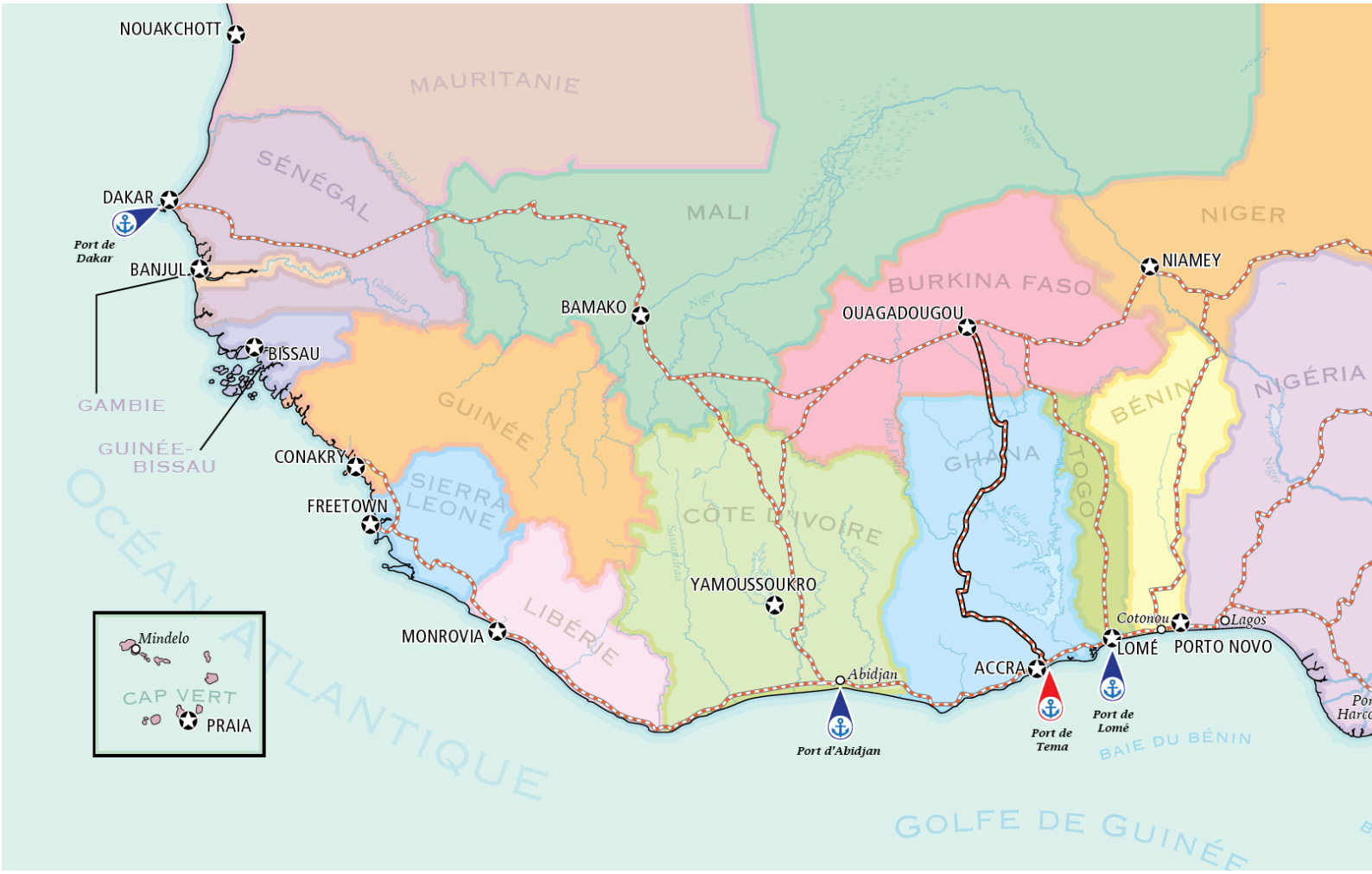
FEED THE FUTURE
Initiative des Etats-Unis contre la faim et pour la sécurité alimentaire dans le monde

