



TRIDNews

The monthly newsletter of the Trade and Regional Integration Division

Intense preparations continue for the sixth WTO ministerial meeting, scheduled for Hong Kong, China from December 13 to 18. African Ministers of Trade held an extraordinary session in Arusha, Tanzania this month, where they agreed on key development benchmarks to insist upon at the Hong Kong meeting. The ministers will remind the world that the current round of negotiations has been dubbed the Doha Development Agenda; therefore, development has to be central to any final agreement. African Ministers of Finance also met during November in Tunis, Tunisia to discuss the forthcoming Hong Kong Ministerial. The WTO Director General Mr. Pascal Lamy has already released the Draft Ministerial Text for Hong Kong. ECA is working with the Africa Group of trade negotiators in Geneva to ensure that the final text incorporates the development benchmarks.

Events

CALL FOR PAPERS For the 9th Annual Conference on Global Economic Analysis

Theme: Multilateralism, Bilateralism and Development. For more details, please log onto:

https://www.gtap.agecon.purdue.edu/login/login.asp?ReturnPage=/access_conference/Participants/abs_submit.asp?

The Road to Hong Kong: African ministers draw line in the sand



African Ministers of Trade met in Arusha, Tanzania from 21 – 24 November to agree on key development benchmarks for the forthcoming 6th WTO Ministerial Conference, scheduled for 13 to 18 December in Hong Kong, China. The ministers reiterated Africa's commitment to a rules-based multilateral trading system; and called for the Hong Kong meeting to focus on the development objectives of the Doha Development Agenda. The minister reminded negotiators of "the commitment undertaken by the WTO Members at Doha to place the needs and interests of developing countries and, in particular least developed countries, at the heart of the WTO work programme," adding that successful completion of the negotiations is vital for enhancing the trade and development prospects of African countries and a priority for the achieving the Millennium Development Goals.

The ministers reaffirmed the African position, which states that for the Round the truly developmental, progress in the negotiations on agriculture is essential. In Africa, agriculture remains the most important sector of the economy, employing close to 70% of the workforce and contributing significantly to gross domestic product, trade and export earnings. However, the huge agricultural subsidies that rich countries pay their farmers creates distortions

in global markets to the detriment of Africa. The following quotation from a speech by British Prime Minister Tony Blair on November 15 is illustrative:

“The Doha round is an opportunity to tackle some of the most fundamental injustices at the heart of world trade - an opportunity to create the conditions in which millions of people will have a chance to escape poverty. Ultimately, agriculture accounts for under 2% of the GDP of rich countries and roughly the same share of employment. Can we afford to allow differences over support for agriculture in rich countries to block an agreement that could give renewed hope to the 1 in 5 people in the world living on less than \$1 a day?”

In the case of cotton, American cotton farmers receive \$3.9bn (£2bn) a year in Government subsidies - more than the entire GDP of Benin and three times the annual amount the US gives in aid to Africa, according to the charity Oxfam*. The WTO has declared these payments illegal and African countries are now looking for them to be rapidly phased-out.

The ministers also insisted that any agreement should give African countries the necessary policy space to which allows African countries to pursue industrial policy, employment creation and diversification their economies. The reduction of non-tariff barriers is another priority area identified by the ministers.

Full text of the declaration can be seen at www.uneca.org/atpc and follow link to key documents.

**Quoted from www.independent.co.uk, 04 June 2005*

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

African Trade Policy Centre launches new website

The African Trade Policy Centre has launched a new website, www.uneca.org/atpc. The site will serve as a comprehensive one-stop-shop for the most useful information on Africa and the international trading system. It will be an invaluable source for trade negotiators and officials, researchers, academics and campaign groups.

The site will feature regular news updates from the World Trade Organization (WTO) negotiations in Geneva and the 6th WTO Ministerial meeting, scheduled for Hong Kong, China from 13 – 18 December. The draft ministerial declaration for the Hong Kong summit, which is currently under negotiation, is already available on the site. It also contains the latest declaration by African ministers of trade stating the African position.

The ATPC website also has several publications analyzing potential impacts of trade agreements on Africa. For example, “Trade Liberalization under the Doha Development Agenda: Options and Consequences for Africa,” gives quantitative estimates of the potential economic consequences of trade reform on Africa. Other studies analyse the potential impacts of Economic Partnership Agreements on Africa as a whole; and on some African countries including Rwanda and Mali.

