

Research Note

ส่องทิศทางการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

ปี 2566-2567

ยอดผลิตรถยนต์พื้น หนุนธุรกิจโตต่อเนื่อง

March 20, 2023

ภัทวิเคราะหฺ์



วีระยา ทองเสื่อ

0-2208-3584

weeraya.tongsuap@krungthai.com

Visit Us!



Key Highlights:

- ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์ที่สำคัญของโลก และธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานที่มีบทบาทสำคัญ โดยในปี 2565 สินค้ากลุ่มยานพาหนะ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกอันดับหนึ่งของไทย และมีมูลค่าส่งออกคิดเป็นสัดส่วน 12.3% ต่อ GDP
- Krungthai COMPASS คาดว่าตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในปี 2566 จะมีมูลค่าราว 1.51 ล้านล้านบาท เติบโต 1.3%YoY และมีโอกาสขยายตัวต่อเนื่อง 2.6%YoY ในปี 2567 จาก 3 ปัจจัยสนับสนุนหลัก ได้แก่ 1) การเติบโตของอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ทั้งในและต่างประเทศ 2) การเพิ่มของปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์สะสมที่มีอายุมากกว่า 5 ปี และ 3) ตลาดส่งออกยังมี Room to Grow อีกมาก
- ผู้ประกอบการอาจต้องเผชิญกับความท้าทายทั้งในด้าน 1) การเปลี่ยนผ่านทางเทคโนโลยีมาสู่ยานยนต์สมัยใหม่อย่างรถยนต์เครื่องยนต์ไฟฟ้า 100% (Battery Electric Vehicle: BEV) ที่สามารถเป็นได้ทั้งโอกาสและอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย และ 2) ต้นทุนการผลิตโดยเฉพาะราคาวัตถุดิบกลุ่มโลหะโดยเฉลี่ยในช่วงปี 2566-67 ก็ยังมีแนวโน้มยืนสูงกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2561-2565) ถึงกว่า 20%



Krungthai
COMPASS

This report is not intended to provide the basis for any evaluation of the financial instruments discussed herein. The information was obtained from various sources; we do not guarantee its accuracy or completeness. In particular, information provided herein should be regarded as indicative, preliminary and for illustrative purposes only. There is no representation that any transaction can execute at such terms or price.

Information provided in this report is not intended to constitute legal, tax or accounting advice in relation to entering into any transaction and does not have regard to the particular needs of any specific person who may receive this report. Clients should consult their own financial advisors regarding the appropriateness of investing in any investment strategies discussed or recommended in this report and should understand that statements regarding future prospects may not be realized. While all information this presentation has been produced or compiled from sources believed to be reliable, the Bank makes no representation as to its accuracy or completeness.

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจของหลายประเทศทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทย ทั้งในด้านการสร้างมูลค่าเพิ่ม การจ้างงาน และการพัฒนาด้านเทคโนโลยียานยนต์ โดยในปี 2565 มีการคาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกจะมีมูลค่ากว่า 2.95 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 100 ล้านล้านบาท¹ และจากรายงานของ International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) ระบุว่า ในปี 2565 ยอดการผลิตรถยนต์มีจำนวนกว่า 85.0 ล้านคัน แม้จะยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าปี 2562 (ก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19) อยู่ถึง 7.7% แต่คาดว่าหลังสถานการณ์โควิด-19 คลี่คลาย การผลิตรถยนต์จะทยอยฟื้นตัวต่อเนื่องและเข้าสู่ระดับก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 ได้ในปี 2567 สอดคล้องกับรายงานของบริษัทวิจัยด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ชั้นนำอย่าง Wards Intelligence ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก สะท้อนจากการที่ไทยมีการผลิตรถยนต์ต่อปีมากถึง 1.9 ล้านคัน สูงที่สุดในอาเซียน² และเป็นอันดับ 10 ของโลก³ และสินค้ากลุ่มยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ยังเป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งของไทย โดยในปี 2565 มีมูลค่าการส่งออกรวม 1.31 ล้านล้านบาท ขยายตัว 8.2%YoY หรือคิดเป็นสัดส่วนราว 12.3% ต่อ GDP⁴