« STIMULER LA CROISSANCE PAR LES SYSTÈMES RÉGIONAUX D'INTRANTS AGRICOLES (EnGRAIS) » EN AFRIQUE DE L'OUEST



STRUCTURE DES COÛTS LOGISTIQUES ET DES PROCÉDURES D'IMPORTATION DES ENGRAIS SUR 4 CORRIDORS EN AFRIQUE DE L'OUEST

PORT DE TEMA

Août 2019 | Dakar – Abidjan – Tema – Lomé

USAID DU PEUPLE AMERICAIN

nitidæ landscapes & value chains

IFDC Developing Agriculture from the Ground Up

« STIMULER LA CROISSANCE PAR LES SYSTÈMES RÉGIONAUX D'INTRANTS AGRICOLES (EnGRAIS) » EN AFRIQUE DE L'OUEST

STRUCTURE DES COÛTS LOGISTIQUES ET DES PROCÉDURES D'IMPORTATION DES ENGRAIS SUR 4 CORRIDORS EN AFRIQUE DE L'OUEST

PORT DE TEMA

Août 2019 | Dakar – Abidjan – **Tema** – Lomé

Accord de coopération USAID No. 720624181000001

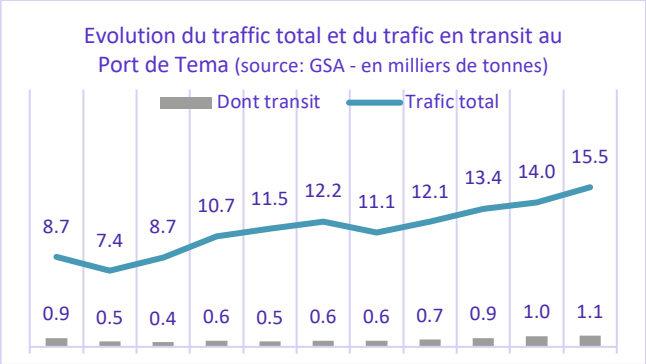
Le Projet Feed the Future « Stimuler la croissance par des systèmes d'intrants agricoles en Afrique de l'Ouest » (EnGRAIS) est l'un des nombreux programmes d'assistance supportés par le peuple Américain à travers l'Agence des Etats-Unis pour le Développement International (USAID).

Cette synthèse est rendu possible grâce au soutien généreux du peuple américain à travers Feed the Future, l'initiative des Etats-Unis contre la faim et la sécurité alimentaire dans le monde. Les continues sont la responsabilité de l'IFDC et ne reflètent pas nécessairement les vues de Feed the Future ou du Gouvernement des Etats-Unis.

Le Port de Tema (PT)

Carte	1	2	3	4	5	6	7	8
Type de quai	Container	Container et **Break bulk**	Roulier et reefer	**Bulk**	**Valco**	Tanker	Pêche	Militaire
Produits	Général	Général	RoRo	**Général**	**Minerais (alu)**	Pétrole	Poisson	
Longueur quai (m)	575 2 postes de 300m	592 : 3 postes de 228, 181 et 183m	2*183	**1550 4*183m+4*220**	**175m**			
Tirant d'eau (m)	11,2	8,7 à 10	7,5 à 8	**8 à 8,2**	**9,6**			
Vraquier max (tonnes)		**Handysize 30 000 (break bulk)**		**Mini Vraquier 10 000**	**Handysize 30 000**			

Données clés	Air de stockage	Entrepôts sous-douanes	Capacité déchargement vrac	Temps de mouillage vraquier (jours)	Temps à quai vraquier (jours)
	355 000 m²	25 000 m²	3900 tonnes/jour	Moyenne : 2 Min : 0,1 – Max : 14,2	Moyenne : 4,8 Min : 1 – Max : 9



Bien qu'historiquement plus petit que ses voisins et très centré sur le commerce extérieur du Ghana, le port de Tema connait ces dernières années une forte croissance et occupe une place de plus en plus grande dans le transit de biens depuis et vers le Burkina Faso et dans une moindre mesure le Mali et le Niger. Désavantagé par la barrière linguistique, le port de Tema a longtemps été négligé par les exportateurs, importateurs et transporteurs de l'hinterland. Toutefois, à la faveur de la crise ivoirienne de 2011-2012, plusieurs centaines de milliers de tonnes de produit burkinabè ou à destination du Burkina Faso ont commencé à transiter via ce port au cours des dernières années.

C'est ainsi qu'en 2017, les importations d'engrais du Burkina Faso en transit via le port de Tema ont dépassé celles réalisées via le port d'Abidjan. En outre, l'entreprise Yara, qui avait pourtant fondé jusque-là sa logistique sur le port d'Abidjan, a inauguré en février 2019 un nouveau terminal dédié à l'importation d'engrais ainsi qu'une usine de blending dans la zone portuaire de Tema.

De manière générale, le port de Tema connait une croissance rapide des volumes de trafic portuaire sur les dix dernières années (en moyenne +5%/an sur 10 ans) mais avec une forte accélération sur les 5 dernières années (+8,5%/an). Sur ces 5 dernières années, les volumes de marchandises en transit ont également fortement augmenté.

Les importations d'engrais via le port de Tema sont très liées aux subventions accordées sur les engrais à destination de la filière cacao et les filières céréalières (maïs et riz), car le secteur cotonnier est très réduit dans ce pays.

Importations d'engrais via le Port Autonome de Tema (Source : Ghana Shippers Authority ; en milliers de tonnes)	2016	2017	2018
Dédouanement Tema	191	292	221
Transit hinterland	1	190	27
Total	192	483	248

Ces dernières année le transit vers la sous-région a commencé à se développer mais les volumes en transit via le port de Tema sont encore très variables, d'autant plus que certains importateurs du Burkina Faso peuvent lui préférer le deuxième port ghanéen, Takoradi, comme cela a été le cas en 2016 où les volumes en transit via Takoradi ont dépassé 19 000 tonnes alors qu'ils atteignaient à peine 1000 tonnes via Tema ; ou encore en 2018 où les volumes en transit par Takoradi ont pratiquement été égaux à ceux du transit via Tema.

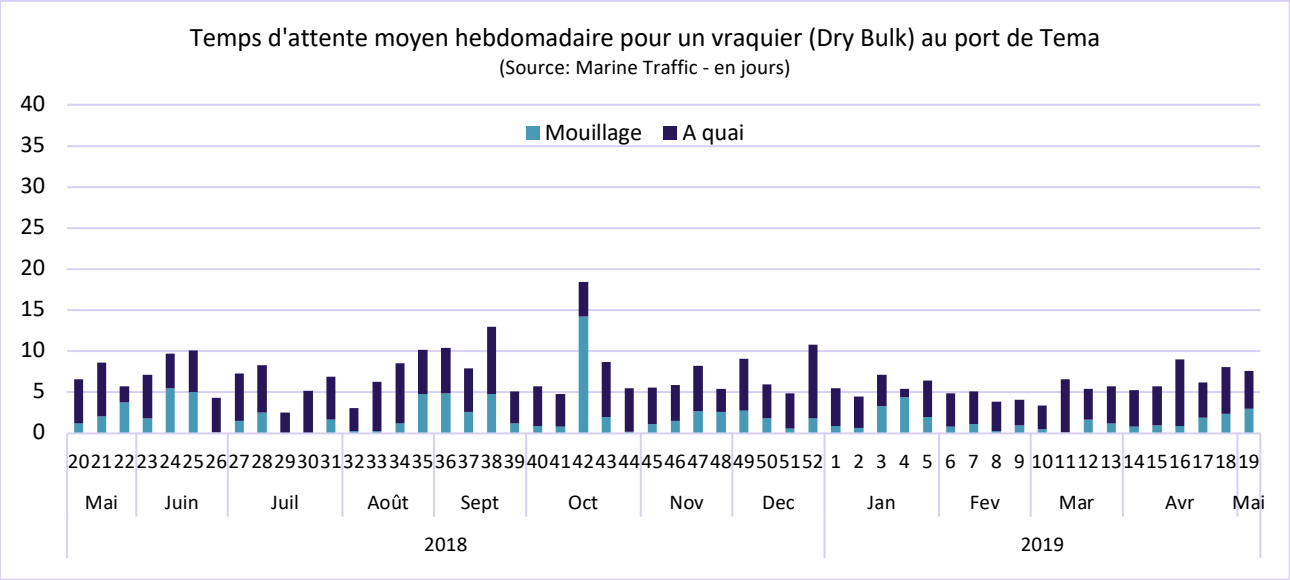
Forces du Port de Tema

La première force du port de Tema est son coût. D'après nos différentes enquêtes, il s'agit du port le moins cher de la sous-région.

