

**La Lettre de
LA CHINE
HORS LES MURS**

11

17 mai 2016

<i>La mondialisation chinoise sur les rails</i>	<i>p.1</i>
<i>HNA : un appétit insatiable ?</i>	<i>p.3</i>
<i>Statistiques : Réserves de change : la pause.</i>	<i>p.4</i>
<i>Brèves de la mondialisation chinoise (20.3 - 15.5.16)</i>	<i>p.5</i>

ACTUALITE SELECTIONNEE DES DEUX MOIS ECOULES

- Selon le Bureau National des Statistiques, la croissance chinoise s'est établie à 6,7% au 1^{er} trimestre 2016, la plus faible hausse enregistrée en sept ans. L'indice PMI d'avril est en recul (51,8 pour le BNS, 49,4 pour Caixin).
- Le 31 mars, à la suite de Moody's, S&P ramène sa perspective concernant la dette du gouvernement chinois de stable à négative, générant des propos acerbes du vice-ministre des Finances
- Lors du China Development Forum de Boao tenu fin mars, Christine Lagarde a déclaré que la Chine se trouvait au milieu d'une transition historique qu'elle désigne sous le sigle de ONE : O pour Open the Chinese economy, N pour Narrow the gap between rich and poor, et E pour Expand innovation, entrepreneurship and investment in R&D.
- Les investissements directs chinois à l'étranger s'établissent à un niveau inégalé grâce au montant unitaire élevé de certaines opérations récentes d'acquisition : selon Dealogic, le montant cumulé de ces acquisitions au cours des premiers 80 jours de 2016 approche déjà le total enregistré au cours de 2015.
- Selon le rapport annuel de Baker McKenzie et Rhodium, l'investissement chinois aux Etats Unis a atteint un record de 15md USD en 2015 (+17%) et devrait doubler au cours de 2016. L'investissement en Europe (Suisse et la Norvège incluses) s'est établi à 23md USD (+28%) mais son rythme d'augmentation pourrait baisser. Selon Ernst & Young, l'investissement chinois à l'étranger devrait augmenter d'environ 10% en 2016 et se centrer sur l'Asie du Sud-Est.
- Une note de censure à propos des « Panama Papers » transmise par une société provinciale d'internet chinoise est citée par China Digital Times, filiale de l'Université de Californie : "If material from foreign media attacking China is found on any website, it will be dealt with severely".

Après une revue des succès chinois et des perspectives en matière ferroviaire, et avant les habituelles brèves de la mondialisation chinoise, cette lettre résume l'ascension récente de la société HNA.

La mondialisation chinoise sur les rails

PAR PAUL CLERC-RENAUD, CCE HONG KONG

151 ans après la promulgation par Abraham Lincoln de la Pacific Railroad Law qui allait faire la fortune des sidérurgistes de Chicago et Seattle et favoriser le développement des centres industriels et urbains autour des nœuds ferroviaires, le président chinois Xi Jinping a lancé en 2013 l'initiative OBOR qui vise à relier les deux rives du continent eurasiatique par des voies de communication modernes, en particulier ferroviaires à grande vitesse. Elle doit permettre à l'industrie chinoise d'écouler ses excédents d'acier et de maintenir l'activité de ses ateliers de matériels ferroviaires qui ont équipé la Chine du plus long réseau ferré du monde (120,000 km dont 19,210 de LGV et 40,000 de lignes 'express', soit 60% du réseau mondial à grande vitesse à fin 2015).

L'émergence de champions mondiaux

Résultat de la fusion des fabricants de matériels roulants CNR et CSR, **CRRC** est un géant qui avec 52 filiales et 184 000 employés (dont 6 000 à l'étranger) affiche un C.A. de 36md USD.

Les exportations de matériel ferroviaire chinois ont atteint 5.8md USD en 2015. L'objectif est de les porter à 16md en 2020. CRRC a implanté à l'étranger 9 centres de R&D et des unités de production et de maintenance aux Etats-Unis, en Malaisie, en Turquie et au Brésil. L'accent est mis sur les trains intelligents : contrôle automatique de la vitesse, détermination des conditions et détection d'anomalies.

En matière de croissance externe, après l'échec de la tentative d'acquisition de la filiale ferroviaire du canadien Bombardier en août 2015, CRRC a acquis en Europe la société britannique Specialist Machine Development et l'allemand BOGE spécialisé dans l'usinage de précision des pièces en caoutchouc et en métal.

