



IFSTTAR

FONDATION
Sefacil
COLLECTION " LES OcéANIDES "



Cerema

*IFSTTAR / SPLOTT – Séminaire EMAR
Paris, le 4 décembre 2015*

L'ouverture portuaire de l'Inde à la mondialisation au travers du prisme de la conteneurisation

Jacques Charlier

Professeur émérite UCL (Louvain-la-Neuve)

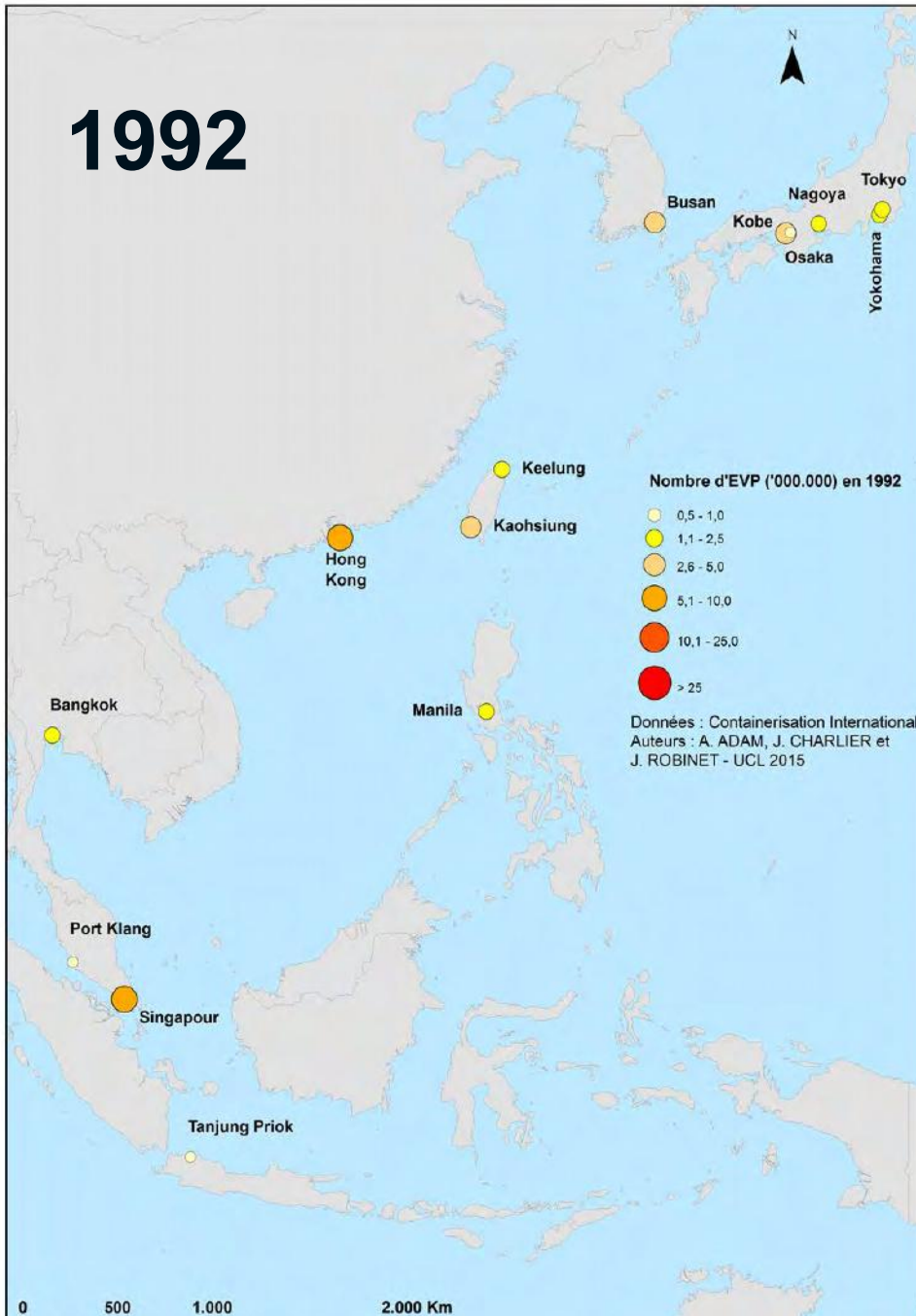
Mercator Consulting and Lecturing (MCL)

jacquescharlier@yahoo.fr

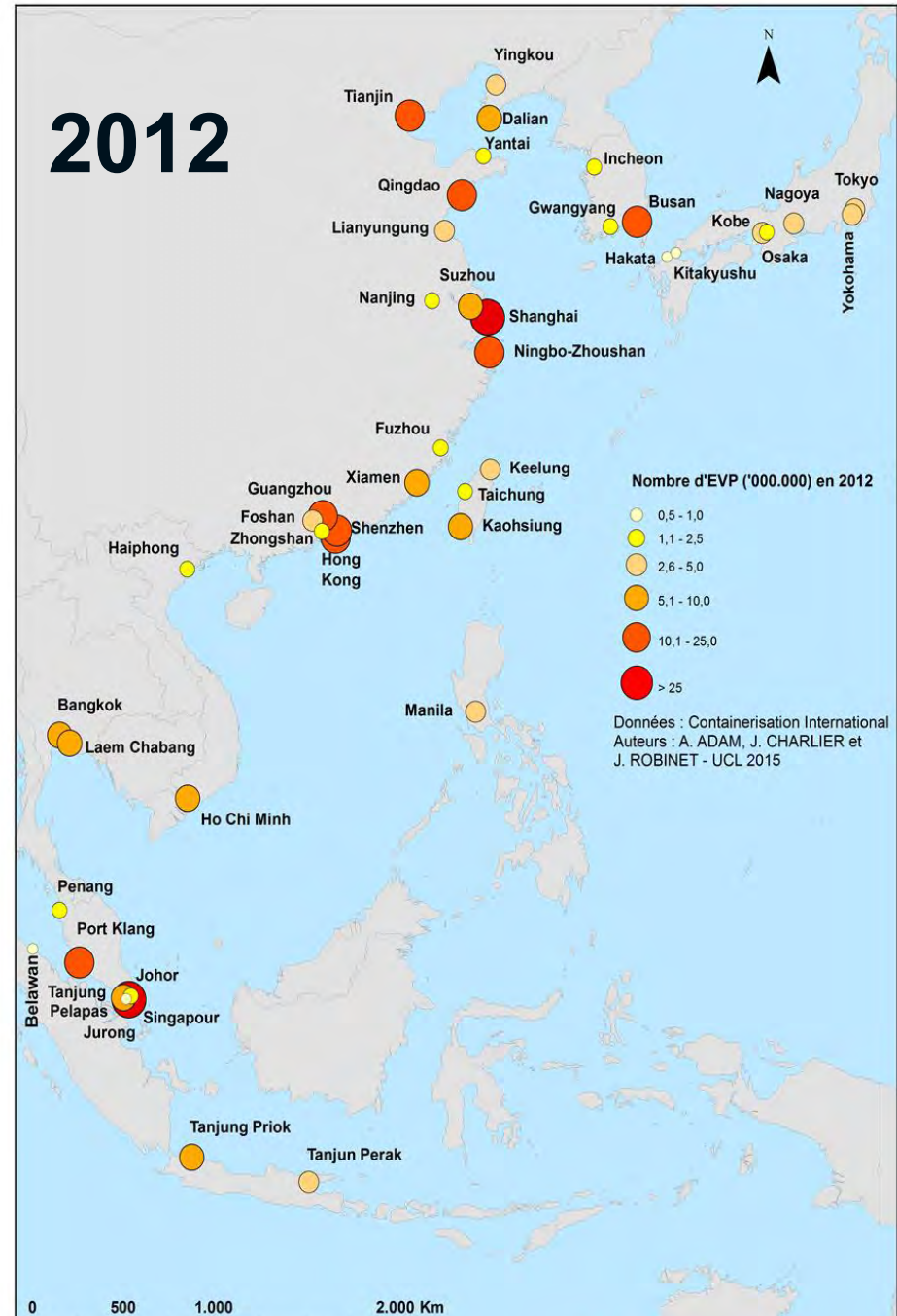
Génèse de cette recherche documentaire

- **« Les trafics conteneurisés sont un marqueur de la mondialisation »**
Charlier J. (2015), “Le spectaculaire essor des ports à conteneurs chinois entre 1992 et 2012”, *GEO*, n° 77, pp. 37-52 (exposé FIG 2013).
- **Ceci vaut-il pour l’Inde ? Oui, avec un retard de 12-15 ans.**
- Nekrouf S. (2013), “Les ports de l’Inde, reflets de l’émergence”, *Notes de Synthèse de l’ISEMAR*, n° 152, pp. 1-4.
- **D’où une contribution à un ouvrage collectif pour les concours :**
Charlier J. (2015), “L’essor tardif, mais spectaculaire des ports indiens “, *L’Inde, une géographie*, Ph. Cadène & B. Dumortier (éds), Colin, Paris, pp. 271-288.
- **Dans les ouvrages maritimistes de base** (Verlaque, 1975 et Vigarié, 1979), presque rien sur l’Inde (et à peine plus sur la Chine)

1992



2012



De « quand la Chine (portuaire) s'éveillera » à « quand l'Inde (portuaire) s'éveillera » !

Millions EVP	1992	1996	2000	2004	2008	2012
Grande Chine	16	28	51	90	154	192
<i>Dont Chine</i>	<i>1</i>	<i>6</i>	<i>20</i>	<i>55</i>	<i>116</i>	<i>155</i>
Asie du Sud	2	3	5	9	10	18
<i>Dont Inde</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>4</i>	<i>8</i>	<i>10</i>

- Adapté d'après Charlier J. (2015), « Le retard de la conteneurisation (en Asie du Sud) », dans *L'Union indienne*, R. Woessner (coord.), Atlante, Paris (sortie ce 4 décembre)

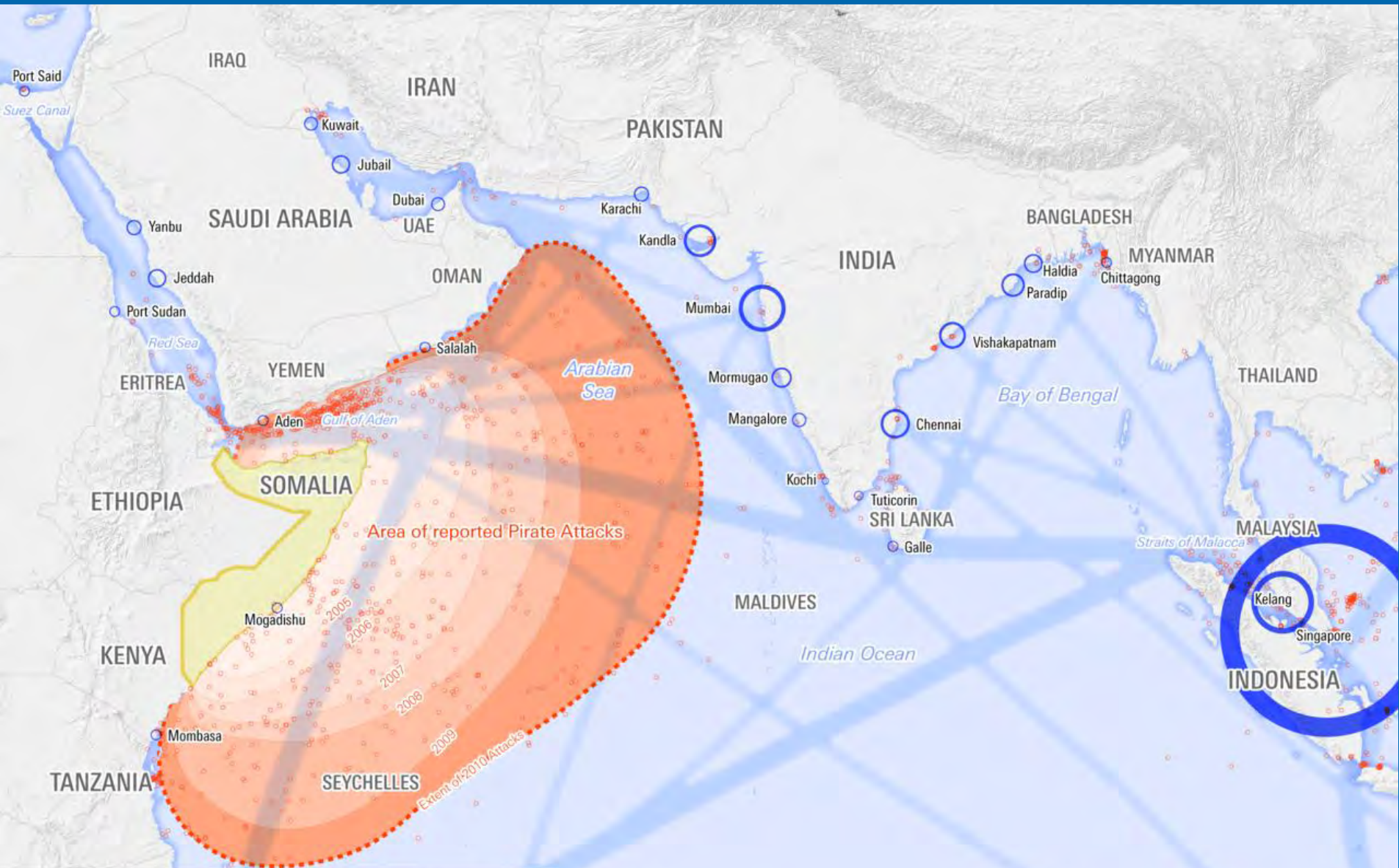


Inde

**Mer
d'Oman**

**Golfe du
Bengale**

Océan Indien



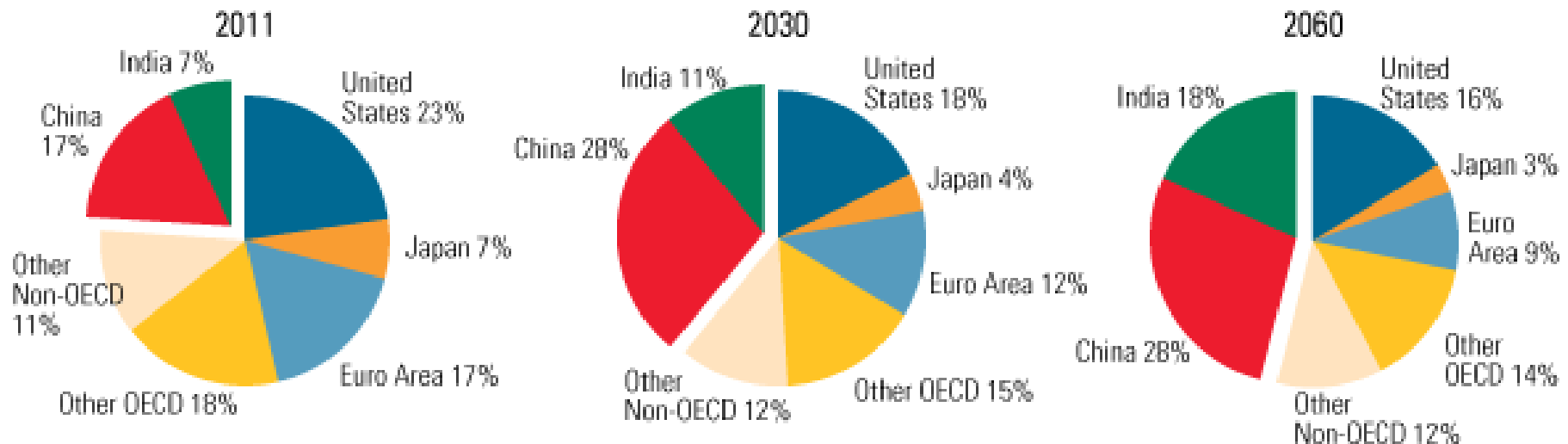
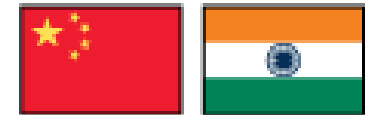
Somalian Piracy Threat Map (2005-2010)

- Major Port
- 50 Million tonnes handled / year
- Anti-Shipping Activity Message Location
- ▭ Extent of 2010 Pirate Attacks

L'Inde : de 7 % du PMB en 2011 à 11% en 2030 et 18 % en 2060 (en PPA – Source OCDE) (Chine : 17 % – 28 % – 28 %)

China and India GDP Projected to be Larger than G-7 Countries' GDPs

Percentage of global GDP in 2005 purchasing power parity

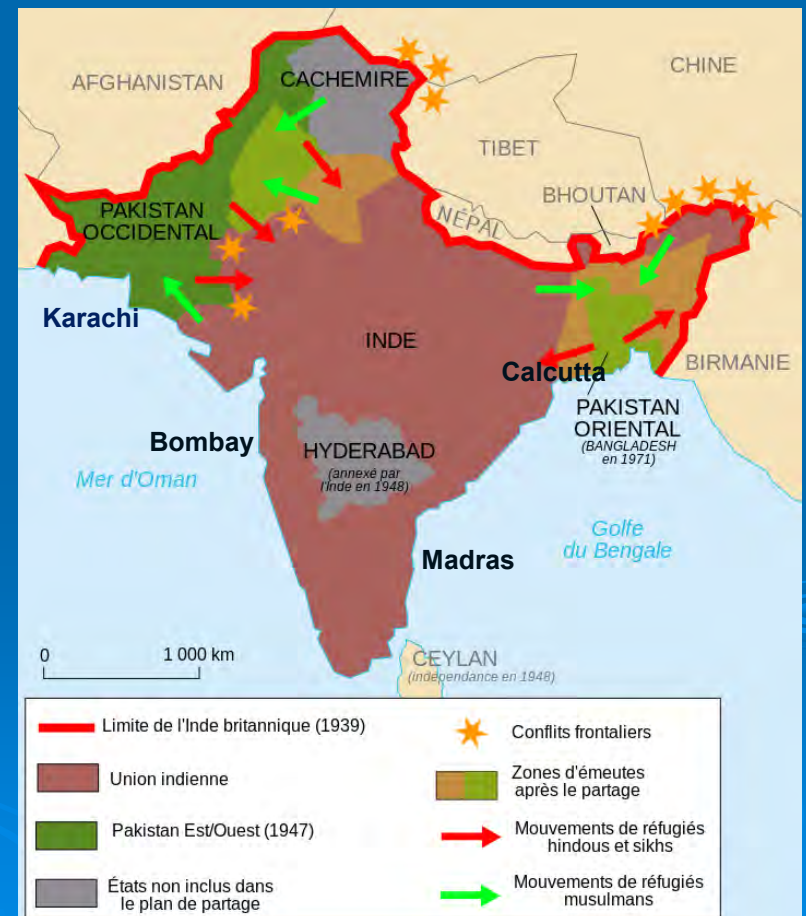


Global GDP is taken as sum of GDP for 34 OECD and 8 non-OECD G20 countries.

