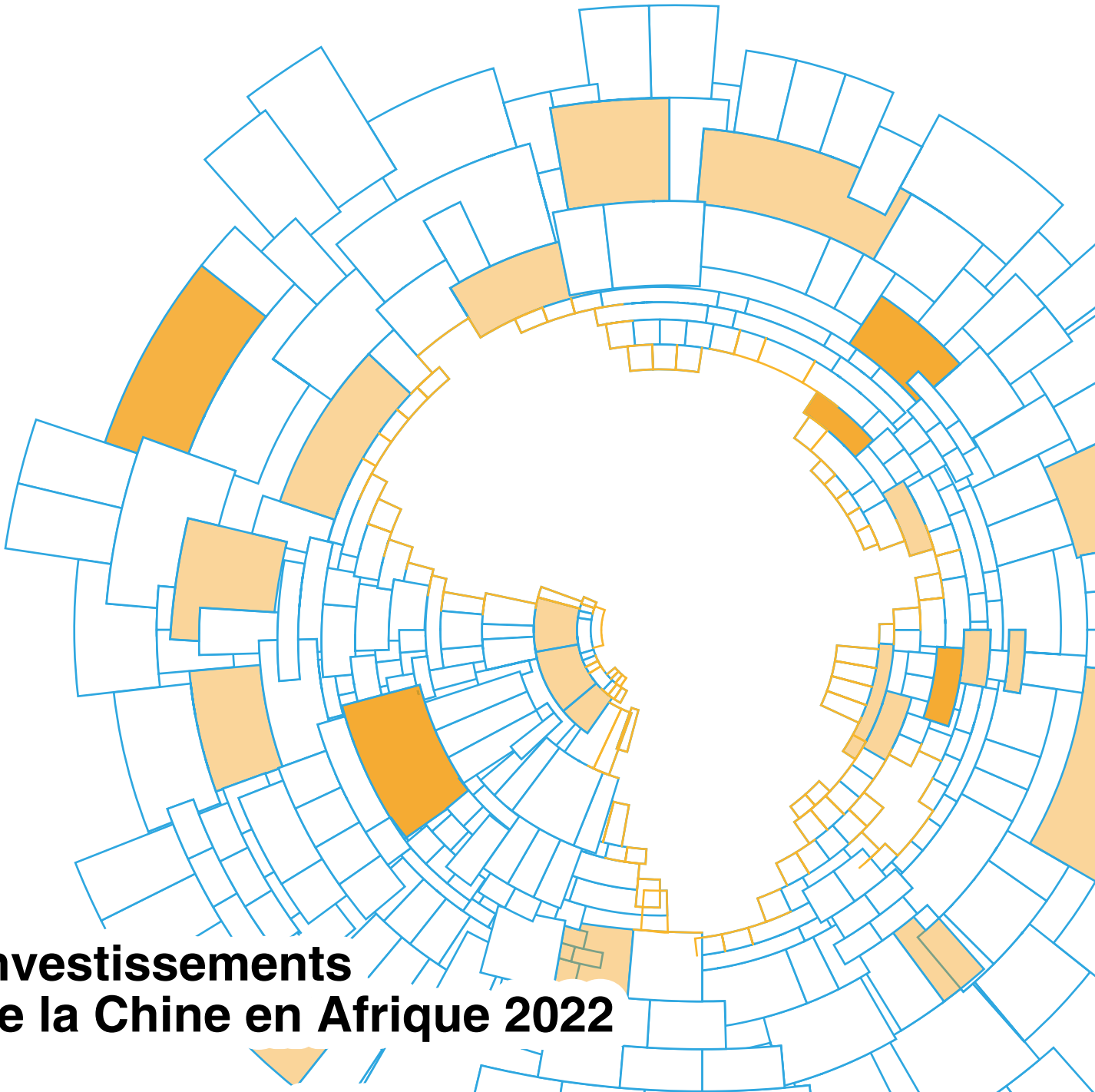
Coopération sino-africaine du point de vue de la chaîne d'approvisionnement



Investissements de la Chine en Afrique 2022

CHINA-AFRICA BUSINESS COUNCIL

China-Africa Business Council
A-2106 Lead International, Jia No. 2 Wangjing Zhong Huan South Road,
Chaoyang District, Beijing P. R. China 100102
Web: http://en.cabc.org.cn
Email: research@cabc.org.cn
Tel: 0086 010 6416 9865

Ce rapport est un travail du personnel du China-Africa Business Council avec des contributions externes, dont la plus importante est celle de l'équipe de Development Reimagined. Les constatations, interprétations et conclusions exprimées dans ce travail ne reflètent pas nécessairement les points de vue du China-Africa Business Council, des membres de son conseil d'administration ou du gouvernement chinois. Cependant, il peut y avoir des domaines qui nécessitent une vérification plus approfondie. Nous saluons et apprécierons toute correction dans le rapport.

Vous pouvez citer, télécharger ou imprimer ce manuscrit pour un usage personnel, et vous pouvez inclure des passages de cette publication dans vos propres documents, blogs, sites Web et autres supports. Veuillez identifier la source comme étant China-Africa Business Council.

« De plus en plus, les entreprises africaines recherchent des partenariats commerciaux avec la Chine. En janvier 2021, Maurice a lancé un accord de libre-échange avec la Chine, ce qui en fait le 1er d'un pays africain. Les entreprises africaines s'associent à davantage d'entreprises chinoises. Plus de 400 entreprises africaines, de 40 pays, ont participé à l'export international de Chine pour les trois dernières expositions. Aujourd'hui, les entreprises chinoises de toutes tailles et de tous secteurs apportent des investissements en capital, de la gestion et du savoir-faire, ainsi que de l'énergie entrepreneuriale et de la motivation aux quatre coins du continent. Ce faisant, ils contribuent à accélérer le progrès des économies africaines. »

« L'Afrique a besoin d'investissements de qualité. L'Afrique a besoin d'investissements durables sur le plan environnemental. L'Afrique a besoin d'investissements qui permettront de construire des chaînes d'approvisionnement locales et d'améliorer les compétences de ses jeunes et de ses populations bien formées. L'Afrique a besoin d'investissements socialement responsables qui autonomisent et non déresponsabilisent les communautés. Ce doit être des partenariats d'investissement gagnant-gagnant, ensemble nous investissons, ensemble nous prospérons. «

Akinwumi Adesina

Banque africaine de développement
Président

« Pour s'assurer que l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) soit un avantage mutuel pour l'Afrique et la Chine, les projets du programme doivent répondre aux exigences des cadres budgétaires de la Chine et de l'Afrique, mais aussi assurer le développement durable de leurs populations. Un domaine où la collaboration sino-africaine a été très forte, bien sûr, est celui du secteur de l'énergie. La Chine a un avantage unique, à la fois dans l'énergie solaire, mais aussi dans l'hydroélectricité. Nous voyons des investissements chinois dans le secteur de l'hydroélectricité à travers le continent, qui ont généré de la croissance. Ils ont fourni l'énergie dont l'Afrique a tant besoin. Nous devons continuer à travailler ensemble pour voir comment nous pouvons en faire plus dans le secteur de l'énergie à mesure que nous allons de l'avant. »

Vera Songwe

Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
Secrétaire général adjoint et Secrétaire exécutif

« J'espère donc que la poussée actuelle de l'Afrique en faveur de l'intégration continentale et de la transformation économique, avec le soutien de partenaires de développement tels que la Chine, assurera la prospérité de l'Afrique pour les décennies à venir. »

« C'est d'une importance cruciale aujourd'hui alors que l'Afrique se reconstruit de manière résiliente après la COVID-19 et se dirige vers une nouvelle et meilleure normalité avec espoir et optimisme. China-Africa Corporation doit aboutir à un résultat gagnant-gagnant pour encourager le développement durable et inclusif en Afrique, tout en contribuant à l'économie chinoise et à l'économie africaine.

Wankele Mene

African Continental Free Trade Area
Secretary General

中非民间商会
China-Africa Business Council

CONTENTS

Préface I

Abréviations III

Présentation du rapport IV

Chapitre 1 : Les chaînes d'approvisionnement africaines dans le contexte mondial 1

1.1 Les définitions et le rôle des chaînes d'approvisionnement dans le développement économique et social 1

1.1.1 Cinq moteurs clés des chaînes d'approvisionnement 2

1.1.2 Quatre aspirations clés de l'Agenda 2063 3

1.2 Pourquoi les chaînes d'approvisionnement africaines sont-elles attrayantes pour les partenaires du développement ? 9

1.2.1 Histoire de la chaîne d'approvisionnement africaine : Marginalisation 9

1.2.2 Situation actuelle des chaînes d'approvisionnement africaines 11

1.3 Les défis mondiaux actuels qui ont un impact sur le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique 14

1.3.1 Défis liés à la maladie : pandémie de COVID-19 et développement post-pandémique 14

1.3.2 Conflits régionaux : chaîne d'approvisionnement africaine fragile 15

1.3.3 Blocage logistique : impacts négatifs sur la chaîne d'approvisionnement mondiale 16

1.3.4 Événements mondiaux : crise ukrainienne et crise alimentaire et énergétique 17

Chapitre 2 : Besoins et défis de la chaîne d'approvisionnement africaine 21

2.1 Le contexte, les tendances et les défis des chaînes d'approvisionnement en Afrique 21

2.1.1 Production et localisation 22

2.1.2 Transport et inventaire 30

2.1.3 Informations et applications numériques 43

2.2 Besoins et opportunités de la chaîne d'approvisionnement pour les partenaires de développement 48

2.2.1 Les défis liés aux barrières tarifaires et aux barrières commerciales non tarifaires doivent être relevés pour stimuler l'économie intra-régionale 48

2.2.2 Localiser les chaînes d'approvisionnement dans les régions riches en ressources et accroître la conversion des matières premières en produits à plus forte valeur ajoutée 49

2.2.3 Améliorer la qualité des infrastructures continentales et régionales pour favoriser le développement économique 50

2.2.4 Promouvoir le développement de la capacité de fabrication locale 52

中非贸易商会 China-Africa Business Council

2.2.5 Les entreprises étrangères doivent compléter et non concurrencer les entreprises locales 54

2.2.6 Augmenter les centres de formation et favoriser une plus grande implication locale dans la chaîne d'approvisionnement 55

2.2.7 Fournir un meilleur financement aux entreprises africaines pour assurer un accès égal aux voies de financement 55

2.2.8 Adopter davantage de solutions numériques pour la croissance de la chaîne d'approvisionnement.....56

Chapitre 3 : Comment la coopération sino-africaine a-t-elle affecté le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique à ce jour ? 59

3.1 Analyse de l'évolution des politiques de la Chine et de l'Afrique sur les chaînes d'approvisionnement 60

3.1.1 Dix grands plans de coopération et huit grandes initiatives : principales réalisations.....62

3.1.2 Éléments clés du FOCAC 2021 : neuf programmes et vision de coopération 2035 64

3.2 Coopération locale entre la Chine et l'Afrique sur les chaînes d'approvisionnement 67

3.2.1 Comment faire progresser la coopération de manière plus efficace.....67

3.2.2 Les forces locales promouvant la coopération sino-africaine 68

3.3 Le résultat de la coopération sino-africaine sur le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique 75

3.3.1 Commerce : La Chine est le premier partenaire commercial de l'Afrique depuis 13 ans. 76

3.3.2 Investissement : la Chine étant le 4e investisseur en Afrique.....80

Chapitre 4 : Comment les entreprises chinoises peuvent travailler avec l'Afrique pour construire des chaînes d'approvisionnement durables 87

4.1 Afrique de l'Est 88

Exemple 1 : Greechain Technology (Greechain GFA) : D'une entreprise de logistique à un moteur d'innovation pour les exportateurs agricoles 89

Exemple 2 : Jielong Holdings (Tanzania) Ltd. : 20 ans d'agriculture et de transformation agroalimentaire en Tanzanie 91

Exemple 3 : Plate-forme électronique mondiale du commerce (eWTP) : davantage de solutions numériques pour la croissance de la chaîne d'approvisionnement.....92

Exemple 4 : Groupe KENFREIGHT : Un modèle avec 35 ans d'expérience dans la logistique régionale.....94

4.2 Afrique australe 95

Exemple 5 : Groupe Hisense : Parc industriel permettant à la manutention africaine de s'intégrer dans la chaîne d'approvisionnement mondiale 96

Exemple 6 : Wepon Group : sociétés pharmaceutiques et sociétés d'investissement dans les parcs ayant une expérience dans le secteur manufacturier....97

4.3 Afrique de l'Ouest 99

Exemple 7 : Guangzhou Choice International : une fondation commerciale de 23 ans crée un partenariat stable pour la fabrication et le transport locaux 100

Exemple 8 : Guangzhou SUNDA International Trading Co Ltd. et Keda Clean Energy Co. Ltd : une société d'exploitation internationale profondément impliquée et intégrée en Afrique....101

4.4 Afrique du Nord 103

Exemple 9 : Zhejiang CHINT Solar : Application de l'expérience mondiale à l'investissement dans les énergies propres en Afrique....103

Exemple 10 : Shanghai Greenroad International Logistics Co Ltd : entrer en Afrique du Nord et construire une route logistique verte en Afrique 105

4.5 Afrique centrale 107

Exemple 11 : Yewhing Holdings : Création d'une marque commerciale de meubles haut de gamme appartenant à l'Afrique 107

Exemple 12 : Herocean Supply Chain--- construire une plate-forme africaine de la chaîne d'approvisionnement du commerce et des technologies de l'information 109

Chapitre 5 : Conclusions et recommandations 113

5.1 6 Conclusions 113

5.2 Trois recommandations clés pour les investisseurs chinois....114

5.3 32 suggestions selon les 8 enjeux clés....116

5.4 32 suggestions pour les parties chinoises et africaines 119

5.5 Ouverture et extension 122

Annexe 123

Index....129

Informations sur l'entreprise....132

Bibliographie 140

Remerciements 157

中非经贸商会 China-Africa Business Council

中非民间商会
China-Africa Business Council

Préface

Contribution des entreprises aux chaînes d'approvisionnement en Afrique

Fin novembre 2021, s'est tenue avec succès la 8e Conférence ministérielle du Forum sur la coopération sino-africaine (Dakar)(FCSA). Sur la base de cet examen des expériences et du consensus stratégique qu'il a généré, la coopération économique, commerciale et d'investissement sino-africaine dans la nouvelle ère progressera vers une plus grande coopération gagnant-gagnant et un développement commun de meilleure qualité.

Le China-Africa Business Council (CABC) est l'une des plateformes les plus importantes permettant aux entreprises privées chinoises de mener à bien la coopération économique, commerciale et d'investissement. Il dessert près de 3 000 entreprises chinoises et africaines et exerce ses activités dans 54 pays africains, impliquant la manufacture, les parcs industriels, la médecine et la santé, le transport et la logistique, les infrastructures, le commerce et le commerce électronique, la transformation agricole et les secteurs juridique et commercial. Les investissements et réinvestissements cumulés ont dépassé 20 milliards de dollars, fournissant des emplois directs en Afrique à 110 000 habitants et plus de 1,6 million d'emplois locaux indirects. Les membres de CABC s'efforcent de s'intégrer dans les communautés locales et d'assumer la responsabilité sociale des entreprises, et ont fait don de plus de 46 millions de dollars à l'Afrique pour la lutte contre la pandémie de COVID-19.

En août de l'année dernière, la CABC a publié le «Rapport sur l'investissement chinois en Afrique 2021» sur le thème «Pouvoir de marché et rôle du secteur privé». Du point de vue de cette organisation non gouvernementale (ONG), le rapport a documenté le passé, le présent et l'avenir de la coopération commerciale entre la

Chine et l'Afrique pour les lecteurs nationaux et étrangers. Le rapport a fourni une introduction, une analyse, un examen et une projection détaillés de la coopération sino-africaine. Il a été bien accueilli par les gouvernements, les institutions, les entreprises et les groupes de réflexion nationaux et étrangers, et a encouragé des échanges et des discussions animés.

Cette année, une édition spéciale du «Rapport sur l'investissement chinois en Afrique 2022» abordera un autre nouvel aspect de la coopération entre entreprises sino-africaines : les chaînes d'approvisionnement. Dans un contexte d'événements mondiaux qui incluent un sérieux défi pour la santé publique et des conflits régionaux, le développement économique de l'Afrique est confronté à de multiples perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, à des blocages des chaînes d'approvisionnement régionales africaines et à des ruptures dans les chaînes d'approvisionnement nationales. En conséquence, la coopération avec d'autres régions, y compris une coopération étroite avec la Chine, est d'une grande importance pour accroître la capacité de l'Afrique en matière de développement économique endogène.

Je pense que la poursuite des progrès de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) aura un impact considérable et positif sur la coopération économique, commerciale et d'investissement sino-africaine à plusieurs niveaux et dans un large éventail de domaines. Il augmentera considérablement l'ampleur du commerce intra-africain et facilitera le développement des chaînes d'approvisionnement africaines, renforçant ainsi la balance commerciale entre la Chine et l'Afrique, augmentant la capacité de manufacture de l'Afrique, stimulant la volonté de développement endogène de l'Afrique et attirant davantage d'entreprises chinoises.

Je pense que si l'Afrique offre des opportunités de développement aux entreprises chinoises, nous devrions accorder plus d'attention à la localisation, à l'intégration et au développement à long terme des entreprises chinoises en Afrique. Nous devons répondre aux exigences de l'Afrique en matière de formation des talents, d'emploi des jeunes, de leadership féminin et de développement écologique, et investir davantage dans les domaines de demande locale continue tels que les soins de santé, la transformation agricole, la logistique et les infrastructures, la manufacture et les parcs industriels.

Le futur approche à grands pas ! Le Conseil des affaires Chine-Afrique espère proposer des idées, des voies et des meilleures pratiques pour une coopération économique, commerciale et d'investissement plus poussée et meilleure entre les entreprises chinoises et africaines par le biais de la « Coopération sino-africaine dans une perspective de chaîne d'approvisionnement ».

Wang Licheng
Président du China-Africa Business Council
Président du Conseil d'administration de
Holley Group

Abréviations

FCSA	Forum sur la coopération sino-africaine
CABC	China-Africa Business Council
ONG	Organisation non gouvernementale
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine
UA	Union africaine
Agenda 2063	Agenda 2063
DR	Development Reimagined
ODD	Objectifs de développement durable
CIPS	Chartered Institute of Purchasing and Supplies
PMA	Pays les moins avancés
UNGC	Pacte mondial des Nations Unies
PDDAA	Programme détaillé de développement de l'agriculture africaine
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
VMA	Vision minière africaine
STISA	Stratégie pour la science, la technologie et l'innovation en Afrique
BIAT	Stimuler le commerce intra-africain
AIDA	Développement industriel accéléré pour l'Afrique
MUTAA	Marché unique africain du transport aérien
TAC	Tanger Automotive City
EPI	Équipement de protection individuelle
DOI	Département de l'Intérieur des États-Unis
ZES	Zones économiques spéciales
ICBT	Commerce transfrontalier informel
FCL	Full Container Load
LCL	Less than Container Load
LPI	Indice de performance logistique
ALP	Africa Logistic Properties
EVP	Unité équivalente à vingt pieds
IDE	Investissement direct à l'étrangers
SOFINA SA	Société financière africaine
FMI	Fonds monétaire international
BRI	L'initiative « la Ceinture et la Route »
eWTP	Plate-forme électronique mondiale du commerce
PPP	Partenariats public-privé
F&A	Fusions et acquisitions

中非商会 China-Africa Business Council

Présentation du rapport

Les « chaînes d'approvisionnement » - les activités requises par les gouvernements, les organisations et les entreprises pour fournir des biens ou des services aux consommateurs sont cruciales pour les plans de développement de l'Afrique, en particulier l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA). La pandémie de COVID-19 en cours a suscité une discussion sur l'importance du développement de la chaîne d'approvisionnement sur le continent et le rôle des partenaires de développement dans l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement à travers l'Afrique. Cependant, même avant la COVID-19, il y avait des preuves solides que les chaînes d'approvisionnement de l'Afrique étaient déjà sous pression en raison d'infrastructures inadéquates, de problèmes de sécurité, d'une logistique commerciale médiocre, d'une dépendance excessive aux importations étrangères, d'exigences réglementaires onéreuses et de procédures douanières complexes.[1] De plus, la crise ukrainienne en cours et les problèmes d'approvisionnement mondiaux qui en résultent entraînent une pression accrue sur les chaînes d'approvisionnement de l'Afrique.

Pourtant, l'Afrique offre de vastes opportunités aux entreprises qui souhaitent investir dans le développement de la chaîne d'approvisionnement. Cela est souligné par la croissance rapide de la population et des marchés de l'Afrique qui présentent d'importantes opportunités pour les entreprises, ainsi que par les vastes ressources qui font du continent un terrain fertile pour les industries manufacturières.

Par le passé comme aujourd'hui, la Chine continue de s'intéresser à fournir un soutien actif aux pays africains dans le développement de la chaîne d'approvisionnement. Par conséquent, ce rapport explorera comment et pourquoi la Chine a investi et financé des infrastructures en Afrique, en particulier dans le commerce, la logistique, la manufacture et les infrastructures, qui jouent un rôle essentiel dans le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique. Dans l'ensemble, le rapport mettra en lumière la manière dont les entreprises chinoises peuvent utiliser leur propre expérience de développement pour mieux comprendre la chaîne d'approvisionnement en Afrique et le rôle que jouent les entreprises chinoises dans les plans de développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique.

[1] Webb fu Preez, Laura. (2021). "Créer une chaîne d'approvisionnement à l'épreuve des perturbations." Baker McKenzie. https://www.bakermckenzie.com/en/newsroom/2021/10/supply-chain-in-africa

Buts et objectifs

Le rapport, produit par le China Africa Business Council et Development Reimagined, vise à analyser la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique, y compris son développement historique, sa situation actuelle, les défis auxquels elle est confrontée et la manière dont elle interagit avec le reste du monde. Le rapport souligne également l'importance croissante des entreprises chinoises pour relever les défis de la chaîne d'approvisionnement sur le continent et note les opportunités futures pour l'engagement sino-africain dans les chaînes d'approvisionnement.

Méthodologie

Ce rapport utilise un certain nombre de sources et de techniques analytiques différentes pour tirer ses conclusions. Premièrement, une recherche documentaire détaillée est utilisée pour comprendre et analyser le contexte actuel et les dépenses des chaînes d'approvisionnement africaines, en particulier dans le contexte des plans de développement de l'Union africaine, des objectifs de développement durable (ODD), du commerce, de la fabrication et de la politique industrielle. Cette analyse utilise des données secondaires - documents d'orientation, documents de recherche et exemples, ainsi que des données et des statistiques provenant d'acteurs de l'industrie, d'institutions réputées et d'organisations financières multilatérales et régionales. Deuxièmement, le rapport comprend des entretiens avec des ambassadeurs africains en Chine et des experts africains sur l'état de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique et des points de vue sur la manière dont des partenariats tels que les relations Afrique-Chine peuvent créer des opportunités de croissance. Troisièmement, le rapport comprend des exemples et les résultats d'enquêtes menées par des membres du China Africa Business Council couvrant divers secteurs et industries, y compris le commerce, la manufacture, le commerce électronique, l'agriculture, l'automobile, la logistique, les infrastructures, la santé et les parcs industriels. Cette analyse présente la manière dont les entreprises chinoises soutiennent le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique et certains des défis auxquels elles ont été confrontées (voir Figure 1).

FIGURE 1

Méthodologie du rapport

Recherche documentaire

Données de recherche : documents d'orientation, études de recherche et documents de politique générale, documents de recherche documents, études de cas et et les données des participants de l'industrie les acteurs du secteur, les institutions de premier plan et et les organisations financières multilatérales et régionales. les organisations financières. statistiques.

Interviews

Ambassadeurs africains en Chine et Des experts africains de premier plan sur l'état de la chaîne d'approvisionnement en Afrique et des entretiens avec et sur les relations Chine-Afrique et comment des partenariats tels que créer des possibilités de développement ultérieur. Le point de vue sur la manière dont des partenariats tels que la relation Chine-Afrique peuvent créer des opportunités de développement futur.

Études de cas

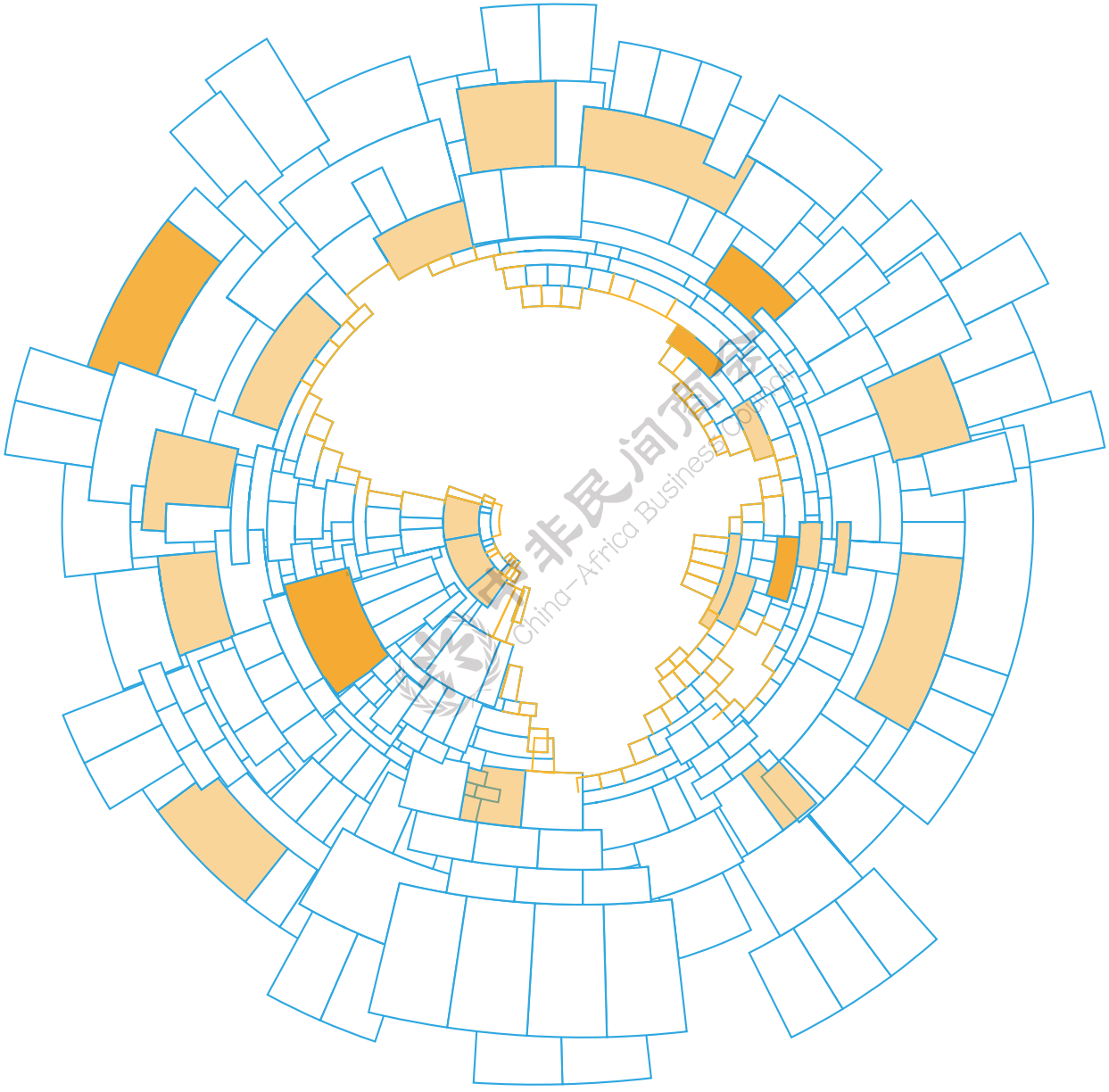
Études de cas et Afrique centrale Résultats de l'enquête auprès des membres de la Chambre de commerce couvrant le commerce, l'industrie manufacturière, le commerce électronique, l'agriculture industrie manufacturière, commerce électronique, agriculture industrie, automobile, logistique infrastructures, santé et les parcs industriels. Le projet sera achevé d'ici la fin de l'année et couvrira un large éventail d'industries et de secteurs.

Le rapport est organisé comme suit.

Le premier chapitre donne un aperçu des politiques et du développement actuels de la chaîne d'approvisionnement en Afrique. Le deuxième chapitre explore les défis et les besoins actuels associés aux chaînes d'approvisionnement africaines à travers des entretiens avec des décideurs politiques africains. Le chapitre trois explore les politiques actuelles de la Chine et ses contributions à la croissance de la chaîne d'approvisionnement à travers le continent. Le chapitre quatre présente un certain nombre d'études de cas sur l'impact des entreprises chinoises opérant en Afrique sur la croissance de la chaîne d'approvisionnement. Le chapitre cinq fournit des recommandations pour les prochaines étapes de la croissance de la chaîne d'approvisionnement pour les parties prenantes africaines et chinoises.

中非民间商会 China Africa Business Council

Coopération sino-africaine du point de vue de la chaîne d'approvisionnement



Investissements de la Chine en Afrique 2022

CHINA-AFRICA BUSINESS COUNCIL

中非民间商会
China-Africa Business Council

Chapitre 1 : Les chaînes d'approvisionnement africaines dans le contexte mondial

Le premier chapitre vise d'abord à fournir une définition claire des chaînes d'approvisionnement dans le contexte du développement économique et social de l'Afrique et à analyser pourquoi les chaînes d'approvisionnement sont au cœur des plans de développement et d'industrialisation de l'Afrique. Ensuite, ce chapitre explore pourquoi les chaînes d'approvisionnement africaines sont attrayantes pour les partenaires de développement. Enfin, ce chapitre examine l'impact actuel des chocs mondiaux sur les chaînes d'approvisionnement africaines.

Résumé du chapitre

Bien qu'il existe diverses définitions mondiales des chaînes d'approvisionnement, ce chapitre présente un cadre en 5 parties pour analyser les chaînes d'approvisionnement en Afrique- Production, Inventaire, Localisation, Transport et Information. Ce chapitre souligne également comment le développement de la chaîne d'approvisionnement peut être utilisé pour réduire la pauvreté et atteindre les objectifs de développement durable des Nations Unies, en particulier pour créer des emplois.

Le continent offre de vastes opportunités aux partenaires de développement intéressés à investir dans les chaînes d'approvisionnement africaines. Avec une population jeune et dynamique, des ressources naturelles abondantes et une orientation politique claire dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'UA, le continent est un marché attractif pour les partenaires de développement tels que la Chine. Cependant, les défis mondiaux actuels, tels que la COVID-19 et la crise actuelle en Ukraine, exercent une pression sur les chaînes d'approvisionnement africaines.

中非民间商会 China-Africa Business Council

1.1 Les définitions et le rôle des chaînes d'approvisionnement dans le développement économique et social

Comprendre les définitions, les processus et l'impact des chaînes d'approvisionnement est crucial pour analyser les opportunités et les défis offerts par le développement de la chaîne d'approvisionnement pour les pays en développement. La section suivante décrit les définitions clés de la chaîne d'approvisionnement et les principaux cadres à prendre en compte lors de l'examen de la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

1.1.1 Cinq moteurs clés des chaînes d'approvisionnement

Les « chaînes d'approvisionnement » ont été définies de plusieurs façons, la définition la plus courante, telle que définie par le Chartered Institute of Purchasing and Supplies (CIPS) décrit la chaîne d'approvisionnement comme « les activités au sein d'une organisation essentielles pour convertir les matières premières ou les composants en produits finis ou services au client ».[2]

Dans ce rapport, nous utilisons le terme « chaîne d'approvisionnement » pour définir l'écosystème qui soutient la croissance de la manufacture et du commerce à travers et au sein du continent africain. Selon le CIPS, une chaîne d'approvisionnement peut prendre la forme d'une chaîne d'approvisionnement basée sur un produit ou celle d'un service, où les services se rejoignent pour offrir un service client global. Un exemple de ceci serait l'expédition des biens des clients, du personnel et de la fourniture du navire et du carburant, qui sont tous nécessaires pour fournir le service d'expédition au consommateur.[3]

Il existe 5 facteurs clés de la chaîne d'approvisionnement, qui influencent la performance de la chaîne d'approvisionnement.[4] (Voir Figure 2)

1. Production (Quoi, comment et quand produire),
2. Inventaire (combien fabriquer, combien stocker),
3. Localisation (Où mieux produire, transporter, stocker),
4. Transport (comment et quand déplacer le produit), et
5. Information (Base pour prendre ces décisions)

中非贸易理事会 China-Africa Business Council

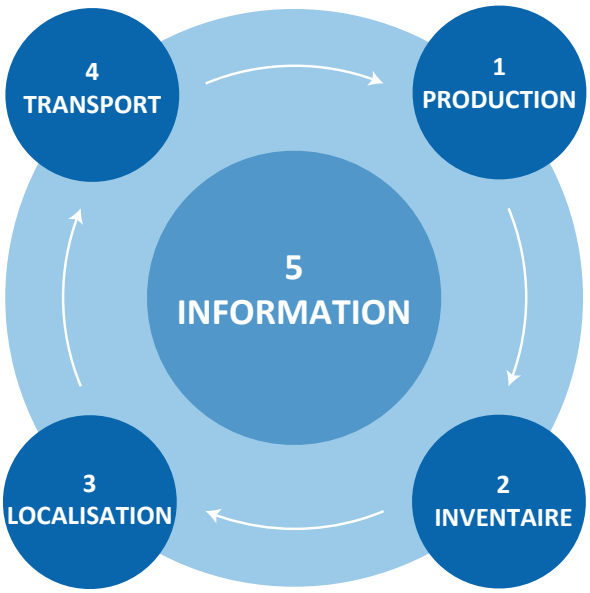
[2] Institut agréé des achats et de l'approvisionnement. (2020). « Qu'est-ce qu'une chaîne d'approvisionnement ? » https://www.cips.org/knowledge/procurement-topics-and-skills/supply-chain-management/what-is-a-supply-chain/

[3] Institut agréé des achats et de l'approvisionnement. « Qu'est-ce qu'une chaîne d'approvisionnement ? »

[4] Wolters Kluwer. (2021). «Cinq moteurs de chaîne d'approvisionnement qui font ou détruisent vos prévisions.» https://www.wolterskluwer.com/en/expert-insights/five-supply-chaindrivers#:~:text=Five%20supply%20chain%20drivers%2C%20Production,vos%20affaires%20et%20financières%20exigences.

FIGURE 2

Facteurs clés de la chaîne d'approvisionnement



Source: WoltersKluwer[5]

Ces cinq éléments interdépendants seront utilisés pour définir et analyser la chaîne d'approvisionnement tout au long de ce rapport.

1.1.2 Quatre aspirations clés de l'Agenda 2063

Comme la chaîne d'approvisionnement est également définie comme « les biens et services qui traversent les frontières internationales pour la consommation ou comme intrants pour une production ultérieure »,[6] des chaînes d'approvisionnement solides ont toujours été importantes pour la croissance du commerce et des investissements dans n'importe quel pays et, en fin de compte, pour soutenir la réduction de la pauvreté par la création d'emplois.

Comment des chaînes d'approvisionnement solides peuvent-elles contribuer à atteindre les objectifs de développement durable (ODD) ?

Les ODD ont été adoptés par les Nations Unies en 2015 en tant qu'appel universel à l'action pour mettre fin à la pauvreté, protéger la planète et faire en sorte que d'ici 2030, tous jouissent de la paix et de la prospérité. Les 17 ODD sont intégrés - ils reconnaissent que l'action dans un domaine affectera les résultats dans d'autres, et que le développement doit équilibrer la durabilité sociale, économique et environnementale. À cet égard, les pays se sont engagés à accorder la priorité à la réalisation des objectifs, en particulier ceux qui sont à la traîne.[7]

---

5 Source : Wolters Kluwer. (2021). «Cinq moteurs de chaîne d'approvisionnement qui font ou détruisent vos prévisions.».

6 Organisation Internationale du Travail. «Chaînes d'approvisionnement mondiales». https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supplychains/lang--en/index.htmRef

7 Programme de développement des Nations Unies. « Quels sont les objectifs de développement durable ? » https://www.undp.org/sustainable-development-goals.

Selon l'OIT, quatre cibles des ODD sont directement liées aux chaînes d'approvisionnement. ODD 8 (Travail décent et croissance économique), ODD 9 (Industrie, innovation et infrastructure), ODD 16 (Paix, justice et institutions solides) et ODD 17 (Partenariats pour les objectifs) (voir tableau 1).

TABLEAU 1

Le lien entre les chaînes d'approvisionnement et les ODD

ODD	Relation entre les ODD et la chaîne d'approvisionnement selon l'OIT
	Accroître le soutien de l'Aide pour le commerce aux pays en développement, en particulier aux pays les moins avancés (PMA), notamment par le biais du Cadre intégré renforcé pour les PMA.
	Accroître l'accès des petites entreprises industrielles et autres, en particulier dans les pays en développement, aux services financiers, y compris un crédit abordable et leur intégration dans les chaînes de valeur et les marchés Améliorer les capacités technologiques des secteurs industriels dans tous les pays, en particulier les pays en développement, Soutenir le développement technologique national, la recherche et l'innovation dans les pays en développement, notamment en garantissant un environnement politique propice à, entre autres, la diversification industrielle et la valeur ajoutée aux produits de base
	Promouvoir l'état de droit aux niveaux national et international et donner à tous accès à la justice dans des conditions d'égalité.
	Augmenter significativement les exportations des pays en développement, notamment en vue de doubler la part des PMA dans les exportations mondiales.

Source : OIT[8]

Les chaînes d'approvisionnement ont également un certain nombre d'autres liens directs avec les ODD. Par exemple, Changement climatique (ODD 13), Énergie abordable et propre (ODD 7) et la réduction de la pauvreté (ODD1).

[8] Organisation Internationale du Travail. " Cibles ODD Pertinentes, liés aux chaînes d'approvisionnement mondiales " https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supply-chains/WCMS_615308/lang--fr/index.htm

TABLEAU 2

Autres impacts directs de la chaîne d'approvisionnement sur les ODD

ODD	Relation entre les ODD et la chaîne d'approvisionnement - autres impacts directs
	Le développement de la chaîne d'approvisionnement peut avoir un impact direct sur les pays en développement pour atténuer et s'adapter au changement climatique. Si les chaînes d'approvisionnement ne sont pas « propres » mais adoptent des mécanismes et des technologies propres (comme l'utilisation d'énergies renouvelables pour la fabrication ou de véhicules propres pour le transport), les chaînes d'approvisionnement peuvent contribuer à la réduction de l'utilisation des combustibles fossiles et à lutter contre le changement climatique.
	Le développement des chaînes d'approvisionnement peut avoir un impact direct sur l'énergie abordable et propre, car l'investissement dans l'écosystème de la chaîne d'approvisionnement nécessite une mise à niveau des infrastructures telles que l'électricité.
	Les chaînes d'approvisionnement peuvent avoir un impact direct sur la réduction de la pauvreté à travers la création d'emplois et les actions de développement durable des entreprises (voir ci-dessous).

Source : Development Reimagined

Comment le développement de la chaîne d'approvisionnement peut-il soutenir la création d'emplois et la réduction de la pauvreté ?

Partout dans le monde, des millions de jeunes femmes et hommes recherchent des opportunités pour entrer sur le marché du travail. Dans le même temps, 780 millions de femmes et d'hommes qui travaillent ne gagnent pas assez pour sortir de la pauvreté.[9] Selon le Pacte mondial des Nations Unies (UNGC), les chaînes d'approvisionnement continuent d'être l'un des leviers les plus importants permettant aux entreprises de créer un impact positif dans le monde. Les chaînes d'approvisionnement contribuent à la croissance économique, à la création d'emplois, à la réduction de la pauvreté, à l'entrepreneuriat et à la transition des travailleurs de l'économie informelle vers l'économie formelle. Cependant, l'UNGC note l'importance pour les entreprises d'adopter une approche holistique des chaînes d'approvisionnement d'une manière qui s'attaque également aux causes profondes de la pauvreté et aille au-delà du simple respect des normes du travail.

La recherche a également montré[10] l'importance pour les entreprises d'intégrer la «responsabilité sociale des entreprises» ou les «stratégies de durabilité» dans leurs investissements dans la chaîne d'approvisionnement pour soutenir la réduction de la pauvreté dans la communauté locale. Une étude en Chine a révélé que les chaînes d'approvisionnement axées sur la RSE peuvent avoir un impact positif

[9] Pacte mondial des Nations Unies. (2018). « Le travail décent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Un rapport de base ». https://d306pr3pise04h.cloudfront.net/docs/publications%2FDecent-Work-in-Global-Supply-Chains_UN-Global-Compact.pdf

[10] Kang, Kai et al. (2020). « Les stratégies de la chaîne d'approvisionnement de réduction de la pauvreté avec les subventions gouvernementales et le partage des coûts : dirigées par le gouvernement ou axées sur le marché ? »

sur la réduction de la pauvreté et la création d'emplois, en particulier lorsque des subventions gouvernementales sont accordées aux entreprises.[11]

Les différents éléments de la chaîne d'approvisionnement contribuent également à la réduction de la pauvreté par la création d'emplois à différents niveaux de l'écosystème de la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, le transport aérien, crucial pour le fret des produits, peut soutenir la création d'emplois à la fois directement (ceux qui sont employés directement pour travailler sur la logistique) et indirectement par l'achat de biens et de services nécessaires pour soutenir le fret aérien (voir boîte 1). Le commerce électronique est un autre exemple. La CNUCED a déclaré que le commerce électronique a un potentiel important pour créer de nouveaux emplois - jusqu'à 3 millions d'ici 2025, en particulier pour les jeunes en Afrique (dont le nombre devrait augmenter de 170 millions d'ici 2030). Ces emplois seront directement liés aux marchés en ligne, aux services de soutien et à l'activité économique dérivée.[12]

Boîte 1
Contributions du transport aérien en Afrique à la création d'emplois et à la réduction de la pauvreté

Selon le rapport 2017 sur les avantages aériens de l'OACI, le transport aérien en Afrique soutient 6,8 millions d'emplois et contribue à hauteur de 72,5 milliards de dollars au PIB de l'Afrique. Au-delà de cela, le secteur de l'aviation a un impact sur les économies africaines de plusieurs manières. Premièrement, l'effet de l'achat de biens et de services via la chaîne d'approvisionnement a un impact de 11,3 milliards de dollars. Les avantages qui surviennent lorsque les employés de l'industrie et de sa chaîne d'approvisionnement dépensent leur salaire dans l'économie de consommation locale représentent un impact économique supplémentaire de 5,2 milliards de dollars. Direct, indirect et induit, respectivement, contribuent à hauteur de 26 milliards USD au PIB africain. En outre, les dépenses des touristes étrangers sur le continent représentent 46 milliards de dollars de l'impact économique total.

Source : Rapport sur les avantages de l'aviation 2017

中非民间商会 China-Africa Business Council

Chaînes d'approvisionnement et aspirations de l'Agenda 2063

Pour examiner comment ce qui précédent ont été ou peuvent être réalisés en Afrique en particulier, il est important d'évaluer les cadres et les ambitions de la chaîne d'approvisionnement tels qu'énoncés dans l'Agenda 2063 de l'UA et l'AfCFTA (voir boîte 2).

Boîte 2
Agenda 2063

L'Agenda 2063 est le plan directeur et le plan directeur de l'Afrique pour transformer l'Afrique en la puissance mondiale du futur en centrant la croissance de l'Afrique sur les « aspirations » pour l'avenir ainsi que sur les « programmes phares » clés pour stimuler la croissance économique et le développement de l'Afrique.

Source : Union africaine

[11] Kang, Kai et al. (2020). « Les stratégies de la chaîne d'approvisionnement de réduction de la pauvreté avec les subventions gouvernementales et le partage des coûts : dirigées par le gouvernement ou axées sur le marché ? »

[12] Lynch, Leah et Chung Tsz Chung. (2020). "Le commerce électronique et l'argent mobile pour la réduction de la pauvreté en Chine." Centre pour le développement mondial. https://www.cgdev.org/sites/default/files/e-commerce-and-mobile-money-poverty-reduction-chinalessons-african-countries.pdf

L'Agenda 2063 a de nombreuses « aspirations » directement liées à l'importance du développement de la chaîne d'approvisionnement sur le continent. Le tableau 3 décrit comment 4 aspirations clés de l'Agenda 2063 sont directement liées aux chaînes d'approvisionnement et orientent la politique de la chaîne d'approvisionnement à travers le continent.

TABLEAU 3

Agenda 2063 Aspirations et liens avec la chaîne d'approvisionnement

Aspiration à l'Agenda 2063	Objectifs sous aspiration et leur lien avec les chaînes d'approvisionnement
Aspiration 1 : Une Afrique prospère basée sur une croissance inclusive et un développement durable	Objectif numéro 4 : se concentrer sur « les économies et les emplois transformés » - transformer les économies africaines en utilisant les ressources naturelles, la manufacture, l'industrialisation et la valeur ajoutée de l'Afrique, ainsi qu'en augmentant la productivité et la compétitivité.
Aspiration 2 : Un continent intégré, politiquement uni et basé sur les idéaux du panafricanisme et la vision de la Renaissance de l'Afrique	Objectif numéro 2 : Infrastructure de classe mondiale à travers l'Afrique - viser à améliorer la connectivité grâce à des initiatives plus récentes et plus audacieuses pour relier le continent par rail, route, mer et air ; et le développement de pools énergétiques régionaux et continentaux, ainsi que des TIC.
Aspiration 3 : Une Afrique de bonne gouvernance, de démocratie, de respect des droits de l'homme, de justice et d'État de droit	Objectif numéro 2 : Des institutions capables et un leadership transformé visent à construire des institutions solides pour un État en développement ; et faciliter l'émergence d'un leadership axé sur le développement et visionnaire dans toutes les sphères et à tous les niveaux.
Aspiration 7 : L'Afrique en tant qu'acteur et partenaire mondial fort, uni, résilient et influent.	Objectif numéro 2 : L'Afrique assume l'entière responsabilité du financement de son développement, qui vise à améliorer les partenariats de l'Afrique et à les recentrer de manière plus stratégique pour répondre aux priorités africaines de croissance et de transformation ; et veiller à ce que le continent dispose des bonnes stratégies pour financer son propre développement et réduire sa dépendance à l'égard de l'aide.

Source : Union africaine[13]

Agenda 2063 Cadres continentaux et projets phares

L'Agenda 2063 comporte six cadres continentaux qui fournissent une orientation politique importante pour le développement de la chaîne d'approvisionnement à travers le continent.

1. Programme détaillé de développement de l'agriculture africaine (PDDAA),
2. Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA),
3. Vision Minière Africaine (VMA),
4. Stratégie pour la science, la technologie et l'innovation en Afrique (STISA),
5. Stimulation du Commerce Intra Africain (BIAT),

[13] Union Africaine. «Nos aspirations pour l'Afrique que nous voulons.» https://au.int/agenda2063/aspirations

❻ Développement industriel accéléré pour l'Afrique (AIDA)[14]

Les partenaires de développement doivent noter comment les six cadres sont directement liés aux politiques nationales et régionales et utiliser les cadres comme orientation politique fondamentale lorsqu'ils investissent dans les chaînes d'approvisionnement. Par exemple, la création d'un « Marché unique africain du transport aérien (MUTAA) » assurera la connectivité intra-régionale entre les capitales africaines et créera un marché unique unifié du transport aérien en Afrique, tout comme un élan à l'intégration économique du continent et à sa croissance. Cela sera essentiel pour le développement de la chaîne d'approvisionnement sur le continent, car les accords en plein air stimulent le trafic et les économies et créent des emplois.

Une liste complète de la façon dont les cadres sont liés à la chaîne d'approvisionnement peut être trouvée dans l'annexe 1.

En outre, les 15 « projets phares » de l'Agenda 2063 sont des programmes et des initiatives clés qui ont été identifiés comme essentiels pour accélérer la croissance économique et le développement de l'Afrique, ainsi que pour promouvoir l'identité commune de l'Afrique en célébrant son histoire et sa culture dynamique. Il existe un certain nombre de projets clés dans le cadre de l'Agenda 2063 qui concernent la chaîne d'approvisionnement, notamment :

❶ Réseau intégré de trains à grande vitesse
❷ Formulation d'une stratégie africaine des produits de base
❸ Création de la zone de libre-échange continentale africaine - Voir boîte 3
❹ Le passeport africain et la libre circulation des personnes
❺ Faire taire les armes d'ici 2020
❻ Mise en œuvre du projet de barrage du Grand Inga
❼ Mise en place d'un Marché Unique Africain du Transport Aérien (SAATM)
❽ Création d'un Forum économique africain annuel
❾ Création des institutions financières africaines
❿ Le réseau électronique panafricain
⓫ Une université africaine virtuelle et électronique
⓬ La cyber-sécurité
⓭ Grand musée africain
⓮ Encyclopédie Africaine

Une liste complète des liens entre les projets et la chaîne d'approvisionnement se trouve à l'annexe 2.

[14] Union Africaine. « Cadres continentaux ». https://au.int/en/agenda2063/continental-frameworks

Boîte 3 L'AfCFTA

L'analyse récente de la Banque mondiale sur l'AfCFTA montre une augmentation des exportations intracontinentales de plus de 81 % d'ici 2035. Ceci est important car cela créera de nouvelles opportunités pour les fabricants et les travailleurs africains. Les processus permettant d'atteindre ce qui précède sont énoncés dans l'Accord et comprennent la réduction des barrières tarifaires et non tarifaires et l'amélioration de l'infrastructure frontalière pour faciliter les échanges. L'effet de ces mesures comprend la réduction de la bureaucratie, la réduction des coûts de conformité pour les commerçants et, en fin de compte, la facilitation de l'intégration des entreprises africaines dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Source : Banque mondiale

1.2 Pourquoi les chaînes d'approvisionnement africaines sont-elles attrayantes pour les partenaires du développement ?

Comme indiqué ci-dessus, le continent africain, sous l'égide de l'Union africaine, a déjà des plans politiques bien élaborés pour la croissance des chaînes d'approvisionnement sur le continent. Cependant, il n'en a pas toujours été ainsi. La section suivante décrit l'historique de la croissance de la chaîne d'approvisionnement sur le continent et note certains des défis historiques auxquels le continent a été confronté.

1.2.1 Histoire de la chaîne d'approvisionnement africaine : Marginalisation

L'Afrique a toujours été marginalisée en termes de chaînes d'approvisionnement, en raison de la dépendance continue et croissante aux modèles de développement extractistes de l'ère coloniale.[15]Une compréhension de l'histoire des chaînes d'approvisionnement de l'Afrique, en particulier de l'histoire coloniale et précoloniale du continent, explique pourquoi l'approvisionnement africain actuel est tel qu'il est aujourd'hui.

Alors que certains historiens suggèrent qu'à l'époque précoloniale, les Africains se livraient principalement à la chasse et à la cueillette, à la fabrication simple et à l'agriculture,[16] il existe également des recherches importantes pour suggérer que les sociétés africaines étaient – dans le contexte de l'époque – assez bien développées et engagées dans le commerce international, en particulier avec les régions arabes et asiatiques.[17]

---

[15] En ligneFofack, H. (2019). "Surmonter le modèle de développement colonial de l'extraction des ressources pour le développement durable en Afrique." Établissement Brookings. https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2019/01/31/overcoming-the-colonial-developmentmodel-of-resource-extraction-for-sustainable-development-in-africa/

[16] Vert, Érik. (2013). "Systèmes de production en Afrique précoloniale." Dans Ewout Frankema, Ellen Hillbom, Ushehwedu Kufakurinani et Felix Meier zu Shelhausen (eds.), L'histoire du développement africain : un manuel en ligne pour une nouvelle génération d'étudiants et d'enseignants africains. Réseau d'histoire économique africaine.

[17] Français, Howard. (2021). Born in Blackness: Africa, Africans, and the Making of the Modern World, 1471 to the Second World War. WW Norton & Cie.

Les Africains étaient de bons technologues car ils faisaient des progrès dans leur environnement et étaient capables de répondre aux besoins technologiques de la société. Comme les conditions de l'époque étaient très instables et dynamiques, les Africains étaient très flexibles dans leurs systèmes de production, bien que des facteurs environnementaux tels que la sécheresse, la famine, etc. aient parfois affecté les moyens de subsistance des populations et perturbé les chaînes d'approvisionnement. Les Africains ont créé de nouvelles technologies ou les ont adaptées aux conditions changeantes et aux contextes compliqués pour faciliter et augmenter davantage la production. Malheureusement, en raison de crises imprévues et récurrentes, les périodes de développement ont rarement été soutenues et les chaînes d'approvisionnement ont été affectées, laissant le continent loin derrière d'autres parties du monde qui se sont lentement enrichies à partir du XVIIIe siècle.[18] Avant la ruée vers l'Afrique, le continent devenait de plus en plus interconnecté avec le commerce et la production, entraînant progressivement la transformation structurelle et l'intégration régionale, condition préalable à une position forte au sein de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Cependant, à mesure que l'ère coloniale s'installait, où l'objectif principal était de fournir un maximum d'avantages économiques aux puissances coloniales, un nombre croissant de sociétés africaines, qui exerçaient autrefois un pouvoir discrétionnaire sur ce qu'elles voulaient produire, ont été contraintes de produire uniquement pour l'exportation.[19] Les institutions coloniales ont imposé des contrôles et des restrictions commerciales qui ont essentiellement réduit la liberté des Africains dans la commercialisation de leurs biens, affaiblissant leurs mécanismes traditionnels de stockage et leurs systèmes d'inventaire et interdisant tout progrès dans leurs moyens de production et leur système de distribution. Comme les gouvernements coloniaux se concentraient principalement sinon uniquement sur l'exportation, leur intérêt était dans le transport des matières premières et non dans l'avancement économique et le bien-être des colonies.[20] Il en est résulté que la plupart des routes, des systèmes ferroviaires, des ports maritimes et d'autres voies de transport ont été orientés vers la côte, ce qui a conduit à un système de transport et d'infrastructure très sous-développé sur le continent lui-même.[21] Cela a à son tour étouffé l'intégration et la coopération économiques et agricoles au sein et entre les territoires africains.[22] Par conséquent, le colonialisme avait sapé la technologie, les compétences et le savoir-faire commercial indigènes et empêché les Africains de progresser dans l'industrie manufacturière. Cela a désarticulé le transport, la production de biens et les marchés en plus de fausser les circuits de commercialisation traditionnels qui étaient basés sur les besoins locaux.

Comme le colonialisme visait à trouver un marché pour les produits manufacturés européens ainsi que les matières premières pour leurs industries, il était impératif que l'économie africaine soit liée au système international et aux chaînes

---

18 Vert, Érik. (2013). "Systèmes de production en Afrique précoloniale."

19 Settles, Joshua Dwayne. (1996). "L'impact du colonialisme sur le développement économique de l'Afrique." Projets du programme de distinctions honorifiques du chancelier. https://trace.tennessee.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1182&context=utk_chanhonoproj

20 Austin, G. (2010). Développement économique africain et héritage colonial. Revue Internationale De Politique De Développement, (1), 11–32. https://doi.org/10.4000/poldev.78 ;

20 En ligneFrankema, E. (2015). "Comment l'histoire coloniale de l'Afrique affecte son développement." Forum économique mondial. https://www.weforum.org/agenda/2015/07/how-africas-colonial-history-affects-its-development/

21 Settles, Joshua Dwayne. (1996). "L'impact du colonialisme sur le développement économique de l'Afrique."

22 En ligneAustin, G. (2010). "Développement économique africain et héritages coloniaux."

d'approvisionnement mondiales.[23] Cela a cependant forcé le continent à accepter une division internationale du travail injuste où l'Afrique produisait des matières premières agricoles. Les pays africains avaient également un accès limité aux flux d'informations dans le système, la logistique et le suivi essentiel étant gérés par les puissances coloniales. Cela explique pourquoi la position de l'Afrique dans la chaîne d'approvisionnement mondiale était - au moins jusqu'aux mouvements d'indépendance à partir des années 1960 - confinée à la production de matières premières et de produits agricoles.[24]

Alors, qu'est-ce qui a changé depuis 2000 et pourquoi l'Afrique est-elle désormais un marché attractif pour les partenaires au développement qui cherchent à investir dans les chaînes d'approvisionnement ?

1.2.2 Situation actuelle des chaînes d'approvisionnement africaines

À partir du 21Stsiècle, la population croissante du continent en fait un marché idéal pour les investissements dans la chaîne d'approvisionnement. On estime que le continent africain aura un marché de 1,7 milliard de consommateurs d'ici 2030 contre 1,2 milliard en 2018[25] et selon le rapport de la Brookings Institution sur le potentiel du marché de consommation de l'Afrique, il existe une demande croissante pour les produits africains, notamment les produits alimentaires (produits agricoles) et l'énergie, les biens de consommation à rotation rapide et les produits de luxe. Cette demande devrait augmenter avec la croissance prévue des revenus à travers le continent.[26]

L'Afrique abrite également certains des marchés à la croissance la plus rapide au monde, notamment le Rwanda et l'île Maurice, selon le rapport 2022 sur la richesse en Afrique. Il existe plusieurs centres de richesse bien établis sur le continent, notamment l'Afrique du Sud, l'Égypte et le Maroc, et ces centres sont dotés de conseillers, d'agents et de courtiers hautement qualifiés qui apportent de vastes connaissances et des opportunités d'investissement aux entreprises.[27]

L'Afrique a également la population de jeunes qui connaît la croissance la plus rapide au monde, et tous ont besoin d'emplois, et rapidement. Selon la Banque africaine de développement, sur près de 420 millions de jeunes africains âgés de 15 à 35 ans, un tiers est au chômage et un autre tiers a un emploi vulnérable - seul un sur six est salarié.[28] Les jeunes sont également de plus en plus engagés dans l'enseignement supérieur. Un rapport de l'Economist de 2019 a indiqué qu'environ 9 % des jeunes Africains sont dans l'enseignement supérieur (collèges professionnels et universités), soit plus du double de la proportion de 2000 (4 %).[29] Si elle est correctement exploitée, cette augmentation de la population en âge de travailler pourrait soutenir

---

[23] Ocheni, S., & Nwankwo, B.C. (2012). "Analyse du colonialisme et de son impact en Afrique." Académie canadienne de la culture orientale et occidentale, 8, 1–9. https://doi.org/10.3968/j.ccc.1923670020120803.118

[24] Idem

[25] Singé, Landry. (2018). « Le potentiel du marché de consommation de l'Afrique. Tendances, moteurs, opportunités et stratégies. Établissement Brookings. https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-consumer-market-potential.pdf

[26] Singé, Landry. (2018). « Le potentiel du marché de consommation de l'Afrique. Tendances, moteurs, opportunités et stratégies.

[27] Nouvelle richesse mondiale. (2022). "Rapport sur la richesse en Afrique 2022." https://www.henleyglobal.com/publications/africa-wealth-report2022

[28] Banque africaine de développement. "Des emplois pour les jeunes en Afrique." https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Images/high_5s/Job_youth_Africa_Job_youth_Africa.pdf

[29] Lynch, Leah et Chung Tsz Chung. (2020). "Le commerce électronique et l'argent mobile pour la réduction de la pauvreté en Chine." Centre pour le développement mondial.

une productivité accrue et une croissance économique plus forte et plus inclusive sur tout le continent. Cette population offre également de vastes opportunités aux entreprises qui cherchent à investir dans cette main-d'œuvre croissante et à assurer le transfert de compétences sur le continent.

