



مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

RAPPORT²⁰¹⁵_{annuel} & STATISTIQUES

ANNUAL REPORT AND STATISTICS



Un port diversifié,
un pôle logistique incontesté.
Diversify port,
unchallenged logistics hub

www.portdebejaia.dz

Sommaire

- Mot du Président Directeur Général	04
- Stratégies innovantes	06 - 08
- Projets et investissements	09 - 13
- Evolution du trafic	14 - 18
- Evolution des principaux produits	19 - 24
- Mouvement de la navigation & qualité de service	25

Annexes

- Produits importés & exportés	28
- Trafic par pays de provenance	29
- Trafic par pays de destination	30
- Trafic cabotage national	30
- Evolution du nombre de navires	31
- Répartition des navires selon le port en lourd	31



Summary

- General Manager's Message	04
- Innovative strategies	06 - 08
- Investments and projects	09 - 13
- Evolution of the traffic	14 - 18
- Evolution of main products	19 - 24
- Movement of the navigation and service quality	25

Annexes :

- Imported & exported products	28
- Traffic by region of origin	29
- Traffic by region of destination	30
- National coastal traffic	30
- Evolution of number of ships	31
- Distribution of vessels according to the deadweight	30



L'exercice 2015 a été marqué par une perturbation économique et financière mondiale, dont les premiers effets ont été ressentis dès la fin 2014. Cette conjoncture a eu d'inévitables répercussions sur l'économie nationale, en général, et sur le trafic du port de Béjaïa, en particulier. Les effets de la perturbation se sont plus précisément fait ressentir sur le trafic des hydrocarbures en raison de la chute du cours du pétrole. La diversification de nos marchés et des marchandises manutentionnées ont limité l'impact sur les résultats de l'exercice et ont permis de réduire les effets sur le trafic global, grâce à l'évolution des autres trafics.

Dans un tel contexte, la communauté portuaire, animée par l'entreprise, a agi sur plusieurs fronts afin de maintenir la croissance et la performance du port et aussi atteindre les objectifs escomptés d'où le résultat financier qui a évolué de 9%. Ces résultats permettront, au port, d'asseoir ses projets et de poursuivre son programme d'investissement.

Au cours de ces premiers mois de 2016, nous réceptionnerons le projet de réaligement du quai central et du quai nord Ouest du vieux port de commerce, qui garantit désormais le gain de 12 625 m² de terre-plein, un nouveau quai de 355 ml, un tirant d'eau de -9m et un poste RORO d'un linéaire de 30m .

Autre moteur de compétitivité, le lancement de services novateurs et durables, notamment ceux qui favorisent l'inter modalité, le lancement des activités de la nouvelle zone logistique extra portuaire de TIXTER à Bordj Bou Arreridj en est un exemple concret. Nous devons à présent nous efforcer d'optimiser, au maximum, la gestion de ces infrastructures afin d'atteindre un niveau d'excellence opérationnelle et améliorer la qualité des services offerts aux clients.

Plusieurs mesures ont été adoptées dans le but de progresser dans ce sens. Soulignons par exemple, la réalisation du poste 25 dont les travaux débiteront en 2016 et qui consistent en la construction d'un quai sur une longueur 170 m, à une profondeur de -12m et la réalisation de 20 000 m² d'aire d'entreposage.

Le port de Béjaïa a, toujours, œuvré et contribué au rayonnement économique et social. L'objectif est en effet que le Port doit s'adapter au maximum aux besoins de son environnement socio-économique en adoptant une stratégie évolutive pour les aménagements portuaires devant répondre aux objectifs stratégiques et à la demande réelle, en confortant la performance portuaire par l'innovation et l'amélioration continue ainsi que l'intégration du réseau portuaire aux chaînes logistiques performantes et dynamiques. L'amélioration de la performance portuaire et logistique s'appuie aussi sur des partenariats stratégiques. Le projet de jumelage, en mars prochain, avec le plus grand port d'Europe, le Port Néerlandais de Rotterdam en est un exemple concret. Ce partenariat permettra l'échange d'expériences et de compétences dans divers domaines, notamment la logistique, la gestion des ressources humaines et le mangement.

Enfin, je ne cesserai de rappeler que nous devons amplifier et unir nos forces pour l'accomplissement des objectifs d'avenir du port, que nous souhaitons prospère pour l'ensemble du personnel, pour qui nous devons être reconnaissants, et à la communauté portuaire qui a œuvré pour maintenir l'activité dans une période de difficultés économiques. La situation est fragile et nous devons rester vigilants et attentifs afin de maintenir notre niveau de prestation et mener à bon port notre mission qui consiste à favoriser et à développer le commerce maritime et à servir les intérêts économiques de la région et du pays.

General Manager's Message

05



2015 has been impacted by an economic and financial disturbances, which first effects were felt at the end of 2014. This overall economic situation had an impact on national economy in particular on Bejaia's Harbor traffic. The effects of this crisis were felt more on the hydrocarbons traffic due to the fall of oil prices. However the diversification of our markets and the Cargo handled have slowed the impact of this crisis on the results of the year of 2015 and also allowed to reduce the growth rate of the global traffic thanks to the appreciable evolution of the non hydrocarbons sector.

However, in that context, the port community acted on many fronts in order to maintain the growth and performance of the port and also to achieve the expected objectives from which the financial result would have risen by 9% over the previous year. These results will allow the port to base its projects and to continue its investments program.

Over the firsts months of 2016, we will launch the realignment of the central pier project and the North West quay of the old trading port which insures the gain of 12625M² of quay side surfaces, a new quay of 355ml and draft of -09 meters and a RORO post of 30ml.

Another driving force for the competitiveness is the introducing of innovative and sustainable services including those that facilitate intermodal transport which the star-up of the new Extra-Harbor Logistics Area of TIXTER Willaya of Bordj Bou Areridj is a concrete example, we must strive to optimize at most management of these infrastructures in order to achieve a level of operational excellence and to improve the quality of services offered to customers, which will enable us to became more competitive.

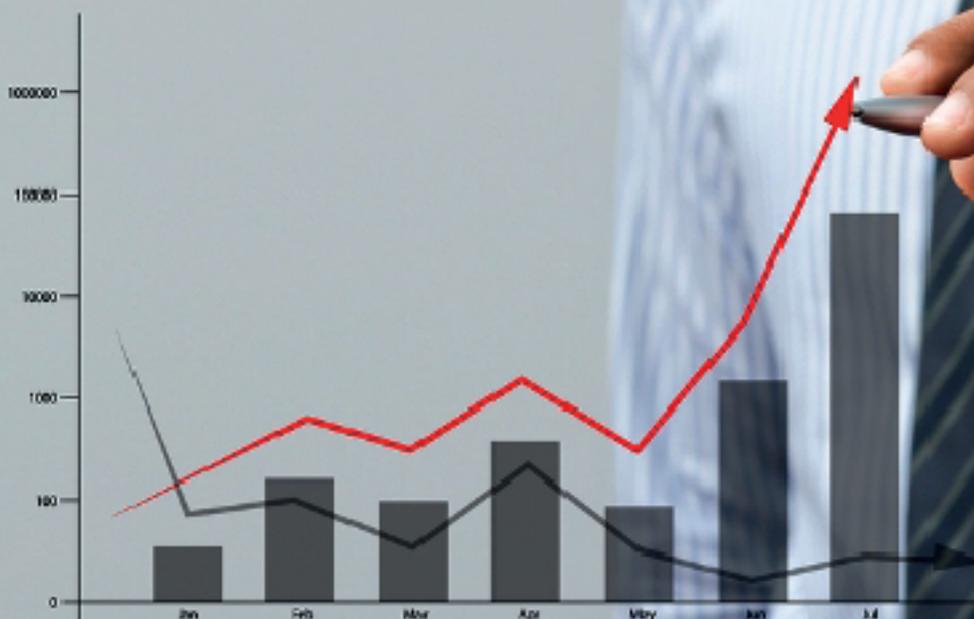
Several measures had been adopted to make a progress in this direction. Noted for the example, the realization of the quay number 25 which its works will began during the year of 2016 and which consist on the construction of a pier of a length of 170m and depth of -12m and also the realization of 20 000m² of storage area.

Bejaia's Port has always worked and contributed for the economic and social influence. The objectives indeed is that the port should adapt as possible to the needs of its socio-economic environment by taken an evolving strategy for the harbor development which must comply to strategies objectives and actual demand, and this by bolstering the harbor performance with innovation and continuous improvement, and the integration of the port's system by a dynamic and efficient supply chain. The improvement port and logistics performance is also based on strategic partnership. The twining project which is planned for next March with the largest port of Rotterdam Which is a concrete example; this partnership will allow the exchange of experiences and skills in various fields, in particular on the logistics human resources and the management.

Finally, I will never stop to remember that we need to amplify and to reinforce our strength for the achievement of the future port's goals that we want to be prosperous for all the Staff for whom we must be grateful and to the port community which worked to maintain the company's business during this difficult economic times.!! The situation is fragile, so we must be vigilant and very attentive in order to maintain our level of service delivery to achieve good results by promoting and developing the maritime trade and to serve the economic interests of the region and the country.

Djelloul ACHOUR
The General Manager

STRATEGIES INNOVANTES INNOVATIVE STRATEGIES



LE BIG RH

FAIT SOUFFLER UN VENT DE NOUVEAUTÉS SUR LA STRATÉGIE RESSOURCES HUMAINES DE L'ENTREPRISE.

Au cours de ces dernières années, le rôle du DRH a évolué, il s'étend à être un acteur de la stratégie globale de l'entreprise. Les attentes ont augmenté, les résultats attendus de la direction RH sont une réelle implication pour l'atteinte des objectifs. Ce qui génère de nouvelles exigences ainsi que des solutions efficaces et innovantes pour la gestion du personnel, de la paie, des compétences, des temps et des activités.

Aujourd'hui la gestion de l'information, dans le domaine de la Ressource Humaine, est concernée par quatre concepts primordiaux : rapidité, volume, variété et valeur. Pour ce faire et afin de permettre au responsable RH de mener à bien sa mission et de gérer le capital humain, qui demeure une mission complexe, un outil prometteur a été mis en place et il s'agit du « BIG RH ». Un logiciel qui a fait souffler un vent de nouveautés sur la stratégie RH de l'entreprise. Pour la mise en place d'une politique RH innovante qui répondra aux enjeux de l'entreprise, il est essentiel de disposer d'indicateurs concrets, précis et objectifs. Le BIG RH y répond en permettant différentes analyses factuelles, précises et chiffrées à partir de données variées. L'intérêt du Big est donc de traiter l'information en crédibilisant l'analyse et en quasi temps réel.

L'une des vertus du Big est d'appréhender le problème dans sa réalité, ce qui aidera à prendre les bonnes décisions. L'appétence est donc élevée, ce qui a nécessité des outils informatiques adaptés. C'est ainsi que l'informatisation des dossiers fournira un éventail de données de façon contextuelle, interactive et en temps réel, permettant un suivi individuel des personnes et en donnant à chacun un parcours personnalisé.

En finalité et tout simplement, cet outil offrira plus d'homogénéité, plus de convivialité et une meilleure intégration des évolutions.

