แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2566-68

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์



มีนาคม 2566

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

วรรณา ยงพิศาลภพ

นักวิเคราะห์

wanna.yongpisanphob@krungsri.com

+662 296 4755

Subscribe Us

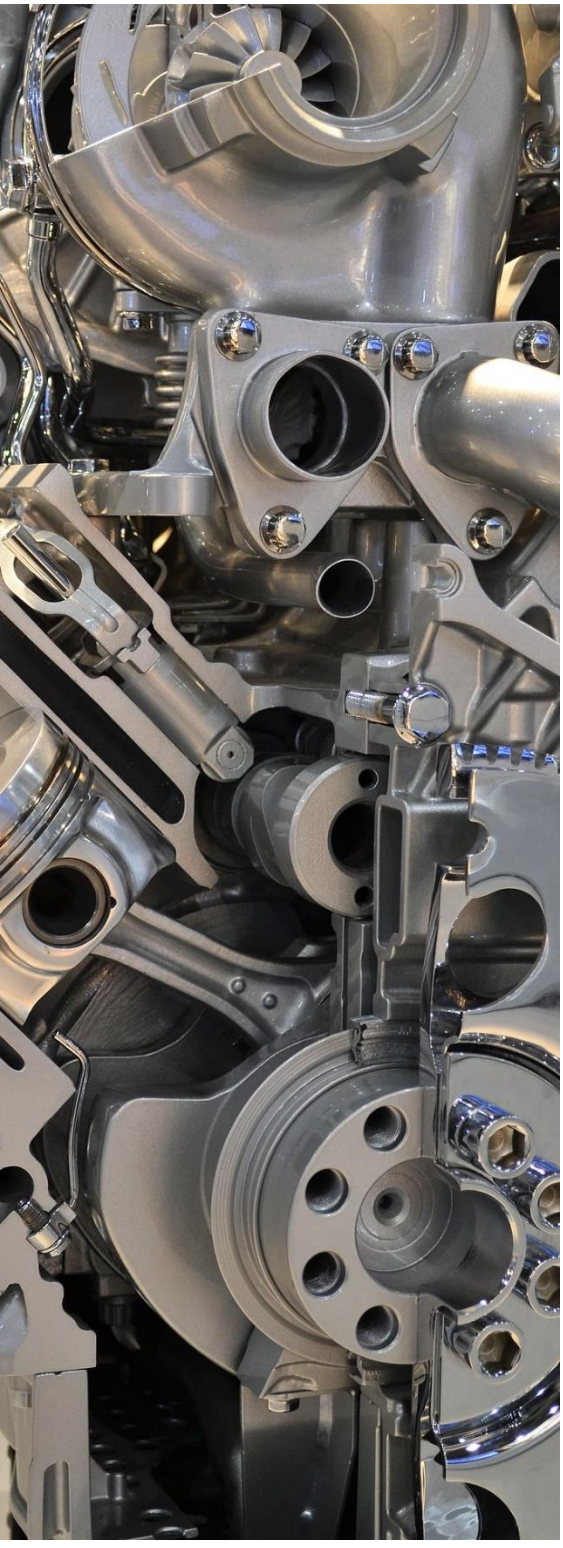
สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา สำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อหรือควรเชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

EXECUTIVE SUMMARY



ปี 2565 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยเติบโตชะลอลงจากปัญหาขาดแคลนชิปเป็นระยะ ส่งผลต่อกระบวนการผลิตยานยนต์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะชิ้นส่วนเพื่อประกอบยานยนต์ (OEM) ท่ามกลางภาวะเงินเฟ้อสูงที่บั่นทอนกำลังซื้อทั่วโลกรวมถึงไทย โดยคาดว่าในปี 2566 การผลิตชิ้นส่วนฯ จะยังเติบโตได้ในอัตราไม่สูงนัก โดยปัญหาขาดแคลนชิปยังคงมีอยู่เป็นระยะ จากภาวะสงครามเทคโนโลยีโดยเฉพาะระหว่างสหรัฐฯ-จีน รวมถึงภาวะชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกที่เป็นปัจจัยบั่นทอนอุปสงค์ก่อนที่แนวโน้มการเติบโตของการผลิตชิ้นส่วนฯ จะปรับสูงขึ้นในปี 2567-2568 หลังจากที่กำลังการผลิตชิปของผู้ผลิตรายใหญ่ขยายตัว และภาวะเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ขณะที่ความต้องการชิ้นส่วนเพื่อการทดแทน (REM) ยังคงขยายตัวได้ตามการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานยนต์สะสม ประกอบกับผู้บริโภคบางส่วนมีแนวโน้มซ่อม/บำรุงยานยนต์เก่าเพื่อยืดเวลาการซื้อยานยนต์ใหม่ออกไป อย่างไรก็ตาม ประเด็นท้าทาย ได้แก่ 1) สหรัฐฯ ใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-dumping: AD) ยางรถยนต์นำเข้าจากไทย และ 2) มาตรการภาครัฐที่เร่งสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าปลอดมลพิษ (Zero Emission Vehicle: ZEV) ซึ่งจะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในไทยต้องเร่งปรับตัว

มุมมองวิจัยกรุงศรี

ปี 2566 รายได้ของผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ จะยังเติบโตต่อเนื่องแต่ในอัตราไม่สูงนัก เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว และปัญหาขาดแคลนชิปยังมีอยู่เป็นระยะ ก่อนที่อัตราการขยายตัวจะสูงขึ้นในปี 2567-2568 โดยแนวโน้มผลประกอบการของแต่ละกลุ่มเป็นดังนี้

- **ผู้ผลิตส่วนประกอบและชิ้นส่วนยานยนต์: รายได้ยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง** โดยความต้องการชิ้นส่วนฯ OEM จะเติบโตตามปริมาณการผลิตยานยนต์ในประเทศ ส่วนตลาด REM จะเติบโตตามปริมาณยานยนต์สะสมที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ตลาดส่งออกยังมีความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน และประเทศคู่ค้าให้ความสำคัญยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ขณะที่ไทยส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในเป็นหลัก
- **ผู้ผลิตยางรถยนต์: ยังเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง แต่ผู้ประกอบการอาจยังเผชิญมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) จากสหรัฐฯ** ที่เริ่มมีผลตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2564 โดยจะมีการทบทวนอัตรา AD ครั้งต่อไปภายในเดือนกรกฎาคม 2566 อาจทำให้โอกาสส่งออกไปตลาดสหรัฐฯ ของผู้ผลิตไทยบางส่วนลดลง ด้านตลาด REM ยังเติบโตได้ตามจำนวนรถจดทะเบียนสะสมที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

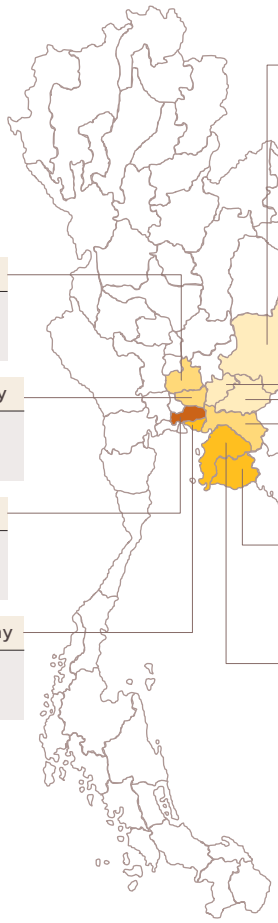
- **ผู้จำหน่ายชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมของยานยนต์: คาดว่ารายได้จะเติบโตตามจำนวนยานยนต์จดทะเบียนสะสม อย่างไรก็ดี การแข่งขันภายในธุรกิจค่อนข้างรุนแรง และมีความเสี่ยงจากการบริหารจัดการสต็อก**
  - **ผู้ขายส่ง/ขายปลีกชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมใหม่ของยานยนต์:** คาดว่าความต้องการชิ้นส่วน/อะไหล่กลุ่มประดับยนต์และชิ้นส่วนฯ ประเภทที่มีอายุการใช้งานสั้นจะยังเติบโตต่อเนื่องตามยอดขายยานยนต์ใหม่ ขณะที่จำนวนยานยนต์สะสมที่เพิ่มขึ้น และผู้บริโภคมีแนวโน้มยืดอายุการใช้งานยานยนต์ให้ยาวนานขึ้นจะช่วยหนุนความต้องการใช้ชิ้นส่วนฯ เพื่อซ่อมแซม/บำรุงรักษาตามอายุการใช้งาน อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการที่มีอยู่มากรายจะทำให้การแข่งขันค่อนข้างรุนแรง
  - **ผู้จำหน่ายชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมเก่าของยานยนต์ (เซียงกง):** มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องตามจำนวนยานยนต์จดทะเบียนสะสม โดยเฉพาะยานยนต์ที่มีอายุมากกว่า 5 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่มีความต้องการใช้ชิ้นส่วนฯ เก่าเพื่อการซ่อมแซม/บำรุงรักษา อย่างไรก็ตาม ลักษณะธุรกิจที่มีการลงทุนในการสต็อกสินค้าที่หลากหลาย อาจมีความเสี่ยงจากการเสื่อมมูลค่าของสินค้าที่ล้าสมัยและต้นทุนจากการบริหารจัดการสต็อก



ข้อมูลพื้นฐาน

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลไทยอย่างต่อเนื่องนับจากปี 2506[1/] โดยระยะเริ่มแรก ภาครัฐเน้นออกมาตรการเพื่อสนับสนุนการลงทุนผลิตและใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะการปรับขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Complete Built-Up: CBU) และชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Complete Knock-Down: CKD) ต่อมาคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment: BOI) ได้ออกมาตรการส่งเสริมการลงทุน อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล และการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทย นอกจากนี้ ภาครัฐกำหนดสัดส่วนบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ (Local Content Requirements: LCR) ในการผลิตยานยนต์ ซึ่งปัจจุบันข้อกำหนดดังกล่าวได้ถูกยกเลิกแล้ว[2/] อย่างไรก็ดี การผลิตรถยนต์นั่งในไทยยังคงใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศคิดเป็นสัดส่วน 60-80% ของมูลค่าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมด ขณะที่รถยนต์นั่งประเภท Eco-car และรถปิกอัพใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ 90% ส่วนรถจักรยานยนต์ใช้ชิ้นส่วนในประเทศเกือบทั้งหมด ในปัจจุบันการทำข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับประเทศต่างๆ อาทิ ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) และความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ส่งผลให้อัตราภาษีนำเข้า CBU และ CKD ปรับลดลง

Figure 1: Map of Auto Parts Companies in Thailand



Ayutthaya 45 Company
Body 29%, Chassis 24%
Electrical and Electronics 27%
Powertrain 13%, Other 7%

Pathum Thani 45 Company
Body 9%, Chassis 18%
Electrical and Electronics 33%
Powertrain 20%, Other 20%

Bangkok 147 Company
Body 11%, Chassis 21%
Electrical and Electronics 25%
Powertrain 22%, Other 21%

Samut Prakan 123 Company
Body 22%, Chassis 23%
Electrical and Electronics 19%
Powertrain 17%, Other 19%

Nakhon Ratchasima 6 Company
Body 16%, Chassis 50%
Electrical and Electronics 17%
Powertrain 0%, Other 17%

Nakhon Nayok 2 Company
Body 0%, Chassis 50%
Electrical and Electronics 50%
Powertrain 0%, Other 0%

Prachinburi 21 Company
Body 29%, Chassis 14%
Electrical and Electronics 19%
Powertrain 33%, Other 5%

Chachoengsao 43 Company
Body 23%, Chassis 14%
Electrical and Electronics 23%
Powertrain 26%, Other 14%

Rayong 115 Company
Body 22%, Chassis 29%
Electrical and Electronics 10%
Powertrain 27%, Other 12%

Chonburi 142 Company
Body 21%, Chassis 16%
Electrical and Electronics 19%
Powertrain 30%, Other 14%

Source: Thailand Automotive Institute, Krungsri Research

1/ การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ในไทยช่วงแรกยังมีการนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Complete Knock-Down: CKD) จากบริษัทแม่ หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ในเครือบริษัทยานยนต์ข้ามชาติ เพื่อประกอบเป็นยานยนต์สำเร็จรูป (Complete Built-Up: CBU)

2/ องค์การการค้าโลก (WTO) ห้ามประเทศสมาชิก (รวมไทย) กำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศเป็นการเฉพาะ ส่งผลให้รัฐบาลไทยยกเลิกข้อกำหนดดังกล่าวตั้งแต่ 1 มกราคม 2543

ที่ผ่านมานักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในไทยอย่างต่อเนื่อง บริษัทสัญชาติไทยและบริษัทร่วมทุนที่สำคัญ ได้แก่ บจ.ไทยซัมมิท ออโต้พาร์ท บจ.สามมิตรโอโตพาร์ท บมจ. สมบูรณ์ แอ็ดวานซ์ เทคโนโลยี และบจ.ไทยออโต้เพรสพาร์ท ส่วนบริษัทข้ามชาติรายใหญ่ของโลกที่เข้ามาตั้งฐานผลิตในไทย อาทิ Robert Bosch, Denso, Magna, Continental, ZF, Aisin Seiki (ตารางที่ 1) โดยนักลงทุนต่างชาติส่วนใหญ่ที่ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐอยู่ในกลุ่มชิ้นส่วนฯ ที่สำคัญ ได้แก่

1) **กลุ่มชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตจากยางพารา** (อาศัยความพร้อมด้านวัตถุดิบยางพาราในประเทศ) ได้แก่ ท่อยาง สายพาน ยางขอบกระจก และยางยานพาหนะที่ต้องใช้เทคโนโลยีการผลิตระดับสูง

2) **กลุ่มชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง (Powertrain) และเครื่องยนต์** ซึ่งมีห่วงโซ่อุปทานที่ซับซ้อน[3/] และมีมูลค่าสูงกว่า 1 ใน 3 ของต้นทุนการผลิตรถยนต์ระบบสันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ทั้งยังเป็นกลุ่มที่ภาครัฐให้การส่งเสริมการผลิตตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน อาทิ หม้อน้ำ ท่อไอเสีย ระบบจ่ายน้ำมัน ถังน้ำมัน ระบบจุดระเบิด และเกียร์ เป็นต้น

3) **กลุ่มชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EVs)** รัฐบาลส่งเสริมการลงทุนในลักษณะแผนงานรวม (Package)[4/] ผู้ผลิตรถยนต์จึงทยอยขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนฯ อย่างต่อเนื่อง[5/] โดยเฉพาะแบตเตอรี่ซึ่งถือเป็นชิ้นส่วนฯ สำคัญในรถยนต์ไฟฟ้า (มูลค่าสูงกว่า 30% ของต้นทุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า)

Table 1: Major Global Auto Parts Suppliers with Production Base in Thailand (2020)

Global Suppliers (Japanese)		Global Suppliers (Non-Japanese)	
Denso (2)	NHK Spring (65)	Robert Bosch (1)	American Axle (47)
Aisin Seiki (5)	Mitsuba (68)	ZF (3)	Grupo Antolin (51)
Yazaki (11)	Asahi Glass	Magna (4)	Visteon (67)
Sumitomo (12)	F-Tech	Continental (6)	Federal-Mogul
Panasonic (16)	Omron	Faurecia (8)	Goodyear
JTEKT (20)	Pioneer	Lear (9)	Johnson Control
Hitachi (26)	Alpine	Valeo (10)	TI Automotive
Toyota Boshoku (27)	Bridgestone	BASF (13)	DuPont
Koito (32)	Takata	Tenneco (15)	Bayer
Mitsubishi (36)	Stanley	Thyssenkrupp (22)	Hayes Lammerz
Toyoda Gosei (43)	Sanden	BorgWarner (23)	Rieter Auto
NSK (52)	Calsonic Kansei	Mahle (24)	3M
Tokai Rika (54)	Showa	Schaeffler (29)	GKN Driveline
TS Tech (56)	Keihin	Autoliv (31)	TRW
NTN (57)	Akebono Brake	Dana (33)	Delphi
		Draexlmaier (46)	Michelin

Note: The number in parentheses shows ranking in the Global Top 100 firms
Source: Automotive News, Krungsri Research

3/ การผลิตเครื่องยนต์ใช้ชิ้นส่วนฯ หรือส่วนประกอบมากกว่า 2,000 ชิ้น

4/ ทั้งด้านการประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ ประกอบด้วย แบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า, Traction Motor, ระบบปรับอากาศด้วยระบบไฟฟ้าและส่วนประกอบ, ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (Battery Management System: BMS), ระบบควบคุมการขับขี่ (Drive Control Unit: DCU), On-Board Charger, สายชาร์จแบตเตอรี่พร้อมเต้ารับ-เต้าเสียบ, DC/DC Converter, Inverter, Portable Electric Vehicle Charger, Electrical Circuit Breaker, คานหน้า/คานหลังสำหรับรถโดยสารไฟฟ้า และกิจการพัฒนาระบบอัดประจุไฟฟ้าอัจฉริยะ (EV Smart Charging System)

