

BRI – Belt and Road Initiative



Les trains de la route de la soie situation en 2023 et perspectives

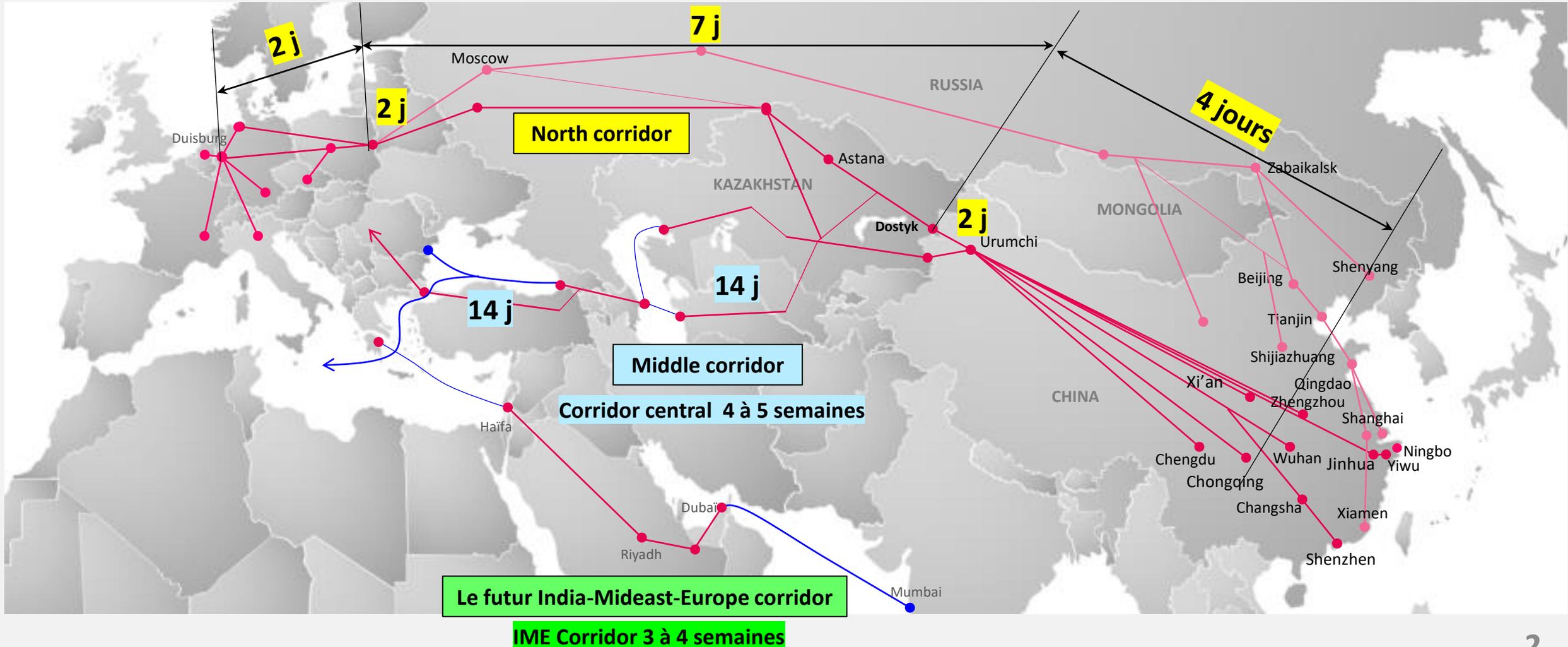
Xavier Wanderpepen

IG4P – Conseil

Présentation à Valenciennes le Jeudi 16 novembre 2023

LES CORRIDORS ET LES DÉLAIS

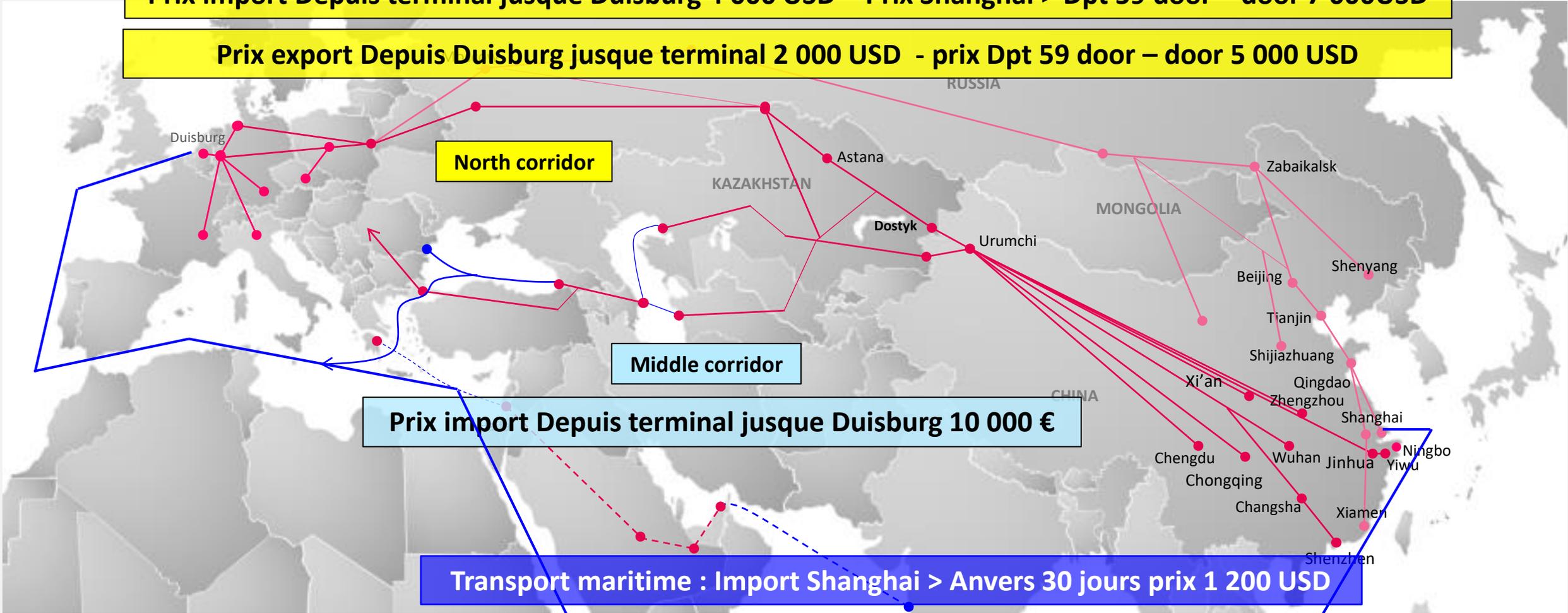
Corridor nord entre 14 et 17 jours terminal à terminal



