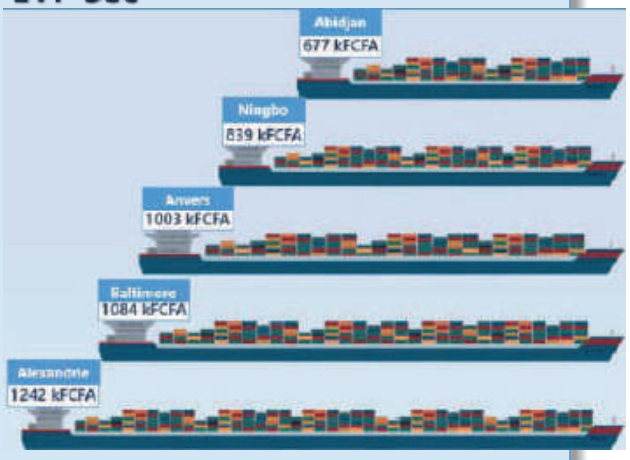
NOTE DE CONJONCTURE

N° 031

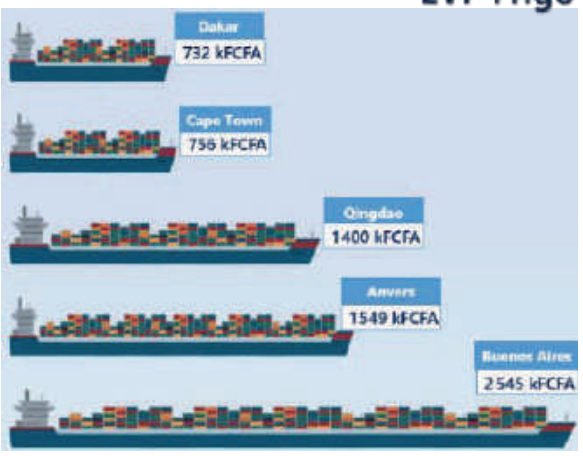
2ème TRIMESTRE

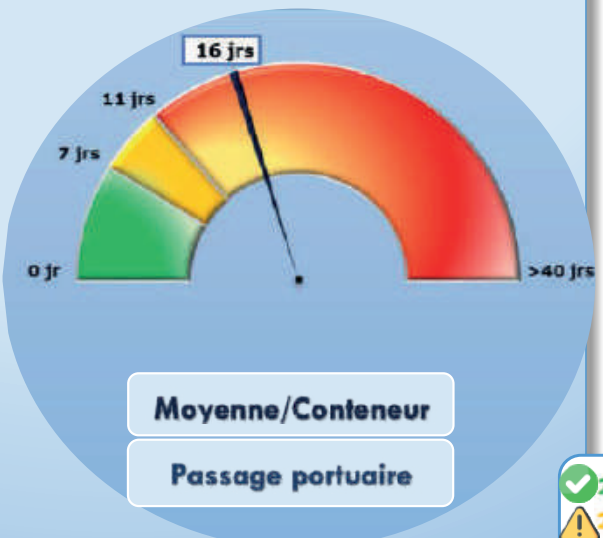
Frêt moyen à l'import

EVP Sec



EVP Frigo



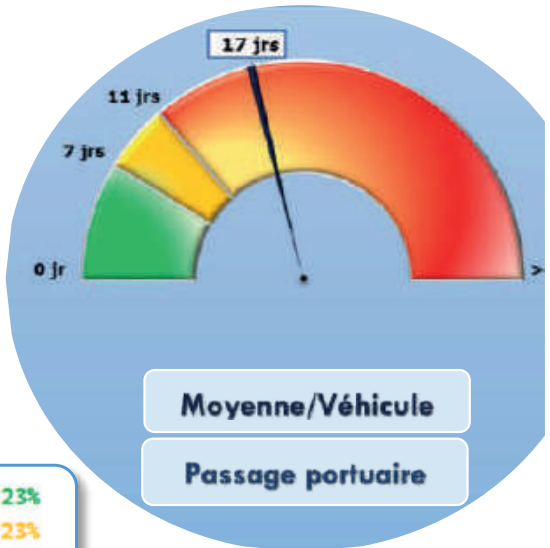


Moyenne/Conteneur

Passage portuaire

RTC

26%	[0-7jrs]	23%
26%	]7-11jrs]	23%
48%	Plus de 11jrs	54%



Moyenne/Véhicule

Passage portuaire

TMFD

SOMMAIRE

AVANT PROPOS	*2*
DOSSIER : Impact de la guerre Russie – Ukraine	*3*
COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT 5	
Coût de Transport Maritime d'un EVP Sec	*5*
Coût de Transport Maritime d'un EVP Frigorifique	*6*
Coût de Transport Maritime d'un véhicule	*8*
DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES	*10*
Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées	*10*
Délai de passage portuaire de véhicules	*10*
FRET AERIEN	*11*
Tonnage à l'Export	*11*
Tonnage à l'Import	*13*

AVANT-PROPOS

Le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (**CNCC**) suit l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs de performance du commerce international en vue d'une meilleure connaissance du commerce et du transport. Il le fait, à travers son Observatoire des Transports, important instrument d'aide à la décision.

Les indicateurs retenus décrivent la conjoncture des transports et du commerce extérieur du Cameroun. Tous les modes de transports sont pris en compte, aussi bien le mode maritime, le mode ferroviaire que le mode aérien. Le mode terrestre sera intégré dans les prochains numéros.

La Note de Conjoncture du CNCC, est ce document, qui analyse trimestriellement l'actualité des transports et du commerce à travers le suivi de l'évolution d'indicateurs clés de toute la chaîne des transports. Il constitue par conséquent un important outil de prise de décision aussi bien pour les acteurs privés que pour les pouvoirs publics.

Le dossier spécial proposé par ce numéro porte sur « ***l'Impact de la guerre Russie – Ukraine*** ». Il ressort que les quantités de ferrailles importées à partir de l'Ukraine vont diminuer et l'on devrait s'attendre à une hausse des prix de métaux sur le marché camerounais. Par ailleurs, si les importations de blé à partir de la Russie sont perturbées par la crise, une déviation du trafic vers les autres fournisseurs de blé, coûterait plus cher aux importateurs camerounais.

L'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD au 2e trimestre 2022 est resté le même qu'il y a un an (17 jours).

Au cours du 2e trimestre 2022, le délai moyen de passage des marchandises conteneurisées à l'import au port de Douala est de 16 jours, soit 2 jours en moins qu'au 2e trimestre 2021.

Vous trouverez dans la présente édition des informations détaillées sur ces différentes questions.

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA
Directeur Général

DOSSIER : Impact de la guerre Russie – Ukraine

Depuis le début du conflit ouvert entre la Russie et l'Ukraine (24/02/2022), les échanges économiques entre ces pays et le reste du monde ont fortement été affectés. L'invasion de l'Ukraine par la Russie a inévitablement des conséquences directes sur le commerce international. Selon les économistes de l'Organisation Mondiale du Commerce, l'impact économique le plus immédiat de cette crise est une forte hausse des prix des produits de base. En effet, la Russie et l'Ukraine sont des fournisseurs majeurs de produits essentiels, y compris les produits alimentaires, l'énergie et les engrais, dont l'approvisionnement est menacé par la guerre. Les expéditions de céréales via les ports de la mer Noire ont été stoppées, ce qui pourrait avoir des conséquences néfastes pour la sécurité alimentaire dans les pays en développement. Le Cameroun ne sera pas épargné au vu des positions de ces deux pays en conflit dans les importations du Cameroun. En effet, d'après les statistiques issues des Bordereaux Electroniques de Suivi des Cargaisons (BESC), la Russie et l'Ukraine font généralement partie du top 10 des principaux partenaires commerciaux (5^{e} et 8^{e} au 4^{e} trimestre 2021) à l'import du Cameroun.

Le présent dossier vise à analyser les répercussions de cette crise sur les échanges commerciaux avec ces pays. La démarche adoptée consiste à identifier les principaux produits échangés et déterminer la place de ces pays dans le marché camerounais.

Impact des échanges avec l'Ukraine

Les exportations vers l'Ukraine sont assez faibles au cours des trois dernières années, par conséquent, l'impact ne sera véritablement pas significatif.

S'agissant des importations en provenance de l'Ukraine, la plupart des producteurs installés en Ukraine ont soit réduit leur capacité de production, soit décidé de quitter le pays. Par ailleurs, la situation d'insécurité perturbe la chaine d'approvisionnement de ces entreprises entrainant une explosion des coûts de production qui se traduisent sur le marché par l'inflation des prix des produits. Les flux des principaux produits importés de l'Ukraine que sont la ferraille, l'huile de tournesol et les gritz de maïs, seront fortement perturbés.

a) Produits de la Fonte, fer, acier

Eurometal Service (59%), Byelorussian Steel Works (18%) et Arcelormittal (13%) qui sont les principaux fournisseurs du Cameroun basés en Ukraine au cours des trois dernières années, ont annoncé au mois de mars une baisse de leur production à cause de la crise qui a eu un impact sur la disponibilité de l'énergie, principale source de production des métaux. Ceci a d'ailleurs conduit en fin mars à une hausse de 40% du prix de la tonne de bobine d'acier. Il faudrait s'attendre à une hausse des prix de métaux sur le marché camerounais. En effet, on devrait s'attendre soit à une diminution de volume d'importation soit à un détournement du trafic. Dans le cas d'un changement de partenaire, le meilleur des cas serait la Chine et il faudrait s'attendre à une hausse de 44 000 FCFA de la valeur FOB par tonne de métaux importés.

Tableau 1 : *Evolution de valeur Fob par tonne de métaux payé par les chargeurs camerounais (en millier de FCFA)*

Pays d'embarquement	2019	2020	2021
RUSSIE	631	303	860
INDE	613	548	621
CHINE	379	395	377
TURQUIE	296	291	430
UKRAINE	231	251	333

Source : *CNCC*

b) Huiles de tournesol

L'unique fournisseur Ukrainien est PENTA ITALIA Export et son principal client au Cameroun représentant 96% de ses expéditions, n'importe l'huile de tournesol qu'en Ukraine. Au cours des trois dernières années, l'huile de tournesol représentait un peu plus de 30% du volume des importations de ce chargeur (client). Par ailleurs, de 2019 à 2021, l'Ukraine (95%) était le principal fournisseur d'Huile de tournesol (3% de la Turquie et 1% de l'Espagne). Il est donc fort probable que cette crise ait des effets négatifs sur les flux entrants d'huile de tournesol.

c) Gritz de maïs

Un seul chargeur importe le gritz de maïs de l'Ukraine et son fournisseur est Remant Africa Logistics. L'impact de la crise ne devrait pas véritablement influencer ce chargeur car l'Ukraine ne représente que 2% de ses importations de Gritz de maïs ; ses principaux partenaires étant l'Espagne (54%) et la Belgique (15%). Toutefois, on note en moyenne une différence à l'avantage de l'Ukraine, de près de 30 000 FCFA/tonne sur la valeur FOB par rapport à ces deux pays.

Impact des échanges avec la Russie

A l'export, les principaux produits exportés vers la Russie sont le **Bois** et la **Pâte de Cacao** (à 100% porté par un chargeur). Pour le Bois, la Russie ne représente que 1% du Bois expédié par les chargeurs camerounais.

S'agissant de la Pâte de cacao, les principaux pays partenaires sont les Pays-Bas (78%) et la Russie (22%). Ainsi, en cas de perturbation au niveau de la Russie, l'exportateur pourrait subir un impact négatif sur son activité. Toutefois, il pourrait trouver de nouveaux partenaires aux Etats-Unis (34%) France (22%), Allemagne (19%) qui sont les principaux consommateurs de la pâte de caco camerounaise.

Les principaux produits importés de la Russie sont le blé et l'engrais.

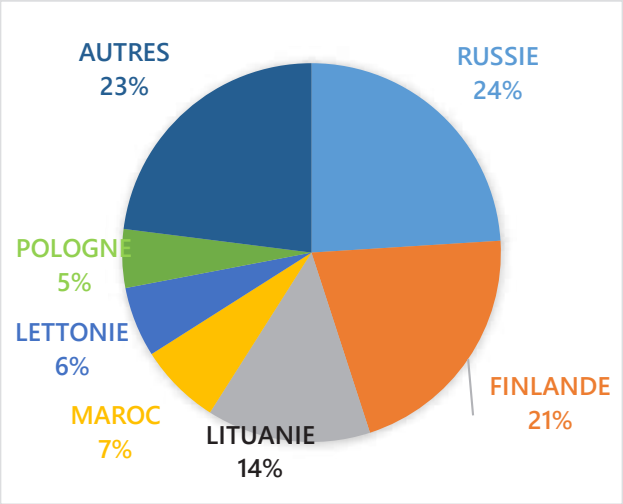
a) Blé

La Russie est le premier fournisseur de Blé au Cameroun avec une part de 42% au cours des trois dernières années. Elle est suivie de la France (30%), le Canada (20%) et la Lettonie (4%). L'analyse au cours des trois dernières années révèle que les tarifs pratiqués par la Russie sont en général plus compétitifs. Par ailleurs, une déviation du trafic dû à la crise, impliquerait une augmentation de la valeur FOB d'au minimum, 10 000 FCFA/tonne en France et 9 500 FCFA/tonne au Canada.

b) Engrais

Comme pour le Blé, la Russie est le 1er fournisseur d'engrais au Cameroun avec une contribution de 24%. Elle est suivie de la Finlande (21%), la Lituanie (14%), le Maroc (7%), la Lettonie (6%) et la Pologne (5%).

Graphique 1 : Principaux pays fournisseurs d'engrais au Cameroun



Source : *CNCC*

Un peu plus des ¾ de l'engrais importé à partir de la Russie sont destinés à un seul chargeur camerounais au cours des trois dernières années. En cas de perturbation en Russie, les conséquences seraient significatives sur ce chargeur dont le tiers des importations d'engrais provient de ce pays.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT

Coût de Transport Maritime d'un EVP Sec

Durant le 2e trimestre 2022, on note une augmentation du coût de transport d'un EVP sec dans l'ensemble des ports d'embarquement (hormis Le Havre) des EVP secs pour le Cameroun. En effet, il a fallu dépenser en moyenne 1 million de FCFA pour acheminer un EVP sec au Cameroun à partir du port d'Anvers, soit 200 000 FCFA de plus qu'au 2e trimestre 2021. Toutefois, 25% des chargeurs ayant importé leurs marchandises dans des EVP sec à partir du port d'Anvers, ont déclaré avoir dépensé au plus 656 000 FCFA par EVP au 2e trimestre 2022.

Graphique 2 : *Coût moyen de transport maritime d'un EVP sec (en millier de FCFA)*

Source : *CNCC*

Au port de Ningbo, on a enregistré une évolution en glissement annuel de 14% avec un coût moyen de transport de 839 000 FCFA au 2e trimestre 2022. Notons que 25% des chargeurs ayant utilisé ce port, ont déclaré avoir payé plus d'un million de FCFA pour acheminer un EVP sec à partir du port de Ningbo.

