



**MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale du Trésor



HORIZON ASEAN

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL
DE SINGAPOUR

N° 36 – Juillet 2021



Sommaire

Région

- ✦ [Le tourisme à l'épreuve de la crise du Covid-19 dans l'ASEAN](#)

Singapour

- ✦ [Signature d'un partenariat franco-singapourien sur le maritime](#)

Philippines

- ✦ [Retour sur le 9ème Comité économique conjoint France-Philippines du 2 juillet 2021](#)
- ✦ [L'économie philippine face au Covid-19 : bilan de la crise à nos jours et perspectives de court terme](#)

Vietnam

- ✦ [Le « Dragon rouge » et l'économie bleue : les enjeux économiques maritimes du Vietnam](#)

Thaïlande

- ✦ [La sortie de crise de l'économie thaïlandaise retardée par une nouvelle vague de Covid-19](#)

Birmanie

- ✦ [Effets du coup d'Etat militaire sur le commerce extérieur de la Birmanie](#)

[Annexes statistiques](#)



Région

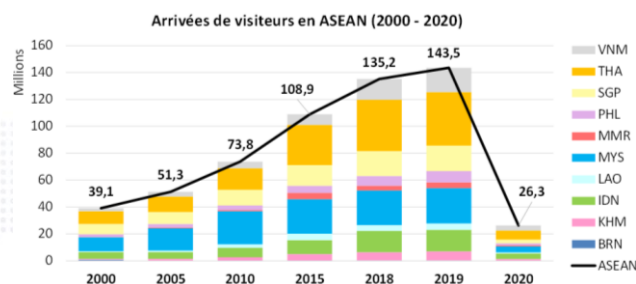
Le tourisme à l'épreuve de la crise du Covid-19 dans l'ASEAN

Représentant 380 Mds USD, 12,1% du PIB régional et 143,5 millions de visiteurs en 2019, le tourisme s'est imposé comme l'un des principaux vecteurs du développement économique des pays de l'ASEAN. La pandémie de Covid-19, en obligeant les Etats à fermer leurs frontières et à mettre en place des politiques sanitaires drastiques, a mis à l'arrêt une industrie employant directement et indirectement plus de 42,3 millions de personnes dans la région. La quatrième vague épidémique du printemps 2021 et la lenteur de la mise en route des programmes de vaccination pourraient remettre à plus tard la réouverture des frontières et, avec elle, les espoirs d'un retour des visiteurs internationaux.

Poids du secteur touristique dans la région

Pilier majeur des économies d'Asie du Sud-Est, le tourisme représentait en 2019 près de 12,1% de l'économie de la région, soit 380,2 Mds USD. Si un tiers du tourisme est intra-régional, le tourisme international a un impact majeur sur les rentrées de devises dans la région. Ainsi, les visiteurs extra-régionaux ont dépensé plus de 164,3 Mds USD dans les pays de l'ASEAN, notamment au Cambodge (26% du PIB), aux Philippines (25%) et en Thaïlande (20%), pays dans lesquels le secteur représente une large part du PIB et de l'emploi (World Travel & Tourism Council).

Arrêt des flux touristiques



La pandémie de Covid-19 a provoqué un arrêt brutal des activités touristiques : le nombre d'arrivées de touristes internationaux dans les pays de l'ASEAN a

chuté de -81,7% en 2020 à 26,3 millions de visiteurs, et la baisse des dépenses touristiques dans l'ASEAN est de -45% pour le tourisme régional et de -69% pour le tourisme international. Sur l'année 2020 et par pays, le Laos connaît la plus forte contraction de l'activité touristique (-74,0%), devant le Cambodge (-66,1%), la Birmanie (-62,3%), la Thaïlande (-60,8%), Singapour (-60%), la Malaisie (-57,9%), le Vietnam (-48,5%), l'Indonésie (-46,6%) et enfin les Philippines (-41,4%).

Soutien du secteur par les gouvernements

Face à l'ampleur de la crise et aux risques pesant sur les économies des pays de la région, les gouvernements se sont mobilisés pour soutenir les entreprises du secteur. Le travail informel, très présent dans certains pays, rend néanmoins difficile l'évaluation des politiques mises en place. Les mesures ont pris plusieurs formes :

- Des mesures **financières** :
 - Via des **subventions en liquide** pour les ménages et les entreprises pour réinjecter de l'argent dans l'économie (Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam).
 - Via l'**assouplissement des conditions d'octroi de crédits bancaires** (Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam) pour les entreprises.
 - Via le **rééchelonnement de la dette** des ménages et des commerces (Cambodge, Laos, Thaïlande, Vietnam).
 - Via des mécanismes de **contribution aux salaires** des employés d'entreprises affectées par la situation sanitaire, notamment les compagnies aériennes, les hôtels, restaurants et agences de voyages (Cambodge, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam).
- Des mesures **fiscales** : via la **levée temporaire de certaines taxes** pour les ménages ou les entreprises (Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Birmanie, Singapour, Thaïlande, Vietnam).
- Des mesures pour **stimuler l'activité touristique domestique**, via la distribution de coupons à utiliser localement (Malaisie, Singapour, Vietnam).

Des efforts de relance de l'activité malgré la crise

La résurgence de vagues épidémiques et les coûts engendrés par l'arrêt des activités ont forcé les gouvernements à chercher des solutions pour assurer une reprise effective de l'économie touristique. Ces initiatives, encore balbutiantes, peuvent prendre plusieurs formes :

- i. des **plans de vaccination adaptés pour le secteur touristique**, en priorisant par exemple les populations exposées aux touristes pour la vaccination (Singapour, Indonésie, Thaïlande) ;
- ii. la **création de « bulles de voyage »** pour permettre aux ressortissants de deux pays qui ont une situation sanitaire stable de se déplacer sans quarantaines (sans succès jusque-ici) ;
- iii. le **développement de nouvelles offres touristiques** plus soutenables comme l'éco-tourisme, le haut de gamme ou encore un tourisme centré sur certaines catégories de travailleurs comme les travailleurs du numérique ;
- iv. la **promotion du tourisme domestique** (publicités au Vietnam notamment) ;
- v. **l'utilisation des infrastructures touristiques** dans la gestion de la crise sanitaire.

