REFORMER

Le semestriel des réformes de l'EDBM / EDBM's biannual notebook of reforms | **n.3**
Avec le soutien de la Banque Mondiale

commerce transfrontalier

VERS UNE EFFICACITÉ DES FRONTIÈRES DANS LES ÉCHANGES

Dans ce numéro :
Les enjeux de la réforme dans les frontières
Interview de Lainkana Zafivanona Ernest, Directeur Général des Douanes
Andrakaka : Une Zone d'Emergence Industrielle multisectorielle

In this issue, you can find :
The challenges of border reforms
Interview with Lainkana Zafinavalona Ernest, Director General of Customs
Andrakaka: an industrial emergence zone

SOMMAIRE / CONTENTS

4

Généralités sur l'AFE
Vers une efficacité des frontières dans les échanges
Towards Border Efficiency in Trade

8

Lainkana Zafivanona Ernest :
«Notre économie doit tirer profit des échanges mondiaux»
"Our Economy Must Benefit from World Trade"

12

CNFE
La cheville ouvrière de l'AFE
The Backbone of the TFA

14

Benoît Sarraute :
«Les acteurs économiques, convergent vers le développement des paiements en ligne»
"Economic players, both private and public, are converging towards the development of online payments"

16

Port de Toamasina
Un chantier pour redynamiser la porte d'entrée de Madagascar
A Project to Revitalize Madagascar's Gateway to the World

18

Edmée Rantoarivola Ratefinanahary :
«Dans le commerce, tout est question de stratégie nationale»
"It's all about national strategy"

21

EDBM
Point d'étape sur les réformes
Update Reforms

22

EDBM
Création d'entreprises en 2019
Business creation in 2019

26

Andrakaka
Une Zone d'Émergence Industrielle multisectorielle
A Multisectoral Industrial Emergence Zone

REFORMER

EDBM
DIRECTEUR GÉNÉRAL EDBM | EDBM General Manager **Andry RAVALOMANDA** • DIRECTEUR DE PUBLICATION | Publication Director **Dominique RANDRIANARIVONY ANDRIAMBALO** • COMITÉ DE LECTURE | Reading committee **Lisiniaina RAZAFINDRAKOTO** Directeur des Réformes et du Développement du Secteur Privé - Director of Reforms and Private Sector Development **Ravo RAMIADANARIVELO**,

BECOM
DIRECTEUR GÉNÉRAL FONDATEUR | Founding Executive Director **Tanteliarimiza RAKOTOMALALA** • RÉDACTEUR EN CHEF | Editor in Chief **Andriamanambe RAOTO** • INFOGRAPHISTES | Graphic Designer **Njaka RATEFINANAHARY, Julio Brian RAHARO** • ATTACHÉ DE PRODUCTION | **Christiane Fitiavana RAMIHANTRASOA**

Reformer est une publication de | is a publication of EDBM

Financé par | funded by IFC

LA FACILITATION DES ÉCHANGES EST DEVENUE UNE QUESTION FONDAMENTALE

L'importance du commerce international dans l'activité économique mondiale est un fait acquis. L'humanité s'est développée concomitamment avec l'essor du commerce. Historiquement, Madagascar a été un carrefour de premier ordre dans la zone sud-est de l'océan Indien.

La Grande île ambitionne de retrouver sa place au sein d'une zone économique et géographique qui est en pleine ébullition. L'ouverture commerciale favorise la croissance. En Asie de l'Est en particulier, le commerce a contribué à un processus dynamique de croissance économique qui, sur une vingtaine d'années, a sorti plus de 300 millions de personnes de la pauvreté. L'élargissement du marché permet des économies d'échelle et offre aux entreprises les plus productives une plus grande incitation à innover, poussant vers le haut la productivité de l'économie dans son ensemble. Ces exemples de réussite nous indiquent la voie à suivre, à notre propre rythme.
Pour un pays comme Madagascar, le commerce et l'investissement sont les deux faces d'une même pièce. Pour que les échanges commerciaux s'accroissent et se développent, il faut davantage d'investissements. L'investissement direct étranger est un vecteur primordial de développement, par l'acquisition de nouvelles techniques de production, l'ouverture des réseaux de commercialisation des pays industrialisés à travers le développement des échanges intragroupes, etc. Par la contrainte qu'elle crée, en faveur d'une plus grande stabilité de la politique macroéconomique et de l'environnement des affaires, les investissements directs étrangers sont favorisés par l'ouverture commerciale.

L'objectif d'une telle réforme qui fait intervenir de nombreuses institutions est de favoriser les échanges régionaux et mondiaux

Aujourd'hui, les frontières malgaches font face à de multiples défis. Pour les relever, Madagascar s'est engagé dans le processus de l'Accord sur la Facilitation des Echanges (AFE) qui est un accord multilatéral de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). La réforme mise en route prévoit de réduire de 50% le temps passé aux frontières. Les lenteurs et les formalités administratives entravent le passage des marchandises à travers les frontières pour les commerçants. La facilitation des échanges, c'est-à-dire la simplification, la modernisation et l'harmonisation des processus d'exportation et d'importation, est donc devenue une question fondamentale. L'objectif d'une telle réforme qui fait intervenir de nombreuses institutions est de favoriser les échanges régionaux et mondiaux.

Dans l'optique de l'émergence, la création d'emploi et cette relation commerciale nous permet d'attirer les investisseurs qui vont apporter des emplois décents et de la valeur ajoutée. La Grande île doit mettre en place les structures permettant d'échanger facilement avec l'extérieur. D'où l'importance de la mise en œuvre de l'AFE, qui est le sujet-phare de ce numéro de Reformer.

Le Plan Émergence Madagascar (PEM) prévoit que pour que la Grande île puisse avoir sa place au sein des nations émergentes, elle doit mieux exploiter ses avantages comparatifs au niveau du commerce international.

TRADE FACILITATION HAS BECOME A FUNDAMENTAL ISSUE

The importance of international trade in global economic activity is an established fact. Humanity has developed in tandem with trade expansion. Historically, Madagascar has been a major crossroads in the south-eastern Indian Ocean.

The Big Island is set to regain its place within an economic and geographical area that is booming. Trade openness favors growth. In East Asia in particular, trade has contributed to a dynamic process of economic growth that has lifted more than 300 million people out of poverty over the past 20 years. Market enlargement allows for economies of scale and provides greater incentives for the most productive firms to innovate, moving up economic productivity as a whole. These successful examples represent the direction we should take, at our own pace.

For a country like Madagascar, trade and investment are two sides of the same coin. For trade to grow and develop, more investment is needed. Foreign direct investment is an essential vector of development, through the acquisition of new production techniques, the opening up of industrialized countries' marketing networks through the development of intra-group trade, etc. Due to the constraint it has created, for greater stability in macroeconomic policy and the business environment, foreign direct investment is fostered by trade openness.

Today, Madagascar's borders are facing multiple challenges. To meet them, Madagascar has embarked on the Trade Facilitation Agreement (TFA) process, which is a multilateral agreement of the World Trade Organization (WTO). The reform that has been launched aims to reduce the time spent at borders by 50%. Administrative slowness and formalities hamper the circulation of goods across borders for traders. Trade facilitation, i.e. the simplification, modernization and harmonization of export and import processes, has therefore become a fundamental issue. Such a reform, which involves many institutions, seeks to promote regional and global trade.

In a spirit of emergence, job creation and business relationship enables us to attract investors who will provide decent jobs and value added. The Big Island needs to put in place mechanisms that will allow for easy trade with the outside world. Hence the importance of implementing the TFA, which is the focus of this issue of Reformer.

The Madagascar Emergence Plan (PEM) states that in order for the Big Island to have its place among emerging nations, it should better exploit its comparative advantages in international trade.

GÉNÉRALITÉS SUR L'AFE

VERS UNE EFFICACITÉ DES FRONTIÈRES DANS LES ÉCHANGES

Conclu suite à une série de négociations qui a commencé en 2004, l'Accord sur la Facilitation des Échanges (AFE) est le premier accord multilatéral de l'OMC. Sa concrétisation nécessite la mise en œuvre de réformes ciblées et adaptées au contexte national.

TOWARDS BORDER EFFICIENCY IN TRADE

Concluded following a series of negotiations that began in 2004, the Trade Facilitation Agreement (TFA) is the WTO's first multilateral agreement. Its implementation requires the implementation of targeted reforms adapted to the national context.

SITUATION DU CLIMAT DES AFFAIRES LIÉE À L'AFE - 2019

TFA RELATED BUSINESS CLIMATE STATUS - 2019

6 Nombre de reformes | *NUMBER OF REFORMS*

47,70 /100 Facilité de faire des affaires (2020) | *EASE OF DOING BUSINESS*

161 /190 Rang | RANK

SITUATION DE MADAGASCAR SUR LE COMMERCE TRANSFRONTALIER - 2019

MADAGASCAR SITUATION ON CROSS-BORDER TRADE - 2019

Rang
Rank

161e
Economie / 190

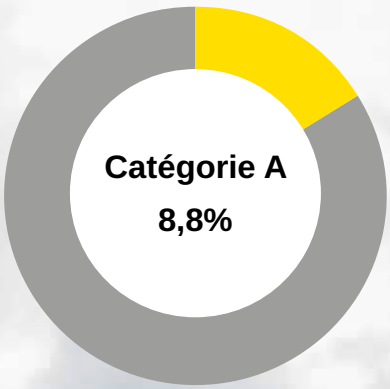
Facilité de faire des affaires
Distance to frontier score

47,7/100

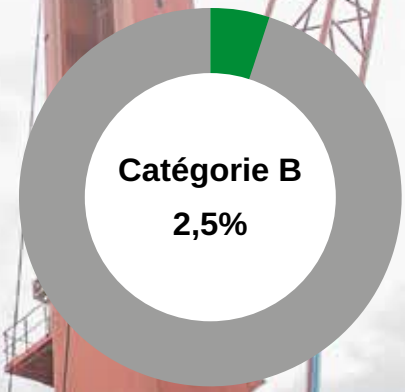
SOURCE : Doing Business 2020 – BANQUE MONDIALE

SITUATION DE L'AFE À MADAGASCAR

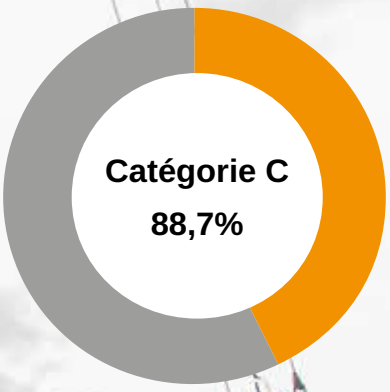
TRADE FACILITATION AGREEMENT (TFA) PROCESS



Mise en œuvre immédiate
1 an après entrée en vigueur



Mise en œuvre
après une période transitoire
sans soutien
au renforcement des capacités



Mise en œuvre
après une période transitoire
après l'obtention d'un soutien
pour le renforcement des capacités.

LES RÉFORMES MISES EN OEUVRE ENTRE 2018 ET 2020

REGULATORY REFORMS IMPLEMENTED BETWEEN 2018 AND 2020

6

2018 - 2020

6 réformes majeures / *6 majors reforms*

1 DB2020

Exécution des contrats / *Enforcing Contracts*

2 DB2018

Création d'entreprise/*Starting a Business*

Obtention de prêts / *Getting Credit*

3 DB2019

Octroi de permis de construire / *Dealing with Construction Permits*

Obtention de prêts / *Getting Credit*

Exécution des contrats / *Enforcing Contracts*

Créé à l'initiative de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), l'AFE est un accord multilatéral visant à fluidifier les échanges sur le marché et à installer un climat des affaires favorable à l'investissement et à la compétitivité. Madagascar a ratifié l'AFE en janvier 2016. Le démarrage effectif des activités a eu lieu au mois de janvier 2017.

Des dispositions en faveur des pays moins avancés

«L'AFE vise à favoriser les rendements des frontières. Il devrait apporter une efficacité dans les contrôles et les procédures pour aboutir à une circulation fluide des marchandises. L'Accord vise à réduire les formalités, les délais, les coûts de transaction et les charges, d'une manière rationnelle au niveau de toute la chaîne logistique. Il soutiendra la promotion des échanges», avance Dinasoa Rabenandrasana, receveur des douanes à l'aéroport international d'Ivato. L'AFE simplifiera les procédures à l'importation et à l'exportation et réduira les délais ainsi que les coûts des transactions.

L'AFE comporte 24 articles divisés en trois sections majeures. Il prévoit une mise en œuvre progressive dans les pays en voie de développement et les pays moins avancés, en leur accordant – selon leurs besoins – des délais de mise en conformité plus importants. Les pays concernés pourront lier leurs engagements à l'obtention d'une assistance technique et d'un soutien de renforcement des capacités, sous réserve d'un suivi de l'OMC – comme la deuxième section de l'accord le prévoit. Les dispositions mentionnées dans cette section nécessitent également la formation des parties prenantes de l'AFE dans les volets éducatif et médiatique. Le secteur privé bénéficiera également d'un accompagnement. La troisième section souligne les dispositions institutionnelles prévues par l'accord, dont la mise en place du Comité National sur la Facilitation des Échanges (CNFE).

Délai de dédouanement réduit à 50%

D'autres dispositions qualifiées *«d'obligatoires»* sont également prévues par l'AFE dans sa première section (article 1-12). Elles invitent les gouvernements à publier toute une série d'informations douanières spécifiques concernant les procédures commerciales, les taux des droits et des taxes, les formulaires et les documents, les règles en matière de classement et de valeur en douane des marchandises, les règles d'origines, aux procédures de transit et les règles applicables aux pénalités et aux recours.

Cette section énonce les dispositions de fond et comporte 12 articles qui se subdivisent en 36 mesures opérationnelles conditionnant la mise en œuvre de l'AFE. Ces 36 mesures sont classées dans trois catégories A, B et C. Elles renferment les engagements sur les formalités, les dispositions et une série d'informations sur la facilitation des échanges pour les pays signataires.

