



**ISEMAR**

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
NANTES - SAINT NAZAIRE

## **Singapour, pivot de l'économie maritime mondiale**

---

*Singapour fait partie de ces quelques territoires qui incarnent et focalisent les industries maritimes. Au-delà de la performance du port (500 Mt en 2010, 3 derrière Ningbo et Shanghai), cela passe par l'affirmation de ses acteurs portuaires, maritimes et navals à l'échelle internationale mais aussi par l'installation de nombreuses entreprises étrangères. Naturellement, par sa localisation, son histoire, son profil politique, Singapour, micro territoire insulaire aux carrefours des routes mondiales a fait des industries maritimes un secteur clé de son développement non sans concurrence pour le portuaire comme pour les investissements et le management maritime. Enfin, Singapour doit assumer une partie de la sûreté et de la sécurité de l'axe stratégique de sa section du Détroit de Malacca.*

---

### **Une histoire et un espace particuliers**

Situé à l'extrême Sud de la péninsule malaise, la République de Singapour n'est séparée de la Malaisie que par un étroit bras de mer du détroit de Johor. L'île principale comme les autres nombreux territoires insulaires de son pourtour font l'objet de 40 ans d'une politique d'extension gagnée sur la mer. Le territoire réduit (585 km<sup>2</sup>) fait l'objet d'une très grande rationalisation pour répondre aux exigences économiques diverses (ports, aéroports, industries, urbanisation, espaces naturels). Du point, de vue maritime, le Détroit de Philips (ou de Singapour) forme l'extrémité Sud-Est du Détroit de Malacca (800 km) qui sépare la Malaise et l'île indonésienne de Sumatra.

Le Détroit de Malacca est historiquement une interface entre les mondes indiens, musulmans, malais et chinois. A la fin du Moyen-Age, la cité de Malacca dominait la fonction commerciale traditionnelle de cette région. Elle est passée successivement aux mains des Portugais (1511), des Néerlandais (1670) et des Britanniques (1795). Pour ces derniers, la cité forme en 1826 avec l'île de Penang la colonie britannique des Straits Settlements. L'espace malais insulaire est, lui, sous contrôle néerlandais alors que les sultanats de la péninsule passent au cours du siècle sous tutelle britannique. Singapour dont l'ancien nom était Temasek (ville de la mer) est au début du XIX<sup>e</sup> sous l'autorité de Stamford Raffles qui assure le développement commercial de la ville alors que la Navy lutte contre la piraterie locale et fortifie ce verrou de l'Extrême-Orient.

La colonie britannique, ayant besoin de main d'œuvre, fait venir des populations chinoises et sud-indiennes. La nature coloniale et métissée de la cité la distingue du reste de la péninsule. Après une expérience très dure de l'occupation japonaise 1941-1945, l'espace malaisien aspire à l'indépendance. Réalisée en 1957, la Fédération de Malaisie intègre Singapour en 1963, mais dès 1965 le territoire se détache pour former une petite

république indépendante peuplée au trois quarts de Chinois avec des minorités malaises et Indiennes ainsi qu'une importante communauté occidentale.

La République de Singapour est, depuis son indépendance, sous l'influence du Parti d'Action Populaire "marquant" sur la nature de la démocratie locale. Toutefois, Singapour s'est imposée une économie de marché, libérale, internationale et transparente. Dans les années quatre-vingt, Singapour fait partie de ces quelques Etats asiatiques intégrés à l'économie développée (Hong Kong, Taiwan, Corée du Sud) sous la double influence de l'Occident et du Japon. Plus récemment la création d'ensembles régionaux (ASEAN, APEC) et l'émergence de la Chine placent Singapour (cité de culture sino-occidentale) comme un élément structurant d'une économie asiatique plus intégrée. Cette ouverture au monde n'empêche pas une approche nationale de l'économie au travers de deux fonds souverains Temasek Holdings (1974) et Government of Singapore investment Corporation GIC (1981). Au travers de Temasek, la République de Singapour garde notamment la main sur ses entreprises internationales du secteur portuaire, maritime et naval.

