

AVRIL 2015



L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL AVRIL 2015



TABLEU DES MATIERES

LISTE DES TABLEU	2
LISTE DES GRAPHE	3
LISTE DES ABBREVIATIONS & ACRONYMES	4
CHAPITRE UN	7
INTRODUCTION	7
1.1 LE LIEN ENTRE LE CORRIDOR CENTRAL ET LES ÉCONOMIES DES ETATS MEMBRES	7
1.2 LES OBJECTIFS DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL	8
CHAPITRE DEUX	9
INDICATEURS	9
2.1 INDICATEURS DE TEMPS DE TRANSIT	
2.1.1 Indicateurs de Temps de Transit	9
2.1.2 Indicateurs de volume de cargo	10
2.1.3 Border crossing time	10
2.1.4 Transit time up to Tanzania borders	11
2.1.5 Average time at personal day stops	12
2.1.6 Average time at personal night stops	13
2.1.7 Transit time to destinations	13
2.2 INDICATEURS DE VOLUME DE CARGO	15
2.2.1 Imports	15
2.2.2 Exports	19
2.2.3 Imports et Exports en général	21
2.3 INDICATEURS D'EFFICACITÉ ET DE PRODUCTIVITÉ	22
2.3.1 Rotation des bateaux à conteneurs	22
2.3.2 Rotation des bateaux à cargo général	23
2.3.3 Rotation des bateaux à vrac sec	23
2.3.4 Temps de retenu des conteneurs au port	24
2.3.5 Cargo transporté par route	28
2.4 INDICATEURS DE COÛTS	30
2.4.1 Distances du Port de Dar es Salaam aux différentes destinations	30
2.4.2 Coûts	30
2.5 CONCLUSION	33
2.5.1 Impact de l'OSBP sur le temps de retard aux frontières	33
2.5.2 Observations du Comité Consultatif des Parties Prenantes	33

LISTE DES TABLEU

Tableau 1:	Taux de la croissance du PIB des Etats Membres de l'AFTTCC	7
Tableau 2:	Temps de transit moyen jusqu'aux frontières	11
Tableau 3:	Importations totales port de Dar es Salaam (mT) 2003 – 2014	15
Tableau 4:	Importations totales par Commodity 2014 en Tonnes	15
Tableau 5:	Importations totales par pays et par Commodity 2014	17
Tableau 6:	Taux d'importation par pays	18
Tableau 7:	Exportations totales port de Dar es Salaam 2014 – 2013	19
Tableau 8:	Exportations totales par pays 2014	19
Tableau 9:	Taux d'exportation par pays	20
Tableau 10:	Volumes Imports/ Export 2014	21
Tableau 11:	Temps de rotation des bateaux à conteneurs	22
Tableau 12:	Temps de rotation des bateaux à cargo général	23
Tableau 13:	Temps de rotation des bateaux à vrac sec	23
Tableau 14:	Temps moyen de retenu des conteneurs locaux TICTS	24
Tableau 15:	Temps moyen de retenu des conteneurs en transit TICTS	24
Tableau 16:	Temps moyen de retenu des conteneurs en général TICTS	25
Tableau 17:	Temps moyen de retenu des conteneurs locaux TPA	26
Tableau 18:	Temps moyen de retenu des conteneurs en transit TPA	26
Tableau 19:	Temps moyen de retenu des conteneurs en général TPA	27
Tableau 20:	Conteneurs livrés par route et par pays	28
Tableau 21:	Cargo général livré par route	29
Tableau 22:	Distances du port de Dar aux différentes destinations	30
Tableau 23:	Frais et Tarifs	30
Tableau 24:	Coûts de Transport moyen par km et par destination	30
Tableau 25:	Tarifs de Transport et de déchargement Dar-Bujumbura	31
Tableau 26:	Transport Dar-Buja USD/TKm par commodity et par mode de transpor	31
Tableau 27:	Transport Dar-Buja USD/TKm par route et par combinaison rail/lac	31
Tableau 28:	Structure des coûts de transport pour export Buja-Dar	32
Tableau 29:	Tarifs Imports TRL	32
Tableau 30:	Tarifs Exports TRL	33

LISTE DES GRAPHE

Graphe 1:	Temps moyen aux ponts bascules	9
Graphe 2:	Temps moyen aux postes de contrôles policiers	10
Graphe 3:	Temps moyen aux postes frontières TZ/RW	10
Graphe 4:	Temps moyen aux postes frontières Kabanga/Kobero	11
Graphe 5:	Temps moyen aux arrêts personnels diurnes	11
Graphe 6:	Pourcentage des camions par arrêts diurnes	12
Graphe 7:	Pourcentage des camions par arrêts nocturnes	12
Graphe 8:	Temps de transit moyen à Kigali	13
Graphe 9:	Temps de transit moyen à Bujumbura	13
Graphe 10:	Temps de transit moyen aux postes frontières	14
Graphe 11:	Importations totales 2003-2014	15
Graphe 12:	Importations totales par commodité	16
Graphe 13:	Taux d'importation par commodité	16
Graphe 14:	Importations par commodité 2013-2014	17
Graphe 15:	Importations totales par pays et par commodité	17
Graphe 16:	Taux d'importations par pays	18
Graphe 17:	Exportations totales 2013-2014	19
Graphe 18:	Exportations totales par pays	19
Graphe 19:	Taux d'exportations par pays	20
Graphe 20:	Import/Export 2014	21
Graphe 21:	Export 2013-2014	21
Graphe 22:	Temps de rotation des portes conteneurs	22
Graphe 23:	Temps de rotation des bateaux à cargo général	23
Graphe 24:	Temps de rotation des vraquiers	23
Graphe 25:	Temps de retenu des conteneurs locaux TICTS	24
Graphe 26:	Temps de retenu des conteneurs en transit TICTS	25
Graphe 27:	Temps de retenu des conteneurs en général TICTS	25
Graphe 28:	Temps de retenu des conteneurs locaux TPA	26
Graphe 29:	Temps de retenu des conteneurs en transit TPA	26
Graphe 30:	Temps de retenu des conteneurs en général TPA	27
Graphe 31:	Conteneurs en transit livrés par route	28
Graphe 32:	Cargo général livré par route	29
Graphe 33:	Tarifs de Transport USD/KM par destination	31
Graphe 34:	Tarifs Dar-Buja par mode de transport	32

LISTE DES ACRONYMES & ABBREVIATIONS

BRN	Grands Résultats à Court Terme
CCTTFA	Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central
DRC	République Démocratique du Congo
ECTS	Système de Suivi Electronique du Cargo
GPS	Système de Positionnement Global
KPI	Indicateurs de Performance Clé
MoU	Mémorandum d'Entente
mT	Tonne Métrique
OSBP	Poste Frontalier Conjoint
SMS	Messages Courts
TATO	Association Tanzanienne des Propriétaires des Camions
TANCIS	Système Intégré des Douanes de la Tanzanie
TTFA	Agence de Facilitation du Transport de Transit
TICTS	Terminal International à Container de la Tanzanie
TMEA	TradeMark East Africa
CCTO	Observatoire de Transport du Corridor Central
TOP	Projet de l'Observatoire de Transport
TPA	Autorité Tanzanienne des Ports
TRA	Autorité Tanzanienne des Recettes
STACON	Comité Consultatif des Parties Prenantes

RESUME

L'Observatoire de Transport du Corridor Central a été officiellement lancé en Juillet 2013. Ce rapport concerne toute l'année 2014 (Janvier à Décembre). Attendu que c'est le second rapport annuel de l'observatoire de transport, il met en évidence les principaux indicateurs de performance du corridor comparativement aux indicateurs mesurés en 2013 considéré comme année de référence. L'AFTT tient à adopter des stratégies de nature à assurer que les principaux indicateurs de performance du corridor identifiés et disséminés à travers l'observatoire ont un impact sur l'efficacité et le mouvement effectif du cargo à partir du port de Dar es Salaam vers les pays enclavés du Burundi, de la RDC, du Rwanda et de l'Ouganda.

L'observatoire de transport du Corridor Central permettra d'identifier les zones le long du corridor qui nécessitent des améliorations à travers des mesures longitudinales de l'efficacité des programmes et conçus pour supprimer les goulots d'étranglement le long du corridor, d'une part et de fournir des informations fiables et de haute qualité aux hautes autorités de la région qui peuvent prendre des décisions de politiques basées sur des preuves factuelles des réalités qui touchent les opérateurs et les usagers du corridor, d'autre part.

Les principaux indicateurs de performance de l'OTCC sont divisés en quatre catégories d'indicateurs à savoir : le temps de transit, les volumes de transactions, l'efficacité et les coûts. Chaque ensemble d'indicateurs tient compte des domaines importants du corridor avec l'image globale concernant la façon dont le corridor est efficace et effectif dans la circulation des marchandises. Ce système d'indicateurs assiste à déterminer avec précision où sont situés l'inefficacité et les goulots d'étranglement le long du corridor. La fiabilité de ce système d'indicateurs dépend de la qualité des données fournies à l'AFTT par les fournisseurs de données. C'est à ce titre que l'AFTT avec l'appui de TMEA a investi énormément de ressources de sorte qu'il ait un processus intégré pour canaliser les données des parties prenantes vers l'OTCC. Ainsi, des Mémoires d'Entente pour l'échange des données informatisées ont été signés avec les fournisseurs potentiels de données ; et un Consultant a été recruté en vue finaliser la conception et le développement du système qui assurera un transfert de données automatisé avec les parties prenantes. Ce système garantira la sécurité des données brutes à base desquelles l'OTCC fournira des indicateurs crédibles de nature à convaincre les décideurs à adopter des politiques d'élimination des barrières qui affectent le corridor.

En tant qu'outil de mesure des performances, l'observatoire de transport indique et souligne l'état de santé du corridor. Il appartient alors aux parties prenantes de proposer et adopter des mesures nécessaires pour remédier ou améliorer la situation par la formulation et la mise en œuvre des politiques qui transforment la compétitivité du corridor central dans la région.

Ce rapport des performances pour l'année 2014 est basé sur quatre indicateurs clé à savoir:

- i. **Les indicateurs de temps de transit jusqu'aux destinations** sont mesurés au moyen des GPS installés à bord des véhicules de transport. Le temps de transit ainsi mesuré est le temps mis au véhicule pour arriver à destination tenant compte des temps d'arrêts enregistrés par GPS aux ponts bascules, aux postes de contrôles policiers, aux arrêts personnels de jour que de nuit et aux postes frontières.

L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL

RAPPORT ANNUEL 2014

Les indicateurs de temps de transit jusqu'aux frontières sont mesurés au moyen des seals électroniques installés à bord des véhicules de transport depuis le port de Dar es Salaam jusqu'aux postes frontières de Kabanga, Rusumo et Mutukula en vue de suivre le cargo en transit par route. Depuis l'instauration de ce système, les véhicules de transport de transit ne s'arrêtent plus aux postes de contrôle de TRA.

Durant l'année 2014, il a été observé que les moyennes de retard sur différents arrêts ont été de 600, 257, 30, 17 et 13 minutes correspondant respectivement aux arrêts personnels nocturnes, arrêts aux postes frontaliers, arrêts personnels diurnes, arrêts aux ponts bascules et les arrêts de contrôle policiers. En terme de pourcentage, les arrêts personnels nocturnes représentent 65.4% du total des retards suivi des postes frontaliers avec 28%, des arrêts personnels diurnes avec 3.3%, des arrêts aux ponts bascules avec 1.9% et les arrêts aux postes de contrôle policiers avec 1.4%.

Il a également été observé que le temps de transit jusqu'aux postes frontières de la Tanzanie est d'environ 3 jours contre 2.5 jours visés par Tanzania BRN.

- ii. **Les indicateurs de volume de cargo import-export** passant par le port de Dar es Salaam en général et le trafic des pays membres du Corridor Central en particulier sont obtenus grâce aux données des opérateurs portuaires à savoir TICTS pour le trafic de conteneurs et TPA pour le trafic de conteneurs, de cargo en vrac, des produits pétroliers et des véhicules.

En 2014, le volume des importations à travers le port de Dar es Salaam est de 13,311 Millions de Tonnes. Ceci représente plus du double du volume de cargo manutentionné il ya 10 ans. Le volume des importations a augmenté de 17% par rapport à l'année 2013. Le cargo local a augmenté de 18.5% tandis que le cargo en transit a augmenté de 14.1%. Le volume des importations de pays membres du Corridor Central qui est de 11.230.069 Tonnes représente 84% du volume total des importations ayant passé par le port de Dar es Salaam.