China Railway Group (**CRG**) construit les voies ferrées. Avec 280 000 employés et des filiales dans 60 pays, le groupe réalise 92md USD de CA dont 4 à l'export. Il offre des services d'étude, de design et de construction ainsi que de gestion et de maintenance des réseaux.

L'émergence de ces poids lourds sur le marché mondial a modifié les termes du marché. CRRC dispose d'un avantage de coût estimé à 30% sur le segment 'express' (250 km/h) et 43% sur le segment GV (300 km/h et plus). Le coût du kilomètre de voie de CRG est estimé par la Banque Mondiale entre 40% et 80% de celui de ses concurrents. L'offre chinoise est soutenue par les financements de China Eximbank, de China Development Bank, de l'Etat chinois ou des fonds spécifiques de l'initiative OBOR. Les compagnies chinoises peuvent accepter des conditions de garanties d'exécution atteignant le tiers du montant des projets.

Hors conditions de prix et de financement, grâce à l'expérience et aux transferts réalisés au cours des dernières années, la technologie chinoise a fait des progrès spectaculaires et sait s'adapter à la demande. Ainsi, CRRC a développé un TGV de marchandises conteneurisées adapté au commerce en ligne. Le premier TGV cargo qui sortira au 2^e trimestre 2016 circulera sur les voies rapides à 250 km/h contre 160 pour les trains de marchandises actuels. CRRC développe aussi un moteur de traction utilisant un système synchrone magnétique permanent (par opposition aux moteurs alternatifs classiques) qui a permis d'atteindre 500 km/h en 2015 et devrait être opérationnel en 2018, ainsi qu'un train à propulsion hybride.

La faiblesse de CRRC et CRG par rapport à leurs concurrents semble se situer au niveau de la gestion des projets. La santé financière du donneur d'ordre lui-même, China Railway Corporation (SNCF et RFF chinoises) peut également poser problème : ses pertes atteignent 8.73md CNY au 1^{er} trimestre 2016 et son taux d'endettement atteint 65% ; des mesures sont prises pour stimuler les rentrées.

La bataille mondiale du rail

Les dernières années ont vu la Chine récolter ses premiers grands succès ferroviaires sur la scène mondiale, y compris dans les pays occidentaux, mais aussi essayer quelques échecs

L'Afrique a été l'un des premiers objectifs de l'industrie ferroviaire chinoise. Dès les années 70, la Chine avait réalisé le projet reliant Dar Es Salam en Tanzanie à Kapiri en Zambie (TAZARA Railway). En septembre 2015, 5 675 km de lignes ont été construits en Afrique grâce à l'aide et au financement chinois.

- La Chine a signé avec le Nigeria la modernisation de la ligne Lagos - Kano. La première tranche (Abuja - Kaduna) a été livrée en 2014. En 2014 également, la ligne côtière Lagos - Calabar a fait l'objet d'un accord de financement de la part de China Eximbank.
- En Afrique de l'Est, la ligne Khartoum - Port Soudan, financée par Eximbank, a été livrée en 2012. Celle entre Nairobi et Mombasa le sera en 2017.
- La ligne à voie standard Addis Abeba - Djibouti (doublant la ligne étroite construite par les Français au XIX^e siècle) a été partiellement ouverte en 2016. Elle est financée par les institutions chinoises.
- En janvier 2015, la Chine a signé un accord avec l'Union Africaine prévoyant une ligne de financement de 10md USD dont une partie pourra avoir une utilisation ferroviaire.

En octobre 2014, la Chine et **la Russie** ont signé un protocole pour une LGV entre Pékin et Moscou (7 000 km). Un premier contrat a été signé, confiant à la Chine l'étude, le design et le planning du tronçon Moscou - Kazan avant l'appel d'offres pour la construction prévu fin 2016 : la Chine a offert d'investir 1/3 du total du projet. Une extension est prévue vers Yekaterinburg puis à travers la Sibérie vers Pékin.

L'Asie Centrale et le Moyen Orient forment pour la Chine l'axe le plus stratégique qui relie le Xinjiang au Moyen Orient et au Golfe Persique puis au-delà à l'Europe.

