

GAVROCHE

THAÏLANDE

Hua Lamphong
Le cœur caché de
Bangkok

Phuket
Visiter le
Tiger Kingdom,
une bonne idée ?

Birmanie
L'autre Inlé

Cambodge
Des Montagnards
chrétiens fuient les
persécutions au
Vietnam

Thaïlande

ENQUÊTE SUR LA CHIRURGIE ESTHÉTIQUE

COMMENT ÉVITER
LES CHARLATANS ?

Philippines
L'or rouge
de Palawan

■ Chronique juridique



Développement du commerce transfrontière et perspective AEC

La position géo-centrée de la Thaïlande dans l'ASEAN facilite la conduite des échanges commerciaux avec les pays voisins que sont le Cambodge, le Laos, la Birmanie et le Vietnam (CLBV).

Ces échanges ont doublé dans le courant des cinq dernières années pour atteindre environ 6.4 milliards de dollars, accompagnant ainsi la croissance économique rapide des CLBV et l'augmentation des investissements thaïlandais à l'étranger. Si les exportations de la Thaïlande font face à la concurrence chinoise et japonaise, les importations en provenance des CLBV continuent de croître (hydroélectricité provenant du Laos, gaz naturel de la Birmanie, ordinateurs et pièces détachées, etc.).

Depuis que la Thaïlande a ouvert son économie en 1960, son PIB a augmenté en moyenne de 7% par an, la plaçant en position de moteur commercial par rapport à ses voisins. Les principaux vecteurs du commerce entre les CLMV et la Thaïlande incluent :

- Un développement économique accéléré des CLBV ;
- Des niveaux tarifaires dégressifs en vertu de l'Accord de libre-échange de l'ASEAN ;
- Une urbanisation croissante et des nouvelles ZEP le long des frontières ;
- Des mécanismes de support financier du Département thaïlandais pour la promotion du Commerce international et de la Banque d'import-export (Thai EXIM).

Le récent développement de la croissance économique dans les CLBV a représenté une opportunité pour la Thaïlande d'alimenter son commerce international. Le développement de ce commerce régional a favorisé le développement de certaines provinces frontalières où l'on peut clairement observer une inflation significative des prix des terrains.

Le manque d'infrastructures dédiées à la facilitation du commerce international reste un défi. Les routes de connexion entre les pays sont peu fiables, et les coûts supplémentaires liés au transport maritime très élevés, tendant à exclure les PME du marché de l'exportation, alors même que le commerce intra-ASEAN est la clé de voûte de l'AEC. Le gouvernement thaïlandais a alloué 5,5 milliards de bahts au financement de nouvelles

infrastructures dont la réalisation est prévue pour 2019, incluant la construction de plusieurs autoroutes à quatre voies et d'une double voie de chemin de fer de 768 km passant par le Laos et le Cambodge. La Thaïlande prévoit également de bâtir un nouveau pont au-dessus du Mékong jusqu'au Laos. In fine, l'ampleur du développement du commerce régional dépendra des investissements domestiques propres de chacun des CLBV.

Le compte à rebours pour le lancement officiel de la Communauté économique de l'ASEAN (AEC) est en marche. Beaucoup d'encre coule sur le sujet et avec elle, beaucoup d'approximations. Le 31 décembre 2015, l'AEC créera une zone de libre-échange. Cependant, il convient de clarifier que l'AEC n'est pas une union douanière, en ce sens que chaque pays de la Communauté conservera des politiques douanières indépendantes et sera en mesure de fixer des tarifs différents sur les importations originaires de pays non-membres.

Alors que l'élimination graduelle des droits de douane est donc en cours dans ce cadre, il convient de relativiser ces efforts car il s'avère que les pays membres ont eu généralement tendance à augmenter les restrictions douanières non-tarifaires pour compenser les pertes de revenus résultant de l'élimination des droits de douane (surcharge de frais de douane, mesures techniques, normes sur les caractéristiques des produits, etc.). La réalité du développement commercial régional dépendra de la capacité de l'organisation régionale à maîtriser ces tentations restrictives.

KUNAL SACHDEV (kunal@dfd.com)

MATTHEW CHRISTENSEN (matthew.c@dfd.com)

