



Impact du Commerce des Services sur l'Emploi : la Logistique Maritime et le Secteur des Services Portuaires au Bénin

**Consultant : IDEA Consult
International**



**Programme Commerce et Emploi
du Bureau International du Travail**

SOMMAIRE

1	PREAMBULE.....	5
2	PRESENTATION	5
3	DESCRIPTION DU SECTEUR ‘LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES’ AU BENIN:	7
3.1	Volume des marchandises passant par le port	7
3.2	Commerce extérieur et IDE du Bénin.....	9
3.3	Structuration de la Logistique Maritime et des Services Portuaires.....	10
4	STRUCTURE D’EMPLOI DANS LE SECTEUR ‘LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES’ AU BENIN:.....	12
4.1	Population des Opérateurs et Usagers du Port de Cotonou.....	12
4.2	Emplois et Salaires des Opérateurs et Usagers du Port de Cotonou	14
5	LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES: REGULATION ET LIBERALISATION	16
6	LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES: IMPLICATIONS POUR L’EMPLOI	18
7	BIBLIOGRAPHIE.....	20

ABREVIATIONS

ACAD	Association des Commissionnaires Agréés en Douane
ACAM	Association des Consignataires et Agents Maritimes
ADEX	Association de Développement des Exportations
APPC	Association pour la Promotion du Port de Cotonou
ASSEMA	Association des Manutentionnaires
CBC	Conseil Burkinabè des Chargeurs
CCAP	Comité de Coordination des Activités Portuaires
CNCB	Conseil National des Chargeurs du Bénin
CNSS	Caisse Nationale de la Sécurité Sociale
CNUT	Conseil Nigérien des Utilisateurs du Transport
COMAN	Cotonou Manutention
DGDDI	Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
EWATA	Europe West Africa Trade Agreement
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
FSTRB	Fédération des Syndicats des Transporteurs Routiers du Bénin
IDE	Investissement Direct Etranger
MIC	Ministère de l'Industrie et du Commerce
PAC	Port Autonome de Cotonou
SESP	Service Etudes Statistiques et Performances, du PAC
SIGUCE	Système d'Information du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur
SOBEMAP	Société Béninoise des Manutentions Portuaires
SONACOP	Société Nationale de Commercialisation des Produits Pétroliers

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 1 : Commerce Maritime Mondial	6
Tableau 2 : Trafic Marchandises au Port de Cotonou	8
Tableau 3 : Trafic par Pays Utilisateurs au Port de Cotonou.....	8
Tableau 4 : Echanges Commerciaux du Bénin.....	9
Tableau 5 : Investissements Directs Etrangers (IDE) entrant au Bénin	10
Tableau 6 : Répartition des Opérateurs et Usagers par activité	14
Tableau 7 : Emplois et Salaires des Opérateurs et Usagers Formels	15
Tableau 8 : Effectifs et Salaires ou Revenus des opérateurs et usagers Informels.....	15
Graphique 1 : Commerce Maritime Mondial	6
Graphique 2 : Trafic Marchandises au Port de Cotonou	8
Graphique 3 : Trafic par Pays Utilisateurs au Port de Cotonou.....	9
Graphique 4 : Evolution comparée IDE - Echanges Commerciaux du Bénin.....	10

1 PRÉAMBULE

L'Organisation Internationale du travail (OIT) met en œuvre un projet financé par l'Union Européenne et dénommé "Evaluer et Gérer des Effets du Commerce sur l'Emploi". Le présent projet vise à appuyer l'analyse de politiques efficaces et cohérentes sur les échanges et le marché de l'emploi, des politiques qui répondent aux défis de l'ajustement auxquels les travailleurs et les employeurs font face et à accroître les opportunités de création d'emplois décents dans les pays en développement. De manière spécifique, le projet vise à :

- Développer des outils de connaissance globale capables d'appuyer la formulation de politiques cohérentes sur le commerce et le marché de l'emploi au niveau national, sur la base de données et de diagnostic avérés, avec la participation des partenaires sociaux
- Renforcer les capacités des décideurs, chercheurs et partenaires sociaux dans les pays pilotes afin d'évaluer l'impact sur l'emploi des changements dans la politique commerciale et concevoir des politiques efficaces et cohérentes permettant aux pays d'atténuer les effets négatifs et développer l'emploi.

Actuellement, le projet mène des études et des activités de formation dans quatre pays pilotes: le Bangladesh, le Bénin, le Guatemala et l'Indonésie.

De manière parallèle, des recherches sont menées au plan mondial dans le but d'évaluer l'impact sur l'emploi dans les pays en développement du commerce agricole, des services et du commerce régional. Il est prévu la publication d'un ouvrage sur chacun de ces trois thèmes, ouvrage comportant les chapitres suivants :

1. Les Marchés du Commerce, des Services et de l'Emploi dans les Pays en Développement.
2. Les Services, la diversification de production et d'emploi.
3. Etude de cas: Services en Technologie de l'Information et de la Communication (TIC) au Bangladesh.
4. Etude de cas: Logistique Maritime et Services Portuaires au Bénin.
5. Etude de Cas: Centres d'appel et Service Clientèle à Guatemala.
6. Etude de Cas: Les Travailleurs Migrants en Indonésie.

Le présent document représente la contribution à l'ouvrage par le Chapitre 4 intitulé "Etude de Cas: Logistiques Maritimes et Service Portuaire au Bénin".

2 PRÉSENTATION

Les échanges commerciaux internationaux constituent un facteur majeur de croissance et de développement économique. A l'instar des échanges entre individus, le commerce entre nations permet à chacun de produire et de travailler plus efficacement en orientant ses efforts et ses ressources vers les domaines qu'il maîtrise le mieux. De la sorte, un partage des rôles s'effectue aboutissant à une meilleure utilisation des ressources productives de chaque pays qui permet d'augmenter la richesse nationale et par voie de conséquence la richesse mondiale ; à une réduction des coûts d'achat des biens non produits dans l'économie domestique et acquis auprès de fournisseurs étrangers ; à une multiplication et une diversification des opportunités pour les entreprises et les consommateurs ; à une diffusion plus rapide des innovations et du savoir-faire à

travers la circulation de produits de différentes origines, diffusion qui peut permettre l'amélioration de la production et de la productivité dans chaque pays.

Les échanges commerciaux internationaux sont en progression quasi-continue. Ils ont progressé environ deux fois plus vite que la croissance économique mondiale, phénomène constaté aussi bien dans les pays développés que dans les pays en développement.

