

ENDETTEMENT ET PERFORMANCE DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT EN RD CONGO :

Analyse de l'effet de levier de 2018 à 2021.

par

Latho NGANSAKI MOKOKO

Doctorant, Faculté des Sciences Economiques et de gestion

Université de Kinshasa

Résumé

Cette étude a eu pour objectif d'analyser la corrélation entre le degré d'endettement des entreprises publiques de transport en RDC et leur rentabilité économique et financière. Elle a cherché tour à tour à déterminer le niveau d'affectation des financements d'endettement par rapports aux projets entrepris par les entreprises publiques du secteur de transport, de dégager le type d'endettement qui contribue significativement à l'amélioration de la rentabilité des entreprises publiques de transport notamment la SCPT, la LMC, la CVM et le Congo Airways au cours de la période de 2018 à 2021.

Mots-clés : *endettement, performance, entreprise publique, transport, RD Congo*

Abstract

This study aimed to analyze the correlation between the degree of indebtedness of public transport companies in the DRC and their economic and financial profitability. It sought in turn to determine the level of allocation of debt financing in relation to projects undertaken by public companies in the transport sector, to identify the type of debt which contributes significantly to improving the profitability of public transport companies including SCPT, LMC, CVM and Congo Airways during the period from 2018 to 2021.

Keywords : *debt, performance, public enterprise, transport, DR Congo*

INTRODUCTION

Pour fonctionner efficacement et assurer sa pérennité, toute organisation a besoin des ressources notamment humaines, matérielles et financières. Ces dernières peuvent être internes (ressources propres) ou externes (endettement) à l'entreprise. Ces modes de financement influent sur la rentabilité de l'entreprise. Pour ce, il est important de procéder chaque fois à l'analyse de la relation entre la structure financière d'une entreprise et la rentabilité de celle-ci. Tel est l'objet de la présente étude consistant à analyser la particularité de l'incidence de l'endettement sur la rentabilité des entreprises publiques de transport, et ce, dans le contexte de la RD Congo.

L'hypothèse qui sous-tend cette étude est la suivante : il est probable que, du fait des grognes et grèves dans les entreprises publiques congolaises, l'endettement ait un effet défavorable significatif sur leur rentabilité économique et sociale.

Dans une étude sur le transport ferroviaire en Afrique, Mbangala (2018 : 183) précise que les entreprises publiques sont celles contrôlées par l'Etat et censées tirer l'essentiel de leur revenu de la vente de biens et de services, qui jouissent de l'autonomie financière et qui ont une identité juridique distincte.

Les entreprises publiques, en plus de leurs missions spécifiques, remplissent des obligations d'intérêt général. Elles se trouvent assujetties à un certain nombre de contraintes d'exploitation, imposées par les pouvoirs publics. Il s'agit d'exploiter et d'avoir des tarifs soumis à l'homologation préalable et publiés. De même, les subventions d'exploitation censées compenser cette perte de recettes, arrivent souvent trop tard avec comme conséquence, l'entreprise connaît des déficits chroniques qui la placent dans une situation financière souvent chaotique (Mbangala 2018 : 88).

Ce travail s'articule en trois points : les considérations théoriques de l'étude, les différentes théories financières mobilisées dans cette étude et un survol des différents modes de financement des entreprises publiques congolaises. Une brève conclusion en met un terme.

I. CONSIDERATIONS THEORIQUES SUR LA PERFORMANCE DES ENTREPRISES PUBLIQUES

1.1. Notions sur les entreprises publiques

Pour Kabeya (2018 : 57), une entreprise publique est une organisation de forme hybride qui participe à la mise en œuvre des politiques gouvernementales et ayant parfois une vocation commerciale.

1.1.1. Définition de la performance

Pour étudier la performance d'une entreprise publique, la logique impose tout d'abord de définir d'abord la notion pour l'entreprise en général.

Définir la notion de performance et lui donner une signification juste et arrêtée semble être une tâche difficile. Selon Bourguignon (2000), "la performance est un concept ambigu" et complexe. Elle n'est pas toujours explicitement définie et revêt plusieurs sens utilisés dans divers domaines. La performance ne prend sens que dans le contexte dans lequel, elle se trouve et permet des interprétations variables.