- Au **Pakistan**, la ligne reliant Kashgar au Xinjiang au port de Gwadar sur le Golfe fait partie du corridor économique sino-pakistanaï. Cette ligne présente des défis géographiques (franchissement du col de Khunjerab à 4 730 m) et ethniques (traversée de régions instables).
- Un accord signé en 2014 entre la Chine, **l'Iran**, l'Afghanistan et le Tadjikistan prévoit une ligne Kashgar - Téhéran. Les travaux préliminaires ont commencé au Xinjiang. Une autre route proposée en avril 2016 par CRC relierait Urumqi à Almaty, Bishkek, Tashkent, Samarkand et Téhéran ; elle serait aux standards chinois et permettrait d'éviter le goulot d'étranglement du centre de transfert de Khorgos.
- **L'Irak** compte sur la Chine pour porter son réseau ferré de 2 000 à 5 000 km.

Depuis 1990, le réseau ferré de **l'Inde** a stagné. Le pays a décidé de rattraper son retard et de consacrer 10% du PIB aux infrastructures en particulier ferroviaires. Le 3rd Railway Survey & Design Institute chinois a été choisi pour réaliser l'étude de faisabilité de la LGV Delhi-Mumbai.

Les besoins d'équipements en ASEAN sont énormes : nouvelle ligne connectant Kunming à Singapour, modernisation des équipements existants (1 100 nouvelles voitures dans les 5 prochaines années et 800 à reconditionner). Politique et concurrence rendent cependant les projets difficiles :

- La Chine a fait de **la Malaisie** son cheval de Troie ferroviaire en ASEAN. En juillet 2015, CRRC a ouvert dans l'état de Perak une usine pouvant produire 100 trains électriques par an. CRG a investi 2md USD dans un site de 2m de m² à Iskandar pour son siège en Malaisie. CRRC a fourni les locomotives des LGV Kuala Lumpur - Ipoh et Johore Baruh - Padong Besar sur la frontière thaï. La Malaisie soutient la Chine pour la ligne de TGV Kuala - Singapour alors que Singapour semble préférer les Japonais.
- En **Indonésie**, la bataille sino-japonaise pour le contrat de la ligne Jakarta-Bandung a été épique. Cette ligne TGV mettra Bandung à 40' de Jakarta après 160 km parcourus à près de 350 km/h et serait le premier tronçon d'une ligne traversant Java. Un consortium de 4 sociétés indonésiennes et de 40% d'intérêts chinois a obtenu la concession à partir de 2019. Les travaux ont débuté en Janvier 2016.

- Le dossier ferroviaire sino-thaï est compliqué mais stratégique car la **Thaïlande** est un élément essentiel du projet de LGV devant relier Kunming à Singapour à travers le Laos et la Malaisie. Un accord a été signé en 2014 avec la Chine pour une ligne reliant Bangkok à la frontière du Laos. Elle permettrait d'acheminer le riz thaï en Chine en 18h au tiers du prix du fret maritime. Les travaux ont débuté, mais en mars 2016, le premier ministre thaï a annoncé que la Thaïlande financerait seule la première phase.

L'Amérique latine a pour l'instant apporté plus de déboires que de succès au ferroviaire chinois : un contrat signé en 2014 par CRRC au Mexique pour une LGV a été rapidement annulé pour des raisons de transparence. De même, un contrat signé en 2013 en Bolivie pour la ligne Balo-Balo - Cochabamba a été annulé en 2016.

Le grand projet de LGV transcontinentale (Twin Ocean HSR line) reliant la côte atlantique brésilienne à la côte pacifique péruvienne est en cours d'étude mais devra surmonter de nombreuses oppositions en particulier écologistes

CRRC a eu plus de succès en s'implantant aux **Etats-Unis**. En 2015, une usine a été inaugurée à Springfield Mas où seront fabriqués les 284 voitures du contrat obtenu du Boston Transit System à un prix 50% moins cher que Bombardier. En septembre 2015, la LGV Los Angeles - Las Vegas a été attribuée à une JV de CRRC et Xpress West. Le chantier devrait commencer à l'automne.

En mars 2016, CSR Sifang America a signé un contrat avec Chicago Transit Authority pour la livraison de 400 voitures de métro et 446 en option. Des appels d'offres sont en cours pour le métro de Los Angeles et pour des trains à deux étages pour Philadelphie.