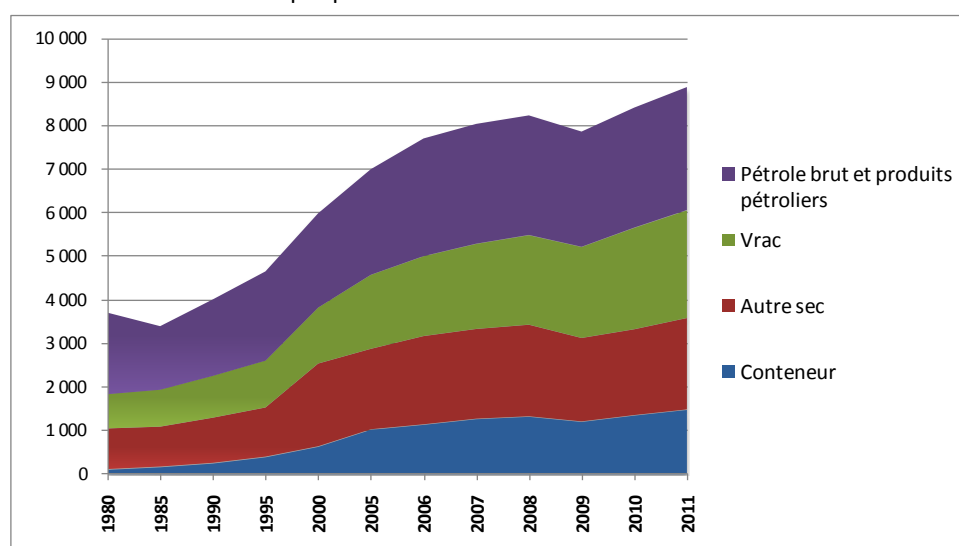
Tableau 1 : Commerce Maritime Mondial

Unité: Millions de Tonnes de marchandises chargées

Année	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Conteneur	102	160	246	389	628	1 020	1 134	1 264	1 319	1 201	1 347	1 477
Autre sec	935	918	1 039	1 131	1 905	1 852	2 032	2 066	2 109	1 921	1 976	2 105
Vrac	796	857	968	1 082	1 288	1 701	1 836	1 957	2 059	2 094	2 333	2 477
Pétrole brut et produits pétroliers	1 871	1 459	1 755	2 049	2 163	2 422	2 698	2 747	2 742	2 642	2 752	2 820
Total	3 704	3 394	4 008	4 651	5 984	6 995	7 700	8 034	8 229	7 858	8 408	8 879

Source : CNUCED

Graphique 1 : Commerce Maritime Mondial

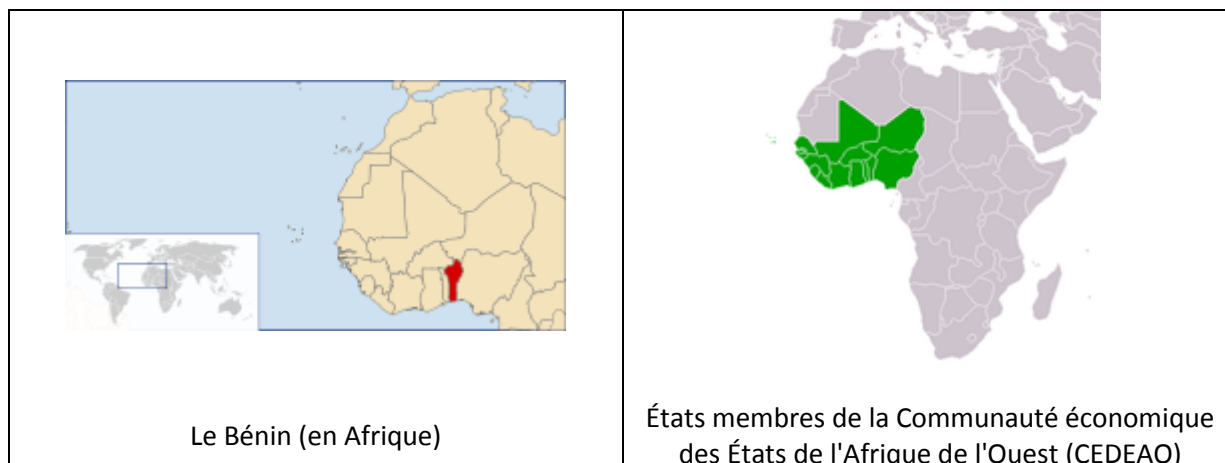


La croissance des échanges commerciaux internationaux ainsi que la mondialisation sont à l'origine d'une demande croissante pour les services de transport, de transbordement et d'entreposage. Cette demande est davantage importante pour le transport et les services maritimes. En effet selon l'OCDE, les marchandises transportées par voie maritime représentent plus de 80 % du commerce mondial et occupent une place encore plus importante dans les échanges des pays en développement.

Les pays ayant des frontières maritimes cherchent à utiliser à bon escient les avantages que leur procurent leur positionnement géographique en construisant des ports et en développant le transport maritime et les services portuaires.

Le Bénin est un pays situé sur la côte de l'Afrique de l'Ouest. Il appartient à un espace économique assez large constitué par la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) dont il est membre. Il a une population estimée à 8.849.892 habitants et un Produit Intérieur Brut (PIB) de 6.633.055.846 US\$¹.

¹ Chiffres 2010, source : Banque Mondiale



Le Bénin est géographiquement bien positionné pour tirer profit de sa position à travers la logistique maritime et les services portuaires. Outre son accès à la mer pour ses besoins propres en matière de flux d'importation et d'exportation, le Bénin constitue un passage important pour les pays enclavés de l'hinterland voisin que sont le Niger, le Burkina Faso et le Mali. Il est aussi limitrophe du Nigeria, pays le plus peuplé de l'Afrique, avec qui il partage une longue frontière. Cependant, il est en concurrence sur ce créneau avec le Togo et le Ghana et dans une moindre mesure la Côte d'Ivoire, pays qui disposent également de ports maritimes et de services portuaires.

3 DESCRIPTION DU SECTEUR 'LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES' AU BÉNIN:

Au Bénin, l'activité maritime internationale s'effectue quasi-exclusivement au travers du Port de Cotonou, port situé au sein de la capitale économique du pays. Occupant un plan d'eau d'une étendue de 80 ha et couvrant une superficie de 400 000 m², le Port de Cotonou dispose d'une capacité de deux millions tonnes de marchandises.

3.1 VOLUME DES MARCHANDISES PASSANT PAR LE PORT

D'après les données collectées auprès du Service Etudes Statistiques et Performances (SESP), le volume de marchandises transitant par le Port de Cotonou s'est élevé à 6,152 Millions de Tonnes en 2007, volume en quasi doublement par rapport à l'année 2001 où il était de 3,310 Millions de Tonnes. Près de 90% de ce transit est constitué de biens importés.

Ce volume de marchandises est en nette croissance puisque le taux d'évolution annuel moyen durant la période 2001-2007 a été de 10,9%.

