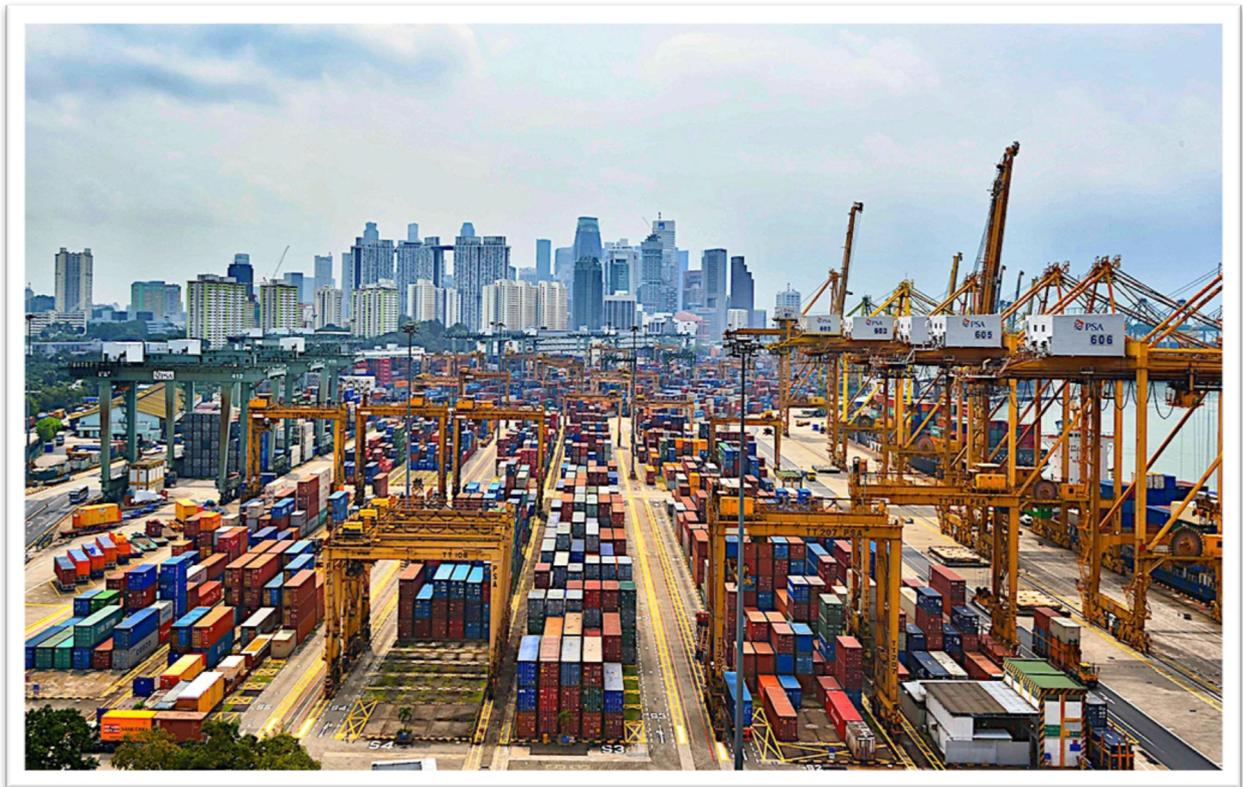




La stratégie maritime de Singapour



Sous la direction de **Christian Harbulot**

JUIN 2017

AZALBERT Ambre, CHANTEPERDRIX Thibault, FIRINO MARTELL Théodore, LACAZE ASO Cloé,
PARIS William, RENOUX Charlotte

Table des matières

I. Présentation du socle de la puissance singapourienne	5
A. Les fondements de la société singapourienne : historique, géographique et culturels	5
B. Les fondements de la doctrine économique de Singapour, la doctrine Lee	5
C. Le secteur portuaire, pilier de l'économie du pays relation secteur public – privé.	6
II. Les organisations internationales, émancipation de la puissance Singapourienne.....	11
A. ASEAN, un tremplin au rayonnement régional de Singapour. Erreur ! Signet non défini.	
B. La « realpolitik » de Singapour : intermédiaire entre le Chine et les Etats-Unis.....	13
C. Le port de Singapour entre concurrence et crise conjoncturel	14
III. Les leviers d'accroissement de puissance dans le commerce maritime de Singapour ...	16
A. Externalisation : diffusion de la puissance singapourienne.....	16
B. Révolution technologique	16
C. Leviers internes : Les avantages fiscaux	18
Annexes :	21
Annexe 1 : Carte marine du détroit de Malacca	21
Annexe 2 : Carte marine du port de Singapour	22
Annexe 3 : Triangle de croissance	23
Annexe 4 : Carte expansion territoriale singapourienne	23
Annexe 5 : Principales caractéristiques du dispositif d'incitation en faveur du secteur maritime en 2016	24
Annexe 6 : Infographie du futur port de Singapour	25
Annexe 7 : Quelques indicateurs de performance du secteur maritime 2011 -2015	26
Annexe 8 : Malacca, détroit stratégique, pivot de l'économie maritime mondiale.....	27
Annexe 9 : Singapour territoire maritime	28

Executive Summary

Singapour est aujourd'hui considéré comme étant une des puissances maritimes les plus influentes au monde. Historiquement, la cité-État a été sous occupation et colonisée de nombreuses fois, la rendant très dépendante des autres économies. Toutefois, Singapour signe son indépendance en 1965 et met en place une véritable stratégie de survie qui n'a pu s'articuler qu'autour du port, seule force de la cité-État. Par la suite, Singapour a souhaité accroître sa puissance régionale et internationale, en s'appuyant sur sa localisation avantageuse et sa bonne assise économique. Aujourd'hui, Singapour joue un rôle influent au sein de l'ASEAN et se place comme intermédiaire entre la Chine et les États-Unis. Cependant, malgré la réussite de Singapour à se positionner en leader du secteur maritime mondial, le contexte actuel du commerce maritime est en crise. Ceci oblige la cité-État à innover et repenser ses leviers d'accroissement de puissance, afin de maintenir sa position actuelle au sein de commerce maritime.

Introduction

Depuis son indépendance en 1965, Singapour est devenu un modèle de réussite économique dans un environnement géopolitique complexe. La figure de Lee Kuan-Yew, Premier Ministre lors de l'indépendance politique, et fondateur de la principale formation politique le People's Action Party (PAP). D'une superficie actuelle de 710km², la cité-État s'identifie depuis son indépendance à son commerce maritime. L'histoire de l'île est liée intrinsèquement à sa fonction d'interface maritime entre l'Occident et l'Orient. En 1819, les Britanniques établirent un comptoir à Singapour afin de concurrencer le comptoir néerlandais présent à Malacca. L'activité portuaire, et de facto le commerce maritime a toujours été central pour l'île, et son développement. Son positionnement à l'entrée du détroit de Malacca confère à Singapour un avantage stratégique certain. En 2012, Le détroit de Malacca¹ concentre à lui seul 20% du trafic mondial conteneurisé.

D'un PIB par habitant de 516,25 \$, en 1965, le pays est passé à un PIB par habitant de 52 288,25 \$ en 2015. L'industrie maritime est l'un des piliers de l'économie singapourienne. Son port est l'un des plus actifs au monde. Le port de Singapour a reçu le titre de « meilleur port de mer en Asie » pour la 28^{ème} fois en 2016 par *Asian Freight and Supply Chain* et le prix du « meilleur opérateur portuaire » par Llyold's pour le 26^{ème} année consécutive.

La part de Singapour dans le commerce maritime est importante. 2^{ème} port mondial en terme de trafic de conteneurs avec 30,9 millions d'EVP. Le secteur maritime représente 7% du PIB singapourien. Plus de 133 000 navires ont fait escale dans le port de Singapour. La part des hydrocarbures transitant à Singapour est aussi majeure avec 45,7 Millions de pétrole brut, et 102,4 Millions de produits pétroliers. Le pays est une plaque tournante du raffinage et de la pétrochimie en Asie, assurant l'acheminement de cette ressource vers les pays de l'Asie du Sud-Est, et vers la Chine, dont les besoins deviennent de plus en plus importants. Ainsi Singapour est un des ports les plus attractifs du monde. Singapour développe son secteur de l'économie maritime pour qu'il devienne le vecteur de puissance du pays dans la région et dans le monde².

Afin de présenter la stratégie d'accroissement de puissance de Singapour par son commerce maritime³, la première partie du rapport présente, après une brève perspective historique, l'organisation, autant en termes politique et économique, des moyens et des liens développés par Singapour pour assurer son rôle d'interface mondiale. Dans la deuxième partie, nous analysons son rôle d'interface, et ses rapports avec les autres pays d'Asie du Sud-Est, entre l'Occident et l'Orient, et la concurrence internationale du fret maritime auquel est soumis le port de Singapour. Dans la troisième partie, il s'agit de déceler à travers les investissements effectués par Singapour et ses plans de développement, les leviers de puissance en cours de création afin de maintenir Singapour comme acteur de référence dans le commerce maritime mondial.

¹Annexe 1 : Carte marine du détroit de Malacca

² Annexe 2 : Carte marine du port de Singapour

³ Annexe 9 : Singapour territoire maritime

I. Présentation du socle de la puissance singapourienne

A. Les fondements de la société singapourienne : historiques, géographiques et culturels

Située dans le détroit de Malacca, à l'extrême sud de la Malaisie, la cité-État ne dispose que d'un territoire de 585km². Elle le soumet à une grande optimisation via des politiques de rationalisation et une poldérisation accrue afin de répondre aux exigences économiques (infrastructures, urbanisation, préservation d'espaces verts ...).