THE BIG RH

BRING A BREATH OF FRESH AIR TO THE STRATEGY OF HUMANS RESSOURCES IN THE COMPAGNY

Over those recent years, the role of the HR has evolved; it extends to be a player in the global strategy of the company. The expectation has increased and the expected results of the HR management are a real involvement for achieving the objectives, which generates new requirements and also efficient and innovative solutions for the personnel management, payroll, skills, time and activities.

Nowadays, the management of information in the field of Human Resources is concerned by four basic concepts: Speed, volume, variety and value. For this and in order to allow the HR manager to carry out its mission and to manage the humane capital, which remain a complex task, a promising tool was established ; That is the « BIG HR » it's a software which bring a fresh air in the HR strategy of the company. For the establishment of an innovative HR policy that responds to the challenges facing the company, it is essential to have concrete indicators, specific and objective. The BIG HR responds to that by allowing different factual analysis which are specific and quantified from a various data. The objectives of the Big is to process the information with credibility of analysis in real-time.

One of the virtues of the Big is to understand to problem in its reality, things that we will help to take the right de decisions. The palpability is too high, this why it's required an appropriate computer tools. This is how the computerization of records will provide a data set as a contextual way, interactive realtime allowing individual's follow-up and by giving everyone a personalized program.

In finality and quite simply, this tool will provide more consistency and conviviality and also a better integration of the developments.

NOUVELLE OPTIQUE INFORMATIQUE

En diapason avec la stratégie globale de l'entreprise

A FRESH APPROACH OF COMPUTING

In concert with the global strategy of the company

Judicieusement mises en œuvre, les technologies de l'information sont des vecteurs de changement, que ce soit dans tous les domaines de l'entreprise allant de la recherche à la gestion. Elles transforment également la collaboration et la communication entre les individus, en réduisant les distances et en facilitant l'accès à l'information. C'est dans cette optique qu'une nouvelle organisation, de la structure Informatique, a été mise en place et qui a pour missions principales :

- Définir avec la Direction Générale les orientations stratégiques en informatique ;
- Assurer une veille technologique sur les évolutions du secteur de l'entreprise en matière de système d'information ;
- Orienter les choix de la direction générale sur les technologies de l'information (schéma directeur informatique) ;
- Assurer l'adéquation entre les besoins des clients de l'entreprise, la stratégie de cette dernière et les outils informatiques.

L'Entreprise portuaire de Béjaïa, a orienté sa stratégie vers la refonte de son système d'information par la mise en application du schéma directeur informatique, dont l'étude avait été confiée à un bureau d'études français « NOVIAL SYSTEM ». Ce SDI, repose sur une vision partagée de l'évolution de notre système d'information qui doit être adapté aux nouvelles mutations de l'entreprise et ce, en capitalisant l'existant et en balisant les résultats que nous voulons atteindre. Sa mise en œuvre sous-entend l'évolution du fonctionnement de notre entreprise.

L'entreprise se dote ainsi d'un cadre référentiel évolutif en matière de systèmes et de technologies de l'information et de la communication, qui lui faisait jusqu'alors défaut. Ce Schéma Directeur constitue un document de référence qui permet de mieux appréhender le système d'information, d'en mesurer l'état, d'en organiser le développement à tous les niveaux, notamment :

- Au niveau de la Direction Générale : il est le moyen de déterminer les choix stratégiques informatiques de l'entreprise et de les confronter à l'existant, aux moyens disponibles, à des échéances. Aussi, il doit à la fois anticiper les aspects stratégiques, opérationnels, technologiques des projets, mais également les aspects budgétaires. Enfin, sur l'angle « organisation », le SDI permet une meilleure planification de la charge de travail du centre informatique et la préparation des ressources requises pour la réalisation des projets.
- Au niveau des utilisateurs : il est l'occasion d'exprimer leurs attentes. celui-ci présentera une classification des besoins identifiés auprès des utilisateurs et des solutions envisagées et ce, en traduisant les besoins utilisateurs en besoins informatiques.

Le SDI est donc à la fois un outil de travail opérationnel pour le centre informatique et un référentiel pour la direction générale et les utilisateurs. Sa mise en place aidera à :

- Intégrer de nouveaux outils de travail ou de nouvelles technologies dans l'entreprise ;
- Repenser l'organisation informatique et les méthodes utilisées ;
- La mise en œuvre d'actions qui nécessitent une forte conduite du changement ;
- Mener des actions de formation et d'information du personnel à tous les niveaux de l'entreprise ;
- Favoriser l'échange de l'information au sein de l'entreprise et la communication des idées.

Judiciously being implemented, the technologies of information are an agent change, whether in all areas of the company from research to management. They also transform the collaboration and communication between individuals by reducing distances and also by facilitating the access to the information. It is in that context that a new organization of the IT structure has been set up and whose main tasks are:

- Set with the General Directorate the strategic directions in computing;
- Ensure a technological watch on the evolution of the corporate sector in terms of information;
- Guide the General Directorate about the information (an IT master plan)
- Ensure the adequacy between customer's needs of the company, its strategy and its IT tools.

Bejaia's Port Company has focus its strategy on over hall of its information system, by the implementation of the IT master plan in which the study had been assigned to a French consulting firms "NOVIAL SYSTEM".

This SDI is based on a shared vision of our system which must be adapted to the new movements of the company, and this by capitalizing the existing and lowering the results we want to achieve. Its implementation implies the evolution of the functioning of our business. Its constitutes by itself a measure contained in the strategic plan and also contributes directly or indirectly to many other policy measures.

The company has given itself framework systems, the information and communications technologies that was previously lacking.

This master plan is references that help to better understand the information system, to measure the state and to organize the development at all levels including:

- At the General Directorate: it is the means to determine the IT strategic choice of the company and to confront them to the existing and the resources available and also to target date. Also it must anticipate the strategic, operational and technological projects and also the budgetary aspects. Finally, on the corner of "Organization", the SDI allows a better planning of the work load of computer center and the preparation of the required resources for the realization of the projects.
- At the user level: It's an opportunity to express their expectations. This one will present a classification of the identified needs to users and the proposed solutions and this by bringing the user's needs by IT requirements.

The SSI is therefore an operational working for the computer center and at same time a repository for the General Directorate and the users. Its implementation will help to:

- Integrate a new working tools or a new technologies in the company;
- Rethinking the IT organization and the methods used;
- The implementation of actions which require a high change of management process;
- Engage a Training actions and information's of staff to all company levels;
- Foster the exchange of information within the company and the communication of ideas.

PROJETS & INVESTISSEMENTS PROJECTS & INVESTMENTS



Les principaux projets de développement observent un état d'avancement appréciable. Il s'agit notamment de :

a. Les Zones Logistiques Extra-Portuaires :

- La Zone logistique de TIXTER à Bordj Bou-Arredj :

Cette zone constitue l'une des grandes ambitions du Port de Béjaïa. Achevée à 100%, la zone «A» sera mise en exploitation courant l'année 2016. Elle sera régie par un régime de ports secs avec des aménagements réglementaires spécifiques, vu l'envergure et l'éloignement du site. Créée dans une optique de coopération avec des opérateurs fiables dotés d'une expérience avérée, elle offrira des solutions logistiques novatrices et créatrices de valeur ajoutée ainsi que des installations et des équipements appropriés. A titre de rappel, la zone «A» est d'une superficie de 14, 16 Ha avec une capacité spatiale de 6 000 EVP et une capacité commerciale de 110 000 EVP. Les opérations de levage et de rapprochement seront assurées par Bejaia Mediterranean Terminal (BMT), filiale de l'EPB, et le transport intermodal sera opéré par la Société de Transport Intermodal de Marchandises (STIM), filiale de la SNTF.

-La Zone logistique d'Ighil Ouberouak :

Sis à 05 Km au Sud Est du port, ce site, dont le mode de gestion sera en MADT (Magasins et dépôts temporaires), sera opérationnel durant l'exercice de 2016 avec une capacité spatiale de 1 000 EVP et une capacité commerciale de 20 000 EVP. Les travaux relatifs à cette zone enregistrent un taux d'avancement global de 57% à fin 2015. Certains aménagements sont réalisés à 100%, tels que :

- La réalisation d'un terre-plein de 1,6 Ha ;
 - La réalisation de la plateforme dédiée à l'aménagement d'un bloc administratif ;
 - La réhabilitation d'un hangar de 750 m² et d'un magasin ;
- Les travaux en cours concernent principalement :
- La réhabilitation d'un hangar d'un hectare ;
 - La réalisation de la voirie ;
 - La réalisation de l'éclairage extérieur,
 - L'installation du bloc administratif en structure modulable.

Ces espaces, pourvoyeurs de potentiels en termes de multi modalité, permettront d'apporter une valeur ajoutée à la fois au port par l'augmentation de ses capacités d'accueil des marchandises et aux opérateurs qui pourront mieux organiser leurs opérations d'import/export par le truchement d'offres logistiques «door to door», favorisant, ainsi, une

meilleure maîtrise de la chaîne d'approvisionnement et de distribution.

Aussi, l'Entreprise portuaire de Béjaïa vise à faire évoluer l'offre de service multimodale, par la création d'effets de leviers afin d'instaurer un cadre réglementaire, procédurale et logistique plus efficace, en rehaussant les indicateurs de performance de la logistique portuaire, notamment le rapprochement des marchandises de l'hinterland, la célérité du transit induisant une réduction des surestaries et les offres logistiques intégrées...etc.



b. Réalignement des quais (postes 08-09-10-11) :

A fin 2015 les travaux enregistrent un taux d'avancement de 95%, reste l'achèvement du poste 10 dédié aux navires Ro-Ro. La réception du projet est prévue en 2016. Le port va, ainsi, bénéficier d'un nouveau quai de 355 ml répondant aux normes, un tirant d'eau de -09 mètres et un poste RO-RO d'un linéaire de 30m ainsi que le gain d'un terre-plein d'une superficie de 12 625M²

c. La Nouvelle Gare Maritime : Cette infrastructure offrira, d'une part, un panorama embellissant au port et à la ville et, d'une autre part, assurera des prestations optimales pour les passagers qui y trouveront toutes les commodités nécessaires. Elle sera dédiée pour l'accueil des passagers de la ligne maritime Béjaïa Marseille et de la nouvelle ligne entre l'Algérie, l'Italie et la Tunisie. Elle sera, également, utilisée pour le cabotage national et pour l'accueil des touristes dans le cadre des activités de croisière.

d. Extension de l'Appontement pour Remorqueurs :

lancés dans l'objectif de prendre en charge le problème lié à l'exiguïté de l'espace, destiné aux navires de la gare maritime, les travaux du projet affichent une progression de 56% à fin 2015.

The main development projects observe a significant progress, namely:

a- The Extra-Harbor Logistic Areas: The Extra-Harbor Logistic Area of Tixter (Bordj Bou Arreridj):

This area constitutes one of the greatest ambitions of Bejaia port. The zone «A» is completed as 100% and should be going into a production later in 2016. It will be governed by a system of dry ports with a specific regulatory arrangement due to the size and remoteness of the site. This Extra-Harbor Logistic Area was founded in the aim of corporation with reliable traders who has a proven experience. It will offer an innovative and creative logistics solutions of added value and also appropriate facilities and equipments. By way of background, the zone «A» is covering a surface of 14,16 Hectares with space capacity of 6000 TEU, and commercial capacity of 110 000 TEU.

Bejaia Mediterranean Terminal which is a subsidiary of bejaia's port company would ensure the handling and the transfer of containers, while intermodal traffic will be operated by the Intermodal Goods Transport Company (STIM) which is a subsidiary of (SNTF).

-The Extra-Harbor Logistic Area of Ighil Ouberouak:

Located at about 05km of South East of Bejaia's port. The management mode system will be in MADT. This site shall be operational during 2016 with a space capacity of 1000 TEU and commercial capacity of 20 000 TEU. The work on this area recorded an overall rate progress of 57% at the end of 2015. Some Adjustments are completed at 100% such as:

- The realization of 16Ha of storage surfaces;
- The realization of a platform dictated to an administrative block;
- The Rehabilitation of a hangar of 750 m² and a construction of store.

The ongoing work mainly concern:

- The rehabilitation of a hangar of one hectare;
- The realization of the road;
- The complementation of the exterior lighting installations;
- The installation of the administrative block of modular structure.

All this spaces which are a potential provider in term of multimodality will bring an added value for the port by increasing its receptions capacities of goods and the operators who could organize better their import/export operations through logistics

services "door to door" and thus fostering a better control of the supply and distribution chains. Also, Bejaia Port Company aims to promote the offer of multi-modal services by creating a lever effect in order to establish more efficient regulatory framework, procedural logistics by enhancing the performance indicators for logistics port including the transfer or goods in the integrated logistics services...etc.

b- Realignment of the quays: (post 08-09-10-11):

At the end of 2015 the work recorded a progress of 95%. Its remains the completion of the quay number 10 which is dictated to RO-RO ships. The lunch of the project is expected during 2016. The harbor will get a new quay of 355ml which meet standards and depth of -09meters and a RO-RO installation of a length of 30m and also the realization of quayside surfaces of 12 625M².

c- The new maritime station: This infrastructure will firstly embellishing a view of the port, and in other hand, it will offer better services to the passengers who will find all the necessary conveniences on it. It will be dedicated to welcome passengers of the maritime line Bejaia Marseille and the new line between Algeria Italy and Tunisia, it will be also used for national coastal and for welcoming tourists within cruise activities.

d- The extension of berths for tugs: The objective of that project is to find a solution to the problem related to the lack of space which it is intended for ships of the maritime station. The situation progress of work records a rate of 56% at the end of 2015.



Notre prudence face à la perturbation économique ne nous a, cependant, pas empêché d'investir dans l'amélioration des infrastructures portuaires. A ce chapitre, l'EPB démontre qu'elle est une plus-value pour l'économie et qu'elle fait partie des solutions pour le développement futur de la ville.

En matière d'infrastructures il est prévu :

- L'extension des terre-pleins et poste à quai : Réalisation du poste 25
- La surélévation et la réhabilitation de la voie ferrée à l'intérieur du port ;
- L'aménagement d'un poste d'accostage pour car-ferries.

Au chapitre des superstructures, l'entreprise entamera :

- Le déplacement des hangars situés au poste 24 vers les zones logistiques extra portuaires ;
- La réalisation de trois (03) ateliers spécialisés (phase 1) ;
- La réalisation de la nouvelle clôture du port ;

Certains projets sont en phase d'étude, à savoir :

- L'aménagement de la zone B au niveau de zone la logistique extra-portuaire de Tixter BBA (phase II) ;
- La réhabilitation des quais ;
- La réalisation des silos à céréales.

Our caution about the economic disturbance doesn't stop us to invest in the improvement of port infrastructure. In this chapter, the port of Bejaia showed that it has an added value for the economy and that could be a solution for the future development of the city.

- The extension of the quayside surfaces and the construction of berth: Realization of the post 25;

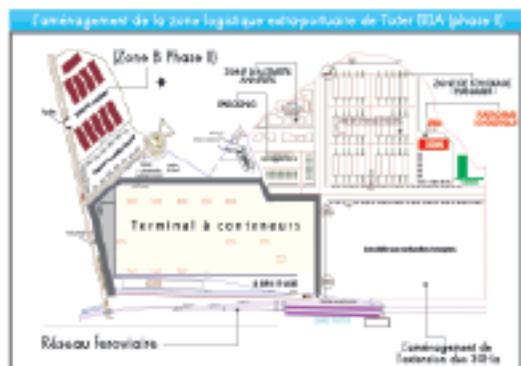
- The heightening and the rehabilitation of the railway within the harbor;
- The installation of the berth of the ferries-boats.

In terms of structure, the company will start the following projects:

- The movement of the hangars at the post 24 to EHLA of TIXTER;
- The construction of three(03) specialized workshops (phase II);
- The completion of a new fence of the port.

Somme projects are in study phase. Such as:

- The development of the zone B at the EHLA of TIXTER;
- The rehabilitation of quays;
- The realization of the grain elevators.



Satisfaire la demande des clients, améliorer la productivité, maintenir le niveau de compétitivité sont les principaux objectifs du port de Béjaïa qui poursuit la mise en œuvre de son programme d'investissement en matière d'acquisition d'équipements. A ce titre, l'Entreprise Portuaire de Bejaïa a réceptionné :

Trois grues portuaires LHM 280 LIEBHERR ;
Une grue télescopique de 90 tonnes MANITOWOC ;
Une grue télescopique de 83 tonnes LIEBHERR ;
Un portique à grains mobile sur pneus VIGAN ;
Deux chariots élévateurs à mât triplex de 18 tonnes ;
Un chariot élévateur de 52 tonnes ;
Un chariot élévateur de 42 tonnes ;
Un chargeur sur pneus HYUNDAI ;
Une benne électro-hydraulique ;
Un lot d'accessoires de manutention ;
Un camion citerne 12000 litres INTRACO-SPA ;
Un canot pousseur de 8,70 mètres S.E.E MERRE France ;
Un canot pousseur de 11,35 mètres S.E.E MERRE France ;

Pour l'exercice de 2016, l'EPB a prévu l'acquisition de :

02 Remorqueurs 70T ;
10 Chariots élévateurs à fourches de 5 à 8 tonnes à mât triplex ;
01 Camion vide fosse ;
20 Tracteurs Routiers / Semi-remorques ;
01 Balayeuse automatique ;
01 Camion citerne à carburant ;
04 Trémies de 77 M3 ;
03 Bennes preneuses de 10 tonnes ;
01 Scanner mobile ;
02 ponts bascules ;



Satisfaction of customer demand, improvement of the production, maintain of level of competitiveness are the main objectives of Bejaïa's Port Company which continuing to implement its investments program in terms of equipment acquisitions. As such, Bejaïa Port Company took delivery of:

Three harbor cranes LHM280 LIEBHERR;
Telescopic crane of 90tons MANITOWOC;
Telescopic crane of 83tons LIEBHERR;
Mobile portal grains on tires VIGAN;
Two triplex masts fits trucks of 18 tons;
Forklift of 52tons;
Forklift of 42tons;
Loader HYUNDAI;
Electro hydraulic grab;
Package of handling accessories;
Tanker truck of 12000 liters INTRACO-SPA;
Pusher dinghy of 8,70 meters S.E.E MERRE FRANCE;
Pusher dinghy of 11,35meters S.E.E MERRE FRANCE.

For 2016, Bejaïa Port Company expected the acquisition of:

02 tugs of 70t;
10 forklift trucks of 5-8t of triples mast;
01 vacuum truck fosse;
20 Tractor trailer/semi-trailers;
01 Automatic sweepers;
01 Fuel tankers;
04 Feed Hopper of 70m3;
03 grabs of 10t;
01 Mobile scanner;
02 Weighbridges.



EVOLUTION DU TRAFIC EVOLUTION OF THE TRAFFIC



Evolution du trafic 2015 :

En 2015, le trafic global s'est établi à plus de 20,15 millions de tonnes, en baisse de 4,7% par rapport à l'exercice de 2014.

Une ombre au tableau, les hydrocarbures qui chutent de 16,35% avec un total de 8,2 millions de tonnes. Une récession due, particulièrement, à la perturbation du marché international. Cette conjoncture a affecté le volume des produits pétroliers au débarquement et à l'embarquement, soit un recul, respectif, de 11,04% et 17,10%. Quant au Butane, il a par contre, crû de 3,06% par rapport à 2014.

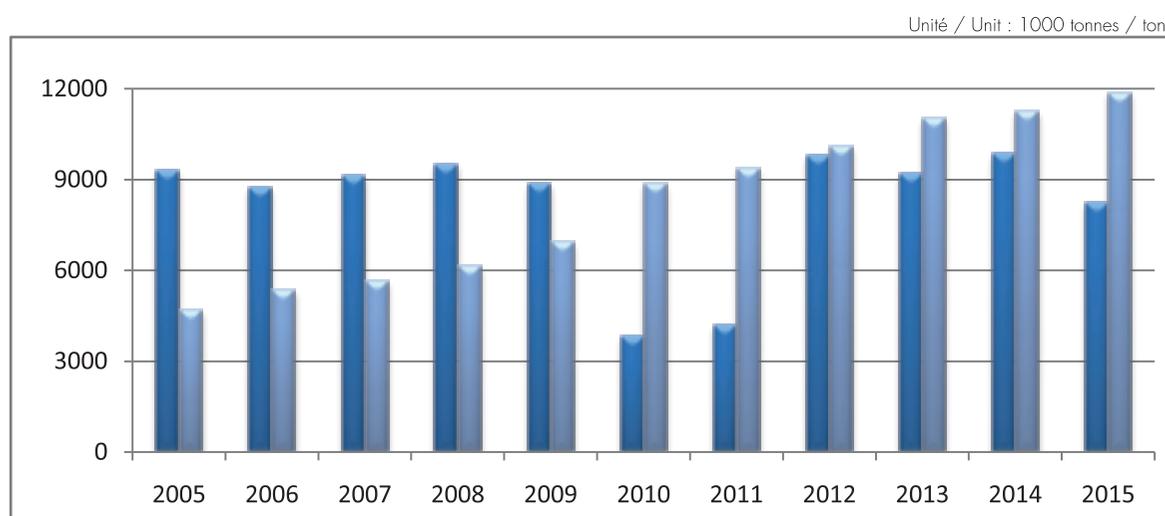
La perturbation économique, qui a fortement impacté les échanges internationaux, en réponse à la contraction de la demande mondiale a eu l'effet inverse sur le trafic hors hydrocarbures qui représente près de 59% de notre trafic. En totalisant plus de 11,8 millions de tonnes, le volume des marchandises générales a enregistré une croissance de 5,5%. Les importations ont ainsi progressé de 6,14%, les exportations, par contre, ont diminué de 4,26% en raison de la baisse du volume du sucre (-7%) et des oléagineux (-81%).

Evolution of the traffic 2015 :

In 2015, the overall traffic scored/totalled over 20,15 million tons, down 4,7% compared to 2014.

