

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA

Octobre 2023

Sommaire

02 PARTICIPATION AUX TRAVAUX D'UN ATELIER SUR LES PROCÉ-
DURES LOGISTIQUES RELATIVES À L'EXPORTATION

03 VISITE D'UN GROUPE DE TRAVAIL INTERSECTORIEL

04 L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA NOMINÉE POUR LE PRIX
D'ENCOURAGEMENT INITIÉ PAR LA FORMATION PROFES-
SIONNELLE.

05 LU POUR VOUS : LA CYBERSÉCURITÉ, UN DÉFI MAJEUR
POUR LE MONDE MARITIME

06 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

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

www.portdebejaia.dz



PARTICIPATION AUX TRAVAUX D'UN ATELIER SUR LES PROCÉDURES LOGISTIQUES RELATIVES À L'EXPORTATION

Convié à assister aux travaux d'un atelier sur les procédures logistiques relatives à l'exportation, le Directeur Général de l'EPB M. Ryad HADJAL y prend part, à l'instar d'autres directeurs généraux d'entreprises relevant du secteur des transports.

Rehaussé par la présence du Ministre du Commerce et de la Promotion des Exportations M. Tayeb ZITOUNI et, celle du Ministre des Transports M. Youcef CHERFA, les travaux qui se sont déroulés sous la coprésidence des deux ministres, ont débuté le mardi 12 octobre dernier à la SAFEX d'Alger, en présence du Président du Conseil du renouveau économique algérien (CREA) M. Kamel MOULA, de nombreux opérateurs économiques et de représentants d'organismes professionnels. Cet atelier en collaboration avec le secteur des transports en demeure le premier à être organisé, en attendant d'autres notamment, avec les secteurs des finances et de l'industrie, et ce, dans la perspective de la mise en œuvre de la politique nationale prévue par les recommandations et les 54 engagements du Président de la République, M. Abdelmadjid TEBBOUNE à l'effet de revoir à la hausse le volume des exportations à des niveaux plus avancés.

Dans son allocution en ouverture des travaux, le Ministre du Commerce et de la Promotion des Exportations M. Tayeb ZITOUNI a mis en exergue la hausse du volume des exportations algériennes hors hydrocarbures avec un record jamais atteint depuis l'indépendance ; en rappelant à l'ensemble des opérateurs économiques, la nécessité de consentir de grands efforts et de faire preuve de vigilance", quant à la concrétisation des objectifs de la stratégie nationale pour la promotion des exportations.

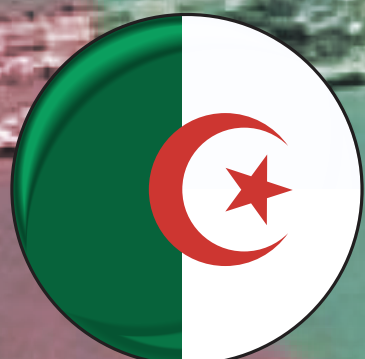
Pour sa part, le Ministre des Transports M. Youcef CHERFA a fait part de la disponibilité de son secteur à accompagner les opérateurs économiques, à faire réussir les opérations d'exportation et à remédier aux dysfonctionnements au niveau de l'administration en vue de lever les obstacles rencontrés", saluant la décision du Président de la République qui a ordonné la restructuration du transport des marchandises.

De son côté, le Président du Conseil du renouveau économique algérien (CREA) M. Kamel MOULA s'est félicité de cette initiative.

Tenus à huis-clos, les travaux de l'atelier ont permis d'une part aux opérateurs économiques de faire part de leurs préoccupations quant aux transports et à la logistique. D'autre part, aux représentants du secteur des transports de faire part de leurs préoccupations et de présenter les objectifs escomptés".