Le Détroit de Malacca est historiquement une interface entre les mondes indiens, musulmans, malais et chinois, une position stratégique dont Singapour a su rapidement tirer profit.⁴

Dès la fin du Moyen-Age, la Cité de Malacca dominait la fonction commerciale traditionnelle de cette région. Colonie néerlandaise au XIXe siècle, elle est récupérée par les Britanniques, motivés par le désir de contrebalancer la domination des Hollandais dans la région. Ainsi, Singapour devint une base navale britannique importante, qui permettait de contrôler le passage à travers le détroit de Malacca.

Pour développer le commerce, les Britanniques firent venir dans la région des travailleurs chinois et indiens. L'extension de la base navale britannique dans la région servira la *stratégie de Singapour* qui consiste à dissuader l'expansionnisme chinois.

L'ancien comptoir britannique, libéré de son statut colonial en 1959, s'était intégré en 1963 à la Fédération des États de Malaisie dans l'idée qu'il n'était pas viable tout seul. Des tensions n'avaient pas tardé à exploser entre les populations malaise et chinoise, créant le dilemme d'une citoyenneté contre l'ethnicité. En 1965 Singapour fut exclu de la Fédération.

C'est ainsi qu'une ville de moins de 2 millions d'habitants caractérisée par son métissage, sans identité particulière, sans ressource, sans partenaire dans la région et sans projet pour elle-même, était soudainement livrée à son sort. Elle devient pourtant une petite république indépendante peuplée aux trois quarts de Chinois avec des minorités malaises et indiennes ainsi qu'une importante communauté occidentale.

B. Les fondements de la doctrine économique de Singapour, la doctrine Lee

Officiellement, Singapour est une République possédant une économie de marché. Singapour est classée 2^e pays le plus libéral au monde⁵. La cité s'attache à promouvoir des valeurs libérales afin d'apparaître comme une terre d'accueil pour les investissements étrangers.

Cette image d'État libéral économiquement est due à la volonté politique de Lee KuanYew, Premier ministre de 1959 à 1990 de Singapour.

"La conviction de Lee Kuan Yew était alors que Singapour était trop petite pour se développer seule. En quittant la Fédération des États de Malaisie, il craignait que l'île ne se retrouve

⁴ Annexe 8 : Malacca, détroit stratégique, pivot de l'économie maritime mondiale.

⁵ D'après un classement de l'Héritage Fondation

isolée de ce qui faisait sa force, à savoir son rôle de pivot au cœur des échanges régionaux", Antoine Chery, directeur du Service économique régional à l'Ambassade de Singapour.⁶

Bien que vulnérable énergiquement, car dépendant en matières premières, Singapour a besoin des autres pays pour garantir son approvisionnement en eau (20% par un aqueduc vient de Malaisie)⁷, la cité-État a su s'imposer comme un acteur majeur de la mondialisation.

Jusque dans les années 1980, Singapour a axé son développement sur trois secteurs : le raffinage, la construction navale et le bâtiment. Toutefois, en concurrence avec les autres économies régionales, les tâches à faibles valeurs ajoutées ont été délocalisées au profit du développement des hautes technologies et des services.

Ce développement économique fut impulsé par les fonds souverains du gouvernement, Temasek, et GIC, qui permettaient les investissements nécessaires dans des compagnies privées.

Officieusement, la plupart des entreprises sont liées au People's Action Party (PAP), l'unique parti au pouvoir depuis 1959.

Les fonds d'investissement lui permettent de contrôler les grands leviers de l'économie, ils exercent une activité oligopolistique sur les secteurs clés tout en étant liés au pouvoir exécutif⁸.

Le PAP allie quatre idéologies majeures que sont le pragmatisme, la méritocratie, le multiculturalisme et les valeurs asiatiques.

Au profit du développement économique, la démocratie libérale a été rejetée par le gouvernement en raison des libertés occidentales. Cette alliance de valeurs asiatiques et de pragmatisme envers la liberté de marché peut être qualifiée d'*asiatisme*, vision politique prônant une position interventionniste à l'intérieur de l'économie, pour appuyer le développement d'une volonté dirigiste.⁹

Le développement du port de Singapour, levier de l'économie singapourienne, incarne l'asiatisme.

C. Le secteur portuaire, pilier de l'économie du pays relation secteur public – privé.

Développement des activités portuaires

Singapour, nouvel État, micro-territoire insulaire, a basé son développement sur les industries maritimes. Le port se développe à partir des années 1965 avec l'Autorité portuaire de Singapour (PSA) pour la fonction portuaire et *Juong Industrial Estate* pour la fonction industrielle.

⁶GARCIN Thierry, «Les droits de l'homme à l'épreuve de l'universalité», *Relations internationales*, 2007, n°132, p. 46.

⁷BESSION Alexandre, « Etat des lieux de la relation Singapour/Malaisie en 2011. Vers un rapprochement Durable? » *Institut des Relations Internationales et Stratégiques*, Paris, 2011, p. 15.

⁸Les 3 Premiers ministres sont issus de ce parti. Le père de l'indépendance du pays, Lee KuanYew, est le père de l'actuel Premier ministre Lee HsienLoong.

⁹SING Bilveer, « Singapour –Maintenir l'équilibre entre la prospérité, la croissance sociale et la démocratie Graduelle », *Revue internationale de politique comparée*, 2011, n°18, p.115.

Historiquement, durant la période coloniale, fort de sa position géographique avantageuse au sein du détroit de Malacca, Singapour a bâti sa fortune sur le commerce d'entrepôts, se créant déjà un rôle majeur de plate-forme commerciale de redistribution.

Suite à son indépendance, il se met en place une véritable stratégie de survie. En effet, Singapour ne pouvait se baser exclusivement sur le commerce d'entrepôts hérité des Anglais. Les autorités portuaires (Port of Singapore Authority) ont ainsi concentré leurs efforts dans la modernisation des infrastructures du port par le biais d'un programme spécial. Le port de Singapour s'est dans un premier temps hissé au rang de grand hub pétrolier à l'échelle de l'Asie Pacifique en devenant un des leaders mondiaux dans les plates-formes pétrolières (notamment autoélévatrices) et en conversion Floating Production Storage Offloading (FPSO)¹⁰. Les FPSOs sont des navires pouvant traiter et stocker des volumes importants de pétrole et de gaz. C'est extrêmement utile, car les pétroliers n'ont pas besoin de rentrer au port pour charger et décharger. Les FPSO de Singapour représentant plus de 70% de l'activité mondiale.¹¹

La dernière phase du développement du port de Singapour a été d'améliorer la productivité du port en termes de rapidité d'acheminement du fret et maintenir des prix faibles pour devenir un grand hub commercial.¹² Pour ce faire, Singapour mise sur le commerce de transit (réexportation et transbordement) pour se positionner comme un des leaders du commerce maritime. Ces deux activités permettent à l'île de devenir un point d'arrêt indispensable dans le trafic maritime de la région.

Tout d'abord, la réexportation, qui consiste à exporter à destination d'un pays des marchandises précédemment importées d'un autre, sans qu'une transformation industrielle du dit produit n'ait lieu, représente plus de la moitié des exportations singapouriennes.

Si la réexportation est aussi attractive à Singapour, c'est grâce aux nombreux accords de libre-échange signés avec d'autres pays, véritable incitation à passer par le port de Singapour, pour l'acheminement de leurs marchandises.

L'autre activité très développée à Singapour est le transbordement, les trafics de transbordement (transfert de la cargaison d'un navire à un autre bâtiment, sans stockage) représentent 85% de l'activité maritime singapourienne.¹³

Ainsi par extensions successives, Singapour accroît sa capacité portuaire jusqu'à devenir un hub géant stratégiquement situé sur la route euro-asiatique ayant la capacité de redistribuer le sous-continent indien, l'Asie du Sud-Est et l'Australie.

Comparée à ses activités liées au commerce de transit, la cité-État ne possède pas une activité de construction navale très développée en termes de quantité. En revanche, les chantiers navals singapouriens sont capables de construire des navires à très forte valeur ajoutée comme justement les FPSO, ou des brise-glaces. Donc Singapour se place sur des

¹⁰TOURRET, Paul, « Singapour, pivot de l'économie maritime mondiale », Note de Synthèse n°131, Janvier 2011. <http://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/11/note-de-synthese-isemar-131.pdf>

¹¹ Ibid.,

¹²REGNIER, Philippe, *Singapour et son environnement régional : étude d'une cité-État au sein du monde malais*, Nouvelle Edition (en ligne), Genève, 21 juin 2017. <http://books.openedition.org/iheid/1812>

¹³Op.Cit., Note de Synthèse n°131, janvier 2011.

<http://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/11/note-de-synthese-isemar-131.pdf>

marchés de niches. Les chantiers navals singapouriens ont aussi 20% du marché de réparations des navires¹⁴.

Ainsi, cette exceptionnelle croissance n'est pas simplement fondée sur une opportunité géographique ou économique, mais sur une réelle volonté locale d'en faire un pilier de l'industrie maritime du territoire.

La relation public-privé

Pour appuyer le développement de son port, les grandes entreprises singapouriennes sont contrôlées par l'État, qui a un rôle prépondérant à Singapour. Ainsi, pour analyser les relations public-privé dans le commerce maritime à Singapour, il est indispensable d'analyser le rôle des fonds souverains et surtout de Temasek.

Temasek, fondée en 1974, et le GIC, fondé en 1981, sont les deux fonds souverains singapouriens. Alors que le GIC détient principalement des actifs financiers à l'extérieur de la cité-État, Temasek possède de nombreux actifs financiers plus orientés vers les régions asiatiques et a investi dans les anciennes compagnies publiques de Singapour. La compagnie comprend des investissements financiers dans les régions asiatiques excluant Singapour (40%), Singapour (29%) Amérique du Nord (10%), Australie et Nouvelle-Zélande (9%), Europe (8%) Afrique, Asie centrale et Moyen-Orient (2%), en Amérique Latine (2%).

Temasek et GIC présentent pour spécificité d'être indépendants du pouvoir politique, conformément à la constitution de la cité-État. La législation singapourienne garantit par ailleurs une gestion des portefeuilles d'actifs des deux fonds à partir de critères exclusivement commerciaux. Cette indépendance revendiquée s'accompagne cependant d'une forte proximité entre la direction des deux fonds et le pouvoir politique. L'actuel Président du conseil d'administration de Temasek a ainsi exercé plusieurs fonctions ministérielles tandis que sa PDG Ho Ching est l'épouse de l'actuel Premier Ministre et Président du conseil d'administration de GIC, Lee Hsien Loong.

Temasek détient en totalité PSA International, Société d'exploitation portuaire, et de Singapore Power, opérateur de gaz, d'électricité, et d'eau. La holding a de nombreuses participations dans les entreprises liées à l'activité portuaire : 20 % de Keppel Coporation, 49 % de Sembcorp Industries, 51 % de Singapore Technologies Engineering.

Ces trois compagnies ont développé des activités liées aux ports. Le groupe Keppel est spécialisé dans le transport maritime, Sembcorp Industries est un acteur important de la réparation de navire, et de constructeur/fournisseur de solution logistique pour les ports, Singapore Technologies Engineering produit des équipements de défense, de télécommunications, et des navires.

Temasek détient aussi, respectivement à hauteur de 56 % et 54 %, Singapore Airlines et SMRT Corporation, la société d'exploitation des chemins de fer singapourienne. En somme, le transport maritime, ferroviaire, et aérien est détenu majoritairement par la même société financière, sous tutelle du ministère des Finances singapourien.

¹⁴ Fiche marché Business France – La construction navale et maritime industrielle à Singapour, 2016.

Dans le secteur de l'énergie, Temasek détient à 100% Pavilion Energy, acteur dans le conditionnement du Gaz naturel liquéfié. Pavilion Energy a signé avec Total un accord sur l'utilisation de ces solutions de conditionnement dans le port de Singapour.¹⁵

Le fond souverain Tamasek est donc un acteur majeur du développement de la puissance maritime de Singapour et, de plus, présente un exemple frappant de l'interconnexion public-privé à Singapour. Singapour a toujours eu une ambition claire et assumée d'être un acteur majeur du commerce maritime mondial, il est donc logique que la cité-État se dote de ce genre d'outils pour répondre à ses besoins.

Un autre acteur indispensable sur le port de Singapour est la Maritime & Port Authority (MPA) qui est l'organe de direction sous tutelle du Ministère du Transport de Singapour. En tant qu'autorité portuaire, MPA régule et gère les services maritimes et portuaires, les installations et activités au sein des eaux de Singapour. L'objectif de cette institution est, à la fois de développer et promouvoir Singapour en tant que hub portuaire mondial et en tant que centre maritime international, et également de préserver les intérêts stratégiques maritimes de l'île. La MPA cherche également à créer un avantage concurrentiel pour Singapour au travers de la R&D et autre technologie maritime. Pour ce faire, la MPA propose de nombreux services tels que le courtage et gestion de navires, assurances maritimes et financières, services juridiques et d'arbitration maritimes, centre de R&D et une main d'œuvre très qualifiée.

Il faut aussi noter la présence croissante des intermédiaires sur le port de Singapour. De plus en plus d'entreprises, de courtiers maritimes (shipbroking) sont présents à Singapour.¹⁶

Les entreprises majeures de ce domaine sont anglaises mais la plupart se sont implantées à Singapour. Celles-ci bénéficient de cette façon, de nombreux avantages fiscaux et d'une visibilité plus large auprès des acteurs du commerce maritime. Le trafic du port de l'île étant important grâce à sa localisation privilégiée. En découle un véritable effet d'entraînement : plus les shipbrokers viennent s'implanter sur l'île, plus leur commerce se développe et plus cela renforce la place centrale de Singapour au sein du commerce maritime, attirant d'autant plus les autres entreprises. Cette présence des courtiers maritimes à Singapour n'a donc pas spécifiquement d'impact financier majeur sur son économie, mais à une certaine influence sur sa position d'acteur capital du commerce maritime.

Un autre acteur important à prendre en compte dans le commerce maritime est le groupe de sociétés de classification. Celles-ci vont avoir pour double rôle d'aider les autres entreprises à se conformer aux normes de qualité et de sécurité dans le déroulement de leurs activités.¹⁷

¹⁵<http://worldmaritimenews.com/archives/216880/total-teams-up-with-pavilion-energy-on-lng-bunkering/>

¹⁶Cette activité consiste à réaliser l'intermédiation entre deux entreprises par le biais d'un courtier (shipbroker), soit pour acheter ou vendre un navire neuf ou un navire d'occasion, soit pour une location (l'affrètement) d'un navire. Le shipbroker rapproche ainsi les parties prenantes et les aide dans les diverses étapes du contrat (négociation, conclusion, exécution...)

¹⁷<http://www.cluster-maritime.fr/fr/les-secteurs-maritimes/577/classification>

Aux vues de ces éléments, il est intéressant de constater que tout a été réfléchi au niveau étatique pour développer une puissance maritime forte. Ainsi Singapour a su faire fructifier sa position géographique et historique de point d'interconnexion. L'État singapourien a depuis son indépendance axé la plus grande partie de son développement sur la puissance maritime à travers la puissance de son port.

II. Les organisation internationales, émancipation de la puissance Singapourienne

A. ASEAN, un tremplin au rayonnement régional de Singapour.

L'ASEAN apparait comme l'organisation régionale la plus intégrative au monde, à l'exception de l'Union Européenne. Le mode de fonctionnement de l'ASEAN repose sur le consensus de tous les membres. La diminution des tarifs douaniers s'est effectuée graduellement entre ces pays.

Singapour, en tant que pays le plus développé de cette communauté,¹⁸ se place naturellement en meneur de cette région. Cette convergence des objectifs est d'autant plus significative pour la cité-État qu'elle doit se montrer, en raison de sa taille et des conditions de sa viabilité, en prudente harmonie avec ses partenaires. Le recours à des instruments flexibles et pragmatiques de coopération, privilégie une capacité d'adaptation de Singapour au monde extérieur sans cesse en éveil et une harmonie avec les intérêts des milieux d'affaires, qui s'étendent bien au-delà des frontières insulaires.

Singapour a une approche fonctionnelle du régionalisme ; la cité-État mise sur ce développement rapide de la coopération économique régionale par un jeu de négociations sectorielles et de propositions concrètes (commerce, industrie, navigation, tourisme...).

Avec un niveau de développement avancé, de technologies et d'éducation, Singapour peut produire des talents de haute valeur, appuyant sa position de leader dans l'ASEAN.

Au niveau diplomatique, Singapour agit comme chef de file de la région et sert de pont entre l'ASEAN et les autres économies. En 1995, Singapour invite la Chine, la Corée du Sud et le Japon à dialoguer avec l'ASEAN en organisant des sommets ASEAN+3. Le clivage qui divise l'ASEAN en matière de politique commerciale, désigne le « couple » Singapour-Indonésie, les deux pays se situant aux extrêmes dans la plupart des négociations au sein du groupe.

Néanmoins, frustré par la lenteur des progrès de l'ASEAN, Singapour critique la rigidité de la négociation intra-régionale, recherchant systématiquement le consensus qui est inadapté aux intérêts économiques, différents selon les États-membres. En vertu de sa petite taille politique et surtout de sa performance économique qu'il n'entend pas entraver, Singapour veut conserver sa liberté d'appréciation pour participer ou non aux projets de l'ASEAN.

Dans le domaine de la défense, Singapour organise un sommet annuel baptisé *dialogue Shangri-La*, invitant les industries de la défense¹⁹ et les politiques à échanger. La sécurisation du détroit de Malacca passe aussi par la mise en place de *l'Information Sharing Center du Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP). Cette structure, créée en 2006, est hébergée à Singapour et est destinée à favoriser la coopération entre polices et garde-côtes de la région, malgré l'absence de l'Indonésie et de la Malaisie.

¹⁸IDH de 0,91 d'IDH pour un score moyen de 0,659 pour les pays de l'ASEAN

¹⁹Son budget de défense est pour l'année 2017 s'élevait à 14,2 milliards de dollars américain, alors qu'il était de 9,42 milliards en 2012, soit une augmentation de 66% en 5 ans. La flotte de Singapour pour la défense de ses côtes est composée de six frégates, cinq sous-marins.

Singapour outre la coopération policière, et son rôle moteur dans l'ASEAN, encourage la création de triangle de croissance²⁰ dans des zones d'investissements.

Dans la réalité, ses performances économiques et sa large ouverture sur le monde lui permettent de jouer un rôle non négligeable dans la plupart des négociations extérieures de l'ASEAN, même s'il convient de laisser la préséance formelle à l'Indonésie ou à la Malaisie. Plusieurs facteurs facilitent ce rôle :

- La parfaite connaissance par les représentants singapouriens de la langue anglaise, de la culture anglo-saxonne et de leurs collègues de Malaisie. L'efficacité de l'administration insulaire, pourtant réduite en nombre, et son haut niveau de qualification pour pouvoir intervenir sur les dossiers les plus techniques et parvenir à coordonner, en coulisse si nécessaire, les positions de ses partenaires de l'ASEAN.
- La compétence et le pragmatisme d'une équipe dirigeante écoutée et respectée dans les enceintes économiques les plus influentes comme la Banque Mondiale, le FMI ou l'OMC.
- La capacité d'afficher une solidarité « verbale » vis-à-vis de ses partenaires dans les grands débats sur un nouvel ordre international (Groupe des 77, Mouvement des Pays non Alignés, Réunions du Commonwealth).

Très intégré dans l'économie régionale et internationale, Singapour représente le point d'ancrage du développement simultané de flux économiques intra- et extra-ASEAN. La cité-État compense toute velléité de repli ou de cloisonnement du partenaire le plus nationaliste, l'Indonésie, et la position des autres États fluctue entre ces deux marges au gré de leurs intérêts sectoriels. La liberté de manœuvre de Singapour est donc étroite mais réelle : par son niveau de vie et de développement surpassant tous les autres (sauf Brunei et encore), la cité-État peut continuer son œuvre d'interpellation et de rappel permanent des grands principes de la rationalité économique. Dépendante de son environnement pour la sauvegarde et la promotion de ses intérêts les plus vitaux, elle doit cependant composer avec la situation intérieure de son partenaire le moins avancé.

²⁰Situé dans le détroit de Johor et dans l'archipel des Riau en Indonésie

B. La « realpolitik » de Singapour : intermédiaire entre la Chine et les États-Unis

Singapour se caractérise par sa réussite économique et sa stabilité politique, dans un maillage global au sein duquel il s'émancipa et se construit sous l'influence du Japon et des puissances occidentales.

La relation Sino-Singapourienne est modélisée par la cité-État comme la nécessité de maintenir l'équilibre des forces en Asie. En l'espèce la position de Singapour est claire, se placer sur l'échiquier sino-américain et jouer de leurs rivalités pour préserver son indépendance, soit une absence d'alignement.

Le détroit de Malacca est une des artères de l'État chinois. Pas moins de 60 % de ses ressources stratégiques y transitent et 20,5 % de ses exportations, biens manufacturés et agricoles, à destination de l'Europe empruntent cette route. Le détroit de Malacca est un corridor énergétique par lequel les 2/3²¹ du pétrole et du gaz à destination des pays asiatique circulent. Il est une voie vitale entre le Moyen Orient et l'Asie.

Le port de Singapour est intégré dans le collier de perle chinois, et les Américains maintiennent des accords bilatéraux avec la Malaisie, l'Indonésie et Singapour pour garder une main mise sur le détroit. Toutefois les deux géants ne souhaitent pas qu'un État riverain du détroit influence les rapports de force de la région et du commerce mondial.

Pour garder une stabilité dans la région et en tirer le meilleur des bénéfices, Singapour tend vers la neutralité, face à un État américain qui pourrait mettre à mal la libéralisation du commerce maritime et un État chinois qui est une grande réserve de devises et serait source d'instabilité financière.

Les relations diplomatiques avec la Chine et les autres puissances asiatiques permettent à Singapour de rendre compte de son rôle de médiateur. Ces dernières années un dilemme de sécurité confronte les États-Unis, le Japon, la Chine et les États de l'économie tertiaire comme Singapour. La multiplication des échanges, les partenariats et l'intelligence collective permettent au petit État de maintenir sa position de « puissance tranquille », gardien du détroit de Malacca, artère de l'Asie.

La « realpolitik » de Singapour a donc pour objectif sa survie politique et son développement économique optimal.

²¹FAU, Nathalie, « Les enjeux économiques et stratégiques du détroit de Malacca », *Revue Géoéconomie*, 2013, n°67.

C. Le port de Singapour entre concurrence et crise conjoncturelle

Les ports d'accueil restent vulnérables. Ce sont des infrastructures qui dépendent exclusivement de leurs partenaires. Or le déclin du trafic, ayant pour cause la baisse des échanges entre l'Asie et l'Europe²² depuis 2015, encourage les alliances des transporteurs. Ces politiques impactent PSA qui enregistre une baisse de 3,5 % de son chiffre d'affaire, soit une baisse totale de 1,7 milliards de bénéfices en 2016.

L'économie de Singapour est fondée sur la financiarisation et la libéralisation, soit sur le degrés d'ouverture de leur commerce. Les instabilités territoriales sont donc une menace vitale pour la stabilité économique du pays. La fermeture de la compagnie coréenne de transport de conteneurs *Hanjing Shipping* traduit la difficulté dans laquelle se trouve l'industrie du conteneur. Les capacités d'accueil des bateaux sont supérieures à la demande du marché. Pour ces entreprises deux solutions s'imposent, rendre des marges massives et faire des alliances et des fusions entre les entreprises existantes.

De plus, une réelle concurrence régionale se fait sentir, notamment entre les ports. La position de Singapour en tant que point central du détroit de Malacca lui permet d'être l'interface entre l'Orient et l'Occident. Cette position est extrêmement enviable pour ses voisins notamment la Malaisie avec laquelle elle a une histoire longue et compliquée.

Des ports de marchandises furent créés à des emplacements stratégiques par l'Indonésie et la Malaisie en concurrence direct du port de Singapour. La Malaisie a développé son infrastructure portuaire pour concurrencer le port de Singapour, par le port de Tanjung Pelepas à Johor²³. Grâce à des coûts parfois inférieurs à 50% par rapport à Singapour. Ce port a été construit à proximité d'un pont reliant la Malaisie et Singapour. Les ports malaisiens captent une partie de l'activité du port de Singapour pour les activités de transbordement mais principalement à destination régionale et non internationale, même si l'ambition de cette concurrence est forte.

En 2000, Maersk, premier armateur mondial, représentant plus de 10% du trafic mondial de marchandises, décide de désengager toutes ses activités liées aux conteneurs du port de Singapour. Maersk part s'installer dans le port de Tanjung Pelepas, situé juste à côté en Malaisie. Maersk prend cette décision pour plusieurs raisons, la première est en réaction aux prix de transbordement jugés trop élevés par Maersk. La raison principale est que Maersk ayant des compétences comme opérateur, ce transfert lui a permis d'être opérateur à 30% du port de Tanjung Pelepas et donc de maîtriser la chaîne de valeur²⁴. Ainsi d'avoir une activité beaucoup plus rentable dans le détroit de Malacca.

En 2001, Evergreen le transporteur taïwanais, à l'époque deuxième acteur de commerce maritime mondial, décide de transférer 90% de ses activités de Singapour en Malaisie.

Si l'on regarde les chiffres, Tanjung Pelepas traitait 21 000 EVP en 1999 et plus de 2 millions d'EVP en 2001. En 2015, plus de 9 millions d'EVP.

Ceci a immédiatement impacté le profit net du port de Singapour mais a permis à Singapour de se restructurer et de changer sa stratégie de puissance maritime, ce qu'ils ont fait en

²² Et concernant le ralentissement économique de la Chine, la peur de la dégradation de la solvabilité des entreprises chinoises²².

²³ Op.Cit., *Revue géo économie*, n°67, 2013.

²⁴ RANGI,Marco« Quai des brumes à Singapour », *L'express*, publié le 17 mai 2001, consulté le 16 juin 2017.

prenant des participations dans de nombreux ports du monde entier avec PSA. Singapour n'avait pas cette stratégie avant le départ de Maersk²⁵.

Aujourd'hui avec le contexte actuel, le port de Singapour connaît un ralentissement de sa croissance de 8,7% en 2015, au contraire de ses concurrents directs malaisiens : Port Klang et Tanjung Pelepas qui connaissent une augmentation de leur croissance de 8,6 et 7,4%²⁶.

Concernant la concurrence internationale, pour Singapour et PSA, il existe aujourd'hui deux grands concurrents : Hong Kong Hutchinson et Dubai Port World. Ces trois entreprises sont d'ailleurs les trois plus grands opérateurs de ports du monde.

Entre Hong Kong et Singapour se joue une concurrence séculaire, pour savoir lequel de ces ports est le plus important d'Asie. Après des années de concurrence frontale, on assiste à présent à une coopération plutôt qu'à un affrontement. En effet il existe de nombreux partenariats entre les deux opérateurs sur le financement des nouveaux terminaux et la maintenance. De plus, PSA possède 20% de Hong Kong Hutchinson. Dans le contexte des terminaux portuaires, ces deux acteurs ont compris que la concurrence est limitée et donc qu'il est plus intéressant d'être partenaires que concurrents.

En revanche, l'apparition de DP World comme acteur majeur du transport maritime entre 2005 et 2007 (quand DP World a racheté CSW et P&O) a été pour Singapour une menace. En effet, DP World a de nombreuses similitudes avec PSA. C'est une compagnie détenue par un État. C'est une entreprise qui est une partie intégrante d'une stratégie de puissance maritime de cet État. De plus, dans leur fonctionnement les deux opérateurs se ressemblent car elles ont toutes les deux la même stratégie d'expansion internationale en prenant des participations dans de très nombreux ports du monde entier²⁷.

Malgré la compétition internationale, Singapour grâce à sa position géographique reste une destination privilégiée dans le transport maritime. Depuis l'apparition des ports malaisiens, Singapour a accentué ses investissements en R&D pour proposer un meilleur service que ses concurrents. Les nombreux investissements en R&D rendent le port de plus en plus attractif. Singapour mise sur la diversification géographique de ses activités portuaires en synergie avec la révolution technologique.

Internationalement, Singapour collabore au sein des instances internationales avec ses voisins, ce qui lui permet d'accroître sa puissance maritime. Toutefois devant la recrudescence de la concurrence, Singapour doit trouver d'autres solutions pour continuer son développement.

²⁵S. JAYASANKARAN, « Evergreen forges agreement to shift transshipment hub to KL », *Asian Wall Street Journal*, publié le 6 avril 2002, consulté le 15 juin 2017

²⁶Rapport UNCTAD sur le transport maritime-2015

²⁷DEBRIE, Jean, « Portrait d'entreprise. HUBS portuaires 1 : les grands opérateurs mondiaux », *Flux numéro 87*, Vol.1, n.87,2012, pp. 63-72.

III. Les leviers d'accroissement de puissance dans le commerce maritime de Singapour

Singapour a eu, depuis son indépendance, une stratégie de développement basée sur l'innovation, indispensable en tant que cité-État. Aujourd'hui, plus que jamais, avec l'intensification des flux maritimes et l'explosion de la concurrence, il est nécessaire pour Singapour de continuer sa recherche permanente d'innovation. Cette stratégie est composée de plusieurs éléments.

A. Externalisation : diffusion de la puissance singapourienne.

PSA International gère 28 ports au sein de 16 pays. Présent en Europe, aux Amériques, en Asie et au Moyen Orient²⁸, l'omniprésence de la société PSA matérialise l'externalisation de la puissance Singapourienne. La société a constitué des co-entreprises avec des entreprises de navigations étrangères (COSCO, MBA et autres) pour exploiter ses propres postes de mouillage dans ces terminaux.

De ce fait, la cité-État est maître des points stratégiques du commerce maritime international. En Turquie les 500 mètres de quais développés par PSA vont permettre d'accueillir les plus grands conteneurs du monde.

Le port de Venise, exploité par la société privée VECON, elle-même groupe de PSA international, et son homologue GIP le plus grand terminal de la ville. Ce port se trouve stratégiquement entre les Nord-Est de l'Italie, l'Est de la Méditerranée, le Moyen et Extrême Orient²⁹.

En Amérique, PSA exploite le port de Colombie qui est stratégiquement le seul point de passage du transport maritime du Pacifique et le point d'escale des transporteurs allant vers le Sud des Amériques, et la côte ouest des États-Unis³⁰. *"Le terminal est idéalement placé pour être un centre de commerce international ».*³¹

Le directeur général de PSA, Charles Baker déclara également que *« Mariel (le port de Cuba) a une excellente occasion, un endroit merveilleux pour être le premier point d'escale pour les itinéraires asiatiques et latino-américains entrant aux États-Unis »*³²

B. Révolution technologique

En effet, Singapour a compris dans les années 2000 avec l'augmentation de la compétition internationale que leur seule position géographique ne suffirait pas à leur assurer une domination dans le transport maritime. Ainsi les singapouriens ont réfléchi aux éléments à

²⁸Annexe 7 : Quelques indicateurs de performance du secteur maritime 2011 -2015

²⁹ <http://www.vecon.it/en/company>

³⁰

³¹Auteur Inconnu, « ICTSI –PSA Open \$550 Million Terminal » Port Technology, publié le 14 mars 2017, consulté le 18 juin 2017. https://www.porttechnology.org/news/ICTSI-PSA_Open_550_Million_Terminal

³²BONNEY, Joseph, « Cuba's Mariel port builds for bigger ships amid headwinds » *Joc.com*, publié le 7 avril 2017, consulté le 16 juin 2017. http://www.joc.com/port-news/international-ports/cuba%E2%80%99s-mariel-port-builds-bigger-ships-amid-headwinds_20170407.html

mettre en place pour rendre le port de Singapour le plus attractif possible. L'effort a été mené dans des investissements massifs en R&D.

La diversification des ports, s'accompagne d'une innovation technologique sans précédent. Le gouvernement restructure l'économie du pays, et tire la croissance du pays par le biais de l'innovation et la productivité.³³ Les évolutions technologiques permettent un gain de compétitivité et le développement de *smart port*³⁴.

La collaboration entre *PSA International Economic Development Board* (EDB) et l'autorité maritime portuaire de Singapour (MPA), appuie le développement du laboratoire de recherche dans la logistique du secteur portuaire, et propose des solutions innovantes et révolutionnaires pour les opérations techniques, telles que l'optimisation des chaînes d'approvisionnements qui permettront de développer des terminaux high-tech, et une compétitivité des plus intéressante sur le marché.

Pour ce faire, la production des *Deutomates guideded vehicule* (AGV), véhicules écologiques, automatiques qui reconnaissent les numéros des conteneurs, entre sur le marché. Ils permettent d'optimiser le traitement des marchandises et le port de Singapour pourra avant 2018 traiter 50 millions de EVP par an.

Le directeur général de l'AMP, Andrew Tan, a déclaré: «*Nous croyons que le succès de Maritime Singapore dépend de notre capacité à tirer parti des bonnes personnes avec une technologie de pointe pour améliorer notre compétitivité*». ³⁵

Le projet le plus emblématique de ces investissements est le projet TUAS 2030. Tuas est un quartier de Singapour situé sur la pointe ouest. Le premier objectif de Tuas est de réaliser des économies d'échelle car il doit recentrer toutes les activités du port de Singapour sur un seul endroit. Le projet commence par des investissements massifs dans la poldérisation pour pouvoir créer tout un ensemble de nouveaux quais. Ensuite, le port permettra à Singapour de doubler son activité (passer de 34 millions d'EVP à 65 millions). Ce port sera « le plus intelligent du monde », tout sera informatisé et automatisé^{36,37}.

Le projet TUAS 2030 n'est pas le seul investissement en R&D de Singapour. En effet, Singapour se prépare à l'arrivée possible du GNL dans le commerce maritime. Dans les prochains mois, on verra l'apparition des premiers porte-conteneurs avec un moteur GNL (gaz naturel liquéfié)³⁸. Le problème que pose l'apparition de cette technologie dans le transport maritime provient du fait que très peu de ports au monde ont les infrastructures permettant de pouvoir alimenter les réservoirs en GNL de ces nouveaux porte-conteneurs. Singapour dispose de cette technologie car la cité a investi très tôt dans le GNL.

Déjà le gaz est une des sources majeures de l'énergie de la cité-État grâce au gazoduc sous-marin entre Singapour et l'Indonésie. Ensuite, le gouvernement singapourien possède les

³³ Rapport du Secretariat, « Examen des politiques commerciales de Singapour » WT/TPR/343, Organisation Mondiale du Commerce, publié le 7 juin 2016.

³⁴ Rapport d'activité 2016 de PSA

³⁵ Auteur inconnu, « PSA International launches 'Living Lab' », *Portstrategy*, publié le 27 juin 2016, consulté le 16 juin 2017. <http://www.portstrategy.com/news101/world/asia/psa-launches-living-lab>

³⁶ Fiché marché Business France – Le transport maritime à Singapour, 2015

³⁷ Annexe 6 : Infographie du futur port de Singapour

³⁸ Auteur anonyme « Du gaz pour faire avancer les futurs porte-conteneurs de CMA-CGM », *Actu nautique*, publié le 20 octobre 2016, consulté le 14 juin 2017. <http://www.actunautique.com/2016/10/du-gaz-naturel-pour-faire-avancer-les-futurs-porte-conteneurs-de-cma-cgm.html>

compétences en GNL car il a créé une société Singapore GNL Corp qui, associée au Britannique BG Group, va développer un terminal sur l'îlot de Bukom dès 1961. Ainsi Singapour dispose des compétences nécessaires pour pouvoir fournir une grande demande en GNL si les porte-conteneurs à moteur GNL se généralisent et donc cela lui permettrait de consolider sa place d'interconnexion.

Un maillage multipolaire voit le jour. Des coopérations régionales réduisent la complémentarité des travaux des différents États de l'ASEAN et la transversalité des secteurs publics et privés de par l'intégration des centres technologiques, des universités et des établissements publics de recherche et de développement. Toutefois des mesures plus nationalistes sont également engagées.

C. Leviers internes : Les avantages fiscaux

Singapour, afin d'accroître son attractivité et de promouvoir son commerce maritime, au niveau local comme international, pratique une fiscalité avantageuse avec un faible taux d'imposition, des remises, des exemptions. Singapour a aussi fait un réel effort juridique (législation anti-fraude, contrôles réguliers, lutte anti-corruption ...) et politique (effort de transparence, économie de marché, libérale, internationale ...).

Singapour accorde ainsi des subventions en faveur de la construction et l'acquisition de navires. Ainsi, les armateurs souhaitant acquérir des navires aux chantiers maritimes de Singapour peuvent obtenir un accès facilité à un financement à faible taux, ceux-ci étant alignés sur les taux d'autres pays asiatiques.

Des avantages fiscaux sont également offerts pour l'emploi de navires appartenant à des singapouriens, et pour les individus ou organismes contribuant au secteur maritime. A titre d'exemple, les marins bénéficient d'un traitement fiscal avantageux. Les dividendes versés aux actionnaires d'entreprises liées au secteur maritime enregistrées à Singapour, la taxe sur la valeur ajoutée d'un navire et autres loyers de navires sont exonérés d'impôts.

Plus précisément, la Marine & Port Authority de Singapour propose de nombreux programmes afin d'inciter les entreprises du secteur maritime à s'implanter à Singapour.

Grâce au *Maritime Sector Incentive - Approved International Shipping Enterprise (MSI-AIS) Award*, la MPA incite les entreprises du secteur maritime à réaliser leurs opérations de commerce maritime à Singapour. Celles-ci bénéficieront d'exemptions fiscales sur leurs revenus liés à cette activité sur une période de 10 ans renouvelables ou 5 ans non-renouvelables.

Un autre programme proposé est le *Maritime Sector Incentive - Maritime Leasing (MSI-ML) Award* dont l'objectif est d'encourager les entreprises à financer leurs installations et équipements à partir de fonds et capitaux singapouriens. Elles bénéficieront de concessions fiscales étendues jusqu'à 5 ans et les managers de ces sociétés se verront accorder un taux d'imposition avantageux de 10% sur leurs revenus liés à des activités maritime.

Singapour a également ouvert un pavillon aux nationaux et aux sociétés implantées localement afin qu'ils puissent profiter de la législation singapourienne favorable. Il s'agit d'un pavillon de libre immatriculation à bas coût (à ne pas confondre avec le pavillon de complaisance, lui, interdit) dont le but est d'encourager l'implantation des acteurs maritimes importants. De cette façon, Singapour a le pouvoir et la responsabilité d'une grande majorité

de la flotte mondiale, lui permettant d'exercer un contrôle sur tous ces navires et d'avoir une influence d'autant plus importante sur le commerce maritime mondial.

Cette stratégie permet ainsi à Singapour de se positionner aujourd'hui comme la 5^e puissance mondiale en termes de pavillons enregistrés avec 3605 navires soit 4% des pavillons enregistrés et 7% du tonnage mondial. Il s'agit également du 5^e pays en termes de pavillons propriétaires³⁹. Singapour détient 5,32% de la flotte mondiale en termes de tonnage, 35% de la flotte est étrangère, en termes de tonnage. 1499 navires sont immatriculés à Singapour, représentant une part de 59% de la flotte singapourienne.

Toutefois une volonté de privilégier l'intérêt national se fait ressentir. Bien qu'aucune mesure discriminatoire ne soit appliquée, les services de mouillage et d'accostage sont réservés. En effet, seules les sociétés *PSA corporaton* et *Jurond port* peuvent fournir les services de manutention de marchandise et seule *PSA marine* peut déléguer les services de pilotage pour les ports. De plus, les entreprises de transport maritime singapouriennes sont sujettes au dispositif d'incitation fiscale pour les secteurs maritimes soit en général une exonération des taxes.⁴⁰

³⁹ Propriété effective du navire, plus précisément, pays dans lequel se trouve l'entreprise qui détient la principale responsabilité commerciale du navire

⁴⁰ Annexe 5 : Principales caractéristiques du dispositif d'incitation en faveur du secteur maritime 2016

Conclusion

Aux vues de tous ces éléments, il nous apparaît que Singapour n'a une influence dans le monde que par et pour le commerce maritime. Son port grâce à son histoire, et à sa position géographique et les évolutions technologiques apportées depuis l'indépendance, a un rayonnement mondial qui ne sera pas remis en cause dans un futur proche. L'État singapourien sait aussi que de n'avoir qu'un rayonnement économique n'est pas suffisant pour maintenir sa puissance dans le commerce maritime d'où le rôle de Singapour dans les instances régionales et internationales ainsi que sa politique stratégique des pavillons. Ainsi, malgré la crise conjoncturelle du commerce maritime et les menaces qui peuvent planer sur Singapour, la cité-État aura les capacités pour y répondre.

L'exemple du passage du Nord-Est en est un exemple frappant. En effet, Singapour en tant que pays ayant une puissance maritime forte, suit de très près les évolutions possibles qui pourraient modifier l'activité du commerce maritime. Depuis 2013, Singapour est devenu observateur permanent au Conseil de l'Arctique. En effet, d'ici quelques années, il pourra s'ouvrir ce que l'on appelle le passage du Nord-Est, une route maritime qui passe par le Nord de la Russie. A première vue l'ouverture possible de cette route maritime s'apparente à une menace pour Singapour, cela pourrait se traduire par un flux moins important de trafic dans le sens Europe/Asie. Il est donc normal que Singapour essaie de se renseigner sur l'avancement de ce projet.

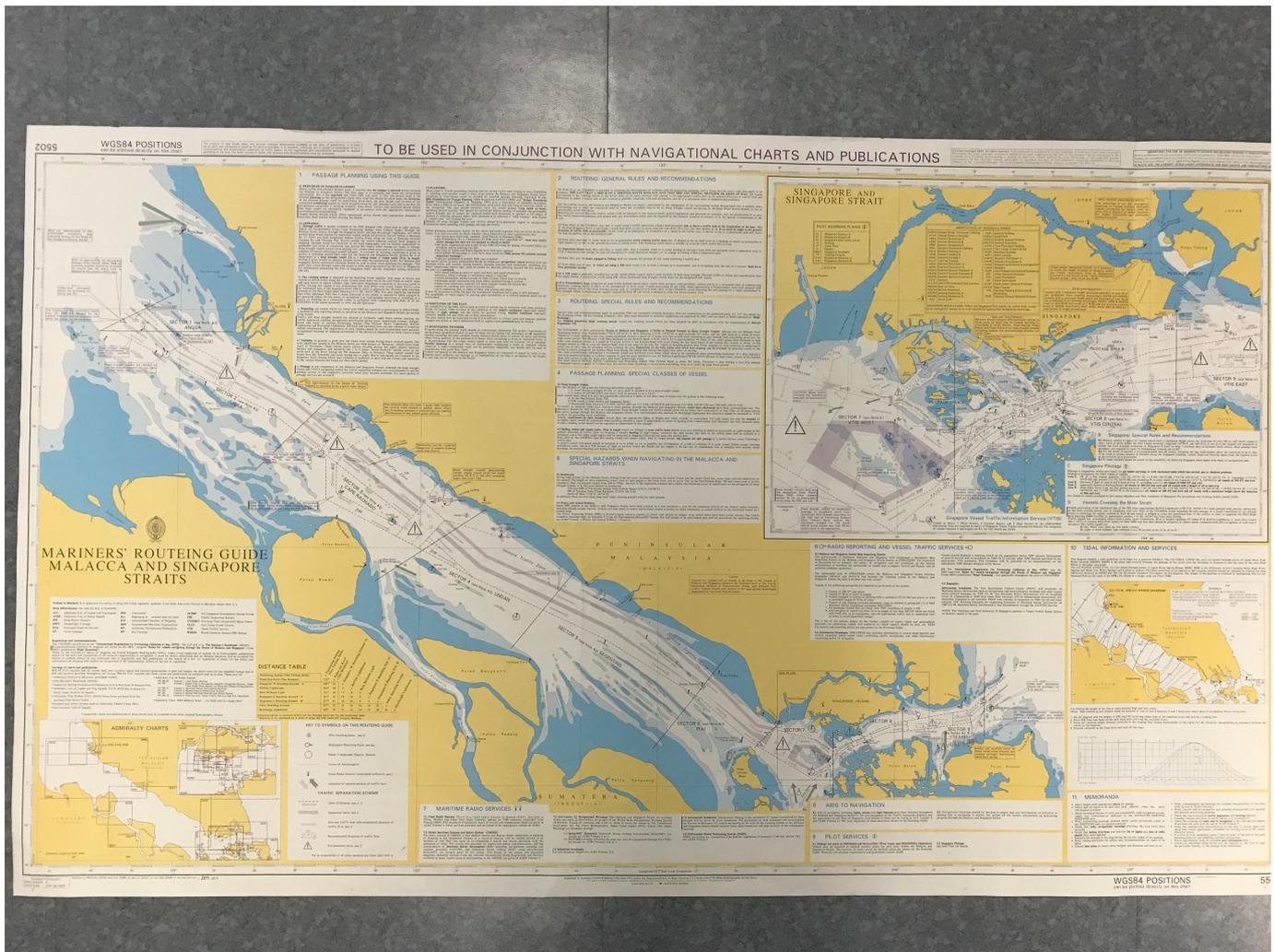
Cependant, l'ouverture de cette nouvelle route et le traitement des hydrocarbures qui s'y trouvent, va demander des investissements colossaux dans de nouvelles infrastructures. Ce sont des infrastructures dans lesquels Singapour est spécialisé. Comme la création de plates-formes pétrolières, une activité où Singapour excelle. La création et la gestion de nouveaux ports, encore une activité où Singapour est très bon. De plus, les conditions climatiques particulières de cette région appellent des navires spécialisés comme des brise-glaces. Les chantiers navals singapouriens ont déjà fournis des brise-glaces en 2009 aux Russes.

Ainsi plutôt que d'y voir une menace, Singapour voit dans le passage du Nord-Est une opportunité sur le long-terme afin d'asseoir un peu plus sa puissance maritime. Même si le passage du Nord-Est ne sera pas une réalité avant une dizaine d'années, Singapour se place déjà internationalement pour pouvoir influencer les décisions et placer ses entreprises⁴¹.

⁴¹MOTTET, Éric, « Singapour et l'Arctique : entre opportunité économique et rivalité commerciale et maritime », *Monde chinois*, Vol.3, n°43, 2015, pp. 68-70.

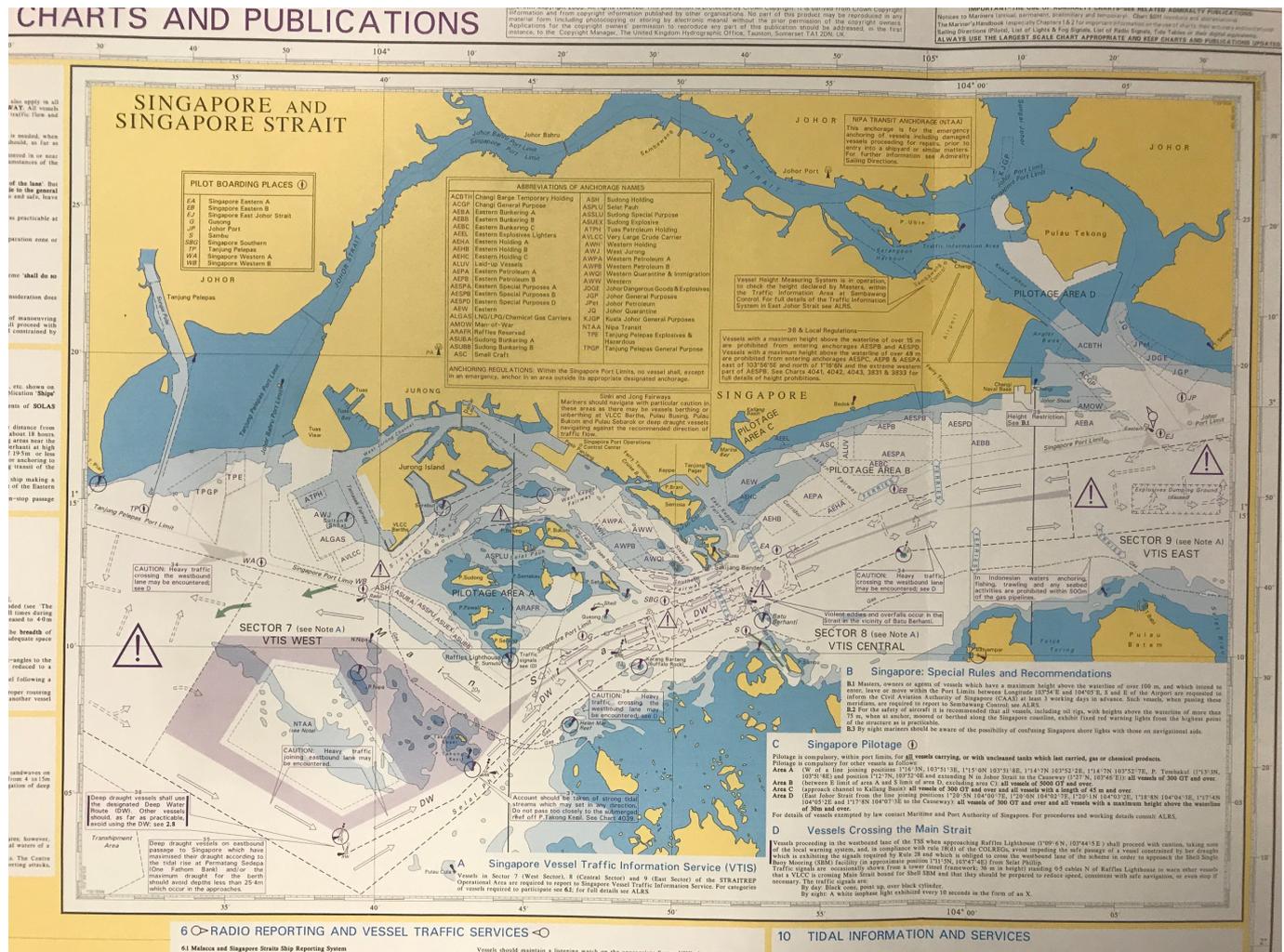
Annexes :

Annexe 1 : Carte marine du Déroit de Malacca



Source : Source humaine - Hector Firino Martell- Second Capitaine sur Pétrolier

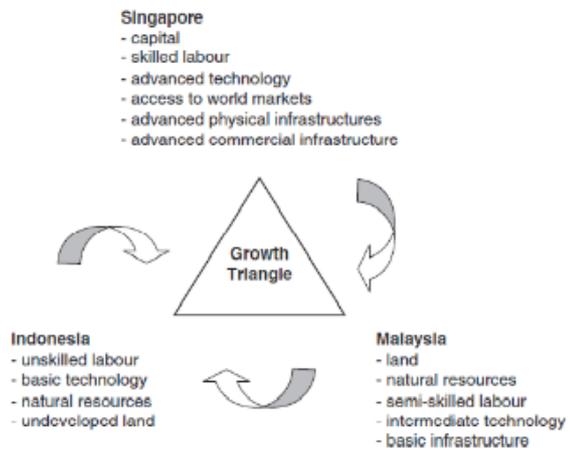
Annexe 2 : Carte marine du port de Singapour



Source : Source humaine - Hector Firino Martell- Second Capitaine sur Pétrolier

Annexe 3 : Triangle de croissance

The Triangle of Economic Complementarity



Annexe 4 : Carte expansion territoriale singapourienne



Annexe 5 : Principales caractéristiques du dispositif d'incitation en faveur du secteur maritime en 2016

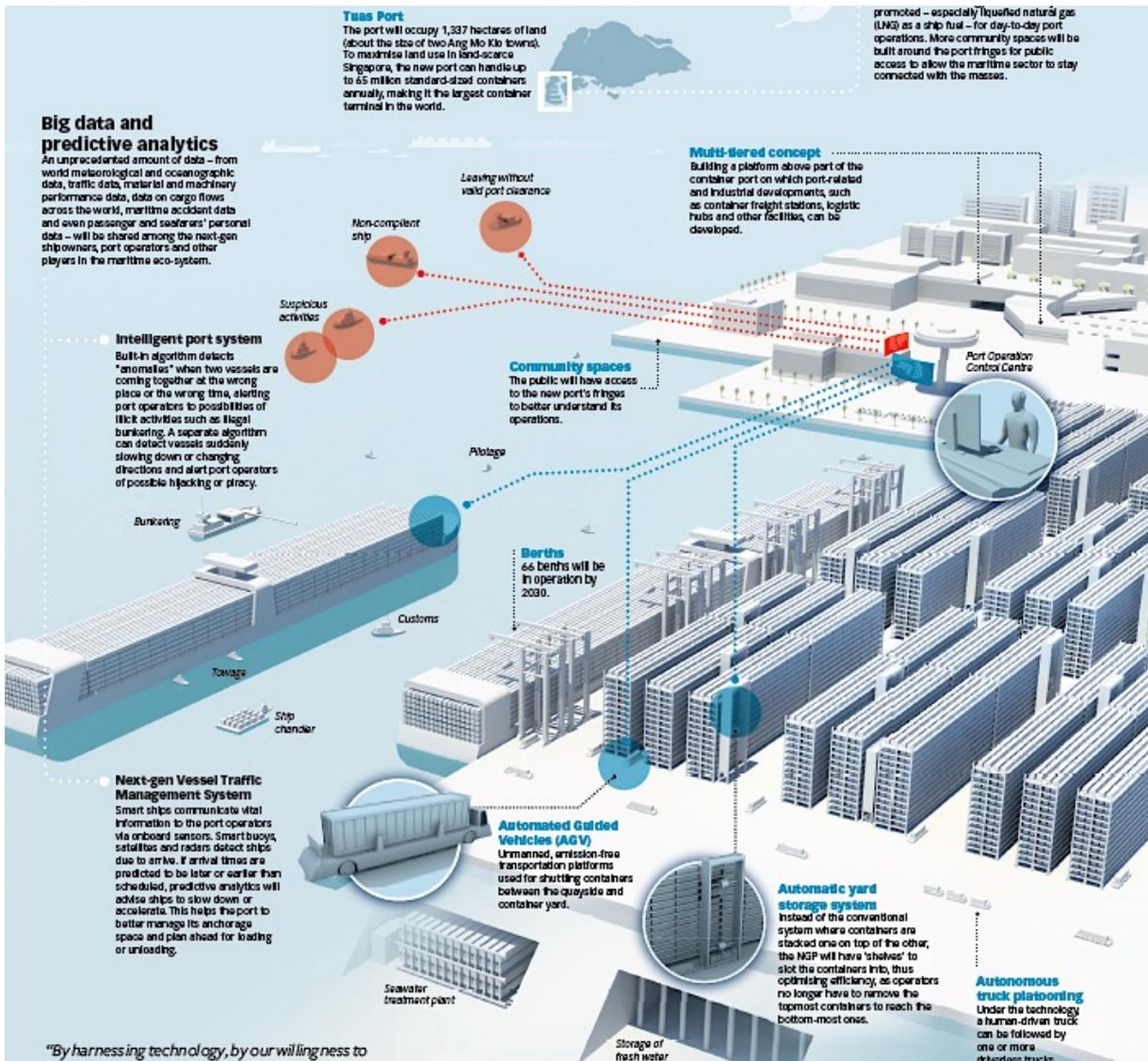
Tableau 4.10 Principales caractéristiques du dispositif d'incitations en faveur du secteur maritime, 2016

Incitation	Avantages
MSI-SRS: incitations en faveur des navires immatriculés au Registre maritime de Singapour	Exonération de l'impôt sur les bénéfices admissibles résultant de l'exploitation ou de l'affrètement de navires battant pavillon singapourien à l'extérieur des limites portuaires de Singapour.
MSI-AIS: incitations en faveur des entreprises de transport maritime international agréées	Exonération de l'impôt sur les bénéfices admissibles tirés du transport maritime et perçus par une compagnie agréée soit i) pour une période de 10 ans, renouvelable, soit ii) pour une période de 5 ans non renouvelable, avec la possibilité de bénéficier de l'incitation renouvelable pour 10 ans à l'issue de la période de 5 ans.
MSI-ML: incitations en faveur des sociétés de crédit-bail maritime	Les instruments de placement pour des navires/conteneurs agréés bénéficient d'une exonération ou d'un taux d'imposition préférentiel de 5 ou 10%, pendant 5 ans maximum, pour l'impôt sur les bénéfices admissibles.
MSI-SSS: incitations en faveur des services annexes des transports maritimes	Taux d'imposition préférentiel de 10% pour les revenus supplémentaires découlant de la fourniture de services annexes des transports maritimes pour une période de 5 ans renouvelable. Les services admissibles incluent le courtage maritime, la négociation de produits dérivés de fret, la gestion de navires, la consignation de navires, les services de transitaire et de logistique, et les services aux entreprises fournis aux parties apparentées agréées admissibles qui mènent des activités liées au transport maritime.

Source: Administration maritime et portuaire de Singapour.

Source : Administration maritime et portuaire de Singapour

Annexe 6 : Infographie du futur port de Singapour



"By harnessing technology, by our willingness to

Annexe 7 : Quelques indicateurs de performance du secteur maritime 2011 -2015

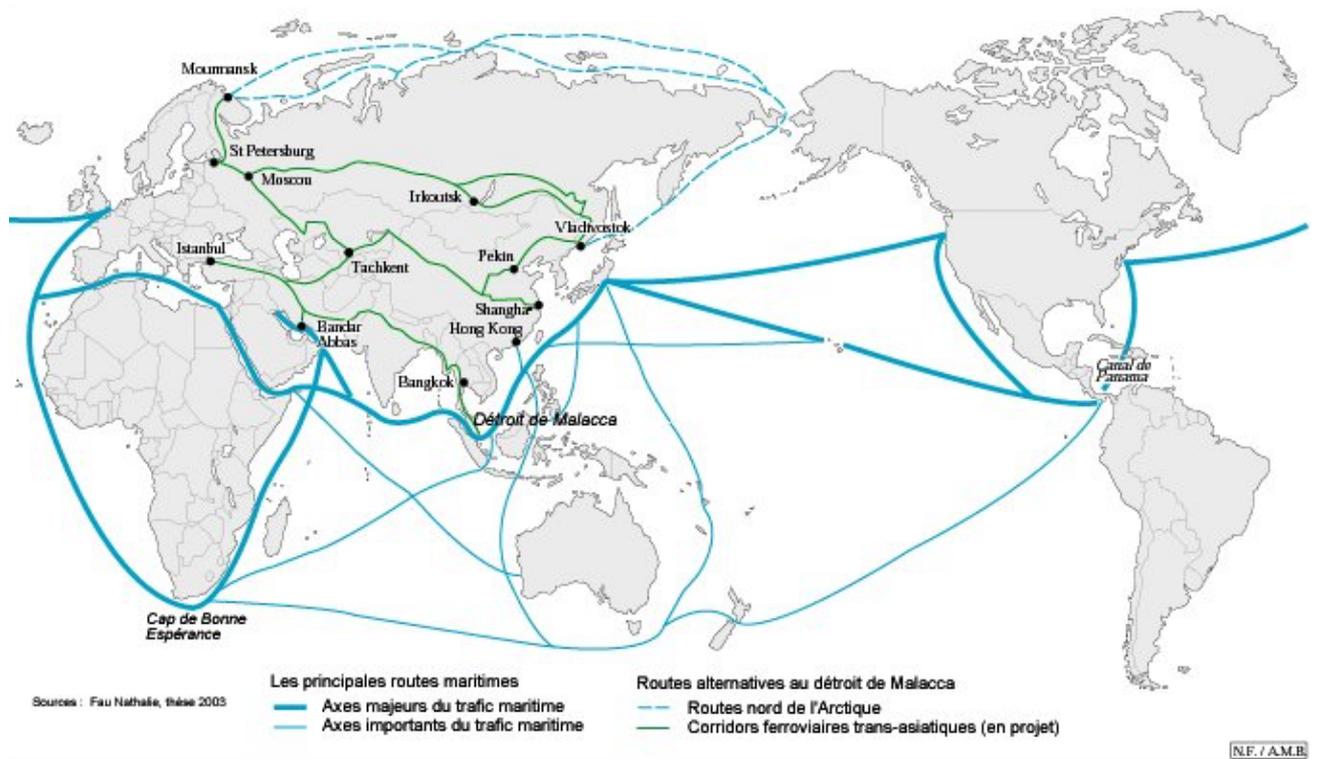
Tableau 4.9 Quelques indicateurs de performance du secteur maritime, 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015^a
Tonnage total des navires accueillis (milliards de t brutes)	2,12	2,25	2,33	2,37	2,50
Trafic de conteneurs (millions d'EVP)	29,9	31,6	32,6	33,9	30,9
Débit de chargement et de déchargement (millions de t)	531,2	538,0	560,9	581,2	574,9
Volume des ventes de combustible (millions de t)	43,2	42,7	42,7	42,4	45,0
Registre maritime de Singapour (millions de t brutes)	57,6	65,0	73,6	82,2	86,3

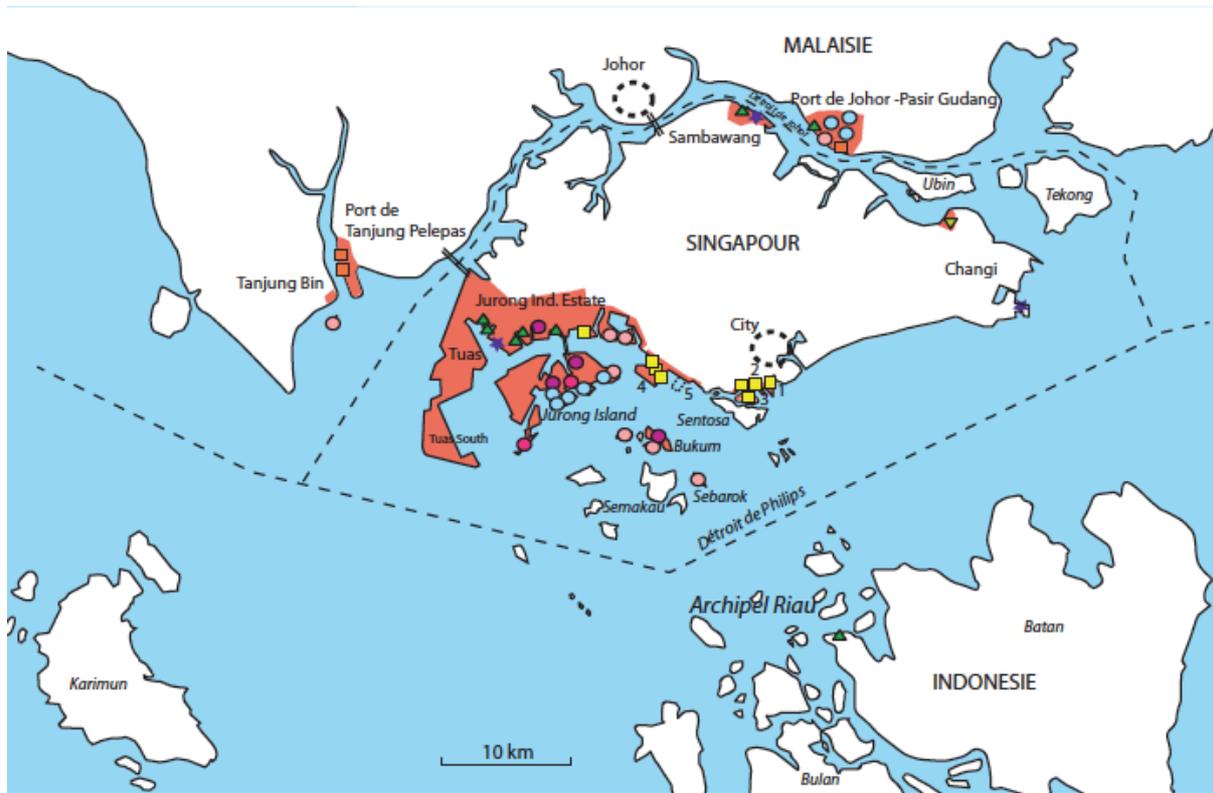
a Estimations préliminaires.

Source: Renseignements en ligne de l'Administration maritime et portuaire de Singapour. Adresse consultée: http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/about_mpa/about_mpa.page.

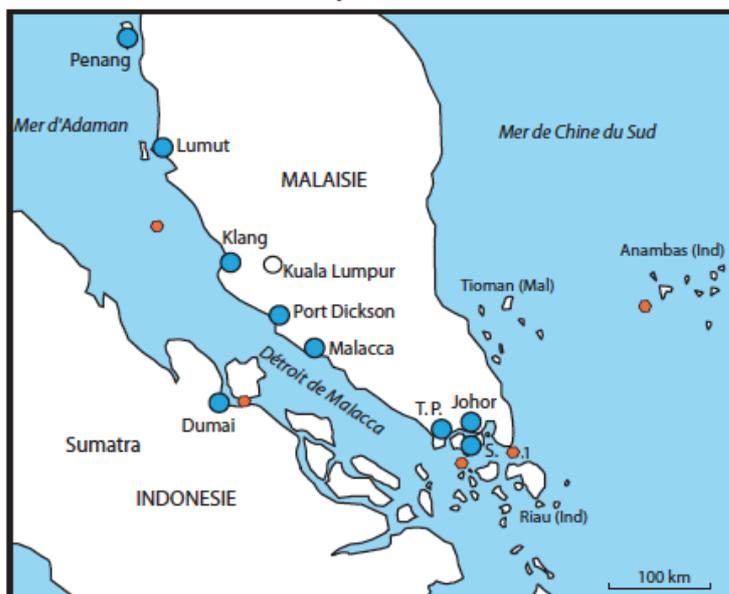
Annexe 8 : Malacca, détroit stratégique, pivot de l'économie maritime mondiale



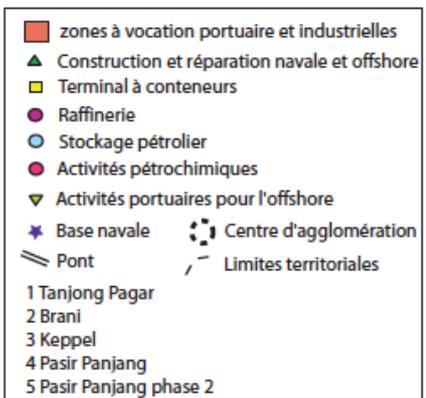
Annexe 9 : Singapour territoire maritime



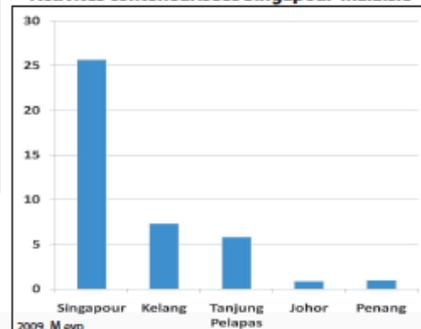
Le Détroit de Malacca et ses ports



- Port
- Zone de piraterie
- T.P. Tanjung Pelapas S. Singapour
- 1 : Pedra Branca (S) - Middle Rocks (M)



Activités conteneurisées Singapour-Malaisie



Conception et réalisation : Paul TOURRET, ISEMAR, janvier 2011, Droits réservés.