

N°05

ARA

magazine

www.afrfa.org

African Refiners Association
Association des Raffineurs Africains
جمعية المكررين الأفارقة

La voix du raffinage et de l'aval pétrolier en Afrique The voice of African oil refining and downstream

ENERGIE

Livrer des produits du futur à l'Afrique

ENERGY

Delivering tomorrow's products to Africa

Marrakech,
nous revoici !
Marrakech,
we are back!

RÉGULATION DU PRIX DU PÉTROLE

OIL PRICE REGULATION

L'ARA vise
l'harmonisation

The ARA pursues
harmonization

Marrakech, nous revoici !

Marrakech, nous revoici !

BILLET

Le pont ARA

Un pont est jeté par l'ARA. Il relie l'Afrique du Sud au Maroc. C'est-à-dire le Sud au Nord de l'Afrique.

En fait, il s'agit d'un aqueduc immatériel qui symbolise l'alternance instaurée depuis 2012 dans la tenue de l'AGA (Assemblée générale annuelle). Ainsi, celle-ci a-t-elle lieu désormais alternativement au Cap et à Marrakech.

Le pont ARA est, par essence, ouvert à l'Afrique et au monde. On peut l'emprunter de partout pour se rendre à l'AGA. Trait d'union entre les acteurs et les partenaires du raffinage et de l'aval pétrolier africains, il favorise leurs rencontres, contacts et échanges. A renforcer donc... pour le développement et l'intégration du Continent.

Editor's notice

The ARA Bridge

A bridge has been set by ARA. It links South Africa to Morocco, i.e. the Southern and the Northern parts of Africa.

In fact, it is an immaterial aqueduct that symbolizes the alternation introduced since 2012 in the holding of the AGM (Annual General Meeting). The AGM is now held alternatively in Cape Town and Marrakech.

The ARA Bridge is by essence open to Africa and to the world. You can travel across it from anywhere to go to the AGM.

As the link between the stakeholders and the partners of the African refining and downstream oil sectors, it facilitates their meetings, contacts and exchanges. It is therefore to be reinforced... for the development and integration of the Continent.

sommaire contents

N° 05

3 Edito
Aller de l'avant

Event Evénement

4 8^e Assemblée Générale de l'ARA
INVESTIR DANS L'INFRASTRUCTURE

4 Secrétariat Exécutif de l'ARA
Joël Dervain rempile pour deux ans encore

6 Mme Fonseca, médaillée d'honneur

8 Présidence tournante
Privilégier la motivation et la disponibilité

9  Selection Newsletter

Pano rama

27 Sécurité, Environnement et Qualité
Quelles raffineries africaines pour demain ?

28 Régulation du prix du pétrole
L'ARA vise l'harmonisation

Continental

30 Abidjan – Ouagadougou – Bamako
« Le pipeline de l'intégration »

32 1 question à M. Guy Berté
Secrétaire Général du Comité Stratégique du Ministère
Secteur du Pétrole et de l'Énergie

EXPRESSION

33 M. Anthony Uchechuku Ogbuigwe,
Président : « Ma vision »

ARA AG - GM

34 Marrakech, nous revoici !

3 Edito
Moving forward

4 8th General Meeting of the ARA
INVESTING IN INFRASTRUCTURE

4 ARA Executive Secretariat
Joel Dervain at the helm for another two years

6 Mrs. Fonseca, recipient of the Medal of Honor

8 Rotating presidency
Prioritizing motivation and availability

9  Selection Newsletter

27 Safety, Environment and Quality
What African refineries for tomorrow?

28 Oil Price Regulation
The ARA pursues harmonization

30 Abidjan – Ouagadougou – Bamako
"The pipeline of integration"

32 1 question to Mr. Guy Berté
Secretary General of the Strategy Committee of the
Secteur du Pétrole et de l'Énergie

33 Mr. Anthony Uchechuku Ogbuigwe,
President : « My vision »

34 Marrakech, we are back!



Anthony Ogbuigwe succède à Mme Fonseca

Anthony Ogbuigwe succède à Mme Fonseca



Publication de l'ARA
An ARA publication

Directeur de publication
Managing editor
Dervain Joël

Rédacteur en chef
Editor
Karamoko Tahirou

Collaboration
Colaboration
Elvis Kodjo

Contribution
Contributors
Haidara Fatma
Baou Hildé Georges

Edition
Printed by
Exakrom

Adresse
ARA 1200 Genève, Suisse

Siège opérationnel
Operational headquarters
Lot 70 Rue des Cannes - Ilot 6B
Danga sud
08 BP 2565 Abidjan 08
Côte d'Ivoire
Tél : +225 22 44 66 16
Fax : +225 22 48 43 48
Email : info@afra.org

Site Internet
Web site
www.afra.org

Edito

Par la Rédaction
By the Editorial Board

Aller de l'avant

Quels produits pétroliers demain pour l'Afrique ? A l'heure où il est de plus en plus question de développement durable, l'interrogation ne manque assurément pas d'intérêt. Et pour ne pas avoir à la traiter dans l'urgence demain, n'est-ce pas dès à présent qu'il faut résolument y faire face ? En effet, plusieurs facteurs dont la qualité de l'air se conjuguent en faveur de produits pétroliers plus « propres ». Ce qui implique des spécifications conséquentes. S'inscrivant dans cette démarche, l'ARA avait déjà engagé la réflexion sur l'amélioration de la qualité de l'air. Objectif : appréhender sa contribution par la production de carburants moins polluants et sans danger pour la santé.

A cet effet, elle avait initié, en collaboration avec la Banque Mondiale, une étude spécifique.

Laquelle avait été un point focal de l'Assemblée générale annuelle (AGA) 2010. Par ailleurs, il y a quelque temps déjà que l'Association continentale oeuvre à l'avènement de nouvelles spécifications pétrolières communes en Afrique.

Depuis lors, qu'en est-il dans la réalité ? Le thème de l'AGA 2014 «Energie : livrer les produits du futur à l'Afrique» en dit long sur la volonté de l'Association continentale d'aller de l'avant. Parmi les buts visés dans ce cadre, le développement des moyens de transport des produits pétroliers ne serait certainement pas le moindre.

En la matière, le pipeline est généralement admis comme un des moyens les plus sûrs. De plus, il peut contribuer à l'intégration économique continentale. En témoigne, le projet de pipeline déjà réalisé en partie d'Abidjan (Côte d'Ivoire) à Bamako (Mali) en passant par Ouagadougou (Burkina Faso). Au demeurant, les rencontres et échanges de l'AGA 2014 consolideront le chemin déjà parcouru dans tous les domaines liés au thème et dégageront sans nul doute d'autres voies et moyens. ■

Moving forward

What should be oil products of tomorrow for Africa? As people are increasing talking about sustainable development, the question is undoubtedly not without interest. And to avoid having to answer it in urgency tomorrow, shouldn't we resolutely tackle it?

Indeed, several factors including air quality plead for "cleaner" oil products ... Which implies consistent specifications.

In this regard, ARA had already started thinking about air quality improvement, the objective being to apprehend its contribution by producing fuel that is less polluting and without risks for health.

For this purpose, ARA had initiated a specific study in collaboration with the World Bank. The study had been a focus of the 2010 Annual General Meeting. Moreover, the continental Association has been working for a while towards the introduction of new common oil specifications in Africa.

Since then, what is the reality on the ground? The topic of the 2014 Annual General Meeting "Energy: delivering tomorrow's products to Africa" speaks volumes on the continental Association's will to move forward. Of the goals pursued in this framework, the development of the means of transport of oil product is certainly not the least.

In this respect, the pipeline is generally regarded as one of the safest means. Moreover, it can contribute to continental economic integration, as demonstrated by the partly completed pipeline project from Abidjan (Côte d'Ivoire) to Bamako (Mali) via Ouagadougou (Burkina Faso). As it happens, the meetings and discussions of the 2014 Annual General Meeting will consolidate the achievements so far in all areas associated with the topic and will undoubtedly offer other ways and means. ■

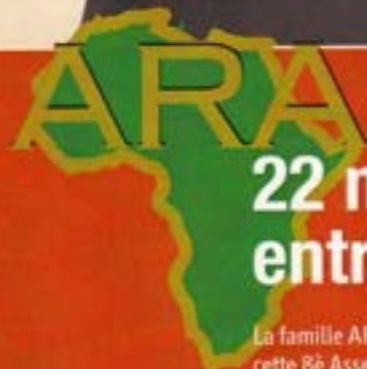


Joël Dervain rempile pour deux ans encore

Joel Dervain at the helm for another two years

On ne change pas une équipe qui gagne. Le Secrétaire Exécutif de l'ARA, M. Joël Dervain, s'affirme au fil des ans comme le capitaine d'une équipe qui obtient de bons résultats. La huitième Assemblée Générale lui a ainsi renouvelé la confiance de l'Association pour trois autres années. Inspirateur et président de l'ARA dès sa création en 2006, M. Joël Dervain en est le Secrétaire Exécutif depuis la modification des statuts en 2011.

You don't change a winning team. ARA's Executive Secretary Joel Dervain affirms himself over the years as the captain of a team that achieves good results. Consequently, the eighth General Meeting has renewed the Association's confidence in him for another three years. Inspirer and president of the ARA since its inception in 2006, Joel Dervain is the Executive Secretary since the amendment of the statutes in 2011.



22 nouveaux entrants

La famille ARA s'agrandit. Elle a enregistré à cette 8^e Assemblée Générale l'entrée de 16 nouveaux Sponsors et six Membres Associés.

22 new entrants

The ARA family is growing. 16 new Sponsors and six Associate Members have joined the association during this 8th General Meeting.



INVESTIR DANS L'INFRASTRUCTURE

INVESTING IN INFRASTRUCTURE

Mme Fonseca, médaillée d'honneur**Mrs. Fonseca, recipient of the Medal of Honor**

En reconnaissance du «travail extraordinaire», dicit le Secrétaire Exécutif, qu'elle a accompli à la Présidence de l'ARA pendant deux années, Mme Anabella Fonseca s'est vue décerner la médaille d'honneur de l'Association. Une statuette africaine lui a été également offerte en guise de présent.

In recognition of the "extraordinary work" done at the head of ARA for two years, as stated by the Executive Secretary, Mrs. Anabella Fonseca was awarded the Medal of Honor of the Association. An African statuette was also offered to her as a present.

**Anthony Ogbuigwe succède à Mme Fonseca**

L'alternance est une réalité bien vivante à l'ARA. Après deux années exceptionnellement passées à la présidence de l'Association, l'Angolaise Anabela Fonseca a passé le flambeau au Nigérian Anthony Ogbuigwe lors de ces assises. Homme engagé pour la cause de l'ARA, M. Ogbuigwe est employé depuis 36 ans par la Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC), et en est le Directeur Exécutif.