Concernant les exportations, seulement 2.191.330 Tonnes ou 16.5% du volume des importations ont transité par le port de Dar es Salaam. Les exportations des pays membres du Corridor Central représentent 1.520.568 Tonnes ou 69.4% des exportations totales via le port de Dar es Salaam. En général, le volume des exportations a augmenté de 20% par rapport à l'année 2013. Les exportations locales ont augmenté de 18.0% tandis que les exportations en transit ont augmenté de 22.0%.

- iii. **Les indicateurs d'efficacité et de productivité** des opérations portuaires et des systèmes de transport sont obtenus grâce aux données de TICTS et TPA. Elles consistent à mesurer le temps passés aux quais par les bateaux, le temps passés au port par des conteneurs depuis leur déchargement jusqu'à la livraison (Dwell Time), le cargo en transit transporté par route d'une part et par chemin de fer d'autre part ; ainsi que la proportion de véhicules de chaque pays membre du Corridor Central effectuant le transport en transit.

En 2014, il a été observé que le temps de rotation des bateaux s'est amélioré plus spécialement pour les bateaux porte conteneurs où le temps de rotation est passé de 9 jours à 3 jours depuis Avril 2014.

Le temps de rotation pour cargo général s'est stabilisé à 2 jours depuis le mois de Juillet 2014 tandis que le temps de rotation pour bateaux à cargo conventionnel a été de 7 jours durant toute l'année 2014.

Quant au temps de retard des conteneurs au port, malgré qu'il s'est nettement amélioré passant de 25 jours à 10 jours depuis l'année 2008 à l'année 2014, la moyenne actuelle reste largement en deçà de la moyenne de 5 jours visée par Tanzania BRN.

- iv. **Les indicateurs de coûts** sont issus des tarifs des services rendus au port et ceux de transport et autres fournisseurs de services relatifs au dédouanement des marchandises en transit. Sachant les différentes distances entre le port de Dar es Salaam et diverses destinations, le coût de transport par kilomètre est déterminé en fonction de chaque destination.

Durant l'année 2014, les coûts de service le long du Corridor Central en l'occurrence les frais de manutention, les coûts de transport, les frais de services des agences en douanes et les frais des agences maritimes sont restés stables.

Il a été cependant observé que TRL a consenti un rabais sur le coût de transport de conteneur passant de 3.950 USD à 3.000 USD et 2.000 USD respectivement pour Dar es Salaam-Kigoma et Dar es Salaam-Isaka.

Les frais de transit routier qui était fixé à 500 USD en Tanzanie et 152 USD au Burundi ont aussi été harmonisés à 152 USD.

INTRODUCTION 1

1.1 Le lien entre le Corridor Central et les Economies des Etats Membres

En tant que principal corridor qui dessert la plus grande partie de la Tanzanie, le Rwanda, l'Ouganda, le Burundi et la RD Congo, le corridor central influe directement sur la performance économique de ces pays. La croissance économique dans les Etats membres de l'AFTTCC est affectée négativement par le coût élevé de faire des affaires dans le corridor causé par le coût élevé du transport, de nombreuses barrières non tarifaires, des retards et des coûts administratifs associés à la chaîne logistique de transport.

Tableau 1: Taux de la croissance du PIB des Etats Membres de l'AFTTCC

PAYS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Burundi	3.79	4.19	4.02	4.47	4.74	4.80	5.01	5.20
DRC	7.17	6.88	7.15	6.22	10.49	10.25	9.31	6.63
Rwanda	7.22	8.24	8.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00
Tanzania	7.04	6.45	6.93	6.97	7.19	7.05	6.88	6.72
Uganda	6.20	6.20	2.78	5.65	6.48	7.00	7.00	7.00

Source: World Economic Outlook, 2013

L'importance géopolitique du corridor central ne peut pas être sous-estimée et au fil des ans, elle est entrain de devenir le choix naturel en tant que route commerciale pour les Etats membres. Les économies des pays desservis par ce corridor démontrent des taux élevés de croissance du PIB compris entre 4 et 7,5 %. La demande de transit devrait augmenter de 1.07 en 2003 à 9.8 millions de tonnes en 2030. Jusqu'à présent, le corridor enregistre une croissance moyenne de 14% des importations et des exportations des pays membres et d'autres pays d'Afrique centrale. Cette croissance a donné lieu à un flux de production au port de Dar-es-Salaam passant de 5,0 millions de tonnes en 2003 à 13.3 millions de tonnes en 2014. Cette croissance impressionnante dans l'utilisation du corridor va augmenter la pression pour plus d'aménagement et d'amélioration d'infrastructures et des politiques pour permettre cette croissance. Le rôle de l'AFTT et de l'observatoire de transport dans ces conditions sera plus accentué. En renforçant les capacités de suivi et les capacités des décideurs et des exécutants de l'observatoire de transport du corridor central, ils auront un outil à leur disposition pour s'assurer qu'ils élaborent et exécutent des stratégies qui accéléreront la croissance économique et sociale des pays membres du corridor.

1.2 Les Objectifs de l'Observatoire de Transport du Corridor Central

L'un des principaux facteurs qui entravent la croissance des pays enclavés est le coût élevé des produits importés et le manque de compétitivité des produits d'exportation sur le marché mondial dus aux coûts élevés de transport.

Nombreuses barrières tarifaires et non tarifaires, retards considérables dus aux harcèlements administratifs et policiers, vieilles infrastructures et facilités, insuffisance de moyens de transport, réseaux de communication inefficace etc. constituent les principales causes d'augmentation des coûts de transport pour les pays enclavés.

L'Observatoire de Transport est conçu pour collecter les données informatisées des parties prenantes, des données GPS et SMS ainsi que des données des enquêtes routières et audits des frontières, les traiter en vue de générer des indicateurs de performance et produire des rapports en ligne ou hors ligne, et les disséminer parmi les parties prenantes afin de recevoir des directives et définir des politiques de nature à résoudre les problèmes identifiés. En fin de compte, l'Observatoire de Transport définit et met à jour des séries des indicateurs de performance du mouvement des biens aux différents niveaux du Corridor Central, jouant ainsi un rôle clé permettant à l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central de réaliser ses objectifs à travers:

- L'identification des zones qui requièrent des améliorations par rapport aux objectifs;
- Mesurer les progrès réalisés dans le corridor au fil du temps en vue d'évaluer l'efficacité des programmes conçus pour résoudre les problèmes/éliminer les barrières identifiées durant la phase de diagnostic;
- Fournir des informations fiables aux décideurs politiques de la région pour ainsi encourager le développement des politiques qui conduisent à un système performant de transport et de commerce de transit entre les Etats Membres.

INDICATEURS 2

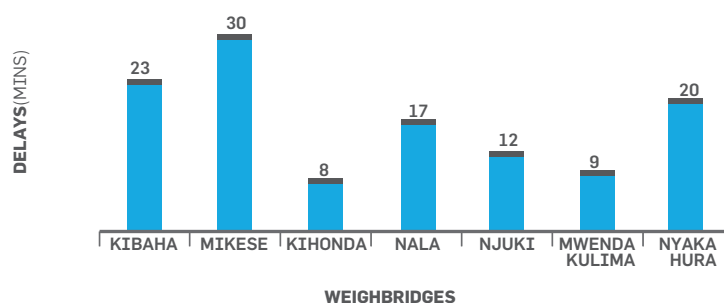
2.1 INDICATEURS DE TEMPS DE TRANSIT

Les indicateurs de temps de transit cumulé jusqu'aux différentes destinations sont générés suite aux données collectées auprès des transporteurs soit par questionnaires ou par GPS. Le rapport contient le temps cumulé de transit tenant compte des temps de retard enregistrés aux ponts bascules, aux postes de contrôle policiers, aux arrêts personnels et aux postes frontaliers d'une part et le temps de conduite d'autre part.

2.1.1 Temps de retard aux ponts bascules,

ressort des données enregistrées par GPS et des données fournies par les chauffeurs sur les questionnaires.

Graphe 1: Temps moyen aux ponts bascules

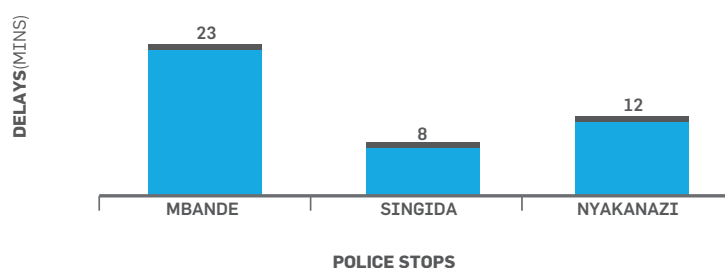


- La figure ci-dessus indique les retards moyens aux ponts bascules durant l'année 2014
- Les retards sont élevés aux ponts bascules proches du port de Dar es Salaam et ceux proches des frontières
- Retard Moyen est de 17 minutes
- Retard Maximum de 130 minutes enregistré à Nyakahura.

2.1.2 Temps de retard moyen aux postes de contrôle Policiers

peu de postes de contrôle Policiers ont été observé du fait que la plupart de ces postes sont désormais positionnés tout près des ponts bascules où tous les contrôles sont opérés.

Graphe 2: Temps moyen aux postes de contrôle policiers

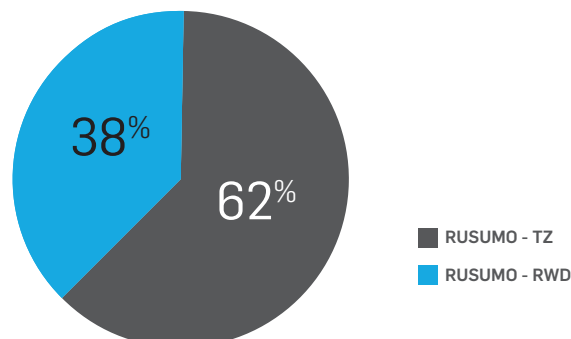


- En 2014, seulement 3 postes de contrôle policiers isolés ont été identifiés.
- La plupart des postes de contrôle policiers sont actuellement localisés tout près des ponts bascules.
- Le temps le plus court enregistré est 13 minutes à Mbande.
- Le temps le plus élevé enregistré est de 37 minutes à Singida.

2.1.3 Temps de retard aux postes frontaliers

est mesuré selon les données fournies par GPS indiquant le temps d'arrivée du camion à la frontière et le temps de départ de la frontière.

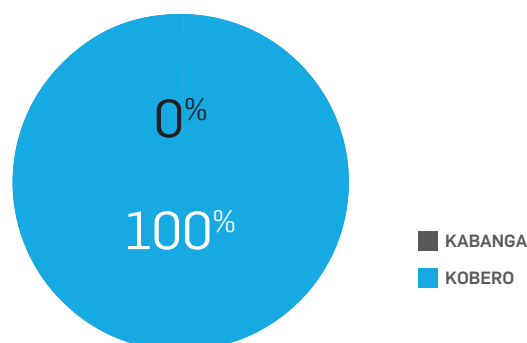
Graphe 3: Temps moyen aux postes frontaliers de Rusumo Tz/Rw



- La frontière de RUSUMO côté Tanzanie a enregistré un temps moyen de 158.0 Minutes.
- La frontière de RUSUMO côté Rwanda a enregistré un temps moyen de 98.7 Minutes.

INDICATEURS

Graph 4: Temps moyen aux frontières de Kabanga/Kobero



- Suite à la construction de postes frontaliers conjoints à Kobero, toutes les formalités aux postes frontaliers de Kabanga et Kobero se font dorénavant à Kobero côté Burundi.
- La frontière de KOBERO a enregistré un temps moyen 115.8 Minutes.

2.1.4 Les indicateurs de temps de transit jusqu'aux postes frontaliers de la Tanzanie,

sont générés à partir des données issues des seals électroniques utilisés par TRA pour le suivi électronique du cargo en transit. Ce système permet de contrôler les déviations ou les vols éventuels du cargo en transit sur le territoire Tanzanien; ainsi que de mesurer le temps de transit jusqu'aux postes frontaliers en vue d'évaluer le temps de transit de 2.5 jours fixés par le Gouvernement de la Tanzanie dans le cadre de l'initiative "BIG RESULT NOW". Les postes frontaliers concernés sont : Kabanga/Kobero vers le Burundi, Rusumo/Rusumo vers le Rwanda et Mutukula/ Mutukula vers l'Ouganda.