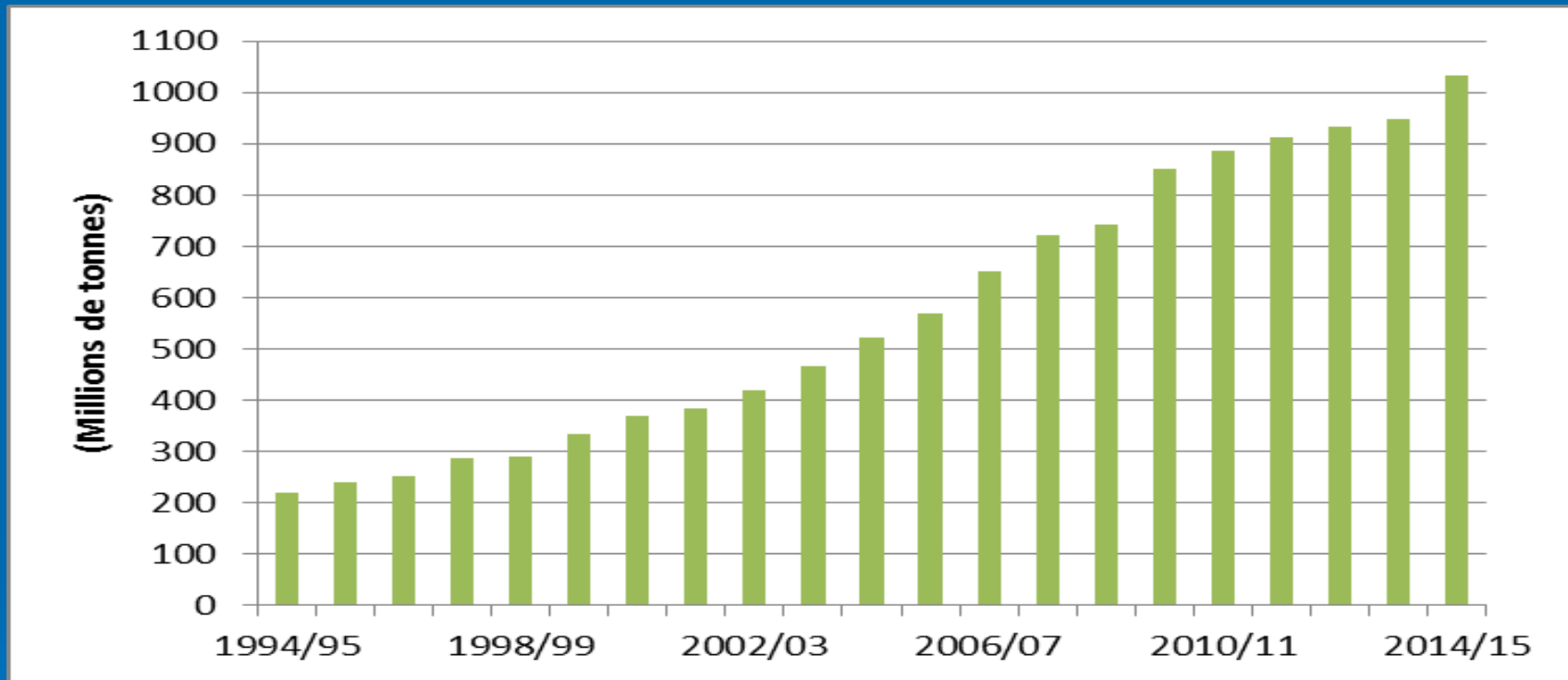
Source: Organisation for Economic Co-operation and Development

Jusqu'il y a peu, l'Inde était pratiquement absente de la scène portuaire mondiale

- Un héritage colonial très limité, avec juste trois ports historiques en Inde :
- Bombay/Mumbai
- Madras/Chennai
- Calcutta/Kolkata
- *La partition de l'Inde en 1947 et les événements ultérieurs ont placé trois autres ports historiques dans des pays voisins :*
- Karachi (Pakistan)
- Chittagong (Bangladesh)
- Colombo (Sri Lanka)

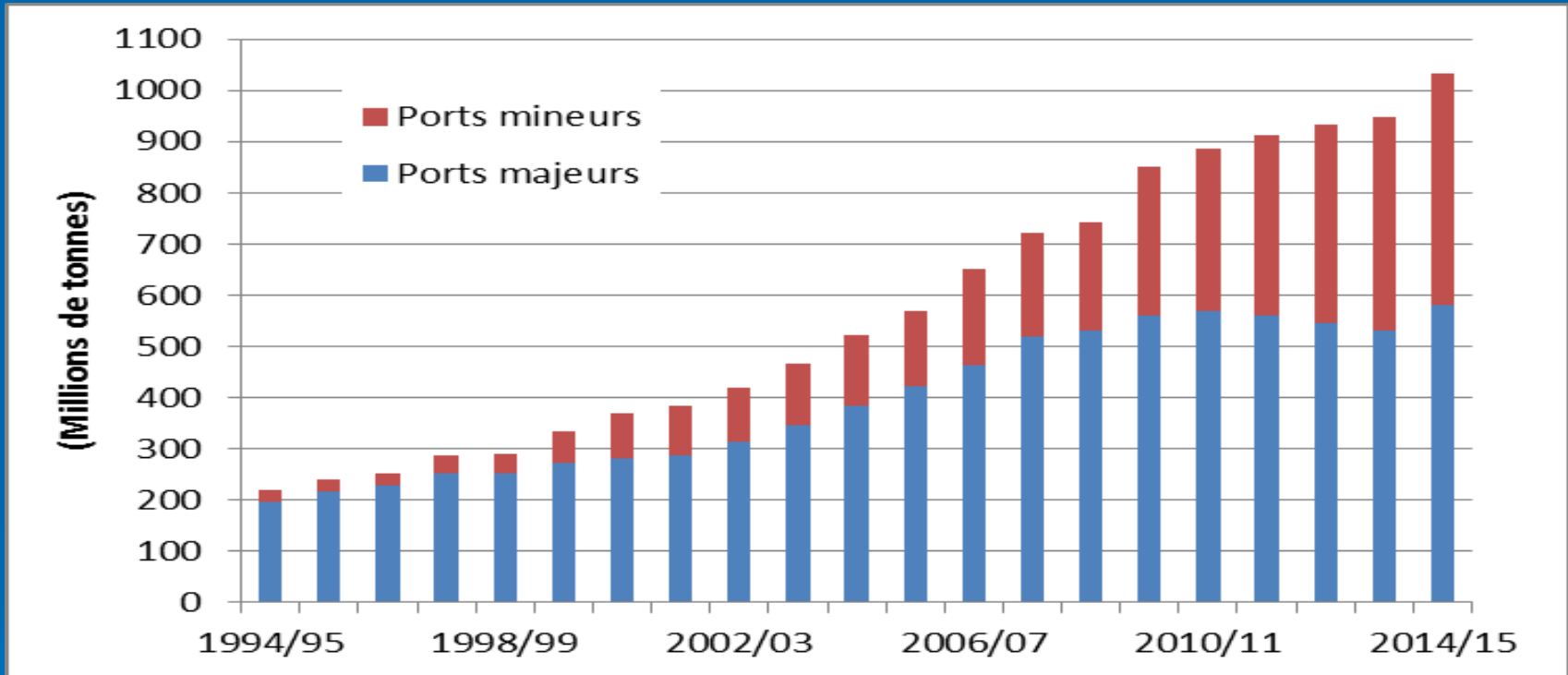


L'évolution du trafic de 1994-95 à 2014-15 (en Mt - années fiscales, du 01-04 au 31-03) (X 5 en 20 ans ; une croissance « à la chinoise »)



L'évolution du trafic de 1994-95 à 2014-15.

Un essor boosté par les ports mineurs (X 21 en 20 ans, contre X 2,95 pour les majeurs)



Une gouvernance portuaire bicéphale

Types de ports	Contrôle	Nombre	Part 1994-95	Part 2014-15
Port majeurs	Fédéral	13	89,9 %	55,4 %
Ports mineurs	Etats	+/- 200	10,1 %	44,6 %

- **NEKROUF. S. (2014), “La gouvernance biscalaire des ports indiens face aux défis de la mondialisation», *Géotransports*, n° 4, p. 55-70**



Une « corporatisation » généralisée en vue

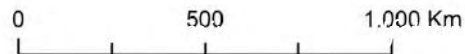
<http://www.sagarsandesh.in/news/state-owned-ports-to-turn-corporate-entities-in-two-stage-reform-fieo/> 25 novembre 2015

- The shipping ministry has drafted a two stage plan to convert 11 of the 12 ports (not Port Blair) owned by the Union government into corporate entities from the existing trustee setup in a much-delayed structural reform of these harbours. As a first step, these so-called major ports will be brought under a new law called **Major Port Authorities Act, 2015**. Currently, these 11 ports function as trusts under a law framed more than five decades ago called the **Major Port Trusts Act 1963**. **Kamarajar Port Ltd** is the only exception in this regard. Kamarajar, which runs the port at Ennore near Chennai, was formed as a company under the companies law of 1956 when it was opened in 2001.
- “The port authority of each major port operating as a trust may change its structure and become a company subject to prior approval of the central government and passing of special resolution through its board in that behalf,” according to the draft Major Port Authorities Act. **The new law, which seeks to repeal the Major Port Trusts Act, also provides for stake sale in these ports.**

- “In the event of conversion of the port authority from trust to company, the board of that port authority may raise additional capital over and above the capital reserves and holdings of that port authority **from any person resident in India** by way of sale or disinvestment of the holdings in the port authority subject to prior approval of the central government as per the applicable disinvestment policy,” according to the draft law. The new law, once cleared by Parliament, will give these 11 ports the freedom to set rates based on market forces. Currently, rates at these ports are set by the **Tariff Authority for Major Ports (TAMP)**, the rates regulator.
- The respective board of each port authority would be allowed to raise loan for capital expenditure and for working capital requirements in any currency from any scheduled bank or financial institution located within India and financial institution in any country outside India in compliance with the applicable laws or regulations prescribed by the central government. **Loans can be raised by the board of each port authority in the open market within India and outside** through securities such as debentures, bonds and stock certificates issued by the port authority or from the central government or a state government.



Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015



Ces ports mineurs dépendent des différents Etats

- A ce niveau décentralisé, création de **Maritime Boards** pour exercer le contrôle administratifs de ces ports ; le plus ancien et le plus dynamique est le **Gujarat Maritime Board** ; l'Andrah Pardesh a suivi plus récemment.
- Quelques ports totalement privatisés, mais dans la plupart des cas, il s'agit de PPP sous forme de concessions (à 30 ou 40 ans), avec une formule de type BOT (Build, Operate and Transfer) ou plus récemment BOST (Build, Operate, Share and Transfer), qui donne plus rapidement un retour financier vers les Etats,
- Plusieurs types d'opérateurs de terminaux portuaires : publics (seulement dans les ports majeurs) ou privés (dans les deux types de ports ; ces privés sont nationaux ou internationaux)

Un distinguo ports majeurs / mineurs qui n'a plus guère de sens

- En 2014-15, le plus grand des ports majeurs (**Kandla**, au Gujarat), affichait un trafic total (92 Mt) inférieur à celui du plus grand des ports mineurs (**Mundra**, 111 Mt) ; lequel n'existait pas encore il y a 20 ans !
- Le plus grand et le plus complet des complexes portuaires nationaux est cependant le bi-pôle **Mumbai-Nhava Sheva** ($62+64=126$ Mt)

Quelles sources statistiques ?

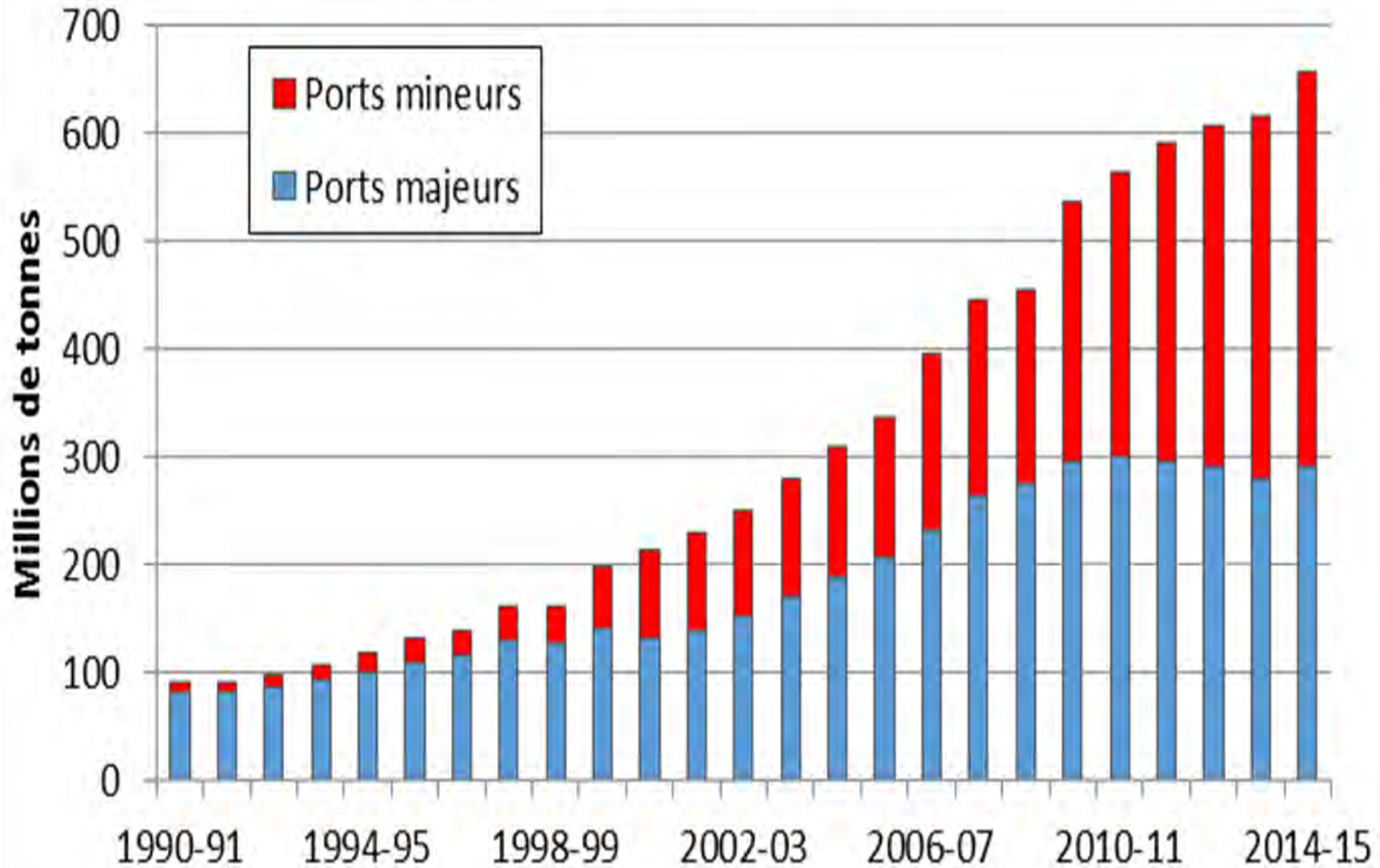
Limite inférieure : 10 Mt en 2014-15

- Pour les ports majeurs, no problem
<http://www.ipa.nic.in/> Contrairement à son nom, **l'IPA (Indian Ports Association)** ne fédère que les ports majeurs !
Les sites des différents ports ont des contenus variables,
- Pour les ports mineurs, bonne pêche !
Les totaux annuels par état sont disponibles via l'IPA, mais pour le reste, il faut recouper les infos :
 - mensuel indien *Maritime Gateway*)
 - les sites des Maritime Boards des états
 - les sites des différents groupes privés (dont Adani)

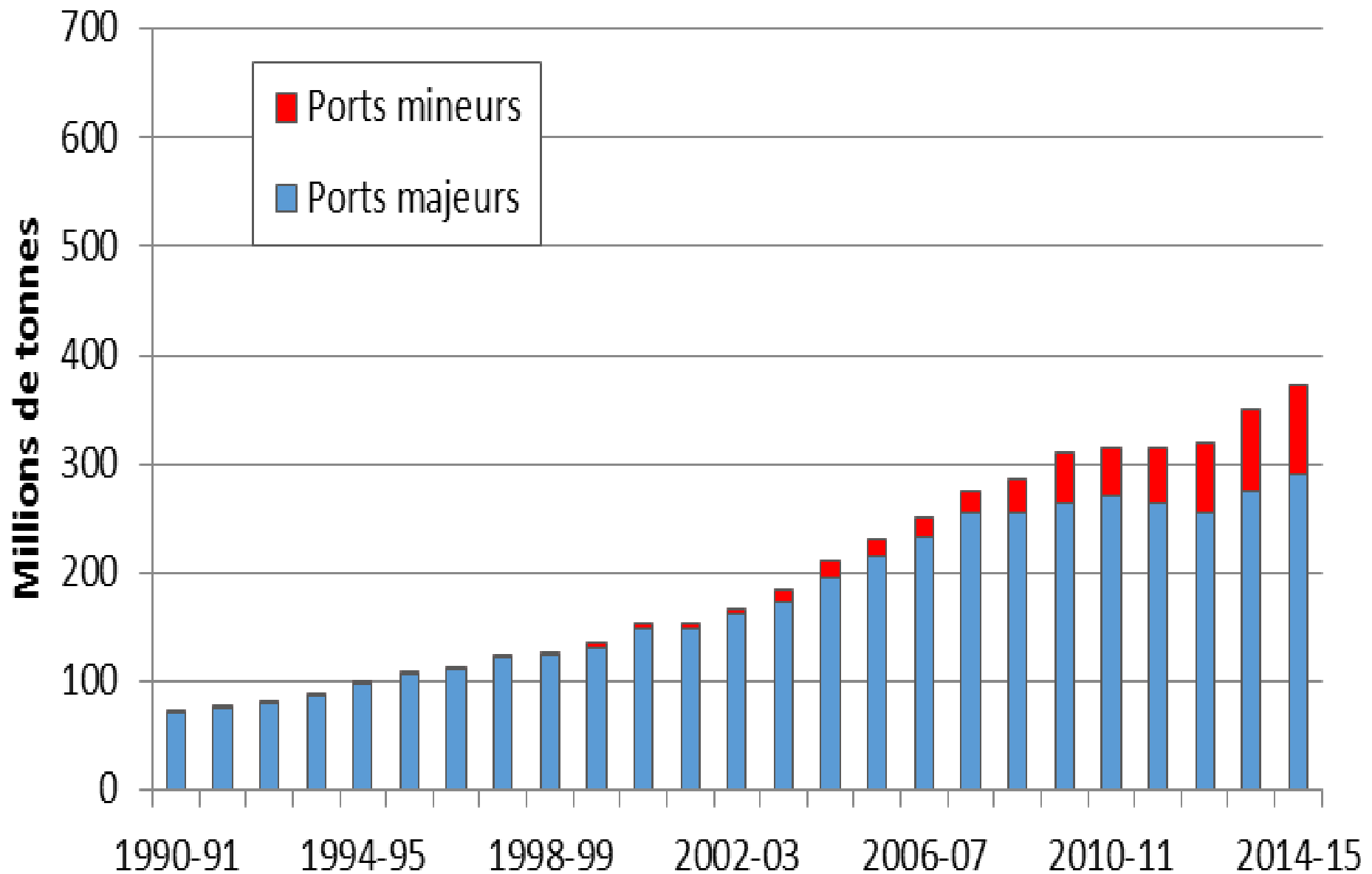
La double évolution, géographique et catégorielle, du système portuaire indien

<i>NB hors 10 Mt pour ports mineurs divers</i>	1994-95 (Mt)	1994-95 (%)	2014-15 (Mt)	2014-15 (%)
Façade occidentale	119	(54,3)	658	(63,8)
<i>Ports majeurs</i>	99	(45,2)	291	(28,2)
<i>Ports mineurs</i>	20	(9,1)	367	(35,6)
Golfe du Bengale	100	(46,7)	373	(36,2)
<i>Ports majeurs</i>	98	(44,7)	290	(28,2)
<i>Ports mineurs</i>	2	(1,0)	83	(8,0)
Total général	219	(100,0)	1031	(100,0)
<i>Ports majeurs</i>	197	(89,9)	581	(56,4)
<i>Ports mineurs</i>	22	(10,1)	460	(43,6)

