

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : RIVALITÉS, ALTERNANCES, OPPORTUNITÉS ...

Ecole Militaire

12 juin 2018



Christian VICENTY (Chine, Ukraine, Russie, « Routes de la Soie »)
MISSION STRATEGIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES



RAPPEL INTRODUCTIF : IMBRICATION DES CONCEPTS

ROUTES DE LA SOIE
(Ferdinand von
RICHTOFFEN, 1877),
« **ROUTES DES INDES,
AORTE DE
L'UNIVERS** »
(Paul MORAND, 1935)

Routes ou voies
établies par l'activité
humaine, terrestre et
maritime

(II^{ème} siècle avant J.C.
– XVI^{ème} siècle de
notre ère)

VOIES DES INDES
(Paul MORAND, 1935)

Voies naturelles,
géologiques, sismiques
(+/- au 30^{ème} parallèle Nord,
là où l'Inde s'est
entrechoquée avec la
plaque tectonique
eurasienne [« Laurasie »],
il y a environ 65 millions
d'années)

**NOUVELLES ROUTES
ECONOMIQUES
DE LA SOIE**
(=NOUVELLE EURASIE ?)

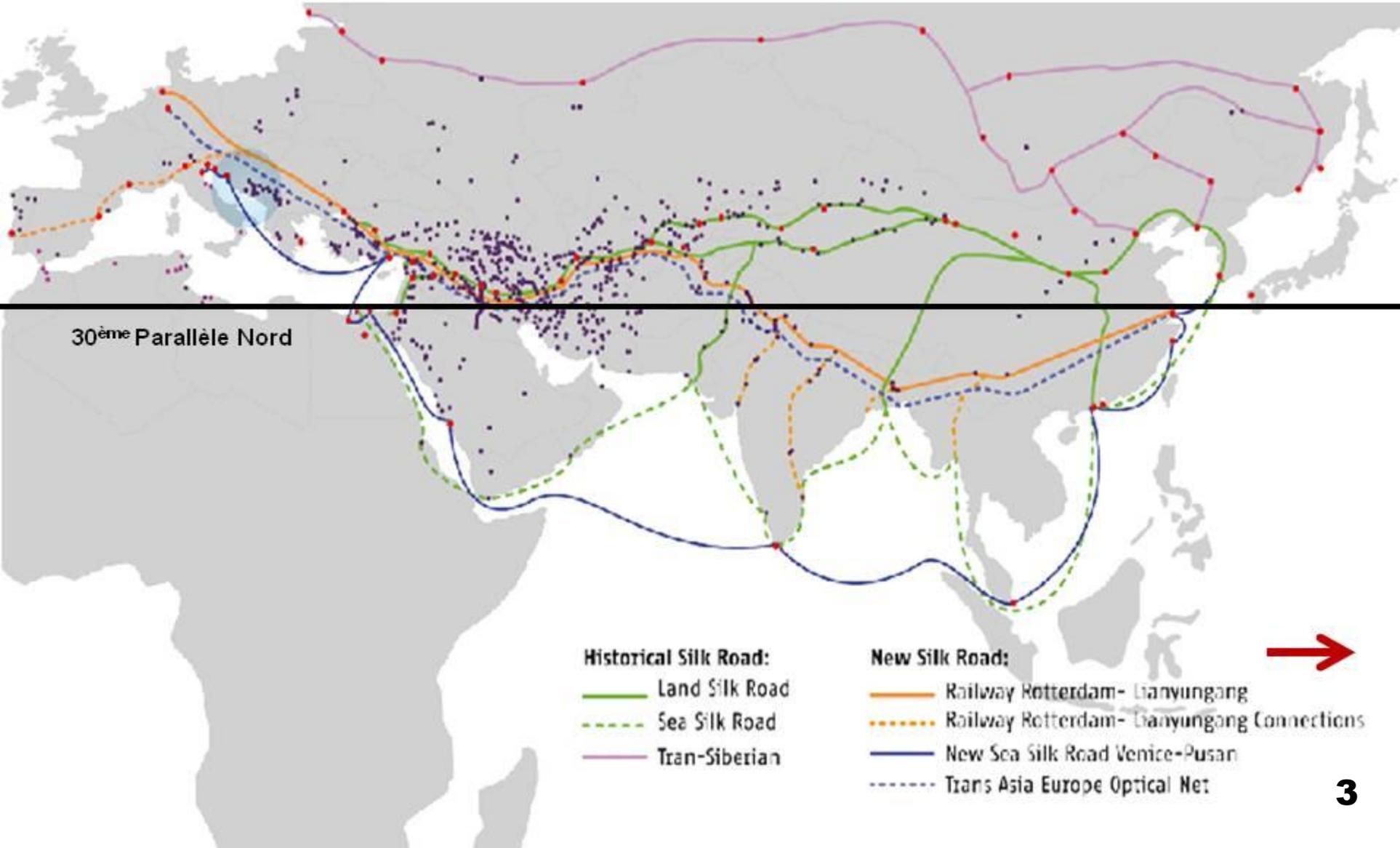
PROJET « OBOR »
(CHINE, 2013-2049) ;
autres projets ?

Matriochkas géantes (photo-montage) à Souzdal, Russie-URSS (25 décembre 1987) –
© Ch. VICENTY

RESULTAT :

« RECONSTITUTION » DES « POINTS DE CIVILISATION » ISSUS DE LA PREHISTOIRE, A PROXIMITE DES ROUTES HISTORIQUES DE LA SOIE

Source : *article en italien* : « UN PONTE PER CONNETTERE LE CULTURE EUROASIATICA »

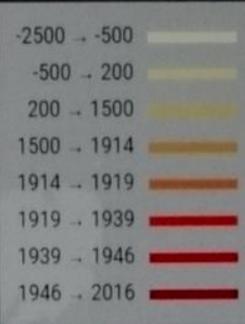


« CHINEURASIAINDIAAFRICA » :

... **MAIS AUSSI RISQUES GEOPOLITIQUES ET IDEOLOGIQUES :**

**MAPPEMONDE DES CONFLITS RECENSES
DE 2500 AVANT JESUS-CHRIST A 2016,
AVEC REPARTITION
PAR PERIODES
HISTORIQUES**

illustrations



01-01-2500 BCE

08-12-2015 CE

**MAPPEMONDE DES CONFLITS RECENSES DE 2500 AVANT JESUS-CHRIST A 2016
(près de 13 000, la plupart en Eurasie, dont en Europe surtout,
au moins au niveau des deux tiers du total)**

Cf. lien <http://battles.nodegoat.net/viewer.p/23/385/scenario/1/geo/fullscreen>

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
RIVALITES, ALTERITES, OPPORTUNITES ...

**I - LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE »
COMME AFFIRMATION *INEDITE* DE NOUVELLES RIVALITES ?**

**II - A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES
ET TENTATIVES D'ALTERITE**

III – DE L'ALTERITE VERS LA SAISIE D'OPPORTUNITES ...

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : RIVALITES, ALTERNATIVES, OPPORTUNITES ...

I - LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » COMME AFFIRMATION INEDITE DE NOUVELLES RIVALITES ?

*Rumeurs actuelles les plus répandues (et discutables)
en France, en Europe, en Occident ...*

« des frontières ! » 

« la route de la soie n'aura pas lieu » « protection »,

« protectionnisme »

« projets flous, pas rentables »

« démondialisation » « nouvel envahisseur »

« pilotage à vue »

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : RIVALITES, ALTERITES, OPPORTUNITES ...

1) LE BALANCIER GEOPOLITIQUE PENCHE A NOUVEAU VERS L'ASIE

- a) EVOLUTION DU CENTRE DE GRAVITE TERRESTRE
- b) RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE **DESEQUILIBREES, QUANTITATIVEMENT, EN FAVEUR DE LA CHINE**
- c) RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE **DESEQUILIBREES, QUALITATIVEMENT, EN FAVEUR DE LA CHINE**

2) OBOR / B.R.I. CONCRETISE AINSI LA REMONTEE EN PUISSANCE DE L'ASIE :

CORRIDORS TERRESTRES, VOIES MARITIMES « **FEDERATEURS** »
ET CONSTELLATION DE « COMPTOIRS » CHINOIS, ACTUELS ET FUTURS ...

3) CE N'EST PAS LA PREMIERE FOIS QUE CES
DESEQUILIBRES SE PRODUISENT : **C'ETAIT DEJA LE CAS DU
TEMPS DE L'EMPIRE ROMAIN ...**

EVOLUTION ASCENDANTE DE L'ASIE-PACIFIQUE ET DE LA ZONE OBOR / B.R.I. ...



Source : SILK ROAD ASSOCIATES Data-driven strategic advisory and business intelligence in Asia

1) LE BALANCIER GEOPOLITIQUE PENCHE A NOUVEAU VERS L'ASIE

EUROPE

encore



Asie :

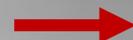
Densité par habitant (même niveau moyen)
PIB nominal et PPA *par habitant*

ASIE



Europe :
superficie,
population,
PIB nominal
et PPA,
chômage

POURQUOI ?



EUROPE à 47 (Conseil de l'Europe à Strasbourg, *moins la Russie*) :

Superficie : environ 6,7 millions km²

Population : près de 650 millions d'habitants

PIB nominal : environ 18 500 milliards dollars

PIB PPA : environ 23 500 milliards dollars

Densité par habitant : environ 100 hab./km²

PIB nominal par hab. : environ 30 000 \$/ hab.

PIB PPA par hab. : environ 36 000 \$/ hab.

Taux de chômage : environ 8 %

ASIE : 50 Etats (*Russie comprise*)

Superficie : environ 43,8 millions km²

Population : 4,47 milliards d'habitants

PIB nominal : environ 35 000 milliards dollars

PIB PPA : environ 57 000 milliards dollars

Densité par habitant : environ 100 hab./km²

PIB nominal par hab. : environ 7 700 \$/ hab.

PIB PPA par hab. : environ 13 000 \$/ hab.

Taux de chômage : environ 4%

70,0%

5ème changement mondial actuel : **RENAISSANCE DE L'ASIE,**

POURQUOI ?

A LA FOIS MONDE D'HIER ... ET ... DE DEMAIN

Jusque vers 1860, les voies terrestres ou maritimes « des Indes » ou « de la Soie » ont fait que le continent euro-asiatique représentait environ 60% de la richesse mondiale et qu'il pourrait l'être à nouveau à partir de 2030 et au-delà, produisant à nouveau un déséquilibre des échanges en faveur de l'Orient et de l'Asie ...

60,0%

50,0%

2ème changement mondial :

Renaissance de l'Europe et montée en puissance de l'Angleterre

40,0%

3ème changement mondial : des XIXème au début du XXème siècles :

montée en puissance des U.S.A., de l'U.R.S.S. et de l'Allemagne ;

4ème changement mondial : le "miracle" japonais après 1945

30,0%

Renaissance de l'Europe (Italie, Espagne, Portugal, Flandres ...)

20,0%

1er changement mondial post-romain :

« l'âge d'or » du Moyen-Orient, de l'Afrique et du monde musulman

10,0%

Source :

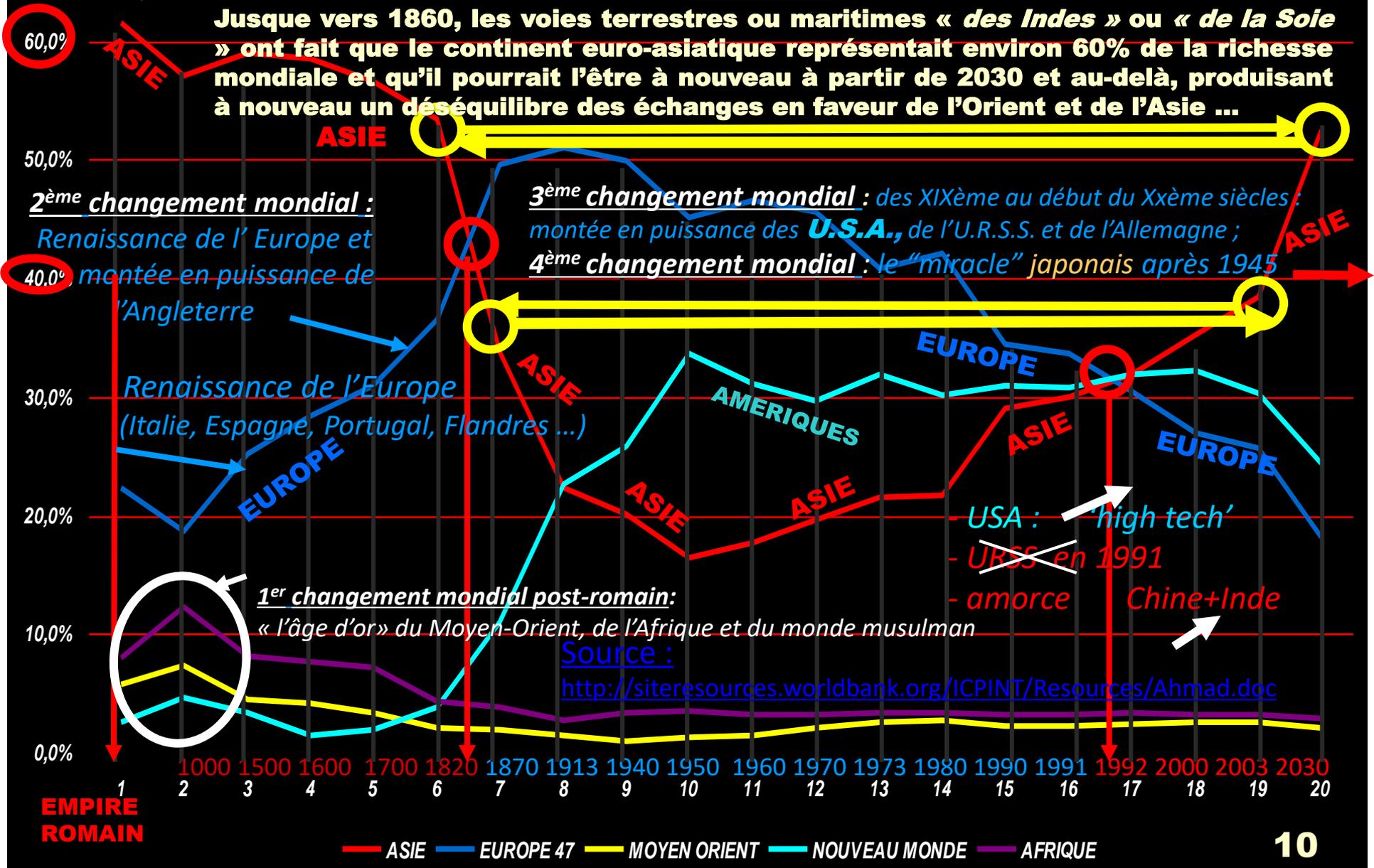
<http://siteresources.worldbank.org/ICPINT/Resources/Ahmad.doc>

0,0%

EMPIRE ROMAIN

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

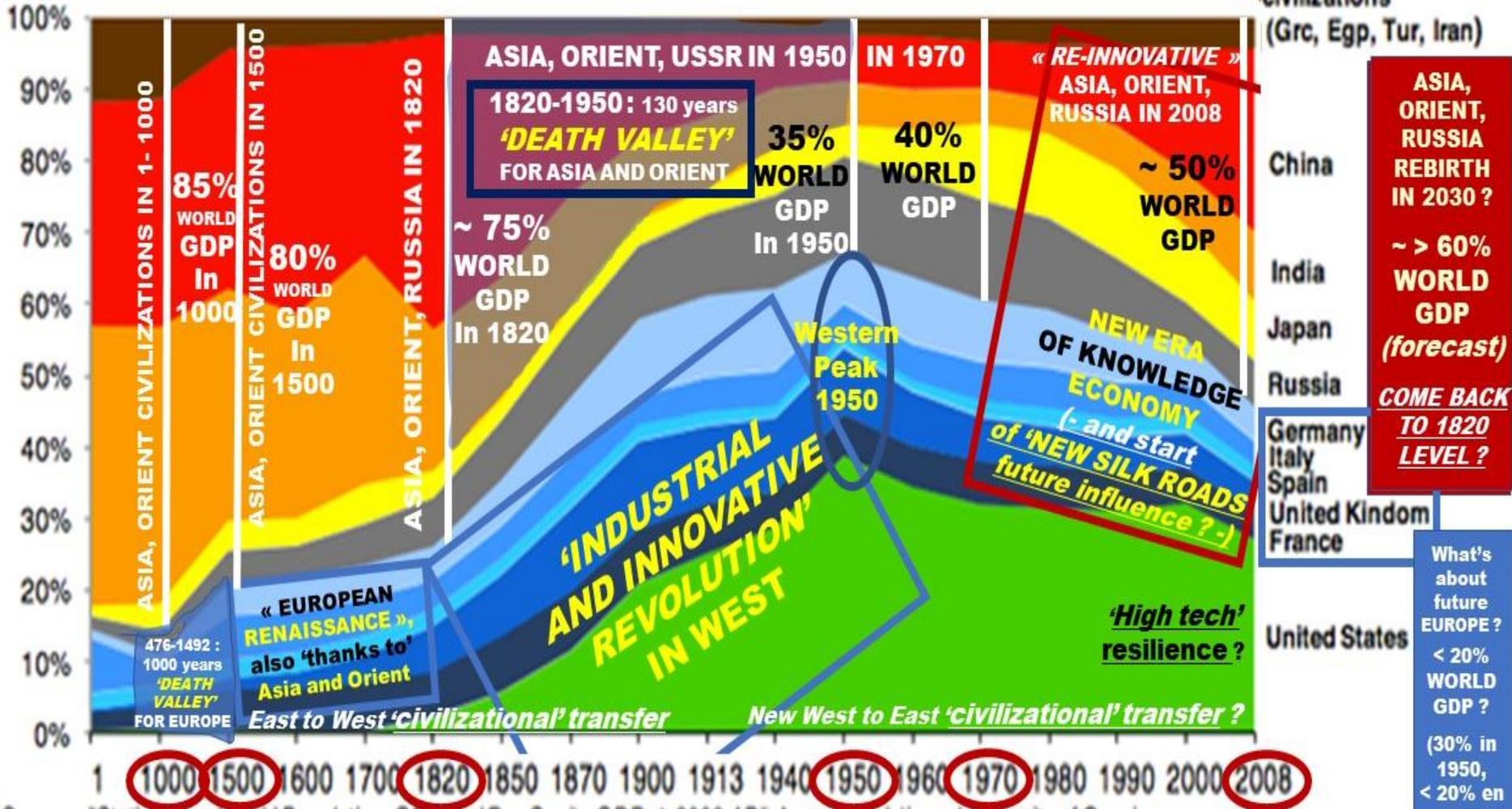
ASIE EUROPE 47 MOYEN ORIENT NOUVEAU MONDE AFRIQUE



OTHER REPRESENTATION OF WORLD GDP - PERIOD 1-2008 (2030 ?)

Economic history of China and other major powers

Share of world GDP



Source: "Statistics on World Population, GDP and Per Capita GDP, 1-2008 AD", Angus Maddison, University of Groningen.

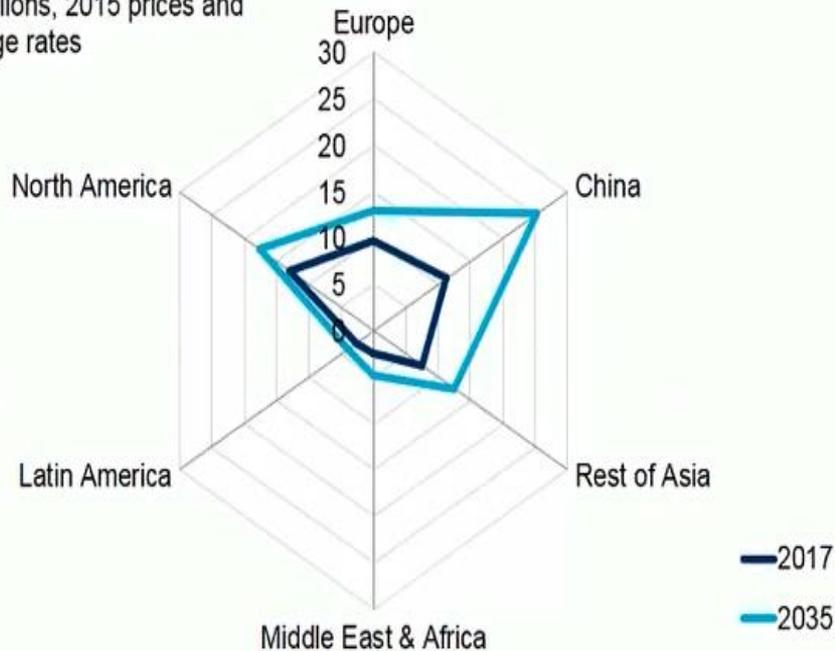
a) EVOLUTION DU CENTRE DE GRAVITE TERRESTRE : Autre illustration (suite) –

L'impact de Belt & Road n'est pas pris en compte dans ces prévisions

THE NEW GLOBAL PATTERN THAT RESULTS

780 cities GDP by region

US\$, trillions, 2015 prices and exchange rates



GLOBAL CITIES: ASIA OVERTAKES THE WEST

GDP growth, 2006-35

US\$, trillions, 2015 prices and exchange rates





EVOLUTION DU CENTRE DE GRAVITE TERRESTRE : Autre illustration (vers 2050)

With the Chinese Yuan progressing towards status as a global reserve currency, it is clear that the influence of the East is growing rapidly. According to McKinsey & Company, in their **2012** report entitled 'Urban World, Cities and the Rise of the Consuming Class', it has been calculated that the economic center of gravity of **the World is rapidly shifting East at a speed of 140 km a year** ; a pace faster than previously recorded in human history. Rapid urbanization, which Afghanistan is also experiencing, is an emerging reality that will change* urbanrural balance.

Sources : <http://recca.af/wp-content/uploads/2015/09/main-document1.pdf>,
https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Global%20Themes/Urbanization/Urban%20world%20Cities%20and%20the%20rise%20of%20the%20consuming%20class/MGI_Urban_world_Rise_of_the_consuming_class_Full_report.ashx



ASIA'S RISE (1990-2015 – Average Annual GDP Capita Growth)

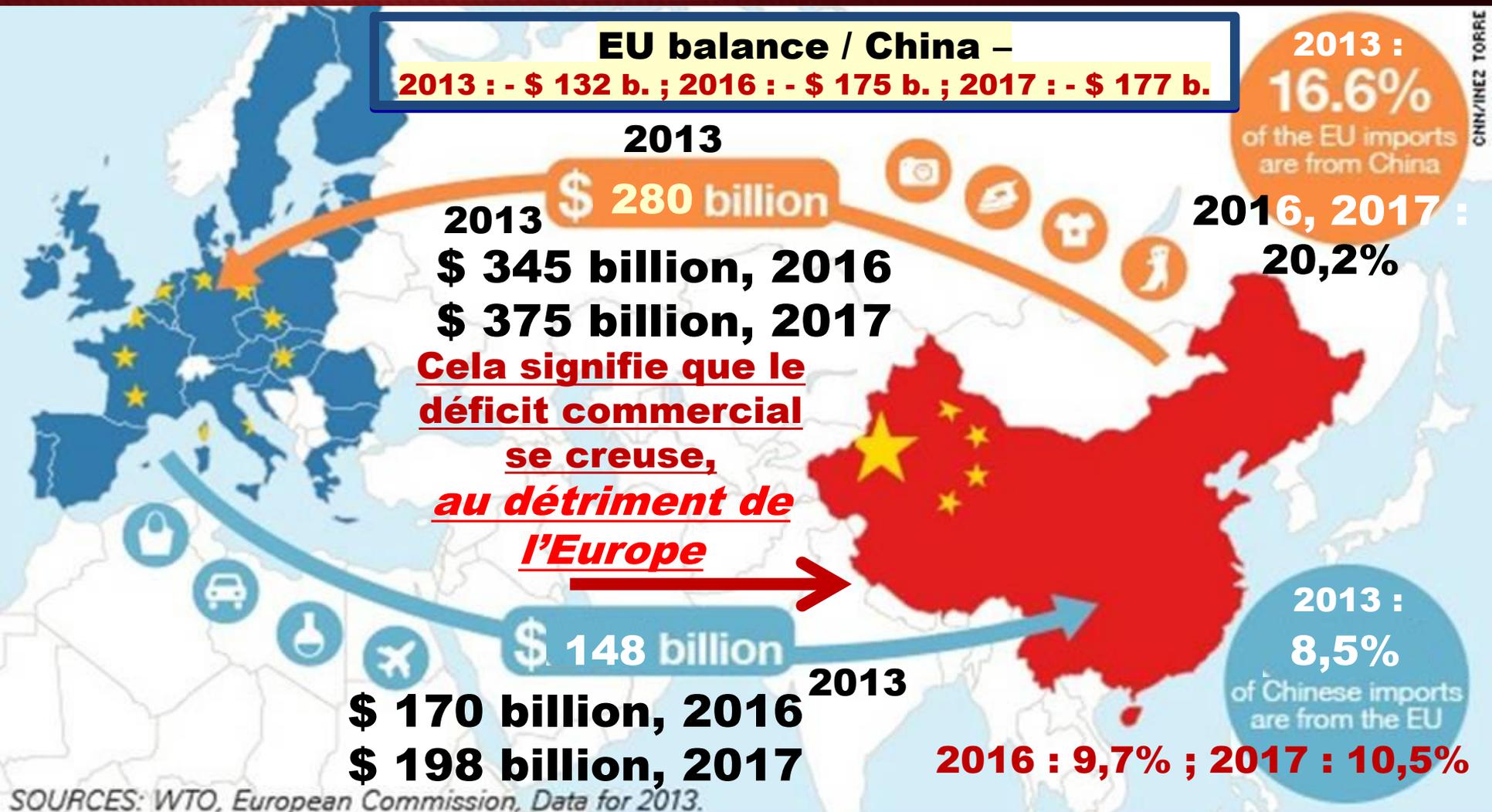
EVOLUTION DU CENTRE DE GRAVITE TERRESTRE : Autre illustration (suite)



CSIS | RECONNECTING ASIA

Asia's economic rise has reshaped the global landscape. At the center of this story is China, which began opening up under Deng Xiaoping's leadership in 1978. Those policies and subsequent economic reforms have propelled China forward, with its economy growing over seven percent annually, on average, during 1990 to 2015. Market-opening policies have spurred growth across the wider region as well, from India to Indonesia, lifting hundreds of millions out of poverty. As a result, the world's economic center of gravity has shifted from West to East. – source : <https://reconasia.csis.org/analysis/historical-atlas/>.

b) RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE *DESEQUILIBREES, QUANTITATIVEMENT, EN FAVEUR DE LA CHINE* →



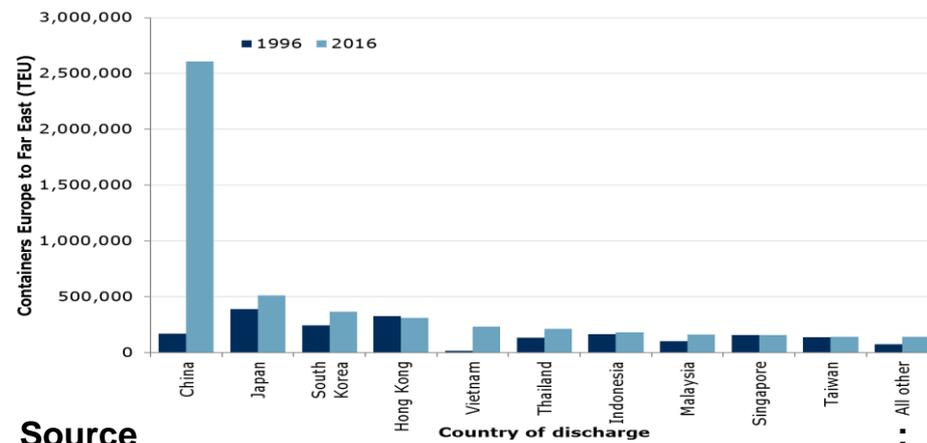
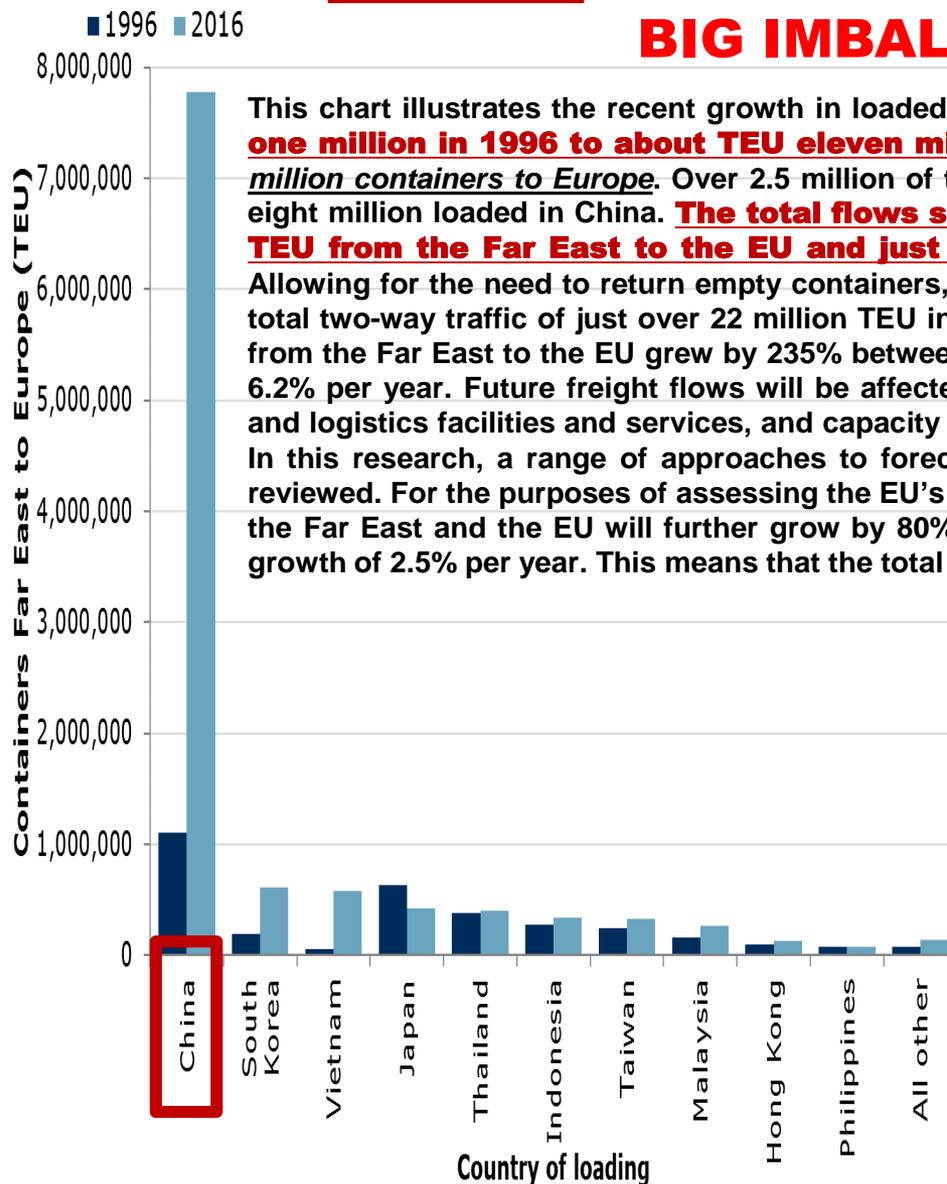
RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE *DESEQUILIBREES, QUANTITATIVEMENT*

Source : http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

Loaded sea containers from the Far East to Europe : country of LOADING

Loaded sea containers from Europe to the Far East : country of DISCHARGE

BIG IMBALANCE



Source

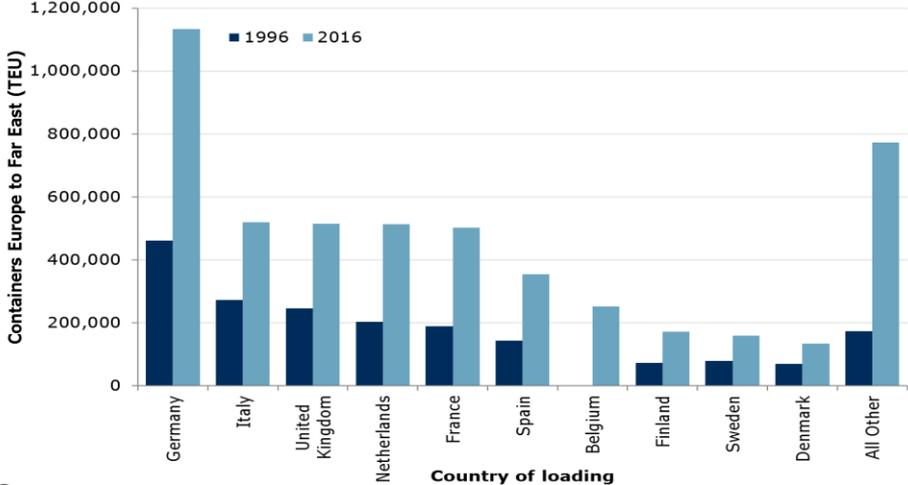
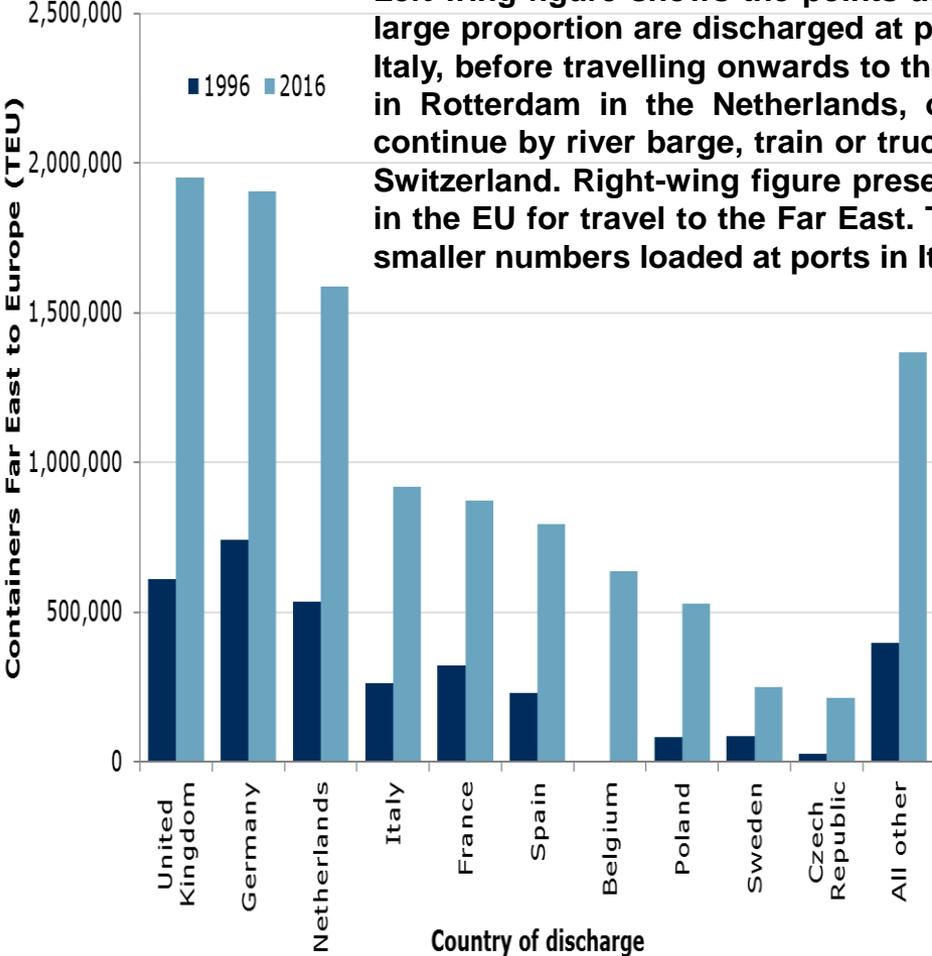
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

Loaded sea containers from the Far East to Europe : country of discharge

Loaded sea containers from Europe to the Far East : country of loading

BIG IMBALANCE

Left-wing figure shows the points at which loaded sea containers are discharged in the EU. A large proportion are discharged at ports in the United Kingdom, Germany, the Netherlands and Italy, before travelling onwards to the points at which they are stripped. Containers discharged in Rotterdam in the Netherlands, or Genoa (Genova) or Trieste in Italy, for example, may continue by river barge, train or truck to other EU Member States or to landlocked and non-EU Switzerland. Right-wing figure presents the corresponding flows of containers loaded at ports in the EU for travel to the Far East. The largest number is loaded at German ports, followed by smaller numbers loaded at ports in Italy, the United Kingdom and the Netherlands.

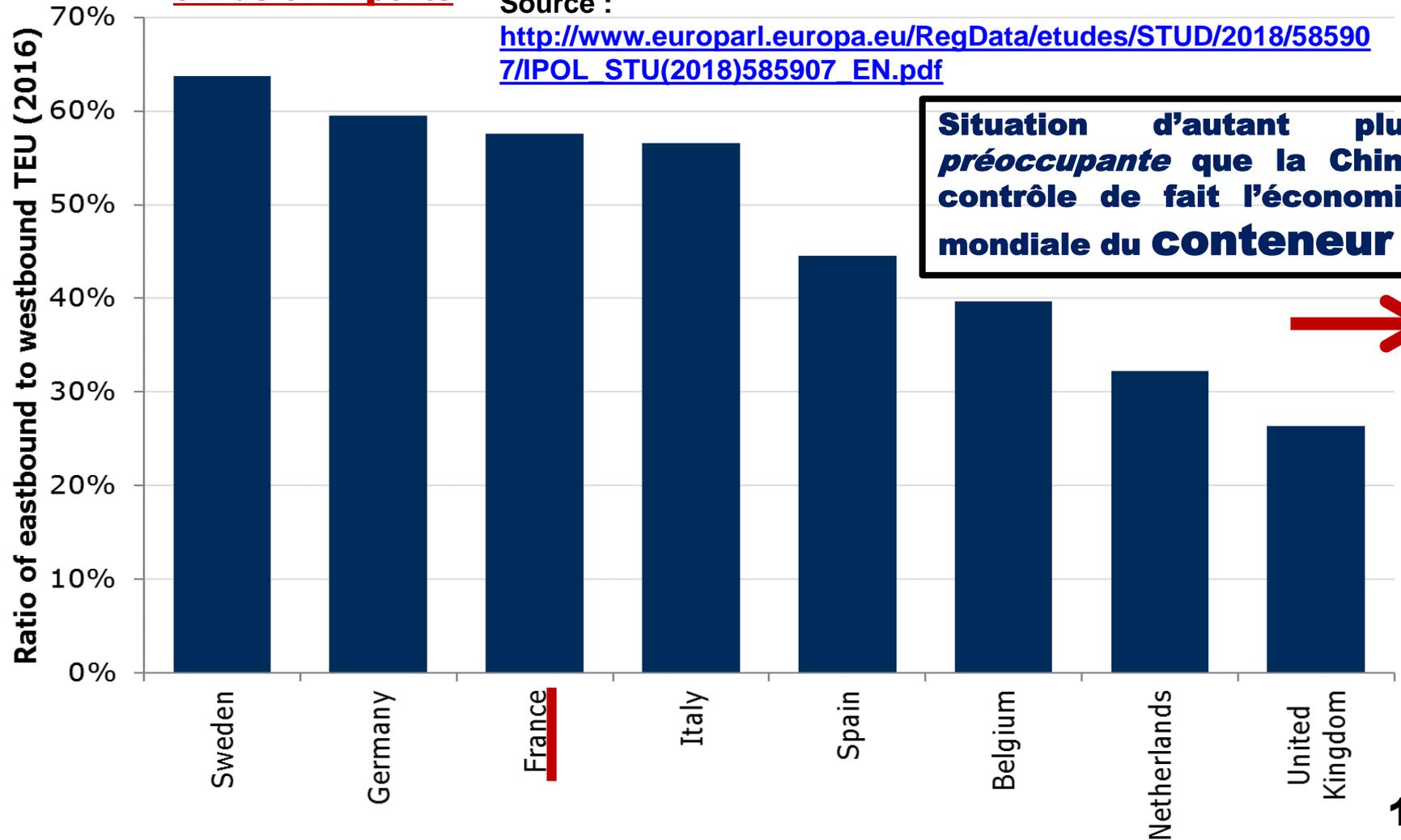


Source [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)



Imbalance in container traffic between several EU Member States and the Far East

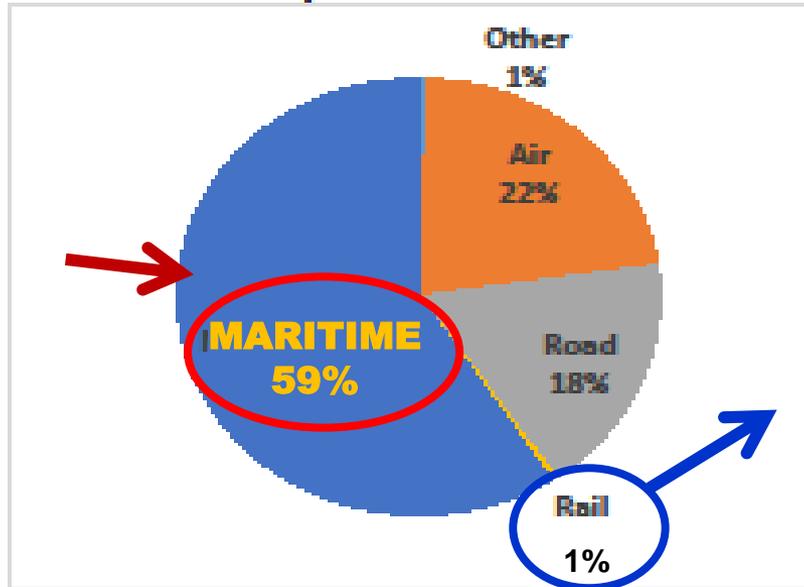
Of the Member States shown, the largest imbalance in flows is for **the United Kingdom, which exports only just over one quarter as many loaded TEUs as it imports. Even in Germany and Sweden, exports are less than two thirds of imports.**



... LA CHINE MAITRISE L'ECONOMIE MONDIALE DES CONTENEURS ...

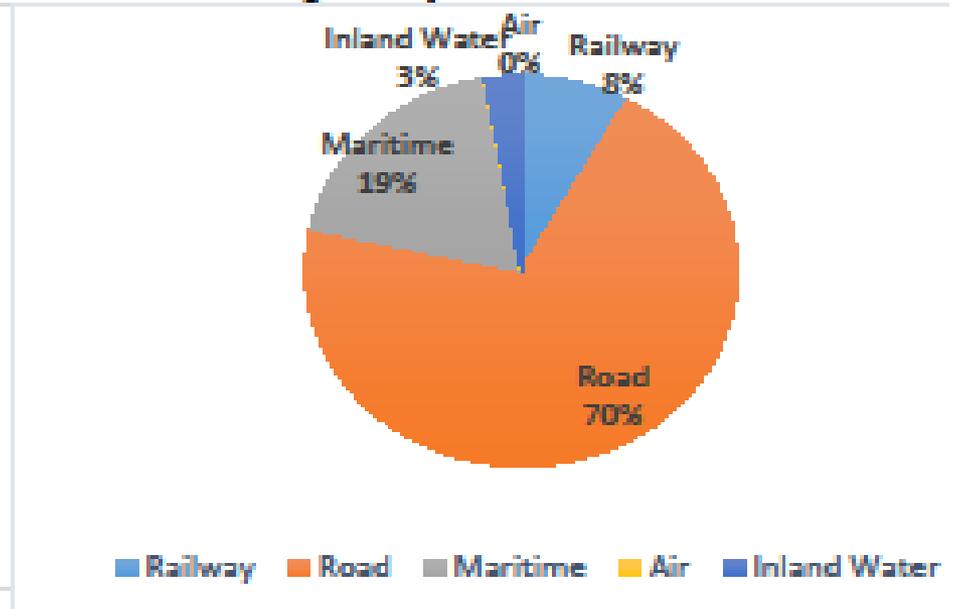
La Chine fait passer ses transports de marchandises à **près de 60% par voie maritime** (contre 19% pour l'UE) ...

Share of Chinese trade by transportation mode



Source: China Customs data.

Share of EU's trade by transportation mode



Source: Eurostat transport database, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>. Note: We calculate the freight share of goods for each transportation mode.

Source : « **China's Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains ?** » - WORKING PAPER | ISSUE 5 | 2016 - ALICIA GARCIA HERRERO (Senior Fellow at Bruegel) AND JIANWEI XU (Visiting Fellow at Bruegel) – lien : <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf>

LA CHINE ET L'ASIE PREDOMINENT SUR LE MARCHÉ MONDIAL DES CONTENEURS MARITIMES ...

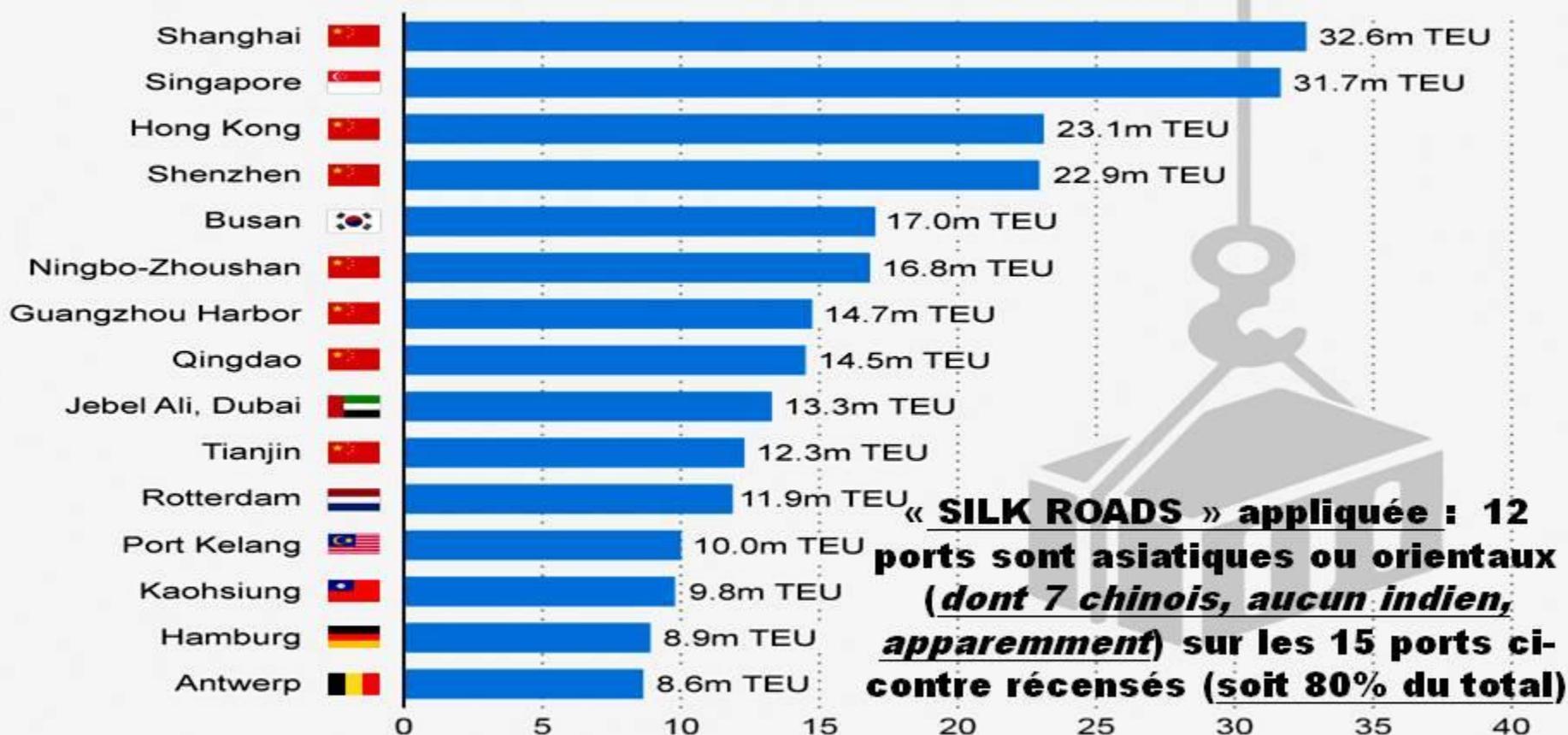


Source : présentation ppt de l'IRU (International Road Transport Union), 2007

L'ECONOMIE MONDIALISEE DES CONTENEURS, suite

China Has the World's Busiest Container Ports

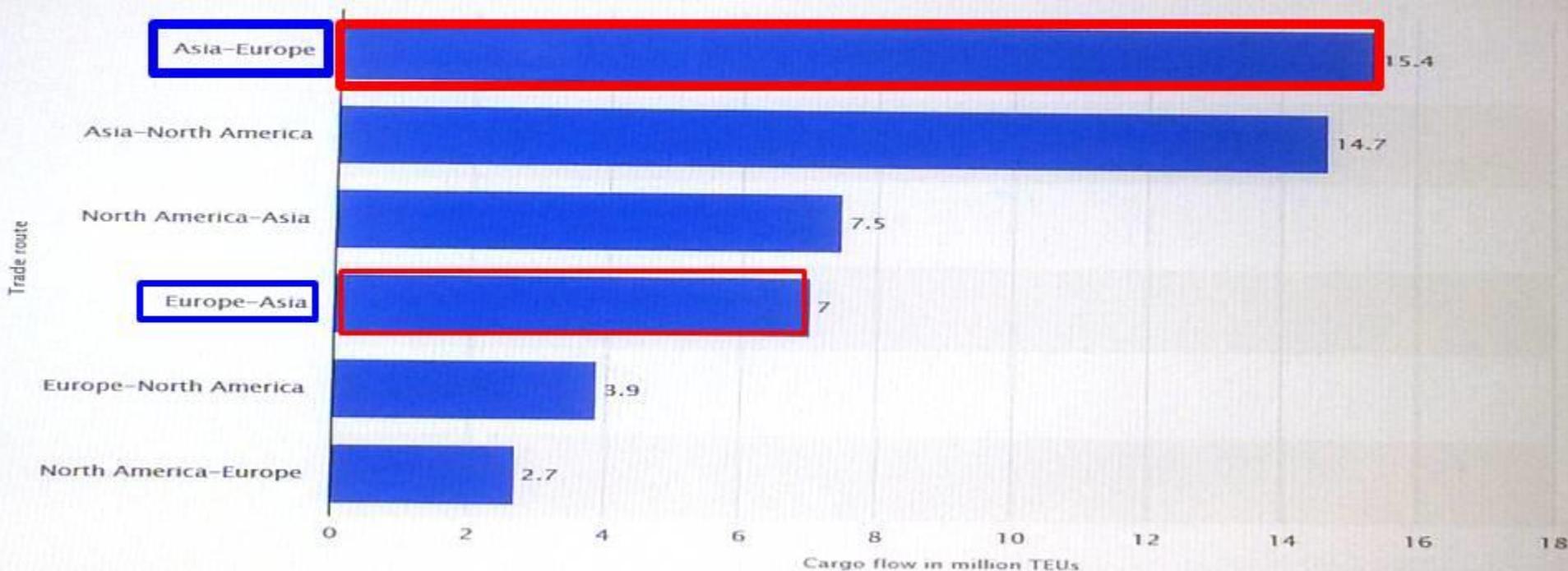
World's top container ports in 2012 (in million TEUs)



L'ECONOMIE MONDIALISEE DES CONTENEURS, suite

Déséquilibre des échanges conteneurisés en faveur (x 2) du sens «Asie vers Europe» / «Europe vers Asie», courant quasi-prépondérant au total des deux sens par ailleurs au total des échanges

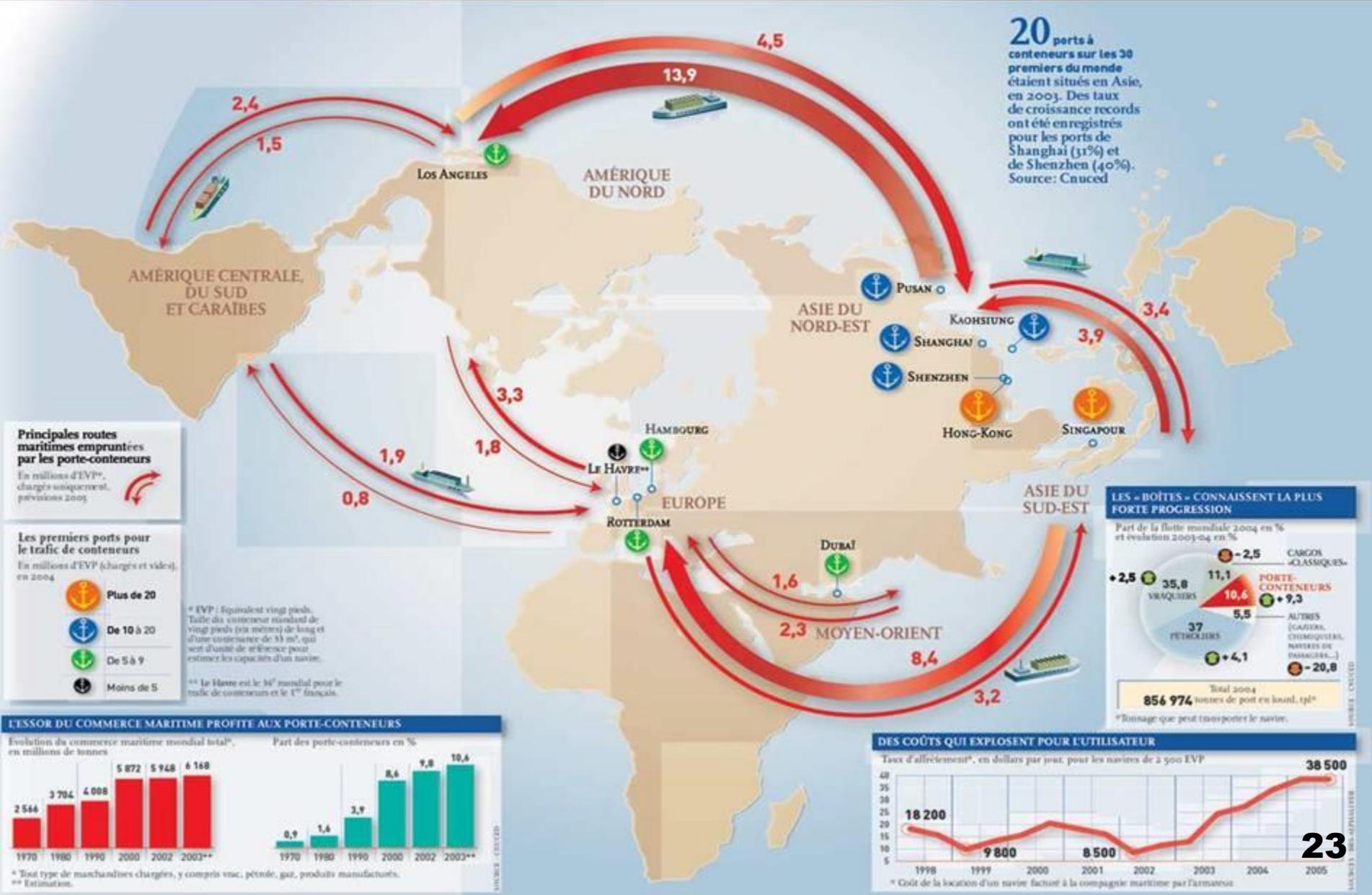
*Duration: 12 months, billed annually, single license



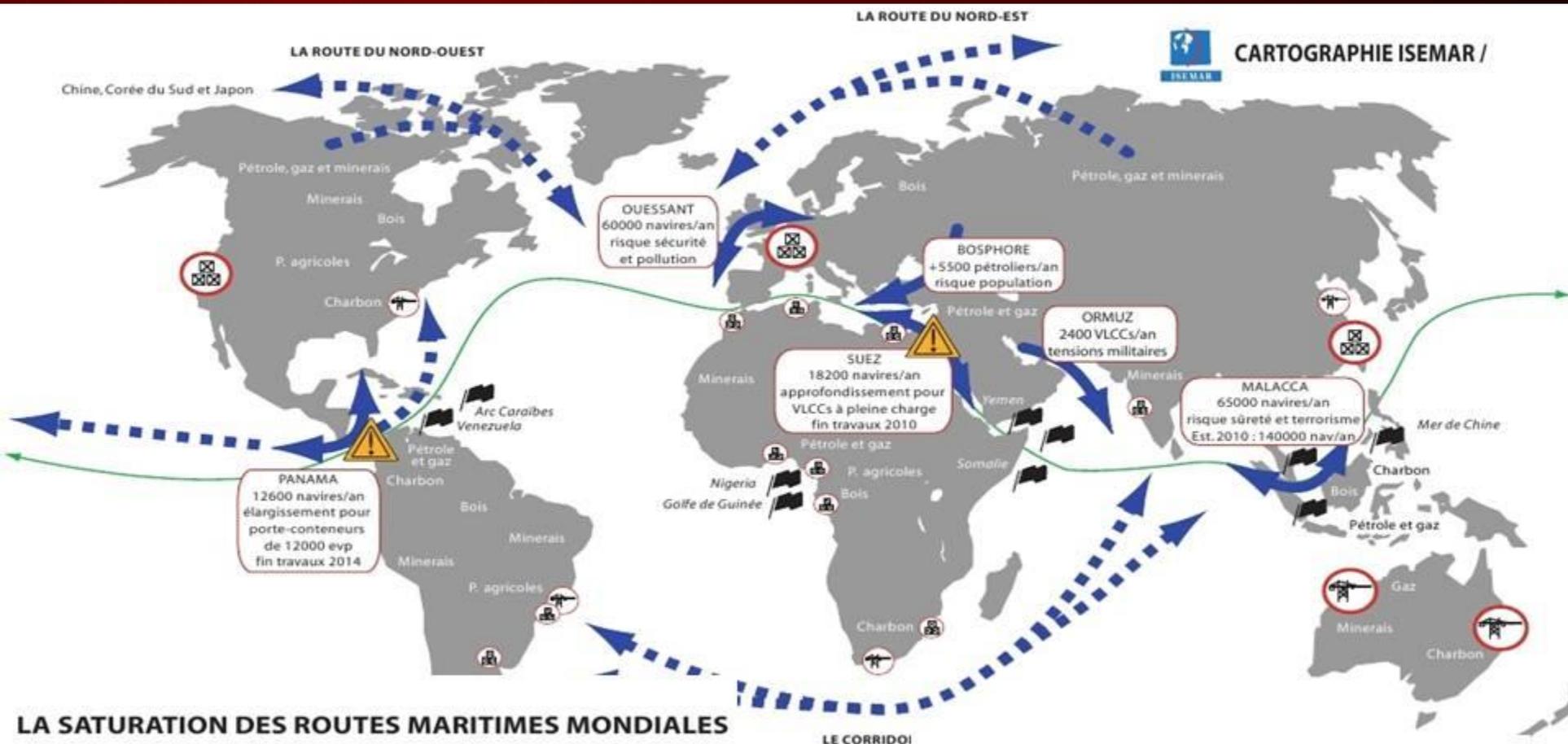
Estimated containerized cargo flows on major container trade routes in 2014, by trade route (in million TEUs)

Source : <https://www.statista.com/chart/1488/china-has-the-worlds-busiest-container-ports/>

→ ... **Tout cela lorsque l'on sait les voies maritimes** représenter **globalement** encore plus de 90% du trafic mondial de marchandises ...



... « aorte **maritime** de l'univers » cependant de plus en plus **saturée** ...
 ... D'où l'enjeu géo-stratégique
 des futures « aortes de l'univers »
 (ferroviaires, aériennes, numériques, touristiques, logistiques ...)



Source : <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/carte-isemar-32.pdf>

Sources : ISEMAR Nantes saint-Nazaire, GL Brême, Lloyd Shipping Economist, Lloyd List Journal, Journal de la Marine Marchande, Le Marin.

Les routes maritimes d'aujourd'hui et de demain :

- la grande route conteneurisée est-ouest.
- les nouvelles routes maritimes en projet ou en essai.
- les grandes matières premières exportées.

