



ยอดนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลในอิสราเอลพุ่งสูง 51% โอกาสไทยส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่ม

การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของยอดนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศอิสราเอลที่พุ่งสูงถึง 51% มีผลให้ยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ในอิสราเอลช่วง 7 เดือนแรกของปี 2569 พุ่งทะลุ 203,340 คัน เติบโตขึ้น 10.3% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ขณะที่กระทรวงการคลังอิสราเอลเตรียมปรับขึ้นภาษีซื้อรถยนต์ไฟฟ้าและปรับสูตรภาษีสีเขียวในปี 2570 ซึ่งส่งผลให้ผู้นำเข้าเร่งสต็อกสินค้าล่วงหน้าในช่วงที่ผ่านมา ปรากฏการณ์ดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นจากปัจจัยการขยายตัวของกำลังซื้อภาคครัวเรือนตามกลไกตลาดปกติเพียงอย่างเดียว แต่เป็นปฏิกิริยาตอบสนองโดยตรงต่อมาตรการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตเพื่อการจัดซื้อ (Purchase Tax) ของกระทรวงการคลังอิสราเอล ที่ส่งผลให้กลุ่มผู้นำเข้าและผู้แทนจำหน่ายเร่งส่งซื้อและกักตุนสินค้าล่วงหน้าเพื่อหลีกเลี่ยงต้นทุนที่กำลังจะปรับตัวสูงขึ้นสาเหตุเบื้องหลังการปฏิรูปภาษีของภาครัฐในครั้งนี้ โดยอีกด้านหนึ่งเหตุที่รัฐบาลเตรียมปรับภาษีดังกล่าว เกิดจากความจำเป็นเร่งด่วนในการบริหารเสถียรภาพทางการเงินภายใต้กรอบเศรษฐกิจสงคราม (War Economy) ที่รัฐบาลต้องแบกรับงบประมาณด้านความมั่นคงสูงถึงราว 8% ของ GDP ประกอบกับการสูญเสียรายได้ในระบบบัญชีปกติจากการลดลงของภาษีสรรพสามิตน้ำมัน (Fuel Excise Tax) เนื่องจากความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ส่งผลให้กระทรวงการคลังเล็งเลือกปรับกลยุทธ์ด้วยการปรับเพิ่มอัตราภาษีรถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV) ขึ้นสู่ระดับ 48% พร้อมทั้งหั่นลดสิทธิประโยชน์ส่วนลดภาษีสีเขียว (Green Tax Benefits) ของรถยนต์ไฮบริดลงอย่างมีนัยสำคัญ

การเปลี่ยนผ่านทางนโยบายภาษีฉบับนี้ ส่งผลให้โครงสร้างตลาดยานยนต์ในอิสราเอลเกิดการปรับสมดุลใหม่ (Market Realignment) โดยในกลุ่มรถยนต์จดทะเบียนใหม่ รถยนต์เครื่องยนต์สันดาป (ICE) ยังคงครองส่วนแบ่งหลักที่ 64% ตามมาด้วยรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) 24.4% ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV) ชะลอตัวลงมาอยู่ที่ 11.7%

สศต.จึงได้จัดทำรายงานตลาดรถยนต์ในอิสราเอล เพื่อชี้ช่องทางในการขยายตลาดของไทยในสินค้าที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. โครงสร้างชนิดยานยนต์ (Powertrain Mix จาก 100%)

จากการเก็บข้อมูลสถิติล่าสุดของ สมาคมผู้นำเข้ารถยนต์แห่งอิสราเอล (I-VIA) และระบบทะเบียนของกระทรวงคมนาคมอิสราเอล จะเห็นได้ว่า โครงสร้างประเภทเครื่องยนต์ของกลุ่มรถจดทะเบียนใหม่ (New Registrations) มีการปรับสัดส่วนอย่างมีนัยสำคัญจากผลกระทบด้านมาตรการภาษีสิ่งแวดล้อม ดังนี้

รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE - Petrol/Diesel): สัดส่วนอยู่ที่ **64.0%** (ลดลงต่อเนื่องจากช่วงก่อนหน้านี้เนื่องจากกระแสพลังงานทางเลือก)

รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV): สัดส่วนอยู่ที่ **24.4%** (ปรับตัวก้าวกระโดดขึ้นมาทดแทนกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้าล้วน เนื่องจากผู้บริโภคปรับตัวรับเกณฑ์ภาษีใหม่)

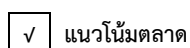
รถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV): สัดส่วนอยู่ที่ **11.7%** (ชะลอตัวลงมาหลังจากรัฐบาลเริ่มทยอยตัดสิทธิประโยชน์ทางภาษีและปรับขึ้นภาษีซื้อรถยนต์ไฟฟ้า หรือ EV Purchase Tax)



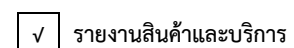
Call Center 1169
www.thaitrade.com
www.ditp.go.th



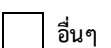
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
563 ถนนพหลโยธิน ต.บางกระสอ อ.เมือง
จ.นนทบุรี 11000



Office of Commercial Affairs,
Royal Thai Embassy,
Tel Aviv , Israel



144, Hayarkon Street, 2nd Floor
Tel Aviv 63451 , Israel
E-mail: thaicomt@zahav.net.il





2. ปริมาณยานยนต์สะสมที่จดทะเบียนแล้ว (Total Fleet on the Road)

จากรายงานสถิติของ สำนักงานสถิติแห่งชาติอิสราเอล (CBS) และศูนย์ข้อมูลเศรษฐกิจ CEIC Data ปริมาณยานยนต์สะสมรวมทุกประเภทที่วิ่งอยู่บนท้องถนนในอิสราเอล (ข้อมูลล่าสุด 6 เดือนแรกของปี 2569) มีจำนวนทะลุ 4,256,652 คัน ซึ่งทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยพบข้อสังเกตสำคัญ ตามข้อมูลด้านโครงสร้างพลังงานที่ใช้ของรถ พบว่า จากรถยนต์บนท้องถนนส่วนใหญ่ยังคงเป็นระบบเครื่องยนต์สันดาปแบบดั้งเดิม (ICE) สูงถึง 90.3% (ประมาณ 3.77 ล้านคัน) ขณะที่กลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) มีสัดส่วนสะสมอยู่ที่ 5.8% และปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) อยู่ที่ 3.8% ซึ่งแม้ยอดขายรถใหม่จะเป็นกลุ่มไฟฟ้าเพิ่มขึ้น แต่ตลาดส่วนใหญ่บนถนนยังเป็นรถน้ำมัน ซึ่งต้องการชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการซ่อมบำรุงในปริมาณมหาศาล

3. สินค้าไทยที่มีโอกาส มูลค่าการนำเข้า และส่วนแบ่งตลาด

ตลาดนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ (Automotive Parts) ของอิสราเอลมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) สูงถึง **17.4%** (อ้างอิงข้อมูลวิเคราะห์จาก 6Wresearch) โดยกลุ่มสินค้าที่ประเทศไทยมีโอกาสเจาะตลาดสูงสุด มีดังนี้

3.1 กลุ่มยางนอกชนิดพาราโบลิคและยางล้อ (Pneumatic Tyres)

มูลค่าการนำเข้ารวมของอิสราเอล: ประมาณ 180-200 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี

ส่วนแบ่งตลาดของไทย: ประมาณ 8% – 10% (ไทยจัดอยู่ในกลุ่มผู้นำด้านยางธรรมชาติคุณภาพสูงเกรด OEM)

คู่แข่งสำคัญ: จีน (ส่วนแบ่ง 35%) เน้นแข่งขันด้วยราคาและปริมาณ, ไต้หวัน (ส่วนแบ่ง 12%) และ เกาหลีใต้ (ส่วนแบ่ง 15%) เน้นกลุ่มยางสปอร์ตและยางสมรรถนะสูง

3.2 กลุ่มชิ้นส่วนทางวิศวกรรมและระบบกันสะเทือน (Rubber Bushings, Mountings & Gaskets)

มูลค่าการนำเข้ารวมของอิสราเอล: ประมาณ 95 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี

ส่วนแบ่งตลาดของไทย: ประมาณ 5% (เติบโตตามการขยายตัวของกลุ่มรถยนต์ญี่ปุ่นและเกาหลีที่ผลิตในไทย)

คู่แข่งสำคัญ: ไต้หวัน (ส่วนแบ่ง 28%) ครองแชมป์กลุ่ม Aftermarket Body Parts, เกาหลีใต้ (ส่วนแบ่ง 20%) ผูกขาดกลุ่มชิ้นส่วนทดแทนรถยนต์ค่ายตนเอง และ เยอรมนี (ส่วนแบ่ง 12%) เจาะกลุ่มรถยนต์หรู

4. ค่ายรถยนต์ ยี่ห้อ และรุ่นที่เป็นที่นิยมในอิสราเอล

ตลาดยานยนต์ในอิสราเอลกำลังเกิดการเปลี่ยนผ่านครั้งใหญ่ (Market-share Redistribution) จากการเข้ามาแย่งตลาดของจีน โดยมีข้อมูลดังนี้

กลุ่มแบรนด์จีน (ผู้นำกระแสใหม่): ค่าย Omoda & Jaecoo สองแบรนด์ในเครือ Chery พุ่งทะยานขึ้นมาครองส่วนแบ่งตลาดรถยนต์รวมระดับ 11.5% - 12.7% โดยมีรุ่นยอดนิยมอย่าง Jaecoo 5 และ Jaecoo 8 เป็นรถครอสโอเวอร์ยอดขายอันดับต้น ๆ ของประเทศ ตามมาด้วยแบรนด์ BYD และ Chery ที่ขยายตัวกว่า 60-70% YoY

กลุ่มแบรนด์เอเชียดั้งเดิม: Kia (เกาหลีใต้) ยังคงเหนียวแน่นโดยมีรุ่น Kia Sportage ครองแชมป์ยอดขายอันดับ 1 ในหมวดรถยนต์รายรุ่น ขณะที่ Toyota และ Hyundai ครองส่วนแบ่งตลาดในกลุ่ม 5 อันดับแรก แต่เริ่มเผชิญภาวะยอดขายชะลอตัวลงเล็กน้อย (ลดลงประมาณ 4% - 10%) จากการแข่งขันพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปหาแบรนด์จีน

กลุ่มเทคโนโลยี/หรู: Tesla มียอดส่งมอบเติบโตพุ่งสูงขึ้นกว่า 344% ในช่วงปีที่ผ่านมาสำหรับกลุ่มพรีเมียมเทคโนโลยี



5. แนวโน้มตลาดรถยนต์และพฤติกรรมของการซ่อมบำรุงในอีก 3 ปีข้างหน้า (2570-2572)

แนวโน้มและการเติบโต (Growth & Market Value)

คาดการณ์ว่าตลาดชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ในอิสราเอลจะรักษาอัตราการเติบโตเฉลี่ยไว้ได้ที่ **12% - 15% ต่อปี** ไปจนถึงปี 2572 โดยมีมูลค่าตลาดชิ้นส่วนทดแทน (Aftermarket) ขยับขึ้นไปแตะระดับ **1.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ** ปัจจัยบวกมาจากการขยายตัวของดัชนีรถยนต์สะสมบนท้องถนน (Motorization Rate) ที่เพิ่มขึ้นเป็น 421 คันต่อประชากร 1,000 คน

พฤติกรรมของการซ่อมบำรุงและปัจจัยการเลือกสินค้าของผู้บริโภค

5.1. ความทนทานต่อสภาพอากาศ (Climate-specific Durability): ด้วยสภาพภูมิประเทศที่เป็นกึ่งทะเลทรายและมีความร้อนสูงในอิสราเอล ผู้บริโภคและอู่ซ่อมบำรุงอิสระ (Independent Workshops) จะเลือกสินค้าโดยให้ความสำคัญกับความทนทานของเนืวยางและชิ้นส่วนพลาสติกที่ทนความร้อนสูงเป็นหลัก ซึ่งเป็นแต้มต่อสำคัญของสินค้าเกรด premium-OEM จากไทย

5.2. การกระจายความเสี่ยงด้านห่วงโซ่อุปทาน (De-risking Factor): จากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์รอบชายแดน ผู้นำเข้าอิสราเอลเริ่มปรับพฤติกรรมจากการซื้อสินค้าแบบ Just-in-Time มาเป็นการสั่งซื้อล่วงหน้าเพื่อทำ **Buffer Stock (คลังสินค้าสำรอง)** นาน 6-12 เดือน และพยายามลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาชิ้นส่วนจากจีนเพียงอย่างเดียว ย่อมเปิดโอกาสให้บริษัทไทยสามารถเข้าไปแทรกแซงในฐานะ "พันธมิตรทางการค้าทางเลือกที่มั่นคง" (Reliable Alternative Supplier) ได้เป็นอย่างดี

6. พิกัดศุลกากร (HS Code) อิสราเอล

พิกัดศุลกากร (HS Code) 6 หลัก และ 8 หลักของอิสราเอล สำหรับกลุ่มสินค้ายางและชิ้นส่วนช่วงล่าง

ระบบพิกัดศุลกากรนำเข้าของอิสราเอลอิงตามระบบ Harmonized System (HS 2022) ภายใต้การกำกับดูแลของ Israel Tax Authority

รายการสินค้า (Description)	HS Code	อัตราภาษีนำเข้า (MFN Customs Duty)	หมายเหตุ / ข้อกำหนดพิเศษ
ยางนอกชนิดอัดลม (Pneumatic Tyres) สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	4011.10	0%	ต้องมีใบรับรองมาตรฐานความปลอดภัย ECE (ยุโรป) หรือ DOT (สหรัฐฯ) และผ่านการรับรองจากสถาบันมาตรฐานแห่งอิสราเอล (SII)
ยางนอกชนิดอัดลม สำหรับรถบรรทุกและรถบรรทุก/รถกระบะ	4011.20	0%	รองรับตลาดรถยนต์เชิงพาณิชย์และกระบะ 1 ตัน
ชิ้นส่วนยางขึ้นรูปทางวิศวกรรม (เช่น บูชยาง, ยางแท่นเครื่อง, ปะเก็นยาง)	4016.99	0% - 6% (ขึ้นอยู่กับรุ่น)	ตลาด Aftermarket นิยมนำเข้าเพื่อซ่อมบำรุงตามรอบระยะเวลา

☒ นโยบายภาครัฐ

Call Center 1169
www.thaitrade.com
www.ditp.go.th

☐ เศรษฐกิจการลงทุน

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
563 ถนนพหลโยธิน ต.บางกระสอ อ.เมือง
จ.นนทบุรี 11000

☒ แนวโน้มตลาด

Office of Commercial Affairs,
Royal Thai Embassy,
Tel Aviv , Israel

☒ รายงานสินค้าและบริการ

144, Hayarkon Street, 2nd Floor
Tel Aviv 63451 , Israel
E-mail: thaicomt@zahav.net.il

☐ อื่นๆ



ซีลและปะเก็นยางกันรั่วซึม (Rubber Gaskets and Seals)	4016.93	0%	ใช้ประกอบเครื่องยนต์และระบบเกียร์
โช้กอัพและระบบรับแรงสะเทือน (Suspension Shock-absorbers)	8708.80	0%	สินค้าต้องการมาตรฐานรับรองความปลอดภัยของระบบช่วงล่าง
เพลาขับและเฟืองท้าย (Drive-axles and Differentials)	8708.50	0%	มีความต้องการสูงในกลุ่มรถขับเคลื่อน 4 ล้อ และ SUV
พวงมาลัย คันบังคับเลี้ยว และ กระปุกเกียร์เลี้ยว (Steering Systems)	8708.94	0%	อะไหล่เปลี่ยนทดแทนของระบบบังคับเลี้ยว
ชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่น ๆ ของยานยนต์ (Other Automotive Parts)	8708.99	0%	ครอบคลุมชุดปีกนก, สปริง, และแกนยึดช่วงล่าง

7. ผู้นำเข้าและผู้จัดจำหน่ายอะไหล่ยานยนต์รายใหญ่ในอิสราเอล (Top Tier Importers & Distributors)

การกระจายสินค้าอะไหล่ยานยนต์ (Automotive Aftermarket) ในอิสราเอล ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่กับกลุ่มบริษัทจัดจำหน่ายอิสระขนาดใหญ่ (Independent Aftermarket Groups) ที่มีคลังสินค้าและเครือข่ายกระจายตรงไปยังอู่ซ่อมบำรุงทั่วประเทศ:

บริษัท Autoworks Ltd.

