

« LA CHINE ET L'AFRIQUE »

Académie des sciences d'outre-mer

Séminaire franco-congolais de Brazzaville (8 - 9 mai 2024)

LES MULTINATIONALES CHINOISES : À LA RECHERCHE D'UN LEADERSHIP SOUS L'ÉGIDE DE L'ÉTAT

Dominique Barjot

Secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences d'outre-mer

Professeur émérite à Sorbonne Université

dom.barjot@orange.fr

secretaireperpetuel@academiedoutremer.fr

INTRODUCTION

La croissance impressionnante de la Chine s'est appuyée dans les années 2000 et 2010 sur la montée en puissance des entreprises multinationales de pays émergents (CMNE), plus communément désignées sous l'appellation de global challenger (Boston Consulting Group). Si elles ne se limitent pas à la Chine, comme le montre l'exemple des groupes brésiliens (Petrobras, Votorantim, Natura), indiens (Mittal, Tata Group), mexicains (Bimbo, Cemex), nigériens (Dangote Cement) ou russes (Gaprom, Rosneft, Rusal, Severstal), c'est bien dans ce pays que sont apparues puis se sont imposées les groupes les plus puissants, d'abord sur le plan national, puis à l'international. Mais ce développement spectaculaire s'inscrit dans un contexte tout à fait spécifique. Il s'agit en effet le plus souvent d'entreprises d'État dont les finalités ne répondent qu'imparfaitement au modèle canonique de la firme tel qu'analysé par les économistes industriels et les gestionnaires anglo-saxons.

1/ DES ENTREPRISES GÉANTES SOUVENT LIÉES À L'ÉTAT

1-1/ La montée en puissance des firmes chinoises

(tableau 1)

1-2/ La priorité aux impératifs de défense : une incitation aux surcapacités de production ?

1-3/ Percée dans les technologies de pointe

Tableau 1 : Classement 2019 par chiffre d'affaires des dix plus grosses entreprises mondiales

(en milliards de dollars)

Source : *Fortune* 2019.

Ran g	Noms	Pays	Chiffres d'affaires	Résultat net	Employés (1000)
1	Walmart	États-Unis	523,9	14,9	2200
2	Sinopec	Chine	407,0	6,8	583
3	State Grid	Chine	383,9	8,0	908
4	China National Petroleum Co	Chine	379,1	4,	1344
5	Royal Dutch Shell	Pays-Bas	352,1	15,8	83
6	Saudi Aramco	Arabie Saoudite	329,8	88,2	79
7	Amazon	États-Unis	296,2	10,6	798
8	Volkswagen	Allemagne	282,8	15,5	671
9	BP	Royaume- Uni	282,6	4,0	73
10	Toyota Motor Corp.	Japon	275,3	19,1	360

Tableau 2 - **Principaux producteurs automobiles en Chine**

Top-Selling Brands in China in 2023				
CarNewsChina.com				
Rank	Brand	Sale	YoY Change	Share
1	BYD	2,571,109	+43.3%	11.85%
2	Volkswagen	2,228,635	-0.2%	10.27%
3	Toyota	1,702,773	-3.8%	7.84%
4	Honda	1,193,019	-12.3%	5.50%
5	Changan	962,061	-3.5%	4.43%
6	Geely	914,752	+9.6%	4.21%
7	Wuling	843,103	+7.8%	3.88%
8	BMW	705,163	+7.8%	3.25%
9	Nissan	687,110	-14.3%	3.17%
10	Audi	664,607	+11.3%	3.06%
Whole Market		21,706,000	+5.6%	100%

Tableau 3 : COMMENT ET POURQUOI LA CHINE EST-ELLE DEVENUE LE LEADER MONDIAL DE LA CONSTRUCTION NAVALE ?

En 2023, l'industrie chinoise de la construction navale aura livré environ 50 % du tonnage mondial de la construction navale. Le leadership de la Chine a ainsi succédé à celui du Royaume-Uni jusqu'à la fin des années 1950, du Japon de cette date jusqu'aux années 1990, et de la Corée du Sud entre 2000 et 2010. Les facteurs de ces hégémonies successives ont été analysés par un abondant corpus historiographique, le plus souvent anglo-saxon. L'objectif est d'examiner, dans une double perspective d'économie industrielle rétrospective et d'histoire des entreprises, quels sont les facteurs qui ont permis à l'industrie chinoise de la construction navale de s'affirmer, et quelles sont ses forces et ses faiblesses. Même si, aujourd'hui, les chantiers navals japonais et sud-coréens résistent grâce à leurs hauts niveaux d'innovation, de productivité et, dans le cas de la Corée, d'économies d'échelle, l'industrie chinoise a globalement pris le dessus. Elle le doit bien sûr à la stratégie volontariste du gouvernement, à ses différentes formes de soutien réglementaire et financier, à la puissance de ses entreprises d'État et à des coûts de main-d'œuvre encore très inférieurs. **China State Shipbuilding Corporation (CSSC)**, née en 2019 de la fusion des principales entités chinoises de construction navale CSIC et CSSC, est la plus grande entreprise de construction navale au monde et un groupe de défense de premier plan en Chine. Mais le rôle des entrepreneurs privés nationaux, plus petits mais plus rentables, des joint-ventures entre entreprises chinoises et étrangères et des filiales locales de grands groupes coréens ou japonais a également joué un rôle majeur. La montée des impératifs géostratégiques et la priorité croissante accordée aux entreprises d'État ne sont pas nécessairement une garantie de leadership à long terme.

Tableau 4 –
HUAWEI
Siège social à Shenzhen
(Guangdong, Chine)



Tableau 5
XIAOMI
Siège social à Haidian District (Pékin)



2/ UNE INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION HYPERTROPHIÉE AU SERVICE DU RAYONNEMENT INTERNATIONAL DE LA CHINE

2-1/ Un énorme effort de construction de logements et d'infrastructures

A/ Un énorme marché en expansion, mais en voie de ralentissement

B/ Conséquence : développement de surcapacités dans les industries de base

Tableau 2

Tableau 3

2-2/ À la recherche d'un leadership mondial

A/ Des ambitions géostratégiques grandissantes

B/ La Chine, nouveau banquier du monde ?

Tableau 6 - Les dix plus importants groupes mondiaux producteurs d'acier en 2019 (en millions de tonnes)

Source : Worldsteel association.

1	ArcelorMittal	Luxembourg	97,3
2	China Baowu Group	Chine	95,5
3	Nippon Steel Corp.	Japon	51,7
4	HBIS Group	Chine	46,6
5	Posco	Corée du Sud	43,1
6	Shagang Steel Group	Chine	41,1
7	Ansteel Group	Chine	39,2
8	Jianlong Group	Chine	31,9
9	Tata Steel Group	Inde	30,2
10	Shougang Group	Chine	29,3

Tableau 7 - Les dix plus importants cimentiers mondiaux par le volume annuel de leur production en 2019

(en millions de tonnes)

Source : Datis Export Group.

Rang	Compagnie	Pays	Production annuelle	Capacité de production annuelle
1	LafargeHolcim	Suisse/France	286,6	386,5
2	AnhuiConch	Chine	217,2	288,0
3	CNBM	Chine	176,2	406,0
4	Heidelberg Cement	Allemagne	121,1	129,0
5	Cemex	Mexique	87,1	93,0
6	Italcementi	Italie	76,6	77,0
7	China Resources Cement	Chine	71,0	78,3
8	Taiwan Cement	Taiwan	63,7	69,0
9	Eurocement	Russie	45,2	50,0
10	Votorantim	Brésil	45,0	54,4

3/ LES ENTREPRISE CHINOISES DE CONSTRUCTION : UN LEADERSHIP MONDIAL (1)

3-1/ Des entreprises géantes tentant de dominer le marché mondial

3-2/ De grandes entreprises à capitaux publics et puissamment appuyées par leur pays

3-3/ Un leader mondial : la CSCEC

Tableau 8 - LES ENTREPRISE CHINOISES DE CONSTRUCTION : UN LEADERSHIP MONDIAL (2)

“ENR TOP International Contractors”, *ENR Rankings: Top 250 Global Contractors*

En 2019, parmi les dix plus grandes firmes de construction (ou *contractors*), l'on comptait sept firmes chinoises : **China State Construction & Engineering Corp. (180 milliards de dollars US de chiffre d'affaires, numéro 1 mondial)**, **China Railway Group Ltd (154,9 milliards de dollars US, n° 2)**, **China Railway Construction Corp. (123,4 milliards, n° 3)**, **China Communication Construction Group Ltd (89,5 milliards, n° 4)**, **Power Construction Corp. of China (57,0 milliards, n° 5)**, **China Metallurgical Group Corp. (43,6 milliards, n°8)** et **Shanghai Construction Group (40,2 milliards)**. Trois européens peinaient à leur faire face : Vinci (France, 54,6 milliards, n° 6 mondial), Grupo ACS (Espagne, 45,0 milliards, n° 7) et Bouygues SA (France, 33,2 milliards, n° 10), Hochtief (Allemagne, 30,2 milliards) se plaçant au 11^e rang mondial. **Pour faire bonne mesure, parmi les vingt premières entreprises mondiales, l'on comptait encore quatre entreprises chinoises : China Energy Engineering Corp. N° 12, Beijing Urban Construction Group Co. Ltd, n°13, Shaanxi Construction Engineering Holding Group, n°17 et China Chemical Engineering Holding Group Corp, n° 18.** Elles faisaient face à deux groupes japonais (Obayashi Corp., n° 15 et Kajima Corp., n° 19), un autrichien (Strabag SE, n°14), un français (Eiffage, n°16) et un suédois (Skanska, n° 20).

Tableau 9 - Les sociétés chinoises China State construction engineering corporation (CSCEC), China Road and Bridge corporation (CRBC) et Zheingwei Technique Congo (ZTC) ont signé hier avec la partie congolaise représentée par le ministre de l'Aménagement, de l'équipement du territoire et des Grands travaux, Jean Jacques Bouya, des actes d'engagement relatifs aux modalités d'utilisation de la créance décaissée dans le cadre des négociations avec le Club de Brazzaville.

ACTUALITÉS, ÉCONOMIE, ENTREPRISES, FEATURED, 9 AVRIL 2024



CONCLUSION

La montée en puissance des grandes firmes chinoises ne fait aucun doute. Néanmoins, elle suscite des résistances de plus en plus vives, notamment en raison de l'omniprésence du contrôle de l'État sur leur activité. C'est ce qu'a révélé l'affaire Huawei, leader mondial des réseaux de télécommunications (194.000 salariés en 2018, année où la firme a dépassé Apple sur le marché des smartphones). Les problèmes ont aussi des causes internes. En effet, le développement du e-commerce a poussé peu à peu les grandes chaînes de supermarché à quitter la Chine : ainsi Carrefour et Metro en 2019, Tesco début 2020, puis Auchan en octobre 2020. Alibaba apparaît, de fait, comme le meilleur partenaire sur un marché marqué par le boom de l'e-commerce.

Se confirment ainsi deux tendances de fond du marché chinois : la numérisation et la concentration au profit d'acteurs locaux de plus en plus puissants s'adressant à des consommateurs hyperconnectés. Alibaba en est l'un des principaux bénéficiaire avec un chiffre d'affaires en hausse et des marges bénéficiaires accrues. Numéro un mondial du paiement en ligne, la filiale Ant Group d'Alibaba, devait procéder le 5 novembre 2019 à la plus grosse introduction en Bourse, jamais réalisée à Shanghai et Hong Kong, avec un montant de 34,4 milliards de dollars US. Mais les autorités chinoises de régulation ont signifié leur interdiction de l'opération.. L'annonce de la suspension de l'introduction d'Ant Group a fait fortement chuter l'action Alibaba à Wall Street. Il est clair que l'un des blocages majeurs de développement «économique chinois réside aujourd'hui dans la difficulté passer du capitalisme d'État au capitalisme tout court.