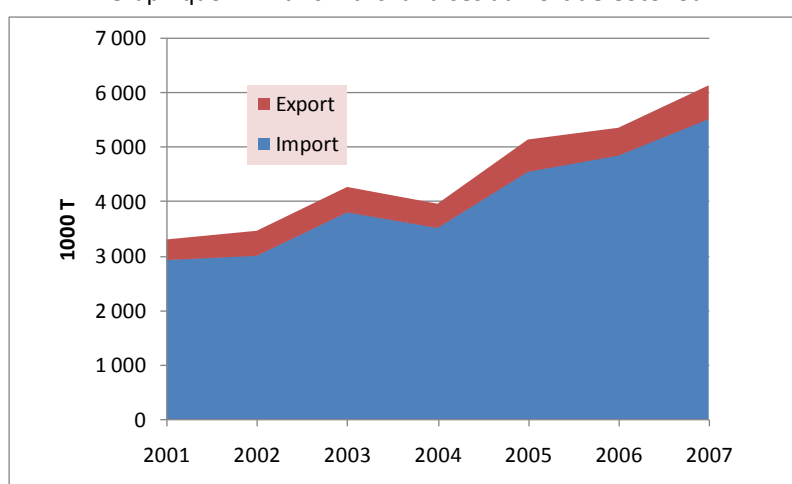
Tableau 2 : Trafic Marchandises au Port de Cotonou

Unité : 1000 Tonnes

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Part 2006	Part 2007
Import	2 929	3 008	3 809	3 521	4 557	4 855	5 528	90%	90%
Export	381	462	469	448	596	514	624	10%	10%
TOTAL	3 310	3 470	4 278	3 969	5 153	5 369	6 152	100%	100%
Variation n/n-1		5%	23%	-7%	30%	4%	15%		

Source : PAC - Service SESP

Graphique 2 : Trafic Marchandises au Port de Cotonou



La répartition du trafic de marchandises fait apparaître que les trois principaux pays utilisateurs sont le Bénin, le Niger et le Nigeria.

La part relative du Bénin qui était de 54% en 2006 et 2007 est en net recul puisqu'elle atteignait 70% entre 2001 et 2003. Ce fait conjugué à une croissance soutenue du trafic passant par le Port de Cotonou montre que ce dernier est actuellement en train de consolider sa position dans la région.

Tableau 3 : Trafic par Pays Utilisateurs au Port de Cotonou

Unité : 1000 Tonnes

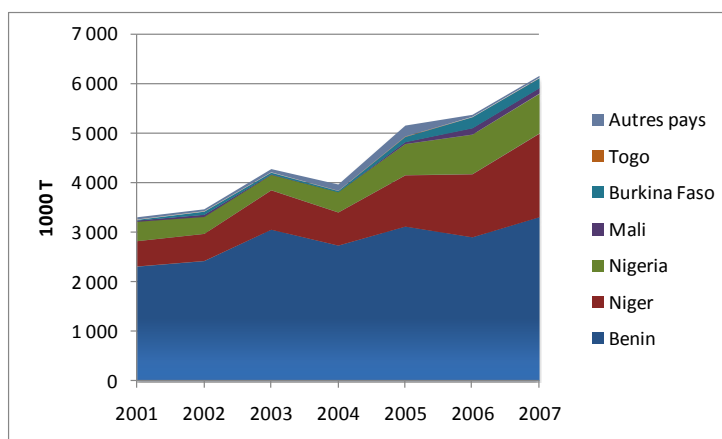
Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Part 2006	Part 2007
Benin	2 303	2 414	3 049	2 727	3 112	2 894	3 303	54%	54%
Niger	514	550	800	671	1 041	1 280	1 697	24%	28%
Nigeria	402	351	311	417	629	798	799	15%	13%
Mali	29	47	14	0	42	131	112	2%	2%
Burkina Faso	14	65	37	25	106	224	202	4%	3%
Togo	5	6	3	3	6	2	4	0%	0%
Autres pays	43	37	64	125	216	39	36	1%	1%
TOTAL	3 310	3 470	4 278	3 969	5 153	5 369	6 152	100%	100%
Variation n/n-1		5%	23%	-7%	30%	4%	15%		

Source : PAC - Service SESP

Néanmoins, on peut noter que la performance du port de Cotonou reste inférieure à celle d'autres ports Ouest-Africains tels qu'Abidjan (Côte d'Ivoire), Lagos (Nigeria) ou Dakar (Sénégal) notamment en termes de trafic de conteneurs².

² Debrie (2012)

Graphique 3 : Trafic par Pays Utilisateurs au Port de Cotonou



3.2 COMMERCE EXTÉRIEUR ET IDE DU BÉNIN

Les importations du Bénin se sont élevées à 6.581 Millions de dollars en 2010 alors qu'elles n'étaient que de 601 Millions de dollars en 2001, enregistrant ainsi une multiplication par onze en moins de dix ans.

Les exportations du Bénin se sont élevées quant à elles à 1.111 Millions de dollars en 2010, contre 204 Millions de dollars en 2001. Ces flux ont donc connu une croissance forte – bien qu'inférieure à celle des importations – puisqu'ils ont été multipliés par 5 durant la période 2001-2010.

Les échanges commerciaux (importations et importations) ont enregistré un bond important en 2007 s'expliquant par la crise en Côte d'Ivoire qui a fait dévier une part importante du trafic transitant initialement par le port d'Abidjan (Harding et al. 2007). Le taux de couverture des importations par les exportations s'est élevé à 17% en 2010, taux relativement faible et constant au cours de la décennie.

Tableau 4 : Echanges Commerciaux du Bénin

Unité : 1000 US\$

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Valeurs (1000 US\$)										
Importations	601 510	726 988	891 974	893 820	898 696	1 003 250	4 696 270	6 395 976	5 468 750	6 581 641
Exportations	204 165	304 005	271 526	298 312	288 196	224 593	742 848	634 190	394 070	1 111 117
Variations n/n-1 (%)										
Importations		21%	23%	0%	1%	12%	368%	36%	-14%	20%
Exportations		49%	-11%	10%	-3%	-22%	231%	-15%	-38%	182%
Couverture des Importations par les Exportations (Exportations/Importations)										
Taux de couverture (%)	34%	42%	30%	33%	32%	22%	16%	10%	7%	17%

Source : TradeMap - Centre de Commerce International

Le flux d'Investissements Directs Etrangers (IDE) entrant au Bénin se montait quant à lui à 111 Millions de dollars en 2010, en légère progression par rapport à 2009. Durant la période 2001-2010, les flux d'IDE ont enregistré un pic en 2007 atteignant alors un montant de 151 Millions de dollars. En moyenne, les flux d'IDE ont été de 75 Millions de dollars par an sur la période 2002-2010.

Le Port de Cotonou a été un des bénéficiaires des IDE entrants au Bénin durant les dernières années. Il a ainsi subi des aménagements et des transformations importantes au travers de diverses concessions auprès d'opérateurs étrangers qui y ont engagé des investissements conséquents.

Tableau 5 : Investissements Directs Etrangers (IDE) entrant au Bénin

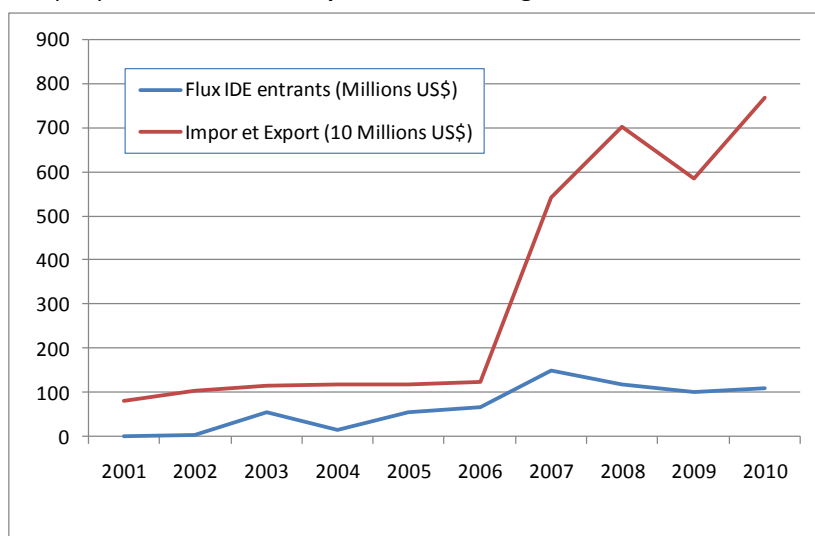
Unité : Millions US\$

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stock d'IDE entrants	174	176	231	246	300	367	517	637	739	850
Flux IDE entrants		3	55	14	54	67	151	120	102	111
Variation des Flux n/n-1			2096%	-74%	277%	23%	126%	-21%	-15%	9%

Source : CNUCED

En mettant en parallèle les flux d'IDE entrants et les échanges commerciaux (importations + exportations) du Bénin durant les dernières années (cf. graphique 4), on constate qu'à l'exception de l'année 2007 où les échanges commerciaux ont enregistré un bond très important, les deux grandeurs IDE et échanges ont eu des évolutions très proches l'une de l'autre. Ceci laisserait penser que l'injection d'IDE dans le marché du Bénin a fait améliorer ses échanges commerciaux.

Graphique 5 : Evolution comparée IDE - Echanges Commerciaux du Bénin



3.3 STRUCTURATION DE LA LOGISTIQUE MARITIME ET DES SERVICES PORTUAIRES

La logistique maritime et les services portuaires sont structurés autour des opérateurs et intervenants suivants :

- L'autorité portuaire « le Port Autonome de Cotonou » (PAC), établissement public béninois à caractère industriel et commercial. Le PAC gère le domaine portuaire et exécute les travaux d'amélioration et d'extension du Port nécessités par les besoins du trafic,
- Les entreprises d'aconage et de manutention, au nombre de quatre :
 - Société Béninoise des Manutentions portuaires (SOBEMAP), entreprise publique béninoise. Jusqu'en 1997, la SOBEMAP était la seule entreprise de manutention au Port de Cotonou. Depuis, les deux entreprises privées suivantes ont vu le jour en tant que manutentionnaires au Port de Cotonou suivies par une troisième en 2009,

- COMAN (« Cotonou Manutention ») appartenant au groupe « Maersk Sea Land » et opérateur de manutention des navires portes conteneurs,
- Société de Manutention du Terminal à Conteneurs de Cotonou (SMTC) appartenant au groupe « Bolloré » et opérant dans la manutention des conteneurs,
- Enfin, la Société RORO Terminal, du groupe GRIMALDI agréée en 2009.
- Les entreprises d'armement (ou consignataires) de navires, dont les plus importantes sont : Delmas, Maersk, Messina³, P&O Nedlloyd⁴, GETMA, Grimaldi, MSC, PIL. Parmi ces entreprises, trois dominent le marché avec des parts de marché atteignant approximativement :
 - 50% pour Maersk,
 - 35% pour Delmas,
 - 12% pour MSC (Mediterranean Shipping Company).
- Les entreprises opératrices des terminaux pétroliers du Port de Cotonou, au nombre de deux : SONACOP (Société Nationale de Commercialisation des Produits Pétroliers) et ADDAX-ORYX.
- Les services de Douanes, à travers la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI) relevant du Ministère des Finances,
- Les Commissionnaires agréés en Douane, qui jouent le rôle de facilitateurs entre les importateurs/exportateurs et les services de Douanes. Ils remplissent notamment la fonction de transitaires pour laquelle il n'existe pas de corps professionnel spécifique au Bénin.
- Les transporteurs terrestres, qui sont établis en tant que sociétés ou camionneurs individuels indépendants. Plusieurs syndicats de transporteurs existent dans le pays. Ces syndicats sont regroupés en une fédération, la Fédération des Syndicats des Transporteurs Routiers du Bénin (FSTRB).
- Une multitude d'associations professionnelles et/ou non gouvernementales d'utilisateurs et d'intervenants au Port de Cotonou. Les formes associatives sont développées au Bénin où les décisions se prennent en commun et après discussion entre les parties concernées. Ces associations comprennent notamment : ACAD (Association des Commissionnaires Agréés en Douane), ACAM (Association des Consignataires et Agents Maritimes), ADEX (Association de Développement des Exportations), APPC (Association pour la Promotion du Port de Cotonou), ASSEMA (Association des Manutentionnaires), CBC (Conseil Burkinabè des Chargeurs), CCAP (Comité de Coordination des Activités Portuaires), CNCB (Conseil National des Chargeurs du Bénin), CNUT (Conseil Nigérien des Utilisateurs du Transport).

La logistique maritime et les services portuaires du Bénin, ainsi d'ailleurs que divers autres services, ont été pendant longtemps du ressort de l'Etat béninois soit directement soit par le biais d'entreprises publiques. Vers les années 1990, l'Etat béninois a commencé à se désengager de certains services.

Ainsi en 1999, la manutention des conteneurs au Port de Cotonou a été libéralisée, ce qui a donné naissance aux deux entreprises privées COMAN et SMTC en tant que manutentionnaires des conteneurs. La manutention des autres types de marchandises, notamment le vrac, reste de la compétence de la société publique SOBEMAP.

Par ailleurs, des concessions ont été accordées à des entreprises privées, notamment étrangères, pour l'investissement et la gestion des terminaux du Port de Cotonou.

³ La société Messina a cessé ses activités au Bénin en 2010.

⁴ La société P&O Nedlloyd a également cessé ses activités au Bénin en 2010.

La structuration de la logistique maritime et des services portuaires reste néanmoins pour une grande part informelle, notamment dans le cas de certains services « périphériques ». Ainsi en matière de manutention, la SOBEMAP, entreprise publique ayant le monopole de la maintenance des produits et marchandises non conteneurisés au Port de Cotonou, fait appel à des agents temporaires pour le chargement et le déchargement des marchandises des navires en vrac. Ces agents temporaires sont recrutés en fonction des besoins de l'entreprise parmi les travailleurs se présentant au « bureau d'embauche » de la SOBEMAP. Le nombre de personnes ayant eu à travailler dans ce cadre est estimé à environ 10.000 personnes par la société.

Par ailleurs, le Port de Cotonou constitue un lieu où opèrent divers « acteurs » et/ou « opérateurs » informels. Au niveau de la logistique maritime et des services portuaires, ce sont principalement des « transitaires » et intermédiaires qui assistent les opérateurs formels (entreprises d'import/export, particuliers, commissionnaires agréés en douane, transporteurs). Par définition, le nombre de ces acteurs informels n'est pas connu mais il s'avère important. En effet, les acteurs informels constituent des acteurs majeurs pour le Port de Cotonou..

4 STRUCTURE D'EMPLOI DANS LE SECTEUR 'LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES' AU BÉNIN:

La structure d'emploi dans le secteur de la Logistique Maritime et des Services Portuaires au Bénin est appréhendée à travers les résultats de « l'Etude sur les Litiges, la Valeur Ajoutée et la Satisfaction des Usagers du Port de Cotonou ».