La politique zéro Covid face aux impératifs économiques

À ce jour, seul Singapour semble avoir mis en route une vraie campagne de vaccination, avec près de 45% de sa population entièrement vaccinée, suivi seulement par le Cambodge (25%) et la Malaisie (14%) au-dessus de 10%. Tout retard des campagnes de vaccination pourrait mener à une réouverture plus tardive des frontières et de facto, une relance plus lente du secteur. Le manque de visibilité à moyen terme et la réouverture progressive d'autres régions dans le monde (Amérique du Nord, Europe) poussent les pays de la région à réviser leurs stratégies sanitaires. Si la Thaïlande et l'Indonésie ont annoncé souhaiter accueillir des touristes vaccinés dès la fin 2021, d'autres pays comme la Malaisie et Singapour ont toujours peu de visibilité quant à la potentielle réouverture de leurs frontières.

Contact : jules.fouquet@dgtrésor.gouv.fr
raphael.badr@dgtrésor.gouv.fr

Singapour

Signature d'un partenariat maritime entre la France et Singapour

En avril 2021, à l'occasion de la Singapore Maritime Week, la Direction des Affaires Maritimes (DAM) française et l'Autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) ont signé un partenariat de coopération. Il s'agit pour nos deux pays de renforcer notre collaboration sur : 1/ le maritime et la numérisation ; 2/ la gestion stratégique de l'espace maritime et du trafic maritime ; 3/ les flottes intelligentes et navires autonomes ; 4/ la sécurité et la sûreté maritime ; 5/ l'environnement et les énergies durables dans le secteur maritime.

La décarbonation, la digitalisation et les talents au cœur de la stratégie maritime de Singapour

La Singapore Maritime Week a été l'occasion pour la MPA de détailler sa stratégie afin de soutenir le secteur face à la pandémie de Covid-19, notamment à travers le lancement d'un **système numérique, digitalPORT @ SG Phase 2**. Il est destiné à réduire les temps d'amarrage pour les navires tout en accélérant les services à quai. Cela permettra de baisser les coûts d'exploitation pour les entreprises **tout en réduisant la pollution de l'air émis à Singapour**, les navires en escale émettant environ 45 tonnes de dioxyde de carbone chaque jour. La première phase du portail numérique, qui a débuté en 2019, portait sur la consolidation d'un système unique pour les autorisations portuaires, de navires et d'immigration. Cela a déjà permis à l'industrie d'économiser environ 100 000 heures de main-d'œuvre par année.

La MPA a également annoncé la **création d'un fonds de 120 M SGD (75 M EUR) pour la création d'un centre de décarbonation maritime à Singapour**, soutenu par le financement de partenaires industriels. Conformément aux ambitions de transition énergétique affichées par Singapour, une **taxe internationale non discriminatoire sur la consommation de carburant marin**, dont les recettes seront versées à la recherche et au développement de carburants plus propres et aux efforts de décarbonation, pourrait être introduite par le gouvernement. Enfin, avant d'utiliser des carburants

zéro carbone comme l'ammoniac et l'hydrogène - une perspective encore « lointaine » - Singapour se déclare favorable à l'utilisation du gaz naturel liquéfié comme combustible de transition. Singapour est ainsi devenu en mars le **premier port d'Asie où un porte-conteneurs (appartenant à CMA-CGM) alimenté au gaz naturel liquéfié (GNL) a été ravitaillé par un autre navire**. Par ailleurs, la MPA a officiellement lancé le **premier espace dédié aux drones maritimes à Singapour**, qui souhaite apparaître comme une zone propice aux essais et au développement des technologies de drones pour les applications maritimes comme les livraisons, y compris des pièces imprimées en 3D, de la côte au navire ainsi que les inspections à distance des navires.

La signature d'un partenariat sur le maritime entre Singapour et la France

Fruit d'un travail enclenché depuis la constitution du Conseil maritime français à Singapour en juillet 2020 et des discussions avec les autorités maritimes singapouriennes, **un partenariat franco-singapourien sur les affaires maritimes a été signé le premier jour de la Maritime Week**.

Le protocole d'accord vise à **développer des synergies dans les domaines maritimes tels que l'innovation numérique, la digitalisation, la durabilité**, notamment en favorisant les **partenariats industriels et institutionnels**. Il favorisera également la collaboration en matière de formation et de développement des compétences, et contribuera à développer la coopération universitaire et de recherche dédiée au secteur maritime.

Cet accord se décline en 5 parties, en miroir de la stratégie R&D de Singapour pour le maritime en 2030 : 1/ le maritime et la digitalisation ; 2/ la gestion stratégique de l'espace maritime et du trafic maritime ; 3/ les flottes intelligentes et navires autonomes ; 4/ la sécurité et la sûreté maritime ; 5/ l'environnement et les énergies durables dans le secteur maritime.