Dans le cadre de l'accord, *«d'ici 2023, le délai de dédouanement devrait être réduit de 50%. Les coûts liés à la réplication des activités de transactions seront supprimés, ce qui entrainera une réduction des coûts de 15%. Une augmentation du volume des échanges commerciaux de 25 % est prévue et, au moins, 80% des mesures de l'AFE devront passer en catégorie A»*, relate Dinasoa Rabenandrasana.

La mise en œuvre effective de cet accord améliorera les performances commerciales et la compétitivité des pays qui s'engagent tout en rendant compte des dispositions adéquates. L'AFE permet aux pays en développement signataires de planifier sa mise en œuvre selon leurs capacités à travers des appuis externes nécessaires. *« Une grande partie de l'Accord porte sur des réformes douanières. Cependant, elle ne concerne pas uniquement la douane. La gestion coordonnée des frontières est caractérisée par la multiplicité des entités (régaliennes et autres services techniques) impliquées »*, ajoute le receveur des douanes. La mise en œuvre de l'Accord nécessite donc une coopération et une coordination sérieuse.

L'AFE prévoit une mise en œuvre progressive dans les pays en développement et les pays moins avancés

Engagement

De nombreuses entités publiques et privées collaborent dans l'exécution de cet accord : les administrations aux frontières, le département chargé du tourisme, l'Economic Development Board of Madagascar (EDBM), le Bureau des Normes de Madagascar (BNM), entre autres. Ces entités sont rassemblées dans le CNFE.

Une adhésion des membres du secteur privé est fortement sollicitée car il est au cœur de cet accord, en ce qui concerne les questions de suivi, des normes et des réformes qui seront apportées ultérieurement. *«Le secteur privé est le bénéficiaire principal de la mise en œuvre effective de l'AFE»*, souligne le secrétariat permanent du CNFE. *«Les textes doivent être mis à jour pour alléger les procédures, tout en mettant en évidence les objectifs communs et en tenant compte de la réalité vécue par les opérateurs du secteur privé»*, estime, quant à lui, le receveur des douanes.

Initiatives engagées

L'effectivité de l'AFE nécessite une volonté politique et un leadership forts. Dinasoa Rabenandrasana souligne que *«la politique devrait être au service de l'Accord. Il est temps pour les parties prenantes de prendre les dispositions nécessaires »*. Cette mise en œuvre requiert un engagement des pouvoirs publics pour assurer l'effectivité des activités et des actions qui seront identifiées par les Groupes de Travail. Le processus de facilitation des échanges n'est pas nouveau à Madagascar. Des efforts ont été déployés antérieurement par la douane, à travers les appuis de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Avant même la mise en œuvre de l'AFE, la douane a implémenté le Guichet Unique Import, en 2009 en partenariat avec la société Gasy Net.

Elle a également mis l'accent sur la facilitation des opérations douanières via la Procédure Accélérée de Dédouanement (PAD) pour quelques sociétés. L'institutionnalisation de l'Observatoire du Délai de Dédouanement (ODD) permet de solutionner les problèmes de performances des parties prenantes engagées dans le processus de dédouanement. *«La facilitation des échanges solutionnera beaucoup de problèmes à l'échelle nationale. Elle mènera certainement à une baisse des prix des marchandises»*, estime le Secrétariat permanent du CNFE. *«Actuellement, la mise en place des points d'informations et la gestion coordonnée des frontières constituent déjà des démarches concrètes de l'accord telles qu'elles sont inscrites dans la feuille de route»*, nous rappelle Dinasoa Rabenandrasana.

Toutefois, des problèmes ralentissent l'avancement de l'AFE: comme l'accès au financement, les problèmes d'infrastructures adéquates, l'adhésion du gouvernement, le lobbying défaillant ou encore la sensibilisation. La construction du nouveau terminal C de Ravinala Airports ou encore l'extension du port de Toamasina sont des efforts louables qui méritent d'être appuyés au niveau institutionnel.

Set up at the initiative of the World Trade Organization (WTO), the TFA is a multilateral agreement aimed at facilitating trade on the market and establishing a business climate conducive to investment and competitiveness. Madagascar ratified the TFA in January 2016, and the effective start of activities was only in January 2017. Concretely, this Agreement was implemented to compensate for the various inefficiencies at borders: administrative slowness, lack of transparency, and mainly impact on costs.

Provisions in favor of the least developed countries

"The TFA aims to make borders effective. It should bring efficiency in controls and procedures to achieve a seamless movement of goods. In other words, the TFA seeks to reduce formalities, delays, transaction costs and burdens, in a rational manner at the level of the entire logistic chain. The Agreement will support and promote trade," says Dinasoa Rabenandrasana, Collector of Customs at the Ivato International Airport. In other words, the Agreement will aim at simplifying import and export procedures, and consequently reduce delays as well as related transaction costs. This will provide greater predictability for international traders.

The TFA contains 24 articles divided into three major sections. The TFA foresees a progressive implementation in developing and least developed countries, granting them, depending on their needs, longer periods for compliance. The countries concerned will also be able to link their commitments to technical assistance and capacity building support, subject to WTO monitoring as provided for in the second section of the Agreement. These provisions mentioned in this section of the Agreement also require direct and indirect training of the parties concerned by the TFA in the education and media system and especially the private sector. The third section underlines the institutional provisions of the Agreement, including the establishment of the National Committee on Trade Facilitation (CNFE).

Customs clearance time reduced by 50%

Other provisions qualified as "mandatory" are also provided for by the TFA in its first section (Article 1-12). They urge governments to publish a range of specific customs information relating to trade procedures, rates of duties and taxes, forms and documents, rules on classification and customs value of goods, rules of origin, transit procedures and rules on penalties and appeals.

This section sets out the substantive provisions and comprises 12 articles, which are subdivided into 36 operational measures that condition the implementation of the EFA. These 36 measures are divided into three categories: A, B and C. These measures contain commitments on formalities, provisions and a range of information on trade facilitation for signatory countries. As part of the Agreement, "by 2023, the Customs clearance time should be reduced by 50%. Costs related to the replication of transaction activities will be eliminated, leading to a 15% reduction in costs. An increase in trade volume of 25% is expected and at least 80% of TFA measures will have to be moved to Category A," underlines Dinasoa Rabenandrasana. The effective implementation of this Agreement will have a palpable result in terms of improving trade performance and the competitiveness of the countries that are committed while reporting on the adequate provisions. Indeed, this Agreement allows the signatory developing countries to plan its implementation according to their capacities and with the necessary external support. "Customs reforms constitute a large part of the Agreement, the concretization of the TFA does not only imply Customs. Inscribed in the article of the agreement, coordinated border management is characterized by the multiplicity of entities (regalian and other technical services) involved," adds the Customs Collector. It requires serious cooperation and coordination.

Commitment

Numerous public and private entities collaborate in implementing this Agreement, including border administrations, the tourism industry, the Economic Development Board of Madagascar (EDBM), the Madagascar Bureau of Standards (BNM), among others. These entities are brought together in the National Committee on Trade Facilitation (CNFE). As a result, its implementation requires the commitment of the actors directly concerned by TFA measures. The commitment of private sector members is widely called on as it at the heart of this Agreement regarding monitoring, standards and reforms that will be made later. "While issuing recommendations, the private sector is requested as it is the main beneficiaries of the effective implementation of the TFA," emphasizes the Permanent Secretariat of the CNFE. "The texts have to be updated to streamline procedures, while highlighting common objectives and taking into account the reality," says the Customs Collector.

In addition to all stakeholders' commitment, the TFA also needs increased political will and strong leadership. Customs Collector Dinasoa Rabenandrasana stresses that "policy should currently be geared towards serving the Agreement. It is time for political leaders from the first state strongman to be committed to taking crucial steps in implementing the TFA." This implementation therefore requires a commitment from political authorities to ensure the effectiveness of the activities and actions that will be identified by the Working Groups.

Initiatives undertaken

The trade facilitation process is not particularly new in Madagascar. Previous efforts have been made by Malagasy Customs through the support provided by the World Customs Organization (WCO). Even prior to implementing the TFA, Malagasy Customs have already initiated actions under the aegis of the WCO, such as the establishment of a single window for imports, launched in 2009 in partnership with the Gasy Net company, which is a company under Malagasy law.

Malagasy Customs has also focused on facilitating customs operations through the Accelerated Clearance Process (ADP) for some companies that are in compliance with the Customs Administration. It has also set up the Customs Clearance Delay Observatory (ODD) in order to solve the performance issues encountered by the stakeholders involved in the customs clearance process. In the case of the TFA, the National Committee on Trade Facilitation (CNFE) was set up to monitor and coordinate all the stakeholders involved in the implementation of the TFA.

Madagascar has become committed. The TFA is therefore well under way. "Trade facilitation will solve many problems at the national level. It will certainly lead to a decrease in the prices of goods on the national market," according to the Permanent Secretariat of the CNFE. "Currently, the establishment of information points and coordinated border management are the current steps of the agreement as set out in the roadmap," recalls Dinasoa Rabenandrasana.

However, some problems are slowing down the progress of the TFA, such as access to funding, adequate infrastructure issues, government adherence, lobbying and awareness-raising. The construction of the new terminal C of the Ravinala Airports or the extension of the port of Toamasina are commendable efforts that deserve support at the institutional level.

LAINKANA ZAFIVANONA ERNEST, DIRECTEUR GÉNÉRAL DES DOUANES

« NOTRE ÉCONOMIE DOIT TIRER PROFIT DES ÉCHANGES MONDIAUX »

L'administration douanière est en première ligne en ce qui concerne les activités menées dans le cadre de l'AFE. Interview avec son directeur général.

Quelle est la situation du commerce transfrontalier à Madagascar actuellement ? Et pourquoi le pays s'est-il engagé à mettre en œuvre l'AFE ?

En termes de commerce transfrontalier, la Grande île est classée au 161e rang dans la dernière édition du Doing Business de la Banque Mondiale. Madagascar a choisi d'adhérer à l'accord sur la facilitation des échanges, dans un contexte de globalisation. Il est membre à part entière de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC). L'AFE permet aux pays signataires d'améliorer nettement les échanges commerciaux et d'impliquer l'ensemble de tous les acteurs au processus de dédouanement en vue de simplifier, d'harmoniser et de normaliser les procédures d'importation et d'exportation. Par truchement, ces actions permettront de réduire les délais et les coûts associés.

Pouvez-vous donner l'exemple de quelques pays qui ont réussi à mettre en place l'AFE et qui ont pu profiter des avantages y afférents.

2/3 des pays membres de l'OMC ont ratifié l'AFE. Sur le continent africain, le Rwanda et l'île Maurice sont véritablement en avance dans la mise en œuvre de l'accord. Ils ressentent déjà les effets d'entrainement qui en découlent.

Où en est le processus de mise en œuvre de l'AFE pour Madagascar ?

À la suite de la création du Comité National sur la Facilitation des échanges (CNFE) en 2017, une Feuille de route nationale (FDR) a été élaborée puis validée par le gouvernement. Actuellement, Madagascar est dans la phase de réalisation des activités prioritaires de la FDR, sur la base d'un plan d'actions dressé sur 2019-2023.

Dans le cadre de l'AFE, quel pas avions-nous franchi ?

Parmi les grandes réalisations dans le cadre de l'AFE, nous pouvons citer, entre autres, la réalisation d'études des écarts sur la gestion coordonnée des frontières – avec les recommandations y afférentes – et le lancement officiel du projet pilote ligne verte (360). Cette dernière est le point d'information de la douane malgache. Nous avons également procédé à la redynamisation de l'Observatoire du Délai de Dédouanement (ODD), à la consolidation des matrices des coûts et des formalités en vue du tarif intégré et à l'alignement du code des douanes malgache aux dispositions de l'AFE.

Quels sont les impacts ressentis après les activités menées ?

Etant donné que la Feuille de route nationale sur la facilitation des échanges n'a reçu la validation du gouvernement que vers la fin de 2018, la phase de décollage pour les activités majeures du CNFE a commencé en 2019. La plupart des projets ont été mis en route. Il est encore difficile de se prononcer sur les impacts. Néanmoins, en matière d'assistance aux usagers – qui est l'un des principaux objectifs de l'accord – des avancées ont été ressenties du côté de la douane, avec la mise en place de la ligne verte, la mise à jour systématique des informations sur le site de la douane ou encore la dématérialisation des procédures, ce qui facilite énormément le processus. Ces initiatives ont permis d'accroître les recettes douanières, qui connaissent un bond significatif. Elles permettent d'encadrer des agissements contraires à la déontologie professionnelle.

La réussite de la mise en œuvre de l'AFE dépend de l'implication des acteurs concernés. Quels sont les principaux acteurs concernés par l'AFE et comment assurer leur adhésion et leur implication effective dans l'atteinte des défis ?

Les principaux acteurs sont regroupés dans le CNFE qui rassemble les départements ministériels, le secteur privé et l'agence de régulation. Afin de s'assurer de leurs adhésions, ils font partie des Groupes de travail technique du comité. Un colloque gouvernemental sera organisé en vue de sensibiliser et d'engager les parties prenantes dans la mise en œuvre de la FDR.

Qu'en est -il du financement des différentes activités de l'AFE ?

Pour le financement, la mise en œuvre des activités nécessite l'appui de différentes entités. En 2019, le CNFE s'est attelé à trouver des partenaires techniques et financiers pour les différentes activités inscrites dans la FDR. Depuis le démarrage des activités qui y sont prévues, certaines ont bénéficié d'un appui technique et financier de la part de quelques partenaires techniques et financiers comme la Banque Mondiale, le Cadre Intégré Renforcé (CIR) et du Trade related Facility (TRF) de la Southern Africa Development Community (SADC). Par ailleurs, d'autres partenaires ont été approchés dont l'OMC, l'International Trade Center (ITC), le Global Alliance for Trade Facilitation (GATF), l'Union Européenne, l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID), la Banque Africaine de Développement (BAD) et la Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Quelques-uns ont déjà donné un avis favorable par rapport à notre

demande. Nous sommes en cours de négociation avec les autres. Les financements sont vitaux pour la mise en œuvre de nos activités.