L'Europe de l'Est est l'extrémité occidentale de la ceinture OBOR. La Chine projette de relier le port du Pirée contrôlé par COSCO au cœur de l'Europe. C'est l'objet de la ligne Belgrade - Budapest, qui réduira la durée du voyage de 8h à 3h à partir de 2017, attribuée à un consortium dont la part chinoise (CRG) représente 85%. Une première livraison de trains modernes à la Macédoine est intervenue en octobre 2015 par une filiale de CRRC.

Au **Royaume-Uni**, la filiale de CRRC pourrait emporter le contrat de la LGV HS2 Londres - Manchester - Leeds. La première phase Londres - Birmingham devrait ouvrir en 2026. CRRC a promis de mettre en place une chaîne logistique impliquant l'industrie locale. L'Ecosse a signé un protocole avec un groupe d'investisseurs chinois pour un budget de 10md GBP d'investissements d'infrastructure.

En **Turquie**, associé avec deux partenaires locaux et grâce à un prêt, la Chine a construit depuis 2005 un tronçon de la LGV Istanbul-Ankara. CRRC a formé une JV locale pour produire 300 voitures pour les métros d'Ankara et d'Izmir. CRRC s'apprête à répondre à l'appel d'offres pour 80 TGV.

Et la France ?

Ne pouvant détenir que 40% de sociétés du secteur, les constructeurs de matériels roulant étrangers ne peuvent pas concurrencer CRRC sur son marché intérieur. Les sous-traitants ont plus de latitude mais se heurtent à la concurrence de sociétés locales bien subventionnées et dont le respect des normes est souvent élastique. Il en va de même sur les marchés proches asiatiques (ASEAN, Asie Centrale, Pakistan) où la Chine utilise sa force diplomatique et financière pour imposer ses entreprises.

Les exigences de fiabilité et de sérieux dans l'exécution des contrats favorisent parfois les firmes japonaises ou européennes. L'Asian Development Bank et la Banque Mondiale offrent également de meilleures chances de faire jeu égal pour nos entreprises, et les fonds créés dans le cadre de l'initiative OBOR (AIIB et Silk Road Fund) ont proclamé un comportement "lean, clean and green". Les premiers projets financés par l'AIIB au Pakistan sont ainsi des co-financements avec l'ADB. La pratique dira si des règles de concurrence loyale seront appliquées.

La situation est meilleure sur les marchés européens et nord-américains où les normes, la fiabilité et la gouvernance sont déterminantes dans le processus de décision. Les constructeurs chinois doivent y faire appel à des sous-traitants et partenaires locaux. Leur réputation se jouera sur leurs performances dans l'exécution des contrats qu'ils ont remportés à Boston, à Chicago et sur la ligne TGV Los Angeles - Las Vegas.

La filière restera soumise à une pression croissante au niveau des coûts et c'est au prix d'énormes efforts de productivité et d'innovations que le ferroviaire français aura des chances de garder des parts substantielles d'un marché mondial en expansion.

Les surcapacités massives de l'industrie chinoise et la fin (en décembre 2016) du régime de transition de 15 ans imposé par l'Europe à la Chine lors de son accession à l'OMC laissent planer le risque d'une Europe désarmée face à des actions de dumping croissantes des entreprises chinoises.

Une version détaillée et chiffrée de cet article est disponible sur le site www.cnccef.org

LES PRINCIPAUX GROUPES CHINOIS MONDIALISES

HNA, l'appétit insatiable d'un jeune groupe de 20 ans.

Depuis ses débuts en 1993, Hainan Airlines, aujourd'hui HNA, est devenue la 4ème compagnie aérienne chinoise par la taille de sa flotte. Le groupe s'est diversifié dans de nombreux secteurs (logistique, technologie, loisirs, finance, immobilier) et possède à travers ses 11 sociétés cotées 600md CNY d'actifs bruts. Son président, Chen Feng, ancien fonctionnaire d'état à l'Administration de l'aviation civile, a réussi à convaincre George Soros d'investir 25m USD dans son affaire pour accompagner son expansion.

Déjà classé dans les 500 « Global Companies » de Fortune, HNA veut rejoindre le top 100 dans les cinq ans. Pour ce faire, la société doit augmenter ses revenus de 25% par an au cours des cinq prochaines années, ce qu'elle ne peut réaliser que par croissance externe. Elle s'est donc lancée dans une course effrénée aux achats internationaux dont les principaux sont listés ci-dessous et dont le rythme s'accélère.