L'étude en question avait entre autre comme objectifs de :

- Recenser les opérateurs portuaires et les usagers du Port de Cotonou,
- Collecter des informations de base sur ces opérateurs et usagers, notamment en termes d'emploi et de salaires.

4.1 POPULATION DES OPÉRATEURS ET USAGERS DU PORT DE COTONOU

Dans cette section, les usagers sont définis comme les importateurs et exportateurs utilisateurs des prestations du Port. Les autres acteurs du Port sont définis comme opérateurs, dans le sens où ils concourent à l'activité économique d'importation et d'exportation et servent d'intermédiaires entre le Port et les usagers finaux.

De même est considéré « Informel » au sens de l'étude, l'opérateur ou usager qui n'est pas déclaré à la CNSS (Caisse Nationale de la Sécurité Sociale).

L'identification (au sens dénombrement) des opérateurs et usagers du Port de Cotonou, qu'ils soient formels ou informels, a été opérée à travers deux sources d'informations:

- les dossiers de cartes d'accès au Port, dossiers détenus par l'Autorité du Port pour identifier les personnes (et leurs employeurs) accédant au Port,
- le fichier de Ministère de l'industrie et du Commerce (MIC) répertoriant les importateurs et exportateurs du Bénin.

La collecte des données a permis de recenser une population de 2.742 Opérateurs et Usagers du Port de Cotonou, dont :

- en tant qu'Opérateurs (un opérateur peut avoir plus d'une des fonctions ci-dessous) :

-
- 33 Consignataires de navires
 - 76 Commissionnaires Agréés en Douanes
 - 24 Entreprises ayant des installations au Port
 - en tant qu'Usagers (un Usager peut cumuler plusieurs des qualités qui suivent) :
 - 2059 Importateurs
 - 210 Exportateurs
 - 19 Associations/organisations.

Dans la répartition par activité des opérateurs et usagers du Port de Cotonou (cf. tableau suivant), les secteurs d'activité (déclarés par les entreprises⁵) qui regroupent les plus grands nombres d'opérateurs et usagers sont, par ordre décroissant :

- le secteur des véhicules automobiles, qui comprend un quart des opérateurs et usagers. Cette forte proportion est due au fait que le Bénin, grâce à son Port de Cotonou, constitue une plaque tournante pour le commerce des véhicules d'occasion en provenance d'Europe notamment. Par exemple, durant le seul mois de juin 2008 le Port a enregistré le débarquement de 40.000 véhicules soit la quasi-totalité des véhicules d'occasion présents sur le territoire.
- le secteur des produits alimentaires,
- les secteurs du commerce en gros et en détail,

Cette structure est fortement marquée par celle des importateurs qui représentent une part prépondérante des opérateurs et usagers du Port de Cotonou.

⁵ Un nombre important d'entreprises ne déclarent pas leur secteur d'activité. Ces entreprises sont classées dans le tableau sous « (activité non déclarée) ».

Tableau 6 : Répartition des Opérateurs et Usagers par activité

Activité	Nombre d'Opérateurs / Usagers	Part du nombre Total (%)	Part cumulée (%)
Ventes et Services de réparation Automobile	660	24%	24%
Produits des industries alimentaires et Boissons	303	11%	35%
Ventes en Gros et Services intermédiaires du commerce de gros	188	7%	42%
Vente au Détail et Services de réparation d'articles domestiques	188	7%	49%
Machine de bureau et matériel Informatique	181	7%	55%
Produits Textiles	135	5%	60%
Produits de l'Agriculture et de l'Elevage	103	4%	64%
Machines et Equipements (non déclarés ailleurs)	70	3%	67%
Produits Chimiques	50	2%	68%
Equipements et Appareils de Radio, Télévision et Communication	46	2%	70%
Articles d'habillement et fourrures	37	1%	72%
Services d'auxiliaires de transport	35	1%	73%
Machines et Matériels électriques	34	1%	74%
Instruments médicaux, de précision, d'optique et d'horlogerie	26	1%	75%
Cuirs travaillés, articles de voyage, Chaussures	25	1%	76%
Produits divers des Industries extractives	16	1%	76%
Produits sylvicoles	14	1%	77%
Produits du travail du Bois, Articles en bois ou de Vannerie	14	1%	77%
Travaux de Construction	14	1%	78%
Meubles, produits divers (non déclarés ailleurs)	12	0%	78%
Services d'Administration Publique	8	0%	79%
Tabac manufacturé	7	0%	79%
Produits de l'Edition et de l'Imprimerie, Services de reproduction d'Enregistrements	7	0%	79%
Services fournis principalement aux Entreprises	7	0%	80%
(activité non déclarée)	512	19%	98%
Autres	50	2%	100%
Total	2742	100%	

Source : Données de l'enquête

4.2 EMPLOIS ET SALAIRES DES OPÉRATEURS ET USAGERS DU PORT DE COTONOU

Les données portant sur les emplois et les salaires des opérateurs et usagers du Port de Cotonou ont été :

- obtenues auprès de la CNSS, pour les opérateurs ou usagers formels (i.e. déclarés auprès de la CNSS),
- collectées par une enquête de terrain, pour les opérateurs ou usagers informels.

Les données obtenues auprès de la CNSS concernent exclusivement une partie des Opérateurs et Usagers formels pour les années 2006 et 2007. Il en ressort que :

- l'effectif moyen (sur les deux années) employé par les opérateurs et usagers formels s'élève à 37 personnes,
- le salaire annuel moyen est de 672.110 FCFA. Ceci correspond à une moyenne mensuelle de 56.009 FCFA, soit environ 2 fois le salaire minimum (le salaire minimum se monte à 27.500 FCFA par mois, soit 54.000 FCFA pour 2 mois).

Tableau 7 : Emplois et Salaires des Opérateurs et Usagers Formels

Année	Données	Valeurs	Moyennes par Entreprise
2006	Nombre d'entreprises	673	
	Effectif (Nombre)	31 214	46 Effectif moyen
	Salaires annuels (FCFA)*	5 671 776 157	181 706 Salaire Moyen (FCFA)
2007	Nombre d'entreprises	1 014	
	Effectif (Nombre)	31 008	31 Effectif moyen
	Salaires annuels (FCFA)	36 148 243 358	1 165 772 Salaire Moyen (FCFA)
Total	Nombre d'entreprises	1 687	
	Effectif (Nombre)	62 222	37 Effectif moyen
	Salaires annuels (FCFA)	41 820 019 515	672 110 Salaire Moyen (FCFA)

Source : CNSS (Caisse Nationale de Sécurité Sociale)

* 1000 FCFA = 1,98 US\$ (1 US\$ = 504,3 FCFA)

Les enquêtes de terrain auprès des Opérateurs et Usagers Informels ont permis d'obtenir des données sur les effectifs (emplois pour les entreprises et adhérents pour les associations/organismes) et les salaires (pour les entreprises) ou revenus (pour les associations/organisme) auprès de 439 entreprises et 7 associations ou organismes. La majorité des enquêtés ont été récalcitrants à fournir de telles informations les considérant comme confidentielles.

