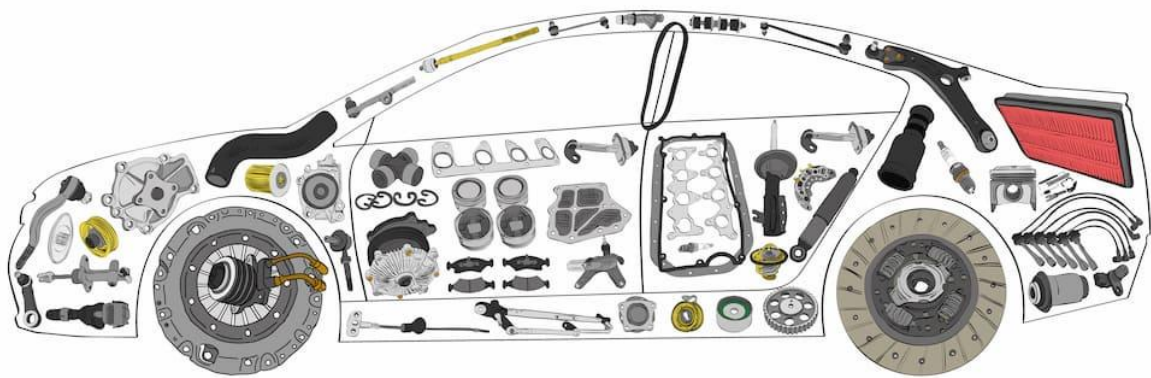


# ตลาดยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของเวียดนาม



กันยายน 2567

## สารบัญ

I. ภาพรวมอุตสาหกรรม.....	2
1.1 การเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนามและผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์.....	2
1.2 แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนาม.....	4
1.3 ภาพรวมตลาดรถยนต์ในประเทศเวียดนามในปัจจุบัน.....	6
1.4 ห่วงโซ่อุปทานและการผลิต.....	8
II. สถานการณ์ตลาดรถยนต์เวียดนาม.....	12
2.1 ผู้เล่นหลักในอุตสาหกรรมยานยนต์.....	12
2.2 ผู้เล่นหลักในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์.....	17
III การนำเข้ารถยนต์มายังเวียดนาม.....	19
IV. โอกาสของผู้ประกอบการไทย.....	22
V. ความท้าทายตลาดเวียดนาม.....	24
VI. แนวโน้มในอนาคตและนโยบายรัฐบาล.....	27
ภาคผนวก.....	29

## I. ภาพรวมอุตสาหกรรม

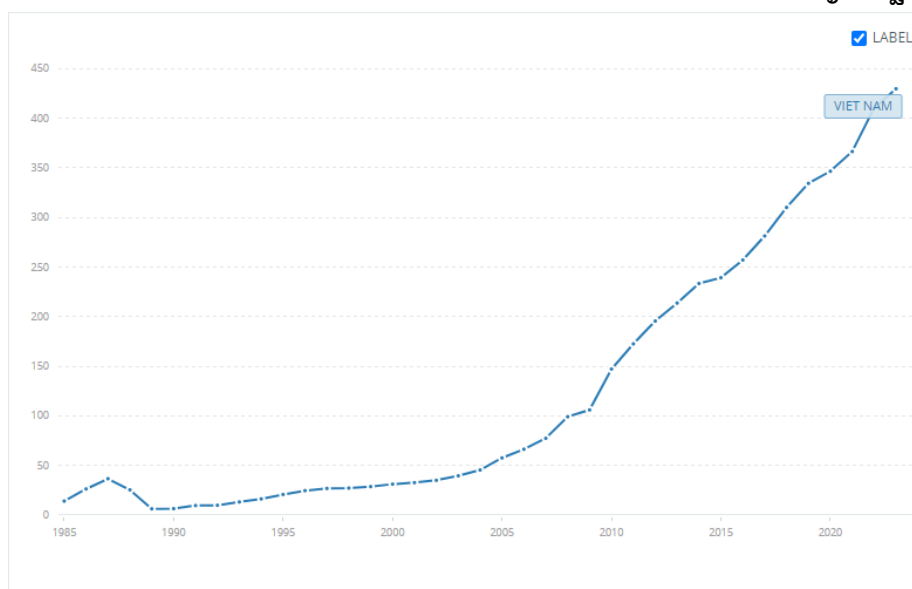
### 1.1 การเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนามและผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์

การเติบโตทางเศรษฐกิจเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา จากที่เคยเป็นเศรษฐกิจที่พึ่งพาเกษตรกรรมเป็นหลัก กลายมาเป็นหนึ่งในเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่เติบโตเร็วที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเติบโตนี้ส่งผลต่อหลายภาคส่วน รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ด้วย

ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจของเวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก แสดงให้เห็นถึงการเติบโตที่แข็งแกร่ง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีอัตราการเติบโต GDP อยู่ที่ร้อยละ 6-7 ต่อปี ปัจจัยสำคัญที่ช่วยในการผลักดันการเติบโต GDP ได้แก่ การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI )

GDP เวียดนามเติบโตจากประมาณ 40,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2543 เป็น 340,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2566 การขยายตัวนี้ได้รับแรงหนุนจากภาคการผลิต และภาคบริการที่เติบโต รวมถึงภาคการส่งออกของเวียดนาม

การเติบโตของ GDP ของเวียดนาม พ.ศ. 2528 - 2566 (พันล้านเหรียญสหรัฐ)



ที่มา: World Bank

การขยายตัวของเศรษฐกิจเวียดนาม ส่งผลให้รายได้ต่อหัวของประชากรเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากประมาณ 400 เหรียญสหรัฐ/คน/ปี ในปี 2543 เพิ่มสูงขึ้นเป็นมากกว่า 3,500 เหรียญสหรัฐ/คน/ปี ในปี 2566 ซึ่งส่งผลต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคในเวียดนาม

การขยายตัวของเมืองเป็นอีกหนึ่งลักษณะเด่นของการเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนาม และมีความเชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกับการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากประชาชนจำนวนมากย้ายถิ่นฐานไปยังเมืองใหญ่เพื่อแสวงหาโอกาสการจ้างงานที่ดีกว่าและมีคุณภาพชีวิตที่สูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงถิ่นฐานกลุ่มประชากรนี้ได้เพิ่มความต้องการในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่อยู่อาศัย การขนส่ง และยานยนต์ ซึ่งทั้งหมดนี้ช่วยขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการพัฒนาเมืองให้เติบโตต่อไป

ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของเวียดนามแสดงให้เห็นถึงอัตราการพึ่งพาเกษตรกรรมแบบดั้งเดิมลดลง และมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงเพิ่มขึ้น รัฐบาลเวียดนามมีบทบาทสำคัญในการปฏิรูปเศรษฐกิจ การปรับปรุงกฎระเบียบทางธุรกิจ และการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ ผลจากความพยายามเหล่านี้ทำให้เวียดนามเป็นทั้งฐานการผลิต และตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคสำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และในเวทีเศรษฐกิจโลก

ปัจจัยทางเศรษฐกิจหลายประการชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม ดังนี้

**ประการแรก** การเพิ่มขึ้นของรายได้หลังหักภาษี (Disposable Income) ทำให้ประชาชนเวียดนามซื้อรถยนต์มากขึ้น ผู้บริโภคเวียดนามมีความต้องการเป็นเจ้าของรถยนต์เพิ่มขึ้น สะท้อนแนวโน้มการขยายตัวของตลาดรถยนต์ในเวียดนาม

**ประการที่สอง** การขยายการผลิตภายในประเทศ เวียดนามมีแรงงานจำนวนมาก ดึงดูดความสนใจจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติรายใหญ่เข้ามาตั้งโรงงานผลิต เช่น Toyota, Ford เวียดนามยังมีการลงทุนภายในประเทศโดยบริษัทรถยนต์สัญชาติเวียดนามแบรนด์ VinFast ด้วย

**ประการที่สาม** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในเวียดนาม การก่อสร้างถนนและทางหลวงที่ดีขึ้นทำให้การเชื่อมต่อคมนาคมภายในประเทศสะดวกขึ้น ส่งผลต่อปริมาณการจำหน่ายยานพาหนะและอะไหล่ ขณะเดียวกันเป็นการเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับระบบโลจิสติกส์และการขนส่งภายในประเทศ

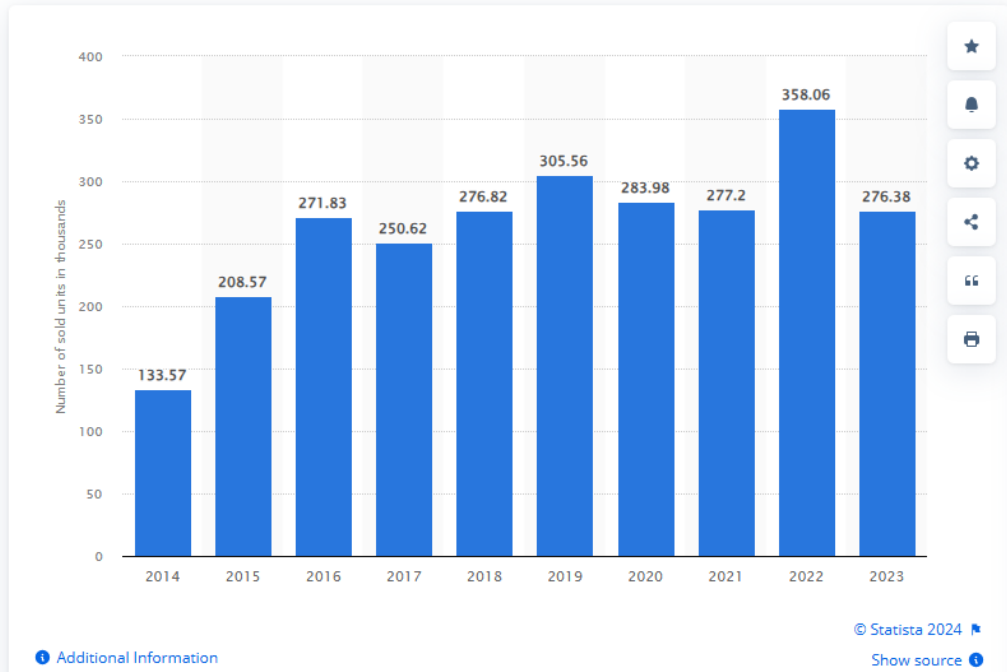
**ประการที่สี่** นโยบายของรัฐบาลเวียดนามในการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและสนับสนุนผู้ประกอบการในประเทศเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ช่วยสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เอื้ออำนวยให้เกิดการลงทุนเพิ่มขึ้นในภาคยานยนต์ เช่น เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต การพัฒนาทักษะแรงงาน และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนามในระดับโลก

**ประการสุดท้าย** การเพิ่มขึ้นของกลุ่มประชากรรายได้ระดับปานกลางในเวียดนามนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริโภค โดยมีความต้องการรถยนต์เพิ่มขึ้นเพื่อความสะดวกสบายและแสดงถึงสถานะทางสังคม การเปลี่ยนแปลงนี้มีแนวโน้มที่จะขับเคลื่อนตลาดรถยนต์ในเวียดนามให้เติบโตต่อไป

## สถิติการจำหน่ายรถยนต์ในเวียดนาม ระหว่างปี 2557 – 2566

### Sales volume of vehicles in Vietnam from 2014 to 2023

(in 1,000s)

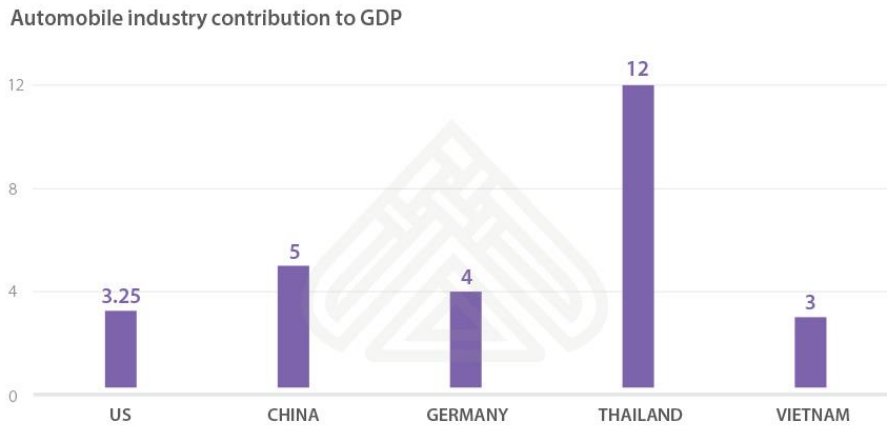


ในปี 2566 ยอดจำหน่ายรถยนต์ของเวียดนามมีจำนวนมากกว่า 276,000 คัน ลดลงจากปี 2565 เนื่องจากในปี 2565 ยอดจำหน่ายรถยนต์เวียดนามสูงขึ้นกว่าปกติถึง 358,060 คัน เกี่ยวกับปริมาณซื้อที่ลดลงอย่างมากในช่วง COVID-19 ในปี 2563 – 2564 โดยในปี 2566 รถยนต์ที่จำหน่ายในเวียดนามส่วนใหญ่ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นจำนวน 214,600 คัน

