

/2014/

RAPPORT ANNUEL
ANNUAL REPORT



Le Pôle de Référence au
Coeur du Golfe de Guinée

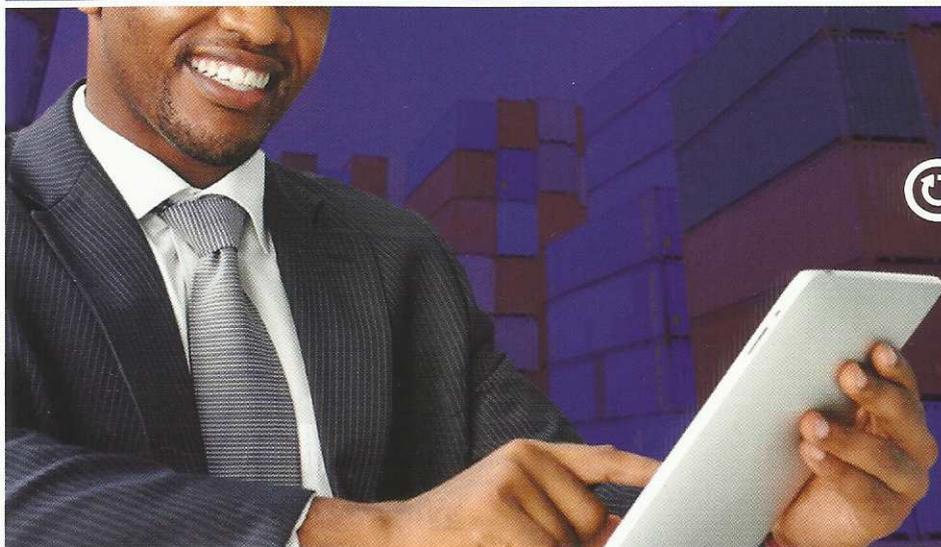
www.portdedouala-cameroun.com



L'ENGORGEMENT DU PORT DE DOUALA

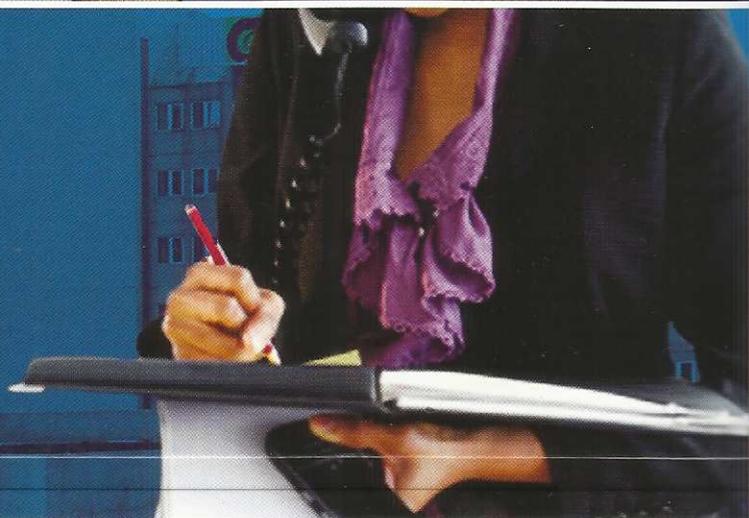
PLUS
JAMAIS ÇA !

 **EXPLOITANTS
DES TERMINAUX**
OPTIMISATION DES OPÉRATIONS
DE MANUTENTION



 **IMPORTATEURS
EXPORTATEURS**
ANTICIPATION ET RESPECT
DES PROCÉDURES
D'IMPORTATION/EXPORTATION

 **SERVICES PUBLICS
ADMINISTRATIFS**
TRAITEMENT DILIGENT DES DOSSIERS



ENSEMBLE,
PREVENONS
L'ENGORGEMENT
DE NOTRE PORT!

Le Pôle de Référence au
Coeur du Golfe de Guinée

www.portdedouala-cameroun.com





Indépendance : **1^{er} janvier 1960**

Capitale : **Yaoundé**

Devise : **Paix Travail Patrie**

Langues officielles : **Français et anglais**

Superficie : **475 442Km²**

Population : **22 millions d'habitants**

Monnaie : **Franc CFA (XAF), avec 1= 657,89XAF (Octobre 2014)**

Divisions administratives : **10 régions**

Esperance de vie : **57 ans**

PIB annuel : **32,16 milliards USD(2014)**

PIB/habitant : **3000 USD (2014)**

PIB/secteur : **Primaire 20%, Secondaire 28%, Tertiaire 52%**

Principales ressources : **Pétrole, Gaz, bois, café, cacao, banane, minerais, Hévéa.**

Inflation (2014) : **2,6%**

Réseau routier : **50.000kms dont un réseau prioritaire de 26 434 km avec 4048 km de routes bitumées et un réseau de transit de 6 080 km desservant la sous-région.**

Réseau ferroviaire : **Un réseau à voie unique d'environ 1 000 km, à écartement métrique.**

▪ Lignes du Transcamerounais :

• Transcam I : Douala-Yaoundé (262 km)

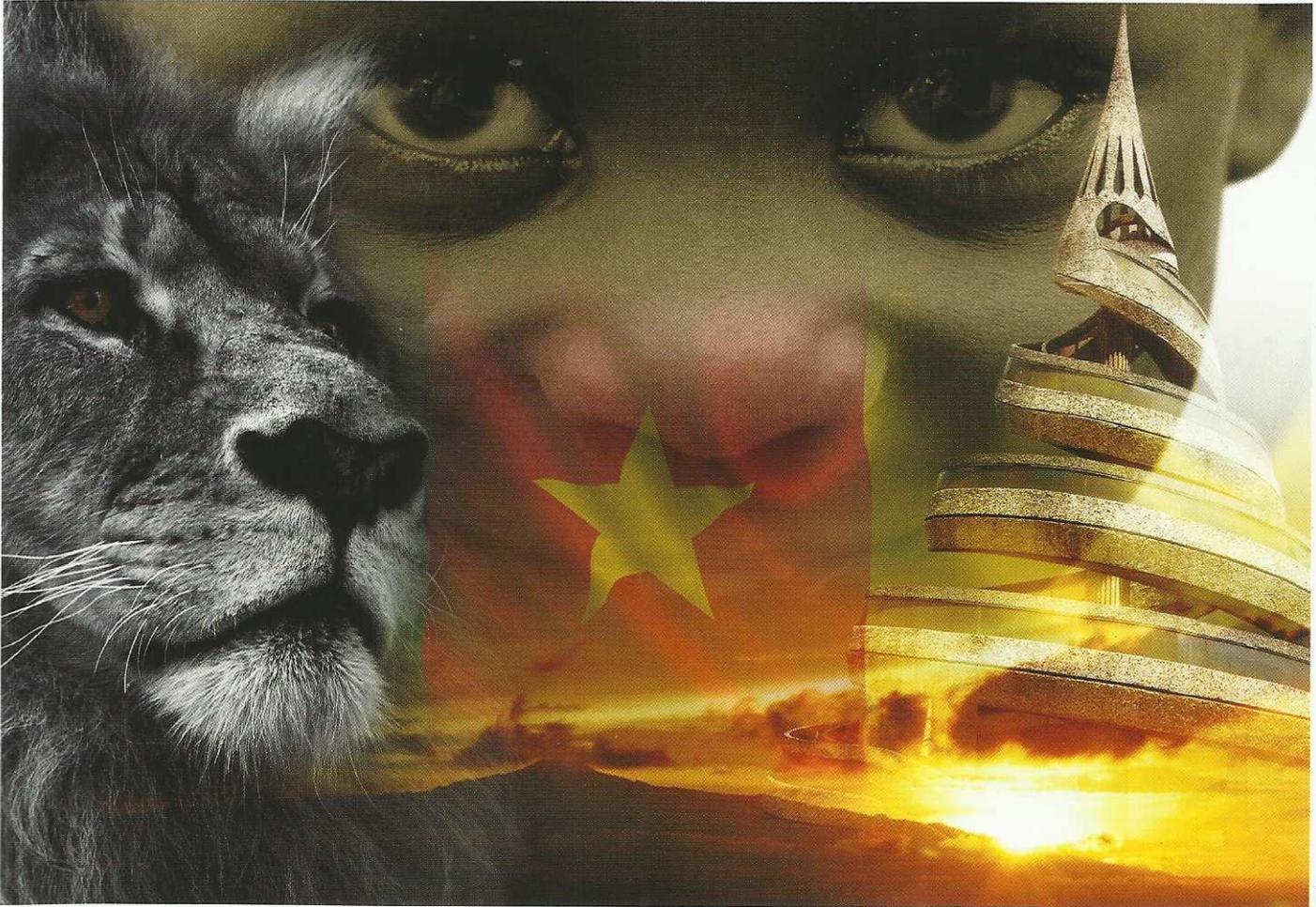
• Transcam II : Yaoundé-Ngaoundéré (662 km)

• Mbanga-Kumba (27 km)

38 gares sont présentes sur le réseau qui compte 658 ouvrages d'art,
2 194 ouvrages hydrauliques,

35 ponts métalliques, 3 viaducs et 4 tunnels

Principaux ports : **Port de Douala, Port de Limbe, Port de Kribi**



Independence: **1st January 1960**

Capital: **Yaounde**

Motto: **Peace - Work - Fatherland**

Official Languages: **French and English**

Surface area: **475 442Km²**

Population: **22 million inhabitants**

Currency: **CFA Franc (XAF), with 1= 657,89XAF (October 2014)**

Administrative Divisions: **10 regions**

Live expectancy: **57 years**

GDP (annual): **32, 16 billion USD (2014)**

GDP/inhabitant: **3000 USD (2014)**

GDP/sector: **Primary 20%, Secondary 28%, Tertiary 52%**

Main resources: **Petrol, Gas, wood, coffee, cocoa, banana, minerals, Hevea.**

Inflation (2014): **2, 6%**

Road Network: **50.000km including a priority network of 26 434 km, with 4048 km of tarred road and a transit network of 6 080 km servicing the sub-region.**

Railway: **A one way network of about 1 000 km, with one metre spacing.**

Transcameroun lines:

Transcam I : Douala-Yaounde (262 km)

Transcam II: Yaounde -Ngaoundere (662 km)

Mbanga-Kumba (27 km)

38 train stations appear on the network which has 658 civil engineering structures, 2 194 hydraulic structures, 35 iron bridges, 3 viaducts and 4 tunnels

Main Ports : **Douala Port, Limbe Port, Kribi Port**



“ Construire la nation camerounaise, c’était désenclaver le pays et l’ouvrir vers l’extérieur.

A l’indépendance et à la réunification, notre réseau routier comportait 621 km de voies bitumées.

Aujourd’hui, le peuple camerounais dispose de 250 000 km de routes dont près de 5200 km bitumées, de 21 aéroports dont 4 internationaux, d’un port fluvial et de trois ports maritimes.

Le port de Douala est le plus important de la CEMAC.”

Paul Biya

Discours à l’occasion de la célébration
du Cinquantenaire de la Réunification le 17 mars 2014 à Buéa



*“ To build Cameroon as a nation is to open up
the country to the outside world.*

*At independence and reunification, our road network
only had 621 kms of tarred road.*

*Today, the Cameroonian people have 250 000 kms of road of
which about 5200 kms are tarred, 21 airports including 4 in-
ternational airports, a river port and three sea ports.*

The Douala Port is the most important CEMAC port.”

Paul Biya

Address on the occasion of the celebration
of the 50th anniversary of Reunification on 17 March 2014 in Buea

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE / PAD'S GENERAL ASSEMBLY



◀ **EBANG MVE URBAIN**
Président/Chairman
Représentant du Ministère des
Finances
Representing the Ministry
of Finance



◀ **EDZOA GILBERT
DIDIER**
Membre/Member
Représentant du MINEPAT
Representing MINEPAT



◀ **DIKONGUE
MATHAM NJOH-LEA
EUGÈNE**
Membre/Member
Représentant du MINADER
Representing MINADER



◀ **ZAMBO ZAMBO
DOMINIQUE**
Membre/Member
Représentant du Ministère des
Transports
Representing the Ministry
of Transport



◀ **HAMAN OUMAR**
Membre/Member
Représentant du Ministère
du Commerce
Representing the Ministry
of Commerce and Industry



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION / PAD'S BOARD OF DIRECTORS



◀ **SHEY JONES YEMBE**
Président/Chairman



NGO'O CYRUS
Membre/Member
Représentant des Services
du Premier Ministre
Representing the Prime
Minister's Office



◀ **NKOULO-ESSOMBA
JEAN-MARIE**
Membre/Member
Représentant de la Présidence
de la République
Representing the Head of State



◀ **OUMAR ALI**
Membre/Member
Représentant du Ministère
de Finances (MINFI)
Representing the Ministry
of Finance (MINFI)



◀ **MEKONTCHOU
SAMUEL** Membre/Member
Représentant du Ministère de
l'Economie, de la Planifica-
tion et de l'Aménagement du
Territoire (MINEPAT)
Representing the Ministry of
Economy, Planning and Regio-
nal Development (MINEPAT)



◀ **NTONE NTONE
FRITZ**
Membre/Member
Représentant de la Commu-
nauté Urbaine de Douala (CUD)
Representing the Douala Urban
Council



◀ **ONGOLO ZOGO
VALÉRIE**
Membre/Member
Représentant du Ministère des
Transport (MINT)
Representing the Ministry
of Transport (MINT)



◀ **ONANA NDOH LIN
DIEUDONNÉ**
Membre/Member
Représentant des Transitaires
(GPAC).
Representing Freight
Forwarders (GPAC)



◀ **NDENGUE BERNARD
ANDRÉ**
Membre/Member
Représentant des Armateurs
Representing ship-owners



◀ **YOUNBA JOSUÉ**
Membre/Member
Représentant de l'Autorité
Portuaire Nationale (APN)
Representing the National
Port Authority (APN)



◀ **OWONA KONO
JOSEPH**
Membre/Member
Représentant des Chargeurs
Representing shippers



ÉDITO
RIALE

EDITORIAL

2014

AVANCER IRRÉVERSIBLEMENT VERS UNE COMPÉTITIVITÉ ACCRUE

continuelement pris en consideration les recom-
mandations des garde-côtes américains qui ont
régulièrement visité le port de Douala afin d'ap-
précier les efforts de sûreté et de sécurité mis en
place par l'Administration portuaire de Douala.

Il n'est donc pas surprenant que le chiffre d'affaires
annuel du PAD ait augmenté, passant de 43 153 747
813 FCFA en 2013 à 55 530 533 654 FCFA en 2014. Ces
chiffres qui incluent les taxes représentent une aug-
mentation de 28% en valeur relative. Cet important
chiffre d'affaires est également le résultat de l'amé-
lioration du trafic, qui est passé de 10 564 280 tonnes
en 2013 à 10 841 110 tonnes en 2014, soit une aug-
mentation de 2,12%.

Les progrès de 2014 susmentionnés commandent de
la part de l'Administration Portuaire de Douala, une
vigilance, une efficacité et des efforts considérables,
pour continuer d'améliorer les coûts et délais de
passage des navires et de la marchandise au port de
Douala. Tel est notre défi permanent. Nous devons
continuer cette marche irréversible vers une compé-
titivité accrue dans les années à venir.

Meilleurs Voeux

Emmanuel ETOUNDI OYONO
Director Général

Malgré l'épineux problème de congestion qui est
survenu au port de Douala à la fin de l'année 2013
et, a par conséquent entravé son fonctionnement,
2014 a été marquée par un nouvel élan né de la
chaîne conçue de mesures mises en place pour
mettre un terme à ce cauchemar.
Le port de Douala est sorti de la congestion plus solide,
avec de nouvelles attitudes, méthodes de travail et une
vision qui ont contribué à consolider sa montée de
compétitivité, à l'effet de mieux servir l'économie du
Cameroun et de la Sous-région Afrique Centrale.
Ce nouvel élan et son modus operandi étaient éga-
lement les fruits de la certification ISO 9001/2008 de
l'activité « pilotage et gestion des escalas » obtenue
vers la fin de l'année sous revue. La démarche vers
cette certification du PAD aura ainsi permis de remo-
deler l'état d'esprit du personnel et les engager au
changement de la satisfaction client.
De même, des efforts énormes ont été faits en
2014 pour renforcer la sécurité au port selon
les prescriptions du code ISPS. Les efforts ont



2014

THE IRREVERSIBLE DRIVE TOWARDS INCREASED COMPETITIVENESS

Despite the nagging problem of congestion that reared its ugly head at the port of Douala at the close of 2013 and considerably threatened its smooth functioning, 2014 was marked by renewed momentum born out of the concerted chain of measures put in place to halt the nightmare.

The port of Douala came out of the congestion stronger with new attitudes, working methods and a vision that launched it on an unstoppable drive towards increased competitiveness to better serve Cameroon's economy and that of the entire Central African sub region. The new found vision and modus operandi were equally fruits of the 9001/2008 ISO certification for the handling of vessels which the Port Authority of Douala earned in 2014 after consistent and persistent efforts during which the mindset of the personnel was overhauled and refashioned.

