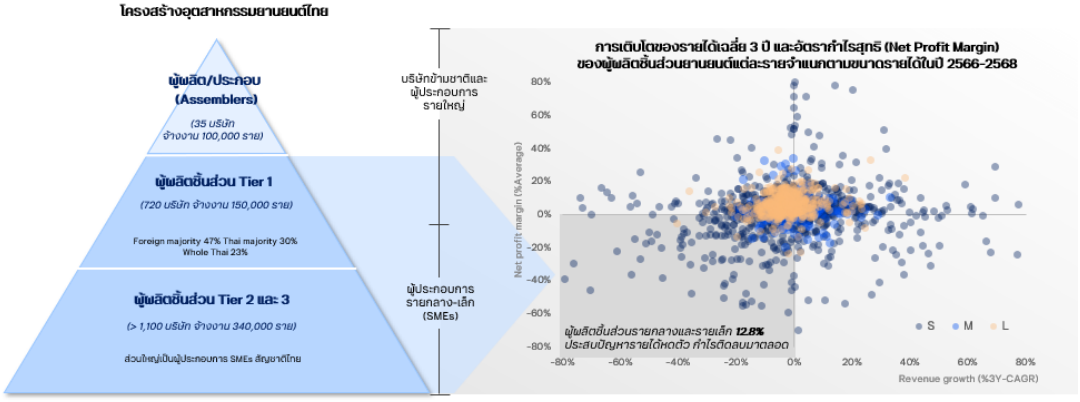
ttb analytics ชี้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสู่จุดเปลี่ยนครั้งใหญ่ แนะยกระดับเกณฑ์ Local Content สร้างการแข่งขันเท่าเทียม รักษาฐานผลิตเดิม-ดึงดูดการลงทุนใหม่

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี หรือ ttb analytics มองว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยกำลังเสียเปรียบคู่แข่งในอาเซียน อีกทั้งยังขาดการเชื่อมโยงระหว่างห่วงโซ่อุปทานกับผู้ผลิตยานยนต์สมัยใหม่ รวมถึงผู้ประกอบการ Tier 2 และ 3 ซึ่งถือเป็นแกนหลักของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยมองว่าการยกระดับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) สู่มูลค่าเพิ่มที่แท้จริงครอบคลุมผู้ประกอบการไทยตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงการปรับเกณฑ์การเข้าถึงสิทธิ์ส่งเสริมการลงทุนภายใต้อุตสาหกรรมสมัยใหม่สำหรับ SMEs จะทำให้ไทยสามารถต่อยอดความแข็งแกร่งสู่การเป็นฐานการผลิตที่มาจากประเทศไทย (Made in Thailand) อย่างแท้จริง

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา กระแสการเติบโตของตลาดรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) กำลังสร้างความท้าทายต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกครั้งใหญ่ที่สุดในรอบศตวรรษ ซึ่งรวมถึงประเทศไทยที่ได้ชื่อว่าเป็น “Detroit of Asia” ทั้งนี้ แม้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังคงเป็นหนึ่งในเสาหลักของประเทศ แต่ตลอดหลายปีที่ผ่านมา มูลค่าตลาดของอุตสาหกรรมกลับลดลงอย่างมีนัย โดยยอดผลิตรถยนต์ในประเทศลดลงจากเกือบ 2.5 ล้านคันในปี 2556 เหลือเพียงปีละ 1.4-1.5 ล้านคันในปัจจุบัน สอดคล้องกับอัตราการใช้กำลังการผลิต (Capacity Utilization) ที่ลดลงเหลือไม่ถึง 50% ของกำลังการผลิตทั้งหมด โดยผลกระทบดังกล่าวได้ส่งผ่านไปยังผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 2 และ Tier 3 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการ SMEs สัญชาติไทย สะท้อนจากข้อมูลฐานะการเงินในช่วงปี 2566-2568 พบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 2 และ 3 ประมาณ 12.8% หรือคิดเป็นรายได้รวมกันกว่า 1.1 หมื่นล้านบาทกำลังประสบปัญหารายได้หดตัวและกำไรติดลบต่อเนื่องตลอด 3 ปีที่ผ่านมา

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 2 และ 3 ส่วนหนึ่งกำลังประสบปัญหารายได้หดตัวและกำไรติดลบต่อเนื่อง ttb analytics



ที่มา: สถาบันยานยนต์ และ ttb analytics
หมายเหตุ: S: รายได้น้อยกว่า 100 ล้านบาทต่อปี M: รายได้ 100-400 ล้านบาทต่อปี และ L: รายได้มากกว่า 400 ล้านบาท