Distance aux villes de l'hinterland (en km)			
Burkina Faso		Mali	
Bobo-Dioulasso	Ouagadougou	Sikasso	Bamako
1123	919	1300	1674

Outre ces économies sur les frais portuaires, le port de Téma bénéficie d'un emplacement géographique qui lui procure un avantage comparatif sur le transport terrestre à destination de Ouagadougou et plus généralement du Centre et de l'Est du Burkina Faso. Même si moins bien relié à l'Ouest du Burkina Faso, il demeure également très compétitif sur ces régions.

Enfin, le port de Téma est relativement moins congestionné que les ports d'Abidjan ou de Dakar ce qui réduit le risque de surestaries et donc de surcoût sur le fret maritime et/ou le transit portuaire. Son emplacement à distance de la capitale du Ghana, Accra, lui permettrai également d'être moins soumis à la congestion routière si les routes autour du port étaient de meilleure qualité. Enfin, le coût du foncier y est moins élevé que dans les autres ports.



Faiblesses du Port de Tema

La principale faiblesse du port de Téma provient certainement de la non appartenance du Ghana à l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) qui ne lui permet pas de bénéficier de la stabilité du franc CFA et qui peut provoquer des surcoûts et des risques additionnels de change lors de l'importation en transit. Un autre désavantage qui résulte en grande partie de sa non intégration à la zone Franc CFA et à la volatilité du Cédi Ghanéen est le niveau extrêmement élevé des taux d'intérêt proposé par les banques locales.

Alors que les taux oscillent entre 10 et 15% an pour des crédits commerciaux au niveau des banques de la zone franc CFA, ils sont entre 15 et 20% au niveau des banques commerciales ghanéennes.

Un léger désavantage est à noter également au niveau de l'infrastructure routière dans la zone portuaire. Si la route principale qui part du port vers Accra et Kumasi est de bonne qualité, les route annexe, desservant notamment les magasins d'entreposage et les usines basées à Téma sont en très mauvais état rendant le trafic difficile et le transport relativement cher.

En dehors de ce désavantage non négligeable, il s'agit probablement du port le plus compétitif à ce jour pour l'importation d'engrais au Burkina Faso et cet avantage devrait s'accroitre dans les prochaines années avec les importants projets d'aménagement en cours.

Procédures d'importation des engrais via le PT

Ce schéma du processus d'importation synthétise les principales étapes à accomplir. Selon le choix des importateurs, tout ou seulement une partie de ces étapes peut être déléguée au transitaire contractualisé par l'importateur.

Avant signature du contrat d'importation

- 1.1 Création de la société et obtention d'un TIN (Taxpayer Identification Number) auprès du GIPC[1] — *Dossier physique - 1,050 à 16,800 GHS*
- 1.2 Obtention d'une license d'importation d'engrais auprès de la PFRD (MOFA)[2]- validité 6 mois — *Dossier physique - 3000 GHS/3 ans*
- 1.3 Devis fournisseur — *En ligne*
- 1.4. Obtention UCR (Unique Consignment Reference) sur GCNet eMDA[3] — *En ligne - Gratuit*

Avant embarquement

- 2.1 Signature contrat d'importation — *Physique, courtier ou via banque*
- 2.2 Contractualisation d'un transporteur maritime+Assurance[4] — *Physique ou en ligne*
- 2.3 Déclaration d'importation (eIDF) sur GCNet eMDA — *En ligne - Gratuit*

Pendant le transport maritime

- 3.1 Contrat transitaire[5] et manutentionnaire portuaire — *En ligne ou physique - Tarifs négociés*
- 3.2 Assurance locale pour la marchandise débarquée — *En ligne ou physique - 0,15 à 0,3% du CIF*
- 3.3 Transmission d'un prévision d'escale du narive via GCMS[6] par le consignataire[7] — *A la charge de l'armateur*

Au déchargement

- 4.1 Accostage géré par le consignataire — *A la charge de l'armateur*
- 4.2 Manutentions à bord (débarquement) — *A la charge de l'armateur (sauf cas particuliiers)*
- 4.3 Echange connaissement (BL) du consignataire vers le transitaire — *Physique - HAD*
- 4.4 Manutentions terre (transport, mise en sac, stockage, chargement camions, etc. dans le port) — *Tarifs manutentionnaire*
- 4.5 Contrôle de conformité réalisé par une entreprise agréée par la GSA[8] — *Physique - 15 GHS/tonne*

Dédouanement ou transit

- 5.1 Importation directe (dédouanement Ghana) Déclaration de la valeur (CCVR[9]) par le tranisitaire ou l'importateur dans GCNet -> paiement frais portuaires et douaniers via GCNet-> Obtention autorisation de libération des douanes — *En ligne + physique - Frais portuaires + frais de douane+HAD[12]* — Vers le marché national
- 5.2 Transit direct (dédouanement au BF) Déclaration EX3000/T1 (douanes GH+BF) via GCNet ->Stockage magasin de transit[10]-> Paiement FGR à SIC[11]-> paiement CBC[12]-> pose balise GPS par CEPS[13]-> Sortie du port — *En ligne + physique - 0.92 $/t+ 0,5%CIF+7.5 $/camion+45 $/camion* — Vers le marché de l'hinterland

Sortie du port et livraison

- 6.1 Désignation transporteur pour sortie port-> demande d'autorisation de sortie à GPHA[14] -> autorisation de sortie-> Livraison importateur — *Physique - Coût transport négocié*
- 6.2 Livraison BF: le transitaire gère le transport jusqu'au magasin de l'importateur -> il règle les frais de douanes à la frontière terrestre. — *Physique - Coût inclu dans prestation transitaire*

Notes sur le processus d'importation.

1. GIPC : Ghana Investment Promotion Center : il s'agit du guichet unique pour la création d'une entreprise au Ghana. Les tarifs de création d'une entreprise varient selon le secteur d'activité, le montant et l'origine du capital. Détails sur : https://www.gipcghana.com/invest-in-ghana/doing-business-in-ghana/starting-a-business.html
2. PFRD : la *Pesticide and Fertilizer Regulatory Division,* basée au sein du Plant Protection and Regulatory Services Directorate (PPRSD) du Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture (MOFA) est en charge de l'agrément des importateurs et distributeurs d'engrais dans le pays. Elle contrôle et valide notamment tous les type d'engrais autorisés à être commercialisé et transmets les agréments au Comité Ouest Africain de Contrôle des Engrais (COACE). http://mofa.gov.gh/site/?page_id=4742. Elle remet un Fertilizer Registration Certificate annuel pour l'entreprise ainsi qu'un Fertilizer Import Permit pour chaque opération d'importation. Les détails du dossier à soumettre sont présentés dans le Guide suivant : https://www.ghanastradinghub.gov.gh/new/Content/Frontend/light/img/sections/Documents/Process%20Manual.pdf
3. GCNet eMDA : Ghana Community Network Service Limited (GCNet) est une entreprise d'ingénierie information ghanéenne qui a la charge de la gestion de la Plateforme en ligne du Guichet Unique appelé Ghana National Single Window (GNSW). GCNet eMDA pour électronique « Ministries, Departments and Agencies » est le nom complet de cette plateforme sur laquelle s'effectue toutes les étapes de déclaration et de validation de l'importation en ligne ainsi que certains paiements : https://emda.gcnetghana.com/mda/TraderLogin.do
4. Si le contrat d'importation est un contrat FOB, le transport et l'assurance maritime sont à la charge de l'exportateur (fournisseur), s'il s'agit d'un contrat CIF, c'est l'importateur qui contractualise transport et assurance.
5. Transitaire : Structure chargée de la représentation de l'importateur au port pour tout ou partie des démarches à effectuer au port et auprès des douanes. Selon les contrats signés avec les importateurs, le transitaire peut gérer uniquement les formalités administratives auprès du consignataire, de l'autorité portuaire et des douanes ou bien assurer une partie de la manutention et du transport jusqu'au magasin de l'importateur. C'est notamment le cas lors du transit vers les pays de l'hinterland où le transitaire va gérer le transport au moins jusqu'à la frontière terrestre avec le Mali ou le Burkina et le dédouanement à cette frontière.
6. GCMS : Ghana Customs Management System, plateforme parralèle à GCNet sur laquelle les consignataires déclarent les manifestes d'expédition puis les consigantaires déclarent les Connaissements (Bill of Lading). C'est en grande partie en recroisant les informations entrées dans ce système et celles fournies sur GCNet (CCVR) que les douanes suivent l'éclatement des chargements de navires et vérifient le risque de fraude.
7. Consignataire : Structures chargée de la représentation de l'affréteur (propriétaire navire) au port pour toutes les démarches à réaliser au port. Le transfert de la responsabilité du produit entre l'affréteur (transporteur) et l'importateur et la fin du contrat de transport se matérialise lors de l'échange de connaissement (aussi appelé échange de Bill of Lading ou de BL) entre le consignataire et le transitaire représentant l'importateur.
8. GSA : Ghana Standard Authority : organisme public en charge de vérifié la conformité des produits importés. Contrairement aux trois autres ports où le contrôle de la conformité est réalisé avant embarquement, les importations ghanéennes sont vérifiées à l'arrivée dans le port. Attention une autre structure, la Ghana Shippers Authority (conseil ghanéen des chargeurs) est également désignée sous le sigle GSA. Les frais de contrôle s'élèvent à 15 GHS/tonne.
9. CCVR : Customs Classification and Valuation Report : le transitaire ou l'importateur (dans le cas où il est agréé en douanes) saisissent les informations permettant la réalisation de cette déclaration de valeur dans GCNet MDA, les douanes peuvent demander des informations complémentaires avant de valider le CCVR.
10. Magasin de transit : La Burkina Faso Chamber of Commerce in Ghana (BFCC) gère un magasin d'une capacité d'environ de 6000 m² soit une capacité d'environ 40,000 tonnes au sein du port de Téma qui sert de zone de stockage pour les produits en transit. Lorsqu'un manque d'espace se fait sentir, les transitaires en charge du transit vers le Burkina peuvent louer d'autres magasins sous douanes au sein de la zone portuaire ou plus exceptionnellement à l'extérieur (ce qui impose de devoir payer des douaniers pour surveiller le

magasin et ce révèle couteux). Des frais sont prélevés par la BFCC appelé « Passage Magasin Douane » (PMD fees). Si l'engrais ne passe pas par un stockage en magasin (cas de déchargement direct du bateau vers le camion), les frais de PMD sont seulement de 0.5 USD/tonne. Si l'engrais doit être déchargé dans le magasins de transit puis rechargé dans un camion ces frais sont de 0.92 USD/t.

[11] L'assurance privée *SIC Insurance Company* joue le rôle de gérant du Fond de Garantie Interroutier (FGR) de la CEDEAO au Ghana. En partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso, elle coordonne et garantie donc le transit entre le Ghana et le Burkina. http://www.sic-gh.com. C'est donc elle qui perçoit le prélèvement de 0,5% de la valeur CIF pour l'alimentation du FGR.

[12] CBC : Le Conseil Burkinabè des Chargeurs prélève un montant de 7.5 USD/camion.

[13] CEPS : Ghana's *Customs, Excise and Preventive Services* est le service des douanes en charge de vérifier le contenu et la documentation et de placer les GPS qui vont permettre de tracer les camions en transit vers le Burkina Faso. Le placement du GPS a un coût de 45 USD/camion.

[14] GPHA : La Ghana Ports and Harbours Authority qui coordonne les activités du port, vérifie le paiement de tous les prestataires et la conformité de tous les documents via GCNet MDA avant d'autoriser la sortie du port du camion.

Durée du processus : entre le devis fournisseur et la réception du produit, de 2 semaines à 2,5 mois.