Un certain nombre de pays africains attirent déjà des investissements liés à la chaîne d'approvisionnement mondiale. Par exemple, les pays d'Afrique du Nord dotés d'une capacité industrielle établie constituent déjà des options de proximité attrayantes pour la fabrication européenne ou axée sur l'Europe. C'est le cas du Maroc, une option prometteuse pour l'industrie automobile en Afrique. Cela est dû au fait qu'il est politiquement stable, qu'il est proche de l'Europe et qu'il dispose de connexions logistiques bien établies avec l'Europe et d'une main-d'œuvre bon marché et facilement disponible.[30] Outre les investissements européens, les intérêts chinois au Maroc sont également importants, notamment dans les investissements des équipementiers automobiles chinois.[31] (voir Boîte 4)

Boîte 4
Le port Tanger Med du Maroc

Tanger Med a évolué au fil des années pour devenir un véritable concept de logistique portuaire

Premier port africain en nombre de conteneurs, premier hub automobile africain mais aussi première zone logistique africaine.

L'originalité de Tanger Med réside dans la création de zones franches spécialisées par secteur. Les logisticiens sont regroupés dans un domaine, la grande distribution dans un autre, le secteur automobile dans un troisième

Renault Tanger Med Zone, spécifiquement attribuée au groupe automobile français, produit 400 000 véhicules par an, dont des modèles Dacia tels que le Sandero, le Dokker et le Lodgy

Tanger Automotive City (TAC) regroupe 50 entreprises de toutes nationalités dont 90% ont un lien direct avec l'industrie automobile. Il s'agit notamment de la société coréenne Hands, qui fabrique des jantes en alliage. La Chine est également représentée avec ZTT, le Japon avec JTeckt, tout comme l'Inde.

Il y a le parc de Tétouan est dédié aux activités logistiques et industries légères manufacturières pour les TPE et PME

Il y a Logistics Free Zone qui regroupe principalement des logisticiens comme DHL mais aussi des industriels qui souhaitent ouvrir sur le site des centres de distribution internationaux dédiés. Bosch et Huawei ont construit des entrepôts dans cette zone.

Source : Le rapport sur l'Afrique

L'exploitation minière est un autre secteur en pleine croissance. L'industrie minière africaine remonte au 19ème siècle et la première mine, construite dans ce qui est aujourd'hui l'Afrique du Sud - un projet de cuivre, a commencé ses activités en 1852.[32] L'Afrique possède également plusieurs pays riches en ressources qui comprennent les huiles minérales, l'or, le cuivre, le diamant, les minerais de fer, la bauxite, les pierres précieuses et le cobalt. Les recherches indiquent que les 10 premiers en Afrique subsaharienne sont le Nigeria, l'Afrique du Sud, l'Angola, la Guinée équatoriale, le Gabon, le Soudan, la Tanzanie, la Zambie, le Botswana et la République démocratique du Congo.[33] C'est pour cette raison que certaines des

[30] Zhang, Ganyi. (2021). "AfCFTA : une Afrique plus intégrée dans la chaîne d'approvisionnement mondiale." Market-Insights Upply. https://marketinsights.upply.com/en/afcfta-a-more-integrated-africa-in-the-global-supply-chain

[31] Rouaud, Pierre-Olivier. (2019). "Le Maroc voit de gros investissements de la part des fabricants de pièces automobiles." Le rapport Afrique. https://www.theafricareport.com/17953/morocco-sees-big-investment-drive-from-auto-part-manufacturers/

[32] Casey, JP. (2019). "Histoire de l'exploitation minière en Afrique du Sud." Technologie minière. https://www.miningtechnology.com/analysis/history-of-mining-in-south-africa/

[33] Izvorski, Ivailo. (2018). "7 découvertes surprenantes sur l'Afrique subsaharienne riche en ressources." Établissement Brookings. https://www.brookings.edu/blog/future-development/2018/08/01/7-surprising-findings-about-resource-rich-sub-saharanafrica/

principales sociétés minières mondiales sont présentes et engagées dans l'extraction et la chaîne d'approvisionnement des ressources naturelles qui sont obtenues sur le continent. Cependant, la grande majorité de l'activité qui se produit en Afrique dans ce secteur est simplement extractive, plutôt qu'à valeur ajoutée. (voir Figure 3)

FIGURE 3

Carte décrivant les ressources naturelles à travers le continent

Source: Baobab News[34]

Maintenant que nous comprenons l'histoire de la croissance de la chaîne d'approvisionnement sur le continent et pourquoi les chaînes d'approvisionnement africaines sont attrayantes pour les partenaires de développement, nous nous tournons vers les défis mondiaux actuels qui ont un impact sur le développement de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique.

[34] Nouvelles des baobabs. (2019). "Ressources naturelles de l'Afrique." https://africa.baobab.news/2019/09/19/natural-resources-ofafrica/africa-1/

1.3 Les défis mondiaux actuels qui ont un impact sur le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique

Les chaînes d'approvisionnement mondiales sont confrontées à des difficultés en raison de la pandémie de COVID-19 et dela crise ukrainienne. Cette section donne un bref aperçu des défis mondiaux de la chaîne d'approvisionnement et de leur impact sur le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique.

1.3.1 Défis liés à la maladie : pandémie de COVID-19 et développement post-pandémique

Pendant la pandémie de COVID-19, l'économie mondiale a connu un ralentissement considérable de l'activité économique et de nouveaux problèmes avec les chaînes d'approvisionnement, qui ont fait face à des contraintes après la réouverture progressive des marchés mondiaux.[35] Ces mécanismes ont entraîné plusieurs fermetures de frontières, des restrictions de mouvement et de production au sein d'industries où les activités ont été soit réduites, soit purement et simplement arrêtées. Celles-ci ont également affecté certains marchés en termes d'équipements de protection individuelle (EPI) et de livraisons de vaccins qui étaient non seulement très demandés, mais rencontraient des problèmes de production en raison de capacités de fabrication limitées causées par la concentration de la fabrication dans des pays limités.[36]

La logistique des chaînes d'approvisionnement a également été affectée négativement par la restriction du fret aérien et maritime. Le transport maritime en particulier a été confronté à un certain nombre de défis liés aux blocages. Par exemple, certains des ports les plus fréquentés du monde ont été confrontés à un certain nombre de défis logistiques en raison de la COVID-19. Premièrement, le transport de marchandises a été rendu difficile car l'entrée et la sortie des collecteurs et des travailleurs portuaires ont été entravées, ce qui a retardé les délais de collecte et de livraison des marchandises. Deuxièmement, il y a de nombreux conteneurs importés vides dans les quais qui ne peuvent être transportés au chantier ou réparés, en raison d'un manque de remorqueurs sur place. Troisièmement, certains ports se remplissent lentement et n'ont plus d'espace pour stocker des produits surgelés. Partout dans le monde, cela a obligé les cargos à transporter leurs marchandises vers d'autres ports. La Chine, un acteur majeur des chaînes d'approvisionnement mondiales, a mis en œuvre un certain nombre de politiques pour atténuer l'impact continu de la COVID-19 et a adopté des mesures supplémentaires pour assurer le bon fonctionnement des ports, des voies navigables, et les chaînes logistiques maritimes internationales. Ces mesures fournissent également des enseignements précieux pour d'autres pays confrontés à des défis en matière de fret maritime.

---

[35] Meier, Matthias et Pinto, Eugenio. (2020). "Perturbations de la chaîne d'approvisionnement de Covid-19." Économie Covid. https://matthias-meierecon.github.io/files/MeierPinto_Disruptions.pdf

[36] Park, Cyn-Yong et al. (2020). "Pénurie mondiale d'équipements de protection individuelle au milieu de COVID-19 : chaînes d'approvisionnement, goulots d'étranglement et implications politiques." Banque asiatique de développement. http://dx.doi.org/10.22617/BRF200128-2

Plus précisément, la COVID-19 a provoqué des ralentissements de la croissance économique de l'Afrique. Selon les données fournies par l'OCDE, en 2020, les plus grandes économies d'Afrique ont ralenti leur croissance. Au Nigeria (croissance du PIB de 2,3%), le secteur non pétrolier a été atone, en Angola (-0,3%) le secteur pétrolier est resté faible, tandis qu'en Afrique du Sud (0,9%) le faible sentiment d'investissement a pesé sur l'activité économique.[37] Cela signifiait que les entreprises étaient confrontées à des réductions de la demande pour leurs produits respectifs, à des chaînes d'approvisionnement au rythme lent en raison de retards d'expédition et à des politiques de verrouillage visant à assurer de meilleurs soins de santé. Indépendamment de ces facteurs, les économies africaines ont relativement moins connu d'effets d'entraînement négatifs en cas de ralentissement, comme l'ont prédit plusieurs organisations en termes de décès et de propagation infectieuse. Bien que plusieurs Africains aient eu du mal à faire face en termes d'amortissement de la pandémie, beaucoup se sont concentrés sur l'économie et ont réussi à injecter davantage d'argent dans l'économie, comme l'Égypte qui a injecté plus de 6,4 milliards de dollars depuis le début de la COVID-19.

Indépendamment des problèmes généraux d'approvisionnement en Afrique, plusieurs secteurs ont connu un développement considérable au sein de leurs chaînes d'approvisionnement, notamment la numérisation et la pharmacie. Le continent africain abrite un faible nombre de sociétés de production pharmaceutique avec seulement environ 375 institutions concentrées dans moins de 15 pays avec seulement cinq pays dont l'Algérie, l'Afrique du Sud, l'Égypte, le Sénégal et le Maroc ayant une capacité de production.[38] Pour augmenter la capacité de fabrication, plusieurs initiatives ont été lancées à travers le continent en tant que forme d'autosuffisance, telles que l'installation Recipharm et le campus de fabrication de vaccins NantSA. Dans la plupart des hubs, l'accent a été mis sur le dépassement du remplissage et de la finition, qui se concentre principalement sur le remplissage des flacons et l'emballage final pour la distribution. Des pays comme la Chine ont également joué un rôle crucial dans le développement du secteur pharmaceutique, comme les investissements en Éthiopie par des entreprises comme Sansheng.

1.3.2 Conflits régionaux : chaîne d'approvisionnement africaine fragile

Les conflits régionaux, qui comprennent des chocs politiques, environnementaux et économiques, ont au fil des ans étranglé l'efficacité des chaînes d'approvisionnement. Les pays africains, en raison de la nature intégrative de l'économie mondiale, sont sujets à des chocs similaires qui se produisent dans des pays ayant des liens économiques directs ou indirects[39]. La recherche note que les conflits et l'instabilité ont été un facteur dissuasif majeur dans le développement de la chaîne d'approvisionnement et ont accru les goulots d'étranglement dans les pays confrontés à l'instabilité. L'Afrique continue d'être confrontée à plusieurs conflits avec le plus grand nombre d'États classés aux niveaux d'alerte et d'avertissement dans

---

37 OCDE. (2020). "COVID-19 et l'Afrique : implications socio-économiques et réponses politiques." https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-africa-socio-economic-implications-and-policy-responses96e1b282/

38 Kinyanjui, Sam et al. 2021). "Réponse politique à la Covid-19 en Afrique : une synthèse rapide des preuves sur l'état actuel des capacités, de la réglementation et de la coordination de la recherche et du développement de vaccins et de médicaments." L'Académie Africaine des Sciences. https://www.aasciences.africa/sites/default/files/inline-files/Status%20of%20vaccines%20and%20drugs%20research%20RapidReview_EM_%20UA_.pdf

39 Dunne, John Paul et Nan Tian. (2019). "Coûts de la guerre civile et des États fragiles en Afrique." Revue de l'économie du développement, 23(3). https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/rode.12612

l'indice des États fragiles.[40] Cela est principalement dû aux problèmes politiques hautement polarisés et aux problèmes socio-économiques paralysants tels que le chômage des jeunes qui ont conduit des citoyens mécontents à soutenir des coups d'État ou à participer à des groupes rebelles dans des pays comme la Guinée-Bissau et la Côte d'Ivoire.[41]

Depuis 2004, les pays africains en situation de fragilité[42] ont continué de croître globalement d'environ 2 % de moins que les pays non fragiles.[43] Ces pays sont également confrontés à des déficits d'infrastructures, notamment des routes et des chemins de fer de mauvaise qualité, entraînant des coûts logistiques élevés pour les entreprises. De plus, les conflits entraînent une réduction des importations et des exportations qui affectent à la fois l'économie régionale et locale de chaque pays. Dans le contexte africain par exemple, selon le FMI, le printemps arabe qui a touché la Libye, l'Égypte et la Tunisie, a conduit à une croissance négative non seulement pour la Libye à -66,7% mais aussi pour la région de l'Afrique du Nord de -0,3% qui était la plus faible pré pandémie depuis 1987.[44] En outre, l'Afrique subsaharienne a également fait face à une réduction des taux de croissance, ne progressant que de 5,8 %, ce qui est inférieur à la croissance pendant la crise financière de 2007/8, qui a également connu une croissance économique lente.[45]

Les États fragiles sont sujets à de faibles niveaux de développement des infrastructures et de stabilité institutionnelle. Ainsi, les rapports révèlent que plusieurs pays africains en proie à des conflits ou à la fragilité ont réduit leurs niveaux d'accès à l'électricité, au financement, aux transports et à des cadres réglementaires efficaces.[46] Ceux-ci se sont avérées entraîner une perte à long terme de la capacité de production et une augmentation des coûts des affaires dans ces pays, entraînant ainsi des perturbations dans les chaînes d'approvisionnement, compte tenu de l'incertitude et de la destruction possible d'infrastructures viables telles que les entrepôts.[47] Ceci se répercutent finalement sur les États voisins par la perte de marchés d'exportation ou d'importation, l'effondrement de routes commerciales et l'augmentation des prix dû à la réduction de l'offre de ressources telles que le pétrole.

1.3.3 Blocage logistique : impacts négatifs sur la chaîne d'approvisionnement mondiale

Le 23 mars 2021, le porte-conteneurs Ever Given de 400 mètres de long s'est retrouvé coincé dans le canal de Suez et il a fallu 6 jours pour libérer le navire. Le blocage a eu un impact négatif sur la chaîne d'approvisionnement mondiale. Le

---

40 Le Fonds pour la paix. « Indice des États fragiles ». https://fragilestatesindex.org

41 Azeng, T. F. et Yogo, T.U., 2013. Chômage des jeunes et instabilité politique dans certains pays en développement. Tunis, Tunisie : Banque africaine de développement.

42 La dernière liste des États africains fragiles comprend : Burundi, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Érythrée, Gambie, Guinée-Bissau, Libéria, Malawi, Mali, Sierra Leone, Soudan du Sud, Sao Tomé et Principe, Togo, Libye et Zimbabwe.

43 FMI. (2022). « Perspectives économiques régionales. Afrique sub-saharienne." https://www.imf.org/en/Publications/REO/SSA/Issues/2022/04/28/regional-economic-outlook-for-sub-saharan-africa-april2022

44 FMI. (2022). « Croissance du PIB réel. Données historiques." https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD

45 FMI. Croissance du PIB réel.

46 Jones, Basile. (2013. « États fragiles : Participer au décollage de la croissance inclusive de l'Afrique. » Groupe de la Banque africaine de développement. https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/economic_brief_-_fragile_states_taking_part_in_africas_inclusive_growth_take-off.pdf ..

47 Mueller, Hannes et Julia Tobias. (2016). Le coût de la violence : Estimation de l'impact économique des conflits. Centre de croissance internationale.

canal transporte notamment environ 30 % du trafic mondial de conteneurs chaque année,[48] et environ 12% du commerce mondial quotidien. Un total de 9,6 milliards de dollars de commerce a été bloqué chaque jour en raison du blocage.[49] Le blocage a frappé les marchés européens alors que le canal relie les exportations d'Asie aux consommateurs européens. Le canal de Suez est également une route privilégiée pour les importateurs américains de produits manufacturés comme les chaussures et les vêtements en provenance d'Asie du Sud-Est.[50] Celles-ci ont entraîné des pénuries et des prix plus élevés des biens de consommation sur le marché européen et américain.

1.3.4 Événements mondiaux : crise ukrainienne et crise alimentaire et énergétique

La crise ukrainienne exerce une pression sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et augmente le coût des matières premières pour de nombreux pays. Selon Deloitte, les vulnérabilités les plus pressantes sont une dépendance excessive de l'Europe vis-à-vis du gaz naturel et du pétrole brut de Russie, ainsi qu'une dépendance vis-à-vis de la Russie et de l'Ukraine pour les principaux produits agricoles. Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, la Russie et l'Ukraine représentent plus de 25 % du commerce mondial du blé et plus de 60 % des exportations mondiales d'huile de tournesol et 30 % des exportations mondiales d'orge. La Russie est également un important exportateur mondial d'engrais, ce qui signifie que toute pénurie d'approvisionnement ou accès restreint pourrait avoir un impact sur les rendements des cultures à l'échelle mondiale.

La Russie est également une source importante de bon nombre des 35 minéraux essentiels que le Département américain de l'intérieur (DOI) juge vitaux pour les intérêts économiques et de sécurité nationale de la nation, y compris 30 % de l'approvisionnement mondial en éléments du groupe du platine (y compris le palladium) , 13 % de titane et 11 % de nickel.[51] La Russie est également une source majeure de néon, utilisé pour graver des circuits sur des tranches de silicium. Le prix du palladium, un composant essentiel des convertisseurs catalytiques pour voitures, a grimpé de 80 % depuis le début du conflit. Par ailleurs, suite à la crise ukrainienne, LMC Automotive a revu à la baisse ses prévisions de ventes de véhicules légers en Europe de 2 millions d'unités par an sur les deux prochaines années.

La région africaine peut également s'attendre à être affectée par la crise ukrainienne. Tout d'abord, le défi de la sécurité alimentaire. Le président de la BAD, le Dr Adesina, a déclaré que l'Ukraine et la Russie fournissent près de 30 % des exportations mondiales de blé et que les prix ont plus que doublé.[52] En 2020, les exportations de la Russie vers l'Afrique se sont élevées à 4 milliards de dollars, et sur le montant total,

---

[48] Jaganathan, Jessica. (2021). "Le blocage du canal de Suez ajoute des tensions aux chaînes d'approvisionnement mondiales." Reuters. https://www.reuters.com/article/egypt-suezcanal-supplychains-int/suez-canal-blockage-adds-strain-to-global-supply-chainsidUSKBN2BI13B

[49] Russon, Mary-Ann. (2021). "Le coût du blocage du canal de Suez." Nouvelles de la BBC. https://www.bbc.com/news/business56559073

[50] Jaganathan, Jessica. (2021). "Le blocage du canal de Suez ajoute des tensions aux chaînes d'approvisionnement mondiales." Reuters.

[51] Kalish, Ira. (2022). "Comment les sanctions affectent la Russie et l'économie mondiale." Perspectives Deloitte. https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/global-economic-impact-of-sanctions-on-russia.html

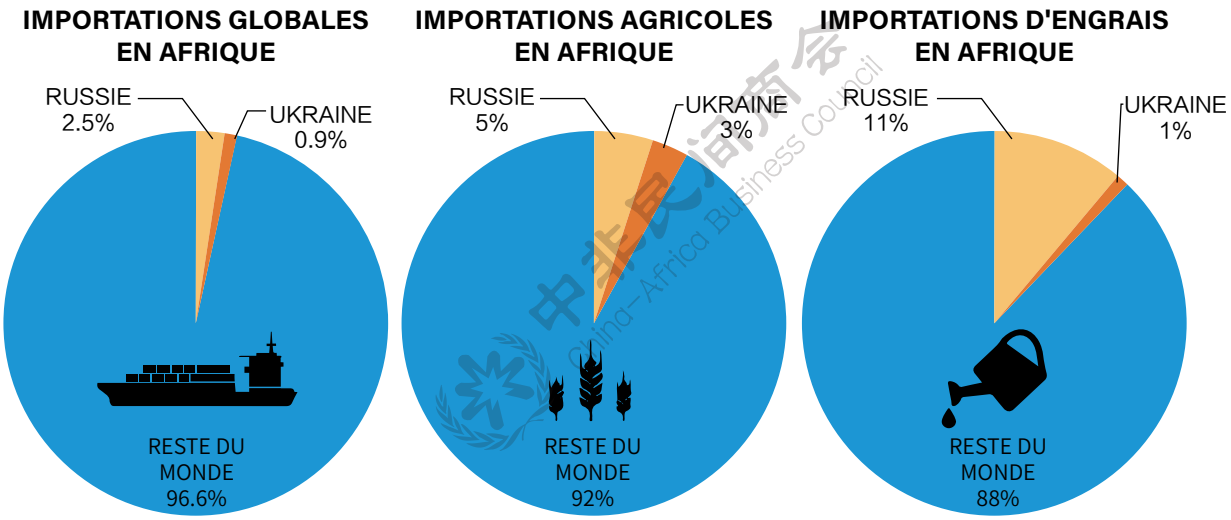
[52] Banque africaine de développement. (2022). « L'Afrique doit se préparer à l'inévitabilité d'une crise alimentaire mondiale, déclare le président de la Banque africaine de développement, Akinwumi Adesina. https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/africa-must-prepareinevitability-global-food-crisis-says-african-development-bank-president-akinwumi-adesina-51173

90 % des exportations étaient constituées de blé, tandis que 79 % des exportations de l'Ukraine vers l'Afrique au cours de la même année étaient constituées de blé et de maïs. Il a réitéré que non seulement les prix des denrées alimentaires avaient augmenté sur le continent, mais que les prix des engrais avaient triplé et que les prix de l'énergie et du panier alimentaire avaient augmenté. Le conflit a perturbé les livraisons d'aide alimentaire aux pays menacés par la faim. En règle générale, la Somalie obtient près de 70 % de ses importations de blé de l'Ukraine et le reste de la Russie. En outre, la perturbation des prix du pétrole sur le marché mondial devrait entraîner une hausse des prix du carburant et des coûts de production alimentaire.[53]

Cependant, il convient de noter que les pays africains dans leur ensemble importent moins de 3 % de leurs importations agricoles de Russie et d'Ukraine et que la plupart des consommateurs africains ont des alternatives au blé pour leurs aliments de base.[54] (voir Figure 4)

FIGURE 4

Importations des pays africains en provenance de Russie et d'Ukraine



Source : Development Reimagined[55]

Alors que les pays africains représentent 60% de la part mondiale des terres arables,[56] il est plus important de recevoir suffisamment d'investissements pour aider à développer le secteur agricole sur le continent afin d'assurer la production nationale de nourriture. Et l'accès au financement dans les chaînes d'approvisionnement qui facilitent le commerce intra-africain est particulièrement important pour aider le continent à devenir plus résistant aux guerres et aux conflits, comme la crise ukrainienne.

---

53 Sacko, Josefa et Ibrahim Mayaki. (2022). "Comment le conflit russo-ukrainien impacte l'Afrique." ONU Afrique Renouveau. https://www.un.org/africarenewal/magazine/may-2022/how-russia-ukraine-conflict%C2%A0impacts-africa

54 Le Development Reimagined. (2022). « L'invasion russe de l'Ukraine : une nouvelle crise économique en Afrique ? https://developmentreimagined.com/2022/05/20/africasupplychaincrisis/

55 Le Development Reimagined. (2022). « L'invasion russe de l'Ukraine : une nouvelle crise économique en Afrique ?

56 Sacko, Josefa et Ibrahim Mayaki. (2022). "Comment le conflit russo-ukrainien impacte l'Afrique." ONU Afrique Renouveau.

Les impacts susmentionnés posent des défis à l'échelle mondiale, mais offrent également des opportunités aux économies africaines et à d'autres pays, en particulier aux économies émergentes telles que la Chine, pour aider la région africaine à « combler le vide » - ce qui créera une chaîne d'approvisionnement mondiale plus diversifiée et augmentera ainsi résilience mondiale et africaine à de tels chocs.

Mais ce ne sera pas facile.

Notre prochain chapitre se tourne vers le contexte actuel, les opportunités et les défis pour les chaînes d'approvisionnement africaines selon les cinq domaines clés de la chaîne d'approvisionnement - Production, Inventaire, Localisation, Transport et Information

中非民间商会 China-Africa Business Council

中非民间商会
China-Africa Business Council

Chapitre 2 : Besoins et défis de la chaîne d'approvisionnement africaine

Le dernier chapitre a passé en revue les orientations politiques actuelles pour le développement de la chaîne d'approvisionnement sur le continent africain et a expliqué pourquoi les chaînes d'approvisionnement africaines sont attrayantes pour les partenaires de développement tels que la Chine. Cependant, malgré l'orientation politique claire et la croissance constante des cinq principaux moteurs de l'écosystème de la chaîne d'approvisionnement, de multiples défis subsistent. La première section de ce chapitre commencera par un aperçu du contexte, des tendances et des défis des chaînes d'approvisionnement en Afrique. La deuxième section décrit les besoins urgents mis en évidence par les partenaires africains pour le développement critique de la chaîne d'approvisionnement, sur la base d'entretiens avec des ambassades africaines en Chine, d'analyses de données et de recherches documentaires. Ce contexte, ces défis et ces besoins fournissent un contexte important pour les entreprises qui cherchent à investir dans l'approvisionnement. chaînes en Afrique.

中非贸易研究院 China-Africa Business Council

Résumé du chapitre

Ce chapitre discutera du contexte, des tendances et des défis actuels des chaînes d'approvisionnement en Afrique, dans le but d'identifier et de traiter les perturbations des chaînes d'approvisionnement qui peuvent aider les entreprises qui cherchent à investir dans les chaînes d'approvisionnement en Afrique. Par exemple, il y a un manque d'infrastructures fiables, de fabrication locale, d'entreprises de logistique et de talents locaux.

Les besoins urgents soulignés dans ce chapitre comprennent la résolution des barrières tarifaires et non tarifaires ; accélérer l'extraction d'énergie et la localisation des chaînes d'approvisionnement ; améliorer la qualité des infrastructures continentales et régionales ; promouvoir la localisation des capacités de fabrication africaines ; Multiplier les centres de formation de la main-d'œuvre ; fournir un financement multimodal aux entreprises africaines ; proposer plus de solutions digitales..

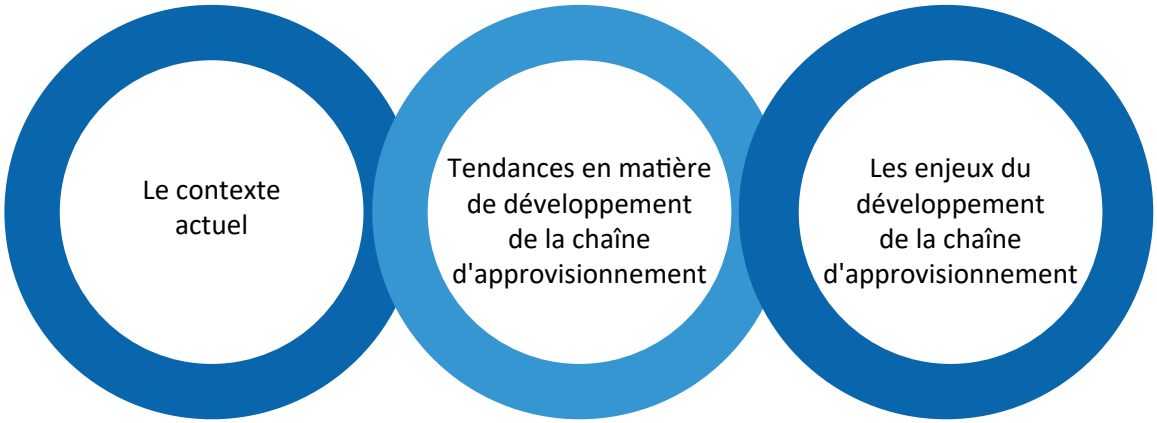
2.1 Le contexte, les tendances et les défis des chaînes d'approvisionnement en Afrique

À l›aide d›un cadre en trois parties, la première section de ce chapitre passe en revue le développement de la chaîne d›approvisionnement en Afrique à ce jour en termes de cinq moteurs clés de la chaîne d›approvisionnement - Production, Inventaire, Localisation, Transport et Information.

Le cadre en 3 parties donne un aperçu : (voir Figure 5)

FIGURE 5

Croissance de la valeur ajoutée manufacturière en Afrique par région



2.1.1 Production et localisation

LE CONTEXTE

Les éléments « production et localisation » de la chaîne d'approvisionnement (manufacture et commerce) se sont développés à des degrés divers sur le continent et sont souvent inégaux d'une région à l'autre. Cela s'explique en partie par les différents niveaux d'investissement des entreprises et des partenaires au développement. Par exemple, alors que le commerce d'importation et d'exportation a augmenté, il y a toujours un énorme déficit commercial qui cause des goulots d'étranglement importants à la croissance de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique. Selon la CNUCED, le potentiel d'exportation de l'Afrique est miné par sa forte dépendance à l'égard des produits de base, qui représentent environ 70 % des exportations extra-africaines ; les produits manufacturés ne représentent que 15 % des exportations extra-africaines, exposant l'Afrique à des chocs externes tels que la volatilité des prix des matières premières.[57] En outre, alors que l'industrie manufacturière n'a cessé de croître sur tout le continent, la région de l'Afrique du Nord attire des investissements nettement plus importants que les autres régions en raison de sa proximité avec l'Europe.

Quelles sont donc les grandes tendances qui orientent le développement de la « production et de la localisation » sur le continent ?

LES TENDANCES

Manufacture en Afrique

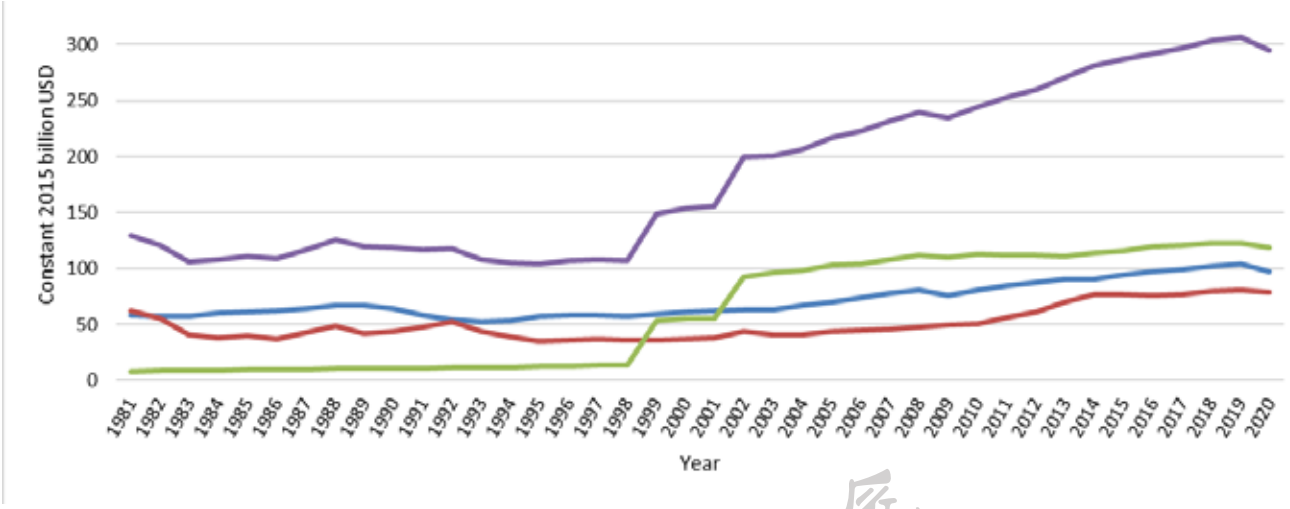
La manufacture est un secteur clé pour le développement de la chaîne d'approvisionnement sur le continent africain, selon les estimations de la Zone de

[57] CNUCED. (2021). Rapport sur le développement économique en Afrique 2021. https://unctad.org/system/files/officialdocument/aldcafrica2021_en.pdf

libre-échange continentale africaine.[58] Cependant, la croissance manufacturière à travers le continent a toujours été lente et inégale (voir Figure 6).

FIGURE 6

Croissance de la valeur ajoutée manufacturière en Afrique par région



Source : Banque mondiale[59]

Le continent fait face à une tendance à la stagnation de l'industrie manufacturière en tant que contributeur au PIB, ce qui signifie que bien que l'industrie manufacturière ait augmenté au fil des ans, elle reste un secteur en déclin en termes de part. Le potentiel de l'Afrique, y compris les faibles coûts de transport, la facilité d'accès aux ressources naturelles et l'augmentation de sa population jeune mais sans emploi, reste inexploité et entraîne des problèmes de chaîne d'approvisionnement car la plupart des produits manufacturés sont importés ou ne sont assemblés que sur le continent africain, par exemple dans l'industrie automobile. Cela montre que le secteur manufacturier peut libérer le potentiel de l'Afrique en permettant une chaîne d'approvisionnement dynamique et efficace qui réduirait les coûts d'approvisionnement, de transport, de transformation et de vente au détail.

Comme indiqué précédemment, la création de la zone de libre-échange du continent africain devrait apporter des changements au niveau de l'offre sur le continent africain en stimulant l'économie intra-régionale et apporter une nouvelle dynamique à la participation de l'Afrique à la chaîne d'approvisionnement mondiale. Pour ce faire, l'Afrique doit se concentrer sur la manufacture. Selon un rapport de Landry Signé, les principaux moteurs de l'industrie manufacturière en Afrique sont le capital humain, les coûts, les réseaux d'approvisionnement et la demande intérieure.[60] Ces pilotes sont expliqués dans la boîte 5 ci-dessous.

---

58 UNECA. "Chaînes d'approvisionnement responsables en minerais ASM en Afrique : cas des minerais de conflit."

59 La Banque mondiale. "Fabrication, valeur ajoutée (USD courants)." Les Indicateurs du développement dans le monde. https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.MANF.CD

60 Landry Signé, (2018). "Le potentiel de la fabrication et de l'industrialisation en Afrique Tendances, opportunités et stratégies, Africa Growth Initiate." Établissement Brookings.

Boîte 5

Moteurs pour la fabrication en Afrique

Capital humain

Pour les sous-secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, la santé de l'industrie n'est limitée que si la population souffrant d'analphabétisme, d'un faible niveau d'éducation et d'une mauvaise santé entrave la productivité des usines individuelles et la capacité d'absorber les nouvelles technologies, créant un impact négatif sur la diversification des produits manufacturés dans le monde.

Coût

Les entreprises chercheront toujours à trouver des moyens de compenser les coûts de transport élevés afin d'être compétitives sur les marchés mondiaux, ce qui peut amener les dirigeants à payer des salaires inférieurs ou à se concentrer sur le commerce électronique. De nombreux pays d'Afrique s'efforcent d'établir des zones économiques spéciales 34 pour permettre aux entreprises manufacturières de tirer parti d'infrastructures de meilleure qualité, d'avantages fiscaux, d'une protection contre la concurrence des importations et de la libre circulation des marchandises.

Réseaux d'approvisionnement

Toute la région africaine est riche en ressources naturelles, qui sont des intrants vitaux pour divers sous-secteurs manufacturiers. Un exemple est le coltan, qui est utilisé dans la production de biens électroniques et est riche en République démocratique du Congo, au Rwanda et au Mozambique. Cependant, l'héritage des politiques d'industrialisation protectionnistes de la fin du XXe siècle a fait que le secteur reste relativement restreint, malgré les tentatives croissantes de réduire les barrières commerciales depuis les années 1990.

Demande intérieure

Lorsque les niveaux de revenu sont faibles, la consommation des ménages est limitée aux besoins de subsistance de base, de sorte que tous les produits manufacturés, sauf les plus essentiels, sont exportés vers des marchés éloignés et plus riches.

Source : Institut Brookings

中非民间商会 China-Africa Business Council

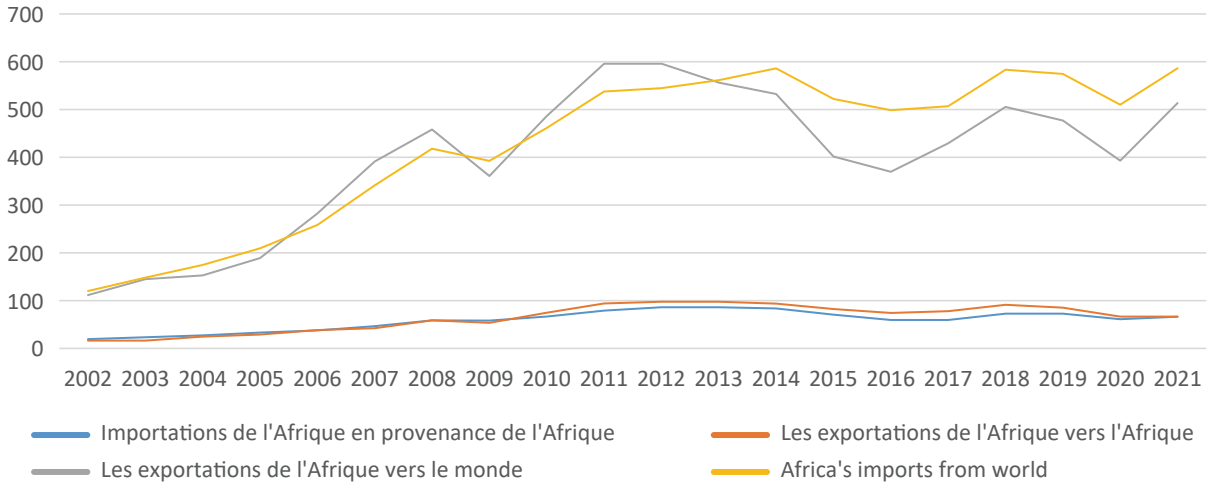
Échanger

Le commerce est un élément clé pour la croissance des chaînes d'approvisionnement de l'Afrique et aide à déterminer où et quoi produire. La figure 7 montre la tendance des importations et des exportations de l'Afrique à la fois intérieures et extérieures, avec une nette tendance à la hausse sur les marchés mondiaux et intérieurs depuis 2002. Avant l'épidémie de Covid-19, le commerce mondial de l'Afrique a continué de croître, culminant en 2012 avec des exportations dépassant 595 milliards de dollars et des importations à 586,1 milliards de dollars en 2015. L'importance caractéristique des chaînes d'approvisionnement a été essentielle à la croissance du commerce sur le continent, en particulier après la crise de 2008, lorsque les entreprises se sont étendues à plusieurs reprises au-delà des frontières, avec plusieurs développements dans les routes inter-États, le rail et l'augmentation du fret aérien entre les pays africains. Cependant, il convient de noter que plus de 65 % des exportations vers des continents tels que l'Europe sont en grande partie des produits primaires, tandis que ces pays exportent jusqu'à 68 % de leurs exportations sous forme de produits manufacturés.[61]

[61] Eurostat. (2020). Afrique-UE - statistiques du commerce international de biens. https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Africa-EU_-_international_trade_in_goods_statistics

FIGURE 7

Commerce intérieur et extérieur de l'Afrique (en milliards de dollars américains)



Source : Centre du commerce international[62]

Des rapports suggèrent que l'Europe et la Chine s'attendent à voir la plus forte augmentation du commerce avec l'Afrique. Selon les prévisions de la Banque mondiale, les importations européennes de textiles et de produits chimiques en provenance d'Afrique augmenteront d'ici 2035.[63] Pendant ce temps, les importations manufacturières africaines en provenance de Chine devraient augmenter de manière significative.

À l›heure actuelle, la place de l›Afrique dans la chaîne d›approvisionnement mondiale est principalement soutenue par l›approvisionnement en matières premières. Par rapport à d›autres régions, comme les Amériques, l›Asie et l›Europe, le niveau du commerce intra-africain est nettement inférieur à environ 16-18 %.[64]

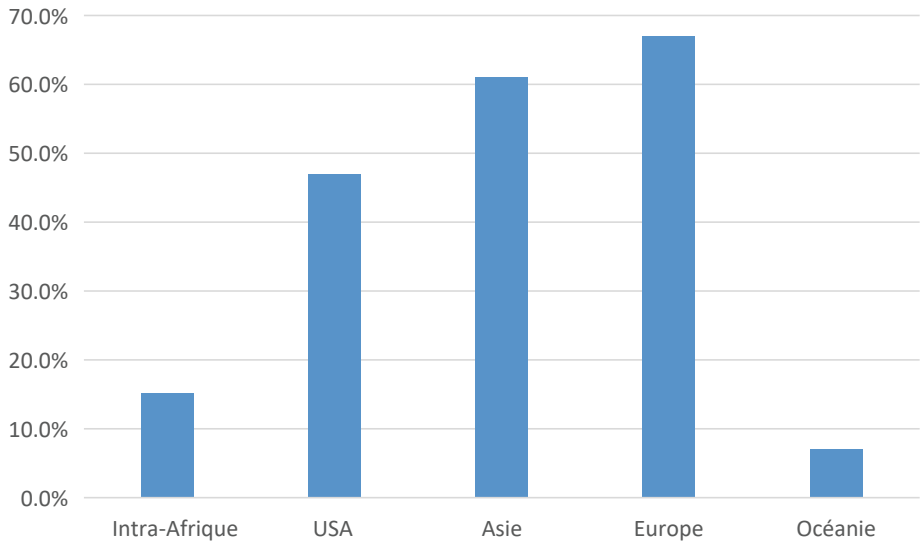
62 Centre du commerce international. "Les importations et les exportations de l'Afrique." https://www.trademap.org/Index.aspx

63 La Banque mondiale. (2020). "La zone de libre-échange continentale africaine." https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/the-african-continental-free-trade-area#data

64 Ojakol d'argent. « ACFTA officiellement lancé » https://baijiahao.baidu.com/s?id=1687739745261985105&wfr=spider&for=pc

FIGURE 8

Part du commerce intra-régional dans le commerce total



Source : CNUCED

LES DÉFIS

Une géographie inégale et de nombreuses catastrophes naturelles perturbent le développement et la stabilité de la chaîne d'approvisionnement

Les catastrophes naturelles telles que les inondations, la sécheresse et les épidémies peuvent perturber les chaînes d'approvisionnement à travers le continent. Elles peuvent détruire les infrastructures de transport telles que les ports, les terminaux à conteneurs et les liaisons routières ou ferroviaires, augmentant ainsi les coûts commerciaux, reportant ou suspendant les livraisons, fermant les ports, annulant les vols de fret et déséquilibrant l'offre et la demande. Elles affectent également la production, principalement dans les secteurs agricole et manufacturier, et par conséquent l'offre de biens échangeables.[65]

L'Afrique est plus touchée par certaines catastrophes naturelles que d'autres régions (voir Figure 9). En particulier, elle est beaucoup plus sujette aux sécheresses et aux épidémies.[66] Contrairement à d'autres continents comme l'Asie, les tremblements de terre et les volcans ne sont pas fréquents. Bien que des catastrophes se produisent sur l'ensemble du continent africain, certains pays sont plus touchés que d'autres car la menace varie considérablement selon la géographie et la saison. De 2000 à 2016, le Kenya (60), le Mozambique (55) et l'Afrique du Sud (54) ont connu le plus de catastrophes, car il y a fréquemment eu des tempêtes, des sécheresses et des inondations.[67]

---

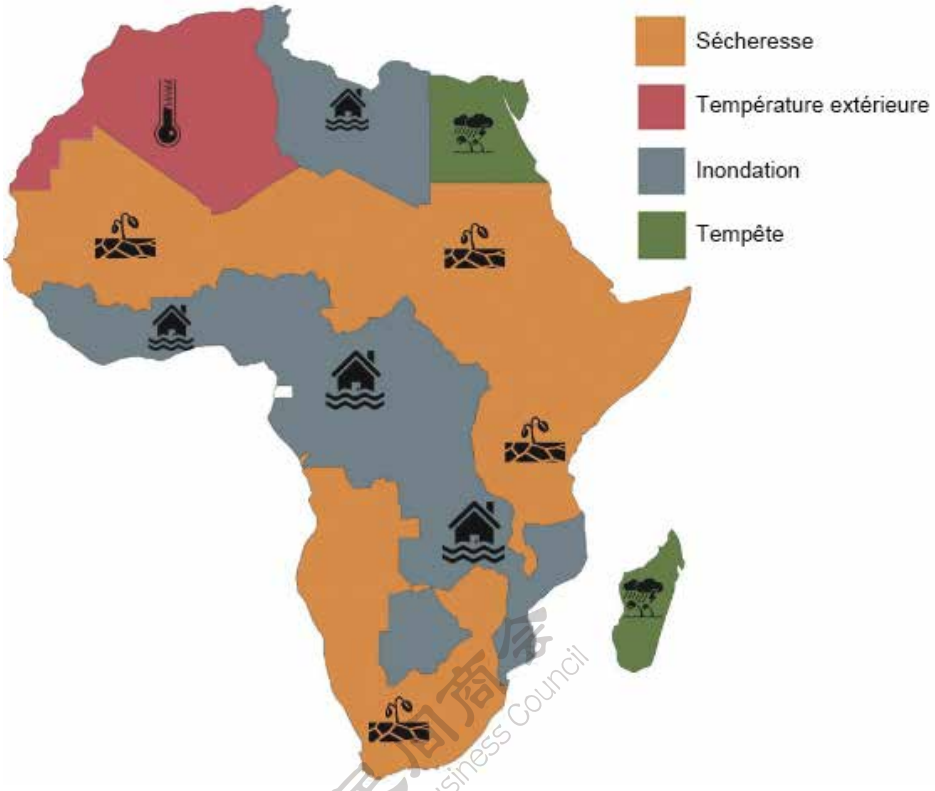
[65] Osberghaus, Daniel. (2019). "Les effets des catastrophes naturelles et des variations météorologiques sur le commerce international et les flux financiers : une revue de la littérature empirique." Economic of Disasters and Climate Change 3, 305-325. https://link.springer.com/article/10.1007/s41885-019-00042-2

[66] Bulletin Cred Crunch. (2019). « Catastrophes en Afrique : bilan de 20 ans (2000-2019) ». Numéro 56. https://reliefweb.int/report/world/cred-crunch-newsletter-issue-no-56-november-2019-disasters-africa-20-year-review-2000

[67] Fond monétaire international. (2016). "Perspectives économiques régionales, octobre 2016, Afrique subsaharienne." https://doi.org/10.5089/9781513595979.086

FIGURE 9

Type de catastrophe affectant le plus grand nombre de personnes par pays/région



Source : Bulletin d'information Cred Crunch[68]

Les différents degrés de masse terrestre peuvent créer une répartition inégale dans la chaîne d'approvisionnement

L'Afrique occupe un total de 30,37 millions de km^2, soit l'équivalent de la Chine, de l'Inde, des États-Unis et de la majeure partie de l'Europe réunis (voir Figure 10). Les pays africains varient en taille et en superficie.

La taille d'un pays peut avoir un impact positif ou négatif sur la croissance ; de grandes régions comme l'Algérie, la plus grande nation d'Afrique par sa superficie (2,382 millions de km^2), peuvent fournir plus de ressources naturelles mais il est plus coûteux de gérer les services publics et les transports, affectant ainsi le flux de la chaîne d'approvisionnement.

La République démocratique du Congo (la 2ème plus grande selon la masse terrestre) possède des réserves inexploitées d'or, de cobalt et de cuivre à haute teneur, mais n'a pas la capacité industrielle et de production pour ajouter de la valeur à ces minéraux. Le Nigéria, l'un des plus grands pays d'Afrique, était autrefois le 5e fournisseur de pétrole brut des États-Unis, mais il importe toujours du carburant et d›autres sous-produits du pétrole brut et ne dispose pas encore d›un approvisionnement régulier en électricité. Une grande population, comme le Nigéria avec 225 millions d'habitants estimés en 2022,[69] fournit une main-d'œuvre

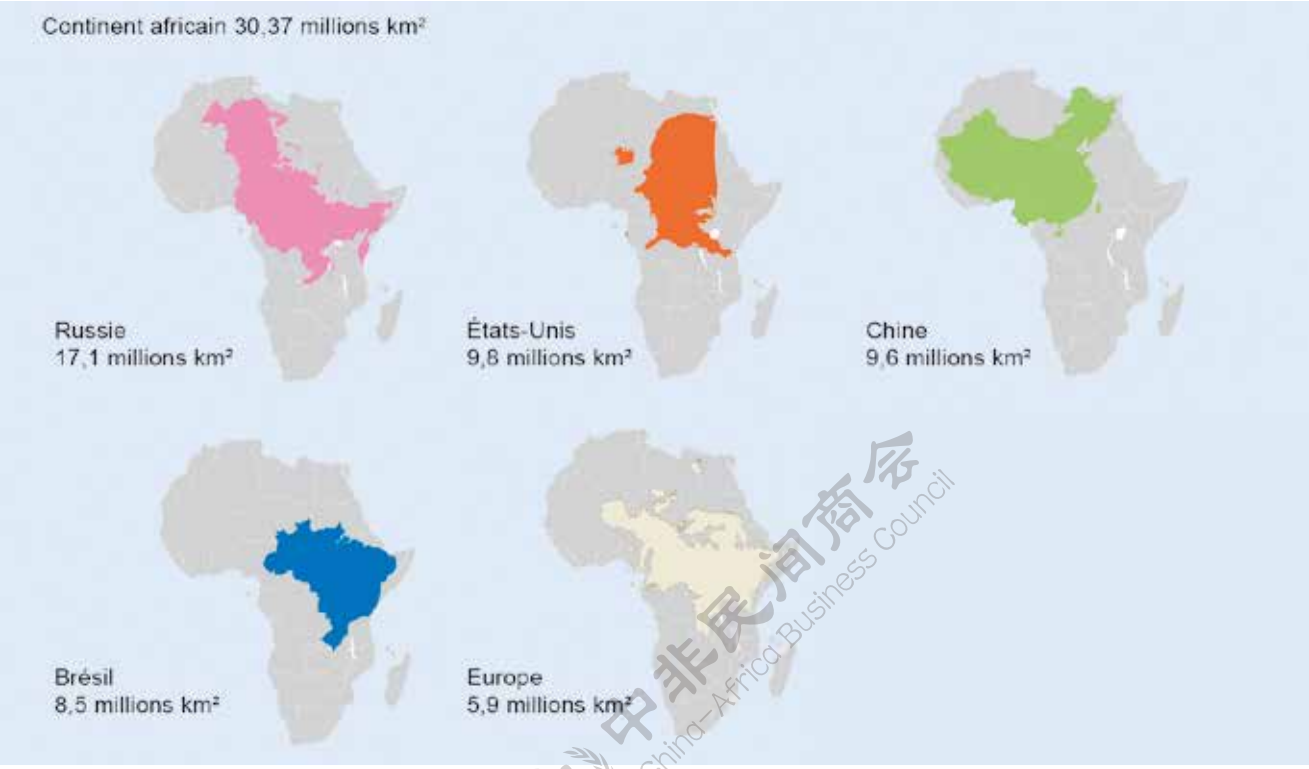
[68] Bulletin Cred Crunch. (2019). « Catastrophes en Afrique : bilan de 20 ans (2000-2019) ». Numéro 56.

[69] « Le World Factbook. Nigeria.» (2022). https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/nigeria/summaries

et un vaste marché intérieur avec des économies d'échelle, mais peut entraîner des coûts administratifs plus élevés.[70] Ceci des impacts potentiels sur les opérations de production et les activités de la chaîne d'approvisionnement connexes des secteurs susmentionnés.

FIGURE 10

La taille de l'Afrique par rapport aux autres pays



Source: Le World Factbook. [71], Revue de la population mondiale[72], capitaliste visuel[73]

La mise en œuvre inégale des politiques de manufacture peut entraver le progrès de la chaîne d'approvisionnement

La population et les marchés en croissance rapide de l'Afrique présentent d'importantes opportunités commerciales et les vastes ressources font du continent un terrain fertile pour la fabrication. Cependant, de nombreux défis existent pour le secteur manufacturier. Le manque de politiques claires en matière de manufacture est l'un des principaux d'entre eux. Une personne interrogée a fait remarquer - «Comme de nombreux pays africains, notre gouvernement n'a pas encore défini de politique claire sur la manufacture et des parcs industriels ont été créés sans définir clairement l'autorité d'une région.».

Bien que des cadres politiques de base existent dans la plupart des pays africains, leur mise en œuvre est inégale. Par exemple, l'expérimentation éthiopienne des

[70] Alouini, Olfa et Paul Hubert. (2019). "Taille du pays, performance économique et volatilité." OFCE. https://halsciencespo.archives-ouvertes.fr/hal-03403618

[71] « Le World Factbook. Les États Unis.» (2022). https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/united-states/

[72] Revue de la population mondiale. "Zone." https://worldpopulationreview.com

[73] Capitaliste visuel. "Mappé: La vraie taille de l'Afrique." https://www.visualcapitalist.com/map-true-size-of-africa/

parcs industriels est bien connue - elle montre l'importance du leadership. La Tanzanie, cependant, est riche en plans non mis en œuvre, et le Kenya a manqué de coordination dans la création de parcs industriels.[74]

Un autre facteur affectant la croissance de l'industrie manufacturière en Afrique concerne la qualité et la disponibilité des intrants sur le marché local, tels que les matières premières (textiles ou matériaux nécessaires à l'emballage) et les équipements, ce qui rend difficile l'importation de biens pour la manufacture.

De plus, le manque d'investissements des entreprises étrangères ou nationales contribue à la stagnation de l'industrie manufacturière en Afrique. Peu ou pas d'investissement réduit la productivité et réduit les activités commerciales à haute valeur ajoutée. Il n'y aura pas de retombées de productivité susceptibles de créer des emplois et de soutenir la croissance et le développement de l'industrie manufacturière africaine.[75] La boîte 6 donne l'exemple d'une entreprise chinoise qui s'emploie activement à développer le secteur manufacturier grâce à la formation professionnelle, mais qui pourrait encore faire plus pour intégrer la fabrication locale dans son modèle d'entreprise.

Boîte 6

Mamba Cement : un modèle de coopération capacitaire entre la Chine et l'Afrique du Sud

La cimenterie de Mamba, située dans la province du Limpopo, en Afrique du Sud, est un projet modèle pour la coopération sino-africaine sur le renforcement des capacités industrielles. Le projet est financé conjointement par le Jidong Development Group et le China Africa Development Fund, South African Continental Cement et Women Investment Portfolio Holdings Ltd., pour une valeur totale de 1,65 milliard de rands (environ 220,8 millions de dollars). Le projet a débuté en juin 2014, et l'usine a été achevée et mise en service en octobre 2015, avec une production annuelle de 870 000 tonnes de clinker et 1 million de tonnes de ciment.

Jidong attache de l'importance au développement local, organise de manière proactive des formations professionnelles et fournit un emploi direct à plus de 210 personnes locales. L'entreprise utilise un grand nombre de technologies avancées d'économie d'énergie et de protection de l'environnement et établit des normes élevées en matière de protection de l'environnement dans l'industrie du ciment en Afrique du Sud. La cimenterie de Mamba a reçu 170 millions de rands en espèces et en allègements fiscaux du ministère du Commerce et de l'Industrie d'Afrique du Sud pour son utilisation de technologies avancées d'économie d'énergie et de protection de l'environnement ; ceux-ci amènent sa consommation d'énergie bien en dessous de la moyenne de ses homologues.

Source : CACB

Le manque de coordination transfrontalière peut affecter le commerce interrégional, entraînant des retards dans la livraison des biens et des services.

Le commerce transfrontalier informel (ICBT) est omniprésent. Il a une longue histoire étant donné les frontières artificielles et souvent poreuses de la région, une longue histoire de commerce régional, une faible application des frontières, la corruption et, peut-être le plus important, un manque de coordination des politiques économiques entre les pays voisins.[76] En Afrique orientale et australe, les marchandises sont transportées par 10 grands corridors : Nord, Nord-Sud, Dar Central, Dar es Salaam,

[74] Asamoah Patience, D. et Opare, A. (2011). "Un examen de la chaîne d'approvisionnement pharmaceutique pour les thérapies combinées à base d'artémisinine au Ghana." Revue de recherche en gestion, Vol. 34 n° 7, p. 790-809.

[75] Sutton, John et al. (2016). « Exploiter les IDE pour la création d'emplois et l'industrialisation en Afrique. Centre de croissance internationale. https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2016/05/GrowthBrief_FDI-in-Africa-FINAL_WEB.pdf

[76] Golub, Stephen S. et Ahmadou Aly Mbaye. (2019). "Le commerce informel du Bénin avec le Nigeria." Institutions économiques et de développement. https://edi.opml.co.uk/resource/benin-the-economic-relationship-with-nigeria/

Nacala, Beira, Maputo, Trans Kalahari, Trans Kaprivi et Trans Cunene. Les nombreux postes frontières et barrages routiers le long de ces corridors, ainsi que les inefficacités procédurales, coûtent cher aux commerçants et aux entreprises de la sous-région. Par exemple, les commerçants/camions doivent négocier 47 barrages routiers et postes de pesage entre Kigali (Rwanda) et Mombasa (Kenya). Ils doivent attendre environ 36 heures au poste frontière Afrique du Sud-Zimbabwe.

Les effets combinés des éléments ci-dessus se traduisent par les coûts commerciaux intra-régionaux les plus élevés d'Afrique, limitant la portée et la profondeur des chaînes de valeur régionales. Par exemple, selon les indicateurs Doing Business de la Banque mondiale, il faut 51 jours et 7 documents pour exporter un conteneur depuis la Zambie, 40 jours et 10 documents depuis l'Angola, et 26 jours et 6 documents depuis le Mali, mais seulement 10 jours et 4 documents depuis le Maroc.[77] Dans l'Union européenne, des cadres communs de coordination transfrontalière tels que le marché unique et les douanes de l'UE servent à éliminer les tarifs, les quotas ou les taxes sur le commerce et à promouvoir la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes.

En 2020, la plupart des fermetures de frontières étaient «taille unique». En Afrique de l'Ouest, par exemple, les produits frais, la viande et d'autres produits périssables sont généralement expédiés la nuit en raison de la chaleur diurne. Mais les couvre-feux ont rendu cette pratique impossible. Imposer des contrôles de santé plus approfondis sans ajouter le personnel nécessaire a également augmenté les temps de transport. Les retards des contrôles sanitaires et les couvre-feux ont causé d'importants gaspillages et pertes de produits en Afrique de l'Ouest.

2.1.2 Transport et inventaire

LE CONTEXTE

La logistique est considérée comme l'une des étapes les plus critiques de la partie transport et inventaire du processus de la chaîne d'approvisionnement car elle garantit un flux efficace des produits de la production à la consommation. Ainsi, la fiabilité et l'efficacité dans le secteur de la logistique jouent un rôle majeur dans l'expansion économique et la capacité supplémentaire des différentes entreprises à pénétrer facilement différents marchés sans coûts extrêmes dus aux barrières à l'entrée. Les piliers les plus importants de la logistique comprennent le transport, l'entreposage et les centres de distribution qui dépendent également de l'amélioration des infrastructures dans les pays. Les entreprises de logistique sont un secteur en croissance sur le continent mais le secteur est dominé par des entreprises étrangères (voir boîte 7).