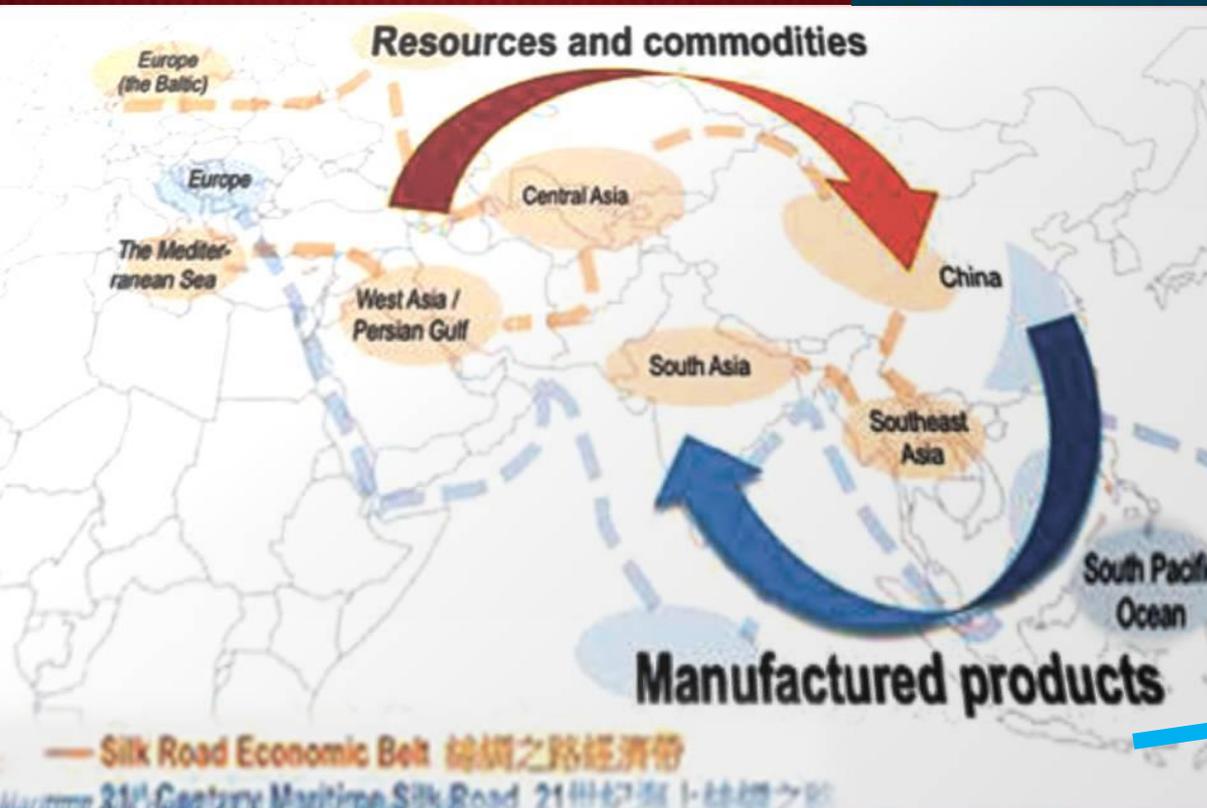
Les zones sensibles :

- Les points de passage maritimes névralgiques.
- les travaux d'agrandissement des voies maritimes.
- les zones de piraterie.

Les besoins en équipements et infrastructures : saturation au niveau des terminaux conteneurs. saturation aux abords des terminaux vraquiers. evp : Equivalent à Vingt Pieds de longeur, soit 5.90m. Longueur standard d'un conteneur (capacité de transport de 28 tonnes ou 33 mètres cubes). VLCC : Very Large Crude Carrier. Supertanker de 160 000 tonnes et plus (capacité de transport de 2 millions de barils).

c) RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE *DESEQUILIBREES*, QUALITATIVEMENT, EN FAVEUR DE LA CHINE

New export investments of "One Belt, One Road"



A grid of seven blue boxes, each containing a yellow icon and a product category name. The categories are: Electronics (circuit board icon), Aircraft (jet plane icon), Communication (Wi-Fi signal icon), Electric power (power plug icon), Automobile (car icon), Engineering machinery (crane icon), and High-speed rail (bullet train icon). A blue arrow points from the "High-speed rail" box back to the map in the previous block.

China maps out 'One Belt, One Road' with action plan



73 pays concernés (pas le Japon, ni la Corée du Nord, ni les Etats-Unis) -

cf.

<http://beltandroad.hktdc.com/en/country-profiles/country-profiles.aspx>

Cooperation priorities



Et ainsi : **LOSANGE** *INEDIT* MAIS « *DESEQUILIBRE* »

POUR UN NOUVEL « *EQUILIBRE* » EURASIATIQUE

3 plaques / 4 en ASIE,

BRICS, O.S.C. ...



EUROPE
(27, 46 Etats ?)



Quel projet eurasiatique ?

RUSSIE
Union eurasiatique (depuis 2015)



CHINE



INDE « *Projet MAUSAM* »
(depuis 2014) + projet '*Digital Silk roads*'?



EURASIE



MONDE MUSULMAN
inclus dans «*OBOR / B.R.I.*»

+ **AFRIQUE** (et coop. chinoise)



« *Asie 21* » (LaRouche),
« *New Silk Road Initiative* » (2011)



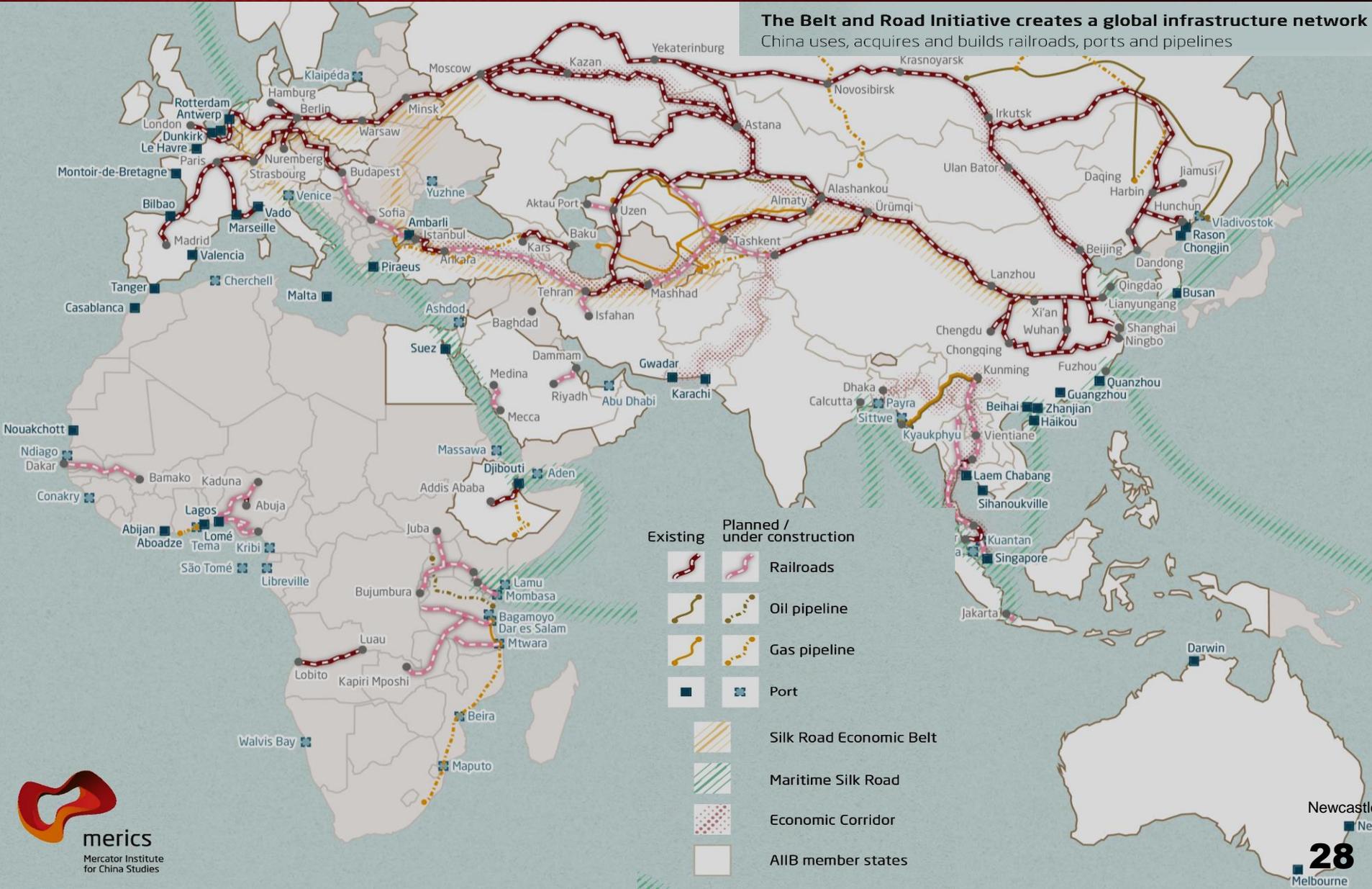
« *Eurasia Initiative* » (2013)
" *Silk Road Express*" (SRX)



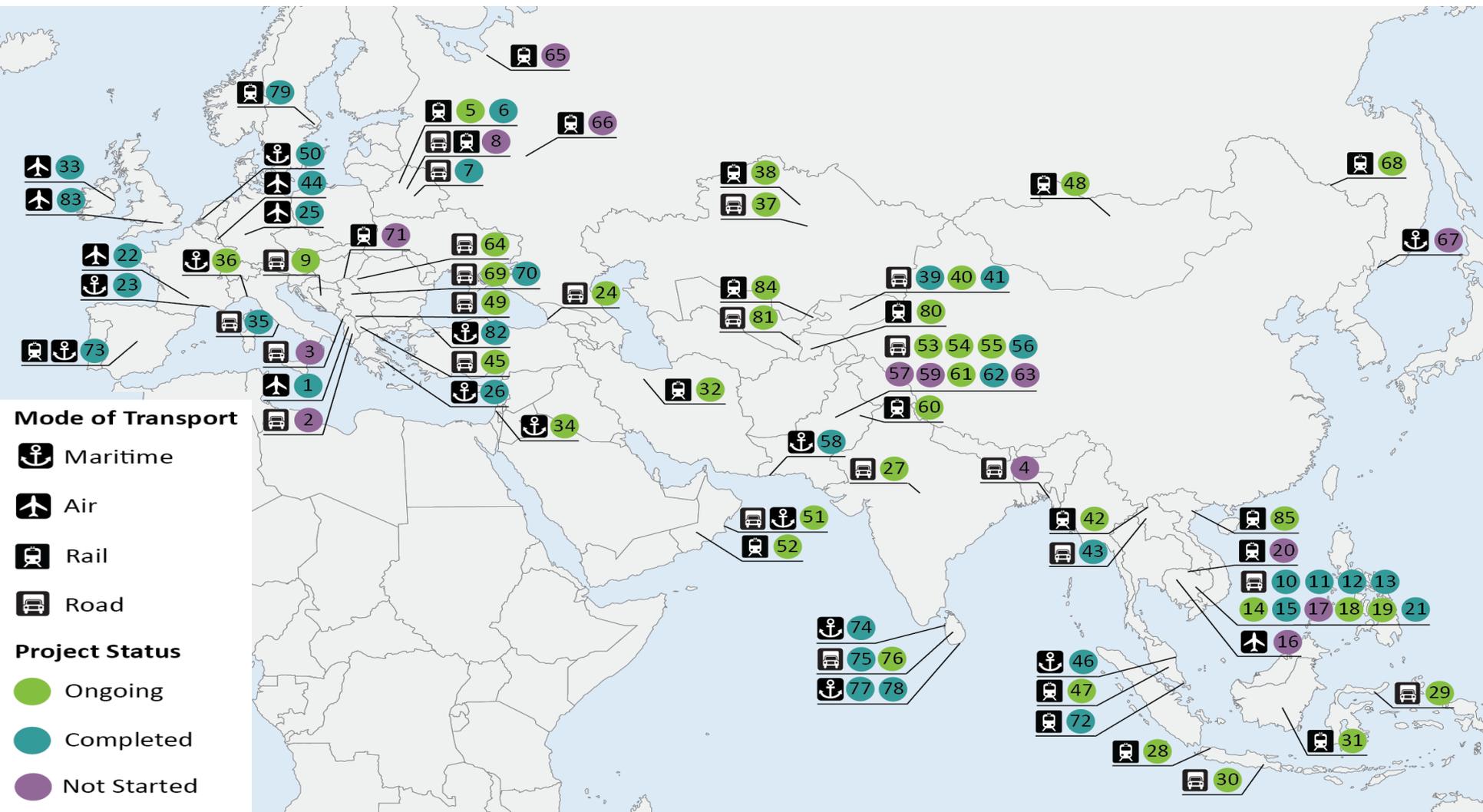
JICA, Tōkyō Fond.
UBRJ (2013)

2) OBOR / B.R.I. CONCRETISE AINSI LA REMONTEE EN PUISSANCE DE L'ASIE : CORRIDORS TERRESTRES, VOIES MARITIMES « *FEDERATEURS* » ET CONSTELLATION DE « COMPTOIRS » CHINOIS, ACTUELS ET FUTURS ...

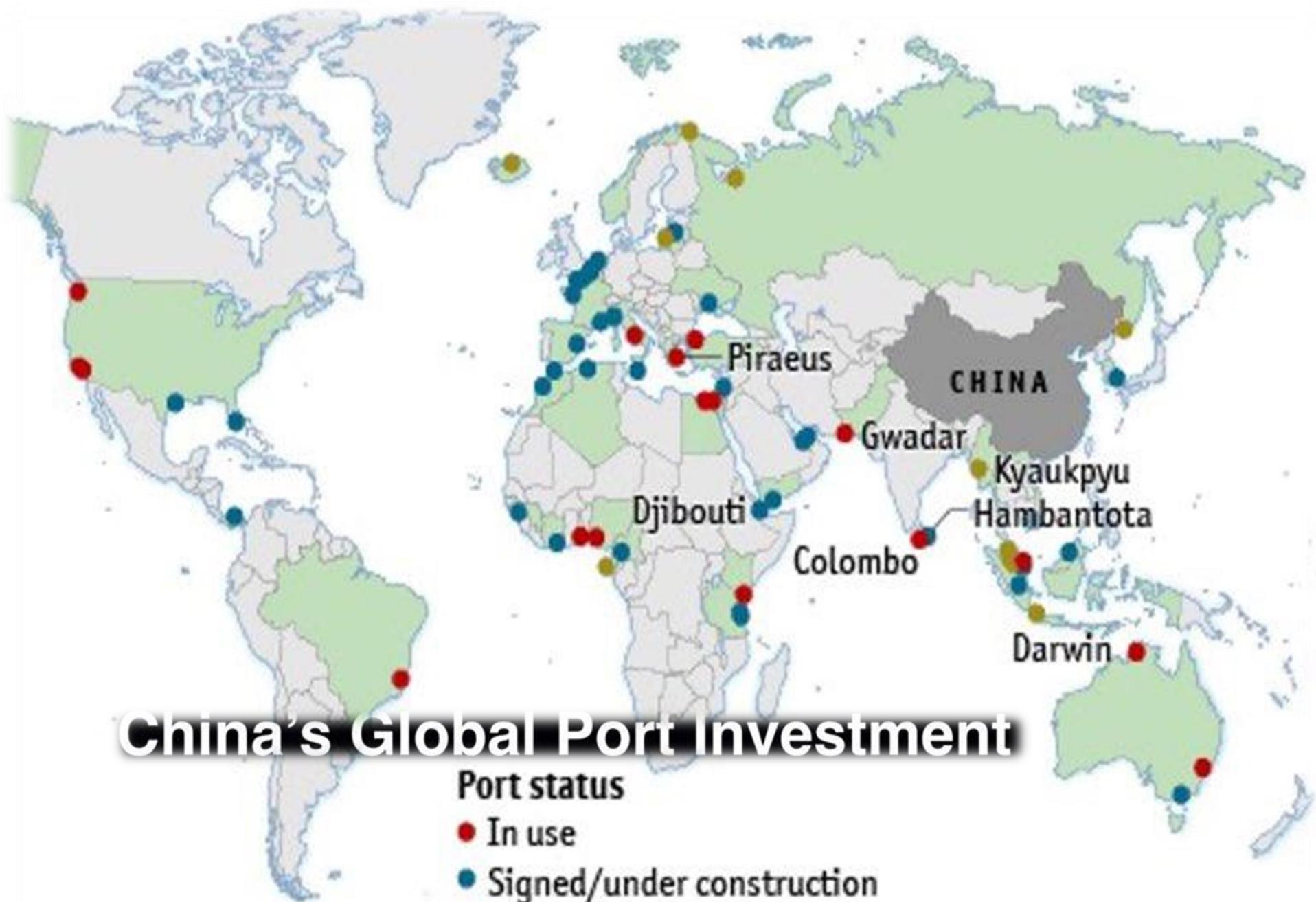
The Belt and Road Initiative creates a global infrastructure network
China uses, acquires and builds railroads, ports and pipelines



Mapping of BRI transport-related projects (2010-2017)



Sources : Steer Davies Gleave analysis, the numbers displayed in this ap refer to the list of transport projects shown in Table “Chinese projects in transport and infrastructure in BRI countries” - [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)



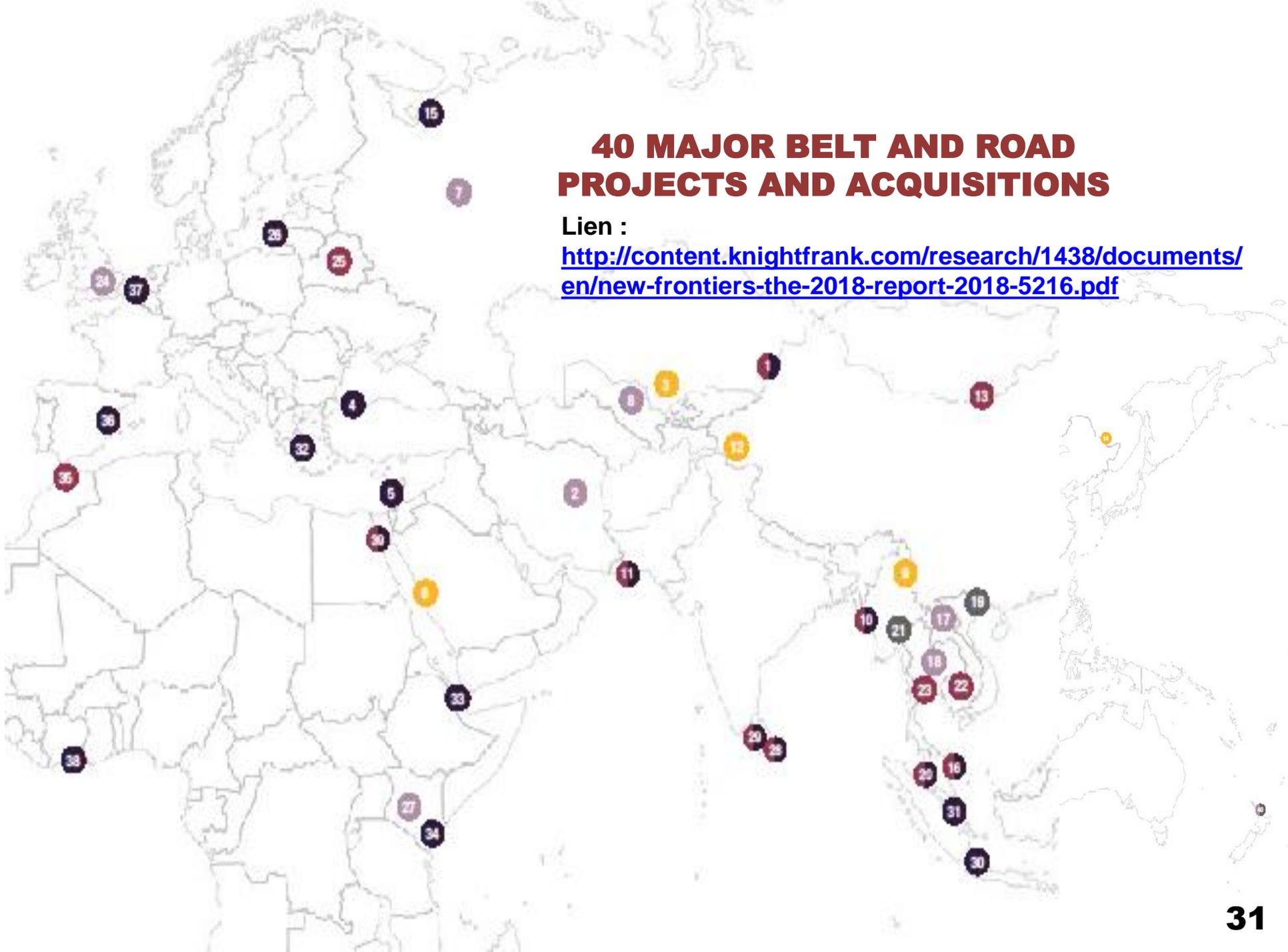
China's Global Port Investment

- Port status**
- In use
 - Signed/under construction
 - Planned

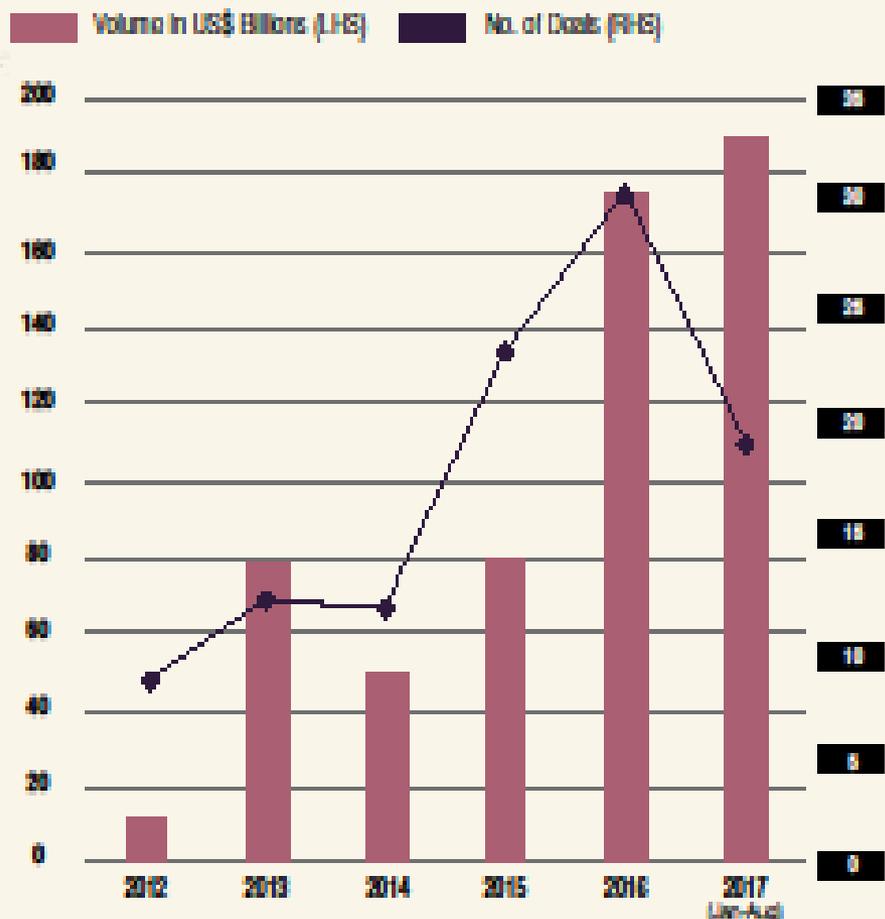
40 MAJOR BELT AND ROAD PROJECTS AND ACQUISITIONS

Lien :

<http://content.knightfrank.com/research/1438/documents/en/new-frontiers-the-2018-report-2018-5216.pdf>



CHINESE ACQUISITIONS ALONG THE BELT & ROAD



Source: Thomson Reuters

The development of the built environment along the BRI, whether infrastructure related, logistics, townships or new urban settlements over the coming decades will be considerable. As new relations with China are forged – in tandem with the development of physical assets – the increasing activity of Chinese businesses in the 69 countries will also bring significant opportunities.

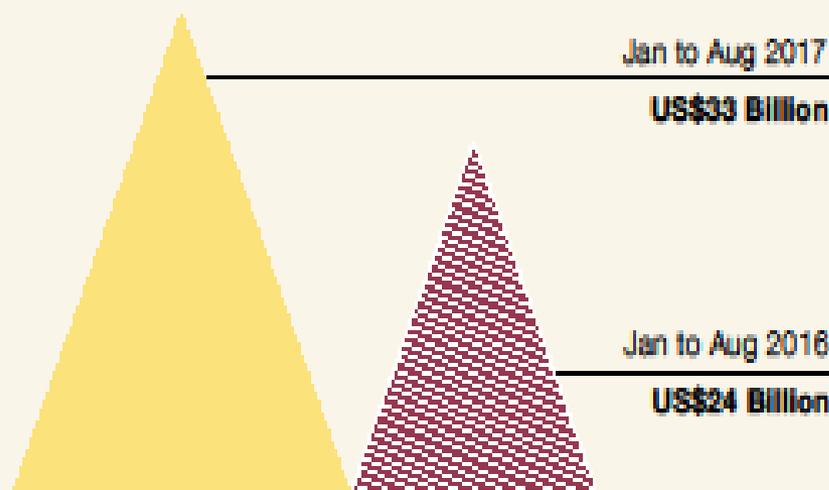
Lien :

<http://content.knightfrank.com/research/1438/documents/en/new-frontiers-the-2018-report-2018-5216.pdf>

Renewed focus and growing activity

China's commitment to the BRI was underlined at the recent 19th Party Congress in Beijing, where it was officially enshrined in the Party's constitution, leading to a renewed focus on opportunities in these markets. Along with infrastructure, M&A activity from China in the BRI markets has increased significantly since 2013, with over US\$33 billion of deals concluded from January to August 2017, up 136% on the same period of 2016. Key sectors targeted have included industrials, logistics, energy and retail.

BOOMING M&A ACTIVITY



Source: Thomson Reuters

Examples of Chinese investment in ports, airports, lending and contracting in the EU

Type of infrastructure	Motorway	Port	Airport (airline →)	Year	EU Member State	Project	Value (million)	Contractor	Minor shareholding (5-25%)	Major shareholding (over 25%)	Lender
New	●			2011	PL	Warsaw-Lódź	€330	●			
Existing: operation and/or expansion		●		1991	UK	Felixstowe	€110			100%	Chinese banks lend to a wide range of organisations
		●		1997	UK	Thamesport	€130			100%	
		●		1998	UK	Harwich				100%	
			●	2012	UK	Heathrow	€616		10%		
			→	2014	LU	Cargolux	€198			35%	
		●		2015	FR	Marseille	€400			49%	
			●	2015	FR	Toulouse	€308			49.99%	
		●		2016	EL	Piraeus	€369			51%	
		●		2016	NL	Rotterdam Euromax	€41			35%	
	●			2017	IT	Autostrade per l'Italia	€705		5%		
		●		2017	ES	Valencia and Bilbao	€203			51%	
		●	2017	DE	Frankfurt-Hahn	€16			82.5%		
	●			IT	Vado	€53			49.9%		

Information presented in this table illustrate a number of points.

Firstly, Chinese involvement in infrastructure in the EU began long before the BRI. Hutchison Whampoa, established in Hong Kong in the nineteenth century and now merged with the Cheung Kong Group as CK Hutchison Holdings, has acquired a number of ports including Felixstowe, Thamesport and Harwich in the UK. Investments which predate the BRI cannot be attributed to it. Note that Hutchison Ports, a subsidiary of CK Hutchison Holdings, also owns the Willebroek container terminal in Belgium, Duisburg Container Terminal in Germany and Taranto Container Terminal in Italy. (...)

Secondly, Chinese companies or banks may lend (provide loans) to infrastructure businesses, either individually and directly or, for large loans, through a consortium of lenders. In these circumstances, the lender bears the risk that the loan is not repaid.

Source: Steer Davies Gleave analysis, see also Annex 3

Source : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

LA STRATÉGIE DE L'ARAIGNÉE

En quelques mois, la Chine a multiplié les rachats de dettes souveraines, et les investissements dans des infrastructures stratégiques (ports, autoroutes, terminaux pétroliers...).

IRLANDE
Athlone
 Projet de création d'un complexe industriel.

FRANCE
Châteauroux
 Projet de création d'une zone d'activité franco-chinoise sur le site de l'ancienne base aérienne de l'OTAN.

Lavéra
 Prise de participation dans la raffinerie par le géant du pétrole PetroChina.

PORTUGAL

ESPAGNE

ROYAUME-UNI
Edimbourg
 Prise de participation dans la raffinerie de Grangemouth par le géant du pétrole PetroChina (partenariat avec le britannique Ineos).

ALLEMAGNE-POLOGNE
Berlin-Varsovie
 Réalisation d'ici à 2012 de près de 50 km d'autoroute entre les deux villes, par China Overseas Engineering Group Co. (Covec).

GRÈCE
Athènes
 Cosco® dispose d'une concession de trente-cinq ans sur deux terminaux de fret maritime, dans le port du Pirée.

ITALIE
Rome
 Le consortium HDI Group est sur les rangs pour racheter un terminal capable d'accueillir les avions-cargo chinois.

Naples
 Cosco® gère le plus grand terminal maritime de la ville.

Investissements dans les infrastructures

Rachats de dettes souveraines. Au cours des derniers mois, la Chine est venue au secours d'un certain nombre de pays en difficulté de la zone euro, en rachetant leurs obligations souveraines. Si on ne connaît pas la répartition exacte, on estime que l'empire du dragon détient au total autour de 600 milliards d'euros d'obligations de la zone euro.

Source : cours de politique extérieure chinoise 2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO

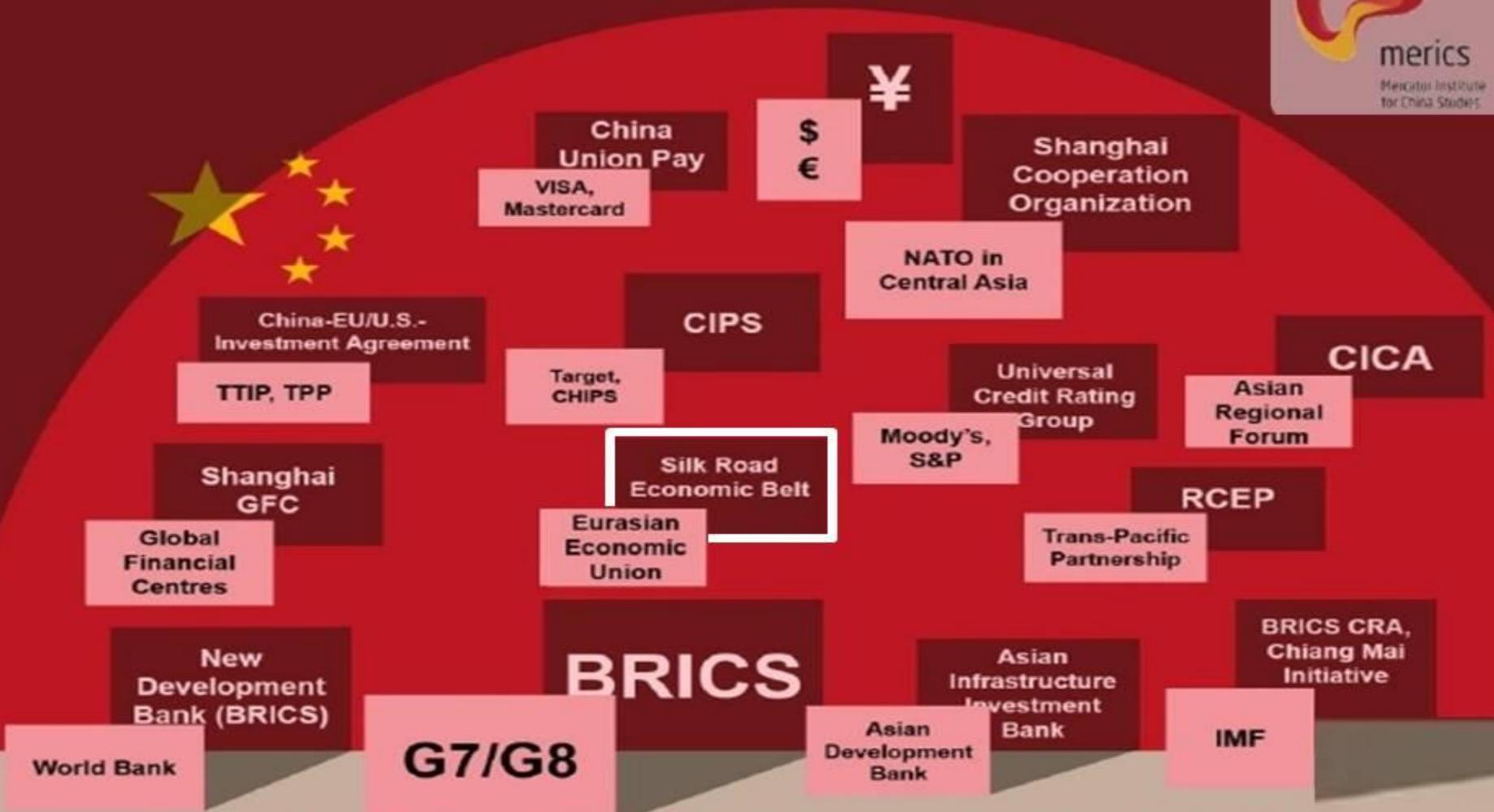


LES INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES DANS LE POURTOUR CHINOIS



SIGNES AVANT-COUREURS D'UNE CHINE, SUPER-PUISSANCE MONDIALE ?

International Parallel and Alternative Structures Promoted by China



Source : http://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/China-Monitor/China_Monitor_No_18_en.pdf

Parallel Structures Promoted by Chinese Foreign Policy in Important Policy Areas

China-Centered Organizations and Mechanisms	Key Features	Parallel to:
Financial and Monetary Policy		
BRICS New Development Bank (NDB) 金砖国家新发展银行	Development bank with a focus on infrastructure, founded in July 2014 with headquarters in Shanghai; Indian presidency for the first five years.	World Bank, regional development banks
Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) 亚投行 / 亚洲基础设施投资银行	Initiative announced in Oct 2013 (APEC summit), with an initial capital injection of 50 billion USD; all ADB members were invited to join in; 20 founding countries (as of Oct 2014).	ADB
BRICS Contingency Reserve Arrangement (CRA) 金砖国家应急储备基金	Reserve pool (100 billion USD) for crisis liquidity (signed in July 2014)	IMF
Chiang Mai Initiative Multilateralization (CMIM); 清迈倡议多边化; ASEAN+3 东盟+3; Asian Macroeconomic Research Office (AMRO) 宏观经济研究办公室	Reserve pool (increase to 240 billion USD in effect since July 2014) for crisis liquidity ("Multilateralization" started in March 2010; AMRO established in April 2011, status as International Organization since October 2014)	IMF, EMEAP, (BIS)
Mechanisms for internationalizing the RMB	Ten agreements on direct exchange of RMB with other currencies; treaties on clearing banks in nine countries; seven country-specific RQFII quotas; 26 swap agreements with central banks.	Established currency market mechanisms
Shanghai as global financial center with RMB-denominated futures markets 上海金融中心	State Council decision (2012) to turn Shanghai into a global financial centre; approval of Shanghai FTZ (Aug 2013). RMB-denominated futures markets for crude oil, natural gas, petrochemicals (Aug 2014); gold trading platform (Fall 2014); six other international commodities futures markets are in the planning stage.	Established centres for financial, commodities, and futures markets
China International Payment System (CIPS) 人民币跨境支付系统	CIPS for international RMB transactions (April 2012); Sino-Russian negotiations on alternatives to SWIFT (fall 2014).	Established payment systems (CHIPS etc.)
Universal Credit Rating Group (UCRG) 世评集团	Joint project of three rating agencies (Dagong, RusRating, Egan-Jones) (since June 2013); NDRC and Foreign Ministry launch joint research project on preparing an Asian rating system (June 2014).	S&P, Moody's, Fitch
China Union Pay (CUP) 中国银联	Association of card issuing banks (since 2002); currently accepted in 140 countries, issued in 30 countries, most recently: Russia (Aug 2014), Myanmar (Sep 2014).	VISA, MasterCard
Trade and Investment Policy		
Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) 区域全面经济伙伴关系	A free trade agreement planned to be concluded by the end of 2015 and to encompass three billion people or 40 percent of world trade.	TPP, TTIP
Free Trade Area of the Asia Pacific (FTAAP) 亚太自由贸易区	China pushes feasibility study for a free trade agreement that would include most of the Pacific Rim.	TPP

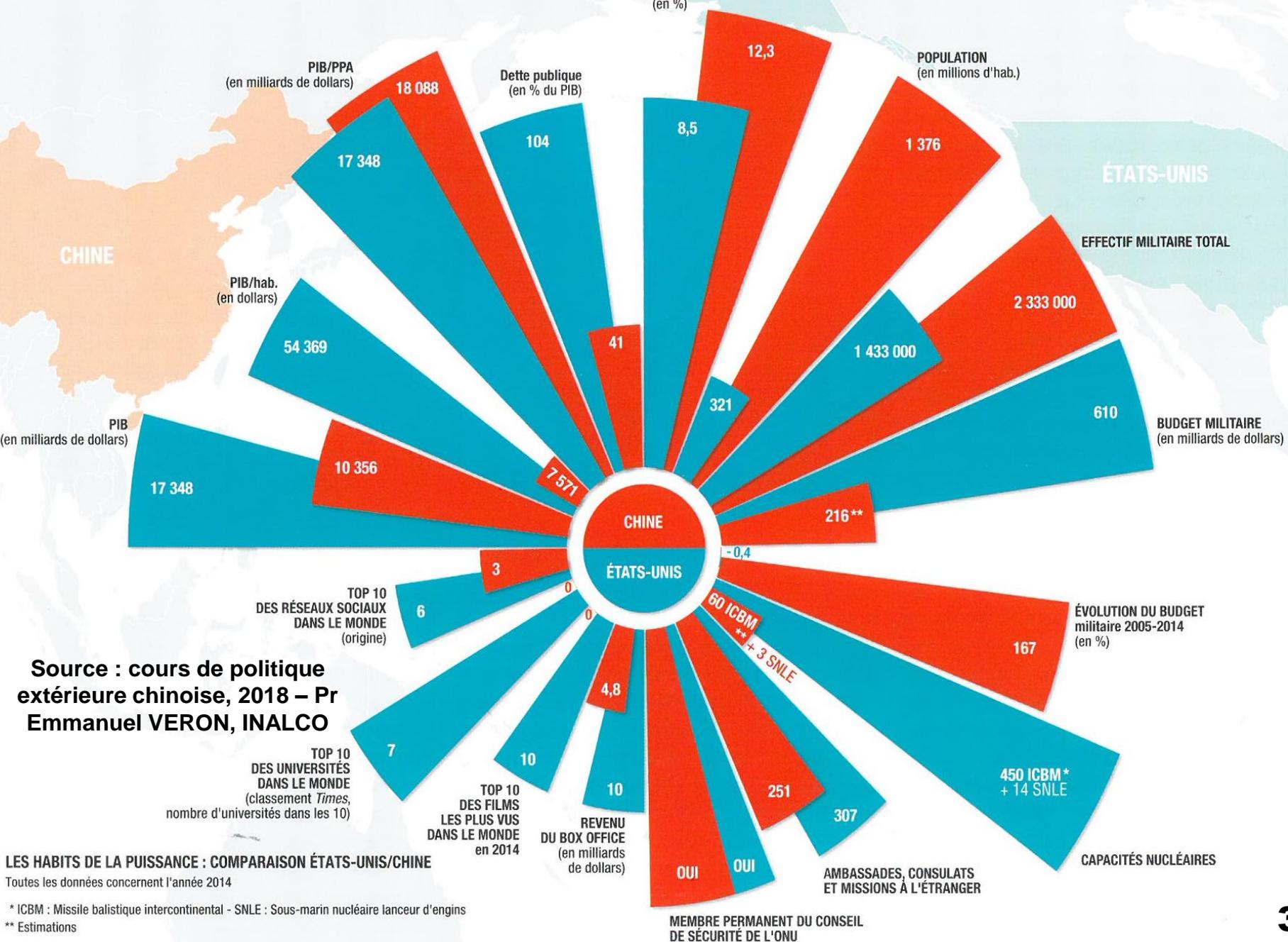
Source : http://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/China-Monitor/China_Monitor_No_18_en.pdf

Parallel Structures Promoted by Chinese Foreign Policy in Important Policy Areas

China-Centered Organizations and Mechanisms	Key Features	Parallel to:
China-U.S. and China-EU bilateral investment treaties 中美投资协定, 中欧投资协定	Investment treaties intended to cover all sectors and phases of investments, including market access; intense negotiations (U.S.-China since May 2013; EU-China since Jan 2014).	TTIP, TPP
Transregional Infrastructure Projects		
Nicaragua Canal 尼加拉瓜运河	Mega-project negotiated by a private Hong Kong-Chinese investor; construction to be undertaken in cooperation with Chinese state-controlled corporations; indirect support from Chinese and Russian governments (although China has no official diplomatic relations with Nicaragua).	Panama Canal
Silk Road Economic Belt 丝绸之路经济带	Large-scale infrastructural and geostrategic projects (announced by President Xi Jinping in November 2013) that aim at opening up new land and maritime trading corridors across Eurasia.	New Silk Road (U.S.), Eurasian Econ.Union (RUS)
Security		
Conference on Interaction and Confidence-Building Measures in Asia (CICA) 亚洲相互协作与信任措施会议	A security forum originally initiated by Kazakhstan(1999); China serves as chair 2014-16.	ARF
Shanghai Cooperation Organisation (SCO) 上海合作组织	An international organization (established in 2001) by China, Russia, Kazakhstan, Kirgizstan, Tadjikistan and Uzbekistan with a security focus. In 2014, India, Iran, Pakistan applied for membership.	CSTO, ARF
Technology, in particular ICT		
International Telecommunications Union 国际电信联盟	Special organization of the UN originally responsible for international telecommunications. In 2012, China and Russia secured the expansion of the ITU's authority to include Internet governance.	WSIS-forum (strong role of private sector, NGOs)
Two-stage approach to technological standards	Establishment and spread of domestic standards; domestic stage: protect Chinese ICT infant industries from foreign competition; globalization stage: profit from IPR in global markets.	Foreign technology standards
Domestic hardware, software, and encoding standards 硬件、软件编码标准	Chinese coding standards for digital communication (TD-SCDMA for mobile communications, WAPI for WiFi) and satellite navigation system (BeiDou) to prevent foreign domination of ICT markets, protect Chinese industries, contain cyber sabotage and espionage.	U.S.-dominated global cyber-infrastructure
Diplomatic Forums		
BRICS Summits 金砖国家峰会	Association of originally four, now five emerging countries that have been holding summit meetings since 2008. A potential political alliance vis-à-vis Western industrial nations.	G7/G8
Chinese regional forums	Several forums primarily with a focus on economy, trade, and infrastructure: China-Arab States Cooperation Forum, Forum on China-Africa Cooperation (中非合作论坛), China-CELAC Forum (中国-阿拉伯国家合作论坛), Asia Cooperation Dialogue (亚洲合作对话).	Regional forums founded with U.S. or EU initiative
Bo'ao Forum for Asia (BFA) 博鳌亚洲论坛	An annual forum founded in 2001 for decision-makers from politics, business, and academia with a regional focus on Asia.	WEF/Davos

Source : http://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/China-Monitor/China_Monitor_No_18_en.pdf

PART DANS LES EXPORTATIONS MONDIALES DE MARCHANDISES
(en %)



Source : cours de politique extérieure chinoise, 2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO

LES HABITS DE LA PUISSANCE : COMPARAISON ÉTATS-UNIS/CHINE

Toutes les données concernent l'année 2014

* ICBM : Missile balistique intercontinental - SNLE : Sous-marin nucléaire lanceur d'engins
** Estimations

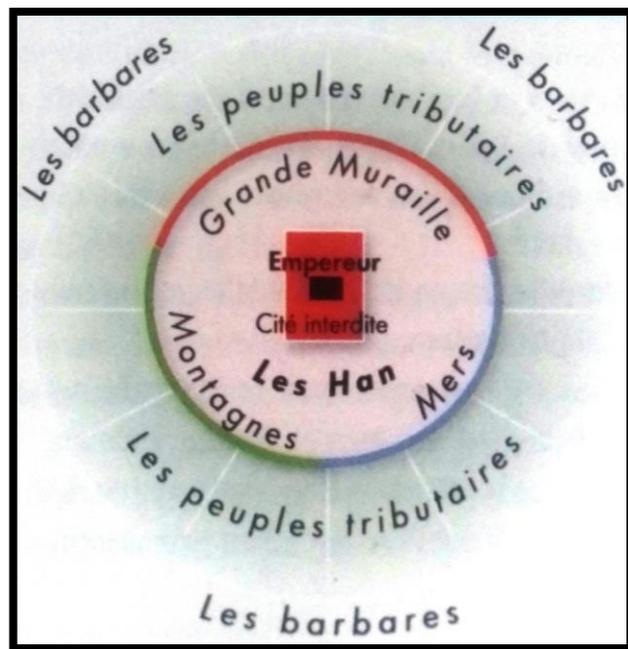
ASIA POWER INDEX 2018

THE LOWY INSTITUTE



Source : cours de politique extérieure chinoise,
2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO

LE CERCLE ET LE CARRE : DES SYMBOLES AUX PERCEPTIONS *GEOPOLITIQUES*



内 / 外 **Nei / Wai** intérieur / extérieur

Source : cours de politique extérieure chinoise,
2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO

NOUVELLES AMBITIONS MARITIMES D'UNE PUISSANCE CONTINENTALE

■ Principales routes maritimes :
90 % du commerce et 40 % des
importations pétrolières chinoises
dépendent du transport maritime

— Route maritime annoncée par
Pékin en 2013, composante
des « nouvelles routes de la soie »

Installations portuaires construites
ou en projet

- ⚓ que la Chine possède ou loue
- ⊙ où la Chine dispose de facilités
d'attache

MER DE CHINE MÉRIDIONALE : UN HORIZON « VITAL » OÙ IMPOSER SON HÉGÉMONIE

⚠ Récifs contestés occupés militairement
par Pékin et transformés
(poldérisation, construction de ports
et pistes d'atterrissage)

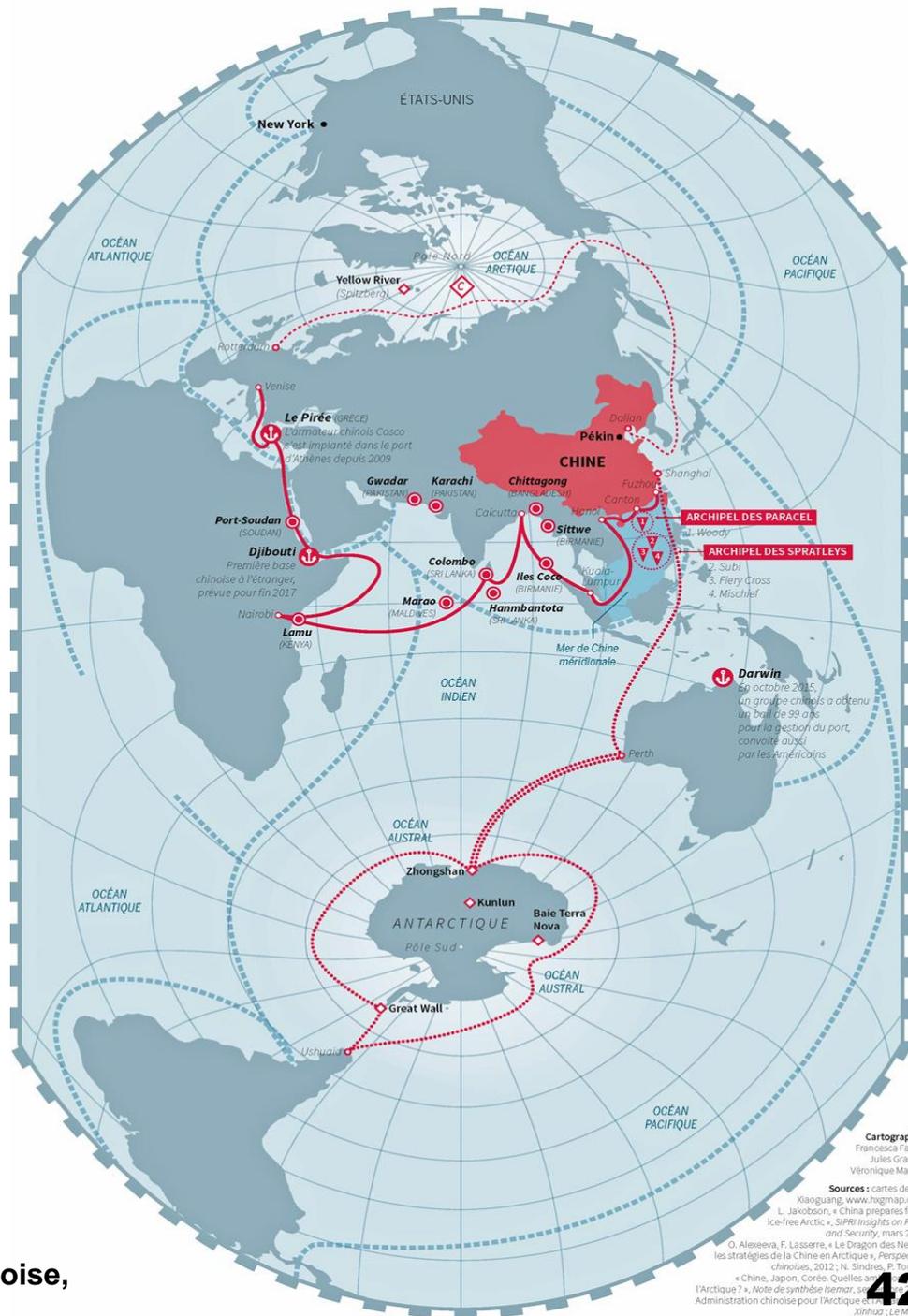
■ Mer de Chine méridionale

ARCTIQUE, ANTARCTIQUE : DES PÔLES SI PROCHES

- ◆ Station polaire chinoise
- ⋯ Expédition antarctique
(33 expéditions, la dernière en 2016)
- Ⓢ Conseil de l'Arctique, que Pékin a
intégré en 2013 comme observateur
permanent
- Route du Nord, raccourci
stratégique rendu possible
par la fonte prolongée de glaces,
emprunté par l'armateur national
chinois Cosco en 2013, 2015 et 2016

La Chine, nombril du monde

Révolutionnaire, cette vision
de la planète, qui brise
la représentation occidentale
a été adoptée par la défense
nationale chinoise



Source : cours de politique extérieure chinoise,
2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO

ESPACES TRANSFRONTALIERS DE LA CHINE : GRILLE D'ANALYSE

Ressorts et paramètres de la poussée chinoise au-delà des ses frontières (le carré magique ! *presque*)

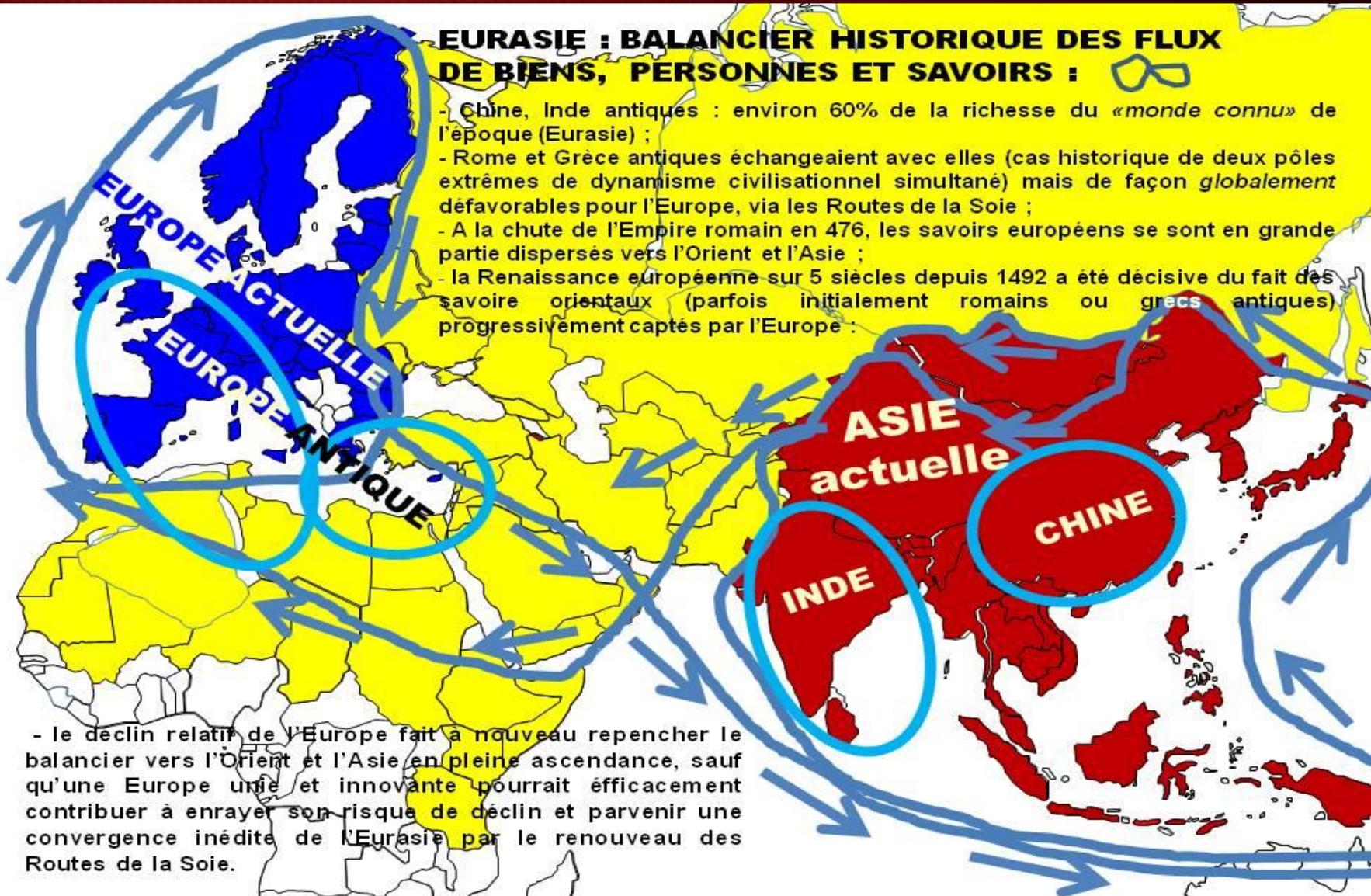


中
花
周
边

3) CE N'EST PAS LA PREMIERE FOIS QUE CES DESEQUILIBRES SE PRODUISENT ...

EURASIE : BALANCIER HISTORIQUE DES FLUX DE BIENS, PERSONNES ET SAVOIRS :

- Chine, Inde antiques : environ 60% de la richesse du « monde connu » de l'époque (Eurasie) ;
- Rome et Grèce antiques échangeaient avec elles (cas historique de deux pôles extrêmes de dynamisme civilisationnel simultané) mais de façon globalement défavorables pour l'Europe, via les Routes de la Soie ;
- A la chute de l'Empire romain en 476, les savoirs européens se sont en grande partie dispersés vers l'Orient et l'Asie ;
- la Renaissance européenne sur 5 siècles depuis 1492 a été décisive du fait des savoirs orientaux (parfois initialement romains ou grecs antiques) progressivement captés par l'Europe ;



- le déclin relatif de l'Europe fait à nouveau repencher le balancier vers l'Orient et l'Asie en pleine ascendance, sauf qu'une Europe unie et innovante pourrait efficacement contribuer à enrayer son risque de déclin et parvenir une convergence inédite de l'Eurasie par le renouveau des Routes de la Soie.

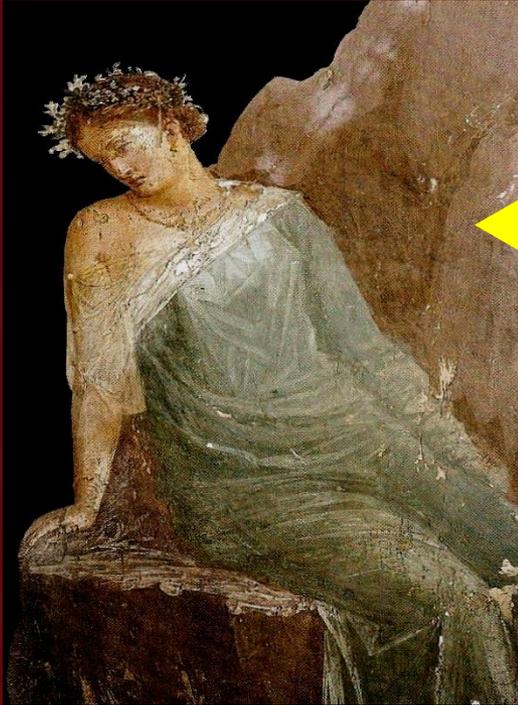
... C'ETAIT DEJA LE CAS DU TEMPS DE L'EMPIRE ROMAIN ...
EN 180 APRES J.C. (A SON APOGEE, DITE « PAX ROMANA »)
(Recettes : 74, 5 millions de deniers ; dépenses : 107, 275 millions de deniers ;
déficit : 32, 775 millions de deniers, soit 30,5% du budget)

Cost of the Empire **(180 après J.C. : époque de Marc-Aurèle et de son fils Commode)**

Revenue in 180AD	74,500,000 denarii	
<u>Entertainment</u> per year	24,5% 26,250,000 denarii	« Du pain et des jeux »
	des dépenses totales	
<u>Roman Army</u> per year	35% 37,500,000 denarii	
<u>Infrastructure</u> per year	40,6% 43,525,000 denarii	
<hr/>		
Balance in 180AD	- 32,775,000 denarii	

Explication : L'Empereur philosophe stoïcien Marc-Aurèle (maxime : «*Habitue-toi à tout ce qui décourage ...*») passa 15 ans sur le front du Danube à lutter contre les «*Barbares*». L'Empire entra en effet dans une période bien moins propice qu'avant : ses voisins aux frontières semblaient plus puissants, l'Empire dut faire face à des difficultés agraires, des famines, à l'épidémie de la peste antonine ... « *Ce que j'admire le plus en lui, c'est que dans des difficultés extraordinaires et hors du commun, il parvint à survivre et à sauver l'Empire.* » (historien Dion Cassius).

L'Empereur Wudi dut donner en échange les premiers vêtements tissés de la soie chinoise (*jusque-là interdite d'exportation sous peine de mort*), vouée à fasciner et ruiner pour longtemps les Romains (cf. Pline l'Ancien [23-79 après J.-C.]), servant alors de numéraire : **LA ROUTE («centrale-Sud») DE LA SOIE ETAIT NEE.**



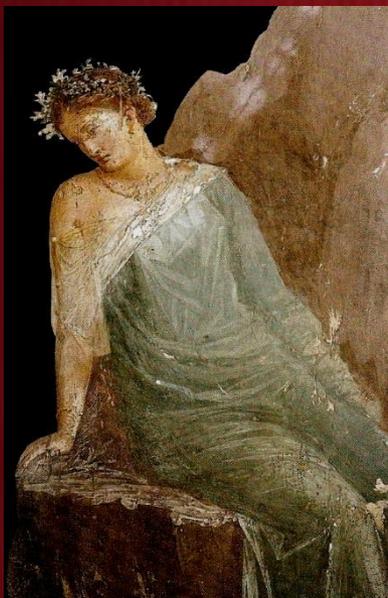
Riche romaine en robe de soie, fresque de Pompéi, 1er siècle de notre ère.



Zhang Qian (à cheval) prenant congé de l'Empereur Han Wudi (habité de **jaune soleil**), pour son expédition en Asie centrale de -139 à -126, peinture murale des grottes de Mogao (province du Gansu en Chine, en marge du désert de Gobi).

«L'Inde, la Chine et les pays arabes soustraient chaque année d'énormes sommes d'argent de notre Empire ; notre luxe et nos femmes nous coûtent très cher.»

Pline l'Ancien, naturaliste romain, (23-79 après J.C.)



