Brève n°97

Brève stratégique

La Malaisie

Un laboratoire de l'expansion chinoise

INSTITUT DE RECHERCHE STRATÉGIQUE DE L'ÉCOLE MILITAIRE
irsem

Novembre **2026**

Carine Pina

est chercheuse Chine /monde chinois à l'IRSEM.

Économie dynamique avec une croissance annuelle moyenne de 5 % depuis 2024, la Malaisie ambitionne aujourd'hui de devenir un pôle majeur des productions liées aux nouvelles technologies. Ce projet trouve, à nouveau, un soutien de poids dans l'un de ses partenaires traditionnels majeurs, la Chine, qui est d'autant plus réceptive qu'elle semble avoir choisi la Malaisie comme laboratoire de son expansion internationale.

La Malaisie tire la plus grande partie de sa richesse de ses exportations. L'objectif de Kuala Lumpur est aujourd'hui de bénéficier des révolutions technologiques mondiales, avec l'IA en tête, que connaît l'un de ses secteurs de production les plus porteurs, celui des biens électriques et électrotechniques (E&E). Elle souhaite ainsi conserver son avantage comparatif afin de se positionner comme une place majeure. Kuala Lumpur projette de ne plus seulement être un lieu de production mais de devenir un lieu de conception dans ces domaines. Ces objectifs ne sont pas sans défis : développer les infrastructures de transport et de logistique, favoriser les PME nationales (97,4 % du secteur productif pour 38 % de PIB créé), constituer un vivier plus important de main-d'œuvre formée dans ces secteurs et enfin, trouver les moyens financiers de ses ambitions. Ces défis semblent d'autant plus grands qu'ils se posent aujourd'hui dans un environnement international plus incertain pour un État dont la plus grande source de croissance repose sur les échanges internationaux et qui pratique, comme le montre l'ouvrage de Cheng-Chwee Kuik, une politique de *hedging* (recherche d'équilibre) entre ses deux principaux partenaires : les États-Unis et la Chine. La Malaisie est en butte à la politique protectionniste et à l'imprévisibilité du premier. Washington lui impose des taxes qui affaiblissent sa compétitivité et ralentissent les nouveaux investissements des firmes américaines et étrangères sur place. En juillet 2026, le taux effectif moyen des droits de douane était de 4,6 % contre 0,78 % en 2024. Depuis juillet 2026, des surtaxes s'appliquent en particulier au travail forcé (10 %), aux secteurs de l'aluminium (44,9 %), du textile et des chaussures (25 %). Cependant cela ne semble pas en définitive dégrader les échanges commerciaux entre Kuala Lumpur et Washington. Ces derniers ont progressé, selon l'agence officielle de presse malaisienne, Bernama, entre janvier et septembre 2026, de 39,6 % (pour un total d'environ 83,9 milliards d'euros). À ces incertitudes et soubresauts, s'ajoutent les conséquences économiques des guerres en Europe (Ukraine) et au Moyen et Proche-Orient qui perturbent les approvisionnements et les acheminements, freinent considérablement les projets des firmes étrangères et alimentent une inflation croissante.

Dans ce contexte, Pékin peut-il se présenter, une nouvelle fois, comme l'un des « meilleurs » partenaires pour relever ces défis ? Depuis dix ans, la Malaisie est le théâtre d'une implantation accélérée, diversifiée et sophistiquée des intérêts chinois qui, semble-t-il, permettent à la Chine de tester ses capacités à exercer une influence structurante et devenir une puissance systémique, définie par Susan Strange comme « la capacité de façonner et de déterminer les structures de l'économie politique globale au sein desquelles les autres acteurs doivent opérer ».