1.1.2. Définition de la performance d'une entreprise publique

La performance fait référence aux objectifs. Pour Kabeya (2018 : 139, "la performance d'une entreprise renvoie à sa capacité à réaliser ses objectifs stratégiques". Les objectifs constituent ce que l'entreprise publique doit réaliser à court, moyen et long termes pour accomplir sa mission (Amama et Ngouo 2005 : 4).

1.2. Nécessité de mesurer la performance des entreprises publiques

Il y a toujours des débats au niveau scientifique sur la nécessité de mesurer la performance des entreprises publiques. Nous avons pu identifier six raisons pouvant pousser les entreprises publiques à mesurer ou évaluer leur performance.

1.2.1. Notions sur l'effet de levier

Le levier financier représente la modification favorable ou non, que subit la rentabilité des capitaux propres de par l'usage de la dette dans les moyens de financement de l'entreprise. En analyse financière, on sait que le taux de rentabilité économique est supérieur ou non au coût de la dette (K_i).

$$re > ki : \text{Effet de levier favorable et } re < ki : \text{effet de levier défavorable.}$$

1.2.2. La théorie de l'effet de levier

L'expression de l'effet de levier permet d'étudier la distribution de la rentabilité des actifs et celle de la rentabilité des capitaux propres. Elle montre la relation qui lie le taux de rentabilité des actifs au taux de rendement des capitaux propres.

1.2.3. Signification et portée empirique de l'effet de levier

Le levier financier influence, en avenir certain, la rentabilité des capitaux propres. L'exploitation de l'entreprise présente le tableau ci-après :

- un rendement re (la rentabilité d'exploitation ou la rentabilité économique) s'obtient des actifs AT ;
- la dette à long et moyen termes B oblige le paiement d'un intérêt b ;
- $AT = B + CP$ et
- le taux T_s impose le flux annuel de bénéfice réalisé dont le montant net s'élève à : $F = re(AT - bB)(1 - T_s)$

En rapportant ce montant de bénéfice net à un franc congolais investi par les actionnaires ou propriétaire, on obtient ci-après la rentabilité r_f ou f des capitaux propres CP, soit :

$$\begin{aligned} R_f = f &= \frac{(re \cdot AT - bB)(1 - T_s)}{CP} = \frac{[(re - b)B + re \cdot CP](1 - T_s)}{CP} \\ &= [(re - b)\lambda + re](1 - T_s) \text{ Avec} \\ \lambda &= \frac{B}{CP} = \frac{B}{AT - B} = \text{Ratio caractéristique de la structure financière} \end{aligned}$$

II. METHODOLOGIE ECONOMETRIQUE

Le socle de ce travail se fonde sur l'application des modèles de l'économétrie afin de déterminer l'influence des variables comptables et financières retenues sur la structure financière de la société BRALIMA. Pour ce faire, nous avons fait usage de l'approche des vecteurs autorégressifs structurels : SVAR.

2.1. Théorie financière à tester

La littérature empirique est riche en études sur les déterminants du niveau d'endettement des entreprises. Cependant, la particularité de cette étude est de s'attarder à une grande entreprise non cotée œuvrant dans un pays en sous-développement où le taux de bancarisation est faible et où les banques accordent plus les dettes à court plutôt qu'à long terme.

2.2. Sélection de l'échantillon et de la période d'étude

Pour mieux cerner cette étude, nous avons retenu un seul cas d'une entreprise industrielle ayant une grande ancienneté en RDC. La base de données se compose de données allant de 2018 à 2021. Les estimations portent sur des données annuelles.

2.3. Données et spécification des variables retenues

Étant donné que la RDC ne comporte pas de marchés boursiers, il n'est pas possible d'utiliser les données boursières pour mettre en évidence les déterminants de l'endettement. Notre choix s'est donc porté sur les seules données disponibles publiquement, à savoir les données comptables de la société Bralima. Plus précisément, l'indicateur retenu dans le cadre de cette étude est le degré d'endettement global. Celui-ci est représenté par le rapport des fonds de tiers sur les fonds propres.

2.4. Modèle économétrique à tester (SVAR)

Le modèle statique teste l'hypothèse de Modigliani & Miller selon laquelle le niveau de l'endettement est une variable aléatoire. Il se présente sous la forme suivante :

$$y_t = \beta X_t + \varepsilon_t ;$$

Avec :

y_t : L'endettement retenu pour l'entreprise à l'année t (variable endogène) mesuré par le rapport entre le total des dettes financières et le total des fonds propres.

