



Port Autonome d'Abidjan

Une référence Internationale



PORT AUTONOME D'ABIDJAN
Atelier sur la « COMPETITIVITE AU PORT D'ABIDJAN »
IIAO Grand- Bassam 15-16 Mai 2007

Exposé Introductif n°1

**ENJEUX ET CRITERES DE
COMPETITIVITE**

DJEDJE GNAKALE
DCM





Introduction

- Particularités du marché portuaire:
 - Diversité des composantes de l'offre portuaire et interventions de plusieurs acteurs
 - Le Port d'Abidjan , c' est l'ensemble des installations et des prestations de ces différents acteurs :
 - .Le Port Autonome d'Abidjan
 - .Les autres acteurs (opérateurs) portuaires
 - .les administrations

Compétitivité du port = Compétitivité de la place portuaire





I. Enjeux de la compétitivité



Enjeux au niveau de l'économie nationale



- L'importance économique du Port d'Abidjan, c'est :
 - » Plus de 90% du volume des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire
 - » Plus de 85% des recettes douanières (soit plus de 50% du budget de l'Etat)
 - » Plus de 50% des activités industrielles dans la zone portuaire et périportuaire
 - » Un outil d'aménagement du territoire
 - » Plus de 30.000 emplois directs et indirects générés par les activités portuaires
- ***Enjeu : une bonne compétitivité doit permettre au Port d'Abidjan de jouer pleinement son rôle dans l'économie nationale***



Enjeux au niveau de la position du Port en Afrique



- Premier port de commerce de la COA avec près de 19.000.000t (port plurifonctionnel)
 - Premier port de transit de la COA (trafic des pays sans littoral) avant la crise
 - Premier port à conteneurs de la COA et deuxième en Afrique subsaharienne après Durban
 - Premier port de transbordement de la Côte Atlantique d'Afrique (conteneurs et thon)
 - Premier port de pêche du continent pour le thon
- ***Enjeu : maintenir et renforcer la position de leader en Afrique de l'Ouest et du Centre ainsi que son image de Référence Internationale.***





Enjeux par rapport à l'évolution générale des activités du Port d'Abidjan :

- *Evolution des trafics*

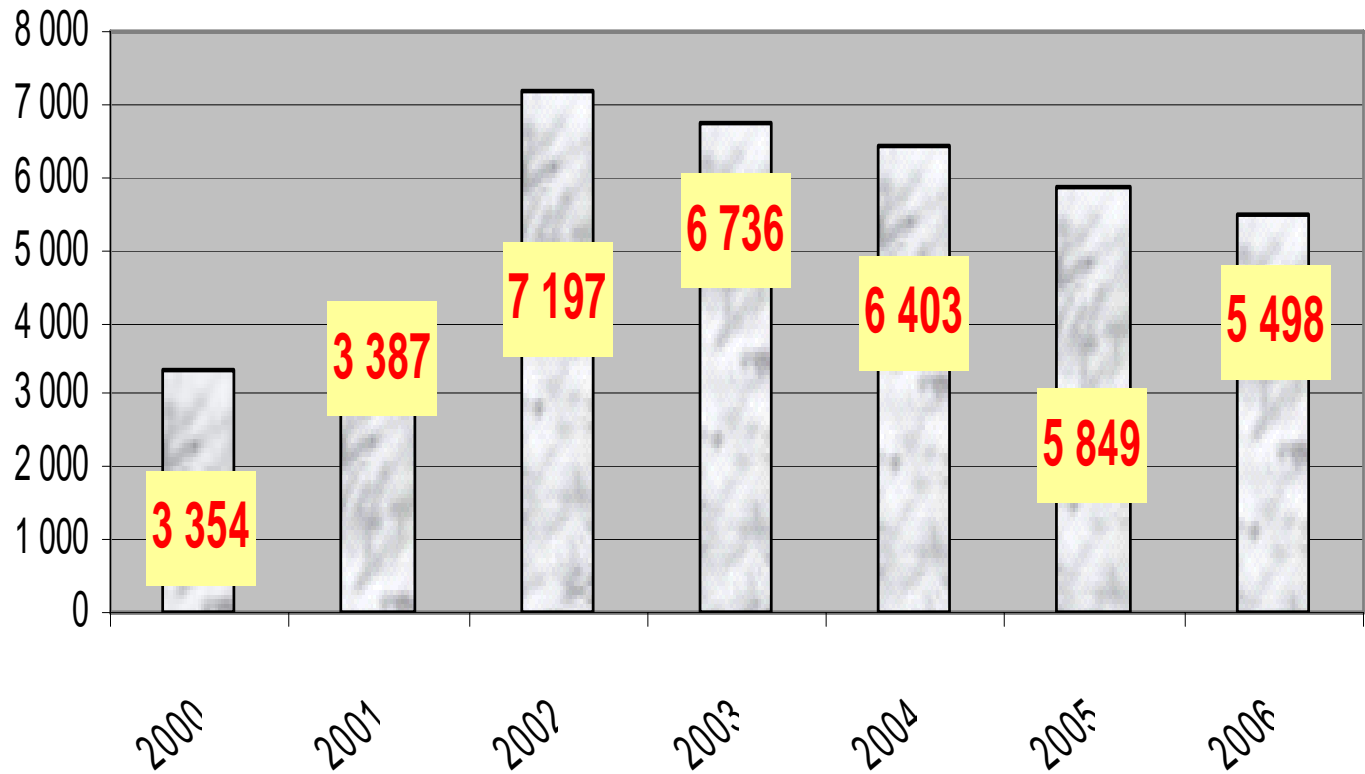
- *2000 à 2006*

- Hausse générale du trafic portuaire, au cours des sept dernières années, estimée à 7% en moyenne, malgré la crise
 - Reprise progressive du trafic de transit
 - Fléchissement des volumes de conteneurs en raison du repli des transbordements dont une partie s'est déplacée vers les autres ports de la sous région



