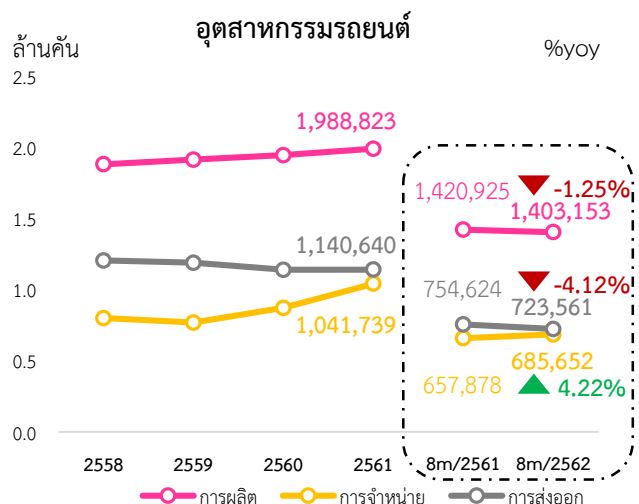




**แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์ปี 2562 และแนวโน้มปี 2563 คาดว่าจะปรับตัวลดลง** ทั้งนี้สำหรับปี 2562 การผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศและการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกมีแนวโน้มปรับตัวลดลงประมาณร้อยละ -3.0 ถึง -4.0 เช่นเดียวกับภาคการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่คาดว่าจะหดตัวต่อเนื่อง ทั้งนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบกำลังถูกท้าทายจากการเข้ามาของเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะกระทบโครงสร้างการผลิตและส่งออกยานยนต์ของไทยตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs ภายในประเทศที่อยู่ในห่วงโซ่การผลิตยานยนต์ในขั้นต่างๆ เนื่องจากผู้ประกอบการมีอำนาจต่อรองต่ำและต้องพึ่งพาคำสั่งซื้อจากผู้ประกอบการรถยนต์ (OEM) รายใหญ่ รวมถึงสินค้าที่ผลิตอยู่มากเป็นสินค้าที่ไม่ได้มีเทคโนโลยีหรือการวิจัยพัฒนาที่สูงมากนัก ทำให้มีคู่แข่งเข้ามาแทนได้ง่าย

## อุตสาหกรรมรถยนต์

ภาพรวมอุตสาหกรรมรถยนต์ 8 เดือนแรกของปี 2562 (ม.ค.-ส.ค.) มีปริมาณการผลิตรถยนต์จำนวน 1,403,153 คัน ปรับตัวลดลงร้อยละ -1.25 (%yoy) จากการลดลงของภาคการส่งออกซึ่งเป็นตลาดหลัก โดยมีปริมาณการส่งออก 723,561 คัน ลดลงร้อยละ -4.12 (%yoy) เนื่องจากค่าเงินบาทที่แข็งค่า รวมถึงตลาดส่งออกสำคัญของไทยอย่างออสเตรเลียและยุโรปกำลังเผชิญปัญหาความเปราะบางทางเศรษฐกิจ ขณะที่ภาคการจำหน่ายในประเทศยังคงเติบโต โดยมีปริมาณการจำหน่าย 685,652 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.22 (%yoy) อย่างไรก็ตามช่วงสามเดือนล่าสุด (มิ.ย.-ส.ค.) ตลาดรถยนต์ในประเทศเริ่มส่งสัญญาณชะลอตัวต่อเนื่อง โดยลดลงร้อยละ -2.06, -1.10, และ -6.88 (%yoy) ตามลำดับ ซึ่งปรับตัวลดลงทั้งในกลุ่มรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และมีโอกาสที่จะชะลอตัวต่อเนื่องไปจนถึงสิ้นปี 2562 เนื่องจากความเข้มงวดที่เพิ่มขึ้นของสถาบันการเงินในการปล่อยสินเชื่อ



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ประมวลผลโดย ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน

ไทยเป็นฐานการผลิต

Eco Car



Pick Up 1 ton



Hybrid



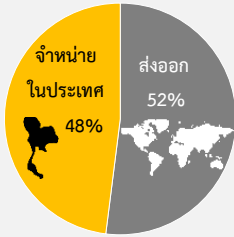
### Industry Update

นายอรรถสิทธิ์ แจ่มฟ้า

หน่วยวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคการผลิต ส่วนเศรษฐกิจรายสาขา

ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน โทร. 0-2614-9547, 02-2998000 ต่อ 149569

โครงสร้างการผลิตรถยนต์  
48 : 52

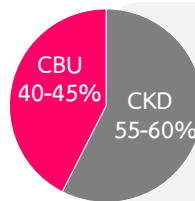
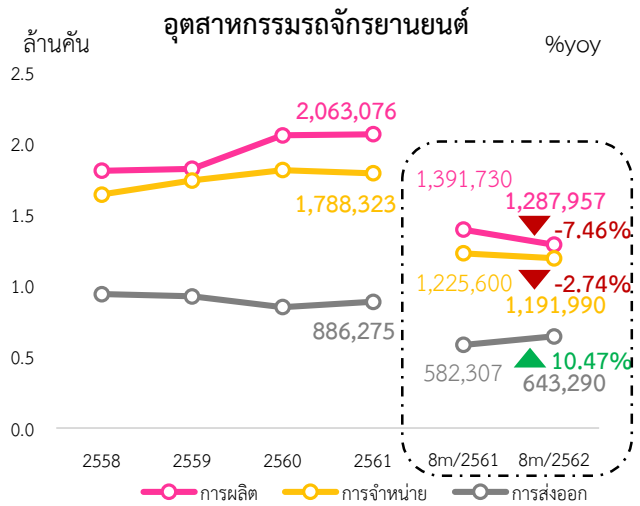


ปัจจุบันโครงสร้างการผลิตรถยนต์ของไทยยังคงเป็นการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก (52%) อย่างไรก็ตามในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาแนวโน้มการส่งออกรถยนต์ของไทยเริ่มไม่เติบโต เนื่องจากการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยเฉพาะกับอินโดนีเซียและเวียดนาม ขณะที่ในระยะยาวอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยซึ่งผลิตรถใช้น้ำมันมีปัจจัยคุกคามจากเทรนด์รถยนต์สมัยใหม่/รถยนต์ไฟฟ้า (EV) อาจทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยได้รับผลกระทบ หากผู้ประกอบการไม่มีการปรับตัวที่ดีพอ

**สำหรับแนวโน้มอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งปี 2562** คาดว่าภาคการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศจะหดตัว โดยอยู่ที่ระดับ 1,000,000 – 1,050,000 คัน เนื่องจากแม้ว่าในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 ภาวะการจำหน่ายรถยนต์จะขยายตัวได้ดี แต่คาดว่าในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 ตลาดรถยนต์น่าจะเข้าสู่ภาวะหดตัว สะท้อนจากปริมาณการจำหน่ายที่เริ่มส่งสัญญาณติดลบ ช่วงเดือนมิถุนายนถึงสิงหาคม และยังคงมีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่องไปจนถึงสิ้นปี หลังความเชื่อมั่นของผู้บริโภคลดลง จากการที่เศรษฐกิจไทยกำลังเข้าสู่ช่วงชะลอตัวอย่างชัดเจน ประกอบกับความเข้มงวดของสถาบันการเงินในการปล่อยสินเชื่อที่มากขึ้น ขณะที่ภาคการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกคาดว่าจะหดตัวต่อเนื่องเป็นปีที่สามติดต่อกัน โดยอยู่ที่ระดับ 1,100,000 คัน เนื่องจากถูกกดดันจากปัจจัยต้นทุนทั้งระยะสั้นและระยะยาวหลายประการ ได้แก่ 1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจและภาคการค้าโลก ที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน 2) นโยบายลดการนำเข้ารถยนต์ดีเซล เนื่องจากปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> สูง เช่น ในตะวันออกกลาง ประกอบกับประเด็นมาตรฐานมลพิษที่จะเริ่มเข้มข้นมากขึ้นในหลายประเทศ และ 3) แนวโน้มการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ในต่างประเทศกำลังได้รับความนิยมสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดจะทำความจำเป็นในการนำเข้ารถยนต์สันดาปภายในที่ไทยเชี่ยวชาญ และผลติดอยู่ในปัจจุบันมีน้อยลง เป็นต้น **“สำหรับแนวโน้มปี 2563** คาดว่าการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและเพื่อส่งออก อาจมีการปรับตัวลดลงต่อเนื่องจากปี 2562 หากไม่มีปัจจัยบวกที่จะช่วยผลักดันให้อุตสาหกรรมพลิกกลับมาเติบโตได้อีกครั้งหนึ่ง”

## อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

ภาพรวมอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ 8 เดือนแรก ของปี 2562 (ม.ค.-ส.ค.) มีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์จำนวน 1,287,957 คัน ปรับตัวลดลงร้อยละ -7.46 (%yoy) จากการลดลงของการจำหน่ายในประเทศซึ่งเป็นตลาดหลัก โดยมีปริมาณการจำหน่าย 1,191,990 คัน ลดลงร้อยละ -2.74 (%yoy) โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ประเภทครอบครัว (50-125 ซีซี) ที่ลดลงถึงร้อยละ -5.05 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว รวมถึงระดับราคาสินค้าเกษตรหลายชนิดยังคงตกต่ำ ทำให้เกษตรกรกำลังซื้อภูมิภาคและประชาชนฐานรากที่เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์กลุ่มหลัก ขณะที่ภาคการส่งออก (CBU<sup>1</sup> & CKD<sup>2</sup>) ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยมีปริมาณการส่งออก 643,290 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.47 (%yoy) เป็นผลมาจากการที่ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big bike) หลายรายเข้ามาลงทุนใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก อาทิเช่น BMW, Ducati รวมถึง Harley-Davidson เป็นต้น



ภาคการส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทย 8 เดือนแรก มีจำนวน 643,290 คัน โดยแบ่งออกเป็นการส่งออกในรูปแบบ CBU จำนวน 276,760 คัน (43.0%) และรูปแบบ CKD จำนวน 366,530 ชุด (57.0%)

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ประมวลผลโดย ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน

<sup>1</sup>CBU (Completely Built Up) คือรถที่ประกอบสำเร็จรูป

<sup>2</sup>CKD (Completely Knocked Down) คือชิ้นส่วนประกอบรถแบบครบชุด เพื่อนำมาประกอบในภายหลัง

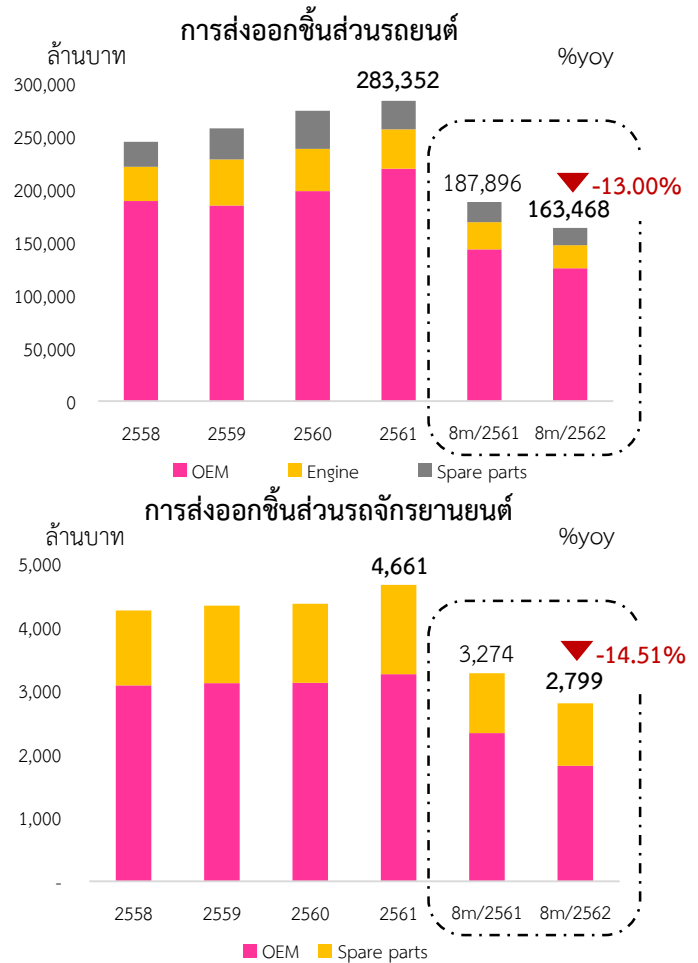
**สำหรับแนวโน้มอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ทั้งปี 2562** คาดว่าภาคการผลิตรถจักรยานยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศจะหดตัวเล็กน้อย โดยอยู่ที่ระดับ 1,670,000 - 1,720,000 คัน เนื่องจาก 1) ภาวะเศรษฐกิจของไทยเข้าสู่ช่วงชะลอตัว 2) กำลังซื้อระดับล่างยังคงอยู่ในระดับต่ำ และ 3) สถาบันการเงินเริ่มมีความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อมากขึ้น ขณะที่ภาคการผลิตรถจักรยานยนต์เพื่อการส่งออกน่าจะขยายตัวเพียงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ระดับ 900,000 คัน (CBU & CKD) ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวที่สูงในช่วงครึ่งแรกของปีเป็นสำคัญ โดยคาดว่า การเติบโตของภาคการส่งออกรถจักรยานยนต์จะถูกฉุดรั้งในช่วงครึ่งปีหลังเนื่องจากเศรษฐกิจโลกที่เข้าสู่ภาวะชะลอตัวอย่างชัดเจน **“สำหรับแนวโน้มปี 2563 คาดว่าการผลิตเพื่อจำหน่ายจะทรงตัวหรือปรับตัวลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจในประเทศ ขณะที่ภาคการส่งออกอาจขยายตัวได้เล็กน้อย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU)”**

## อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ 8 เดือนแรกของปี 2562 มีมูลค่า 163,468 ล้านบาท ปรับตัวลดลงร้อยละ -13.00 (%yoy) ทั้งนี้เป็นการปรับตัวลดลงในทุกกลุ่มผลิตภัณฑ์ ทั้งการส่งออกชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ (OEM) เช่น ตัวถังรถยนต์ (Body), การส่งออกเครื่องยนต์ (Engine) และการส่งออกชิ้นส่วนสำรอง (Spare parts) โดยลดลงร้อยละ -12.66, -15.12 และ -13.44 ตามลำดับ ขณะที่การส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ 8 เดือนแรกของปี 2562 มีมูลค่า 2,799 ล้านบาท ปรับตัวลดลงร้อยละ -14.51 (%yoy) โดยเป็นผลมาจากการส่งออกชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการประกอบรถจักรยานยนต์ (OEM) ที่ลดลงสูงถึงร้อยละ -22.00 ส่วนการส่งออกชิ้นส่วนสำรอง (Spare parts) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียงร้อยละ 4.00 ซึ่งไม่เพียงพอที่จะผลักดันให้ภาพรวมการส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ 8 เดือนแรกของปี 2562 ขยายตัวได้



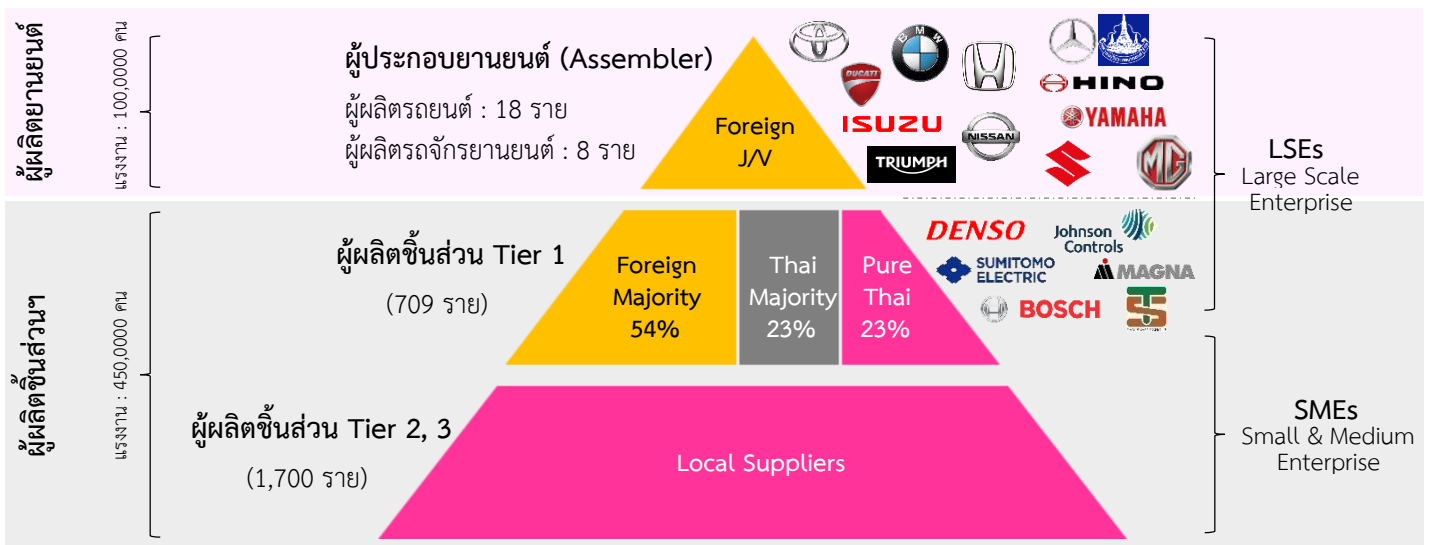
ที่มา : Trade Map



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ประมวลผลโดย ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน

**สำหรับแนวโน้มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งปี 2562** ทั้งภาพรวมมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์และมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์คาดว่าจะหดตัว เนื่องจากเศรษฐกิจโลกที่เข้าสู่ช่วงชะลอตัว ทำให้ภาคการผลิตและจำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศคู่ค้าของไทยหลายประเทศอยู่ในภาวะซบเซา เช่น ประเทศอินโดนีเซีย ฯลฯ รวมถึงสถานการณ์การแข่งขันอย่างตึงเครียดของค่าเงินบาท