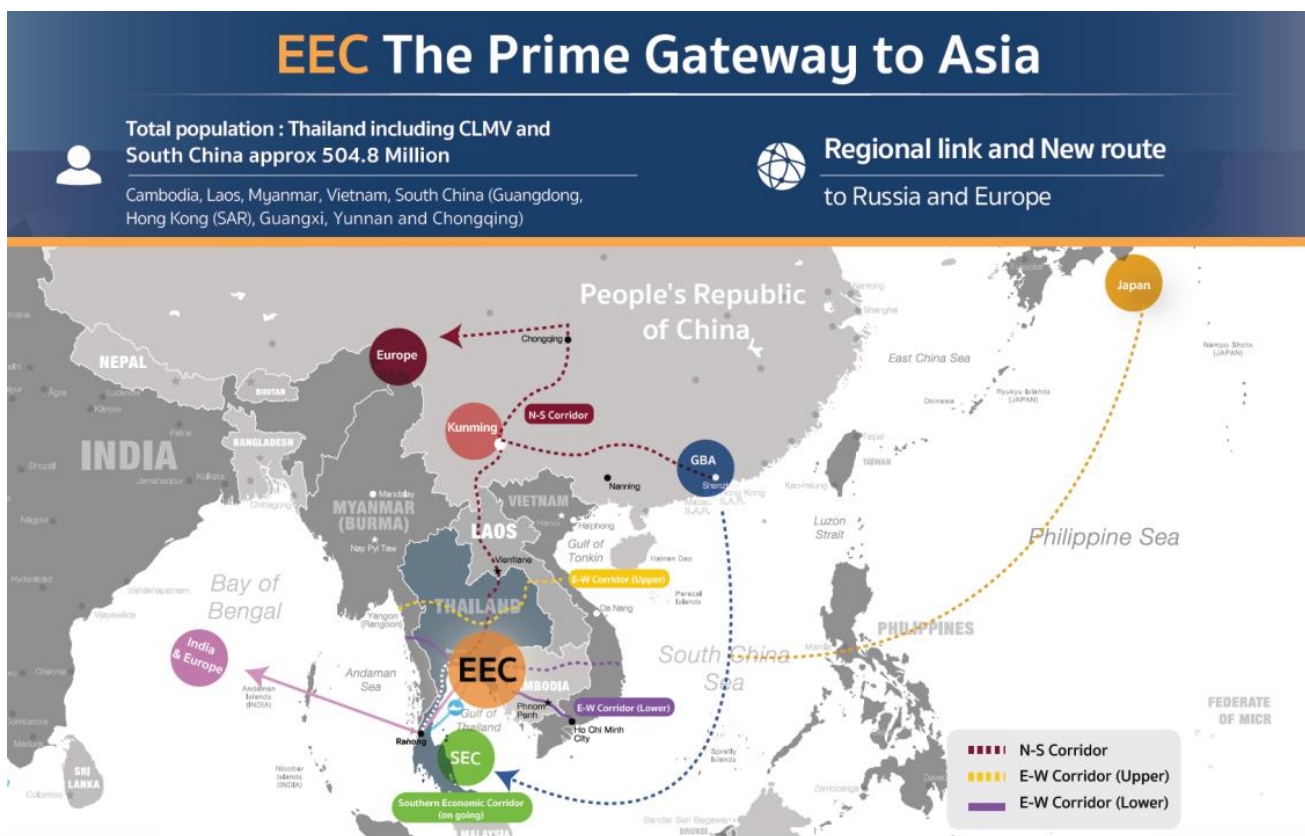


L'Eastern Economic Corridor, vecteur prioritaire du développement économique de la Thaïlande

L' "Eastern Economic Corridor" (EEC), anciennement « Eastern Seaboard », est un « **cluster** » **industriel et technologique regroupant trois provinces au Sud-Est de Bangkok**. Dans le cadre de la stratégie « Thailand 4.0 » lancée en 2016, combinée depuis 2021 avec une stratégie de développement bio circulaire et verte, les autorités thaïlandaises ont fait du développement de cette région leur priorité économique en vue de permettre à l'économie thaïlandaise de monter en gamme, d'échapper ainsi à la trappe des économies à revenus intermédiaires et de rejoindre les économies développées en 2037. Le développement de cette « zone économique » doit passer par des investissements conséquents, tant dans le **développement des infrastructures que dans celui de secteurs ciblés par le gouvernement thaïlandais**.