La masse salariale annuelle des 439 entreprises s'élève à 3.153.143.989 FCFA pour 4.844 emplois, correspondant à un salaire moyen de 54.245 FCFA par mois. Ce montant représente environ 2 fois le salaire minimum local. L'effectif moyen par entreprise se monte quant à lui à 11 travailleurs.

Le revenu annuel dégagée par les 7 associations/organismes s'élève à 98.847.350.000 FCFA pour un total de 12.136 adhérents ; soit un revenu annuel moyen par adhérent de 8.144.970 FCFA.

Le nombre moyen d'adhérents par association est de 1.734.

Tableau 8 : Effectifs et Salaires ou Revenus des opérateurs et usagers Informels

Entreprises		Associations /Organismes	
Nombre	673	Nombre	7
Effectifs (emplois)	4844	Effectifs (Adhérents/Membres)	12 136
Masse Salariale Annuelle (FCFA)*	3 153 143 989	Revenus Annuels (FCFA)	98 847 350 000
Effectif moyen par Entreprise	7	Effectif moyen par Association/Organisme	1 734
Salaire mensuel moyen par employé (FCFA)	54 245	Revenu mensuel moyen par adhérent (FCFA)	678 747

Source : Données de l'enquête

* 1000 FCFA = 1,98 US\$ (1 US\$ = 504,3 FCFA)

5 LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES: RÉGULATION ET LIBÉRALISATION

La gestion des services portuaires et le développement des infrastructures maritimes peuvent avoir des conséquences tout-à-fait importantes pour l'économie d'un pays. En effet, une importante littérature économique a mis en exergue les effets positifs de ce type de services, principalement sur le commerce extérieur.

Le résultat principal de ces travaux est qu'une gestion inefficace dans ce secteur de même qu'un déficit d'infrastructures portuaires ont pour effet d'accroître les coûts de commerce⁶ et par conséquent tendent à réduire fortement le volume de biens échangés. Ainsi, Limão et Venables (2001) soulignent l'impact décisif des infrastructures de transport et de leur qualité sur les coûts de commerce et le commerce extérieur : ainsi, un accroissement de 10% des coûts de transport se traduit par une réduction des volumes échangés de l'ordre de 20%. De même, Hummels et Schaur (2012) ont quantifié ces coûts additionnels et montrent qu'un jour supplémentaire de transport est équivalent à un droit de douanes ad-valorem de 0,8%. De façon similaire, Blonigen et Wilson (2008) montrent qu'une amélioration de l'efficacité des services portuaires se traduit par une augmentation significative des volumes échangés (l'élasticité du commerce extérieur vis-à-vis de l'efficacité des ports se montant à 0.4). Nordas et Piermartini (2004) constatent quant à eux que la qualité des infrastructures détermine de façon fondamentale le commerce extérieur d'un pays. Bien plus, parmi l'ensemble des infrastructures nationales influençant la performance d'un pays, la qualité des services portuaires exerce le rôle le plus important. Enfin, Clark et al. (2004) montrent que les effets négatifs liés aux coûts de transport constituent une barrière au commerce bien plus contraignante que la présence de droits à l'importation sur le marché Américain.

A la création et à la mise en service du port de Cotonou le 1^{er} août 1965, le Port Autonome de Cotonou (PAC), établissement public béninois à caractère industriel et commercial est l'autorité portuaire ayant la charge de la gestion du domaine portuaire et des activités qui s'y déroulent et de la réalisation et l'entretien des infrastructures et équipements au sein du Port. Par la suite, l'Etat béninois a procédé à la réorganisation des activités d'aconage et de manutention au sein du port en confiant la manutention à une société indépendante du PAC. La Société Béninoise des Manutentions Portuaires (SOBEMAP), créée le 27 Mars 1969, est une entreprise publique béninoise à vocation commerciale. Elle a pour fonction d'exécuter les opérations de Manutention, de Commissionnaire Agréé en Douanes, et d'exercer toutes autres activités qui s'y rapportent.

En 1999, l'Etat béninois a procédé à une nouvelle réorganisation de la manutention au sein du port de Cotonou en libéralisant l'activité de manutention des conteneurs. Cette dernière est une activité hautement capitalistique puisqu'elle nécessite le recours à des équipements et engins spécifiques particulièrement coûteux. La libéralisation de la manutention des conteneurs a été motivée par la recherche d'entrepreneurs en mesure d'apporter les financements nécessaires à l'acquisition de tels équipements et engins.

A la faveur de cette libéralisation, deux sociétés privées étrangères ont vu le jour et sont entrées en activité au port de Cotonou sur le créneau de la manutention des conteneurs : la société de manutention du terminal à conteneurs (SMTC) du groupe Bolloré et la société Cotonou Manutention (COMAN) appartenant à la société Maersk Sea Land.

⁶ Les coûts de commerce au sens large sont définis comme l'ensemble des coûts – autre que les coûts de production – supportés pour l'acquisition d'un bien. En matière de commerce international, ces derniers incluent notamment les coûts de transport, les barrières commerciales ou les coûts de distribution.

Ces deux sociétés privées se partagent désormais le segment de marché de la manutention des conteneurs avec la société publique SOBEMAP de manutention. Celle-ci continue à détenir le monopole de la manutention conventionnelle au port de Cotonou.

Outre la libéralisation de la manutention des conteneurs, d'autres opérations de privatisations ou d'introduction du secteur privé dans le port de Cotonou ont été mises en place. Elles ont concerné notamment la gestion des terminaux pétroliers qui a été concédée à des professionnels privés spécialisés ainsi que la construction et la gestion de certains dépôts à l'intérieur de l'enceinte portuaire par des opérateurs indépendants.

La régulation et la libéralisation de la logistique maritime et des services portuaires au Bénin se sont effectuées dans le cadre général de la dérégulation et de la libéralisation de l'économie dans son ensemble. Jusqu'aux années 1970, la majeure partie des activités économiques relevait de l'Etat. Depuis, diverses entreprises publiques ont été privatisées et certains secteurs de l'économie ont été libéralisés.

L'arrivée de nouveaux acteurs sur le port du Cotonou participe à un mouvement général commun à de nombreux ports Ouest-Africains. On assiste en effet dans de nombreux cas à un processus de « terminalisation » des ports maritimes (Slack, 2005) caractérisé par le développement de nombreux terminaux autogérés actifs au sein d'un réseau de plus grande envergure à l'échelle du port (Debrie, 2012). Aussi, il a été montré le rôle prédominant de certains groupes privés tels que Bolloré ou Maersk Sea Land dans la gestion de certaines activités portuaires suite aux divers processus de dérèglementation du secteur entrepris dès les années 1980 par un grand nombre de pays Africains sous l'égide du Fond Monétaire International (FMI) et de la Banque Mondiale. La présence de ces deux grands groupes a ainsi généré l'émergence de quasi-duopoles dans le secteur des services portuaires, remplaçant d'anciens monopoles Etatiques prévalant alors dans de nombreux pays Ouest-Africains⁷.

Si la libéralisation de la logistique maritime et des services portuaires n'a pas (ou ne semble pas avoir) été très poussée au Bénin, cela tient à la place qu'occupe le Port de Cotonou dans l'économie du pays et aux préoccupations premières du gouvernement béninois à son sujet.