One downer is the fall of hydrocarbons which fall to 16,35% with a total of 8,2 million of tons. This recession is due particularly to the disruption of the international market. This overall economic situation affected the volume of oil products on landing and boarding, down respectively 11,04% and 17,10%. As for Butane, this one is recorded a growth of 3,06% comparing to 2014.

The economic disturbance, which has significantly impacted the international trade, in response to the contraction of the global demand had an opposite effect on hydrocarbons traffic which represents almost 59% of our traffic. Amounting more than 11,8 million of tons, the volume of various goods recorded an increase of 5,5%. The imports increased by an average of 6,14%, on the other hand the exports decreased by 4,26% due to the decline of the sugar traffic (-7%) and the oilseeds (-81%).



Rétrospective du trafic « hydrocarbures et hors hydrocarbures » 2005 - 2015 Retrospective of « hydrocarbons and non hydrocarbons traffic » 2005-2015

Unité / Unit : 1000 tonnes / tons

Années / years	Trafic hydrocarbures / Hydrocarbons Traffic	Trafic hors hydrocarbures / Out of Hydrocarbons Traffic	Total
2005	9.308	4.694	14.002
2006	8.745	5.357	14.102
2007	9.152	5.663	14.815
2008	9.522	6.163	15.685
2009	8.888	6.960	15.848
2010	3.832	8.889	12.721
2011	4.211	9.394	13.605
2012	9.827	10.098	19.925
2013	9.236	11.041	20.277
2014	9.880	11.276	21.156
2015	8.265	11.893	20.158

Structure des marchandises par mode de conditionnement :

En 2015, le volume total des vracs liquides, s'est établi à plus de 8,7 millions de tonnes en baisse de 15,77%. La décroissance a été perçue aussi bien à l'import avec (-8,8%) et à l'export avec (-17,18%) et cela est dû essentiellement à la baisse du volume des hydrocarbures ainsi que les oléagineux qui ont régressé aussi bien à l'import avec (-3,5%) qu'à l'export avec (-81,08%)

Le trafic des vracs solides, qui représente près de 53% du trafic hors hydrocarbures et dont le port demeure leader dans le traitement de ce segment, a atteint plus de 6,3 millions de tonnes en 2015, en atteignant un taux de croissance de 7,84% par rapport à 2014. Ce bon résultat est, en grande partie, lié au bond enregistré par les céréales, à savoir : +7,77% pour le blé, +17,96% pour les autres céréales et +12,62% pour le soja. Le sucre, par contre, affiche une baisse de 2,63% par rapport à 2014. A l'export, cette catégorie a augmenté de 129,39% comparativement à 2014, grâce notamment à la quantité de sucre en vrac exportée.

Avec un volume total de 5,08 millions de tonnes, le trafic des marchandises diverses a crû de 3,78% comparative-ment à 2014. Les importations affichent une ascension de 6,14%, contrairement aux exportations qui ont reculé de 4,26% à cause de la baisse du trafic de sucre ainsi que certains produits alimentaires.

Structure of goods by type of packaging :

During 2015, the total volume of the liquid bulk has amounted over 8,7 million tons down 15, 77%. The decline was seen in import with (-8,8%) and in export with (-17,18 %) and this is due mainly to the decrease of the oil and oilseeds volume in the import with (-3,5%) and in export with(-81,08%).

The dry bulk which represent nearly 53% of the traffic out of hydrocarbons. The port of Bejaia is the leader in the treatment of this segment, has reached over 6,3millions tones in 2015, and this by achieving a growth rate of 7,84% more than 2014%. This positive result is related to the cereals jump, namely: +7,77% wheat, +17,96% for cereals and + 12,62% for soybeans. In contrast, sugar shows a decrease of 2,63% compared to 2014. In the export, this category increases with129,39% compared to 2014, especially to the amount of sugar exported.

The various goods traffic rose by 3,78% compared to 2014 with a total volume of 5,08million of tons. The imports show a rise of 6,14% in contrast to the export which fell by 4,26 due to the declines of sugar traffic as well as certain food products.

Rétrospective du trafic par mode de conditionnement : Retrospective of the traffic by type of packaging :

Unité / Unit : 1000 tonnes / tons

Années Years	Vracs liquides Liquid bulks	Vracs solides Dry bulks	March. diverses Various goods	Total
2005	9 769	2 281	1 952	14 002
2006	9 244	2 308	2 550	14 102
2007	9.650	2.410	2 755	14.815
2008	9.945	2.906	2 834	15.685
2009	9.319	3.762	2 766	15.848
2010	4.288	5.248	3 184	12.720
2011	4.695	5.639	3 271	13.605
2012	10.354	5.087	4 484	19.925
2013	9.806	5.351	5 120	20.277
2014	10.410	5.746	5 000	21.156
2015	8.768	6.304	5 086	20.158

EVOLUTION OF MAIN PRODUCTS

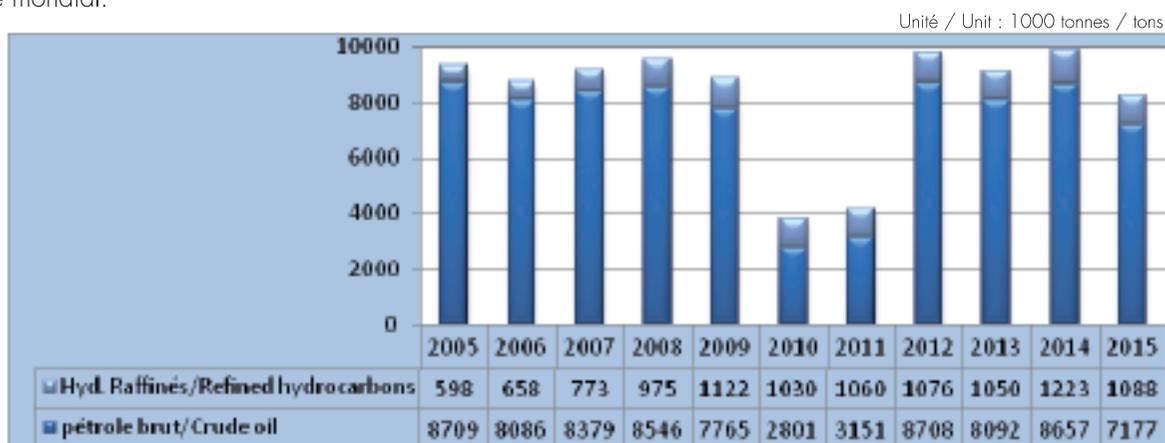




TRAFIC HYDROCARBURES / HYDROCARBONS TRAFFIC :

Le trafic des hydrocarbures, qui représente 43,5% du trafic global, a enregistré, durant l'année 2015, une baisse de 16,35% et ce, aussi bien à l'import avec (-11,04%) qu'à l'export avec (-17,10%). Une régression occasionnée par la chute du cours du pétrole sur le marché mondial.

The hydrocarbons traffic which represent 34,5% of the overall traffic recorded during 2015 a decrease of 16,35% not only in imports with (-11,04%) but also in export with (-17,10%), this decline is caused by the downfall of the oil price on the global market.



Trafic des hydrocarbures selon pays de provenance et de destination Hydrocarbons traffic by country of origin and destination :

Unité / Unit : tonnes / tons

Provenance/Origin			Destination		
Pays/Countries	Tonnage	Produit/Product	Pays/ Countries	Tonnage	Produit/Product
Algérie/Algeria	970 408	Hydrocarbures/Hydrocarbons	Allemagne/Germany	80 133	Pétrole Brut Crude oil
	92 211	Butane/ Gaseous hydrocarbons	Brésil / Brazil	56 020	
Espagne/Spain	25 489	Bitume/Bitumen	Espagne/Spain	1 544 916	
			France/France	695 412	
			Hollande/Holland	210 538	
			Indonésie/Indonesia	222 268	
			Irlande/Ireland	252 862	
			Italie/Italy	3 231 385	
			Portugal/Portugal	162 777	
			Royaume Uni/United Kingdom	640 150	
			USA	80 432	
Total	1 088 108		Total	7 176 893	

Une analyse détaillée du trafic hydrocarbures débarqués, indique que 89,2% sont constitués d'hydrocarbures raffinés, en provenance du port de Skikda. 99 211 tonnes de butane proviennent du port d'Arzew. Le bitume, qui représente le reste des produits pétroliers débarqués, a atteint 25 489 tonnes en provenance de l'Espagne.

Quant au trafic hydrocarbures selon les pays de destination, les pays de l'Union Européenne ont représenté la part du lion avec 83,8% du volume global du pétrole brut exporté vers ces pays. L'Italie en est le principal pays, de l'UE, de destination avec 45% suivi de l'Espagne avec 21,5%. 9,7% et 8,9% ont été acheminé, respectivement, vers la France et le Royaume Uni. 222 286 tonnes, soit 3,1%, de pétrole brut ont été embarqués vers le pays Asiatique l'Indonésie.

Près de 2% du volume global du pétrole a été exporté vers le continent Américain, dont 1,12% vers les Etats Unis et 0,8% vers le Brésil.

A detailed analysis of the traffic landed hydrocarbons, indicates that 89.2% are made of refined hydrocarbons, mainly from the port of Skikda. 99211 tons, of butane, are from the Arzew port. The bitumen, which is the rest of landed petroleum products, reached 25 489 tones, imported mainly from Spain.

As for oil traffic in the countries of destination, 83.8% of the total volume of crude oil has been to countries of European Union. Italy is the main country of the EU with 45% followed by Spain with 21.5%. 9.7% and 8.9% were transported, respectively, to the France and the United Kingdom.

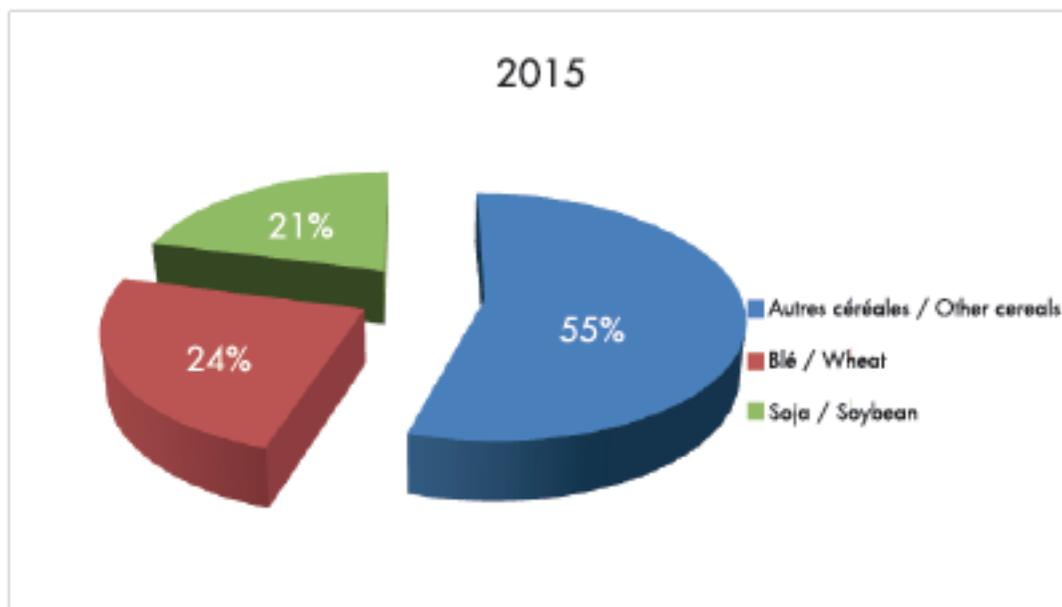
222 286 tones, equal 3.1% of crude oil were shipped to Asian countries namely Indonesia.