Façade occidentale

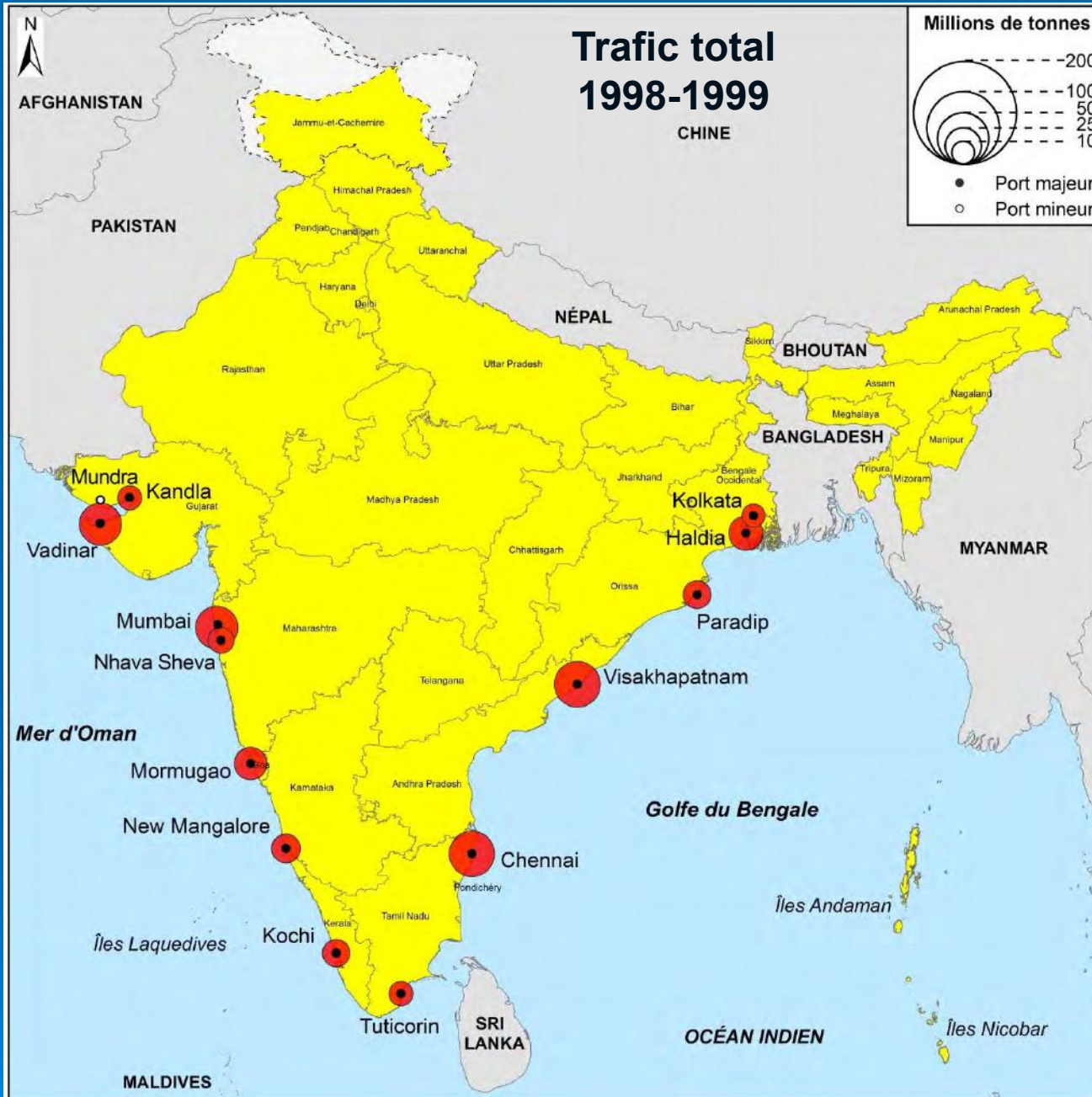


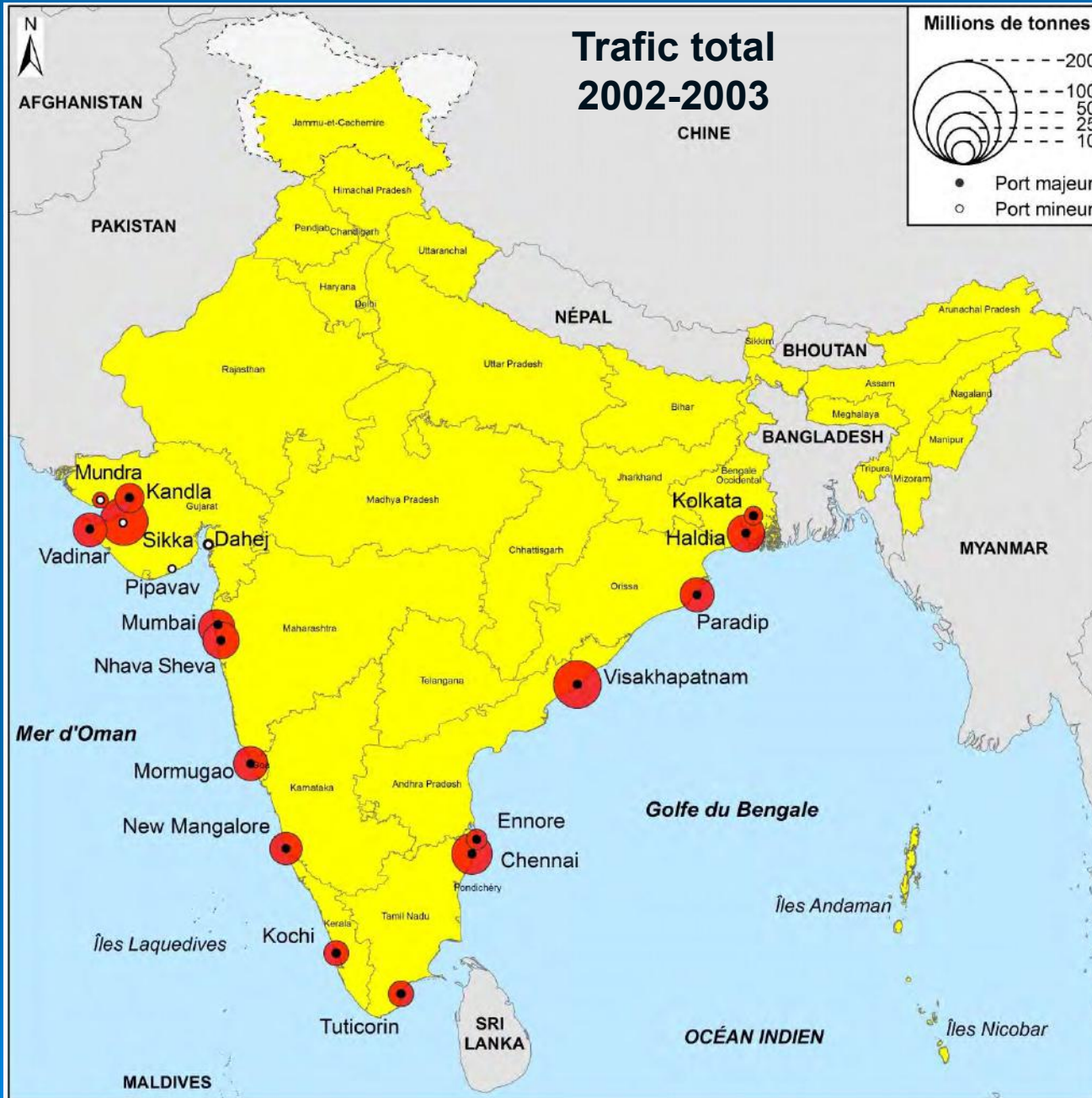
Golfe du Bengale





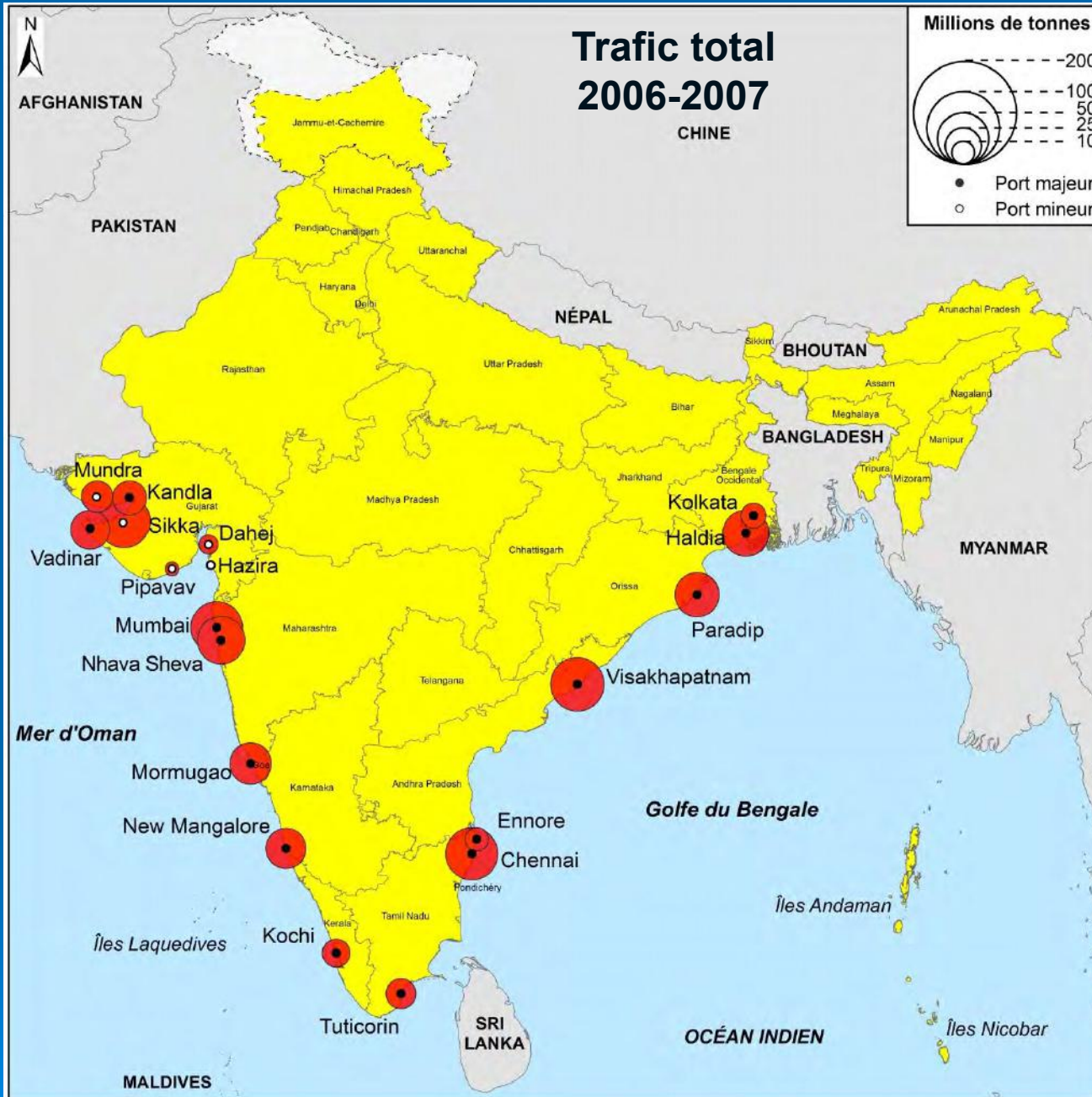
Source des données : autorités portuaires
© J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015



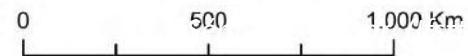


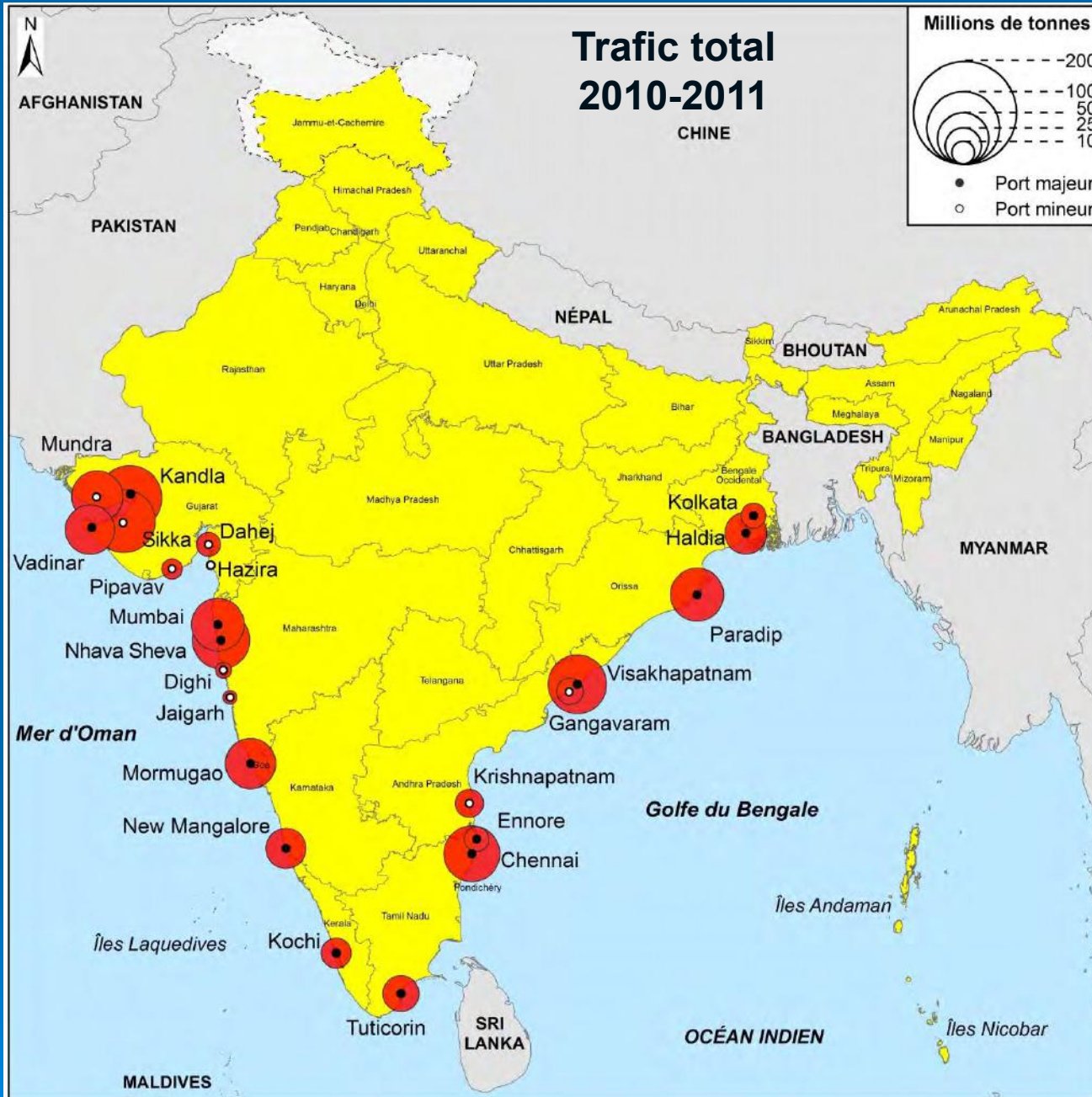
Source des données : autorités portuaires
© J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015

0 500 1.000 Km

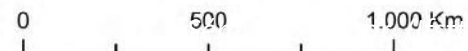


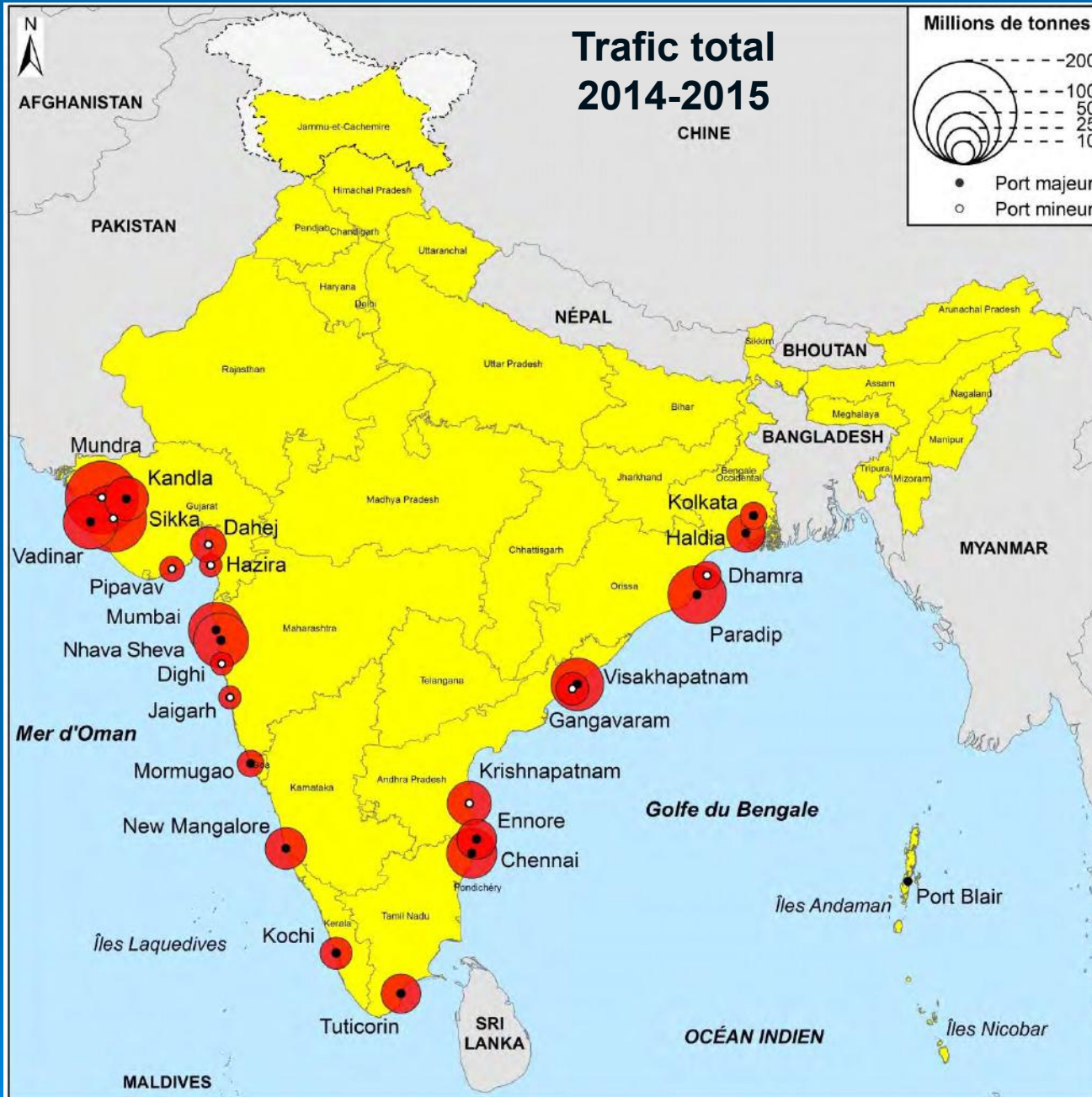
Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015



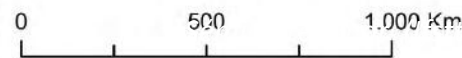


Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015





Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015



Structure globale du trafic des ports majeurs en 1994-95 et en 2014-15. Rien par contre d'homogène pour les ports mineurs (et donc le total)

	1994-95 Mt	1994-95 %	2014-15 Mt	2014-15 %
Hydrocarbures	82	41,6	189	32,5
Charbon	30	15,2	118	20,3
Minerai de fer	35	17,8	17	2,9
Engrais	8	4,1	16	2,8
Conteneurs	15	7,6	119	20,5
Autres	27	13,7	122	21,0
Trafic total	197	100,0	581	100,0

Se limiter aux ports majeurs revient à biaiser fortement l'analyse !

- Pour le trafic total, cela revient à oublier Mundra ... désormais premier port national ! Et pour les conteneurs, Mundra est le deuxième port national (et Pipavav le quatrième). En 2008, on pouvait sans doute encore écrire que « Mumbai, Nhava Sheva (JNPT) and Kandla handle almost 80 % of India's containerized cargo » (Ng & Gujar, 2009, p, 232), mais ce n'est plus vrai ,,... **Chiffres 2015-16 disponibles dès mai 2016**
- Se limiter à l'Inde est également quelque peu réducteur et il serait préférable de considérer l'Asie du Sud dans sa globalité (concurrence de Colombo au Sri Lanka et du nouveau port pakistano-chinois de Gadwar)

Les diverses non conteneurisées ne forment pas (encore) une catégorie résiduelle dans les ports indiens !

➤ Mumbai = l'Anvers indien

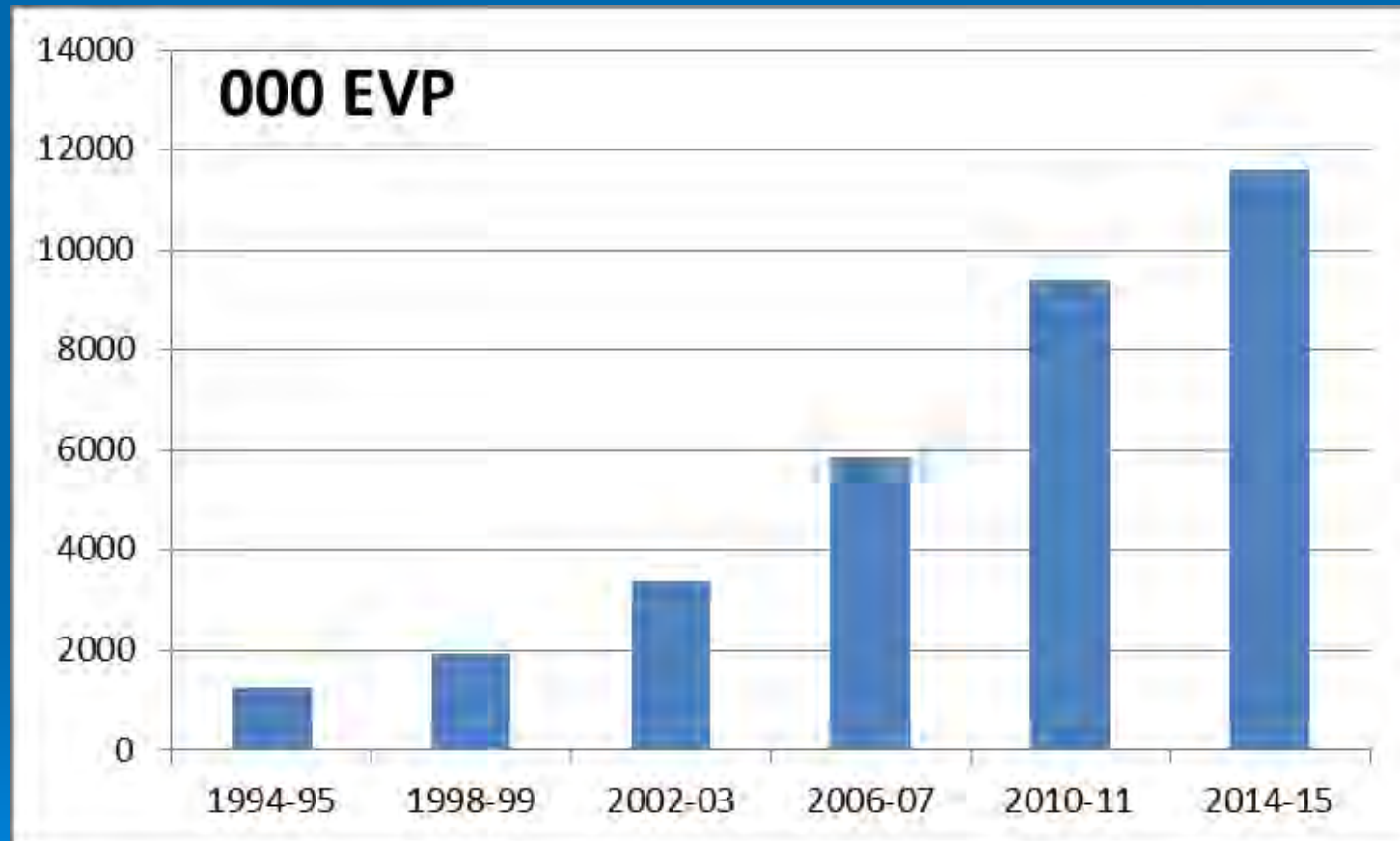


Zoom sur le secteur le plus dynamique et le plus ouvert : les conteneurs

➤ Trois types fonctionnels de ports en Inde

1. Fort orientés vrac	2. Multifonctionnels	3. Orientés conteneurs
(Sikka)	Kandla (avec Vadinar)	
	Mundra	Pipavav
(Mormugao)	Mumbai	Nhava Sheva
(New Mangalore)	Kochi	
	(Tuticorin)	
Ennore	Chennai	
	Krishnapatnam	
(Gangavaram)	(Visakhapatnam)	
(Paradip)	(Dhamra)	
	Kolkata + Haldia	

L'essor des trafics conteneurisés indiens



1257

1932

3408

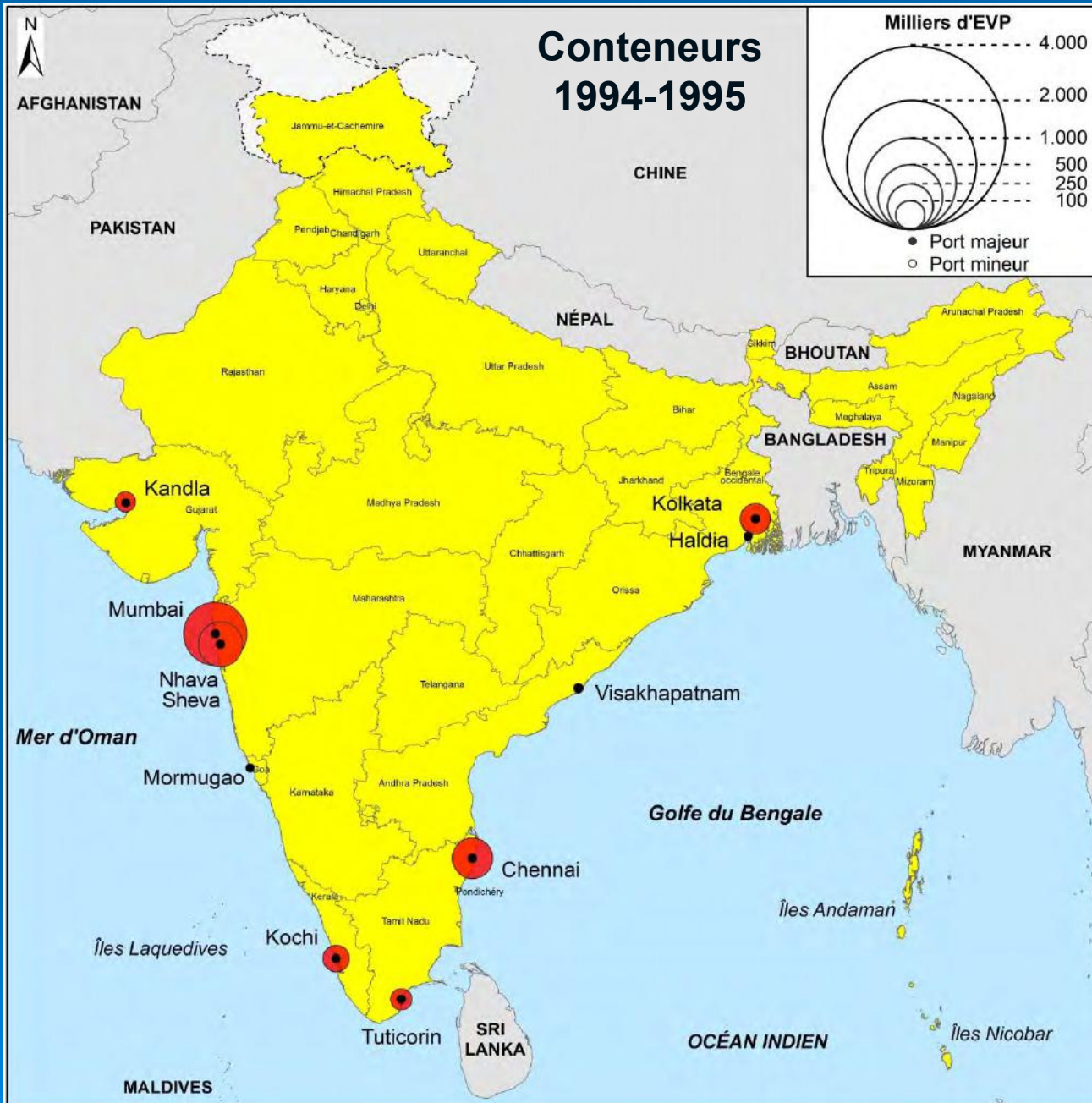
5849

9338

11605

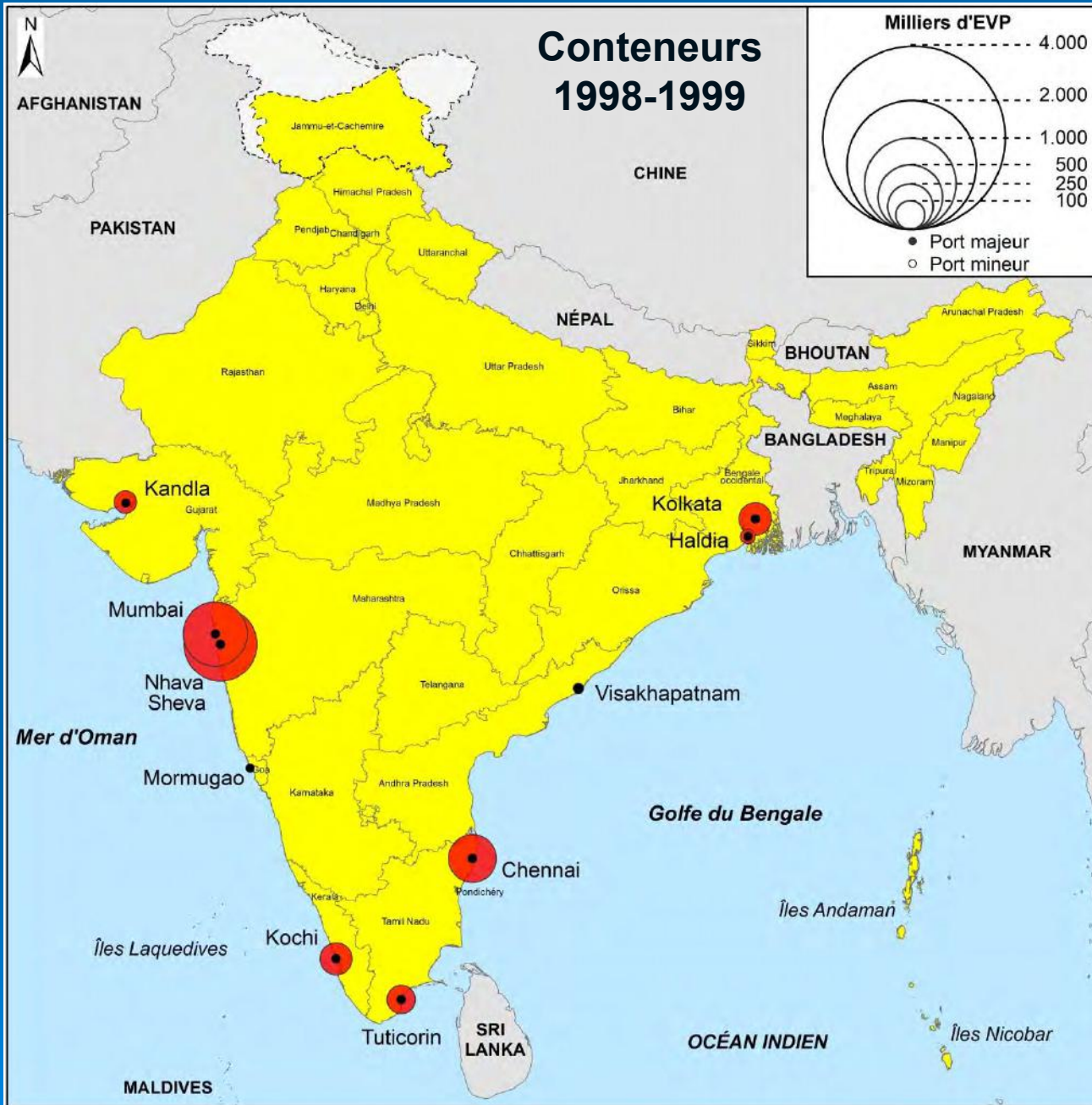
Evolution des conteneurisés des principaux ports indiens (000 EVP)

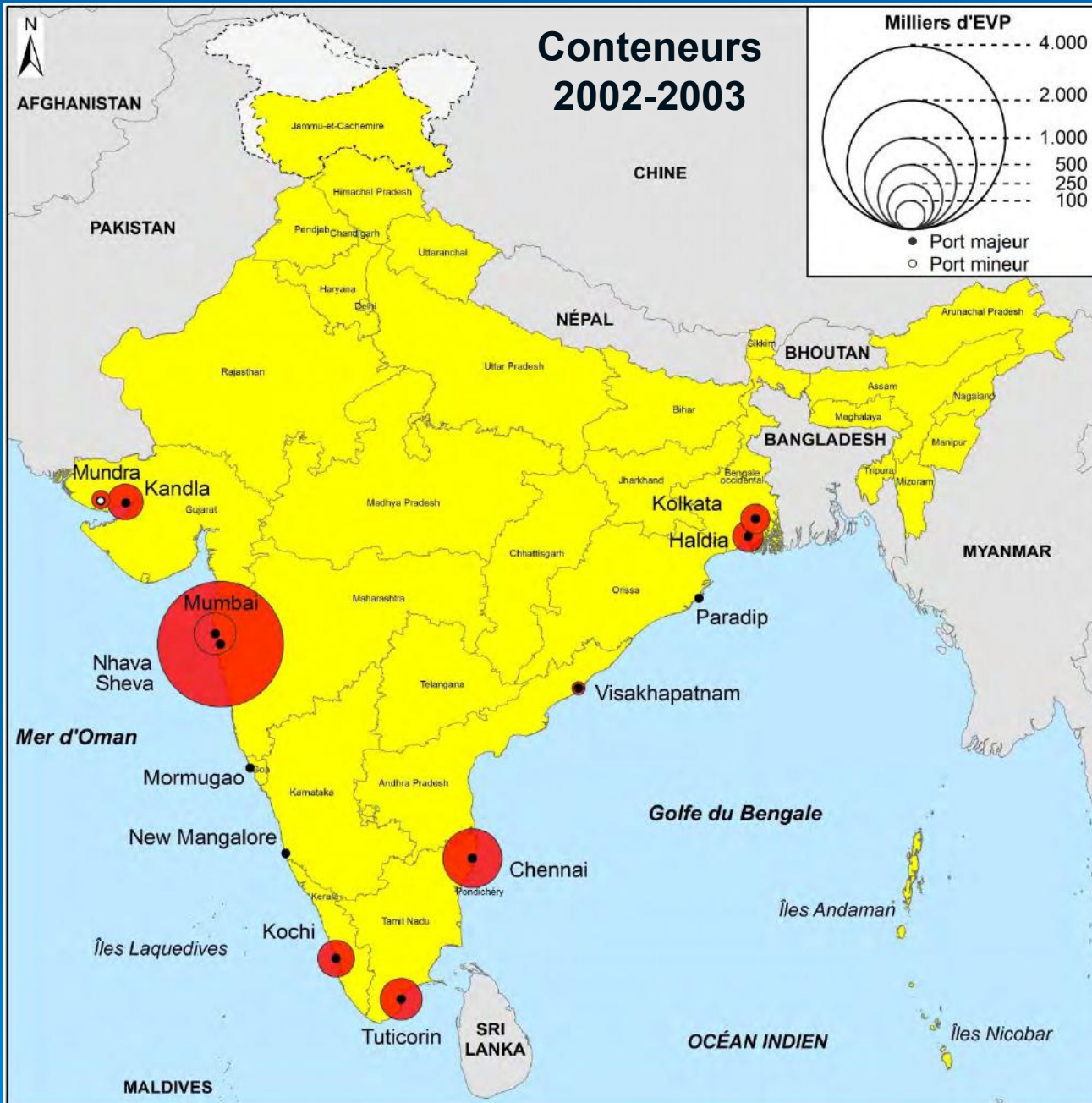
	1994-95	1998-99	2002-03	2006-07	2010-11	2014-15
Nhava Sheva	244	669	1930	3298	4270	4466
Mundra	0	0	42	78	1230	2720
Chennai	200	284	425	866	1524	1552
Pipavav	0	0	0	250	620	785
Kolkata + Haldia	118	160	220	249	526	630
Tuticorin	57	100	213	377	468	560
Kochi	86	129	166	227	312	365
Mumbai	487	509	213	138	72	45

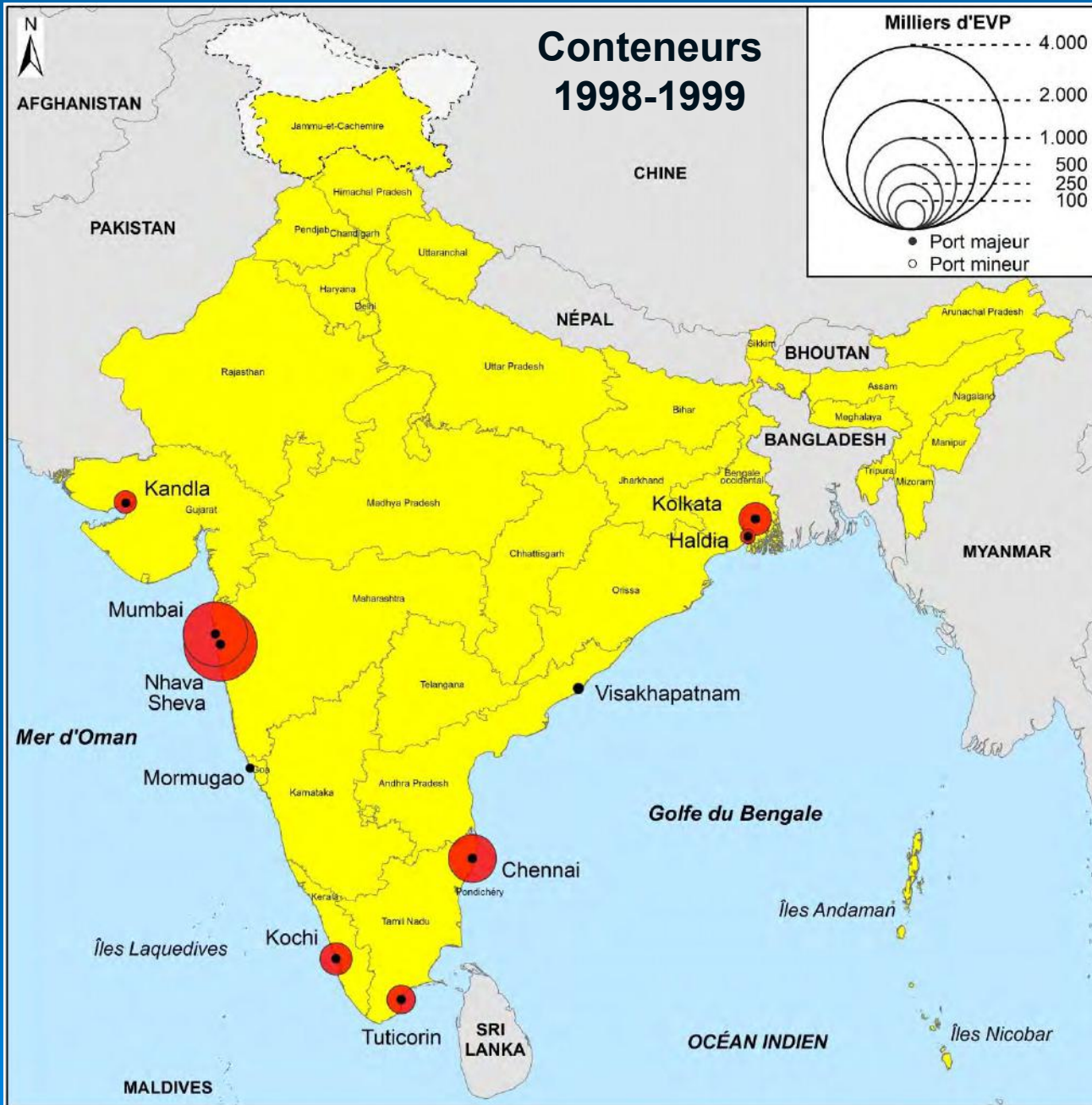


Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015

0 500 1.000 Km

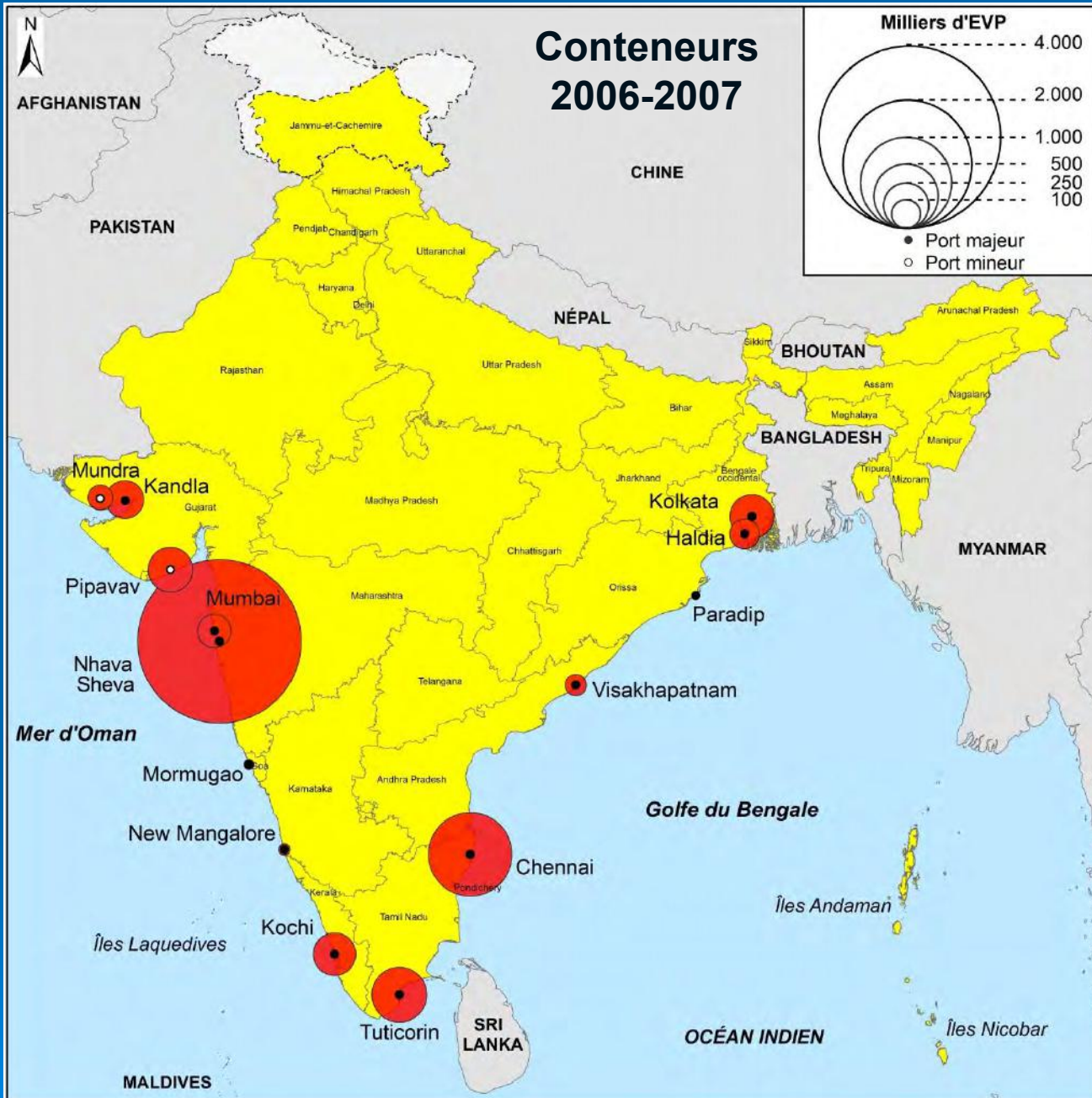




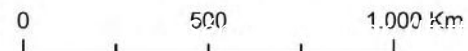


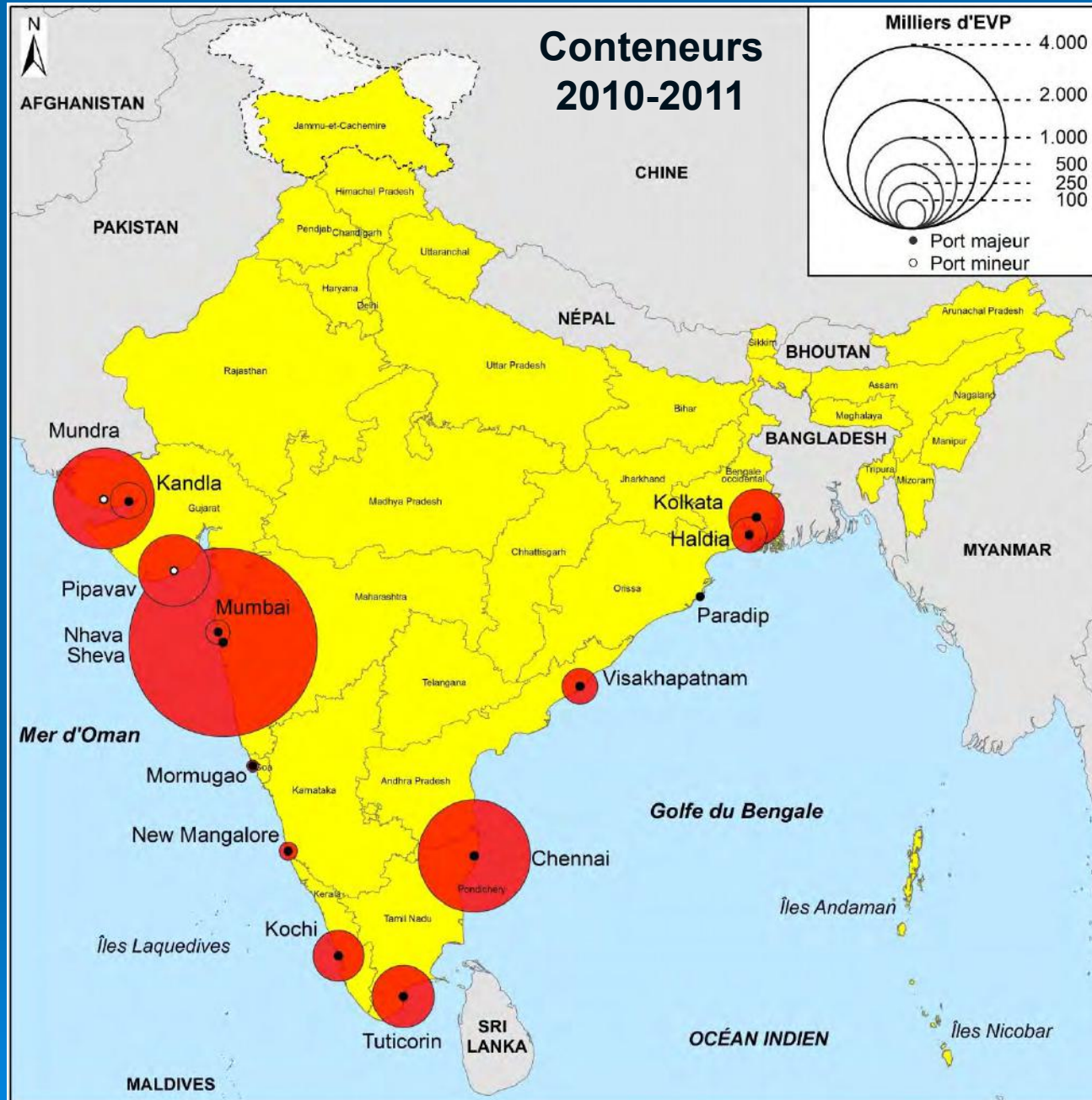
Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015

0 500 1.000 Km



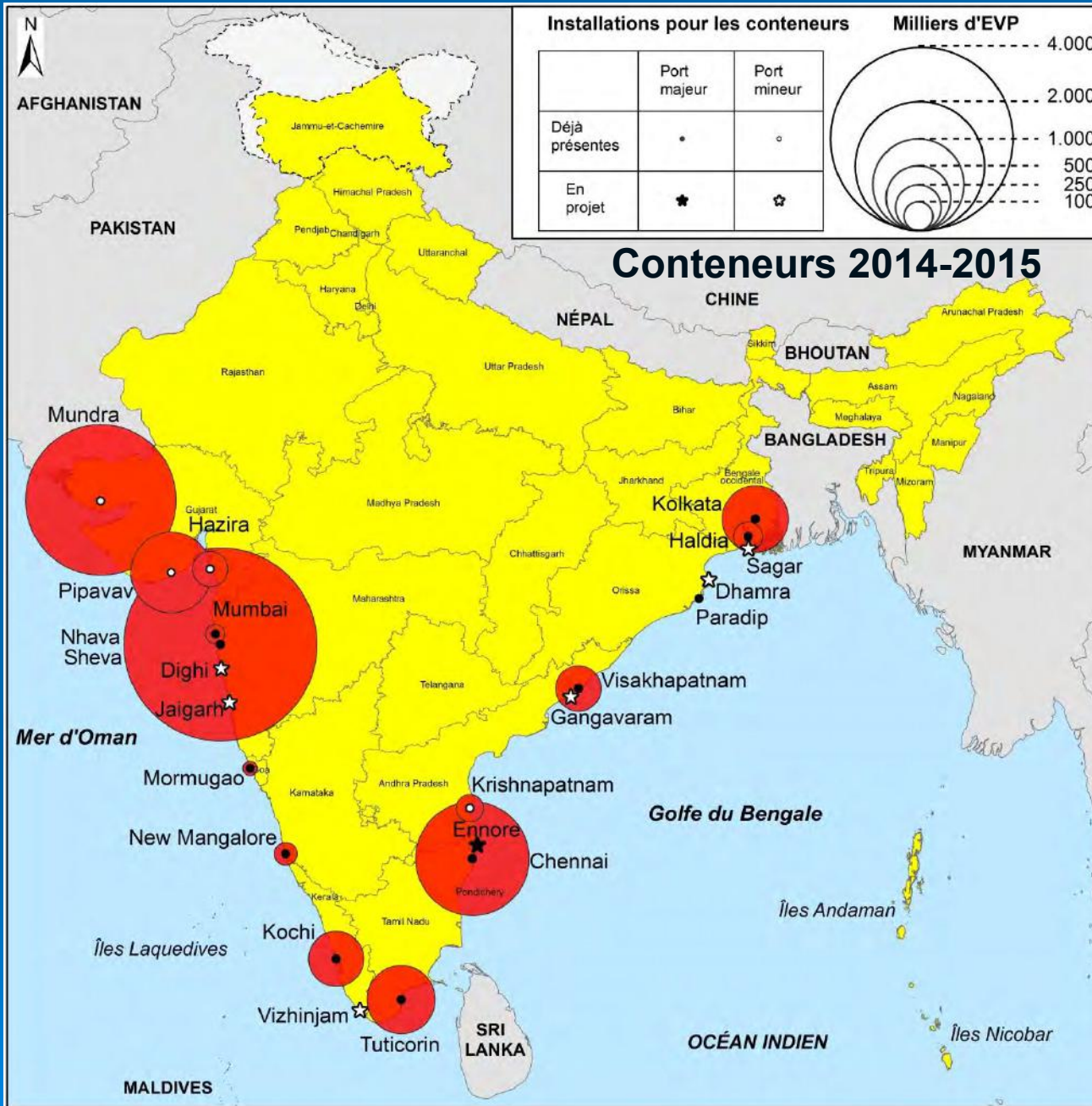
Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015



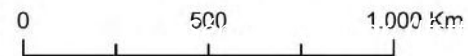


Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015. réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015

0 500 1.000 Km



Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, réalisation S. Mbatchou,
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015



Le Maharashtra est une des locomotives économiques du pays

visual EDIT

IF GDP DEFINED STATE BOUNDARIES

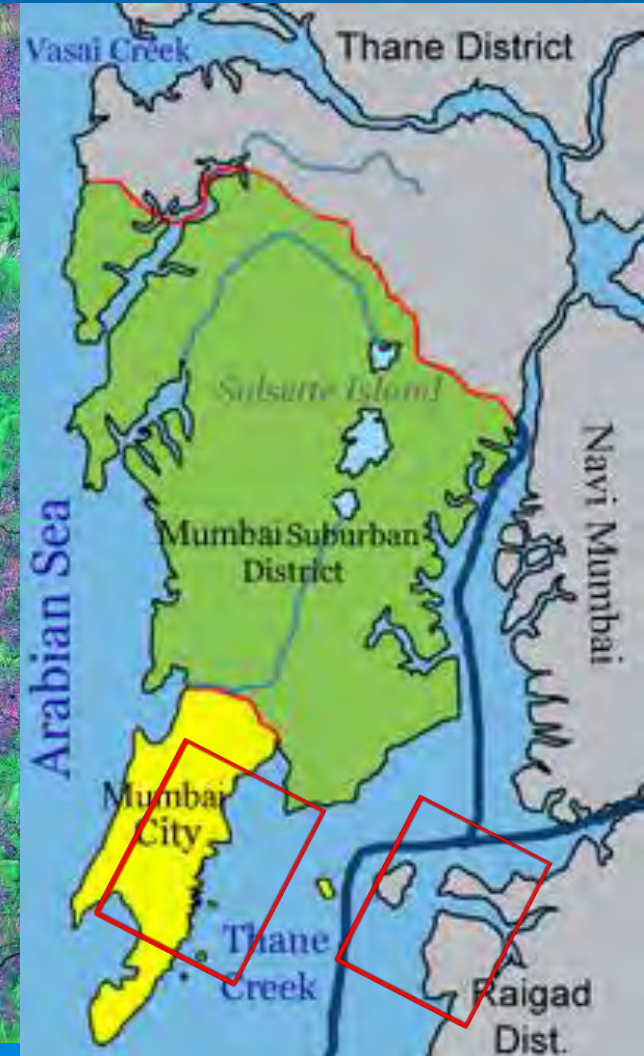
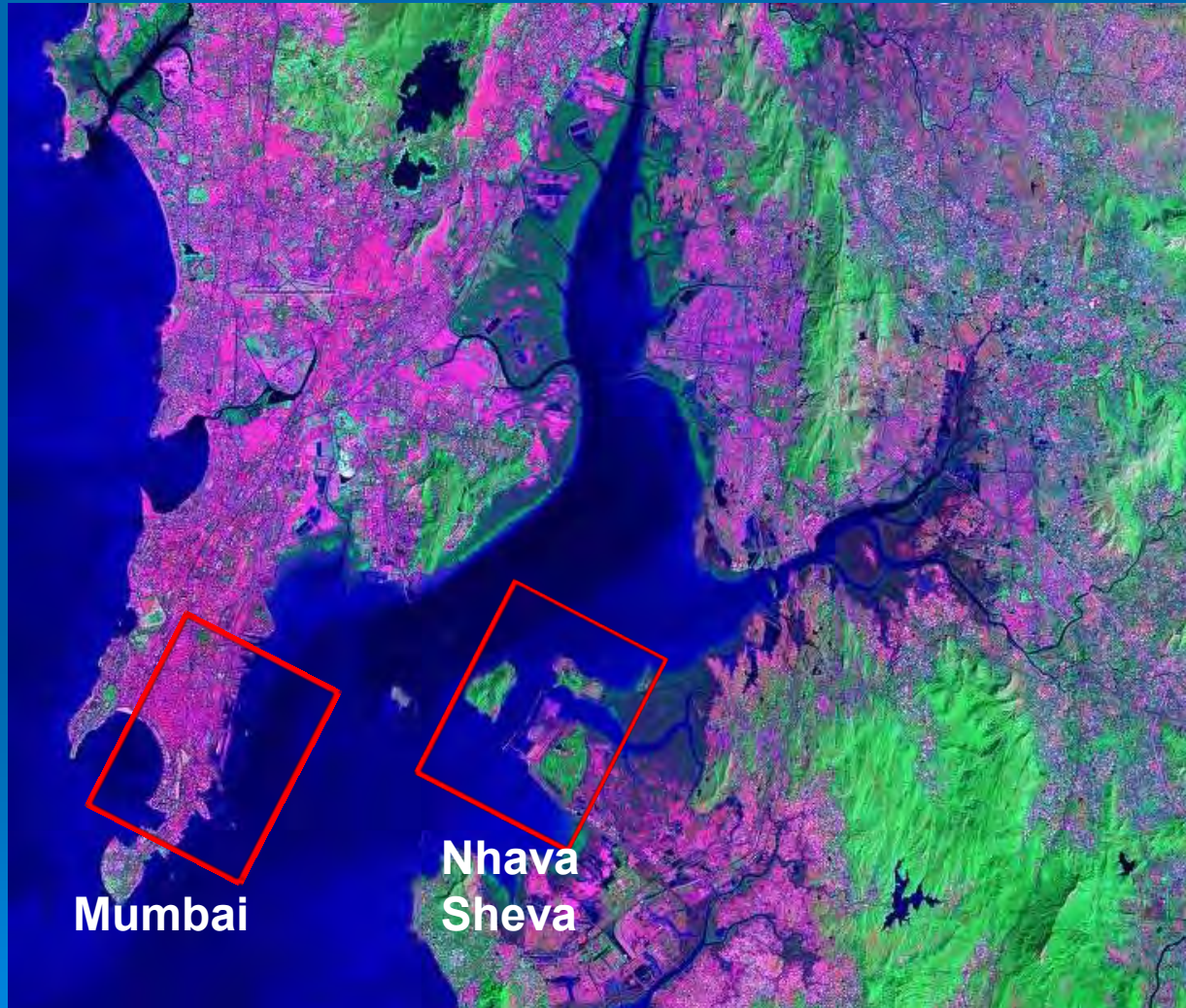
Language, culture & history have determined state boundaries in India. But what if the map of India was redrawn according to the size of state economies? That map would look dramatically different.



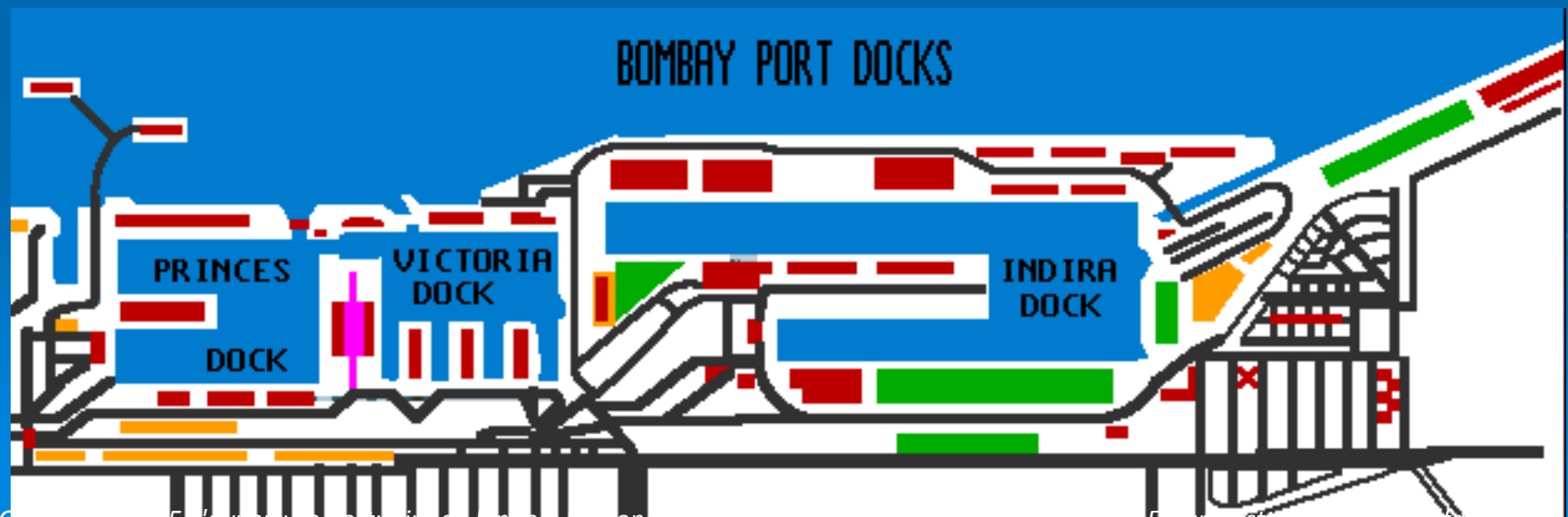
Source: GDP of states are for the financial year 2011-12, as released by the Planning Commission



Le complexe bipolaire de la Baie de Mumbai



Le port de Bombay / Mumbai a raté la révolution du conteneur



En 2008, Rickmers a commandé des MPV *Mumbai Max* de type Superflex (revendus)

- *The 175m-loa, 26.5m-beam newbuildings are purpose-designed for the carriage of breakbulk, heavy-lift and project cargo. The SuperFlex Mumbai Max vessel, as Rickmers calls them, are dimensioned to transit the locks at Mumbai, India (<http://fairplay.ihs.com/article/4127506/>)*



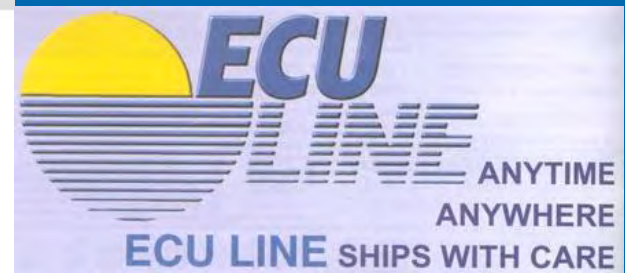
Superflex Mumbai Max Class

Un de ces navires était le *Rickmers Antwerp* et ceci n'était pas un hasard



Le plus grand groupeur au monde, ECU Line (1987), était anversois et est indien depuis 2006 (groupe Avvashya)

- Headquartered in India, the group comprises multinational companies like **Allcargo Logistics Ltd**, one of India's largest listed logistics companies with revenues over USD 800 million, specializing in integrated logistics and **ECU-LINE NV Belgium** headquartered in Antwerp, world's largest LCL service providers. Other leading companies of the group includes **Hindustan Cargo Limited**, a market leader specializing in air freight.





BUSINESS OVERVIEW-MTO

BUSINESS OVERVIEW

- Allcargo has an extensive pan-India network with presence across 26 locations in India
- Within the ECU LINE group , Allcargo's NVO division is the best operating in India.
- Allcargo also offers project cargo handling solutions for over dimensional, over weight cargo
- Allcargo is present in the air freight segment through both ECU and HCL.

ALLCARGO INDIA BRANCH NETWORK



Pour les conteneurs, tout a commencé à Mumbai, mais ce trafic y a presque totalement glissé vers Nhava Sheva

000 EVP	1994-95	1998-99	2002-03	2006-07	2010-11	2014-15
<i>Mumbai</i>	487	509	213	138	72	45
<i>Nhava Sheva</i>	244	669	1930	3298	4270	4466
Baie de Mumbai	731	1178	2143	3436	4342	4511

- Les débuts furent laborieux, avec surtout des feeders et des petits porte-conteneurs (gréés ou non)





Mumbai
(MPT)

Nhava Sheva
(NPT)

Image © 2015 DigitalGlobe
© 2015 Google
Image © 2015 TerraMetrics

Google earth



DPW

JNPT

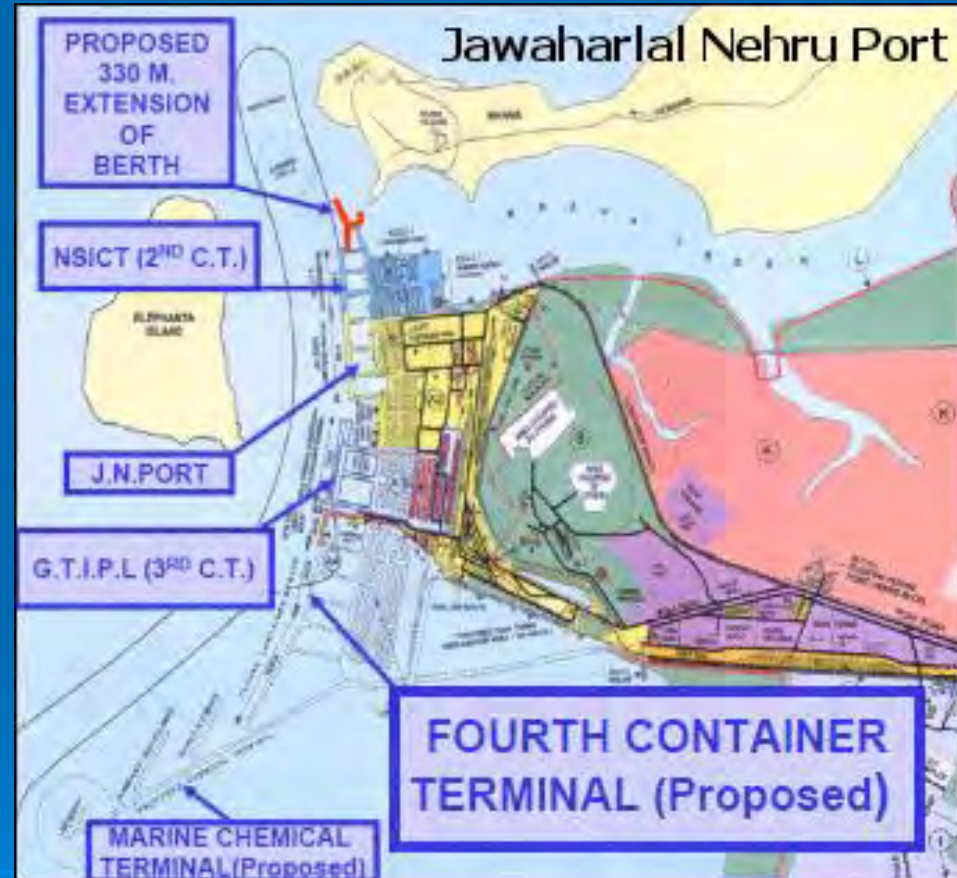
APMT

Le port de Nhava Sheva (géré par JNPT) a été créé en 1989 au sud de Navi Mumbai



Nhava Sheva, leader national pour les conteneurs

- Trois terminaux en service
 - - 680 m pour JNPT (public)
 - - 600 m pour DPW (Dubai)
 - - 700 m pour APMT (Maersk)
- Un doublement en cours
 - - 330 m pour DPW
 - - 2000 m pour PSA (Singapour)
- **Objectif : 10 millions EVP**



Depuis des années, Nhava Sheva est congestionné et son trafic plafonne



L'arrière-pays des ports indiens est globalement bien desservi par voie ferrée



Charlier, J. 2015 L'ouverture portuaire de l'Inde à la mondialisation

Séminaire Emar (Ifsttar, Cerema, Sefacil)

L'Inde est le pays qui dispose du réseau le plus dense de ports secs (dry ports)

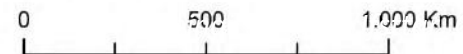
- Ng. A., Gajar G. (2009) – Government policies, efficiency and competitiveness: the case of dry ports in India. *Transport Policy*, Vol, 16, pp. 232-239.