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ที่มีบทบาทสำคัญ และมีความจำเป็นอย่างมากต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ อีกทั้งเป็นส่วนเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีความแข็งแกร่ง เนื่องจากการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) หรือ รถยนต์ที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง ต้องใช้ชิ้นส่วนฯ OEM (Original Equipment Manufacturing) หรือชิ้นส่วนฯ ที่ป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์มากถึง 2-3 หมื่นชิ้นต่อคัน ซึ่งประเทศไทยมีอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง และมีส่วนสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ที่เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ภาครัฐใช้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ซึ่งนอกจากจะช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศแล้ว สินค้ากลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ยังเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทย โดยในปี 2565 มีมูลค่าส่งออกกว่า 5.41 แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 5.4% ของมูลค่าการส่งออกรวม และคิดเป็นสัดส่วน 41.3% ของมูลค่าการส่งออกยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ

¹ อ้างอิงจาก Statista: Global automotive manufacturing industry revenue และแปลงด้วยอัตราแลกเปลี่ยนที่ 34 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ

² อ้างอิง ASEAN AUTOMOTIVE FEDERATION : [Asean Automotive Statistics as at December 2022](#)

³ อ้างอิง OICA : [2022 PRODUCTION STATISTICS](#)

⁴ คำนวณจาก มูลค่าการส่งออกสินค้ากลุ่มยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ปี 2565 / ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ แบบปริมาณลูกโซ่ ปี 2565

ทำความเข้าใจกับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

โครงสร้างธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สามารถแบ่งได้ 3 มิติหรือรูปแบบ คือ 1) การแบ่งตาม Tier ของการผลิต 2) การแบ่งตามประเภทชิ้นส่วน (OEM และ REM) และ 3) การแบ่งตามช่องทางการใช้งานหรือการจำหน่าย (ตลาดในประเทศ และตลาดส่งออก) โดยในแต่ละมิติมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

มิติที่ 1) ประเภทผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ แบ่งตามลำดับการส่งมอบชิ้นส่วน (Tier) หากดูโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะมีลักษณะเป็นพีระมิด โดยมีกลุ่มผู้ผลิตยานยนต์อยู่ด้านบนสุดและถัดลงมาเป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีอยู่ 3 ระดับ เรียงลำดับตามการส่งมอบ ดังนี้ (รูปที่ 1)

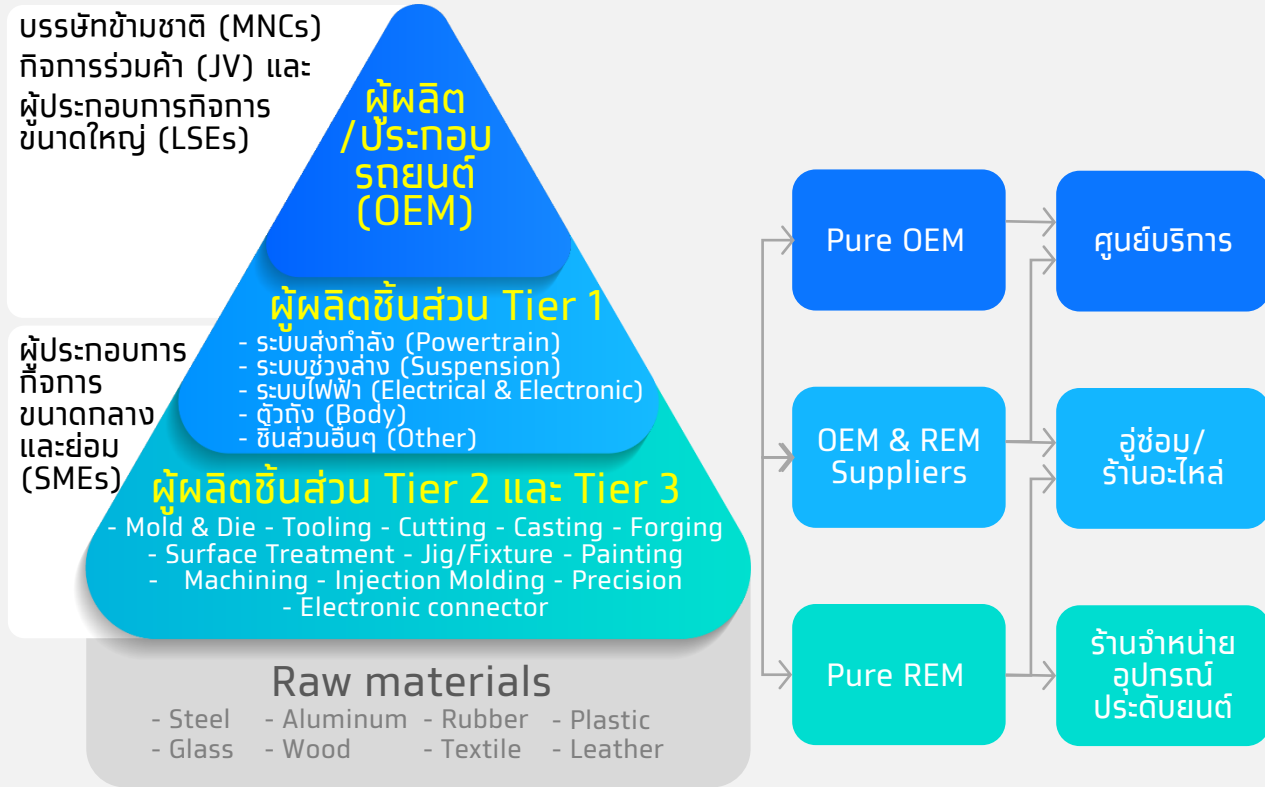
- **ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (Tier 1):** เป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ และส่งให้กับค่ายผู้ผลิต/ประกอบรถยนต์โดยตรง ซึ่งชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตจะแบ่งเป็น 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มระบบส่งกำลัง (Powertrain) ระบบช่วงล่าง (Suspension) ระบบไฟฟ้า (Electrical and Electronic) กลุ่มตัวถัง (Body) และกลุ่มชิ้นส่วนอื่นๆ (Other) โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ประกอบการกิจการขนาดใหญ่ (LSEs) ที่มีประมาณ 529 ราย หรือคิดเป็นสัดส่วน 23% ของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนฯ ทั้งหมด
- **ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Tier 2) และ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 (Tier 3):** เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ย่อยหรือจัดหาวัตถุดิบ อาทิ โลหะ พลาสติก ยาง กระจก ผ้า ส่งให้ผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 และ/หรือ Tier 2 โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและย่อม (SMEs) ที่มีประมาณ 1,756 ราย หรือคิดเป็นสัดส่วน 77% ของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนฯ ทั้งหมด



รูปที่ 1

โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยแบ่งตามมิติที่ 1 (ตามลำดับการส่งมอบชิ้นส่วน) ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ จะทำการผลิตชิ้นส่วนฯ OEM และส่งมอบชิ้นส่วนฯ ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์เพื่อประกอบรถยนต์และส่งต่อให้แก่ศูนย์บริการเพื่อจำหน่าย ขณะที่ชิ้นส่วนฯ REM จะถูกส่งมอบให้แก่ผู้ซ่อม/ร้านอะไหล่ หรือร้านจำหน่ายอุปกรณ์ประตียบยนต์

ที่มา : สถาบันยานยนต์, สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย, The International Competitiveness Research Cluster (ICRC), Enlite รวบรวมโดย Krungthai COMPASS



