

# BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA  
Février 2024

## SOMMAIRE

02 PROJET DE MISE EN PLACE D'UN LABORATOIRE D'ANALYSE DES PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

03 ACCUEIL DES ÉLÈVES-OFFICIERS DE L'ÉCOLE DU GÉNIE MILITAIRE DE BÉJAÏA

04 PARTICIPATION À LA 3E ÉDITION DU SALON LOCAL DE L'EXPORT

05 - 06 LU POUR VOUS

06 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

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

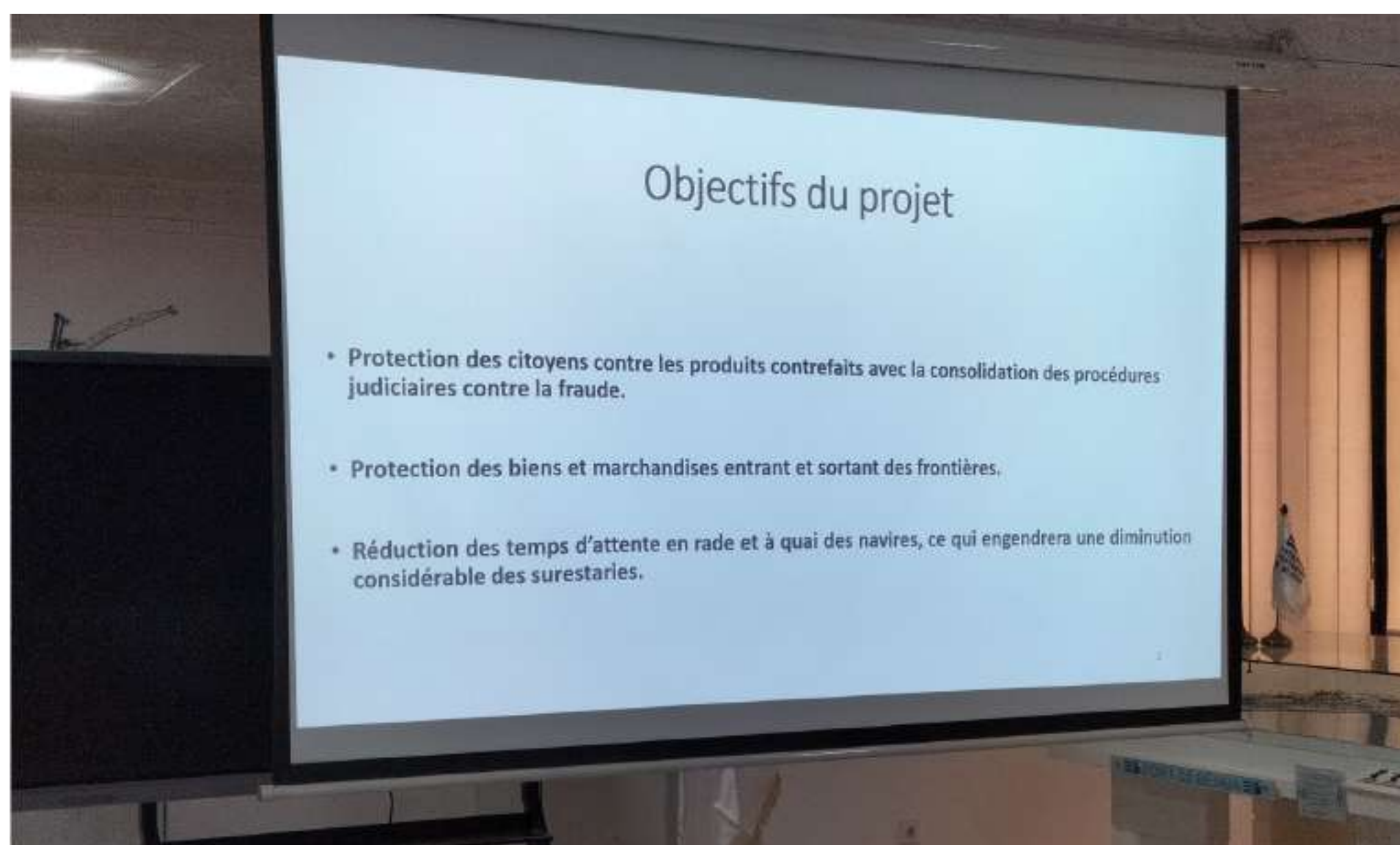
[www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)





