

SOMMAIRE

02

VISITE DE L'AMBASSADEUR DU ZIMBABWE AU PORT DE BÉJAÏA



En visite de travail dans la Wilaya de Béjaïa, son excellence M. Vusumuzi Ntonga, Ambassadeur du Zimbabwe en Algérie a fait une escale ce lundi 08 novembre 2021 au port de Béjaïa, où il a été reçu par M. KASMI Halim, PDG de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa... Lire la suite page 02.

03/04

JOURNÉE D'INFORMATION SUR LE THÈME : « LA PERFORMANCE LOGISTIQUE AU PORT DE BÉJAÏA ».



Le souci majeur du port de Béjaïa a toujours été la satisfaction de ses clients. Il investit et développe sans cesse des solutions logistiques et maritimes à même d'offrir aux professionnels du secteur un dispositif qui réponde à leurs attentes... Lire la suite page 03 et 04.

05

5^{ème} ÉDITION DU SALON INTERNATIONAL DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE « LOGISTICAL »



Le port de Bejaia et sa filiale BMT ont participé aux côtés des neufs autres ports nationaux, dans un stand commun et sous l'égide du groupe SERPORT, à la 5^{ème} édition du Salon du Transport et de la Logistique « LOGISTICAL », qui s'est déroulée du 22 au 25 Novembre 2021, à la SAFEX, pins maritimes Alger... Lire la suite page 05.

06

ACTION DE SOLIDARITÉ AVEC LE CHU KHELIL AMRANE



L'Entreprise Portuaire de Béjaïa, avec la contribution de ses employés, a fait don, en date du 28 novembre 2021, d'un camion-plateau au CHU Khelil AMRANE de Béjaïa. Cette initiative s'insère dans la stratégie sociale de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, Entreprise citoyenne par excellence, qui s'est investie depuis de très longues années dans différentes actions de solidarité en direction des associations, des populations de la région, du secteur de la santé, etc... Lire la suite page 05.

07/08

LU POUR VOUS : RADIOSCOPIE DES TAUX DE FRET EN 2020 ET 2021



Alors que l'année se termine, les taux de fret culminent à des niveaux inédits et inattendus, témoignant d'une rupture dans le transport maritime. Deux indicateurs plaident coupables : le CCFI et SFCL. Les taux de fret élevés n'ont pas la même incidence pour tous les continents et catégories de produits. Mais la menace sur l'industrie manufacturière mondiale est similaire, estime la Cnuced dans son analyse... Lire la suite page 07.

09

STATISTIQUES



PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC : 1^{er} janvier au 31 Octobre 2021.



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

www.portdebejaia.dz



VISITE DE L'AMBASSADEUR DU ZIMBABWE AU PORT DE BÉJAÏA

En visite de travail dans la Wilaya de Béjaïa, son excellence M. Vusumuzi Ntonga, Ambassadeur du Zimbabwe en Algérie a fait une escale ce lundi 08 novembre 2021 au port de Béjaïa, où il a été reçu par M. KASMI Halim, PDG de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa.

Un exposé détaillé sur les activités du port de Béjaïa lui a été présenté et le débat qui s'en est suivi a concerné les opportunités d'accords commerciaux offertes, notamment avec l'entrée en vigueur de l'accord de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF).

A l'issue de la rencontre, l'hôte du port a visité les différentes installations du port, à bord d'un remorqueur.

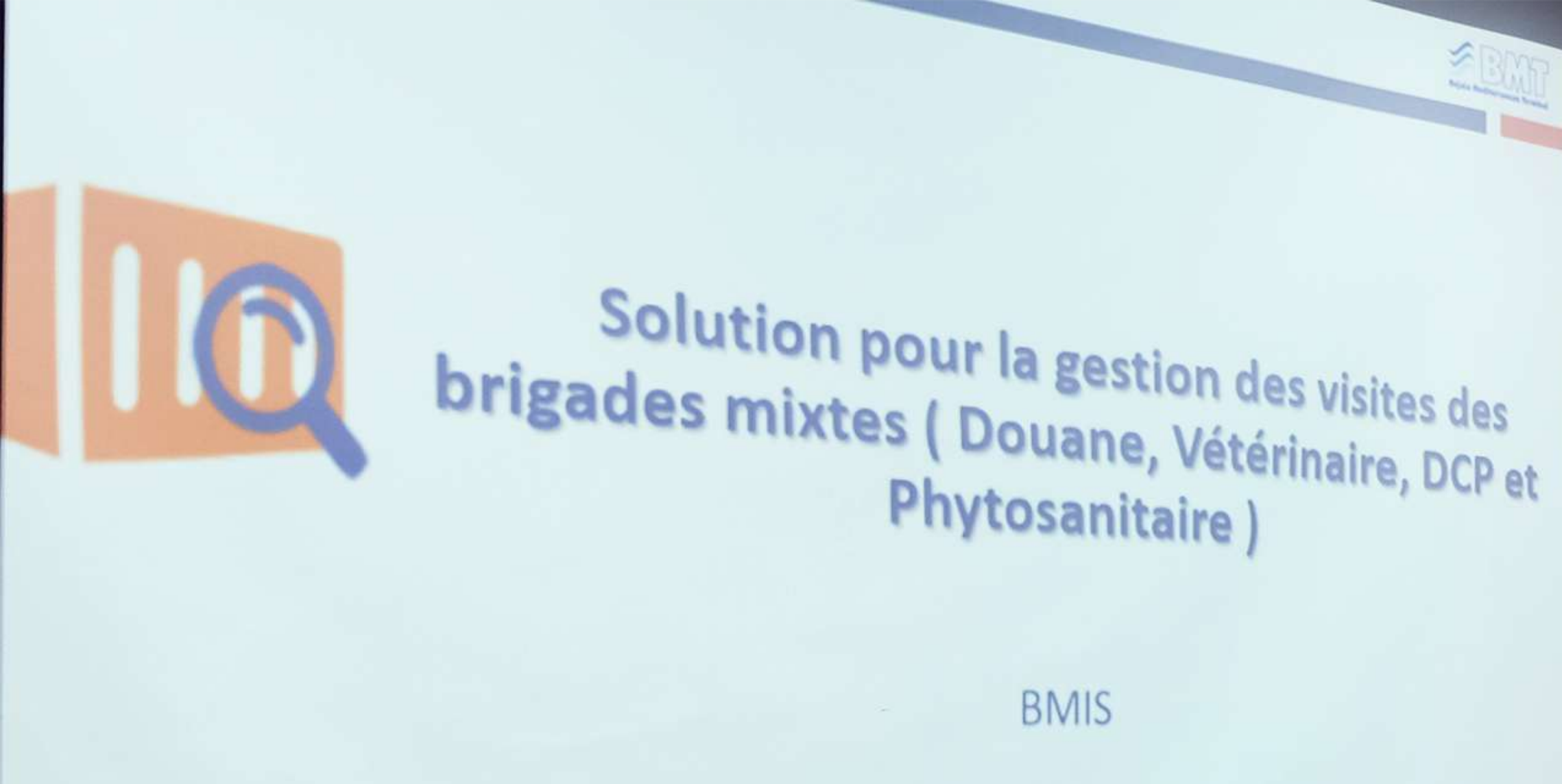




JOURNÉE D'INFORMATION SUR LE THÈME : « LA PERFORMANCE LOGISTIQUE AU PORT DE BÉJAÏA ».

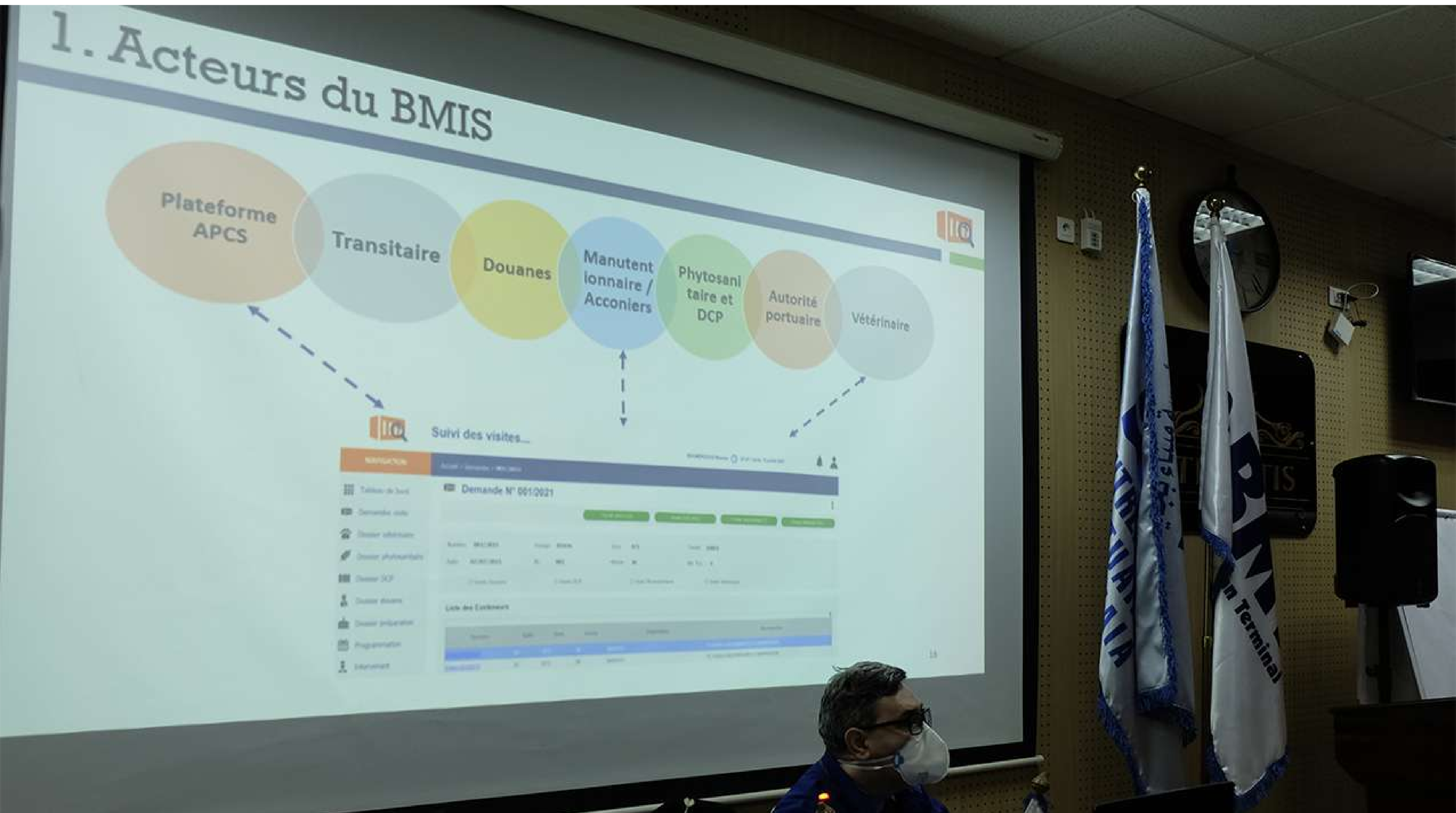
Le souci majeur du port de Béjaïa a toujours été la satisfaction de ses clients. Il investit et développe sans cesse des solutions logistiques et maritimes à même d'offrir aux professionnels du secteur un dispositif qui réponde à leurs attentes.

C'est dans cette optique d'amélioration des services aux clients et la réduction, voire la suppression des délais d'attente en rade pour les navires porte-conteneurs et les surestaris qui en découlent que le port de Béjaïa a, entre autres projets, mis en place le **système de fenêtres d'accostage**.



Ce système qui entre dans le cadre de la digitalisation des pratiques portuaires, est opérationnel depuis mai 2020. Il intègre les nouvelles technologies de l'information et de la communication, avec un programme d'accostage préétabli. Il est attribué à un armateur opérant au port de Béjaïa, via un espace Web.

Deux (02) postes à quai sont réservés et affectés à ce système, sur un linéaire de 500 mètres de quai. Toujours dans cette perspective de fluidification du trafic des marchandises conteneurisées, visant l'amélioration des performances du terminal à conteneurs, le port de Béjaïa en qualité de port pilote, a également mis en place un système informatique pour la gestion des visites dénommé « **Brigade Mixte Inspection System** », par abréviation **BMIS**.



Ce dispositif est conçu pour les différents intervenants portuaires dans le processus, à savoir : les Commissionnaires en Douane, le **Service Phytosanitaire**, le **Service Vétérinaire**, la **Direction de la Concurrence et des Prix**, les **Douanes** et l'**Entreprise Portuaire de Béjaïa**, à travers sa filiale, **BMT**.

Pour la concrétisation de ce projet, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa et sa filiale BMT, ont mis en place au niveau de chaque service de contrôle aux frontières, une **solution informatique dédiée aux BMIS**, créé sur cette dernière, à partir de tous les documents générés par les différents services de contrôle aux frontières, à savoir : **La liste des conteneurs à visiter, la programmation quotidienne des visites à effectuer et la notification aux différents intervenants...**



JOURNÉE D'INFORMATION SUR LE THEME : « LA PERFORMANCE LOGISTIQUE AU PORT DE BÉJAÏA ».



La gestion automatisée des échanges d'informations entre ces différents intervenants est entrée en vigueur le 10 octobre 2021 et devra donner un nouveau souffle en matière d'organisation de ces brigades, avec une coordination plus adéquate, appuyée par des moyens à même de leur permettre de mener à bien leurs missions et d'offrir une meilleure qualité de service, pour une plus grande compétitivité de la filière portuaire.

Cette dynamique se traduit également par l'ambitieux programme d'investissements arrêté par le port de Béjaïa notamment en matière de modernisation et de renforcement de ses moyens de manutention, moyens navals, infrastructures et superstructures, dédiés à l'entreposage des marchandises, à travers un plan de développement du port engagé à court, moyen et long terme, à même d'assurer aux clients au niveau de tous les maillons de la chaîne portuaire des prestations de qualité, en toute sécurité.

Et pour demeurer dans cet esprit d'écoute et d'échanges, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, en collaboration avec sa filiale « Bejaia Mediterranean Terminal » (BMT), ont organisé le 14 novembre 2021, à Akbou, une journée d'information sur le thème : « La performance logistique au port de Béjaïa ».

Les intervenants de l'EPB, de BMT, des Services des Douanes, de la DCPEW et de la DSA, ont communiqué sur des sujets se rapportant au thème arrêté, à savoir :

- Les performances du Terminal à conteneurs de BMT ;
- La digitalisation au service de la logistique portuaire ;
- La douane, un acteur incontournable dans la chaîne logistique : contrôle et facilitations ;
- Contrôle aux frontières : conformité des produits et performance logistique ;
- Procédures de contrôle phytosanitaire aux frontières ;
- Présentation du service vétérinaire aux postes frontières ;
- Mesures de fluidification au sein du terminal à conteneurs.



Intervention des Services des Douanes : La Douane, un acteur incontournable dans la chaîne logistique : contrôle et facilitations



Intervention du service vétérinaire aux postes frontières.

Au terme des différentes communications, des questions de compréhension, des demandes d'éclaircissements et des commentaires ont été faits par les participants, lesquels ont été pris en charge par les animateurs de la rencontre.



Questions & débats entre les intervenants.

A l'issue des débats et, avant de clôturer cette journée, M. KASMI a adressé ses remerciements aux intervenants, en l'occurrence les représentants de la Douane, de la Direction du Commerce, et des Services Agricoles, pour avoir contribué à la réussite de cette journée, ainsi qu'à l'ensemble de l'assistance et exprimé son souhait de voir se multiplier de telles rencontres pour que l'information circule entre les différents intervenants dans le processus de dédouanement et les opérateurs économiques, mais aussi pour apporter de la valeur ajoutée à travers des actions concrètes et faire le point sur ce qui a été amélioré au niveau du terminal à conteneurs du port de Béjaïa ; ceci dans l'intérêt commun du port et des opérateurs économiques.



VOTRE CONFIANCE, POUR DE MEILLEURES PERFORMANCES

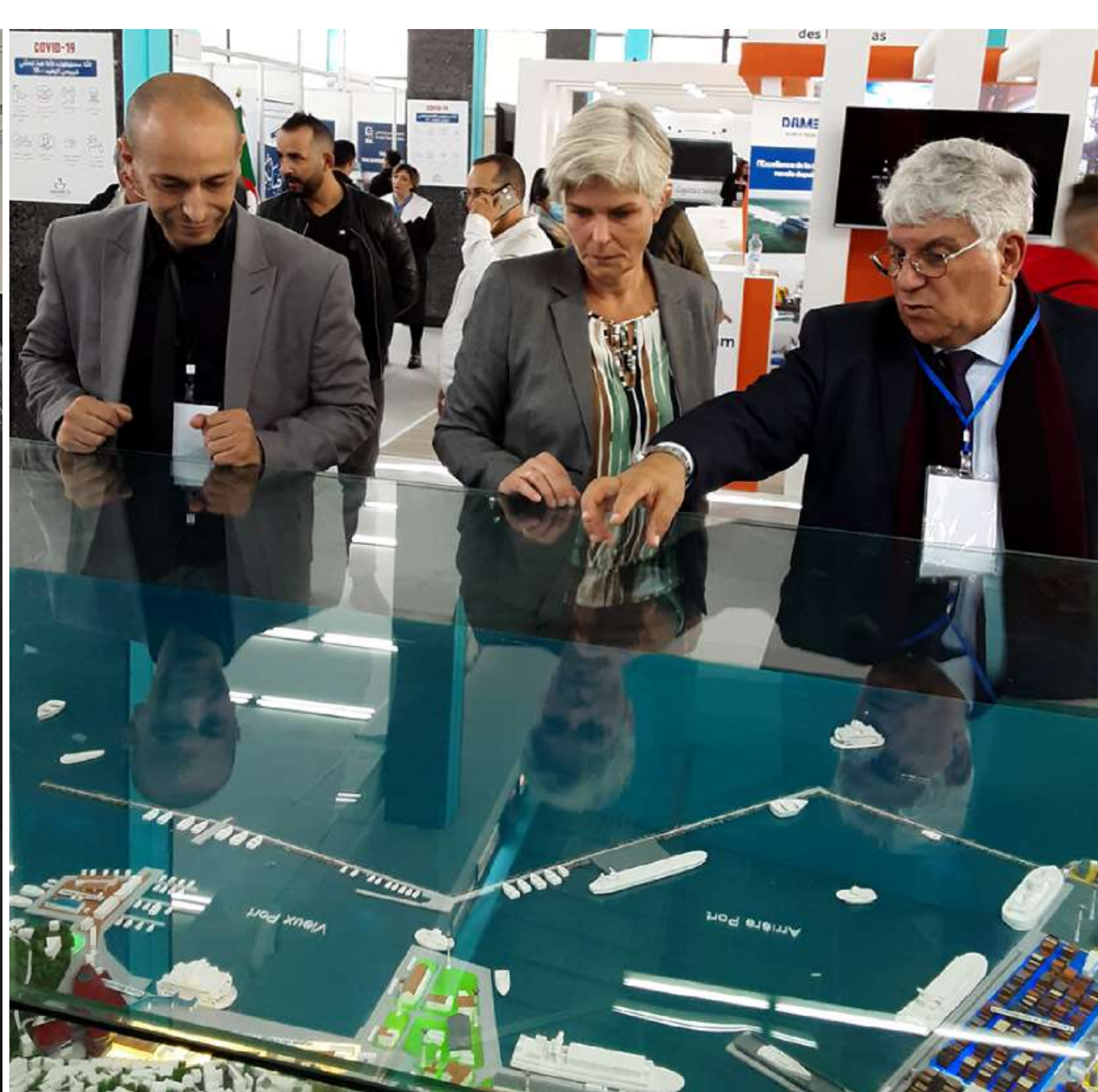
www.portdebejaia.dz



5^{ème} ÉDITION DU SALON INTERNATIONAL DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE « LOGISTICAL »

Le port de Bejaia et sa filiale BMT ont participé aux côtés des neufs autres ports nationaux, dans un stand commun et sous l'égide du groupe SERPORT, à la 5^{ème} édition du Salon du Transport et de la Logistique « LOGISTICAL », qui s'est déroulée du 22 au 25 Novembre 2021, à la SAFEX, pins maritimes Alger.

Organisé conjointement par la Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie « CACI » et le Groupe des Services Portuaires « SERPORT », ce salon de portée internationale, a été inauguré lundi 22 novembre par le Ministre du Commerce et de la Promotion des Exportations, M. Kamel REZIG et le Ministre des Transports, M. Aïssa BEKKAÏ.



Placé sous le thème de « La digitalisation de la chaîne logistique », ce rendez-vous économique par excellence, qui s'adresse aux professionnels activant dans le domaine du transport de marchandises (maritime, aérien, ferroviaire et routier), les auxiliaires de transport, les professions liées aux métiers des transports et de la logistique, les administrations et pouvoirs publics, a regroupé plus de 70 exposants et accueilli près de 300 visiteurs par jour, entre opérateurs économiques, étudiants, académiciens, etc.

Les organisateurs du « LOGISTICAL » 2021, ont octroyé le statut d'invité d'honneur au royaume des Pays-Bas, représenté par son excellence Madame Janna Van Der Velde, ambassadrice des Pays-Bas en Algérie, qui était présent en force à cette 5^{ème} édition, avec par moins de 10 entreprises néerlandaises participantes :

- Port of Amsterdam international;
- Port of Rotterdam international (hybrid);
- Damen Shipyards;
- Van vliet automotive BV;
- Pk trucks;
- IHC royal;
- Alwin;
- CAAN ;
- NABC ;
- Beweco.



En amont de cette manifestation, une convention de coopération a été signée par la CACI avec le Groupe SERPORT, dans le cadre de la préparation de la tenue du salon et pour une collaboration dans le domaine de la formation, au profit des secteurs du transport et de la logistique.

Et, en marge de cet événement, des conférences sur les enjeux de la transformation digitale et son impact sur le transport des marchandises et la logistique ont été programmées.



VOTRE CONFIANCE, POUR DE MEILLEURES PERFORMANCES

www.portdebejaia.dz



ACTION DE SOLIDARITÉ AVEC LE CHU KHELIL AMRANE

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa, avec la contribution de ses employés, a fait don, en date du 28 novembre 2021, d'un camion-plateau au CHU Khelil AMRANE de Béjaïa.

Cette initiative s'insère dans la stratégie sociale de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, Entreprise citoyenne par excellence, qui s'est investie depuis de très longues années dans différentes actions de solidarité en direction des associations, des populations de la région, du secteur de la santé, etc.

La remise officielle de ce véhicule neuf s'est déroulée au CHU de Béjaïa, en présence du PDG de l'EPB, M. KASMI Halim, accompagné du DRH et du Partenaire Social.

Mme Ghania GHERBI, Directrice Générale du CHU Khelil AMRANE, très touchée par cette marque de soutien a salué, au nom de tout le personnel du CHU, cette louable action et remercié chaleureusement les travailleurs de l'EPB. Ce camion, a-t-elle précisé, constitue un accompagnement qui permettra de résoudre le problème du transport des obus d'oxygène et de faire face à cette période difficile, marquée par l'arrivée d'une quatrième vague de la Covid-19.

Elle a également rendu hommage à l'Entreprise Portuaire de Béjaïa et à ses dirigeants, qui, depuis le début de cette pandémie en mars 2020, ont pris en charge les opérations d'acheminement des obus d'oxygène, avec les moyens du port.





RADIOSCOPIE DES TAUX DE FRET EN 2020 ET 2021

Alors que l'année se termine, les taux de fret culminent à des niveaux inédits et inattendus, témoignant d'une rupture dans le transport maritime. Deux indicateurs plaident coupables : le CCFI et SFCI. Les taux de fret élevés n'ont pas la même incidence pour tous les continents et catégories de produits. Mais la menace sur l'industrie manufacturière mondiale est similaire, estime la Cnuced dans son analyse.

Stop à l'escalade des taux de fret. Alerte à l'inflation des prix mondiaux à la consommation. Péril sur l'industrie manufacturière mondiale. C'est un plaidoyer en triptyque que livre la Cnuced dans sa dernière étude portant sur le transport maritime en 2020, intitulée **Review of maritime transport**. Les taux de fret y sont érigés au rang de points d'inflexion majeurs de nature à faire basculer la reprise économique d'un côté ou de l'autre. Un rôle qu'ils n'ont sans doute jamais endossé, plus assidus au plancher qu'au sommet.

« La reprise de l'économie mondiale est menacée par les taux de fret élevés, qui devraient se maintenir dans les mois à venir. Si la flambée actuelle des taux de fret des conteneurs devait persister, elle pourrait augmenter les niveaux de prix des importations mondiales de 11 % et les niveaux de prix à la consommation de 1,5 % d'ici 2023 », indique l'agence de l'ONU.

Raisons de la surchauffe multiples

Alors que l'année se termine, les taux de fret culminent à des niveaux inédits et inattendus, témoignant d'une rupture dans la stratégie des capacités des transporteurs maritimes largement relatée. « Afin de maintenir les taux de fret pendant la période de faible demande, les transporteurs ont restreint leur capacité. Puis, lorsque la demande a repris, ils ont libéré davantage de capacité, mais à ce moment-là, l'offre a été limitée par d'autres facteurs, notamment la congestion portuaire et les pénuries d'équipement. Il en a résulté une aggravation des perturbations et de l'inefficacité portuaire », rappelle la Cnuced.

Les raisons de cette surchauffe ont également été largement renseignés : la reprise de la demande plus forte que prévu, la polarisation des achats sur des biens marchands en compensation des services interdits d'accès, les modifications des us et coutumes (télétravail qui a motivé l'achat d'équipements, les achats en lignes, la mise au chômage partiel d'une partie de la population qui ont généré des carences de main d'œuvre...) ont formé un magma dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, épuisé les navires et les conteneurs disponibles et généré des goulots d'étranglement dans les ports, toujours inextricables à ce jour. Le décalage entre l'explosion de la demande et la réduction de facto de l'offre a inévitablement conduit à des taux de fret records pour les conteneurs sur toutes les routes commerciales.

Comme une traînée de poudre

Deux indicateurs plaident coupables. Le CCFI, publié par le Shanghai Shipping Exchange et basé sur les contrats à court et à long terme de 12 routes au départ de Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Fuzhou, Shenzhen et Guangzhou, s'élevait à 854 points au deuxième trimestre 2020, à 1 250 points au quatrième et dépassait les 2 000 points dès le premier trimestre de cette année.

La trajectoire de l'indice de fret conteneurisé de Shanghai (SCFI), qui suit les tarifs spot au départ de Shanghai (prix négociés sur une base quotidienne avec une validité de moins de 30 jours), est encore plus probante. En juin 2020, sur l'itinéraire Asie-Europe, l'indice était inférieur à 1 000 \$/EVP, mais à la fin de l'année, il avait atteint environ 4 000 \$. Fin avril, une augmentation de 3 % de la capacité ne l'a pas fait dérailler. Au contraire, il a bondi à 4 630 \$ et était à 7 395 \$ en juillet.

Mais c'est surtout le trade entre le premier port chinois et les deux ports californiens, par où entrent près de la moitié des marchandises conteneurisées, que les prix ont cramé, les compagnies maritimes ajoutant de surcroît frais et surtaxes pour compenser les frais induits par les problèmes logistiques à terre. Alors que la capacité a augmenté de 5 % en fin d'année 2020 et de 7 % encore début 2021, le SFCI a atteint environ 4 500 \$ par unité équivalente à quarante pieds (FEU) en avril, contre 1 600 \$ un an auparavant, puis les 5 200 \$/FEU en juillet.

Vers la côte Est de l'Amérique du Nord, ils ont plus que doublé, et à la fin de juillet 2021, ils avaient atteint 10 067 \$/FEU, hors primes, que les chargeurs ont parfois payés pour sécuriser leurs départs mais sans s'affranchir des retards.

Les régions en développement, notamment l'Amérique du Sud et l'Afrique, n'ont pas été épargnés, loin s'en faut. Sur la route Chine-Amérique du Sud (Santos), les prix comptait trois chiffres juillet 2020 (959 \$) mais quatre un an plus tard (9 720 \$). Au cours de la même période, les tarifs sur la route Shanghai-Lagos (Afrique de l'Ouest) sont quadruplés, passant de 2 672 \$/UTC à 8 102 \$.

From	To	Average	2018	2019	2020
Africa	Africa	1 862	1 812	1 849	1 924
	Asia	758	748	750	775
	Europe	1 607	1 431	1 643	1 747
	Latin America	1 950	2 010	1 860	1 979
Asia	Africa	1 946	1 800	1 927	2 112
	Asia	768	737	747	821
	Europe	1 848	1 782	1 847	1 916
	Latin America	2 198	2 290	2 075	2 230
	North America	2 580	2 426	2 603	2 711
Europe	Oceania	1 803	1 770	1 790	1 850
	Africa	1 701	1 595	1 650	1 858
	Asia	947	967	870	1 004
	Europe	887	804	881	976
	Latin America	1 232	1 019	1 302	1 376
	North America	1 838	1 518	1 742	2 256
Latin America	Oceania	2 002	1 996	1 933	2 077
	Africa	1 910	1 778	1 951	2 000
	Asia	1 796	1 623	1 963	1 802
	Europe	1 751	1 313	1 977	1 961
	Latin America	1 529	1 349	1 699	1 539
North America	North America	1 716	1 521	1 882	1 745
	Africa	2 994	2 890	3 112	2 981
	Asia	1 129	1 009	1 111	1 269
	Europe	1 097	858	1 109	1 323
	Latin America	1 353	1 254	1 318	1 486
	North America	1 516	1 534	1 429	1 584
	Oceania	2 722	2 538	2 634	2 996

Taux de fret entre 2018 et 2020 (source : Cnuced)

Des impacts inégaux selon les économies et les produits

L'incidence des taux de fret élevés n'a pas partout, ni pour toutes les catégories de produits, la même portée, analyse la Cnuced. « L'impact des frais de transport élevés sera plus important dans les petits États insulaires en développement, qui pourraient voir les prix à l'importation augmenter de 24 % et les prix à la consommation de 7,5 % [79 % des importations y sont transportés par la mer, NDLR]. Dans les pays les moins avancés, le niveau des prix à la consommation pourrait augmenter de 2,2 %. Les articles à faible valeur ajoutée produits dans les petites économies, en particulier, pourraient subir une grave érosion de leurs avantages comparatifs. »

Les écarts sont aussi notables entre continents : la hausse des prix à la consommation est estimée entre 3 et 4 % en Lituanie ou Estonie par exemple contre 1,2 % aux États-Unis et 1,4 % en Chine en fonction de leur degré d'ouverture aux importations (ratio des importations au PIB). Les prix du transport élevés n'agissent pas uniformément. Ils sanctionnent davantage les articles à faible valeur ajoutée tels que les meubles, les textiles, les vêtements et les produits en cuir, « produits loin des principaux marchés de consommation, dans des économies où la production est fragmentée et les salaires sont bas ». Ainsi, les frais de transport représentent 2,2 % du prix à la consommation pour les meubles et 1,8 % pour les textiles, les vêtements et les produits en cuir.

Réajustements du sourcing et des flux

La pénurie de certains articles est déjà manifeste en Europe. Pour les biens d'équipement de la personne, une augmentation des prix à la consommation de 10,2 % est à prévoir selon l'étude. L'analyse estime en outre à 9,4 % la hausse pour les produits en caoutchouc et en plastique, à 7,5 % pour les produits pharmaceutiques et les équipements électriques, et à 6,4 % pour les machines et les équipements. Les entreprises n'ont pas tardé à s'ajuster : certaines ont cessé d'exporter vers certains endroits tandis que d'autres ont modifié leur sourcing pour raccourcir leurs chaînes d'approvisionnement. Selon l'Association vietnamienne du poivre, la hausse des coûts logistiques a entraîné des pertes de marché à l'exportation. En 2020, pour les exportations vers les États-Unis, le coût par conteneur de 40 pieds a grimpé à 13 500 \$ en moyenne durant le premier semestre de cette année (contre 2 à 3000 \$ en moyenne). Pour les exportations vers l'UE, les prix du transport sont passés de 800-1 200 à 11 000 \$. Les importateurs ont fini par acheter du poivre brésilien.

Au final, assène le rapport, « une augmentation de 10 % des taux de fret des conteneurs, associée à des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, devrait entraîner une baisse de la production industrielle de plus de 1 % aux États-Unis et dans la zone euro, tandis qu'en Chine, la production devrait diminuer de 0,2 % ».

Vraquiers, une trajectoire similaire

Il n'y a pas que les biens manufacturés transportés en conteneurs concernés par l'incroyable période. Le vrac sec a connu une trajectoire similaire ou presque.

Le Baltic Dry Index, qui mesure le coût du transport de diverses matières premières, telles que le charbon, le minerai de fer, le ciment, les céréales et les engrais, a dansé la gigue. Après un premier semestre 2020 en fond de cale, la forte demande au second semestre, conjuguée à une diminution des livraisons de nouveaux navires et à une augmentation des activités de démolition, a propulsé les taux de fret à des niveaux que le secteur n'avait pas connus depuis dix ans. Si bien que les experts n'hésitent pas à employer l'expression de « super-cycle » en référence à une période vécue il y a une décennie. **En février 2020, le BDI ne comptait que 461 points, mais en juillet 2021, il avait atteint 3 257 points. En septembre, les taux de fret spot pour le minerai de fer avaient augmenté de 163 % sur un an.**

Les taux ont également été affectés par les retards causés par la congestion portuaire qui a mobilisé au plus fort de la crise 6 % de la flotte mondiale (évaluation de Clarksons) au large des ports chinois et brésiliens, les deux extrémités de la chaîne. L'embolie portuaire a été telle que jusqu'à 100 capesize et panamax ont été bloqués au large des ports brésiliens en février et mars 2021. Et autant aux abords des places chinoises.

Mais depuis octobre, le marché présente des signes inquiétants de baisse. « À l'enthousiasme des amateurs se sont substituées des préoccupations croissantes concernant la profonde correction observée ces derniers temps », indique le courtier maritime Allied Shipbroking dans son dernier rapport hebdomadaire. Le frein mis sur la demande de transport de minerai de fer vers la Chine, premier importateur mondial, a provoqué une pause dans la frénésie des neuf premiers mois de l'année. Le volume des importations de minerai de fer a en effet diminué en octobre pour atteindre 91,61 Mt, affichant une baisse de 14,2 % sur une base annuelle.

Alertes à la baisse

Les causes sont multiples. **La crise de l'énergie et l'accélération de la stratégie environnementale de Pékin**, qui a assigné des objectifs stricts en matière d'intensité énergétique pour chaque province, ont largement contribué, l'acier produisant environ 15 % des émissions totales de carbone du pays, selon les données officielles. L'objectif est désormais d'atteindre une croissance zéro de la production d'acier en 2021, ce qui signifie qu'elle ne doit pas dépasser 1,06 milliard de tonnes alors qu'elle avait déjà atteint pour les neuf premiers mois 806 Mt. « On s'attend à un ralentissement significatif du rythme au cours du dernier trimestre. Cela signifie moins de besoins en matières premières et donc moins d'importations de minerai de fer [70 % par la mer, NDLR] », simplifie le courtier. La Chine se fournit à 70

« Nous sommes optimistes pour les taux de fret à très court terme et en 2022, indique Klaveness. Au 8 novembre 2021, les contrats de 2022 pour les capesize, les panamax et les supramax ont été négociés à un prix (assez) élevé par rapport à cette année. La croissance nominale de la flotte, qui n'a jamais été aussi faible, combinée à des perspectives de demande résiliente, nous fait penser que le risque de hausse est supérieur au risque de baisse ».

L'affaire est plus mal embranchée pour les tankers, considérablement affaiblis depuis plus d'un an, ayant entamé leur descente brutale vers les bas-fonds au second semestre de 2020 dans un marché surapprovisionné. En janvier 2021, les bénéfices au comptant des pétroliers étaient de 5 237 \$/jour, et en juillet, ils étaient tombés à 2 753 \$/jour, les niveaux les plus bas jamais atteints. « Compte tenu de la faible demande mondiale actuelle et des incertitudes futures, les taux de fret à court terme des pétroliers resteront probablement bas », prévoit pour sa part la Cnuced.

Adeline Descamps « Le journal de la Marine Marchande »

Qui dit taux de fret dit bénéfices

- **Les taux de fret élevés ont dopé les bénéfices des compagnies mondiales de transport maritime par conteneurs. Au premier trimestre de 2020, leurs bénéfices d'exploitation – avant intérêts et impôts – étaient de 1,6 Md\$, et un an plus tard, ils avaient déjà atteint 27,1 Md\$. En 2020, le bénéfice annuel, de 25,4 Md\$ en 2020, devrait atteindre un montant sans précédent de 100 Md\$ en 2021 selon Drewry. A une époque marquée par les perturbations de production, la congestion des ports et une pénurie persistante de conteneurs et de navires.**

- **La vigueur du marché du vrac sec a également été bénéfique aux exploitants de vraquiers. En mai 2020, les gains mensuels moyens, tous vraquiers confondus, étaient de 4 894 \$/jour, mais en juin 2021, ils s'établissaient à 27 275 \$/jour. Les tarifs journaliers des capesize (capacité de transport jusqu'à 199 000 tpl) ont franchi la barre des 80 000 \$ en octobre.**



PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

01^{er} janvier au 31 octobre 2021

INDICATEURS DE PRODUCTION	2020	2021	VAR %
1- TRAFIC GLOBAL (TONNE)	13 586 440	10 550 151	-22,35
1.1-Trafic à l'import	8 543 311	8 064 362	-5,61
1.2-Trafic à l'export	5 043 129	2 485 789	-50,71
2- JAUGE BRUTE À L'ENTRÉE (TONNE)	11 900 866	10 106 143	-15,08
3- TRAFICS PARTICULIERS			
VRACS LIQUIDES (TONNE)	5 388 545	2 771 627	-48,56
a) Import	1 204 910	1 218 632	1,14
b) Export	4 183 635	1 552 995	-62,88
VRACS SOLIDES (TONNE)	5 024 864	5 043 997	0,38
a) Import	5 024 864	5 043 997	0,38
b) Export	0	0	0,00
MARCHANDISES DIVERSES (TONNE)	3 173 031	2 734 527	-13,82
a) Import	2 313 537	1 801 733	-22,12
b) Export	859 494	932 794	8,53
TRAFIC HYDROCARBURES (TONNE)	4 834 489	2 265 818	-53,13
a) Import	656 854	733 823	11,72
b) Export	4 177 635	1 531 995	-63,33
TRAFIC HORS HYDROCARBURES (TONNE)	8 751 951	8 284 333	-5,34
a) Import	7 886 457	7 330 539	-7,05
b) Export	865 494	953 794	10,20
TRAFIC CÉRÉALES (TONNE) (BLÉ, MAÏS ET SOJA)	3 520 066	3 310 064	-5,97
a) Import	3 520 066	3 310 064	-5,97
b) Export	0	0	0
TRAFIC CONTENEURS (EVP)	208 876	173 202	-17,08
a) Import (EVP)	103 476	81 311	-21,42
Nombre pleins	103 476	81 311	-21,42
Nombre vides	0	0	0
b) export (EVP)	105 400	91 891	-12,82
Nombre pleins	16 054	17 301	7,77
Nombre vides	89 346	74 590	-16,52
TRAFIC CONTENEURS (TONNE)	1 879 539	1 575 598	-16,17
a) Import (tonne)	1 308 227	1 086 443	-16,95
Nombre pleins	1 308 227	1 086 443	-16,95
Nombre vides			0,00
b) export (tonne)	571 312	489 155	-14,38
Nombre pleins	571 312	489 155	-14,38
Nombre vides	-	-	-
TAUX DE CONTENEURISATION (%)	59,2%	57,6%	

INDICATEURS	2020	2021	VAR %
INDICATEURS MVT NAVIGATION			
1- Nb navires à l'entrée			
2- Nb navires à la sortie			
3- Nb moyen navire/jour sur rade	855	812	-3,42
4- Nb moyen navire/jour à quai	858	817	-3,40
5- Séjour moyen navire rade			
- Céréaliers	4,91	3,77	-23,22
- Cargos	4,40	2,87	-34,77
- Conteneurs	3,67	0,46	-87,47
- Bois			
- Fer et Tubes	2,08	0,87	-58,17
- Ro/Ro	0,91	0,47	-48,35
6-Séjour moyen navire quai			
- Céréaliers	7,70	7,61	-1,17
- Cargos	4,85	4,31	-11,13
- Conteneurs	2,90	1,98	-31,72
- Bois	3,15	2,74	-13,02
- Fer et Tubes	2,68	2,36	-11,94
- Ro/Ro	3,01	2,23	-25,91
EFFECTIFS TOTAL	1 458	1 448	-0,69
1- Effectifs permanents	1 391	1 394	0,29
2- Effectifs contractuels			
3- Effectifs journaliers	67	53	-
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	631	624	-0,95
2- Effectifs service technique	525	521	-0,76
3- Effectifs service administratif	302	302	0,00
4- Cadre	195	197	1,03
5- Agent de maîtrise	209	216	2,39
6- Agent d'exécution	1 054	1 034	-1,61
Taux d'encadrement (%)	13,37	13,60	1,72



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

www.portdebejaia.dz