Equally, enormous efforts were made in 2014 to fortify security at the port as per the prescriptions of the ISPS code. The efforts continuously took into consideration the recommendations of the American Coast Guards who have been visiting the Douala port on regular basis to appreciate insecurity antidotes being put in place by the Port Authority of Douala. It was therefore not surprising that the annual business turn over for the Port Authority of Douala increased from 43 153 747 813 FCFA in 2013 to 55 530 533 654 FCFA in 2014. These telling figures which include taxes represent a 28.68% increase in relative terms. This resplendent turnover is born from an increase in the volume of goods handled that increased from 10 564 280 tones in 2013 to 10 841 110 tones in 2014, representing a 2.12% increase. This increase in the volume of traffic and annual business turnover in 2014 is not only encouraging but inspires the management of the Port Authority of Douala not to be plunged into a slumber of auto glorification but to step up its efforts to create the necessary and sufficient conditions for goods to pass through the port of Douala at a reduced cost and shortest time frame. This is our permanent challenge. We must continue the irreversible drive towards increased competitiveness in 2015. Accept our sincere and best wishes!

Emmanuel ETOUNDI OYONO

Director General

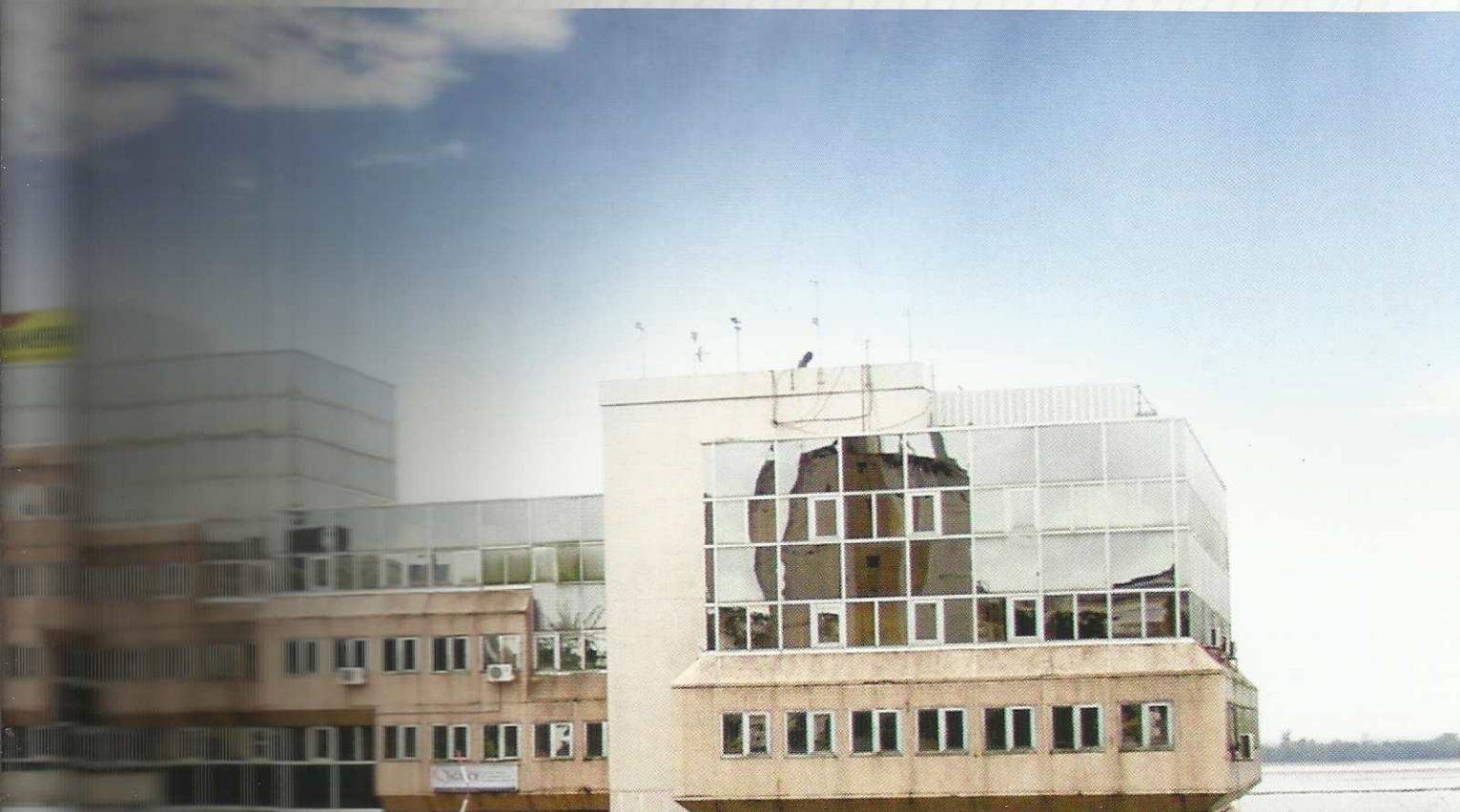


OBJET SOCIAL DU PORT AUTONOME DE DOUALA

Le Port Autonome de Douala (PAD) est une société à capital public dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, créée le 15 juin 1999 par décret N° 99/130. Il découle de la loi N° 98/021 du 24 décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire camerounais. Le PAD assure la gestion, la promotion et le marketing du Port de Douala. A ce titre, il est chargé :

- *de l'assistance et de l'accueil des navires ;*
- *des travaux d'équipement, d'extension d'entretien dudit port ainsi que de la création et de l'aménagement des zones industrielles portuaires ;*
- *de la gestion, de la maintenance et du renouvellement des équipements portuaires qui lui sont affectés ;*
- *de la sécurité et de la police des opérations d'exploitation portuaire ;*
- *de la maîtrise d'ouvrage des travaux confiés aux entreprises spécialisées, y compris le dragage ;*
- *de la promotion de la place portuaire.*

La vision du PAD est de faire du Port de Douala, le pôle de référence au cœur du Golfe de Guinée.



CORPORATE OBJECTIVES OF THE PORT AUTHORITY OF DOUALA

The Port Authority of Douala (PAD) is a public company with a legal personality and financial autonomy established on 15 June 1999 by decree N° 99/130. The establishment is also broadly based on Law n° 98/021 of 24 December 1998 organising the port sector in Cameroon.

PAD has the duty of managing, promoting and marketing the Douala Port and is therefore in charge of the following:

- Providing assistance and reception of ships;
- Equipment, extension and maintenance works as well as designing and developing the port industrial zones;
- Management, maintenance and replacement of defective port installations assigned to it;
- Ensuring security and policing port operations;
- Controlling the execution of contracts awarded to specialised firms including dredging;
- Promoting the activities of operators in the port area.



UN PORT À VOCATION SOUS RÉGIONALE

Situé dans un pays au dynamisme reconnu, le port de Douala encore désigné comme étant la «Porte Atlantique au Cœur de l'Afrique», est une véritable plateforme logistique où transite environ le 1/3 des échanges des pays de l'hinterland (République Centrafricaine, Tchad), et biens d'autres, notamment :

- le Gabon,
- la Guinée Equatoriale,
- la République du Congo,
- la République Démocratique du Congo,
- le Nigéria.

Au Port de Douala, des conditions et mesures préférentielles sont accordées aux pays sans littoral, notamment :

- 50% de réduction sur les tarifs portuaires (redevances) sur les marchandises en import/export ;
- 50% de remise sur les tarifs d'acconage à l'export et 25% à l'import ;
- 75% de remise sur les pénalités ;

- La mise à disposition d'une zone logistique. L'AOT a été déjà signé, mais les espaces restent à être exploités ;
- Les études pour la création d'une base logistique réservée aux pays sans littoral sont en cours. Initialement financé par la Banque mondiale, ce projet est aujourd'hui pris en charge par le PAD ;
- le Cameroun est signataire de la Convention pour la construction du chemin de fer Ngaoundéré – Maroua – N'Djamena, dont le but est de faciliter le transport massif des marchandises à partir de Douala, et réduire ainsi les coûts liés au post acheminement de ces marchandises ;
- l'organisation permanente par Port Synthèse (association de la Communauté portuaire), des missions commerciales à N'Djamena et à Bangui ;
- l'organisation d'une réunion tripartite entre le Cameroun, le Tchad et la RCA pour adresser la question de la gestion du trafic de transit.



A PORT AT THE SERVICE OF THE SUB-REGION

Situated in a country well known for its dynamism, the Douala Port referred to as the «Atlantic Gateway to the Centre of Africa» is truly a logistics platform through which about 1/3 of the trade of geographically disadvantaged countries (Central African Republic, Chad) and others transits, notably:

- Gabon,
- Equatorial Guinea,
- Republic of Congo,
- The Democratic Republic of Congo,
- Nigeria.

At the Douala Port, preferential treatment is granted to landlocked countries, notably:

- 50% reduction of port tariffs (levies) on imports and exports;
- 50% discount of stevedoring tariffs on exports and 25% on imports;

- 75% discount on penalties;
- Availability of a logistics zone. The Temporary Occupation Authorisation (AOT) has already been signed, but the areas are still to be used;
- Studies for the creation of a logistics base reserved for landlocked countries are ongoing. Initially funded by the World Bank, this project has today been taken over by PAD;
- Cameroon has signed the Convention for the construction of the Ngaoundere – Maroua – N'Djamena railway aimed at facilitating the massive carriage of goods from Douala and reducing the costs associated with post-forwarding of goods;
- The permanent organisation by Port Synthèse (Association of Port Communities), of trade missions to N'Djamena and Bangui;
- The organisation of a tripartite meeting of Cameroun, Chad and C.A.R to address issues of transit traffic management.



PORT SYNTHÈSE : UNE COMMUNAUTÉ PORTUAIRE DYNAMIQUE

La communauté portuaire du port de Douala (PORT-SYNTHÈSE) a été créée le 8 novembre 1994, avec pour mission d'assurer la promotion du Port de Douala. Elle regroupe les principaux acteurs du secteur maritime et portuaire du Port de Douala (opérateurs économiques et certaines administrations)

Parmi ses membres, nous pouvons citer:

- Le Port Autonome de Douala;
- La Direction Générale des Douanes;
- Le Groupe Cameroun Shipping Lines;
- Le Groupement Professionnel des Acconiers du Cameroun (GPAC);
- Le Syndicats des commissionnaires agréés en Douanes et des Transitaires du Cameroun;
- La Chambre de Commerce d'Industrie des Mines et de l'Artisanat;
- Office National des Zones franches Industrielles;
- La Communauté Urbaine de Douala;
- Le Guichet Unique des opérations du Commerce Extérieur;
- Le Syndicat National des Transporteurs Routiers;
- Syndustricam;
- Groupement Interpatronal du Cameroun (GICAM)
- Chanas Assurances;
- S.C.I.E.C;
- Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables;

- Chantier Naval et Industriel du Cameroun (C.N.I.C);
- Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC);
- Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT);
- GEX (Groupement des Exportateurs du Cameroun);
- SYNAUTRATRA;
- SYNTRAC;
- GCPM;
- ALUCAM;

Objectifs

- Assurer la notoriété de la place portuaire de Douala
- Améliorer les conditions de fonctionnement et d'exploitation du Port
- Promouvoir les services portuaires
- Défendre les intérêts des membres

Quelques Réalisations

- Création en 2003 d'un centre de formation en gestion moderne des ports avec la CNUCED comme partenaire
- Publication de brochures d'information, de dépliants et d'un annuaire portuaire de Douala
- Plusieurs missions commerciales dans les pays de l'arrière-pays ayant abouti à la création d'un forum tripartite (CAMEROUN-TCHAD- RCA)



M. MBARGA MBARGA Gabriel
Secrétaire Permanent de Port Synthèse

PORT SYNTHÈSE: A DYNAMIC PORT COMMUNITY

The Douala Port Community (PORT-SYNTHÈSE) was created on the 8 November 1994, with the objective of promoting the Douala Port. It brings together the main actors of the Douala maritime and port sectors (business leaders and some administrations)

Port Synthèse members include the following:

- Port Authority of Douala;
- Directorate of Customs;
- The Cameroon Shipping Lines Group;
- The Cameroon Association of Stevedores (GPAC);
- Cameroon Association of Licensed Syndicates, Customs Clearing Agents and Freight Forwarders;
- Chamber of Commerce, Industry, Mines and Crafts;
- National Office for Industrial Free Zones;
- Douala City Council;
- One Stop Shop (Single Window) for External Trade Transactions (GUCE);
- National Syndicate of Road Hauliers;
- Syndustricam;
- Cameroon Employers' Association (GICAM)
- Chanas Assurances;
- S.C.I.E.C;

- Department of Maritime Affairs and Inland Waterways (DAMVN);
- Cameroon Shipyard and Industrial Engineering (C.N.I.C);
- Cameroon National Shippers' Council (CNSC);
- Land Freight Management Bureau (BGFT);
- Cameroon Exporters' Association (GEX);
- SYNAUTRATRA;
- SYNTRAC;
- GCPM;
- ALUCAM;

Aims

- Maintain the reputation of the Douala Port Area;
- Improve the operational conditions of the port;
- Promote port services;
- Defend the interests of members.

A few achievements

- Creation in 2003 of a modern port management training centre with UNCTAD as partner ;
- Publication of brochures, leaflets and the Douala Port year book;
- Several trade missions effected to landlocked countries resulting in the establishment of a tripartite forum (CAMEROON - CHAD - RCA).

LA CERTIFICATION ISO 9001 VERSION 2008 UNE GARANTIE DE SERVICE D'EXCELLENTE QUALITÉ



La Démarche Qualité en vue de la certification à la norme ISO 9001 : 2008 de l'activité « pilotage et gestion des escales », est l'un des principaux chantiers qui ont meublé l'année 2014 au PAD. Ce déploiement d'hommes et de ressources aura ainsi permis au Port Autonome de Douala d'obtenir sa Certification depuis le 15 janvier 2015.

Au PAD, la politique qualité s'appuie sur les axes suivants :

- La satisfaction permanente des clients ;
- Le développement des compétences ;
- L'amélioration continue des prestations.

Le premier axe de cette politique est la garantie d'un service d'excellente qualité ; cette garantie de qualité de services du PAD repose sur quelques actions prioritaires suivantes :

- La supervision des équipements ;
- L'alerte sur détection d'incidents pour maintenance pro active ;
- La capacité à diagnostiquer et corriger les dysfonctionnements ;
- Des procédures de remplacement des équipements en cas de panne matérielle ;
- La traçabilité des incidents ;
- Des statistiques mensuelles pour l'analyse, le suivi et l'amélioration de la qualité du service ;

Toutes ces actions menées au quotidien dans le cadre de la gestion des processus montrent à suffisance que le PAD s'est lancé dans le Management de la Qualité et a été certifié au référentiel ISO 9001 : 2008, attestant ainsi de la garantie de la qualité des services rendus aux usagers du périmètre « pilotage et gestion des escales ».

ISO 9001 CERTIFICATION QUALITY ASSURANCE IN PORT SERVICES



Undergoing a Quality Assurance process aimed at achieving ISO 9001 (2008) certification in the area of «pilotage and port call management», is one of the main PAD projects that marked the year 2014. This deployment of man power and other resources enabled the Port Authority of Douala to obtain certification since 15 January 2015.

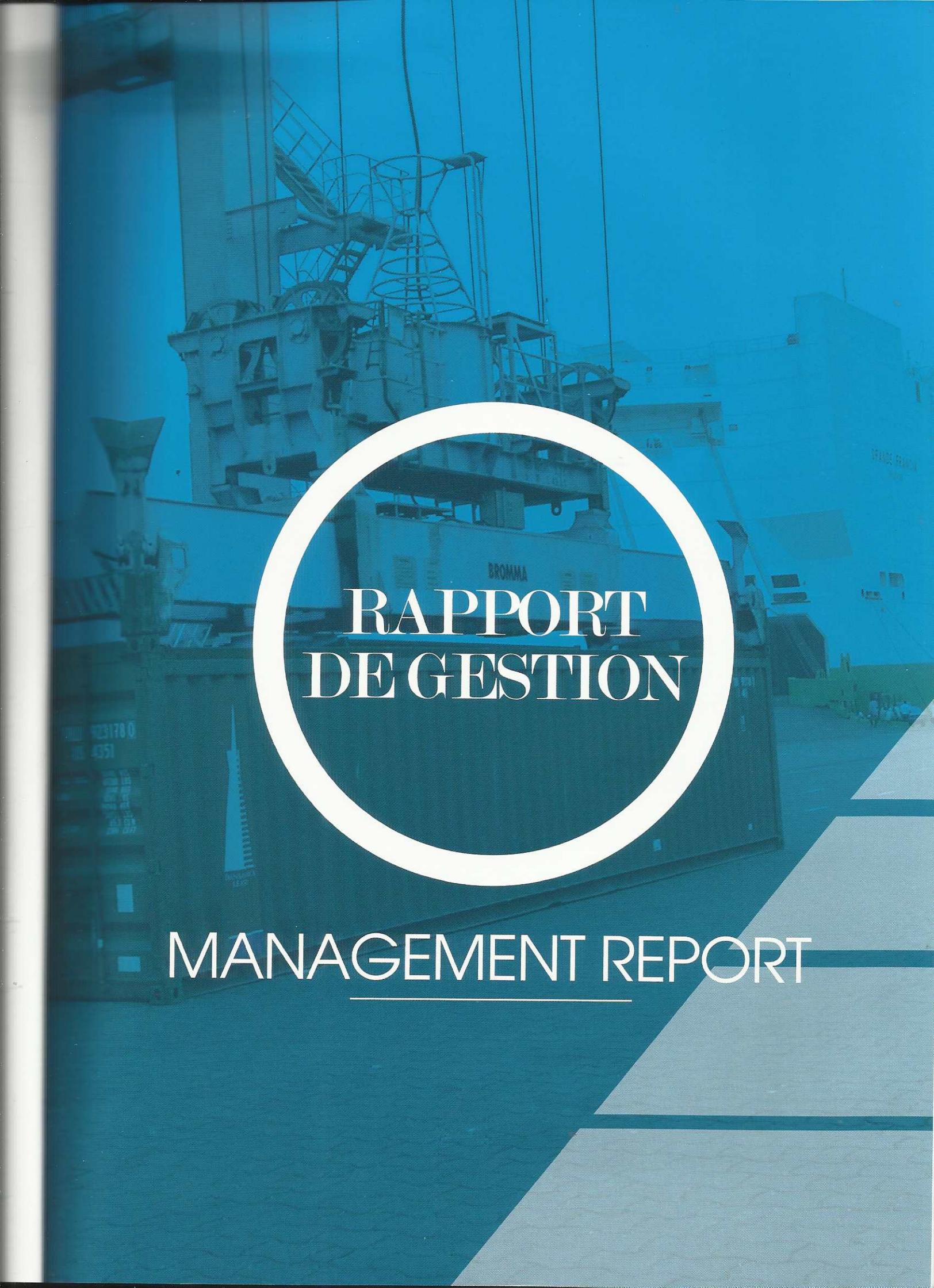
PAD's quality policy is based on the following elements:

- Steady customer satisfaction;
- Capacity building;
- Continuous improvement of services.