[77] La Banque mondiale. (2015). Environnement propice aux affaires. https://www.worldbank.org/en/programs/business-enablingenvironment/alternative-existing-indicators

Boîte 7

Top 5 des entreprises de logistique en Afrique

Logistique DHL (l'entreprise ouvre la voie à de nouvelles solutions sur mesure pour aider les communautés, telles que l'utilisation de drones de colis pour livrer des médicaments en Afrique de l'Est)

UPS Supply Chain Solutions (En 2020, ils ont dirigé la livraison du vaccin Covid-19 et ont examiné l'utilisation sûre des drones pour livrer des médicaments dans des endroits difficiles d'accès)

Kuehe & Nagel (Développer le plus grand transitaire maritime au monde spécifiquement dans les domaines de Full Container Load (FCL) et Less than Container Load (LCL))

DB Schenker Logistics (Opérant en grande partie en Afrique du Nord, ils sont la première entreprise à utiliser des camions électriques autonomes, le T-Pod, sur les routes publiques pour les livraisons)

DSV (Nouvel acteur dans l'industrie logistique DSV a rapidement gravi les échelons pour devenir l'une des principaux fournisseurs et des marques les plus reconnaissables de l'industrie de la chaîne d'approvisionnement en Afrique)

Source : SCN Africa « Top Five des entreprises de logistique en Afrique »

La Banque africaine de développement estime qu'un investissement de 130 à 170 milliards de dollars par an est nécessaire pour remédier au manque de routes, d'entrepôts, d'électricité et d'autres infrastructures de qualité qui soutiennent les chaînes d'approvisionnement.[78]Le continent compte 135 000 kilomètres de routes, mais 53 % ne sont pas goudronnées, et moins de la moitié de la population rurale africaine a accès à une route praticable en toutes saisons.[79] Les chemins de fer, cruciaux pour le transport de marchandises, ont subi un déclin important au cours des trois dernières décennies selon la BAD (voir Figure 11).[80] Bien que des efforts soient déployés pour développer les chemins de fer africains, leur développement sur le continent est inégal et non coordonné. Par exemple, en Afrique de l'Est, il y a le chemin de fer à écartement standard construit en Chine, et certains pensent que l'Afrique devrait adopter des « chemins de fer à écartement plus large », qui sont plus coûteux à construire mais, une fois construits, peuvent transporter des marchandises plus lourdes et permettre à la locomotive de se déplacer plus rapidement.[81]

[78] Blanc, Geoffrey. (2019). "Les héros oubliés de l'économie : pourquoi de meilleurs entrepôts seront la clé de la croissance de l'Afrique." Forum économique mondial. https://www.weforum.org/agenda/2019/09/5-ways-better-warehouses-can-boost-african-trade/

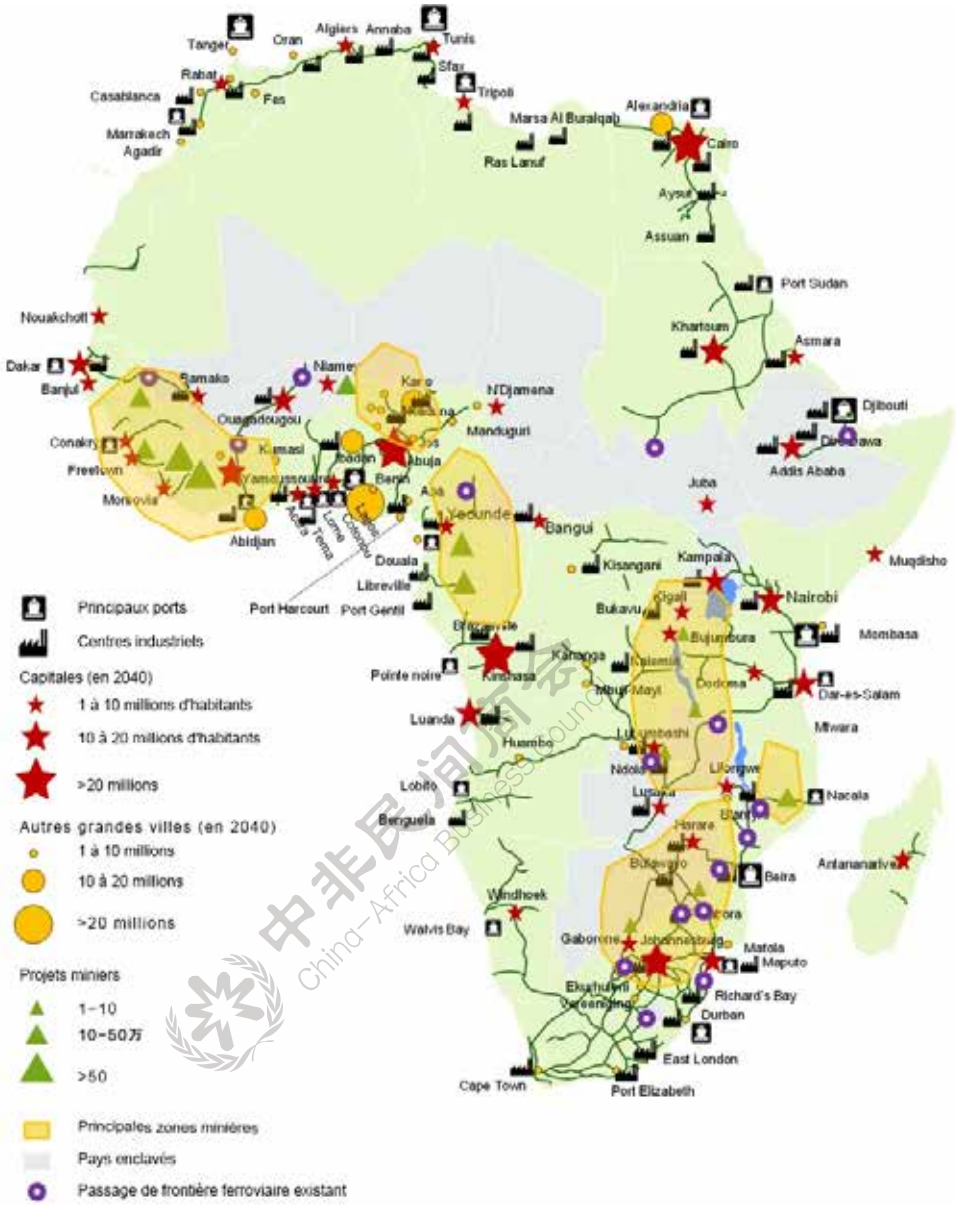
[79] Banque africaine de développement. (2016). « Suivre les progrès de l'Afrique en chiffres. Le développement des infrastructures." https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking_Africa's_Progress_in_Figures_-_Infrastructure_Development.pdf

[80] Tralac. (2015). « Infrastructures ferroviaires en Afrique : options de politique de financement ». https://www.tralac.org/news/article/8609-rail-infrastructure-in-africa-financing-policy-options.html

[81] Chege, Kimani. (2021). "Croissance et mobilité ferroviaires en Afrique." La Société américaine des ingénieurs mécaniciens.

FIGURE 11

Principales zones propices au développement ferroviaire



Source : Bulletin de l'ALG[82]

Alors, quelles sont les grandes tendances qui poussent le transport et le développement des stocks sur le continent ?

LES TENDANCES

Logistique

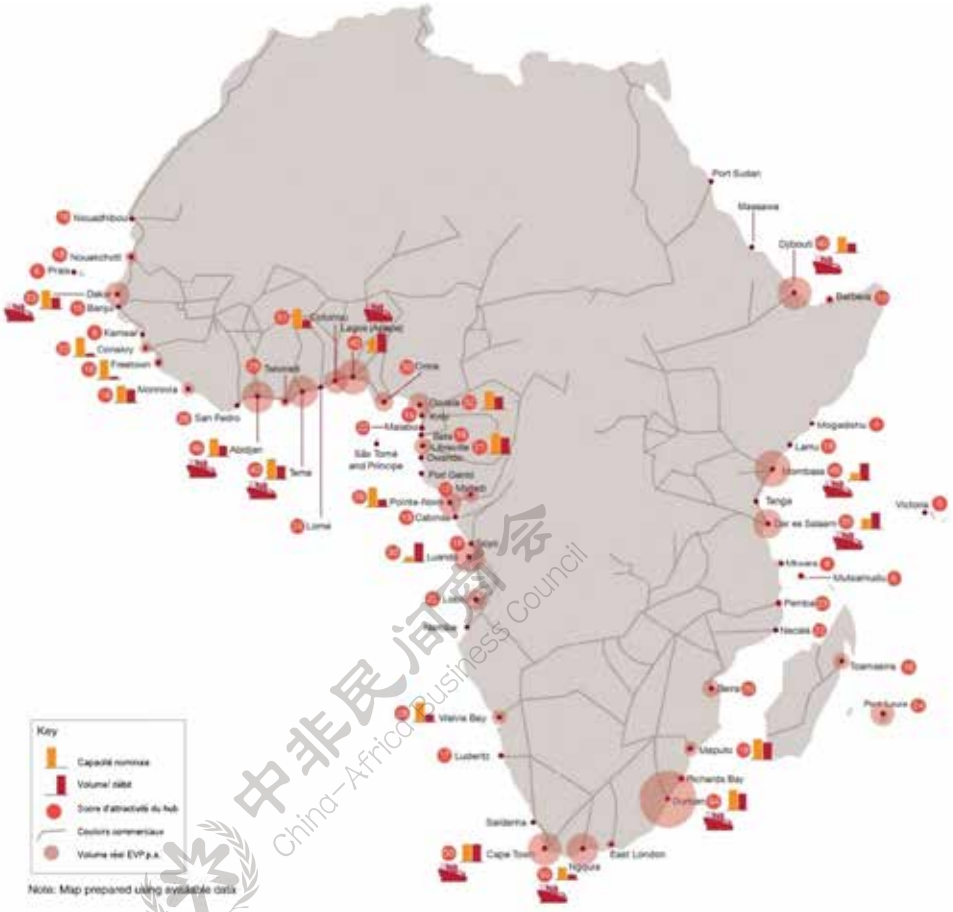
D'une manière générale, l'infrastructure en Afrique est à la traîne par rapport aux autres continents, et il existe des différences même entre ses propres régions : d'une part, l'Afrique du Sud dispose toujours de bonnes infrastructures malgré la

[82] Bulletin de l'ALG. (2018). « Infrastructures ferroviaires en Afrique ». https://algnewsletter.com/land-transport/rail-infrastructure-in-africa/

croissance annuelle la plus faible, et d'autre part, le Nigeria et le Kenya ont montré un des taux de croissance les plus élevés de ces dernières années.

FIGURE 12

Ports à travers le continent africain



Source : PwC Afrique du Sud[83]

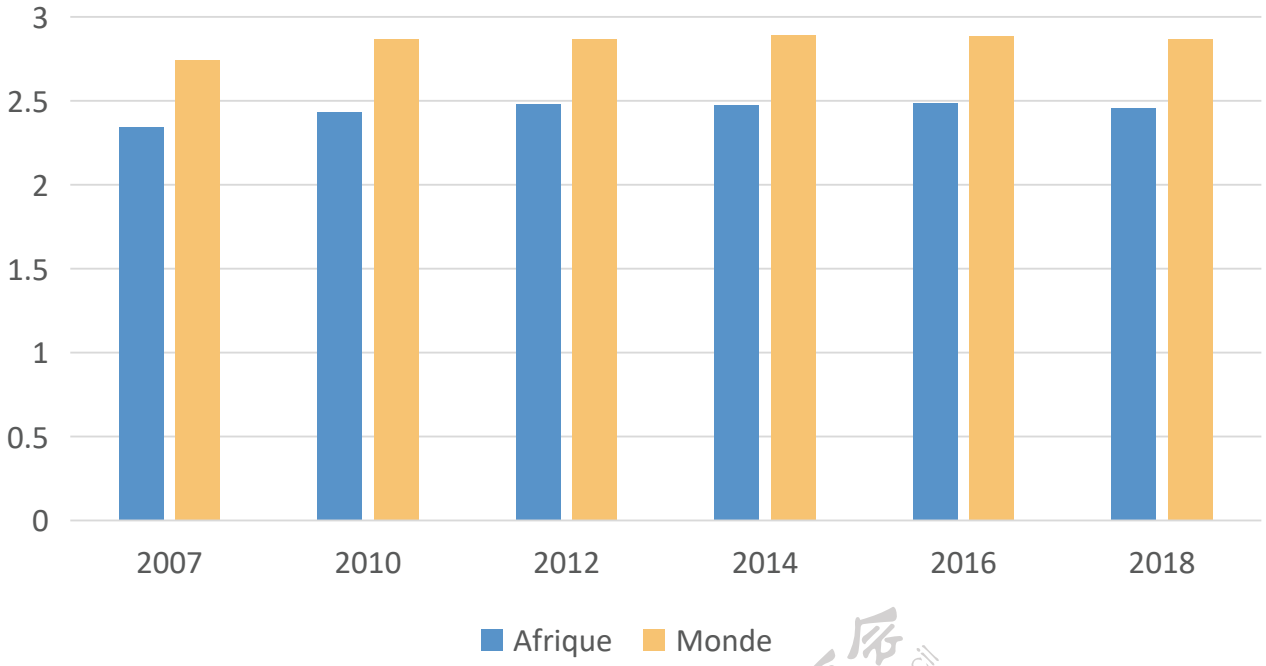
Avec 38 de ses 54 États étant côtiers ou insulaires, l'Afrique compte plus de 400 ports (voir Figure 12). Plus de 90 % du commerce total de l'Afrique passe par les ports maritimes, y compris les importations et les exportations. Le plus grand port d'Afrique en capacité est le port de Tanger-Med au Maroc, qui occupe 3,65 km^2 et peut traiter jusqu'à 9 millions de conteneurs. Parallèlement, le port le plus important et le plus fréquenté d'Asie est le port de Shanghai, qui occupe 3 619,6 km^2 et peut accueillir plus de 43,5 millions de conteneurs. Près de 90 % du commerce de l'Afrique s'effectue par voie maritime, ce qui rend ses ports cruciaux pour les chaînes d'approvisionnement, malgré leur petite taille selon les normes mondiales. Certains ports actuellement en construction à travers le continent devront être modernisés pour faire face au volume important d'échanges attendu avec la croissance démographique et le développement économique.[84]

[83] PwC Afrique du Sud. Ports Africains. https://www.pwc.co.za/en/publications/african-ports.html

[84] Solistique. (2022). "La logistique dans le monde." https://blog.solistica.com/en/the-integration-of-logistics-in-africa

FIGURE 13

Indice de performance logistique mondial et africain



Source : Banque mondiale[85]

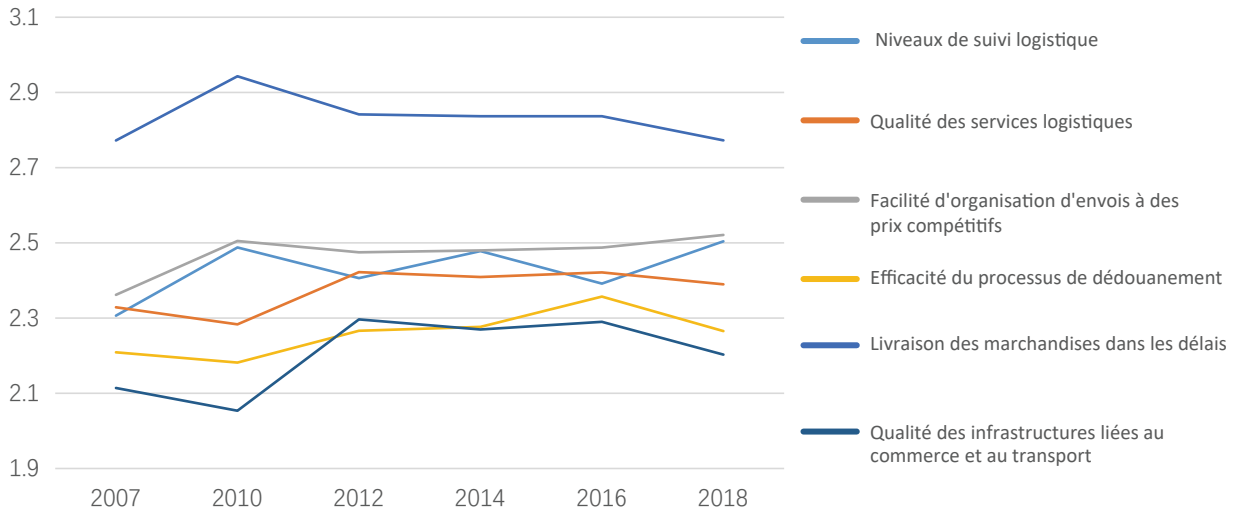
L'Afrique continue d'être à la traîne dans bon nombre de ces domaines, même si de nombreux pays africains continuent d'améliorer leurs infrastructures et de construire des pôles industriels. Malgré ces contraintes, au fil des années, la performance logistique de l'Afrique, évaluée à travers l'Indice de Performance Logistique (LPI), un outil de benchmarking de la Banque Mondiale pour recevoir des scores de performances sur la logistique commerciale de 1 (très faible) à 5 (très élevé),[86] est passé de 2,34 en 2007 à 2,46 en 2018, soit une augmentation de 5,1 % (voir Figure 14). Ce taux de croissance est supérieur à l'indice global qui s'établit à 4,6 %.

[85] La Banque mondiale. (2018). Indice de performance logistique. https://lpi.worldbank.org

[86] La Banque mondiale. (2018). Indice de performance logistique.

FIGURE 14

Composantes de l'Indicateur de performance logistique de l'Afrique au fil du temps



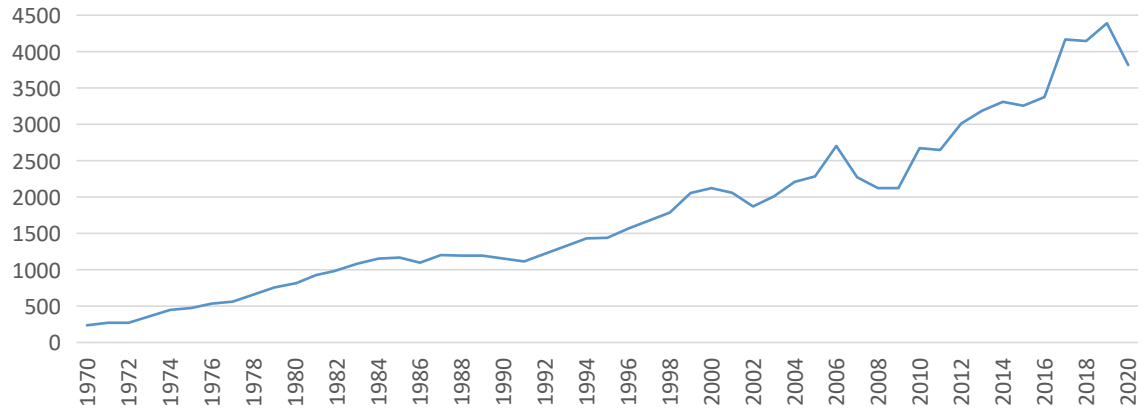
Source : Banque mondiale[87]

En matière de transport maritime, l'indicateur de facilité à organiser des expéditions à des prix compétitifs s'est également amélioré de 6,74 %. Cela peut s'expliquer par plusieurs raisons, telles que les améliorations apportées aux hubs portuaires, qui ont facilité l'accès à des sociétés d'expédition plus larges et ont encore réduit les coûts (voir la figure 14). Des passerelles telles que les ports de Mombasa, Tanga, Dar-es-Salaam, Maputo et Durban ont bénéficié d'un financement considérable pour leur expansion et l'augmentation du trafic. Indépendamment de ces développements, l'Afrique est à la traîne et rencontre des problèmes de demande réduite. Un autre secteur qui a été utilisé pour atténuer les contraintes a été le fret aérien.

[87] Idem.

FIGURE 15

Afrique Fret Transport aérien heures supplémentaires (millions de tonnes-km)



Source : La Banque mondiale[88]

Unité : milliards de tonnes kilomètres

Remarque : L'unité d'ordonnée en anglais est le million et l'unité d'ordonnée en chinois est de 100 millions. Par conséquent, les nombres ordonnés dans la version chinoise sont révisés à 45, 40, 35, 30...

Le fret aérien africain a connu une domination accrue dans le secteur de la logistique, passant de seulement 234,7 millions de tonnes-km en 1970 à 3 826 millions de tonnes-km en 2020 (voir figure 15). L'industrie contribue pour plus de 55,8 milliards de dollars au PIB en Afrique et a un impact positif sur les industries, y compris les chaînes d'approvisionnement, de plus de 6,8 milliards de dollars.[89] Comme ailleurs, le transport en Afrique était jusqu'à la fin des années 1960 généralement considéré comme un domaine hautement prioritaire. De nombreux nouveaux ports, chemins de fer et routes ont été construits avant et après l'indépendance. Cet état de fait a toutefois changé au cours des années 1970, lorsque les transports n'ont généralement reçu qu'une faible priorité. Cela a eu de graves conséquences pour les systèmes de transport dans les pays africains à faible revenu.[90]

Entrepôts et capacités de stockage

Les entrepôts ont tendance à être l'un des éléments les plus négligés de l'infrastructure et de la logistique, mais ils constituent un élément fondamental de la chaîne d'approvisionnement, essentiel au développement et à la croissance économiques. Un entreposage de haute qualité est nécessaire non seulement pour le stockage et la distribution, mais aussi pour l'emballage, la transformation, l'assemblage et la fabrication légère de marchandises - les fondements de toute économie. Selon le Forum économique mondial, les pays africains doivent passer

---

88 La Banque mondiale. (2022). "Transport aérien, fret (millions de tonnes-km)."

89 Organisation de l'aviation civile internationale. (2019). "Rapport sur les avantages de l'aviation 2019." https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf

90 Alila, Patrick O. et al. (2005). "Développement du transport de marchandises en Afrique - Le cas du Kenya." Institut danois d'études internationales. https://www.files.ethz.ch/isn/18871/pop_Development_of_African_Freight_Transport.pdf

de « godowns » de mauvaise qualité – des entrepôts de fortune qui ont tendance à manquer de fonctions de sécurité et de sûreté de base – à des installations conformes aux normes internationales avec une connectivité et une alimentation informatique cohérente et fiable.

Le secteur de l'entreposage en Afrique n'a cessé de croître au cours de la dernière décennie - entre 2006 et 2016, le secteur de l'entreposage et de la logistique a augmenté de 24 %.[91] Divers facteurs stimulent la demande, notamment le besoin de réseaux de distribution résilients et d'une meilleure rentabilité, les besoins croissants en espace de stockage pour les marchandises et l'essor du commerce électronique.[92] Il existe un fort appétit pour les actions industrielles sur le continent, car les investisseurs sont attirés par de nombreux facteurs, notamment l'augmentation des niveaux d'urbanisation et le profil de revenu robuste du secteur. [93] La boîte 8 donne l'exemple d'une entreprise qui a investi dans l'augmentation de l'entreposage afin de soutenir la croissance de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur agricole et, bien que les investissements dans le stockage et les entrepôts augmentent, de nombreux défis subsistent.

Boîte 8

Wynca Chemical Group : renforce la chaîne d'approvisionnement en pesticides au Ghana

Zhejiang Wynca Chemical Group, dont le siège est dans la province du Zhejiang, est l'une des 500 plus grandes entreprises manufacturières en Chine. Depuis 2005, le groupe a investi dans l'industrie des pesticides en Afrique, avec un total de 21,5 millions de dollars. Les ventes annuelles de produits pesticides s'élèvent à près de 100 millions de dollars et les produits à base de glyphosate représentaient plus de 35% du marché ghanéen, faisant du groupe le plus grand fournisseur chinois de pesticides en Afrique de l'Ouest.

Wynca a invité ses partenaires à investir dans des matériaux de construction, des emballages et des pièces d'équipement au Ghana pour répondre aux besoins de la chaîne d'approvisionnement tels que les matières premières et les fournisseurs d'emballages. Wynca a également introduit plus de 40 entreprises dans le complexe d'exploitation agricole du Ghana par le biais de la plate-forme d'entrepôt public outre-mer de commerce électronique transfrontalier.

En 2011, avec la demande croissante de pesticides en Afrique, l'investissement d'une base de production d'une production annuelle de 30 000 tonnes d'agents d'eau de glyphosate a permis de réduire fortement le coût du glyphosate local et de répondre à la demande. Fin 2018, Wynca a investi 35 millions de yuans supplémentaires (5,5 millions de dollars) dans la construction de points de service/d'entreposage couvrant la région de l'Afrique de l'Ouest pour répondre à la demande logistique.

Source : CACB

Alors, quelles sont les tendances qui stimulent la croissance du secteur de l'entreposage ?

Premièrement, les ventes de commerce électronique nécessitent une plus grande logistique et un entreposage robuste afin de servir la chaîne d'approvisionnement. Le commerce électronique sur le continent est un moteur essentiel de la demande d'entreposage en Afrique avec l'Afrique du Sud, le Kenya et le Nigeria en tête.[94]

---

91 Umaizi. (2016). "L'Afrique a besoin d'un espace de stockage d'entrepôt pour le commerce électronique." https://umaizi.com/africa-needs-warehousestorage-space-for-e-commerce/

92 Turner & Townsend. (2021). "Entreposage à travers l'Afrique." https://www.turnerandtownsend.com/en/perspectives/warehouse-cost-index-2021/warehousing-across-africa/

93 Knight Franck. (2021). "Revue logistique et industrielle africaine." https://content.knightfrank.com/research/1114/documents/en/africa-logistics-industrial-review-h2-2021-8474.pdf

94 Communauté d'affaires. (2020). «Le secteur africain de la logistique et de l'entreposage est prêt à surmonter la tempête pandémique.» https://www.bizcommunity.africa/Article/410/711/205510.html

Le groupe Ethiopian Airlines rassemble également des investissements dans les infrastructures et les services de fret pour devenir la plaque tournante logistique du continent.[95]

Deuxièmement, la plupart des gouvernements africains augmentent également leur manufacture et leur industrialisation afin de stimuler l'économie pour contrer les effets de la pandémie et stimuler la croissance. Cela a entraîné le développement de zones économiques spéciales (ZES) et de parcs industriels. En Éthiopie, par exemple, l'Industrial Parks Development Corporation a soutenu le développement de plus de 15 000 000 m^2 d'entrepôts sur une période de six ans.[96] De plus, dans toute l'Afrique de l'Est, le développement des infrastructures le long du corridor nord qui relie le Kenya à l'Ouganda et à la République démocratique du Congo a permis de créer plus de 150 000 m^2 d'entrepôts de premier ordre à Nairobi en moins de six ans.[97]

En Afrique, les principaux marchés d'entrepôts se trouvent à Nairobi et Johannesburg, bien qu'il y ait eu une activité accrue dans d'autres villes telles qu'Addis-Abeba et Lagos. Le Kenya en particulier a connu une croissance rapide avec, à partir de 2021, plus de 170 000 m^2 d'entreposage spéculatif de premier ordre en cours de développement prévu sur cinq ans, ce nombre devant augmenter, plusieurs promoteurs prévoyant de livrer plus de 400 000 m^2 d'espace spéculatif d'ici la fin de 2024. De plus, depuis 2021, l'Afrique du Sud possède le marché d'entreposage et de logistique le plus grand et le plus sophistiqué du continent.[98]

Les entreprises investissent de plus en plus dans le développement d'entrepôts, la société koweïtienne Agility, par exemple, développant plus de 1 000 000 m^2 d'entrepôts à Accra, Maputo, Lagos et Abidjan.[99] Africa Logistic Properties (ALP) a lancé un entrepôt de 6 millions de dollars au Kenya pour les petites et moyennes entreprises en 2020 et, en juin 2021, a levé 150 millions de dollars pour la construction d'entrepôts modernes de classe A dans la région.[100] Amazon a également récemment inauguré son plus grand centre logistique du continent en Égypte.[101] Notre étude de cas montre que de plus en plus d'entreprises chinoises établissent leurs propres entrepôts en Afrique.

中非民间商会 China Africa Business Council

DÉFIS

Le développement portuaire déséquilibré, les coûts d'exploitation élevés et les retards d'expédition sont répandus

L'un des défis concernant la taille des ports africains est que l'infrastructure portuaire existante est insuffisante pour répondre à la demande croissante. En conséquence, plusieurs grands ports, dont Lagos, Mombasa, Dar es Salaam et Cape Town, sont

---

95 Mengistu, Tizita. (2022). «L'Éthiopie prévoit de construire un centre logistique africain pour le commerce électronique.» Valta. https://waltainfo.com/ethiopiaplans-to-build-african-e-commerce-logistics-hub/

96 Chevalier Franck. (2021). «Revue logistique et industrielle africaine.»

97 Idem.

98 Idem.

99 Idem.

100 Mise à jour logistique Afrique. (2020). «African Logistics Properties lance un entrepôt de 6 millions de dollars au Kenya pour les PME.» https://www.logupdateafrica.com/africa-logistics-properties-launches-6-mn-warehouse-facility-in-kenya-for-smes

101 CEO Business Afrique. (2020). «Amazon va étendre ses opérations de commerce électronique en Égypte - déclare l'affilié du pays.» https://ceobusinessafrica.com/amazon-to-expand-e-commerce-operations-in-egypt-country-affiliate-says/

sur le point d'atteindre leur limite de capacité, ce qui entraîne des problèmes de congestion coûteux qui ont un impact sur la chaîne d'approvisionnement.[102]

L'exploitation des ports est également plus coûteuse, car les frais de gestion, de stockage et de livraison locale en Afrique coûtent jusqu'à six fois plus que dans les ports européens. Ce manque de compétitivité est un obstacle supplémentaire à l'intégration du continent dans la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Le développement des ports africains reste très inégal. L'Égypte, le Maroc et l'Afrique du Sud sont les seuls pays africains équipés pour traiter plus de 4 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2018, en raison de la taille de leurs ports. Ces trois pays se classent dans le top 50 en termes d'efficacité des services portuaires, représentant 51 % du volume transporté en Afrique.[103]

Un défi supplémentaire pour les ports africains est que la taille des cargaisons est petite par rapport à celle du monde, ce qui augmente le coût unitaire d'une expédition. À l'inverse, déplacer un seul conteneur est 1,5 à 3,5 fois plus coûteux depuis l'Afrique que pour les routes commerciales à volume élevé sur une distance comparable, disons en Asie.

Les longs délais de dédouanement perturbent la chaîne d'approvisionnement et affectent négativement la production de biens et de services.

De nombreux pays africains importent une part importante de leurs intrants – environ 60 % pour la plupart des pays. Mais dans le processus de dédouanement, ils souffrent de lourdeurs administratives et d'un long temps d'attente, dans certains cas jusqu'à six fois plus long qu'en Allemagne ou en Irlande, où le retard moyen à la frontière est de sept jours ou moins. Ces retards provoquent des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et affectent négativement la production de biens et de services.[104]

En Afrique, bien que le Botswana, Djibouti, Eswatini, le Lesotho, la Namibie, la Somalie et le Soudan affichent un retard moyen à la frontière d'une semaine ou moins,[105] le temps d'attente est beaucoup plus long dans les autres pays, souvent plus d'un mois ; par exemple, au Burundi, le dédouanement prend en moyenne 32,4 jours et un maximum de 90 jours (voir Figure 16). Le Ghana et le Kenya ont déjà des projets en cours pour établir des processus de dédouanement avant l'arrivée. Il existe des projets de pipeline au Nigeria, au Malawi et en Zambie.

[102] Forum des PDG d'Afrique (2020). « Ports africains : transformation accélérée ». https://okanpartners.com/wpcontent/uploads/2020/10/Study-Okan-AFC_Ports-in-Africa.pdf

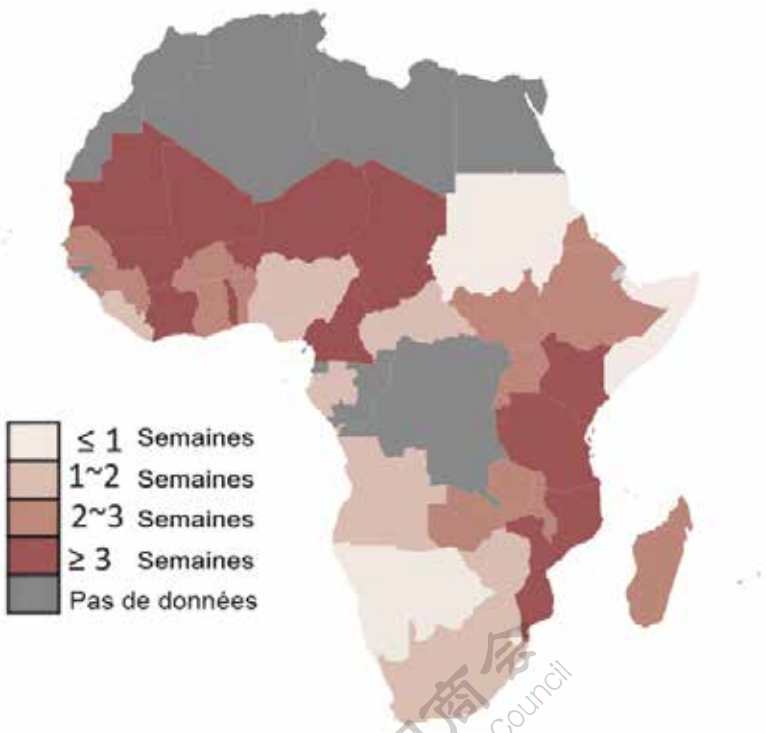
[103] Idem.

[104] La Banque mondiale, « Enterprise Surveys » https://www.enterprisesurveys.org/en/enterprisesurveys

[105] Idem.

FIGURE 16

Les différents délais de dédouanement à travers l'Afrique



Source: STEG[106]

L'approvisionnement inadéquat en électricité à travers le continent crée un décalage entre l'offre et la demande et augmente le coût global de production.

L'Afrique est confrontée à un déficit d'électricité dans deux sens, une inadéquation entre l'offre et la demande dans les régions connectées au réseau, et un manque d'accès dans les zones hors réseau.[107] Pour la première fois depuis 2013, le nombre de personnes sans accès est passé de 74% à 77% en 2020.[108] L'augmentation du nombre de personnes sans accès en Afrique contraste avec l'Asie, où le déploiement des raccordements au réseau et des solutions d'accès distribué à l'électricité a été soutenu par des politiques plus concertées et un accès plus facile aux financements.[109]

Dans de nombreux pays africains, l'électricité est rare et les coupures de courant sont fréquentes pendant les périodes de pointe. Des économies plus avancées telles que l'Afrique du Sud sont confrontées à des défis importants. Dans certains pays (par exemple, la Guinée), le générateur reste une source d'énergie vitale, et le coût de l'énergie peut être une considération essentielle. La carte 17 montre la répartition inégale de l'approvisionnement en électricité sur le continent.

China-Africa Business Council

---

106 Marius, Idossou. (2022). «Time Retards à la frontière: Conséquences macroéconomiques pour les pays d'Afrique subsaharienne.» STEG. https://steg.cepr.org/sites/default/files/2022-01/Full%203%20Paper%20Adom.pdf

107 Avila, Nkiruka et al. (2017). «Le défi énergétique en Afrique sub-saharienne : un guide pour les défenseurs et les décideurs». Document d'information sur la recherche d'Oxfam. https://s3.amazonaws.com/oxfam-us/www/static/media/files/oxfam-RAEL-energySSA-pt1.pdf

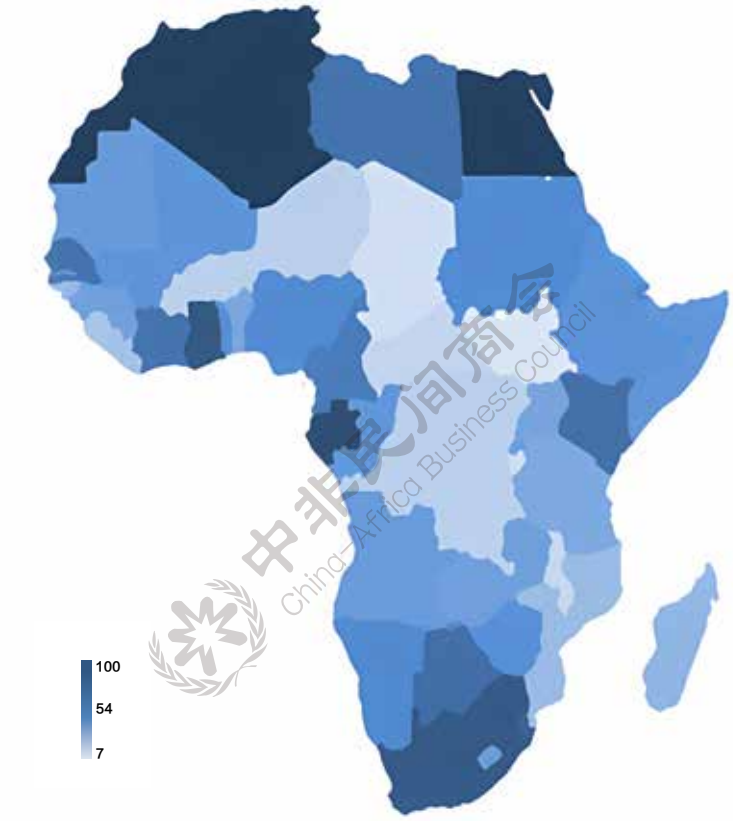
108 AIE. (2022). « ODD7 : Données et projections. Accès à l'électricité. https://www.iea.org/reports/sdg7-data-and-projections

109 AIE. (2022). «ODD7 : Données et projections.» https://www.iea.org/reports/sdg7-data-and-projections

Un approvisionnement en électricité ininterrompu et abondant est une caractéristique essentielle qui stimule la production manufacturière. Un exemple typique est le Nigeria, où une alimentation électrique instable prend jusqu'à 50 % des coûts de production, contrairement à d'autres pays où cela ne représente que 10 % des coûts de production. Cela a un impact supplémentaire sur la compétitivité des produits car ils seront en concurrence avec d'autres pays disposant d'un approvisionnement en électricité plus stable.

FIGURE 17

Accès à l'électricité (% de la population totale) en Afrique



Source : Indicateurs du développement dans le monde de la Banque mondiale[110]

[110] Le Groupe de la Banque mondiale. (2020). «Accès à l'électricité, % de la population totale.» Les indicateurs du développement mondial.

Boîte 9

TBEA : assiste les pays africains dans la construction électrique

TBEA est un fournisseur de solutions d'énergie verte et propre pour l'industrie mondiale de l'énergie engagée dans un «développement vert et à faible émission de carbone». Il se classe 228e parmi les 500 premières entreprises de machines au monde et 336e parmi les 500 premières entreprises chinoises. À l'heure actuelle, les activités de la société se sont étendues à plus de 70 pays et régions du monde.

Se concentrant sur la fourniture d'électricité dans les pays africains, TBEA a réalisé des projets de transmission et de transformation d'électricité en Angola, en Tanzanie, au Kenya, au Togo, en Gambie, au Tchad, au Cameroun, en République démocratique du Congo (RDC), en Zambie, au Burundi et dans d'autres pays. En 2018, TBEA a entrepris la construction réussie de la première sous-station du projet d'alimentation électrique dans la province angolaise du Zaïre, fournissant de l'électricité aux principaux hôpitaux, écoles et usines locales. En 2018, TBEA a entrepris la construction d'une sous-station à isolation gazeuse de 220 kV au Kenya pour aider à moderniser le réseau électrique de la zone urbaine de Nairobi. En 2020, TBEA et la Gambie ont signé un contrat pour le projet de transmission et de transformation d'électricité Brikama-Jaban, qui améliorera la couverture de l'alimentation électrique dans la région de la capitale gambienne.

Des réseaux routiers et ferroviaires mal développés créent des barrières commerciales et conduisent à de faibles niveaux de productivité dans les régions

Des études ont montré que de mauvaises installations routières, ferroviaires et portuaires ajoutent de 30 à 40 % aux coûts des marchandises échangées entre les pays africains, ce qui nuit au développement du secteur privé et au flux d'investissements directs étrangers (IDE).[111] En outre, une étude récente de la Banque mondiale a révélé que le mauvais état des infrastructures, telles que les chemins de fer et les routes dans de nombreuses régions d'Afrique, réduisait la croissance économique nationale de 2 % chaque année et réduisait la productivité de la chaîne d'approvisionnement de 40 %, faisant de l'Afrique, malgré ses énormes richesses minérales et en autres ressources naturelles, la région avec les niveaux de productivité les plus bas du monde.[112]

Selon la Banque africaine de développement,[113] les routes sont le mode de transport prédominant en Afrique – transportant au moins 80 % des marchandises et 90 % des passagers. Aucune route nationale majeure ne relie l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique centrale ou australe, et les lignes de chemin de fer sont concentrées dans la région de l'Afrique australe. Il est plus facile et moins cher de transporter des marchandises de Lagos au Nigeria[114] à Mombasa au Kenya[115] par bateau que par route – ce qui signifie que l'Afrique de l'Ouest se développe économiquement en étant isolée de l'Afrique australe et centrale.

111 Mayaki, Ibrahim. "Pourquoi le développement des infrastructures en Afrique est important." Le Renouveau Africain des Nations Unies. https://www.un.org/africarenewal/web-features/why-infrastructure-development-africa-matters

112 Banque mondiale. (2017) "Pourquoi nous devons combler le déficit d'infrastructures en Afrique subsaharienne". https://www.worldbank.org/en/region/afr/publication/why-we-need-to-close-the-infrastructure-gap-in-sub-saharan-africa

113 Banque africaine de développement. « Suivre les progrès de l'Afrique. Le développement des infrastructures."

114 Moniteur d'investissement. (2021). "Investir au Nigeria : ce que vous devez savoir." https://www.investmentmonitor.ai/nigeria/investing-in-nigeria-what-you-need-to-know

115 Moniteur d'investissement. (2021). "L'état des lieux : les IDE au Kenya." https://www.investmentmonitor.ai/kenya/the-state-of-playfdi-in-kenya

FIGURE 18

Les réseaux routiers transcontinentaux d'Afrique

Source : OCDE[116]

2.1.3 Informations et applications numériques

LE CONTEXTE

La numérisation et le commerce électronique jouent un rôle clé dans la capacité de suivre et de tracer les envois. Cela a été ancré par les améliorations technologiques accrues et l'accès au sein du continent avec plusieurs communautés qui incluent des entreprises ayant accès au haut débit[117] . L'Afrique est l'un des continents qui connaît l'accélération numérique la plus rapide, sa pénétration du haut débit mobile ayant été multipliée par 20 en une décennie[118] . De plus, plusieurs déploiements d'infrastructures de réseau pour la 3G et LTE à travers le continent par des entreprises du secteur privé telles que Neotel, Airtel et Movicel ont profité aux entreprises en rendant le commerce électronique possible.[119]

---

116 OCDE. (2019). "Accessibilité et infrastructure dans les villes frontalières." Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, n° 23. Éditions OCDE. http://www.west-africa-brief.org/content/en/african-plans-trans-continental-road-network

117 Nyirenda-Jere, Towela et Tesfaye Biru. (2015). "Développement d'Internet et gouvernance d'Internet en Afrique." https://www.internetsociety.org/wp-content/uploads/2017/08/InternetInAfrica-2015070820Final.pdf

118 CNUCED. (2021) "Rapport sur l'économie numérique". https://unctad.org/system/files/official-document/der2021_en.pdf

119 Deloitte. (2014). « L'avenir des Télécoms en Afrique. Le plan pour les braves. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/fpc/Documents/secteurs/technologies-medias-ettecommunications/deloitte_the-future-of-telecoms-in-africa_2014.pdf

Le développement du secteur du commerce électronique signifie également une économie intrarégionale plus connectée et offre une nouvelle voie, en particulier pour les PME locales, pour exporter vers le marché étranger. Selon Statista, le nombre d'acheteurs en ligne en Afrique est passé de 138,9 millions en 2017 à 281 millions en 2020.[120] Le principal marché du commerce électronique en Afrique se trouve au Nigéria, suivi de l'Afrique du Sud avec un chiffre d'affaires total de 3 milliards de dollars en 2019. Cependant, le paysage du commerce électronique en Afrique est inégalement réparti, le Kenya, l'Afrique du Sud et le Nigéria représentant plus de la moitié des consommateurs du e-commerce en 2017.[121]

Alors, quelles sont les grandes tendances qui stimulent le développement de l'information sur le continent ?

LES TENDANCES

Commerce électronique

En 2022, le continent africain comptait environ 334 millions d'acheteurs en ligne,[122] par rapport aux 842 millions de consommateurs numériques estimés en Chine en 2021. Bien que le nombre d'acheteurs en ligne sur le continent africain ait augmenté plus rapidement que la moyenne mondiale à 18 % par an depuis 2014, il part d'un point de départ bas. Le marché africain du commerce électronique grand public était évalué à environ 20 milliards de dollars en 2020, soit une augmentation de 42 % depuis 2019, et devrait atteindre 84 milliards de dollars en 2030 si la croissance se poursuit au même rythme.[123]

Les estimations suggèrent qu'environ 264 start-ups de commerce électronique sont opérationnelles à travers le continent, actives dans au moins 23 pays.[124] Au cours des 5 dernières années, des places de marché et des détaillants africains de commerce électronique ont émergé, tels que Jumia, une place de marché de commerce électronique basée au Nigéria. Mais il existe également des plates-formes émergentes de commerce électronique à investissement étranger dédiées au marché africain, par exemple KiliMall, une plate-forme de commerce électronique basée au Kenya et dirigée par des Chinois et la première entreprise de commerce électronique chinoise à entrer en Afrique.[125]

L'expansion du commerce électronique s'accompagne d'une demande croissante de services de distribution et de gestion d'entrepôt. Selon DHL, une stratégie logistique globale qui tient compte de l'efficacité opérationnelle et de l'innovation technologique peut soutenir la croissance du commerce électronique de détail. Un facteur de succès important est de considérer la stratégie logistique dès les premières étapes

---

120 Statistique. (2021). "Nombre d'acheteurs en ligne en Afrique de 2017 à 2025." https://www.statista.com/statistics/1190579/number-of-online-shoppers-in-africa/

121 CNUCED. (2021) "Rapport sur l'économie numérique".

122 Statistique. (2022). "Nombre d'acheteurs en ligne en Afrique de 2017 à 2025." https://www.statista.com/statistics/1190579/number-of-online-shoppers-in-africa/

123 SFI. (2021). "Femmes et E-commerce en Afrique." https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/47361305-6ebe-431a-8dd9-db2290919823/202105-digital2equal-women-and-e-commerce-africa.pdf?MOD=AJPERES&CVID=nCGRGTr

124 Lynch, Leah et Chung Tsz Chung. (2020). "Le commerce électronique et l'argent mobile pour la réduction de la pauvreté en Chine."

125 Zhang, Jeanne. (2019). "Comment un ancien employeur de Huawei en a marre de faire du shopping en Afrique a construit la plus grande plate-forme de commerce électronique du continent, Kilimall." Poste du matin de la Chine du Sud. https://www.scmp.com/tech/start-ups/article/3022079/how-chinese-ecommerce-start-kilimall-wants-become-digital-enabler

de la mise en œuvre du commerce électronique.[126] Dans son appel à des solutions de chaîne d'approvisionnement robustes pour compléter le commerce électronique, DHL reconnaît que «des opérations optimisées, avec des centres de distribution et des solutions de transport rentables, seront aussi cruciales que les implémentations technologiques qui offrent une efficacité et une visibilité de bout en bout au chaîne d'approvisionnement du commerce électronique.[127]

Il a également été noté que l'expansion du marché du commerce électronique, en particulier le commerce électronique transfrontalier, peut transformer certaines zones en centres de distribution régionaux. Parmi les principaux centres de distribution d'Afrique, l'île Maurice est très bien classée par l'indice de commerce électronique de DHL.[128]

DÉFIS

La pénurie de technologie, la fuite des cerveaux et le manque de formation adéquate dans le secteur des TIC entraînent une lacune dans le processus de gestion de la chaîne d'approvisionnement

L'Afrique connaît une fuite des cerveaux considérable parmi les diplômés de l'enseignement supérieur en raison de la fragilité économique de la majeure partie du continent. Les professionnels qualifiés quittent leur pays d'origine pour poursuivre de meilleures opportunités dans d'autres pays, généralement aux États-Unis ou en Europe. Ceux qui reçoivent une bonne éducation en Afrique sont souvent incités à partir pour des emplois mieux rémunérés, une meilleure qualité de vie ou plus d›opportunités dans d›autres pays, laissant ainsi leur pays d›origine moins bien loti. La perte de travailleurs potentiels laisse l›Afrique de plus en plus dépendante de l›arrivée de travailleurs de pays étrangers, ce qui entrave le développement des compétences locales dans la communauté.[129]

Plusieurs chercheurs ont souligné le manque de technologies adéquates pour les processus de gestion de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement en Afrique. Une étude à ce sujet a démontré que la pénurie de technologies de l'information empêchait les chaînes d'approvisionnement pharmaceutiques ghanéennes de manufacturer et entraînait des retards et des perturbations dans leur production. Le rapport soulignait [130] que l'absence de technologie logistique EDI chez les détaillants alimentaires marocains peut entraîner une pénurie de la production alimentaire. Un sondage[131] sur les défis de la chaîne d'approvisionnement auxquels sont confrontés les constructeurs automobiles en Afrique du Sud a identifié la pénurie technologique comme un obstacle pour ces entreprises.

---

126 Chaîne d'approvisionnement DHL. "Le commerce électronique est en croissance." https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-supplychain/documents/pdf/SC_MLEMEA%20-%20EFN%20Trends%20Report_EN.pdf

127 Chaîne d'approvisionnement DHL. "Le commerce électronique est en croissance."

128 Altman, Steven A. et Phillip Bastian. (2020). "Indice de connectivité mondiale DHL 2020." https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-spotlight/documents/pdf/spotlight-g04-gci-2020-highlights.pdf

129 Carroll, Anthony et Eric Obscherning. (2019). "Commerce et technologie en Afrique." Établissement Hoover. https://www.tralac.org/news/article/13831-africa-trade-and-technology.html

130 Abbad, Hicham et Marie-Pascale Senkel. (2012). "Comprendre la non-adoption de l'EDI dans l'industrie marocaine moderne de la distribution alimentaire." Forum de la chaîne d'approvisionnement 13(3). https://www.researchgate.net/publication/263341519_Understanding_the_Nonadoption_of_EDI_in_the_Modern_Moroccan_Food_Retailing_Industry

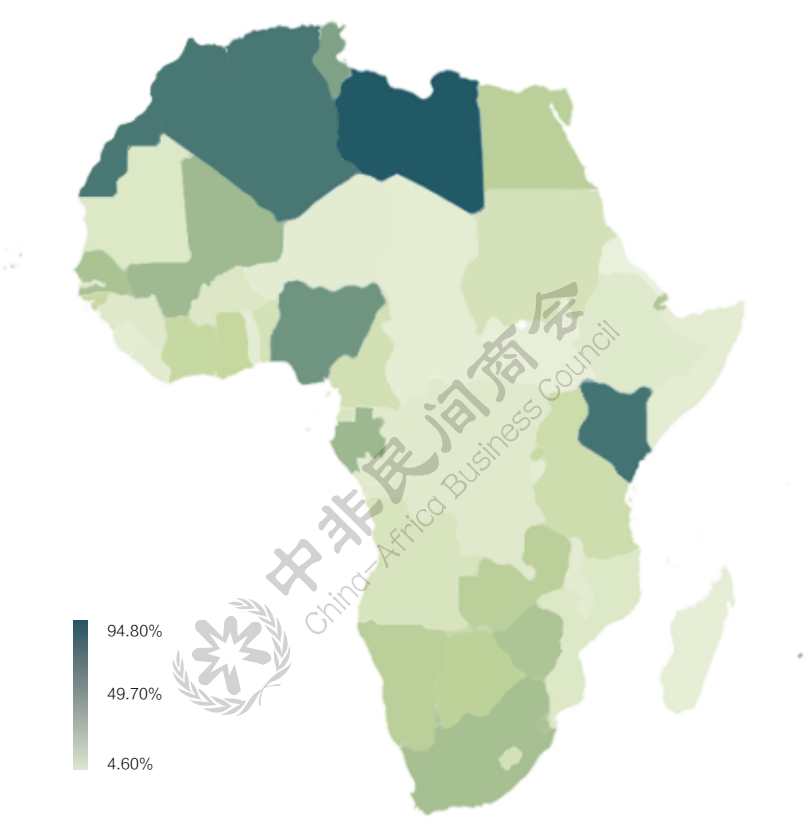
131 Ambe, Intaher Marcus et Johanna A. Badenhorst-Weiss. (2013). "Défis des chaînes d'approvisionnement de véhicules fabriqués localement en Afrique du Sud." Journal des transports et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. https://www.researchgate.net/publication/271309897_Challenges_of_locally_manufactured_vehicle_supply_chains_in_South_Africa

Le manque d'accès à Internet et la connectivité Internet inégale à travers le continent ont un impact sur la chaîne d'approvisionnement et ont un effet négatif sur le développement économique.

L'accès à Internet peut propulser le développement économique par ses impacts sur la chaîne d'approvisionnement d'une économie. Par exemple, l'accès aux technologies basées sur Internet aide les travailleurs à effectuer leurs tâches plus rapidement et selon des normes de qualité plus élevées.

FIGURE 19

État actuel de la pénétration d›Internet en Afrique



Source : Statistiques mondiales Internet.[132]

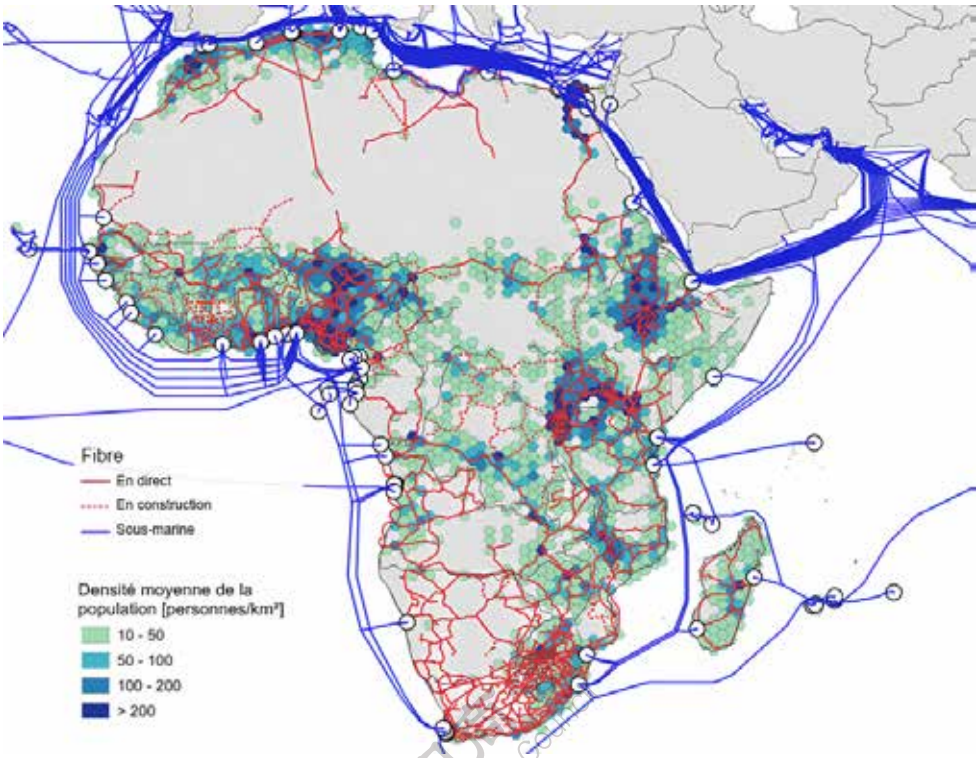
Du côté de la demande, une connexion Internet peut avoir une incidence sur la capacité des vendeurs et des acheteurs à accéder aux marchés et sur la disponibilité et la qualité des informations sur les produits et services échangés (voir la figure 20). Par exemple, le commerce électronique peut permettre aux entreprises de rendre leurs produits accessibles à un bassin de consommateurs beaucoup plus large que ce qui aurait été possible sans Internet, en particulier dans les régions rurales et éloignées.[133]

[132] Internet World Stat. (2022). "Pénétration d'Internet en Afrique." https://www.internetworldstats.com/stats1.htm

[133] Hjort, Jonas et Camilla Sacchetto. (2022). « L'accès à Internet peut-il améliorer les résultats économiques ? » Blogs de la Banque mondiale. https://blogs.worldbank.org/digital-development/can-internet-access-lead-improved-economic-outcomes

FIGURE 20

L'état actuel de la connectivité numérique en Afrique



Source : La Banque mondiale[134]

Le risque politique et l'instabilité créent un environnement économique instable pour l'approvisionnement et le commerce régional

Comme indiqué au chapitre un, les risques politiques et l'instabilité au sein des nations posent les plus grandes difficultés pour les chaînes d'approvisionnement et le commerce régional. Une étude de Willis Towers Watson sur le Transport Risk Index 2016 a compilé des données et des informations issues de 350 entretiens. Il a noté que la principale préoccupation pour la logistique à travers le continent concernait l'instabilité géopolitique et l'incertitude réglementaire.[135] Dix-huit pays africains doivent organiser des élections d'une sorte ou d'une autre en 2022, dont l'Angola, le Kenya, la Libye et le Sénégal. Des États comme le Tchad, la Guinée, le Mali et le Soudan sont toujours aux prises avec les séquelles des coups d'État passés.[136] Ces prises de contrôle désordonnées ont alimenté l'instabilité au Maghreb, en Afrique de l'Est et dans la Corne de l'Afrique.

Des résultats similaires de l'Indice logistique des marchés émergents 2021 révèlent que bon nombre des principaux risques de la chaîne d'approvisionnement en Afrique sont liés à des préoccupations politiques et économiques.[137] La Somalie et le

---

134 Fukui, Roku, Christopher James Arderne et Tim Kelly. (2019). "Le déficit de connectivité de l'Afrique : une carte peut-elle raconter l'histoire ?" Blogs de la Banque mondiale. https://blogs.worldbank.org/digital-development/africas-connectivity-gap-can-map-tell-story

135 Willis Towers Watson. (2016). "Naviguer le risque dans le secteur des transports." https://raconteur.uberflip.com/i/739677-willistowers-watson-transport-risk-index/0?

136 Siegle, Joseph et Candace Cook. (2022). "Les élections complexes de 2022 en Afrique : Rétablir les processus démocratiques." Centre Africain d'Etudes Stratégiques. https://africacentre.org/spotlight/elections-2022/

137 Agilité. (2022). "Indice logistique des marchés émergents Agility 2022." https://www.agility.com/en/emerging-markets-logisticsindex/

Soudan du Sud, par exemple, ont connu des guerres civiles prolongées, tandis que le Soudan et l'Éthiopie subissent des réformes politiques qui ont les déstabilisés ces derniers temps. La sécurisation des frontières, notamment dans la Corne de l'Afrique, a créé des obstacles à la libre circulation des biens et des personnes. La frontière entre l'Éthiopie et l'Érythrée, initialement ouverte après leur rapprochement en juillet 2018, a depuis été refermée et il existe également une présence militaire des deux côtés de la frontière.[138]

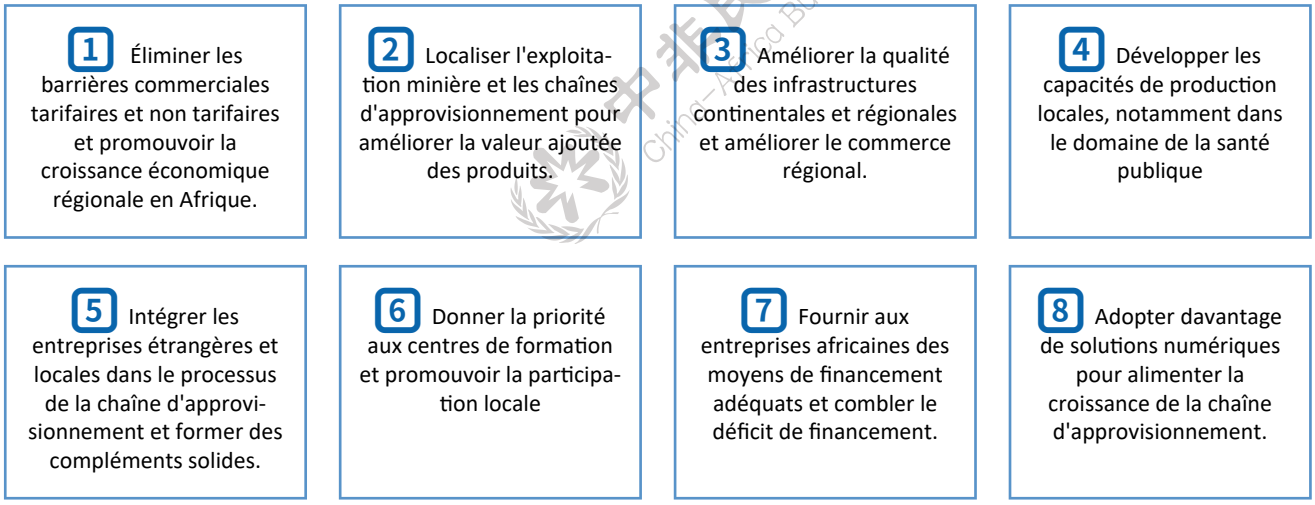
2.2 Besoins et opportunités de la chaîne d'approvisionnement pour les partenaires de développement

Les résultats des entretiens et des enquêtes auprès des ambassades africaines à Pékin ont indiqué 8 domaines croisés où une action urgente est nécessaire pour relever les défis des chaînes d'approvisionnement africaines (voir Figure 21).