L'implantation de l'EEC sur les provinces littorales de Chonburi, Rayong et Chachoengsao (13 000 km²) relève d'une volonté de **renforcer** le poids économique d'une zone déjà pionnière dans les industries pétrochimique, automobile et énergétique. L'EEC dispose d'un **accès privilégié à l'Asie, à l'Océanie et à l'Europe** grâce à ses infrastructures portuaires et aéroportuaires amenées à se développer à court- moyen terme (port de Laem Chabang, aéroports de Bangkok et site d'U Tapao). Le projet d'une ligne ferroviaire nord-sud, de Kunming à Vientiane et Rayong, s'il est mené à bien, permettrait en outre de créer un corridor de fret entre le golfe du Siam et le sud de la Chine.



Les investissements dans les infrastructures de transports visent à améliorer la connectivité entre la capitale et les trois provinces de l'EEC tout en favorisant les connexions intermodales. Il s'agit donc d'un double mouvement de modernisation de l'existant et de création de nouveaux moyens de transport, avec notamment :

- une **ligne à grande vitesse** devant relier les deux aéroports de Bangkok (Don Mueang et Suvarnabhumi) à celui d'U-Tapao (coût estimé à 6 Mds USD), qui sera en outre modernisé pour

en faire un grand aéroport international. Par ailleurs, 90 % du réseau ferroviaire thaïlandais est encore à voie unique, une ligne à voie double reliant le port de Laem Chabang, la zone industrielle notamment pétrochimique, de Map Ta Phut et Bangkok permettrait ainsi une amélioration du transit des marchandises ;

- **l'aéroport de U-Tapao** pourra, après sa transformation (c'est actuellement une base aéronavale qui accueille aussi quelques vols civils) accueillir quinze millions de passagers par an, contre trois aujourd'hui. Cet aéroport doit aussi bénéficier aussi d'un centre de maintenance et d'aviation. Les coûts de mise à niveau sont estimés à près de 6 Mds USD ;
- le **port de Laem Chabang**, aujourd'hui principal port de Thaïlande pour les conteneurs et les cargos, a **vocation à s'affirmer** comme un point d'entrée majeur en Asie. Le schéma de l'EEC complète le développement portuaire du pays par l'extension du site **Map Ta Phut**, spécialisé dans les matières premières et de Sattahip (base navale) comme possible terminal de tourisme. Au total, ces investissements représentent un engagement financier de près de 3 Mds USD ;
- une **autoroute complémentaire sera construite entre Bangkok et Pattaya** pour un montant d'1 Md USD.