โดยล่าสุด ข้อเสนอในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าทั้งคัน (*CBU*) ในอัตราไม่น้อยกว่า 30% ซึ่งคาดว่าจะมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2570 จะช่วยจูงใจให้ค่ายรถยนต์ต่างชาติหันมาลงทุนในประเทศมากขึ้น แต่ ttb analytics มองว่าในทางปฏิบัติ ความสามารถในการดึงดูดการลงทุนผลิตรถยนต์ *BEV* อาจ*มีข้อจำกัดในหลายมิติ* เช่น ต้นทุนการผลิตของไทยที่ยังสูงกว่าจีน *การ*นำเข้าชิ้นส่วนสำคัญเพื่อประกอบในประเทศแทน หรือการลดราคาขายรถ CBU ตั้งแต่ประเทศต้นทางเพื่อชดเชยกับอัตราภาษีสรรพสามิตใหม่ ซึ่ง ttb analytics มองว่าการปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตเพียงอย่างเดียว อาจไม่สามารถรักษาฐานการผลิตยานยนต์ในประเทศได้อย่างยั่งยืนเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังกลายเป็นคู่แข่งของไทย เนื่องจาก

This document is issued by ttb analytics, a division of TMBThanachart Bank PCL. All analyses are based on information available to the public. Although the information contained herein is believed to be gathered from reliable sources, TMBThanachart makes no guarantee to its accuracy and completeness. TMBThanachart may have issued, and may in the future issue, other reports that are inconsistent with, and reach different conclusions from, the information presented in this report. Opinions or predictions expressed herein reflect the authors' views, not that of TMBThanachart, as of date of the analysis and are subject to change without notice. TMBThanachart shall not be responsible for the use of contents and its implication.

ttb analytics
is a division of TMBThanachart Bank PCL.
ttbanalytics@ttbbank.com

1) ไทย “ขาดจุดเด่น” ในการรักษาฐานยานยนต์ดั้งเดิม

ในขณะที่ไทยกำลังเผชิญโจทย์การเปลี่ยนผ่าน หลายประเทศกลับเร่งสร้างจุดเด่นเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ อย่างเช่น อินโดนีเซียมีความได้เปรียบจากตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีแนวโน้มเติบโตสูง รวมถึงเป็นแหล่งแร่นิกเกิลรายใหญ่ของโลก ทำให้สามารถดึงดูดเม็ดเงินลงทุนขนาดใหญ่ในห่วงโซ่อุตสาหกรรมแบตเตอรี่และรถยนต์ไฟฟ้าได้อย่างต่อเนื่อง ขณะที่มาเลเซียก็กำลังวางยุทธศาสตร์เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ยานยนต์ ซึ่งเป็นหนึ่งในหัวใจสำคัญของการเปลี่ยนผ่านสู่ยุคยานยนต์สมัยใหม่

2) ไทย “ขาดการเชื่อมโยง” ระหว่างห่วงโซ่อุปทานกับผู้ผลิตยานยนต์สมัยใหม่

การเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีนกำลังส่งผลโดยตรงต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย เนื่องจากโครงสร้างการผลิต BEV แตกต่างจากรถยนต์เครื่องยนต์ ICE อย่างมีนัย ทำให้ความต้องการชิ้นส่วนสำคัญในกลุ่มระบบส่งกำลังและขับเคลื่อน (Powertrain) ซึ่งเป็นสินค้าหลักของผู้ผลิต Tier 2 และ Tier 3 ไทย ค่อย ๆ สูญเสียความสามารถในการแข่งขัน นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ ค่ายรถยนต์จีนส่วนหนึ่งดึง Supplier Tier 1 และ Tier 2 จากประเทศต้นทางเข้ามาลงทุนในไทย หรือบางส่วนใช้การนำเข้าชิ้นส่วนกึ่งสำเร็จรูปและนำมาประกอบในประเทศเท่านั้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยจำนวนมากยังไม่สามารถเข้าถึงห่วงโซ่อุปทานใหม่ได้อย่างแท้จริง

3) ไทย “ขาดนโยบายเชื่อมโยง” กับผู้ประกอบการ Tier 2 และ 3 ในประเทศ

แม้นโยบายภาครัฐจะประสบความสำเร็จในการดึงดูดการลงทุนใหม่จากผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติ แต่กลไกสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยระดับ Tier 2 และ Tier 3 ยังมีช่องว่างที่ค่อนข้างกว้าง ประกอบกับอุปสรรคด้านการขาดเงินทุน เทคโนโลยี และองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการเปลี่ยนผ่าน ส่งผลให้ผู้ประกอบการ SMEs หลายรายกำลังเผชิญความเสี่ยงที่จะหลุดออกจากระบบการผลิตในอนาคต

ttb analytics มองว่า นอกเหนือจากการปรับปรุงโครงสร้างภาษีให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศแล้ว หากไทยต้องการรักษาความสามารถในการแข่งขันและป้องกันไม่ให้ฐานการผลิตเดิมของประเทศถูกกัดกร่อนในช่วงของการเปลี่ยนผ่านครั้งนี้ ภาครัฐจำเป็นต้องปรับกระบวนทัศน์นโยบายจากการ “แข่งขันดึงดูดเม็ดเงินลงทุนใหม่” ไปสู่การ “เพิ่มศักยภาพเชิงลึกให้แก่ผู้ประกอบการไทย” อาทิ

1) เปลี่ยนเงื่อนไข Local Content ให้กลายเป็น “ข้อบังคับ” และสามารถวัดผลลัพธ์ได้ โดยปัจจุบันเงื่อนไข Local Content ของไทยสำหรับการผลิตรถยนต์ BEV และ PHEV ให้ไม่น้อยกว่า 40% และ 45% ของมูลค่าโรงงานเป็นเพียงสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมภายใต้มาตรการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ทำให้ผู้ผลิต OEM เลือกที่จะผลิตตามเกณฑ์ขั้นต่ำที่บังคับจริง ซึ่งแตกต่างจากอินโดนีเซียที่ใช้เงื่อนไขการผลิตสัดส่วนส่วนประกอบในประเทศ (TKDN) เป็น “เงื่อนไขบังคับ” ก่อนรับสิทธิ์ โดยที่ผู้ผลิตจะต้องทำตามข้อกำหนด TKDN สำหรับการผลิตรถยนต์ BEV ไม่น้อยกว่า 40% ในปี 2569 ก่อนจะทยอยเพิ่มสัดส่วนต่อเนื่องจนไม่น้อยกว่า 80% ภายในปี 2573 ขณะที่มาเลเซียกำหนดให้ผู้ผลิตที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจะต้องผลิตรถยนต์ BEV ที่มีราคาไม่ต่ำกว่า 100,000 ริงกิต และต้องใช้แรงงานท้องถิ่นไม่น้อยกว่า 80% ของแรงงานทั้งหมด

2) ยกระดับนิยามของ Local Content ไปสู่ “มูลค่าเพิ่มที่แท้จริง” ดึง Supplier Tier 2-3 เข้าระบบ เนื่องจากมูลค่าการผลิตที่เกิดขึ้นในประเทศอาจไม่สามารถแยกแยะได้ว่ามาจากการประกอบขั้นปลาย (Final Assembly) หรือเกิดจากชิ้นส่วนที่ผลิตจริงในชั้น Tier 2 และ Tier 3 ฉะนั้นในเชิงนโยบายจึงควรกำหนดเกณฑ์แยกตามประเภทเชื้อเพลิงอย่างมีนัยสำคัญ และระบุสัดส่วนมูลค่าเพิ่มที่เกิดจาก Supplier ผู้ประกอบการไทยแท้ระดับ Tier 2 และ 3 เป็นตัวชี้วัดคู่ขนานไปด้วย

This document is issued by ttb analytics, a division of TMBThanachart Bank PCL. All analyses are based on information available to the public. Although the information contained herein is believed to be gathered from reliable sources, TMBThanachart makes no guarantee to its accuracy and completeness. TMBThanachart may have issued, and may in the future issue, other reports that are inconsistent with, and reach different conclusions from, the information presented in this report. Opinions or predictions expressed herein reflect the authors' views, not that of TMBThanachart, as of date of the analysis and are subject to change without notice. TMBThanachart shall not be responsible for the use of contents and its implication.

ttb analytics
is a division of TMBThanachart Bank PCL.
ttbanalytics@ttbbank.com

3) **ลดข้อจำกัดในการเข้าถึงสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการ SMEs** แม้ SMEs จะสามารถเข้ารับการสนับสนุนและรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจาก BOI ผ่านการส่งเสริมการลงทุนในระบบอัตโนมัติ (Automation) หุ่นยนต์ (Robotics) และเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและยกระดับอุตสาหกรรมไทยสู่ Smart and Sustainable Industry ซึ่งจะให้สิทธิลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลระหว่าง 50-100% ของเงินลงทุน แต่เกณฑ์เรื่องเงินลงทุนขั้นต่ำ 1 ล้านบาท กลับยังคงเป็นอุปสรรคเชิงโครงสร้างสำหรับผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งมีข้อจำกัดด้านเงินทุนหมุนเวียนอยู่แล้ว ดังนั้น การออกแบบมาตรการแบบ "Fast Track" ที่แยกเกณฑ์การเข้าถึงสิทธิ์แก่กลุ่มผู้ประกอบการ SMEs จะช่วยเพิ่มแรงจูงใจในการลงทุนเทคโนโลยีให้ลงไปถึงกลุ่มที่เปราะบางที่สุดของห่วงโซ่อุปทาน

