

## Une deuxième phase pour ouvrir à la GRANDEUR

Le gouvernement camerounais, dans un souci double d'accroître la compétitivité du port de Kribi en l'érigeant comme un hub logistique de premier plan, et d'anticiper la saturation des installations portuaires dans un horizon proche, a décidé de lancer la phase 2, qui consistera notamment à :

- Etendre le linéaire de quai, avec 700 mètres additionnels qui seront consacrés au trafic conteneurisé,
- Prolonger la digue de protection de 675 mètres ;
- Réaliser des zones d'entreposage et de stockage (30 hectares de terre-pleins) ;
- La construction sur la digue d'un terminal aluminium et d'un terminal à hydrocarbures ;
- Acquérir de nombreux équipements de manutention de dernière génération (portiques de quai, de parc etc.) ;
- Construire des bâtiments supplémentaires et étendre les voiries et réseaux divers.

La deuxième phase est réalisée selon le mode EPC, par l'entreprise CHEC pour un coût total de 793 MUSD (soit environ 400 Mds F. CFA). Les modalités de financement seront analogues à celles de la 1<sup>ère</sup> phase, avec un financement bancaire concessionnel accordé par Eximbank China à hauteur de 85% du montant total des travaux. Les 15% restants constitueront la contrepartie à apporter par le Gouvernement camerounais.

## A second phase to pave the way to GREATNESS

In order to improve the competitiveness of the Port of Kribi by turning it into a major logistics hub and to anticipate the saturation of facilities in a near future, the Government of Cameroon has decided to launch phase 2 which will namely involve the following:

- Extending the quay length by an additional 700m dedicated to containerized traffic;
- Extending the protective dike by 675 metres;
- Building storage and warehousing areas (30 ha of open space);
- Building an aluminium terminal and an oil and gas terminal on the dike;
- Acquiring a large number of top-notch handling equipment (quayside gantries, park gantries, etc.);
- Erecting additional buildings and expanding roads and various networks.

The second phase is carried out as per the EPC mode by CHEC for a total cost of 793 MUSD (that is about FCFA 400M). Financing terms and conditions will be similar to those of the first phase, with a financing granted Eximbank China for 85% of the total cost of the works. The remaining 15% will be the matching fund to be provided by the Government of Cameroon.



PORT AUTONOME DE KRIBI  
PORT AUTHORITY OF KRIBI

B. P. : 203 Kribi-Cameroun  
Tél. : (237) 242 65 30 33/ Fax : (237) 222 235 340  
Email : contact@pak.cm  
www.pak.cm



## Un Grand PORT d'ambition

Localisé dans la zone littorale du Cameroun et précisément dans le Département de l'Océan, le Port en eau profonde de Kribi, dont la première phase est achevée, est opérationnel depuis le 02 mars 2018. Cette installation constitue l'une des composantes majeures du pôle industriel-portuaire de Kribi qui comprendra à terme, diverses infrastructures portuaires spécialisées ainsi que des zones logistiques et industrielles, le tout interconnecté et relié aux réseaux nationaux de transport par le biais des dessertes ferroviaires, autoroutières et fluviales.

La réalisation de ce projet d'envergure reflète la volonté des Autorités Camerounaises pour combler le déficit du pays en infrastructures portuaires et élever le niveau du pays en matière de technologies modernes de chaîne d'approvisionnement maritime, permettant d'assurer la mise en valeur des ressources naturelles. La réalisation de ce port s'inscrit également dans le cadre d'une stratégie économique visant à amener le pays vers l'émergence à l'horizon 2035, à travers l'augmentation constante de sa productivité et de son taux de croissance.

Réorganisé par décret du Président de la République du Cameroun N°2016/267 du 29 juin 2016, le Port Autonome de Kribi (PAK) est une société à capital public, doté d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière, ayant l'Etat comme unique actionnaire. Le PAK assure la gestion, le développement ainsi que la promotion et marketing de l'installation.

## A Great PORT of ambition

Located in the coastal zone of Cameroon, namely in the Ocean Department and with the first phase of construction completed already, the Deep-Sea Port of Kribi has been operational since 02 March 2018. This facility is one of the major components of the Kribi industrial port hub, which will eventually include various specialised port infrastructures as well as logistics and industrial zones, interconnected and linked to the national transport networks via rail, motorway and inland waterway services.

The completion of this overarching project reflects Cameroonian Authorities' desire to overcome the country's deficit in port infrastructure and upgrade the country's level of modern maritime supply chain technologies, therefore ensuring the development of natural resources. The construction of this port is also part of an economics strategy aimed at bringing the country towards emergence by 2035, through a constant increase in its productivity and growth rate.

Reorganized by decree of the President of the Republic of Cameroon No.2016/267 of 29 June 2016, the Port Authority of Kribi (PAK) is a public capital company, with legal personality and financial autonomy, with the State as sole shareholder. PAK is in charge of managing, developing, promoting and marketing the Port of Kribi.