Almost 2% of the total volume of crude oil was exported to the American continent, 1.12% was transported to the USA and 0.8% to the Brazil.

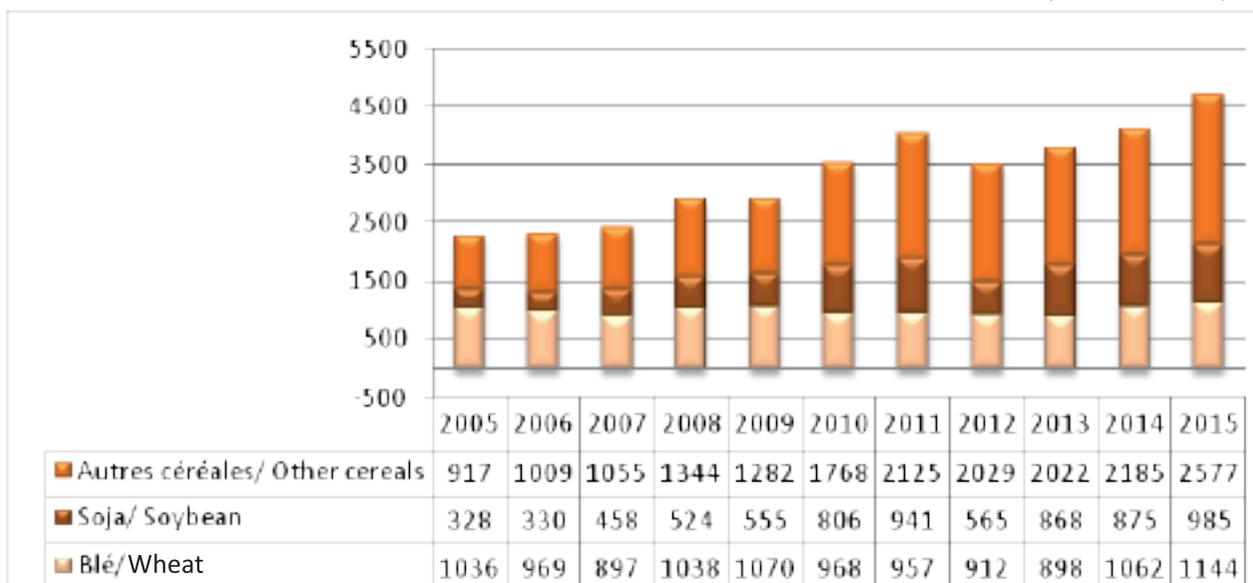
TRAFIC DES CÉRÉALES / GRAIN'S TRAFFIC :

2015 aura été une année record pour le volume de l'ensemble des céréales avec 4,7 millions de tonnes, soit 14,2% d'augmentation comparativement à 2014. Cette catégorie, qui représente près de 39,6% du trafic hors hydrocarbures, à l'import, demeure le segment phare du port avec 32% de parts de marché. Cette croissance, qui s'est traduite par l'ascension des autres céréales de 18%, le blé avec (+7,8%) et le soja avec (+12,6%), est attribuable aux bons rendements réalisés par le port grâce aux équipements de manutention nouvellement acquis.

2015 was a record year for the volume of all grains with 4,7 million tons, or 14,2% increase as compared to 2014. This category which represents about 39,6% of the non hydrocarbons traffic in the imports remains a flagship of the port segment with 32% of the markets share. This growth resulted from the rise of others cereals (18%), the wheat (+7,8) and the soybean with (12,6%) and this is due to the goods performance achieved by the port through the acquisition of a new handling equipments.



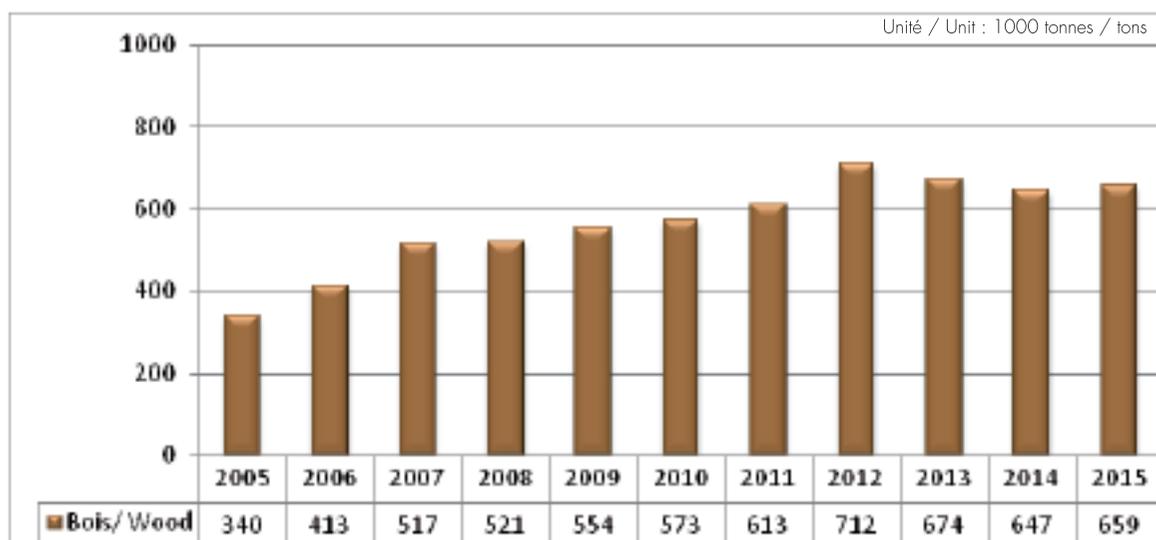
Unité / Unit : 1000 tonnes / tons



BOIS / WOOD :

Le trafic de bois, compté parmi les produits phares traités au port, a enregistré un léger progrès de l'ordre de 1,9%. L'acquisition des nouvelles grues a permis d'améliorer le rendement de ce produit.

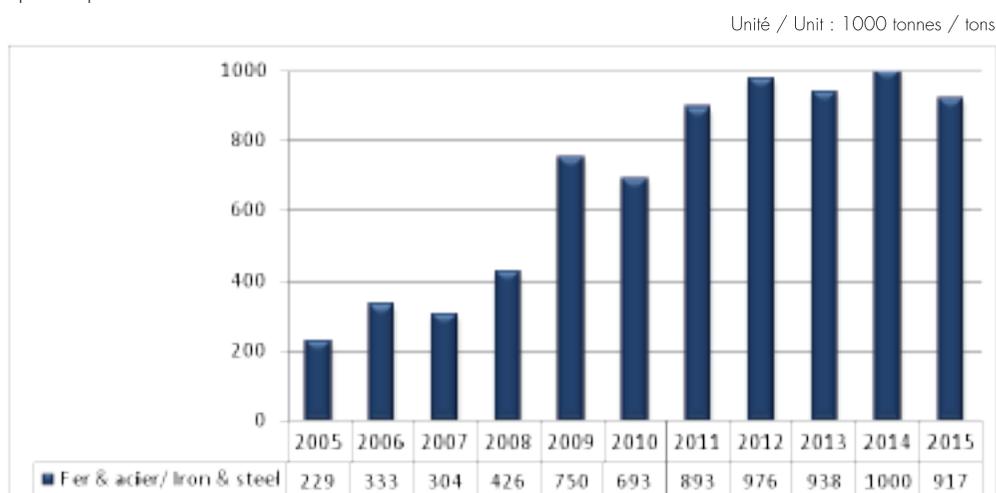
The timber traffic counted as among flagship products handled in the port of Bejaia. It recorded a slight progress at about (1,6%). The acquisition of those new cranes has improved the performance of this product.



MÉTAUX FERREUX / IRON & STEEL :

Le trafic des métaux ferreux, qui constitue l'un des principaux trafics au Port de Bejaïa, a enregistré, durant l'exercice de 2015, une baisse de 8,3%. Une diminution engendrée par la perturbation économique et financière actuelle. La majorité des importateurs ont ainsi diminué le volume des importations par faute de blocage des franchises, le retard dans l'attribution des autorisations d'importation pour le rond à béton ainsi que la suspension de certains projets importants.

The traffic of the ferrous scrap which is one of the principal traffic of the port of Bejaia, recorded during 2015 a decrease of 8,3% due to the current economic disturbance. The majority of importers have reduced the volume of imports by fault of the blocking franchise, the delay in assigning of licenses of imports reinforcing bars and suspension of some important projects.

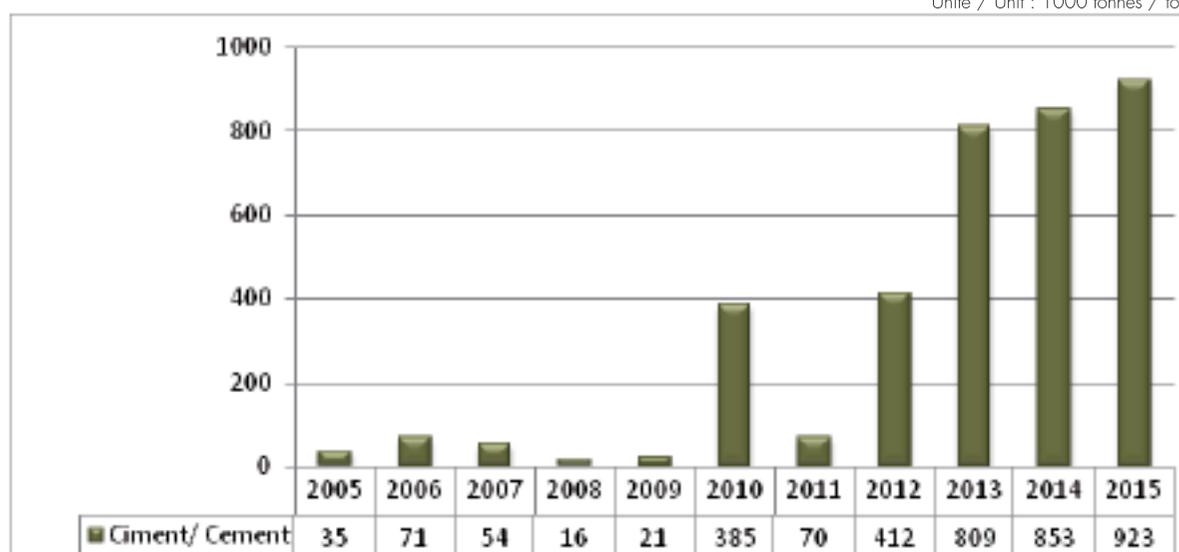


TRAFIC DE CIMENT / CEMENT TRAFFIC :

En dépassant les 923 mille tonnes en 2015, le trafic du ciment continue son ascension en enregistrant une hausse de 8,13% par rapport à l'exercice de 2014. Une augmentation due, principalement, aux projets de construction lancés dans la région.