Singapour, port et centre maritime



Photo ISEMAR

## La fonction portuaire

Le port se développe à partir de 1965 avec l'Autorité Portuaire de Singapour (PSA) pour les fonctions portuaires et le Jurong Industrial Estate pour les fonctions industrielles à l'Ouest de l'île. Singapour, à la recherche d'espaces, gagne des zones sur la mer. Le développement industrialo-portuaire concerne les zones de Jurong, Tuas et les îles proches. Ces dernières sont depuis 2009 reliées entre elles alors qu'une nouvelle zone d'extension est en voie d'achèvement à l'extrême Sud-ouest (South Tuas). Cette zone est notamment dédiée au complexe pétrolier qui comprend quatre raffineries<sup>1</sup>, de nombreux sites de stockage (Vopak, Odfjell...) ainsi qu'un important tissu pétrochimique organisé par les plus grandes firmes européennes, américaines et japonaises.

Singapour s'est hissée au rang de grand hub pétrolier à l'échelle de l'Asie Pacifique. Le petit territoire fort de 8% de la capacité de raffinage de cette région importe 50 Mt de pétrole brut (2008). Surtout, Singapour importe 75 Mt de raffinés à des fins de stockage et de redistribution. Les volumes exportés sont donc conséquents avec 78 Mt de produits vers tous les pays de la région.

Une partie conséquente des raffinés est destinée aux soutage (bunkering) qui est une activité majeure du port de Singapour avec 40,3 Mt en 2010. Déjà, à l'époque britannique, le poste charbonnier balisait l'itinéraire maritime. Avec le commerce maritime moderne, Singapour est une base de soutage incontournable. Il n'est pas seulement fondée sur une opportunité géographique et économique, il repose sur une vraie volonté locale d'en faire un pilier de l'industrie maritime du territoire avec des facilités techniques et fiscales. Cela passe par un volet qualitatif très important d'autant que cette activité connaît des problèmes endémiques de fraudes. Singapour compte de très nombreux opérateurs de soutage et de nombreuses sociétés de contrôle. Ce contexte de qualité est à l'origine de la croissance de l'activité, même en 2009, car en temps de crise les armateurs ont cherché à éviter au maximum les tentations de fraude sur les produits et de détournement sur les volumes.

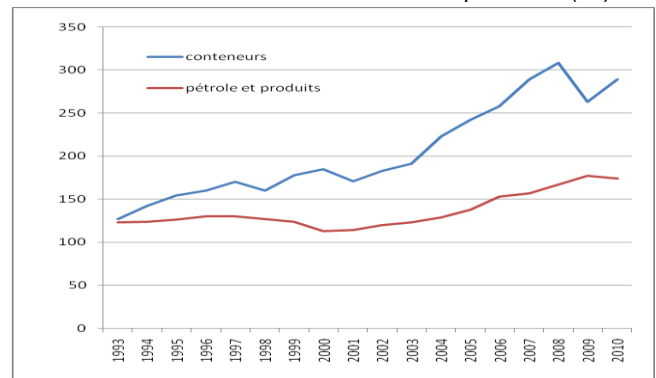
Le gaz aujourd'hui consommé (pour l'électricité) à Singapour est importé via un gazoduc sous marin depuis l'Indonésie (7 Mt). Le gouvernement de Singapour ne peut délaissier le trafic en fort développement qu'est le GNL. A ce titre, il a créé une société Singapore GNL Corp qui, associée au Britannique BG Group, va développer un terminal de

<sup>1</sup> Shell sur l'îlot de Bukom (1961), Exxon (1965) sur la zone industrielle de Jurong, Mobil (1971) et Chevron Texaco - Petrol Company Singapore (1973) sur l'île de Jurong. Petrol Company Singapore appartient maintenant à Petrochina depuis 2009.

3.5 Mt de capacité en 2013 à Jurong. L'idée d'un hub gazier est naturellement en perspective dans ce projet. Le premier terminal à conteneurs date de 1972 (Tanjong Pagar proche du centre ville). Les terminaux de Keppel et de l'île de Brani plus à l'Ouest ne datent que du début des années 90'. Le port, trop à l'étroit, doit trouver de nouveaux espaces et développe, entre 1998 et 2009, la zone de Pasir Panjang qui double la capacité pour le conteneur. Un nouveau développement est projeté afin d'accroître à 50 M d'evp la capacité portuaire.

Ces extensions successives se justifient par le rôle de Singapour comme port hub géant sur la route euro-asiatique en permettant de redistribuer sur une très vaste zone le Sous Continent Indien, l'Asie du Sud-Est et l'Australie. Les trafics de transbordement représentent 85% de l'activité<sup>2</sup> ce qui l'a amené à profiter largement de la forte croissance de ces dernières années. En 2004, Singapour a dépassé Hong Kong comme premier port à conteneurs au monde mais son règne devrait s'achever cette année avec une avance d'un demi-million d'evp pour Shanghai. Singapour affichera néanmoins 28.5 M d'evp et une croissance de 9% (après -14% en 2009). La concurrence chinoise s'accompagne d'une réduction du rôle de hub par une montée en puissance des liens directs entre les ports régionaux et l'Asie du Nord et déjà le raccordement de certaines économies (Vietnam) aux flux Est – Ouest.

Evolution des trafics conteneurisés et pétroliers (Mt)



Sources MPA

## Les grandes entreprises locales

En 1995, Singapour a organisé sa Maritime and Port Authority (MPA) comme administration maritime et portuaire d'Etat. Port of Singapore Authority est devenue une entreprise privée détenue à 100% par la holding publique Temasek. Son activité couvre la manutention dans le domaine de la conteneurisation<sup>3</sup> et très

<sup>2</sup> Le transbordement représente 95% à Tanjung Pelapas, 60% à Kaohsiung, 50% à Busan, 20% à Hong Kong sans compter les flux "fluviaux" avec les ports de la rivière des Perles.

<sup>3</sup> Les vracs et les marchandises générales qui sont traités par les terminaux de Jurong contrôlés par Jurong Industrial Estate via JTC.

récemment dans l'automobile<sup>4</sup>. PSA possède sans doute la plus grande capacité sur un seul port au monde avec 16 km de quai, 54 postes, 600 ha de surface, 190 portiques. L'entreprise ne souhaitait pas ouvrir ses terminaux aux grands armateurs internationaux. Cependant, en 2000, Maersk abandonne Singapour et part avec 10% de l'activité à quelques kilomètres en Malaisie au nouveau port de Tanjung Pelapas, suivi en 2002 par le Taïwanais Evergreen. En 2009, Tanjung Palapas avec 6 M d'evp avait continué de croître. Ces départs ont fait changer d'attitude PSA qui a ouvert des terminaux avec Cosco en 2003 et MSC en 2006.

Appuyé sur un port gigantesque, PSA International s'est hissée au premier rang de la manutention de conteneurs mondiale<sup>5</sup> avec une présence en Chine (Canton, Dalian, Tianjin), en Europe (Gênes, Venise, Sines, Anvers, Zeebrugge) et dans de nombreux pays émergents (Turquie, Inde, Vietnam, Thaïlande...). En 2006, PSA est même devenue actionnaire à hauteur de 20% de son concurrent de Hong Kong Hutchison Ports Holding.

L'autre symbole maritime de Singapour est l'armement Neptune Orient Line (NOL). Fondé en 1968 et introduit en bourse en 1981, Temasek en conserve encore 66% des actions. L'armement s'est agrandi avec le rachat en 1997 de l'armement American President Lines et se place aujourd'hui à la 6<sup>e</sup> place mondiale en termes de capacité derrière quatre Européens et le Taïwanais Evergreen. APL NOL est membre de la New World Alliance (TNWA) avec le Coréen Hyundai Merchant Marine (HMM) et le Japonais Mitsui O.S.K. Lines (MOL). NOL, recentré sur la conteneurisation<sup>6</sup> est donc l'un des plus importants armements asiatiques qui, avec le rachat d'APL, dont il porte le nom pour raison commerciale, a mis la main sur une partie des flux américains (services, manutention, logistique). La crise de 2008-2009 a été difficile, mais l'armement ne pouvait douter de la confiance de son actionnaire public. Pour preuve, APL NOL a été un des premiers à annoncer de nouvelles commandes (10 navires de 10 000 evp, dans une flotte qui n'en comprenait pas). Si le groupe avait réussi à acheter Hapag Lloyd à l'été 2008, il aurait sans doute acquis une stature de grand global carrier.

APL NOL est aussi engagé dans des terminaux aux États-Unis (Los Angeles, Seattle, Oakland, Dutch Harbor), au Japon (Kobé, Yokohama), à Taiwan

<sup>4</sup> PSA s'est aussi engagée avec les armements japonais K Line et NYK pour développer un hub automobile en 2009.

<sup>5</sup> Singapour compte l'entreprise de manutention Portek active uniquement à l'international en Indonésie, à Malte (La Valette), en Algérie (Bejaia), au Gabon (Port Gentil).

<sup>6</sup> Le groupe s'était engagé dans les années 90 dans le pétrole avec American Eagle Tankers pour le brut et Neptune Associated Shipping pour le raffiné, ces deux activités ont été vendues en 2002 et 2003 à MISC (Singapour) et Titan Orient Line (Hong Kong).

(Kaohsiung) et possède des parts à Laem Chabang (Thaïland), Saigon (Vietnam) et maintenant Salalah (Oman).

L'autre armement de Singapour dans la conteneurisation est une entreprise privée et familiale, Pacifique International Lines. Fondée en 1967 et 19<sup>e</sup> opérateur mondial, d'abord essentiellement tournée sur les marchés asiatiques, elle est devenue un petit acteur international. Par ailleurs le secteur pétrolier compte quelques acteurs importants, trois d'entre eux figurent parmi les 25 premiers opérateurs du secteur BW Group, Tanker Pacific Management, Ocean Tanker.

#### **Savoir-faire industriel**

Singapour ne possède qu'une petite activité de construction navale avec des navires de commerce, à passagers et des navires d'assistance off shore. Cependant, la petite république s'est affirmée comme l'un des leaders mondiaux de la construction de plates-formes pétrolières et de conversion d'unité en FPSO (70% de l'activité mondiale).

Cette activité, qui date de 1969, a été favorisée par le développement des activités offshore dans la région (Malaisie, Indonésie, Brunei, Birmanie). Dans ce secteur comme dans les autres, les ambitions de Singapour ne couvrent pas que les activités industrielles mais aussi les aspects du financement, du management et du service.

Les activités de construction multi activités reposent sur trois entreprises partiellement contrôlées par Temasek Holdings et présentes dans de nombreux pays : Keppel Corp. (21%), Sembcorp Industries (49%), ST Engineering (50%).

Hérité des activités pour la Royal Navy, Singapour réalise aussi 20% de la réparation navale mondiale grâce à son positionnement et à son savoir-faire. Keppel comme Sembcorp sont présents dans cette activité ainsi que Dubai Drydock qui a repris en 2007 l'un des réparateurs locaux.

#### **Attractivité internationale**

En 1966, Singapour décide de créer un pavillon sur le modèle anglais ouvert aux nationaux et aux sociétés implantées localement avec un succès dès le début auprès d'intérêts étrangers. Fort de cela, le gouvernement fait évoluer dans les années soixante-dix vers un pavillon de libre immatriculation à bas coût. Le but est bien d'encourager l'implantation des acteurs maritimes à Singapour. Le MPA rappelle que ni la CNUSES ni l'International Transport Workers Federation (depuis 1989) ont classé le registre de Singapour comme pavillon de complaisance (le pavillon de Hong Kong est dans le même cas)<sup>7</sup>.

En 2010, Singapour se situait à la 6<sup>e</sup> place des registres derrière quatre pavillons de complaisance (Panama, Libéria, Îles Marshall, Bahamas) et Hong

<sup>7</sup> Les registres de complaisance du Cambodge et de Mongolie sont administrés à Singapour.

Kong, devant la Grèce, la Chine, Malte et Chypre. En termes de flotte contrôlée, Singapour est à la 9<sup>e</sup> place derrière les grands Etats maritimes (Japon, Grèce, Japon, Corée, Chine, Etats-Unis, Norvège, Allemagne) et Hong Kong. Dans les deux cas, Hong Kong bénéficie de sa proximité avec la Chine.

La concurrence avec Hong Kong n'est pas uniquement portuaire. Les anciens territoires britanniques partagent cette culture de mélange entre le monde occidental et asiatique dans un contexte d'économie libérale. Hong Kong, de retour dans la sphère chinoise, a accentué sa fonction d'économie capitaliste annexe de la Chine y compris dans le transport maritime. Cependant, une partie des acteurs maritimes de Hong Kong, des familles d'armateurs ont choisi de s'installer à Singapour où ils trouvent une autre ville majoritairement chinoise et très accueillante pour les nouveaux venus.

Il s'agit notamment IMC Corp (pétrole, vracs secs) en 1991 de China Navigation - Swire en 2007 (vracs, conteneurs) et surtout de World Wide en 2000 compagnie familiale sino-norvégienne agrandie de l'opérateur norvégien Bergensen (2003) pour former BW Group, l'un des leaders mondiaux des vracs liquides. Au-delà, de nombreux opérateurs internationaux possèdent une filiale à Singapour pour couvrir l'Asie et profitent d'un climat d'affaires favorable. Singapour n'entend pas n'être qu'un hub portuaire, mais aussi la place maritime internationale de premier rang. Le MPA évoque 5 000 entreprises maritimes de toute nature représentant 150 000 salariés et réalisant 7% du PIB du territoire. L'outil privilégié de l'attractivité de Singapour est souvent de nature fiscale (faible imposition, remise, exemption) à laquelle s'ajoutent des administrations aux services de ce pilier de l'économie locale. Ainsi l'Approved International Shipping (1991) permet d'attirer l'implantation réelle des armateurs propriétaires, frêteurs, exploitants avec des avantages nombreux.

L'attractivité du territoire concerne toutes les activités de service liées au secteur maritime : sociétés de courtage en navires et en assurance, assureurs, banques, juristes et avocats. Une chambre arbitrale est présente à Singapour. L'ancien territoire britannique entend bien être l'équivalent de Londres pour cette partie du monde.

Dans le secteur de l'énergie, qu'il s'agisse de la gestion physique des flux ou de leur aspect de négoce et de service, Singapour est très volontariste face aux ambitions malaisiennes ou aux autres places financières. Les activités de négoce de matières premières sont dans le viseur de Singapour qui voudrait bien ravir à Genève sa place pour l'agro business en attirant les géants du secteur et leurs traders.

### **L'intérêt stratégique des eaux sous juridiction**

Coincée entre la Malaisie et l'Indonésie, Singapour veille scrupuleusement à sa souveraineté sur son pourtour maritime. La petite république est aussi naturellement très impliquée sur la sécurité et la sûreté d'un Détroit qui est le prolongement de son hub portuaire et son activité de soutage. Avec la crise de 2009, cet espace déjà traditionnellement utilisé par les navires en attentes de contrat est devenu l'un des lieux majeurs du désarmement d'une partie de la flotte mondiale avec 700 bateaux au plus fort de la récession.

Les délimitations territoriales maritimes avec l'Indonésie se sont résolues par voie d'accords bilatéraux, en revanche, les litiges avec la Malaisie sont passés par un tribunal arbitral en 2005 pour le conflit de l'île de Tekong (et de la délimitation maritime qui s'en suivait) où Singapour avait réalisé des travaux d'extension (poldérisation). La Cour Internationale de Justice a mis fin en 2008 à un conflit plus ancien relatif à trois "îlots" (Pedra Branca, Middle Rocks et South Ledge) à l'entrée l'Est du détroit. Singapour a obtenu la souveraineté sur Perda Branca en raison de la constance de son comportement, depuis 1953, sur cet îlot stratégique et son phare (enquêtes sur des naufrages, autorisations pour des études, déploiement du drapeau, installation de matériel militaire, le tout mené par Singapour).

Le Détroit de Singapour est très étroit avec seulement 2,5 km de large entre les îlots singapouriens et indonésiens. Pour répondre aux intérêts de la sécurité de la navigation, l'Etat de Singapour a mis en place un Dispositif de Séparation de Trafic (1977 révisé depuis) dans le Détroit qui, au début des années 2000, voyait le transit annuel de 50 000 navires. On en compte 75 000 aujourd'hui et 122 000 en 2025. Le Détroit atteindrait une limite réelle de congestion. En outre, la flotte évoluant dans des gabarits géants, le format de la flotte reste le Malaccamax (23 m) profondeur du détroit de Singapour.

Des accidents surviennent régulièrement (39 marées noires majeures depuis 1960), les acteurs restent vigilants. Certains acteurs demandent de réfléchir au pilotage obligatoire pour les VLCC, le MPA y a mis en place un plan d'urgence en cas de déversement des hydrocarbures, et le mouillage dans le détroit, en dehors des zones portuaires et des zones officielles est de plus en plus encadré, voire interdit.

La piraterie dans le détroit conserve un niveau constant d'activité (moins de 10 attaques par an) mais semble se déplacer de l'Archipel des Riau vers l'Est et la Mer de Chine méridionale (Anambas et Tioman). Par ailleurs, Singapour collabore officiellement avec la Malaisie et l'Indonésie pour des patrouilles communes, la reprise en main de ces zones par les Etats riverains étant le vrai facteur de succès

PAUL TOURRET, ISEMAR

Janvier 2011 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours  
Directeur de la rédaction : Paul Tourret  
Institut Supérieur d'Economie Maritime (droits réservés)

La cartographie associée à cette Note de synthèse  
est disponible sur notre site : [www.isemar.fr](http://www.isemar.fr)