Une présence croissante et diversifiée d'intérêts chinois en Malaisie

En 2024, Pékin et Kuala Lumpur ont célébré les cinquante ans de la reprise de leurs relations diplomatiques (1974). Depuis 2015, sans discontinuité, Pékin est devenu le premier partenaire commercial de la Malaisie. D'après les données du département des statistiques malaisien, sur l'ensemble de l'année 2025, les échanges avec la Chine ont représenté 542,2 milliards de ringgits malaisiens, soit environ 120,15 milliards d'euros (en hausse de 12 %). Les différents Premiers

ministres du pays, quelle que soit leur affiliation politique, ont joué la carte économique chinoise : comme pour la plus grande partie des États de la région, la Chine voisine est, avant tout, une économie dynamique et un soutien politique dont l'assise internationale s'accroît. L'importance de la relation est illustrée, notamment depuis ces vingt dernières années, par le nombre de visites croisées des plus hautes instances politiques chinoises et malaisiennes. À titre d'exemple, depuis 2022 et la nomination de l'actuel Premier ministre de la Malaisie, Ibrahim Anwar, ce dernier s'est rendu cinq fois en Chine. Au cours de la même période, la Malaisie a accueilli une fois le président chinois Xi Jinping, quatre fois le ministre des Affaires étrangères Wang Yi et trois fois le Premier ministre Li Qiang. Ces rencontres sont autant d'occasions de réaffirmer la qualité de ce partenariat que de signer de nombreux protocoles d'accord pour d'importants montants. Ainsi, lors de la dernière visite officielle de Xi Jinping en avril 2025, les deux États ont signé plus de 31 protocoles d'accord.

L'essentiel de leurs relations économiques a d'abord été de nature commerciale, et ce en dépit de projets d'investissements chinois majeurs à partir des années 2010. L'année 2013, date du lancement des Routes de la Soie (*Belt and Road Initiative* – BRI), est présentée comme le point de départ d'un accroissement significatif de la présence économique et financière chinoise en Malaisie. Le Premier ministre malaisien en poste à l'époque, Najib Razak, a été parmi les premiers dirigeants internationaux à adhérer avec enthousiasme au projet chinois, voyant dans la Chine et ses ambitions, un moyen de soutenir le développement économique de son pays. L'un des secteurs clés investi par les investissements directs étrangers (IDE) chinois, en lien direct avec la BRI, est bien sûr le développement des infrastructures de transport et de logistique. Les grandes entreprises publiques (SOES) et les financements chinois, le plus souvent en lien avec des entreprises publiques malaisiennes, ont ainsi considérablement participé au développement des infrastructures, notamment de transport (ferroviaire, aéroportuaire, portuaire). Si le projet de voie ferrée de 688 kilomètres reliant la côte Ouest (Port Klang) à la côte Est (Pengkalan Kubor à Kelantan), signé en novembre 2016, a donné lieu à de nombreuses péripéties, renégociations et critiques vigoureuses, il n'a jamais été abandonné. Un premier tronçon de 523 kilomètres a été finalisé cette année et devrait démarrer ses activités commerciales en décembre prochain. La construction du second tronçon devrait commencer en 2027.

Toutefois, c'est à partir de 2015, et de la nouvelle directive de Pékin concernant l'expansion internationale industrielle chinoise, que la Malaisie devient un laboratoire pour les « nouveaux » IDE chinois. Ces dernières années, la Chine s'est classée en seconde position, derrière Singapour et devant les États-Unis, pour les montants d'IDE réalisés en Malaisie. En 2024, leur flux ont atteint 31 milliards de ringgits malaisiens (environ 6,87 milliards d'euros), doublant le montant enregistré en 2023. Selon l'Autorité malaisienne de développement de l'investissement, cette dynamique s'est poursuivie en 2025 avec environ 58 milliards de ringgits malaisiens (environ 12,85 milliards d'euros) d'investissements approuvés provenant de Chine. Cette stratégie chinoise a acquis une dimension plus urgente avec les mesures protectionnistes des administrations Trump 1, Biden et aujourd'hui Trump 2. Avec le feu vert politique de Pékin, les grandes firmes chinoises ferroviaires, de production d'acier, de panneaux solaires, de textile ou d'automobiles, de e-commerce et de services bancaires, se sont installées en Malaisie, avec leurs outils de production et la volonté de transférer effectivement leurs technologies pour intégrer l'industrie locale aux écosystèmes chinois (normes, maintenance, avancées), testant ainsi leurs capacités à exporter l'ensemble de leurs structures, à « fidéliser » un marché et à rayonner à l'international à partir de ce territoire. Si, en 2010, l'entreprise chinoise CRRC ZELC fournit les premières motrices électriques pour les trains intercités malaisiens, c'est bien en 2015 qu'elle crée une filiale dans le pays pour fabriquer des trains qui équipent entre autres le réseau du Rapid KLV. L'installation des intérêts chinois en Malaisie s'appuie également, à partir de cette date, sur de grandes entreprises privées chinoises. Il faut cependant préciser que même si ces entreprises n'ont aucune participation financière publique, elles n'échappent pas au contrôle de l'État : pour investir à l'étranger notamment, elles doivent obtenir l'autorisation de Pékin. L'une des *success stories* mises en avant est celle du sauvetage en 2017 de l'entreprise nationale automobile malaisienne Proton, lancée dans les années 1980 par le Premier ministre malaisien Mohamad Mahatir, par le géant chinois de l'automobile GEELY qui lui a concédé la fabrication de l'un de ses modèles, innovant à l'époque, le SUV Boyue. Un autre succès, moins médiatisé en Occident, est celui de l'implantation du géant textile chinois D&Y, firme multinationale (FMN) chinoise privée, dans le parc industriel de Sendai-Johor en 2015. La firme chinoise a délocalisé des usines automatisées, acceptant de fait de transférer sa technologie, l'une des plus avancées au monde, en Malaisie.