## PROJET DE MISE EN PLACE D'UN LABORATOIRE D'ANALYSE DES PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

Dans la perspective du renforcement du contrôle frontalier pour la mise en place d'un réseau de laboratoires de contrôle et d'analyse des produits agricoles et alimentaires objet d'importation et d'exportation au niveau des postes frontaliers, une commission ministérielle mixte a effectué le dimanche 18 février dernier une visite au port de Béjaïa.



Composée de membres :

- Du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural,
- Du Ministère du Commerce et de la Promotion des Exportations
- Du Ministère des Transports,
- De la direction des douanes,

Ladite commission a procédé à l'examen des opportunités de mise en place d'un laboratoire d'analyse des produits agricoles et alimentaires au Port de Béjaïa.

L'initiative permettra à l'EPB de consolider ses prestations quant à la qualité et la sécurité des produits agricoles et commerciaux transitant par le port de notre wilaya.





## LE PORT DE BÉJAÏA ACCUEILLE DES ÉLÈVES-OFFICIERS DE L'ÉCOLE DU GÉNIE MILITAIRE DE BÉJAÏA

Le port de Béjaïa a ouvert ses portes le 31 janvier et le 22 février de l'année en cours, à des élèves-officiers stagiaires de l'Ecole Du Génie Militaire de Béjaïa.

Cette sortie pédagogique qui s'inscrit dans le cadre du programme pédagogique initié par l'Ecole Du Génie Militaire de Béjaïa, s'est soldée par une visite des différentes installations portuaires et une présentation de l'activité du port, des projets et des perspectives de développement de ce dernier.

Cette immersion dans le monde de la logistique et de la sécurité portuaires notamment, a non seulement permis à ces élèves-officiers de s'imprégner de tout ce qui peut être lié au domaine de l'activité portuaire, mais également, d'apprécier l'importance et la complexité d'un secteur aussi sensible et dynamique, afin de pouvoir être en mesure d'évaluer les enjeux et les défis auxquels ce poumon de l'économie régionale et nationale peut être confronté.







## ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA : PARTICIPATION À LA 3<sup>E</sup> ÉDITION DU SALON LOCAL DE L'EXPORT

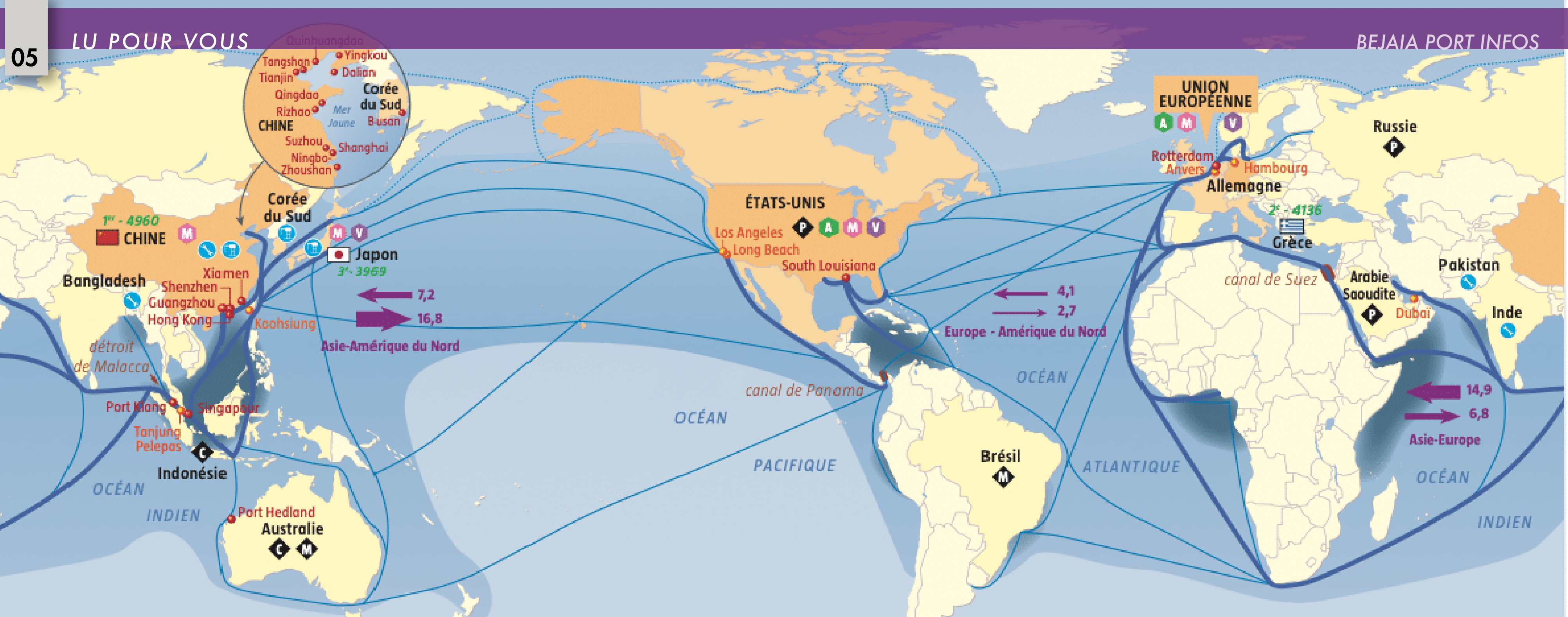
Dans le cadre de la mise en œuvre des orientations des pouvoirs publics visant à stimuler l'économie nationale et à soutenir les entreprises dans leurs opérations d'exportation, l'EPB a pris part du 06 au 08 février écoulé, à la 3e édition du salon des exportations, organisé conjointement par la Chambre de Commerce et d'Industrie Soummam-Bejaia (CCI) et la Direction du Commerce et de la Promotion des Exportations de la wilaya de Béjaïa.

Cette manifestation économique qui s'est déroulée au niveau de la Maison de la culture de Béjaïa, a vu la mise en place d'un stand par l'EPB et ce, dans la perspective de la promotion et de la mise en valeur des multiples atouts dont dispose le port de Béjaïa et les différents avantages et facilitations qu'il offre notamment, en matière de logistique.

La présence de l'EPB à cet événement, a permis à celle-ci de présenter un large panel de prestations de services, allant de l'assistance à la manutention des marchandises, en passant par le stockage sécurisé, le suivi des expéditions, jusqu'aux solutions efficaces de transport terrestre et maritime.

La participation de l'EPB à de tels manifestations économiques confirme l'engagement de cette dernière non seulement dans le soutien des entreprises dans leurs opérations d'export, mais surtout de contribuer activement, grâce à la qualité de ses prestations, à la promotion du commerce extérieur et par conséquent, au développement économique de notre pays, en consolidant son statut de pionnier.





# Les perturbations sur les grandes routes maritimes - canal de Suez, canal de Panama et mer Noire – représentent des défis sans précédent pour le commerce mondial, affectant des millions de personnes dans toutes les régions

Geneva, Suisse, 22 février 2024

Le transport maritime, qui constitue l'épine dorsale du commerce international, représente 80 % des mouvements de marchandises à l'échelle globale.

