



สำนักงาน | OFFICE
เศรษฐกิจอุตสาหกรรม | OF INDUSTRIAL ECONOMICS

DIE SHARE

ปีที่ 7 ฉบับที่ 73 เมษายน 2561

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม บทความความร่วมมือกับ **องค์การ UNIDO** ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย

SHARING

อุปสรรคการก้าวสู่ AEC 2025
กรณีตัวอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์
ของเวียดนาม

เก็บมาเล่า

ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม
ยานยนต์ไฟฟ้าของไทยและอาเซียน



สามารถติดตามข่าวสาร
สาระน่ารู้ด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้ที่



Contents

ประจำเดือนเมษายน 2561

Econ Focus	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม บทบาทความร่วมมือกับองค์การ UNIDO ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย	3
Econ Review	สรุปสถานการณ์การผลิตภาคอุตสาหกรรม เดือนกุมภาพันธ์ปี 2561	6
Sharing	อุปสรรคการก้าวสู่ AEC 2025 กรณีตัวอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม	8
เก็บมาเล่า	ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม ยานยนต์ไฟฟ้าของไทยและอาเซียน	11
Movement		15

Editor's Note

สวัสดีคุณผู้อ่านจุลสาร OIE SHARE ฉบับเดือนเมษายน ฉบับที่ 73 ที่มาพร้อมกับบทความสาระความรู้ดี ๆ เกี่ยวกับอุตสาหกรรมที่น่าสนใจ เริ่มกันที่คอลัมน์ **Econ Focus** เรื่อง “สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม บทบาทความร่วมมือกับองค์การ UNIDO ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย” คอลัมน์ **Sharing** เรื่อง “อุปสรรคการก้าวสู่ AEC 2025 กรณีตัวอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม” และปิดท้ายกับ **เก็บมาเล่า** เรื่อง “ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของไทยและอาเซียน”

ขอบคุณคุณผู้อ่านที่ติดตาม OIE SHARE กันมาตลอด แล้วพบกันใหม่ในฉบับหน้านะคะ

ด้วยความปรารถนาดี

ที่ปรึกษา

ศิริรุจ จุลกะรัตน์

ผู้อำนวยการ

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

อิทธิชัย ปัทมสิริวัฒน์

รองผู้อำนวยการ

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

อดิทัต วะสีนนท์

รองผู้อำนวยการ

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

บรรณาธิการบริหาร

สมจิตต์ เอี่ยมวรชัย

เลขานุการกรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

กองบรรณาธิการ

นาฏนดา จันทร์สุข, อนุวัตร จุลินทร,

ศักดิ์ชัย สนิสมนัส, อธิพน วิโรจน์เดช,

เจษฎา อุดมกิจมงคล, ประวีรา โพธิ์สุวรรณ,

จักรพันธ์ เด่นดวงบริพันธ์, บุญอนันต์ เศวตสิทธิ์,

ภาคกร ประสิทธิ์สุข, สิริรักษ์ ชูเชิด,

เทพยุดา วงศ์วิโรจน์, พิมพ์กมล เจริญสุข

OIE SHARE ยินดีรับฟังความคิดเห็น คำชี้แนะ และข่าวประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ติดต่อได้ที่ กองบรรณาธิการ OIE SHARE กลุ่มประชาสัมพันธ์และบริการห้องสมุด สำนักงานเลขานุการกรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 อีเมล : oieprnews@gmail.com

ข้อความที่ปรากฏใน OIE SHARE เป็นทัศนะส่วนตัวของผู้เขียน

หากต้องการนำข้อเขียนหรือบทความในฉบับ ไปตีพิมพ์ เผยแพร่ หรือเพื่อประโยชน์อื่นใด กรุณาอ้างอิงแหล่งที่มา

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม บทบาทความร่วมมือกับองค์การ UNIDO ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย

กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ



นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
และนาย Li Yong ผู้อำนวยการใหญ่องค์การพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ (UNIDO)

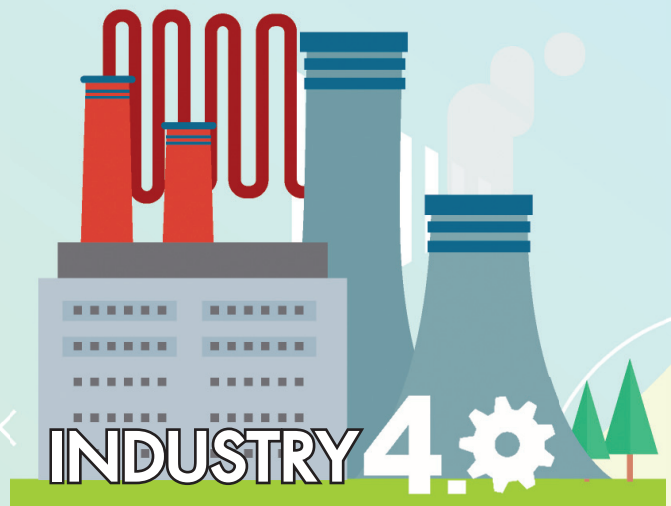
องค์การพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ หรือ UNIDO เป็นทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี 2509 มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศที่อยู่ในระหว่างการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับรายสาขา ผ่านการเสนอแนะนโยบายและการดำเนินโครงการความร่วมมือในรูปแบบต่าง ๆ โดยนับตั้งแต่ที่ไทยเป็นสมาชิกของ UNIDO มาตั้งแต่ปี 2511 ประเทศไทยได้ใช้ประโยชน์จากความเชี่ยวชาญของ UNIDO ในการพัฒนาอุตสาหกรรมสาขาต่าง ๆ และการกำหนดนโยบาย

และวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมในระยะเริ่มต้นที่สำคัญ อาทิ โครงการ Assistance to Office of Eastern Seaboard ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โครงการประเมินแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า การจัดตั้งหน่วยประเมินและพัฒนาโครงการอุตสาหกรรม ภายใต้สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม โดยกลไกในการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการความร่วมมือต่าง ๆ นั้น UNIDO จะใช้เงินสนับสนุนจากงบประมาณปกติ ได้แก่ ค่าบำรุงสมาชิก ซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด และงบประมาณ



จากกองทุนอื่น ๆ เช่น กองทุนสิ่งแวดล้อมโลก (Global Environment Facility หรือ GEF) กองทุนอนุสัญญา มอนทรีออล กองทุนที่รัฐบาลของสมาชิกบริจาคโดยสมัครใจ อาทิ สหภาพยุโรป สวิตเซอร์แลนด์ ญี่ปุ่น และจีน เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมที่ก้าวหน้าในระดับหนึ่งแล้ว ความร่วมมือ ของไทยกับ UNIDO จึงเป็นลักษณะของ Cost - sharing คือ ฝ่ายไทยจะต้องร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งในลักษณะ ที่เป็นตัวเงินด้วย

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ในฐานะที่เป็น หน่วยงานประสานหลักของกระทรวงอุตสาหกรรมกับองค์การ พัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ (UNIDO) จึงเล็งเห็นว่า ไทยควรมีการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับ UNIDO เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางดังกล่าว จึงนำไปสู่การจัดทำ กรอบความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างไทยกับองค์การ พัฒนา อุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ (UNIDO) (2561-2564) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกรอบความร่วมมือดังกล่าว เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2560 และต่อมาได้มีการลงนาม ในกรอบความร่วมมือข้างต้น ไปเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2560 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม และ นาย Li Yong ผู้อำนวยการใหญ่ของ UNIDO เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินความร่วมมือในระยะ 4 ปี ที่จะเป็นโยบาย ต่อทั้งสองฝ่าย มีเจตนารมณ์ร่วมกันตามแนวทางของการพัฒนา อุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและครอบคลุม รวมถึงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ตามแนวทางของ UNIDO ใช้กลไกความร่วมมือ รูปแบบใหม่ เพิ่มเติมจากกลไกที่มีอยู่เดิมในการดำเนินโครงการ

