



(1942-2017)

ธนาคารแห่งประเทศไทย
Bank of Thailand

รายงานภาวะธุรกิจในกลุ่มประเทศอินโดจีน

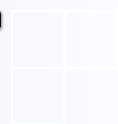
โอกาสและความท้าทายของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดเวียดนาม



ธนาคารแห่งประเทศไทย

สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตุลาคม 2561



โอกาสและความท้าทายของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดเวียดนาม

อรรรินทร์ มุลคุตร

OrarinM@bot.or.th

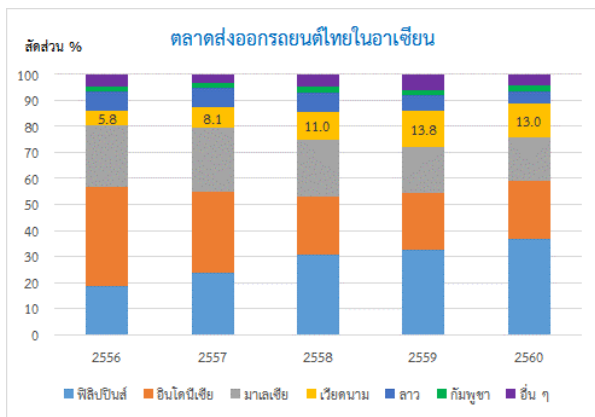
นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นมา ประเทศเวียดนามได้ปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศสมาชิกอาเซียน จากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 0 ตามข้อตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) ภายใต้กรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน หรือ AFTA ซึ่งน่าจะ เป็นประโยชน์ต่อการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย เนื่องจากเวียดนามมีมูลค่าการนำเข้ารถยนต์และอุปกรณ์จากประเทศไทยมากที่สุด

อย่างไรก็ตาม เวียดนามได้ออกมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ ของเวียดนามเอง โดยออกกฎศีกฎา ฉบับที่ 116/2017 เพื่อเพิ่มความเข้มงวดในการควบคุม คุณภาพ ความปลอดภัยทางเทคนิค และคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจากการนำเข้ารถยนต์จาก ต่างประเทศ และออกกฎศีกฎา ฉบับที่ 125/2017 เพื่อให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีในการนำเข้า อุปกรณ์และชิ้นส่วนรถยนต์ ทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการส่งออกรถยนต์ของไทยไปยัง เวียดนาม อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีช่องทางในการสร้างโอกาสในการส่งออกรถยนต์และ อุปกรณ์ไปเวียดนามได้



กระทรวงพาณิชย์
(๒๕๕๕-๒๕๖๐)
ธนาคารแห่งประเทศไทย

เวียดนาม เป็นตลาดส่งออกอันดับ 11 ของตลาดส่งออกรถยนต์ไทยทั้งหมดทั่วโลก และเป็นอันดับ 4 ของตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีมูลค่าการส่งออก 893.7 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. และในปี 2555-2560 มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 22.7 ต่อปี และขยายตัวค่อนข้างดีเป็นอันดับต้น ๆ เมื่อเทียบกับตลาดส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศอื่น ๆ



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

อย่างไรก็ดี นับตั้งแต่ 1 มกราคม 2561 เวียดนามได้ปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศสมาชิกอาเซียน จากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 0 เพื่อเปิดเสรีทางการค้าตามความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) ภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน หรือ AFTA ทั้งนี้ รัฐบาลเวียดนามได้ทยอยลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศสมาชิกอาเซียนมาตั้งแต่ปี 2556 ที่เรียกเก็บอัตราสูงถึงร้อยละ 60 จนเหลือร้อยละ 0 ในปีนี้ (กรณีรถยนต์นำเข้าที่มีอัตราการใช้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบในประเทศต้นทาง มากกว่าร้อยละ 40) และภายหลังการปฏิบัติภายใต้ความตกลงการค้าของอาเซียน เวียดนามได้ออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ โดยดำเนินการ 2 อย่าง คือ (1) ควบคุมการนำเข้ารถยนต์

จากต่างประเทศ และ (2) ลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์และชิ้นส่วนรถยนต์

