



LETTRE DU PRÉSIDENT

N° 115

Des occasions d'affaires insoupçonnées pour les sociétés de courtage avec « l'initiative de la Ceinture et de la Route »



FAITS SAILLANTS

Au cours des dernières années depuis l'époque de Deng Xiaoping, la Chine continentale s'est ouverte prudemment aux marchés internationaux tout en sauvegardant la stabilité financière et politique.

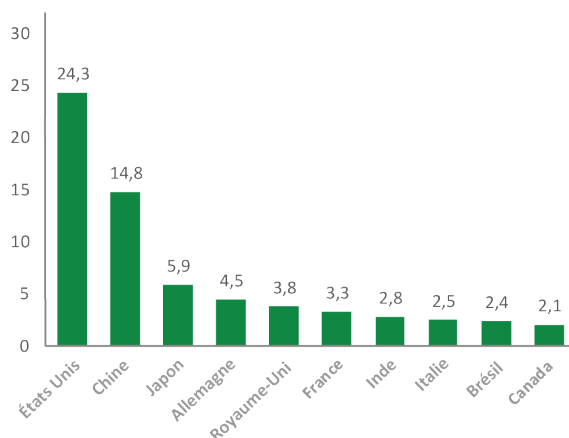
Les projets massifs d'infrastructure, portés par l'initiative de la Ceinture et de la Route, sont vus comme une stratégie à long terme pour relier les marchés de l'Asie centrale et du Sud Est asiatique aux marchés chinois afin de faciliter l'accroissement des échanges commerciaux et de renforcer l'influence et l'importance de la Chine dans l'économie mondiale.

Le financement de l'initiative de la Ceinture et de la Route proviendra de diverses sources, notamment de la monétisation des ressources naturelles des pays de l'Asie centrale. Les entreprises canadiennes ont un avantage concurrentiel pour profiter de ces occasions d'affaires.

À l'invitation du Conseil du développement du commerce de Hong Kong, j'ai dirigé à la mi-janvier la délégation canadienne à l'édition 2018 du Forum financier asiatique (Forum) intitulé « *Orienter la croissance tout en étant à l'avant-garde de l'innovation : l'Asie et au-delà* ». Le thème omniprésent des exposés au Forum a été les prévisions de croissance en Chine et en Asie, ainsi que celles de l'économie mondiale. Le consensus qui s'est dégagé est que la croissance risque d'être ralentie notamment à cause de la montée du protectionnisme commercial, des tensions géopolitiques, des chocs financiers potentiels, et des changements technologiques rapides et innovateurs.

L'intégration soutenue de la Chine aux commerce et mouvements financiers internationaux a la particularité d'avoir été à la fois stratégique et délibérément prudente, alors que la Chine a ouvert graduellement son économie et ses marchés financiers aux étrangers. La priorité absolue a été de sauvegarder la stabilité politique et financière, et par-dessus tout d'éviter les bouleversements économiques majeurs subis par la Russie lors de son passage, presque du jour au lendemain, d'un régime autocratique à un système capitaliste débridé.

Part du PIB mondial (%)



Source : Banque mondiale

Depuis le début des années 90, Hong Kong est la passerelle entre la Chine et l'économie mondiale à cause : de son régime de droit; de la sophistication de sa logistique et de ses activités de financement et d'investissement; des ressemblances culturelles. Hong Kong a gagné en sophistication. De courroie de transmission des capitaux aux entreprises de Shenzhen dans le sud de la Chine afin de mettre sur pied un secteur manufacturier destiné à l'exportation (« l'usine du monde »), Hong Kong est devenue la plaque tournante des activités de financement et de négociation de la Chine continentale. Pendant toute la période d'ouverture de la Chine, le commerce, les mouvements de capitaux et la devise sont restés étroitement contrôlés. Cependant, au cours des années, des mécanismes sophistiqués sont apparus pour faciliter les placements, notamment le centre d'échange du renminbi de Hong Kong (de tels centres sont présents maintenant à Londres et à Toronto), et le système de connexion boursière entre Shanghai/Shenzhen/Hong Kong pour les actions. On commence à faire des tests avec le système de connexion boursière pour les titres d'emprunt qui est semblable au système de connexion boursière pour les actions.

Le système de connexion boursière entre Shanghai/Shenzhen/Hong Kong permet de négocier des titres cotés à la Bourse de Hong Kong (HKEX) à partir d'endroits situés en Chine, et de convertir les titres négociés à Hong Kong en titres cotés à une bourse chinoise par l'intermédiaire d'un système complexe de négociation faisant intervenir un « super courtier » qui, en fin de journée, regroupe et établit le bilan net des ordres de vente et des ordres de vente exécutés à la HKEX, ou le cas échéant, aux bourses de Shanghai/Shenzhen, puis regroupe et compense ces opérations. Le système repose sur une reconnaissance réciproque des organismes de réglementation respectifs, la Commission chinoise de réglementation des valeurs mobilières (CSRC) et la Commission des valeurs mobilières et des contrats à terme (SFC) de Hong Kong.

Malgré une approche prudente en matière d'intégration à l'économie mondiale et de la libéralisation du commerce, l'économie chinoise a néanmoins connu une croissance

importante pour devenir la deuxième plus grande économie du monde. Elle représente maintenant un pourcentage important du commerce et des mouvements de capitaux à l'échelle mondiale. La Chine fait partie des organisations commerciales internationales, notamment du G20, du FMI, de l'OMC et de la BRI. Au cours des dernières années, la Chine a élargi sa sphère d'influence dans l'ordre économique mondial en créant des blocs commerciaux régionaux, en renforçant les relations commerciales avec des pays de l'Asie centrale et du Sud Est asiatique, et en établissant des institutions régionales comme la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII). De plus en plus, la Chine continuera à agir unilatéralement, car elle profitera du retrait des États Unis de diverses initiatives commerciales multilatérales, notamment de l'Accord de Partenariat transpacifique.

Une Ceinture, Une Route : un projet d'infrastructure de 1 T\$US

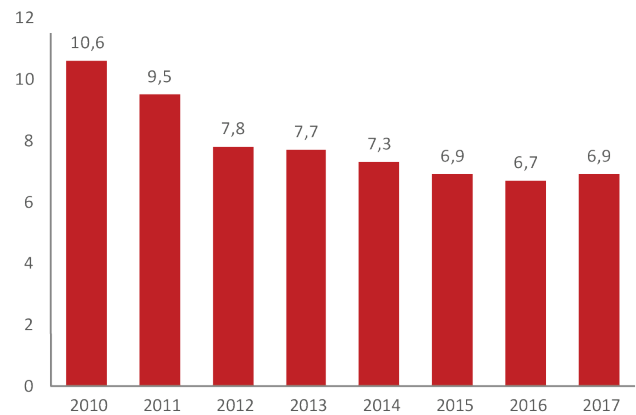


La Chine a lancé plusieurs projets massifs d'infrastructure à l'intérieur de ces blocs commerciaux régionaux, des projets remarquables, notamment : l'initiative de la Ceinture et de la Route en Asie centrale et dans le Sud Est asiatique; et la région de la Grande Baie dans le delta de la rivière des Perles. Le projet de la Ceinture et de la Route comprend une liaison par route et chemin de fer à travers l'Asie centrale jusqu'en Europe – l'ancienne Route de la soie, et une route maritime à travers l'océan Indien, longeant les côtes du Sud Est asiatique, de la Thaïlande, du Myanmar, de l'Inde, du Pakistan, du golfe Persique et pour ensuite rejoindre l'Europe. Ce développement infrastructurel est vu comme un lien entre les divers pays d'une région afin de les rapprocher dans un bloc commercial viable. Ces nouvelles infrastructures constituées de ports, routes et ponts peuvent aussi être vues comme des mesures prises par la Chine pour protéger sa sphère d'influence économique en Asie centrale et dans le Sud Est asiatique. La région de la Grande Baie est un projet d'infrastructure qui relie les grandes villes de la rivière des Perles, notamment Guangdong, Hong Kong, Macao, Chaoshan, Zhangzhou-Xiamen, Quanzhou-Putian et Fuzhou.

Les sommes colossales nécessaires pour financer ces projets proviendront principalement de Chine – à savoir la Banque de développement de Chine, la Banque d'exportation et d'importation de Chine (Eximbank), et la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII). On espère qu'il y aura aussi des investisseurs du secteur privé. Le défi pour la Chine en tant que principal maître d'œuvre de cette stratégie infrastructurelle est de récupérer ces investissements étant donné les perspectives économiques moroses de plusieurs de

ces projets. On pourrait faire valoir que le remboursement direct des investissements d'infrastructure est moins prioritaire, car l'économie de la Chine continentale profitera énormément de l'élargissement du commerce avec ces pays une fois que l'infrastructure de transport sera établie.

Croissance du PIB de la Chine
Changement d'une année à l'autre (%)



Source : Banque mondiale

Pour les pays en voie de développement plus prospères, le financement pourrait provenir des recettes fiscales ou dans certains cas de l'achat dans ces pays d'actifs stratégiques par la Chine, par exemple des baux à long terme d'installations portuaires, des lots de terre agricole, etc. Par exemple, le Sri Lanka vient d'accorder un bail de quatre vingt dix neuf ans à la Chine sur le port Hambantota situé sur sa côte sud ouest. Ces capitaux pourraient servir à financer le développement infrastructurel.

Une autre raison de financer le développement infrastructurel, particulièrement dans les pays les plus pauvres participant à l'initiative de la Ceinture et de la Route, est la monétisation des ressources naturelles de ces pays par l'intermédiaire de titres boursiers détenus par des entreprises et la mise en garantie des produits de la monétisation pour le financement des infrastructures. Le besoin de valorisation des ressources naturelles représente une occasion d'affaires intéressante pour plusieurs entreprises canadiennes qui ont de l'expertise dans la valorisation des ressources naturelles. Cette importante occasion d'affaires pour les entreprises canadiennes devrait susciter un plus grand intérêt dans l'initiative de la Ceinture et de la Route afin de mieux comprendre les différentes options de financement possibles, de provoquer des discussions et de faire valoir des arguments pour influencer la réflexion stratégique.

CONCLUSION

À plusieurs occasions au cours du Forum, on a prédit un essoufflement de la croissance de l'économie chinoise en faisant valoir diverses raisons : endettement excessif des entreprises, hausse de l'inflation, dépréciation monétaire, passage difficile d'une économie axée sur les exportations à une économie de plus en plus tournée vers les consommateurs. Et pourtant, c'est une solide croissance du pays qui a prévalu par l'élargissement de la base économique et la création d'une classe moyenne prospère. La Chine a pris des mesures graduelles et

soutenues pour ouvrir et libéraliser son économie à un rythme qui a permis de sauvegarder la stabilité politique et économique. Le pays a profité de sa présence à part entière dans des organismes commerciaux internationaux. La Chine a aussi agi unilatéralement en élargissant sa sphère d'influence dans le monde entier par la création de relations commerciales et de blocs commerciaux régionaux. Les développements infrastructurels colossaux ont été un outil efficace pour établir et renforcer les relations commerciales tout en étant conformes aux objectifs stratégiques en matière économique et politique.

Veillez agréer mes salutations distinguées.



Ian C. W. Russell, FCSI
Président et chef de la direction de l'ACCVM
Février 2018