CE QUI COUTA CHER A L'EUROPE : L'ARRIVEE DE LA SOIE ET DU LUXE ...

Riche romaine en robe de soie, fresque de Pompéi, I^{er} siècle de notre ère.

«L'Inde, la Chine et les pays arabes soustraient chaque année d'énormes sommes d'argent de notre Empire ; notre luxe et nos femmes nous coûtent très cher»

Plinie l'Ancien, naturaliste romain, (23-79 après J.C.)

«L'Inde, ce pays qu'Hérodote nomme le plus célèbre et le plus riche de la terre, envoya de tous temps ses produits parfumés à l'Occident qui s'est ruiné pour lui, comme pour une femme : les singes, les paons, la pourpre, les essences, l'or du temple de Salomon, bref le luxe ; les Phéniciens vécurent du transport de ces richesses, que les Ptolémées allèrent chercher plus tard jusqu'à Singapour. »

Paul MORAND, "La Route des Indes" (pages 9 et 10)



Les Grecs puis les Romains commencent à parler des Seres (« soyeux ») à partir du IV^{ème} siècle avant J.-C. pour désigner les habitants d'un royaume lointain, la Chine, dont les marchands échangeaient dès cette époque la soie (sous peine de mort) contre de l'or, de l'ivoire, des chevaux ou des pierres précieuses.

En 1466, le roi Louis XI décide de développer une production nationale à **Lyon**, ville qui en obtient le monopole en 1540, de la part de François I^{er}.

Ceci afin de réduire un commerce avec l'Italie qui causait chaque année une dépense budgétaire de 400 000 à 500 000 écus d'or et d'adapter la production aux nouvelles exigences de la mode française qui réclamait des étoffes plus légères et moins chères.

Arte Seta, Fuente : Marco Giuliani, *Le Arti Fiorentine* - Firenze, ed. Scramasax, 2006.

Source : article : **«La seda. Un hilo sutil que, por siglos, ha unido a los pueblos de Oriente y de Occidente** » - Olimpia Niglio

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : RIVALITES, ALTERITES, OPPORTUNITES ...

REACTIONS FACE A CES DESEQUILIBRES NOUVEAUX ET INEDITS

LA PLUS INCONSEQUENTE, A PRIORI :

"Puisque ces mystères nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs »
(Jean COCTEAU)



**II - A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES
ET TENTATIVES D'ALTERITES**

III – DE L'ALTERITE VERS LA SAISIE D'OPPORTUNITES ...

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : RIVALITES, ALTERITES, OPPORTUNITES ...

II - A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET TENTATIVES D'ALTERITES

*Plûtôt que la confrontation,
la fermeture des frontières et des esprits ...*

« rêves d'Orient »



« le Graal européen »

« alliances » « Il Millione »

« travailler les écarts »

« polarités sous tension »

« de l'ouï à l'inouï »

« ressources »

« zoï, ou vie surabondante »

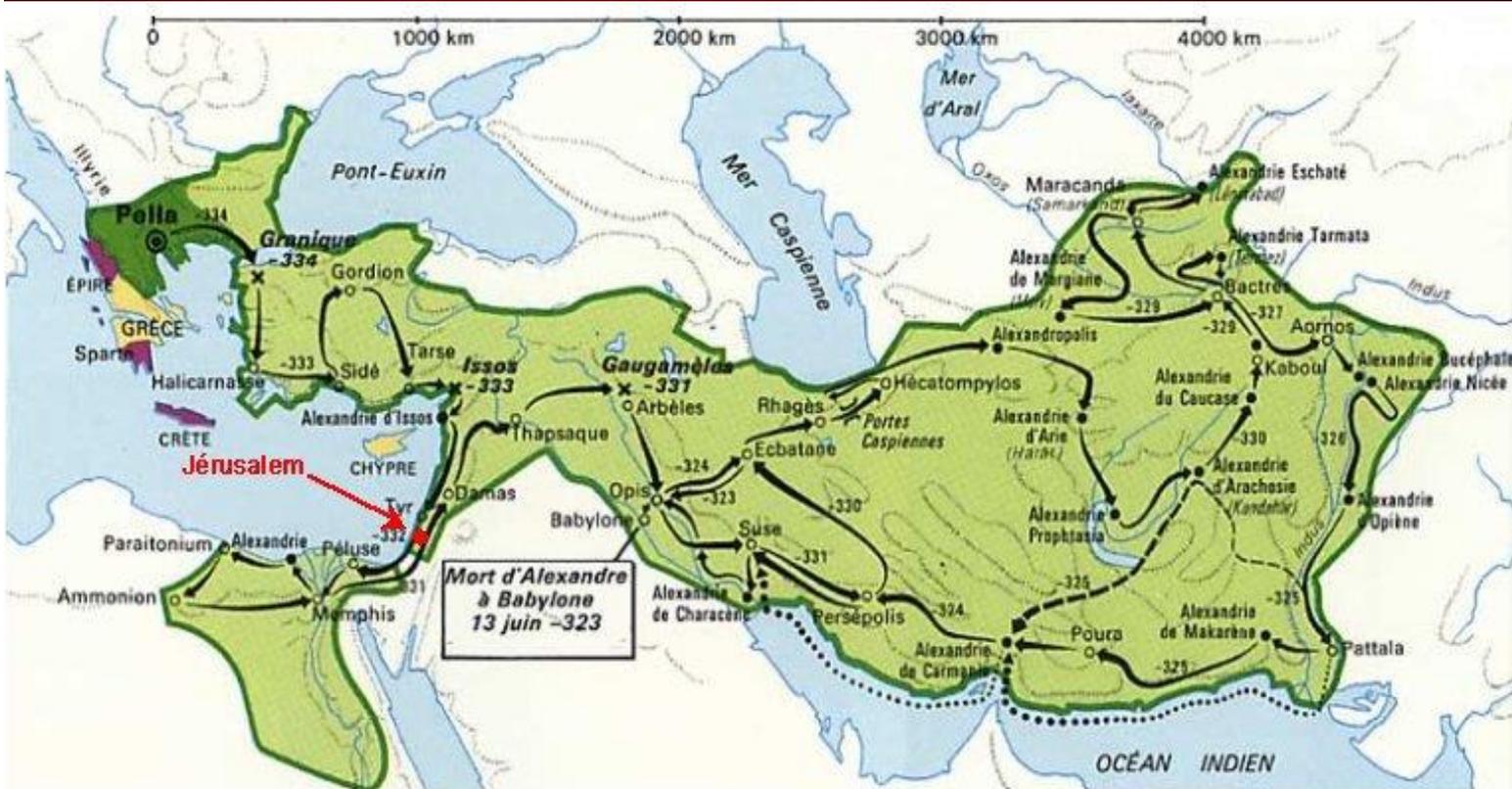
« penser l'autre dans son altérité »

*LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
RIVALITES, ALTERITES, OPPORTUNITES ...*

**1) A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES,
dans le passé, par ordre chronologique ...**

**2) LES ROUTES DE LA SOIE SONT-ELLES UNE NOUVELLE
TENTATIVE D'ALTERITES, A PRESENT ?**

1) A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES, → dans le passé, par ordre chronologique ... : quelques exemples ↗ LES EXPEDITIONS D'ALEXANDRE LE GRAND (356-323 av. J.C.) ...



L'empire d'Alexandre (-323)

- La Macédoine à l'avènement d'Alexandre (-336)
- Cités et États alliés d'Alexandre
- L'empire d'Alexandre à son extension maximale
- États indépendants

- 330 Itinéraire d'Alexandre (-334 à -323)
- Itinéraire de retour de Cratère (-325)
- Itinéraire de retour de Nêarque (-325)

- 331 X Batailles
- Alexandrie ● Ville fondée par Alexandre

L'art gréco-bouddhique du Gandhara





**A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES :
LA « COURSE EUROPEENNE » VERS L'ORIENT ET L'ASIE ...**

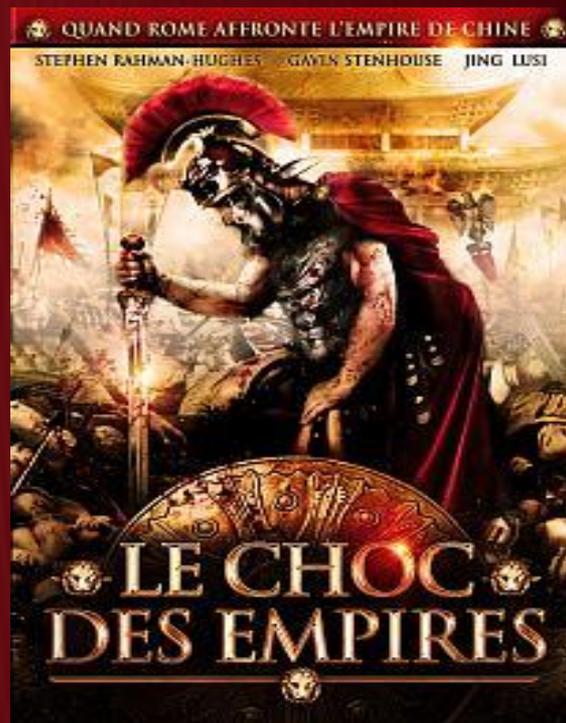
Exemple de mission romaine vers l'Asie : celle de **Maes Titianus** (https://en.wikipedia.org/wiki/Maes_Titianus), commerçant macédonien ou syrien de fin du I^{er} siècle - début du II^{ème} siècle de notre ère, qui arriva jusqu'à Tashkurgan, dite "ville de pierre", dans la province chinoise du Xinjiang (en **bleu**), en empruntant les "Routes de la Soie" (plus de 10 000 kms aller-retour durant deux ans, sans doute en vue d'importer de la soie brute chinoise (http://www.silkroadfoundation.org/newsletter/vol13/Piankov_SR13_2015_pp60_74+PlateIV.pdf, http://www.persee.fr/doc/crai_0065-0536_2005_num_149_3_22904).

Si l'on en croit les annales chinoises, le commerce par la Mer du Ta-tsin (l'Ouest de la Mer Caspienne) vers le Shen-tu (Inde) rapportait du dix pour un. Même si cette proportion peut paraître exagérée, la perspective de pouvoir établir un courant commercial continental avec la Chine pour la soie, produit de luxe, avait de quoi inciter Maes Titianus à tenter de lancer ses marchands à travers les Empires (souvent turbulents) parthe et Kouchan vers la métropole des "Sères" (Chine).

A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES,



SUJET DU FILM PHILIPPIN : « **LE CHOC DES EMPIRES** »



En l'an 120 après JC. l'Empire Romain est à son apogée, sous le règne d'Hadrien. En Chine, les Hans, la plus puissante dynastie, tente de s'étendre en Asie Centrale. Merong Mahawangsa, descendant d'Alexandre Le Grand, doit escorter un prince Romain, Marcus Caprenius, en Asie du Sud pour y rencontrer la fille de l'Empereur chinois. **Ils doivent se marier sur un terrain neutre afin de réunir les deux civilisations de l'Est et de l'Ouest pour n'en former qu'une.** Mais les pirates de la baie de Geruda ont d'autres plans : ils attaquent la flotte romaine et capturent la princesse... © Kru Studios (Titre original : « *The Malay Chronicles : Bloodline* »).

Plus en détail, en anglais : https://en.wikipedia.org/wiki/The_Malay_Chronicles:_Bloodlines, https://en.wikipedia.org/wiki/Hikayat_Merong_Mahawangsa, <https://en.wikipedia.org/wiki/Langkasuka> et M.C. Chand Chirayu Rajani. "[Background To The Sri Vijaya Story-Part I](http://www.sabrizain.org/malaya/early1.htm)" (PDF, <http://www.sabrizain.org/malaya/early1.htm>), https://en.wikipedia.org/wiki/Sino-Roman_relations

→ A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES ...

RECONSTITUTION DES ROUTES MARITIMES D'APRES « LE PERIPLE DE LA MER ERYTHREE », DEBUT DU 1^{ER} SIECLE APRES J.C. ...



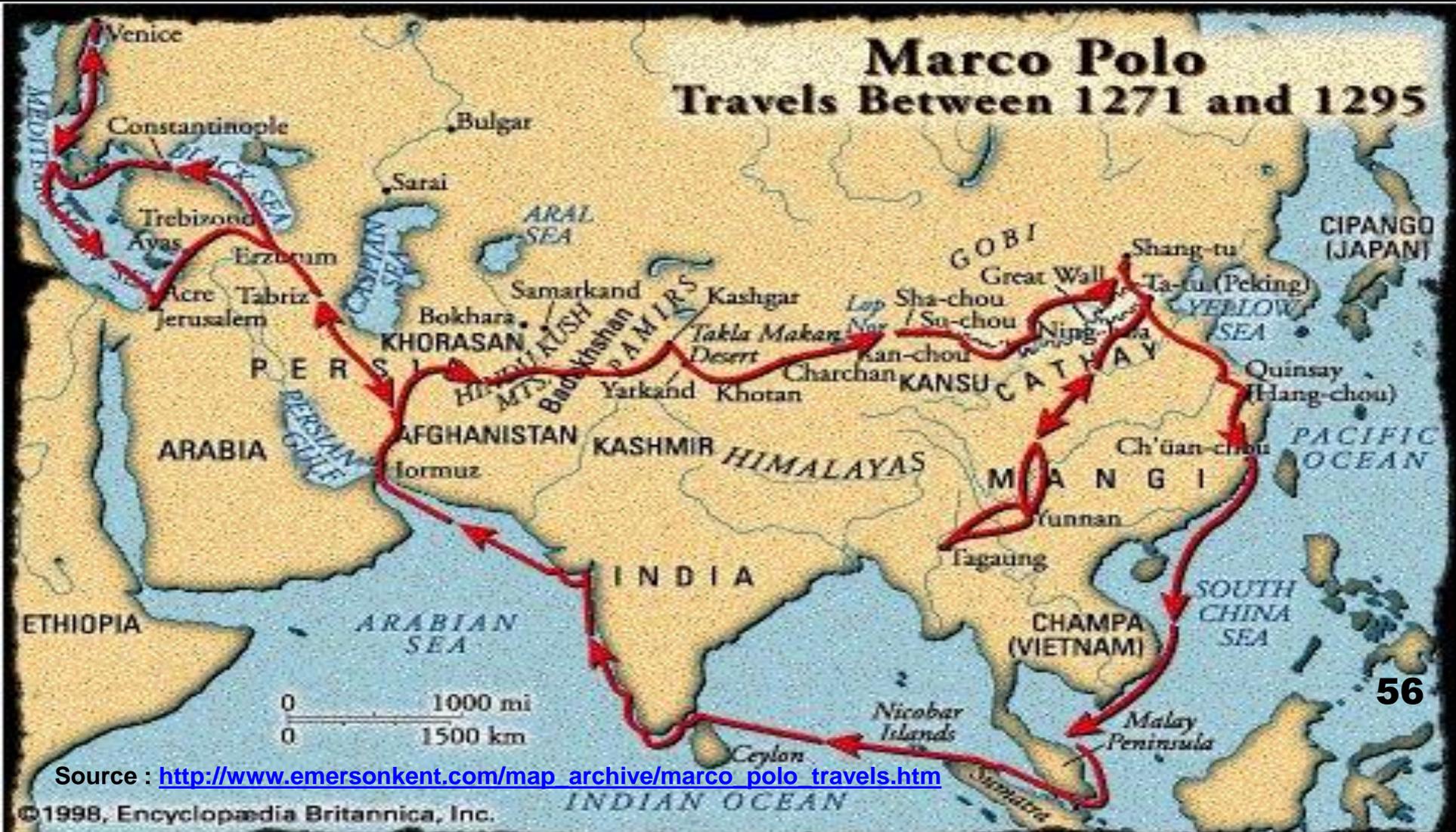


LOTHARINGIE

CHARLEMAGNE, HÂROÛN AL-RACHÎD (Bagdad), AVICENNE (Perse) ...

**Symbole d'un « *équilibre* » éphémère entre Orient et Occident
Photo-montage de Christian VICENTY**

PARCOURS DES VOIES TERRESTRES DU PROJET CHINOIS «OBOR» REPRENANT CEUX DE LA VOIE CENTRALE-SUD DES VOYAGES HISTORIQUES DE MARCO POLO («Il milione»), ENTRE AUTRES (avant lui les missions de Jean de Plan Carpin, d'Ascelin de Lombardie, d'André de Longjumeau, de Guillaume de RUBROUCK [XIIIème siècle également], puis plus tard celle de Matteo RICCI [1552-1610] ...)



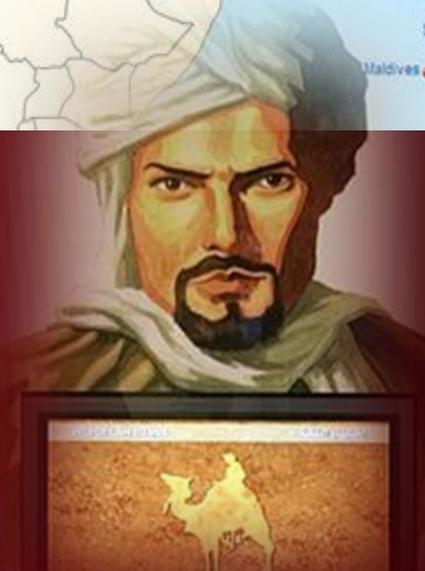
A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES ...



LES EXPEDITIONS D'IBN BATTUTA (1325-1354) ...

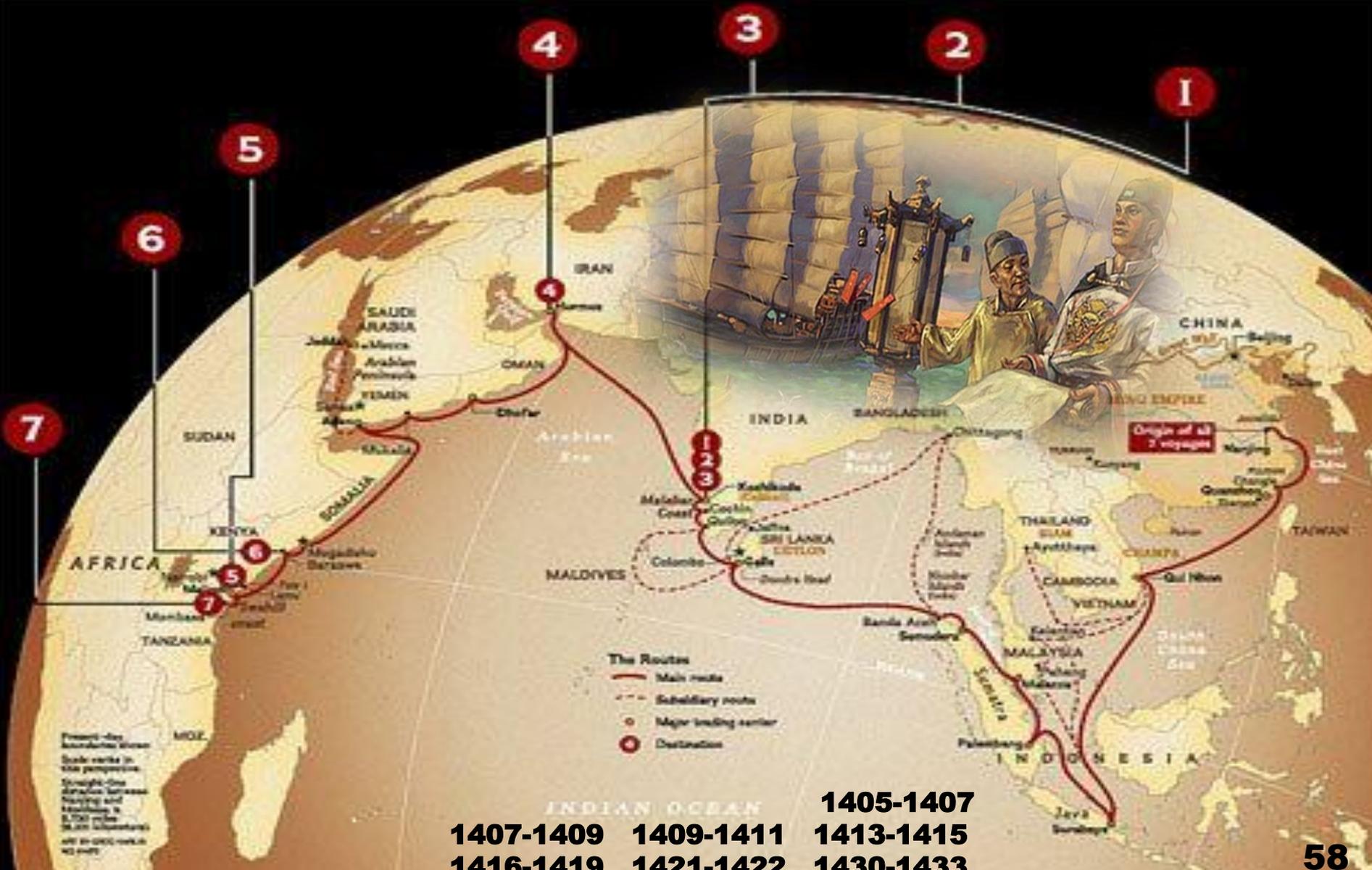
« Allez chercher la science, fût-ce en Chine ! »

(Prophète MAHOMET)



IBN BATTUTA
(1304-1377,
né [à Tanger]
et mort au Maroc) ...

➔ A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES ... LES 7 EXPEDITIONS DE L'AMIRAL ZHENG HE (né en 1371-1433)



➔ **A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES ...**
LES ROUTES DE LA SOIE A L'EPOQUE PORTUGAISE (1415-1543),
DES EXPEDITIONS DE L'AMIRAL ZHENG HE (1405-1433) ET D'OBOR ...



... Routes de la Soie dont les parcours et «comptoirs» ressemblent quelque peu à ceux du projet actuel OBOR / BRI ...

Source : cours de politique extérieure chinoise, 2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO
 Le Cap

ZHENG HE (1405-1433)

Courtesy Cynille Poirier-Coutansais

○ Comptoirs portugais
 — «Routes de la soie»

→ A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES ... LES EXPEDITIONS PORTUGAISES (1415-1543), PLUS EN DETAIL ...



Découvertes, voyages et explorations portugais : dates et premiers lieux d'arrivée de 1415-1543, routes principales dans l'océan Indien (bleu), territoires portugais sous le règne de D. João III (vert) Découvertes, voyages et explorations portugaises : dates et premiers lieux d'arrivée de 1415 à 1543, routes principales dans l'Océan Indien (en bleu), territoires portugais sous le règne de Dom João III, de 1521 à 1557 (en vert).

A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES ...

→ BONAPARTE ET LE REVE D'ORIENT ...

« (...) Donc le 19 mai 1798, il s'embarque avec son corps expéditionnaire. En passant, il cueille Malte et les trésors de l'Ordre : sept millions en caisse, châsses endiamantées, orfèvreries d'églises qui, fondues au creuset, paieront le ravitaillement. Il esquive Nelson qui le recherche fiévreusement et qui arrive trop tard partout, à Malte, à Candie, à Alexandrie, en Syrie. A peine débarqué, il envoie au pacha du Caire, brave fonctionnaire ottoman timoré et pacifique, cette déclaration rassurante : **« Les Français ne veulent faire la guerre ni aux Turcs ni même aux Mamelucks, mais seulement se frayer une route sur leur territoire pour aller attaquer les Anglais dans leurs comptoirs indiens. »** (...)



Paul MORAND
Citation tirée (page128)
de l'ouvrage "La Route des Indes"
(1935, Editions Plon)

*« Les Anglais ont frémi
de nous voir occuper l'Egypte :
nous montrions à l'Europe
le vrai moyen de les priver des Indes ».*

NAPOLEON à Saint-Hélène, selon Paul MORAND



Cf. film "Napoléon" (2002,
Christian CLAVIER dans le rôle principal)

EN QUETE DU CANAL "DES PHARAONS" ...

XIX^{ème} siècle avant J.C. : canal initial du Pharaon Sésostris III (orientation vers le Sud-Est et la Mer Rouge, à travers le Wadi Tumilat, depuis Péluse (actuel Port-Saïd) jusqu'à Bubastis (actuel Zagazig), afin de pouvoir commercer avec le **Pays de Pount (ou Ta Netjer, richissime Corne de l'Afrique et Ethiopie de l'époque).**

Remis en état vers - 600 par Néchao II selon Hérodote, vers - 520 par Darius Ier (le conquérant perse de l'Egypte), par Alexandre le Grand et Ptolémée (- 280 avant J.C.), par Octave (futur Empereur romain Auguste, - 30 avant J.C. pour acheminer jusqu'à Rome les épices, parfums, encens, pierres précieuses, par Trajan à partir de l'an 98, par Septimia Zénobie (impératrice romaine de Palmyre) en 229, par le gouverneur d'Egypte Amr ibn al-As en 639.

A LA FRONTIERE ENTRE RIVALITES ET ALTERITES ...

→ ROUTES TRAVERSANT LA PENINSULE ARABIQUE

Jusqu'au percement du Canal de Suez (en 1869) *et toujours d'actualité ...*



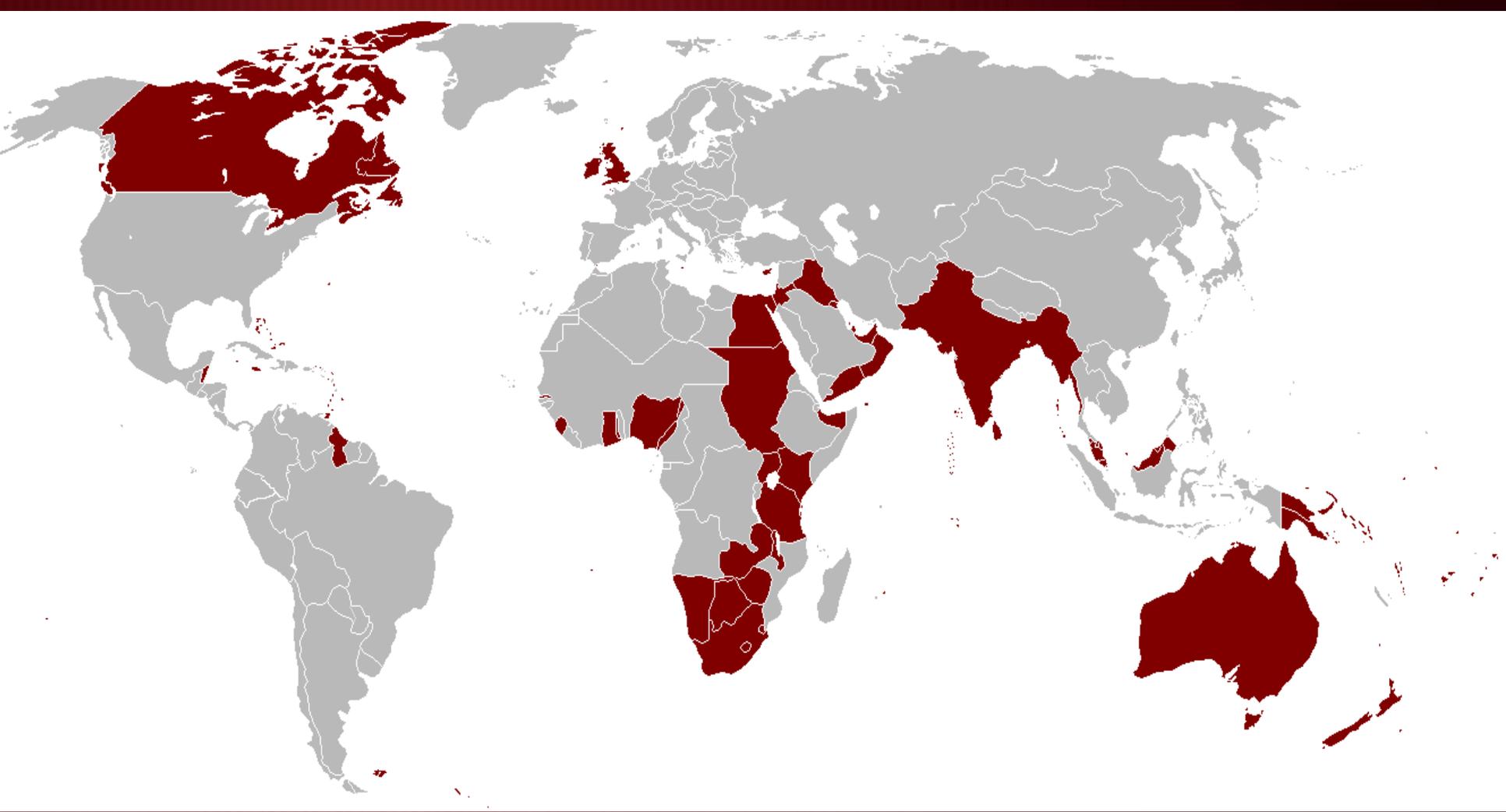
Creusement du Canal de Suez à Ismaïlia, chantier VI, l'eau de la Méditerranée arrivant au lac Timsah, 18 novembre 1866 (tableau exposé au MUCEM de Marseille – septembre 2013)

**LE PLUS COURT CHEMIN POSSIBLE POUR "ALLER AUX INDES":
PAR LE CANAL DE SUEZ, DONC EN "CONTROLANT L'EGYPTE" ...**

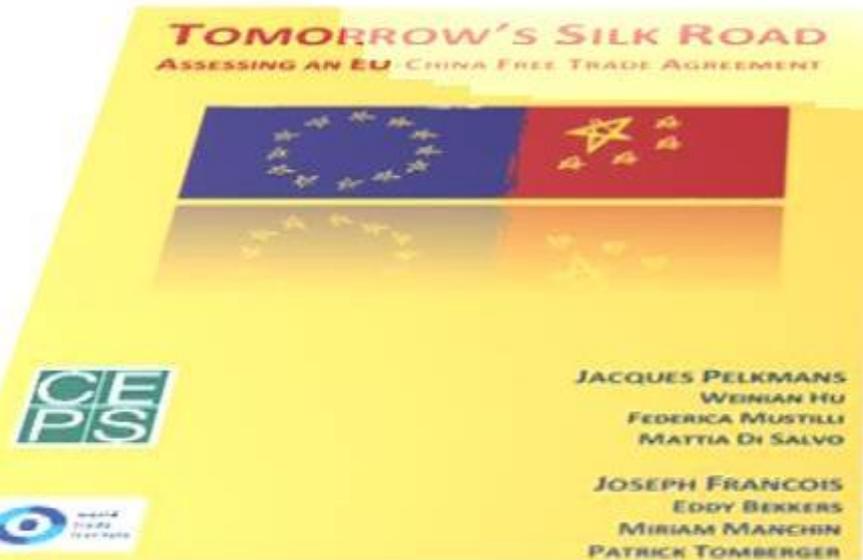


Itinéraire « rallongé » de Bartolomé DIAS,
Vasco de GAMA et suivants

British Empire at its territorial peak in 1921



2) LES ROUTES DE LA SOIE SONT-ELLES NOUVELLE TENTATIVE D'ALTERITES, A PRESENT ?



2) LES ROUTES DE LA SOIE SONT-ELLES NOUVELLE TENTATIVE D'ALTERITES, A PRESENT ?

a) NOUVELLE ALTERITE POUR EVITER CECI, PARMI D'AUTRES FLEAUX PLANETAIRES ... : ILLUSTRATION FINALE D'UN «STRESS HYDRIQUE » EN ASIE CENTRALE

b) D'OÙ L'IMPERATIVE NECESSITE DE RELIER EUROPE ET ASIE ...

c) DONC : ACCROITRE LES DENSITES ECONOMIQUES PAR QUELQUES PARCOURS TRANSVERSAUX AU TITRE DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE (OBOR / B.R.I. CHINE) INNOVATION APPARENTE : LE PASSAGE PAR LA RUSSIE

d) ... TOUT CELA SANS OUBLIER LE CORRIDOR ARCTIQUE MULTI-MODAL (FERROVIAIRE-MARITIME) DE PLUS EN PLUS PRATICABLE AU FIL DES ANNEES, MALGRE LE RISQUE ECOLOGIQUE ... , OFFRANT A LA RUSSIE UN (NOUVEAU) ROLE STRATEGIQUE MAJEUR ... (ROLE STRATEGIQUE MAJEUR QUE LA RUSSIE A TENU AUTREFOIS ENTRE EUROPE ET ASIE)

**a) NOUVELLE ALTERITE POUR EVITER CECI,
PARMI D'AUTRES FLEAUX PLANETAIRES ...**

ILLUSTRATION FINALE D'UN «*STRESS HYDRIQUE*»



MER D'ARAL, A MOYNAQ

(République du KARAKALPAKSTAN, OUZBEKISTAN, ASIE CENTRALE)

18 000 habitants, 885 kms au Nord-Ouest de Tachkent

Photographe : Arian SWEGERS, 29 Avril 2008 – libre utilisation aux conditions de 'Creative Commons Attribution 2.0 Genericlicense'.



**b) D'OÙ L'IMPERATIVE NECESSITE
DE RELIER EUROPE,
AFRIQUE ET ASIE ...**

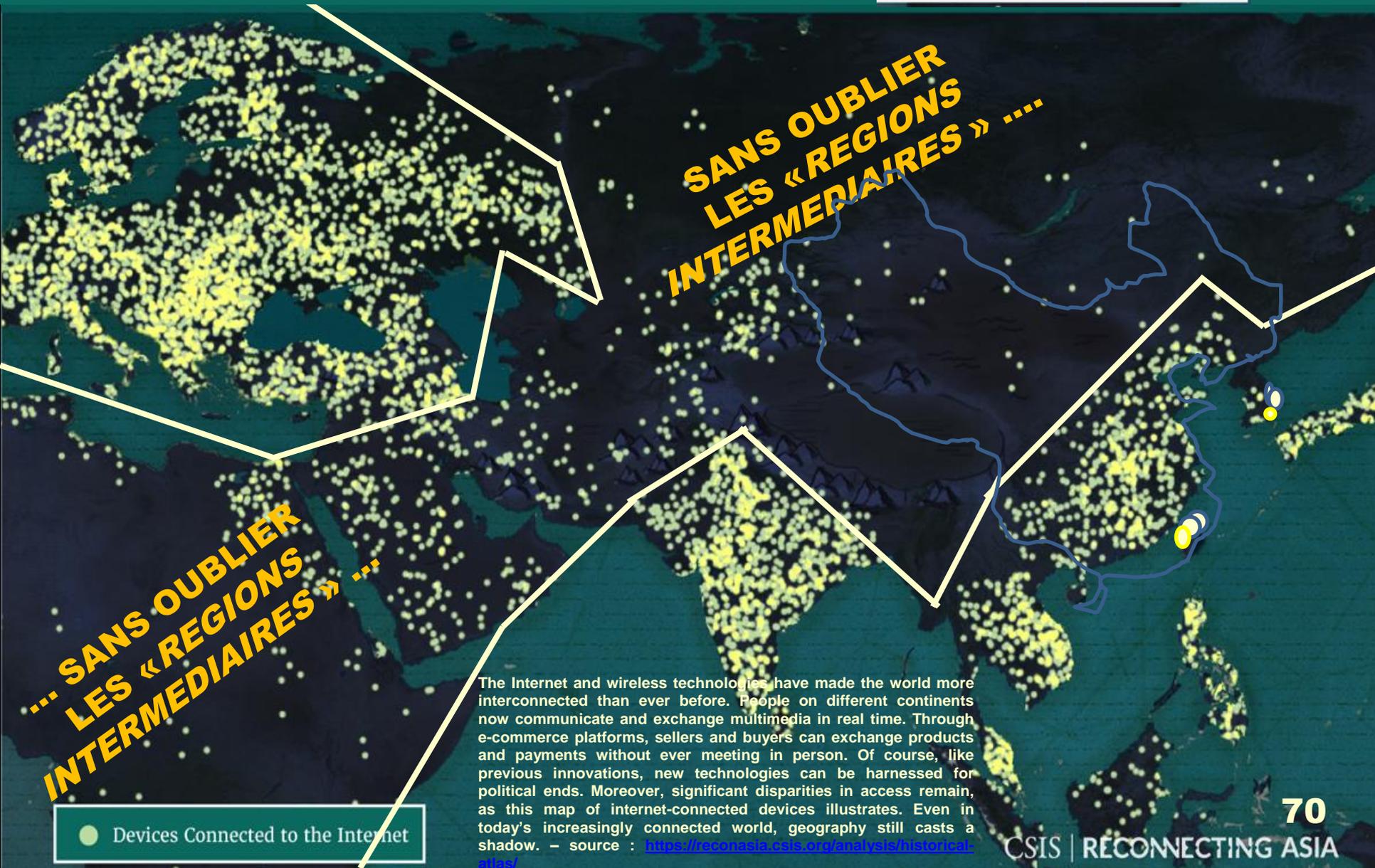
**... SANS OUBLIER
LES «REGIONS INTERMIDIAIRES» ...**

**Exemple des projets de « nouvelles Routes économiques de la Soie »
(« One Belt, One Road » [OBOR] en anglais),
présentés par les autorités chinoises en fin mars 2015 à Boao
(Hainan, Chine du Sud)**

RELIER ASIE, AFRIQUE ET EUROPE VIA LES « PAYS INTERMEDIAIRES »

VERSION DIGITALE (A PRESENT)

● Devices Connected to the Internet



... SANS OUBLIER
LES « REGIONS
INTERMEDIAIRES » ...

SANS OUBLIER
LES « REGIONS
INTERMEDIAIRES »

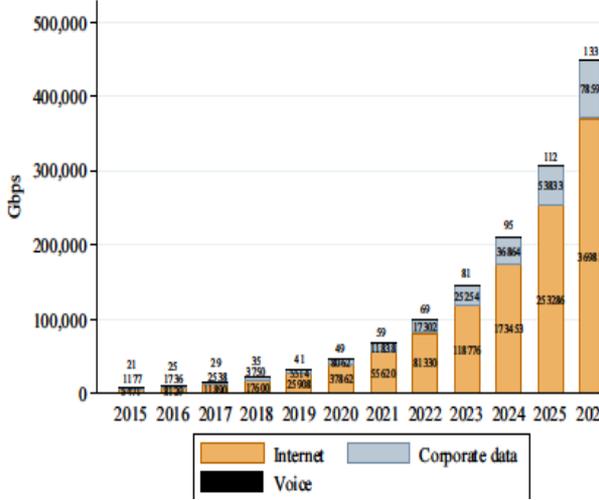
The Internet and wireless technologies have made the world more interconnected than ever before. People on different continents now communicate and exchange multimedia in real time. Through e-commerce platforms, sellers and buyers can exchange products and payments without ever meeting in person. Of course, like previous innovations, new technologies can be harnessed for political ends. Moreover, significant disparities in access remain, as this map of internet-connected devices illustrates. Even in today's increasingly connected world, geography still casts a shadow. – source : <https://reconasia.csis.org/analysis/historical-aiiaa/>

● Devices Connected to the Internet

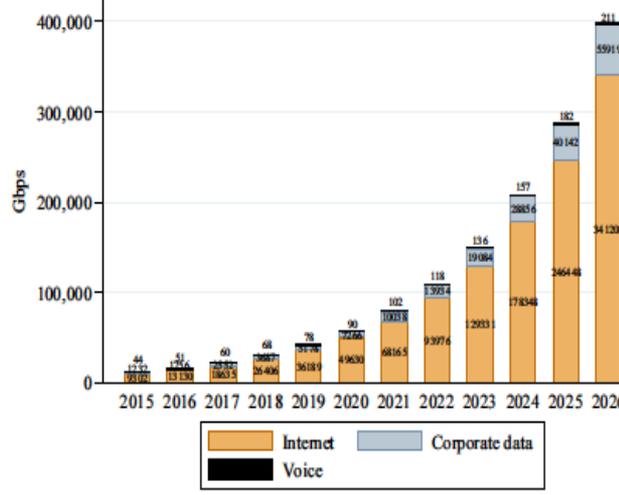
ICT 6 CORRIDORS UNDER BELT AND ROAD CHARACTERIZATION : EVOLUTION 2015-2026 IN Gpbs PERSPECTIVE



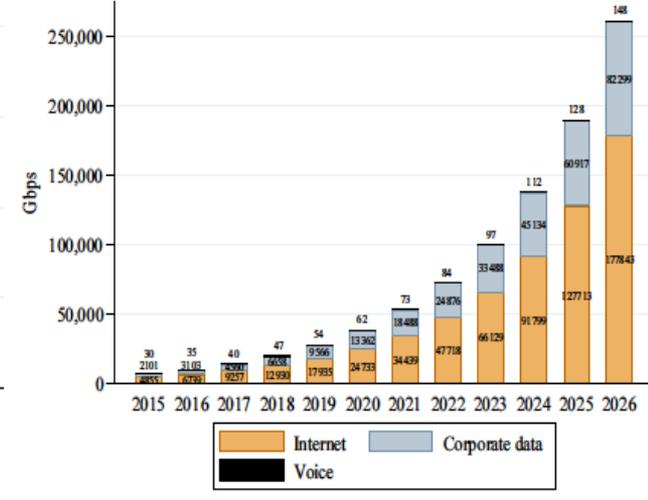
Forecasted international bandwidth along the China - Central Asia - West Asia corridor (Gbps), 2015-2026



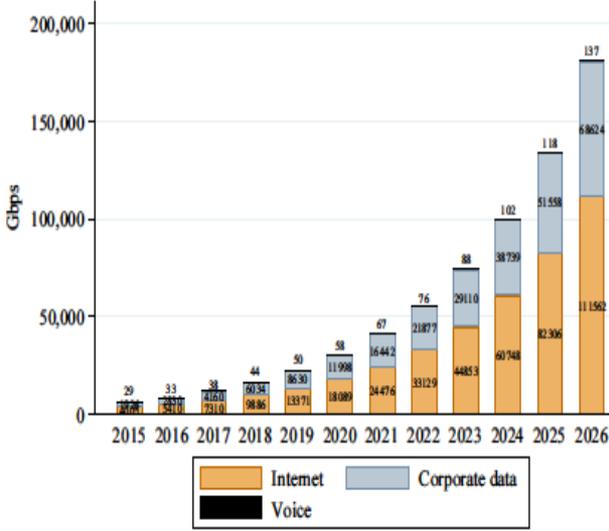
Forecasted international bandwidth along the China-Indochina Peninsula corridor (Gbps), 2015-2026



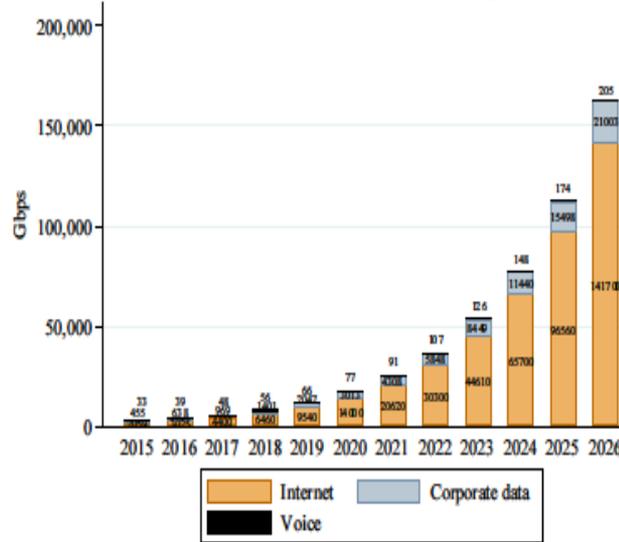
Forecasted international bandwidth along the New Eurasia Land Bridge corridor (Gbps), 2015-2026



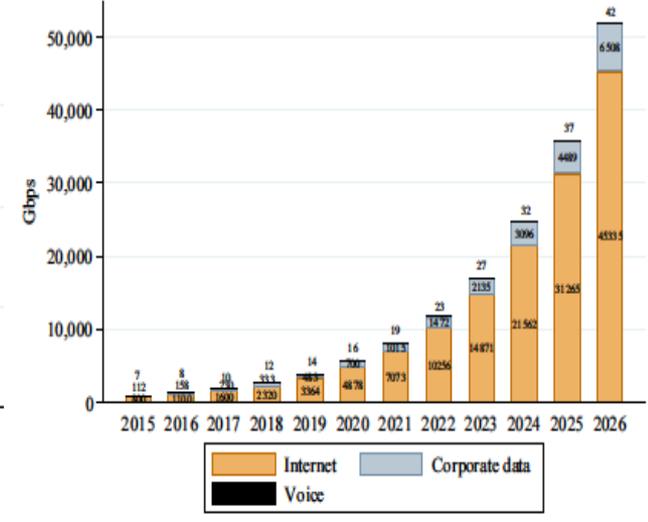
Forecasted international bandwidth along the China-Mongolia-Russia corridor (Gbps), 2015-2026



Forecasted international bandwidth along the Bangladesh-China-India-Myanmar corridor (Gbps), 2015-2026



Forecasted international bandwidth along the China-Pakistan corridor (Gbps), 2015-2026



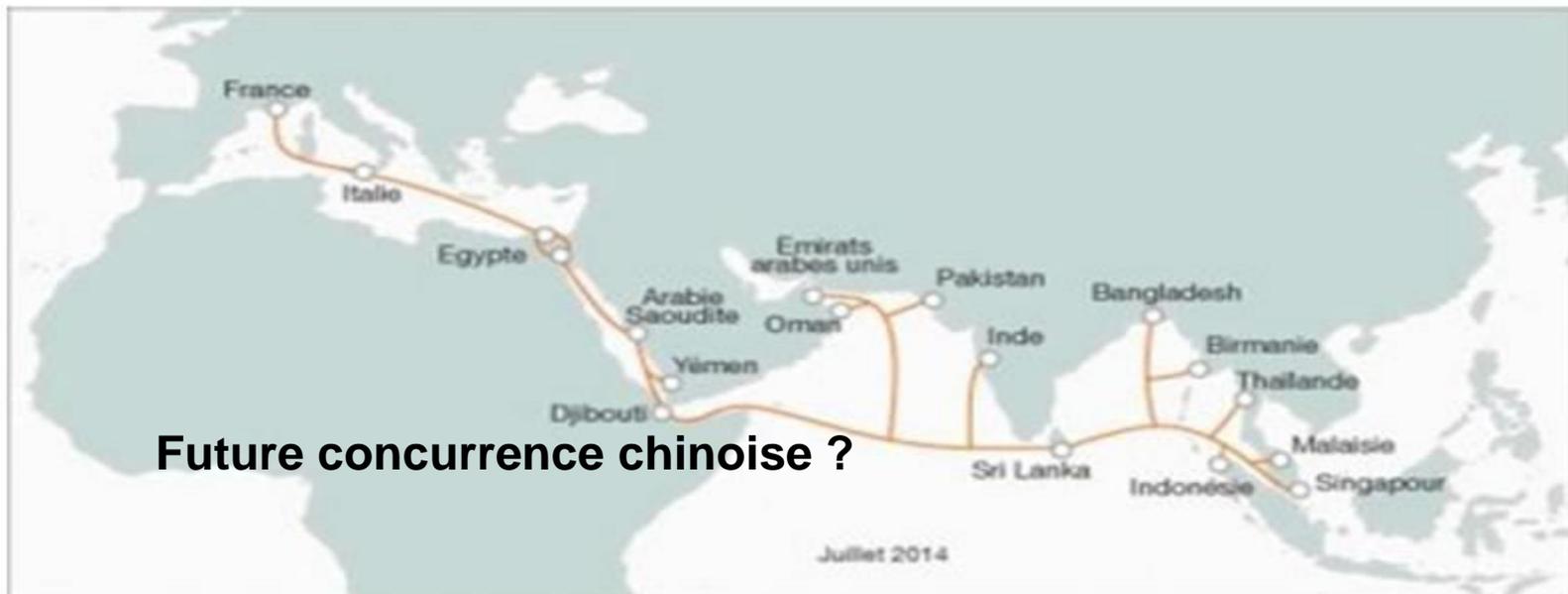
... TOUT CELA SANS COMPTER LES ROUTES DE LA SOIE AERIENNES, TOURISTIQUES, NUMERIQUES, LOGISTIQUES ...

* Câbles sous-marins : ORANGE tisse une voie vers l'Asie ...

Le 1^{er} mars 2016, ORANGE, le numéro un français des télécommunications a effectué l'opération dite d'« atterrissage » d'un câble sous-marin à la Seyne-sur-Mer, près de Toulon. Long de 20 000 km, celui-ci reliera d'ici 2017 la France à Singapour. Il doit permettre de faire face à l'explosion du trafic Internet entre l'Europe et l'Asie.

Ce câble SEA-ME-WE 5 (pour *East Asia-Middle East-Western Europe*) qu'ORANGE a raccordé à l'Europe est doté de trois paires de fibre optique et d'une longueur totale de 20 000 km, celui-ci reliera la France à Singapour d'ici 2017 (...) Une fois achevé, le câble disposera d'une capacité 24 téraoctets par seconde. Plus concrètement, cela représente « trois à quatre fois la capacité qui transite actuellement sur le réseau cœur d'Orange en France ».

Cf. liens : <http://www.latribune.fr/technos-medias/telecoms-les-cables-sous-marins-se-multiplient-entre-les-continent-545719.html>
[http://www.latribune.fr/technos-medias/cables-sous-marins-orange-tisse-une-voie-vers-l-asie-554893.html#xtor=EPR-2-\[morning-briefing\]-20160303](http://www.latribune.fr/technos-medias/cables-sous-marins-orange-tisse-une-voie-vers-l-asie-554893.html#xtor=EPR-2-[morning-briefing]-20160303)



Future concurrence chinoise ?

Chinese cable project red-flagged

An undersea cable project by China's Huawei, aimed at delivering internet to the Solomon Islands, has been banned from connecting to Australia's broadband network. Instead, Canberra will fund the project

— Undersea cables ● Landing points - - - Australian proposal



Vital statistics

97% Proportion of global communications transmitted via submarine cables

US\$10,000 billion Value of financial transactions made via undersea cables per day

213 independent cable systems carrying 877,000km of fibre

97,304km Length of undersea cables landing in Australia

Source : cours de politique extérieure chinoise, 2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO



Sources: TeleGeography; Undersea Cables by Rishi Suna, Policy Exchange

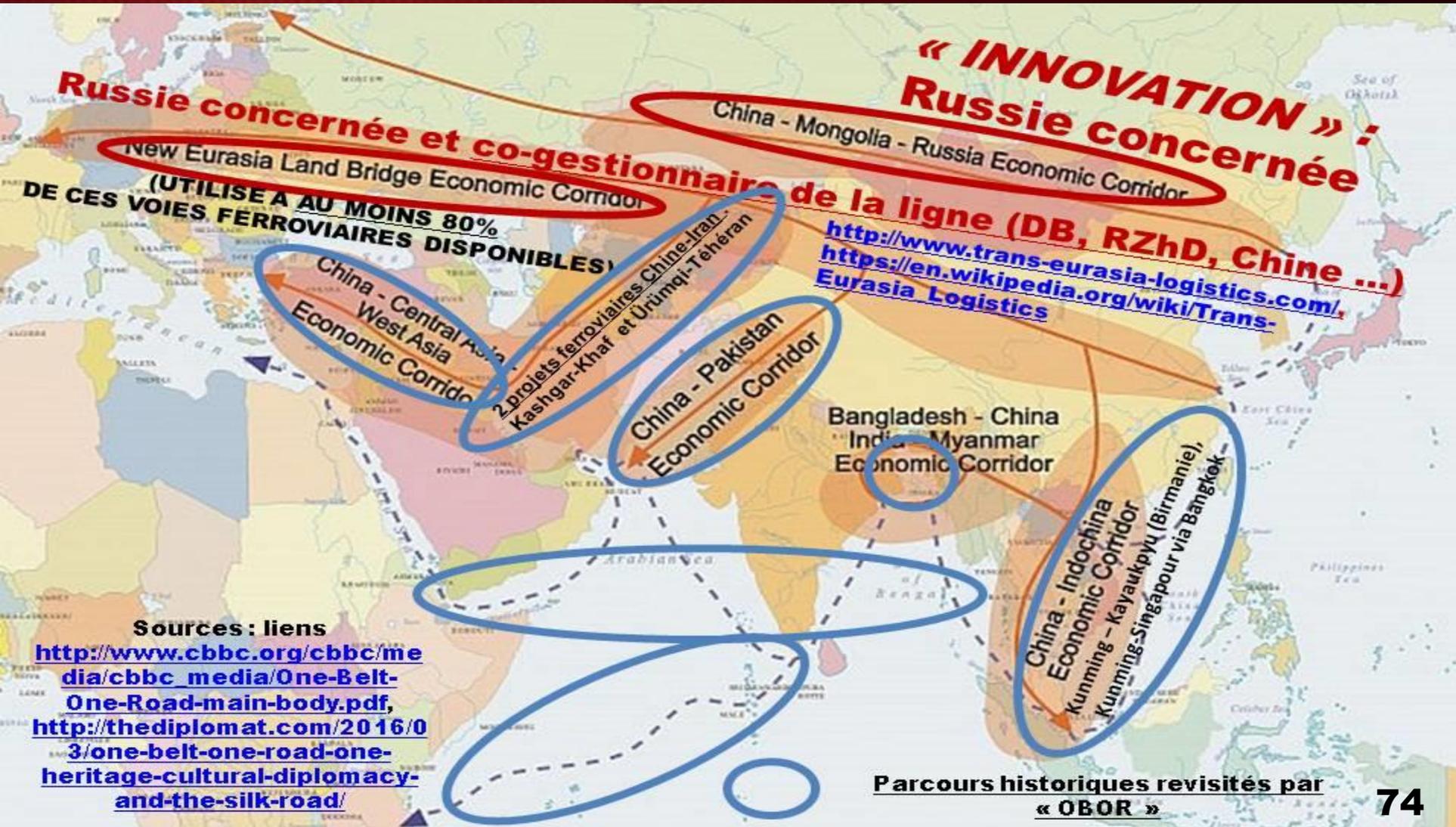
© GRAPHIC NEWS

GN36100 Graphic shows submarine cable links to Australia and facts about sub-sea cables

c) DONC : ACCROITRE LES DENSITES ECONOMIQUES PAR QUELQUES PARCOURS TRANSVERSAUX AU TITRE DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

→ (OBOR / B.R.I. CHINE)

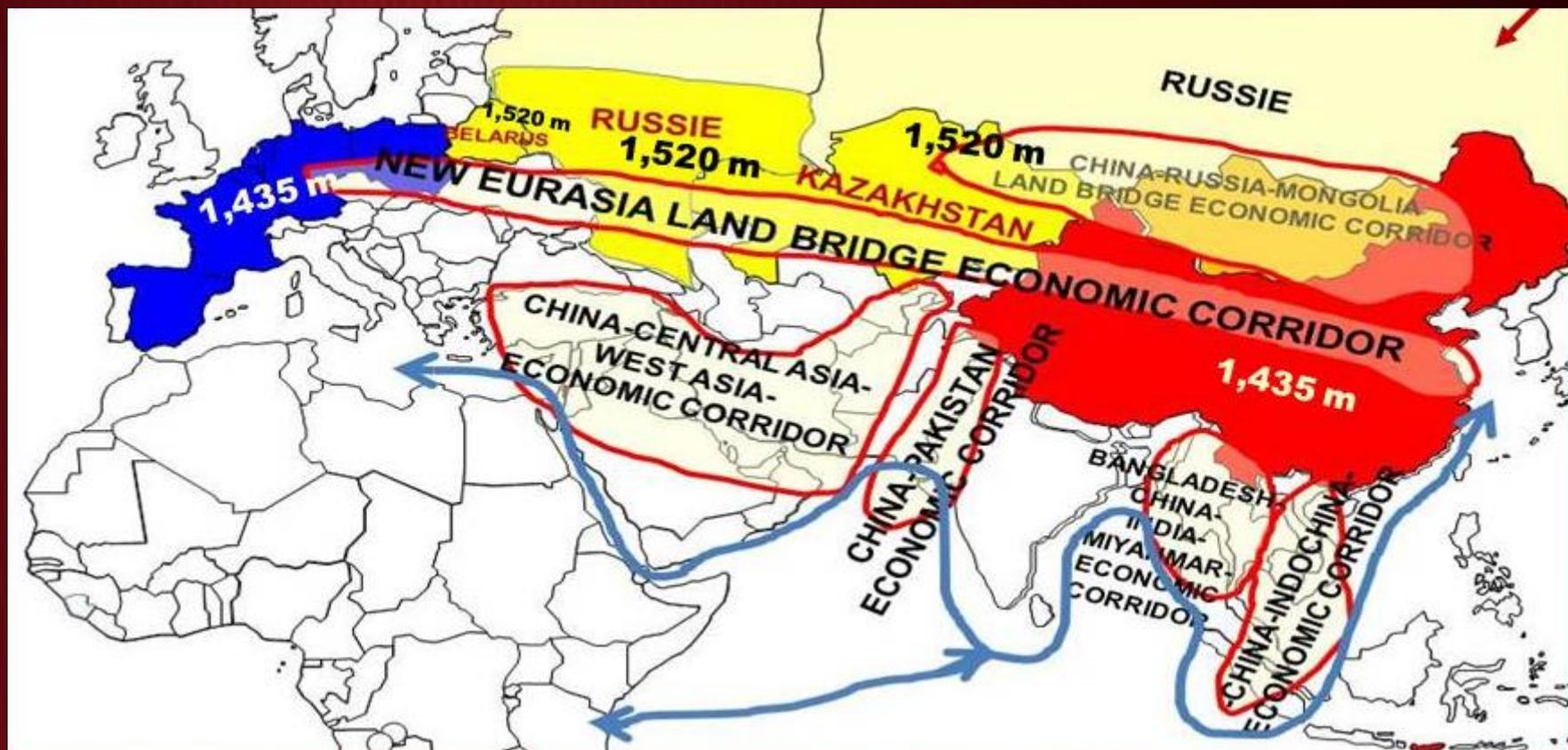
INNOVATION APPARENTE : LE PASSAGE PAR LA RUSSIE



POURQUOI LES TERMINUS EUROPEENS DE CONVOIS FERROVIAIRES CHINOIS DE FRET PASSENT PAR LA RUSSIE, EMPRUNTANT CE PARCOURS «CENTRAL NORD» DES «NOUVELLES ROUTES (FERROVIAIRES) DE LA SOIE» A AU MOINS 80% DES VOIES DISPONIBLES ?