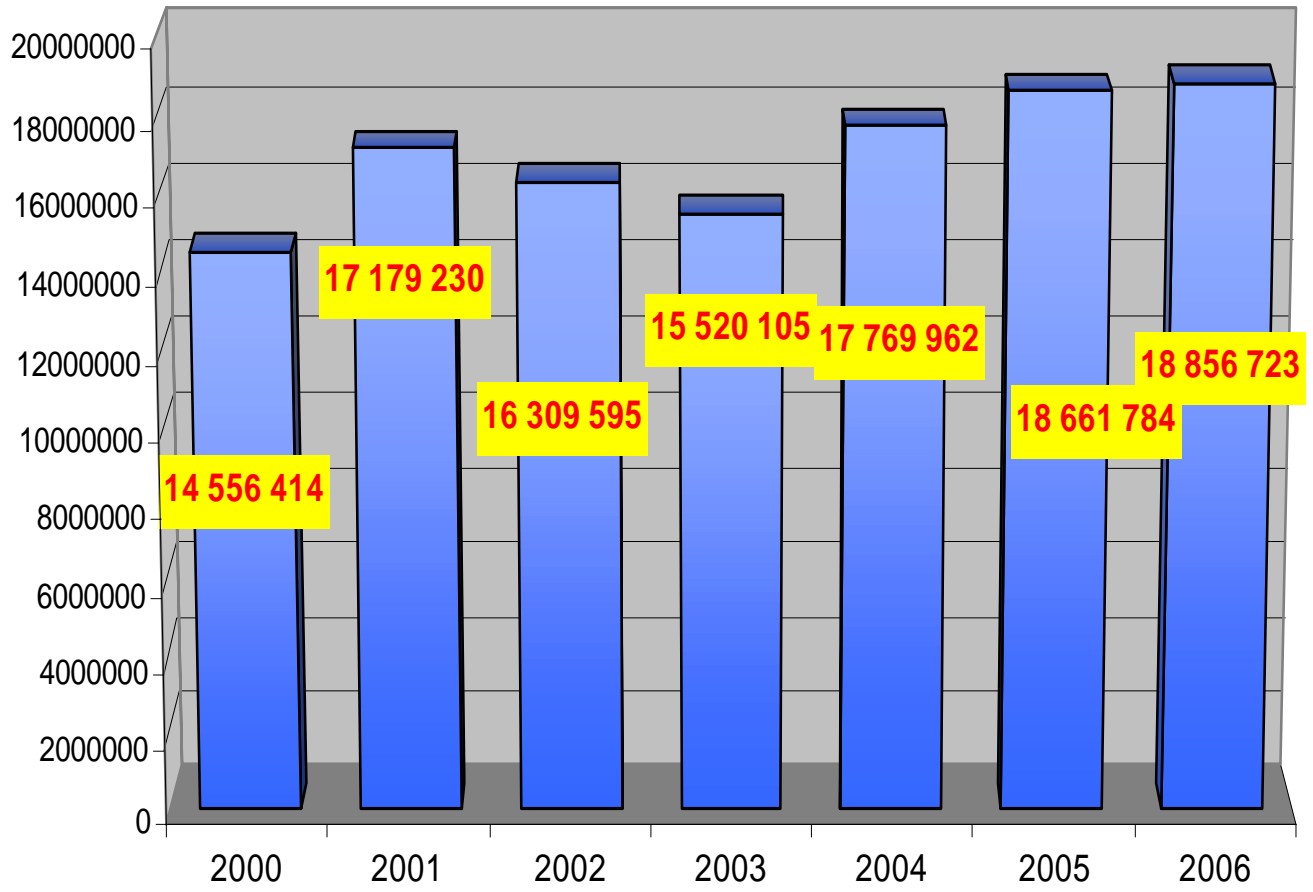


Nombre d'escale navires du Port d'Abidjan



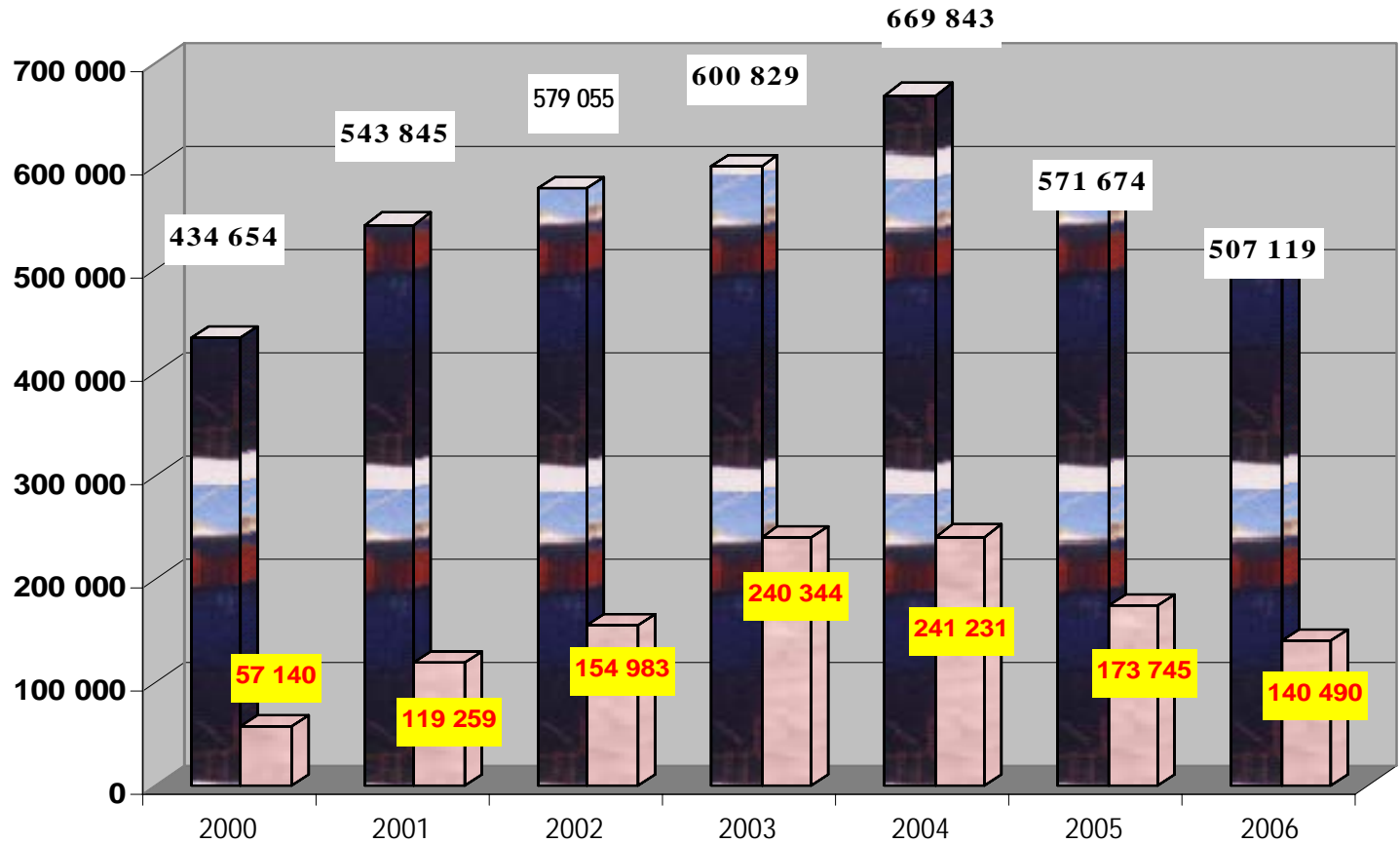


Traffic total merchandises



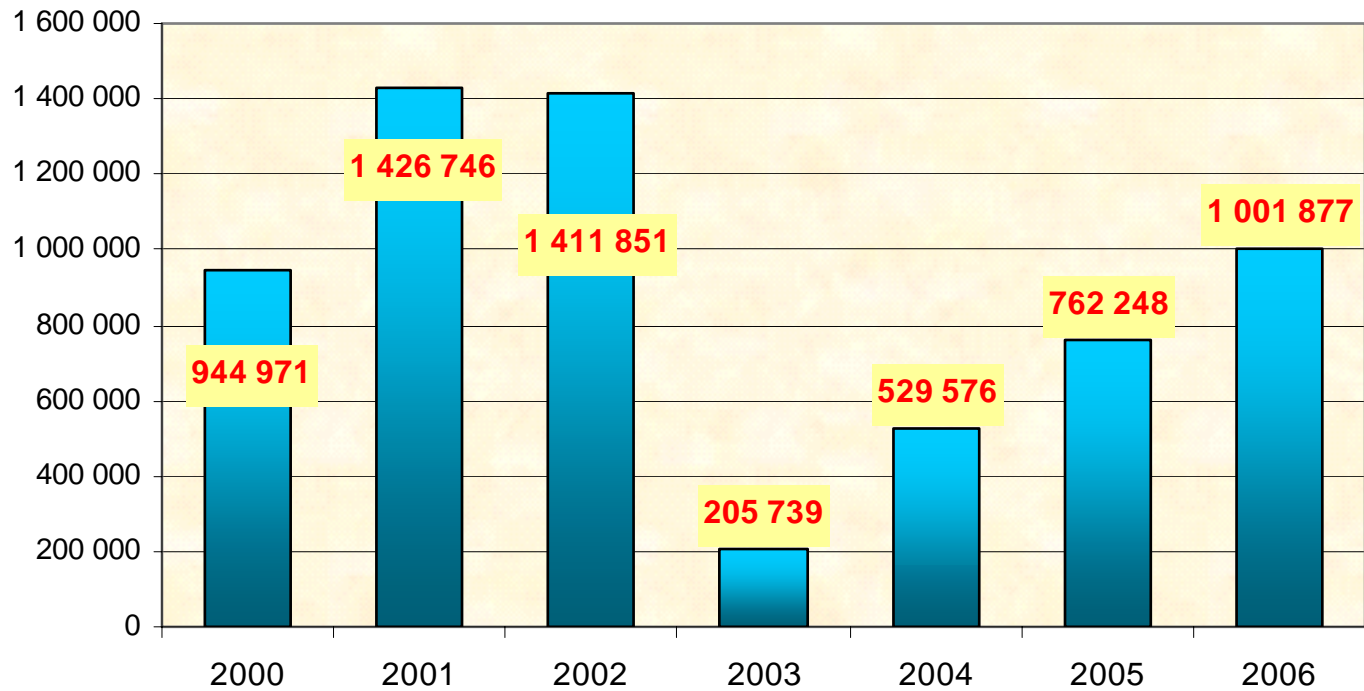


TOTAL TRAFIC CONTENEURS





Trafic global de transit



Enjeux par rapport à la compétition sous



régionale :