Au niveau des ports d'embarquement Africains, les chargeurs ont payé en moyenne, 677 000 FCFA, 1,17 million de FCFA et 1,24 million de FCFA respectivement au port d'Abidjan, de Casablanca et celui d'Alexandrie au 2e trimestre 2022 avec des taux de croissance en glissement annuel respectifs de 17%, 44% et 47%.

Par contre, on note une baisse en glissement annuel du coût de transport au port du Havre. En effet, ayant payé en moyenne 965 000 FCFA au 2e trimestre 2021 pour importer un EVP sec embarqué au port du Havre, les chargeurs déclarent avoir payé en moyenne 902 000 FCFA pour la même opération un an plus tard soit une baisse de 7%.

***Tableau 2** : Coût moyen de transport maritime d'un EVP sec (en millier de FCFA)*

PAYS	PORTS	T2 2021	T2 2022	Variation
Chine	Ningbo	738	839	14%
	Nansha	776	902	16%
EAU	Jebel Ali	1080	1330	23%
Inde	Nhava Sheva	1332	2312	74%
Allemagne	Hambourg	983	1186	21%
Belgique	Anvers	802	1003	25%
France	Le Havre	965	902	-7%
Côte d'Ivoire	Abidjan	578	677	17%
Egypte	Alexandrie	846	1242	47%
Maroc	Casablanca	815	1170	44%

***Source** : CNCC*

Coût de Transport Maritime d'un EVP Frigorifique

Au cours du 2e trimestre 2022, à l'exception des ports de Cape Town et du Havre, on note également une augmentation du coût de transport d'un EVP frigorifique dans l'ensemble des ports d'embarquement des EVP frigorifiques pour le Cameroun. En effet, le transport d'un EVP frigorifique du port d'Anvers pour le Cameroun a coûté aux chargeurs en moyenne 1,55 million de FCFA correspondant à une hausse de 13% en glissement annuel. Par contre, aux ports de Cape Town et du Havre, le coût de transport de ce type de conteneur a baissé respectivement de 10% et 9% pour des valeurs respectives de 756 000 FCFA et 2 millions de FCFA au cours de la période d'étude.

***Graphique 3** : Coût moyen de transport maritime d'un EVP frigo (en millier de FCFA)*

***Source** : CNCC*

Le coût moyen de transport à partir des autres ports d'embarquement africains (Nouadhibou et Dakar) a augmenté de 2% en glissement annuel. De plus, 25% des chargeurs dont les EVP frigorifiques ont embarqué au port Sénégalais, ont déboursé plus de 870 000 FCFA au 2e trimestre 2022. Au cours de la période, 25% de ceux dont les EVP frigorifiques ont embarqué au port Mauritanien, ont payé plus de 1,26 million de FCFA.

Enfin, on constate que le coût moyen de transport d'un EVP frigorifique à partir du port de Buenos Aires et du port de Ho Chi Minh City a pratiquement doublé au 2e trimestre 2022 par rapport au 2e trimestre 2021.

***Tableau 3** : Coût moyen de transport maritime d'un EVP frigo (en millier de FCFA)*

PAYS	PORT	T2 2021	T2 2022	Variation
Belgique	Anvers	1376	1549	13%
France	Le Havre	2227	2037	-9%
	Port Vendres	745	1007	35%
Afrique du Sud	Cape Town	836	756	-10%
Mauritanie	Nouadhibou	1 076	1 100	2%
Sénégal	Dakar	717	732	2%
Argentine	Buenos Aires	1 245	2 545	104%
Chine	Qingdao	977	1 400	43%
Inde	Pipavav	1 418	2 483	75%
Vietnam du Sud	Ho Chi Minh City	1 630	3 482	114%

***Source** : CNCC*

Coût de Transport Maritime d'un véhicule

Graphique 4 *: Coût moyen de transport maritime d'un véhicule de tourisme et de transport en commun (en millier de FCFA)*

Source *: CNCC*

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 209 000 FCFA au 2e trimestre 2021 à 234 000 FCFA un an après au port d'Anvers correspondant à une hausse de 12%. Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir payé moins de 250 000 FCFA au 2e trimestre 2022 pour acheminer un véhicule de tourisme à partir du port d'Anvers. Au port de Hambourg, le coût moyen de transport a connu une hausse similaire au port d'Anvers (13%). Les tarifs pratiqués ici sont moins dispersés ; ils s'écartent de la moyenne de plus ou moins 10 000 FCFA. Dans ce port, 50% des chargeurs ont déclaré avoir déboursé entre 256 000 et 269 000 FCFA à titre de frais de transport de leur véhicule.

