



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°099 DU 13 MAI 2021

ALERT
COVID-19

Le virus circule toujours !

- LE PORT OBLIGATOIRE DES MASQUES DE PROTECTION
- LA PRISE ET LE CONTRÔLE DES PARAMÈTRES SANITAIRES DANS LES ACCÈS DES BÂTIMENTS ET DES SITES DU PAK
- LE SIGNALLEMENT DES CAS SUSPECTS
- LE LAVAGE SYSTÉMATIQUE DES MAINS
- LA DISTANCIATION SOCIALE
- LA MISE EN QUARANTAINE DES CAS SUSPECTS
- LE DÉPISTAGE SYSTÉMATIQUE



DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE CACAO



La SODECAO compte sur la plateforme portuaire de Kribi

Ce sujet a été abordé lors de l'entrevue accordée vendredi dernier par Patrice MELOM, Directeur général du Port autonome de Kribi (PAK) à son homologue Jean Claude EKO'O AKOUAFANE, Directeur général de la Société de Développement du Cacao (SODECAO), en visite de travail à Kribi.

Les deux dirigeants ont échangé sur plusieurs questions dont celle de la nécessité de parvenir à conserver la compétitivité de ce produit dans les marchés internationaux à travers la maîtrise des coûts et des délais. Au terme des discussions, un constat s'est dégagé : le port de Kribi, de par ses atouts nautiques, sa position stratégique dans le Golfe de Guinée, ses procédures dématérialisées, ses délais de passage et ses liaisons maritimes directes, dispose d'un potentiel avéré qui le positionne comme maillon majeur de la chaîne de valeur de cette filière. Un positionnement justifié par les chiffres exposés par Michaël MAMA, Directeur de l'Exploitation du PAK dans une présentation qui indiquera l'existence d'un bassin de production pour le port de Kribi, à savoir : les régions du Centre, du Sud, de l'Est et du nord-Congo dans une moindre mesure. De 2018 à 2020, c'est près de 25 000 tonnes de cacao qui ont été exportées via le port de Kribi. On notera un pic de 151 EVP traités en avril 2020. Toutes choses qui ont permises au PAK de voir ses parts de marché progresser de 11% par an, grâce à ses principaux clients que sont Agri-Trade ; Atlantique Cocoa Corporation ; Delta Industries, Sic-Cacaos ; Groupe Cacao et la Société Corp Agro industry.

En fin de compte, ce sont des résultats encourageants qui n'occultent, cependant, pas les difficultés observées çà et là et dont les causes sont à rechercher dans la chute de la production et les obstacles rencontrés par les exportateurs.

Pour la SODECAO, ses objectifs, tel que l'a rappelé son Directeur général, demeurent ambitieux, à savoir : contribuer à porter la production nationale à 600 000 tonnes/an ; mobiliser toutes les parties prenantes, dont le PAK, pour des efforts de développement concertés des exportations à l'échelle nationale et enfin, participer à la chaîne de valeur globale du cacao.

La visite de travail s'est achevée par une descente sur les installations portuaires, la zone logistique et l'autoroute Lolabè-Kribi.



DEVELOPING THE COCOA SECTOR

SODECAO Banks on the Port of Kribi

The issues was discussed last Friday during the audience granted by Patrice MELOM, General Manager of the Port Authority of Kribi, to his counterpart Jean Claude EKO'O AKOUAFANE, General Manager of the Cocoa Development Corporation (SODECAO) on a working visit in Kribi.

Both managers discussed several issues among which the need to maintain the competitiveness of this commodity in international markets by controlling of costs and deadlines. At the end of discussions, a point emerged: with its nautical assets, its strategic position in the Gulf of Guinea, its paperless procedures, its transit times and its direct maritime links, the Port of Kribi has a proven potential which makes it a major component in the value chain of this sector. A positioning justified by the figures presented by Michaël Mama, PAK Operations Manager in a presentation indicating the existence of a production basin for the Port of Kribi, namely : the regions of Centre, South, East and North-Congo to a lesser extent. From 2018 to 2020, nearly 25,000 tonnes of cocoa were exported via the Port of Kribi. A peak of 151 TEU processed in April 2020 should be noted. All of these have enabled PAK to see its market share increase by 11% per year, thanks to its main clients, which are Agri-TraPA; Atlantique Cocoa Corporation; Delta Industries, SSic-Cacao; Groupe Cacao and Société Corp Agro industry.

These are encouraging results which do not, however, conceal the challenges noticed here and there, the causes of which are to be found in the fall in production and trading hurdles that exporters face.

For SODECAO, the objectives, as recalled by its General Manager, remain ambitious, namely: to contribute to raising national production to 600,000 tonnes/year; to mobilise all stakeholders, including PAK, for concerted efforts so as to develop exports on a national scale and finally, to participate in the global cocoa value chain.

