

ecdpm



**Analyse de l'économie-politique de
3 corridors dans l'Afrique de l'Ouest**

**Bruce Byiers,
Sean Woolfrey, Jan Vanheukelom, Nils Rasmussen**

UEMOA-FERDI Colloque Ouagadougou 13
Décembre 2016

« De la politique à la pratique »



- Objectif: « intégration régionale »
- CEDEAO 2030: commerce intra-régional de 12% en 2012 à 40%
- Rhétorique croissante: « corridors de développement »
- Prix de transport élevés = 2^{eme} après Afrique centrale
- Prix > coûts de transport (Teravaninthorn et Raballand, 2008)
- ATWA - Accelerating Trade in West Africa (DK, NL)

“Thinking and working politically”



Quels sont les différents acteurs et facteurs que influencent le transport de transit sur 3 différents corridors?

(....et quelles sont les opportunités réalistes pour des réformes a réduire les coûts de transport au long des corridors?)

Méthodologie



- Analyse de l'économie-politique/narrative analytique:
 - facteurs structurels - géographiques, historiques, économiques
 - institutions – formelles et informelles
 - acteurs et intérêts - *dans* les pays et *entre* les pays
- Corridors de d'Abidjan, Tema et Lomé a Ouagadougou
- Données secondaires (e.g. WATH; JICA; WB; OPA)
- Enquête sur perceptions des coûts/temps (Saana Consulting)
- Entretiens sur le terrain

Hypothèses de base

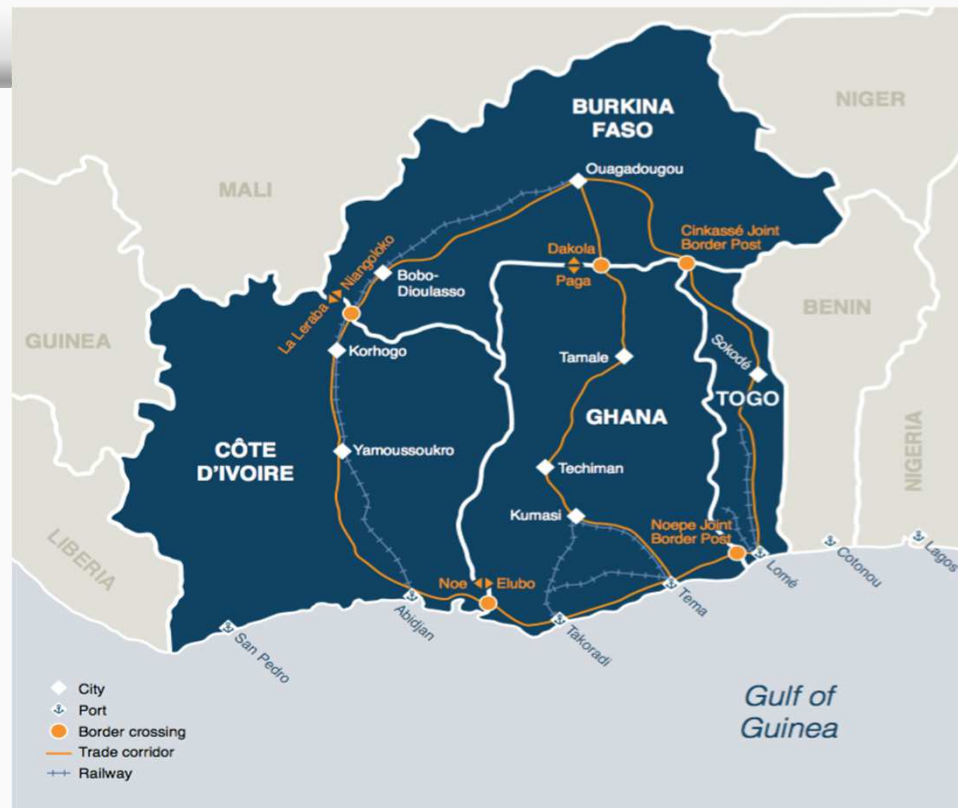


Economie:

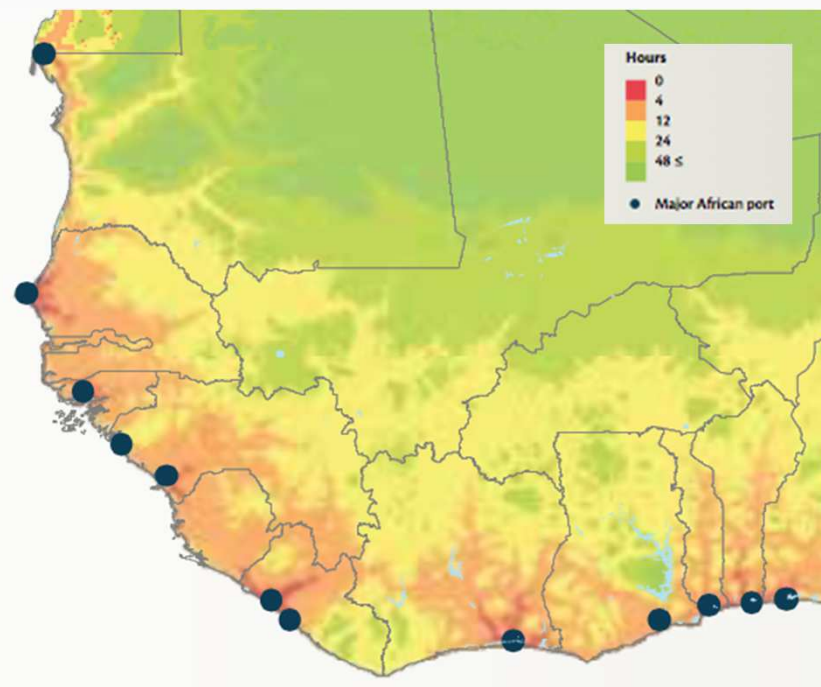
- Concurrence *entre* les pays: ports/corridors
- Concurrence *dans* les pays: entre camionneurs
- Différentiation des gagnes/délai de gagnes

Economie-politique:

- Complexité – groupes, intérêts, pouvoir => priorités, pratique
- Forme institutionnelle ≠ fonction
- La ‘survie politique’ très important



Facteurs structurels – concurrence des corridors?



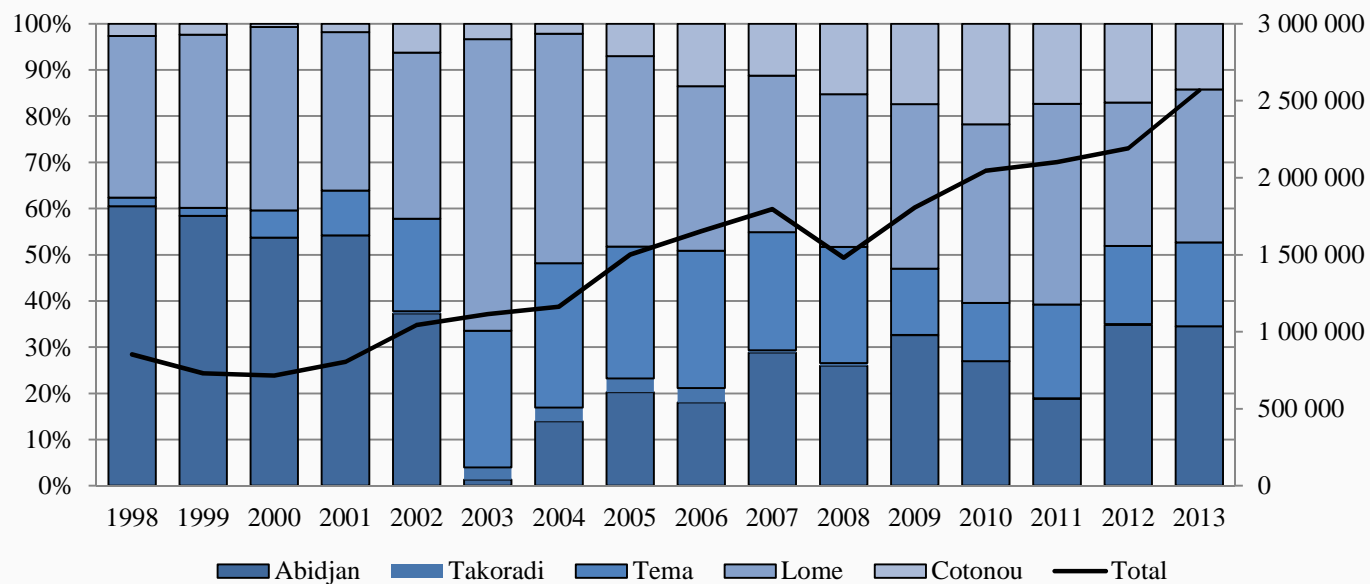
Source: Guo, 2015

Facteurs structurels – concurrence des corridors?