#### 1.2 แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนาม

อุตสาหกรรมยานยนต์ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญกับเศรษฐกิจเวียดนาม โดยมีสัดส่วนต่อ GDP ในเวียดนาม ร้อยละ 3-4 และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อุตสาหกรรมยานยนต์ยังสร้างโอกาสการจ้างงานตั้งแต่การผลิต การประกอบ การขาย ไปจนถึงการขนส่ง ทำให้ประชากรที่เป็นแรงงานสำคัญของประเทศมีแหล่งรายได้ อุตสาหกรรมนี้จึงมีบทบาทอย่างมากในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนาม นอกจากนี้เวียดนามเป็นฐานการผลิตและประกอบรถยนต์ให้กับบริษัทผู้ผลิตจากต่างประเทศหลายราย เวียดนามยังมีรถยนต์ “Vinfast” ซึ่งประกอบในเวียดนาม และขยายการลงทุนไปยังต่างประเทศด้วย

## สัดส่วนต่อ GDP ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในตลาดต่าง ๆ



Source: Eurostat, VietinBank Securities

Graphic© Asia Briefing Ltd.

ที่มา: Dezan Shira & Associates

การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในเวียดนามได้กระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมสนับสนุนต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก พลาสติก และอิเล็กทรอนิกส์ การนำเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูงมาใช้ยังช่วยเพิ่มความสามารถในการผลิตและยกระดับมาตรฐานคุณภาพของอุตสาหกรรมในเวียดนามมากขึ้น เวียดนามจึงเน้นการบูรณาการเข้ากับห่วงโซ่อุปทานยานยนต์โลก (Global Supply Chain) และส่งเสริมความร่วมมือกับบริษัทยานยนต์ชั้นนำระดับโลก

อย่างไรก็ตาม ตลาดภายในประเทศของเวียดนามยังถือเป็นตลาดเกิดใหม่สำหรับธุรกิจยานยนต์ (Emerging Market) เนื่องจากเวียดนามยังมีสัดส่วนผู้มียานยนต์เป็นจำนวนน้อย เทียบกับจำนวนผู้ที่ต้องการมียานยนต์เป็นของตนเอง เนื่องจากผู้บริโภคเวียดนามยังเห็นว่า การซื้อรถยนต์เป็นการลงทุนที่สูงของครอบครัว ทั้งนี้ นอกเหนือจากความต้องการซื้อรถยนต์ที่คำนึงถึงความปลอดภัยและความสะดวกสบายในเวียดนาม รถยนต์ถือเป็นสัญลักษณ์ของความสำเร็จ แสดงความมั่งคั่ง ทำให้ตลาดรถยนต์เวียดนามมีโอกาสในการขยายตัวไปพร้อมกับการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลาง – สูงในเวียดนาม

การเข้ามาของรถยนต์ไฟฟ้า EV (Electric Vehicles) ในเวียดนาม ในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา ความนิยมใช้งานยังไม่มากนัก เนื่องจาก สถานีชาร์จรถ EV ยังมีน้อย และรถยนต์ไฟฟ้า EV มีราคาค่อนข้างแพงสำหรับคนเวียดนาม พบว่าผู้บริโภคชาวเวียดนามที่วางแผนซื้อรถยนต์คันใหม่ มีเพียงร้อยละ 34 ที่เลือกซื้อรถยนต์ไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม คาดว่าตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในเวียดนามยังมีโอกาสที่จะเติบโต เนื่องจากนโยบายรัฐบาลเวียดนามให้การส่งเสริม/สนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า อาทิ การคืนภาษี และการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง การสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน การค้า Carbon Credit เพื่อช่วยลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

### 1.3 ภาพรวมตลาดรถยนต์ในประเทศเวียดนามในปัจจุบัน

#### ตลาดรถยนต์เวียดนาม

ตลาดรถยนต์ของเวียดนามกำลังเติบโต สะท้อนถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจในประเทศและภูมิภาค ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันการเติบโตนี้ได้แก่ การขยายตัวของกลุ่มประชากรรายได้ปานกลาง กำลังซื้อที่เพิ่มขึ้น และการพัฒนาเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง จากปี 2560 ถึง 2565 อุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนามมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.1 ต่อปี และในปี 2565 รายได้รวมของอุตสาหกรรมสูงถึง 14 พันล้านเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตามในปี 2566-2567 ตลาดรถยนต์เวียดนามเผชิญกับความท้าทายครั้งสำคัญ เนื่องจากยอดขายลดลงอย่างมาก เป็นผลมาจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น สภาวะเศรษฐกิจที่มีความผันผวน และการสิ้นสุดของนโยบายลดค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์

#### ยอดจำหน่ายรถยนต์ในเวียดนาม

ในปี 2566 ยอดขายรถยนต์เวียดนาม จากการเปิดเผยของสมาคมผู้ผลิตรถยนต์เวียดนาม (Vietnam Automobile Manufacturers' Association : VAMA) อยู่ที่ 301,989 คัน (ไม่รวมยอดของรถยนต์ VinFast และ Hyundai) ลดลงกว่าร้อยละ 25 จากปี 2565 โดยแบ่งเป็น ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger car) อยู่ที่ 230,706 คัน ลดลงร้อยละ 27 จากปีที่ผ่านมา ในขณะที่รถยนต์โดยสารเชิงพาณิชย์ (Commercial vehicles) มียอดขายที่ 69,078 ลดลงร้อยละ 16 และรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (Special-purpose vehicles) ลดลงร้อยละ 56 ยอดขายรถยนต์นำเข้าประเภท Completely knocked down (CKD) อยู่ที่ 181,380 คัน และรถยนต์นำเข้าประกอบเสร็จ Completely-built-up (CBU) อยู่ที่ 120,609 คัน ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 20 และร้อยละ 32 ตามลำดับ

บริษัท TC Group โรงงานผลิตและ Official retailer ของ Hyundai ในเวียดนาม รายงานปริมาณการจำหน่ายรถยนต์แบรนด์ Hyundai ในปี 2566 อยู่ที่ 67,4750 คัน ซึ่งถือเป็นรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายสูงที่สุดในเวียดนาม ตามมาด้วยรถยนต์ Toyota ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 57,414 คัน และรถยนต์ Ford ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 38,322 คัน รถยนต์ Mitsubishi ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 30,894 คัน รถยนต์ Honda ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 23,802 คัน รถยนต์ Suzuki ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 13,317 คัน

บริษัท THACO ของเวียดนามที่เป็นผู้ผลิต และจำหน่ายแบรนด์รถยนต์จากต่างประเทศหลายแบรนด์ อาทิ KIA, Mazda, Peugeot และ BMW รวมถึงรถยนต์บรรทุก และรถบัสภายใต้แบรนด์ THACO มียอดขาย 97,718 คัน

จากรายงานของ สมาคมผู้ผลิตรถยนต์เวียดนาม (VAMA) รถยนต์ที่ได้รับความนิยมสูงสุดในเวียดนาม ได้แก่ รถยนต์แบรนด์ Mitsubishi รุ่น Xpander โดยมียอดจำหน่ายอยู่ที่ 19,740 คัน ตามมาด้วยรถยนต์แบรนด์ Hyundai Accent โดยมียอดจำหน่ายอยู่ที่ 17,452 คัน และรถยนต์ Mazda CX-5 โดยมียอดจำหน่ายอยู่ที่ 16,808 คัน

ทั้งนี้ ในปี 2567 พบว่า ยอดขายรถยนต์ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ลดลงร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับเดือนมกราคม 2567 และลดลงร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ต่ำสุดใน

รอบ 5 ปีที่ผ่านมา ทำให้ผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายในประเทศต้องปรับกลยุทธ์เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน แม้ว่าแนวโน้มในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 จะไม่สดใส แต่ผู้เชี่ยวชาญบางคนยังคงคาดการณ์ถึงการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปในครึ่งหลังของปี โดยได้รับแรงหนุนจากการปรับปรุงเศรษฐกิจและการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่

ส่วนหนึ่งของตลาดที่ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องคือรถยนต์ไฟฟ้า (EV) แม้จะมีสัดส่วนเพียงเล็กน้อยของยอดขายรถยนต์ทั้งหมด แต่รถยนต์ไฟฟ้าในเวียดนามกำลังเป็นที่นิยมมากขึ้น โดยคาดการณ์ว่าจะมีการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 26 ตั้งแต่ปี 2566 ถึง 2575 อย่างไรก็ตาม ตลาดยังคงเผชิญกับความท้าทายสำคัญ เช่น ต้นทุนที่สูง โครงสร้างพื้นฐาน(สถานีชาร์จ) ที่ยังไม่เพียงพอ และการขาดศูนย์บริการซ่อมรถ EV

รัฐบาลเวียดนามมีบทบาทสำคัญในการออกนโยบายกระตุ้นการฟื้นตัวของตลาด เช่น การลดภาษีการบริโภคพิเศษ และการยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า การสนับสนุนจากรัฐบาลเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการบริโภค และดึงดูดการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์เข้ามาลงทุนในเวียดนาม

### **ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์เวียดนาม**

ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ของเวียดนามกำลังเติบโตและมีแนวโน้มที่จะเติบโตต่อเนื่อง ตามปริมาณการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นของคนเวียดนาม ส่งผลให้ความต้องการชิ้นส่วน อะไหล่และอุปกรณ์เสริมรถยนต์สูงขึ้น ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ โดยผู้ผลิตอะไหล่รถยนต์ในเวียดนามประกอบด้วยผู้ผลิตในประเทศและโรงงานผู้ผลิตที่ลงทุนจากต่างประเทศ สินค้ากลุ่มอะไหล่ที่มีจำหน่ายในตลาดเวียดนาม รวมถึงส่วนประกอบสำหรับเครื่องยนต์ (Engine components) ยางรถยนต์ (Tire) แบตเตอรี่ (Batteries) และอุปกรณ์สำหรับตกแต่งรถยนต์ (Interior accessories) ตลาดสินค้าอะไหล่รถยนต์ในเวียดนามมีการแข่งขันสูง ปัจจัยสำคัญในการแข่งขัน ได้แก่ การนำนวัตกรรมมาพัฒนาสินค้าให้สามารถตอบโจทย์ความต้องการของผู้บริโภคและได้มาตรฐานตามกฎหมาย (Regulatory standards) ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงตลาดอะไหล่ยานยนต์ ได้แก่ การขยายตัวของรถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์ Hybrid ซึ่งจะสร้างโอกาสสำหรับอะไหล่รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Auto parts) ขณะที่ความต้องการอะไหล่รถยนต์ที่ไม่ใช่รถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มลดลง

### **ความท้าทายของตลาดชิ้นส่วนและอะไหล่**

ตลาดชิ้นส่วนและอะไหล่ในเวียดนามยังมีปัญหาอะไหล่ชิ้นส่วนปลอม และขาดการควบคุมด้านมาตรฐาน ประเด็นเรื่องการควบคุมคุณภาพ (Quality control) และความปลอดภัยผู้บริโภค (Consumer safety) เป็นประเด็นที่ต้องจับตามอง รวมถึงการแข่งขันกับสินค้านำเข้าที่มีราคาถูก และประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและการปล่อยมลพิษ (Emission)

### **ผู้ผลิตรายหลักในตลาด (Key Players)**

ผู้ผลิตรายหลักในตลาดชิ้นส่วน อะไหล่และส่วนประกอบยานยนต์ในเวียดนาม ได้แก่ บริษัท Bosch Vietnam, บริษัท Denso Vietnam, บริษัท Aisin Seiki Co., Ltd. โดย บริษัท Bosch Vietnam เป็นผู้นำในตลาดชิ้นส่วน อะไหล่และส่วนประกอบ ซึ่งมีการจัดการระบบและเทคโนโลยีด้านความปลอดภัย บริษัท Denso Vietnam ผลิตและจำหน่ายสินค้าชิ้นส่วนและอะไหล่อิเล็กทรอนิกส์และระบบความร้อน (Thermal



Systems) บริษัท Aisin Seiki Co., Ltd. ระบบส่งกำลังและระบบเกียร์ และระบบขับเคลื่อนรถยนต์ (Drivetrain components)

### **ปัจจัยขับเคลื่อนตลาดอะไหล่รถยนต์เวียดนาม**

ปัจจัยหลักที่ขับเคลื่อนตลาดอะไหล่รถยนต์ในเวียดนาม ได้แก่ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในเวียดนาม การที่เวียดนามมีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในโรงงานผลิตและประกอบรถยนต์เพื่อการจำหน่ายในประเทศ และเพื่อส่งออก ทำให้มีความต้องการชิ้นส่วน ส่วนประกอบยานยนต์ (Auto Parts and Accessories) กำลังซื้อของผู้บริโภคภายในประเทศจากการขยายตัวของเศรษฐกิจเวียดนาม ส่งผลให้ตลาดอะไหล่สำหรับการปรับแต่งซ่อมแซมรถยนต์ (Aftermarket) ในเวียดนามเติบโตมากขึ้น เนื่องจากผู้บริโภคมีความต้องการชิ้นส่วนที่ช่วยปรับแต่ง เพิ่มประสิทธิภาพ รูปลักษณ์ และความสะดวกสบายของรถยนต์มากขึ้น

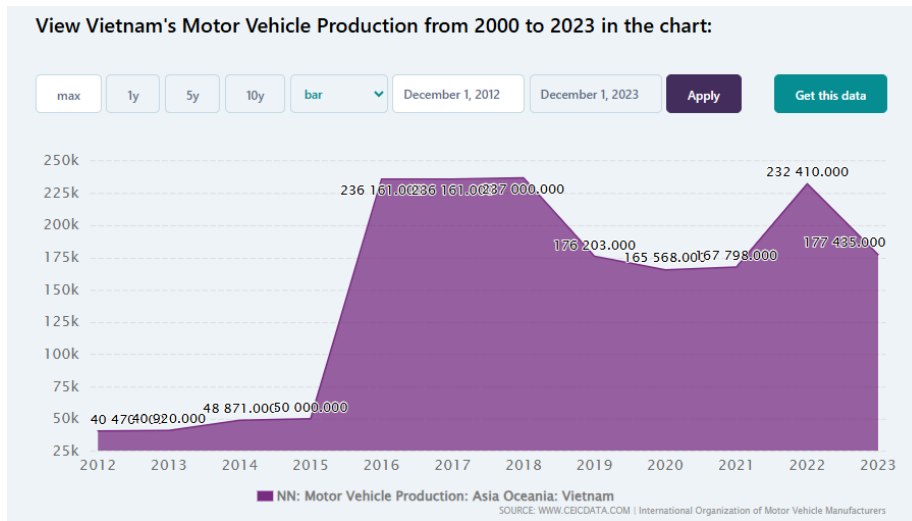
## **1.4 ห่วงโซ่อุปทานและการผลิต**

### **อุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนาม**

อุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนามกำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ รัฐบาลเวียดนามมีนโยบายที่สนับสนุนการผลิตในประเทศและการลดการพึ่งพาการนำเข้า การเปลี่ยนแปลงนี้ได้รับแรงผลักดันจากภาคเอกชนเวียดนาม นำโดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติเวียดนามรายแรก ได้แก่ VinFast ซึ่งได้ลงทุนตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในเวียดนาม และสร้างระบบนิเวศที่สนับสนุนกระบวนการผลิตทั้งระบบ ตั้งแต่การจัดหาชิ้นส่วน ถึงการประกอบรถยนต์

สถานการณ์การผลิตรถยนต์ของเวียดนาม ในปี 2566 เวียดนามมีการผลิตรถยนต์ ประมาณ 177,435 คัน ลดลงจากปี 2565 ที่มีการผลิตรถยนต์อยู่ที่ 232,410 คัน หรือลดลงถึงร้อยละ 23 (อ้างอิงข้อมูลจาก International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) เนื่องจากในปี 2565 ซึ่งเป็นช่วงหลังการแพร่ระบาด COVID-19 ผู้บริโภคที่ความต้องการซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2562 – 2564 ซึ่งไม่สามารถซื้อได้ในช่วงดังกล่าว มีการซื้อเพิ่มขึ้นในปี 2565 ทำให้มีความต้องการรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับในช่วงการแพร่ระบาดของ Covid-19 ในปี 2562 รัฐบาลเวียดนามมีนโยบายลดค่าธรรมเนียมในการขึ้นทะเบียนรถยนต์ที่ผลิตในเวียดนามลงถึงร้อยละ 50 ระหว่าง 1 มกราคม – 30 มิถุนายน 2565 เพื่อช่วยกระตุ้นอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้มีการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นรองรับความต้องการ ปริมาณการผลิตรถยนต์เวียดนามในปี 2566 ลดลงเนื่องจากเศรษฐกิจชะลอตัว ทำให้ความต้องการสินค้าฟุ่มเฟือย เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตรถยนต์ของเวียดนามเพิ่มขึ้นถึง 3.54 เท่าจากปี 2558 ซึ่งมีปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศเพียง 50,000 คัน ในเวลาไม่ถึง 10 ปี สะท้อนการเติบโตอย่างรวดเร็วในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ของเวียดนาม

## สถิติการผลิตรถยนต์ของเวียดนามระหว่างปี 2543 – 2566 (2000 – 2023)



การมุ่งสู่การพึ่งพาตนเองเป็นเส้นทางที่ท้าทาย แต่ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศอย่าง VinFast ยังคงแสดงถึงความมุ่งมั่นในการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา เพื่อให้เทียบเคียงมาตรฐานสากลได้ และมีการจัดการห่วงโซ่อุปทานที่ซับซ้อนทั่วโลก รวมถึงการรับมือกับความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์เป็นอีกหนึ่งความท้าทายที่ผู้ผลิตต้องเผชิญ

แนวโน้มในอนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนามยังคงเป็นบวก และมีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ระดับโลกที่เพิ่มขึ้น การลงทุนจากต่างประเทศ เช่น จากบริษัท Toyota, Ford และ Hyundai ได้ช่วยยกระดับมาตรฐานคุณภาพและขับเคลื่อนนวัตกรรมในอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม การถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้จากการลงทุนเหล่านี้ยังเสริมสร้างรากฐานสำหรับการเติบโตในอนาคต

เวียดนามยังคงมีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนยานยนต์ระดับโลก การส่งออกผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนรถยนต์ เช่น สายไฟ ชิ้นส่วนยานยนต์ และยางรถยนต์ ช่วยตอกย้ำตำแหน่งของประเทศในตลาดโลก ความได้เปรียบทางการแข่งขันของเวียดนามมาจากทักษะการแปรรูปที่ซับซ้อน และการลงทุนจากบริษัทต่างประเทศ เช่น ยามาฮ่า และซูมิโตโม ที่ส่งเสริมการสร้างงาน การพัฒนาทักษะ และการถ่ายทอดเทคโนโลยี

### การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

ในปี 2566 เวียดนามมีการนำเข้ารถยนต์ประมาณ 119,000 คัน ลดลงจากปี 2565 และ 2564 ที่มีการนำเข้ารถยนต์ประกอบเสร็จ (CBU) จำนวน 163,333 คัน และ 160,000 คัน ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจากประเทศไทย และอินโดนีเซีย โดยเป็นการนำเข้าจากไทยร้อยละ 45.7 และนำเข้าจากอินโดนีเซียร้อยละ 36.9 ซึ่งไทยและอินโดนีเซียได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีร้อยละ 0 ภายใต้กรอบความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Agreement : AFTA) โดยรถยนต์ที่มีการนำเข้าจากไทยมากที่สุด ได้แก่ Toyota Corolla Cross, Ford Everest, Ford Ranger, Honda HR-V และรถยนต์ที่นิยมนำเข้าจาก

อินโดนีเซีย ได้แก่ Mitsubishi Xpander, Toyota Wigo, Suzuki XL7 และ Honda BR-V เวียดนามยังมีการนำเข้ารถยนต์จาก ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และเยอรมนีด้วย

### ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์

ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของเวียดนาม ซัพพลายเออร์แบ่งออกเป็น 3 ระดับตามบทบาทในห่วงโซ่อุปทานและลักษณะของผลิตภัณฑ์หรือบริการ:

#### 1. ซัพพลายเออร์ระดับที่ 1:

- ซัพพลายเออร์โดยตรง: จัดหาส่วนประกอบโดยตรงกับโรงงานผู้ผลิต (OEM)
- ส่วนประกอบที่มีมูลค่าสูง: จัดหาส่วนประกอบหรือระบบที่สำคัญจำเป็นสำหรับการประกอบขั้นสุดท้ายของยานพาหนะ
- การทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด: มักจะมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับผู้ผลิต OEM มีความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนา (R&D) นวัตกรรม

#### 2. ซัพพลายเออร์ระดับที่ 2:

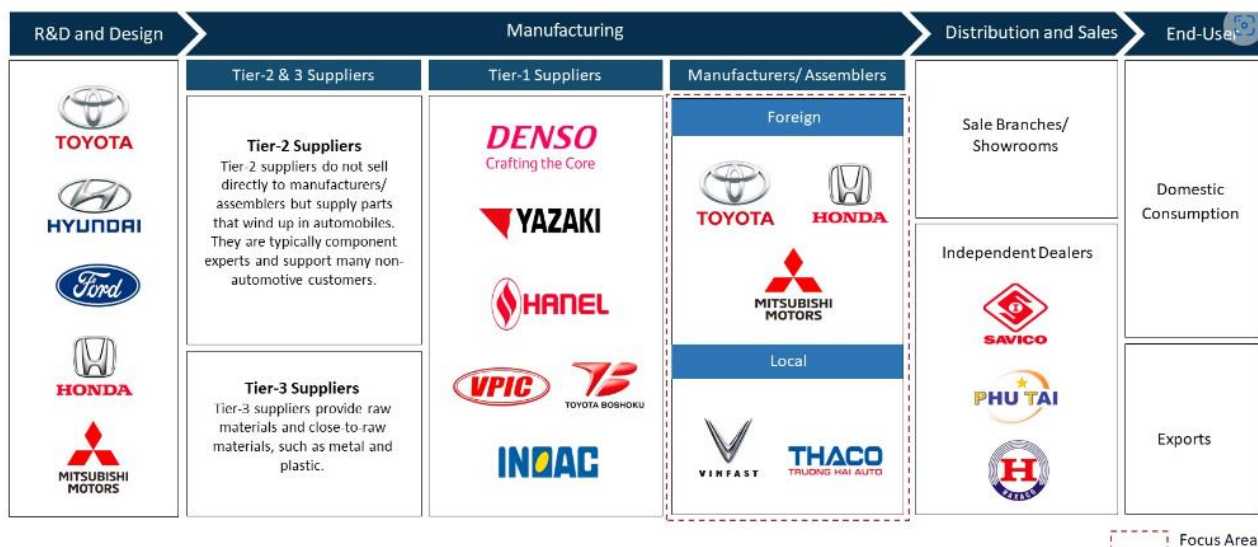
- Sub-Supplier: จัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการให้กับซัพพลายเออร์ระดับที่ 1
- ส่วนประกอบระดับกลาง: จัดเตรียมส่วนประกอบรอง หรือวัตถุดิบที่ส่งให้ซัพพลายเออร์ระดับที่ 1
- อิทธิพลโดยตรงน้อยลง: มีความสัมพันธ์ทางอ้อมกับผู้ผลิต OEM และมีอิทธิพลน้อยต่อคุณภาพผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย

#### 3. ซัพพลายเออร์ระดับที่ 3:

- ซัพพลายเออร์วัตถุดิบ: จัดหาวัสดุพื้นฐานหรือส่วนประกอบพื้นฐานให้กับซัพพลายเออร์ระดับที่ 2
- บทบาทพื้นฐาน: มุ่งเน้นไปที่การสกัด หรือแปรรูปวัตถุดิบขั้นต้น เช่น โลหะหรือพลาสติก
- การโต้ตอบโดยตรงน้อยที่สุด: มีการโต้ตอบโดยตรงกับผู้ผลิต OEM เพียงเล็กน้อยหรือไม่มีเลย

แผนภาพแสดงห่วงโซ่มูลค่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในเวียดนาม

## Automobile Industry Value Chain in Vietnam



ห่วงโซ่อุปทานของชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ในเวียดนาม ประกอบด้วย โรงงานผู้ผลิตภายในประเทศ และซัพพลายเออร์ชิ้นส่วนและส่วนประกอบชิ้นนำจากต่างประเทศ ซัพพลายเออร์ระดับ Tier-1 ทำหน้าที่สำคัญในการจัดหาส่วนประกอบหลักให้กับผู้ผลิตรถยนต์โดยตรง และเป็นส่วนสำคัญของห่วงโซ่อุปทานที่มีการผสมผสานระหว่างความเชี่ยวชาญในท้องถิ่นและมาตรฐานสากล

ซัพพลายเออร์ระดับ Tier-2 และ Tier-3 มีบทบาทสำคัญในการจัดหาส่วนประกอบและวัตถุดิบขนาดเล็กที่จำเป็นสำหรับซัพพลายเออร์ระดับ Tier-1 แม้จะมีความสำคัญ แต่กลุ่มนี้ยังต้องพึ่งพาวัตถุดิบนำเข้าเพื่อลดช่องว่างในกำลังการผลิตในท้องถิ่น ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่ต้องพัฒนาและปรับปรุงต่อไป

ขั้นตอนการผลิตและการประกอบซึ่งมี VinFast เป็นผู้บุกเบิกการผลิตในเวียดนาม ร่วมกับผู้ผลิตระดับนานาชาติ เช่น Toyota, Ford, และ Honda เป็นการรวมองค์ประกอบต่าง ๆ จากหลายชั้นของห่วงโซ่อุปทานเพื่อผลิตรถยนต์

ระบบนิเวศน์ของห่วงโซ่อุปทานนี้มีความซับซ้อนและต้องการประสิทธิภาพ คุณภาพ และต้นทุนเวลาเพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างราบรื่น การพัฒนาในด้านนี้สะท้อนถึงความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม ที่พยายามในการลดการพึ่งพาการนำเข้าสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมที่พึ่งพาตนเอง

นโยบายภาครัฐในการส่งเสริมลงทุนด้านเทคโนโลยีและการพัฒนาทักษะเป็นกุญแจสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถของซัพพลายเออร์ระดับ Tier-2 และ Tier-3 ช่วยลดการพึ่งพาการนำเข้าและกระตุ้นนวัตกรรมในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ

#### **ภูมิภาคต่าง ๆ ของเวียดนามมีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานนี้:**

**ภาคเหนือ:** เป็นฐานการผลิตในด้านการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ดึงดูดบริษัทระดับโลก เช่น Ford และ Honda

**ภาคกลาง:** เป็นแหล่งผลิตมีศักยภาพในการเติบโตด้วยการลงทุนเชิงกลยุทธ์และสิ่งจูงใจจากรัฐบาล

**ภาคใต้:** โดยเฉพาะนครโฮจิมินห์ มีความโดดเด่นในฐานะศูนย์กลางการผลิตที่สำคัญ โครงสร้างพื้นฐานที่ดีช่วยให้การผลิตและการส่งออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ถึงแม้ว่าภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในเวียดนาม ยังคงเผชิญความท้าทายต่าง ๆ เช่น ปัญหาด้านโลจิสติกส์ การพึ่งพาวัตถุดิบนำเข้า และสภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบที่ซับซ้อน การพัฒนาของอุตสาหกรรมยังคงมีแนวโน้มการเติบโตที่ดี จากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและการกระจายแหล่งวัตถุดิบ การเข้าร่วมข้อตกลงการค้าภายใต้กรอบต่าง ๆ อาทิ The Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) และ EU-Vietnam Free Trade Agreement (EVFTA) ยังช่วยลดภาษี และช่วยดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ทำให้เกิดการพัฒนากิจกรรมของแรงงานในประเทศ การสร้างแรงงานที่มีฝีมือ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศมีแข็งแกร่งมากขึ้น

## II. สถานการณ์ตลาดรถยนต์เวียดนาม

ในปี 2566 ตลาดรถยนต์ในเวียดนามประสบกับภาวะถดถอยอย่างรุนแรง โดยยอดขายลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับก่อนหน้า ส่งผลกระทบต่อบริษัทรายใหญ่ส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม ในท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวลง พบว่า รถยนต์ Ford ได้รับผลกระทบน้อย และยังคงสามารถเติบโตได้ในสถานการณ์ดังกล่าว ความสำเร็จนี้มาจากการพัฒนาผลิตภัณฑ์และกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด ในขณะที่ยักษ์ใหญ่อันดับต้นๆ เช่น Toyota, Hyundai, Kia และ Mitsubishi ประสบกับยอดขายที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่รถยนต์ Ford ได้แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการปรับตัวและการตอบสนองต่อความต้องการของตลาดอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่เกือบ 60 รุ่น สะท้อนถึงวิสัยทัศน์ที่มุ่งเน้นดึงดูดความสนใจของผู้บริโภคและกระตุ้นยอดขาย

ในด้านของยานยนต์ไฟฟ้า (EV) VinFast ยังคงเป็นผู้นำด้วยส่วนแบ่งการตลาดสูง และเน้นนวัตกรรม การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตอบสนองความต้องการในตลาดยานพาหนะขนาดเล็กและรถยนต์ที่มีสมรรถนะในการขับขี่สูง

ในปี 2567 การฟื้นตัวของตลาดอาจถูกกระทบจากสภาวะความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจที่ยังคงมีอยู่ และแนวโน้มการใช้จ่ายของผู้บริโภคที่ระมัดระวัง ความสามารถของอุตสาหกรรมในการปรับตัวให้เข้ากับความท้าทายเหล่านี้จะเป็นปัจจัยสำคัญในตลาดรถยนต์ของเวียดนาม

### 2.1 ผู้เล่นหลักในอุตสาหกรรมยานยนต์

ตลาดรถยนต์ของเวียดนามเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูงและมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท Thaco Group และ Toyota ยังคงเป็นผู้นำตลาด VinFast กำลังเติบโตอย่างรวดเร็วและกลายเป็นคู่แข่งที่น่าจับตามอง โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า (EV)














Hyundai และ Ford ก็ยังคงรักษาตำแหน่งที่แข็งแกร่งในตลาด ทั้งสองแบรนด์นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด และความคุ้มค่าในการใช้งาน ทำให้ทั้งคู่ยังคงเป็นผู้เล่นหลักในตลาดรถยนต์เวียดนามที่มีการแข่งขันสูง



แบรนด์รถยนต์ที่ได้รับความนิยมในเวียดนาม ในปี 2566

### 10 HÃNG XE BÁN CHẠY NHẤT 2023

Đơn vị: xe

	Doanh số	So với 2022	Xe bán chạy nhất của hãng	Doanh số
 HYUNDAI	57.683	-18% ▼	 Accent	17.452
 TOYOTA	57.414	-37% ▼	 Vios	13.521
 KIA	40.773	-33% ▼	 Sonet	11.366
 FORD	34.461	30% ▲	 Ranger	16.085
 MAZDA	35.632	-1% ▼	 CX-5	16.808
 MITSUBISHI MOTORS	30.894	-22% ▼	 Xpander	19.740
 HONDA	23.802	-22% ▼	 City	9.894
 SUZUKI	4.069	-50% ▼	 XL7	2.526
 PEUGEOT	3.038	-70% ▼	Hãng không cung cấp doanh số cụ thể	
 ISUZU	755	-38% ▼	 D-Max	519

#### 1. Truong Hai Auto Joint Stock Company (THACO)

ส่วนแบ่งการตลาด: Thaco Group เป็นผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำในเวียดนามในปี 2566 ครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 34.6

แบรนด์: Thaco ผลิตและจำหน่ายรถยนต์จากแบรนด์ดังระดับโลก เช่น Kia, Mazda, Peugeot, BMW และ MINI1



Truong Hai Automobile Joint Stock Company (THACO) และ Thanh Cong Company ได้ดำเนินงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม THACO ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 2540 มีชื่อเสียงในการผลิตและจำหน่ายยานพาหนะที่หลากหลาย ตั้งแต่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปจนถึงรถเชิงพาณิชย์และยานพาหนะสำหรับการเกษตร

Thanh Cong Company ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 2542 พัฒนาและผลิตรถโดยสาร รถบรรทุก รถแทรกเตอร์ และเครื่องจักรอุตสาหกรรม ความร่วมมือระหว่าง Thanh Cong และ Hyundai สร้างศักยภาพการผลิตครอบคลุมทั้งรถยนต์โดยสารและรถยนต์เชิงพาณิชย์ภายใต้แบรนด์ Hyundai

THACO และ Thanh Cong มีแนวโน้มที่จะขยายการดำเนินงานและกระจายความเสี่ยงไปยังอุตสาหกรรมอื่น ๆ โดยเฉพาะ Thanh Cong ที่ได้ขยายขอบเขตการดำเนินงานไปยัง โรงแรม อสังหาริมทรัพย์ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และบริการทางการเงิน การขยายตัวนี้ไม่เพียงสะท้อนถึงการเติบโตของเศรษฐกิจเวียดนามเท่านั้น แต่ยังแสดงให้เห็นถึงความยืดหยุ่นและความสามารถในการปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ เพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่อาจเกิดขึ้น

## 2. Toyota

ส่วนแบ่งการตลาด: Toyota ครองส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 20.8 ภายในปี 2564

ความนิยม: มีความน่าเชื่อถือและแข็งแกร่งในตลาดเวียดนาม



Toyota Motor Vietnam (TMV) ผสมผสานกลยุทธ์ระดับโลกเข้ากับการปรับตัวในท้องถิ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเน้นการผลิตในประเทศ การพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน และการขยายตลาด

มีที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ของโรงงานผลิตหลักในจังหวัด Vinh Phuc ได้ให้ TMV ได้เปรียบอย่างมากทั้งในด้านการผลิตและการจัดจำหน่าย เป้าหมายการผลิตเบื้องต้นที่ 10,000 คันต่อปีของ TMV ได้เพิ่มขึ้นอย่างมากตามความต้องการของตลาดที่เติบโตอย่างรวดเร็ว

ความร่วมมือของ TMV กับซัพพลายเออร์ในท้องถิ่น โดยเฉพาะกับบริษัทในเวียดนาม 12 แห่ง แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ ความสัมพันธ์นี้ไม่เพียงช่วยปรับปรุงคุณภาพและความสามารถในการแข่งขันของซัพพลายเออร์ในท้องถิ่น แต่ยังช่วยรับประกันการจัดหาชิ้นส่วนที่มั่นคงสำหรับการผลิตของ TMV ทำให้บริษัทสามารถรักษามาตรฐานระดับสูงของการผลิตและการบริการในตลาดเวียดนาม

โครงการให้คำปรึกษาของ TMV ร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของเวียดนามยังเป็นตัวอย่งของการมีส่วนร่วมเชิงรุกในการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนรถยนต์ในประเทศ

### 3. VinFast

ส่วนแบ่งการตลาด: ภายในกลางปี 2567 VinFast ประสบความสำเร็จอย่างมากด้วยยอดขายรถยนต์ 25,190 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 116.4 จากปีก่อนหน้า

การเติบโต: การเติบโตอย่างรวดเร็วของ VinFast เป็นผลจากการขยายธุรกิจและการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า



VinFast ก่อตั้งขึ้นในปี 2560 เป็นตัวอย่างสำคัญของการเติบโตอย่างรวดเร็วและการมีวิสัยทัศน์ที่ชัดเจน ตั้งแต่การสร้างศูนย์การผลิตรถยนต์ที่ทันสมัยในเมืองไฮฟอง ประเทศเวียดนาม ไปจนถึงการเปิดตัวรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าคันแรก รุ่น Klara ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการขับเคลื่อนเทคโนโลยีและการออกแบบอย่างต่อเนื่อง

ความมุ่งมั่นของ VinFast ในการเป็นผู้นำด้านรถยนต์ไฟฟ้าและเทคโนโลยีการขับเคลื่อนอัตโนมัติถูกตอกย้ำด้วยการส่งมอบ VF e34 ซึ่งเป็นรถยนต์ไฟฟ้าคันแรกที่ผลิตในเวียดนาม เป็นความตั้งใจของบริษัทที่จะนำพาประเทศไปสู่ยุคใหม่ของการขนส่งที่ยั่งยืน



การมีส่วนร่วมของ VinFast ในงาน CES 2567 ด้วยการเปิดตัวแนวคิดรถยนต์ไฟฟ้าใหม่ รวมถึง eSUV VF 3 และรถจักรยานไฟฟ้า DrgnFly แสดงให้เห็นถึงความพยายามอย่างต่อเนื่องของบริษัทในการขยายสายผลิตภัณฑ์รถยนต์ไฟฟ้าและการเสริมสร้างความมุ่งมั่นต่ออนาคตที่ยั่งยืน

กลยุทธ์ด้านรถยนต์ไฟฟ้าของ VinFast ซึ่งรวมถึงการหยุดการผลิตรถยนต์สันดาปภายในสิ้นปี 2565 ได้ทำให้บริษัทเป็นผู้นำในการปฏิวัติรถยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะระดับโลก การตัดสินใจนี้ไม่เพียงแสดงถึงการก้าวสู่ยุคใหม่ของการขนส่งที่ปราศจากมลพิษ แต่ยังส่งสัญญาณถึงความสามารถของ VinFast ในการปรับตัวและนำพาอุตสาหกรรมยานยนต์ไปสู่ทิศทางที่ยั่งยืนมากยิ่งขึ้น VinFast ยังคงสร้างนวัตกรรมและขยายการแสดงตนไปทั่วโลก

#### 4. Hyundai

ส่วนแบ่งการตลาด: Hyundai ซึ่งครองตำแหน่งที่แข็งแกร่งในปี 2566 และลดลงเล็กน้อยในปี 2567 โดยมียอดขายรถยนต์ 20,175 คัน ลดลงร้อยละ 14.2

สายผลิตภัณฑ์: Hyundai นำเสนอรถยนต์หลากหลายประเภท รวมถึงรถซีดาน รถเอสยูวี และรถเพื่อการพาณิชย์



การลงทุนระหว่าง Hyundai และ Thanh Cong Group ภายใต้การก่อตั้ง Hyundai Thanh Cong Manufacturing Vietnam (HTMV) ถือเป็นก้าวสำคัญในการขยายตัวเชิงกลยุทธ์ในตลาดรถยนต์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยโรงงานผลิตที่ทันสมัยสองแห่งในสวนอุตสาหกรรม Giankou HTMV ได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของ Hyundai ในการนำเสนอนวัตกรรมและการพัฒนาที่ยั่งยืนในภูมิภาคนี้

การเปิดโรงงานแห่งที่สองเมื่อไม่นานมานี้ได้เพิ่มกำลังการผลิตอย่างมีนัยสำคัญ โดยคาดว่าจะบรรลุเป้าหมายการผลิตที่ 180,000 คันต่อปีภายในปี 2568

การเปิดตัว IONIQ 5 ซึ่งเป็นรถยนต์ไฟฟ้าคันแรกของ Hyundai ที่ผลิตในเวียดนาม สะท้อนให้เห็นโซลูชันการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการยึดมั่นในวิสัยทัศน์ของ Hyundai ในการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาค ยอดขายที่แข็งแกร่งของ Hyundai ในเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 62 ในปี 2566 เป็นเครื่องยืนยันถึงการเติบโตในตลาดและความเชื่อมั่นที่ผู้บริโภคมีต่อแบรนด์

## 5. Ford

ส่วนแบ่งการตลาด: Ford รักษาสถานะที่มั่นคงด้วยยอดขาย 17,651 คันภายในกลางปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันในปีก่อนหน้า

ประเด็นสำคัญ: Ford มีชื่อเสียงในด้านรถเอสยูวีและรถบรรทุก ซึ่งนิยมทั้งในเขตเมืองและในชนบท



การก่อตั้ง Ford Vietnam ในรูปแบบการร่วมทุนระหว่าง Ford Motor Company และ Song Cong Diesel Company ถือเป็นหนึ่งในความสำคัญในอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนาม โดยโรงงานประกอบหลักที่ตั้งอยู่ในจังหวัด Hai Duong นับเป็นฐานการผลิตที่สำคัญที่ช่วยให้ Ford Vietnam ขยายกำลังการผลิตได้ต่อเนื่อง และตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของตลาดเวียดนามได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทได้ดำเนินการเชิงรุกในการพัฒนาชุมชนผ่านโครงการการศึกษาและการส่งเสริมความปลอดภัยในการจราจร เพื่อแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและความตั้งใจที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคมท้องถิ่น

## 2.2 ผู้เล่นหลักในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในเวียดนาม หลายบริษัทมีความสำคัญต่อตลาด อย่าง Honda Vietnam, Hyundai Motor, Thanh Cong Group, Toyota Vietnam, Truong Hai Auto Corporation และ VinFast แล้ว และบริษัทเครือข่ายการผลิตในเวียดนามทั้งการประกอบรถยนต์และการจัดหาส่วนประกอบ ตลอดจนส่งออกไปยังตลาดอื่น ๆ ได้แก่

1. บริษัท Bosch Vietnam : ซัพพลายเออร์ชิ้นส่วนยานยนต์ด้านระบบการจัดการเครื่องยนต์ เทคโนโลยีความปลอดภัย และระบบส่งกำลัง ทั้งตลาดในประเทศและส่งออก



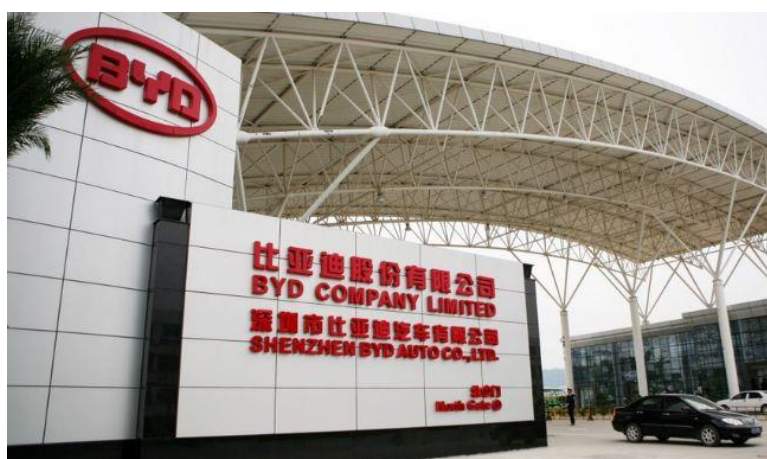
2. บริษัท DENSO Vietnam : บริษัทในเครือของบริษัท เด็นโซ่ คอร์ปอเรชั่นของญี่ปุ่น เด็นโซ่ เวียดนามเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและส่วนประกอบยานยนต์ขั้นสูง รวมถึงระบบปรับอากาศ โมดูลทำความเย็น ทำให้เครื่องยนต์และเซ็นเซอร์เย็นลง



3. บริษัท AISIN Seiki Vietnam เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม Toyota ผลิตชิ้นส่วนและระบบยานยนต์ เช่น ระบบส่งกำลังและส่วนประกอบ ระบบเบรก



4.บริษัท BYD: บริษัทรถยนต์ยักษ์ใหญ่ของจีน BYD กำลังขยายธุรกิจในประเทศไทย โดยมีแผนจะสร้างโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ BYD เป็นที่รู้จักทั่วโลกในด้านรถยนต์ไฟฟ้าและเทคโนโลยีแบตเตอรี่



5. Hoa Phat Group: ในฐานะบริษัทท้องถิ่น Hoa Phat Group ได้กระจายพอร์ตการลงทุนทางธุรกิจให้ครอบคลุมถึงการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ บริษัทผลิตผลิตภัณฑ์เหล็กและส่วนประกอบที่ใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์



บริษัทในประเทศอย่าง VinFast และ Thaco กำลังเร่งเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของตนอย่างรวดเร็ว โดยการลงทุนอย่างมากในโรงงานผลิต ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี และการขยายสายผลิตภัณฑ์เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดที่เติบโตขึ้น

### III การนำเข้ารถยนต์มายังเวียดนาม

การนำเข้ารถยนต์ไปยังเวียดนามเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจถูกควบคุมโดยกฎระเบียบที่ซับซ้อนซึ่งผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด อย่างไรก็ตาม กระบวนการนำเข้าได้รับการปรับปรุงให้มีความคล่องตัวมากขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา

โดยเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2563 เวียดนามได้ออกกฤษฎีกา ฉบับที่ 17 (Decree 17/2020) ปรับปรุงเงื่อนไขการนำเข้ารถยนต์ที่เคยกำหนดไว้ในกฤษฎีกา ฉบับที่ 116 (Decree 116/2017) จากเดิมกำหนดให้รถยนต์นำเข้าต้องถูกตรวจสอบคุณภาพความปลอดภัยในทุกล็อตที่นำเข้า ปรับเป็นตรวจสอบเฉพาะรถยนต์ล็อตแรกที่นำเข้า รวมทั้งยกเลิกการใช้หนังสือรับรองคุณภาพรถยนต์นำเข้า (Vehicle Type Approval Certificate: VTA) ที่ออกโดยหน่วยงานในประเทศผู้ส่งออก ปรับเป็นกำหนดให้โรงงานผลิตหรือประกอบรถยนต์ของประเทศผู้ส่งออก ต้องได้รับการประเมินโรงงานการผลิต (Conformity of Production : COP) โดยหน่วยงานตรวจสอบของเวียดนาม (Vietnam Register) ซึ่งผลการตรวจสอบและผลการตรวจประเมินจะมีอายุ 36 เดือน การผ่อนปรนกฎระเบียบการตรวจสอบรถยนต์นำเข้าของเวียดนาม ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออกรถยนต์มาในเวียดนามมากขึ้น

นอกจากนี้ ภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน (ATIGA) ซึ่งมีผลตั้งตั้งแต่ปี 2561 รถยนต์ประกอบสำเร็จ (CBU) ที่ผลิตในอาเซียน อาทิ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ที่มีการขึ้นส่วนในภูมิภาคมากกว่าร้อยละ 40 จะมีภาษีนำเข้าร้อยละ 0 จากเดิมที่จัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 30

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2565 เวียดนามได้ประกาศใช้กฤษฎีกา 126/2022 สำหรับอัตราภาษีพิเศษ (Special preferential import tariff) สำหรับความตกลง ATIGA ระหว่างปี 2565 – 2570 ซึ่งกำหนดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จ (CBU) ที่ผลิตในประเทศสมาชิกอาเซียน และเป็นไปตามเงื่อนไขถิ่นกำเนิดสินค้าและได้รับหนังสือรับรอง C/O Form D จะมีภาษีนำเข้าร้อยละ 0

ภายใต้กฎศีกา 125/2017 ผู้ที่ทำธุรกิจประกอบรถยนต์ (Assemblers) ในเวียดนาม ยังได้รับสิทธิประโยชน์จากการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ (Component) ในอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 0 สำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีขนาดเล็กกว่า 9 ที่นั่ง และชิ้นส่วนภายใต้ Customs code 98.49.11 – 98.49.40 นอกจากนี้ กฎศีกาที่ 125/2017 ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างภาษีการนำเข้ารถยนต์ในเวียดนาม จากโครงสร้างภาษี 4 ประเภทเหลือเพียง 2 ประเภท โดยพิจารณาจากขนาดเครื่องยนต์ รถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1 ลิตรหรือน้อยกว่าต้องเสียภาษีแบบคงที่ที่ 10,000 เหรียญสหรัฐฯ ส่งผลให้ต้นทุนการนำเข้ารถยนต์ขนาดเล็กเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่วนรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่กว่านั้น จะถูกเก็บภาษีตามลิตร ซึ่งอาจส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายตั้งแต่หลายหมื่นจนถึงหลายแสนเหรียญสหรัฐฯ

ระเบียบสำหรับรถยนต์ที่นำเข้ามาโดยไม่ใช้วัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ โดยกฎศีกาและหนังสือเวียนต่าง ๆ เช่น กฎศีกา 30/2024/NĐ-CP ลงวันที่ 7 มีนาคม 2567 และหนังสือเวียนเลขที่ 45/2022/TT-BTC เนื่องจากมีการกำหนดเงื่อนไขและขั้นตอนในการนำเข้ายานพาหนะ รวมถึงยานพาหนะที่จดทะเบียนในต่างประเทศ เอกสารเหล่านี้ให้ความสำคัญกับใบรับรองความปลอดภัยทางเทคนิคและการป้องกันสิ่งแวดล้อม และในบางกรณีจำเป็นต้องมีหนังสือรับรองจากหน่วยงานตัวแทนทางการทูตสำหรับยานพาหนะพวงมาลัยขวา

กรมสรรพากรมีการจัดเก็บภาษีที่เข้มงวดสำหรับยานพาหนะนำเข้า มีการตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างใกล้ชิด ดังนั้น การขอคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายหรือกระทรวงที่เกี่ยวข้องจึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้กระบวนการนำเข้าเป็นไปอย่างราบรื่น

การเปลี่ยนแปลงนี้ออกแบบมาเพื่อควบคุมการนำเข้ารถยนต์เก่า ส่งเสริมการใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูงในเมือง และสนับสนุนนโยบายด้านเศรษฐกิจและด้านสิ่งแวดล้อมของรัฐบาลในการลดความแออัดของการจราจรและมลพิษ พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ

## 1. ขั้นตอนการนำเข้ารถยนต์ใหม่

### เงื่อนไขการนำเข้า:

- บริษัทนำเข้าต้องมีใบอนุญาตประกอบธุรกิจที่รวมถึงการนำเข้ารถยนต์
- รถยนต์ใหม่ต้องเป็นไปตามมาตรฐานทางเทคนิคและสิ่งแวดล้อมที่ระบุในกฎศีกา 116/2017/ND-CP และหนังสือเวียน 03/2018/TT-BGTVT ที่ออกโดยกระทรวงคมนาคม

### เอกสารการนำเข้า:

- ใบรับรองการจดทะเบียนธุรกิจ: ต้องรวมถึงสาขาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ารถยนต์
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O): เพื่อระบุแหล่งกำเนิดของสินค้า หากมี C/O Form D จะได้รับอัตราภาษีนำเข้าเป็น 0
- ใบรับรองคุณภาพ ความปลอดภัย และการป้องกันสิ่งแวดล้อม: ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจในประเทศผู้ส่งออก
- สัญญาการขาย: สัญญาระหว่างผู้จัดจำหน่ายและผู้นำเข้า
- ใบแจ้งหนี้การค้า
- รายการบรรจุภัณฑ์
- ใบส่งสินค้า: เอกสารการขนส่งจากประเทศผู้ส่งออกไปยังเวียดนาม

### ขั้นตอนการนำเข้า:

- การอนุมัติก่อนการนำเข้า: ขอใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงการค้า
- การประกาศศุลกากร: ประกาศในระบบการผ่านพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ VNACCS
- การตรวจสอบสินค้าจริง: ศุลกากรจะตรวจสอบสภาพของรถยนต์และเปรียบเทียบกับเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- ชำระภาษีนำเข้าและภาษีอื่น ๆ:
  - ภาษีนำเข้า: เก็บจากมูลค่าของรถยนต์ที่นำเข้า ตามที่ระบุในกฎหมายภาษีศุลกากรนำเข้าและส่งออก (กฤษฎีกาที่ 57/2020/ND-CP)
  - ภาษีบริโภคพิเศษ (SCT): ใช้กับสินค้าหรู/ฟุ่มเฟือย รวมถึงรถยนต์ ตามกฎหมายภาษีบริโภคพิเศษ (กฤษฎีกาที่ 108/2015/ND-CP)
  - ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT): อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มมาตรฐานร้อยละ 10 นำไปใช้กับรถยนต์นำเข้า ตามกฎหมายภาษีมูลค่าเพิ่ม (กฤษฎีกาที่ 209/2013/ND-CP)
  - ภาษีป้องกันสิ่งแวดล้อม: ภาษีนี้อาจถูกนำไปใช้ขึ้นอยู่กับประเภทและคุณลักษณะของยานพาหนะ

Engine Size	Import Duty (%) (Article 1)	Special Consumption Tax (%) (Article 2)	VAT (%) (Article 3)
Below 1.5L	30%	35%	10%
From 1.5L to 2.5L	40%	50%	10%
Above 2.5L	60%	60%	10%

ที่มา: กฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีนำเข้าและส่งออก (กฤษฎีกาที่ 57/2020/ND-CP)

### ภายหลังผ่านพิธีการศุลกากรรถยนต์นำเข้าจะต้องดำเนินการ

- การตรวจสอบและควบคุมคุณภาพ: รถยนต์ต้องได้รับการตรวจสอบที่ศูนย์ตรวจสอบของกรมการขนส่งเวียดนาม
- การออกไปรับรองความปลอดภัยทางเทคนิค: ออกหลังจากที่รถยนต์ผ่านมาตรฐานที่กำหนด

## 2. ขั้นตอนการนำเข้ารถยนต์มือสอง

### เงื่อนไขการนำเข้า:

- รถยนต์มือสองต้องใช้งานมาไม่เกิน 5 ปีนับจากปีที่ผลิต และระยะทางการใช้งานต้องไม่เกิน 100,000 กิโลเมตร
- รถยนต์ต้องเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยทางเทคนิคและสิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย 116/2017/ND-CP

### เอกสารการนำเข้า:

- ไปรับรองการจดทะเบียนธุรกิจ: คล้ายกับรถยนต์ใหม่

- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O)
- เอกสารยืนยันว่ารถยนต์เป็นรถมือสอง: รวมถึงใบแจ้งหนี้การขาย, บัตรรับประกัน, และใบรับรองการตรวจสอบคุณภาพ
- ใบแจ้งหนี้การค้า
- รายการบรรจุภัณฑ์
- ใบส่งสินค้า
- เอกสารยืนยันระยะทางการใช้งานของรถยนต์

**ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร:**

- การประกาศศุลกากร: คล้ายกับรถยนต์ใหม่
- การตรวจสอบสินค้าจริง: ศุลกากรจะตรวจสอบระดับการใช้งานของรถยนต์ (โดยเฉพาะระยะทางการใช้งานและปีที่ผลิต)
- ข้าราชการนำเข้าและภาษีอื่น ๆ:
  - ภาษีนำเข้า: สูงกว่ารถยนต์ใหม่และขึ้นอยู่กับประเภทและขนาดเครื่องยนต์
  - ภาษีบริโภคพิเศษ: ตามที่กำหนดสำหรับรถยนต์มือสอง
  - ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT): ร้อยละ 10
  - ภาษีป้องกันสิ่งแวดล้อม: อาจถูกนำไปใช้ขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะ

Engine Size	Import Duty (%) (Article 1)	Special Consumption Tax (%) (Article 2)	VAT (%) (Article 3)
Below 1.5L	70%	45%	10%
From 1.5L to 2.5L	80%	55%	10%
Above 2.5L	100%	75%	10%

ที่มา: กฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีนำเข้าและส่งออก (กฎกระทรวงกำหนดเลข 57/2020/ND-CP)

**หลังจากเสร็จสิ้นขั้นตอนการนำเข้า:**

- การตรวจสอบและควบคุมคุณภาพ: รถยนต์มือสองจะต้องผ่านการตรวจสอบที่เข้มงวดมากขึ้นเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางเทคนิคและสิ่งแวดล้อม
- การออกใบรับรองความปลอดภัยทางเทคนิค: ออกให้ในกรณีหากรถยนต์ผ่านมาตรฐานที่กำหนด

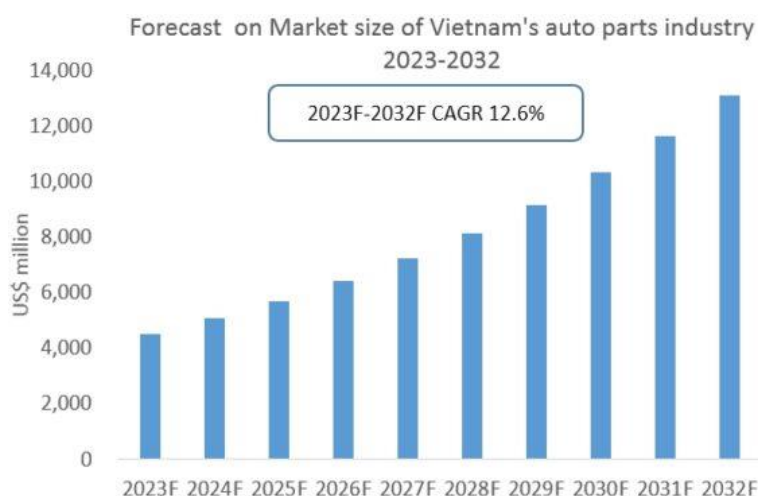
**IV. โอกาสและจุดแข็งของผู้ประกอบการไทย**

**1. การเติบโตอย่างต่อเนื่องของตลาดเวียดนาม**

ตลาดรถยนต์ของเวียดนามกำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้การเพิ่มขึ้นของรายได้ภายหลังหักภาษี (Disposable Income) ของครัวเรือนในเวียดนามเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ ผู้บริโภคเวียดนามสามารถซื้อหาสินค้าที่ตอบสนองความสะดวกสบายมากขึ้น ต้องการซื้อรถยนต์โดยส่วนบุคคลมากขึ้น ประกอบกับการขยายตัวของเมืองยังช่วยเร่งความต้องการรถยนต์ส่วนบุคคลและสถานะทางสังคมที่มาพร้อมกับการเป็นเจ้าของรถ ทำให้ผู้บริโภคมีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูงในเขตเมืองของเวียดนามหันมาซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น

แม้ว่าปัจจุบัน เวียดนามมียอดขายรถยนต์เฉลี่ยอยู่ที่ปีละประมาณ 230,000 คัน เทียบกับยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยที่มียอดขายเฉลี่ยอยู่ที่ปีละประมาณ 770,000 คัน หรือมากกว่าประมาณ 3.34 เท่า ขณะที่ประชากรเวียดนามมีกว่า 100 ล้านคน มากกว่าจำนวนประชากรของประเทศไทยที่มีประมาณ 66 ล้านคน ทำให้เวียดนามยังเป็นตลาดที่มีโอกาสขยายตัวของรถยนต์ส่วนบุคคลอีกมาก คาดการณ์ว่าตลาดรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในเวียดนามมีการเติบโต ประมาณการยอดขายรถยนต์ในเวียดนามจะสูงถึง 750,000 - 800,000 คันภายในปี 2568 นอกจากนี้จำนวนยอดขายรถยนต์ในประเทศที่เพิ่มขึ้นแล้ว ยังคาดการณ์ว่าในปี 2566 - 2575 ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ของเวียดนามจะยังเติบโตในอัตราเฉลี่ย (CAGR) ที่ร้อยละ 12.6 ตามการเติบโตของตลาดรถยนต์เวียดนาม

### พยากรณ์ขนาดตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ของเวียดนาม (2566 - 2575)



ที่มา: สมาคมผู้ผลิตรถยนต์ภาคใต้ (VAMA)

นอกจากนี้พบว่า อัตราการครอบครองรถยนต์ต่อหัวในเวียดนามยังคงอยู่ในอัตราน่าต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย (ในปี 2563 มีเพียงประมาณร้อยละ 5.7 ของครัวเรือนเวียดนามที่เป็นเจ้าของรถยนต์) ทำให้เวียดนามเป็นหนึ่งในประเทศที่ตลาดรถยนต์เติบโตเร็วที่สุดในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา คาดการณ์ว่าภายในปี 2568 ครัวเรือนเวียดนามจะมีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์อยู่ที่ร้อยละ 9 ซึ่งใกล้เคียงกับอินเดีย และฟิลิปปินส์ในปัจจุบัน และภายในปี 2573 อัตรานี้จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 การเติบโตดังกล่าวเป็นผลมาจากภาษีนำเข้ารถยนต์ที่ลดลงภายใต้ ATIGA ประกอบกับรายได้ของประชากรที่เพิ่มขึ้น