中非民间商会 China–Africa Business Council

FIGURE 21

8 Domaines d'action croisés pour le développement de la chaîne d'approvisionnement



2.2.1 Les défis liés aux barrières tarifaires et aux barrières commerciales non tarifaires doivent être relevés pour stimuler l'économie intra-régionale

La création de la zone de libre-échange continentale africaine en 2021, qui vise à stimuler l'économie intra-régionale et la participation de l'Afrique aux chaînes d'approvisionnement mondiales,[139] représente un bon départ pour l'économie

[138] Woldemichael, Shewit et Senai W. Andemariam. (2019). "Le processus de mise en œuvre de l'accord de libre-échange avec l'Afrique pourrait créer les conditions permettant aux pays de coexister pacifiquement". Institut d'études de sécurité. https://issafrica.org/iss-today/can-the-peacetrade-equation-stabilise-the-horn

[139] La Banque mondiale. (2020). «La zone de libre-échange continentale africaine.» https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/the-african-continental-free-trade-area#data

intra-régionale de l'Afrique. Une précédente discussion portant sur le secteur manufacturier africain a souligné que « la zone de libre-échange continentale africaine en 2021 offre la possibilité d'une plus grande intégration et du libre-échange sur un marché potentiel de la santé de 1,3 milliard de personnes. Cette opportunité nécessite une collaboration continue entre les États membres, la réduction et la suppression des barrières tarifaires et non tarifaires au commerce, et un mécanisme habilitant grâce au renforcement du système de réglementation ».

Les exportations manufacturières anticipent des avantages considérables (une augmentation de 110 % pour le commerce intra-africain et de 46 % pour le commerce non africain) de l'AfCFTA. Le secteur des services prévoit une modeste augmentation de 14 % du commerce intra-africain.[140] Cependant, avant que cela ne puisse être pleinement accompli, les partenaires africains soulignent qu'il est nécessaire de supprimer les barrières tarifaires et non tarifaires telles que les formalités administratives et les procédures de dédouanement dans les États membres de l'AfCFTA. Par exemple, un environnement réglementaire complexe, de longues procédures douanières, une discrimination des règles d'origine, des postes frontaliers séparés et des activités de recherche de rente conduisent à la corruption aux frontières et à des installations de stockage aux frontières inadéquates, entraînant directement des retards dans la chaîne d'approvisionnement.

Le marché intra-africain manque de dynamisme dans les capacités productives.[141] Par conséquent, le commerce des produits intermédiaires manufacturés pourrait être le tremplin vers une diversification économique plus large et plus profonde. On estime que l'évolution du profil démographique de l'Afrique exigera une diversification des structures de production, mettant l'accent sur des activités d'emploi à plus forte intensité. En substance, 10 millions de nouveaux emplois dans le secteur formel sont nécessaires chaque année pour absorber une population jeune en plein essor qui entrera sur le marché du travail. Cela souligne l'importance de l'investissement dans le capital humain, en particulier dans l'éducation, la formation professionnelle et la santé. Des ressources pour la diversification pourraient également être libérées grâce à des mesures de protection innovantes, notamment l'utilisation stratégique des droits de douane, des subventions, des exigences de contenu local, des dispositions relatives au transfert de technologie et des investissements directs étrangers stratégiques.[142]

2.2.2 Localiser les chaînes d'approvisionnement dans les régions riches en ressources et accroître la conversion des matières premières en produits à plus forte valeur ajoutée

Selon un livre blanc de l'African Finance Corporation (AFC) de 2022, il est essentiel d'augmenter la production minière pour produire les métaux nécessaires à la transition énergétique mondiale. Le rapport indique également que les institutions africaines de financement du développement pourraient créer des pôles régionaux qui rapprochent les processus des régions productrices, générant ainsi des

---

140 La Banque mondiale. (2020). «La zone de libre-échange continentale africaine : effets économiques et distributifs.» https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34139/9781464815591.pdf

141 UNCTD. (2013). «Commerce intra-africain : Libérer le dynamisme du secteur privé.» https://unctad.org/system/files/officialdocument/tdb60d4_en.pdf

142 Qobo, Mzukisi et Garth le Père. (2017). «Le rôle de la Chine dans l'industrialisation de l'Afrique : le défi de la construction de chaînes de valeur mondiales.» Journal de la Chine contemporaine. Volume 27, 2019 – Numéro 110. https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1389016

opportunités d'emploi tout en minimisant les coûts pour les pays individuels de la mise en place d'opérations de production et de l'augmentation du commerce dans cette région.[143] « Il n›existe pas d›écosystème pour une chaîne d›approvisionnement durable en matières premières industrielles ou en pièces détachées dans mon pays. Par exemple, lorsque le cuir est prêt et consu en sac, l'usine est obligée d'attendre que les pièces métalliques importées de Chine terminent la production, cela montre que malgré une croissance des micro-usines de transformation du cuir, nous comptons trop sur les matériaux importés et consommables industriels », partage une des personnes interrogées.

2.2.3 Améliorer la qualité des infrastructures continentales et régionales pour favoriser le développement économique

Le besoin d'infrastructures de qualité en Afrique ne saurait être surestimé car il affecte tous les niveaux du système de la chaîne d'approvisionnement. L'Agenda 2063 de l'Union africaine met l'accent sur le développement des infrastructures, en particulier des infrastructures vertes, comme l'un des meilleurs moyens de réaliser le potentiel de croissance de l'Afrique. Les partenaires africains ont souligné l'importance des infrastructures régionales qui pourraient faire passer le commerce intra-africain des niveaux actuels de 15 % d'exportations et d'importations intracontinentales à près de 50 % d'ici 2045, et réduire considérablement le coût du commerce international, en le rendant plus facile et moins cher à fabriquer pour l'exportation dans le monde, y compris vers et depuis la Chine. « Le fait est que l'Afrique doit devenir plus productive, plus autonome et intégrée au reste du monde. Et cela ne se fera pas sans infrastructures, et notamment régionales », se fait l'écho d'un acteur africain. La boîte 10 souligne l'importance des infrastructures pour le développement régional.

Boîte 10

Le projet Ruzizi III : Un modèle pour un projet d'infrastructure régional intégré en Afrique

Le projet Ruzizi III- une centrale hydroélectrique de 145 mégawatts de 450 millions de dollars située sur la rivière Ruzizi qui coule entre le lac Kivu et le lac Tanganyika- offre plus que l'électricité dont le Rwanda, le Burundi et la République démocratique du Congo ont tant besoin. Il offre également un modèle pour le développement réussi des infrastructures grâce à l'intégration régionale.

Premier projet électrique PPP régional en Afrique, Ruzizi III devrait mobiliser plus de 50 % de financement commercial (dette et fonds propres), avec une participation majoritairement privée. Avec un haut niveau d'intérêt

auprès de grands investisseurs internationaux et d'institutions financières, le projet peut se prévaloir d'un plan de financement pratiquement complet et d'un véritable partenariat régional à sa base.

Supervisé par une entité régionale formée par les trois pays bénéficiaires pour développer des projets d'intérêt commun, le cadre de Ruzizi III a été développé avec succès, malgré sa structure complexe public-privé, sur une période de 18 mois à travers un certain nombre de facteurs clés. Le cadre de Ruzizi III a été un succès.

Le projet, qui fait partie du PAP PIDA, offre de nombreuses leçons précieuses sur la manière dont une structuration solide peut attirer des financements commerciaux et conduire à une mise en œuvre rapide, notamment : l'installation d'une équipe de pré-développement dédiée et expérimentée, une bonne communication avec les pays pour maintenir le soutien, un renforcement ciblé des capacités, une mise en œuvre rapide de l'exécution des études préparatoires et la disponibilité de fonds de préparation substantiels.

Source : Banque africaine de développement

[143] Africa Financial Corporation (2022), « Feuille de route pour la COP en Afrique : une voie pragmatique vers le net zéro ». https://www.africafc.org/ourimpact/our-publications

L'AfCFTA permettrait de desservir de nombreux pays et marchés à partir de centres régionaux ; cela devrait faciliter le transport transfrontalier. Par exemple, Ethiopian Airlines s'est récemment engagée dans la création d'un centre de logistique et de traitement intelligent en Afrique de l'Est à l'aéroport international d'Addis-Abeba Bole.

L'AfCFTA augmentera également le commerce intra-africain, qui représente actuellement moins de 16 à 18 % du commerce total, ce qui aura d'énormes implications pour les activités de logistique et de chaîne d'approvisionnement dans les pays d'Afrique. La boîte 11 montre l'importance des infrastructures pour la croissance du commerce régional, en citant l'exemple de l'industrie sucrière en Éthiopie.

En outre, la construction du réseau intégré à grande vitesse en Afrique, qui est prévu pour relier les 54 pays d'Afrique et consiste en 12 000 kilomètres de nouvelles voies, faciliterait les mouvements intra-africains et les opérations logistiques. La construction de ce chemin de fer témoigne des opportunités qui s'ouvrent sur le continent. «Nous ne pouvons pas surestimer les avantages de l'AfCFTA, tels que la croissance du commerce intra-africain, cependant, il y a un besoin d'infrastructures adéquates sur le continent pour voir l'AfCFTA porter ses fruits», a fait remarquer une personne interrogée.

Le Fonds monétaire international (FMI) a estimé que si la qualité des infrastructures de l'Afrique pouvait atteindre la moyenne mondiale, son commerce augmenterait de 7 %.[144] Ainsi, il est nécessaire de se concentrer sur les canaux existants, plutôt que d'en construire de plus grands qui nécessiteront des engagements financiers importants. Selon le rapport 2022 publié par l'AFC, le pipeline d'infrastructures 2020-2028 de l'Afrique vaut 2,3 milliards de dollars, dont la majorité dans le secteur de l'énergie et des transports. Cependant, la plupart des projets n'en sont qu'à leurs débuts et environ 1,5 milliard de dollars ne sont pas financés.[145]

中非民间商会 China-Africa People's Business Council

144 IMF. (2019). "Regional Economic Outlook. Sub-Saharan Africa: Recovery Amid Elevated Uncertainty."

145 Africa Financial Corporation (2022), « Feuille de route pour la COP en Afrique : une voie pragmatique vers le net zéro ».

Boîte 11

China Gansu International : Infrastructure de l'industrie sucrière en Éthiopie

De 2013 à 2018, China Gansu International Economic and Technological Cooperation Co., Ltd. (China Gansu International) a entrepris trois projets de raffinerie de sucre en Éthiopie : les projets Kessem 6000TCD, OMOKuraz 2 12000TCD et OMO-Kuraz 3 12000TCD, qui ont créé des emplois pour 15000 personnes, dont 1000 travailleurs qualifiés, ce qui a grandement favorisé le développement régional de la vallée de la rivière OMO.

Les trois projets, avec une production annuelle totale de 630 000 tonnes de sucre blanc, permettront au gouvernement éthiopien d'économiser 120 millions de dollars par an en sucre importé et de gagner 132 millions de dollars en devises. Dans le même temps, la mise en œuvre de l'approvisionnement local dans les trois projets a entraîné la croissance des fournisseurs locaux en amont et en aval, portant le nombre de sucreries locales à 8, ce qui a largement compensé la pénurie d'approvisionnement en sucre en Éthiopie. De plus, la bagasse de canne à sucre (un sous-produit des sucreries) peut être directement mise dans les centrales électriques pour produire de l'électricité, et des activités connexes telles que la production d'alcool peuvent être dérivées pour réaliser un recyclage sans émissions négatives pour l'environnement.

Ces avantages incluent l'utilisation de ces arrangements pour mettre à niveau les capacités qui permettraient aux pays africains d'effectuer un changement progressif entre les espaces de produits, un mouvement qui offre une tête de pont plus réaliste vers la transformation structurelle. Comme le soulignent Hausmann et Klinger (2007), davantage de capacités (y compris les compétences, les institutions et les infrastructures) permettent aux pays de fabriquer davantage de produits et leur donnent également une latitude pour se diversifier. Pour y remédier, il faut adopter une approche progressive du développement et tenir compte du rôle critique des institutions. Ce point de vue devrait sous-tendre à la fois les politiques industrielles et les conditions d'engagement avec des acteurs externes tels que la Chine.

Source : CACB

2.2.4 Promouvoir le développement de la capacité de fabrication locale

La fabrication locale est cruciale pour le développement de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique et au cœur de nombreux plans politiques de l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Les personnes interrogées ont souligné qu'il était « nécessaire de localiser les chaînes d'approvisionnement et de financer les capacités technologiques locales ». Une personne interrogée a souligné l'importance de faire appel à des entrepreneurs locaux qui peuvent soutenir la transition vers la fabrication locale - «les entrepreneurs locaux peuvent s'associer et créer des usines pour approvisionner les projets, ce qu'il faut faire, c'est créer une chaîne d'approvisionnement transparente, un financement durable et encourager plus d'entreprises locales à participer à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement pour les projets." La boîte 12 donne l'exemple d'une entreprise qui a réussi à créer de solides canaux de distribution pour les machines, mais qui n'a pas encore localisé ses opérations et fabriqué localement, ce qui aura le plus grand impact sur la croissance de la chaîne d'approvisionnement à l'avenir.

China-Africa Business Council

Boîte 12

SANY Heavy Industry : 15 000 équipements pour promouvoir une Afrique industrialisée

SANY Heavy Industry Co., Ltd. est un représentant chinois de longue date sur le marché des machines en Afrique. Sa quantité d'équipements en Afrique a longtemps occupé la première place dans l'industrie chinoise des machines de construction, témoin du développement et de la revitalisation du continent.

SANY Heavy Industry a été fondée en 1994, avec l'activité principale dans la fabrication d'équipements, y compris les machines utilisées pour l'excavation, le levage, la construction de routes et l'empilage. En 2020, SANY a été présélectionnée pour la première fois dans le Forbes Global 500- la première entreprise de machines de construction en Chine et la deuxième au monde sur la liste. En 2021, les ventes mondiales de machines d'excavation de SANY ont dépassé les 100 000, se classant au premier rang mondial pendant deux années consécutives. Les machines à béton SANY ont réalisé un chiffre d'affaires de 26,7 milliards de yuans (4,1 millions de dollars). En 2021, SANY a doublé sa croissance dans plus de 50 pays, dont 118% de croissance sur le marché africain.

L'internationalisation de SANY a commencé en Afrique, exportant quatre niveleuses au Maroc en 2002. Depuis ce point de départ, près de 15 000 ensembles d'équipements SANY ont été utilisés dans des projets d'infrastructure en Afrique pour industrialiser le continent. Après plus de 20 ans, SANY a établi un système de distribution et de service qui fonctionne bien en Afrique, avec des succursales permanentes dans 17 pays, 20 agents de haute qualité et plus de 90 points de service. L'équipement couvre plus de 50 pays et régions d'Afrique et joue un rôle important dans les projets de construction.

Source : CACB

En raison de la COVID-19, la fabrication locale dans le système de santé en particulier est d'une importance urgente. Une puissante combinaison de forte dépendance aux importations et de faible pouvoir d'achat a conduit à un manque de ressources et à des capacités de fabrication locales relativement faibles.[146]

Lors d'une précédente discussion sur la fabrication en Afrique, un expert de la santé a souligné qu'»il est important de se concentrer sur le renforcement des capacités de fabrication locales pour produire des médicaments en Afrique, en particulier en utilisant notre coopération avec la Chine». Lors d'un webinaire fermé distinct des fabricants africains et d'autres parties prenantes en octobre 2020, il a été déclaré que « lorsque la pandémie a frappé, les fabricants africains ont connu l›effondrement des chaînes d›approvisionnement des intrants, en raison de l›augmentation rapide des prix des intrants importés parallèlement à l›escalade des coûts de transport».[147] Cela a entraîné une pénurie de médicaments et d'autres produits produits à l'extérieur. Selon le rapport, cela a conduit les établissements de soins de santé locaux et les gouvernements à se tourner vers les industries locales pour des fournitures de remplacement. Les fabricants locaux dans certains pays comme l'Ouganda[148] , le Tchad, le Nigéria, le Burkina Faso[149] et l'Afrique du Sud[150] ont pu augmenter la production de désinfectant pour les mains, en utilisant de l'éthanol local et des systèmes de livraison de bouteilles en plastique adaptés. Ils ont fabriqué des écouvillons locaux à partir de rien aux côtés de kits de test PCR développés pour les

146 Banda, Geoffrey et al. (2021). "Fabrication locale, chaînes d'approvisionnement locales et sécurité sanitaire en Afrique : les leçons de la COVID19." Santé mondiale BMJ. https://gh.bmj.com/content/bmjgh/6/6/e006362.full.pdf

147 Banda, Geoffrey et al. (2021). "La fabrication locale pour la santé en Afrique au temps de la Covid-10 : expérience et leçons pour la politique." Programme de recherche sur la croissance.

148 CDC. (2021). "Les établissements de santé ougandais fabriquent des désinfectants pour les mains à base d'alcool pendant la COVID-19." https://www.cdc.gov/globalhealth/stories/2021/Ugandan-healthcare-facilities-alcohol-based-hand-rub.html

149 Banque africaine de développement. (2020). "Avec le soutien de la Banque africaine de développement, deux institutions ouest-africaines de science et de technologie proposent des solutions locales à la pandémie de COVID-19." https://www.afdb.org/en/news-and-events/african-development-banksupport-two-west-african-science-and-tech-institutions-are-driving-local-solutions-covid-19- pandémie-37728

150 Gouvernement sud-africain. (2020). "Le commerce, l'industrie et la concurrence exportent des désinfectants pour les mains vers d'autres pays africains." https://www.gov.za/speeches/export-hand-sanitiser-other-african-countries-reaches-more-r16-billion-during-last-6-months

laboratoires locaux ; masques et équipements de protection fabriqués localement ; intensifié la production de dexaméthasone et produit des ventilateurs locaux et des méthodes d'administration d'oxygénothérapie à faible technologie.[151]

2.2.5 Les entreprises étrangères doivent compléter et non concurrencer les entreprises locales

Pour croître et se diversifier, une économie a besoin à la fois d'investissements intérieurs et d'investissements directs étrangers (IDE). Les deux formes d'investissements privés peuvent être de solides compléments. L'investissement national crée des emplois dans une économie d'accueil - généralement beaucoup plus que l'IDE. Cependant : ce que les IDE font bien, c'est augmenter ou maximiser certains des avantages déjà générés par l'investissement national dans une économie en développement. Du point de vue de la création d'emplois, les entreprises étrangères ne créent peut-être pas autant d'emplois que le secteur privé national, mais elles créent souvent des emplois mieux rémunérés qui exigent des compétences plus élevées. Cela contribue à élever le niveau de compétences dans les économies d'accueil. Il en va de même pour les autres avantages de l'IDE. Par exemple, des technologies plus avancées et des pratiques de gestion ou de commercialisation peuvent être introduites dans une économie en développement grâce à l'investissement étranger, à un rythme beaucoup plus rapide que ce ne serait le cas si seuls les investissements nationaux étaient autorisés. En outre, grâce à des partenariats avec des investisseurs étrangers qui disposent déjà de canaux de distribution et d'arrangements commerciaux dans le monde entier, les entreprises des pays en développement peuvent bénéficier d'un accès accru aux marchés. La boîte 13 montre comment une entreprise chinoise essaie de renforcer les capacités locales afin de profiter et de développer les entreprises locales.

Cela a été mis en évidence par une personne interrogée qui a déclaré « malgré les appels d›offres remportés pour la construction de routes dans mon pays, les entreprises étrangères n›ont pas fait assez pour intégrer des entreprises locales, la plupart des projets de sous-traitance vont à d›autres entreprises de construction (étrangères) et il n›y a aucune initiative pour responsabiliser les entrepreneurs locaux».

La Chine offre des preuves frappantes d'un décollage industriel tiré par les IDE. Le pays a utilisé les IDE entrants, accueillant la participation étrangère dans certains secteurs, par le biais de «listes négatives et positives» soigneusement conçues, pour aider à renforcer ses capacités de fabrication et d'exportation, d'abord dans les industries légères (telles que les textiles et les jouets) et plus tard dans les industries à plus forte valeur ajoutée(telles que les produits automobiles et l'électronique). La Chine a également utilisé les investissements réalisés par des multinationales chinoises émergentes dans un pays étranger pour accéder à des technologies supplémentaires et plus avancées, et pas seulement aux ressources naturelles, par le biais de fusions et acquisitions (F&A).

[151] Banda, Geoffrey et al. (2021). "La fabrication locale pour la santé en Afrique au temps de la Covid-10 : expérience et leçons pour la politique." Programme de recherche sur la croissance.

Boîte 13

BGI : renforcer la capacité de détection locale en Afrique

En septembre 2020, BGI a créé une usine de tests en Éthiopie, avec une capacité annuelle prévue de 8 millions de kits de test. Cela fournit une quantité importante de kits de test COVID-19 au gouvernement éthiopien. L'usine peut également produire des tests pour le VIH/SIDA, le paludisme, la tuberculose et d'autres maladies, destinés à l'exportation vers d'autres pays africains.

Pendant la construction, BGI a envoyé 17 experts pour assurer un bon déroulement, lancé un recrutement local pour former près de 40 experts et employés locaux, créé 500 emplois et dispensé une formation aux ouvriers. Le projet utilise des approvisionnements locaux afin de construire une chaîne d'approvisionnement plus résiliente et intégrée. BGI coopère également avec les universités locales et les collèges professionnels pour partager les connaissances des technologies de pointe avec davantage de travailleurs locaux afin de les qualifier pour l'industrie.

En avril 2021, BGI a coopéré avec Ethiopian Airlines pour créer le laboratoire Airport FireEye afin d'assurer la navigation internationale et Chine-Afrique. Le flux de conception du laboratoire est de 1 000 échantillons par jour, ce qui peut fournir des services de détection pour jusqu'à 400 passagers en 3 heures. BGI a également établi un entrepôt logistique de transit international à Hong Kong, établissant un système efficace d'approvisionnement logistique à l'étranger. BGI fait appel à des fournisseurs africains locaux pour construire une chaîne d'approvisionnement plus résiliente et intégrée.

Source : CACB

2.2.6 Augmenter les centres de formation et favoriser une plus grande implication locale dans la chaîne d'approvisionnement

Les entreprises devraient avoir des mécanismes en place pour développer les capacités d'apprentissage de la main-d'œuvre. Grâce aux centres de formation, les entreprises peuvent rendre leurs produits et services plus attrayants et pertinents pour le marché, et accroître l'efficacité, la productivité et la sécurité de l'approvisionnement. Encourager une plus grande participation locale facilite la création et l'utilisation de connaissances et d'expertises diverses. Pour citer l'une des réponses d'une enquête partagée avec une partie prenante africaine, «Il est nécessaire d'impliquer davantage d'entrepreneurs locaux dans le processus (de la chaîne d'approvisionnement), car la plupart des projets chinois à l'étranger dépendent fortement d'autres entreprises chinoises en tant que prestataires de services. C'est quelque chose qui doit être changé, soit en formant les habitants, soit en faisant appel à des entreprises locales pour gérer de tels projets… la durabilité ne peut être atteinte qu'après avoir responsabilisé les talents locaux ". Un autre répondant a déclaré : "Dans mon pays, nous avons un besoin urgent de plus de collaboration sur la formation, en particulier sur le savoir-faire en matière de gestion et de production. La Chine compte de nombreuses petites et moyennes entreprises avec certaines des meilleures pratiques, et mon pays doit travailler en étroite collaboration avec les entreprises chinoises et en apprendre davantage sur la gestion, le contrôle des coûts et l'éthique du travail".

2.2.7 Fournir un meilleur financement aux entreprises africaines pour assurer un accès égal aux voies de financement

Avec un nombre élevé d'entreprises informelles qui manquent souvent de financement en raison d'un manque de garanties et de documents financiers, les nouvelles technologies financières sont de plus en plus utilisées pour financer les opérations de la chaîne d'approvisionnement en Afrique. Alors que les entreprises et autres petites entreprises du secteur informel sont à l'origine de l'essentiel de la

distribution en Afrique, elles sont incapables d'obtenir des prêts bancaires, n'ont pas accès à des capitaux abordables - parfois un accès très limité à tout capital - et doivent compter sur des fonds internes , ou de l'argent d'amis et de famille, pour lancer et gérer leurs entreprises, comme l'a souligné une personne interrogée : "Pour certains projets de partenariat dans mon pays d'origine, les structures financières locales entraînent parfois des retards et créent des goulots d'étranglement inutiles qui pèsent davantage sur la chaîne d'approvisionnement. Ce dont nous avons besoin, c'est d'un financement stratégique pour les entreprises locales afin de les transformer en fournisseurs fiables, résolvant ainsi le problème de la surimportation de Chine et créant des chaînes d'approvisionnement durables pour leurs matières premières".

On estime que le besoin de financement non satisfait des entreprises s'élève à 331 milliards de dollars chaque année rien qu'en Afrique subsaharienne.[152]"À en juger par l›expérience passée, il est impossible pour un pays de compter uniquement sur ses propres fonds, et il est impossible pour un pays de coopérer avec seulement un ou deux partenaires de développement", a commenté un répondant. Cela a été soutenu par une autre partie prenante qui a déclaré : "Le déficit de financement ne peut pas être facilement comblé par le gouvernement ; cela nécessite le soutien du secteur privé et des financements institutionnels".

2.2.8 Adopter davantage de solutions numériques pour la croissance de la chaîne d'approvisionnement

La Covid-19 a perturbé les activités mondiales dans tous les secteurs et industries économiques. Les perturbations sont en grande partie dues aux mesures de confinement adoptées et mises en œuvre par les pays du monde entier dans le cadre d'une stratégie sanitaire visant à atténuer l'impact de la propagation de la pandémie sur la population humaine. "Les réunions en ligne ne sont pas aussi efficaces que les réunions en face à face. De nombreux projets ont été retardés ou reportés en raison de la pandémie", témoigne l'un des répondants à l'enquête. Les arrêts de production, la circulation restreinte des personnes et des marchandises, la fermeture des frontières, les contraintes logistiques et le ralentissement des activités commerciales et commerciales sont les retombées des mesures de confinement liées à la COVID-19.

Pour atténuer les chocs causés par de futures catastrophes, des solutions numériques allant du commerce électronique aux solutions bancaires en ligne peuvent être adoptées. Cependant, pour que cela soit durable, davantage d'investissements est nécessaire dans les infrastructures numériques telles que l'électricité et l'accès à Internet. La boîte 14 donne l'exemple d'une entreprise fournissant des solutions numériques aux problèmes de transport grâce au covoiturage.

[152] Centre africain pour la transformation économique. (2022). "L'avenir du travail en Afrique : huit opportunités pour les institutions de financement du développement." https://acetforafrica.org/media/blogs/the-future-of-work-in-africa-eight-opportunities-for-developmentfinance-institutions/#_ftn22

Boîte 14

Dongfeng : répondre à la demande croissante d'automobiles en Afrique

Dongfeng Liuzhou Motors Co., Ltd. (DFLZM), spécialisée dans la production et la vente d'automobiles, a son siège social dans la province du Guangxi, en Chine. Elle a commencé à vendre des automobiles en Afrique en 2019. Depuis lors, DFLZM a renforcé sa coopération avec les concessionnaires locaux pour augmenter la part de marché de la marque en Afrique. DFLZM a exporté plus de 3 000 véhicules vers l'Afrique en 2021.

Pour améliorer la chaîne d'approvisionnement locale des automobiles africaines, DFLZM et Choice International (Nigeria) Co., Ltd. ont conjointement promu le projet de taxi d'Abuja, en adoptant la méthode d'assurance-crédit O/A pour assurer l'approvisionnement en marchandises sur une base continue. DFLZM coopère également avec Rwanda Racing Company pour promouvoir le covoiturage local.

Afin de stimuler l'expansion locale de marques automobiles telles que Fengxing et Chenglong du groupe Dongfeng, DFLZM recherche des partenaires d'assemblage en Afrique pour assembler des pièces en vrac KD au Nigeria et en Tunisie. Cela augmentera la capacité de fabrication locale.

Source : CACB

中非民间商会 China-Africa Business Council

中非民间商会
China-Africa Business Council

Chapitre 3 : Comment la coopération sino-africaine a-t-elle affecté le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique à ce jour ?

Depuis les années 1950, l'une des principales priorités de la coopération sino-africaine a été le développement de la chaîne d'approvisionnement. La Chine a investi et financé les infrastructures, le commerce, la manufacture et d'autres industries essentielles à la gestion de la chaîne d'approvisionnement en Afrique. Dans les années 1970, l'un des premiers monuments de la coopération sino-africaine a été construit, le chemin de fer Tanzanie-Zambie financé par la Chine. Il s'étend de Dar es Salaam en Tanzanie à la province centrale de Zambie sur une longueur totale de 1 860,5 kilomètres, reliant la Zambie enclavée au port. Ce projet a contribué au développement de la chaîne d'approvisionnement régionale. Depuis lors, la Chine et les pays africains ont continué à renforcer leur coopération, en particulier dans les cinq principaux moteurs de la chaîne d'approvisionnement que nous avons développés au chapitre deux : production, inventaire, localisation, transport et information. Ce chapitre explore comment la mise en œuvre de politiques et de projets locaux par les provinces chinoises a stimulé la croissance de la chaîne d'approvisionnement sur le continent.

中非智库 China-Africa Think Tank

Résumé du chapitre

Le gouvernement chinois a la possibilité d'aider les pays africains à relever bon nombre des défis en suspens de la chaîne d'approvisionnement décrits au chapitre deux par le biais de politiques nationales telles que le FOCAC et la BRI. Pour les pays africains, la possibilité de rejoindre la chaîne d'approvisionnement mondiale passe par le commerce, en important et exportant des produits en interne et avec le reste du monde, y compris la Chine, ainsi que par les flux de capitaux- par exemple, les investissements directs étrangers en provenance de Chine.

Les efforts de la Chine pour aider à combler le déficit d'infrastructure grâce à des prêts concessionnels, ainsi que des investissements dans la fabrication, le commerce électronique et d'autres partenariats avec des acteurs chinois et (certains limités) africains, ont été cruciaux. Les provinces chinoises telles que le Zhejiang, le Guangdong, le Hunan, le Shandong et le Jiangsu jouent un rôle particulièrement actif au niveau local et le succès peut être constaté par le nombre croissant d'exportations de l'Afrique vers la Chine et l'augmentation des flux annuels d'investissements directs étrangers chinois, même en dépit la pandémie de COVID-19.

Cependant, bien que les IDE aient été stables, l'Afrique a encore du mal à financer les infrastructures indispensables qui permettraient aux pays africains de faire progresser leurs chaînes d'approvisionnement et de se connecter davantage aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

3.1 Analyse de l'évolution des politiques de la Chine et de l'Afrique sur les chaînes d'approvisionnement

L'un des mécanismes les plus importants de la coopération sino-africaine est le Forum sur la coopération sino-africaine, créé en 2000, répondant à l'appel des pays africains et de la Chine. Il a marqué le début d'une nouvelle ère de coopération sino-africaine en créant un cadre et un mécanisme importants pour renforcer le partenariat sino-africain à tous les niveaux. Au fil des ans, dans le cadre du FOCAC, la Chine et l'Afrique ont établi une coopération pratique dans un large éventail de domaines, et en particulier dans la coopération industrielle et le développement de la chaîne d'approvisionnement.

Convoqué tous les trois ans, le FOCAC est hébergé respectivement en Chine et en Afrique. En 2022, cinq conférences ministérielles et trois sommets ont eu lieu. Au cours des 22 dernières années, le FOCAC a aidé la Chine et les pays africains à étendre leur engagement dans divers domaines, du commerce et de l'investissement aux flux de personnes.[153]

En 2021, le commerce de la Chine avec l'Afrique avait été multiplié par 20 et son stock d'investissements en Afrique avait été multiplié par 100 par rapport à 2000.[154] La Chine est le plus grand partenaire commercial de l'Afrique depuis 2009. Un grand nombre de projets d'infrastructure ont été achevés et ont profité à des millions de personnes. Plus de 3 800 entreprises chinoises ont réalisé des investissements en Afrique et des dizaines de zones de coopération économique et de parcs industriels sino-africains ont été développés à travers le continent.[155] Tout cela a contribué à la coopération sino-africaine dans le développement de la chaîne d'approvisionnement.

中非民间商会 China Africa Business Council

153 Zeng Aiping et Shu Zhan. (2018). « Origine, réalisations et perspectives du Forum sur la coopération sino-africaine », China International Studies.

154 Interview du directeur général du Département des affaires africaines du ministère des Affaires étrangères Wu Peng. (2021). http://www.focac.org/zfgx/zzjw/202111/t20211104_10442600.htm

155 Idem.

Boîte 15

Zone de coopération économique et commerciale TEDA Suez Chine-Égypte : promouvoir quatre chaînes industrielles

La création de zones économiques et commerciales en Afrique est l'une des stratégies importantes pour canaliser les investissements chinois vers l'Afrique. La zone de coopération économique et commerciale Chine-Égypte TEDA Suez est un projet de coopération clé entre la Chine et l'Égypte dans le domaine de l'alignement stratégique, de la capacité industrielle, du commerce et des investissements depuis 2008. En décembre 2021, la TEDA avait attiré un total de 123 entreprises, avec un investissement réel de près de 1,3 milliard de dollars, des ventes cumulées de plus de 3 milliards de dollars et des contributions fiscales de plus de 190 millions de dollars. Ces entreprises ont fourni des emplois à environ 4 000 personnes directement et ont aidé indirectement plus de 40 000 personnes à trouver un emploi en stimulant l'industrie.

Le parc a encouragé l'industrialisation locale dans quatre secteurs : un groupe industriel de matériaux de construction dirigé par Jushi Co, un groupe industriel d'équipements pétroliers dirigé par Honghua Drilling Co, un groupe industriel d'électricité haute et basse tension dirigé par Xidian Power Co, et un groupe industriel de fabrication de machines dirigé par Fengshang Co.

Elle tire parti de son lien géographique avec la zone pilote de libre-échange de Tianjin, en Chine, pour promouvoir les échanges croisés. pilote de libre-échange de Tianjin en Chine pour promouvoir l'interaction entre les zones la nouvelle zone de Tianjin Binhai et le corridor du canal de Suez en Égypte.

L'initiative «la Ceinture et la Route» (BRI), dévoilée par le président chinois Xi Jinping en 2013, est une autre plate-forme importante pour l'expansion de la coopération sino-africaine. La BRI est une politique et une stratégie d'investissement transcontinentale dont l'objectif est de combler le déficit d'infrastructures et d'accélérer le développement économique le long de l'historique Route de la Soie.[156] L'Afrique est un partenaire important de la Chine dans la construction de «la Ceinture et la Route». Lors du sommet du FOCAC à Pékin en 2018, la Chine et les pays africains ont convenu de renforcer leur coopération dans le cadre de la BRI. Fin avril 2022, 52 pays africains et la Commission de l'Union africaine ont signé des accords de coopération "la Ceinture et la Route" avec la Chine.[157]

Le FOCAC et la BRI sont étroitement alignés sur le plan et les stratégies de développement de l'Afrique, notamment l'Agenda 2063 et la Zone de libre-échange continentale africaine. Pour atteindre les objectifs de l'Agenda 2063 et de l'AfCFTA, le développement de la chaîne d'approvisionnement est essentiel, et le FOCAC et la BRI ont le potentiel de mettre à niveau les cinq moteurs de la chaîne d'approvisionnement mentionnés au chapitre un. Une coopération plus approfondie en matière de BRI et de ZLECA entre la Chine et les pays africains jouera un rôle important dans la construction d'un continent africain plus intégré ainsi que dans la connexion de l'Afrique aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

Cette section examine d'abord les orientations politiques fournies par les plans d'action antérieurs du FOCAC concernant les chaînes d'approvisionnement, en particulier les dix grands plans de coopération sino-africaine soulevés lors du sommet de Johannesburg en 2015 et les huit grandes initiatives soulevées lors du sommet de Pékin en 2018, puis se tournent vers les décisions pertinentes prises lors de la dernière conférence de Dakar en 2021

156 Initiative Ceinture et Route. https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/

157 Portail Ceinture et Route. (2022). Liste des pays qui ont signé des accords BRI avec la Chine. https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm

3.1.1 Dix grands plans de coopération et huit grandes initiatives : principales réalisations

Lors du sommet de Johannesburg en 2015 en Afrique du Sud, le président Xi Jinping a annoncé la mise à niveau des relations sino-africaines d'un «partenariat stratégique sino-africain de nouveau type» à un «partenariat de coopération stratégique global».[158] Il a également promis de mener une coopération pratique avec l'Afrique dans dix domaines clés : (1) l'industrialisation, (2) la modernisation de l'agriculture, (3) les infrastructures, (4) les services financiers, (5) le développement vert, (6) la facilitation du commerce et des investissements, (7) la réduction de la pauvreté et le bien-être public, (8) la santé publique, (9) les échanges interpersonnels et (10) la paix et la sécurité.[159] Sur les dix domaines, les huit premiers sont tous très pertinents pour le développement de la chaîne d'approvisionnement, en particulier pour la production, la localisation, le transport et l'information.

En janvier 2015, juste avant le Sommet de Johannesburg, le 24e Sommet de l'UA a adopté le plan directeur de développement à long terme de l'Afrique et l'Agenda 2063 qui aspire à construire une Afrique intégrée, prospère et pacifique.[160] L'une de ses priorités est de développer l'industrie manufacturière africaine, d'augmenter la valeur ajoutée des produits africains et de parvenir à la croissance économique et à l'industrialisation.[161] Pour aider l'Afrique à réaliser ces aspirations, la coopération en matière d'industrialisation et le développement de la chaîne d'approvisionnement figurent en tête des dix grands plans de coopération.[162] Ces plans sont alignés sur la mise en œuvre de l'Agenda 2063 et d'autres stratégies de développement, afin d'aider les pays africains à accélérer l'industrialisation et la modernisation de l'agriculture, à améliorer l'intégration et la connectivité pour le développement de la chaîne d'approvisionnement et à faire progresser leurs capacités de développement et leur indépendance économique.[163]

La mise en œuvre des dix grands plans de coopération a conduit à des succès importants dans les cinq principaux moteurs de la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, trois ans après sa création en 2015, le Fonds sino-africain pour la coopération en matière de capacités industrielles, avec une promesse initiale de 10 milliards de dollars, a approuvé 17 projets d'investissement pour un montant d'investissement de 1,4 milliard de dollars.[164] Ces projets soutiendront le développement de la production et de la localisation. En matière de transport, selon le ministère chinois du Commerce, les entreprises chinoises ont aidé l'Afrique à construire et moderniser environ 10 000 kilomètres de voies ferrées et 100 000 kilomètres de routes. La boîte 16 présente l'exemple de la construction du port de Djibouti par une entreprise chinoise. Ces projets d'infrastructure

---

158 Ministère du commerce République populaire de Chine. (2015). « Les Interprétations du Sommet de Johannesburg du FOCAC et de la Sixième Conférence Ministérielle sur les 10 Grands Plans de Coopération Chine-Afrique dans les Domaines Economiques et Commerciaux. http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/Cocoon/201512/20151201219036.shtml

159 Idem.

160 Union Africaine. "Agenda 2063 : L'Afrique que nous voulons." https://au.int/agenda2063/overview

161 Idem.

162 Zhang, Zhongxiang et Tao Tao (2020). « 20 ans du Forum sur la coopération sino-africaine : rétrospective et perspectives ». https://shcas.shnu.edu.cn/2d/56/c18797a732502/page.htm

163 Shen, Xiaolei (2020). "Création, développement et réalisations du FOCAC." Journal du Pacifique. Vol.28, No.3, 2020, pp.80-86.

164 Wang Yulong. (2018). "Directeur général du Fonds de coopération pour les capacités de production Chine-Afrique : la coopération Chine-Afrique pour les capacités de production devrait donner la priorité à la résolution des "trois flux". http://finance.sina.com.cn/roll/2018-12-24/docihmutuee2021442.shtml

soutiennent l'intégration et la connectivité africaines, ce qui favorisera davantage le développement de la chaîne d'approvisionnement.

Boîte 16

Le port multifonctionnel de Doraleh : construire un centre maritime en Afrique de l'Est

Le port polyvalent de Doraleh (DMP) est situé dans la zone portuaire de Doraleh de la ville de Djibouti. Il se compose d'un quai principal, d'un terminal de bateaux de travail, d'entrepôts, de bâtiments de production auxiliaires, de routes et de parcs de stockage. Le quai principal comprend six quais multifonctionnels et six grands entrepôts.

Une fois en opération, le DMP améliorera considérablement l'efficacité du port. Par exemple, pour un navire céréalier de 50 000 tonnes, le nouveau port traite 10 000 tonnes par jour contre 2 800 tonnes par jour pour l'ancien ; pour un navire d'engrais chimiques de 50 000 tonnes, il opère au rythme de 7 200 tonnes par jour au nouveau port contre 2 800 tonnes par jour à l'ancien. L'efficacité accrue réduira les coûts. La DMP deviendra ainsi l'un des hubs maritimes les mieux desservis et les plus efficaces d'Afrique de l'Est pour contribuer au développement logistique de Djibouti et de la région.

Source : CACB

Le Sommet de Pékin s'est tenu en septembre 2018. Il y a déclaré que la Chine et l'Afrique continueraient à élargir leur partenariat et à œuvrer pour une "communauté d'avenir partagé sino-africaine encore plus forte".[165] Sur la base des dix grands plans de coopération, le président Xi Jinping a annoncé huit grandes initiatives pour les trois prochaines années : (1) promotion industrielle, (2) connectivité des infrastructures, (3) facilitation des échanges, (4) développement vert, (5) capacité de construction, (6) soins de santé, (7) échanges interpersonnels et (8) paix et sécurité.[166] Parmi les huit initiatives majeures, les six principales sont toutes pertinentes pour le développement de la chaîne d'approvisionnement.

Les huit initiatives majeures ont trois caractéristiques principales. Tout d'abord, la connexion et la consultation mutuelle. Celles-ci mettent l'accent sur le lien entre la BRI et l'Agenda 2063 et les propres stratégies de développement des pays africains.[167] Deuxièmement, l'accent mis sur la culture de la propre capacité de développement de l'Afrique en augmentant le transfert de connaissances et de technologie. Troisièmement, la Chine vise à partager plus d'expérience de développement en plus de la construction d'infrastructures.[168]

Des activités spécifiques qui ont accéléré le développement de la chaîne d'approvisionnement ont été mises en œuvre après la conférence de 2018. L'Exposition économique et commerciale Chine-Afrique (CAETE) s'est tenue deux fois en 2019 et 2021, présentant des milliers de produits africains de tout le continent aux acheteurs chinois. La libéralisation et la facilitation du commerce et de l'investissement ont fait des progrès constants. En trois ans, les nouveaux investissements directs de la Chine en Afrique se sont élevés à

[165] FOCAC. (2018). "Déclaration de Pékin - Vers une communauté sino-africaine encore plus forte avec un avenir partagé." http://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/201809/t20180912_8079765.htm

[166] Ministère du commerce de la République populaire de Chine. (2018). "Élaboration sur les huit initiatives majeures du Sommet de Pékin du FOCAC." http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/Cocoon/201809/20180902788698.shtml

[167] Les « dix grands plans de coopération » sino-africains mettent pleinement en œuvre les mesures économiques et commerciales. (2018). http://www.gov.cn/xinwen/2018-08/29/content_5317272.htm

[168] Idem.

plus de 10 milliards de dollars.[169] La Chine a également travaillé avec l'Afrique sur la collaboration industrielle et de la chaîne d'approvisionnement dans les domaines de la manufacture, de l'agriculture, de la médecine et de la santé.[170] Le développement des chaînes d'approvisionnement dans la production, la localisation et l'information bénéficie de ces collaborations. La boîte 17 donne l'exemple d'une entreprise utilisant un parc industriel pour soutenir le développement de la chaîne d'approvisionnement manufacturière.

Boîte 17

Tiantang Group : accompagnement de la chaîne industrielle du parc industriel de Mbale en Ouganda

Le parc industriel construit en 2018 Chine-Ouganda de Mbale est un parc industriel national construit depuis 2018 et exploité par le groupe Tiantang (Ouganda), couvrant une superficie de 2,51 kilomètres carrés, avec des zones industrielles générales, des zones de libre-échange, des entrepôts sous douane, des centres de congrès et d'exposition, des bases de stockage , et des installations commerciales et de vie. Il est prévu d'attirer 60 entreprises avec un investissement total de 600 millions de dollars, ce qui créera 15 000 emplois en Ouganda. Le parc est adjacent à trois autoroutes nationales menant au Kenya, au Soudan du Sud, au Rwanda et à la République démocratique du Congo, qui peuvent facilement desservir un marché environnant de 200 millions de personnes.

Le parc se concentrera sur la transformation des produits agricoles, les matériaux métallurgiques et de construction, la fabrication de machines, les produits de première nécessité, les vêtements et les textiles, les produits chimiques pharmaceutiques, les produits électroniques et les produits pour bébés et enfants. Grâce à la coopération avec des entreprises chinoises et ougandaises, le parc contribuera à établir un réseau complet de chaînes d'approvisionnement pour la production, les ventes et les exportations. Un certain nombre d'entreprises de logistique et de transport ont également été impliquées pour aider à établir un système logistique local conçu pour accélérer le développement de la chaîne d'approvisionnement en Ouganda.

Source : CACB

Les huit initiatives majeures continuent de donner la priorité à l'industrialisation, au développement des infrastructures, ainsi qu'au commerce et à l'investissement, des domaines cruciaux pour l'expansion et l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement. Les mesures, si elles sont mises en œuvre de manière proactive, aideront l'Afrique à surmonter les goulots d'étranglement qui entravent le développement de sa chaîne d'approvisionnement, en particulier une capacité industrielle insuffisante, des infrastructures faibles et un cadre de politique commerciale inadéquat.

3.1.2 Éléments clés du FOCAC 2021 : neuf programmes et vision de coopération 2035

Les 29 et 30 novembre 2021, la huitième conférence ministérielle du FOCAC s'est tenue avec succès à Dakar, au Sénégal. La conférence a passé en revue le développement des relations sino-africaines et discuté des résultats du sommet du FCSA à Beijing et des résultats de la coopération sino-africaine dans la lutte contre la COVID-19.[171]

Elle a également adopté la Déclaration de Dakar, le Plan d'action de Dakar (2022-2024), la Déclaration sur la coopération sino-africaine dans la lutte contre le changement climatique et la Vision 2035 de la coopération sino-africaine, allant

[169] FOCAC. (2021). "Construire une communauté sino-africaine plus proche avec un avenir partagé." http://www.focac.org/zfzs/202111/t20211129_10458542.htm

[170] Idem.

[171] FOCAC. (2021). La huitième Conférence ministérielle du FOCAC remporte un plein succès. https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202112/t20211202_10461016.html

plus loin que toutes les conférences précédentes. Les documents continuent de refléter les priorités africaines, avec des références à tous les aspects des cadres décennaux et aux 15 projets phares de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, manifestant l'engagement de la Chine à soutenir les plans de développement de l'Afrique.[172]

Neuf programmes

Le président Xi a proposé neuf programmes dans son discours liminaire lors de la cérémonie d'ouverture de la conférence de Dakar. Ceux-ci couvrent (1) la médecine et la santé, (2) la réduction de la pauvreté et le développement agricole, (3) la promotion du commerce, (4) la promotion des investissements, (5) l'innovation numérique, (6) le développement vert, (7) le renforcement des capacités, (8) les échanges culturels et interpersonnels, et (9) la paix et la sécurité.[173] Diverses mesures de coopération sont proposées dans chaque domaine. Parmi les neuf projets, les sept premiers sont tous étroitement liés au développement de la chaîne d'approvisionnement.

Les neuf programmes peuvent contribuer au développement de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique à travers les cinq moteurs de la chaîne d'approvisionnement, en particulier la production, la localisation, le transport et l'information. Elle dispose de plans d'actions spécifiques de promotion commerciale et manufacturière pour piloter le développement de la production et de la localisation. Par exemple, la Chine ouvrira des «voies vertes» pour les produits agroalimentaires africains, fournira 10 milliards de dollars de financement du commerce et élargira encore la portée des produits en franchise de droits des pays les moins avancés, et la Chine vise à importer 300 milliards de dollars de marchandises en provenance d'Afrique au cours des trois prochaines années. Pour faciliter la transformation industrielle et accroître la capacité industrielle, la Chine s'engage à soutenir la modernisation des zones de coopération économique et à entreprendre 10 projets d'aide à l'industrialisation en Afrique. Pour soutenir l'intégration plus profonde de l'Afrique dans les chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales, la Chine promet de continuer à soutenir les investissements bilatéraux. La Chine encouragera les entreprises chinoises à investir pas moins de 10 milliards de dollars en Afrique au cours des trois prochaines années et établira une plate-forme pour la promotion des investissements privés sino-africains.

Pour conduire le développement des Transports, les entreprises chinoises vont investir et participer à la construction de projets nationaux et régionaux en Afrique. Le chemin de fer Addis-Abeba - Djibouti (voir boîte 18) est un excellent exemple de la manière dont la Chine et l'Afrique renforceront leur coopération dans le cadre du partenariat «la Ceinture et la Route» et exploreront l'alignement et la reconnaissance mutuelle des normes dans le cadre de la BRI. Ces mesures contribueront à la chaîne d'approvisionnement en Afrique grâce à l'amélioration des infrastructures et de la connectivité.

---

172 Le Development Reimagined. (2022). "Questions-réponses : l'ambassadeur de l'Union africaine en Chine réfléchit aux résultats du FOCAC et à la suite." Projet Chine Sud global. https://chinaglobalsouth.com/analysis/qa-the-african-union-ambassador-to-chinareflects-on-the-outcomes-of-focac-and-whats-next/

173 FOCAC. (2021). Forum sur la coopération sino-africaine Plan d'action de Dakar (2022-2024). http://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/202201/t20220124_10632444.htm

Boîte 18

Chemin de fer Addis-Abeba – Djibouti : exportation des produits agricoles éthiopiens

Le chemin de fer Addis-Abeba-Djibouti, d'une longueur totale de 752 kilomètres, est le premier chemin de fer électrifié d'Afrique de l'Est, reliant Addis-Abeba et le port de Djibouti et contribuant à construire une ceinture économique industrielle le long du chemin de fer. Depuis son lancement en 2018, le volume de trafic annuel moyen du chemin de fer a augmenté de plus de 40 %. En 2020, le chemin de fer a ouvert un service de transport de la chaîne du froid facilitant l'exportation des produits agricoles frais locaux d'Éthiopie.

En 2021, le chemin de fer a élargi le marché des transports avec une amélioration de la qualité des services passagers et fret. Tout au long de l'année, 449 trains de voyageurs, 1 469 trains de marchandises et 77 357 EVP étaient opérationnels et 96 trains d'engrais chimiques et 13 trains de blé circulaient sur cette ligne. C'est la ligne principale du transport éthiopien. Il a également expédié de l'huile comestible, des voitures, des fruits et légumes réfrigérés et d'autres produits. En 2022, 6 trains transportant des produits de la chaîne du froid et 23 660 tonnes d'huile alimentaire ont été acheminés.

Source : CACB

Pour stimuler le développement de l'information, la Chine soutiendra la transformation numérique et la croissance du commerce électronique en Afrique en entreprenant 10 projets d'aide à l'économie numérique en Afrique. Ces projets favoriseront les infrastructures numériques africaines. La Chine et les pays africains travailleront également ensemble pour organiser des festivals de shopping en ligne mettant en vedette des produits africains de qualité et pour lancer une campagne visant à commercialiser une centaine de magasins africains et un millier de produits africains sur les plateformes de commerce électronique.[174]La boîte 19 donne l'exemple d'une entreprise utilisant le commerce électronique pour promouvoir le flux de marchandises entre la Chine et l'Afrique.

Boîte 19

Kilimall : résoudre le problème de livraison du dernier kilomètre

Kilimall, une plate-forme de commerce électronique transfrontalier Chine-Afrique, établie à Nairobi, au Kenya, en 2014.

Afin de résoudre le problème de la livraison du dernier kilomètre du commerce électronique en Afrique, Kilimall a lancé son « projet de connexion au commerce électronique des dix mille villages » en 2019 et a construit 1 008 stations de livraison à travers l'Afrique. Le système de projet est intégré dans le canal commercial bidirectionnel de Kilimall entre la Chine et l'Afrique grâce à la technologie numérique. Kilimall construit également un centre commercial numérique, un centre logistique, un centre d'exposition, un centre d'innovation scientifique et technologique et un centre d'incubation d'entreprises pour la coopération économique et commerciale sino-africaine.

De telles initiatives offrent plus d'opportunités aux produits chinois d'atteindre les communautés africaines ainsi qu'aux produits africains d'entrer sur le marché chinois.

Source : CACB

Coopération Chine-Afrique Vision 2035

Coopération Chine-Afrique Vision 2035[175]est le premier du genre en tant que plan de coopération à moyen et long terme développé conjointement par la Chine et l'Afrique. Il rassemble les propres plans de développement à long terme de la Chine, l'année

[174] Idem.

[175] La 8e Conférence ministérielle du Forum sur la coopération sino-africaine. (2021). "Coopération Chine-Afrique Vision 2035." http://focac.org.cn/focacdakar/eng/hyqk_1/202112/t20211210_10466585.htm

2035, et une double dynamique de développement avec l'Agenda 2063 de l'UA afin que les deux parties soient mieux alignées et puissent étayer une coopération plus proche des besoins de leurs peuples.[176] Vision 2035 vise à étendre et à renforcer la coopération sino-africaine dans (1) le programme de développement ; (2) le commerce, l'investissement et le financement; (3) la coopération industrielle ; (4) la coopération verte ; (5) la santé et la réduction de la pauvreté ; (6) les échanges culturels et interpersonnels ; (7) la paix et la sécurité ; (8) la gouvernance mondiale.[177] Vision 2035 s'inscrit en grande partie dans la continuité des plans d'action précédents, et le développement de la chaîne d'approvisionnement reste une priorité, notamment en répondant aux besoins de financement des PME et en aidant l'Afrique à développer des marques «Made in Africa». Cela montre l'engagement des deux parties à poursuivre et à élargir la coopération dans les cinq principaux moteurs de la chaîne d'approvisionnement. La boîte 20 donne l'exemple d'une entreprise faisant la promotion de produits "fabriqués en Afrique" et les reliant à la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Boîte 20

Kingdeer Group : « Made in Africa » exporte dans 30 pays

Inner Mongolia Kingdeer Cashmere Co., Ltd. a établi sa présence à Madagascar en 1997. Au cours des 25 dernières années, la société a réalisé un investissement total de 35 millions de dollars et dispose de 244 machines à tricoter entièrement automatiques et de 3 070 ensembles d'équipements pour la production de pulls en cachemire. L'entreprise a formé plus de 6 000 personnes locales dans l'industrie du tricot.

L'usine de Kingdeer Group à Madagascar, fonctionnant en synergie avec les centres de conception en Italie, en France et au Japon, et les centres de vente en Allemagne et aux États-Unis, a établi sa chaîne d'approvisionnement mondiale des produits en cachemire «made in Africa», qui se vendent bien dans plus de 30 pays.

Pendant ce temps, à travers «Seiko Cashmere», le groupe Kingdeer intègre la philosophie de l'écologie dans le développement de produits, prône l'harmonie avec la nature et propose davantage de produits de haute qualité avec une responsabilité sociale.

Source : CACB

Ces grandes orientations politiques se sont traduites en orientations politiques au niveau local (provincial et municipal) en Chine.

3.2 Coopération locale entre la Chine et l'Afrique sur les chaînes d'approvisionnement

3.2.1 Comment faire progresser la coopération de manière plus efficace

Pour se coordonner avec les politiques nationales et parvenir à leur mise en œuvre, les forces provinciales en Chine agissent pour promouvoir le commerce et la coopération économique sino-africaine. Le Forum sur la coopération des gouvernements locaux Chine-Afrique se tient tous les trois ans, et un quatrième forum

[176] Quotidien de la Chine. (2021). "La vision 2035 de la coopération sino-africaine annonce des actions communes pour des bénéfices tangibles." https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/29/WS61a4d2baa310cdd39bc78323.html

[177] Yun Sun. (2021). "Un examen de la Vision 2035 pour la coopération sino-africaine." Décembre 2021. Brookings Institution. https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2021/12/27/an-examination-of-the-2035-vision-for-china-africa-cooperation/

a eu lieu en 2021. Ce forum au niveau provincial est un mécanisme à long terme pour renforcer la coopération locale entre la Chine et l'Afrique et encourager les provinces chinoises à coopérer avec l'Afrique de manière plus efficace.

TABLEAU 4

Données sur le commerce total et taux de croissance entre 5 provinces chinoises et les pays africains

Province/ Municipalité	Commerce total avec l'Afrique en 2021	Taux de croissance par rapport à 2020
Guangdong	43,7 milliards de dollars	+ 9.5%
Zhejiang	43,4 milliards de dollars	+ 17.2%
Shandong	29,21 milliards de dollars	+ 36.1%
Jiangsu	20,6 milliards de dollars	+ 51.2%
Hunan	6,34 milliards de dollars	+ 38.5%

Source : CACB

Le Zhejiang, le Guangdong, le Hunan, le Shandong et le Jiangsu sont cinq provinces chinoises activement impliquées dans la coopération locale sino-africaine. Leurs relations économiques et commerciales avec l'Afrique ont toutes leurs propres caractéristiques. La section suivante présentera une image détaillée étayée par des données et des cas de la manière dont chacun d'eux a promu la coopération locale entre les deux parties de différentes manières.

3.2.2 Les forces locales promouvant la coopération sino-africaine

la province de Zhejiang

Le Zhejiang adopte un mécanisme d'interaction «ascendant» pour promouvoir la coopération sino-africaine avec une forte implication des forces civiles, notamment des entreprises privées, des centres de services, des instituts de recherche et des chambres de commerce locales. En outre, en tant que l'une des premières provinces chinoises à commencer à mettre en œuvre le commerce électronique, le Zhejiang a également mis l'accent sur le commerce électronique et l'entreposage à l'étranger dans sa coopération avec l'Afrique. La boîte 21 donne l'exemple d'une entreprise impliquée dans le commerce électronique et l'entreposage pour soutenir le commerce transfrontalier au sein du continent africain et entre la Chine et l'Afrique.

中非民间商会 China-Africa Business Council

Boîte 21

KiKUU : au service de 100 000 internautes africains chaque jour

Hangzhou Jiku Information Technology Co., Ltd. (KiKUU), fondée en Afrique en 2015, s'est engagée à aider les vendeurs chinois à développer des entreprises B2C et B2B en Afrique. KiKUU dispose de son propre système de livraison du dernier kilomètre et prend en charge les paiements locaux et transfrontaliers. En 2022, ses activités couvrent 16 pays dont le Ghana, la Tanzanie, le Rwanda et l'Ouganda. Fin 2021, le nombre d'utilisateurs enregistrés dépassait 10 millions et le nombre de marchands négociant sur la plateforme dépassait 10 000. Des dizaines de millions de colis sont livrés aux communautés africaines chaque année.

La livraison des colis de KiKUU dépend d'une équipe de distribution de 1 000 personnes dans la capitale et de près de 1 000 points de retrait franchisés dans les villes de second rang. Il a constitué une équipe de service locale d'environ 200 personnes en embauchant des étudiants locaux pour servir près de 100 000 utilisateurs en ligne chaque jour et fournir des services après-vente. Depuis 2020, KiKUU a continué à développer des entrepôts à l'étranger qui couvrent désormais sept pays afin de réduire encore les coûts logistiques. KiKUU a également lancé un service d'approvisionnement en ligne pour les PME.

