



+ 56,9 %

La hausse du volume
de la zone franche

Le port de Kaoshiung



- 5 %

La baisse des transbordements
de conteneurs





CLUSTER PORTUAIRE

KAOSHIUNG

Le port s'arme pour rebondir

Assurant 70% du trafic conteneur et 63% des échanges extérieurs de Taïwan, le port de Kaoshiung est confronté à l'érosion de son activité de transbordement. Il mise sur l'ouverture d'un nouveau terminal et une évolution de sa stratégie pour repartir du bon pied.

Situé dans le sud ouest de l'île de Taïwan, le port de Kaoshiung se place en pole position des ports de l'île. Ce port de pêche du 17^e siècle est rapidement devenu, sous l'impulsion de la Compagnie des Indes de l'est des Pays-Bas, un centre commercial et maritime international. Au cours des décennies qui ont suivi, le port de Kaoshiung s'est développé pour finalement devenir un des principaux centres maritime de l'île. Jusqu'en mars 2012, l'autorité portuaire était détenue par le bureau du port (Kaoshiung Harbour Bureau) qui est passé, à cette date sous l'autorité de la Taïwan International Port Corporation. Cette structure administrative a pour but de permettre aux différents ports de l'île de travailler en réseau et non plus indépendamment les uns des autres. Dès lors le port du sud ouest de l'île s'est attaché à promouvoir des zones logistiques dans une stratégie du « double V », à savoir une stratégie sur une augmentation de la valeur des marchandises et des volumes. Dans le même temps, le port s'est consacré au développement des trafics

conteneurisés en ouvrant un sixième terminal sur le KICT (Kaoshiung International Container Terminal). Avec un trafic de 10,3 MEVP, Kaoshiung entre à la 13^e place des ports conteneurisés mondiaux en 2016.

Taïwan dispose d'un marché de 23 millions d'habitants dont les prévisions tablent sur une stabilité de la population. Néanmoins, les industriels taïwanais s'exportent dans tout le sud est asiatique. Les industries locales s'installent en Inde, au Vietnam et en Thaïlande, ce qui signifie pour le port de nouveaux échanges et de nouvelles opportunités. Récemment, il a mis sur pied un plan pour les prochaines décennies, appelé Master Plan 2040. Ce programme prend en compte le développement du port vers le sud de la ville pour gérer au plus près les relations entre la cité et les activités industrielles. L'ambition de Kaoshiung vise à devenir une porte d'entrée sur l'île mais aussi un point nodal de transbordement avec les régions voisines, et pourquoi pas de l'autre côté du détroit vers la Chine continentale. ■

PETER CHEN

DIRECTEUR DU PORT DE KAOSHIUNG

“Il y a aussi un potentiel avec l’Australie et la No

Directeur du port, Peter Chen nous dévoile les axes de développement envisagés du port de Kaoshiung et la prochaine organisation du port.



Journal de la Marine marchande : Comment voyez vous l'avenir du port de Kaoshiung ?

Peter Chen : Nous devons nous positionner en tant que port se distinguant non plus par le volume mais par la qualité des services proposés et les opportunités industrielles qu'il offre. Car il ne faut pas se bercer d'illusions, notre pays ayant une population de seulement 23 millions d'habitants et le développement de l'économie et des ports des pays du Sud-Est asiatique étant voués à se poursuivre, nous allons vraisemblablement encore perdre quelques places dans le classement des ports.

JMM : Comment comptez vous relever ce défi ?

P.C. : Tout d'abord en nous appuyant sur les avantages naturels du port. A savoir un faible écart entre les marées, 0,75 m, un climat clément

tout au long de l'année à l'exception du passage éventuel de cyclones, des mouillages bien abrités et la faible distance entre les quais et les zones industrielles ce qui engendre un gain de temps et d'argent pour les entreprises. Des atouts qui seront magnifiés par l'entrée en service de l'International Container Terminal qui sera doté d'équipements modernes et performants. Le déménagement sur ce nouveau site des terminaux pétroliers et charbonniers va en outre nous permettre d'attirer plus d'industries au cœur de l'ancien port et créer un meilleur environnement de travail pour celles qui y sont déjà installée en réduisant la pollution.

JMM : Travaillez vous à l'ouverture de nouvelles lignes ?