**Parce qu'il ne traverse que trois pays entre Chine et Europe :
KAZAKHSTAN, RUSSIE, BELARUS**

Allègement apparent des formalités, malgré deux changements d'écartement de voies

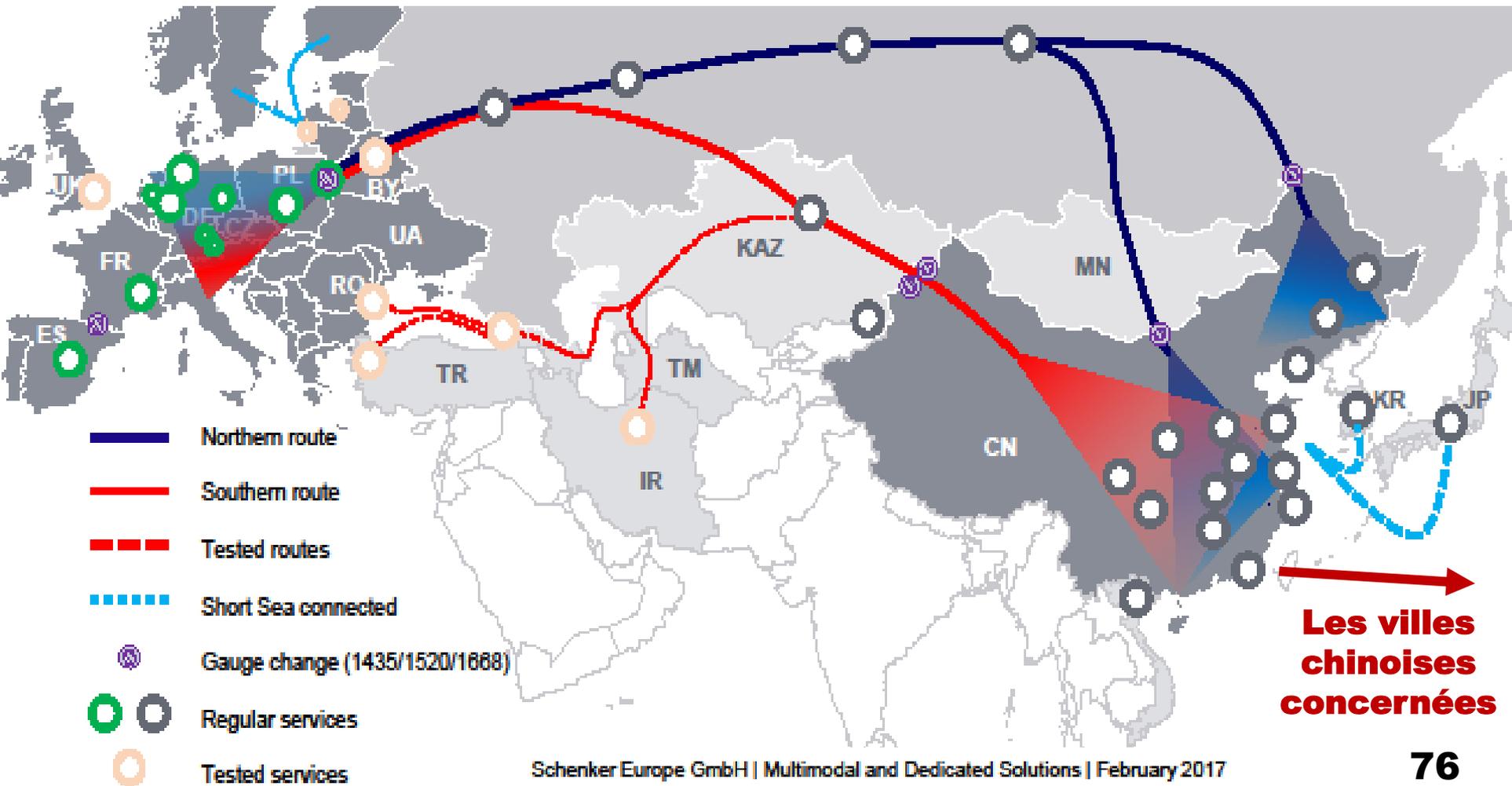


LA RUSSIE EST AINSI GEOGRAPHIQUEMENT IMPACTEE DU QUART AU TIERS ENVIRON DU TOTAL DU PARCOURS «CENTRAL NORD» («NEW EURASIAN LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR») DES «NOUVELLES ROUTES (FERROVIAIRES) DE LA SOIE»

PRESENTEMENT : LA QUASI-TOTALITE DES CONVOIS FERROVIAIRES CHINOIS DE FRET PASSENT PAR LA RUSSIE, A TRAVERS LE «NEW EURASIAN LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR» (UTILISE A AU MOINS 80% DES VOIES FERROVIAIRES DISPONIBLES)

DB Schenker's network of Land Transport is well connected by New Silkroad rail system

DB SCHENKER
ILLUSTRATIVE

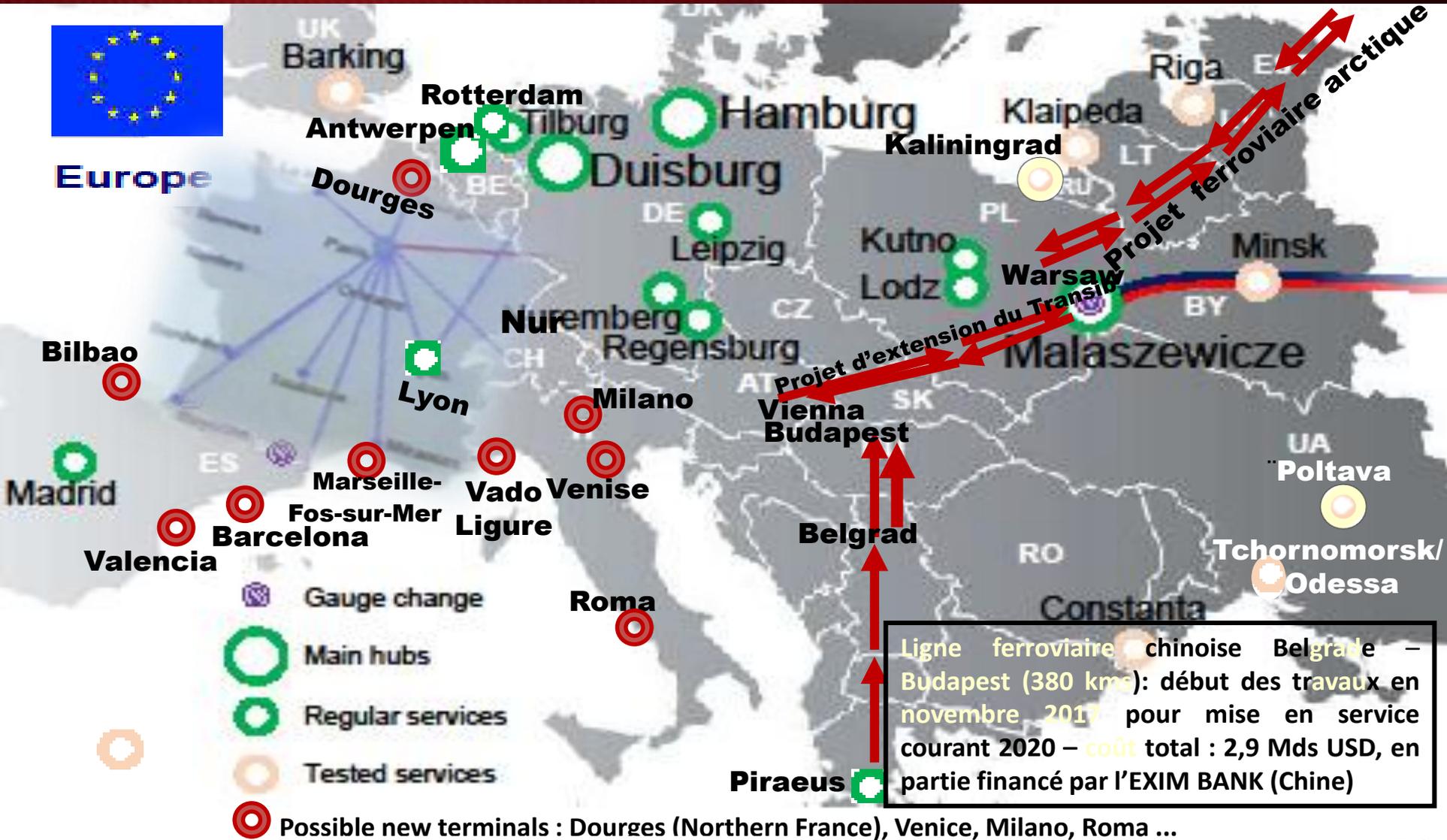


Les villes chinoises concernées

**PRESENTEMENT : LES VILLES CHINOISES CONCERNEES :
~ 30 TERMINUS FERROVIAIRES FRET DEPART DE CHINE VERS L'EUROPE,
DONT :**



PRESENTEMENT : LES (~ 30) VILLES EUROPEENES CONCERNEES : TERMINUS FERROVIAIRES POUR FRET CHINOIS ARRIVANT EN EUROPE



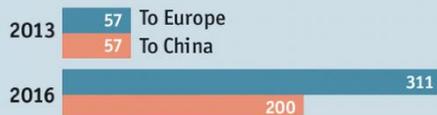
CHINA-EUROPE RAILWAY CONTAINER TRAFFIC ACROSS EEU TO ALMOST DOUBLE BETWEEN 2017 AND 2020, THEN ALSO TO DOUBLE TO 2030 AND MORE ...

The EDB's Silk Road Transport Corridors report released on April 2018 projects a jump in the number of 40-foot container equivalent units (FEU) transiting the EEU region **from 7,000 FEU in 2010 to 131,000 FEU recorded in 2017, to 200,000-250,000 FEU by 2020, to 500,000 FEU by 2030 and to 3,000,000 FEU by 2040 (which level of transfer from sea or air to train ?).** (...) The report states that much of the ongoing expansion in transit would be dependent on freight rates, **which currently average at \$5,500 per FEU. "Subsidy-driven reduction of China-Europe railway container freight rates by 30%-50%, has resulted in a 19-fold increase of container traffic. (...)"**

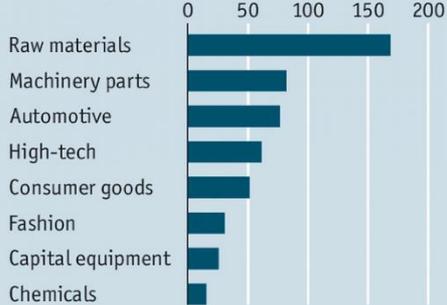
"A total of 3,673 freight trains traveled from China to Europe in 2017".

On a roll

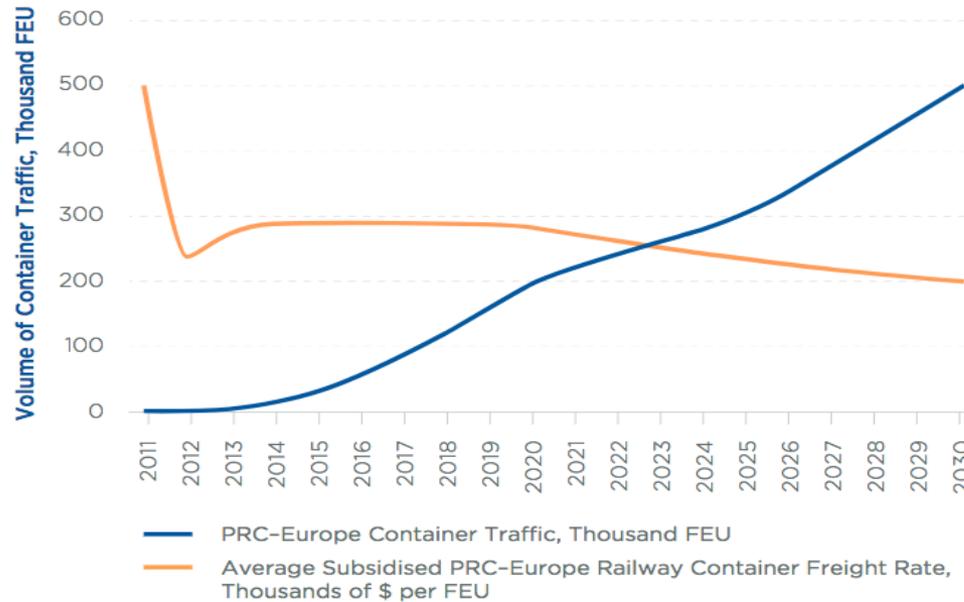
China-Europe rail volumes, '000 tonnes



By industry, 2016



Sources: Seabury Group; Accenture



Changes in Railway Container Freight Rates and Volume of Freight Traffic along PRC-Europe Routes (Estimated Freight Rate Elasticity of Demand). Scenario Envisaging Freight Rate Reduction to \$4,000 per FEU by 2030

Source: in-house calculations

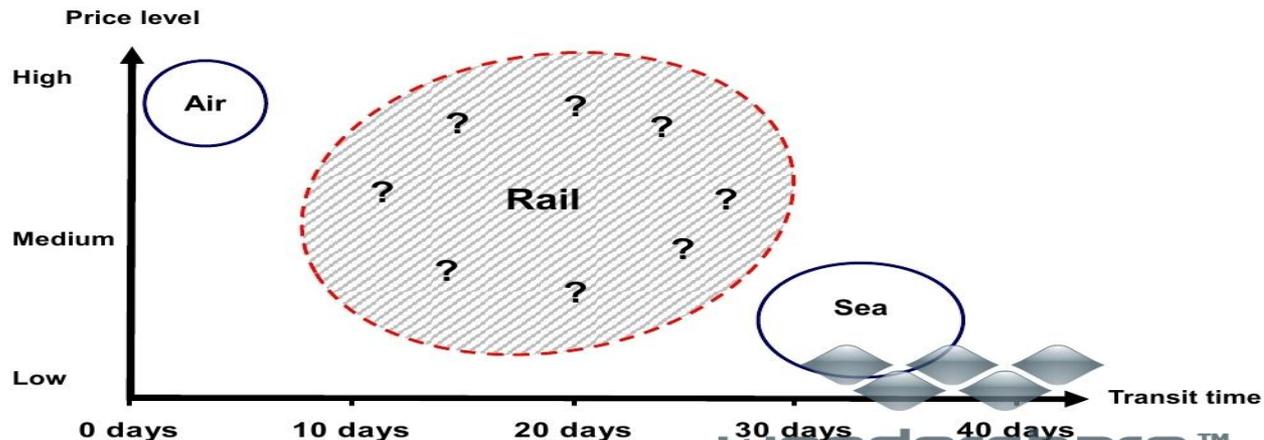
Sources : <http://www.intellinews.com/china-europe-container-traffic-across-eeu-to-almost-double-by-2020-140038/>, <https://www.economist.com/business/2017/09/16/new-rail-routes-between-china-and-europe-will-change-trade-patterns>, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf).

On est passé de 1 880 trains à fin juin 2016 à **3 700 voyages aller-retour en 2017, pour une perspective de 5 000 trains aller-retour à horizon 2020**, avec une valeur de transport passée de **6,8 milliards de dollars en 2014, à 15 milliards de dollars en 2016**.*

Selon des estimations chinoises, malgré les (encore) faibles tonnages transportés par rapport au bateau, le fret ferroviaire via les Russie, Kazakhstan et Bélarus est donc normalement appelé à augmenter de plusieurs fois d'ici 2020, de milliers (13 014 TEU entre les 1er et 3ème trimestres 2014 à 200-250 000 TEU de fret transportés à horizon 2020, et parfois de façon multi-modale – cf. / café du Vietnam).

Cela laisserait ainsi entrevoir des perspectives encourageantes de rentabilité économique des parcours (DB SCHENKER semble y croire a priori – cf. ci-après), avec la question connexe actuelle et à venir de savoir si ce fret ferroviaire chinois entre Chine et Europe est uniquement ou non profitable à la Chine.

Is there a potential for market growth for Rail on the corridors between Europe and Asia?



* Sources : <http://www.railways.kz/en/node/8633>, <http://www.chicagotribune.com/news/>, <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/One-Belt-One-Road-Yuxinou-Railway-Development/rp/en/1/1X000000/1X0A2XUF.htm>, <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, <https://www.tdg.ch/economie/fret-ferroviaire-direct-chineurope-explose/story/26691651> .

China-Europe Block Trains since 2011

On March 19, 2011, first Block Train from Chongqing, China's western metropolis, was sent off to Duisburg Germany, which is regarded as "Yu-Xin-EU" Block Train, meaning from Chongqing through Xinjiang Uygur Autonomous Region to Europe. After that, from China to Europe (including middle east Region), such block trains have boomingly developed; there are more than 12 cities, such as Wuhan, Suzhou, Yiwu, and Zhengzhou which are named as "Han-Xin-Eu", Yi-Xin-Eu and Zheng-Xin-Eu, respectively. Until the end of 2016, the number of such Block trains have increased up to 1,702 (Huang, 2016).

We put all collected data about China-Europe block trains in table 1, to see the increased trend.

Table 1. China-Europe Block Trains Development

Year	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Regular Train Numbers	17	42	80	308	815	1702
Accumulation	17	59	139	447	1262	2964
Annual Increase	-	147%	90%	285%	165%	109%

In the above table, the data of 2011 and 2012 has come from Mr. Li Zhongyu's paper, which is published in Port Economy (He& Li, 2016). Main data above is from the report of "Sino-Europe Block Train Accumulated to 1500", written by Mr. Peng Qian and Mr. Ma Jian, published in the People's Railway of China, April 13, 2016.

Source : «*The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation*» - <http://redfame.com/journal/index.php/bms/article/view/2490/2619>, page 26

China provides generous subsidies for these routes, making their true economic viability more difficult to assess

China also provides generous subsidies for these routes, making their true economic viability more difficult to assess. According to reports, subsidies can range from \$1,000 to \$5,000 for each FEU, accounting for up to one-half the total cost.²⁰ One study that examined subsidies in 2014 found an even higher range, up to \$7,000 per container.²¹ The same study estimated that China's provincial governments collectively spent over \$300 million subsidizing China-Europe block trains during 2011 to 2016. That sum is modest when compared to the \$113 billion that China plans to spend on its railways in 2018.²²

²⁰ Keith Barrow, "China-Europe rail freight: in it for the long-haul," *International Railway Journal*, January 17, 2018, <http://www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-in-it-for-the-long-haul.html>. See also: Eugene Gerden, "China may heavily subsidize container rail shipments to Russia," *JOC*, January 29, 2016, http://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/asia/china-may-heavily-subsidize-container-rail-shipments-russia_20160129.html.

²¹ Babak Besharati et al., "The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation," *Business and Management Studies* 3, no. 3 (September 2017): <https://doi.org/10.11114/bms.v3i3.2490>, <http://redfame.com/journal/index.php/bms/article/view/2490/2619>.

²² "China targets 2018 rail investment of \$113 billion, lowest since 2013," Reuters, January 1, 2018, <https://www.reuters.com/article/us-china-rail/china-targets-2018-rail-investment-of-113-billion-lowest-since-2013-idUSKBN1ER042>.

Source : <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, Jean-Paul Rodrigue, *The Geography of Transport Systems*; "Containers," World Shipping Council, 2018

Container Rate and Government Subsidies of China-Europe Block Trains (Unit: USD)

As the logistic companies in China face high operation costs, they have asked local provincial governments to support such new transportation ways. The first subsidy event has been seen in Chongqing's Yu-Xin-Eu case, and then almost all provinces have taken the measures to offer subsidies in different ways facilitate X-Xin-Eu block train operations. From Wang Yangkun (2015), some China-Europe block trains rate information, as well as subsidies in detail, are put into following table :

NAME of Route	From-To	Distance(KM)	Rate	Days	SUBSIDIES
YU XIN EU	CHONG QING to Duisburg, Germany	11000	8900	15~17	3500~4000
HAN XIN EU	WU HAN to Czech, Poland	10700	12000	15~17	4000~5000
RONG EU Fast Train	CHENG DU to Lodz, Poland	9965	10290	12~14	3000~3500
ZHENG EU	ZHENG ZHOU to Hamburg, Germany	10245	10500	16~18	3000~7000
SU MAN EU	SU ZHOU to Warsaw, Poland	11200	7500	12~15	1000(has been canceled)
YI XIN EU	YI WU to Madrid, Spain	13052	10000	21	This is good case without subsidies.
YING MAN EU	YING KOU to Poland, Belarus and Slovakia	14000	-	12~13	-
YU XIN EU	CHONG QING to Duisburg, Germany	11000	8900	15~17	3500~4000

Source : «The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation» - <http://redfame.com/journal/index.php/bms/article/view/2490/2619>, page 28

Container Rate and Government Subsidies of China-Europe Block Trains (Unit: USD)

From the above table, we can see that China provincial government's subsidy is varying from 0 to 7,000 USD per FEU in 2014. Why did such different situation happened? The reasonable explanation for this is that all these subsidies decisions are decided by Chinese local provincial governments. The author of the present paper would like to point out that China Railways realized that because so many provincial governments involved in this new transportation means development, which all use local name in such railway route, which caused unnecessary provincial region competition to collect cargo sources, and also caused chaotic situation to cooperation internationally. So in order to formulate unified image, China Railway Company in June 2016 announced that all those China-Europe Block Trains are renamed as "China Railway Express", previous name as X-Xin-Eu as Yu-Xin-EU, Han-Xin-EU, Yi-Xin-EU and Zheng-Xin-EU are stopped to use again.

From the above table, it is clear that Henan Provincial Government offered extremely high subsidy to per FEU maxim to USD 7,000, while eastern provinces such as Jiangsu and Zhejiang province have not provided such subsidies, this kind of transportation means is more sustainable. Based on investigation about China-Europe Block Trains cases, government subsidies are now normal cases, so for this research, we use subsidies' data in table above are used and average get per block train's government subsidies is about USD 3542, thinking about the trend to gradually reduce such subsidies, also consulted some managers in this industry, it can be estimated that USD 2,500 could be the average subsidies for each sending off China FEU. To the end of 2016, total block trains from China to Europe are 2,964, which is equivalent to 121,524 FEU (usually per block train takes about 41 FEU containers), so the total amount of government subsidies could be as 303 million USD (about RMB 2 billion) for the period of 2011 to 2016.

Trade flows by Europe union and China HS section 2013 – 2016 (unit: million euro)

HS Sections	Imports				Exports			
	Value Mio €				Value Mio €			
YEAR	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
TOTAL	280,150	302,149	350,640	344,642	148,115	164,623	170,357	170,136
Live animals; animal products	2,008	2,011	2,217	2,267	2,198	2,440	3,390	4,779
Vegetable products	1,932	1,972	2,281	2,273	370	602	1,296	600
Animal or vegetable fats and oils	73	76	93	73	525	208	278	264
Foodstuffs, beverages, tobacco	1,590	1,622	1,690	1,696	2,727	3,018	3,941	4,670
Mineral products	667	662	869	847	3,297	3,419	3,305	5,022
Products of the chemical or allied industries	12,018	12,944	14,719	14,501	13,692	14,737	16,742	17,619
Plastics, rubber and articles thereof	9,652	10,918	12,367	12,541	6,120	6,763	6,894	7,126
Raw hides and skins, and saddlery	6,085	6,406	7,073	6,701	2,185	1,905	2,184	1,885
Wood, charcoal and cork and articles thereof	2,232	2,463	2,781	2,640	802	949	969	1,198
Pulp of wood, paper and paperboard	2,538	2,769	3,114	3,079	2,852	2,690	3,029	3,265
Textiles and textile articles	34,431	37,026	39,555	37,435	2,605	2,855	3,172	3,257
Footwear, hats and other headgear	9,547	10,290	11,516	11,002	313	352	413	429
Articles of stone, glass and ceramics	4,000	4,530	4,954	4,936	984	1,060	1,078	1,185
Pearls, precious metals and articles thereof	2,223	2,154	2,040	2,135	1,408	4,602	10,182	1,683
Base metals and articles thereof	17,268	20,415	23,455	22,236	11,745	10,920	10,509	10,063
Machinery and appliances	133,317	140,723	169,671	166,261	48,995	52,237	50,705	51,826
Transport equipment	7,092	7,137	7,661	9,255	35,796	43,246	38,224	40,214
Optical and photographic instruments, etc.	8,210	9,055	10,871	11,245	8,668	9,267	10,283	11,255
Arms and ammunition	45	47	55	53	4	5	8	10
Miscellaneous manufactured articles	24,197	27,674	32,347	32,267	1,218	1,391	1,581	1,731
Works of art and antiques	43	46	38	36	102	108	84	102
Not classified	981	1,208	1,274	1,167	1,510	1,852	2,089	1,953

Source : «The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation» - <http://redfame.com/journal/index.php/bms/article/view/2490/2619>, page 31

A CE STADE, LE FRET FERROVIAIRE CHINOIS ENTRE CHINE ET EUROPE PARAIT UNIQUEMENT PROFITABLE A LA CHINE

En contraste avec l'Est et le centre de la Chine surtout (de l'Europe aussi, à moindre degré), le manque de densité démographique et économique sur les territoires traversés entre Chine et Europe (Kazakhstan, **Russie**, Bélarus) fait à l'évidence de ces derniers de simples (mais nécessaires) espaces de transit dans les deux sens, sans valeur ajoutée qui serait apportée par des biens livrés en quantité substantielle à chaque étape du parcours «**NEW EURASIAN LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR**», afin de générer du développement économique additionnel.

La Chine finance, subventionne, produit et installe tous les projets ferroviaires inter-continentaux mentionnés *supra* et la Russie ne peut pas suivre un tel niveau de déploiement en l'état actuel et à moyen terme de sa situation économique et financière, même en tant que partenaire concerné et impliqué, y compris sur son propre territoire.

Ressemblance avec une «multi-prise électrique audio-vidéo»



Chinese platform companies offering rail freight service to Europe



**d) ... TOUT CELA SANS OUBLIER LE CORRIDOR ARCTIQUE
MULTI-MODAL (FERROVIAIRE-MARITIME)**

**DE PLUS EN PLUS PRATICABLE AU FIL DES ANNEES,
MALGRE LE RISQUE ECOLOGIQUE ...**

OFFRANT A LA RUSSIE UN (NOUVEAU) ROLE STRATEGIQUE MAJEUR ...



Extraits : 

*“While Chinese interest in the project is uncertain, firms from China are already making hefty investments in Finland. **China’s Sunshine Kaidi New Energy Group invested \$1.13 billion in a new wood-based biodiesel plant in the northern city of Kemi. More Chinese investments are on the way.**”*

*“The notion of shipping goods by land from Asia to Europe is not very practical and [is] expensive,” said David Dollar, a senior fellow at the Brookings Institution in Washington, DC. **Last year there were 20,000 containers from China that went by rail to Europe. You can put 20,000 containers on one ship.** So I think shipping will continue to be the overwhelmingly economical way to ship goods.”*



Source : cours de politique extérieure chinoise, 2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO

La banquise		
	Banquise d'été 2008	
	Iceberg fréquent	
Les ports		
	10 premiers ports mondiaux	
	Ports commerciaux	
Routes maritimes		
	Existantes	
	Saisonnière, potentiellement permanente	
	Saisonnière théorique	

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : RIVALITES, ALTERITES, OPPORTUNITES ...

III - LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE »,

UNE OPPORTUNITE SI LES ETATS ET PUISSANCES
REGIONALES SONT PRETS A REpondre
AU DEFI CHINOIS SUR 35 ANS (2015-2049)

Attente d'une réponse (européenne) de rééquilibrage,
face aux défis et risques encourus ...

De « *Il milione* » vers « *Il miliardo* » ...

« *réciprocité* »



« *projets* » « *investissements* »

« *Eurasie* »

« *multilatéralisme* » « *partenariats* »

« *anticipation* »

**EVENTAIL OUVERT
A LA
« VOIE DES INDES »**

« Les hommes construisent trop de murs et pas assez de ponts »

**Isaac NEWTON
(1642-1727)**

physicien, philosophe, astronome, alchimiste et mathématicien anglais

**« Avant de s'enrichir,
il faut d'abord construire des routes »**
(proverbe chinois)

**CONNECTIVITE
MULTI-MODALE**

**BELT AND ROAD
INITIATIVE**
Projets concrets



A bridge in the Dali-Ruili Railway (China) which is under construction -
<http://www.theindependentbd.com/magazine/details/103840/China-Myanmar-Railway-project-to-speed-up>

1) EN QUOI OBOR / B.R.I. EST-IL SI INEDIT ?

2) TOUT CELA EXPLIQUE QU'IL Y AIT *GLOBALEMENT ET REELLEMENT* BIEN PLUS DE PROJETS OBOR / B.R.I. QU'IL N'Y PARAÎT ...

3) LES ENJEUX POUR L'EUROPE : UN DILEMME .

4) AU FIL DU TEMPS DE REALISATION DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :

LA CHINE POURRAIT METTRE TOUT LE MONDE D'ACCORD (*RUSSIE, EUROPE, CAUCASE, ASIE CENTRALE, AFRIQUE ...*)



1) EN QUOI OBOR / B.R.I. EST-IL SI INEDIT ?



... PARCE QU'IL DONNE **DU SENS COORDONNE**
A UNE ECHELLE QUASI-PLANETAIRE,
EN CES TEMPS DE « **FRAGMENTATIONS DES SOLIDARITES INTER-CONTINENTALES** » ...

**CONNECTIVITE
MULTI-MODALE**

**BELT AND ROAD
INITIATIVE**
Projets concrets

... **DU SENS** **DONNE JUSQU'A PRESENT**
PAR UN SEUL PAYS ...

Taux d'investissement (FBCF) / PIB 2016 :

Chine : 44% (39% en 1960)

Inde : 30% (16% en 1960)

Monde : 24%

France : 23%

Russie : 23%

USA : 20% (23% en 1960)

Allemagne : 19%

Royaume-Uni : 17%

中国

**Sans recours
aux
mécanismes
démocratiques
occidentaux,
le régime
chinois
réussirait-il
dès lors là
où toutes
les autres
dictatures
ont échoué
jusqu'à présent
?**

... **SE PLACANT DEPUIS 40 ANS**
DANS UNE DYNAMIQUE DE SURVIE

(# ESPRIT DE RENTE DE SITUATION),
AU-DELA DU REGIME (TOTALITAIRE) EN PLACE ...

... LA CHINE QUI DISPOSE A PRIORI DE TOUS LES ATOUTS POUR CE FAIRE ...

a) UN DESSEIN ACCESSIBLE :

- UNE AMBITION : REDEVENIR UNE NOUVELLE SUPERPUISSANCE A TERME,
- UNE VISION SIMULTANEE : MUTATION INTERNE ET PROJECTION EXTERIEURE,
- UNE MEMOIRE ECRITE DU MONDE COMME SUPPORT DES PROJECTIONS,
- DU TEMPS LONG POUR ESPERER REUSSIR (A ECHEANCE 2049),
- UNE FINE INTELLIGENCE ECONOMIQUE POUR LES REPERAGES DE «*PEPITES*»,
- DES MOYENS FINANCIERS ET LOGISTIQUES JUGES VERTIGINEUX,
- UNE METHODE D'ACTION PRAGMATIQUE, FLEXIBLE, MAIS AUSSI PERFECTIBLE

b) UNE PRISE DE RISQUES ASSUMEE :

- RISQUE GEOPOLITIQUE : ASSUMER LA MONDIALISATION / FRAGMENTATION,
- RISQUES FINANCIERS,
- RISQUES SUR LE CHOIX DES LOGISTIQUES DE TRANSPORT ET D'ECHANGES,
- RISQUES EN TERME D'AUDACES GEOPOLITQUES : RACCOURCIS, CARREFOURS ET CONTOURNEMENTS ...

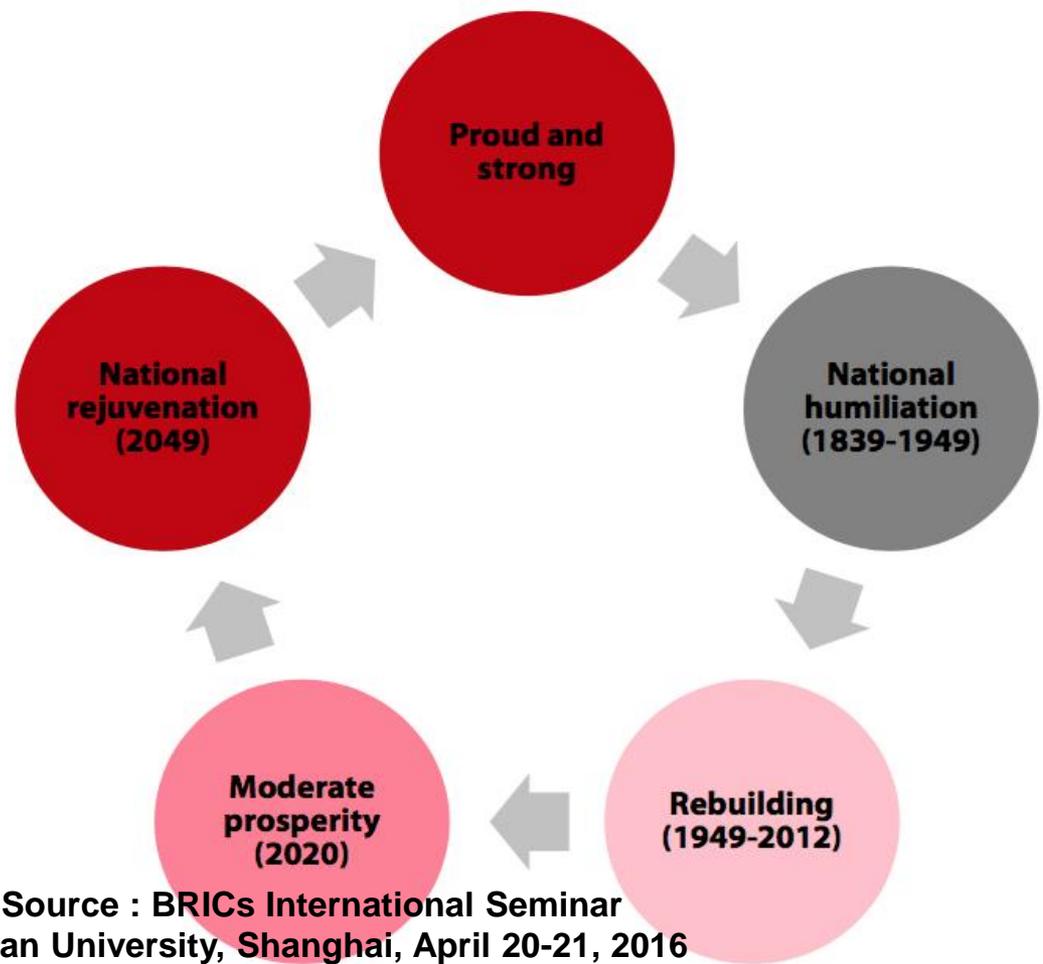
c) MAIS LA CHINE POURRA-T-ELLE CONTINUER LONGTEMPS A PRENDRE TANT DE RISQUES, NOTAMMENT FINANCIERS ?

QUELQUES ILLUSTRATIONS



a) UN DESSEIN ACCESSIBLE, UNE AMBITION : REDEVENIR UNE NOUVELLE SUPERPUISSANCE A TERME

Xi Jinping's "Chinese Dream"



China's view of history is cyclical, based on a narrative of humiliation and rejuvenation (*fixing*). The "Chinese dream," Xi Jinping declared in 2012, is "the great rejuvenation of the Chinese nation."

- It has two goals:
- Build a "moderately well-off society" by 2020.
 - Build a strong and prosperous nation by 2049, the PRC's centenary.

By mid-century, China aims to regain its position as the dominant power in Asia and be the US's equal in global affairs.

Source : BRICs International Seminar
Fudan University, Shanghai, April 20-21, 2016
Xavier RICHET, University Sorbonne Nouvelle, Paris
Wei WANG, IWEP, Chinese Academy of Social Sciences (CASS)

**... LA CHINE ET LE « *POIDS DU MONDE* »
EN GUISE DE *DESSEIN ACCESSIBLE* ...**



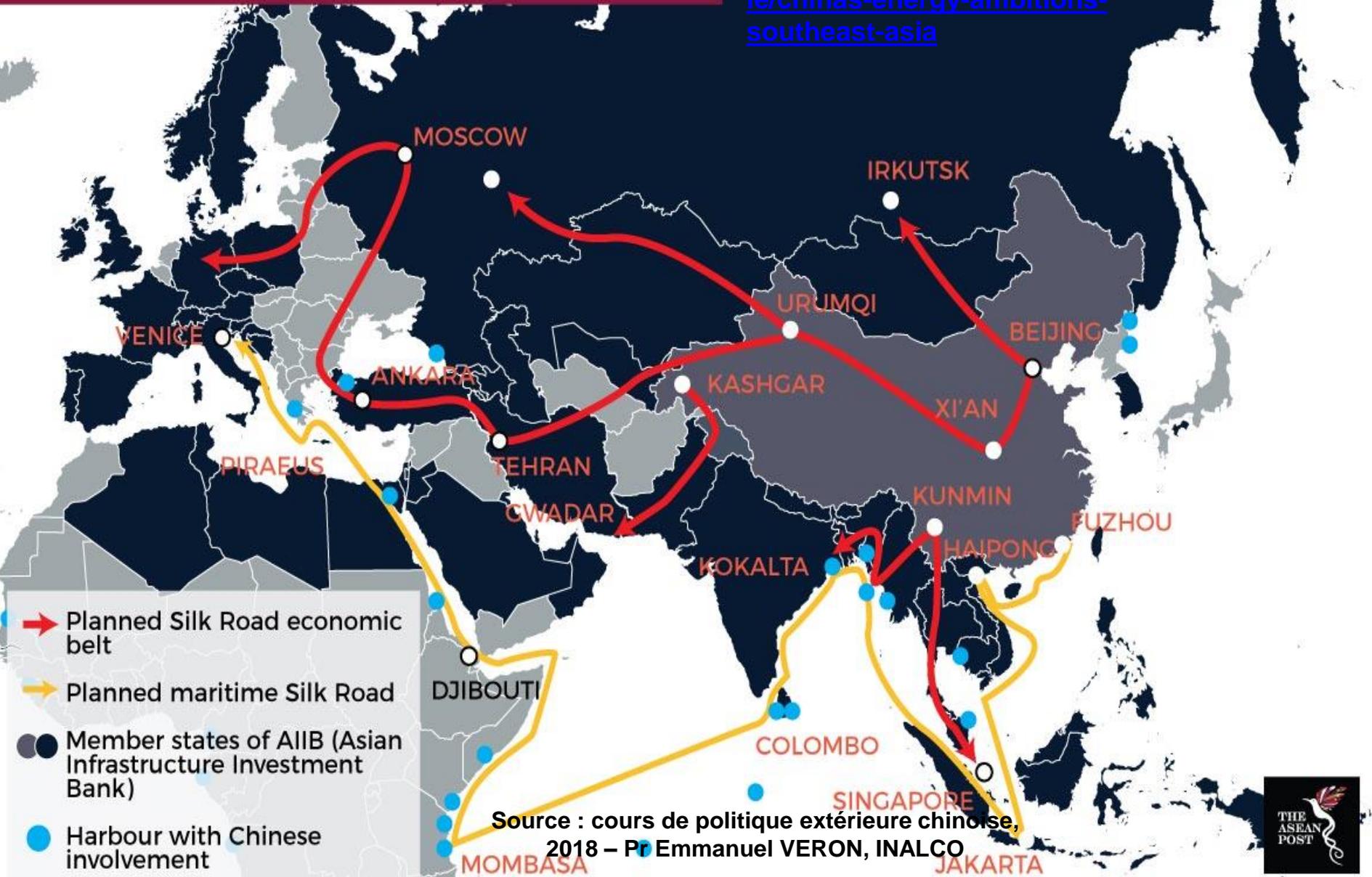
→ a)1) UNE METHODE D'ACTION PRAGMATIQUE, FLEXIBLE →



China's Belt Road Initiative

Source

<https://theaseanpost.com/article/chinas-energy-ambitions-southeast-asia>



Source : cours de politique extérieure chinoise, 2018 – Pr Emmanuel VERON, INALCO



➔ **UNE METHODE D'ACTION PRAGMATIQUE, FLEXIBLE, suite**

LE « *MEMORANDUM OF UNDERSTANDING* » (M.o.U.) :

M.o.U. : « *facteur déclenchant* » des projets concrets et des financements chinois avec la plupart des Etats-membres de la zone « OBOR » (73)

Soit un système contractualisant bilatéral au départ, devenant ensuite et de fait multilatéral, inter-étatique, au fur et à mesure des Etats pouvant être collectivement impliqués sur un projet et des connectivités multi-modales que la Chine met en place.

D'où son succès en Europe de l'Est, notamment («16+1»)

**LISTE (*non exhaustive*) jointe en annexe
SIGNES ENTRE LA CHINE ET DIVERS ETATS EURASIATIQUES**

**a)2) UNE FINE INTELLIGENCE ECONOMIQUE
POUR LES REPERAGES DE « PEPITES »
VERSION SIMPLIFIEE EN TERME DE SECURITE ECONOMIQUE :
CORRIDORS TERRESTRES, VOIES MARITIMES « FEDERATEURS »
ET CONSTELLATION DE « COMPTOIRS » CHINOIS, ACTUELS ET FUTURS ...**



**... ET PLUS LES PORTS MARITIMES,
LES AEROPORTS? ET PLUS D'UNE
CINQUANTAINE DE PLATEFORMES
LOGISTIQUES CHINOISES A FAIRE
APPARAITRE EN PLUS EURASIE
ET EN AFRIQUE, ISSUES DES
PROJETS « OBOR » ANCIENS, EN
COURS OU FUTURS ...**

71 pays concernés (pas le Japon, ni la Corée du Nord, ni les Etats-Unis) :

Source : Hong Kong Trade Development Council based on Chinese Academy of Social Sciences

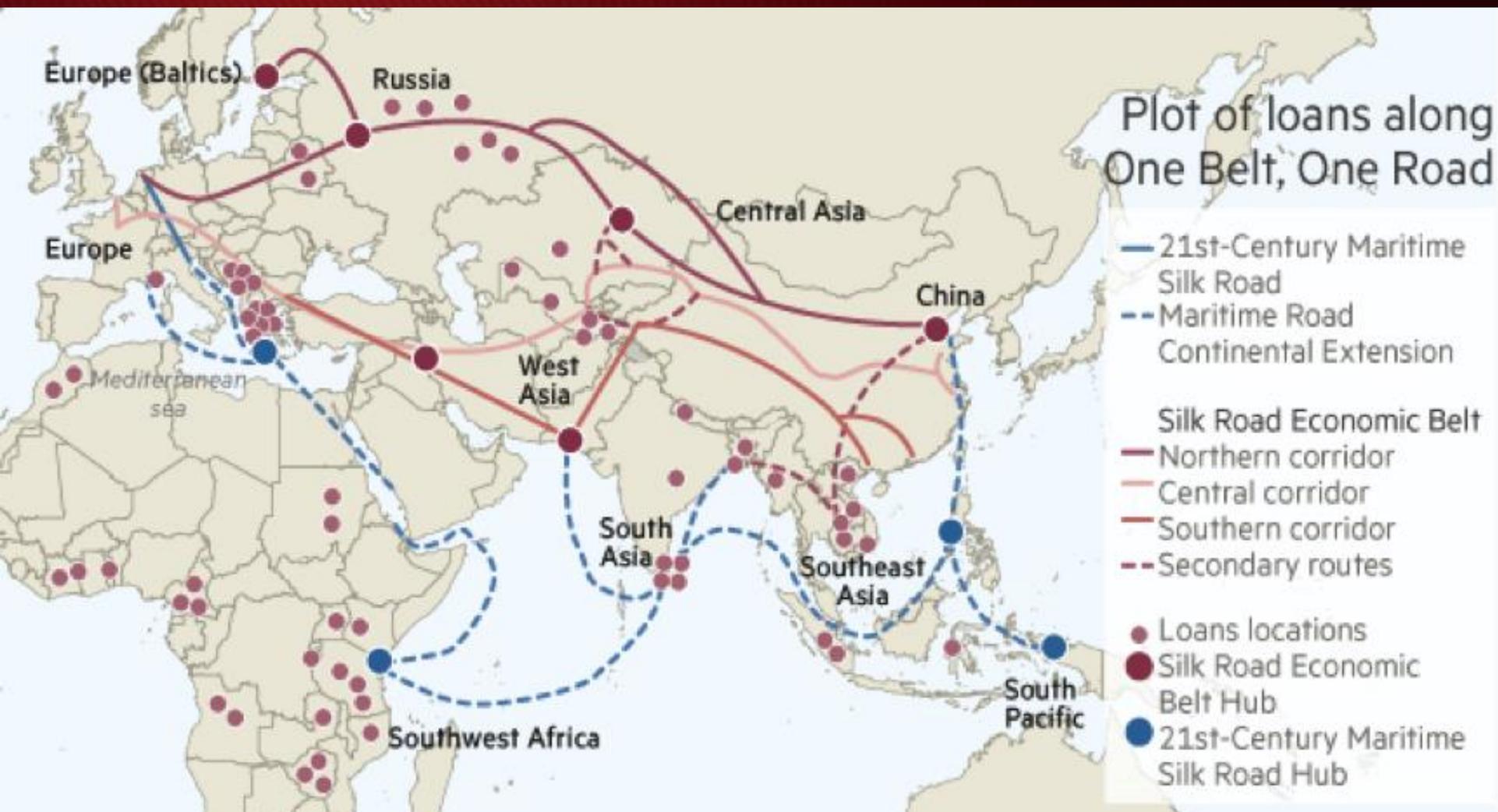
Source : <http://www.montroseassociates.biz/article.asp?aid=103>

**b) UNE PRISE DE RISQUES ASSUMÉE ...
CAR POUR RÉALISER « OBOR » ET SON « RÊVE », →
... LA CHINE (TOTALITAIRE) PREND DES RISQUES ...**



**PERSPECTIVES CHINOISES DE CONNECTIVITÉS MULTI-MODALES,
RELATIVES AUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES OBOR / B.R.I ... 103**

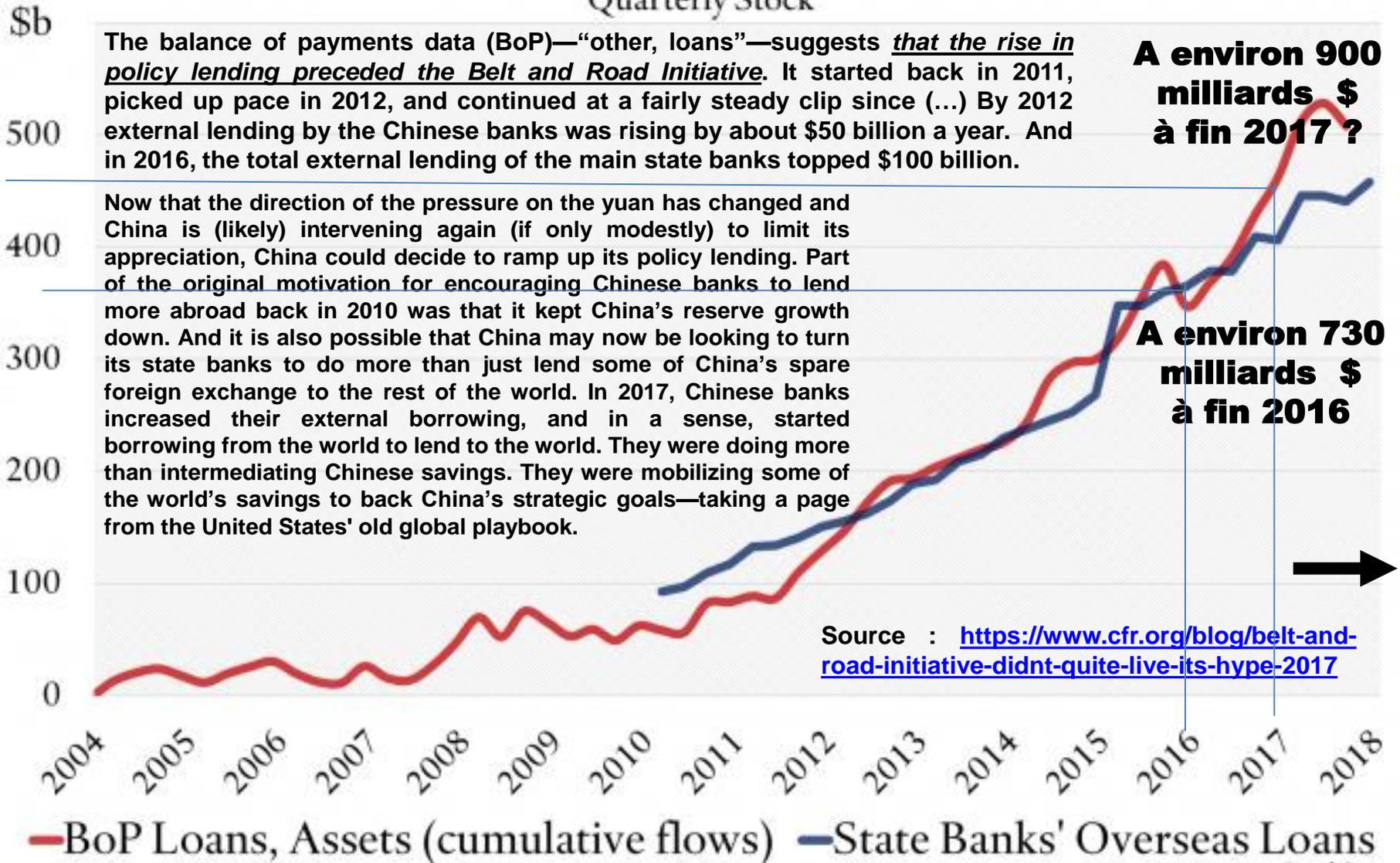
b)1) ILLUSTRATION DES POINTS STRATEGIQUES D'ANCRAGE CHINOIS
(localisation des prêts chinois le long du projet « OBOR », sans doute
→ actuellement pour plus de 700 milliards de dollars ...) →



Source : <http://themarketmogul.com/chinas-6-magical-economic-corridors/>

China: External Loans

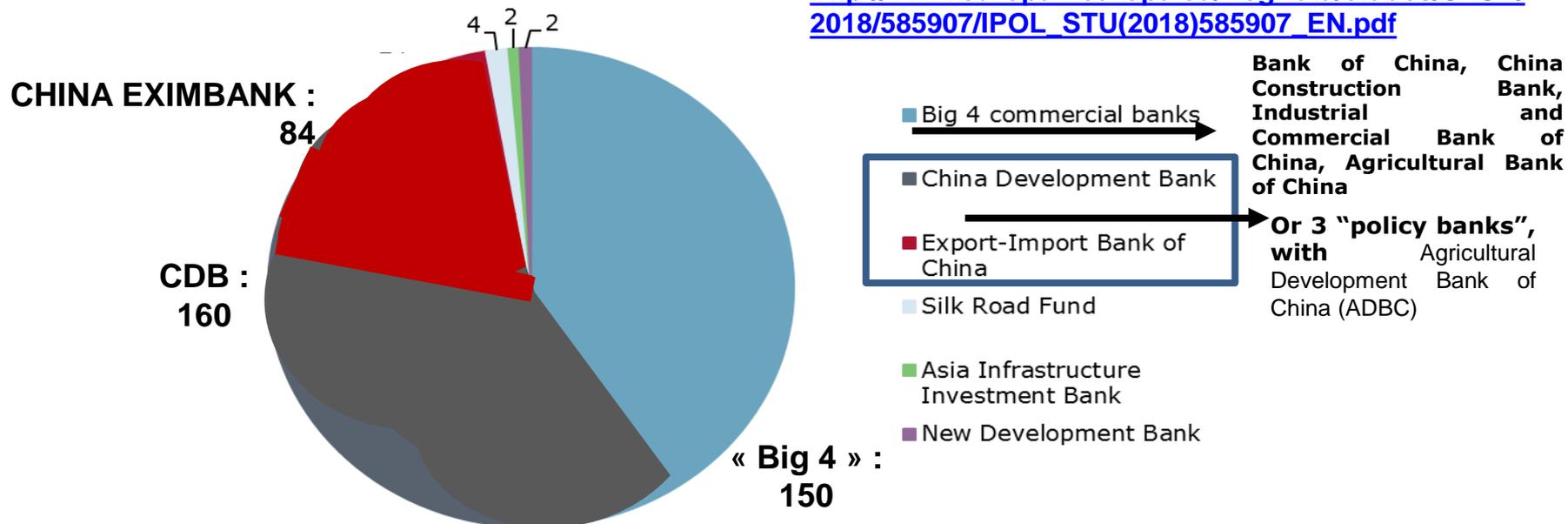
Quarterly Stock



Outstanding BRI loans and equity investment by the Chinese banking sector (2013 - end of 2016)

Sources : Financial Times (2017)

Note: Values in USD billion at the end of 2016, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)



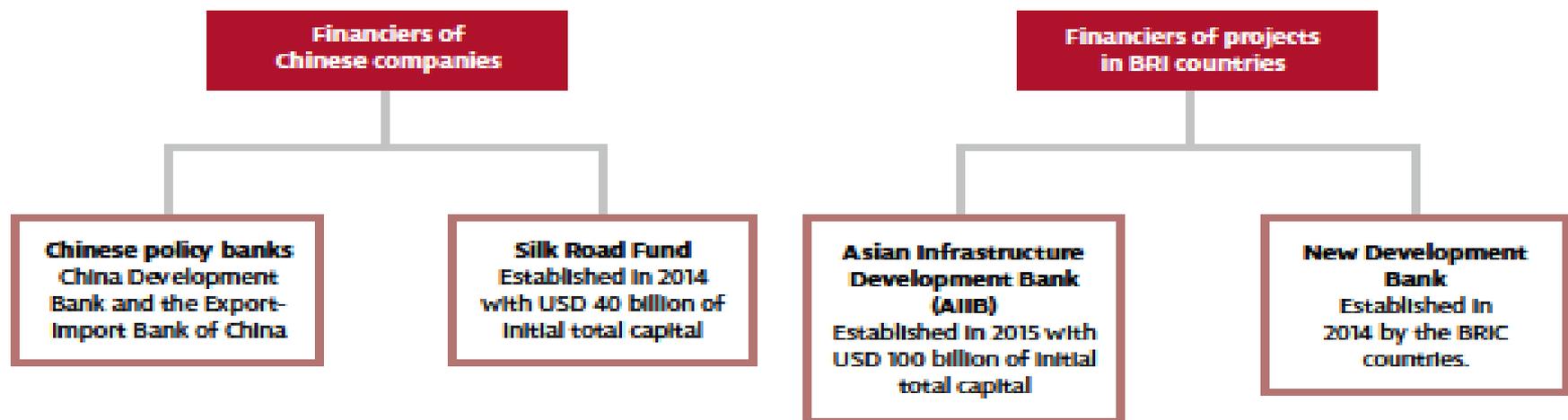
Of the total financing of USD 402 billion that had been made available by 2013-end of 2016, 40% was provided by the CDB, 37.3% by the "big four" commercial banks and 20.9% by the China EXIMBANK, with the newly created institutions accounting for only 2%. This data, initially published by the Financial Times, is broadly consistent with a study by Grisons Peak's China Investment Research, which indicated that 192 financial commitments backed by the Chinese Government, representing some USD 135 billion, were granted by the Chinese "policy banks" between 2013 and 2015 (prior to the involvement of the SRF and AIIB) (China Investment Research, 2016). By the end of 2016, the CDB had approved commitments worth USD 160 billion to countries covered by the BRI, providing finance for projects in energy, mining, high technology industries, transportation and infrastructure (CDB, 2017), and was planning more than 500 additional projects requiring a combined investment of USD 350 billion (CDB, 2017).

Who are the key players to-date?

Chinese government statements indicate that 50 Chinese SOEs have invested or participated in nearly 1,700 projects in countries along the Belt and Road region over the past three years.

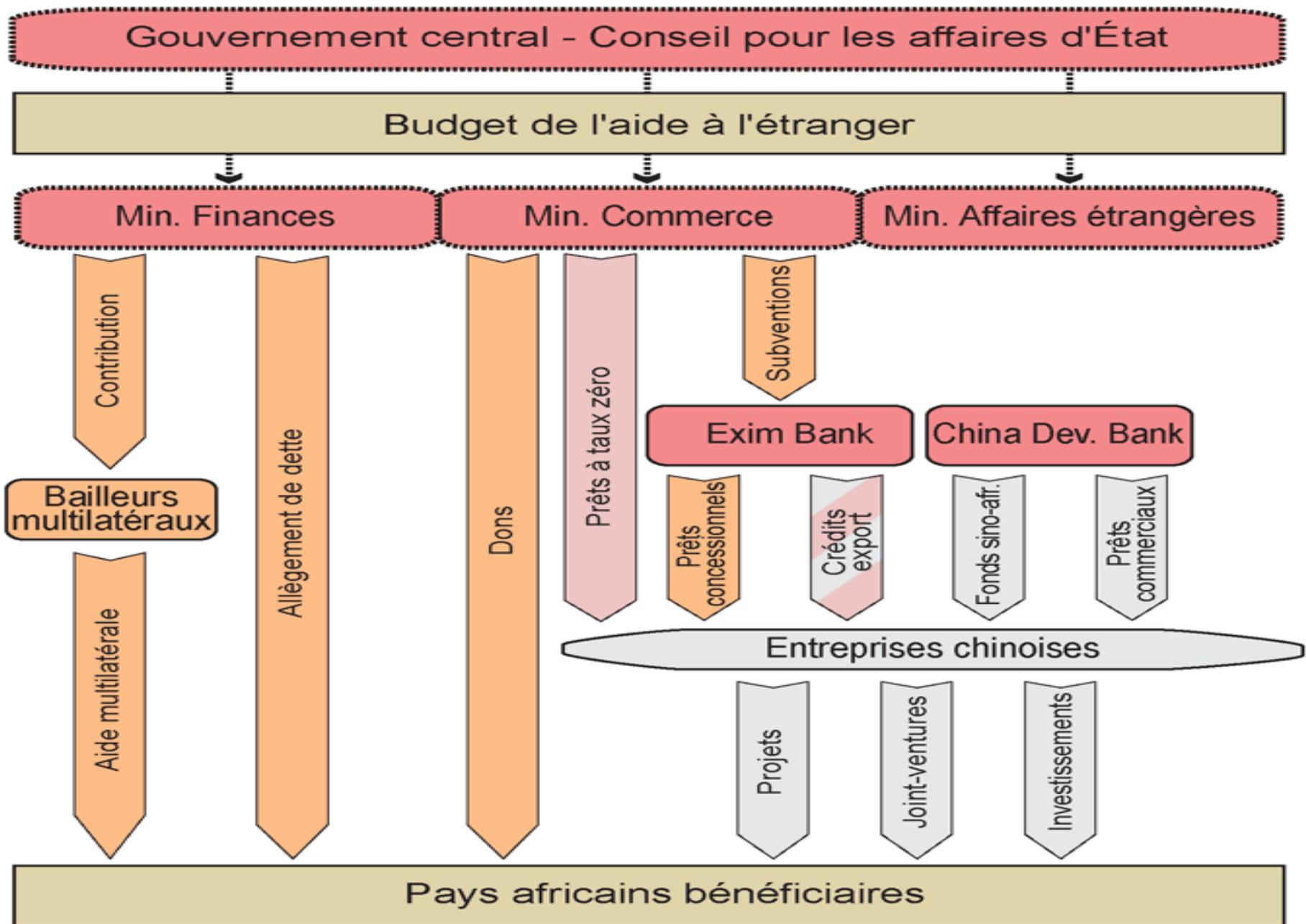
Major players include: China Communications Construction, China State Construction Engineering, PowerChina, Sinomach China Railway Construction Corporation, China Railway Group, CNPC, State Grid.

Who are the major financiers?



China will not fully fund BRI. By 2030, we expect that over half of BRI-related projects will be funded by private capital, multilateral banks and foreign governments.

Source : https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf?la=en



Aide officielle au développement
 Autres flux préférentiels
 Base commerciale

COMMENT EXPLIQUER DE TELS MOYENS ET DE TELLES AMBITIONS ?



There is considerable demand for infrastructure and development investment among the countries participating in the OBOR initiative

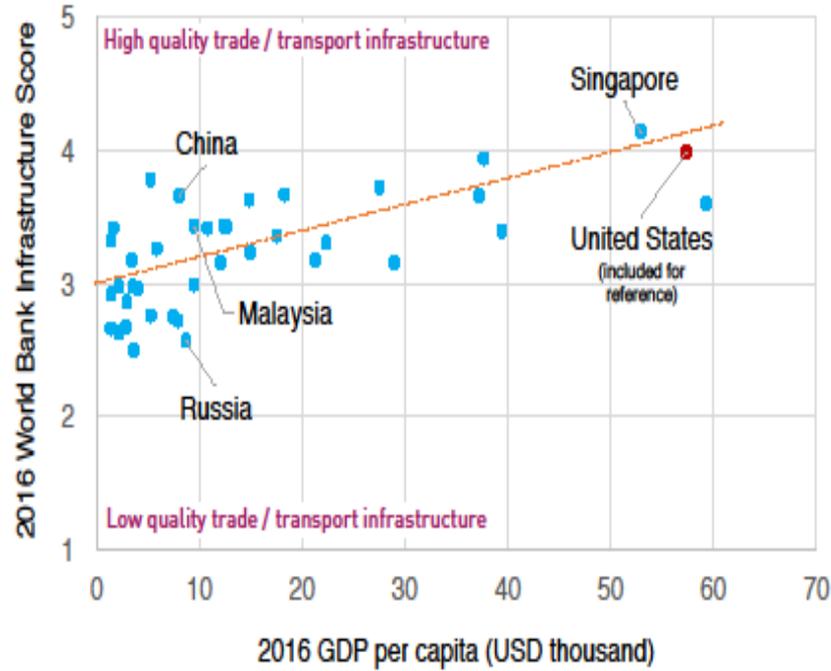
Source :

http://kraneshares.com/resources/presentation/2017_12_31_obor_presentation.pdf

The countries participating in the OBOR initiative need significant investment for development and infrastructure upgrades

- The OBOR initiative seeks to create trade and investment opportunity in infrastructure and construction providing China with a new channel to broaden its export market
- The initiative could raise China's global economic and political influence and facilitate renminbi (RMB) internationalization
- The OBOR initiative attempts to provide a win-win approach to satisfying the needs of the region

Many OBOR countries are in need of more infrastructure investment



The Asia Development Bank estimates that Asia and the Pacific will need \$1.7 Trillion in annual infrastructure investment amounting to as much \$26 Trillion by 2030.