Source : CACB

Le soutien du gouvernement provincial est un moteur clé de la coopération sino-africaine dans le Zhejiang. Début avril 2019, le Département du commerce de la province du Zhejiang a publié le Plan d'action pour l'accélération de la coopération économique et commerciale avec l'Afrique (2019-2022).[178]Le plan d'action est une mesure importante pour la province du Zhejiang afin de mettre en œuvre les «huit initiatives majeures» dans la coopération sino-africaine, ainsi que de répondre au besoin pratique des entreprises du Zhejiang d'explorer les marchés internationaux sur le continent africain. Le commerce total entre le Zhejiang et l'Afrique a atteint 43,4 milliards de dollars en 2021, soit une augmentation de 17,2% par rapport à 2020, et le Zhejiang s'est classé deuxième des cinq provinces sélectionnées. La boîte 22 montre l'exemple d'une entreprise du Zhejiang établissant un réseau commercial dans 12 pays africains.

Boîte 22

Chief Tech Co., Ltd. : un réseau commercial dans 12 pays africains

Hangzhou Chief Technology Co., Ltd. a été créée dans la province du Zhejiang en 2013, fournissant des services dans le commerce, l'acquisition de produits agricoles et la transformation primaire. Elle a maintenant des succursales dans 12 pays d'Afrique- Mali, Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Nigéria, Togo, Bénin, Cameroun, République démocratique du Congo, République du Congo, Ouganda et Tanzanie.

Avec ses 12 agences, Chief Tech a progressivement complété un réseau commercial panafricain unique, comprenant la logistique, l'information et les systèmes de paiement transfrontaliers, opérant un modèle «information + formation + services spéciaux + agent». Cela favorise le commerce intra-africain et relie également les entreprises et les produits africains aux consommateurs chinois, ce qui est positif pour le développement de la chaîne d'approvisionnement.

Source : CACB

Dans le cadre du Plan d'action 2019-2022, le gouvernement du Zhejiang a lancé une série de projets pour favoriser la coopération locale entre la Chine et l'Afrique. Par exemple, la création de la Plate-forme électronique mondiale du commerce d'Alibaba (eWTP), une plate-forme numérique de commerce et d'information. De plus, le Zhejiang encourage également les échanges interpersonnels. Plus précisément, le Zhejiang organise des expositions sur le commerce et la production en Chine et en Afrique pour permettre aux entreprises d'en savoir plus sur les

[178] Sohu. "浙江省加快推进对非经贸合作行动计划." https://www.sohu.com/a/299434283_721565

marchés locaux. La province encourage également les entreprises à investir dans les pays africains et à participer aux parcs industriels.

Le Zhejiang soutient les petites et moyennes entreprises (PME) par le renforcement des capacités. Par exemple, le Zhejiang a créé l'Institut de recherche sur la chaîne d'approvisionnement Chine-Afrique dans le but de servir les entreprises chinoises en offrant des opportunités de partage des connaissances sur le développement économique, le commerce et l'investissement pour les partenaires nationaux et internationaux. L'Institut coopère également avec Zhejiang Eport sur une plate-forme unique pour aider les entreprises à optimiser et à améliorer la capacité de gestion de la chaîne d'approvisionnement en utilisant des données douanières en temps réel et des rapports d'analyse du commerce extérieur. L'Institut travaillera avec Zhejiang Financial Asset Trading Center Co., Ltd, pour fournir des solutions de financement sur la chaîne d'approvisionnement, ce qui soutiendra davantage les entreprises chinoises qui investissent en Afrique.

Les villes du Zhejiang jouent également un rôle important dans la coopération locale entre la Chine et l'Afrique. Par exemple, Yiwu est célèbre pour son petit marché de produits. Le Yiwu China-Africa Business Council a été créé en 2020 pour développer l'industrie des petits produits et connecter les ressources de l'industrie au marché africain. L'un des vice-présidents du Yiwu China-Africa Business Council est également le fondateur d'ACACIA, une société solaire chinoise qui investit en Ouganda. En tant que société chef de file du Business Council, ACACIA a une valeur d'investissement d'environ 80 millions de dollars. Elle a créé plus de 1500 emplois pour les travailleurs locaux tout en offrant une formation avancée. ACACIA a également contribué à construire une chaîne d'approvisionnement locale résiliente et plus intégrée en s'associant ou en faisant appel à des fournisseurs locaux.

En tant que l'un des principaux centres de fabrication et centres textiles en Chine, le Zhejiang a diverses exportations vers l'Afrique, des produits industriels légers à une combinaison de produits mécaniques et électriques, de pièces automobiles et d'autres produits industriels. La boîte 23 montre l'exemple d'une entreprise du Zhejiang participant à l'industrie manufacturière en Afrique. En outre, le Zhejiang importe non seulement des matières premières d'Afrique, mais également des produits à plus forte valeur ajoutée, tels que le vin rouge d'Afrique du Sud et le café d'Éthiopie.

Boîte 23

Wanxin Doors & Windows Manufacturing : image de marque locale

Wanxin Doors & Windows Manufacturing Group, dont le siège social est situé dans la province du Zhejiang, en Chine, est principalement engagé dans la fabrication et la vente de portes et vend des produits en Afrique depuis 2004. Il produit des portes de sécurité, ignifuges, en bois, en acier inoxydable et en aluminium et cible 17 Africains pays d'Afrique de l'Est et de l'Ouest, tels que le Nigeria, le Ghana, la Tanzanie et l'Éthiopie.

Wanxin a mis en place des centres de vente, des entrepôts et des sites de production dans les principaux pays pour dynamiser les marchés régionaux en Afrique de l'Est et de l'Ouest, ce qui permet à l'entreprise de répondre aux demandes de clients de différentes tailles simultanément et assurer l'expédition des produits sous 3 jours. Wanxin stimule non seulement l'emploi local, mais établit également une coopération étendue et approfondie avec des partenaires locaux. À l'avenir, Wanxin se concentrera sur l'internationalisation par l'image de marque locale et la recherche et le développement de produits de qualité.

Source : CACB

Province de Guangdong

La province du Guangdong est une autre grande province qui entretient des relations économiques et commerciales étroites avec l'Afrique. En 2021, le volume des échanges du Guangdong avec l'Afrique a atteint 43,71 milliards de dollars, soit une augmentation de 9,5 % par rapport à 2020. En un peu plus d'une décennie, le commerce bilatéral du Guangdong avec l'Afrique a augmenté à un taux annuel moyen de près de 30 %.[179] En termes de commerce, les exportations du Guangdong vers l'Afrique sont principalement des produits mécaniques et électriques (représentant 70% des importations totales en provenance d'Afrique) et des produits agricoles. Les importations du Guangdong en provenance d'Afrique sont principalement des matières premières et des produits primaires. La boîte 24 montre l'exemple d'une entreprise de Guangzhou qui exporte et fabrique des motos en Afrique.

Le Guangdong encourage la coopération avec l'Afrique de manière plus globale. La première «Semaine d'échange et de coopération Guangdong-Africa» a eu lieu en 2019. Le Guangdong a conçu une politique visant à accélérer l'agriculture, les soins médicaux et de santé, l'éducation, le tourisme et les échanges interpersonnels avec les pays africains. Actuellement, le Guangdong a investi dans près de 300 entreprises étrangères en Afrique avec une valeur estimée à plus de 2,5 milliards de dollars.[180] Le port le plus important permettant aux Africains d'entrer et de sortir de Chine, le port de Guangzhou a ouvert 22 routes de transport de conteneurs avec les principaux ports africains depuis 2019. À l'avenir, le Guangzhou jouera un rôle plus important dans la coopération sino-africaine en raison de ses avantages géographiques.

[179] 光明网. (2020). "中非经贸疫情之下'不打烊'粤非贸易额年均增30%." https://m.gmw.cn/baijia/2020-10/20/1301693927.html

[180] 南方新闻网. (2020). "后疫情时代的粤非合作."https://baijiahao.baidu.com/s?id=1683746635372012793&wfr=spider&for=pc

Boîte 24

Sanming Zhongxing Motorcycle : renforcement des chaînes industrielles de motocycles en Angola

Sanming Zhongxing Motorcycle Trading Co. a été créée en 1991. En 2006, elle a commencé à investir en Afrique, en créant la société AGIR Huang Electromechanical Co. en Angola, et a établi Guangzhou Yushengyan Import and Export Trade Co., Ltd. à Guangzhou en 2013. à Guangzhou en 2013. Basée sur AGIR Huang Electromechanical Co., Ltd, elle s'est progressivement transformée en une entreprise privée multinationale avec des bases de production, de vente et d'après-vente en Afrique et des systèmes de soutien d'approvisionnement et de fourniture en Chine. AGIR a mis en place une chaîne de montage complète de motos et a réussi à créer les célèbres marques de motos LINGKE et AGIR-H, qui jouissent d'une grande réputation auprès des consommateurs africains.

La part de marché d'AGIR est la première en Angola depuis de nombreuses années. Le réseau de vente d'AGIR HUANG couvre 18 provinces en Angola. Elle a établi 10 magasins coopératifs, 36 distributeurs et 98 points de vente. Pas moins de 95% des employés d'AGIR HUANG sont des locaux. Les produits sont vendus de la capitale Luanda à toutes les provinces et villes et sont également exportés vers les pays voisins. À l'avenir, grâce à la promotion de nouveaux modèles, à l'amélioration du système de marché et à la mise en place d'équipes professionnelles de service technique, elle prévoit d'atteindre un volume de ventes annuel de 30 000 unités de 2022 à 2024, de 60 000 unités de 2025 à 2027 et de 100 000 unités de 2028 à 2031.

Source : CACB

Le commerce des biens basés sur les ressources est l'une des forces du Guangdong. Dans le même temps, le Guangdong promeut le commerce électronique avec les pays africains. Les plates-formes de commerce électronique locales du Guangdong vendent désormais activement des produits en provenance de pays africains, notamment du vin, de l'aloe vera et du thé noir d'Afrique du Sud. Actuellement, les entreprises du Guangdong se concentrent principalement sur l'importation de vin et de café d'Afrique.

Province du Hunan

Ces dernières années, la province du Hunan est devenue l'un des moteurs émergents de la coopération sino-africaine. En 2021, le volume des échanges du Hunan avec l'Afrique a atteint 6,34 milliards de dollars, soit une augmentation de 38,5 % par rapport à 2020. 134 entreprises du Hunan ont investi en Afrique, et les produits du Hunan tels que les machines de construction, le riz hybride, les machines et outils agricoles et les matériaux de construction de maisons occupent une place importante des parts de marché en Afrique.

Contrairement à l'approche ascendante du Zhejiang, la coopération du Hunan avec l'Afrique a suivi une approche descendante, avec des politiques gouvernementales visant à attirer les pays africains au Hunan et à encourager les entreprises chinoises à s'y installer. La coopération du Hunan est dirigée par deux politiques nationales majeures : la zone pilote pour la coopération économique et commerciale approfondie Chine-Afrique et l'exposition économique et commerciale Chine-Afrique.

L'étape actuelle de la zone pilote se concentre sur les centres de distribution et de transformation pour exposer et vendre des produits africains autres que les produits de base. Dans le cadre des Huit initiatives majeures, l'Exposition économique et commerciale Chine-Afrique est une mesure importante pour promouvoir la coopération économique et commerciale et la communication à long terme entre les deux parties. Il est organisé conjointement par le ministère chinois du Commerce et le gouvernement provincial du Hunan une fois tous les deux ans. Lors de la deuxième Expo en 2021, 135 projets de coopération d'une valeur totale de 22,9 milliards de dollars ont été signés sur place ou en ligne. Près de 500 entreprises nationales et non commerciales ont mené des consultations et des échanges en conférence, et la valeur de transaction prévue a atteint 200 millions de dollars.

Boîte 25

Salon économique et commercial Chine-Afrique : Donner un nouvel élan à la coopération économique et commerciale Chine-Afrique

L'Exposition économique et commerciale Chine-Afrique est un élément important des huit initiatives majeures du Sommet de Beijing 2018 du Forum sur la coopération sino-africaine, et une nouvelle fenêtre pour la coopération économique et commerciale locale avec l'Afrique. L'exposition se concentre sur des domaines tels que le commerce, l'agriculture, l'investissement et le financement, les parcs de coopération et les infrastructures. La première Exposition économique et commerciale Chine-Afrique 2019 a conduit à la signature de 84 documents de coopération, couvrant le commerce, l'investissement, les infrastructures, l'agriculture, la fabrication, l'aviation, le tourisme et d'autres domaines, pour une valeur de 20,8 milliards de dollars. En 2021, la deuxième exposition économique et commerciale Chine-Afrique a été la première à mettre en place une plateforme de «cloud trading» pour les produits africains, invitant 6 pays en tant qu'invités principaux : l'Algérie, l'Éthiopie, le Kenya, le Rwanda, l'Afrique du Sud et le Sénégal.

En novembre 2021, la 8e Conférence ministérielle du Forum sur la coopération sino-africaine a proposé de "construire une zone pilote pour une coopération économique et commerciale approfondie sino-africaine en Chine". À l'endroit où s'est tenue l'Exposition économique et commerciale Chine-Afrique, la province du Hunan a créé une zone pilote pour une coopération économique et commerciale approfondie entre la Chine et l'Afrique et a construit une rue du café africain et un centre de distribution et de commerce pour les produits africains autres que les produits de base, insufflant un nouvel élan à la coopération économique et commerciale sino-africaine.

Le Hunan prévoit de construire cinq centres de fret comprenant des canaux logistiques internationaux pour desservir ses parcs industriels, ses ports et ses marchés. Parmi eux, le canal de transport combiné rail-mer Hunan-Guangdong-Afrique est une initiative typique qui relie deux provinces chinoises importantes et offre au Hunan un port maritime pour étendre les relations logistiques internationales avec les partenaires africains (voir boîte 26).

Boîte 26

Canal de transport combiné rail-mer Hunan-Guangdong-Afrique : un nouveau canal logistique révolutionnaire entre la Chine et l'Afrique

China-Africa Rail-Sea Express Co., Ltd. a été créée en septembre 2021, marquant une nouvelle étape dans le canal de transport combiné rail-mer Hunan-Guangdong-Afrique. Le canal est principalement utilisé pour transporter des produits tels que des céréales, des pièces automobiles, des produits chimiques, des graines de céréales et des machines de construction. La première phase couvre 11 ports maritimes en Afrique et 20 routes et chemins de fer menant à l'intérieur de l'Afrique.

China-Africa Rail-Sea Express a travaillé sur les canaux et services logistiques et de transport « de bout en bout » pour la Chine et l'Afrique. Le 15 septembre 2021, un train transportant 1 935 tonnes d'aide à l'Afrique est parti de la base logistique de Zhuzhou vers le port de Nansha à Guangzhou et s'est terminé à Nairobi au Kenya, marquant le lancement officiel du canal de transport combiné rail-mer Hunan-Guangdong-Afrique. Par rapport aux alternatives passées, le temps de transport est raccourci de 8 à 12 jours et les coûts sont réduits de 60 %.

Source : CACB

Autres provinces : Shandong et Jiangsu

La coopération du Shandong avec les pays africains se concentre sur le renforcement des échanges dans le domaine de l'innovation et du développement. Il existe trois principaux domaines de coopération Shandong-Afrique. Le premier est de promouvoir le développement vert en partageant des technologies innovantes vertes et à faible émission de carbone avec un accent particulier sur la production d'énergie photovoltaïque, l'énergie éolienne et d'autres domaines d'énergie propre. Deuxièmement, la coopération Shandong-Africa se concentre sur la coopération industrielle et encourage les talents et les professionnels à participer à la recherche et à l'innovation dans les technologies de l'information et les équipements haut de gamme étroitement liés à l'Afrique. Troisièmement, le gouvernement provincial travaille également sur la qualité et l'amélioration de la coopération en matière d'éducation entre le Shandong et les pays africains.

Boîte 27

Shandong High-speed Group : dynamiser le «Soft Power» du conseil en planification et conception/gestion des infrastructures en Afrique

Basé à Shandong, en Chine, avec un capital social de 45,9 milliards de yuans, Shandong High-speed Group considère la construction d'infrastructures comme son activité principale. C'est une entreprise leader dans l'investissement, la construction et l'exploitation d'infrastructures. Le groupe a travaillé dans 45 pays et régions du monde, dont le Soudan du Sud, le Malawi, l'Éthiopie, la Serbie et la Bosnie-Herzégovine, couvrant les routes, les chemins de fer, les ponts, la construction de logements et d'autres domaines. Dans le «World's Top 250 International Contractors» de 2021, il s'est classé 90e.

En mai 2021, le Groupe a lancé le projet de conseil en gestion de l'exploitation de l'autoroute nationale éthiopienne. Le projet fournit des services complets de conseil en gestion sur la planification, la surveillance et la répartition du réseau routier, ainsi que sur les opérations de péage pour 280 kilomètres d'autoroutes à travers l'Éthiopie.

Dans le même temps, la «Hope Hut» construite par le Groupe en Afrique, dans le cadre d'un projet d'échange et de coopération de jeunes sino-étrangers, a amélioré le cadre de vie et d'apprentissage des enfants locaux en détresse.

Source : CACB

La province du Jiangsu entretient également une étroite coopération économique et commerciale avec l'Afrique. La province se concentre principalement sur les produits

agricoles tels que le coton, les infrastructures, les matériaux de construction de logements et les générateurs.

Boîte 28
Aberdare Cable : le leader de la fabrication de câbles en Afrique du Sud

Aberdare Cables (PTY) Co., Ltd. a été créée en 1946 et a son siège social à Johannesburg, en Afrique du Sud, avec deux sites de production et sept centres de service client en Afrique. En 2016, le groupe Hengtong du Jiangsu a acquis 75 % de ses actions, aidant Aberdale à atteindre une croissance soutenue. Le groupe Hengtong opère dans 147 pays, avec 11 bases de fabrication à l'étranger et 7 marques, dont Aberdale Cable.

En tant que leader de l'industrie du câble en Afrique du Sud, Aberdare s'engage à développer des solutions de câble avancées, innovantes et rentables qui offrent aux clients des produits et services complets et personnalisés. Avec plus de 70 ans d'expérience, Aberdare est actuellement le plus grand fabricant de câbles en Afrique du Sud et en Afrique subsaharienne. Ses principaux produits couvrent une gamme complète de câbles électriques, largement utilisés dans la transmission et la distribution d'énergie, les chemins de fer, les produits chimiques, les mines, les ports, les aéroports et les bâtiments municipaux et civils.

Source : CACB

En somme, le Zhejiang, le Guangdong, le Hunan, le Shandong et le Jiangsu sont cinq forces motrices promouvant la coopération locale entre la Chine et l'Afrique. Mais il y a plus de provinces en Chine telles que Shanghai, le Fujian, le Yunnan, le Jiangxi et Tianjin qui sont également engagées dans la coopération locale sino-africaine.

Mais comment toutes ces politiques et actions aux niveaux central et local se sont-elles traduites dans la réalité ? Ont-elles eu un impact réel et durable sur le développement de la chaîne d'approvisionnement dans les pays africains ? La section suivante fournira une analyse holistique au niveau macro pour comprendre l'impact de la coopération sino-africaine sur le développement de la chaîne d'approvisionnement, en particulier dans le commerce et l'investissement.

3.3 Le résultat de la coopération sino-africaine sur le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique

Les documents d'orientation et les plans d'action du FOCAC ont construit les bases de la coopération sino-africaine. En termes de chaîne d'approvisionnement, elle a pris une importance accrue pour relier l'Afrique aux marchés internationaux, en particulier sous l'influence de la mondialisation. Pour les pays africains, l'opportunité de rejoindre la chaîne d'approvisionnement mondiale passe par le commerce avec le reste du monde, y compris la Chine, en important et exportant des produits, ainsi que par les flux de capitaux - par exemple, les investissements directs étrangers en provenance de Chine.

Cette section vise à fournir une analyse holistique axée sur les données du commerce et des IDE dans les relations sino-africaines, comme moyen de mieux comprendre comment les politiques discutées ci-dessus se sont traduites dans la réalité du développement de la chaîne d'approvisionnement sur le continent africain

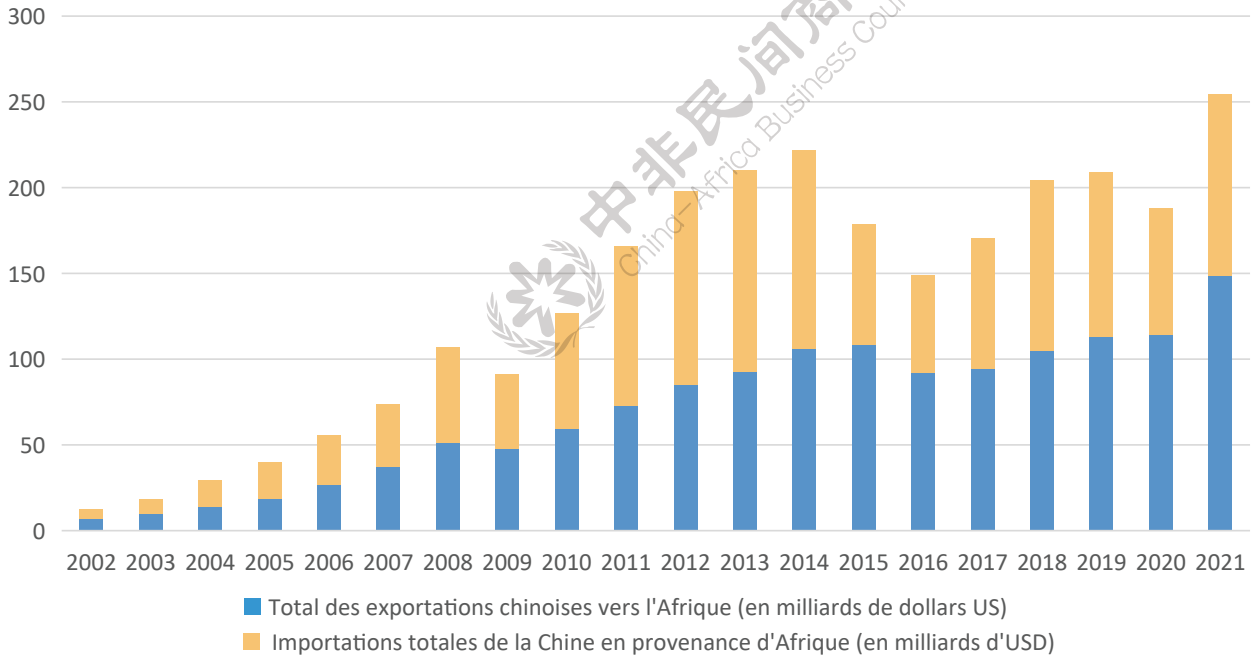
et ce qui reste à faire, ainsi que ce que les opportunités et les contraintes pourraient être.

3.3.1 Commerce : La Chine est le premier partenaire commercial de l'Afrique depuis 13 ans.

L'engagement de la Chine avec l'Afrique a augmenté rapidement au cours des dernières décennies, en particulier en ce qui concerne le commerce. En 2021, la Chine était le plus grand partenaire commercial de l'Afrique depuis 13 ans.[181]Le commerce entre la Chine et l'Afrique a connu une augmentation significative, passant de 12,3 milliards de dollars en 2002 à 208,8 milliards de dollars en 2019, bien que le commerce en 2020 ait diminué de près de 10 % par rapport à 2019 en raison de la COVID-19, à 187,7 milliards de dollars. Avec la reprise économique au lendemain de la COVID-19, le commerce bilatéral entre la Chine et l'Afrique a atteint un niveau record de 254,2 milliards de dollars en 2021, soit une augmentation de 35% par rapport au chiffre de 2020.

FIGURE 22

Commerce Chine-Afrique entre 2002-2021 (en milliards de dollars)



Source : Bureau national chinois des statistiques[182]

En 2021, le volume total des échanges entre la Chine et les dix principaux partenaires commerciaux d'Afrique a atteint 175,3 milliards de dollars, soit 68,9 % du volume total des échanges entre la Chine et l'Afrique (Figure 23). L'Afrique du Sud est le plus grand partenaire commercial de la Chine en Afrique, suivi du Nigeria, de l'Angola et de l'Égypte.

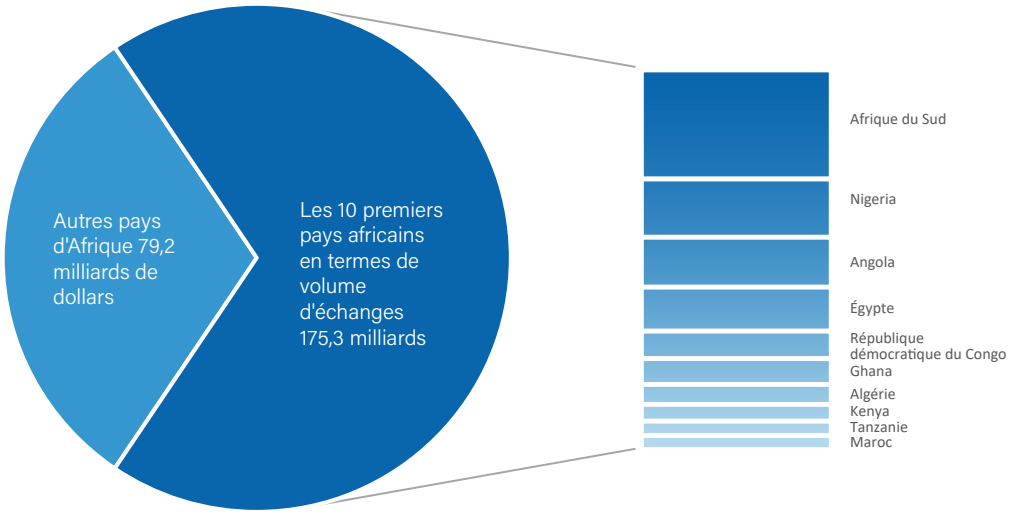
---

[181] Ministère du commerce de la République populaire de Chine. (2022). "Statistiques 2021 sur le commerce et la coopération économique Chine-Afrique." http://xyf.mofcom.gov.cn/article/tj/zh/202204/20220403308229.shtml

[182] Bureau national des statistiques. "Échanger." http://www.stats.gov.cn

FIGURE 23

Commerce Chine-Afrique par les 10 principaux pays africains en 2021

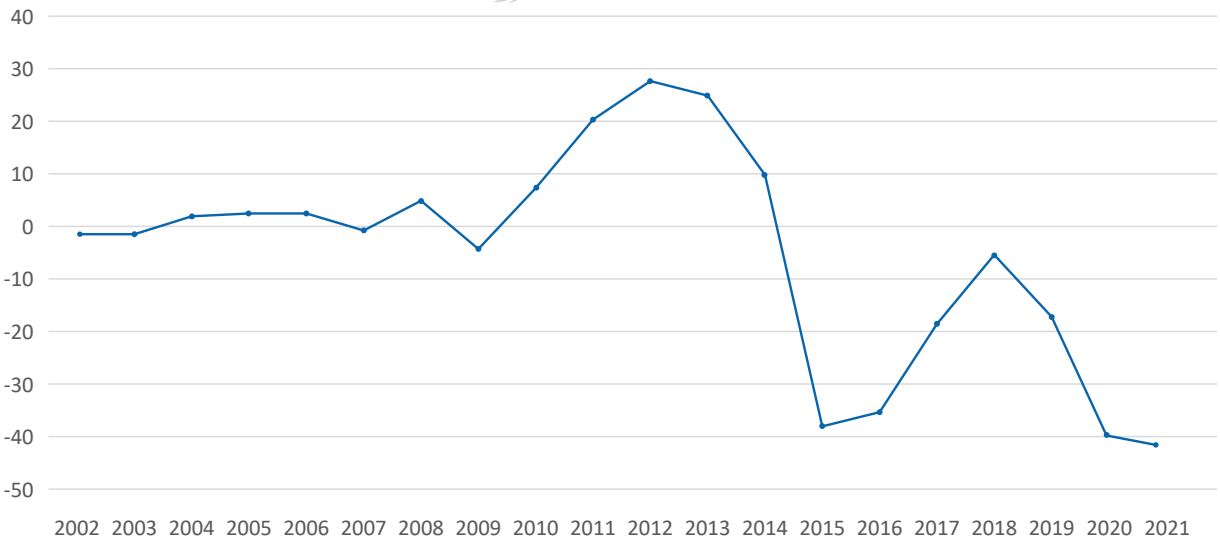


Source : Bureau national chinois des statistiques[183]

Comme le montre la figure 24, dans l'ensemble, la balance commerciale de l'Afrique avec la Chine affiche une tendance à la baisse depuis 2002, mais avec quelques exceptions. Plus précisément, l'Afrique a enregistré un excédent commercial avec la Chine (leurs exportations vers la Chine sont supérieures à leurs importations depuis la Chine) entre 2004-2006, en 2008 et entre 2010-2014. L'excédent le plus important a été enregistré en 2012, à 27 milliards de dollars. Depuis 2015, l'Afrique a un déficit commercial annuel moyen avec la Chine de 28,2 milliards de dollars.

FIGURE 24

Balance commerciale de l'Afrique avec la Chine entre 2002 et 2021



Source : Bureau national chinois des statistiques[184]

[183] Bureau national des statistiques. "Échanger." http://www.stats.gov.cn

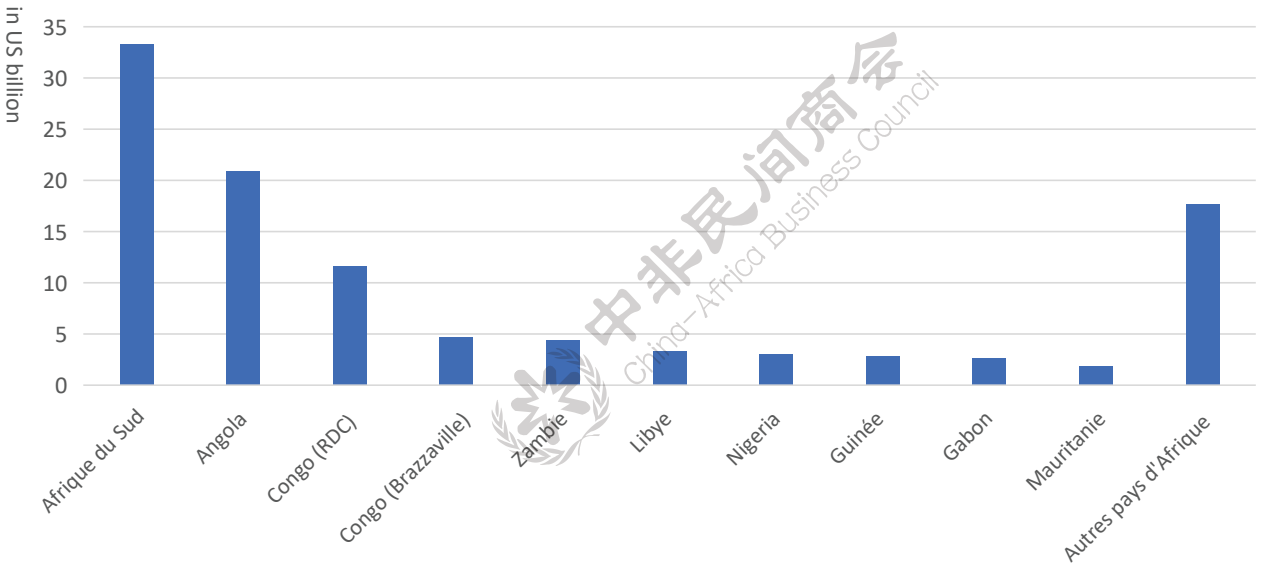
[184] Bureau national des statistiques. "Échanger." http://www.stats.gov.cn

Exportations de l'Afrique vers la Chine

La tendance générale des exportations de l'Afrique vers la Chine est en augmentation constante depuis 2002. Mais les exportations de l'Afrique se sont concentrées dans certains pays africains. En 2021, le volume total des exportations africaines vers la Chine a atteint 105,9 milliards de dollars, soit une augmentation de 43,7 % par rapport à 2020.[185] L'Afrique du Sud et l'Angola représentent 51 % des exportations totales de l'Afrique, avec respectivement 33 milliards de dollars et 21 milliards de dollars. En outre, les dix premiers pays africains ont exporté 88,4 milliards de dollars vers la Chine, ce qui représente environ 83 % des exportations totales de l'Afrique (voir Figure 25).

FIGURE 25

Les 10 principaux fournisseurs africains de la Chine en 2021 (en milliards de dollars américains)



Source : Bureau national chinois des statistiques

Les types d'exportations de l'Afrique vers la Chine sont principalement des matières premières et n'ont guère changé au fil du temps (voir Figure 26). Entre 2001 et 2019, les principales exportations de l'Afrique vers la Chine comprenaient les produits pétroliers, le cuivre et d'autres métaux de base et le bois. Les exportations de fruits, de laine et de coton occupaient les trois derniers rangs des dix principales exportations de l'Afrique vers la Chine.[186] En 2021, selon la base de données Trade Map,[187] les exportations de combustibles minéraux, de minerais et de cuivre sont restées dans les trois premiers, tandis que les perles et le tabac figuraient également parmi les dix premiers. Il y a eu une baisse des exportations africaines de fruits, de

[185] Ministère du commerce de la République populaire de Chine. (2022). "Statistiques 2021 sur le commerce et la coopération économique Chine-Afrique."

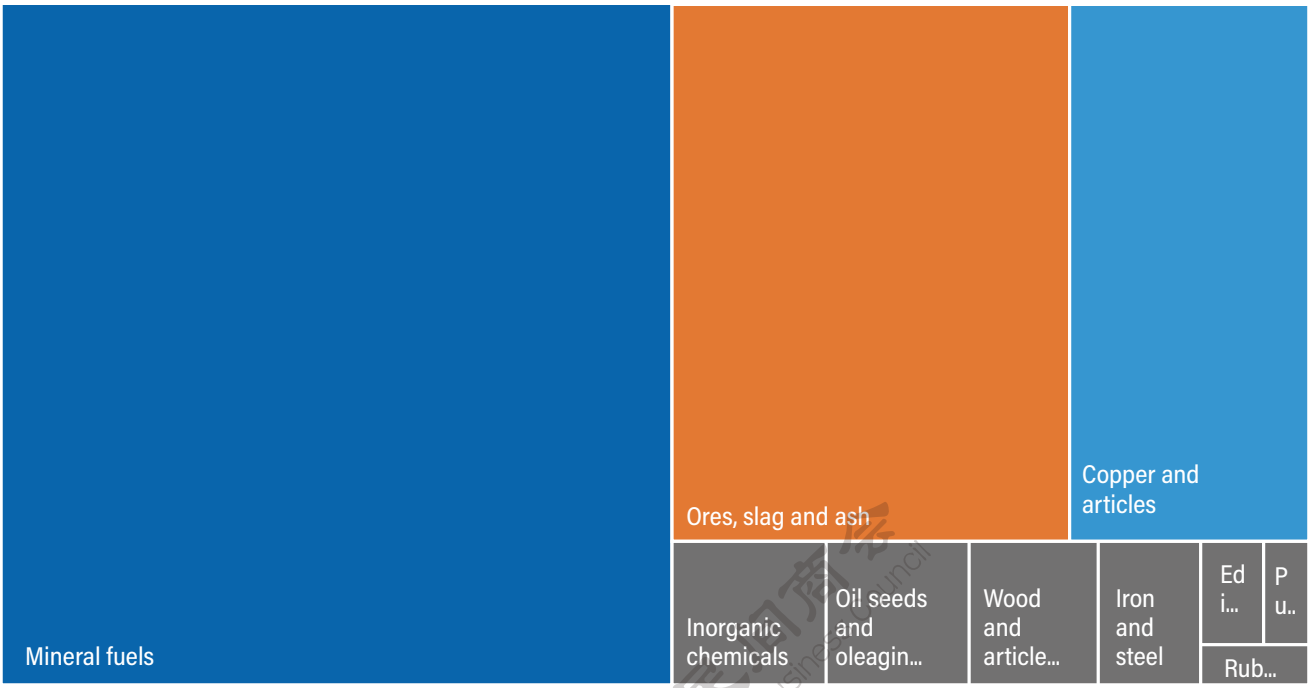
[186] Le Development Reimagined. (2021.) "De la Chine-Afrique à l'Afrique-Chine : un plan directeur pour une stratégie africaine verte et inclusive à l'échelle du continent vers la Chine."

[187] Centre du commerce international. (2020). "Commerce bilatéral entre l'Afrique et la Chine." Carte commerciale. http://trademap.org

laine et de coton vers la Chine en 2021, leur classement passant du top dix à la 13e, 15e et 19e, respectivement.

FIGURE 26

Les 10 principales exportations africaines vers la Chine en 2021



Source : Base de données de la carte commerciale[188]

Les exportations de la Chine vers l'Afrique

En termes d'exportations de la Chine vers l'Afrique, le chiffre a augmenté régulièrement depuis 2002. En 2021, les exportations de la Chine vers l'Afrique ont totalisé 148,3 milliards de dollars, en hausse de 29,9 % par rapport au chiffre de 2020.[189] Le Nigeria, l'Afrique du Sud et l'Égypte sont les trois principaux pays importateurs de produits chinois, respectivement 22,7 milliards de dollars, 21,2 milliards de dollars et 18,3 milliards de dollars en 2021.

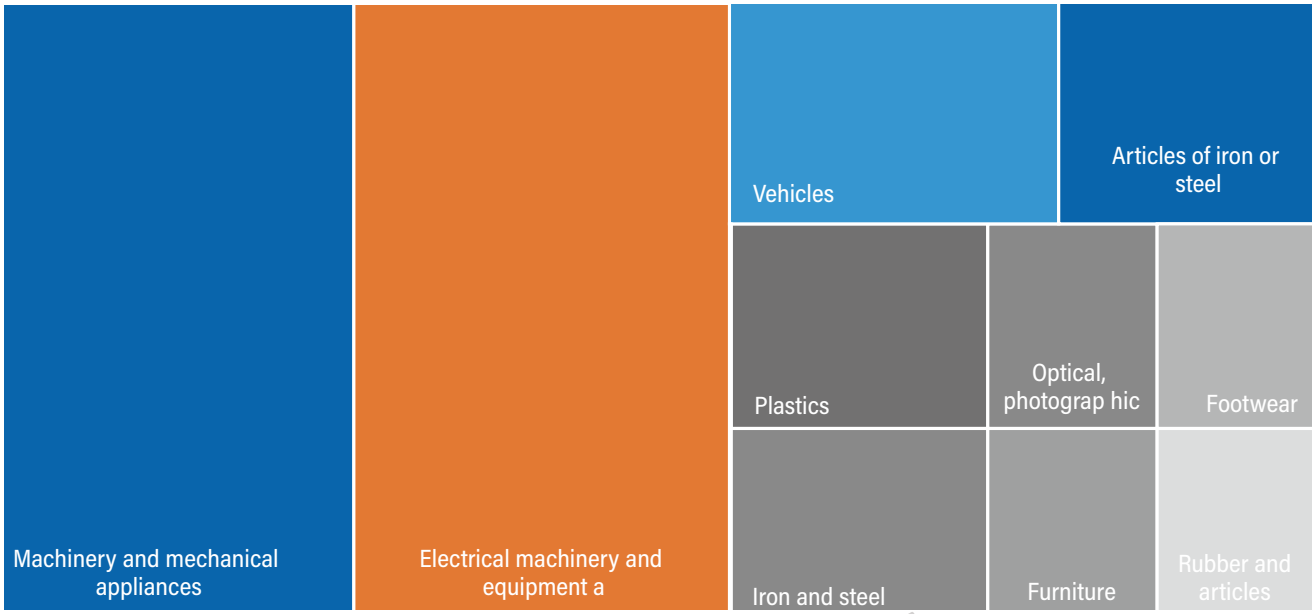
Les exportations chinoises vers l'Afrique se sont concentrées sur les biens de consommation, tels que les équipements électriques, les machines, les véhicules et les chaussures. Cela s'explique en grande partie par la croissance de la Chine en tant que puissance manufacturière et, dans une certaine mesure, par la croissance des marchés de consommation africains. En 2021, les machines, les équipements électriques, les véhicules, le fer et les plastiques étaient les principales importations en provenance de Chine, pratiquement inchangées par rapport à 2020 (voir la figure 27). Les navires et les bateaux sont devenus l'une des dix principales importations en provenance de Chine en 2021, ce qui pourrait être une décision des pays africains pour résoudre leurs problèmes logistiques.

188 Centre du commerce international. (2020). "Commerce bilatéral entre l'Afrique et la Chine." Carte commerciale.

189 Ministère du commerce de la République populaire de Chine. (2022). "Statistiques 2021 sur le commerce et la coopération économique Chine-Afrique."

FIGURE 27

Les 10 principales importations africaines en provenance de Chine en 2021



Source : Base de données de la carte commerciale[190]

En résumé, malgré la croissance bienvenue du commerce sino-africain au cours des deux dernières décennies, il reste des défis à relever pour permettre aux pays africains de faire progresser leurs chaînes d'approvisionnement et de se connecter davantage aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Comme mentionné ci-dessus, les exportations de l'Afrique vers la Chine sont principalement des matières premières, avec une participation limitée à la chaîne d'approvisionnement locale. Il est nécessaire de développer des industries avec une implication de haut niveau dans la chaîne d'approvisionnement, telles que la manufacture et l'agriculture, qui peuvent apporter une valeur ajoutée. Plus précisément, une industrie manufacturière bien établie englobe des activités telles que l'approvisionnement en intrants, les composants et l'assemblage pour fabriquer des produits.[191] Cela implique également le marketing, la vente et la distribution, le service après-vente et l'exportation. Dans ce processus, les ressources humaines, matérielles et financières opèrent en coordination, créant des emplois et apportant de la valeur à l'entreprise et au pays. Et à un stade plus avancé, la recherche, l'innovation et le développement apporteront également de la valeur. La Chine peut jouer un rôle important dans ce processus de développement et les IDE chinois en sont l'une des principales sources.

3.3.2 Investissement : la Chine étant le 4e investisseur en Afrique

L'investissement direct étranger (IDE) a un double rôle à jouer dans le développement de la chaîne d'approvisionnement. Premièrement, les IDE sont plus susceptibles d'être attirés vers les centres où la chaîne d'approvisionnement fonctionne déjà bien, en particulier dans les industries extractives ou manufacturières. Deuxièmement, les IDE eux-mêmes peuvent encourager le

[190] Centre du commerce international. (2020). "Commerce bilatéral entre l'Afrique et la Chine." Carte commerciale.

[191] Nicita, Alessandro et al. (2013). "Chaînes d'approvisionnement mondiales : politiques commerciales et économiques pour les pays en développement." CNUCED. https://unctad.org/system/files/official-document/itcdtab56_en.pdf

développement de l'offre - par exemple, les IDE dans la construction peuvent eux-mêmes améliorer la logistique et la connectivité, ou les IDE dans l'agriculture peuvent renforcer la sécurité alimentaire, et dans le secteur manufacturier, ils peuvent augmenter la production et la distribution de biens et accroître l'efficacité des systèmes existants ou nouveaux de chaînes d'approvisionnement.

Les flux annuels d'IDE chinois vers l'Afrique ont été constamment positifs mais assez volatils au cours des dix dernières années, comme le montre la figure 28. Après 2003, trois ans après le début du Forum de coopération sino-africaine, les flux annuels d'investissement direct étranger chinois ont commencé à augmenter régulièrement[192] de seulement 74,8 millions de dollars en 2003 à 5,4 milliards de dollars en 2018, puis une baisse en 2019 à 2,7 milliards de dollars, puis – malgré la pandémie de COVID-19 – une reprise à 4,2 milliards de dollars.[193] En outre, selon les archives de l'Initiative de recherche Chine-Afrique de l'Université Johns Hopkins, les flux d'IDE chinois vers l'Afrique ont dépassé ceux des États-Unis depuis 2013.[194] En conséquence, les stocks d'IDE chinois en Afrique ont été multipliés par près de 100 sur une période de 17 ans - passant de 490 millions de dollars en 2003 à 43,4 milliards de dollars en 2020, culminant en 2018 à 46,1 milliards de dollars. Cela fait de la Chine le quatrième investisseur en Afrique.

中非民间商会 China-Africa Business Council

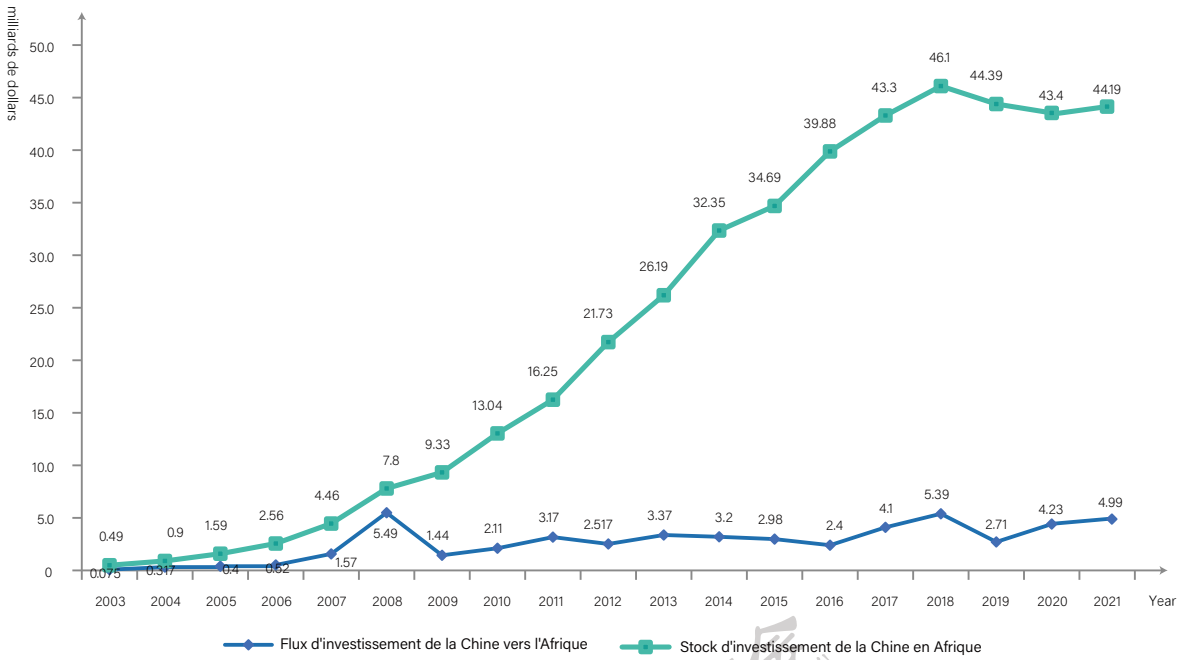
[192] Les premières données d'IDE disponibles auprès du gouvernement chinois datent de 2003.

[193] Ministère du commerce et al. (2021). "Investissement direct étranger sortant de la Chine en 2020." http://www.gov.cn/xinwen/2021-09/29/content_5639984.htm

[194] Université John Hopkins. Initiative de recherche SAIS Chine-Afrique. "Investissement chinois en Afrique." http://www.saiscari.org/chinese-investment-in-africa

FIGURE 28

Stock d'IDE chinois et flux vers l'Afrique entre 2003 et 2021



Source : Le Bulletin statistique des investissements directs étrangers sortants de la Chine[195] Ministère du Commerce

Les cinq principales destinations africaines des IDE non financiers chinois en 2020 étaient l'Afrique du Sud, la République démocratique du Congo, la Zambie, l'Éthiopie et l'Angola (voir la figure 29). Beaucoup d'entre eux sont des pays riches en ressources.[196]

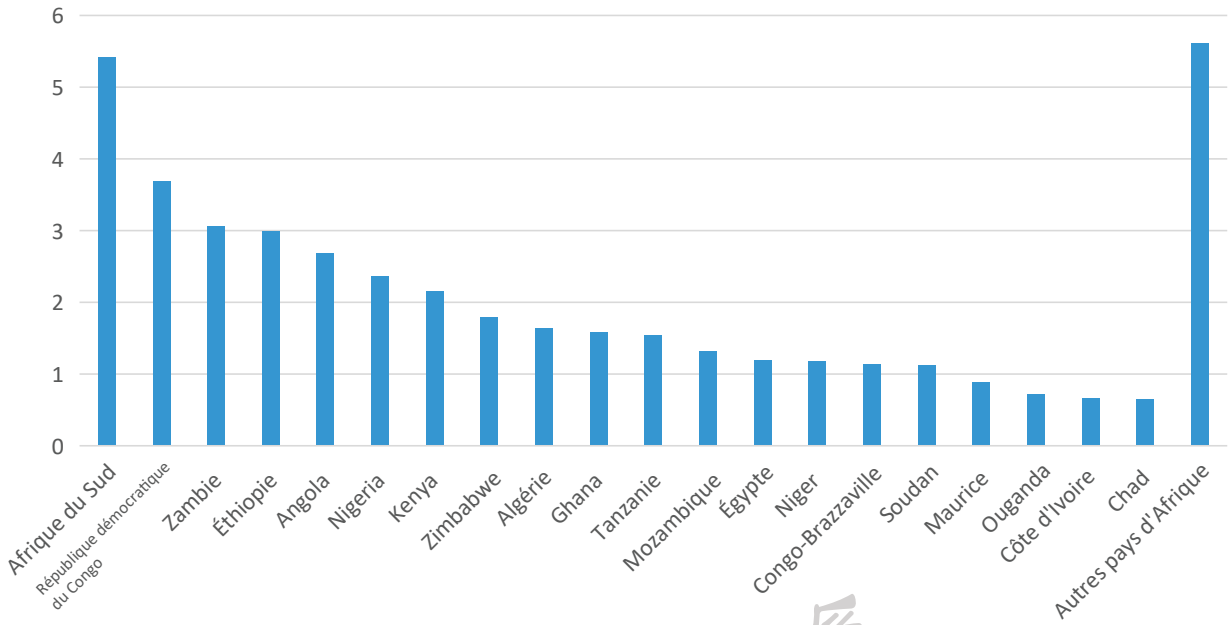
中非民间商会 China-Africa Business Council

[195] Ministère du commerce et al. "Le Bulletin statistique des investissements directs étrangers sortants de la Chine." http://fec.mofcom.gov.cn/article/tjsj/tjgb/

[196] Cheung, Yin-Wong et al. 2010. « Investissement direct sortant de la Chine en Afrique ». Université d'État de Buffalo. http://faculty.buffalostate.edu/qianx/index_files/ChinaODIafrica.pdf

FIGURE 29

Les principales destinations des IDE chinois en Afrique en 2020 (en milliards de dollars américains)



Source : Le Bulletin statistique des investissements directs étrangers sortants de la Chine[197]

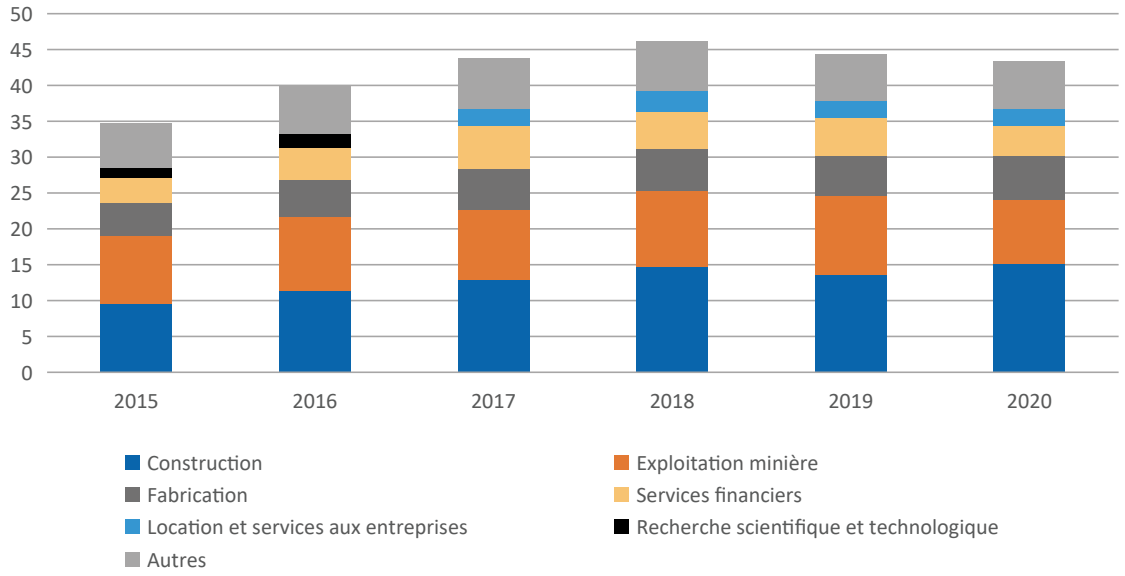
Les IDE en provenance de Chine couvrent plusieurs secteurs, notamment la construction, l'exploitation minière, la manufacture, les services financiers, le crédit-bail et les services aux entreprises, ainsi que la recherche scientifique et les services technologiques (voir la figure 30). Les investissements chinois sont concentrés dans les secteurs de la construction et des mines. En 2020, le stock d'IDE chinois dans le secteur de la construction a atteint 15,2 milliards de dollars, ce qui représente 34,9 % du stock total d'IDE, tandis que le secteur minier représentait 20,6 %. L'industrie manufacturière (14,1 %) est un autre secteur qui attire les investissements chinois, en particulier dans les pays africains dotés de zones économiques spéciales, d'une forte croissance économique ou de grands marchés intérieurs. Certains IDE se dirigent également vers des pays ayant des projets chinois sous contrat tels que les partenariats public-privé (PPP).[198]

[197] Ministère du commerce et al. "Le Bulletin statistique des investissements directs étrangers sortants de la Chine."

[198] Brautigam, Deborah et al. 2017. "Investissement chinois en Afrique : que savons-nous ?" Série de synthèse PEDL n ° 2. https://pedl.cepr.org/sites/default/files/PEDL_Synthesis_Papers_Piece_No._2.pdf

FIGURE 30

Top 5 des industries : stock d'IDE chinois en Afrique entre 2015 et 2020



Source : Le Bulletin statistique des investissements directs étrangers sortants de la Chine[199]

Les secteurs suivants ont vu un effet positif sur les chaînes d'approvisionnement en Afrique.

Construction

L'investissement dans le secteur de la construction en Afrique est utile pour le développement des infrastructures en Afrique. Le secteur est le principal canal d'IDE chinois depuis cinq ans. Cependant, la Banque africaine de développement estime que le continent fait face à un déficit de financement de 68 à 108 milliards de dollars par an dans les infrastructures.[200] Avec l'entrée en vigueur de l'AfCFTA, les infrastructures qui apporteront de la valeur au commerce, y compris les routes et les chemins de fer qui relient les zones urbaines et rurales, les installations agricoles, les stations de transformation des aliments et les centres de fabrication, seront cruciales pour la reprise post-COVID19 et l'Agenda 2063 de l'UA.

La Banque africaine de développement identifie également que la plus grande demande d'investissement dans les infrastructures en Afrique concerne l'énergie. Les données montrent que seulement 30 % de la population africaine a accès à l'électricité, contre 70 à 90% dans d'autres pays en développement.[201] Par conséquent, les investissements chinois dans l'énergie, en particulier dans les énergies propres, pour alimenter à la fois les foyers et les usines de l'Afrique seraient

[199] Ministère du commerce et al. "Le Bulletin statistique des investissements directs étrangers sortants de la Chine."

[200] Banque africaine de développement. (2018). "Les infrastructures de l'Afrique : un grand potentiel mais peu d'impact sur la croissance inclusive." https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/2018AEO/African_Economic_Outlook_2018_-_EN_Chapter3.pdf

[201] Banque africaine de développement. "Combler le déficit d'infrastructure vital pour la transformation de l'Afrique." https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/PIDA%20brief%20closing%20gap.pdf

une source importante d'aide à l'Afrique pour répondre à ses besoins financiers dans ce domaine, et plus urgemment, pour lutter contre le changement climatique.

Manufacture

Plusieurs entreprises manufacturières chinoises ont choisi l'Afrique comme destination pour le transfert d'industries à forte intensité de main-d'œuvre depuis 2015.[202] Les IDE chinois dans le secteur manufacturier sur le continent peuvent avoir un impact positif grâce au potentiel de création et de livraison d'emplois locaux ainsi que d'exportations, ce qui donnera à l'Afrique une opportunité significative de se connecter aux chaînes d'approvisionnement mondiales et d'atteindre son objectif de devenir le centre mondial de manufacture en 2063. Des exemples bien connus de cette tendance incluent le groupe Huajian basé en Éthiopie,[203] Humanwell au Mali et en Éthiopie,[204] et plus récemment BGI en Éthiopie.[205]

Boîte 29

Humanwell Healthcare Co. : usine de médicaments modernes par la poste pour accroître l'accès local aux médicaments essentiels

En 2013, Humanwell Healthcare Co., en coopération avec le Fonds de développement Chine-Afrique, a investi 350 millions de yuans (56,5 millions de dollars) à Bamako, la capitale du Mali, et a créé Humanwell (Africa) Pharmaceutical Co., qui a ensuite construit trois sites de production; Lignes pour parentéral à grand volume (LVP), sirop et comprimés.

Depuis son démarrage en 2016, Humanwell (Afrique) a réalisé un chiffre d'affaires annuel de plus de 100 millions de yuans (15,4 millions de dollars) et 95% des employés sont des locaux. L'entreprise a la capacité de produire 30 millions de bouteilles de sirop et 40 millions de bouteilles de LVP chaque année. Ces produits sont entrés dans la liste des marchés publics de 9 pays d'Afrique de l'Ouest.

L'usine a grandement amélioré l'accès local aux médicaments essentiels. Les prix du marché des LVP et des produits liquides oraux au Mali ont diminué d'environ 40 %, ce qui a résolu la pénurie d'approvisionnement en LVP dans les pays francophones d'Afrique de l'Ouest et renforcé la résilience de la chaîne d'approvisionnement locale, en particulier dans la fabrication pharmaceutique.