Contact : florent.merle@dgtrésor.gouv.fr,
leonore.marteville@dgtrésor.gouv.fr

Philippines

Retour sur le 9^{ème} Comité économique conjoint France-Philippines

Pas moins de 7 administrations françaises (DG Trésor, ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, AFD, DGAC, CNES, CNC) et 12 administrations philippines (ministères du Commerce et de l'Industrie, des Affaires étrangères, de l'Agriculture, de l'Énergie, des Transports, PCG, PMMA, MARINA, BCDA, PhilSA, FDCP, TESDA) étaient présentes lors de la 9^{ème} édition du Joint Economic Committee (JEC), le 2 juillet 2021. Le JEC avec la France est le plus ancien dialogue économique de haut niveau entre les Philippines et un pays européen. Il est coprésidé par Franck Riester, ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, chargé du Commerce extérieur et de l'Attractivité, et Ramon Lopez, ministre philippin du Commerce et de l'Industrie.

Les discussions ont porté sur l'ensemble de la coopération bilatérale dans le domaine économique, couvrant le maritime, l'aviation civile, l'aéronautique, le spatial, l'agriculture, l'électronique, l'énergie, les technologies vertes, les infrastructures, les transports, mais aussi les industries créatives avec un focus sur le cinéma. Les ministres ont ensuite échangé des informations sur les performances macro-économiques des deux pays et sur leurs plans de relance. Le secrétaire Lopez a évoqué avec le ministre Riester l'impact positif du système généralisé de préférences plus ou SPG+ qui a renforcé l'accès au marché des produits philippins dans l'Union européenne (UE), le responsable philippin soulignant la valeur d'un futur accord de libre-échange (ALE) avec la région, tandis que le ministre Riester a exposé la stratégie française vis-à-vis de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et des Philippines. Les deux responsables économiques ont également discuté des efforts de développement régional et multilatéral de leurs pays respectifs, y compris le Partenariat économique régional global (RCEP) et d'autres accords commerciaux régionaux, ainsi que les réformes de l'OMC et les derniers développements du G7.

Dans le domaine maritime, le ministre Riester a présenté au secrétaire Lopez trois lettres d'intention confirmant un soutien financier aux projets à venir avec le Department of Transportation, une aide financière à l'appui d'un contrat pour 40 patrouilleurs pour les garde-côtes et un bateau-école pour le Philippine Merchant Marine Academy (PMMA), ainsi qu'une proposition d'expert maritime auprès de la MARINA. Le JEC a aussi été l'occasion d'annoncer l'investissement d'OCEA pour la construction d'un chantier naval aux Philippines et l'ouverture imminente d'un bureau de représentation de Naval Group.

Dans le domaine agricole, les coopérations techniques sur les indications géographiques et pour le contrôle et l'éradication de la peste porcine africaine suit son cours. Les discussions ont également porté sur le développement de la filière laitière philippine et des sujets d'accès au marché. Les Philippines et la France préparent d'ores et déjà le prochain comité agricole bilatéral.

Il a été convenu de poursuivre des projets de collaboration spécifiques dans le domaine du design de circuits intégrés compte tenu des partenariats existants dans le milieu universitaire et entre les fédérations professionnelles de l'électronique SEIPI et ACSIEL, qui ont activement organisé des réunions B2B et des projets académiques depuis la signature de leur accord de coopération en marge de la 8ème édition du JEC.

Les deux pays ont également déclaré leur intention d'explorer des projets de coopération en matière d'énergie propre et ont confirmé la qualité des technologies françaises en la matière, notamment dans le domaine de l'hydrogène. La France a appelé les Philippines à rejoindre l'Alliance Solaire Internationale et aussi à venir visiter le démonstrateur REIDS (Renewable Energy Integration Demonstrator) et les projets développés en partenariat avec EDF et Engie à Singapour.

Contact : jerome.paindavoine@dgtrésor.gouv.fr

📊 L'économie philippine face à la Covid-19 : bilan de la crise à nos jours et perspectives à court terme

Alors qu'une croissance économique comprise entre 6,5 et 7,5% était attendue pour 2020, l'économie philippine a connu une récession de 9,6%, mettant fin à 21 ans de croissance continue. Bien que les mesures sanitaires aient ralenti la propagation du virus, elles ont eu sur l'année 2020 des effets négatifs importants concernant le PIB par habitant (-10,8%), l'endettement du pays (+15%), le commerce extérieur (-15%), les IDE (-25%), les entreprises (fermeture de 250 000 TPE-PME), le chômage (+100%), les revenus des ménages (-27%), la pauvreté (+2 M) ou encore l'éducation des enfants. Pour autant, affichant des fondamentaux économiques sains, l'archipel dispose à ce stade de marges de manœuvre monétaires et budgétaires lui permettant d'amortir les conséquences socio-économiques de la pandémie.

Bilan des conséquences du COVID-19 sur l'économie philippine

En 2020, le PIB des Philippines s'est contracté de 9,6%, une première depuis 1946, avec une chute record de 16,2% à noter au T2 2020. C'est la plus importante contraction de PIB de la région, principalement due aux mesures de confinement imposées, qualifiées comme étant les plus strictes de tous les pays de l'ASEAN par la Banque asiatique de développement. Le secteur primaire, le plus résilient, s'est contracté de 0,2%, le secondaire de 13% et le tertiaire de 9%. Les mesures de confinement imposées à deux reprises (mars-juin et août-septembre 2020) dans les grandes villes de l'île de Luçon (60% du PIB) ont paralysé les chaînes d'approvisionnement dans toutes les industries et étouffé la consommation.

D'après une étude publiée par l'Autorité statistique des Philippines (PSA), 4 millions de Philippins sont sans emploi au mois de janvier 2021, contre 2,4 millions en janvier 2020. Le taux de sous-emploi a augmenté d'environ 4%, atteignant 16,2% en 2020.

Les secteurs les plus touchés par la crise et qui font face à un scénario en L sont le transport aérien, le tourisme (12,7% du PIB et 26% de l'emploi avant la crise), la restauration ainsi que les industries

automobiles et la vente au détail. L'agrobusiness, la santé, les infrastructures et la construction ainsi que l'éducation et les industries numériques connaissent une reprise en V.