En effet, le Port de Cotonou génère 80% des recettes douanières du pays. Il est aussi la source ou le passage obligé de divers autres revenus directs ou indirects pour l'Etat béninois. Il emploie, directement ou indirectement, un nombre important de salariés. Il a la capacité (financière) de recevoir des demandeurs d'emploi, même en surnombre. Ses postes de management (Direction générale et autres hauts cadres de management) sont par ailleurs convoités par les hauts cadres du pays et les proches du pouvoir. Ces aspects incitent les gouvernements à garder le Port de Cotonou sous contrôle direct aussi bien en termes de détention du capital qu'en matière de management et de gestion.

La libéralisation des activités de services au sens large a été l'objet d'une attention particulière depuis le début des années 2000. François et Hoekman (2001) ont souligné les gains importants générés par le commerce de services, notamment en termes de productivité et de performance

⁷ Bien qu'un excès de supervision Etatique puisse engendrer d'importantes distorsions et une allocation inefficace des ressources, la mise en place de mesures pro-compétitives peut effectivement s'accompagner d'effets néfastes tels que l'éviction de fournisseurs locaux au profit de grands groupes internationaux (Cali, 2008).

économique⁸. De même, François et Wooton (2001) ont étudié plus en détail l'influence de la concurrence internationale dans le secteur des transports sur les profits et les gains au commerce. De façon similaire, Dee et al. (2011) évaluent l'impact de la libéralisation – notamment en matière de services – sur l'emploi et la croissance économique⁹.

La question de la libéralisation des services portuaires s'avère être étroitement liée à celle de l'efficacité du transport maritime. Clark et al. (1984) ont montré dans une étude économétrique portant sur 43 pays que l'inefficacité des services portuaires s'explique principalement par un excès de régulation dans ce secteur. De même, Fink, Mattoo and Neagu (2002) soulignent le rôle décisif joué par l'existence de pratiques anti-compétitives en matière de transport maritime sur les coûts de transport et donc sur le commerce extérieur. Ainsi, les auteurs montrent qu'une libéralisation des services portuaires aurait pour effet de diminuer les coûts de transport en paquebot de plus de 30% en moyenne. De même, Wilmsmeier et Hoffman (2008) montrent que une augmentation de concurrence en matière de services portuaires (mesuré par le nombre de transporteurs privés) réduit fortement les coûts de livraison maritime. Enfin, Hummels et al. (2009) remarquent que les coûts de transport tendent à s'accroître à mesure que le pouvoir de marché détenu par les transporteurs maritimes augmente.

Cependant, les préoccupations premières du gouvernement du Bénin au sujet du port semblent être avant tout dictées par une volonté de répondre à la demande de transports maritimes, demande qui peut s'avérer importante eu égard à la capacité du port. Pour y parvenir le gouvernement opte en priorité pour l'aménagement physique du port et sa dotation en équipements et moyens matériels nécessaires, tout en maintenant le port en tant qu'établissement public. Le cadre institutionnel actuel permettant selon cette logique de maximiser les revenus pour le gouvernement, surtout lorsque le trafic atteint un niveau conséquent.

Dans ce contexte, l'emploi n'apparaît pas comme étant un facteur déterminant dans le choix de la politique de régulation et de libéralisation de la logistique maritime et des services portuaires au Bénin. Cependant, il est présent en arrière-plan comme une conséquence naturelle du développement de l'activité du port, quelle qu'en soit le cadre institutionnel.

6 LOGISTIQUE MARITIME ET SERVICES PORTUAIRES: IMPLICATIONS POUR L'EMPLOI

Les réformes engagées en matière de logistique maritime et services portuaires, que ces réformes soient à caractère institutionnel ou fonctionnel, ont été dictées essentiellement par la nécessité d'augmenter la capacité, le rendement et la compétitivité du port de Cotonou afin qu'il puisse, d'une part, prendre en charge les flux y transitant dans de bonnes conditions de qualité de service et, d'autre part, atteindre le « statut » de port régional desservant tous les pays environnants, particulièrement ceux du hinterland qui n'ont pas accès à la mer.

⁸ Il est à noter que la mesure des restrictions au commerce de services, à la différence du commerce de biens physiques, peut s'avérer extrêmement difficile. En effet, ces barrières aux échanges peuvent recouvrir des formes très diverses (Deardorff et Stern, 2008) et varier tant géographiquement que sectoriellement (Marouani et Munro, 2009). Whalley (2009) synthétise cette littérature et souligne les difficultés rencontrées lors de l'évaluation des effets d'une libéralisation des services.

⁹ Sur la régulation et la libéralisation des services maritimes en particulier, voir Kang (2000), Kang et Findlay (2000), Mc Guire (2000), OECD (2001) et Parameswaran (2004).

Les réformes déjà engagées et mises en œuvre portent davantage sur les aspects matériels tels que les infrastructures et équipements du port. Elles ont certainement contribué à améliorer la situation comme en atteste l'augmentation du trafic passant par le port. Cependant, de telles réformes peuvent s'avérer limitées compte tenu des contraintes physiques inhérentes à la taille du port. Pour permettre l'amélioration des performances du port, il convient d'étayer les réformes déjà engagées par d'autres mesures portant sur des aspects immatériels s'appuyant par exemple sur les qualifications et compétences des ressources humaines. En effet, le mal dont souffre le plus le port de Cotonou est la congestion. Durant les années 2007 et 2008, le port de Cotonou s'est moins bien placé que ses deux principaux concurrents dans la région (les ports du Ghana et du Togo) en termes de congestion¹⁰.

Une des solutions pour réduire ces problèmes de congestion peut résider en la mise en place d'un système de gestion plus développé.

Les activités courantes de gestion au sein du Port de Cotonou peuvent être décomposées comme suit :

- activités de gestion des navires ou de consignation : prise en charge des navires par l'Autorité Portuaire (Capitainerie) et fourniture des diverses prestations aux navires depuis leur arrivée en rade jusqu'à leur départ,
- activités douanières : ensemble des activités effectuées par la Douane et concourant au dédouanement des marchandises,
- activités de gestion physique des flux et des espaces au sein de la plateforme du Port :
 - délivrance des Cartes d'accès au Port aux personnes,
 - délivrance des autorisations d'accès au Port aux camions gros porteurs,
 - contrôle des entrées/sorties au Port des personnes et des véhicules,
 - contrôle de la circulation et du stationnement des véhicules à l'intérieur du Port,
 - affectation et gestion des espaces de dépôt de marchandises à l'intérieur du Port,
 - contrôle de l'occupation de ces espaces,
 - veille et contrôle de sécurité et de sûreté,
- activités de gestion connexes : perception des droits d'accès (des personnes et des véhicules) au Port, calcul et perception des redevances portuaires sur les marchandises (aussi bien par le PAC que par les autres organismes tel que le CNCB),...

Les systèmes mis en place (ou en vigueur) pour la gestion de ces activités varient d'un ensemble d'activités à un autre :

- le système de gestion des navires est manuel,
- les activités douanières sont informatisées avec le système SYDONIA. Celui-ci devrait permettre une gestion efficace et rapide des opérations de dédouanement des marchandises,
- les activités de gestion des flux et des espaces sont manuelles
- les activités de gestion connexes sont informatisées en matière de perception des redevances. Celles-ci, avec l'aide des 'outils informatiques, se déroulent désormais de façon rapide et efficace.