	CONCOR	Autres acteurs publics	Sous-total acteurs publics	Acteurs privés divers	TOTAL
Nombre	55	53	108	69	177
Structure	31 %	30 %	61 %	39 %	100 %

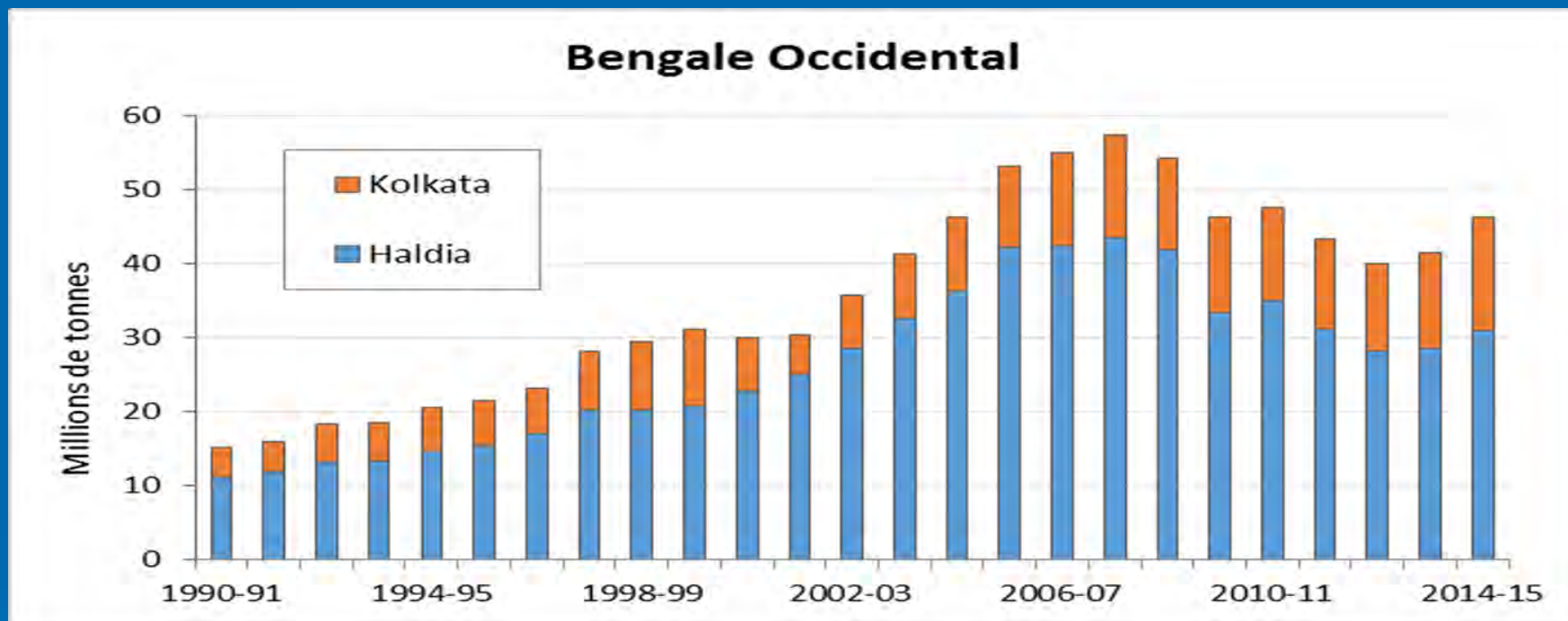
- Sur les ports secs, voir Rosso et al dans le JTG 2009



Source des données : autorités portuaires
 © J. Charlier, 2015, Réalisation S. Mbatchou et G. Richard.
 Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), 2015



A l'autre bout du pays, le bipôle Kolkata-Haldia est en déclin et, comme Mumbai, a raté aussi le virage du conteneur (sans avoir un nouveau port)



000 EVP	1994-95	1998-99	2002-03	2006-07	2010-11	2014-15
<i>Kolkata</i>	112	132	103	239	377	528
<i>Haldia</i>	6	28	117	110	149	102
Total	118	160	220	249	526	630

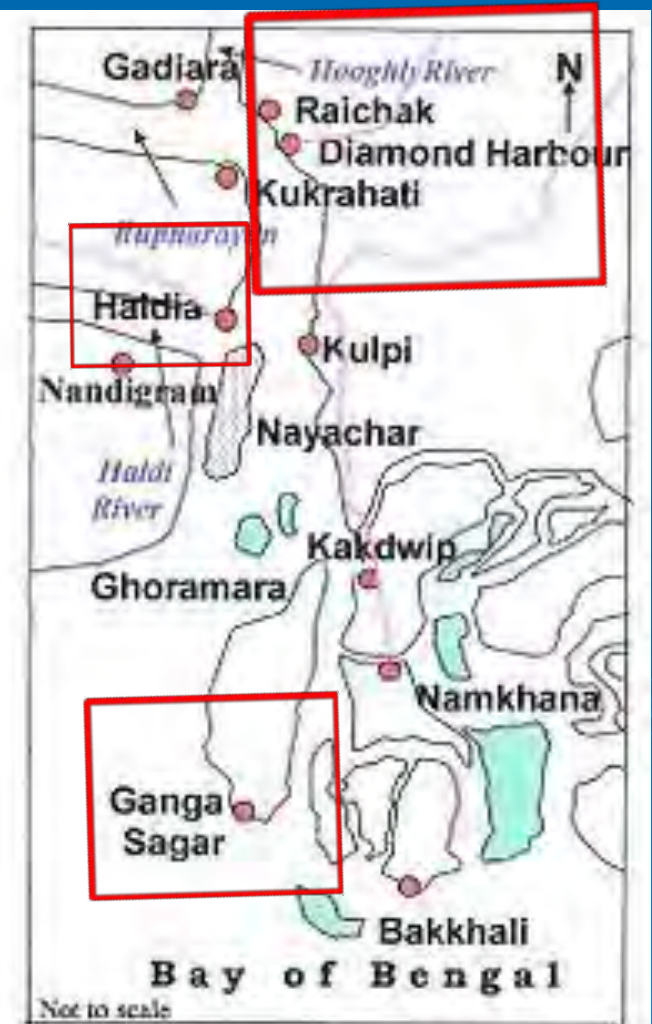
Kolkata est un port (historique) éclusé, très enclavé dans la ville



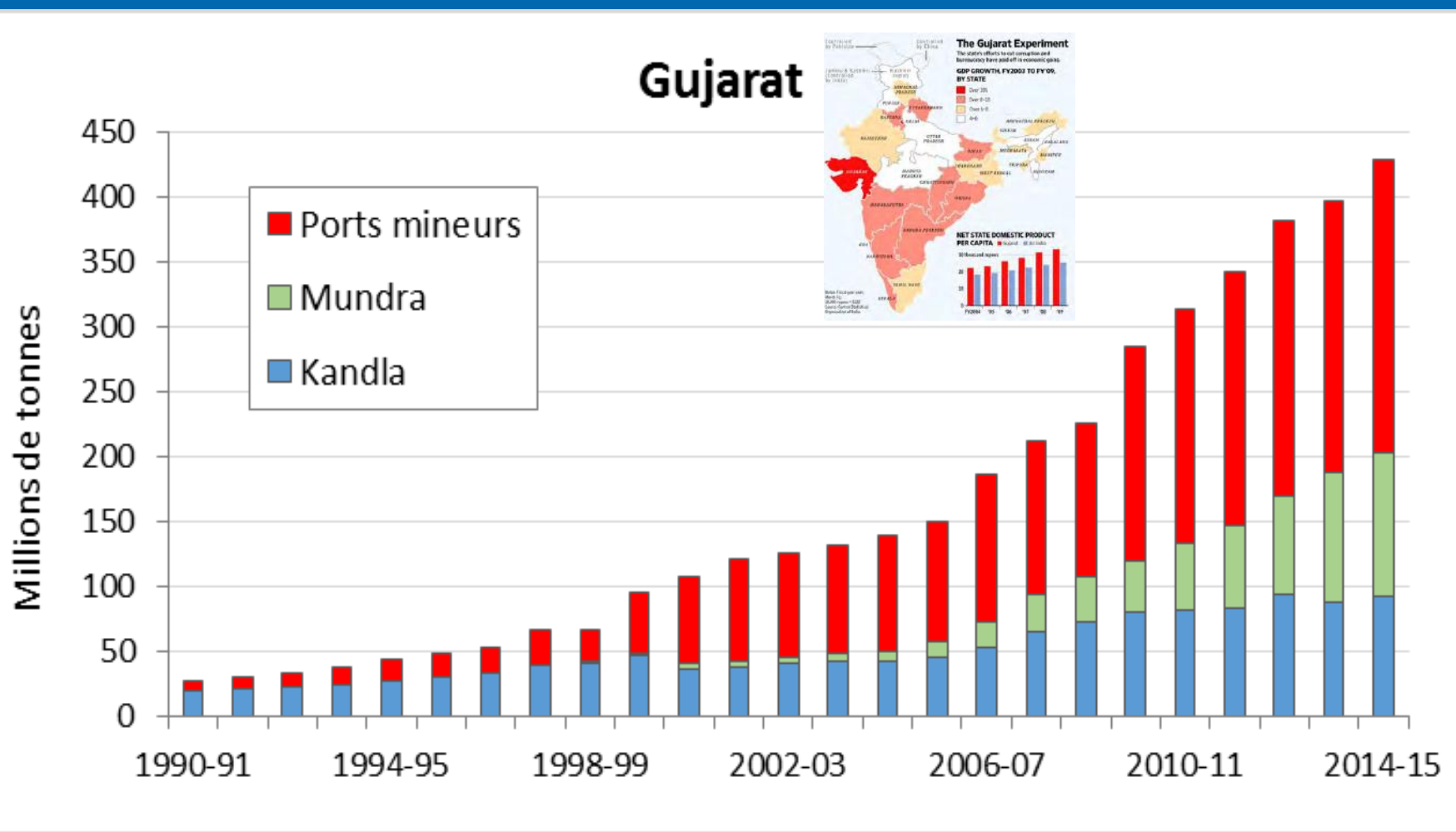
Situé plus en aval, son avant-port d'Haldia est plus largement, mais est éclusé aussi



Un projet de nouveau port multivalent sur l'Île de Sagar dans l'estuaire de l'Hooghly (SPV avec 74 % pour le Port Trust et 26 % pour l'état)



Retour dans le Nord-Ouest, au Gujarat, où les ports mineurs font office de locomotives du développement



Le Golfe de Kutch, locomotive portuaire de l'Inde



Kandla (Gujarat) fut développé à partir de 1952 pour se substituer à Karachi pour la desserte du Nord de l'Inde (Vadinar = avant-port pétrolier)

- Trafic Gujarat 1994-95 – Kandla a perdu ses conteneurs !!

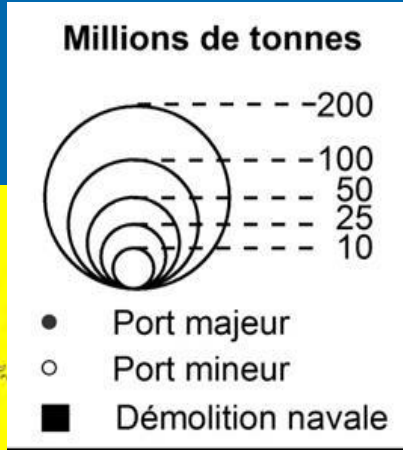
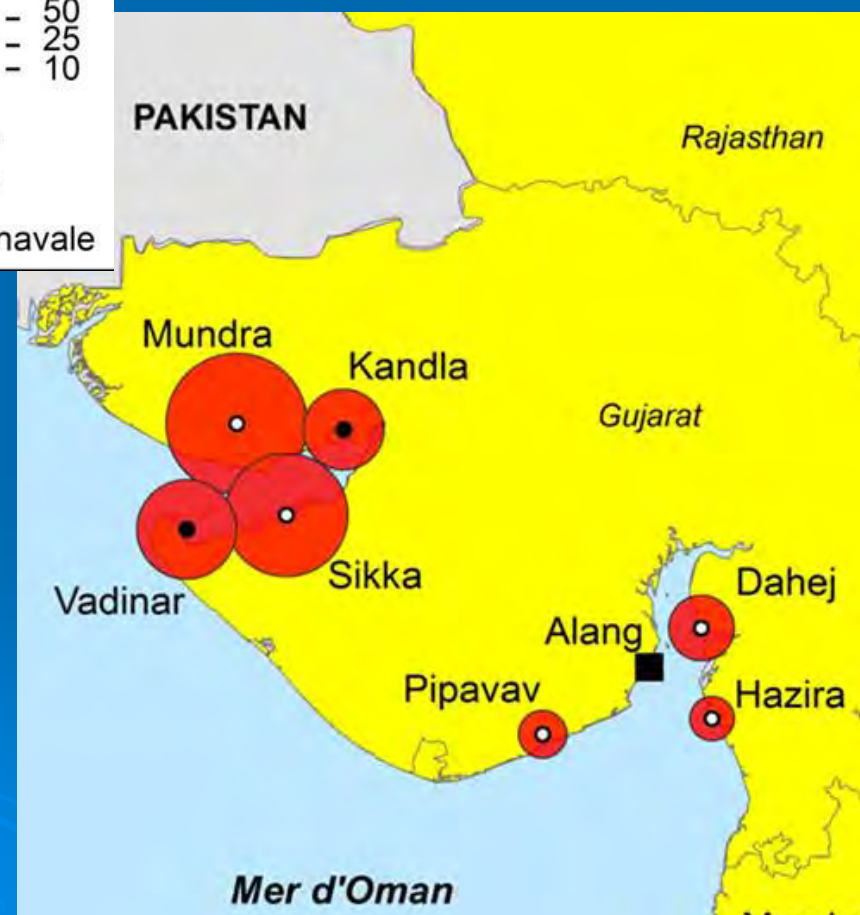


L'essor spectaculaire des trafics du Gujarat

➤ 1994-95



➤ 2014-15



Mundra fut développé à partir de 1998 par le groupe privé indien Adani



Couplage d'un port et d'une zone économique spéciale de 6.500/15.000 ha

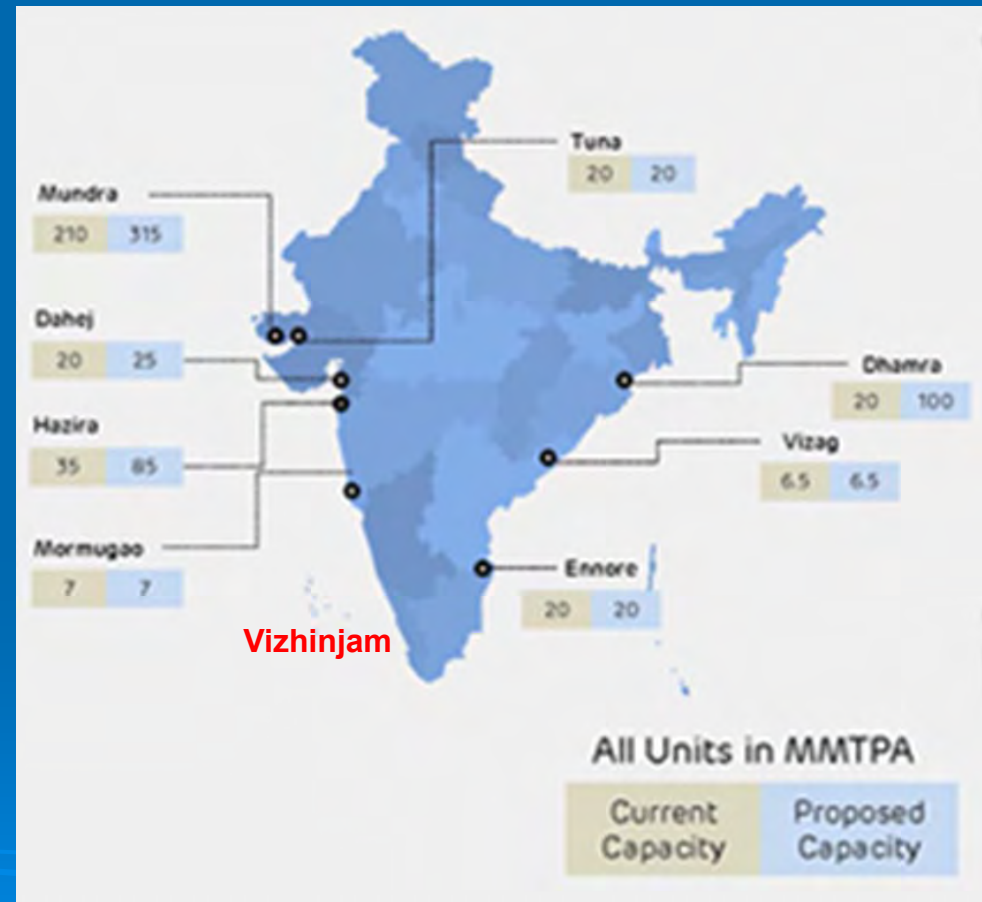
- **Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZ)**, India's largest private port and special economic zone, was incorporated as **Gujarat Adani Port Limited (GAPL)** in 1998 to develop a private port at Mundra, on the west coast of India. The company commenced commercial operations in October 2001. **Mundra Special Economic Zone Limited (MSEZL)** was incorporated in November 2003, to set up an SEZ at Mundra. MSEZL was merged with GAPL in April 2006 and the company was renamed as **Mundra Port and Special Economic Zone Limited**, to reflect the nature of business. The board of **MPSEZL** on Nov 21,2011 has approved a proposal to change the company's name to **Adani Ports and Special Economic Zone Ltd.** and this change in name from MPSEZL to **APSEZL** has come into effect from Jan.6,2012

Coté en bourse, le groupe Adani est très diversifié (mais surtout présent en Inde)

- Energie (surtout charbon, avec mines en Inde, Indonésie et Australie) + gaz et renouvelables
- Transport maritime (4 capesize affrétés LT)
- Ports (charbon, autres vracs, conventionnelles et conteneurs) + ZES associées
- Centrales au charbon (la plus grosse du pays est à Mundra)
- Réseau de transport électrique
- Huiles alimentaires et agro-industrie
- Développements immobiliers

Double diversification portuaire pour le groupe Adani

- **1. Géographique**
 - ailleurs au Gujarat
 - hors du Gujarat
 - hors de l'Inde
- **2. Typologique**
 - autres ports mineurs (nouveaux ou rachat)
 - terminaux dans des ports majeurs



Industrial Locations and Infrastructure around the Kutch Gulf

12 Special Economic Zones (SEZ)

Special Economic Zones
Kandla SEZ
MP SEZ Mundra
Adani Power SEZ Tundra
Welspun SEZ Anjar
Mundra SEZ
Gujarat Industrial Dev. Corp.
Kandla Port Trust SEZ
Asia Pacific Corp. Ltd
Ruchi Flat Steel SEZ
Indian Infrastructure Corp. Ltd.
Welspun Anjar SEZ Ltd.
LMJ Warehousing Pvt. Ltd



13 Industrial Estates

Industrial Estates
Nakhatrana (1)
Mundra (2)
Mandvi (1)
Bhachau (1)
Anjar (1)
Rapar (1)
Bhuj (3)
Gandhidham (3)

3 Industrial Parks

Industrial Parks / Developers
Mundra (Port Based)
Industrial Estate, Township & Warehousing, Gandhidham
Samakhiali

Masterplan du port de Mundra (capacité finale > 300 Mt)



Mundra ambitionne aussi de doubler son trafic conteneurisé

➤ Trois terminaux en service

- - 630 m pour Adani
- - 630 m pour DPW
- 810 m pour TIL (MSC)

000 EVP	2002- 03	2006-07	2010-11	2014-15
Mundra	42	78	1230	2720

➤ Un terminal en plus

- 650 m pour JV entre Adani et CMA CGM

MSC Valeria (14.000 EVP)
le plus gros PC reçu en Inde
(Mundra, 5 juin 2015)

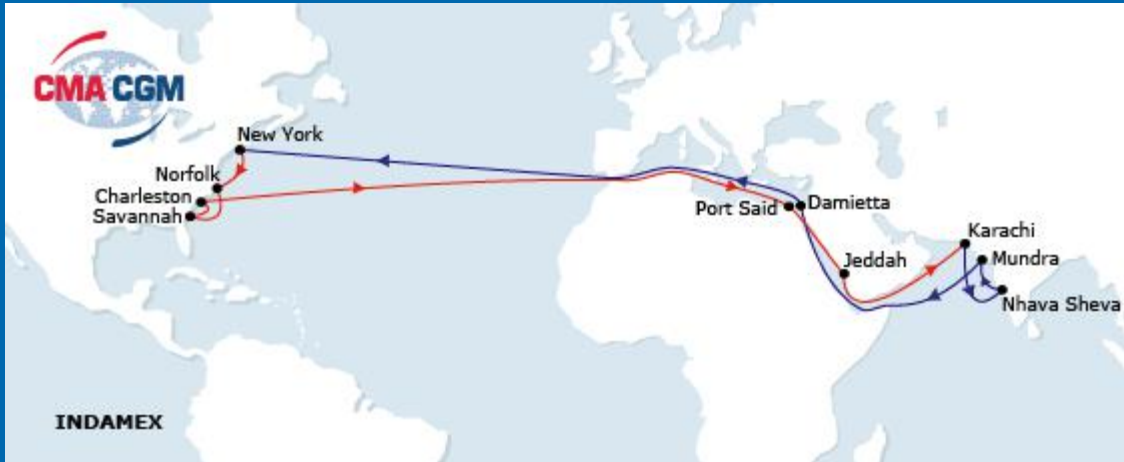




La CMA CGM en Inde

<https://www.cma-cgm.com/local/india>

- The CMA CGM Group in India is a strong and intricate network of 28 offices spread across the nation, employing 490 people.
- We offer a wide range of shipping solutions : 5 gateway ports and 8 feeder ports within the country. We also provide intermodal solutions covering accessibility to and from 33 inland locations.
- As a Group, CMA CGM operates 9 direct weekly services calling in and out of India truly offering excellent global connectivity to Europe, U.S., Africa, South America, Australasia, Asia and the Middle East Gulf.





