



DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

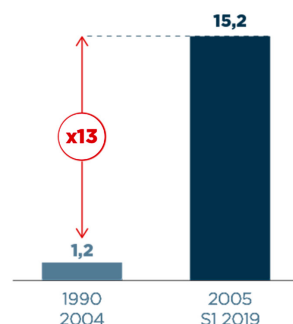
Kribi parmi les meilleurs en Afrique

Les 280 milliards de F CFA consentis par le Cameroun dans la construction de la phase I du port en eau profonde représentent le 6^e plus gros investissement portuaire sur le continent, selon le rapport 2020 de l'« Africa CEO Forum ».

Dans sa livraison 2020, l'Africa CEO Forum, établie comme la plus grande conférence internationale dédiée au secteur privé africain, s'est de nouveau focalisé sur le développement portuaire. Un secteur qui, selon la publication, « revêt une importance toute particulière pour l'Afrique, puisque plus de 80 % de ses échanges passent par les ports. La modernisation de ces infrastructures est donc un élément fondamental pour la transformation économique du continent, sa compétitivité, son industrialisation et son intégration économique ».

Le rapport susmentionné, intitulé « Accélérer la mutation », relève que de nombreuses avancées ont été réalisées au cours des vingt dernières années dans le secteur portuaire en Afrique : des extensions en majorité, mais aussi quelques constructions nouvelles, à l'instar du port en eau profonde de Kribi au Cameroun. Globalement, les développements portuaires en Afrique se font sur les

Évolution des investissements privés dans le secteur portuaire en Afrique Mds USD



SOURCE : BANQUE MONDIALE (PPI DATA)

Exemples d'investissements portuaires réalisés en Afrique Mds EUR

Tanger Med	2,5	Création d'un nouveau terminal conteneur	
Ngqura	0,6	Création d'un terminal conteneur	
Djibouti	0,5	Création d'un nouveau port polyvalent	
Lomé	0,5	Modernisation du terminal	
Owendo	0,5	Construction de 2 terminaux (minéralier et polyvalent)	
Kribi	0,5	1 ^{re} phase de construction de l'infrastructure portuaire	
Pointe-Noire	0,4	Modernisation du port	
Freetown	0,1	Modernisation du port	

infrastructures, les processus, la digitalisation, le conteneur et autres flux (vraquier, roulier, etc.). Sauf que, « malgré tout, beaucoup reste encore à faire », selon l'Africa CEO Forum.

Le top 10 des investissements portuaires en Afrique

Entre 2005 et le premier semestre 2020, le Port en eau profonde de Kribi a mobilisé 280 milliards de FCFA d'investissements pour financer la construction de sa première phase. (420 milliards supplémentaires à investir dans la 2e phase en cours, NDLR). La part des investissements privés dans l'enveloppe de la première phase de construction, relève l'Africa CEO Forum dans l'édition 2020 de son rapport, a atteint 0,5 milliards de dollars, soit près de 276,140 milliards de FCFA. Le Port de Kribi rentre ainsi dans le Top 10 des plus gros investissements privés mobilisés dans le développement portuaire en Afrique, selon l'Africa CEO Forum, qui le place au 6^e rang, même pied d'égalité que les ports de Djibouti, Lomé et Owendo. Kribi se classe devant Pointe-Noire et Freetown.

De tous les investissements privés mobilisés par les ports africains, les plus importants ont été enregistrés à Tanger Med ; près de 2,5 milliards USD (1 380 milliards de FCFA), pour la création d'un nouveau terminal à conteneurs.

Globalement, durant la période de référence, (2005 – 2019), les investissements privés dans les ports africains ont atteint 15 milliards USD (soit un peu plus de 8 284 milliards de FCFA), selon l'Africa CEO Forum. Le volume des capitaux investis par les plateformes portuaires atteint même les 50 milliards de dollars (environ 27.614 milliards de FCFA) lorsqu'on intègre les placements publics. Ces investissements représentent 13 fois plus que ce qui avait été fait au cours de la période 1990-2004...

