

Les nouvelles stratégies commerciales de la Chine

La Chine est depuis 2013 la première puissance commerciale mondiale devant les États-Unis. Ce succès est le résultat de l'ouverture économique qu'a connu le pays depuis 1978. Cependant aujourd'hui, bien que Beijing connaisse encore des taux de croissance supérieurs à ceux des États occidentaux, le modèle s'essouffle (en 2016, le taux de croissance atteignait 6,9%, soit le moins bon chiffre depuis 26 ans). Pour relancer son modèle et assurer la stabilité du pays, la Chine tente de développer en douceur une nouvelle stratégie économique à travers le "Made in China 2025" et l'initiative "One Belt One Road" (OBOR). Ces politiques devraient avoir un impact très fort sur les infrastructures du pays et la nature des échanges maritimes entre la Chine et le reste du monde.

Un modèle actuel tourné vers les exportations

L'ouverture économique de la Chine initiée par Deng Xiaoping s'est traduite dans un premier temps par la création de zones économiques spéciales (ZES) sur le littoral chinois, la plus connue de ces ZES étant Shenzhen à la frontière avec Hong Kong. Les ZES proposent différentes mesures incitatives telles que des taux d'imposition réduits aux investisseurs étrangers, un droit du travail spécifique, et une certaine protection des droits de propriété. Dans les ZES, sont importés les matières premières et les éléments nécessaires à la production de biens qui sont ensuite réexportés dans le reste du monde. La Chine suit alors le modèle de développement par les exportations déjà adopté par les dragons asiatiques que sont Hong Kong, Singapour, Taïwan et la Corée du Sud depuis les années 1960.

Le succès des premières ZES va pousser la Chine à étendre ce modèle à quatorze villes portuaires en 1984, à travers la mise en place de zones franches. Par la suite, d'autres mesures visant à ouvrir la Chine du littoral aux investisseurs étrangers seront appliquées, notamment à Shanghai avec la création en 1990 de la zone économique de Pudong, puis de la zone de libre-échange de Shanghai en 2013. D'autres politiques similaires sont adoptées, avec moins de succès dans les capitales des provinces de l'intérieur, et le long des principaux fleuves. Aujourd'hui encore, bien que les avantages des ZES soient moins évidents, en raison de l'ouverture de l'ensemble de la Chine, elles restent un instrument de développement prisé par Beijing; ainsi une

nouvelle ZES a été inaugurée en 2017 à Xiongan dans la province du Hebei.

La création des ZES le long du littoral chinois va motiver le développement de l'activité portuaire. Aujourd'hui, six des dix plus grands ports à conteneurs au monde se trouvent en Chine continentale, alors que la Chine était absente de ce classement il y a vingt ans. Shanghai est passé de 2 M à 37 M d'evp entre 1996 et 2016, soit le premier port mondial à conteneurs alors que le voisin Ningbo avec presque 918 Mt domine le classement en tonnage. Au-delà, la performance portuaire chinoise est devenue hors-norme. Le seul commerce extérieur de la Chine représente 200 M d'evp et 3,8 Mds de tonnes. Ce chiffre traduit la performance de la machine productive à la fois tournée vers les exportations, mais aussi pour les besoins industriels, agricoles et l'énergie vers les importations de matières premières.

Les provinces du littoral vont alors abriter l'essentiel des activités économiques de la Chine. Trois super-régions vont se structurer: au nord, la mégalopole Beijing-Tianjin; la région de Shanghai dans le delta du Yangtze et au sud, le delta de la rivière des Perles. C'est dans cette dernière région construite sur l'axe Hong Kong-Guangzhou que se concentre une grande partie de la production de biens de consommation courante, mais aussi des autres secteurs industriels. En 2015, cette région réalise près d'un quart de l'ensemble des exportations chinoises. D'autre part, elle est devenue un centre majeur de l'innovation économique. Les géants de l'internet chinois tels que Huawei, Tencent ont leur siège à Shenzhen. Les entreprises sont plus nombreuses à déposer des brevets à Shenzhen qu'en France ou au Royaume-Uni. L'objectif de la Chine est de répliquer l'exemple de Shenzhen dans d'autres régions où la valeur ajoutée de la production industrielle reste faible.

Un modèle remis en cause

Malgré les succès enregistrés depuis trente ans, le modèle adopté par la Chine basé sur des exportations de biens d'équipement et de petit électronique ne correspond plus aux besoins du pays. Tout d'abord, les coûts de production ont considérablement augmenté en Chine. Le salaire moyen dans l'industrie a doublé entre 2010 et 2016. De nouvelles normes ont été appliquées, et les conditions de vie des travailleurs, notamment leurs logements, ont été progressivement améliorées. Dans les secteurs les moins avancés, les usines chinoises sont

largement concurrencées par les pays à faible coût du travail comme le Vietnam, le Cambodge et des états africains. On assiste ainsi à un phénomène de délocalisation depuis la Chine vers ces pays, notamment dans le secteur du textile.

De plus, le nombre de diplômés universitaires a augmenté de 100% entre 2005 et 2015. Les emplois proposés par les industries actuelles ne répondent plus aux aspirations de la main-d'œuvre qualifiée que constitue la jeunesse chinoise. Le travail en usine devient moins attractif et d'autre part, la Chine ne produit pas suffisamment de postes à haute valeur qui puissent répondre à la demande d'une main d'œuvre diplômée. Bien que la Chine connaisse encore un phénomène d'exode rural, celui-ci faiblit, et les lignes de production ne peuvent plus s'appuyer uniquement sur cette main-d'œuvre bon marché.

Le modèle de développement basé sur les exportations qui s'est traduit par le développement des ZES sur le littoral chinois a accru les inégalités entre une Chine côtière riche et ouverte, et une Chine de l'intérieur et de l'Ouest moins développée. Aujourd'hui, le PIB par habitant de la municipalité de Tianjin sur le golfe de Bohai est quatre fois plus élevé que celui du Gansu, une province de l'Ouest.

Les différentes politiques visant à réduire les inégalités territoriales telles que "Go west Policy" pour les provinces occidentales, "Revitalize Dongbei" pour la "Rust Belt" au Nord-Est de la Chine, n'ont pas atteint leur objectif. La Chine a donc pour ambition de délocaliser une partie de la production des biens à plus faible valeur ajoutée vers les provinces de l'intérieur les moins dynamiques et où le coût du travail est moins élevé. Les importants travaux d'amélioration des infrastructures entamés au début des années 2000, - la Chine possède aujourd'hui le réseau ferroviaire de lignes à grande vitesse le plus étendu au monde-, répondent à la nécessité d'intégrer ces provinces. Mais, dans le modèle économique actuel, la concurrence entre les provinces chinoises est forte. Accroître le degré d'innovation des provinces côtières permettrait, par ricochet, une plus forte attractivité de l'intérieur.

Le développement des industries lourdes et le secteur des énergies fossiles notamment le charbon ont gravement impacté l'environnement des régions industrielles et des métropoles portuaires. La Chine est ainsi confrontée à de fortes pollutions à tous les niveaux (eau, air, sols, alimentation), qui provoquent le mécontentement de sa population et gênent les aspirations des grandes métropoles comme Beijing et Shanghai à devenir des villes globales attirant les sièges des multinationales. On assiste aussi depuis ces dernières années à une multiplication des manifestations relatives à la défense de l'environnement; cette pollution est facteur de tensions qui pourraient générer de l'instabilité politique. De plus, sur la scène internationale,

la Chine a bien compris son intérêt à paraître comme le leader de la défense de l'environnement face à une administration Trump qui décide de se retirer des accords de Paris. Le modèle de développement initié au début des années 1980 ne permet donc pas à la Chine d'assurer ses nouvelles ambitions environnementales.

Enfin, les bénéfices réalisés par les entreprises chinoises dans les secteurs de l'industrie métallurgique et des biens d'équipement à faible valeur ajoutée sont faibles. De manière similaire à celle des pays occidentaux qui se sont progressivement désengagés de ces secteurs depuis les années 1980, la Chine entame la transformation de ses industries. Ces changements sont rendus d'autant plus nécessaires en raison de la surcapacité de production de la Chine dans certains domaines tels que celui de l'acier. Cette surcapacité est notamment le résultat du plan de relance mis en place par Beijing en 2008 en réaction à la crise mondiale. Grâce à ce plan, la Chine a été relativement épargnée par le ralentissement de la croissance mondiale, mais en contrepartie, cette politique a artificiellement soutenu des entreprises d'état dans des secteurs où la demande est durablement faible.