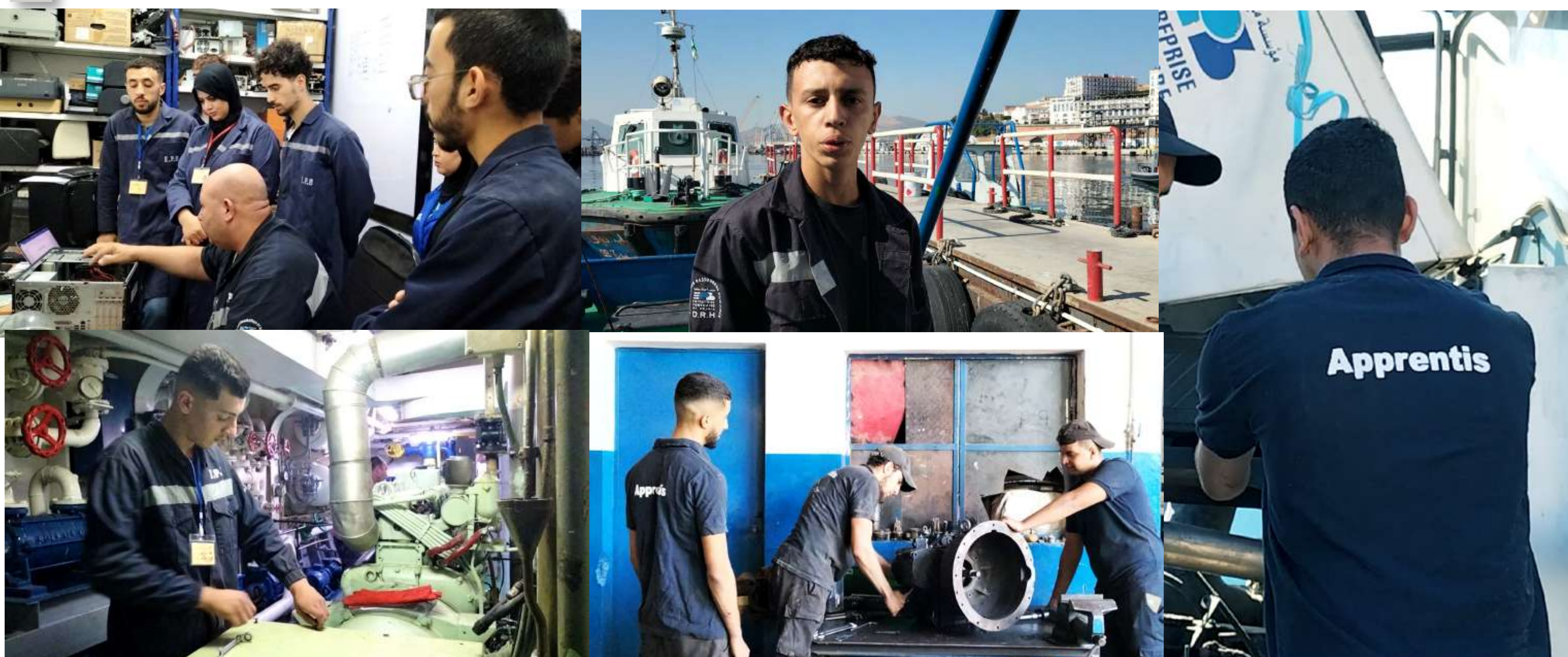
EXPERTISE EXCHANGE IN THE FIELD OF PORT SECURITY ALGERIAN-BRITISH COOPERATION PORT OF BEJAIA



VISITE D'UN GROUPE DE TRAVAIL INTERSECTORIEL

Dans le cadre de la coopération bilatérale entre notre pays et la Grande-Bretagne, une délégation Britannique serait attendue au port de Béjaïa, le 21 novembre prochain. Dans cette perspective, un groupe de travail intersectoriel chargé à cet effet, a effectué jeudi 12 octobre dernier, une visite au port de Béjaïa où il a été reçu par le Directeur Général de l'EPB M. Ryad HADJAL accompagné de son staff dirigeant.

