



Les nouvelles routes de la soie : la place de la Russie dans la stratégie chinoise

Paris, le 29 novembre 2016

Maison du Barreau - 2 rue Harlay - 75001 Paris

en partenariat avec l'Association des Avocats et Juristes Franco-Russe





- Présentation générale de la stratégie chinoise des nouvelles routes de la soie
 - **Christian VICENTY** - Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique
- Optimisation des flux logistiques (Multimodal - Overseas & rail)
 - **Dmitry GUBANOV** - Gefco
- Investissements envisagés par les Chemins de fer russes (RZD)
 - **Arkady DYAKONOV** - Chemins de Fer Russes
- Présentation du projet de la SNCF « Forwardis »
 - **Xavier WANDERPEPEN** - SNCF Logistics
- Comparaison des problématiques russes et chinoises d'investissements liées aux infrastructures
 - **Jean Louis TRUEL** - Vice-président du Cercle Kondratieff



Chargé de mission Chine, Ukraine, Russie, Nouvelles routes économiques de la soie

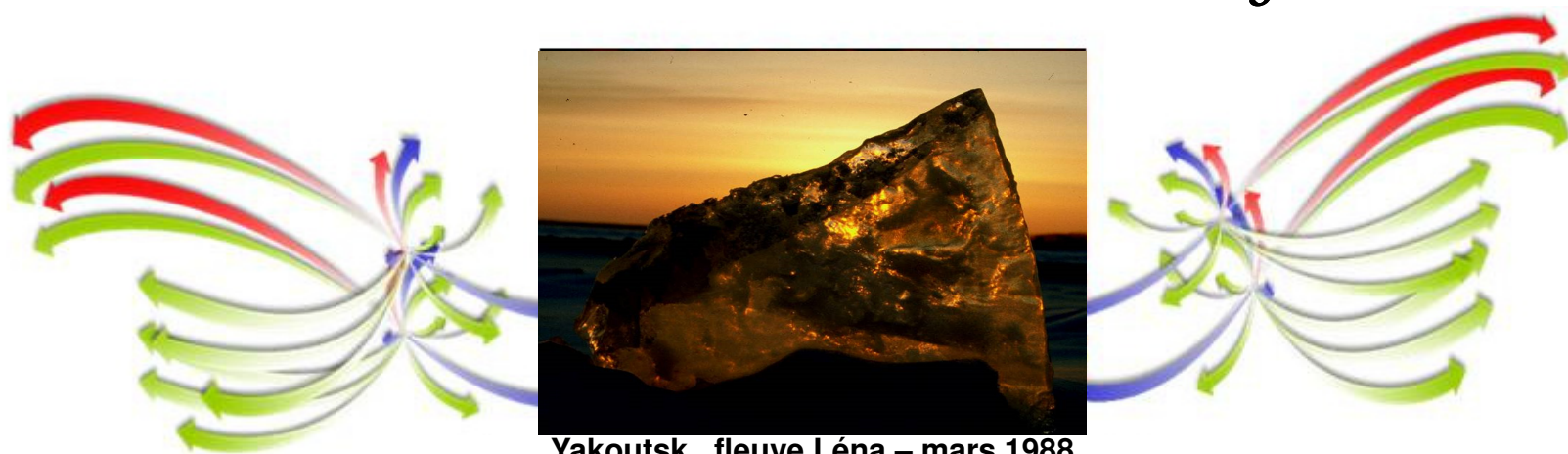
Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique

Thème de son intervention

Présentation générale de la stratégie chinoise des nouvelles routes de la soie (Projet OBOR)



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATÉGIE CHINOISE



Yakoutsk, fleuve Léna – mars 1988

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

DGe

DIRECTION GÉNÉRALE DES ENTREPRISES

**Les éléments qui suivent sont un travail de recherche prospectif
dont l'expression n'engage pas l'Etat en tant que tel.**



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

PLAN SUIVI

**I - LA CHINE, UN DES PEUPLES-MEMOIRE DU MONDE, CONJUGUANT AU
PRESENT LES ROUTES DE LA SOIE D'HIER ET DE DEMAIN QUI
CONCERNENT EGALEMENT LA RUSSIE**

**II – LA CHINE IMPLIQUE LA RUSSIE (*FERROVIAIRE*) DANS SON PROJET
«*OBOR*», SANS QUE CETTE DERNIERE EN SOIT ACTUELLEMENT
BENEFICIAIRE DU POINT DE VUE *ECONOMIQUE***

**CONCLUSION PROVISOIRE : LA RUSSIE «*REGALIENNE*» PEUT-ELLE
ETRE PLUS COMPETITIVE FACE AU PROJET CHINOIS « *OBOR* » ?**

*

**ANNEXE 1 :
QUELQUES ILLUSTRATIONS
CONCERNANT LES ROUTES FERROVIAIRES ENTRE CHINE ET EUROPE,
PAR RAPPORT AUXQUELLES LA RUSSIE EST IMPACTEE**

**ANNEXE 2 :
L'EUROPE ACTUELLE EST-ELLE PRETE
A REpondre AU DEFI CHINOIS SUR 35 ANS (2015-2049) ?**

**ANNEXE 3 :
DOCUMENTS OFFICIELS
RELATIFS AUX « *NOUVELLES ROUTES ECONOMIQUES DE LA SOIE* »**

► (DANS LA VERSION « EXPERTS »)

*LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATEGIE CHINOISE*

INTRODUCTION

LA CHINE,
UN DES PEUPLES-MEMOIRE DU MONDE,
CONJUGUANT AU PRESENT
LES ROUTES DE LA SOIE D'HIER ET DE DEMAIN
QUI CONCERNENT EGALEMENT LA RUSSIE

RAPPEL : 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



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATEGIE CHINOISE

- ▶ **1) LA “VOIE DES INDES” DE LA “PREHISTOIRE”,**
 - ▶ **PREFIGURANT LES « ROUTES DE LA SOIE »**
 - ▶ **ET L'IMPLICATION DE LA RUSSIE**

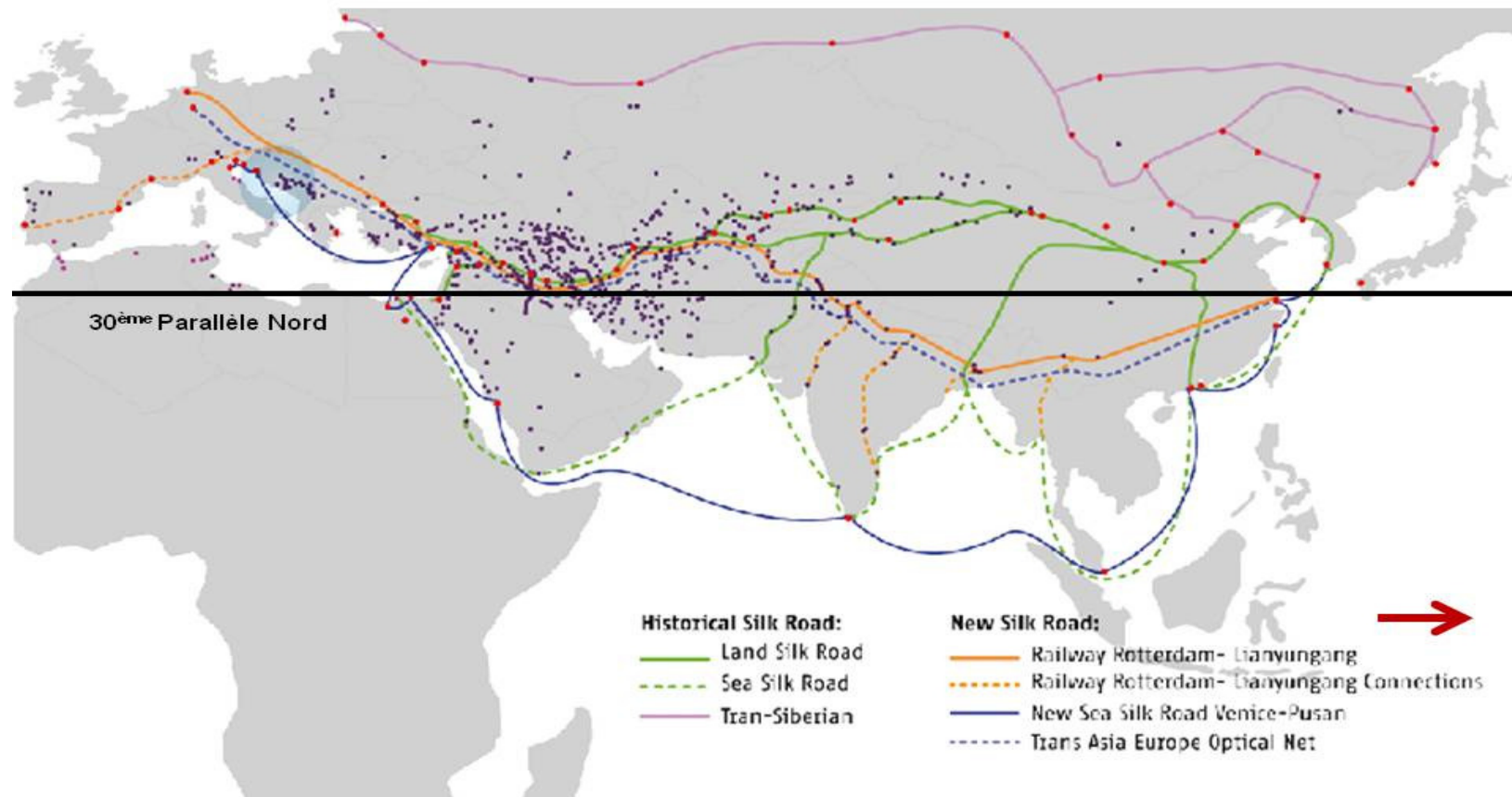
- ▶ **2) LA MEMOIRE MULTI-MILLENAIRE DE LA CHINE**
- ▶ **SE RETROUVE DANS LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE »**
(projet « OBOR ») QUI CONCERNENT EGALEMENT LA RUSSIE

- ▶ 1) LA “VOIE DES INDES” DE LA “PREHISTOIRE”,
- ▶ PREFIGURANT LES « ROUTES DE LA SOIE »
- ▶ ET L'IMPLICATION DE LA RUSSIE

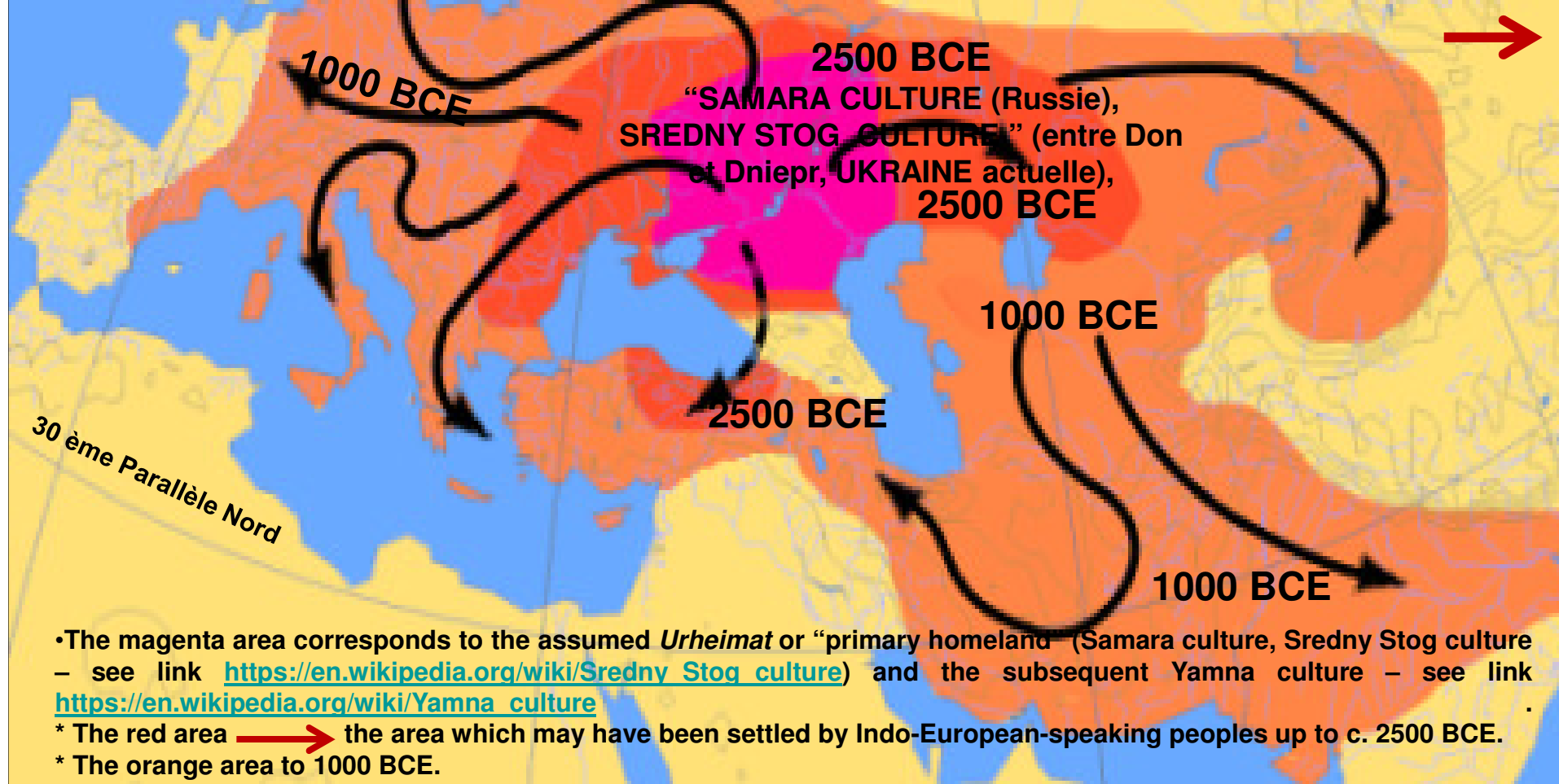
a) RESULTAT :

« 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 »

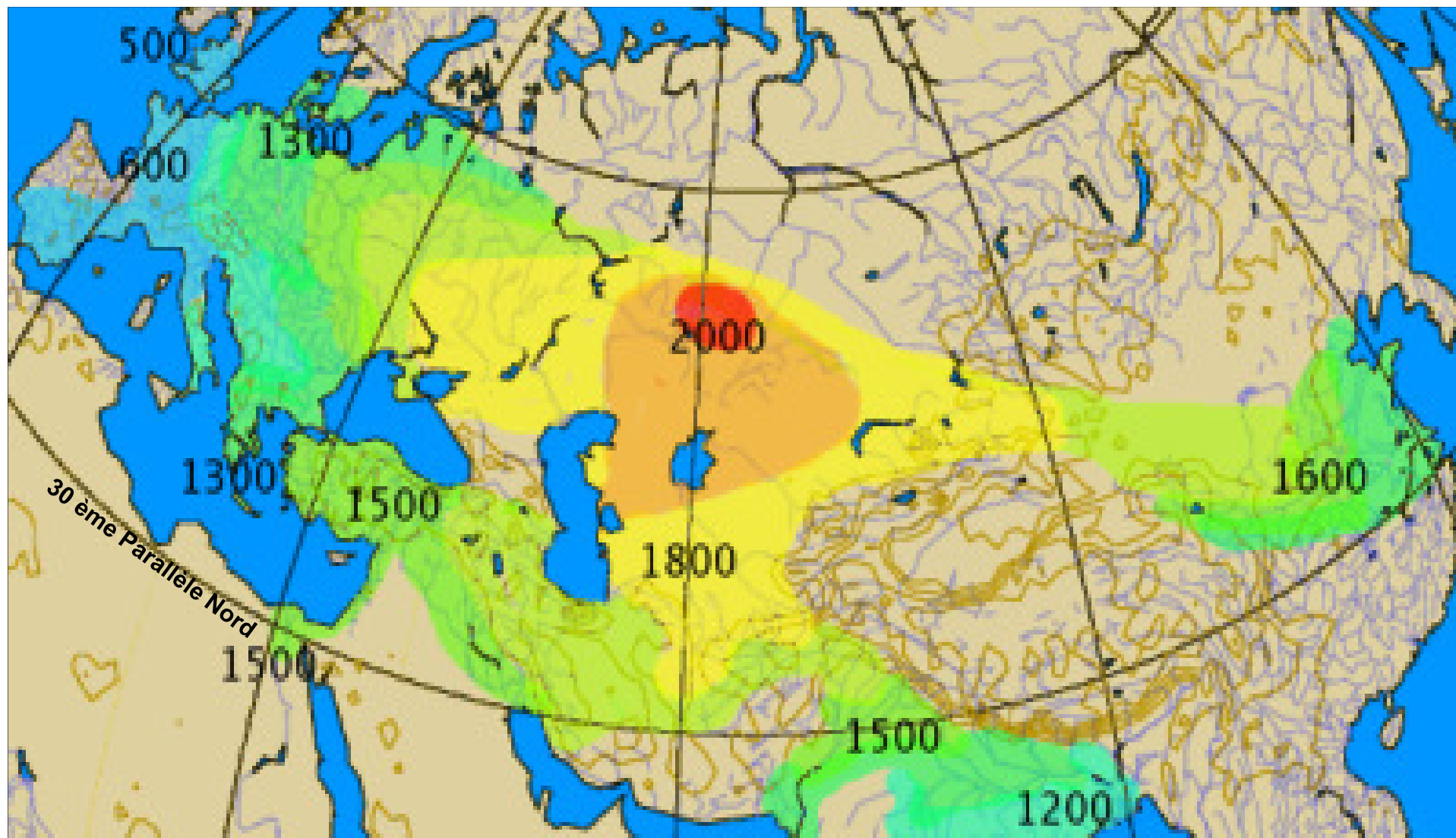


**COMMENT LA PROPAGATION HUMAINE A TRAVERS L'EURASIE A PEU SE REALISER ?
NOTAMMENT PAR LA DOMESTICATION DU CHEVAL (ET/OU DU
CHAMEAU/DROMADAIRE), PRELUDANT A LA MAITRISE DU CHAR A ROUE**



**L'EXPANSION (HYPOTHETIQUE) DE LA CIVILISATION DES POPULATIONS A
KOURGANES (TUMULUS ET/OU « CULTURES KOURGANES » [DE MAIKOP, DE SAMARA
...]), PROBABLEMENT LIEE A CELLE DE LA DOMESTICATION DU CHEVAL**

Sources : <http://the10000yearexplosion.com/expansion/> https://fr.wikipedia.org/wiki/Hypoth%C3%A8se_kourgane



➔ **EXTENSION HISTORIQUE DU CHAR A ROUES PLEINES, PUIS A RAYONS,**
PROBABLEMENT LIEE A CELLE DE LA DOMESTICATION DU CHEVAL
Les dates approximatives données sont en années avant J.C.