CMA CGM

MIDASGR



CMA CGM

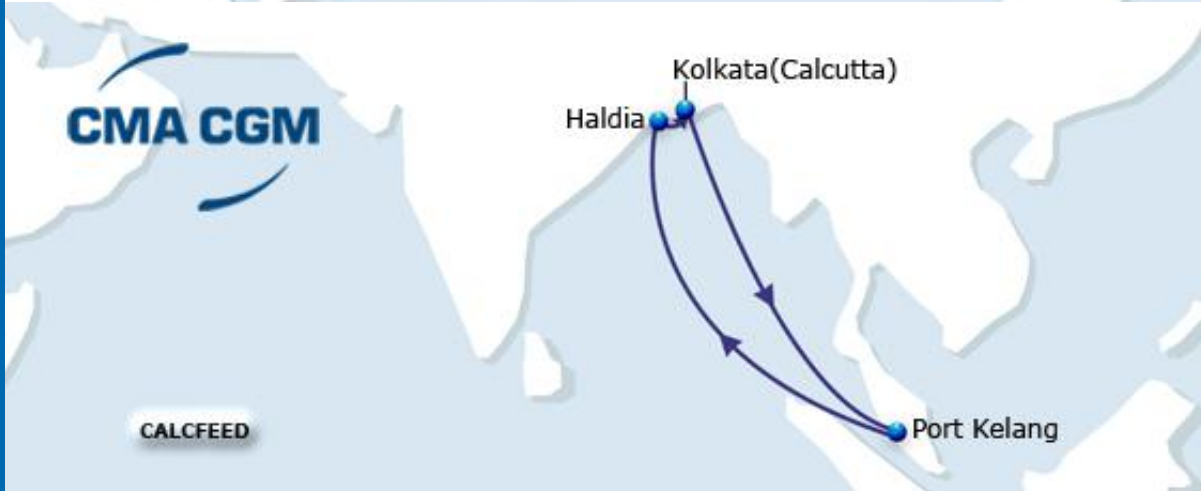
SWAX2



CMA CGM

MASCAR





Ports & Logistics: Mundra Port enjoys Distance Advantage

- Adani **64 km private rail** network connecting Mundra Port to National Railway Network
- Resulting in **savings on both cost and time** compared to competing Mumbai ports
 - 408 km lesser to industrial zone of Bhatinda
 - 245 km lesser to the Delhi - NCR
- **Less congested route** than JNPT (Mumbai)
- Route **passes through sparsely populated regions** of Kutch and Rajasthan.



Shorter Distance & Low Passenger Traffic results in reduced operating cycle

Pipavav, un port véritablement privé, aux mains à 80 % de APMT/Maersk (735 m)

000 EVP	1994-95	1998-99	2002-03	2006-07	2010-11	2014-15
Pipavav	0	0	0	250	620	785



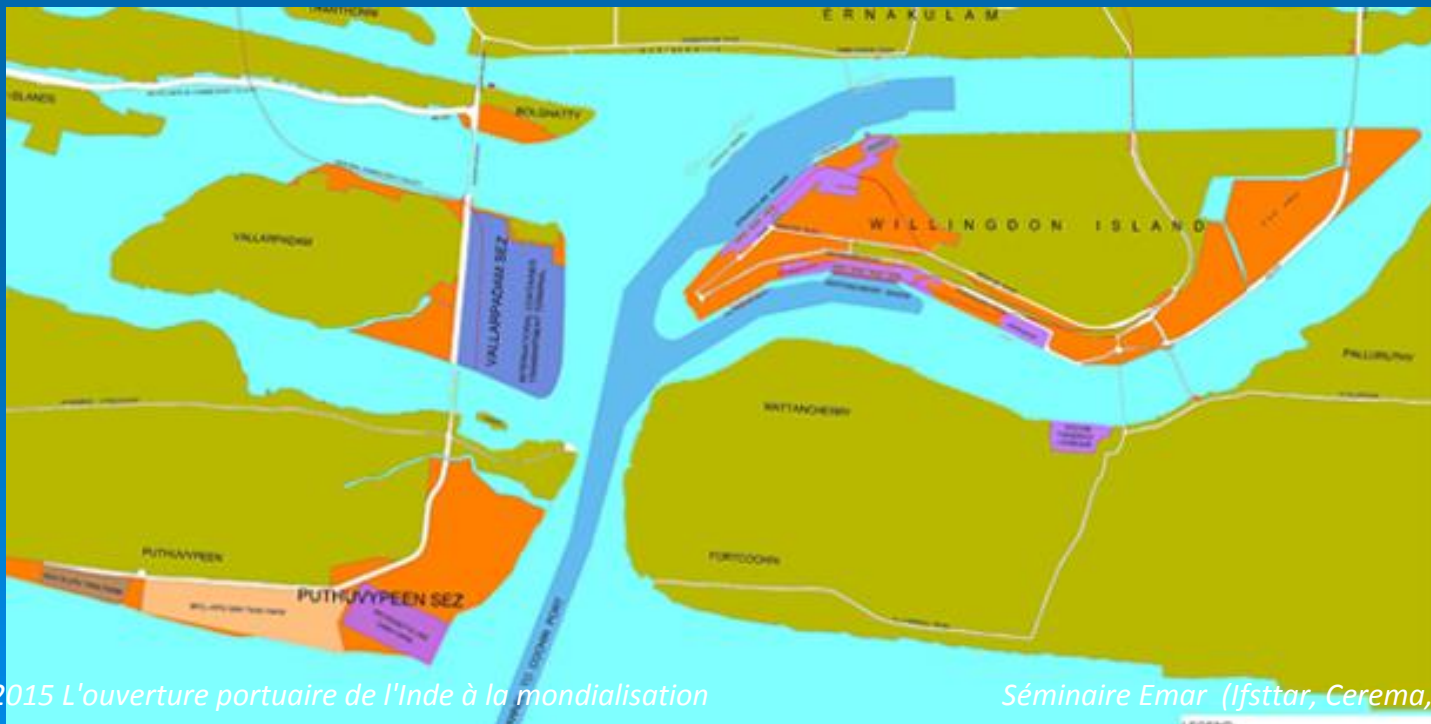
Abondance (voire surabondance) de ports à conteneurs dans la « Corne Sud »



Kochi (1932), un port moyen mais bien localisé

000 EVP	1994-95	1998-99	2002-03	2006-07	2010-11	2014-15
Kochi	86	129	166	227	312	365

➤ Vallapardam Island (DPW) et Wikkinton Island



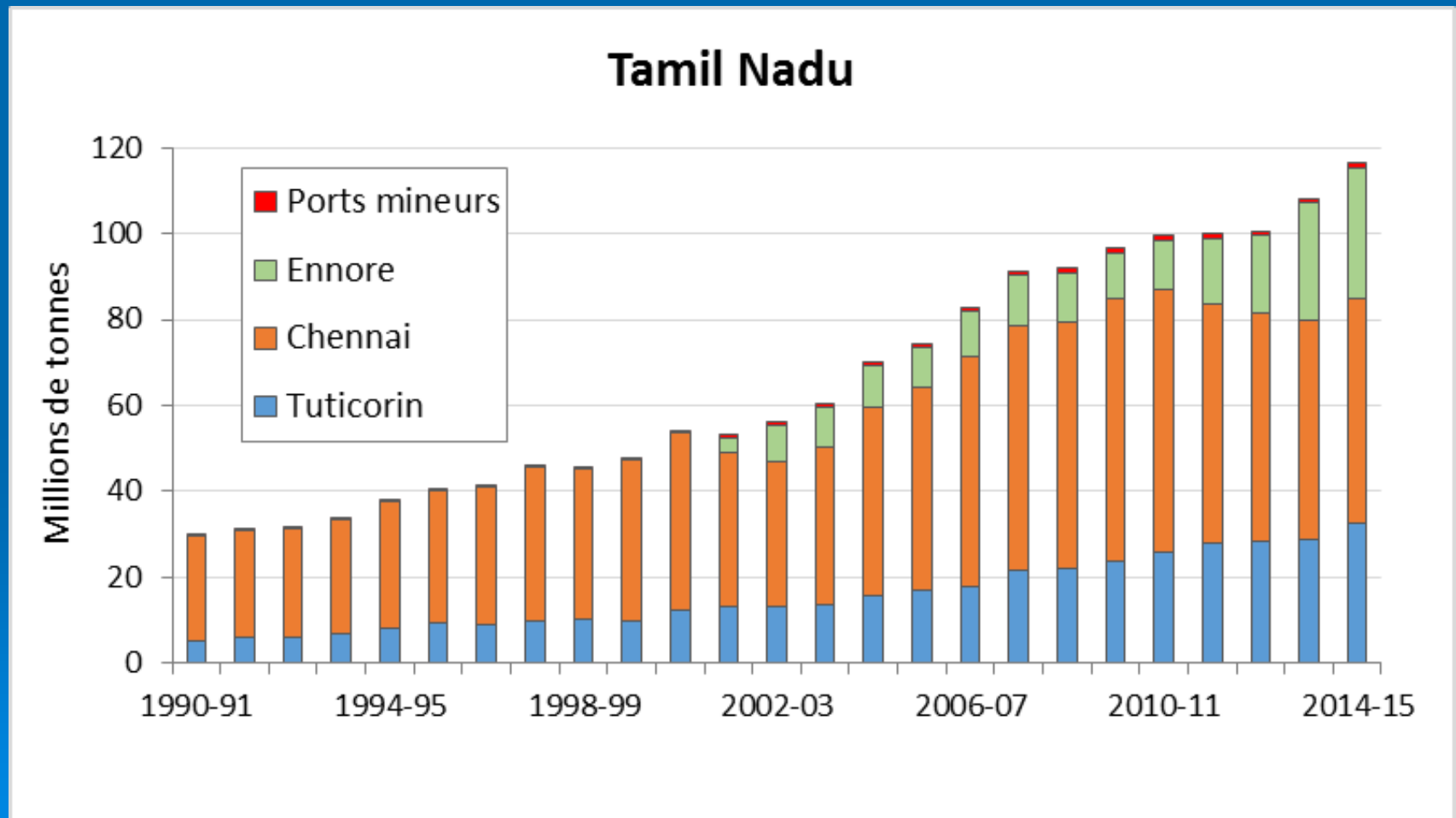
Les ambitions de DPW à Kochi (terminal de transbordement sur l'île de Vallapardam)



Les ambitions de DPW à Kochi (terminal de transbordement sur l'île de Vallapardam)

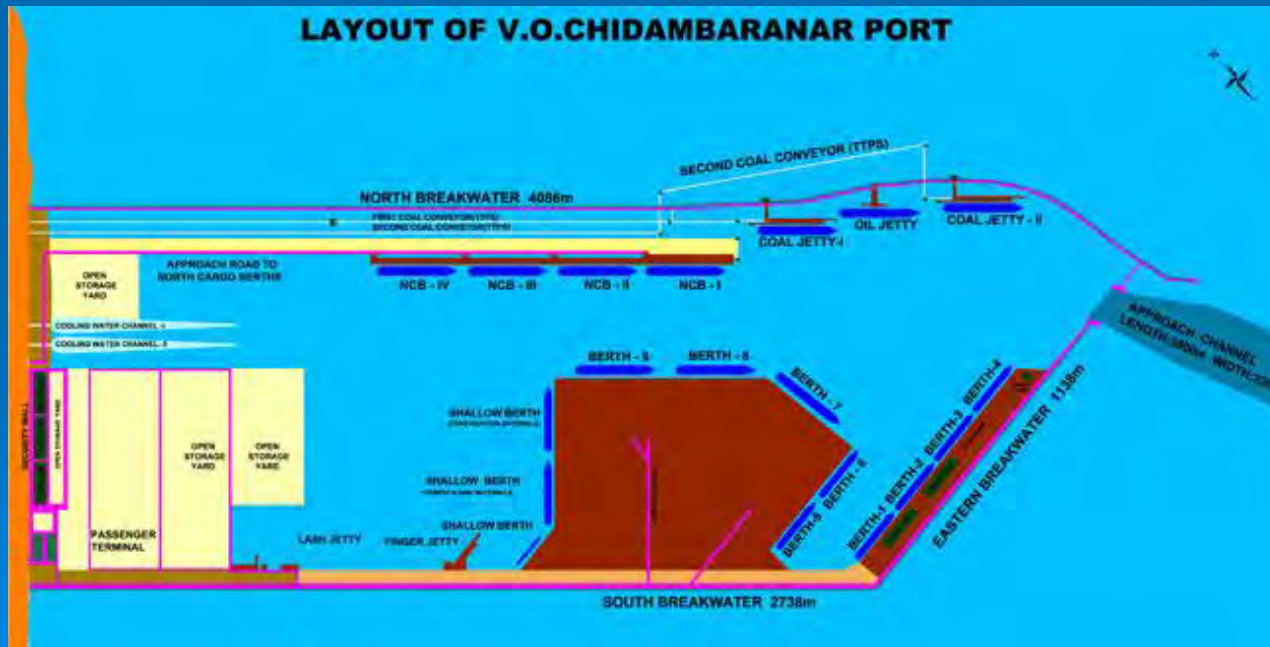


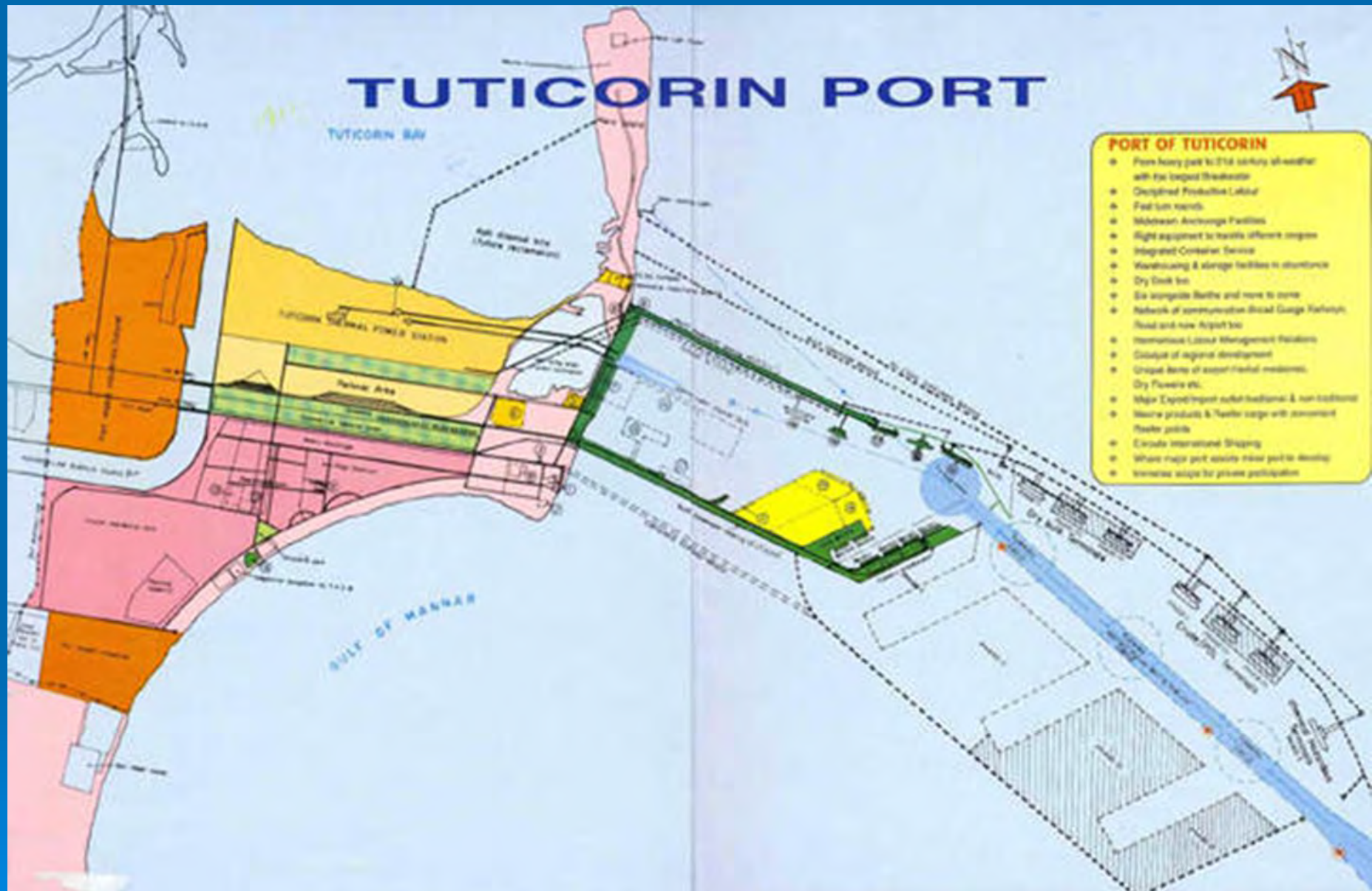
Le Tamil Nadu est dominé par le bipôle Chennai (Port Trust) – Ennore (corporatisé)



Tuticorin (géré par le Chidambaranar Port Trust) a de grandes ambitions d'expansion

000 EVP	1994-95	1998-99	2002-03	2006-07	2010-11	2014-15
Tuticorin	57	100	213	377	468	560





Autre grand port historique indien, Chennai est partiellement éclusé



La congestion est récurrente un peu partout dans le système, jusque sur les quais



La congestion est récurrente un peu partout dans le système (ici Chennai)



Le futur de Chennai est à Ennore

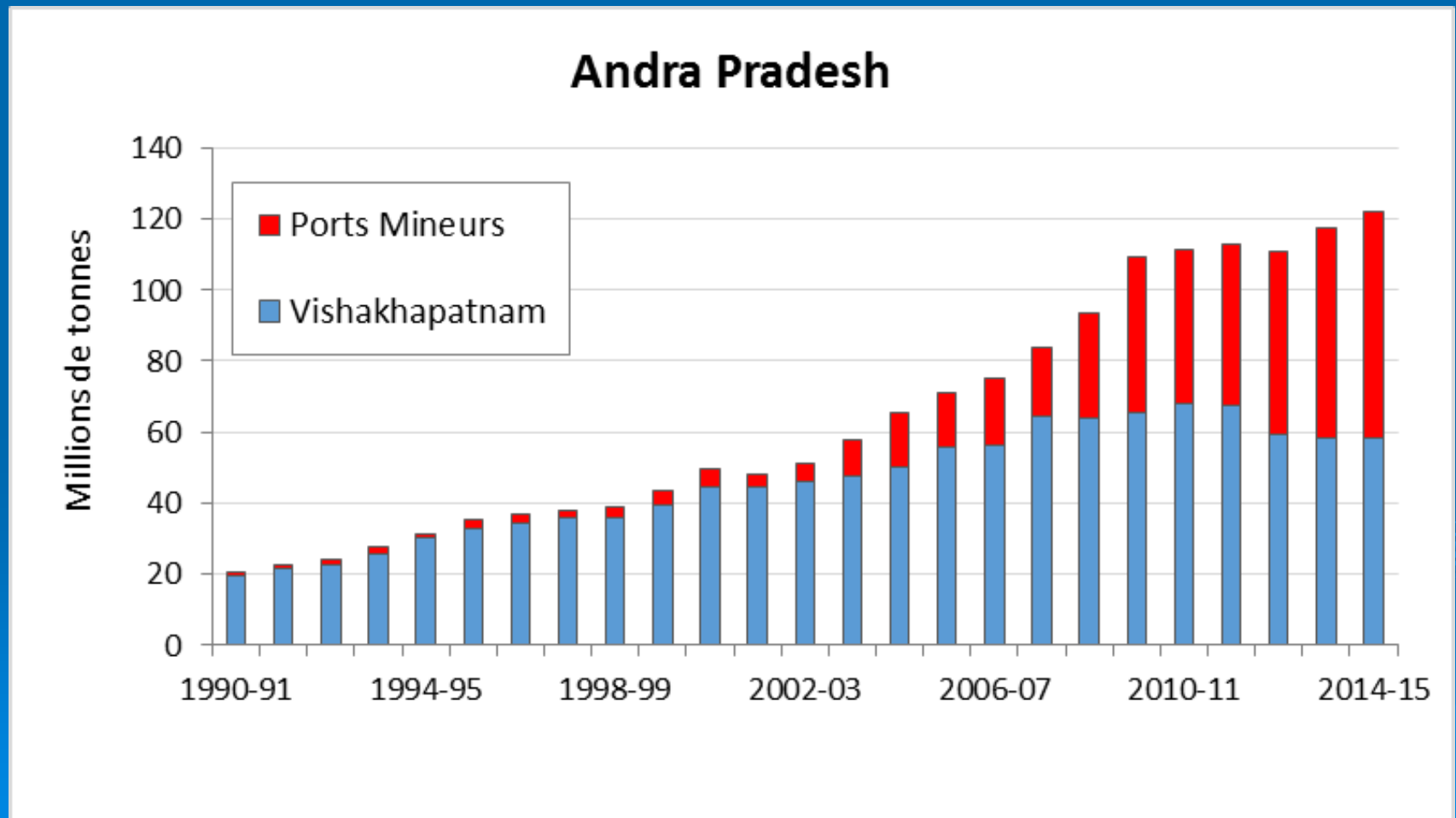
- Deux terminaux en service :
 - 885 m pour DPW (d'abord Trust, puis privatisé)
 - 830 m pour JV entre PSA et privé local
- Terminal concédé à Adani à Ennore pour 700 m ; extensible et place pour un/deux autre(s) opérateurs



