



## Transport barriers to trade

The high cost of transport between Africa and her trading partners is one of the reasons hampering the continent's efforts to penetrate world markets. For example, shipping a car from Japan to Abidjan, Cote d'Ivoire may cost \$1,500 (including insurance), but shipping that same car from Addis Ababa, Ethiopia, to Abidjan would cost \$5,000. The situation could soon become even worse with the introduction of new maritime security measures especially affecting trade with the US. This issue of TRID*News* focuses on multimodal transport development in Africa, which offers some hope for the efficient transportation of goods.

Editor.

## The Challenges of Multimodal Transport Development in Africa

Improved systems for transferring cargo between different transport modes, the rapid development of technologies capable of tracking shipment from door-to-door, and the growth of containerized transportation have had a profound impact on current transport patterns and practices. This has resulted in the growth of Multimodal Transport Operators (MTOs). The MTO is responsible for the movement of goods through various channels from origin to its final destination. For example, if you order that car from Japan to be delivered in Ethiopia, it would likely travel by rail, sea and road, using different carriers and handlers along the way before reaching its final destination. The MTO will bear sole responsibility throughout the journey, ensuring the non-interrupted flow of goods from origin to destination.

However, these services are not widely available in developing countries in general and African countries in particular. The reasons for the slow development of multimodal transport in Africa include: high transport costs and delays due to inadequate infrastructure network, numerous roadblocks, cumbersome customs procedures, insecurity, low utilization of e-commerce and the absence of a uniform international convention on multimodal transport. In fact only ten countries, including six African countries – Senegal, Morocco, Burundi, Zambia, Malawi and Rwanda - have ratified or signed the United Nations Convention on International Multimodal Transportation adopted in 1980. The convention requires ratification by 30 countries to take effect. A new complication to the development of multimodal transport in Africa is the

*To page 2*

*From page 1*

proliferation of security initiatives in maritime transport, most of which have been introduced for trade with the United States. This could have a huge impact on Africa as 13 percent of the region's exports go to the US. These initiatives essentially try to improve the accuracy of information on the contents of containers in order to make it possible to determine which ones could pose a security threat.

The introduction of these security measures to African ports, especially where high technology equipment is needed, is likely to be costly, but the absence of such measures will have a negative impact on trade with the US. The additional costs may even make some products uncompetitive. For MTOs, this means an increase in their liability. In a nutshell, the requirements of the security initiatives could harm Africa's international trade prospects.

The magnitude of the problem suggests that a piecemeal approach to finding a solution may prove ineffective and only a big push on a wide front will do. This push should include effective maintenance, rehabilitation and expansion of road and rail networks; modernization of port facilities; implementation of transport facilitation measures; application and utilization of information communication technology; the ratification and accession to international treaties and conventions; and the establishment of indigenous multimodal transport operators. There is also the urgent need to conduct feasibility studies on the implementation of the new international maritime transport security measures and its impact on Africa's trade; and the implications of these security measures for multimodal transport development in Africa.

There are several preconditions for a big push on a wide front to succeed, some of the most obvious being adequate financial resources, human capital with sufficient technical and administrative capacity, and strong political will to tackle tough issues like domestic taxation, road blocks and corruption. In this regard, the successor ar-

#### **BOX: Some key recommendations of the meeting:**

##### **1. Institutional issues:**

Provide information and sensitize regional and sub-regional organizations, member States and transport service users and providers about international multimodal transport; establish a facilitation committee at the regional and sub-regional levels; and elicit the participation of local communities in the management of transport corridors

##### **2. Regulatory:**

Set-up rules and regulations for multimodal transport at the national, regional and sub-regional levels, and clarify the roles of multimodal transport and transit transport

##### **3. Technical**

Construction, rehabilitation and modernization of all modes of transportation; and carryout a technical audit of the transportation of all dangerous goods

##### **4. Technological**

Computerized procedures and documents management systems, including community networks, e.g. TRADENET

##### **5. Operational:**

Effective application of the provisions for the liberalization of transport services; creation of regional and/or sub-regional enterprises, technical partnerships and professionalization of transport services.

##### **6. Financing**

An economic study should be done on the benefits of implementing international multimodal transport services compared with the status quo; and donors should be sensitized on the importance of funding transport infrastructure projects

rangements to the United Nations Transport and Communication Decade for Africa (UNTACDA), the sub-Saharan Africa Transport Policy programme (SSATP), and the New Partnership for Africa's Development (NEPAD) offers a possible way forward. These regional initiatives lay big emphasis on transport infrastructure and services development and are mobilizing funds for the implementation of projects. In addition, NEPAD also emphasizes good governance and peer review, which will encourage member States

*To page 3*

## Modeling Training

TRID staff took part in a two-day training programme on using the Agricultural Trade Policy Simulation Model (ATPSM) and the World Integrated Trade Solutions (WITS) model from 22-23 October 2003. Samuel Munyaneza and Ralf Peters from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) conducted the training.

The ATPSM model was developed by the World Bank and UNCTAD and contains a detailed database for running simulations. The simulations can assess the impact of a particular change in trade policy on a specific country or for specific commodities. Peters said he is in regular contact



*Kahoui Isidore, Dahlia Osman, Hakim Ben Hammouda, Hachim Koumare paying attention to the trainer*

with African Trade Negotiators based in Geneva, Switzerland, some of whom use the programme to inform their negotiating stance. Peters said: "We would like this model to be used more widely in Africa, that is why collaboration with ECA is very important."

United Nations  
Economic Commission for Africa

HOME Search ECA Feedback Français

Trade and Regional Integration Division

Programmes Events Publications Documents Links Contact Home

News and Information

TRID Newsletter, Vol. 1, No. 1, October 2003 (10.14.2003)

The Doha Round and African Development: Turning Words into Deeds, ECA Position Paper Series, September 2003 (09.05.2003)

Report on the Implementation of the Yamoussoukro Declaration on Market Access for Air Transport in Africa, October 2003 (08.12.2003)

ECA Geneva Liaison Office: Monthly Report for May to June 2003 (07.22.2003)

Report of the High-Level Brainstorming Meeting of African Trade Negotiators Preparatory to the Fifth WTO Ministerial Conference, 11-13 June 2003, Grand Baie, Mauritius (07.18.2003)

Objective of TRID: To enhance African economic integration and increase the continent's participation in and benefit from global trade. [More...](#)

For everything TRID check out this website [www.uneca.org/trid](http://www.uneca.org/trid)

Trade  
Regional Integration  
Transport and Infrastructure

*From page 2*

to adopt best practices and guard against policy reversals. This is perhaps one of the defining challenges that NEPAD faces.

ECA is providing support to NEPAD and member States to address transport issues and recently commissioned a comprehensive study on the development of multimodal transport in Africa. The study's findings were analysed in an Ad-hoc Experts Group meeting, held in Addis Ababa from 27-29 October 2003. The meeting proposed some solutions and recommendations for enhancing multimodal transport development, which will be published in a report early next year.

### Events.

High-Level Brainstorming Meeting of African Trade Negotiators to plan a post-Cancun negotiations strategy.

27-29 November 2003,

Accra, Ghana.

TRIDNews is produced by staff of the Trade and Regional Integration Division, Economic Commission for Africa. Editor: Andrew Allimadi

If you have any comments on the contents of this newsletter, or would like to contribute to discussions, please contact the editor: Andrew Allimadi, TRID, UNECA, P.O.Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia. Tel: +251-1-445237; Fax: +251-1-513830; email: [aallimadi@uneca.org](mailto:aallimadi@uneca.org)



## Les barrières au commerce dues au transport

Le coût élevé du transport entre l'Afrique et ses partenaires commerciaux constitue l'une des raisons qui entravent les efforts du continent à pénétrer les marchés mondiaux. À titre d'exemple, l'acheminement d'une voiture du Japon à Abidjan, en Côte d'Ivoire, coûte environ 1500 dollars É.U., mais la même opération effectuée d'Addis-Abeba, en Éthiopie vers Abidjan, coûterait 5 000 dollars É.U. Cette situation pourrait empirer bientôt avec l'introduction de nouvelles mesures de sécurité maritime, concernant particulièrement les échanges avec les États-Unis. Le présent numéro de TRIDNews est consacré au développement du transport multimodal en Afrique, qui donne des espoirs quant au transport satisfaisant des biens.

