



Alex Chen

Wuhu Monorail

芜湖单轨

PLUS DE 10 000 COLLABORATEURS EN CHINE



INTERVIEW

GENG MING

Directeur général Chine Alstom

Quelle analyse faites-vous de l'évolution économique de la Chine au cours des 30 dernières années ?

Depuis les années 1990, l'économie chinoise est passée d'une économie dominée par les industries rurales et locales à une industrie manufacturière tirée par des capitaux étrangers. Parallèlement aux réformes d'ouverture engagées, le gouvernement chinois a activement encouragé diverses méthodes de développement telles que les coentreprises sino-étrangères, les entreprises à capitaux entièrement étrangers et le système « San Lai Yi Bu ». Destiné à pallier le manque de capitaux des entreprises chinoises, ce système permettait à une entreprise étrangère de fournir à son partenaire chinois l'équipement industriel, les matières premières et les échantillons nécessaires à la production, en échange d'un apport en main-d'œuvre locale. L'essentiel de la production était destiné à l'exportation. Dans ce contexte, l'industrie manufacturière chinoise a connu un essor considérable. Depuis son

« Le Groupe Alstom s'est engagé, au fil des années, à devenir un pont d'amitié entre la France et la Chine et une fenêtre internationale importante et fiable sur le secteur du transport ferroviaire en Chine. »

« Avec l'acquisition de Bombardier Transport en 2021, nous avons 11 co-entreprises et huit entreprises à capitaux entièrement étrangers en Chine, qui emploient plus de 10 000 personnes. Alstom dispose déjà d'un portefeuille de produits complet pour servir le marché chinois grâce à ses trois lignes mondiales de produits, à savoir : les véhicules et les composants, la signalisation et les services. »

Alstom, modèle 6Y2 (numéros de locomotives de 6Y2-01 à 6Y2-24) qui ont été techniquement modifiées pour répondre aux normes des chemins de fer nationaux. Il s'agissait de la première locomotive électrique de grande ligne importée de l'étranger par la Chine, du premier équipement de machinerie lourde exporté de France vers la Chine, et de l'entrée d'Alstom sur le marché ferroviaire chinois, voire du début des contacts entre la République populaire de Chine et la République française. Ceci a posé les bases des relations diplomatiques entre la France et la Chine au niveau des ambassadeurs en 1964. En 1979, Alstom a créé son premier bureau en Chine. Les 147 locomotives électriques 8K fournies à la Chine par Alstom en 1985 ont été officiellement retirées du service en 2016 sur la section Taijihu. La couleur orange des locomotives françaises persiste dans le cœur de nombreux cheminots chinois.

Avec un tel lien, le Groupe Alstom s'est engagé, au fil des années, à devenir un pont d'amitié entre la France et la Chine et une fenêtre internationale importante et fiable sur le secteur du transport ferroviaire en Chine. Avec plus de 60 ans de présence en Chine, Alstom a travaillé dur et de manière constante sur le marché chinois. Avec l'acquisition de Bombardier Transport en 2021, nous avons 11 co-entreprises et huit entreprises à capitaux entièrement étrangers en Chine, qui emploient plus de 10 000 personnes. Alstom dispose déjà d'un portefeuille de produits complet pour servir le marché chinois grâce à ses trois lignes mondiales de produits, à savoir : les véhicules et les composants, la signalisation et les services.

Et si c'était à refaire ?...

Alstom a été témoin du développement rapide de la Chine depuis la réforme et l'ouverture du pays. Dans ce contexte, notamment dans l'industrie du transport ferroviaire, la Chine a connu un saut progressif de "l'importation" à "l'exportation", et est rapidement devenue un leader mondial du transport ferroviaire. Au cours de cette période, Alstom n'a cessé d'améliorer la localisation et les capacités technologiques indépendantes de ses entreprises détenues entièrement par elle et de ses co-entreprises en Chine, ainsi que la part de circulation interne dans la chaîne d'approvisionnement, afin de répondre plus rapidement et mieux aux besoins des clients et de contribuer au développement de qualité du transport ferroviaire en Chine. Alstom et les acteurs de l'industrie ferroviaire chinoise ont toujours été interdépendants et ont progressé ensemble.