À partir de cette date, le déploiement des entreprises chinoises ne se cantonne plus au seul secteur manufacturier ou industriel mais englobe aussi, selon la même démarche, les services. C'est un partenariat avec la FMN privée chinoise, Alibaba, qui a permis à la Malaisie de développer les infrastructures et les services (y compris financiers) nécessaires au e-commerce du pays. Ce projet est connu sous le nom de « zone de libre échange digitale ». Engagé comme conseiller par Najib Razak en 2016, Jack Ma, patron d'Alibaba, a participé à sa conception. Le projet est rendu public en mai 2018 par Najib Razak juste avant sa non-réélection au profit de Mohamad Mahatir qui le reprendra à son compte. Il est piloté et mis en œuvre par Cainiao Network (bras logistique d'Alibaba) et la Malaysia Airports BHD (entreprise publique malaisienne). Outre les services logistiques et informatiques, ce projet s'appuie sur le développement des plateformes de paiement de la firme chinoise, Alipay, qui renforce la présence des services bancaires et financiers de Pékin en Malaisie. Si le premier accord bilatéral d'échange de devises entre la Banque centrale de Malaisie et la Banque populaire de Chine de 2009 permet aux entreprises de régler directement leurs échanges commerciaux en yuans et en ringgits malaisiens sans passer par le dollar américain, c'est la création en 2015 de la première banque officielle chinoise de compensation en Malaisie (Bank of China Malaysia) qui offre la possibilité aux entreprises et particuliers d'ouvrir des comptes en yuans. L'arrivée d'Alipay en 2017 et son intégration au réseau national malaisien DuitNow QR en 2023 permettent d'étendre géographiquement ces services

financiers chinois. Toutes ces entreprises ont bénéficié à la fois de facilités du côté du gouvernement malaisien (autorisations, cession de terrain) et du gouvernement chinois (aides financières).

Outre les délocalisations, l'implantation des grandes firmes chinoises en Malaisie se traduit aussi plus systématiquement après 2015 par l'acquisition, tout ou partie, de filiales de production de firmes occidentales. Ainsi, en 2016, le groupe public chinois Tonglu Electronics a racheté les chaînes de production de semi-conducteurs de Penang (et de Suzhou) du géant américain AMD. Depuis le retour au pouvoir de Trump et les nouvelles mesures protectionnistes prises à l'encontre des produits chinois, notamment ceux liés aux nouvelles technologies, on assiste à une seconde vague d'investissements chinois dans le pays, généralement sous forme de délocalisation de grandes entreprises chinoises des secteurs technologiques (semi-conducteurs, E&E ou IA). C'est le cas notamment de la filiale de JSG, Zhejiang Jingsheng Mechanical & Electronical Co Ltd, spécialisée dans la R&D et la commercialisation de matériaux semi-conducteurs composés, qui a décidé d'implanter en 2025 sa première usine de production internationale (SuperSic Malaysia) dans le nouveau parc industriel de Penang (Penang Techno Park Bertam).