The first element of this policy is quality assurance in services which at PAD is based on some priority actions:

- Equipment supervision;
- Detection of incidents for proactive maintenance;
- Capacity to diagnose and correct functional defects;
- Equipment replacement procedures in case of breakdowns;
- Incident traceability;
- Monthly statistical analysis, follow-up and improvement of the quality of services.

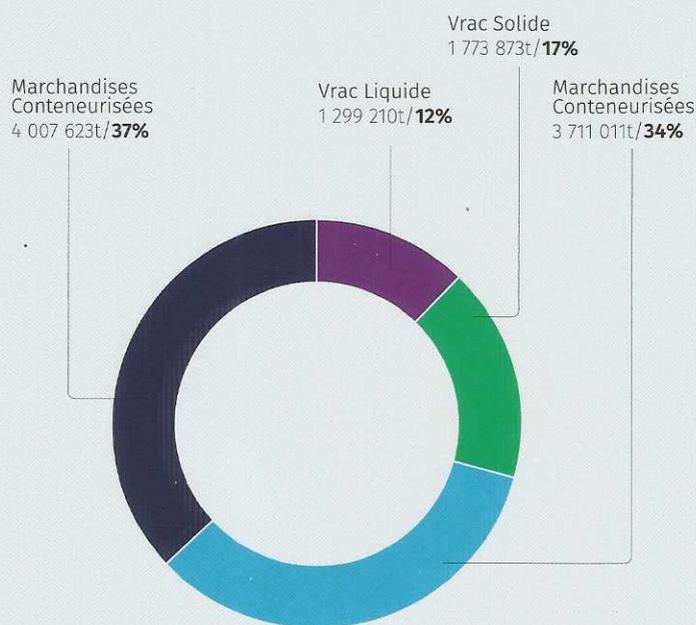
These actions taken daily in the framework of process management abundantly show that PAD has gone through the Quality Management process and has been ISO 9001 (2008) certified, thus warranting the quality of services rendered to users in the area of «pilotage and management of port calls».



RAPPORT
DE GESTION

MANAGEMENT REPORT

LIBELLÉS	2 013	2014	Variations
Vrac solide			
Alumine	148 421	192 705	29,84%
Coke de pétrole	543 012	519 399	-4,35%
Clinker	655 062	849 197	29,64%
Malt d'orge	15 187	47 662	213,83%
Gypse	49 818	71 617	43,76%
Blé	107 603	93 293	-13,30%
Vrac solide	1 519 103	1 773 873	16,77%
% sur le trafic total long cours	14,46%	16,44%	13,67%
Vrac liquide			
Huile de palme	19	111	484,21%
Hydrocarbure	1 283 223	1 297 985	1,15%
Vin en vrac	9 957	1 114	-
Vrac liquide	1 293 199	1 299 210	0,46%
% sur le trafic total long cours	12,31%	12,04%	-2,21%
Total general vrac solide+vrac liquide	2 812 302	3 073 083	9,27%
Marchandises diverses	3 766 190	3 711 011	-1,47%
Marchandises conteneurisées	3 926 176	4 007 623	2,07%
% sur trafic total long cours	37,38%	37,14%	-0,64%
Trafic total long cours (imp+exp)	10 504 668	10 791 717	2,73%



REPARTITION DU TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT (en tonnes)

Source : BS-SET-DPood-DEX-PAD

+2,73% D'AUGMENTATION DE TRAFIC EN 2014

Malgré la conjoncture économique morose marquée globalement par la chute vertigineuse du prix du baril du pétrole brut, et les défis liés à la congestion portuaire, le Port de Douala a enregistré en 2014, un trafic global (long cours + local) de 10 852 533 tonnes, soit une hausse relative de 2,73% par rapport à l'année 2013. Cette évolution permet également de noter une progression moyenne de 6,46% sur les quatre dernières années. L'on assiste ainsi à une amélioration de quelques principaux indicateurs tels que la jauge brute moyenne, la Cargaison moyenne et le Rendement Journalier Moyen.

En 2014, le Port de Douala a traité 10 852 563 tonnes de marchandises contre 10 564 280 tonnes en 2013, soit une augmentation de 288 283 tonnes (+2,73%), affichant ainsi un résultat largement au-dessus des prévisions qui étaient estimées en début d'année à 10 064 549 tonnes. Soit un dépassement de +7,83%.

La répartition du trafic par conditionnement est la suivante: marchandises conteneurisées 37%, vrac solide et liquide 29%, marchandises diverses 34%.

Cette embellie au niveau du trafic du Port de Douala s'explique par : la poursuite des travaux structurant engagés par l'Etat

Camerounais (routes, ports, barrages, etc), les mesures prises par l'autorité portuaire pour désengorger le Port de Douala et maintenir la côte du chenal à -7 mètres, le fort développement de Cimencam qui se traduit par une hausse de l'importation des matières premières telles les clinkers, la production en hausse de l'aluminium par ALUCAM et la bonne tenue des produits tels que la banane, le bois et le café.

A l'inverse, le trafic navires (toute navigation confondue) a baissé de 28,50%, en nombre d'escales sur la même période de l'année précédente. La mauvaise organisation des opérations par les opérateurs portuaires et l'augmentation de la taille des navires qui ont accostés au Port de Douala en 2014 pourraient justifier cette baisse.

Les importations sont en hausse de 264 603 tonnes (+3,36%) passant de 7 880 531 tonnes en 2013 à 8 145 134 tonnes en 2014, et les exportations gagnent un point environ sur la période (+0,90%) passant de 2 639 905 tonnes en 2013 à 2 663 712 tonnes en 2014.



A +2, 73% INCREASE IN THE 2014 THROUGH-PUT

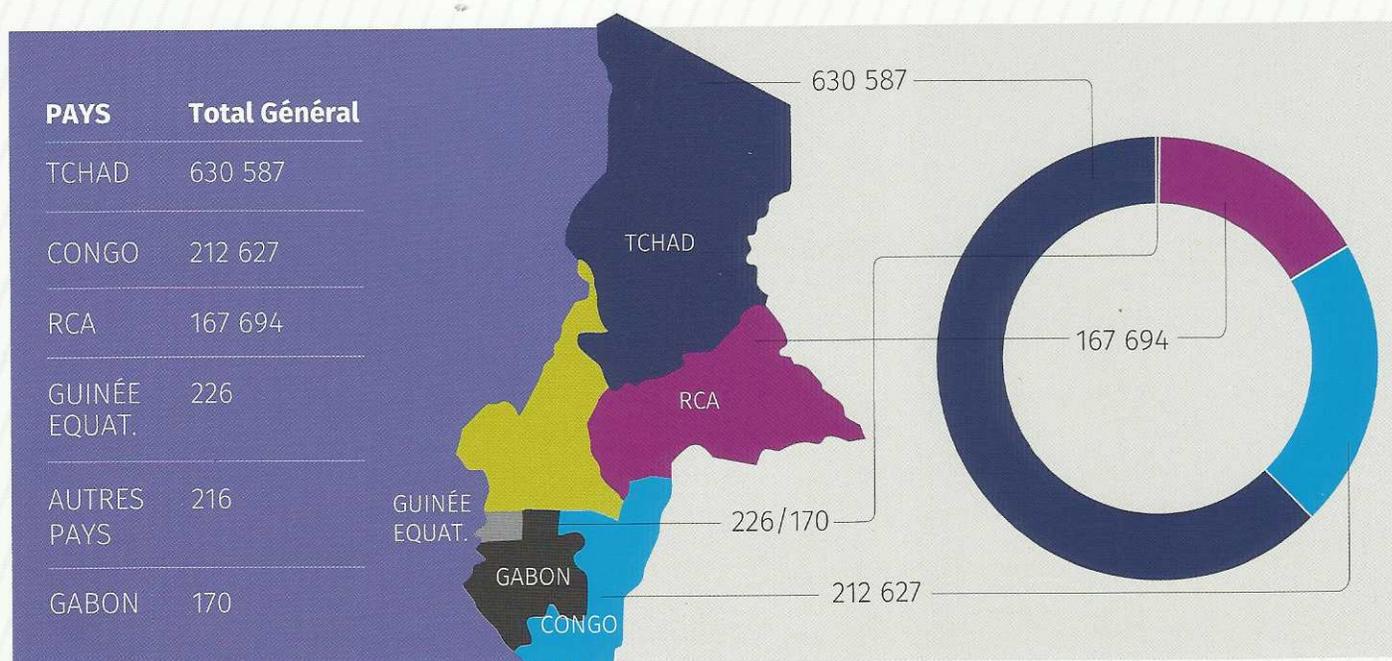
Despite the bleak economic situation globally marked by the steep decline in crude oil prices per barrel as well as the challenges related to port congestion, the Douala Port in 2014 registered an overall cargo through-put (seagoing + cobotage) of 10 852 533 tons, representing an increase of 2,73% compared to that of 2013. This growth equally shows an average progression of 6,46% in the last four years. There is therefore an improvement in some main indicators such as the average gross tonnage, average quantity of cargo landed and average daily return rate.

In 2014, the Douala Port handled 10 852 563 tons of cargo as against 10 564 280 tons in 2013, giving an increase of 288 283 tons (+2, 73%) and thus portraying results that are largely above the 10 064 549 tons projection made at the beginning of the year. This represents an increase of +7, 83%.

The distribution of traffic per mode of packaging is as follows: containerised cargo 37%, solid and liquid bulk 29% and general cargo 34%.

This traffic upturn at the Douala Port could be due to: structural work embarked on by the Cameroon government (roads, ports, dams, etc); measures taken by the Port Authority towards decongesting the Douala Port and maintaining the channel at a draft of -7 metres; the increased development of Cimencam resulting in more importation of raw materials such as clinker; the increased production of aluminium by ALUCAM and the steady position of products such as banana, wood and coffee. Inversely, traffic from ships (both seagoing and coastal shipping) has dropped by 28, 50% in number of port calls within the same period as in the previous year. Poor organisation of operations by port operators and the increased size of ships calling at the Douala Port in 2014 could justify this downward turn.

Imports have risen to 264 603 tons (+3, 36%) moving from 7 880 531 tons in 2013 to 8 145 134 tons in 2014, and exports have gained a point in the same period (+0, 90%) moving from 2 639 905 tons in 2013 to 2 663 712 tons in 2014.



REPARTITION DU TRAFIC en 2014 (en tonnes)

LE TRAFIC EN DIRECTION DE LA CEMAC ENREGISTRE UNE CROISSANCE DE 7% EN 2014

A Douala, le trafic en transit vers les pays de la CEMAC contribue à 9,37% environ du trafic long-cours, soit un total de 1 011 520 tonnes. Cette performance représente une hausse relative de 7% par rapport à l'année 2013 qui était à 944 789 tonnes. Des performances qui surprennent, au regard de la situation politique et sociale tendue au TCHAD et en RCA.

Le Port de Douala est encore appelé port naturel du TCHAD et de la RCA. En Afrique Centrale, la quasi-totalité des pays de la CEMAC ont des marchandises qui passent par le port. Sur l'année 2014 le trafic vers ces destinations a dépassé le cap du million de tonnes. La destination TCHAD et RCA représente à elle seule 79% environ de ce trafic.

Les principaux produits sont :

- à l'import : les produits alimentaires, chimiques et pharmaceutiques, les engins et pièces détachées, les matériaux de construction etc.
- à l'export : les produits agricoles (gomme arabique, coton, bois)

Le niveau de cette performance ne satisfait pas encore le Directeur Général du Port de Douala qui veut voir le trafic tchadien à lui seul passé la barre de un million de tonnes.

En prenant la décision de désigner dans les prochains jours une Représentation du Port Autonome de Douala à N'Djamena, Monsieur ETOUNDI OYONO Emmanuel prend l'engagement de suivre de près tous les défis auxquels sont confrontés les chargeurs tchadiens lors de leur passage à Douala. Une réelle avancée vers le développement du trafic de l'hinterland camerounais.



TRAFFIC TO CEMAC REGISTERS A GROWTH OF 7% IN 2014

In Douala, cargo transiting to CEMAC member countries contributes to about 9,37% of the deep sea traffic, making a total of 944 789 tons. This through-put represents a relative increase of 7% compared to that of 2013 which was 882 789 tons. This is surprising, considering the tense political and social situation in Chad and C.A.R.

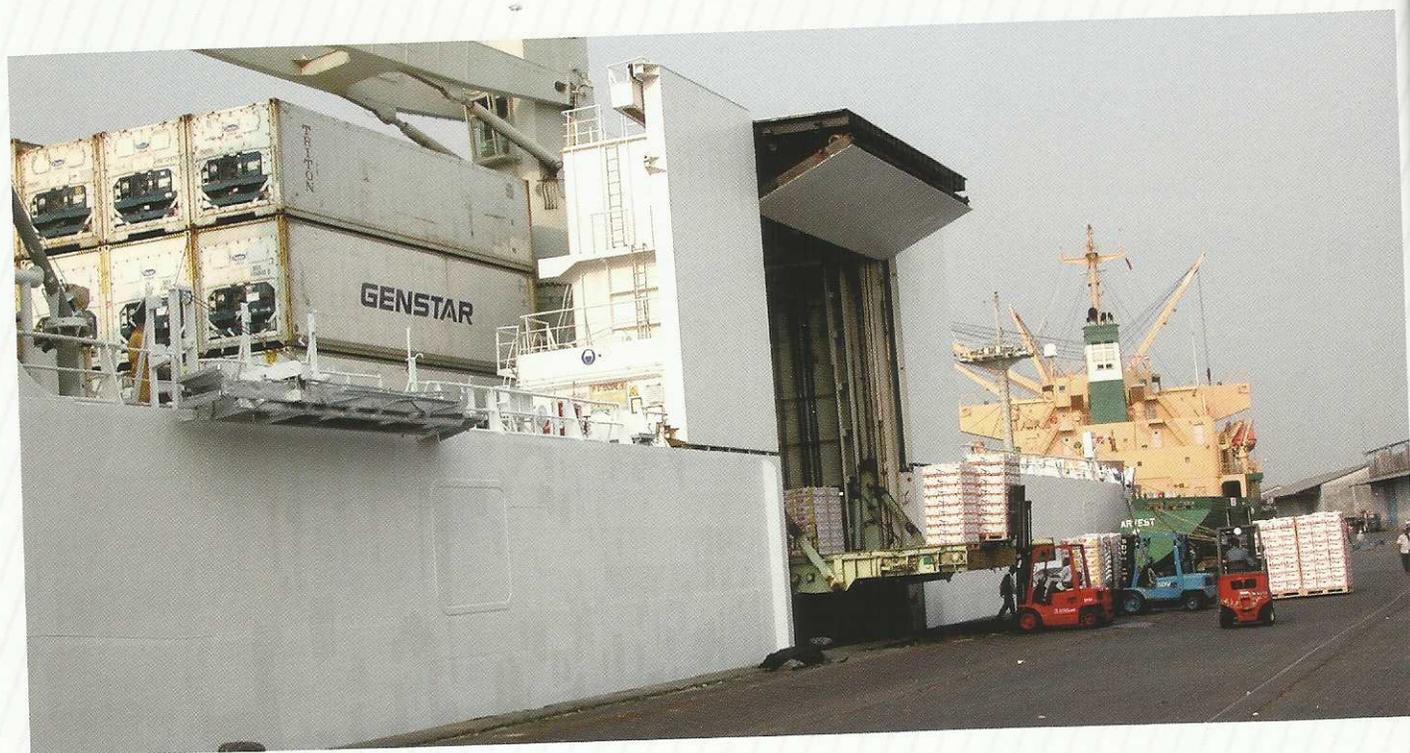
The Douala Port is also referred to as the natural gateway to Chad and C.A.R. In Central Africa, almost all CEMAC member countries import goods through the Douala Port. In 2014 the traffic moving to these countries was more than a million tons. Transit cargo to Chad and C.A.R alone represents about 79% of this traffic.

The main products are:

- Imports: food, chemical and pharmaceutical products, machines and spare parts, building materials, etc.
- Exports: agricultural products (gum arabic, cotton, wood)

This through-put is not yet satisfactory to the General Manager of the Douala Port who wishes to see traffic to Chad alone go beyond a million tons.

In making the decision to appoint a representative of the Port Authority of Douala in the days ahead to N'Djamena, Mr. ETOUNDI OUYOUNO Emmanuel is committed to closely following up all challenges being faced by Chadian shippers of cargo through the Douala Port. This would be significant progress in the development of hinterland traffic in Cameroon.



EXPLOITATION ET PERFORMANCES

Exploitation portuaire

En 2014, le Port de Douala a traité 10 852 563 tonnes de marchandises contre 10 564 280 tonnes à la même période pour l'exercice 2013, soit une augmentation de 288 283 tonnes (+2,73%), affichant ainsi son meilleur score des cinq dernières années. Par rapport aux prévisions qui étaient estimées en début d'année à 10 064 549 tonnes, on enregistre un dépassement de +7,83%.

Cette hausse du trafic en 2014 est caractérisée par l'effet conjugué du comportement des deux composantes des échanges que sont : les importations, en hausse de 264 603 tonnes (+3,36%) passant de 7 880 531 tonnes en 2013 à 8 145 134 tonnes en 2014, et les exportations qui perdent un point sur la période passant de +1,65% en 2013 à +0,88% en 2014.

La tendance à la hausse du trafic import (+3,35%) est liée à l'accroissement du volume de quatre grandes familles de produits qui, ensemble totalisent plus de 90 % des produits d'importation. Il s'agit des :

- hydrocarbures (+17%),
- produits alimentaires et boissons (+27%),
- produits métalliques, matériel de construction et engins (+29%),
- minerais et matières premières (+18%)

Par contre, le comportement des principaux produits d'exportation est le suivant :

- Les billes de bois (+11,88%) ;
- l'aluminium (+40,50%) ;
- le café (+13,12%) ;
- la banane (+1,39%).



OPERATION AND PERFORMANCES

Port Operations

In 2014, the Douala Port handled 10 852 563 tons of cargo as against 10 564 280 tons in the same period in 2013, representing an increase of 288 283 tons (+2, 73%) and portraying the best results in the past five years. With regards to the projections made at the beginning of the year of 10 064 549 tons, there is a boost of +7, 83%.

This increase in the 2014 traffic is characterised by the combined effect of the tendency of the two components of trade, namely: imports that have had an increase of 264 603 tons (+3, 36%) moving from 7 880 531 tons in 2013 to 8 145 134 tons in 2014, and exports that have lost a point in the same period moving from +1, 65% in 2013 to +0, 88% in 2014.

The upward trend of imports (+3, 35%) is linked to the growth in volume of the four main groups of products which together give a total of more than 90 % of import products. The four groups are:

- Hydrocarbons (+17%),
- Food products and drinks (+27%),
- Metallic products, building materials and machines (+29%),
- Minerals and raw materials (+18%)

On the contrary, the trend of the main export products is as follows:

- Sawn wood (+11, 88%);
- Aluminium (+40, 50%);
- Coffee (+13, 12%);
- Banana (+1, 39%).



EXPLOITATION ET PERFORMANCES

Trafic Conteneur

En gros, le trafic des marchandises conteneurisées manipulées au port de Douala en 2014 se chiffre à 4 007 623 tonnes contre 3 926 176 tonnes en 2013. Soit un accroissement de 2,07%.

Le nombre de conteneurs passe de 232 525 boîtes enregistrées en 2013 à 232 489 boîtes en 2014.

En équivalent vingt pieds (TEUS), le trafic des conteneurs est en baisse de 5 714 unités en passant de 339 269 unités en 2013 à 333 555 unités en 2014. Soit une régression de 1,68%.

Le trafic navire

Le nombre de navires (long cours, cabotage et pêche) ayant fait escale au Port de Douala connaît une baisse substantielle de 1097 bateaux (-30,33%) par rapport à 2013. Cette baisse peut s'expliquer la hausse de la taille des navires qui ont accosté au cours de la période. En effet, la jauge brute moyenne passe de 18 331 TJB en 2013 à 18 728 TJB en 2014.

Par contre, la navigation locale baisse de 6 bateaux. Elle passe de 95 navires en 2013 à 89 navires en 2014.

Trafic de cabotage

Relativement à la navigation locale, Le trafic marchandises a augmenté de 2,07% en passant de 59 612 tonnes en 2013 à 60 846 tonnes en 2014.



OPERATION AND PERFORMANCES

Container Traffic

Basically, the containerised traffic handled in the Douala Port in 2014 amounts to 4 007 623 tons as against 3 926 176 tons in 2013, representing a growth of 2, 07%.

The number of containers passed from the 232 525 registered in 2013 to 232 489 in 2014.

Twenty foot container (TEU) traffic has dropped from 5 714 units by passing from 339 269 units in 2013 to 333 555 units in 2014, representing a regression of 1, 68%.

Cargo Carried by Ships

The number of ships (seagoing, cabotage and fishing vessels) that called at the Douala Port has substantially dropped by 1097 vessels (-30, 33%) compared to that of 2013. This drop is due to the increase in the size of ships that called at the Douala Port during the same period. In fact, the average gross tonnage passed from 18 331 TJB in 2013 to 18 728 TJB in 2014.

On the contrary, coastal shipping vessels (cabotage) have dropped in number by 6 boats, passing from 95 boats in 2013 to 89 in 2014.

Cabotage (Coastal shipping)

With regards to coastal shipping, cargo traffic has increased by 2, 07% passing from 59 612 tons in 2013 to 60 846 tons in 2014.



EXPLOITATION ET PERFORMANCES

Performances portuaires

Durant la période sous revue, les principaux indicateurs de performance se présentent ainsi :

- Le séjour moyen des conteneurs au parc de Douala International Terminal (DIT).
- A l'import, il passe de 19,93 jours en 2013 à 19,66 jours en 2014 (-1,35%).
- A l'export, il passe de 13,25 jours en 2013 à 16,37 jours en 2014 (+23,55%).
- Le rendement moyen des portiques connaît une chute de 38,84%, en passant de 20,47 unités à l'heure en 2013 à 12,52 unités manutentionnées à l'heure en 2014. Ce résultat qui reste en deçà des prévisions (30 conteneurs à l'heure) se justifie surtout par la récurrence des pannes des portiques en 2014. Pour les deux portiques, on a enregistré 210 arrêts en 2014 contre 234 arrêts en 2013 ;
- Le rendement moyen journalier des navires en opérations commerciales est en hausse de 5,96%, passant de 2 080 tonnes/j en 2013 à 2 459 tonnes/j en 2014, sur la période de référence.
- La cargaison moyenne progresse de 13,47%, passant de 8 563 tonnes en 2013 à 9 723 tonnes en 2014. La hausse de cet indicateur démontre que les navires transportent davantage les marchandises, signe que la cote du chenal est satisfaisante.
- Le séjour à quai moyen passe de 4,12 jours en 2013 à 4,13 jours en 2014 sur la période sous revue pour des prévisions de 3,5

jours. Soit une hausse de 0,24%.

- Le taux d'occupation des quais à divers passe de 67,22% en 2013 à 74,32% en 2014 (+10,56%).
- Le taux d'occupation des quais global passe de 72,83% en 2013 à 76,63% en 2014 (+5,22%).

• L'attente moyenne en rade évolue de 44,34 heures en 2013 à 47,23 heures en 2014, sur la période de référence. Cette forte hausse par rapport aux prévisions qui étaient fixées à 10 heures est due de façon générale à la congestion des quais et des aires de stockages.

Ces indicateurs de performance négatifs s'expliquent par la congestion du port de Douala du fait :

- de la situation politique en RCA entraînant le stockage prolongé des marchandises à destination de ce pays ;
- de la porte pluviométrique qui a prolongé le séjour des navires céréaliers ; ;
- de multiples arrêts des portiques pour cause de panne ;
- de l'insuffisance des dockers manipulant les navires de sacheries ;
- de l'inadéquation des cadences de manutention.
- du séjour prolongé à la bouée de base des navires venant des ports touchés par le virus Ebola, allant parfois jusqu'à trois (03) semaines.



OPERATION AND PERFORMANCES

Port Performance

During the period under review, the main performance indicators were as follows:

- Average length of time spent by containers in the Douala International Terminal (DIT) container park.
- Imports moved from 19, 93 days in 2013 to 19, 66 days in 2014 (-1, 35%).
- Exports passed from 13, 25 days in 2013 to 16, 37 days in 2014 (+23, 55%).
- The average output of gantry cranes dropped by 38, 84%, passing from 20, 47 units per hour in 2013 to 12, 52 units handled per hour in 2014. This result which still falls below the projections (30 containers per hour) was due especially to the frequent breakdowns of gantry cranes in 2014. For the two gantry cranes, 210 breakdowns were registered in 2014 as against 234 in 2013;
- The average daily output of commercial ship operations went up by 5, 96%, passing from 2 080 tons/day in 2013 to 2 459 tons/day in 2014 of the period in reference.
- The average in cargo progressed by 13, 47%, passing from 8 563 tons in 2013 to 9 723 tons in 2014. The increase in this indicator shows that ships are carrying more cargo which is a sign that the channel is good enough.
- The average stay of ships at berth passed from 4,12 days in 2013 to 4,13 days in 2014 on the period in review for projections of 3,5 days, which is an increase of 0,24%.

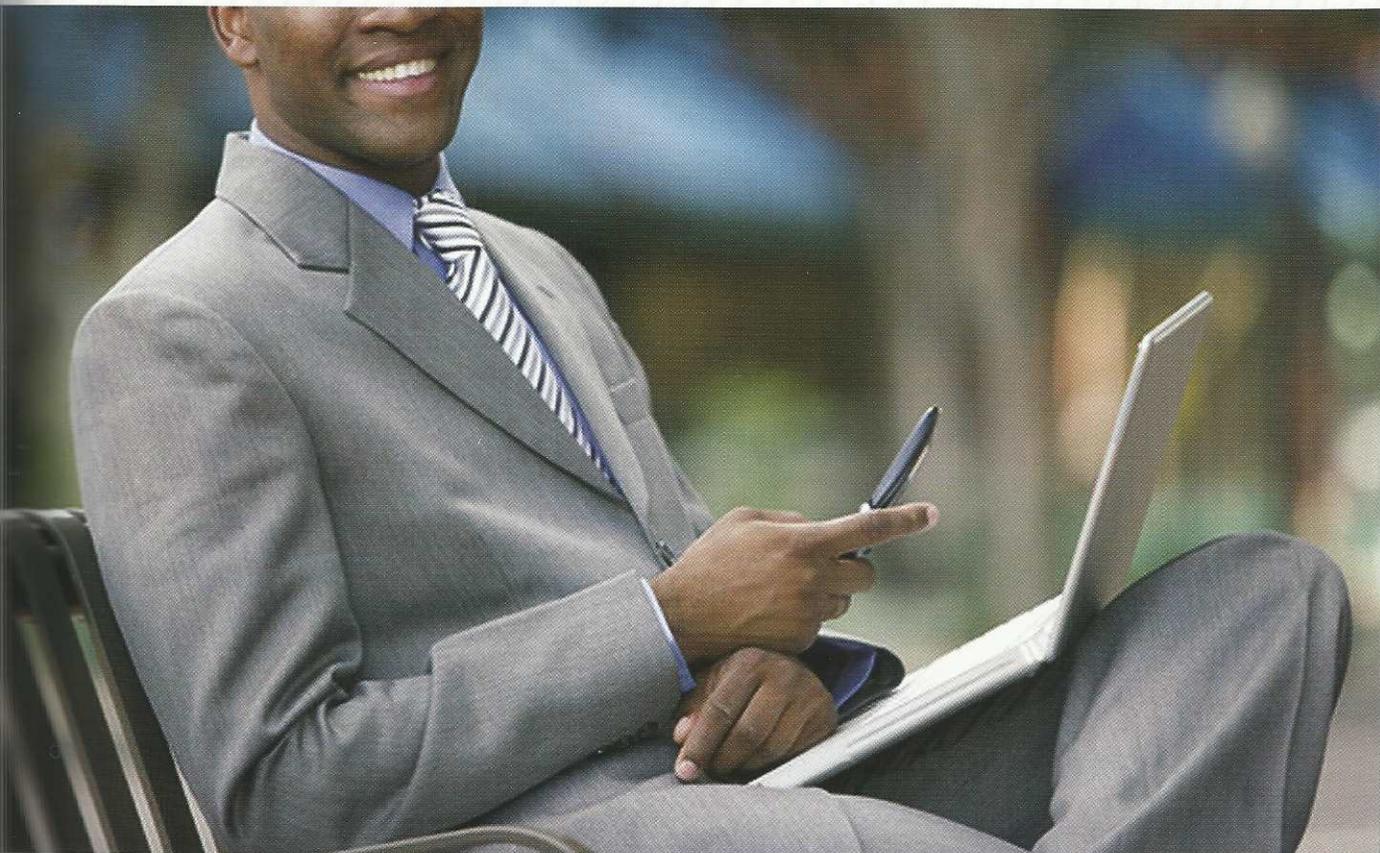
- The rate of occupation of general cargo ship berths passed from 67, 22% in 2013 to 74, 32% in 2014 (+10, 56%).
- The occupation rate of the general wharf passed from 72, 83% in 2013 to 76, 63% in 2014 (+5, 22%).
- Average waiting time at the harbour changed from 44, 34 hours in 2013 to 47, 23 hours in 2014, in the period in reference. This high increase in projections that were set at 10 hours was due generally to congestion at the berth and storage areas. These negative performance indicators are due to congestion at the Douala Port caused by:
 - the political situation in C.A.R resulting in the lengthy stay of the goods transiting to this country;
 - high levels of recorded rainfall that prolonged the stay of grain carriers;
 - multiple gantry crane breakdowns;
 - shortage of stevedores providing handling services to bag-ships;
 - low rhythm of stevedoring work.
- The prolonged waiting at the anchorage by ships coming from ports affected by the Ebola virus, extending sometimes to three weeks.



DE LA GESTION COMMERCIALE

En 2014, le PAD a connu une augmentation de chiffre d'affaires de l'ordre de 12 milliards de FCFA environ en valeur absolue, et +28,68% en valeur relative. Cette explosion s'explique par :

- Un accroissement de 12,85% du chiffre d'affaires relatif à l'amodiation de l'espace portuaire ;
- Une exhaustivité de la facturation des prestations réalisées ;
- Une amélioration de la facturation client, avec une réduction substantielle du taux des avoirs, et un meilleur accueil de la clientèle ;
- L'assainissement, l'organisation et la réglementation des activités para-maritimes ;
- L'accroissement de la satisfaction des clients par la réduction du taux des réclamations ;
- Fidélisation des clients des pays sans littoral (Tchad, RCA)



COMMERCIAL MANAGEMENT

In 2014, PAD had an increased turnover of about 12 billion CFAF in absolute value, and +28, 68% in relative value. This growth was due to:

- a 12,85% growth in turnover relating to the lease of port areas;
- exhaustive invoicing of services provided;
- improvement of client invoicing, with a substantial reduction in the rate of settlement of transaction differences and a better customer reception;
- rationalising, organising and regulating maritime ancillary activities;
- stepping up customer satisfaction by reducing the rate of claims;
- gaining the loyalty of customers from landlocked countries (Chad, CAR)



L'OUTIL PORTUAIRE

Le chenal d'accès

Le port de Douala est accessible par un chenal long de 50 km, divisé en deux parties d'égale longueur (25 km) et balisé par des bouées lumineuses. Le chenal intérieur, large de 150 m, est régulièrement dragué à la côte -7m.

Un Marché relatif au dragage et à l'entretien du chenal a été conclu avec la Société China Harbour Engineering Company (CHEC) après Appel d'Offres International le 16 Avril 2014 pour une durée de deux (02) ans repartis en campagnes de quatre (04) mois chacune.

Les travaux de dragage de la zone d'exportation de la SEPBC démarrés le 1er Avril 2014 et confiés à la société Littoral Dredging Service (LDS).

Dans le cadre du suivi de l'évolution des travaux de dragage exécutés par l'entreprise CHEC, les sondages réalisés du 15 au 17 Décembre 2014 montrent que la cote du chenal est de -7,00 m.

Infrastructures

Le port de Douala offre aujourd'hui, un complexe comprenant entre autres facilités :

- 1000 hectares de réserve foncière dont 600 ha en exploitation ;
- 66 000 m2 de magasins banalisés ;
- 80 000 m2 de surface pour trafic conventionnel ;
- 11 millions de tonnes de capacité annuelle de traitement de trafic et 15 millions de tonnes de capacité de stockage ;
- 10 km de quais
- 20 km de route bitumée, reliée aux hinterlands Sud/Est et ouest/Sud ;
- 20 km de voies ferrées, connectées au chemin de fer transcamerounais qui relie Douala au Nord Cameroun, avec une extension routière vers le Tchad et la République Centrafricaine;
- divers terminaux destinés au traitement des trafics spécialisés : conteneurs, bois, fruits, minéraux etc....
- 09 postes à quais divers
- des zones d'entreposage longue durée en amont et en aval du port de commerce
- 02 zones de logistique pour la recherche et l'exploitation pétrolière;
- une importante zone industrielle portuaire située sur la rive droite du Wouri.