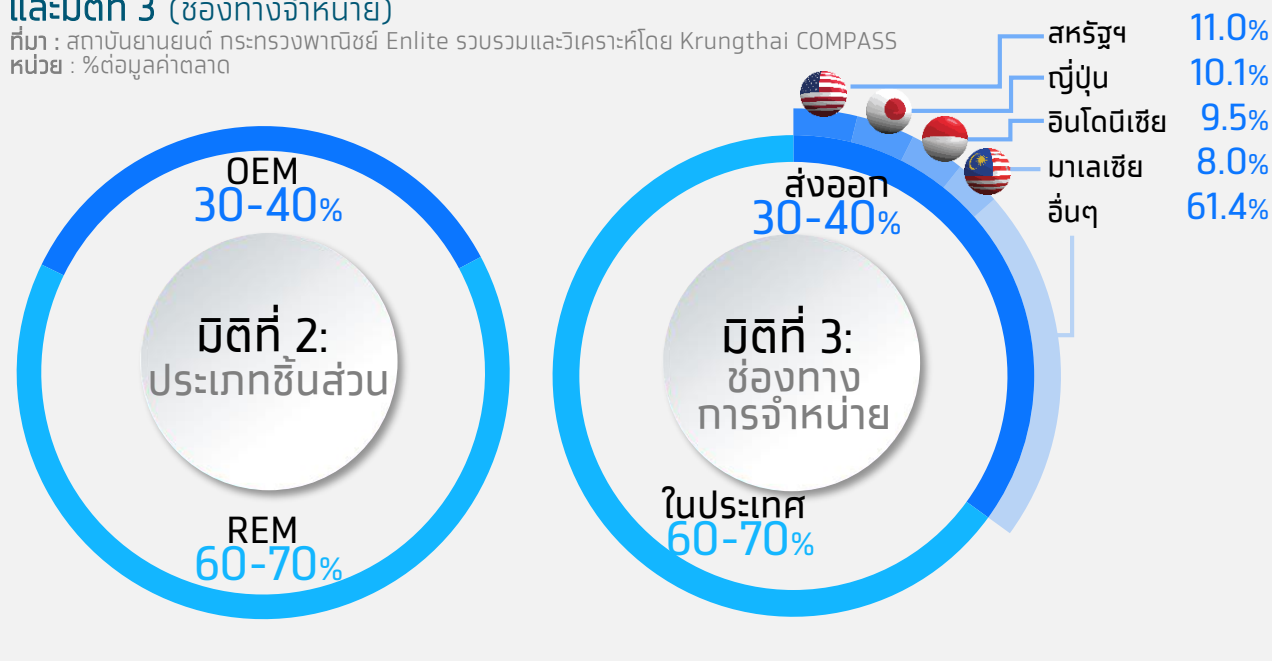
มิติที่ 2) ประเภทผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ แบ่งตามประเภทชิ้นส่วนฯ ได้แก่ OEM และ REM โดยตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ในปี 2565 มีมูลค่าราว 1.49 ล้านล้านบาท แบ่งเป็น **ชิ้นส่วนประเภท OEM** (Original Equipment Manufacturing) หรือชิ้นส่วนฯ ที่ป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง จะมีสัดส่วนประมาณ 30-40% ของมูลค่าตลาด และ **ชิ้นส่วนฯ ประเภท REM** (Replacement Equipment Manufacturing) หรือชิ้นส่วนฯ ประเภทอะไหล่ทดแทน มีสัดส่วนประมาณ 60-70% ของมูลค่าตลาด (รูปที่ 2) โดย ผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 และ Tier 2 สามารถเป็นได้ทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ประเภท OEM และ/หรือ REM

มิตีที่ 3) ประเภทผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ แบ่งตามช่องทางการใช้งานหรือการจำหน่าย ได้แก่ ตลาดในประเทศ และตลาดส่งออก โดยในปี 2565 ที่ผ่านมา ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์พึ่งพาตลาดในประเทศเป็นมูลค่าราว 0.89-1.04 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนหลักถึง 60-70% ของมูลค่าตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมด ขณะที่ตลาดส่งออกมีมูลค่าราว 0.45-0.60 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 30-40% โดยมีผู้ค้าหลักเป็นกลุ่มประเทศที่เป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย และมาเลเซีย โดยมีสัดส่วนมูลค่าตลาดรวมกันเกือบ 40% (รูปที่ 2)