Faiblement endetté, l'archipel dispose de marges de manœuvre budgétaires lui permettant d'apporter une réponse à la crise sociale et économique, même si l'exécution des dépenses reste problématique

Afin de lutter contre la pandémie, le gouvernement a eu recours à des sources locales et étrangères de financements, portant l'encours de la dette du pays à 54,5% du PIB fin 2020 contre 40% en 2019. Au T1 2021, ce ratio s'élève à 60,4%. La balance des paiements était excédentaire de 15,8 Mds USD sur l'année 2020, contre 7,7 Mds USD en 2019.

A ce jour, selon les données de la Banque asiatique de développement, les mesures gouvernementales liées à l'atténuation de la pandémie aux Philippines s'élèvent à 30,0 Mds USD, soit 8,5% de son PIB 2019, plus élevées que la réponse vietnamienne (7,9%) mais bien inférieures aux mesures adoptées par l'Indonésie (11,3%), la Malaisie (21,5%), Singapour (30,5%) et la Thaïlande (19,4%).

La capacité de l'administration à exécuter la dépense reste une vraie source d'incertitude. L'effort budgétaire pour faire face à la crise sanitaire a été inférieur de 24% à la somme programmée de 36,6 Mds USD pour l'année 2020.

La banque centrale (BSP) a mis en place des réponses adaptées à la pandémie et le système bancaire fait preuve de résilience

La BSP a injecté 40,5 Mds USD de liquidités dans le système financier, soit environ 11% de la production économique locale pour faire face aux conséquences de la crise et tenter de limiter les dégâts tout en stimulant l'activité économique. Elle a maintenu son taux directeur à un niveau historiquement bas de 2% depuis novembre dernier. Autre mesure importante, la BSP a également assoupli les règles bancaires en matière de prêts et de réserves de liquidités en réduisant les réserves obligatoires, en autorisant davantage de prêts immobiliers auprès des banques et

en offrant des incitations supplémentaires aux prêts pour les micro, petites et moyennes entreprises.

Le budget et la balance commerciale devraient se détériorer en 2021 mais les Philippines disposent de fondamentaux solides sur lesquels s'appuyer pour sortir de la crise

Le déficit budgétaire a doublé en 2020, à hauteur de 27,8 Mds USD. Ce dernier devrait rester élevé en 2021, car le gouvernement a augmenté son budget de 9,7% (soit 21,8% du PIB) espérant relancer l'économie et la consommation intérieure dans un contexte de risques de baisse persistant. La majeure partie du budget est allouée aux services sociaux (36,9%), qui soutiennent les programmes pour le système de santé, la protection sociale et l'emploi.

En juin 2021, la Banque mondiale a de nouveau réduit ses prévisions de croissance pour les Philippines à 4,7% pour cette année et 5,9% pour 2022, loin derrière l'objectif de 6 à 7% de l'administration en place. L'archipel devrait retrouver un niveau de croissance prépandémique de 6% à partir de 2023. Au T1 2021, le PIB s'est contracté de -4,2% contre -8,3% au T4 2020. Cette amélioration est portée par l'augmentation de 16% des dépenses publiques au T1 2021, principalement dans la construction.

Les Philippines disposent de solides fondamentaux macroéconomiques sur lesquels s'appuyer. Un faible ratio dette/PIB, l'accumulation de réserves internationales et un système bancaire plutôt stable participent par ailleurs au renforcement de sa monnaie. La hausse des dépenses de consommation, des investissements en infrastructure et une politique monétaire accommodante, conjuguée avec la reprise mondiale, seront les principales sources du redémarrage de l'économie du pays. Pour faire repartir son économie, le pays peut s'appuyer sur plusieurs avantages concurrentiels : une main-d'œuvre qualifiée et anglophone, de nombreuses ressources naturelles, sa situation géographique et son marché de consommation domestique, dont la reprise dépendra cependant de la rapidité d'exécution de la campagne de vaccination.

Vietnam

Le « Dragon rouge » et l'économie bleue : les enjeux économiques maritimes du Vietnam

Avec ses 3 260 km de côtes et son positionnement stratégique sur l'une des routes maritimes commerciales les plus fréquentées au monde, le Vietnam jouit d'atouts considérables pour développer son économie maritime.

Le Vietnam, un pays côtier à la recherche d'une destinée maritime

Le Vietnam bénéficie d'une très forte accessibilité maritime, avec une longue façade maritime de plus de 3 260 km de côtes, ouverte sur l'océan Pacifique à l'Est (golfe du Tonkin), au Nord (mer de Chine méridionale) et au Sud-Ouest (golfe de Thaïlande). Le pays compte près de 3 000 chapelets d'îles et îlots. Le Vietnam dispose d'une zone économique exclusive (ZEE) incontestée de 417 663 km², mais revendique une ZEE potentielle de 1 365 100 km², qui porte en partie sur des zones faisant l'objet d'un différend territorial avec la Chine en mer de Chine méridionale, soit près de trois fois sa superficie terrestre.

Le Vietnam occupe une position stratégique en mer de Chine méridionale, car ses eaux territoriales sont traversées par l'une des routes maritimes commerciales les plus fréquentées au monde.

L'espace maritime vietnamien a longtemps été négligé par les politiques publiques malgré ses atouts. Les autorités ont récemment pris conscience du rendez-vous manqué du Vietnam avec son espace maritime. En 2007, le Comité central du Parti communiste vietnamien a publié une résolution adoptant une « Stratégie maritime pour le Vietnam à l'horizon 2020 », qui vise à faire du Vietnam un « pays maritime puissant », et planifie le développement de cinq secteurs clés : le tourisme maritime, les ressources en hydrocarbures, les infrastructures portuaires et navales, la pêche et l'aquaculture et les zones économiques côtières.