L'ARA peut jouer un rôle-clé dans la survie et la croissance du secteur aval en Afrique, a-t-il toujours pensé. Cela, à son avis, peut être réalisé à travers diverses initiatives dont le travail sur l'harmonisation et l'adoption des spécifications Afri 2, 3 et 4 et les synergies, de concert avec les groupes régionaux et l'Union africaine.

Un an (déjà!) qu'il est à la tête de l'Association! ■

Anthony Ogbuigwe succeeds Mrs. Fonseca

Alternation is a quite living reality at ARA. After two exceptional years spent at the presidency of the Association, the Angolan Anabela Fonseca handed over to the Nigerian Anthony Ogbuigwe during the meeting. A man committed to the ARA, Mr. Ogbuigwe has been working for 36 years for the Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC), of which he is the Executive Director.

He has constantly supported the idea that ARA can play a key role in the survival and the growth of the downstream sector in Africa. According to him, this can be achieved through various initiatives including the work on the harmonization and the adoption of the Afri 2, 3 and 4 specifications and synergies, in agreement with regional groups and the African Union.

He has been heading the association for a year (already)! ■



PRÉSIDENCE DE L'ARA

Mme Anabela Fonseca, présidente sortante :

« Merci ! »

D'émotion chargé était le discours de la présidente sortante, Mme Anabela Fonseca. Après deux années à la tête de l'Association, l'heure de la « séparation » avait quelque chose de pathétique. Au Secrétaire Exécutif, M. Joël Dervain, qui a dit beaucoup de bien d'elle et de sa double mandature, elle aura ce mot, bref mais fort de sens : « Merci ! »

Puis, elle rappellera qu'au moment où elle recevait le bâton de commandement deux ans plus tôt (en 2011) des mains de M. Abdelkader Benchouia, l'Assemblée Générale avait pour préoccupation le développement et la protection des ressources. « Je ne m'attendais pas à passer deux ans à la Présidence », dira-t-elle. « Durant ces deux années, j'ai eu l'honneur de travailler avec M. Joël Dervain et son équipe. M. Dervain croit en l'ARA et fait montre de professionnalisme, dévouement, passion et enthousiasme pour la réussite de l'Association », soulignera-t-elle.

Elle égrènera ensuite quelques actions majeures qui ont marqué sa mandature : l'inauguration du siège opérationnel de l'ARA à Abid-

jan, la première Assemblée Générale à Marrakech, une visite à la Banque Mondiale à Washington, l'organisation de la Conférence sur le biocarburant à Luanda. Elle saluera, au passage les Groupes de travail pour le rôle de « premier plan » qu'ils jouent dans l'audience et l'attractivité de l'ARA auprès des nouveaux membres et sponsors.

Se prononçant sur le thème de cette septième Assemblée Générale, elle indiquera que ce choix procède du besoin d'investir dans la chaîne de production afin de fournir avec efficacité, au meilleur coût et avec sûreté les produits pétroliers nécessaires à la croissance économique de l'Afrique. La réussite de cette initiative dépendra, selon elle, de la capacité des gouvernements et des institutions régionales à encourager la collaboration entre pays voisins en mettant en place des politiques d'interpénétration qui seront économiquement bénéfiques entre pays voisins. « Nous devons tous faire quelque chose, nous organiser – Membres de l'ARA et Membres Associés – pour faire le lobbying nécessaire auprès de nos gouvernements pour que cela adienne », a-t-elle lancé. ■

ARA PRESIDENCY

Mrs. Anabela Fonseca,
outgoing president:

“Thank You!”



The speech by the outgoing president Anabela Fonseca was very emotional. After two years at the head of the Association, the moment of “separation” was quite pathetic. To the Executive Secretary Joel Dervain, who has said a lot of good things about her and her double term of office, she addressed this short but extremely meaningful word: “Thank You!”

Then, she recalled that as she received the rod of command two years earlier (2011) from Mr. Abdelkader Benchouia, the General Meeting was concerned about the development and protection of resources. “I was not expecting to spend two years at the Presidency”, she said. “During these two years, I had the honor to work with Mr. Joel Dervain and his team. Mr. Dervain believes in the ARA and shows professionalism, devotion, passion and enthusiasm for the success of Association”, she pointed out.

Then, she reminded some major actions that have marked her term of office: the unveiling of ARA's operational

headquarters, the first General Meeting in Marrakech, a visit at the World Bank in Washington, the organization of the Conference on biofuel in Luanda. She seized the opportunity to commend the Working Groups for the “foreground” role they play in maintaining the audience and the attractiveness of the ARA among new members and sponsors. Concerning the topic of this seventh General Meeting, she indicated that this choice arises from the need to invest in the production chain in order to effectively provide, at the best cost and in a safe manner, the oil products necessary to the economic growth of Africa. According to her, the success of this initiative will depend on the ability of governments and regional institutions to encourage collaboration between neighboring countries by putting in place interpenetration policies that are economically beneficial to the neighboring countries. “We all need to do something, to organize ourselves – ARA Members and Associate Members – to lobby to our governments and make it happen”, she said. ■

**PRÉSIDENTE TOURNANTE****Privilégier la motivation et la disponibilité**

Lorsqu'en 2010, la règle de la Présidence tournante est adoptée par l'ARA, il fut acquis aussi que cela devait se faire par ordre alphabétique. Ainsi, l'Algérien Abdelkader Benchoula qui ouvrit le bal devrait passer le relais à l'Angolaise Fonseca. Ce qui fut fait logiquement un an plus tard, celle-ci étant d'ailleurs la vice-présidente.

Après les deux années « angolaises », on aura constaté que le flambeau échoit au Nigeria à travers M. Anthony Uchechuku Ogbuigwe, Directeur Exécutif de la NNPC. Un véritable bond à travers l'ordre alphabétique.

Répondant à une question d'un délégué du Congo à ce sujet, le Secrétaire Exécutif, M. Joël Dervain, a expliqué que cette... suppression de la présidence tournante procède d'un sens pratique. L'indisponibilité des uns n'a pas rendu possible la poursuite de ce jeu, ce qui a amené Mme Fonseca à remplir pour un second mandat.

Si l'ARA reste pieds et poings liés au principe de l'ordre alphabétique, elle en sortira perdante, a-t-il indiqué. « Dans la désignation du Président, il faut plutôt privilégier la motivation et la disponibilité de celui-ci », a soutenu le Secrétaire Exécutif. ■

ROTATING PRESIDENCY**Prioritizing motivation and availability**

When the rotating presidency rule was adopted by the ARA in 2010, it was also agreed that it must be done by alphabetical order. Thus, the Algerian Abdelkader Benchoula who opened the ball was meant to hand over to the Angolan Fonseca. This happened logically a year later, while she was the vice-president.

After the two "Angolan" years, Nigeria took over through Mr. Anthony Uchechuku Ogbuigwe, Executive Director of the NNPC. This was a real jump in the alphabetical order.

Answering a question of a delegate from Congo on this issue, the Executive Secretary Joel Dervain explained that this... cancellation of the rotating presidency arises from practical common sense. The unavailability of certain parties has prevented the continuation of the game, a reason why Mrs. Fonseca has to serve a second term of office.

If the ARA remains strictly bound to the principle of alphabetical order, it will come out losing, she indicated. "Motivation and availability must rather be given the priority in the selection of the president", the Executive Secretary stated. ■

**NOUVEAU-NÉ
A NEW-BORN**

Les Groupes de travail enregistrent un nouveau venu : le Groupe Régulation. A la suite de sa naissance à Livingstone le 31 octobre 2012, le nouveau-né a tenu sa première réunion au Cap à la faveur de cette Assemblée Générale.

Working Groups have recorded a newcomer: the Regulation Group. Following its birth in Livingstone on 31 October 2012, the new-born has held its first meeting in Cape Town in the margins of this General Meeting.

**> Parole forte... Strong word...****Mme Anabela Fonseca**
Présidente sortante de l'ARA

« ... Le malaise auquel est confronté l'aval pétrolier est un phénomène mondial, qui ne concerne pas seulement l'Afrique. Mais l'Afrique est en plein essor et, au moment où le monde la regarde avec envie, c'est à nous les Membres, Membres Associés et Sponsors, de promouvoir l'investissement dont ont besoin nos sociétés, nos pays et notre continent ».

Outgoing president of the ARA

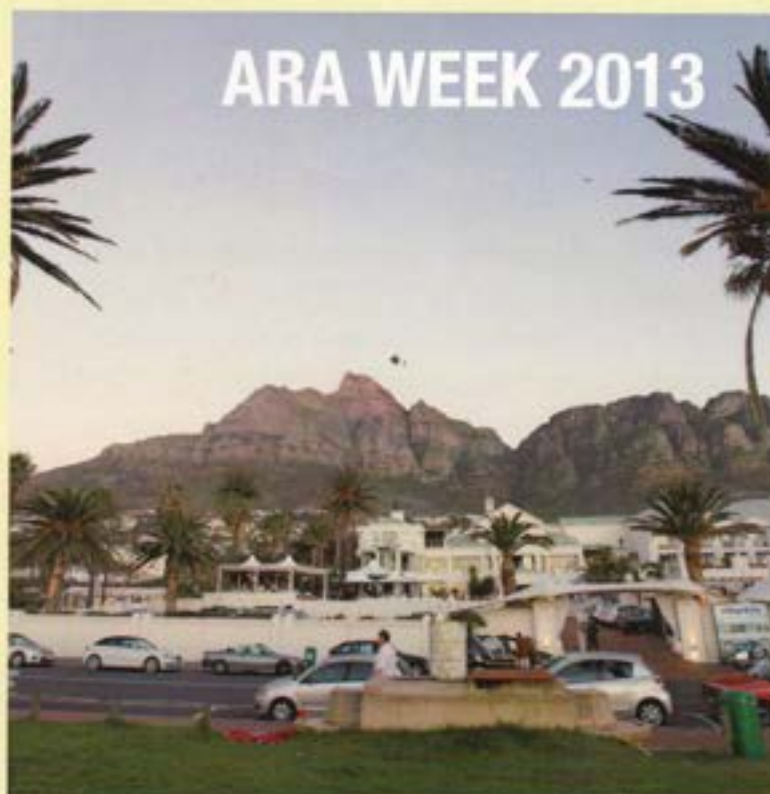
"... The malaise in the oil downstream is a global phenomenon, which is not a concern of Africa alone. But Africa is in full rise and, as the world looks at the continent with envy, it is our responsibility, as Members, Associate Members and Sponsors, to promote the investment needed by our companies, our countries and our continent".