Dans ces filières, le prix étant fixé par le marché mondial, face à la concurrence des pays d'Asie du Sud et d'Asie du Sud-est, la marge des profits réalisée par les entreprises chinoises est faible, voire négative. L'administration chinoise doit occasionnellement soutenir financièrement des entreprises nationales pour qu'elles puissent offrir les prix les moins élevés, suscitant le mécontentement de ses principaux partenaires commerciaux que sont les Etats-Unis et l'UE qui l'accusent de dumping. L'abandon progressif des excès productifs de l'industrie métallurgique et de celle du petit équipement permettrait ainsi de pacifier en partie ses relations avec les autres puissances commerciales, et soutiendrait ses positions sur le libre échange.

Made in China 2025

Pour répondre à ces défis, la Chine a dévoilé en 2015, lors du 12e plan quinquennal, la stratégie "Made in China 2025". Il ne s'agit plus seulement de produire en Chine, mais aussi de penser et développer un produit en Chine. Ce plan est comparable à celui d'"Industry 4.0" adopté par l'Allemagne depuis 2012 puis par le Japon en 2015, ou encore celui de l'Industrie du Futur lancé par la France en 2015. Le terme "Industry 4.0" décrit la quatrième révolution industrielle qui est basée sur le développement de produits dits intelligents (*smart systems*) et sur l'économie numérique et qui remplace celle de l'automatisation que l'on connaît aujourd'hui. Selon ce modèle, la Chine devrait devenir une des principales économies innovantes en 2025, concurrencer les Etats-Unis, l'Allemagne et le Japon en 2035 et obtenir le leadership de l'innovation en 2049, date anniversaire des cent ans de la république populaire.

Ce plan est constitué de cinq éléments majeurs.

1. L'une des composantes principales du projet "Made in China 2025" consiste à accroître la robotisation sur les chaînes de production, ainsi qu'à développer l'économie des données et le recours aux *clouds*.

2. Il s'agit aussi de soutenir les bases industrielles dans l'ensemble du pays (la part de l'emploi industriel en Chine ralentit depuis 2012). Selon ce plan, la Chine devrait progressivement produire près de 70% des matériaux et pièces détachées nécessaires à l'ensemble de ses industries pour 2025. Cela signifie que de nouveaux flux de marchandises devraient se mettre en place notamment depuis l'intérieur du pays vers les régions les plus innovantes.

3. De nouveaux centres de l'innovation industrielle devraient voir le jour dans tout le pays, 15 pour 2020 et 40 pour 2025, qui apporteraient leur expertise scientifique aux entreprises.

4. La mise en place de la stratégie "Made in China 2025" devrait s'accompagner d'une meilleure maîtrise de l'énergie et d'un développement des énergies renouvelables. Déjà dans les premiers parcs industriels où les principes du "Made in China 2025" sont appliqués, on assiste à une baisse de 5% de la consommation énergétique.

5. Enfin, la stratégie "Made in China 2025" devrait permettre à la Chine de développer des produits à haute valeur ajoutée. Son objectif n'est plus simplement d'adopter les innovations étrangères, mais de définir les nouveaux standards de production, et d'imposer ces normes au reste du monde. La Chine est déjà depuis 2010 le pays où l'on dépose le plus de brevets. Cependant, jusqu'à aujourd'hui, ce phénomène ne traduisait pas uniquement le dynamisme des entreprises chinoises dans le domaine de l'innovation, mais aussi la volonté d'investisseurs étrangers de mieux protéger leurs produits en Chine. Selon les objectifs du plan "Made in China 2025", la puissance de l'innovation chinoise devrait se traduire par un plus grand rayonnement des marques chinoises à l'international.