X_t : Le vecteur des variables explicatives retenues :

Outre sa capacité prédictive, le modèle structurel permet aussi d'identifier et de quantifier la contribution des différents chocs dans les fluctuations des variables incluses dans le modèle.

III. MODELISATION ET ANALYSE DE L'EFFET DE LEVIER DANS LES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT EN RDC

3.1. Spécification du modèle SVAR

La forme structurelle du modèle d'analyse (SVAR) utilisé est le suivant :

$$\begin{pmatrix} 1 & b_{12} & b_{13} & b_{14} & b_{15} & b_{16} & b_{17} & b_{18} & b_{19} & b_{110} & b_{111} \\ b_{21} & 1 & b_{23} & b_{24} & b_{25} & b_{26} & b_{27} & b_{28} & b_{29} & b_{210} & b_{211} \\ b_{31} & b_{32} & 1 & b_{34} & b_{35} & b_{36} & b_{37} & b_{38} & b_{39} & b_{310} & b_{311} \\ b_{41} & b_{42} & b_{43} & 1 & b_{45} & b_{46} & b_{47} & b_{48} & b_{49} & b_{410} & b_{411} \\ b_{51} & b_{52} & b_{53} & b_{54} & 1 & b_{56} & b_{57} & b_{58} & b_{59} & b_{510} & b_{511} \\ b_{61} & b_{62} & b_{63} & b_{64} & b_{65} & b_{66} & b_{67} & b_{68} & b_{69} & b_{610} & b_{611} \\ b_{71} & b_{72} & b_{73} & b_{74} & b_{75} & b_{76} & b_{77} & b_{78} & b_{79} & b_{710} & b_{711} \\ b_{81} & b_{82} & b_{83} & b_{84} & b_{85} & b_{86} & b_{87} & b_{88} & b_{89} & b_{810} & b_{811} \\ b_{91} & b_{92} & b_{93} & b_{94} & b_{95} & b_{96} & b_{97} & b_{98} & b_{99} & b_{910} & b_{911} \\ b_{101} & b_{102} & b_{103} & b_{104} & b_{105} & b_{106} & b_{107} & b_{108} & b_{109} & b_{1010} & b_{1011} \\ b_{111} & b_{112} & b_{113} & b_{114} & b_{115} & b_{116} & b_{117} & b_{118} & b_{119} & b_{1110} & b_{1111} \end{pmatrix} \begin{pmatrix} \text{AUTOF}_t \\ \text{REF}_t \\ \text{LIG}_t \\ \text{COUV}_t \\ \text{GAR}_t \\ \text{PROF}_t \\ \text{TAIL}_t \\ \text{CROI}_t \\ \text{ECOI}_t \\ \text{ROP}_t \\ \text{DEG} \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} b_{10} \\ b_{20} \\ b_{30} \\ b_{40} \\ b_{50} \\ b_{60} \\ b_{70} \\ b_{80} \\ b_{90} \\ b_{100} \\ b_{110} \end{pmatrix} + \dots + \begin{pmatrix} \gamma_{11} & \gamma_{12} & \gamma_{13} & \gamma_{14} & \gamma_{16} & \gamma_{16} & \gamma_{17} & \gamma_{18} & \gamma_{19} & \gamma_{110} & \gamma_{111} \\ \gamma_{21} & \gamma_{22} & \gamma_{23} & \gamma_{24} & \gamma_{25} & \gamma_{26} & \gamma_{27} & \gamma_{28} & \gamma_{29} & \gamma_{210} & \gamma_{211} \\ \gamma_{31} & \gamma_{32} & \gamma_{33} & \gamma_{34} & \gamma_{35} & \gamma_{36} & \gamma_{37} & \gamma_{38} & \gamma_{39} & \gamma_{310} & \gamma_{311} \\ \gamma_{41} & \gamma_{42} & \gamma_{43} & \gamma_{44} & \gamma_{45} & \gamma_{46} & \gamma_{47} & \gamma_{48} & \gamma_{49} & \gamma_{410} & \gamma_{411} \\ \gamma_{51} & \gamma_{52} & \gamma_{53} & \gamma_{54} & \gamma_{55} & \gamma_{56} & \gamma_{57} & \gamma_{58} & \gamma_{59} & \gamma_{510} & \gamma_{511} \\ \gamma_{61} & \gamma_{62} & \gamma_{63} & \gamma_{64} & \gamma_{65} & \gamma_{66} & \gamma_{67} & \gamma_{68} & \gamma_{69} & \gamma_{610} & \gamma_{611} \\ \gamma_{71} & \gamma_{72} & \gamma_{73} & \gamma_{74} & \gamma_{75} & \gamma_{76} & \gamma_{77} & \gamma_{78} & \gamma_{79} & \gamma_{710} & \gamma_{711} \\ \gamma_{81} & \gamma_{82} & \gamma_{83} & \gamma_{84} & \gamma_{85} & \gamma_{86} & \gamma_{87} & \gamma_{88} & \gamma_{89} & \gamma_{810} & \gamma_{811} \\ \gamma_{91} & \gamma_{92} & \gamma_{93} & \gamma_{94} & \gamma_{95} & \gamma_{96} & \gamma_{97} & \gamma_{98} & \gamma_{99} & \gamma_{910} & \gamma_{911} \\ \gamma_{101} & \gamma_{102} & \gamma_{103} & \gamma_{104} & \gamma_{105} & \gamma_{106} & \gamma_{107} & \gamma_{108} & \gamma_{109} & \gamma_{1010} & \gamma_{1011} \\ \gamma_{111} & \gamma_{112} & \gamma_{113} & \gamma_{114} & \gamma_{115} & \gamma_{116} & \gamma_{117} & \gamma_{118} & \gamma_{119} & \gamma_{1110} & \gamma_{1111} \end{pmatrix} \begin{pmatrix} \text{AUTOF}_t \\ \text{REF}_t \\ \text{LIG}_t \\ \text{COUV}_t \\ \text{GAR}_t \\ \text{PROF}_t \\ \text{TAIL}_t \\ \text{CROI}_t \\ \text{ECOI}_t \\ \text{ROP}_t \\ \text{DEG} \end{pmatrix} + \dots + \begin{pmatrix} \phi_{11} & \phi_{12} & \phi_{13} & \phi_{14} & \phi_{15} & \phi_{16} & \phi_{17} & \phi_{18} & \phi_{19} & \phi_{110} & \phi_{111} \\ \phi_{21} & \phi_{22} & \phi_{23} & \phi_{24} & \phi_{25} & \phi_{26} & \phi_{27} & \phi_{28} & \phi_{29} & \phi_{210} & \phi_{211} \\ \phi_{31} & \phi_{32} & \phi_{33} & \phi_{34} & \phi_{35} & \phi_{36} & \phi_{37} & \phi_{38} & \phi_{39} & \phi_{310} & \phi_{311} \\ \phi_{41} & \phi_{42} & \phi_{43} & \phi_{44} & \phi_{45} & \phi_{46} & \phi_{47} & \phi_{48} & \phi_{49} & \phi_{410} & \phi_{411} \\ \phi_{51} & \phi_{52} & \phi_{53} & \phi_{54} & \phi_{55} & \phi_{56} & \phi_{57} & \phi_{58} & \phi_{59} & \phi_{510} & \phi_{511} \\ \phi_{61} & \phi_{62} & \phi_{63} & \phi_{64} & \phi_{65} & \phi_{66} & \phi_{67} & \phi_{68} & \phi_{69} & \phi_{610} & \phi_{611} \\ \phi_{71} & \phi_{72} & \phi_{73} & \phi_{74} & \phi_{75} & \phi_{76} & \phi_{77} & \phi_{78} & \phi_{79} & \phi_{710} & \phi_{711} \\ \phi_{81} & \phi_{82} & \phi_{83} & \phi_{84} & \phi_{85} & \phi_{86} & \phi_{87} & \phi_{88} & \phi_{89} & \phi_{810} & \phi_{811} \\ \phi_{91} & \phi_{92} & \phi_{93} & \phi_{94} & \phi_{95} & \phi_{96} & \phi_{97} & \phi_{98} & \phi_{99} & \phi_{910} & \phi_{911} \\ \phi_{101} & \phi_{102} & \phi_{103} & \phi_{104} & \phi_{105} & \phi_{106} & \phi_{107} & \phi_{108} & \phi_{109} & \phi_{1010} & \phi_{1011} \\ \phi_{111} & \phi_{112} & \phi_{113} & \phi_{114} & \phi_{115} & \phi_{116} & \phi_{117} & \phi_{118} & \phi_{119} & \phi_{1110} & \phi_{1111} \end{pmatrix} \begin{pmatrix} \text{AUTOF}_t \\ \text{REF}_t \\ \text{LIG}_t \\ \text{COUV}_t \\ \text{GAR}_t \\ \text{PROF}_t \\ \text{TAIL}_t \\ \text{CROI}_t \\ \text{ECOI}_t \\ \text{ROP}_t \\ \text{DEG} \end{pmatrix} + \begin{pmatrix} \varepsilon_{1t} \\ \varepsilon_{2t} \\ \varepsilon_{3t} \\ \varepsilon_{4t} \\ \varepsilon_{5t} \\ \varepsilon_{6t} \\ \varepsilon_{7t} \\ \varepsilon_{8t} \\ \varepsilon_{9t} \\ \varepsilon_{10t} \\ \varepsilon_{11t} \end{pmatrix}$$