En 2015, le chiffre d'affaires du groupe a augmenté de 36% à 190md CNY (26md USD). En avril, HNA a déclaré un encours de 31,2md CNY d'engagements domestiques. Si les projets récents d'augmentation de capital sont fraîchement accueillis par les actionnaires, les institutions financières chinoises, confiantes dans le soutien gouvernemental accordé à ce nouveau Gargantua, continuent à lui proposer des lignes de crédit.

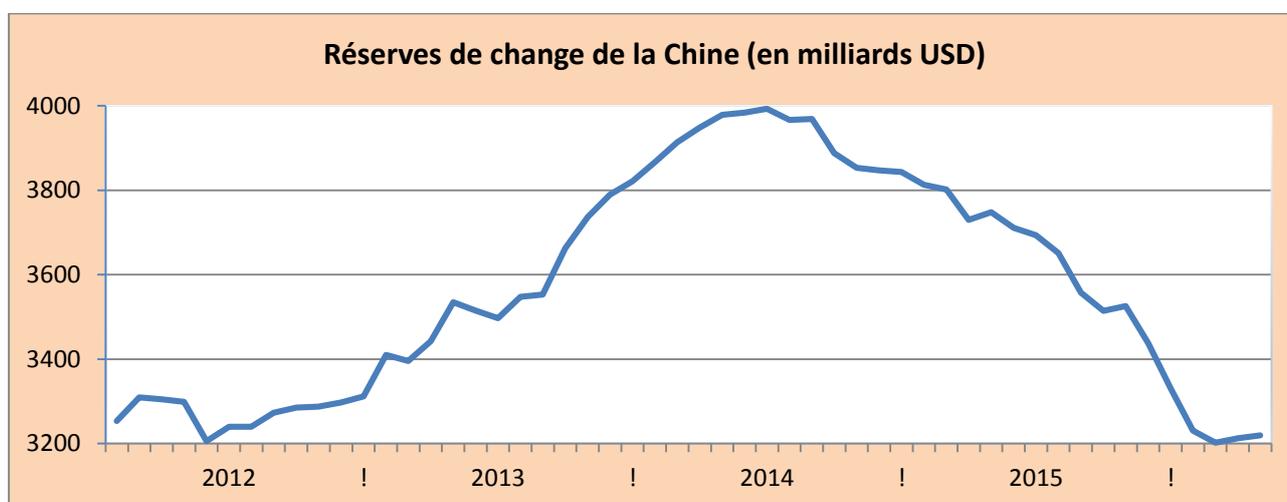
Principales acquisitions de HNA au cours des 3 dernières années

Cible	Secteur	Siège	(md USD)	Acheteur	Année
Ingram Micro	Distribution électronique	Etats-Unis	6,00	Tianjin Tianhai	2016
Swissport International	Logistique d'aéroport	Suisse	2,80	HNA Group	2015
Avolon Holdings	Location d'avions	Irlande	2,56	Bohai Leasing	2015
Gategroup	Catering & services	Suisse	1,45	HNA Group	2016
Cronos (80%)	Location de conteneurs	Bermudes	0,61	Bohai Leasing	2015
NH Hotels (30%)	Hôtellerie	Espagne	0,56	HNA Group	2014
Azul Airlines (24%)	Transport low-cost	Brésil	0,45	Bohai Leasing	2015
Pierre & Vacances (10%)	Tourisme	France	0,03	HNA Tourism	2015
Comair (6%)	Transport aérien	Afr. du Sud	0,01	HNA Group	2015
ICE	Change	Royaume Uni	Inconnu	HNA Tourism	2016
Carlson / Rezidor	Hôtellerie (Radisson)	Etats-Unis	Inconnu	HNA Tourism	2016

(Source : Dealogic & Nikkei Asian Review)

Même le ciel à ses limites. HNA a échoué par deux fois en mars 2016 à acquérir le lessor irlandais Ansett Worldwide Aviation Services, échec venant à la suite d'une offre déjà avortée de 2md GBP sur le London City Airport. Malgré ces revers, l'appétit du nouveau venu dans les airs chinois est loin de s'éteindre.

INDICES ET STATISTIQUES



Après avoir atteint 4 000md USD en juin 2014, les réserves en devises de la Banque centrale de Chine (incluant le stock d'or) se sont effondrées jusqu'à perdre 20% en an et demi. Explicable par le soutien des autorités monétaires à l'économie domestique et le règlement d'investissements offshore, cette baisse semble à présent enrayée depuis mars.