COMPARAISONS DES PRIX (PAR CONTENEUR 40'HC)

Prix import Depuis terminal jusque Duisburg 4 000 USD – Prix Shanghai > Dpt 59 door – door 7 000USD

Prix export Depuis Duisburg jusque terminal 2 000 USD - prix Dpt 59 door – door 5 000 USD



LES 4 MODES DE TRANSPORT

Comparaison délais door to door Chine > France en jours



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

Pas toujours possible, uniquement lorsque les frontières sont ouvertes



Pour marchandises ADR-RID classées ou urgentes

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40



1 train = 44 conteneurs 40'

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40



*1 bateau = 7 à 8 000 conteneurs
= 160 à 180 trains*

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

Les trains BRI - Depuis 10 ans 2013, un développement de + 20% chaque année
Une estimation pour 2020 de 18 trains (800 conteneurs) par jour soit une part de marché de 5% face au maritime. (En export environ 50% des trains en retour chargés)

QUI SONT LES ACTEURS ?

1 **Des régions en Chine** qui décident des lignes et demandent aux plateformes (des gares) d'organiser ces trains Xi'an, Chongqing, Chengdu, Zhengzhou, Wuhan, et quelques villes plus occasionnelles

Un système de trains subventionnés. Le coût actuel est d'environ 9000 USD, la subvention est d'environ 4000 USD (7000 USD pour l'import). C'est une forme de subvention (un peu cachée) aux industries chinoises ou à certains secteurs économiques chinois pour l'import.

2 **Les entreprises de transport ferroviaire** produisent et échangent les trains –Chemins de fer chinois, Kazakhstanaï, Russes, Biélorusses, et les entreprises privées en Europe

3 **Les opérateurs spécialisés** proposent les transports à la vente en organisant les assemblages, conteneurs, wagons porte-conteneurs, programmes des départs, suivis, documents, camionnages avec châssis porte-conteneurs etc. Les principaux sont RTSB, InterRail, DB Eurasia, Forwardis, Bahnoperator, Transcontainer, et quelques opérateurs chinois

4 **Les transitaires** : les entreprises habituelles spécialistes de la Chine ou commissionnaires maritimes qui sont en fait les clients des opérateurs

ANALYSE

- ❑ BRI - Un outil géopolitique chinois, fait par et pour la Chine
- ❑ C'est une bonne idée mal mise en œuvre par manque de planification.
- ❑ Il faudrait une organisation de type trains de voyageurs pour de meilleurs délais une meilleure fluidité et robustesse.

Une administration chinoise avec un background particulier

1. Pour les décideurs chinois l'important c'est ce que pense et veut « le chef »
2. Ce sont nos trains, nous les finançons, nous décidons
3. Le plus important : il faut dire que c'est un succès vive la Chine !
4. Les clients, le marché et la rentabilité sont secondaires...

Le choc entre une économie dirigée en Chine, des prix ferroviaires décidés par un ministère (c'est aussi le cas pour les pays Kazakhstan, Russie, Biélorussie)

Et une économie libérale en Europe, des prix selon les coûts réels

Un dialogue impossible entre deux mondes pour le concept et la production des trains

ANALYSE

Le Yin et le Yang



- **Les trains ont trouvé leur marché niche**
- **De nombreuses entreprises apprécient cette solution moins chère que l'avion et plus rapide que le bateau**
- **Mais nous sommes loin d'un marché mature à 10 ou 20 % de part de marché**
- **Des aléas délais, des prix trop variables et un manque de visibilité**
- **Un contexte géopolitique incertain dans quelques pays en transit**
- **Donc pour les entreprises BRI une visibilité courte « de mois en mois »**

Les années 2022 et 2023 ont prouvé que les transports maritimes et aériens pouvaient être chaotiques; ports bloqués, prix X 4, bateau Evergreen bloqué à Suez, manque d'avion à cause de la guerre...

Beaucoup d'infox sur les chiffres et sur les offres de la part de certains acteurs

La Chine pourra-t-elle toujours subventionner les transports ferroviaires ?

Environ 800 millions USD par an

PERSPECTIVES DANS LES PROCHAINES ANNÉES

A L'EXCLUSION D'ÉVENTUELLES CONSÉQUENCES DES CONFLITS ARMÉS

BRI un puissant soft-power pour la Chine et un point d'Honneur pour le Président Xi

Les trains BRI survivront aux crises ?

- **Même avec des coûts démesurés (800 MUSD c'est peu pour la Chine ?)**
- **Qui oserait saborder ces trains donc la Chine ? (relations tendues Pologne – Bélarus)**