5/ ผู้เข้าร่วมโครงการขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนฯ มีดังนี้
- รถยนต์ไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle: HEVs) ได้แก่ Toyota, Honda, Mazda, Nissan และ Mitsubishi
- รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (Plug-In Hybrid Electric Vehicle: PHEVs) ได้แก่ Mercedes-Benz, BMW, MG, Mitsubishi, Audi, Toyota และ Mazda
- รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEVs) ได้แก่ FOMM, Mercedes-Benz, MG, Audi, Mazda, Mine, Toyota, Honda, Mitsubishi, Nissan, Sky well, Takano Auto และทรัพย์ละออ
- แบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า อาทิ Toyota, Honda, Mercedes-Benz, Nissan, Mitsubishi, BMW, MG, GWM, Energy Absolute, AMITA Technology Thailand, ARUN PLUS, NUOVO PLUS, BANPU Next, Global Power Synergy

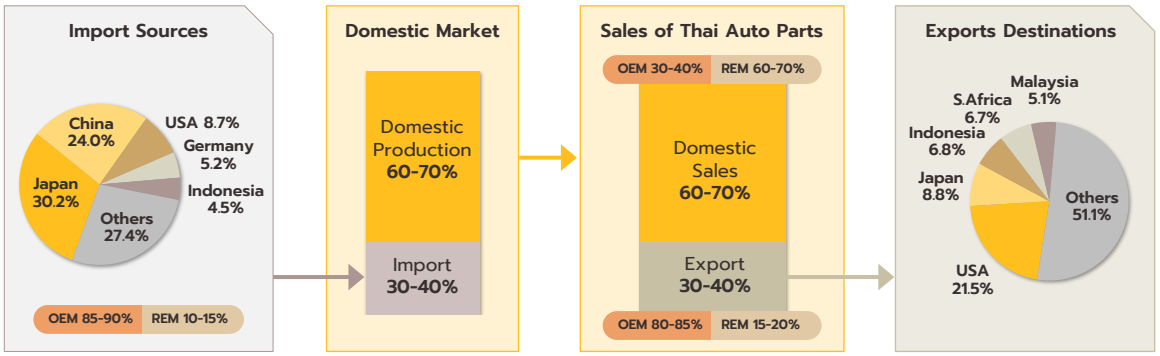
ล่าสุด เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2565 ภาครัฐได้ออกมาตรการอุดหนุนราคายานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ทั้งรถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถจักรยานยนต์ มีผลถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งผู้ผลิตสามารถนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ทั้งรถยนต์นั่งและรถจักรยานยนต์มาจำหน่ายในไทยภายใต้มาตรการอุดหนุนภายในช่วงปี 2565-2566 โดยผู้ผลิตจะต้องผลิตยานยนต์ BEV ชดเชยตามจำนวนที่นำเข้ามาจำหน่ายในอัตราส่วน "นำเข้าไทย 1 คัน ผลิตในไทย 1 คัน" ภายในปี 2567 แต่หากผลิตภายในปี พ.ศ. 2568 ผู้ผลิตจะต้องผลิตเพิ่มเป็น "นำเข้าไทย 1 คัน ผลิตในไทย 1.5 คัน โดยมีเงื่อนไขการผลิตชดเชยการนำเข้า ดังนี้ **1) รถยนต์นั่งที่ใช้แบตเตอรี่ความจุไม่เกิน 30 กิโลวัตต์ชั่วโมง ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท** ผู้ผลิตจะต้องผลิตรถ BEV ในไทยรุ่นใดก็ได้มาวางจำหน่ายภายในประเทศ **2) รถยนต์นั่งที่ใช้แบตเตอรี่ความจุตั้งแต่ 30 กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป ราคา 2-7 ล้านบาท** ผู้ผลิตจะต้องผลิตเฉพาะรถรุ่นที่นำเข้ามาจำหน่ายในไทยเท่านั้น และ **3) รถจักรยานยนต์ที่ใช้แบตเตอรี่ความจุมากกว่า 3 กิโลวัตต์ชั่วโมง หรือวิ่งได้ระยะทางตั้งแต่ 75 กิโลเมตรขึ้นไปต่อการชาร์จไฟฟ้า 1 ครั้ง ราคาไม่เกิน 1.5 แสนบาท** ผู้ผลิตสามารถผลิตรถจักรยานยนต์ BEV รุ่นใดก็ได้มาวางจำหน่ายในไทย สำหรับรถปิกอัพที่เข้าร่วมโครงการจะต้องเป็น**รถปิกอัพ BEV เฉพาะที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้น ตั้งแต่ปี 2565-2568 และมีขนาดความจุแบตเตอรี่ตั้งแต่ 30 กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท** เพื่อสนับสนุนการใช้ยานยนต์ BEV และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ผลิตหันมาผลิตยานยนต์ BEV ในไทย ผลักดันให้มีความต้องการชิ้นส่วนฯ สำหรับ BEV เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 2) โดย ณ เดือนธันวาคม 2565 มีผู้เข้าร่วมโครงการแล้วทั้งหมด 12 ราย แบ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์ 9 ราย ประกอบด้วย MG, GWM, Neta, Mine Mobility, Volt, Toyota, BYD, Mercedes-Benz, Honda และผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ 3 ราย คือ Honda, Deco, H Sem

Table 2: Thai Government Stimulus Measures for Battery Electric Vehicle (BEV)

Types of Vehicles	Current excise tax Rate	New excise tax rate (Effective from 2022 to 2025)	Car price < 0.15 THB, mn	Car price < 2 THB, mn			Car price 2-7 THB, mn
			Subsidy (Effective from 2022-2025)	Subsidy (Effective from 2022-2025)		Importers are required to manufacture BEVs locally; **Start of production 2024:** 1 imported BEV: 1 BEVs produced in Thailand **Start of production 2025:** 1 imported BEV: 1.5 BEVs produced in Thailand (Can produce any model of BEV.)	No Subsidy
			Importers are required to manufacture BEVs locally; **Start of production 2024:** 1 imported BEV: 1 BEVs produced in Thailand **Start of production 2025:** 1 imported BEV: 1.5 BEVs produced in Thailand	**10-30 kwh**	**> 30 kwh**		Importers are required to manufacture BEVs locally; **Start of production 2024:** 1 imported BEV: 1 BEVs produced in Thailand **Start of production 2025:** 1 imported BEV: 1.5 BEVs produced in Thailand (Must produce the same model that was imported into Thailand.)
Motorcycle	1%	1%	18,000 Baht	-	-	-	-
Passenger car	8%	2%	-	70,000 Baht	150,000 Baht	Cut maximum import duty by 40% for 2 years	Cut maximum import duty by 20% for 2 years
Pickup	6%	0%	-	-	150,000 Baht	-	-

Source: The Board of Investment of Thailand (BOI), The Federation of Thai Industries (FTI) , Press news, Krungsri Research

Figure 2: Auto Parts Market in Thailand (2021)



Source: Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนฯ พึ่งพาตลาดในประเทศเป็นหลักสัดส่วน 60-70% ของรายรับรวม แบ่งเป็น ตลาดชิ้นส่วนฯ เพื่อการประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufacturer: OEM) และตลาดชิ้นส่วนฯ เพื่อการทดแทนหรืออะไหล่ยานยนต์ (Replacement Equipment Manufacturer: REM) ดังนี้

- **ชิ้นส่วนฯ OEM: มีสัดส่วน 30-40% ของมูลค่าตลาดชิ้นส่วนฯ รวมในประเทศ** ขยายตัวตามปริมาณการผลิตยานยนต์ โดยมากกว่า 80% เป็นการใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศ ส่วนที่เหลือเป็นชิ้นส่วนฯ ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากบริษัทแม่หรือซัพพลายเออร์ของบริษัทแม่ในต่างประเทศ เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในระบบควบคุมยานยนต์ (Microcontroller Chips: MCUs) จากญี่ปุ่น นอกจากนี้ ยังมีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในและชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าจากจีนเพื่อรองรับการตั้งฐานการผลิตรถยนต์สัญชาติจีนในไทย
- **ชิ้นส่วนฯ REM: มีสัดส่วน 60-70% ของมูลค่าตลาดชิ้นส่วนฯ รวมในประเทศ** เติบโตในทิศทางเดียวกับจำนวนยานยนต์จดทะเบียนสะสมในประเทศจากความต้องการเปลี่ยนชิ้นส่วนฯ (อะไหล่) ตามระยะเวลาการใช้งานและ/หรือระยะทาง ช่องทางการจำหน่ายมีหลากหลาย ทั้งศูนย์บริการซ่อมบำรุงของผู้จำหน่าย/ดีลเลอร์ยานยนต์ ร้านค้าส่ง-ค้าปลีกอะไหล่ยานยนต์ ตลอดจนอู่ซ่อมทั่วไป ด้านมูลค่านำเข้าชิ้นส่วนฯ REM มีสัดส่วน 10-20% ของมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนทั้งหมด ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากญี่ปุ่น (สัดส่วน 43% ของมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนฯ REM ทั้งหมด) และจีน (17%) รวมถึงสหรัฐฯ (8%) ที่เข้ามารุกตลาดไทยมากขึ้น

การส่งออกชิ้นส่วนฯ มีสัดส่วน 30-40% ของรายรับรวมในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนฯ แบ่งเป็น ชิ้นส่วนฯ OEM (สัดส่วน 80-85% ของมูลค่าส่งออกรวม) และชิ้นส่วนฯ REM (สัดส่วน 15-20%) ชิ้นส่วนฯ ที่ไทยส่งออกเป็นหลัก ได้แก่ เครื่องยนต์ ชุดสายไฟ ตัวถัง กระจก ชุดเกียร์ ยางรถยนต์ และชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตจากยางพารา ไทยถือเป็นประเทศที่มีศักยภาพการแข่งขันสูงในตลาดโลก อาศัยความได้เปรียบจากความพร้อมด้านห่วงโซ่อุปทานก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด และสามารถผลิตชิ้นส่วนฯ ที่มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ผลิตยานยนต์ นอกจากนี้ ไทยมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง เอื้อสำหรับการเป็นศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนฯ ในภูมิภาคอาเซียน[6/] ส่งผลให้ไทยเป็นหนึ่งในแหล่งผลิตชิ้นส่วนฯ ที่สำคัญของโลก (Global Sourcing) สะท้อนจาก ในปี 2564 **มูลค่าส่งออกชิ้นส่วนฯ (ทุกประเภท) ของไทยสูงเป็นอันดับ 1 ของอาเซียน และอันดับ 14 ของโลก** โดยชิ้นส่วนฯ ส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางยานพาหนะ (มูลค่าสูงอันดับ 2 ของโลก) ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์อื่น [ไม่รวมเครื่องยนต์และยางยานพาหนะ] (อันดับที่ 3) เครื่องยนต์ (อันดับที่ 13) และชิ้นส่วนรถยนต์อื่น [ไม่รวมเครื่องยนต์และยางยานพาหนะ] (อันดับที่ 15) ส่วนใหญ่ส่งออกไปยังฐานการผลิตยานยนต์ในอาเซียน ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม และฟิลิปปินส์ สัดส่วนรวมกันคิดเป็น 22% ของมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนฯ รวม รองลงมา คือ สหรัฐฯ (สัดส่วน 22%) และญี่ปุ่น (สัดส่วน 9%)

6/ อ้างอิงจากบทวิเคราะห์ของสถาบันวิจัย ADB Institute เรื่อง "Thailand's Economic Integration with Neighboring Countries and Possible Connectivity with South Asia"

Table 3: Potential Products

Auto part systems	Thai potential part segments
Engines	Diesels, Motorcycles
Engines Components	Starters, Alternators, Filters, Hoses, Gears, Flywheels
Body Parts	Chassis, Bumpers, Fenders, Hoods, Door Panels
Brake Systems	Master Cylinders, Drums, Discs, Pads, Linings
Steering Systems	Steering Wheels, Gears, Columns, Pumps, Linkages
Suspensions	Shocks, Coils, Ball Joints
Transmissions	Gears, Casting, Rear Axles, Drive Shafts, Propeller Shafts
Electrical/Electronics	Alternators, Starters, Speedometers, Lamps, Motors, Flashers Relays
Interiors/Exteriors	Seats/ Mats, Weather Strips, Console Boxes
Others	Windshields, Seat Belts, Radiators, Wheels, Compressors

Source: The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

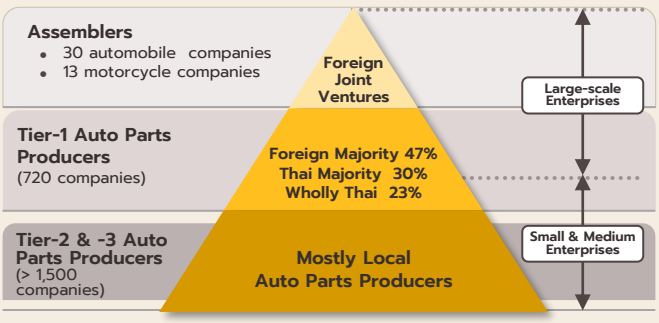
Box 1 โครงสร้างผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

ปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีจำนวนผู้ผลิตมากกว่า 2,200 ราย (ที่มา: สถาบันยานยนต์) แบ่งเป็น

- **ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier-1** เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ คุณภาพสูงตามมาตรฐานที่กำหนดโดยบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ เพื่อใช้ในโรงงานประกอบยานยนต์ (ตลาด OEM) และบางส่วนจำหน่ายในตลาดชิ้นส่วนฯ ทดแทน (ตลาด REM) ปัจจุบันมีจำนวนผู้ประกอบการ 720 ราย แบ่งเป็น บริษัทต่างชาติ 47% บริษัทร่วมทุน 30% และบริษัทสัญชาติไทย 23% ในจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมดนั้น 54% เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 28% เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ และ 18% เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งสองประเภท

- **ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier-2 และ Tier-3** ส่วนใหญ่เป็น SME สัญชาติไทยที่มีการลงทุนวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตในระดับต่ำกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier-1 ทำให้เสียเปรียบในการเข้าถึงตลาด OEM จึงเป็นเพียงผู้จัดหาวัตถุดิบ และ/หรือผลิตส่วนประกอบให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier-1 และ/หรือเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ในตลาด REM ปัจจุบันมีผู้ประกอบการมากกว่า 1,500 ราย ผลิตชิ้นส่วนฯ 2 ประเภทหลัก ได้แก่ (1) อะไหล่แท้ คือ ชิ้นส่วนฯ หรือส่วนประกอบที่บริษัทยานยนต์ว่าจ้างให้ทำการผลิตตามมาตรฐานที่กำหนด และ (2) อะไหล่เทียม คือ ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตขึ้นโดยไม่มีการควบคุมมาตรฐานจากค่ายยานยนต์ มักมีคุณภาพต่ำกว่าอะไหล่แท้และเน้นตลาดระดับล่าง

Structure of Thai Automotive Industry

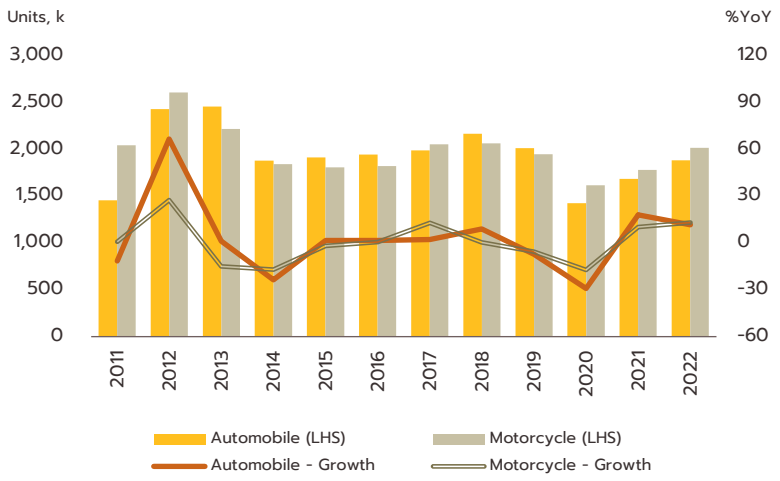


Source: Thailand Automotive Institute

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ปี 2565 การผลิตชิ้นส่วนฯ เติบโตต่อเนื่อง แต่ในอัตราชะลอลง พิจารณาจากดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เติบโต 3.5% ชะลอลงมากจากที่โตถึง 25.3% ในปี 2564 แม้ตลาดจะยังขยายตัวได้ตามยอดผลิตยานยนต์ที่ยังขยายตัวสูง แต่จากปัญหาขาดแคลนชิปทั่วโลก ส่งผลให้กระบวนการผลิตยานยนต์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงักเป็นระยะ รวมถึงไทยที่ยังต้องพึ่งการนำเข้าชิปและบางชิ้นส่วนที่สำคัญ โดยปัญหายิ่งรุนแรงขึ้นเมื่อเกิดสงครามรัสเซีย-ยูเครน (ตั้งแต่ 24 กุมภาพันธ์ 2565) ซึ่งทั้งสองประเทศเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบรายใหญ่ที่ใช้ในการผลิตชิป โดยเฉพาะก๊าซนีออน และแพลเลเดียม ในจังหวะที่จีนได้ประกาศ ล็อกดาวน์เซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นฐานผลิตชิปและชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก (ตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม-1 มิถุนายน 2565) นอกจากนี้ จีนยังเผชิญปัญหาขาดแคลนไฟฟ้าหลังเผชิญคลื่นความร้อนช่วงเดือน กรกฎาคม-สิงหาคม 2565 ทำให้ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำได้ลดลง ขณะเดียวกันความต้องการชิ้นส่วนฯ ทั้งในประเทศและตลาดส่งออกยังได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ไม่เอื้ออำนวย **โดยการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งปี 2665 ยังคงเผชิญปัญหาการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain disruption) อยู่เป็นระยะ** จากผลของสงครามเทคโนโลยีที่มีทิศทางรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะจากการที่สหรัฐฯ ออกกฎหมาย CHIPS and Science Act of 2022 เพื่อจัดสรรเงิน 5.2 หมื่นล้านดอลลาร์ สนับสนุนการผลิตชิปในสหรัฐฯ มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม 2565 และเพื่อกีดกันผู้ผลิตชิปในจีนไม่ให้เข้าถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์ของบริษัทชั้นนำสหรัฐฯ (KLA Corp, Lam Research Corp and Applied Materials Inc) และเมื่อ 12 สิงหาคม 2565 สหรัฐฯได้ประกาศ multilateral export control สำหรับควบคุมไม่ให้จีนและอีกกว่า 150 ประเทศเข้าถึงซอฟต์แวร์การออกแบบและพัฒนาชิปที่มีความซับซ้อน (Electronic design automation: EDA) ของสหรัฐฯ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาชิปเทคโนโลยีสูงของจีน ส่งผลให้ผู้ผลิตชิปในจีนปิดตัวสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 3,470 แห่งในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2565 จากผู้ผลิตชิปทั้งหมด 47,000 แห่ง อย่างไรก็ตาม ภาวะขาดแคลนชิปไม่ได้ตึงตัวมากนัก เนื่องจากความต้องการชิปในสินค้าอิเล็กทรอนิกส์บางประเภท เช่น Personal Computer (PC) และ Mobile Phone ในปี 2565 กลับลดลงต่อเนื่อง โดย Gartner รายงานยอดขาย PC และ Mobile Phone ทั่วโลกในปี 2565 ลดลง -16.0% และ -11.0% ตามลำดับ ผลจากกำลังซื้อที่ลดลงตามภาวะเงินเฟ้อ และการปรับขึ้นราคาตามต้นทุนพลังงานและวัตถุดิบที่สูงขึ้น ทำให้ผู้ผลิตของไทยเริ่มเข้าถึงชิปสำหรับยานยนต์บางส่วนได้ง่ายขึ้นตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 เพื่อรองรับการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนฯ ที่ยังมีคำสั่งซื้อสะสมก่อนหน้า

Figure 3: Automotive Production (OEM Market)



Source: The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

Table 4: Cumulative Registered Automobiles and Motorcycles (REM Market)

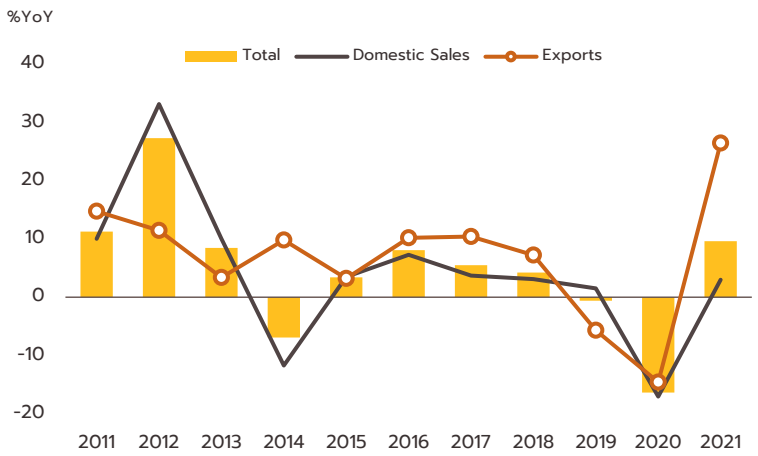
Units, m

	Automobiles	Motorcycles
2016	16.24	20.48
2017	16.97	20.70
2018	17.81	21.08
2019	18.62	21.40
2020	19.20	21.57
2021	19.74	21.84
2022	20.35	22.28

Source: Department of Land Transport (DLT), Krungsri Research

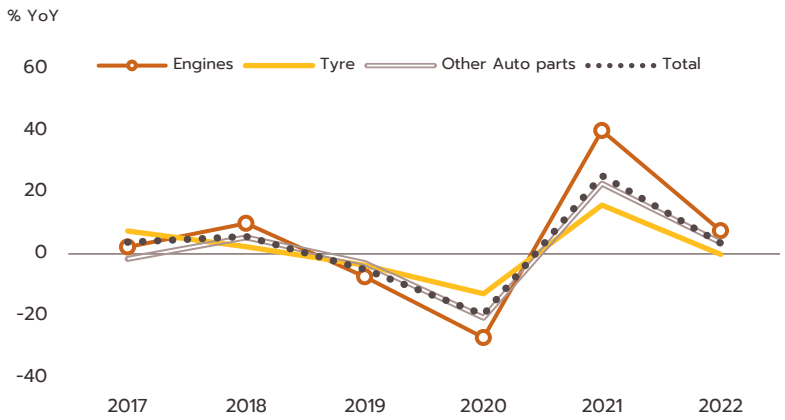
- **ตลาดในประเทศขยายตัวต่อเนื่อง** โดยความต้องการชิ้นส่วนฯ OEM ในช่วงครึ่งแรกของปี ยังคงเติบโตไม่มากนัก ตามปริมาณการผลิตรถยนต์ที่ขยายตัวเพียง 3.0% YoY และรถจักรยานยนต์ที่หดตัว -7.1% YoY ก่อนที่จะมาเร่งตัวในช่วงครึ่งหลังของปีตามปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ขยายตัวสูงถึง 20.5% YoY และ 39.5% YoY ตามลำดับ ผลจากจีนยกเลิก lockdown เซียงไฮ้ (มิถุนายน 2565) พร้อมกับมีชิปบางรุ่นเริ่มเข้ามา หลังจากความต้องการใช้ชิปในสินค้าอิเล็กทรอนิกส์บางประเภท เช่น PC และ Mobile Phone เริ่มชะลอลงตามภาวะซบเซาของเศรษฐกิจโลก ขณะที่ความต้องการชิ้นส่วนฯ REM ยังคงขยายตัวดีต่อเนื่อง เนื่องจากผู้บริโภคบางส่วนชะลอการซื้อยานยนต์ใหม่ และหันมาซ่อม/บำรุงยานยนต์เก่าในภาวะที่กำลังซื้อยังเปราะบาง โดยมีปัจจัยซ้ำเติมจากค่าครองชีพที่ปรับสูงขึ้น และอุทกภัยในหลายพื้นที่ ทำให้ทั้งปี 2565 ปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์เติบโต 11.7% และ 13.2% ตามลำดับ ส่งผลให้ความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์โดยรวมยังคงขยายตัวต่อเนื่อง
- **ตลาดส่งออกหดตัวเล็กน้อย** มูลค่าส่งออกชิ้นส่วนฯ โดยรวมในปี 2565 หดตัว -0.3% อยู่ที่ 2.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ปี 2564 เติบโต 24.3%) เนื่องจากกำลังซื้อชะลอตัวตามภาวะเงินเฟ้อที่เร่งตัวขึ้นบั่นทอนความต้องการซื้อสินค้าคงทน รวมถึงยานยนต์และชิ้นส่วนฯ