P.C. : Bien sûr et nous allons prochainement faire part aux armateurs des mesures incitatives que nous allons mettre en place à cet effet. Nous

de développement ouvelle-Zélande”

souhaitons les convaincre d'ouvrir de nouvelles liaisons avec le Sud-Est asiatique, en particulier Vietnam, Thaïlande et Philippines. L'installation dans ces pays d'entreprises taiwanaises dans le cadre du New Southbound Policy de notre gouvernement visant à accroître la présence de Taïwan en Inde et dans les pays de l'Asean devrait en effet générer plus d'échanges avec cette zone et de trafic pour nous. Je pense qu'il y a aussi un potentiel de développement encore inexploité avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Peut-être aussi avec l'Afrique mais cela reste pour l'heure un très, très petit marché pour nous.

Côté croisières, nous allons faire de gros efforts marketing pour promouvoir notre port en nous appuyant sur l'ouverture prochaine de notre nouveau terminal, un très bel outil qui devrait nous permettre d'attirer de nouveaux croisiéristes comme Costa. ■

Propos recueillis par Thierry Joly



© DR

Mesures environnementales

Certifié Ecoport depuis 2014, Kaohsiung a introduit plusieurs mesures destinées à réduire les émissions polluantes. Cette année il accorde des incentives aux navires utilisant du fioul de soute à 0,5% de soufre et à ceux respectant la limitation de vitesse de 12 noeuds qu'il préconise dans un rayon de 20 miles nautiques autour du port dans l'espoir que cela amènera 60% d'entre eux à le faire. Dix prises d'alimentation électrique à quai sont en outre disponibles, dont neuf dans la zone conteneur, et leur nombre va être prochainement augmenté. Par ailleurs, tous les navires du port fonctionnent au fioul à basse teneur en soufre ou y viendront prochainement. Kaohsiung ambitionne également d'être exclusivement équipé de grues à portique et de portiques électriques comme c'est déjà le cas sur le terminal conteneur 6 et le nombre d'entrepôts couverts de panneaux solaires va être multiplié. Enfin, un système de contrôle automatique à l'entrée du port permet aux poids lourds s'étant enregistrés la veille d'entrer sans avoir à s'arrêter réduisant ainsi les émissions de gaz d'échappement. Par contre, Kaohsiung ne dispose d'aucun point de ravitaillement en GNL et rien n'est prévu en la matière, TIPC ayant dévolu ce rôle au port de Taichung. ■

Des trafics à la peine

Desservi par plus de 300 liaisons maritimes le reliant à un nombre similaire d'escales, le port de Kaohsiung réalise 56% de son trafic avec l'Asie et 25% avec l'Amérique. Sa principale activité est le conteneur, segment sur lequel le transbordement compte pour 48%.

En 2017, Kaohsiung a traité 450 Mt de marchandises, un peu moins que les 456,4 Mt de 2016. La faute au conteneur dont le volume s'est réduit de 1,6%, de 10,46 MEVP à 10,27 MEVP, en raison d'une chute de 5% des transbordements à 4,76 MEVP contre 5,06 MEVP en 2016. « La mise en place des nouvelles alliances maritimes s'est pourtant soldée pour nous par quatre escales supplémentaires. Mais, les pays du Sud-Est asiatique se développant et ayant agrandi leurs ports, les armateurs ont de plus en plus de services les desservant directement et font moins transiter leurs conteneurs par Kaohsiung », explique Peter Chen, le directeur du port de Kaohsiung. Par contre l'import/export enregistre une légère hausse de 1,9%. La Chine est la première source et destination des échanges avec 25,4% et 25,5% du total. Japon et Vietnam complètent le podium des importations avec 13% et 11% ainsi que celui des exportations mais dans l'ordre inverse avec 8,2% et 10%. Une activité conteneur qui doit beaucoup à Evergreen qui assure près d'un tiers des volumes, 3,3 MEVP en 2016, suivi par Yang Ming Marine. Les deux armateurs taiwanais possèdent leur propre terminal ainsi que Wan Hai Lines et les compagnies étrangères HMM, OOCL et APL.

LA CHINE PÈSE 31 %

Toutes types de fret confondus, les principaux pays destinataires des exportations sont la Chine (31,6%), Hong Kong (8,3%) et le Vietnam (8%)

tandis que les pays d'origine des importations sont le Japon (21%), la Chine (19%) et la Corée du Sud (6%).

