



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°094 DU 08 AVRIL 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



ZONE LOGISTIQUE

Les bons points d'un espace en pleine effervescence

Des demandes d'occupation croissantes, une zone économique en gestation ; tour d'horizon dans une zone logistique pleine de promesses

Sur une superficie de 26 300 ha de terrains bruts classés au domaine public artificiel, 20 000 ha de terrains bruts sont projetés à l'horizon 2040 pour les zones d'activités commerciales, logistiques et industrielles. Pour les rendre fonctionnelles, le PAK a engagé la mise en place d'un important réseau d'infrastructures (dessertes routière et autoroutière, chemin de fer, systèmes d'alimentation en eau potable, en énergie électrique, etc.). Afin de répondre, à la demande actuelle et aux besoins à l'horizon 2027, une zone couvrant une superficie brute d'environ 3 000 ha de terrains devrait permettre de rendre disponible environ 1 200 ha pour l'implantation desdites activités dans les zones contiguës au port.

■ Des filières variées et à forte valeur ajoutée

Ici, sur une première partie couvrant un peu plus de 105 hectares, la diversité des filières d'activités rencontrées en dit long sur le visage qui sera celui de cette zone logistique. On y retrouve des opérateurs et industries de transformation des fèves de cacao, des unités de production de pouzzolane, de transformation du bois, d'assemblage et de maintenance d'engins lourds, de fabrication et montage des appareils électroménagers, de production des produits agroalimentaires et cosmétiques, des aires de stockage et d'entreposage. Une diversité de d'activités qui apportent une plus-value à un savoir-faire local surtout avec non moins de 60% des investissements appartenant aux nationaux, à nos matières premières mais aussi au trafic portuaire, à l'emploi et surtout à la

croissance du tissu économique de la sous-région et au-delà.

Restent tout de même attendus le démarrage du projet de développement du terminal hydro carburant, la construction d'usine de fabrication d'équipements électriques et la mise en place d'unités de production des énergies renouvelables, entre autres.

■ Des perspectives alléchantes

Le futur de la zone logistique du PAK, qui est d'être un environnement portuaire croissant et dynamique, se dessine en termes d'accroissement continu du trafic, de renforcement de son attractivité par un développement de ses lignes maritimes, de développement de sa future zone économique qui le positionnera comme carrefour sous-régional, et de consolidation de sa notoriété internationale pour le développement des projets logistiques et industriels.

Pour le cas spécifique de la future zone économique, il est important de souligner que le projet consiste en l'aménagement l'exploitation et l'entretien d'un espace viabilisé de 455 hectares, doté d'infrastructures optimales, en vue de l'installation d'entreprises logistiques et industrielles de premier ordre. La composante immobilière du projet prévoit la construction d'un centre des affaires moderne (espaces commerciaux, bureaux, centre d'exhibition, conférences etc.) et d'entrepôts.



DEVELOPMENT OF THE LOGISTICS ZONE

Highlights of a Booming Area

Increasing applications for occupancy permits, a budding economic zone. Let's have an overview of a very promising logistics zone.

Out of the 26,300 ha of land belonging to the artificial public domain, 20,000 ha are intended to host commercial, logistics and industrial activities by 2040. To make them functional, PAK has embarked on developing a major infrastructure network (roads and highways, railway, water supply system, power supply system, etc.) To meet the current demand and needs expected by 2027, 1,200 ha will be earmarked out of a gross area of almost 3,000 ha for the establishment of activities in the areas adjacent to the Port.

■ A variety of high value-added activities

The array of activities on the first plot of more than 105 ha bodes well for the future of the logistics zone: operators, cocoa bean processing factories, pozzolan production unit, timber-processing unit, heavy machinery assembly and maintenance plant, household appliance manufacturing and assembly plant, agroprocessing industries and cosmetics production plants, storage and warehousing areas. Various activities which bring added value to the local expertise especially with 60% of investments held by Cameroonians, to our raw materials, to the Port traffic, to employment, but moreover to the economic fabric at the sub-regional level and beyond.