- **Burkina** – déséquilibre commercial - 3.1mT Imp. > 0.5mT Exp. (CBC, 2015)
- **Togo** – port naturel profond; chemin plus court; transport 7% du PIB; 75% du trafic pour Ouaga (JICA, 2012); moyen temps et coût *mais* Cinkasse...
- **Côte d'Ivoire** – plus long, plus cher; que 10% du trafic pour Ouaga *mais* chemin de fer; marché domestique; liens socio-politique avec Burkina
- **Ghana** – moins cher, plus vite *mais*, 20% du trafic pour Ouaga, Anglophone-CEDEAO-cedi etc

Évolution des chemins de transit a Burkina Faso



Source: Hartmann, 2016

Tendance a réduction des coûts en USD...



	Costs (USD)				Time (Days)			
	Total	Port	Transport	Ouaga & Borders	Total	Port	Transport	Ouaga & Borders
2016 Average	3,636 (112)	739	2,203	694	11.5	4.9	4.9	1.6
2008-2012 Average	4,339 (308)	801	2,412	1,126	12.3	5.0	5.1	2.3
Change	-16% (-64%)	-8%	-9%	-38%	-6%	-2%	-4%	-30%

Mais...dépréciation du FCFA (15%) et cedi vs USD => *augmentation* du coût 10

Tendance a réduction des coûts en USD...



	Costs (USD)				Time (Days)			
	Total	Port	Transport	Ouaga & Borders	Total	Port	Transport	Ouaga & Borders
2016 Average	3,636 (112)	739	2,203	694	11.5	4.9	4.9	1.6
2008-2012 Average	4,339 (308)	801	2,412	1,126	12.3	5.0	5.1	2.3
Change	-16% (-64%)	-8%	-9%	-38%	-6%	-2%	-4%	-30%

Mais... dépréciation du FCFA (15%) et cedi vs USD => *augmentation* du coût

Distribution des coûts



Corridor	Length	Cost					Trend	
		Total 2016 (USD)	Port share	Transport share	Border & Clearance share	Informal share	Total	Informal cost
Lomé-Ouaga	1,020	3,441	19%	60%	21%	2.5%	-16%	-46%
Tema-Ouaga	1,057	3,275	16%	67%	17%	2%	-13%	-60%
Abidjan-Ouaga	1,232	4,192	23%	61%	16%	n/a	-6%	n/a
Average, Import	1,103	3,636	19%	63%	18%		-12%	-64%

Distribution des coûts



Corridor	Length	Cost					Trend	
		Total 2016 (USD)	Port share	Transport share	Border & Clearance share	Informal share	Total	Informal cost
Lomé-Ouaga	1,020	3,441	19%	60%	21%	2.5%	-16%	-46%
Tema-Ouaga	1,057	3,275	16%	67%	17%	2%	-13%	-60%
Abidjan-Ouaga	1,232	4,192	23%	61%	16%	n/a	-6%	n/a
Average, Import	1,103	3,636	19%	63%	18%		-12%	-64%

Institutions – des bons exemples?



Abidjan

- Coop. Pub-Priv OCOD (*Obs. de la célérité des op.s de dédouanement*)
- Autoroute Abidjan-Yamoussoukro(?)

Togo

- Reformes fiscales Togo; guichets-uniques; vision au tour du corridor

Burkina

- Rénovation de la flotte
- Promotion de professionnalisation – avec les syndicats...

Ghana

- Efficacité de la flotte

Institutions - les 'règles du jeu' des ports



- concessions privés depuis les années '90
- variabilité de transparence/négociation
- participation des autorités portuaires
- obligation contractuelle de performance – sanctions?

Institutions – les ‘règles du jeu’ du transit



- Interdiction de cabotage
- Quota 2/3-1/3 pour le transit en faveur de Burkina:
 - Togo et Côte d'Ivoire
 - Ghana: « bon de chargement »
- Tour de rôle – géré par les syndicats
- « De-stuffing » des conteneurs
- Application irrégulière du règlement #14 – charge d'essuie

Acteurs – Ports...