## Des installations aux normes INTERNATIONALES

Grâce à ses infrastructures de premier ordre, dont notamment des quais fondés à -15 mètres de profondeur, le Port en Eau Profonde de Kribi est capable d'accueillir des navires d'une envergure inédite en Afrique occidentale et centrale. Il dispose en outre d'outils modernes et performants, notamment en matière d'aide à la navigation, et de manutention. Conformément au cadre législatif et réglementaire portuaire national, le Port de Kribi a recruté des opérateurs privés à la réputation et à l'expertise reconnues internationalement, afin d'assurer la qualité des prestations rendues. La combinaison de la qualité des infrastructures et du savoir-faire des opérateurs retenus, devrait garantir, aux navires et aux marchandises transitant dans ce port de 3<sup>ème</sup> génération, un service aux meilleurs standards internationaux. Le Port Autonome de Kribi gère également un port dédié aux opérations de servitude, sur la Kienké et assure les services de pilotage et de veille sécurité sur terminaux pétroliers et gaziers (Komé- Kribi 1, Ebomé et Hilli Episeyo).

## Facilities up to INTERNATIONAL standards

*Thanks to its first-class infrastructure, including quays built at a 15-metre depth, the Deep-Sea Port of Kribi can accommodate ships of unprecedented size in West and Central Africa. It also has modern and efficient tools, especially in terms of navigation aids and handling. In accordance with the national port legislative and regulatory framework, the Port of Kribi has recruited private operators with proven international reputation and expertise in order to ensure the quality of the services provided. The quality of infrastructure combined with the know-how of the selected operators should guarantee that ships and goods transiting through this 3<sup>rd</sup> generation port will receive services at highest international standards. The Port Authority of Kribi equally manages a port dedicated to easing operations on the Kienké and provides pilotage and safety monitoring services on oil and gas terminals (Komé-Kribi 1, Ebomé and Hilli Episeyo).*



## D'importantes zones LOGISTIQUES

Outre les installations portuaires déjà opérationnelles, l'objectif du Port Autonome de Kribi est de développer un pôle économique d'excellence, bénéficiant des meilleurs incitatifs tarifaires et fiscaux et des commodités, dans lequel émergeront les activités à caractères industriels, logistiques et commerciaux. Sur la superficie de 26 300 ha de terrains bruts classés dans le domaine public artificiel pour la réalisation du Port Industriel de Kribi, 20 000 ha de terrains bruts sont projetés à l'horizon 2040 pour les zones d'activités commerciales, logistiques et industrielles. Pour rendre fonctionnelles ces zones d'activités commerciales, logistiques et industrielles, le PAK a engagé la mise en place d'un important réseau d'infrastructures (dessertes routière et autoroutière, chemin de fer, système d'alimentation en eau potable, système d'alimentation en énergie électrique, etc.). Afin de répondre, en termes de superficie, à la demande actuelle et aux besoins à l'horizon 2027, une zone a été identifiée et a fait l'objet d'études détaillées, elle couvre une superficie brute d'environ 3 000 ha de terrains et devrait permettre de rendre disponible environ 1 200 ha de terrains nets pour l'implantation d'activités (commerciales, industrielles et logistiques) dans les zones contiguës au Port. La première phase de ces travaux a démarré en 2017, elle porte sur 55 hectares et se présente comme suit :

- 6 ha de terrains pour l'usine de transformation de fèves de cacao (Atlantic Cocoa corporation);
- 3 ha de terrains pour le stockage de la biomasse (BIOCAM);
- 46 ha de terrains pour les entreprises prioritaires pour le démarrage des activités portuaires.

La deuxième phase des travaux d'aménagement va concerner une zone d'environ 500 ha de terrains bruts qui est prévu s'achever d'ici à 2022. Ce qui permettra au PAK d'offrir aux opérateurs économiques une gamme immobilière complète composée d'entrepôts, bureaux prêts à l'emploi et terrains nus viabilisés, répondant à des normes de haut niveau.

## Des équipements modernes et FIABLES

Les équipements du Port de Mboro, et spécialement les portiques de quai, ont été remis à neuf avant le démarrage effectif des opérations commerciales. Aux termes des essais de remise en service, tous les paramètres de fonctionnement ont été révisés et mis au même niveau qu'à la sortie d'usine. Les performances sont ainsi conformes aux standards des grands ports mondiaux. Il faut peut-être rappeler que les équipements du Port de Mboro ont été fabriqués par le leader mondial de la spécialité, ZPMC, qui contrôle actuellement plus de 75% des parts de marché du monde, sur ces produits. C'est ce constructeur qui a accompagné les équipes techniques du PAK lors de la remise en service de ces équipements. Nous avons foi en nos équipements et nous pouvons vous rassurer sur leur fiabilité et surtout leur endurance à tout type de trafic aussi intense soit-il.