However, other projects are yet to start, among which the deve-

lopment of the oil and gas terminal, the construction of an electrical equipment manufacturing plant and the setting up of renewable energy production units.

■ Promising prospects

As PAK is the sole deep-sea port of Cameroon, its logistics area is a growing and dynamic port environment which shows signs of permanent increasing traffic, strengthening its attractiveness through the development of maritime lines, the development of its future economic zone making it a sub-regional hub and strengthening its international reputation for the development of logistics and industrial projects.

As concerns specifically the future economic zone, it is worth mentioning that the project entails developing, operating and maintaining a 455-ha developed space with optimal infrastructure to settle first-class logistics and industrial companies. The real estate component of the project deals with building a modern business center (commercial spaces, exhibition centre, conference centre, etc.) and warehouses.



Eric DIKOKO MANGA

Chef du Département de la Gestion domaniale, de la logistique portuaire et des activités concédées



Le nombre croissant de demandes et la future zone économique témoignent de la forte attractivité de notre zone logistique

■ Comment se porte la zone logistique du PAK à ce jour ?

Je peux le dire sans l'ombre d'un doute que la zone logistique du Port de Kribi se porte très bien. Un peu plus de 17 autorisations d'occupation temporaire (AOT) ont déjà été accordées à des entreprises pour une surface utile de 105 hectares. Parmi ces 17 entreprises qui ont reçu autorisation de s'installer, 7 sont entièrement opérationnelles au moment où nous parlons. Ce sont ACC, ISH, Bol-loré Transport and Logistics, Kribi Island Services, SEPBC, Tractafric Equipment, Ocean Shipping & Logistics.

Pour ce qui concerne le reste des bénéficiaires des AOT, leurs installations respectives sont en cours d'achèvement.

■ Au vu de la rude concurrence à laquelle se livrent les ports du Golfe de Guinée, peut-on affirmer que la zone logistique de Kribi est attractive ?

Effectivement. Lorsque nous accordons des AOT, celles-ci sont toujours accompagnées des facilités telles des accès routiers, l'eau courante, l'électricité, une connexion internet haut débit, etc.

Généralement ce que nous accordons aux demandeurs ce sont des espaces déjà aménagés. Mais lorsque les terrassements n'ont pas été effectués, il appartiendra alors au bénéficiaire de s'en occuper. Dans ce cas nous avons prévu un package de mesures de compensation particulièrement avantageuses et qui donnent de récupérer en peu de temps l'investissement consenti.

Un autre indicateur de l'attractivité de notre zone est le nombre de plus en plus croissant de demandes que nous recevons. Les opérateurs économiques ont pris en compte les excellentes opportunités qui se dessinent à l'horizon avec notamment le projet en cours de mise en place ici à Kribi d'une zone économique.

■ Quelques sont les difficultés rencontrées et quels peuvent être les points de satisfaction dans la gestion de la zone logistique ?

Comme difficulté rencontrée, on peut citer, pour le moment, les délais généralement longs que prennent les bénéficiaires dans le paiement de leurs redevances d'occupation. Ce qui peut s'expliquer par le climat global des affaires actuellement plombé par la pandémie mondiale liées à la Covid-19.

Le premier point de satisfaction est la célérité avec laquelle les entreprises s'installent dans cette zone logistique. Nous avons remarqué qu'aussitôt qu'une AOT était accordée à un bénéficiaire, ce dernier se hâtait dans les travaux relatifs au démarrage de ses activités. Ce qui fait qu'on n'observe pas du tout à Kribi des espaces qui pourraient donner l'impression d'avoir été abandonnés ou mis en friche par leurs bénéficiaires.

Un autre point de satisfaction est que les bénéficiaires des AOT apportent une réelle plus-value à l'activité du port de Kribi, en ce qu'ils contribuent à accroître le trafic dans leurs filières respectives.



Eric DIKOKO MANGA

Head of the Directorate of Land Management, Port Logistics and Concession Activities.