Complete Strategic Location

Creating an Inclusive Environment

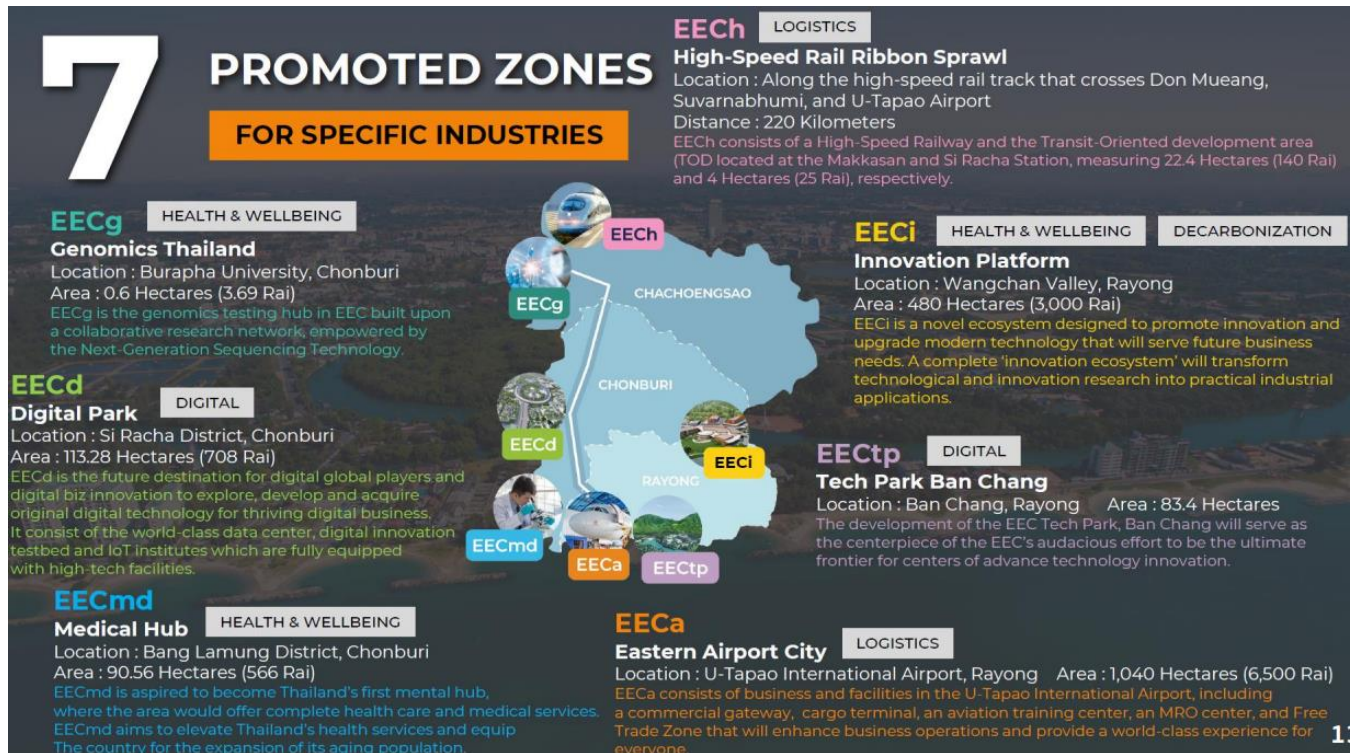


Par ailleurs, les autorités, qui avaient ciblé initialement **5 secteurs stratégiques** (véhicules de "nouvelle-génération", électronique "intelligente" et robotique, tourisme médical, agriculture, biotechnologies) ont rajouté récemment **7 nouvelles "grappes" de développement** (bioénergie et biochimie, robotique, défense, santé ; technologie de pointe et biopharmacie, digitalisation, éducation et ressources humaines, aviation et logistique).

Pour l'heure, environ **50 Mds USD** d'investissements ont été approuvés dans l'ECC (entre 2018 et 2022), dont les 4 grands projets d'infrastructures mentionnés pour lesquels des contrats en PPP ont été signés. Néanmoins, ces projets enregistrent tous des retards conséquents dans leur réalisation du fait de la crise sanitaire mais également de problèmes récurrents de gouvernance. Sur la période 2022-2026, les autorités ciblent **65 Mds USD** d'investissements supplémentaires pour financer des projets d'extension d'infrastructure (6 Mds USD), notamment en matière aéroportuaire ("Eastern Airport City"), les secteurs stratégiques identifiés (en particulier les voitures de nouvelle génération, la digitalisation, la équipements de santé et la logistique) pour environ 1 Md USD par an et par secteur, et enfin

l'amélioration de la qualité de la vie (infrastructures éducatives, de santé, développement immobilier, de marchés locaux et du e-commerce).

Pour faciliter les investissements dans les industries stratégiques, les autorités ont par ailleurs décidé d'établir des **zones géographiques de promotion** de ces secteurs :



Afin d'attirer les investisseurs privés, une série d'**incitations fiscales et non-fiscales** spécifiques ont été mises en place par le Thailand Board of Investment (BOI) :

- sur le plan fiscal, le BOI accorde aux investisseurs qui s'engagent dans les industries cibles une **réduction de l'impôt sur les sociétés et un plafonnement de l'impôt sur le revenu des cadres expatriés**, au moins dans les activités dérivées d'investissements directs étrangers. L'EEC est devenue ainsi en partie une zone de libre-échange ;
- pour faciliter la construction d'infrastructures, des **baux de long-terme** (50 + 49 ans) sont accordés aux investisseurs. Des **procédures accélérées** pour l'approbation des partenariats public-privé (PPP) et pour l'étude d'impact environnemental ont été mises en place ;
- pour les investisseurs internationaux, des permis de travail d'une durée de cinq ans sont accordés. Une **révision du décret limitant à 49 % la participation d'investisseurs étrangers** dans les sociétés thaïes a également été entérinée. Celle-ci est étendue à 70 %, dans un premier temps pour le secteur de l'aviation ;
- En dehors de ces mesures spécifiques, le BOI vient de mettre en place de procédure d'obtention de visa de 10 ans pour les travailleurs étrangers dans les secteurs à haute valeur ajoutée (**LTR visa**).