- **Evolution des trafics**

- Hausse générale des trafics des ports concurrents au cours des 5 dernières années,
- Trafics de transit
 - Hausse des trafics des autres ports, notamment ceux de Tema, Lomé et Dakar
 - Accroissement spectaculaire des parts de marché de Tema
- Trafics de transbordement (tableaux et graphiques)
 - Accroissement des activités dans certains ports concurrents (Cotonou et Dakar) malgré un certain tassement

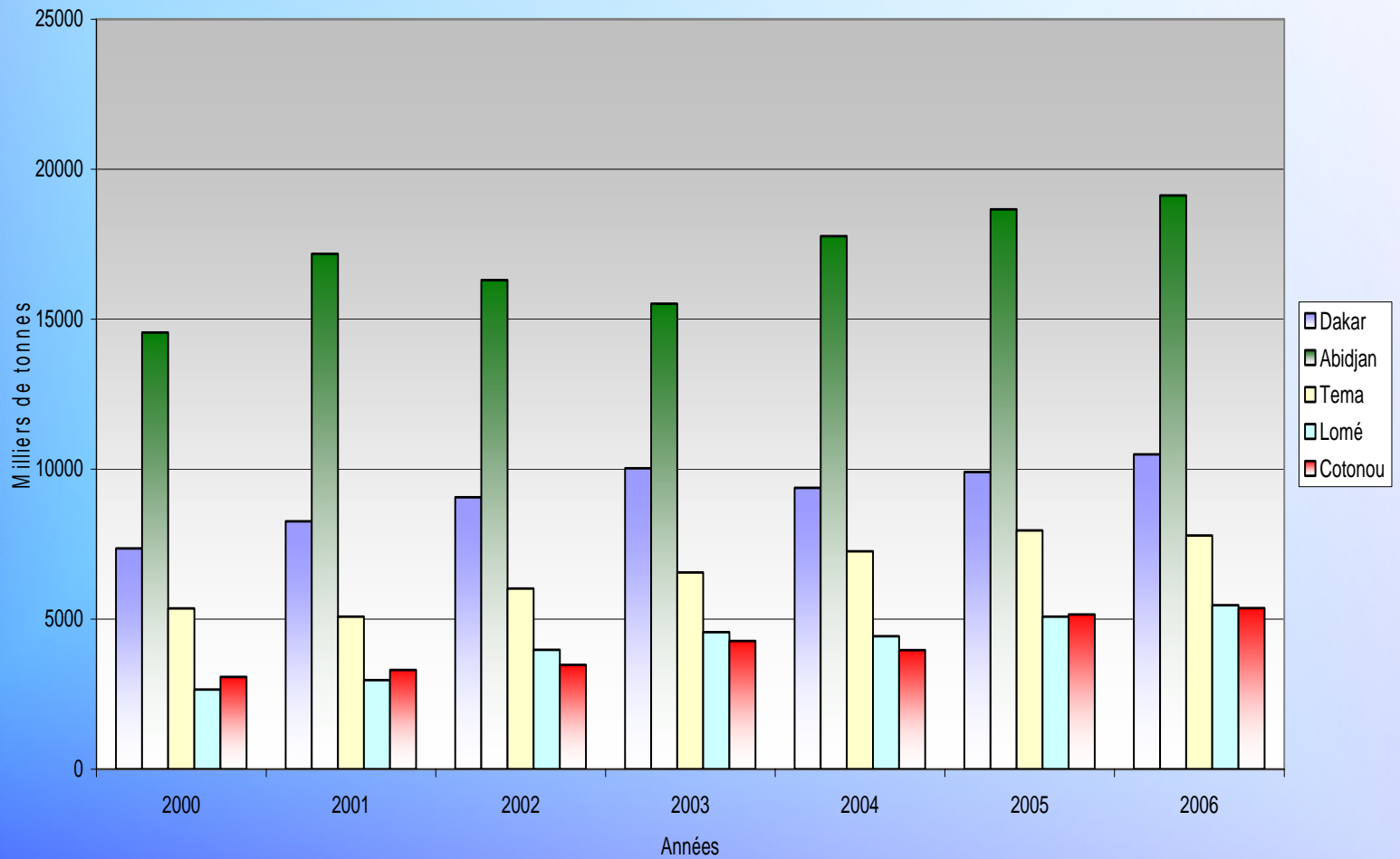




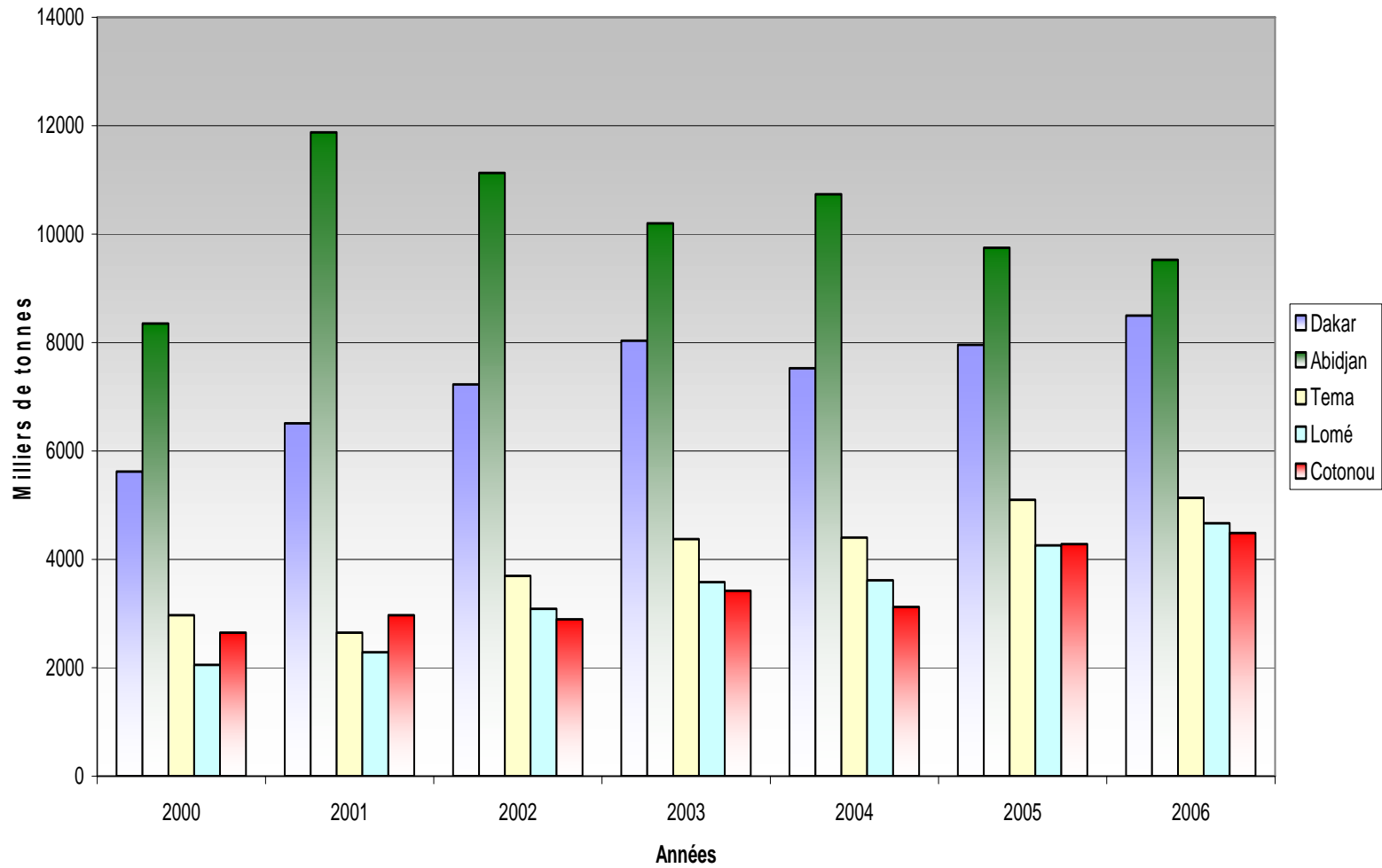