Réussites et lacunes de la mise en œuvre de la Stratégie maritime vietnamienne à l'horizon 2020

Près de 15 ans après, ces secteurs ont connu une forte croissance, mais présentent un bilan statistique contrasté.

En 2020, le Vietnam était le 4^{ème} producteur de pétrole d'Asie du Sud-Est, avec une production de 193 260 barils/jour, et se plaçait au 5^{ème} rang des producteurs de gaz naturel de la région, avec une production de 10 Mds m³. Le Vietnam est cependant un pays producteur d'hydrocarbures déclinant : les champs actuellement exploités sont en fin de vie et les nouveaux champs en prospection sont situés dans des zones contestées.

Le Vietnam s'est affirmé comme un pôle du commerce maritime régional grâce à son industrie de transport maritime et ses infrastructures portuaires. 90% des volumes de marchandises importées et exportées dans le pays sont acheminées par la mer. Au 1^{er} janvier 2021, le pays dispose de 44 ports maritimes et plus de 272 terminaux portuaires, qui totalisent une capacité annuelle de plus de 550 millions de tonnes de marchandises.

La pêche et l'aquaculture jouent un rôle important dans l'économie du Vietnam : cette activité représente près de 10% du PIB et 4,5 millions d'emplois directs en 2020 : le Vietnam a vu sa production halieutique (captures + aquaculture) passer de 1,59 million de tonnes en 1997 à 8,4 millions de tonnes en 2020, dont 3,85 M de tonnes en provenance de la pêche et 4,56 M de tonnes de l'aquaculture. Le Vietnam est devenu le 4^{ème} producteur mondial de produits halieutiques en volume à cette date, derrière la Chine, l'Indonésie et l'Inde.

Mais ces bons résultats masquent une dégradation précoce de l'environnement et des ressources maritimes, une inadaptation des infrastructures portuaires à la croissance des flux, une insuffisance des connaissances scientifiques liées à la mer et un manque de coordination globale de la planification maritime.

La planification maritime 2020-2030 : concilier développement économique et protection de l'environnement

La nouvelle Stratégie maritime du Vietnam à l'horizon 2030 définie en 2018 semble tenir compte de ce bilan contrasté. Ses orientations visent à concilier le développement économique maritime avec une meilleure protection de l'environnement. La recherche en sciences et technologies marines, la coopération internationale et la promotion de secteurs innovants tels que les énergies renouvelables y occupent une place importante.

Cinq grandes politiques fondamentales sont mises en avant :

- La promotion de l'espace maritime dans le développement économique et la défense de la souveraineté du Vietnam.
- La nécessité d'accorder le développement de l'économie maritime avec la protection de l'environnement et la préservation de la biodiversité marine.
- L'acculturation de la population aux enjeux maritimes par la mise en valeur du patrimoine immatériel de l'océan, des traditions historiques et d'une identité maritime nationale.
- Le renforcement de la gestion intégrée et unifiée des ressources naturelles et la protection du milieu marin, la conservation de la biodiversité et la lutte contre le changement climatique.
- La mobilisation des investissements publics, de la coopération et des financements internationaux dans les sciences et technologies de la mer, les ressources humaines.

Ces nouvelles lignes directrices représentent des opportunités pour les acteurs français présents dans le domaine marin et maritime, que ce soit sur le plan de la recherche et de la coopération ou sur le volet industriel.

Contact : francois.deblock@dgtresor.gouv.fr

Thaïlande

La sortie de crise de l'économie thaïlandaise retardée par une nouvelle vague de Covid-19

La dynamique actuelle encourageante des exportations peine à compenser les effets de la nouvelle vague épidémique que traverse la Thaïlande depuis avril, de loin la plus violente, et qui pénalise la reprise économique en mettant un coup d'arrêt à la consommation privée. Le retour du tourisme international sans quarantaine, espéré en juillet à Phuket, demeure incertain, alors que la campagne de vaccination, condition de la reprise, peine à démarrer.

Une reprise relative de l'économie au premier trimestre 2021 par rapport à la profonde récession de 2020

Le PIB thaïlandais s'est contracté de 2,6% au premier trimestre 2021 en glissement annuel, après avoir déjà reculé de 2,1% au premier trimestre 2020, et connu une récession globale de 6,1% sur l'ensemble de l'année 2020. Les principaux moteurs de la croissance ont été :

- **les exportations de biens** : grâce à la reprise de l'économie mondiale, les exportations ont crû de 5,3% en valeur à 64,2 Mds USD, tandis que les importations ont augmenté de 9,5%. La croissance des exportations a été portée par les machines et équipements (+17%), les voitures (+13,2%), les pickups et camions (+44%), les pièces détachées (+17%), les produits pétrochimiques (+23%), les équipements électriques (+5,7%) et électroniques (+13,9%), le caoutchouc (+38%) et produits dérivés (+53%). A l'inverse, les exportations de produits informatiques (-5%), de produits pétroliers (-6%), de riz (-21,9%) et de sucre (-48%) ont diminué. Les exportations ont principalement augmenté vers les grandes économies mondiales, alors que les exportations vers le reste de l'ASEAN ont diminué.
- **l'investissement** : en croissance de 7,3% a été porté par l'investissement privé, en croissance pour la première fois depuis 5 trimestres grâce

à une augmentation des dépenses en machines et équipements, et par l'investissement public en croissance de 19,6% en glissement annuel, notamment grâce à un effet de base important, les déboursments ayant été très faibles au T1 2020 en raison de retards dans l'adoption du budget.

- **La production agricole** : en hausse de 1,9%, grâce à des conditions météorologiques favorables, en particulier pour le riz (+9%), les fruits (+8%), le maïs (+21%) et le manioc (+5%). La production de canne à sucre (-10%) et d'huile de palme (-7%) sont en revanche en baisse.

