

BAYU KRISNAMURTHI

ancien Vice-ministre du Commerce d'Indonésie

Ronnie C. CHAN

Dr. Bayu, je me tourne maintenant vers l'Indonésie, qui est à certains égards le chef de file et le représentant de l'Asie et constitue un important bloc économique. La ceinture terrestre et la route maritime sont très différentes, en ce sens que la ceinture terrestre traverse de très grands pays, tels que le Kazakhstan, pays qui sont plutôt moins développés et où l'autorité de la loi n'est pas vraiment forte. De nombreux projets d'infrastructure sont donc nécessaires. Le secteur privé ne sera pas aussi intéressé pour ces différentes raisons, si bien que certaines des entreprises d'État chinoises devront peut-être être impliquées.

Cependant, comme toujours, la civilisation humaine se développe autour de l'eau, qu'il s'agisse d'une mer, d'un fleuve ou d'un lac, et la route de la mer, qui est l'ancienne route maritime de la soie, est plus forte qu'elle ne l'était dans le passé. C'est un domaine où il y a beaucoup de monde, un domaine très développé et plus riche en général, donc la Ceinture et la Route sont vraiment deux concepts très différents.

Comment l'Indonésie voit-elle la BRI ? Y a-t-il des opportunités ? Y a-t-il des dangers ? Quelles sont vos préoccupations ?

Bayu KRISNAMURTHI

Merci Ronnie et bien sûr, félicitations à Thierry et à la WPC pour cette excellente conférence. Nous devons considérer l'initiative One Belt, One Road essentiellement comme une initiative de développement d'infrastructures. Que nous utilisions ou non la terre ou la mer, il s'agit de la première initiative de cette envergure. C'est pourquoi 60 pays, dont l'Indonésie, l'ont déjà accueillie favorablement. Nous essayons nous-même de développer notre propre initiative et, dans le plan de développement de l'Indonésie, nous avons déjà proposé un développement des infrastructures d'une valeur de 350 milliards de dollars au cours des sept ou huit prochaines années. Sur ce montant, environ 200 milliards de dollars sont déjà en discussion avec la BRI et des investissements d'environ 56 milliards de dollars sont en cours.

Une initiative que nous appelons le Développement du corridor maritime fait partie du développement des infrastructures en Indonésie. Par conséquent, nous nous félicitons de ces développements d'infrastructure. Cependant, la question est de savoir à qui cette infrastructure sert. Je pense que la BRI doit servir les objectifs du développement durable : réduction de la pauvreté, sécurité alimentaire, sécurité énergétique, création d'emplois, etc. Je voudrais insister sur la sécurité alimentaire, énergétique et peut-être sur celle de l'eau. De nombreux pays impliqués dans la BRI ont de grands besoins dans ces domaines. Nous sommes confrontés au changement climatique et, en Indonésie, nous devons également faire de la prévention dans le cadre du développement des infrastructures, mais aussi de la réhabilitation en cas de catastrophe naturelle, qu'il s'agisse de tremblements de terre, de tsunamis, etc.

C'est pourquoi l'approche de l'Indonésie vis-à-vis de la BRI est plutôt prudente, car beaucoup demandent à la Chine d'ouvrir ses marchés, mais, d'après notre expérience, il faut être prudent, car la Chine est un très grand pays. Pour mettre les choses en contexte, l'Indonésie est le quatrième pays le plus peuplé du monde. Nous importons entre deux et trois millions de tonnes de soja. La Chine importe 60 millions de tonnes de soja. Vous pouvez donc imaginer que si la Chine utilise l'infrastructure pour répondre à ses besoins, il ne restera peut-être plus de soja dans d'autres pays tels que l'Indonésie.

Nous comprenons parfaitement les besoins du gouvernement et du peuple chinois et nous ne les blâmons pas, mais telle est la situation et c'est un point qui doit être parfaitement.

Deuxièmement, en ce qui concerne le processus de développement, vous avez mentionné l'investissement, lequel est lié aux prêts, qui sont liés à la dette. C'est l'un des aspects. La Malaisie n'est pas seulement préoccupée par l'investissement, mais également par le marché du travail et les marchés des produits, car l'investissement vient avec un package, et ce package est un produit qu'ils vont utiliser dans les projets, en même temps que les travailleurs.

Autre point important à propos de la BRI - et je ne suis pas contre la BRI, mais je la mets en contexte - nous devons obtenir des résultats à court et à long terme. Pourquoi ? Parce que les décisions politiques dans notre pays démocratique sont à court terme. C'est un processus de cinq ans, avec une année de lune de miel et ensuite du travail, et les deux années suivantes impliquent déjà une nouvelle campagne, c'est donc très court. Par conséquent, nous devons avoir un résultat pour que le gouvernement actuel ou le prochain gouvernement soutienne la durabilité du projet, car les projets d'infrastructure se font sur le long terme.

Le dernier point que je souhaite mentionner est que, si la BRI peut être mise en œuvre par la Chine et d'autres pays, cela va créer une nouvelle configuration multilatérale, qui ne couvrira pas uniquement des accords, de la diplomatie ou de la négociation, mais sera liée par une infrastructure physique, et cela va changer la donne en termes de multilatéralisme.

Ronnie C. CHAN

Dr. Bayu, prenons, par exemple, la liaison ferroviaire mentionnée par M. Leung, qui va de Kaliningrad à un port du sud de la Chine, en passant par le Kazakhstan. De toute évidence, cette liaison profite à la Chine. Chaque fois que des marchandises, des capitaux et des personnes transitent, cela profite à la Chine, mais également au Kazakhstan, car il est relié au port maritime mais aussi au train à grande vitesse qui va à la fois vers le sud et vers l'ouest. Considèreriez-vous cette situation comme mutuellement bénéfique ?

Bayu KRISNAMURTHI

Nous pouvons voir cela comme étant mutuellement bénéfique, mais la taille importe également. La Chine est grande comparée à la Malaisie et les deux en tireront certainement des avantages, mais l'échelle en ce qui concerne la Chine et la Malaisie sera différente, donc ce n'est pas facile à comprendre, en particulier dans la prise de décision politique.

Ronnie C. CHAN

La Malaisie est un cas intéressant. Je viens de tenir un séminaire à Hong Kong sur l'IMBD. Les deux journalistes de Washington qui ont découvert la situation étaient les deux seuls orateurs. Je suppose que beaucoup de choses se passent en coulisses, et beaucoup de gens ne veulent pas s'y risquer. C'est ce qui a pu forcer le Dr. Mahathir à se retirer. C'est donc davantage lié à la corruption nationale qu'à la géopolitique ou à la géo-économie.