98% des mesures prévues dans l'AFE concernent les douanes. Quel est le rôle de l'administration douanière dans la mise en œuvre des réformes ?

La douane se situe au cœur de toutes les activités, car elle est garante du respect des engagements-pays par rapport à la ratification de l'Accord. La douane gère les frontières et est en relation directe avec les usagers. Aujourd'hui, on évoque la question de la *« frontière smart »*. La gestion flexible et transparente des frontières est au centre de notre préoccupation. C'est la raison pour laquelle le portail d'information commerciale et le droit de recours ont été instaurés. De ce fait, la douane ne peut, à aucun moment, se détacher du processus de réformes. Elle doit rester très active au sein du CNFE pour assurer une adhésion totale de tous les acteurs.

Des réformes ont été entreprises bien avant le processus. Dans quelles mesures contribuent-elles à développer le commerce international ?

Effectivement, la douane malgache a entrepris d'importantes réformes bien avant l'AFE et, ce, à travers la Convention de Kyoto révisée, signée en 2007 au sein de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Par exemple, nous pouvons évoquer la dématérialisation, la mise en place du guichet unique et de l'Observatoire du Délai de Dédouanement (ODD), le droit de recours, etc. Dans tous les cas, l'entrée en vigueur de cet accord développera de façon significative l'économie du pays en réduisant de moitié les coûts de transactions. Les réformes auront une envergure nationale et toucheront tous les autres acteurs identifiés. Les impacts seront plus conséquents. Le CNFE aspire à ce que d'ici l'horizon 2023, le temps nécessaire à la mainlevée puisse être réduit de 50% et que les coûts liés à la réplication des activités de transactions soient enlevés, ce qui entraînera une augmentation du volume des échanges commerciaux de l'ordre de 25%.

Quel rôle joue l'ODD dans la facilitation des échanges ? Quels sont les impacts ressentis ?

L'ODD va être un indicateur de performance de la chaine logistique. Il permettra de mesurer le délai de dédouanement des marchandises. Avec l'AFE, l'ODD a été redynamisé. Il publie périodiquement et en continu les indicateurs pour suivre les tendances au sein des bureaux des douanes, que cela soit à l'importation ou à l'exportation. Cet observatoire permet d'indiquer auprès des responsables au niveau des frontières les mesures à prendre pour améliorer ou pour atteindre un objectif spécifique sur le délai de dédouanement. Par exemple, un dossier en circuit jaune est actuellement régularisé en 6 heures contre 8 heures auparavant. Le défi actuel est d'étendre l'ODD à tous les bureaux des douanes à Madagascar.

Comment appréciez-vous la réforme inhérente au paiement électronique ?

Le développement du paiement électronique a été prévu en 2019, mais cette activité nécessite la concrétisation d'une convention entre la Banque Centrale et la douane pour être effective.

Pour le financement, la mise en œuvre des activités nécessitent des appuis de différents bailleurs.

Qu'en est-il de la modernisation du logiciel de dédouanement : Upgrade Sydonia world ?

Le logiciel Sydonia World, qui est la version la plus récente des outils de la CNUCED, vient d'être implémenté dans le système utilisé par la douane malgache. Puisqu'aucun problème majeur n'a été relevé à son sujet, aucune modification n'est prévue, jusqu'à ce jour.

Quels sont les défis et les perspectives concernant généralement la mise en œuvre de l'AFE ?

Les défis liés à la mise en œuvre de l'AFE sont encore nombreux et nécessitent l'implication du CNFE ainsi que de toutes les parties prenantes. Nous pouvons citer les questions de financement pour certaines activités, la réalisation des activités nécessitant des décisions stratégiques du gouvernement, notamment la consécration du guichet unique des douanes et la mobilisation des entités sectorielles. En guise de perspective, nous préparons actuellement la tenue d'un colloque gouvernemental dans le cadre de la facilitation des échanges. Nous développons également des notes conceptuelles de projets liés aux activités prioritaires restantes pour 2019-2020. Nous allons favoriser les négociations bilatérales des projets issus des activités prioritaires, du plan d'actions de la FDR et du plan d'actions du SPCNFE avec les PTF aux niveaux national et international. Les protocoles y afférents devraient être finalisés. La mise en place du portail d'information commercial est l'un des chantiers prioritaires dans le cadre de l'AFE, tout comme le suivi de la mise en œuvre de l'analyse des écarts sur la gestion coordonnée des frontières.

La négociation avec les banques concernant la possibilité de paiement électronique est en cours ainsi que l'application de décisions anticipées dans les procédures douanières. L'appropriation du programme des opérateurs économiques agréés au sein de la douane et l'élaboration de fiches de projet sont également prévues. Eu égard à l'évolution du commerce mondial, la question de facilitation des échanges est irréversible. La Grande île se trouve à un point de non-retour par rapport aux engagements qu'elle a pris. Il nous incombe donc de faire en sorte que notre économie puisse en tirer profit, en exportant des produits pour lesquels nous avons un fort potentiel. L'administration des douanes, en tant que partenaire pour l'émergence du pays, va accompagner ces efforts tout en assurant un équilibre entre facilitation et contrôle efficace.

Lainkana Zafivanona Ernest, Director General of Customs

"OUR ECONOMY MUST BENEFIT FROM WORLD TRADE"

The Customs Administration is at the forefront of TFA activities.
Interview with its Director General.

What is the current situation of cross-border trade in Madagascar? And why is the country committed to implementing the TFA?

In terms of cross-border trade, Madagascar is ranked 140th according to the World Bank's recently released Doing Business. In this era of globalization, and being a full member of the World Trade Organization (WTO), Madagascar has chosen to join the Trade Facilitation Agreement. It allows signatory countries to boost trade. In particular, the TFA will make it possible to involve all stakeholders in the customs clearance process with a view to simplifying, harmonizing and standardizing import and export procedures, which will in turn contribute to reducing the associated delays and costs.

Can you give the example of a few countries that have succeeded in setting up the TFA and have been able to take full benefit of the advantages it offers?

Two thirds of the WTO membership have ratified the TFA. But if we focus on the African case, Rwanda and Mauritius are really ahead with the implementation of the agreement, as well as the knock-on effects.

What is the status of the TFA implementation process for Madagascar?

Following the creation of the National Committee on Trade Facilitation (CNFE) in 2017, a national roadmap (FDR) has been developed and validated by the Government. Currently, Madagascar is in the phase of carrying out the FDR priority activities on the basis of an action plan drawn up for 2019-2023.

What step has been taken in the framework of the TFA?

Major achievements under the TFA include the backbone of the CIP, the gap studies on coordinated border management with related recommendations and the official launch of the Green Line Pilot Project (360). The latter is the information point of the Malagasy Customs authorities. Also note the revitalization of the Customs Clearance Time Observatory, the consolidation of cost matrices and formalities for the integrated tariff and the alignment of the Malagasy Customs Code with TFA provisions.

What are the impacts already felt following the activities already undertaken?

Since the national roadmap on trade facilitation was not validated by the Government until late 2018, the take-off phase for the CNFE major activities began in 2019. As most of the projects have now been initiated, it is still difficult to assess the impacts already achieved in relation to the implementation of the TFA. Nevertheless, in terms of user assistance - which is one of the main objectives of the agreement - progress has been felt on the customs side, with the introduction of the Green Line, the systematic updating of information on the customs website, and the dematerialization of procedures, which greatly facilitates the process. These initiatives have made it possible, to a certain extent, to mobilize customs revenue, which is currently undergoing significant development, and to provide a framework for actions that are contrary to professional ethics.

The successful implementation of the TFA depends on the involvement of the actors concerned, who are the main actors concerned by the TFA and how to ensure their adherence and effective involvement in meeting the challenges?

The main actors are grouped together in the CNFE and consist of ministerial departments, the private sector and the regulatory agency. In order to ensure their adherence, they are part of the Committee's Technical Working Groups. A government symposium will be organized shortly to raise awareness and engage the Government in implementing the national roadmap.

What about the financing of TFA's various activities?

For the financing, the implementation of the activities requires support from different donors. Indeed, the CNFE has been busy, especially for the year 2019, looking for donors for the various activities listed in the roadmap. Since the start of the FDR, some activities have already received technical and financial support from some donors such as the World Bank, the Enhanced Integrated Framework (EIF) and the Trade Related Facility (TRF) of the Southern Africa Development Community (SADC). In addition, other donors and partners have already been approached, including the WTO, the International Trade Center (ITC), the Global Alliance for Trade Facilitation (GATF), the European Union, the United States Agency for International Development (USAID), the African Development Bank (AfDB) and the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). It should be noted that some of these bodies have already given a favorable opinion on the CNFE's request, but others are still under negotiation. All this to conclude that some activities still need funding for their implementation.

98% of the measures provided for in the TFA concern customs. What is the role of the customs administration in the implementation of these reforms?

As Customs is bound to respect the country's commitments after ratifying the agreement, it is at the heart of the activities carried out, whether at borders or in relation to users directly, such as for the implementation of the trade information portal, the right of appeal, or the "smart border" issue. As a result, it cannot at any time become detached from the reform process. Customs must remain very active within the CNFE in order to ensure all stakeholders' full support.

Reforms were undertaken long before the process. To what extent do they contribute to the development of international trade?

Indeed, the Malagasy Customs authorities undertook important reforms long before the TFA through the revised Kyoto Convention, signed in 2007 within the World Customs Organization (WCO). We can advance, for example, dematerialization, the establishment of the single window and the clearance time observatory (ODD), the right of appeal, etc. Nevertheless, the entry into force of this agreement will significantly boost the country's economy by reducing transaction costs by half. The reforms will be national in scope and will involve all other actors identified as competent authorities or all stakeholders in the customs clearance process. The impacts will be more consequential. The CNFE currently aspires that, by 2023, release time will be reduced by 50% and the costs related to the replication of transaction activities will be eliminated, resulting in a 25% increase in the trade volume.

What role does the ODD play in trade facilitation? What are the impacts felt?

The ODD will be a supply chain performance indicator to measure the time it takes to clear goods through customs. Thanks to the TFA, the ODD has been revitalized and published periodically and continuously to monitor trends within customs offices, for both import and export ODDs. Some offices are also involved at the country level. This observatory provides direct guidance to border officials on measures to be taken to improve or to achieve a target on time. For example, the time limit for a file in the yellow circuit is currently regularized in 6 hours as opposed to 8 hours before. The current challenge is to extend the ODD to all customs offices in Madagascar, for both imports and exports.

How do you view the reform inherent to electronic payment?

The development of electronic payment is planned for this year 2019, but this activity requires the achievement of an agreement between the Central Bank and the Customs to be effective in the country.

What about the modernization of the customs clearance software: Upgrade Sydonia world?

Sydonia World, which is the latest version of UNCTAD's tools, has just been implemented in the system used by the Malagasy Customs authorities. Since no major problems have been identified with it, no changes to the software have been planned so far.

What are the challenges and opportunities mostly relating to the implementation of the TFA?

The challenges related to the implementation of the TFA are still numerous and require the involvement of the CNFE and all stakeholders. We can cite, for example, funding issues for certain activities that have not yet been able to have partners in their implementation, the implementation of activities requiring strategic decisions by the Government, such as the consecration of the customs single window and the mobilization of sectoral entities. As an outlook, we are currently preparing the holding of a government symposium on Trade Facilitation in parallel with the development of project concept notes related to the remaining priority activities for 2019-2020. We will also promote bilateral negotiations of the projects resulting from the priority activities, the FDR action plan and the SPCNFE action plan with TFPs at the national and international levels, while trying to finalize the related protocols. The implementation of the trade information portal is one of the priority projects in the current progress of the TFA, alongside the follow-up of the implementation of the gap analysis on coordinated border management. Negotiations with banks on possible electronic payment are also on the agenda, as well as the implementation of advance rulings in customs procedures. Ownership of the program by authorized economic operators within customs and the development of project fiches are also foreseen. Given the evolution of world trade, trade facilitation issue is irreversible. Madagascar has ratified it. The Big Island is at a point of no return with regard to the commitments made. It is therefore incumbent on us to ensure that our economy can benefit from it, by exporting products for which we have strong potential. Also, the customs administration, as a partner in the country's emergence, will support these efforts while ensuring a balance between facilitation and effective control.

For the financing, the implementation of the activities requires support from different donors

LE COMITÉ NATIONAL SUR LA FACILITATION DES ECHANGES (CNFE)

LA CHEVILLE OUVRIÈRE DE L'AFE

Le CNFE a procédé à l'établissement d'une Feuille de route en tenant compte des contextes administratif et politique que vit le pays.

L'AFE est un programme quinquennal qui a été lancé en 2018 et qui s'achèvera en 2023. Le Comité National sur la Facilitation des Echanges (CNFE) veillera à la mise en œuvre de cette Feuille de route nationale. Néanmoins, la réussite du processus dépendra de l'engagement de toutes les parties prenantes dans la facilitation d'échanges. Elles sont représentées par des autorités compétentes présentes aux frontières et des autorités administratives, notamment celles qui délivrent les autorisations et les certificats pour l'importation et/ou l'exportation des biens.

La structure du CNFE

Le comité est composé de 45 institutions : 18 sont issues du secteur public, d'autres structures viennent des groupements professionnels et de 4 organisations intermédiaires. Ces dernières jouent un rôle important dans la redynamisation des activités commerciales et dans la mise en place d'un meilleur climat des affaires. Parallèlement, des efforts continus ont été entrepris pour mettre en place les assises institutionnelles et organisationnelles du CNFE. Le comité est co-présidé par le Directeur général des douanes et le Directeur général du commerce extérieur. Le CNFE est également composé de 3 hauts fonctionnaires des douanes, du commerce et du transport qui assurent le secrétariat permanent. La Banque Mondiale a assisté techniquement le secrétariat permanent du CNFE qui est appuyé par cinq groupes de travail technique et qui se penche sur des thèmes directement liés à la facilitation des échanges.