MODERNISATION DES PORTS AFRICAINS

Les belles leçons de l'Africa CEO Forum

L'objectif du rapport 2020, rendu public en octobre dernier, est également de « formuler des recommandations permettant aux acteurs publics et privés de poursuivre la modernisation du secteur portuaire ».

■ Investir intelligemment et éviter les célèbres « éléphants blancs »

Pour l'Africa CEO Forum, les besoins en investissements restent très importants sur le continent mais avant de se lancer dans le développement de projets de grande envergure et coûteux, les Etats africains gagneraient à bien définir la vocation de leurs projets portuaires. L'on relève que la « guerre des hubs » fait rage en Afrique, laissant planer une menace de surcapacité des terminaux à conteneurs du continent. Or, tous les pays ne pourront pas prétendre à ce rôle. Beaucoup gagneraient donc à investir de manière plus ciblée et pragmatique.

■ Mettre fin au cercle vicieux des inefficiences opérationnelles

D'après la Banque mondiale, le séjour d'un conteneur dans la plupart des ports d'Afrique subsaharienne se situe ainsi encore autour d'une vingtaine de jours, contre trois à quatre dans les grands ports internationaux. Pour réduire ces coûteuses inefficiences, la meilleure façon, selon l'Africa CEO Forum, est parfois de revoir les processus opérationnels et d'améliorer la collaboration entre les acteurs portuaires. Cela passe par la mise en place d'une vraie politique d'incitation à l'efficacité, le recours à la digitalisation et une meilleure sensibilisation des personnels et des différentes parties prenantes.

■ Attirer et mobiliser le secteur privé...

Dans un contexte de ressources budgétaires limitées et d'une expertise technique encore restreinte, le recours au Partenariat Public-Privé (PPP) est une solution particulièrement attractive pour la montée en gamme des ports africains, en témoigne le triplement des investissements dans la logistique en Afrique à travers des schémas PPP entre 2001 et 2017. Les expériences récentes de développement greenfield portuaire montrent qu'il est même possible pour les Etats de développer de nouvelles infrastructures à moindre coût, tout ou partie du financement étant porté par le privé.

■ Améliorer la gouvernance

Les Etats africains doivent jouer pleinement leur rôle régalien par le moyen de contrôles rigoureux afin d'assurer une répartition équilibrée des risques tout en préservant leur souveraineté. Avant de se lancer dans tout PPP, les Etats doivent en particulier avoir en tête trois objectifs : rentabiliser leurs investissements, s'assurer que le niveau (qualité et prix) des prestations fournies

par les opérateurs sont en ligne avec les objectifs fixés dans les contrats et, enfin, veiller à ce que les PPP permettent bien une amélioration de la compétitivité logistique et garantissent un accès équitable à tous les usagers.

■ Fluidifier les interactions port - ville

De nombreux pôles urbains en Afrique se sont construits autour de leur port. Sauf que les flux de camions engendrés par l'activité portuaire sont un facteur de blocage et de congestion urbaine, outre les problèmes de sécurité et de pollution qu'ils entraînent. A l'avenir, d'après l'Africa CEO Forum, il sera critique de trouver des solutions pour fluidifier le trafic et, dans de nombreux cas, d'envisager une relocalisation de l'activité portuaire en dehors des centres urbains.

■ Améliorer la connectivité avec l'hinterland

Pour innover l'hinterland et faire jouer à plein le rôle de moteur des ports, il conviendra d'améliorer la connectivité multimodale (route, rail, et transport fluvial éventuellement) et d'établir des ports secs à l'intérieur des pays pour faciliter les échanges. La mise en place de l'ensemble de ces infrastructures, qui prend forme sur plusieurs points du continent permettra à l'Afrique de valoriser pleinement ses ressources.

■ Intégrer ports et zones industrielles

Si l'essentiel de l'attention est porté sur les grandes infrastructures dédiées au flux conteneur, il est important de souligner que la logistique, aussi moderne et efficiente soit-elle, ne peut pas à elle seule provoquer l'industrialisation de l'Afrique. La modernisation de l'appareil portuaire africain doit donc promouvoir des projets industrialo-portuaires intégrés, à l'exemple du complexe Tanger Med qui a propulsé le développement des secteurs automobile, aéronautique et textile dans le nord du Maroc.

