



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°081 DU 07 JANVIER 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
- LA MISE EN QUARANTAINE DES CAS SUSPECTS
- LE LAVAGE SYSTÉMATIQUE DES MAINS
- LE DÉPISTAGE SYSTÉMATIQUE
- LA DISTANCIATION SOCIALE

L'actu



Faire plus de trafic domestique que de transbordement

Lire l'interview de
Patrice MELOM,
Directeur Général du PAK,
fixant le cap 2021

■ Monsieur le Directeur Général, sur quelle note est-ce que le dirigeant que vous êtes, pense avoir clôturé l'an 2020 ?

Je ne vais pas être modeste parce qu'à la vérité, l'année s'est clôturée sur une note de satisfaction. De manière générale, nous avons atteint nos objectifs et parfois même, les avons dépassés. Il y a donc lieu d'être satisfait. Je souligne par ailleurs que le PAK n'est encore qu'une jeune structure, qui pose encore ses fondations. Nous expérimentons diverses approches qui donnent de bons résultats. Beaucoup reste encore à faire mais ce que nous avons posé comme fondations nous permet de croire que la construction sera viable.

■ On peut se permettre quelques chiffres ?

Evidemment ! Nous espérions 376 escales navires en 2020 et ce chiffre a été dépassé s'établissant ainsi à 457 escales. Les recettes issues de l'exploitation sont celles qu'on attendait et par extension, les recettes douanières qui sont un excellent indicateur de la vitalité économique des flux transitant par le port sont de l'ordre de 70 milliards de FCFA en fin 2020. Ce n'est absolument pas négligeable, puisqu'on est parti d'un milliard de recette annuelle sans le port en 2017, pour passer à 9 milliards en 2018. Une première année où on a fonctionné que neuf mois. En 2019, qui a été la première année de fonctionnement pleine du port, la douane a quand-même enregistré 24 milliards. Pourtant c'était une année très difficile pour le PAK à cause de la fermeture du service maritime connecté en direct avec l'Asie sur lequel nous fondions beaucoup d'espoirs. Il a fallu faire d'énormes investissements en termes de promotion pour maintenir la tête hors de l'eau. Et cette fois, fin 2020, elle fait 70 milliards. Cette progression montre à suffisance qu'il y a de l'activité au port de Kribi.

■ Est-ce à dire que le PAK n'a pas été impacté par le COVID-19 ?

Le PAK n'a pas échappé à la secousse mais nous avons réussi à mitiger l'effet de la crise sanitaire. Comme je disais plus haut, les indicateurs les plus illustratifs démontrent que les prévisions de trafics ont été au rendez-vous, de nouveaux opérateurs ont continué à s'installer, qu'ils soient amodiataires ou préposés et enfin, de nouveaux chargeurs et réceptionnaires ont fait confiance au port de Kribi. C'est grâce au fait que nous avons rapidement mis en place un plan de riposte englobant un réajustement stratégique, qui a permis que les réalisations rejoignent les prévisions. Il ne faut cependant pas croire que la pandémie ne nous a pas impacté, bien au contraire. On aurait voulu et on aurait pu faire

mieux, si le mal n'était pas intervenu. Parce que nous travaillons à augmenter les trafics domestiques en import/export et également à accélérer le déploiement des industriels et prestataires logistiques sur la zone péri-portuaire.

■ L'année 2020 avait débuté avec l'implémentation du Système d'Information Portuaire (SIP). Peut-on dire aujourd'hui que le Port de Kribi est un port connecté à toute sa communauté ?

Absolument ! Le SIP est d'ailleurs l'une des fiertés du PAK à ce stade. Nous n'en parlons peut-être pas encore assez mais cela se fera. Je peux déjà me réjouir de ce qu'en très peu de temps, le PAK ait réussi à mettre en place des outils numériques qui vont lui permettre d'être performant et de maîtriser son environnement sur la place portuaire. Le SIP à Kribi est désormais une réalité. Sa mise en œuvre se fait progressivement, module par module mais il y a déjà beaucoup d'activités qui passent par ce canal : les accès ; la gestion des navires ; la gestion marchandises et autres. Il y a des interfaces avec Camcis de la Douane et E-GUCE du guichet unique.

