

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

BÉJAÏA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA

MARS 2023

Sommaire

02 VISITE DE L'AMBASSADRICE DES PAYS-BAS

03 CÉLÉBRATION DE LA JOURNÉ INTERNATIONALE DE LA FEMME

04 RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES TRAVAILLEURS

05 LU POUR VOUS

06 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

VOTRE **CONFIANCE**, POUR DE
MEILLEURES **PERFORMANCES**

www.portdebejaia.dz



VISITE DE L'AMBASSADRICE DES PAYS-BAS

Reçue par le staff dirigeant de l'EPB, son excellence l'Ambassadrice du Royaume des Pays-Bas en Algérie, Mme Janna VAN DER VELDE, a effectué le 14 mars écoulé, une visite au port de Béjaïa.

Une sortie en mer, une visite des installations portuaires et un exposé sur les activités du port, mettant en exergue les atouts de ce dernier, ainsi que les différents projets innovants, ont constitué l'essentiel en ce qui concerne l'escale de la diplomate néerlandaise, au port de Béjaïa. Et ce, dans le cadre de la coopération bilatérale, entre le Royaume des Pays-Bas et l'Algérie.





CÉLÉBRATION DE LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

En présence du staff dirigeant de l'entreprise et des représentants du partenaire social, une collation a été offerte dans la matinée du mercredi 08 mars dernier à la gare maritime du port de Béjaïa, en l'honneur de l'ensemble du personnel féminin de l'entreprise, à l'occasion de la journée internationale des droits des femmes.

Une séance de prise de parole a marqué la cérémonie, durant laquelle, membres du staff dirigeant de l'EPB et représentants du partenaire social se sont succédés pour souhaiter la bienvenue à l'assistance et, une joyeuse fête aux femmes travailleuses de l'entreprise, en saluant leurs efforts dans le travail et, en soulignant leur contribution efficace, quant à la relance économique et la stabilité sociale au niveau de l'entreprise.



Auparavant, le Directeur Général de l'EPB, M. Ryad HADJAL, avait déjà adressé à travers les canaux de communication de l'entreprise, ses vœux à l'ensemble du personnel féminin de l'EPB. Dans son message, il a salué le dynamisme, le sens de l'engagement et le dévouement de ces femmes, à l'égard du développement de l'entreprise, réitérant son soutien et son encouragement, envers toutes ces femmes travailleuses de l'EPB.

Par ailleurs, il est à noter que cette année, la journée internationale des droits des femmes, s'est déroulée sous le thème : « Pour un monde digital inclusif : innovation et technologies pour l'égalité des sexes » ; ce qui coïncide parfaitement avec les efforts continus que l'entreprise ne cesse de fournir en matière de digitalisation et du numérique ; d'autant plus qu'en ce qui concerne l'EPB, les dispositions légales en vigueur qui assurent aux femmes travailleuses des droits pérennes, ont toujours été fidèlement transposées dans ses politiques ressources humaines, dans ses réglementations et dans les conventions collectives.





RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES TRAVAILLEURS

Dans la perspective du renforcement de la sécurité des travailleurs de l'Entreprise et, la prévention des risques professionnels, la Direction Générale de l'EPB, a commandité une expertise auprès de l'Institut National de Prévention des Risques Professionnels (INPRP). L'équipe d'experts, diligentée par l'INPRP, est arrivée sur le terrain le 07 mars dernier afin d'effectuer sa mission qui a dû durer une vingtaine de jours et, qui a consisté en l'établissement d'un diagnostic, en vue de l'élaboration d'un référentiel d'équipements de protection individuels (EPI), en tenant compte : de l'activité portuaire, des métiers liés aux différents postes de travail indiqués par la Direction Générale de l'entreprise, et des nuisances relatives à ces postes ; et ce, conformément à la réglementation en vigueur dans notre pays et, aux standards internationaux.

Dans un premier temps, la commission s'est attelée à l'identification des risques au niveau des 57 postes de travail ciblés par la Direction Générale de l'entreprise. L'observation des situations de travail ainsi que l'estimation des risques par rapport aux dangers et à la fréquence de la production de ces derniers, constituent principalement, le processus de repérage des nuisances au niveau des postes de travail.