Graph 5: Temps moyen de Transit aux Frontières

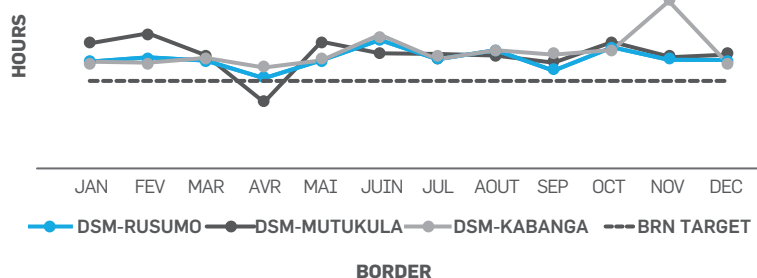


Tableau 2 : Temps de transit moyen jusqu'aux frontières

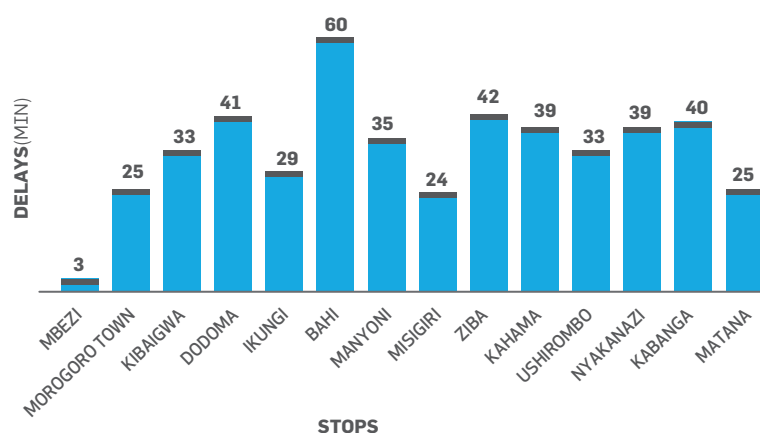
BORDER	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
DSM-RUSUMO	68.5	69.7	70.4	61.9	69.4	77.6	71.3	73.8	65.1	75.6	70.7	70.0
DSM-MUTUKULA	77.0	81.0	72.1	52.2	77.0	72.9	72.2	71.7	67.1	75.7	70.5	71.5
DSM-KABANGA	68.3	68.5	71.0	65.3	69.6	79.3	71.3	73.2	70.9	73.6	95.6	67.7

Source: Données TRA ECTS Data 2014

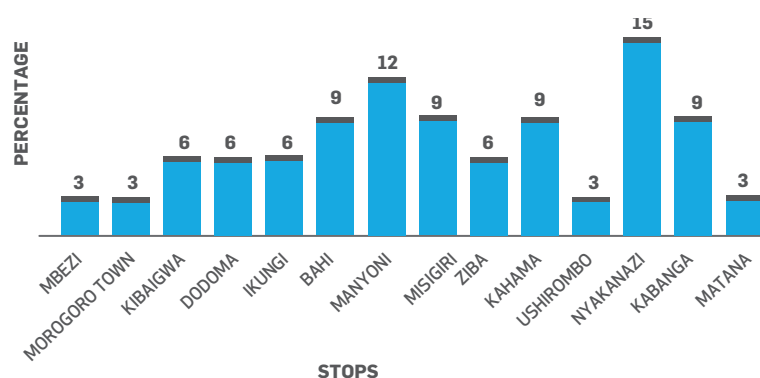
2.1.5 Temps moyen arrêts personnels

diurnes, consiste au temps passé par les chauffeurs pour prendre des repas, pour se reposer ou acheter des effets personnels. Il y en a aussi qui s'arrêtent pour prier.

Graphe 6: Temps moyen aux arrêts personnels



Graphe 7: Pourcentage de camions enregistrés aux arrêts diurnes



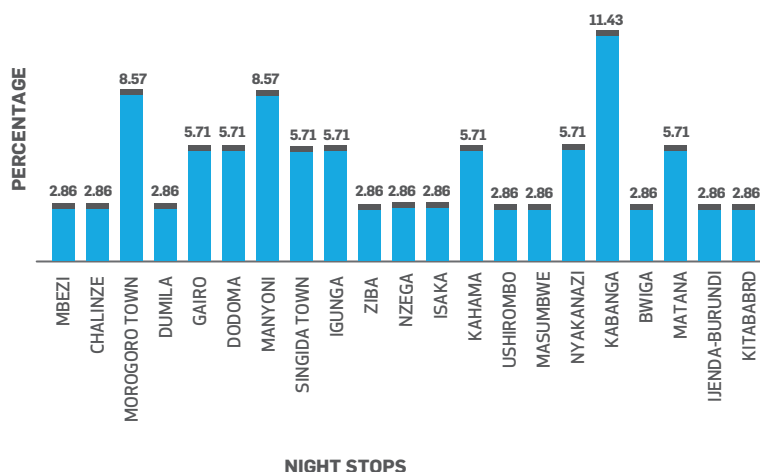
- Les arrêts diurnes pour se ravitailler.
- Le temps le plus court enregistré est de 3 minutes à Mbezi,
- Le temps le plus élevé enregistré est de 60 minutes à Bahi.
- Le nombre élevé de camions a été observé aux arrêts suivants:
- Nyakanazi, suivi de Manyoni, Kabanga, Kahama, Misigiri et Bahi.
- Mbezi, Morogoro et Ushirombo en Tanzanie; ainsi que Matana au Burundi enregistrent peu de camions qui s'y arrêtent pendant la journée.

INDICATEURS

2.1.6 Temps moyen d'arrêts personnels nocturnes,

consistent aux temps d'arrêts passés par les chauffeurs et équipages pendant la nuit.

Graphe 8: % de camions enregistrés aux arrêts nocturnes

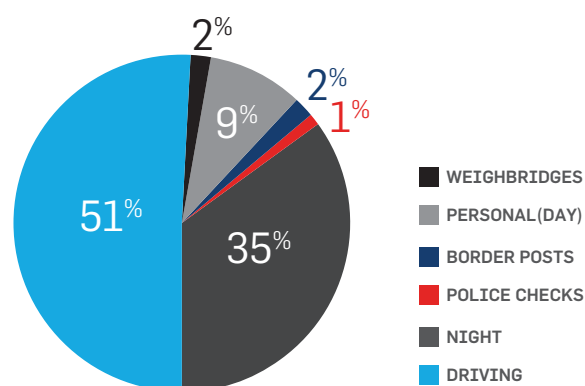


- Kabanga a enregistré le temps moyen élevé de 12:57:30 (Heures: minutes: secondes)
- Le nombre élevé de camions a été enregistré à Kabanga, suivi de Manyoni et Morogoro.
- Mbezi et Chalinze enregistrent le nombre et le temps de stationnement nocturne de camions peu élevé de 6:40 (Heures: minutes).

2.1.7 Temps de transit jusqu'aux destinations, finales

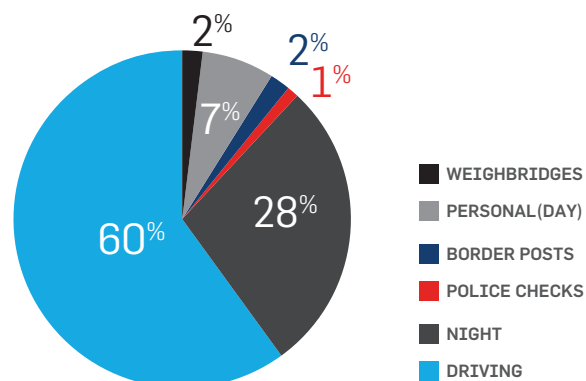
consistent au temps passé par le camion depuis son départ du port de Dar es Salaam jusqu'à sa destination finale. Ce temps est calculé grâce aux données GPS et enquêtes routières.

Graphe 9: Transit time to Kigali



- Le temps moyen de transit jusqu'à Kigali est de 86.6 heures sur une distance de 1,495 km.

Graphe 10: Temps de Transit à Bujumbura



- Le temps moyen de transit jusqu'à Bujumbura est de 105.7 heures sur une distance de 1,630 km.

INDICATEURS

2.2 INDICATEURS DE VOLUME DES TRANSACTIONS

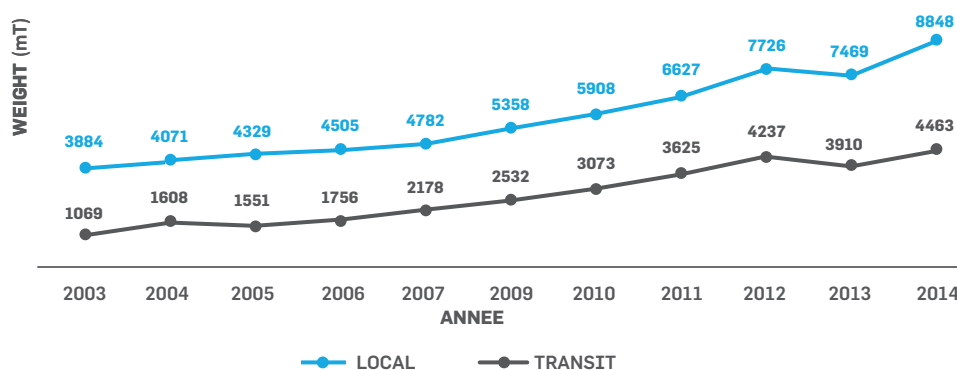
2.2.1 Importations

Tableau 3: Importations générales via le port de Dar es Salaam (mT) 2003 – 2014

DESIGNATION	ANNEE										
	2003	2004	2005	2006	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014
LOCAL	3884	4071	4329	4505	4782	5358	5908	6627	7726	7469	8848
TRANSIT	1069	1608	1551	1756	2178	2532	3073	3625	4237	3910	4463
TOTAL	4953	5679	5880	6261	6960	7890	8981	10252	11963	11379	13311

Source: Données TPA 2003-2014

Graphe 11: Importations générales via le port de Dar es Salaam (mT) 2003 - 2014



Le volume des importations via le port de Dar es Salaam n'ont cessé d'augmenter passant de 4,953 Millions de Tonnes en 2003 à 13,311 Millions de Tonnes en 2014. Ce volume a plus que doublé en 11 années. De 2003 à 2014, le volume total de cargo a augmenté de 269% ce qui représente une moyenne annuelle de 24.5%. Le volume du cargo local a augmenté de 228% tandis que le cargo en transit a augmenté de 417%.

Le volume des importations pour l'année 2014 comparé à celui de l'année 2013 a augmenté de 17%. Le cargo local a augmenté de 18.5% et celui en transit de 14.1%.