■ Moderniser le non-conteneur

Les besoins du continent ne peuvent uniquement être satisfaits par des flux conteneurisés. Il convient donc, selon l'Africa CEO Forum, de développer en parallèle des infrastructures de qualité spécialisées pour d'autres types de flux (minéraliers, produits agro-alimentaires en vrac, etc.). La mise en exploitation des grands gisements dont regorge l'Afrique requiert la création de grands terminaux minéraliers performants et la construction de terminaux adaptés (rouliers, fruitiers, céréaliers, etc.).



PORT DEVELOPMENT

Kribi Ranks among the Top in Africa

The 280 billion CFAF allocated by Cameroon for Phase 1 of the construction works of the dep-sea port are the 6th biggest port investment in the continent according the Africa CEO Forum 2020 Report.

In its 2020 edition, the Africa CEO Forum, the biggest international conference dedicated to the African private sector focused once again on port development. According to the publication, it is a sector that “has a significant importance for Africa especially, since more than 80% of trade go through ports. Modernising infrastructures is therefore a key element for the economic transformation of the continent, its competitiveness, its industrialization and its economic integration”.

The report mentioned above, entitled “Speeding up Mutation” states that several advances have been made over the last twenty years in the African port sector: extension works mostly, but also a few new constructions, like the Kribi deep-sea port in Cameroon. Generally, port development in Africa takes place on infrastructures, processes, digitization, containers and other flows (bulk carrier, ro-ro, etc.). That notwithstanding, « there is still a lot to do », the report says.

■ The top 10 port investments in Africa

Between 2005 and the first half of 2020, the Kribi Deep-sea Port has mobilised CFAF 280 billion of investments to fund Phase 1 of the construction works. (An additional 420 billion to be invested in the current 2nd phase, editor's note). The share of private investments in the envelope of Phase 1, notes the Africa CEO Forum in its 2020 Report, has reached

0.5 billion dollars, that is nearly 276.140 billion FCFA. The Port of Kribi thus enters the Top 10 of the largest private investments mobilised in port development in Africa, according to the Africa CEO Forum, ranking it 6th, on an equal footing with the ports of Djibouti, Lomé and Owendo. Kribi ranks ahead of Pointe-Noire and Freetown.

Of all the private investments mobilised by African ports, the most important were recorded in Tanger Med; nearly 2.5 billion USD (1,380 billion CFAF), to build a new container terminal.

Overall, during the reference period (2005 - 2019), private investment in African ports reached USD 15 billion (just over CFAF 8,284 billion), according to the Africa CEO Forum. The volume of capital invested by the port platforms even reached 50 billion USD (about 27,614 billion CFAF) when including public investments. These investments represent 13 times more than what was made during the 1990-2004 period.

MODERNISATION OF AFRICAN PORTS

The Lessons of the Africa CEO Forum

The aim of the 2020 report made public last October, is equally to "provide recommendations enabling public and private actors to continue modernising the port sector".

■ Smart investment and avoiding the famous «white elephants»

For the Africa CEO Forum, investment needs are still very important on the continent but before embarking on developing large-scale and costly projects, African States would gain by clearly defining the vocation of their port projects. It is noted that the «hubs war» is raging in Africa, leaving a threat of overcapacity of the continent's container terminals. However, this role will not be possible for all countries. Many would therefore benefit from more targeted and pragmatic investment.

■ Ending the vicious circle of operational inefficiencies

According to the World Bank, the stay of a container in most sub-Saharan African ports is still around twenty days, compared with three to four in the major international ports. To reduce these costly inefficiencies, the best way, according to the Africa CEO Forum, is sometimes to review operational processes and improve collaboration between port actors. This requires the implementation of a real policy to encourage efficiency, the use of digital technology and a better sensitisation of staff and the various stakeholders.

■ Attracting and mobilising the private sector...