Tous les acteurs sont informés et utilisent cette plateforme qui devient incontournable. Nos collaborateurs s'attendent à former tous les partenaires à son utilisation et les suivent. Nous travaillons très étroitement à élaguer les difficultés qui se présentaient

au début et tout le monde voit comment les choses se simplifient au fur et à mesure. Nous avons de réels motifs d'être optimiste au regard des potentialités de cet outil qui n'est pas figé mais s'améliore au fil du temps. Il est adaptable aux besoins des utilisateurs et facilite les conditions de travail.

En termes de conduite de chargement, c'est une révolution profonde qui redéfinit les métiers et les missions des opérateurs, nous sommes convaincus que ce choix irréversible qui implique forcément une période de transition et d'assimilation difficile et usante, est le prix à payer pour permettre à notre port de faire le saut le qualitatif de la modernité.

■ Quid de la connectivité physique via les routes ?

C'est le gros point d'amélioration, le maillon faible de notre place portuaire. Bien que notre influence soit plutôt limitée sur ce domaine, nous allons continuer à multiplier les recherches de solutions et les actions de lobbying car c'est un domaine qui relève des prérogatives du gouvernement. Et nous savons tous que notre pays, à l'instar de tous les autres pays de la planète, subit les contrecoups d'une crise financière internationale. Il y a lieu, cependant, d'espérer que l'Etat tiendra jusqu'au bout ses engagements, notamment en améliorant de manière plus ou moins pérenne la desserte Edéa-Kribi. D'ailleurs, le ministère des Travaux publics nous a encore récemment réitéré ses assurances quant au confortement des routes à court terme. A plus long terme, il sera question de conduire à sa finalisation les travaux de construction de l'autoroute Lolabe-Kribi-Edéa. On va également citer le projet de construction de la route Kribi-Ebolowa dont les travaux devraient démarrer cette année. Voilà autant de perspectives qui, à coup sûr, permettront de retenir le flot d'investisseurs qui chaque jour se presse ici à Kribi.

■ 2021 étant lancée, quel est le challenge annuel du PAK ?

Il va s'agir de maintenir les acquis. Progressivement, les gens apprennent à compter avec le Port de Kribi. C'est un acquis à maintenir. Ça passe par la qualité de service que nous devons continuer à améliorer. Nous devons satisfaire les demandes de nos clients qui

sont de plus en plus nombreux. Le challenge va donc être d'exister de mieux en mieux, d'attirer plus de volumes, de faire plus de trafic domestique que de transbordement, afin que le port puisse être à flot et contribue davantage à l'émergence de l'économie nationale.

Nous avons plusieurs projets à suivre, notamment celui de création de la zone logistique et industrielle qui est un projet phare. Il y a la phase 2 d'extension du port que nous suivons afin qu'elle évolue de manière optimale, de même que les projets d'adduction en eau et en énergie. Ce sont de gros challenges parce que les investisseurs frappent de plus en plus à la porte et réclament tous ces services de base pour pouvoir investir et s'installer à Kribi. Enfin je n'oublie pas les actions RSE qui nous tiennent particulièrement à cœur, une attention encore plus marquée que les années d'avant sera mise pour mettre en œuvre des actions qualitatives, bénéfiques et favorable à toutes communautés riveraines.

■ Où en êtes-vous vous avec le projet de zone franche ?

Il faut déjà comprendre qu'une zone logistique et industrielle c'est de l'aménagement pour l'installation des opérateurs. La zone franche ou zone économique va être un statut qu'on donne à cette zone logistique. Le PAK travaille effectivement avec le gouvernement pour obtenir ce statut, en même temps que nous recherchons des financements pour l'aménagement physique de la zone. L'idée est que les investisseurs qui souhaitent s'installer trouvent des facilités conséquentes. Ils l'exigent d'ailleurs, en faisant des comparaisons avec d'autres pays qui leur offrent tellement d'avantages. Le marché Camerounais est manifestement attractif mais il reste encore des facilités et divers abattements fiscaux pour booster les installations.

■ Quel message adressez-vous aux partenaires du PAK pour 2021 ?