- Investissements dans les ports –
 - Togo EUR450m et EUR300m;
 - Ghana investissements de EUR1.5bn (2015)
 - Côte d'Ivoire – Abidjan 2 EUR400m.
- Tarifs de manutention « relativement haut » (Hartmann, 2016)
- « Quasi-duopolie » dans les terminaux de conteneurs
 - BAL (44%) + APM (34%) = 78% des conteneurs dans *l'Afrique de l'Ouest*
...MSC (7%)
 - Stratégies privés – contrôle du réseau
 - Réduction de risque
 - Liens et pression politique

Acteurs – concurrence?



Source: Bolloré (2016)

Acteurs et intérêts - publique



Ports côtier:

- Port = 80% des revenus douaniers Togolais
- Autorités portuaire actionnaires des concessions
- Conflit: revenus contre efficacité (Hartmann, 2016)

Burkina:

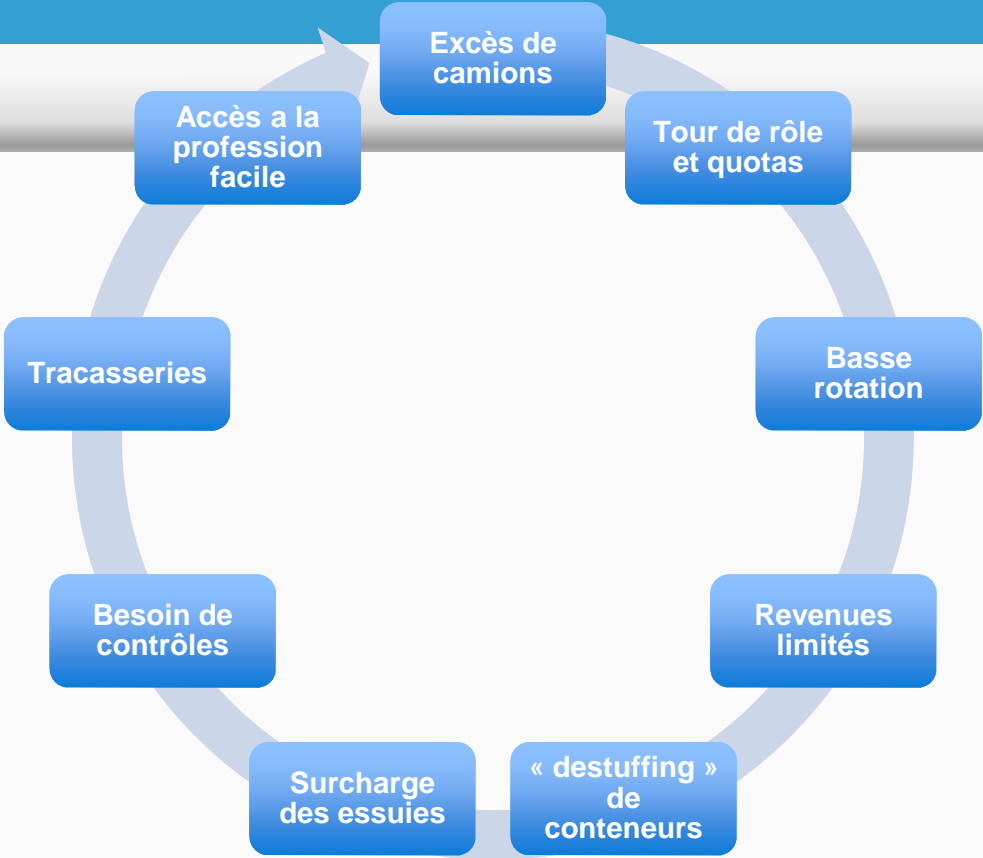
- accès aux importation;
- transportation nationale

Acteurs - transit



- Distribution de fret par CBC et syndicats e.g. OTRAF
- Accès facile a la profession – excès de camionneurs informels
- Rotation réduite (OPA, 2013):
 - Côte d'Ivoire – 15.3 jours contre 5.2 de voyage
 - Togo – 22 jours contre 4.6 jours
 - Ghana – 26.3 jours contre 4.3-5.7 de voyage
- Intérêts des importateurs – transmission des prix?
- Consommateurs?

Résultat



Le défis - « libéralisation du marché »?



- Demande pour reforme?
- ‘Perdants’ des réformes bien organisés
- Difficulté d’application des engagement régionaux e.g. Reg.14
- Formes institutionnelles ≠ fonctions...
- ‘Intérêts nationaux’ d’abord...
- Mesures de accompagnement?
- Flexibilité, adaptabilité, gradualisme...

Merci pour votre attention

bby@ecdpm.org

Twitter - @brucebyiers

Tell #PEDRO

ecdpm