ADB- estimated infrastructure investment needs by region (45 developing member countries, 2016-2030, in 2015 US\$bn)			
Region	Baseline estimates*		
	Investment needs	Annual average	Investment needs as % of GDP
Central Asia	565	38	7.8
East Asia	16,062	1,071	5.2
South Asia	6,347	423	8.8
Southeast Asia	3,147	210	5.7
The Pacific	46	3.1	9.1
Asia Pacific total	26,166	1,744	5.9

*Climate-adjusted Estimates

Data from World Bank as of 12/31/2017, retrieved 12/31/2017

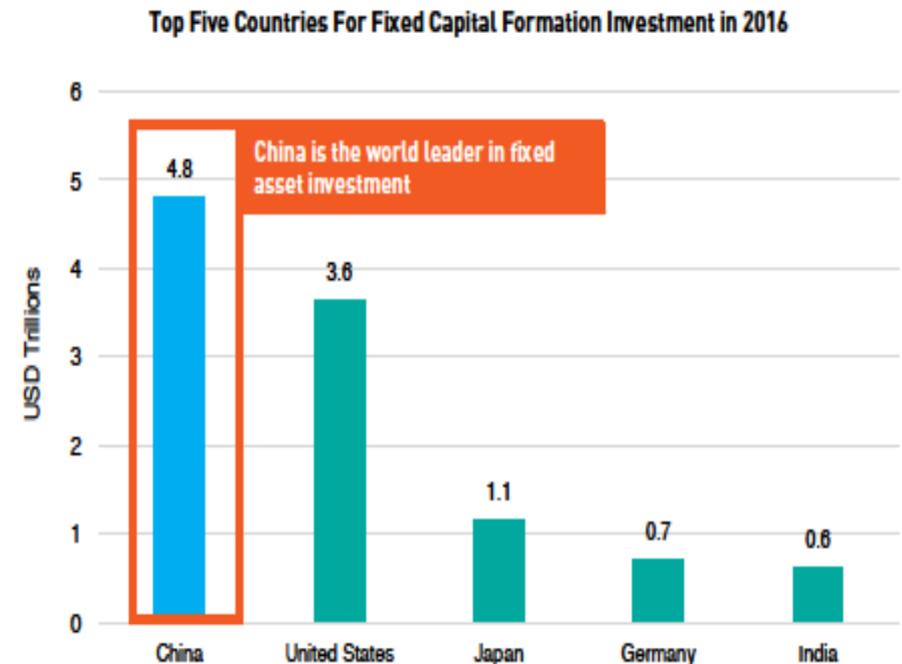
"Meeting Asia's Infrastructure Needs", Asian Development Bank as of 12/31/2016, retrieved 12/31/2017

As China's economy has matured, growth in fixed investment has leveled. China must now find new channels for growth.

- Over the past decade, China has devoted nearly 50% of its GDP to investment, resulting in tremendous industrial capacity which can be leveraged through the OBOR initiative¹
- China has developed a competitive edge and gained vast experience in infrastructure development and construction activities in the last 10 years
- Compared to other emerging countries, China has expertise and management skills in large scale infrastructure projects



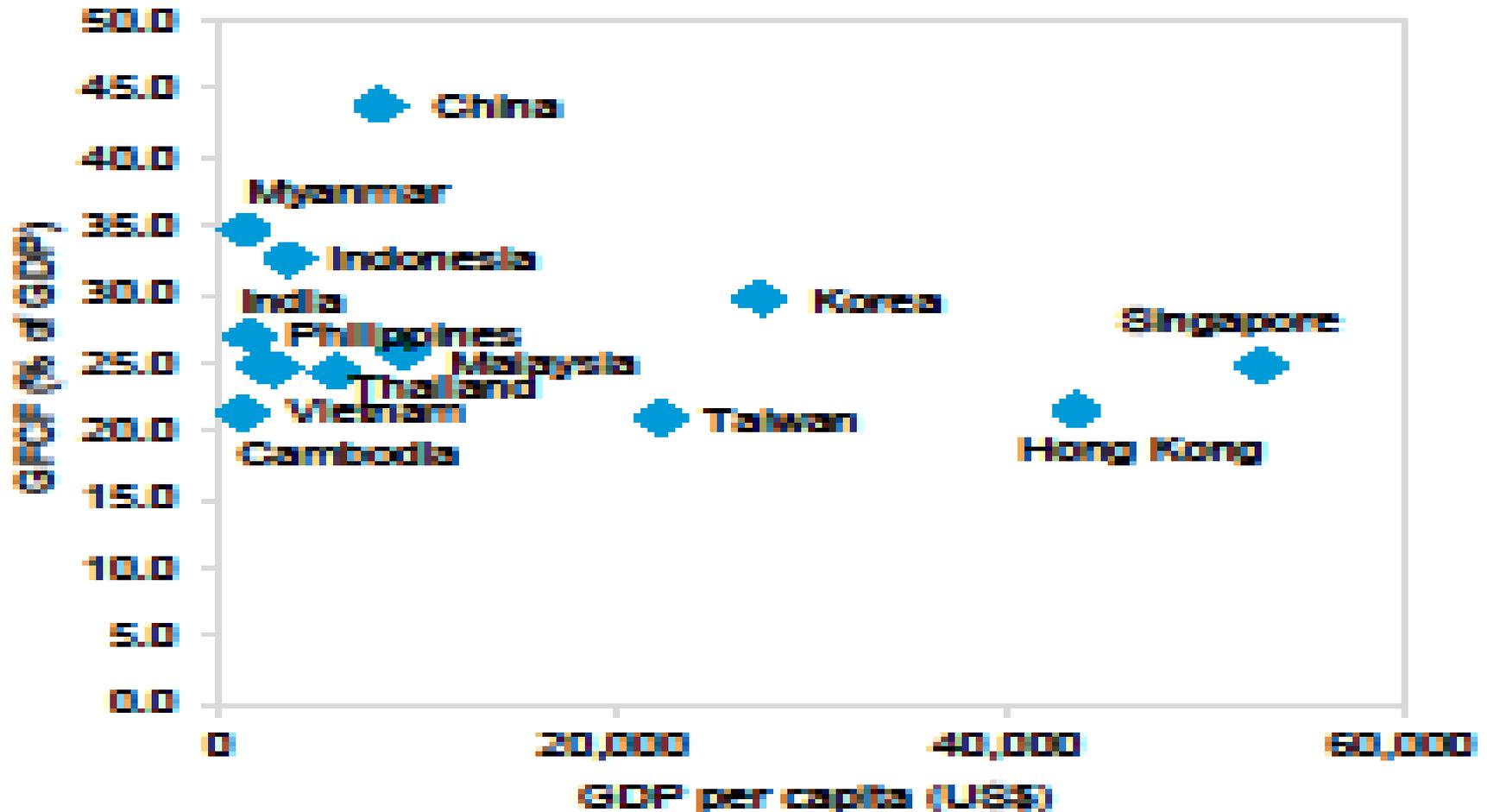
Data from Bloomberg as of 12/31/2017



Data from World Bank as of 12/31/2016, retrieved 12/31/2017

1. Data from the National Bureau of Statistics of China as of 12/31/2015. Retrieved 12/31/2017

Investment as % of GDP (2016)



Note: China, Cambodia and Vietnam GFCF based on 2015 data
Source: IMF, CEIC, UOB Global Economics & Markets Research

Source : https://www.uobgroup.com/assets/pdfs/research/FN_170518A.pdf

« Asia alone needs to spend US\$1.7tn per year in infrastructure investments until 2030 »



The Global Competitiveness Index: Infrastructure Ranking (Rank/138 Countries)



Infrastructure Ranking



Quality of Roads



Quality of Railroad



Quality of Port



Quality of Air Transport



Quality of Electricity Supply



Mobile Phone Subscriptions

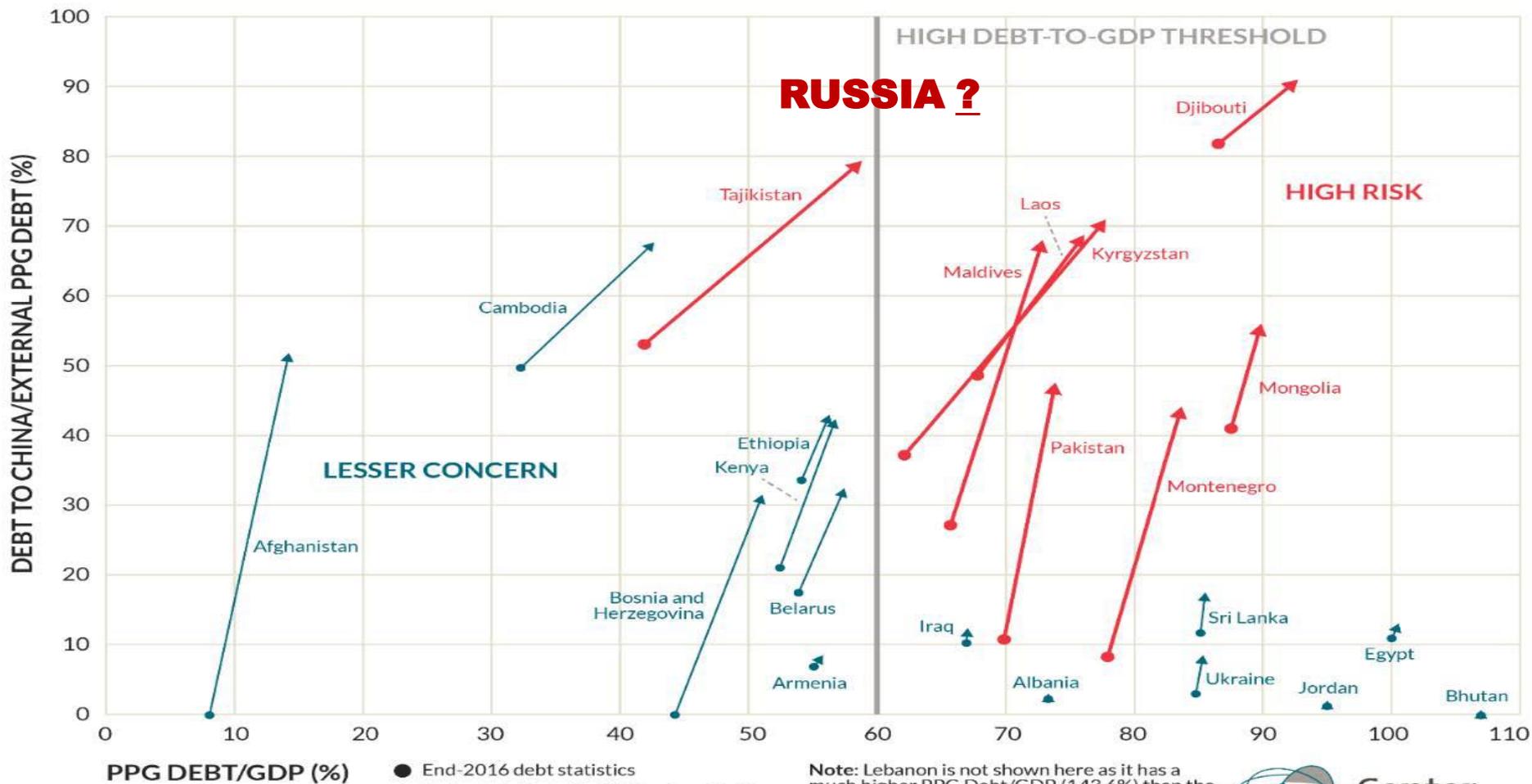
	Infrastructure Ranking	Quality of Roads	Quality of Railroad	Quality of Port	Quality of Air Transport	Quality of Electricity Supply	Mobile Phone Subscriptions
Singapore	2	2	5	2	1	2	24
Malaysia	24	20	15	17	20	39	27
Russian Federation	35	123	25	72	65	62	13
China	42	39	14	43	49	56	105
Thailand	49	60	77	65	42	61	55
Indonesia	60	75	39	75	62	89	38
India	68	51	23	48	63	88	123
Brunei	78	41	na	87	84	52	85
Vietnam	79	89	52	77	86	85	40
Philippines	95	106	89	113	116	94	65
Cambodia	106	93	98	76	99	106	35
Lao PDR	108	91	na	132	100	77	131
Mongolia	110	109	69	137	124	97	93
Pakistan	116	77	53	84	91	121	130

Source: World Economic Forum, The Global Competitiveness Index Report 2016-17, UOB Global Economics & Markets Research

Source : https://www.uobgroup.com/assets/pdfs/research/FN_170518A.pdf

IMMEDIATE MARGINAL IMPACT OF BRI LENDING PIPELINE –

cf. lien <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> (USA)



Note: Lebanon is not shown here as it has a much higher PPG Debt/GDP (143.6%) than the other countries studied, and has no identified BRI projects.
Source: Authors' calculations based on public reporting on BRI projects.



Appendix B: Select debt figures for countries significantly or highly vulnerable to debt distress

All figures in USD millions

cf. Ilen <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> (USA)

Country	GDP	PPG Debt	PPG ED	Debt to China	BRI lending pipeline
Djibouti	1,727	1,496	1,464	1,200	1,464
Kyrgyz Republic	6,551	4,068	3,976	1,483	4,564
Lao, PDR	15,903	10,782	8,604	4,186	5,471
Maldives	4,224	2,775	879	240	1,107
Mongolia	10,951	9,593	7,392	3,046	2,469
Montenegro	4,374	3,412	2,406	200	1,535
Pakistan	278,913	195,239	58,014	6,329	40,021
Tajikistan	6,952	2,906	2,252	1,197	2,807
Afghanistan	19,469	1,558	1,227	0	1,280
Albania	11,864	8,696	4,069	100	0
Armenia	10,572	5,825	4,916	341	60
Belarus	47,407	25,552	17,588	3,094	3,828
Bhutan	2,213	2,370	2,341	0	0
Bosnia and Herzegovina	16,910	7,474	5,124	0	2,329
Cambodia	20,017	6,465	6,385	3,191	3,495
Egypt	332,791	333,124	43,096	4,779	740
Ethiopia	72,374	39,154	21,785	7,314	3,719
Iraq	171,489	114,726	67,395	7,010	1,000
Jordan	38,655	36,761	14,496	200	0
Kenya	70,529	36,957	19,325	4,089	6,879
Lebanon	49,599	71,224	18,848	500	0
Sri Lanka	81,322	69,286	32,565	3,850	2,136
Ukraine	93,270	79,186	50,832	1,590	2,475

RUSSIA ?

PPG Debt = Public and Publicly Guaranteed Debt; ED = External Debt; PPG ED = Public and Publicly Guaranteed External Debt

Note: All GDP and debt statistics reflect 2016 or end-2016 values, with the exception of the lending pipeline, which reflect estimated values post-2016.

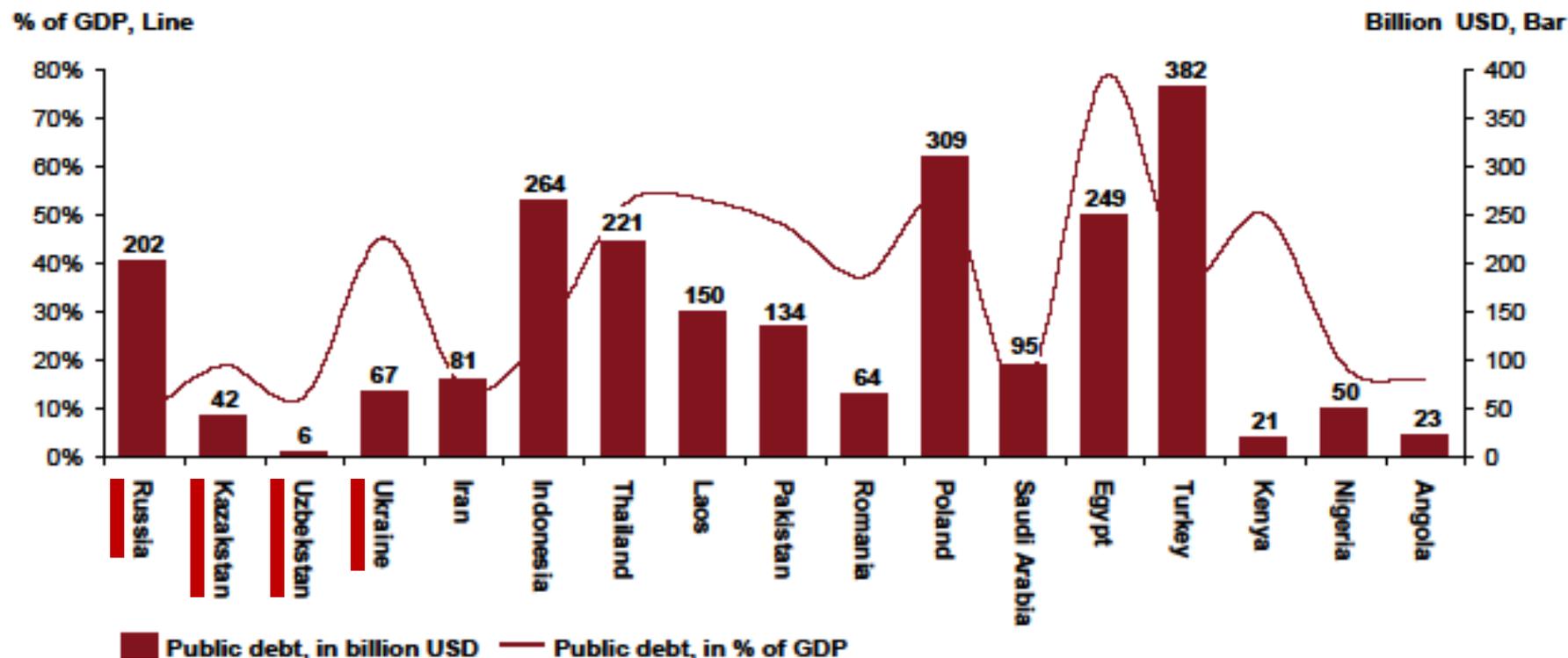
Source: World Bank, IMF, authors' estimates based on publicly available sources and the various databases cited in the paper



Countries in the OBOR and FOCAC initiatives have highly varied level of public finance conditions

Public Debt of Major OBOR Countries

In % of GDP V.S. in billion USD



Source: IMF, literal search, Strategy & analysis

Source : «Chinese Outbound Funding » PwC, page 5

EXPOSITION « SOLAIRE » DES PAYS AUX PROJETS OBOR / B.R.I.

Taux *indicatif*
d'exposition / OBOR
par pays (= *montant*
du projet OBOR /
dette publique)

EROU (19,8%)
BELARUS
ROUMANIE
IRAN
TADJIKISTAN
INDONESIE
TS DU GOLFE
VIETNAM
EGYPTE
SRI LANKA
MALDIVES

CHINE (7,3%)

ISRAEL
SINGAPOUR
HONGRIE
ARGENTINE
CANADA
LITUANIE
ROYAUME-UNI

AUSTRALIE
BRUNEI

SOUDAN
NEPAL
PHILIPPINES

CROATIE

BRESIL
GRECE
ETATS-UNIS

ALLEMAGNE

INDE

ITALIE

AFGHANISTAN

IRAK

GEORGIE (57%)
(OBOR / PIB = 19%)

AZERBAIDJAN

MACEDOINE

SERBIE

OMAN

ZIMBABWE
(43%)

THAILAND

ALBANIE (35%)

NIGERIA (29%)
(OBOR / PIB = 5%)

ZAMBIE

TURQUIE (24%)
(OBOR / PIB = 9%)

BANGLADESH (24%)

OUZKZKISTAN
(79%) (OBOR / PIB =
7%)

BOSNIE 63%
(OBOR / PIB = 28%)

ARABIE
SAOUDITE
(62%)
(OBOR / PIB=2%)

MALAISIE

1 DJIBOUTI : 898% (OBOR / PIB = 347%)

TURKMENISTAN : 2
472%

3 CAMBODGE : 441% (OBOR / PIB = 130%)

HAITI : 387% (OBOR / PIB = 60%) 4

5 MONGOLIE : 357% (OBOR / PIB = 257%)

MIYANMAR : 306% 6
(OBOR / PIB = 145%)

7 KIRGHIZISTAN : 272% (OBOR / PIB = 133%)

MONTENEGRO : 271% (OBOR / PIB = 138%) 8

9 TANZANIE : 244% (OBOR / PIB = 101%)

LAOS : 189% (OBOR / PIB = 101%) 10

11 RUSSIE : 170% (OBOR / PIB = 18%)

KENYA : 167% (OBOR / PIB = 66%) 12

13 ABU DHABI : 136% (OBOR / PIB = 4%)

TCHAD : 117% 14

15 PAPOUASIE NG : 115%

PAKISTAN : 101% 16

17 KAZAKHSTAN : 91%
(OBOR / PIB = 11%)

ETHIOPIE : 82% 18

MADAGASCAR 19

1 projet en PACA-FRANCE (0%)

« Plus on se rapproche
du noyau solaire,
plus ça brûle »

Exposition
très forte

80% et
> 100%

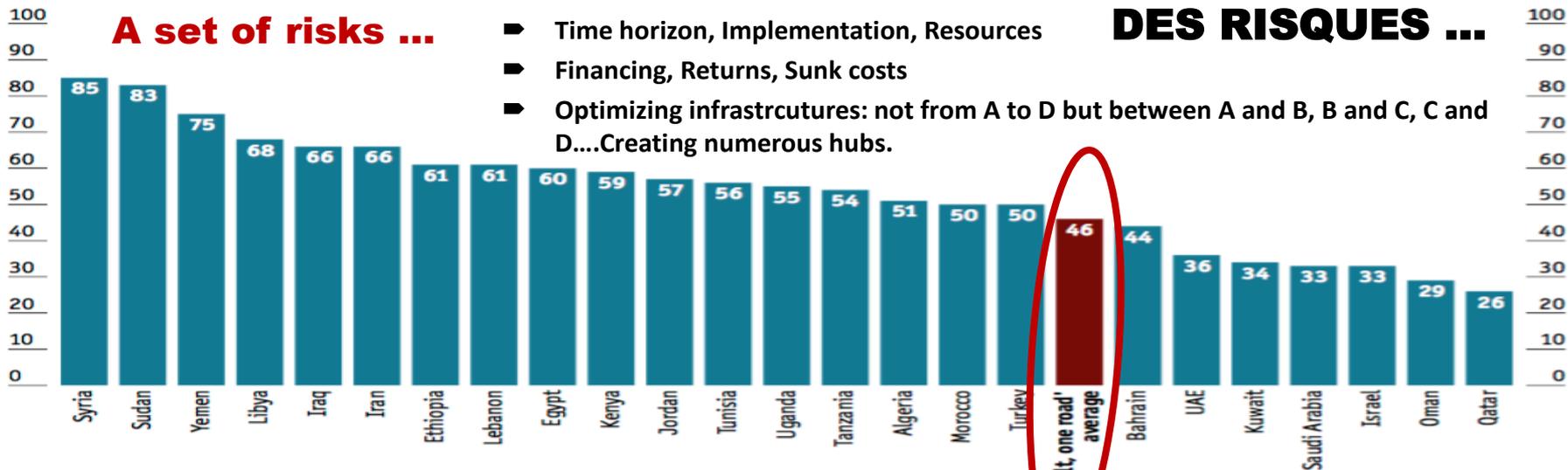
60 à 80% Exposition forte

40 à 60% Exposition moyenne

20 à 40% Exposition assez faible

> 20% Exposition faible

Overall country credit risk in the Middle East and Africa
(100=highest risk)

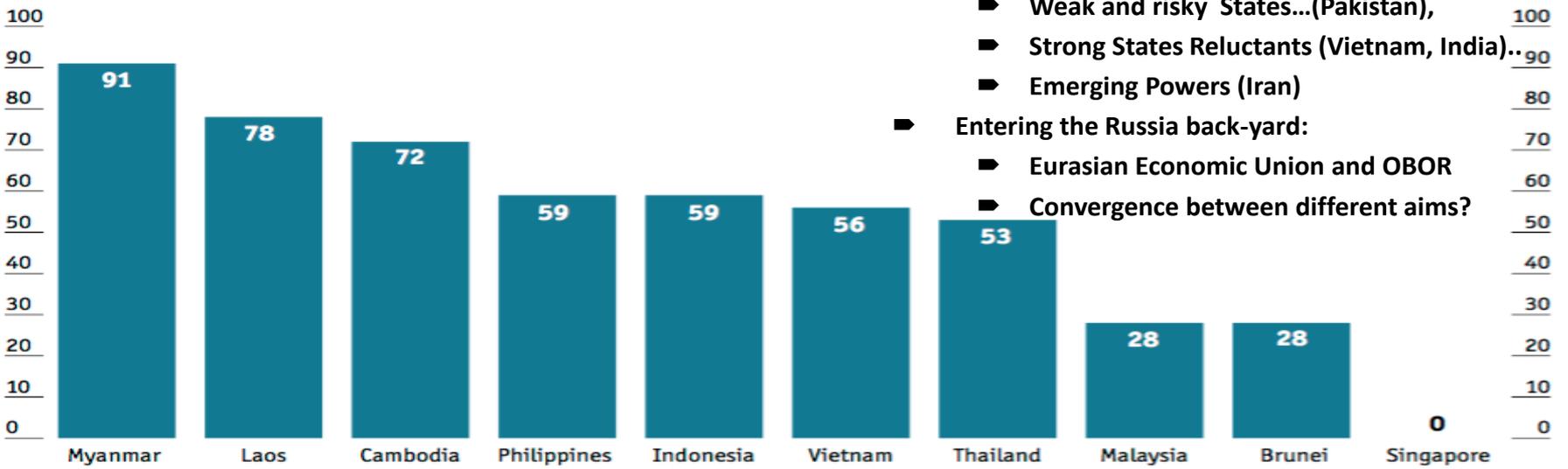


➔ **... LA CHINE PREND DES RISQUES ...**

- Too Ambitious ?
- Time horizon, Implementation, Resources
- Financing, Returns, Sunk costs
- Optimizing infrastructures: not from A to D but between A and B, B and C, C and D....Creating numerous hubs.

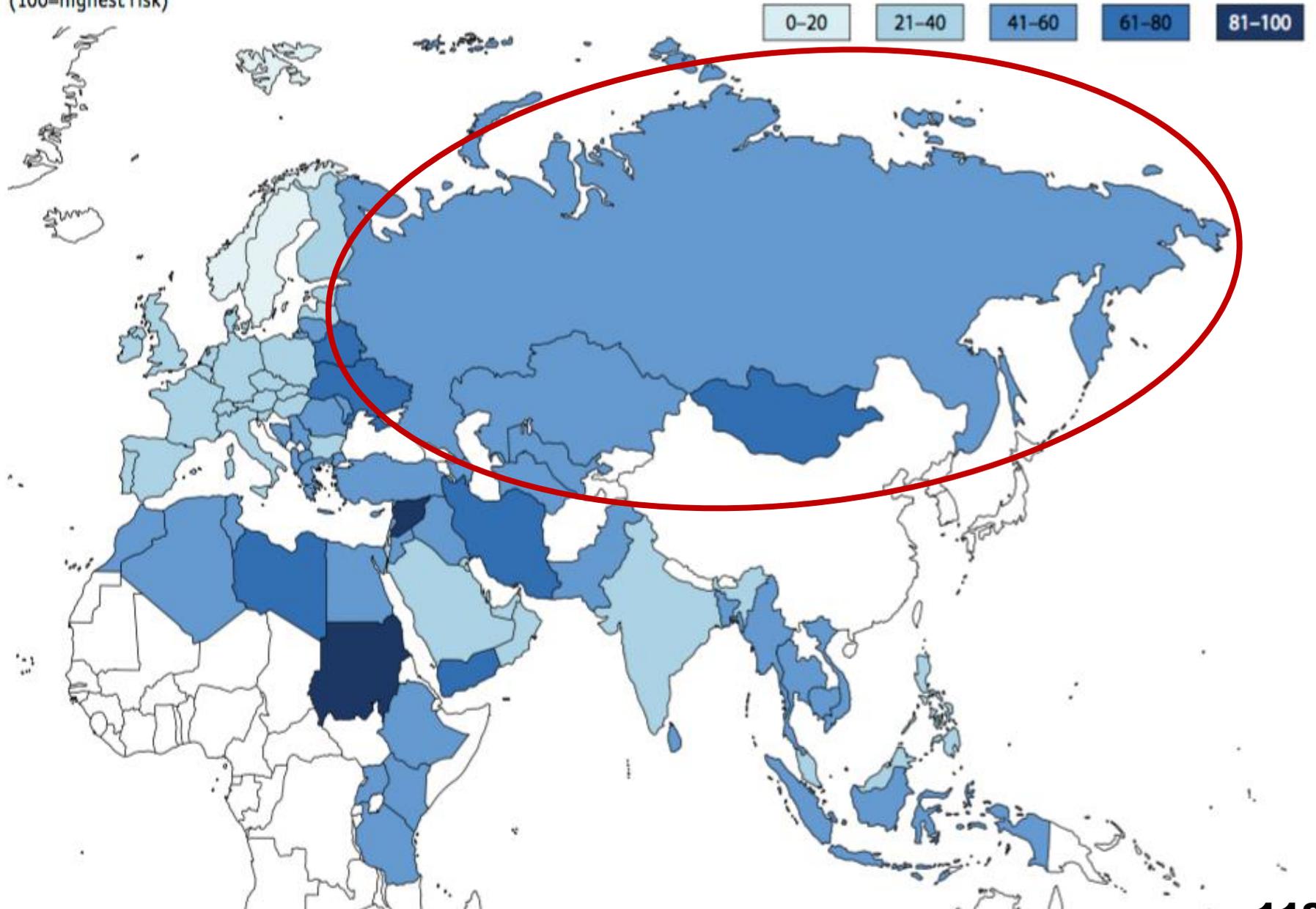
Source: Economist Intelligence Unit.

Infrastructure risk in the Association for Southeast Asian Nations (ASEAN)
(100=highest risk)



- Which (international, regional) governance?
- Partnerships:
 - Weak and risky States...(Pakistan),
 - Strong States Reluctants (Vietnam, India)..
 - Emerging Powers (Iran)
- Entering the Russia back-yard:
 - Eurasian Economic Union and OBOR
 - Convergence between different aims?

Currency risk on 'one belt, one road'
(100=highest risk)



Overall country operational risk on 'One Belt, One Road'

(100=highest risk)



**RUSSIE : 12 projets,
242 M3 dollars US**

**Calculs d'exposition
très forte des Etats /
projets OBOR (ratios dettes
publiques / projets OBOR
et dettes publiques / PIB**

**CARTE GEOGRAPHIQUE
DES PROJETS OBOR / B.R.I.
(passés, présents, futurs)
EN RUSSIE, ASIE CENTRALE
ET CAUCASE : environ 120 projets
OBOR/BRI sur la zone, pour
environ 600 milliards de dollars**

**KAZAKHSTAN :
7 projets,
14,7 M3 dollars US**

**GEORGIE :
2 projets, 2,7 M3 dollars
US**

**AZERBAIDJAN :
1 projet, 5 M3 dollars
US**

**OUZBEKISTAN :
2 projets, 29,5 M3
dollars US**

**KYRGHYZISTAN :
6 projets, 6,1 M3
dollars US**

**TURQUIE :
6 projets,
50 M3 dollars US**

**TURKMENISTAN :
2 projets, 27 M3 dollars
US**

**TADJIKISTAN :
1 projet, 0,35 M3
dollars US**

CHINE

**IRAN :
5 projets, 35 M3 dollars
US**

AFGHANISTAN

**PAKISTAN :
Plus de 70 projets, plus
de 180 M3 dollars US**

INDE



Exposition très forte

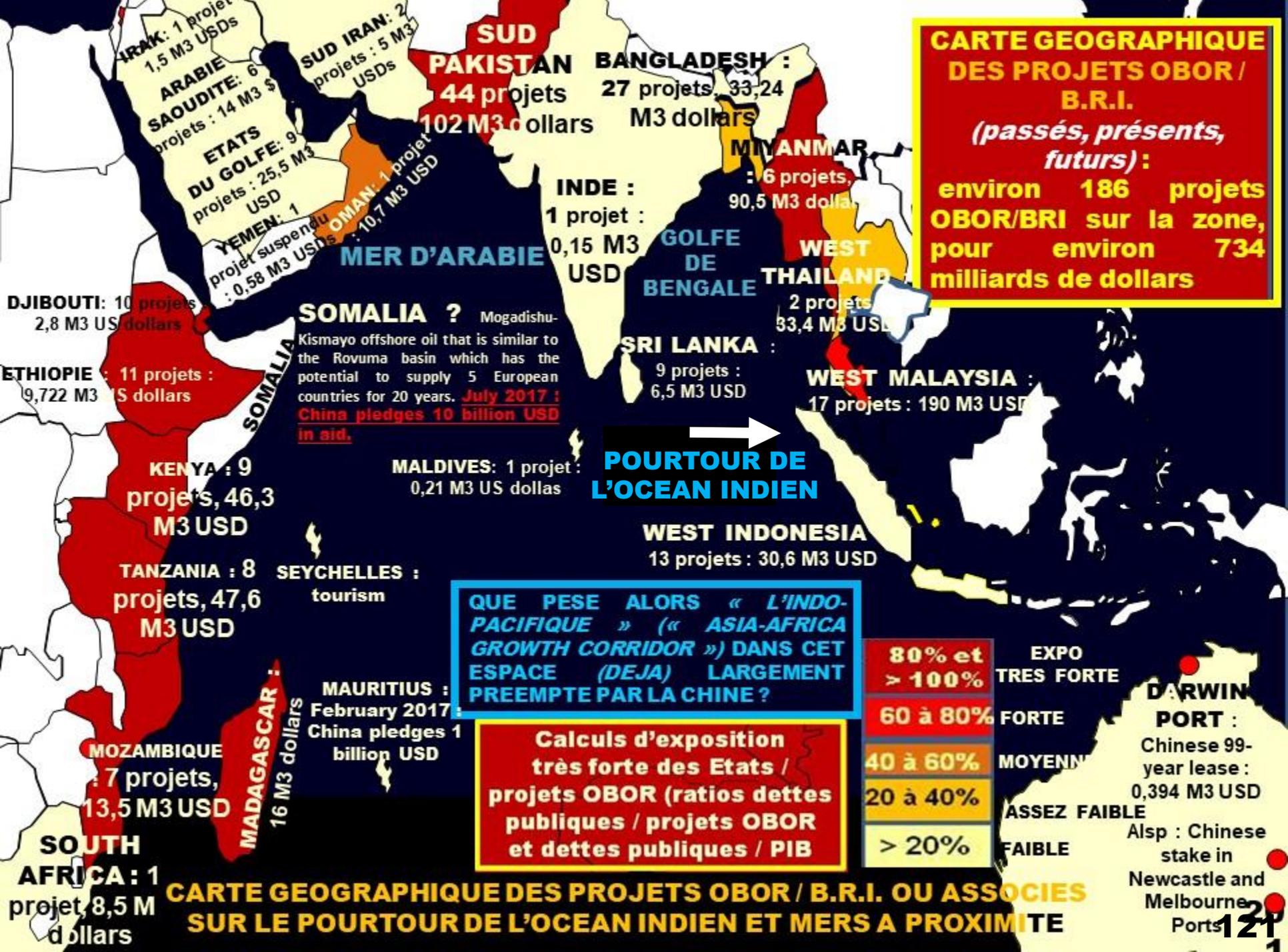
Exposition forte

Exposition moyenne

Exposition assez faible

Exposition faible

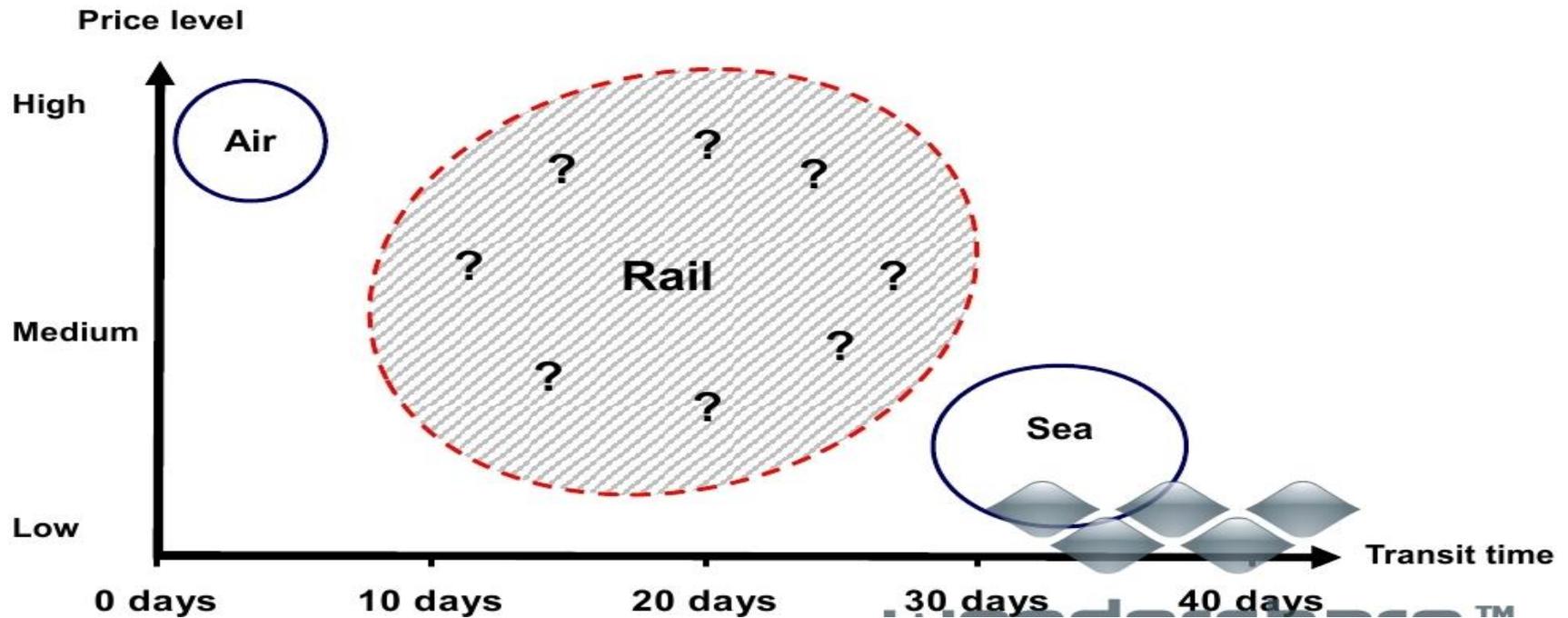
CARTE GEOGRAPHIQUE DES PROJETS OBOR / B.R.I.
 (passés, présents, futurs):
 environ 186 projets
 OBOR/BRI sur la zone,
 pour environ 734
 milliards de dollars



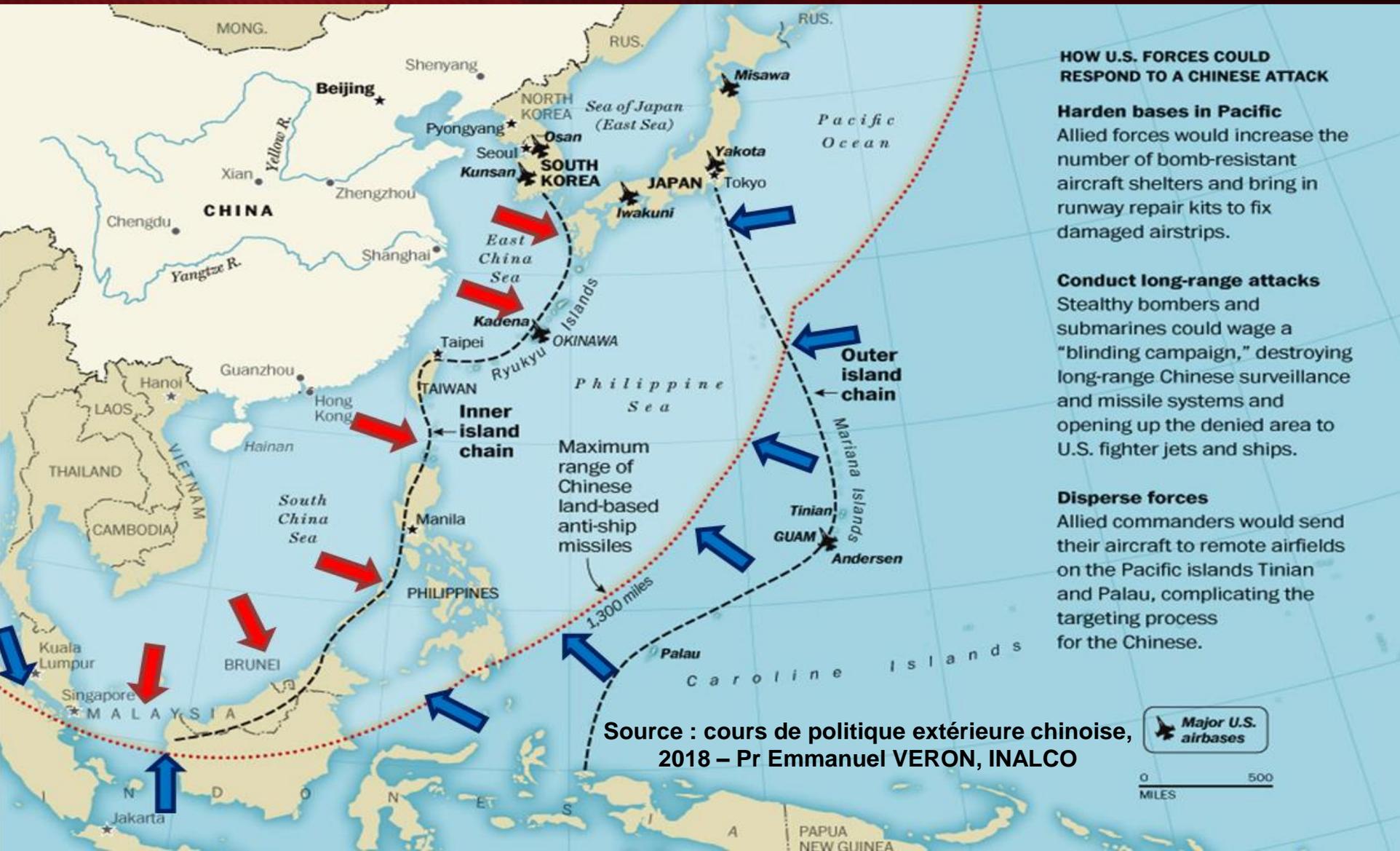
CARTE GEOGRAPHIQUE DES PROJETS OBOR / B.R.I. OU ASSOCIES SUR LE POURTOUR DE L'OCEAN INDIEN ET MERS A PROXIMITE

b)2) ... LA CHINE PREND UN PARI SUR LE CHOIX DES LOGISTIQUES DE TRANSPORT ET D'ECHANGES : MISER SUR LE FERROVIAIRE, NOTAMMENT ...

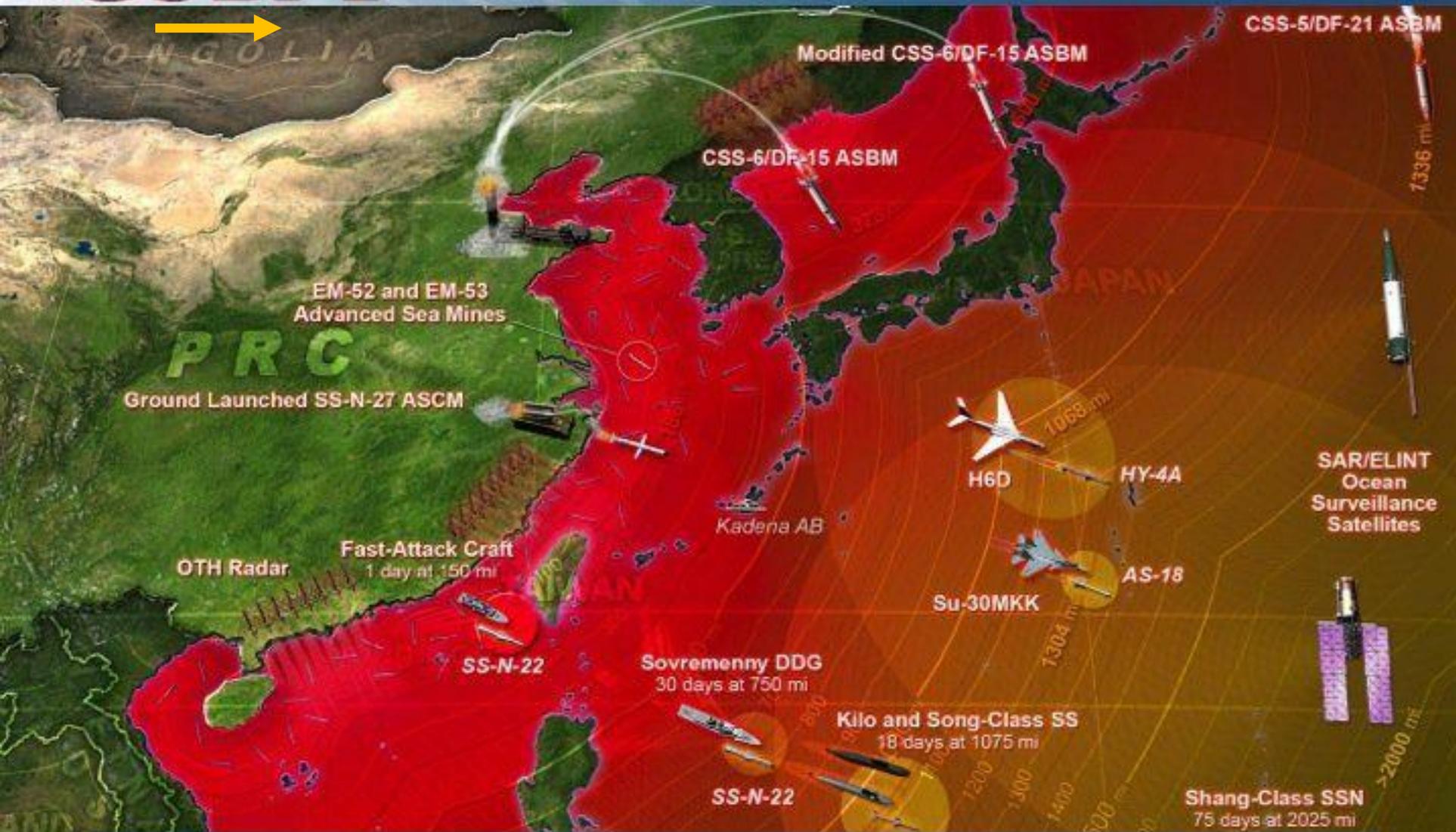
Is there a potential for market growth for Rail on the corridors between Europe and Asia?



**... SOIT LE RETOUR AUX ROUTES TERRESTRES DE LA SOIE
 → POUR TENTER D'ESQUIVER OU DE « PACIFIER »
 AU MIEUX («SOFT POWER») LES « DILEMMES » ET ZONES DE FRICTIONS ...**



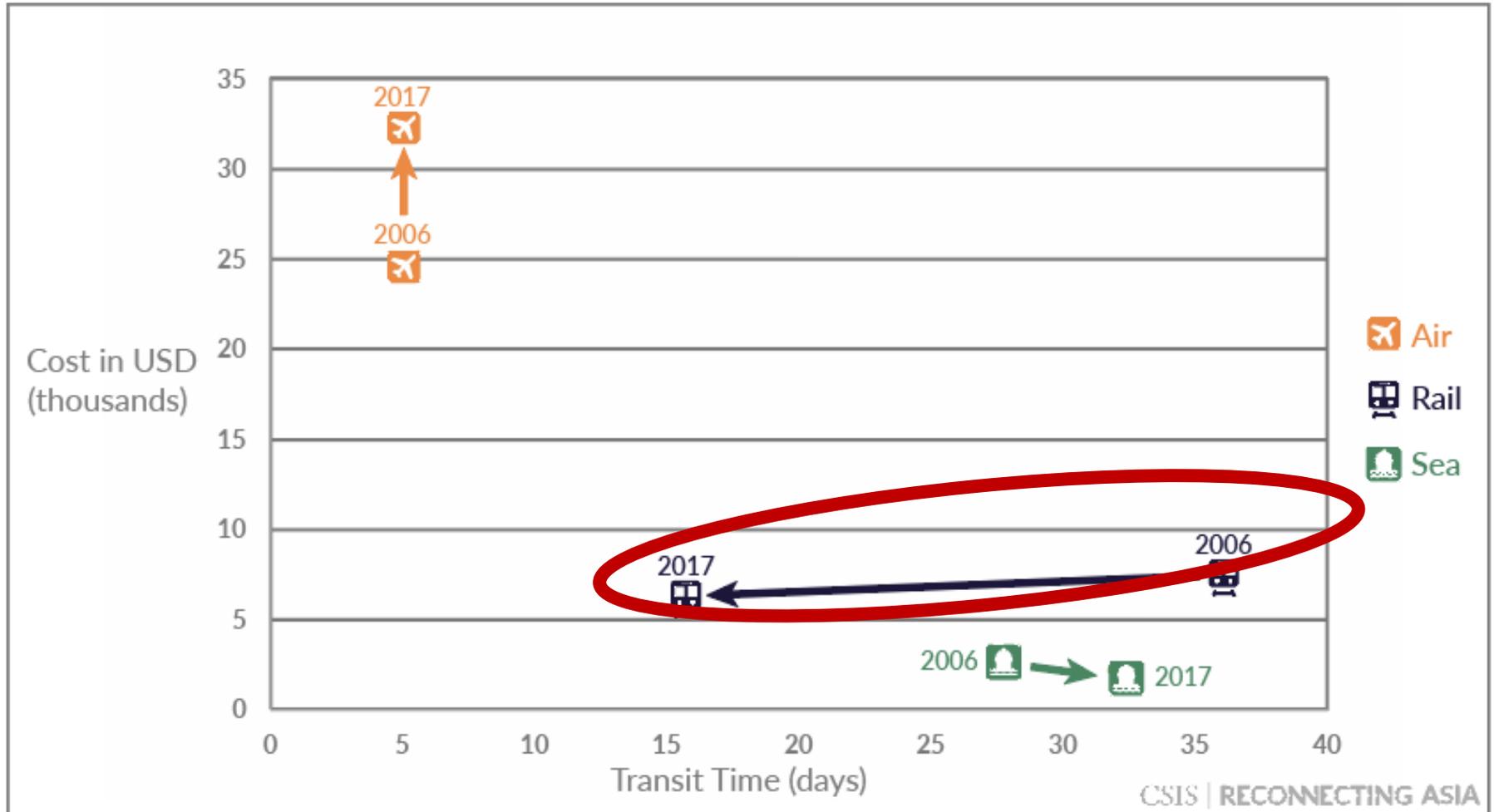
CSBA Trends – Anti-Access/Area-Denial



EN QUOI CONSISTE LE PARI CHINOIS SUR LE FERROVIAIRE ?

China-Europe Trade by Weight (2007-2016)

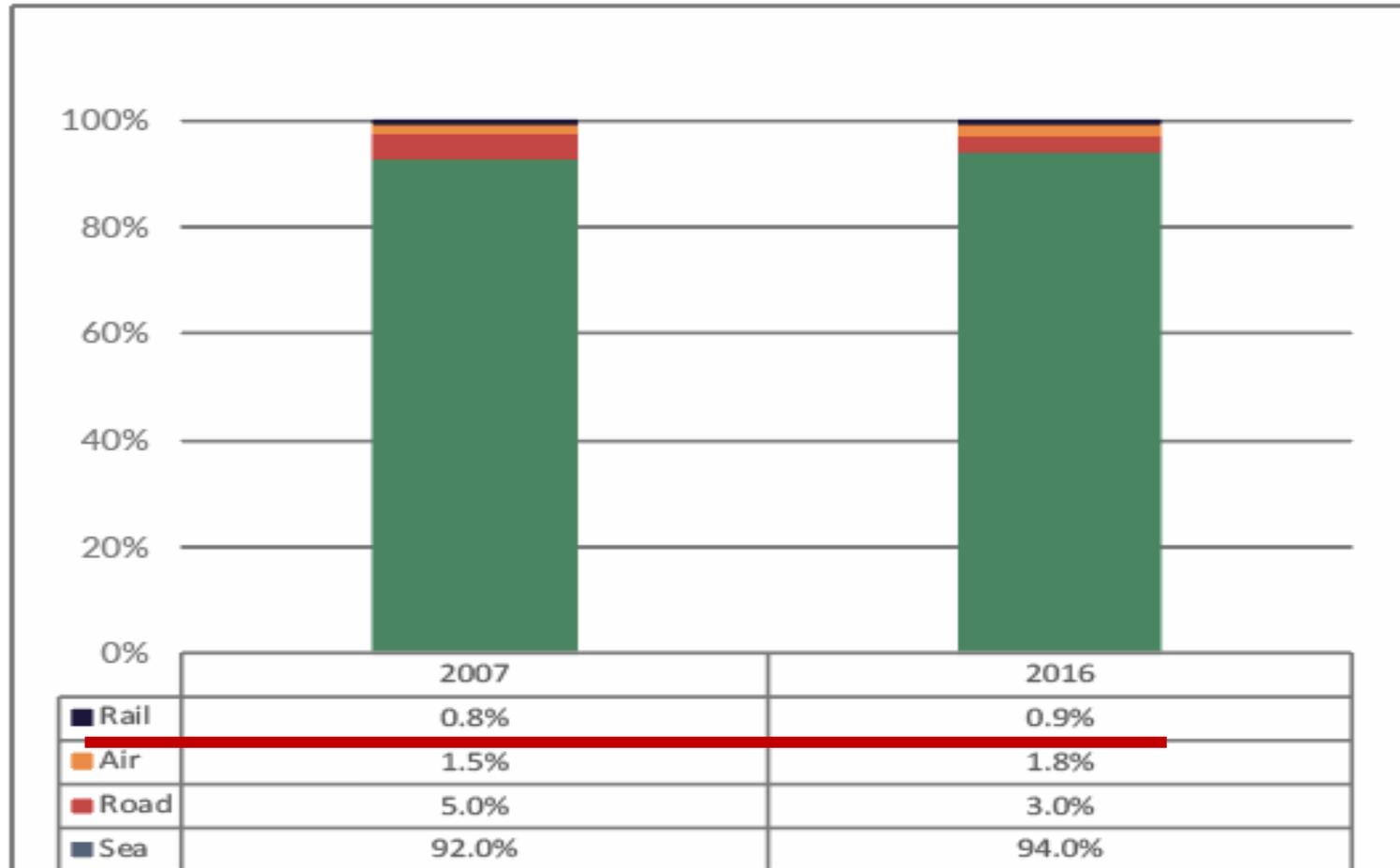
Shift in Transit Cost and Time (2006-2017)



Source : <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, Xu Zhang, Eurasian Rail Freight in The One Belt One Road Era, Cranfield University

EN QUOI CONSISTE LE PARI CHINOIS SUR LE FERROVIAIRE ?

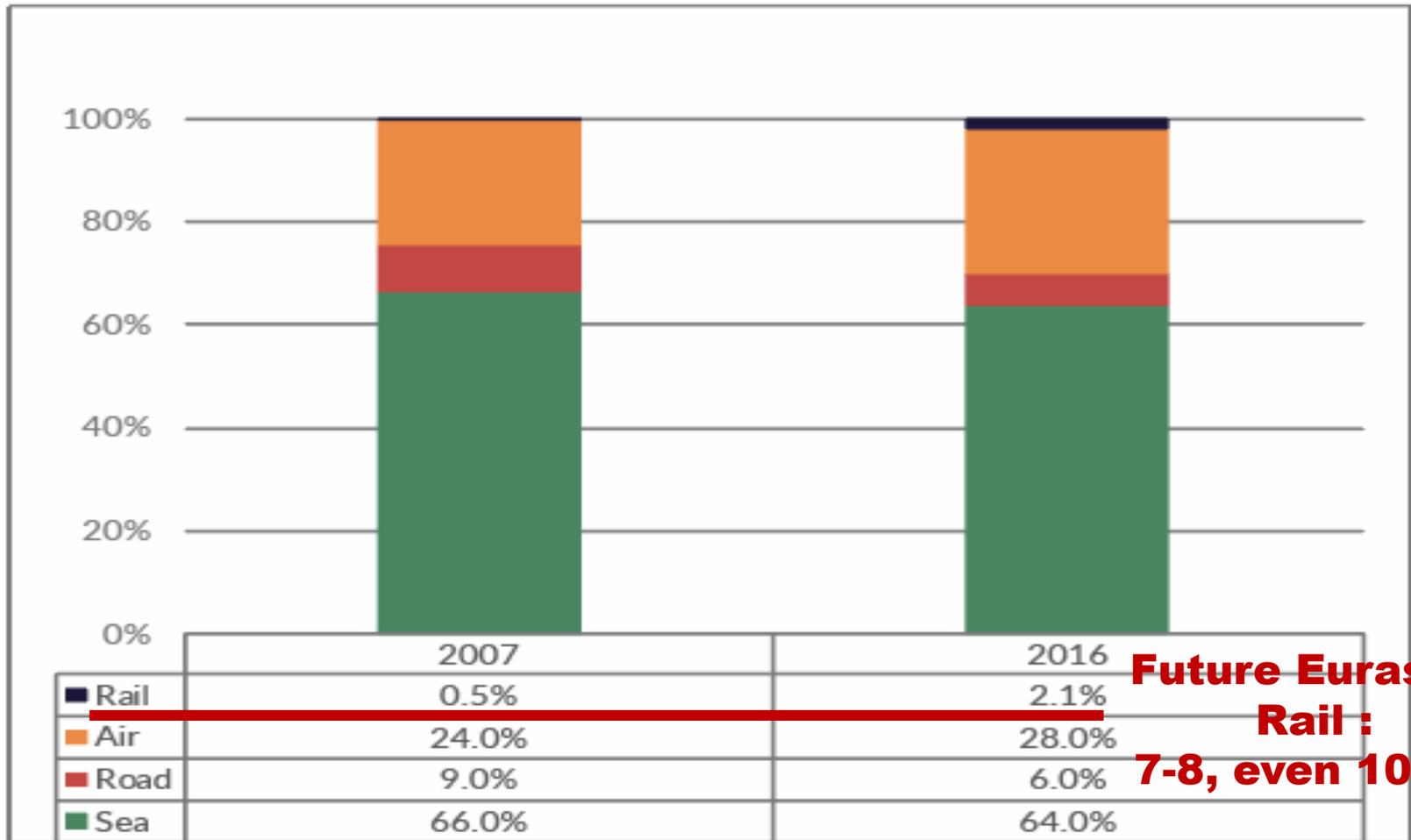
China-Europe Trade by Weight (2007-2016)



CSIS | RECONNECTING ASIA

Source : <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, Eurostat, European Union, analysis performed by Infrastructure Economics Centre (CEI)

China-Europe Trade by *Value* (2007-2016)



**Future Eurasian
Rail :
7-8, even 10% ?**

CSIS | RECONNECTING ASIA

Capacity by Transport Mode

Vehicle	Capacity
	Semi-trailer truck 2.65 TEU
	747-400F 4.5 - 6,625 TEU
	41 car intermodal train 82 TEU
	Panamax 3,000 - 3,400 TEU
	Post Panamax/Panamax Plus 4,000 - 8,000 TEU
	New Panamax - Triple E 12,500 - 18,000 TEU

CSIS | RECONNECTING ASIA

Source : <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems; “Containers,” World Shipping Council, 2018

... Tout cela bien que la capacité du transport ferroviaire restera toujours faible, comparée à celle du maritime ...

