

Suivi bi-hebdomadaire Covid-19 : situation au 1 juin 2020

Le Service économique régional de Pékin réalise depuis le 24 février des points réguliers à destination des entreprises et de la communauté d'affaires française sur la crise sanitaire liée au virus Covid-19, ainsi que sur l'impact de cette dernière sur l'activité économique et le secteur des transports en Chine. **A partir de la semaine du 8 juin, ces points seront publiés une fois par semaine, le mercredi.** Des analyses plus approfondies - et notamment sectorielles - sont par ailleurs disponibles dans les brèves hebdomadaires du SER de Pékin publiées le vendredi. Tout lecteur intéressé peut s'y abonner par simple demande [mail](#).

Situation sanitaire

Nombre de cas (Chine continentale)

	29 mai	30 mai	31 mai	1 juin
Cas confirmés	82 999	83 001	83 017	83 022 (+5)
Cas possibles	5	4	3	2
Décès (dont Hubei)	4 634 (4512)	4 634 (4 512)	4 634 (4 512)	4 634 (4 512) (+0)
Guérisons	78 302	78 304	78 307	78 315

Le 28 mai 2020, selon les sources officielles, cinq nouveaux cas de personnes atteintes de la Covid-19 ont été enregistrés en Chine continentale et aucun décès.

Situation économique

Les variations indiquées dans les tableaux ci-dessous sont exprimées en glissement annuel.

Mobilisation de la main-d'œuvre chinoise

Voyageurs quotidiens	semaine du 27 avril	semaine du 4 mai	semaine du 11 mai	semaine du 18 mai	29 mai
Voyageurs des transports collectifs interurbains (fer, routes, voies d'eau et air)	22 825 000 (-55 %)	22 211 000 (-52 %)	21 773 000 (-53 %)	22 424 000 (-52 %)	23 555 000 (-52 %)

Indicateurs de mobilité urbaine

Fréquentation du métro (voyageurs quotidiens)	semaine du 4 mai	semaine du 11 mai	semaine du 18 mai	semaine du 25 mai	1 ^{er} juin
Pékin	4 084 000 (-55 %)	5 004 000 (-45 %)	5 277 000 (-41 %)	5 277 000 (-39 %)	6 854 000 (-31 %)
Shanghai	6 792 000 (-39 %)	7 764 000 (-30 %)	8 066 000 (-25 %*)	9 285 000* (-22* %)	9 598 000 (non disp.)

NB : les moyennes hebdomadaires sont calculées sur sept jours ; elles comprennent donc les jours de fréquentation plus limitée du week-end. * Statistique sur les cinq premiers jours de la semaine uniquement

Autres indicateurs de reprise de l'activité

Indicateur	29 mai	30 mai	31 mai	1 juin	2 juin
Consommation de charbon par six grands groupes de production électrique (1000 t.)	593,0 (+7%)	587,6 (+3%)	589,3 (-1%)	577,6 (-5%)	557,9 (-7%)
Ventes immobilières dans 32 grandes villes (1000 m ²)	765,7 (+13%)	503,8 (-1%)	Non dispo.	Non dispo.	Non dispo.

NB : ces données sont issues de la base de données *Wind*. Les six groupes de production électrique sont : Zhejiang Electric Group, Shangdian Power, Yudean Group, China Guodian Corp., China Datang et China Huaneng. Les 32 villes sont : Pékin, Shanghai, Tianjin, Canton, Shenzhen, Hangzhou, Nankin, Qingdao, Suzhou, Jiangyin, Xiamen, Dalian, Wuhan, Nanchang, Foshan, Wuxi, Fuzhou, Dongguan, Huizhou, Baotou, Changchun, Yangzhou, Anqing, Yueyang, Shaoguan, Nanning, Chengdu, Changsha, Harbin, Kunming, Shijiazhuang, Lanzhou. On compare la moyenne glissante sur sept jours avec la période correspondante en 2019 (glissement annuel).

Principales actualités économiques

Selon Trivium, l'économie chinoise fonctionnerait au 1er juin à 87,7 % de ses capacités normales (87,8 % pour les grandes entreprises ; 87,6 % pour les PME). La reprise de l'activité est générale mais les capacités restent sous-utilisées.

Indice d'activité	27-mars	16-avr	7-mai	1-juin
Total	74,9 %	82,8 %	86,2 %	87,7%
Grandes entreprises	80,1 %	83,0 %	85,3 %	87,8%
PME	71,4 %	82,6 %	86,7 %	87,6%

L'indice PMI officiel a baissé en mai (50,8 à comparer à 50,6 en avril), attestant de l'atonie de la reprise économique. L'indice des directeurs d'achats Caixin-Markit a quant à lui augmenté à 50,7 en mai après 49,4 en avril. Ce dernier est focalisé sur l'industrie légère, alors que l'indice officiel des directeurs d'achats reflète les tendances relatives à l'industrie lourde. Un indice supérieur à 50 signifie une expansion du secteur par rapport au mois dernier. ([Caixin](#))

La Banque Centrale (PBoC) amorce cette semaine un rachat de microcrédits auprès de banques locales (à hauteur de 400 Mds CNY à ce stade). En rachetant des prêts bancaires faits par les prêteurs locaux (banques commerciales municipales ou locales, coopératives rurales, banques privées) aux petites entreprises, la PBOC souhaite permettre aux banques de prêter jusqu'à 1000 Mds CNY (140 Mds USD) aux petites entreprises dans le contexte de la pandémie. Néanmoins, les banques locales continuant de porter le risque, il demeure à ce stade difficile de savoir si cette mesure sera couronnée de succès. ([Reuters](#))

Selon [Bloomberg](#), la Chine aurait ordonné à ses entreprises d'état agricoles de mettre en pause leurs achats de produits en provenance des Etats-Unis. Cette mesure constituerait un signal de plus que le deal *phase-1* est en péril à mesure que les relations entre les Etats-Unis et la Chine se détériorent. La Chine s'était engagée en janvier à importer 36,5 Mds USD de produits agricoles américains en 2020 mais n'en a acheté que 3,3 Mds USD au premier trimestre.

Un vol charter affrété pour une partie de la communauté d'affaires allemande est arrivé à Tianjin le 29 mai. Le vol LH342 a transporté un peu moins de 200 personnes de la communauté

d'affaires, dans le cadre du dispositif « fast track » mis en œuvre par les autorités chinoises pour faciliter le retour de cadres et techniciens étrangers en Chine, nécessaires à la reprise économique. Un passager asymptomatique a été testé positif au COVID-19. Un autre vol charter est programmé pour Shanghai dans les prochains jours.

À partir du 1er juin 2020, les services de transit internationaux reprennent à Hong-Kong, à l'exception du transit depuis/vers des destinations en Chine continentale (non autorisé). Par ailleurs, les services de transport terrestre transfrontalier et de transfert transfrontalier par ferry demeurent suspendus pour tous les passagers de l'aéroport international de Hong-Kong. Les restrictions de non-entrée pour les non-résidents de Hong Kong depuis l'étranger restent inchangées (avec exemption dans certains cas, diplomates, familles notamment). Les obligations de quatorzaine restent également en vigueur pour tous les entrants dans la RAS de Hong-Kong.

La Chambre de commerce européenne publie une étude sur les contraintes structurelles du marché de transport aérien chinois pesant sur les compagnies européennes. Dans [ce rapport publié le 2 juin](#), la Chambre analyse le développement des compagnies aériennes chinoises au cours des dernières années, accéléré par des aides publiques et des expansions généreuses en matière de droits de trafic dans les négociations bilatérales récentes. Avant la crise du Covid-19, cette surcapacité de l'offre des compagnies chinoises interrogeait sur la loyauté de la concurrence entre compagnies chinoises et européennes, que pouvaient aggraver encore certaines entraves opérationnelles propres à l'exploitation aérienne en Chine (systèmes d'allocation des slots, contraintes de navigation aérienne, etc.).