Source : CACB

L'agriculture

L'agriculture en Afrique est un secteur à fort potentiel, mais davantage d'investissements sont nécessaires. L'agriculture est un pilier important de l'économie africaine, représentant 23 % du PIB total et fournissant 60 % des emplois en Afrique subsaharienne.[206] Le secteur agroalimentaire africain possède un grand potentiel et devrait atteindre 1 milliard de dollars d'ici 2030.[207] Cependant, la majorité de cette industrie est composée de petits propriétaires terriens dont la capacité individuelle

202 McKinsey & Company. (2017). "Danse des lions et des dragons." https://www.mckinsey.com/~/media/mckinsey/featured%20insights/middle%20east%20and%20africa/the%20closest%20look%20yet%20at%20chinese%20economic%20engagement%20in%20africa/dance- des-lions-et-dragons.ashx

203 Quotidien de la Chine. (2019). "Huajian Group met son meilleur pied en avant." http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-06/27/content_37485271.htm

204 Le Development Reimagined. (2021). « Questions et réponses : comment le secteur privé chinois peut aider à développer la capacité de production pharmaceutique en Afrique ». https://developmentreimagined.com/2021/04/23/qa-how-the-chinese-private-sector-can-help-developpharmaceutical-production-capacity-in-africa/

205 Xinhua. (2020). "Une usine construite par des Chinois fournit 250 000 kits de test COVID-10 à un institut éthiopien." http://www.xinhuanet.com/english/2020-10/21/c_139454811.htm

206 Goedde, Lutz, Amandla Okko-Ombaka et Gillian Pais. (2019). "Gagner sur le marché agricole africain." McKinsey & Company. https://www.mckinsey.com/industries/agriculture/our-insights/winning-in-africas-agricultural-market#

207 La Banque Africaine de Développement. (2018). "L'agro-industrie africaine, une entreprise d'un billion de dollars américains d'ici 2030." https://www.afdb.org/en/news-and-events/africa-agribusiness-a-us-1-trillion-business-by-2030-18678

à pénétrer les marchés internationaux est limitée. Et il y a aussi un déficit de financement dans le secteur - les analystes prévoient que 45 milliards de dollars par an sont nécessaires pour «exploiter le pouvoir de l'agriculture et remonter la chaîne de valeur pour créer des emplois et de la richesse», alors que seulement 7 milliards de dollars par an sont investis dans le secteur.[208] La coopération agricole sino-africaine a débuté dans les années 1970. Le modèle de coopération est passé d'une simple aide agricole dans le passé à une aide et un investissement agricoles combinés, qui se sont développés de manière globale. Depuis 2022, la Chine a aidé à construire plus de 90 fermes de démonstration de technologies agricoles en Afrique, et en particulier depuis le Forum sur la coopération sino-africaine de 2000, la Chine a aidé à construire plus de 20 centres de démonstration de technologies agricoles et a envoyé plus de 2 000 experts agricoles de haut niveau et d'enseignants professionnels agricoles dans les pays africains pour aider les pays africains à améliorer les technologies de production agricole. Dans le même temps, plus de 400 cours de formation en technologie agricole et de gestion agricole pour les responsables agricoles africains ont été organisés en Chine, et plus de 200 000 responsables et techniciens agricoles africains ont été formés. Dans le domaine de la coopération scientifique et technologique agricole, la Chine et l'Afrique ont créé des institutions scientifiques et technologiques agricoles. En outre, l'aide agricole et alimentaire nécessaire est fournie aux pays africains par l'intermédiaire d'organismes internationaux tels que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et le Programme alimentaire mondial.

Boîte 30

China National Fisheries Corporation : faire sortir les produits de la pêche sénégalais

Le Sénégal est riche en ressources halieutiques, qui sont l'un de ses piliers économiques importants et la principale source de devises. En 1994, la China National Fisheries Corporation a créé une société de pêche au Sénégal, qui est maintenant devenue la plus grande entreprise de transformation de poisson de la région. La filiale sénégalaise dispose de trois usines de transformation de produits aquatiques, d'une capacité journalière de traitement de 170 tonnes et d'une capacité de réfrigération de 4 000 tonnes. Il a créé plus de 2 300 emplois. L'entreprise a aidé les pêcheurs locaux à élargir leur marché et à vendre leurs produits dans plus de 10 pays et régions d'Europe, d'Asie et d'Afrique. Il a reçu de nombreux titres honorifiques du gouvernement sénégalais, notamment le prix national Oscar de la qualité et le TOP 10 des exportateurs du Sénégal.

Dans la poursuite d'une voie de développement durable, l'entreprise s'engage à coopérer avec les pêcheurs locaux en élargissant leurs marchés, stimulant ainsi de manière significative le développement social et économique du Sénégal.

Source : CACB

Tout cela suggère que les IDE en provenance de Chine ont joué assez efficacement ce double rôle. Il y a eu un mélange d'IDE directement dans la chaîne d'approvisionnement ainsi que dans l'utilisation des chaînes d'approvisionnement.

Comme le montre ce chapitre, la coopération sino-africaine soutient le développement de la chaîne d'approvisionnement. Mais il reste encore beaucoup à faire et une approche holistique autour de la manufacture, des infrastructures, du transfert de technologie et de l'autonomisation des PME locales est essentielle.

[208] La Banque Africaine de Développement. (2018). "L'agro-industrie africaine, une entreprise d'un billion de dollars américains d'ici 2030."

Chapitre 4 : Comment les entreprises chinoises peuvent travailler avec l'Afrique pour construire des chaînes d'approvisionnement durables

Les exemples du chapitre 4 décrivent les contributions apportées par les entreprises chinoises pour stimuler le développement de la chaîne d'approvisionnement à travers le continent.

Ce chapitre comprend 12 exemples d'entreprises chinoises et africaines soutenant le développement de la chaîne d'approvisionnement dans cinq régions africaines.[209] Les exemples couvrent les cinq domaines clés des chaînes d'approvisionnement présentés au chapitre 1 : emplacement, production, inventaire, transport et information.

Un aperçu des indicateurs liés à la chaîne d'approvisionnement dans chaque région est fourni, couvrant l'économie, le commerce, la main-d'œuvre, les infrastructures et la logistique, ainsi que les relations économiques de la région avec la Chine (voir l'annexe 3 pour la source des données et l'explication détaillée des données). Cet aperçu permet de comprendre les incitations pour les entreprises chinoises de différents secteurs à choisir cette région pour étendre leur empreinte en Afrique.

Il existe des exemples propres aux Africains, qui indiquent comment les entreprises africaines elles-mêmes contribuent au développement de chaînes d'approvisionnement innovantes sur le continent. Cela pourrait également être une source d'inspiration pour une coopération future entre les entreprises chinoises et africaines dans la chaîne d'approvisionnement.

[209] La méthodologie d'identification des régions géographiques en Afrique dans ce rapport est basée sur les critères de la Division Statistique des Nations Unies. Des informations détaillées peuvent être trouvées ici : https://unstats.un.org/unsd/methodology/m49/#geo-regions

Résumé

Les 12 études de cas démontrent l'engagement des entreprises chinoises à adopter une vision à long terme pour investir dans la chaîne d'approvisionnement africaine à travers les 5 piliers de l'écosystème de la chaîne d'approvisionnement. Dans l'ensemble, presque toutes les entreprises de ce rapport emploient des travailleurs locaux et s'engagent en faveur de la formation et du transfert de compétences. Les investisseurs chinois apportent également des innovations sur le continent grâce à la numérisation et recherchent activement des moyens de relever certains des défis existants de la chaîne d'approvisionnement décrits au chapitre deux.

Cependant, les cas illustrent également que les entreprises chinoises ont encore de nombreux obstacles à surmonter. Par exemple, la gestion de l'environnement (et des terres et des communautés) n'est pas toujours une priorité, de plus, de nombreuses entreprises chinoises se concentrent sur l'établissement de liens avec d'autres entreprises chinoises.

4.1 Afrique de l'Est

Burundi
Comores
Djibouti
Érythrée
Éthiopie
Kenya
Madagascar
Malawi
Maurice
Mozambique
Rwanda
Les Seychelles
Somalie
Soudan du sud
Ouganda
République-Unie de Tanzanie
Zambie
Zimbabwe

Performance économique	Croissance moyenne du PIB en 2022	4.4%
Force de travail	Taux moyen de participation à la population active (% de la population)	60.2%
Performances commerciales	Exportations de biens et services (% du PIB)	32.5%
	Importations de biens et services (% du PIB)	45.4%
Infrastructures de base	Accès à l'électricité (% de la population)	49.8%
	Pénétration de l'Internet	35.6%
	Volume de fret ferroviaire (Tonne km)	1,8 milliard
	Volume de fret par route (Tonne km)	5,2 milliards
	Ports	99
Performances logistiques	Indice de performance logistique moyen (1=faible à 5=élevé)	2.48
Relation économique avec la Chine	Commerce avec la Chine (en % du commerce total entre la Chine et l'Afrique)	14.4%
	Stock d'IDE chinois dans cette région (en % du stock total d'IDE chinois en Afrique)	36.8%

中非民间商会 China-Africa Business Council

Exemple 1 :

Greechain Technology (Greechain GFA) : D'une entreprise de logistique à un moteur d'innovation pour les exportateurs agricoles

Défis abordés (besoins)

2 Localiser l'exploitation minière et les chaînes d'approvisionnement pour améliorer la valeur ajoutée des produits.

5 Intégrer les entreprises étrangères et locales dans le processus de la chaîne d'approvisionnement et former des compléments solides.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Kenya, Ouganda

Chiffre d'affaires annuel

Un nouveau projet de transformation d'avocats au Kenya d'une valeur de production annuelle de 76,9 millions de dollars (500 millions de RMB)

Greechain est une entreprise innovante couvrant l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, dans le but de créer une chaîne industrielle écologique de produits africains et de promouvoir les échanges entre la Chine et l'Afrique. Grâce à ses capacités d'intégration de la chaîne d'approvisionnement mondiale, Greechain fournit aux consommateurs chinois des produits d'excellente qualité provenant de pays du monde entier, ainsi qu'au long de la « ceinture et route » et crée une nouvelle vitalité pour le commerce agricole africain grâce à la transformation, l'exportation et la vente de produits agricoles africains, tels que les avocats kenyans et les mangues séchées ougandaises. Actuellement, l'activité de Greechain est composée d'entreprises de vente en gros et de détail de produits alimentaires. Ses marques phares sont GREECHAIN, AFRICHAIN et GFA (GIFT FROM AVOCADO).

En tant que l'un des «neuf projets» du Forum sur la coopération sino-africaine à Dakar, le projet a été lancé lorsque la Chine et le Kenya ont signé un protocole sur l'exportation d'avocats kenyans frais vers la Chine en janvier 2022. Avec la coordination et l'aide de l'ambassade de Chine au Kenya et du gouvernement

kényan, les avocats frais du Kenya ont été approuvés pour le marché chinois en juin 2022, ce qui en fait le premier pays africain à exporter des avocats frais vers la Chine. Comme les avocats kenyans frais sont autorisés à entrer en Chine, le marché chinois devrait consommer 40 % des avocats kenyans, ce qui en fait le plus grand importateur d'avocats frais du Kenya.

Au début de 2019, Greechain, en tant que principal partenaire du projet d'avocat du gouvernement kenyan, a déployé de grands efforts pour développer le marché kenyan de l'avocat. En juillet 2019, le premier conteneur d'avocats kenyans congelés a été expédié en Chine, et Greechain est devenu l'un des pionniers de l'importation d'avocats kenyans en Chine. Dans ce processus, Greechain a contribué à réduire le tarif de l'avocat du Kenya de 30% à 7%.

À l›avenir, Greechain espère abaisser le tarif d'importation à zéro, ce qui augmentera les exportations d'avocats du Kenya et apportera plus d'avantages aux agriculteurs kényans, tout en fournissant aux consommateurs chinois des avocats frais à de meilleurs prix.

Greechain voulait importer des avocats kenyans frais en Chine en 2021, et les plus grands défis étaient la technologie et les normes de fumigation. Greechain a ensuite introduit la technologie de fumigation des Pays-Bas au Kenya après près d'un an d'efforts. En travaillant avec des experts agricoles, des normes pour l'ensemble du processus de fumigation qui répondaient aux conditions locales ont été développées, puis les normes ont été introduites dans les usines kényanes, aidant les avocats frais kényans à répondre aux exigences des douanes chinoises.

En termes de culture d'avocats, Greechain coopère actuellement avec sept fermes locales d'avocats au Kenya, dont quatre sont exclusives, couvrant environ 500 agriculteurs au total. De plus, Greechain prévoit d'étendre progressivement son partenariat avec plus de 20 autres fermes d'avocats locales à l'avenir. En termes de transformation, les usines coopératives de Greechain sont situées au lac Naivasha, dans les villes de Thika, Limuru et Nakuru, couvrant essentiellement les principales zones de production de noix et d'avocats au Kenya. Greechain a lnotablement ancé une coopération globale et approfondie sous la forme d'achats conjoints, de R&D conjointe et d'investissements conjoints avec VAL, qui a été créée en 1972 et est la plus grande usine locale de transformation d'avocats au Kenya.

Greechain communique maintenant avec Huawei pour tirer parti de la bonne plate-forme réseau de Huawei et du système de cloud de soutien au Kenya. Le futur système numérique suivra l'intégralité du cycle de vie de chaque lot d'avocats, y compris l'origine, le temps de croissance, le temps de maturation, le temps de cueillette, le temps de production et le temps de transport. Les commandes générées en Chine sont directement envoyées au début de la chaîne d'approvisionnement pour assurer une production et un transport efficaces. De plus, le système est relié aux téléphones portables des agriculteurs pour encourager les données de la demande en temps réel.

Exemple 2 :

Jielong Holdings (Tanzania) Ltd. : 20 ans d'agriculture et de transformation agroalimentaire en Tanzanie

Besoins et défis abordés

2 Localiser l'exploitation minière et les chaînes d'approvisionnement pour améliorer la valeur ajoutée des produits.

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique.

5 Intégrer les entreprises étrangères et locales dans le processus de la chaîne d'approvisionnement et former des compléments solides.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale.

Une partie de la chaîne d'approvisionnement impactée

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Tanzanie

Annual Turnover

Chiffre d'affaires annuel
140 millions de dollars (environ 920 millions de RMB)

Jiangsu Jielong Agricultural Development Group (Jielong) a été créé en 2008 dans la province du Jiangsu, en Chine. Jielong est principalement engagée dans la production d'huile végétale comestible, de malt de bière, d'amidon de manioc, d'aliments pour animaux, de commerce de céréales, de stockage, d'importation et d'exportation. En 2012, Jielong Holdings (Tanzania) Ltd. a été créée dans la région de Shinyanga, dans l'ouest de la Tanzanie, avec un investissement de 30 millions de dollars. Jielong Tanzanie couvre une superficie de 90 hectares et une zone de construction de 58 320 m2, y compris son usine de transformation. Les principaux produits de Jielong comprennent l'huile de coton, l'huile et la farine de graines de tournesol, l'huile et la farine de soja, l'huile de palme et le savon, qui sont tous vendus localement. L'usine a une capacité de traitement annuelle de 150 000 tonnes d'huile, 75 000 tonnes de fourrage et 150 000 boîtes de savon.

Jielong est pleinement impliqué dans le développement de la chaîne d'approvisionnement agricole de la Tanzanie sur la base des cinq principaux moteurs de la chaîne d'approvisionnement. En ce qui concerne la production, Jielong travaille depuis longtemps avec les agriculteurs locaux pour acquérir du coton et d'autres cultures, conformément aux exigences du gouvernement. En 2022, Jielong consulte le gouvernement local pour louer 2,5 hectares de terres pour planter du coton, du riz et d'autres cultures. Dans cet exemple, Jielong pourra mettre en place une filière complète de production de graines de coton - plantation de coton - huile de coton. En ce qui concerne les problèmes d'inventaire, les produits destinés au marché local sont stockés directement par Jielong dans l'usine après la production. Pour les produits vendus dans d'autres pays d'Afrique de l'Est, notamment le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda, les acheteurs africains se rendent généralement directement à l'usine pour récupérer les marchandises qui y sont stockées. De plus, pour stocker ces produits pour le marché chinois, la société loue deux grands chantiers de fret dans le port pour le transfert et l'emballage des conteneurs. Jielong est également très impliqué dans le transport local. Il existe trois façons principales de transporter les produits de Jielong. La première est que les acheteurs organisent leur propre transport, ce qui est généralement applicable au commerce avec d'autres pays d'Afrique de l'Est. La deuxième façon consiste à transporter les produits via la

flotte de l'entreprise de Jielong, qui s'applique principalement aux clients nationaux en Tanzanie. La troisième voie consiste à signer des accords à long terme avec des entreprises de logistique locales, qui sont utilisées pour transporter les marchandises destinées à la Chine. En ce qui concerne les informations, Jielong travaille en étroite collaboration avec les gouvernements locaux pour obtenir les dernières informations, un soutien politique et une exonération des droits de douane et de la taxe sur la valeur ajoutée pour les produits d'exportation. En outre, le gouvernement local a simplifié l'approbation des exportations, le dédouanement et d'autres procédures de l'entreprise.

Jielong a fait des progrès dans quatre autres domaines. Premièrement, Jielong s'engage à promouvoir l'emploi local et offre une formation en développement de carrière aux travailleurs locaux. Deuxièmement, Jielong a aidé à construire une chaîne d'approvisionnement plus résiliente et intégrée en s'associant avec des fournisseurs locaux et en faisant venir cinq fournisseurs d'autres pays africains. Troisièmement, Jielong a coopéré avec des universités et des collèges professionnels tanzaniens et chinois pour fournir aux professionnels locaux des connaissances techniques. Quatrièmement, l'exploitation stable de Jielong a fait grimper le prix local du coton et augmenté les revenus des agriculteurs.

Enfin, la présence profondément ancrée de Jielong en Tanzanie a contribué à l'agriculture locale, à l'éducation, au développement de la logistique et au développement des infrastructures.

中非民间商会 China-Africa Business Council

Exemple 3 :

Plate-forme électronique mondiale du commerce (eWTP) : davantage de solutions numériques pour la croissance de la chaîne d'approvisionnement

Défis abordés (besoins)

1 Éliminer les barrières commerciales tarifaires et non tarifaires et promouvoir la croissance économique régionale en Afrique.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale

7 Fournir aux entreprises africaines des moyens de financement adéquats et combler le déficit de financement.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Inventaire, emplacement, transport et informations

Pays/Région

Éthiopie, Rwanda

Chiffre d'affaires annuel

127 milliards de dollars (environ 853,1 milliards de RMB) de revenus totaux du groupe Alibaba d'avril 2021 à mars 2022

899 millions de dollars (environ 6,034 milliards de RMB) de revenus totaux de ZHEJIANG CHINA COMMODITY CITY GROUP en 2021

Plate-forme électronique mondiale du commerce (eWTP) est un mécanisme de promotion du commerce transfrontalier, introduit par le groupe Alibaba en 2016. Il s'agit d'une initiative multipartite dirigée par le secteur privé. L'eWTP vise à promouvoir la communication public-privé, à améliorer l'établissement de règles commerciales numériques pertinentes et à créer un environnement politique et commercial pratique et efficace pour le développement du commerce électronique transfrontalier. eWTP travaille avec les organisations internationales, les gouvernements et les groupes concernés axés sur les PME et le commerce pour faire

croître le développement du commerce électronique transfrontalier, par exemple le B2B et le B2C.

En octobre 2018, la première Plate-forme électronique mondiale du commerce (eWTP) établie par le groupe Alibaba en Afrique a été mise en place au Rwanda. En utilisant cette plateforme de commerce électronique de TMall Global, le café et l'artisanat du Rwanda ont été vendus directement aux consommateurs chinois, et les ventes de café rwandais en Chine via Tmall ont augmenté de 400 % en 2020.[210] De plus, plus tard en novembre 2019, le gouvernement éthiopien a également signé un accord avec Alibaba pour mettre en place l'eWTP. Pour coopérer avec davantage de pays africains, eWTP ne se concentre pas uniquement sur le commerce électronique, mais travaille également sur la promotion du tourisme. Par exemple, les consommateurs chinois peuvent se renseigner sur l'Afrique et réserver des voyages via Feizhu, une plateforme de services de voyage d'Alibaba.

En termes d'inventaire, en tant que plate-forme de promotion de la coopération sino-africaine en matière de commerce électronique, eWTP construit des entrepôts sous douane pour sécuriser la circulation des marchandises. Par exemple, en septembre 2019, le eWTP Yiwu Innovation Center -- Rwanda digital Trade Hub a été construit à Kigali. Alibaba Group, Yiwu Mall Group et DP World (une société portuaire et logistique appartenant aux Emirats) se sont engagés à travailler ensemble pour en faire une plaque tournante pour les produits chinois en Afrique de l'Est. Sur cette base, eWTP espère rationaliser les processus d'approvisionnement, de distribution, de logistique, de douane, de paiement et autres processus commerciaux en innovant dans les modèles commerciaux d'importation et d'exportation.

En matière de transport, eWTP fournit un support pour le dédouanement numérique. Le « dédouanement numérique » fait référence à la collecte automatique des données originales des commandes, des paiements et de la logistique, à la génération automatique des données de déclaration en douane et au calcul automatique des taxes via la plate-forme de service public transfrontalière « Dédouanement numérique », pour atteindre un dédouanement sans barrières d›une heure par courrier, de courriers express et de canaux de commerce électronique transfrontaliers. À l'avenir, le projet de dédouanement numérique couvrira tous les types de commerce B2B, B2C et C2C.

Enfin, l'eWTP offre aux pays africains des opportunités de développer le commerce électronique et l'économie numérique. Les pays africains peuvent accroître leur résilience économique et avoir plus de potentiel de croissance, en particulier dans le contexte de Covid-19 provoquant des confinements et une distanciation sociale. Dans le cadre de sa future stratégie, l'eWTP et les pays africains travaillent également au renforcement de la coopération dans le domaine des technologies numériques pour promouvoir les paiements mobiles et l'inclusion financière numérique, comme l'introduction de la technologie du QR code.

[210] Kuteesa, Hudson. (2020). «Les ventes de café en ligne du Rwanda en Chine augmentent de 400 %.» Toute l'Afrique. https://allafrica.com/stories/202012310277.html

Exemple 4 :

Groupe KENFREIGHT : Un modèle avec 35 ans d'expérience dans la logistique régionale

Défis abordés (besoins)

1 Éliminer les barrières commerciales tarifaires et non tarifaires et promouvoir la croissance économique régionale en Afrique.

3 Améliorer la qualité des infrastructures continentales et régionales et améliorer le commerce régional.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Inventaire, Localisation, Transport et Information

Pays/Région

Kenya/Afrique de l'Est

KENFREIGHT, une société de logistique africaine, a plus de 35 ans d'expérience dans l'industrie de la logistique avec un accent particulier sur l'Afrique de l'Est. Avec son réseau régional unique couvrant toute la zone, KENFREIGHT est devenu un acteur majeur dans l'industrie du fret et de l'expédition en Afrique de l'Est. Aujourd'hui, il offre le temps de transit intérieur le plus rapide et le plus sûr pour tous les types de projets. En plus de faire partie du réseau MSC - la deuxième plus grande compagnie maritime au monde - KENFREIGHT a obtenu des contrats d'agence pour certains des plus grands transitaires du monde.[211] KENFREIGHT propose des opérations de fret aérien, de fret maritime, de transport routier, d'opérations spéciales, de dépôt et de terminal à conteneurs, ainsi que d'expédition internationale et de dédouanement.[212]

En tant que société de transport et de logistique leader en Afrique orientale et centrale, les impacts de KENFREIGHT forwards incluent la fourniture d'un service de dédouanement, de transport et de stockage efficace. Actuellement, les entreprises ont des succursales au Kenya, en Tanzanie, en Ouganda, au Rwanda, au Burundi et au Soudan du Sud, ayant ainsi une portée plus large en termes de demandes logistiques pour la région.[213]

Certains des principaux clients de KENFREIGHT appartiennent au secteur de l'énergie. Par exemple, dans la construction du projet de développement géothermique d'Olkaria, KENFREIGHT a importé les technologies et les matériaux nécessaires pour un projet de construction de centrale de 158 mégawatts (MW) qui devrait renforcer les installations électriques existantes dans les champs géothermiques d'Olkaria dans le but de renforcer l'approvisionnement en électricité les zones dépourvues dans le pays.

KENFREIGHT est enregistré en tant qu'opérateur Inland Container Depot (ICD) en Ouganda, ce qui signifie que tous les dédouanements peuvent y être effectués efficacement sous contrôle douanier. Cela donne aux clients beaucoup plus de flexibilité et accélère le délai de livraison de leurs conteneurs. L'ICD propose une voie

211 KENFREIGHT. «À propos de nous». https://kenfreightgroup.com/about-us/

212 KENFREIGHT. "Nos services." https://kenfreightgroup.com/our-services/

213 KENFREIGHT. «À propos de nous.»

d'évitement ferroviaire dédiée, un entrepôt, deux gerbeurs à mât rétractable pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises.

Kenfreight pourrait faire plus pour exploiter de nouveaux marchés. Par exemple, il peut cibler davantage de petites entreprises du secteur privé et d'autres marchés nouveaux et inconnus tels que la Chine, et s'associer à l'AfCFTA pour obtenir un avantage concurrentiel.

4.2 Afrique australe

Botswana
Swaziland
Lesotho
Namibie
Afrique du Sud

Performance économique	Croissance moyenne du PIB en 2022	2.8%
Force de travail	Taux moyen de participation à la population active (% de la population)	57%
Performances commerciales	Exportations de biens et services (% du PIB)	36.9%
	Importations de biens et services (% du PIB)	52.0%
Infrastructures de base	Accès à l'électricité (% de la population)	67.9%
	Pénétration de l'Internet	49.8%
	Volume de fret ferroviaire (Tonne km)	32,5 milliards
	Volume de fret par route (Tonne km)	35,6 milliards
	Ports	15
Performances logistiques	Indice de performance logistique moyen (1=faible à 5=élevé)	2.90
Relation économique avec la Chine	Commerce avec la Chine (en % du commerce total entre la Chine et l'Afrique)	22.1%
	Stock d'IDE chinois dans cette région (en % du stock total d'IDE chinois en Afrique)	13.78%

中非民间商会 China-Africa Business Council

Exemple 5 :

Groupe Hisense : Parc industriel permettant à la manutention africaine de s'intégrer dans la chaîne d'approvisionnement mondiale

Besoins et défis abordés

2 Localiser l'exploitation minière et les chaînes d'approvisionnement pour améliorer la valeur ajoutée des produits.

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique.

5 Intégrer les entreprises étrangères et locales dans le processus de la chaîne d'approvisionnement et former des compléments solides.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale.

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Afrique du Sud

Chiffre d'affaires annuel

Revenu annuel total de 450 millions de dollars (environ 2925 millions de RMB)

Fondée en 1969 à Qingdao, en Chine, Hisense Group est une multinationale chinoise qui se concentre sur la fabrication et la vente d'électronique grand public et d'appareils électroménagers. Elle est entrée sur le marché sud-africain en 1996 en formant une coentreprise pour produire des téléviseurs localement et possède plus de deux décennies d'expérience dans le commerce et la fabrication en Afrique australe. En mars 2013, le Fonds de développement Chine-Afrique et le groupe Hisense ont signé un accord de coopération en matière d'investissement pour investir conjointement 30 millions de dollars dans la construction du parc industriel complet Hisense en Afrique du Sud. Situé dans la zone économique spéciale d'Atlantis au Cap, en Afrique du Sud, le parc Hisense couvre désormais 1,1 million de mètres carrés, dont 520 000 mètres carrés ont été mis en service. Il est composé d'un parc industriel et d'un parc logistique.

Le parc abrite l'usine de fabrication d'Hisense, la société de vente Hisense et SITC Logistics, couvrant la production, la logistique, le commerce et la distribution. Ce modèle « industrie plus parc » est en réalité assez innovant. Il renforce le « regroupement industriel » des entreprises en amont et en aval, créant un service commercial unique, ce qui améliore considérablement l'efficacité de la gestion de la chaîne d'approvisionnement et réduit les coûts d'exploitation.

La création du parc industriel Hisense a entraîné le développement des entreprises de soutien environnantes, telles que la croissance des entreprises locales de transformation et d'approvisionnement des matières premières, des prestataires logistiques, des services après-vente, des services de sécurité et des services de nettoyage. En outre, il a favorisé la croissance de la capacité de fabrication locale. Le parc industriel Hisense emploie près de 1 000 employés sud-africains, ce qui représente 90 % de sa main-d'œuvre totale. On estime également qu'il a facilité la création de plus de 5 000 emplois dans les industries de soutien en amont et en aval. Hisense affirme attacher une grande importance à la formation et à la croissance du personnel. Grâce au mentorat et au partage d'expériences, Hisense a formé des

centaines d'employés locaux qui occupent désormais 40 % des postes de direction.[214] De plus, Hisense a coopéré avec l'école secondaire Atlantis pour construire la base de formation en recherche et développement technologique Hisense South Africa qui offre diverses formations aux étudiants pour les doter de compétences et de connaissances en technologie électronique, logiciels et contrôle d'équipement.

Parallèlement, Hisense South Africa Industrial Park s'efforce aussi d'accélérer sa transformation d'une base régionale en une base de production mondiale. En avril 2022, le premier lot de réfrigérateurs fabriqués en Afrique du Sud a été livré avec succès au Royaume-Uni,[215] reliant ainsi les produits fabriqués en Afrique au marché européen. Ce nouveau modèle de vente accroît l'intégration de l'Afrique du Sud dans les chaînes d'approvisionnement manufacturières mondiales, à un niveau de valeur ajoutée plus élevé. Cela augmente également la reconnaissance internationale de la marque «Made in Africa» et le niveau de contrôle de la qualité de la production des usines basées en Afrique.

Pour Hisense, le centre de fabrication et de vente en Afrique du Sud est un élément clé de sa stratégie de mondialisation et une base solide pour son expansion sur le marché en Afrique. Pour l'Afrique du Sud, le projet renforce la capacité de fabrication locale, stimule l'emploi et les exportations, améliore la gestion de la chaîne d'approvisionnement et renforce l'intégration dans la chaîne d'approvisionnement mondiale en apportant des financements d'investissement chinois, des technologies, une expérience de gestion avancée et des concepts de développement écologiques.

Exemple 6 :

Wepon Group : sociétés pharmaceutiques et sociétés d'investissement dans les parcs ayant une expérience dans le secteur manufacturier

Besoins et défis abordés

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique.

7 Fournir aux entreprises africaines des moyens de financement adéquats et combler le déficit de financement.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Production, inventaire, localisation, transport, informations au cœur de la chaîne d'approvisionnement africaine

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Afrique du Sud

Chiffre d'affaires annuel

Chiffre d'affaires total de 1931 millions de RMB (297 millions de dollars) en 2021

Wepon Medical Technology Co., Ltd., une filiale du WEPON Groupe, est une entreprise multinationale spécialisée dans les instruments médicaux haut de gamme, la fabrication d'équipements médicaux et les services d'ingénierie hospitalière. Inspiré par la FOCAC et la BRI, poussé par sa stratégie de mondialisation et attirée

[214] «Projet de parc industriel d'appareils Hisense.» Galaxie sud-sud. https://my.southsouthgalaxy.org/en/solutions/detail/hisense-appliance-industrial-park-project

[215] "Les produits Hisense 'Made in South Africa' font leurs débuts sur le marché européen." (2022). Fil de presse PR. https://www.prnewswire.co.uk/news-releases/hisense-made-in-south-africa-products-debut-on-the-european-market810197438.html

par le marché médico-pharmaceutique en croissance rapide en Afrique et les opportunités de fabrication locales, WEPON a créé une société médicale - Anglorand Medical Pty Ltd en Afrique du Sud après le sommet de Johannesburg en 2015. En janvier 2016, Anglorand a acquis deux sociétés locales, Elite Surgical Supplies Pty Ltd. et Tecmed Africa Pty Ltd., ce qui a marqué le début de la coopération sino-africaine de WEPON dans le secteur de la santé.

WEPON a choisi l'approche des fusions et acquisitions pour mieux intégrer les ressources en Chine et en Afrique et pour construire une chaîne d'approvisionnement mondiale solide et complète. Elite Surgical Supplies, située à Pretoria, en Afrique du Sud, est active dans la recherche et le développement (R&D), la fabrication et la distribution d'implants orthopédiques et d'instruments chirurgicaux. Tecmed Africa, est l'un des principaux fournisseurs d'équipements médicaux et prestataires de services techniques en Afrique. Basée en Afrique du Sud, son opération couvre l'Afrique australe et atteint d'autres parties de l'Afrique.

L'acquisition des deux sociétés par WEPON représente une intégration des ressources du marché et une restructuration de la chaîne d'approvisionnement. D'une part, cela peut faciliter le développement d'entreprises ainsi que d'industries locales, augmentant ainsi l'efficacité de l'allocation des ressources tout au long de la chaîne d'approvisionnement mondiale. D'autre part, les acquisitions apportent des ressources telles que le capital, les ressources humaines, la technologie et les compétences de gestion aux entreprises locales, et ces opportunités peuvent introduire de nouveaux concepts et technologies de gestion, qui augmentent leur compétitivité.

Les acquisitions ont aidé WEPON à prendre rapidement pied sur les marchés locaux et régionaux. En accédant aux canaux de distribution des entreprises d'origine, WEPON a acquis un avantage dans le lancement de nouveaux produits sur le marché local. Les sociétés acquises offrent également à WEPON l'occasion d'acquérir une compréhension rapide et approfondie de la culture, des coutumes et des politiques de l'Afrique du Sud et d'autres pays africains. L'acquisition a facilité le développement de la chaîne d'approvisionnement car elle mobilise et intègre les ressources du marché et améliore l'efficacité.

WEPON, en collaboration avec ses partenaires, a construit une ville intelligente industrielle et commerciale dans la province du Limpopo, en Afrique du Sud. La ville est conçue pour combiner un parc industriel médical et pharmaceutique, un centre de distribution et de vente en gros, et une communauté avec des entreprises et des divertissements.

À l›avenir, la construction de la ville intelligente permettra à WEPON d›explorer la construction d›une chaîne d›approvisionnement flexible dans le secteur de la santé avec des éléments intégrés tels que la production, la localisation et l›information. Le développement de la ville intelligente peut améliorer la flexibilité et l›efficacité des chaînes d›approvisionnement locales et régionales en intégrant les ressources, les capitaux et la technologie. Après sa construction, le WEPON Burgersburg Industrial and Trade Smart Town établira une collaboration sino-africaine dans le secteur de la santé et des interactions bilatérales entre la Chine et l'Afrique dans le domaine de la coopération médicale.

Enfin, en introduisant une technologie de pointe, des produits haut de gamme et des concepts de services, WEPON contribue à la capacité de production médicale et pharmaceutique locale et contribue au développement de l'industrie de la santé en Afrique.

4.3 Afrique de l'Ouest

Bénin
Burkina Faso
Cap-Vert
Côte d'Ivoire
Gambie
Ghana
Guinée
Guinée-Bissau
Libéria
Mali
Mauritanie
Niger
Nigéria
Sénégal
Sierra Leone

Performance économique	Croissance moyenne du PIB en 2022	4.8%
Population active	Taux moyen de participation à la population active (% de la population)	51.5%
Performances commerciales	Exportations de biens et services (% du PIB)	22.8%
	Importations de biens et services (% du PIB)	34.1%
Infrastructures de base	Accès à l'électricité (% de la population)	50.1%
	Pénétration de l'Internet	34.3%
	Volume de fret ferroviaire (Tonne km)	1,82 milliard
	Volume de fret par route (Tonne km)	7,05 milliards
	Ports	85
Performances logistiques	Indice de performance logistique moyen (1=faible à 5=élevé)	2.44
Relation économique avec la Chine	Commerce avec la Chine (en % du commerce total entre la Chine et l'Afrique)	25.60%
	Stock d'IDE chinois dans cette région (en % du stock total d'IDE chinois en Afrique)	17.8%

中非民间商会 China-Africa Business Council

Exemple 7 :

Guangzhou Choice International : une fondation commerciale de 23 ans crée un partenariat stable pour la fabrication et le transport locaux

Besoins et défis abordés

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale.

7 Fournir aux entreprises africaines des moyens de financement adéquats et combler le déficit de financement.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Production, inventaire, localisation, transport, informations au cœur de la chaîne d'approvisionnement africaine

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Nigéria

Chiffre d'affaires annuel/ Classement par taille

1er importateur de voitures particulières chinoises au Nigeria

Choice International a été créée en 1999 en tant que société commerciale. La société est désormais un opérateur de marque international spécialisé dans l'électroménager et l'automobile, avec quatre marques phares propres et deux marques représentées. Sous la direction des politiques et initiatives nationales de la Chine, telles que l'Initiative Ceinture et Route et le FOCAC, Choice International localise ses opérations au Nigéria depuis 2014. En 2014, Choice International a signé un protocole d'accord d'investissement stratégique avec le Fonds de développement Chine-Afrique, recevant 100 millions de RMB (15 millions de dollars) pour étendre les opérations de l'entreprise à l'international. Avec plus de 20 ans d'expérience, son champ d'activité couvre l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, y compris la manufacture, le commerce, la logistique, la distribution et la vente au détail.

Depuis l'introduction du commerce automobile au Nigéria en 2014, Choice International est devenue l'agent de marque de Guangzhou Automobile et a créé CIG Automobile Co., Ltd. pour amener les marques automobiles et l'industrie automobile chinoises sur le marché africain.

En 2021, Choice International et le gouvernement de l'État de Lagos au Nigéria ont lancé le projet d'usine d'assemblage automobile de Guangzhou, qui est un projet de partenariat public-privé engagé dans la production localisée d'automobiles nigérianes. Les automobiles assemblées seront vendues au Nigéria et dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest, ce qui améliorera encore le transport et la connectivité dans la région. En 2022, avec l'arrivée de 1 000 véhicules de Guangzhou Automobile, le gouvernement de Lagos et CIG Automobile ont lancé le plan de service d'appel de voitures LagRide pour répondre aux défis des transports publics auxquels sont confrontées les métropoles. Cette coopération a profité du modèle commercial de Didi en Chine et a établi des liens avec les constructeurs automobiles via un service de location de voitures. LagRide utilise un modèle de location avec option d'achat, qui permet aux conducteurs de recevoir des subventions gouvernementales pour les véhicules et éventuellement de posséder des voitures après avoir gagné suffisamment d'argent. LagRide est un exemple de fourniture de

services de taxi propres et fiables à un coût abordable et créera davantage d'emplois locaux, en particulier pour la jeune génération.

LONTOR, en tant que l'une des quatre marques phares de Choice International, est responsable de la fabrication et de la vente de produits optoélectroniques. LONTOR applique le modèle "d'alimentation électrique hors réseau", qui compense la situation électrique instable dans les pays africains, y compris au Nigeria. Elle comprend trois grandes catégories de produits : les lampes de poche, les lampes de bureau et l'éclairage de secours. Offrant une bonne qualité à bas prix, les produits LONTOR ont obtenu une part de 70% sur le marché nigérian des produits optoélectroniques, se classant au premier rang. En 2022, LONTOR vaita établi plus de 50 magasins de vente directe à travers le Nigeria.

En termes de production, Choice International a également établi une usine au Nigeria, qui peut assembler localement. LONTOR promeut activement l'emploi local et vise spécifiquement à employer des personnes à revenu faible ou moyen en utilisant un modèle d'entreprise à forte intensité de main-d'œuvre. L'usine d'assemblage embauche des travailleurs locaux, tandis que la création de magasins de vente directe apporte un nouveau réseau de vente, encourageant davantage de personnes locales à reconnaître LONTOR à travers un modèle de franchise et motivant les employés qui peuvent devenir propriétaires de magasins par leurs propres efforts et formation.

Exemple 8 :

Guangzhou SUNDA International Trading Co Ltd. et Keda Clean Energy Co. Ltd : une société d'exploitation internationale profondément impliquée et intégrée en Afrique

Besoins et défis abordés

1 Éliminer les barrières commerciales tarifaires et non tarifaires et promouvoir la croissance économique régionale en Afrique.

2 Localiser l'exploitation minière et les chaînes d'approvisionnement pour améliorer la valeur ajoutée des produits.

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale

7 Fournir aux entreprises africaines des moyens de financement adéquats et combler le déficit de financement.

Production, inventaire, localisation, transport, informations au cœur de la chaîne d'approvisionnement africaine

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Sénégal, Ghana, Kenya, Tanzanie

Chiffre d'affaires annuel/Classement par taille

Top 100 des exportateurs vers l'Afrique

Fondée à Guangzhou en 2000, Guangzhou SUNDA International Trading Co Ltd (SUNDA)

a été l'une des premières entreprises chinoises de commerce international à pénétrer l'Afrique et d'autres marchés étrangers. Elle est devenue un groupe industriel multinational complet intégrant la fabrication industrielle à l'étranger, le commerce international, l'investissement industriel, les services de conseil et les services de technologie de l'information, et s'engage dans la recherche et le développement et

la production de produits céramiques, d'articles sanitaires, d'accessoires matériels et de lavage quotidien, et de produits de soins personnels, avec un réseau de commercialisation couvrant plus de 20 pays et régions.

Sunda Group se classe parmi les 100 premiers exportateurs vers l'Afrique depuis de nombreuses années. Le Groupe a ouvert des filiales au Ghana, en Tanzanie, au Kenya, en Côte d'Ivoire, au Sénégal, en Ouganda, en Zambie, au Nigeria et dans d'autres pays. Il a rapidement développé une fabrication localisée en Afrique et avait ouvert huit bases de production au Ghana, au Kenya, en Tanzanie et au Sénégal en 2022, établissant une chaîne industrielle complète qui regroupe la fabrication industrielle, le marketing de réseau, l'approvisionnement stratégique, le transport terrestre et maritime et la gestion d'entrepôt. Le 30 juin 2020, Sunda et sa société partenaire, Keda Clean Energy Co. Ltd (Keda), ont conclu un accord avec la Société financière internationale pour obtenir un prêt à long terme de 165 millions de dollars pour les opérations commerciales de ses coentreprises en Afrique. Les fonds seront également utilisés pour des usines de céramique au Cameroun, en Côte d'Ivoire et au Kenya.

En 2017, Sunda Group a créé une filiale au Sénégal. En 2020, l'usine de céramique du Sénégal a commencé ses activités, devenant la quatrième entreprise de céramique créée par Sunda Group et ses partenaires en Afrique, et le projet qui a à ce jour a attiré le plus grand nombre d'investissements chinois et employé le plus grand nombre d'employés locaux au Sénégal. Première entreprise de céramique au Sénégal, l'usine emploie directement plus de 1 000 personnes et fournit un emploi indirect à plus de 2 000 personnes. Le projet représente un investissement total de plus de 80 millions de dollars, une échelle de production annuelle de 18 millions de mètres carrés de produits céramiques et une production quotidienne de plus de 55 000 mètres carrés. 65% des produits couvrent la demande intérieure du Sénégal, ce qui permet des économies de devises d'environ 50 millions de dollars par an, et génère également des revenus en devises de plus de 25 millions de dollars pour le Sénégal. Les recettes fiscales annuelles devraient être de 6 millions de dollars; 90% des matières premières sont d'origine locale et les produits peuvent être vendus en Mauritanie, au Mali, en Guinée, en Gambie et dans d'autres pays voisins. L'usine dispose d'une chaîne d'approvisionnement complète basée sur l'industrie locale au Sénégal et apportera un soutien substantiel au développement de l'industrie céramique du Sénégal.

Le bon fonctionnement de l'usine de céramique suit la division internationale du travail et la tendance de développement de l'industrialisation en Afrique. En tant que plus grand projet d'investissement chinois au Sénégal, son succès encouragera de plus en plus d'excellents entrepreneurs chinois à créer des entreprises au Sénégal et montrera comment le gouvernement chinois a contribué à la construction d'infrastructures et à l'industrialisation en Afrique.

4.4 Afrique du Nord

Algérie
Égypte
Libye
Maroc
Soudan
Tunisie

Performance économique	Croissance moyenne du PIB en 2022	2.6%
Population active	Taux moyen de participation à la population active (% de la population)	43.6%
Performances commerciales	Exportations de biens et services (% du PIB)	18.9%
	Importations de biens et services (% du PIB)	30.9%
Infrastructures de base	Accès à l'électricité (% de la population)	87.5%
	Pénétration de l'Internet	57.3%
	Volume de fret ferroviaire (Tonne km)	4,3 milliards
	Volume de fret par route (Tonne km)	18,7 milliards
	Ports	145
Performances logistiques	Indice de performance logistique moyen (1=faible à 5=élevé)	2.49
Relation économique avec la Chine	Commerce avec la Chine (en % du commerce total entre la Chine et l'Afrique)	17.3%
	Stock d'IDE chinois dans cette région (en % du stock total d'IDE chinois en Afrique)	10.4%

中非商会 China-Africa Business Council

Exemple 9 :

Zhejiang CHINT Solar : Application de l'expérience mondiale à l'investissement dans les énergies propres en Afrique

Besoins et défis abordés

3 Améliorer la qualité des infrastructures continentales et régionales et améliorer le commerce régional.

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique

5 Intégrer les entreprises étrangères et locales dans le processus de la chaîne d'approvisionnement et former des compléments solides.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale.

Production, inventaire, localisation, transport, informations au cœur de la chaîne d'approvisionnement africaine

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Égypte

Chiffre d'affaires annuel

Revenu total de 38,86 milliards de RMB (environ 5,98 milliards de dollars)

Créée en tant que filiale du groupe CHINT en 2009, CHINT Solar se concentre sur l'énergie propre, la construction, les opérations et les services, avec des activités spécifiques dans la construction de centrales photovoltaïques (PV), le stockage d'énergie, la commercialisation de l'énergie et les micro-réseaux. Après plus d'une décennie, CHINT Solar s'est classé au premier rang des investissements photovoltaïques privés en 2021.[216] Elle a établi plus de 690 centrales photovoltaïques et 600 000 stations photovoltaïques distribuées dans le pays et à l'étranger, et a accumulé une vaste expérience dans la construction de centrales électriques au sol de grande et moyenne taille, de centrales photovoltaïques sur les toits et de stations photovoltaïques utilisées dans l'agriculture et dans les paysages désertiques. La société travaille dans d'autres pays dans le cadre de l'initiative «la Ceinture et la Route», fournissant des services d'ingénierie et de construction (EPC) dans l'industrie photovoltaïque, y compris l'Égypte. En tant que développeur et fabricant d'infrastructures, CHINT a eu un impact positif sur l'industrie de l'équipement électrique et la nouvelle chaîne d'approvisionnement énergétique en Égypte.

En 2017, CHINT et l'entreprise publique égyptienne EGEMAC ont créé la première coentreprise en Afrique - CHINT-EGEMAC, qui fabrique des produits d'équipement électrique tels que des appareillages de commutation basse tension, des boîtiers de commande, des boîtiers d'éclairage et des armoires de commande intelligentes. Dans le même temps, elle tirera parti de l'ensemble de la chaîne de l'industrie de l'énergie pour élargir les types d'activités, entrer sur le marché de la haute tension, maîtriser les technologies de base et fournir aux clients des services de support plus complets. Les produits de Chint Egypt sont utilisés dans la construction de projets clés en Égypte, tels que des bâtiments gouvernementaux, des hôpitaux, des hôtels et trois nouvelles villes. De plus, l'usine favorise l'emploi local, avec plus de 95 % de ses employés venant d'Égypte, et propose des formations internes pour encourager les jeunes employés à monter en compétences.

La filiale de Chint Egypt et le centre de services logistiques de Chint Egypt ont été créés en 2018 pour renforcer le réseau de vente et de service de l'entreprise en Égypte. En augmentant l'exploitation localisée et le service après-vente des centres logistiques, Chint améliore son service au marché égyptien de l'électricité. En 2018, Chint New Energy a remporté le contrat EPC d'ACWA Power, l'un des principaux développeurs de projets d'électricité et de dessalement en Égypte, pour soutenir le plan d'accès à Internet de trois centrales solaires photovoltaïques dans le parc industriel solaire de Benban, qui fait partie du programme du gouvernement égyptien : Stratégie énergétique durable 2035. Le parc solaire de Benban (28MWc), ALCOM (70MWc) et ACWA Benban (67,5 MWc) représentent un investissement total de 190 millions de dollars. Les opérations ont commencé et ont été officiellement connectées au réseau en septembre 2019 et fournissent de l'électricité à 80 000 foyers et réduisent de 156 000 tonnes les émissions de dioxyde de carbone chaque année.[217]

Un approvisionnement stable en électricité est essentiel dans tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement égyptienne, y compris la manufacture et la production, la transformation des produits agricoles, le commerce électronique

---

[216] Guangfu BJX. (2022). "Liste des investisseurs privés dans le domaine du photovoltaïque". https://guangfu.bjx.com.cn/news/20220527/1228498.shtml

[217] ACWA Power. (2018). "ACWA Power Signs EPC Contract with CHINT Group to Build Three PV Projects at Egypt Totaling 165.5MW Capacity". https://www.acwapower. com/news/acwa-power-signs-epc-contract-with-chint-group-to-build-three-pvprojectsat- egypt-totaling-1655mw-capacity/

et le transport routier. La demande d'électricité en Égypte ayant augmenté de 28 % ces dernières années, le projet photovoltaïque construit par Chint New Energy deviendra un élément important de Benban New Energy pour soutenir la politique gouvernementale en matière de ressources renouvelables et répondre à la demande énergétique croissante du pays.

Exemple 10 :

Shanghai Greenroad International Logistics Co Ltd : entrer en Afrique du Nord et construire une route logistique verte en Afrique

Besoins et défis abordés

1 Éliminer les barrières commerciales tarifaires et non tarifaires et promouvoir la croissance économique régionale en Afrique.

3 Améliorer la qualité des infrastructures continentales et régionales et améliorer le commerce régional.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Production, inventaire, localisation, transport, informations au cœur de la chaîne d'approvisionnement africaine

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Inventaire, localisation, transport et informations

Pays/Région

Afrique orientale, occidentale, australe, septentrionale et centrale

Chiffre d'affaires annuel/Classement par taille

Top 100 des revenus de la logistique de fret en Chine en 2021

Greenroad a démarré son activité en Afrique du Nord le 26 juin 2022. Une cérémonie pour célébrer le voyage inaugural du Greenroad Sudan-China Express a eu lieu à Khartoum, au Soudan. La ligne express Soudan-Chine est exploitée par un navire atlantique à ondes moyennes d'une charge de 32 000 tonnes, fournissant un service régulier mensuel avec une période de transit d'environ 19 jours, voyageant entre le port de Qingdao et le port du Soudan, et rayonnant vers le Soudan et les pays voisins. [218]

Greenroad International Logistics Co Ltd. (Greenroad), fondée en 1998 et dont le siège est à Shanghai, fournit des services logistiques à guichet unique. En 2021, les revenus commerciaux de Greenroad se sont classés parmi les 100 premières entreprises internationales de fret et de logistique en Chine. En 2007, Greenroad a établi sa première filiale à l'étranger au Mali. D'ici 2022, Greenroad créera 47 entreprises moléculaires dans 27 pays africains, avec 89 employés chinois et 465 employés locaux.

Greenroad s'est engagé depuis longtemps à fournir des services logistiques pour les projets chinois en Afrique, notamment l'énergie, l'électricité, les écoles, les hôpitaux, les parcs industriels et les infrastructures liées au commerce - routes, chemins de fer et ports. Au cours des deux dernières décennies, Greenroad a fourni des biens et des services logistiques maritimes pour un grand nombre de projets chinois d'approvisionnement, de construction-exploitation-transfert et de projets de partenariat public-privé, et a amélioré l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement grâce à ses services logistiques et à de nouvelles routes logistiques.

[218] Sudan-China Express maiden voyage http://file.mofcom.gov.cn/article/zwjg/zwxw/zwxwxyf/202206/20220603322240.shtml

Greenroad renforce les capacités africaines et les ressources d'entrepôt à l'étranger depuis 2017, et a commencé à obtenir des droits de gestion par le biais d'investissements directs et de la formation d'une flotte conjointe au Bénin en Afrique de l'Ouest, à Djibouti en Afrique de l'Est, en Éthiopie, en Tanzanie et en Afrique du Sud. Un système de service de remorques autonomes a été mis en place, avec plus de 100 tracteurs, voitures et remorques de diverses utilisations et spécifications, qui répondent efficacement aux besoins particuliers des clients et garantissent la capacité et la rapidité du transport intérieur en haute saison. Des entrepôts ont été installés en Égypte, en Ouganda, en Éthiopie, en Zambie et en Afrique du Sud.

Afin d'accroître la connectivité régionale et le développement de la chaîne d'approvisionnement, Greenroad coopère activement avec COSCO, China Inspection et d'autres entreprises chinoises pour améliorer le niveau des services logistiques et faciliter les échanges, en particulier pour les produits agricoles et minéraux africains, et a lancé une nouvelle plate-forme de service à guichet unique «logistique + inspection de la qualité», formant un nouveau système de service de chaîne d'approvisionnement industrielle intégrant la logistique, le contrôle de la qualité, le financement, le dédouanement, le contrôle du fret et la traçabilité des produits, ce qui raccourcit le cycle commercial.

中非民间商会 China-Africa Business Council

4.5 Afrique centrale

Angola
Cameroun
République centrafricaine
Tchad
Congo
Congo, Démocratique
Guinée Équatoriale
Gabon)
Sao Tomé et Principe

Performance économique	Croissance moyenne du PIB en 2022	3.7%
Population active	Taux moyen de participation à la population active (% de la population)	Données non disponibles
Performances commerciales	Exportations de biens et services (% du PIB)	33.7%
	Importations de biens et services (% du PIB)	34.9%
Infrastructures de base	Accès à l'électricité (% de la population)	49.1%
	Pénétration de l'Internet	25.6%
	Volume de fret ferroviaire (Tonne km)	1,7 milliard
	Volume de fret par route (Tonne km)	4,1 milliards
	Ports	65
Performances logistiques	Indice de performance logistique moyen (1=faible à 5=élevé)	2.36
Relation économique avec la Chine	Commerce avec la Chine (en % du commerce total entre la Chine et l'Afrique)	20.6%
	Stock d'IDE chinois dans cette région (en % du stock total d'IDE chinois en Afrique)	21.2%

中非民间商会 China-Africa Business Council

Exemple 11 :

Yewhing Holdings : Création d'une marque commerciale de meubles haut de gamme appartenant à l'Afrique

Besoins et défis abordés

2 Localiser l'exploitation minière et les chaînes d'approvisionnement pour améliorer la valeur ajoutée des produits.

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale.

Production, inventaire, localisation, transport, informations au cœur de la chaîne d'approvisionnement africaine

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Production, inventaire, localisation, transport et informations

Comté/Région

Angola.

Chiffre d'affaires annuel

Chiffre d'affaires annuel de 70 millions de dollars

Yewhing a été établie à Qingdao, en Chine, en 1993, et a débuté dans le commerce international. Elle est maintenant devenue une entreprise multinationale axée sur la vente au détail, couvrant le commerce international et la vente en gros, le développement et l'exploitation de biens immobiliers commerciaux haut de gamme, la fabrication de meubles et de matériaux de construction, l'exploitation forestière et la transformation du bois, ainsi que la pêche et la transformation. Yewhing est entrée en Angola en 2002 dans le commerce et la vente au détail. En 2013, elle a investi 30 millions de dollars pour construire Mundo Da Casa (MDC), un grand centre d'affaires à domicile.[219]

MDC est principalement engagée dans la vente au détail de tous les types d'ameublement, offrant une grande variété de meubles, d'accessoires d'ameublement et d'appareils électroménagers bien conçus, fonctionnels et économiques. Elle aspire à être un centre commercial unique pour tous les produits d'ameublement. MDC compte désormais un magasin phare et neuf chaînes de magasins, occupant une zone commerciale totale d'environ 30 000 mètres carrés, situés dans divers grands complexes commerciaux modernes de la capitale Luanda et des principales provinces d'Angola. MDC propose une gamme de produits de près de 20 000 unités de gestion des stocks (UGS) et est équipée de plus de 20 000 mètres carrés d'entrepôts et d'installations logistiques connexes.

Yewhig est activement engagée dans la chaîne d'approvisionnement du meuble en Angola. Tout d'abord, MDC travaille avec des designers en Angola et à l'étranger pour concevoir et décider du style des produits. Ensuite, FANUS, une filiale de Yewhig, effectue la récolte du bois et la transformation du bois massif pour produire des matériaux semi-finis en bois massif et des meubles d'extérieur en bois massif. Ensuite, la filiale FATIMA, une entreprise de fabrication de meubles, personnalise des canapés et des armoires, produit des canapés, des matelas, des portes en bois, des armoires personnalisées, des armoires et d'autres produits d'ameublement personnalisés, et transforme des matériaux semi-finis en articles ménagers.

Ensuite, les meubles sont expédiés par le propre segment logistique de Yewhig vers les magasins phares et les chaînes de magasins MDC à travers le pays pour la vente au détail, ou vers les entrepôts de MDC pour le stockage. Tout au long de la chaîne, MDC s'efforce de maximiser la localisation. Elle utilise pleinement les ressources locales, développe la manufacture locale, emploie du personnel local et augmente la gestion locale. Au sein de MDC, 2000 employés sont embauchés localement et 10% de l'équipe de direction est angolaise.

MDC, FANUS transformation du bois PLC, FÁTIMA fabrication de meubles PLC et d'autres sociétés du groupe Yewhig dans la chaîne d'approvisionnement du meuble, ont pris solidement pied sur le marché angolais. Yewhig prévoit d'établir un système de chaîne d'approvisionnement international basé sur l'expérience acquise en Angola. À cette fin, elle a renforcé les liens avec les organisations professionnelles locales et régionales et noué des partenariats avec des fournisseurs et des acheteurs au Portugal, en Italie, en Espagne, en Inde, en Turquie et dans d'autres pays.

[219] Bomjardim, Fabricio. (2014). "Angola recebe centro commercial Chine." Actualités du CEIRI. https://ceiri.news/angola-recebecentro-comercial-chines/

Yewhig reproduira le modèle commercial de MDC dans d'autres régions d'Afrique et, au cours des cinq prochaines années, les magasins MDC Home World opéreront dans plusieurs pays africains, dont la République démocratique du Congo, le Mozambique, le Nigéria et l'Éthiopie. En termes de qualité et de gamme de produits, MDC vise à apporter aux consommateurs des produits de haute qualité répondant aux normes internationales. Elle coopère avec de nombreuses entreprises de design internationales dans les secteurs de l'ameublement et de la décoration intérieure pour fournir des produits personnalisés haut de gamme. Elle approvisionne également des marchés dans des pays tels que la Turquie, l'Italie, l'Inde, le Portugal et l'Espagne, et sa chaîne d'approvisionnement couvre l'Afrique, l'Asie, l'Europe et l'Amérique.

Yewhig a tiré parti des ressources du continent africain et contribue positivement au développement de la chaîne d'approvisionnement locale. L'entreprise s'engage en faveur de l'emploi local et un nombre croissant d'employés locaux occupent des postes de direction. Yewhig est également activement engagé dans des activités de responsabilité sociale d'entreprise. Yewhig a établi une relation d'assistance de contrepartie à long terme avec un orphelinat local, envoyant régulièrement des employés faire du bénévolat, en fournissant des installations, en rénovant les dortoirs et en emmenant des diplômés pour effectuer des stages au MDC et en leur offrant des opportunités d'emploi.[220]

Exemple 12 :

Herocean Supply Chain --- construire une plate-forme africaine de la chaîne d'approvisionnement du commerce et des technologies de l'information

Besoins et défis abordés

1 Éliminer les barrières commerciales tarifaires et non tarifaires et promouvoir la croissance économique régionale en Afrique.

5 Intégrer les entreprises étrangères et locales dans le processus de la chaîne d'approvisionnement et former des compléments solides.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Une partie de la chaîne d'approvisionnement

Localisation, inventaire, transport et informations

Pays/Région

Angola.

Chiffre d'affaires annuel

150 millions de dollars

Herocean Supply Chain Management Group est une entreprise de plate-forme de chaîne d'approvisionnement Chine-Afrique intégrant la logistique internationale et le commerce industriel africain et les technologies de l'information. Basée à Shanghai, en Chine, elle compte plus de 10 filiales détenues à 100 % et est distribuée dans 39 points de vente urbains dans des pays africains tels que l'Angola, la Zambie, la République démocratique du Congo (RDC), le Mozambique et le Malawi.

Le Groupe a démarré son activité de logistique en Afrique en 2009 et a progressivement élaboré un modèle pour des services de chaîne

[220] Ministère du commerce de la République populaire de Chine. (2014) "情系安哥拉——佑兴集团定向帮扶安哥拉孤儿院." http://ao.mofcom.gov.cn/article/todayheader/201410/20141000765678.shtml

d'approvisionnement à processus complet à guichet unique entre la Chine et l'Afrique. Bénéficiant des ports chinois de Dalian, Qingdao, Tianjin, Shanghai, Ningbo et Guangzhou, il fournit aux clients du commerce international de plus de 20 pays des solutions logistiques tierces pratiques et rentables. Grâce à son fort investissement physique, il peut fournir une gamme complète de services, notamment l'approvisionnement, l'entreposage, l'expédition, le dédouanement et la livraison des marchandises à domicile. La stratégie du Groupe «un centre et trois points de base», intègre trois produits de base standardisés : les routes (amélioration et optimisation de l'efficacité opérationnelle des routes Chine-Afrique), l'entreposage (établissement d'entrepôts et de dépôts sous douane dans les principaux ports africains et pays enclavés), et la distribution urbaine (associée au réseau non physique du Groupe, efforts et expansion de la distribution entre les villes africaines), combinés aux forces des réseaux africains, intégrant et créant des produits standardisés pour répondre aux besoins de plus en plus diversifiés des clients.