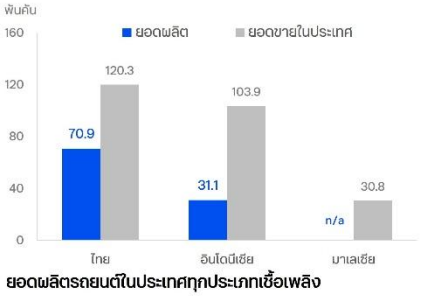
โดยสรุป นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจำเป็นต้องผสานการสนับสนุนฐานการผลิตยานยนต์ดั้งเดิม ควบคู่ไปกับการส่งเสริมยานยนต์สมัยใหม่ผ่านการสร้างการแข่งขันอย่างเท่าเทียม (Level-playing Field) เพื่อต่อยอดความแข็งแกร่งสู่การเป็นฐานผลิตรถยนต์ที่มาจากประเทศไทยทั้งระบบ (Made in Thailand) ก่อนที่ไทยจะกลายเป็นเพียงฐานประกอบรถยนต์ที่มาจากไทย (Assembly in Thailand)

****

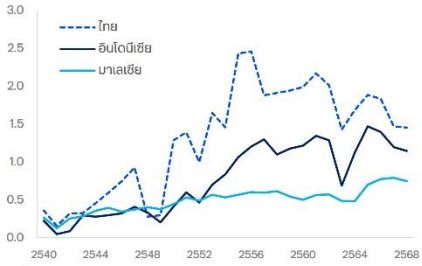
ttb analytics ชี้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสู่จุดเปลี่ยนครั้งใหญ่ แนะยกระดับเกณฑ์ Local Content สร้างการแข่งขันเท่าเทียม รักษาฐานผลิตเดิม-ดึงดูดการลงทุนใหม่

ttb analytics

ยอดขายและยอดผลิตรถยนต์ BEV ในประเทศปี 2568



ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศทุกประเภทเชื้อเพลิง



ตารางเปรียบเทียบมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ของแต่ละประเทศ

	มาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์สมัยใหม่		มาตรการปกป้อง/สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ
	ไฮบริด	BEV	
ไทย	▪ ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ HEV เหลือ 6-9% และ MHEV 10-12% (ระดับการปล่อยก๊าซ CO_2 อยู่ที่ไม่เกิน 120 g/km) ซึ่งสิทธิ์ผูกกับเงื่อนไขการลงทุน การผลิตในไทย การใช้ชิ้นส่วนในประเทศ	▪ ได้รับเงินอุดหนุน 50,000-100,000 บาท และอัตราภาษีสรรพสามิต 2% ภายใต้เงื่อนไขมาตรการ EV3.0 และ EV3.5 ▪ ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิต 10% หากเป็นนำเข้าแบบ CBU และมีแผนผลิตรถยนต์ในไทย ▪ อัตราภาษีนำเข้า BEV ประเภท CBU เหลือ 0% หากนำเข้าจากจีนและอาเซียนตามข้อตกลงทางการค้า	▪ *ปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตรถยนต์ BEV ประเภท CBU จาก 10% เป็นไม่น้อยกว่า 30% คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ม.ค. 2570 (รอประกาศ)* ▪ กำหนดสัดส่วนมูลค่าวัตถุดิบในประเทศ (Local Content) ไม่น้อยกว่า 40% สำหรับรถยนต์ BEV และ 45% สำหรับรถยนต์ PHEV (โดยจะต้องได้รับการรับรองตราสัญลักษณ์ Made in Thailand (MiT)) ▪ ค่ายรถยนต์ที่ได้สิทธิ์ภายใต้มาตรการ EV3.0 และ EV3.5 จะต้องผลิตรถยนต์ BEV ชดเชยตามเงื่อนไขจำนวนที่กำหนด (นำเข้า : ผลิตในประเทศ = 1 : 1-3 คัน)
อินโดนีเซีย	▪ ลดภาษีสินค้าฟุ่มเฟือย (PPnBM) เป็นกรณีพิเศษเหลือ 3% ผ่านโปรแกรม Low Carbon Emission vehicle (LCEV) และ Green Energy Framework สำหรับรถยนต์ Hybrid ที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการผลิตสัดส่วนส่วนประกอบในประเทศ (TKDN)	▪ รัฐบาลช่วยออกภาษีมูลค่าเพิ่ม 5-10% ตามสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (TKDN) ▪ ยกเว้นภาษี PPnBM 0% สำหรับรถยนต์ BEV นำเข้าทั้งแบบ CBU และ CKD	▪ สิ้นสุดการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ BEV แบบ CBU ตั้งแต่ 31 ธ.ค. 2568 และไม่มีการต่ออายุ ▪ กำหนดสัดส่วน TKDN ขั้นต่ำ 40% จนถึงปี 2569 และปรับขึ้นเป็นขั้นต่ำสูงสุดไม่น้อยกว่า 80% ในปี 2573 ซึ่งใช้ปัจจัยการถ่วงน้ำหนักตามแต่ละชิ้นส่วนตามเงื่อนไขในการเข้าถึงมาตรการ BEV ▪ ค่ายรถยนต์ที่ได้รับสิทธิ์ภายใต้โปรแกรม LCEV จะต้องผลิตรถยนต์ BEV ชดเชยให้ได้ตามจำนวนที่กำหนด (นำเข้า : ผลิตในประเทศ = 1 : 1 คัน) ▪ ห้ามส่งออกแร่นิกเกิลดิบตั้งแต่ปี 2563 เพื่อบังคับให้เกิดการลงทุนแปรรูปภายในประเทศ
มาเลเซีย	▪ ผู้ผลิตที่ลงทุนในรถ ICE ประสิทธิภาพสูงและรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy efficient vehicle: EEV) สามารถขอ Pioneer Status หรือ Investment Tax Allowance ตามเงื่อนไขรายโครงการได้	▪ ยกเว้นภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำหรับประกอบรถยนต์ BEV ในประเทศจนถึงสิ้นปี 2570 ▪ รถยนต์ BEV ที่นำเข้ามาแบบ CKD ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตและภาษีการขาย (Sale Tax) ถึงสิ้นปี 2570	▪ สิ้นสุดการยกเว้นภาษีทั้งหมด (ภาษีนำเข้า ภาษีสรรพสามิต และภาษีการขาย) สำหรับ BEV ประเภท CBU ตั้งแต่ 31 ธ.ค. 2568 และไม่มีการต่ออายุ ▪ รถยนต์ BEV ประเภท CBU ที่สามารถนำเข้าได้จะต้องมีต้นทุนตัวรถและค่าการขนส่ง (CIF) ไม่ต่ำกว่า 200,000 ริงกิต และกำลังมอเตอร์ไฟฟ้าสูงสุดต้องไม่ต่ำกว่า 180 kW ▪ ห้ามนำเข้ารถยนต์ BEV ประเภท CBU ที่ราคาต่ำกว่า 100,000 ริงกิต โดยจะอนุญาตเพียงการนำเข้าแบบ CKD เท่านั้น และกำหนดให้สามารถขายในประเทศได้ไม่เกิน 20% ของกำลังการผลิต) ▪ กำหนดให้ผู้ผลิตที่เข้าร่วมโครงการจะต้องผลิตรถยนต์ BEV เพื่อจำหน่ายในประเทศจะต้องมีราคาไม่ต่ำกว่า 100,000 ริงกิต และจะต้องใช้แรงงานท้องถิ่นไม่น้อยกว่า 80% ของทั้งหมด

ที่มา: OICA, CEIC และรวบรวมโดย ttb analytics หมายเหตุ: 1/รถยนต์ไฟฟ้า (BEV), รถยนต์ไฮบริด (HEV, MHEV) รถยนต์ที่นำเข้ามาทั้งคัน (CBU), รถยนต์ที่นำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบเป็นคันหรือผลิตขึ้นภายในประเทศ (CKD)

This document is issued by ttb analytics, a division of TMBThanachart Bank PCL. All analyses are based on information available to the public. Although the information contained herein is believed to be gathered from reliable sources, TMBThanachart makes no guarantee to its accuracy and completeness. TMBThanachart may have issued, and may in the future issue, other reports that are inconsistent with, and reach different conclusions from, the information presented in this report. Opinions or predictions expressed herein reflect the authors' views, not that of TMBThanachart, as of date of the analysis and are subject to change without notice. TMBThanachart shall not be responsible for the use of contents and its implication.

ttb analytics
is a division of TMBThanachart Bank PCL.
ttbanalytics@ttbbank.com