PORT TOOL

The Access Channel

The Douala Port is accessible through a 50 km access channel comprising two parts of equal length (25km) beacons with lit buoys. The inner channel which is 150 metres long is regularly dredged to a -7m draft.

A contract for the dredging and maintenance of the channel was signed with a company called China Harbour Engineering Company (CHEC) following an international call for tenders on 16 April 2014 for a duration of two (2) years divided into active duty periods of four (4) months each.

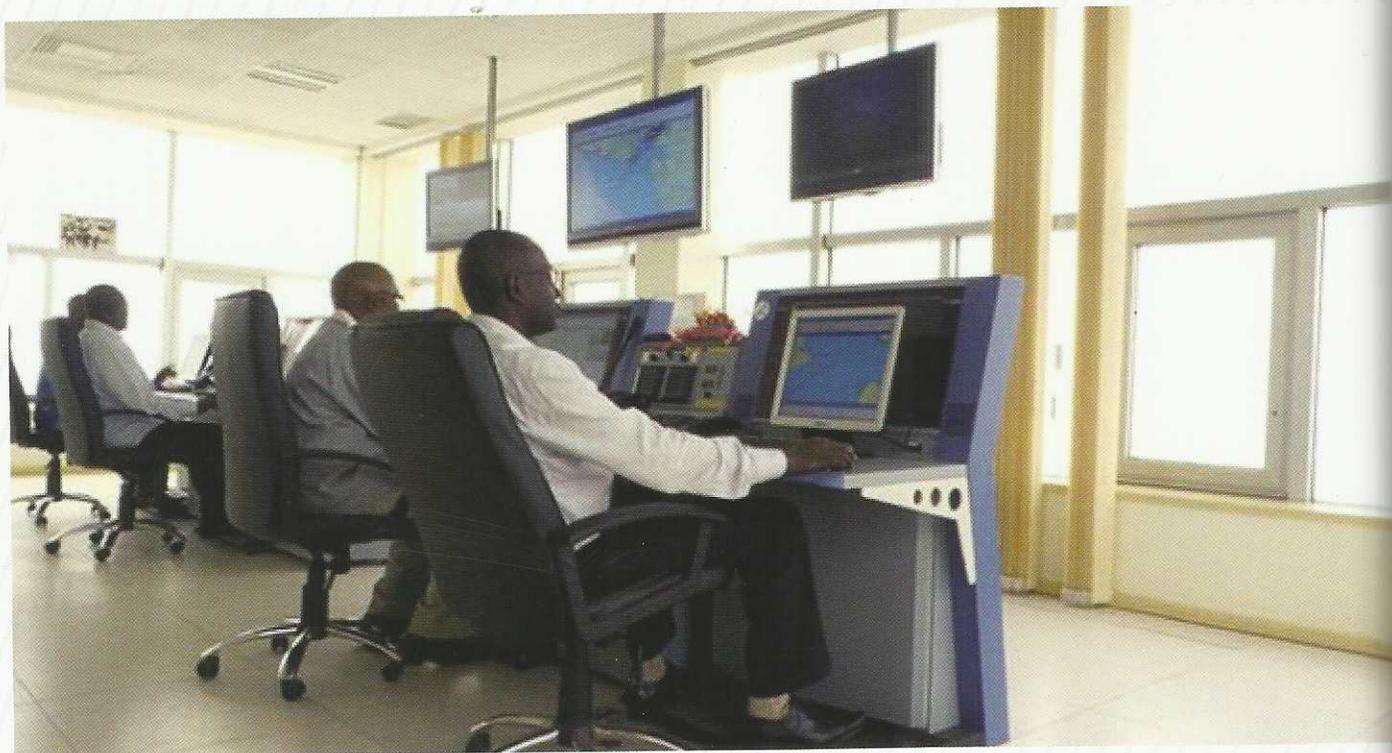
Dredging work on the SEPBC export zone awarded to the Littoral Dredging Service (LDS) commenced on 1st April 2014.

Within the framework of monitoring the progress in the dredging work executed by CHEC, the surveys carried out from 15 - 17 December 2014 show that the channel has a draft of -7, 00 m.

Infrastructures

The Douala Port offers complex services among other facilities such as:

- 1000 hectares of land reserve of which 600 hectares are in use;
- 66 000 m² of ordinary warehousing space;
- 80 000 m² of storage area for general cargo;
- 11 million tons of annual traffic handling capacity and 15 million tons of storage capacity;
- 10km of wharfing space;
- 20 km of tarred road, linking the South/East and South/West hinterlands;
- 20km of railway, connected to the Trans-Cameroon railway that links Douala to North Cameroon, with an extension by road to Chad and the Central African Republic;
- Various terminals for the handling of specialised traffic: containers, wood, fisheries, fruits, minerals etc.
- 9 berths at the general wharf;
- Long duration storage areas up and down stream of the commercial port;
- 2 logistic zones for petroleum exploration and exploitation;
- A considerable port industrial area situated on the right bank of the River Wouri.



L'OUTIL PORTUAIRE

Et en 2014...

L'année 2014 a été marquée par un ensemble d'investissements et réalisations infrastructurels parmi lesquels :

- L'aménagement, la rénovation, l'entretien des infrastructures et superstructures maritimes ou terrestres y compris leurs équipements ;
- Les travaux de nettoyage et de désherbage dans le domaine portuaire ;
- Les travaux de rénovation de la climatisation centrale de l'immeuble siège du PAD ;
- Le marché conclu avec la Société COGENEC pour la construction d'une clôture de sécurisation du domaine portuaire ;
- L'aménagement, la rénovation, l'entretien des bâtiments administratifs et d'habitation du PAD ;
- Etudes sur la réhabilitation des chaussées et la construction d'une nouvelle voie de contournement du port en zone aval du port de Douala ;
- Marchés passés avec la société RAZEL en vue de la réfection et la réhabilitation des chaussées du port.



PORT TOOL

And in 2014

The year 2014 was marked by a number of investments and infrastructural achievements notably:

- Development, renovation and maintenance of maritime or land based infrastructure and superstructures including installations;
- Cleaning and clearing of the port domain;
- Renovation of the central air conditioning system of the PAD head office building;
- The contract signed with COGENEC for the construction of a security fence around the port area;
- Development, renovation and maintenance of the PAD administrative and residential premises;
- Studies on the rehabilitation of pavements, the construction of new bypasses in the downstream zone of the Douala Port;
- Contract signed with RAZEL for the repairs and rehabilitation of port pavements.



LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ AU CENTRE DE NOS PRÉOCCUPATIONS

Les prescriptions internationales du Code ISPS (International Ship and Port Security Code) en matière de sûreté des navires et des installations portuaires, demeurent une préoccupation forte du PAD. L'acquisition de bateaux patrouilleurs rapides, du matériel et équipement de sécurité (caméras de surveillance et radars) et une remise à niveau du matériel de signalisation (balises, phares côtiers...) viendront certainement augmenter le niveau de sécurité et de fiabilité du port de Douala.

Pour maintenir son arrimage aux normes internationales, le Port Autonome de Douala a également mené en 2014 d'importants chantiers, entre autres :

- Le démarrage de la construction d'une clôture de sécurité autour du domaine portuaire ;
- La finalisation du projet d'installation d'un système de vidéo surveillance, avec un contrôle biométrique des accès
- La création d'une Task force pour le suivi des actions de mise

en conformité avec le Code ISPS ;

- L'élaboration des plans directeurs d'intervention d'urgence et d'évacuation du port de Douala ;
 - L'arrimage du port de pêche, du quai 51, des terminaux fruitier, minéralier et céréalier et des installations du Chantier Naval et Industriel du Cameroun (CNIC) aux normes du Code ISPS.
- Le suivi de la sécurité et de la protection de l'environnement, les opérations de ratissage, de surveillance et d'interventions sont menées sous la supervision de la Capitainerie du port par :
- Les Forces de Maintien de l'ordre - dont tous les corps sont représentés au Port de Douala ;
 - La Police portuaire constituée des officiers, maîtres et surveillants de port,
 - L'équipe des marins-pompiers

Ces opérations concernent le plan d'eau et les espaces terrestres.



SAFETY AND SECURITY: OUR CHIEF CONCERN

International requirements of the International Ship and Port Security Code (ISPS Code) relating to the safety of ships and port installations, remains a major concern to PAD. The acquisition of rapid patrol boats, safety material and equipment (surveillance cameras and radars) and upgrading of navigational aids (beacons, lighthouses etc.) has surely stepped up the level of security and reliability at the Douala Port.

To conform to international norms, the Port Authority of Douala in 2014 equally embarked on a number of important projects, notably:

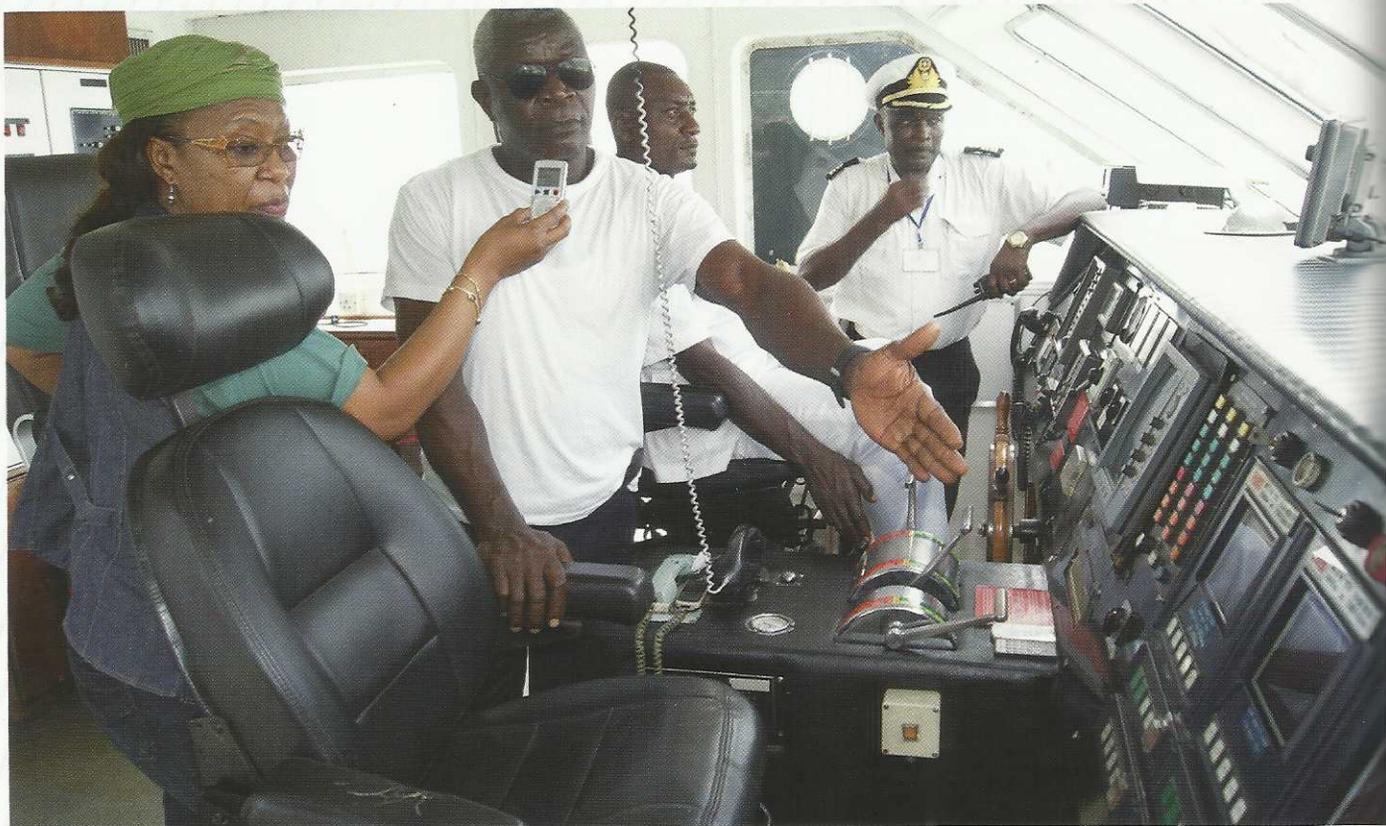
- Commencement of construction work on a security fence around the port area;
- Completion of the installation of a video surveillance system with biometric access control;
- Set up of a Task Force to follow up the implementation of the ISPS Code;
- Drawing up a Master Plan for emergency intervention and evacuation at the Douala Port;

- Ensuring the conformity of the Fish Port, berth 51, the fruit terminal, bulk (grain/mineral) terminals and installations at the Cameroon Ship Yard and Industrial Engineering Company (CNIC) with standards prescribed by the ISPS Code.

For the follow up of security and protection of the environment, raking operations, surveillance and intervention are carried out under the supervision of the Harbour Master by:

- the forces of law and order - of which all the corps are represented in the Douala Port;
- Port Police comprising officers, masters and port monitors,
- Marine Fire Brigade (fire fighters).

These operations concern the port water body and land areas.



DE LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

Au 31 décembre 2014, l'effectif du personnel du PAD est de 925 agents, avec une masse salariale qui connaît un accroissement de +6,04% en valeur relative par rapport à l'année 2013.

Cette augmentation s'explique par l'entrée en vigueur de la Convention Collective des Travailleurs des Organismes Portuaires Autonomes du Cameroun du 14 Mars 2014, qui a revu à la hausse certains avantages accordés au personnel. Pendant la période sous revue, l'on a noté 56 cas de cessation d'activités, dont 08 décès et 48 agents admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

Il a été également question en cette année d'engager le processus de rajeunissement des effectifs du PAD.

Formation et recyclage

Le PAD assure de manière continue, tant sur le plan national que sur le plan international, la formation de ses agents. L'objectif est de les doter des capacités requises en matière de consolidation de la compétitivité du port de Douala.

En sa qualité d'animateur de la place portuaire et de Chef du projet de formation TRAINFORTRADE de la CNUCED en Gestion Moderne des Ports, le PAD va intensifier la sensibilisation de son personnel et de celui des autres entreprises du secteur portuaire sur la participation à ce programme de formation, l'objectif étant celui de rendre le Port de Douala davantage compétitif et performant.

Gestion médicale et sociale

Il existe au PAD, un Centre Médico-social (CMS) ouvert 7jours/7, avec un personnel qualifié et dynamique. Les activités du CMS du PAD sont essentiellement médicales, sociales et de gestion des risques professionnels. Placé sous la responsabilité d'un Médecin Chef, le CMS a un effectif de 32 personnes parmi lesquelles deux médecins dont un Médecin du Travail, cinq IDE qui s'occupent des consultations, du suivi des malades chroniques, Sept infirmières et infirmiers, un prothésiste, une aide-soignante, du personnel pour le service social auprès des employés et leur famille, du personnel pour la gestion de l'ambulance et du personnel administratif et d'assistance sanitaire.



HUMAN RESOURCE MANAGEMENT

As at 31 December 2014, PAD had 925 staff members, with a payroll that has increased by +6, 04% in relative value compared to that of the year 2013.

This increase is due to the entry into force of the Cameroon Port Authorities Workers' Collective Bargaining Agreement of 14 March 2014, which increased some staff advantages.

During the period in review, 56 cases of cessation of service including 8 deaths and 48 retirees were registered. One of the commitments this year is to embark on a process of rejuvenating the personnel of PAD.

Training and Retraining

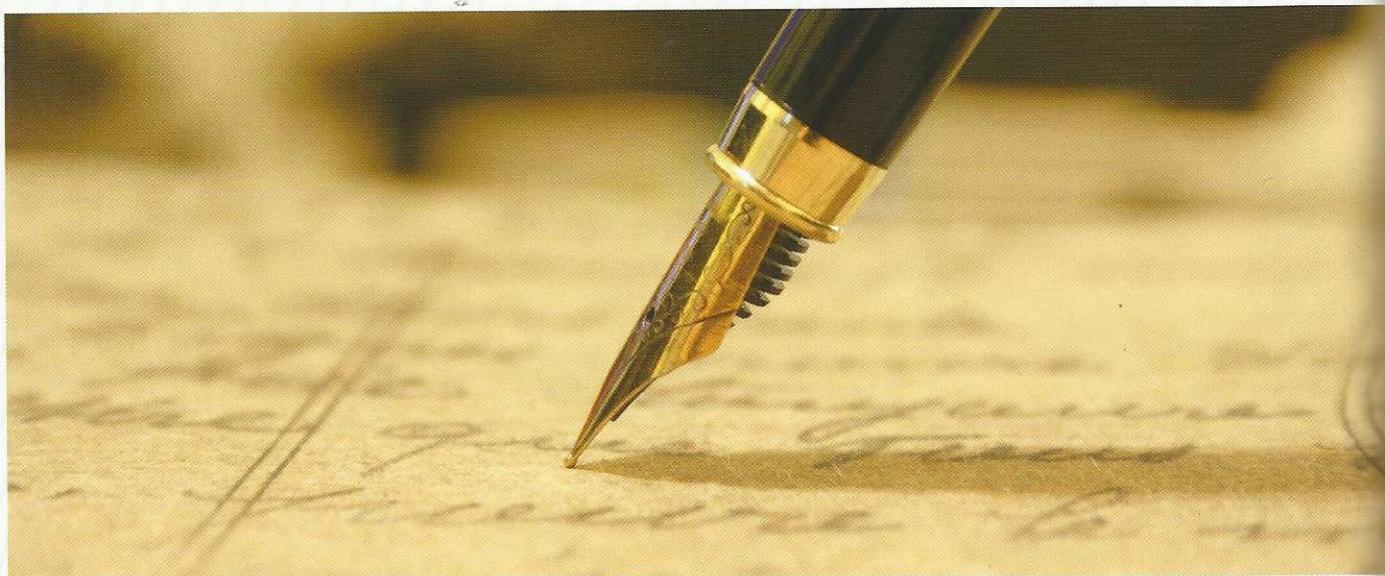
PAD ensures, on a continuous basis both at national and international levels, that its staff is trained to be as competent as necessary to be able to consolidate the competitiveness of the Douala Port.