Selection Newsletter



EDITION N° 15 JUIN / JUNE 2013



ELEMENTS

- | | |
|---|--|
| <p>10 Le thème de l'investissement régional dans les infrastructures domine l'ARA WEEK au Cap</p> <p>12 Mme Nosizwe Nokwe-Macamo, PDG de PetroSA
« Le besoin d'une approche régionale pour le développement des infrastructures et de la qualité des carburants »</p> <p>14 M. Jean-Claude Gandur, Président du Groupe Adax Oryx
« Vision, moyens et confiance »</p> <p>16 M. Jean-Louis Ekra, Président d'Afreximbank « Financer l'infrastructure pour soutenir le commerce intra-régional en Afrique »</p> <p>20 M. Anthony Ogbuigwe, Directeur Exécutif Groupe, Raffineries et Pétrochimie, de la NNPC.
« Les opportunités d'investissement dans l'aval au Nigéria »</p> <p>21 M. Nicolas Mignot, Directeur Adjoint du Département Commodity Finance Europe, Moyen-Orient et Afrique, BNP Paribas
« D'un leadership par les volumes financés ... à un leadership par l'expertise et la compréhension du marché »</p> <p>23 M. Momar Nguer, directeur Afrique / Moyen-Orient de la branche Supply-Marketing de Total
« Règles, Tarifs et Expertise »</p> | <p>10 Need for Regional Investment in Infrastructure dominates ARA WEEK in Cape Town</p> <p>13 Mrs Nosizwe Nokwe-Macamo, CEO of PetroSA
"A regional approach for infrastructure and fuel quality development needed"</p> <p>15 Mr Jean-Claude Gandur, Chairman, AOG
"Vision - Means - Confidence"</p> <p>17 Mr Jean-Louis Ekra, President of Afreximbank
"Financing to support intra-regional trade in Africa"</p> <p>21 Mr Anthony Ogbuigwe, NNPC's Group Executive Director Refineries & Petrochemicals
"Investment Opportunities in Downstream in Nigeria"</p> <p>21 Mr Nicolas Mignot, Deputy Head Commodity Finance - Europe, Middle East & Africa, BNP Paribas
"From a leadership by financed volumes ... to a leadership by expertise and market understanding"</p> <p>23 Mr Momar Nguer, Senior Vice President, Africa/Middle East, Total Supply & Marketing
"Rules, Tariffs and Expertise"</p> |
|---|--|

Le thème de l'investissement régional dans les infrastructures domine l'ARA WEEK au Cap

Plus de 400 participants, un nouveau record, étaient présents à la 8ème ARA WEEK qui s'est tenue à l'Hôtel Westin du Cap.

«Investissons dans l'infrastructure» était le thème de la conférence de cette année et presque tous les intervenants ont évoqué la nécessité absolue d'investir, pour les gouvernements comme pour les entreprises, afin de fournir une énergie fiable, saine et abordable permettant de faire face à la croissance économique vigoureuse de l'Afrique.

Need for Regional Investment in Infrastructure dominates ARA WEEK in Cape Town

Over 400 participants, yet another record number, attended the 8th ARA WEEK at the Westin Hotel in Cape Town. The theme for this year's conference was 'Investing in Infrastructure' and almost every speaker addressed the critical need for governments and companies to invest in order to provide reliable, safe and affordable energy to meet the burgeoning economic growth in Africa.



Les participants à la conférence ont eu le privilège d'écouter plusieurs orateurs importants, dont Mme Nosizwe Nokwe, PDG de Petro SA, M. Jean-Claude Gandur, Président d'AOG, M. Jean-Louis Ekra, Président de l'African Export-Import Bank, ainsi que le Président nouvellement élu de l'ARA, M. Tony Ogbuigwe, parlant au nom du Directeur Général de la NNPC, M. Andrew Yakubu. Tous ont fait des exposés stimulants sur la nécessité d'investir en Afrique et répondu à de nombreuses questions intéressantes.

Les présentations des sponsors gold Total et BNP Paribas, représentés respectivement par M. Momar Nguer et M. Nicolas Mignot, ont évalué de manière objective les défis auxquels doivent faire face les investisseurs lorsqu'ils financent de nouveaux projets. Les participants

This year's conference was privileged to hear from a number of important keynote speakers that included Ms Nosizwe Nokwe, CEO PetroSA, Mr Jean-Claude Gandur, Chairman AOG, Mr Jean-Louis Ekra, Chairman African Export-Import Bank and newly elected ARA President Mr Tony Ogbuigwe speaking on behalf of the NNPC GMD Mr Andrew Yakubu. All delivered stimulating presentations about the need for investment in Africa and fielded a variety of interesting

questions. Gold Sponsor presentations by Total's Mr Momar Nguer and BNP Paribas's Mr Nicolas Mignot gave candid assessments of the challenges faced by investors in financing new investments. Participants were interested to hear Mr Nguer, the first African to head Total's Africa and Middle East Downstream Division, provide a frank and knowledgeable view of problems that exist for private enterprise when investing in his own continent. Panel discussions on a variety of



ont écouté avec intérêt M. Nguer, premier africain à diriger la Division Aval Afrique et Moyen-

Orient de Total, fournir une vision sincère et éclairée des problèmes rencontrés par les sociétés privées lorsqu'elles investissent sur leur propre continent.

Des tables rondes sur divers sujets, allant de l'«investissement dans la chaîne d'approvisionnement» et la «recherche de fonds» à l'«investissement dans les infrastructures de données», ont fourni un éclairage unique sur les difficultés rencontrées pour arriver à un approvisionnement énergétique fiable et abordable dans l'arrière-pays africain. Les discussions relatives à l'absence d'harmonisation des prix et des spécifications ainsi qu'aux contraintes, officielles ou non-officielles, ont donné aux participants un point de vue sur certaines des difficultés rencontrées par les investisseurs à la recherche de projets rentables présentant des rendements sûrs. Le volet social de l'ARA WEEK a sans doute été un grand succès si l'on en juge par le nombre de participants au networking, à la fois dans la salle de conférence de l'hôtel et dans les cocktails et dîners «à l'extérieur». Les sponsors ont tous semblé satisfaits des affaires réalisées et des demandes de sponsoring sont déjà reçues pour 2014. Au cours de l'Assemblée Générale Annuelle de l'ARA, qui a constitué la première partie de la conférence, les comptes et le budget de l'Association ont été approuvés et son Secrétaire Exécutif, M. Joël Dervain, a été réélu pour une nouvelle période de trois ans. M. Tony Ogbuigwe, Directeur Général Exécutif Raffinage et Pétrochimie de la NNPC, a été élu Président et M. Pierre Reteno-N'Diaye, Directeur Général de la SOGARA, Vice-Président. Les propositions de modification des Statuts ont été acceptées par l'AGA, et le Soudan et le Maroc ont été dûment nommés nouveaux Membres Permanents du Comité Exécutif de l'ARA. Les mandats nonpermanents de Membre du Comité Exécutif du Cameroun, du Sénégal et de la République du Congo ayant expiré, ceux-ci ont été remerciés par l'AGA pour les services rendus à l'Association, de même que les Membres Associés sortants, Oando du Nigéria et Sonidep du Niger. Les raffineries du Gabon et de Zambie, ainsi que le Comité de suivi des fluctuations des prix des produits pétroliers (CSFPP) togolais et l'Autorité de Régulation de l'Energie et des ressources en Eau (EWURA) tanzanienne ont ensuite, en tant que Membres Associés, été dûment élus au Comité Exécutif.

Mme Anabela Fonseca, de la Sonangol, a été très chaleureusement remerciée à l'issue de son mandat comme Présidente et a reçu la médaille d'honneur de l'ARA pour les services qu'elle a rendu à l'Association. ■

subjects ranging from 'Raising Finance' to 'Investing in the supply chain' and 'Investing in data infrastructure' provided some unique insights into the difficulties involved in achieving safe, reliable and affordable energy supply into the hinterland of Africa. Discussions about the lack of regional harmonisation of prices and specifications alongside both official and unofficial constraints to trade gave participants insight into some of the difficulties being faced by investors seeking profitable projects with secure returns. Certainly the social side of ARA WEEK was a major success if judged by the number of people enjoying networking sessions in both the conference suite and the 'off-site' parties and dinners. Sponsors all seemed to be pleased with the business achieved and sponsorship applications for 2014 are already being received.

During the formal Annual General Meeting (AGM) of the ARA which formed the first part of the conference, the ARA accounts and budget were approved and ARA Executive-Secretary Mr Joël Dervain was re-elected for a

further three-year term. Mr Tony Ogbuigwe, NNPC GED Refining and Petrochemicals, was elected President and Mr Pierre Reteno-N'Diaye, SOGARA General Manager, elected Vice-President. Proposed changes to the Constitution were accepted by the AGM and Sudan and Morocco were duly appointed new Permanent Members of the ARA Executive Committee. The Non-Permanent mandates of Executive Committee membership of Cameroon, Senegal and the Republic of Congo having expired, these Members were thanked by the AGM for their services to the Association as were the retiring Associate Members, Oando of Nigeria and Sonidep of Niger. The refineries of Gabon and Zambia as well as CSFPP of Togo and EWURA of Tanzania, as Associate Members, were then duly elected to the Executive Committee.

A very warm vote of thanks was given to Mrs Anabela Fonseca of Sonangol on the completion of her mandate as President and she was awarded the ARA medal of honour for her service to the Association. ■



Mme Nosizwe Nokwe-Macamo, PDG de PetroSA

« Le besoin d'une approche régionale pour le développement des infrastructures et de la qualité des carburants »

Mme Nosizwe Nokwe-Macamo, PDG de PetroSA, a souligné, au cours de sa vibrante intervention lors de l'ouverture de la conférence principale, les enjeux et opportunités auxquels fait face le continent africain. Venir à bout de la pauvreté vient en tête des enjeux, avec plus de la moitié des habitants du continent vivant en-dessous du seuil de pauvreté, fixé à moins de \$2 par jour. Les opportunités résident dans le fait que l'on trouve en Afrique six des économies les plus performantes du monde en termes de croissance du PIB. Elle a souligné le rôle joué par les investissements dans les infrastructures dans les domaines du transport, de

l'énergie, des télécommunications et de l'eau, notant que l'un des principaux obstacles est le manque d'approvisionnement adéquat et fiable en produits pétroliers de qualité. Elle a cité le projet de raffinage de Mthombo, que PetroSA prévoit avec son partenaire Sinopec, comme un moyen d'éviter l'importation de produits, de développer les infrastructures et d'amener l'industrie dans les régions désertiques.

Elle a clairement affirmé que seule une raffinerie à très grande échelle serait en mesure de rivaliser sur la scène mondiale. Mme Nokwe-Macamo a terminé en soulignant le rôle du gaz dans l'avenir énergétique de l'Afrique, grâce aux nombreuses découvertes qui sont faites tout autour du continent.





Mrs. Nosizwe Nokwe-Macamo, CEO of PetroSA

"A regional approach for infrastructure and fuel quality development needed"

Mrs. Nosizwe Nokwe-Macamo, CEO of PetroSA made a stirring opening speech for the main conference session highlighting the challenges and opportunities facing the African continent. The challenges led by overcoming poverty since over half of the people in the continent are living below the poverty line of less than \$2 per day; the opportunities come from the fact that six of the best performing economies in the world in terms of GDP growth are found in Africa.