Les défis du CNFE

Deux défis majeurs se présentent dans l'effectivité de l'AFE : l'amélioration en continu des performances nationales, en matière de facilitation des échanges, et l'adhésion des parties prenantes dans la mise en œuvre de l'AFE à travers l'information, la formation et la communication. 98% des mesures prescrites par l'accord impliquent essentiellement ou exclusivement l'administration des douanes. Cependant, une grande partie de ces mesures nécessite l'appui des partenaires techniques et financiers. Dina Rabenandrasana, un des concepteurs de l'AFE, fait appel à toutes les parties prenantes pour prêter main forte à la bonne exécution de cette Feuille de route. *« Le changement est possible. Nous allons nous engager dans un nouvel élan dans le domaine. Le CNFE fait appel à l'engagement dans l'adhésion et l'implication de l'État qui doit avoir un leadership fort afin de coordonner les activités de toutes les parties prenantes et de sensibiliser sur la réforme. La douane doit être crédible en matière d'éthique. Elle doit créer et favoriser un climat de confiance entre les parties prenantes »*, exhorte-il.

The National Committee on Trade Facilitation

THE BACKBONE OF THE TFA

The CNFE has drawn up a roadmap for the implementation of the TFA, taking into account the administrative and political contexts in which the country is living.

It is a five-year program that began in 2018 and will end in 2023. The CNFE will ensure the effective implementation of this National Roadmap. Its success depends on the effective commitment of all stakeholders involved in the trade facilitation process. They are represented by the competent authorities present at the borders and the administrative authorities, in particular those issuing authorizations and certificates for the import and/or export of goods.

CNFE's structure

The Committee is made up of 45 institutions: 18 are from the public sector, others from professional groups and 4 intermediary organizations. These organizations play an important role in revitalizing business activities and creating a better business climate. At the same time, continuous efforts have been made to put in place the institutional and organizational foundations of the CNFE. The Committee is co-chaired by the Director General of Customs and the Director General of Foreign Trade. The Committee is also composed of 3 senior customs officials, 3 senior trade officials and 3 senior transport officials who provide the Permanent Secretariat (PS). The World Bank provided technical assistance to the Permanent Secretariat of the CNFE. The Committee is also supported by five technical working groups, which deal with topics directly related to trade facilitation.

CNFE's challenges

There are two major challenges to the implementation of the TFA: the continuous improvement of national performance in trade facilitation and adherence to the implementation of the TFA through information, training and communication. 98% of the measures prescribed by the agreement involve mainly or exclusively the customs administration. However, a large proportion of these measures require technical and financial partners' support. Dina Rabenandrasana, one of the developers of the TFA, calls on all stakeholders to lend a hand in the proper implementation of this roadmap. "Change is possible. It is a great challenge. We are going to commit ourselves to a new momentum in the field. Our first challenge is to mobilize stakeholders for the implementation of the TFA. The CNFE calls for the adherence and involvement of the State, which is required to have strong leadership in order to coordinate all stakeholders' activities and raise awareness about the reform. Customs must be credible in terms of ethics. It is expected to create and foster a climate of trust among stakeholders," he urges.

Les activités prévues pour 2019-2020

Durant la période de 2019 – 2020, le CNFE Madagascar entreprendra 18 activités. 4 ont déjà reçu des financements :

- le lancement d'un portail d'information,
- la mise en place d'une base de données sur les tarifs intégrés,
- la mise en place d'une structure de gestion de risques et des coordonnées aux frontières,
- la mise en place du guichet unique.

Les autres activités qui attendent d'être mises en œuvre sont :
- les études des coûts et des formalités par ligne tarifaire,
- la refonte des réglementations des importations de marchandises en provenance de l'étranger et des exportations de marchandises à destination de l'étranger ainsi que les textes d'application y afférents,
- la mise en place d'une base de données de tarifs intégrés nationaux,
- la mise en place d'un portail d'information,
- la mise en place d'un mécanisme de gestion des risques intégrée aux frontières,
- la mise en place et consolidation d'un système de gestion coordonnées sous le leadership de la douane malgache
- le développement du paiement électronique,
- l'intégration progressive dans le guichet unique de tous les paiements liés aux opérations de dédouanement,
- Consécration du guichet unique douane (trade net) en guichet unique.

ACTIVITIES PLANNED FOR 2019-2020

During the period 2019 - 2020, CNFE Madagascar will undertake 18 activities.
4 of them have already received funding:
- the launch of an information portal,
- the establishment of an integrated tariff database,
- the implementation of risk management and border coordinates
- the establishment of the single window.

Other activities awaiting implementation include:
- Studies of costs and formalities per tariff line
- Recasting of the regulations on imports and exports of goods and related implementing legislation
- Establishment of a national integrated tariff database
- Establishment of an information portal
- Establishment of an integrated border risk management mechanism
- Establishment and consolidation of a coordinated border management system under the lead of the Malagasy customs
- Development of electronic payment
- Gradual integration of all payments related to customs clearance operations into the single window.
- Consecration of the customs single window (trade net) as a single window

LES DATES MARQUANTES

SITUATION DE MADAGASCAR SUR LE COMMERCE TRANSFRONTALIER - 2019

8 novembre 2016 – November 8
Adoption du décret n°2016-1349 portant création du CNFE
adoption of decree n°2016-1349 creating the CNFE

12 janvier 2017 – January 12
CNFE constitutive meeting
Réunion constitutive du CNFE

25 avril 2017 – April 25
Mise en place du secrétariat permanent du CNFE par l'arrêté N°9815/2017
Establishment of the permanent secretariat of the CNFE by Order N°9815/2017

11-12 mai 2017 – May 11-12
Self-training session for members of the permanent secretariat
Séance d'auto-formation pour les membres du secrétariat permanent

17-18 août 2017 – August 17-18
Atelier de formation sur les enjeux de l'AFE pour les membres du CNFE ace TRAPCA
Training workshop on TFA issues for CNFE ace TRAPCA members

2 octobre 2018 – October 2
Adoption en Conseil du gouvernement de la Feuille de Route de la Facilitation des Echanges à Madagascar et de son plan de communication
Adoption of the Roadmap for Trade Facilitation in Madagascar and its communication plan by the Council of government.

27-29 novembre 2018 – November 27-29
Participation au Forum des CNFE africains – Addis-Abeba
Participation au Forum des CNFE africains – Addis-Abeba

Février 2020 – February
Présentation du plan stratégique de la douane
Strategique plan of the customs admistration

Projet CIR

CIR Project

Portail d'information commerciale (Etudes de faisabilité) + Benchmarking Ruanda + Mise en place Tarifs intégrés (en cours)

Market Information Portal (Feasibility studies) + Benchmarking Rwanda + Integrated Tariff Implementation (in progress)

BENOÎT SARRAUTE, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT DE LA BNI MADAGASCAR

LES ACTEURS ÉCONOMIQUES CONVERGENT VERS LE DÉVELOPPEMENT DES PAIEMENTS EN LIGNE

Malgré le léger retard accusé par Madagascar dans le développement du commerce électronique, d'importantes initiatives sont prises pour préparer le pays à entrer dans ce mouvement global. Les acteurs du secteur offrent déjà une palette de solutions innovante. Rencontre avec l'un d'entre eux.

Pourquoi les banques commerciales sont des acteurs incontournables de la mise en place de ce nouveau système de paiement? Quel est leur rôle ?

Le gouvernement encourage les acteurs économiques à entrer dans le secteur *«formel»* et se bancariser. Le circuit de paiement devrait passer par les banques commerciales. Le rôle des banques est primordial. Elles doivent accompagner les acteurs économiques, dans leur développement et leur permettre d'offrir à leurs clients tous ces nouveaux usages de paiement. BNI Madagascar a fait le choix d'investir pour ses clients dans ces nouveaux usages et d'offrir une grande variété de solutions sécurisées et innovantes pour le marché. Pour preuve, nous venons de lancer la première plateforme bancaire de e-paiement à Madagascar BNI P@y.

Pourriez-vous expliquer le mécanisme du paiement par voie électronique des droits et des taxes douaniers?

Le mécanisme est désormais extrêmement simple. Le client saisit ses opérations sur le site web de GasyNet. Après validation de la saisie, la transaction est envoyée automatiquement vers notre système d'information qui crédite automatiquement le compte de GasyNet et/ou la douane par le débit du compte du donneur d'ordre grâce à notre produit Tradenet qui est un outil simple, rapide et sûr pour le règlement des frais liés aux opérations de dédouanement. Il génère un imprimé (un ordre de virement) qui est la pièce à présenter par le client à l'administration douanière qui justifie le paiement des taxes douanières.

Pourquoi ce système de paiement automatisé devient-il incontournable dans le monde des échanges internationaux? Et pourquoi Madagascar devrait-il suivre le mouvement?

L'utilisation des modes de paiement électronique (swiftnet, cartes bancaires, mobile banking, transferts, plateforme de e-paiement BNI P@y…) est en forte croissance dans le monde. Madagascar, un pays qui commerce avec le monde entier, ne fait pas exception. Tous les acteurs économiques, privés ou publics convergent vers le développement de ces paiements automatisés, qu'ils soient domestiques ou internationaux. En effet, ces nouveaux modes de paiement sont les seuls à pouvoir associer sécurité, rapidité et traçabilité des opérations pour tous.

Quels sont les avantages du paiement électronique par rapport aux paiements en espèces?

Le principal avantage du paiement électronique est la sécurité qu'il confère. Cet outil est efficace pour éviter le risque de fraudes, de non-paiement et de vol de cash notamment. L'ensemble de notre offre de paiement électronique répond aux normes de sécurité utilisées au plan international (PCCI, authentification des cartes 3D Secure, etc.). Nos partenaires sur ces produits sont d'ailleurs des leaders mondiaux dans leur domaine et le fait de répondre à ces standards de sécurité est un critère de choix pour nous. La rapidité et la traçabilité des opérations sont également des « plus » indéniables. Enfin, le fait de pouvoir initier et valider ces opérations depuis différents appareils (ordinateur, tablettes et mobile), de n'importe quel endroit (ou presque), à n'importe quel moment (24/7) est un atout pour le consommateur (entreprise ou particulier). Cela ouvre de nouveaux horizons pour développer les ventes de nos clients entreprises. D'autres avantages sont notés, concernant le paiement en ligne. Pour le commerçant, le e-commerce est un générateur de flux et permet aux marchands de booster leur chiffre d'affaires, à travers l'ouverture au monde entier. Aussi, le fait que les offres en ligne soient disponibles 24h/24. Le paiement en ligne les aide à maîtriser les charges car les marchands n'ont pas besoin d'avoir des vendeurs *«physiques»*. Même les commerçants qui

ont un business de taille moyenne peuvent l'utiliser. Les marchands bénéficient d'une bonne image quand ils sont référencés sur les plateformes de vente en ligne. Le système en ligne permet de recevoir des paiements électroniques et d'avoir une trésorerie fluide et sécurisée. Pour les acheteurs, le paiement sécurisé limite l'utilisation du cash et fait gagner du temps. Du côté des offres, grâce à leur diversité, les clients ont un large choix.

Quand est ce que le paiement par voie électronique sera-t-il définitivement effectif?

La BNI Madagascar est la première banque primaire à mettre en place le paiement par voie électronique. Pour elle, c'est déjà effectif depuis le début du mois de juillet 2019. De nombreux clients entreprises ont accepté de tester le produit. Le test ayant été très concluant, nous avons généralisé la commercialisation et procédé au lancement officiel de BNI P@y le 13 septembre 2019, sous le haut patronage de Lantosoa Rakotomalala, la ministre de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat.

Pour d'autres informations : www.bni.mg

Benoît Sarraute, Deputy Director General of BNI Madagascar

"ECONOMIC PLAYERS, BOTH PRIVATE AND PUBLIC, ARE CONVERGING TOWARDS THE DEVELOPMENT OF ONLINE PAYMENTS"

Despite Madagascar's slight delay in developing e-commerce, important initiatives are being taken to get the country ready to join this global movement. Players in the sector are already offering a range of innovative solutions. Meeting with one of them.

Why are commercial banks key players in the implementation of this new payment system? What is their role?

The Government is encouraging economic players to enter the "formal" sector and have bank accounts. The payment circuit should go through commercial banks. The role of banks is paramount. They are expected to support "economic players" in their development and enable them to offer their customers all these new payment uses. BNI Madagascar has chosen to invest for its customers in these new uses and to offer a wide variety of secure and innovative solutions for the market. As proof, we have just launched the 1st e-payment banking platform at Madagascar BNI P@y.

Could you explain the mechanism for the electronic payment of customs duties and taxes?

This mechanism is now extremely simple. The client enters his or her transactions on the Gasynet website. After validation of the entry, the transaction is automatically sent to our information system, which automatically credits the Gasynet's and/or Customs' account by debiting the client's account using our TRADENET product. Tradenet is a simple, fast and secure tool for the settlement of costs related to customs clearance operations. Tradenet generates a "Transfer Order" printed form, a document to be presented by the customer to the Customs Administration justifying the payment of the customs taxes.

Why is this automated payment system becoming essential in the world of international trade? And why cannot Madagascar do without it?

The use of electronic payment methods (swiftnet, bank cards, mobile banking, transfers, BNI P@y e-payment platform...) is growing rapidly worldwide. Madagascar, a country that trades with the whole world, is no exception. All economic players, private or public, are converging towards the development of these automated payments, whether domestic or international. Indeed, these new payment methods are the only ones that can combine security, speed and traceability of operations for all.

What are the advantages of electronic payments over cash?

The main advantage of electronic payment is the security it provides. It is effective in preventing the risk of fraud, non-payment and particularly cash theft. Our entire electronic payment offer meets the security standards used internationally (PCCI, 3D Secure card authentication, etc.) Our partners on these products are world leaders in their field and the fact that they meet these security standards is a criterion of choice for us. The speed and traceability of operations are also undeniable "pluses." Finally, the fact that we can initiate and validate these operations via different devices (computer, tablets and mobile) from almost anywhere, at any time (24/7) is an asset for the consumer (company or individual). This opens new horizons to develop sales for our corporate customers. Other advantages have also been noted, concerning online payment. For the merchant, e-commerce is a flow generator and allows merchants to boost turnover by opening up to the whole world and without geographical borders. Also, online offers are available 24 hours a day. Online payment helps them control costs because with this system, merchants do not need to have physical vendors. Even "medium-sized" merchants can use it. Being referenced in online sales gives merchants a good "image." The online system allows electronic payments to be received and provides a smooth and secure cash flow. For buyers, secure payment helps limit the use of cash and save time since travel and traffic jams can be avoided when paying online. Regarding offers, thanks to their diversity, customers have a wide choice.

When will the electronic payment be definitively effective?

BNI Madagascar is the first primary bank to have implemented electronic payment. For BNI Madagascar, it has already been effective since early July 2019. Many corporate customers have agreed to test the product. The test having been very conclusive, we have generalized its marketing and proceeded to the official launch of BNI P@y on September 13, 2019, under the high patronage of Lantosoa Rakotomalala, the Minister of Industry, Trade and Crafts.

For further information: www.bni.mg

PORT DE TOAMASINA

UN CHANTIER POUR REDYNAMISER LA PORTE D'ENTRÉE DE MADAGASCAR

L'extension du port de Toamasina vise à augmenter le volume du trafic et la fréquence des touchers de navires. Le chantier s'aligne parfaitement aux exigences de l'AFE dans la fluidification du transport maritime et de l'allègement des procédures au niveau du port.

À l'heure de la mondialisation des échanges, l'extension du Port de Toamasina est indispensable à la mise en œuvre de l'Accord sur la Facilitation des Echanges (AFE).

Chantier

Toutes les phases de ce projet d'extension devraient être effectuées en 2030. *« Les infrastructures doivent répondre pleinement aux nouvelles exigences du commerce et, plus précisément, dans le domaine du transport maritime »*, explique Christian Eddy Avellin, directeur général de la Société Portuaire à Gestion Autonome du Port de Toamasina (Spat). Initié depuis près de 10 ans, ce projet d'extension bénéficie du plus important financement consacré à la construction d'infrastructures publiques à Madagascar, depuis l'indépendance. Avec un budget de 411 millions de dollars, c'est également le plus grand chantier financé par le gouvernement japonais en Afrique. Dans le cadre d'un partenariat avec l'Agence de Coopération internationale japonaise (Jica), le Japon assure ainsi 65% des fonds nécessaires à l'extension à titre d'emprunt concessionnel remboursable sur quatre ans, les 35% restants sont octroyés par l'État malgache. Les travaux sont exécutés par les entreprises Penta Océan et de Dahio Corporation, qui se sont regroupés en consortium. Les infrastructures qui seront construites suivront les standards élevés des ports japonais. Elles respectent les normes les plus rigoureuses dans le domaine portuaire.

Moment décisif

Chaque année, 2 620 000 de tonnes de marchandises conteneurisées, 3 000 000 de tonnes de marchandises conventionnelles et 245 000 en EVP de conteneurs sont enregistrées dans la principale porte d'entrée maritime de la Grande île. *« Le trafic augmente davantage. Le volume de marchandises conteneurisées qui transitent par le port de Toamasina affiche une croissance annuelle de 10%. Quant aux marchandises conventionnelles, la croissance est de 3% »*, explique le directeur général de la Spat. Selon les études de faisabilité menées par le gouvernement japonais en 2015, le port de Toamasina atteindra un volume annuel de 463 000 EVP en termes de trafic de marchandises en conteneurs, en 2025, et 937 000 EVP, en 2035. Les infrastructures existantes ne pourront pas suivre cette tendance. Aujourd'hui, la capacité du grand port plafonne : il ne peut gérer que 200 000 conteneurs par an de manière optimale, pour un flux de plus de 250 000 containers. À ce moment décisif de l'ouverture du pays au monde, grâce aux différents accords conclus et aux avancées continentales en termes d'échanges commerciaux, l'extension du port est devenue une nécessité. Les retombées de ce projet ne peuvent être qu'être positives pour les acteurs économiques. *« Le port sera mis aux normes internationales. Il sera doté d'une capacité arborant un amalgame d'opportunités liées les unes aux autres »*, affirme Christian Avellin. *« Le port de Toamasina pourra accueillir deux gros-porteurs en même temps »*, a-t-il ajouté. Les transbordements à l'île Maurice ou à La Réunion seront ainsi évités, ce qui permettra d'accroître les trafics et de développer le commerce.

Port of Toamasina

A PROJECT TO REVITALIZE MADAGASCAR'S GATEWAY TO THE WORLD

The extension of the port of Toamasina seeks to increase the volume of traffic and the frequency of ships putting into port. Such an opportunity is perfectly in line with the TFA requirements regarding the flow of maritime transport and the facilitation of procedures at port level.

At a time of trade globalization, the extension of the Port of Toamasina is one of the greatest advances, essential in the implementation of the Trade Facilitation Agreement (TFA).

Huge work

All phases of this extension project should be effective in 2030 to adapt to the context of continental and regional trade. "Infrastructure must fully meet the new requirements of the cross-border trade sector and more specifically in the field of maritime transport," explains Christian Eddy Avellin, Director General of the Autonomous Port Company of Toamasina (SPAT). Initiated nearly 10 years ago, this extension project of the port of Toamasina is now benefiting from the largest financing devoted to the construction of public infrastructure in Madagascar since Independence. With funding amounting to USD 411 million, it is also the largest project financed by the Japanese Government in Africa. Under a partnership with the Japanese International Cooperation Agency (JICA), Japan is providing 65% of the funds as a concessional loan repayable over four years, with the remaining 35% granted by the Malagasy Government. The work is being carried out by Penta Océan and Dahio Corporation, which have formed a consortium. All the infrastructure to be built will be of the same quality as that of Japanese ports. They will meet the highest standards in the port sector.

Decisive moment

2,620,000 tonnes of containerized cargo, 3,000,000 tonnes of conventional cargo and 245,000 TEUs are registered per year at the Big Island's main gateway. "Traffic is increasing further. The volume of containerized goods transiting the Port of Toamasina shows an annual growth of 10%. As for conventional goods, the annual growth is 3%," explains SPAT Director General. According to the feasibility studies conducted by the Japanese Government in 2015, the Port of Toamasina will reach an annual volume of 463,000 TEUs in terms of containerized cargo traffic in 2025 and 937,000 TEUs in 2035. The existing infrastructure can no longer satisfy users. The capacity of the Grand Port has reached its limit: it can only manage 200,000 containers per year in an optimal way, for a flow of more than 250,000 containers. At this decisive moment of the country's opening-up, thanks to the various agreements concluded and the continental progress in terms of trade exchanges, the extension of the port has become a necessity. The project's spin-offs can only be positive for economic stakeholders. "The port will be brought up to international standards. Its capacity will offer a wide range of interconnected opportunities," said Christian Avellin, Director General of SPAT. "The Port of Toamasina will be able to accommodate two large vessels at the same time," he added. Transhipments in Mauritius or Reunion Island will thus be avoided, which will make it possible to increase traffic and develop trade.

Des travaux en deux phases

Le projet d'extension du port de Toamasina se divise en deux phases. Le *« Package I »* du projet a démarré en avril 2018, et devra prendre fin en 2020. Cette première phase comprend le remblayage de dix hectares, sur le récif Hastie, et la fabrication de 3 600 unités de dolos, des blocs de béton pesant 35 à 50 tonnes chacun qui serviront à prolonger le brise-lame. Les cinq hectares de nouvelle aire de stockage de conteneurs, construits par la Spat seront bientôt opérationnels et seront exploités par la société Madagascar International Container Terminal Services Limited (MICTSL). L'aménagement d'une autre aire de stockage de 4 hectares est prévu en 2020.

Le *« Package II »* devra démarrer à la fin du *« Package I »* et devrait s'étaler de 2020 à 2026. La nouvelle aire de stockage de 10 ha sur le récif Hastie devra être achevée en 2022. 19 hectares seront nouvellement destinés pour le stockage de conteneurs. La pose de dolos pour un prolongement de 345 m du brise-lame au niveau du mole C est prévu s'achever en 2023. Le quai à containers C4 de 470 m de longueur et de -6 m de profondeur, dans le prolongement du môle C3 est attendu à être opérationnel en 2024 et en 2026 les quais C1 et C2 seront approfondis de -14m et le quai C3 de -16 m.

Work in two phases

The extension project of the port of Toamasina is divided into two phases. The project's "Package I" which started in April 2018 should end in 2020. This first phase includes the backfilling of ten hectares on Hastie Reef and the manufacture of 3,600 units of dolos, concrete blocks weighing 35 to 50 tonnes each, which will be used to extend the breakwater. The five hectares of new container storage area built by SPAT will soon be operational and will be operated by Madagascar International Container Terminal Services Limited (MICTSL). A further 4-hectare storage area will be constructed in 2020.

"Package II" is scheduled to start at the end of "Package I" and is expected to run from 2020 to 2026. The new 10-hectare storage area on Hastie Reef is to be completed in 2022. 19 hectares will be newly allocated for container storage. The laying of dolos for a 345 m extension of the breakwater at mole C is scheduled for completion in 2023. Container quay C4, 470 m long and -6 m deep, in the prolongation of mole C3 is expected to be operational in 2024 and in 2026, quays C1 and C2 will be deepened by -14 m and quay C3 by -16 m.

EDMÉE RANTOARIVOLA RATEFINANAHARY, DIRECTEUR DU COMMERCE EXTÉRIEUR, MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE ET DE L'ARTISANAT (MICA)

DANS LE COMMERCE, TOUT EST QUESTION DE STRATÉGIE NATIONALE

Le développement du commerce est l'un des objectifs de l'AFE. Entretien avec le directeur du commerce extérieur, au sein du ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (MICA).

Pouvez-vous nous parler de l'évolution des échanges commerciaux ?

Depuis 2014, nous constatons une nette augmentation des importations et des exportations, même si la balance commerciale reste toujours déficitaire. De nombreuses réformes multi-départementales ont été entamées. Elles ont contribué à cette croissance. Les exportations ont été nettement favorisées par le secteur de la vanille. En parallèle, celle des produits agricoles s'est accélérée. Elle représente 45,8 % de nos exportations, aujourd'hui. Suivent les produits miniers (5,80 %) et les produits textiles (20,23 %). Il est à noter que la quasi-totalité de nos échanges se concentre sur la Chine, l'Union Européenne et les États-Unis.

Pouvez-vous nous parler du mécanisme de l'AFE ?

L'AFE est un accord de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) qui vise principalement à réduire les délais de dédouanement et les coûts afin de développer les exportations. Pour chaque pays qui a ratifié l'accord, le mécanisme consiste à notifier les mesures qu'ils envisagent de mettre en œuvre et à présenter les reformes qu'ils projettent lancer suivant trois catégories. La catégorie A comporte les mesures et les réformes qui seront directement mises en œuvre. La catégorie B est composée des reformes qui seront institutionnalisées après un certain délai qui correspond au temps nécessaire afin de mettre en place des mesures d´accompagnement. La catégorie C regroupe les reformes qui seront rendues effectives mais qui nécessitent une assistance technique.

Quelles sont les impacts concrets induits par l'AFE ?

De nombreuses étapes restent encore à franchir dans la mise en œuvre de l'AFE. Nous avons besoin de quelques années. Nous pouvons déjà constater des efforts significatifs : l'extension du port de Toamasina, la construction du nouveau terminal de l'aéroport international d'Ivato ou encore les effets de la dématérialisation des procédures douanières. Les actions inscrites sur la Feuille de route permettront de faciliter les procédures d'import/export pour le secteur privé. Saluons l'effort entrepris par de nombreux départements qui ont désormais l'objectif d'adopter le processus de dématérialisation pour accélérer les procédures, ce qui a tendance à réduire les délais. D'une manière ou d'une autre, la Feuille de route a été établie de manière inclusive. Elle est ambitieuse, compte-tenu des activités à réaliser. Les parties prenantes nationales ont toutes été consultées dans son élaboration. Il importe maintenant de trouver le financement pour chaque activité.

Dans cette optique, quels sont les autres avantages que l'on pourrait encore attendre de l'AFE ?

Comme il s'agit de facilitation des échanges, la réduction des coûts et des délais, à l'import comme à l'export, facilitera le développement des activités des opérateurs économiques. Madagascar regorge de matières premières. L'AFE nous permettra d'importer facilement les technologies et le savoir-faire pour développer les activités. La Grande île sera plus compétitive – en termes de qualité et de qualité – en produisant des produits finis à forte valeur ajoutée. Elle pourra ainsi atteindre un niveau de développement économique plus important avec les mesures que l'accord prévoit. L'objectif stratégique est de faire en sorte que nos importations coïncident avec des ambitions actuelles du pays pour développer le tissu industriel. Ensuite, nous pourrons consolider les exportations sur les moyen et long terme.

Quel est le rôle du MICA dans ce processus ?

Dans la Feuille de route, la majorité des mesures à entreprendre concerne plutôt le volet du dédouanement. Néanmoins, le MICA préside le Comité National pour la Facilitation des Échanges (CNFE) avec la douane. En effet, la finalité de ces mesures et de ces réformes concerne davantage la croissance du commerce. Le caractère transversal de ce secteur fait que plusieurs entités sont impliquées dans ce processus et le rôle de la direction du commerce est de coordonner toutes ces réformes qui seront entreprises dans différents départements.