Exceeding 923000 tons in 2015, the cement traffic still rise up by recording increase of 8,13% as compared to 2014. This increase is due mainly to the construction's project launched in the regions.

Unité / Unit : 1000 tonnes / tons

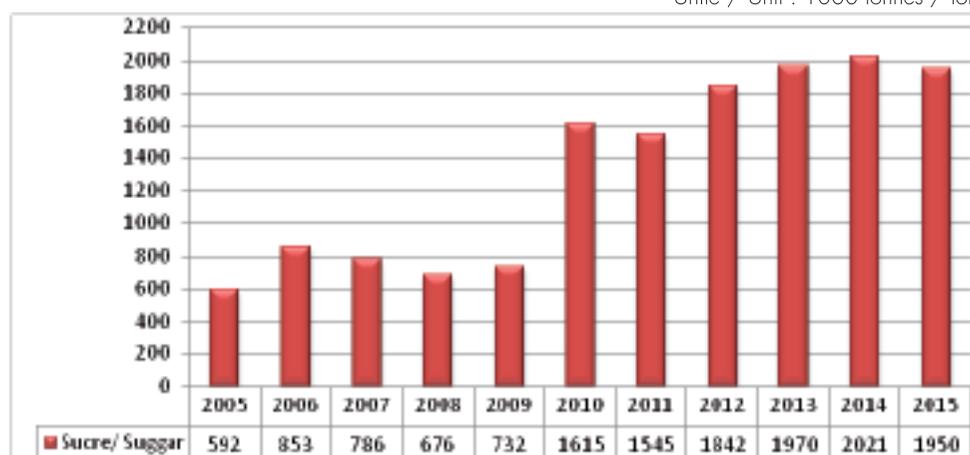


TRAFIC DE SUCRE / SUGGAR'S TRAFFIC :

Durant l'exercice de 2015, le trafic de sucre a atteint 1,95 millions de tonnes, en baisse de 3,5% par rapport à l'exercice de 2014. Le volume a régressé à l'import et à l'export avec (-2,6%) et (-7%) et cette régression a été observée durant les cinq derniers mois de 2015, excepté décembre, d'où la cause principale est la perturbation du marché international.

During 2015, the sugar reached 1,95 millions tons, down 3,5% compared to 2014. The volume decreased in import and export respectively with (-2,6%) and (-7%). This depression was observed during the last five months of 2015, excluding December, and this is the main cause of the disruption of the international market.

Unité / Unit : 1000 tonnes / tons





TRAFIC PASSAGERS / PASSENGERS TRAFFIC :

Au cours de la saison estivale de 2015, 13 670 passagers ont choisi le port de Béjaïa comme point d'arrivée ou de départ. Un nombre qui a baissé de 22%, soit 3876 passagers de moins par rapport à 2014. De même pour les véhicules dont le nombre a baissé de 1 031. Cela s'explique par les travaux de la nouvelle gare maritime ainsi que ceux relatifs au réalignement des quais d'où des aménagements temporaires ont ainsi été déployés pour accueillir les passagers.

Concernant, le nombre de car-ferries, 15 navires se sont amarrés au port, soit un navire de plus par rapport à la saison de 2014.

En 2015, le volet des passagers fut caractérisé par l'ouverture d'une nouvelle ligne quotidienne de transport urbain, reliant le port de Béjaïa au Port d'Alger. Les traversées sont assurées par deux navires monocoques, baptisés « SERAIDI » et « BADJI MOKHTAR II ». Ces derniers sont dotés de toutes les commodités et pouvant transporter à leurs bords 206 passagers. Acquis par l'ENTMV, ces navires sont de type HIGH SPEED CRAFT (navires à très grande vitesse) et d'une longueur de 37,5 m pour un tirant d'eau de 2,30 m et une vitesse maximale de 30 km/h.

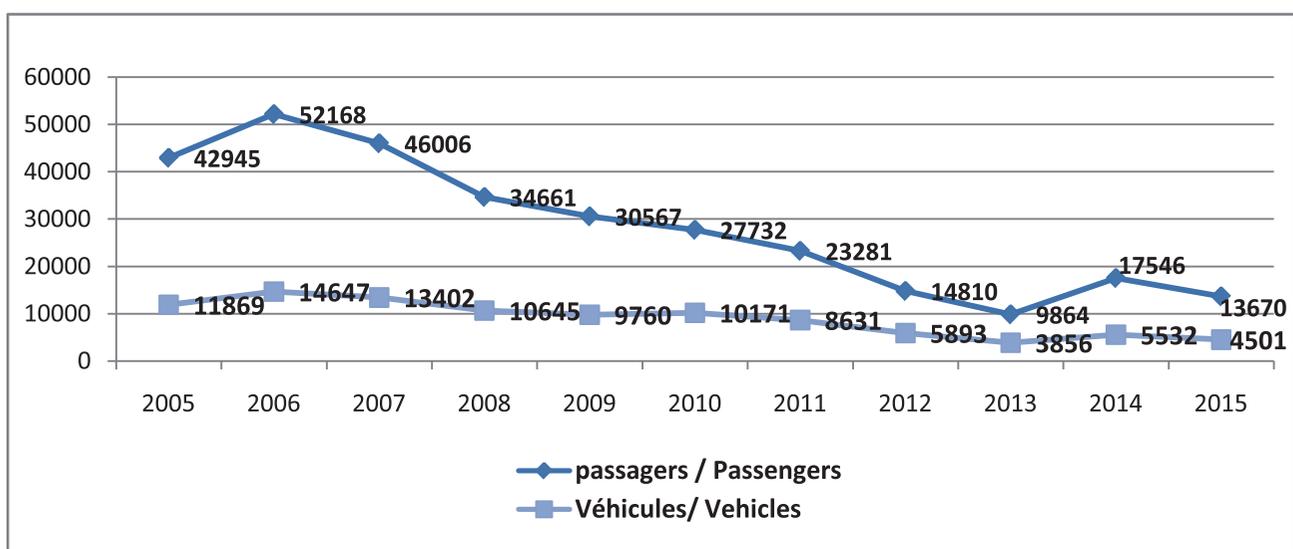
La première escale fut inaugurée par le « SERAIDI » le 14 octobre 2015. D'autres traversées quotidiennes ont été assurées où l'EPB a mis tous les moyens nécessaires pour encourager ce mode de transport qui contribuera, indéniablement, au désengorgement des routes ainsi qu'au développement du transport maritime des voyageurs et du tourisme.

During the summer of 2015, 31670 passengers opted on the port of Bejaia as a point of arrival or departure. This number has dropped by 22%, or 3876 fewer passengers than 2014, same things for the vehicles which whose number declined to 1031 due to the work of the new ferry terminal as well as those relating to the realignment of quays and where a temporary arrangements have been made to accommodate the passengers.

Concerning the number of car ferries, 15 ships moored in the port of Bejaia, such a ship of more than 2014.

In 2015, the passengers stand was characterized by the opening of the new daily line of the urban transport which linking the port of Bejaia with the port of Algiers. The crossing is provided by two single hulls "SERAIDI" and "BADJIMOKHTAR". Those single hulls are equipped with all amenities and have an ability of carrying 206 passengers. Acquired by the company of maritime transport "ENMTV", these ships has a capacity of a high speed CRAFT with a length of 37,5m and a draft of 2,30m and maximal speed of 30Km/h.

The first station stop was inaugurated by "SERAIDI" in October 14th 2015. Other daily crossing were ensured in which Bejaia Port Company brought all the appropriate means to encourage this mode of the transport which contribute undeniably to the relieving road congestion as well as the development of maritime transport of passenger and also tourism.





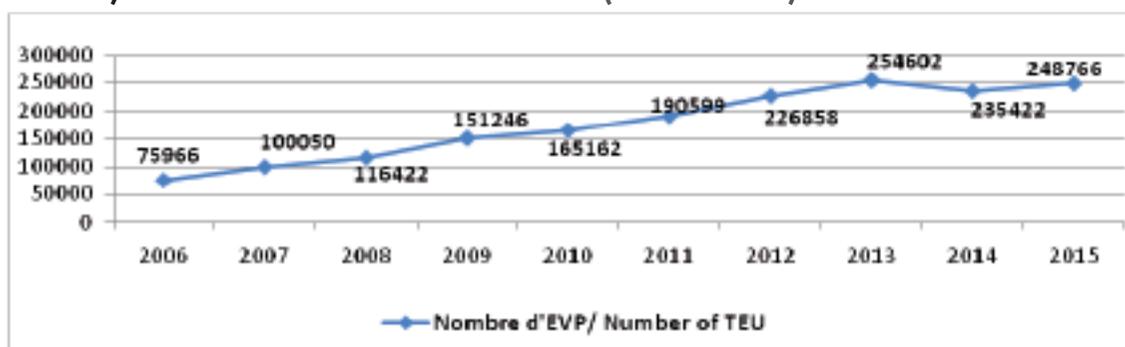
TRAFIC CONTENEURS / CONTAINERS TRAFFIC :

Le trafic conteneurs a enregistré durant l'exercice de 2015 une hausse de 5,67%, soit près de 7884 EVP au débarquement et 5460 EVP à l'embarquement. Le tonnage des marchandises conteneurisées, lui aussi a augmenté de 3,2% pour totaliser plus de deux millions de tonnes. Le volume à l'export a, par contre, baissé de 7% à cause du recul du volume du sucre conteneurisé.

The traffic of the containers recorded during 2015 an increase of 5,67%, or about 7884TEU in landing and 5460TEU in boarding. The tonnage of containerized goods also rose with 3,2% by totaling more than two millions of tones, but the volume in export has fall down to 7% due to the decrease of containerized sugar.

Rétrospective du trafic conteneurs (2006 -2015) :

Retrospective of container's traffic (2006-2015) :



Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination Container TRAFFIC BY REGION OF ORIGIN and destination

Pays/ Countries	Débarquement / Unloaded			Embarquement / Loaded		
	Vides / Empty EVP/TEU	Pleins / full EVP/TEU	Tonnage net / Net Tonnage	Vides / Empty EVP/TEU	Pleins / Full EVP/TEU	Tonnage net/ Net Tonnage
Espagne / Spain	/	49 762	686 555,35	41 718	6 944	241 914
Belgique/Belgium	/	865	7 115,91	955	/	/
France/ France	/	14 666	166 368,87	3 395	511	17 852
Italie / Italy	/	2 095	14 836,72	2 073	150	6 874
Malte / Malta	/	55 502	651 351,47	65 317	4 739	243 562
Turquie/Turkey	/	63	620	12	/	/
Total	/	122 953	1 526 848	113 470	12 344	510 202

En 2015, 99,9% des conteneurs traités par le port sont en provenance des pays de l'Union Européenne et en exclusivité Malte, l'Espagne et la France. Le fret conteneurisé en provenance de Malte a représenté à lui seul, plus de 45% du trafic des conteneurs débarqués. L'Espagne vient en second rang avec 40,4%, suivi de la France avec près de 12%.