S'agissant des minibus, le coût de transport au 2e trimestre 2022 a également connu une hausse tant au port d'Anvers qu'au port de Hambourg mais avec des ampleurs différentes. En effet, les chargeurs ont déboursé en moyenne 272 000 FCFA au cours de cette période pour importer un minibus à partir du port belge avec une hausse de 19% en glissement annuel. A partir du port allemand, bien qu'il a fallu dépenser un peu plus (327 000 FCFA en moyenne), on a connu une

évolution de faible ampleur au 2e trimestre 2022, soit 2% en glissement annuel.

Pour ce qui est du coût moyen de transport des pickups, au port d'Anvers il passe de 251 000 FCFA au 2e trimestre 2021 à 322 000 FCFA un an après correspondant à une hausse en glissement annuel de 28%. Toutefois, 25% des chargeurs y ont déboursé moins de 200 000 FCFA pour acheminer leur pickup au Cameroun. Au port d'Hambourg, le coût moyen de transport d'un pickup est passé de 321 000 FCFA au 2e trimestre 2021 à 337 000 FCFA au 2e trimestre 2022, soit une augmentation de 5%. La moitié des chargeurs déclare avoir payé entre 335 000 FCFA et 341 000 FCFA pour importer un pickup à partir de ce port au cours de la période.

***Tableau 4** : Coût moyen de transport maritime d'un camions et autres engins lourds (en millier de FCFA)*

PAYS		PORTS	T2 2021	T2 2022	Variation	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3
CAMIONS								
	Belgique	Anvers	1 216	1 529	26%	1 181	1 574	1 975
	Allemagne	Hambourg	1 347	1 412	5%	893	1 299	1 758
AUTRES LOURDS								
	Belgique	Anvers	1 717	2 417	41%	1 968	2 394	2 952
	Allemagne	Hambourg	2 009	2 025	1%	2 025	2 025	2 025

***Source** : CNCC*

Le coût moyen de transport des camions et des autres engins lourds dans les principaux ports d'embarquement a connu une hausse au 2e trimestre 2022 avec une ampleur plus importante au port d'Anvers.

Au port belge, il passe de 1,2 million de FCFA à 1,5 million de FCFA pour les camions et de 1,7 million de FCFA à 2,4 millions de FCFA pour les autres engins lourds.

Au port de Hambourg, avec des taux de croissance en glissement annuel respectifs de 5% et 1%, les coûts moyens de transport au 2e trimestre 2022 d'un camion et d'un engin lourd s'élevaient respectivement à 1,4 million de FCFA et 2 millions de FCFA.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES

Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées

Tableau 5 *: Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du port de Douala (en jours)*

	avr-21	mai-21	juin-21	T2 2021	avr-22	mai-22	juin-22	T2 2022
Moyenne	15,9	21,5	16,0	**17,7**	15,5	16,8	16,0	**16,0**
Variation					-3%	-22%	0%	**-9%**
1er Quartile	7	11	7	**8**	7	8	7	**7**
2e Quartile	11	18	11	**12**	11	11	11	**11**
3e Quartile	18	28	17	**22**	18	21	19	**19**
Au plus 11 jrs	48%	24%	47%	**40%**	53%	50%	52%	**52%**

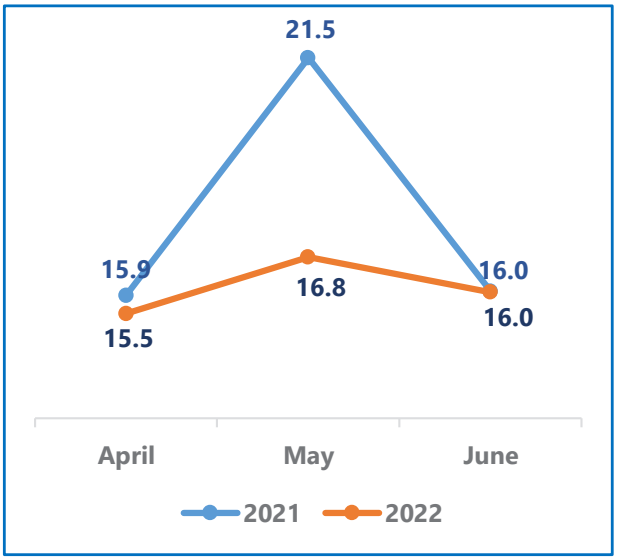
Source *: Régie du Terminal à Conteneurs de Douala (RTC)*

A la RTC, les conteneurs à l'import séjournaient en moyenne 16 jours au 2e trimestre 2022, soit deux jours de moins qu'au 2e trimestre 2021. Cette différence du délai moyen au cours des 2es trimestres de 2021 et 2022 se fait également ressentir à travers la proportion de conteneurs ayant été soumis aux pénalités relatives au stationnement prolongé ; en effet elle est respectivement de 60% et 48% en 2021 et 2022.

Une analyse mensuelle permet de constater une certaine saisonnalité des délais moyens de séjour des conteneurs à la RTC au cours du 2e trimestre. En effet, quelle que soit l'année, les délais moyens de séjour des conteneurs augmentent au mois de mai avant de redescendre en juin. C'est ainsi qu'au 2e trimestre 2022, la proportion de conteneurs sortis du parc après être soumis aux pénalités relatives au séjour prolongé est partie de 47% en avril pour atteindre 50% en mai puis redescendre à 48% en fin du trimestre 2022.