และการที่เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ได้เข้ามามีบทบาทในตลาดรถยนต์โลกมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ชิ้นส่วนยานยนต์หลายชนิดที่ไทยยังคงดำเนินการผลิตและส่งออกอยู่นั้นไม่สามารถนำไปใช้เป็นส่วนประกอบของรถยนต์ไฟฟ้าได้ทั้งหมด ส่งผลให้ความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยน่าจะเริ่มถูกทดแทนบทบาทความสำคัญลงในอนาคตอันใกล้นี้ โดยเฉพาะเครื่องยนต์หม้อน้ำ ท่อไอเสีย ระบบหัวฉีด และถังน้ำมัน เป็นต้น **“สำหรับแนวโน้มปี 2563 คาดว่ากลุ่มชิ้นส่วนประกอบ (OEM) จะได้รับผลกระทบจากการเข้ามาของรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ขณะที่ผลกระทบต่อกลุ่มชิ้นส่วนซ่อมแซม (REM) อาจจะมีไม่มากนัก”**

# โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



ที่มา : สถาบันยานยนต์, สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการผลิต (Supply chain) กว่า 2,435 ราย และมีจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมสูงถึง 5.5 แสนคน โดยลักษณะของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ของไทยแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบหลักๆ ได้แก่

1) ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบรถยนต์ (Assembler) คือผู้ผลิตขั้นสุดท้ายให้ได้มาซึ่งรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปเพื่อจำหน่ายในประเทศและเพื่อส่งออก โดยปัจจุบันในไทยมีอยู่ทั้งสิ้น 26 ราย (ผู้ผลิตรถยนต์จำนวน 18 ราย และผู้ผลิตรถจักรยานยนต์จำนวน 8 ราย) ทั้งนี้ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทข้ามชาติยักษ์ใหญ่ของโลกที่มีเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ล้ำหน้า โดยเฉพาะจากประเทศญี่ปุ่น เช่น โตโยต้า ฮีโน่ ฮอนด้า และยามาฮา เป็นต้น

2) ผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ (Partmaker) คือ ผู้ที่ทำการผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบยานยนต์ เพื่อป้อนให้กับผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปไปใช้ในการประกอบยานยนต์ (OEM) โดยสามารถแบ่งย่อยออกเป็น 2 ประเภทย่อย คือ

2.1) Tier 1 หรือ First tier คือผู้ที่ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่มีคุณภาพและลักษณะจำเพาะตรงตามที่โรงงานประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์กำหนด เช่น เครื่องยนต์ ระบบเบรก ล้อ ระบบไฟฟ้าและระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ทั้งนี้มักมีลักษณะเป็นผู้ประกอบการที่มีการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในระดับสูง ซึ่งปัจจุบันในไทยมีอยู่ทั้งสิ้น 709 ราย โดยมีทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่ (LSEs) เช่น เด็นโซ่, จอห์นสัน คอนโทรล, บอช, ไทยซัมมิท เป็นต้น และผู้ประกอบการ SMEs

2.2) Tier 2 และ Tier 3 คือผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยหรือผู้จัดหาวัตถุดิบเพื่อจัดส่งให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนใน Tier 1 อื่นๆ เช่น โลหะ พลาสติก ยาง กระจก ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น มีลักษณะเป็นผู้ประกอบการที่มีการวิจัยและพัฒนาในระดับต่ำหรือไม่สูงนัก ซึ่งปัจจุบันในไทยมีอยู่ทั้งสิ้นประมาณ 1,700 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการ SMEs ภายในประเทศ

## ความท้าทาย ผลกระทบ และการปรับตัว

ในปัจจุบันผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการผลิตยานยนต์ของไทยกำลังถูกท้าทาย โดยเฉพาะผลกระทบจากการเข้ามาของเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าที่จะ disrupt อุตสาหกรรมยานยนต์ใช้น้ำมันที่ไทยมีความชำนาญ ซึ่งหากตลาดรถยนต์ไฟฟ้าได้รับความนิยมอย่างที่คาดและตลาดรถยนต์ใช้น้ำมันถูกลดบทบาทลง จะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยได้รับผลกระทบโดยตรง ทั้งตลาดรถยนต์และตลาดชิ้นส่วนและส่วนประกอบ OEM (ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์) และ REM (ชิ้นส่วนทดแทน/ชิ้นส่วนซ่อมแซม) เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าจำเป็นต้องอาศัยชิ้นส่วนและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีความซับซ้อนและใช้เทคโนโลยีขั้นสูงกว่าชิ้นส่วนเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ที่ไทยมีความชำนาญและดำเนินการผลิตอยู่ ทั้งยังใช้จำนวนชิ้นส่วนประกอบน้อยกว่าเครื่องยนต์สันดาปภายในและถนอมอายุการใช้งานมากกว่าอีกด้วย ซึ่งจะส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ลดลงเป็นอย่างมาก

โดยคาดว่าผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ของไทยที่มีโอกาสได้รับผลกระทบมากที่สุดคือผู้ประกอบการที่อยู่ในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบใน Tier 1, 2 และ 3 โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) เนื่องจากมีอำนาจต่อรองต่ำและจำเป็นต้องพึ่งพาคำสั่งซื้อจากผู้ประกอบรถยนต์ (OEM) รายใหญ่ รวมถึงสินค้าที่ดำเนินการผลิตอยู่นั้นมักเป็นสินค้าที่ไม่ได้มีการใช้เทคโนโลยีหรือการวิจัยพัฒนาที่สูงมากนัก ทำให้มีคู่แข่งเข้ามาทดแทนได้ง่าย ขณะเดียวกันผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหญ่ข้ามชาติซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ครอบครองเทคโนโลยีการผลิตและมีเงินลงทุนสูง กลับเป็นผู้ที่มีทางเลือกมากกว่า โดยสามารถเคลื่อนย้ายการลงทุนไปยังประเทศคู่แข่งของไทยได้อย่างเสรี ดังนั้นหากประเทศไทยทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการไม่มีแผนรับมือการเปลี่ยนแปลงที่มีประสิทธิภาพมากเพียงพอ ก็จะทำให้กระทบทั้งระบบเศรษฐกิจ ภาคธุรกิจ และภาคแรงงานเป็นจำนวนมาก

