

Singapour, barycentre maritime de l'Asie du Sud-est

Par Vanessa BONNET

Direction générale du Trésor, ministère des Finances et des Comptes publics – Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique

Avec près de 15 % des flux internationaux de conteneurs et 8 des 50 plus grands ports au monde, la région de l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) est devenue un carrefour maritime incontournable. Dans cette zone très dynamique, Singapour, située au cœur du détroit stratégique de Malacca, fait figure de barycentre du transport maritime, désormais deuxième *hub* portuaire au monde derrière Shanghai, loin devant Shenzhen et Hong Kong. En pratique, le port de la cité-État opère en moins d'un mois le trafic de conteneurs que le port du Havre enregistre en un an... Les stratégies portuaires développées partout dans la région, en particulier par la Malaisie et l'Indonésie, créent un contexte de forte concurrence intrarégionale qui reste positive, les ports du détroit de Malacca se modernisant toujours davantage afin de maintenir leur *leadership* régional et leur rang au niveau mondial.

La cité-État de Singapour : un petit point sur le détroit de Malacca devenu une grande puissance portuaire

En 1982, l'Asie représentait 25 % des conteneurs manutentionnés dans le monde : aujourd'hui, ce continent absorbe plus de 50 % du trafic conteneurisé. L'ASEAN a pleinement contribué à cette dynamique, avec une croissance annuelle moyenne de 8,8 % entre 2002 et 2012, son trafic par conteneurs étant passé de 39,2 millions d'EVP⁽¹⁾ à 82,9 millions d'EVP en 10 ans. Dans ce paysage régional, Singapour a cédé à Shanghai le premier rang du classement en 2010, devenant de peu le deuxième *hub* portuaire au monde, devant Shenzhen et Hong Kong. Mais la cité-État est désormais concurrencée par des ports malaisiens en forte croissance et, dans une moindre mesure, par les autres pays de l'ASEAN. Cette croissance du trafic de conteneurs devrait se poursuivre dans la région en raison d'une augmentation des échanges tirée par l'élévation des niveaux de vie.

Singapour et la Malaisie, avec, respectivement, 5,4 % et 3,5 % du trafic portuaire mondial, sont les deux principales places de la région, avec trois grands ports capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde, dont la capacité atteint 18 000 EVP : Singapour (32,6 millions d'EVP en 2013) donc, et Port Klang et Tanjung Pelepas, côté malaisien (respectivement 10,3 et 7,7 millions d'EVP en 2013).

Fort d'une croissance du transport de conteneurs de 31% entre 2006 et 2013, Singapour est le deuxième port mondial derrière Shanghai, et reste en bonne position, loin devant Hong Kong. La cité-État est connectée à plus de 600 ports avec une automatisation croissante qui lui octroie un avantage compétitif (sa productivité serait supérieure à

(1) EVP (équivalents vingt pieds) : cette unité de mesure correspond à une longueur normalisée de 20 pieds pour les conteneurs. Ainsi, un conteneur de 1 EVP a une longueur de 6,058 m (20 pieds), une largeur de 2,438 m (8 pieds) et sa hauteur est de 2,591 m (9,5 pieds).



Le port de Singapour.

Photo D.I.R.

Le green shipping depuis Singapour : un segment en devenir

Si le transport maritime est déjà l'un des modes de transport le moins émetteur de CO₂, représentant 2,7 % des émissions mondiales, son verdissement semble en bonne voie grâce au développement annoncé du transport vert ou *green shipping*, suivant en cela l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de ce secteur de 20 % d'ici à 2020 ⁽²⁾, et de 50 % d'ici à 2050.

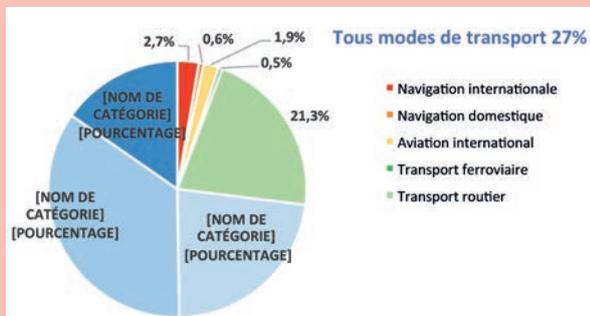


Figure 2 : Répartition des émissions mondiales de CO₂.
Infographie : Service économique régional de Singapour.
Source : Organisation Maritime Internationale, OMI (2009).

Dans ce contexte, Singapour a lancé en 2011 une initiative « verte ». Sa puissante agence de régulation du secteur, l'Autorité maritime et portuaire (*Maritime Port Authority*), a promis un investissement de 100 millions de dollars singapouriens, soit 63 millions d'euros, sur cinq ans dans ce projet destiné à encourager les armateurs à réduire la consommation de pétrole et les émissions de CO₂ de leurs navires, et articulé autour de trois programmes : le programme *Green Ship* visant à encourager l'efficacité énergétique et la réduction de consommation de carburant pour les navires sous pavillon singapourien ⁽³⁾, le programme *Green Port* dont l'objectif est la réduction des émissions de polluants par les navires ⁽⁴⁾, et le programme *Green Technology* visant à encourager les sociétés singapouriennes à adopter des technologies vertes devant permettre de réduire leurs émissions de polluants ⁽⁵⁾.

celle des ports du Moyen-Orient et d'Amérique du Nord, respectivement de 13 et 43 %).

Singapour, *hub* maritime régional, bénéficie clairement du "first mover advantage" dans le secteur du transport maritime, mais il est concurrencé de façon croissante par le port de Tanjung Pelepas.

Le secteur maritime singapourien est par ailleurs très vulnérable aux chocs externes et extrêmement dépendant de la performance de ses partenaires commerciaux. Dans ce contexte, face à la concurrence régionale féroce de la Chine, notamment de Shanghai, et, de plus en plus, de son voisin malaisien, et afin de limiter sa dépendance régionale, le port de Singapour, géré par la société privée PSA, développe avec succès une stratégie d'internationalisation et investit dans les infrastructures portuaires, à l'instar du projet de consolidation des activités portuaires du port de Tuas, voué à devenir le port le plus *smart*, ou « intelligent », au monde. La cité-État compte ainsi conserver son avantage, le secteur portuaire contribuant à hauteur de 7 % du PIB national.

Les ambitions de la Malaisie se traduisent dans les développements récents et les nombreux projets d'expansion en cours et à venir, avec un trafic de conteneurs multiplié par 4,5 entre 2000 et 2012, une progression tirée en particulier par la croissance de ses deux principaux ports de Klang, 12^{ème} port mondial, et de Tanjung Pelepas, ouvert officiellement en 2000 et déjà 19^{ème} port mondial.

La performance des ports, non seulement singapourien mais aussi malaisiens, est liée à la fois à leur excellente situation sur la route maritime Est-ouest, à la qualité de leurs infrastructures et à la concurrence entre les deux pays, qui

se traduit par une course à la capacité portuaire (extension des terminaux existants et construction de nouveaux) et à la modernisation de leurs infrastructures. La stratégie de développement portuaire très agressive du gouvernement malaisien produit ses effets puisque l'on observe un glissement sensible des flux (de transbordement) depuis le port de Singapour vers les ports malaisiens.

Les ports périphériques d'Asie du Sud-est : une force commerciale maritime en expansion

Le trafic de fret maritime s'accroît également dans le reste de la région, même si les stratégies maritimes nationales développées se heurtent encore pour la plupart à des freins importants : déficience des infrastructures, contestations des populations locales, difficultés financières des opérateurs ou manque d'intérêt du côté des investisseurs privés.

L'Indonésie, les Philippines et le Vietnam tentent de concurrencer directement les ports singapourien et malaisiens. Les trois pays bénéficient d'une situation favorable sur les routes maritimes mondiales et d'une croissance de leurs flux de conteneurs, mais il ne semble pas qu'ils aient réussi jusqu'ici à exploiter cet atout. Leur stratégie vise

(2) Par comparaison avec 2005, l'année de référence.

(3) Ceux-ci bénéficiant d'une réduction de 50 % sur les coûts d'enregistrement et de 20 % sur le montant de la taxe annuelle.

(4) Ceux-ci bénéficiant, en contrepartie, de 15 % de réduction sur les concessions portuaires.

(5) Ces sociétés bénéficiant, en échange, de prêts visant à financer 50 % de leur investissement (dans la limite de 1,3 millions d'euros).

clairement à faire davantage émerger leurs ports, mais de nombreuses contraintes doivent encore être levées : infrastructures déficientes et congestion en Indonésie et aux Philippines, difficultés financières des opérateurs, manque d'intérêt de la part des investisseurs privés et situation de surcapacité des ports au Vietnam.

La Thaïlande et la Birmanie représentent près de 10 % des EVP manutentionnés dans les pays de l'ASEAN et mettent en œuvre une stratégie de contournement du détroit de Malacca en développant des ports sur la côte ouest de la péninsule indochinoise. La Thaïlande a pour ambition de devenir un *hub* logistique pour l'Asie du Sud-est continentale et la Chine du Sud, le gouvernement thaïlandais cherchant à concentrer le trafic de conteneurs sur deux *hubs* régionaux : Laem Chabang, le port de Bangkok, et Pak Bara, un projet de port en eaux profondes. Toutefois, ce dernier projet, programmé entre 2016 et 2020, reste pour le moment incertain en raison de l'opposition de groupes de défense de l'environnement et des pêcheurs, et du faible intérêt manifesté par le secteur privé.

La situation est encore plus complexe en Birmanie. Si trois projets majeurs sont à l'étude - les ports en eaux profondes de Dawei, Sittwe et Kyauk Phyu (des projets d'intérêt respectivement pour la Thaïlande, l'Inde et la Chine) qui permettront d'accueillir des navires à fort tonnage et d'éviter le passage par le détroit de Malacca -, les sujets de contestation sont nombreux : la pollution, la prolifération des déchets, les confiscations de terres, le

déplacement de populations et la montée du sentiment antichinois dans la population birmane représentent les principaux freins. En outre, en raison de difficultés de financement, des groupes privés se sont retirés et les Japonais se montrent moins intéressés par ces projets. Enfin, le déficit en infrastructures persiste, empêchant de relier les ports aux zones de consommation.

La situation géographique privilégiée de l'ASEAN lui confère un rôle de plaque tournante dans les échanges Europe-Moyen-Orient-Asie-Amérique, dans un contexte international où 90 % du commerce s'opère aujourd'hui par la voie maritime. Néanmoins, si les ports de la région bénéficient très largement de l'expansion des ports chinois, ils devront pour se maintenir faire face à la concurrence de la Chine, avec désormais pas moins de 7 de ses ports parmi les 10 premiers mondiaux (données de 2013), mais aussi du Sri Lanka, avec son port en eaux profondes de Colombo, en service depuis l'été 2013, financé du reste par la Chine, et en mesure d'accueillir les porte-conteneurs de dernière génération.

Enfin, la recrudescence des actes de piraterie ⁽⁶⁾ et le regain des tensions territoriales en mer de Chine du Sud pourraient fortement fragiliser le trafic régional, même si la tendance de fond - à la hausse - devrait se maintenir dans les prochaines années. Le transport maritime fait du reste partie des priorités de la future communauté économique de l'ASEAN, l'*ASEAN Economic Community* (AEC), considéré à juste titre comme un facteur majeur de déve-



Croissance du trafic de conteneurs des principaux ports de la région entre 2006 et 2013.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (S 1)
Indonésie	15	40	46	81	106	100
Détroit de Malacca	2	2	1	2	1	1
Malaisie	16	18	16	12	9	24
Birmanie	1	-	1	-	-	-
Philippines	1	5	5	3	3	6
Détroit de Singapour	9	3	11	6	9	8
Thaïlande	2	2	-	-	-	2
ASEAN	46	70	80	104	128	141
Monde	410	445	439	297	264	246

Croissance des actes de piraterie en Asie du Sud-est.

veloppement de la connectivité régionale et de la compétitivité des 10 pays qui la composent, avec, à moyen terme, le projet de mettre en place un marché maritime unique, l'ASEAN Single Shipping Market (ASSM).

((6) Si l'ASEAN représentait 11 % des actes mondiaux de piraterie en 2009, ce sont 50 % des actes de piraterie perpétrés dans le monde qui l'ont été dans cette région en 2013.