

52596

Distr. : LIMITEE

TRANS/PORT/90/5

Janvier 1990

Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion intergouvernementale des experts
et des hauts cadres portuaires
africains

Addis-Ababa, 22-24 janvier 1990

ASPECTS DE COMMERCIALISATION DES
ACTIVITES PORTUAIRES

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
I. <u>Introduction</u>	1 - 2
II. Port comme utilité publique	2 - 3
III. Conclusion	3 - 4

Aspects de commercialisation des activités portuaires

I. Introduction

1. La commercialisation du travail et des services dont les services portuaires aurait les implications suivantes :

(i) Nécessité de satisfaire l'offre et la demande existantes;

(ii) Le besoin d'assurer une rentabilité raisonnable au fournisseur.

2. Afin de commercialiser convenablement les services portuaires, les autorités portuaires devraient faire en sorte que :

a) La tendance et la diversité des services portuaires sont efficacement maîtrisés à travers:

(i) Une collecte, analyse et prévision appropriées de la situation en ce qui concerne les divers types de bateaux qui s'y arrêtent ainsi que les différentes sortes de cargaisons chargées et déchargées au port;

(ii) Un programme publicitaire bien organisé qui tienne compte de la demande existante.

b) Les services portuaires sont efficacement rendus disponibles et tiennent compte des exigences technologiques modernes du transport maritime. Cela implique un programme de développement portuaire bien planifié, y compris l'amélioration continue des installations portuaires et des services rendus, le développement des infrastructures et des superstructures portuaires etc.

c) Les opérations portuaires sont efficacement maîtrisées aussi bien au niveau du coût que des revenus.

3. Bien que l'approche commerciale des opérations portuaires soient quelquefois conflictuelles avec celles par laquelle le port est une utilité purement publique, les deux approches pourraient être efficacement combinées de manière que les subventions de l'état puissent être évitées.

4. L'approche du statut des ports dans l'économie nationale est différente dans plusieurs pays. A maints égards, elle dépend du système économique global existant dans le pays. Trois types de propriété portuaire peuvent être identifiés comme suit :

- ports nationaux
- ports locaux;
- ports privés.

Dans beaucoup de pays, on trouve ces trois types combinés.

On peut également trouver divers types de propriétés portuaires dans un seul pays.

5. Dans la région africaine où la majorité des pays sont considérés comme des pays en développement, les ports occupent une place importante dans les économies nationales. C'est pour cela que souvent le problème de la rentabilité des ports est relégué à l'arrière-plan par les gouvernements et la principale tâche de ces ports est de servir de voies d'accès des cargaisons des importations et quand c'est possible des exportations. Dans la plupart de cas, les ports africains travaillent à perte et sont éventuellement subventionnés par le gouvernement, même si les devises étrangères gagnées par le port sont régulièrement retirées par le Ministère des finances en échange contre l'équivalent en monnaie locale.

6. Cependant, il faudrait noter que dans les ports autonomes, il reste des possibilités de manoeuvre pour l'administration portuaire en ce qui concerne les rentrées en devises étrangères, la planification et l'organisation portuaires, ainsi que la politique de la main-d'oeuvre etc.

7. Dans certains pays en développement, la question de conversion des ports nationaux en entreprises purement commerciales est très débattue. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a commencé dernièrement à considérer le problème en étudiant l'approche et les tendances dans les pays de la région d'Asie et du Pacifique. Il est possible que des actions soient entreprises dans le même sens en Afrique.

II. Le Port comme utilité publique

8. Les ports africains ne devraient plus être considérés seulement comme des voies d'accès pour les exportations et les importations des pays, pour le commerce intérieur et les voyageurs.

Ces voies d'accès devraient aussi être conçues comme un lieu d'interface, dans ce sens que les ports africains devraient également fournir les installations et les services requis pour le transfert des cargaisons à partir de bateaux vers le transport routier et vice-versa ou vers d'autres navires en cas de transfert des cargaisons d'un bateau à un autre. En d'autres termes, les ports africains devraient fournir des services supplémentaires plutôt que de n'être que des lieux de chargement et/ou de déchargement, comme pour garantir l'intégration préalable optimale de tous les modes de transport ainsi que de la distribution des cargaisons.