Ces moteurs de croissance n'ont cependant pas suffi à compenser la baisse de la consommation privée, en raison des restrictions liées à la situation sanitaire (2ème vague épidémique en janvier) et à l'absence de touristes internationaux :

- **La consommation privée est en baisse de 0,5%**, notamment en raison d'une baisse des dépenses en biens semi durables (-11%), mais également des dépenses en meubles, équipements ménagers, et vêtements. La consommation de biens non-durables a augmenté de 2,5%, en partie grâce aux subventions du gouvernement. La consommation publique est en hausse de 2,1%.
- **Le secteur touristique (environ 20% du PIB) reste extrêmement touché par la crise**, avec une baisse de 35% pour le secteur de l'hôtellerie et de la restauration (baisse de 97% du tourisme international et de 51% du tourisme domestique par rapport à 2020). La Thaïlande avait encore accueilli plus de 6 millions de touristes internationaux au premier trimestre 2020. Le secteur du transport et du stockage est en baisse de 18%, en raison de la baisse du transport aérien (-62%) et terrestre (-11%).

Les prévisions de croissance pour l'année revues à la baisse suite à la nouvelle vague épidémique

Depuis avril, la Thaïlande traverse une nouvelle vague épidémique, plus violente que les précédentes, qui a

contraint le gouvernement à adopter de nouvelles restrictions à l'activité (fermeture des restaurants et des écoles, restrictions aux voyages interprovinciaux, télétravail), qui vont pénaliser la reprise économique et donc les prévisions de croissance. Le consensus pour les prévisions de croissance pour l'année a été revu à la baisse d'un point de PIB en moyenne : entre 1% et 2% selon la Banque de Thaïlande, entre 1,5% et 2,5% selon le NESDC, organe de planification du gouvernement. Les prévisions du FMI, établies avant cette nouvelle vague, sont de +2,6% mais sont également appelées à être revues à la baisse.

Selon le NESDC, la consommation privée devrait croître de 1,6% sur l'année, en fonction des restrictions sanitaires, et la consommation publique de 5,1%. L'investissement privé devrait connaître une croissance de 4,3% grâce à la reprise mondiale et l'investissement public de 9,3% en faisant l'hypothèse d'un décaissement de 70% du budget public. Les exportations de biens devraient augmenter de 10%, mais les exportations de services devraient baisser en raison de l'absence de touristes internationaux.

	Pays de provenance	IDE (stock depuis 1988, M USD)	% IDE (stock depuis 1988)	Classement depuis 2011
1	Singapour	24 112	27,5	1e
2	Chine	21 527	24,6	2e
3	Thaïlande	11 431	13,0	6e
4	Hong-Kong	9 757	11,1	3e
5	Royaume-Uni	4 967	5,7	4e
6	Corée du Sud	4 061	4,6	9e
7	Vietnam	2 224	2,5	5e
8	Japon	1 976	2,3	7e
9	Malaisie	1 967	2,2	10e
10	Pays-Bas	1 572	1,8	8e

Face à cette nouvelle vague, le gouvernement a dans l'urgence prolongé ses mesures de soutien à l'économie, en particulier les mesures de soutien à la consommation pour les populations les plus touchées par la crise (subvention aux achats de première nécessité, réduction sur les factures d'eau et d'électricité). Avec ces mesures, **la dette publique devrait atteindre 58,6% du PIB fin septembre, contre 43% en 2019**, et se rapprocher du plafond de 60% du PIB fixé par le cadre budgétaire à moyen terme.

Quelle réponse de politique économique pour faire face à la crise ?

Les mesures d'urgence mentionnées ci-avant ne permettront pas de relancer durablement l'économie. Selon les recommandations du FMI, également évoquées par le NESDC, les principales conditions à une reprise durable sont :

- Une politique vaccinale efficace ;
- Une optimisation de la dépense publique ;
- Une stimulation des exportations de biens ;
- De nouvelles mesures d'assouplissement monétaire malgré des options plus limitées.

Contact : jean.caro@dgtresor.gouv.fr

Birmanie

Effets du coup d'Etat militaire sur le commerce extérieur de la Birmanie

Le commerce extérieur de la Birmanie, ainsi que les investissements directs étrangers, particulièrement volatils à la conjoncture économique, ont été impactés par le coup d'Etat militaire intervenu le 1er février 2021. D'après les données du ministère du Commerce, au 11 juin, les volumes échangés depuis le début de l'année fiscale ont chuté de 27,2% en g.a.. La prise de pouvoir de la junte constitue un second choc pour l'économie birmane, déjà affectée par la pandémie en 2020 résultant dans la baisse de 5,8% des flux commerciaux, soit un niveau proche de la moyenne mondiale (-5,3% selon l'OMC).

Légère baisse des volumes échangés en 2020 mais la balance commerciale déficitaire tend structurellement vers l'équilibre

Le déficit commercial a reculé (-13,6% en g.a.) pour s'élever à -6,3Mds USD en 2020. Les importations ont régressé plus rapidement que les exportations notamment en raison de la progression des ventes de métaux et articles ferreux (+21% en g.a.) et d'un recul des exportations textiles (-7,5%) et agricoles (-6,4%) moins important que prévu. Depuis 2016, le déficit commercial s'est amélioré de 38,4%.