En 2005, un projet (SIGUCE : Système d'Information du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur) a été initié en vue d'informatiser et d'intégrer l'ensemble des activités de gestion du Port. Cependant, le SIGUCE, pour des raisons diverses, n'a pas été conduit jusqu'à son terme et n'a pu voir le jour sur le plan opérationnel.

¹⁰ Selon l'EWATA (Europe West Africa Trade Agreement).

Pourtant, il apparaît qu'en matière de gestion, le Port de Cotonou requiert système qui soit : (i) informatisé, (ii) modulaire et (iii) intégré.

Il peut être aisément défendu qu'un système de gestion nouveau et efficace se doive d'être informatisé et d'utiliser au mieux les nouvelles technologies de l'information et de la communication à disposition. De même, il se doit d'être modulaire afin d'être souple dans sa mise en œuvre. Il se doit enfin d'être intégré de façon à créer les synergies nécessaires entre les différentes parties intervenant dans la gestion et la fourniture des prestations au sein du Port.

Par ailleurs le système de gestion devrait couvrir également les domaines opérationnels du Port (la gestion des flux et des espaces à l'intérieur du Port). En effet la gestion physique du Port, à l'instar de celle d'une usine, est assez complexe du fait qu'elle met en jeu divers intervenants dont les actions doivent être coordonnées.

Pour qu'un tel système de gestion voit le jour et soit utilisé avec efficacité, il est nécessaire que le port renforce l'emploi dans les profils à haute valeur ajoutée notamment dans les domaines des Technologies de l'Information et de la Communication, de l'organisation et méthodes de travail et de la logistique opérationnelle.

Néanmoins, il est utile de souligner que ce type de réforme doit être effectué dans un cadre plus large. En effet, Clark et al. (2004) ont mis en exergue que les conditions générales régissant l'économie nationale jouent un rôle fondamental, notamment quant à la gestion et au développement des infrastructures. De façon similaire, Cuevas et Lisardo (2007) ont souligné la nécessité pour un pays de mettre en place un ensemble de réformes plus générales en matière d'organisation du marché du travail, de qualité des institutions et du système éducatif afin de pouvoir bénéficier pleinement des effets d'une libéralisation du secteur des services. Aussi semble-t-il souhaitable d'associer le développement des services maritimes et portuaires à d'autres politiques concomitantes visant à l'amélioration des conditions cadres de l'économie et de la qualité de l'ensemble des infrastructures nationales.

7 BIBLIOGRAPHIE

Blonigen, B. et W. Wilson, (2008): "Port Efficiency and Trade Flows," Review of International Economics, Vol. 16, No. 1, pp. 21-36

Cali, M., Ellis K. et Willem te Velde D, (2008): "The Contribution of Services to Development and the Role of Trade Liberalization and Regulation", Overseas Development Institute Working Paper 298.

Clark, X., Dollar, D. et Micco, A. (2004): "Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade", NBER Working Paper No. 10353

Cuevas, M. et Lisardo, B. (2007): "Opportunities and Risks in the Liberalisation of Trade in Services: The Case of Guatemala", MPRA paper No. 9941.

Deardorff, A. et Stern R. (2008): "Empirical Analysis of Barriers to International Services Transactions and the Consequences of Liberalization," in R. Stern, A. Mattoo and G. Zannini (eds.), A Handbook on International Trade in Services. Oxford: Oxford University Press.

Debie J. (2012): "The West African port system: Global insertion and regional particularities", EchoGeo: 20.

Dee, P., Francois, J., Kepler T., Manchin, M., Norberg, H., Nordås, H.K. et van Tongeren, F. (2011): The Impact of Trade Liberalisation on Jobs and Growth", OECD Trade Policy Working Paper No. 107.

-
- Fink, C., Mattoo, A. et Neagu, I.C. (2002): "Trade in International Maritime Services: How Much Does Policy Matter?", *World Bank Economic Review*, 16 (1): 81-108.
- Francois, J. et B. Hoekman. (2010): "Services Trade and Policy", *Journal of Economic Literature*, 48:642-92.
- Francois, J., et Wooton I. (2001): "Trade in International Transport Services: The Role of Competition," *Review of International Economics*, 9(2): 249-61.
- Harding, A., Pálsson G., et Raballand G. (2007): "Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa." *Sub-Saharan Africa Transport Policy Program Working Paper 84*, World Bank, Washington, DC.
- Hummels, D., Lugovskyy V. et Skiba A. (2009): "The Trade Reducing Effects of Market Power in International Shipping" *Journal of Development Economics*, 89(1), 84-97
- Hummels D. et Schaur G. (2012): "Time as a trade Barrier". NBER Working Paper Series, Working Paper 17758.
- Kang, J-S (2000): "Price Impact of Restrictions on Maritime Transport Services", in Findlay, C. and Warren, T. "Impediments to Trade in Services. Measurement and Policy Implications", (eds.) Routledge, London, Chapter 11, pp.189-200.
- Kang, J-S et Findlay, C (2000): "Regulatory Reform in the Maritime Industry", in Findlay, C. and Warren, T. "Impediments to Trade in Services. Measurement and Policy Implications", (eds.) Routledge, London, Chapter 9, pp.152-171.
- Limão, N. et Venables A.J. (2001) : "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade". *World Bank Economic Review*, 15: 451–79.
- Marouani, M.A. et Munro, L. (2009). "Assessing Barriers to Trade in Services in the MENA Region", *OECD Trade Policy Working Papers 84*, OECD Trade Directorate, OECD.
- McGuire, G., Schuele, M. et Smith, T. (2000): "Restrictiveness of international trade in Maritime services" in Findlay, C. and Warren, T. "Impediments to Trade in Services. Measurement and policy implications", (eds.) Routledge, London, Chapter 10, pp 172-188.
- Millennium Challenge Corporation Benin (2009), "Etude sur les Litiges, la Valeur Ajoutée et la Satisfaction des Usagers du Port de Cotonou", *Rapport Final, Projet Accès aux Marchés*,
- Nordas, H.K., et Piermartini, R. (2004): "Infrastructure and Trade" *WTO Staff Working Paper No. ERSD-2004-04*
- OECD (2001): *Regulatory Issues in International Maritime Transport*. Paris: OECD.
- Parameswaran, B. (2004), *The Liberalization of Maritime Transport Services*, Springer, Berlin
- Slack B. (2005): "Terminalisation of Ports: an Academic Question?" *International Workshop on New Generation of Port Cities and Their Role in Global Supply Chains*, Hong-Kong, p. 20-30.
- Whalley, J. (2004): "Assessing the Benefits to Developing Countries of Liberalisation in Services Trade." *The World Economy*, 27(8) August 2004, pp. 1223-1253.
- Wilmsmeier, G. et Hoffman J. (2008): "Liner Shipping Connectivity and Port Infrastructure as Determinants of Freight Rates in the Caribbean", *Maritime Economics and Logistics*, 10, 131-51.