Déjà, nous les remercions de nous faire confiance. Nous les encourageons à continuer à travailler avec nous. En retour, nous nous engageons, dans la mesure de nos moyens, à améliorer la qualité des services, à maintenir la flexibilité que nous avons instaurée dans nos relations. Des relations de proximité qui vont être renforcées. A ceux qui ne travaillent pas encore avec nous, nous les invitons à venir découvrir la place portuaire de Kribi, les assurant qu'ils y trouveront des arguments pour rester.

■ Un dernier mot en direction de vos collaborateurs en entreprise...

Ils méritent d'être félicités parce qu'ils ont permis que la structure existe. Ils y ont contribué, chacun à sa manière. Ils doivent donc être félicités pour les résultats qui sont le produit d'une action collective. Ensuite, il faut qu'ils sachent que ce n'est pas facile de se maintenir quand on commence à s'élever. Le défi est de se maintenir, éviter la chute. Donc, que chacun redouble d'effort, surtout que cette année apportera un important volume de travail qui va exiger que chacun y mette encore plus d'énergie. Ils doivent donc se préparer à cela. Enfin, je vais évoquer les petits soucis de discipline que nous rencontrons ci et là. Il faut que les uns et les autres se reprennent afin que le rendement du PAK soit meilleur. Quant à nous à la Direction générale, nous ferons le nécessaire pour améliorer les conditions de travail qui jusque-là ont été minimales.



“ Have more domestic traffic than transshipment ” Read the interview of Patrice MELOM, General Manager of PAK, setting the course for 2021

■ Dear Sir, on what note does the leader that you are think you have ended the year 2020?

I am not going to be modest because the truth is that the year ended on a satisfactory note. Generally speaking, we achieved our objectives and sometimes even went beyond them. So, there is reason to be satisfied. I would also like to point out that PAK is still a young company that is still laying its foundations. We are experimenting with various approaches that are yielding good results. Much remains to be done, but what we have laid as a foundation gives us reason to believe that the construction will be sustainable.

■ Can we have some statistics?

Of course! We had hoped for 376 ship calls in 2020 and this figure was exceeded, reaching 457. Revenues from operations are as expected, and by extension, customs revenues, which are an excellent indicator of the economic vitality of the traffic transiting through the port, amount to about CFAF 70 billion by the end of 2020. This is absolutely not negligible, since we started from one billion annual revenue without the Port in 2017, to 9 billion in 2018. A first year in which we only operated for nine months. In 2019, which was the Port's first full year of operation, customs still recorded 24 billion. Yet it was a very difficult year for PAK because of the closure of the maritime service connected directly to Asia, on which we had high hopes. We had to make huge investments in terms of promotion to keep our heads above water. And this time, at the end of 2020, revenue stands at 70 billion. This progression shows that there is enough activity in the Port of Kribi.

■ Does that mean that PAK was not impacted by COVID-19 ?

PAK did not escape the shake-up, but we managed to mitigate the effect of the health crisis. As I said earlier, the most illustrative indicators show that traffic forecasts have been met, new operators have continued to set up, be they farmees or agents, and finally, new shippers and receivers have put their trust in the Port of Kribi. This is due to the fact that we quickly put in place a response plan that included a strategic readjustment, which allowed achievements to match forecasts. However, we should not believe that the pandemic has not impacted us, far from it. On the contrary, we would have wanted to and could have done better, if there had been no disease. Because we were working to

increase domestic import/export traffic and also to speed up the deployment of industries and logistic service providers in the area around the Port.

■ The year 2020 started with the implementation of the Port Information System (PIS). Can we say today that the Port of Kribi is a Port connected to its entire community?

Absolutely! The SIP is one of PAK's proudest achievements at this stage. We may not talk about it enough yet, but it will happen. I can already rejoice that in a very short time, PAK has succeeded in setting up digital tools that will enable the company to be efficient and to control its environment in the Port area. The SIP in Kribi is now a reality. Its implementation is being done gradually, module by module, but there are already many activities that pass through this channel: access, ship management, cargo management and others. There are interfaces with Camcis from Customs and E-GUCE from the Single Window.