La Chine occupe une place prédominante dans le commerce extérieur de la Birmanie, l'Union européenne est son troisième partenaire commercial, la France son douzième

La Chine est à l'origine de 43% des échanges commerciaux de la Birmanie, ce qui en fait de loin le premier partenaire du pays devant la Thaïlande (14,9%), Singapour (6,4%), le Japon (4,3%) et l'Allemagne (3,2%). La part de la Chine dans les échanges est d'ailleurs sans doute plus étendue compte-tenu de l'importance des flux informels qui lient les deux pays, notamment dans le commerce de matières premières organiques et minérales (terres rares, pierres précieuses, bois). **En agrégat, l'ASEAN est le deuxième partenaire commercial du pays (26,7% des échanges).**

Derrière l'ASEAN, 9,8% du commerce extérieur birman est dirigé vers l'Union européenne qui constitue son troisième partenaire. Avec 1,2% des échanges, la France représente le douzième partenaire commercial et le troisième européen derrière l'Allemagne (3,2%) et l'Espagne (1,8%). La France est ainsi le huitième client de la Birmanie et son dix-huitième fournisseur. Depuis 2016, les exportations birmanes vers la France ont progressé de 31%, soit plus vite que les importations (+13%). La balance commerciale bilatérale est par conséquent positive pour la Birmanie (+408 M USD).

Le coup d'Etat militaire a fortement impacté les investissements directs étrangers

Près de 1,25 Md USD ont été investis en Birmanie sur les sept premiers mois de l'année fiscale 2020/21, soit 63% de moins qu'à la même période l'année dernière. L'accroissement des flux constaté depuis les premières étapes de la libéralisation en 2011 pourrait s'arrêter durablement, même si les principaux investisseurs du pays sont en grande majorité asiatiques (Chine, Singapour, Thaïlande, Vietnam), moins dépendants d'un cadre économique libéral et moins averses au risque réputationnel.

Les IDE en Birmanie ont surtout bénéficié aux secteurs de l'électricité (26,6% des investissements depuis 1988), des hydrocarbures (25,7%), de l'industrie manufacturière (14,6%) ainsi que du transport et des télécommunications (11,6%). La faiblesse des

investissements dans la construction (0,0%) et l'immobilier (8,1%) s'explique en grande partie par l'interdiction pour les entreprises étrangères de posséder la terre. A noter une forte accélération des investissements dans l'industrie manufacturière depuis 2011, principalement textile (25,9% des investissements en moyenne depuis cette date) et un très grand dynamisme des IDE dans l'électricité à partir de 2019 dans le cadre de la stratégie nationale d'électrification pour 2030.

La France et les pays occidentaux accusent un retard conséquent par rapport à la Chine et aux pays de l'ASEAN

Les flux d'IDE ont été très limités par les sanctions européennes et américaines levées progressivement à partir de la libéralisation en 2011 (58% des IDE du G7 sont intervenus après 2011). En stock, l'UE27 représente 2,6% des investissements depuis 1988 et le G7 11,4% (dont la moitié provenant du Royaume-Uni), soit moins que la seule Thaïlande (13,3%). En 2020, les investissements du G7 ont représenté 1,3 Md USD dont seulement 6,0% ne provenaient ni du Japon ni du Royaume-Uni. L'influence économique européenne et nord-américaine générée par les IDE est donc marginale comparativement à Singapour, la Chine voire le Vietnam ou la Thaïlande.

Contact : michel.cywinski@dgtrésor.gouv.fr

Annexes statistiques

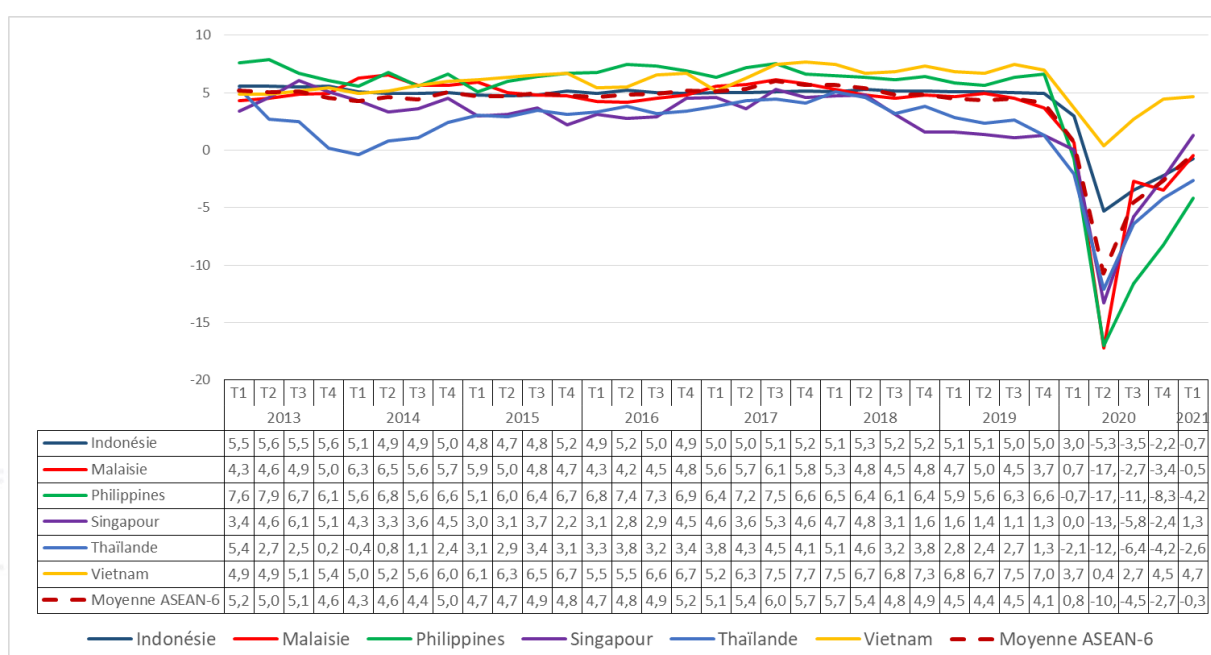
ASEAN : Principaux indicateurs économiques (prévisions 2021)