บทบาทและความสำคัญ: หนึ่งในผู้นำเข้าและจัดจำหน่ายอะไหล่รถยนต์ รถบรรทุก และอุปกรณ์เครื่องจักรกลหนักที่ใหญ่ที่สุดในอิสราเอล เป็นผู้ถือหุ้นและสมาชิกเครือข่ายจัดซื้อระดับโลก TEMOT International มีเครือข่ายกระจายสินค้าครอบคลุมทั้งร้านค้าปลีกและอู่ซ่อมบำรุงทั่วประเทศ เหมาะอย่างยิ่งสำหรับการนำเสนออะไหล่ OEM เกรดทดแทน

Aaron Montecchio Ltd. (ในเครือ Kogol Unitrade / Mayer Group)

บทบาทและความสำคัญ: ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 1947 ปัจจุบันเป็นบริษัทในเครือ Mayer Group (กลุ่มทุนยานยนต์ระดับ 1.8 พันล้านดอลลาร์) และเป็นพันธมิตรกับเครือข่ายจัดซื้ออะไหล่ระดับโลก ATR International AG มีความเชี่ยวชาญด้านระบบเบรก ช่วงล่าง และยางรถยนต์ (โดยบริษัทแม่ Kogol เป็นตัวแทนจำหน่ายยาง Michelin รายใหญ่ในอิสราเอล)

Pavilion Spark Trading Ltd.

บทบาทและความสำคัญ: ผู้นำเข้าและกระจายสินค้าอะไหล่ยานยนต์ที่มีประสบการณ์ยาวนานกว่า 60 ปี ด้วยรายได้กว่า 170 ล้านเชเกลต่อปี เชี่ยวชาญในการนำเข้าชิ้นส่วนตัวถัง, ระบบกันสะเทือน, ระบบไฟฟ้า และอุปกรณ์ดูแลรักษารถยนต์ นำเข้าสินค้าจากผู้ผลิตทั่วโลก



Super Body LTD

บทบาทและความสำคัญ: ผู้นำเข้าชิ้นส่วนหน้าสำหรับกลุ่มชิ้นส่วนอะไหล่เทียบเท่า (Aftermarket Body & Chassis Parts) และชิ้นส่วนไฟ/กระจกรถยนต์ เป็นตัวแทนนำเข้าและกระจายสินค้าหลักของ Tong Yang และ TYC จากไต้หวัน ผ่านการรับรองมาตรฐานจากกระทรวงคมนาคมอิสราเอล

M.A.P Motorad Automotive Parts Ltd.

บทบาทและความสำคัญ: ผู้นำด้านชิ้นส่วนควบคุมอุณหภูมิเครื่องยนต์ (Thermostats, Caps) และชิ้นส่วนระบบระบายความร้อนระดับสากล มีฐานการวิจัย พัฒนา และกระจายสินค้าชิ้นส่วนเครื่องยนต์และยางกันรั่วซึมในอิสราเอล

8. ขั้นตอนและกฎระเบียบการขอใบรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของ SII (Standards Institution of Israel) สำหรับสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์

สถาบันมาตรฐานแห่งอิสราเอล หรือ SII (Standards Institution of Israel) เป็นหน่วยงานภาครัฐเพียงแห่งเดียวที่มีอำนาจตามกฎหมายในการกำหนดมาตรฐาน ตรวจสอบ และออกใบรับรองสิทธิประโยชน์ทางกฎหมายสำหรับการนำเข้าสินค้าทุกประเภทเข้าสู่อิสราเอล สำหรับกลุ่มสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์และยางรถยนต์ รัฐบาลอิสราเอลจัดให้อยู่ในกลุ่มสินค้าที่ต้องควบคุมความปลอดภัยอย่างเข้มงวด โดยมีรายละเอียดและขั้นตอนดังนี้ครับ

8.1. การแบ่งกลุ่มประเภทมาตรฐานการตรวจสอบ (SII Import Groups)