Notons quand même une certaine stabilité dans les séjours mensuels des conteneurs au 2e trimestre 2022 (16, 17 et 16) contrairement aux séjours mensuels exactement un an avant.

Graphique 5 *: Délai de passage mensuel des conteneurs au port de Douala (en jours)*



Source *: RTC*

Délai de passage portuaire de véhicules

Tableau 6 *: Délai de passage portuaire des véhicules au parc automobile TMFD (en jours)*

	avr-21	mai-21	juin-21	T2 2021	avr-22	mai-22	juin-22	T2 2022
Moyenne	16,8	17,3	16,8	**16,9**	19,0	15,7	15,6	**16,8**
Variation					13%	-9%	-7%	**-1%**
1er Quartile	10	10	10	**10**	9	8	7	**8**
2e Quartile	13	14	12	**13**	14	11	14	**14**
3e Quartile	19	23	19	**20**	26	21	20	**22**
Au plus 11 jrs	36%	42%	44%	**41%**	40%	51%	47%	**46%**

Source *: Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)*

Au 2e trimestre 2022, le délai moyen de passage des véhicules au parc TMFD se situait à 17 jours correspondant au même délai observé au 2e trimestre 2021. On note cependant, une légère différence au niveau de la proportion de véhicules importés sortis du parc TMFD et ayant passé au plus 11 jours (c'est-à-dire sans être exposés aux pénalités liées au stationnement prolongé et surestaries). En effet, elle est évaluée à 46% au 2e trimestre 2022, soit 5 points de plus qu'au 2e trimestre 2021.

L'analyse mensuelle permet de constater que deux mois sur trois, le 2e trimestre 2022 présente une meilleure performance en terme de séjour des véhicules au parc TMFD comparativement au 2e trimestre 2021.

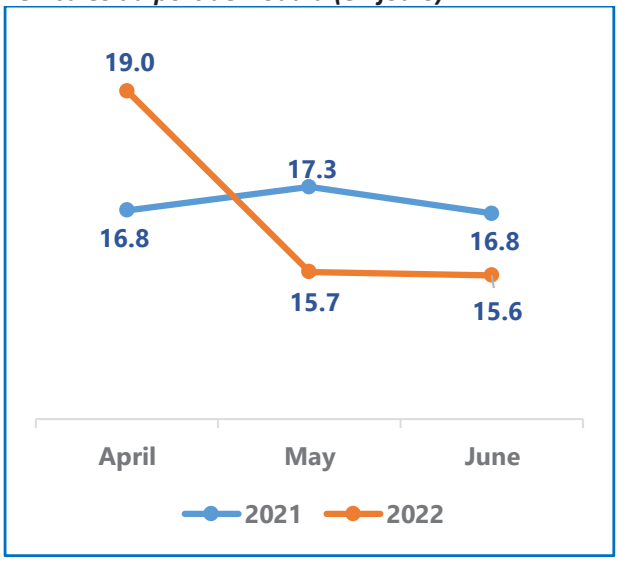
Au mois d'avril 2022, les chargeurs mettaient en moyenne 19 jours pour faire sortir leurs véhicules du parc TMFD, soit 2 jours de plus par rapport au mois d'avril 2021. Au cours de ce mois, 25% des chargeurs a indiqué avoir eu besoin d'au moins 26 jours pour effectuer l'ensemble des formalités d'enlèvement.

Au mois de mai 2022, 51% des véhicules sortis avaient séjourné au plus 11 jours au parc TMFD.

Par ailleurs, on note une amélioration de 2 jours du délai moyen de passage des véhicules comparativement au mois de mai 2021 qui était de 18 jours.

Le mois de juin présente des statistiques similaires à celles du mois de mai avec un délai moyen de passage des véhicules de 16 jours soit un jour en moins qu'en juin 2021. Toutefois, moins de la moitié (47%) des véhicules sortis au cours de ce mois n'était pas exposé aux pénalités relatives au stationnement prolongé.

Graphique 6 : Délai de passage mensuel des véhicules au port de Douala (en jours)



Source *: TMFD*

FRET AERIEN

Tonnage à l'Export

***Tableau 7** : Fret aérien à l'export par type de marchandises (en tonnes)*

Produits exportés	T1 2022		T2 2022		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Denrées alimentaires	1 571	84,3%	1 634	88,7%	4%
Fleurs	25	1,4%	42	2,3%	65%
Objets d'art et d'artisanat	42	2,3%	35	1,9%	-17%
Matériels et équipements pétroliers	16	0,9%	19	1,0%	14%
Produits pharmaceutiques	9	0,5%	14	0,7%	53%
Autres	200	10,7%	98	5,3%	-51%
TOTAL	**1 864**	**100%**	**1 842**	**100%**	**-1%**

