

Etude sur le coût logistique moyen d'un conteneur

Cas du port d'Oran

Study on the average logistics cost of a container

Case of the port of Oran

BOUDERGUI Aissa

Université d'Oran2 (Algérie)

aissa_boudergui@yahoo.fr

Résumé

La présente étude tente à présenter une typologie des coûts logistiques aux frontières maritimes dans une perspective d'économie, de réduction des coûts et d'accroissement de la performance des activités liées à la chaîne logistique internationale.

Des recommandations d'ordre pratique sont présentées, sur la base d'une approche statistique consistant à analyser les données recueillies auprès de la direction générale des douanes, l'entreprise portuaire d'Oran et la corporation des commissionnaires en douane.

Abstract

This study presents a typology of logistics costs at maritime borders with the aim of saving, reducing costs and increasing the performance of activities related to the international supply chain.

Practical recommendations are presented, based on a statistical approach consisting of analyzing the data collected from the General Directorate of Customs, the port company of Oran and the corporation of customs brokers.

Informations sur l'article

Reçu	27/08/2023
Acceptation	13/07/2024

Mots clés:

- ✓ Chaîne logistique internationale;
- ✓ Logistique des conteneurs;
- ✓ Performance portuaire.

Article info

Received	27/08/2023
Accepted	13/07/2024

Keywords:

- ✓ International supply chain;
- ✓ Container logistics;
- ✓ Port performance.

1. INTRODUCTION

La logistique est un élément majeur de l'efficacité de l'entreprise industrielle, conditionnant ses performances. L'international, du fait des distances accrues et des différents systèmes administratifs et légaux rend cette fonction encore plus importante dans la détermination de la compétitivité de l'entreprise internationalisée ou exportatrice (DUBOIN et J. s.d.).

L'indice de performance de la logistique livre ainsi une évaluation de la logistique d'un pays donné sur la base d'un certain nombre de critères, entre autre :

- L'efficacité des processus de dédouanement;
- La qualité des infrastructures commerciales et des infrastructures de transports - connexes;
- La facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels;
- La qualité des services d'infrastructure;
- La capacité de suivi et de traçabilité des consignations et la fréquence avec laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus.

En effet, l'étude tente de présenter une typologie des coûts logistiques aux frontières maritimes dans une perspective d'économie, de réduction des coûts et d'accroissement de la performance des activités liées à la chaîne logistique internationale.

Aussi, la logistique du conteneur a pour but d'optimiser les flux de conteneurs en coordination directe avec la logistique du navire afin de réduire les coûts de transport dans le cadre d'une compétition très rude entre les armements de lignes régulières, sachant que quatre causes majeures expliquent l'essor impressionnant de la conteneurisation au cours des 50 dernières années. Il s'agit de :

(i) Le conteneur est un outil intermodal qui permet des prestations porte-à-porte (HAYUTH 1992, 200) (HAYUTH, 1992), (ii) l'efficacité de la manutention portuaire, (iii) la réduction des coûts de transport, mais aussi (iv) le développement de prestations logistiques au-delà de l'offre de transport proprement dite. Le conteneur se prête particulièrement bien à une gestion en flux tendus qui nécessite de tenir les délais impartis par les chargeurs et de maintenir une fiabilité de livraison. Il permet l'acheminement régulier de petits lots par le regroupement dans un même conteneur, le suivi de la marchandise, voire un travail (étiquetage, reconditionnement, mise aux normes...) sur celle-ci lors des phases d'entreposage (Frémont 2008, 124).

Il sera donc question de cerner la structure des coûts logistiques à l'importation et les pratiques de tarification et de calculer le coût logistique moyen d'un conteneur équivalent vingt pieds (EVP) dédouané au port d'Oran dans le cadre du circuit rouge.

2. Méthodologie

2.1. Aspects méthodologiques de l'étude

La méthodologie adoptée dans le cadre de la présente étude est basée sur la collecte des données officielles, de l'échantillonnage et de l'analyse des données.

A titre tout à fait complémentaire, une enquête sur le terrain a été menée sur la base des entretiens et de l'observation.

2.2. Collecte des données

L'approche ainsi retenue a conduit à rechercher des données auprès des services des douanes (Centre National des transmissions et du système d'information des douanes), des services de l'entreprise portuaire d'Oran (département statistique), mais également auprès de la corporation des commissionnaires en douane représentée par son association professionnelle l'UNTCA (bureau de l'Ouest).

2.3. Délimitation géographique et temporelle

La zone de l'étude a été circonscrite au Port d'Oran, qui compte parmi les 11 principaux port commerciaux de l'Algérie, et ce au titre d'une période de référence s'étalant sur trois années 2015-2016-2017.

2.4. Echantillonnage

En raison d'un certain nombre de facteurs d'ordre pratique (nombre important de conteneurs, la structure assez diversifiée des coûts logistiques, les délais impartis pour la finalisation de l'étude, ...), il était quasiment impossible de généraliser la réflexion à tous les conteneurs « la population mère ». Ainsi, un échantillonnage s'imposait de fait et s'avérait, même, incontournable.

Il existe différentes méthodes d'échantillonnage, celle retenue pour les besoins de l'étude est l'échantillon aléatoire qui est le mieux indiqué. Fondamentalement, avec cette méthode, chaque conteneur EVP à la même probabilité de figurer dans l'échantillon.

Ainsi, malgré les insuffisances et les imperfections relevées sur certaines données statistiques (niveau d'agrégation, indisponibilité de certaines données, écarts marquant parfois la même information statistique), la base de données des conteneurs dédouanés au port d'Oran durant la période de référence (2015, 2016, 2017) a fait l'objet d'analyse et de traitement pour réaliser l'échantillonnage, mais surtout pour la délivrer de tout ce qui est susceptible de déboucher sur un biais d'échantillonnage. Il s'agit, au fait, d'un échantillon dont la taille minimale adoptée est 100 conteneurs équivalent vingt pieds par années de référence.

A partir d'une proportion estimée de 93%, en fonction des traits caractéristiques des données disponibles ciblées, on a calculé la taille de l'échantillon à partir de la formule ci-après :

$$n = \frac{t^2 \times p(1-p)}{(e)^2}$$

n : taille de l'échantillon attendu.

t : niveau de confiance déduit du taux de confiance (traditionnellement 1,96 pour un taux de confiance de 95%) – loi normale centrée réduite.

p : estimée par nos soins à 93% de la population présentant la caractéristique étudiée dans l'étude.

e : marge d'erreur (fixée à 5%), soit (0,05)², ce qui donne un résultat de 0,0025.

Donc, «n» est égal à 100

3. Résultats

3.1. Résultats qualitatifs

Globalement, les résultats de l'étude sont présentés dans des tableaux récapitulatifs permettant, surtout, une vue d'ensemble, suivis, le cas échéant, de commentaires, d'observations et d'analyses. Ces tableaux présentent des données quantitatives permettant une lecture claire des informations relatives au coût logistique moyen de dédouanement d'un conteneur EVP.

3.1.1. Trafic au port d'Oran : une tendance baissière

Le trafic maritime au port d'Oran s'est caractérisé par une tendance à la baisse observée au titre de la période de référence et ce, à partir de l'année 2015, tel que mentionné sur le tableau ci-après.

Table N°1. Trafic maritime au port d'Oran- Nombre de conteneurs

ANNEE	20 PIED	(40-45) PIED	EVP*
	NOMBRE CTS	NOMBRE CTS	NOMBRE CTS
2015	27420	60104	147 628
2016	30643	57587	145 817
2017	26112	58090	142292
Total	84175	175781	435737

Source : Centre national de l'informatique et des statistiques.*Calculs faits par nos soins. (Un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP et un conteneur de 40 pieds en vaut 2).

Les chiffres de l'entreprise portuaire s'offrant à l'analyse n'autorisent pas la même observation, compte tenu qu'une légère hausse a été enregistrée en 2016 par rapport à 2015 (soit un écart minime de 162 conteneurs EVP) d'un côté, et l'indisponibilité des chiffres relatifs à l'année 2017, d'un autre côté.

Table N°2. Trafic maritime au port d'Oran- Nombre de conteneurs

	2015	2016	2017
Navires conteneurs portes	346	276	263
Evolution		-20%	-15%
Nombre de conteneurs à l'importation (EVP)	148989	149151	-

Source : Entreprise portuaire d'Oran

Cette baisse tendancieuse a marqué également le nombre de navires ayant séjourné en rade, passant d'un taux de 65% en 2016 (729 navires sur 1121 escales) à un taux de 60% en 2017 (617 Navires sur 1016 escales), mais également le délai moyen d'attente en rade est passé de 5,9 jours/navire en 2016 à 4,6 jours/navire en 2017.

Par ailleurs, il est à préciser que le taux élevé d'attente en rade en 2017 revient aux navires portes conteneurs.

L'indisponibilité des postes à quai représente le motif principal à l'origine du mouillage prolongé des navires en rade (94%)(EPO 2017).

Table N°3. Attente moyenne en rade 2016- 2017

Attente moyenne en rade	C/F	Cargos	Ro/Ro	P/Conteneurs	Céréaliers	Pétroliers	Bitumiers	Huiliers	Tanker (LAB)	Autres
2016	0,0	1,8	1,3	5,9	7,1	0,6	1,9	2,6	0,2	0,0
2017	0,0	2,4	0,9	4,6	3,1	0,4	2,0	1,8	0,3	0,0

Source : Entreprise portuaire d'Oran

Par contre, Le séjour moyen à quai des navires est resté relativement stable avec une légère hausse passant de 4,1 jours/navire en 2016 à 4,2 jours/navire en 2017.

3.1.2. Structure des coûts plus ou moins homogènes

Le noircissement de la matrice des coûts ci-après reprise démontre clairement que la structure des coûts logistiques présente les traits caractéristiques d'une structure plus ou moins homogène, avec des catégories de coûts presque communes à tous les cas examinés, au détail le plus fin, par les cadres auditeurs.

Ainsi, outre les droits, taxes et redevances, et par assimilation, toute autre somme perçue par la douane au titre du dispositif répressif (amendes) mis sciemment de côté conformément aux instructions de la hiérarchie, vingt-six (26) rubriques structurent, en général, le coût logistique d'un conteneur lors de son passage aux frontières maritimes.

A quelques différences près, relevées sur les dénominations des rubriques, les différents montants payés au titre des prestations fournies peuvent être rangées dans cinq catégories:

- Frais payés aux compagnies maritimes : à l'instar des frais de débarquement, d'intervention agence, péage, taxes péage, débarquement, les surestaries, frais de documentation...etc;
- Frais payés à l'entreprise portuaire : au titre des fonctions logistiques assurées par ses services en sa qualité d'aconier (gardiennage, zoning, manipulation, nettoyage, accès camion, taxe transit, redevances conteneurs ...etc;
- Frais payés au commissionnaire en douane : ouverture du dossier, commission de transit, honoraires agréé en douanes (HAD)...etc;
- Frais payés à l'administration des douanes : il s'agit, pour l'essentiel, des sommes dérisoires payées au titre du travail extra légal à l'occasion du passage au scanner ou d'apurement, en dehors des heures légales de travail;
- Autres frais : revenant aux banques, mais surtout aux autres organismes publics de contrôle en charge d'un certain nombre de formalités particulières (ONDA, ONML...etc). A quoi s'ajoutent les frais d'expertise payés à certains experts judiciaires, les frais de transport revenant aux transporteurs publics. Enfin, certaines sommes reviennent aux portefaix travaillant pour leurs propres comptes sans couverture sociale aucune.

Il importe, cependant, de souligner que certaines sommes payées au titre des cautions sont récupérables une fois les conteneurs vides restitués. Elles sont, de ce fait, exclues du calcul du coût logistique .Par contre, ces sommes sont susceptibles de générer des effets en terme de trésorerie pour les entreprises d'importation notamment celles opérant dans le secteur de production des biens et des services.

Par ailleurs, pour simplifier, et sans trop aller dans le détail, certains coûts de natures plus ou moins proches ont fait l'objet d'agrégation et rangées sous une même rubrique; eu égard au fait que les sommes dues sont versées au même bénéficiaire.

Enfin, certains montants payés non identifiés, et/ou rangés sous diverses rubriques pourraient constituer éventuellement des coûts cachés qui commandent des investigations plus poussées pour les cerner.

3.1.3 Pratiques de tarification plutôt hétérogènes

Il apparaît également à l'attention générale qu'une bonne partie de la structure des coûts logistiques (3/5), même fonction des délais de séjour, est fixe (en terme de tarification unitaire). Par contre, certains frais revenant aux commissionnaires en douanes et aux compagnies maritimes sont plutôt disparates (2/5). Les tableaux ci-après livrent un aperçu.

a) Frais de transit

C'est ainsi qu'il est relevé qu'au titre des frais d'ouverture du dossier, le coût varie entre 2500 et 4000 DA. Un écart important de l'ordre de 15.000 DA est relevé également sur les honoraires de l'agréé en douane (H.A.D) et des commissions de transit.

Table N°4. Frais de transit (en DA)

	Ouverture dossier		Honoraire (H.A.D)*		Commission de transit**	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Commissionnaire	2500	2500	15000	20000	5000	5000
Commissionnaire	2000	3000	-	-	15000	20000
Commissionnaire	2500	2500	20000	30000	20000	10000
Commissionnaire	4000	4000	20000	30000	15000	-

*H.A.D : honoraires agréé en douane.

** La commission de transit est payée en fonction du poids de la marchandise.

Source : Entreprise portuaire d'Oran

b) Frais revenant aux compagnies maritimes

Un constat similaire a été également établi concernant les frais payés aux compagnies maritimes au titre, surtout, des frais de manutention, les frais d'agence ainsi que des frais de manutention (des écarts variant entre 2500 et 3000 DA).

Table N°5. Frais revenant aux compagnies maritimes (en DA)

	Compagnie 01	Compagnie 02	Compagnie 03
Frais manutention	13000	10750	13.000
Frais documentation	2000	1500	-
Frais agence	3000	3750	6000
Frais logistiques	1000	1000	
Taxe B.L	1000	1000	1000
Péage	90,45	106,26	20,24

Source : Consolidé par le chercheur

c) Cas particulier des surestaries

Les surestaries présentent pratiquement les mêmes divergences, non seulement en terme de tarification, mais en matière, surtout, des modalités de calcul à savoir : le nombre de jour de

planche (free time). Les trois compagnies prises à titre d'exemple illustrent parfaitement les divergences relevées.

Table N°6. Surestaries appliquées- comparaison entre trois compagnies

	Compagnie 1	
	Conteneur 20pieds	Conteneur 40pieds
Franchise	15jours	15jours
Apartir du 16^{ème} jour	20USD	40USD
Apartir du 23^{ème} jour à 90 jours	40USD	80USD
	Compagnie 2	
	Conteneur 20 pieds	Conteneur 40 pieds
Franchise	7jours	7jours
Apartir du 8^{ème} jour	11USD	22USD
Apartir du 15^{ème} jour	22USD	44USD
Apartir du 31^{ème} jour	44USD	88USD
	Compagnie 3	
	Conteneur 20 pieds	Conteneur 40 pieds
Franchise	15jours	15jours
Apartir du 16^{ème} jour	18USD	36USD
Apartir du 23^{ème} jour	36USD	72USD
Apartir du 71^{ème} jour à 90 jours	56USD	112USD

Source : Consolidé par le chercheur

3.2. Résultats qualitatives

3.2.1. Coût logistique moyen, une tendance à la hausse

Les calculs faits sur la base de l'échantillon choisi ont permis d'évaluer le coût logistique moyen pondéré d'un conteneur EVP, dédouané dans le cadre du circuit rouge à 127.195,24 DA en 2015. Ce coût a sensiblement augmenté en 2016 pour atteindre un montant s'élevant à 142.581,33, soit une évolution de l'ordre de 12,09%. Cette hausse a été poursuivie en 2017 en enregistrant un coût logistique moyen de l'ordre de 155.405,80 DA, soit une augmentation de 8,99%. Le tableau ci-après en livre un premier aperçu global.

Table N°7. Coût logistique moyen de conteneurs (DA)

	Nombre de déclarations	Nombre de conteneurs 20pieds	Nombre de conteneurs 40pieds	Nombre de conteneurs EVP	Coût logistique moyen (DA)
2015	49	54	23	100	127.195,24
2016	38	29	36	101	142.581,33
2017	36	35	34	103	155.405,80
Total	123	118	93	304	

Source : Consolidé par le chercheur

3.2.2. Principales catégories de coûts dans la structure globale du coût logistique et leurs parts respectives

Poussant un peu plus loin l'analyse, il a été relevé que 26 rubriques structurent le coût logistique suivant le détail repris au tableau ci-après.

Table N°8. *Structure du coût logistique moyen de conteneurs (DA)*

STRUCTURE	2015		2016		2017	
	C.M.P	PAR T(%)	C.M.P*	PART (%)**	C.M.P	PART(%)
Suivi débarquement	25.675,33	20,18	19.949,45	13,99	19.385,62	12,47
Surestaries	15.958,72	12,54	31.656,35	22,20	47.514,78	30,57
Tel	675,45	0,53	564,45	0,39	684,56	0,44
Restitution TC20P	2079,17	1,63	1793,86	1,25	1606,01	1,03
Restitution TC40P	1348,10	1,06	2299,38	1,61	573,38	0,36
TEL brigade apurement	485	0,38	306,93	0,21	247,57	0,16
TEL scanner	900	0,63	930,69	0,65	873,78	0,56
Magasinage/gardiennage	29.182,70	22,94	34161,06	23,96	41.917,62	26,97
Manutention manuelle 20p	1240	0,97	430,70	0,30	398,05	0,25
Manutention manuelle 40p	525	0,41	1014,55	0,71	378,64	0,24
Manutention mécanique	6123,14	4,81	2890,67	2,02	2425,76	1,56
Transport terrestre	60	0,04	353,46	0,27		
Location moyen de transport	18474,90	14,52	21.382,97	14,99	17688,34	11,38
Immobilisation	200	0,15	00	00	00	00
Location Clark	00	00	425,74	0,29		
Pesée	139,34	0,11	100,78	0,07	2015,02	1,29
Expertise	573,30	0,45	1498,99	1,05	150,19	0,09
Frais de chèque de banque	338,13	0,26	324,93	0,22	353,56	0,22
Frais déplacements	00	00	00	00	553,40	0,35
Visa ONDA	00	00	00	00	00	00
Visa ONML	10,30	0,08	00	00	12,03	0,007
Frais visite	2545,60	02	2405,94	1,68	1524,27	0,98
Ouverture de dossier	1825	1,43	1400,99	0,98	1199,02	0,77
Honoraires H.A.D	14.134,32	11,11	14211,51	9,96	11.647,88	7,49
Commission transit	1880,87	1,47	1520,17	1,06	2054,27	1,32
TVA	2820,83	2,21	2957,70	2,07	2201,94	1,41
Total	127.195,24	99,9	142.581,27	99,9	155.405,69	99,9

* Coût moyen pondéré.

** Part de chaque rubrique dans le coût global.

Source : Consolidé par le chercheur

a) Part des principaux coûts, par intervenant, dans la structure globale du coût logistique

Pour les besoins d'une vue d'ensemble et après un travail d'agrégation, il a été établi que les parts des différentes catégories structurant le coût logistique varient sensiblement d'une rubrique à l'autre.

Assez fondamentalement, ce sont les frais revenant aux compagnies maritimes qui présentent la grosse part avec un pourcentage de 35,41% en 2015, qui est passé à 39,05 % en 2016 pour atteindre presque la moitié en 2017 (44,43 %).

Les frais portuaires payés à l'EPO viennent en deuxième position avec un taux de 31,24 % en 2015 plus ou moins stable en 2016(29,03%) et 31,29% en 2017.

Par ailleurs, viennent en troisième position, les autres frais avec un taux de 16,22 % en 2015 passé à 14,07% en 2016 pour régresser en 2017 en enregistrant un taux de 10,99 %.

En quatrième position, Les frais payés aux commissionnaires en douanes présentent une part non négligeable car enregistrant un pourcentage de 15,50% en 2015, passé à 16,53% en 2016 et ce malgré une légère diminution en 2017 (12,05%).

En dernier lieu, une part infime revient à l'administration des douanes avec un taux de 1,54% en 2015 relativement stable pendant les deux autres années (1,25% en 2016 et 1,16% en 2017).

Table N°9. Part des principaux coûts dans la structure globale du coût logistique

		2015	2016	2017
Frais payés aux compagnies maritimes	Suivi débarquement	20,18	13,99	12,47
	Surestaries	12,54	22,20	30,57
	Restitution TC20P	1,63	1,25	1,03
	Restitution TC40P	1,06	1,61	0,36
	Part totale de l'intervenant	35,41	39,05	44,43
Frais payés à l'administration des douanes	TEL	0,53	0,39	0,44
	TEL brigade apurement	0,38	0,21	0,16
	TEL scanner	0,63	0,65	0,56
	Part totale de l'intervenant	1,54	1,25	1,16
Frais payés à l'entreprise portuaire	Magasinage/gardiennage	22,94	23,96	26,97
	Manutention manuelle 20p	0,97	0,30	0,25
	Manutention manuelle 40p	0,41	0,71	0,24
	Manutention mécanique	4,81	2,02	1,56
	Location Clark	0,00	0,29	0,00
	Pesée	0,11	0,07	1,29
	Frais visite	2,00	1,68	0,98
	Part totale de l'intervenant	31,24	29,03	31,29
Frais payés aux commissionnaires douanes	Ouverture de dossier	1,43	0,98	0,77
	Honoraires H.A.D	11,11	9,96	7,49
	Commission transit	1,47	1,06	1,32
	IVA	2,21	2,07	1,41
	Part totale de l'intervenant	16,22	14,07	10,99
Autres frais	Expertise	0,45	1,05	0,09
	Frais de chèque de banque	0,26	0,22	0,22
	Frais déplacements	0,00	0,00	0,35
	Visa ONDA	0,00	0,00	0,00
	Visa ONML	0,08	0,00	0,01
	Immobilisation	0,15	0,00	0,00
	Transport terrestre	0,04	0,27	0,00
	Location moyen de transport	14,52	14,99	11,38
	Part totale de l'intervenant	15,50	16,53	12,05

Source : Consolidé par le chercheur

b) Évolution des différentes catégories de coûts dans le cout logistique global (en pourcentage). (Approche dynamique).

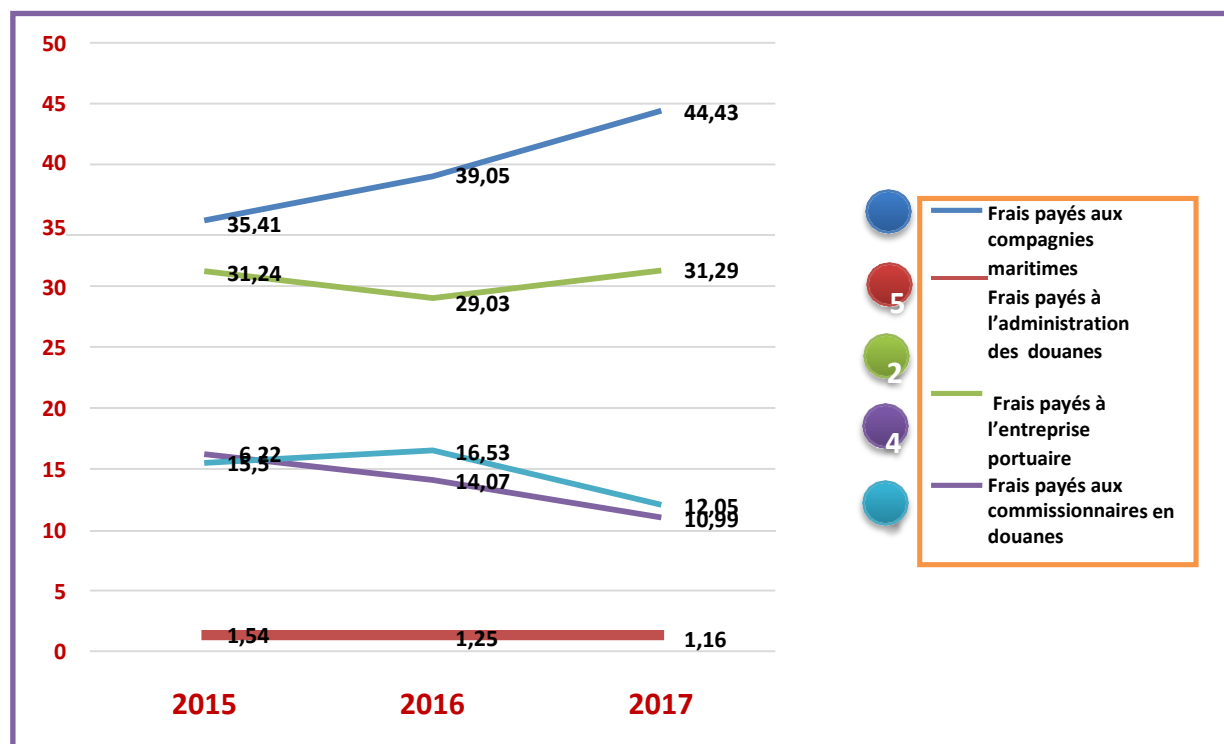
Le tableau synthétique ci-après livre une vision claire de la part de chaque catégorie dans le coût logistique global et l'évolution de celle-ci tout au long de la période de référence.