Figure 4: Revenue Growth of Thai Auto Parts



Source: Department of Business Development, MOC, Krungsri Research

Figure 5: Manufacturing Production Index (MPI)
Growth of Thailand Auto parts



Source: Office of Industrial Economics (OIE), Krungsri Research

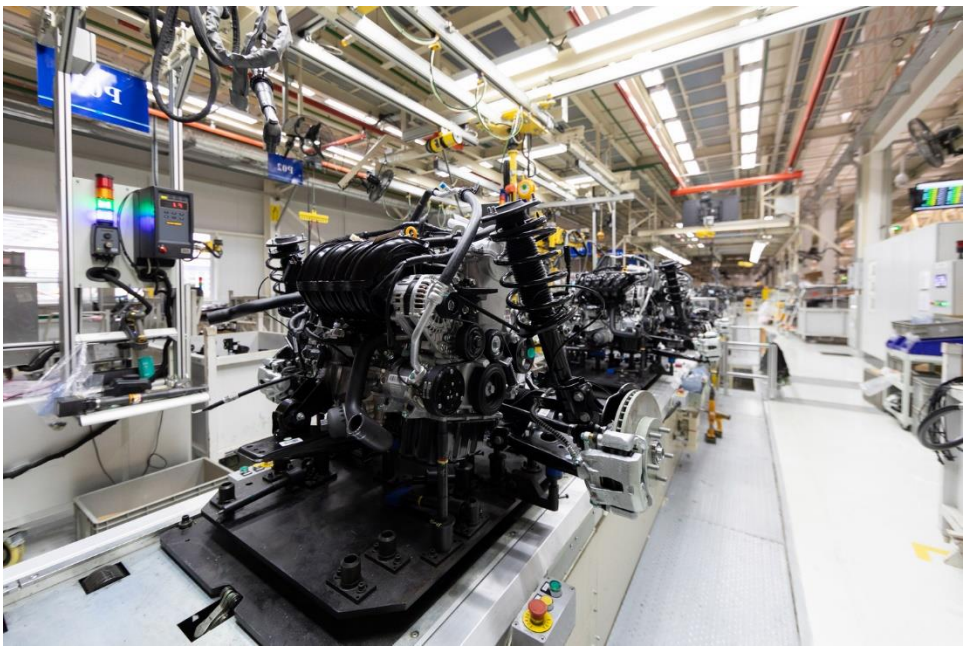
- **เครื่องยนต์:** มูลค่าส่งออกทรงตัวที่ 0.01% อยู่ที่ 4.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2564 เติบโต 15.6%) โดยตลาดหลักที่ยังขยายตัวดีอยู่ อาทิ ฮ่องกง (+5,140.9%) จีน (+63.0%) สหรัฐฯ (+31.3%) มาเลเซีย (+34.7%) ฟิลิปปินส์ (+32.8%) และอาร์เจนตินา (+11.4%) ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกของค่ายรถสัญชาติญี่ปุ่น ได้แก่ Toyota, Honda, Isuzu, Mitsubishi, Suzuki และ Nissan
- **ยางยานพาหนะ:** มูลค่าส่งออกเติบโต 4.8% อยู่ที่ 6.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2564 เติบโต 20.4%) ตามการเติบโตของตลาดหลักเช่น สหรัฐฯ เติบโต 2.3% มีมูลค่า 3.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ แม้สหรัฐฯ จะเก็บภาษี AD (Anti-dumping Duty) ยางรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและยางรถบรรทุกขนาดเล็กจากไทยตั้งแต่ 27 พฤษภาคม 2564 แต่อัตราภาษีของไทย (14.62% ถึง 21.09%) ยังต่ำกว่าคู่แข่งที่ถูกเรียกเก็บภาษี AD เช่นเดียวกัน อาทิ เกาหลีใต้ (14.72% ถึง 27.05%) และไต้หวัน (20.04% ถึง 101.84%) เป็นต้น นอกจากนี้ จำนวนยานยนต์จดทะเบียนสะสมที่เพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องในสหรัฐฯ ยังหนุนความต้องการใช้ยางยานพาหนะเพื่อการทดแทน (REM) อีกทั้งผู้บริโภคบางส่วนยืดอายุการใช้งานยานยนต์เพื่อชะลอการซื้อใหม่ โดยบริษัทวิจัย S&P Global Mobility ได้ประเมินอายุเฉลี่ยของยานพาหนะบนถนนในสหรัฐฯ ในปี 2564 ขยับสูงขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 12.2 ปี เอื้อต่อการส่งออกยางยานพาหนะไปยังตลาดสหรัฐฯ ให้ยังเติบโต ส่วนตลาดส่งออกรองลงมา คือ อาเซียนยังเติบโต 18.0% มูลค่า 876.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสหภาพยุโรปเติบโต 23.2% มูลค่า 748.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- **ชิ้นส่วนฯ อื่นๆ:** มูลค่าส่งออกหดตัว -3.4% อยู่ที่ 1.1 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนใหญ่เป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าที่ชะลอตัวทั้งสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และสหรัฐฯ โดย **ชิ้นส่วนอื่นสำหรับรถยนต์**หดตัว -3.3% มูลค่า 9.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยหดตัวในตลาดสหภาพยุโรป (-15.1%) ญี่ปุ่น (-7.5%) และสหรัฐฯ (-3.3%) **ชิ้นส่วนอื่นสำหรับรถจักรยานยนต์**หดตัว -4.4% มูลค่า 930.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยแรงกดดันจากญี่ปุ่นซึ่งเป็นตลาดส่งออกหลักอันดับ 3 (สัดส่วน 10.8% ของมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์) หดตัวถึง -33.4% เทียบกับปีก่อนที่เติบโตถึง 81.3% ขณะที่ตลาดส่งออกหลักอื่น เช่น อาเซียนและสหรัฐฯ (สัดส่วนรวมกัน 51.0%) ยังเติบโต 4.4% และ 1.8% ตามลำดับ

Table 5: Auto parts Exports Value

USD, m

	2019	2020	2021	2022
● **Engines**	**4,491.9**	**3,668.8**	**4,241.6**	**4,242.2**
% Growth	-14.5	-18.3	15.6	0.0
● **Tyre**	**5,774.3**	**5,433.1**	**6,540.7**	**6,859.5**
% Growth	13.0	-5.9	20.4	4.9
● **Other parts**				
■ **Automobile parts**	**9,517.6**	**7,831.0**	**10,168.6**	**9,833.7**
% Growth	-4.6	-17.7	29.9	-3.3
■ **Motorcycle parts**	**835.2**	**711.6**	**973.4**	**930.1**
% Growth	9.1	-14.8	36.8	-4.4
● **Auto parts**	**20,619.1**	**17,644.4**	**21,924.3**	**21,865.5**
% Growth	-2.3	-14.4	24.3	-0.3

Source: Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

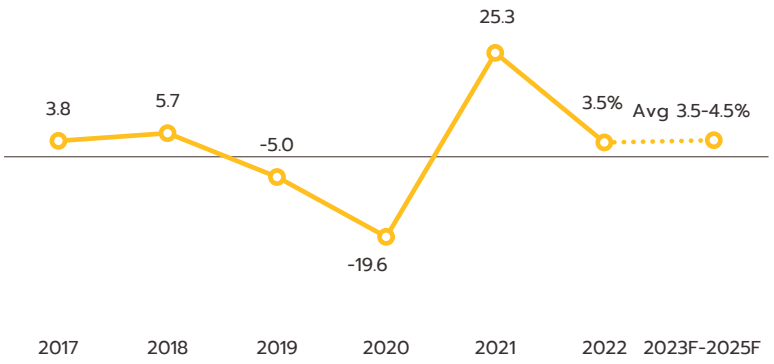


แนวโน้มธุรกิจ

ปี 2566-2568 การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 3.5-4.5% ต่อปี โดยในปี 2566 การเติบโตจะยังไม่สูงนัก จากแนวโน้มของปัญหาขาดแคลนชิปที่น่าจะยังคงปรากฏอยู่เป็นระยะจากภาวะสงครามด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะการที่สหรัฐฯ กีดกันจีนในการเข้าถึงชิปและอุปกรณ์การผลิตชิปขั้นสูง ในปี 2567-2568 อุปทานชิปน่าจะเริ่มเข้าสู่ตลาดโลกมากขึ้นจากการเร่งลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตชิปในหลายประเทศ เช่น สหรัฐฯ เยอรมนี และญี่ปุ่น ตั้งกองทุนสนับสนุนการผลิตชิปในประเทศ 5.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ, 1.0 หมื่นล้านยูโร และ 6.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ รวมทั้งการเร่งลงทุนเพิ่มสายการผลิตชิปของ TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company Limited) มูลค่า 1.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นต้น (Source: Reuters) ซึ่งจะหนุนความต้องการชิ้นส่วนฯ OEM ขณะที่ความต้องการชิ้นส่วนฯ REM คาดว่าจะยังเติบโตต่อเนื่องตามยอดจดทะเบียนยานยนต์สะสมที่เพิ่มสูงขึ้น

