







ข้อมูลเปรียบเทียบศักยภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่าง ไทย VS อินโดนีเซีย



ประเทศไทย ถือเป็นฐานการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปมาอย่างยาวนาน มีทั้งโรงงานผลิต ประกอบรถยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานจำนวนมาก รวมถึงยังเป็นผู้ผลิตรถยนต์สันดาปมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคอาเซียน และอันดับ 10 ของโลก ได้รับการขนานนามว่าเป็น “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย” แต่เนื่องจากเทรนด์โลกในด้านของสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนไป ทำให้การใช้เชื้อเพลิงในรถยนต์มีการเปลี่ยนผ่านจากน้ำมันสู่ไฟฟ้า 100% รัฐบาลไทยจึงมีนโยบายขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต ด้วยแนวทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ตามนโยบาย 30@30 เพื่อเป็นโอกาสส่งเสริมให้ไทยรักษาตำแหน่งในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์และเตรียมความพร้อมสู่การขยายไปเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต โดยตั้งเป้าผลิตรถ ZEV (Zero Emission Vehicle) หรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 30 ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดในปี 2573 คิดเป็นกำลังการผลิตรถยนต์ประมาณ 725,000 คัน และรถจักรยานยนต์ประมาณ 675,000 คัน นำไทยเข้าสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำในอนาคต หากพิจารณาคู่แข่งในกลุ่มประเทศอาเซียนแล้ว อินโดนีเซียถือเป็นประเทศที่น่าจับตามอง โดยอินโดนีเซียเป็นผู้ผลิตรถยนต์สันดาปมากที่สุดเป็นอันดับ 2 รองจากไทย มีเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางแบตเตอรี่รถ EV เนื่องจากอินโดนีเซียเป็นหนึ่งในประเทศที่มีปริมาณสำรองนิกเกิลมากที่สุดในโลก ซึ่งนิกเกิลเป็นวัตถุดิบสำคัญในการผลิตแบตเตอรี่ ทำให้หลายบริษัทสนใจลงทุนสร้างโรงงาน อินโดนีเซียจึงต้องการเปลี่ยนประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรดังกล่าว ให้กลายเป็นศูนย์กลางห่วงโซ่อุปทานด้านรถยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก รัฐบาลอินโดนีเซียได้ตั้งเป้าหมายที่จะผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้ได้ 600,000 คัน ภายในปี 2573

สายงานเศรษฐกิจและวิชาการ จึงได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง นำมาเปรียบเทียบศักยภาพยานยนต์ระหว่างไทยและอินโดนีเซีย โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 เทียบศักยภาพรถยนต์สันดาป (ICE) และส่วนที่ 2 เทียบศักยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายของ ส.อ.ท. ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) เทียบศักยภาพรถยนต์สันดาป (ICE) ไทย VS อินโดนีเซีย					
เรื่อง		ไทย			อินโดนีเซีย
		2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
1. ยอดการผลิตรถ (คัน)		1,883,515 (+11.7%YOY)	1,544,554 (+0.64%YOY)	1,461,724 (+30.28%YOY)	1,156,106 (-3.73%YOY)
2. ยอดการส่งออก (คัน)		1,000,256 (+4.28%YOY)	927,625 (+15.86%YOY)	473,591 (+60.74%YOY)	425,190 (+10.56%YOY)
3. มูลค่าการส่งออก (Billion USD) อัตราแลกเปลี่ยน: ปี 2565 35.23 THB/USD ปี 2566 10M 34.88 THB/USD		17.58 (-10.63%YOY)	16.97 (+20.22%YOY)	5.7 (+63.5%YOY)	N/A
4. ยอดขายภายในประเทศ (คัน)		849,388 (+11.9%YOY)	589,714 (-14.70%YOY)	1,048,040 (+18.1%YOY)	824,152 (-1.8%YOY)
5. ยอดจดทะเบียน (คัน) ข้อมูลจาก: กรมการขนส่งทางบก และ CEIC Data		รถยนต์ 612,224 (+12.20%YOY) จักรยานยนต์ 442,009 (+54.92%YOY)	รถยนต์ 407,416 (-23.19%YOY) จักรยานยนต์ 439,547 (-0.69%YOY)	994,562 (+4.53%YOY) ข้อมูลรวมรถยนต์และ จักรยานยนต์	N/A
6. ราคาน้ำมันเฉลี่ยตามประเภท (บาท/ลิตร) https://www.globalpetrolprices.com		ดีเซล 29.94 (0.849 USD) เบนซิน 32.79 - 43.54 (1.246 USD) มาตรฐานน้ำมัน EURO 5 มีแผนใช้ EURO 6 ณ 1 ม.ค. 69 (รอการพิจารณา)		ดีเซล 36.72 (1.053 USD) เบนซิน 31.46 (0.902 USD) มาตรฐานน้ำมัน EURO 4 มีแผนใช้ EURO 5 ใน ปี 2570	

1) เทียบศักยภาพรถยนต์สันดาป (ICE) ไทย VS อินโดนีเซีย				
เรื่อง	ไทย		อินโดนีเซีย	
	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
7. ผู้เล่นหลัก	<p>แบรนด์ที่มีฐานการผลิตและการส่งออก:</p>  <p>แบรนด์ที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ:</p> 		<p>แบรนด์ที่มีฐานการผลิตและส่งออก:</p>  <p>แบรนด์ที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ:</p> 	
8. การส่งออกของอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ข้อมูลจาก: TAPMA, GAIKINDO	20,315.26 Million USD (-17.48%YOY)	15,410.55 Million USD (-1.15%YOY) (ม.ค. - ก.ย.)	166,839,841 Pieces (+94.73%YOY)	134,141,132 Pieces (-2.14%YOY)
9. นโยบายการส่งเสริมยานยนต์	อยู่ระหว่างการพิจารณา		N/A	
10. อัตราภาษีนำเข้า (พิกัด 8703)	ร้อยละ 80		ร้อยละ 60 - 170	

1) เทียบศักยภาพรถยนต์สันดาป (ICE) ไทย VS อินโดนีเซีย						
เรื่อง		ไทย			อินโดนีเซีย	
		2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)		2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
11. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต		<ul style="list-style-type: none"> - คิดตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การคิดภาษีจะแบ่งตามประเภทรถยนต์ 7 ประเภท เช่น รถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3000 ซีซี มีอัตราการคิดภาษีตามการปล่อยก๊าซ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ○ ไม่เกิน 150 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 30 ○ 150-200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 35 ○ เกิน 200 กรัมต่อกิโลเมตร จัดเก็บร้อยละ 40 			<ul style="list-style-type: none"> - อัตราภาษีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กำหนดจากมูลค่าการขายรถยนต์ที่ประเมินทุกปี - อัตราภาษีก้าวหน้า: เจ้าของยานยนต์คันแรกจะต้องเสียค่าธรรมเนียมในอัตราร้อยละ 1-2 สำหรับคันที่สอง สาม และคันต่อไป จะถูกเรียกเก็บเงินในอัตราร้อยละ 2-10 	
12. ตลาดการส่งออก		<p><u>ภูมิภาค:</u> เอเชีย (30%), ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และโอเชียเนีย (25%), ตะวันออกกลาง (15%), แอฟริกา, ยุโรป, อเมริกาเหนือ, อเมริกากลาง และอเมริกาใต้</p> <p><u>รายประเทศ:</u> ออสเตรเลีย, ฟิลิปปินส์, ญี่ปุ่น, มาเลเซีย, อินโดนีเซีย, ซาอุดีอาระเบีย, เวียดนาม, สหรัฐอเมริกา, แอฟริกาใต้, เม็กซิโก</p>			<p><u>ภูมิภาค:</u> ตะวันออกกลาง, แอฟริกา, เอเชียใต้, เอเชียตะวันออกเฉียงใต้, เอเชียตะวันออก, ละตินอเมริกา, โอเชียเนีย และออสเตรเลีย</p> <p><u>รายประเทศ:</u> ฟิลิปปินส์, เวียดนาม, ประเทศในหมู่เกาะแคริบเบียน, เม็กซิโก, อเมริกาใต้</p>	
13. เขตการค้าเสรี (FTA)		14 ฉบับ 18 ประเทศ			16 ฉบับ 23 ประเทศ	
ข้อมูลจาก: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ		(อาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ฮองกง เปรู และชิลี)				

1) เทียบศักยภาพรถยนต์สันดาป (ICE) ไทย VS อินโดนีเซีย						
เรื่อง		ไทย			อินโดนีเซีย	
		2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)		2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
				(อาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ฮังการี ปากีสถาน ซิลิ โมซัมบิก ไชล์แลนด์ ลิกเตนสไตน์ นอร์เวย์ และสวิตเซอร์แลนด์)		
14. ค่าเงิน ข้อมูลจาก: ธนาคารแห่งประเทศไทย และ Exchange Rate UK		35.23 THB/USD (+9.58%YOY)	34.88 THB/USD (-0.67%YOY)		14,848.82 IND/USD (-3.64%YOY)	15,228.25 IND/USD (+3.64%YOY)
15. ศักยภาพแรงงาน (ดอลลาร์สหรัฐ/คน) ข้อมูลจาก: ILO – Output per Worker (2565) คำนวณจาก: GDP/จำนวนประชากร		31,522.6	-		25,828.8	-
16. ศักยภาพการแข่งขันด้านทรัพยากรมนุษย์โลก The Global Talent Competitiveness Index 2023 by INSTEAD		อันดับที่ 75 จาก 133 ประเทศ (39/100 คะแนน)	อันดับที่ 79 จาก 134 ประเทศ (40.77/100 คะแนน)		อันดับที่ 82 จาก 133 ประเทศ (37/100 คะแนน)	อันดับที่ 80 จาก 134 ประเทศ (40.25/100 คะแนน)
17. กฎระเบียบในการขับขี่		ใช้เลนถนนซ้าย และขับพวงมาลัยขวา			ใช้เลนถนนซ้าย และขับพวงมาลัยขวา	



สรุปจุดแข็งของรถยนต์สันดาป (ICE) ไทยและอินโดนีเซีย

จุดแข็งของไทย

- 1) ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์สันดาปมากกว่า 60 ปี ทำให้ตลอด Supply Chain ภายในประเทศมีความเข้มแข็ง มีการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์สันดาปจำนวนมาก ซึ่งทำให้ไทยเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน และเป็นผู้ผลิตรถยนต์ อันดับ 10 ของโลก
- 2) ผู้ประกอบการค่ายรถจำนวนมากจากหลายสัญชาติเข้ามาลงทุนและผลิตรถยนต์สันดาปในไทย ทำให้มีตัวเลือกผลิตภัณฑ์รถยนต์ที่มีความหลากหลาย สามารถตอบโจทย์ความต้องการทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ
- 3) ตลาดส่งออกรถยนต์สันดาปไทยที่กระจายไปยังทุกภูมิภาคทั่วโลก มีการส่งออกประมาณ 1 ล้านคันต่อปี โดยทวีปที่มีการส่งออกสูงสุด ได้แก่ ทวีปเอเชีย ร้อยละ 30 ทวีปออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และโอเชียเนีย ร้อยละ 25 และทวีปตะวันออกกลาง ร้อยละ 15
- 4) ไทยมีแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีทักษะเชี่ยวชาญสูงในการประกอบ ผลิต และซ่อมบำรุงรถยนต์สันดาป ซึ่งเกิดจากการถ่ายทอดองค์ความรู้จากบริษัทค่ายรถยนต์ที่เข้ามาลงทุนอย่างต่อเนื่อง
- 5) นโยบายของรัฐบาล ยังสนับสนุนการดึงดูดการลงทุนของค่ายรถยนต์เครื่องยนต์สันดาป โดยไทยวางเป้าหมายเป็นฐานการผลิตใช้น้ำมันเป็นแห่งสุดท้ายของโลก (Last Man Standing) ซึ่ง BOI อยู่ระหว่างพิจารณามาตรการส่งเสริมรถยนต์สันดาป

จุดแข็งของอินโดนีเซีย

- 1) อินโดนีเซียมีตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่ โดยข้อมูลปี 2566 มีประชากร จำนวนกว่า 277 ล้านคน ซึ่งมากที่สุดเป็นอันดับ 4 ของโลกและเป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคอาเซียน ส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคในรถยนต์สันดาปยังคงเติบโตต่อเนื่อง โดยอินโดนีเซียได้รับความสนใจจากบริษัทค่ายรถยนต์จากญี่ปุ่น เกาหลี จีน ยุโรป ฯลฯ ที่ได้มีการขยายฐานการผลิตไปยังอินโดนีเซีย โดยอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซียเป็นอันดับ 2 ในอาเซียนรองจากไทย
- 2) ตลาดส่งออกรถยนต์สันดาปของอินโดนีเซียมีการขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะในตลาดตะวันออกกลาง แอฟริกา และเอเชียใต้ นอกจากนี้ยังมีโอกาสขยายตลาดไปยังทวีปยุโรปผ่าน FTA ระหว่าง อินโดนีเซีย กับ สมาคมการค้าเสรียุโรป (EFTA) ซึ่งประกอบด้วย สวิตเซอร์แลนด์ ลิกเตนสไตน์ นอร์เวย์ และไอซ์แลนด์
- 3) อินโดนีเซียมีประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 60 ของประเทศยังอยู่ในวัยแรงงาน และมีอายุเฉลี่ยเพียง 31 ปีเท่านั้น ส่งผลให้อินโดนีเซียมีกำลังแรงงานจำนวนมาก
- 4) ตลาดรถจักรยานยนต์ภายในประเทศที่เข้มแข็งจากความนิยมของคนอินโดนีเซียในการใช้งานรถจักรยานยนต์ ทำให้ในปี 2566 อินโดนีเซีย มีจำนวนรถจักรยานยนต์กว่า 125.3 ล้านคัน คิดเป็นร้อยละ 46 ในจำนวนประชากรทั้งประเทศ





2) เทียบศักยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทย VS อินโดนีเซีย						
เรื่อง		ไทย			อินโดนีเซีย	
		2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)		2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
1. ยอดการผลิตรถ (คัน)	-	-	151 (Mercedes-Benz)	8,422	25,408 (+436.03%YOY)	
2. ยอดการส่งออก (คัน)	-	-	-	11 (Wuling)	1,191 (+16,914.28%YOY) (Wuling, Hyundai, DFSK, SERES)	
3. มูลค่าการส่งออก (Billion USD)	-	-	-	N/A	N/A	
4. สัดส่วนการนำเข้า	นำเข้า 100%	ประมาณ 99.7% (ประมาณ 55,968 คัน)	ประมาณ 30% (4,740 คัน)	ประมาณ 24% (2,861 คัน)		
5. ยอดขายภายในประเทศ (คัน)	72,158 (+86.60%YOY)	56,119 (+702.39%YOY)	15,437 (+383.60%YOY)	11,896 (+166.01%YOY)		
6. ยอดจดทะเบียน (คัน)	13,732 (+234.76%YOY)	57,933 (+717.34%YOY)	N/A	N/A		
7. แร่ निकเกิล ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตแบตเตอรี่	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้การนำเข้า - โรงงานผลิตแบตเตอรี่ที่ลงทุนในไทย เช่น บมจ. พลังงานบริสุทธิ์ (EA): “อมิตา เทคโนโลยี (ประเทศไทย)” โรงงานผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนและระบบกักเก็บพลังงานแบบครบวงจร ผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนขนาด 1 GWh เริ่มการผลิตแล้ว เป้าหมายการผลิต 1,000 MWh ในไทย และ 400 MWh ในไต้หวัน 		<ul style="list-style-type: none"> - แหล่งแร่ निकเกิลสำรองมากที่สุดในโลก จำนวนแร่ निकเกิลสำรอง 21 ล้านตัน (คิดเป็น 22% ของโลก) โดยอินโดนีเซียมีมาตรการห้ามการส่งออก निकเกิล - โรงงานแบตเตอรี่ไฟฟ้าขนาด 10 GW ในเมืองการาวัง ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง LG Energy Solution และ Hyundai จะเริ่มการผลิตในปี 2567 			

2) เทียบศักยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทย VS อินโดนีเซีย

เรื่อง	ไทย		อินโดนีเซีย	
	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
	<ul style="list-style-type: none"> - บจก. เอสเอไอซี มอเตอร์-ซีพี และ บจก. เอ็มจี เซลส์ (ประเทศไทย): เปิดโรงงานแบตเตอรี่อีวีแห่งแรกในภูมิภาคอาเซียน ภายใต้ชื่อ HASCO-CP BATTERY SHOP ด้วยกำลังการผลิตกว่า 50,000 ก้อนต่อปี มีกรอบระยะเวลาแล้วเสร็จภายในปี 2567 - GPSC: ผลิตแบตเตอรี่ชนิดกึ่งแข็งด้วยสูตรการผลิตแบบ Semi Solid เป้าหมาย Pilot Project 30 MWh ส่วน AXXIVA มีกำลังการผลิต 1,400 MWh - บจก. บ้านปู เน็กซ์: ร่วมกับ Cherdchai และ Durapower สร้างโรงงานประกอบแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน ปี 2566 เปิดไลน์ประกอบแบตเตอรี่ สำหรับ e-Bus ขยายกำลังการผลิตสู่ 380 MWh และรองรับได้ถึง 1,000 MWh ภายในปี 2569 นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือกับ SVOLT Thailand ตั้งโรงงานผลิตแบตเตอรี่ (Module Pack Factory) โดยมีกำลังการผลิตเริ่มต้นที่ 60,000 ชุดต่อปี จะเริ่มส่งมอบในช่วงไตรมาสแรกปี 2567 โดยมีกลุ่มลูกค้าหลักเป็นยานยนต์ไฟฟ้า เช่น GWM และ Hozon 		<ul style="list-style-type: none"> - Vale Indonesia และ Zhejiang Huayou Cobalt ของจีนลงนามในข้อตกลงกับ Ford Motor ผู้ผลิตรถยนต์ของสหรัฐฯ เพื่อสร้างโรงงานผลิต นิกเกิล MHP 120,000 ตัน ทางตะวันออกเฉียงใต้ของ เกาะซูลาเวซี - Vale Indonesia ลงนามในข้อตกลงกับ Zhejiang Huayou สร้างโรงงานแห่งที่สองเพื่อผลิตนิกเกิล MHP ด้วยกำลังการผลิต 60,000 ตัน - Tianneng Group วางแผนสร้างโรงงานผลิตและรีไซเคิลแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า 	

2) เทียบศักยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทย VS อินโดนีเซีย				
เรื่อง	ไทย		อินโดนีเซีย	
	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
8. อัตราค่าไฟฟ้าที่การไฟฟ้า จำหน่ายให้กับผู้ให้บริการสถานีอัด ประจุไฟฟ้า (Charging Station)	2.9162 บาท/หน่วย (Low Priority) (อัตราค่าไฟครัวเรือน 3.99 บาท)		1.64 - 3.79 บาท/หน่วย (Low-Medium voltage stations) (อัตราค่าไฟครัวเรือน 3.31 บาท)	
9. อัตราค่าไฟ จากผู้ให้บริการ สถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station)	จำนวนสถานีชาร์จ 1,200 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ 77 จังหวัด (1 ธ.ค. 66 โดย Post Today) Normal Charger <50 kW: 5.0 – 11.5 บาท/หน่วย Fast Charger 50-299 kW: 5.3 – 12.0 บาท/หน่วย Super-Fast Charger 300 kW ขึ้นไป: 5.5 – 8.8 บาท/หน่วย อัตราค่าใช้จ่าย ณ เดือนพฤศจิกายน 2566		จำนวนสถานีชาร์จ 439 แห่ง (2565) อัตราค่าบริการ 3.927 – 5.871 บาท/หน่วย (1,650 – 2,466.7 รูเปียห์ต่อหน่วย) โดยขั้นสูงสุดที่สามารถชาร์จได้ต่อ 1 ครั้ง อยู่ที่ Charger 25-50 kW: 59.50 บาท (25,000 รูเปียห์) Charger >50 kW: 135.66 บาท (57,000 รูเปียห์) (2.38 THB/1000 IND) อัตราค่าใช้จ่าย ณ เดือนพฤศจิกายน 2566	

2) เทียบศักยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทย VS อินโดนีเซีย

เรื่อง	ไทย		อินโดนีเซีย	
	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
10. ผู้เล่นหลัก	<p>แบรนด์ที่มีการผลิต และแบรนด์ที่เริ่มลงทุนการผลิตในประเทศ:</p>  <p>แบรนด์ที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ:</p> 		<p>แบรนด์ที่มีฐานการผลิตและส่งออก:</p>  <p>แบรนด์ที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ:</p> 	

2) เทียบศักยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทย VS อินโดนีเซีย				
เรื่อง	ไทย		อินโดนีเซีย	
	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
11. นโยบายการส่งเสริมยานยนต์	<p>เป้าหมายการผลิต ZEV (Zero Emission Vehicle) หรือยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ ร้อยละ 30 ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดภายในปี 2573 คิดเป็นกำลังการผลิตรถยนต์ประมาณ 725,000 คัน และรถจักรยานยนต์ประมาณ 675,000 คัน</p> <p><u>มาตรการ EV 3.0 (อยู่ระหว่างการใช้ หมดอายุ ปี 66)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - อุดหนุนรถยนต์ไฟฟ้าและรถกระบะไฟฟ้า 70,000-150,000 บาทต่อคัน - ลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์จากร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 2 และรถกระบะเป็นร้อยละ 0 - ลดอากรขาเข้ารถยนต์ที่ผลิตจากต่างประเทศและนำเข้าทั้งคัน (CBU) สูงสุดร้อยละ 40 <p><u>มาตรการ EV 3.5 (อยู่ระหว่างการพิจารณา ใช้ปี 67-70)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินอุดหนุนตามประเภทของรถ และขนาดของแบตเตอรี่ - กรณีรถยนต์ไฟฟ้า: ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท ขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ 50 kWh รับเงินอุดหนุน 50,000 - 100,000 บาท/คัน, ขนาดแบตเตอรี่ต่ำกว่า 50 kWh รับเงินอุดหนุน 20,000 - 50,000 บาท/คัน - กรณีรถกระบะไฟฟ้า: ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท ขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ 50 kWh รับเงินอุดหนุน 50,000 - 100,000 บาท/คัน 		<p>เป้าหมายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า 600,000 คัน ภายในปี 2573</p> <p><u>มาตรการปัจจุบัน (อยู่ระหว่างการใช้ หมดอายุ ปี 66)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินอุดหนุน 35,900 คัน (ไม่ระบุจำนวนเงิน) - ปรับลดภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับการจำหน่าย BEV จากร้อยละ 11 เหลือร้อยละ 1 จนถึงธันวาคม 2566 <p>หมายเหตุ: เฉพาะรถยนต์ที่ผลิตในประเทศโดยการใช้การผลิตท้องถิ่นอย่างน้อยร้อยละ 40 เท่านั้นจึงจะมีสิทธิ์ได้รับเงินอุดหนุน</p> <ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลวางแผนที่จะจัดสรรเงิน 7 ล้านล้านรูเปียห์ (459.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) จากกองทุนของรัฐเพื่อรองรับการขายรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ 800,000 คัน และการแปลงรถจักรยานยนต์เครื่องยนต์สันดาป 200,000 คัน ภายในปี 2567 (15,228.25 IDR/USD) <p><u>นโยบายส่งเสริมการลงทุน FDI ปี 2566</u></p>	