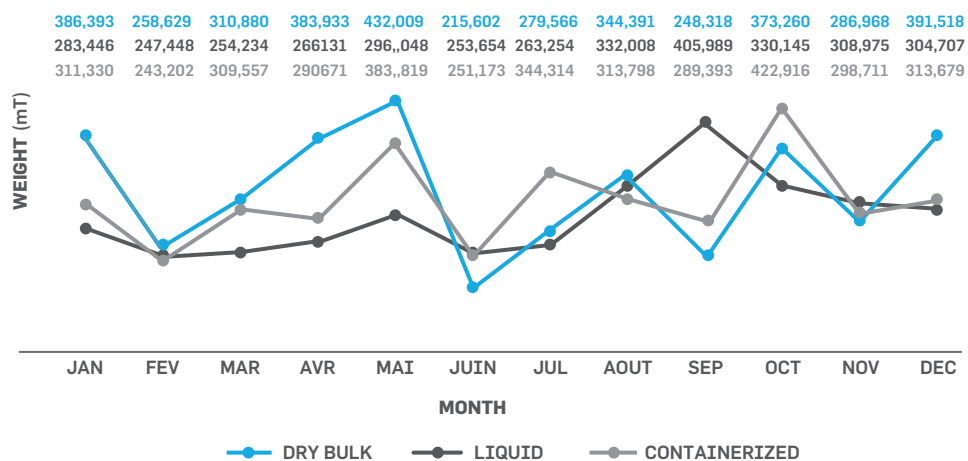
Tableau 4: Importations Générales par Commodity 2014 (mT)

COMMODITE	MONTH											
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC
CARGO EN VRAC	386393	258629	310880	383933	432009	215602	279566	344391	248318	373260	286968	391518
CARGO LIQUIDE	283446	247448	254234	266131	296048	253654	263254	332008	405989	330145	308975	304707
CONTAINEURS	311330	243202	309557	290671	383819	251173	344314	313798	289393	422916	298711	313679
TOTAL	981169	749279	874671	940735	1111876	720429	887134	990197	943700	1126321	894654	1009904

Source: Données TPA 2014

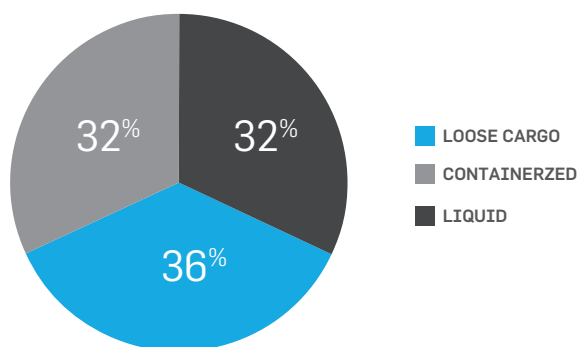
L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL 2014

Graphe 12: Importations Générales par Commodity 2014



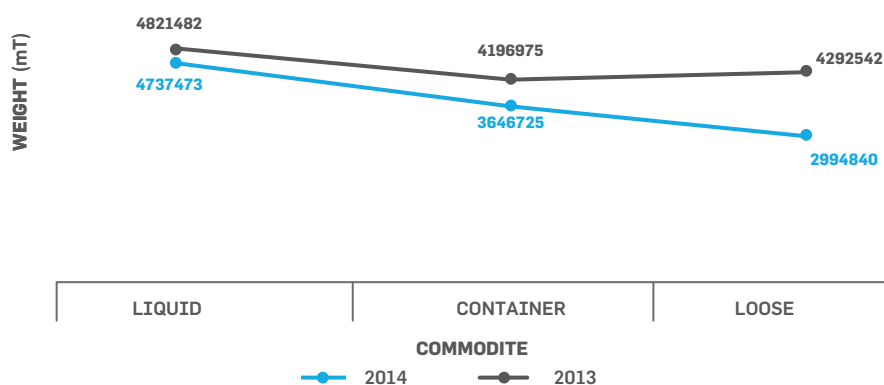
Pour l'année 2014, le cargo containerisé et le cargo en vrac représentent chacun 32% du cargo total tandis que le cargo liquide représente 36%.

Graphe 13: Taux par Commodity 2014



INDICATEURS

Graphe 14: Volume par Commodity 2013 / 2014



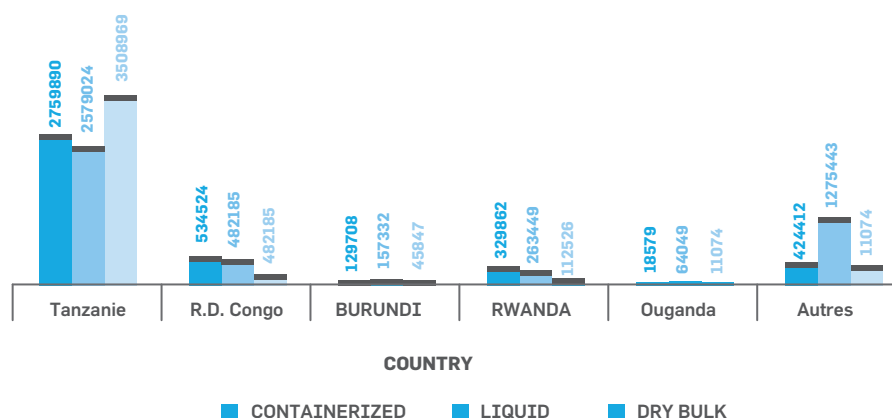
En comparant les années 2013 et 2014, le cargo en vrac a considérablement augmenté de 43% suivi du cargo containerisé de 15%, et du cargo liquide de 2% seulement.

Tableau 5: Importations Générales par Pays et par Commodity 2014

PAYS	CONTAINERISE	LIQUIDE	VRAC	TOTAL
Tanzanie	2759890	2579024	3508969	8847883
D. R. Congo	534524	482185	233051	1249760
Burundi	129708	157332	45847	332887
Rwanda	329862	263449	112526	705837
Ouganda	18579	64049	11074	93702
Autres	424412	1275443	381075	2080930
TOTAL	4196975	4821482	4292542	13310999

Source: Données TPA 2014

Graphe 15: Importations Générales par Pays et par Commodity



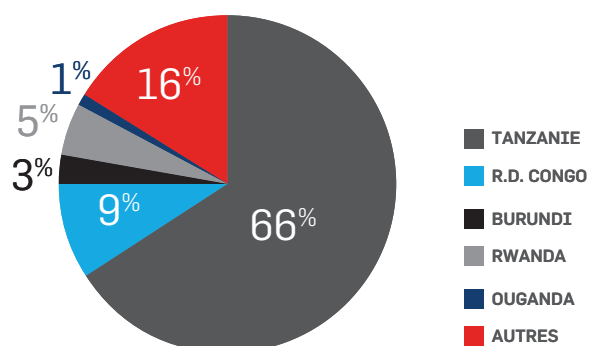
L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL 2014

Tableau 6: Taux des Importations par Pays

COUNTRY	RATE (%)	TOTAL (TONS)
Tanzanie	66	8847883
D. R. Congo	9	1249760
Burundi	3	332887
Rwanda	5	705837
Ouganda	1	93702
Autres	16	2080930
TOTAL	100	13310999

Source: Données TPA 2014

Graphe 16: Taux des Importations par Pays



Sur le volume total des importations de l'année 2014 via le port de Dar es Salaam, le cargo local représente 66% tandis que le cargo en transit représente 34% dont 18% des pays membres du Corridor Central à raison de 9%, 5%, 3% et 1% respectivement pour la RDC, le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda.

INDICATEURS

2.2.2 Exportations

Tableau 7: Exportations Générales via le Port of Dar es Salaam 2014 / 2013 (mT)

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
2014	162946	146094	183427	145716	161285	164416	196230	175451	203888	208372	236238	207267	2191330
2013	143677	148851	145093	128703	144100	146436	165334	141245	151685	173842	179349	159171	1827486

Source: TPA Data 2013 & 2014

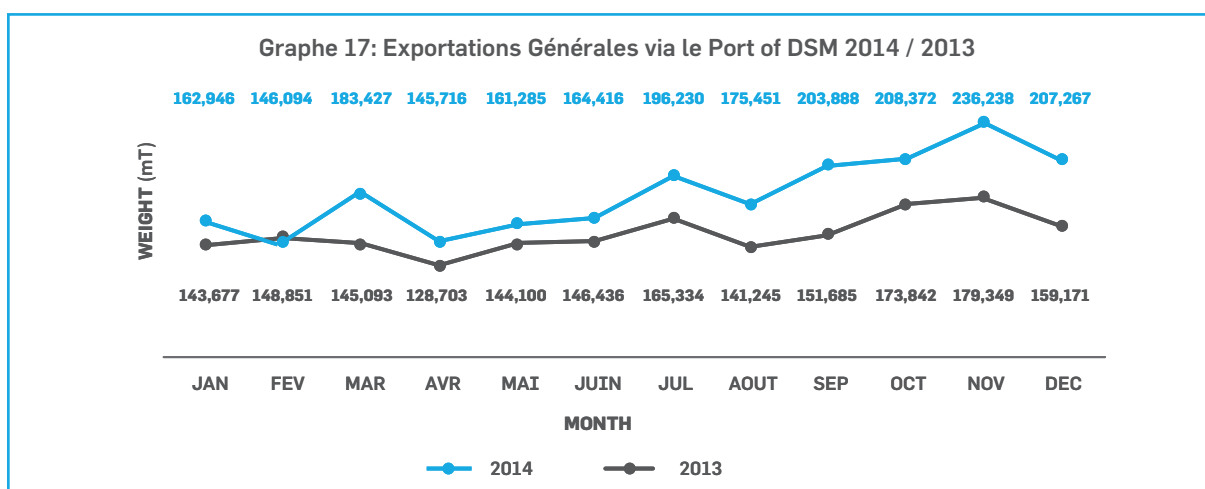
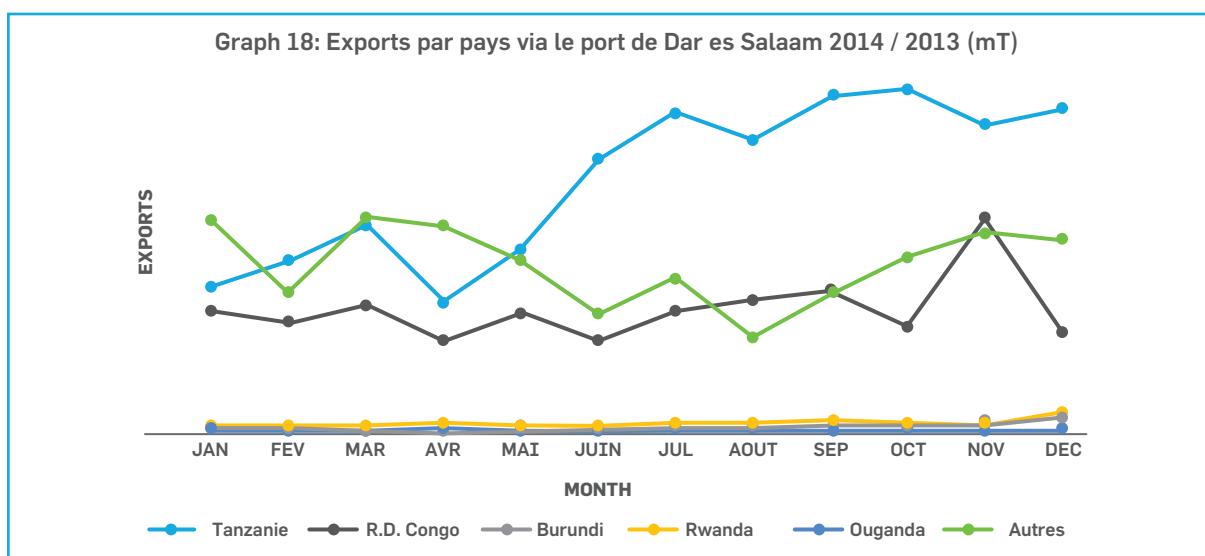


Tableau 8: Exportations Générales par Pays 2014 (mT)

	JAN	FEV	MAR	APR	AVR	JUIN	JUL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
Tanzanie	49282	56638	67149	43998	60776	87106	102266	94143	106309	109318	98301	102543	977829
D.R.C	41564	37935	43380	32236	41298	32613	41589	44923	47718	36711	69200	35168	504335
Burundi	1679	1725	1115	714	697	850	434	622	1166	2106	2402	2608	16118
Rwanda	431	2158	1796	1572	1423	2230	733	2397	2004	2600	511	2959	20814
Ouganda	521	282	0		73	37	37	55	92	37	37	301	1472
Autres	69469	47356	69987	67196	57018	41580	51171	33311	46599	57600	65787	63688	670762
Total exports	162946	146094	183427	145716	161285	164416	196230	175451	203888	208372	236238	207267	2191330

Source: Données TPA 2014



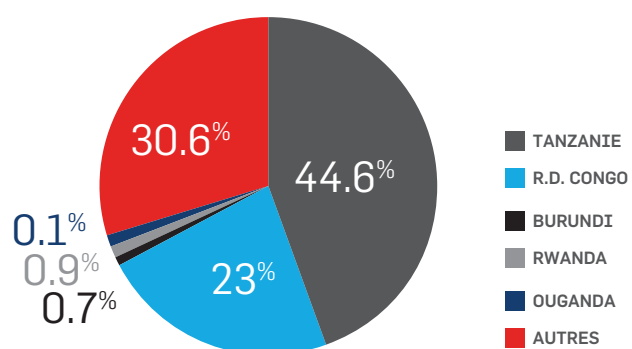
L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL 2014

Tableau 9: Taux d'Export par Pays

PAYS	TAUX (%)	TOTAL
Tanzanie	44.6	977829
R.D.Congo	23.0	504335
Burundi	0.7	16118
Rwanda	0.9	20814
Ouganda	0.1	1472
Autres	30.6	670762
Total exports	100	2191330

Source: Données TPA 2014

Graphe 19: Taux d'Export par Pays



Sur le volume total des exportations de l'année 2014 via le port de Dar es Salaam, le cargo local représente 44.6% tandis que le cargo en transit représente 55.4% dont 24.8% des pays membres du Corridor Central à raison de 23%, 0.9%, 0.7% et 0.1% respectivement pour la RDC, le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda.

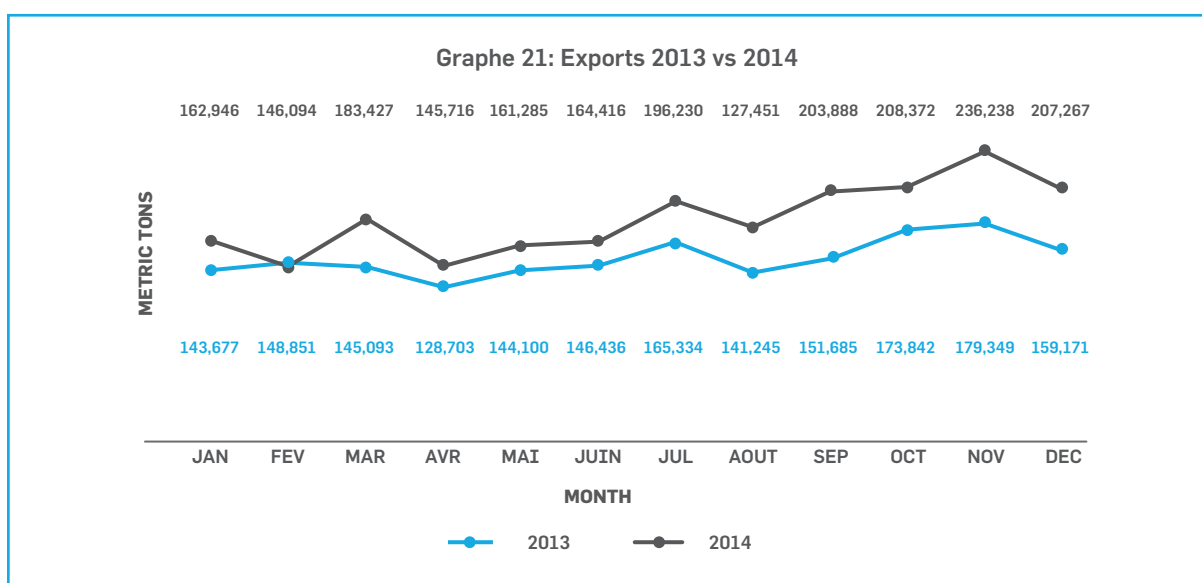
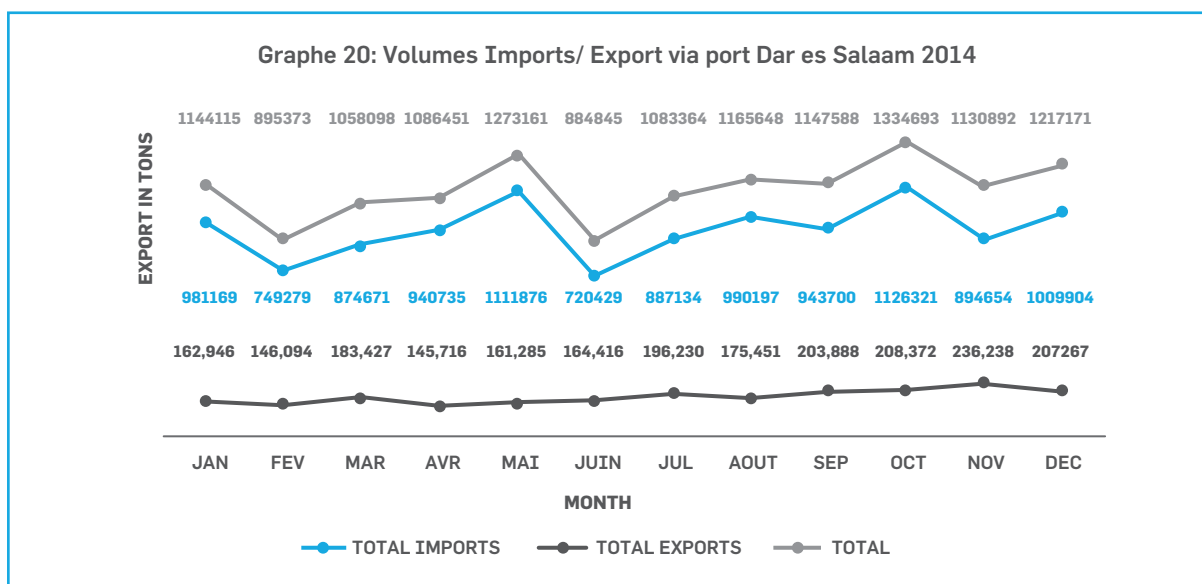
INDICATEURS

2.2.3 Importations et Exportations Combinées

Tableau 10 : Volumes Imports/ Export 2014 (Tons)

DESIGNATION	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC
Total Imports	981169	749279	874671	940735	1111876	720429	887134	990197	943700	1126321	894654	1009904
Total exports	162946	146094	183427	145716	161285	164416	196230	175451	203888	208372	236238	207267
TOTAL	1144115	895373	1058098	1086451	1273161	884845	1083364	1165648	1147588	1334693	1130892	1217171

Source: Données TPA 2014



Le volume total des exportations via le port de Dar es Salaam est de 2.191.330 Tonnes en 2014 dont 1.520.568 Tonnes pour les pays membres du Corridor Central ; soit 69.4% des exportations totales via le port de Dar es Salaam.

Le volume des exportations pour l'année 2014 a augmenté de 20% par rapport à l'année 2013. Les exportations locales ont augmenté de 18% tandis que celles en transit ont augmenté de 22%.

2.3 INDICATEURS D'EFFICACITE ET DE PRODUCTIVITE

Les indicateurs d'efficacité et de productivité sont générés à partir des données collectées aux opérateurs portuaires à savoir TICTS et TPA. Il s'agit des indicateurs de temps passés par les conteneurs au port avant leur livraison.

Le Gouvernement de la République Unie de Tanzanie a lancé l'initiative de "BIG RESULT NOW " fixant ce temps à 5 jours pour les conteneurs en transit.

Les pays de destination devraient également fixer le temps maximum relatif à l'accomplissement des formalités de déclaration en douanes en vue de réduire au strict minimum le temps que passe les camions aux ports de destination. Plus le temps est élevé, plus les transporteurs augmentent les coûts de transport pour compenser le nombre de rotation.

Les principaux défis rencontrés dans la réduction du temps sont:

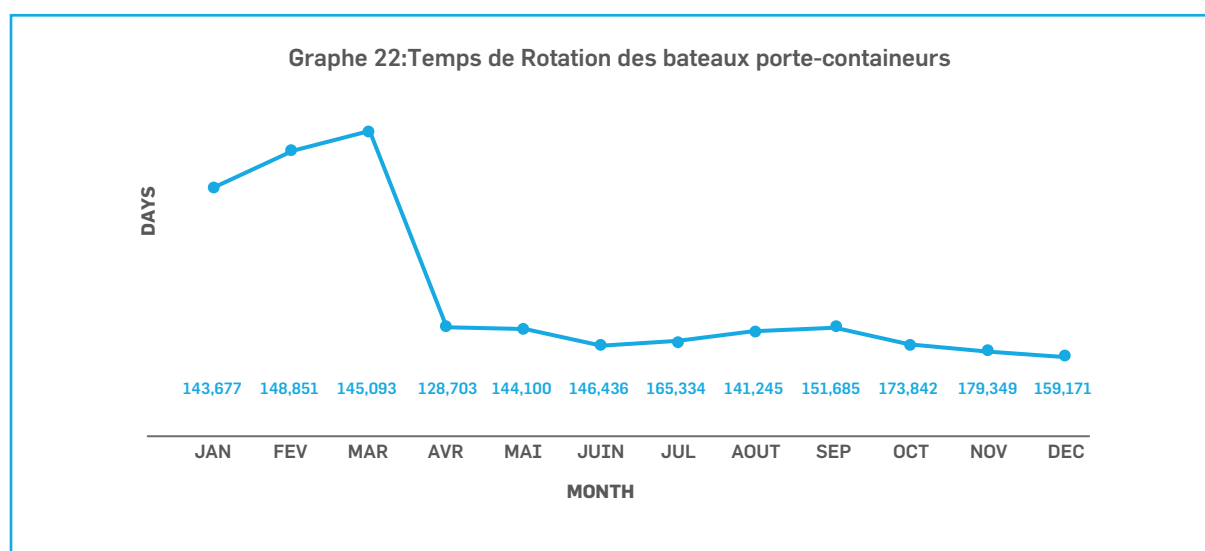
- Les procédures de déclaration lentes à TRA
- Les procédures lentes au port de Dar es Salaam
- Les procédures lentes à certaines douanes de destination
- Les embouteillages au port et dans la ville de Dar es Salaam.

2.3.1 Temps de Rotation des Bateaux porte-conteneurs

Tableau 11: Containerized Ship Turnaround Time 2014

MOIS	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JULY	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC
Temps de Rotation (Jours)	7.1	8.1	8.6	3.3	3.3	2.8	2.9	3.2	3.3	2.8	2.6	2.5

Source: Données TPA 2014



Le Graphe ci-dessus montre que le temps de rotation des bateaux porte conteneurs était de 7.93 jours durant le 1er trimestre, suivi d'une descente drastique à 3.1 jours dès le second trimestre.

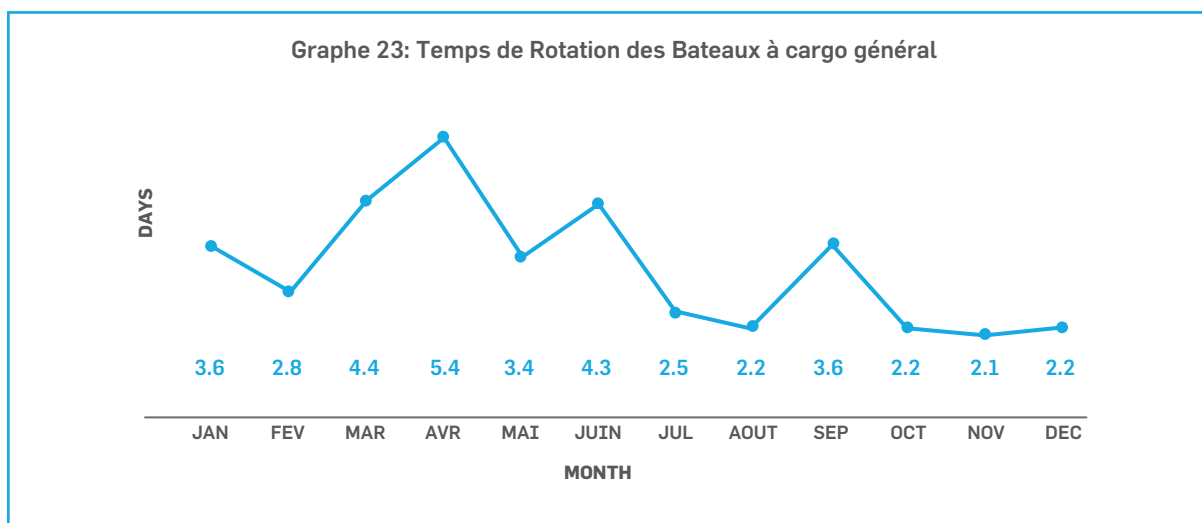
INDICATEURS

2.3.2 Temps de Rotation des Bateaux à cargo général

Tableau 12: Temps de Rotation des Bateaux à cargo général 2014

MOIS	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JULY	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC
Temps de Rotation (Jours)	3.6	2.8	4.4	5.4	3.4	4.3	2.5	2.2	3.6	2.2	2.1	2.2

