



AMBASSADE DE FRANCE EN THAÏLANDE
SERVICE ÉCONOMIQUE

Le Chef du Service Economique

le 13 juillet 2018

Dossier suivi par : Clémence LAEVENES
Relu par : Marc THUILLIER / Eric SAYETTAT

Objet : l'industrie automobile en Thaïlande

L'industrie automobile représente entre 11 et 12 % du PIB¹, deux points de moins que le tourisme, deux de plus que l'agriculture. La production, largement dominée par les constructeurs japonais, est en croissance depuis 1999, et les ventes nationales pourraient dépasser un million d'unités en 2018. Dans le cadre de la stratégie « Thaïlande 4.0 », le développement de voitures de prochaine génération (hybrides, électriques, voire autonomes) a été identifié comme un enjeu principal pour la montée en gamme de l'économie.

I- La filière automobile est structurée autour de 18 constructeurs et plus de 2 500 sous-traitants

18 constructeurs automobiles emploient **710 sous-traitants de premier rang²** dont 58 % d'entreprises détenues majoritairement par des capitaux étrangers, 39 % d'entreprises détenues majoritairement par des capitaux thaïlandais et 3 % de joint-ventures ; ainsi que **1700 sous-traitants de rang 2 et 3**.

Au total, **550.000 personnes sont employées dans la filière automobile**, dont 450.000 par les sous-traitants.

1.1. Une capacité annuelle de production de 3,8 millions de véhicules

Les capacités de production, largement supérieures à la production effective, sont de 3,81 millions de véhicules³. Sont présents des **constructeurs d'envergure internationale, principalement japonais et américains**, les constructeurs européens (VW, Mercedes, BMW) et chinois (DFM, Wu Ling) n'étant que marginalement représentés. Les marques françaises Citroën et Peugeot sont peu distribuées en Thaïlande.

Les constructeurs japonais, au premier rang desquels Toyota, possèdent les parts de marché dominantes. En 2017, 89,2 % des véhicules de tourisme et 83,7 % des pick-ups et véhicules utilitaires étaient japonais. **Plus de la moitié des véhicules produits en Thaïlande sont des pick-ups (57 %)**, majoritairement japonais (Toyota, Mitsubishi, Isuzu, etc.).

L'attractivité de la Thaïlande en tant que plateforme de production et d'assemblage apparaît dans les **investissements récemment réalisés**. Honda a investi 1 Md USD pour la construction d'une nouvelle usine afin d'augmenter sa production de 120.000 véhicules par an. MG a inauguré en décembre 2017 une usine de production (300 M USD d'investissements) de 100.000 véhicules. Le chinois SAIC Motor ambitionne la construction d'une usine à la capacité annuelle de 200.000 unités. Toutes ces usines sont situées dans les zones industrielles de l'Eastern Economic Corridor, au Sud-Est de Bangkok.

¹ Selon les fluctuations annuelles de la production.

² Le classement correspond à la distance entre le fournisseur et le constructeur automobile : par exemple, les fournisseurs de premier rang correspondent aux sous-traitants directs du constructeur.

³ Krungsri Research

1.2. La Thaïlande est une référence pour la production de pièces détachées

Les principaux équipementiers internationaux sont présents en Thaïlande (Bosch, Continental, Denso, Magna International, etc.). **Parmi les 100 plus importants fabricants de pièces détachées pour l'automobile, 60 % disposent d'une implantation en Thaïlande.** Les équipementiers japonais sont présents en quasi-totalité, contre un peu plus du tiers des équipementiers internationaux hors Japon. L'offre française dans le secteur automobile est représentée par **Michelin (dont le siège régional est situé à Bangkok), Faurecia, Valeo, Plastic Omnium Auto Energie et Saint-Gobain Sekurit.**

La Thaïlande développe également ses compétences en matière de fabrication **d'équipements électroniques pour l'automobile.** *Symboles d'une montée en gamme, Mizuki, Murata, Omron sont présents en Thaïlande.*

II- La Thaïlande, 12^{ème} producteur mondial d'automobiles

En 2017, **la Thaïlande est le 12^{ème} producteur mondial d'automobiles⁴ (1.988.823 véhicules produits, + 2,28 % par rapport à 2016),** derrière la France (2.227.000 véhicules) et devant le Royaume-Uni. Elle assure 60 % de la production automobile de l'ASEAN et se classe 5^{ème} producteur en Asie après la Chine, le Japon, l'Inde et la Corée du Sud.

Les ventes nationales en 2018 pourraient dépasser un million d'unités : sur les cinq premiers mois de l'année, le secteur a connu une croissance de 18 % par rapport à 2017⁵.

La filière automobile est à ce jour **le premier poste d'exportation de la Thaïlande.** Le principal facteur expliquant la croissance à long-terme de l'industrie automobile thaïlandaise tient aux volumes croissants d'**exportations qui, pour la filière automobile dans son ensemble, s'élèvent à 35,6 Mds USD en 2017. Cela représente 15 % des exportations du pays avec 1,15 million de véhicules exportés,** un doublement en valeur en 10 ans (16 Mds USD en 2007).

En 2017, les ventes d'automobiles se sont effectuées vers l'Océanie (31,7 %), l'Asie (26,4 %), l'Europe (12,5 %), l'Amérique du Nord (9,5 %), le Moyen-Orient (9,1 %), l'Amérique Latine (8,6 %) et l'Afrique (2,2 %).

III- La modernisation de la filière automobile s'inscrit dans le cadre de la politique d'innovation et de création de valeur ajoutée

La Thaïlande bénéficie d'une bonne **compétitivité-prix en raison d'une main d'œuvre productive et bon marché :** le salaire moyen mensuel des ouvriers du secteur est d'un peu moins de 400 USD, inférieur à celui appliqué en Chine par exemple, avec des cotisations sociales patronales limitées à 5 % du salaire. La productivité de ce secteur est supérieure d'environ un tiers à la productivité nationale.

73 % des employés de la filière automobile pourraient à terme voir leur emploi supprimé avec le développement de méthodes de fabrication automatisées.

3.1. Le développement de la production de voitures « écoresponsables » est un objectif affiché.

En 2015, les voitures écoresponsables (à émissions de CO₂ inférieures à 100 g/km, dont électriques et hybrides) ont représenté **15 % des ventes nationales.**

Plusieurs constructeurs japonais sont déjà positionnés pour produire des véhicules hybrides ou électriques en Thaïlande (notamment Nissan, Toyota, Mitsubishi). Selon le « Board of Investment » (BoI), Toyota produit annuellement 7.000 véhicules hybrides et 70.000 batteries pour voitures électriques. Suzuki, Honda et Mazda ont également introduit une demande auprès des autorités thaïlandaises pour la production de voitures électriques, mais le BoI n'a pour l'instant accordé qu'à Toyota ses privilèges fiscaux et non fiscaux.

⁴ OICA, Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles

⁵ Bangkok Post, 28 juin 2018

D'ici 2036, **le gouvernement souhaite que les véhicules électriques représentent 7 % de la production automobile nationale, contre 1 % aujourd'hui**. Les ventes des voitures électriques pourraient atteindre 10.000 unités par an d'ici 2022⁶. Le secteur privé est donc financièrement encouragé par l'EPPO (Energy Policy and Planning Office) à construire des stations de recharge publiques sur les lieux de travail ou de résidence : en 2017, 42,5 millions de THB ont ainsi servi à subventionner 94 stations de recharge et 20 millions de THB seront distribués en 2018 pour 31 nouvelles stations.

3.2. Le gouvernement encadre et soutient, par l'intermédiaire du BoI, la filière des voitures hybrides et électriques

Le plan pluriannuel « Thailand Automotive Master Plan (2017-2021) » vise à favoriser l'investissement, l'innovation technologique et la digitalisation de la filière automobile dans le cadre de la stratégie Thaïlande 4.0. L'ambition est de « **faire de la Thaïlande un centre mondial de R&D pour les véhicules écoresponsables**⁷ ».

Le BoI accorde aux investisseurs des avantages fiscaux et non-fiscaux spécifiques pour ce type de véhicules (8 ans d'exemption d'impôts sur les sociétés, exemption de droits de douane, d'impôts et plafonnement des droits d'accise à 12-14 %). Dès 2016, un nouveau mode de calcul des droits d'accises a été introduit, indexé non plus sur la puissance des moteurs mais sur la quantité de CO2 émise par les véhicules.

Le développement de la filière s'inscrit également dans le développement de l'Eastern Economic Corridor⁸. Des avantages additionnels peuvent ainsi être accordés aux investissements dans les trois provinces (Chonburi, Rayong et Chachoengsao) où la majorité des **usines des constructeurs automobiles sont déjà concentrées**.

L'EEC accueillera par exemple dès 2018 le **premier centre de test pour automobiles et pneumatiques**⁹ d'Asie du Sud-Est.

La DEPA (Digital Economy Promotion Agency), avec l'appui de la Banque Mondiale, va aussi participer au développement d'un **Digital Park** (l'EECD¹⁰). **L'EECD pourrait notamment devenir un lieu de test pour voitures autonomes**, un créneau sur lequel se sont positionnés un certain nombre de constructeurs présents en Thaïlande (Toyota, VW, BMW, GM).

⁶ Institut K-Research

⁷ "Thailand is a global green automotive R&D base which create high value added for the country".