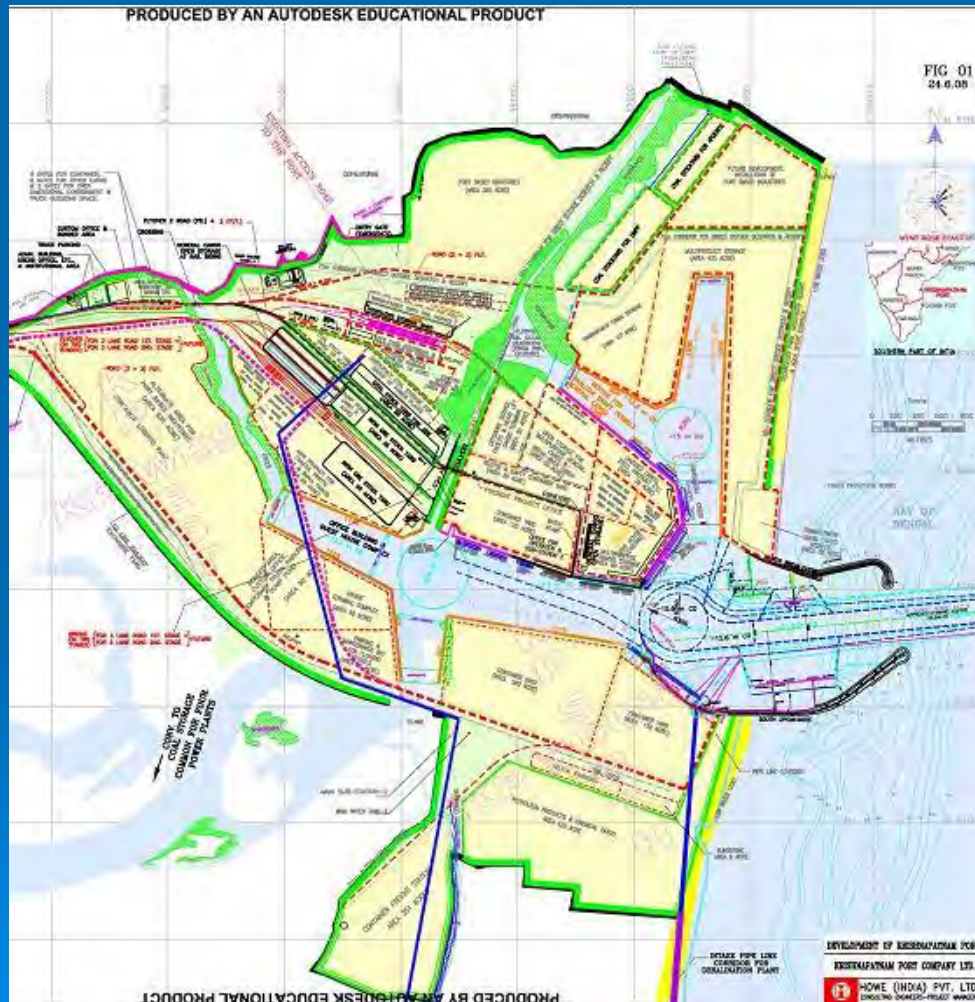
Créé en 2001, le port d'Ennore n'est pas devenu alors le 12^{ème} Port Trust mais a été corporatisé (= Kamarajar Port Ltd, avec 68 % pour le Fédéral et 32 % pour Chennai)



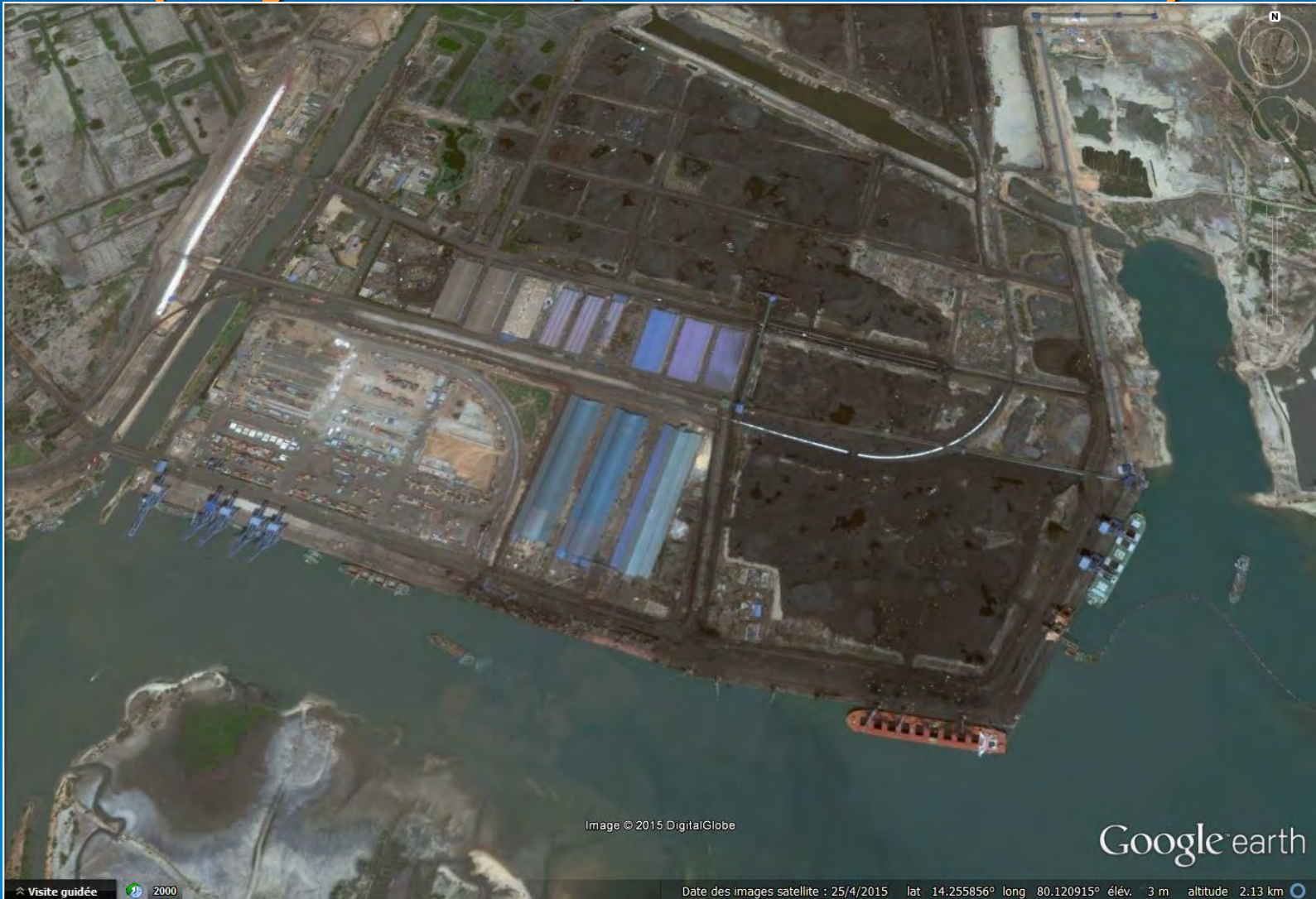
Après le Gujarat, l'Andra Pradesh est en pointe pour le développement des ports mineurs (Krishnapatnam et Gangavaram)



L'émergence de Krishnapatnam sous l'impulsion d'un autre groupe privé indien (KPC, dont CVR pour 92 %)



Les ambitions de Krishnapatnam (objectif : 1,2 million d'EVP)



Quels sont les acteurs dans les principaux ports à conteneurs ?

	Port Trust	Adani	Autre indien	PSA	DPW	APMT	MSC	CMA CGM
Mundra		X			X		X	X
Pipavav						X		
Nhava Sheva	X			X	X	X		
Kochi					X			
Tuticorin	X			X				
Chennai	(X)		X	X	X			
Ennore		X						
Krishnapatnam			X					
Kolkata/Haldia	X							

Quels sont les acteurs dans les principaux ports à conteneurs ?

	Port Trust	Adani	Autre indien	PSA	DPW	APMT	MSC	CMA CGM
Mundra		X			X		X	X
Pipavav						X		
Nhava Sheva	X			X	X	X		
Kochi					X			
Viszhinjam		X						
Tuticorin	X			X				
Chennai	(X)		X	X	X			
Ennore		X						
Krishnapatnam			X					
Kolkata/Haldia	X							

Le groupe Adani va surtout développer un nouveau port mineur à Vizhinjam (moins de déviation encore que pour Kochi)

- <http://maritimegateway.com/mgw/index.php/resource-centre/articles/962-will-it-be-smooth-sailing-for-vizhinjam>



➤ After almost 25 years of trial and error, work on the Vizhinjam international deepwater multi-purpose port is expected to begin on November 1 this year, with the Kerala Government finally awarding the project to Adani Ports and SEZ Private Limited. **Once developed, this port would then be the deepest port in the country bringing mega shipping fortunes, being close to the busiest international sea route and East-West shipping axis.** While the country is still depending on the foreign ports like Colombo, Singapore, Jebel Ali etc. for its EXIM transshipment cargo, Vizhinjam port is expected to grow bigger as a transshipment hub and expected to extract business from the major international ports in the region.

➤ The Vizhinjam Port was originally conceived about 25 years ago. The initial project model was suggested as a Public Private Partnership (PPP)- Private Services model. The project was first granted to a Chinese company that failed to secure the security clearance from the Center. The project was then awarded to Lanco Group which was challenged in the Kerala High Court by Zoom Developers that led to the eventual withdrawal by Lanco Group from developing the port. **Finally, the Kerala cabinet on June 10th 2015, decided to award the 7,000 odd crore Vizhinjam international port and deepwater container transshipment terminal to Adani Ports and SEZ, the sole bidder.**

➤ Salient Features of the Port Proximity to International Shipping Route

As per the master plan, Vizhinjam has a huge location advantage in that it lies **within 10 nautical miles from the major international shipping route**. The port can attract large share of the container transshipment traffic destined or originated to/from India, which is now being diverted primarily through Colombo, Singapore and Dubai.

Favourable Bathymetry Bathymetry in Vizhinjam region is very favorable for deep draft port development. The port site is endowed with **natural depths of an 18m contour within a distance of a mile from the shore**. This will result in a minimum need for capital dredging required for berthing and navigational arrangements at the port to handle the largest container vessels (up to 18,000 TEU) being planned to transit the East-West shipping channel as no such deep facility is available anywhere else in the Indian coast.

Availability of Large Waterfront **A water front area of 2500m is available** for the proposed port development, which can be utilised for handling the container, cruise and other cargoes. A continuous long container terminal quay length can optimise transshipment terminal quay side productivity. Also, no active fishing is taking place along the proposed waterfront, which is segregated to the north and the south of the proposed site and has the added advantage of not affecting the activity and the nearby community

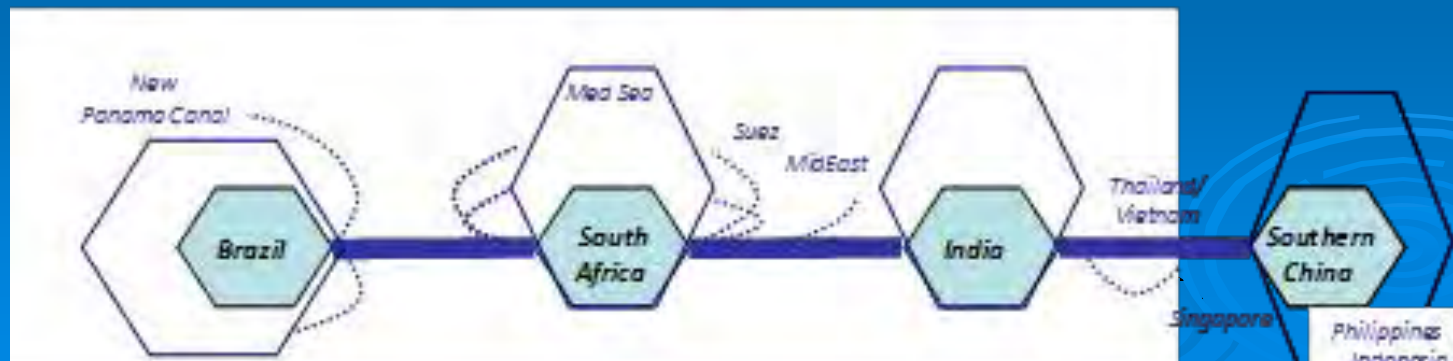
Le groupe Adani va surtout développer (en BOST) un nouveau port mineur à Vizhinjam (3 phases : 800 m + 1200 m + 2000 m)



PORT MASTER PLAN



De l'autoroute Est-Ouest via Suez à la « route des BRICS » via le Cap Aguhlas (Alix & Charlier, 2015)



Position « idéale » pour plusieurs types de services océaniques

- 1. L'autoroute maritime Est-Ouest via Suez
- 2. La route (émergente) des BRICS via l'Afrique du Sud
- 3. La route (émergente) entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest
- 4. Les services segmentaires sur l'Asie Pacifique
- 5. Les services segmentaires sur l'Europe
- 6. Les services segmentaires sur les Etats-Unis
- + combinaisons triangulaires Inde et Afrique de l'Est
- 7. Vers et depuis l'Asie Pacifique
- 8. Vers et depuis l'Europe
- 9. Vers et depuis les Etats-Unis

Pour de tels trafics triangulaires dans la partie occidentale de l'Océan Indien, il faut un hub symétrique en Afrique de l'Est : celui-ci existera bientôt : Lamu (Kenya)



Plusieurs obstacles au succès (à court terme) de Vizhinjam

- 1. Ici, pas de ZES (un des piliers du succès d'Adani)
- 2. La concurrence des autres ports indiens (terminaux existants ou en projet, développables au coût marginal) et de Colombo (cf *infra*)
- 3. Nécessité de libéraliser le cabotage national (alors qu'à Colombo, il s'agit de cabotage international)
- 4. Un obstacle physique (qui vaut aussi pour Kochi) pour la desserte du Golfe du Bengale : le « Pont d'Adam » (qui n'est pas un pont) entre l'Inde et le Sri Lanka

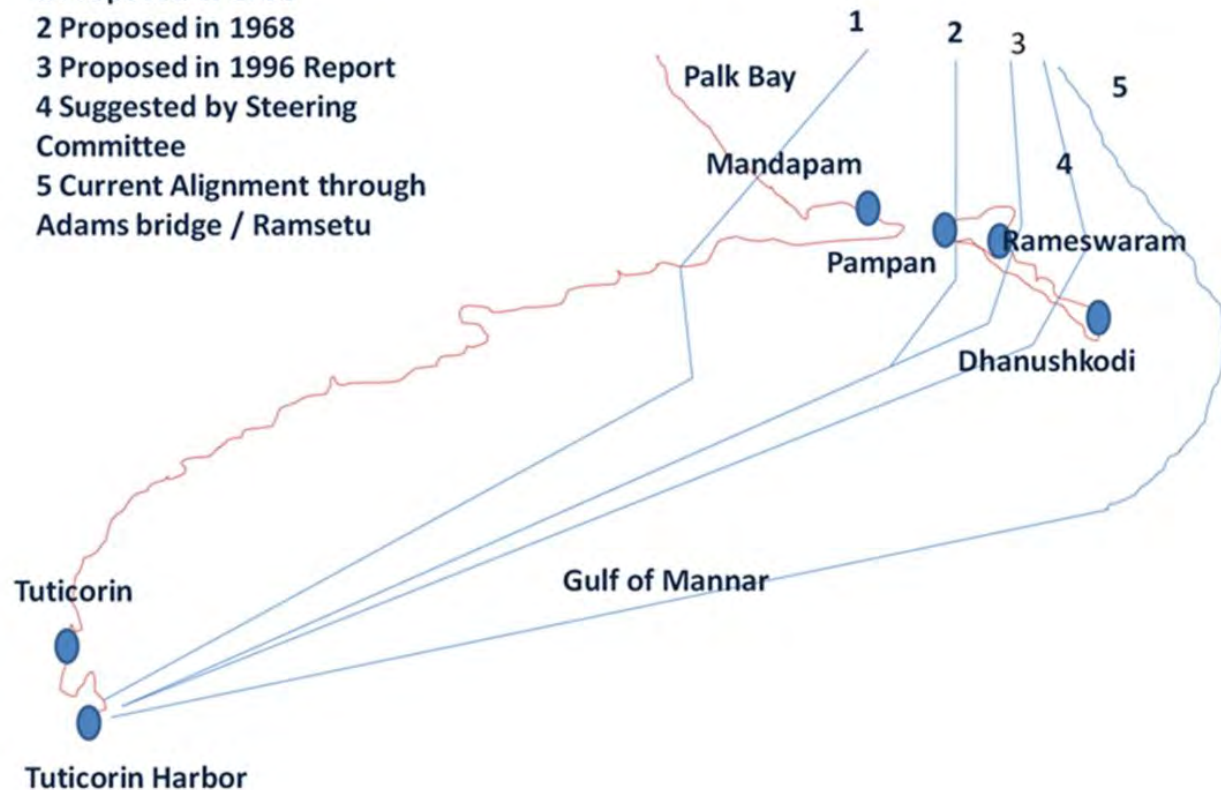
L'obstacle du « pont d'Adam » (qui n'est pas un pont, mais un haut-fond)»



Plusieurs tracés possibles pour un éventuel canal de maritime qui offrirait un raccourci de 400 km à des navires jusque 30.000 tpl (dit *Sethusamudram Shipping Canal Project*)



- 1 Proposed in 1961
- 2 Proposed in 1968
- 3 Proposed in 1996 Report
- 4 Suggested by Steering Committee
- 5 Current Alignment through Adams bridge / Ramsetu



L'objectif est de récupérer les trafics indiens transbordés à Colombo (trafic total : 4,9 M EVP)

- 4 terminaux en service
 - 1290 m (SLPA)
 - 590 m (SLPA)
 - 940 m (SLPA/Maersk/Evergreen)
 - 1200 m (China Merchants 85% et 15 % SLPA)







Due to our geographical location Sri Lanka can serve more than 17 Feeder points in the region

CMA CGM

Felixstowe
Hamburg
Rotterdam
Le Havre

Shanghai
Ningbo
Shekou
Taipei

Colombo

CES

CMA CGM

Mombasa

Colombo

Port Kelang

Singapore

Tanjung Pelepas



Il convient quand même de relativiser les trafics conteneurisés de l'Asie du Sud !

Les trafics conteneurisés indiens en perspective à l'échelle de l'Océan Indien

000 EVP	2002	2006	2010	2014
Nhava Sheva	1930	3298	4270	4466
Mundra	42	78	1230	2720
Chennai	425	866	1524	1552
Colombo	1765	3079	4140	4907
<i>Dubai</i>	<i>4194</i>	<i>8923</i>	<i>11600</i>	<i>15249</i>
<i>Port Klang</i>	<i>4533</i>	<i>6326</i>	<i>8870</i>	<i>10945</i>
<i>Singapour</i>	<i>16841</i>	<i>24792</i>	<i>28430</i>	<i>33869</i>

Conclusions

- Une croissance récente « à la chinoise »
- Cette croissance ne se limite pas aux conteneurs
- Importance méconnue de la dimension « ZES »
- Les ports fédéraux sont plutôt des suiveurs (mais corporatization généralisée en vue) ;
- Parmi ceux-ci seuls Nhava Sheva et Ennore ont du potentiel
- Les ports mineurs sont le principal moteur de la croissance
- Parmi ceux-ci, leadership du groupe Adani (au départ de Mundra) mais d'autres acteurs nationaux apparaissent
- Pour les conteneurs, poids considérable des acteurs internationaux (*global terminals operators* et armements globaux)
- Parmi les GTO, un grand absent : HPHT
- Une grande faiblesse au niveau armatorial : pas de grand armement national (la SCI est insignifiante au plan mondial)
- - **More (field) research is needed**