- **ตลาดในประเทศปี 2566-2568 คาดว่าความต้องการชิ้นส่วนฯ จะมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง**ตามทิศทางการเติบโตของการผลิตยานยนต์ ซึ่งจะหนุนความต้องการชิ้นส่วนฯ OEM (ตารางที่ 6) โดย**วิจัยกรุงศรีคาดว่าช่วงปี 2566-2568 ปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์จะเติบโตเฉลี่ย 3.5-4.5% ต่อปี และ 2-3% ต่อปี ตามลำดับ** ซึ่งน่าจะทำให้ปริมาณการผลิตยานยนต์กลับมาอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ได้ในปี 2568 โดยมีปริมาณผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับใกล้เคียงกันที่ประมาณ 2.0 ล้านคัน เนื่องจาก 1) เศรษฐกิจทยอยฟื้นตัวเป็นลำดับหลังความกังวล COVID-19 คลี่คลาย 2) ราคาน้ำมันทยอยปรับลดหลังความตึงเครียดของสงครามรัสเซีย-ยูเครนเริ่มผ่อนคลาย และ 3) แนวโน้มความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้นจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure networks) ของภาครัฐที่น่าจะเร่งตัวรองรับแผนการลงทุนพัฒนาโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เฟส 2 (ปี 2566-2570) รวมทั้งแนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจค้าปลีก

Figure 6: Auto Parts Manufacturing Production Index Growth Forecast (% YoY)



Source: Office of Industrial Economics (OIE), Forecast by Krungsri Research

Table 6: Thai Automotive Production Forecast

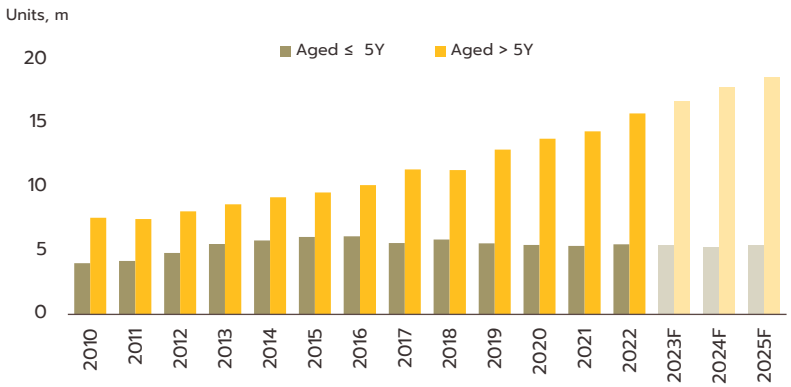
		2020	2021	2022	Avg. 2023F-2025F
Automobile	**Units, m**	**1.43**	**1.69**	**1.88**	**1.93-2.13**
	% YoY	-29.1%	18.1%	11.7%	3.5-4.5%
Motorcycle	**Units, m**	**1.62**	**1.78**	**2.02**	**2.05-2.17**
	% YoY	-17.1%	10.2%	13.2%	2-3%

Source: The Federation of Thai Industries (FTI), Forecast by Krungsri Research

ออนไลน์และโลจิสติกส์ สำหรับชิ้นส่วนฯ REM คาดว่าความต้องการจะเติบโตต่อเนื่อง หนุนโดยจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์สะสมที่มีอายุมากกว่า 5 ปีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5-6% ต่อปี และ 9-10% ต่อปี ตามลำดับ ทำให้มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนฯ ตามอายุและระยะทางการใช้งาน ขณะที่ชิ้นส่วนฯ เพื่อการตกแต่งจะเติบโตไม่มากนัก เนื่องจากจำนวนรถยนต์สะสมที่อายุน้อยกว่า 5 ปี มีทิศทางลดลงต่อเนื่อง ขณะที่จำนวนรถจักรยานยนต์สะสมที่อายุน้อยกว่า 5 ปี เติบโตไม่มากนัก (ภาพที่ 7-8)

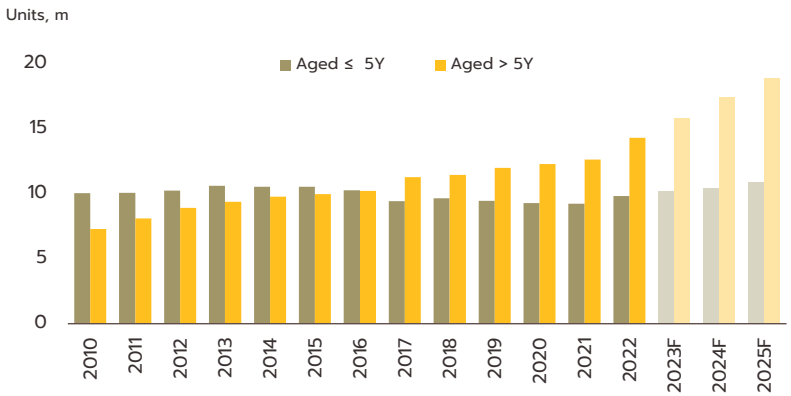
- **ตลาดส่งออกช่วง 3 ปีข้างหน้า คาดว่าจะเติบโตเฉลี่ย 2.0-3.0% ต่อปี** โดยการผลิตยานยนต์ของโลกมีทิศทางเติบโตตามความต้องการซื้อ Euromonitor (ตุลาคม 2565) ประมาณการณ์ยอดขายรถยนต์ทั้งโลกปี 2566-2568 จะเติบโตเฉลี่ย 3-6% ต่อปี อย่างไรก็ตาม การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยยังต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ 1) ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน 2) การกีดกันทางการค้าจากประเทศมหาอำนาจ (อาทิ สหรัฐฯ เก็บภาษี Anti-dumping กับยางรถยนต์ที่ส่งออกจากไทย) และ 3) ช่วงเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีจากยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) เป็นยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EVs) ซึ่งในช่วง 3 ปีข้างหน้าคาดว่าไทยจะยังคงส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในเป็นหลัก แม้ว่าภาครัฐจะเร่งสนับสนุนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนภายในประเทศ ซึ่งอาจหนุนเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการชิ้นส่วนฯ ของไทยที่มีศักยภาพในการยกระดับคุณภาพและเทคโนโลยีการผลิตให้มีโอกาสขยายช่องทางตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าได้ในอนาคต

Figure 7: Cumulative Registered Automobiles Forecast



Source: Department of Land Transport (DLT), Forecast by Krungsri Research

Figure 8: Cumulative Registered Motorcycles Forecast

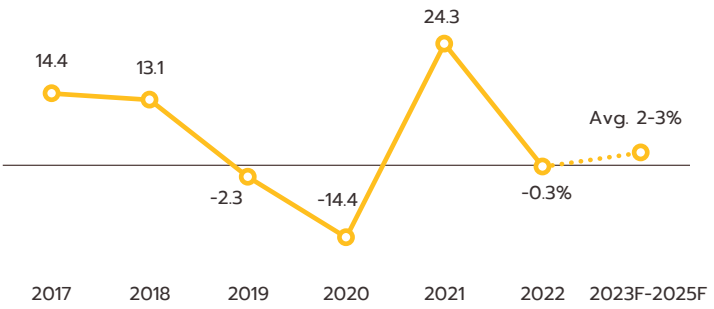


Source: Department of Land Transport (DLT), Forecast by Krungsri Research

ปัจจัยท้าทายจากการเปลี่ยนผ่านสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจากนโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมการลงทุนผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) ซึ่งรัฐบาลมีมาตรการเร่งสนับสนุนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าปลอดมลพิษ (Zero Emission Vehicle: ZEV) ภายในประเทศเพิ่มขึ้นในช่วงปี 2565-2568 โดยมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ZEV อย่างน้อย 30% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดภายในปี 2573 และ 50% ภายในปี 2578 อีกทั้งกำหนดเป้าหมายการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ZEV อย่างน้อย 50% ของยานยนต์จดทะเบียนใหม่ทั้งหมดภายในปี 2573 และ 100% ภายในปี 2578 จะทำให้สัดส่วนการผลิตและการใช้ยานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) เริ่มทยอยปรับลดลงเป็นลำดับ ซึ่งจะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในไทย ซึ่งผู้ประกอบการต้องเร่งปรับตัว เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาเน้นพัฒนาห่วงโซ่อุปทานสำหรับ ICE มาโดยตลอด ขณะที่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV จะใช้ชิ้นส่วนฯ ลดลงอย่างมาก ยกตัวอย่างเช่น ระบบส่งกำลัง ใช้ชิ้นส่วนฯ ประมาณ 20 ชิ้น เทียบกับรถยนต์ ICE ที่ใช้มากกว่า 2,000 ชิ้น นอกจากนี้ แบตเตอรี่จะกลายเป็นชิ้นส่วนฯ หลักแทนเครื่องยนต์ โดยคิดเป็นสัดส่วน 30% ของต้นทุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV

ปัจจุบันเริ่มมีการลงทุนชิ้นส่วนฯ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในไทยโดยเฉพาะแบตเตอรี่ อาทิ โตโยต้าผลิตแบตเตอรี่นิเกิลเมทัลไฮดราย และ BMW ผลิตแบตเตอรี่แบบลิเทียมไอออน สถานการณ์เช่นนี้จะลดความต้องการใช้ชิ้นส่วนฯ OEM บางประเภทในระยะยาว อาทิ เครื่องยนต์ หม้อน้ำ ท่อไอเสีย ระบบจ่ายน้ำมัน ถังน้ำมัน ระบบจุดระเบิด และเกียร์ ขณะที่ชิ้นส่วนฯ อาทิ ชิ้นส่วนช่วงล่าง (Suspension) ตัวถัง ระบบส่องสว่าง และอุปกรณ์ภายในรถ เป็นชิ้นส่วนฯ จำเป็นที่ยังมีความต้องการต่อเนื่อง ขณะเดียวกัน รถยนต์ไฟฟ้า BEV ควบคุมการทำงานด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์จึงช่วยยืดอายุการใช้งานชิ้นส่วนฯ บางประเภท ทำให้ความถี่ในการเปลี่ยนชิ้นส่วนฯ ลดลง อาทิ ยางรถยนต์ และผ้าเบรก นอกจากนี้ รถยนต์ในอนาคตจะมีระบบช่วยในการขับขี่ให้ปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งอาจช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้ความต้องการชิ้นส่วนฯ REM ลดลงไปด้วยในระยะต่อไป

Figure 9: Auto Parts Export Value Growth Forecast (% YoY)



Source: Ministry of Commerce (MOC), Forecast by Krungsri Research

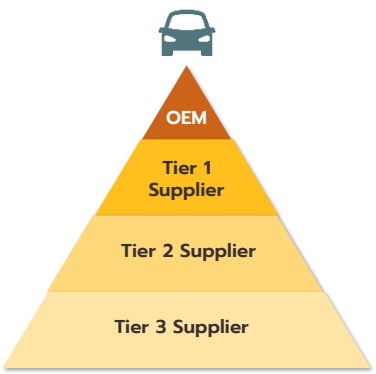
Table 7: Impact of transition from ICE to EV

Major Auto Parts	Auto Parts and Components	
	Impact	No Impact
Engines	Diesels, Benzene	
Engine Components	Pumps, Filters, Hoses, Gears, Flywheel	
Transmissions	Gears, Rear Axles, Drive Shafts, Propeller Shafts	
Brake Systems		Master Cylinders, Drums, Discs, Pads, Linings
Steering Systems		Steering Wheels, Gears, Columns, Pumps, Linkages
Electrical/electronics	Alternators, Starters, Speedometers	Lamps, Motors, Flasher Relays
Suspensions		Shock absorber, Coils, Ball joint
Body parts		Chassis, Bumpers, Fenders, Hoods, Door panels
Interiors/Exteriors		Seats, Mats, Weather Strips, Console Boxes
Others	Fuel System, Exhaust System	Air Conditioning System

Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่มีลักษณะความสัมพันธ์แบบเส้นตรง (Linear Supply Chain) ไปสู่ลักษณะเครือข่ายแบบวงกลม (Circular Supply Chain) โดยการผลิตแบบเดิมจะมีการส่งผ่านการผลิตชิ้นส่วนฯ แต่ละกลุ่มต่อไปเป็นลำดับ (ภาพที่ 10) ประกอบด้วย **ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier 1** คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่มีมาตรฐานการผลิตตามที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด และจัดส่งให้ผู้ประกอบยานยนต์โดยตรง **ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier 2** คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบเพื่อจัดส่งให้แก่ผู้ผลิต Tier 1 อาจได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิต Tier 1 และ**ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier 3** คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยเพื่อจัดส่งให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ Tier 1 และ Tier 2 ทั้งนี้ ห่วงโซ่อุปทานแบบเส้นตรงจะใช้เวลาค่อนข้างนานกว่าที่คำสั่งซื้อสินค้าจะถึงต้นทางของวัตถุดิบ ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ จึงจำเป็นต้องสต็อกสินค้าให้เพียงพอเพื่อส่งมอบให้ทันเวลาตามคำสั่งซื้อของผู้ประกอบยานยนต์ จึงเหมาะกับการผลิตยานยนต์จำนวนมากเพื่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scales) ขณะที่**การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าจำเป็นต้องพึ่งพาหุ่นยนต์และระบบการทำงานอัตโนมัติมากขึ้นเพื่อเพิ่มความแม่นยำในกระบวนการผลิต รวมถึงมีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย** อาทิ ระบบให้ความช่วยเหลือผู้ขับขี่ ระบบป้องกันการชนรอบด้าน ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ รวมถึงระบบเชื่อมต่ออินเตอร์เน็ตเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อช่วยให้การขับขี่สะดวกสบายมากขึ้น (เช่น ระบบเชื่อมต่อข้อมูลสภาพอากาศ สภาพถนน สภาพการจราจร และแผนที่การเดินทาง เป็นต้น) อีกทั้งสามารถต่อยอดไปสู่ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ในระดับที่สูงขึ้น (ภาพที่ 11) **ห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ไฟฟ้าจึงมีลักษณะเครือข่ายแบบวงกลม** (ภาพที่ 12) ประกอบด้วย ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ และอุปกรณ์ (Auto parts Supplier) ผู้ผลิตอุปกรณ์เชื่อมต่อสัญญาณ (Device Manufactures) ผู้ให้บริการเครือข่ายโทรคมนาคม (Telecom Companies) ผู้ให้บริการระบบออนไลน์ (Online players) และผู้ให้บริการด้าน IT (IT Suppliers) ซึ่งมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงถึงกันโดยไม่มีการแบ่งลำดับ ทำให้การผลิตมีความยืดหยุ่น รวดเร็ว และไม่จำเป็นต้องสต็อกสินค้าเป็นจำนวนมาก ทั้งยังสามารถรองรับการผลิตที่มีความหลากหลายมากขึ้น การปรับตัวสู่ห่วงโซ่การผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ OEM อาจต้องปรับตัวทางเทคโนโลยีทั้งด้านการผลิตและการบริหารจัดการ โดยเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มในชิ้นส่วนฯ มากกว่าเน้นการผลิตในปริมาณมาก

Figure 10: Linear Supply Chain of Internal Combustion Engine (ICE)



Source: Thailand Automotive Institute, Krungsri Research

Figure 11: Levels of Driving Automation

0	**No Automation**	Zero autonomy: the driver performs all driving tasks.
1	**Driver Assistance**	Vehicle is controlled by the driver, but some driving assist features may be included in the vehicle design.
2	**Driver Assistance**	Vehicle has combined automated functions, like acceleration and steering, but the driver must remain engaged with the driving task and monitor the environment at all times.
3	**Conditional Automation**	Driver is a required to monitor the environment. The driver must be ready to take control of the vehicle at all times with notice.
4	**High Automation**	The vehicle is capable of performing all driving functions under certain conditions. The driver may have the option to control the vehicle.
5	**Full Automation**	The vehicle is capable of performing all driving functions under all conditions. The driver may have option to control the vehicle.

Source: Society of Automotive Engineers (SAE), Krungsri Research

Figure 12: Circular Supply Chain of Electric Vehicle (EV)



Source: Thailand Automotive Institute, Krungsri Research

วิจัยกรุงศรี

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ
ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

จุไรลักษณ์ พลศรี
เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม
เศรษฐกร

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์
เศรษฐกร

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์
นักวิเคราะห์อาวุโส

สถิตย์ แถลงสัตย์
นักวิเคราะห์อาวุโส

ชินกฤต อัมพรพรรณวัต
นักวิเคราะห์

ปริญญา มิ่งสกุล
นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล
เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

วงศกร แก้วอุดทัง
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย
นักวิเคราะห์อาวุโส (Digital)

พูลสุข นิลกิจศรานนท์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี
นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นรินทร์ ตันไพบูลย์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

เทียร เทียมศักดิ์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

พุทธชาด ลุนคำ
นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Industrial Estate)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น
นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข
นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

วรรณา ยงพิศาลภพ
นักวิเคราะห์ (Automobile, Food & Beverages, Electronics & Electrical Appliances)

ศุภกร กรบุญไตรทศ
นักวิเคราะห์ (Agriculture)