In a context of limited budgetary resources and still limited technical expertise, Public-Private Partnership (PPP) is a particularly attractive solution for the upgrading of African ports, as evidenced by the tripling of investments in logistics in Africa through PPP schemes between 2001 and 2017. The recent experiences of port greenfield development show that it is even possible for States to develop new infrastructures at a lower cost, with partial or total financing being provided by the private sector.

■ Improving governance

African States must fully play their regalian role through rigorous controls to ensure a balanced distribution of risks while preserving their sovereignty. Before embarking on any PPP, States must especially consider three objectives: making their investments profitable, ensuring that the level (quality and price) of the services provided by operators are in line with the objectives set in the contracts and, finally, ensuring that PPPs

do indeed improve logistics competitiveness and guarantee equitable access to all users.

■ Fluidifying port-city interactions

Many urban centres in Africa have been built around their ports. Except that the flows of trucks generated by port activity are a factor of blockage and urban congestion, in addition to the ensuing problems of safety and pollution. In the future, according to the Africa CEO Forum, it will be critical to find solutions to fluidify traffic and, in many cases, to consider relocating port activity outside urban centres.

■ Improving connectivity with the hinterland

In order to develop the hinterland and make ports play their full role as a driving force, multimodal connectivity (road, rail and possibly inland waterway transport) will have to be improved and dry ports established within countries to facilitate trade. The construction of all these infrastructures, which is taking shape in several parts of the continent, will enable Africa to fully harness its resources.

■ Integrating ports and industrial zones

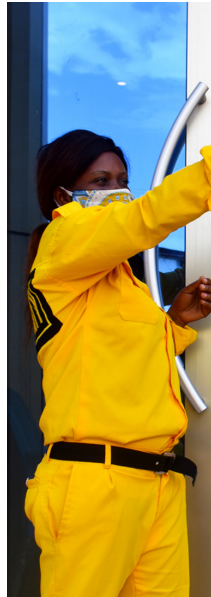
While most of the attention is focused on the major infrastructures dedicated to container flows, it is important to stress that logistics alone, however modern and efficient it may be, cannot bring about Africa's industrialisation. The modernization of the African port apparatus must therefore promote integrated industrial-port projects, such as the Tangier Med complex which has propelled the development of the automobile, aeronautics and textile sectors in the north of Morocco.

■ Modernising non-containerised flows

The continent's needs cannot be met by containerised flows alone. Therefore, according to the Africa CEO Forum, it is necessary to develop in parallel specialised quality infrastructures for other types of flows (mineral carriers, bulk agri-food products, etc.). The exploitation of the large deposits that Africa is endowed with requires the creation of large, high-performance mineral terminals and the construction of suitable terminals (ro-ro, fruit, cereal, etc.).



COVID-19



Le PAK relance l'alerte

Au regard de la deuxième vague de la pandémie déclarée de par le monde, la cellule de crise créée au sein du port met désormais des bouchées doubles sur la sensibilisation.

« Des informations concordantes font état d'une recrudescence des cas de contamination de la COVID-19 à l'international et malheureusement dans la ville de Kribi. Plusieurs cas nouveaux sont officiellement déclarés dans certaines entreprises ». Dixit Modeste AKOO, Conseiller Technique N°1 du PAK, par ailleurs Président de la Cellule de crise et de la continuité des activités. Une instance créée par le Directeur Général du PAK en début d'année, alors que la pandémie à COVID-19 dictait sa loi à tous. Le mauvais vent semblait être passé et un certain relâchement aussi, concernant les mesures barrières.

Voilà que l'on parle de résurgence, notamment avec une deuxième vague d'épidémie, manifestement plus virulente. L'heure est donc à la remobilisation ! Dans un communiqué rendu public en fin de semaine dernière, le Président de la Cellule de crise anti-COVID rappelle que « les interactions quotidiennes avec des partenaires extérieures (clients, fournisseurs et autres usagers) et une tendance manifeste de relâchement de l'observance des gestes barrières prescrits par le gouvernement et maintes fois relayées par la Cellule de Crise COVID-19, exposent chacun de nous à la contamination de cette maladie, qui fait des ravages dans le monde entier et risque d'annihiler tous les efforts et sacrifices consentis par la Direction Générale du PAK, visant à mettre à l'abri la Communauté Portuaire de Kribi en général, et le personnel du PAK en particulier.