She emphasised the part that investments in infrastructure will make in the areas of transport, energy, telecommu-

nications and water noting that a key obstacle will be the lack of adequate, reliable supplies of quality fuel products. She cited the Mthombo refining project, which PetroSA are planning with their partner Sinopec, as a means of avoiding importing products, developing new infrastructure and bringing industry to barren regions – she stated clearly that only a mega scale refinery could compete on the global stage. Finally, Mrs. Nokwe-Macamo highlighted the role that gas will play in the energy future of Africa with many new gas finds being discovered around all sides of the continent. She saw the future in the development of integrated regional gas markets through invest-

ment infrastructure, including the building of new Gas-to-Liquid plants and LNG import/export terminals to supply the clean road fuels of the future. She insisted that national and intraregional coordination (driven by National Oil Companies and regional bodies such as SADC) will drive investment in the necessary infrastructure which would help create jobs, reduce poverty and help Africa benefit from its natural endowments and resources.

This message of the need for a regional approach for infrastructure and fuel quality development became a recurring theme of the conference picked up by many other speakers. ■



Elle voit l'avenir dans le développement de marchés régionaux intégrés de gaz grâce aux investissements dans les infrastructures, notamment la construction de nouvelles usines GTL (gas-to-liquids) et de terminaux d'import/export de GNL qui permettront de proposer les carburants routiers propres du futur.

Elle a insisté sur la nécessité d'une coordination nationale et inter-régionale (menée par les Compagnies Pétrolières Nationales et des organismes régionaux comme la Communauté de Développement de l'Afrique Australe – SADC), qui conduira à investir dans les infrastructures indispensables et favorisera ainsi la création d'emplois, la réduction de la pauvreté et permettra à l'Afrique de tirer profit de ses atouts et ressources naturels.

Le besoin d'une approche régionale pour le développement des infrastructures et de la qualité des carburants est devenu un thème récurrent de la conférence, repris par de nombreux autres orateurs. ■



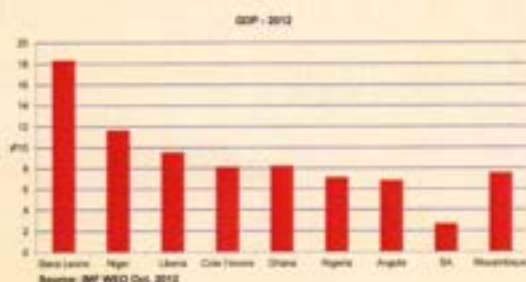
GROWTH, SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF AFRICA

* Africa is among the best performing economies in terms of GDP growth.

* Six of the best performing economies in the world are found in Africa, e.g. Sierra Leone - newly elected women President.

* However, Africa still faced with high levels of poverty, compared to the rest of the world.

* Half of the people in the continent living below the poverty line of less than \$2 per day. (World Bank Report).



Percentage of people living in poverty in 2008, as measured by the World Bank. Poverty line of \$1.25 per day.



M. Jean-Claude Gandur, Président du Groupe Addax Oryx

« Vision, moyens et confiance »

M. Jean-Claude Gandur, Président du Groupe Addax Oryx, a ensuite pris la parole. Fondateur de l'une des premières sociétés de négoce et de marketing d'Afrique, il a évoqué sa propre expérience sur le rôle des capitaux privés dans l'efficacité commerciale et le rôle des gouvernements dans la création d'un climat de confiance autour de la stabilité économique, fiscale et politique, afin que les banques soient disposées à financer les investissements.

M. Gandur a fait référence à un rapport 2010 de l'OCDE qui déclare qu'une « infrastructure inadéquate retarde la croissance économique et entrave les efforts concernant le développement humain » et a estimé qu'il était nécessaire d'inventer un nouveau modèle d'investissement dans un contexte de fonds publics insuffisants et de l'impératif stratégique d'une infrastructure plus développée et de meilleure qualité.

M. Gandur a déclaré que l'Afrique avait besoin de \$ 93 milliards par an pour son secteur des infrastructures mais que seuls \$ 45

milliards étaient dépensés à l'heure actuelle. L'Afrique investit 4% du PIB dans ses infrastructures, contre 14% en Chine et, pour combler leur retard sur 10 ans, les pays africains devraient investir 30% de leur PIB. Alors que les investissements dans les infrastructures stimulent l'emploi et la croissance économique, une poignée de ports africains seulement sont suffisamment grands pour accueillir directement les navires, un quart des capacités de production électriques installées ne sont pas opérationnelles, un port africain sur trois seule-



Mr Jean-Claude Gandur, Chairman, AOG “Vision – Means – Confidence”

Mr Jean-Claude Gandur, Chairman Addax Oryx Group was the next speaker and, as the founder of one of the first trader/marketing companies across Africa, he spoke from real experience on the role of private capital leading to business efficiency, alongside governments creating the correct climate of confidence on economic, fiscal and political stability for banks to be willing to finance investments.

He quoted an OECD 2010 report which

stated “Inadequate infrastructure retards economic growth and impedes human development efforts” and he promoted the view that there is a need to invent a new investment model, in the face of insufficient public funds and a strategic imperative for more and better infrastructure.

Mr Gandur stated that Africa needs \$93 billion a year for its infrastructure sectors but that currently only \$45 billion is being spent; Africa has been investing 4% of GDP in infrastructure, compared to 14% for China; and that to catch up on infrastructure over 10 years, African countries would need to invest 30% of their GDP. At the same time, infrastructure investment spurs jobs and economic growth while only a handful of African ports are large enough for direct calls from commercial vessels, one quarter of Africa's installed power

generation capacity is not operational, only one in three Africans has access to an all-season road, road freight moves at less than 10 km an hour due to regulatory and administrative obstacles, and many countries are too small to be able to generate power efficiently.

The challenges facing Africa are many, he continued: red tape and corruption, governance and policy frameworks, public finances, political stability, trade barriers & regional integration, lack of economic diversity, under-developed private sector, insufficient capacity, unreliability and high cost of electricity, productivity, large rural populations, poverty, health and education.

The solution would come from vision, attracting finance through new public/private models and capital flight reversal, and having the confidence to believe in Africa, governments and the African people. ■



ment a accès à une route praticable en toutes saisons, le transport routier de marchandises se fait à moins de 10km heure en raison d'obstacles réglementaires et administratifs et de nombreux pays sont trop petits pour pouvoir produire efficacement de l'énergie électrique.

Les défis sont nombreux en Afrique: bureaucratie et corruption, cadre de gouvernance et cadre politique, finances publiques, stabilité politique, barrières commerciales et intégration

régionale, absence de diversité économique, sous-développement du secteur privé, capacités insuffisantes, manque de fiabilité et coût élevé de l'électricité, productivité, populations rurales importantes, pauvreté, santé et éducation. La solution viendrait d'une véritable vision, de la capacité à attirer les capitaux par de nouveaux modèles public/privé et à enrayer la fuite de capitaux, ainsi que de la confiance envers l'Afrique, les gouvernements et le peuple africain. ■

M. Jean-Louis Ekra, Président d'Afreximbank**« Financer l'infrastructure pour soutenir le commerce intra-régional en Afrique »**

M. Jean-Louis Ekra, Président d'Afreximbank, s'est exprimé en tant qu'invité du Secrétaire Exécutif et a évoqué devant l'assemblée la nécessité de financer les infrastructures en Afrique. Il a listé les principaux défis en termes d'infrastructures en Afrique, à la fois sur le plan national et régional: production d'électricité et d'énergie inadéquate, insuffisance des réseaux de transports (route, rail, ports et aéroports, etc.); insuffisance des installations de technologies de l'information et de la communication; infrastructure bancaire inadéquate ou obsolète pour soutenir le commerce régional; infrastructure inadéquate pour soutenir l'activité du secteur pétrolier et gazier (par exemple oléoducs, etc.).

Il a souligné le potentiel important des réseaux ferroviaires en Afrique et leur caractère essentiel dans le développement du commerce régional, bien qu'ils n'aient reçu, a-t-il noté, que peu d'investissements supplémentaires pour leur modernisation et leur extension. L'absence d'infrastructure ferroviaire fiable limite la possibilité d'une distribution économique et efficace du pétrole dans les sous-régions: par exemple, la ligne ferroviaire de la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger, devant relier Abidjan au Niger et entamée au début du XXe siècle, n'a toujours pas atteint sa destination finale au Niger. La construction envisagée d'une ligne ferroviaire reliant le Burkina Faso, le Ghana et le Nigéria

reste toujours à l'état de projet.

Il a relevé que la politique de la Banque Mondiale consistait à encourager les raffineries agissant comme centre régional, mais un grand nombre de ces raffineries (la SIR, la SAR, la SAMIR entre autres) font face à des difficultés qui limitent le négoce régional, notamment une faible rentabilité en raison de l'absence de structure fiscale harmonisée concernant l'essence dans la sous-région, ce qui encourage la contrebande transfrontalière. Comparant le développement des principales infrastructures en Afrique avec d'autres zones (Asie orientale & Pacifique, Amérique latine et Caraïbes, Europe et Asie Centrale), M. Ekra a montré que l'Afrique sub-saharienne accusait du retard dans la distribution électrique, le développement de routes pavées et les infrastructures portuaires. Il a relevé que l'industrie pétrolière de l'aval (raffinage, distribution, vente au détail et marketing) était confrontée à de sérieuses lacunes dans les domaines suivants: raffineries et usines pétrochimiques, parc de véhicules de transport, oléoducs, bacs de stockage, véhicules de transport spécialisés, amarrage à point unique (SBM), bacs souterrains, etc.

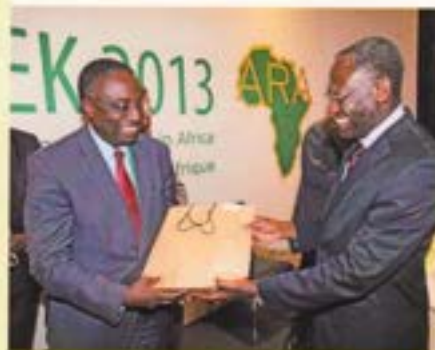
Ces équipements et installations nécessitent des dépenses en capital élevées et doivent être conformes aux normes internationales. Selon lui, le financement international et l'investissement direct étranger sont néanmoins toujours limités par le sentiment que le continent reste



une destination à haut risque pour l'investissement, malgré l'amélioration des environnements politiques et économiques; par ailleurs, les banques locales ne sont pas suffisamment capitalisées pour fournir le financement à terme requis, et ont une connaissance et une expérience limitées dans la préparation des financements adéquats permettant de soutenir le secteur gazier et pétrolier.

