

Indicateurs de Performance Portuaire Newsletter 2019

En bref

- Répartition Homme/Femme est asymétrique quelque soit la région
- La proportion de femme est supérieure dans la partie administrative par rapport à celle des opérations portuaires
- La main d'œuvre est une charge de 21% sur le chiffre d'affaires en moyenne
- Le coût de la formation reste très faible compte tenu des évolutions technologiques des opérations portuaires
- Les niveaux de bénéfices relatifs (EBITDA) élevés reflètent les demandes d'investissement en capital pour une entité portuaire durable
- Le profil de gouvernance portuaire moyen demeure : entreprise, propriété de l'État, plus susceptible d'avoir un modèle fonctionnel mixte plutôt qu'exclusivement propriétaire
- Le trafic moyen reste de 10 millions de tonnes par an pour plus de 53% des ports

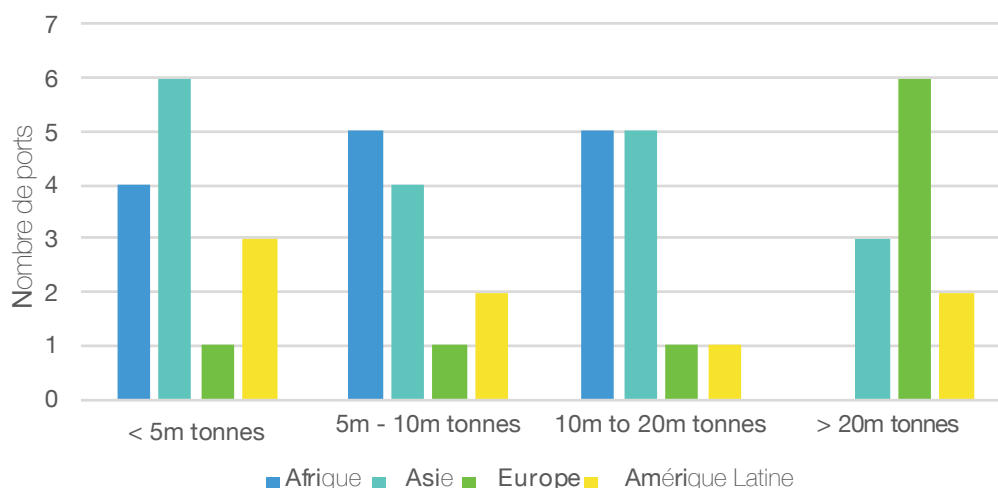
Renforcer les connaissances et compétences
par des approches innovantes
pour un développement économique durable



Le Port 'moyen'

Ce bulletin décrit les résultats de la collecte et de l'analyse des données de 2010 à 2018 auprès des membres des réseaux du Programme de Gestion Portuaire. Les données de 49 ports sont collectées à partir desquelles nous pouvons profiler les ports par région, propriété et gouvernance. Nous pouvons également rendre compte des repères de performance au niveau des entités portuaires dans les dimensions : financières, des opérations de navire, des opérations de fret, de l'environnement et des personnes.

Figure 1 - Répartition annuel de trafic des Ports

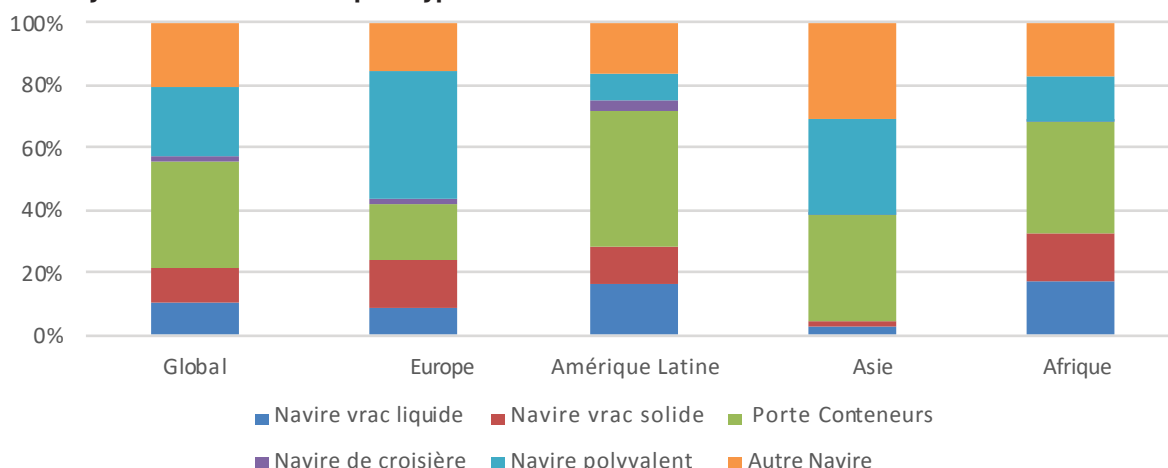


La combinaison de ports à travers les réseaux varie selon les régions et en termes d'échelle. Un peu plus de la moitié des membres (53%) ont des volumes annuels déclarés inférieurs à 10 millions de tonnes. Cela a diminué avec l'ajout des ports européens où 66% d'entre eux représentent plus de 20 millions de tonnes par an. L'inclusion de ports plus petits ajoute de la valeur à l'exercice, car la plupart des enquêtes se concentrent sur des ports plus grands, principalement conteneurisés.

Les données sur la composition variable des configurations portuaires en termes de fret et de navires renforcent la sagesse de l'industrie selon laquelle « lorsque vous avez vu un port, vous avez vu un port ». Chacun a sa propre dynamique tirée par la géographie et l'économie politique locale.

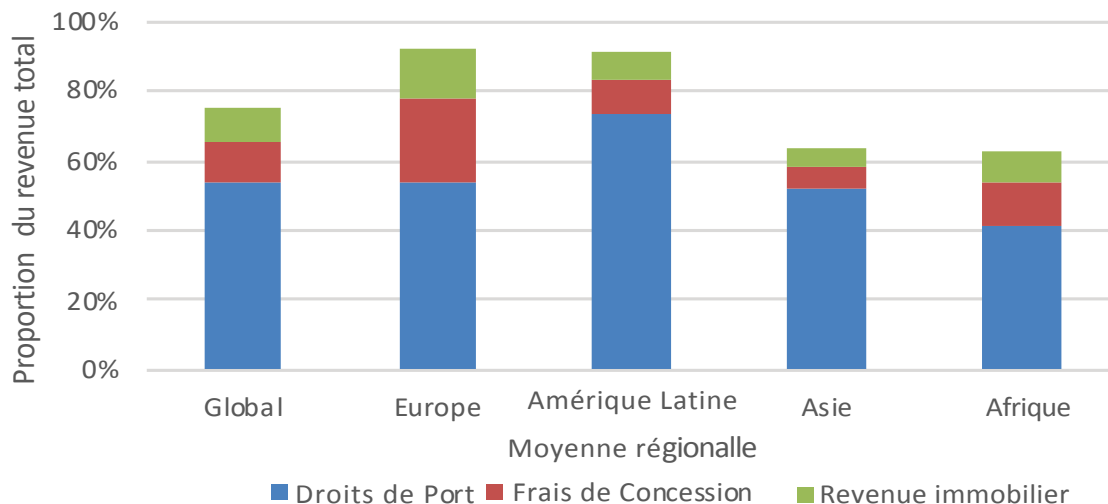
Les données de la figure 2 donnent un aperçu de la variété de navires arrivant dans les ports membres. La catégorisation des navires est conforme aux définitions utilisées dans le profil de la flotte mondiale décrite dans la revue maritime des transports de la CNUCED. Les ports membres peuvent revoir leur combinaison unique par rapport aux moyennes de ce profil.

Figure 2 - Moyenne des arrivées par type de navire



La comparaison financière des performances du port dépend de l'utilisation de la même devise et des mêmes périodes. Dans ces données, les ports saisissent leurs données comptables en monnaie locale et la CNUCED les convertit en dollars américains, en utilisant les tableaux de devises publiés par la Banque Mondiale, pour faciliter la comparaison.

Figure 3 - Revenu Mix

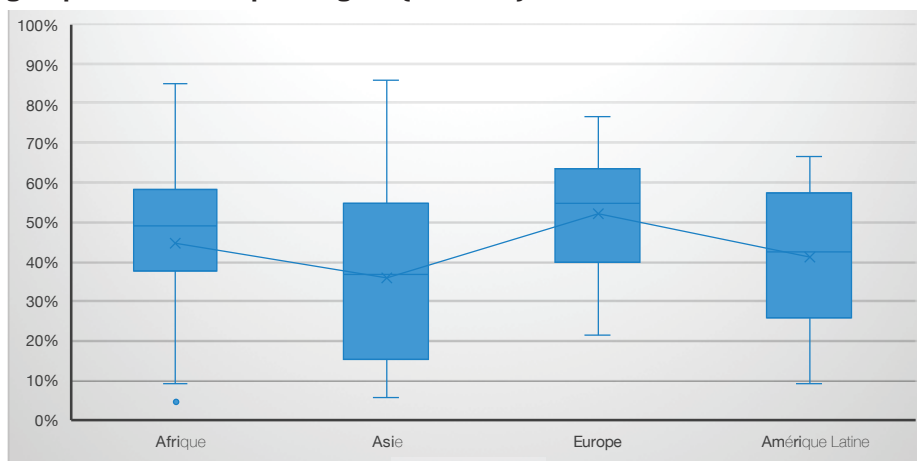


Les profils de revenus traditionnels dans les ports dépendaient largement des redevances facturées aux propriétaires de navires et de marchandises, généralement par l'intermédiaire d'agents. Cette source de revenus est nécessaire pour construire et entretenir l'infrastructure portuaire pour les navires et la manutention des cargaisons. Le solde des revenus serait composé des loyers sur les sites de stockage et de la fourniture de services tels que remorquages et pilotes.

La structure des ports en termes de composition du capital et de rentabilité durable est un élément de données précieux dans le IPP. Il est clair que la composition du capital, l'investissement et les dividendes varient considérablement d'un membre à l'autre. Pour certains, ils sont totalement indépendants de l'État. Pour d'autres, la capitale est entièrement dirigée par l'État. Pour beaucoup, c'est quelque part entre ces extrêmes. Avec un point de contact direct avec les membres, un engagement plus important émergera dans cette dimension des profils portuaires.

La **rentabilité** est comparable entre les types de ports et l'échelle en termes de rapport entre le bénéfice d'exploitation et le chiffre d'affaires total. La figure 4 décrit les niveaux moyens et la plage de valeurs par région. L'une des raisons de cet écart est la gamme de services dans laquelle l'entité portuaire s'engage. Le rôle principal de fourniture d'infrastructures nécessite des marges élevées afin de répondre aux besoins en capital des projets OPEX. La fourniture directe de services nécessite des marges d'exploitation, représentant en moyenne environ la moitié des marges primaires de ces données, qui reflètent des OPEX plus faibles et des intrants humains plus élevés.

Figure 4 - Marge opérationnelle par région (EBITDA)



Dans un environnement mixte, la moyenne nette est inférieure. Cela a tendance à s'appliquer aux ports à plus petite échelle et peut-être aux endroits où les conteneurs sont moins importants.

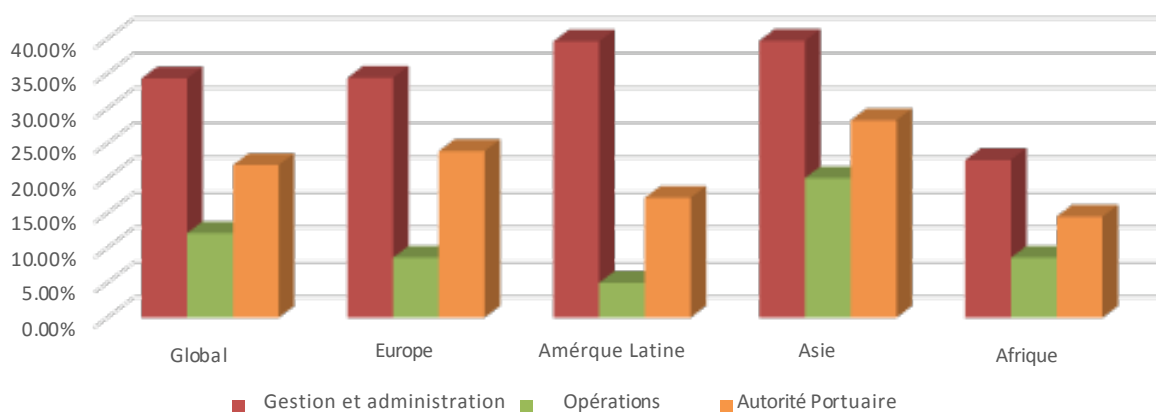
Capital humain

L'une des six catégories d'indicateurs du tableau de bord des performances portuaires (IPP) couvre les question du genre des objectifs de développement durable 5 (ODD 5). Il mesure le niveau de participation des femmes sur le marché du travail. Les travailleurs portuaires sont traditionnellement considérés comme un groupe dominé par les hommes dans la plupart des sociétés. L'évolution des pratiques de travail, de la technologie et de la société en général permet une plus grande participation des femmes.

Les membres du programme de gestion portuaire sont principalement d'entités portuaires, même si les participants peuvent provenir de la communauté portuaire plus large. L'enquête IPP recueille des données sur la dotation en personnel dans les structures des entités portuaires d'abord et dans la communauté portuaire plus large où les données sont disponibles.

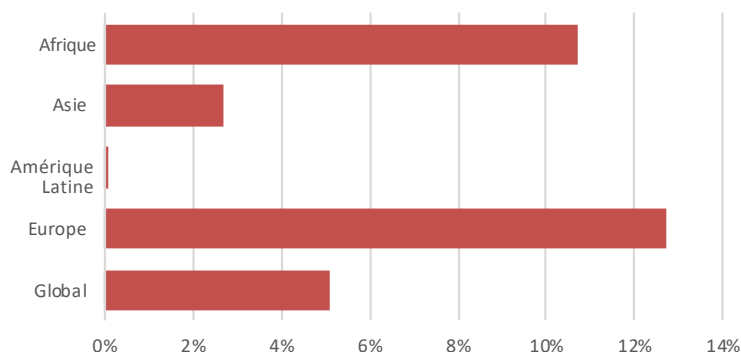
La figure 5 présente le profil de l'entité portuaire moyenne par région. Les résultats prévisibles sont que la participation globale est faible, mais la participation du côté des entreprises est encourageante. Les faibles valeurs sur les opérations portuaires suggèrent que nous sommes peu impliqués dans des activités telles que l'ingénierie et la prestation de services sur les quais.

Figure 5 - Entité portuaire: taux de participation des femmes



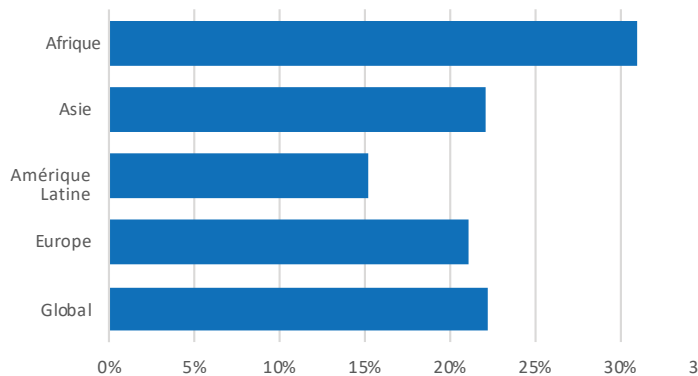
Lorsque nous examinons les données des opérations de manutention du fret, y compris les arrimeurs, ce faible niveau de participation se répète. L'intuition suggère que la numérisation et l'automatisation des activités entraîneront des taux de participation plus élevés. On peut également affirmer que l'augmentation du niveau de participation nécessite une action directe de la part des employeurs et de la société en général.

Figure 6 - Participation des femmes à la manutention des cargaisons



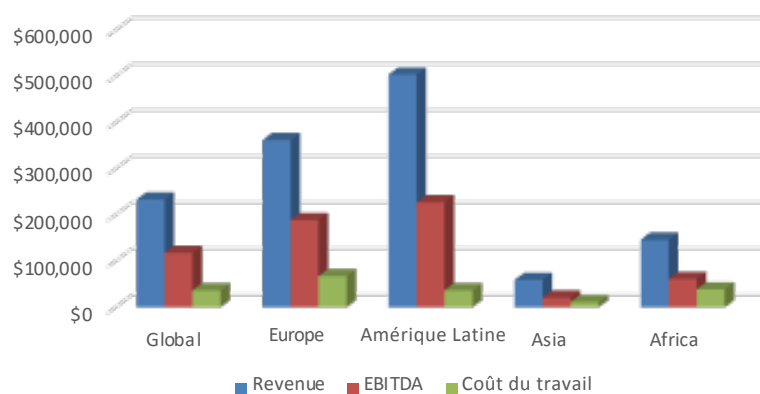
Une statistique utile est le coût de la main-d'œuvre en proportion des recettes totales. Il s'agit d'une métrique de haut niveau avec un certain nombre de composants. Par exemple, à mesure que le niveau d'automatisation ou d'externalisation augmente, on peut s'attendre à une baisse de la moyenne. De tels changements technologiques peuvent également entraîner un recrutement hautement qualifié et une augmentation des salaires moyens.

Figure 7 - Coûts de main-d'œuvre en proportion des revenus



Sur la période des rapports d'enquête IPP, la moyenne mondiale s'est maintenue entre 20% et 25%. Les moyennes régionales pour l'Europe et l'Asie se situent également dans cette fourchette. Les valeurs extrêmes sont en Afrique et en Amérique latine. Bien que les données ne soient pas suffisamment détaillées pour être définitives, les commentaires des ports suggèrent que l'Amérique latine est faible en entités portuaires en raison de la privatisation et Elle est élevée en Afrique en raison du nombre plus élevé d'employés. Il existe d'autres explications possibles telles que les taux de salaires, les niveaux de revenus ou les différences dans la classification des employés par les ports.

Figure 8 - Contribution des employés



En continuant de mettre l'accent sur les employés dans cette note d'information, la contribution relative de chaque employé à la performance financière du port est illustrée à la figure 8. L'écart régional est remarquable, mais les explications ne sont probablement pas liées à une seule variable. La figure 7 a noté le chiffre relativement faible pour les coûts de main-d'œuvre, ce qui suggère un faible nombre d'employés en raison d'une privatisation ou d'une externalisation plus poussée. Cela peut en partie expliquer

la contribution élevée par employé d'une entité portuaire en Amérique latine. L'inverse peut être vrai en Afrique et en Asie.

Durabilité

Une innovation récente est la comparaison des investissements et des normes environnementales à travers les réseaux. Les retours au travail sont limités pour le moment, 23 des ports ayant répondu à la question sur les normes et tous signalant l'application d'une méthodologie de surveillance environnementale. La majorité de ces rapports signale l'application de la norme ISO14001.

En ce qui concerne les dépenses environnementales, les commentaires suggèrent que les dépenses d'investissement et d'exploitation sont rarement classées comme un projet unique. Par conséquent, ces coûts sont inclus dans de nombreuses lignes budgétaires dans d'autres projets. Cela peut en partie expliquer les dépenses relativement faibles (1,7% des CAPEX) rapportées sur le tableau de bord.

Chaque année supplémentaire, nous obtenons de plus amples informations sur le port « moyen » de nos réseaux de programme de gestion des ports. Cela suppose que les ports continueront de partager des données et de contribuer aux commentaires sur ces tableaux de bord et bulletins d'information annuels.

Indice de connectivité du transport des lignes maritimes

La CNUCED publie un indice annuel de la connectivité maritime (LSCI) entre les ports mondiaux. Intuitivement, nous voyons des ports plus grands avec une connectivité plus élevée construits autour de hubs régionaux ou mondiaux. En 2019, pour la première fois, cet indice a été publié sous forme de port ainsi que les scores des pays.

Pour les membres, l'ensemble de données des Indicateur de Performance Portuaire, il y a peu de ces grands ports, de sorte que les scores sont en moyenne inférieurs. La figure 1 illustre la répartition des mesures de connectivité par région et en Europe avec des nombres plus élevés. Valence est le plus grand de l'ensemble de données avec Tanjung Priok en Indonésie représentant la valeur aberrante élevée asiatique sur le graphique. Les valeurs européennes sont réparties plus largement que dans les autres régions, car les ports participants sont généralement des ports d'alimentation, Marseille et Valence opérant à des niveaux de connectivité plus élevés.

Callao au Pérou et Buenos Aires en Argentine expliquent la propagation de valeurs supérieures à la valeur médiane.

Figure 9 - LSCI par port membre d'IPP 2019

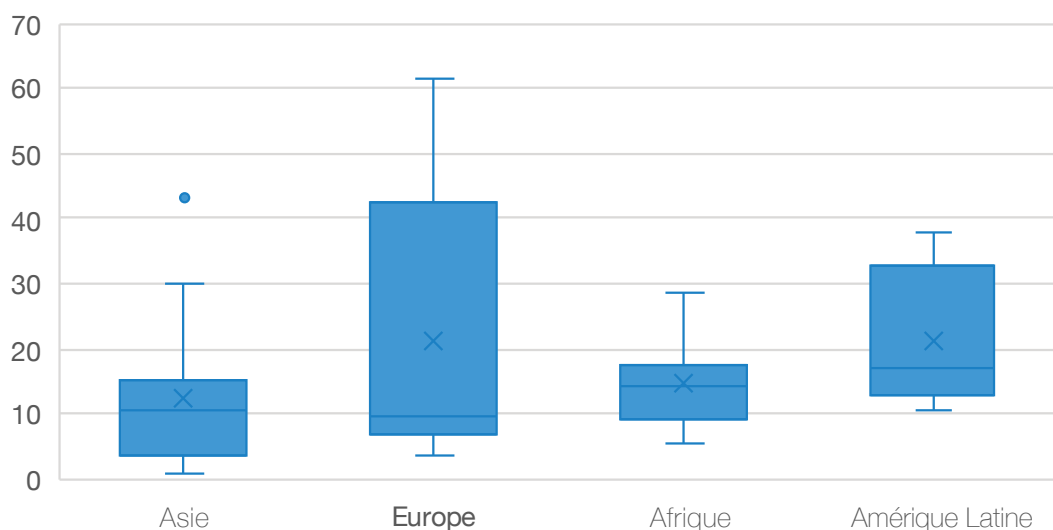


Table 1 - LSCI par port membre d'IPP 2019

PORT	2015	2016	2017	2018	2019
Angola, Luanda	22.03	25.79	22.49	23.76	24.90
Argentina, Bahia Blanca	7.08	8.19	8.59	8.59	10.75
Argentina, Buenos Aires	34.67	32.47	31.07	31.13	30.85
Benin, Cotonou	15.54	15.42	16.21	16.78	16.55
Cameroon, Douala	13.51	16.33	16.58	15.86	13.25
Dominican Republic, Rio Haina	11.80	13.25	14.36	14.71	15.04
France - Port de Marseille-Fos	41.44	42.98	43.54	44.07	43.54
Gabon - Office des Ports et Rades du Gabon	8.18	9.17	10.83	10.85	12.24
Ghana, Takoradi	7.55	8.33	9.11	10.19	8.07
Ghana, Tema	21.69	19.04	18.97	18.21	18.01
Guatemala, Puerto Quetzal	13.39	13.95	15.32	19.53	19.13
Guinea, Conakry	8.21	10.05	10.55	8.52	9.99
Haiti - Autorité Portuaire Nationale	8.92	8.52	7.74	8.63	10.08
Indonesia, Balikpapan	1.60	2.05	2.05	7.08	7.08
Indonesia, Belawan	9.45	9.19	9.15	13.55	13.01
Indonesia, Bitung	4.68	3.91	3.78	6.48	6.48
Indonesia, Jakarta	34.25	33.42	41.58	44.01	43.09
Indonesia, Makassar	5.44	8.40	11.13	11.65	11.35
Indonesia, Padang	4.42	4.46	4.18	4.54	4.51
Indonesia, Panjang	6.59	6.49	5.92	7.45	10.55
Indonesia, Surabaya	22.00	21.79	24.85	27.04	26.84
Ireland, Cork	7.79	7.43	7.74	7.82	10.71
Ireland, Dublin	8.26	9.96	8.75	8.74	8.13
Mauritania, Nouadhibou	2.90	4.30	4.30	6.29	5.52
Mauritania, Nouakchott	6.62	8.60	6.87	10.79	7.82
Namibia, Walvis Bay	17.02	15.81	14.96	15.04	14.63
Nigeria, Lagos	13.69	15.63	12.82	8.80	10.89
Peru, Callao	32.26	33.38	36.65	38.65	37.95
Peru, Paita	11.34	10.63	7.73	8.06	13.29
Philippines, Batangas	7.46	10.38	10.13	13.13	13.13
Philippines, Cagayan de Oro	6.48	7.71	7.66	8.07	10.52
Philippines, Cebu	9.63	11.83	11.31	10.79	10.90
Philippines, Davao	14.95	14.82	15.62	15.85	17.32
Philippines, Iloilo	1.65	2.63	2.65	2.65	2.65
Philippines, Manila	22.34	28.78	28.60	29.29	29.81
Philippines, Mindanao Terminal	1.06	1.06	1.40	1.40	1.40
Philippines, Tagbilaran	-	0.92	0.92	0.92	0.92
Philippines, Zamboanga	1.68	2.53	2.53	2.53	2.53
Portugal, Sines	32.35	34.23	36.23	49.29	36.35
Senegal, Dakar	15.67	16.94	16.99	15.61	16.81
Spain, Gijon	4.36	4.60	3.68	4.73	7.67
Spain, Valencia	53.37	53.39	54.24	54.58	61.68
Tanzania, Dar es Salaam	11.54	12.84	12.66	13.51	14.25
Togo, Lome	21.82	26.04	29.02	31.72	28.85
United Kingdom, Belfast	4.26	5.31	3.66	3.75	3.73

Index (Maximum 2006=100)