## Major LOGISTICS areas

*In addition to the port facilities already operational, the Port Authority of Kribi intends to develop an economic hub of excellence, with the best tariff and tax incentives and commodities that will foster the emergence of industrial, logistics and commercial activities. Out of the 26 300 ha of raw land classified in the artificial public domain and earmarked for the construction of the Industrial Port of Kribi, 20 000 ha will be dedicated to commercial, logistics and industrial activities by 2040. To make these effective, the PAK has embarked on developing a major infrastructure network (road and motorway connections, railways, drinking water supply systems, electrical power supply systems, etc.). In view of meeting up with current demand and needs by 2027 in terms of surface area, a zone was identified and subject to detailed studies. It covers a gross surface area of about 3 000 ha and should enable the development of 1 200 ha of land for commercial, industrial and logistics activities in the areas adjacent to the Port. The first phase of these works started in 2017 covers 55 ha and is laid out as follows:*

- 6 ha of land for the cocoa bean processing plant (Atlantic Cocoa Corporation);
- 3 ha of land for biomass storage (BIOCAM);
- 46 ha of land for companies that have priority in the start of Port activities.

*The second phase of development works will cover a surface area of about 500 ha raw land and its completion is expected by 2022. PAK will thus be able to offer economic operators a comprehensive range of premises including warehouses, ready-to-use offices and serviced bare land, meeting high standards.*

## Modern and RELIABLE equipment

*Equipment for the Port at Mboro, and dockside gantries especially, was rehabilitated prior to the effective start of commercial operations. At the end of pre-operation tests, all operating parameters were revised and brought to the same level as before leaving the factory. Performance therefore meets the standards of major global ports. It is worth mentioning that equipment in the Port of Mboro are made by the world leader in the domain, ZPMC, which currently owns 75% of global market shares on this equipment. ZPMC is the manufacturer who accompanied PAK's technical teams during the commissioning phase of this equipment. We have confidence in our equipment and can assure you of their reliability and endurance to any type of traffic, regardless of the momentum.*

## Procédures dématérialisées et gains de PRODUCTIVITE

Pour répondre efficacement aux défis permanents d'un domaine logistique en perpétuel mutation, marqué par l'instantanéité, la globalisation, la massification et la digitalisation, ou les acteurs sont de plus en plus exigeants, le Port Autonome de Kribi s'est engagé pleinement sur la voie de la fluidification et la dématérialisation des procédures et d'interactions. Il a notamment implémenté des systèmes d'informations robustes, sur mesure et intelligents, qui automatisent de bout-en-bout l'ensemble des processus de la collecte des déclarations, la gestion, la planification, l'organisation et le suivi opérationnel des escales. Ces systèmes d'information sont les suivants :

- L'ERP (Enterprise Resource Planning), qui est un progiciel de gestion intégrée, solution logicielle qui rassemble ou unifie l'ensemble des activités d'une entreprise. Ces activités y sont représentées sous forme de modules partageant la même base de données. L'avantage de la mise en place d'un tel système est la facilitation des transferts d'information entre les différentes ressources engagées dans le fonctionnement quotidien de l'entreprise. Il permet d'automatiser la chaîne de traitement de l'information et ce faisant, dope la productivité. De plus, en rassemblant en un seul point une grande part des données produites par les différentes unités au fil de leur activité, il facilite la disponibilité et l'analyse des informations aux fins d'assurer une meilleure prise de décision.

- Le SIP, par contre, est le Système d'Information Portuaire. Il s'agit d'un logiciel de pilotage des activités portuaires dont principalement la Capitainerie et l'exploitation. On y trouve donc des modules liés aux activités telles que, la gestion des navires (arrivée, départ, séjour à quai, remorquage, etc.), la gestion des entrées/sorties des marchandises et visiteurs, la facturation des marchandises, la gestion et la facturation des services aux navires, ainsi qu'une plateforme de partage des données.

Ces deux systèmes sont appelés à être des piliers du système d'information du PAK. Ils apportent au PAK performance et compétitivité, dans le cadre d'un environnement fonctionnel, aux procédures dématérialisées.

## Computerised procedures and PRODUCTIVITY gains

*To effectively overcome the ongoing challenges of a constantly changing logistics sector, marked by immediacy, globalisation, massification and digitalisation, where stakeholders are increasingly demanding, the Port Authority of Kribi has fully committed to simplifying and computerising procedures and interactions. It has namely implemented robust, tailored and intelligent information systems that automate all processes from the collection of declarations, the management, planning, organisation and operational follow-up of ship calls. These information systems are the following:*

- ERP (Enterprise Resource Planning) which is an integrated management software package, a software solution that gathers or streamlines all the activities of a company. These activities are represented as modules sharing the same database. Setting up such a system facilitates information transfers between the various resources involved in the day-to-day running of the company. It enables the automation of the information processing chain and hence, boosts productivity. In addition, by gathering a major part of data produced by various units in their activities in a single place, the software eases information availability and analysis to help make better decisions.

- The SIP (Port Information System) which is a software for managing port activities, namely the Harbour Master's Office and operations. It contains modules related to activities such as ship management (arrival, departure, stay at berth, towing, etc.), management of goods and visitors entry/exit, goods invoicing, ship services management and invoicing, as well as it is a data sharing platform.

*These two systems will become the cornerstones of the PAK IT system. They bring performance and competitiveness to PAK in terms of paperless procedures.*