Quasi stable, le trafic vrac se compose pour une large part de pétrole brut du Moyen-Orient et un peu plus chaque année des USA, de charbon australien, indonésien et russe, ce dernier en forte hausse en 2017, ainsi que de minerai australien, brésilien et canadien. Dans l'autre sens, les expéditions concernent pétrole raffiné, produits chimique et acier. Des échanges générés par la présence sur le port ou dans les environs immédiats du sidérurgiste China Steel, du fournisseur d'électricité Taiwan Power et de l'entreprise de raffinage et de pétrochimie CPC Corporation.

Point positif de 2017, l'activité de la zone franche a atteint un niveau inégalé avec fin novembre un volume de fret de 1,099 Mt pour une valeur de 2,53 milliards de \$, soit des hausses de 56,94% et 20,99% par rapport à l'année précédente. Avec comme principales marchandises pâte à papier, aliments frais et congelés, pièces détachées de machines, bobines d'acier, produits chimiques et métaux non ferreux, Kaohsiung étant l'un des neufs ports asiatiques agréés par le London Metal Exchange pour leur livraison

Autre satisfaction de 2017, le trafic passager a bondi de 43 000 à 118 000, le port ayant accueilli 88 navires de croisières au lieu de 24 en 2016. Une croissance en grande partie due au fait que les compagnies Princess Cruise et Star Cruises y ont basé leurs paquebots *Sapphire-Princess* et *SuperStar-Virgo* pendant quelques mois. ■



© T.J.

INVESTISSEMENTS

Un port **new look** à l'horizon

D'ici trois ans, le port de Kaohsiung offrira un visage très différent d'aujourd'hui et une capacité supérieure.

Sera alors entré en service l'International Container Terminal d'une superficie de 422 ha qui comprendra 19 quais. Dix dédiés au pétrole et à ses dérivés chimiques, quatre au vrac, essentiellement charbon et minerais, et cinq au conteneur. Un investissement de 5,1 milliards de \$ dont 1,166 milliard apporté par l'État, notamment pour gagner le terrain sur la mer, un travail aujourd'hui achevé, et 3,934 milliards d'investissements privés. Adjacent au port actuel, desservi par une route surélevée qui le reliera à l'autoroute, il aura des quais d'un tirant d'eau de 14 à 18 m pour le vrac et de plus de 18 m pour le conteneur permettant ainsi l'accueil des porte-conteneurs de 22 000 EVP.

LE 7^E TERMINAL

D'une capacité de 4 MEVP portant le total du port en la matière à 14 MEVP, ce septième terminal conteneurs sera entièrement automatisé alors qu'aujourd'hui Kaohsiung ne possède que deux terminaux semi-automatisés. Qui investira dans son aménagement et en aura tout ou en partie la concession ?... Taiwan International Port Corporation (TIPC) est actuellement en pourparlers avec des opérateurs comme DP World et PSA ainsi qu'avec des armateurs et les entreprises retenues devraient être connues cette année car il est prévu que ce nouveau terminal entre en activité en 2020. Idem pour le terminal pétrolier tandis que le terminal pour minerai et charbon ouvrira l'année suivante. Les investissements nécessaires à leurs aménagements viendront en quasi totalité des entreprises déjà présentes sur le port qui y déménageront (Taiwan Power, China Steel, CPC Corporation). Là encore, TIPC veut des équipements modernes tels l'entreposage du charbon en lieu clos et son convoyage par tapis roulants couverts car la pollution est un

sujet sensible dans la ville considérée comme ayant la pire qualité d'air du pays. Parallèlement, les zones libérées au cœur du port seront reconverties pour accueillir des entrepôts ou des entreprises souhaitant s'installer en zone franche. Du nouveau également côté passager avec la construction d'un nouveau terminal de croisières de 15 étages et plus de 80 000 m² de superficie d'un coût voisin de 90 M\$ financé par TIPC dont l'inauguration est prévu pour fin 2019. Un bâtiment à l'allure futuriste qui accueillera non seulement les formalités d'enregistrement, d'embarquement et de débarquement des passagers mais aussi restaurants, magasins, bureaux et parking. Les entrepôts s'élevant aujourd'hui autour du site d'implantation laisseront par ailleurs place à une zone récréative. ■



© T.J.