L'essor, tant quantitatif que qualitatif, des IDE chinois en Malaisie à partir de 2015 est loin d'être fortuit. Ce pays présente des avantages à la fois non négligeables et exceptionnels pour la Chine qui, au même moment, choisit de muscler sa stratégie d'expansion internationale.

La Malaisie, laboratoire privilégié de l'exercice d'une influence structurante chinoise

La Malaisie présente effectivement de nombreux atouts pour l'expansion internationale de la Chine. Pékin y bénéficie depuis plus de vingt ans d'un environnement politique globalement favorable, et aujourd'hui encore les dirigeants malaisiens (locaux ou nationaux) réservent le meilleur accueil aux intérêts chinois. L'un de leurs arguments, comme l'ont souligné Terence Gomez et ses collègues, est que la Chine accepte de transférer des technologies innovantes, contrairement aux autres entreprises internationales. Par ailleurs, Pékin y trouve un cadre institutionnel facilitant les modalités de mise en œuvre des relations économiques. Les deux partenaires ont en commun une préséance étatique majeure dans les décisions concernant les priorités de développement économique et dans leur mise en œuvre puisque les principaux acteurs des activités économiques stratégiques sont de grandes entreprises publiques. Les deux pays restent pour autant des économies ouvertes sur les exportations. Leur proximité géographique et la situation territoriale de la Malaisie, encadrée de mers comme autant de connexions à la région et au-delà, constituent un autre atout précieux pour Pékin. La Malaisie est aussi, fait appréciable pour la Chine, un pilier politique et économique de l'ASEAN, membre des BRICS et du Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP-2018), qui entretient des relations économiques et commerciales importantes avec les États occidentaux dont les États-Unis. L'environnement social et culturel sinisé malaisien est un atout supplémentaire substantiel. La Malaisie, État multiracial institutionnalisé depuis son indépendance en 1957, a perpétué l'enseignement et l'utilisation officielle du chinois mandarin, ce qui, à l'exception de Singapour, n'est le cas d'aucun autre État de la région. Il existe en Malaisie une élite politique et économique parlant le mandarin qui, pour partie, comme le reste de la population sinisée, maintient une proximité culturelle avec la Chine (pratiques culinaires et religieuses, presse en langue chinoise, associations claniques, liens avec les espaces d'origine). Ce contexte non seulement facilite les relations entre les acteurs économiques et politiques des deux États, mais il est aussi attractif, car convivial, pour les expatriés économiques chinois, les étudiants, les retraités et les touristes en provenance de Chine.

Les entreprises chinoises, notamment les grands groupes, voient de nombreux avantages à y installer leurs activités, tels qu'une échappatoire aux taxes commerciales imposées par Washington sur les importations chinoises, une main-d'œuvre moins coûteuse, relativement bien formée et des avantages fiscaux. La Malaisie est à la fois un cadre économique exploitable (infrastructures, énergies) et un marché important. Pékin y écoule ses produits manufacturés, du textile aux produits halal, en passant par l'informatique ou les télécommunications, mais aussi ses machines-outils et ses technologies industrielles. La Chine fournit à la Malaisie de plus en plus de services (immobilier, touristique, de e-commerce et financier). Les institutions bancaires chinoises y ciblent autant les consommateurs (Alipay) que les institutions et les marchés (utilisation du yuan renminbi ou du e-renminbi). Aujourd'hui, la Malaisie est un marché de premier plan pour les produits culturels. Les productions musicales, cinématographiques, télévisuelles et de jeux vidéo ou les offres touristiques sont très prisées par les Malaisiens d'origine chinoise et les communautés chinoises récemment installées en Malaisie. Enfin, les industries chinoises y retrouvent leurs clients habituels, les entreprises et industries implantées en Malaisie, y compris occidentales. Celles-ci restent très liées aux chaînes de production chinoises qui leur procurent par exemple des semi-conducteurs, des pièces pour microprocesseurs ou des produits chimiques pour batteries électriques. Pékin y place aussi ses nouvelles technologies, de la 5G (Huawei) aux logiciels IA. Depuis dix ans, c'est aussi la possibilité d'accéder facilement aux marchés des États membres de l'ASEAN et du PTPGP ainsi que, plus largement, aux marchés étrangers qui attire les grands groupes chinois dans le pays. Seuls, mais le plus souvent en partenariat avec des entreprises malaisiennes, ils y établissent des bases de production destinées à l'exportation régionale (y compris en direction de la Chine) et internationale, répondant par la même occasion au souhait des dirigeants malaisiens de monter en gamme la capacité d'exportation nationale.