9. Le commerce maritime mondial est en croissance et a atteint en 1988, 317 milliards de tonnes. Ce chiffre ne concerne que les cargaisons chargées dans les ports. Quand on songe au déchargement de la même cargaison au port de destination, le chiffre double. Du chiffre total du commerce maritime, la part des cargaisons chargées au ports des pays en développement, dont l'Afrique, était de 46,5% et 24,9% des cargaisons déchargées. Par contre, la part des cargaisons chargées et déchargées en Afrique était d'environ 12% et 5% respectivement.

Ce grand déséquilibre entre les marchandises chargées et déchargées dans les ports africains montre que les pays africains exportent encore des matières premières et importent les machines et les biens de consommation. En d'autres termes, la conteneurisation, quoiqu'introduite en Afrique, est encore loin de sa pleine réalisation. Il n'y a aucun doute qu'il y a des articles exportés à partir des pays africains qui pourraient être emballés dans des conteneurs et le mouvement de sa croissance est encourageant.

10. Les changements technologiques qui s'opèrent dans le domaine du transport maritime imposent aux multiples faces des ports mondiaux à changer rapidement et les ports africains ne feront pas exception. L'introduction de l'utilisation des cargaisons tels que les conteneurs, les roro, les chalands etc. exigent des approches de constructions spéciales des installations portuaires. A cause des exigences de la manutention dues à l'introduction de nouveaux systèmes de cargaisons, des équipements de lifting et les systèmes de stockage des ports devraient être conçus pour une manipulation économique et sûre des cargaisons dans les ports. D'une manière générale, à cause de la grandeur de l'espace requise par l'industrie portuaire) que ce soit pour la manutention des navires ou pour le stockage des cargaisons, l'idée de construction de nouveaux ports et/ou d'extension des anciens en dehors des centres urbains s'est largement étendue. Ces concepts de développements portuaires nécessitaient un investissement de grande envergure que les autorités portuaires et/ou les gouvernements centraux seuls ne pourraient effectuer.

11. Afin de générer des ressources de financement de nouvelles installations portuaires pour les équipements et leur entretien, et également fournir les installations de stockage nécessaires, les ports devraient gagner de l'argent. Pour permettre aux ports africains de s'y préparer, il convient de suivre les nouveaux changements qui s'opèrent dans le domaine du transport maritime mondial. La question qu'il faut se poser donc, est de savoir comment ils devraient s'organiser pour satisfaire aux demandes futures en matière de transport maritime.

12. Une des approches qui pourrait être considérée à ce niveau, en tenant compte de l'importance du rôle joué par les ports africains non seulement dans les économies nationales mais aussi dans l'assistance aux pays enclavés serait, d'axer leurs activités opérationnelles et organisationnelles vers la commercialisation afin d'améliorer l'efficacité de leurs ports. Un tel pas pourrait encourager les ports africains à devenir des centres de services plutôt que de simples voies d'accès.

13. Cependant, à cause des diverses contraintes, de la situation économique des pays particuliers et enfin de la politique économique de chaque pays, l'approche pourrait être différente, et il revient à l'autorité portuaire particulière de choisir son propre chemin. L'intention de la CEA est donc d'initier à tout prix une discussion de cette approche des activités portuaires.

14. La CEA considère également qu'il est nécessaire d'approfondir les recherches dans ce domaine. C'est pour cela que l'on propose est d'effectuer une étude sous le titre : "Les ports africains" : "la propriété étatique face à la commercialisation", si cette réunion l'approuve. La CEA pourrait mener cette étude.

15. Les conclusions de cette étude seraient discutées aux réunions du Conseil de l'Association de l'administration portuaire, pour être présentées ensuite à la réunion intergouvernementale des experts portuaires africains suivants.

III. Conclusion

16. La question de commercialisation portuaire en Afrique n'a pas été étudiée à fond.

17. L'attention de la Communauté portuaire africaine a plusieurs fois été attirée sur la nécessité de réorganiser et de restructurer les administrations portuaires afin de satisfaire plus efficacement aux demandes de la technologie moderne en matière de transport maritime.

18. La commercialisation des activités portuaires pourrait être une des voies possibles de réalisation de cet objectif. Cependant, avant de formuler toutes conclusions et recommandations, la situation devrait être étudiée en profondeur et toutes les conséquences positives et négatives possibles de cette approche définies.

19. Il semble que les conclusions montrent les possibilités d'un compromis permettant aux gouvernements africains de combiner l'intérêt global des économies avec ceux des ports.

20. Voilà pourquoi il est proposé d'analyser la question en profondeur et de porter un jugement commun qui pourrait être le noyau de toute recherche complémentaire.