Table N°9. Évolution des différentes catégories de coûts dans le cout logistique global

	2015	2016	2017	Partmoyenne	Classement importance par
Frais payés aux compagnies maritimes	35,41	39,05	44,43	39,63	01
frais payés à l'entreprise portuaire	31,24	29,03	31,29	30,52	02
Autres frais	15,50	16,53	12,05	14,69	03
Frais payés aux commissionnaires en douanes	16,22	14,07	10,99	13,76	04
Frais payés à l'administration des douanes	1,54	1,25	1,16	1,31	05
Total	99,9	99,9	99,9	99,9	

Le graphique ci-après l'illustre si bien.

Schéma N°1. Évolution des différentes catégories de coûts dans le cout logistique global



b) Le délai, une variable aléatoire encore peu maitrisée, malgré la tendance à la baisse

En effet, l'examen des données CNIS, relatives aux écarts enregistrés entre la date d'arrivée des marchandises et la délivrance du bon à enlever laisse apparaître des délais relativement longs variant entre 18 et 24 jours soit un délai moyen de 22 jours; sachant que le délai réglementaire pour le traitement douanier fixé à 08 jours représente au maximum 36% du délai moyen ainsi calculé.

En dépit d'une légère tendance à la baisse pour l'échantillon choisi, la variable «délai» explique une bonne partie des coûts logistiques, notamment ceux liés aux compagnies maritimes et à l'entreprise portuaire, dont les coûts sont modulés en fonction des délais de séjour des conteneurs.

Il est à préciser, cependant, que certaines «valeurs aberrantes» inhérentes à des cas spécifiques, ont été sciemment exclues de la série statistique pour ne pas fausser les résultats et pour davantage de fiabilité.

Table N°9. Délai moyen pondéré

Année	2015	2016	2017	2015-2017
Délai moyen pondéré (jours)	24,56	23,90	18,46	22,27

4. Analyse des résultats

- Une tendance à la hausse du coût logistique moyen de dédouanement d'un conteneur EVP est bien établie au titre de la période de référence.
- Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette hausse soutenue des coûts logistiques; certaines relations causales, stables et robustes peuvent être démontrées si un certain nombre de conditions soient réunies (davantage de temps et un surcroît de données statistiques fiables).
- Un fait marquant saute pourtant aux yeux, une relation causale est, de facto, établie entre les délais de passage des marchandises aux frontières et le coût logistique moyen, ceci est plutôt valable pour les frais revenant aux compagnies maritimes et à l'entreprise portuaire. (même si ceci commande une étude empirique plus poussée et davantage de données statistiques pour apporter la preuve irréfutable).
- Plusieurs facteurs expliquent les délais relativement longs de passage des conteneurs au port d'Oran.
- Les délais d'attente en rade des navires et les délais d'attente à quai justifient à eux seuls plus de 69% de cette situation et partant des coûts logistiques et leurs augmentations pendant la période de référence (2015-2017).
- L'indisponibilité des postes à quai représente le motif principal à l'origine du mouillage prolongé des navires en rade (96%).
- Plusieurs facteurs expliquent cette indisponibilité des postes à quai à savoir :
 - Projet d'extension du terminal à conteneurs ayant engendré une imputation importante des capacités d'accostages;
 - Saturation du port (poste à quai occupé et surface d'entreposage non disponible);
 - Poste occupé par des navires objet de saisie suite à des litiges;
 - Faiblesse d'évacuation des marchandises même en cas d'encombrement ou de risque d'encombrement; ceci en dépit de la dynamique de transfert vers les ports secs et les entrepôts publics insufflée par l'administration des douanes ;
 - Navires non dotés de moyens de manutention (grue/ matériels) ;
 - Problèmes liés à la marchandise (formalités particulières, contentieux, expertises, contre visites ...etc.) ;

Aux facteurs suscités, viennent s'adosser d'autres facteurs liés à la synergie et à la coordination inter services, à savoir

- Une insuffisante coordination institutionnelle mais surtout opérationnelle entre les différents intervenants ;

- Une insuffisante optimisation des capacités d'intervention et de contrôle des différents services en charge de missions régaliennes de contrôle notamment douanes, commerce, agriculture, industrie ;
- Absence de la pratique des interventions mixtes, pourtant instituées en 2009 dans le cadre de la batterie des mesures prises par les pouvoirs publics pour désengorger les principaux ports commerciaux ;
- Absence du guichet unique portuaire pour faciliter l'accomplissement des différentes formalités ;
- Absence de toute interopérabilité des différents systèmes d'information; malgré le fait que l'administration des douanes est très en avance en matière de conception et de développement de systèmes d'information ;
- Absence de toute perspective de guichet unique électronique vu la rigidité structurelle liée à l'absence de toute interopérabilité des différents systèmes d'information ;
- Absence d'une uniformisation des pratiques de tarification des différentes prestations de services notamment celles fournies par les commissionnaires en douanes ;