Malgré les messages positifs, les acteurs du secteur craignent que Madagascar, comme les autres pays en voie de développement d'ailleurs, ne puisse pas être en mesure de se mesurer aux autres pays…

Nous faisons des efforts pour mettre en place toutes ces mesures qui constituent un tremplin pour développer les échanges de manière positive. Des réformes sont à mettre en œuvre et certains comportements sont à adopter pour pouvoir se mettre au niveau des autres pays. Certes, on ne peut

pas mener des affaires sans prendre des risques, mais il faut se rassurer. De nombreux pays ont réussi parfaitement à maintenir un taux de croissance respectable grâce aux échanges extérieurs. Il n'y a aucune raison pour que Madagascar ne réussisse pas avec sa population jeune et travailleuse. Il est vrai que la crainte que la production locale soit submergée s'accentue avec la hausse des importations. Mais cet accroissement peut être également interprété par le fait que la Grande île soit actuellement dans une phase de développement de son tissu industriel, dans l'optique de produire davantage de valeurs ajoutées. Dans un premier temps, ce processus doit passer par l'importation d'intrants et d'outils technologiques. Toutefois, des mécanismes ont été mis en place pour protéger la production locale, comme les mesures correctives commerciales qui permettent au gouvernement de protéger une activité ou un secteur sensible, selon les accords de l'OMC. Tout est question de stratégie nationale. Il faut savoir ce que nous devons importer pour combler les besoins nationaux et, également, pour développer nos exportations.

Quelles seront les réformes qui concerneront particulièrement les secteurs de l'industrie et du commerce ?

Au niveau du MICA, le guichet unique à l'exportation est opérationnel. Il fait partie du processus de dématérialisation, des réductions des délais et des coûts. Nous œuvrons actuellement pour la mise en place d'une agence de promotion des exportations qui sera destinée à appuyer les exportateurs afin qu'ils puissent être compétitifs et qu'ils sachent bien cibler les marchés. Nous nous attelons également à mettre en place le portail du commerce et les observatoires du commerce. Ce sont autant d'outils qui tendront vers la facilitation de l'activité d'un exportateur. En un seul clic, il pourra connaitre les procédures, les normes requises ou les problèmes éventuels qu'il pourrait rencontrer pour chaque secteur. Ces réformes cadrent dans les engagements de l'AFE.

Comment la collaboration avec les opérateurs privés se présente-t-elle ?

Le Comité national qui travaille pour la mise en œuvre de notre engagement dans la facilitation des échanges est composé, non seulement du secteur public, mais également du secteur privé. La collaboration est réellement effective car l'amélioration des activités du secteur privé est l'objectif final.

Nous sommes pleinement lancés dans la dématérialisation à travers le système de paiement électronique. Quelles sont vos appréciations sur cette avancée ?

Le système de paiement électronique est l'une des concrétisations de la dématérialisation avec cet accord. Il ne peut être qu'avantageux. Cependant, Madagascar doit mettre en place un cadre légal cohérent et s'assurer de la sécurisation des transactions, car il s'agit de données très sensibles. J'estime que l'adoption de cet outil par la population sera facile, même s'il est, jusqu'à aujourd'hui, perçu comme étant une pratique nouvelle.

Il est indiqué que durant la période 2019/2020, 18 activités devront être réalisées par le CNFE. Où en sommes-nous actuellement ?

Nous avons commencé avec le processus des tarifs intégrés : pour chaque ministère, nous avons recueilli les procédures, les documents requis, les frais nécessaires, si on veut importer ou exporter un produit spécifique. Nous sommes actuellement dans la phase de collecte de données. Par la suite, nous prévoyons de faire un "benchmarking" au Rwanda pour voir comment l'architecture du portail du commerce pourrait se présenter. La ZLEC prévoit la mise en place de l'observatoire du commerce. L'objectif est d'établir une plateforme permettant à tous les opérateurs étrangers qui veulent investir à Madagascar, de voir en un seul coup d'œil toutes les informations utiles. Aussi, nous allons insister sur l'intelligence économique et la veille commerciale pour favoriser les investissements.

Edmée Rantoarivola Ratefinanahary, Director of Foreign Trade, at the Ministry of Industry, Trade and Crafts (MICA)

IT'S ALL ABOUT NATIONAL STRATEGY

Can you tell us about the development of trade?

Even if the trade balance is still in deficit, a clear increase in imports and exports has been noted from 2014 to 2018. Numerous multi-departmental reforms have been undertaken recently, contributing to this increase. Exports have been significantly boosted by the vanilla sector. The export of agricultural products has accelerated. It accounts for 45.8% of our exports. Next are mining products, at 5.80%, and textile products, at 20.23% of exports. It should be noted that almost all of our trade is focused on China, the European Union and the United States.

Can you tell us about the TFA mechanism?

The TFA is a World Trade Organization (WTO) agreement which mainly aims to reduce customs clearance times and costs in order to promote exports. For each country that has ratified the agreement, the mechanism consists of notifying the measures they plan to implement and presenting the reforms they plan to establish based on three categories. Category A includes measures and reforms that will be directly implemented. Category B consists of reforms that will be implemented, but after a certain period of time, which corresponds to the time needed to put accompanying measures in place. Category C consists of reforms that will be implemented, not only after a certain period of time, but also which require technical assistance.

What are the concrete impacts induced by the TFA?

There are still many steps to be taken in the implementation of the TFA, which would take a few more years. Yet, we can already note significant efforts: the extension of the port of Toamasina, the construction of the new terminal at the Ivato International Airport or the effects of the dematerialization of customs procedures. The actions listed on the Roadmap will make it possible to facilitate import/export for the private sector. Let us salute the efforts undertaken by many departments which now aim to adopt the dematerialization process to speed up procedures, with a view to reducing delays. In one way or another, the Roadmap has been established in an inclusive manner. It is ambitious, given the activities to be carried out. National stakeholders have all been consulted in its development. It is now important to find funding for each activity.

From this perspective, what other benefits could one still expect from the TFA?

As it is a matter of trade facilitation, the reduction of costs and delays, both for imports and exports, will facilitate the development of economic operators' activities. Madagascar is rich in raw materials. The TFA will enable us to easily import technologies and know-how to

develop activities. The Big Island will be more competitive - in terms of quantity and quality - by producing finished products with high value added. Madagascar will thus be able to achieve a higher level of economic development thanks to the measures provided for in the agreement. The strategic objective is to ensure that our imports coincide with the country's current ambitions to develop its industrial fabric. This will then enable us to consolidate exports in the medium and long term.

What is MICA's role in this process?
In the Roadmap, the majority of the actions to be carried out relate more to the customs clearance component. However, MICA chairs the National Committee on Trade Facilitation with Customs. Indeed, the purpose of these measures and reforms is more concerned with trade growth. The cross-cutting nature of this sector means that several entities are involved in the process and the role of the Trade Directorate is to coordinate all these reforms that will be undertaken in different departments.

Despite the positive messages, stakeholders in the sector fear that Madagascar, like other developing countries, will not be able to compete with other countries...
We are striving to put all these measures in place since they provide a springboard for developing trade in a positive way. There are efforts to be made, reforms to be implemented and certain behaviors to be adopted in order to be able to reach other countries' levels. Of course, one cannot conduct business without taking risks, but we can be reassured: several countries have succeeded perfectly well in maintaining a respectable growth rate through foreign trade. There is no reason why Madagascar cannot succeed with its young and hard-working population. It is true that the fear that local production will be overwhelmed is growing due to the increase in imports. This increase can also be interpreted by the fact that Madagascar is currently in the development phase of its industrial fabric, with a view to producing more value added. This process must initially involve the import of inputs, technological tools, etc., which will be used in the production of new products. However, mechanisms have been put in place to protect local production, such as trade remedies that allow the Government to protect a sensitive activity or a sector under WTO agreements. It's all about national strategy. We need to know what we need to import to meet domestic needs and also to develop our exports.

What reforms will particularly involve the industry and trade sectors?
At the MICA level, we have already implemented the single window for exports, which is part of the dematerialization process, reducing delays and costs. We are currently working to set up an export promotion agency. It will be designed to support exporters to be competitive, to be well targeted and to enter markets. We are also working to set up the trade portal and trade observatories. These are all tools that will tend towards facilitating exporters' activity. With a single click, they will be able to find out the procedures, required standards or potential problems they may encounter in each sector. These reforms are in line with the TFA's commitments.

What is the collaboration with private operators like?
The national committee working to implement our commitment to Trade Facilitation is composed not only of the public sector but also of the private sector. The collaboration is really effective since the final objective is to improve private sector activities.

We are fully engaged in dematerialization through the electronic payment system. What is your view on this progress?
The electronic payment system is one of dematerialization related achievements through this agreement. It can only be advantageous. However, Madagascar must, above all, put in place a coherent legal framework and ensure the security of transactions, since it is very sensitive data. I believe that it will be easy for the population to adopt this tool, even if it is, until now, perceived as a new practice.

It is indicated the CNFE will have to carry out 18 activities during the period 2019 to 2020, Where are we now?
We have started with the integrated tariff process: for each department, we have collected the procedures, the required documents, the necessary fees, if we want to import or export a specific product. We are currently in the data collection phase. Afterwards, we plan to perform "benchmarking" in Rwanda to see how the trade portal architecture may look like. The AfCFTA provides for the establishment of the trade observatory. The objective is to make functional a platform that would allow all foreign operators who want to invest in Madagascar to see at a glance all the useful information. Also, we are going to focus on economic and business intelligence to promote investments.

The collaboration is really effective since the final objective is to improve private sector activities.

POINT D'ÉTAPE SUR LES RÉFORMES

Avec l'aide du Groupe de la Banque Mondiale, l'EDBM a récemment mis à jour le plan de réformes du climat d'investissement à Madagascar.

Le projet Doing Business est un outil permettant de mesurer les efforts entreprises sur le volet des réformes dans chaque pays. Il mesure la réglementation des affaires et son application effective dans 190 économies et dans certaines villes au niveau infranational et régional. Chaque année, le rapport fournit des données quantitatives détaillées pour comparer les cadres réglementaires applicables aux entreprises du monde entier au fil du temps.

Elles se déclinent dans l'analyse de ces indicateurs : création d'entreprise,obtention de prêts, protection des investisseurs minoritaires, paiement des taxes et impôts, commerce transfrontalier, exécution des contrats, règlement de l'insolvabilité. Doing Business encourage la concurrence entre les économies pour la mise en place d'une réglementation des affaires efficace.

Ces améliorations ont pour objectif d'accélérer les processus de réformes de l'environnement des affaires du pays, dans les domaines de la réglemementation couverts par le Doing Business.

Les constats d'avancement dressés par l'EDBM se concentrent sur trois réformes majeures: la coordination des différentes entités, le renforcement des échanges de données entre les différentes entités et la continuité dans le sens de l'automatisation. Une réforme au niveau du cadre juridique est également en cours d'élaboration. Elle implique une mise à jour des lois et des réglementations pertinentes.

Le succès de ces mesures passe par 4 facteurs clés:
- La validation des réformes prioritaires, le calendrier de mise en œuvre et les entités responsables.
- L'obtention d'un leadership à haut niveau pour assurer la mise en œuvre des réformes
- Une meilleure implication des secteurs public et privé/DPP. Faire un suivi de la mise en œuvre et mesurer les impacts.
- La communication sur les réformes prévues, en cours et réalisées.

UPDATE ON REFORMS

Doing Business captures several important dimensions of the regulatory environment as it applies to local firms.

It provides quantitative indicators on regulation for starting a business, dealing with construction permits, getting electricity, registering property, getting credit, protecting minority investors, paying taxes, trading across borders, Doing Business enforcing contracts and resolving insolvency. also measures features of employing workers. Doing Business Although does not present rankings of economies on the employing workers indicators or include the topic in the aggregate ease of doing business score or ranking on the ease of doing business, it does present the data for these indicators.

With the support of the World Bank Group, the EDBM has recently updated the Madagascar Investment Reform Plan. These reforms aim to accelerate the country's business environment reform processes in the regulatory areas covered by Doing Business.

The progress noted by the EDBM focuses on three major reforms: the coordination of different entities, the strengthening of data exchanges between different entities, and continuity of efforts towards automation. A reform of the legal framework is also being prepared; it involves updating the relevant laws and regulations.

The success of these measures depends on 4 key factors:
- The validation of priority reforms, the implementation schedule, and the entities in charge.
- Obtaining high-level leadership to ensure the implementation of reforms.
- Better involvement of the public and private sector/PPD. Monitor implementation and measure impacts.
- The communication on planned, ongoing and completed reforms

CRÉATION D'ENTREPRISES EN 2019

L'année 2019 a été faste pour la création d'entreprises à Madagascar. Le secteur du service connaît une croissance soutenue.