La visite de la délégation britannique portera sur l'échange d'expériences en matière d'expertise entre les deux parties ; essentiellement, le domaine de la sécurité, la sûreté maritime et portuaire. Il s'agit d'une mission conjointe au port d'Alger et au port de Béjaïa.



L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA NOMINÉE POUR LE PRIX D'ENCOURAGEMENT INITIÉ PAR LA FORMATION PROFESSIONNELLE.

L'EPB a récemment été nominée pour le prix d'encouragement de la meilleure entreprise en matière de prise en charge des apprentis promus par le centre de formation professionnelle. À cet effet, une réunion a été tenue par la commission de wilaya, au sein de la Direction de la Formation et de l'Enseignement Professionnels.

Grâce à la qualification et au dévouement de ses maîtres d'apprentissage (toutes disciplines confondues), l'EPB a constamment dû assurer aux apprentis venant des différents centres de formation professionnelle, un apprentissage de qualité, répondant aux exigences des différents métiers voire, une formation pratique et un accompagnement en perspective d'atteindre des qualifications nécessaires à l'exercice du métier, objet de la formation. Et ce, en vue de faire acquérir aux apprentis, les compétences nécessaires à l'obtention de leurs diplômes et par conséquent, contribuer efficacement à leur insertion professionnelle.

En effet, durant ces trois dernières années à savoir, entre 2020 et 2022, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a procédé à la prise en charge d'un nombre global atteignant 211 apprentis ; soit : 100 apprentis en 2022, 83 en 2021 et, 38 en 2020, et ce notamment, dans les métiers suivants : la comptabilité, l'informatique, le secrétariat, la gestion des stocks, la gestion des ressources humaines, l'hygiène sécurité et environnement, la maçonnerie, la peinture, l'électricité bâtiment, le soudage, la mécanique, l'électromécanique, l'électricité auto, la vulcanisation, la conduite et l'entretien des engins de chantier, ...



TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ : LE GRAND RETOUR À L'ANORMAL...

Le premier semestre 2023 a été marqué par le retour de la surcapacité dans le transport maritime de conteneurs, avec pour corollaire un ralentissement des navires qui n'a pas empêché l'effondrement des taux de fret.

La violence de l'atterrissage, pour les compagnies maritimes, est à la mesure de la brutalité du décollage des taux de fret vécu par les chargeurs en 2021. Les compagnies ressortent véritablement KO de ce premier semestre 2023. Le retournement de marché, bien qu'attendu, est nettement plus brutal que les compagnies ne le pensaient, tant dans son intensité que dans sa rapidité.

L'adaptation et la réactivité sont les maîtres-mots pour encaisser le moins mal possible la période tout en se diversifiant, pour ceux qui le peuvent, vers des activités connexes plus rentables.

On entend parfois parler d'un "retour à la normale" pour qualifier la retombée des taux de fret maritimes à des niveaux pré-pandémiques, en particulier sur les corridors Est-Ouest. Or un double constat s'impose :

L'année 2019, prise comme référence, fut une très mauvaise année en matière de résultats sur les axes Est-Ouest pour les compagnies.

Depuis cette date, les coûts opérationnels des compagnies ont augmenté d'environ 30%.

Un véritable retour à la normale des services de de lignes maritimes régulières supposerait trois conditions :

Un cadencement des navires sur des fenêtres hebdomadaires fixes, par service et par port.

Une vitesse de navigation des navires normale, par opposition au "super slow steaming" qui fait son grand retour.

Des taux de fret spot couvrant les coûts d'exploitation.

Aucune de ces trois conditions n'est à ce jour remplie sur les corridors Est-Ouest. Il est donc inexact de parler de retour à la normale dans un tel contexte, sauf à imaginer que les acteurs du marché trouvent un consensus autour d'une sorte de nouvelle normalité. Celle-ci consisterait, pour les chargeurs, à accepter un service de "semi lignes régulières", avec par exemple un voyage Europe-Asie en 60 jours via Le Cap, moyennant des taux de fret au rabais couvrant péniblement les coûts. Alors que la situation financière des compagnies se dégrade, ce "new normal" semble assez peu viable.