La seconde phase, consiste à lister en fonction des résultats de l'étude sur les nuisances, les (EPI) et vêtements de travail adaptés à l'activité inhérente à chaque poste.

Un référentiel pour le choix des (EPI) devait être élaboré lors d'une troisième phase, et ce, en fonction de l'analyse des risques présents dans chacune des activités liées à chacun des postes de travail, des contraintes relatives aux situations de travail et de la compatibilité aux principes ergonomiques, et enfin, un rapport à propos de la nomenclature des (EPI) spécifiques aux postes de travail propres à l'activité portuaire, a été établi lors de la quatrième et ultime étape.





FRET MARITIME : CONJONCTURE ET PERSPECTIVES 2023

Le Fret maritime est le mode de transport de marchandises dominant, il représente 90% du commerce mondial en volume et 80% en valeur. Depuis le début de l'année 2020, marquée par la pandémie mondiale, de multiples facteurs ont affecté le commerce international et notamment le transport maritime conteneurisé.

Ralentissement du commerce international

Selon les projections des économistes de l'OMC publiées le 5 avril 2023 "La croissance du commerce mondial devrait rester faible en 2023 [...] Freiné par les effets de la guerre en Ukraine, l'inflation obstinément élevée, une politique monétaire plus rigoureuse et l'incertitude des marchés financiers, le volume du commerce mondial des marchandises devrait croître de 1,7% cette année, après avoir augmenté de 2,7% en 2022". Une augmentation moins importante que prévu.

Vision économique mondiale 2023 :

- Impact de la crise russo-ukrainienne encore très présent sur l'économie mondiale
- Inflation et baisse du pouvoir d'achat
- Politique monétaire plus rigoureuse
- Incertitude des marchés financiers
- Crise énergétique qui impacte la production de biens et se répercute sur les prix
- Ralentissement de la croissance du commerce international et de la production, notamment en Asie.

Zoom sur les compagnies maritimes :

- Tendance baissière des volumes de fret en 2023
- Investissements massifs des armateurs sur de nouveaux navires, terminaux portuaires et activités liées à la supply chain (diversification)
- Intégration de nouveaux porte-conteneurs géants de 24 000 EVP
- Changements et restructuration des alliances maritimes.

Vagues de « blank sailings » conséquences de la réduction des volumes de Fret
Mesures de réduction de l'emprunte environnementale.

Transport maritime : baisse des taux de fret !

Les taux de fret fluctuent en fonction du marché.

Lors de la crise sanitaire, la demande était dans bien des domaines nettement supérieure à l'offre, cela a eu pour effet un envol des prix du transport maritime.

Désormais, la conjoncture économique évoquée précédemment couplée à la baisse des flux de marchandises sortant de Chine à destination de l'Europe a engendré un ralentissement des échanges internationaux de marchandises.

Le trade Europe-Asie est l'un des plus touchés : pour exemple, le prix d'un conteneur 20 pieds, au départ de Shanghai vers l'Europe, a chuté de 88% par rapport à 2022.

Fret maritime : les conteneurs vides s'accumulent !

Le ralentissement de l'économie mondiale crée un déséquilibre entre l'offre et la demande. Les départs de conteneurs pleins ayant diminué, les conteneurs vides se sont progressivement accumulés. De nombreux ports, notamment chinois, se retrouvent avec une profusion de conteneurs vides à écouler... une situation excédentaire assez rare pour la zone Asie.

Pour exemple, en avril 2023, l'accumulation de conteneurs vides dans les principaux ports chinois atteint des sommets. Le volume de conteneurs inutilisées à Yantian connaîtrait son plus haut niveau depuis trois ans.

Selon courrier international : "Depuis le quatrième trimestre 2022, les flux de conteneurs vides retournant aux ports sont supérieurs aux départs de conteneurs chargés [...]. Actuellement, le volume de conteneurs vides représenterait environ 6 % du volume total à l'échelle mondiale. Certains navires en sont réduits à mouiller avec leurs cargaisons de conteneurs vides."