ผลของ 2 มาตรการ จะส่งผลต่อการส่งออกของรถยนต์และชิ้นส่วนไทยอย่างไร และบริบทที่กำลังเปลี่ยนแปลงจะสามารถเป็นอุปสรรคหรือสร้างโอกาสต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทยหรือไม่ จึงเป็นประเด็นที่น่าติดตามและให้ความสำคัญ และหาแนวทางสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดเวียดนามต่อไป

มาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศของเวียดนามเป็นอย่างไร

1. การควบคุมการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ เวียดนามได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 116/2017 โดยเพิ่มความเข้มงวดในการควบคุมคุณภาพ ความปลอดภัยทางเทคนิค และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่จะนำเข้ารถยนต์ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรม และการค้าเวียดนามเพื่อให้สามารถดำเนินการเป็นผู้นำเข้ารถยนต์ได้อย่างถูกต้อง และต้องมีการรับประกันคุณภาพ การซ่อมบำรุงรักษา และสามารถส่งคืนสินค้าได้หากมีความจำเป็น รวมทั้งรถยนต์ทุกรุ่นจะต้องมีใบรับรองการอนุมัติรูปแบบรถยนต์ (Vehicle Type Approval: VTA) ที่ออกโดยคณะทำงานด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์ของประเทศผู้ส่งออก เพื่อแสดงมาตรฐานยานยนต์ด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม มีการตรวจสอบคุณภาพ ความปลอดภัย และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (มาตรฐานการปล่อยมลพิษ) ของรถยนต์แต่ละรุ่นในทุกครั้งของการจัดส่ง (จากเดิมตรวจสอบเฉพาะในครั้งแรกของการจัดส่ง) ตามมาตรฐานยูโร 4 (ที่กำหนดค่ามาตรฐานไอเสียรถยนต์นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็ก โดยมีค่าออกไซด์ของไนโตรเจนไม่เกิน 0.08 g/km สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และไม่เกิน 0.25 g/km สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ในช่วงปี 2561-2564) และมาตรฐานยูโร 5 (ที่กำหนดค่ามาตรฐานไอเสียรถยนต์ โดยมีค่าออกไซด์ของไนโตรเจนไม่เกิน

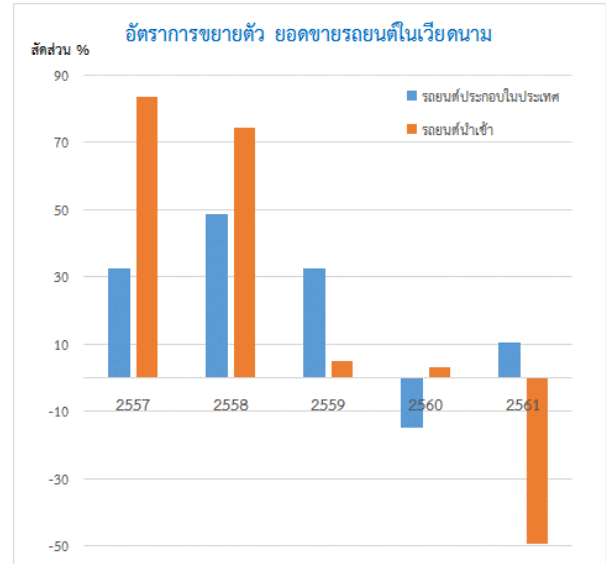
0.06 g/km สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และไม่เกิน 0.18 g/km สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ที่จะเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป)

2. การลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์และชิ้นส่วนรถยนต์ โดยออกกฎศีกา 125/2017 ให้สิทธิพิเศษภาษีนำเข้า อุปกรณ์และชิ้นส่วนรถยนต์อัตราร้อยละ 0 โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 – 31 ธันวาคม 2565 ภายใต้เงื่อนไขที่ผู้ประกอบการที่จะใช้สิทธิต้องผลิตรถยนต์ได้ในปริมาณตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ และเป็นไปตามมาตรฐานยูโร 4 ในช่วงปี 2561-2564 และตามมาตรฐานยูโร 5 ในปี 2565 ทั้งนี้ อุปกรณ์และชิ้นส่วนนั้นต้องไม่สามารถผลิตได้ในประเทศเวียดนาม

ผลกระทบจากมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ในเวียดนาม

หลังจากที่เวียดนามเริ่มใช้มาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ตามกฎหมายฉบับที่ 116 ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนาม เนื่องจากมีขั้นตอนในการขอใบรับรองการอนุมัติรูปแบบยานยนต์จากกรมการขนส่งทางบกแห่ง ประเทศไทย การตรวจสอบคุณภาพ ความปลอดภัย และการปล่อยมลพิษ ก่อนนำรถออกจำหน่ายในตลาด ซึ่งต้องใช้เวลา 1 - 2 เดือน ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังเวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2561 ลดลงร้อยละ 24.7 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งออกรถปิคอัพ รถบัสและรถบรรทุกที่ลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 67.5 สอดคล้องกับรายงานจากสมาคมผู้ผลิตรถยนต์เวียดนาม (VAMA) ระบุว่า 6 เดือนแรกของปี 2561 การบริโภครถยนต์ในเวียดนามมีจำนวน 125,659 คัน ลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 6.4 ทั้งนี้ เป็นยอดขายรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ 106,678 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 (รถยนต์ที่มีโรงงานประกอบในประเทศที่มียอดขายเพิ่มขึ้น คือ Mitsubishi, Suzuki, Isuzu, Kia, Mazda, Peugeot และ Honda) ขณะที่ ยอดขายรถยนต์นำเข้ามี 18,981 คัน ลดลงถึงร้อยละ

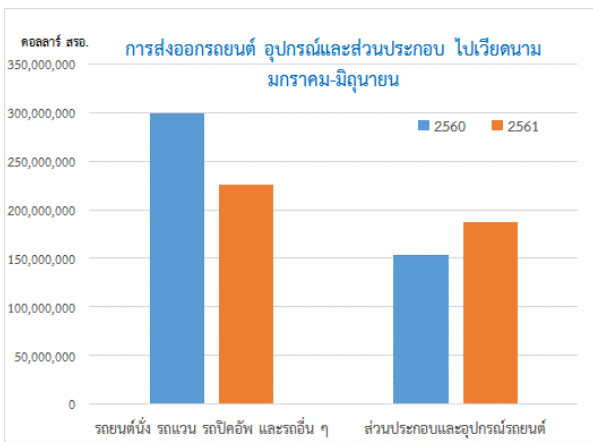
49.5 จากการที่ผู้จำหน่ายรถยนต์ประสบปัญหาการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ และผู้บริโภคระลอกการซื้อรถยนต์ใหม่ เพื่อรอการปรับลดราคาหลังจากการปรับลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากกลุ่มประเทศอาเซียน



ที่มา: Vietnam Automobile Manufacturers' Association

ในส่วนของผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย มองว่า มาตรการดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อยอดการส่งออก รถยนต์ไทยไปเวียดนามในช่วงแรก ๆ โดยยังไม่มีแผนการปรับเปลี่ยนหรือย้ายฐานการผลิตรถยนต์บางรุ่นจากไทยไปยังเวียดนาม แม้ว่าบางบริษัทจะมีโรงงานผลิตรถยนต์อยู่ในประเทศดังกล่าวแล้วก็ตาม ทั้งนี้ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังคงมองว่า ความเข้มงวดในการตรวจสอบมาตรฐานการส่งออก รถยนต์จากประเทศไทยไปยังเวียดนาม เป็นเรื่องที่น่ากังวลและต้องจับตามอง ไทยควรมีมาตรการป้องกัน มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีอากรเนื่องจาก ข้อตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) มีการกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน ที่จะทยอย ขจัดการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีให้หมดไป หาก เวียดนามสามารถสร้างมาตรฐานขึ้นใหม่ได้ ก็อาจเป็น ตัวอย่างให้ประเทศอื่นทำตาม