## 2. สิทธิประโยชน์จากภาษีนำเข้ารถยนต์ภายใต้ ATIGA

ภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน (ATIGA) ซึ่งมีผลตั้งตั้งแต่ปี 2561 รถยนต์ประกอบสำเร็จ (CBU) ที่ผลิตในอาเซียน อาทิ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ที่มีชิ้นส่วนผลิตภายในภูมิภาคมากกว่าร้อยละ 40 จะมีภาษีนำเข้าลดลงเป็นร้อยละ 0 จากเดิมที่จัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 30 โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2565 เวียดนามได้ประกาศใช้กฎศีกา 126/2022 สำหรับอัตราภาษีพิเศษ (Special preferential import tariff) สำหรับความตกลง ATIGA ระหว่างปี 2565 - 2570 กำหนดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จ (CBU) ที่ผลิตในประเทศสมาชิกอาเซียน และเป็นไปตามเงื่อนไขถิ่นกำเนิดสินค้าและได้รับหนังสือรับรอง C/O Form D จะมีภาษีนำเข้าร้อยละ 0



ถือเป็นข้อได้เปรียบสำคัญของไทยในการส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดเวียดนาม ส่งผลให้ไทยเป็นผู้ส่งออกรถยนต์สำคัญในเวียดนาม อ้างอิงข้อมูลจากเว็บไซต์ Thaibiz-Vietnam เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2566 โดยในปี 2566 กรมศุลกากรเวียดนาม รายงานว่า โดยภาพรวมแล้วทั้งประเทศมีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Complete built-up: CBU) ทุกชนิดอยู่ที่ 76,291 คัน โดยมีมูลค่าซื้อขายรวมอยู่ที่ 1,785 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตั้งแต่ช่วงต้นปีจนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2566 แสดงให้เห็นว่ามีปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.4 และมูลค่าการซื้อขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2565

ในช่วงครึ่งปีแรกของ 2566 ประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่เวียดนามนำเข้ารถยนต์มากที่สุด จำนวนกว่า 32,373 คัน ด้วยมูลค่าการซื้อขายที่ประมาณ 678.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ราคารถยนต์ที่นำเข้ามาจากไทยโดยเฉลี่ยประมาณคันละ 21,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 500 ล้านดอลลาร์ต่อคัน และรุ่นของรถยนต์ที่นิยมนำเข้ามา เช่น Toyota Corolla Cross, Ford Everest, Ford Ranger, Honda HR-V

เวียดนามมีการนำเข้าจากประเทศอินโดนีเซียจำนวน 25,979 คัน และมูลค่าการซื้อขายของรถยนต์นำเข้าอยู่ที่ 351.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งราคารถยนต์นำเข้าจากอินโดนีเซียประมาณราคากว่า 13,500 เหรียญสหรัฐต่อคัน หรือประมาณ 315 ล้านดอลลาร์ต่อคัน รุ่นของรถยนต์นำเข้าคือ Mitsubishi Xpander, Toyota Wigo, Suzuki XL7 และ Honda BR-V

ไทย อินโดนีเซีย และจีนมีปริมาณการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปเข้าสู่เวียดนามในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2566 ถึงร้อยละ 90.5 หรือ 64,201 คัน

### 3. ผู้ผลิตเวียดนามยังคงต้องพึ่งพิงการนำเข้าชิ้นส่วน และอะไหล่รถยนต์จากต่างประเทศ

ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ในเวียดนาม ยังจะต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศในอัตราที่สูง ในปี 2565 เวียดนามมีการนำเข้าชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ จากเกาหลีใต้ จีน ไทย และญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 83 ของการนำเข้าทั้งหมด ทำให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ของเวียดนามมีความเสี่ยงที่จะเกิดภาวะชะงักงันจากเหตุการณ์ไม่คาดคิดต่าง ๆ ได้ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการผลิต ต้นทุนที่สูงขึ้น เวียดนามจึงมีเป้าหมายในการลดการพึ่งพาการนำเข้าอะไหล่และชิ้นส่วนยานยนต์ และมีความต้องการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industry) ในปัจจุบันเวียดนามยังเป็นตลาดที่มีศักยภาพสำหรับสินค้าชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ส่งออกของไทย และเนื่องจากแนวโน้มการส่งเสริมรถยนต์พลังงานไฟฟ้า และพลังงานสะอาดของรัฐบาลเวียดนาม ผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ในด้านความต้องการชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์สันดาปลดลง และมีความต้องการชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น

### V. ความท้าทายของตลาดเวียดนาม

ถึงแม้เวียดนามจะเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงสำหรับการส่งออกรถยนต์ ไทยมีการส่งออกรถยนต์มายังเวียดนามเป็นอันดับที่ 1 แต่พบว่าตลาดเวียดนามมีปัจจัยที่เป็นอุปสรรคและความท้าทายของผู้ส่งออกรถยนต์จากไทยเช่นกัน นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามมีความต้องการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศให้มีความแข็งแกร่งลดการพึ่งพาการนำเข้า ทำให้ตลาดเวียดนามมีทั้งโอกาสและความท้าทาย

จากการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเพื่อแข่งขันกับรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ รวมถึงการนำเข้าจากไทย โดยความท้าทายของตลาดเวียดนาม อาทิ

### 1. ผลกระทบจากนโยบายสนับสนุนภายในประเทศ

ตั้งแต่ปี 2564 รัฐบาลเวียดนามได้ออกนโยบายสนับสนุนผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศหลายรายการ ซึ่งอาจสร้างความได้เปรียบและผลกระทบทางอ้อมเหนือรถยนต์นำเข้า เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 นาย Le Minh Khai รองนายกรัฐมนตรีเวียดนามได้ลงนามกฎกระทรวงที่ 103/2021/ND-CP อนุมัติการลดค่าธรรมเนียบจดทะเบียนรถยนต์ที่ผลิตหรือประกอบภายในประเทศร้อยละ 50 ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 หลังจากนั้น จะกลับไปใช้อัตราค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงที่ 20/2019/ND-CP

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2564 รัฐบาลเวียดนามออกกฎกระทรวงที่ 104/2021/ND-CP อนุมัติขยายเวลาการชำระภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ

นอกจากนี้ เวียดนามจะส่งเสริมการลงทุนด้านการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายให้เวียดนามเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าในอีก 5 ปีข้างหน้า โดยสภาแห่งชาติเวียดนามมีมติเห็นชอบให้ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle) เป็นระยะเวลา 5 ปี ปรับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2565 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2570 และรัฐบาลเวียดนามออกข้อพิจารณาแยกเว้นค่าจดทะเบียนครั้งแรกสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่เป็นระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2565 และในช่วง 2 ปีต่อไป ให้เรียกเก็บค่าจดทะเบียนเทียบเท่าร้อยละ 50 ของอัตราค่าจดทะเบียนรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน (อ้างอิงข้อมูลจากเว็บไซต์ [Thaibiz-vietnam](http://Thaibiz-vietnam))

มาตรการจูงใจทางภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศของรัฐบาลเวียดนาม ได้แก่

- ภาษีนำเข้าพิเศษ 0 เปอร์เซ็นต์สำหรับส่วนประกอบที่นำเข้าเพื่อการผลิตและประกอบรถยนต์ในประเทศ (2018-2027)
- มาตรการจูงใจทางภาษีสำหรับอุตสาหกรรมสนับสนุนรถยนต์ (2020-2024) เพื่อให้แน่ใจว่ามีการจัดหาส่วนประกอบเพียงพอ
- ลดอัตราภาษีการบริโภคพิเศษสำหรับยานยนต์ที่ใช้แบตเตอรี่เมื่อเทียบกับยานยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซิน/ดีเซล ขยายกำหนดเวลาชำระภาษีการบริโภคพิเศษสำหรับรถยนต์ที่ผลิต/ประกอบในประเทศจนถึงสิ้นปี 2566
- ลดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ร้อยละ 50 สำหรับรถยนต์ที่ผลิต/ประกอบในประเทศ (ปี 2563-2566 โดยพิจารณาถึงปี 2567)
- แรงจูงใจอื่น ๆ เกี่ยวกับภาษีเงินได้นิติบุคคลและการใช้ที่ดินสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์

## 2. การแข่งขันในตลาดที่เพิ่มขึ้นจากการลงนามในความตกลงการค้าเสรีของเวียดนาม

จากการที่เวียดนามได้เข้าร่วมและลงนามความตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่าง รวม 17 ฉบับ ซึ่งหลายฉบับมีแผนในการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ CBU ลงเหลือร้อยละ 0 อาทิ ความตกลงการค้าสินค้าอาเซียน (ATIGA) เขตการค้าเสรีอังกฤษ-เวียดนาม เขตการค้าเสรีสหภาพยุโรป-เวียดนาม (EVFTA) และความตกลงหุ้นส่วนทางการค้าภาคพื้นแปซิฟิกที่ครอบคลุมและก้าวหน้า (CPTPP)

ยกเลิกภาษีนำเข้าและส่งออกสินค้าจากประเทศอาเซียน รวมทั้งภาษีสำหรับ CBU ที่นำเข้าจากสหภาพยุโรปจะลดลงประมาณร้อยละ 6.4 ต่อปีในช่วง 10 ปี ในปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 38.1 และคาดว่าจะลดลงเหลือร้อยละ 0 ในปี 2573 ทำให้ต้นทุนการนำเข้ารถยนต์มาในเวียดนามลดลง ซึ่งเป็นประโยชน์กับผู้ส่งออกรถยนต์มาในเวียดนามรวมถึงไทย อย่างไรก็ตามการที่ภาษีนำเข้ารถยนต์จากแหล่งนำเข้าที่เวียดนามมีความตกลงการค้าเสรีลดลง ทำให้มีการนำรถยนต์มาในเวียดนามเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการแข่งขันที่สูงขึ้นเช่นกัน

อุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนามเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงจากคู่ค้าในภูมิภาค เช่น ไทย อินโดนีเซีย และจีนซึ่งมีความได้เปรียบในด้านเทคโนโลยีและการพัฒนาแรงงาน ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตลดลง การแข่งขันดังกล่าวทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นจากการดำเนินการตามข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ซึ่งสร้างแรงกดดันต่ออุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศ รวมถึงแข่งขันระหว่างประเทศผู้ส่งออกรถยนต์มายังตลาดเวียดนามด้วย

ภายใต้ความตกลง EVFTA มีเงื่อนไขเกี่ยวกับการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ ส่วนประกอบและชิ้นส่วนอะไหล่ ทำให้เวียดนามมีโอกาสการนำเข้ารถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่คุณภาพสูงและเทคโนโลยีสูงจากสหภาพยุโรป ในราคาที่ถูกลง นอกจากนี้ เวียดนามยังมีโอกาสที่จะส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่และชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์และมอเตอร์ไซค์ที่สามารถผลิตได้ไปยังตลาดสหภาพยุโรปด้วย จึงเป็นประเด็นความท้าทายสำหรับผู้ส่งออกสินค้าชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์จากไทยที่ต้องเผชิญการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น

## 3. การกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับรถยนต์นำเข้า

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 นายกรัฐมนตรีเวียดนามในขณะนั้นได้ออกข้อพิจารณาที่ 49/2011/QĐ-TTg กำหนดแนวทางการปรับใช้มาตรฐานการปล่อยก๊าซสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์สองล้อขนาดใหญ่ที่ผลิตและนำเข้าใหม่ โดยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ให้ปรับใช้มาตรฐานการปล่อยก๊าซระดับ 5 เทียบเท่ามาตรฐาน EURO 5 ตามข้อกำหนดของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติในยุโรป (UNECE) หรือของสหภาพยุโรป ซึ่งต่อมา ในช่วงปลายปี 2564 เว็บไซต์ข่าวออนไลน์ของกระทรวงคมนาคมและการขนส่งเวียดนามได้ประกาศว่า เวียดนามจะบังคับใช้มาตรฐาน EURO5 สำหรับรถยนต์ที่ผลิตและนำเข้าใหม่อย่างเป็นทางการตามกรอบเวลาข้างต้น พร้อมทั้งยืนยันว่า สมาคมผู้ผลิตรถยนต์เวียดนามพร้อมนำรถยนต์มาตรฐาน EURO5 ออกจำหน่ายในตลาดเวียดนามแล้ว

ต่อกรณีดังกล่าว กรมจดทะเบียนยานพาหนะ กระทรวงคมนาคมและการขนส่งเวียดนามระบุว่า จะปรับใช้มาตรฐาน EURO5 สำหรับรถยนต์ใหม่เมื่อออกใบรับรองอนุมัติประเภทรถยนต์เท่านั้น โดยจะทดสอบระดับการปล่อยก๊าซในห้องทดลองเฉพาะทาง และจะไม่ทดสอบกับรถยนต์ที่ใช้อยู่ก่อนแล้ว ทั้งนี้ เมื่อเดือนเมษายน 2564 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและการขนส่งเวียดนามได้ออกหนังสือเวียนกำหนดมาตรฐานแห่งชาติว่าด้วยการปล่อยก๊าซระดับ 5 (EURO5) รหัสมาตรฐาน QCVN 109:2021/BGTVT