5. Conclusion

En conclusion, la performance portuaire dans la gestion des conteneurs joue un rôle essentiel dans l'économie mondiale en facilitant le commerce international et en favorisant la croissance des entreprises. À la lumière des informations présentées, il est clair que des défis et des opportunités coexistent dans ce domaine en constante évolution. Pour optimiser la performance portuaire, les recommandations suivantes devraient être prises en compte :

- Investir dans l'infrastructure : Les autorités portuaires devraient prioriser les investissements dans les infrastructures portuaires pour améliorer l'efficacité et l'adaptabilité aux fluctuations du trafic de conteneurs. Des quais modernisés, des équipements de manutention avancés et des technologies de pointe peuvent contribuer à une gestion plus fluide et efficace des conteneurs.
- Intégrer les nouvelles technologies : Les progrès technologiques, tels que l'Internet des objets (IdO), l'intelligence artificielle (IA) et la blockchain, offrent des opportunités pour optimiser la traçabilité des conteneurs, améliorer la prévisibilité des opérations portuaires et réduire les erreurs et les retards.
- Renforcer la collaboration et la coordination : Une communication et une coordination accrues entre les parties prenantes, y compris les autorités portuaires, les compagnies maritimes, les transporteurs terrestres et les organismes gouvernementaux, sont cruciales pour une gestion fluide des conteneurs. Des partenariats stratégiques peuvent faciliter le partage d'informations et la résolution rapide des problèmes.
- Développer des processus simplifiés : Simplifier les procédures administratives et douanières peut réduire les temps d'attente et améliorer l'efficacité du traitement des conteneurs. L'adoption de normes internationales peut également faciliter les échanges entre les différents acteurs du commerce mondial.
- Renforcer la formation et le développement des compétences : Investir dans la formation du personnel portuaire et dans le développement des compétences est essentiel pour s'adapter aux nouvelles technologies et aux meilleures pratiques de gestion. Des employés qualifiés et bien formés contribueront à une gestion plus efficace et à une meilleure performance globale du port.

- Utilisation commune d'un même système d'information élargi à l'ensemble de la chaîne logistique (HEAVER 2002, 210);
- Rétablir d'urgence la pratique des visites mixtes pour faire l'économie des manipulations répétitives ô combien coûteuses ;
- Il serait fort recommandé que La conception et le développement de la nouvelle version du système SIGAD tienne en ligne de compte la perspective d'un guichet unique électronique (OMD 2018) ;
- Prévoir les ressources supplémentaires pour faire aboutir ce projet avec un possible recours à l'expertise internationale;
- S'agissant d'une action structurante impliquant plusieurs départements ministériels, le pilotage de ce projet par les hautes autorités du pays serait fort recommandé ou du moins un haut niveau de coordination institutionnelle;
- Engager une réflexion sur une éventuelle uniformisation des prix et des tarifs pratiqués par les commissionnaires en douanes.

En mettant en œuvre ces recommandations, les acteurs du secteur de la gestion des conteneurs peuvent améliorer la performance portuaire, stimuler l'efficacité opérationnelle et soutenir la croissance économique durable. Une gestion performante des conteneurs est la clé pour relever les défis à venir et saisir les opportunités dans un monde en perpétuel mouvement.

6. Liste Bibliographique: (APA)

- Entreprise portuaire d'Oran (2017), Rapport d'activité.
- Fremont A. (2002), Les armements de lignes régulières et la logistique. Les Cahiers Scientifiques du Transport, Scientific Papers in Transportation, 2008, 53, pp.123-144
- HAYUTH Y. (1992) Multimodal Freight Transport. In B. HOYLE, R. KNOWLES Modern Transport Geography. Londres, Belhaven.
- HEAVER T. D. (2002), The Evolving Roles of Shipping Lines in International Logistics. International Journal of Maritime Economics, Vol. 4, n° 3, pp. 210-230.
- Jacques DUBOIN (2008), Activités internationales de l'entreprise - Gérer la logistique : transport et douane.
- Organisation Mondiale des Douanes (2018), Directives douanières relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée.