

ZHANG YUNLING

Professeur d'économie internationale, membre de l'Académie et directeur des études internationales, Académie chinoise des sciences sociales (CASS)

PARK In-kook, président de la Korea Foundation for Advanced Studies

I would now like to invite ZHANG Yunling to speak. ZHANG who is a professor and Director of International Studies at the Chinese Academy of Social Sciences, which is one of the best think tanks in China. He is also a member of the National Committee of the Chinese Political Consultants Conference and, as I said earlier, a very close personal adviser to President Xi Jinping, especially in terms of One Belt, One Road. I hope that we will therefore be able to have more advanced feedback from our colleague on this.

ZHANG Yunling, professeur d'économie internationale, membre de l'Académie et directeur des études internationales, Académie chinoise des sciences sociales (CASS)

Merci, M. le Président. Cette observation vous appartient. Pour ma part, je ne sais pas si la relation est étroite ou pas.

On m'a demandé de parler de la ceinture économique et de la route de la soie moderne, mais avant cela je vais essayer de parler des trois priorités de la Chine pour aujourd'hui et le futur proche. La première est d'approfondir la réforme intérieure pour passer de la construction de marché à une économie où le marché décide. C'est un changement fondamental et cela signifie qu'il faut modifier le rôle du gouvernement et la structure de risque que représentent les entreprises nationalisées et les nombreux enjeux de l'approfondissement de la réforme. C'est un travail très dur pour la Chine.

La deuxième priorité est l'approfondissement de l'ouverture, pour passer de l'expansion du marché à l'investissement et l'implication plus profonde de ce marché international. Il s'agit aussi de la libéralisation du marché, pour passer d'une ouverture sélective à une ouverture complète. C'est ce que la 5^e session plénière du 18^e Congrès du Parti vient de décider, et d'ici 2017, la Chine va adopter pleinement cette liste négative et cette approche du traitement pré-national pour libéraliser complètement le marché des valeurs. La troisième priorité, je pense, est de jouer un plus grand rôle dans les affaires internationales, avec une plus grande implication, y compris la mise en place de nouvelles institutions qui compléteront celles qui existent à l'heure actuelle. J'ai une fois décrit cette démarche en disant que la Chine construit de nouveaux temples sans détruire les anciens.

Par conséquent je pense que le projet « ceinture et route » (*Belt and Road* ou B&R) – la route et la ceinture économique de la soie – fait partie de ce genre de priorité. On demande toujours pourquoi la Chine lance soudainement ce genre d'initiative ou de stratégie, mais cela n'a rien de soudain. C'est un résumé de nombreuses initiatives qui ont existé dans le passé et qui ont maintenant été rassemblées dans un cadre commun qui joue un rôle nouveau et important dans les affaires internationales, avec en particulier une plus grande emphase sur le développement.

Si vous regardez une carte de la Chine, après la réforme et l'ouverture, la Chine utilisera les routes modernes pour développer l'économie des zones côtières et elles sont en pleine croissance. Le centre de gravité économique se déplace de plus en plus vers les côtes. Cependant, le problème est que cela crée un déséquilibre au sein de la Chine. Les zones occidentales ne peuvent trouver de moyen de concurrencer les zones côtières et le gouvernement chinois s'est donné beaucoup de mal pour créer plus d'équilibre. Par exemple, il y a une grande stratégie de développement occidental, bien que cela ne soit pas vraiment un succès car si vous continuez et sortez de Chine, vous verrez que le pays est unique en termes de nombre de voisins terrestres. Au nord, à l'ouest, au sud-ouest et au sud-est, peu de routes sont connectées du côté chinois. Par exemple, entre la Chine et la Russie, il n'y a pas un seul pont et juste une route qui relie la Chine à Moscou par la Sibérie. Par conséquent, il y a un réel besoin de nouveaux cadres et de

nouvelles initiatives pour améliorer les connexions entre le flanc ouest de la Chine et les régions frontalières. Nous avons donc besoin d'une nouvelle initiative de coopération sur ce point.

C'est donc une chose, et par ce genre de nouveau développement, des ressources peuvent être attirées depuis le flanc est de la Chine vers l'ouest et plus loin au-delà des frontières, car le développement apporte des infrastructures mieux connectées et de meilleures économies locales, etc. Cette nouvelle initiative sert alors à créer un équilibre et je pense que c'est crucial. Si on la compare à un énorme bateau où tout le poids se déplace sur un côté, la Chine devra toujours s'inquiéter de ce déséquilibre.

En outre, je pense que l'idée de jouer un nouveau rôle, avec les Etats-Unis qui bien sûr prennent la direction de la libéralisation, n'a aucun avantage. D'un autre côté, dans l'économie mondiale, nous voyons que les économies en développement comptent pour environ la moitié du PIB, et encore plus si on ajuste avec la PPA. Néanmoins, la plupart d'entre eux manquent d'infrastructures et d'un environnement basique pour continuer à se développer dans le futur, en particulier en termes de connexion. Cela vaut pour les régions de l'ouest, du sud et du sud-ouest de la Chine. Par conséquent l'initiative B&R, associée à l'accent mis sur le développement, va créer plus d'opportunités pour la coopération entre la Chine et les régions extérieures, avec une emphase sur les infrastructures pour améliorer l'environnement de développement, et cela apportera également plus d'opportunités à la Chine pour investir et approfondir ses relations économiques. Comme je l'ai dit, les Etats-Unis ont un grand avantage en termes de direction de la libéralisation, mais la Chine a ses propres atouts, comme sa grande expérience dans la construction de ponts, de routes, de voies de chemin de fer, etc. C'est pour cela que je pense que cette initiative peut apporter des opportunités d'investissement pour aider les entreprises chinoises à entrer en concurrence, et dans le même temps, elle sera bénéfique pour aider la Chine à s'ouvrir et à s'intégrer dans d'autres pays.

Nous savons que, selon les calculs, le développement d'infrastructures nécessite de grandes quantités d'argent et les organisations financières existantes n'ont pas la capacité de le gérer. C'est pourquoi on voit des initiatives chinoises comme l'AIIB, la NDB et le fonds pour la route de la soie, et il y en aura sans doute beaucoup d'autres à l'avenir, que nous pensons être nécessaires. Par exemple, la banque des entreprises d'Etat est toujours en discussion, et il pourrait y avoir une banque OBOR dans le futur, ou peut-être qu'une seule et même banque ne sera pas la solution. Une nouvelle solution est alors nécessaire pour améliorer l'environnement économique du développement.

La coopération du développement existe donc depuis longtemps mais on ne trouvait pas de moyen d'avancer. Je me souviens du sommet du G20 à Séoul où on a essayé d'initier ce programme de coopération. Cependant, ce fut un échec. L'initiative B&R pourrait alors fournir une bonne opportunité de renforcer le développement de la coopération.

Juste pour revenir sur l'AIIB, sur laquelle il y a eu de nombreuses questions, je me souviens qu'il y a quelques semaines, lors d'une rencontre, un ami américain m'a interrompu soudainement pour dire que du jour au lendemain la Chine avait changé la façon de faire les choses pour plusieurs décennies à venir. Je lui ai demandé à quoi il faisait référence exactement, et il m'a dit qu'il parlait des régulations et principes, et du fait que l'AIIB adopterait des principes différents. J'ai répondu que les pays membres de l'AIIB avaient certainement des principes différents mais qu'ils prendraient en considération les principes existants. Ils ont essayé d'utiliser les meilleurs et de jouer un rôle différent. J'ai dit que l'AIIB prendrait en compte les risques commerciaux, évaluerait soigneusement les fondations techniques, convoquerait de plus en plus d'experts et travaillerait avec tous les pays membres plutôt que juste la Chine. La Chine n'a fait que développer l'initiative.

Ce n'est bien sûr pas innovant mais c'est relativement nouveau. Nous avons créé de nouvelles idées ; il y a eu de la consultation et de la coopération entre les membres, et si tout le monde n'était pas d'accord, on décidait d'attendre. Cette progression s'est donc effectuée sur une base volontaire, conçue et construite conjointement, et les bénéfices ont été partagés. Nous avons également essayé de connecter l'initiative B&R avec des projets locaux, et nous avons eu de nombreuses discussions sur comment l'intégrer avec l'initiative pour l'Eurasie en Corée, ainsi que des discussions avec l'Indonésie, le Kazakhstan et l'Inde. Les pays membres ont donc essayé de trouver un moyen d'intégrer l'AIIB plutôt que de dire que c'était un super-cadre qui remplace tous les autres.

En outre, l'approche PPA, ce n'est pas juste le gouvernement qui fournit de l'argent. C'est l'implication et la responsabilisation directe des organisations et des entreprises. C'est une première expérience, mais je suis sûr que



ces banquiers seront très prudents, et ils savent où sont les risques. Cependant, je crois que le défi est un défi de confiance : comment peut-on impliquer les Etats-Unis, le Japon et les autres acteurs majeurs ? Par conséquent notre région est théoriquement ouverte à toutes les entreprises et il n'y a pas de limitation. Par exemple, il ne s'agit pas ici de construire une route pour ensuite refuser des entreprises japonaises ou américaines. Elles s'affronteront dans un marché ouvert. Néanmoins, la confiance est essentielle, et c'est l'intention de la Chine.

Je pense que le financement est un autre défi de taille : l'AIB et la NDB pourront-elles fournir tout l'argent ou juste la mise de démarrage, comment pourra-t-on obtenir des fonds des marchés internationaux, etc. ? Si vous accordez à l'entreprise qui est directement impliquée la responsabilité d'amener l'argent, vous devez garantir que ces investisseurs pourront récupérer leur argent et faire un bénéfice dans le futur. Comme pour beaucoup d'autres aspects de ce projet à long terme, c'est toujours une question, un problème auquel il faudra trouver une solution.

Un autre problème important qui a été mentionné est la sécurité : comment assurer des projets avec l'émergence de la menace terroriste, comment concevoir les mesures de sécurité, etc. ? La Chine possède une certaine expérience sur ce point. Par exemple, entre la Chine et l'ASEAN, quand la zone d'aviation du Mékong a été ouverte, il y a eu un réel problème de sécurité car le fleuve passe à travers les zones dangereuses du Myanmar, ainsi que du Laos, etc. Un navire commercial chinois a été ciblé, faisant plusieurs victimes. Nous avons à présent établi un centre de sécurité commun et une équipe de sécurité suite à cette leçon. Il s'agit aussi de sécuriser les transports puisque certaines routes et voies de chemin de fer traversent des pays, et il faut les gérer. Tout cela peut être très technique mais il faut des mesures et des systèmes de sécurité très développés.

Il y a aussi la question du XXI^e siècle et de la route de la soie moderne : savoir comment la Chine va traverser la mer de Chine du Sud, avec les conflits qui y règnent, est une première étape. La Chine veut pouvoir mettre ces conflits de côté et trouver une façon de coopérer. La mer n'est pas comme la terre où l'on construit des routes mais est basée sur des ports, des zones industrielles et de la coopération sécuritaire qui rendent la navigation sûre et libre. Il y a donc de nombreux défis, et d'autres éléments vont être introduits qui poseront d'autres défis, et nous devons trouver des moyens d'y faire face.

Nous devrions donc probablement appeler ceci une nouvelle expérience avec une nouvelle idée ; il s'agit d'aider le monde dans le futur, en particulier, comme je l'ai mentionné, en termes de développement, de concentration sur de nouvelles idées, de nouvelles institutions, de nouvelles approches.

C'est ici que je m'arrête, merci.

PARK In-kook, président de la Korea Foundation for Advanced Studies

Merci. Je voudrais juste faire un commentaire. Le montant total de l'argent promis par l'AIB est de 100 milliards de dollars, mais pour finir le projet total, il faut au minimum 900 milliards de dollars, donc cela représente seulement un dixième. Comment peut-on collecter autant d'argent et à quel point cet énorme fossé est-il sûr ? Pire encore, comme l'a mentionné le professeur Yunling, comment pouvez-vous prouver que le projet rapportera des bénéfices, d'un point de vue purement économique ?