$$BY_t = \Gamma_0 + \Gamma_1 Y_{t-1} + \dots + \Gamma_n Y_{t-n} + \varepsilon_t$$

Ce qui donne la forme réduite :

$$B^{-1}BY_t = B^{-1}\Gamma_0 + B^{-1}\Gamma_1 Y_{t-1} + \dots + B^{-1}\Gamma_n Y_{t-n} + B^{-1}\varepsilon_t$$

$$Y_t = \pi_0 + \pi_1 Y_{t-1} + \dots + \pi_n Y_{t-n} + e_t$$

où $\pi_0 = B^{-1}\Gamma_0$, $\pi_1 = B^{-1}\Gamma_1$, $\pi_n = B^{-1}\Gamma_n$ et $e_t = B^{-1}\varepsilon_t$

Tableau I. Statistique descriptive

Total	205,3	268,82	925	534,3	-121,93
Moyennes	20,53	26,882	92,5	53,43	-12,193
Ecart-Type	7,22	4,47	8,13	6,17	20,53
Min	10,8	18,4	83,4	45,4	-49,33
Max	31,5	33,8	104,4	61,8	8,13

3.2. Modèle SVAR

3.2.1. Test de la stationnarité et ordre d'intégration des variables

La première étape avant l'estimation du modèle consiste à définir le degré d'intégration des variables. Pour déterminer l'ordre d'intégration des principales variables de notre étude, nous avons utilisé le test d'ADF (AugmentedDickey-Fuller). Les résultats de ce test sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau II. Stationnarité à niveau

Variables	Ordre d'intégration	ADF	<i>p-value</i>	Décision
DT	0	-2,446	0,1292	Non stationnaire
DF	0	-1,285	0,6360	Non stationnaire
DCT	0	- 1,876	0,3433	Non stationnaire
DE	0	-0,755	0,8321	Non Stationnaire
RE	0	-1,245	0,6537	Non Stationnaire

Il ressort des données du tableau ci-dessus que toutes les variables de cette étude sont non stationnaires à niveau. Ce qui nécessite la transformation des données en différence première et tester de nouveau la stationnarité. Le tableau ci-dessous présente le résultat y afférent :

Tableau III. Stationnarité à différence première

Variables	Ordre d'intégration	ADF	<i>p-value</i>	Décision
DT	1	-2,480	0,1203	Non stationnaire
DF	1	-1,921	0,3221	Non stationnaire
DCT	1	- 2,142	0,2281	Non stationnaire
DE	1	-3,106	0,0261	Stationnaire
RE	1	-3,082	0,0279	Stationnaire

Source : Elaboré par nous-même.

Le tableau ci-haut atteste que seules les variables DE et RE sont intégrées d'ordre 1. Les autres variables étant non stationnaires, il est opportun de les transformer en différence deuxième et tester leur stationnarité.

3.2.2. Résultats du modèle

A partir de la matrice de Choleski, la forme matricielle des effets du risque opérationnel se présente dans le tableau CI dessous. Ce dernier contient les coefficients et les *p-value* du modèle SVAR.