การนำเข้าสินค้ามายังอิสราเอล จะถูกแบ่งกลุ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบเอกสารและตัวอย่างสินค้าออกเป็น 4 กลุ่ม (Import Groups 1-4) ซึ่งชิ้นส่วนยานยนต์จะถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่มีความสำคัญสูงสุด

Group 1 (สินค้าความเสี่ยงสูงมาก): ได้แก่ ยางรถยนต์ (Tyres), ระบบเบรก, และถุงลมนิรภัย สินค้ากลุ่มนี้ต้องผ่านการทดสอบตัวอย่าง (Sample Testing) ในห้องปฏิบัติการของ SII หรือต้องมีผลทดสอบจากห้องแล็บสากลที่ SII ให้การรับรอง **Group 2 (สินค้าความเสี่ยงปานกลาง-สูง):** ได้แก่ ใช้อัฟ, บูชยางช่วงล่าง, และชิ้นส่วนทางวิศวกรรม สินค้ากลุ่มนี้เน้นการตรวจสอบเอกสารรับรองมาตรฐานจากโรงงาน (Compliance Declaration) ควบคู่กับการสุ่มตรวจทางกายภาพเมื่อสินค้าถึงท่าเรืออิสราเอล

8.2. ขั้นตอนการขอใบรับรองมาตรฐาน SII (Step-by-Step Procedure)

กระบวนการยื่นขอใบรับรองมักเป็นการดำเนินงานร่วมกันระหว่าง ผู้ผลิต/ผู้ส่งออกไทย และ ผู้นำเข้า (เนื่องจากกระบวนการยื่นคำขอออนไลน์ของ SII ต้องผ่านนิติบุคคลที่จดทะเบียนในอิสราเอล) มีขั้นตอนหลัก 4 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1: การเตรียมเอกสารมาตรฐานสากลจากฝั่งไทย (Pre-export Documentation)

อิสราเอลไม่ออกมาตรฐานแยกเป็นเอกสารเฉพาะตนเองทั้งหมด แต่จะใช้วิธี "Harmonized Standards"อิงตามมาตรฐานสากล ผู้ผลิตไทยต้องจัดเตรียมเอกสาร ได้แก่

- **มาตรฐานโรงงาน:** ใบรับรองระบบบริหารงานคุณภาพสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ IATF 16949 หรือ ISO 9001
- **มาตรฐานผลิตภัณฑ์:** ผลการทดสอบ (Test Reports) ตามเกณฑ์ยุโรป (ECE/E-mark) หรือมาตรฐานฝั่งอเมริกา (DOT/FMVSS)

ข้อแนะนำ: สินค้าประเภท ยางรถยนต์ ต้องมีสัญลักษณ์ E-mark หรือรหัส DOT ป้อนบนแก้มยางอย่างชัดเจน

☒ นโยบายภาครัฐ

Call Center 1169
www.thaitrade.com
www.ditp.go.th

☐ เศรษฐกิจการลงทุน

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
563 ถนนพหลโยธิน ต.บางกระสอ อ.เมือง
จ.นนทบุรี 11000

☒ แนวโน้มตลาด

Office of Commercial Affairs,
Royal Thai Embassy,
Tel Aviv , Israel

☒ รายงานสินค้าและบริการ

144, Hayarkon Street, 2nd Floor
Tel Aviv 63451 , Israel
E-mail: thaicomt@zahav.net.il

☐ อื่นๆ



ขั้นตอนที่ 2: การยื่นคำขอผ่านระบบศุลกากรดิจิทัล (Application Submission)

- ผู้นำเข้าอิสราเอลจะนำเอกสารผลทดสอบจากไทย ยื่นเข้าสู่ระบบ "Sha'ar Olami" (Global Gate) ซึ่งเป็นระบบหน้าต่างเดียวของศุลกากรและ SII
- ระบบจะทำการตรวจสอบพิกัดศุลกากร (HS Code) เพื่อจับคู่กับมาตรฐานบังคับของอิสราเอล (Israel Mandatory Standards - SI)

ขั้นตอนที่ 3: การตรวจสอบและทดสอบโดยห้องปฏิบัติการ SII (Testing & Inspection)