Le rédacteur

## Les défis au développement du transport multimodal en Afrique

L'amélioration des systèmes d'acheminement des cargaisons par différents modes de transport, les progrès rapides effectués dans les technologies permettant le suivi des expéditions jusqu'à domicile et la croissance du transport par conteneurs ont une énorme incidence sur les pratiques et modes actuels en termes de transport. D'où l'essor des entreprises de transport multimodal. Ces entreprises s'occupent du transport des biens par différents moyens, du point de départ à la destination finale. Si par exemple vous commandez une voiture du Japon pour qu'elle vous soit livrée en Éthiopie, elle sera probablement transportée par rail, mer et route, divers chargeurs et

manutentionnaires intervenant en cours de route jusqu'à l'arrivée à la destination finale. Pendant tout le voyage, le chargement est placé sous la seule responsabilité de l'entreprise de transport multimodal qui assure le mouvement ininterrompu des biens du point de départ à la destination finale.

Cependant, les services de transport multimodal ne sont pas très répandus dans les pays en développement en général et en Afrique en particulier. Les raisons de la lenteur des progrès dans le transport multimodal en Afrique sont: le coût élevé du transport et les retards dus aux insuffisances des infrastructures, les nombreux barrages routiers, les lourdes procédures douanières, l'insécurité, la faible utilisation du commerce électronique et l'absence d'une convention internationale unique sur le transport

*Page Suivante*

*Suite de la page 1*

multimodal. En effet, seuls dix pays, dont six en Afrique – Sénégal, Maroc, Burundi, Zambie, Malawi et Rwanda – ont ratifié ou signé la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international adoptée en 1980. Cependant cette convention requiert d'être ratifiée par 30 pays pour entrer en vigueur.

La prolifération des initiatives sécuritaires dans le transport maritime - dont la plupart ont été introduites dans le cadre des échanges avec les États-Unis – constitue un nouvel obstacle à l'essor du transport multimodal en Afrique. Cette situation pourrait avoir une grande influence sur l'Afrique, étant donné que 13 % des exportations de la région sont destinés aux États-Unis. Ces initiatives visent essentiellement à améliorer la fiabilité des données sur le contenu des conteneurs, afin qu'il soit possible de déterminer lesquels pourraient représenter une menace à la sécurité.

L'introduction de ces mesures dans les ports africains sera probablement coûteuse, particulièrement là où les équipements de haute technologie sont nécessaires, mais leur absence influencerait négativement sur le commerce avec les États-Unis. Les coûts supplémentaires encourus pourraient même rendre certains produits non compétitifs. Pour les entreprises de transport multimodal, cela se traduit en un surcroît de responsabilité. Ainsi, les exigences des initiatives de sécurité pourraient nuire aux espoirs africains concernant les échanges internationaux.

L'ampleur du problème montre que pour trouver une solution, une approche parcellaire ne porterait pas de fruit, seule une action énergique sur plusieurs fronts serait efficace. Les mesures à prendre comprennent: l'entretien effectif, la réhabilitation et l'extension des réseaux routier et ferroviaire; la modernisation des infrastructures portuaires; la mise en œuvre de politiques de facilitation du transport; l'utilisation des technologies de l'information et de la communication; la ratification des conventions et traités internationaux et l'adhésion à ceux-ci; et la

### **Quelques recommandations importantes de la réunion**

#### **Institutionnel**

Information et vulgarisation du TMI ; Mise en place de comités de facilitation par pays et par sous-région ; Gestion communautaire des corridors de transport ;

#### **Juridique**

Textes d'application du TMI ; Adoption de contrats-types de transport ; Limitation et réglementation du temps de conduite des chauffeurs routiers

#### **Technique**

Construction, réhabilitation, modernisation des infrastructures (tous modes) ; Audit technique du transport des marchandises dangereuses

#### **Technologique**

Informatisation des procédures et documents ; Mise en place de plates-formes communautaires (par exemple TRADENET)

#### **Opérationnel**

Application effective des mesures de libéralisation des services de transport ; Création d'entreprises régionales et/ou sous-régions. Partenariats techniques  
Professionnalisation des services de transport

#### **Financier**

Étude d'impact économique de l'application du TMI par rapport aux pratiques existantes, Sensibilisation des bailleurs de fonds

création d'entreprises locales de transport multimodal. Il est également urgent de mener des études de faisabilité sur la mise en œuvre des nouvelles mesures de sécurité concernant le transport maritime international et leur incidence sur le commerce africain, ainsi que leurs implications concernant le développement du transport multimodal en Afrique.

Pour qu'une action énergique et diversifiée soit couronnée de succès, il existe plusieurs préalables dont les plus évidents sont les suivants: des ressources financières en quantité suffisante, des

## Formation sur l'utilisation de modèles

Le personnel de la Division du commerce et de l'intégration régionale a pris part à un programme de formation de deux jours sur l'utilisation du Modèle de simulation des politiques du commerce des produits agricoles (ATPSM) et du modèle des Solutions mondiales au commerce intégré (WITS), les 22 et 23 octobre 2003. Cette formation a été dispensée par Samuel Munyaneza et Ralf Peters de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Le modèle ATPSM a été mis au point par la Banque mondiale et la CNUCED, il contient une base de données détaillées servant à des simulations qui peuvent évaluer l'impact d'une modification particulière dans la politique commerciale



*Kahoui Isidore, Dahlia Osman, Hakim Ben Hammouda, Hachim Koumare paying attention to the trainer*

d'un pays donné ou concernant des produits spécifiques. Peters a déclaré qu'il est régulièrement en contact avec les négociateurs africains en matière de commerce basés à Genève, dont certains utilisent l'ATPSM pour définir leur position. Il a ajouté: «Nous aimerions que ce modèle soit beaucoup plus largement utilisé en Afrique, raison pour laquelle la collaboration avec la CEA est très importante.»

---

*Suite de la page 2*

ressources humaines disposant de capacités techniques et administratives appropriées et une forte volonté politique pour s'attaquer à des questions épineuses telles que les systèmes fiscaux internes, les barrages routiers et la corruption. À cet égard, les instruments internationaux qui ont succédé à la Décennie des transports et communications en Afrique (UNTACDA) - le Programme de politiques de transport (SSATP) et le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) - offrent des voies d'avenir. En effet, ces initiatives régionales accordent une place importante au développement des infrastructures et services de transport et mobilisent des fonds pour la mise en oeuvre des projets. En outre, le NEPAD met l'accent sur la bonne gouvernance et l'examen par les pairs, ce qui encouragera les États membres à adopter de meilleures pratiques et à éviter des revirements. C'est peut-être là l'un des plus grands défis auxquels le NEPAD est confronté.

La CEA apporte son soutien au NEPAD et aux États membres pour qu'ils débattent des questions de transport et elle a récemment fait mener

sur le développement du transport multimodal en Afrique, une étude dont les conclusions ont été analysées par la réunion d'un Groupe d'experts ad hoc tenue à Addis-Abeba du 27 au 29 octobre 2003. Ces experts ont proposé, des solutions et recommandations, en termes de développement du transport multimodal, qui seront publiées dans un rapport au début de l'année prochaine.

---

### Événements

Réunion de réflexion de haut niveau des négociateurs africains dans le domaine des échanges, en vue de mettre au point une stratégie après les négociations de Cancun, du 27 au 29 novembre 2003 à Accra, Ghana.

#### TRIDNews

TRID News est une production de la Division du commerce et de l'intégration régionale de la Commission économique pour l'Afrique. Rédacteur: Andrew Allimadi.

Pour toute observation sur le contenu de ce bulletin ou contribution, veuillez contacter le rédacteur, Andrew Allimadi, TRID, CEA, BP 3001, Addis-Abeba, Éthiopie. Tél.+251 1 445237; Télécopie: +251 1 510365; e-mail: [aallimadi@uneca.org](mailto:aallimadi@uneca.org)