

02



## CONTRÔLES CONJOINTS ET SIMULTANÉS AUX FRONTIÈRES

Afin de mettre en place les leviers nécessaires à l'application de l'instruction interministérielle fixant les procédures permettant d'assurer des contrôles conjoints et simultanés aux frontières des produits importés, visant essentiellement la réduction de délais de séjours prolongés des marchandises au niveau de l'ensemble des aires de dédouanement portuaire et extra portuaire...Lire la suite à la page 02

03



## MISE EN SERVICE DU CENTRE DE FORMATION DE BMT

Le lancement officiel des formations au niveau de BMT Training Center. Après une longue période d'arrêt, en raison des risques de propagation du CORONAVIRUS (COVID-19), le Centre de Formation a pu accueillir ses premiers apprenants dans les meilleures conditions de sécurité et, dans le respect total des consignes sanitaires....Lire la suite à la page 03

04



## L'IMPACT DU COVID-19 SUR LES PORTS CONTENEURISÉS

À l'occasion d'une conférence sur l'impact du Covid 19 sur les ports le 17 juin, les analystes de Drewry ont montré l'effet de la pandémie en Asie du sud-est et dans le monde sur les ports conteneurisés... lire la suite à la page 05

06



## STATISTIQUES

Principaux indicateurs liés au trafic du 1er janvier au 31 août 2020. Page 06







## CONTRÔLES CONJOINTS ET SIMULTANÉS AUX FRONTIÈRES

Afin de mettre en place les leviers nécessaires à l'application de l'instruction interministérielle fixant les procédures permettant d'assurer des contrôles conjoints et simultanés aux frontières des produits importés, visant essentiellement la réduction de délais de séjours prolongés des marchandises au niveau de l'ensemble des aires de dédouanement portuaire et extra portuaire et les surcoûts engendrés par les multiples opérations de manutention de conteneurs, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a tenu une réunion de coordination, en date du 27 août 2020, à laquelle ont pris part tous les intervenants dans le processus de contrôle aux frontières, à savoir : notre filiale Béjaïa Mediterranean Terminal (BMT), les services des Douanes, la DCP, la DTW, la DSA et les transitaires.



Toutes les contraintes inhérentes à une coopération efficace entre tous les intervenants dans le processus de contrôle, ont été passées en revue notamment, celle concernant l'éloignement des locaux de certains membres et, des solutions mutuellement convenues, ont été proposées pour mener à bien l'exécution de la note/instruction des pouvoirs publics, dans l'esprit de réduire les délais de séjour des marchandises dans nos ports. Cette coopération et cette coordination incluent :

- La réactivation du guichet unique ;
- l'harmonisation des jours et des heures de travail ;
- la transmission des documents officiels par voie électronique ;
- la mise en place et le partage d'installations communes;
- le travail durant le week-end lorsque cela s'avère nécessaire.



A l'issue de la réunion, le PDG de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a suggéré la programmation d'une simulation virtuelle, proposition qui a reçu l'aval de tous les intervenants. Elle s'est déroulée le 02 septembre 2020 et a donné les satisfactions escomptées.

Une deuxième rencontre est prévue au début du mois d'octobre pour faire le bilan sur la mise en œuvre des dispositions de cette instruction.







Le lancement officiel des formations au niveau de BMT Training Center a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre 2020, après une longue période d'arrêt, en raison des risques de propagation du CORONAVIRUS (COVID-19). Un dispositif a été mis en place pour que les gestes barrières soient respectés, que ce soit au niveau des salles de formation, de restauration ou tout autre espace commun. Le Centre de Formation a pu accueillir ainsi ses premiers apprenants, dans les meilleures conditions de sécurité et, dans le respect total des consignes sanitaires.



Deux actions de formation ont été menées en intra-entreprise, afin de répondre aux besoins et préoccupations des clients du Centre, à savoir :

- Une formation « Treuilliste », au profit du personnel de CEVITAL ;
- Formation « Missions d'un Agent de Sécurité », au profit du personnel de CONSTRUB EST.



D'autres programmes de formation dans divers domaines sont en cours d'élaboration, un planning prévisionnel sera communiqué prochainement.

BMT Training Center demeure à l'écoute de l'ensemble des Entreprises et s'engage à contribuer au développement des compétences et aptitudes du capital humain, à travers des programmes de formation adaptés à chaque besoin.







## UN NOUVEAU PORTIQUE SUR PNEUS POUR LE TERMINAL À CONTENEURS DU PORT DE BÉJAÏA

Dans le cadre de son plan d'investissements et de renouvellement de sa flotte, Béjaïa Mediterranean Terminal, joint-venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia et Portek Systems & Equipment, a commandé un nouveau portique de manutention sur pneus auprès de la compagnie spécialisée Kalmar, filiale de Cargotec.



Le nouveau portique sur pneumatiques « RTG » de marque Kalmar devrait être livré au deuxième trimestre de l'année prochaine. Il combine le meilleur de la technologie Diesel et électrique pour des économies de carburant, de faibles émissions et un entretien facile. À 1 000 heures, il a l'un des intervalles de maintenance les plus longs du marché.

Avec ses excellentes performances, le RTG Kalmar apportera certainement un rendement élevé pour l'investissement de BMT, et permettra de renforcer les cadences des différentes opérations au niveau du terminal à conteneurs.



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

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





## L'IMPACT DU COVID-19 SUR LES PORTS CONTENEURISÉS

À l'occasion d'une conférence sur l'impact du Covid 19 sur les ports le 17 juin, les analystes de Drewry ont montré l'effet de la pandémie en Asie du sud-est et dans le monde sur les ports conteneurisés.

Selon Eleanor Hadland, spécialiste des ports chez Drewry, consultant britannique, « il est évident que l'année 2020 verra une récession économique. Qu'il s'agisse du Fonds monétaire international, d'Oxfords Economics et de IHS Market, l'économie mondiale se contractera aux environs de 3%. » Quant à la reprise, les analystes ne s'accordent « Aucun consensus ne se dégage de la durée de cette récession et de sa profondeur ».

### D'abord la Chine et l'Asie

Le Covid-19 a eu des effets en cascade dans le monde. Selon Eleanor Hadland, la pandémie a touché, au premier trimestre, les ports chinois. La fermeture d'usine a secoué l'Asie. Les liaisons intra-asiatiques ont été touchées. Si les ports et les terminaux conteneurisés ont assuré une continuité, les pertes sont estimées aux environs de 4%.

### Ensuite l'Europe

Le confinement intervenu en Europe et les mesures prises en Amérique du nord devraient se faire sentir sur le second trimestre de l'année, estime la consultante de Drewry. Elle estime que les pertes de trafics pourraient s'élever à environ 9% sur ce trimestre. Après un début d'année difficile, la demande devrait revenir au cours du second semestre.

### Retour à la croissance ?

Alors, sur l'ensemble de l'année, les perspectives sont difficiles à faire. Le déconfinement en Europe pourrait remettre l'économie sur les rails mais tout dépend de la seconde vague du Covid 19 : existera-t-elle ou est-ce simplement une peur ?

Le scénario optimiste pour 2021

Pour Eleanor Hadland, 2021 dépend avant tout du retour de la demande. La vision optimiste de l'avenir repose sur le redémarrage de l'économie avec le retour de la consommation. Les investissements prévus dans les terminaux seront réalisés. Les chaînes logistiques seront revues pour se tourner vers des marchés émergents. Dans ces conditions, le trafic portuaire pourrait croître de 13% en 2021.

### La version pessimiste du scénario pour 2021

À l'inverse, si la demande peine à reprendre rapidement, la situation pourrait avoir du retard au démarrage. Le risque de voir des armateurs faire faillite en raison de la perte de marchés, l'attentisme dans les investissements des terminaux et une consommation ralentie pourrait entraîner une diminution des volumes dans les terminaux d'environ 6%.

### Le ratio entre capacité portuaire et nombre de salariés

Entre les deux scénarios, Drewry a analysé la situation en Asie. La Chine dispose de 267 MEVP de capacité portuaire, selon Drewry. Dans toute l'Asie du sud-est, à l'exception de la Chine, la capacité portuaire s'élève à 159 MEVP. Le consultant britannique a mené une analyse entre la force de travail et la capacité portuaire. En Asie, à prendre la capacité portuaire et le nombre de salariés portuaire, seuls la Thaïlande, les Philippines et le Vietnam s'alignent sur le ratio entre capacité portuaire et le nombre de salariés portuaires de la Chine.

### Des investissements estimés à 13 Md\$

Singapour et la Malaisie montrent un ratio bien supérieur à celui de la Chine avec une capacité de 40 MEVP pour environ 20 millions de salariés portuaires. À l'inverse, le Cambodge, la Birmanie et l'Indonésie disposent de nombreux salariés mais de peu de capacité portuaire. « Ces trois pays ont un besoin d'investissement de 13 Md\$ pour rattraper leur retard en matière portuaire », continue Eleanor Hardland.

### Un besoin d'augmenter de 24 MEVP la capacité portuaire pour accueillir les ULCV

En Asie du sud-est, le besoin en investissement dans les ports se fait lourdement sentir. Les ports de la région sont peu nombreux à recevoir des ULCV (Ultra Large Container Vessel). Ces navires déterminent la connectivité des ports avec les autres continents. Il n'existe que 16 terminaux concentrés dans six ports pour accueillir ces navires. Comparativement en Chine, il existe 40 terminaux dans 18 ports capables de traiter des navires de plus de 14 000 EVP.

Drewry estime qu'il faut améliorer les capacités des terminaux aptes à recevoir ces navires. L'analyste de Drewry estime qu'il faut intervenir sur des terminaux qui disposent d'une capacité de 24 MEVP pour pouvoir aligner tous les pays de l'Asie du sud-est sur les standards chinois. Déjà, des travaux concernant 16,5 MEVP sont en cours pour recevoir les ULCV. Ils devraient s'achever à l'horizon 2023.

### Une croissance ralentie

Au cours du premier trimestre 2020, le volume traité par les terminaux à conteneurs a connu une croissance de 0,3%. Un chiffre bas par rapport au premier trimestre 2018. À l'époque, la croissance s'est établie à 6%. Malgré la baisse d'activité, les ports ont gardé leur connectivité, notamment en Asie. Des hubs ont malgré tout souffert.

### La connectivité se réduit

L'indice de connectivité de ces hubs, à l'image du port de Shanghai ont vu le nombre de lignes diminuer. En effet, entre le troisième trimestre de 2019 et le quatrième trimestre de cette même année, l'indice de connectivité de Shanghai a perdu 10 points, celui de Ningbo affiche une baisse de 5 points et celui de Hong Kong de 4 points. Dans le même temps les ports d'hinterland (par opposition aux hubs) gagnent en connectivité. Ainsi, entre les deux trimestres, Zeebrugge gagne 3 points, Walvis Bay 2 points et Prince Rupert 2 points.

### Arabie Saoudite : Hutchison quitte Damman

La situation économique et politique n'a pas eu de conséquences sur les acquisitions menées par les opérateurs. Dans le Golfe persique, Hutchison Ports a jeté l'éponge sur le port de Damman au profit d'un consortium formé par le groupe singapourien PSA et un fonds de pension saoudien. Ils prévoient un investissement de 1,8 Md\$ pour augmenter la capacité du port et la réalisation du corridor logistique vers Djeddah, sorte de liaison entre le Golfe persique et la Mer rouge.

### Europe : DP World augmente son poids en Ukraine

En Mer noire, le manutentionnaire DP World a augmenté sa participation dans le terminal à conteneurs du port de Yuzhny, TIS. Déjà actionnaire, il détient désormais 51% de la société de gestion de ce terminal. Le projet prévoit aussi la construction d'une zone logistique de 500 hectares attenante au terminal. L'opérateur devient un acteur majeur dans cette région qui attise les convoitises, notamment entre la Géorgie et l'Ukraine.

### L'expansion de Yildirim dans le monde portuaire

En Italie, le port de Tarente devrait ouvrir dans le courant de l'année. Après la défection de Hutchison Ports et Evergreen sur ce terminal, ce sera maintenant le groupe turc Yildirim qui gèrera Tarente. Il prévoit d'agrandir la capacité pour atteindre 1 MEVP. Yilport, filiale du groupe Yildirim, a repris 24% de parts des ports de CMA CGM. Une opération capitalistique qui s'est faite avant la pandémie. Or, « il faudra du temps pour que les volumes reviennent à un niveau suffisant », indique l'analyste de Drewry.

### Spotlight Analysis

#### Investment needed to ready Southeast Asian ports for COVID-19-driven supply chain diversification

- Drewry estimates 24 million teu of existing port capacity needs upgrading to provide ULCV capability



Source: Drewry's Ports & Terminals Insight 2020

Selon Eleanor Hardland, analyste chez Drewry, le besoin d'améliorer les terminaux équivalent 24 MEVP de capacité est urgent pour accueillir les ULCV.





## PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 2020

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	12 712 953	11 179 270	-12,06
1.1- Trafic à l'import	7 026 161	7 018 417	-0,11
1.2- Trafic à l'export	5 686 792	4 160 853	-26,83
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	11 085 545	9 677 436	-12,70
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	6 259 647	4 546 501	-27,37
a) Import	1 121 935	993 015	-11,49
b) Export	5 137 712	3 553 486	-30,84
3.2- Vrac solides (tonne)	3 860 994	4 200 631	8,80
a) Import	3 788 791	4 200 631	10,87
b) Export	72 203	-	-100,00
3.3- Marchandises divers (tonne)	2 592 312	2 432 138	-6,18
a) Import	2 115 435	1 824 771	-13,74
b) Export	476 877	607 367	27,36
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	5 765 176	4 086 204	-29,12
a) Import	634 464	535 718	-15,56
b) Export	5 130 712	3 550 486	-30,80
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	6 947 777	7 093 066	2,09
a) Import	6 391 697	6 482 699	1,42
b) Export	556 080	610 367	9,76
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	2 616 771	2 962 908	13,23
a) Import	2 616 771	2 962 908	13,23
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	168 652	155 344	-7,89
a) Import (EVP)	84 523	80 645	-4,59
Nombre pleins	84 523	80 645	-4,59
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	84 129	74 699	-11,21
Nombre pleins	10 288	12 672	23,17
Nombre vides	73 841	62 027	-16,00
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	1 414 278	1 436 306	1,56
a) Import (tonne)	1 010 356	1 003 545	-0,67
Nombre pleins	1 010 356	1 003 545	-0,67
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	403 922	432 761	7,14
Nombre pleins	403 922	432 761	7,14
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	54,6%	59,1%	-

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
Trafic passagers	13 579	-	-100,00
a- Débarqués	8 438	-	-100,00
b- Embarqués	5 141	-	-100,00
1- Nb navires à l'entrée	803	682	-15,07
2- Nb navires à la sortie	802	684	-14,71
3- Nb moyen navire/jour sur rade	12	8	-31,20
4- Nb moyen navire/jour à quai	10	10	-3,11
5- Sejour moyen navire/Rade			
- Céréalières	5,17	5,30	2,51
- Cargos	5,36	4,87	-9,14
- Conteneurs	8,72	3,70	-57,57
- Bois	1,64	1,25	-23,78
- Fer et Tubes	2,15	2,28	6,05
- Ro/Ro	0,44	0,98	122,73
6- Sejour moyen navire Quai			
- Céréalières	8,04	7,80	-2,99
- Cargos	4,80	5,13	6,88
- Conteneurs	2,90	2,70	-6,90
- Bois	2,61	3,17	21,46
- Fer et Tubes	2,53	2,84	12,25
- Ro/Ro	2,27	3,25	43,17
Effectifs total	1 458	1 459	0,07
1- Effectifs permanents	1 360	1 384	1,76
2- Effectifs contractuels	98	75	-23,47
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/Partiel	-	-	-
5- Effectifs DAIP	-	-	-
Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	647	632	-2,32
2- Effectifs service technique	518	525	1,35
3- Effectifs service administratif	293	302	3,07
4- Cadre	198	195	-1,52
5- Agent de maitrise	208	209	0,48
6- Agent d'exécution	1 052	1 055	0,29
* Taux d'encadrement (%)	13,58	13,57	-0,07