La pollution de l'air serait maintenant supérieure à la normale dans plusieurs grandes villes de Chine. Le *Center for Research on Energy and Clean Air* a publié une analyse fondée sur les chiffres du ministère de l'Ecologie et de l'Environnement (MEE) chinois qui montre que la qualité de l'air serait maintenant moins bonne que l'année dernière dans plusieurs grandes villes chinoises. La reprise économique pourrait être à l'origine de ces mauvaises statistiques. ([CREA](#))

Situation dans les transports

Transport aérien : La multiplication de l'offre de fret aérien répond difficilement à la très forte demande pour l'acheminement de matériel médical d'urgence, malgré une multiplication par cinq de l'offre de charters tout cargo par rapport à la période normale, entraînant une saturation des principaux aéroports (Shanghai, Shenzhen, Canton, etc.) et des difficultés opérationnelles pour les charters cargo, désormais contingentés après une brève période de libéralisation des vols. Sans retour des vols mixtes passagers et cargo, l'offre restera inadéquate et entraîne une flambée des prix. L'Administration de l'Aviation Civile de Chine (CAAC) [souhaite faciliter l'approbation de vols non-réguliers](#) de passagers internationaux à destination de la Chine. Les procédures de dépôts de permis sont en parties simplifiées et les délais de traitement ramenés à trois jours de préavis (contre une semaine habituellement). Cette annonce intervient alors que la Chine continue de s'opposer à la reprise de vols réguliers - légitimement demandée par les compagnies étrangères et prévue par les accords de services aériens bilatéraux - , en vertu de sa politique dite « 5-1 » (limitation des

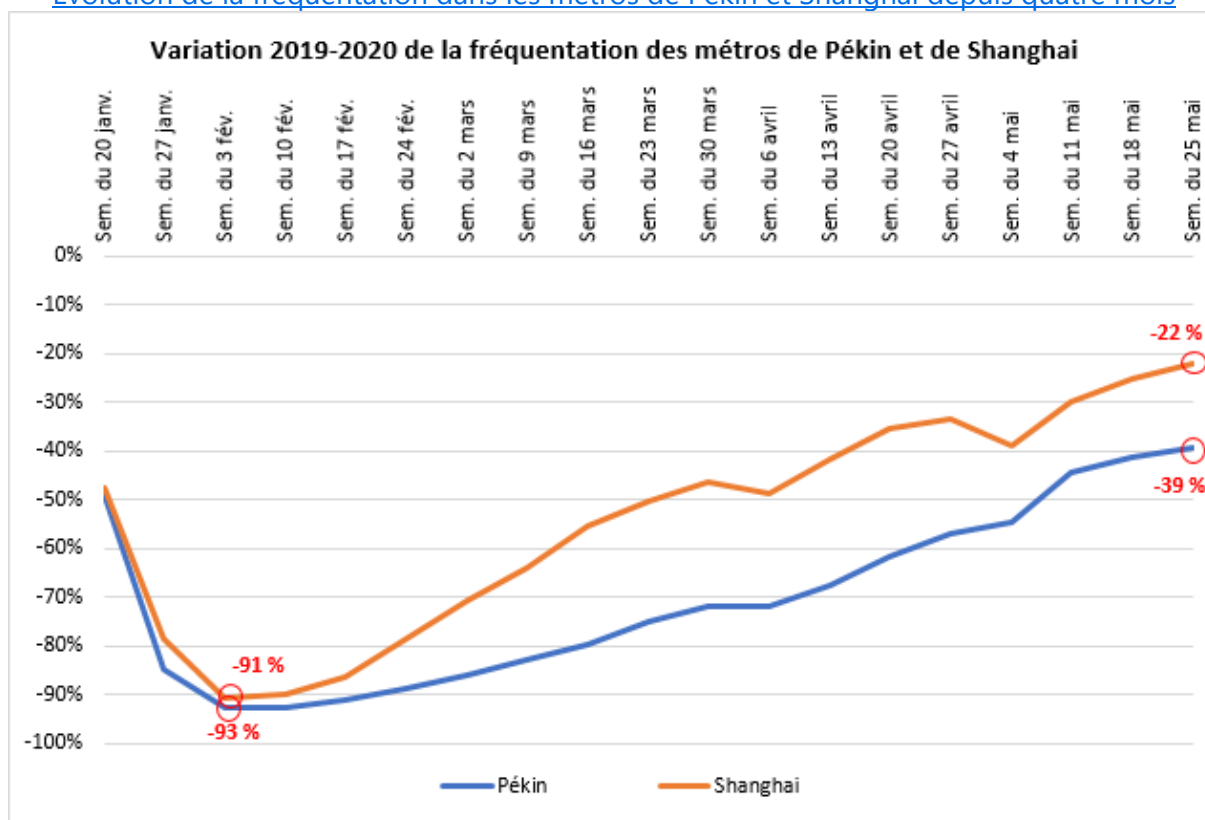
liaisons régulières à une fréquence par compagnie et par pays ; disposition à laquelle Air France KLM n'est pas éligible à l'heure actuelle, comme presque toutes les compagnies étrangères). Les assouplissements évoqués ne répondent ni aux besoins des passagers et de la communauté d'affaire, ni aux attentes du marché, ni aux manquements de la Chine relatifs à ses engagements bilatéraux. Air France a déposé un programme de vols réguliers pour reprendre ses liaisons vers Pékin et Shanghai, non-approuvé par la CAAC pour l'heure. Pour l'heure, les seuls vols passagers vers la France sont Pékin – Paris par Air China (1 vol a/r tous les mercredis), Shanghai – Paris par China Eastern (1 vol a/r tous les samedis /dimanches), Canton – Paris par China Southern (1 vol a/r tous les lundis/mardis), mais la poursuite de ces programmes en juin dépendra du respect du principe d'égalité d'opportunité de l'accord franco-chinois sur les services aériens. Depuis le 1er juin, Air France programme deux vols réguliers passagers hebdomadaires entre Paris et Hong-Kong. L'aéroport de Wuhan Tianhe est opérationnel pour le fret aérien (depuis le 29 mars) et les liaisons domestiques passagers (depuis le 8 avril), à l'exception de Pékin. Les liaisons internationales passagers ne sont pas autorisées jusqu'à nouvel ordre.

Fret maritime et fluvial : l'activité des principaux ports chinois est globalement normale, même pour les réceptions de containers réfrigérés (*reefers*). Des départs à vide sont encore à prévoir, engendrant une hausse des coûts. Les ports fluviaux des principales villes ont une activité globalement normale, y compris celui de Wuhan. Les ports maritimes chinois n'autorisent les changements d'équipage que pour les membres d'équipage de nationalité chinoise (soit à bord d'un navire battant pavillon chinois ou étranger) et une demande est nécessaire à l'avance, sans garantie d'approbation. Selon les statistiques publiées par le Ministère des transports pour avril, le trafic maritime de fret exprimé en masse – c'est-à-dire reflétant principalement le transport de matières premières – a atteint le mois dernier 765 millions de tonnes en hausse de 1,6 % en glissement annuel alors que le seul trafic de conteneurs équivalent-vingt-pieds (EVP) – c'est-à-dire correspondant au transport de produits manufacturés – représentait 18,2 M. de conteneurs EVP, en baisse de 5,1 % en g.a.

Fret ferroviaire : le fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe fonctionne à nouveau, même au départ ou à l'arrivée de Wuhan. Les places disponibles restent cependant limitées. Le fret ferroviaire est moins touché par les mesures sanitaires que le routier, ce qui a engendré une stabilité des flux pendant la crise, voire une augmentation par rapport à l'année dernière. Le ministère du commerce a publié un avis le 7 avril destiné à favoriser le fret ferroviaire Chine-Europe. Selon les statistiques publiées par *China Railway*, le trafic ferroviaire de fret a atteint 335 M. de tonnes en avril, en baisse de 2,6 % en glissement annuel.

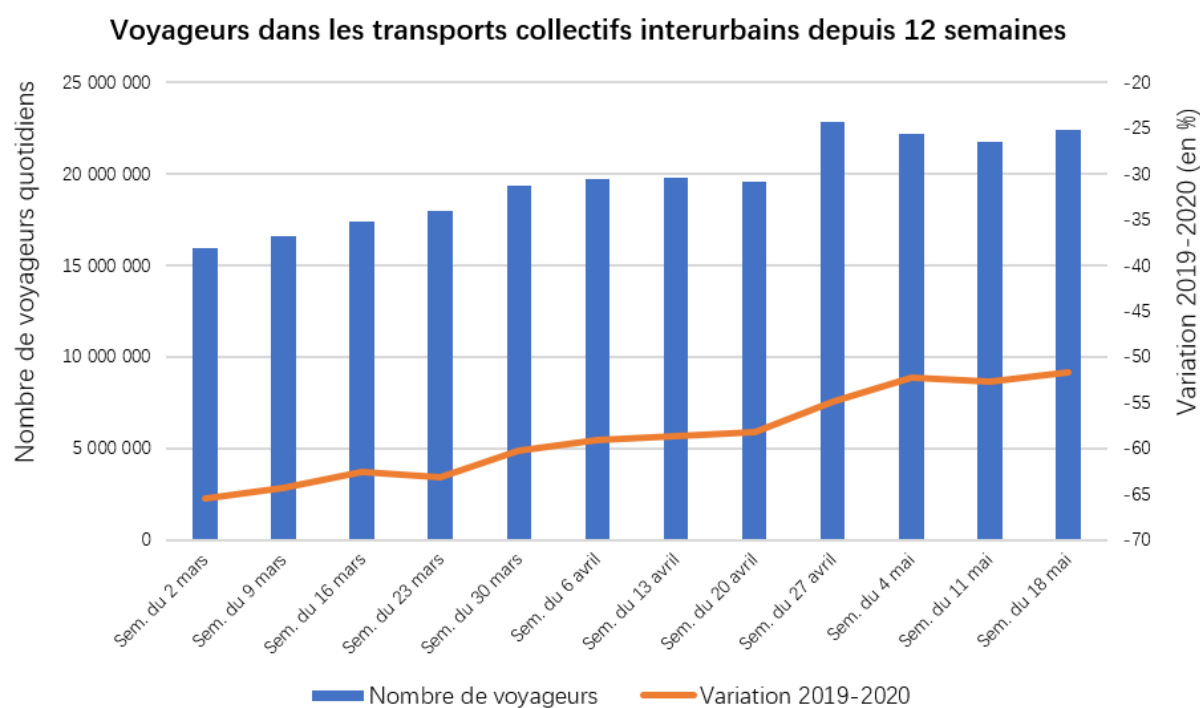
Fret routier : le récent renforcement des contrôles à la frontière avec le Vietnam devrait renforcer les congestions et allonger les temps de parcours. Les deux points de passage principaux avec la Russie (Suifenhe dans le Heilongjiang et Manzhouli en Mongolie intérieure) souffrent toujours de congestion, allongeant les temps de trajet. Sur le plan domestique, tous les trajets peuvent maintenant être assurés, y compris à Wuhan et dans le Hubei. Le coût des livraisons en *Less Than Truckload* (LTL) restent supérieurs à la normale dans cette province. Le volume de fret routier transporté en avril 2020 s'élève à 2 905 Mt, soit une baisse de 18 % par rapport à avril 2019.

Evolution de la fréquentation dans les métros de Pékin et Shanghai depuis quatre mois



Variation de fréquentation des métros de Pékin (16 lignes exploitées par Beijing Subway) et de Shanghai en 2020 par rapport à 2019 depuis les quatre mois suivant le Nouvel an chinois (du 27 janvier au 31 mai 2020).

Evolution de la mobilité collective interurbaine depuis douze semaines



Source : statistiques quotidiennes publiées par le Ministère des transports depuis le 3 mars 2020 (moyennes, tous modes de transport collectif confondus, pendant sept jours – du mardi au lundi suivant).

Graphique n°1 :

Ce graphique présente la moyenne hebdomadaire de fréquentations dans les métros pékinois et shanghaien. Les fréquentations dans les autres grandes agglomérations chinoises suivent une progression plus proche de celle de Shanghai que de Pékin, la capitale étant encore soumise à des restrictions plus strictes qu'ailleurs. Les deux légères inflexions observées aux semaines du 6 avril et du 4 mai s'expliquent par les congés relatifs à la Fête des morts et au 1er mai.

Graphique n° 2

On observe une reprise très lente de la mobilité collective interurbaine depuis douze semaines (de 15 900 000 voyageurs quotidiens les 3-9 mars à 22 400 000 les 19-25 mai). Cependant la fréquentation reste encore inférieure de 52 % par rapport à la période correspondante en 2019.