



AMBASSADE DE FRANCE EN THAÏLANDE
SERVICE ÉCONOMIQUE

Le Chef du Service Economique

le 27 Juillet 2022

Dossier suivi par : Victor BREDIN

Relu par : Hubert COLARIS / Florent DAUBA

Objet : Thaïlande – Quelles perspectives pour l'industrie automobile ?

Située au douzième rang mondial et leader en ASEAN, l'industrie automobile thaïlandaise représente environ 10% du PIB¹, deux points de moins que le tourisme international, deux de plus que l'agriculture. A mesure que les règles sanitaires mises en œuvre pour lutter contre l'épidémie de Covid-19 se sont assouplies, la production, largement dominée par les constructeurs japonais, a repris le rythme de croissance qu'elle connaissait depuis 1999 (+18% en 2021 par rapport à 2020), et les ventes nationales pourraient dépasser 1,8 millions d'unités en 2022. 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 rang** 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.

I.1. Une capacité annuelle de production de 4,1 millions de véhicules

Les capacités de production, largement supérieures à la production effective, sont de 4,1 millions de véhicules². 6 constructeurs japonais, au premier rang desquels Toyota, dominent avec l'américain Ford l'industrie et le marché automobile thaïlandais. Les constructeurs européens (VW, Mercedes, BMW) et chinois (DFM, Wu Ling) sont également marginalement représentés. Les marques françaises Citroën et Peugeot sont peu distribuées en Thaïlande.

Au cours des quatre premiers mois de 2022, le marché domestique était dominé par des constructeurs japonais³, lesquels représentent à eux seuls 87% des OEMs. En termes de parts de marché, cela représente :

- Toyota : 33,5%
- Isuzu : 25,1%
- Honda : 10,4%
- Mitsubishi : 6,1%
- Mazda : 4,7%

¹ Selon les fluctuations annuelles de la production.

² <https://www.statista.com/statistics/1053157/thailand-number-of-new-vehicle-sales-by-major-brand/>

- Nissan : 3%

Plus de la moitié des véhicules produits en Thaïlande sont des pick-ups (57 %).

L'attractivité de la Thaïlande en tant que plateforme de production et d'assemblage perdure comme en témoignent les **investissements récemment réalisés**. En 2018, 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 de 100.000 véhicules (300 M USD d'investissements).

Ford a réalisé en Décembre 2021 un investissement de 900 M USD pour moderniser ses usines de fabrication de véhicules diesel en Thaïlande, à savoir FTM, détenue à 100%, et sa co-entreprise AutoAlliance (AAT). L'investissement soutient la production du pick-up Ranger et du SUV Everest de nouvelle génération. Cet investissement porte les investissements cumulés du groupe dans le pays à plus de 3,4 Mds USD sur 25 ans.

I.2 - La Thaïlande est une référence pour la production de pièces détachées et possède des infrastructures bien développées couplées à une situation stratégique dans l'ASEAN

Les principaux équipementiers internationaux sont présents en Thaïlande (Forvia, Valeo, Bosch, Continental, Denso, Magna International, Plastic Omnium, Saint-Gobain Sekurit, 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. Michelin a développé en Thaïlande l'un de ses 3 principaux centres de production mondiaux avec la France et la Chine.

La Thaïlande développe également ses compétences en matière de fabrication d'équipements électroniques pour l'automobile. Symboles d'une montée en gamme, Mizuki, Murata et Omron sont présents en Thaïlande. La position de la Thaïlande en tant qu'exportateur automobile majeur de la région est renforcée par sa position stratégique au cœur de l'ASEAN continentale, un marché de plus de 600 millions d'habitants et une classe moyenne en pleine expansion.

Le corridor économique oriental de la Thaïlande, qui est le cœur industriel et économique du pays, accueille déjà des constructeurs automobiles de premier plan et offre un environnement propice au développement de d'innovations majeures, en particulier dans le secteur des véhicules électriques

Par ailleurs, le port en eaux profondes de Laem Chabang entame actuellement la phase 3 de son expansion, qui lui permettra d'atteindre une capacité de traitement des conteneurs de 18 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) par an d'ici 2029. Dans le cadre de cette troisième phase, le port fera passer sa capacité d'exportations automobiles de 2 millions d'unités à 3 millions d'unités par an.

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

En 2021, la Thaïlande est le 12^{ème} producteur mondial d'automobiles⁴ (1 685 705 véhicules produits, + 18 % par rapport à 2020 mais toujours en deçà de 2019 avec 2 013 710 véhicules), derrière la France (2.227.000 véhicules) et devant le Royaume-Uni. Elle assure 50 % de la production automobile de l'ASEAN et se classe 5^{ème} producteur en Asie après la Chine (26 082 220 véhicules produits), le Japon (7 846 955), l'Inde (4 399 112) et la Corée du Sud (3 462 404).

La Fédération des industries thaïlandaises (FTI) prévoit que la production de véhicules en 2022 en Thaïlande devrait augmenter de 6,8% pour atteindre 1,8 million d'unités, dont 1 million d'unités seront produites pour l'exportation (en hausse de 4,5%), tandis que 800 000 véhicules seront destinés au marché intérieur (en hausse de 9,7%).

	Dec. 2021	Growth Y-o-Y (%)	Jan.-Dec. 2021	Growth YTD (%)
Production	154,368	7.9%	1,685,705	18.1%
Domestic Sales	86,145	-17.2%	759,119	-4.2%
Export (CBU)	101,307	47.9%	959,194	30.4%

Source: FTI (Federation of Thai Industries), various media reports

Les ventes de véhicules en Thaïlande en 2021 ont baissé de 4,2%

Selon la Fédération des industries thaïlandaises (FTI), les ventes de véhicules sur l'ensemble de l'année 2021 en Thaïlande ont diminué de 4,2 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 759 119 unités, en raison des mesures de confinement visant à empêcher la propagation du Covid-19 et de la pénurie mondiale de semi-conducteurs. Cependant, les mesures de soutien prises par le gouvernement pour encourager les dépenses de consommation, comme par exemple le système de co-paiement 50-50, le système d'assurance des récoltes, ainsi que l'exposition Thailand Motor Expo en décembre, ont poussé les ventes totales de véhicules en 2021 et permis de dépasser la projection des 750 000 unités initialement anticipées par la FTI.

Selon les données compilées par Toyota Motor Thailand (TMT), par constructeur, les ventes en 2021 ont diminué de 1,9 % pour atteindre 239 723 unités. Isuzu a augmenté de 1,6 %, à 184 160 unités, et Honda a diminué de 4,7 %, à 88 692 unités. Les ventes de Mitsubishi ont diminué de 17,8 %, à 47 188 unités, et celles de Mazda de 9,9 %, à 35 384 unités.

Par type de carrosserie, les ventes de voitures particulières ont diminué de 8,4 % en 2021, à 251 800 unités, tandis que les ventes de véhicules utilitaires ont diminué de 1,9 %, à 507 319 unités. Les ventes de pick-up incluses dans les ventes de véhicules utilitaires ont diminué de 3,9 %, à 393 476 unités.

L'Isuzu D-Max a été le modèle le plus vendu en 2021 avec 149 113 unités, suivi des Toyota Hilux (130 829 unités), Honda City (42 485 unités), Ford Ranger (26 838 unités) et Toyota Yaris (25 773 unités).

⁴ OICA, Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles

	Dec. 2021	Growth Y-o-Y (%)	Jan.-Dec. 2021	Growth YTD (%)
Production	154,368	7.9%	1,685,705	18.1%
Domestic Sales	86,145	-17.2%	759,119	-4.2%
Export (CBU)	101,307	47.9%	959,194	30.4%

Source: FTI (Federation of Thai Industries), various media reports

La filière automobile est à ce jour **le quatrième 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 41,43 Mds USD en 2021⁵**. Cela représente **15,2 % des exportations du pays avec 959 194 véhicules exportés en 2021**

En 2020, la Thaïlande a exporté pour 8,28 Mds USD d'automobiles, ce qui a fait du pays le 18e exportateur mondial de voitures. Les principales destinations des exportations de voitures de la Thaïlande sont l'Australie (1,37 milliard USD), le Japon (998 M USD) Chine (880 M USD), le Vietnam (688 M USD) et les Philippines (560 M USD).

Les exportations de véhicules de 2021 ont augmenté de 30,4 % pour atteindre 959 194 unités, pour une valeur de 561 milliards de THB, soit une hausse de 36,6 %.

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 de 13 784 bahts, soit 380 USD, inférieur au salaire moyen chinois, 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.

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

En 2020, les ventes totales de véhicules électriques dans le monde se sont accrues de 43% tandis qu'au même moment, la part des véhicules Diesel reculait de 14%. La Thaïlande propose ainsi depuis 2019 un ensemble de mesures de relocalisation pour inciter les entreprises internationales à réorienter leur production. Dans l'automobile, certaines dispositions, comme le fait de n'exiger aucun composant local pour la production de véhicules, se révèlent attrayantes, en particulier pour cette industrie dotée d'une supply chain extrêmement mondialisée.

Plus précisément, pour le secteur des VE, le BOI a approuvé en novembre 2020 une nouvelle incitation financière couvrant tous les aspects significatifs de la production. Les projets bénéficient de divers types de réductions ou d'exonérations fiscales. Pour les batteries, une réduction de 90% des droits d'importation a été

⁵ • [Thailand: export value of automotive products 2021 | Statista](#)

accordée pendant deux ans sur les matières premières ou essentielles qui ne peuvent pas être approvisionnées localement.

Par ailleurs, le « Comité National des Politiques sur les Véhicules Electriques » a annoncé en Mars dernier son objectif de voir les véhicules électriques constituer 50% de la production nationale en Thaïlande d'ici 2030. Cela fait suite à l'engagement pris par le pays de réduire ses émissions carbone (objectif net zéro d'ici 2065) en concentrant ses efforts sur la mobilité électrique.

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 atteindre cet objectif et favoriser la montée en gamme de l'économie. Le gouvernement ambitionne notamment de développer la production des voitures électriques à travers son **plan 30:30** (30% des voitures et des deux-roues produits en Thaïlande devront être électriques d'ici 2030, soit environ 750 000 des 2,5 millions d'unités produites d'ici 2030.), lequel a été réévalué l'année dernière en portant l'objectif à 50% de véhicules électriques pour accompagner la croissance très rapide du secteur dans de nombreux pays et notamment en Europe.

Ce plan prévoit d'importantes mesures de soutien au développement de la filière, notamment des subventions à l'investissement et des allègements fiscaux pour la production d'ampoules, de chargeurs et de batteries pour véhicules électriques, avec l'objectif d'attirer les IDE dans ces segments de production (implantation d'usines de fabrication). Dans ce contexte, l'entreprise publique PTT et Foxconn (Taiwan) ont récemment annoncé la création d'une joint-venture, Horizon Plus, visant à produire des véhicules électriques (VE) en Thaïlande dès 2024. PTT en est l'actionnaire majoritaire, avec 60% des parts, le reste étant détenu par Foxconn. Les deux sociétés prévoient d'investir au total entre 1 et 2 Mds USD dans la co-entreprise, en vue notamment de construire une usine située à l'Est de la Thaïlande d'une capacité initiale de production de 50 000 véhicules par an (objectif de 150 000 par an d'ici 2030).

Grâce à cette co-entreprise et à de potentielles autres alliances, la Thaïlande espère ainsi développer une production nationale alors que les constructeurs japonais, qui détiennent 90 % des capacités de production en Thaïlande, ambitionnent pour l'heure de produire des voitures électriques prioritairement depuis les Etats-Unis, l'Europe et la Chine.

Les incitations récemment approuvées par le cabinet visent à promouvoir la fabrication nationale de VE entre 2022 et 2025. Les subventions vont de 70 000 à 150 000 bahts, selon le type et le modèle du véhicule.

Une subvention de 70 000 bahts est disponible par unité pour les voitures individuelles dotées d'une batterie de 10 à 30 kilowattheures (kWh), tandis qu'une subvention de 150 000 bahts est disponible par voiture avec une batterie de plus de 30 kWh pour les unités complètement démontées (CKD) et complètement construites (CBU).

Les pick-up CKD dont la batterie est supérieure à 30 kWh peuvent également bénéficier d'une subvention de 150 000 bahts par unité.

Les motos électriques dont le prix ne dépasse pas 150 000 bahts peuvent bénéficier d'une subvention de 18 000 bahts pour les modèles CKD et CBU.

En termes de réduction de la taxe d'accise et des droits d'importation sur les véhicules CKD et CBU, il existe une réduction des droits de douane allant jusqu'à 40 % pour les véhicules électriques à batterie (BEV) dont le prix de détail ne dépasse pas 2 millions de bahts.

Une réduction supplémentaire des droits de douane de 20 % est disponible pour les véhicules électriques dont la batterie est supérieure à 30 kWh et dont le prix de détail est compris entre 2 et 7 millions de bahts.

Enfin, le gouvernement a réduit la taxe d'accise de 8% à 2% pour les BEV.

Outre les incitations au niveau des États, il existe également des politiques de soutien régionales. Par exemple, dans le cadre de la stratégie « S-Curb », une taxe d'accise à zéro pour les VE complets a été instaurée pour la période 2020-2022 dans l'EEC (Eastern Economic Corridor, corridor économique de l'Est). Cette zone économique spéciale, qui réunit trois provinces de la côte Est, est la plaque tournante thaïlandaise de la fabrication de véhicules électriques.

Le plan quadriennal de promotion des VE s'articule en deux temps :

- De 2022 à 2024, les incitations sont destinées à stimuler une adoption plus large et plus rapide des VE en Thaïlande en offrant des allègements fiscaux et des subventions pour les voitures et les motos importées et produites localement.
- Pour 2024-25, le gouvernement se concentrera principalement sur la promotion des VE fabriqués localement tout en supprimant certains avantages pour les véhicules importés.