En conclusion, il a souligné que les infrastructures constituaient un prérequis important pour une croissance économique et un développement durables, et qu'elles étaient essentielles au soutien de la production, du marketing et de la distribution de biens et services. Mais les écarts considérables d'infrastructures qui existent en Afrique, notamment dans la distribution pétrolière aval, continuent à faire peser des contraintes sur les efforts de financement du secteur gazier et pétrolier. Tout le soutien nécessaire doit être donné aux efforts d'amélioration de l'efficacité du secteur, afin d'augmenter la compétitivité de l'industrie africaine. ■





Mr Jean-Louis Ekra, President of Afreximbank “Financing to support intra-regional trade in Africa”

Afreximbank spoke as a guest of the Executive Secretary and told the Assembly of the need to finance infrastructure across Africa. He listed the key infrastructure challenges both at the national and regional levels in Africa: inadequate generation of power and energy; poor transportation networks (roads, railways, ports and airport etc.); insufficient information and communication technology (ICT) facilities; inadequate and/or obsolete banking infrastructure to support regional trade; and inadequate infrastructure to support activity in oil and gas sector, (e.g. pipelines, etc.).

He highlighted the massive potential of railway networks across Africa and how they are key to the development of regional trade. However, he noted that they had received little additional capital investments for their modernisation and extension. The lack of reliable railway infrastructure limits the potential for economic and efficient petroleum distribution across the subregions: for example, the Régie Abidjan- Niger rail-

way line expected to link Abidjan and Niger, which began in the early 1900s, is yet to reach its final destination in Niger. The proposed construction of a railway line linking Burkina Faso, Ghana and Nigeria still remains on the drawing board. He noted the policy of the World Bank to encourage regional hub refineries but that many of these refineries (e.g. SIR, SAR, SAMIR, among others) face difficulties that constrain regional trade. Problems include low profitability due to the lack of a harmonised tax structure for gasoline products across the sub-region which encourages cross-border smuggling. Mr Ekra compared African development in key infrastructure elements with other world zones East Asia & Pacific, Latin America and Caribbean, and Europe and Central Asia which show how Sub-Saharan Africa is lagging behind in power distribution, paved road development and port infrastructure. He noted that the downstream oil industry (e.g. refining, distribution, retail & marketing) face serious deficiencies in the following areas: refineries (& petrochemical plants); haulage fleet; pipelines; storage tanks; specialized moving vehicles; single buoy moor-

ring; underground tanks; etc. These equipment/facilities require high capital expenditure, and need to comply with international standards. However, in his view, international financing and foreign direct investment are still limited by the perception that the continent remains a highly risky investment destination in spite of improved political and economic environments, local banks are not sufficiently capitalised to provide the needed term financing, and have limited knowledge and experience arranging appropriate financing to support the oil and gas sector. In conclusion, he emphasised that infrastructure is an important prerequisite for sustainable economic growth and development, as it is essential to support production, marketing, and distribution of goods and services. However, the huge infrastructure gaps that exist in Africa, especially in downstream oil distribution, continue to constrain efforts at financing the oil and gas sector. Every support needed to be given to efforts to improve the efficiency of the sector so as to improve the competitiveness of African industry. ■







M. Anthony Ogbuigwe, Directeur Exécutif Groupe, Raffineries et Pétrochimie, de la NNPC.

Mr Anthony Ogbuigwe, NNPC's Group Executive Director Refineries & Petrochemicals

« les opportunités d'investissement dans l'aval au Nigéria »

M. Andrew Yakubu, le Directeur Général Groupe de la NNPC, n'a malheureusement pas pu assister à la conférence, mais son discours sur les opportunités d'investissement dans les infrastructures de l'aval au Nigéria a été prononcé par Anthony Ogbuigwe, le Directeur Exécutif Groupe, Raffineries et Pétrochimie, de la NNPC.

L'importance du développement des ressources gazières a été soulignée par le fait que moins de 10% du gaz nigérian atteint l'économie locale, après le torchage, l'utilisation locale et les engagements d'exportation. Il y a des opportunités d'investissement dans les appointements de GPL et dans des stockages supplémentaires afin de favoriser une plus ample consommation, dans la construction d'usines d'engrais, dans l'engagement dans la production de solvants et la fourniture de gaz à l'industrie. Dans le secteur pétrolier aval, des opportunités importantes s'offraient dans la réhabilitation des raffineries nigérianes et l'investissement dans les infrastructures aval des secteurs du raffinage, du stockage, de la distribution et du transport maritime. La rareté du transport maritime de GPL, à la fois côtier et de longue distance, a été pointée du doigt. M. Yakubu a résumé en indiquant que les infrastructures constituaient le lien critique entre les ressources naturelles dont sont dotées de nombreuses nations d'Afrique et le transfert de ces bénéfices aux utilisateurs finaux. Le Nigéria est en train de réhabiliter les infrastructures pétrolières et gazières existantes et d'en construire de nouvelles, afin de tirer au mieux tous les bénéfices de ses dotations en pétrole et en gaz. Ces activités nécessitent un investissement considérable. M. Yakubu espère que la Loi sur l'Industrie Pétrolière (Petroleum Industry Bill), lorsqu'elle sera adoptée, favorisera des pratiques commerciales efficaces, afin de garantir un retour sur investissement équitable à la fois pour le gouvernement et les investisseurs privés. Il a invité les participants à ne pas passer à côté des opportunités que le Nigéria offre aux investisseurs. ■



"Investment Opportunities in Downstream in Nigeria"

Mr Andrew Yakubu, Group Managing Director of NNPC, unfortunately could not attend but his address on investment opportunities in Nigerian downstream infrastructure was given by Mr Anthony Ogbuigwe, NNPC's Group Executive Director Refineries & Petrochemicals.

The importance of development of gas resources was emphasised with the fact that less than 10% of Nigerian gas reaches the local economy after flaring, local use and export commitments. Opportunities exist to invest in LPG jet-ties and additional storage to promote more consumption; to construct fertilizer plants, engage in solvent production and to supply gas to industry. In the downstream oil sector, major opportunities were available to rehabilitate the Nigerian refineries and to invest in downstream infrastructure in the refining, storage, distribution and shipping sectors. The dearth of LPG shipping, both coastal and long haul was highlighted.

Mr Yakubu summarised by saying that infrastructure remains the critical link between the natural resource endowed upon many African nations and the transfer of such benefits to end users. Nigeria is in the process of rehabilitating existing oil and gas infrastructure and building new ones to enhance the realisation of the full benefits of its oil and gas endowment. These activities will require huge capital outlay and he hoped that the Petroleum Industry Bill, when signed into law would enable effective business to guarantee an equitable return for both Government and private investors. He invited everyone to not miss out in the opportunities that Nigeria offered investors. ■



**Mr Nicolas Mignot, Directeur Adjoint du
Département Commodity Finance Europe,
Moyen-Orient et Afrique, BNP Paribas**

**Mr Nicolas Mignot, Deputy Head Commodity
Finance – Europe, Middle East & Africa, BNP
Paribas**

**« D'un leadership par les volumes
financés ... à un leadership par
l'expertise et la compréhension
du marché »**

**“From a leadership by financed
volumes ... to a leadership by
expertise and market understanding”**

La présentation de M. Emmanuel Rogy, à la tête du département Energy & Commodity Finance, Corporate Banking Europe de BNP Paribas, a été faite par Mr Nicolas Mignot, Directeur Adjoint du Département Commodity Finance – Europe, Moyen-Orient et Afrique, et a démontré comment les réglementations bancaires, plus strictes et renforcées, avaient évolué au fil de troubles financiers, économiques et géopolitiques, forçant les banques à s'adapter rapidement à un environnement mouvant et difficile.

Depuis 2008 et le début de la crise financière, le nouvel environnement réglementaire (Basel III) a créé de nouvelles contraintes pour l'utilisation du bilan des banques pour financer les clients. L'impact sur les fonds disponibles pour les clients des banques pour investir a été très important, non seulement concernant les investissements dans les projets d'infrastructures, vitaux pour l'économie africaine, mais aussi concernant la disponibilité de financements pour le commerce, notamment en dollars US.

Il se félicite que le désendettement requis de la BNP Paribas ait été fait de manière rapide



Mr Emmanuel Rogy's, Head of Energy & Commodity Finance, Corporate Banking Europe, BNP Paribas, presentation was made by Mr Nicolas Mignot, Deputy Head Commodity Finance – Europe, Middle East & Africa and showed how more stringent, reinforced banking regulation has evolved through financial, economic and geopolitical turmoil forcing banks to adapt quickly to the changing and challenging environment. Since 2008 and the beginning of the financial crisis the new regulatory environment (Basel III) has created new constraints for banks to utilise their balance sheet to finance their clients. This has had a major impact on funds being available for the banks' clients to invest in not only the infrastructure projects that are so vital to the African economy, but also to trade finance availability, especially in US dollars.

He was pleased that for BNP Paribas the deleveraging required had been made quickly and efficiently and that BNPP's position was now comfortable while other major European banks were still engaged with deleveraging. He noted that there were different situations among different banking regions with European banks well advanced in the Basel III ratios while Asian & US



et efficace et que la position de la BNP Paribas soit désormais confortable, alors que d'autres grandes banques européennes sont toujours prises par le désendettement. Il a indiqué qu'il existait différentes situations dans les diverses régions bancaires: les banques européennes ont bien avancé concernant les ratios Basel III, tandis que les banques asiatiques et américaines ne font qu'entrer dans ce monde et sont en train d'apprendre comment intégrer ces contraintes à l'avenir. Cependant, pour les banques de toutes les régions, la rentabilité est un véritable défi en raison du coût plus élevé du capital résultant de ces nouvelles règles.

En raison de ce nouveau paradigme, BNP Paribas a lancé en 2012 la construction d'un «business model» différent, capable de répondre à des programmes d'investissement importants et aux besoins de financement de ses clients, notamment dans le secteur des produits de base - crucial pour de nombreux pays - et d'aider à la gestion des flux de trésorerie obligatoires et durables, notamment en USD. Pour BNP Paribas, la solution a été de trouver de nouvelles liquidités et des instruments innovants afin de pouvoir financer le fort potentiel de croissance généré par la demande mondiale.

BNP Paribas a approché des acteurs du marché qui n'avaient pas jusqu'à présent pris part à l'univers des produits de base, comme la SFI - la branche commerciale de la Banque Mondiale - et également, entre autres, des fonds syndiqués, fonds de crédit et compagnies d'assurance.

Grâce à ces nouveaux partenariats, BNP Paribas peut désormais développer par deux canaux complémentaires sa base de clientèle existante et avoir un effet de levier sur l'expertise et les investissements existants. M. Mignot a souligné qu'avec ces nouveaux partenariats et l'accumulation des réglementations internationales venaient également de plus grandes responsabilités car les banques sont tenues de respecter toutes les législations nécessaires. Actuellement, les banques européennes renforcent toutes l'intégration, dans leur organisation, de valeurs environnementales et sociales satisfaisant à des normes éthiques rigoureuses, mettent en place des politiques de financement et d'investissement responsables, augmentent les contrôles de conformité, favorisent le développement durable et déploient des mesures proactives afin de réduire l'impact environnemental direct du commerce et des investissements.