TRAFICS COMPARES 2000-2006

TRAFIC TOTAL

incluant les hydrocarbures



TRAFICS COMPARES 2000-2006
TRAFIC TOTAL
hors hydrocarbures

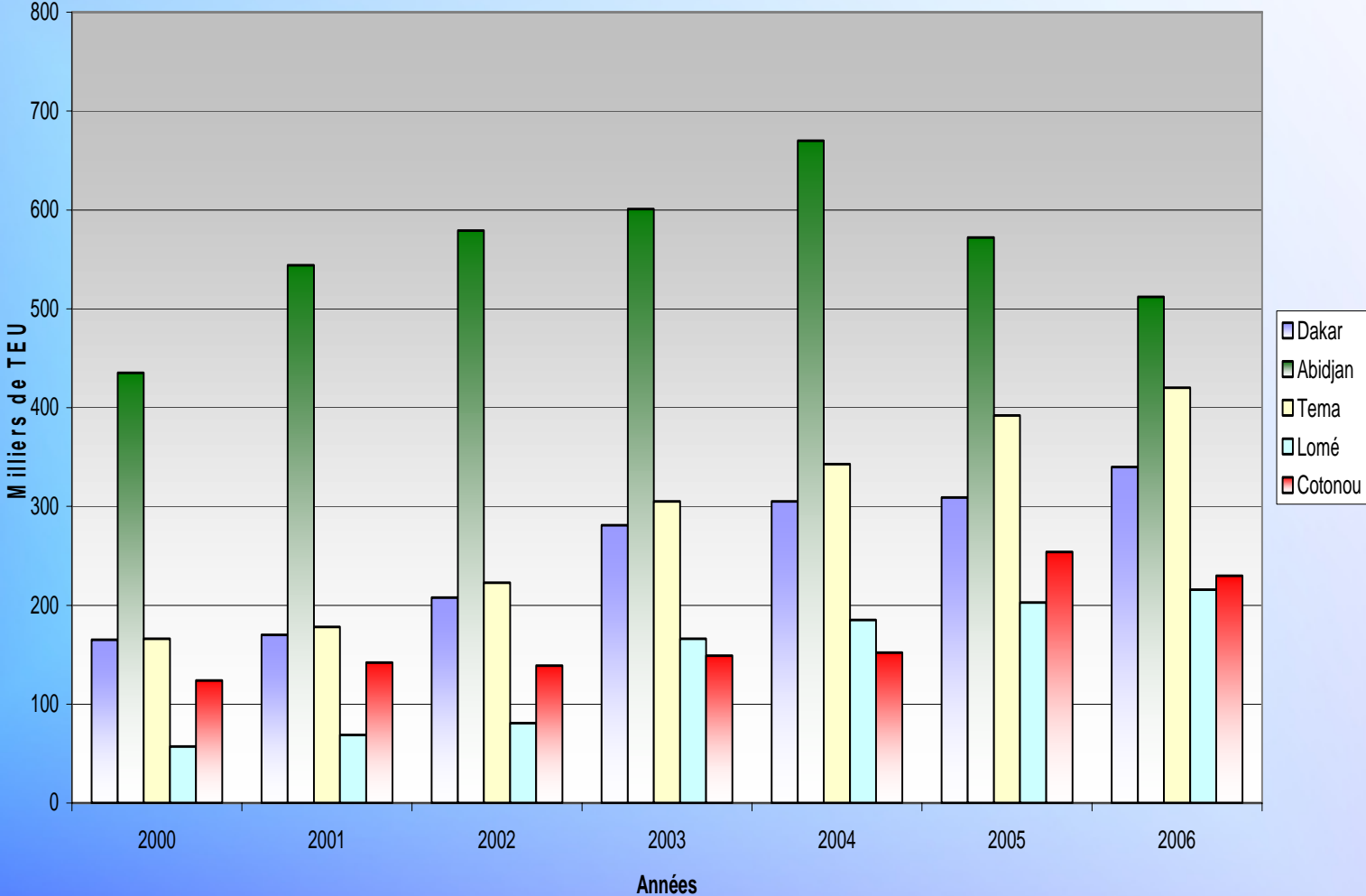




TRAFICS COMPARES 2000-2006

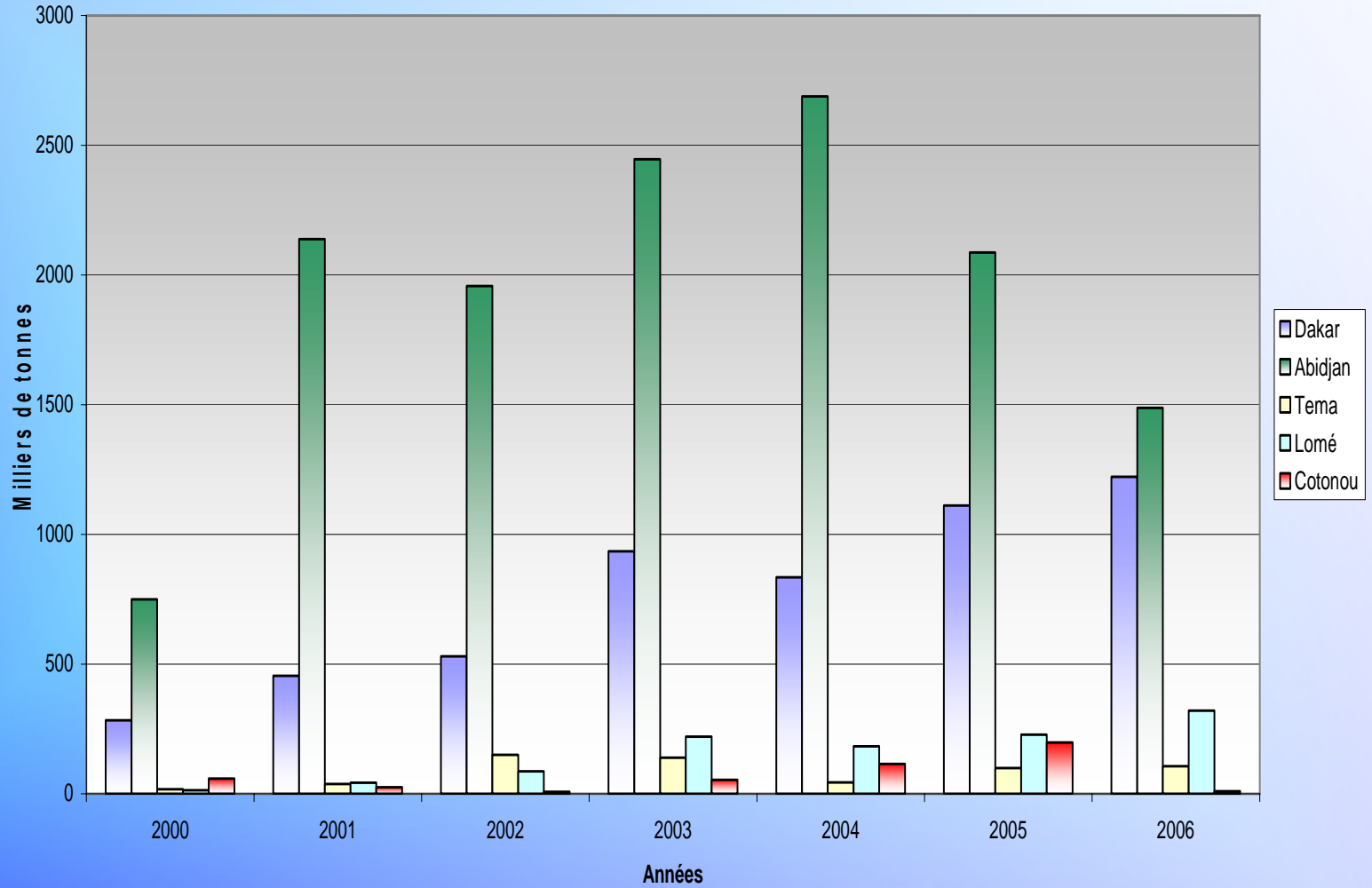
CONTENEURS

(en milliers de TEU)