Dans le secteur du commerce industriel, en s'appuyant sur ses 30+ points de vente urbains existants, le Groupe a construit un réseau de distribution avec les produits «maison» au centre, élargi la portée des canaux et mis en œuvre l'agencement des 3 moteurs stratégiques de l'activité du Groupe - chaînes de magasins (10 nouvelles villes de marché à explorer en 2022, et 100 magasins franchisés par nouveau marché), utilisateurs (1 000 membres par magasin franchisé) et produits de base (matériaux de construction, décoration, mobilier, électroménager, quotidien produits de première nécessité et produits de voyage).

Dans le secteur des technologies de l'information, afin de fournir des services commerciaux modernes pour le marché africain, la société a créé la plateforme de commerce électronique OBOR, visant à améliorer la vie quotidienne des Africains. Avec des années de fonctionnement intensif dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, il optimise la plate-forme de paiement sûre et fiable et a introduit une variété de produits de qualité pour les consommateurs africains. OBOR ouvre un lien complet entre les clients, les magasins et les commerçants, pour que tous les commerçants locaux puissent rester chez eux et être le patron ! Le Groupe s'est donné pour mission de devenir la plus grande plateforme de services de commerce électronique en Afrique.

En résumé, les exemples ci-dessus montrent comment les entreprises chinoises contribuent aux 5 piliers de l'écosystème de la chaîne d'approvisionnement africaine.

Toutefois, les entreprises chinoises devraient continuer à développer leurs investissements et leurs opérations locales en Afrique. Par exemple, pour réduire le déficit commercial existant entre certains pays africains et la Chine et contribuer davantage à l'économie locale, les entreprises chinoises peuvent augmenter leurs investissements dans la transformation de produits à valeur ajoutée. Les entreprises chinoises peuvent également travailler avec des entreprises de logistique locales pour mettre en place des infrastructures d'exportation et faciliter le transfert de technologies et de connaissances, ce qui permet de maximiser l'utilisation des ressources locales.

En outre, les produits africains à forte valeur ajoutée et les marques appartenant à des entreprises africaines pourraient être progressivement encouragés à entrer sur les plateformes de commerce électronique chinoises afin de mieux servir les

China-Africa Business Council

PME africaines. Cela soutiendrait également le désir du FOCAC d'augmenter les exportations africaines vers la Chine et de mieux relier l'écosystème du commerce électronique chinois à la zone de libre-échange continentale africaine afin de renforcer le commerce régional. L'eWTP de l'Afrique, Alibaba ou d'autres sociétés de commerce électronique pourraient participer à la construction de réseaux logistiques pour relier les PME locales à la production, au transport, au dédouanement et à la distribution sur le continent et dans le monde. Les entreprises chinoises sont encouragées à attirer davantage de marques africaines à forte valeur ajoutée et de PME africaines directement sur leurs plateformes de commerce électronique de la Ceinture et de la Route afin de mieux connecter les produits africains aux clients chinois et de soutenir le développement de l'AfCFTA.

中非民间商会
China-Africa Business Council

Chapitre 5 : Conclusions et recommandations

Ce rapport s'est concentré sur le rôle de la Chine dans la chaîne d'approvisionnement du continent africain, dans le but d'évaluer les progrès à ce jour, de documenter les défis rencontrés et de proposer des actions futures. Le rapport a d'abord fourni un cadre en cinq parties pour comprendre le développement de la chaîne d'approvisionnement. Il a ensuite passé en revue l'historique et l'état du développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique, fournissant des données clés pour définir le contexte de l'orientation politique et le rôle des partenaires de développement tels que la Chine dans leur engagement dans ce domaine. Le rapport a également résumé les attraits de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique, ainsi que les défis au progrès. Le rapport a également fourni un aperçu de la manière dont les forces chinoises, tant au niveau politique que local, affectent le développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique dans le cadre du FOCAC, et a illustré les tendances clés à travers de nombreuses exemples d'entreprises membres du CABC en Afrique.

中非民间商会 China-Africa Business Council

5.1 6 Conclusions

Dans ce processus, cette analyse a tiré un certain nombre de conclusions :

❶ Programme de développement. Il existe de nombreuses preuves que le développement de la chaîne d'approvisionnement est crucial pour atteindre les ODD et l'Agenda 2063 de l'Afrique. Cependant, comme l'a montré la pandémie de COVID19, il existe des risques et des incertitudes à l'échelle mondiale qui peuvent entraver le développement ultérieur des chaînes d'approvisionnement. Les conflits internes et le changement climatique exerceront certainement une pression sur les chaînes existantes en Afrique.

❷ Contexte général. Le développement de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique a un potentiel important en théorie, mais le continent a en fait été enfermé dans une position assez médiocre dans les chaînes d'approvisionnement mondiales en raison de l'histoire du colonialisme.

❸ Défis industriels. Alors que les chaînes d'approvisionnement de l'Afrique sont généralement en retard par rapport au reste du monde, certaines parties sont plus avancées que d'autres. En particulier, des cinq domaines cruciaux du cadre de la chaîne d'approvisionnement - Production, Inventaire, Localisation, Transport et Information - à l'heure actuelle, l'information semble être la plus développée (notamment via les startups africaines), et le transport le moins bien développé -

par exemple aucune des principales routes nationales relient l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique centrale ou australe, et les lignes de chemin de fer sont concentrées dans la région de l'Afrique australe. Il reste également un manque de manufacture locale, d'entreprises de logistique et de talents locaux. Cependant, des tendances telles que le commerce électronique pourraient contribuer à accélérer la croissance des composants du cadre de la chaîne d'approvisionnement.

❹ Potentiel spécifique au pays : Géographiquement, certains pays d'Afrique sont également mieux placés que d'autres - par exemple, l'Égypte, l'Afrique du Sud, le Kenya, l'Éthiopie et même l'île Maurice - pour diverses raisons, et encore une fois en raison de facteurs historiques, les zones frontalières du continent sont également mieux développées en termes de logistique de la chaîne d'approvisionnement. Des pays comme le Nigeria, le Ghana, la Tanzanie et la RDC ont du potentiel mais leur développement est bien en deçà des attentes. Cependant, l'émergence de l'AfCFTA et de l'Agenda 2063 indique un désir et un besoin de poursuivre une approche continentale, et non un investissement dans un seul pays ou une seule région.

❺ Coordination croissante entre la Chine et l'Afrique. Nos recherches, entretiens et enquêtes montrent également que relever les défis de la chaîne d'approvisionnement en Afrique nécessite des actions de l'Afrique même et le soutien de ses partenaires de développement comme la Chine afin de changer la structure et d'investir dans les aspects en retard des chaînes d'approvisionnement - telles que les infrastructures continentales et régionales.

❻ Contribution accrue des entreprises chinoises. Depuis au moins le début des années 1970, la Chine aide activement l'Afrique à combler certaines lacunes de la chaîne d'approvisionnement, en particulier par le biais de prêts concessionnels pour aider à combler les lacunes en matière d'infrastructures, d'investissements dans la manufacture et dans le commerce électronique. Dans les exemples sélectionnées dans ce rapport, en particulier dans le chapitre 4, il convient de noter que le rôle de soutien des institutions financières chinoises, telles que le Fonds de développement Chine-Afrique, a figuré à de nombreuses reprises. Cela signifie également que, comme le montrent les exemples, l'implication de la Chine dans les chaînes d'approvisionnement africaines est relativement diversifiée et couvre toutes les sous-régions d'Afrique.

5.2 Trois recommandations clés pour les investisseurs chinois

Que signifient ces conclusions pour l'avenir ? Les experts ont fourni à la Chine trois recommandations clés.

Premièrement, nous recommandons aux parties prenantes chinoises de continuer à s'engager dans ce domaine et d'accroître leurs investissements dans les chaînes d'approvisionnement africaines. L'expérience de la transformation de la chaîne d'approvisionnement de la Chine et les modèles commerciaux conçus pour combler les lacunes de la chaîne d'approvisionnement ou des marchés chinois sont extrêmement utiles pour la croissance africaine. De plus, le soutien

chinois a le potentiel d'aider l'Afrique à modifier les modèles anciens de chaîne d'approvisionnement issus de son passé colonial.

Pour y parvenir, un plan d'action plus concret doit être formulé par la Chine et l'Afrique pour guider et suivre efficacement le développement de la chaîne d'approvisionnement.

Deuxièmement, les partenaires chinois doivent favoriser la capacité de développement durable en Afrique et s'intégrer dans le développement durable de la chaîne d'approvisionnement africaine. Il est crucial de relier davantage d'entreprises africaines aux parcs industriels et aux zones économiques spéciales initiés par la Chine, permettant à ces entreprises d'accéder à des ressources telles que les financements chinois, les services logistiques, les compétences techniques et les partenariats. Il est également crucial pour les partenaires africains de comprendre les modèles commerciaux de la Chine afin de comprendre leur pertinence potentielle dans un contexte africain. De même, et d'autre part, il est crucial pour les entreprises chinoises de s'associer à des entreprises africaines locales pour approfondir leur compréhension et ainsi prospérer sur le marché. Cette coopération a un grand potentiel et peut offrir des avantages remarquables à long terme.

Troisièmement, les institutions d'investissement financier officielles et privées et les plateformes de promotion des investissements privés chinois devraient jouer un plus grand rôle. Les organisations de soutien telles que CAD Fund, CAFIC et CABC sont en mesure de jouer un rôle accru dans ce domaine. Leur importance ne peut être sous-estimée.

Boîte 31

Plate-forme de promotion des investissements privés Chine-Afrique : Préparation de la construction de la troisième plate-forme d'investissement pour la coopération Chine-Afrique

Lors de la 8e Conférence ministérielle du Forum sur la coopération sino-africaine, le président Xi Jinping a proposé la création d'une "Plateforme de promotion des investissements privés sino-africains" et l'a incluse dans le Forum sur la coopération sino-africaine- Plan d'action de Dakar (2022-2024) encourager les entreprises chinoises à investir en Afrique.

Cette plateforme est la troisième annoncée par la Chine pour promouvoir les investissements économiques et commerciaux sino-africains après le Fonds de développement sino-africain (CADFund) et le Fonds sino-africain pour la coopération industrielle (CAFIC). Il sera dirigé par la Fédération panchinoise de l'industrie et du commerce (ACFIC), encourageant les entreprises privées chinoises à mener une coopération en matière d'investissement économique et commercial avec l'Afrique. Le CABC sera pleinement engagé dans cette entreprise.

Grâce à cette plateforme, la CABC guidera les entreprises privées chinoises pour comprendre les besoins de l'Afrique, faire preuve de diligence raisonnable, renforcer d'autres investissements connexes, améliorer la gestion post-investissement et promouvoir un certain nombre de projets d'investissement de haute qualité, centrés sur les personnes et durables pour l'Afrique.

À l'heure actuelle, CABC, en collaboration avec Holley International Co., Hangzhou Minzhi Investment Management Co., China-Africa Supply Chain (Zhejiang) Research Institute, mène des recherches et une coopération avec la Société financière internationale du Groupe de la Banque mondiale, Zhejiang Financial Assets Trading Center , Hangzhou Fuyu Investment Co. Il construit une plate-forme transfrontalière d'investissement et de financement par le conseil et le financement, et prévoit d'investir dans des projets dans les domaines de la pêche, de l'agriculture et de la foresterie, des parcs industriels, des chaînes d'approvisionnement et des soins médicaux et de santé dans sa première phase.

Source : CACB

5.3 32 suggestions selon les 8 enjeux clés

Selon les huit actions transversales référencées au chapitre 2 pour relever les défis de la chaîne d'approvisionnement en Afrique, nous fournissons un ensemble de suggestions spécifiques pour les parties prenantes chinoises et africaines. Ces suggestions sont les suivantes :

1 Éliminer les barrières commerciales tarifaires et non tarifaires et promouvoir la croissance économique régionale en Afrique

Recommandations aux acteurs africains :

1 Participer activement et profiter de l'AfCFTA pour stimuler le commerce intra-régional.

2 Promouvoir la facilitation des échanges en intégrant des mesures frontalières efficaces et des solutions douanières frontalières améliorées.

3 Utiliser activement la politique commerciale, d'investissement et de concurrence (y compris les protocoles de l'AfCFTA) pour décourager les entreprises étrangères (y compris chinoises) d'investir dans de simples entreprises extractives.

Recommandations pour les parties prenantes chinoises :

4 Encourager les entreprises chinoises à s'associer à l'AfCFTA pour promouvoir le commerce intra-africain.

5 Renforcer les politiques de facilitation des échanges pour rendre les produits africains plus faciles à importer, par exemple, par le biais d'un accord commercial préférentiel à l'échelle de l'Afrique, en s'appuyant sur l'initiative existante des "voies vertes" dans le cadre du FOCAC.

6 Promouvoir activement les produits et les marques africaines à valeur ajoutée transformés sur le marché chinois et à l'international, y compris via le commerce électronique.

2 Localiser l'exploitation minière et les chaînes d'approvisionnement pour améliorer la valeur ajoutée des produits

Recommandations aux acteurs africains :

7 Se coordonner pour concevoir des politiques économiques favorables aux entreprises et attrayantes pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, telles que des politiques préférentielles pour l'exportation de produits à valeur ajoutée et transformés, ou des préférences pour l'importation de machines qui seront utilisées pour le développement de la chaîne d'approvisionnement.

Recommandations pour les parties prenantes chinoises :

8 Encourager/financer les entreprises chinoises et africaines à se concentrer sur la manufacture à valeur ajoutée (pas simplement l'extraction ou l'assemblage) et à s'associer à davantage d'acteurs locaux pour la transformation de leurs produits.

3 Améliorer la qualité des infrastructures continentales et régionales et améliorer le commerce régional

Recommandations aux acteurs africains :

9 Se coordonner pour identifier clairement les projets d'infrastructure prioritaires régionaux africains

10 Se coordonner pour présenter clairement les demandes africaines et les attentes des activités chinoises lors du soutien de projets d'infrastructure régionaux - par ex. emploi local, responsabilités environnementales et sociales, transparence des contrats, etc.

11 Explorer les opportunités de participer à des projets d'infrastructure en tant que prestataires de services ou fournisseurs de matériaux.

Recommandations pour les parties prenantes chinoises :

12 Assurer un flux constant de financements et d'investissements pour construire les infrastructures transfrontalières nécessaires en Afrique au développement de la chaîne d'approvisionnement, telles que les routes, les ports, les zones économiques spéciales et les priorités du PIDA et de l'Agenda 2063 de l'UA.

13 Encourager les entreprises chinoises à diversifier leurs mécanismes d'investissement pour avoir plus de PPP à moyen terme avec des entreprises africaines dans des projets d'infrastructure.

14 Offrir des opportunités aux entreprises africaines et leur permettre de participer aux projets d'infrastructure en tant que prestataires de services ou fournisseurs de matériaux.

4 Développer les capacités de production locales, notamment dans le domaine de la santé publique

Recommandations aux acteurs africains :

15 Élargir la coopération avec la Chine dans les produits de manufacture clés, tels que les vaccins, les produits pharmaceutiques et les produits à valeur ajoutée

Recommandations pour les parties prenantes chinoises :

16 Encourager les entreprises chinoises à connecter davantage d'entreprises africaines à la chaîne industrielle de fabrication par le biais de zones économiques spéciales et de parcs industriels

5 Intégrer les entreprises étrangères et locales dans le processus de la chaîne d'approvisionnement et former des compléments solides

Recommandations aux acteurs africains :

⑰ Encourager la formation de groupes et d'unions de petites entreprises manufacturières ou de fournisseurs d'accessoires et les mettre en relation avec des entreprises ou des groupes chinois.

⑱ Créer des incitations à la coopération entre les entreprises locales et étrangères.

Recommandations pour les parties prenantes chinoises :

⑲ Encourager les entreprises chinoises à avoir plus d'entreprises locales impliquées dans le processus de la chaîne d'approvisionnement.

6 Donner la priorité aux centres de formation et promouvoir la participation locale

Recommandations aux acteurs africains :

⑳ Former un système de partage d'informations pour collecter régulièrement des informations sur les besoins des entreprises africaines

㉑ Donner la priorité à la création de centres de formation pour cultiver les talents et coopérer avec les entreprises et les universités chinoises pour la formation des connaissances et des compétences (y compris la formation en langue chinoise)

Recommandations pour les parties prenantes chinoises

㉒ Encourager les entreprises chinoises à accroître le transfert de connaissances et de compétences en offrant plus de formation aux employés (y compris de formation en langues africaines) et partager l'expérience avec les entreprises locales

㉓ Prêter attention à la durabilité et aux relations avec les communautés et les travailleurs locaux, qui sont bénéfiques pour le développement à long terme d'une entreprise

㉔ Encourager les entreprises chinoises à s'associer aux universités locales afin d'offrir des opportunités d'emploi aux professionnels et aux talents

7 Fournir aux entreprises africaines des moyens de financement adéquats et combler le déficit de financement.

Recommandations aux acteurs africains :

㉕ Les gouvernements africains devraient aider leurs entreprises à se connecter avec des entreprises et des financements chinois, tels que CADFund, les parcs industriels chinois et les zones économiques spéciales

㉖ Offrir un financement préférentiel ou des fonds propres pour encourager les entreprises chinoises à investir dans des secteurs clés des chaînes d'approvisionnement africaines, notamment la logistique, l'entreposage, la manufacture et tous les secteurs à valeur ajoutée tels que la santé et l'agriculture.

Recommandations pour les parties prenantes chinoises

㉗ Ajuster ou innover les instruments de financement, investir directement dans les entreprises africaines et encourager les entreprises chinoises à créer des coentreprises avec des entreprises africaines

㉘ Fournir un financement préférentiel ou des services financiers sur actions et de chaîne d'approvisionnement pour encourager les entreprises chinoises à investir dans les principales industries de la chaîne d'approvisionnement en Afrique, notamment la logistique, l'entreposage, la manufacture et d'autres secteurs à valeur ajoutée.

8 Adopter davantage de solutions numériques pour alimenter la croissance de la chaîne d'approvisionnement.

Recommandations aux acteurs africains :

㉙ Créer des incitations pour les plates-formes de commerce électronique telles que l'eWTP afin d'étendre l'infrastructure numérique au-delà des frontières et de stimuler l'intégration numérique.

㉚ Encourager les plateformes de commerce électronique initiées par la Chine à exporter des produits africains, en particulier des produits à valeur ajoutée, vers la Chine et à se connecter à d'autres solutions numériques africaines telles que PAPPS

Recommandations pour les parties prenantes chinoises

㉛ Soutenir les pays africains dans la construction d'un écosystème d'infrastructure de commerce électronique pour les exportations vers la Chine et assurer des systèmes de paiement fluides entre la Chine et les pays africains

㉜ Les plates-formes de commerce électronique chinoises, telles que Kilimall et Chinagoods, devraient concentrer leurs activités sur l'exportation de produits africains à valeur ajoutée vers la Chine et au-delà.

5.4 32 suggestions pour les parties chinoises et africaines

16 suggestions Pour les acteurs africains

❶ Participer activement et utiliser la zone de libre-échange continentale africaine pour promouvoir le commerce intra-régional.

❷ Promouvoir la facilitation des échanges, notamment en incorporant des mesures frontalières efficaces et des solutions douanières améliorées aux frontières.

❸ Utiliser activement les politiques de commerce, d'investissement et de concurrence (y compris l'Accord sur la zone de libre-échange continentale africaine) pour décourager les entreprises étrangères (y compris les entreprises chinoises) d'investir dans les industries extractives.

❹ Coordonner et formuler des politiques économiques attrayantes pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, telles que des politiques préférentielles pour l'exportation de produits à valeur ajoutée et transformés, ou des politiques préférentielles pour les machines importées pour le développement de la chaîne d'approvisionnement.

❺ Identifier les projets d'infrastructure prioritaires en Afrique.

❻ Lorsque vous soutenez des projets d'infrastructure régionaux, communiquez clairement les besoins et les attentes de l'Afrique pour les activités chinoises - par exemple, l'emploi local, la responsabilité environnementale et sociale, la transparence des contrats, etc.

❼ Rechercher des opportunités de participer à des projets d'infrastructure en tant que prestataire de services ou fournisseur de matériaux.

❽ Développer la coopération avec la Chine dans la manufacture de produits clés tels que les vaccins, les médicaments et les produits à valeur ajoutée.

❾ Encourager la formation de groupes de petites entreprises manufacturières ou de fournisseurs de pièces, et établir des liens avec des entreprises ou des groupes chinois.

❿ Créer des incitations à la coopération entre les entreprises locales et étrangères.

⓫ Mettre en place un système de partage d'informations pour collecter régulièrement des informations sur les besoins des entreprises africaines.

⓬ Donner la priorité à la création de centres de formation pour cultiver les talents et coopérer avec les entreprises et les universités chinoises pour mener à bien la formation aux connaissances et aux compétences (y compris la formation en langue chinoise).

⓭ Les gouvernements africains devraient aider leurs entreprises à entrer en contact avec des entreprises chinoises et à accéder au financement par des moyens tels que le Fonds de développement Chine-Afrique, les parcs industriels chinois et les zones économiques spéciales.

⓮ Fournir des services d'évaluation de crédit aux PME africaines et fournir des approbations gouvernementales pour l'évaluation.

⓯ Créer des incitations pour les plates-formes de commerce électronique telles que la plate-forme mondiale de commerce électronique (eWTP), en s'appuyant sur l'infrastructure numérique transfrontalière pour stimuler l'intégration numérique.

⓰ Encourager les plateformes de commerce électronique initiées par la Chine à

中非民间商会 China-Africa Business Council

exporter des produits africains vers la Chine, en particulier des produits à valeur ajoutée, et à se connecter à d'autres solutions numériques africaines telles que PAPPS.

16 suggestions pour les parties prenantes chinoises

❶ Encourager les entreprises chinoises à se connecter à la Zone de libre-échange continentale africaine pour promouvoir le commerce intra-africain.

❷ Renforcer les politiques de facilitation des échanges pour faciliter l'importation de marchandises africaines, par exemple en adoptant un accord commercial préférentiel couvrant l'Afrique sur la base de l'initiative existante «canal vert» du Forum sur la coopération sino-africaine.

❸ Promouvoir activement les produits et les marques africaines à valeur ajoutée sur le marché chinois et à l'international par le biais du commerce électronique et d'autres moyens.

❹ Encourager/financer les entreprises chinoises et africaines à se concentrer sur la manufacture à valeur ajoutée (et non sur l'exploitation minière ou l'assemblage) et coopérer avec davantage de gouvernements locaux pour transformer leurs produits.

❺ Assurer des flux de financement et d'investissement stables pour construire les infrastructures transfrontalières nécessaires au développement de la chaîne d'approvisionnement en Afrique, telles que les routes, les ports, les zones économiques spéciales, le Plan de développement des infrastructures en Afrique et d'autres priorités dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

❻ Encourager les entreprises chinoises à diversifier leurs mécanismes d'investissement et à mener davantage de projets PPP avec des entreprises africaines dans des projets d'infrastructure.

❼ Les entreprises chinoises devraient offrir aux entreprises africaines la possibilité de participer à des projets d'infrastructure en tant que prestataires de services ou fournisseurs de matériaux.

❽ Encourager les entreprises chinoises à intégrer davantage d'entreprises africaines dans la chaîne de l'industrie manufacturière par le biais de zones économiques spéciales et de parcs industriels.

❾ Encourager les entreprises chinoises à impliquer davantage d'Africains et d'entreprises locales dans le processus de la chaîne d'approvisionnement.

❿ Encourager les entreprises chinoises à accroître le transfert de connaissances et de compétences en offrant davantage de formations aux employés (y compris des formations en langues africaines) et en partageant les expériences avec les entreprises locales.

⓫ Les entreprises chinoises devraient se concentrer sur la durabilité et les relations avec les communautés et les travailleurs locaux, ce qui profitera à leur développement à long terme.

⓬ Encourager les entreprises chinoises à coopérer avec les universités locales pour offrir des opportunités d'emploi aux professionnels et aux talents.

⓭ Concevoir ou ajuster des instruments de financement, investir directement dans des entreprises africaines et encourager les entreprises chinoises à établir des joint-ventures avec des entreprises africaines.

⓮ Offrir un financement préférentiel ou des fonds propres pour encourager les entreprises chinoises à investir dans des secteurs clés des chaînes d'approvisionnement africaines, notamment la logistique, l'entreposage, la manufacture et tous les secteurs à valeur ajoutée tels que la santé et l'agriculture.

⓯ Soutenir les pays africains pour construire un écosystème d'infrastructure de commerce électronique pour les exportations vers la Chine, et lisser le système de paiement entre la Chine et de nombreux pays africains.

⓰ Les plates-formes de commerce électronique chinoises telles que kilimall (une plate-forme de Changsha Feituo Information Technology Co., Ltd.) et Chinagoods (site officiel du Yiwu Small Commodity Market) devraient concentrer leurs activités sur l'importation de produits africains à valeur ajoutée en Chine et au-delà.

5.5 Ouverture et extension

Ce rapport pionnier et approfondi, bien qu'ancré dans des cadres clairs, des analyses, des exemples et des expériences réelles, n'est qu'un début. L'analyse elle-même a également des limites et peut être encore améliorée dans de futurs rapports ou par d'autres participants. Par exemple, il serait préférable de compléter une cartographie plus complète des entreprises chinoises en Afrique et de classer leur contribution aux chaînes d'approvisionnement africaines. De plus, nous n'avons pu atteindre qu'un nombre limité de parties prenantes africaines, mais nous savons que de nombreuses autres opinions pourraient également être recueillies.

Malgré ces mises en garde et limitations, nous espérons que cette analyse et ces recommandations jetteront une base solide pour renforcer la contribution de la Chine au développement de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique et, finalement, mettre fin à la pauvreté et arriver à un développement durable sur le continent.

Il est important de noter que notre message clé est que la réalisation de ces objectifs nécessite certainement que les parties prenantes chinoises soient plus engagées, plus innovantes et continuent d'augmenter leur financement. Cependant, cela seul n'est pas suffisant. Les gouvernements et les parties prenantes africains doivent aller bien au-delà des idées simplistes de facilitation du commerce ou des investissements et fournir à la Chine et à d'autres partenaires les conditions appropriées, afin qu'ils puissent apporter des contributions motrices et innovantes au développement de la chaîne d'approvisionnement de l'Afrique.

China Africa Business Council

Annexe

ANNEXE 1 :

Lier les programmes phares de l'Agenda 2063 à la chaîne d'approvisionnement

Projet phare	Objectif et éléments	Lié à la chaîne d'approvisionnement ?
Réseau intégré de trains à grande vitesse	Connecter toutes les capitales et centres commerciaux africains à travers un réseau africain de trains à grande vitesse, facilitant ainsi la circulation des biens, des facteurs, des services et des personnes	Un système de transport efficace est essentiel pour une chaîne d'approvisionnement robuste, car il réduit les délais d'exécution et contribue ainsi à réduire les coûts de fonctionnement
Formulation d'une stratégie africaine sur les produits de base	Vise à transformer l'Afrique d'un simple fournisseur de matières premières pour le reste du monde en un continent qui utilise activement ses propres ressources pour assurer le développement économique des Africains	Les processus d'ajout de valeur fournissent des liens en amont et en aval et des stratégies de produit claires. Cela nécessite de s'appuyer sur la chaîne d'approvisionnement pour assurer le mouvement des matières premières et des produits finis.
Création de la zone de libre-échange continentale africaine	A l'intention d'accélérer considérablement la croissance du commerce intra-africain et d'utiliser plus efficacement le commerce comme moteur de croissance et de développement durable	Le commerce aux conditions préférentielles de l'AfCFTA réduira progressivement 90% des tarifs sur 5 ans. Selon l'ONU, plus de 81 % des produits sont actuellement commercialisés à des conditions préférentielles. L'AfCFTA signale donc un effort majeur vers une économie régionale africaine plus intégrée ainsi que la volonté de mieux inclure l'Afrique dans la chaîne d'approvisionnement mondiale.[221]
Le passeport africain et la libre circulation des personnes	Supprimer les restrictions sur la capacité des Africains à voyager, travailler et vivre sur leur propre continent.	Le transport et la logistique à travers l'Afrique sont gérés, d'où la facilité de déplacement du personnel et l'obtention de permis de travail sont essentiels au bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement

[221] Kuwonu, Franck. (2021). "La zone de libre-échange de l'Afrique s'ouvre aux affaires." ONU Afrique Renouveau. https://www.un.org/africarenewal/magazine/january-2021/afcfta-africa-now-open-business

中非民间商会 China-Africa Business Council

Projet phare	Objectif et éléments	Lié à la chaîne d'approvisionnement ?
Faire taire les armes d'ici 2020	Travailler à mettre fin à toutes les guerres, conflits civils, violences basées sur le genre, conflits violents et prévenir le génocide.	Les conflits, l'insécurité et les instabilités ont souvent une incidence négative sur la circulation des biens, des services et des personnes dans les pays et entre les régions en conflit, et ont donc un impact négatif sur les chaînes d'approvisionnement
Mise en œuvre du projet de barrage du Grand Inga	Développement du barrage d'Inga pour générer 43 200 MW d'électricité, afin de soutenir les pools énergétiques régionaux actuels	Une énergie efficace est nécessaire pour la production, un élément de la chaîne d'approvisionnement
Création d'un marché unique africain du transport aérien (MUTAA)	Assurer la connectivité intra-régionale entre les capitales africaines et créer un marché unique et unifié du transport aérien en Afrique, comme élan pour l'intégration économique et le programme de croissance du continent.	Les arrangements en plein air stimulent le trafic, stimulent les économies et créent des emplois. À ce jour, 34 pays ont adhéré au SAATM et ils représentent plus de 80 % du marché aéronautique existant en Afrique.[222]
Création d'un forum économique africain annuel	Forum de réflexion sur la manière d'accélérer la transformation économique de l'Afrique en mobilisant ses vastes ressources pour soutenir le développement des Africains	Le forum peut jouer un rôle important dans la présentation d'idées susceptibles de transformer le paysage du développement industriel de l'Afrique.
Création d' institutions financières africaines	Accélérer l'intégration et le développement socio-économique du continent par la mise en place d'organisations qui joueront un rôle clé dans la mobilisation des ressources et la gestion du secteur financier africain	Grâce à la mise en place de financements commerciaux.

[222] IATA. « le marché unique africain du transport aérien (MUTAA) ». https://www.iata.org/en/about/worldwide/ame/saatm/

Projet phare	Objectif et éléments	Lié à la chaîne d'approvisionnement ?
Le réseau panafricain	Mettre en place des politiques et des stratégies qui conduiront à des applications et services électroniques transformateurs en Afrique, en particulier l'infrastructure terrestre à large bande intra-africaine et la cyber sécurité.	L'utilisation de la technologie dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement et la sécurisation des opérations logistiques, par ex. le suivi des marchandises fait partie du réseau électronique et nécessite un cadre et une infrastructure robuste. Les aspects concernés incluent le dédouanement électronique à la frontière, le commerce électronique.
Stratégie spatiale africaine	Renforcer l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique par l'Afrique pour soutenir son développement.	NON
Une université africaine virtuelle et électronique	L'utilisation de programmes basés sur les TIC pour accroître l'accès à l'enseignement supérieur et continu en Afrique en atteignant simultanément un grand nombre d'étudiants et de professionnels sur plusieurs sites.	Renforcement des capacités et renforcement des compétences des professionnels engagés dans les chaînes d'approvisionnement.
La cyber-sécurité	Veiller à ce que ces technologies soient utilisées au profit des individus, des institutions ou des États-nations africains en garantissant la protection et la sécurité des données en ligne	
Grand musée africain	Vise à faire prendre conscience des artefacts culturels vastes, dynamiques et diversifiés de l'Afrique et de l'influence que l'Afrique a eue et continue d'avoir sur les différentes cultures du monde dans des domaines tels que l'art, la musique, la langue et la science	NON
Encyclopédie Africaine	Fournir une vision du monde africaine des peuples, de la culture, de la littérature et de l'histoire de l'Afrique et un outil clé à utiliser pour éduquer, informer et remettre les pendules à l'heure concernant l'histoire, la culture et les contributions des peuples africains à travers le monde	NON

中非民间商会 China-Africa Business Council

ANNEXE 2 :

Relier les chaînes d'approvisionnement et les aspirations de l'Agenda 2063

Cadre	Domaines prioritaires	Lien des politiques nationales / régionales autour de la croissance du cadre et de la chaîne d'approvisionnement.
Programme détaillé de développement de l'agriculture africaine (PDDAA) - initiative continentale visant à aider les pays africains à éliminer la faim et à réduire la pauvreté en stimulant la croissance économique grâce à un développement axé sur l'agriculture	Extension de la zone sous gestion durable des terres Améliorer l'infrastructure rurale et les capacités liées au commerce pour l'accès au marché Accroître l'approvisionnement alimentaire, réduire la faim et améliorer les réponses aux crises alimentaires d'urgence Améliorer la recherche agricole, la diffusion et l'adoption des technologies	Établissement de directives d›investissement pour les jeunes dans les systèmes agroalimentaires en Afrique afin d›accélérer les investissements dans et par les jeunes dans les systèmes agroalimentaires. Les initiatives visant à garantir que les jeunes, qui forment la majeure partie de la population africaine, sont des activités de production agricole et alimentaire.[223]
Le Programme de développement des infrastructures en Afrique - cadre commun permettant aux parties prenantes africaines de construire les infrastructures nécessaires à des réseaux de transport, d'énergie, de TIC et d'eau transfrontaliers plus intégrés pour stimuler le commerce, stimuler la croissance et créer des emplois	Faciliter l'intégration continentale par l'amélioration des infrastructures régionales et leur mise en œuvre contribuera à combler le déficit d'infrastructures qui entrave gravement la compétitivité de l'Afrique sur le marché mondial	Le développement de l'infrastructure de connexion est essentiel pour ancrer l'intégration de l'infrastructure. Les projets notables dans le cadre du PIDA comprennent le corridor LAPSSET et l'autoroute du Cap au Caire
La Vision minière africaine (VMA) vise à optimiser les dotations en ressources minérales finies de l'Afrique.	Établir une plate-forme d›infrastructure africaine compétitive en maximisant ses liens économiques locaux et régionaux propulsifs.	La Tanzanie est en tête avec des politiques minières nationales transformatrices. La Tanzanie a adopté le Règlement minier sur le contenu local (2018). Le Règlement exige qu'une "société tanzanienne indigène" détienne une participation d'au moins 20 % dans un accord de coentreprise obligatoire pour la fourniture de biens et de services.[224]

[223] Union Africaine. (2022). "Lancement des directives d'investissement pour les jeunes dans les systèmes agroalimentaires en Afrique." https://au.int/en/pressreleases/20220414/investment-guidelines-youth-agrifood-systems-africa-launches

[224] CNUCED. (2018). « Public uni de Tanzanie. Adoption de la réglementation minière sur le contenu local, 2018. » https://investmentpolicy.unctad.org/investment-policy-monitor/measures/3209/adoption-of-mining-regulations-on-localcontent-2018#:~:text=Tanzania%20adopted%20Mining%20Regulations%20on,supply %20de%20biens%20et%20services.

Cadre	Domaines prioritaires	Lien des politiques nationales / régionales autour de la croissance du cadre et de la chaîne d'approvisionnement.
Stratégie pour la science, la technologie et l'innovation en Afrique (STISA), - place la science, la technologie et l'innovation à l'épicentre du développement et de la croissance socio-économiques de l'Afrique	Agriculture/Agronomie en termes de technique de culture, de semences, de sol et de climat. Chaîne industrielle en termes de conservation et/ou transformation et distribution. Communication physique en termes d'équipements terrestres, aériens, fluviaux et maritimes.	
Stimulation du commerce intra-africain (BIAT), - prévoit l'évaluation des flux commerciaux globaux de l'Afrique et le potentiel de stimulation du commerce intra-africain	Remédier aux goulots d'étranglement infrastructurels, améliorer la facilitation des échanges, accroître les opportunités de commerce intra-africain grâce aux réseaux d'information commerciale, répondre aux besoins financiers des commerçants et des opérateurs économiques grâce à un financement amélioré, traiter les coûts d'ajustement associés aux ALE et à la libéralisation des échanges afin d'assurer des résultats équitables pour les États membres.	L'UA s'attaque aux régimes fiscaux et aux incitations fiscales ainsi qu'aux flux financiers illicites dans le but d'accroître la capacité de production [225] L'AfCFTA promeut le programme de l'AfCFTA pour éliminer les barrières non tarifaires, accroître la transparence réglementaire et promouvoir la diversification industrielle[226]
Développement industriel accéléré pour l'Afrique - AIDA. La stratégie vise à mobiliser des ressources financières et non financières et à améliorer la performance industrielle de l'Afrique.	Intégration de l'industrialisation dans les politiques nationales de développement, en particulier dans les stratégies de réduction de la pauvreté, l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique industrielle avec une priorité accordée à la maximisation de l'utilisation des capacités productives et des intrants locaux, par la valeur ajoutée et la transformation locale des abondantes ressources naturelles du pays.	La première stratégie nationale de transformation du Rwanda (2017-2024) est plus explicite sur la promotion de l'industrialisation, de la création d'emplois et des exportations, tout en maintenant l'ambition de devenir une économie axée sur les services.[227]

[225] Union Africaine. (2022). "La Commission de l'Union africaine pour lutter contre les flux financiers illicites (FFI) hors de l'Afrique et harmoniser la politique fiscale continentale sur les incitations fiscales." Communiqué de presse.

[226] CNUCED. "Programme de soutien de l'AfCFTA pour éliminer les barrières non tarifaires, accroître la transparence réglementaire et promouvoir la diversification industrielle."

[227] Willem te Velde, Drik et al. "Cinq nouvelles façons de promouvoir l'industrialisation africaine." ODI. https://odi.org/en/insights/five-newways-to-promote-african-industrialisation/

ANNEXE 3 :

Source de données du cadre régional

		Données les plus récentes disponibles	La source
Performance économique	Croissance moyenne du PIB en 2022	2022	FMI Perspectives de l'économie mondiale
Force de travail	Taux moyen de participation à la population active (% de la population totale âgée de 15 ans et plus) (estimation nationale)	2017	Banque mondiale Indicateurs du développement mondial
Performances commerciales	Exportations de biens et services (% du PIB)	2020	
	Importations de biens et services (% du PIB)	2020	
Infrastructure	Accès à l'électricité (% de la population)	2020	
	Pénétration de l'Internet	2021	Statistiques mondiales Internet
	Volume de fret ferroviaire (Tonne km)	2018	Données de l'ONU sur l'Afrique
	Volume de fret par route (Tonne km)	2018	
	Ports	2022	Ports.com
Performances logistiques	Indice de performance logistique moyen (1=faible à 5=élevé)	2018	Banque mondiale Indicateurs du développement mondial
Relation économique avec la Chine	Commerce avec la Chine (en % du commerce total entre la Chine et l'Afrique)	2021	le Bureau national des statistiques chinois
	Stock d'IDE chinois dans cette région (en % du stock total d'IDE chinois en Afrique)	2020	le Ministère du Commerce chinois

中非民间商会 China-Africa Business Council

Index

Boîte

Boîte 1 Contributions du transport aérien en Afrique à la création d'emplois et à la réduction de la pauvreté 6
Boîte 2 Agenda 2063....6
Boîte 3 L'AfCFTA....9
Boîte 4 Le port Tanger Med du Maroc 12
Boîte 5 Moteurs pour la fabrication en Afrique....24
Boîte 6 Mamba Cement : un modèle de coopération capacitaire entre la Chine et l'Afrique du Sud 29
Boîte 7 Top 5 des entreprises de logistique en Afrique 31
Boîte 8 Wynca Chemical Group : renforce la chaîne d'approvisionnement en pesticides au Ghana....37
Boîte 9 TBEA : assiste les pays africains dans la construction électrique....42
Boîte 10 Le projet Ruzizi III : Un modèle pour un projet d'infrastructure régional intégré en Afrique....50
Boîte 11 China Gansu International : Infrastructure de l'industrie sucrière en Éthiopie....52
Boîte 12 SANY Heavy Industry : 15 000 équipements pour promouvoir une Afrique industrialisée....53
Boîte 13 BGI : renforcer la capacité de détection locale en Afrique....55
Boîte 14 Dongfeng : répondre à la demande croissante d'automobiles en Afrique....57
Boîte 15 Zone de coopération économique et commerciale TEDA Suez Chine-Égypte : promouvoir quatre chaînes industrielles 61
Boîte 16 Le port multifonctionnel de Doraleh : construire un centre maritime en Afrique de l'Est....63
Boîte 17 Tiantang Group : accompagnement de la chaîne industrielle du parc industriel de Mbale en Ouganda 64
Boîte 18 Chemin de fer Addis-Abeba – Djibouti : exportation des produits agricoles éthiopiens....66
Boîte 19 Kilimall : résoudre le problème de livraison du dernier kilomètre 66
Boîte 20 Kingdeer Group : « Made in Africa » exporte dans 30 pays 67
Boîte 21 KiKUU : au service de 100 000 internautes africains chaque jour 69
Boîte 22 Chief Tech Co., Ltd. : un réseau commercial dans 12 pays africains 69
Boîte 23 Wanxin Doors & Windows Manufacturing : image de marque locale....71
Boîte 24 Sanming Zhongxing Motorcycle : renforcement des chaînes industrielles de motocycles en Angola 72
Boîte 25 Salon économique et commercial Chine-Afrique : Donner un nouvel élan à la coopération économique et commerciale Chine-Afrique....73
Boîte 26 Canal de transport combiné rail-mer Hunan-Guangdong-Afrique : un nouveau canal logistique révolutionnaire entre la Chine et l'Afrique 74
Boîte 27 Shandong High-speed Group : dynamiser le «Soft Power» du conseil en planification et conception/gestion des infrastructures en Afrique 74
Boîte 28 Aberdare Cable : le leader de la fabrication de câbles en Afrique du Sud....75

中非民间商会 China–African Business Council

Boîte 29 Humanwell Healthcare Co. : usine de médicaments modernes par la poste pour accroître l'accès local aux médicaments essentiels....85
Boîte 30 China National Fisheries Corporation : faire sortir les produits de la pêche sénégalais....86
Boîte 31 Plate-forme de promotion des investissements privés Chine-Afrique - Préparation de la construction de la troisième plate-forme d'investissement pour la coopération Chine-Afrique....115

Figure

Figure 1 Méthodologie du rapport VI
Figure 2 Facteurs clés de la chaîne d'approvisionnement....3
Figure 3 Carte décrivant les ressources naturelles à travers le continent....13
Figure 4 Importations des pays africains en provenance de Russie et d'Ukraine....18
Figure 5 Croissance de la valeur ajoutée manufacturière en Afrique par région....22
Figure 6 Croissance de la valeur ajoutée manufacturière en Afrique par région....23
Figure 7 Commerce intérieur et extérieur de l'Afrique (en milliards de dollars américains)....25
Figure 8 Part du commerce intra-régional dans le commerce total....26
Figure 9 Type de catastrophe affectant le plus grand nombre de personnes par pays/région....27
Figure 10 La taille de l'Afrique par rapport aux autres pays....28
Figure 11 Principales zones propices au développement ferroviaire....32
Figure 12 Ports à travers le continent africain....33
Figure 13 Indice de performance logistique mondial et africain....34
Figure 14 Composantes de l'Indicateur de performance logistique de l'Afrique au fil du temps....35
Figure 15 Afrique Fret Transport aérien heures supplémentaires (millions de tonnes-km)....36
Figure 16 Les différents délais de dédouanement à travers l'Afrique....40
Figure 17 Accès à l'électricité (% de la population totale) en Afrique....41
Figure 18 Les réseaux routiers transcontinentaux d'Afrique....43
Figure 19 État actuel de la pénétration d›Internet en Afrique....46
Figure 20 L'état actuel de la connectivité numérique en Afrique....47
Figure 21 8 Domaines d'action croisés pour le développement de la chaîne d'approvisionnement....48
Figure 22 Commerce Chine-Afrique entre 2002-2021 (en milliards de dollars)....76
Figure 23 Commerce Chine-Afrique par les 10 principaux pays africains en 2021....77
Figure 24 Balance commerciale de l'Afrique avec la Chine entre 2002 et 2021....77
Figure 25 Les 10 principaux fournisseurs africains de la Chine en 2021 (en milliards de dollars américains)....78
Figure 26 Les 10 principales exportations africaines vers la Chine en 2021....79
Figure 27 Les 10 principales importations africaines en provenance de Chine en 2021....80
Figure 28 Stock d'IDE chinois et flux vers l'Afrique entre 2003 et 2021....82
Figure 29 Les principales destinations des IDE chinois en Afrique en 2020 (en milliards de dollars américains)....83
Figure 30 Top 5 des industries : stock d'IDE chinois en Afrique entre 2015 et 2020....84

中非民间商会 China-Africa Business Council

Tableau

Tableau 1 Le lien entre les chaînes d'approvisionnement et les ODD 4
Tableau 2 Autres impacts directs de la chaîne d'approvisionnement sur les ODD.....5
Tableau 3 Agenda 2063 Aspirations et liens avec la chaîne d'approvisionnement.....7
Tableau 4 Données sur le commerce total et taux de croissance entre 5 provinces chinoises et les pays africains 68

中非民间商会 China-Africa Business Council

Informations sur l'entreprise

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
		Companies shown in Case Studies			
1	Shanghai Greechain Information Science and Technology Ltd.	Room 2705-2708, 27th floor, No. 248, Yangshupu Road, Hongkou District, Shanghai	http://www.africhain.com	anna.wang@greechain.com	+21 3178 7013
2	Jielong Holdings (Tanzania) Ltd.	North side of Renmin West Road, Sheyang Economic Development Zone, Yancheng City, Jiangsu Province	http://www.jielong.cn	798135790@qq.com	+86 133 9073 4588
3	Alibaba Group eWTP	Yuhang District, Hangzhou City, Zhejiang Province No. 969, Wenyi West Road"	https://www.alibabagroup.com/cn/global/home	leave message online	+86 571 8502 2088
4	KenFreight Group	MSC PlazaMoi Ave, Mombasa, Kenya	https://kenfreightgroup.com	bsteffen@kenfreight.co.ke	+254 734 699 697
5	Hisense S.A. (PTY) Ltd.	The Estuaries, Building 17, Oxbow Crescent, Century City, Cape Town,7441	https://hisense.co.za/	aaron.wang@hisense.co.za	+11 314 7718
6	Wanbangde Pharmaceutical Group (WEPON)	West side of Baizhang Road, Loushan village, Chengdong street, Wenling City, Taizhou City, Zhejiang Province	http://en.wepon.cc/	pub@wepon.cc	+27 (12) 386 0012
7	Choice International	Room 2105, No. 11, Yiying street, Xingang Middle Road, Haizhu District, Guangzhou, Guangdong Province	http://www.choices.com.cn/	steven@choices.com.cn	+86 191 2829 8060
8	Guangzhou SUNDA International Trading Co Ltd.	Room 4606, CITIC Plaza, No. 233, Tianhe North Road, Tianhe District, Guangzhou, Guangdong Province	https://www.sunda.com/	hr@sunda.com	+86 20 3890 0600
9	CHINT SOLAR (ZHEJIANG) Co., Ltd.	Floor 2, plant B, building 1, No. 1335, Bin'an Road, Binjiang District, Hangzhou, Zhejiang Province	https://energy.chint.com/	xiang.luo@Astronergy.com	+86 571 5603 1888
10	Greenroad International Logistics	Room 450, No. 188, Yesheng Road, Lingang New Area, China (Shanghai) pilot Free Trade Zone	http://www.greenroadlogistics.com	info@greenroad.com.cn	+86 188 0180 1524
11	Yewhing Holdings Co., Ltd.	Room 4009/6, 40 / F, building a, Yihe international, No. 10, Hong Kong Middle Road, Qingdao, Shandong Province	http://www.yewhing.com	zhoulili@mdcshopping.com	+86 244 9312 72443
12	Zhejiang Herocean Pan-African Network Co., Ltd.	Room 474, building 4, No. 11, Keyuan Road, Wuyang street, Deqing County, Huzhou City, Zhejiang Province	http://www.herocean.com/	inacia.zhang@herocean.com	+86 244 9291 53888

中非民间商会 China-Africa Business Council

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
		Companies shown in Boxes			
1	China Gansu International Corporation for Economic and Technical Cooperation	No. 575, Xijin East Road, Qilihe district, Lanzhou City, Gansu Province	http://www.cgicop.com/	cgicop@cgicop.com	+86 931 221 6431
2	Inner Mongolia Kingdeer Cashmere Co., Ltd.	South of Donghe bridge, Bayantala street, Donghe District, Baotou City, Inner Mongolia Autonomous Region	http://www.kingdeer.com.cn/	yaorj@163.com	+86 472 411 2981
3	Wynca Sunshine Agric Products &Trading(GH)Co.,Ltd	No. 1, Xin'an building, Jiangbin Middle Road, Jiande City, Zhejiang Province	http://www.wynca.com	wynca.sunshine@yahoo.com	+86 233 3220 27038
4	Wanxin Doors & Windows Manufacturing	No. 818, Wanxin Road, Changcheng Industrial Zone, Yongkang City, Zhejiang Province	http://www.chinawanxin.com	sunny@chinawanxin.com	+86 138 6892 8111
5	Sanming Zhongxing Motorcycle Trading Co.	No. 115, building 20, No. 96, Lixin 12th Road, Xintang Town, Zengcheng District, Guangzhou, Guangdong Province	https://agirhuang.co.ao	KE88886@163.com	+86 020 3286 0115
6	SANY Heavy Industry Co., Ltd.	Sany Industrial Park, No.8 Beiqing Road, Huilongguan town, Changping District, Beijing	https://www.sanyglobal.com/	CRD@sany.com.cn	+86 400 609 8318
7	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd. (referred to as DFLZM)	No. 286, Pingshan Avenue, Liuzhou City, Guangxi Province	http://global.dflzm.com.cn/	huangsw@dflzm.com	+86 185 0772 8018
8	Kilimall	1608, building F2, Lugu Yuyuan, No. 27 Wenxuan Road, Changsha high tech Development Zone	http://www.kilimall.com.cn	13007318886@163.com	+86 130 0731 8886
9	China-Africa Rail-Sea Express Co., Ltd.	Room 809, 8th floor, Zhuzhou tongtangwan bonded logistics center (b), No. 199, Qingxia Road, Shifeng District, Zhuzhou City, Hunan Province	No website	Info@sinocan-logistics.com	+86 180 7334 8622
10	Tiantang Group	16 / F, Xianjian technology, Nanshan District, Shenzhen, Guangdong Province	https://www.tiantang-group.com/en/	paul_533808@163.com	+86 185 2623 8848
11	China-Egypt TEDA Investment Co., Ltd.	Third and fourth floors, block B, TEDA Financial Plaza, No. 9 Shengda street, Tianjin Economic and Technological Development Zone	https://www.setc-zone.com/	suez@teda.com.cn	+86 022 6537 3510
12	Hangzhou KiKUU Information Technology Co., Ltd.	E601-1, e601-2, e603-1, e603-2, building 1, Wenyi West Road, Cangqian street, Yuhang District, Hangzhou City, Zhejiang Province	http://KiKUU.com	ke.wang@kikuu.com	+86 137 3818 9615

中非民间商会 China-Africa Business Council

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
13	Hangzhou Chief Technology Co., Ltd.	Room 1803-3, building 1, Huanyu business center, No. 626, kekekeguan street, Xixing street, Binjiang District, Hangzhou, Zhejiang Province	http://www.chiefholding.com	ftd@chief.tech	+86 571 8373 8505
14	BGI Group	8th floor, building 11, Beishan Industrial Zone, No. 146 Beishan Road, Yangang community, Yantian street, Yantian District, Shenzhen	http://www.genomics.cn	xuna1@genomics.cn	+86 135 3007 9982
15	China Railway Engineering Group	920, building 1, yard 128, South Fourth Ring West Road, Fengtai District, Beijing	http://www.crec.cn/	webmaster@crec.cn	+86 10 5184 5225
16	China Civil Engineering Construction Corporation	No.4 beifengwo, Haidian District, Beijing	http://www.ccecc.com.cn/index.html	zongban@ccecc.com.cn	+86 10 5210 8888
17	China State Construction Engineering Group	15 Sanlihe Road, Haidian District, Beijing	https://www.cscec.com.cn/	zhibanyuan@cscec.com	+86 10 8649 8114
18	China National Fishery Corporation	101, floors 1-11, building 19, District 18, No. 188, South Fourth Ring West Road, Fengtai District, Beijing	https://cnfc.cnadc.com.cn/	ped@cnfc.com.cn	+86 10 8395 9988
19	Humanwell Pharma Mali	Bamako, Mali	http://www.en.humanwell.com.cn/	bd@renfu.com.cn	+86 27 8717 3710
20	Yuanshi Seed Industry High-Tech Co., Ltd.	Dayutang village, Chunhua Town, Changsha County	http://www.yuanshiseed.com/	1227305857@qq.com	+86 158 7313 9085
21	Jidong Development Group	East side of Linyin Road, Fengrun District, Tangshan	http://www.jidd.com.cn/	jidd@jidd.com.cn	+86 315 308 3406
		Companies shown in the body of the report			
1	Zhejiang-Africa Service Center	No. 113-115, building 4, Singapore Science and Technology Park, Xiasha, Qiantang new area, Qiantang District, Hangzhou, Zhejiang Province	No website	huyw@zasc.org	+86 187 5821 5256
2	Hunan Overseas Home Information Technology Co., Ltd.	Room g0474, Changsha CEC software park headquarters building, No. 39 Jianshan Road, Changsha high tech Development Zone	https://www.zhuwaizhijia.com/	Austin.lei@zone-link.com	+86 137 8712 1221
3	Hangzhou China-Africa Bridge E-Commerce Co., Ltd.	Room 118, East 1st floor, building 2, No. 198 Jiaogong Road, Xixi street, Xihu District, Hangzhou, Zhejiang Province	http://www.zhongfeiqiao.com/	987139998@qq.com	+86 188 6843 6788
4	China-Africa Supply Chain Research Institute	Room 478, No. 857, Shixin North Road, ningwei street, Xiaoshan District, Hangzhou City, Zhejiang Province	www.cascri.cn	cascri@cascri.cn	+86 137 7743 5297
5	China Hasan International Holdings Co. Ltd.	2004, 2f, building 1 (1), No. 21, Guangshun South Street, Chaoyang District, Beijing	www.hasan.cc	chentingting@hasan.cc	+86 10 6539 8989

中非民间商会 China-Africa Business Council

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
6	Development Reimagined	2503-5, 21st floor, building 1, No. 12, Guanghua Road, Chaoyang District, Beijing	https://developmentreimagined.com/	clients@developmentreimagined.com	+86 132 9950 9122
7	African Development Bank	Avenue du Dollar, Les Berges Du Lac II, Tunis 1053, Tunisia	https://www.afdb.org/en	asia.office@afdb.org	+225 2026 3900
8	Tanger Med Zones	Tangier Mediterranean Park, Tangier, Morocco	https://www.tangermedzones.com/en/tanger-med-zones/	contacts@tangermedzones.com	+212 539 39 34 05
9	Renault Tanger Med Zone	Tangier Mediterranean Park, Tangier, Morocco	https://www.tangermedzones.com/en/renault-tanger-med-2-2/	contacts@tangermedzones.com	+212 539 39 34 05
10	Groupe Renault	Plant of Flins, BP 203, Aubergenville, France	https://www.renaultgroup.com/	renaultgroup.media@renault.com	+33 1 76 84 67 89
11	Tanger Automotive City	Tangier Mediterranean Park, Tangier, Morocco	https://www.tac.ma/en/	contacts@tangermedzones.com	+212 539 39 62 14
12	Hands Corporation Ltd.	50, Gajeong-ro 37beon-gil, Seo-gu, Incheon, Korea	https://www.handscorp.co.kr/	leave message online	+82 32 870 9600
13	ZTT International Limited	Zhongtian Industrial Park, Hekou Town, Rudong County, Nantong City, Jiangsu Province	www.zttcable.com	sales@zttcable.com	+86 513 8010 0986
14	Tetouan Park	Tetouan, Morocco	https://www.tangermedzones.com/zh/zone_activites/tetouan-park/	contacts@tangermedzones.com	+212 539 39 34 05
15	DHL Express	Deutsche Post AG, Headquarters, Bohn, Germany	https://www.dhl.com/cn-en/home.html	ewout.blaauw@dhl.com	+86 400 888 3500
16	JTeckt Corporation	1-1 Asahi-machi, Kariya, Aichi Pref., 448-8652 Japan	https://www.jtekt.co.jp/e/	gdpr_jp@jtekt.co.jp	+21 2356 1008
17	Robert Bosch GmbH	Robert-Bosch-Platz 1 70839 Gerlingen-Schillerhöhe Germany	www.bosch.com	careline.china@bshg.com	+49 711 4004 0990
18	Huawei Technologies	Huawei headquarters office building in Bantian, Longgang District, Shenzhen	https://www.huawei.com/cn/	support_e@huawei.com	+49 400 822 9999
19	Recipharm AB (publ)	Box 603, SE-101 32 Stockholm, Sweden	https://www.recipharm.com/	ir@recipharm.com	+46 8 602 52 00
20	Recipharm facility	Box 603, SE-101 32 Stockholm, Sweden	https://www.recipharm.com/press-releases/construction-works-launch-new-fill-finish-facility-morocco	marcus.smith@recipharm.com	+46 8 602 52 00
21	NantSA vaccine manufacturing campus	Brackengate Business Park, Brackenfel, South Africa	http://www.cqssyy.cn/	leave message online	251 967 431 605

中非民间商会 China-Africa Business Council

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
22	Sansheng Shares	Sansheng Town Street, Beibei District, Chongqing	http://www.cqssyy.cn/	sansheng_1997@163.com	+86 23 6823 4428
23	Deloitte Touche Tohmatsu	Shanghai Office: 30 / F, thebund center, 222 Yan'an East Road, Shanghai, China	https://www2.deloitte.com/	leave message online	+86 318 8288 2888
24	LMC Automotive	Shanghai: room 1016j, 10th floor, building 1, No. 1728-1746 (Shuang), Nanjing West Road, Jing'an District, Shanghai	https://lmc-auto.com/	forecasting@lmc-auto.com	44 1865 797 603
25	African Development Bank	developpement 24ème Etage, Immeuble CCIA, Plateau 01 Boite Postale 1387 Abidjan 01	https://www.afdb.org/en	asia.office@afdb.org	+225 2026 3900
26	The Mamba Cement Plant	Wiphold House, 29 Central Street, Houghton, 2198	http://mambacement.com/	orders@mambacement.com	+861 01 7 418
27	China-Africa Development Fund	No.28 fuxingmennei st, Xicheng District, Beijing	https://www.cadfund.com/	shichangbu@cadfund.com	+86 10 5956 6800
28	Women Investment Portfolio Holdings Ltd.	Wiphold House 29 Central Street Houghton, 2198 South Africa	https://www.wiphold.com/	ntlhaboloa@wiphold.com	+27 11 715 3600
29	United Parcel Service	55 Glenlake Parkway Northeast Atlanta, GA 30328 United States	https://www.ups.com/us/en/Home.page	investor@ups.com	+1 404 828 6000
30	Kuehne+Nagel	Feldeggstrasse 5 8152 Glattbrugg Switzerland	https://home.kuehne-nagel.com/	knnl.exportflowers@kuehne-nagel.com	+31 297 382 404
31	DB Schenker Logistics	Kruppstrasse 4 DE-45128 Essen Germany	https://www.dbschenker.com/global	info.nl@dbschenker.com	+31 13 462 51 11
32	De Sammenslutted Vognmaend	Beijing Office: north side of Great Wall Hotel, No. 8, East Third Ring North Road, Chaoyang District, Beijing, China	https://www.dsv.com/	velizar.nikolov@bg.dsv.com	454 320 3074
33	Ethiopian Airlines	Ethiopia Addis Ababa Bolai International Airport	https://www.ethiopianairlines.com/	Corporate Communication@ethiopianairlines.com	+251 11 617 9900
34	Ethiopian Development Corporation	Bishangari Building, Comoros St, Addis Ababa, Ethiopia	https://www.ipdc.gov.et/	infos@ipdc.gov.et	+251 11 872 2313
35	Agility Logistics	Sulaibiya, Beside Land Customs Clearing Area P.O. Box 25418, Safat 13115, Kuwait	https://www.agility.com/	remoore@agilitylogistics.com	961 9 223 275
36	Africa Logistic Properties	MP6F+R95, Watermark Business Park, Nairobi, Kenya	https://africawarehouses.com/	info@africawarehouses.com	+254 714 954 103
37	Amazon	No.2111 7th Avenue, Seattle, Washington, USA	https://www.amazon.com/	leave message online	Not found