Il a également souligné qu'à l'issue du grand remodelage de son modèle économique BNP Paribas cherche à investir en Afrique, continent essentiel pour une banque avec des ambitions internationales. BNP Paribas voit en l'Afrique un continent avec une croissance démographique extraordinaire, le plus fort taux d'urbanisation du monde actuel et un énorme besoin d'investissements. De manière significative, la croissance interne de l'Afrique est devenue de plus en plus forte grâce à une consommation interne florissante. Le continent est de plus en plus autosuffisant et, avec l'abondance de matières premières et de fortes connections vers l'Asie, M. Mignot est convaincu que les fonds nécessaires aux investissements indispensables dans les infrastructures seront trouvés par le nouvel ordre bancaire mondial. ■

banks were just entering into the Basel III world and learning how to face similar constraints going forward. For all, however, profitability remains a challenge due to the higher cost of capital that results from the new rules.

Because of this new paradigm, BNP Paribas launched in 2012 the building of a different business model that could meet the high investment programmes and financing needs of its clients, particularly in the commodity sector which is crucial for many countries, in order to assist in the managing of mandatory and sustainable liquidity flows, notably in USD. The key for BNP Paribas was to find new liquidity resources and innovative instruments so that they could finance the strong growth potential driven by global demand.

BNP Paribas approached market players that had not previously been part of the commodity world, notably IFC, the World Bank commercial arm, but also debt funds and insurance companies amongst others.

By these new partnerships BNP Paribas can now develop complementary channels to its existing client base and leverage on existing expertise and investments.

Mr Mignot stressed that with these new partnerships and ever-growing international regulations come also greater responsibilities as banks have to comply with all necessary compliance checks. All European banks are reinforcing the integration in their organisation of environmental and social values meeting rigorous ethical standards, implementing, responsible financing & investment policies, increasing compliance controls, promoting sustainable development and deploying proactive initiatives to reduce direct environmental impacts of trade and investments.

He emphasised that BNP Paribas had emerged from this major re-shaping of their business model as a bank looking to invest in Africa, which remained a key continent for a bank with international ambitions.

BNP Paribas see Africa as a continent with booming population growth and the highest urbanisation rate in the world today with a need for huge investments.

Critically, African internal growth was getting stronger and stronger with booming internal consumption. The continent was becoming more and more self-sufficient and with its abundance of commodities and strong connections with Asia, he was confident that the funds for the much needed infrastructure investments would be found by the new order of world banking. ■



M. Momar Nguer, directeur Afrique / Moyen-Orient de la branche Supply-Marketing de Total.

« Règles, Tarifs et Expertise »

M. Momar Nguer est le premier africain à diriger les intérêts de Total dans l'aval en Afrique et sa présentation était donc très attendue par les délégués. Il ne les a pas déçus, véhiculant un message fort : l'Afrique doit relever les défis affrontés par le continent et accepter la responsabilité du règlement de ses nombreux problèmes dans lesquels il voit d'ailleurs des opportunités plutôt que des problèmes.



Mr Momar Nguer, Senior Vice President, Africa/Middle East, Total Supply & Marketing

“Rules, Tariffs and Expertise”

Mr Momar Nguer is the first African to head up Total's downstream interests in Africa so his presentation was eagerly awaited by delegates. He did not disappoint them with a strong message that Africa needed to respond to the challenges facing the continent and to accept responsibility for solving its many challenges – challenges which he saw as opportunities, not problems.



La a débuté en reprenant le message de tous les orateurs: L'Afrique progresse, s'oriente vers une croissance solide et redéfinit le paysage. Mais il s'est dit déçu que la chaîne d'approvisionnement en combustibles ne suive pas la croissance du marché, l'infrastructure logistique africaine étant saturée et vieillissante. La plupart des installations tournent à leur capacité maximale et les appointements sont encombrés au Nigéria, en RDC Ouest (Ango-Ango), au Kenya et en Afrique du Sud. De nombreux ports ont des restrictions de tirant d'eau et les petits navires bloquent les appointements, entraînant des surestaries importantes, tandis que les installations de chargement de poids-lourds sont souvent inadéquates et ne sont pas dûment contrôlées. Il a également mentionné les stockages insuffisants au Libéria, Guinée Equatoriale, Mozambique et Nigéria, et les oléoducs saturés en République Démocratique du Congo (Ango-Ango vers Kinshasa), au Kenya, Zambie et Zimbabwe. Il a évoqué les voies ferroviaires inefficaces avec leur manque d'infrastructures et de locomotives. Le message est clair: l'infrastructure pétrolière, vieillissante, approche la fin de sa vie et la

maintenance reçue est insuffisante.

M. Nguer a déclaré que le manque de vision et d'intégration de la logistique nuisait au développement de l'Afrique. Il y a selon lui trois grands objectifs que les acteurs de l'aval africain doivent promouvoir dans leur planification stratégique: Santé, Sécurité, Environnement et Développement Durable: améliorer la sécurité routière, celle du personnel opérationnel, se soucier des communautés impactées par les activités et protéger l'environnement.

Sécurité de l'approvisionnement: assurer la stabilité du pays, aider au développement économique (notamment l'approvisionnement électrique), encourager les investissements directs étrangers (IDE) et minimiser le coût de l'approvisionnement en produits.

Rentabilité: promouvoir la compétitivité et le développement du pays et établir des structures de prix transparentes, afin que l'infrastructure logistique soit convenablement rémunérée. Selon M. Nguer, il faut agir maintenant et sans compromettre les normes de sécurité, car le taux de décès sur les routes d'Afrique est aujourd'hui le plus élevé du monde.

Il prévoit un programme menant à l'efficacité opérationnelle et financière,

Health Safety Environment and Sustainable Development: to improve road safety, operational staff safety, care for the communities impacted by activities and to protect the environment.

Security of supply: to assure country stability, aid economic development (particularly power supply), to encourage FDI (Foreign Direct Investments) and to minimise the cost of product supply Cost efficiency: to promote country competitiveness and development and to establish transparent price structures allowing for proper remuneration of logistics infrastructure.

According to Mr Nguer the time to act is now - without compromising safety standards as Africa today has the highest road traffic death rate in the world.

He foresaw a programme moving towards operational and financial efficiency with improvements in port infrastructure increasing cargo sizes through draft and jetty upgrades and investment in Single Buoy Mooring systems offering significant supply savings. He cited product price improvements of up to 10 \$/T, reduction in freight costs and savings on demurrage of \$20-30,000/day through increasing cargo sizes.

He promoted new pipelines construction and increased throughput as an alternative to risky and costly road transportation; and, finally, he saw the need to increase storage depot capacity to increase throughput and to serve as regional hubs. He suggested the necessary evolutions to en-





avec des améliorations des infrastructures portuaires permettant d'augmenter la taille des cargaisons -grâce à des améliorations de tirants d'eau et d'apponnements -et l'investissement dans des systèmes d'amarrage à point unique (SBM) permettant des économies d'approvisionnement importantes. Les améliorations de prix de produits qu'il a mentionnées vont jusqu'à 10 \$/T et la baisse des coûts de fret et économies de surestaries jusqu'à 20-30 000 \$/j, grâce à l'augmentation de la taille des cargaisons. Il encourage la construction de nouveaux oléoducs et l'augmentation des débits comme une alternative au transport par route, risqué et coûteux, et juge nécessaire l'augmentation de la capacité des entrepôts de stockage, afin d'accroître le débit et de les utiliser comme pôles régionaux.

Il suggère des évolutions permettant d'encourager l'investissement dans des infrastructures logistiques durables, efficaces et rentables : des règles, des tarifs et de l'expertise. Des règles pour une gouvernance solide et l'accès équitable aux installations logistiques, en favorisant les utilisateurs communs; des tarifs pour les oléoducs et barges substantiellement en dessous des tarifs routiers, des honoraires de

passage par les terminaux correspondant aux coûts de fonctionnement professionnels, des structures de prix autorisant la rentabilité des investissements logistiques et des dividendes versés par les sociétés logistiques pour attirer les investisseurs; et le partage d'expérience pour développer les partenaires locaux, la réalisation d'économies grâce à l'harmonisation régionale et le partage d'expertise pour l'établissement des normes obligatoires HSE en Afrique.

M. Nguer a indiqué que la vision de Total consistait à être le leader des solutions énergétiques en Afrique et au Moyen-Orient, à être reconnu par ses clients pour son excellence opérationnelle et sa capacité à innover et à s'adapter à des marchés en constante évolution. Total cherche à attirer les plus grands talents et à susciter la fierté des employés d'appartenir au Groupe, afin de mener le développement économique dans la durée, avec un engagement citoyen envers les communautés hôtes. Mais par-dessus tout, M. Nguer a laissé un message clair aux délégués : il espère que ses racines africaines, son histoire et ses valeurs, associées à celles de Total, permettront à l'Afrique d'achever les objectifs communs du Continent. ■

courage investment in sustainable, efficient and profitable logistics infrastructures; rules, tariffs and expertise.

Rules for strong governance, fair access to logistics installations with common users encouraged; pipes and barging tariffs to be substantially below road tariffs, terminal throughput fees to match professional operating costs, price structures to offer returns on logistics investments and dividends from logistics companies to attract investors; and the sharing of expertise to develop local partners, to achieve economies by regional alignment and to share expertise in establishing mandatory HSE standards across Africa.

Mr Nguer said Total's vision was to be the leader in energy solutions in Africa and the Middle East, to be recognized by their customers for operational excellence and the ability to innovate and adapt to changing markets. Total tries to attract the best talents and foster employees' pride in belonging to the Total group, to drive economic development through its longterm, civic-minded commitment to host communities. But most of all, M. Nguer left delegates with the clear message that he expects his, and Total's, African roots, history and values to help all of Africa achieve the continent's shared goals. ■

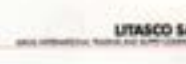
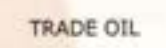
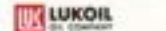
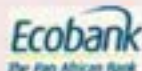
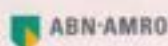


Ils font vivre l'ARA They make ARA live

Diamond and Gold Sponsors



Silver sponsors



Quelles raffineries africaines pour demain ?



Quel est le prototype des raffineries auxquelles doit aspirer l'Afrique ? La question a été au centre des préoccupations du Groupe Raffinage Hygiène Sécurité Environnement et Qualité réuni à Cape Town à la faveur de la Semaine ARA. Après avoir passé en revue l'environnement particulier dans lequel évoluent les raffineries africaines, le Groupe est arrivé à la conclusion que l'un des challenges majeurs de celles-ci « demeure leur intégration (régionale ou sous-régionale) ». Cela leur permettrait de « mutualiser non seulement leurs ressources techniques et humaines, mais aussi et surtout d'avoir une base solide (techniquement et financièrement), élément indispensable à leur viabilité économique et leur arrimage aux standards internationaux ».