- กรณีสินค้ากลุ่ม Group 1 หรือกรณีที่เอกสารรายงานผลการทดสอบจากไทยไม่สมบูรณ์ เจ้าหน้าที่ SII จะทำการสุ่มเก็บตัวอย่างสินค้า (Sampling) จากตู้คอนเทนเนอร์ ณ ท่าเรือ (เช่น ท่าเรือไฮฟา หรือท่าเรืออัสดอด) เพื่อนำส่งตรวจที่ห้องแล็บของ SII ในเทลอาวีฟ
- การทดสอบจะมุ่งเน้น: ความทนทานต่อแรงเค้น, การทนความร้อนสูง (สอดคล้องกับสภาพภูมิอากาศอิสราเอล), และความเสถียรของเนื้อยาง/โลหะ

ขั้นตอนที่ 4: การออกใบรับรองและการปล่อยสินค้า (Approval & Release)

- เมื่อผลการตรวจสอบผ่านเกณฑ์ SII จะออก "Certificate of Compliance" หรือใบอนุญาตนำเข้าทางศุลกากร
- ศุลกากรอิสราเอลจะปล่อยตู้สินค้าออกจากท่าเรือเพื่อกระจายสู่ท้องตลาด

8.3. กฎระเบียบและข้อควรระวังสำคัญสำหรับผู้ประกอบการไทย

- 8.3.1. ภาษาและฉลากสินค้า (Labeling Requirements): ชิ้นส่วนหรือกล่องบรรจุภัณฑ์ที่ส่งไปยังอิสราเอล จะต้องระบุข้อมูลสำคัญเป็นภาษาฮิบรู หรือภาษาอังกฤษอย่างชัดเจน ประกอบด้วย: ชื่อผู้ผลิต, ประเทศผู้ผลิต (Made in Thailand), รุ่นสินค้า, และสัญลักษณ์มาตรฐานความปลอดภัย (ถ้ามี)
- 8.3.2. ระยะเวลาการดำเนินงาน (Timeline): การตรวจสอบเอกสารปกติใช้เวลาประมาณ 5-10 วันทำการ แต่หากสินค้าถูกสุ่มตรวจและต้องเข้าห้องปฏิบัติการทดสอบจริง อาจใช้เวลายืดเยื้อไปถึง 3-4 สัปดาห์ ซึ่งจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายคลังสินค้า ณ ท่าเรือ (Demurrage Charge) ผู้ส่งออกไทยจึงต้องเคลียร์เอกสารผลทดสอบให้จบตั้งแต่มุ่งหน้าลงเรือ
- 8.3.3. การยอมรับผลทดสอบร่วม (Mutual Recognition): SII มีข้อตกลงยอมรับผลทดสอบจากสถาบันตรวจสอบระดับโลก เช่น TÜV, SGS, หรือ Intertek หากผู้ผลิตไทยใช้บริการสถาบันเหล่านี้ในการออก Test Report ให้แน่ใจว่าระบุเนื้อหาให้ตรงตามเกณฑ์สากล (ECE Regulations) จะช่วยให้การตรวจรับรองของ SII ผ่านได้โดยไม่ต้องตรวจซ้ำ

ความเห็นของ สคต.

จากข่าวดังกล่าว สคต. ณ กรุงเทลอาวีฟ มีข้อเสนอแนะกับผู้ประกอบการไทยที่สนใจส่งออกมออิสราเอลดังนี้

1. ขาดขายสินค้าเกรด OEM ทดแทนสินค้าราคาประหยัดจากจีน

ท่ามกลางสภาพอากาศร้อนจัดและภูมิประเทศแบบกึ่งทะเลทรายของอิสราเอล ผู้บริโภคและศูนย์บริการให้ความสำคัญกับความคงทนเป็นอันดับแรก ผู้ผลิตไทยในกลุ่มยางล้อ (HS 4011) และชิ้นส่วนยางสังเคราะห์/บุขช่วงล่าง (HS 4016) ควรเน้นทำตลาดระดับ Premium-Aftermarket ที่มีมาตรฐานรับรอง เช่น ISO/TS 16949 หรือ IATF 16949 เพื่อสร้างความแตกต่างจากสินค้าจีนที่เน้นตัดราคา