Sources : <http://the10000yearexplosion.com/expansion/> https://fr.wikipedia.org/wiki/Hypoth%C3%A8se_kourgane

PLUS DE 1000 ANS PLUS TARD ...

b) LA CAPTURE DES MEILLEURS CHEVAUX ET CHAMEAUX (PAR LA CHINE DE LA DYNASTIE HAN [206 avant J.-C. à 220 après J.-C.]), COMME AVANTAGE GEO-STRATEGIQUE DECISIF DE L'EPOQUE, A CONSTITUE L'UNE DES RAISONS DE L'OUVERTURE DES ROUTES HISTORIQUES DE LA SOIE PAR LES CHINOIS EN ECHANGE DE LA PRECIEUSE SOIE ... ; cf. liens http://www.scienceshumaines.com/les-routes-de-la-soie_fr_23475.html, <https://www.youtube.com/watch?v=l43nazfBhrQ>)

► ILLUSTRATIONS



Figurine de céramique chinoise relative aux chevaux du Ferghana (Est de l'Ouzbékistan)



Figurine de céramique chinoise relative aux chameaux de Bactriane (Afghanistan, Tadjikistan, Ouzbékistan)

→ 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 après J.C.



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 de Gansu en Chine, en marge du désert de Gobi).



→ Pays visités (en bleu) par Zhang Qian, à la recherche des **chevaux** (célestes) du **Ferghana** (région à l'Est de l'actuel Ouzbékistan) et des **chameaux** de **Bactriane** (Etats actuels d'Afghanistan, du Tadjikistan, et de l'Ouzbékistan, située entre les montagnes de l'Hindū-Kūsh et le fleuve Amou-Daria)



CHEVAL «CELESTE» DU FERGHANA

→ **STATUETTE EN BRONZE, FIN DU II^{EME} SIECLE DE NOTRE ERE,**
Musée national de Pékin



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATEGIE CHINOISE

- ▶ **2) LA MEMOIRE MULTI-MILLENAIRE DE LA CHINE**
- ▶ **SE RETROUVE DANS LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE »**
- ▶ **(projet « OBOR ») QUI CONCERNENT EGALEMENT LA RUSSIE**

▶ **Quelques exemples :**

- ▶ **- LE CORRIDOR SINO-PAKISTANAIS (CPEC) ;**
- ▶ **- LE CORRIDOR CHINE-IRAN ;**
- ▶ **- CHINE-INDOCHINE ECONOMIC CORRIDOR ;**
- ▶ **- REVISITE DES EXPEDITIONS MARITIMES DE L'AMIRAL CHINOIS ZHENG HE (début du XV^{ème} siècle)**
- ▶ **- INNOVATION APPARENTE : LE PASSAGE PAR LA RUSSIE**

▶ **ILLUSTRATIONS**



- INNOVATION APPARENTE : LE PASSAGE PAR LA RUSSIE

« INNOVATION » :
Russie concernée

China - Mongolia - Russia Economic Corridor

Russie concernée et co-gestionnaire de la ligne (DB, RZhD, Chine ...)
New Eurasia Land Bridge Economic Corridor
(UTILISE AU MOINS 80%
DE CES VOIES FERROVIAIRES DISPONIBLES)

<http://www.trans-eurasia-logistics.com/>,
https://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Eurasia_Logistics

China - Central Asia
Economic Corridor
2 projets ferroviaires Chine-Iran :
Kashgar-Khaf et Urumqi-Téhéran

China - Pakistan
Economic Corridor

Bangladesh - China
India - Myanmar
Economic Corridor

China - Indochina
Economic Corridor
Kunming - Kayaukpyu (Birmanie),
Kunming-Singapour via Bangkok

Sources : liens

http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf,
<http://thediplomat.com/2016/03/one-belt-one-road-one-heritage-cultural-diplomacy-and-the-silk-road/>

Parcours historiques revisités par
« OBOR »

RAPPEL HISTORIQUE : même située très au Nord de l'Eurasie, la Russie (ferroviaire) fut historiquement concernée et impliquée par rapport aux Routes de la Soie, *à travers sa recherche constante d'un «accès aux mers chaudes»*

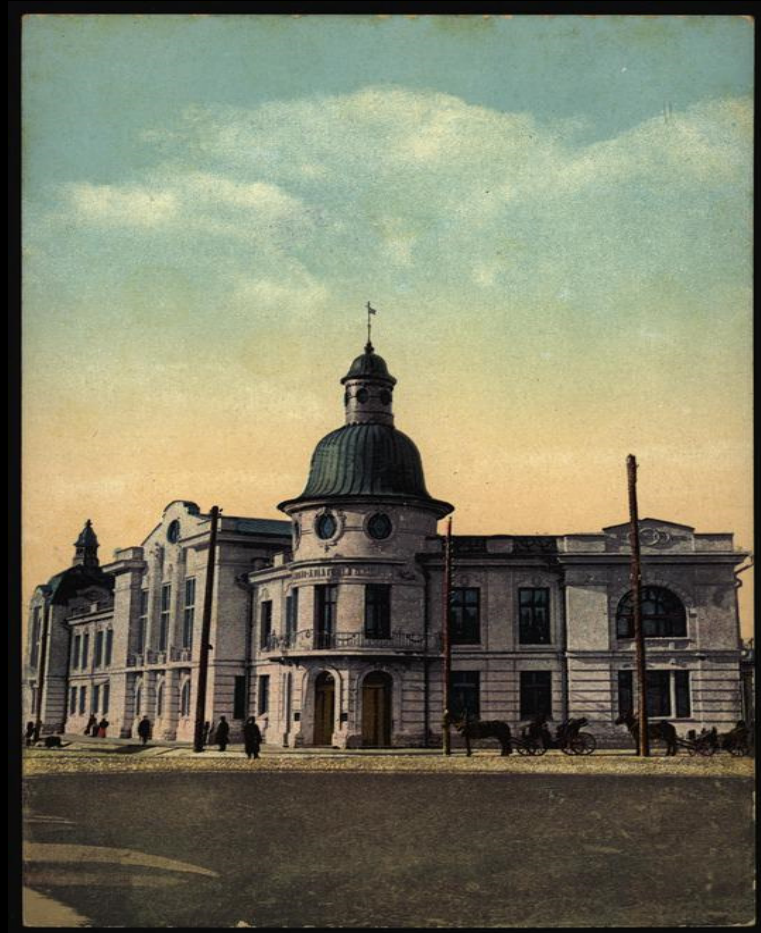
Exemple illustratif : **BATIMENTS DE LA BANQUE RUSSO-ASIATIQUE, PUIS RUSSO-CHINOISE A SAINT-PETERSBOURG ET A IRKOUTSK**



En 1914 à Saint-Pétersbourg, au 62, Perspektiv Nevsky



Bâtiment actuel, toujours au 62, Perspektiv Nevsky



Bâtiment d'époque à Irkoutsk (ville de Sibérie, sur le fleuve Angara, près du lac Baïkal)

Autre exemple illustratif : LA ROUTE DE SIBERIE (en russe) et le transport du thé chinois vers Moscou



La Route de Sibérie transportait des produits chinois de Kiakhta à Moscou, principalement du thé, mais aussi de la soie et d'autres marchandises. Vers 1860, le trafic s'élevait à 6 000 tonnes de thé par an, à 70 000 tonnes en 1915 et l'on parlait aussi à son sujet de la « route du thé » où la Chine y a exporté jusqu'à 65% de sa production totale. En hiver, le trajet s'effectuait en caravanes de traîneaux tirés par des chevaux. Le thé qui parvenait en Europe par la Russie était alors de meilleure qualité et beaucoup plus cher que celui qui avait longuement voyagé par la mer.

*LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATÉGIE CHINOISE*

COEUR DU SUJET

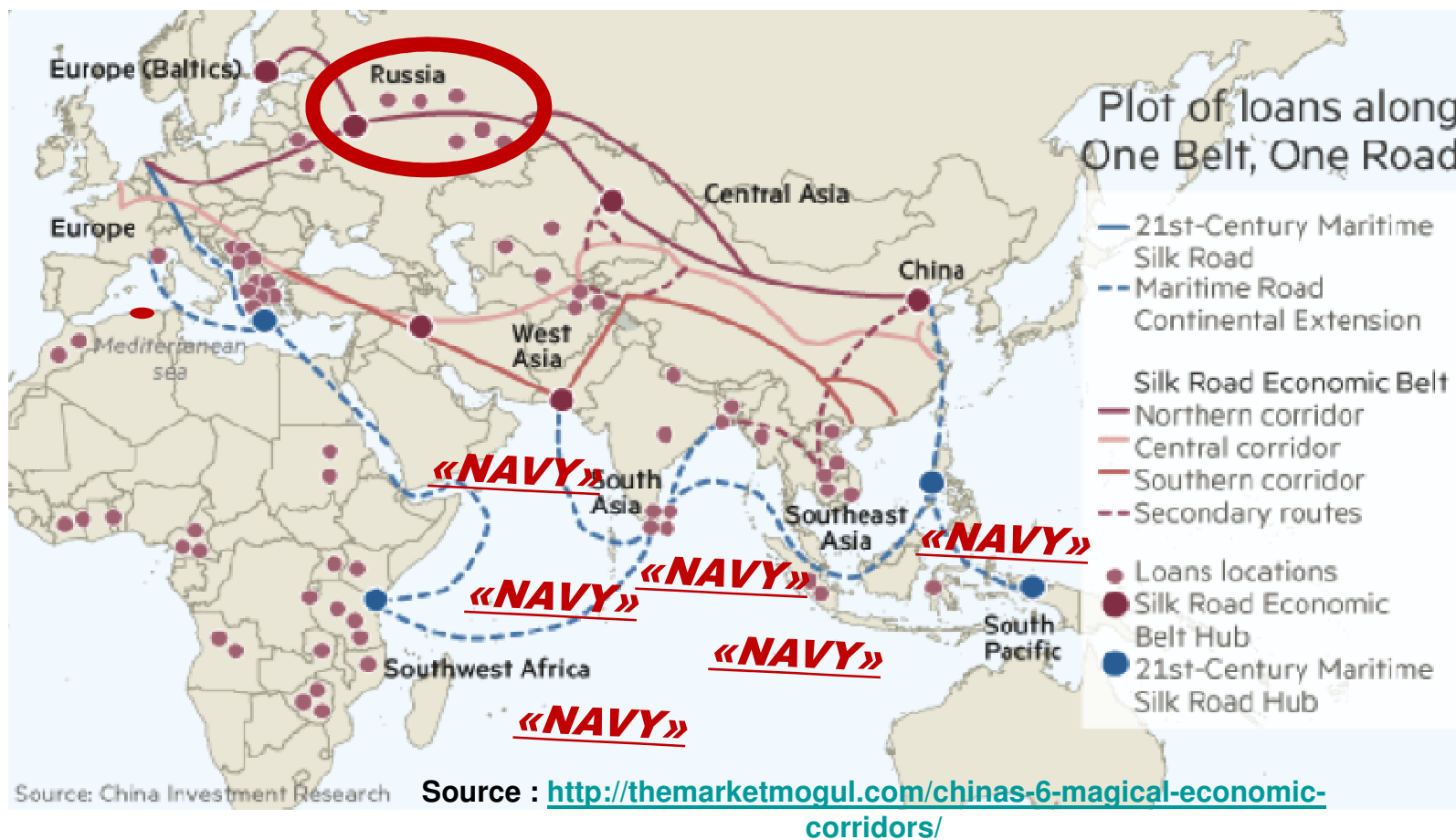
IMPLICATION ECONOMIQUE RUSSE :

LA CHINE IMPLIQUE LA RUSSIE (*FERROVIAIRE*) DANS SON PROJET «*OBOR*», SANS QUE CETTE DERNIERE EN SOIT ACTUELLEMENT BENEFICIAIRE DU POINT DE VUE *ECONOMIQUE*



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

POINTS STRATEGIQUES D'ANCRAGES ***ALTERNATIFS*** CHINOIS (localisation des prêts chinois le long du projet « OBOR »)





LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :

LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATÉGIE CHINOISE

RAISONNEMENT :

- Malgré l'espace géographique couvert (entre un quart et un tiers des lignes ferroviaires actuellement pratiquées entre Chine et Europe)
- et le nombre important de projets qui la concernent,
- **la Russie (ferroviaire) semble a priori peu bénéficiaire en tant que «*région intermédiaire*» du Nord de l'Eurasie, SAUF :**
 - en cas d'ouverture «*contrôlée*» (mais écologiquement risquée) de la route maritime arctique,
 - en cas d'obligations économiques et financières assumées sur certains projets ferroviaires conjoints avec la Chine (**difficiles à ce stade en terme d'arbitrage des options stratégiques russes actuelles**),
 - en cas de consentement russe à **restituer l'utilité collective des atouts sécuritaires de la Russie au profit dédié de la *sécurité des échanges*** (de biens, de personnes, de capitaux, lutte contre les trafics divers, la corruption, les contrefaçons à propos des marchandises transportées ...) au sein des «*nouvelles Routes économiques de la Soie*» :

LA RUSSIE LE VEUT-ELLE ? LE PEUT-ELLE ? QUELLES CONSEQUENCES ?

**A PRESENT : « LES CHEMINS DE FER CHINOIS
A LA CONQUETE DU MONDE »**
-- **et de la Russie également** --



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

- 1) **AU MOINS SIX PARCOURS TERRESTRES MAJEURS DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE, SUR LESQUELS LA CHINE INTERVIENT, FINANCE ET SUBVENTIONNE**
- 2) **PRESENTEMENT (2016) : 8 TERMINUS EUROPEENS SUR 9 DE 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)**
- 3) **APERCU PROVISoire DES PERFORMANCES ECONOMIQUES DU FRET FERROVIAIRE CHINOIS (A 80% SUR LA LIGNE «*CENTRE-NORD*»)**
- 4) **A CE STADE, LE FRET FERROVIAIRE CHINOIS ENTRE CHINE ET EUROPE PARAIT UNIQUEMENT PROFITABLE A LA CHINE**

ILLUSTRATIONS

CONCERNANT OU IMPLIQUANT EGALEMENT LA RUSSIE
(au moins dans 10 cas sur 19 parcours possibles recensés)



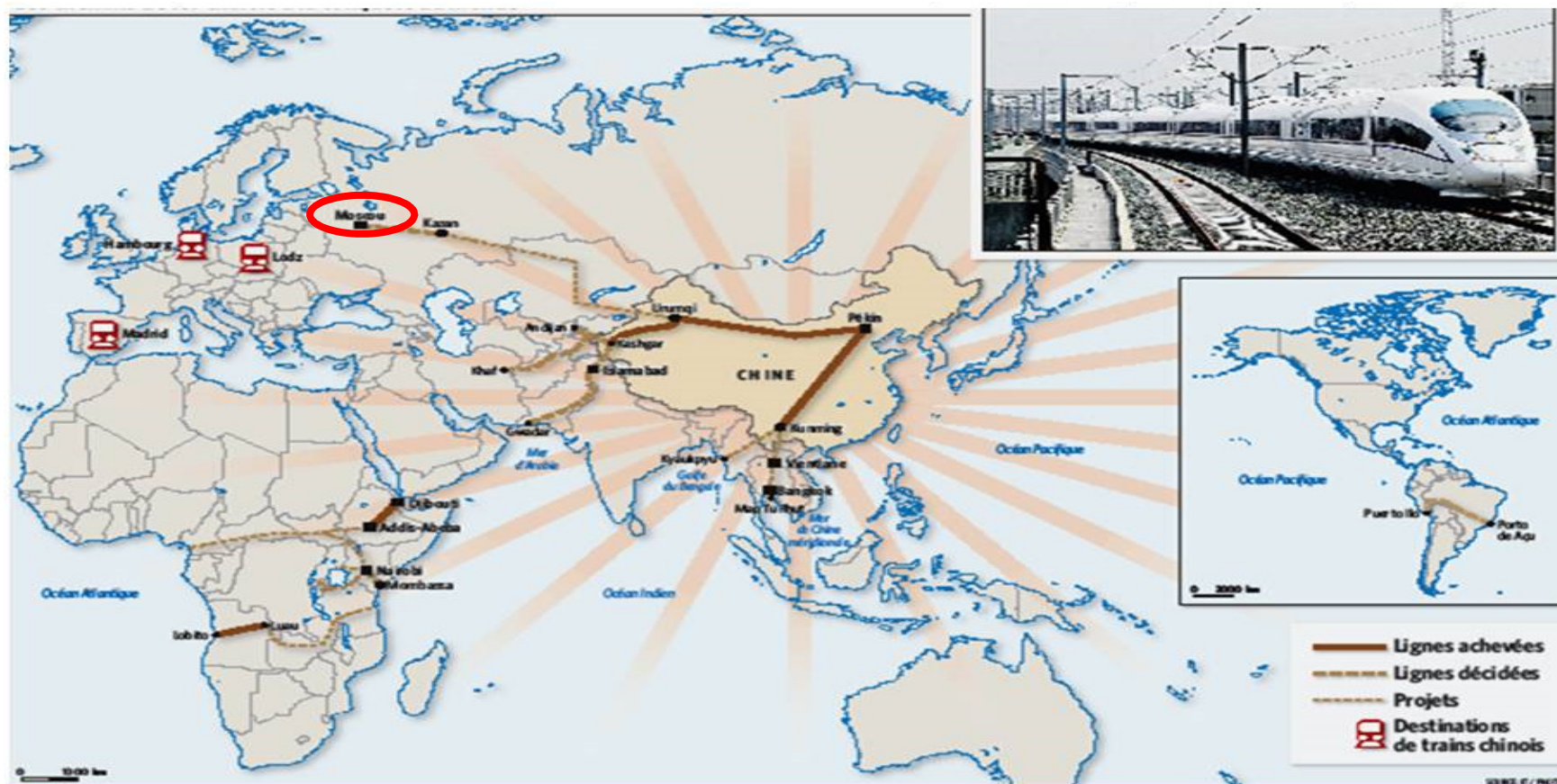
1) AU MOINS SIX PARCOURS TERRESTRES MAJEURS DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE, SUR LESQUELS LA CHINE INTERVIENT, FINANCE ET SUBVENTIONNE, PLUS D'AUTRES PARCOURS POSSIBLES DES ROUTES DE LA SOIE,

- ☐ 1) International North South Transport Corridor (INSTC) : liens ferroviaires Kazakhstan-Turkmenistan-Iran, Armenia-Iran Railway Concession (Southern Armenia Railway ou North-South Railway Corridor – 137 kms au Kazakhstan, 470 kms au Turkmenistan, 70 kms en Iran) ; **Russie impliquée**
- ☐ 2) Projet russe de Trans-Eurasian belt Development (TEPR) jusqu'aux Etats-Unis, via un tunnel ferroviaire sous le détroit de Béring (longueur de 100 à 110 kilomètres (soit le double du tunnel sous la Manche)) ; **Russie impliquée**
- ☐ 3) Transsibérien russe ; **Russie impliquée**
- ☐ 4) Projet de ligne à grande vitesse Moscou-Kazan, puis jusqu'à Pékin ; **Russie impliquée**
- ☐ 5) Ligne à grande vitesse Vladivostok-Hunchun (à la frontière de la Chine, de la Russie et de la Corée du Nord) ; **Russie impliquée**
- ☐ 6) Projet de ligne à grande vitesse « HYPERLOOP » en Extrême-Orient russe ; **Russie impliquée**
- ☐ 7) Construction du pont traversant le fleuve Amour (pour faire se rejoindre les lignes ferroviaires chinoises et russes) ; **Russie impliquée**
- 8) Les diverses routes de l'énergie et des minerais ; **Russie impliquée**
- 9) Modernisation de la ligne ferroviaire reliant Belgrade à Budapest (1 500 kms), afin d'y faire rouler des trains à grande vitesse ; extensions ferroviaires éventuelles en Turquie ...

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

2) A PRESENT : « **LES CHEMINS DE FER CHINOIS A LA CONQUETE DU MONDE** » **et de la Russie également**

(carte à l'évidence non actualisée, mais « panoramique »)



Sources : <http://www.tdg.ch/monde/chine-fond-train/story/29275856>,
http://www.libération.fr/futurs/2016/01/28/chine-la-conquete-de-l-ouest_1429637,
<https://www.letemps.ch/economie/2016/03/07/entreprises-chinoises-conquete-monde>

« LES CHEMINS DE FER CHINOIS A LA CONQUETE DU MONDE » - et de la Russie également -

Cela vaut aussi pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

China's high-speed railway exports				
Country	Route	Distance (km)	Estimated cost (US\$b)	Status
Turkey	Ankara-Istanbul	533	1.3	Completed in 2014
Thailand	Bangkok-Nakhon Ratchasima	250	5	Construction to begin in Dec
Indonesia	Jakarta-Bandung	150	5	Awarded in Sep 2015
Russia	Moscow-Kazan	770	20	<u>Chosen; now in design stage</u>
Bangladesh	Dhaka-Jessore	169	3.1	Awarded
Hungary	Budapest-Belgrade	350	1.6	Awarded the Hungarian section
Laos	Vientiane-Yunnan	427	6	Broke ground
Bidding war continues				
India	Mumbai-Ahmedabad	500	14.7	India signed agreement for technical and financial assistance from Japan
Malaysia	Kuala Lumpur-Singapore	350	10.5	Planning/Bidding stage
US	Los Angeles-San Francisco	558	68	Broke ground; selecting builder

SCMP

Source au 26 septembre 2016 : <http://www.scmp.com/business/companies/article/2022439/china-developing-500km/h-trains-lead-export-high-speed-rail>

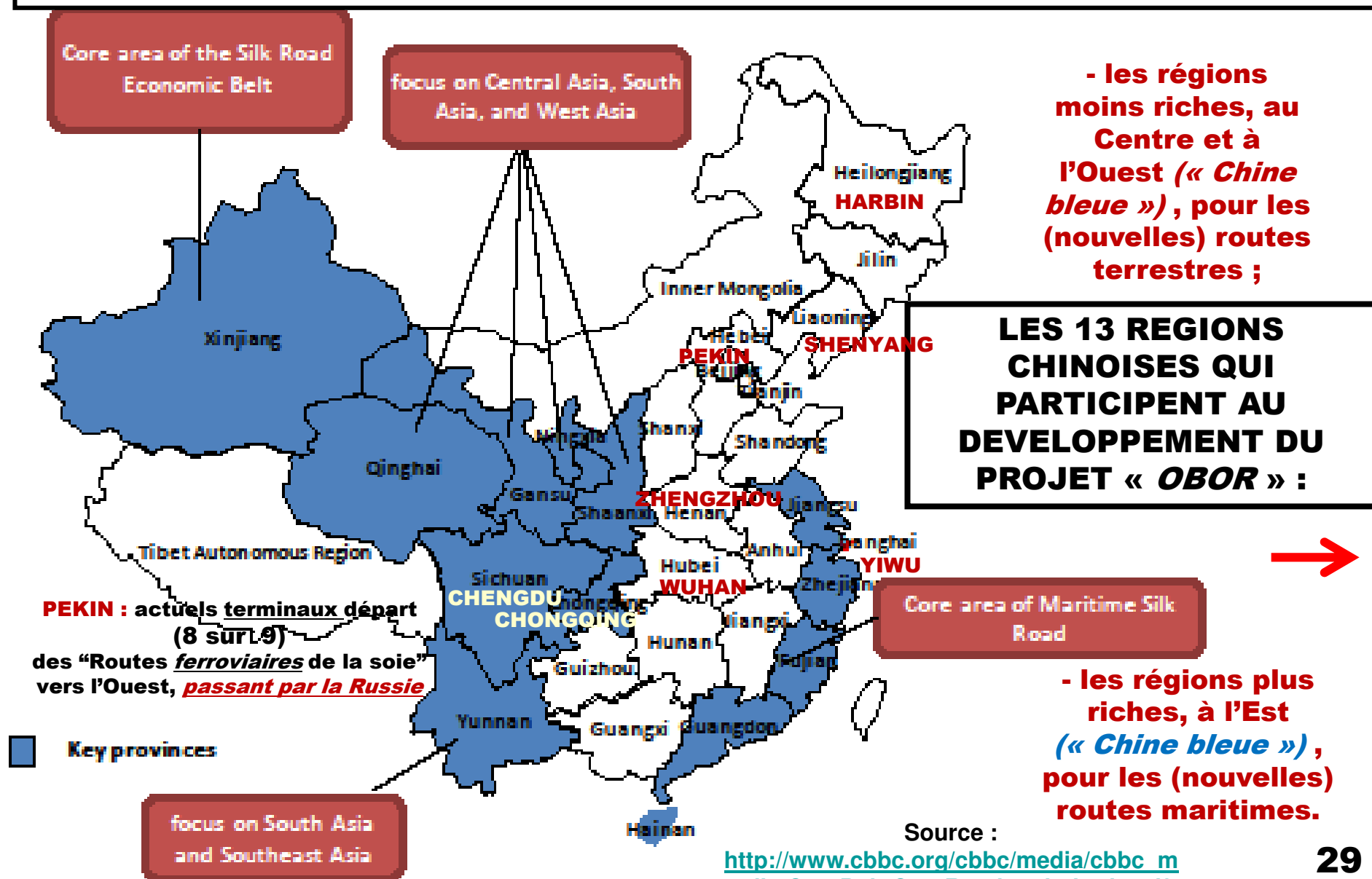
**PRESENTEMENT (2016) : 8 TERMINUS EUROPEENS SUR 9 DE CONVOIS
FERROVIAIRES CHINOIS DE FRET PASSENT PAR LA RUSSIE,
A TRAVERS LE «NEW EURASIAN LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR»
(UTILISE A AU MOINS 80% DES VOIES FERROVIAIRES DISPONIBLES)**

Peut-être davantage que 8 ou 9 ... **14 à 18** selon le lien <http://www.scmp.com/presented/news/china/topics/go-china-zhengzhou/article/1931476/one-belt-one-road-transforms> ou DB SCHENKER ... **voire 36 d'ici 2020** ... ➔



Source (complétée par chvi) : © Rémi PERELMAN – intervention du 4 mai 2016 à l'EHESS PARIS

DEVELOPPEMENT ***CUMULE*** CHINOIS : CELUI DU CENTRE ET DE L'OUEST EN INTERNE, PROJECTION EXTERIEURE (***MARITIME***) CHINOISE (OBOR)

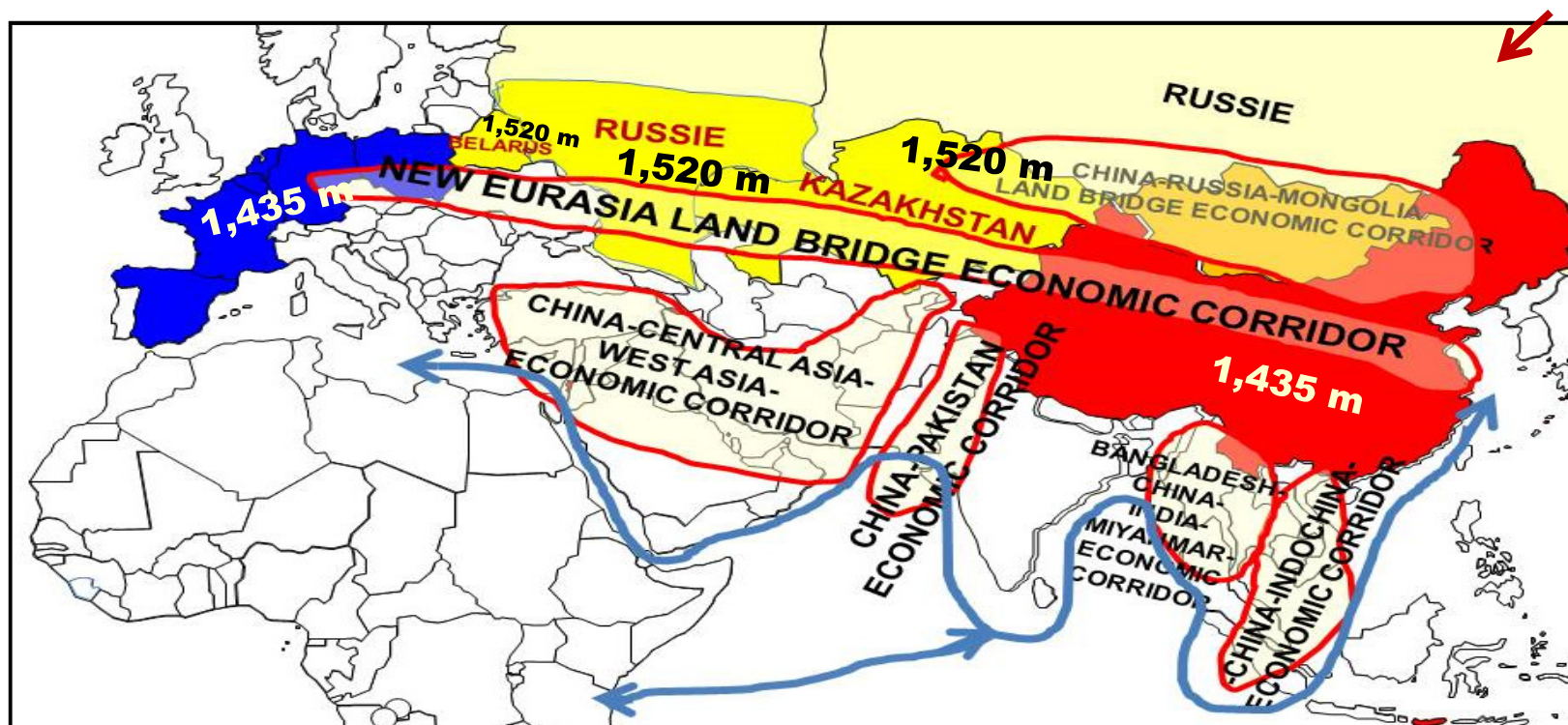


POURQUOI CES TERMINUS EUROPEENS DE CONVOIS FERROVIAIRES CHINOIS DE FRET PASSENT PAR LA RUSSIE, EMPRUNTANT CE PARCOURS «CENTRAL NORD», à au moins 80%

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



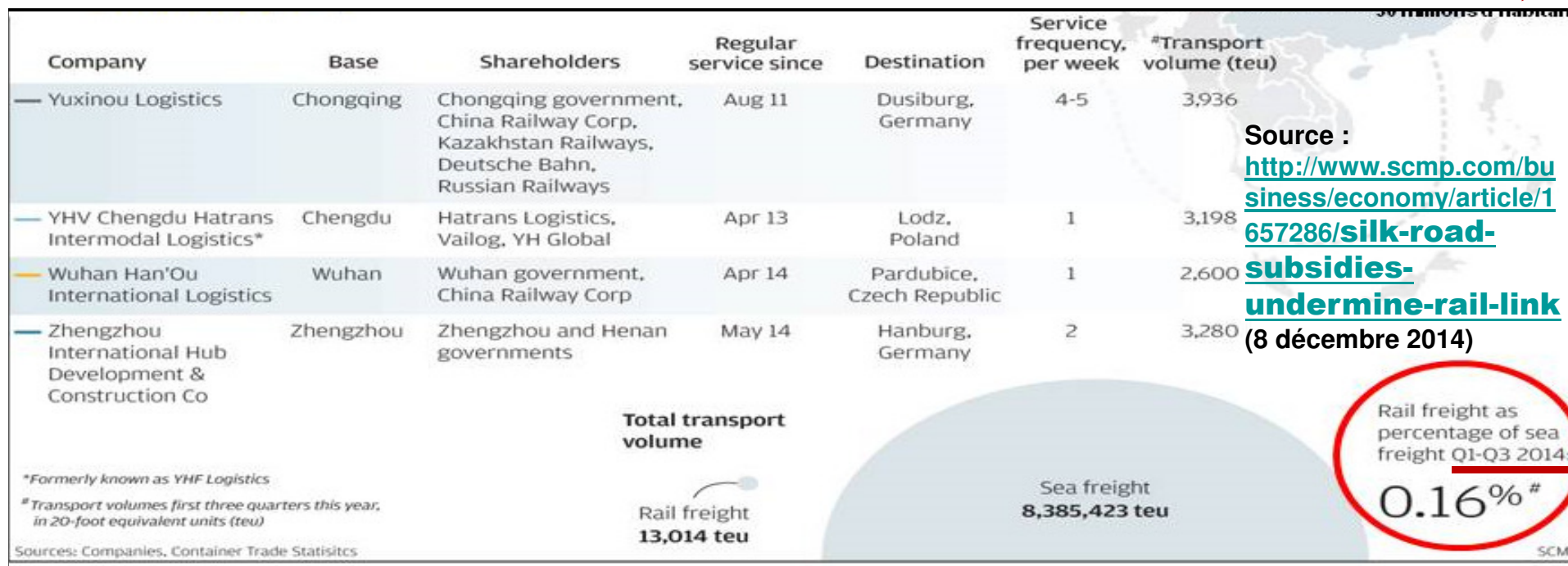
LA RUSSIE EST AINSI GEOGRAPHIQUEMENT IMPACTEE DU QUART AU TIERS ENVIRON DU TOTAL DU PARCOURS «CENTRAL NORD» («NEW EURASIAN LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR») DES «NOUVELLES ROUTES (FERROVIAIRES) DE LA SOIE»

3) APERCU PROVISOIRE DES PERFORMANCES ECONOMIQUES DU FRET FERROVIAIRE CHINOIS (A 80% SUR LA LIGNE «CENTRE-NORD»)

SURVOL DE LA QUESTION RELATIVE A LA RENTABILITE ECONMIQUE DES PARCOURS

AU REGARD DES STATISQUES PRECEDEMMENT CITEES, LE POURCENTAGE DE PROPORTION DU FRET FERROVIAIRE TRANSPORTE SUR LE «CENTRAL NORD» («NEW EURASIAN LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR») DES «NOUVELLES ROUTES (FERROVIAIRES) DE LA SOIE» PAR RAPPORT AU FRET MARITIME SE SITUE PEUT-ETRE ACTUELLEMENT AUX ALENTOURS DE **0,3%, VOIRE DAVANTAGE ENCORE.**

Cf. carte suivante : la proportion de l'ensemble des parcours ferroviaires eurasiatiques vers l'Europe **serait de moins de 2%** par rapport au transport maritime entre Asie et Europe, hors transferts internes domestiques le long du Transsibérien (**environ 5% avec**).