Tableau IV. Coefficients du SVAR

	DF	DT	DCT	DE	RE
DF	1	0	0	0	0
DT	0,1109 (0,551)	1	0	0	0
DCT	-0,0449 (0,898)	-0,7904 (0,237)	1	0	0
DE	-0,4206 (0,055)	0,3430 (0,334)	0,0459 (0,791)	1	0
RE	-1,3817 (0,000)*	2,6889 (0,000)*	0,4132 (0,118)	-1,2732 (0,003)*	1

* Significatif au seuil de 5 %

En conclusion, il découle de ces résultats que globalement, l'endettement affecte soit positivement, soit négativement, la rentabilité d'une entreprise publique. Comme on le voit, l'incidence est plus négative que positive. De même, l'impact est soit relativement fort, soit relativement faible.

CONCLUSION

Par rapport à nos hypothèses de recherche. Avec la rentabilité économique comme mesure de la performance et la qualité du portefeuille à risque (PAR), le Taux d'encaisses Oisives (TEO), l'Autosuffisance Opérationnelle (AO) et le Taux d'Encours de crédit (TEC) comme mesure du Risque se présente comme suit :

- **H1** : globalement, les dettes totales affectent positivement la rentabilité des entreprises publiques de transport en RD Congo. Le constat est qu'une variation des encaisses oisives de 1 % entraîne une hausse de la rentabilité économique des entreprises publiques de transport de 2,69 %. Ce coefficient oscille dans un intervalle de 1,25 à 4,13 %. Et, cette influence est significative au seuil de signification de 5 %, car p-value inférieure à 5 %, Ce résultat est conforme à la théorie de l'effet de levier.
- **H2** : l'endettement financier affecte positivement la rentabilité des entreprises publiques de transport en RD Congo. Il ressort du tableau spécifié qu'une variation de l'endettement financier de 1% entraîne une hausse de la rentabilité de 0,41 %. Nos résultats nuancent cette hypothèse. Ce coefficient est positif, 0,4132 mais pas significatif avec le p-value de 0.118, supérieur à seuil de signification de 5%.
- **H3** : enfin, les dettes à court terme affectent aussi négativement la rentabilité des entreprises publiques de transport. Les résultats du tableau y relatif confirment cette hypothèse. Une augmentation des dettes à court terme de 1 % a comme effet une baisse significative de la rentabilité de 10,62 %. Cette hausse est significative au un seuil de 5%.

Et, il découle de ces résultats que globalement, l'endettement affecte soit positivement, soit négativement, la rentabilité d'une entreprise publique. Comme on peut bien s'en rendre compte, l'incidence est plus négative que positive.

BIBLIOGRAPHIE

- ASIEDU E., On the determinants of Foreign Direct Investment to Developing Countries: Is Africa Different ? *World Development* Vol.30, n°1, 2002, pp.107-119
- BARREAU J., DELAHAYE J. et DELAHAYE F., *Gestion financière*, Paris, Dunod, 2004, p.182-183.
- BEATRICE et GRANDGUILLOT F., *Analyse financière. Les outils du diagnostic financier*, 8^e éd. Gualino, Parnis, 2004, p.209.
- BEVAN A. A. and ESTRIN S. (2004): The determinants of foreign direct investment into European transition economics, *Journal of Comparative economics*, n°32, pp 775-787
- COHEN E., *Analyse financière*, Paris, 4^e éd. Economica, 1997, p.469.
- DUNNING J. H., *Multinational enterprises and the global economy*, Wokingham: Addison-Wesley, 1993, pp 228-232.
- ILASHI UNSHENGWO A. et MAKUNZA KEKE E., *Analyse financière*, Université Catholique de Kinshasa, Kinshasa, 2012, p.102.
- KRUGMAN P., Increasing Returns and Economic Geography, *the Journal of Political Economy*, Vol. 99, n° 3, 1995, pp 483-499
- MAINGUY C., L'impact des investissements directs étrangers sur les économies en développement, *Revue Région et Développement*, n°20, 2004, pp 66-89
- MBANGALA, Etude sur le transport ferroviaire en Afrique, 2018
- MORISSET J., Foreign direct investment in African: policies also matter, *OECD global forum on international investment, new horizons and policy challenges for foreign direct investment in the 21st century*, 2001, 14p