Source: Données TPA 2014

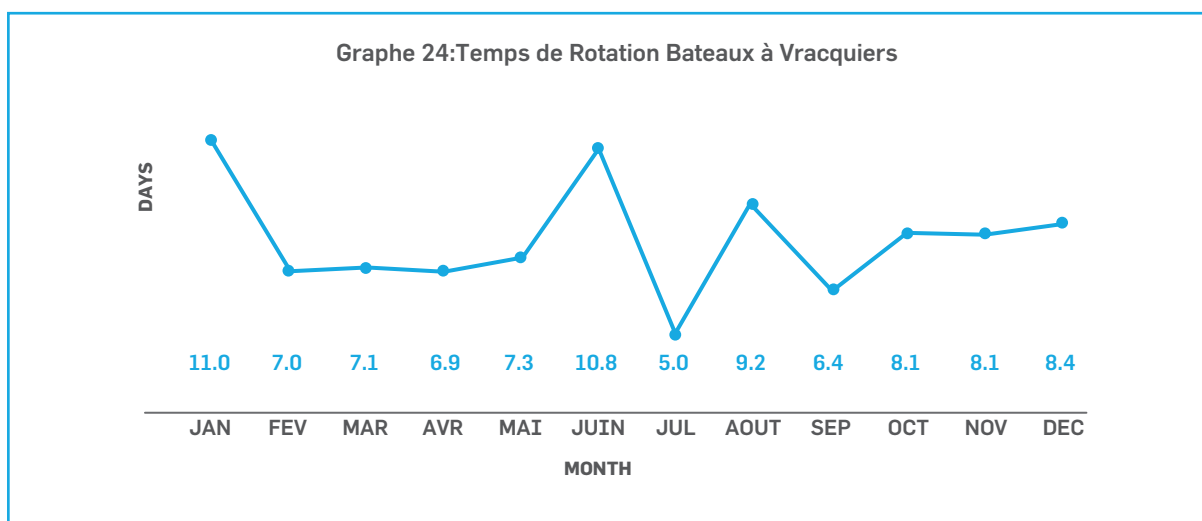


2.3.3 Temps de Rotation Bateaux à Vrac sec

Tableau 13: Temps de Rotation Bateaux à Vrac sec 2014

MOIS	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JULY	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC
Temps de Rotation (Jours)	11.0	7.0	7.1	6.9	7.3	10.8	5.0	9.2	6.4	8.1	8.1	8.4

Source: Données TPA 2014



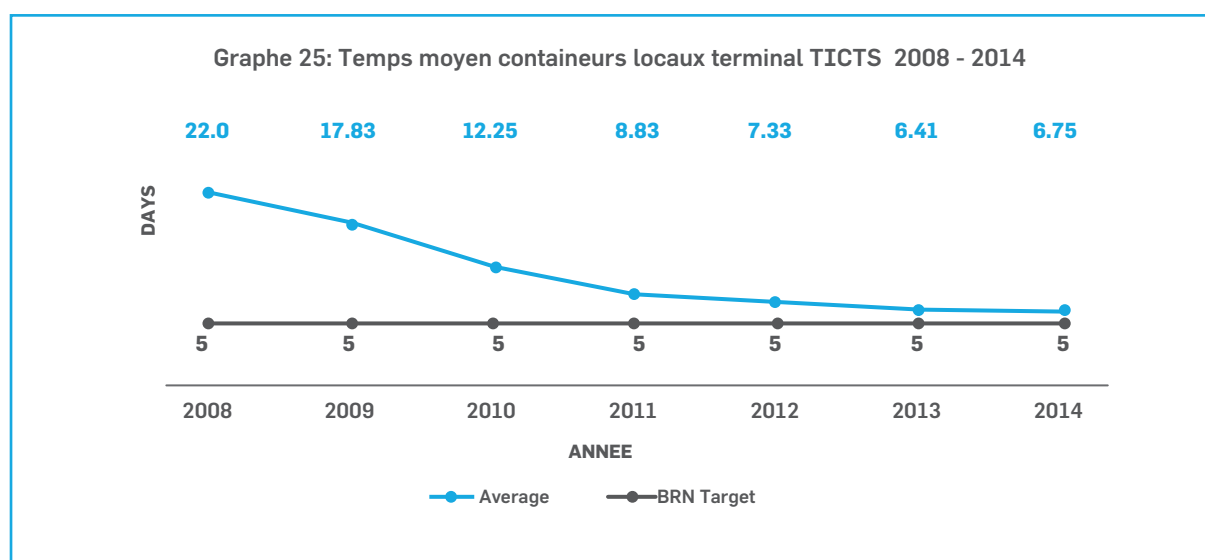
L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL 2014

2.3.4 Temps des Containeurs au port (Dwell Time)

2.3.4.1 Evolution du temps moyen: terminal a conteneur (TICTS) annee: 2008-2014

ANNEE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAY	JUIN	JUL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC	AVERAGE
2008	19.0	23.0	20.0	21.0	21.0	22.0	28.0	22.0	22.0	24.0	21.0	21.0	22.00
2009	17.0	16.0	18.0	21.0	25.0	22.0	19.0	19.0	16.0	15.0	15.0	11.0	17.83
2010	12.0	12.0	13.0	12.0	13.0	11.0	13.0	12.0	10.0	12.0	12.0	15.0	12.25
2011	13.0	11.0	10.0	10.0	9.0	7.0	8.0	7.0	7.0	7.0	8.0	9.0	8.83
2012	7.0	7.0	6.0	6.0	7.0	9.0	9.0	8.0	7.0	7.0	8.0	7.0	7.33
2013	8.0	7.0	6.0	6.0	7.0	7.0	6.0	6.0	6.0	6.0	7.0	5.0	6.41
2014	7.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	5.0	7.0	6.0	6.0	9.0	11.0	6.75

Source: Données TICTS 2008-2014



Le Graphe ci-dessus montre un résumé du temps de retard moyen au port pour conteneurs DOMESTIQUE, où ce temps est passé de 22 jours en 2008 à 7 jours en 2014.

Tableau 15: Temps moyen Containeurs en Transit

ANNEE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAY	JUIN	JUL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC	AVERAGE
2008	26.2	19.2	24.8	27.8	30.3	33.2	38.5	28.3	31.5	32.7	28.0	31.3	29.32
2009	26.2	19.2	24.8	27.8	30.7	23.0	21.2	26.3	15.3	13.5	17.5	13.8	21.61
2010	23.3	13.8	15.2	13.8	14.5	15.2	15.2	14.0	15.8	17.8	16.3	20.7	16.3
2011	20.2	16.7	15.5	14.7	16.3	16.5	17.7	19.0	19.8	19.0	14.2	16.0	17.13
2012	13.5	14.2	14.2	15.8	16.7	13.5	14.5	15.2	12.3	14.3	13.3	15.3	14.4
2013	18.3	20.2	17.5	18.0	16.3	13.2	13.7	12.3	11.7	10.5	13.0	14.7	14.95
2014	17.3	21.8	18.0	19.0	16.5	13.8	15.8	15.1	13.0	12.5	14.7	15.5	16.08

Source: Données TICTS 2008-2014

INDICATEURS

Graphe 26: Temps moyen conteneurs en transit terminal TICTS 2008 - 2014

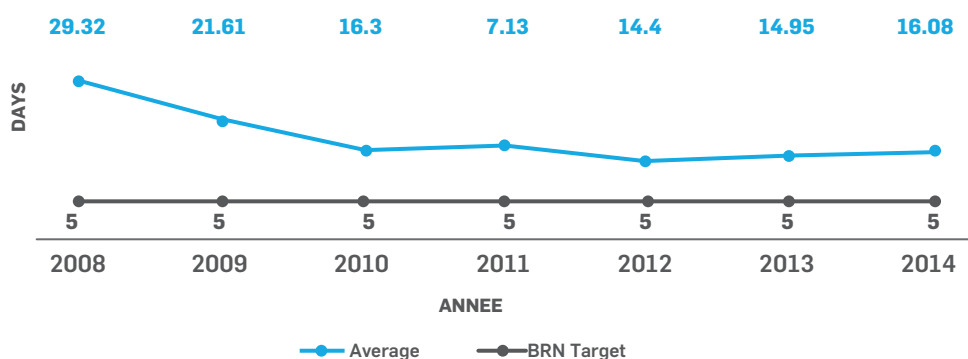
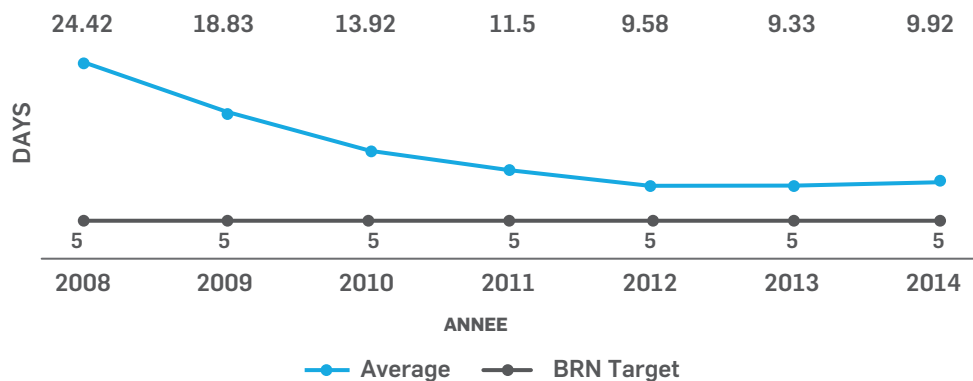


Tableau 16: Temps moyen conteneurs locaux et en transit combinés

ANNEE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC	AVERAGE
2008	24.0	27.0	26.0	23.0	24.0	26.0	25.0	25.0	26.0	29.0	24.0	26.0	25.42
2009	20.0	17.0	21.0	25.0	25.0	22.0	18.0	19.0	16.0	15.0	15.0	13.0	18.83
2010	14.0	12.0	13.0	13.0	14.0	13.0	15.0	13.0	13.0	15.0	16.0	16.0	13.92
2011	15.0	13.0	11.0	11.0	12.0	10.0	10.0	11.0	11.0	11.0	11.0	12.0	11.5
2012	9.0	10.0	8.0	10.0	10.0	11.0	11.0	9.0	9.0	10.0	9.0	9.0	9.58
2013	12.0	11.0	9.0	10.0	11.0	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	10.0	9.0	9.33
2014	11.0	11.0	10.0	11.0	10.0	9.0	10.0	10.0	9.0	8.0	9.0	11.0	9.92

Source: Données TICTS 2008-2014

Graphe 27: Temps moyen conteneurs locaux et transit Terminal TICTS 2008 - 2014



L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL 2014

2.3.4.2 Temps moyen conteneurs locaux terminal TPA periode: 2013 & 2014

Tableau 17: Temps moyen conteneurs Locaux TPA

ANNEE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC
2013	18.5	15.3	7.8	6.3	7.3	7.6	7.0	9.7	14.1	8.4	8.8	8.5
2014	10.5	9.0	6.5	7.8	8.8	8.1	3.1	9.9	8.7	7.8	4.2	8.5