NOUVELLES BREVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE

Agrégats économiques, bilans régionaux et sectoriels

- Malgré le ralentissement de l'économie, la valeur cumulée des 100 premières marques chinoises a continué à croître de 15% au cours de 2015 pour s'établir à 525md USD (CD, 22/3)
- Le nombre de brevets internationaux déposés par la Chine a augmenté de 16% en 2015, Huawei étant le premier dépositaire pour la deuxième année consécutive (Tech in Asia, 24/3)
- 980 sociétés chinoises cotées ont accumulé un total de 49md USD de pertes de change durant 2015, soit 13 fois plus qu'en 2014 (SCMP, 6/4)
- Selon le Financial Times, la dette des agents non-financiers chinois est passée de 145% du PIB en 2007 à 237% en 2015 pour s'établir à 163 000md CNY ou 25 000md USD (25/4)
- Le nombre des étudiants chinois inscrits dans les universités des Etats Unis a doublé depuis 2011 pour s'établir à 304 000 à la fin de l'année scolaire 2015 (AWSJ, 1/5)
- Nouvel accès de faiblesse du commerce extérieur chinois en avril : sur les quatre premiers mois de l'année, les exportations ont baissé de 2,1% et les importations de 7,5% en rythme annuel (Xinhua, 8/5)

Politique d'internationalisation et réformes susceptibles de l'accompagner

- Au sommet des pays du Mékong, le premier ministre Li Keqiang annonce 10md CNY de crédits à taux préférentiel et 10md USD de ligne de crédit supplémentaire pour les besoins d'investissements de la zone (SCMP, 24/3)
- Les négociations sur un traité de libre échange Chine-Israël sont lancées (SD, 30/3)
- La New Development Bank (banque des BRICS) va émettre 384m USD de « green bonds » pour financer des projets d'énergie renouvelable (Agences, 29/3) et approuve un premier total de 811m USD de prêts (en majorité au Brésil et à l'Afrique du Sud) pour des projets de développement d'énergies propres (Agences, 26/4)

Contrats et marchés significatifs

- Le gouvernement kenyan et CCCC signent un contrat de 5,3mdUSD pour la construction de 4 tronçons ferrés dans l'ouest du pays, part de la ligne devant relier le Rwanda, le Burundi et le Soudan à l'Océan Indien (Xinhua, 30/3)
- State Grid obtient deux marchés de transmission d'électricité dans le Mato Grosso pour 113m USD (Xinhua, 14/4)
- Future Mobility, filiale de Tencent, débauche les principaux cadres de la branche technologie de propulsion électrique automobile de BMW (WSJ, 21/4)

Investissements, acquisitions

- Le promoteur immobilier pékinois Fu Wah investit 200m USD dans l'hôtel Park Hyatt d'Auckland (CD, 17/3)
- Le petit sous traitant Ningbo Joyson acquiert le fournisseur américain d'airbags Key Safety (920m USD) et l'allemand Technisat Digital spécialisé en connectique automobile (180m EUR) (Bloomberg, 21/3)
- Film Carnival, producteur privé de cinéma de Hangzhou, investit plus de 500m USD dans le studio de Dick Cook, ancien dirigeant de Walt Disney, pour produire des films à destination du marché international (AP, 30/3)
- Le taiwanais Foxconn (ex Hon Hai) acquiert 2/3 du capital du japonais Sharp pour 3,5md USD (SD, 31/3)
- L'assureur Anbang annonce le retrait de son offre sur Starwood Hotels, ainsi repris par Marriott (Xinhua, 1/4)
- Le fabricant de téléphones Xiaomi investit 25m USD dans la société indienne de jeux sur internet Huangama (CRI,5/4)
- L'assureur Anbang acquiert pour 3m USD les activités d'Allianz en Corée du Sud (Nikkei, 7/4)
- L'achat pour 369m EUR de 67% du port du Pirée est signé par COSCO et le fonds grec des actifs publics (CD, 12/4)
- Alibaba acquiert pour environ 1md USD la majorité du détaillant en ligne majeur d'Asie du sud-est Lazada (CD,13/4)
- Zhejiang Wanfeng achète pour 302m USD le fabricant américain de robots de montage automobile Paslin (CD, 21/4)
- Un groupe d'investisseurs privés mené par les Chinois Apex et Legend acquiert le fabricant américain d'imprimantes Lexmark pour 3,6md USD (Agences, 21/4)
- Le producteur de cosmétiques Shanghai Jahwa, filiale de l'assureur Ping An, prend le contrôle de la maison mère du premier fabricant britannique de biberons Tommee Tippee (CD, 3/5)
- Dakang, filiale du groupe shanghaien Pengxin, achète 57% de la branche négoce de maïs et de soja du brésilien Fiagril (Reuters, 29/4)
- China Molybdenum acquiert 56% de la mine de cuivre et de cobalt de Tenge Furungume vendue par Freeport-McMoran en République démocratique du Congo pour 2,65md USD (SCMP, 9/5)