Peut-on espérer des trains cadencés et de qualité ? délais 10 à 14 jours

Cependant Poutine a torpillé les trains BRI de Xi Jinping et pour longtemps

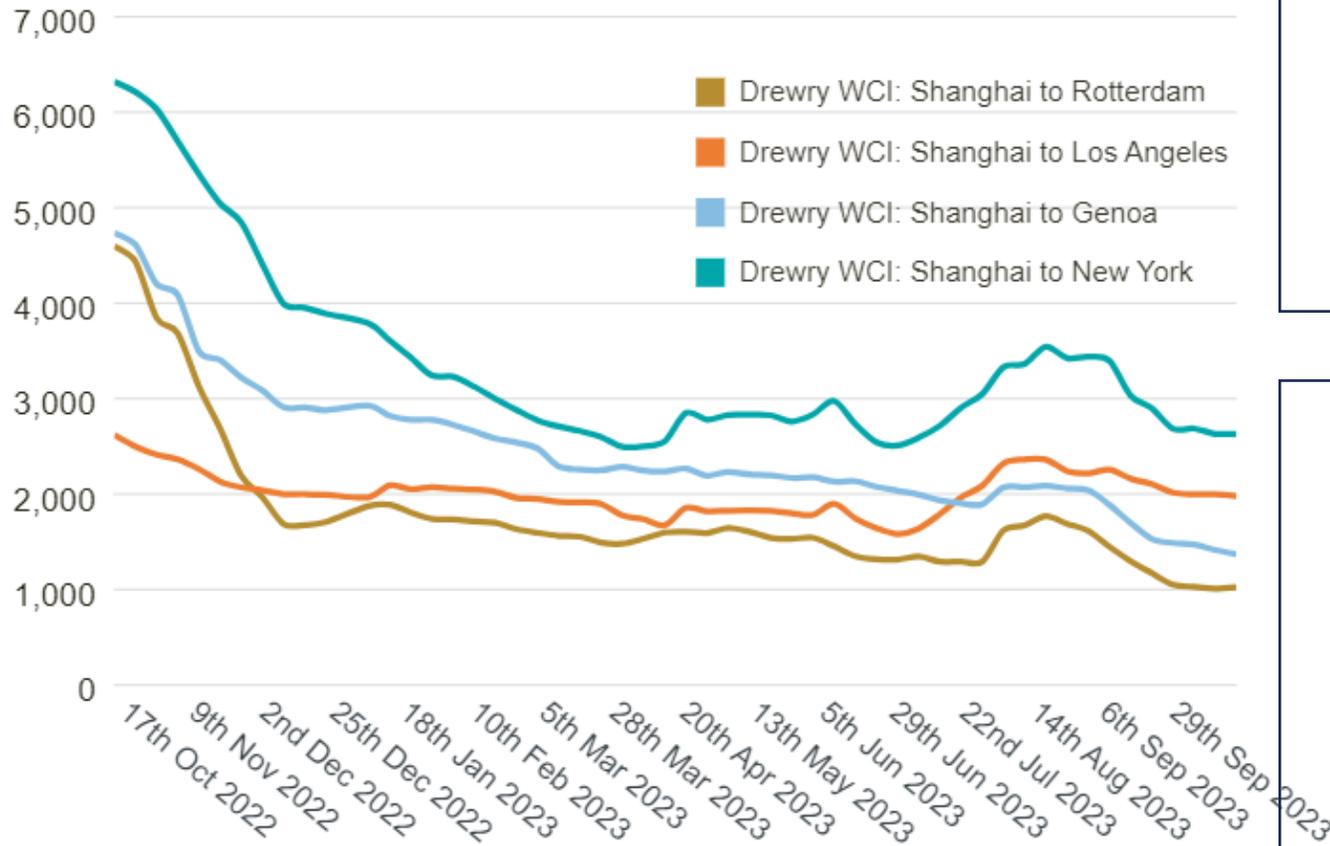
Observer l'évolution du Middle Corridor et surtout les subventions, c'est stratégique pour la Chine en compétition avec la Russie sur la zone Asie – Centrale.

Prévoir un fort développement des transports ferroviaires dans les régions

Asie centrale (hors du giron Russe) / Proche orient / Péninsule Arabique dans les 10 ans à venir

PERSPECTIVES EN 2024

Drewry WCI: Trade Routes from Shanghai (US\$/40ft)



De sombres perspectives pour le transport maritime par conteneurs – et pas seulement pour 2024

<https://theloadstar.com/gloomy-outlook-for-container-shipping-and-not-just-for-2024/>



L'indice composite a chuté de 60 % par rapport à la même semaine de l'année dernière.

<https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

CONCLUSION

Quels conseils pour les entreprises ?

Une opportunité si les bateaux ou les ports bloqués ou absences d'avions, etc...

4 critères essentiels pour le choix du train

- 1) Dépannage si difficultés en bateau ou avion**
- 2) Forte valeur du fret donc incidence du taux de fret ferroviaire limitée**
- 3) Concept door to door surtout si les entreprises chinoises sont dans le centre de la Chine**
- 4) Pour des flux réguliers type industrie automobile, panneaux solaires, etc.**

Après étude « projet » et appel d'offre auprès de 3 commissionnaires :

- 1) Une solution plus intégrée entre le bateau et l'avion**
- 2) Ou une solution de dépannage**

CONCLUSION

Cher Président Xi, qu'avez-vous fait de vos trains BRI ?

Beaucoup de blabla pour pas grand-chose finalement ? 3% de part de marché en 2023
Un soufflet retombé à -50% grâce à « une amitié sans limite avec V.Poutine »

Depuis 2022, un krach en raison de la crise Covid et de la guerre en Ukraine
- 50% des volumes mais meilleure qualité des délais (pdm 3%, 10 trains par jour)

C'est cependant une niche très utile et gagnante pour les entreprises qui ont su étudier
les avantages des trains BRI

LIENS VIDEO

La presse et les trains France – Chine (quelques extrais)

<https://www.youtube.com/watch?v=SuQPVrprfr8>



Exemple de réalisation dans les années 2000 de trains cadencés France – Russie 6 jours (1000 trains en 4 ans)