Vehicle	Capacity
	Semi-trailer truck 2.65 TEU
	747-400F 4 - 5 - 6 625 TEU
	41 car intermodal train 82 TEU
	Panamax 3,000 - 3,400 TEU
	Post Panamax/Panamax Plus 4,000 - 8,000 TEU
	New Panamax - Triple E 12,500 - 18,000 TEU

CSIS | RECONNECTING ASIA

Source : <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems; "Containers," World Shipping Council, 2018

AUTRE EXEMPLE DE RACCOURCI DE PARCOURS, DE GAIN DE TEMPS GEOPOLITIQUE : LE PROJET DE LIGNE FERROVIAIRE TRAVERSANT LES BALKANS DEPUIS LE PIREE

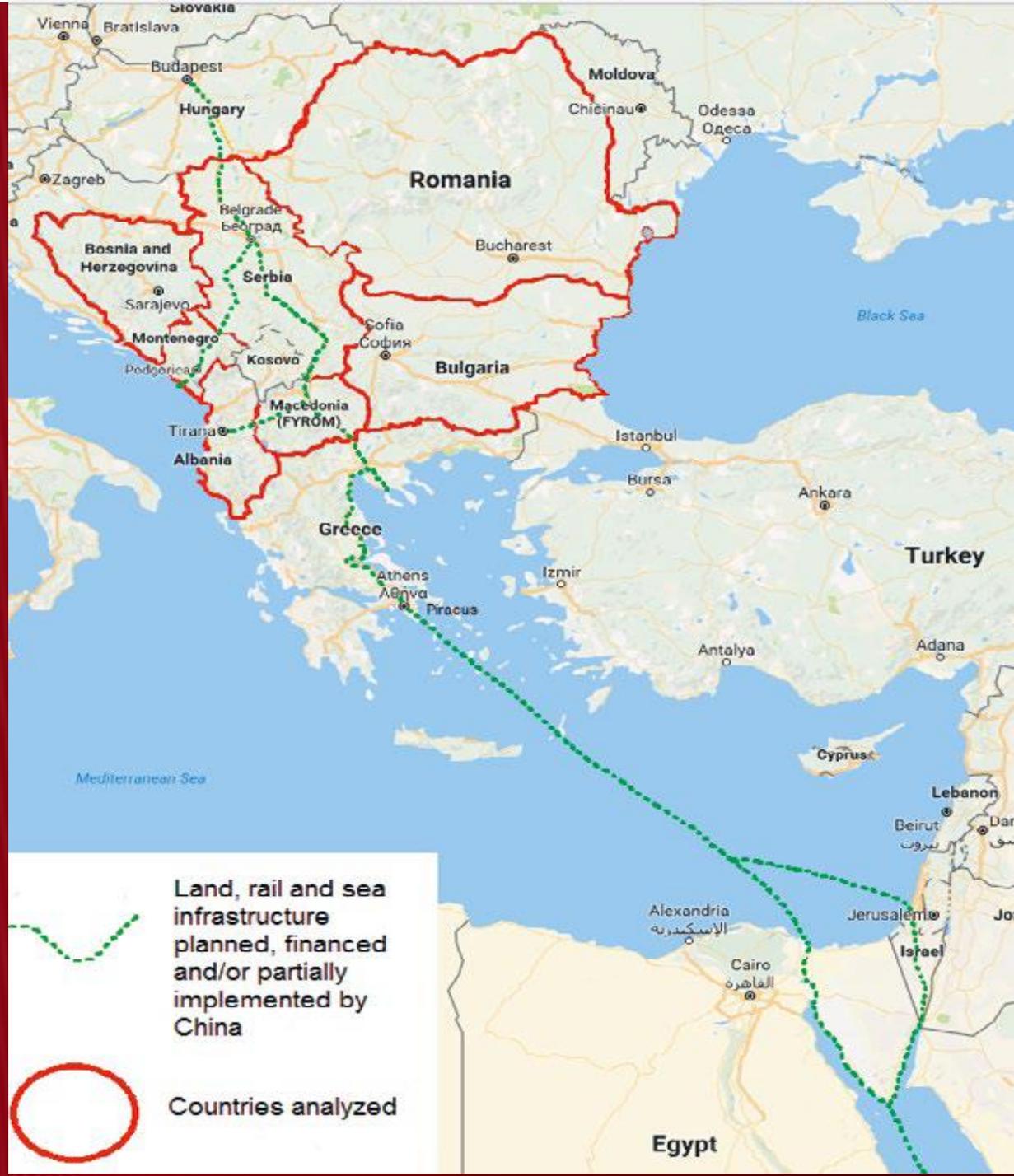


BUDAPEST-LE PIREE

Le projet serait estimé à 1,5 Mds USD et devrait être détenu à 85% par la partie ferroviaire chinoise (CREC et CRC)

 Ligne à grande vitesse en projet

**AUTRE EXEMPLE
DE RACCOURCI
DE PARCOURS,
DE GAIN DE
TEMPS
GÉOPOLITIQUE :
LE PROJET DE
LIGNE
FERROVIAIRE
TRAVERSANT
LES BALKANS
DEPUIS LE
PIREE, ET LE
CONTACT AVEC
LE PROCHE-
ORIENT
*(Israël,
Égypte,
Canal de
Suez ...)***



NORTH ASIA (CHINA) + SOUTH EAST ASIA :

Countries : 12
 Area : 14,1 million km² (Russia : 17,1 million km²)
 Population : 2,045 billion
 Population density : 145 / km²
 GDP (nominal) 2017 : 16,5 trillion US dollars (EU : 18,4)
 GDP (PPP) 2017 : 32,8 trillion US dollars
 GDP (PPP per capita) 2017 : 16 054 US dollar



CHINA RAILWAY NETWORK



Pan-Asia Railway project, a much-anticipated mega project, has been designed and planned for over 50 years before its formal start on **10 November 2006** - source : <http://propertyiskandar.blogspot.fr/2014/05/pan-asia-railway-connecting-kunming-to-singapore-by-high-speed-rail.html>

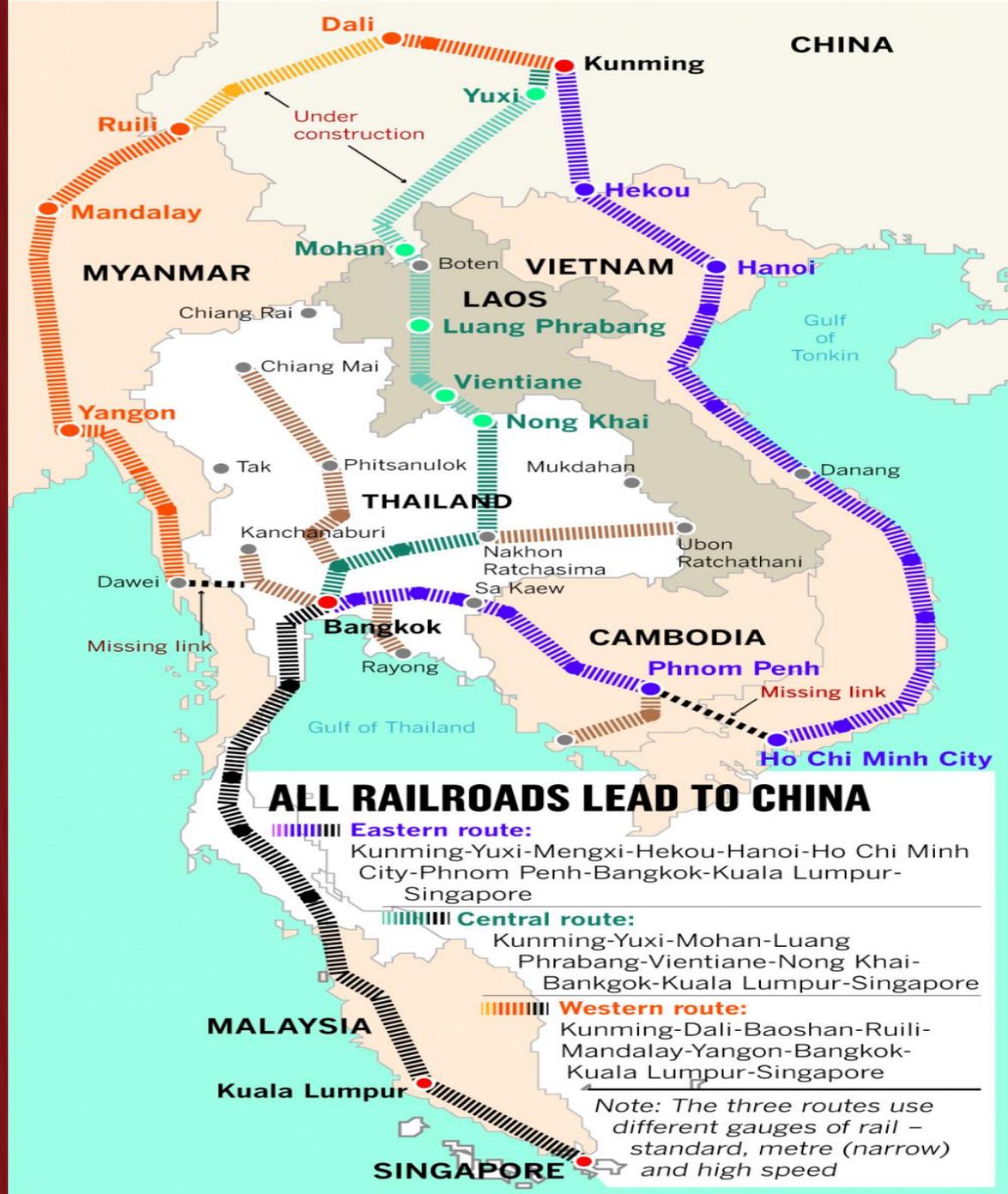
b)4) CARREFOURS : CAS DE LA "MISE EN ETOILE" DE KUNMING - (CHINESE) PAN-ASIA RAILWAY PROJECT (from Kunming (Yunnan, China), point of gravity

→ Pan-Asia Railway project – “Kunming mise en étoile”

Cf. lien <http://www.chinadaily.com.cn/a/201803/17/WS5aac5539a3106e7dcc142322.html>



Pan-Asia Railway project, a much-anticipated mega project, has been designed and planned for over 50 years before its formal start on November 10 of 2006. According to the program, altogether 3 railways, connecting China and Southeast Asian nations, will be opened before 2020. All these 3 railways are designed to start from Kunming, Yunnan. - <http://propertyiskandar.blogspot.fr/2014/05/pan-asia-railway-connecting-kunming-to-singapore-by-high-speed-rail.html>



Source :
<http://www.nationmultimedia.com/detail/asean-plus/30336801>

FUTURE SOUTHEAST ASIA

CURRENT AND PROPOSED RAILWAYS IN SOUTHEAST ASIA

Source :

<http://photos.nomadicnotes.com/img/s7/v163/p368258383.png>

FUTURE SOUTHEAST ASIA MAP

This map is a combination of current and proposed railways across mainland and maritime Southeast Asia. The proposed lines consist of railways under construction, lines announced as election promises, undergoing a feasibility study, or approved lines waiting for funding. Details of the proposed railways can be found at:

www.nomadicnotes.com/travel-blog/southeast-asia-rail-map/

ABOUT THE MAP

This is a subway-style map that represents how to travel between destinations rather than portraying geographical accuracy. Train routes and borders have been straightened, and stations have been realigned to fit the style of the map. Most of the lines are current or have been proposed at some point. Some "Nomadic Notes Recommendations" have been added to fill in missing gaps.

This is not an actual map of Southeast Asia railways, so no responsibility will be held if you turn up to Nakhon Ratchasima waiting to catch the Angkorat to Siem Reap, because there is no such train, and Siem Reap doesn't have a railway (yet).

CONTACT NOMADIC NOTES

For map enquiries or to use this map in media contact me at www.nomadicnotes.com/contact/
Follow @nomadicnotes on Twitter and Instagram.

~ James Clark

NOMADIC NOTES



-- Disclaimer --

The Future Southeast Asia map is not a working map of Southeast Asia railways. This is an independent illustration and is not aligned with any government department or railway operator. The destinations and countries are not to scale, and the borders do not represent official or disputed borders.



c) ... MAIS LA CHINE POURRA-T-ELLE CONTINUER LONGTEMPS A PRENDRE TANT DE RISQUES FINANCIERS ?

(1/4)

- Extrait du lien : http://french.xinhuanet.com/2016-05/19/c_135372707.htm : «*La Ceinture et la Route : le partenariat public-privé contribuera à l'éradication de la pauvreté (Long Yongtu)*» : **«Cette initiative crée non seulement des opportunités économiques, mais aussi de nouvelles perspectives tendant vers la prospérité commune entre les peuples et les pays le long de la Ceinture et la Route», a jugé Patrick HAVERMAN, directeur adjoint du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) en Chine, lors d'un forum NRS à Fuzhou, Fujian (19.05. 2016) »**
- Extrait d'une note de Marc FRILET, Secrétaire général adjoint du Centre d'Excellence International Concessions PPP, Administrateur ETIC-PPP, Expert international CNB grands projets d'infrastructures, Co-animateur du GT PPP dans les pays émergents et en développement : **«BRI, ne pas manquer le train : un début de voie dégagée pour une stratégie d'influence française aux résultats très prometteurs pour notre droit et notre filière infrastructure »**
- **«Il est clair pour nous que la Chine ne pourra pas réussir le projet BRI comme elle le souhaite dans toutes ses composantes avec une approche similaire à celle qu'elle a développée au cours de ces dix dernières années à travers le monde et notamment en Afrique ou au Brésil.**
- Les retours d'expérience en provenance des Etats où les Chinois ont financé de nombreux projets d'infrastructures **sont loin d'être positifs**. L'époque des accords plus ou moins occultes conclus entre la Chine et certains gouvernements et où la contrepartie de la création rapide d'infrastructures publiques ou de service public consistait pour partie au moins en droits miniers, périmètres agricoles et autre, **peut être considéré comme révolue et non pas comme un modèle à considérer pour la BRI (bien que quelques soubresauts restent évidemment à prévoir).**

... MAIS LA CHINE POURRA-T-ELLE CONTINUER LONGTEMPS A PRENDRE TANT DE RISQUES FINANCIERS ? (2/4)

Le FMI est à cet égard plus vigilant qu'autrefois et son approche plus didactique est de mieux en mieux acceptée par le Etats. Vincent PIRON, président d'ETIC PPP, participe régulièrement aux missions FMI et les nouveaux termes des échanges beaucoup plus équilibrés et utiles pour tout le monde se dégagent peu à peu. **Le processus s'accélère comme cela se matérialise par exemple en Afrique de l'Est où le Kenya rechigne à rembourser l'Eximbank (cf. statistiques et cartes ci-après)** →

- Nous considérons ces derniers développements, auxquels nous avons contribué, **comme une aubaine pour le monde économique et juridique français qui détient largement les clés des cadres et procédures à identifier, promouvoir et mettre en oeuvre en matière notamment de planification d'infrastructures publiques et de services publics, de préparation de projets, de mise en concurrence, de processus de choix et de contractualisation sur la base de principes simples et équilibrés, de leur évolution dans l'intérêt public, etc.**
- Si nos constats et analyses sont partagés nous sommes pleinement disposés à contribuer **à une feuille de route commune de la "Maison France" dans des conditions à définir au préalable.**»

Cf. liens <http://www.etic-ppp.com/en/677/> , <https://www.uggc.com/activite/grands-projets-d-infrastructures/> , <http://www.frilet.com/centre-dexcellence-international-cee-nu-concessionsppp-bonnes-pratiques-lois-institutions/> , <https://www.unece.org/cicppp12.html> , <https://www.unece.org/ppp/forum2018.html> , <http://www.frilet.com/conference-dispute-review-board-foundation-paris-23-mars/>

... MAIS LA CHINE POURRA-T-ELLE CONTINUER LONGTEMPS A PRENDRE TANT DE RISQUES FINANCIERS ?

(3/4)

L'INTERET CHINOIS AFFIRME POUR LE P.P.P. (19 05 2016) :

- **Extrait du lien : http://french.xinhuanet.com/2016-05/19/c_135372707.htm : «*La Ceinture et la Route : le partenariat public-privé contribuera à l'éradication de la pauvreté (Long Yongtu)*»**
- **« Les entreprises chinoises sont prêtes à collaborer avec les autorités des pays le long de la Ceinture et la Route via le partenariat public-privé (PPP) afin d'éradiquer la pauvreté, a déclaré mercredi à Fuzhou un ancien haut responsable chinois.**
- **Long Yongtu, ancien responsable des négociations pour l'adhésion de la Chine à l'OMS, a tenu ces propos lors d'un forum des villes le long des Routes maritime et continentale de la Soie tenu mercredi à Fuzhou, chef-lieu de la province chinoise du Fujian (Sud-Est).**
- **« La grande partie des pays situés le long de la Ceinture et la Route sont des pays en développement, pour la plupart marqués par des difficultés fiscales majeures et de faibles infrastructures (...) Le partenariat public-privé est en conséquence très important", a estimé M. Long.**
- **Le PPP est un moyen de financement qui permet aux autorités publiques de collaborer avec le secteur privé pour financer et gérer les services publics. Le capital chinois est prêt à "former une communauté de destin" avec les pays le long de la Ceinture et la Route, a-t-il indiqué.**
- **« Dans de nombreux domaines comme les transports, l'énergie, voire le dessalement de l'eau de mer, les entreprises chinoises se trouvent au premier rang mondial et sont capables de fournir des services aux pays le long de la Ceinture et la Route grâce au PPP», a précisé M. Long ».**

... MAIS LA CHINE POURRA-T-ELLE CONTINUER LONGTEMPS A PRENDRE TANT DE RISQUES FINANCIERS ?

(4/4)

LA CHINE TENTE D'ANTICIPER LES DIFFICULTES :

° lien : <https://asia.nikkei.com/Spotlight/China-people-s-congress-2018/China-to-step-up-financing-for-Belt-and-Road-projects> : **« China to step up financing for Belt and Road projects - Beijing promotes bond issues to support overseas infrastructure development »**

° lien : <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/china-allows-bonds-for-belt-and-road-initiative-to-diversify-funding-options/articleshow/63675520.cms> (9 avril 2018) : **« China allows bonds for Belt and Road initiative to diversify funding options :**

The Xi Jinping government aims to foster diverse financing channels for BRI projects, as part of which it has signed bilateral currency swap agreements worth \$224 billion with the central banks of 24 participating governments over the first five years of BRI, according to a recent Chinese government report. For 2018, China has budgeted 15.6% more than it did in last year's budget for spending on foreign affairs to help boost the country's international standing. Chinese authorities recently allowed local and foreign companies as well as foreign government agencies to issue 'Belt and Road' bonds through the Shanghai and Shenzhen stock exchanges. The China Securities Regulatory Commission approved applications from seven domestic and foreign companies to issue a combined 50 billion yuan (about \$8 billion) in such bonds, according to state news agency Xinhua. Besides, China is setting up an international Belt and Road financing centre, according to Chinese officials, who did not divulge further details. The government would also promote development of free trade areas that include BRI partner countries.”

"The Belt and Road Initiative is like a wheel. You can see that it is rolling out, running faster and faster, and the wheel could give itself impetus now" -
ERIC IP, HUTCHISON PORTS



**... D'OU, AU TOTAL, L'ENGRENAGE
DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE
... EN MARCHÉ ...**

**2) TOUT CELA EXPLIQUE QU'IL Y AIT *GLOBALEMENT*
ET REELLEMENT BIEN PLUS DE PROJETS OBOR / B.R.I.
QU'IL N'Y PARAÎT ...**

(# liens <https://www.lettrevigie.com/blog/2018/05/02/nouvelle-route-de-la-soie-de-la-poudre-aux-yeux/>, <https://legrandcontinent.eu/2017/12/14/les-realites-de-la-belt-and-road-initiative/>)



—
代
—
路

(« yi dai
Yi lu » -
OBOR /
B.R.I.)

BELT AND ROAD INITIATIVE IN NUMBERS



BELT AND ROAD IN NUMBERS

73
countries

60%
of the world's population

40%
of the world's GDP

US\$900 billion
of investments projected

Source: yidailyu.gov.cn, Foreign Affairs, Pich

CHINA'S TRADE VOLUME WITH BRI SUB-REGIONS IN 2016 (US\$ BILLIONS)

A	B	C
SOUTHEAST ASIA	EAST ASIA	MIDDLE EAST
455.4 (37.4%)	216.0 (17.8%)	204.1 (16.8%)
D	E	F
EASTERN EUROPE	SOUTH ASIA	CENTRAL ASIA
136.8 (11.2%)	111.5 (9.2%)	41.1 (3.4%)
G	H	
AFRICA	OCEANIA	
37.6 (3.1%)	13.8 (1.1%)	

**TOTAL 2016 :
Approx. 1,216 b. US
dollars ;
2,500 b. US dollars
planned in 2025**

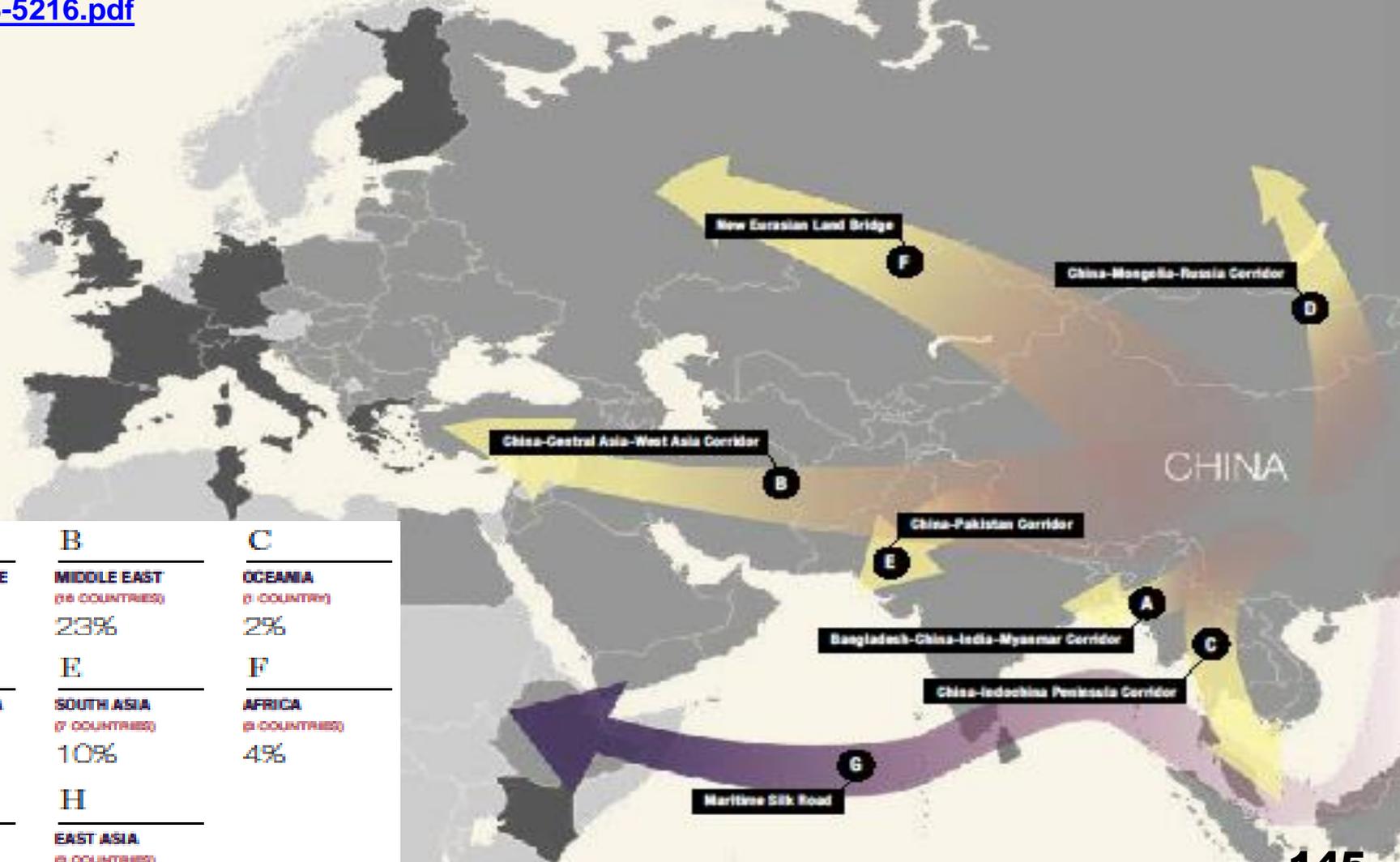
Source: yidailyu.gov.cn, State Information Centre of China, globalEDGE

Belt and Road Economic Corridors

◆ Markets with BRI cooperation agreements

◆ Markets whose top political leaders were at the BRI summit in Beijing in May 2017

Lien : <http://content.knightfrank.com/research/1438/documents/en/new-frontiers-the-2018-report-2018-5216.pdf>



EN PRESENTATION "SIMPLIFIEE" DES BASES DE DONNEES EXPLOITEES :
"OBOR – B.R.I." en nombre de projets dans le monde (Chine comprise)
 - **361 "captés" à travers diverses bases de données à avril 2018 –**
Valeur : 1 921 Mds \$, voire plus de 2 000 Mds \$ et 450 projets (à début juin 2018) ...

(projets actuels et futurs
 + projets avant fin 2017)

Europe:
39 Projects

361 Belt, One Road:
 --- Projects (**tracked**)
 US\$1,921 billion Value



Plus de 90% des projets "OBOR – B.R.I." (en nombre et en valeur) sont localisés en Eurasie et en Afrique

Mapping the Belt and Road Initiative's progress (1/2)

Completed

	Cost
HUNGARY Huawei logistics center	\$1.5bn
IRAN Rudbar Lorestan hydropower dam	\$578m
KAZAKHSTAN Khorgos dry port	\$245m
PAKISTAN Gwadar Port construction of breakwaters	\$123m
SRI LANKA Hambantota deep sea port Phase I, II	\$1.3bn
CAMBODIA National Road No. 214, Stung Treng-Mekong River Bridge	\$117m
INDONESIA Sumsel-5 power plant	\$318m
NORTH KOREA New Yalu Bridge	\$350m

Under construction

BANGLADESH Payra power plant	\$1.65bn
LAOS China-Laos railway	\$5.8bn

Started

ISRAEL Haifa Bay port	\$1.16bn
--------------------------	----------

Announced/under negotiation

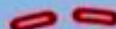
MONGOLIA Tavan Tolgoi rail project	\$1bn
TURKEY Third nuclear power plant	\$25bn

Unknown

UKRAINE Kiev metro's fourth line	\$1.3bn
-------------------------------------	---------

« CORRIDOR SINO-PAKISTANAIS », devant économiser du temps de transport et désenclaver l'Asie centrale et lui redonner une surface maritime

Investissement chinois estimé à environ 55 Mds USD

 Corridor Economique Sino-Pakistanaïs
 Corridor autoroutier Chine-Birmanie-Bangladesh-Inde

Vallée de l'Indus
(Alexandre le Grand, Gengis Khan, Tamerlan ...)

(ex- (ex-Barbaricum) Région de Makran)

(v. 5000 av. J.-C. - 1900 av. J.-C.)



Silk Roads

China plans to spend billions on infrastructure in Pakistan that would help open new trade routes.

Spending on projects

SECTOR	EST. COST, IN BILLIONS
Energy	\$33.79
Road	5.90
Rail	3.69
Mass transit in Lahore	1.60
Gwadar Port	0.66
China-Pakistan fiber optics	0.04
TOTAL	45.69

- Proposed road network
- ENERGY PROJECTS
- Coal mining/ power plant
 - Hydro
 - Solar
 - Wind

U.S. civilian aid program in Pakistan since 2009, in billions

Energy	\$2
Border-area rehabilitation	2
Education/health/other	1
TOTAL	5

Includes adding 1,500MW of electrical power, plans to finance irrigation of 1 million acres of farmland by 2016, building or rehabilitating over 620 miles of roads and highways, building or rehabilitating more than 950 schools.

THE WALL STREET JOURNAL.

Montant révisé à la hausse : **65** Mds dollars

Source : <http://www.courrierinternational.com/depeche/un-train-chinois-arrive-en-iran-fait-revivre-la-route-de-la-soie.afp.com.20160215.doc.7y1rj.xml...>

QUELQUES EXEMPLES DE PROJETS OBOR / B.R.I. = ou >10 MILLIARDS \$... :

Project	Sector	Country	Region	Status	Timing Start_	Timing End_	Value in million US dollars
Tanzania-China Logistics Center – Dar es Salaam	Commercial & Leisure	Tanzania	Sub-Saharan Africa	Planning	2020 Q2	2025 Q4	31800
Kra Isthmus Canal - 102 km long, 400 meters wide and 25 meters deep	Infrastructure	Thailand	Emergent Asia	Study	2015 Q1	2028	28000
Yamal LNG Plant project near the Sabetta port in the eastern part of the Yamal Peninsula, Siberia	Energy & Utilities	<u>Russia</u>	Emergent Asia	Execution	2013 Q2	2021	27000
National Railway Network – Mongolia (5683 kms within 3 phases)	Infrastructure	Mongolia	Emergent Asia	Planning	2019 Q2	2030 Q4	25000
Hinkley Point C Nuclear Power Station 3260 MW – Somerset	Energy & Utilities; Energy & Utilities	United Kingdom	West Europe	Execution	2017 Q1	2025 Q4	23680
Mombasa to Malaba Standard Gauge Railway Line – Kenya	Infrastructure	Kenya	Sub-Saharan Africa	On Hold	2014 Q4		21901
Moscow-Yekaterinburg High Speed Railway Line: Moscow-Kazan Section – Russia	Infrastructure	<u>Russia</u>	Emergent Asia	Design	2018 Q3	2021 Q3	21000
CNPC/Gazprom – Sino-Russian Eastern Route Gas pipeline (Power of Siberia): China Section (Heihe to Shanghai) – China	Energy & Utilities	China	Emergent Asia	Execution	2015 Q2	2018 Q4	20000
Building a new capital for Egypt	Infrastructure	Egypt	Middle Orient and Nort Africa	Design	2017 Q2	2021 Q1	20000
Sizewell C Nuclear Power Station: Units I and II 1600 MW x 2 – Suffolk	Energy & Utilities	United Kingdom	West Europe	Planning	2019 Q2	2031 Q4	17000
Kuala Lumpur to Singapore High Speed Rail Line – Malaysia and Singapore	Infrastructure	Singapore	Emergent Asia	Tender	2018 Q4	2026 Q4	16455
Sichuan-Tibet Railway (Construction - 1629 kms, Track gauge :1,435 mm)	Infrastructure	China	Emergent Asia	Execution	2014 Q4	2025	16000
Thailand to China High-Speed Railway Line – Thailand, China, Laos	Infrastructure	Thailand, China, Laos	Emergent Asia	Execution	2016 Q4	2026 Q4	15000
TAKKK Railway Corridor – Turkey, Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, China with an estimated transit time of 12 days.	Infrastructure	Turkey, <u>Azerbaijan</u> , <u>Kazakhstan</u> , <u>Kyrgyzstan</u> , China	Emergent Asia	Study	2007	2022 Q4	15000
The Strait Of Malacca Crossing – Indonesia and Malaysia	Infrastructure	Indonesia, Malaysia	Emergent Asia	Study	Awaiting Confirmation	2023 ?	14000

3) LES ENJEUX POUR L'EUROPE : UN DILEMME ...
(investir ou subir ?)

**LES ROUTES DE LA SOIE SONT-ELLES UNE OPPORTUNITE
POUR L'EUROPE ?**



COORDINATING, CO-INVESTING, CO-FUNDING, **« BEFORE BEING TOO LATE » ?**

a) Un « *Position paper* » officiel de la Commission est espéré pour juillet 2018 sur les « **NEW SILK ROADS** »/projet chinois OBOR-B.R.I.

b) La Commission et l'UE ne pourront pas se contenter « *d'attendre* » trop longtemps, par rapport aux avancées du projet chinois OBOR/B.R.I.

c) Concrètement, à ce stade, ces avancées du projet chinois OBOR/B.R.I. prennent la forme d'une trentaine de projets éligibles en Europe et en Chine, *mais il y a bien plus de projets OBOR / B.R.I. (ou reliés à eux) qui concernent l'Europe et la Chine (cf. point 2) ...*

d) Comment s'organiser et se coordonner en France et en Europe, face à ces avancées du projet chinois OBOR/B.R.I. ?

e) Les opportunités de coopération ne manquent pas – exemples : **VOLONTE DU PROJET OBOR-B.R.I. DE CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DURABLE, L'EXPERTISE JURIDIQUE FRANCAISE SPECIALISEE CHINE** (AFCDE, liens <http://www.etic-ppp.com/en/677/>, <https://www.uggc.com/activite/grands-projets-d-infrastructures/>, <http://www.frilet.com/centre-dexcellence-international-cee-nu-concessionsppp-bonnes-pratiques-lois-institutions/>).

COORDINATING, CO-INVESTING, CO-FUNDING, « BEFORE BEING TOO LATE » ?

44 projets OBOR / BRI captés à début juin 2018 en Europe (hors Russie) pour une valeur de **102,2 Mds \$** – dont les deux plus gros sont au Royaume-Uni (40% en valeur : Hinkley Point C Nuclear Power Station 3260 MW : 23,7 Mds USD, Sizewell C Nuclear Power Station: Units I and II 1600 MW x 2 – Suffolk : 17 Msd USD)

35 projets / 44 en Europe de l'Est pour 52,6 Mds\$ (51,5% du total)



BELT AND ROAD INITIATIVE'S S.W.O.T. :
Weakness : coordination among different countries - :
https://www.nordlb.de/fileadmin/redaktion/branchen/ueberuns/pdf/20170119_No_rdlB_BridgingAsia.pdf

Actuellement, un « *Position paper* » officiel de la Commission est espéré sur les « **NEW SILK ROADS** »/projet chinois OBOR-B.R.I. ...

(projet qui n'est même pas mentionné dans le document de la Commission sur la maîtrise de la mondialisation (cf. lien https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/reflection-paper-globalisation_fr.pdf - mai 2017)

Les **think tanks** européens travaillent sur le sujet ; contributions intéressantes et utiles à titre préparatoire, à titre d'exemple :

- http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR174_Absorb_and_Conquer.pdf («AN EU APPROACH TO RUSSIAN AND CHINESE INTEGRATION IN EURASIA»),
- http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf («One Belt, One Road”: China’s great leap outward»),
- [http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR127-The_European_interest_in_an_investment_treaty_with_China_\(both_graphics\).pdf](http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR127-The_European_interest_in_an_investment_treaty_with_China_(both_graphics).pdf),
- <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf> («China’s Belt and Road initiative : can Europe expect trade gains ?»),
- http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf ("Europe and China’s New Silk Roads"),
- https://www.ceps.eu/system/files/EUCHINA_FTA_Final.pdf ("TOMORROW’S SILK ROAD ASSESSING AN EU-CHINA FREE TRADE AGREEMENT"),
- http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/eu-china_2020_strategic_agenda_en.pdf (2013)
- https://www.clingendael.nl/sites/default/files/Europe_and_Chinas_New_Silk_Roads_0.pdf,
- http://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/47931/ssoar-indrastraglobal-2016-picciau-The_One_Belt_One_Road.pdf?sequence=1 ...

1^{ère} contribution opérationnelle connue : document en anglais de 4 pages de trois Etats-membres (France, Allemagne, Italie) à la Commission, daté du 28 juillet 2017, notamment sur les conditions relatives au *principe de “réciprocité”* - cf. lien http://g8fip1kplyr33r3krz5b97d1.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2017/08/170728_Investment-screening_non-paper.pdf (**“European investment policy : A common approach to investment control”**).

Par ailleurs, **Emmanuel MACRON est sans doute un des premiers Chefs d'Etat européens, sinon même le premier, à mentionner les « Routes de la Soie » dans un discours officiel** (le 29 août 2017, en ouverture de la Conférence des Ambassadeurs), de surcroît dans le cadre d'un chapitre consacré au multilatéralisme – cf. lien <http://www.elysee.fr/videos/new-video-44/>, amplifié par le discours «fondateur» de Xi'an du 8 janvier 2018 - <http://www.elysee.fr/declarations/article/transcription-du-discours-du-president-de-la-republique-au-palais-de-daminggong/> , <http://www.elysee.fr/videos/new-video-175/> ...

Mais la Commission et l'UE ne pourront pas s'en contenter trop longtemps, par rapport aux avancées du projet chinois OBOR/B.R.I.

Via la «*plateforme de convergence*» UE-Chine de la Commission, le (supposé en fonctionnement ?) fonds UE-Chine d'investissements de ... 20 Mds d'euros («*seulement*»?), l'UE se doit **impérativement et dès à présent** de relever le défi géopolitique et financier chinois et de définir des co-projets réels de co-investissements et de co-financements (**pools bancaires chinois et européens travaillant ensemble, par exemple**) pour :

- « **accompagner** » la Chine (sur pays tiers, le long des « NEW SILK ROADS », par exemple avec CRRC, le constructeur chinois de matériel roulant dont le CA est supérieur à ceux réunis d'ALSTOM, SIEMENS BOMBARDIER, par rapport aussi aux routes « digitales » de la soie auxquelles la Chine pense fortement, également, au lien avec le développement durable, aux ENR, au tourisme et à la protection des patrimoines le long des Routes de la Soie et des pays concernés par OBOR ...)
- « **accompagner** » la Chine sur des projets d'élargissement/modernisation d'infrastructures en Europe qui semble beaucoup l'intéresser (*Venise, Gênes, Valence, Marseille, Barcelone plus tard sans doute ...*, **en somme le pourtour méditerranéen, comme tremplin vers l'Afrique** où là aussi, des co-projets réels de co-investissements et de co-financements **UE-CHINE pourraient s'avérer fort utiles et pertinents**, **donc pas seulement au seul niveau « Chine-France-Afrique »**, niveau déjà trop restrictif au regard de l'ampleur du « défi africain » ...).

BRI's six trade corridors – opportunities for investment

5. New Eurasian Land Bridge

ACTIVE

Infrastructure already in place pre-BRI and being used by logistics companies

6. China-Mongolia-Russia

SEMI-ACTIVE

Primarily a commodities route. Infrastructure investment has been increased recently.

4. China-Central Asia

Asia-Western Asia

NON-ACTIVE

Huge Infrastructure investment is needed. Has commercial scale, but long-term ambition.

3. China-Pakistan

ACTIVE

Significant Infrastructure investment has been made. Corridor is strategically important.

2. China-Myanmar-Bangladesh-India

SEMI-ACTIVE

China-Myanmar oil and gas lines are active. Extension to India is challenging and long-term ambition.

1. China-Indochina

ACTIVE

ASEAN already has plans to invest in region's railway and highway network. BRI adds capital.



Pilot projects considered under the EU-China Connectivity Platform

Source : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

Country	19 proposed projects : 12 under MoU with China, 3 with Chinese investment	Country has signed transport-related MoU with China?	Project overlaps with Chinese investment?
Bosnia and Herzegovina	Corridor 5c Highway Project	No	Yes
Bulgaria	Hemus motorway project	Yes	No
Bulgaria	Black Sea motorway project	Yes	No
Bulgaria	Restoration of the design parameters of the Ruse-Varna Railway Line Project	Yes	No
Croatia	Rijeka-Zagreb-Budapest project	Yes	No
Hungary	V0 Rail Cargo Line bypassing Budapest	Yes	No
Hungary	Hungary-Serbia Railway	Yes	Yes
Italy	Genoa Port breakwater project	No	No
Italy	Trieste Integrated Rail Hub	No	No
Latvia	North Sea – Baltic Corridor	Yes	No
Poland	Adjusting Odra River Waterway (E30) to the international waterway standards	Yes	No
Poland	Silesian Channel	Yes	No
Poland	Middle and lower Vistula cascade (E40 and E70 waterways)	Yes	No
Poland	Warszawa-Brzesc connection (E-40 waterway)	Yes	No
Serbia	Projects in the Orient/East-Med Corridor in the Western Balkans Region	Yes	Yes (Partially)
Slovakia	Košice Intermodal Terminal	No	No
Slovakia	Leopoldov Intermodal Terminal	No	No
Slovakia	Bratislava Trimodal Terminal	No	No
Slovenia	Railroad Project from Koper to Divača	No	No

The table shows that few of the projects under review overlap with investment being undertaken by China. More generally, as the projects were identified on a voluntary basis by countries participating in the Expert Group, it is not clear that they provide a basis for assessing key priorities reflecting the need to coordinate project activity along corridors connecting to TEN-T. Hence, there is a risk that work on financing of potential projects is premature, pending a fuller analysis of current and future links between TEN-T and the BRI. Given the difficulties of defining the geographical and project scope of the BRI, this is likely to be challenging but would be an important first step in ensuring effective coordination of policy and investment strategy. Notwithstanding the intention of the “Connectivity Platform” to align principles and priorities underpinning relevant policy initiatives, Chinese investment under the “16+1 Format” continues to raise questions about the compliance of BRI-related projects with the relevant framework of EU legislation and standards (European Parliament, 2017). The interviews with stakeholders have highlighted concerns about the willingness and ability of Chinese investors and contractors to comply with EU market principles and standards.

Source: Outcomes of the “First Working Group Meeting of the EU – China Connectivity Platform” (Brussels, Belgium, 20-22 January 2016), and the “Second Chairs’ Meeting of EU – China Connectivity Platform” (Brussels, Belgium, 1 June 2017)

... ET LES OPERATEURS EUROPEENS POURRAIENT PROFITER DES OPPORUNITES OFFERTES ENTRE 2019 ET 2024-2030 PAR L'ECHEANCIER DES 256 PROJETS OBOR/BRI RECENSES, ACTUELS ET FUTURS (valeur agrégée : 1 790 M3 US \$) POUR SE POSITIONNER :

Nombre de fin des projets	Valeur agrégée en milliards US \$
à 2018 : 38	70, 810
à 2019 : 43	94, 910
à 2020 : 45	97, 983
à 2021 : 37	148, 276
à 2022 : 26	263, 130
à 2023 : 9	75, 960
à 2024 : 6	28, 155
à 2025 : 12	155, 798
à 2026 : 4	37, 755
à 2027 : 2	5, 920
à 2028 : 3	272, 800
(à 2029 :)	
à 2030 : 3	187, 000
à 2031 : 1	17, 000
(de 2032 à 2040 :)	
à 2041 : 1	1, 400
(de 2042 à 2044 :)	
à 2045 : 1	200, 000
plus (échéance indéterminée à 2049) : 25	133, 363

Nota : sur ces 256 projets actuels et futurs à échéance entre 2018 et 2045, seuls moins d'une cinquantaine sont susceptibles de débuter courant 2019, délai de temps / 2018 encore a priori suffisant pour que les opérateurs puissent prendre position ... ➡ 159

PROJETS TRANSVERSAUX D'INFRASTRUCTURE **→ PARMI LES PLUS PERTINENTS « *DANS DES TEMPS* »** ***APPAREMMENT RECEVABLES DE NEGOCIATION* »**

Sachant que le délai moyen entre le début des travaux d'infrastructure et le produit fini est d'environ cinq ans en observation de l'accomplissement des projets OBOR, *il faut sûrement attendre la nouvelle vague de projets à partir de 2019-2020, succédant à celle de ces dernières années) pour que les opérateurs français et/ou européens puissent prendre position.*

Parmi les **projets transversaux d'infrastructure parmi les plus pertinents** (en dehors de ceux relatifs à l'Europe, au Corridor sino-pakistanaï et à l'Afrique), on peut a priori relever :

- **New high-speed railway line to connect Xinjiang-Kyrgyzstan-Uzbekistan-Turkmenistan-Iran-Turkey Railway Link – (6 000 kms) - montant du projet : 150 M3 US \$ - début des travaux prévus en attente de confirmation ; fin des travaux prévus pour le 4ème trimestre 2030 ;**
- **National Railway Network – Mongolia** (5 683 kms en 3 phases) - montant du projet : **25 M3 US \$** - début des travaux prévus pour le 2ème trimestre 2019 ; fin des travaux prévus pour le 4ème trimestre 2030 ;
- **The Strait of Malacca Crossing – Indonesia and Malaysia** (the project involves the construction of a bridge (49 kms) and highway (71 kms) link that connects peninsular Malaysia and the Indonesian Island of Sumatra) - montant du projet : **14 M3 US \$** - début des travaux prévus : en attente de confirmation ; fin des travaux prévus : 2023 ? ;

PROJETS TRANSVERSAUX D'INFRASTRUCTURE **PARMI LES PLUS PERTINENTS, « DANS DES TEMPS** **APPAREMMENT RECEVABLES DE NEGOCIATION » (suite)**

- **China to Uzbekistan Railway Line – Kyrgyzstan**, (connecting China to Uzbekistan via Kyrgyzstan. The project involves the construction of 268 km long railway line. It includes the construction of 48 tunnels of 50km long, 95 bridges of 21km, stations, track bases and other related facilities, the installation of signal lights and power related facilities and laying of tracks and transmission lines) – montant du projet : **4,5 M3 US \$** - début des travaux prévus pour le 2ème trimestre 2019 ; fin des travaux prévus pour le 4ème trimestre 2024 ;
- **Herat-Mazar-e-Sharif railway project - Afghanistan : 1,8 M3 US \$ (0,5 M3 US \$ from Uzbekistan)** - The railway will be 657 kilometers long and will take 2 years to build. The procurement details of the project will be completed by the end of 2018 and the contracting company will be selected in the near future - <https://www.tolonews.com/business/uzbekistan-ready-help-fund-railway-project>, <http://www.andrewgrantham.co.uk/afghanistan/uzbekistan-to-part-fund-mazar-i-sharif-herat-railway/> , <https://thediomat.com/2018/04/connecting-asia-uzbekistan-looks-to-capitalize-on-central-asias-transport-potential> (arguments about the Herat-Mazar-e-Sharif railway project ;
- plus la question de la modernisation du **Transsibérien russe** (a priori : **40 M3 \$**) ;
- et celle de la construction de la ligne **TGV Moscou-Pékin**, 7000 kms (incluant Moscou-Vladimir et Moscou-Kazan – **240 M3 US \$** en devis initial pour horizon minimal de 2028 ...).

EVENTUELLES PRISES DE PARTICIPATION SUR LA GESTION DES 48 PLATEFORMES LOGISTIQUES RECENSEES A/C 2018 ENTRE ASIE, AFRIQUE ET EUROPE

Sans compter les éventuelles prises de participation sur la gestion des plateformes logistiques telles que pouvant éventuellement s'opérer à travers les **ports maritimes, ports secs, centres industriels et technologiques suivants ... (hors centrales nucléaires ou énergétiques), comme autant de possibles « comptoirs » chinois à partir desquels les courants d'échanges entre Asie et Europe s'accroissent et s'accroîtront encore à l'avenir (plus de 1 000 M3 \$ actuellement, prévision chinoise à 2 500 milliards de dollars à horizon 2025)**, tels qu'apparaissant dans les bases de données exploitées sur les projets OBOR/BRI :

- **Dawei Deep-Sea Port Development, Coal-Fired Power Plant 4000 MW included – Tanintharyi Region, Myanmar** – montant : **70 M3 dollars** ; échéance a priori : fin **2022** ;
- **Tanzania-China Logistics Center – Dar es Salaam** – montant du projet : **32 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2025** ;
- **Building a new capital for Egypt** – montant du projet : **20 milliards de dollars** ; échéance a priori : début **2021** ; plus **Business District in Egypt's New Capital** (3 b. US \$ for 2021 Q2) ;
- **Bagamoyo Port Development – Tanzania** – montant du projet : **10 milliards de dollars** ; échéance a priori : **2021** (projet actuellement suspend, provisoirement) ;
- **Kyaukpyu Special Economic Zone, at Rakhine State in Western Myanmar** - montant du projet : **10 milliards de dollars** ; échéance a priori : **non encore déterminée (étude en cours, mais "70% Chinese stake of the \$7.2bn port in Kyaukpyu during negotiations with CITIC Group")** ;
- **China-Central Asia Logistics Park – Shandong, China** - montant du projet : **9,67 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2021** ;
- **Melaka (Malacca), Malaysia : Deep Sea Port (3,93 milliards de dollars, pour 2019-2020), Kuala Linggi International Port Expansion (2,92 milliards de dollars, pour fin 2027), Kota Laksamana Gateway Mixed-Use Development (9,425 milliards de dollars, pour fin 2025)** ;
- **The New Doha Port Project, Qatar (\$7.4bn) (2 parts already realized by end 2015 for worth 1 050 million dollars** - montant du projet : **6,35 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2022**) ; (Navy Wharf Project (Phase II), 179 M. dollars, achevé en début 2016) ;

EVENTUELLES PRISES DE PARTICIPATION SUR LA GESTION DES 48 PLATEFORMES LOGISTIQUES RECENSEES A/C 2018 (SUITE)

- **Construction of an airport at Badgerys Creek in Sydney, New South Wales, Australia** - montant du projet : **5,3 milliards de dollars** ; échéance a priori : **2026** ;
- **Lamu Port II Development – Kenya** - montant : **5 bn US \$** ; échéance a priori : fin **2021** ;
- **Keti Bandar, transmission line, railway line, coal fired power station and Sea Port Development Project, Pakistan** : montant : **5 milliards de dollars** ; échéance a priori : **2025** ;
- **Industrial Park Development – Indonesia** - montant du projet : **5 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2025** ;
- **Minsk Velikiy Kamen Industrial Park – Belarus** - montant du projet : **5 milliards de dollars** ; échéance a priori : début **2020** ;
- **Iron Ore Mining, Processing & Steel Mills complex at Chiniot, Punjab, Pakistan, Phases I and II** : montant du projet : **4 milliards de dollars** ; échéance a priori : **indéterminée** ;
- **Papua New Guinea : Vanimo Industrial Park, Sandaun** (montant du projet : **3,8 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2021**) ; **2 special economic zones for the industrial processing of agricultural products** (montant du projet : **330 millions de dollars** ; échéance a priori : **indéterminée**) ;
- **Malaysia-China Kuantan Industrial Park – Pahang, Malaysia** - montant du projet : **3,4 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2022** ;
- **Zarubino Port Construction, Far East Russia** - montant du projet : **3 milliards de dollars** ; échéance a priori : **2018** ;
- **Liganga Iron Ore and Mchuchuma Coal Mine Development – Njombe, Tanzania** - montant du projet : **3 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2022** ;
- **Bintulu Steel Complex – Sarawak, Malaysia** - montant du projet : **3 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin **2020** (production capacity of 5 million tons per annum) ;

EVENTUELLES PRISES DE PARTICIPATION SUR LA GESTION DES 48 PLATEFORMES LOGISTIQUES RECENSEES A/C 2018 (SUITE)

- **New Port of Shëngjin, Albania** - montant du projet : **2,6 milliards de dollars** ; échéance a priori : *non encore déterminée* ;
- **Anaklia Deep-Water Port Project, Georgia** - montant : **2,5 M3 \$**; échéance a priori : fin 2019 ;
- **Haikou Meilan International Airport Second Phase Expansion – Hainan, China** - montant du projet (OBOR) : **2,36 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin 2019 ;
- **Turkmenbashi International Port – Balkan Region, Turkmenistan** - montant du projet (OBOR) : **2 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin 2020 ;
- **Port Klang Third Terminal Development – Selangor, Malaysia** - montant du projet : **2 milliards de dollars** ; échéance a priori : fin 2025 ;
- **Bystrinsky mining and processing plant outside of Chita in Russia-Siberia's Zabaykalsky Krai** - montant du projet : **1,5 milliard de dollars** ; échéance a priori : 2019 ;
- **Port Qasim, CPEC, Pakistan : Port Qasim Coal-Fired Plant 1320 MW** (montant du projet : **2,1 M3 dollars** ; échéance a priori : début 2018) ; **(Matiari) Port Qasim to Faisalabad Transmission Line** (montant : **1,5 M3 dollars** ; échéance a priori : fin 2019) ; **Port Qasim Coal Conveying System** (montant du projet : **151 millions de dollars** ; échéance a priori : fin 2018) ;
- **Stublenica Industrial, Commercial, and Technology Park, Serbia** - montant du projet : **1,44 milliard de dollars** ; échéance a priori : *indéterminée* ;
- **Joint ventures : Haier-Ruba plans expansion, investment of \$1.5 b at near Lahore HREZ (300 acres), CPEC, Pakistan** ; échéance a priori : 2020) ;
- **Colombo Port City – Sri Lanka** - montant : **1,4 M3 dollars** ; échéance a priori : début 2041 ;
- **Bao Steel Park, petrochemicals, stainless steel and other industries in Gwadar, CPEC, Pakistan** - montant : **2,8 bn US \$ for a primary stage** ; échéance a priori : 2028 ;

EVENTUELLES PRISES DE PARTICIPATION SUR LA GESTION DES 48 PLATEFORMES LOGISTIQUES RECENSEES A/C 2018 (SUITE)

- **Manokwari - Construction of a cement plant project in West Papua, Indonesia** - montant du projet : **1 milliard de dollars** (capacity of 3 million tons per annum and being developed in two phases) ; échéance a priori : **indéterminée** (1ère phase achevée en 2016 pour 400 millions de dollars);
- **Khalifa Port Container Terminal 2, Abu Dhabi** - montant du projet : **738 millions de dollars** ; échéance a priori : **mi-2018** ; **(Terminal 1 : 7,2 M3 dollars, achevé en fin 2012) ;**
- **Sudan-Construction of Khartoum's new airport** - montant du projet : **700 millions de dollars** ; échéance a priori : **fin 2018** ;
- **COSCO-Port Container of Piraeus Terminal III Expansion – Attica, Greece** - montant des projets : **563 millions de dollars** (échéance a priori : début **2018**) et **312 millions de dollars** (échéance a priori : fin **2022**) (*“the project involves the upgrade of container storage capacity at the port to 7 million units, and later on to 10 million units, construction of a port to berth cruise liners, a large-scale passenger transport center, new ports for container ships and vehicle ro-ro carriers, shipbuilding facilities, ship maintenance facilities and related infrastructure, and the installation of machinery and equipment”*) ;
- **Hambantota Hub Development Project, phase III, Sri Lanka** - montant du projet : **550 millions de dollars** (*“China has already invested USD 2 billion almost on the Hambantota Port Development Project.”*) ; échéance a priori : **2023** (*“The huge advantage that the Port of Hambantota has is that **it is a deep water port unlike most of the Indian ports and is in close proximity to the most intense sea lanes in the world.** To draw a parallel of the port city of Hambantota to the US Naval Base at Subic Bay, a deep water port that was handed over to the Philippines in 1991. The Subic Bay Free trade Zone (SBFZ) located in Luzon Island is the first successful case of a military base converted to a tax and duty free zone similar to Hong Kong and Singapore, operated and managed by the Subic Bay Metropolitan Authority (SBMA).”*) ; **phases I et II : 1,315 milliard de dollars au total ; projets achevés en fin 2010 et 2015 ;**

EVENTUELLES PRISES DE PARTICIPATION SUR LA GESTION DES 48 PLATEFORMES LOGISTIQUES RECENSEES A/C 2018 (SUITE)

- **Lianyungang Logistics Terminal, phases 2 et 3, North-East China (and Kazakhstan) (5 km²)** - montant du projet : **389 millions de dollars** (after 150 million dollars already invested by China) ; échéance a priori : non déterminée ; **(phase 1, 179 M. \$, achevée en fin 2014) ;**
- **Expansion of Ethiopia Bole International Airport** - montant du projet : **340 millions de dollars** (after 150 million dollars already invested by China) ; échéance a priori : 2018 ;
- **Lusaka Industrial Park, Zambia** - montant du projet : **300 millions de dollars** (after 150 million dollars already invested by China) ; échéance a priori : indéterminée ;
- **Fuzhou Changle International Airport Expansion and Renovation – Fujian, China** - montant du projet : **298 millions de dollars** ; échéance a priori : fin 2020 ;
- **Gwadar – Balochistan, Pakistan : International Airport** (montant du projet : **260 millions de dollars** ; échéance a priori : fin 2020) ; **Gwadar Port infrastructure and connexions** : (montant agrégé des projets : **42 milliards de dollars** ; échéances a priori : 2018 à 2023) (**Gwadar Free Zone, Phase I : 243 millions de dollars ; achevé en début 2018**) ;
- **Ratanak Mondul Cement Plant – Battambang Province, Cambodia** (cement plant on 100ha of land with a production capacity of 1.8 MT) - montant du projet : **230 millions de dollars** ; échéance a priori : début 2018 ;
- **China Special Economic Zone, Dhabeji, CPEC, Pakistan (2,4 million hectares)** – montant du projet : **150 millions de dollars** ; échéance a priori : début 2019 ;
- **Havelian Dry Port, CEPC, Pakistan** - montant du projet : **65 millions de dollars** ; échéance a priori : indéterminée ;
- **Korangi Creek Industrial Park – Sindh, CPEC, Pakistan** - montant du projet : **59 millions de dollars** ; échéance a priori : fin 2020 ;

EVENTUELLES PRISES DE PARTICIPATION SUR LA GESTION DES **8 PLATEFORMES LOGISTIQUES RECENSEES A FIN 2017**

- **Huawei Logistics Centre (Biatorbágy), Hungary** - montant du projet : **1,5 milliard de dollars** ; projet achevé en 2013 ;
- **Kumport Terminal (nearby Istanbul, Turkey)** - montant du projet : **1,4 milliard de dollars** ; projet achevé en fin 2015 ;
- **Kashgar Economic Development Zone - Xinjiang Kashgar Logistics Park, China** - montant du projet : **806 millions de dollars** ; projet achevé en 2015 ;
- **Khorgos Dry Port East Gate, Kazakhstan** - montant du projet : **420 millions de dollars** ; projet achevé en fin 2015 ;
- **New Maruhub harbor on Zanzibar's main island, Tanzania** - montant du projet : **230 millions de dollars** ; projet achevé à mi-2016 ;
- **Longnan Chengzhou Airport – Gansu Region, China** - montant du projet : **207 millions de dollars** ; projet achevé en fin 2017 ;
- **Putou operation zone of Xiuyu of Meizhou Bay Port Berth Project in Fujian Province (China)** (montant du projet : **103 millions de dollars** ; projet achevé à mi-2015 ;
- **New terminal at Phnomh Penh Port, Cambodia** - montant du projet : **28 millions de dollars** ; projet achevé en début 2013 ...
- **Mansehra Dry Port – Khyber Pakhtunkhwa, CPEC, Pakistan** - montant du projet : **40 millions de dollars** ; échéance a priori : fin 2020 ;
- **Klaipeda Container Port Construction, Latvia** - montant du projet : **420 millions de dollars** ; échéance a priori : 2021 ;
- **Mombasa Port Expansion – Coast Province, Kenya** - montant du projet : **1,2 milliard de dollars** ; échéance a priori : fin 2021 ;
- **Haifa Bay Port, Israel** - montant du projet : **1,163 milliard de dollars** ; échéance a priori : 2021.

**4) AU FIL DU TEMPS DE REALISATION DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
LA CHINE POURRAIT METTRE TOUT LE MONDE D'ACCORD (*RUSSIE, EUROPE,
CAUCASE, ASIE CENTRALE ...*)**

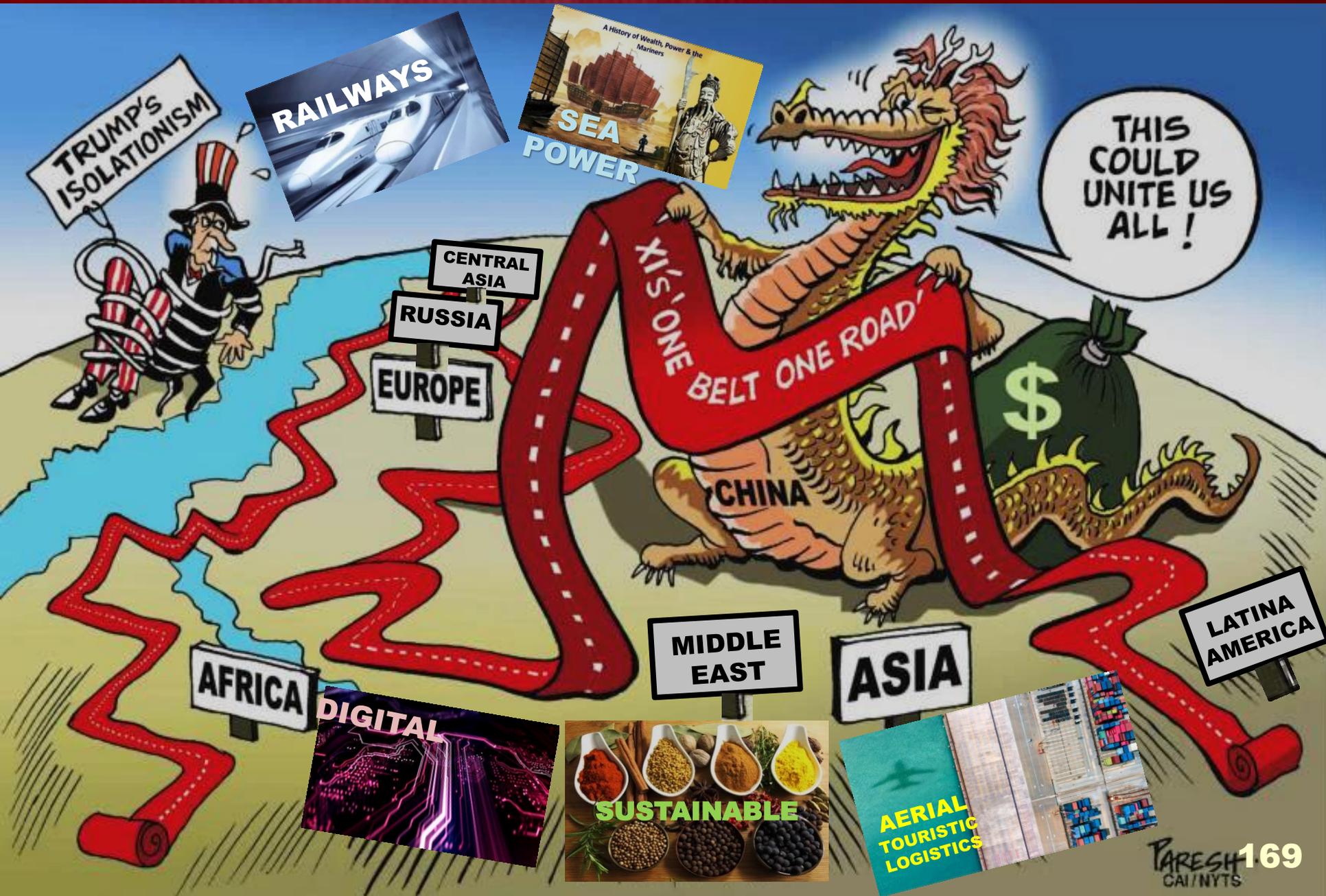


Source:

http://rbth.co.uk/opinion/2015/03/19/china_will_win_the_war_over_ukraine_44623.htm

! (19 mars 2015)

→ KALEIDOSCOPE GEOGRAPHIQUE / THEMATIQUE DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE



TRUMP'S ISOLATIONISM



THIS COULD UNITE US ALL!