Projets en cours

- Premier fabricant de batteries pour vélo, Tianneng va ouvrir une usine au Vietnam ou aux Philippines (CD, 17/3)
- Midea est en négociations pour acquérir les produits blancs du japonais Toshiba (CD, 18/3)
- Le fabricant d'électronique domestique de luxe danois B&O est en pourparlers avec son distributeur hongkongais pour le rachat de sa marque (Bloomberg, 22/3)
- Guangzhou Automobile étudie l'implantation d'usines de montage en Iran et en Russie (CD, 22/3)
- Le gouvernement écossais signe avec Sino Fortone et China Railway Engineering un MOU prévoyant 10md GBP d'investissements en infrastructure d'énergie propre, de transport et de logement à bon marché (CD, 23/3)
- LeEco, major technologique chinois, annonce commencer sa mondialisation en 2016 par « une opération d'envergure en Asie du Sud-Est et l'entrée sur le marché russe à la fin de l'année » (CD, 24/3)
- Huatai Securities dépose une offre de 800m USD pour l'acquisition du producteur américain de programme de gestion d'actifs AssetMark (Reuters, 7/4)
- A partir de cet été, les utilisateurs d'internet pourront effectuer leur achats sur Alipay (filiale d'Alibaba) à partir de France, d'Allemagne, d'Italie et du Royaume-Uni (CRI, 8/4)
- HNA (cf. l'article page 4 ci-dessus) est en pourparlers pour acheter le logisticien singapourien CWT (WSJ, 6/5)

Partenariats

- Cai Esheng, du groupe de travail préparatoire à l'Association Asiatique de Coopération Financière (AFCA) prévoit que l'institution, qui doit promouvoir les marchés financiers continentaux, sera opérationnelle en 2016 (CD, 31/3)
- Après Grab en Asie du sud-est et Ola en Inde, le service d'appel de taxi Didi Kuaidi investit et signe un partenariat avec l'américain Ryde pour offrir ses services aux Etats-Unis (Xinhua, 12/4)
- L'université HBMSU de Dubai et le Centre de coopération pour la médecine traditionnelle de Shanghai vont coopérer dans l'enseignement et la recherche sur la médecine traditionnelle chinoise aux Emirats (Xinhua, 17/4)
- L'Université Chinoise du Pétrole (CPU) signe un accord avec la Mount Kenya University de Nairobi pour former des experts dans le domaine de l'industrie pétrolière (Xinhua, 2/5)
- Sinopec envisage de devenir actionnaire de référence d'Aramco à l'occasion de la cotation en bourse du géant pétrolier saoudien (CD, 9/5)

Fusions, diversifications, avancées technologiques

- Le constructeur d'équipements de chantier Sany se diversifie dans l'énergie éolienne et photovoltaïque (CD, 24/3)
- Xiaomi, fabricant leader de téléphones portables, se diversifie dans le secteur de la maison intelligente en créant une filiale spécialisée, Mijia (CD, 30/3)
- Le distributeur d'électronique Suning crée une filiale d'investissement dotée de 50md CNY visant les secteurs des médias, des télécoms, de la culture et des loisirs (CD, 31/3)
- Greenland, promoteur immobilier de Shanghai, se diversifie dans la vente d'automobiles, la gestion d'immeubles aux Etats Unis et la finance par internet (SCMP, 6/4)
- La compagnie aérienne low-cost de Shanghai Spring Airlines ouvre son premier hôtel au Japon (Nikkei, 16/4)
- Huawei fait la démonstration en Namibie du premier réseau 4,5G d'Afrique (Xinhua, 15/4)
- L'Institut de technologie verte et intelligente de l'Académie des sciences de Chongqing annonce avoir mis au point la première imprimante 3D fonctionnant en gravité zéro pour les voyages dans l'espace (CRI, 20/4)
- Les chercheurs de l'université de Changsha de l'armée chinoise mettent au point un robot officier de sécurité nommé AnBot, capable de détecter les bombes et de neutraliser des suspects (CD, 5/5)