S'il convient donc de parler plutôt d'un retour à l'anormal qu'à la normale, il est incontestable que les mêmes causes produisent les mêmes effets. Ce premier semestre 2023 en apporte une nouvelle illustration.

1/ Une surcapacité durable

Industrie lourdement capitalistique, le transport maritime ne peut se projeter sur des constructions neuves que lorsque le marché est favorable aux compagnies, ce qui n'est finalement arrivé que rarement au cours des dernières décennies. Les revenus exceptionnels engrangés en 2021 et 2022 ont poussé les compagnies à passer des commandes massives. Comme le soulignait Jan Tiedemann dans une brillante étude publiée par Alphaliner en février 2023, le carnet de commandes de navires atteint des niveaux historiquement importants.

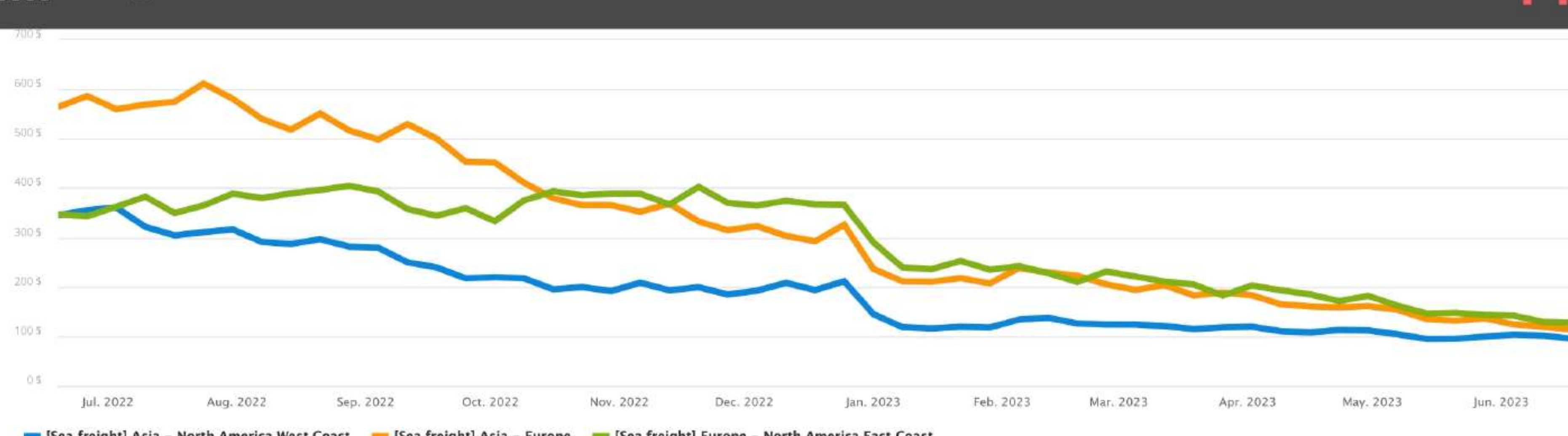
Les capacités déployées par les compagnies maritimes vont considérablement augmenter en 2023 et 2024, car les nouvelles arrivées de navires ne seront que partiellement compensées par les sorties de flotte. Or ces livraisons vont intervenir dans une période où le marché s'est retourné. Un premier facteur conjoncturel entre en ligne de compte : après une période de surchauffe, la consommation a diminué et les volumes Est-Ouest sont en baisse. À cela s'ajoute un phénomène structurel : même s'il est évident que les économies occidentales restent fortement dépendantes de la Chine, la diversification des sources d'approvisionnement constitue un axe de travail stratégique pour les chargeurs, bien décidés à tirer les leçons de la pandémie. Ce mouvement devient désormais tangible. Par conséquent, la "digestion" des nouvelles capacités ne pourra se lisser que sur une dizaine d'années.

Cela ne signifie pas pour autant que la situation est figée. La course à la capacité effrénée du leader de marché MSC, qui flirte aujourd'hui avec les 5 millions d'EVP, démontre une stratégie offensive. Les parts de marché se conquièrent dans un marché baissier, pas dans un marché haussier. Aujourd'hui MSC donne clairement la température du marché, et les autres suivent comme ils peuvent en s'efforçant de trouver d'autres éléments différenciants que le prix (services, temps de transit, parcs intérieurs, etc.).

2/ Le retour en grâce du marché spot chez les chargeurs

Freight Index (UFI) | 12 M

upply



La mise en place des nouvelles règles de l'OMI concernant les mesures d'intensité carbone a coïncidé exactement avec le besoin des compagnies de gérer une capacité surabondante. En ce sens, il y a eu convergence entre les objectifs environnementaux et les impératifs financiers des compagnies, qui ont décidé de ralentir très significativement la vitesse des navires. Les chargeurs peuvent difficilement argumenter contre cette pratique repeinte en vert.

Le ralentissement de la vitesse des navires n'a cependant pas été suffisant pour enrayer la descente des taux de fret au premier semestre 2023, car la demande sur la période était très mal orientée. C'est un échec pour les compagnies qui espéraient que la discipline du marché pour maîtriser l'offre en jouant sur la vitesse permettrait de limiter la chute.

Les prix du fuel ayant considérablement baissé depuis la période pandémique, il n'est pas à exclure que certains acteurs, pour se démarquer, ouvrent à nouveau des services plus rapides. Une telle offre pourrait notamment trouver sa pertinence sur des distances courtes, pour des nouveaux trafics fraîchement "nearshorés" prêts à payer plus cher à condition que les délais d'acheminements soient brefs.

Évolution des taux de fret maritime spots et contractuels au premier semestre 2023 sur les corridors Asie-Europe, Europe-Amérique du Nord Côte Est et Asie-Amérique du Nord côte Ouest – Base 100 : janvier 2017). Source : Uply.

Dernier fait particulièrement marquant de ce premier semestre, le non-empressément des chargeurs à s'engager sur la durée avec les compagnies. Finis les contrats de deux voire trois ans signés au plus fort de la période pandémique. Lorsqu'ils décident de contractualiser, les chargeurs se repositionnent cette saison sur une périodicité annuelle.

En effet, l'attractivité du marché spot mensuel et son orientation baissière ont poussé une majorité de chargeurs vers une stratégie de renégociation permanente des taux de fret, avec l'appui des commissionnaires de transport qui, dans ce marché baissier, ont repris leur valeur ajoutée commerciale de négociation pour le compte de leurs clients. En moyenne, sur le corridor Est-Ouest, les taux de fret spots sur ces 6 premiers mois de l'année étaient environ 40% inférieurs aux nouveaux taux contractuels. On comprend aisément pourquoi les chargeurs remettent à plus tard leurs négociations annuelles.

Pour les compagnies, contraintes de brader au jour le jour leurs capacités pour espérer charger les rares volumes disponibles, ce n'est évidemment pas une bonne affaire financière. La part du spot a dépassé les 40% des volumes chargés sur le Est-Ouest au premier semestre, ce qui est sans précédent.

3/ Un contexte favorable à l'adoption du digital

Au milieu de toutes ces mauvaises nouvelles pour les compagnies maritimes, un point positif retient l'attention : la montée en puissance de leurs outils digitaux, favorisée par l'intérêt pour le marché spot. En quête de la "bonne affaire", les chargeurs prennent l'habitude d'utiliser les outils de réservation digitaux des compagnies.

Pour l'instant, les compagnies n'y trouvent financièrement pas leur compte. Mais les commissionnaires et les chargeurs prennent de nouvelles habitudes digitales, séduits par la facilité d'accès aux meilleurs taux. On peut considérer qu'un nouveau marché digital de l'achat de fret maritime au comptant est en train d'émerger.

Sur le long terme, cette transformation des habitudes est un atout pour les compagnies. Elles peuvent ainsi fidéliser leurs clients, mais aussi récolter des informations précieuses pour capter et manager les flux physiques. Cette connaissance fine du client offre l'opportunité de proposer ensuite des prestations complémentaires ciblées (douane, logistique, pré et post acheminement, assurance), et rentables...

C'est également, pour les compagnies, le moyen de verrouiller et d'accélérer les règlements des clients, alors qu'elles doivent faire face aujourd'hui à un réel choc de trésorerie.

Jérôme de Ricqlès

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

1^{er} Janvier au 31 octobre 2023

Indicateurs	2022	2023	VAR %
1- Trafic global (tonne)	9 346 515	9 946 497	6,42
1.1- Trafic à l'import	7 258 568	7 976 155	9,89
1.2- Trafic à l'export	2 087 947	1 970 342	-5,63
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	9 735 534	10 685 799	9,76
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	2 885 404	2 772 036	-3,93
a) Import	1 229 083	1 293 352	5,23
b) Export	1 656 321	1 478 684	-10,72
3.2- Vrac solides (tonne)	3 963 127	4 253 764	7,33
a) Import	3 963 127	4 253 764	7,33
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	2 497 984	2 920 697	16,92
a) Import	2 066 358	2 429 039	17,55
b) Export	431 626	491 658	13,91
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	2 372 927	2 216 022	-6,61
a) Import	732 706	748 038	2,09
b) Export	1 640 221	1 467 984	-10,50
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	6 973 588	7 730 475	10,85
a) Import	6 525 862	7 228 117	10,76
b) Export	447 726	502 358	12,20
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	2 803 990	3 089 346	10,18
a) Import	2 803 990	3 089 346	10,18
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	194 402	207 767	6,87
a) Import (EVP)	96 167	109 608	13,98
Nombre pleins	96 167	109 608	13,98
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	98 235	98 159	-0,08
Nombre pleins	8 839	12 001	35,77
Nombre vides	89 396	86 158	-3,62
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	1 542 390	1 784 666	15,71
a) Import (tonne)	1 220 477	1 423 661	16,65
Nombre pleins	1 220 477	1 423 661	16,65
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	321 913	361 005	12,14
Nombre pleins	321 913	361 005	12,14
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	61,7%	61,1%	-

Indicateurs	2022	2023	VAR %
- Trafic passagers	35 649	53 566	50,26
a) Débarqués	20 441	28 138	37,65
b) Embarqués	15 208	25 428	67,20
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	733	735	-3,42
2- Nb navires à la sortie	734	734	-3,40
3- Nb moyen navire/jour sur rade	-	-	-
4- Nb moyen navire/jour à quai	-	-	-
5- Séjour moyen navire rade			
- Céréaliers	8,29	7,00	-15,56
- Cargos	2,12	2,73	28,77
- Conteneurs	0,60	3,87	545,00
- Bois	0,15	1,42	846,67
- Fer et Tubes	0,49	1,43	191,84
- Ro/Ro	-	0,79	-
6- Séjour moyen navire quai			
- Céréaliers	8,92	8,97	0,56
- Cargos	3,33	3,84	15,32
- Conteneurs	2,22	3,80	71,17
- Bois	2,87	3,62	26,13
- Fer et Tubes	1,86	2,41	29,57
-Ro/Ro	2,18	4,46	104,59
C) - Effectifs total	1 374	1 393	-0,69
1- Effectifs permanents	1 374	1 354	0,29
2- Effectifs contractuels	50	39	-19,18
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	609	595	-0,95
2- Effectifs service technique	515	501	-0,76
3- Effectifs service administratif	300	297	-
4- Cadre	206	203	1,03
5- Agent de maîtrise	276	271	2,39
6- Agent d'exécution	942	919	-1,61
* Taux d'encadrement (%)	13,60	14,57	1,72