CENTRAL ASIA

RUSSIA

EUROPE

XI'S ONE BELT ONE ROAD

CHINA



AFRICA

MIDDLE EAST

ASIA

LATINA AMERICA



a) ... EN SACHANT QU'EN FAIT, «**LES REGIONS INTERMEDIAIRES**» EURASIATIQUES NE **SONT PAS VIDES DE RESSOURCES** ET SONT MEME, AU CONTRAIRE, UN DES **LIEUX PRINCIPAUX DU NOUVEAU «GRAND JEU»** GEOPOLITIQUE (AVEC L'AFRIQUE) AU TITRE DE LA QUETE MONDIALE DE RICHESSES NATURELLES NOUVELLES



... **EXEMPLE DE L'ASIE CENTRALE, PARMIS D'AUTRES ...**

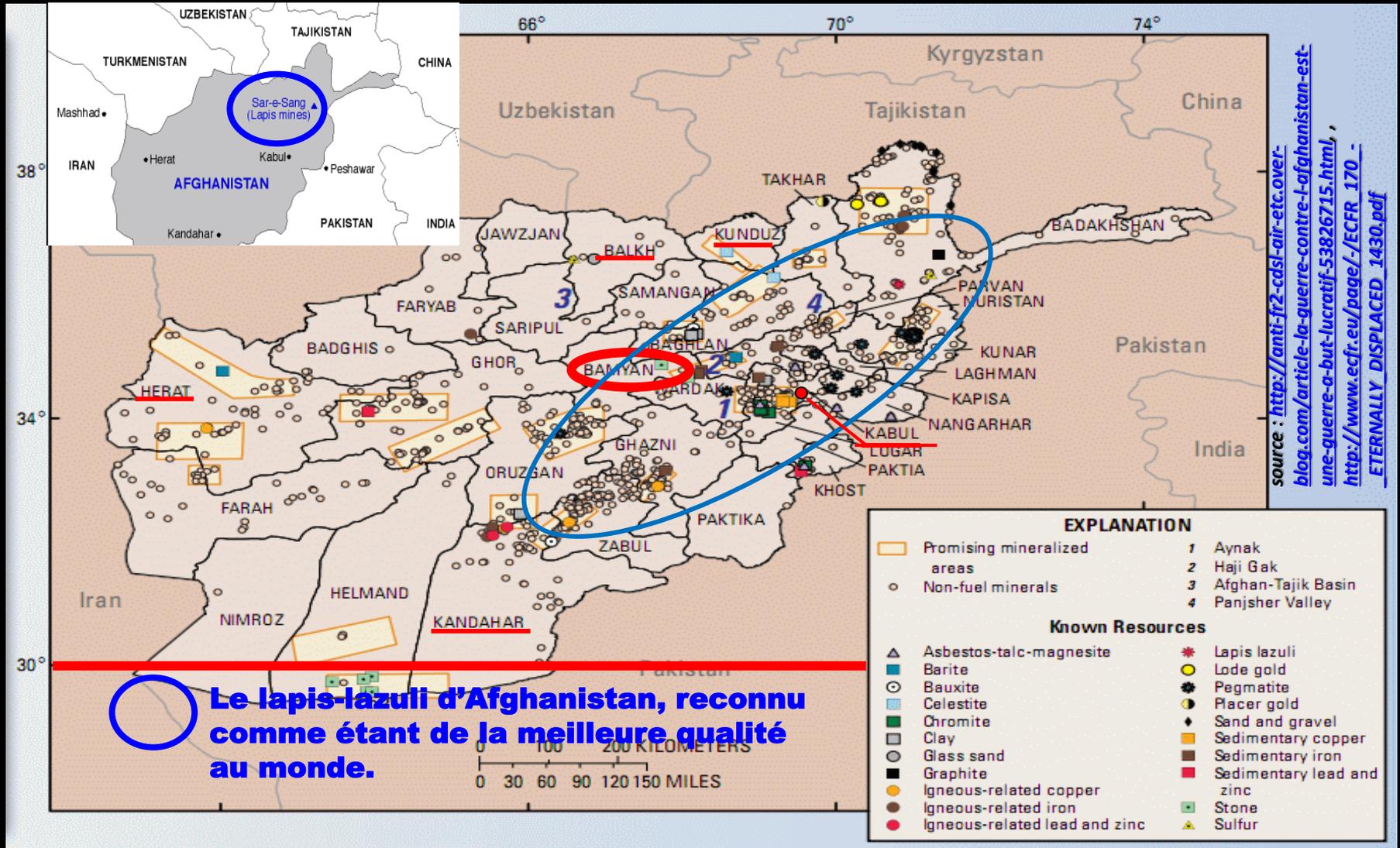
C'est aussi pour cela pour le projet «OBOR**» se réalise, peu à peu ...**

ASIE CENTRALE :

Carte des pipelines en 2013. Source: US Energy Information Administration.

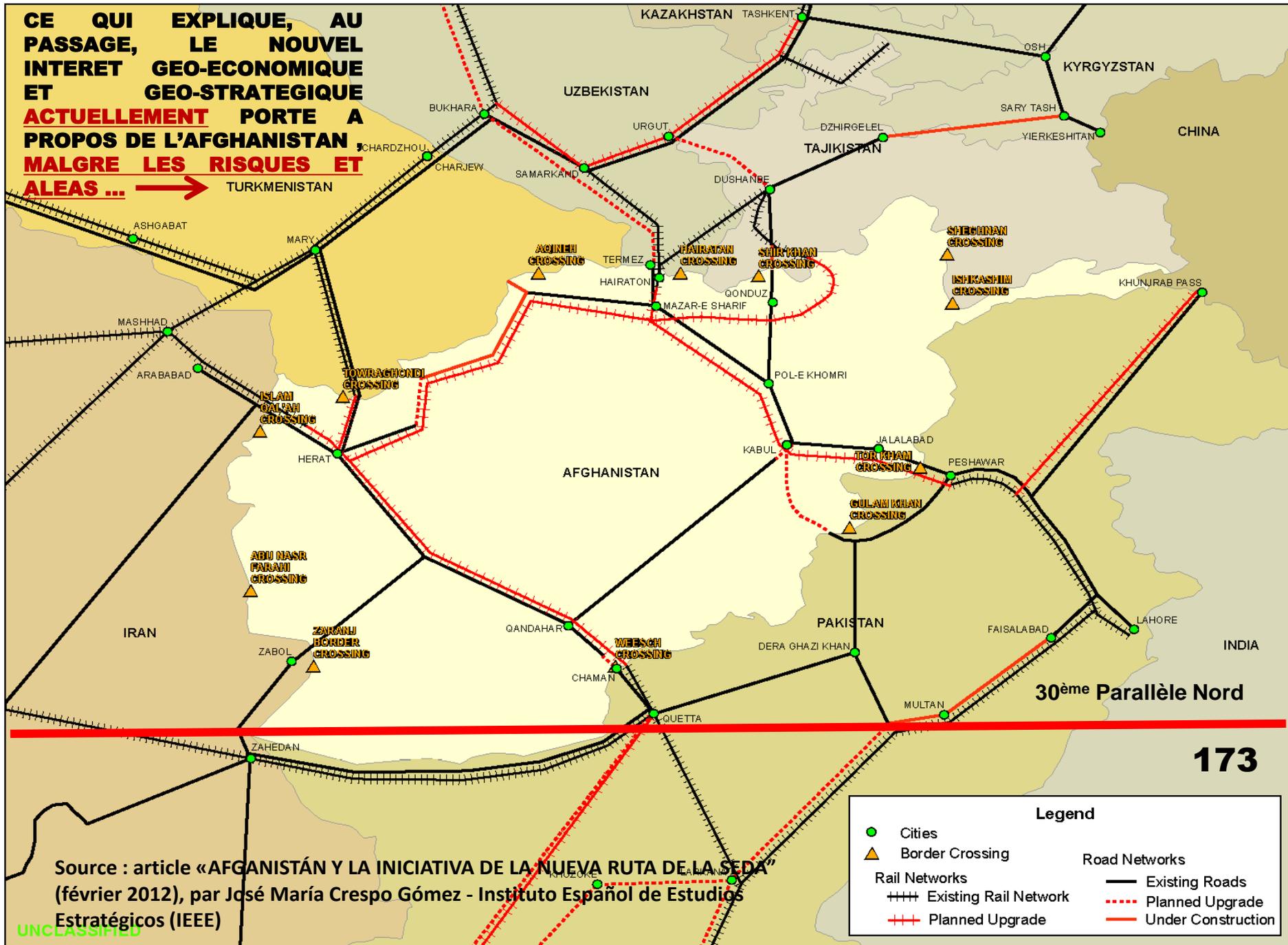


Autre exemple : les gisements connus et potentiels de minerais précieux en Afghanistan (**pays montagneux**), notamment dans la région de Bâmiyân ou de Sar-e-Sang, au centre du pays, sur le 30^{ème} parallèle nord ou encore un peu plus au Nord ...



CE QUI EXPLIQUE, AU PASSAGE, LE NOUVEL INTERET GEO-ECONOMIQUE ET GEO-STRATEGIQUE ACTUELLEMENT PORTE A PROPOS DE L'AFGHANISTAN, MALGRE LES RISQUES ET ALEAS ...

→ TURKMENISTAN

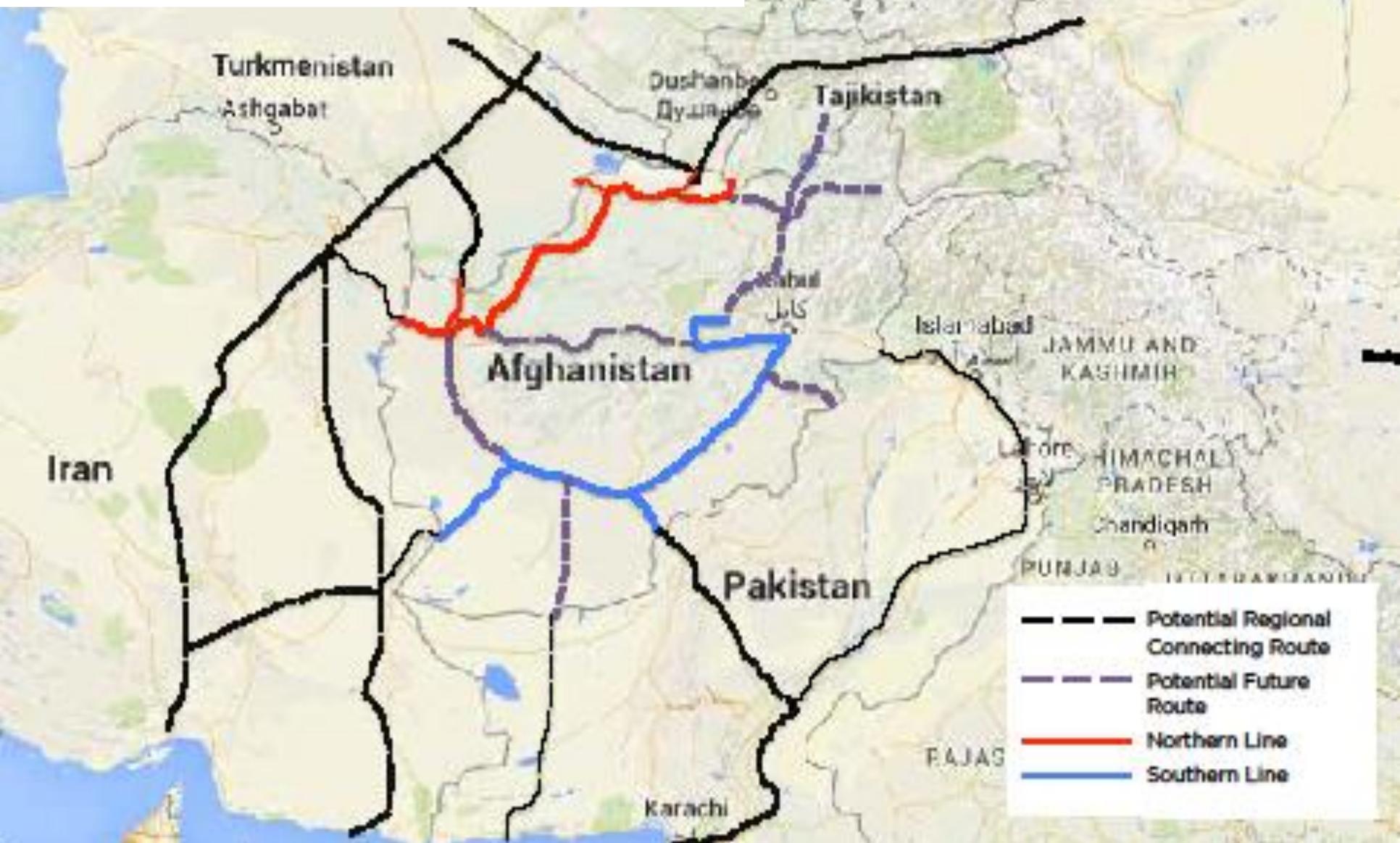


Legend

- Cities
- ▲ Border Crossing
- Rail Networks
 - ++++ Existing Rail Network
 - Planned Upgrade
 - +++ Planned Upgrade
- Road Networks
 - Existing Roads
 - Planned Upgrade
 - Under Construction

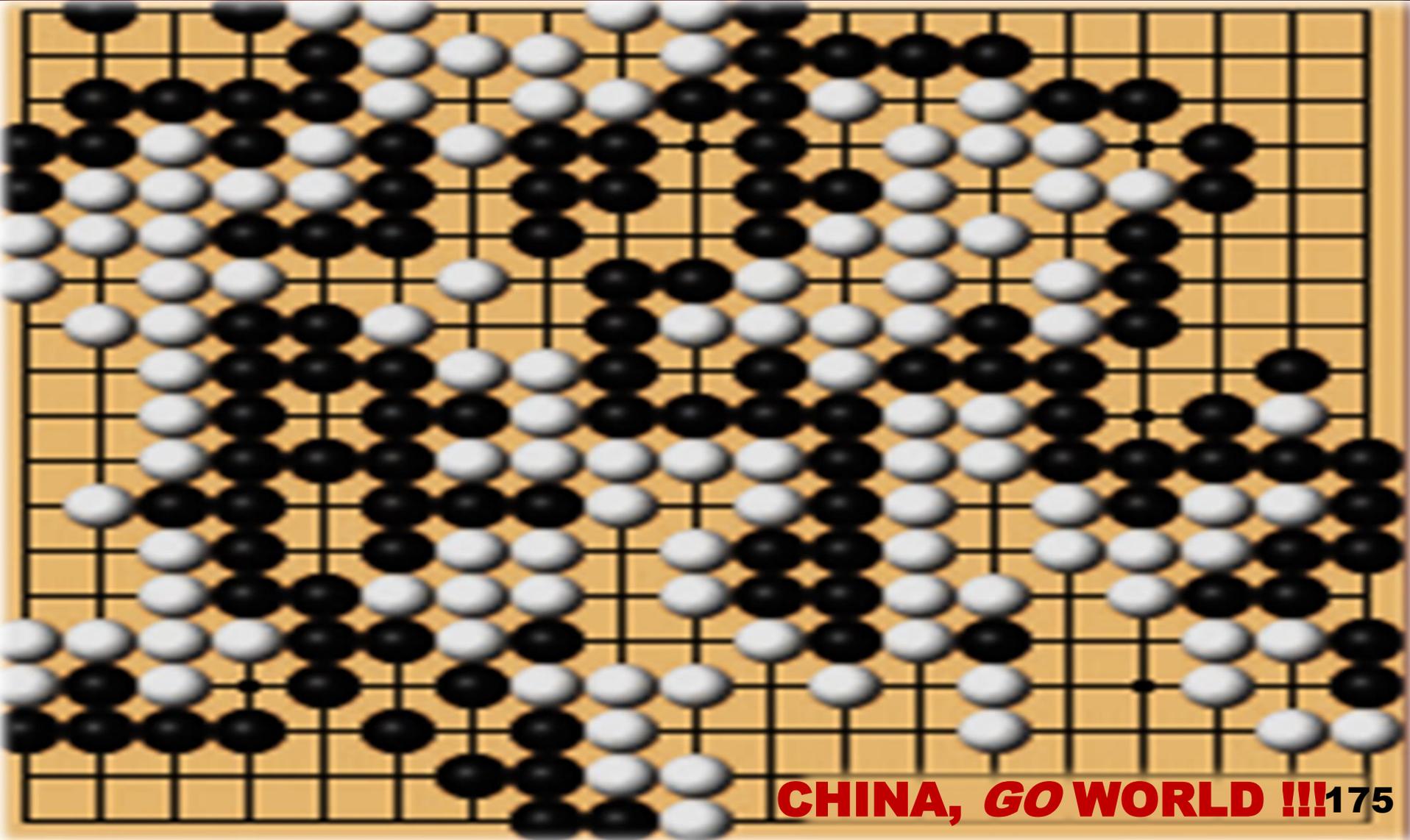
Source : article «AFGANISTÁN Y LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA» (février 2012), par José María Crespo Gómez - Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)

AFGHANISTAN'S EMERGING RAILWAY NETWORK



Source : <http://recca.af/wp-content/uploads/2015/09/main-document1.pdf>

**b) ... EN N'OUBLIANT PAS L'AMPLEUR DES DEFIS GEOPOLITIQUES
QUI INTERROGENT OU MENACENT L'EUROPE ET L'OCCIDENT ...**



CHINA, GO WORLD !!! 175

b) ... EN N'OUBLIANT PAS L'AMPLEUR DES DEFIS GEOPOLITQUES QUI INTERROGENT OU MENACENT L'EUROPE ET L'OCCIDENT ...

Un ouvrage peu connu, mais **« prémonitoire »** d'Alexandre KOJEVE (1902-1968) : **« Esquisse d'une doctrine de la politique française »** - 1945 – , écrivain et philosophe controversé ...
C'est pour déterminer les conditions nécessaires et suffisantes dans lesquelles ce double but a des chances sérieuses d'être atteint qu'ont été écrites les pages qui vont suivre.

I. La situation historique.

Il n'y a pas de doute qu'on assiste actuellement à un tournant décisif de l'histoire, comparable à celui qui s'est effectué à la fin du Moyen Âge. Les débuts des Temps modernes sont caractérisés par le processus irrésistible de l'élimination progressive des formations politiques « féodales », qui morcelaient les unités nationales, au profit des royaumes, c'est-à-dire des États-nations. À l'heure actuelle ce sont ces États-nations qui, irrésistiblement, cèdent peu à peu la place aux formations politiques qui débordent les cadres nationaux et qu'on pourrait désigner par le terme d'« Empires ». Les États-nations tout-puissants encore au XIXème siècle, cessent d'être des réalités politiques, des États au sens fort du mot, tout comme cessaient d'être des États les baronnies, les villes et les archevêchés médiévaux. L'État moderne, la réalité politique actuelle, exigent des bases plus larges que celles que représentent les Nations proprement dites. Pour être politiquement viable, l'État moderne doit reposer sur une vaste union « impériale » de nations apparentées. **L'Etat moderne n'est vraiment un Etat que s'il est un Empire.**

Chvi : en fait, par rapport à la présente actualité : « Empire », pouvant évoluer vers des associations géopolitiques multilatérales (UEEA, OCS, RCEP, TPP, « Indo-Pacifique » ...) à partir d'une approche bilatérale issues de «fragmentations territoriales» (nationalismes, populismes, séparatismes, irrédentismes) ou de « renversements d'alliances » ... Dans un tel cadre géopolitique, OBOR /BRI pourrait devenir un instrument opérationnel de « nouvelle consolidation » géopoitique ...

- liens du texte intégral : https://archive.org/stream/KOJEVEPOLITIQUE1945/KOJEVE%3DPOLITIQUE%3D1945_djvu.txt,
https://www.lexpress.fr/informations/les-taupes-francaises-de-moscou_634994.html , https://en.wikipedia.org/wiki/Vasili_Mitrokhin

b)1) LA MILITARISATION DE LA CHINE
(et d'autres Etats-continentaux)

b)2) LES NOUVEAUX ENSEMBLES GEOPOLITIQUES
« MONDIAUX »

b)3) L'AFRIQUE ET LA CHINE, LA PERCEE CHINOISE
EN AMERIQUE LATINE
(« Encercler » les Etats-Unis)

**b)1) LA MILITARISATION DE LA CHINE
(et d'autres Etats-continentaux)**

China's military

Main equipment deployed and spending



Army



1,600,000

Main battle tanks  **6,540**

Armoured personnel carriers  **5,020**

Helicopters  **913**

Artillery  **13,178**

Air force

 **398,000**

Combat aircraft  **2,306**

Helicopters  **53**

Based on an analysis by the International Institute for Strategic Studies

Navy



235,000

Aircraft carrier  **1**

Submarines  **61**

Principal combat vessels  **74**

Patrol and coastal combatants  **199**

Mine sweepers and layers  **49**

Landing crafts  **120**

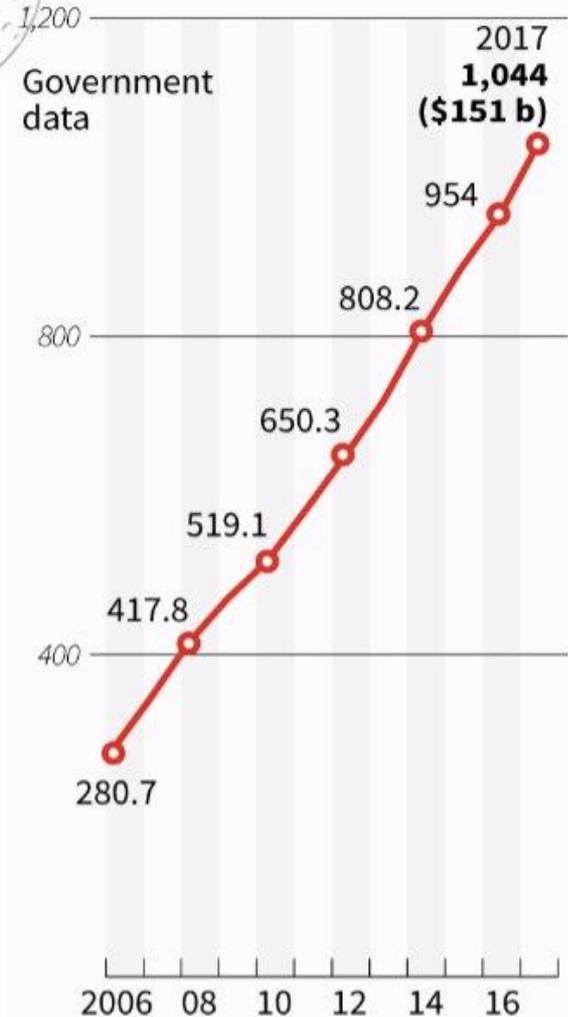
Logistics and support ships  **171**

Aircraft  **346**

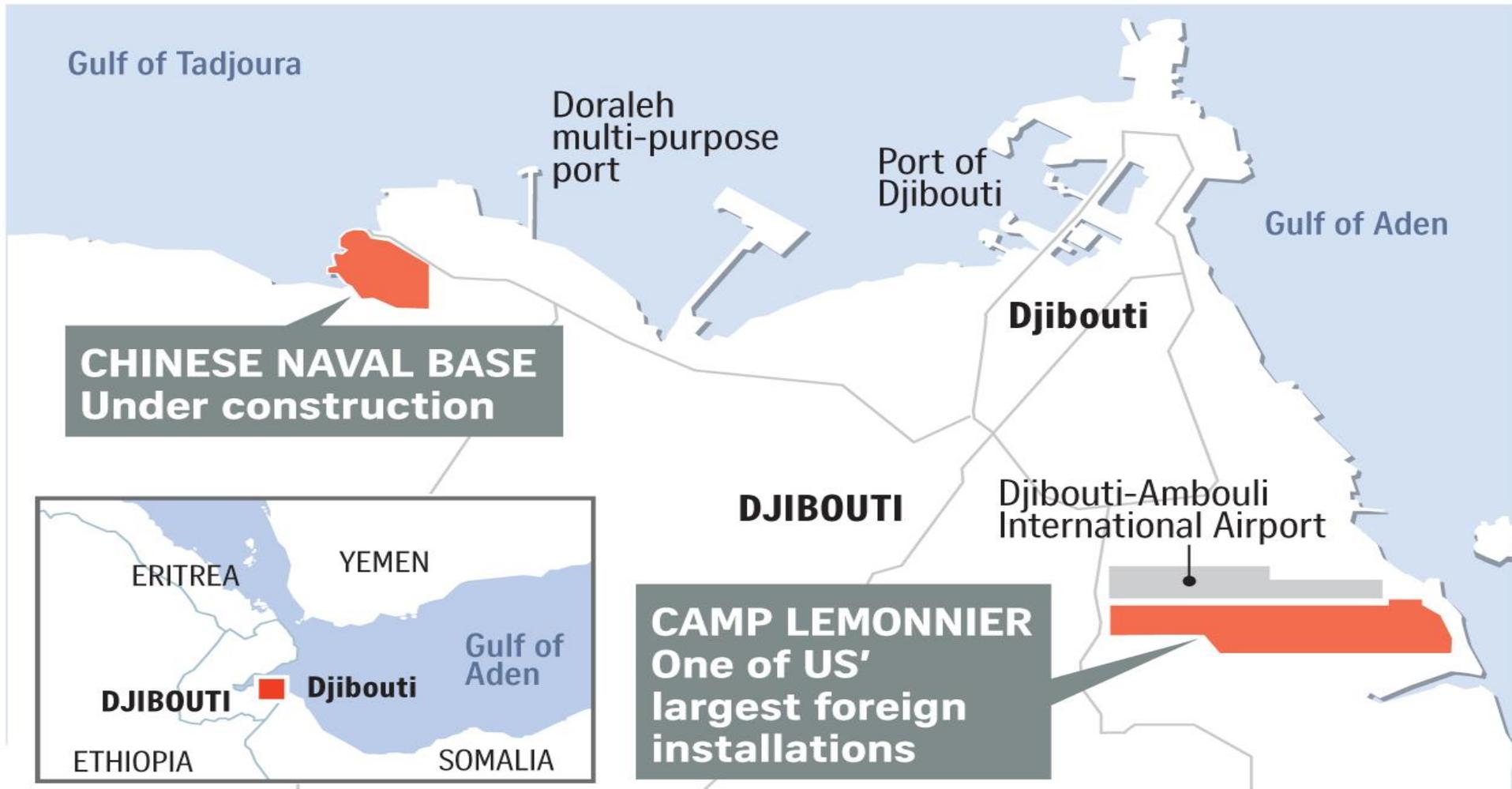
Helicopters  **103**

Defence budget

Billion yuan



Chinese and US bases in Djibouti



Source: THE NEW YORK TIMES STRAITS TIMES GRAPHICS

Source : <https://dilemma-x.net/2018/02/07/trans-african-railway/>



Les infrastructures portuaires

-  Port en cours de modernisation
-  Projet d'aménagement

Les connexions avec les ports

-  Axe routier majeur
-  — secondaire
-  Voie ferrée en cours de modernisation
-  Voie ferrée en construction
-  Voie ferrée renovée, opérationnelle

Les aéroports

-  Existant
-  En Projet

Les ressources

-  Sel
-  Souffre
-  Amiante
-  Potasse
-  Cuivre



Légendes Cartographie

**b)2) LES NOUVEAUX ENSEMBLES GEOPOLITIQUES
« MONDIAUX »**

Comparison* Of B&R To RCEP And TPP

Indicator	TPP	TPP (ex US)	B&R	B&R (ex China)	RCEP	FTAAP
No. of Economies	12	11	71	70	15	21
Population	800mn	490mn	4.4bn	3.2bn	3.5bn	2.9bn
Nominal GDP (US\$ tn)	27.5	9.4	22.0	12.0	22.6	43.8
% of Global GDP	40%	13%	40%	16.0	30%	60%
% Share of Global Trade	26%	15%	34%	22%	29%	50%

*B&R (Belt & Road) is not a trade agreement and is included here for comparison purposes only.

TPP (Trans-Pacific Partnership, 12 members): The US, Japan, Malaysia, Vietnam, Singapore, Brunei, Australia, New Zealand, Canada, Mexico, Chile and Peru. US President Trump announced on 23 Jan 2017 the US' withdrawal from TPP.

RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership, 10+6): ASEAN's 10 members plus China, Japan, South Korea, India, Australia, and New Zealand

FTAAP (Free Trade Area of the Asia-Pacific): Currently all 21 members of APEC (the US, Australia, Brunei, Canada, Chile, China, Hong Kong, China, Indonesia, Japan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Papua New Guinea, Peru, The Philippines, Russia, Singapore, Republic of Korea, Chinese Taipei, Thailand, and Viet Nam)

Source: IMF, World Trade Organization (WTO), Bloomberg, UOB Global Economics & Markets Research estimates

L'Asie centrale et l'OCS, entre compétition pour les hydrocarbures et intégration régionale

1. Tadjikistan 6 M (Douchanbe)
2. Kirghizistan 5 M (Bichkek)
3. Ouzbékistan 26 M (Tashkent)

4. Biélorussie
5. Moldavie
6. Géorgie
7. Azerbaïdjan
8. Laos
9. Cambodge
10. Brunei
11. Arménie



L'Organisation de Coopération de Shanghai

- Pays membres/fondateurs
- Pays observateurs
- Pays invités depuis 2011
- Pays partenaires depuis 2009

Des volumes de population inégaux (en millions)
1314 M

Principales forces armées de l'OCS

- 2 250 000
- 700 000
- 400 000
- 50 000

- Un espace de tensions et de rivalités.....**
- Province de Xinjiang: Porte de l'Asie Centrale/ Mouvements séparatistes
 - Base militaire américaine
 - Base militaire russe
 - Zone de conflits
 - Membre de l'OCS
 - Membre de l'OTAN

- ..pour les ressources en hydrocarbures**
- Ressources en pétrole et gaz
 - Gazoduc et oléoduc soutenu par:
 - Chine
 - Russie
 - Etats-Unis
 - Europe

Sources:
 -http://ddc.arte.tv/
 -The Military Balance, 2007.
 -M. Péron-Doise, La Chine et les systèmes d'alliances, RDN, été 2011
 -http://www.sectsc.org/

D'UN POINT DE VUE D'EXPERT RUSSE :

(chvi)
**ET
L'EUROPE ?**

UEEA : Arménie, Bélarus,
Kazakhstan, Kyrgyzistan,
Russie

A la fois membres de l'UEEA
et du SCO (Shanghai
Cooperation Org.) :
Kazakhstan, Kyrgyzistan,
Russie

Membres du SCO : Chine, Inde,
Kazakhstan, Kyrgyzistan,
Pakistan, Russie, Tadjikistan,
Ouzbékistan

Iran

COMPOSITION

DU PARTENARIAT EURASIATIQUE

"EXHAUSTIF" (PLUS DE 20 ETATS POTENTIELS)

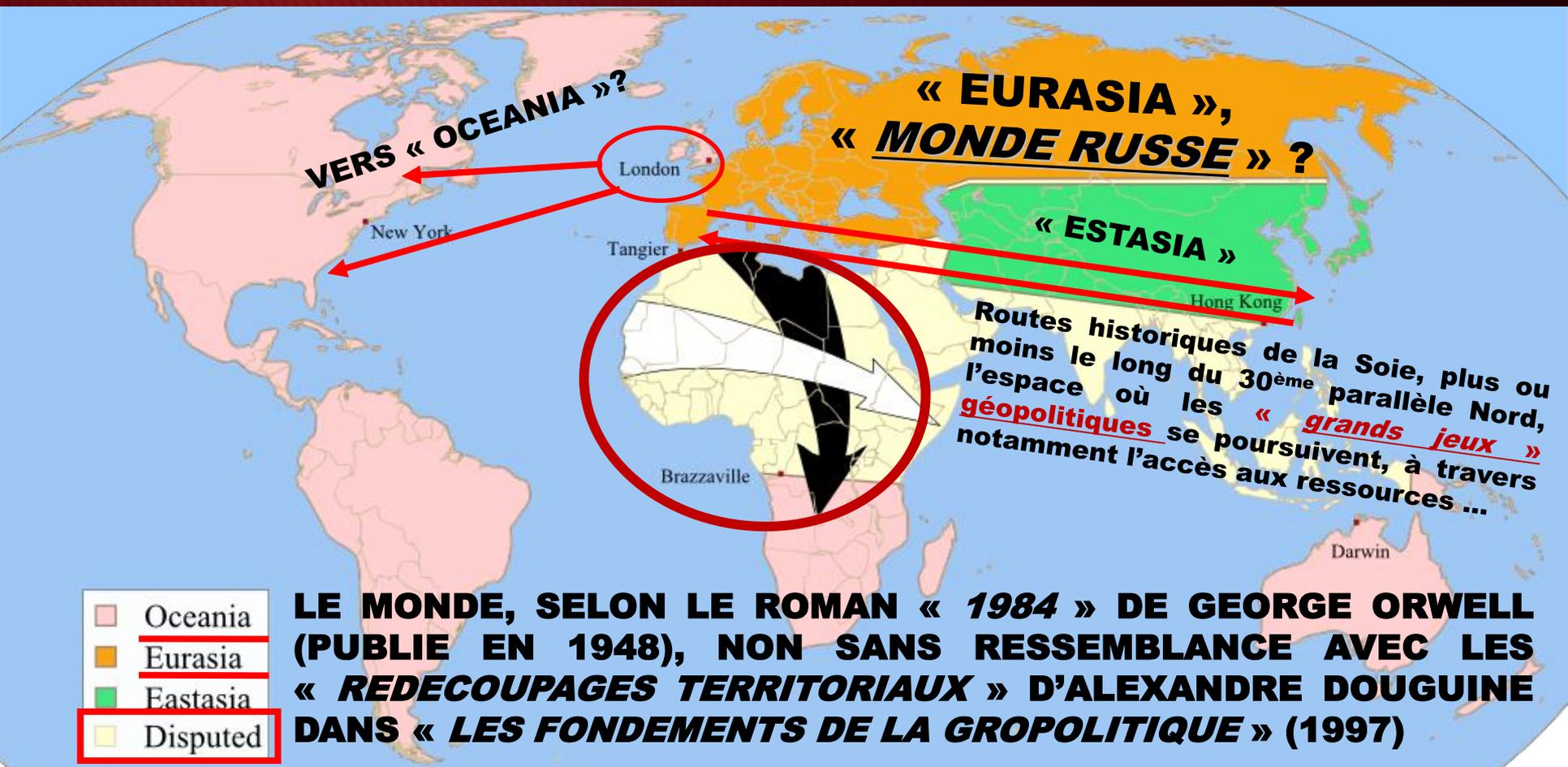
(Arménie, Bélarus, Chine, Inde, Iran, Kazakhstan,
Kyrgyzistan, Pakistan, Russie, Tadjikistan, Ouzbékistan,
au moins quelques pays de l'ASEAN) :

- 3,8 Mds. d'habitants (~60 % de la population mondiale)
- PIB : plus de 15 000 Mds \$USD de PIB nominal (2015)
- Plus de 38 M. Km²

Pays de
l'ASEAN

« CHINE URASINDIAFRICA » :

RISQUES GEOPOLITQUES ET IDEOLOGIQUES : « FRONTIERES EPAISSES »



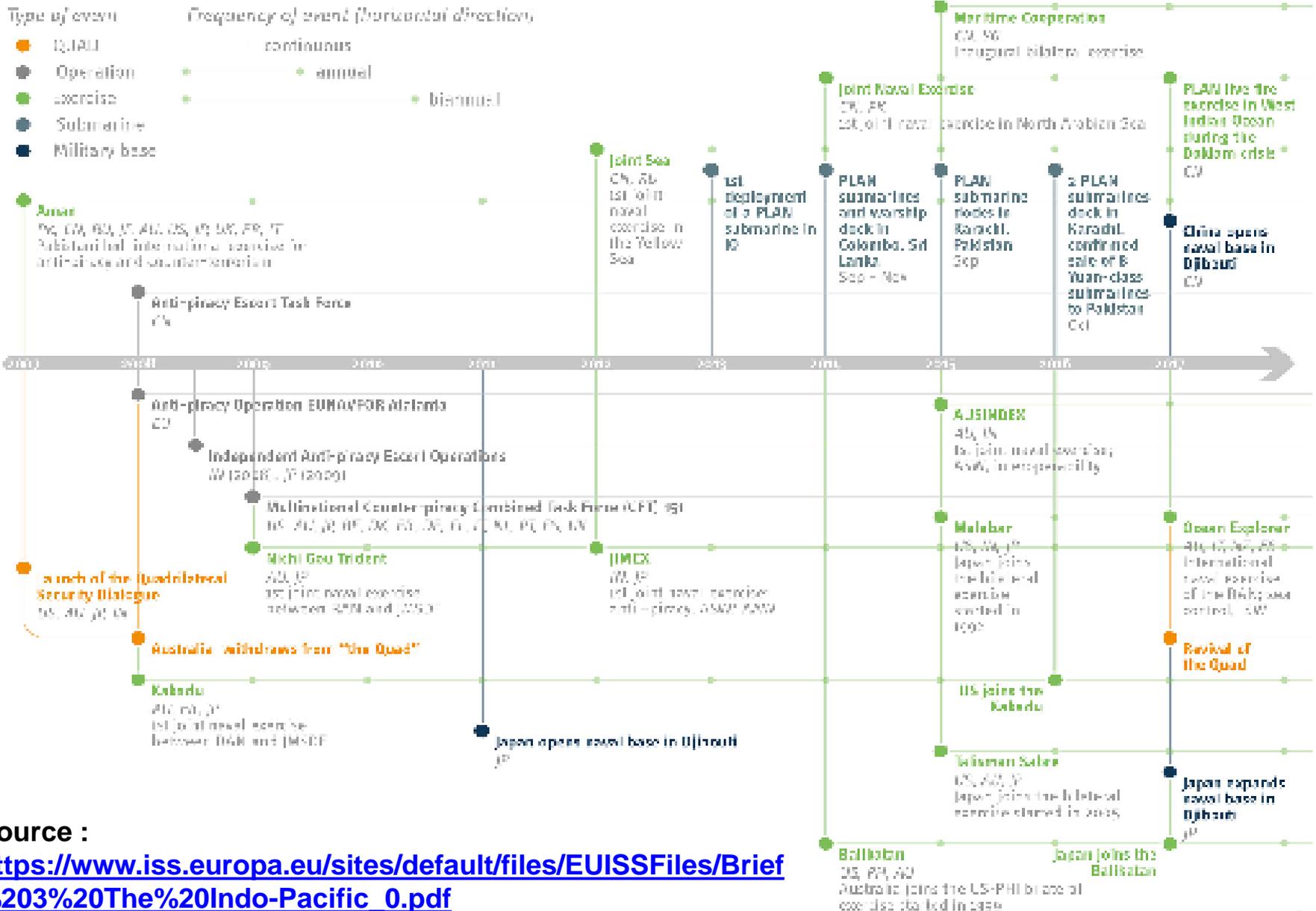
Situation géopolitique à la fin du roman « 1984 » de George ORWELL (publié en 1948). La flèche noire représente les attaques d'Eurasia, tandis que la blanche représente celles d'Océania – source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/1984_\(roman\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/1984_(roman)) .



“Voisinage plus sécurisé entre Chine et Russie”?

(Timofeï BORDATCHEV, supra)

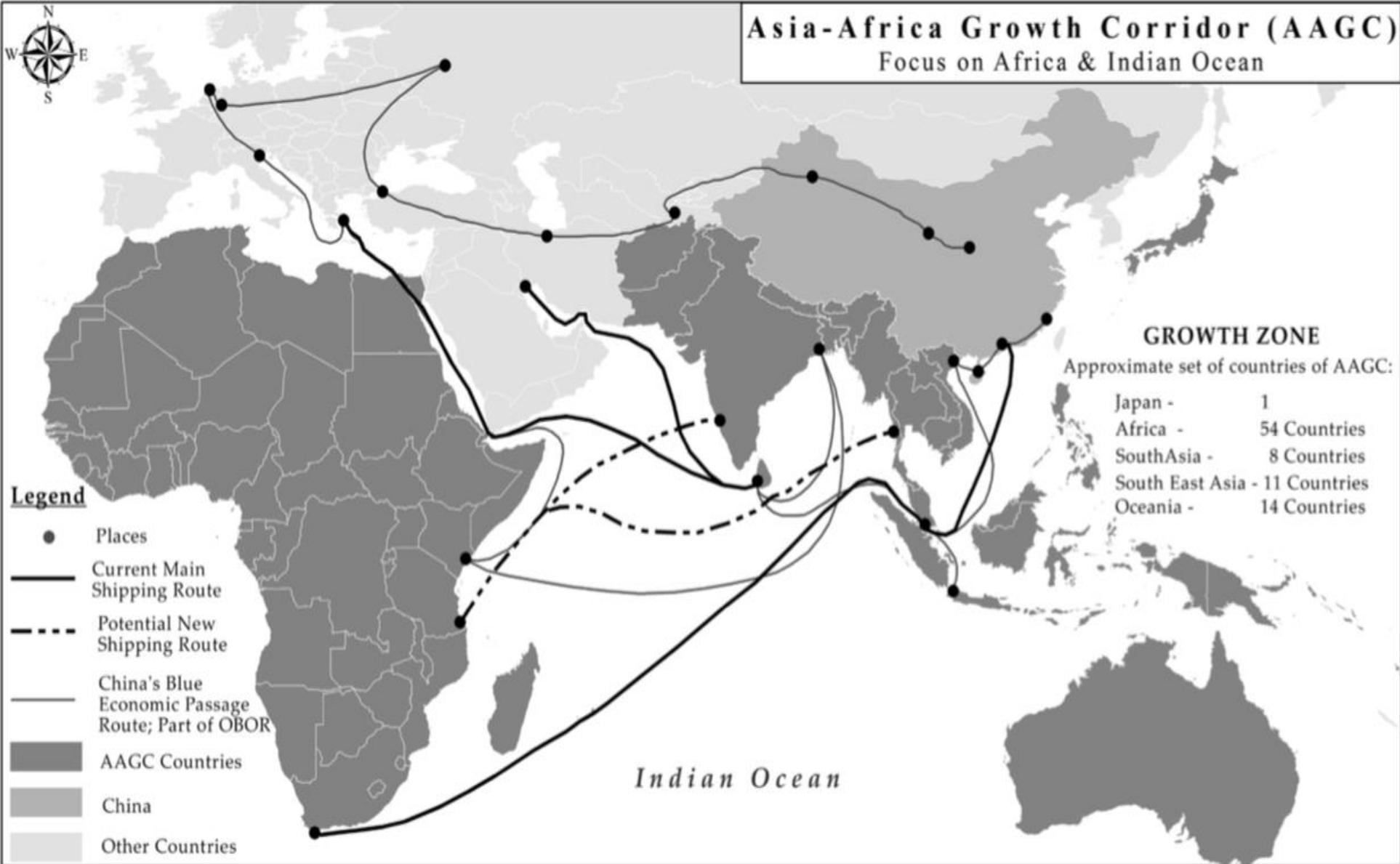
Naval activity in the Indo-Pacific



Source : https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%20The%20Indo-Pacific_0.pdf

Asia-Africa Growth Corridor (AAGC)

Focus on Africa & Indian Ocean



Source : <https://www.eurasiareview.com/12022018-gx-jpx-partnership-a-catalyst-for-aagc-and-sgxs-tech-ambitions-analysis/>

A New Foreign Policy Strategy: "Free and Open Indo-Pacific Strategy"

"Diplomacy that takes a panoramic perspective of the world map"

"Proactive Contribution to Peace" based on the principle of international cooperation

Based on the accomplishments of the Abe Administration, Japan intends to further improve and expand these diplomatic concepts

"Free and Open Indo-Pacific Strategy"

A key for stability and prosperity of the international community is dynamism that is created by combining

"Two Continents" : Asia that is rapidly growing and Africa that possess huge potential of growth; and

"Two Oceans" : Free and open Pacific Ocean and Indian Ocean

⇒ broaden the horizon of Japanese foreign policy by envisioning the above as an overarching, comprehensive concept

Source :
MOFA
Japan

Africa

- Full of potential
 - population around 1.1 billion (15% of global population)
→ around 2.5 billion in 2050
 - account for 30,000,000 km² (22% of global area)
 - high economic growth rate (4.2% on average (2002-2013))
 - rich in natural resources and promising markets
- ⇒ progressing as a "developing continent" whereas still challenged by poverties and terrorism etc.



Japan will provide nation-building-support in the area of development as well as politics and governance, in a way that respects the ownership of African countries, and not by forcing on or intervening in them

Improve "connectivity" between Asia and Africa through free and open Indo-Pacific, and promote stability and prosperity of the region as a whole



※ To make the "Free and Open Indo-Pacific Strategy" into shape, Japan will strengthen strategic collaboration with India, which has a historical relationship with East Africa, as well as the US and Australia.

Asia

- Increase of awareness of confidence, responsibility and leadership, as well as democracy, rule of law and market economy taking root in South East and SouthAsian countries
- ⇒ Currently expanding its success to Africa and bring out the potential of Africa as a "global main player" through a free and open Indo-Pacific

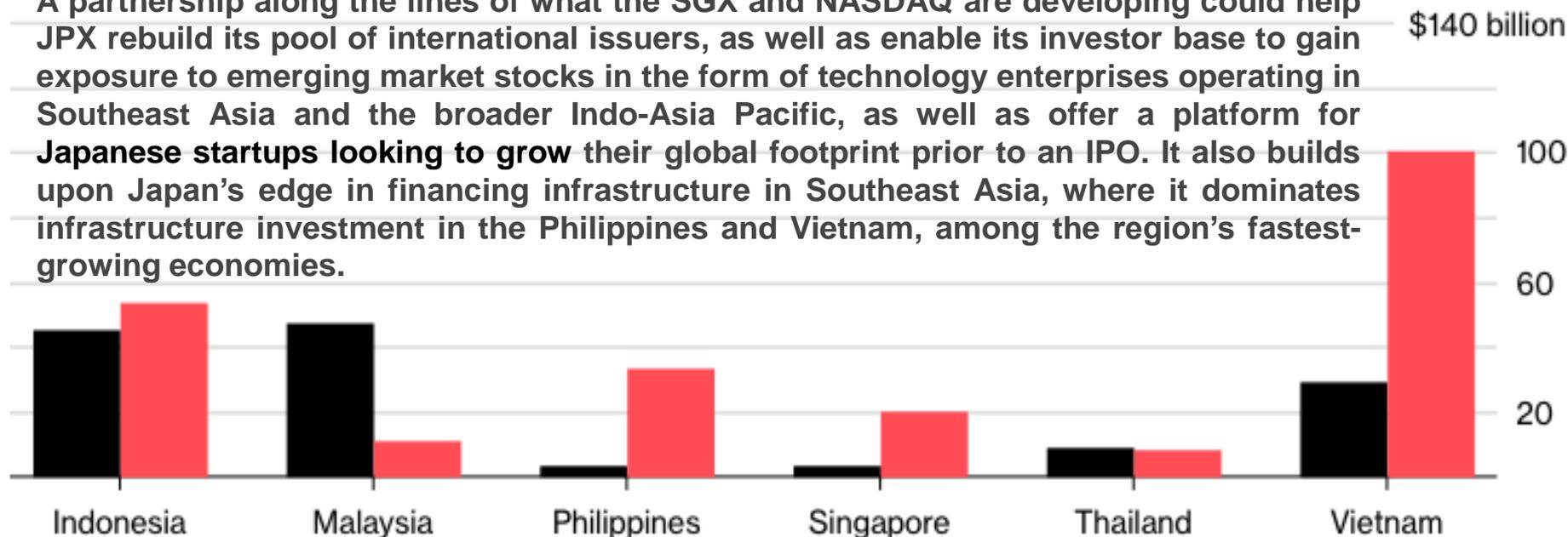


Japan will expand infrastructure development, trade and investment, and enhance business environment and human development from East Asia as a starting-point, to the Middle East and Africa

SGX-JPX Partnership: A Catalyst For AAGC And SGX's Tech Ambitions? – Analysis

■ China funding ■ Japan funding

A partnership along the lines of what the SGX and NASDAQ are developing could help JPX rebuild its pool of international issuers, as well as enable its investor base to gain exposure to emerging market stocks in the form of technology enterprises operating in Southeast Asia and the broader Indo-Asia Pacific, as well as offer a platform for Japanese startups looking to grow their global footprint prior to an IPO. It also builds upon Japan's edge in financing infrastructure in Southeast Asia, where it dominates infrastructure investment in the Philippines and Vietnam, among the region's fastest-growing economies.

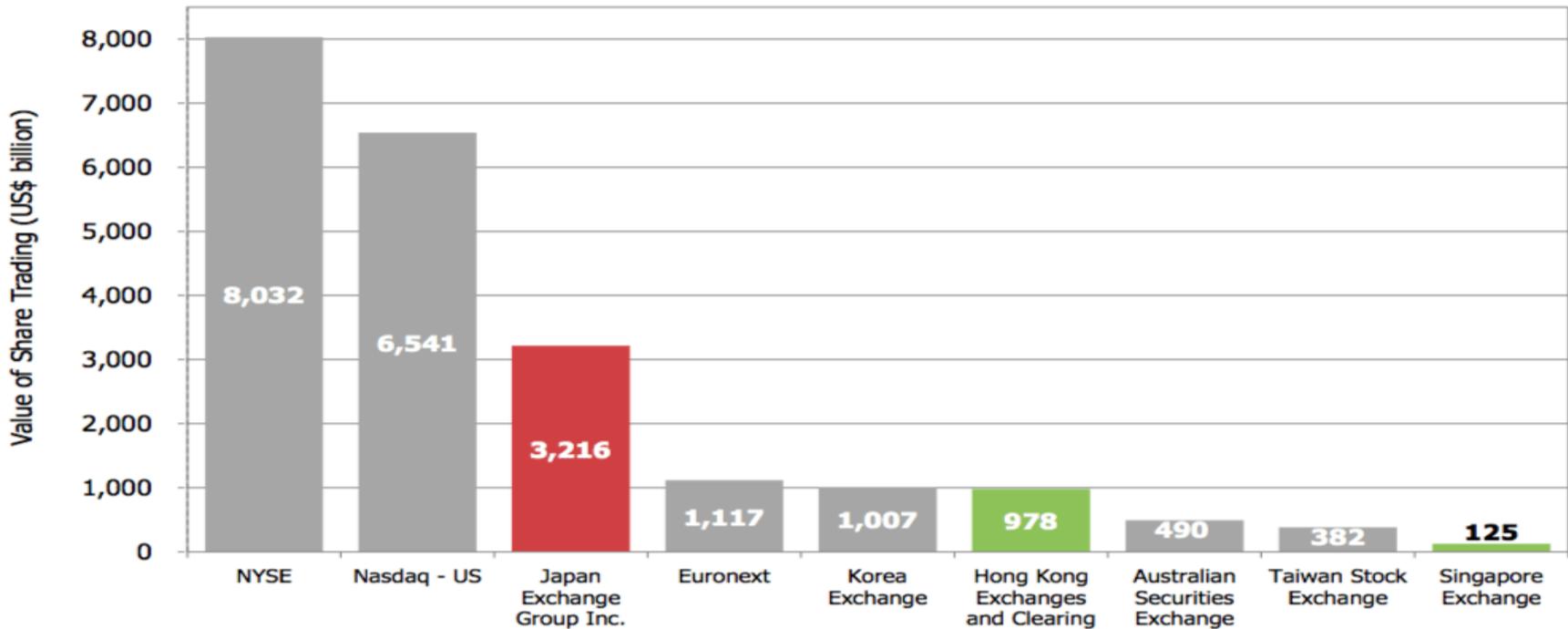


Source: BMI Research

Source : <https://www.eurasiareview.com/12022018-gx-jpx-partnership-a-catalyst-for-aagc-and-sgxs-tech-ambitions-analysis/> , <https://www.japantimes.co.jp/news/2016/09/30/business/silicon-valley-japans-piecemeal-startups-first-global-growth-ipo/#.WvHZIUxuJPb>, <http://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2121474/us-japan-india-australia-quad-first-step-asian-nato>

Singapore Exchange - Japan Exchange Group (SGX-JPX) Partnership: A Catalyst For AAGC And SGX's Tech Ambitions? - Analysis

Tokyo Stock Exchange is about 3.2 times larger than Hong Kong Exchanges by value of share trading.

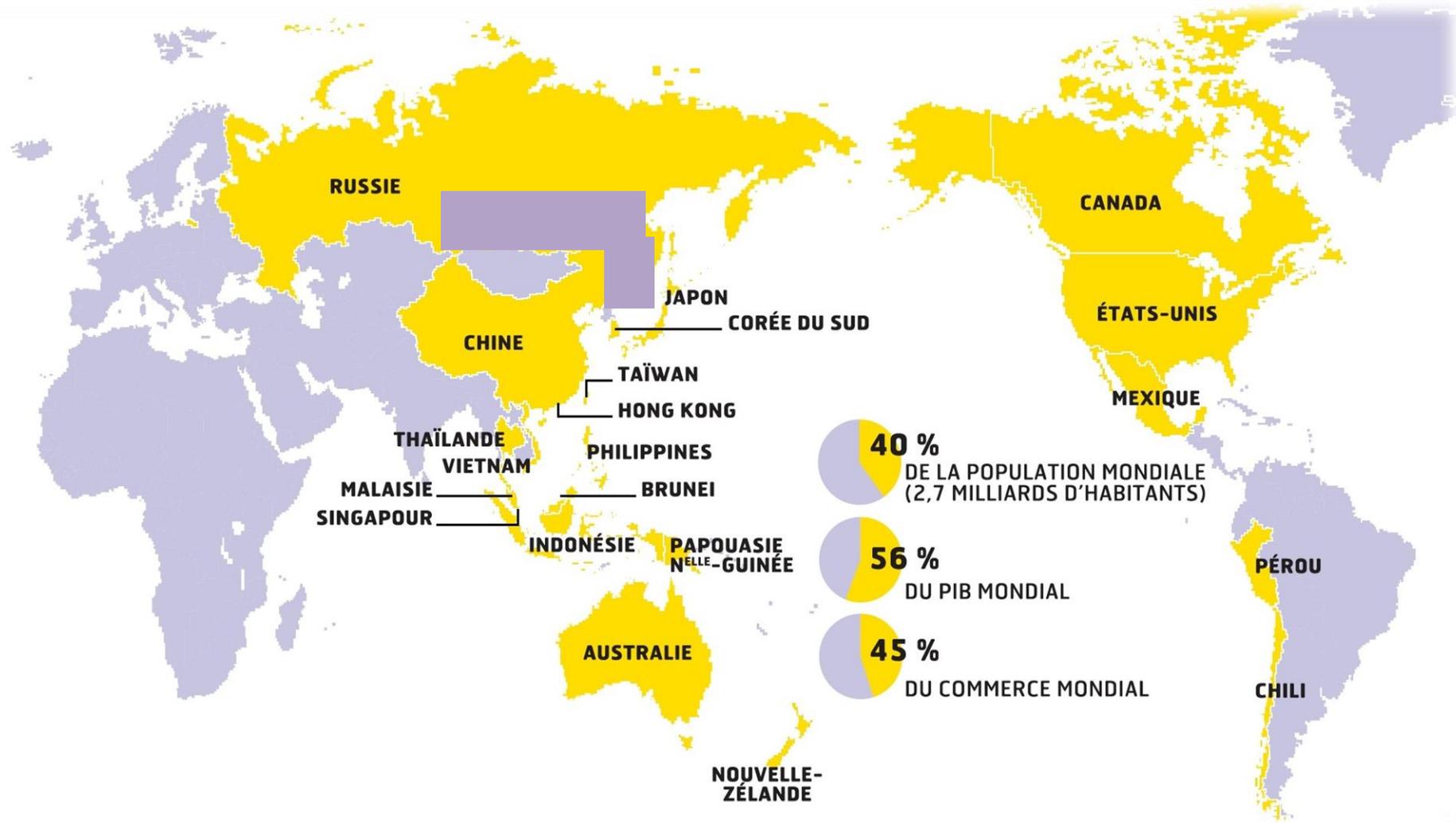


Source: WFE

Note: Value of share trading - Electronic order book trades from January to July 2017

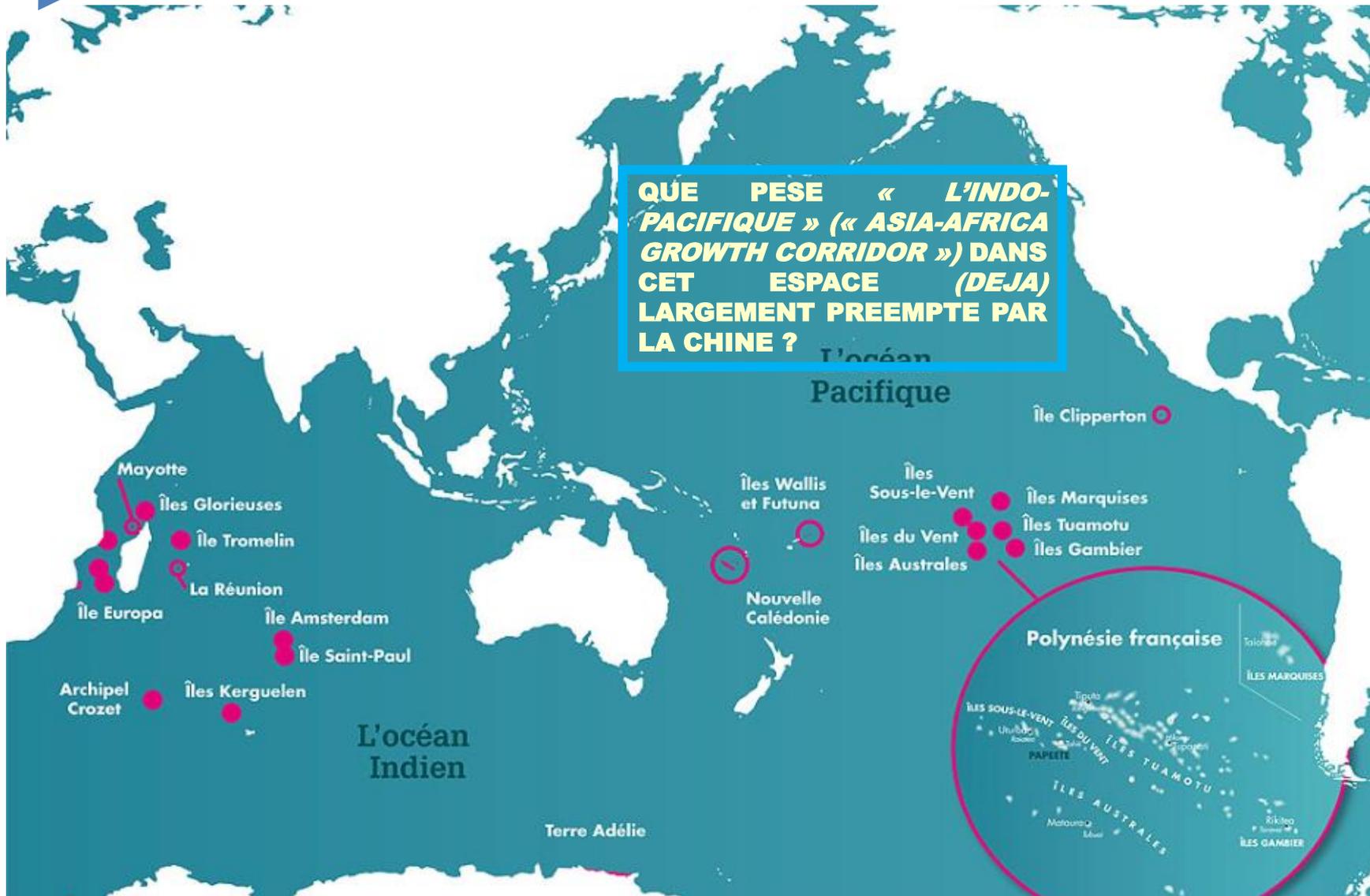
Source : <https://www.eurasiareview.com/12022018-gx-jpx-partnership-a-catalyst-for-aagc-and-sgxs-tech-ambitions-analysis/> ,
<https://www.japantimes.co.jp/news/2016/09/30/business/silicon-valley-japans-piecemeal-startups-first-global-growth-ipo/#.WvHZIUxuJPb>,
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-06/malaysia-singapore-agree-to-create-stock-exchange-trading-link>

Les riverains du Pacifique concentrent plus de la moitié de la richesse mondiale



Washington n'a plus le monopole pour déterminer l'agenda géopolitique en Asie-Pacifique.... Mais...