Les programmes de subventions sont financés par 3 milliards de bahts (90,4 millions de dollars US) du budget central de 2022 et par l'investissement à plus long terme de 40 milliards de bahts (1,2 milliard de dollars US) dans l'industrie des VE entre 2023 et 2025.

En 2020, le BOI (bureau des investissements de la Thaïlande) a approuvé 24 projets de constructeurs automobiles pour produire des véhicules électriques de tous types dans le pays, avec une capacité annuelle de plus de 500 000 unités. L'Electric Vehicle Association of Thailand (EVAT) a indiqué que la Thaïlande avait enregistré 5 781 nouveaux VE l'année dernière, dont 3 673 motos électriques.

3.2 – Le développement de la filiale des voitures hybrides et électriques doit néanmoins faire face à de nouveaux risques

Forte de nombreux atouts, la Thaïlande est cependant confrontée à une concurrence croissante de la part de ses pairs, avec pour corollaire un risque d'occasions manquées à l'heure où la diversification des chaînes d'approvisionnement est d'actualité. Trois obstacles principaux se dressent sur son chemin.

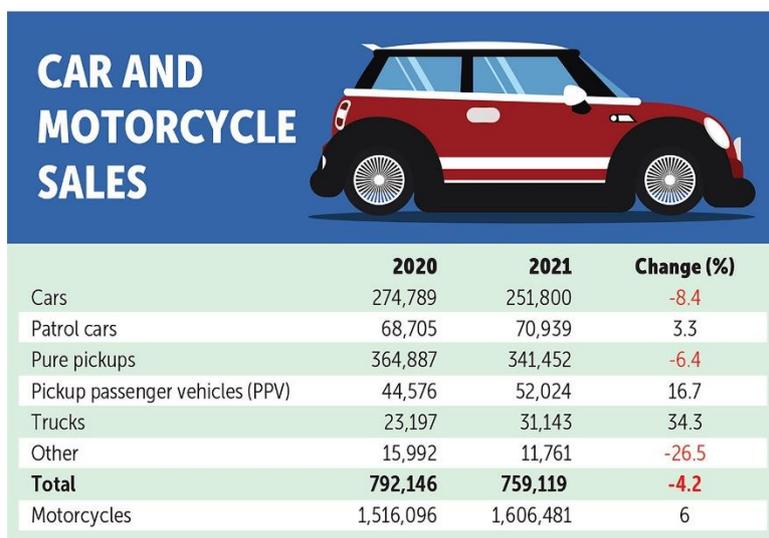
Premièrement, la Thaïlande se heurte dans le secteur des VE à **la concurrence de l'Indonésie**, qui détient la plus grande réserve de nickel au monde et peut donc offrir le coût de fabrication de batteries VE le plus bas parmi tous les pays asiatiques, et notamment 8% de moins que la Chine. En décembre 2020, la société coréenne LG, l'un des plus grands fournisseurs, a signé un accord de 9,8 milliards USD avec son homologue indonésien pour développer la première chaîne d'approvisionnement de batteries VE locale au monde, à partir de l'exploitation minière en amont, jusqu'à la production en aval. De même, Tesla aurait montré un intérêt à investir dans la production de batteries VE en Indonésie.

Deuxièmement, **les barrières commerciales** imposées aux produits automobiles fabriqués en Thaïlande, faute d'avoir comme le Vietnam rejoint le CPTPP ou mis en œuvre un ALE avec l'UE, peuvent nuire à son attractivité pour les IDE. Par exemple, la mise en œuvre probable de mesures antidumping américaines contre les pneus et les camions légers thaïlandais pourrait entraîner une érosion de sa compétitivité face aux concurrents comme l'Indonésie ou le Canada.

Troisièmement, **les troubles politiques** sapent la confiance des investisseurs étrangers dans le marché thaïlandais. L'industrie automobile a été durement touchée pendant la crise politique de 2013-2014, conduisant plusieurs constructeurs japonais à transférer la production vers l'Indonésie et provoquant la suspension temporaire des investissements. Le groupe Fitch a également abaissé le score de l'indice de risque politique à court terme de la Thaïlande de 70,4 sur 100 à 68,3, en réponse à la turbulence sociale persistante.

La tension sino-américaine en mer de Chine méridionale présente également des risques pour les opérations de transport et le commerce en Asie du Sud-Est. Cependant, ce risque ne se limite pas à la Thaïlande. En effet, bien qu'étant le plus ancien allié des États-Unis en Asie, la Thaïlande parvient à maintenir un bon équilibre dans ses relations avec ces deux puissances.

Annexes



Source: Federation of Thai Industries

BANGKOK POST GRAPHICS

Annexe : volume des ventes par type de véhicule en Thaïlande entre 2020 et 2021