2) เที่ยบศัทยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทย VS อินโดนีเซีย				
เรื่อง	ไทย		อินโดนีเซีย	
	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
	<p>กรณีรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า: ราคาไม่เกิน 150,000 บาท ขนาดแบตเตอรี่ตั้งแต่ 3 kWh เงินอุดหนุน 5,000 - 10,000 บาท/คัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ลดอากรขาเข้ารถยนต์ที่ผลิตจากต่างประเทศและนำเข้าทั้งคัน (CBU) สูงสุดร้อยละ 40 กรณีเป็นรถยนต์ไฟฟ้าที่ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท ในช่วงปี 2567-2568 - ลดอัตราภาษีสรรพสามิตจากร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 2 สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าราคาไม่เกิน 7 ล้านบาท <p>หมายเหตุ: ผู้ผลิตต้องผลิตเพื่อชดเชยการนำเข้าภายในปี 2569 ในอัตราส่วน 1 : 2 และจะเพิ่มอัตราส่วนเป็น 1 : 3 ภายในปี 2570 สำหรับแบตเตอรี่ที่นำเข้าทั้งคัน (CBU) และผลิตในไทย ต้องได้รับมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) และผ่านการทดสอบจากศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ (ATTRIC)</p>		<ul style="list-style-type: none"> - ลดหย่อนภาษี อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาครอบครองที่ดินเพื่อการผลิตได้ รวมไปถึงการเข้าถึงสินเชื่อ - จัดตั้งบริการแบบครบวงจรสำหรับนักลงทุนต่างชาติ - ลดความซับซ้อนของกฎระเบียบ การลดภาระผูกพัน และการปรับปรุงความโปร่งใสของกระบวนการลงทุน <p>กฎระเบียบใหม่ (8 ธ.ค. 66)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยกเลิกภาษีนำเข้าและภาษีการขายสินค้าฟุ่มเฟือยของยานพาหนะสำเร็จรูป (CBU) ที่นำเข้ามาในประเทศ รวมถึงลดภาษีที่จัดเก็บโดยรัฐบาลท้องถิ่น - บริษัทต้องผลิตรถยนต์ไฟฟ้าอย่างน้อยร้อยละ 40 ในอินโดนีเซียช่วงปี 2567 – 2569 - เลื่อนการเพิ่มเกณฑ์การใช้ส่วนประกอบในท้องถิ่นร้อยละ 60 ไปถึงปี 2570 จากเดิมเริ่มต้นปี 2567 	
12. อัตราภาษีนำเข้า (พิกัด 8703.80)	ร้อยละ 80		ร้อยละ 60 – 170	

2) เที่ยบศักยภาพรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทย VS อินโดนีเซีย				
เรื่อง	ไทย		อินโดนีเซีย	
	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)	2565	2566 (ม.ค. - ต.ค.)
13. ตลาดการส่งออก	-		ไทย, เนปาล, ฟิจิ, ฮองกง, ญี่ปุ่น, บรูไน	
14. เขตการค้าเสรี (FTA) ข้อมูลจาก: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ	14 ฉบับ 18 ประเทศ (อาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ฮ่องกง เปรู และชิลี)		16 ฉบับ 23 ประเทศ (อาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ฮ่องกง ปากีสถาน ชิลี โมซัมบิก ไต้หวัน ลิกเตนสไตน์ นอร์เวย์ และสวิตเซอร์แลนด์)	
15. ค่าเงิน ข้อมูลจาก: ธนาคารแห่งประเทศไทย และ Exchange Rate UK	35.23 THB/USD (+9.58%YOY)	34.88 THB/USD (-0.67%YOY)	14,848.82 IND/USD (-3.64%YOY)	15,228.25 IND/USD (+3.64%YOY)
16. ศักยภาพแรงงาน (ดอลลาร์สหรัฐ/คน) ข้อมูลจาก: ILO - Output per Worker คำนวณจาก: GDP/จำนวนประชากร	31,522.6	-	25,828.8	-
17. ศักยภาพการแข่งขันด้าน ทรัพยากรมนุษย์โลก ข้อมูล The Global Talent Competitiveness Index 2023 by INSTEAD	อันดับที่ 75 จาก 133 ประเทศ (39/100 คะแนน)	อันดับที่ 79 จาก 134 ประเทศ (40.77/100 คะแนน)	อันดับที่ 82 จาก 133 ประเทศ (37/100 คะแนน)	อันดับที่ 80 จาก 134 ประเทศ (40.25/100 คะแนน)
18. กฎระเบียบในการขับขี่	ใช้เลนถนนซ้าย และขับพวงมาลัยขวา		ใช้เลนถนนซ้าย และขับพวงมาลัยขวา	

สรุปจุดแข็งของรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ไทยและอินโดนีเซีย

จุดแข็งของไทย

- 1) มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ของภาครัฐ ที่ต้องการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางผลิตรถ EV แห่งภูมิภาคเอเชีย ทำให้มีค่ายรถจำนวนมากเข้ามาลงทุนใช้ไทยเป็นฐานการผลิต EV ประกอบกับมาตรการส่งเสริมอุปสงค์ EV ในประเทศ และการส่งเสริมการลงทุนในสถานีอัดประจุไฟฟ้า ทำให้ตลาด EV ภายในประเทศขยายตัวแบบก้าวกระโดด โดย 10 เดือนแรกของปี 2566 มียอดขาย จำนวน 56,119 คัน ขยายตัวร้อยละ 702 เมื่อเทียบกับปีก่อน
- 2) ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีมากกว่า 1,800 ราย ซึ่งมีทั้งประสบการณ์และความพร้อมในการปรับการผลิตจากชิ้นส่วนรถยนต์สันดาปไปเป็นชิ้นส่วนรถ EV ได้ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมความเข้มแข็งให้กับ Supply Chain ในการผลิตให้กับค่ายรถ EV ที่เข้ามาลงทุนในประเทศ
- 3) ค่ายรถ EV หลายสัญชาติ เข้ามาลงทุนตั้งโรงงานผลิตรถ EV ในประเทศไทย ผ่านมาตรการส่งเสริมของรัฐ เช่น เมอร์เซเดส-เบนซ์ โตโยต้า นิสสัน มิตซูบิชิ ฮอนด้า บีวายดี ฉางอัน เป็นต้น ทำให้ไทยมีตัวเลือกผลิตภัณฑ์รถยนต์ที่มีความหลากหลาย สามารถตอบโจทย์ความต้องการทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้ง ยังมีโอกาสในการขยายตลาดส่งออก EV ไปยังตลาดส่งออกเดิมของรถยนต์สันดาปได้

จุดแข็งของอินโดนีเซีย

- 1) มาตรการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ทั้งการส่งเสริมการลงทุนและการกระตุ้นอุปสงค์รถ EV ของภาครัฐอินโดนีเซีย ช่วยทำให้ตลาดรถยนต์ EV ในอินโดนีเซียขยายตัวแบบก้าวกระโดด โดย 10 เดือนแรกของปี 2566 มียอดขาย จำนวน 11,896 คัน ขยายตัวร้อยละ 166 เมื่อเทียบกับปีก่อน
- 2) อินโดนีเซียมีตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่จากประชากรที่มีมากถึง 277 ล้านคน ทำให้บริษัทค่ายรถ EV ต่างชาติ ให้ความสนใจเข้าไปขยายการลงทุนในการผลิตรถ EV โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เป็นที่นิยมของอินโดนีเซีย นอกจากนี้ อินโดนีเซียมีความตกลง FTA ในหลายประเทศ ซึ่งเป็นแต้มต่อที่สำคัญของนักลงทุนในการขยายตลาดส่งออกรถ EV
- 3) อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีแหล่งแร่ निकเกิลสำรองมากที่สุดในโลก และรัฐบาลออกมาตรการห้ามการส่งออกนิกเกิล เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมผลิตแบตเตอรี่ในประเทศ ทำให้อินโดนีเซียมีความได้เปรียบด้านวัตถุดิบในการผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถ EV ในช่วงแรก ซึ่งปัจจุบันมีบริษัทต่างชาติเข้าไปตั้งโรงงานผลิตแบตเตอรี่ขนาดใหญ่ในอินโดนีเซียแล้ว รวมถึงมีการลงทุนโรงงานรีไซเคิลแบตเตอรี่ที่จะช่วยลดปริมาณวัตถุดิบที่ต้องใช้ในการผลิตแบตเตอรี่ใหม่ อย่างไรก็ตามหากมีการพัฒนาเทคโนโลยีของแบตเตอรี่ EV รุ่นใหม่ๆ เช่น LCO (Li-Cobalt), LMO (Li-Manganese), LFP (Li-Phosphate), , LTO (Li-Titanate), Li-S (Lithium Sulfur) และ