Par conséquent, nous ne regrettons pas le passé, nous remercions les grands moments qui ont donné à Alstom Chine une mission spéciale. Alstom va saisir le présent et gagner l'avenir avec nos clients et partenaires et chacun de ses collaborateurs !

Si nous regardons vers l'avenir : dans 30 ans, la Chine devrait être la première puissance économique mondiale... Comment Alstom peut-elle soutenir cette dynamique ?

Il ne fait aucun doute qu'Alstom continuera à répliquer les modèles qui ont fait ses succès sur le marché chinois mais aussi à accélérer le processus de localisation et à développer la chaîne d'approvisionnement local. Dans le même temps, Alstom va continuer à se transformer en un Groupe « vert », à innover et à s'intégrer organiquement dans le système de « circulation duale » de l'économie chinoise. En renforçant la confiance de nos partenaires grâce à notre technologie et à nos capacités, nous continuerons à servir nos clients et à contribuer fortement au développement durable du transport ferroviaire en Chine. Ces dernières années, Alstom a ainsi introduit en Chine la dernière génération de technologies APM (Innovia APM) et Monorail (Innovia Monorail) entièrement automatisées et sans conducteur, qui sont déjà utilisées commercialement dans plusieurs villes de Chine. L'un des points forts est « la propreté et l'écologie ». En réponse à la demande réelle d'opérations ferroviaires en réseau en Chine à l'ère des méga données et conformément à la future tendance de développement de l'industrie, Alstom s'appuie sur ses atouts technologiques innovants pour fournir les services et le soutien à ses clients et à l'industrie ferroviaire en Chine avec « une exploitation et une maintenance intelligentes », en tenant compte des conditions locales et de la « numérisation ». Les trente prochaines années seront un mélange de défis et surtout d'opportunités tant le transport ferroviaire chinois s'engage inévitablement sur la voie d'un développement de haute qualité.

La CCI FRANCE CHINE fête son trentième anniversaire. Pouvez-vous nous parler un peu de cette institution ?

Alstom a été l'une des premières entreprises à rejoindre la Chambre de commerce et d'industrie France Chine (CCIFC) et a soutenu activement les activités de la Chambre en tant que Membre bienfaiteur. En plus de participer aux Forums Emploi et aux dialogues entre PDG organisés par de la CCI, elle a également visité le Ministère chinois des Affaires étrangères, le Ministère chinois du Commerce et l'Ambassade de France en Chine avec la délégation d'affaires de la CCI FRANCE CHINE pour un partage d'expériences et d'idées. En outre, nos collègues jouent le rôle de coordinateurs du Club des affaires gouvernementales, ce qui permet au gouvernement chinois d'écouter la voix des entreprises et de rapprocher le gouvernement et ces dernières. Nous sommes convaincus que la CCIFC a un très bel avenir en Chine !

Propos recueillis par P. T1



阿尔斯通

Pujiang Line Shanghai Metro

上海地铁浦江线



« 2021年收购庞巴迪运输业务后，我们在中国拥有11家合资企业以及8家外商独资企业，员工10,000多名。阿尔斯通在全球的三个产品线，即：车辆及零部件、信号、服务，已经有完整的产品组合服务于中国市场。»

所以我们无悔于过去，感谢伟大的时代赋予阿尔斯通中国特殊的使命，阿尔斯通将与情谊深厚的客户、合作伙伴以及每一位优秀而富有热忱的员工一同，珍惜当下，赢在未来！

如果向前看的话：30年后，中国应该会成为世界领先的经济大国……阿尔斯通如何紧跟这种发展活力？

毫无疑问，阿尔斯通一如既往地依靠在中国市场的强大根基，以及丰富的产品线，加速本土化进程，扩大本地供应链布局，积极引领绿色和智能交通，不断创新和寻求突破，有机地融入中国经济“双循环”体系。通过过硬的技术和能力增强合作伙伴的信心，坚持不懈地为客户服务，强力助推中国轨道交通可持续发展。