⁸ <https://www.eeco.or.th/en>

⁹ National Automotive Tire and Testing Center

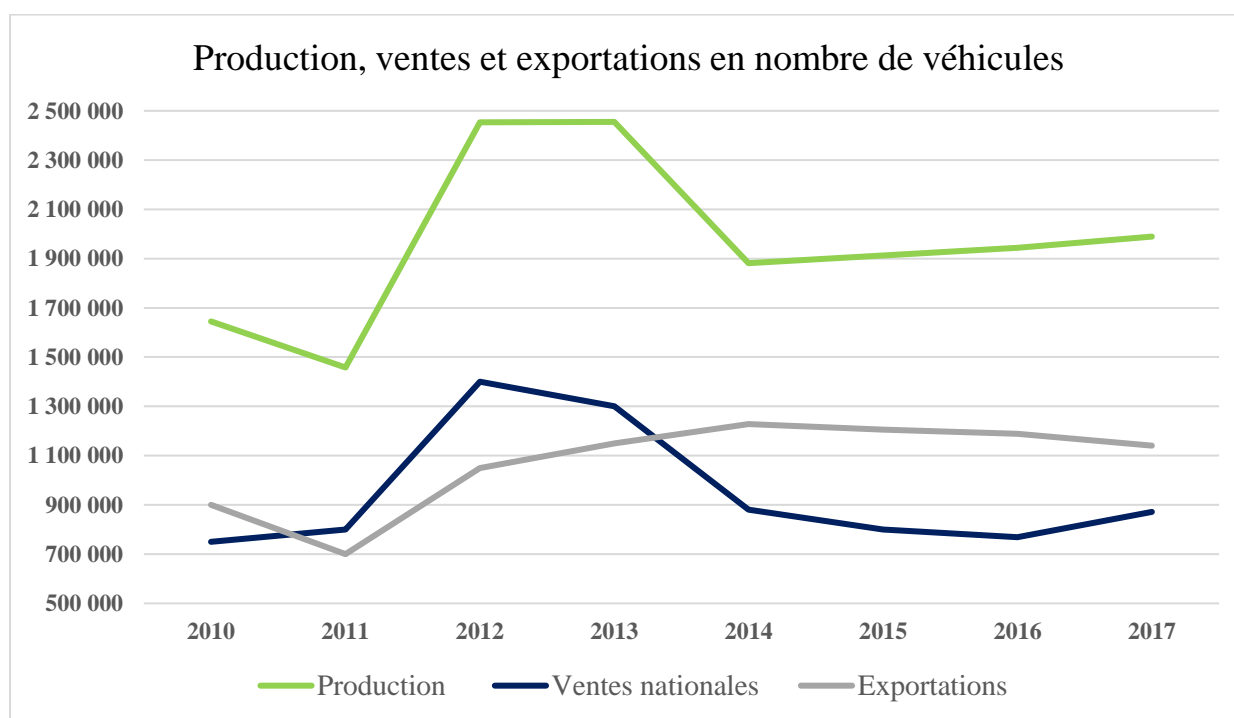
¹⁰ <https://www.eeco.or.th/en/content/eecd-eeci>

Annexes

Annexe 1 : capacité de production annuelle de véhicules par constructeur en Thaïlande

Constructeurs	Capacité de production annuelle de véhicules
Toyota	788.000
Mitsubishi	510.000
Auto Alliance Thailand (Ford et Mazda)	300.000
Honda	420.000
Nissan	370.000
Isuzu	500.000
General Motors	100.000
Suzuki	100.000
Volvo	22.000
BMW	6.000

