

Ressources naturelles — Pétrole et gaz

Contexte commercial

Afin d'accroître sa compétitivité, on a procédé à une réorganisation et à une restructuration administrative majeures de l'industrie pétrolière chinoise après la séance de mars 1998 du Congrès national du peuple. Les champs pétrolifères, les raffineries, les sociétés pétrochimiques, les fabricants de fibres chimiques et les stations-service, qui étaient sous le contrôle de la China Petroleum and Natural Gas Group Corporation (CNPC), de la China National Petrochemical Group Corporation (SINOPEC), et de l'ancien ministère de l'Industrie chimique, relèvent maintenant de deux sociétés de portefeuille à intégration verticale — CNPC et SINOPEC — le fleuve Jaune servant de ligne de démarcation géographique qui délimite leur compétence. Une société beaucoup plus petite, China New Star National Petroleum Corporation, demeure en activité et est autorisée à nouer des relations avec des entreprises étrangères. Les activités en mer relèvent du mandat de la China National Offshore Oil Corporation (CNOOC).

La compétence en matière de réglementation incombe à présent à l'Administration nationale de l'industrie chimique et du pétrole (SAPCI), qui vient d'être créée. La Commission de planification du développement de l'État (SDPC) fixe les objectifs macroéconomiques, ajuste les prix et met en oeuvre diverses réformes dans le secteur.

Débouchés

La stagnation de la production en provenance des anciens champs pétrolifères de la Chine et le développement intensif de nouveaux champs offrent aux entreprises canadiennes de services et d'équipements d'exploitation du pétrole et du gaz de nombreuses possibilités de fournir des technologies de pointe pour accroître la récupération de pétrole et exploiter de nouveaux champs. Afin de maintenir la production dans les champs pétrolifères de l'Est, la Chine aura un besoin croissant de technologies perfectionnées et de meilleures méthodes de gestion. Cette situation a donné aux pétrolières étrangères l'occasion de conclure des accords de récupération assistée et de partage de la production avec les exploitants des champs pétrolifères chinois ainsi que de vendre en Chine des technologies de pointe et du matériel d'avant-garde.

À mesure que la Chine continue d'investir dans des projets pétroliers à l'étranger, les entreprises canadiennes auront plus d'occasions de participer à un projet dirigé par la Chine à l'étranger. Compte tenu de la renommée internationale de l'expertise canadienne dans ce secteur et du caractère amical de nos relations bilatérales, la collaboration d'un pays tiers est une approche viable pour les sociétés canadiennes qui s'intéressent au marché d'exportation.

Bien que la Chine dispose de vastes réserves de gaz naturel, leur utilisation est limitée par l'éloignement des gisements de gaz et l'insuffisance des infrastructures de transport. Dans le cadre de sa stratégie en vue de réduire les pénuries d'énergie et de diversifier ses sources d'approvisionnement, la Chine est résolue à établir un réseau de gazoducs transnationaux et nationaux. Les progrès ont été lents à cause de la faiblesse des prix du gaz, des problèmes de financement et du manque de coopération de la part des pays voisins. Par ailleurs, le réseau de gazoducs est une réalité dans la stratégie énergétique globale de la Chine, et il offre des possibilités. À titre d'exemple, la Chine encourage maintenant l'utilisation du gaz naturel pour remplacer le charbon et l'essence.

Contraintes

La difficulté d'accès aux principales régions d'exploration, la complexité de la réglementation et l'instabilité des politiques régissant la réforme des prix figurent au nombre des obstacles qui empêchent les entreprises étrangères de participer aux activités d'exploration et d'exploitation du pétrole et du gaz en Chine.

Plan d'action

Dans ce secteur, le Plan d'action vise les objectifs suivants :

- ◆ la faire mieux connaître l'expertise canadienne aux décideurs chinois grâce à des échanges, des expositions et des missions de formation;



CNPC — Le Centre du pétrole de l'Alberta favorise le développement et le transfert de la science et de la technologie de pointe entre le Canada et la Chine. Pour plus d'information sur les débouchés dans le secteur du pétrole, consultez son site Web à <http://www.altabjo.cn.net>

- ◆ la surveiller l'évolution de la politique d'exploitation pétrolière et gazière en Chine afin de fournir aux entreprises canadiennes des informations utiles sur les débouchés que peut offrir le secteur;
- ◆ la faire valoir le rôle de partenaires fiables et compétents que les sociétés canadiennes peuvent jouer dans les projets réalisés par la Chine à l'étranger.

Transports

Chine continentale

Contexte commercial

Malgré des améliorations considérables et constantes, et bien que la Chine ait reconnu l'ampleur de la tâche qui l'attend, l'infrastructure chinoise des transports continue de former un goulot d'étranglement qui retarde l'expansion commerciale. La Chine demeure toutefois le plus grand marché potentiel d'infrastructure au monde, ce qui crée de formidables débouchés pour les ingénieurs, fournisseurs et investisseurs canadiens.

Aviation : Au cours de la période de 1986 à 1996, le volume du transport aérien de passagers s'est accru de 16 % par an, avant que la crise financière en Asie ne réduise la croissance à 1,5 % seulement en 1998. Depuis lors, les taux de croissance se sont quelque peu raffermis, et tant Airbus que Boeing — les principaux fournisseurs d'avions à la Chine — ciblent encore la Chine comme leur principal marché de croissance. Des débouchés commencent maintenant à apparaître dans l'industrie aéronautique régionale, allant de pair avec l'expansion de l'infrastructure de l'aviation chinoise et un marché plus exigeant pour le transport de passagers.

La croissance du transport aérien de passagers et de marchandises alimente un programme nécessaire et ambitieux de construction, d'expansion et de modernisation des aéroports dans tout le pays. En 1999, Beijing et Shanghai ont ouvert d'importants nouveaux aéroports internationaux, et Guangzhou, Hangzhou, Nanjing et Fuyang sont en voie de réaliser leurs propres projets de grande envergure. Jusqu'ici, en 1999, 27 projets d'aménagement aéroportuaire sont en cours. Les règlements régissant la gestion et

l'investissement étrangers ont été quelque peu assouplis afin d'attirer davantage l'expertise et les capitaux étrangers.

Avec un budget prévu d'environ 1,8 milliard de dollars, la Chine progresse dans la réalisation de ses projets de création de quelque 10 grands centres régionaux de contrôle de la circulation aérienne.

Transport ferroviaire et maritime : Le secteur des chemins de fer chinois, l'un des derniers bastions de l'économie planifiée, a été pendant des décennies un monopole énorme, inébranlable et tentaculaire. L'émergence d'un réseau routier, qui se produit maintenant en Chine, place ce monopole face à un concurrent sérieux, ce qui devrait entraîner une réforme et une modernisation spectaculaires au sein du secteur des chemins de fer chinois. Des projets sont en cours en vue de construire d'ici 2005 un réseau ferroviaire destiné à relier les trois principales régions économiques de la Chine, c'est-à-dire le Nord-Est, le golfe de Bohai et le delta du Yangzi. À l'heure actuelle, des discussions se déroulent au sujet du service de trains à grande vitesse qui relierait Beijing à Shanghai, et un projet pourrait être entrepris dès l'an 2000. Un service de trains électriques atteignant 200 km/h et construit à l'aide de technologie européenne a été instauré dans le corridor très rentable Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong, en Chine méridionale.

Le fait que plus de 80 % des conteneurs reçus aux ports chinois ou expédiés à partir de ces ports ne parcourent pas une distance de plus de 50 km au-delà du terminal maritime reflète les carences du réseau de transport. Le gouvernement chinois et les spécialistes des banques de développement international sont conscients du problème, et des travaux sont en cours afin d'améliorer nettement l'efficacité du transport intermodal en Chine.

Expansion des aéroports — Projections pour 2005

	Passagers (millions)	Fret (tonnes)
Hong Kong	35	3 000 000
Beijing Capital International	35	780 000
Shanghai Pudong International	20	500 000
Guangzhou Hua Du	27	800 000
Chongqing	5	110 000

Source : Rapport commercial sur la Chine et missions canadiennes