The working cost ended with a tour of the Port facilities, the logistics zone and the Lolabè-Kribi highway.



Conduire avec le PAK une réflexion devant permettre au cacao de jouer pleinement son rôle de catalyseur du développement



Jean Claude EKO'O AKOUAFANE

Directeur général de la SODECAO
General Manager of SODECAO



To conduct a reflection with the PAK to enable cocoa to play its full role as a catalyst for development

« Vous savez qu'une importante partie du cacao exporté passe par le port de Kribi. D'une part, avec le Directeur général du Port autonome de Kribi, nous avons eu à échanger sur ces problématiques. D'autre part, nous nous félicitons de l'opportunité qui nous a été offerte de découvrir l'immensité et la qualité de cette infrastructure qui est un des fondements même de la vie économique de notre pays. C'est une infrastructure très impressionnante qui se met progressivement en place. Je crois qu'il y a tout simplement lieu de s'en réjouir.

Beaucoup de facteurs lient la SODECAO au PAK. Et c'est le lieu pour moi de rappeler au moins trois choses. Primo, des entités de transformation du cacao sont en train de se mettre en place. Secundo, nous exportons des fèves de cacao notamment en travers le port de Kribi. Tertio, le cacao constitue la 2^e source d'approvisionnement des devises du pays. Autant d'éléments qui nous déterminent à être attentifs à tout ce qui se passe ici à Kribi. Avec le Directeur Général du PAK, nous avons évoqué les voies et moyens devant renforcer ces relations entre nos deux structures.

Pour ce qui concerne la filière cacao, une réflexion avec les différentes parties prenantes, dont le PAK, est en cours. Elle devrait, à terme, permettre que les choses s'améliorent dans ce domaine afin que le cacao puisse véritablement jouer le rôle qui est le sien dans le développement de notre économie et la vie même des producteurs qui, ne l'oublions pas, sont des agents économiques.

En tout état de cause, la dynamisation de la filière passe par une densification du réseau routier. Nous pensons qu'une fois que les différentes infrastructures routières se seront mises en place, nous aurons, alors, des flux très importants transitant par le port de Kribi qui deviendra, ainsi, une porte de sortie encore plus importante des flux en provenance du bassin de production du grand Sud en général. »

As you know, a large part of the cocoa exported passes through the Port of Kribi. On the one hand, we had the opportunity to discuss these issues with the General Manager of the Port Authority of Kribi. On the other hand, we welcome the opportunity we were given to discover the immensity and quality of this infrastructure which is one of the very cornerstone of our country's economic life. It is a very impressive infrastructure that is gradually being put in place. I believe that there is reason to rejoice.

Several factors link SODECAO to PAK. And this is the opportunity for me to recall at least three things. First, cocoa processing entities are being set up. Secondly, we export cocoa beans, especially through the Port of Kribi. Thirdly, cocoa is the country's second largest source of foreign exchange. All these elements call us to be attentive to everything that happens here in Kribi. With the General Manager of PAK, we discussed ways and means to strengthen the relationship between our two companies.

As concerns the cocoa sector, a reflection with the various stakeholders, including PAK, is underway. In the long term, it should enable things to improve in this area so that cocoa can truly play its role in the development of our economy and the very lives of producers who, let us not forget, are economic agents.

In any case, to revamp the sector, the road network must be densified. We believe that once the various road infrastructures are in place, we will have very important flows going through the Port of Kribi, which will thus become an even more significant exit point for flows coming from the production basin of the Great South in general.



BIEN-ETRE DES SALARIES

La couverture sanitaire s'améliore

Depuis le 1^{er} avril 2021, les employés du Port autonome de Kribi (PAK) bénéficient d'une police d'assurance qui leur offre des garanties plus larges.

Il est utile de noter, d'entrée de jeu, que l'assurance maladie souscrite par le PAK est un dispositif étoffé qui assure les salariés et leurs familles face aux risques financiers de soins en cas de d'accident, de maladie, de décès, de frais funéraires ou d'invalidité due à un d'accident.

La mise en œuvre de cette police d'assurance donne aux salariés du PAK d'être couverts par trois garanties.

D'abord la garantie « maladie ». Celle-ci permet le remboursement des frais engagés, soit à l'assuré qui a préfinancé ses soins suivant les délais consentis dans le contrat, soit à un tiers payant en régularisation d'une facture, consécutive à un bon de prise en charge délivré par l'assureur.

Ensuite la garantie « frais funéraires ». Elle a pour but de verser, à un ayant-droit généralement désigné par l'assureur, un capital décès, si l'assuré venait à trépasser.