Au-delà d'un partenariat de *friendshoring*, la Malaisie représente pour la Chine un laboratoire assez exceptionnel pour tester ses capacités à devenir un pôle de référence, voire une puissance économique systémique. De fait, on peut dire que la Chine est effectivement aujourd'hui un partenaire industriel et technologique central pour Kuala Lumpur. Parallèlement au transfert, à l'utilisation et à la maintenance de ses produits industriels, la Chine s'y emploie à former les populations locales à ses technologies. Outre le

développement de nombreux projets d'enseignement et de recherche entre institutions chinoises et malaisiennes, c'est, entre autres, par la création-délocalisation de la première antenne internationale d'une université chinoise, à Kuala Lumpur en 2017, la Xiamen University Malaysia (XMUM), qu'elle souhaite former les nouvelles générations malaisiennes. La Chine s'y affirme aussi comme étalon financier. Outre la présence et les activités de nombreuses grandes banques chinoises, Pékin teste en Malaisie le développement de sa finance virtuelle (crypto, e-monnaies, moyens de paiement internationaux) comme celui de l'utilisation de sa propre monnaie en remplacement du dollar. On peut également dire que la Chine tend à s'y imposer, du moins pour une partie des élites malaisiennes, comme un modèle de gouvernance économique. Si la Malaisie procède à l'élection de ses dirigeants, elle conserve une vision centralisée de la gouvernance économique. Plus globalement, c'est le modèle économique de développement chinois qui attire en Malaisie. Pékin cultive ce référentiel politico-économique à tous les niveaux. Si les plus médiatisés demeurent les échanges de haut rang et les communiqués officiels, la capitale chinoise s'emploie à séduire les jeunes générations malaisiennes, futures élites potentielles, par l'organisation de séjours en Chine, entièrement financés, entre culture et technologie. Enfin, la Chine constitue aujourd'hui un important référent culturel en Malaisie et comme tel y exerce un vrai *soft power*.

Conclusion

Le partenariat sino-malaisien permet à la Chine de construire et tester ses capacités d'influence structurante et à la Malaisie de poursuivre ses objectifs de développement économique, de la construction d'infrastructures à l'emploi et à la formation de sa main-d'œuvre en passant par l'accès rapide à des technologies avancées. Il n'est pas exempt de défis à relever ni d'ambiguïtés. En l'état actuel des relations sino-américaines, le partenariat plus approfondi entre Kuala Lumpur et Pékin ne facilite pas la politique de *hedging* (recherche d'équilibre) chère aux dirigeants malaisiens, entre Pékin et Washington. Il suscite également, de manière régulière, les critiques des oppositions politiques malaisiennes. Par ailleurs, des conflits territoriaux latents en mer de Chine du Sud, assortis d'une augmentation récente des manœuvres militaires chinoises dans cette zone, crispent les dirigeants de Kuala Lumpur. Sans nier l'existence de ces questions épineuses, la pratique malaisienne officielle est de ne pas les publiciser à l'excès, ni de nommer « la Chine » dans ces conflits. On peut estimer toutefois que ce facteur entre, avec d'autres (désir légitime de se doter d'un système de défense moderne, volonté de satisfaire les élites militaires locales, conflits territoriaux latents avec ses voisins indonésiens et philippins, imprévisibilité américaine), dans la récente volonté des gouvernants malaisiens de moderniser leurs arsenaux militaires. La Malaisie semble cependant loin de renoncer à sa politique de *hedging* pour choisir entre Pékin ou Washington, ce qui ne peut que conforter les stratégies chinoises actuelles d'expansion régionale et internationale.

carine.pina@irsem.fr

IRSEM I École militaire
1, place Joffre, case 38
75700 Paris SP 07

irsem.fr

AVERTISSEMENT : l'IRSEM a vocation à contribuer au débat public sur les questions de défense et de sécurité. Ses publications n'engagent que leurs auteurs et ne constituent en aucune manière une position officielle du ministère des Armées.