2. ปรับพอร์ตสินค้าตามทิศทางการรถยนต์ไฮบริด (HEV/PHEV) และรถกระบะ

☒ นโยบายภาครัฐ	☐ เศรษฐกิจการลงทุน	☒ แนวโน้มตลาด	☒ รายงานสินค้าและบริการ	☐ อื่นๆ
Call Center 1169 www.thaitrade.com www.ditp.go.th	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ 563 ถนนพหลโยธิน ต.บางกระสอ อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000	Office of Commercial Affairs, Royal Thai Embassy, Tel Aviv , Israel	144, Hayarkon Street, 2nd Floor Tel Aviv 63451 , Israel E-mail: thaicomt@zahav.net.il	



การที่กลุ่ม PHEV ขยายตัวขึ้นมาครองสัดส่วนถึง 24.4% ของรถจดทะเบียนใหม่ ผู้ประกอบการไทยควรเร่งพัฒนาชิ้นส่วนระบบระบายความร้อน (Cooling Systems), ปะเก็นทนความร้อนสูง, และอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ทำงานร่วมกับเครื่องยนต์ไฮบริดควบคู่ไปกับการรักษาตลาดชิ้นส่วนตัวถังและระบบกันสะเทือนของรถกระบะ 1 ตัน ซึ่งไทยเป็นฐานการผลิตระดับโลก

3. เตรียมความพร้อมด้านมาตรฐานสากล (ECE / DOT)

ตลาดอิสราเอลมีอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าทั่วไป (MFN) ของชิ้นส่วนและยางรถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ที่ 0% แต่มีข้อกำหนดด้านมาตรฐานความปลอดภัยเข้มงวดตามเกณฑ์ Standards Institution of Israel (SII) ผู้ส่งออกต้องเตรียมเอกสารรับรองมาตรฐาน E-mark ของยุโรปไว้ล่วงหน้าเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้า

4. ผลักดันการเจรจาจับคู่ธุรกิจแบบเจาะจง (Targeted Business Matching)

เร่งนำรายชื่อผู้จัดจำหน่ายรายใหญ่ในอิสราเอล เช่น Autoworks Ltd. และเครือข่ายของ Mayer Group เข้าสู่ระบบจับคู่ธุรกิจออนไลน์ (OBM) ร่วมกับสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (TAPMA)

5. ดึงดูดผู้ซื้ออิสราเอลเข้าร่วมงาน TAPA 2027

กำหนดให้กลุ่มผู้นำเข้าอะไหล่และยางรถยนต์เป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญในการเชิญร่วมงานแสดงสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย (TAPA) โดยเน้นนำเสนอโอกาสการใช้ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานสำรองเพื่อกระจายความเสี่ยง (De-risking Supply Chain) จากความผันผวนด้านการขนส่งในภูมิภาคตะวันออกกลาง

6. ติดตามกฎระเบียบภาษีสิ่งแวดล้อมอย่างใกล้ชิด

ติดตามความคืบหน้าของมาตรการ Green Tax และแผนการเก็บภาษีตามระยะทาง (Mileage Tax) ของกระทรวงการคลังอิสราเอลอย่างต่อเนื่อง เพื่อแจ้งเตือนแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงของประเภทรถยนต์บนท้องถนนให้แก่ภาคการผลิตของไทยได้ทันทั่วทั้ง

ผู้ส่งออกหรือนักธุรกิจที่สนใจข้อมูลเพิ่มเติมด้านการค้าและการลงทุนต่าง ๆ เกี่ยวกับประเทศอิสราเอล ท่านสามารถติดต่อสอบถามได้ที่ E-mail: ของสำนักงานฯ ที่ thaicomat@zahav.net.il

- ที่มา :
- [1] <https://www.car-importers.org.il>
 - [2] <https://www.cars-israel-statistics.com>
 - [3] <https://www.ynetnews.com>
 - [4] <https://www.ceicdata.com>
 - [5] <https://www.6wresearch.com>
 - [6] <https://www.focus2move.com>
 - [7] <https://bestsellingcarsblog.com>
 - [8] <https://www.auto.co.il>