<https://www.youtube.com/watch?v=YuwlSzQ50M8&t=59s>



Exemple de trains Chine 44 conteneurs 580 mètres

https://www.youtube.com/watch?v=H5YN5Rjf2_I



Source of data	Eurostat									
INDICATORS	QUANTITY_IN_TONS									
PARTNER	CN - CHINA (PEOPLE'S REPUBLIC OF)									
PRODUCT	TOTAL - All goods									
REPORTER/PERIOD	Jan.-Dec. 2019									
FLOW	IMPORT					EXPORT				
TRANSPORT_MODE	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air	0 - Unknown	Total all modes	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air	0 - Unknown 1	Total all modes
EU28 - EU28	60 781 150	1 149 729	1 386 289	3 060 762	66 377 930	57 091 816	524 257	787 866	575 647	58 979 586
BE - BELGIUM	3 669 196	51 124	83 506	349 394	4 153 220	3 596 334	6 494	17 526	43 954	3 664 308
BG - BULGARIA	391 669	251	2 846	72 685	467 451	539 034	32	1 146	4 674	544 886
CZ - CZECHIA	7 061	463 488	5 973	470 744	947 266	1 425 552	56 614	38 956	28 648	1 549 770
DK - DENMARK	856 083	2 056	21 353	165 490	1 044 982	878 500	958	16 453	10 274	906 185
DE - GERMANY	9 595 087	208 874	254 600	25 937	10 084 498	9 629 891	222 129	302 921	0	10 154 941
EE - ESTONIA	104 020	1 876	6 167	3 045	115 108	214 116	222	959	6 926	222 223
IE - IRELAND	431 977	11	7 240	12 714	451 942	272 207	156	6 273	127	278 763
ES - SPAIN	5 339 036	4 891	66 053	99 881	5 509 861	3 836 597	4 457	29 743	6 458	3 877 255
FR - FRANCE	4 576 310	29 629	97 956	111 139	4 815 034	3 888 656	17 857	61 469	71 659	4 039 641
Croatia										
IT - ITALY	6 274 175	8 340	98 275	73 392	6 454 182	2 125 032	7 802	53 482	42 891	2 229 207
CY - CYPRUS	100 370	0	1 209	5	101 584	26 121	0	124	28	26 273
LV - LATVIA	95 916	781	1 500	5 053	103 250	717 701	89	155	168	718 113
LT - LITHUANIA	310 433	2 591	2 636	17 777	333 437	595 656	5 303	427	8 668	610 054
LU - LUXEMBOURG	45 694	208	2 712	5 644	54 258	31 869	2 939	2 242	4 776	41 826
HU - HUNGARY	529 582	84 994	28 659	118 059	761 294	66 344	6 263	20 468	13 560	106 635
MT - MALTA	73 220	0	812	:	74 032	833	0	104	0	937
NL - NETHERLANDS	9 954 735	55 887	347 492	1 123 818	11 481 932	2 985 054	32 897	110 135	143 163	3 271 249
AT - AUSTRIA	762 603	11 165	17 355	31 175	822 298	656 717	15 525	17 628	38 982	728 852
PL - POLAND	3 564 304	166 709	34 032	177 360	3 942 405	1 511 278	28 028	8 353	24 639	1 572 298
PT - PORTUGAL	693 221	2 197	6 167	10 185	711 770	1 127 646	1 944	2 318	4 933	1 136 841
RO - ROMANIA	915 553	4 130	14 426	30 491	964 600	976 518	9 891	2 888	23 118	1 012 415
SI - SLOVENIA	405 472	1 808	4 528	12 164	423 972	383 266	85	1 026	8 036	392 413
SK - SLOVAKIA	283 373	19 126	7 251	20 788	330 538	197 035	55 195	2 239	50 418	304 887
FI - FINLAND	447 886	9 207	9 762	1 289	468 144	3 020 246	19 660	9 041	917	3 049 864
SE - SWEDEN	1 397 021	19 446	24 059	65 686	1 506 212	3 036 372	29 599	16 075	22 010	3 104 056
GB - UK	8 301 479	120	233 277	10 723	8 545 599	13 496 792	8	56 832	1 858	13 555 490
HR - CROATIA	647 037	796	1 554	29 524	678 911	110 688	96	185	14 200	125 169
GR - GREECE	1 008 638	26	4 888	16 599	1 030 151	1 745 760	15	8 697	563	1 755 035
EU27_EU27	52 479 671	1 149 610	1 153 012	3 050 039	57 832 332	43 595 024	524 249	731 034	573 789	45 424 096

Source of data	Eurostat									
INDICATORS	QUANTITY_IN_TONE									
PARTNER	CN - CHINA (PEOPLE'S REPUBLIC OF)									
PRODUCT	TOTAL - All goods									
REPORTER/PERIOD	Jan.-Dec. 2020									
FLOW	IMPORT					EXPORT				
TRANSPORT_MODE	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air	0 - Unknown 1	Total all modes	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air	3 - Unknown 2	Total all modes
EU - European Union	50 087 909	1 579 089	1 308 103	3 342 684	56 317 785	57 852 775	1 004 406	649 549	711 990	60 218 720
BE - Belgium	3 202 275	91 891	137 379	298 882	3 730 427	5 825 804	28 000	18 928	72 998	5 945 730
BG - Bulgaria	387 883	868	3 408	69 030	461 189	661 331	21	1 022	4 532	666 906
CZ - Czechia	5 824	473 388	6 379	452 353	937 944	1 338 566	126 993	22 906	20 721	1 509 186
DK - Denmark	882 845	7 885	25 676	137 462	1 053 868	1 086 363	2 847	15 602	4 730	1 109 542
DE - Germany	9 384 044	358 041	270 188	27 926	10 040 199	11 942 293	349 586	292 674	0	12 584 553
EE - Estonia	110 617	4 648	5 737	11 545	132 547	214 034	708	740	7 517	222 999
IE - Ireland	418 047	522	14 297	13 341	446 207	280 655	1 762	4 789	286	287 492
ES - Spain	4 935 594	11 364	82 804	103 026	5 132 788	4 146 527	8 587	26 800	6 811	4 188 725
FR - France	4 441 634	48 995	114 384	323 481	4 928 494	6 892 473	14 593	57 217	82 284	7 046 567
HR - Croatia	144 431	1 060	2 197	32 942	180 630	85 909	472	126	11 372	97 879
IT - Italy	5 145 499	17 554	101 960	63 431	5 328 444	2 037 378	15 469	43 718	51 465	2 148 030
CY - Cyprus	89 384	:	1 363	3	90 750	22 668		30	39	22 737
LV - Latvia	107 511	2 106	1 950	5 122	116 689	550 576	19	364	1 555	552 514
LT - Lithuania	320 387	8 313	3 861	18 016	350 577	589 876	2 332	332	11 260	603 800
LU - Luxembourg	39 290	757	2 574	3 761	46 382	40 833	2 986	2 981	3 348	50 148
HU - Hungary	540 019	94 686	31 515	142 730	808 950	65 660	7 073	13 991	15 735	102 459
MT - Malta	55 662		850		56 512	624		93	0	717
NL - Netherlands	10 018 883	55 799	344 887	1 203 929	11 623 498	5 071 417	60 102	84 310	223 331	5 439 160
AT - Austria	675 493	17 803	20 375	30 889	744 560	619 221	30 049	15 359	38 334	702 963
PL - Poland	3 630 217	302 481	42 869	186 262	4 161 829	2 752 730	162 144	8 861	18 206	2 941 941
PT - Portugal	655 019	3 043	7 988	10 409	676 459	962 072	1 151	2 214	1 850	967 287
RO - Romania	942 895	10 242	18 547	31 081	1 002 765	682 157	11 974	4 128	7 796	706 055
SI - Slovenia	391 533	1 578	7 022	10 307	410 440	471 169	115	992	7 587	479 863
SK - Slovakia	255 425	23 812	7 485	23 220	309 942	162 335	98 833	2 008	96 248	359 424
FI - Finland	420 187	20 395	10 211	1 870	452 663	2 906 282	25 229	7 954	275	2 939 740
SE - Sweden	1 129 232	21 844	19 692	69 625	1 240 393	5 332 708	53 363	12 450	22 566	5 421 087
GR - Greece	877 113	16	5 412	20 415	902 956	2 046 080		4 413	707	2 051 200