L'union douanière Russie, Kazakhstan et Bélarus

L'Union douanière entre Russie, Kazakhstan et Bélarus permet en principe une réduction des inspections, délais et risques de vols sur les neuf parcours actuels au départ de Chine vers l'Europe.

Le transport ferroviaire est près de deux fois plus rapide que le bateau, économise trente fois plus de pollution atmosphérique que l'avion et constitue le transport le plus sûr (conteneurs scellés et gardés), mais est encore environ **deux fois plus cher que par bateau.**

Il se situe actuellement 1,8 \$/kg (de 3 240 à 7 560 \$/TEU de 20 à 40 pieds) contre 0,74 \$/kg (**de 1 332 à 3 108 \$/TEU par bateau**) et 3 \$/kg (de 5 400 à 12 600 \$/TEU) par avion, même si les tarifs baissent progressivement (1\$ par TEU/km **[11 000 \$/TEU sur 11 000 kms] en 2011** ; 0,8 \$ [8 615 \$/TEU] en 2012 ; 0,7 \$ [7 538 \$/TEU] en 2013 ; **0,55 \$ [5 922 \$/TEU]** en avril 2015 sur la ligne CHONGQING-XINJIANG-EUROPE [YU'XIN'OU RAILWAY] passant aussi par la Russie, le Kazakhstan et le Bélarus*).

Cette évolution à la baisse des tarifs ferroviaires marchandises est ***notamment le fait de l'action constante en faveur des opérateurs ferroviaires chinois des subventions municipales chinoises (de Chongqing, par exemple [de 4 000 à 5 000 \$ par conteneur de 40 pieds], soit un budget municipal "subventions en logistique ferroviaire" d'environ 5 millions de \$ par an à Chengdu, d'environ 30 millions de \$ par an à Wuhan et Zhengzhou, respectivement, concernant ainsi a priori 6 à 7 000 conteneurs au départ de ces villes chinoises seulement, sur neuf actuellement concernés – cf. supra)**.***

La valeur estimée du transport ferroviaire effectuée entre janvier et novembre 2012 était de **1,15 milliard de dollars** (par 40 trains de fret portant 1 747 conteneurs, pesant 21 000 tonnes de chargement [dont 3,062 millions d'ordinateurs portables et 564 000 écrans à cristaux liquides]).

* Source : <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/One-Belt-One-Road-Yuxinou-Railway-Development/rp/en/1/1X000000/1X0A2XUF.htm>.

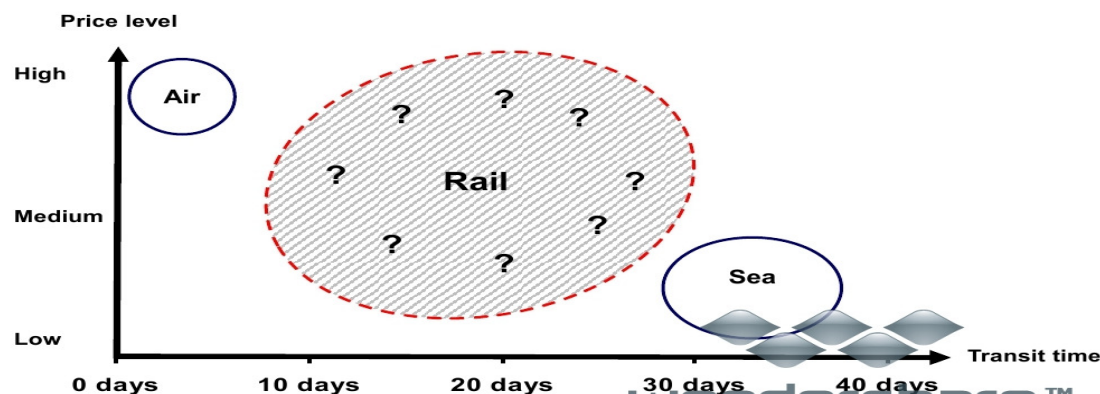
** Source : <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link> (8 décembre 2014).

On est passé à 233 trains en 2014 (~ 17 000 conteneurs), 257 en 2015 (~ 42 000 conteneurs), 300 prévus en 2016, avec une valeur de transport estimée à **6,8 milliards de dollars en 2014** et à 549 millions de dollars pour les quatre premiers mois de 2016 (concernant 83 trains transportant 6 948 TEU (conteneurs)***.

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 – cf. supra) à des millions de conteneurs de fret transportés par an, et parfois de façon multi-modale – cf. infra / 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.

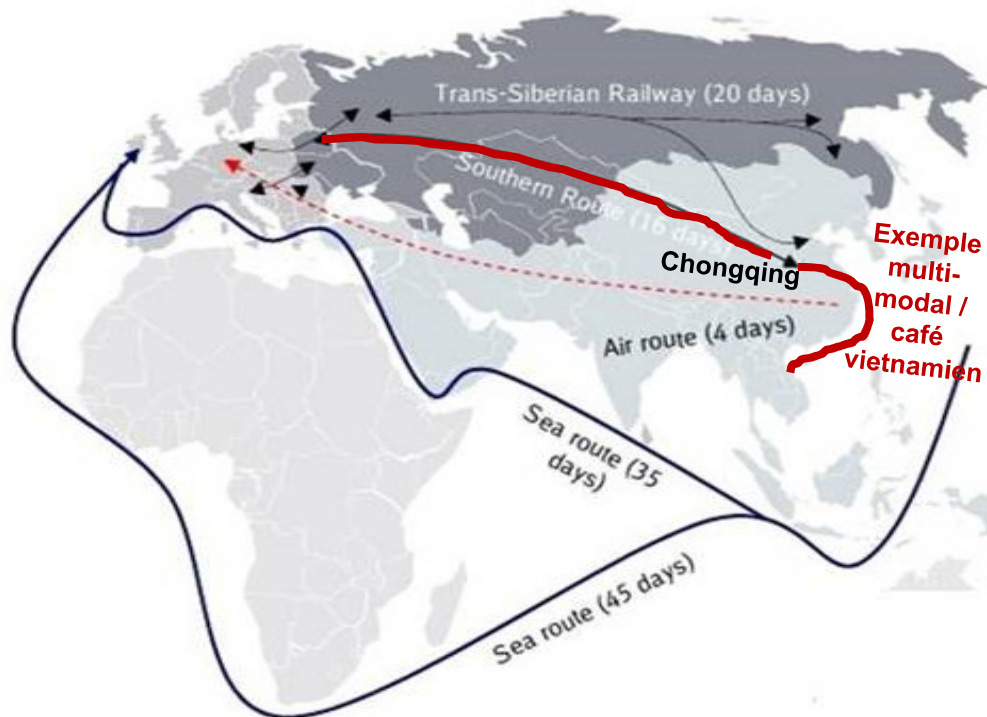
Is there a potential for market growth for Rail on the corridors between Europe and Asia?



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>.

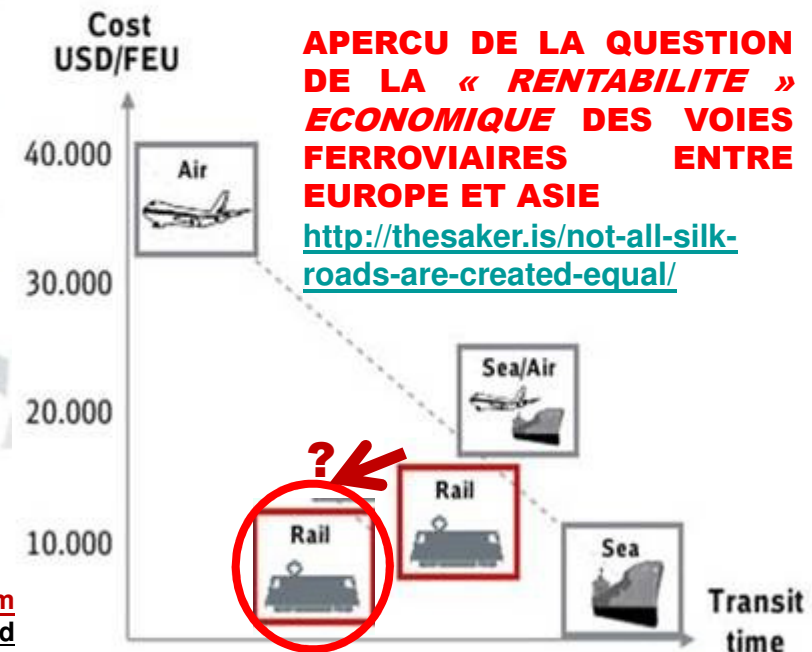
Customers chose from different transport modes according to their needs – cost and time as major decision factors

Available trade lanes Asia-Europe (lead times¹⁾)



In June 2015, about 1,000 tons of coffee beans were shipped from Vietnam (1st coffee world exporter before Brazil since 2012) to Shanghai, and then to Chongqing. The beans were processed in plants in Chongqing and finally sold to Europe, transported via the Yuxinou. The example of the coffee beans, which were shipped by sea, river, road and rail, demonstrates the logistics flow of three national initiatives that the Chinese government is promoting: the 21st Century Maritime Silk Road, the Silk Road Economic Belt and the Yangtze River economic belt (see map).

Comparison of transport modes CN-EU



APERCU DE LA QUESTION DE LA « RENTABILITE » ECONOMIQUE DES VOIES FERROVIAIRES ENTRE EUROPE ET ASIE

<http://thesaker.is/not-all-silk-roads-are-created-equal/>

Chvi : Compétitivité du rail à l'avenir, avec l'accroissement de la vitesse et des volumes de trafic ?

4) A CE STADE, LE FRET FERROVIAIRE CHINOIS ENTRE CHINE ET EUROPE PARAÎT UNIQUEMENT PROFITABLE A LA CHINE

Et ce pour au moins deux raisons :

a) 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, **afin de générer du développement économique additionnel** :

RUSSIA INFRASTRUCTURE RISK RADAR



Note: 0=negligible risk; 4=high risk.

Source: The Economist Intelligence Unit.

Russia risk measures	Score
Overall assessment	59
Security risk	57
Political stability risk	65
Government effectiveness risk	66
Legal & regulatory risk	70
Macroeconomic risk	65
Foreign trade & payments risk	61
Financial risk	59
Tax policy risk	59
Labour market risk	48
Infrastructure risk	41
Note: 100=most risky.	

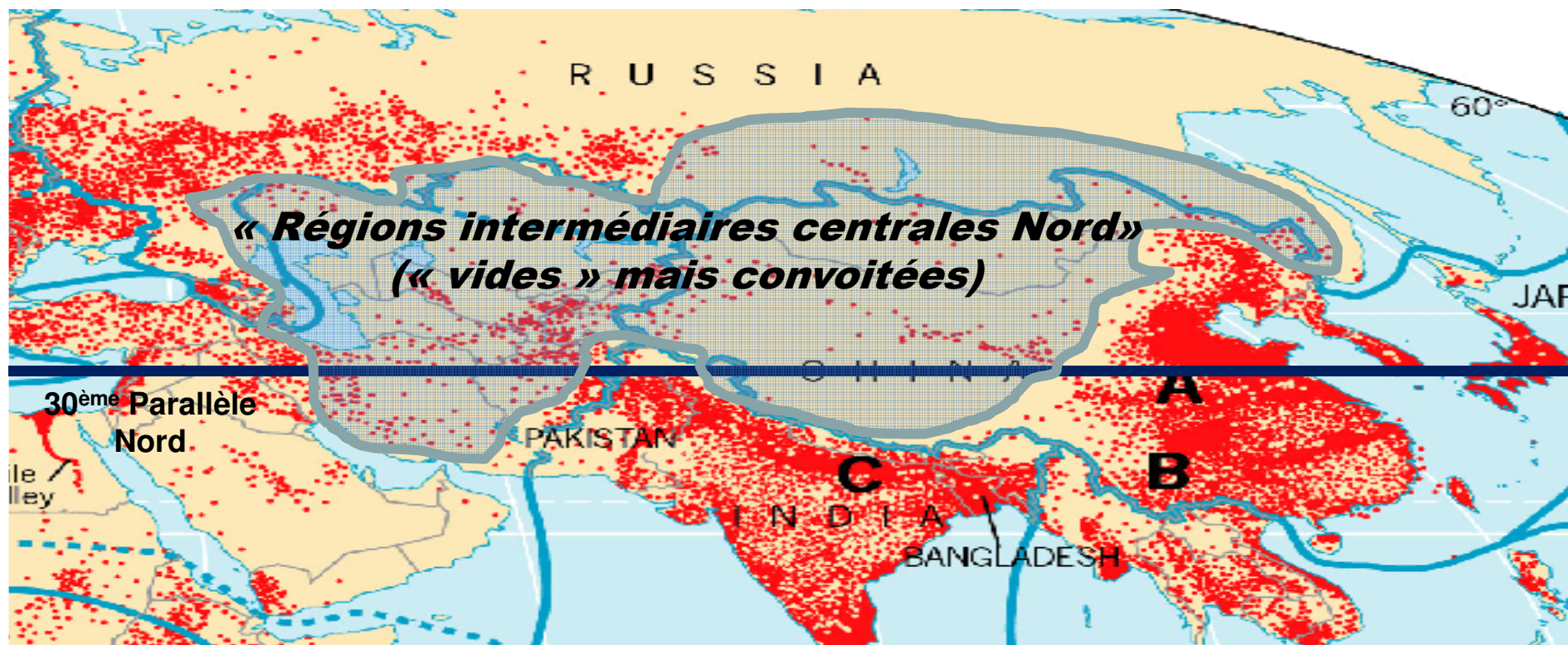
b) la Chine finance, subventionne, produit et installe tous les projets ferroviaires intercontinentaux mentionnés *supra* **et la Russie ne peut pas suivre** un tel niveau de déploiement en l'état actuel et à moyen terme de sa situation économique et financière, même en tant que partenaire concerné et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

a) ILLUSTRATION DU CONTRASTE EN « DES DENSITES PAR HABITANT AU KM²

Continuité apparente des densités par habitant sur une grande partie du parcours *historique* des Routes de la Soie et de leur remontée terminale vers l'Europe

Europe, Asie, « Silk Roads » : les densités par habitant les plus fortes et les plus constantes, territorialement parlant, sont *aux extrêmes Est et Ouest et au Sud du continent eurasiatique*

MANQUE DE DENSITE DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE EN «REGIONS INTERMEDIAIRES» AGGRAVE PAR LES PHENOMENES MIGRATOIRES DEPUIS 1991

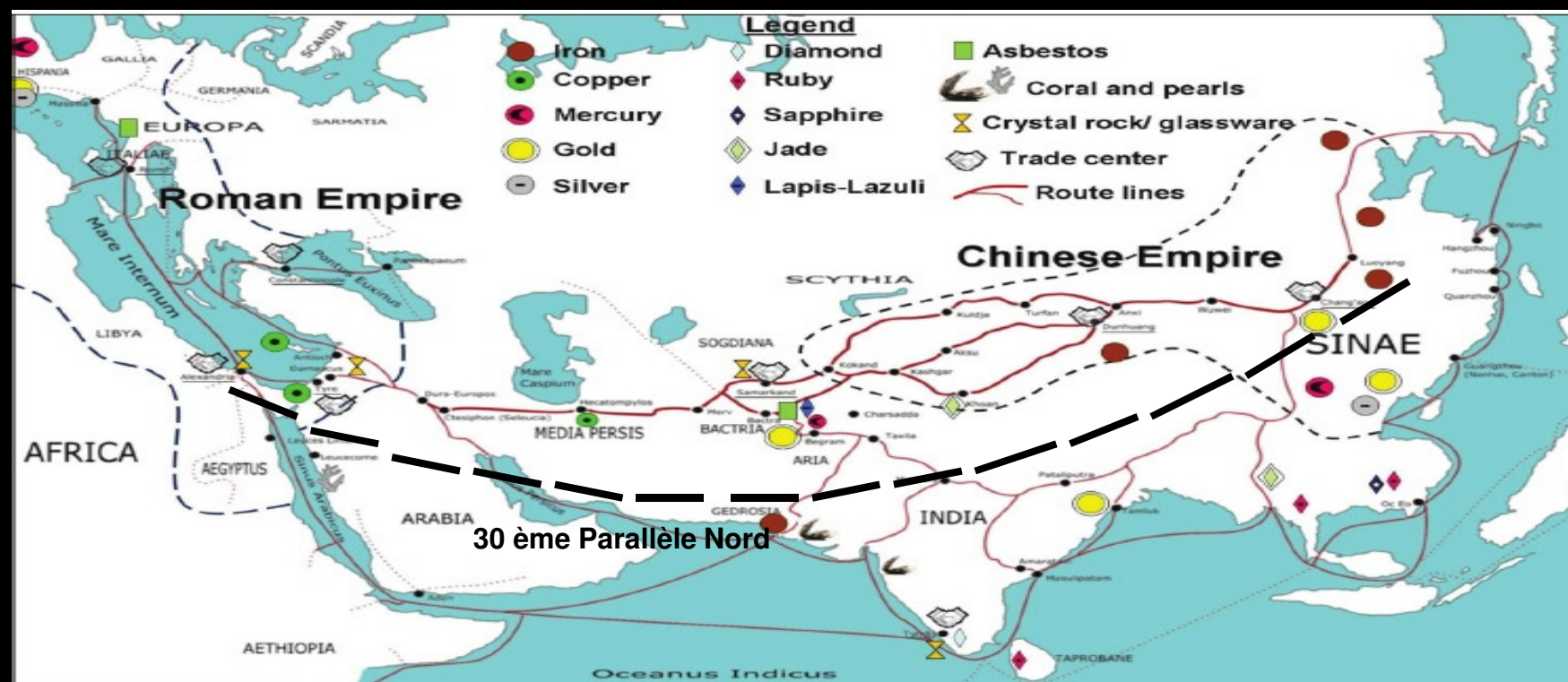


... EN SACHANT POURTANT QUE «LES REGIONS INTERMEDIAIRES» EURASIATIQUES NE SONT PAS VIDES DE RESSOURCES ET SONT MEME, AU CONTRAIRE, UN DES LIEUX PRINCIPAUX DU NOUVEAU «GRAND JEU» GEOPOLITIQUE (AVEC L'AFRIQUE) AU TITRE DE LA QUETE MONDIALE DE RICHESSES NATURELLES NOUVELLES



... EXEMPLE DE L'ASIE CENTRALE, PARMIS D'AUTRES ...
C'est aussi pour cela pour le projet « OBOR » se réalise, peu à peu ...

LA CONCENTRATION HISTORIQUE ET ACTUALISEE DES RICHESSES MINERALES SUR LA «VOIE DES INDES » EST DONC PATENTE



Quelques exemples : Routes de la Soie historiques EURASIE au sens extensif

minerai de fer :	18,9% en 1970 ; 9,5% en 2013 ;	69,1% en 1970 ; 81,8% en 2013 ;
minerai de cuivre :	2,7% en 1970 ; 18,1% en 2013 ;	49,5% en 1970 ; 47,0% en 2013 ;
mercure :	24,0% en 1970 ; 72,4% en 2013 ;	70,4% en 1970 ; 75,5% en 2013 ;
minerai d'or :	0,3% en 1970 ; 23,0% en 2013 ;	92,3% en 1970 ; 65,2% en 2013 ;
minerai d'argent :	1,9% en 1970 ; 20,7% en 2013 ;	37,9% en 1970 ; 34,9% en 2013 ;
diamant :	0,05% en 1970 ; 0,8% en 2013 ;	98,4% en 1970 ; 91,9% en 2013 ;
amiante :	5,3% en 1970 ; 33,9% en 2013 ;	54,3% en 1970 ; 84,2% en 2013 ;

Source statistique :

http://www.academia.edu/955437/Mining_and_minerals_trade_on_the_Silk_Road_to_the_ancient_literary_sources_2_BC_to_10_AD_Centuries

b) 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.

° Face aux moyens économiques et financiers dont la Chine (ferroviaire) dispose, notamment avec la puissance agressive à l'international de son groupe ferroviaire public CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation, issu d'une fusion depuis le 1er juin 2015 – cf. https://en.wikipedia.org/wiki/CRRC_Corporation, chiffre d'affaires désormais supérieur à ceux réunis d'ALSTOM, de SIEMENS et de BOMBARDIER, soit 34 milliards de dollars), la Russie peut-elle au moins parvenir à :

- moderniser son Transsibérien et assurer sa part de projet «China-Mongolia-Russia Economic Corridor » (processus en cours, mais quelle part financière russe ?) ;
- achever sa part de construction du pont traversant le fleuve Amour (pour faire se rejoindre les lignes ferroviaires chinoises et russes, en juin 2018 à présent) (retard du fait de la Russie, alors que la Chine a terminé sa part de travaux) ;
- assurer au moins sa part de projet de ligne à grande vitesse Moscou-Kazan, puis jusqu'à Pékin (quelle part financière russe, tandis que la contribution chinoise s'annonce à hauteur de 6 milliards \$ sur un coût total de 20 milliards de \$?) ;
- assurer sa part de projet de ligne à grande vitesse Vladivostok-Hunchun (à la frontière de la Chine, de la Russie et de la Corée du Nord) (processus en cours, la Chine pouvant y investir près d'un milliard de dollars) ;
- assurer sa part de projet-prototype de ligne futuriste à grande vitesse « HYPERLOOP » en Extrême-Orient russe ? (cas où un fonds d'investissement russe a déclaré placer 100 millions \$ pour une pré-étude du projet, localisé en Sibérie orientale).

- ° Or, en comparaison, les capacités actuelles de financements chinois des projets relatifs aux «Nouvelles routes de la soie» peuvent en effet cumulativement être estimées à **plus de 1 200 milliards de dollars** (équivalent aux PIB actuels annuels de l'Espagne, du Mexique, de la Russie ou de l'Australie) **pour un total d'investissements nécessaires en infrastructures estimé à environ 8 000 milliards de dollars pour le seul horizon 2010-2020** (équivalent à deux fois le PIB actuel annuel du Japon), **essentiellement situés dans les «régions intermédiaires» précitées (Asie centrale et du Sud-Est, pays de la CEI, Afrique, Proche et Moyen-Orient ...).**
- ° Les enjeux de cette cohabitation consentie et coordonnée à distance sur un tel espace eurasiatique «réinventé» sont majeurs : les échanges commerciaux entre la Chine et les 64 Etats concernés par le projet «OBOR» ont atteint **1 000 milliards de dollars** en 2015, soit 25% du total du commerce extérieur chinois. Les autorités chinoises au plus haut niveau actuel souhaiteraient qu'ils passent **à 2 500 milliards de dollars d'ici 2025**, sachant que les flux commerciaux chinois vers l'Europe sont exportés à plus de 90% par voie maritime et qu'on suppose le **total d'investissements estimé à environ 8 000 milliards de dollars pour le seul horizon 2010-2020 concernant en très grande partie les infrastructures terrestres (dont ferroviaires).** Cela laisse entrevoir des **taux de rentabilité économique a priori très faibles à court et moyen terme du fait de faibles recettes de commerce extérieur**, sauf si le fret ferroviaire entre Chine et Europe parvenait à gagner des parts de marché au fil du temps (d'ici 2025 et au-delà) par rapport au transport maritime, ultra-dominant.
- ° Pour parvenir malgré tout à remplir l'objectif final, **plus de 200 milliards de dollars auraient été engagés par la Chine en fin d'année 2015** (soit près de 20% de la capacité totale de financements précitée), concernant plus de 100 projets et une couverture géopolitique déjà exhaustive (la soixantaine précitée de pays concernés par le projet «OBOR»).
- ° **Sur l'ensemble de l'année 2015, les entreprises chinoises auraient signé près de 4 000 contrats commerciaux auprès de 60 Etats des «Nouvelles routes de la soie», pour un montant cumulé estimé à 92,6 milliards de dollars, soit 44% du montant total des contrats commerciaux chinois gagnés à l'étranger en 2015.**

RUSSIA-CHINA PROJECTS

Projects China and Russia are working on and their status.

Source à septembre 2015 : <https://www.stratfor.com/analysis/russias-relationship-china-grows-slowly>



EXEMPLE : LA PROBLEMATIQUE MODERNISATION DU TRANS-SIBERIEN RUSSE

Map of Trans-Siberian Railways



Source: Guide to Russia.com

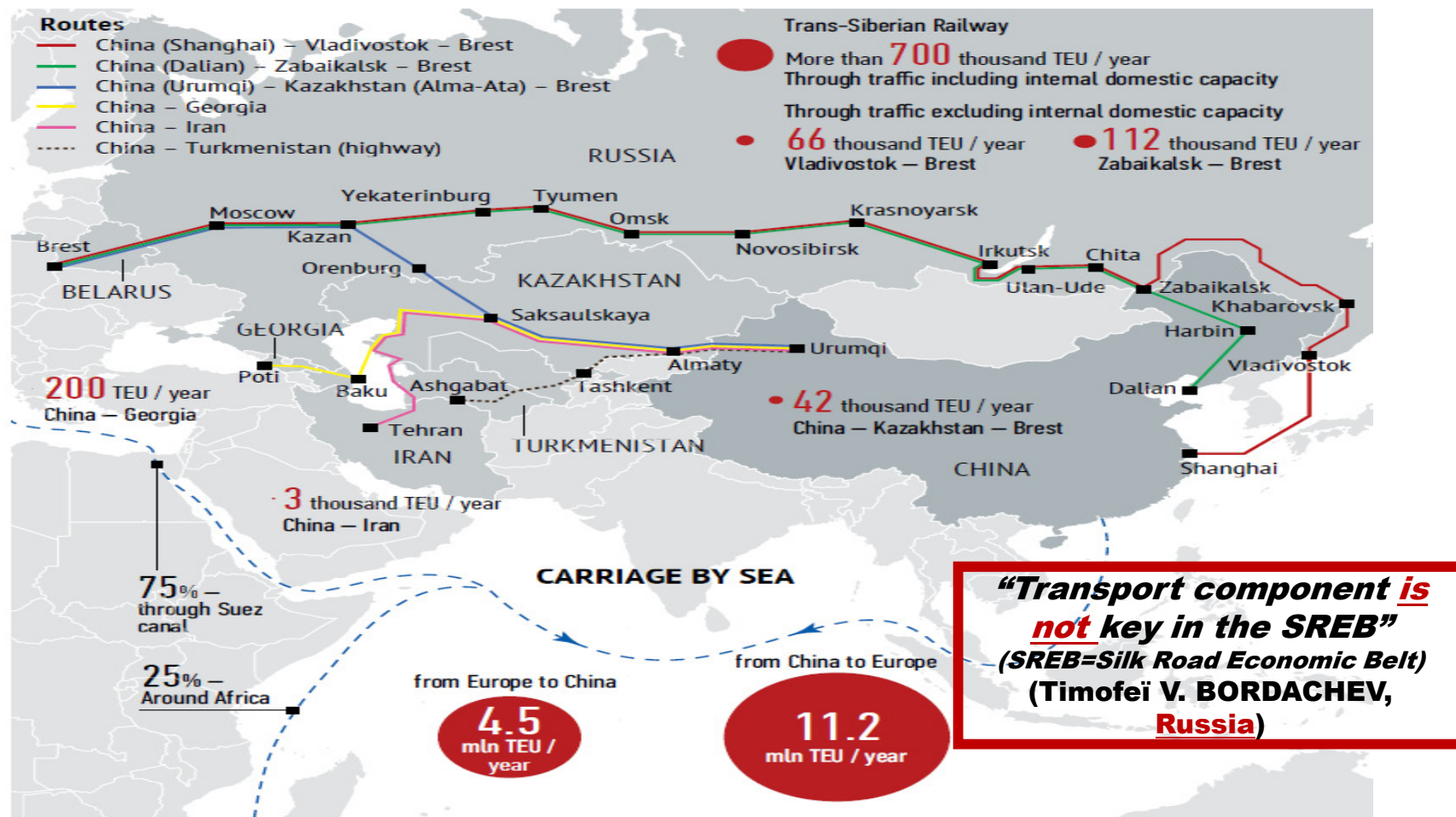
Source : <http://nextbigfuture.com/2015/01/china-and-russia-have-now-both-approved.html> .

Le Trans-Sibérien russe redevient d'actualité compétitive, en grande partie du fait des diverses initiatives chinoises ferroviaires.

De façon pragmatique, par tronçons, le Trans-Sibérien russe est en effet appelé à devenir un parcours septentrional alternatif/complémentaire aux lignes chinoises mises en place dans le cadre des "*nouvelles Routes économiques de la Soie*" :

- **la ligne à grande vitesse Moscou-Kazan**, devant (*en principe*) être achevée avant la Coupe du monde de football de 2018 en Russie, n'est qu'une partie d'une **ligne à grande vitesse de 7 000 kms devant relier Moscou à Pékin**, idéalement en deux jours, voire même en moins de 30 heures selon les sources diverses d'informations (vitesse moyenne apparente de 145 km/h, mais pouvant aussi atteindre jusqu'à 400 km/h ; coût estimé : 242 milliards de dollars pour huit à dix ans de travaux, l'ensemble devant être en grande partie construit par la Chine [par *China Railway High-speed (CRH)*, une filiale de la société publique *China Railway ou CRRC*] ; à vrai dire, le tracé n'est pas encore définitivement arrêté (*le départ de Vladimir YAKOUNINE [ex-patron de la RZhD russe] n'arrangeant sans doute pas les choses, de ce point de vue*), trois options étant en lice : par le Kazakhstan (passage par sa capitale, Astana), par l'Altaï (via Barnaoul et Novosibirsk, en Russie, avec une différence de 290 km), par la Mongolie (avec un arrêt à Krasnoyarsk, en Russie) ;

CHIFFRES DE TRANSIT DE FRET DE ET VERS LA CHINE EN 2015



© Timofei V. BORDACHEV, PhD, Director of the Centre for Comprehensive European and International Studies (CCEIS), Programme Director, , *Valdai Club Foundation (Russia)*

Sources, selon Timofei BORDACHEV : calculations based on tender offers of “TransContainer”, “Russkaya Troyka”, the Republican State Enterprise “Kazakhstan Temir Zholy”

- **une ligne à grande vitesse Vladivostok-Hunchun** (à la frontière de la Chine, de la Russie et de la Corée du Nord) devait commencer à être construite également en partie par la Chine, suite à un accord intervenu en mai 2015 entre les autorités de la province chinoise du Jilin (27,5 millions d'habitants sur 187 000 km²) et celle du territoire russe de Primorye (ou "*Mandchourie extérieure*", 2 millions d'habitants sur 165 000 km²) ; ceci en vue de réduire à moins d'une heure de train (vitesse envisagée de 250 km/h, sur 132 kms) contre cinq heures par la route, jusqu'à présent ; Hunchun est une ville industrielle de 250 000 habitants, en plein essor, dotée d'une zone de coopération économique frontalière ("*Border Economic Cooperation Zone*") depuis 1992, où se développent conserveries de poisson, électronique, bio-pharmacie et textile.

- en revanche, côté russe, **la construction du pont traversant le fleuve Amour** (pour faire se rejoindre les lignes ferroviaires chinoises et russes), issue d'un accord inter-gouvernemental signé en 2008, a pris du retard par rapport à la Chine (1,9 construit sur 2,2 kms au total et qui pense achever sa section en 2018), invoquant des difficultés "organisationnelles et managériales" (en fait des problèmes de financement pour environ 220 millions de dollars, côté russe, tandis que la Chine a déjà investi près de 220 millions de dollars). Le Premier ministre russe, Dmitri MEDVEDEV, a exigé au ministère russe des Transports de tout faire pour rattraper ce retard.

POUR EVITER CE RISQUE RAMPANT (cf. carte infra), LA RUSSIE PEUT-ELLE ENCORE REVISER SES OPTIONS STRATEGIQUES



**(priorité budgétaire donnée aux investissements
et à la R&D dans l'économie civile) ?**

UNE OPTION PARMI D'AUTRES (cf. Conclusion provisoire)

Source : <https://topwar.ru/54022-v-nyu-york-tayms-obyasnili-pochemu-kitay-otberet-u-russkih-sibir.html>



Autres sources : <https://topwar.ru/54022-v-nyu-york-tayms-obyasnili-pochemu-kitay-otberet-u-russkih-sibir.html>,
<http://peremogi.livejournal.com/15750269.html>, https://www.youtube.com/watch?v=Q_yskwNlw-Q, <https://www.youtube.com/watch?v=cPs-wlN25ul>, <http://nnm.me/blogs/CoBa7/kak-ne-poteryat-sibir-i-dalnyi-vostok/page2/> ...

* Le reste de l'Asie, était de fait stimulé par la dynamique chinoise, pourrait «suivre» la Chine (comme autrefois la Japon) suivant le principe de « l'envol des oies sauvages » théorisé par Kanamé AKAMATSU.

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



Source: <http://rbth.co.uk/opinion/2015/03/19/china-will-win-the-war-over-ukraine-44623.html> (19 mars 2015)

*LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATÉGIE CHINOISE*

CONCLUSION PROVISOIRE :

**LA RUSSIE PEUT-ELLE ÊTRE PLUS COMPETITIVE
FACE AU PROJET CHINOIS « *OBOR* » ?**



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : LA PLACE DE LA RUSSIE DANS LA STRATÉGIE CHINOISE

A – LA RUSSIE POURRAIT ENCORE DAVANTAGE RENFORCER SES POSITIONS SUR LES VOIES DE COMMUNICATION ENTRE CHINE (ASIE) ET EUROPE,

SI ...

Seule solution envisageable pour elle : mettre ses effectifs régaliens (« de force ») au service de la sécurité des échanges le long des nouvelles routes économiques de la soie : mais est-elle prête au « partage » des moyens mis à disposition (renseignement ...) ?

B - A MOINS QUE, FAUTE DE MIEUX A CE STADE, LA RUSSIE MISE AVANT TOUT SUR LES ATOUTS (RISQUES) DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION MARITIME ARCTIQUE ...

C – ... OU ENCORE POUSSE SES PARTENAIRES (LA CHINE NOTAMMENT) A INSTITUTIONALISER ET MILITARISER LA « GRANDE EURASIE » (« UEEA + SCO + ASEAN + OBOR »), **AVEC UN ESPOIR DE SUCCES ENCORE PEU EVIDENT ...**

ILLUSTRATIONS



A - LA RUSSIE POURRAIT ENCORE DAVANTAGE RENFORCER SES POSITIONS SUR LES VOIES DE COMMUNICATION ENTRE CHINE (ASIE) ET EUROPE, **SI** ...

1) C'est précisément sur la question des **moyens sécurisés des échanges** (de biens, de personnes, de capitaux, lutte contre les trafics divers, la corruption, les contrefaçons à propos des marchandises transportées ...), que **la Russie pourrait restituer l'utilité collective de ses atouts au profit dédié des « nouvelles Routes économiques de la Soie »**, en *contrepartie de la difficulté russe actuelle et à moyen terme à suivre la Chine dans sa capacité de financement et de réalisation du projet « OBOR »*.

° Cela signifierait concrètement **la mise à disposition d'une partie importante des forces russes de sécurité** («*siloviki*» = *douaniers, policiers, militaires spécialisés, renseignement, agences d'inspections et laboratoires spécialisés* ...) **au service coordonné et partagé** (avec les autres pays impliqués au projet «*OBOR*», européens compris) de la sécurité des échanges le long des lignes de communication (ferroviaires, routières, autres ...) des « *nouvelles Routes économiques de la Soie* ». *Cette mise à disposition des «siloviki» pourrait-elle s'effectuer dans le cadre (cas unique d'institutionnalisation du projet «OBOR», sans doute ?) du SCO (Shanghai Cooperation Organization) ou d'une autre structure (coordonnée avec l'Europe ...) ?*

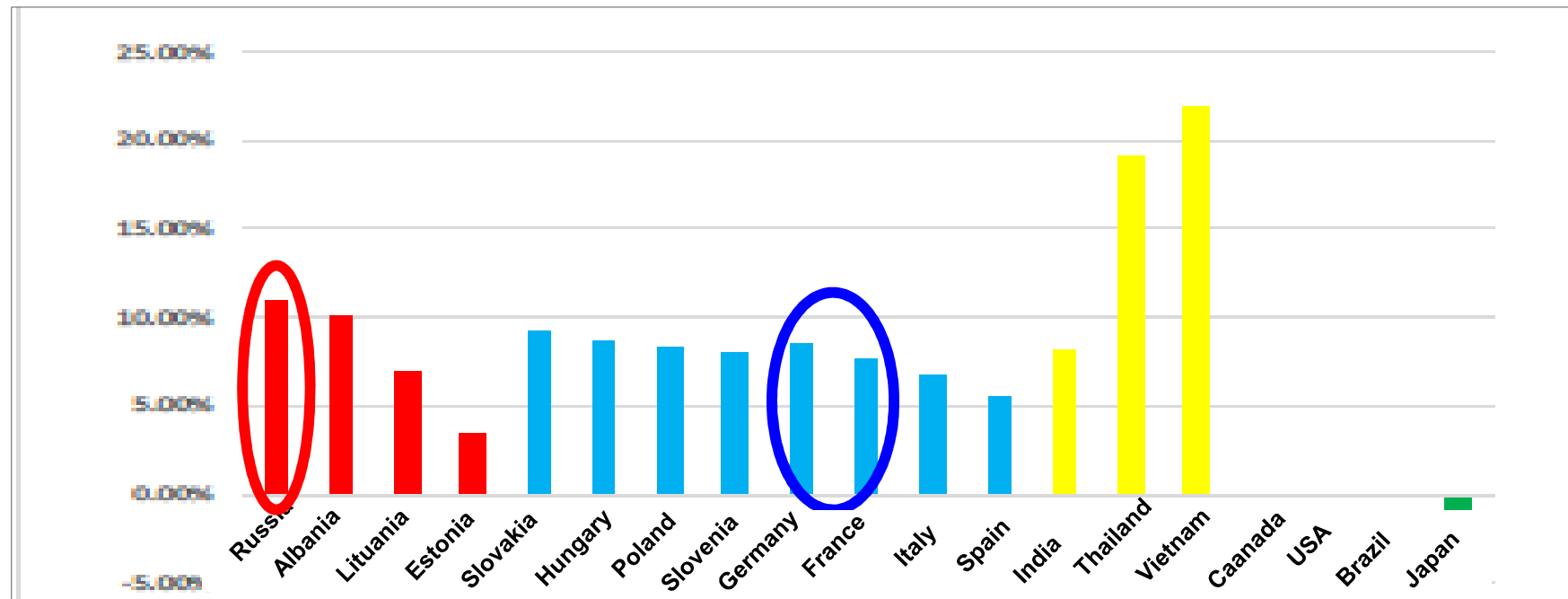
2) La Russie pourrait avoir d'autant plus d'intérêt à agir en ce sens :

- qu'elle serait a priori une des premières bénéficiaires d'un **effet combiné d'une réduction des coûts de transport et de l'établissement d'un accord de libre-échange Chine-UE** ;
- qu'elle est, **au moins géopolitiquement**, bénéficiaire du projet « OBOR », application concrète de la signature en 2009 par 23 Etats (dont la Russie, la Chine, précisément ...) de l'accord (ferroviaire) UNESCAP permettant à présent l'amorce d'une continuité territoriale en Eurasie, via les « régions intermédiaires » (dont la Russie) ...

Simulation de l'Institut BRUEGEL concernant l'effet combiné d'une réduction des coûts de transport et de l'établissement d'un accord de libre-échange Chine-UE - *commentaire* :

“Among the developed countries, Germany also benefits slightly more than France, Spain and the UK. This is actually very intuitive because the EU countries benefit from the transportation cost reduction but not the free trade arrangement. As the trade effect induced by transportation-cost reduction in the third scenario is smaller than that of the first tariff reduction scenario, it is in the EU countries' interest to cooperate with China on transportation projects connecting the two areas.”

As is in the previous two scenarios, there are always some slight losses for countries far from the Belt and Road project, the biggest being Japan (-0.6 percent) while the impact on the US and Canada is very close to zero.”



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

3) Le seul point d'institutionnalisation et de militarisation à ne pas exclure à l'avenir est en effet relatif à la question des **moyens sécurisés des échanges sur plus de 11 000 kms** (de biens, de personnes, de capitaux, lutte contre les trafics divers, la corruption, les contrefaçons à propos des marchandises transportées ...).

Traduction : «*Paris à 2 865 kms*» ; «*Kalouga (au Sud de Moscou) à 168 kms*» ; «*Bon vent !* »



Illustration à travers un film russe d'anticipation (à **2020**) «*La cible*» («*Michen'*», «*Мишень*» en russe [conçu en 2005, sorti en **2011**]) concernant un **contrôle autoroutier russe sur des poids lourds chinois devenus prédominants sur les réseaux russes d'approvisionnement** (avec panneaux de signalisation et indications sur les camions à la fois en russe et en chinois) ... – cf. lien de visualisation, en russe uniquement : <https://www.youtube.com/watch?v=4pyTjq444JQ> (2h 40).

B - A MOINS QUE, FAUTE DE MIEUX A CE STADE, LA RUSSIE MISE AVANT TOUT SUR LES ATOUTS (RISQUES) DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION MARITIME ARCTIQUE ...

"Route de la Soie" *la plus septentrionale* du continent eurasiatique (15 000 kms en 35 jours), la Route maritime arctique tend à s'ouvrir (*dangereusement*) au fil du *dégel consécutif aux réchauffement/dérèglements climatique* et pour laquelle la concurrence s'active entre divers Etats.

Mais la Chine, premier exportateur mondial, porte aussi un grand intérêt à cette nouvelle route maritime, qui lui permettrait aussi d'éviter les délais du canal de Suez et de réduire de plusieurs milliers de kilomètres ses trajets vers l'Europe, son premier partenaire commercial (cf. source : <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2016/05/29/20002-20160529ARTFIG00120-la-chine-convoite-l-arctique-canadien.php>).

Environ 90% des échanges commerciaux de la Chine passent encore par la mer, même si dans un avenir encore assez lointain, ce pourcentage pourrait diminuer par l'effet dynamique espéré des "*nouvelles Routes économiques terrestres de la Soie*" (la "Ceinture" dans le projet chinois « OBOR »). La Chine espère que le raccourci polaire sera également bénéfique au développement de ses ports dans le Nord-Est du pays.

La route maritime du Nord-Est, sur laquelle la Russie facilite la navigation en ***imposant la location de ses brise-glaces***, devrait donc jouer un rôle croissant dans les échanges internationaux, malgré les dangers environnementaux encourus.

Egalement conséquence du réchauffement climatique qui accélère la débâcle de la banquise, un passage du Nord-Ouest s'est ouvert de l'autre côté du pôle Nord, côté canadien. Plus tortueux, il est très mal équipé en infrastructures.

Le trafic dans ces eaux arctiques reste toutefois encore embryonnaire au regard des routes traditionnelles via le canal de Panama (15 000 transits par an) ou celui de Suez (19 000).

C – ... OU ENCORE LA RUSSIE POUSSERAIT SES PARTENAIRES (LA CHINE NOTAMMENT) A INSTITUTIONALISER ET MILITARISER LA « GRANDE EURASIE » (« UEEA + SCO + ASEAN + OBOR » ?), AVEC UN ESPOIR DE SUCCES ENCORE PEU EVIDENT ...

1) La réalité future pourrait-elle rejoindre la fiction géopolitique convergente « UEEA + SCO + ASEAN + NEW SILK ROADS » ?

2) Or, la Chine ne veut, officiellement à ce stade, ni institutionnalisation, ni militarisation des «nouvelles Routes de la Soie», juste à l'occasion une vision commerciale «gagnant-gagnant» de **ces dernières (dont elle serait en fait la plus bénéficiaire)**, cherchant à renouer ainsi avec le passé non institutionnalisé ni coordonné des Routes historiques de la Soie.

3) Du fait que jusqu'à nouvel ordre, la Chine finance, subventionne, produit et installe tous les projets (ferroviaires) inter-continentaux mentionnés *supra* **et qu'aucun pays (Russie comprise) ne peut pas suivre à ce jour** un tel niveau de déploiement, sa conception du sujet et sa domination de fait (et celle de l'Asie) sur l'Eurasie (**et donc aussi sur la Russie**) paraît à terme inéluctable, sauf aléas conjonctuels ou structurels graves ...

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

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

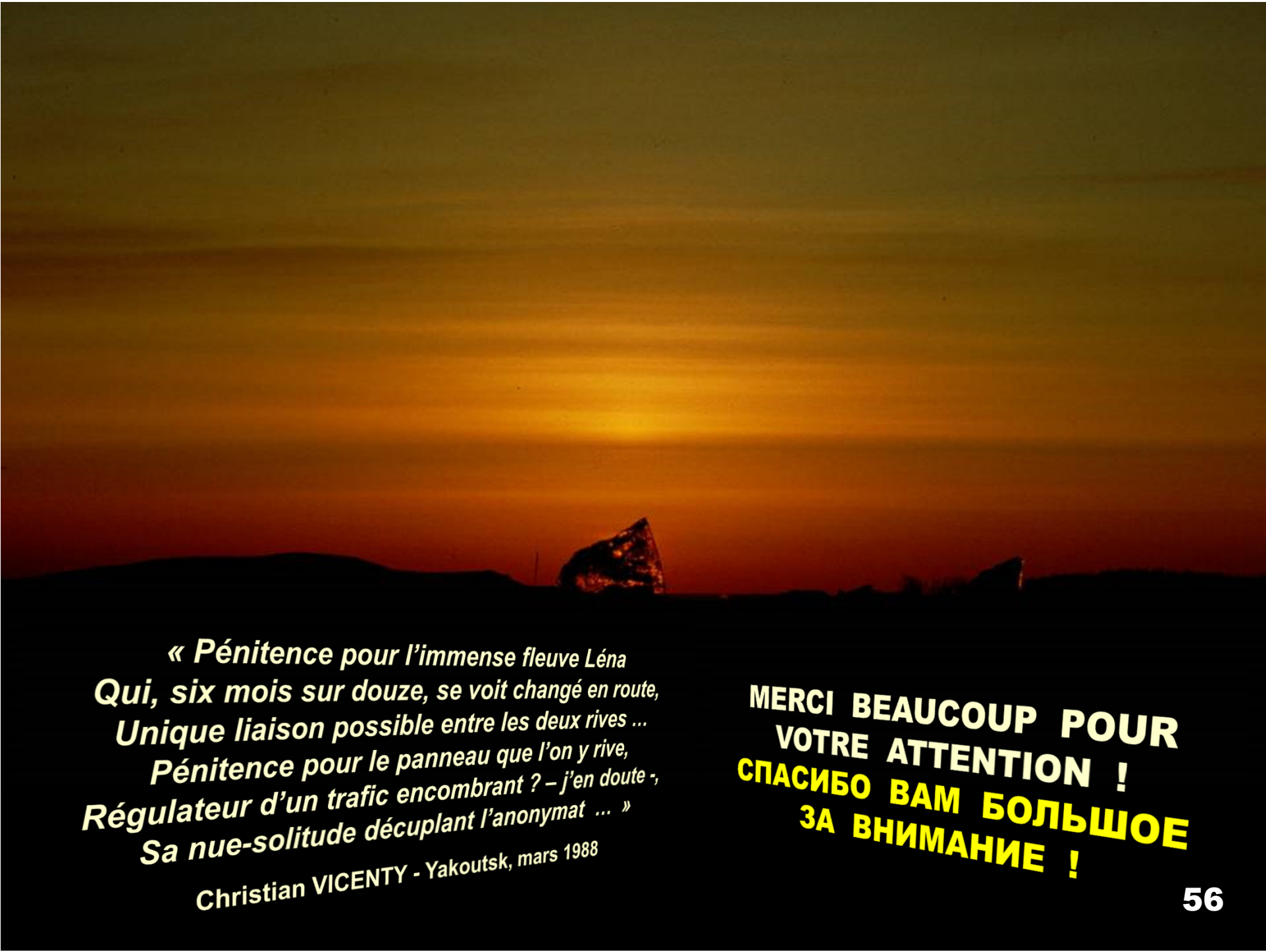
Isaac NEWTON
(1642-1727)

physicien, philosophe, astronome, alchimiste et mathématicien anglais

« Avant de s'enrichir, il faut d'abord construire des routes »

Why are there so few bridges in Russia ?

<http://rbth.com/business/2016/05/31/why-are-there-so-few-bridges-in-russia> 598937



*« Pénitence pour l'immense fleuve Léna
Qui, six mois sur douze, se voit changé en route,
Unique liaison possible entre les deux rives ...
Pénitence pour le panneau que l'on y rive,
Régulateur d'un trafic encombrant ? – j'en doute -,
Sa nue-solitude décuplant l'anonymat ... »*

Christian VICENTY - Yakoutsk, mars 1988

**MERCI BEAUCOUP POUR
VOTRE ATTENTION !
СПАСИБО ВАМ БОЛЬШОЕ
ЗА ВНИМАНИЕ !**



Responsable du développement

Société GEFCO France

Thème de son intervention

Optimisation des flux logistiques
Multimodal – Overseas & rail



GLOBAL LOGISTICS
FOR MANUFACTURERS

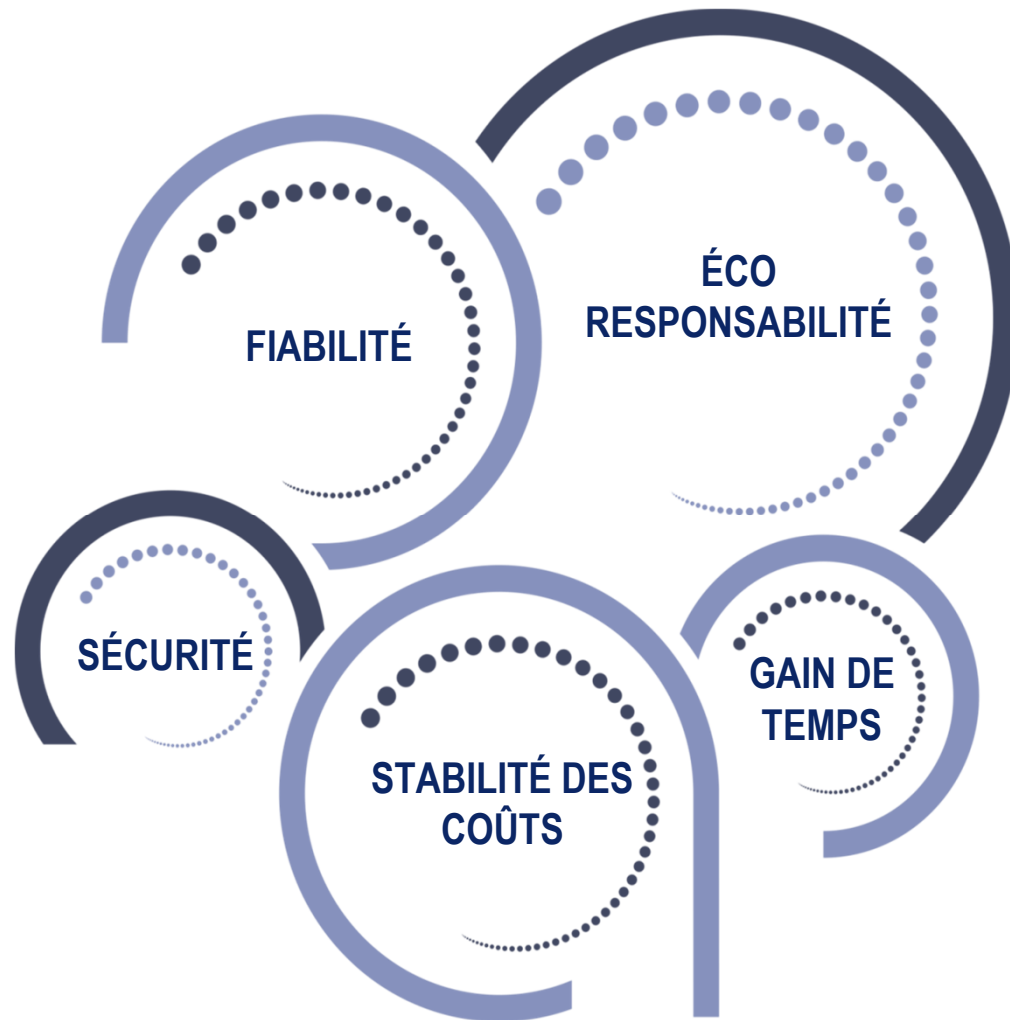
SOLUTIONS RAIL CHINE ↔ EUROPE

2016



LES ATOUTS DU RAIL

LES ATOUTS DU RAIL





SOLUTIONS CHINE ↔ EUROPE

TRAINS CHINE - EUROPE



SOLUTION ALTERNATIVE

			
Caractéristiques	AÉRIEN	FERROVIAIRE	MARITIME
MOTORISATION	100% COMBUSTIBLE	100% LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES	100% COMBUSTIBLE
EMISSIONS CO ₂	69961 KILOS CO ₂	240 KILOS CO ₂	1960 KILOS CO ₂
DÉVELOPPEMENT DURABLE	IMPORTANTE ÉMISSIONS DE CO ₂ EN HAUTE ALTITUDE	MODE DE TRANSPORT LE PLUS ÉCO RESPONSABLE	NAVIGATION À VITESSE RÉDUITE POUR DIMINUER LA CONSOMMATION DE CARBURANT
COÛTS	20 000 USD/FEU	8 000 USD/ FEU	2 400 USD/ FEU
TRANSIT TIME PORTE-À-PORTE	8-9 JOURS PORTE-À-PORTE	18-20 JOURS PORTE-À-PORTE	35-40 JOURS PORTE-À-PORTE

GEFCO AVEC RZD

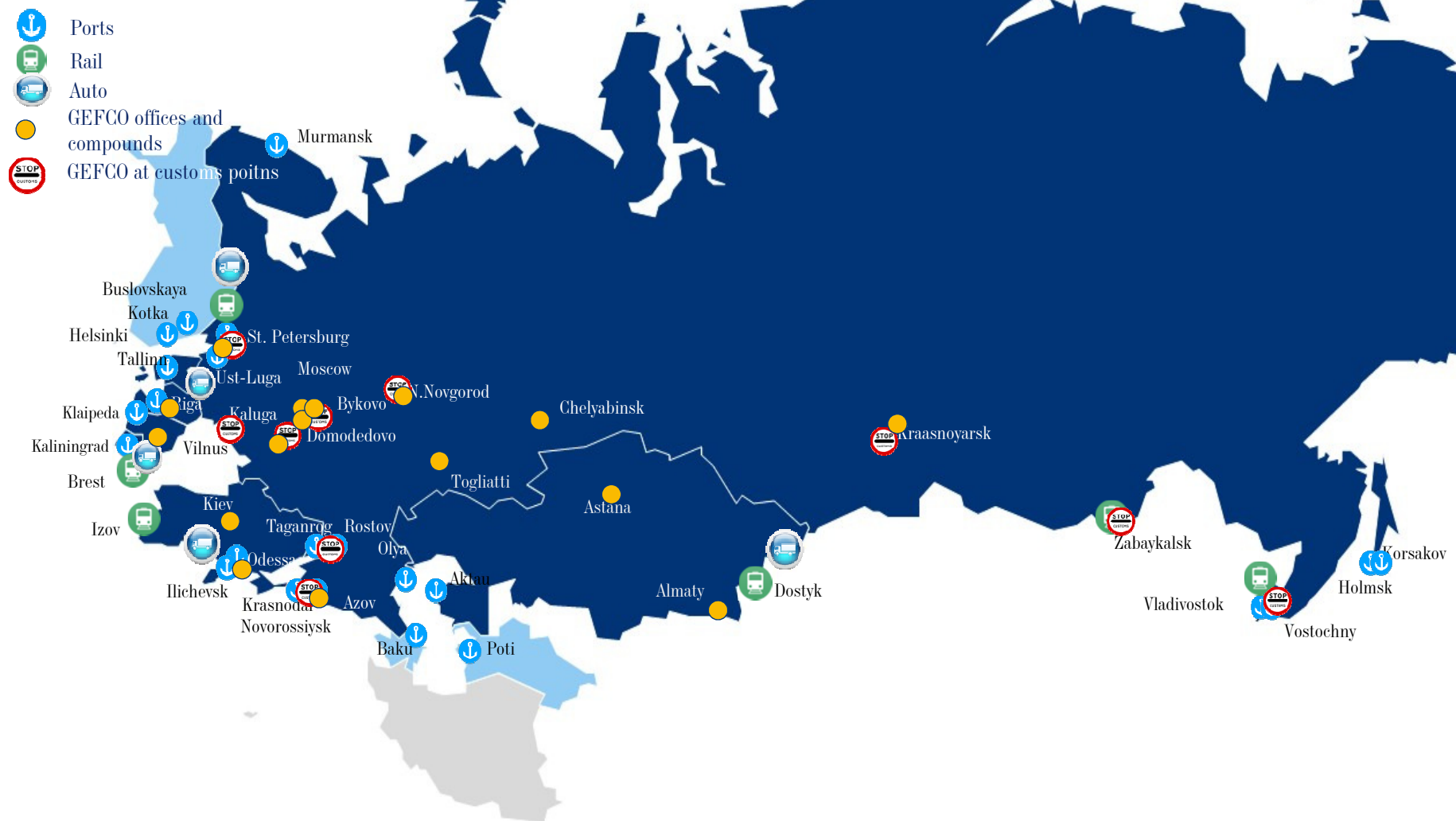


GEFCO CHINE



GEFCO RUSSIE ET CEI

MER / RAIL / AUTO
POINTS D'ENTRÉE



GEFCO EUROPE



FOCUS SECURITE

AUCUN RECHARGEMENT

TRANSBORDEMENT SÉCURISÉ

PORTE CONTRE PORTE



OPTIMISATION FINANCIERE

SUR TRANSPORT

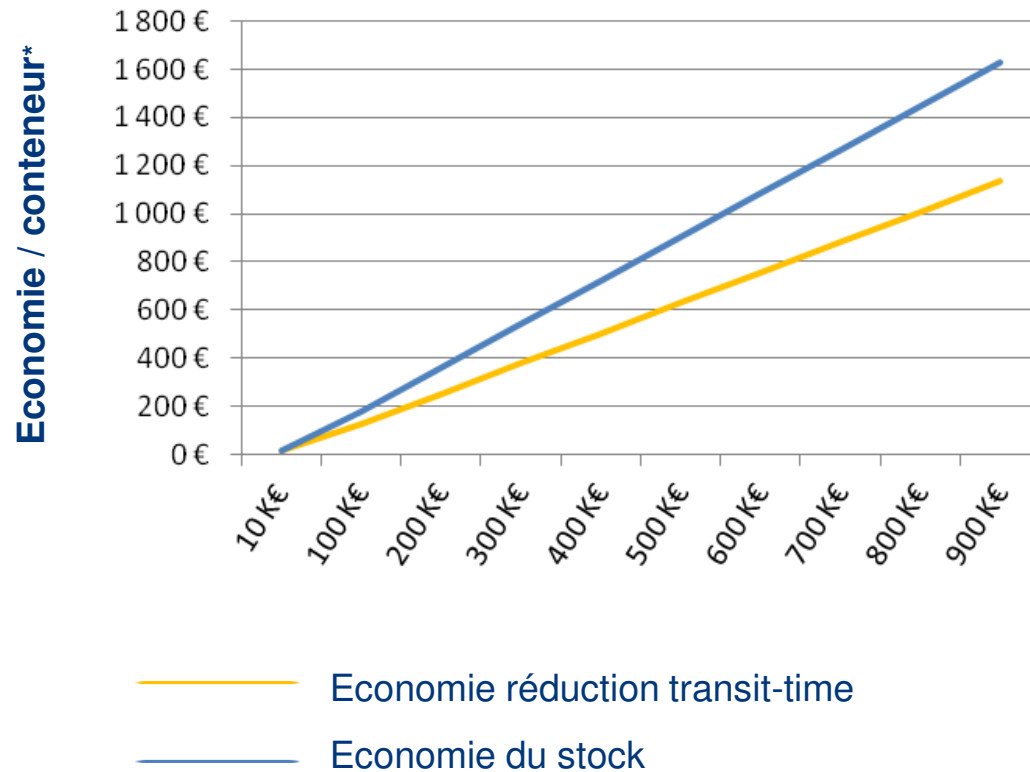


GAIN DE 26 JOURS

SUR STOCK



GAIN DE 10 JOURS





Représentant des Chemins de fer russes en France (RZD)

Thème de son intervention

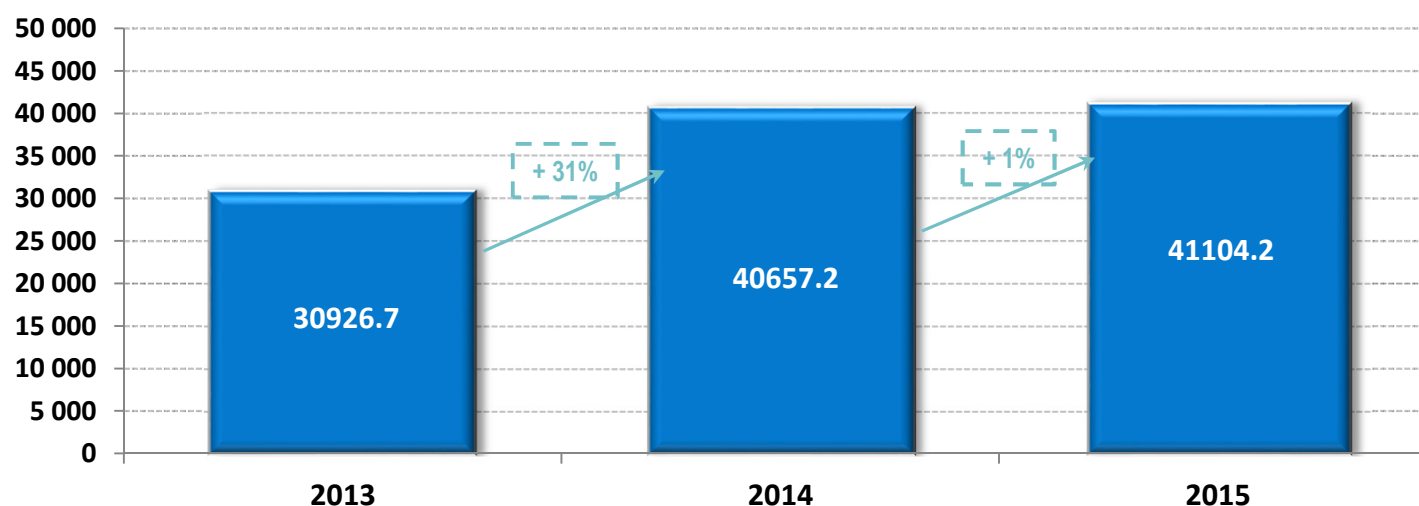
Investissements envisagés par les Chemins de fer russes

Modernisation de l'infrastructure ferroviaire conformément à la Stratégie du développement du transport ferroviaire en Russie jusqu'à 2030.



- Les nouvelles routes de la soie : la place de la Russie dans la stratégie chinoise

Russia-Japan Railway Freight Transportation Trend

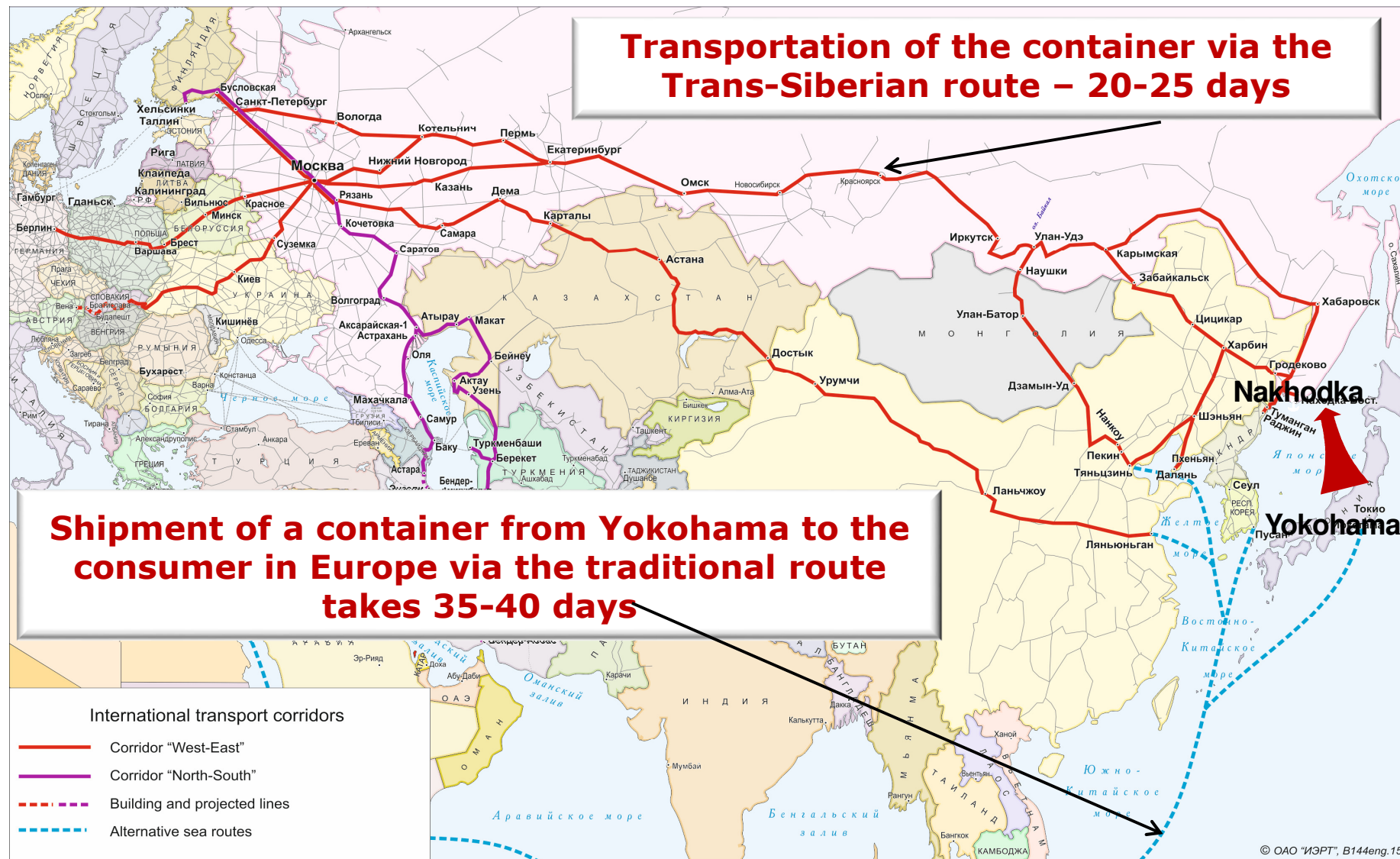


In **2014**, the volume of international freight transportation between Russia and Japan grew by **31%** or by **9.7 million tons** compared to 2013.

In **2015**, the overall volume of freight transportation between Russia and Japan grew by **1%** compared to 2014 and amounted to **41.1 million tons**.

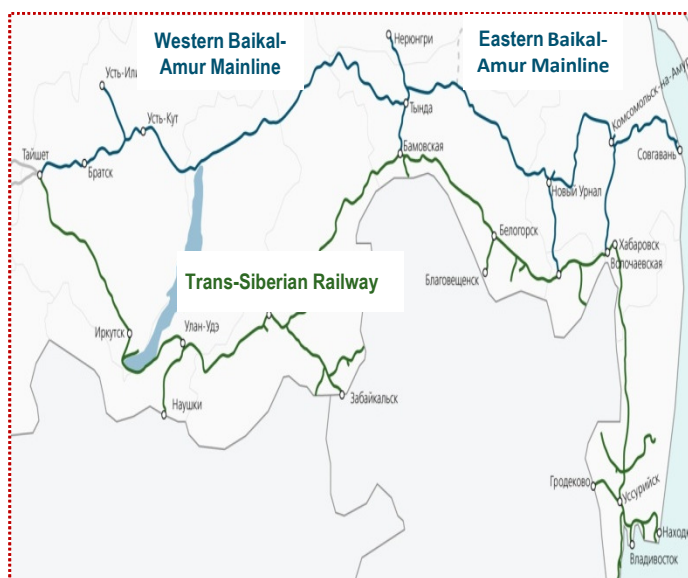
98% of the overall volume of freight is accounted for by **Russian exports to Japan** including **coal** (91%) from Russia's largest consignors such as Siberian Coal Energy Company (51%), Mechel (8%), EVRAZ (8%) and Sibuglemet (7%).

The advantages of utilizing land routes for delivery of freight from Japan and China to Europe



Infrastructure Development Projects of JSC RZD

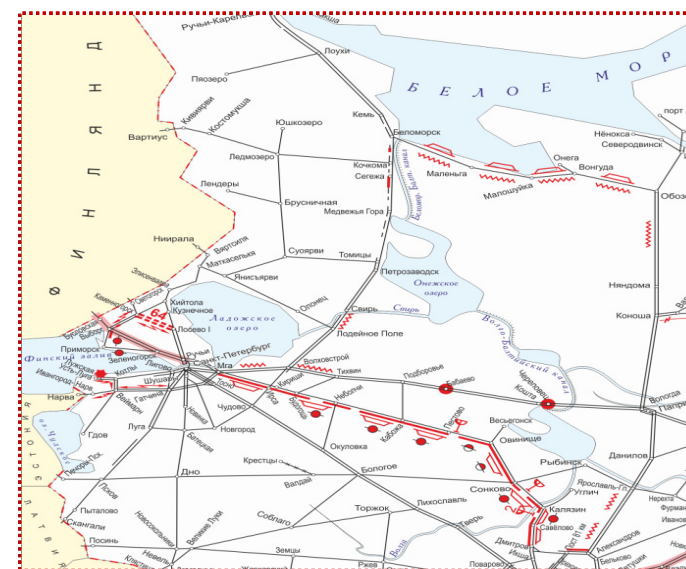
DEVELOPMENT OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE OF THE EASTERN POLYGON



GOAL:

Ensure the increase of cargo pickup volume from the principal Eastern Polygon deposits to **66 million tons** by 2020 and increase of freight railway transportation through the ports of the Far East to **121 million tons** by 2020.

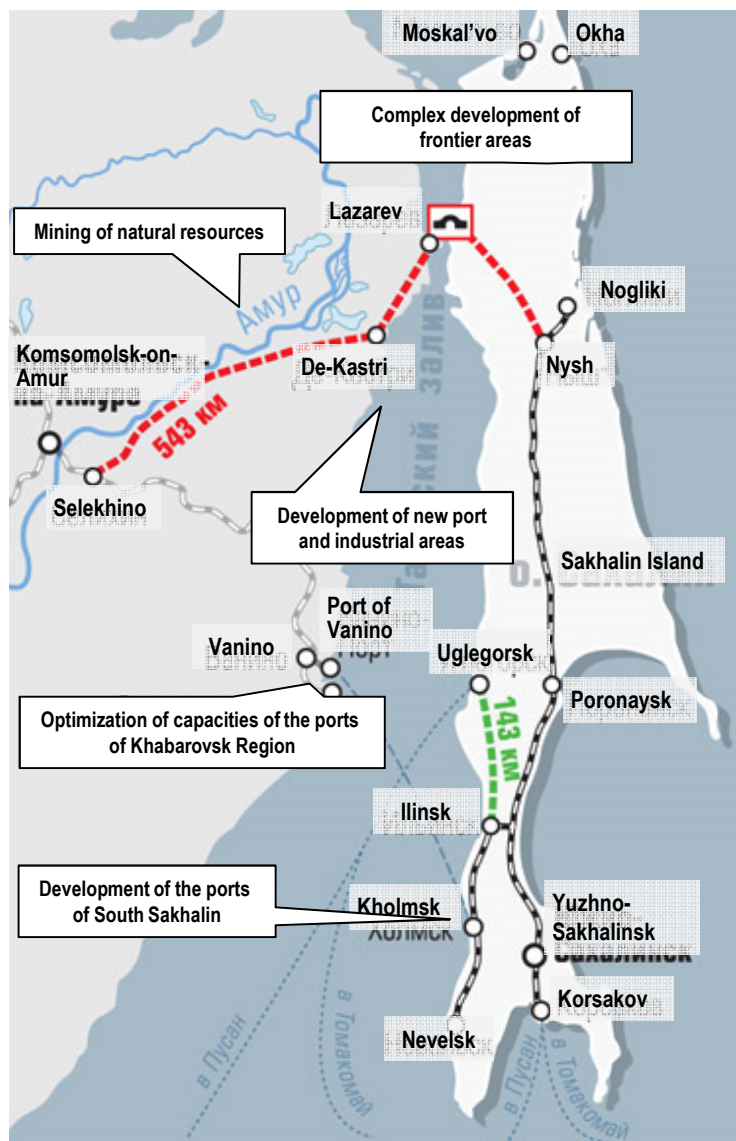
DEVELOPMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE AT THE APPROACHES TO RUSSIA'S NORTH-WESTERN PORTS



GOAL:

Increase of the freight transportation volumes via ports to **164 million tons** by 2020 and increase of the carrying capacity of railway infrastructure at the approaches to the ports.

Project for construction of a permanent crossing to the Sakhalin Island



The main effects of the Project Implementation

- Complex development of the northern areas of the Sakhalin Island and Khabarovsk Region;
- Increase of export-import and transit potential of the coastal areas;
- Setting up conditions for implementation of new projects for mining of natural resources and formation of industrial and port areas, including creation of Priority Development Regions in the Far East area and increasing their efficiency;
- Increasing efficiency of the other projects, including these for development of the Far East transport infrastructure

Connection of a new railway line Selekchino – Nysh with Baikal-Amur Mainline in Khabarovsk Region and Sakhalin Railway line on the Sakhalin Island

Potential volume of transit traffic on the route in 2030 is amounted by experts **for 33 million tons per annum**



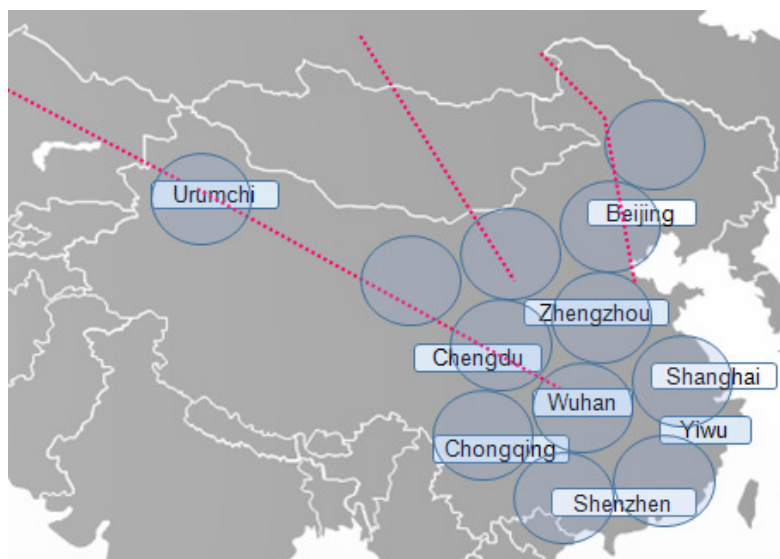
Chargé du projet Chine

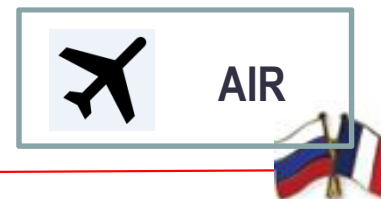
SNCF Logistics

Thème de son intervention

Présentation du projet SNCF « Forwardis



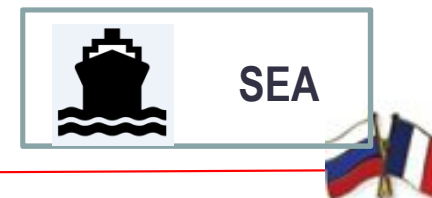




Source of data Eurostat

PRODUCT	39 - PLASTICS AND ARTICLES THEREOF		42 - Articles of leather; Travel goods, Handbags...	61 & 62 - ARTICLES OF APPAREL AND CLOTHING ACCESSORIES...		64 - FOOTWEAR, and parts...	73 - ARTICLES OF IRON OR STEEL		84 - MACHINERY AND MECHANICAL APPLIANCES; PARTS THEREOF	
	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air
Tons	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT
BE - BELGIUM										
ES - SPAIN			3 240	15 437	3 827	2 819	868	400	5 154	1 686
FR - FRANCE	5 557	3 471	3 390	26 965		1 698	1 706	1 520	10 136	9 703
GB - UNITED KINGDOM	7 595	1 758	4 741	26 825		2 716	4 023	1 142	20 392	5 675
IT - ITALY	4 561	2 846	4 424	13 137	1 196	2 311	1 767	1 790	11 961	11 921
EU28 - Europe amount	37 842	32 609	26 837	144 496	6 673	16 144	23 073	23 046	226 115	151 552

PRODUCT	85 - ELECTRICAL MACHINERY, TELEVISION IMAGE AND SOUND RECORDERS, AND PARTS		87 - VEHICLES AND PARTS AND ACCESSORIES THEREOF		90 - OPTICAL, PHOTOGRAPHIC, MEASURING, MEDICAL		94 - FURNITURE, BEDDING, other equipments...	95 - TOYS, GAMES AND SPORTS; PARTS AND ACCESSORIES	Total IMPORT China > Europe (tons)	Total EXPORT Europe > China (t)
	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air	4 - Air
Tons	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	1 - IMPORT		
BE - BELGIUM	4 982	1 594	4 982	1 594	2 249	1 059			12 213	4 247
ES - SPAIN	11 190	1 148	1 104	1 330	1 634	566	2 221	727	44 394	8 957
FR - FRANCE	22 370	7 013	1 230	2 437	3 369	2 569	2 218	2 084	80 723	26 713
GB - UNITED KINGDOM	36 691	2 879	3 687	1 201	5 401	2 113	5 911	4 745	122 727	14 768
IT - ITALY	16 366	3 941	1 298	930	6 393	1 717	2 435	1 174	65 827	24 341
EU28 - Europe amount	287 630	98 083	20 242	37 426	40 812	32 515	29 653	15 805	868 649	381 904



STATISTICS EXCHANGE WESTERN EUROPE AND CHINA 2015

Source of data Eurostat

PRODUCT	11 - PRODUCTS OF THE MILLING INDUSTRY; MALT;	12 - OIL SEEDS AND OLEAGINOUS FRUITS		19 - PREPARATIONS OF CEREALS, FLOUR, STARCH OR MIL		20 - PREPARATIONS OF VEGETABLES, FRUIT, NUTS OR OTHER		Total IMPORT China > Europe (tons)	Total EXPORT Europe > China (t)
	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea
Tons	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT		
BE - BELGIUM	8 070						16 663	0	24 733
ES - SPAIN		37 780	143 399	3 377	7 355	33 981	9 133	75 138	159 887
FR - FRANCE	7 226	4 940		9 380	19 078	21 193	3 790	35 513	30 094
GB - UNITED KINGDOM	2 900	24 934		26 709	7 477	44 818	979	96 461	11 356
IT - ITALY		9 237		4 596	24 887	77 427	10 845	91 260	35 732
EU28 - Europe amount	74 852	180 563		87 149	173 189	378 186	70 267	645 898	318 308

PRODUCT	0401 - MILK AND CREA	0404 - WHEY	08 - EDIBLE FRUIT AND NUTS	0902 - TEA	07 - EDIBLE VEGETABLES	14 - VEGETABLE PLAITING MATERIALS	16 - PREPARATIONS OF MEAT, OF FISH	2201 - WATERS, INCL. NATURAL OR ARTIFICIAL	2203 - BEER MADE FROM MALT		2204 - WINE OF GRAPES, INCL. FORTIFIED WINES	Total IMPORT China > Europe (tons)	Total EXPORT Europe > China (t)
	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea	1 - Sea
Tons	2 - EXPORT	2 - EXPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	1 - IMPORT	1 - IMPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	2 - EXPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT
BE - BELGIUM		3 979	2 122		22 644		2 617			37 626		25 261	43 727
ES - SPAIN		2 952	4 276	1 008	21 932	7 128	13 197			26 062	75 979	43 265	109 269
FR - FRANCE	50 530	46 334	3 748	5 420	32 124	4 251		15 544	3 524	8 531	160 784	45 319	285 471
GB - UNITED KINGDOM				2 865	63 581	6 870	5 833	6 932	5 307	3 618		84 456	10 550
IT - ITALY	12 512		9 621		64 498	6 025	2 541	19 333	3 223	18 293	26 356	76 287	86 115
EU28 - Europe amount	371 557	162 864	35 219	27 348	328 144	55 639	53 501	53 523	14 596	418 713	278 093	479 228	1 319 969

Statistiques échanges Europe 28 – Chine 2015



PARTNER	CHINA (PEOPLE'S REPUBLIC OF)			Source of data	Eurostat	
PRODUCT	TOTAL - TOTAL					
FLOW	1 - IMPORT	1 - IMPORT	1 - IMPORT	2 - EXPORT	2 - EXPORT	2 - EXPORT
TRANSPORT_MODE	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air	1 - Sea	2 - Rail	4 - Air
INDICATORS	QUANTITY_IN_TONS					
REPORTER/PERIOD	201552	201552	201552	201552	201552	201552
AT - AUSTRIA	624 413	10 023	18 086	287 647	28 218	13 243
BE - BELGIUM	4 358 614	244	24 837	2 726 510	1 057	16 419
BG - BULGARIA	252 697	1 222	2 216	430 788	308	532
CY - CYPRUS	82 475		1 311	17 023		548
CZ - CZECH REPUBLIC	12 746	292 642	3 619	209 363	33 971	11 012
DE - GERMANY	8 721 268	61 080	267 695	7 528 835	88 886	324 137
DK - DENMARK	757 475	88	16 999	581 906	572	13 585
EE - ESTONIA	81 166	470	2 976	130 985	150	901
ES - SPAIN	5 119 747	3 155	57 880	3 181 671	1 352	18 380
EU28 - EU28 amount	54 580 876	460 546	1 086 066	44 380 727	218 922	716 202
FI - FINLAND	379 384	136	8 200	1 983 037	11 073	9 341
FR - FRANCE	3 733 982	1 519	98 331	6 567 005	271	47 531
GB - UNITED KINGDOM	8 495 177	0	156 624	7 644 363		44 792
GR - GREECE	642 045	61	3 752	628 524	29	1 333
HR - CROATIA	92 708	3 487	839	62 129	384	59
HU - HUNGARY		27 890	19 382		4 898	11 862
IE - IRELAND	408 196	65	6 630	452 078		4 418
IT - ITALY	6 925 936	3 854	85 361	2 693 853	318	45 010
LT - LITHUANIA	194 912	1 050	1 983	128 328	487	230
LU - LUXEMBOURG	16 330		6 143	46 579	16 995	2 727
LV - LATVIA	82 396	13	1 308	429 603		184
MT - MALTA	64 356		345	2 507		58
NL - NETHERLANDS	8 334 302	3 321	222 487	4 825 508	2 003	120 063
PL - POLAND	2 237 031	20 536	25 962	516 758	4 044	8 793
PT - PORTUGAL	584 273	981	5 645	853 027	18	1 864
RO - ROMANIA	726 743	573	10 640	636 713	10 466	1 924
SE - SWEDEN	1 074 714	1 401	21 474	1 446 578	8 304	14 745
SI - SLOVENIA	330 133	2 543	2 251	270 717	56	588
SK - SLOVAKIA	247 657	24 192	13 090	98 692	5 062	1 923



Economiste et consultant

Vice-président du Cercle Kondratieff

Thème de son intervention

**Comparaison des problématiques russes et chinoises
d'investissements liées aux infrastructures**