近年来，阿尔斯通积极引进到中国并已在国内数个城市得以商业应用的最新一代全自动无人驾驶旅客捷运（Innovia APM）系统技术和跨座式单轨（Innovia Monorail）技术，其亮点之一就是“清洁环保、生态友好”。而针对中国在大数据时代对于轨道交通的网络化运营的现实需求，结合行业未来发展趋势，阿尔斯通将利用自身的创新科技优势，因地制宜，紧抓“数字化”，为中国的客户及轨道交通行业提供“智能运维”系列的服务与支持。

未来30年将会是机遇与挑战并存，但机遇必然大于挑战，轨道交通势必会上高质量发展的道路。

中国法国工商会正在庆祝其成立30周年，关于这个机构，您有什么要说的吗？

作为第一批加入中国法国工商会的企业之一，阿尔斯通一直以来都以特别支持委员会会员的身份积极支持商会的各项活动。不仅参加了商会举行的留法人员招聘会和CEO间的对话等活动，还与商会企业代表团共同拜访了外交部、商务部以及法国大使馆，与其互通有无。另外，我司同事还担任了政府事务俱乐部协调员的工作，让政府倾听企业发声，拉近政企之间的距离。相信CCI FFC在华会越来越壮大！

采访人：P. TI

在中国我们拥有10000多名员工



采访

耿明

阿尔斯通中国区总裁

您对中国过去三十年的经济发展有什么分析？

自上世纪90年代开始，中国经济从以农村和乡镇工业为主转向外资带动下的制造业大发展。伴随改革开放，政府积极推行中外合资、外商独资、“三来一补”等多种方式。在此大环境下，中国制造业飞速向好发展。特别是2001年加入世贸组织以后，中国迅速成为“世界工厂”，中国制造行销全球。进入千禧年后，城市化成为发展的主导力量。在城市化和工业化的带动下，经济增长呈现加速态势。中国依靠稳定的政治和社会环境，以及较为完整的工业基础体系和逐步完善的产业配套条件吸引了大量外资，阿尔斯通就是其中一员。

在这段时期，阿尔斯通的“中国之旅”是怎样的？

阿尔斯通和中国的关系可以追溯到1921年，中国改革开放总设计师邓小平先生留法期间就曾在阿尔斯通的克鲁索工厂勤工俭学。1960年6月初，中国铁道部从阿尔斯通进口了根据中方要求进行若干适合中国国铁标准技术改造的24台6Y2型（机车编号为6Y2-01~6Y2-24）电力机车。这是中国铁路从国外进口的第一型干线电力机车，也是法国向中国出口的第一款重型机械设备，更是阿尔斯通进军中国铁路市场的开始，甚至也成了中华人民共和国与法兰西共和国接触的开始，为

1964年中法两国建立大使级外交关系打下了第一颗道钉。1979年成立第一家在华办公室。1985年向中国提供了147台8K型电力机车，2016年在太湖湖段正式退役，成为众多铁路人心中挥之不去的法国橙。

结缘如此，阿尔斯通多年来，一直致力于成为中法友好交往的桥梁，成为一个中国轨道交通领域的重要的、可信赖的国际窗口。在华60余年，阿尔斯通在中国市场深耕细作，稳扎稳打，2021年收购庞巴迪运输业务后，我们在中国拥有11家合资企业以及8家外商独资企业，员工10,000多名。阿尔斯通在全球的三个产品线，即：车辆及零部件、信号、服务，已经有完整的产品组合服务于中国市场。

那么如果这一切从头来过呢？

阿尔斯通见证了中国自改革开放以来的飞速发展，在这个充满活力的大背景下，尤其在轨道交通行业，中国经历了“引进来”和“走出去”的分布式跨越，迅速成为全球轨交的翘楚。这期间少不了阿尔斯通贡献的身影，多年来，阿尔斯通不断提高在华独资、合资企业的本土化和自主化技术能力，以及供应链的内循环程度，以更快更好地响应用户的需求，助力中国轨道交通高质量发展。阿尔斯通与中国轨交业一直是相互依存，共同进步的。

« 阿尔斯通多年来，一直致力于成为中法友好交往的桥梁，成为一个中国轨道交通领域的重要的、可信赖的国际窗口。»