Le nombre de conteneurs pleins, exportés, a atteint 12 344 EVP. L'Espagne et Malte ont été les principaux destinataires de ces marchandises. En termes absolus, l'Espagne fait figure avec 56% du trafic conteneurisé à l'export, suivi de Malte avec 38,4%.

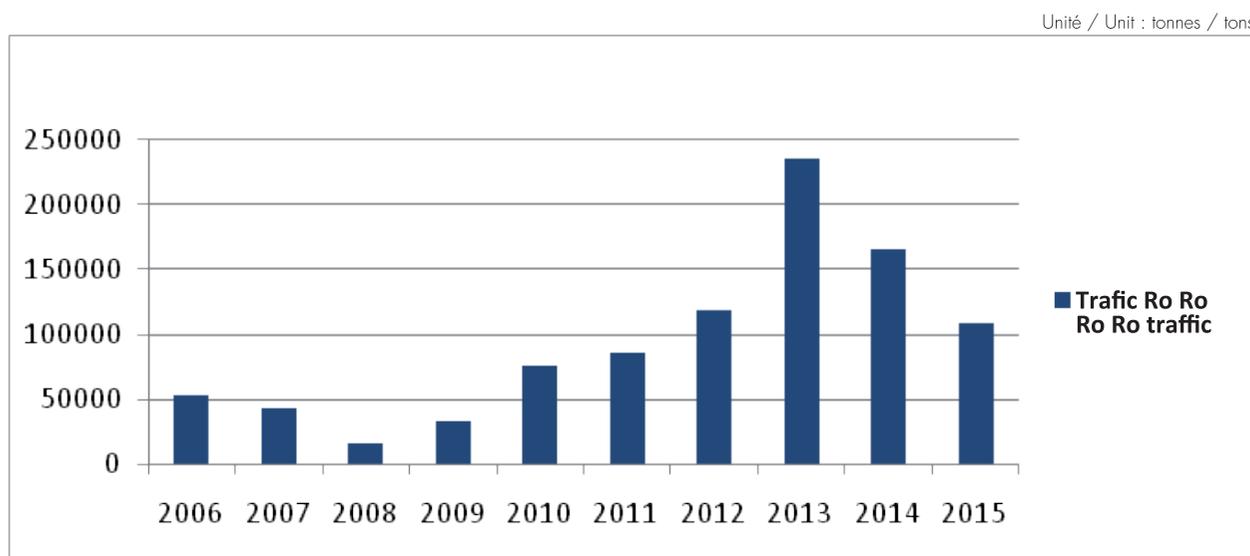
In 2015, 99,9% of containers handled by the port are from countries of the European Union and exclusively Malta, Spain and France. Containerized cargo coming from Malta presented, to itself, 45% of the traffic of containers unloaded. Spain comes in second with 40.4%, followed by France with almost 12%.

The number of full containers loaded reached 12 344 TEU. Spain and Malta were the main destination of this cargo. In absolute terms, Spain is in first place with 56% of the container traffic in exports, followed by Malta with 38,4%.

Trafic roulier / RO RO traffic :

Le transport des marchandises par roulier a connu pour la deuxième année consécutive, une diminution de l'ordre de 27% comparativement à l'exercice précédent avec un volume total de 108 215 tonnes. Le nombre des navires RO/RO a aussi baissé de 33 navires. Cette décroissance est liée au ralentissement qu'a connu ce type de transport.

The RO/RO transport of goods for the consecutive year has decreased at about 27% as compared to the previous year with a total volume of 108 215 tons. The number of RO/RO ships has recorded a decrease of 33 ships. This decline is related to the slowdown of this type of transport.



Rétrospective du trafic RO/RO (2006-2015) Retrospective of RO/RO traffic (2006-2015)

Année / Year	Entrée / Import	Sortie / Export	Total
2006	48.015	5.234	53.249
2007	41.355	1.650	43.005
2008	13.871	1.229	15.100
2009	29.506	3.058	32.564
2010	73.078	2.559	75.637
2011	77.229	8.950	86.179
2012	110.750	7.904	118.654
2013	201.229	34.936	236.165
2014	148.391	17.265	165.656
2015	97.181	11.034	108.215

**MOUVEMENT DE LA NAVIGATION &
QUALITE DE SERVICE
MOVEMENT OF THE NAVIGATION
AND QUALITY OF SERVICE**



1. Nombre de navires et jauge brute :

En 2015, le port de Béjaïa a traité 1359 navires à l'entrée, soit 33 navires de moins que l'exercice de 2014. La majorité des navires a connu une augmentation excepté les navires

RO/RO et hydrocarbures raffinés qui ont régressé avec, respectivement, (-33) et (-34). La baisse des RO/RO est occasionnée par le manque de postes à quai pour réceptionner ces navires, vu que les travaux du poste dédié à ces derniers sont en cours d'achèvement. Pour ce qui est des hydrocarbures raffinés, leur diminution est due à la conjoncture actuelle qui a affecté ce marché.

En totalisant plus de 16,79 millions de tonnes à l'entrée, la jauge brute a, aussi, baissé par rapport à l'exercice précédent, soit 281 706 tonnes de moins. L'on remarquera que les navires traités en 2015 sont d'un moindre tonnage contrairement à 2014 où le port a réceptionné des navires de grande taille.

1. Number of vessels and gross tonnage:

In 2015, Bejaia's port handled 1 359 ships in landing, or 33 vessels less than 2014. The majority of vessels has increased except RO-RO ships and refined hydrocarbons products which fall down respectively with (-33) and (-34). The decrease of RO-RO traffic is caused by a lack of berth which received that kind of vessels. The works of this dictated station are being completed. Concerning the decline of refined hydrocarbons products, this one is due to the current economic situation which affected that sector.

By totaling more than 16,79 millions of tons in landing, the gross tonnage has also decreased comparing to the previous financial year, or 281 706 tons less than 2014.

It should note that the port of Bejaia has received vessels of a large size in 2014 comparing to those treated in 2015 which was a lower cost.

Type de navires / Type of ships	Nombre de navires / Nber of ships		Jauge brute (1000 TX) / Gross Tonnage (1000 Tx)	
	2014	2015	2014	2015
Car-ferries / ferry boats	14	15	401	363
Cargos / General cargos	641	615	4 526	4 392
Céréaliers / Grain carriers	112	120	2 522	2 830
Portes conteneurs/ container carriers	178	218	2 093	2 561
RO/RO	97	64	646	440
N/ Essence / Gasoline	171	137	1 167	1 120
Pétroliers / Tankers	89	96	4 936	4 275
Butaniers / Butane carriers	30	32	198	199
Huiliers / oil carriers	60	62	583	611
Total	1 392	1 359	17 073	16 791

2. Moyenne d'attente en rade et séjour à quai :

La moyenne d'attente en rade est passée de 5,97 jours en 2014 à 5,42 en 2015, soit -0,55 jour. L'on remarquera que l'attente moyenne en rade de la majorité des navires a baissé et pour certains, elle s'est stabilisée. Cela s'explique par la baisse du nombre moyen des navires/jour en rade.

Le séjour moyen à quai s'est stabilisé durant l'exercice de 2015, en passant d'une moyenne de 3,16 jours à 3,12 jours. Cette stabilité est due particulièrement à l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires, suite à l'acquisition des nouveaux équipements de manutention.

2. Average waiting in the roadstead and quay stay :

The average waiting in the roadstead rose from 5,97 days in 2014 to 5.42 in 2015, or (-0,55days). We noted that the average waiting time in the harbor for the majority of ships has decline and for some it stabilized and this is due to the decrease in average number of vessels/in harbor.

The average waiting time of the vessels in the roadstead has stabilized during 2015 from an average of 3,16 to 3,12. This stability is particularly due to the improvement of the rate in the treatment of the ships after the acquisition of the new handling equipments.

TYPE DE NAVIRES / Type of ships	Attente en rade moyenne (j) / Average wait in the road (days)		Séjour à quai moyen (j) / Average stay alongside the quay (days)	
	2014	2015	2014	2015
Car-Ferries / ferry boats	/	/	0,49	0,48
Cargos / General cargos	4,46	4,7	2,87	2,87
Fer & Tubes / Iron & tubes	8,38	6,89	3,25	3,02
Céréaliers / Grain carriers	15,11	11,78	7,25	6,58
Bois / wood	5,17	5,32	2,73	2,52
Cimentiers / cement ships	11,15	8,34	4,38	4,16
RO/RO	1,83	2,4	1,64	1,97
Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons	1,09	0,42	2,07	2,07
Butaniers / Butane carriers	2,14	1,75	3,05	2,34
Huiliers / oil carriers	3,90	3,51	2,02	2,01
Total	5,97	5,42	3,16	3,12



ANNEXES

المرفقات

PRODUITS/PRODUCTS / البضائع	IMPORTATIONS / UNLOADED / الواردات		Var. %	EXPORTATIONS / LOADED / الصادرات		Var. %
	2014	2015		2014	2015	
Pdts. Agricoles & Denrées alimentaires / Agricultural products and foodstuff / منتوجات زراعية و مواد غذائية	7 084 053	7 597 722	7,25	444 931	404 837	-9,01
Animaux vivants / Living animal / حيوانات حية	259	252	-2,70			
Blé /Wheat / قمح	1 061 829	1 144 366	7,77			
Autres céréales /other cereals / حبوب أخرى	2 185 076	2 577 427	17,96			
Fruits et légumes / Fruits & vegetables / الخضرة و الفواكه	6 678	3 942	-40,97			
Matières textiles / Textile material / منتوجات النسيج	7 177	6 846	-4,61			
Bois / wood / خشب	647 154	659 655	1,93			
Sucre / sugar / سكر	1 593 908	1 551 915	-2,63	427 625	397 624	-7,02
Lait / Milk / حليب	61 881	60 726	-1,87			
Vins et Alcools / Wine & alcohols / الخمر	30 289	28 144	-7,08			
Nourriture pour animaux / Animal food / علف الحيوانات	874 751	985 162	12,62			
Oléagineux / oleaginous / الزيوت	520 112	501 702	-3,54	10 709	2 026	-81,08
Autres / Others / مواد أخرى	94 939	77 585	-18,28	6 597	5 187	-21,37
PRODUITS PETROLIERS / PETROLEUM PRODUCTS / مواد بترولية	1 223 130	1 088 108	-11,04	8 657 295	7 176 893	-17,10
Pétrole brut / Crude oil / البترول الخام				8 657 295	7 176 893	-17,10
Hydrocarbures raffinés / Refined Hydrocarbons / محروقات مكررة	1 133 660	995 897	-12,15			
Gaz Butane / Gaseous Hydrocarbons / غاز البوتان	89 470	92 211	3,06			
Pdts Métallurgiques / Metallurgic products / مواد معدنية	1 015 210	929 933	-8,40	-	-	-
Métaux Ferreux / ferrous metals / معادن حديدية	999 976	916 953	-8,30			
Métaux non Ferreux /non ferrous metals / معادن غير حديدية	15 234	12 980	-14,80			
Minéraux et Matériaux de construction / Minerals & construction material / معادن و مواد البناء	1 047 582	1 125 260	7,41	-	-	-
Ciment / Cement / الإسمنت	853 505	922 925	8,13			
Autres / others / مواد أخرى	194 077	202 335	4,26			
Engrais / Fertilizers / الأسمدة	375 860	445 818	18,61	-	-	-
Engrais Naturels / Natural fertilizers / أسمدة طبيعية	34 598	33 074	-4,40			
Phosphate / Phosphates / فوسفات	16 241	24 319	49,7			
Produits Chimiques / Chemical products / مواد كيميائية	325 021	388 425	19,51	-	-	-
Marchandises Diverses / Various goods / بضائع مختلفة	1 028 004	1 099 923	7,00	280 740	289 949	3
TOTAL / المجموع	11 773 839	12 286 764	4,36	9 382 966	7 871 679	-16,1