Enfin, la garantie « individuelle accidents ». Cette dernière a pour objectif de couvrir les risques ci-après :

- le décès de l'assuré, résultant d'un accident et survenu dans un délai de deux ans à compter de la date de souscription du contrat d'assurance. Le paiement du capital fixé dans la police est versé au(x) bénéficiaire(s) ;
- L'invalidité permanente totale, résultant d'un accident

et survenu dans un délai de deux ans à compter de la souscription du contrat d'assurance. Le paiement du capital fixé dans la police est versé à l'assuré ;

- L'invalidité permanente partielle, résultant d'un accident et survenu dans un délai de deux ans à compter de la souscription du contrat d'assurance. Le paiement d'une fraction du capital prévu dans la police est versé à l'assuré.

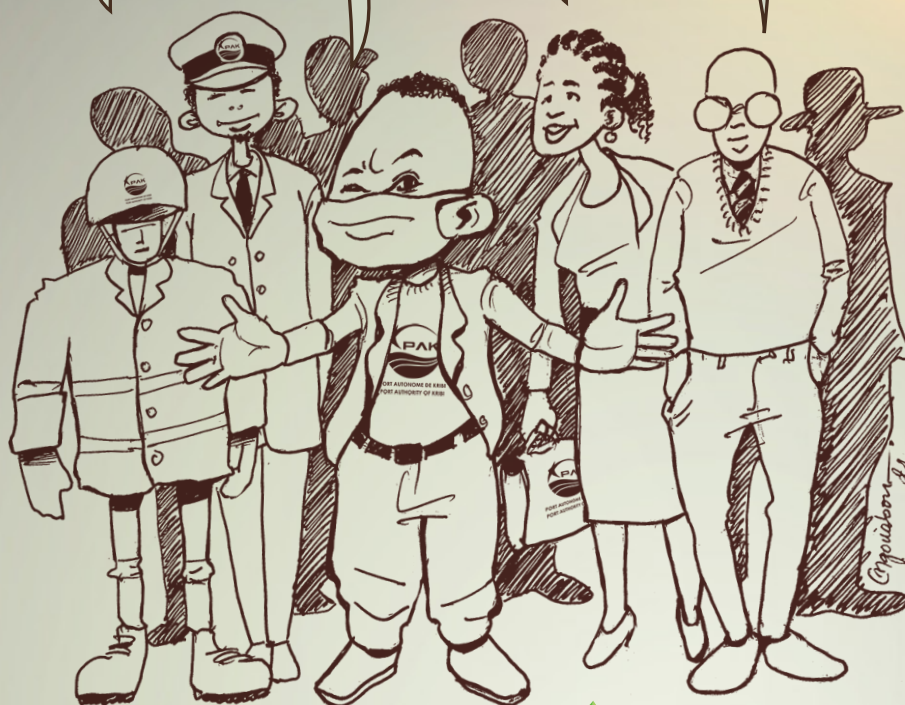
En rappel, c'est à l'issue d'un appel d'offre ouvert que la compagnie Chanas Assurance avait été retenue. Dans le cadre de cette nouvelle police d'assurance, le PAK a obtenu la densification du réseau de soins, le maintien du circuit fermé à Kribi et celui du courtier Partners comme intermédiaire entre l'assuré, l'assureur et les prestataires. A ce titre Partners continuera, notamment, de délivrer les bons de prise en charge et d'assurer le suivi de l'instruction des sinistres lorsque l'une des trois garanties sera engagée.

(Source : Calvin ZANG, Chef de Service chargé des Assurances)



Nous sommes
tous concernés !

We are all
concerned !



APPROCHE RSE

Comprendre et promouvoir le lien entre la RSE et la rentabilité dans l'entreprise

Le PAK a compris que l'une des meilleures manières d'ancrer la RSE dans le cœur de ses métiers, c'est de démontrer et développer les liens qui existent entre une stratégie RSE et la rentabilité de l'entreprise. En mettant en place, par exemple, une stratégie de réduction des déchets (déchets qui peuvent résulter de l'activité opérationnelle ou supports, selon les cas), on gagne de l'argent, alors tout le monde a intérêt à ce que ce soit mis en place !

CSR APPROACH

Understanding and promoting the connection between CSR and profitability in business

PAK understands that one of the best ways to embed CSR into the core business is to demonstrate and develop the connection between a CSR strategy and the company's profitability. By implementing, for example, a waste reduction strategy (waste that may result from operational or support activities, as the case may be), money is made, so it is in everyone's interest to have it in place!

Inside

PASSAGE DES MARCHANDISES AU PORT DE KRIBI

Le scanning, une exigence de sûreté

Soumettre les marchandises au scanning est incontournable en matière de sûreté et de sécurité, et peut même influencer sur la rentabilité et la compétitivité d'une plateforme portuaire.