La France dans le Pacifique et l'Océan Indien



Source : diapo 6 de la présentation de Cristina MARQUES, société APERAM, à l'AFCDE, 5 juin 2018

LA CHINE ET L'INDOPACIFIQUE

Schéma hors échelle

- Installation chinoise
- Installation américaine

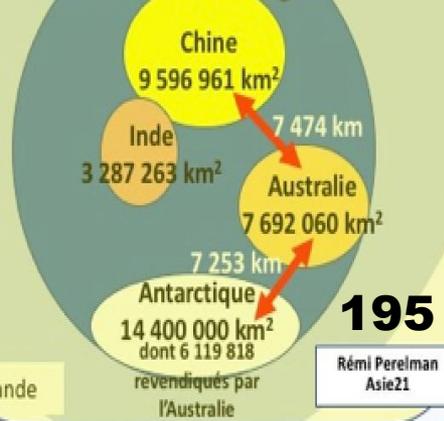


+ Fuzhou
Quanzhou
Guanzhou
Belhai
Haiku

Lianyungang +
Sanya
base navale
sous-marins
Spratly &
Paracels
(7 récifs)

Guam

Les grandes masses terrestres
de l'axe indopacifique : 23,48 %
des terres émergées



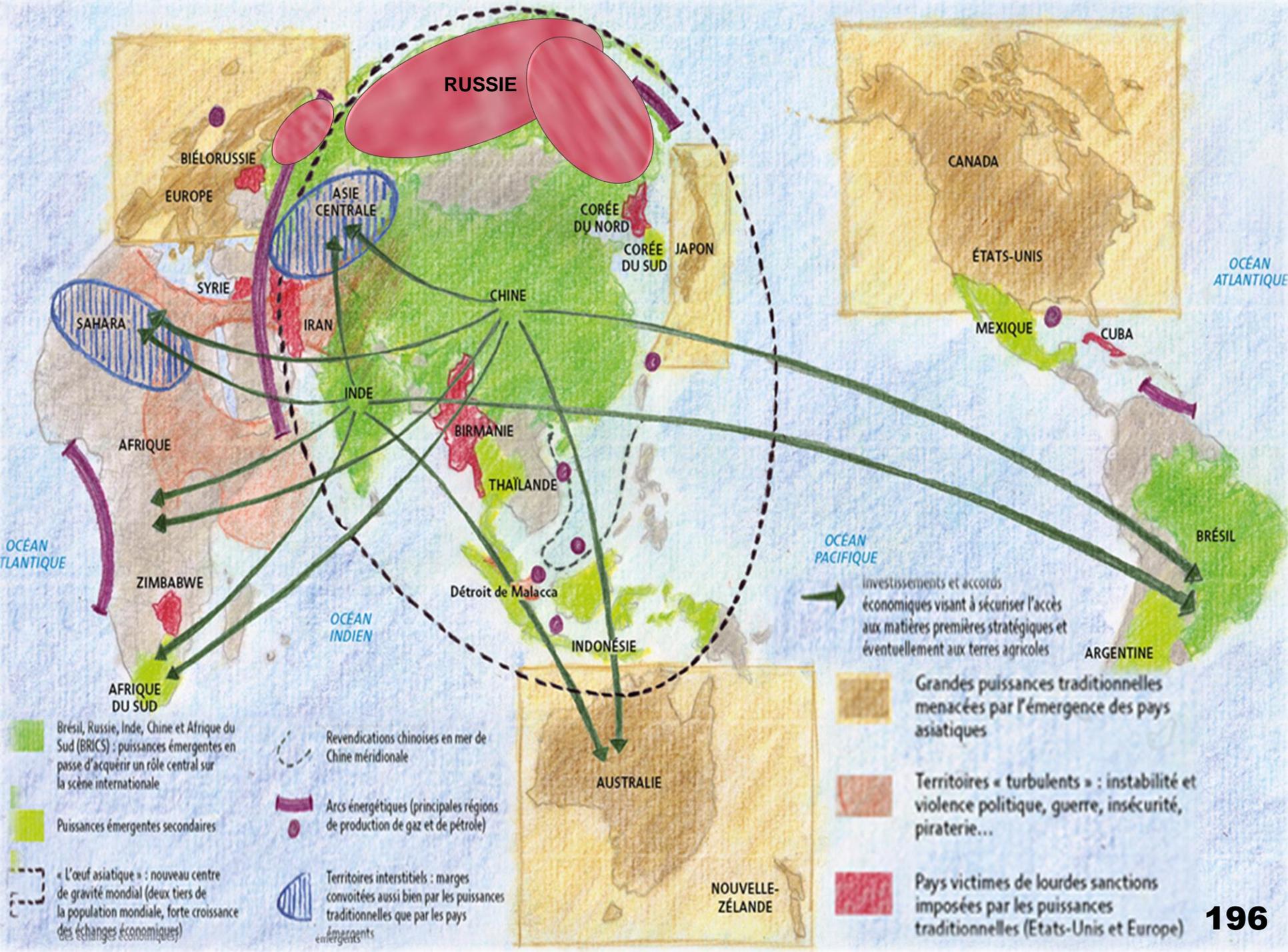
195
Rémi Perelman
Asie21

* Permis d'exploration (nodules polymétalliques) attribué à la
China Ocean Mineral Resources R&D Association

COMRA*

5 bases scientifiques chinoises

Antarctique



CHINESE PORT INVESTMENTS IN THE INDO-PACIFIC REGION

PORT OF GWADAR



- UNPROFITABILITY: ✓
- CHINESE COMMUNIST PARTY PRESENCE: ✓
- LIMITED TRANSPARENCE / UNEQUAL BENEFITS: ✓/✓

The port is the flagship project in the China-Pakistan Economic Corridor, a 62bln USD logistics network that is changing the China-Pakistan security relationship. Pakistan has funded a Special Security Division of 15,000 troops to protect CPEC investments and China is negotiating directly with Pakistan-based insurgents. Overseas Port Holdings Company receives 91% of port profits and 85% of profits from an adjacent free trade zone.

KOH KONG NEW PORT



- UNPROFITABILITY: ✓
- CHINESE COMMUNIST PARTY PRESENCE: ✓
- LIMITED TRANSPARENCE / UNEQUAL BENEFITS: ✓/✓

The port is part of Tianjin Union Development Group's Cambodia-China Comprehensive Investment and Development Pilot Zone, an illegal 45,100-hectare land free-of-charge for the last decade per a secretly negotiated lease. Construction of tourist destinations and industrial infrastructure has led to accusations of environmental degradation and human rights abuses.

HAMBANTOTA PORT



- UNPROFITABILITY: ✓
- CHINESE COMMUNIST PARTY PRESENCE: ✓
- LIMITED TRANSPARENCE / UNEQUAL BENEFITS: ✓/✓

China Merchants Port Holdings Company's (CM Ports) lease over the port and an adjacent 15,000-hectare special economic zone was acquired in exchange for China's write-off of 1.12bln USD Sri Lanka-held debt—just 15% of Sri Lanka's 8bln USD Chinese debt. Despite public claims to the contrary, corporate records show that CM Ports owns a majority stake in both companies managing the port's operation and security.

- Maritime Shipping Routes
- Sino-Myanmar Oil and LNG Pipelines
- ||| China-Pakistan Economic Corridor
- ⊠ Maritime Chokepoints
- ⋯ Proposed Thai Canal
- 1 Port of Chittagong
- 2 Colombo Harbor
- 3 Koh Kong New Port
- 4 Darwin Port
- 5 Doraleh Multipurpose Port
- 6 Al Duqm Port & Drydock
- 7 Port of Gwadar
- 8 Hambantota Port
- 9 Kuantan Port
- 10 Kyaukpyu Deep Sea Port
- 11 Melaka Gateway
- 12 Port of Muara
- 13 Port of Payra
- 14 Port of Tanjung Priok
- ★ Djibouti Logistics Support Base
- ★ Jiwani Military Base - Rumored

Strategic Utility

- Ports-Parks-Cities Project (PPC)/ Dual-Use Model
- PPC Project without Port Investment

Control Scheme

- x% Chinese Equity Stake
- x yrs Chinese Lease Term

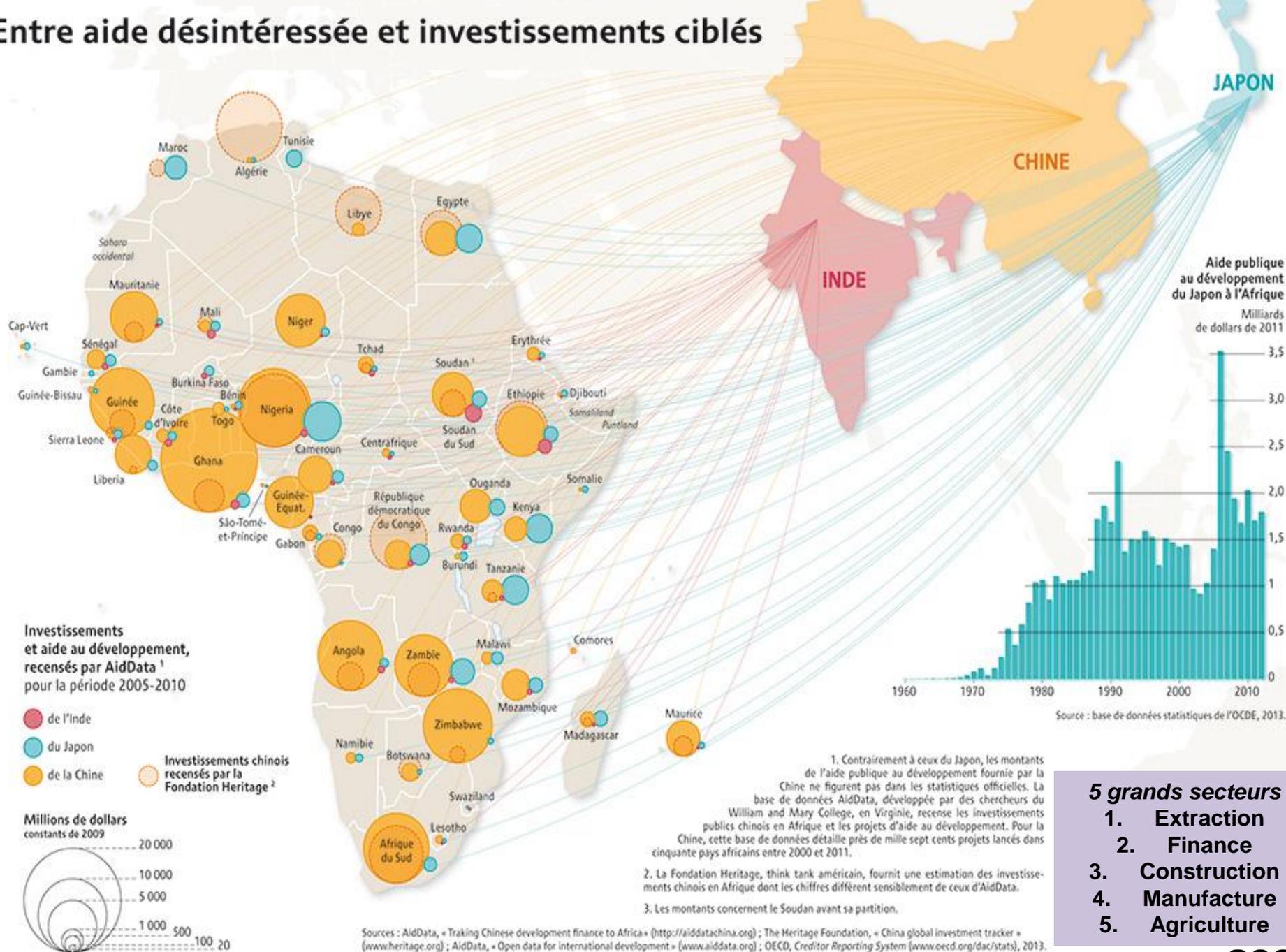
Strategic Characteristics

Strategic Utility	Strategic Location	14/14
Strategic Utility	Dual-Use Model	14/14
Control Scheme	CCP Presence	13/14
Control Scheme	Financial Control	10/14
Latent Indicator	Limited Transparency/ Unequal Benefits	14/14 (inc. unk)
Latent Indicator	Unprofitability	8/14 (inc. unk.)

**b)3) L'AFRIQUE ET LA CHINE,
LA PERCEE CHINOISE EN AMERIQUE LATINE**

(« Encercler » les Etats-Unis)

Entre aide désintéressée et investissements ciblés

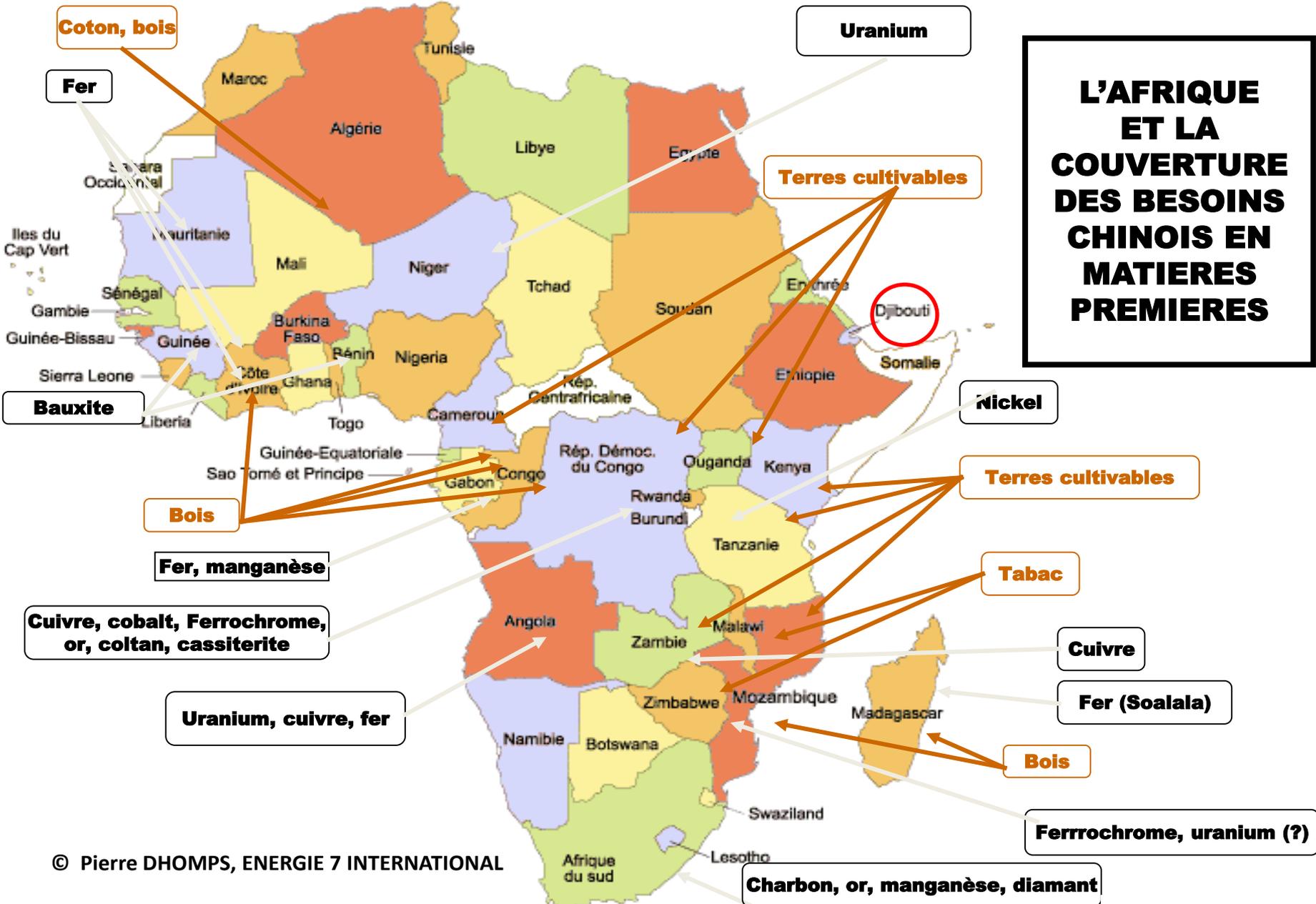


Sources : AidData, « Tracking Chinese development finance to Africa » (<http://aiddatachina.org>) ; The Heritage Foundation, « China global investment tracker » (www.heritage.org) ; AidData, « Open data for international development » (www.aiddata.org) ; OECD, Creditor Reporting System (www.oecd.org/dac/stats), 2013.

5 grands secteurs

1. Extraction
2. Finance
3. Construction
4. Manufacture
5. Agriculture

L'AFRIQUE ET LA COUVERTURE DES BESOINS CHINOIS EN MATIERES PREMIERES



© Pierre DHOMPS, ENERGIE 7 INTERNATIONAL

http://www.lemonde.fr/afrique/video/2016/05/26/un-drone-filme-le-pillage-par-la-chine-des-dernieres-forets-du-senegal_4926981_3212.html

Minerais

Les 10 ressources les plus convoitées

Top 10 resources in Africa



Key resource	Units	African reserves	World reserves	% of world reserves
Platinum	million oz	2,026	2,203	89
Diamonds	million ct	385	580	66
Cobalt	million t	3.7	6.6	56
Chromium	million t	130	350	37
Manganese	million t	182	540	34
Gold	million oz	257	1,511	16
Gas	trillion cubic feet	467	6,254	8
Crude oil	billion barrels	127	1,333	9
Coal	billion t	35	645	5
Copper	million t	27	540	4

Sources: US Geological Survey Mineral Yearbook 2012; Edelweiss, BP

EN FAIT, C'EST TOUTE L'ASIE QUI COMMERCIE AVEC L'AFRIQUE
(Chine, Japon, Inde, Corée du Sud, Malaisie, Indonésie, Thaïlande, Indonésie ... –
commerce Asie-Afrique estimé à au moins 300 milliards de \$ en 2011
ET L'EUROPE, ET LA FRANCE ? (concept « AFRIQUE, CHINE, FRANCE ») →

SPECIAL ECONOMIC ZONES IN AFRICA

Number of zones under development and in operation

○ 0 ● 1-5 ● 6-10 ● more than 10



Source: ILO, own research

© United Nations Development Programme & International Poverty Reduction Center in China

Design: studio@bartoleschi.com

Source (2015) : <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-Comparative%20Study%20on%20SEZs%20in%20Africa%20and%20China%20-%20ENG.pdf>

Overview of China-Africa economic cooperation zones supported by MOFCOM

Country	Zone name	Location	Tender year	Original Chinese developer/ later lead developer	Status	Area (phase I) Km ²	Area (Total) Km ²
Algeria	Jiangling	Oran City	2007	Jiangling Automobile Co.	Suspended	120	500
Egypt	China-Egypt Suez	Suez	2007	Tianjin TEDA Co.	Operating	134	634
Ethiopia	Eastern	Dukem, Addis Ababa	2007	Yonggang /Qiyuan Investment Group	Operating	233	1000
Mauritius	Jinfei	Terre Rouge	2006	Tianli/Three Shanxi companies	under construction	70	211*
Nigeria	Lekki	Lagos State	2007	CCECC	Operating	109	1000
Nigeria	Ogun-Guangdong	Ogun State	2006	Guangdong XinGuang Group	Operating	250	2000
Zambia	Zambia-China	Chambishi / Lusaka	2006	China Nonferrous Metals Corporation	Operating	200	1158

*Mauritius zone has changed its plan and focuses now on finance and tourism. Therefore it does not need to meet the 5 sq. km requirement.

Based on Bräutigam and Tang, 'African Shenzhen: China's special economic zones in Africa', Journal of Modern African Studies, Vol. 49, No. 1, 2011, pp. 27, 32, with updates by the author through interview and email communication.

Source (2015) : <https://set.odi.org/wp-content/uploads/2015/07/How-Chinese-SEZs-support-economic-transformation-in-Africa.pdf>

Projects subsumed under OBOR by the Chinese authorities:

Railroad connections:

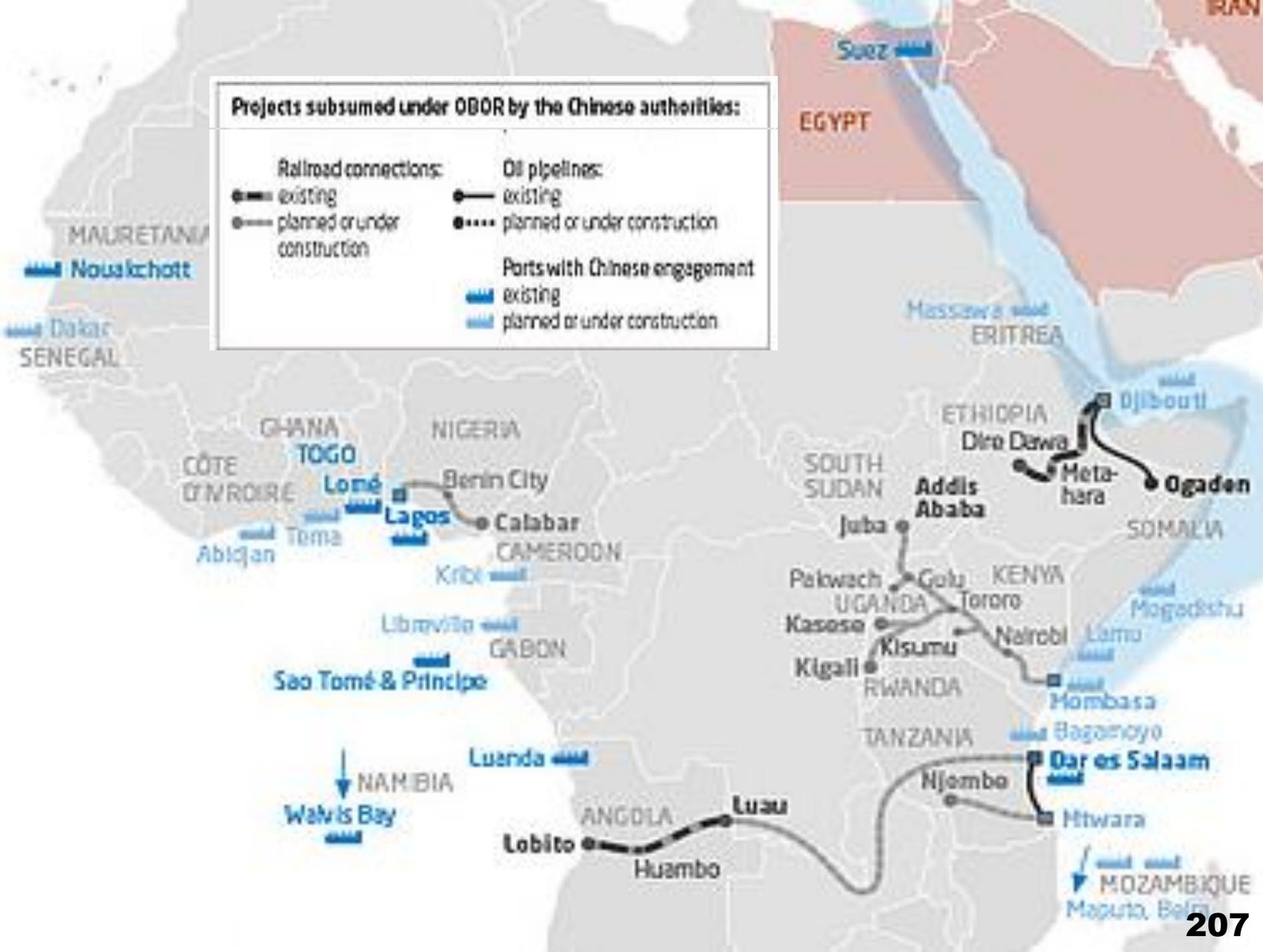
- existing
- planned or under construction

Oil pipelines:

- existing
- planned or under construction

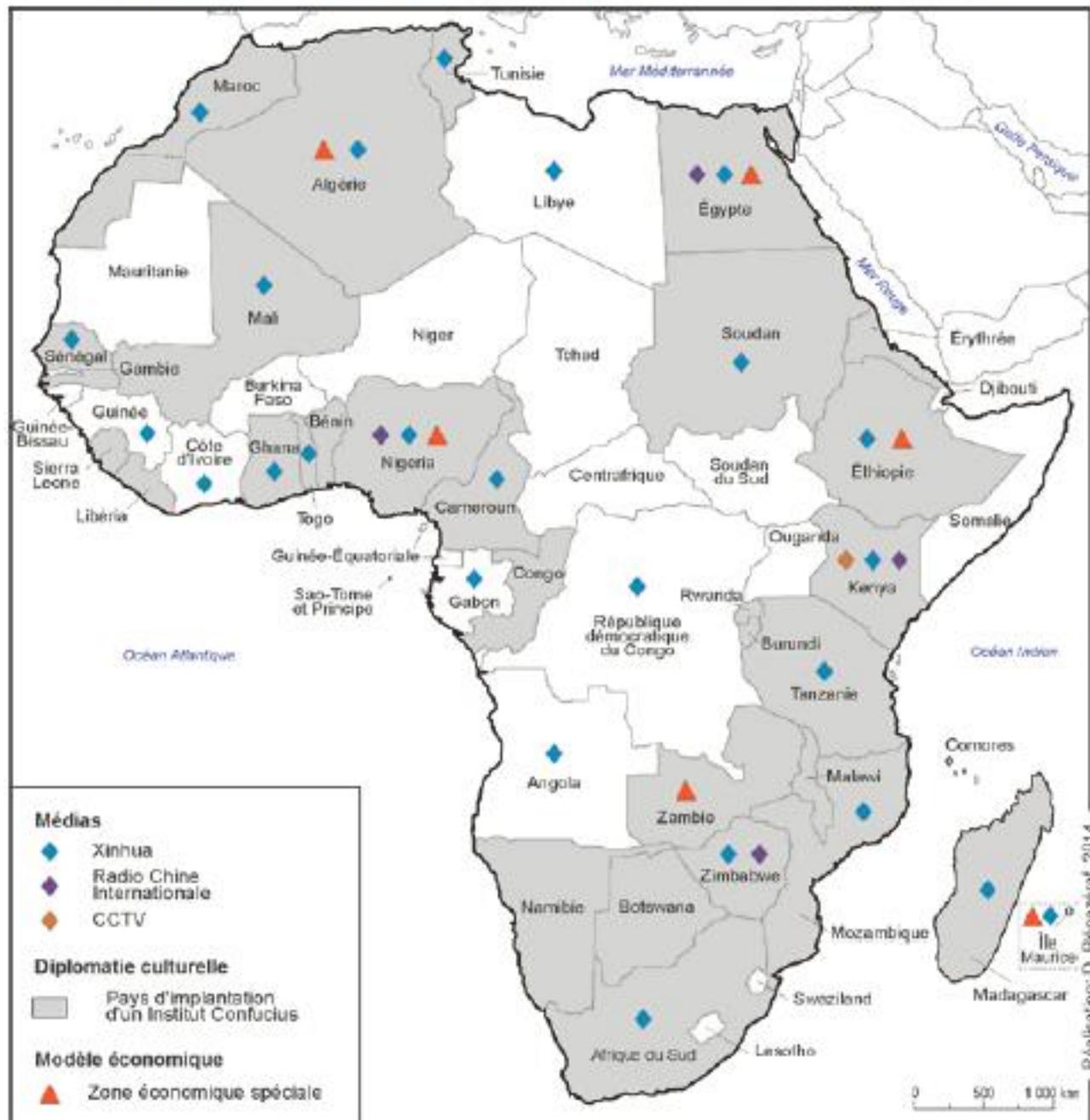
Ports with Chinese engagement

- existing
- planned or under construction

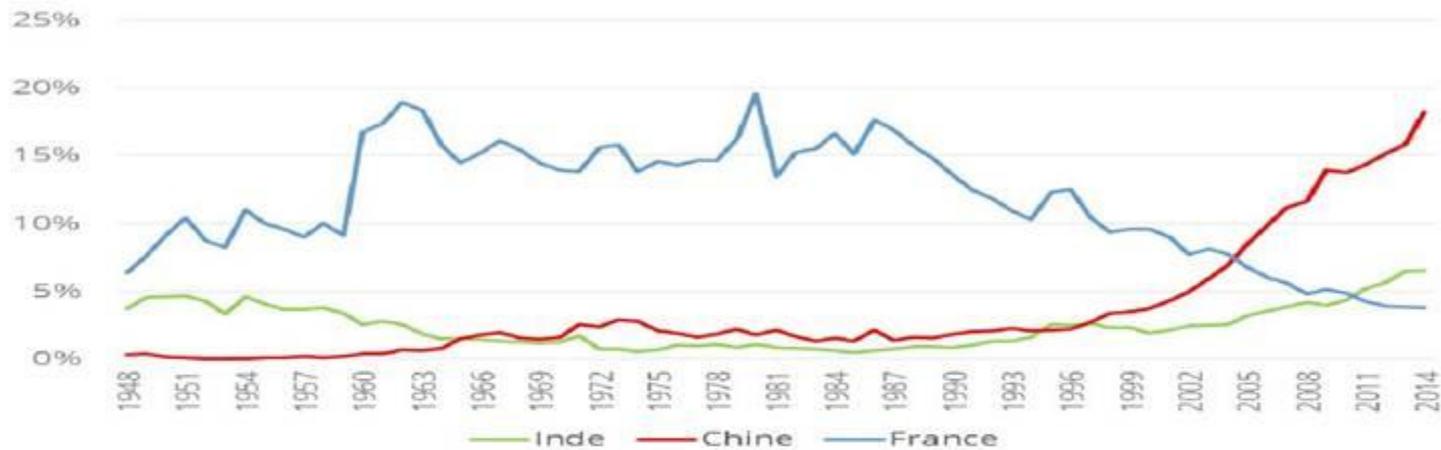


La diversité des outils du soft power chinois en Afrique

SOFT POWER ET MEDIAS CHINOIS EN AFRIQUE

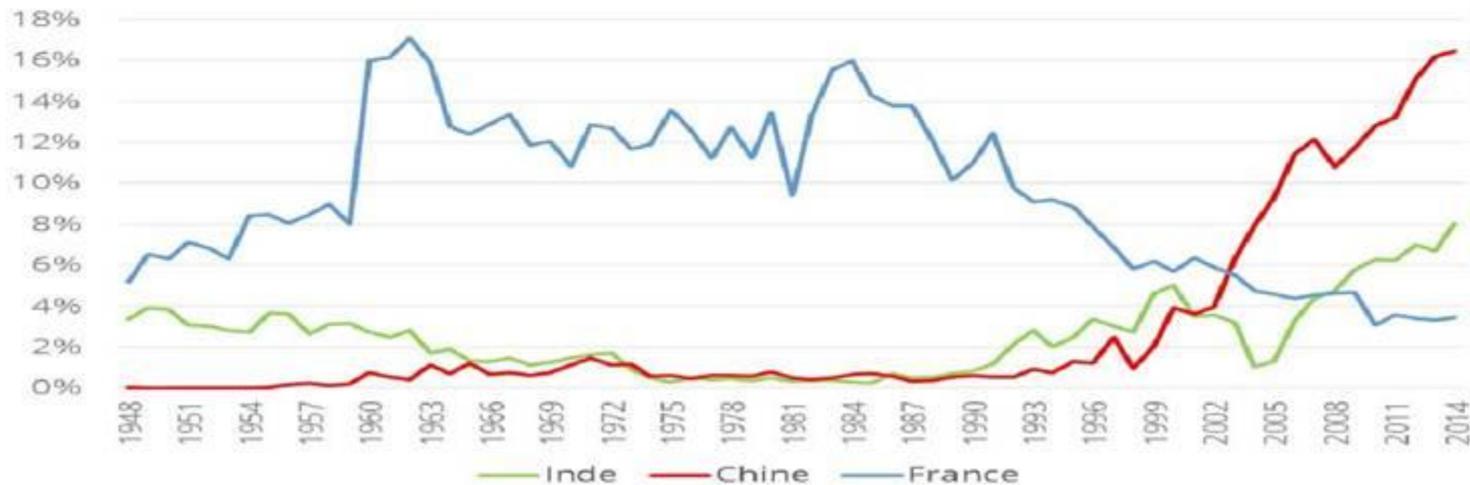


**Vu d'Afrique :
Parts de l'Inde, de la Chine et la France
dans les importations africaines (1948-2014)**



Source : FMI (Direction of Trade Statistics)

**Vu d'Afrique :
Parts de l'Inde, de la Chine et la France
dans les exportations africaines (1948-2014)**



Source : FMI (Direction of Trade Statistics)

Source :
<https://asiapyst.com/fr/2015/11/17/inde-besoin-d-afrique/>



x20

Sur les seules 15 dernières années, les échanges commerciaux entre les pays d'Amérique latine et la Chine ont été multipliés par vingt.



La Chine est le principal partenaire commercial du Brésil : 20% des exportations brésiliennes lui sont destinées et 17% des importations brésiliennes en proviennent.

L'Argentine, l'Équateur et le Venezuela subissent un triple choc : leurs exportations vers la Chine plongent, les prix des matières premières sont au plus bas et leurs économies sont extrêmement dépendantes des financements chinois.

1/4

Avec 25% des exportations destinées à la Chine, le Chili et le Pérou sont les pays les plus dépendants de la Chine en termes d'exportations, devant le Venezuela (22%).



500 MD\$

En matière d'échanges commerciaux avec l'Amérique latine, la Chine vise un doublement des chiffres actuels pour atteindre environ 500 milliards de dollars d'échanges bilatéraux en 2019.

90%

La Chine investit massivement en Amérique latine : 90% de l'ensemble des investissements chinois sont axés sur l'industrie primaire ainsi que sur les projets d'infrastructures et de logistique.



Les difficultés de l'Argentine, du Pérou et du Chili, sont aggravées par le risque de fluctuation des prix, quelques produits seulement composant l'essentiel de leurs exportations : le soja en Argentine, les métaux au Pérou ou le cuivre au Chili.

CONCLUSION (PROVISOIRE)

« Laisser une partie de la population s'enrichir d'abord pour entraîner l'enrichissement du reste de la population. »

DENG Xiaoping (1904-1997)

MERCI BEAUCOUP POUR VOTRE ATTENTION !

christian.vicenty@finances.gouv.fr

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : RIVALITES, ALTERITES, OPPORTUNITES ...

ANNEXE :

LISTE (*non exhaustive*)

DE PLUS DE 120 « *MEMORANDA OF UNDERSTANDING* » (M.o.U.)
SIGNES ENTRE LA CHINE ET DIVERS ETATS EURASIATIQUES

**M.o.U. : « facteur déclenchant » des projets concrets et
des financement chinois avec la plupart des Etats-membres
de la zone « OBOR » (73)**

**Soit un système contractualisant bilatéral au départ, devenant
ensuite et de fait multilatéral, inter-étatique, au fur et à mesure
des Etats pouvant être collectivement impliqués sur un projet et
des connectivités multi-modales que la Chine met en place.**

MoUs between China and European countries within the BRI framework

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
EU MEMBER STATES				
Austria			2017 May	MoU on finance and banking cooperation signed at the Belt and Road Forum (May 2017) between major Austrian banks (including Raiffeisen Bank International), China Development Bank and Industrial and Commercial Bank of China.
Belgium				No MoU found.
Bulgaria	2015 Nov	2016 Nov		A MoU on "Jointly Promoting the Construction of the Belt and Road" signed in November 2015. A MoU on "Port and Harbor Industrial Park Cooperation" signed in November 2016.
Croatia	2017 May	2016 Nov		A joint MoU on "Belt and Road Cooperation" signed at the Belt and Road Forum (May 2017). A MoU on "Port and Harbor Industrial Park Cooperation" signed in November 2016.
Cyprus			2017 May	An Agreement on education cooperation signed at the Belt and Road Forum (May 2017).
Czech Republic	2015 Nov		2016 Mar, 2017 May	A joint MoU on "Jointly Promoting the BRI" signed in November 2015. Other MoUs on cooperation on financial, industrial, and health issues, were signed in March 2016 and at the Belt and Road Forum (May 2017). BRI-related investment plans have been limited to a proposal for a canal linking the Danube, Oder and Elbe rivers.

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Denmark				Denmark's participation in the AIIB may be seen as a potential precursor to heavy involvement in the BRI, but the potential for Sino-Danish cooperation within the BRI framework is only now being explored (Van der Putten et al, 2016).
Estonia			2015 Dec, 2017 May	A MoU on trade of dairy products has been signed in December 2015. An Agreement on education cooperation has been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).
Finland				Finland and China did not sign any MoUs yet within the BRI framework. However, China and Finland recently pledged to enhance bilateral cooperation in Arctic affairs ⁸² .
France			2017 May	A limited number of projects have been launched within the BRI framework, but the Initiative is not regarded as a high priority in France and is viewed with some scepticism. There are also concerns about the implications of different standards for trade and commerce. A MoU on a second Sino-French Small and Medium-sized Enterprises Fund has been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Germany		2016 Mar, 2017 May		<p>The Initiative has not generated new projects, although some existing rail projects designed to improve connections between China and Germany have been rebranded. Increasingly, Germany is seeking a multilateral approach to the BRI, partly driven by concerns that BRI-related projects should conform to EU standards.</p> <p>Deutsche Bahn and China Railways have signed a MoU on "Further Developing the New Eurasian Land Bridge" in March 2016 and a MoU on Further Cooperation on China-Europe Container Block Trains at the Belt and Road Forum (May 2017).</p>
Greece	2017 May		2017 May	<p>As the home of the Piraeus port project, Greece hosts a large-scale investment project that is part of the BRI. The China Ocean Shipping Company (COSCO) has already invested €369 million in Piraeus and is committed to further substantial investment over the next decade. The "2017-19 Plan on Key Areas of Cooperation Between China and Greece", as well as a MoU on "Strengthening Standards Cooperation and Building the Belt and Road" have been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).</p>

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Hungary	2015 Jun	2014 Nov, 2017 May	2017 May	<p>The Hungarian State Railways is part of a consortium including China Railway Group and China Railway Corporation that has been awarded €1.5 billion to upgrade a section of line on the Budapest-Belgrade railway (November 2014). This forms an important part of the BRI to develop the connection between Piraeus and Central Europe.</p> <p>More generally, there is bilateral cooperation with China, reflected in a joint MoU on "Jointly Promoting the BRI" signed in June 2015. Further MoUs on policy cooperation, Small and Medium-sized Enterprises, and research and development projects have been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).</p>
Ireland			2017 May	A cooperation agreement on inspection and quarantine has been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).
Italy			2017 May	The Italian Government showed interest in the BRI and a MoU on the Sino-Italian Co-Investment Fund has been signed at the Belt and Road Forum (May 2017). Italy has specific interest in strengthening maritime transport relations with China. Genoa and Trieste ports were indicated by the Italian Prime Minister as priority seaports for the BRI (II Sole24ORE, 2017)
Latvia	2016 Nov	2016 Nov		A joint MoU on "Belt and Road Cooperation" as well as in a MoU on Port and Harbor Industrial Park Cooperation signed in November 2016.
Lithuania		2016 Nov		A MoU on "Port and Harbor Industrial Park Cooperation" signed in November 2016.
Luxembourg				No MoU found.
Malta				No MoU found.

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Netherlands		2017 May		Dutch involvement has so far been limited to participation in the AIIB. The China Ocean Shipping Company has purchased a 35% stake in the Euromax terminal in Rotterdam, suggesting that it will continue to use the port as a main base for shipping operations in Northwest Europe. A MoU on customs cooperation has been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).
Poland	2015 Nov	2016 Jun, 2017 May	2015 Nov, 2016 Jun, 2017 May	A joint MoU on Belt and Road Cooperation signed in November 2015. A MoU on "Strengthening investment cooperation in logistics infrastructure", as well as a MoU on cooperation in facilitating customs clearance, have been signed in June 2016. Polskie Linie Kolejowe (Polish State Railways, PKP) and China Railways signed a MoU on "Further Cooperation on China-Europe Container Block Trains" at the Belt and Road Forum (May 2017). Other MoUs on cooperation on financial cooperation, customs cooperation, industrial development and industrial parks, communication, environmental resources and tourism have been signed in November 2015, June 2016 and May 2017 (at the Belt and Road Forum). Poland aims to become a BRI hub within Central Europe, exploiting the potential both to attract Chinese investment and to expand exports to China. No new projects have been launched to date, although existing projects such as the Lodz-Chengdu rail connection have been recast within the BRI framework.

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Portugal				Portugal has yet to develop a strategy towards the BRI, although China recognises it as a leading country in the provision of cargo-handling infrastructure. China is particularly interested in the port of Sines, which has no restrictions on the size of ship that can be handled, and could support improved connectivity between China, Western Europe and Africa.
Romania	2015 Jun			In June 2015, the Ministry of Economy, Trade and Tourism of Romania and the Ministry of Commerce of China signed a MoU for the joint development of the Silk Road Economic Belt within the framework of the Romania-China Joint Intergovernmental Commission for Economic Cooperation.
Slovakia	2015 Nov			A MoU on "Jointly Promoting the Belt and Road Initiative" has been signed in November 2015. However, Slovakia's involvement in the BRI has been limited so far, reflecting the fact that it has little to contribute to the development of the infrastructure as it is outside the main corridors covered by the BRI.
Slovenia				No MoU found.
Spain				Spain has identified potential benefits from the BRI in construction, management of large infrastructure, tourism and food exports. However, the potential for expanding activity in any of these areas is not yet clear as the initiative is not yet fully developed (Van der Putten et al, 2016).

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Sweden			2015 Sep	Sweden has no strategy towards the BRI, and there are no formal agreements between the governments of Sweden and China, with the exception of a MoU on corporate social responsibility signed in September 2015. This appears to be the result of a cautious "wait and see" approach rather than a proactive response (Mikael Weissmann and Elin Rappe, 2017).
United Kingdom			2016 Nov	The UK government regards the BRI as a platform for strong commercial cooperation, notwithstanding that the formal geography of the initiative does not extend across the English Channel. It can be expected to pursue opportunities for UK companies to undertake infrastructure-related projects and to provide financial support. A MoU on legal cooperation has been signed in November 2016.
NON-EU STATES				
Albania	2017 May	2015 Nov	2017 May	A MoU on construction of the Blue Corridor motorway project has been signed in November 2015 between the Albanian Government and the Pacific Construction Group.

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Belarus		2017 May	2016 Sep, 2017 May	In September 2016, Belarus and China signed a package of agreements and a MoU covering in various financial, agriculture and trade and aerospace areas, including the development of the Chinese-Belarusian Industrial Park project. A MoU on international transportation and strategy coordination, as well as a MoU on "Strengthening Standards Cooperation and Building the Belt and Road" have been signed by the Belarusian and Chinese Governments at the Belt and Road Forum (May 2017). Belarusian Railways and China Railways have signed a MoU on Further Cooperation on China-Europe Container Block Trains at the Belt and Road Forum (May 2017).
Bosnia and Herzegovina	2017 May		2017 May	Bosnia and Herzegovina and China signed a MoU on Belt and Road cooperation, as well as an additional MoU on economic, trade and education cooperation at the Belt and Road Forum (May 2017).
FYROM			2017 Sep	The "16 + 1 Format" signed a MoU on the establishment of a Cultural Cooperation Coordination Centre in Macedonia in September 2017.
Moldova			2017 May	Moldova and China signed a MoU on "Concluding the Joint Feasibility Study of the China-Moldova Free Trade Agreement" at the Belt and Road Forum (May 2017).
Montenegro	2017 May	2015 Nov	2017 May	A MoU on construction of the Blue Corridor motorway project signed in November 2015 between the Montenegrin government and the Pacific Construction Group.
Norway			2017 May	Two agreements on inspection and quarantine, and on health cooperation signed at the Belt and Road Forum (May 2017).

Country	General framework on cooperation under the BRI	MoU on transport or infrastructure or custom cooperation	MoU on other topics	Comments
Serbia	2015 Nov	2014 Dec, 2017 May	2017 May	A joint MoU on "Jointly Promoting the BRI" signed in November 2015. Two MoUs on "Modernisation and reconstruction of the railway link between Belgrade and Budapest" have been signed by the Serbian Government, the Chinese Government, China Development Bank, and China Exim Bank in December 2014 and May 2017 (Belt and Road Forum). Other MoUs on telecommunication, trade and economic development, agriculture, standards cooperation and financial cooperation have been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).
Switzerland		2017 May	2017 May	A MoU on "Strengthening Standards Cooperation and Building the Belt and Road" has been signed in at the Belt and Road Forum (May 2017).
Turkey	2015 Nov	2017 May	2017 May	Turkey and China signed a MoU on "Jointly Promoting the construction of the Belt and Road Initiative" ahead of the G20 Summit in Antalya, Turkey, in November 2015. A MoU on international transportation and strategy coordination, as well as another MoU on cooperation standards, and cooperation on financial, telecommunication, and cultural issues have been signed by the Turkish and Chinese government at the Belt and Road Forum (May 2017).
Ukraine			2017 May	A MoU on standardisation has been signed at the Belt and Road Forum (May 2017).

Source: Steer Davies Gleave desk research, Deliverables of the BRF, van der Putten et al (2016)

CHINESE PROJECTS IN OTHER BRI COUNTRIES

Value : 85.4 b. euros

85 Chinese projects in transport and infrastructure in BRI countries

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
1	Albania	Air	Acquisition of 100% of Tirana International Airport (company responsible for operations and management of the airport)	China Everbright and Friedmann Pacific Asset Management	€81 million	Completed in 2016
2	Albania	Road	Completion of Albania Arber motorway to Macedonia and Bulgaria	Albanian Government and Export-Import Bank of China (based on MoU)	N/A	Not Started
3	Albania - Montenegro	Road	Construction of the Blue Corridor motorway that will stretch from Trieste (Italy) to Greece via Croatia, Montenegro and Albania	Albania, Montenegro and Pacific Construction Group (based on MoU)	N/A	Not Started
4	Bangladesh	Road	Construction of the underwater river tunnel in the city of Chittagong (Karnaphuli Tunnel)	Export-Import Bank of China	N/A	Not Started
5	Belarus	Rail	Electrification of the railway line Molodechno-Gudogay	Export-Import Bank of China	€65 million	Ongoing
6	Belarus	Rail	Electrification of the railway line Gomel-Zhlobin-Osipovich	Export-Import Bank of China	€68 million	Completed in 2015
7	Belarus	Road	Upgrade of Motorway M5 Bobruysk-Zhlobin	Export-Import Bank of China	€273 million	Completed in 2016

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
8	Belarus	Road/Rail	Construction of the Great Stone Industrial Park nearby Minsk International Airport	China National Machinery Industry Corporation, China Merchants Group, China Camc Engineering Co. Ltd, Harbin Investment Group, "Great Stone" Industrial Park Admin, Minsk City Executive Committee, HORIZONT Holding Management Company	€195 million	Not Started
9	Bosnia Herzegovina	Road	Motorway Banja Luka-Mlinišće	Export-Import Bank of China	€1,400 million	Ongoing
10	Cambodia	Road	Extension of the National Motorway 76	Export-Import Bank of China	€80 million	Completed in 2017
11	Cambodia	Road	Koh Thom bridge	Export-Import Bank of China	€16 million	Completed in 2016
12	Cambodia	Road	Fourth lane of the National Road Chroy Changvar-Thnal keng	Export-Import Bank of China	€59 million	Completed in 2014
13	Cambodia	Road	Chroy Changvar II Bridge	Export-Import Bank of China	€23 million	Completed in 2015
14	Cambodia	Road	National Road 76	Export-Import Bank of China	€78 million	Ongoing
15	Cambodia	Road	National Road 214 and Stung Treng-Mekong bridge	Export-Import Bank of China	€99 million	Completed in 2015
16	Cambodia	Air	Construction of the Siem Reap Angkor International Airport	Yunnan Construction Engineering Group Co. Ltd	€748 million	Not Started
17	Cambodia	Road	Project on National Road 11 and Stung Trang-Krauch Chhmar bridge	Export-Import Bank of China	N/A	Not Started

Source :

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
18	Cambodia	Road	Construction of National Road 55	Specific Chinese Company or Fund N/A	€113 million	Ongoing
19	Cambodia	Road	Extension of National Highway 5	Specific Chinese Company or Fund N/A	€48 million	Ongoing
20	Cambodia	Rail	Preah Vihear-Kaoh Kong railway	Cambodia Iron and Steel Mining Industry Group, China Railway Group	€8,126 million	Not Started
21	Cambodia	Road	Prek Tamak bridge	Export-Import Bank of China	€37 million	Completed in 2010
22	France	Air	Acquisition of 49.99% stake in Toulouse Airport management company	China's Shandong Hi-Speed Group and Friedmann Pacific Investment Group	€308 million	Completed in 2015
23	France	Maritime	Acquisition of 49% of CMA CGM terminal container operating arm (Terminal Link) at Marseille Port	China Merchants Group International	€400 million	Completed in 2013
24	Georgia	Road	Bypass project for the Batumi port area	Asian Infrastructure Investment Bank	€96 million	Ongoing
25	Germany	Air	Acquisition of 82.5% of Frankfurt-Hahn Airport	HNA Aviation Group and German firm ADC	€16 million	Completed in 2017
26	Greece	Maritime	Acquisition of 51% share in Piraeus Port	COSCO	€369 million	Completed in 2016
27	India	Road	Improvement of the main roads in Madhya Pradesh	New Development Bank	€249 million	Ongoing
28	Indonesia	Rail	Jakarta-Bandung high speed railway	China Development Bank	€3,500 million	Ongoing
29	Indonesia	Road	Manado-Bitung Toll Road	Export-Import Bank of China	€70 million	Ongoing
30	Indonesia	Road	Solo-Kertosono Toll Road	Export-Import Bank of China	€169 million	Ongoing

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
31	Indonesia	Rail	Construction of a rail connection between the three coal centres of Puruk Cahu, Bankuang and Lupak Dalam	Specific Chinese Company or Fund N/A	€3,978 million	Ongoing
32	Iran	Rail	Tehran-Mashhad Railway Electrification	Export-Import Bank of China	€1,269 million	Ongoing
33	Ireland	Air	Acquisition of 100% of Irish aircraft leasing company Avolon	Bohai Leasing (HNA Group)	€2,380 million	Completed
34	Israel	Maritime	Concession of Bayport terminal in Haifa Port	Shanghai International Port (Group)	€966 million	Ongoing
35	Italy	Road	Acquisition of a 5% share in Autostrade per l'Italia	Silk Road Fund	€705 million	Completed in 2017
36	Italy	Maritime	Acquisition of a 49.9% share of Vado Port	Qingdao Port Group and COSCO Shipping Ports	€53 million	Ongoing
37	Kazakhstan	Road	Centre South Road Corridor (Karaganda-Balkhash-Burylbaital section)	Asian Infrastructure Investment Bank	€582 million	Ongoing
38	Kazakhstan	Rail	Construction of Astana Light Rail	China Development Bank	€1,522 million	Ongoing
39	Kyrgyzstan	Road	Osh-Batken-Isfana road axis (specific sections)	Export-Import Bank of China	N/A	Completed in 2015
40	Kyrgyzstan	Road	North-South alternative road axis	Export-Import Bank of China	€339 million	Ongoing
41	Kyrgyzstan	Road	Rehabilitation of CAREC Corridor 1 Bishkek-Naryn-Torugart Road	Export-Import Bank of China	€169 million	Completed in 2014
42	Laos	Rail	China-Laos railway project	Export-Import Bank of China	€5,300 million	Ongoing

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
43	Laos	Road	Construction of Pakbeng-Ngeun Bridge on Mekong River	Export-Import Bank of China	€26 million	Completed in 2015
44	Luxemburg	Air	Acquisition of 35% stake in Cargolux airline	HNCA	€198 million	Completed in 2014
45	Macedonia	Road	Construction of Kicevo-Ohrid and Miladinovci-Stip motorway sections	Export-Import Bank of China	€581 million	Ongoing
46	Malaysia	Maritime	Acquisition of a share in Kuantan port	Guangxi Beibu Gulf International Port Group Co Ltd	€85 million	Completed in 2015
47	Malaysia	Rail	East Coast Rail Line (ECRL)	Export-Import Bank of China	€10,892 million	Ongoing
48	Mongolia	Rail	Development of rail link between the town of Erdenet to the Trans-Mongolian Railway for coal export	China Railway Construction Corporation Limited (CRCC), Aspire Mining	€1,062 million	Ongoing
49	Montenegro	Road	Construction of the motorway connection between the port of Bar and Boljare; Smokovac-Uvač-Mateševo section (part of European Motorway XI)	Export-Import Bank of China, Government of Montenegro	€807 million	Ongoing
50	The Netherlands	Maritime	Acquisition of 35% shares of the Euromax Terminal in Rotterdam	COSCO	€41 million	Completed in 2016
51	Oman	Road/Maritime	Development project of the Duqm port and of the road network for its access	Asian Infrastructure Investment Bank	€223 million	Ongoing
52	Oman	Rail	Oman railway network project	Asian Infrastructure Investment Bank	€30 million	Ongoing

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
53	Pakistan	Road	Build-Operate-Transfer (BOT) transaction for the motorway from the cities of Hyderabad and Sukkur in Pakistan's Sindh province (part of the Peshawar-Karachi motorway)	Specific Chinese Company or Fund N/A	€1,530 million	Ongoing
54	Pakistan	Road	National Motorway M4 Shorkot-Khanewal section	Asian Infrastructure Investment Bank	€84 million	Ongoing (financial phase)
55	Pakistan	Road	Construction of Havelian-Thakot section of the Karakoram Highway	Export-Import Bank of China	€965 million	Ongoing
56	Pakistan	Road	Raikot-Khunjerab Karakoram motorway	Export-Import Bank of China	N/A	Completed in 2013
57	Pakistan	Road	Construction of Basima-Khuzdar Highway	Specific Chinese Company or Fund N/A	€162 million	Not Started
58	Pakistan	Maritime	Construction of Breakwaters as part of a larger series of construction projects on Gwadar Deep Sea Port	Specific Chinese Company or Fund N/A	€123 million	Completed
59	Pakistan	Road	East-Bay Expressway-link Gwadar Port-Makran Coastal Highway	Specific Chinese Company or Fund N/A	€119 million	Not Started
60	Pakistan	Rail	Construction of the automated light rail rapid transit system in Lahore	Export-Import Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China	€1,329 million	Ongoing
61	Pakistan	Road	Karachi-Peshawar Motorway	Specific Chinese Company or Fund N/A	€2,370 million	Ongoing
62	Pakistan	Road	Raikot-Khunjerab Karakoram Highway (Upgrade)	Export-Import Bank of China	€415 million	Completed in 2013

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status	ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
63	Pakistan	Road	Yarik-Zhob dual carriageway	Specific Chinese Company or Fund N/A	€657 million	Not Started	72	Singapore	Rail	Acquisition of a stake in the infrastructure contractor Sapphire Corporation	HNA Infrastructure Company Limited	€29 million	Completed in 2017
64	Romania/ Serbia/ Montenegro	Road	Construction of sections of motorway sections from Timisoara (Romania) to Bar (Montenegro), via Belgrade (Serbia) (part of European motorway X)	Export-Import Bank of China	€1,028 million	Ongoing	73	Spain	Maritime	Acquisition of a 51% stake in Noatum Ports (terminal container operator in Valencia and Bilbao ports)	COSCO Shipping Ports Ltd	€203 million	Completed in 2017
65	Russia	Rail	Construction and upgrade of Belkomur rail between the Urals and the ice-free ports in Archangelsk	Poly Technologies	€4,675 million	Not Started	74	Sri Lanka	Maritime	Expansion of the Port of Colombo	China Development Bank	€279 million	Completed in 2013
66	Russia	Rail	Construction of Moscow-Kazan High Speed Railway	China Railway International Group	€18,115 million	Not Started	75	Sri Lanka	Road	Colombo-Katunayake Expressway	Export-Import Bank of China	€210 million	Completed in 2013
67	Russia	Maritime	Construction of deep-water port at Zarubino	Summa Group, China Merchants Holding International	€2,540 million	Not Started	76	Sri Lanka	Road	E01 South Expressway	Export-Import Bank of China	€15,255 million	Ongoing
68	Russia/ China	Rail	Construction of Amur bridge between Blagoveshchensk, Nizhneleninskoye (Russia) and Heihe, HeilongJiang (China)	Russia-China Investment Fund, Petropavlovsk PLC, OJSC Far East Development Fund	€194 million	Ongoing	77	Sri Lanka	Maritime	Port of Hambantota - Phase I	China National Electric Import & Export Corporation (CUEC), Sri Lanka Ministry of Transport and Civil Aviation	€306 million	Completed in 2010
69	Serbia	Road	Corridor XI, Motorway E-763 Belgrade-Southern Adriatic (Obrenovac-Ub and Lajkovac-Ljig sections)	Export-Import Bank of China	€600 million	Ongoing	78	Sri Lanka	Maritime	Port of Hambantota - Phase II	Export-Import Bank of China	€686 million	Completed in 2015
70	Serbia	Road	Pupin bridge in Belgrade	Export-Import Bank of China	€216 million	Completed in 2014	79	Sweden	Rail	Acquisition of 37.5% Arlanda Express	State Administration of Foreign Exchange (SAFE)/Gingko Tree Investments Ginko Tree Investment (GTIL)	€527 million	Completed in 2014
71	Serbia - Hungary	Rail	Belgrade-Budapest high-speed railway link	Export-Import Bank of China	€1,711 million	Not Started	80	Tajikistan	Rail	Dushanbe-Kurgantube railway (Vahdat-Yavan section)	Export-Import Bank of China	€51 million	Ongoing

ID	Country	Mode of transport	Project title	Company or fund engaged	Approximate project value	Status
81	Tajikistan - Uzbekistan	Road	Improvement of the CAREC Corridor 3 - Doošanbe Motorway to the Uzbekistan border	Asian Infrastructure Investment Bank	€23 million	Ongoing
82	Turkey	Maritime	Acquisition of the majority stake of Kumport container terminal	China Investment Corporation (CIC), China Merchants Holdings International (CMHI), COSCO (Hong Kong) Group	€799 million	Completed in 2015
83	United Kingdom	Air	Acquisition of 10% in Heathrow Airport Holding	China Investment Corporation (CIC)	€616 million	Completed in 2012
84	Uzbekistan	Rail	Angren-Pap railway	Export-Import Bank of China	€297 million	Ongoing
85	Vietnam	Rail	Hanoi-Hadong urban railway line	Export-Import Bank of China	€354 million	Ongoing

Source: Steer Davies Gleave