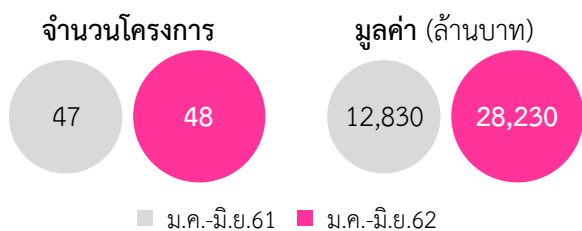
อย่างไรก็ตามตลอดหลายปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการปรับตัวให้เห็นมาอย่างต่อเนื่อง ผ่านการสนับสนุนและการส่งเสริมจากภาครัฐหลายมาตรการ ไม่ว่าจะเป็น 1) การกำหนดเป้าหมายให้ไทยมีรถยนต์ไฟฟ้า 1.2 ล้านคันภายในปี 2579, 2) การส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ให้ไทยเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าโลก และ 3) การกำหนดอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ให้เป็น First S-Curve ที่จะมุ่งพัฒนาในโครงการ EEC ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องทั้งระบบ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์ที่สำคัญของโลก รวมถึงการเป็นที่ตั้งสำคัญของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นนำของโลก

ทั้งนี้จากข้อมูลการส่งเสริมการลงทุนของ BOI พบว่าครึ่งแรกของปี 2562 (ม.ค.-มิ.ย.) มีโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) จำนวนทั้งสิ้น 48 โครงการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 (%yoy) และมีมูลค่าการลงทุนรวม 28,230 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 120 (%yoy)



ที่มา : EEC, กรมมาตรฐานอุตสาหกรรม

### คำขอรับการส่งเสริมการลงทุน (ในอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่)



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

### อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)

1. พัฒนาเป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV)
2. ขยายธุรกิจในช่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะการออกแบบและจัดทำต้นแบบ
3. พัฒนาธุรกิจอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่ก้าวทันมาตรฐานโลก
4. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่มีประสิทธิภาพและความแม่นยำสูง
5. ผลิตจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ที่มากกว่า 248 ซีซี โดยการขึ้นรูปชิ้นส่วนของเครื่องยนต์

## ปัจจัยเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2562

- **ความเสี่ยงจากการชะลอการเติบโตของเศรษฐกิจการค้าโลก** จากผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน สะท้อนจากการที่ IMF ปรับลดคาดการณ์อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกภาพรวมในปี 2562 เหลือเพียงร้อยละ 3.20 (%yoy) เนื่องจากความขัดแย้งของนโยบายการค้าอาจทำให้ปริมาณการค้าโลกนั้นขยายตัวได้ไม่มากเท่าที่ควร และส่งผลต่อการส่งออกยานยนต์ โดยเฉพาะประเทศคู่ค้าหลักที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้า เช่น กลุ่มประเทศอาเซียนและออสเตรเลีย
- **ความเสี่ยงที่สหรัฐฯ จะขึ้นภาษีนำเข้าสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วน** ตามมาตรา 232 ที่อัตรา 25% ซึ่งจะทำการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนจากประเทศไทยไปยังสหรัฐฯ ได้รับผลกระทบ ทั้งนี้ไทยมีสัดส่วนการส่งออกยานยนต์ไปสหรัฐฯ ประมาณร้อยละ 2 ของมูลค่าการส่งออกยานยนต์โดยรวมของไทย
- **ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิตและความต้องการยานยนต์** โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าที่ปัจจุบันกำลังได้รับความนิยมในต่างประเทศมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลให้ความต้องการรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ใช้น้ำมันลดลงในอนาคต โดยคาดว่าจะรถยนต์ไฟฟ้าน่าจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในอีกไม่เกิน 20 ปีข้างหน้า ดังนั้นหากผู้ประกอบการไม่มีการปรับตัวเตรียมความพร้อมที่ดีพอ อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในอนาคตได้ ทั้งนี้คาดว่าภาคการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนจะได้รับผลกระทบเป็นอันดับแรกก่อนจะกระทบต่อภาคการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศในภายหลัง