

Port	Tema	
Pays	Ghana	
Caractéristiques		
Gestionnaire du port	GPHA (Ghana Ports and Harbours Authority)	
Trafic	Année 2018 : Trafic total : 14,3 Mt Trafic conteneurs : 605 000 EVP	
Terminal conteneurs	Capacité de stockage de conteneurs : 19000 EVP.	
Opérateurs de terminaux conteneurs	MPS-Meridian Port Services (Bolloré 35%, APM Terminals 35%, GPHA 30%)	
Échéance de la concession	2027	
Principaux armateurs opérant sur le terminal	Maersk MSC Hapag-Lloyd a fait du terminal 3 de Meridian Port Services Limited à Tema Ports son centre de transbordement en Afrique de l'Ouest.	
Atouts et handicaps		
Capacité théorique	Capacité théorique: 500 kEVP	
Conditions nautiques	Excellentes	
Tirant d'eau	16m	
Efficacité des opérations portuaires	<p>Le prix de la meilleure performance a été décerné au Port autonome de Tema lors des « Awards » de l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) en septembre 2015.</p> <p>Productivité moyenne : 39 EVP/heure travaillée/navire</p> <p>Les navires qui ne peuvent pas être traités au terminal MPS ont le choix entre des attentes longues et un traitement sur les quais du GPHA par des manutentionnaires peu qualifiés et sans grues de terre, avec des productivités très faibles.</p> <p>Néanmoins, MPS traite plus de 80% des trafics conteneurisés du port, ce qui relève de l'exploit compte tenu des conditions opérationnelles.</p> <p>Les productivités obtenues sur le quai MPS sont réputées parmi les meilleures en Afrique de l'Ouest, avec une moyenne de 35 mouvements par heure de quai (22 mouvements par heure et par portique, 12 mouvements par heure et par grue mobile).</p>	
Fenêtres d'escales	Le terminal à conteneurs est pratiquement occupé à 100% si l'on fait abstraction du délai nécessaire à la sortie du port d'un navire et de son remplacement à quai par un	

	<p>autre, délai qui peut atteindre 4 à 5 heures (en effet, il n'est pas possible pour deux navires de se croiser dans la passe d'entrée du port).</p> <p>Il y a des attentes de navires nettement excessives. Selon des sources convergentes, l'attente moyenne se situerait aujourd'hui à environ 2,2 jours pour l'accès au terminal à conteneurs, mais auraient dans un passé récent atteint 6 jours.</p>	
Coûts de manutention	<p>Les tarifs sont consultables sur le lien suivant : http://ghanaports.gov.gh/page/29/Port-Tariffs</p>	
Procédures administratives	<p>Procédures trop lourdes, coûtant du temps et de l'argent. Trop d'agrément accordés à des opérateurs et des transitaires trop nombreux et trop peu compétents Manque général de moyens et climat d'aversion pour la concurrence ouverte Mauvaise coopération entre la ville et le port</p>	
Desserte routière	Unique et congestionnée	
Desserte ferroviaire	Pas	
Projets d'extension/modernisation	<p>Tema réalise la phase 2 du projet d'expansion, qui triplera la capacité actuelle du port en conteneurs. Le nouveau terminal à conteneurs comportera un quai de 1,4 km de long abritant quatre postes d'embarquement, une cour de triage, un brise-lames de 3,5 km, un chenal d'accès portuaire de 19 m de profondeur et divers services et infrastructures portuaires connexes. Le port a réalisé avec succès la mise en service opérationnelle des deux premiers postes en juin 2019. Le troisième poste est en construction.</p>	
Atouts	Distance courte vers le Burkina Faso (Ouagadougou)	
Handicaps	<p>Le port de Tema, avec ses fonds rocheux, son enclavement dans la ville, ne bénéficie pas de grands avantages du point de vue des extensions. Certains ports voisins disposent de plus grandes facilités pour développer leurs infrastructures à un coût mesuré.</p> <p>La conception du port est inadaptée aux conteneurs : tirants d'eau limités et surtout manque dramatique de terre-pleins.</p> <p>Le terminal à conteneurs est aujourd'hui saturé : saturation des quais, mais aussi saturation des surfaces et des voies d'accès.</p> <p>Le terminal à conteneurs a son aire de stockage complètement déportée faute d'espace sur le môle où les conteneurs sont débarqués.</p>	

	<p>On ne peut pas dire que le port de Tema dispose d'un terminal à conteneurs. Les installations qui en tiennent lieu ont été conçues pour des trafics conventionnels.</p> <p>En arrière des postes 1 et 2, il y a très peu d'espace et cet espace doit aussi permettre le travail sur les postes 3 et 4 et l'évacuation des marchandises correspondantes. Le parc à conteneurs est donc déporté par rapport au quai et impose des « extraportages » qui se traduisent par des surcoûts.</p> <p>Le parc est traité aujourd'hui avec un mélange de reach-stackers et de RTG. Son exigüité rend indispensable une évolution vers du full RTG. Les 4 RTG actuels enjambent 6 rangées de conteneurs plus une travée camion et permettent de passer un conteneur par-dessus.</p> <p>Mais même avec une exploitation la plus dense possible, les surfaces ne pourraient y suffire. C'est pourquoi la moitié des conteneurs import (pleins) est invitée à sortir du port pour être stockée dans l'un des trois ICD (Inland Container Depots) qui sont établis à côté du port.</p> <p>Là encore, ce transfert génère des surcoûts par rapport à un stockage court sur le terminal à conteneurs.</p> <p>Les installations du port de Tema sont inadaptées au conteneur et pour le moment, des « rustines » permettent encore au port de faire face à l'augmentation des trafics.</p> <p>Les investissements en cours devraient permettre de remédier à ces problèmes.</p>	
Sources		
<p>Port de Tema Financial Afrik Award des ports africains : http://awardsportsafricains.ci/ African Business</p>		

Date de dernière mise à jour de la fiche : 25/02/2020

Retour vers le site : Cliquez sur  en haut à gauche de l'écran