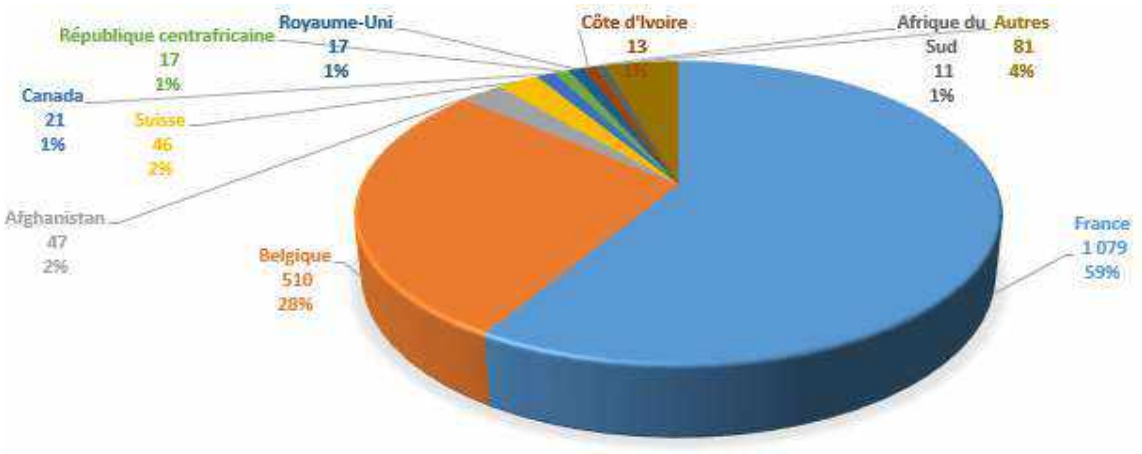
***Source** : CNCC*

Au cours du 2e trimestre 2022, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 48% du fret global aérien, soit 1 842 tonnes correspondant à une légère baisse de 1% par rapport au trimestre précédent.

Le trafic aérien à l'export est dominé par les sorties des denrées alimentaires qui représentent 89% des flux sortants, suivies des fleurs (2%), des Objets d'art et d'artisanat (2%), des Matériels et équipements pétroliers (1%) et des produits pharmaceutiques (1%).

Les cargaisons camerounaises exportées par voies aériennes au cours du 2e trimestre 2022 avaient deux principales destinations : la France (59%) et la Belgique (28%). Les principaux pays de destination en Afrique étaient la RCA, la Côte d'Ivoire et l'Afrique du Sud représentants chacune moins de 1% des flux sortants.

Graphique 7 : Fret aérien à l'export par pays de destination (en tonnes et en %)



***Source** : CNCC*

Tonnage à l'Import

Tableau 8 *: Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)*

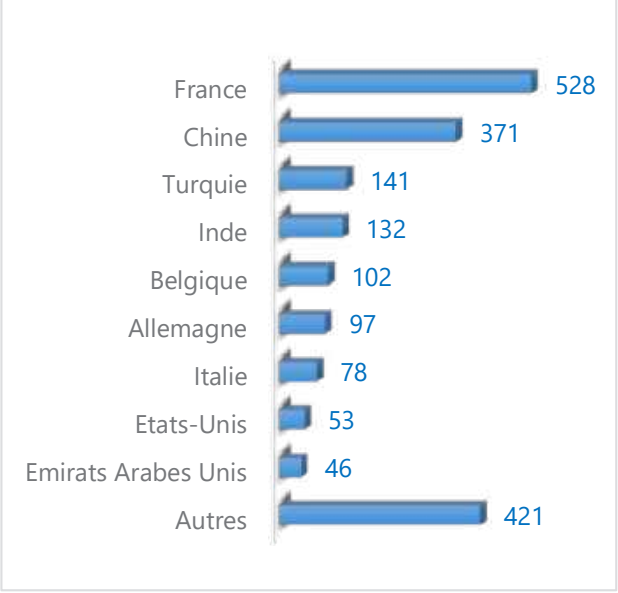
Produits importés	T1 2022		T1 2022		Variation
	Tonnage	Tonnage	Tonnage	%	
Articles d'habillement	181	7,9%	215	10,9%	18%
Pièces de rechanges	205	8,9%	204	10,4%	0%
Produits pharmaceutiques	102	4,4%	117	5,9%	14%
Effets personnels	155	6,8%	94	4,8%	-40%
Aromes	23	1,0%	88	4,5%	277%
Téléphones portables & accessoires	77	3,4%	65	3,3%	-16%
Matériels et équipements pétroliers	121	5,3%	62	3,1%	-49%
Œufs à couver	79	3,4%	43	2,2%	-46%
Bouchons-couronne	5	0,2%	39	2,0%	628%
Matériel médical	134	5,8%	37	1,9%	-73%
Produits alimentaires	33	1,5%	24	1,2%	-28%
Equipements de télécommunication	22	1,0%	15	0,8%	-31%
Fleurs	6	0,3%	6	0,3%	9%
Poussins d'un jour	1	0,0%	5	0,2%	297%
Autres	1 155	50,2%	956	48,5%	-976%
TOTAL	**2 301**	**100,0%**	**1 970**	**100%**	**-14%**

Source *: CNCC*

Au 2e trimestre 2022, 1 970 tonnes de marchandises ont débarqué par voie aérienne. Au Cameroun correspondant à une baisse de 14% par rapport au 1er trimestre 2022. La structure des importations par voie aérienne est plus diversifiée qu'à l'export au 2e trimestre 2022 avec 14 produits qui absorbent à peine la moitié des flux entrants. Parmi ces 14 principaux produits, les articles d'habillement, les pièces de rechanges (*automobiles, machines, appareils, etc.*) et les produits pharmaceutiques représentent un peu plus du quart de l'ensemble des flux entrants au cours de la période.