Les routes maritimes les plus empruntées relient les zones de production (notamment la Chine) aux zones de consommation. 80 % des flux commerciaux de marchandises, à l'import comme à l'export sont réalisés par les trois régions suivantes : l'Europe occidentale, les Etats-Unis et l'Asie orientale.

Les perturbations rencontrées par le transport maritime conteneurisé ont affecté les rotations des navires sur les routes maritimes.

Sur l'axe Asie-Europe qui est le plus important au niveau des échanges internationaux, le transport de fret par conteneur a reculé de 10 % en volume. Lire l'article d'Usine Nouvelle [ici](#)>

Pour rappel, l'Asie compte 17 des 20 plus grands ports à conteneurs mondiaux. Le premier port commercial mondial est Shanghai devant Singapour et Ningbo-Zhoushan. Le premier port européen est Rotterdam (10e mondial) et le premier port français est Le Havre, (56e port mondial).

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

du 1^{er} JANVIER au 31 MARS 2023

Indicateurs	2022	2023	VAR %
1- Trafic global (tonne)	2 728 948	2 907 066	6,53
1.1- Trafic à l'import	2 054 157	2 342 182	14,02
1.2- Trafic à l'export	674 791	564 884	-16,29
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	2 808 400	3 016 611	7,41
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	855 397	836 911	-2,16
a) Import	383 779	430 038	12,05
b) Export	471 618	406 873	-13,73
3.2- Vrac solides (tonne)	1 004 269	1 175 174	17,02
a) Import	1 004 269	1 175 174	17,02
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	869 282	894 981	2,96
a) Import	666 109	736 970	10,64
b) Export	203 173	158 011	-22,23
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	698 284	655 321	-6,15
a) Import	232 566	250 948	7,90
b) Export	465 718	404 373	-13,17
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	2 030 664	2 251 745	10,89
a) Import	1 821 591	2 091 234	14,80
b) Export	209 073	160 511	-23,23
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	581 064	864 979	48,86
a) Import	581 064	864 979	48,86
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	57 691	60 044	4,08
a) Import (EVP)	28 209	31 000	9,89
Nombre pleins	28 209	31 000	9,89
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	29 482	29 044	-1,49
Nombre pleins	3 444	3 920	13,82
Nombre vides	26 038	25 124	-3,51
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	490 484	492 076	0,32
a) Import (tonne)	368 749	377 672	2,42
Nombre pleins	368 749	377 672	2,42
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	121 735	114 404	-6,02
Nombre pleins	121 735	114 404	-6,02
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	56,4%	55,0%	-

Indicateurs	2022	2023	VAR %
- Trafic passagers	-	-	-
a) Débarqués	-	-	-
b) Embarqués	-	-	-
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	233	221	-5,15
2- Nb navires à la sortie	237	224	-5,49
3- Nb moyen navire/jour sur rade	3	4	30,27
4- Nb moyen navire/jour à quai	8	6	-23,53
5- Séjour moyen navire rade	-	-	-
- Céréaliers	2,77	7,42	167,87
- Cargos	2,94	2,13	-27,55
- Conteneurs	0,64	1,09	70,31
- Bois	0,10	1,14	1040,00
- Fer et Tubes	0,75	0,69	-8,00
- Ro/Ro	0,00	0,31	-
6- Séjour moyen navire quai	-	-	-
- Céréaliers	8,65	9,68	11,91
- Cargos	3,28	4,00	21,95
- Conteneurs	2,05	2,49	21,46
- Bois	2,95	3,78	28,14
- Fer et Tubes	1,67	2,22	32,93
- Ro/Ro	2,52	4,11	63,10
C) - Effectifs total	1 438	1 414	-1,67
1- Effectifs permanents	1 382	1 357	-1,81
2- Effectifs contractuels	56	57	1,79
3- Effectifs journaliers			
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	619	606	-2,10
2- Effectifs service technique	520	510	-1,92
3- Effectifs service administratif	299	298	-0,33
4- Cadre	202	204	0,99
5- Agent de maîtrise	231	275	19,05
6- Agent d'exécution	1 005	935	-6,97
* Taux d'encadrement (%)	14,05	14,43	2,70