ในทางกลับกัน หลังจากที่เกิดวิกฤติการฉบับที่ 125 ว่าด้วยการลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีผลบังคับใช้ ก็ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทยในช่วงเดือนมกราคม- มิถุนายน 2561 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 21.6 เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของเวียดนามยังมีไม่เพียงพอ แม้จะผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์รายใหญ่ เช่น Ford, Toyota, Honda, Mercedes Benz, Hyundai และ Kia เข้ามาลงทุนในเวียดนาม แต่ก็เน้นการผลิตเพื่อการส่งออกมากกว่าการบริโภคในเวียดนาม



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

โอกาสในการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์ไปเวียดนาม

บริบทอุตสาหกรรมรถยนต์ของเวียดนามที่เปลี่ยนแปลงไปภายใต้กรอบการค้าเสรีอาเซียน และมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ของเวียดนามถึงแม้จะส่งผลให้การส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนามมีขึ้นตอนมากขึ้นจนทำให้เกิดความล่าช้า แต่อุตสาหกรรมส่งออกรถยนต์ไทยก็ยังมีช่องทางในการสร้างโอกาสในอุตสาหกรรมรถยนต์ของเวียดนาม ดังนี้

1. การลดภาษีการบริโภคพิเศษ (Special consumption tax หรือ Luxury tax) สำหรับรถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี จากร้อยละ 45 เป็นร้อยละ 40 และการเพิ่มอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ที่ใช้แล้ว โดยรถยนต์ไม่เกิน 9 ที่นั่ง (รวม

คนขับ) และมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1000 ซีซี มีอัตราภาษี 10,000 ดอลลาร์ สรอ. ต่อคัน เพิ่มเป็นสองเท่าของอัตราเดิม ในส่วนของรถยนต์ใช้แล้วที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 1,000 ซีซี ขึ้นไป และรถยนต์ 10-15 ที่นั่ง จะต้องเสียภาษีเพิ่มอีกร้อยละ 150-200 นอกเหนือจากอัตราภาษี 10,000 ดอลลาร์ สรอ. (ความจุกระบอกสูบมากกว่า 1,000 ซีซี-ไม่เกิน 2,500 ซีซี) หรือ 15,000 ดอลลาร์ สรอ. (ความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 2,500 ซีซี ขึ้นไป) รวมทั้งต้องได้รับการตรวจสอบคุณภาพ ความปลอดภัย การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน เป็นผลให้ต้นทุนของรถยนต์ใช้แล้วเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิมมาก เมื่อผนวกกับการลดภาษีการบริโภคพิเศษสำหรับรถยนต์และภาษีนำเข้ารถยนต์จากประเทศในอาเซียนแล้ว เป็นปัจจัยในการเพิ่มโอกาสให้รถยนต์ใหม่จากไทยสามารถแข่งขันในตลาดเวียดนามได้มากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์รุ่นไม่เกิน 9 ที่นั่ง ที่มีขนาดไม่เกิน 2,500 ซีซี ซึ่งเป็นรถยนต์ส่วนใหญ่ที่ขายได้ในเวียดนาม (คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70 ของยอดขายรถยนต์ในเวียดนามทั้งหมด) ประกอบกับประเทศไทยมีความสามารถด้านการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์สูงที่สุดในอาเซียน และยังเป็นฐานการผลิตของผู้ผลิตรายานยนต์ทั่วโลก โดยเฉพาะรถยนต์ปิคอัพที่เป็นฐานการผลิตในอันดับต้น ๆ ของโลก มีค่ายรถสำคัญเข้ามาลงทุนเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตเพื่อส่งออก เช่น Toyota, Mitsubishi, Isuzu, GM, Ford และ Nissan

ปริมาณการผลิตรถยนต์ในอาเซียน ปี 2560 (หน่วย:คัน)

ประเทศ	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม
ไทย	818,440	1,170,383	1,988,823
อินโดนีเซีย	982,356	234,259	1,216,615
มาเลเซีย	459,558	40,081	499,639
เวียดนาม	112,733	83,204	195,937
ฟิลิปปินส์	55,525	85,727	141,252