Cette conclusion trouve son fondement dans le fait que la plupart des raffineries au sud du Sahara sont tributaires des « fortes subventions allouées par leurs Etats respectifs », étant donné qu'elles évoluent dans un environnement d'encadrement des prix de vente de leurs produits aux consommateurs. Les challenges auxquels elles sont confrontées se déclinent en ces quelques points : ouverture sur l'extérieur (exportation/importation des produits), application des standards internationaux dans la spécification des produits, pression des organisations internationales (le FMI notamment) pour réduire les subventions de l'Etat et la nécessité d'évoluer dans une sphère concurrentielle.

De l'avis des experts du Groupe de travail, la fiabilisation de l'outil de production, la qualité des produits, la valorisation et l'optimisation des unités de production sont les voies indiquées pour relever ces défis.

Soucieux des questions de développement durable, ils recommandent, en outre, le respect des normes environnementales, l'harmonisation des standards au niveau de l'ARA, la mesure des rejets atmosphériques et la généralisation des études de danger et d'impact dans les raffineries. ■

What African refineries for tomorrow?

What is the prototype of refineries to be pursued by Africa? The question was at the center of the concerns of the Refining, Hygiene, Safety, Environment and Quality Group during its meeting held in Cape Town in the margins of the ARA Week. After having reviewed the particular environment in which African refineries operate, the Group got to the conclusion that one of the major challenges of these refineries "remains their (regional or sub-regional integration)". This would enable them "to not only pool their technical and human resources, but more especially to have a strong foundation (technically and financially), a prerequisite to their economic viability and their compliance with international standards".

This conclusion is founded on the fact that most refineries in the south of the Sahara are dependent on the "high subsidies allocated by their respective States", since they operate in an environment where the selling prices of their products to the consumers are controlled. The challenges faced by these refineries include: openness to the outside world (product export/import), implementation of international standards in product specification, pressure of international organizations (especially the IMF) to reduce State subsidies, and the need for operating in a competing arena.

In the opinion of expert of the Working Group, production equipment reliability, product quality, and production unit valorization and optimization are the appropriate ways to take up these challenges.

Concerned about sustainable development issues, they also recommend compliance with environmental standards, harmonization of standards within the ARA, measurement of atmospheric emissions and generalization of hazard and impact studies in refineries. ■

RÉGULATION DU PRIX DU PÉTROLE OIL PRICE REGULATION

L'Ara vise l'harmonisation

The ARA pursues harmonization

Le siège opérationnel de l'Association des raffineurs africains (Ara), à Abidjan (Côte d'Ivoire) a abrité les 13 et 14 août 2013, un séminaire consacré aux systèmes de régulation du prix du pétrole en Afrique. Il a réuni une vingtaine de personnes (régulateurs et raffineurs) venues des quatre coins du continent, membres du groupe de travail Régulation de l'Ara, présidé par la Zambienne Himba Cheelo.

Le Secrétaire Exécutif de l'ARA, M. Joël Dervain, à l'ouverture des travaux, a rappelé la vocation de plateforme d'échanges de l'Association qui, comme tel, n'a donc pas peur des contradictions. Mais toute contradiction peut être surmontée quand il y va du bien-être général ; de l'intérêt des parties en présence, du consommateur en particulier. Interactif, ce séminaire a suscité la réflexion autour de la complexité de la structure des prix du pétrole et proposé des idées et solutions. A terme, selon la présidente du groupe de travail, un lobbying pourrait être fait auprès des groupements politiques et économiques régionaux (Sadec, Cedeao...) en vue d'harmoniser les systèmes de régulation dans les quatre régions du continent.

Pourquoi le consommateur devrait-il payer l'inefficacité des autres ? Quelles sont les charges que le producteur peut raisonnablement inclure dans la structure du prix du carburant ? Ce sont là, entre autres questions, les préoccupations qui ont marqué ce séminaire. ■





The operational headquarters of the African Refiners Association (ARA), in Abidjan (Côte d'Ivoire) hosted, on 13th and 14th August 2013, a seminar on the systems for oil price regulation in Africa.

The seminar brought together about twenty people (regulators and refiners) from the four corners of the continent, members of ARA's Regulation Working Group, chaired by the Zambian Himba Cheelo.

At the opening of the seminar, the ARA's Executive Secretary Mr. Joel Dervain recalled the Association's vocation as a platform for exchanges which, as such, is open to contradictions. Any contradiction can be overcome when it comes to the general wellbeing and the interest of the interested parties, especially the consumer.

This interactive seminar offered the opportunity for brainstorming around the complexity of the oil price pattern and suggested ideas and solutions. In the long term, as indicated by the head of the working group, lobbying action might be carried out before regional political and economic groups (Sadec, Ecowas...) in order to harmonize regulation systems in the four regions of the continent.

Why should the consumer pay for the inefficiency of others? What are the expenses that the producer can reasonably include in the price pattern of fuel?

These are, among others, the concerns expressed during the seminar. ■

1

**QUESTION À
M. GUY BERTÉ...**

**QUESTION TO
MR GUY BERTÉ...**



Secrétaire Général du Comité Stratégie du Ministère
Ivoirien du Pétrole et de l'Énergie

Secretary General of the Strategy Committee of the
Ivorian Ministry of Petroleum and Energy

Que peut-on entendre par «produits du futur», thème central de la 8^e Assemblée Générale qui se tient en ce mois de mars à Marrakech?

Quand on parle de produits du futur, il y a deux axes. Il y a d'abord les produits qui, aujourd'hui, pour être consommés, doivent répondre à certaines spécifications : teneur en soufre du gasoil, essence sans plomb. Ce sont des produits non nocifs pour l'environnement et pour l'être humain. Les produits du futur sont des produits sur lesquels beaucoup de recherches sont effectuées pour essayer de contourner un peu notre dépendance actuelle au fossile. Les produits que nous utilisons aujourd'hui sont, en effet, de source fossile. Demain, qu'est-ce qui va arriver quand ces sources fossiles vont peut-être commencer à faire défaut ? C'est dans ce sens-là, je pense, qu'on parle de produits du futur. En la matière, l'Afrique est en train de s'organiser. Et l'ARA constitue, à cet égard, un support extraordinaire d'échanges, aussi bien sur le plan technologique que matériel et commercial. C'est un challenge extraordinairement beau (sans être dithyrambique) de permettre aux Africains de ne plus vivre dans cette fatalité et de prendre leur destin en main.

What is meant by "tomorrow's products", central theme of the 8th General Meeting being held this March in Marrakech ?

Tomorrow's products consist of two things. First, current products which have to meet certain specifications before consumption: sulfur content in gasoil, lead-free petrol. These are products not harmful to the environment and to human health. Tomorrow's products are products on which extensive research has been carried out in an attempt to overcome our current dependence on fossil fuel. Indeed, the products we use today are of fossil source. What will happen tomorrow when these fossil sources will perhaps begin to lack? In my opinion, this is what is meant by tomorrow's products.

In this respect, Africa is organizing itself. And the ARA is an extraordinary means of exchanges, both on the technological, material and commercial plan. It is an extraordinarily beautiful challenge (without being eulogistic) to enable the Africans to escape from this fatality and to take their destiny in their own hands.

Abidjan – Ouagadougou – Bamako

« Le pipeline de l'intégration »

Kanga Konan Armand, le Chef de Projet Pipeline à la Société nationale d'opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire (Pétroci) explique l'intérêt de cette infrastructure inaugurée en juillet 2012.

A quel besoin répond la construction de ce pipeline de l'intégration ?

Ce projet date de 1999, année au cours de laquelle les premières études ont été réalisées. Il est destiné à transporter les produits entre les dépôts d'Abidjan et ceux de Yamoussoukro et de Bouaké, dans le centre du pays. Partout dans le monde, le pipeline est le moyen le plus adapté au transport des produits pétroliers, surtout quand il s'agit de quantités importantes. Avec 4 000 mètres cube de produits véhiculés en moyenne par jour, il va sans dire que le transport par camion aura un impact désastreux sur les routes (encombrement, pollution, accidents, dégradation des voies...). Le transport par camion est, par ailleurs, propice à la fraude. On sait que des camions chargent, mais « libèrent » une partie de leurs cargaisons en chemin avant d'arriver à la destination prévue.

Qu'en est-il du transport par train ?

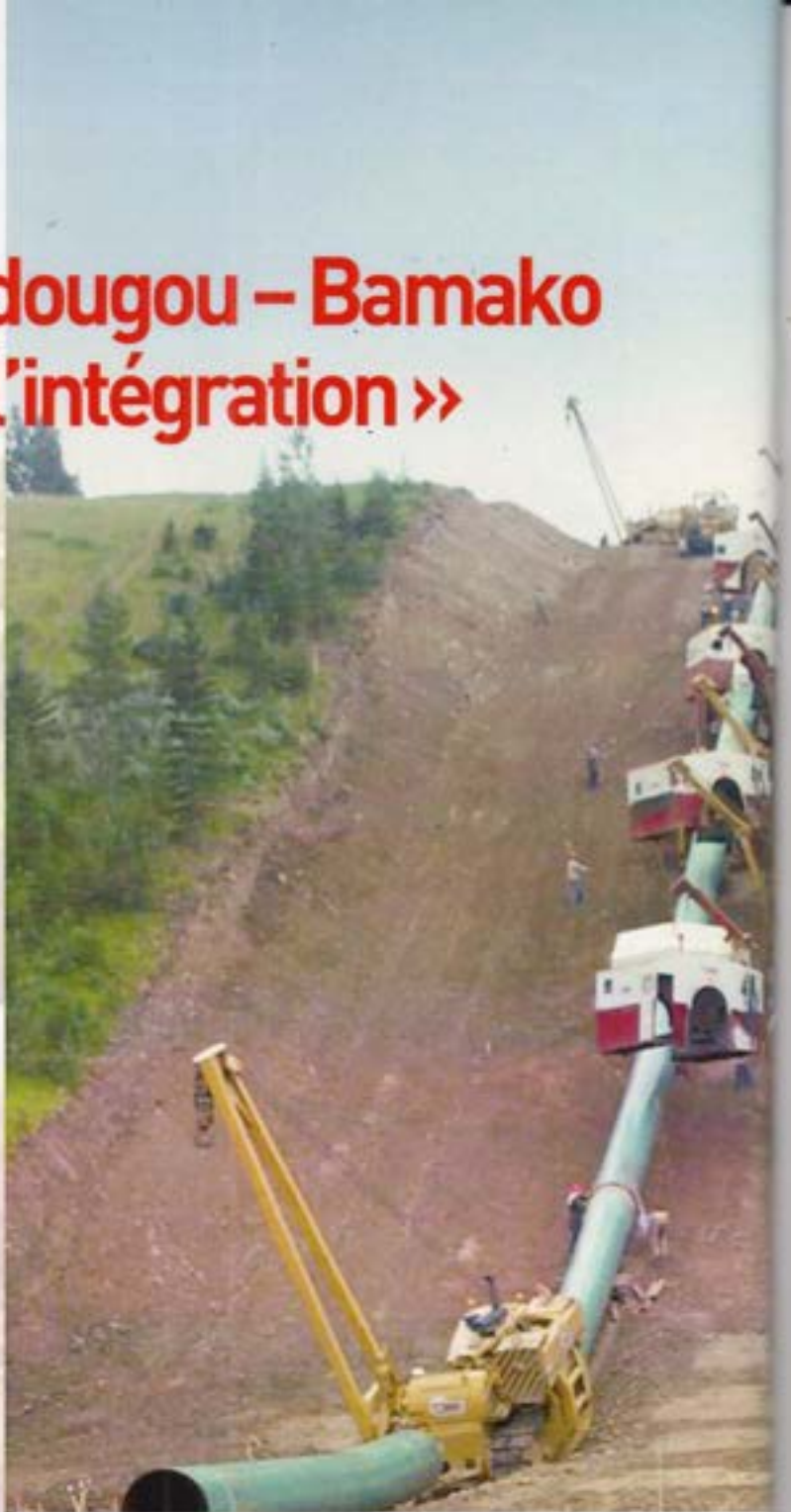
Le transport par train est lui aussi massif, mais pas aussi sécurisant que le transport par pipeline vis-à-vis de l'environnement et des risques éventuels d'incendies et accidents notamment.