In its capacity as facilitator in the port area and head of the UNCTAD TRAINFORTRADE training programme in Modern Port Management, PAD shall intensify the sensitisation of its staff as well as that of the other firms operating in the port sector on the necessity of participating in this training scheme, the aim being to render the Douala Port more competitive and performant.

Management of medical and social issues

PAD runs a Socio-Medical Centre (CMS) open throughout the week with a qualified and dynamic staff. Activities of the Centre relate essentially to medical, social and professional risk management issues.

Operating under the responsibility of a Chief Medical officer, the Centre has a staff of 32 including two doctors, of which one is an Occupational Health Medical Officer and five SRNs in charge of consultations and follow-up of cases of chronic diseases; seven nurses; a prosthesis; one nursing aid; social service personnel for employees and their families; personnel in charge of ambulance and personnel in charge of administrative and health assistance.



FINANCES ET COMPTABILITÉ

Les activités réalisées pendant l'exercice 2014 se présentent comme suit :

Sur le plan Trésorerie

La trésorerie nette en terme de liquidités et des instruments financiers consolidés se chiffre à FCFA HT 17 923 495 275.

Le PAD a émis des cautions bancaires d'un montant total de FCFA 452 843 910 sur les marchés de JAN DE NUL et de MOBILIS.

Les amortissements sur le prêt AFD qui ont commencé à courir le 30 Avril 2011 ont été régulièrement payés (semestriellement).

Sur le Recouvrement

Pour l'exercice 2014, la situation le recouvrement effectif représente 77% du chiffre d'affaires de l'exercice.

Au 31 décembre 2014, le montant total des impayés est de 65 milliards de FCFA environ. Avec des factures bonnes à payer représentant environ 41,19% des impayés

Sur la Comptabilité et la Fiscalité

Pendant l'exercice 2014, les activités ci-après ont été réalisées :

- la coordination des travaux comptables ;
- le suivi de la bonne tenue de la caisse centrale ;
- le suivi de la gestion du stock ;
- le suivi des différents contrôles et vérifications ;
- le rapprochement des comptes bancaires ;
- la déclaration et le paiement des impôts et taxes dus par le PAD ;
- l'analyse et la synthèse des opérations comptables ;
- le rapprochement des comptes fiscaux et des états de déclaration.

S'agissant spécifiquement de la fiscalité, le montant global des impositions déclarées et payées auprès du Trésor Public est de FCFA 10 148 317 813.



FINANCE AND ACCOUNTING

Activities carried out in the 2014 fiscal year were as follows:

Treasury

Net treasury value in terms of liquid cash and consolidated financial instruments amount to FCFA tax free 17 923 495 275.

PAD issued bank cautions to the tune of FCFA 452 843 910 on the JAN DE NUL and De MOBILIS contracts.

Depreciation on the AFD debt which commenced on 30 April 2011 has been regularly paid (every 6 months).

Recovery

For 2014, the situation and effective recovery represent 77% of the year's turnover.

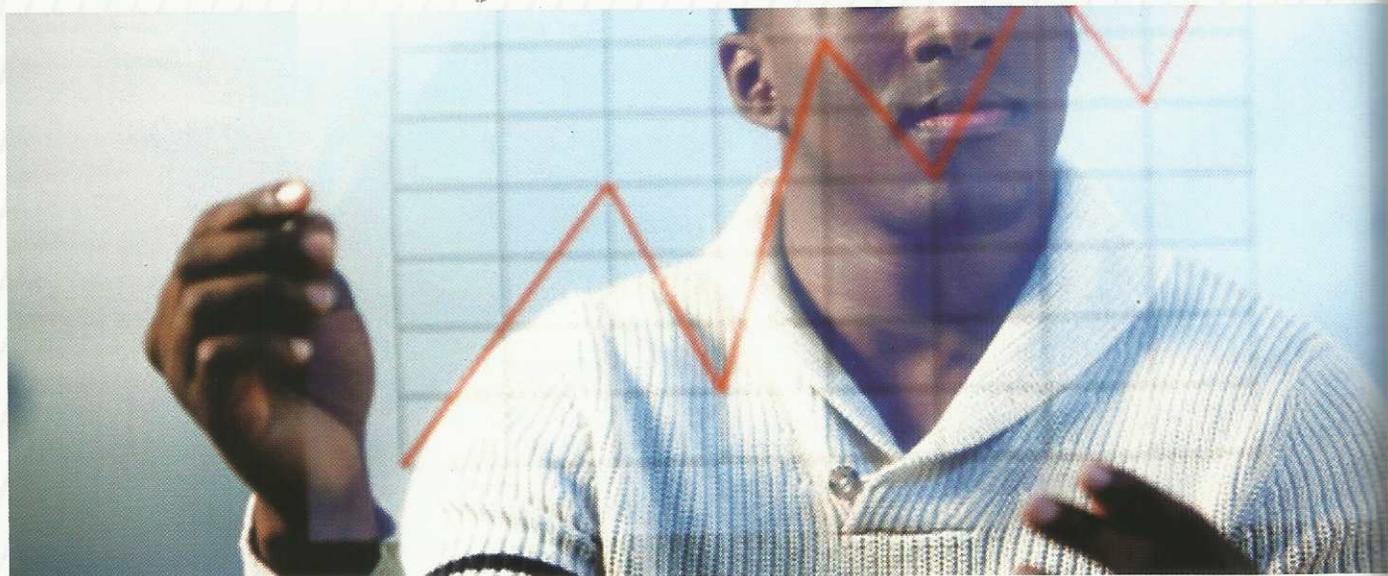
At 31 December 2014, the total amount of debts was about 65 billion FCFA, with validated invoices for payment representing about 41, 19% of outstanding bills.

Accounting and Taxation

In 2014, the following activities were carried out:

- coordination of accounting jobs;
- ensuring the proper keeping of the main cash desk;
- follow up of stock management;
- follow up of various controls and verifications;
- reconciliation of bank accounts;
- declaration and payment of duties and taxes owed by PAD;
- analysis and synthesis of accounting operations;
- reconciliation of tax payments and declarations.

This particularly concerns taxation, the total amount of tax declarations made and paid at the Treasury is FCFA 10 148 317 813.



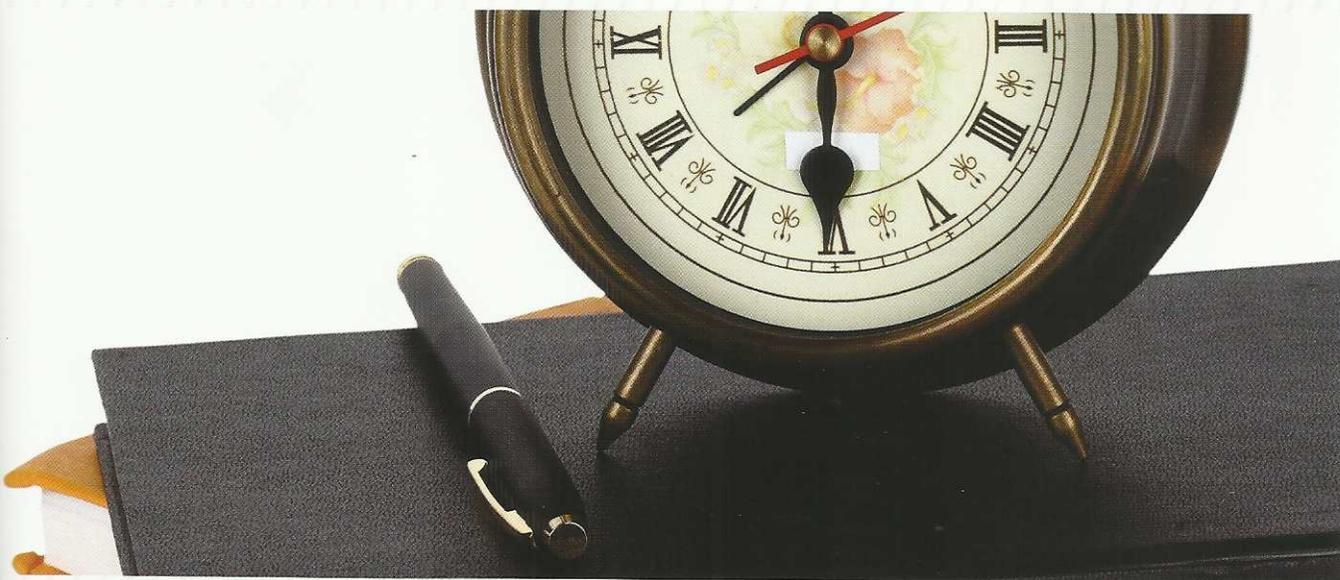
SITUATION COMPTABLE AU 31/12/2014

Les comptes du PAD de l'exercice clos au 31 Décembre 2014 sont caractérisés par :

- Un total de bilan de FCFA 134,199 milliards, contre FCFA 151,060 milliards l'année précédente, soit une baisse en valeur absolue de FCFA 16,861 milliards et 11,16 % en valeur relative.
- Un Chiffre d'Affaires en nette évolution de FCFA 3,772 milliards, représentant en valeur relative 9,46 %.
- Un total de charges en hausse de FCFA 15,796 milliards en valeur absolue et +23,49 % en valeur relative.
- Un résultat net avant impôt de FCFA 1,267 milliard, contre FCFA 6,268 milliards la période précédente.

Quelques données comptables au 31 décembre 2014:

- Actif net immobilisé : il est de FCFA 41,334 milliards contre FCFA 51,525 milliards en 2013.
- Actif circulant : il est de FCFA 74,61 milliards contre 75,589 milliards en 2013.
- Trésorerie (Actif): Le solde de cette rubrique était de FCFA 18,252 milliards, contre FCFA 23,94 milliards en 2013. Les DAT représentent environ 82% de ce montant.
- Capitaux propres : ils sont de FCFA 44,05 milliards en 2014
- Dettes financières et ressources assimilées : Elles sont de FCFA 51,999 milliards en 2014 au 31 Décembre 2014
- Passif circulant : Le passif circulant est passé de FCFA 53,686 milliards en 2013 à FCFA 39,626 milliards en 2014.



THE FINANCIAL SITUATION AS AT 31/12/2014

PAD accounting records as at 31 December 2014 were characterised by :

- A balance sheet total of FCFA 134,199 billion, as against FCFA 151,060 billion for last year, representing a drop in absolute value of FCFA 16,861 billion and 11, 16 % in relative value.
- A turnover undergoing a net growth of FCFA 3,772 billion representing a relative value of 9,46 %.
- A total increase in expenses of FCFA 15, 796 billion in absolute value and +23, 49 % in relative value.
- Net results before tax deduction of FCFA 1,267 billion as against FCFA 6,268 billion in the previous period.

Some accounting data as at 31 December 2014:

- Fixed assets: are worth FCFA 41,334 billion as against FCFA 51,525 billion in 2013.
- Current assets: are worth FCFA 74, 61 billion as against 75,589 billion in 2013.
- Cash at hand: The balance of this rubric was FCFA 18,252 billion as against FCFA 23, 94 billion in 2013. Fixed deposits represent about 82% of this amount.
- Equity: is FCFA 44,05 billion in 2014
- Financial debts and assimilated resources: amount to FCFA 51,999 billion in 2014 as at 31 December 2014.
- Current liabilities: Current liabilities have moved from FCFA 53,686 billion in 2013 to FCFA 39,626 billion in 2014.



LE PAD ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

Les Associations Internationales dont le PAD est membre

- IAPH (International Association of Ports and Harbours)
- AIVP (Association Internationale Villes et Ports)
- AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre)
- APCP (Association Panafricaine de Coopération Portuaire)

Structures portuaires avec lesquelles le PAD a signé des Conventions ou des accords de Coopération

- ODEP (Office d'Exploitation des Ports du Royaume du Maroc)
- PAR (Port Autonome de Rouen)
- PAH (Port Autonome du Havre)
- PAM (Port Autonome de Marseille)
- PAA (Port Autonome d'Abidjan)
- PAN (Port Autonome de Nouakchott) = Convention du Jumelage.
- PP (Port de Philadelphie) = Protocole d'accord
- PG (Port de Gènes)

Organismes Internationaux de Coopération Technique auxquels le PAD est affilié

- IALA (International Association of Lights Authorities)
- AISM (Association Internationale de Signalisation Maritime)

- IHO (Organisation Hydrographique Internationale)
- OMI (Organisation Maritime Internationale)

Organismes de financement avec lesquels le PAD entretient des relations de Coopération

- BIRD (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement)
- BADEA (Banque Africaine de Développement Economique)
- FAC (Fonds Action et de Coopération)
- FED (Fonds Européen de Développement)
- ACIDI (Agence Canadienne de Développement Internationale)
- AED (Agence Européenne de Développement)
- IDA (International Development Agency)
- KFW (Kreditanstalt Für Wiederaufbau)
- OICF (Office International de la Coopération Française)
- AFD (Agence Française de Développement)
- BAD (Banque Africaine de développement)



PAD AND INTERNATIONAL COOPERATION

International Associations in which PAD is a member

- IAPH (International Association of Ports and Harbours)
- AIVP (International Association of Port Cities)
- PMAWCA (Port Management Association of West and Central Africa)
- PAPC (Pan-African Association for Port Cooperation)

Ports with which PAD has signed Cooperation Agreements

- ODEP: Moroccan Ports Operating Agency (Office d'Exploitation des Ports du Royaume du Maroc)
- PAR (Port Authority of Rouen)
- PAH (Port Authority of le Havre)
- PAM (Port Authority of Marseille)
- PAA (Port Authority of Abidjan)
- PAN (Port Authority of Nouakchott) Twinning Agreement.
- PP (Port of Philadelphia) = Memorandum of Understanding
- PG (Port of Genoa)

Technical Cooperation:

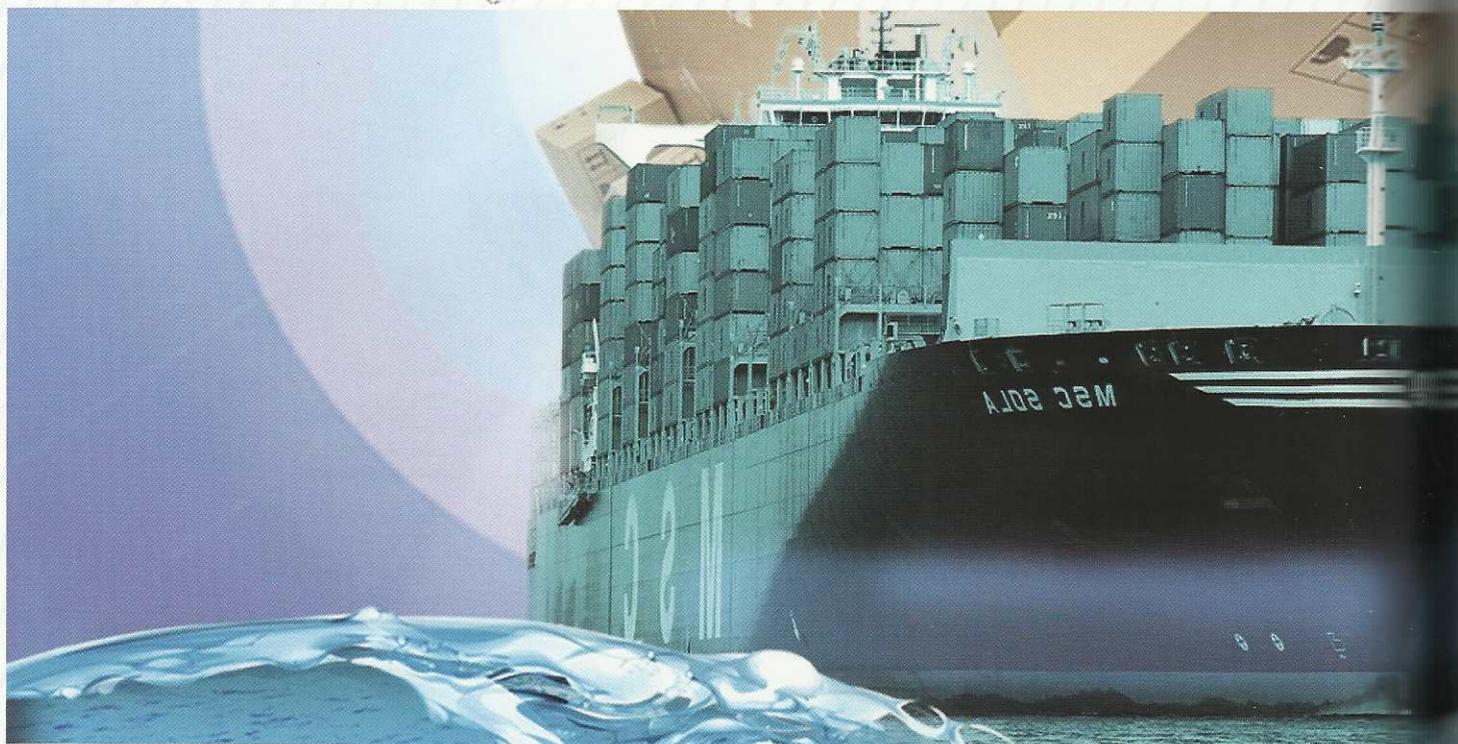
International Organisations to which PAD is affiliated

- IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)

- IHO (International Hydrographic Organisation)
- IMO (International Maritime Organisation)

Financial Organisations with which PAD maintains cooperation relations

- IBRD (International Bank for Reconstruction and Development)
- BADEA (Arab Bank for Economic Development in Africa)
- FAC (Fund for Aide and Cooperation)
- EDF (European Development Fund)
- CIDA (Canadian International Development Agency)
- EDA (European Development Agency)
- IDA (International Development Agency)
- KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau)
- OICF (French Organisation for International Cooperation)
- AFD (French Development Agency)
- AfDB (African Development bank)



PORT DE LIMBÉ / PORT DE KRIBI

Au port de Limbé

Le trafic global (importations et exportations) des marchandises au Port de Limbé a diminué de 37,17% en 2014 en passant de 15 524 tonnes en 2013 à 9 754 tonnes en 2014. Au cours de l'année 2014, le port de Limbé/Tiko a enregistré 766 embarcations (essentiellement composés de caboteurs, chaloupes et pirogues) contre 1 018 embarcations en 2013. Soit un déficit de 24,75%.