Source of data	Eurostat									
INDICATORS	QUANTITY_IN_TONS									
PARTNER	CN - CHINA (PEOPLE'S REPUBLIC OF)									
PRODUCT	TOTAL - All goods									
PERIOD	Jan.-Dec. 2021									
FLOW	IMPORT					EXPORT				
TRANSPORT_MODE	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air	0 - Unknown 1	Total all modes	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air	0 - Unknown 1	Total all modes
EU - European Union	58 300 778	2 031 162	1 594 667	4 437 114	66 363 721	48 496 270	1 249 460	872 450	2 121 910	52 740 090
BE - Belgium	4 059 428	73 086	159 974	360 543	4 653 031	4 973 630	28 383	21 704	50 087	5 073 804
BG - Bulgaria	395 820	5 013	4 370	84 836	490 039	969 882	105	1 637	1 742	973 366
CZ - Czechia	10 454	488 669	8 124	571 742	1 078 989	883 486	68 732	17 859	86 591	1 056 668
DK - Denmark	990 803	13 409	26 970	155 844	1 187 026	1 110 734	5 088	25 101	30 189	1 171 112
DE - Germany	9 957 934	519 458	363 629	748 34	10 915 855	9 218 390	554 007	391 414	945 421	11 109 232
EE - Estonia	99 685	6 929	5 411	7 349	119 374	218 238	2 290	660	2 950	224 138
IE - Ireland	601 112	37	13 866	69 161	684 176	257 116	2 184	7 036	9 220	275 556
ES - Spain	6 088 489	9 425	75 320	139 299	6 312 533	4 024 258	12 938	25 409	38 347	4 100 952
FR - France	5 187 147	77 807	111 359	392 961	5 769 274	7 823 587	22 805	63 782	86 587	7 996 761
HR - Croatia	144 650	283	2 775	34 432	182 140	111 425	456	723	1 179	113 783
IT - Italy	6 207 007	39 046	111 357	102 424	6 459 834	2 122 449	22 617	56 411	79 028	2 280 505
CY - Cyprus	75 387		1 620	0	77 007	24 868		30	30	24 928
LV - Latvia	95 841	4 574	2 571	6 221	109 207	513 446	93	154	247	513 940
LT - Lithuania	291 612	19 434	3 562	21 509	336 117	147 738	1 423	320	1 743	151 224
LU - Luxembourg	48 711	792	2 217	3 552	55 272	30 002	4 601	2 355	6 956	43 914
HU - Hungary	583 890	128 764	36 099	144 109	892 862	66 294	12 214	14 919	27 133	120 560
MT - Malta	67 631	:	383	0	68 014	342		125	125	592
NL - Netherlands	13 232 150	67 352	492 723	1 717 955	15 510 180	5 587 804	62 412	172 764	235 176	6 058 156
AT - Austria	804 940	28 572	33 544	37 694	904 750	669 609	36 139	19 137	55 276	780 161
PL - Poland	4 001 344	418 954	49 772	247 474	4 717 544	1 466 092	145 968	11 680	157 648	1 781 388
PT - Portugal	769 123	2 890	8 367	16 216	796 596	1 005 493	1 690	3 042	4 732	1 014 957
RO - Romania	1 012 969	13 293	16 583	46 272	1 089 117	682 336	5 755	3 418	9 173	700 682
SI - Slovenia	492 012	1 462	7 592	15 954	517 020	288 174	773	1 429	2 202	292 578
SK - Slovakia	283 263	33 471	9 577	44 511	370 822	152 073	47 417	3 529	50 946	253 965
FI - Finland	421 224	46 323	9 354	5 031	481 932	2 589 846	92 022	9 303	101 325	2 792 496
SE - Sweden	1 246 419	32 094	28 692	92 926	1 400 131	2 363 383	119 349	16 354	135 703	2 634 789
GR - Greece	1 131 732	22	8 857	44 265	1 184 876	1 195 575	0	2 154		1 197 729

A OBSERVER DANS LES 5 PROCHAINES ANNÉES

La digitalisation et la création d'un documents unique négociable de bout en bout pour plusieurs modes de transports. En s'inspirants des BL Maritimes pour le document négociable et des integrators type DHL, UPS, etc. pour les documents de bout en bout.

Pour l'UE le projet e.FTI4EU

<https://www.baltictimes.com/pan-european-digital-transport-project-led-by-estonia-receives-eur-28-3-mln-in-funding/>

Nations Unies



Assemblée générale

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
Groupe de travail VI (Documents de transport multimodal négociables)

https://uncitral.un.org/fr/working_groups/6/negotiablecargodocuments

Ceci devrait apporter des garanties pour les paiements des marchandises pour les transports autres que maritimes et une simplification des formalités dans les échanges.

BRI C'EST AUSSI ET SURTOUT

Un grand programme d'investissements dans les infrastructures de plus en plus critiqué : Les déroutes de la Soie ?

Risques de dépendance Et Piège de la dette

Source : Investir, le Journal des Finances N° 2598 / 21 octobre 2023

Dix ans après son lancement, le projet de « routes de la soie » suscite des critiques

Chine Les dirigeants de 130 pays, dont la Russie, se sont réunis à Pékin pour célébrer une décennie de travaux titanesques. Mais les difficultés financières et les critiques politiques se multiplient.

Cette semaine, s'est tenu en Chine un sommet avec 130 chefs d'Etat et de gouvernement, qui avait pour thème les dix ans des « nouvelles routes de la soie » (connues sous l'acronyme BRI, pour Belt and Road Initiative).

GIGANTESQUE

Ce projet est gigantesque. Il a été initié par Pékin, et son incontournable président, Xi Jinping. Il vise à relier l'Europe et la Chine en intégrant l'Asie centrale. Voies terrestres, ferroviaires et maritimes sont concernées. Les espaces africains riverains de l'océan Indien sont également concernés. La Chine a déjà investi quelque 1.000 milliards de dollars ces dix dernières années.

Les entreprises un peu partout dans le monde auraient bénéficié de 1.900 milliards d'euros de contrats. Plus de 4 milliards d'habitants sont concernés et les 150 pays impliqués représentent près de 40 % du PIB mondial. La personnalité la plus remarquée fut le président russe, Vladimir Poutine, qui

a fait assaut d'amabilités envers son homologue chinois. On le comprend, Pékin n'a pas fermé la porte à la Russie malgré la guerre qu'elle mène à l'Ukraine.

Le président russe s'est félicité d'un niveau « sans précédent » de coopération énergétique entre les deux pays. Moscou souhaite, en effet, renforcer ses liens avec l'Asie – les gazoducs et les oléoducs ne sont pas directement liés à la BRI – pour écouler sa production de brut non exportée en Europe. Déjà, l'énergie représente quelque 75 % des exportations russes à destination de la Chine, soit davantage que celles de l'Arabie saoudite vers l'empire du Milieu au cours des huit premiers mois de 2023 (avec 75 millions de tonnes de pétrole, soit +25 %).

En ce qui concerne le gaz, la Russie aura exporté cette année plus de 30 milliards de mètres cubes de gaz en Chine. Pour fournir davantage, il faudra construire une nouvelle infrastructure, appelée Force de Sibérie 2. Mais, Vladimir Poutine n'a pu arracher un accord sur ce point cette semaine avec l'hôte

chinois. Pékin ne souhaite pas afficher de façon trop ostentatoire son entente avec Moscou.

Envers du décor de ce projet pharaonique des « nouvelles routes de la soie » est la flambée de la dette de certains pays émergents. Les emprunts contractés auprès de la Banque d'exportation et d'importation de Chine atteignent déjà 280 milliards d'euros. Pékin a dû intervenir plusieurs fois pour venir au secours de pays ayant besoin de délais supplémentaires pour étaler le paiement des intérêts de leur dette.

La flambée du coût du crédit, liée aux durcissements monétaires des banques centrales, a compliqué leur tâche. L'inflation a aussi participé à renchérir le coût des chantiers. La Malaisie et la Birmanie ont, par exemple, tenté de diminuer ces prix avec plus ou moins de succès. Le Sri Lanka, étonnamment financièrement, a même concédé un bail de 99 ans à la Chine sur le projet portuaire de d'Hambantota !

Les pays occidentaux critiquent également ce projet, qu'ils voient

comme étant une grande opération d'influence et une volonté de Pékin de s'impliquer ou de peser dans la vie politique des pays du Sud. Ces projets d'infrastructures sont très largement critiqués également pour leur impact environnemental. La Banque mondiale, elle, estime que ces nouvelles infrastructures pourraient stimuler l'activité mondiale de 0,7 % à 2,9 %. Une estimation qui paraît bien optimiste.

L'EUROPE SUR LES RANGS

L'Europe a aussi son projet. La présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a présenté, en 2021, au sortir de la pandémie de Covid-19, l'initiative Global Gateway. Elle vise elle aussi à créer des liens avec les pays du Sud et se veut plus large, pas uniquement centré sur les projets d'infrastructures. Le numérique, le climat, la santé, l'éducation et la recherche sont au programme.

La Banque européenne d'investissement est à la manœuvre. Elle a dégagé 9 milliards d'euros en 2022.

ZOOM SUR...

Doutes sur l'économie chinoise

La croissance économique de l'empire du Milieu a été de 4,9 % au troisième trimestre (en un an). C'est, moins qu'au trimestre précédent (+ 6,3 %), mais mieux que ce qu'anticipaient les économistes (+ 4,3 %). Pour certains, les chiffres sont « toilettés ». Il existe surtout un biais lié à la forte baisse des prix à la production, qui « gonflerait » l'évolution de l'activité. D'ailleurs, Pékin n'a pas caché son irritation, estimant être freiné par des mesures de « coercition économique » de l'Europe et des Etats-Unis. Mais la crise de l'immobilier est plus vraisemblablement la raison majeure de ce ralentissement. Ainsi, la société Country Garden, endettée pour 180 milliards de dollars, sera bientôt en défaut de paiement. n'ayant pu honorer, mercredi, un versement de plus de 15 millions de dollars à ses créanciers. D'autres faillites devraient suivre.

C'est peu mais c'est un début : 300 milliards sont annoncés pour la fin 2027.

Les Etats-Unis ont aussi leur projet, dénommé « Partenariat pour l'infrastructure et les investissements mondiaux ». Quelque 600 milliards de dollars sont espérés d'ici à cinq ans, et 30 milliards ont déjà été mobilisés par Washington en mai. Le

Congrès a été récemment saisi d'une demande de financement de 25 milliards par la Maison-Blanche. Cette rivalité internationale s'inscrit dans un monde de plus en plus risqué et antagoniste. Le net rebond de l'indice de risque politique et social de la Coface, après le léger mieux de 2021, n'est pas rassurant.

— PHILIPPE WENGER

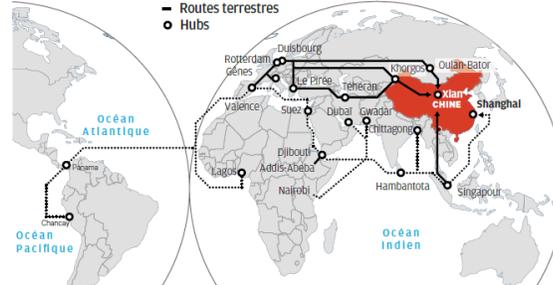
Un projet qui soulève de plus en plus de doute

De l'activité

1.900 Mds\$ de contrats passés dans le monde

1.000 Mds\$ investis par la Chine en 10 ans

Les routes de la soie



Sources : Les Échos, Belt and Road Research Platform, FMI.

Des dettes

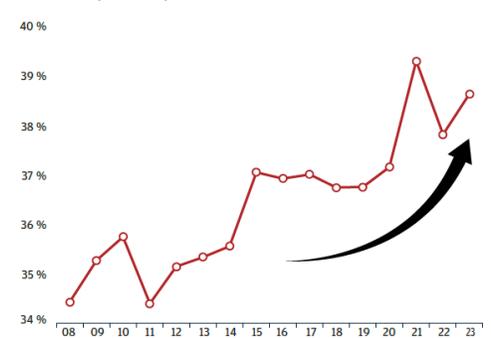
Endettement auprès de la Banque d'importation et d'exportation de Chine (Eximbank) **280 Mds\$**

中國進出口銀行
THE EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA

Des pays fragilisés par la hausse des taux

Dans un monde incertain

Indice Coface de risque politique
Echelle de risque de 0 (le plus faible) à 100 (maximal)



Source : Coface.

BRI MIDDLE CORRIDOR

<https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-cartes-en-mouvement/routes-de-la-soie-le-corridor-ferroviaire-median-l-avenement-d-une-alternative-au-role-de-la-russie-4705423>



BRI UN LEVIER FINANCIER POUR LA CHINE



<https://videos.lesechos.fr/lesechos/videos/qzvrsvg>

<https://middlecorridor.com/en/>

Carte monde – Web site des voies ferroviaires et accès aux gares

<https://www.openrailwaymap.org/>



Le troisième Forum de la ceinture et de la route pour la coopération internationale, qui s'est tenu la semaine dernière à Pékin, a fonctionné comme une plateforme permettant à la Chine de communiquer ses aspirations en matière de BRI et de Route de la soie. Les multiples mentions du développement ferroviaire et le rôle central que la Chine a attribué au Kazakhstan et au Corridor médian à cet égard mettent en évidence un nouveau statut eurasien que la superpuissance vise à établir, dans lequel la Russie pourrait vraisemblablement avoir un rôle moins important à jouer. Les réunions bilatérales qui ont eu lieu pendant le forum et les accords signés vont dans ce sens.

"Au cours de ces dix années, nous nous sommes efforcés de construire un réseau mondial de connectivité composé de corridors économiques, de voies de transport internationales et d'autoroutes de l'information, ainsi que de chemins de fer, de routes, d'aéroports, de ports, de pipelines et de réseaux électriques", a déclaré Xi Jinping, le président de la République populaire de Chine, dans le discours d'ouverture du forum.

Il a continué à faire l'éloge des succès de la BRI en déclarant que "les trains qui roulent à toute vitesse sur les voies ferrées, les automobiles qui circulent sur les routes, les vols qui relient différents pays, les cargos qui déferlent sur les vagues et le commerce électronique qui apporte tant de commodité aux gens sont tous devenus des symboles du commerce international dans la nouvelle ère". En outre, M. Xi a profité de l'occasion pour affirmer l'importance de la Chine pour le commerce et l'économie mondiale, soulignant que "la Chine ne peut se porter bien que si le monde se porte bien". Lorsque la Chine se portera bien, le monde ira encore mieux". Cette remarque rappelle les propos du chancelier allemand Olaf Scholz qui, lors de sa visite à Pékin il y a un an, avait déclaré que "[le monde a besoin de la Chine](#)", malgré les tentatives de son administration de réduire la dépendance à l'égard de la Chine. M. Xi n'a pas manqué l'occasion de commenter ces propos, affirmant que la Chine s'opposait au découplage et aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Son discours, accompagné de l'annonce de développements importants analysés plus loin dans l'article, pourrait être compris comme une déclaration claire selon laquelle la Chine, le transport eurasien et la route de la soie sont là pour rester, mais avec une attention renouvelée. Voici pourquoi.

Accélérer le développement de l'express Chine-Europe

Tout d'abord, il est essentiel d'examiner les projets que Xi a dévoilés lors de l'ouverture du forum de la semaine dernière à Pékin. L'expression clé dans ce cas est la "participation de la Chine au corridor de transport transcaspéen". M. Xi a souligné que la Chine vise à "construire un réseau de connectivité multidimensionnel de la Ceinture et de la Route, à accélérer le développement de haute qualité de l'Express ferroviaire Chine-Europe et à construire un nouveau corridor logistique à travers le continent eurasien qui intégrera également la Route de la Soie maritime".

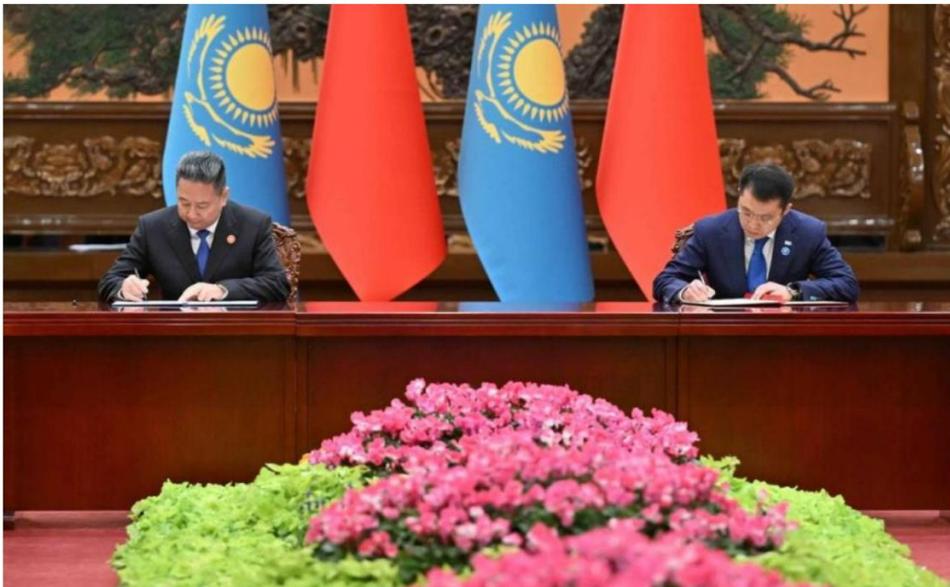
Tout cela est censé se produire avec le corridor du milieu en point de mire, alors qu'il n'y a pas eu de mention explicite de la route russe.

Le président de la République populaire de Chine a également dévoilé d'importants projets de financement. Selon lui, la Chine réservera environ 100 milliards d'euros pour des investissements dans les années à venir. "La Banque de développement de Chine et la Banque d'import-export de Chine mettront chacune en place un guichet de financement d'environ 45 milliards d'euros, tandis qu'environ 10 milliards d'euros supplémentaires seront injectés dans le Fonds de la route de la soie", a-t-il déclaré.



En outre, il a affirmé que son pays "supprimera toutes les restrictions à l'investissement étranger dans le secteur manufacturier chinois, conclura des accords de libre-échange et des traités de protection des investissements avec davantage de pays et établira des zones pilotes pour la coopération en matière de commerce électronique sur la Route de la soie".

Tous ces développements se produiront pendant que la Chine assurera des investissements dans les infrastructures vertes et les transports. Les sommes d'investissement mentionnées par M. Xi et les promesses qu'il a faites semblent attrayantes, mais elles seront mises à l'épreuve dans la pratique. S'il y a une chose à retenir des propos qu'il a tenus aux délégués à Pékin, c'est que la Chine tentera de développer l'Express ferroviaire Chine-Europe en faisant du Corridor central son élément clé.



Kazakhstan and China signed the Middle Corridor development agreement. Image: © Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan.

Coopération avec le Kazakhstan

Le renforcement de la coopération entre la Chine et le Kazakhstan et les déclarations communes selon lesquelles le Kazakhstan servira de plaque tournante du corridor central de la Chine jusqu'à l'Europe confirment que la route de transport transcaspienne occupe une nouvelle place dans l'ordre du jour de la Chine. Bien entendu, les deux États sont des partenaires stratégiques et leur commerce bilatéral augmente chaque année.

Toutefois, la déclaration de M. Xi selon laquelle les deux partenaires visent à "développer le transport ferroviaire de marchandises entre les deux pays, à stimuler l'utilisation des voies de transport internationales de la mer Caspienne et à améliorer la capacité, l'ampleur et l'efficacité du réseau ferroviaire express Chine-Europe" indique que leurs objectifs vont au-delà de leur coopération bilatérale.

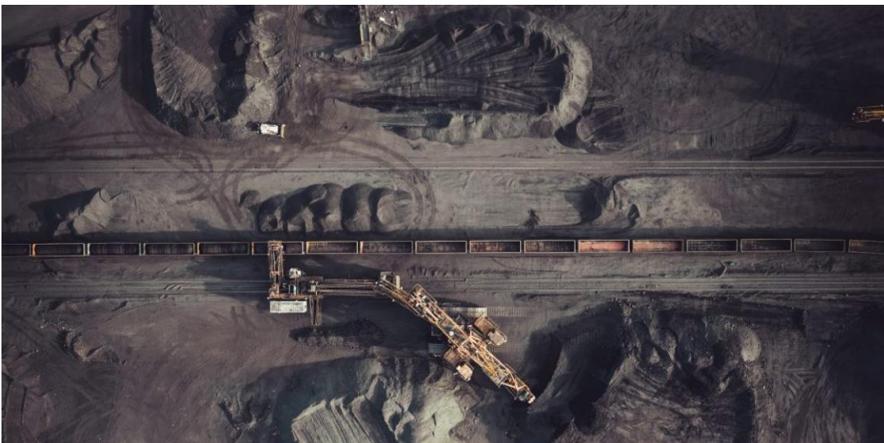
Les accords signés lors du troisième Forum de la Ceinture et de la Route pour la coopération internationale témoignent de leurs intentions.

Par exemple, comme l'a communiqué KTZ, certains des documents les plus importants qui ont été signés pendant les deux jours du forum concernent l'achat de locomotives à la société chinoise CRRC et la coopération entre KTZ et le groupe chinois Lianyungang Port Group LLC.

Ce dernier vise à développer une plate-forme de conteneurs dans le port kazakh d'Aktau, sur la mer Caspienne, qui est une plaque tournante essentielle du corridor médian, et à développer le transport multimodal le long de la route afin d'étendre l'utilisation des trains de marchandises eurasiens. La semaine dernière, les deux pays ont également entamé la construction du parc industriel de Khorgos, un projet de 692 millions de dollars américains qui pourrait transformer le commerce et la connectivité dans la région.

Où est la Russie ?

L'un des faits les plus marquants de ce forum est qu'en dépit de la participation de la Russie et de la présence du président russe Vladimir Poutine, il n'a pas été fait mention d'accords communs ou de projets à venir avec la Chine. Le discours chinois s'est principalement concentré sur le Kazakhstan et le développement du corridor médian, laissant en suspens la question de l'avenir de la coopération avec la Russie. Les avis des experts divergent à ce sujet : certains estiment que les projets dévoilés indiquent l'intention de la Chine de tendre un bras de bonne volonté à l'Europe après quelques années de tension et que l'initiative de coopération régionale pourrait se réorienter vers l'Asie centrale.



D'autres affirment que la Chine envisage la situation d'un point de vue purement pragmatique et vise à réduire les perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui découlent également de la route russe sanctionnée. Ainsi, Marcin Kaczmarek, maître de conférences en études de sécurité à l'université de Glasgow, et Natasha Kuhrt, maître de conférences en paix et sécurité internationales au King's College de Londres, ont écrit qu'"il est clair que Pékin ne veut pas être perçu comme soutenant ouvertement la Russie dans sa résistance aux sanctions occidentales et leur contournement".

Russia remains critical for China's energy supply, including coal. Image: Coal Mining in Russia. Source: Shutterstock. © Mark Agnor.

Décoder le message

Une conclusion possible est que l'engagement de la Chine à développer le corridor médian en tant que route de la soie dans le contexte de l'initiative de reconstruction industrielle en renforçant la coopération avec le Kazakhstan est un message fort qui peut être interprété de différentes manières. Il ne signifie pas nécessairement un changement d'orientation stratégique ; après tout, personne ne s'attend à ce que la coopération sino-russe connaisse une réduction massive.

Ce que cela pourrait signifier, cependant, c'est que quelle que soit la motivation, la Chine semble comprendre qu'il est essentiel de maintenir ouvertes les voies de commerce et de transport avec l'Europe. Ces deux dernières années, avec les sanctions contre la Russie, ont posé d'immenses obstacles non seulement aux entreprises européennes et russes, mais aussi aux Chinois, qui ont vu leurs chaînes d'approvisionnement avec les partenaires européens traditionnels considérablement perturbées et l'idée d'un développement tiré par le rail s'évanouir progressivement.

Pour vos études de marché ou études projets « conteneurs sur les routes de la soie »

Xavier Wanderpepen Consultant indépendant

Ancien Directeur des trains France-Chine chez SNCF – Forwardis,
Ancien auditeur pour les chemins de fer de Cuba, Qatar, Ukraine, Maroc, pour SNCF International,
Spécialistes des marchés commerciaux Fret et des plans de transports ferroviaires pour les zones
Chine, Asie centrale, Europe centrale.

Expert en matériel pour le développement des wagons à écartements variables en Ukraine,
Développeur-Associé en e.commerce B2B, chez www.ekookoo.com et <https://www.heyvva.fr/company-1>



Xavier Wanderpepen
Mob : + 33 6 52 23 42 93
xavier.wanderpepen@ig4p.com



Cotations transports : chez votre transitaire habituel ou Forwardis

FORWARDIS forwardis.com
RAIL AND MORE

Mrs Shanshan DANG 党珊珊 (女士)



Key Account Manager
Intermodal, CIS and China Transport
E-Mail : shanshan.dang@forwardis.com
FORWARDIS GmbH
Tel : +49 (0)30 549 793 44
Charlottenstr. 16, D-10117 Berlin

Mme Landy PICO 兰亭



Europe-China 欧洲-中国
Key Account Manager Multimodal 多式联运大客户经理

E-mail : landy.pico@forwardis.com
Mob : +33 7 77 46 33 47
Tel : +33 1 80 03 17 75
FORWARDIS SAS
102 - 116 rue Victor Hugo | 92300 Levallois-Perret | France