La Côte d'Ivoire, dans son développement en cours, a donc jugé bon d'avoir cette logistique qu'est le pipeline, qui existe dans tous les pays émergents et en voie de développement. La consommation d'hydrocarbures va aller crescendo. On ne pourra pas se contenter de camions pour faire le transport des produits pétroliers. Les avantages qui militent en faveur du pi-

peline sont nombreux.

Ce projet a aussi un caractère économique. Le pipeline nécessite de gros investissements pour sa réalisation. Mais c'est une infrastructure qui peut durer 50 ans et plus. Une fois cet investissement amorti, au bout de 20 ans, le coût du transport devient très faible.

Quels sont déjà les premiers effets induits par la mise en service du premier tronçon ? Le trafic de camions sur Abidjan s'en trouve-t-il réduit ? Les quantités que nous avons déjà transportées représentent des camions en moins sur la route d'Abidjan. Pour l'heure, nous n'avons transporté que du gasoil d'une valeur de 100 000 mètres cube. Nous préparons maintenant le transport du super. Et nous comptons transporter, cette année, plus de 600 000 mètres cube des deux produits (gasoil et super) confondus.



Abidjan – Ouagadougou – Bamako “The pipeline of integration”

Kanga Konan Armand, the Pipeline Project Manager at the Société Nationale d'Opérations Pétrolières de la Côte d'Ivoire (Pétroci) explains the interest of this infrastructure inaugurated in July 2012.

What need is addressed by the construction of this pipeline of integration?

This project dates back to 1999 when the first studies were carried out. It is intended to convey products between the depots of Abidjan and those of Yamoussoukro and Bouaké, in the center of the country.

Everywhere in the world, the pipeline is the most suitable means for oil product transport, especially when significant quantities are involved. With 4,000 cubic meters of products conveyed on average per day, it goes without saying that transport by truck will have a disastrous impact on roads (obstruction, pollution, accidents, degradation...). In addition, transport by truck is conducive to fraud. It is known that trucks “release” part of their load on the way before getting to the destination.

What about rail transport?

Rail transport is massive as well, but is not as safe as transport by pipeline with respect to the environment and to possible risks of fires and accidents. In its current development process, Côte d'Ivoire has thus found it good to have this logistics means, the pipeline, which exists in all emerging and developing countries. Hydrocarbon consumption will gradually increase.

We cannot rely on trucks only to transport oil products. Many advantages advocate in favor of the pipeline.

This project is also of economic nature. The construction of the pipeline requires significant investments. But this infrastructure can last 50 years and more. Once the investment amortized after 20 years, transport costs will become very low.

What are the first effects induced by the commissioning of the first section? Is the traffic of trucks to Abidjan reduced?

The quantities transported so far mean fewer trucks on the road to Abidjan. For the time being, we have carried only gasoil of a value of 100,000 cubic meters. We are now preparing to carry super fuel. And we intend to carry more than 600,000 cubic meters of both products (gasoil and super fuel) together.

The Ivorian pipeline will supply oil products to Mali and Burkina Faso. From this perspective, can it be regarded as a means of sub-regional integration?

Of course, just like a highway, a pipeline is a means to supply products to the consumers in Ouagadougou and Bamako. Therefore I think that it is a powerful tool of integration as regards hydrocarbon transport in the sub-region. ■

Le pipeline ivoirien va permettre de desservir le Mali et le Burkina Faso en produits pétroliers. Sous cet angle, peut-il être perçu comme un instrument d'intégration sous-régionale ?

Justement, le pipeline est comme une autoroute, un moyen pour emmener les produits vers les consommateurs à Ouagadougou et Bamako. C'est donc, pour moi, un outil puissant d'intégration en matière de transport d'hydrocarbures dans la sous-région. ■





Pourquoi le consommateur devrait-il payer l'inefficacité des autres? Quelles sont les charges que le producteur peut raisonnablement inclure dans la structure du prix du carburant? Ce sont là, entre autres questions, les préoccupations qui ont marqué le séminaire du groupe de travail régulation de l'Association des raffineurs africains (Ara) qui s'est tenu la semaine dernière au siège opérationnel de l'organisation à Cocody Danga.

48 heures durant, la vingtaine de délégués (régulateurs et raffineurs) venus de 12 pays d'Afrique et d'Europe a tenté de trouver les moyens de concilier les intérêts des producteurs et celui (primordial) du consommateur, comme souhaité à l'ouverture des travaux par le secrétaire exécutif de l'association, M. Joël Dervain.

L'exercice visait, in fine, à adopter et proposer, pour chaque région du continent, un système harmonisé de régulation du prix du carburant. Dans cette perspective, il a été convenu, entre autres résolutions, d'œuvrer à la transparence de la tarification afin que «tout le monde, dans un pays, voit comment la structure des prix se compose». Les frais indirects qui grèvent les coûts de production doivent-ils entrer dans cette structure des prix (les surestaries, par exemple)?

La réflexion, assurément, va continuer à la quatrième réunion du groupe de travail, en novembre prochain à Dar-es-Salam en Tanzanie. La bataille pour la régulation des prix ne fait que commencer pour l'Ara. ■

Why should the consumer pay for the inefficiency of others? What are the expenses that the producer can reasonably include in the price pattern of fuel? These are, among others, the concerns expressed during the seminar of the regulation working group of the African Refiners Association (ARA) held last week at the organization's operational headquarters at Cocody Danga.

For 48 hours, the twenty-some delegates (regulators and refiners) from 12 African and European countries have tried to find ways to reconcile the interests of producers and the consumer (paramount), as wished at the opening of the meeting by the executive secretary of association, Mr. Joël Dervain.

The ultimate goal of the exercise was to adopt and to propose, for each region of the continent, a harmonized fuel price regulation system. In this perspective, it has been agreed, among other resolutions, to work towards transparent pricing so that "everybody, in a country, knows the components of the price pattern". Are the indirect expenses that burden production costs to be included in this price pattern (i.e. demurrage payments)?

The discussion will undoubtedly continue during the fourth meeting of the working group, next November in Dar-es-Salam, Tanzania. The battle for price regulation has only just begun for the ARA. ■

**M. Anthony Uchechuku
Ogbuigwe, Président**

**Mr. Anthony Uchechuku
Ogbuigwe, President**



« **L'**ARA est une organisation prestigieuse qui réunit tous les acteurs du secteur aval pétrolier africain. Les moments actuels sont des heures de fortes pressions pour les raffineries à travers le monde.

En Afrique, le challenge principal sera d'accroître l'efficacité dans nos opérations de raffinage de manière à réduire leurs coûts. Nous devons développer des produits qui ont une valeur ajoutée afin d'augmenter leur rentabilité.

Nous devons élaborer également des programmes qui contribueront à accélérer le développement économique imminent de l'Afrique. Il est unanimement admis que l'Afrique a d'énormes potentialités. Nous devons transformer ces potentialités en réalités. Et je pense que l'ARA a les capacités de le faire. Si nous travaillons main dans la main avec les différentes organisations régionales et sous-régionales du continent, nous pourrions réaliser cette croissance à laquelle l'Afrique a droit.

Nous ne devons pas continuer à rester dans cette situation où il semble que l'Afrique est fautive. L'Afrique aspire au développement et nous voulons que ce développement se fasse avec notre contribution. L'ARA s'y mettra. C'est ce que je m'emploierai à faire durant mon mandat en tant que Président de l'Association des Raffineurs Africains ».

« Ma vision » « My vision »

« **T**he ARA is a prestigious organization that includes all the stakeholders of the African downstream oil sector. The current moments are times of high pressure for refineries throughout the world.

In Africa, the main challenge will be to increase the effectiveness of our refining operations so as to reduce their costs. We must develop products with an added-value to increase their profitability.

We must also develop programs that will contribute to accelerating the imminent economic development of Africa. It is unanimously recognized that Africa has enormous potentials. We must transform these potentials into realities. And I think that the ARA has the ability to do that. If we work hand in hand with the various regional and sub-regional organizations in the continent, we can achieve this growth to which Africa is entitled.

We should not continue to remain in this situation where Africa seems to be faulty. Africa aspires to development and we want that development to be done with our contribution. The ARA will work in this direction. This is what I will endeavor to achieve during my term of office as the President of the African refiners Association ».

ARA WEEK 2014

Le rendez-vous de l'aval pétrolier en Afrique



24 – 28 mars 2014
Four Seasons Hotel
Marrakech, Maroc

*« Energie : Livrer les produits du futur
à l'Afrique. »*

- Rencontrez, sous un même toit, plus de 400 experts de l'industrie de l'aval pétrolier du nord de l'Afrique, de l'Afrique subsaharienne et du monde entier
- Rejoignez des représentants de raffineries, gouvernements, banques, régulateurs, importateurs, distributeurs, compagnies de trading, sociétés de stockage, compagnies de marketing et fournisseurs de produits et services
- Participez, tout au long de l'année, aux colloques et forums de l'ARA dédiés au secteur de l'aval
- Venez écouter les professionnels de l'industrie débattre des dernières tendances et innovations du secteur
- Partagez vos expériences avec les sociétés panafricaines et internationales
- Découvrez les nouveaux développements en matière de technologie et services
- 27 - 28 mars 2014 : les ateliers de travail sur le secteur aval africain par CITAC

Pour de plus amples informations sur la participation à l'ARA WEEK 2014, sur l'adhésion en tant que Membre et Membre Associé de l'ARA et sur les possibilités de sponsoring: **info@afrra.org**



BNP PARIBAS