All the stakeholders are informed and use this platform, which is becoming a must. Our employees are committed to training all partners in its use and monitor them. We are working very closely to iron out the difficulties that arose at the beginning and everyone can see how things are becoming simpler over time. We have real reason to be optimistic about the potential of this tool, which is not static

but improves over time. It can be adapted to users' needs and facilitates working conditions.

In terms of load control, this is a major revolution that is redefining the trades and missions of operators. We are convinced that this irreversible choice, which inevitably implies a difficult and tiring period of transition and assimilation, is the price to be paid to allow our port to make the qualitative leap to modernity.

■ **What about physical connectivity via roads?**

This is the big point for improvement, the weak link in our port. Although our influence in this area is rather limited, we will continue to multiply the search for solutions and lobbying actions, because this is an issue that falls within the purview of the government's prerogatives. And we all know that our country, like every other country in the world, is suffering the effects of an international financial crisis. However, there is reason to hope that the State will keep its commitments to the end, notably by improving the Edéa-Kribi road service in a more or less sustainable manner. Moreover, the Ministry of Public Works has recently assured us once again that the roads will be improved in the short term. In the longer term, it will mean completing the construction work on the Lolabe-Kribi-Edea highway. We will also mention the Kribi-Ebolowa road construction project, for which work is expected to start this year. These are all prospects that will certainly help to retain the stream of investors who are rushing here every day in Kribi.

■ **2021 has started, what is the annual challenge for PAK?**

We will have to maintain what has been achieved. Gradually, people are learning to count with the Port of Kribi. It is an asset to be maintained. It goes through the quality of service, which we must continue to improve. We must satisfy the needs of our clients, who are growing in number. The challenge will therefore be to exist in a better way, to attract more volumes,

to have more domestic traffic than transshipment, so that the Port can be afloat and contribute more to the emergence of the national economy.

We have several projects to follow, namely the creation of the logistics and industrial zone, which is a flagship project. There is the phase 2 extension of the port that we are following up so that it evolves in an optimal way, as well as the water and energy supply projects. These are big challenges because more investors are knocking on the door and requiring all these basic services to be able to invest and settle in Kribi. Finally, I am not forgetting the CSR actions that are particularly important to us. Even more attention than in previous years will be paid to implementing qualitative actions that are beneficial and favourable to all the local communities.

■ **How far have you gone with the free zone project?**

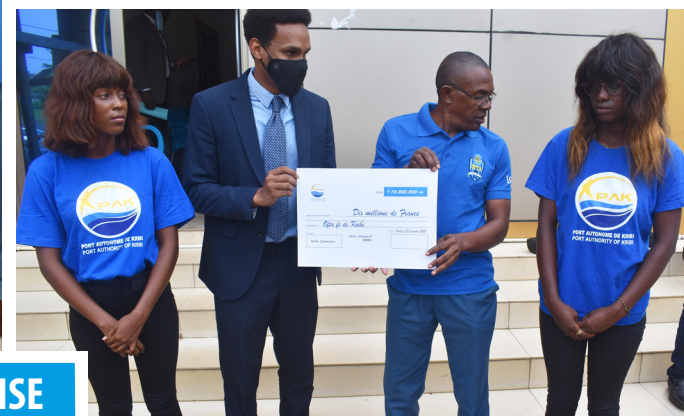
It is already necessary to understand that a logistics and industrial zone is a facility for the establishment of operators. The free zone or economic zone is going to be a status given to this logistics zone. PAK is indeed working with the government to obtain this status, at the same time as we are looking for financing for the physical development of the zone. The idea is that investors who wish to settle there will find substantial facilities. They are demanding this, by making comparisons with other countries that offer them so many benefits. The Cameroonian market is obviously attractive but there are still facilities and various tax breaks to boost company establishment.

■ **What message do you have for PAK partners for 2021?**

First of all, we would like to thank them for trusting us. We encourage them to continue working with us. In return, we commit ourselves, within our means, to improve the quality of our services and to maintain the flexibility we have established in our relations. Relationships of proximity that will be strengthened. To those who do not yet work with us, we invite them to come and discover the Port of Kribi, assuring them that they will find arguments to stay in the Port.