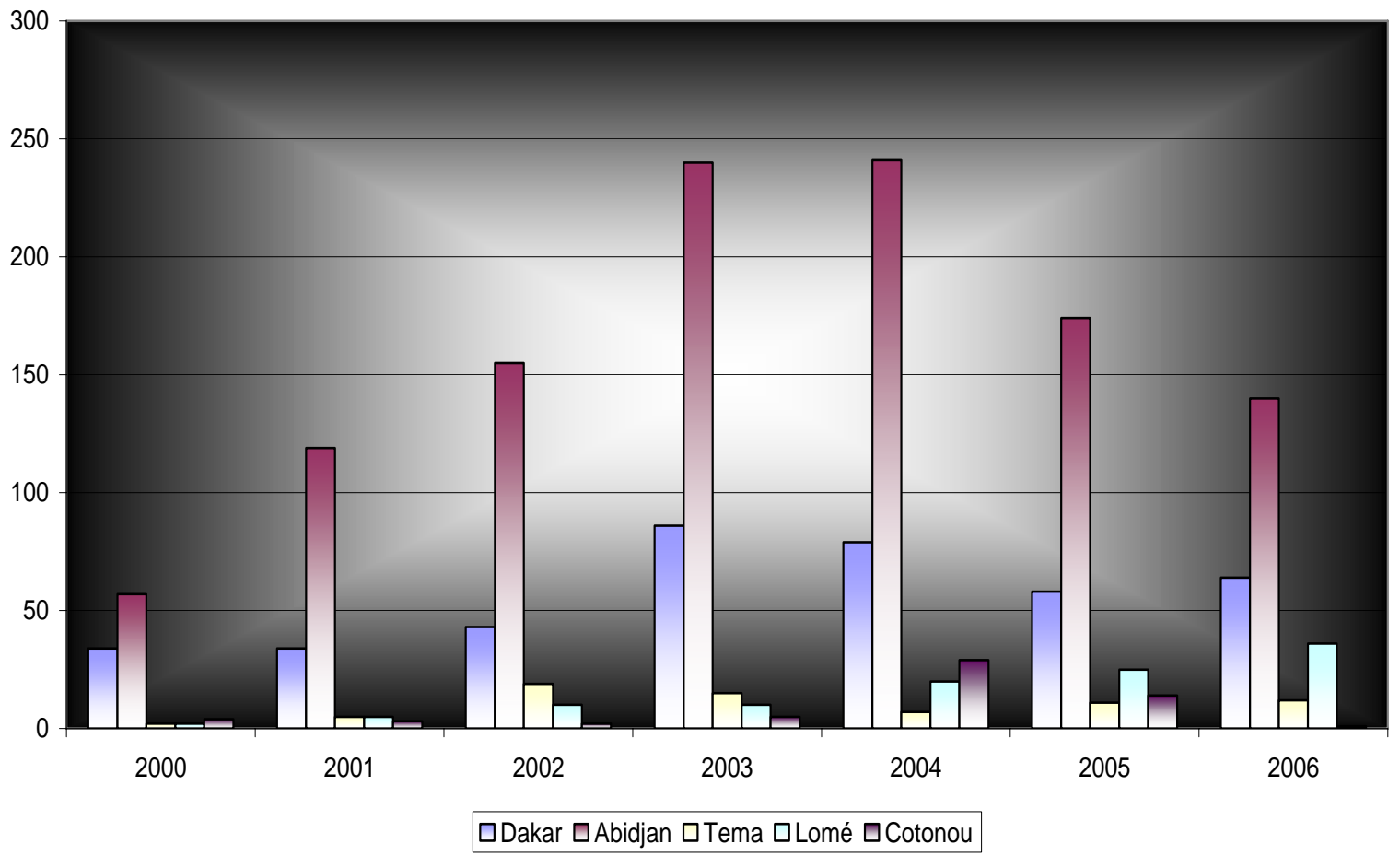


TRAFICS COMPARES 2000-2006
CONTENEURS en TRANSBORDEMENT
(en milliers de tonnes)