Les attaques contre le canal de Suez s'ajoutent aux tensions géopolitiques qui affectent les routes maritimes en mer Noire, et à la grave sécheresse due au changement climatique qui perturbe le transport maritime sur le canal de Panama.

La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a publié un rapport intitulé "Naviguer en eaux troubles. L'impact sur le commerce mondial de la perturbation des routes maritimes de la mer Rouge, de la mer Noire et du canal de Panama", qui montre comment les attaques contre les navires de la mer Rouge, qui ont gravement affecté la navigation par le canal de Suez, ajoutées aux défis géopolitiques et climatiques existants, sont en train de redessiner les routes commerciales mondiales.

## Perturber les grandes artères du monde

À la suite des récentes attaques contre la navigation, les routes commerciales maritimes de la mer Rouge passant par le canal de Suez ont été gravement perturbées, ce qui a eu un impact supplémentaire sur le paysage commercial mondial.

Cette évolution vient s'ajouter aux perturbations en cours dans la mer Noire en raison de la guerre en Ukraine, qui a entraîné des changements dans les routes commerciales du pétrole et des céréales, modifiant les schémas établis.

En outre, le canal de Panama, artère essentielle reliant les océans Atlantique et Pacifique, est confronté à un autre problème : la baisse du niveau d'eau. Celle-ci a suscité des inquiétudes quant à la résilience à long terme des chaînes d'approvisionnement mondiales, soulignant la fragilité de l'infrastructure commerciale mondiale.

La CNUCED estime que les transits par le canal de Suez ont diminué de 42 % par rapport à leur apogée. Les principaux acteurs du secteur du transport maritime ayant temporairement suspendu les transits par le canal de Suez, les transits hebdomadaires de navires porte-conteneurs ont chuté de 67 %, et la capacité de transport de conteneurs, les transits de navires-citernes et les transporteurs de gaz ont connu des baisses significatives. Parallèlement, le nombre total de transits par le canal de Panama a chuté de 49 % par rapport à son apogée.

## Une incertitude coûteuse

L'incertitude croissante et l'abandon du canal de Suez au profit d'un détournement par le cap de Bonne-Espérance ont un coût à la fois économique et environnemental, et représentent également une pression supplémentaire sur les économies en développement.

Depuis novembre 2023, la hausse des taux de fret spot moyens pour les conteneurs a enregistré la plus forte augmentation hebdomadaire jamais enregistrée, soit 500 dollars US au cours de la dernière semaine de décembre. Cette tendance s'est poursuivie.

Les taux spot moyens de transport de conteneurs au départ de Shanghai ont plus que doublé depuis le début du mois de décembre (+122 %). Ils ont été multipliés par trois vers l'Europe (+256 %) et sont même supérieurs à la moyenne (+162 %) vers la côte ouest des États-Unis, bien qu'ils ne passent pas par Suez.

Les navires évitent les canaux de Suez et de Panama et cherchent d'autres itinéraires. Cette combinaison se traduit par un allongement des distances parcourues par les marchandises, une augmentation des coûts commerciaux et des primes d'assurance. En outre, les émissions de gaz à effet de serre augmentent également du fait que les navires doivent parcourir de plus grandes distances et à plus grande vitesse pour compenser les détours.

Le canal de Panama est particulièrement important pour le commerce extérieur des pays de la côte ouest de l'Amérique du Sud. Environ 22 % du volume total du commerce extérieur du Chili et du Pérou dépendent du canal. L'Équateur en est le pays le plus dépendant, avec 26 % des volumes de son commerce extérieur qui le traversent.

Le commerce extérieur de plusieurs pays d'Afrique de l'Est dépend fortement du canal de Suez. Environ 31 % du volume du commerce extérieur de Djibouti passe par le canal de Suez. Pour le Kenya, cette part est de 15 % et pour la Tanzanie de 10 %. Parmi les pays d'Afrique de l'Est, le commerce extérieur du Soudan est celui qui dépend le plus du canal de Suez, avec environ 34 % de son volume commercial traversant le canal.