The site also has information and publications from other institutions and individual which are relevant to Africa, including links to other interesting resources. The ATPC website is therefore an important first point of call for the most important and up-to-date information on Africa and international trade.

Note: The African Trade Policy Centre is a project of the Economic Commission for Africa, with the support of the Canadian Government through its Canada Fund for Africa. ATPC's mission is to increase the participation of African countries in international trading systems.

AFRICA'S CIVIL AVIATION: STRUGGLING IN A ZONE OF TURBULENCE

By Robert T Lisinge



The economic and social benefits of a thriving air transport sector are enormous as it generates employment, taxes as well as travel and tourism. A recent study estimated the total number of jobs created by aviation to

be 28 million globally*. The study also placed aviation at the heart of the travel and tourism industry, which supports about 192 million jobs, or one out of every 12 workers in the world. In addition to these quantifiable economic benefits, aviation generates less tangible "spin-off" benefits such as attracting new businesses to locations with good air service links.

For Africa, a safe and reliable air transport system to, from and within the continent is an essential component of its economic development. It is of strategic importance to Africa given the inadequacy of road, rail and inland water transport infrastructure and services. This would also accelerate the political and socio-economic integration of the continent, a main objective of the African Union (AU).

However, Africa remains the smallest region for air transport services in the world. In 2001, Africa's share of the total number of international passengers was an estimated 4.1%; and its share of world air cargo, measured in tonnage, was roughly 3.5%. Although quality varies across the region, the service is generally characterized by poor connectivity and unreliability. For example, it is often necessary to fly through Europe in order to connect between North Africa and sub-Saharan Africa.

Some of the key challenges facing civil aviation in Africa include issues of safety and security, liberalization of African skies, brain-drain, bilateral re-negotiations with the European Union (EU) of air transport agreements, financing the industry, and coping with the rapid changes in technology such as the introduction of e-ticketing.

African policy-makers have already taken an important step towards improving the industry by adopting the Yamoussoukro Decision (YD). This committed countries to the gradual liberalization of air-transport services within Africa, leading to an open-skies

aviation policy. However, the policy has not yet been fully implemented by most African countries.

Another challenge comes in the form of competition from powerful global foreign airlines. For instance, the total fleet of African airlines is about 500 aircraft, which is less than the fleet of American Airlines. Indeed, according to the African Airlines Association (AFRAA), foreign carriers dominate the sky in most African states. This dominance is likely to further increase due, among other reasons, to the single airspace concept within EU, whose likely impact would be that African carriers operating into Europe would have to compete with multiple European airlines on each route to and from Europe.

Financing is also a major obstacle to air transport development in Africa. For instance, it is estimated that Africa needs about US\$43 billion for aircraft renewal and purchase of equipment in the next 15 years. However, airlines in the continent have reported difficulties in raising funds.

Air transport policy makers in Africa must face the above challenges squarely. Their failure or success would easily be judged by the quality and affordability of air transport on the continent, measured by the connectivity, frequency, reliability and cost of services. They must therefore fasten their seatbelts and takeoff to greater heights. In practical terms, safety and security must be improved, the implementation of YD translated from vision to action, a common African position adopted vis a vis the EU single airspace concept, and the capacity to raise the much needed funds for airlines built with the assistance of regional financial institutions.

On its part, ECA has always been a major advocate of air transport development in Africa. It spearheaded the adoption of the YD and is the Secretariat of the monitoring body for the implementation of the Decision. In this capacity, it has conducted studies and presented reports on the status of implementation of the Decision to stakeholders. ECA has also assisted some African countries in their efforts to restructure their Civil Aviation Authorities. The AU, NEPAD, AFRAA and the African Civil Aviation Commission (AFCAC) are also working hard to improve air transport in Africa.