Avant signature du contrat d'importation

Obtention license d'importation engrais : environ 1 mois, réalisé en amont de la campagne d'importation
UCR : Immédiat, seulement déclaratif

Avant embarquement

De la signature du contrat d'importation au chargement du navire : 5 à 10 jours

Pendant le transport maritime

Durée de transport maritime : selon origine de 6 jours (Maroc) à 30 jours(Mer Noir, Chine)

Au déchargement

Entre l'arrivée du navire et le déchargement : 3 à 15 jours selon engorgement

Sortie du port et livraison

Pour la mise en consommation locale : entre le déchargement et la sortie du port: : 3 à 10 jours	**Transit** : Entre le déchargement et la sortie du port: 5 à 10 jours + entre la sortie du port et la livraison au Burkina : 2 à 8 jours

Charges d'importations via le Port de Téma

Le tableau ci-dessous concerne le cas le plus courant[1], soit une importation en vrac avec conditionnement en port. Toutefois, pour le blending à proximité de la ville portuaire, le produit est transporté en vrac jusqu'à l'usine ce qui réduit sensiblement les frais portuaires). Les prix de vente au Ghana sont estimés pour la zone Nord du pays (zone de Tamale). Les prix de vente au Burkina Faso sont estimés pour les zones de production du Centre du pays. Dans le cas du blending réalisé à Bobo-Dioulasso au Burkina Faso, on considère également la zone Sud-Ouest du pays qui est plus proche de l'usine de blending.

Valeurs en USD/tonne	**Produit simple** (import Urée, DAP, MAP, etc.)	**Produit complexe** (import NPK formulé à l'origine)	**Formulation Téma** (imports 90% des ingrédients)	**Formulation Burkina** (imports 90% des ingrédients transit via PAL, blending à Bobo-Dioulasso)
Prix FOB de référence	**300**	**300**	**260**	**260**
Fret maritime (vraquier) + Assurance	41	41	36	36
Prix CIF de référence	**341**	**341**	**296**	**296**
Charges portuaires	36	36	20	30
Transit routier *(Téma->Bobo)*				**60**
Dédouanement	7	21	6	6
Frais stockage et manutentions par l'importateur	8	8	29	25
Frais administratif et financiers de l'importateur	24	24	31	30
Marge d'importateur	30	30	30	30
Prix sortie magasin importateur/blender	**446**	**460**	**412**	**477**
Transport jusqu'à la zone de distribution	->Ghana : 20 ->BF Centre : 55	-> Ghana : 20 -> BF Centre : 55	-> Ghana : 20 -> BF Centre : 55	->BF Sud-Ouest : 5 ->BF Centre : 15
Frais administratif et financiers distributeur	->Ghana : 8 ->BF: 10	-> Ghana : 8 -> BF: 10	-> Ghana : 8 -> BF: 10	-> BF: 10
Marge distributeur	->Ghana : 10 ->BF: 15	-> Ghana : 10 -> BF: 15	-> Ghana : 10 -> BF: 15	-> BF: 15
Prix sortie magasin distributeur zone de production	**Ghana : 484** **BF Centre: 526**	**Ghana : 498** **BF Centre: 540**	**Ghana : 450** **BF Centre: 492**	**BF Sud-Ouest : 512** **BF Centre : 517**
Prix sortie magasin distributeur zone de production en FCFA/sac	Ghana : 14 050 BF Centre: 15 250	Ghana : 14 450 BF Centre: 15 650	Ghana : 13 050 BF Centre: 14 250	BF Sud-Ouest : 14 850 BF Centre: 15 000

[1] Les données présentées ici ne sont que des moyennes et ne concernent pas tous les processus d'importation. Une matrice de comparaison a été produite lors de l'étude et permet de réaliser des comparaisons plus complexes par port, par marché final et en fonctions des différentes modalités d'importation possibles. Elle donne aussi les valeurs minimales et maximales par étape en fonction des charges propres à chaque importateur, de la durée de stockage, du taux d'emprunt ou encore du prix d'achat de la matière première. Toutes les valeurs doivent être considérées comme des ordres de grandeurs qui peuvent varier en fonction du marché international des intrants, des taux de change, de l'offre et de la demande de transport sur les marchés nationaux ou encore des phénomènes de congestion de la chaine logistique, notamment au niveau du déchargement au port.