Source: Données TPA 2013-2014

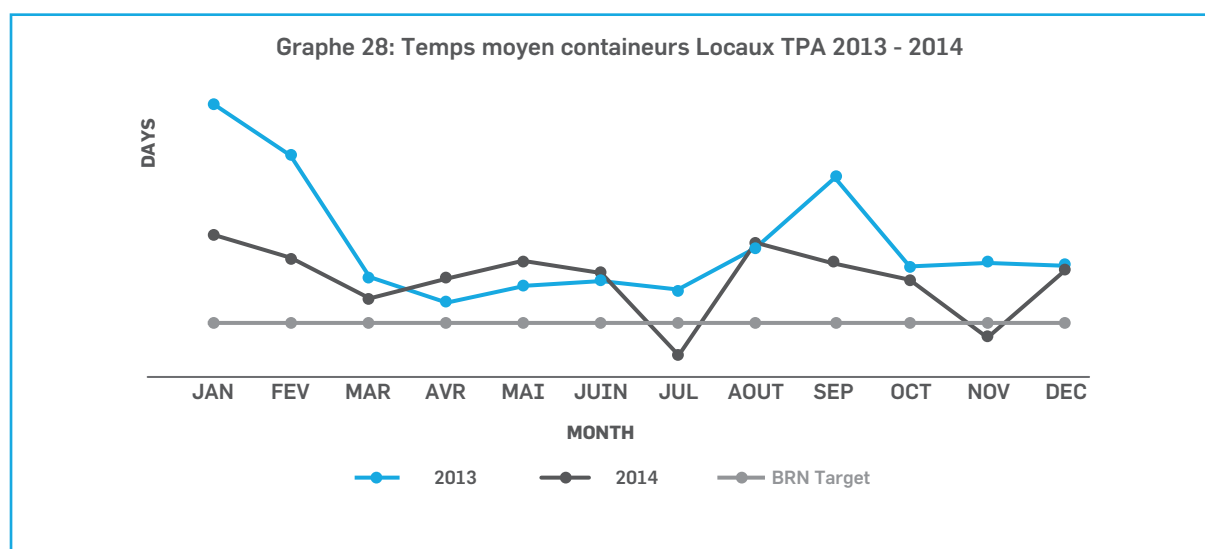
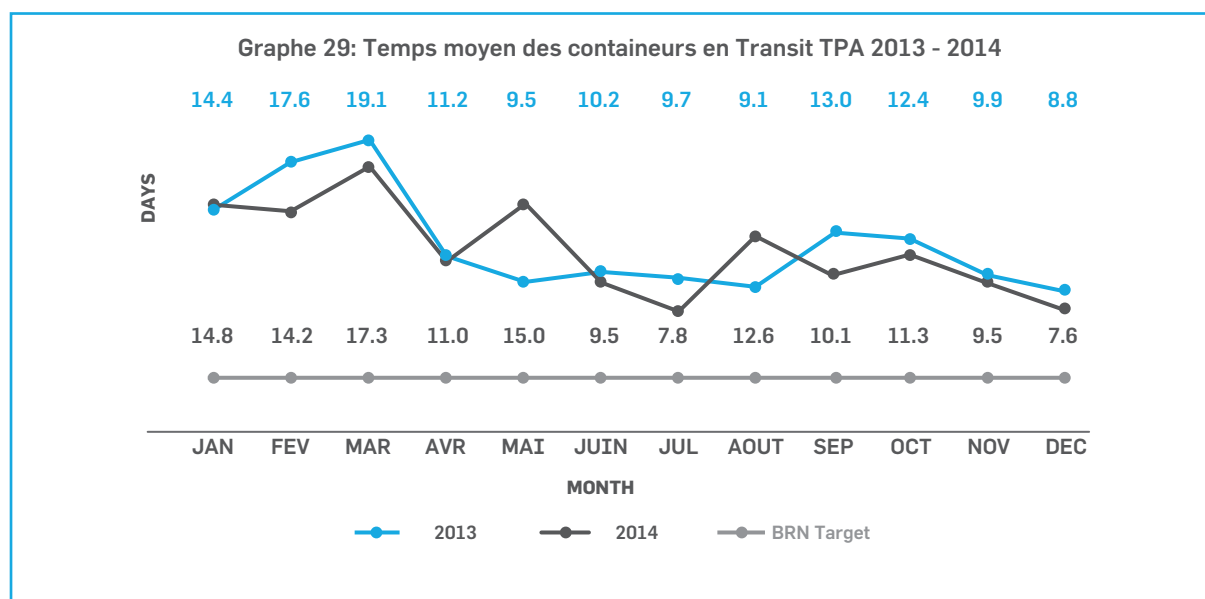


Tableau 18: Temps moyen des conteneurs en Transit TPA

ANNEE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC
2013	14.4	17.6	19.1	11.2	9.5	10.2	9.7	9.1	13.0	12.4	9.9	8.8
2014	14.8	14.2	17.3	11.0	15.0	9.5	7.8	12.6	10.1	11.3	9.5	7.6

Source: Données TPA 2013-2014

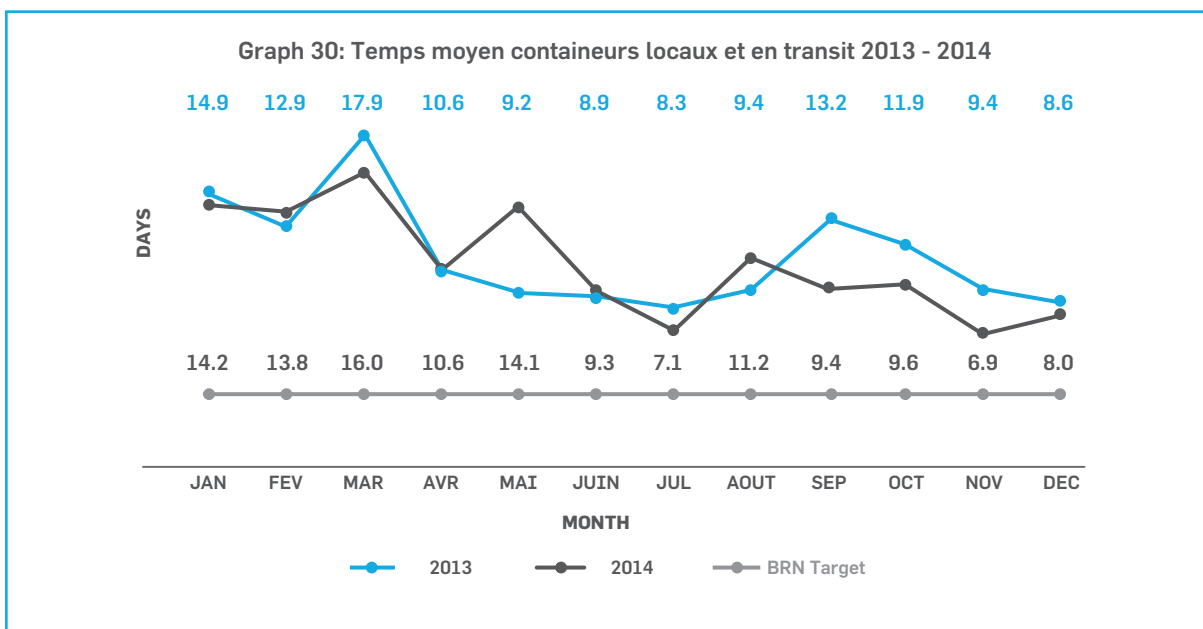


INDICATEURS

Tableau 19: Temps moyen conteneurs locaux et en transit TPA

ANNEE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC
2013	14.9	12.9	17.9	10.6	9.2	8.9	8.3	9.4	13.2	11.9	9.4	8.6
2014	14.2	13.8	16.0	10.6	14.1	9.3	7.1	11.2	9.4	9.6	6.9	8.0

Source: Données TPA 2013-2014



- Le temps passé par les conteneurs au port de Dar es Salaam n'a cessé de diminuer depuis 2008 jusqu'à aujourd'hui mais on remarque qu'il stagne depuis 2011. Aussi, ce temps a légèrement augmenté au cours de l'année 2014 par rapport à 2013 passant de 6 jours en 2013 à 7 jours en 2014 pour les conteneurs locaux et de 15 jours en 2013 à 16 jours en 2014 pour les conteneurs en transit. Ceci pourrait-être dû à l'installation du nouveau système douanier à TRA (TANCIS).
- Il y a lieu de constater en plus que le temps que passe les conteneurs en transit est plus du double par rapport aux conteneurs locaux ; ce qui est loin de satisfaire à l'initiative du Gouvernement de la République Unie de Tanzanie d'atteindre 5 jours. Seuls les conteneurs locaux sont livrés dans cette fourchette de temps..

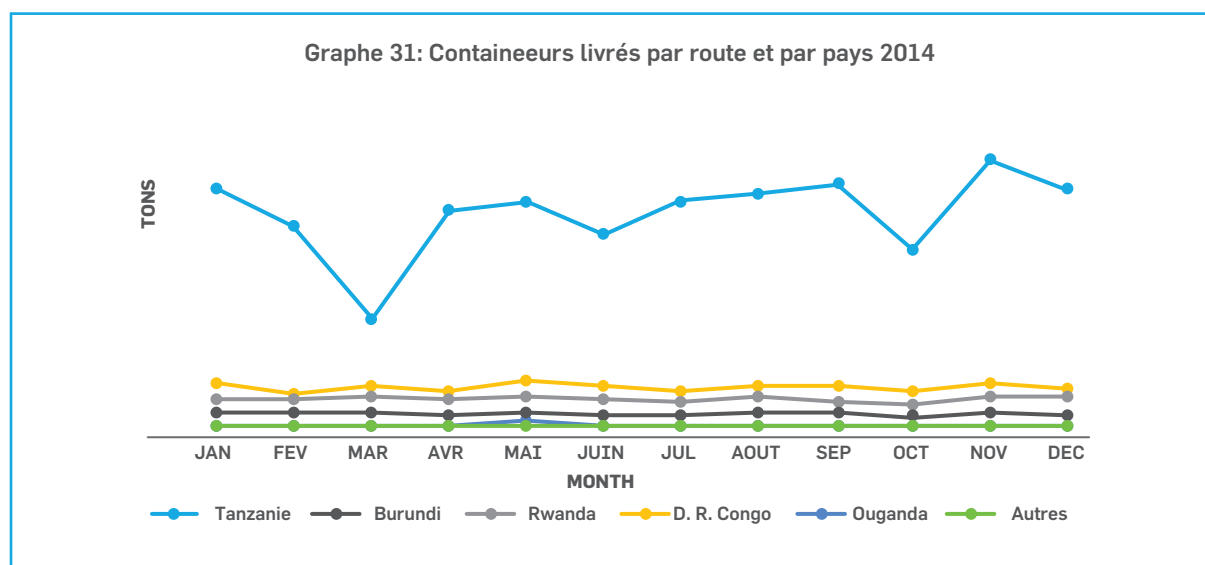
L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL 2014

2.3.5 Cargo livré par route

Tableau 20: Containeurs livrés par route et par pays en 2014

	TANZANIE	BURUNDI	RWANDA	RD CONGO	OUGANDA	AUTRES	TOTAL(MT)
Jan	216702	11782	25901	37164	695	164	292408
Fev	184691	11832	23975	29139	622	754	251013
Mar	96654	9515	26717	37078	1091	41	171096
Avr	197858	8343	23920	32174	947	328	263570
Mai	206111	11183	27109	41416	3745	655	290219
Juin	176033	6978	23230	34945	2339	941	244466
Jul	205684	7747	21026	30968	955	1876	268256
Aou	213346	10273	25337	37589	551	320	287416
Sep	223102	10288	21225	35731	869	689	291904
Oct	162145	7679	19062	31056	562	106	220610
Nov	243958	11377	25550	39127	663	640	321315
Dec	217328	9680	25533	35650	1028	476	289695
TOTAL	2343612	116677	288585	422037	14067	6990	3191968

Source: Données TPA 2014



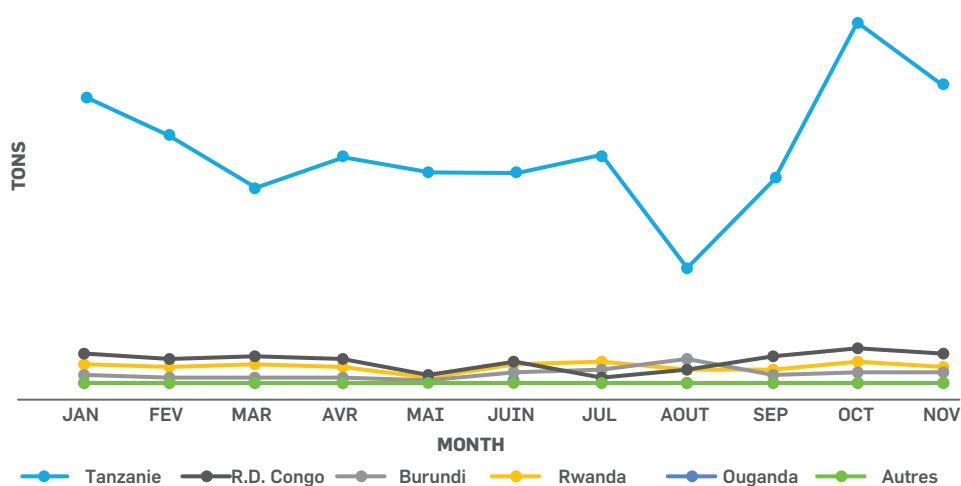
INDICATEURS

Tableau 21: Cargo en vrac livré par route en 2014

COUNTRY	TANZANIE	R.D. CONGO	BURUNDI	RWANDA	OUGANDA	AUTRES	Total Road delivery
Jan	404098	45312	12420	27803	768	164	490565
Fev	351871	30755	11995	24161	681	754	420217
Mar	279272	39120	10138	26908	1131	41	356610
Avr	321729	33531	8555	24047	1016	328	389206
Mai	299399	14359	3152	8007	559	639	326115
Juin	298489	28641	12863	25152	2459	503	368107
Jul	323343	13201	17845	30996	994	1885	388264
Aou	163552	27498	7511	17117	655	-	216333
Sep	289809	37437	12625	21875	994	689	363429
Oct	511243	48790	13676	29661	904	1109	605383
Nov	423047	40951	14445	26019	754	640	505856
TOTAL	3665852	359595	125225	261746	10915	6752	4430085