* The Economic Benefits of Air Transport, 2000 Edition, by Air Transport Action Group, January 2000



TRIDNews

La revue mensuelle de la Division du Commerce et de l'Intégration Régionale

Editorial

Les préparatifs de la sixième réunion ministérielle de l'OMC, qui doit se tenir à Hong Kong (Chine) du 13 au 18 décembre 2005, se poursuivent intensément. Les ministres africains du commerce ont tenu ce mois-ci à Arusha (Tanzanie) une session extraordinaire, au cours de laquelle ils ont convenu des principaux repères pour la prise en compte des questions de développement sur lesquels ils insisteront à la réunion de Hong Kong. Ils rappelleront au monde entier que le présent cycle de négociations ayant été appelé Programme de Doha pour le développement; le développement doit être au centre de tout accord final. Les ministres africains des finances se sont également réunis à Tunis (Tunisie) en novembre pour discuter de la prochaine conférence ministérielle de Hong Kong. Le Directeur général de l'OMC, Monsieur Pascal Lamy, a déjà publié le projet de texte ministériel de la réunion de Hong Kong. La CEA s'efforce, avec le Groupe africain de négociateurs commerciaux de Genève, de veiller à ce que le texte final comprenne les repères retenus pour la prise en compte des questions de développement.

La voie de Hong Kong : les ministres africains adoptent une position ferme



Les ministres africains du commerce se sont réunis à Arusha (Tanzanie) du 21 au 24 novembre pour convenir des principaux repères pour la prise en compte des questions de développement à la sixième Conférence ministérielle de l'OMC qui se tiendra du 13 au 18 octobre 2005 à Hong Kong (Chine). Ils ont réaffirmé l'engagement de l'Afrique en faveur d'un système commercial multilatéral fondé sur des règles précises et demandé à la Conférence de Hong Kong de mettre l'accent sur la réalisation des objectifs de développement du Programme pour le développement de Doha. Ils ont rappelé aux négociateurs « l'engagement pris par les membres de l'OMC à Doha de placer les besoins et les intérêts des pays en développement, et, en particulier, des pays les moins avancés, au cœur du programme de travail de l'OMC » et indiqué qu'il fallait mener à bien les négociations pour renforcer les perspectives en matière de commerce et de développement des pays africains car il s'agissait d'une question prioritaire pour réaliser les Objectifs du Millénaire pour le développement.

Les ministres africains ont réaffirmé la position de l'Afrique, à savoir que pour être véritablement un cycle du développement, il faut que les négociations sur l'agriculture progressent. En Afrique, l'agriculture demeure le secteur le plus important de l'économie, emploie environ 70 % de la main-d'œuvre active et contribue dans une large mesure au produit intérieur brut, au commerce et aux recettes d'exportation. Toutefois, les importantes subventions agricoles que les pays développés versent à leurs agriculteurs créent des distorsions des marchés mondiaux au détriment de

EVENEMENTS

APPEL À COMMUNICATIONS

Pour la neuvième Conférence annuelle sur l'analyse de l'économie mondiale

Thème : Multilatéralisme, bilatéralisme et développement. Pour obtenir de plus amples informations, veuillez vous connecter à l'adresse suivante :

https://www.gtap.agecon.purdue.edu/login/login.asp?ReturnPage=/access_conference/Participants/abs_submit.asp

l'Afrique. La citation suivante tirée d'un discours du Premier Ministre britannique, Monsieur Tony Blair, prononcée le 15 novembre en est une parfaite illustration :

« Le cycle de Doha permet de remédier à quelques-unes des plus graves injustices au cœur du commerce mondial, en créant les conditions permettant à des millions de personnes d'échapper à la pauvreté. En fin de compte, l'agriculture représente environ moins de 2% du PIB des pays riches et à peu près le même pourcentage pour l'emploi. Pouvons-nous accepter que les divergences en ce qui concerne le soutien à l'agriculture dans les pays riches nous empêchent de parvenir à un accord qui pourrait redonner de l'espoir à une personne sur cinq, dans le monde, vivant avec moins d'un dollar par jour? »

En ce qui concerne le coton, les agriculteurs américains reçoivent 3,9 milliards de dollars (2 milliards de livres) par an au titre des subventions gouvernementales-plus que le montant total du PIB du Bénin et trois fois le montant annuel de l'aide que le Gouvernement des États-Unis fournit à l'Afrique, selon l'organisme de bienfaisance Oxfam*. L'OMC a déclaré que ces paiements étaient illégaux et les pays africains cherchent maintenant à obtenir une réduction progressive et rapide de ces subventions.

Les ministres ont également déclaré que tout accord devrait donner aux pays africains une marge de manœuvre nécessaire pour leur permettre de mettre en œuvre une politique industrielle, de créer des emplois et de diversifier leur économie. La réduction des barrières non tarifaires est une autre question prioritaire recensée par les ministres.