L'impact sur le transport maritime chinois et mondial

Le "Made in China 2025" pourrait avoir de fortes conséquences sur le trafic maritime chinois. Plusieurs villes portuaires chinoises telles que Ningbo, Qingdao, et Quangzhou (Fujia) ont déjà été désignées comme zones pilotes de la stratégie "Made in China 2025". Le choix de Ningbo comme première ville pilote est motivé en partie par la récente modernisation qui a été effectuée sur ses infrastructures portuaires. Depuis 2014, le port est directement connecté au réseau ferré chinois et est relié au Xinjiang, la province la plus occidentale de la Chine. De plus la ville abrite déjà un tissu très dense de petites et moyennes entreprises dans de nombreux secteurs industriels: hautes technologies, biochimie, équipement automobile, industrie lourde. Pour les villes portuaires

chinoises, l'enjeu du "Made in China 2025" résidera dans leur capacité à créer plus de connectivité entre leurs entreprises locales et les différents marchés en Chine et à l'étranger.



Enfin, l'économie de la mer et les transports maritimes constituent l'un des dix secteurs clefs désignés par le plan "Made in China 2025". Selon ce plan, en 2025, la Chine devrait être capable de produire par ses propres entreprises 80% des composants de l'ensemble de sa production navale. Beijing s'est aussi fixée l'ambition d'affirmer sa position de leader dans la construction navale et d'atteindre 50% de la production mondiale en 2025 (contre 35% en 2015). D'autre part, Beijing souhaite toujours donner à la construction navale chinoise une position de leader mondial mais sans doute au prix d'une consolidation industrielle à l'égal d'autres secteurs chinois. De nouvelles gammes de vaisseaux devraient voir le jour d'ici à 2025 dans le domaine des *LNG carriers*, des navires polaires, mais aussi dans les bâtiments de guerre et les navires de croisière. Des investissements devraient aussi être effectués dans le domaine des plateformes marines (pétrolières et autres) opérant en haute-mer et l'exploration¹ et l'exploitation des fonds marins. Un effort particulier sera effectué sur la réduction de la consommation énergétique des navires.

La Chine a mis au passage un peu d'ordre dans son tissu maritime. Face aux difficultés de Cosco dans un contexte de crise du conteneur, Beijing a décidé de sacrifier le second armateur national China Shipping. De la fusion en 2016 est né un géant Cosco China Holding. L'achat de l'opérateur privé de Hong Kong OOCL, a projeté l'armement chinois à la 3^e place mondiale alors que la branche manutention poursuit ses investissements en Méditerranée après le Pirée, ont succédé Savone et Valence. La manutention portuaire est plutôt l'affaire de China Merchant avec des engagements en Chine, en Afrique et dans la filiale conteneurs de CMA CGM. Là encore, Pékin a clarifié les choses en faisant de China Merchant par la fusion avec le transporteur Sinotrans & CSC, l'autre grand conglomérat maritime du pays.

¹ La construction d'une station scientifique sous-marine est prévue dans la zone contestée de la mer de Chine méridionale.

L'OBOR, un instrument complémentaire

Depuis 2015, la Chine a aussi l'ambition de faire renaître les anciennes routes de la Soie. Ce projet comprend deux composantes que sont la construction d'un réseau de voies de communication terrestres traversant l'Asie centrale et le Moyen-Orient jusqu'à l'Europe (One Belt) et le développement de routes maritimes partant des principaux ports du Sud-Est de la Chine, passant par le détroit de Malacca pour rejoindre la mer Méditerranée (One Road).

Ce programme a sans nul doute un objectif stratégique, celui d'assurer la puissance continentale et maritime chinoise. L'OBOR répond aussi au problème de surcapacité industrielle de la Chine, il s'agit de trouver de nouveaux débouchés aux entreprises chinoises des secteurs du BTP et des infrastructures (énergie, transport) qui doivent faire face à une quasi-saturation dans leur marché domestique.