The year 2019 was a good year for business creation in Madagascar. The service sector is experiencing sustained growth

Doing business 2019 | **Madagascar**

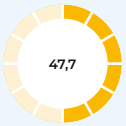
Facilité à faire des affaires à
Madagascar

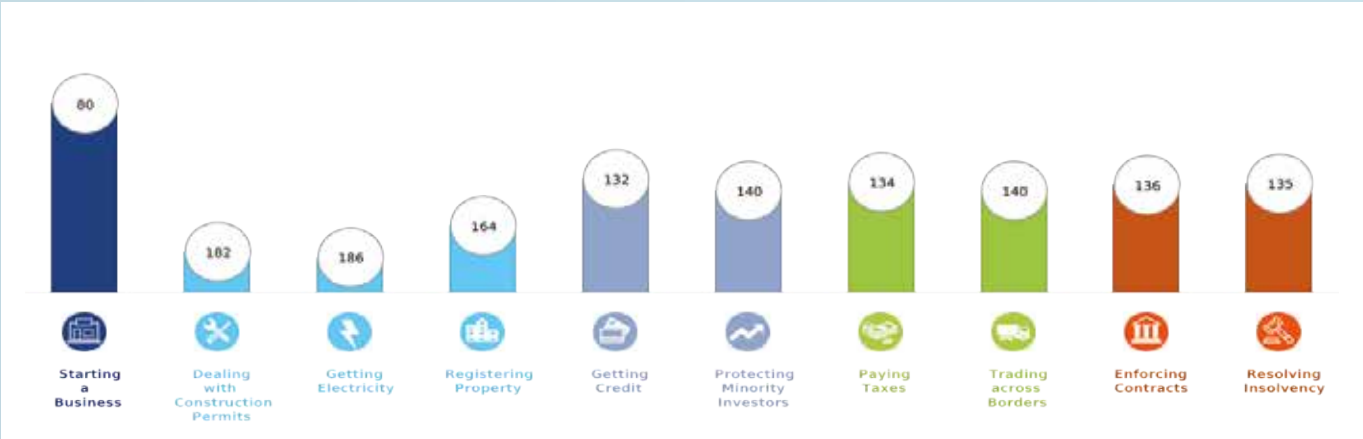
Ease of doing business in

Région | Region	Sud-Saharan Africa
Revenue | income category	Low income
Nombre d'habitants | Population	26,262,368
Capital | City Covered	Antananarivo

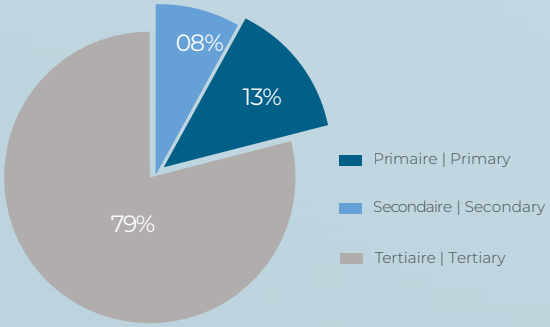
Classement DB
DB Rank

Score DB
DB Score

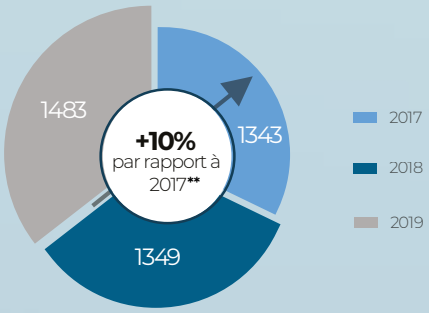




Nombre d'entreprises créées (2019)*
*Number of companies created (2019)



Croissance de la création d'entreprises entre 2017 et 2019*



*A 10% increase in the number of companies created (2017 - 2019)
**Compared to 2017

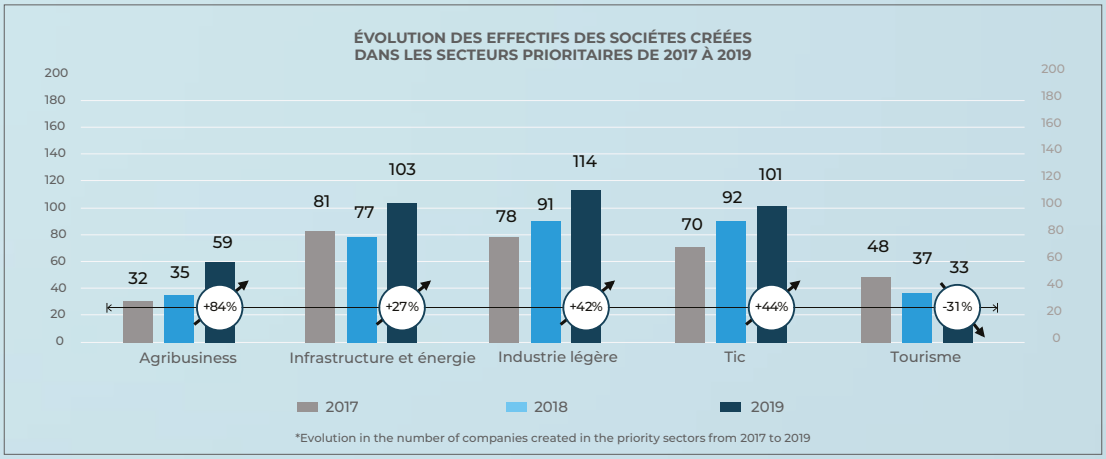
Création d'entreprises par secteur : primaire, secondaire et tertiaire (2017-2019)*

SECTEUR | SECTOR	2017	2018	2019	TOTAL
Primaire | Primary	80	82	111	**273**
Secondaire | Secondary	138	143	199	**480**
Tertiaire | Tertiary	1125	1124	1173	**3422**
TOTAL	**1343**	**1349**	**1483**	**4175**

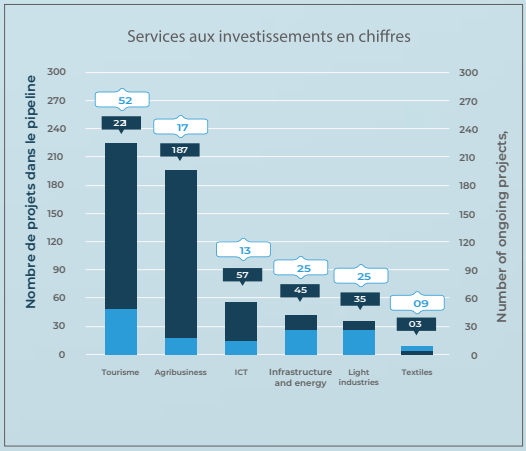
*Comparative table of results : primary, secondary and tertiary sectors (2017-2019)

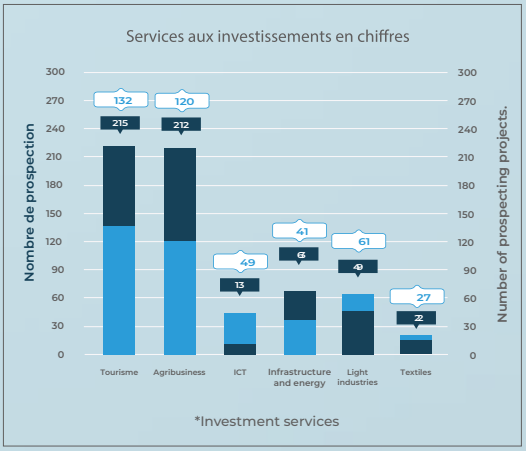
Source : EDBM/PANDORA/CVES/2019

R'ÉFORMES / REFORMS



Services aux investisseurs*



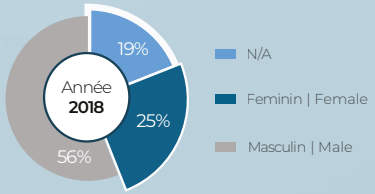


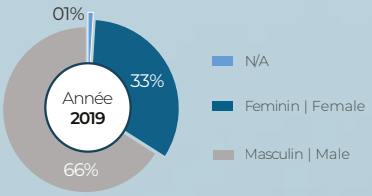
Nationalité des créateurs d'entreprises*

*Nationalities of companies created

NATIONALITE	2017	2018	2019
MADAGASCAR	732	822	859
CHINE	206	158	170
FRANCE	130	117	140
INDE	50	50	51
MAURICE	42	40	47
PAKISTAN	29	22	35
COREE DU SUD	10	11	14
EGYPTE	00	01	13
NIGERIA	02	04	11
ITALIE	02	11	08
SRI-LANKA	13	10	07
USA	08	06	07
ROYAUME-UNI	02	07	07
TURQUIE	01	03	07
AUTRE	116	87	107
TOTAL	1343	1349	1483

Gender of business leaders : female and male | Genre des leaders d'entreprise : Femme et homme





MADAGASCAR

DEVENIR UN CHAMPION DU DOING BUSINESS

Pour Natasha Sharma, économiste principale et auteure principale du Mémorandum économique de Madagascar : *« en se basant sur les succès récents, Madagascar peut bâtir une économie plus résiliente et inclusive, notamment à travers l'amélioration de la connectivité, du capital humain et du cadre des affaires, ainsi que l'adoption de pratiques agricoles plus modernes. »*

Défis complexes et transversaux

La place du cadre des affaires est primordiale car une réglementation inefficace ou inadéquate peut étouffer l'activité entrepreneuriale et la croissance des entreprises. L'étude incite les gouvernements du monde entier à entreprendre des réformes destinées à améliorer le cadre d'activité des entreprises, avec en ligne de mire une croissance économique durable. L'administration actuelle affiche une volonté ferme pour l'amélioration du classement du Doing Business.

Les efforts consentis sont notables, mais face à des défis complexes et transversaux, il importe de donner des impulsions plus importantes et plus rapidement. Pour appuyer les acteurs institutionnels de la Grande île, l'EDBM a sollicité un appui de la part de la Banque Mondiale en septembre et en janvier pour aider à mettre en place les plans d'actions. Les rôles des parties prenantes seront primordiaux pour que Madagascar améliorer les indicateurs qui plombent encore son classement : notamment le permis de construire et le raccordement à l'électricité. Dans ces deux domaines, le pays est classé au 183e et 185e rang.

La performance de Madagascar dans chaque indicateur Doing Business, à l'exception de la création d'entreprise (81e rang) et du commerce frontalier (138e rang), est inférieure à la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne. Le pays obtient des résultats particulièrement mauvais en ce qui concerne le raccordement à l'électricité.

Grands travaux

Madagascar a déjà lancé des actions pour améliorer le raccordement à l'activité, notamment à travers la réforme du cadre législatif et la multiplication des projets basés sur l'énergie renouvelable. En ce qui concerne l'octroi de permis de construire, une réforme est en gestation. Elle impliquera les communes, le département de l'aménagement du territoire et l'EDBM.

Des exemples sur le continent africain rappellent que les réformes produisent des résultats palpables et rapides.

Ainsi, avec trois réformes de sa réglementation, le Togo figure dans le top 10 des pays les plus réformateurs pour la deuxième année consécutive, et pour la troisième fois en cinq ans. Les autorités ont aboli l'obligation de légalisation devant notaire des statuts d'une société et réduit le délai d'immatriculation d'une entreprise. Elles ont également simplifié le mécanisme d'obtention d'un permis de construire, facilité le raccordement au réseau électrique ainsi que les processus d'enregistrement des propriétés foncières et d'obtention de prêts. Globalement en un an, 115 économies du monde ont engagé au total 294 réformes de nature à améliorer l'environnement des affaires.

La Grande île est lancée dans une série de grands travaux qui portent notamment sur les réformes afin d'améliorer son score dans le Doing Business. L'investissement constitue l'une des pierres angulaires de l'émergence.

Madagascar

BECOMING A CHAMPION OF DOING BUSINESS

For Natasha Sharma, Senior Economist and lead author of the Madagascar Economic Memorandum, "Based on recent successes, Madagascar can build a more resilient and inclusive economy, mainly through improved connectivity, human capital and business environment, and by adopting more modern farming practices."

Complex and cross-cutting challenges

The place occupied by the business environment is paramount since ineffective or inadequate regulation can stifle entrepreneurial activity and business growth. Studies call on governments around the world to undertake reforms to improve the business environment, with a view to achieving sustainable economic growth. The current administration has shown a strong commitment to improving the Doing Business ranking.

The efforts made are noteworthy, but in the face of complex and cross-cutting challenges, it is important to give greater and faster impetus. To support institutional actors in the Big Island, the EDBM requested support from the World Bank in September and January to help implement action plans. The roles of stakeholders will be crucial for Madagascar to improve the indicators that are still affecting its ranking: notably building permit and electricity connection. Indeed, the country ranks 183rd and 185th in these two respective areas.

Madagascar's performance in every Doing Business indicator, with the exception of business creation (81st) and border trade (138th), is below the average for sub-Saharan African countries. The country performs particularly poorly on electricity connection.

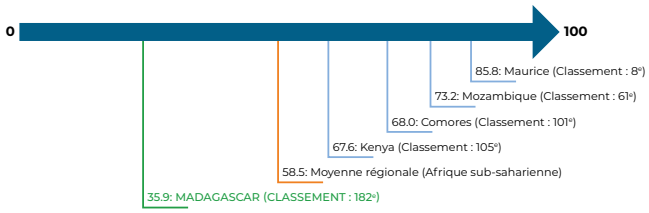
Major projects

Madagascar has already initiated actions to improve business connectivity, notably through the reform of the legislative framework and the multiplication of projects based on renewable energy. As regards the granting of building permits, a reform is underway. It will involve communes, the Ministry of Land Use Planning and the EDBM. Examples occurring on the African continent are a reminder that reforms produce tangible and rapid results.

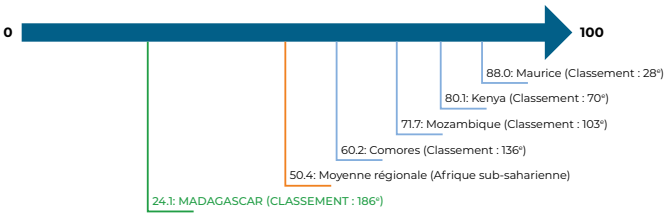
Thus, with three reforms of its regulations, Togo is a top 10 reformer for the second consecutive year, and for the third time in five years. The authorities have abolished the obligation to notarize company articles of association and reduced the time limit for registering a company. They have also simplified the mechanism for obtaining a building permit, facilitated connection to the electricity grid and the processes for registering land and obtaining loans. Overall in one year, 115 economies around the world undertook a total of 294 reforms to improve the business environment.

The Big Island is embarking on a series of major projects, including reforms to improve its score in Doing Business. Thus, investment is a cornerstone of emergence.