	Birmanie	Brunei	Cambodge	Indonésie	Laos	Malaisie	Philippines	Singapour	Thaïlande	Vietnam	ASEAN-5*
Population (en millions d'habitant)	54,4	0,5	16,7	273,5	7,3	32,3	110,0	5,8	69,8	97,3	582,9
PIB (en Mds USD courants)	76,2	15,3	27,2	1158,8	20,4	387,1	402,6	374,4	538,7	354,8	2 842
PIB / habitant (en USD courants)	1 423	33 096	1 720	4 256	2 773	11 603	3 646	64 103	7 701	3 609	6 163
Croissance (%)	-8,9	1,6	4,2	4,3	4,6	6,5	6,9	5,2	2,6	6,5	4,9

*ASEAN-5 : Indonésie, Malaisie, Philippines, Vietnam, Thaïlande

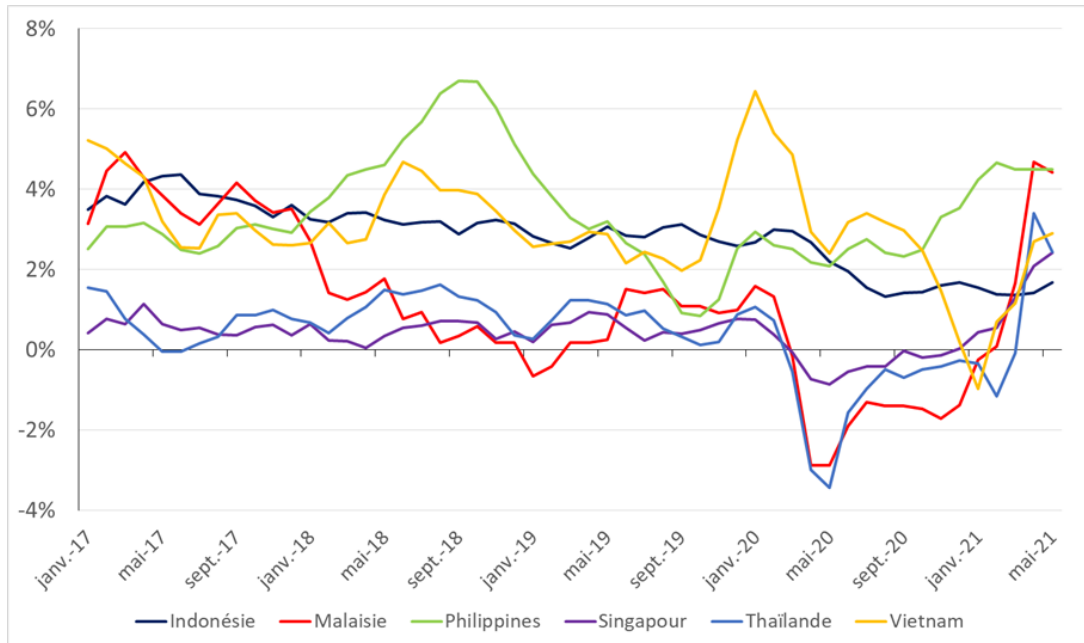
Source : FMI, Perspectives de l'économie mondiale, avril 2021 et Banque Mondiale

Croissance trimestrielle des pays de l'ASEAN (% , en glissement annuel)



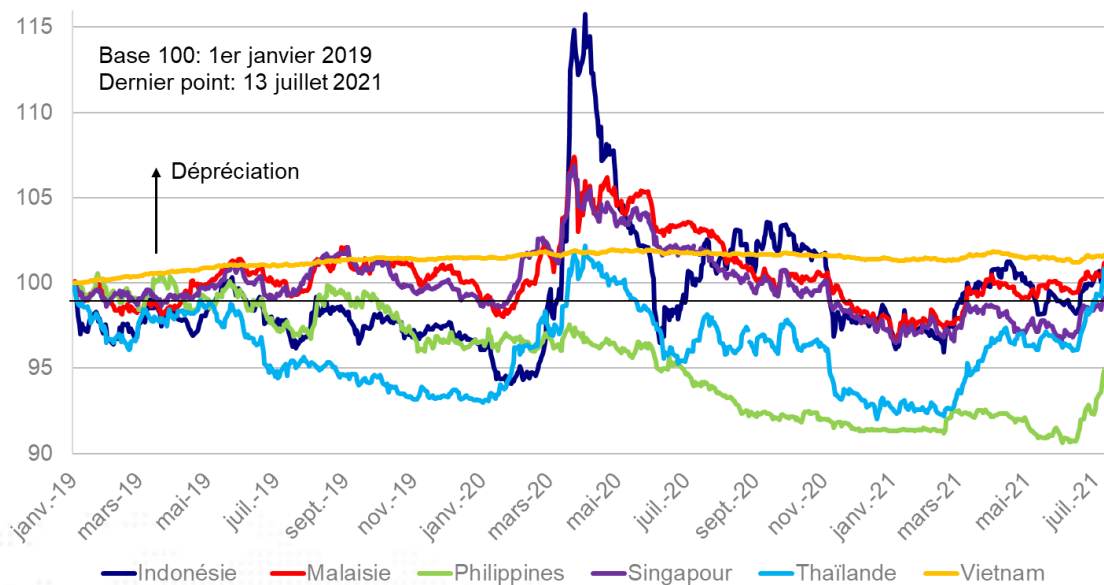
Source : CEIC

Taux d'inflation (en glissement annuel)



Source : CEIC

Taux de change nominal contre le dollar (Base 100 = janvier 2018)



Source : Banques centrales

[illegible]

Indices boursiers

(Base 100 = janvier 2019)



La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques. Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international