中非民间商会 China-Africa Business Council

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
38	Neotel	44 Old Pretoria Main Road, Midrand, Johannesburg	www.neotel.co.za	EnterpriseService@liquidtelecom.co.za	+27 11 585 0000
39	Bharti Airtel Limited	Plot No. 16, Phase IV, Sector 18, Gurugram, Haryana 122015, India	https://www.airtel.in/	enterprise@in.airtel.com	Not found
40	Movicel	Movicel Telecomunicações, Business Park, Edifício Cuando Cubango, Belas, Luanda, Angola	https://www.movicel.co.ao/	Leave message online	222 692 000
41	Statista	3 World Trade Center 175 Greenwich Street; 36th Floor New York, NY 10007 United States	https://www.statista.com/	support@statista.com	+1 212 419 8294
42	Jumia	Nigeria, Ikeja, 109 Adeniyi Jones Ave	https://www.jumia.com.ng/	service@jumia.com.ng	0700 600 0000
43	African Finance Corporation	3a Osborne Road, Ikoyi Lagos State, Nigeria	https://www.africafc.org/	contact@africafc.org	+234 1279 9600
44	Huoyan FireEye Laboratory	8th floor, building 11, Beishan Industrial Zone, No. 146 Beishan Road, Yangang community, Yantian street, Yantian District, Shenzhen	https://www.genomics.cn/huoyan/index.aspx	linsy@genomics.cn	+86 400 706 6615
45	Dongfeng Motor Corporation	No.1, Dongfeng AvBenue, Wuhan Economic and Technological Development Zone, Wuhan, Hubei Province	https://www.dfmc.com.cn/index.html	IR@DFMC.COM.CN	+86 27 8428 5555
46	Choice Int'l Forwarding Co., Ltd	Floor 4, building D, New Oriental Business Center, No. 95, Congyun Road, Baiyun District, Guangzhou	http://en.choicexp.com/	info@choicexp.com	+86 400 613 8844
47	China Association for Intercultural Communication	8 / F, block B, Financial Street Center, No.9 Financial Street, Xicheng District, Beijing	www.cafic.com.cn	cafic@cafic.com.cn	+86 10 66151699
48	Sino Uganda Mbale Industrial Park	34GQ+87Q, Tirinyi Road, Mbale, Uganda	http://www.zwmip.com/	service@zwmip.com	+256 700 271 691
49	King Deer Madagascar Cashmere Ltd.	Zone Industrielle Forello Tanjombato Antananarivo, 102, Madagascar	http://www.kingdeer.com.cn/	yaorj@163.com	+472 411 2981
50	Zhejiang E-port	Room 301, No. 22, Changcheng street, Shiqiao Road, Xiacheng District, Hangzhou, Zhejiang Province	www.zjport.gov.cn	zjb@zjport.gov.cn	+571 8785 0200
51	Yiwu China-Africa Business Council	3 / F, building 6, Yi'an Second District, Houzhai street, Yiwu City, Zhejiang Province			+86 135 1689 3442
52	Zhejiang Financial Asset Trading Center Co., Ltd	Floors 27-28, building 2, Qianjiang international times square, Zhejiang Province	https://www.zjfae.com/	mazhuan@zjfae.com	+86 136 0680 8891
53	Guangzhou Yushengyan Import & Export Trading Co.	No. 115, building 20, No. 96, Lixin 12th Road, Xintang Town, Zengcheng District, Guangzhou, Guangdong Province	https://agirhuang.co.ao	KE88886@163.com	020-32860115

中国非民间商会 China-Africa Business Council

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
54	AGIR HUANG Mecanical Electrical Company	6885+F5H, EN100, Luanda, Angola	https://agirhuang.co.ao/	agirhuang@gmail.com	+244 923 312 345
55	China-Africa Economic and Trade Expo	No. 118, Guozhan Road, Changsha County, Changsha City, Hunan Province	https://www.caetexpo.org.cn/	Contact online	Contact online
56	Hengtong Group	Qi Du Zhen Xin Tian Wan, Wujiang District, Suzhou City, Jiangsu Province	http://www.hengtonggroup.com/	info@hengtonggroup.com	+86 512 6395 7850
57	Aberdare Cables	181A Barbara Road Elandsfontein PO Box 1679, Edenvale 1610	https://www.aberdare.co.za/	info@aberdare.co.za	+27 11 396 8000
58	China-Egypt TEDA Suez economic and trade cooperation zone	Room 405, 4th floor, TEDA integrated service center building, Lot 3, Northwest Economic Zone, Gulf of Suez, Egypt	https://www.setc-zone.com/	suez@teda.com.cn	+86 22 6537 3510
59	China Jushi Co., Ltd.	No. 669, Wenhua South Road, Wutong street, Tongxiang City, Zhejiang Province	https://www.jushi.com/	info@jushi.com	+86 573 8818 1222
60	Honghua Drilling Co.	No. 99, information Park East Road, Jinniu District, Chengdu, Sichuan Province	http://www.hhcp.cn/	hhcp@hhcp.com.cn	+86 838 608 1123
61	Huajian Group	No. 232, Hongtu Road, Nancheng District, Dongguan City, Guangdong Province	http://www.huajian.com/	server@huajian.com	+86 769 8863 9999
62	Zhejiang China Commodity Market Group Co., Ltd.	Ocean business building, No. 105 Futian Road, Yiwu City, Zhejiang Province	www.cccgroup.com.cn	scjt@yw.gov.cn	+579 8518 2800
63	Tmall Global	5th floor, building 3, No. 969, Wenyi West Road, Wuchang Street, Yuhang District, Hangzhou, Zhejiang Province	https://www.tmall.hk/	leave message online	+86 400 843 2288 +86 400 903 0119
64	Fliggy	Building 5, No. 969, Wenyi West Road, Wuchang Street, Yuhang District, Hangzhou City, Zhejiang Province	https://www.fliggy.com/	leave message online	+86 951 0208
65	DP World	X3MR+P7P Jafza 17 - Mina Jebel Ali - Jebel Ali Freezone - Dubai - United Arab Emirates	https://www.dpworld.com/	leave message online	+971 48 08 08 00
66	Mediterranean Shipping Company S.A	Shanghai Representative Office: 5 / F, China Shipbuilding building, No. 1 Pudong Avenue, Pudong New Area, Shanghai	https://www.msccargo.cn/	chn-info@msc.com	+86 216 104 3333
67	Hisense Company Limited	No. 17, Donghai West Road, Shinan District, Qingdao, Shandong Province	https://global.hisense.com/	hisenseintlsupport@hisense.com	+86 400 611 1111
68	Elite Surgical Supplies Pty Ltd.	Elite Surgical, 54 De Havilland Cres, Persequor, Pretoria, 0020, South Africa	https://www.elitesurgical.com/	info@elitesurgical.com	+576 8068 9600
69	WEPON Group	West side of Baizhang Road, Loushan village, Chengdong street, Wenling City, Taizhou City, Zhejiang Province	http://en.wepon.cc/	pub@wepon.cc	+86 576 8068 9600
70	Tecmed Africa Pty Ltd.	Tecmed Centre, George Road, Erand Gardens, Midrand	https://www.tecmedafrica.com/	info@tecmed.co.za	+27 800 111 620

中非民间商会 China-Africa Business Council

Number	Name of the enterprise	Location	Website	E-mail	Tel
71	Guangzhou Automobile Group Co., Ltd.	23 / F, Chengyue building, No. 448-458, Dongfeng Middle Road, Yuexiu District, Guangzhou	https://www.gac.com.cn/cn/	webmaster@gac.com.cn	+86 20 8315 1139
72	DiDi Global Inc.	Courtyard 8, Dongbeiwang West Road, Haidian District, Beijing	https://www.didiglobal.com/	bd@didiglobal.com	+86 400 0000 9999
73	Long Tech	Cobenzlgasse 32, 1190 Wien, Austria	http://www.longtechcc.com/	xiaobing.liu@longtech.cc	+86 075 5 235 01350
74	International Finance Corporation	Bockenheimer Landstraße 43, 60325 Frankfurt am Main, Germany	www.ifc.org	JRosenberg@ifc.org	+202 473 1000
75	the Senegal Ceramic Factory	C2QC+8WG, N1, Mbour, Senegal	http://www.twyfordtile.com/index.html	dgmarket@hotmail.fr	+221 784 857 310
76	Keda Clean Energy Co. Ltd	No 1, Huanzhen Xi Road, Guanglong Industrial Zone, Chencun, Shunde Foshan, Guangdong, China	www.kedachina.com.cn	kedazx@kedachina.com.cn	+86 757 2383 2999
77	Zhejiang CHINT Electrics Co., Ltd.	No. 1, Zhengtai Road, Zhengtai Industrial Park, beibaixiang Town, Yueqing City, Zhejiang Province	https://chintglobal.com/	services@chint.com	+86 400 817 7777
78	EGEMAC	1 Al Kablat, Al Amireyah Ash Shamaleyah, Amreya, Cairo Governorate 4513201, Egypt	http://www.egemac.com.eg/	sales_HV@egemac.com.eg	+202 02 2837873/ 2829605
79	Chint Egypt Logistics and Service Center	Electrical equipment manufacturer in the 6th of October City, Egypt	https://energy.chint.com/	xiang.luo@Astronergy.com	+571 5603 1888
80	ACWA Power	Business Gate Office Complex, Building 1	https://www.acwapower.com/en/	leave message online	+966 11 283 5555
81	Mundo Da Caza	Avenida Comandante Fidel Castro Ruz, Via Expressa - Kikuxi, Viana, Luanda, Angola	http://www.mdc.africa	zhoulili@mdcshopping.com	+244 931 272 443
82	FATIMA	Via expresso, Sentido Zango-Benfica, Estr. do Kikuxi, Luanda, Angola	http://www.mdc.africa	fatimamobiliario@hotmail.com	+244 927 980 250
83	FAUNUS	Via Expressa - Kikuxi, Viana, Luanda, Angola	http://www.mdc.africa	website@yewhing.com	+244 931 272 443
84	Zhejiang Holley international Development co., Ltd.	Administrative building, No. 181, Wuchang Avenue, Wuchang Street, Yuhang District, Hangzhou, Zhejiang Province	https://www.holleyintl.com/	jiliang.liao@holley.cn	+86 571 8930 1917
85	Hangzhou Minzhi Investment Management Co., Ltd.	Room 201-1, building 1, Qianjiang international times square, Jianggan District, Hangzhou, Zhejiang Province	https://www.tianyancha.com/company/3150360098	chenshaoying@zjfae.com	+86 136 0680 8891
86	Hangzhou Fuyu Investment Co., Ltd.	Room 119, building 6, west block, Xianghu Financial Town phase II, Xiaoshan District, Hangzhou, Zhejiang Province	https://www.tianyancha.com/company/3100708957	fuyutouzi@fuyucap.onaliyun.com	+571 8232 7851

中非民间商会 China-Africa Business Council

Bibliographie

ACWA Power. (2018). “ACWA Power signe un contrat EPC avec le groupe CHINT pour construire trois projets photovoltaïques en Égypte d’une capacité totale de 165,5 MW”. https://www.acwapower.com/news/acwa-power-signs-epc-contract-with-chint-group-to-build-three-pv-projects-at-egypt-totaling-1655mw-capacity/

Forum des PDG d’Afrique. (2020). Ports africains : transformation accélérée. https://okanpartners.com/wp-content/uploads/2020/10/Study-Okan-AFC_Ports-in-Africa.pdf

Banque africaine de développement. (2015). « Infrastructure ferroviaire en Afrique : options de politique de financement ». Tralac. https://www.tralac.org/news/article/8609-rail-infrastructure-in-africa-financing-policy-options.html

Groupe de la Banque africaine de développement. (2016). Emplois pour les jeunes en Afrique : Catalyser les opportunités pour les jeunes à travers l’Afrique. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Images/high_5s/Job_youth_Africa_Job_youth_Africa.pdf

Banque africaine de développement. (2018). “L’agro-industrie africaine, une entreprise de 1 billion de dollars américains d’ici 2030”. https://www.afdb.org/en/news-and-events/africa-agribusiness-a-us-1-trillion-business-by-2030-18678

Banque africaine de développement. (2018). L’infrastructure de l’Afrique : un grand potentiel mais peu d’impact sur la croissance inclusive. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/2018AEO/African_Economic_Outlook_2018_-_EN_Chapter3.pdf

Banque africaine de développement. (2022). « L’Afrique doit se préparer à l’inévitabilité d’une crise alimentaire mondiale, déclare le président de la Banque africaine de développement, Akinwumi Adesina ». https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/africa-must-prepare-inevitability-global-food-crisis-says-african-development-bank-president-akinwumi-adesina-51173

Banque africaine de développement. (2020). “Avec le soutien de la Banque africaine de développement, deux institutions scientifiques et technologiques ouest-africaines proposent des solutions locales à la pandémie de COVID-19”. https://www.afdb.org/en/news-and-events/african-development-bank-support-two-west-african-science-and-tech-institutions-are-driving-local-solutions-covid-19-pandemic-37728

Banque africaine de développement. Suivre les progrès de l’Afrique en chiffres. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking_Africa%E2%80%99s_Progress_in_Figures_-_Infrastructure_Development.pdf

中非民间商会 China-Africa Business Council

Banque africaine de développement. Le Programme de développement des infrastructures en Afrique : Combler le déficit d'infrastructures vital pour la transformation de l'Afrique. PIDA. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/PIDA%20brief%20closing%20gap.pdf

Société financière africaine (SOFINA SA). (2022). "Feuille de route pour la COP de l'Afrique : une voie pragmatique vers Net Zero". https://www.africafc.org/our-impact/our-publications

Revue Africaine. (2019). « Risques politiques susceptibles d'affecter la chaîne d'approvisionnement africaine ». https://www.africanreview.com/finance/economy/political-risks-likely-to-affect-african-supply-chain

Union Africaine. « Agenda 2063 de l'Union africaine : nos aspirations pour l'Afrique que nous voulons ». https://au.int/agenda2063/aspirations

Union Africaine. "Agenda 2063 de l'Union Africaine : Cadres Continentaux". https://au.int/en/agenda2063/continental-frameworks

Union Africaine, « Agenda 2063 : L'Afrique que nous voulons ». https://au.int/agenda2063/overview

Union Africaine. (2022). "Lancement des directives d'investissement pour les jeunes dans les systèmes agroalimentaires en Afrique". https://au.int/en/pressreleases/20220414/investment-guidelines-youth-agrifood-systems-africa-launches

Union Africaine. (2022). "La Commission de l'Union africaine pour lutter contre les flux financiers illicites (FFI) hors de l'Afrique et harmoniser la politique fiscale continentale sur les incitations fiscales". https://au.int/en/pressreleases/20220419/african-union-commission-fight-illicit-financial-flows-iffs-outafrica-and

Nicita, Alessandro, Victor Ognivtsev et Miho Shirotori. (2013). Chaînes d'approvisionnement : politiques commerciales et économiques pour les pays en développement. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). https://unctad.org/system/files/official-document/itcdtab56_en.pdf

Andéso, Albert. (2021). "Un investisseur chinois parie 16 milliards de shillings sur l'usine de tuiles de Kisumu". Construction Kenya. https://www.constructionkenya.com/9064/keda-tiles-factory-kisumu/

Anthony Carroll et Eric Obscherning. (2019). Commerce et technologie en Afrique, Hoover. https://www.tralac.org/news/article/13831-africa-trade-and-technology.html

Asamoah Patience, D. et Opare, A. (2011). "Un examen de la chaîne d'approvisionnement pharmaceutique pour les combinaisons thérapeutiques à base d'artémisinine au Ghana", Management Research Review, Vol. 34 n° 7, p. 790-809.

China-Africa Business Council

ASIANA USA. “Les 7 principaux défis auxquels les transitaires sont confrontés aujourd’hui”. https://www.asianausa.com/top-7-challenges-freight-forwarders-are-facing-today/

UA-NEPAD. (2012). “Plan de fabrication pharmaceutique pour l’Afrique”. https://www.nepad.org/publication/pharmaceutical-manufacturing-plan-africa

En ligneAustin, G. (2010). Développement économique africain et héritage colonial. Revue Internationale De Politique De Développement, Vol.1, pp. 11–32. https://doi.org/10.4000/poldev.78

Azeng, T. F. et Yogo, T.U. (2013). “Chômage des jeunes et instabilité politique dans certains pays en développement”. Banque africaine de développement.

Banda, Geoffrey et al. (2021). « Production locale, chaînes d’approvisionnement locales et sécurité sanitaire en Afrique : les leçons de la COVID-19 ». Santé mondiale BMJ. https://gh.bmj.com/content/bmjgh/6/6/e006362.full.pdf

Nouvelles des baobabs. (2019). “Ressources naturelles de l’Afrique”. https://africa.baobab.news/2019/09/19/natural-resources-of-africa/africa-1/

Initiative Ceinture et Route. https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/

Portail de la ceinture et de la route, liste des pays qui ont signé des accords BRI avec la Chine. https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm

Bhaya, Abhishek G. (2020). “SCO puise dans Alibaba pour un avenir numérique au milieu de la pandémie de COVID-19”. CGTN. https://news.cgtn.com/news/2020-05-29/SCO-taps-into-Alibaba-for-a-digital-future-amid-COVID-19-pandemic-QSS6yPChTG/index.html

Communauté d’affaires. (2020). “La logistique africaine, le secteur de l’entreposage prêt à surmonter la tempête pandémique”. https://www.bizcommunity.africa/Article/410/711/205510.html

Bomjardim, Fabricio. (2014). “Angola recebe centro commercial Chine”. Actualités du CEIRI. https://ceiri.news/angola-recebe-centro-comercial-chines/

Brautigam, Deborah et al. (2017). Investissement chinois en Afrique : que savons-nous ? Série de synthèse PEDL, n ° 2. https://pedl.cepr.org/sites/default/files/PEDL_Synthesis_Papers_Piece_No._2.pdf

Carmen. (2021). « Investir au Nigeria : ce que vous devez savoir ». Moniteur d’investissement (IM). https://www.investmentmonitor.ai/nigeria/investing-in-nigeria-what-you-need-to-know

CCH Tagetik. (2021). “Cinq pilotes de la chaîne d’approvisionnement qui font ou défont vos prévisions”. Wolters Kluwer. https://www.wolterskluwer.com/en/expert-insights/five-supply-chain-drivers#:~:text=Five%20supply%20chain%20drivers%2C%20Production,your%20business%20and%20financial%20requirements.

中非民间商会 China-Africa Business Council

CDC. (2021). “Les établissements de santé ougandais fabriquent des désinfectants pour les mains à base d’alcool pendant la COVID-19”. https://www.cdc.gov/globalhealth/stories/2021/Ugandan-healthcare-facilities-alcohol-based-hand-rub.html

PDG Business Afrique. (2020).« Amazon va étendre ses opérations de commerce électronique en Égypte », déclare sa filiale nationale ». https://ceobusinessafrica.com/amazon-to-expand-e-commerce-operations-in-egypt-country-affiliate-says/

César Hidalgo et al. (2007). L’espace produit conditionne le développement des nations. https://arxiv.org/pdf/0708.2090.pdf

Institut agréé des achats et de l’approvisionnement. (2020). “Qu’est-ce qu’une chaîne d’approvisionnement”. https://www.cips.org/knowledge/procurement-topics-and-skills/supply-chain-management/what-is-a-supply-chain/

Cheung, Yin-Wong et al. (2010). Investissement direct sortant de la Chine en Afrique. Université d’État de Buffalo. http://faculty.buffalostate.edu/qianx/index_files/ChinaODIafrica.pdf

Salon économique et commercial Chine-Afrique. (2022). “Plusieurs entreprises de premier plan s’installeront dans le parc industriel économique et commercial de Liuyang ChinaAfrica”. REDNET CN. https://sw.rednet.cn/content/2022/04/01/11075496.html

Quotidien de la Chine. (2021). « La vision 2035 de la coopération sino-africaine annonce des actions communes pour des bénéfices tangibles ». https://www.chinadaily.com.cn/a/202111/29/WS61a4d2baa310cdd39bc78323.html

Quotidien de la Chine. (2019). “Huajian Group met son meilleur pied en avant”. http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2019-06/27/content_37485271.htm

Nouvelles de la Chine. (2020). “Le commerce entre le Guangdong et l’Afrique a augmenté en moyenne de 30% en moyenne”. Guangming Web. https://www.chinanews.com.cn/cj/2020/10-19/9317040.shtml

Nouvelles de la Chine. (2021). « En mettant l’accent sur l’innovation, le Shandong approfondira ses échanges et sa coopération avec l’Afrique ». https://www.chinanews.com.cn/cj/2021/11-16/9610410.shtml

Le World Factbook: Les États-Unis.(2022). https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/united-states/

Bulletin Cred Crunch. (2019). Catastrophes en Afrique : Bilan sur 20 ans (2000-2019). Numéro, n°56. https://reliefweb.int/report/world/cred-crunch-newsletter-issue-no-56-november-2019-disasters-africa-20-year-review-2000

Deloitte. (2014). L’avenir des télécoms en Afrique Le « modèle pour les braves ». https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/fpc/Documents/secteurs/technologies-medias-et-telecommunications/deloitte_the-future-of-telecoms-in-africa_2014.pdf

China-Africa Business Council

Le Development Reimagined (DR). (2021). « Questions-réponses : comment le secteur privé chinois peut aider à développer la capacité de production pharmaceutique en Afrique ». https://developmentreimagined.com/2021/04/23/qa-how-the-chinese-private-sector-can-help-develop-pharmaceutical-production-capacity-in-africa/

Le Development Reimagined. (2021). « De la Chine-Afrique à l'Afrique-Chine : un plan directeur pour une stratégie africaine verte et inclusive à l'échelle du continent vers la Chine ».

Le Development Reimagined. (2022). « Questions-réponses : l'ambassadeur de l'Union africaine en Chine réfléchit aux résultats du FOCAC et à la suite ». Projet Chine Sud global. https://chinaglobalsouth.com/analysis/qa-the-african-union-ambassador-to-china-reflects-on-the-outcomes-of-focac-and-whats-next/

Le Development Reimagined. (2022). "L'invasion de l'Ukraine par la Russie : une nouvelle crise économique en Afrique". https://developmentreimagined.com/2022/05/20/africasupplychaincrisis/

Chaîne d'approvisionnement DHL. Le commerce électronique est en croissance : grandissez-vous avec lui ? https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-supply-chain/documents/pdf/SC_MLEMEA%20-%20EFN%20Trends%20Report_EN.pdf

Dirk Willem te Velde, Maximiliano Mendez-Parra, Karishma Banga, Linda Calabrese, Neil Balchin. « Cinq nouvelles façons de promouvoir l'industrialisation africaine ». ODI. https://odi.org/en/insights/five-new-ways-to-promote-african-industrialisation/

Dunne, JP et Tian, N. (2019). Coûts de la guerre civile et des États fragiles en Afrique. Revue de l'économie du développement, 23(3). pp.1220-1237. https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/rode.12612

Institutions économiques et de développement. (2019). « Bénin : le commerce informel du Bénin avec le Nigéria ». https://edi.opml.co.uk/resource/benin-the-economic-relationship-with-nigeria/

Quotidien économique. (2018). « Mesures économiques et commerciales des « Dix grands plans de coopération » entre la Chine et l'Afrique pleinement mises en œuvre ». http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201808/28/t20180828_30145553.shtml

Eurostat. (2020). « Afrique-UE - Statistiques du commerce international de biens ». https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Africa-EU_-_international_trade_in_goods_statistics

FinScope Tanzanie. (2017). FinScope Tanzanie. Des informations qui stimulent l'innovation. https://www.fsdt.or.tz/wp-content/uploads/2017/09/FinScope-Tanzania-2017-Insights-that-Drive-Innovation.pdf

En ligneFofack, H. (2019). « Surmonter le modèle de développement colonial de l'extraction des ressources pour le développement durable en Afrique ». Établissement Brookings. https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2019/01/31/

China-Africa Business Council

overcoming-the-colonial-development-model-of-resource-extraction-for-sustainable-development-in-africa/

Forum sur la coopération sino-africaine. (2021). Plan d'action de Dakar (2022-2024). http://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/202201/t20220124_10632444.htm

Forum sur la coopération sino-africaine (2018). "Déclaration de Pékin - Vers une communauté sino-africaine encore plus forte avec un avenir partagé". FOCAC, septembre 2018. http://www.focac.org/eng/zywx_1/zywj/201809/t20180912_8079765.htm

Franck Kuwonu. (2021). "La zone de libre-échange de l'Afrique s'ouvre aux affaires". Renouveau Africain des Nations Unies. https://www.un.org/africarenewal/magazine/january-2021/afcfta-africa-now-open-business

En ligneFrankema, E. (2015). "Comment l'histoire coloniale de l'Afrique affecte son développement". Forum économique mondial. https://www.weforum.org/agenda/2015/07/how-africas-colonial-history-affects-its-development/

Français, Howard (2021). Born in Blackness: Africa, Africans, and the Making of the Modern World, 1471 to the Second World War. WW Norton & Cie.

Roku, Fukui, Christopher James Arderne et Tim Kelly. (2019). "Le déficit de connectivité de l'Afrique : une carte peut-elle raconter l'histoire ?" Blogs de la Banque mondiale. https://blogs.worldbank.org/digital-development/africas-connectivity-gap-can-map-tell-story

Fil de presse CISION PR. (2022). "The 1000 Car Road Show - GAC Motor livre des véhicules pour le projet LAGRIDE". https://www.prnewswire.co.uk/news-releases/the-1000-car-road-show-gac-motor-nigeria-delivers-vehicles-for-lagride-project-812882786.html

Gany Zhang. (2021). "AfCFTA: Une Afrique plus intégrée dans la chaîne d'approvisionnement mondiale". Offre d'informations sur le marché. https://market-insights.upply.com/en/afcfta-a-more-integrated-africa-in-the-global-supply-chain

G. C. (2018). « Financer le développement des zones économiques spéciales en Tanzanie ». Soutenir la transformation économique (SET). https://set.odi.org/june-2018-financing-development-special-economic-zones-sezs-tanzania/

Administration générale des douanes de la République populaire de Chine. (2022). "L'annonce sur les exigences phytosanitaires des importations d'avocats frais du Kenya". http://www.customs.gov.cn/customs/302249/2480148/4370572/index.html

Geoffrey Blanc. (2019). « Les héros oubliés de l'économie : pourquoi de meilleurs entrepôts seront la clé de la croissance de l'Afrique ». Forum économique mondial. https://www.weforum.org/agenda/2019/09/5-ways-better-warehouses-can-boost-african-trade/

中非贸易商会 China-Africa Business Council

Getachew, Addis. (2021). “La Fondation Jack Ma d’Alibaba choisit des idoles d’affaires africaines”. Agence Anadolu. https://www.aa.com.tr/en/africa/alibaba-s-jack-ma-foundation-chooses-african-business-idols/2230220

Goedde, Lutz, Amandla Okko-Ombaka et Gillian Pais. (2019). « Gagner sur le marché agricole africain ». McKinsey & Company. https://www.mckinsey.com/industries/agriculture/our-insights/winning-in-africas-agricultural-market#

Golub, Stephen S. et Ahmadou Aly Mbaye. (2019). « Commerce informel du Bénin avec le Nigeria ». Institutions économiques et de développement. https://edi.opml.co.uk/resource/benin-the-economic-relationship-with-nigeria/

Congrès de la voiture verte. (2018). “DiDI forme un partenariat stratégique avec le groupe BAIC pour faire progresser le fonctionnement des véhicules électriques”. https://www.greencarcongress.com/2018/03/20180309-didi.html

En ligneGreen, E. (2013). « Les systèmes de production en Afrique précoloniale. L’histoire du développement de l’Afrique : un manuel en ligne pour une nouvelle génération d’étudiants et d’enseignants africains », pp. 1–13.

Guangfu BJX. (2022). « Liste des investisseurs privés photovoltaïques ». https://guangfu.bjx.com.cn/news/20220527/1228498.shtml

Hicham Abbad, Marie-Pascale Senkel et Laetitia Dari. (2012). “Comprendre la non-adoption de l’EDI dans l’industrie marocaine moderne de la distribution alimentaire”. Forum de la chaîne d’approvisionnement. https://www.researchgate.net/publication/263341519_Understanding_the_Non-adoption_of_EDI_in_the_Modern_Moroccan_Food_Retailing_Industry

Hisense. « 29 zones industrielles et sites de production dans le monde ». http://www.hisense.cn/qqbj2/index.aspx?nodeid=371

Fil de presse PR. (2022). « Les produits Hisense ‘Made in South Africa’ font leurs débuts sur le marché européen ». https://www.prnewswire.co.uk/news-releases/hisense-made-in-south-africa-products-debut-on-the-european-market-810197438.html

IATA. Le Marché Unique Africain du Transport Aérien (SAATM). https://www.iata.org/en/about/worldwide/ame/saatm/

Ibrahim Mayaki. “Pourquoi le développement des infrastructures en Afrique est important”. Nations Unies (Afrique Renouveau). https://www.un.org/africarenewal/web-features/why-infrastructure-development-africa-matters

FMI. (2022). « Perspectives économiques régionales. Afrique sub-saharienne”. https://www.imf.org/en/Publications/REO/SSA/Issues/2022/04/28/regional-economic-outlook-for-subsaharan-africa-april-2022

Groupe de haut niveau de l’industrie. (2019). Rapport sur les avantages de l’aviation. https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf

China Africa Business Council

Intaher M. Ambe, Johanna A. Badenhorst-Wess. (2013). Défis des chaînes d'approvisionnement de véhicules fabriqués localement en Afrique du Sud. Journal des transports et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. https://www.researchgate.net/publication/271309897_Challenges_of_locally_manufactured_vehicle_supply_chains_in_South_Africa

Organisation de l'aviation civile internationale. (2019). Rapport sur les avantages de l'aviation 2019. https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf

Agence internationale de l'énergie (AIE). (2022). "Rapport phare. ODD7 : Données et projections ». https://www.iea.org/reports/sdg7-data-and-projections

Société financière internationale. (2014) « Financial Institutions Group, Supply Chain Finance Knowledge Guide ». https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/254277bc-86bd-420e-b390-94a13b19ca36/SCF+Knowledge+Guide+FINAL.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mYOre4A

Organisation internationale du travail (OIT). "Chaînes d'approvisionnement mondiales". https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supply-chains/lang--en/index.htmRef

Organisation internationale du travail (OIT). "Cibles ODD pertinentes liées aux chaînes d'approvisionnement mondiales". https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supply-chains/WCMS_558569/lang--en/index.htm

Fond monétaire international. Département Afrique (2016). Perspectives économiques régionales, octobre 2016, Afrique subsaharienne. Bibliothèque électronique du FMI. https://www.elibrary.imf.org/view/books/086/23581-9781513595979-en/23581-9781513595979-en-book.xml

Centre du commerce international. "Importations et exportations de l'Afrique". https://www.trademap.org/Index.aspx

Centre du commerce international. (2020). « Commerce bilatéral entre l'Afrique et la Chine ». Carte commerciale. http://trademap.org

Internet World Stat. (2022). "Pénétration d'Internet en Afrique". https://www.internetworldstats.com/stats1.htm

Interview du directeur général du Département des affaires africaines du ministère des Affaires étrangères Wu Peng. (2021). FOCAC. http://www.focac.org/zfgx/zzjw/202111/t20211104_10442600.htm

Ira Kalich. "Comment les sanctions impactent la Russie et l'économie mondiale". Perspectives Deloitte. https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/global-economic-impact-of-sanctions-on-russia.html

Ivaïlo Izvorski. (2018). "7 découvertes surprenantes sur l'Afrique subsaharienne riche en ressources". Établissement Brookings. https://www.brookings.edu/blog/future-

中非贸易商会 China-Africa Business Council

development/2018/08/01/7-surprising-findings-about-resource-rich-sub-saharan-africa/

Jane Zhang. (2019). “Comment un ancien employeur de Huawei en a eu marre de faire du shopping en Afrique a construit la plus grande plate-forme de commerce électronique du continent, Kilimall”. Poste du matin de la Chine du Sud. https://www.scmp.com/tech/startups/article/3022079/how-chinese-e-commerce-start-kilimall-wants-become-digital-enabler

Jessica Jaganathan. (2021). “Le blocage du canal de Suez ajoute des tensions aux chaînes d’approvisionnement mondiales”. Reuters. https://www.reuters.com/article/egypt-suezcanal-supplychains-int/suez-canal-blockage-adds-strain-to-global-supply-chains-idUSKBN2BI13B

Jean Omoti. (2022). « De la Mésopotamie à l’intelligence artificielle (IA) : L’évolution de la supply chain finance ». Financement du commerce mondial. https://www.tradefinanceglobal.com/posts/from-mesopotamia-to-artificial-intelligence-ai-the-evolution-of-supply-chain-finance/

John Sutton, Amanda Jinhage et al. (2016). « Exploiter les IDE pour la création d’emplois et l’industrialisation en Afrique ».

Université John Hopkins. Initiative de recherche SAIS Chine-Afrique. Investissement chinois en Afrique. http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa

Jonas Hjort, Camilla Sacchetto. (2022). “L’accès à Internet peut-il conduire à de meilleurs résultats économiques”. Développement numérique. https://blogs.worldbank.org/digital-development/can-internet-access-lead-improved-economic-outcomes

Jones, Basile. (2013). États fragiles : Participer au décollage de la croissance inclusive en Afrique. Banque africaine de développement, Vol.4, Numéro 4, 2013. https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/economic_brief_-_fragile_states_taking_part_in_africas_inclusive_growth_take-off.pdf

JP Casey. (2019). « Histoire de l’exploitation minière en Afrique du Sud ». Technologie minière. https://www.mining-technology.com/analysis/history-of-mining-in-south-africa/

Kang, Kai et al. (2020). « Les stratégies de la chaîne d’approvisionnement de réduction de la pauvreté avec les subventions gouvernementales et le partage des coûts : dirigées par le gouvernement ou axées sur le marché ? » Durabilité 12, n° 10 : 4050. https://www.mdpi.com/2071-1050/12/10/4050#cite

KENFREIGHT. “À propos de nous”. https://kenfreightgroup.com/about-us/

KENFREIGHT. “Nos services”. https://kenfreightgroup.com/our-services/

Kimani Chege. (2021). Croissance ferroviaire et mobilité en Afrique. La Société américaine des ingénieurs mécaniciens. https://www.asme.org/topics-resources/content/railway-growth-and-mobility-in-africa

中非民间商会 China-Africa Business Council

Kinyanjui S., Hinga A., Mweya S., Ndege N., Atela J., Alam u. (2021). Réponse politique à la Covid-19 en Afrique : une synthèse rapide des données probantes sur l'état actuel des capacités, de la réglementation et de la coordination de la recherche et du développement de vaccins et de médicaments. https://www.aasciences.africa/sites/default/files/inline-files/Status%20of%20vaccines%20and%20drugs%20research%20Rapid-Review_EM_%20UA_.pdf

Chevalier Franck. (2021). « Revue Africaine de la Logistique et de l'Industrie ». https://content.knightfrank.com/research/1114/documents/en/africa-logistics-industrial-review-h2-2021-8474.pdf

Kuteesa, Hudson. (2020). "Les ventes de café en ligne du Rwanda en Chine augmentent de 400%". Toute l'Afrique. https://allafrica.com/stories/202012310277.html

Tour de Lagos. https://lagosride.com

Landry Signé. (2018). "Potentiel du marché de consommation de l'Afrique : tendances, moteurs, opportunités et stratégies". Initiative pour la croissance en Afrique. Établissement Brookings. https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-consumer-market-potential.pdf

Landry Signé. (2018). "Le potentiel de la fabrication et de l'industrialisation en Afrique Tendances, opportunités et stratégies". Initiative pour la croissance en Afrique. Établissement Brookings.

Laura Webb du Preez (2021). "Créer une chaîne d'approvisionnement à l'épreuve des perturbations en Afrique". Baker McKenzie, 11 octobre 2021. https://www.bakermckenzie.com/en/newsroom/2021/10/supply-chain-in-africa

Linda Calabrese, Xiaoyang Tang. (2020). « La transformation économique de l'Afrique : le rôle de l'investissement chinois. Programme de recherche sur la croissance ». https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/ukgwa/20211030121253/https://degrp.odi.org/publication/africas-economic-transformation-the-role-of-chinese-investment/

Mise à jour logistique Afrique. (2020). "African Logistics Properties lance un entrepôt de 6 millions de dollars au Kenya pour les PME". https://www.logupdateafrica.com/air-cargo/etihad-cargo-signs-mou-for-sustainable-pharma-transport-1345690?infinitescroll=1

Lynch, Leah et Chung Tsz Chung. (2020). Commerce électronique et argent mobile pour la réduction de la pauvreté en Chine Leçons pour les pays africains. Centre pour le développement mondial (CGD). https://www.cgdev.org/sites/default/files/e-commerce-and-mobile-money-poverty-reduction-china-lessons-african-countries.pdf

Marine Leiva. (2021). L'état des lieux : IDE au Kenya. Moniteur d'investissement (IM). https://www.investmentmonitor.ai/kenya/the-state-of-play-fdi-in-kenya

中非民间商会 China-Africa Business Council

Maritz, Jaco. (2022). “L’intégration verticale est importante pour une agro-industrie rentable en Afrique, déclare l’investisseur”. Comment nous l’avons fait en Afrique. https://www.howwemadeitinafrica.com/vertical-integration-important-for-profitable-agribusiness-in-africa-says-investor/142988/

Marius, Idossou. (2022). « Temps de retard à la frontière : Conséquences macroéconomiques pour les pays d’Afrique subsaharienne ». STEG. https://steg.cepr.org/sites/default/files/2022-01/Full%203%20Paper%20Adom.pdf

Mary-Ann Russon. (2021). « Le coût du blocage du canal de Suez ». BBC News, mars 2021. https://www.bbc.com/news/business-56559073

McKinsey & Company. (2017). “Danse des lions et des dragons”. https://www.mckinsey.com/~/media/mckinsey/featured%20insights/middle%20east%20and%20africa/the%20closest%20look%20yet%20at%20chinese%20economic%20engagement%20in%20africa/dance-of-the-lions-and-dragons.ashx

McKane, Jamie. (2021). “Hisense dépense 20 millions de rands en énergie solaire pour déconnecter l’usine sud-africaine”. My Broad Band, février 2021. https://mybroadband.co.za/news/energy/387060-hisensespends-r20-million-on-solar-power-to-take-south-african-factory-off-grid.html

Meier, M. et Pinto, E. (2020). Perturbations de la chaîne d’approvisionnement de Covid-19. Covid Economics, 48, pp.139-170.

Mengistu, Tizita. (2022). “L’Éthiopie prévoit de construire un centre logistique africain pour le commerce électronique”. Valta. https://waltainfo.com/ethiopia-plans-to-build-african-e-commerce-logistics-hub/

Ministère du Commerce de Chine. (2014). « Amoureux de l’Angola, Youxing Group aide les orphelinats angolais ». http://ao.mofcom.gov.cn/article/todayheader/201410/20141000765678.shtml

Ministère du commerce de Chine, Bureau national des statistiques et Administration d’État des changes de la République populaire de Chine. (2021). Investissement direct étranger sortant de la Chine en 2020. http://www.gov.cn/xinwen/2021-09/29/content_5639984.htm

Ministère du commerce de Chine, Département des affaires d’Asie occidentale et d’Afrique. (2018). « Élaboration des Huit Initiatives Majeures du Sommet de Pékin du FOCAC ». http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/Cocoon/201809/20180902788698.shtml

Ministère du commerce de Chine, Département des affaires d’Asie occidentale et d’Afrique. (2022). « Statistiques sur la coopération économique et commerciale Chine-Afrique en 2021 ». http://xyf.mofcom.gov.cn/article/tj/zh/202204/20220403308229.shtml

Ministère du commerce de Chine, Bureau national des statistiques et Administration d’État des changes de la République populaire de Chine. (2020). Bulletin statistique

中非民间商会 China-Africa Business Council

2019 des investissements directs étrangers sortants de la Chine. http://hzs.mofcom.gov.cn/article/date/202009/20200903001523.shtml

Ministère du Commerce de Chine. (2015). « Les Interprétations du Sommet de Johannesburg du FOCAC et de la Sixième Conférence Ministérielle sur les 10 Grands Plans de Coopération Chine-Afrique dans les Domaines Economiques et Commerciaux ». Décembre 2015. http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/Cocoon/201512/20151201219036.shtml

Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine. (2021). « La huitième Conférence ministérielle du FOCAC remporte un plein succès ». Décembre 2021. https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202112/t20211202_10461016.html

Mueller, Hannes et Julia Tobias. (2016). Le coût de la violence : Estimation de l'impact économique des conflits. Centre de croissance internationale.

Muhwezi, Moïse. (2007). Quand il est nécessaire ou non de démarrer une collaboration horizontale en matière d'achat dans les pays en développement : le cas des unités de passation des marchés publics ougandaises. Makerere University Business School de l'Université de Twente. https://www.impgroup.org/uploads/papers/5912.pdf

Mureithi, Carlos. (2022). "Les diplomates africains diffusent en direct et font des livraisons aux consommateurs chinois". Quartz Afrique, février 2022. https://qz.com/africa/2117788/african-nations-bet-big-on-chinas-e-commerce-market/

Mzukisi Qobo, Garth le Père. (2017). Le rôle de la Chine dans l'industrialisation de l'Afrique : le défi de la construction de chaînes de valeur mondiales, Journal of Contemporary China. Journal de la Chine contemporaine, 27(110), p. 1-16. https://www.researchgate.net/publication/320692777_The_Role_of_China_in_Africa's_Industrialization_The_Challenge_of_Building_Global_Value_Chains

Naude, Micheline et Johanna A. Badenhorst-Weiss. (2011). Problèmes de gestion de la chaîne d'approvisionnement chez les équipementiers automobiles sud-africains. Revue commerciale sud-africaine, 15(1). https://www.researchgate.net/publication/277792955_Supply_chain_management_problems_at_South_African_automotive_component_manufacturers

Neil Ford. (2022). « L'AFC propose une voie pragmatique vers le net zéro en Afrique ». Affaires africaines, juin 2022. https://african.business/2022/06/energy-resources/afc-proposes-a-pragmatic-path-to-net-zero-in-africa/

Nouvelle richesse mondiale. (2022). Rapport sur la richesse en Afrique 2022. https://newworldwealth.com/reports/f/theafrica-wealth-report-2022

Nicita, Alessandro, Victor Ognivtsev et Miho Shirotori. (2013). Chaînes d'approvisionnement : politiques commerciales et économiques pour les pays en développement. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le

中非民间商会 China-Africa Business Council

développement (CNUCED). https://unctad.org/system/files/official-document/itcdtab56_en.pdf

Nkiruka Avila, Juan Pablo Carvallo et al (2017). Le défi énergétique en Afrique subsaharienne : un guide pour les défenseurs et les décideurs politiques.

Nyongesa Sande. (2021). “Centrale géothermique Olkaria V”. https://www.nyongesasande.com/olkaria-v-geothermal-power-station/

Ocheni, S., Nwankwo, B.C. (2012). Analyse du colonialisme et de son impact en Afrique. Académie canadienne de la culture orientale et occidentale, No.8, pp. 1–9. https://doi.org/10.3968/j.ccc.1923670020120803.118

Olfa Alouini, Paul Hubert. (2019). “Taille du pays, performance économique et volatilité”. OFCE. https://hal-sciencespo.archives-ouvertes.fr/hal-03403618

Organisation de coopération et de développement économiques (2019). Accessibilité et infrastructure dans les villes frontalières. Cahiers de l’Afrique de l’Ouest, No.23., Éditions OCDE. http://www.west-africa-brief.org/content/en/african-plans-trans-continental-road-network

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). (2020). Réponses politiques au coronavirus (COVID-19) : COVID-19 et l’Afrique : implications socio-économiques et réponses politiques. https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-africa-socio-economic-implications-and-policy-responses-96e1b282/

En ligneOsberghaus, D. (2019). « Les effets des catastrophes naturelles et des variations météorologiques sur le commerce international et les flux financiers : une revue de la littérature empirique ». Économie des catastrophes et changement climatique 3, pp. 305-325. https://doi.org/10.1007/s41885-019-00042-2

Park C.Y., Kim K. et Roth S. (2020). Pénurie mondiale d’équipements de protection individuelle au milieu de la COVID-19 : chaînes d’approvisionnement, goulots d’étranglement et implications politiques (n° 130). Banque asiatique de développement.

Patrick O. Alila, Meleckidzedeck Khai, Walter Odhiambo et Poul Ove Pedersen. (2005). Développement du transport de marchandises en Afrique - Le cas du Kenya. Institut danois d’études internationales. https://www.files.ethz.ch/isn/18871/pop_Development_of_African_Freight_Transport.pdf

Quotidien du Peuple. (2021). Construire une communauté sino-africaine plus proche avec un avenir partagé. Forum sur la coopération sino-africaine. http://www.focac.org/zfzs/202111/t20211129_10458542.htm

Pierre-Olivier Rouaud. (2019). “Le Maroc voit de gros investissements de la part des équipementiers automobiles”. Le rapport Afrique. https://www.theafricareport.com/17953/morocco-sees-big-investment-drive-from-auto-part-manufacturers/

PwC Afrique du Sud. “Ports Africains”. https://www.pwc.co.za/en/publications/african-ports.html

Sabiti, Daniel. (2020). “Le café Gorillas se vend sur le marché d’Alibaba en un clin d’œil”. Presse KT. https://www.ktpress.rw/2020/05/gorilla-coffee-sells-at-alibaba-at-the-push-of-a-button/?fbclid=IwAR1a8UkCNxR8Gp82yhBrBSLDrgZpR_rgouqpmrhWXrTX-2mBAWuANwIku9M

Sacko, Josefa et Ibrahim Mayaki. (2022). “Comment le conflit russo-ukrainien impacte l’Afrique”. Nations Unies Afrique Renouveau, mai 2022. https://www.un.org/africarenewal/magazine/may-2022/how-russiaukraine-conflict%C2%A0impacts-africa

Settles, Joshua Dwayne. (1996). “L’impact du colonialisme sur le développement économique de l’Afrique”. Projets du programme de distinctions honorifiques du chancelier. https://trace.tennessee.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1182&context=utk_chanhonoproj

Shen Xiaolei. (2020). Création, développement et réalisations du FOCAC. Journal du Pacifique. Vol.28, n°3, p. 80-86.

Shewit Woldemichael, Senai W Andwmariam. (2019). Le processus de mise en œuvre de l’accord de libre-échange de l’Afrique pourrait créer les conditions permettant aux pays de coexister pacifiquement. Institut d’études de sécurité. https://issafrica.org/iss-today/can-the-peace-trade-equation-stabilise-the-horn

Nouvelles Sohu. (2019). “La province du Zhejiang pour accélérer la promotion de la coopération économique et commerciale avec l’Afrique a publié un plan d’action et s’efforcer jusqu’à la fin de 2022 Le commerce du Zhejiang avec l’Afrique a atteint 40 milliards de dollars”. https://www.sohu.com/a/299434283_721565

Gouvernement sud-africain. (2020). “Le commerce, l’industrie et la concurrence exportent des désinfectants pour les mains vers d’autres pays africains”. https://www.gov.za/speeches/export-hand-sanitiser-other-african-countries-reaches-more-r16-billion-during-last-6-months

La bonne nouvelle sud-africaine. (2013). “Hisense ouvre une usine de fabrication de haute technologie à Western Cape”. https://www.sagoodnews.co.za/hisense-opens-high-tech-manufacturing-facility-in-western-cape/

Sudcn. (2020). “Comment accélérer la coopération Guangdong - Afrique dans l’ère post-épidémique”. https://news.southcn.com/node_54a44f01a2/783e42676c.shtml

Galaxie sud-sud. (2013). “Projet de parc industriel d’appareils Hisense”. https://my.southsouth-galaxy.org/en/solutions/detail/hisense-appliance-industrial-park-project

Steven A. Altman, Phillip Bastian. (2020). “INDICE DE CONNEXION MONDIALE DHL 2020”. DHL. https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-spotlight/documents/pdf/spotlight-g04-gci-2020-highlights.pdf

Soleil Chao. (2021). “Le premier train express rail-mer Chine-Afrique quitte le Hunan”. Quotidien du Peuple. http://en.people.cn/n3/2021/0924/c90000-9900181.html

Sundberg, Ralph et Erik Melander. (2013). “Programme de données sur les conflits d’Uppsala”. https://ucdp.uu.se

Le Fonds pour la Paix (FFP). « Mesurer la fragilité : risque et vulnérabilité dans 179 pays ». https://fragilestatesindex.org/

La Banque mondiale. (2018). “IPV agrégé 2012-2018”. https://lpi.worldbank.org/

La Banque mondiale. (2015). “Environnement propice aux affaires”. https://www.worldbank.org/en/programs/business-enabling-environment/alternative-existingindicators

La Banque mondiale. « Enquêtes auprès des entreprises ». https://www.enterprisesurveys.org/en/enterprisesurveys

La Banque mondiale. (2020). « La zone de libre-échange continentale africaine ». Juillet 2020. https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/the-african-continental-free-trade-area#data

La banque de mots. (2017). “Pourquoi nous devons combler le déficit d’infrastructures en Afrique subsaharienne”. avril 2017. https://www.worldbank.org/en/region/afr/publication/why-we-need-to-close-the-infrastructure-gap-in-sub-saharan-africa

Towela Nyirenda-Jere, Biru. (2015). “Développement d’Internet et gouvernance d’Internet en Afrique”. Internet Society, mai 2015. https://www.internetsociety.org/wp-content/uploads/2017/08/InternetInAfrica-2015070820Final.pdf

Carte commerciale. « Commerce bilatéral entre l’Afrique et la Chine ». http://trademap.org

Turner et Townsend. (2021). “Entreposage à travers l’Afrique”. https://www.turnerandtownsend.com/en/perspectives/warehouse-cost-index-2021/warehousingacross-africa/

Ugbodaga, Kazeem. (2022). “Just in: Sanwo-Olu dévoile 1000 véhicules pour LagRide”. PM News Nigeria, mars 2022. https://pmnewsnigeria.com/2022/03/23/just-in-sanwo-olu-unveils-1000-vehicles-for-lagride/

Umaizi. (2016). “L’Afrique a besoin d’un espace de stockage d’entrepôt pour le commerce électronique”. https://umaizi.com/africa-needs-warehouse-storage-space-for-e-commerce/

CNUCED. “Programme de soutien de l’AfCFTA pour éliminer les barrières non tarifaires, accroître la transparence réglementaire et promouvoir la diversification industrielle”. https://unctad.org/project/afcfta-support-programme-eliminate-non-tariff-barriers-increase-regulatory-transparency-and

CNUCED. (2021). Rapport sur le développement économique en Afrique 2021 : Récolter les avantages potentiels de la zone de libre-échange continentale africaine

中非民间商会 China-Africa Business Council

pour une croissance inclusive. https://unctad.org/system/files/official-document/aldcafrica2021_en.pdf

CNUCED-Investment Policy Hub. (2018). « Adoption de la réglementation minière sur le contenu local ». https://investmentpolicy.unctad.org/investment-policy-monitor/measures/3209/adoption-of-mining-regulations-on-local-content-2018#:~:text=Tanzania%20adopted%20Mining%20Regulations%20on,supply%20of%20goods%20and%20services

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. (2021). Rapport sur l'économie numérique 2021 : Flux de données transfrontaliers et développement : pour qui le flux de données. Décembre 2021. https://unctad.org/system/files/official-document/der2021_en.pdf

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. (2013). Commerce intra-africain : libérer le dynamisme du secteur privé - principales conclusions et recommandations. Rapport sur le développement économique en Afrique 2013, pp 123-134. https://doi.org/10.18356/c47da972-en

Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). "Quels sont les objectifs de développement durable". https://www.undp.org/sustainable-development-goals

Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique. "Chaînes d'approvisionnement responsables en minerais ASM en Afrique : cas des minerais de conflit". https://knowledge.uneca.org/ASM/armsc

Pacte mondial des Nations Unies. (2018). Travail décent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales : UN RAPPORT DE BASE. https://d306pr3pise04h.cloudfront.net/docs/publications%2FDecent-Work-in-Global-Supply-Chains_UN-Global-Compact.pdf

Critères de la Division de statistique des Nations Unies. https://unstats.un.org/unsd/methodology/m49/#geo-regions

Capitaliste visuel. « Mappé : la taille réelle de l'Afrique ». https://www.visualcapitalist.com/map-true-size-of-africa/

Wang Yulong. (2018). "Directeur général du Fonds de coopération pour les capacités de production Chine-Afrique : la coopération Chine-Afrique pour les capacités de production devrait donner la priorité à la résolution des "trois flux"". Décembre 2018. http://finance.sina.com.cn/roll/2018-12-24/doc-ihmutuee2021442.shtml

Revue de la population mondiale. "Zone". https://worldpopulationreview.com

Xinhua. (2020). "Une usine construite par des Chinois fournit 250 000 kits de test COVID-10 à un institut éthiopien". Octobre 2020. http://www.xinhuanet.com/english/2020-10/21/c_139454811.htm

中非民间商会 China-Africa Business Council

Yun Sun. (2021). Un examen de la Vision 2035 pour la coopération sino-africaine. Brookings, décembre 2021. https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2021/12/27/an-examination-of-the-2035-vision-for-china-africa-cooperation/

Zeng Aiping, Shu Zhan. (2018). « Origine, réalisations et perspectives du Forum sur la coopération sino-africaine ». Études internationales chinoises.

Zhang Zhongxiang, Tao Tao. (2020). « 20 ans du Forum sur la coopération sino-africaine : rétrospective et perspectives ». Décembre 2020. https://shcas.shnu.edu.cn/2d/56/c18797a732502/page.htm

中非民间商会 China-Africa Business Council

Remerciements

"La volonté commune et la ferme détermination de la Chine et de l'Afrique de renforcer la solidarité et la coopération démontrent la résilience et la vitalité de la coopération sino-africaine contre la pandémie". Étude spéciale de la série des “Rapports sur les investissements chinois en Afrique”, ce rapport se concentre sur les chaînes d'approvisionnement entre la Chine et l'Afrique, reflétant les efforts importants des entrepreneurs chinois et leurs attentes sincères en matière d'investissement en Afrique.

Le travail sur le rapport est dirigé par le China-Africa Business Council (CABC), coordonnant les ressources, organisant les équipes, menant des entretiens, gérant la traduction et la relecture, et la publication. Plus de 600 personnes y ont contribué. Il y a encore beaucoup de choses dans le rapport qui doivent être vérifiées, et tous les lecteurs sont invités à nous écrire et à signaler toute erreur. En particulier, nous tenons à exprimer notre sincère gratitude aux personnes et institutions suivantes pour leur expertise, leurs idées, leur travail acharné et leur temps.

Membres principaux :

Le chef de ce rapport est Wang Xiaoyong, et les principaux membres sont Hannah Ryder, Bai Xiaofeng, Zhou Yufang, Leah Lynch, Fu Yike, Sandrine Nduwimana, Yu Yixin, Li Chensi, Gao Jinyan, Patrick Anam, David Tinashe Nyagweta, Edmond Bosilong , Judith Mwai, Li Xuewei et Cheng Yuan. Merci pour le temps que vous avez consacré à la rédaction et à la coordination du rapport. En outre, une reconnaissance particulière va à Yang Long pour avoir fourni un soutien à la conception du rapport, à David Ferguson, Li Yaozheng, Wang Jiaqi, Cen Xiaomin, Yan Xi, Li Yanling, Li Doudou, Xie Mengting, Calder Ferguson, Li Changshuan et Yao Bin pour la traduction, l'édition et le conseil.

Publication du rapport :

Nous remercions Greechain Technology, Zhejiang Herocean, Wynca Group, Qingdao Yewhing Holdings, Yisanda Investment, Kingdeer Group, Choice International. Jielong Holdings, China Gansu International, Greenroad, Wanxin Doors, Chief Tech, Zhongxing Motorcycle, DFLZM, Hunan Overseas Home et Hangzhou Kunpeng, pour leur solide soutien pour l’édition et la publication des versions anglaise, française et chinoise du rapport.
Nous apprécions les contributions à la cérémonie de lancement du rapport du Zhejiang Financial Assets Exchange du China-Africa Supply Chain Reserch Institute, du Yiwu China-Africa Business Council.

中非民间商会 China-Africa Business Council

Cas de recherche :

Les 43 mentionnés dans le rapport proviennent des entreprises étudiées par le China-Africa Business Council et Development Reimagined, y compris par des membres du CABC et des entreprises chinoises en Afrique. Nous tenons à remercier les succursales de CABC, notamment les partenaires le bureau de Hangzhou, le bureau de Qingdao, le bureau de Guangzhou, le bureau de Changsha, le comité logistique, le comité médical, le centre de service Zhejiang-Africa, China-Africa Supply Chain Research Institute, Qingdao CABC et Yiwu CABC.

tablissements concernés :

Au cours de la recherche, les institutions concernées ont fourni des conseils et des informations de base pour la préparation du rapport. Nous remercions les ambassadeurs africains et les missions en Chine pour leurs idées, et l'École supérieure de traduction et d'interprétation de l'Université des études étrangères de Pékin pour leur soutien à ce rapport.

Experts et universitaires :

Nous remercions les experts et les universitaires de tous horizons qui ont apporté des suggestions constructives à ce rapport — Ding Jianlin, Zhang Jihong, Tang Xiaoyang, Huang Meibo, Zhang Chun, Hao Rui, Zhu Huiliang, Li Wentao, Zhou Yuyuan, Xu Zelai, Xiao Hao, Wang Jianji, Jiang Li, Wang Dong et He Yong.

Merci aux collègues et stagiaires du CABC — Wang Jiang, Feng Qiang, Xie Qi, Chen Zhiqiang, Lei Ting, Zhang Renjun, Liu Hui, Liu Jiawen, Zhang Yuwei, Han Yanping, Liu Xiaocheng, Qin Jing, Cao Xiaoyu, Chen Shupeng , Wang Xiaofang, Zhao Dan, Wang Yan, Zhu Ziwei, Li Xinpeng, He Wei, Yang Chuhua, Geng Qianru, Zhou Xin, etc., dans la recherche d'entreprise, la collecte de données, la révision de textes et l'intégration de rapports ainsi que d'autres contributions importantes.

Groupe de recherche du "Rapport sur l'investissement chinois en Afrique"
Août 2022, Pékin

Publication soutenue par

Shanghai Greechain Information Science and Technology Ltd.

Zhejiang Herocean Pan-African Network CO., LTD

Zhejiang Financial Assets Exchange Corporation

China-Africa Supply Chain Research Institute

Yiwu China & Africa Business Council