Source: Données TPA 2014

Graph 32: Cargo en vrac livré par route Janvier - Novembre 2014



2.4 INDICATEURS DE COUT

2.4.1 Distance du Port de Dar aux différentes Destinations

Tableau 22: Distance du port de Dar aux différentes destinations

ORIGINE	DISTANCE(KM)	DESTINATION	DISTANCE(KM)	DESTINATION
Dar es Salaam	1495	Kigali		
Dar es Salaam	1630	Bujumbura		
Dar es Salaam	1635	Goma		
Dar es Salaam	1704	Bukavu		
Dar es Salaam	1780	Kampala		
Dar es Salaam	982	Isaka		
Dar es Salaam	1230	Mwanza	310	Port Bell
Dar es Salaam	1254	Kigoma	135	Kalemie
		Kigoma	210	Kalundu
		Kigoma	210	Bujumbura

Source: AFTT/TANROADS 2014

■ Route ■ Chemin de Fer ■ Voies Navigables

2.4.2 Coûts

Tableau 23: Charges et frais

OPERATION	COMMODITE	MANUTENTION USD		COUT DE TRANSPORT ROUTE USD				COUT DE TRANSP PAR CHEMIN DE FER USD		SHIPPING LINES USD	CLEARING FEES USD
Import		TPA	TICTS	KIGALI	BUJU MBURA	KAMPALA	BUKAVU/ GOMA	KIGOMA	MWANZA		
	Containeur 40"	300	280	4200	4400	5500	6200	3950	3950	62	300
	Containeur 20"	170	160	2100*	2200*	2750*	3100*	-	-	50	200
	Dry/CBM/Ton	9	-	150	155						
Export	Containeur 40"	250	245								
	Containeur 20"	150	145								
	Vrac/CBM/Ton				70						

Source: Transport Surveys 2014

Le coût de transport d'un containeur 20" est le même pour un containeur 40".

Tableau 24: Coûts de Transport moyen par km et par destination

DESTINATION	COÛT USD/KM
Bujumbura	2.7
Kigali	2.8
Kampala	3.09
Bukavu	3.64
Goma	3.76

Source: Enquête transport routier

INDICATEURS

Graphe 33: Coûts en USD/Km par destination

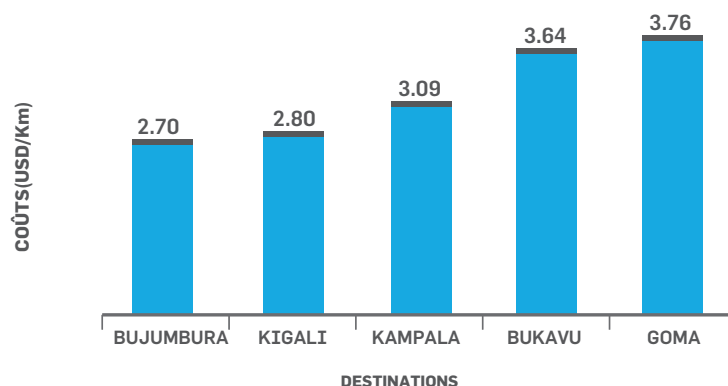


Tableau 25: Tarifs de Transport et frais de manutention Bujumbura en USD

COMMODITÉ	ROUTE			RAIL/LAC				
	Transport	Manutenti on Buja	Total	Transport Rail	Transport Lac	Manutent Kigoma	Manutent Buja	Total
Containeur 40"	4500		4500	3915	1013	548	86	5562
				3000*				4647*
Cargo en vrac	155	0.9	155.9	97.88	19.66	11.5	1.63	130.66
Essence	140		140	131.45	22.84			154.29
Gasoil	140		140	125.44	22.84			148.28

Source: Etude de marché 2014

Avec les tarifs pratiqués actuellement par TRL seul le cargo en vrac est concurrentiel par rapport à la route car le rail transporte 40 Tonnes à la fois contre 26 Tonnes pour le camion.

Tableau 26: Coût de Transport Dar-Buja USD/TKm par commodité et par mode de transport

COMMODITÉ	ROUTE	RAIL	LAC
Cargo Général	0.100	0.078	0.094
Essence	0.090	0.105	0.109
Diesel	0.090	0.100	0.109
Containeur 40" (26T)	0.111	0.092	0.222

Source: Etude de marché 2014

Tableau 27: Coût de Transport Dar-Buja USD/TKm par route et rail/lac

COMMODITÉ	ROUTE	RAIL/LAC
Cargo Général	0.1	0.091
Containeur	0.111	0.125
Essence	0.09	0.108
Diesel	0.09	0.104

Source: Etude de marché 2014

L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL RAPPORT ANNUEL 2014

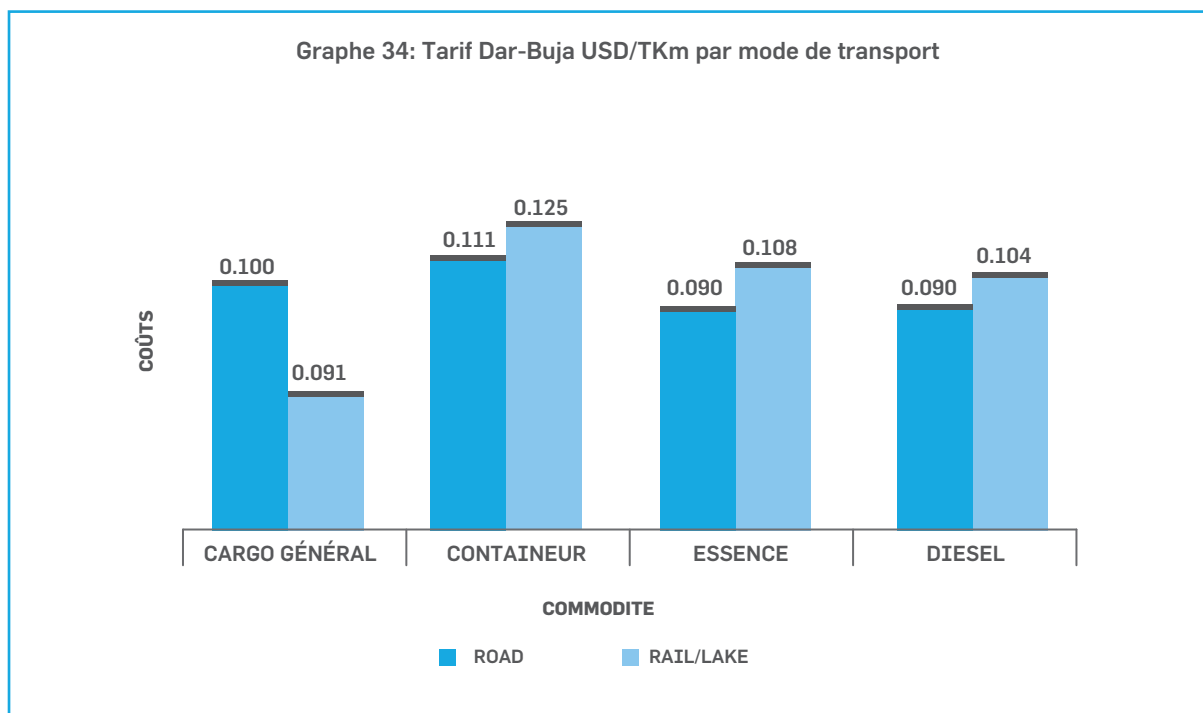


Tableau 28: Structure des coûts de transport à l'export Buja-Dar

COMMODITÉ	ROUTE			RAIL/LAC				
	Transport	Manutenti on Buja	Total	Transport Rail	Transport Lac	Manutenti on Kigoma	Offloading Buja	Total
Containeur 40" (26T/40T)	2500		2500 (96.15/T)	2390	503	548	86	3527 (88.18/T)
Autres produits (40T)				2390	503	460	65.2	3418.2 (85.45/T)
Café (40T)				2390	388	460	65.2	3303.2 (82.58/T)

Source: Etude de marché 2014

Tableau 29: Tarifs Imports TRL en USD

NATURE DU CARGO	DESTINATIONS		
	DAR-KIGOMA (1254 KM)	DAR-ISAKA (982 KM)	DAR-MWANZA (1230 KM - TARIFF SPÉCIAL OUGANDA)
Cargo Général (40 T)	3915	3285	2400
Containeur (1x40/2x20)	3950 3000*	3380 2000*	2444
Essence (47.000 litres)	6180	5100	3080
Gasoil (45.000 litres)	5645	4660	3080
Gas	7900	6440	3080

Source: Etude de marché 2014

- Tarif promotionnel pour la RDC, Burundi et Rwanda pour une durée de 6 mois à dater du 20 Août 2014.

INDICATEURS

Tableau 30: Tarifs Exports TRL en USD

NATURE DU CARGO	DESTINATIONS		
	KIGOMA-DAR (1254 KM)	ISAKA-DAR (982 KM)	MWANZA-DAR (1230 KM – STARIFF SPÉCIAL OUGANDA): 30 USD/T)
Coffee	2390	1877	1200
Others (40 T)	2390	1877	1200

Source: Etude de marché 2014

2.5 CONCLUSION

2.5.1 Impact de l'OSBP sur le temps de retard aux frontières

Les constructions de postes frontaliers conjoints de Mutukula/Mutukula entre la Tanzanie et l'Ouganda, Rusumo/Rusumo entre la Tanzanie et le Rwanda et Kabanga/Kobero entre la Tanzanie et le Burundi sont presque achevées. Le poste frontalier conjoint de Kabanga/Kobero est opérationnel depuis Octobre 2014, tandis que les autres postes frontaliers opèrent encore séparément.

Les opérations conjointes au poste frontalier conjoint est un facteur clé dans la réduction du temps de retard aux frontières. En effet, le temps moyen de retard au poste frontalier conjoint de Kabanga/Kobero a considérablement diminué passant de 420 minutes en 2013 à 116 minutes actuellement ; ce qui représente une amélioration de 72% due aux opérations conjointes.

2.5.2 Observations du Comité Consultatif des Parties Prenantes

Lors de la validation du Rapport Annuel de l'OTCC 2014 tenue à Kigali le 13 Mai 2015, les parties prenantes ont observé que:

- L'EAC met en œuvre un certain nombre d'initiatives de nature à faciliter le commerce et le transport dans la région en l'occurrence:
 - La loi sur le contrôle des véhicules
 - La loi sur les postes frontaliers conjoints
 - La standardisation des constructions routières
 - La construction du bypass du Sud de Dar es Salaam
- La réunion des parties prenantes a en outre apprécié le progrès réalisé dans le développement du logiciel de l'Observatoire de Transport et a formulé quelques recommandations relatives à apporter des solutions aux questions soulevées dans le rapport annuel:
 - Les propriétaires des camions doivent sensibiliser leurs chauffeurs sur les questions de facilitation du commerce et doivent les motiver pour qu'ils se passent des arrêts et retards inutiles;
 - L'AFTT organise des formations sur la sécurité routière en conformément au module harmonisé de l'EAC;
 - Les Etats Membres équipent les postes frontaliers conjoints des besoins de première nécessité comme l'eau, l'électricité et les réseaux d'internet;
 - Les Etats Membres mettent en œuvre les systèmes d'opérations conjointes aux postes frontaliers conjoints de Rusumo et Mutukula;
 - Les Etats Membres appliquent le système de cabotage dans leurs territoires respectifs; ce qui pourrait contribuer à la réduction des coûts de transport;

L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL

RAPPORT ANNUEL 2014

- Les parties prenantes établissent des standards aux différents niveaux de services;
- L'AFTT réalise des enquêtes de transport routier et des audits des frontières annuels en vue de déterminer les causes des différents retards et responsabilités en vue d'appuyer les rapports annuels;
- Les Corridors Nord et Central devraient se convenir sur un certain nombre d'indicateurs de performance en vue d'évaluer leurs efficacités et fournir des informations y relatives aux parties prenantes; et
- L'AFTT de continuer d'évaluer les performances du Corridor Central et donner rapport régulièrement aux parties prenantes.

INDICATEURS