La version intégrale de la déclaration peut être consultée à l'adresse suivante www.uneca.org/atpc ainsi que des liens vers les principaux documents.

Citation tirée de www.independent.co.uk, 4 juin 2005.

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

Le Centre africain pour les politiques commerciales crée un nouveau site Web

Le Centre africain pour les politiques commerciales a créé un nouveau site Web : www.uneca.org/atpc. Le site fournira les informations les plus récentes sur l'Afrique et le système commercial international. Il sera une source précieuse d'informations sur le commerce pour les négociateurs et les responsables en matière de commerce, les chercheurs, les universitaires et les groupes d'activistes.

Le site fournira régulièrement les informations les plus récentes sur les négociations à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) à Genève et à la sixième réunion ministérielle de l'OMC qui doit se tenir à Hong Kong (Chine) du 13 au 18 décembre. Le projet de déclaration ministérielle du sommet de Hong Kong, qui fait actuellement l'objet de négociations, peut déjà être consulté sur le site. Ce dernier contient également la déclaration la plus récente des ministres africains présentant la position africaine.

Le site Web du Centre africain pour les politiques commerciales (CAPC) contient également plusieurs publications analysant les répercussions potentielles des accords commerciaux sur l'Afrique. Par exemple, le rapport concernant la « Libéralisation des échanges dans le cadre du Programme pour le développement de Doha : options et conséquences pour l'Afrique » présente des estimations quantitatives des conséquences économiques qui pourraient découler des réformes commerciales en Afrique. Dans les autres études, l'analyse porte sur les incidences potentielles des accords de partenariat économique sur l'ensemble de l'Afrique et sur certains pays africains, notamment le Rwanda et le Mali.

Le site contient également des informations et des publications d'autres institutions et particuliers, qui intéressent l'Afrique, notamment des liens vers d'autres sources d'information intéressantes. Il est donc une première source importante pour obtenir les informations les plus récentes sur l'Afrique et le commerce international.

Note : Le Centre africain pour les politiques commerciales est un projet de la Commission économique des Nations pour l'Afrique, bénéficiant du concours du Gouvernement canadien par le biais du Fonds canadien pour l'Afrique. Il a pour vocation d'accroître la participation des pays africains aux systèmes commerciaux internationaux.

L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE : SURMONTER LES DIFFICULTÉS EN ZONE DE TURBULENCE

Rédaction : Robert T. Lisinge



La rentabilité et les avantages sociaux d'un service de transport aérien viable sont considérables, vu l'emploi suscité par ce secteur, les revenus à l'Etat, ainsi que les voyages et le tourisme. Une étude menée récemment, indiquait qu'un nombre total d'emplois créé par l'aviation civile, se situe aux environs de 28 millions dans le monde. Cette étude laissait savoir par ailleurs, que l'aviation civile est à l'épicentre du développement et du tourisme, donnant lieu à quelques 192 millions d'emplois au total ou bien l'embauche d'un salarié sur douze dans le monde. Outre ces avantages quantifiables, d'autres stimulants économiques, moins visibles, sont créés par « effets-multiplicateurs », tels que le nombre de petites entreprises, qui viennent s'implanter aux alentours d'un service aéroportuaire dynamique.

Quant en Afrique, un réseau de transport aérien, sécurité et fiable, en provenance, à destination et au sein du Continent, est l'une des composantes essentielles de son développement économique. Ces services sont d'une importance d'autant plus stratégique pour l'Afrique, vu l'insuffisance des infrastructures routières, ferroviaire et de navigation dans les cours d'eau et les bassins lacustres. Ces services aéronautiques sont à mesure d'accélérer l'intégration socio-économique et politique du Continent, l'une des missions en priorité à l'Union Africaine (UA).

Il n'en reste pas moins que l'Afrique reste la Région la plus faible du monde, en services de transport aérien. En 2001, la part de l'Afrique dans le nombre total de passagers, sur les vols internationaux, était estimé à 4,1% ; et sa part dans les services de fret mondial, mesurée en tonnes, était dans les 3,5%. Bien que la qualité de ces services varie d'une sous-région à l'autre, le transport aérien est bine souvent marqué d'une mauvaise connectivité, et du manque de fiabilité. Il est par exemple, nécessaire de voyager par l'Europe pour aller de l'Afrique du Nord à l'Afrique du Sud du Sahara (ASS).