Ces différents produits importés par voie aérienne au 2e trimestre 2022 provenaient principalement de la France (27%), la Chine (19%), la Turquie (7%), l'Inde (7%), la Belgique (5%) et l'Allemagne (5%).

Graphique 8 *: Fret aérien à l'import par pays de provenance (en tonnes)*



Source *: CNCC*

Directeur de Publication :

Auguste MBAPPE PENDA

Rédacteur en Chef :

Alex NKONDJE EKENGLO

Elvis DONFACK TSAGUIM

Equipe de Rédaction :

Line-Chimène GUEYITOH FONKOU

Joseph Franck BION

Hermann NGASSA NKENGNE

Christopher AGWAGWA

Cyrille TIKI

Luc NDOB

Junior OKOUMAMA

Fabien II AMOUGOU

Design graphique et impression

Harmony poly Business

DIRECTION GÉNÉRALE

Centre des Affaires Maritimes

Bonanjo-Douala

B.P : 1588 Douala

Tél : (+237) 233 43 67 67 / (+237) 233 43 67 69

Fax : (+237) 233 43 70 17

E-mail : info@cncc.cm Website : www.cncc.cm

BUREAU DE PARIS – FRANCE

3, Rue du Quatre-Septembre, 75002, Paris

Tél : +33 (0) 142210626

E-mail : representation@cncc.cm

ANTENNE REGIONALE DU SUD, KRIBI

Tél : (237) 222 46 16 37

ANTENNE REGIONALE DU SUD-OUEST, LIMBE

Tél : (237) 233 33 21 36 / 233 33 21 38

Antenne Régionale Du Centre – Yaoundé

Tél : 237 222 220 205

Antenne Régionale de l'Extrême Nord – Kousseri

Tél : 696 12 99 13

Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC)

Cameroon National Shippers' Council (CNSC)

CAMEROON TRADE HUB

www.cameroontradehub.cm

Auguste Mbappe Penda
DG CNCC / GM CNSC

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

Les actions d'assistance aux Chargeurs

- *Assistance par la formation*
- *Assistance par l'information*
- *Réhabilitation des structures d'assistance de proximité*
- *Assistance par la promotion du commerce extérieur*
- *Mise en Place du Cyber des Chargeurs*

Le développement des équipements de facilitation des transports et du commerce

- *Réhabilitation du Musée Maritime de Douala*
- *Construction des magasins*
- *Construction des Centres de vie pour le séjour des transporteurs*

Centre de Vie de la Dibamba
Dibamba Trucker Accomodation Centre

Votre Partenaire / Your Partner

Shippers' Assistance

- *Assistance through training*
- *Assistance through information*
- *Rehabilitation of local support structures*
- *Assistance through international trade promotion*
- *Setting up of a shippers' cyber*

Development of trade and transport facilitation infrastructure

- *Rehabilitation of CNSC Maritime Museum*
- *Construction of cargo warehouses*
- *Construction of Trucker accomodation centres*

Centre de vie de la Dibamba
Dibamba Trucker Accomodation Center

Musée Maritime de Douala
Douala Maritime Museum

Centre de vie de la Dibamba
Dibamba Trucker Accomodation Center

Siège
Centre des Affaires Maritimes à Bonanjo
BP.: 1588 Douala Cameroun
Tél.: (+237) 233 43 67 67 / (+237) 233 43 67 67
Fax: (237) 233 43 70 17
Web Site: www.cncc.cm / E-mail : info@cncc.cm

Antenne Régionale de l'Extrême Nord– Kousseri
Situé à 100 mètres du Pont Ngueli
à la frontière avecle Tchad, Kousseri
antenneextremenord@cncc.cm

South West Regional Office, Limbe
3rd Floor, CDC Credit Union Head office
Opposite Customs Office Bota
Tel: 237 233 33 21 36/233 33 21 38
Limbe, southwestregionaloffice@cncc.cm

Antenne Régionale du Sud – Kribi
Ngoye, Face Tradex
Tél: 222 46 16 31
antennesud@cncc.cm

Antenne Régionale du Centre – Yaoundé
10ème étage, immeuble Société Hôtelière DJEUGA' Appart
Avenue Ahmadou Ahidjo Derrière la Tribune présidentielle, Boulevard du 20 mai, Yaoundé
antennecentre@cncc.cm
Tél : 222 220 283

Représentation de Paris
3, Rue du Quatre Septembre, 75002, Paris
representation@cncc.cm
Tél : +33 (0) 142 617 924