The increasing number of applications and the future economic zone show the significant attractiveness of our logistics zone ”

How is the PAK logistics zone doing so far?

I can say without hesitation that the logistics zone of the Port of Kribi is doing well. Around more than 17 occupancy permits have been issued to companies for a surface area of 105 ha. Among these 17 companies, 7 are already fully operational : ACC, ISH, Bolloré Transport and Logistics, Kribi Island Services, SEPBC, Tractafric Equipment, Ocean Shipping & Logistics.

As concerns the other companies, settlement is almost complete.

Taking into consideration the fierce competition between ports in the Gulf of Guinea, can we say that the Kribi logistics zone is attractive?

Yes. When we issue occupancy permits, they go hand in hand with amenities such as road access, potable water, power, high-speed internet connection, etc.

Generally, we provide applicants with developed spaces. However, in case the groundwork is yet to be done, it behooves the company concerned to do the needful. In such a case, we have provided for a package of beneficial compensation measures that enable such company to recover the investment made in a short time.

Another indicator of the attractiveness of our zone is the increasing number of applications that we receive. Economic operators have factored in the excellent opportunities that are coming, especially the current project of establishing an economic zone here in Kribi.

In managing the logistics zone, what are the challenges and the points of satisfaction?

The major challenge, for now, is the long time that companies take to pay their occupancy dues. This can be due to global business climate that is adversely affected by the Covid-19 pandemic.

The first point of satisfaction is the fast rate at which companies settle in our logistics zone. We realised that once a company was issued an occupancy permit, it started at once working to launch its activities. Hence, there are no space that could look abandoned or left fallow by the beneficiary company.

Another point of satisfaction is that companies with occupancy permits bring a real added value to the activity of the Port of Kribi as they contribute to increasing traffic in their respective sector.



CAPITAL HUMAIN

Des cadres du PAK renforcent leurs aptitudes en aménagement portuaire

Former pour croître ; tel était l'idée maitresse qui avait conduit Patrice MELOM le Directeur Général du Port Autonome de Kribi (PAK) à solliciter le cabinet GPA (Groupe Afrique Performance) pour une session de renforcement de capacités des cadres de l'entreprise.

Pour la séance solennelle d'ouverture pas moins de trois Directeurs ; Patrick MPILA (Aménagement et environnement) ; Cyrille NKOA (Direction Technique) et John FORSHU (Ressources humaines) qui se sont succédés pour exhorter les cadres retenus à cette formation à tout faire pour tirer le maximum de bénéfices possibles.

● Un programme de formation en adéquation avec les axes prioritaires du PAK

Cette formation en aménagement portuaire, tenue du 31 mars au 06 avril 2021 à Kribi, portait sur la gestion des infrastructures, la maintenance des équipements et la maîtrise d'ouvrage. Dans le détail, la session avait été construite autour des principaux modules ci-après :

- La mise en pratique des principaux outils de diagnostic en matière d'aménagement portuaire ;
- La gestion des infrastructures portuaires ;
- L'usage des outils et méthodes axés sur mes résultats portuaires ;
- La maintenance des équipements ;
- La maîtrise d'ouvrage dans les aménagements portuaires.

Le tout ponctué de courtes présentations, d'exercices d'application et de travaux dirigés.

Pour cette année 2021 et pour celles à venir, le PAK orientera une part importante de son investissement au développement de sa zone portuaire et logistique. Ce qui est notamment visible avec les travaux d'extension dits de la



Phase II et l'occupation accélérée de la zone logistique avec plus d'une quarantaine d'opérateurs déjà installés et opérationnels. Des défis en matière de conception et d'aménagement portuaire auxquels le PAK fera face avec davantage de méthode et de sérénité.

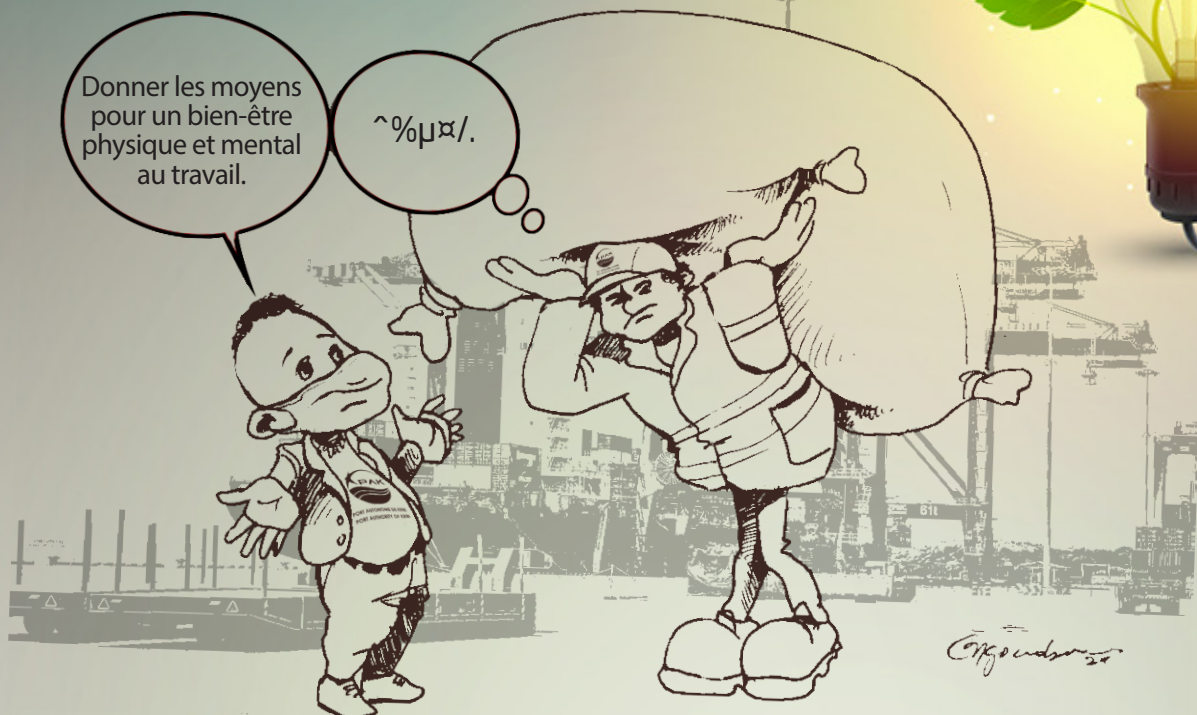
● Des formateurs de haut vol

Pour ce faire, le PAK n'a pas lésiné sur les moyens. Basé à Casablanca au Maroc, GPA, le cabinet qui a été commis à la tâche est reconnu comme étant l'un des plus importants centre de formation continue et portuaire du continent africain. Présent dans 06 pays dont la France, il s'appuie sur un réseau d'experts chevronnés en matière de stratégies, compétitivité et performance portuaire à l'aune des aménagements, de la gestion des infrastructures, de la maintenance des équipements et de la maîtrise d'ouvrage.

● Des attentes précises

Elles ont été rappelées à souhait par les trois Directeurs présents à l'ouverture. De manière succincte il est question pour le PAK de disposer de cadres bien formés et compétents sur lesquels s'appuyer pour traduire dans les actes la vision de la Direction Générale ; celle de faire passer Kribi de port de 3e génération à celui de 4e génération.

Une lourde responsabilité individuelle et collective, en définitive, pour chacun des cadres formés.



Comme nous l'avons indiqué précédemment, la pratique de la Responsabilité Sociale d'Entreprise (RSE) s'articule autour de sept (07) piliers principaux qui engagent tous les acteurs de l'entreprise dans une politique de développement durable, selon la norme ISO 26000. Place au troisième pilier.