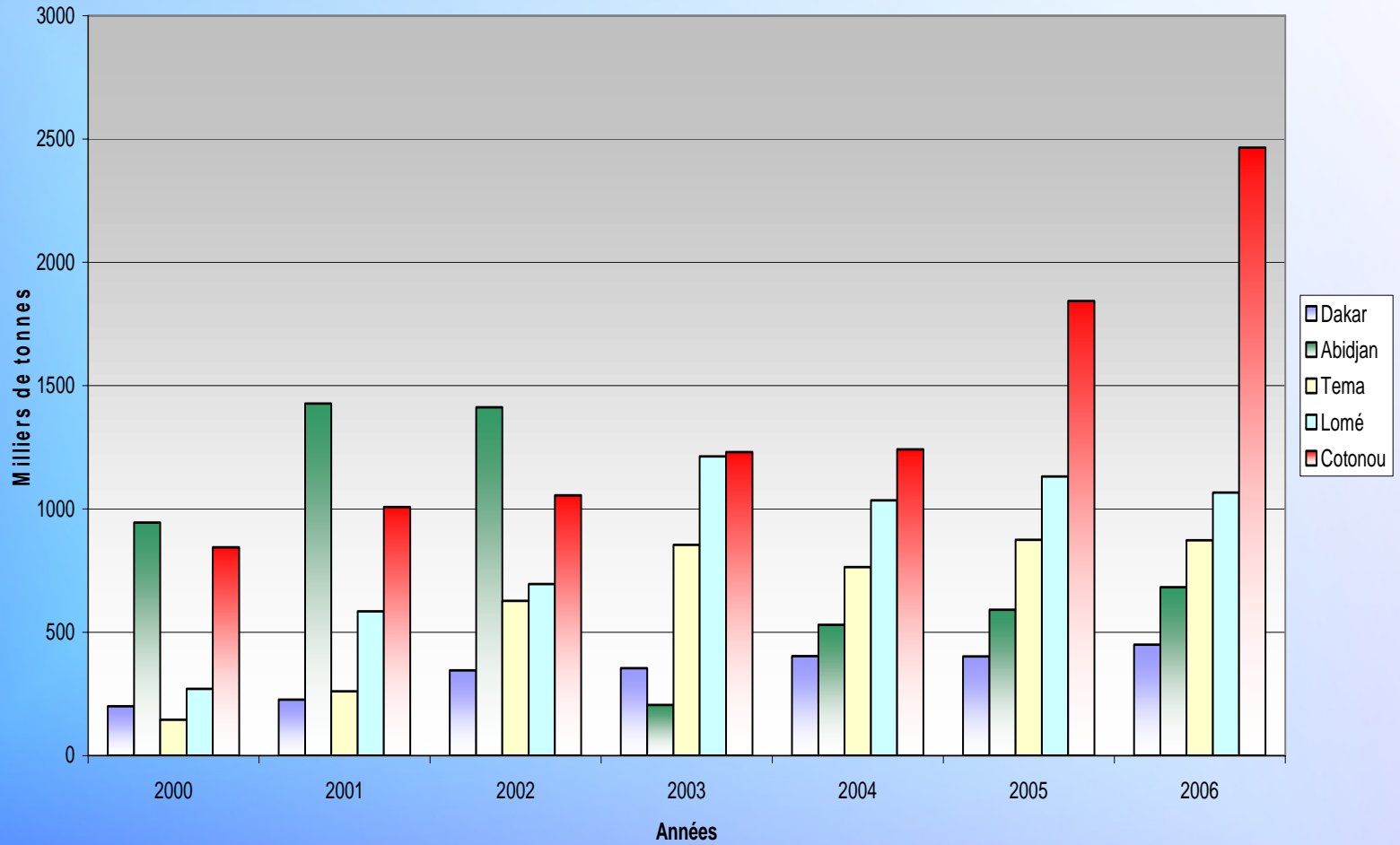


Transbordements comparés 2000 - 2006 (en milliers de TEU)





TRAFICS COMPARES 2000-2006
TRANSIT
en milliers de tonnes





- **Amélioration de l'offre portuaire**

- Investissements en infrastructures et superstructures pour accroître les capacités d'accueil : quais, tirant d'eau, terre-pleins, magasins sous douane et hors douane
- Investissements des opérateurs et chargeurs (céréales et coton)
- Amélioration des infrastructures de desserte
- Nouvelles voies routières en voie d'achèvement (ex : Conakry-Bamako, Dakar-Bamako)



Enjeux au niveau l'environnement sous



régional et international :

Environnement sous régional:

- Nouvelles politiques d'aménagement du territoire dans les pays sans littoral (ex : routes Ouaga-frontière du Ghana)

- Contournement économique de la Côte d'Ivoire pendant la crise

- *Environnement sous régional:*

- Nouvelles politiques d'aménagement du territoire dans les pays sans littoral (ex : routes Ouaga-frontière du Ghana)

- Contournement économique de la Côte d'Ivoire pendant la crise





Environnement maritime international:

- Déplacement des flux de transport (importance des liaisons avec l'Asie)
- Modification de la politique de desserte maritime de la sous-région (réorganisation des lignes) déplacement des transbordements (importance de l'attractivité des ports à l'export)
- Accroissement de la taille des navires (Conteneurs et vracs)





II. Critères de compétitivité





A. Critères techniques

- Capacités, qualité et adaptabilité des infrastructures et superstructures : accès nautiques, quais, terre-pleins, magasins
- Capacité et disponibilité des espaces du domaine portuaire
- Qualité des voies et moyens de desserte terrestre (routes et fer)
- Qualité et performances des équipements (ex: portiques et grues, équipements de servitude, etc)





B. Critères économiques

1) Les coûts

– Directs :

coûts de passage des marchandises, coûts d'escale des navires, coûts d'occupation des espaces, coûts des opérations de pré et post acheminement terrestres des marchandises

– Indirects :

surcoûts liés à l'inefficacité des opérations : prolongement des temps d'escale de navires et du stationnement des marchandises, allongement du transit- time, perceptions diverses indues (corruption des agents de contrôle)

2) La dimensionnalité économique du pays

- Importance du trafic généré par l'économie domestique

3) Attractivité économique





C. Critères opérationnels

- qualité des services
- Performance et efficacité des opérateurs portuaires physiques
 - Cadence de manutention des navires et d'enlèvement des marchandises
 - Cadence de rotations des moyens de transport
- Organisation des opérations (accueil des navires, organisation de la manutention etc..)
- Qualité des prestations (peu d'avaries)





D. Critères institutionnels

- Procédures administratives et douanières (système et tracasseries)
- Pesanteurs administratives nationales
- Lois et réglementations nationales et internationales (ex : application du TRIE, des maxima de charge à l'essieu)
- Procédures de contrôles routiers (tracasseries)

E. Critères politiques

- Instabilités politiques
- Conflits socio-(militaro)politiques
- Relations politiques inter-Etats

F. Critères sociaux

- Instabilités et conflits sociaux (grèves fréquentes)





G. Critères de sécurité

- Sûreté (navires et installations)
- Sécurité des biens et des personnes

H. Autres critères

- Position géographique :
 - *Position sur les grands axes de desserte maritime
 - *Proximité géographique des pays sans façade maritime
- Relations historiques et culturelles
- Relations personnelles
- Image des responsables et des opérateurs
- Relations familiales





CONCLUSION :

- Pas de critère unique
 - Combinaison des différents critères
 - Facteurs endogènes et exogènes
- Complexité des actions à mener pour la compétitivité des ports