## Flambée des prix

La CNUCED souligne les conséquences économiques potentiellement considérables que pourraient avoir des perturbations prolongées du transport maritime par conteneurs, menaçant les chaînes d'approvisionnement mondiales et risquant de retarder les livraisons, ce qui entraînerait une hausse des coûts et de l'inflation. L'impact de la hausse des taux de fret sera pleinement ressenti par les consommateurs d'ici un an.

En outre, les prix de l'énergie montent en flèche en raison de l'interruption des transits de gaz, ce qui a un impact direct sur l'approvisionnement et les prix de l'énergie, en particulier en Europe. La crise pourrait avoir des répercussions sur les prix mondiaux des denrées alimentaires, l'allongement des distances et l'augmentation des taux de fret risquant de se traduire par une hausse des coûts.

Les perturbations des expéditions de céréales en provenance d'Europe, de Russie et d'Ukraine mettent en péril la sécurité alimentaire mondiale, en affectant les consommateurs et en faisant baisser les prix payés aux producteurs.

## Impact sur le climat

Depuis plus d'une décennie, le secteur du transport maritime a adopté des vitesses réduites pour diminuer les coûts de carburant et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, des perturbations sur des routes commerciales clés comme la mer Rouge et le canal de Suez, associées à des facteurs affectant le canal de Panama et la mer Noire, conduisent à une augmentation de la vitesse des navires pour maintenir les horaires, ce qui entraîne une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre.

La CNUCED estime que l'augmentation de la consommation de carburant résultant de l'allongement des distances et de l'augmentation de la vitesse pourrait entraîner une hausse de 70 % des émissions de gaz à effet de serre pour les trajets aller-retour.

## Pression sur les économies en développement

Les pays en développement sont particulièrement vulnérables à ces perturbations et la CNUCED reste vigilante quant à l'évolution de la situation.

L'organisation souligne la nécessité urgente d'une adaptation rapide de l'industrie du transport maritime et d'une coopération internationale solide pour gérer le remodelage rapide du commerce mondial. Les défis actuels soulignent l'exposition du commerce mondial aux tensions géopolitiques et aux problèmes liés au climat, ce qui exige des efforts collectifs pour trouver des solutions durables, en particulier pour soutenir les pays les plus vulnérables à ces chocs.

## À propos de la CNUCED

La CNUCED est la principale institution de l'ONU chargée du commerce et du développement. C'est un organe intergouvernemental permanent créé par l'Assemblée générale des Nations unies en 1964.

La CNUCED fait partie du Secrétariat de l'ONU et compte 195 pays membres, ce qui en fait l'une des plus grandes institutions du système des Nations unies. La CNUCED aide les pays en développement à accéder de manière plus efficace et équitable aux avantages d'une économie mondialisée.

Nous fournissons des analyses économiques et commerciales, facilitons la formation de consensus et offrons une assistance technique pour aider les pays en développement à utiliser le commerce, l'investissement, le financement et la technologie pour un développement inclusif et durable.



# PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

## DU 1<sup>er</sup> Janvier au 29 février 2024

Indicateurs	2023	2024	VAR %
<b>1- Trafic global (tonne)</b>	<b>1 961 139</b>	<b>2 193 371</b>	<b>11,84</b>
1.1- Trafic à l'import	1 562 365	1 873 887	19,94
1.2- Trafic à l'export	398 774	319 484	-19,88
<b>2- Jauge brute à l'entrée (tonne)</b>	<b>1 935 016</b>	<b>2 271 094</b>	<b>17,37</b>
<b>3- Trafics particuliers</b>			
<b>3.1- Vrac liquides (tonne)</b>	<b>588 191</b>	<b>528 815</b>	<b>-10,09</b>
a) Import	285 105	282 627	-0,87
b) Export	303 086	246 188	-18,77
<b>3.2- Vrac solides (tonne)</b>	<b>795 059</b>	<b>1 100 604</b>	<b>38,43</b>
a) Import	795 059	1 100 604	38,43
b) Export	-	-	-
<b>3.3- Marchandises diverses (tonne)</b>	<b>577 889</b>	<b>563 952</b>	<b>-2,41</b>
a) Import	482 201	490 656	1,75
b) Export	95 688	73 296	-23,40
<b>3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)</b>	<b>461 984</b>	<b>409 262</b>	<b>-11,41</b>
a) Import	161 398	165 074	2,28
b) Export	300 586	244 188	-18,76
<b>3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)</b>	<b>1 499 155</b>	<b>1 784 109</b>	<b>19,01</b>
a) Import	1 400 967	1 708 813	21,97
b) Export	98 188	75 296	-23,31
<b>3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)</b>	<b>581 160</b>	<b>815 591</b>	<b>40,34</b>
a) Import	581 160	815 591	40,34
b) Export	-	-	-
<b>3.6- Trafic conteneurs (EVP)</b>	<b>40 899</b>	<b>46 883</b>	<b>14,63</b>
a) Import (EVP)	20 786	22 417	7,85
Nombre pleins	20 786	22 417	7,85
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	20 113	24 466	21,64
Nombre pleins	2 151	1 983	-7,81
Nombre vides	17 962	22 483	25,17
<b>3.7- Trafic conteneurs (tonne)</b>	<b>305 867</b>	<b>337 622</b>	<b>10,38</b>
a) Import (tonne)	235 345	267 202	13,54
Nombre pleins	235 345	267 202	13,54
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	70 522	70 420	-0,14
Nombre pleins	70 522	70 420	-0,14
Nombre vides	-	-	-
<b>3.8- Taux de conteneurisation (%)</b>	<b>52,9%</b>	<b>59,9%</b>	

Indicateurs	2023	2024	VAR %
- Trafic passagers	-	4 006	-
a) Débarqués	-	2 610	-
b) Embarqués	-	1 396	-
<b>B) - Indicateurs Mvt navigation</b>			
1-Nb navires à l'entrée	150	158	5,33
2-Nb navires à la sortie	152	158	3,95
3- Nb moyen navire/jour sur rade	5	4	-19,49
4-Nb moyen navire/jour à quai	9	4	-56,33
<b>5- Séjour moyen navire/Rade</b>			
- Céréaliers	9,63	14,12	46,63
- Cargos	2,56	4,23	65,23
- Conteneurs	0,58	0,64	10,34
- Bois	1,33	4,60	245,86
- Fer et Tubes	0,86	1,53	77,91
- Ro/Ro	0,42	5,04	1100
<b>6- Séjour moyen navire/Quai</b>			
- Céréaliers	10,68	9,68	-9,36
- Cargos	4,15	5,11	23,13
- Conteneurs	2,16	3,37	56,02
- Bois	4	4,31	7,75
- Fer et Tubes	1,83	1,84	0,55
- Ro/Ro	4,08	1,21	-70,34
<b>C) - Effectifs total</b>	<b>1 416</b>	<b>1 387</b>	<b>-2,05</b>
1-Effectifs permanents	1 362	1 343	-1,40
2-Effectifs contractuels	54	44	-18,52
3-Effectifs journaliers	605	588	-2,81
4-Effectifs CDD/journalier	-	-	-
5-Effectifs DAIP	-	-	-
<b>D) - Effectifs par spécialité</b>			
1-Effectifs service production			
2-Effectifs service technique	511	501	-1,96
3-Effectifs service administratif	300	298	-0,67
4-Cadre	206	206	-
5-Agent de maîtrise	274	271	-1,09
6-Agent d'exécution	936	910	-2,78
<b>* Taux d'encadrement (%)</b>	<b>14,55</b>	<b>14,85</b>	<b>2,09</b>