Implantations à l'étranger, délocalisations

- Trina Solar ouvre en Thaïlande une usine de modules photovoltaïques d'un coût de 200m USD (CRI, 29/3)
- Beijing Xiaocheng fournit au Ghana sa première centrale solaire de grande capacité (20MW) (Xinhua, 14/4)
- Le groupe nucléaire CGN installe une délégation régionale en Malaisie après avoir acquis les actifs énergétiques de la société locale Edra, devenant ainsi le premier investisseur direct étranger dans le pays (Xinhua, 14/4)
- LeEco (ex LeTv) établit son siège pour l'Amérique du Nord à San Jose et installera son bureau de recherches pour véhicules autonomes sur un terrain vendu par Yahoo à Santa Clara (CD, 3/5)
- BAIC ouvre en Afrique du Sud le chantier de son usine automobile qui produira 100 000 véhicules et dont le montant (773m USD) représente l'investissement unitaire chinois le plus élevé en Afrique dans le secteur (CD, 4/5)

Actions et évènements affectant l'image de « China Inc. » à l'étranger

- La Chine rétablit ses relations diplomatiques interrompues depuis 20 ans avec la Gambie (WSJ, 18/3)
- Le groupe électroménager GREE est condamné à payer une amende civile de 15m USD pour défaut dangereux sur des déshumidificateurs vendus sous 13 marques différentes aux Etats-Unis (CRI, 31/3)
- Au Conseil de Sécurité des Nations Unies, la Chine oppose son veto à la mesure de bannissement demandée par l'Inde contre le chef de l'organisation terroriste pakistanaise Jaish-e-Muhammad (Dawn, 1/4)
- La Chine impose unilatéralement des versements de dépôts « anti-dumping » sur les importations de fibres acryliques et d'aciers plats laminés à chaud (Xinhua, 2/4)
- L'offre d'achat de 80% de Kidman, propriétaire de 101 000km2 de terres par le groupe Dakang est momentanément « gelé » par le gouvernement australien pour raison d'intérêt national (SCMP, 29/4) (cf ci-dessus dans le chapitre « acquisitions » le succès de Dakang au Brésil)
- Après avoir invité 6 400 employés à un voyage en France l'an dernier, Li Jinyuan, fondateur de Tiens Group, emmène 3 000 commerciaux dans 20 avions, 70 bus et 4 TGV pour un voyage en Espagne (Agences, 9/5)

Initiatives Yi Dai Yi Lu (OBOR, Routes de la Soie) et Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

- A la différence de Hong Kong, Taiwan refuse de rejoindre l'AIIB à cause de conditions « violant sa dignité et le principe d'égalité » (SCMP, 12/4)
- La première ligne de cargo ferroviaire entre Dongguan (Cantonais) et Duisburg est mise en place (Xinhua, 15/4)
- L'AIIB annonce son premier co-financement avec ADB d'infrastructures au Pakistan (CD, 3/5)

La Chine et la France : derniers développements

- Le fabricant textile Shandong Ruyi acquiert la majorité de SMCP (Sandro, Maje, Claudie Pierlot) (Zone Bourse, 31/3)
- La société Hongyang, spécialisée dans les équipements pour stations-service, acquiert 1700ha de terres agricoles dans le Berry pour un prix triple de ceux habituellement pratiqués (La Croix, 15/4)
- Un premier train de fret constitué à Wuhan (dont la nouvelle gare a été réalisée par l'entreprise française AREP) parvient à Vénissieux-St Priest après avoir parcouru les 11 300 km du trajet trans-asiatique en 15 jours (FR3, 21/4)

La **Lettre de « La Chine hors les Murs »** est une publication de l'Observatoire créé au sein de la Commission Asie-Pacifique du Comité National des Conseillers du Commerce Extérieur de la France à la suite de la parution de l'étude du même nom en février 2014. Toutes les contributions par apport de notes, brèves et commentaires généraux ou sectoriels sont les bienvenues à l'adresse électronique chinehorslesmurs@cnccef.org

Comité éditorial : Paul Clerc-Renaud, CCE Hong Kong et Christophe Granier, CCE France.