Les uns et les autres sont invités à prendre conscience individuellement et collectivement du grave danger auquel le laxisme de certains, pourrait exposer l'ensemble des travailleurs portuaires.

Lundi dernier, 9 novembre, les membres de la Cellule de Crise se sont réunis autour du Président de Cellule, question de repeaufiner la stratégie de lutte, dont la sensibilisation continue et la veille, conformément aux textes cadre validés par

la Direction Générale. Avec l'appui des Délégués du Personnel, les Points Focaux des entreprises installées dans le périmètre du PAK et des Pairs éducateurs formés, l'on rappelle aux personnels et aux usagers du PAK, l'impératif de faire montre d'auto-discipline, en renouant avec le respect strict des mesures barrières et d'hygiène déjà édictées. Pour mémoire, il s'agit :

- 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 signalement des cas suspects ;
- La Lavage systématique des mains ;
- La distanciation sociale ;
- Le dépistage systématique ;
- La mise en quarantaine des cas suspects.



“ Notre défi collectif demeure d’éviter les cas aggravants de contamination et la propagation de la pandémie à CoVID-19 dans la place Portuaire de KRIBI ”

Le virus circule toujours !



LE PORT AUTONOME DE KRIBI BARRE LA VOIE À LA PROPAGATION DU CORONAVIRUS
PORT AUTHORITY OF KRIBI FIGHTS AGAINST THE SPREAD OF CORONAVIRUS

- 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 SIGNALEMENT DES CAS SUSPECTS
- LA LAVAGE SYSTÉMATIQUE DES MAINS
- LA DISTANCIATION SOCIALE
- LA MISE EN QUARANTAINE DES CAS SUSPECTS
- LE DÉPISTAGE SYSTÉMATIQUE

DÉCLARER TOUT CAS SUSPECT OU SON PROPRE CAS AU
REPORT ANY SUSPECTED OR OWN CASE AT THE FOLLOWING NUMBERS

☎ 1510

699 909 103

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.

Lexique

Avarie :

Dommage au navire, détérioration ou perte de la cargaison.

Avarie commune :

Pertes ou frais engagés volontairement par le capitaine pour sauver le navire et sa cargaison. Par exemple, en délestant le navire d'une partie de sa cargaison, afin d'éviter qu'il ne coule.

Avarie particulière :

Dommages survenus par accident au navire ou à sa cargaison. Une avarie particulière peut survenir lors des opérations de chargement, déchargement.

La lettre du PAK

Reducing printer and photocopier costs

The printer and/or photocopier is an essential equipment in a company, except that it generates huge expenses, both in terms of energy consumption and periodic purchases of ink and other consumables. The costs associated with the use of printers and photocopiers are on average 1 to 3% of company expenditure (Agency for Environment and Energy Management). An eco-responsible printing approach is therefore recommended.

Ecogesture of the week:

- ✓ At the end of the day, remember to turn off the printer and/or photocopier to save energy and extend the life of the machine;
- ✓ Set the machine to print double-sided by default;
- ✓ Black & white printing is recommended, colour printing uses several ink cartridges at a time, while black & white printing uses only one, in draft mode;
- ✓ Reduce bold tests to a minimum to save ink. Printing fonts determine the amount of ink that will be consumed to print the document;
- ✓ Do not print web pages as they contain too many pictures.

Directeur de publication : Patrice MELOM - **Directeur de rédaction :** Harouna BAKO - **Rédacteur en chef :** Ursula NKOA
Secrétaire de rédaction : Félicité BAHANE N. - **Rédacteurs :** Félicité BAHANE N. ; Patrice LOUMOU ; Gaël Pascal AMOUGOU ;
Mohamadou Aboubakar SABO - **Traducteurs :** KAMGA ; Régine Clémence NGONO MANGA
Graphisme et mise en page : Cyrille NGOUABOU C.