ที่มา: ASEAN Automotive Federation

2. สิทธิพิเศษในการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ในอัตราร้อยละ 0 ของโรงงานรถยนต์ในเวียดนาม โดยโรงงานรถยนต์ที่สามารถผลิตรถยนต์ตั้งแต่ 8,000 คันต่อปี และผลิตแต่ละรุ่นได้ 3,000 คันขึ้นไป สามารถใช้

สิทธิพิเศษการนำเข้าชิ้นในอัตราภาษีร้อยละ 0 นับเป็นโอกาสของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในไทย จากการที่ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ในอาเซียน มีบริษัทข้ามชาติรายใหญ่เข้ามาตั้งฐานผลิตเพื่อส่งออก ชิ้นส่วนผลิตส่วนใหญ่ เช่น โครงรถและตัวถัง (Body) ระบบกันกระเทือนหรือระบบช่วงล่าง (Suspension) ระบบส่องสว่าง และอุปกรณ์ภายในรถ ยังคงมีความต้องการอย่างต่อเนื่อง และสามารถเชื่อมต่อกับสายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่มีแนวโน้มเติบโตในอนาคตได้อีกด้วย นอกจากนี้ อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในเวียดนามยังต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศอยู่มาก เห็นได้จาก Local Content ของผู้ผลิตรถยนต์ในเวียดนามยังอยู่ในระดับต่ำประมาณร้อยละ 10-30 แล้วแต่รุ่นของรถยนต์ที่ผลิต

Top 10 global OEM automotive part manufacturers plants in ASEAN

Corporation	Thailand	Singapore	Malaysia	Indonesia	Vietnam
Robert Bosch	✓	✓	✓		✓
Denso	✓	✓	✓	✓	✓
Continental	✓	✓	✓		
Magna International	✓				
Aisin Seiki	✓	✓		✓	
Jonhson Controls	✓	✓	✓	✓	
Faurecia	✓				
Hyundai Mobis			✓		
ZF Friedrichshafen	✓	✓	✓	✓	✓
Yazaki	✓	✓		✓	✓

ที่มา: UNCTAD

แนวทางส่งเสริมการส่งออกอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยไปเวียดนาม

การสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในเวียดนาม ทำให้ต้นทุนในการส่งออกรถยนต์ของไทยเพิ่มขึ้นจากความล่าช้าของกระบวนการที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การสนับสนุนให้มีการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ไทยไปเวียดนามเพิ่มขึ้นในระยะต่อไป ควรให้ความสำคัญในประเด็นดังต่อไปนี้

1. การที่ไทยมีศักยภาพในการประกอบและผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สูงที่สุดในกลุ่มอาเซียน ทำให้มีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากข้อตกลง ATIGA มากที่สุด

ผู้ประกอบการส่งออกรถยนต์ไทยควรทำความเข้าใจและศึกษากระบวนการในการขออนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเวียดนามในการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์อย่างถูกต้อง เพื่อความรวดเร็วและลดต้นทุนในการส่งออก และใช้ประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวได้อย่างคุ้มค่า

2. การเจรจาข้อตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangement) สาขายานยนต์ เพื่อลดอุปสรรคเทคนิคทางการค้าผ่านการจัดทำมาตรฐานร่วมในภูมิภาค (ปัจจุบันอาเซียนอยู่ระหว่างการเจรจาข้อตกลงยอมรับร่วมสาขายานยนต์)

3. ส่งเสริมให้การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่เชื่อมโยงกับฐานการผลิตยานยนต์ของประเทศเพื่อนบ้าน และสมาชิกประเทศอาเซียน ให้อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการสร้างผลประโยชน์ร่วมกัน

4. ผู้ประกอบการต้องปรับตัวและพัฒนาตนเองให้ทันกับเทคโนโลยีและความต้องการของผู้บริโภคในตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้สามารถรองรับกับความต้องการของตลาด และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน

เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีอย่างยั่งยืนของไทย

ธนาคารแห่งประเทศไทย
สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
45 ถนนนิกรสำราญ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000
โทรศัพท์ 0 4391 3555 โทรสาร 0 4322 6129
เว็บไซต์ธนาคาร www.bot.or.th