Les enjeux de premier plan, auxquels l'Afrique se heurte dans l'essor de l'aviation civile, découlent essentiellement des questions du manque de sécurité et de sûreté, la libéralisation des espaces aériens au-dessus des pays africains, l'exode des cadres et des compétences, la nécessité de renégocier les accords de transport aérien, avec les pays de l'Union Européenne, un financement inadéquat de l'industrie aéronautique, et de rester à la hauteur du progrès accéléré de la technologie dans le domaine de l'aviation, comme l'émission des billets d'avion par l'informatique.

A cette fin, les Décideurs africains avaient déjà pris un premier pas important pour l'amélioration de cette industrie aéronautique, en adoptant la Décision de Yamoussoukro (DY), pour engager les pays à libéraliser progressivement leurs services

de transport aérien sur le Continent, au titre d'une application de la politique des « Espaces Ouvertes » pour la navigation aérienne. Malheureusement, cette politique n'a pas été pleinement adoptée par la plupart du pays africain.

Un autre défi à relever, provient de la concurrence des compagnies aériennes étrangères, appartenant aux Puissances Mondiales. Par exemple, l'ensemble des parcs aéronautiques de l'Afrique, comprend quelques 500 aéronefs, chiffre inférieur au parc de la Société américaine « American Airlines ». En fait, d'après l'Association Africaine des Compagnies Aériennes (« AFRAA »), les transporteurs étrangers dominent les espaces aériennes de la plupart des pays africains. Cette prévalence de vols étrangers au-dessus du Continent africain, risque de s'accroître, vu entre-autre, le concept d'une seule espace européenne entre les pays-membres de l'Union Européenne (UE), où l'impact sur les vols des compagnies africaines risque de peser lourd, car l'acheminement des vols en Europe, doit faire face à la concurrence multiple de tous les transporteurs de l'UE.

Le financement de ce secteur, et un des autres obstacles au développement du transport aérien en Afrique. On estime par exemple, que l'Afrique aurait besoin de quelques 43 milliards (USD), dans les quinze années à venir, pour renouveler ses parcs aéronautiques et l'achat du matériel nécessaire à l'entretien des avions. Malheureusement, les compagnies africaines se heurtent à des difficultés dans l'appel de fonds.

Les Hauts Responsables des Administrations aéronautiques doivent reprendre leur aplomb et faire face à tous ces enjeux auxquels l'Afrique se heurte. Leurs défaillances, tout comme leurs réussites, seront répercutées au niveau de la qualité des services de transport aérien, des prix abordables des billets d'avion, sur le Continent, et quantifiées par la connectivité, la fréquence la fiabilité des vols, et les connectivités, la fréquence, la fiabilité des vols, et les coûts des services. Ils doivent donc boucler leurs ceintures, pour un décollage vers une altitude de vol plus intéressante. En termes plus pratiques, la sûreté des aéronefs et la sécurité des passagers, doivent être améliorées, et la mise en application des dispositions de la Décision de Yamoussoukro, traduite de « vision à action », par l'adoption d'une Position Commune en Afrique, vis-à-vis le concept « d'Espace Ouverte » de l'Union Européenne et enfin, en formant les cadres techniques pour la préparation des dossiers d'appel de fonds des compagnies aériennes, avec le soutien d'Institutions Financières de la Région.

Pour sa part, la CEA a joué un rôle prépondérant dans le développement des services de transport aérien en Afrique. Cette Institution avait été à l'avant-garde de l'adoption de la Décision de Yamoussoukro (DY) et assure de nos jours, le Secrétariat pour le suivi de la mise en œuvre des dispositions de la DY. Au titre de cette capacité, la CEA a mené des études et présenté plusieurs rapports sur l'état d'avancement dans l'exécution de la DY, aux Parties Prenantes de l'aviation civile. Par ailleurs, la CEA a participé dans les efforts de restructuration des Administrations de l'Aviation Civile de plusieurs pays africains. D'autres organes, tels que l'UA, le NEPAD, l'AFRAA et la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), oeuvrent inlassablement pour l'amélioration du transport aérien en Afrique.