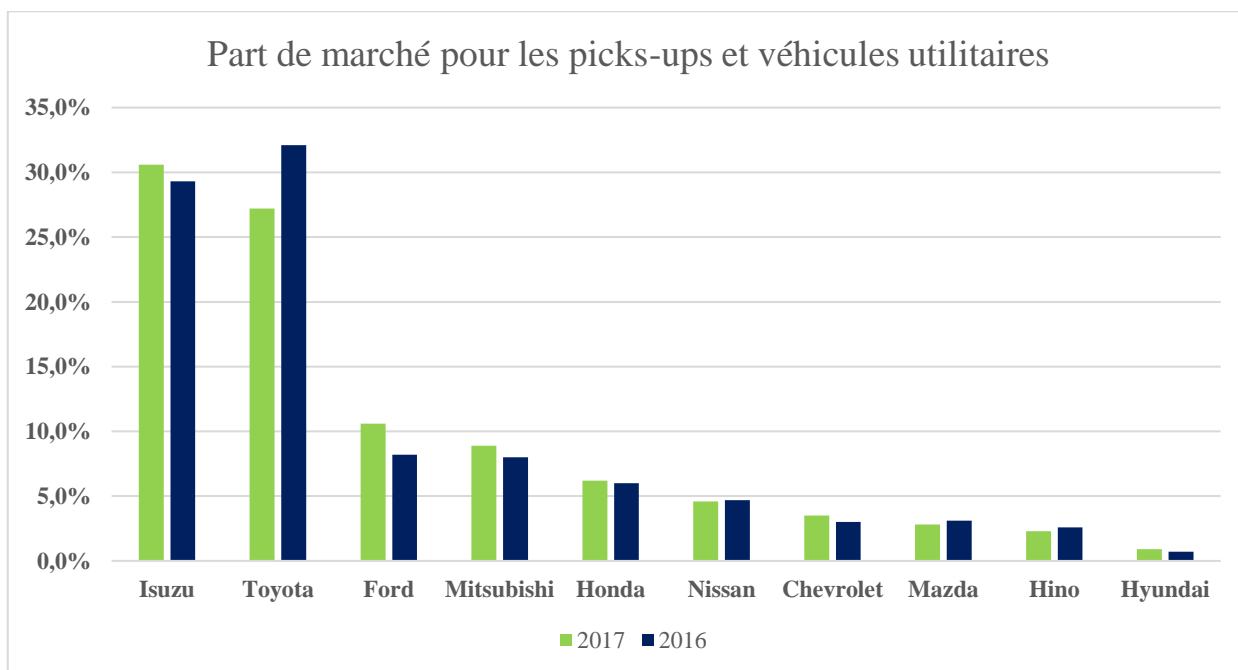
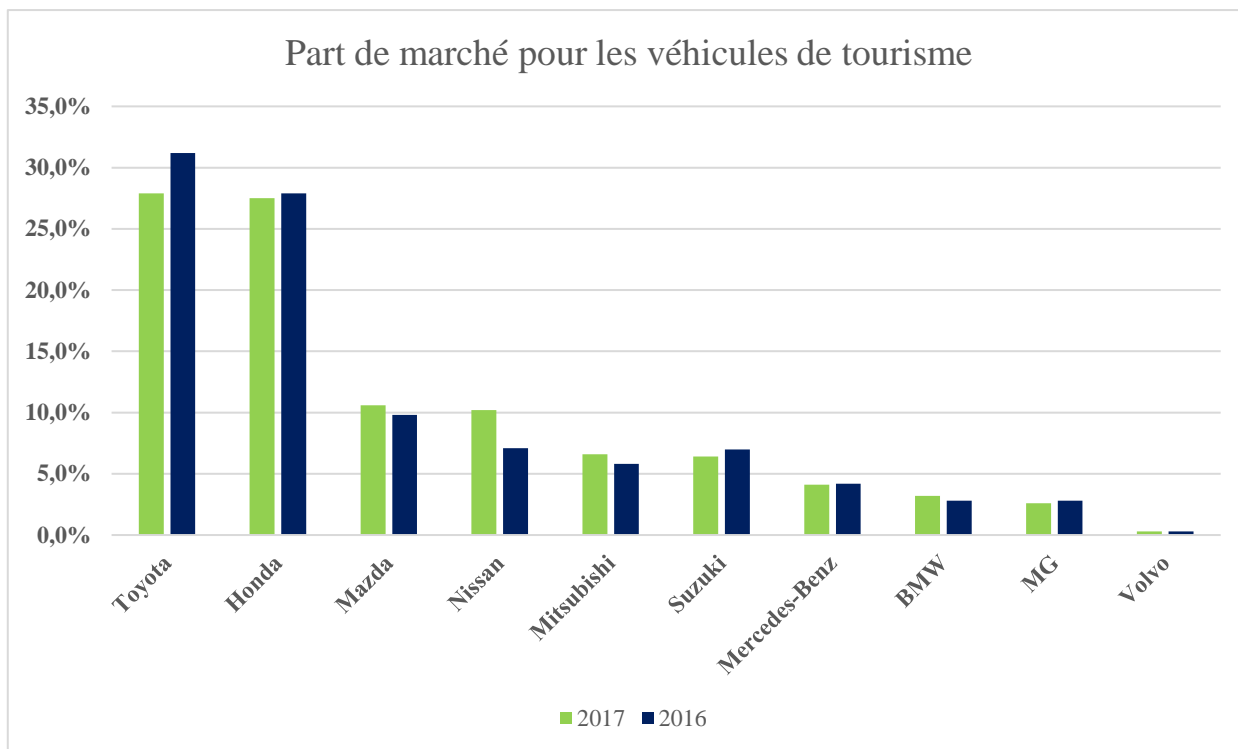
Annexe 2 : production, ventes et exportations d'automobile thaïlandaise entre 2010 et 2017



Source : The Thai automotive industry association¹¹

¹¹ Véhicules de tourisme et véhicules utilitaires/pick-ups. Ne sont pas inclus les camions.

Annexe 3 : part de marché des constructeurs japonais en 2016 et 2017



Source : Toyota