

Communication du Directeur Général Adjoint du Conseil Guinéen des Chargeurs représentant du Secrétaire Général de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA)

I. Les problèmes liés aux activités portuaires dans le commerce international

Les chargeurs ont des exigences particulières sur le maillon portuaire de la chaîne logistique où des progrès de productivité et de réduction des coûts sont recherchés en permanence. Le choix d'un port repose sur l'étude des coûts logistiques totaux. Le chargeur recherche donc le port qui lui offre un ensemble de dessertes maritimes, mais aussi de bonnes connexions avec les autres modes de transport.

Les principales problématiques liées aux activités portuaires sont entre autres :

- La lourdeur des formalités administratives.
- Les tarifs portuaires élevés des marchandises à l'import ;
- L'insuffisance et/ou manque d'infrastructures logistiques (espace de stationnement, de magasins de stockage, de profondeur du quai, de magasin de stockage, d'espace d'emportage et de dépotage de conteneur, ...) ;
- Le montant élevé de la caution pour les conteneurs ;

❖ Les recommandations concernant le cas spécifique de la Guinée sont :

- L'adoption d'une durée de franchise portuaire des marchandises de 21 jours ;
- L'adoption d'une durée de détention de conteneur vide de 10 à 17 jours ;
- La réalisation d'espaces de dépotage et d'emportage des conteneurs ;
- L'accélération des travaux d'exécution de l'espace dédié au stationnement de camions ;
- L'amélioration de la durée des formalités administratives portuaires.

II. Les problèmes liés au commerce de transit des pays de l'hinterland :

Cas spécifique de la Guinée

- L'insuffisance de magasins de stockage à l'intérieur du port et dans la ville de Conakry ;
- Le manque d'aires de stationnement des camions dans la ville de Conakry ;
- L'absence du suivi effectif des marchandises en transit à Conakry et sur les axes routiers inter-États ;
- L'insuffisance d'infrastructures logistiques de facilitation de transport sur les axes routiers inter-États ;
- Le faible niveau de sécurisation des marchandises en transit sur les axes routiers inter –États ;
- La lourdeur des formalités à la frontière ;
- Le faible niveau de connaissance des textes des conventions sous-régionales et internationales, des agents en charge du contrôle routier, dans le cadre du transit routier inter-États de marchandises.

III. L'impact du Commerce régional sur nos économies se résume en :

- L'accroissement du Produit Intérieur Brut (PIB) ;
- La réduction du temps de transport ;
- La réduction des couts commerciaux ;
- L'amélioration de la chaine d'approvisionnement ;
- La promotion de l'emploi ;
- La stabilisation ou la réduction des prix à la consommation ;

IV. L'importance des Aires des stationnements sont :

- La sécurisation des marchandises ;
- Le développement du petit commerce au niveau des populations des villes traversées par la route et celles des sites des aires de stationnement ;
- L'augmentions de la production des zones qui abritent les aires de stationnement ;
- Le repos nécessaire des conducteurs de véhicules réduisant ainsi des cas d'accident sous l'effet de la fatigue.