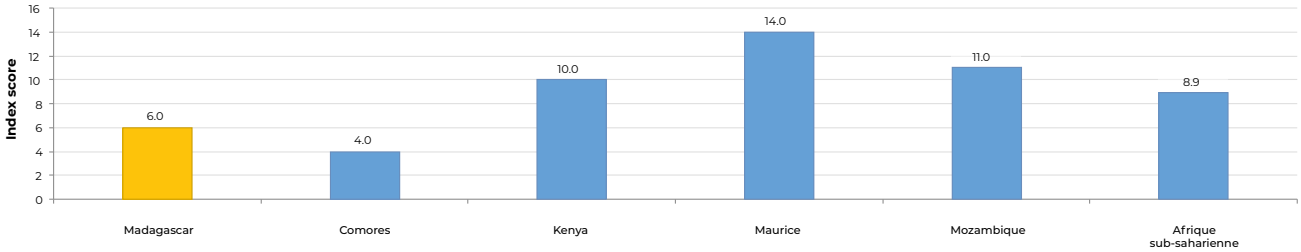
Obtention d'un permis de construire DB 2020
DB 2020 Dealing with Construction Permits Score



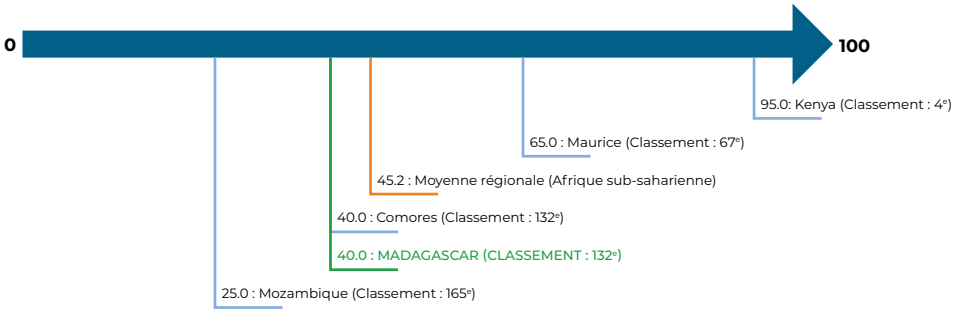
Raccordement à l'électricité DB 2020
DB 2020 Getting Electricity Score



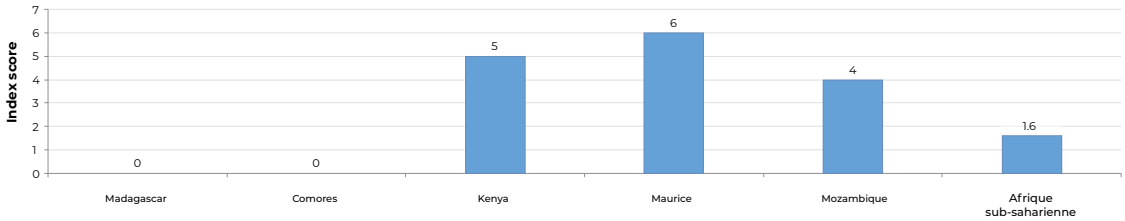
Obtention d'un permis de construire par rapport aux autres pays africains - mesures qualitatives
Dealing with Construction Permits in Madagascar and comparator economies – measure of quality



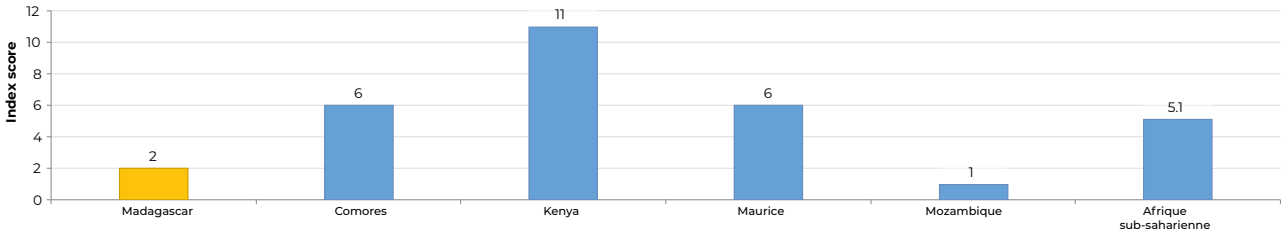
Obtention de crédit DB 2020
DB 2020 Getting Credit Score



Raccordement à l'électricité à Madagascar et dans les autres pays africains - mesures qualitatives
Getting Electricity in Madagascar and comparator economies – measure of quality



Obtention de crédit à Madagascar et dans les autres pays africains - mesures qualitatives
Legal Rights in Madagascar and comparator economies - measure of quality



Sources : doing business Banque Mondiale

ANDRAKAKA

UNE ZONE D'ÉMERGENCE INDUSTRIELLE MULTISECTORIELLE

Situé dans la pointe nord de la Grande île – au milieu de la baie d'Antsiranana – Andrakaka a été identifié comme étant une zone à forte potentialité pour l'émergence d'activités industrielles multisectorielles. Le site est propice au développement du secteur touristique, à l'agro-industrie et le transport.

Andrakaka, à Antsiranana, doit devenir la locomotive pour l'industrialisation structurée du pays. Madagascar est lancé dans la course de l'émergence, à travers l'industrialisation. Le processus est déterminant dans le décollage économique du pays.

Plateforme multisectorielle

Ces sites permettront de développer un certain nombre de secteurs à fort potentiel, selon une étude appuyée dans le cadre du Programme d'Appui à la Promotion des Investissements (PAPI). À l'instar de nombreuses autres économies émergentes du monde, la Grande île est convaincue de l'importance socio-économique de la mise en place des parcs industriels. Implantée à cap Diego, la ville originelle d'Antsiranana, la Zone d'Emergence Industrielle (ZEI) d'Andrakaka est une plateforme multisectorielle qui s'étale sur un plateau de 2 600 ha. Le site est doté de potentialités multisectorielles qui ne demandent qu'à être valorisées, telles que l'agri business, l'agro-industrie, le transport, le tourisme, etc. Cependant, la réhabilitation et la mise en place d'infrastructures structurantes aéroport, voies d'accès, électricité... doit être effectuée.

Secteurs promoteurs

Ce projet constitue une occasion pour relancer l'économie du Nord et, dans ce sens, est un facteur déterminant dans le décollage économique du pays à travers ses opportunités de création d'emplois décents et d'activités économiques à forte valeur ajoutée. Le tourisme, l'agribusiness et le développement des infrastructures structurantes sont les secteurs promoteurs identifiés pour le site d'Andrakaka. C'est la conclusion qui est sortie de l'atelier de consultation et d'échanges avec les parties prenantes locales à Antsiranana pour la réalisation du Velirano N°7 organisé par l'Economic Development Board of Madagascar (EDBM). Le projet de Zone d'Emergence Industrielle d'Andrakaka a fait l'objet d'une étude de l'EDBM et de la BAD. Il répond parfaitement aux objectifs du Velirano n°7. L'approche de l'EDBM vise à s'assurer de l'implication des opérateurs locaux et des autorités locales. *«La commune Andranovondronina est dotée d'un large choix de sites touristiques. Nous avons des lieux idylliques. C'est pour cette raison qu'elle devrait être valorisée »*, explique le maire de cette commune rurale.

Un projet « titanesque », mais réalisable

Pour rappel, les regards se sont tournés vers l'extrême Nord de la Grande île depuis la présentation du projet industrialo-aéroportuaire concocté par le Northern Madagascar Board of Strategic Investments (NBSI) en 2014. Le projet a été qualifié de *«titanesque»* mais, cependant, il est pertinent. Les éventuelles problématiques rencontrées par le secteur privé local dans ce sens, ont fait objet de concertation durant la mission sur la ZEI de l'EDBM à Antsiranana. Les recommandations issues de cet atelier s'alignent aux stratégies de promotion des investissements proposées au gouvernement. Les discussions sur les chaînes de valeurs à développer dans la ZEI ont été menées. Elles ont débouché sur des recommandations. L'implication et la mobilisation des parties prenantes locales doivent donner un nouveau souffle à la concrétisation de ce projet d'envergure. La participation des parties prenantes locales (les services techniques déconcentrés, les représentants du secteur privé et des groupements professionnels, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Antsiranana, le représentant de l'antenne régionale de l'EDBM), démontre l'intérêt et la confiance de tout un chacun sur ce projet qui ne sera que bénéfique pour l'ensemble de toute une population

Andrakaka

A MULTISECTORAL INDUSTRIAL EMERGENCE ZONE

Andrakaka located in the northern tip of the Big Island has been identified as an area with high potential for the emergence of multi-sectoral industrial activities. It is located in the middle of the bay of Antsiranana. The site is conducive to the development of the tourism sector, agro-industry or transport.

Andrakaka in Antsiranana is the driver for the structured industrialization of the country. Madagascar is on the path to emergence, through industrialization, a decisive process in the country's economic takeoff.

A multisectoral platform

These sites will thus help develop a certain number of sectors with high development potential following an in-depth study within the framework of the Investment Promotion Support Program (PAPI). Like many other emerging economies in the world, Madagascar is convinced of the socio-economic importance of setting up industrial parks in the country. Located in Cape Diego, the original town of Antsiranana, the Industrial Emergence Zone of Andrakaka is a multisectoral platform spread over a plateau of 2,600 ha. The site has multisectoral potentialities that are just waiting to be developed, such as agribusiness, agro-industry, transport, tourism, etc. "However, the rehabilitation and implementation of structural infrastructures such as airport, access roads, and electricity, must be carried out."

Promoting sectors

This project provides an opportunity to revive the economy of the North and is in this sense a determining factor for the country's economic take-off through the opportunities it offers such as the creation of decent jobs and economic activities with high value added. Tourism, agribusiness and structural infrastructure development are the most promising sectors identified for the Andrakaka site, with a view to implementing Velirano n°7, according to the Consultation and Exchange Workshop with local stakeholders in Antsiranana, organized by the Economic Development Board of Madagascar (EDBM). "The Andrakaka Industrial Emergence Zone project was subject to a study by the EDBM and the AfDB. It is entirely in line with the objectives of Velirano n° 7. EDBM's approach aims to ensure the involvement of local operators and authorities. It is a success factor for a project of this scale," emphasizes EDBM Director General. "The Commune of Andranovondronina has a wide choice of tourist sites such as the beautiful view of the Indian Ocean, the Mozambique Channel and the Emerald Sea, which is why it should be exploited," stresses the Mayor of this rural commune.

A "colossal" but achievable project

It should be remembered that all eyes have turned to the far north of the Big Island since the presentation of the industrial-airport project concocted by the Northern Madagascar Board of Strategic Investments (NBSI) in 2014. The project has been described as "colossal" yet relevant. The potential problems encountered by the local private sector in implementing the emergence zone were subject to consultation during EDBM's mission to the IEZ in Antsiranana. The recommendations resulting from this workshop are in line with the investment promotion strategies proposed to the Government. Discussions on the value chains to be developed in the IEZ were held, recommendations for solutions to each problem raised were put forward and the involvement and mobilization of local stakeholders gave new impetus to the realization of this major project. The participation of local stakeholders (decentralized technical services, representatives of the private sector and professional groups, the Chamber of Commerce and Industry of Antsiranana, the representative of the regional branch of EDBM), demonstrates everyone's interest and confidence in this project which will only benefit the entire population.

Andrakaka, un projet d'envergure

Les NTIC, l'agroalimentaire, la transformation des produits de la mer, les industries électriques et électroniques, les services logistiques et surtout les activités liées au tourisme sont, entre autres, les opportunités d'affaires qui pourraient être développées dans la plateforme multisectorielle d'Andrakaka. Mais leur développement nécessiterait d'importants fonds.

La réhabilitation de l'aéroport d'Andrakaka, pour en faire un aéroport international, est estimée à 1 500 milliards d'ariary. L'aérodrome d'Andrakaka, avec sa piste actuelle, longue de 2 600 m, peut déjà recevoir de gros porteurs, mais elle pourrait être rallongée jusqu'à 3 800 m. Le projet prévoit ainsi d'aménager l'aérogare. Si elle est étendue à 450 000 m², le nouveau terminal pourrait accueillir jusqu'à 20 000 passagers. Du côté maritime, la construction d'un immense port, avec 2 000 m de quai, pourra faciliter le commerce et l'accueil des bateaux de croisière. La construction d'un pont de 1,2 km est prévue dans les plans. Il reliera cap Diego à Antsiranana. À noter que cap Diego se situe au niveau de la deuxième plus grande baie du monde qui est un véritable hot spot touristique avec de nombreux sites balnéaires qui pourraient accueillir plusieurs hôtels de haut standing.

Andrakaka, A large-scale project

NICTs, food processing, seafood processing, electrical and electronic industries, logistic services and especially tourism-related sectors are among the opportunities that could be developed in the Andrakaka multi-sector platform. However, its development would require significant funding.

The rehabilitation of the Andrakaka airport, to make it an international airport, is estimated at 1,500 billion Ariary. The Andrakaka airfield, with its current runway of 2,600 meters long, can already accommodate large aircraft, but it could be extended to 3,800 meters. The project thus plans to develop a terminal. The new terminal, covering an area of 450,000 m², could accommodate up to 20,000 passengers. On the maritime side, the construction of a huge port with 2,000 m quays could facilitate trade and the reception of cruise ships. According to the plans, a 1.2 km bridge is envisaged to link Cape Diego to Antsiranana. It should be noted that Cape Diego is located at the second largest bay in the world. This cape is a real tourist hot spot with many seaside resorts capable of accommodating several top-class hotels.

SIMPLIFYING BUSINESS

EDBM

Economic Development Board of Madagascar

we implement reforms and make business easier

+261 20 22 670 40

edbm@edbm.mg

www.edbm.gov.mg

ECONOMIC DEVELOPMENT
BOARD OF MADAGASCAR
EDBM Building

Général Gabriel RAMANANTSOA
Avenue Antaninarenina
101 Antananarivo - Madagascar