3

RELATIONS ET CONDITIONS DE TRAVAIL

Il s'agit pour une entreprise de favoriser les relations que les employés vont pouvoir entretenir avec les autres, en leur donnant les moyens pour effectuer leur travail, tout en leur permettant de progresser pour leur bien-être physique et mental. Ce pilier de la RSE s'intéresse entre autres à la pérennité et à la progression des compétences des collaborateurs au sein de l'entreprise ; à l'intégration

des collaborateurs par la communication, de manière verticale mais également horizontale ; à la protection de leur santé et de leur sécurité ; à la qualité de vie au travail ; au respect et à la promotion du genre, dont la juste rémunération des collaborateurs, (équitable et transparente).

As we said previously, Corporate Social Responsibility (CSR) evolves around seven (7) major pillars which bring all the company players in a sustainable development policy as per the ISO 26000 standard. Today, we will focus on the third pillar.

3

RELATIONS AND WORKING CONDITIONS

For a company, this involves fostering the relationships that employees will be able to maintain with others, by giving them the means to carry out their work, while allowing them to progress for their physical and mental well-being. This pillar of CSR is concerned, inter alia, with the sustainability and development of

employees' skills within the company; the integration of employees through communication, both vertically and horizontally; the protection of their health and safety; quality of life at work; respect for and promotion of gender, including fair and transparent remuneration of employees

Un service nécessaire pour le fonctionnement des navires

Ce service permet le fonctionnement des navires sans qui l'activité portuaire ne serait pas si intense.

Le soutage encore appelé bunkering est le transfert de produit de soute à un navire pour lequel le produit doit être utilisé à la propulsion du navire en question. En d'autres termes, c'est une activité qui permet de ravitailler les navires en combustible nécessaire pour sa propulsion. Au Port de Kribi, l'exercice de cette activité obéit à un certain nombre d'exigences imposées par le code ISO à savoir :

- Matériel : systèmes de transfert de liquide et de vapeur
- Procédures opérationnelles
- Exigence pour le fournisseur de GNL de fournir un bon de livraison de soute de GNL
- Formation et qualifications du personnel intervenant
- Exigence pour les installations de GNL de respecter les normes ISO et les codes locaux applicables.

L'autorisation d'exercer cette activité de livraison de carburants et autres produits pétroliers aux navires en escale est accordée par Décision du Directeur Général du Port Autonome de Kribi, aux personnes morales (SA, SARL, ETS, CIE, GIC, etc....) de nationalité camerounaise par dépôt d'un dossier de demande d'autorisation. Ainsi, dans le cadre de cette activité, toutes les mesures qu'elles soient sécuritaires ou administratives ont été prises pour garantir aux opérateurs un service de qualité respectant les mesures de sécurité et capable de délivrer un combustible



adapté aux besoins des clients. Pour ce faire, le Port de Kribi s'est entouré des meilleurs prestataires exerçant dans le domaine notamment le géant camerounais de distributions de produits pétroliers TRADEX, entreprise publique donc l'expérience et l'expertise n'est plus à démontrer autant sur le plan national que sur le plan international. Le soutage a donc été mis en place au Port de Kribi pour répondre aux exigences des armateurs et des opérateurs et constitue également un critère de compétitivité si chère à l'Autorité Portuaire de Kribi pour le développement des activités et des opérations au sein de sa plateforme portuaire.



● AGREAGE :

Vérification de la nature, de la qualité, de la quantité de la marchandise avant embarquement par ou pour compte de l'acheteur en conformité avec les termes du contrat commercial. Prestation exercée par des sociétés spécialisées (SGS, Bureau Veritas ...) Parfois rendue obligatoire par la législation du pays importateur (Nigeria ...)



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 BISSIONGOL
Secrétaire de rédaction : Félicité BAHANE N. - **Rédacteurs :** Patrice LOUMOU ; Gaël Pascal AMOUGOU ; Mohamadou Aboubakar SABO
Traducteurs : KAMGA ; Régine Clémence NGONO MANGA - **Graphisme et mise en page :** Cyrille NGOUABOU C.