■ **A last word to your company's employees ...**

They are to be congratulated for allowing the structure to exist. They have contributed to it, each in their own way. They should therefore be congratulated for the results that are the product of collective action. Secondly, they should know that it is not easy to maintain oneself when one starts to rise. The challenge is to maintain yourself, to avoid falling. Therefore, let everyone work harder, especially since this year will bring a large amount of work that will require everyone to put even more energy into it. So, they must prepare themselves for this. Finally, I am going to mention the small problems of discipline that we encounter here and there. We need to pull ourselves together so that PAK's performance is better. As for us in the General Management, we will do what is necessary to improve the working conditions that have been minimal up to now.



RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE

Le PAK, partenaire du football local

Un contrat de sponsoring signé en décembre dernier entre l'autorité portuaire de Kribi et le club Océan Football Training Association (OFTA), à hauteur de 10 millions de F CFA.

Les « Océans Boys » ont toujours compté sur le Port Autonome de Kribi (PAK) pour soutenir leurs différentes activités en club. Mais pour le compte de la saison sportive 2020-2021, le partenariat entre les deux structures s'est voulu plus formel. Ceci à travers un contrat de sponsoring du PAK en faveur de Océan Football Training Association (OFTA), signé mercredi 23 décembre 2020 au cabinet du Directeur Général du PAK à Kribi.

Patrice MELOM explique que le PAK est une entreprise citoyenne qui doit rayonner dans son environnement social. « Il se trouve que OFTA est un club de football qui fait la fierté de la localité. Nous avons donc estimé que dans le cadre de notre responsabilité sociale, qu'il serait normal d'encadrer cette jeune structure par un sponsoring formel. Toute chose qui s'avère finalement être un partenariat gagnant-gagnant, puisque le PAK qui est une jeune structure a besoin de se faire connaître. Je pense qu'il n'y a pas meilleur canal de promotion qu'un club de football. Nous sommes sincèrement fiers d'avoir signé ce partenariat que nous espérons voir grandir ». Les partenaires s'accordent ainsi pour promouvoir la notoriété, l'image et les services du port à travers la vitrine sportive incarnée par le club de football.

Concrètement, le PAK a souscrit à un package de sponsoring à

hauteur de dix millions (10 000 000) de FCFA, en échange de la mise à disposition du label du club pour ses campagnes commerciales et publicitaires ; la présence du logo du PAK sur certains supports dont le maillot du club ; le co-branding du siège et des événements du club et la dotation en équipements sportifs.

Pour les responsables de OFTA, c'est un grand coup que le PAK vient de frapper en accompagnant le club de façon officielle. « Ce partenariat a commencé depuis notre ascension en Elite 2, en passant par les inter-poules. Depuis les deux saisons passées, le PAK nous a soutenu. La signature du partenariat de sponsoring est simplement la concrétisation de tout ce qui se fait depuis un certain temps. C'est une véritable bouffée d'oxygène qui va amener le club à fonctionner de manière plus harmonieuse ».



“*Observation des mesures
écogestes dans le cadre de nos
activités professionnelles*”



Consulter une page web simple consomme environ 0,02 grammes de CO2 par seconde, pour une page avec des images complexes et vidéos, c'est 720 grammes par heure soit l'équivalent de la consommation moyenne d'un véhicule neuf au kilomètre.

Ecogeste de la semaine

Evitons donc de charger des pages web inutilement !!! pensons à ces quelques gestes simples :

- ✓ **Ajouter les sites fréquemment utilisés en favoris ;**
- ✓ **Taper directement votre recherche dans la barre de navigation sans passer l'accueil de votre moteur de recherche ;**
- ✓ **Effectuer les recherches avec des termes précis ;**
- ✓ **Eviter de fermer et rouvrir à chaque fois les pages web.**



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

*« Protéger l'environnement,
c'est préserver notre santé »*

Le Port Autonome de Kribi vous adresse ses

MEILLEURS VŒUX

Best wishes



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

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

• En rade :

Signifie « être à l'écart du port ».

La rade est un plan d'eau marin permettant le mouillage/attente d'un navire.

En général les navires en rade attendent une autorisation d'accès au port ; qu'une place se libère sur le quai ; l'assistance d'un pilote local ; etc.



La lettre
du PAK

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.