จุดแข็งของไทย

- 4) การเข้ามาลงทุนตั้งโรงงานผลิตแบตเตอรี่และชิ้นส่วนรถ EV ในไทย โดยเฉพาะในพื้นที่ EEC ที่มีผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนจำนวนมาก ประกอบกับบริษัทสัญชาติไทยหลายบริษัทก็มีแผนลงทุนโรงงานผลิตแบตเตอรี่ ซึ่งแบตเตอรี่ถือเป็นชิ้นส่วนสำคัญของรถ EV มีมูลค่ากว่า 40% ของมูลค่ารถ
- 5) ไทยมีการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันมีจำนวนกว่า 1,200 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ 77 จังหวัด ซึ่งมีจำนวนมากกว่าสถานีอัดประจุไฟฟ้าในอินโดนีเซียประมาณ 2.5 เท่า นอกจากนี้ ไทยยังมีอัตราการสำรองไฟฟ้า (Reserve Margin : RM) สูงถึง 54% ทำให้ไฟฟ้ามั่นคงเสถียรภาพและความพร้อมค่อนข้างสูง

จุดแข็งของอินโดนีเซีย

- Li-O (Lithium Oxygen) ก็จะมีผลทำให้สัดส่วนการใช้แร่ลิเทียมลดลง ความได้เปรียบด้านวัตถุดิบผลิตแบตเตอรี่ก็อาจลดลงตามไปด้วย
- 4) ค่ายรถในอินโดนีเซีย ได้เริ่มมีการผลิตรถ EV และส่งออกแล้ว ตั้งแต่ปี 2565 เช่น วูหลิง โดยรุ่นหลักที่วูหลิงผลิตในอินโดนีเซีย คือ Wuling Air EV โดยส่งออกไปยังไทย, เนปาล, ฟิลิปปินส์, ชองกง, ญี่ปุ่น และบรูไน
 - 5) อัตราค่าไฟฟ้าในประเทศและค่าไฟที่รัฐบาลจำหน่ายให้กับผู้ให้บริการสถานีอัดประจุไฟฟ้ามีราคาต่ำกว่าประเทศไทย รวมถึงรัฐบาลมีการควบคุมอัตราค่าบริการของสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่จำหน่ายให้กับประชาชน

ที่มา: กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอินโดนีเซีย (Gaikindo)

สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.)

สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (TAPMA)

Global Petrol Prices

<https://jakartaglobe.id/business/indonesia-drafts-new-incentives-for-ev-charging-stations>

[https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2023/01/15/indonesias-car-sales-in-2022-reach-over-one-million-units#:~:text=Meanwhile%2C%20car%20production%20in%20Indonesia,Knocked%20Down%20\(CKD\)%20units](https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2023/01/15/indonesias-car-sales-in-2022-reach-over-one-million-units#:~:text=Meanwhile%2C%20car%20production%20in%20Indonesia,Knocked%20Down%20(CKD)%20units)

<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/indonesia-widens-subsidy-access-electric-bikes-after-poor-uptake-2023-08-29/>

<https://dinsights.katadata.co.id/read/2023/05/24/tianneng-to-build-ev-battery-plant-recycle-facilities-in-indonesia>

<https://www.posttoday.com/lifestyle/703122\>

[https://www.kompas.com/tren/read/2023/10/14/080000265/catat-berikut-biaya-charge-mobil-listrik-di-spklu?page=all#:~:text=Mengacu%20pada%20Peraturan%20Menteri%20ESDM,per%20kilowatt%20hour%20\(Kwh\).](https://www.kompas.com/tren/read/2023/10/14/080000265/catat-berikut-biaya-charge-mobil-listrik-di-spklu?page=all#:~:text=Mengacu%20pada%20Peraturan%20Menteri%20ESDM,per%20kilowatt%20hour%20(Kwh).)

<https://www.bfi.co.id/en/blog/pajak-progresif-kendaraan>

<https://umsu.ac.id/berita/cara-mudah-mengecek-biaya-pajak-mobil-dan-motor-secara-online/>

<https://www.ceicdata.com/en/indicator/indonesia/number-of-registered-vehicles>

<https://finance.yahoo.com/news/indonesia-relaxes-tax-rules-ev-054632815.html?guccounter=1>