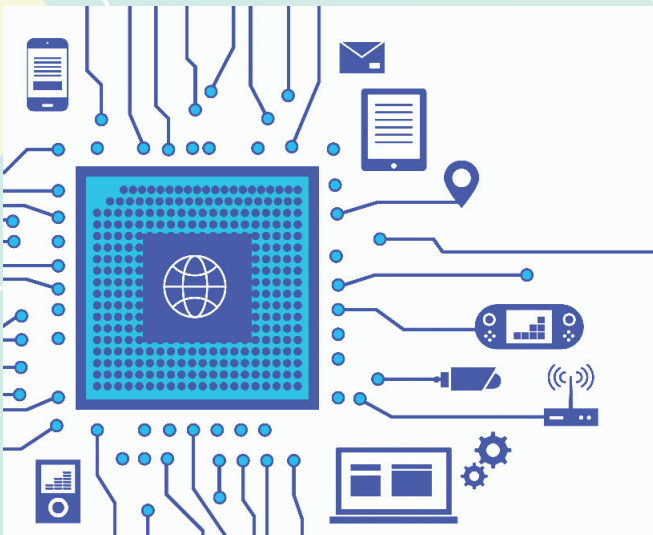


ร่วมกัน อาศัยความเชี่ยวชาญของ UNIDO ในสาขาที่จะริเริ่ม ดำเนินการร่วมกัน ดังนี้

- ◆ ความร่วมมือกับสำนักงานเพื่อการพัฒนากระเป๋างาน เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECO)
- ◆ เทคโนโลยีแกนหลักใหม่ และ 10 อุตสาหกรรม เป้าหมาย
- ◆ โรงงาน 4.0
- ◆ การเสริมสร้างขีดความสามารถของวิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)
- ◆ ฐานข้อมูลขนาดใหญ่
- ◆ การแสวงหาโอกาสในการจัดตั้งสำนักงานส่งเสริม เทคโนโลยีและการลงทุน (Investment and Technology Promotion Office) ในประเทศไทย



โดยในปี 2561 นี้ ฝ่ายไทยและ UNIDO จะจัดกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือใหม่ข้างต้นร่วมกัน จำนวน 2 กิจกรรม ได้แก่ การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง **ยุทธศาสตร์การจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรม** โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เพื่อให้เข้าใจแนวทางการจัดทำนโยบายอุตสาหกรรมในศักยภาพ (S-curve) และเข้าใจการจัดทำตัวชี้วัดด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่สะท้อนระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี Big Data ในการจัดทำนโยบายและการพัฒนาอุตสาหกรรม



และการจัดทำดัชนีชี้วัดระดับการพัฒนาอุตสาหกรรม และการลงทุนที่ครอบคลุม และห่วงโซ่มูลค่าโลก : โอกาสสำหรับผู้ประกอบการขนาดกลาง ขนาดย่อมและรายย่อยของไทย โดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เพื่อยกระดับและพัฒนาศักยภาพให้แก่ผู้กำหนดนโยบายในการลดอุปสรรคและเพิ่มโอกาสในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนาดกลาง ขนาดย่อมและรายย่อยของไทยให้สามารถเข้าสู่ห่วงโซ่มูลค่าโลกได้ ซึ่งจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ มาเข้าร่วมด้วย เพื่อใช้ประโยชน์จากความร่วมมือ UNIDO ได้อย่างเต็มที่

ทั้งนี้ กรอบความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างไทยกับ UNIDO ดังกล่าว จะก่อให้เกิดความร่วมมือกันในการยกระดับโครงสร้างอุตสาหกรรมใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของไทย และเพิ่มความร่วมมือทางวิชาการระหว่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายอุตสาหกรรม 4.0 (Industry 4.0) ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาล รวมทั้งสร้างโอกาสในการได้รับการถ่ายทอดองค์ความรู้ ประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมระดับสูง และการพัฒนาบุคลากรที่ตรงกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0 รวมถึง การบริหารจัดการให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วม (Inclusive Growth) อีกทั้งยังสร้างโอกาสในการพัฒนาระหว่าง UNIDO ร่วมกับสำนักงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EECO ในการจัดตั้งสำนักงานส่งเสริมเทคโนโลยีและการลงทุน (Investment and Technology Promotion Office : ITPO) ในประเทศไทย ซึ่งจะถือเป็นสำนักงาน ITPO แห่งแรกในอาเซียน และไทยยังสามารถร่วมใช้ประโยชน์จากเครือข่ายของ UNIDO เพื่อสร้างพันธมิตรในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของไทยไปสู่ภูมิภาคด้วย

จัดทำโดย :

นางบุตรี เทียมเทียบรัตน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

การประชุมใหญ่สามัญครั้งที่ 17 ของ UNIDO

สรุปสถานการณ์

การผลิตภาคอุตสาหกรรมเดือนกุมภาพันธ์ปี 2561

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

การผลิตภาคอุตสาหกรรมเดือนกุมภาพันธ์ 2561 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 4.7 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เป็นผลมาจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมสำคัญ ๆ เช่น อุตสาหกรรมการผลิตปิโตรเลียม อุตสาหกรรมการผลิต Hard Disk Drive และอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ อัตราการใช้กำลังการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 อยู่ที่ร้อยละ 70.4

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมรายสาขาสำคัญ

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมเดือนกุมภาพันธ์ 2561 ขยายตัวร้อยละ 4.7 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน สาขาอุตสาหกรรมการผลิตสำคัญที่ขยายตัว เช่น อุตสาหกรรมการผลิตปิโตรเลียม อุตสาหกรรมการผลิต Hard Disk Drive และ อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์

- **อุตสาหกรรมการผลิตปิโตรเลียม** ดัชนีผลผลิตขยายตัวร้อยละ 33.9 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน จากกลุ่มน้ำมันดีเซลและน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นหลัก เนื่องจากมีความต้องการใช้น้ำมันภายในประเทศเพิ่มขึ้น

- **อุตสาหกรรมการผลิต Hard Disk Drive** ดัชนีผลผลิตขยายตัวร้อยละ 17.4 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการปิดฐานการผลิตในจีนและสิงคโปร์ ทำให้มีคำสั่งซื้อสินค้าเพิ่มมากขึ้น

- **อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์** ดัชนีผลผลิตขยายตัวร้อยละ 14.5 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เป็นการเพิ่มขึ้นในกลุ่มสินค้ายนต์นั่งและรถยนต์ปิกอัพเป็นหลัก เนื่องจากมีความต้องการสินค้าทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้น

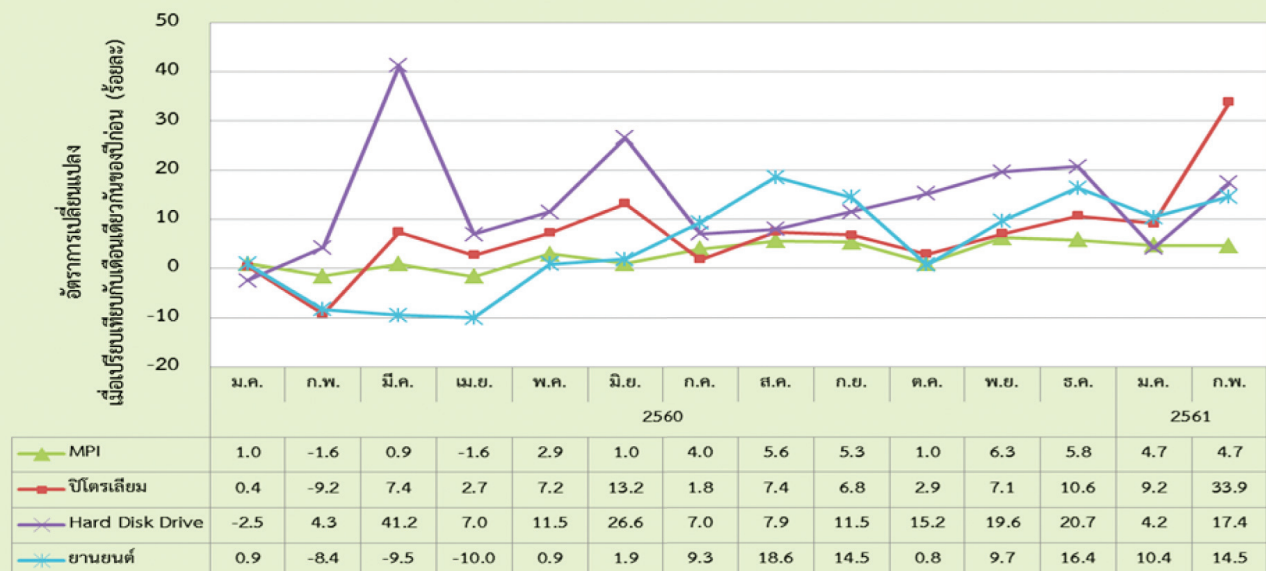
สำหรับสาขาอุตสาหกรรมการผลิตสำคัญที่หดตัว เช่น อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องประดับอัญมณี อุตสาหกรรมการผลิตอาหารแปรรูป (สัตว์น้ำ) และอุตสาหกรรมการผลิตผ้าทอ

- **อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องประดับอัญมณี** ดัชนีผลผลิตหดตัวร้อยละ 16.4 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เป็นการลดลงในกลุ่มสินค้าแหวน ต่างหู เพชรและจี้ เนื่องจากความต้องการสินค้าที่ลดลง

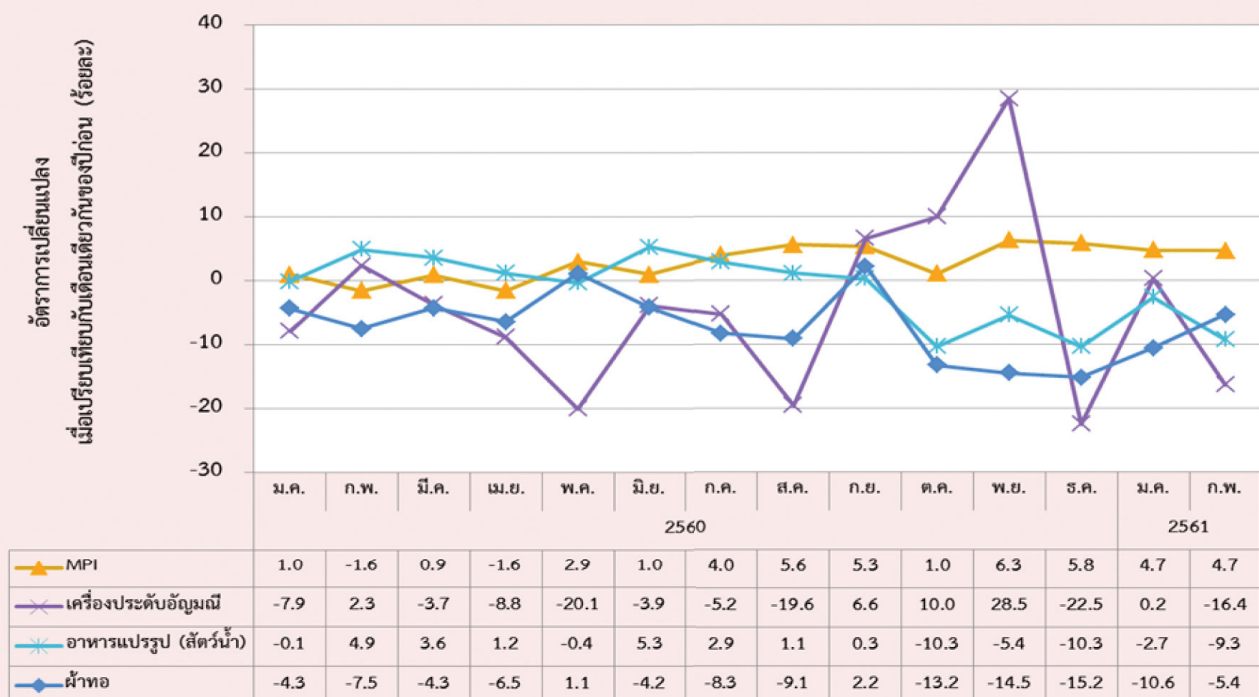
- **อุตสาหกรรมการผลิตอาหารแปรรูป (สัตว์น้ำ)** ดัชนีผลผลิตหดตัวร้อยละ 9.3 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน จากปลาหมึกแช่แข็งและปลาแช่แข็งเป็นหลัก เนื่องจากวัตถุดิบในตลาดมีปริมาณลดลง ส่งผลให้ราคาวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้น ผู้ผลิตจึงชะลอการผลิตสินค้า

- **อุตสาหกรรมการผลิตผ้าทอ** ดัชนีผลผลิตหดตัวร้อยละ 5.4 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เป็นการลดลงในกลุ่มสินค้าผ้าทอ (ฝ้าย) เป็นหลัก เนื่องจากความต้องการสินค้าในประเทศลดลง อีกทั้งมีการนำเข้าสินค้าราคาถูกจากต่างประเทศมาจำหน่ายเพิ่มขึ้น

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมรายสาขาสำคัญที่ขยายตัวในเดือนกุมภาพันธ์ 2561



ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมรายสาขาสำคัญที่หดตัวในเดือนกุมภาพันธ์ 2561



อุปสรรคการก้าวสู่ AEC 2025

กรณีตัวอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม

กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

ในปี 2561 นับเป็น Milestone หนึ่งที่สำคัญของการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) อย่างเต็มรูปแบบของประเทศสมาชิกอาเซียน เนื่องด้วย กลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม จะมีการยกเว้นภาษีศุลกากรของสินค้า ภายหลังจากที่กลุ่มประเทศอาเซียนหลัก 6 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน และไทย ได้มีการยกเว้นภาษีศุลกากรของสินค้าไปแล้วเมื่อปี 2558 (3 ปีก่อนหน้านี้) อย่างไรก็ตาม สิ่งที่เกิดขึ้นพร้อมกับการยกเว้นภาษีศุลกากรของกลุ่มประเทศ CLMV คือ มาตรการที่เป็นอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน (Non-Tariff Barriers to Trade : NTB) ในหลายรูปแบบ ดังเช่นกรณีตัวอย่างของมาตรการ DECREE 116 ของเวียดนามในอุตสาหกรรมยานยนต์

รัฐบาลเวียดนามได้ตระหนักว่า การยกเว้นภาษีศุลกากรของรถยนต์สำเร็จรูป (Completely Build-up: CBU) ภายใต้อัตราการการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) ในปี 2561 จากร้อยละ 30 ในปี 2560 จะทำให้รถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้าจากประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะจากไทยและอินโดนีเซีย มีภาระภาษีต่ำลง ทำให้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศแข่งขันด้านราคาไม่ได้ อีกทั้งผู้บริโภคในเวียดนามเองก็มีความนิยมรถยนต์นำเข้ามากกว่ารถยนต์ที่ผลิตในประเทศอีกด้วย ดังนั้น รัฐบาลเวียดนามจึงได้ออกกฎีกาฉบับที่ 116 เกี่ยวกับการควบคุมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ หรือ Prime Minister's Decree 116 on the Regulations on Conditions for Automobiles Manufacturing, Assembling, Importing and Automotive Warranty & Maintenance Services (DECREE 116/2017/ND-CP) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมยานยนต์

ภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบัน รัฐบาลเวียดนามมีแผนดำเนินนโยบายรถยนต์แห่งชาติของเวียดนาม (National Brand Car) ในลักษณะเดียวกับนโยบายรถยนต์แห่งชาติของมาเลเซีย (Proton, Perodua)

มาตรการ DECREE 116 ถูกประกาศออกมาเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2560 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป โดยสาระสำคัญของมาตรการ DECREE 116 ในส่วนของการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เข้าไปยังเวียดนาม ได้กำหนดให้ผู้นำเข้ารถยนต์ จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- 1) รถยนต์นำเข้าจำเป็นต้องมีใบรับรองมาตรฐานยานยนต์ (Vehicle Type Approval Certificate: VTA) ซึ่งครอบคลุมทั้งด้านความปลอดภัยและการปล่อยสารมลพิษ ซึ่งออกโดยหน่วยงานภาครัฐของประเทศส่งออก เพื่อให้ผู้นำเข้านำไปแสดงต่อกระทรวงคมนาคมของเวียดนาม

- 2) รถยนต์นำเข้าต้องผ่านกระบวนการทดสอบมาตรฐานมลพิษ และความปลอดภัย (Emission and Safety) ในทุกรุ่นการตลาดในการนำเข้าทุกครั้ง (Lot by Lot Test) และต้องดำเนินการโดยหน่วยตรวจสอบและรับรองของเวียดนาม ซึ่งในปัจจุบัน มีเพียงแห่งเดียวคือ Vietnam Register

มาตรการ DECREE 116 ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะไทยและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์รายใหญ่ไปยังเวียดนาม โดยในส่วนของไทยนั้น ในปี 2559 ได้มีการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป ได้แก่ รถกระบะ (Pickup) รถยนต์นั่ง (Passenger Car) และรถยนต์นั่งเอนกประสงค์ (Sport Utility Vehicle: SUV) ไปยังเวียดนาม ประมาณ 34,000 คัน คิดเป็นมูลค่าการส่งออกประมาณ 18,000 ล้านบาท โดยภายหลังจากการออกมาตรการ

DECREE 116 ของเวียดนามแล้ว ผู้ผลิตและผู้ส่งออกของไทย
ทุกราย ล้วนได้รับผลกระทบ โดยได้มีการจัดการกับปัญหา
ดังกล่าว แบ่งเป็น 2 กลุ่ม

กลุ่มแรก หยุดการผลิตเพื่อส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป
ไปยังเวียดนามทันที (ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2560) เนื่องจาก
เห็นว่า การทดสอบมาตรฐานมลพิษและความปลอดภัยโดย
Vietnam Register ในทุกครั้งของการนำเข้าและต้องทดสอบ
ทุกรุ่นการตลาดเป็นอุปสรรคสำคัญที่สุด เพราะการทดสอบ
รถยนต์ต้องใช้เวลานานถึง 6-8 สัปดาห์ เนื่องจาก เวียดนาม
มีห้องทดสอบ (Laboratory) ไอเสียมลพิษเพียงแห่งเดียวเท่านั้น
จึงเห็นว่า หากบริษัทฯ ยังคงมีการส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนาม
จะเกิดสภาวะรถยนต์หลายร้อยคันต้องจอดรอที่ท่าเรือ
เป็นเวลานานโดยไม่มีกำหนด อันจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายและ
ความเสียหายทางธุรกิจมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง เห็นว่า การใช้เอกสาร
VTA ซึ่งออกโดยหน่วยงานภาครัฐ เป็นการดำเนินงาน
ที่เกินความจำเป็นและก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

กลุ่มที่สอง ยังคงส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปไปยังเวียดนาม
โดยบริษัทฯ และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai
Automotive Industry Association: TAIA) ได้ประสาน
กับกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เพื่อขอให้พิจารณา
การออกเอกสาร VTA (เดิมที่ กรมการขนส่งทางบกไม่เคย
มีการออกเอกสาร VTA มาก่อน) โดยต่อมา ประมาณเดือน
กุมภาพันธ์ 2561 กรมการขนส่งทางบกได้ออกเอกสาร VTA
ให้กับบริษัทฯ เพื่อนำไปแสดงประกอบการส่งออกไปยังเวียดนาม
อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากนำเอกสาร VTA ไปยื่นต่อกระทรวง
คมนาคมของเวียดนามแล้ว บริษัทฯ ยังคงติดปัญหาเกี่ยวกับ
เอกสาร VTA เนื่องจาก Vietnam Register ต้องการให้มีการ
รับรองเอกสารดังกล่าวในทุกหน้า และขอให้ภาครัฐ
ไทยนำเอกสารขึ้นเว็บไซต์เพื่อเผยแพร่ให้สาธารณชนตรวจสอบ
อีกด้วย



ในส่วนของหน่วยงานภาครัฐไทย ได้มีการดำเนินงาน
เพื่อช่วยลดและคลี่คลายผลกระทบที่กำลังเกิดขึ้นโดยเร็วที่สุด
ในหลายช่องทาง ทั้งมาตรการระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว
โดยในส่วนของการมาตรการระยะสั้น ได้มีการดำเนินงานแล้ว ดังนี้

1) พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีไทย
ได้หารือทวิภาคีกับนายเหวียน ซวน ฟุก นายกรัฐมนตรีเวียดนาม
ในช่วงการประชุม APEC Leaders' Week ในเดือนพฤศจิกายน
2560 ณ นครดานัง เวียดนาม รวมทั้ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
พาณิชย์ได้มีหนังสืออย่างเป็นทางการร้องเรียนไปยังรัฐมนตรี
กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเวียดนาม

2) ในการประชุมคณะกรรมการว่าด้วยอุปสรรค
ทางเทคนิคต่อการค้า (WTO Committee on Technical
Barrier to Trade: TBT) เมื่อวันที่ 7-9 พฤศจิกายน 2560
ณ นครเจนีวา สมาพันธรัฐสวิส คณะผู้แทนถาวรไทยประจำ
องค์การการค้าโลก (WTO) ได้หารือกับเวียดนามโดยหยิบยกกรณี
มาตรการ DECREE 116 ขัดต่อความตกลงทางการค้าระหว่าง
ประเทศในหลายประเด็น ประกอบด้วย (1) ขาดการแจ้งประเทศ
สมาชิกทราบก่อนบังคับใช้ (Notification) (2) ระยะเวลา
ระหว่างการประกาศและบังคับใช้ DECREE 116 น้อยกว่า
6 เดือน (3) การเลือกปฏิบัติในการทดสอบไอเสียมลพิษและ
ความปลอดภัยระหว่างรถยนต์นำเข้ากับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ
และ (4) ระยะเวลาและกระบวนการตรวจสอบที่มากเกินไป
ความจำเป็นจนเป็นอุปสรรคทางการค้า นอกจากนี้ ยังอยู่ระหว่าง
ดำเนินการประสานที่ปรึกษากฎหมายของ WTO เพื่อหาแนวทาง
ในการดำเนินการตามขั้นตอนของอนุญาโตตุลาการ และ
กระบวนการระงับข้อพิพาท (Dispute Settlement) คาดว่า
จะทราบผลภายในเดือนเมษายน 2561

3) ในการประชุมคณะกรรมการประสานงาน
การดำเนินการภายใต้ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน
(Coordinating Committee on Implementation
of ATIGA : CCA) ครั้งที่ 25 ในเดือนพฤศจิกายน 2560
และครั้งที่ 26 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 กรมเจรจาการค้า
ระหว่างประเทศ และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
ได้จัดส่งเอกสารร้องเรียน (Matrix of Actual Case) ต่อมาตรการ
DECREE 116 โดยให้เหตุผลว่า การทดสอบรถยนต์ทุกรุ่น
การตลาดในทุกครั้งของการนำเข้า เป็นวิธีปฏิบัติที่แตกต่าง
จากการทดสอบตามมาตรฐานสากล และเป็นการปฏิบัติ
ที่แตกต่างจากรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ จึงเข้าข่ายการเลือก
ปฏิบัติและกีดกันทางการค้า ขัดกับข้อตกลง ATIGA และ WTO
ประกอบด้วย บทที่ 6 National Treatment on Internal

Taxation and Regulation การเลือกปฏิบัติระหว่าง การตรวจสอบรถยนต์ที่นำเข้าจากอาเซียนกับรถยนต์ที่ผลิต ในประเทศ บทที่ 11 Notification Procedures ขาดการแจ้ง ประเทศสมาชิกทราบก่อนบังคับใช้ บทที่ 40 Application of Non-Tariff Measures การบังคับใช้มาตรการที่มีใช่มากับ สินค้านำเข้า โดยมีระยะเวลาและกระบวนการตรวจสอบที่มาก เกินความจำเป็นจนเป็นอุปสรรคทางการค้า และบทที่ 44 Import Licensing Procedures กระบวนการออกใบอนุญาต เพื่อการนำเข้าที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า

ในส่วนของอินโดนีเซีย ซึ่งได้รับผลกระทบจากมาตรการ DECREE 116 ด้วยเช่นกัน ได้จัดส่งเอกสารร้องเรียนในที่ประชุม CCA และได้มีการจัดคณะเจ้าหน้าที่อินโดนีเซีย ซึ่งประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพาณิชย์ เดินทางไปกรุงฮานอย เพื่อเจรจากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ของเวียดนามเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงาน และขอระยะเวลา เปลี่ยนผ่านในการนำเข้ารถยนต์จากอินโดนีเซียอีกด้วย ในขณะที่ มาเลเซียและฟิลิปปินส์ได้ให้การสนับสนุนข้อร้องเรียนของไทย โดยจะจัดส่งเอกสารร้องเรียนให้ฝ่ายเลขานุการอาเซียนต่อไป นอกจากนี้ ภาคเอกชนของเวียดนาม รวมทั้ง VAMA (Vietnam Automobile Manufacturers' Association) ได้แสดงความ ไม่เห็นด้วยกับมาตรการ DECREE 116 และเรียกร้องให้รัฐบาล เวียดนามพิจารณาทบทวนประกาศ DECREE 116 ใหม่อีกครั้ง

สำหรับการพิจารณาดำเนินการต่อไปนั้น อาจจะมี การจัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจ ซึ่งประกอบด้วยกรมเจรจา การค้าระหว่างประเทศ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปเจรจากับกระทรวงคมนาคม Vietnam Register และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ของเวียดนาม เช่น กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า เพื่อขอให้พิจารณาผ่อนคลาย เรื่องการตรวจสอบเอกสาร VTA ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก รวมถึง ขอให้เวียดนามพิจารณาทบทวนมาตรการ DECREE 116 ซึ่งเป็นมาตรการที่เป็นอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้มาตรการ ทางภาษี (Non - Tariff Barrier) ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ อย่างชัดเจน ทั้งนี้ หากเวียดนามยังคงยืนกรานดำเนินมาตรการ DECREE 116 ต่อไป ภาครัฐไทยควรพิจารณามาตรการตอบโต้ ในลักษณะเดียวกันกับ DECREE 116 เช่น การออกมาตรการ เพื่อปกป้องผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อมกับสินค้าส่งออกสำคัญ ของเวียดนามมายังประเทศไทย เป็นต้น ในขณะเดียวกัน การเร่งรัดการจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangement: MRA) ในสาขาอุตสาหกรรมยานยนต์และ



ชิ้นส่วนยานยนต์ของอาเซียน นับเป็นอีกหนึ่งในมาตรการสำคัญ สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาว

มาตรการ DECREE 116 ของเวียดนาม ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเป็นอย่างมาก โดยข้อมูลการส่งออก ของกรมศุลกากร พบว่า มูลค่าส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปจากไทย ไปยังเวียดนาม ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ปี 2561 มีมูลค่า 1,085 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 57 เมื่อเทียบกับการส่งออก ไปยังเวียดนามในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ปี 2560 โดยเมื่อ ปริมาณการผลิตเพื่อส่งออกลดลง ย่อมส่งผลกระทบต่อเนื่อง ไปยังอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมต้นน้ำ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ เหล็ก พลาสติก ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอและเครื่องหนัง เป็นต้น ทั้งนี้ หากประเทศไทย และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่สามารถกำจัดมาตรการ NTB เหล่านี้ออกไปได้ อาจทำให้ประเทศ CLMV อื่น ๆ เกิดการ เลียนแบบ (Copycat) โดยในขณะนี้ มีข่าวว่า ประเทศกัมพูชา กำลังพิจารณาออกมาตรการ NTB โดยการให้คำอนุญาตให้ สรรพสามิตรยนต์นำเข้าจากมูลค่านำเข้าที่รวมภาษีศุลกากรแล้ว (บนอัตราศุลกากรเดิม ก่อนยกเว้นภาษี ในปี 2561) ซึ่งจะส่งผล ให้รถยนต์นำเข้ามีภาระภาษีและราคาจำหน่ายสูงกว่ารถยนต์ ในประเทศ และที่สำคัญคือ หากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปลดปล่อยให้มีมาตรการ NTB ในลักษณะนี้เกิดขึ้นต่อไป ทั้งในอุตสาหกรรมยานยนต์หรืออุตสาหกรรมอื่น ๆ ย่อมส่งผลลบ ต่อภาพลักษณ์ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และทำให้ เป้าหมายตลอดช่วงระยะเวลา 51 ปี ของอาเซียน ในการพัฒนา ไปสู่การเป็น “Single Market - Single Production Base” อย่างแท้จริง ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้

จัดทำโดย :

นายดุสิต อนันตรักษ์

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

เอกสารร้องเรียน (Matrix of Actual Case)

ในการประชุม CCA



ทิศทาง การพัฒนาอุตสาหกรรม ยานยนต์ไฟฟ้า ของไทยและอาเซียน

กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ



ภาพการปาฐกถาพิเศษ โดย นายศิริจุม จุลกะรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)

1 ในโอกาสที่ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ได้รับเกียรติเป็นผู้กล่าวปาฐกถาพิเศษ (Keynote Speech) ในงานสัมมนาระหว่างประเทศ เรื่อง Future of Electrification in South East Asia ซึ่งจัดโดย Nissan Asia and Oceania เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ผู้เขียนได้มีโอกาสติดตามเข้าร่วมงานและรับฟังการบรรยายเกี่ยวกับความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในอาเซียน โดยวิทยากรจากบริษัท Frost & Sullivan ที่ปรึกษาด้านการตลาดของบริษัทนิสสัน (Nissan) ทำให้ทราบเกี่ยวกับ

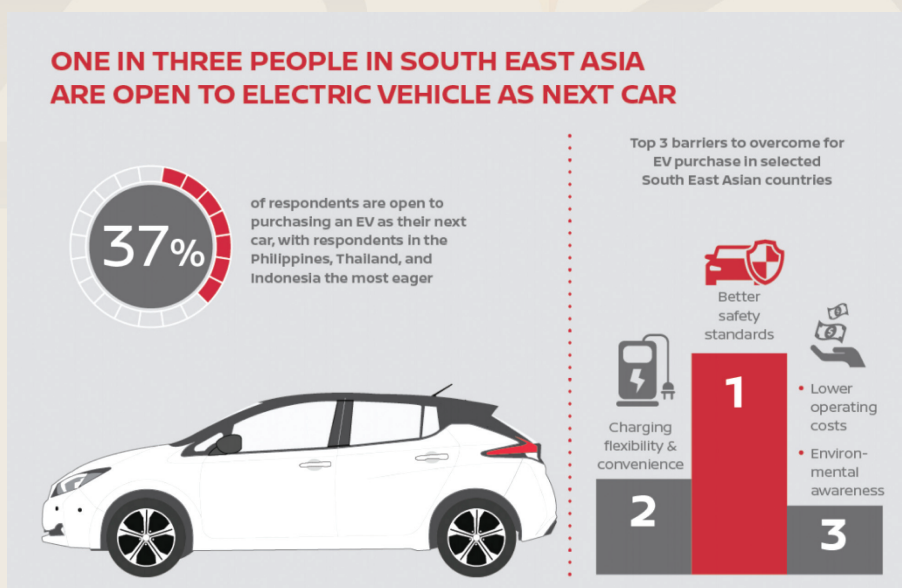
ทิศทางของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของอาเซียน และผู้เขียนได้ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม จึงนำมาแบ่งปันให้ท่านผู้อ่านได้รับทราบและนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

การสัมมนาในครั้งนี้เป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับทิศทางแนวโน้ม รวมทั้งปัญหาอุปสรรคและความท้าทายตลอดจนนโยบาย/มาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนารถยนต์พลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles: EVs) ซึ่งปัจจุบันแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ๆ ได้แก่ รถยนต์ไฟฟ้าเต็มรูปแบบ หรือ Battery EVs (BEVs) รถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม (Hybrids)

และรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบบปลั๊ก หรือ Plug-in Hybrid EVs (PHEVs) โดยมีผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคอุตสาหกรรมจากหลากหลายประเทศเข้าร่วม ประกอบด้วย ผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ผู้เชี่ยวชาญจากสถาบันการศึกษา บริษัทที่ปรึกษา และสื่อมวลชนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมประมาณ 200 คน โดยบริษัท Frost & Sullivan ได้นำเสนอผลการสำรวจเชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างกว่า 1,800 ราย¹ เพื่อศึกษาและวิจัยความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในตลาดหลักของรถยนต์อาเซียน 6 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และไทย พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 37 เห็นว่ารถยนต์ EVs เป็นทางเลือกในการซื้อรถยนต์คันต่อไป กลุ่มที่สนใจรถยนต์ EVs ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุน้อยกว่า 40 ปี แบ่งเป็นกลุ่มผู้สนใจนวัตกรรม กลุ่มผู้รักสิ่งแวดล้อม และกลุ่มผู้ใช้งานพื้นฐาน โดยยินดีที่จะจ่ายเงินซื้อรถยนต์ EVs ที่มีราคาเพิ่มขึ้นจากราคารถยนต์ประเภทเดียวกันที่ไม่ใช่ EVs ได้ถึงร้อยละ 20-30 ทั้งนี้ ผู้บริโภคจะตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ EVs โดยให้ความสำคัญกับเรื่องประสิทธิภาพความทันสมัย หุ่นยนต์ และความปลอดภัยของแบตเตอรี่ ความพร้อมของสถานีบริการอัดประจุรถยนต์ไฟฟ้า ค่าใช้จ่ายในการใช้งาน และการปล่อยมลพิษ ตามลำดับ รวมทั้งประเภทของ EVs ก็เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อ

โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการรถยนต์ BEVs รถยนต์ PHEVs และรถยนต์ Hybrids ตามลำดับ นอกจากนี้ ปัจจัยสำคัญในการเลือกซื้อรถยนต์ EVs คือ มาตรการจูงใจจากรัฐ อาทิ มาตรการลดหย่อนทางภาษี ซึ่งกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 75 พร้อมที่จะเปลี่ยนไปใช้ EVs หากได้รับยกเว้นภาษี การสร้างโครงสร้างสถานีบริการอัดประจุรถยนต์ไฟฟ้า ลู่วิ่งพิเศษสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า การให้บริการที่จอดรถ และการลดค่าธรรมเนียมผ่านทางพิเศษ ตามลำดับ

จากการที่อาเซียนเป็นฐานการผลิตรถยนต์เครื่องสันดาปขนาดใหญ่ และมีการแบ่ง/กระจายการผลิตรถยนต์ในแต่ละประเทศ อาทิ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย ตามนโยบายการพัฒนาของแต่ละประเทศ ประเภทรถยนต์ที่ประชาชนนิยม และความเชี่ยวชาญของผู้ผลิตในประเทศนั้น ๆ โดยข้อมูลสถิติการค้าที่ผ่านมา อาเซียนเป็นตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่มีขนาดใหญ่ ในปี 2559 มีมูลค่าการค้ารวมประมาณ 84,000 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 4 จากปีก่อนหน้า โดยคิดเป็นร้อยละ 3 ของมูลค่าการค้ายานยนต์และชิ้นส่วนของโลก² ทั้งนี้ อาเซียนมีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกใกล้เคียงกันอยู่ที่ 42,000 ล้านบาท ซึ่งประเทศไทย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ มีมูลค่าการค้ารวม 36,000 ล้านบาท 11,000 ล้านบาท และ



แผนภาพแสดงผลการสำรวจความต้องการของกลุ่มตัวอย่างกับรถยนต์ EVs

¹ โดยการสำรวจกลุ่มเป้าหมายในประเทศอินโดนีเซีย 311 คน มาเลเซีย 305 คน ฟิลิปปินส์ 310 คน ไทย 306 คน สิงคโปร์ 308 คน และเวียดนาม 307 คน ด้วยวิธีการตอบแบบสอบถาม Online การจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group) และการสัมภาษณ์เชิงลึก

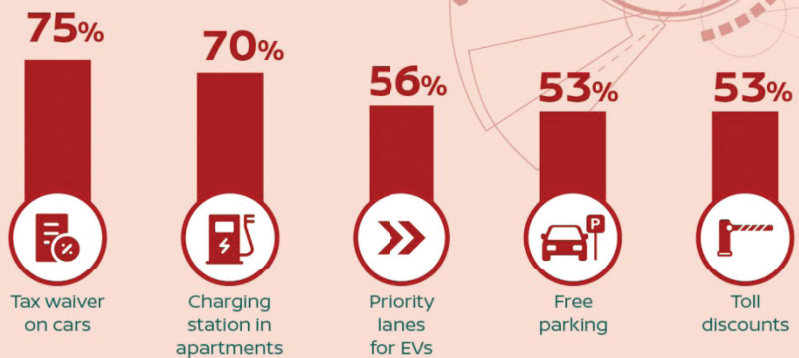
² มูลค่าการค้า (Total Trade) ยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก (Harmonized code 87) จาก Global Trade Atlas, 2559

9,000 ล้านบาท เป็นอันดับที่ 1 2 และ 3 ตามลำดับ³ แม้ว่าอาเซียนถือเป็นตลาดที่มีศักยภาพในอุตสาหกรรมยานยนต์ แต่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอาเซียนยังเป็นตลาดที่อยู่ระหว่างการพัฒนา โดยมีปัจจัยสำคัญในช่วงการเปลี่ยนผ่าน คือ การพัฒนาเทคโนโลยีมาตรฐานความปลอดภัย การลดต้นทุนการผลิต และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับระบบพลังงานไฟฟ้า อาทิ โครงข่ายสถานีบริการอัดประจุรถยนต์ไฟฟ้า และความปลอดภัยของรถยนต์ EVs

ที่ผ่านมามาประเทศไทย โดยภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินมาตรการสนับสนุนผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า EVs ในการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มสมรรถนะ ความปลอดภัย และนวัตกรรม ให้กับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าตั้งแต่เมื่อกลางปี 2560 ได้แก่ มาตรการของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่ให้สิทธิประโยชน์สำหรับบริษัทผลิตรถยนต์ไฟฟ้า EVs อาทิ การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร การลดหย่อนภาษีนำเข้า

RIGHT INCENTIVES WILL SPUR MOBILITY ELECTRIFICATION IN SOUTH EAST ASIA

Tax waiver by the government considered the most important incentive by customers to switch to electric vehicles



แผนภาพแสดงผลการสำรวจความต้องการของกลุ่มตัวอย่างกับรถยนต์ EVs

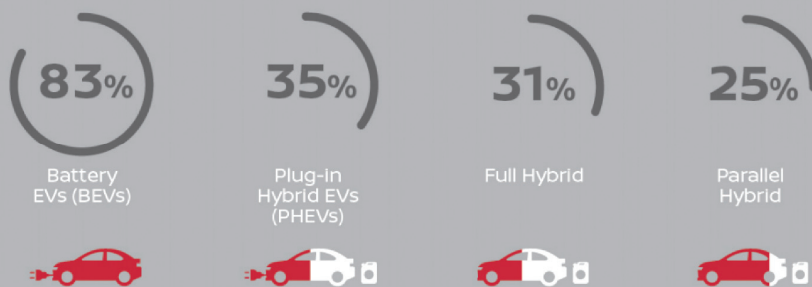
วัตถุดิบและวัสดุจำเป็น และการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล รวมทั้งยังได้มีมาตรการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตให้กับรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสม และรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียปลั๊กเหลือร้อยละ 4-13 และรถยนต์ไฟฟ้าเต็มรูปแบบเหลือร้อยละ 2 ขณะที่มีการจัดเก็บภาษีกับรถยนต์เครื่องสันดาปในอัตราร้อยละ 12-40⁴ นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้มีการดำเนินมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนอื่น ๆ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น และการพัฒนาห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า EVs ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องดำเนินการควบคู่กันไปอย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ดังนั้น เพื่อต่อยอดการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ECO Car) ของไทย ไปสู่การผลิตรถยนต์ EVs

STRONG UNDERSTANDING OF ELECTRIC VEHICLES AMONG SOUTH EAST ASIAN CUSTOMERS

Despite low uptake of electric vehicles in the region, customers are highly aware and evolved

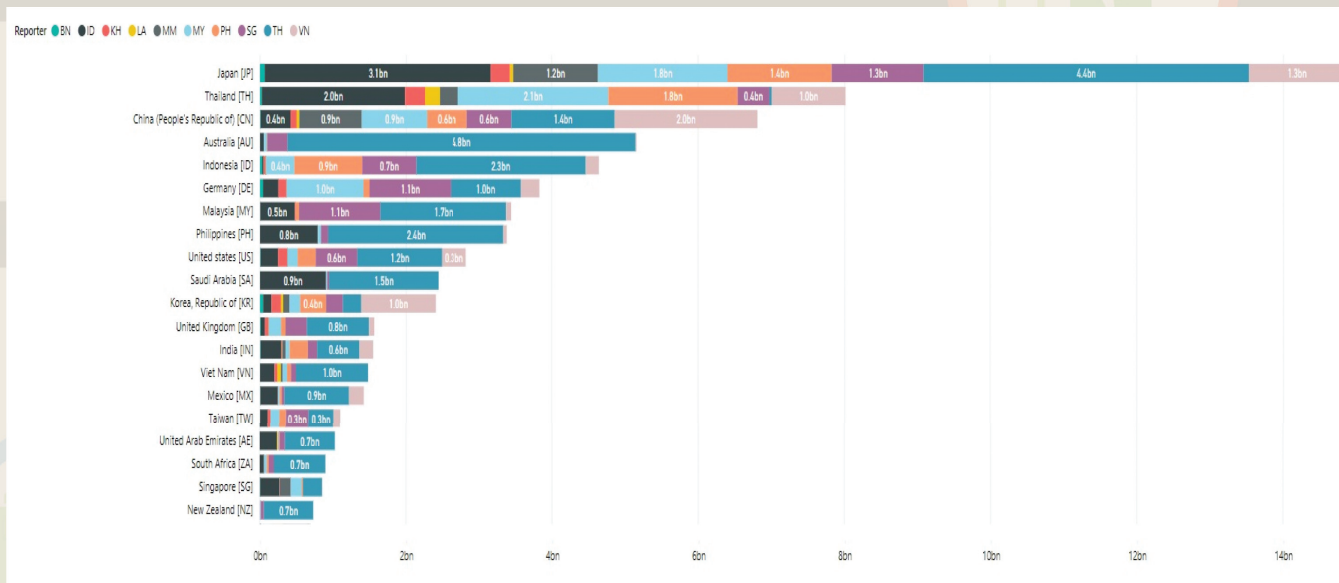
Most South East Asian customers associate EVs with BEVs, signaling growth opportunities in the segment



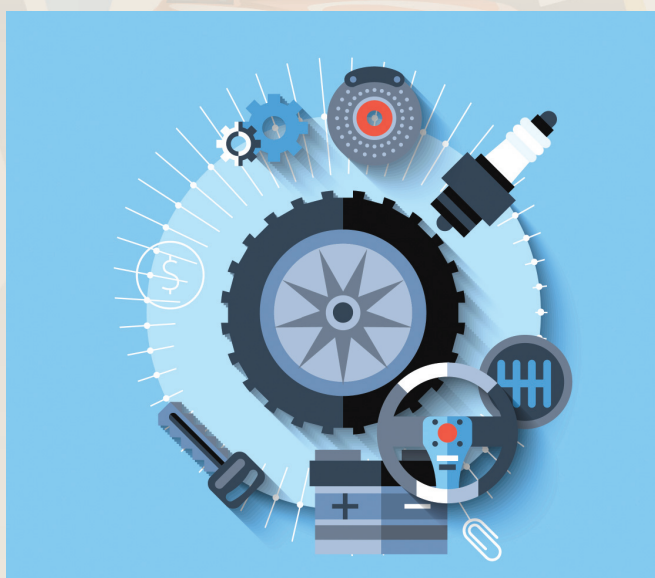
แผนภาพแสดงผลการสำรวจความต้องการของกลุ่มตัวอย่างกับรถยนต์ EVs

³ มูลค่าการค้า (Total Trade) ยานยนต์และชิ้นส่วนในอาเซียน (Harmonized code 87) จาก ASEAN stats, 2559

⁴ บทความ เรื่อง Electric Vehicle (EV) กดปุ่มสตาร์ทในไทย , Bandage Online 21 มกราคม 2561



แผนภาพมูลค่าการค้ากลุ่มสินค้า Harmonized Code 87 (ยานยนต์และชิ้นส่วน) หน่วย พันล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
ของอาเซียนกับโลก ปี 2559 จากฐานข้อมูล ASEAN Stats



ในรูปแบบต่าง ๆ จะเป็นปัจจัยในการช่วยจูงใจและผลักดันให้เกิดการลงทุนและพัฒนารถยนต์ EVs ชิ้นส่วนรถยนต์ EVs รวมถึงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่องของไทยและอาเซียนต่อไป

จัดทำโดย :

นายอุษิณ วิโรจน์เตชะ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

บทความ เรื่อง Electric Vehicle (EV) กดปุ่มสตาร์ทในไทย ,

Bandage Online 21 มกราคม 2561

มูลค่าการค้า (Total Trade) ยานยนต์และชิ้นส่วนในอาเซียน

(Harmonized code 87)

จาก ASEAN stats, 2559

มูลค่าการค้า (Total Trade) ยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก

(Harmonized code 87)

จาก Global Trade Atlas, 2559

Download แผนภาพได้ที่ <https://goo.gl/KW78MR>

หรือ scan QR code



ไทยจึงจำเป็นต้องรักษาบรรยากาศและเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน พร้อมกับพัฒนาต่อยอดศักยภาพเพื่อก้าวไปสู่การเป็นฐานการผลิตรถยนต์ EVs ซึ่งนอกจากมาตรการทางด้านอุปสงค์และอุปทานต่าง ๆ ข้างต้นแล้ว การประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์ EVs และการสร้างมาตรฐานอุปกรณ์ในรถยนต์ EVs ก็เป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยเสริมภาพลักษณ์ของความปลอดภัยในการเดินทาง นอกจากนี้การเจรจากับประเทศคู่ค้าเพื่อกำหนดอัตราอากรนำเข้าที่เหมาะสมสำหรับรถยนต์ EVs ภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรี



นายศิริรุจ จุลกะรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) พร้อมด้วยผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ สศอ. เข้าร่วมงาน “สืบสานประเพณีสงกรานต์ 2561” ร่วมสงฆ์น้ำพระพุทธรูปและรดน้ำขอพรคณะผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงอุตสาหกรรม เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ไทย โดยมีนายสมชาย หาญหิรัญ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานเปิดงาน เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2561 ณ สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม



คณะผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ สศอ. ร่วมกันรดน้ำขอพร นายศิริรุจ จุลกะรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและผู้บริหารอาวุโส เนื่องในโอกาสวันสงกรานต์ 2561 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2561 ณ อาคารสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

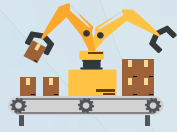


นายศิริรุจ จุลกะรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม แถลงข่าวดัชนีอุตสาหกรรมเดือนแรก ปี 2561 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 ณ อาคารสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

นายอิทธิชัย ปัทมสิริวัฒน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นประธานเปิดงาน “หลักสูตรการฝึกอบรมความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่” โดยวิทยากรจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2561 ณ อาคารสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม



ความหมาย? ของดัชนีแต่ละประเภท ?



PRODUCTION INDEX ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม

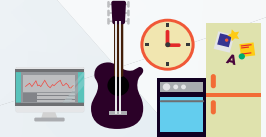


ใช้ชี้ทิศทางของการขยายหรือหดตัวของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเป็นรายผลิตภัณฑ์และกลุ่มอุตสาหกรรม



SHIPMENT INDEX ดัชนีการส่งสินค้า

ใช้ชี้ทิศทางของระดับการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ สะท้อนภาวะการจำหน่ายสินค้าแต่ละเดือน



FINISH GOODS INVENTORY INDEX ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง

ใช้ชี้ทิศทางระดับการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของการสำรองสินค้าอุตสาหกรรม ใช้ในการวางแผนการผลิตให้เหมาะสมกับความต้องการสินค้าในตลาด



INVENTORY RATIO INDEX อัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง

ใช้ชี้ทิศทางการเปลี่ยนแปลงของสินค้าสำเร็จรูปคงคลังเทียบการส่งสินค้าสะท้อนภาวะตลาดจากการหมุนเวียนของสินค้า



Labour Productivity Index

ดัชนีผลิตภาพแรงงานอุตสาหกรรม

ใช้ชี้ทิศทางของผลิตภาพของแรงงานว่าในระยะเวลาที่เท่ากันแรงงานภาคการผลิตสามารถผลิตสินค้าได้จำนวนมากขึ้นหรือลดลงเมื่อเทียบกับเดือนฐาน ส่วนในระยะยาวจะมีประโยชน์ในการศึกษาพัฒนาการของศักยภาพของแรงงานในประเทศ



Labour Index

ดัชนีแรงงานอุตสาหกรรม

ใช้ชี้ให้เห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของการใช้แรงงานของภาคอุตสาหกรรมและภาวะตลาดแรงงานเพื่อประโยชน์ในการวางนโยบายด้านแรงงานให้เหมาะสมกับภาวะตลาดแรงงาน

CAP U

CAPACITY UTILIZATION RATE อัตรากาใช้กำลังการผลิต

ใช้ชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มของระดับการใช้กำลังการผลิตในอุตสาหกรรมเพื่อเป็นเครื่องมือในการช่วยประเมินภาวะอุตสาหกรรมและช่วยพยากรณ์การถดถอยหรือเติบโตทางเศรษฐกิจ

ประโยชน์ต่อภาคเอกชน

- เพื่อให้ผู้ประกอบการรับทราบสภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมในภาพรวมและการผลิตที่เกี่ยวข้อง
- ผู้ประกอบการสามารถนำข้อมูลไปประกอบการวางแผนการผลิตและการวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจได้อย่างเหมาะสม

ประโยชน์ต่อบุคคลทั่วไป

- สำหรับนักวิชาการ นักศึกษา บุคคลทั่วไป ใช้เป็นแหล่งข้อมูลอ้างอิงสำหรับงานค้นคว้างานวิจัย

ประโยชน์ของดัชนี อุตสาหกรรม

ประโยชน์ต่อภาครัฐ

- ใช้ในการประเมินและวิเคราะห์เศรษฐกิจอุตสาหกรรมในสาขาต่างๆ
- ใช้เป็นเครื่องมือเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
- ใช้ประกอบการจัดทำนโยบายและการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศในการพัฒนาขีดความสามารถในระยะปานกลางและระยะยาว

สามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่

กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

<http://indexes.oie.go.th>

facebook.com/oieoipr

02-202-4348