L'inspection non intrusive communément connue sous l'anglicisme « scanning » est une activité clé dans la chaîne du passage des marchandises. Au port de Kribi, cette activité est hautement stratégique, puisqu'elle permet au PAK de disposer d'un atout indéniable en matière de sûreté, nécessaire à la reconduction régulière du label ISPS. Raison pour laquelle cette activité a été confiée à un opérateur possédant le savoir-faire et l'expertise requis. Il s'agit de TRANSATLANTIC SA (TSA) qui a pour missions principales sur tous les conteneurs (export et import) : de contrôler la présence de sources radioactives dans les conteneurs ; d'effectuer à la demande du PAK ou de la Douane l'inspection non-intrusive de certaines cargaisons non-conteneurisées ; d'analyser les images pour les raisons de sécurité et de sûreté ; de communiquer les résultats à l'opérateur du terminal et, de mettre à la disposition de la Douane lesdites images.

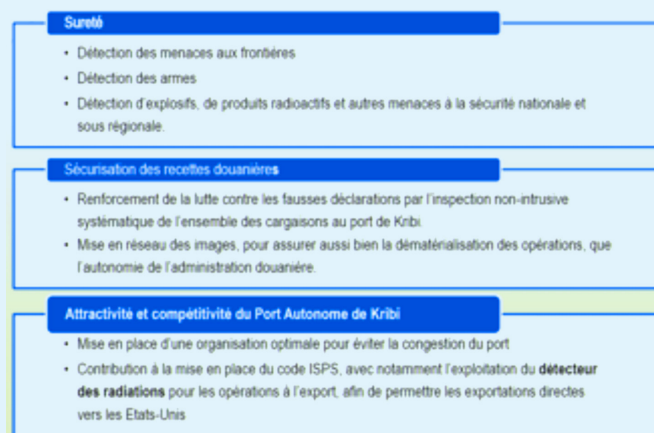
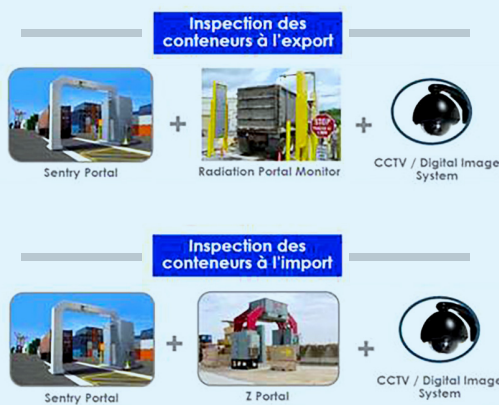
■ Une opération qui n'affecte pas les délais de passage

Dans l'industrie portuaire, l'inspection non-intrusive était avant tout au service de la douane pour des inspections ciblées des cargaisons. Le Port de Kribi peut se targuer d'avoir lancé au Cameroun, grâce à l'expertise de TSA, l'inspection non-intrusive élargie à la détection des radiations. Quant au mode opératoire, on peut relever que les opérations à l'export et à l'import ayant des contraintes

différentes, l'analyse des images scannées ne se fait pas de la même façon. Ainsi, on aura :

- A l'export : l'analyse de l'image qui se fait immédiatement après le passage du conteneur au scanner, pour décider si ledit conteneur est autorisé ou non à entrer dans le terminal.
- A l'import, l'analyse de l'image doit être différée, afin que l'opérateur se concentre uniquement à la gestion du passage des conteneurs au scanner, pour optimiser la cadence d'activité sur le terminal.

En définitive, le scanning, tel qu'effectué au port de Kribi lui permet d'assurer des objectifs de sûreté, de sécurisation des recettes, d'attractivité et de compétitivité ainsi que le montre le schéma ci-après :



● MANIFESTE:

Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale.



Pour toutes vos demandes de cotations, offres commerciales et éventuelles réclamations, contactez nos équipes sur l'adresse

client@pak.cm

Please contact our team for all your requests regarding quotations, commercial offers, and possible reclamations.



Directeur de publication : Patrice MELOM - **Directeur de rédaction :** Harouna BAKO - **Rédacteur en chef :** Ursula NKOA BISCIONGOL
Rédacteurs : Patrice LOUMOU ; Gaël Pascal AMOUGOU ; - **Traducteurs :** KAMGA ; Régine Clémence NGONO MANGA - **Graphisme et mise en page :** Cyrille NGOUABOU C. - **Contributions :** Mohamadou Aoubakar SABO ; Albert Jonathan METOTE NDENGUE

www.pak.cm @contact@pak.cm +237 222 462 100 @portofkribi kribiport @PortOfKribi