Cependant, le projet de l'OBOR peut aussi être considéré comme complémentaire à celui du "Made in China 2025". Les nouvelles routes de la Soie devraient connecter le littoral chinois où se concentrent les productions à haute valeur ajoutée, les états à faibles coûts de production où les entreprises chinoises sont implantées aux principaux marchés mondiaux de consommation. La construction du port de Gwadar au Pakistan illustre cette stratégie. Ce port devrait devenir l'un des principaux hubs du commerce maritime dans l'océan Indien. Gwadar est aussi la destination finale du Corridor Economique Chine Pakistan, l'une des composantes de l'OBOR. La modernisation des voies de communication entre Gwadar et Kashgar dans la province du Xinjiang en Chine, devrait désenclaver les régions occidentales de la Chine et permettre d'exporter plus facilement leurs productions (principalement dans l'agriculture, l'industrie légère et les matières premières); qui jusqu'alors transitaient par les ports du littoral chinois. D'autre part, le port de Gwadar doit être complété par la création d'une zone franche sur le modèle des zones économiques spéciales chinoises. Les entreprises chinoises devraient être les premiers investisseurs à s'implanter dans la zone de Gwadar.

La même stratégie est appliquée à la Corne de l'Afrique. La Chine via China Merchant a investi dans le port de Djibouti et a financé la modernisation de la ligne Addis Abeba-Djibouti. Les zones franches éthiopiennes où sont présentes les entreprises chinoises, particulièrement dans le secteur du textile, sont ainsi directement connectées aux différents marchés mondiaux. L'autre enjeu Est africain repose sur le Kenya avec son nouveau port de Lamu et sur l'axe ferroviaire vers le cœur du continent.

Les nouvelles routes de la Soie permettent donc d'accompagner les entreprises chinoises dans leurs implantations à l'étranger dans les états à faibles coûts de production. La Chine exporte son savoir faire de

développement d'infrastructures à coût modéré et rapide. L'Afrique notamment est le terrain de géants du BTP (China Harbour Engineering, China Road Bridge Corporation) autour de grands et petits projets.

A terme, le développement de l'OBOR pourrait bouleverser le secteur des activités portuaires en Asie. Le port de Gwadar entre en concurrence avec celui de Chabahar en Iran, distant de seulement cent kilomètres, qui est soutenu par l'Inde. Les deux ports ont pour objectif d'exporter les ressources d'hydrocarbures de l'Asie Centrale, qui jusqu'à maintenant empruntent principalement les pipelines russes.

En Chine, bien que l'ensemble des provinces ait mis en place des plans locaux de développement associés à l'OBOR, la province du Fujian abritant les ports de Fuzhou, Quanzhou et Xiamen a été désignée région clef de la nouvelle route maritime de la Soie. Depuis 2016, des trains de marchandises relient le port de Xiamen à Lodz et Moscou. La nouvelle zone franche du Fujian inaugurée en avril 2017 réunit ports, aéroports et zones industrielles. L'objectif de ce type d'opération est de renforcer la connectivité entre les différents acteurs industriels de la province du Fujian afin de répondre au mieux à la demande mondiale. Des projets de même nature sont en construction dans d'autres provinces. En raison de la multiplication des initiatives liées aux projets OBOR et "Made in China 2025", la Chine pourrait être confrontée à nouveau à un phénomène de surcapacité et de concurrence interrégionale.

Le développement de l'OBOR associé à la réalisation de la stratégie "Made in China 2025" aura comme principale conséquence la multiplication des investissements chinois dans les infrastructures portuaires le long des routes maritimes, comme cela est déjà constaté en Grèce (au port du Pirée via Cosco) et au Sri Lanka (à Hambantota via China Merchant). La stratégie chinoise dépasse même le concept euro-asiatique pour intégrer l'océan Indien africain, créant à l'Est de Suez et du Cap un monde dans la mouvance chinoise même si l'Inde restera l'autre partenaire de référence.

L'activité de certains ports pourrait évoluer, le trafic de matières premières vers les ports chinois pourrait ralentir, au profit de produits à plus forte valeur ajoutée, et certains ports aujourd'hui mineurs pourraient être mieux intégrés au commerce mondial sous l'impulsion des investissements chinois. Avec le "Made in China 2025" et l'OBOR, Beijing organise la montée en gamme de sa production industrielle pour devenir l'une des principales puissances innovantes.

Sébastien GOULARD
Cooperans, OBOR Europe