Projets et évolutions du Port de Téma

Tema port Expansion project :

Le projet d'extension du port de Téma porté par la société MPS qui gère déjà le terminal à container et break bulk (Quais 1 et 2 sur la carte) a démarré en 2016. Il a abouti à un premier déchargement de navire en juin 2019. Il s'agit d'un important quai à container qui couvre 60 hectares et se situe à 1km à l'Ouest du port actuel. Ce terminal, construit en extension sur la mer a une longueur de quai de 1400 m et un tirant d'eau (profondeur) annoncé à 16m. Il permet donc d'accueillir de très gros navires porte-containers (Post-Panamax avec une capacité d'entre 8000 et 11000 EVP[2]) sur 4 à 5 postes d'accostages (selon la taille des navires).

Malheureusement ce terminal est exclusivement destiné au trafic de containers et ne pourra donc pas être valorisé pour l'accostage de gros vraquiers (Handymax). Il devrait, par contre, permettre de réduire la congestion sur l'actuel quai à container et favoriser un déchargement plus rapide pour les importateurs d'engrais qui souhaitent importer des engrais en break bulk (produit en sac dans un vraquier) sur ce quai (quai 2 sur la carte). Il devrait également réduire la congestion routière au niveau du port actuel

En dehors de cet important projet qui va aboutir sous peu, les principaux projets de dématérialisation et d'amélioration de la logistique intra-portuaire sont effectif depuis 2016 avec la dernière version de la plateforme GCNet MDA et aucun autre projet majeur n'a été annoncé récemment.

Recommandations pour l'importation d'engrais via le PAD

Recommandations Générales

1) Améliorer l'infrastructure routière autour du port de Téma :

   Si le port de Téma est aujourd'hui très performant comparativement aux ports voisins, comme indiqué précédemment, l'infrastructure routière autour de la zone portuaire est dans un état particulièrement délabré. Cette situation ralenti le transport à proximité du port (en concentrant tous les véhicules sur l'axe principale qui est le seul en bon état) et nuit particulièrement à l'implantation de magasins de stockage et d'usines de blending dans la zone économique autour du port. Une amélioration de cette infrastructure est vitale pour réduire les coûts de transport et de stockage et favoriser une plus grande implantation de magasins et d'usines autour de la zone portuaire.

2) Négocier une période d'accostage prioritaire pour les chargements d'engrais :

   Les opérateurs ghanéens, le WAFA et leurs partenaires devraient négocier avec la Ghana Port and Harbours Authority (GPHA) une période d'accostage prioritaire pour les vraquiers chargés d'engrais pour réduire encore d'avantage le risque de retard et de surestaries au niveau du port de Téma et accroitre la part de marché du port vers le Burkina Faso.

3) Améliorer le dispositif d'encadrement du transit vers le Burkina Faso :

   Bien qu'un accord de transit existe entre le Burkina Faso et le Ghana, sa mise en œuvre est encore incomplète et le partage d'information et la simplification des procédures peuvent encore être améliorés pour accélérer la sortie du port des produits en transit et le passage de la frontière terrestre Ghana-Burkina Faso.

Recommandations spécifiques

1) Négocier avec Volta Aluminum Company Limited (Valco) l'utilisation de son quai minéralier :

   Le quai minéralier privé géré par Valco (N°5 sur la carte) est consacré à l'exportation de minerais d'aluminium. Cette infrastructure peut parfaitement se prêter à l'importation d'engrais et peut accueillir des navires de type Handysize (30 000 tonnes de charge). L'utilisation de ce quai est d'autant plus intéressante que Valco a une activité d'exportation et fait donc venir des vraquiers à vide pour les charger de bauxite d'aluminium.

[2] EVP : Equivalent Vingt Pieds (nombre de containers 20 pieds conventionnel ou de containers 40 pieds/2)

2) S'intéresser d'avantage au port de Téma pour l'importation d'engrais au Burkina Faso :

Ces dernières années, même s'il a gagné d'importante par le marché, le port de Téma reste derrière celui d'Abidjan en termes de volume d'engrais en transit vers le Burkina Faso. Cela signifie que de nombreux acteurs de la filière engrais au Burkina ont tout intérêt à s'intéresser davantage à ce port et à surmonter la barrière de la langue et des habitudes pour réaliser des économies substantielles (10 à 15 USD/tonne de moins sur la logistique pour livrer Bobo-Dioulasso, sans parler des surrestaries).

www.feedthefuture.gov