ซึ่งรถยนต์ทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้าใหม่จะต้องผ่านการตรวจสอบทางเทคนิคตรงตามมาตรฐานนี้ก่อนจำหน่ายในตลาดเวียดนาม

การกำหนดมาตรฐานใหม่นี้อาจส่งให้การนำเข้ารถยนต์มายังเวียดนามชะลอตัว โดยในช่วงครึ่งแรกของเดือนมกราคม 2565 เวียดนามนำเข้ารถยนต์ทั้งหมดเพียง 2,317 คัน มูลค่ารวม 68.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 62.7 เมื่อเทียบกับช่วงครึ่งหลังของเดือนธันวาคม 2564

## VI. แนวโน้มในอนาคตและนโยบายรัฐบาล

### ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของเวียดนาม

กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเวียดนาม เผยแพร่ร่างยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนามถึงปี 2573 และวิสัยทัศน์ปี 2588 โดยวัตถุประสงค์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนามอย่างก้าวกระโดด ทั้งด้านการผลิตและปริมาณการซื้อรถยนต์ โดยตั้งเป้าหมายที่จะเพิ่มยอดขายรถยนต์เป็น 1-1.1 ล้านคันภายในปี 2573 จากปัจจุบันที่มียอดจำหน่ายรถยนต์อยู่ที่ 302,000 คัน และมีอัตราการครอบครองรถยนต์ 63 ต่อประชากรเวียดนาม 1,000 คน โดยเน้นไปที่การเปลี่ยนผ่านจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันไปสู่รถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ Hybrid และรถที่ใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในการขับเคลื่อน โดยมีเป้าหมายการเติบโตของตลาดเฉลี่ยร้อยละ 14-16 ต่อปี จนถึงปี 2573 ผลักดันยอดขายรถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ Hybrid และรถที่ใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในการขับเคลื่อนเพิ่มขึ้นเป็น 350,000 คัน เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ (Domestic assembly) ให้เติบโตในอัตราร้อยละ 18-20 ต่อปี

ภายใต้ร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนามดังกล่าว คาดว่าภายในปี 2567 ตลาดรถยนต์ในเวียดนามจะเติบโตในอัตราร้อยละ 11-12 ต่อปี คิดเป็นยอดจำหน่ายรถยนต์รวมประมาณ 5.-5.7 ล้านคัน โดยในจำนวนดังกล่าวคาดว่าจะเป็รถยนต์พลังสะอาดประมาณ ร้อยละ 80-85 หรือประมาณ 4.3-4.4 ล้านคัน

สถิติจากสถาบันนโยบายและกลยุทธ์อุตสาหกรรมและการค้าเวียดนาม (Vietnam Institute of Industrial and Trade Policy) ระบุว่า เวียดนามมีการผลิตยานยนต์ได้ประมาณ 460,000 คันต่อปี โดยรถบรรทุกและรถโดยสารประจำทางผลิตได้ 215,000 คัน และรถยนต์ขนาดกลางผลิตได้ 200,000 คัน

ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีเป้าหมายการส่งออกยานยนต์เพื่อการขนส่ง ส่วนประกอบ และชิ้นส่วนยานยนต์ให้ได้มูลค่า 14,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ภายในปี 2573 และตั้งเป้าว่าภายในปี 2573 เวียดนามจะเริ่มต้นการผลิตส่วนประกอบสำคัญหลายส่วนในระบบส่งกำลัง และเครื่องยนต์ โดยจะมีกำลังการผลิตร้อยละ 55-60 ในแง่ของมูลค่าส่วนประกอบและชิ้นส่วนสำหรับการผลิตและประกอบยานยนต์ในประเทศ ภาคส่วนยานยนต์ของเวียดนามตั้งเป้าที่จะเป็นซัพพลายเออร์ส่วนประกอบและชิ้นส่วนระดับโลกและระดับท้องถิ่นที่สำคัญภายในปี 2588 โดยมุ่งหวังที่จะกำหนดทิศทางของอุตสาหกรรมและตอบสนองความต้องการในประเทศสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และส่วนประกอบที่ใช้ในการผลิตและประกอบยานยนต์ได้ ร้อยละ 80-85 ให้มีความสำคัญกับการพัฒนายานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การส่งเสริมความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมภายในประเทศย่อมต้องส่งผลต่อภาคการนำเข้ารถยนต์ ผู้ส่งออกรถยนต์ของไทยต้องปรับตัวให้สามารถแข่งขันได้มากขึ้น จากนโยบายรัฐบาลที่ส่งเสริมรถยนต์ที่ใช้พลังงานสะอาดมากขึ้น สะท้อนแนวโน้มที่ผู้ส่งออกรถยนต์ควรให้ความสำคัญกับการเน้นพัฒนาโมเดลรถยนต์พลังงานสะอาดเพื่อการส่งออกมายังตลาดเวียดนาม ดังจะเห็นว่ารัฐบาลเวียดนามได้ออกมาตรการจูงใจ เช่น

การลดหย่อนภาษี การสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/สถานีชาร์จ และการปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อดึงดูดให้ผู้บริโภคหันมาใช้ยานพาหนะไฟฟ้ามากขึ้น นโยบาย/มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้ช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตของตลาด EV ในเวียดนามอย่างต่อเนื่อง

สำหรับตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ จะต้องปรับตัวรองรับตลาดที่จะเปลี่ยนไปเน้นรถยนต์ไฟฟ้า รถ Hybrid และรถยนต์พลังงานสะอาดอื่น ๆ มากขึ้น รวมทั้งต้องแข่งขันกับตลาดภายในประเทศของเวียดนาม ซึ่งภาครัฐเวียดนามกำลังส่งเสริมอุตสาหกรรม Support Industry และพัฒนาให้เวียดนามสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงได้

กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเน้นการพัฒนาขยานยนต์ประเภทต่าง ๆ เช่น รถบรรทุกและรถโดยสารที่มีที่นั่งมากกว่า 10 ที่นั่ง รถบรรทุกการเกษตรขนาดเล็กสำหรับงานในชนบท รถโดยสารขนาดกลาง และรถตู้ระยะสั้น สำหรับยานยนต์ส่วนบุคคล จะเน้นที่รถยนต์ขนาดเล็ก ประหยัดเชื้อเพลิง ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ไฮบริด และพลังงานแสงอาทิตย์ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงชีวภาพและแหล่งพลังงานสีเขียวอื่น ๆ สำหรับยานยนต์ที่มีที่นั่งไม่เกิน 9 ที่นั่ง

นอกจากนี้ ยังสนับสนุนให้ยานยนต์เฉพาะทาง เช่น รถบรรทุกผสมคอนกรีต รถบรรทุกน้ำมัน รถทหาร และรถบรรทุกการเกษตรประเภทประมงค์ ตอบสนองความต้องการเฉพาะของแต่ละอุตสาหกรรม

เวียดนามมีแผนที่จะใช้นวัตกรรมเพื่อผลิตส่วนประกอบสำคัญของยานยนต์ เช่น ระบบส่งกำลังเกียร์ เครื่องยนต์ และตัวถังรถ ทำให้ประเทศมีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ระดับโลก และผลิตรถยนต์ใช้ในประเทศได้

เพื่อบรรลุเป้าหมายเหล่านี้ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าได้เสนอแผนจัดตั้งศูนย์ออกแบบและผลิตรถยนต์ในทั้งสามภูมิภาคของเวียดนาม แผนดังกล่าวประกอบด้วยการพัฒนาแผนงานการเปลี่ยนผ่านจากยานยนต์สันดาปไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้า โดยให้ความสำคัญกับนโยบายด้านการผลิต การประกอบ และการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้า

กระทรวงฯ มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น สถานีชาร์จ หม้อแปลง และระบบมาตรฐานทางเทคนิค นำเสนอชุดนโยบายที่ออกแบบมาเพื่อกระตุ้นการบริโภคภายในประเทศ ได้แก่ แรงจูงใจด้านภาษีการบริโภคพิเศษ และการลดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (HEV) ยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) และยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) เสนอการสนับสนุนค่าจอดรถของลูกค้า และภาษีสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงการใช้แหล่งพลังงานใหม่ ซึ่งนโยบายดังกล่าวของเวียดนามมีเป้าหมายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศให้มีความแข็งแกร่งยิ่งขึ้น

**ภาคผนวก: หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศเวียดนาม**

**1. THAI TRADE CENTER, HANOI**

Add: Unit 905, HCO Building 44B Ly Thuong Kiet Street, Hanoi

Tel: +84 24 3936 5226, 3936 5227

Email: [thaitchanoi@ditp.go.th](mailto:thaitchanoi@ditp.go.th)

**2. THAI TRADE CENTER, HO CHI MINH CITY**

AEC Business Support Center

Add: Unit 1805, Saigon Centre Tower 2

67 Le Loi Street, District 1, Ho Chi Minh City (HCMC)

Tel: +84 28 3914 1838

Email: [ttc\\_hcmc@vnn.vn](mailto:ttc_hcmc@vnn.vn); [ttchcmc.ditp@gmail.com](mailto:ttchcmc.ditp@gmail.com)

**3. THAI CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY IN VIETNAM (THAICHAM)**

Add: Empire Tower, G Floor, 26-28 Ham Nghi St., Dist. 1, HCMC.

Tel.: +84 28 3620 9985

Email: [admin@thaicham.vn](mailto:admin@thaicham.vn)

Website: [www.thaichamvn.org](http://www.thaichamvn.org)

**4. MINISTRY OF INDUSTRY AND TRADE (MOIT)**

Add: 54 Hai Ba Trung Street, Hoan Kiem District, Hanoi

Tel: +84 24 2220 2222

Email: [bct@moit.gov.vn](mailto:bct@moit.gov.vn)

Website: [www.moit.gov.vn](http://www.moit.gov.vn)

**5. Ministry of Transport (MOT)**

Add: 80 Tran Hung Dao Street, Hoan Kiem District, Hanoi, Vietnam

Phone: (+84-4) 3942 2079

Email: [tinbai@mt.gov.vn](mailto:tinbai@mt.gov.vn)

Website: [mt.gov.vn](http://mt.gov.vn)

**6. Ministry of Science and Technology (MOST)**

Add: 113 Tran Duy Hung Street, Cau Giay District, Hanoi, Vietnam

Phone: (+84-24) 3943 7056 / 3943 8970

Email: [bbt@most.gov.vn](mailto:bbt@most.gov.vn)

**7. GENERAL DEPARTMENT OF VIETNAM CUSTOMS**

Add: Block E3 - Duong Dinh Nghe Street, Cau Giay District, Hanoi

Tel: +84 24 3944 0833

Website: [www.customs.gov.vn/](http://www.customs.gov.vn/)

**8. HO CHI MINH CITY DEPARTMENT OF INDUSTRY AND TRADE (DOIT)**

Add: 163 Hai Ba Trung Street, District 3, HCMC

Tel: +84 28 3829 6322

Email: [lvkhoa.sct@tphcm.gov.vn](mailto:lvkhoa.sct@tphcm.gov.vn)

Website: <http://congthuong.hochiminhcity.gov.vn>

**9. HO CHI MINH CITY CUSTOMS DEPARTMENT**

Add: 21 Ton Duc Thang Street, District 1, HCMC

Tel: +84 28 3829 1422

Email: [hqhochiminh@customs.gov.vn](mailto:hqhochiminh@customs.gov.vn)

Website: <http://haiquan.hochiminhcity.gov.vn>

**10. VIETNAM CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY (VCCI) – HCMC BRANCH**

Add: 171 Vo Thi Sau Street, District 3, HCMC

Tel: +84 28 3932 6992

Email: [vcci-hcm@hcm.vnn.vn](mailto:vcci-hcm@hcm.vnn.vn)

Website: <http://vcci-hcm.org.vn>

**11. Vietnam Automobile Manufacturers Association**

Address: 13 Quang Trung Street, Go Vap District, Ho Chi Minh City, Vietnam

Phone: +84 28 3895 9100

Email: [info@vama.org.vn](mailto:info@vama.org.vn)

Website: [vama.org.vn](http://vama.org.vn)

---