Au Port de Kribi

Le port de Kribi a enregistré un trafic qui s'élève à 5 371 tonnes de marchandises essentiellement constituées des importations contre 12 217 tonnes en 2013, soit une baisse de 56,04%.

Au cours de l'année 2014, le port de Kribi a pu accueillir à la navigation au long-cours 3 navires ; le même nombre que celui de l'année précédente.



PORT OF LIMBÉ / PORT OF KRIBI

Limbe Port

The overall cargo throughput (imports and exports) at the Limbe Port dropped by 37, 17% in 2014 passing from 15 524 tons in 2013 to 9 754 tons in 2014.

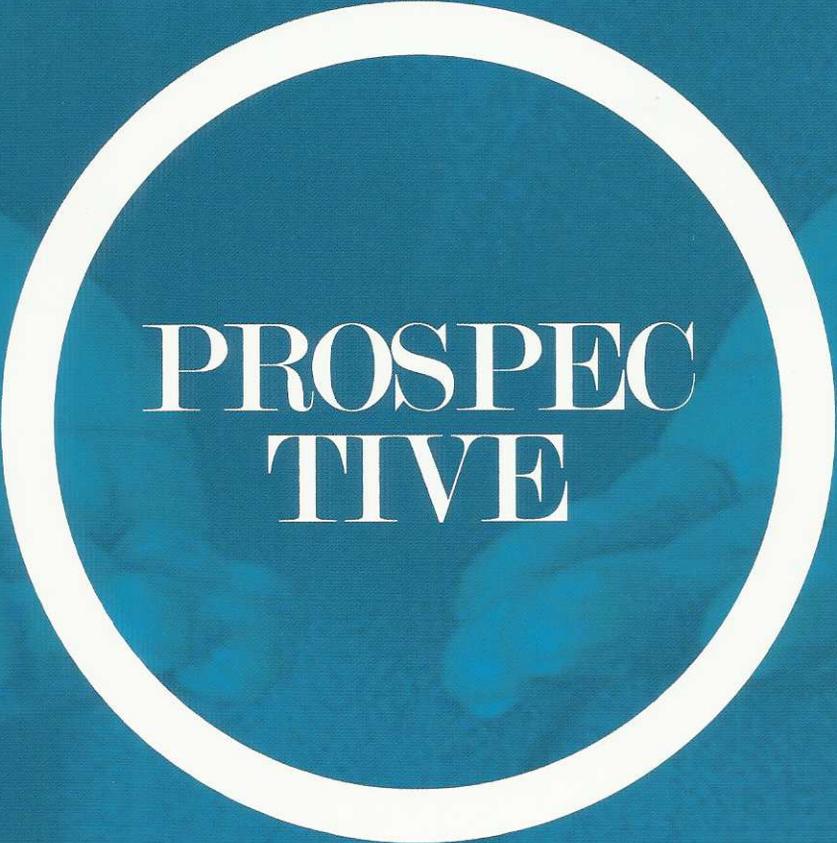
In 2014, Limbe Port recorded 766 vessels (essentially comprising cabotage, rowboat and canoe operators) as against 1 018 vessels in 2013, representing a deficit of 24, 75%.

Kribi Port

Kribi Port registered a cargo throughput of up to 5 371 tons essentially comprising imports as against 12 217 tons in 2013, which represents a drop of 56, 04%.

In 2014, Kribi Port received 3 ocean going vessels, the same number as last year.





PROSPECTIVE

PROSPECTIVE



PROSPECTIVES

Un certain nombre de chantiers sont en cours dont l'objectif est de moderniser le Port de Douala et de soutenir la performance du PAD. Au rang de ceux-ci, il y a :

- Le Schéma Directeur de Développement ;
- Le Plan d'entreprise ;
- Le Système d'Information Portuaire (SIP).

Le Schéma Directeur de Développement est une vision du port à différents horizons. Il permet de planifier et d'organiser la distribution des aménagements physiques du port au niveau notamment de l'espace portuaire, des zones industrialo-portuaires, des accès maritimes et terrestres (routiers, ferroviaires ...).

Au cours de cette année 2014, l'Appel d'offres en vue du recrutement d'un Consultant pour l'élaboration du Schéma Directeur de Développement du Port de Douala a été déclaré infructueux. Les éléments constitutifs du Dossier d'Appel d'Offres (DAO) ont été actualisés pour un nouveau lancement qui est en cours.

A mi-chemin, le Schéma Directeur d'Exploitation, qui fait partie des éléments constitutifs du Schéma Directeur de Développement, a été élaboré. Sur l'horizon 2009-2018, ce document aborde les principaux axes suivants :

- L'analyse prospective du Port de Douala en termes de prévisions de trafic, de comportement des Terminaux et des services portuaires ;

- L'analyse de l'environnement concurrentiel tant au niveau national que par rapport aux ports de la Côte ouest africaine ;
- L'élaboration d'un plan d'actions visant à améliorer les insuffisances du Port de Douala et à promouvoir ses forces..

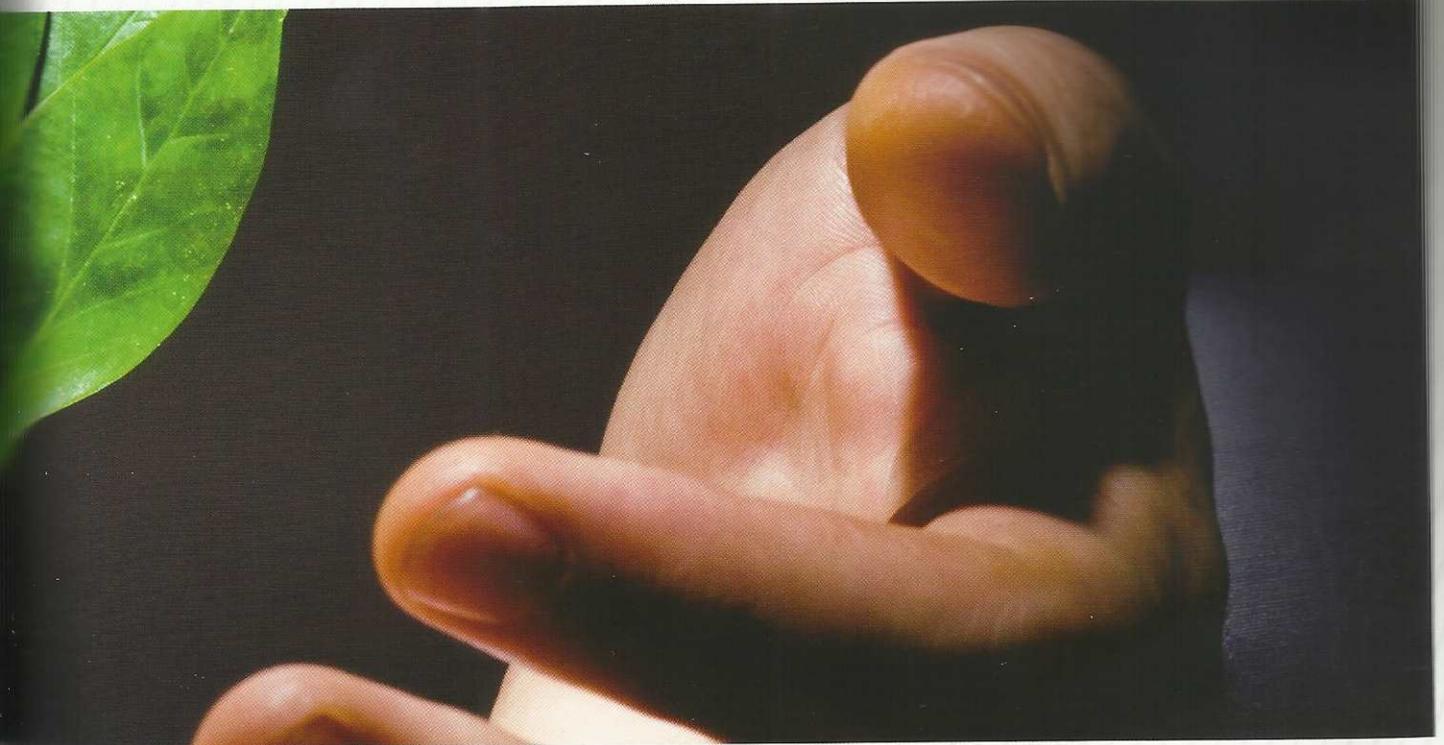
En attendant le Schéma Directeur de Développement et pour faire face à un certain nombre de contraintes, des actions ont été engagées çà et là.

Le Plan d'Entreprise, quant à lui, est un instrument de projection d'une entité sur un espace temporel déterminé en fonction des objectifs fixés et des moyens disponibles ou à mobiliser.

Le PAD dispose actuellement d'un Plan d'Entreprise qui couvre la période 2013 - 2015 et sur lequel son action quotidienne est adossée.

Le Système d'Information Portuaire (SIP), est quant à lui, une plateforme d'échanges de données au niveau de la Communauté Portuaire de Douala. Il fédère tous les autres systèmes privatifs existant sur la place portuaire. D'où son impact sur le processus de dématérialisation des procédures du commerce extérieur en chantier.

En sa qualité d'Autorité Portuaire locale, le PAD est porteur de ce projet confié au Groupement prestataire (SYLOG) constitué de l'Ecole Nationale Supérieure Polytechnique (ENSP) et d'Africa Ingénierie.



PROSPECTIVES

A number of ongoing projects are aimed at modernising the Douala Port and stepping up its performance, notably:

- the Master Plan of Development;
- the Business Plan;
- the Port Information System (PIS);

The Master Plan of Development embodies a vision of the port at various horizons. It makes it possible to plan and organise the distribution of the material development of the port especially with respect to the port area, port-industrial zone, land and sea accesses (road, railway, etc.)

In 2014, a tender call for the recruitment of a Consultant to draw up the Master Plan for the development of the Douala Port was declared unsuccessful. The constitutive elements of the tender file have been updated for a second call which is pending. At midway, the Operational Master Plan, which is part of the constitutive elements of the Master Plan was drawn up. On the 2009-2018 horizon, this document outlines the following main points:

- prospective analysis of the Douala Port in terms of projections of traffic, terminal trends and port services;
- analysis of the competitive environment at national level

compared to West African ports;

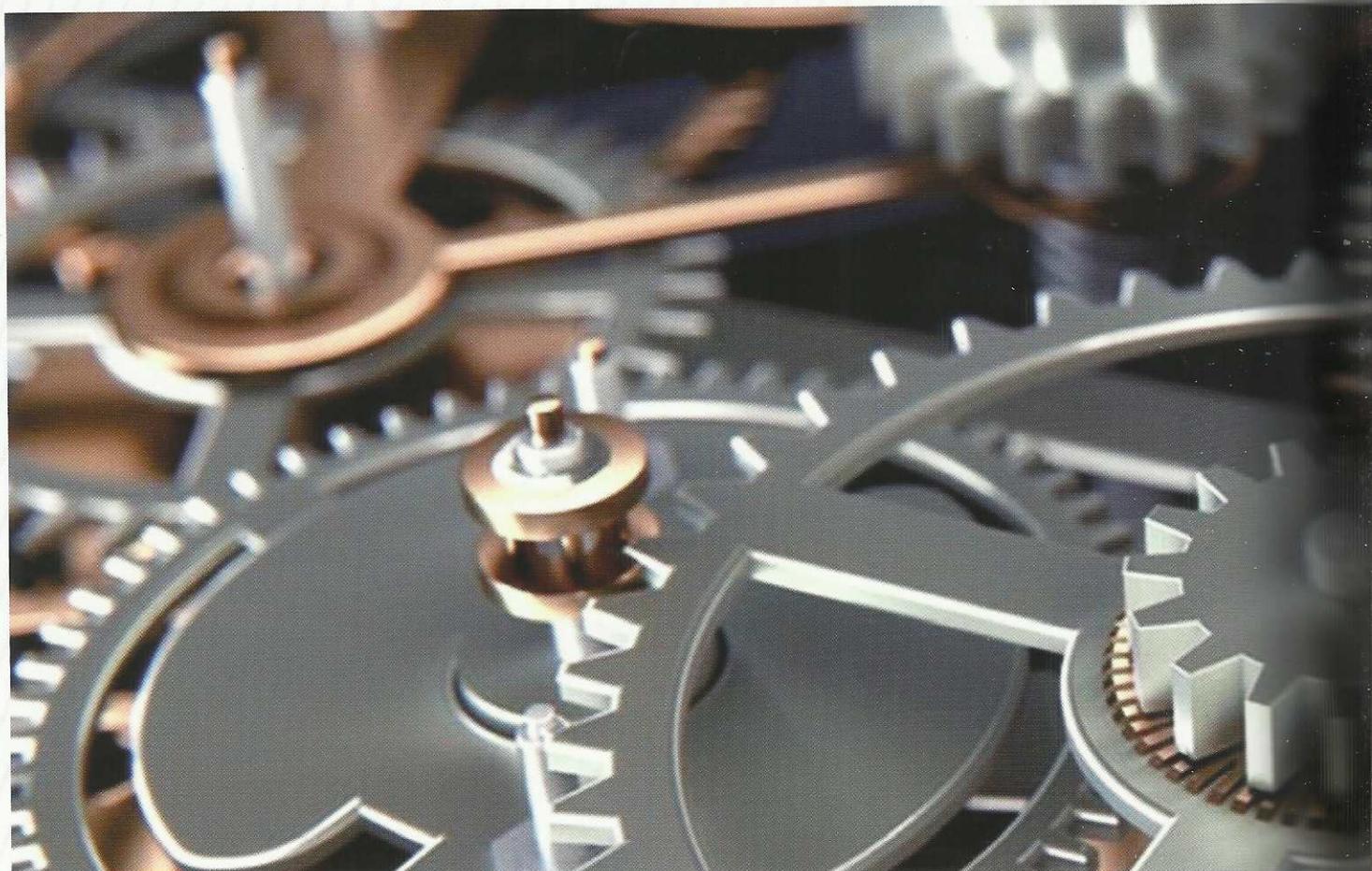
- Drawing up a plan of action aimed at addressing inadequacies at the Douala Port and encouraging its strengths.

While waiting for the Master Plan of Development and to deal with a number of constraints, some action has been taken at various levels.

As to the Corporate Development Plan, it is an instrument used to project an entity for a given period of time determined as per the set objectives and means available or to be sought. PAD presently has a Corporate Development Plan stretching over the period from 2013 - 2015 on which its daily activities are based.

The Port Information System (PIS) is platform for exchanging data within the Douala Port Community. It brings together all other existing and exclusive systems in the port area. It thus impacts on the process of dematerialisation or virtualisation of ongoing foreign trade procedures.