PAYS / Countries / البلدان	Vracs liquides Liquid bulk مواد سائلة غير معملية	Vracs solides Dry bulk مواد صلبة غير معملية	Mses générales Various goods بضائع عامة	Hydrocarbures Hydrocarbons الجرافات	Total الجموع
Algérie / Algeria / الجزائر			7 339	1 066 828	1 074 167
Pays de l'UMA / AMU countries / بلدان الإتحاد المغاربي	-	12 636	80 902	-	93 538
Maroc / Marocco / المغرب	-	12 636	80 902	-	93 538
Pays d'Afrique / African countries / البلدان الإفريقية			2 410	-	2 410
Cameroun/ Cameroon/ الكامرون	-	-	2 410	-	2 410
Pays de l'UE/UE Countries / بلدان الإتحاد الأوروبي	88 316	1 084 523	4 213 179	21 280	5 407 298
Allemagne / Germany / ألمانيا	47 000	120 653	-	-	167 653
Belgique / Belgium / بلجيكا	-	-	36 793	-	36 793
Bulgarie/ Bulgaria / بلغاريا	-	-	21 879	-	21 879
Espagne / Spain / إسبانيا	30 900	3 385	814 457	21 280	870 022
Finlande / Finland / فنلندا	-	-	83 220	-	83 220
France / France / فرنسا	-	595 596	690 167	-	1 285 763
Grèce / Greece / اليونان	-	-	138 415	-	138 415
Hollande / Holland / هولندا	9 616	-	-	-	9 616
Italie / Italy / إيطاليا	800	22 689	669 098	-	692 587
Lettonie/Latvia/ ليتونيا		144 450			
Malte / Malta / مالطا	-	-	741 545	-	741 545
Pologne/ Poland / بولونيا	-	63 000	6 476	-	69 476
Portugal / Portugal / البرتغال	-	-	524 870	-	524 870
Royaume Uni / United Kingdom / المملكة المتحدة	-	26 250	6 898	-	33 148
Suède / Sweden / السويد	-	108 500	149 548	-	258 048
Slovénie / Slovenia / سلوفينيا	-	-	329 813	-	329 813
Pays hors de l'UE / countries out of UE / البلدان خارج الإتحاد الأوروبي	235 287	206 634	96 054	-	537 975
Croatie / Croatia / كرواتيا			5 184	-	5 184
Estonie/ إستونيا	-	38 400	-	-	38 400
Fédération de Russie / Federation of Russia / روسيا الفدرالية	162 890	8 426	34 331	-	205 647
Roumanie / Romania / رومانيا	-	-	2 014	-	2 014
Turquie / Turkey / تركيا	-	54 525	-	-	54 525
Ukraine / Ukraine / أوكرانيا	72 397	159 808	-	-	232 205
Amérique du Nord / North America / بلدان أمريكا الشمالية	11 810	271 198			283 008
Canada / Canada / كندا	6 010	73 850			79 860
USA / USA / الولايات المتحدة الأمريكية	5 800	197 348			203 148
Amérique Centrale / Middle America / بلدان أمريكا الوسطى	-	103 608			103 608
Uruguay/ Uruguay / اليورغواي	-	103 608			103 608
Amérique du sud / south America / بلدان أمريكا الجنوبية	90 926	4 612 282			4 703 208
Argentine / Argentina / الأرجنتين	18 925	2 446 618			2 465 543
Brésil / Brazil / البرازيل	72 001	2 165 664			2 237 665
Total ASIE / Asia / مجموع بلدان آسيا	75 363	-	6 189	-	81 552
Chine / China / الصين	-	-	6 189	-	6 189
Indonésie / Indonesia / أندونيسيا	75 363	-	-	-	75 363
Total Général / Total / المجموع	501 702	6 290 881	4 406 073	1 088 108	12 286 764

Pays/ Countries/ المحروقات	Hydrocarbures Hydrocarbons	Mses générales Various goods المواد العامة	Sucre vrac Bulk sugar سكر صلب غير معلب	Sucre sacs Sugar bags سكر محمل في الأكياس	Mélasses Molasses دبس السكر	Total المجموع
Algérie/ Algeria / الجزائر		5 205	-	-	-	5 205
Allemagne / Germany / ألمانيا	80 133	-	-	-	-	80 133
Belgique/ Belgium / بلجيكا	-	1 661	-	-	-	1 661
Brésil / Brazil / البرازيل	56 020	-	-	-	-	56 020
Côte d'Ivoire/ Ivory Coast / ساحل العاج			36 000	-	-	36 000
Espagne / Spain / إسبانيا	1 544 916	249 872	19 500	-	-	1 814 288
France / France / فرنسا	695 412	25 605	-	-	-	721 017
Grèce/ Greece / اليونان	-	-	-	-	2 000	2 000
Hollande/ Holland / هولندا	376 727	-	-	-	-	376 727
Indonésie/ Indonesia / أندونيسيا	222 268	-	-	-	-	222 268
Irlande/ Ireland / إيرلندا	86 673	-	-	-	-	86 673
Italie / Italy / إيطاليا	3 231 385	7 901	-	-	-	3 239 286
Malte / Malta / مالطا	-	251 134	-	-	-	251 134
Portugal / Portugal / البرتغال	162 777	-	-	-	-	162 777
Royaume Uni/ UK / المملكة المتحدة	640 150	-	-	-	-	640 150
Tunisie / Tunisia / تونس	-	-	-	40 128	-	40 128
Turquie / Turkey / تركيا	-	26	55 754	-	-	55 780
U.S.A/ U.S.A/ الولايات المتحدة الأمريكية	80 432	-	-	-	-	80 432
Total/Total / المجموع	7 176 893	541 404	111 254	40 128	2 000	7 871 679

النقل الساحلي الوطني / NATIONAL COASTAL TRAFFIC / TRAFIC CABOTAGE NATIONAL

Ports	PROVENANCE / ORIGIN					DESTINATION / DESTINATION				
	Navires chargés Loaded ships السفن المشحونة			Navires vides Empty ships السفن الفارغة		Navires chargés Loaded ships السفن المشحونة			Navires vides Empty ships السفن الفارغة	
	Nbre/ العدد	T.J.B/GRT السعة الخام	Mses /goods البضائع	Nbre/ العدد	T.J.B / GRT السعة الخام	Nbre/ العدد	T.J.B GRT السعة الخام	Mses Goods البضائع	Nbre/ العدد	T.J.B GRT السعة الخام
	Alger / Algiers الجزائر	6	92 556	29 320	-	-	5	23 075	528	5
Oran وهران	1	1 850	862	1	14 430	-	-	-	8	40 514
Annaba عنابة	1	3 610	577	-	-	-	-	-	14	79 913
Mostaganem مستغانم	-	-	-	-	-	-	-	-	4	30 382
Ghazaouet غزوات	1	4 298	2 181	-	-	-	-	-	-	-
Arzew أرزو	27	170 142	78 644	-	-	1	9 627	117	29	199 850
Ténès تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6 354
Skikda سكيكدة	129	1 025 509	962 583	2	20 836	4	25 578	4 560	142	1 182 551
Djen djen جن جن	-	-	-	-	-	-	-	-	1	22 903
Total المجموع	165	1 297 961	1 074 167	3	35 266	10	58 280	5 205	204	1 588 966

Années Years السنوات	Nombre de navires / Number of ships / عدد السفن			Marchandises / Goods / البضائع		
	Entrées / Arrival / دخول	Sorties / Departure / خروج	Total المجموع	Débarquées / unloaded الواردات	Embarquées / loaded الصادرات	Ensemble / Total المجموع
1991	671	672	1343	1.838.116	7.274.765	9.112.881
1992	633	635	1268	1.587.258	7.406.932	8.994.190
1993	606	603	1206	1.478.841	7.661.652	9.140.493
1994	599	602	1201	1.723.981	6.944.530	8.668.511
1995	639	640	1279	1.644.835	7.421.360	9.066.195
1996	580	576	1156	1.261.909	7.918.322	9.180.231
1997	686	689	1375	1.695.428	7.913.796	9.609.224
1998	797	792	1589	2.313.007	8.196.390	10.509.397
1999	920	920	1840	2.513.970	7.905.337	10.419.307
2000	1049	1047	2096	2.924.983	7.797.697	10.722.680
2001	1030	1032	2062	3.093.948	7.891.972	10.985.920
2002	1157	1156	2313	3.633.413	8.010.004	11.643.417
2003	1135	1142	2277	3.702.789	8.089.947	11.792.736
2004	1209	1218	2427	4.295.852	8.537.424	12.833.276
2005	1223	1221	2.444	5.192.511	8.809.915	14.002.426
2006	1256	1266	2.522	5.866.337	8.236.117	14.102.454
2007	1236	1232	2.468	6.307.159	8.508.572	14.815.731
2008	1208	1213	1.421	6.990.931	8.693.845	15.684.776
2009	1400	1404	2.804	7.856.330	7.991.675	15.848.005
2010	1311	1313	2.624	9.301.676	3.419.106	12.720.782
2011	1280	1276	2.556	9.876.089	3.729.413	13.605.502
2012	1383	1382	2.765	10.618.525	9.307.182	19.925.707
2013	1396	1400	2.796	11.424.286	8.852.173	20.276.459
2014	1392	1392	2784	11.773.839	9.382.966	21.156.805
2015	1359	1362	2721	12.286.764	7.871.679	20.158.443

Répartition des navires selon le port en lourd / (TPL)/Distribution of vessels according to the deadweight (DWT) /

توزيع السفن حسب حمولتها

الوحدة : عدد السفن / Unité : navires- / Unit : vessels

Port en lourd Heavy in harbor حمولة السفن	Nombre de navires Vessels number عدد السفن		Variations التغيرات
	2014	2015	
0 - 500	/	/	/
501 - 1000	2	5	150,00
1001 - 2000	41	44	7,32
2001 - 4000	198	190	-4,04
4001 - 6000	369	356	-3,52
6001 - 10000	362	289	-20,17
10001 - 15000	105	114	8,57
15001 - 20000	84	93	10,71
20001 - 30000	76	98	28,95
30001 - 40000	70	82	17,14
40001 - 50000	46	12	-73,91
50001 et plus	39	76	94,87
Total/ المجموع	1 392	1 359	-2,37