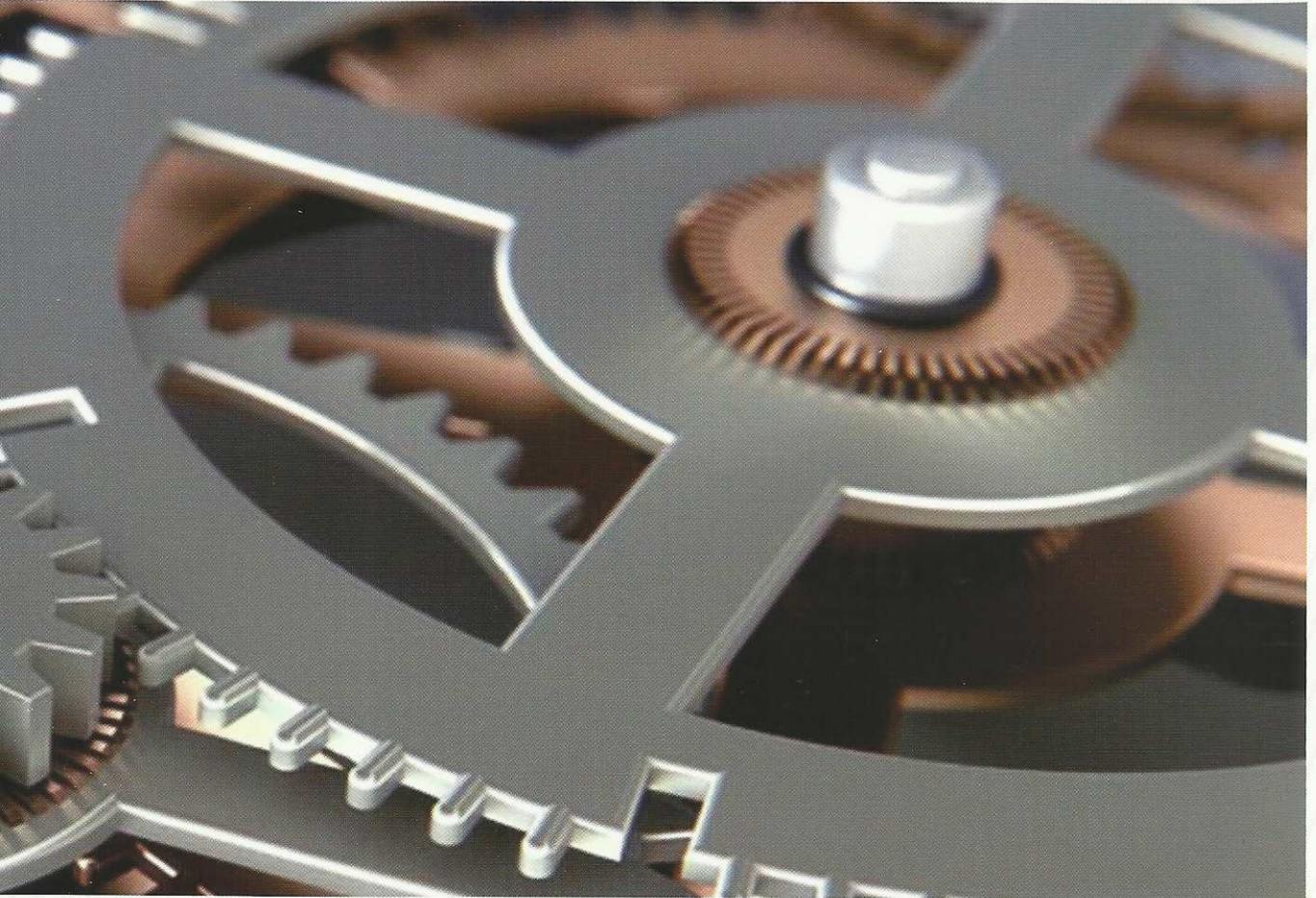
In its capacity as the local Port Authority, PAD has undertaken this project awarded to a group of service providers by name SYLOG comprising the National Polytechnic Institute and Africa Ingénierie.



DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT

Les faits saillants dans ce domaine ont porté sur les aspects ci-après :

- l'élaboration d'un Schéma Directeur de développement du port de Douala ;
- le projet de manuel de procédures rendu à sa phase terminale ;
- Le développement des actions visant la mise en conformité du PAD au Code ISPS. Une task force a été mise en place pour le suivi des actions à entreprendre ;
- L'élaboration des plans directeurs d'intervention d'urgence et d'évacuation du port de Douala ;
- L'arrimage du port de pêche, du quai 51, des terminaux fruitier, minéralier et céréalier et des installations du CNIC aux normes du Code ISPS.



DEVELOPMENT STRATEGIES

The notable points in this area concern the following aspects

- Drafting of a Master Plan for the development of the Douala Port;
- The Manual of Procedures project at its last phase;
- Carrying on with activities aimed at making PAD compliant with the ISPS Code. A Task Force has been put in place to follow up any action that needs to be taken;
- Drafting of Master Plans for contingency and evacuation at the Douala Port;
- Maintaining the Fish Port, berth 51, Fruit, Mineral and Grain terminals and the (CNIC) shipyard installations in conformity with the requirements of the ISPS Code.

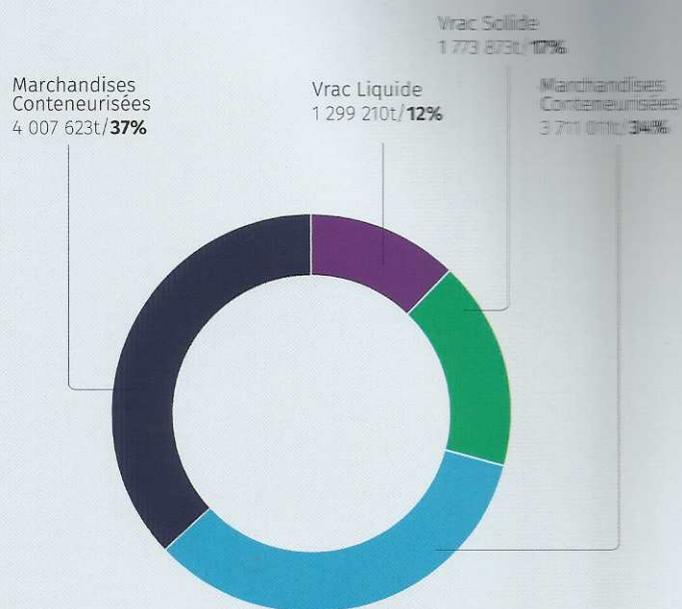
A lightbulb with a brain inside, symbolizing ideas and statistics. The background is a gradient of blue and green, with a white circle around the text.

STATIS
TIQUES

STATISTICS

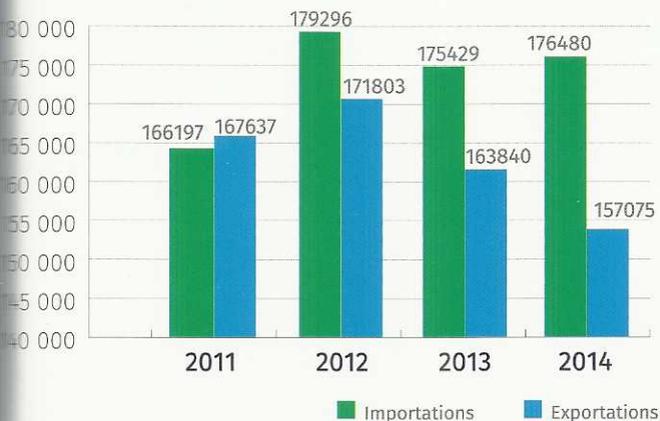
RÉPARTITION DU TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT (TONNES)

CATEGORIE	2 013	2014	Variations
Vrac solide			
Alumine	148 421	192 705	29,84%
Pétrole	543 012	519 399	-4,35%
Linker	655 062	849 197	29,64%
Malt d'orge	15 187	47 662	213,83%
Prose	49 818	71 617	43,76%
Blé	107 603	93 293	-13,30%
Vrac solide	1 519 103	1 773 873	16,77%
% sur le trafic total long cours	14,46%	16,44%	13,67%
Vrac liquide			
Huile de palme	19	111	484,21%
Hydrocarbure	1 283 223	1 297 985	1,15%
Vin en vrac	9 957	1 114	-8,92%
Vrac liquide	1 293 199	1 299 210	0,46%
% sur le trafic total long cours	12,31%	12,04%	-2,21%
Total general vrac solide+vrac liquide	2 812 302	3 073 083	9,27%
Marchandises diverses	3 766 190	3 711 011	-1,47%
Marchandises conteneurisées	3 926 176	4 007 623	2,07%
% sur trafic total long cours	37,38%	37,14%	-0,64%
Trafic total long cours (imp+exp)	10 504 668	10 791 717	2,73%

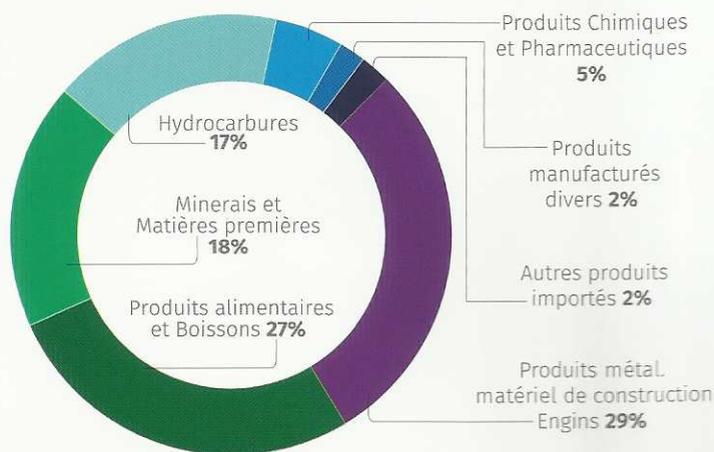


Source: BS SET-DPoc-DEX-PAD

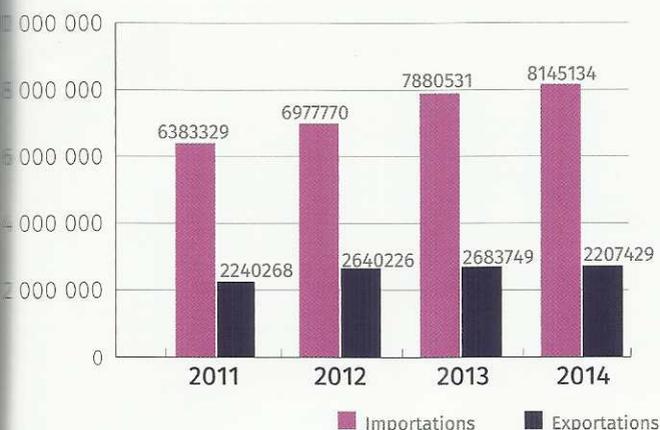
ÉVOLUTION DU TRAFIC CONTENEURS (IMPORT-EXPORT) ENTRE 2011-2014 (EVP)



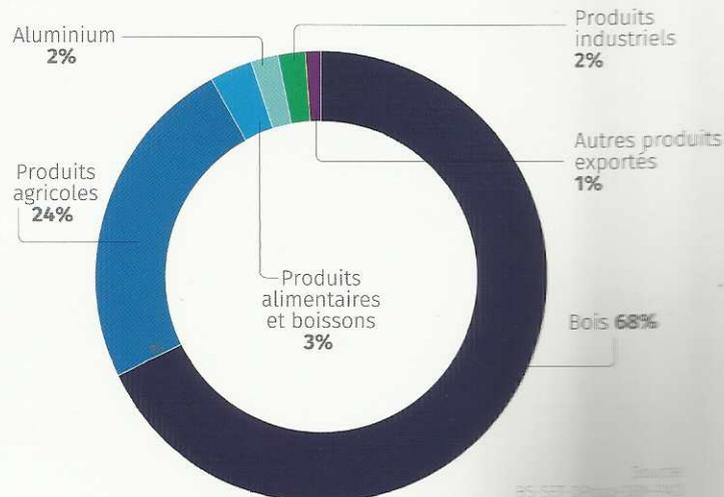
IMPORTATIONS PAR GROUPE DE PRODUITS ANNÉE 2014



ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL (IMPORT-EXPORT) ENTRE 2011-2014 (en tonnes)



EXPORTATIONS PAR GROUPE DE PRODUITS ANNÉE 2014



Source: BS SET-DPoc-DEX-PAD

ÉVOLUTION ET COMPARATIF DU TRAFIC ENTRE 2011-2014

LIBELLÉS					VARIATIONS	
	2011 ⁽¹⁾	2012	2013 ⁽³⁾	2014 ⁽⁴⁾	(4)/(3)	(4)/(1)
1. TRAFIC PORT DE DOUALA						
1.1. LONG-COURS (T)						
Importations	6 372 487	6 958 073	7 864 763	8 128 005	3,35%	27,55%
Exportations	2 196 311	2 598 063	2 639 905	2 663 712	0,90%	21,28%
Total	8 568 798	9 556 136	10 504 668	10 791 717	2,73%	25,94%
Nombre de Navires	1 181	1 163	1 226	1 160	-5,38%	-1,78%
1.2. CABOTAGE (T)						
Importations	8 258	16 092	10 769	9 850	-8,53%	19,28%
Exportations	43 957	42 163	43 844	43 717	-0,29%	-0,55%
Total	52 215	58 255	54 613	53 567	-1,92%	2,59%
Nombre de Navires	947	1 818	1 835	556	-69,70%	-41,29%
1.3. PÊCHE (T)						
Importations	2 584	3 605	4 999	7 279	45,61%	181,70%
Exportations	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Total	2 584	3 605	4 999	7 279	45,61%	181,70%
Nombre de Navires	277	458	556	810	45,68%	192,42%
1.4. CABOTAGE + PÊCHE (T)						
Importations	10 842	19 697	15 768	17 129	8,63%	57,99%
Exportations	43 957	42 163	43 844	43 717	-0,29%	-0,55%
Total	54 799	61 860	59 612	60 846	2,07%	11,03%
Nombre de Navires	1 224	2 276	2 391	1 366	-42,87%	11,60%
1.5. LONG COURS + CABOTAGE + PÊCHE (T)						
Importations	6 383 329	6 977 770	7 880 531	8 145 134	3,36%	27,60%
Exportations	2 240 268	2 640 226	2 683 749	2 707 429	0,88%	20,85%
Total	8 623 597	9 617 996	10 564 280	10 852 563	2,73%	25,85%
Nombre de Navires	2 405	3 439	3 617	2 526	-30,16%	5,03%
1.6. TRAFIC CONTENEURISÉS						
1.6.1. Nombre de Boîtes						
Importations	115 821	122 938	120 016	122 075	1,72%	5,40%
Exportations	117 945	117 966	112 509	110 414	-1,86%	-6,39%
Total	233 766	240 904	232 525	232 489	-0,02%	-0,55%
1.6.2. Nombre de Teus						
Importations	166 197	179 296	175 429	176 480	0,60%	6,19%
Exportations	167 637	171 803	163 840	157 075	-4,13%	-6,30%
Total	333 834	351 099	339 269	333 555	-1,68%	-0,08%
1.6.3. Tonnage Conteneurs (T)						
Importations	2 300 690	2 298 300	2 454 777	2 569 405	4,67%	11,68%
Exportations	1 495 677	1 603 602	1 471 399	1 438 218	-2,26%	-3,84%
Total	3 796 367	3 901 902	3 926 176	4 007 623	2,07%	5,56%
1.6.4. Sejour Moyen Cont. sur Parc D.I.T						
Import	17,60	19,80	19,93	19,66	-1,35%	11,70%
Export	11,13	11,66	13,25	16,37	23,55%	47,08%
1.6.5. Nombre Panne Portiques						
Portique 1		77	100	88	-12,00%	-
Portique 2		77	134	122	-8,96%	-
1.6.6. Rendement Moyen des Portiques (U/H)*	21,86	23,18	20,47	12,52	-38,84%	-42,73%
2. AUTRES INDICATEURS						
2.1. Jauge Brute Moyenne (TJB)	17 070	17 900	18 331	18 728	2,17%	9,71%
2.2. Attente Moyenne (Heure)	15,67	19,21	44,34	47,23	6,52%	201,40%
2.3. Séjour à Quai Moyen (Jour)	3,58	3,79	4,12	4,13	0,24%	15,36%
2.4. Taux d'Occupation (%)						
Divers	64,40%	64,75%	67,22%	74,32%	10,56%	15,40%
Global	64,44%	66,90%	72,83%	76,63%	5,22%	18,92%
2.5. Cargaison Moyenne (T)	7 256	7 915	8 568	9 723	13,48%	34,00%
2.6. Rendement Moyen Journalier (T/Jr)	2 027	2 089	2 080	2 459	18,22%	21,31%
3. TRAFIC PORT DE LIMBE-TIKO (T)						
Importations	1 834	4 381	6 607	3 563	-46,07%	94,27%
Exportations	13 961	11 802	8 917	6 191	-30,57%	-55,66%
Total	15 795	16 183	15 524	9 754	-37,17%	-38,25%
Nombre de Navires	979	1 173	1 018	766	-24,75%	-21,76%
4. TRAFIC PORT DE KRIBI (T)						
Importations	2 774	7 907	12 217	5 371	-56,04%	93,62%
Total	2 774	7 907	12 217	5 371	-56,04%	93,62%
Nombre de Navires	1	19	98	92		

U/H**Unité à l'heure

Source : BS-SET-DPopo-DEX-PAD

→ NOS SERVICES



Port Autonome de Douala
Port Authority of Douala

SERVICES AUX NAVIRES

.....

PILOTAGE / AVITAILLEMENT
REMORQUAGE & LAMANAGE
RÉPARATION NAVALE

SERVICES À LA MARCHANDISE

.....

MANUTENTION / STOCKAGE
TRANSFORMATION
PLATEFORME LOGISTIQUE

**Le Pôle de Référence au
Coeur du Golfe de Guinée**

www.portdedouala-cameroun.com

When the world wants
a gateway to Central Africa,
one port comes to mind



**Le Pôle de Référence au
Coeur du Golfe de Guinée**

www.portdedouala-cameroun.com