รูปที่ 2

โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยแบ่งตาม มิตีที่ 2 (ประเภทชิ้นส่วน) และมิตีที่ 3 (ช่องทางจำหน่าย)

ที่มา : สถาบันยานยนต์ กระทรวงพาณิชย์ Enlite รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS
หน่วย : %ต่อมูลค่าตลาด



3 ปัจจัยหนุนตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ไทยปี 2566-2567

แม้ในช่วงที่ผ่านมารัฐกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 อย่างมาก ทั้งในฝั่งของอุปทานและอุปสงค์ที่ถูกระงับจากการ Lockdown ทั้งในและต่างประเทศ ส่งผลให้การผลิตเกิดการสะดุดทั้ง Supply Chain และยังกระทบด้านอุปสงค์จากการชะลอตัวของคำสั่งซื้อและภาวะเศรษฐกิจที่หดตัวจากวิกฤต ทำให้ภาพรวมรายได้ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในปี 2563 ลดลง 15.1% YoY จากปี 2562 ที่มีมูลค่าอยู่ที่ราว 1.66 ล้านล้านบาท โดยเป็นการลดลงของทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก

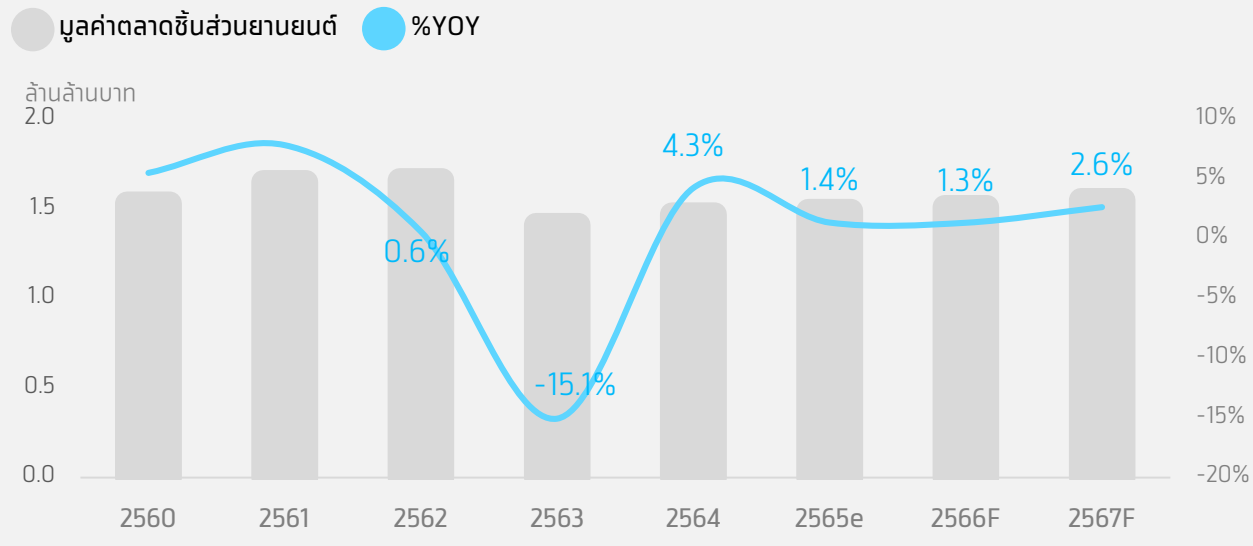
รูปที่ 3

แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อปีพหุภาคต่างๆ เริ่มคลี่คลายลง Krungthai COMPASS ประเมินว่า ภาพรวมรายได้ของธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ถึงตลาดในประเทศและตลาดส่งออกจะทยอยฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะมีมูลค่ารวม 1.51 ล้านล้านบาท ในปี 2566 ขยายตัว 1.3%YoY และในปี 2567 มีโอกาสขยายตัวต่อเนื่องที่ระดับ 2.6%YoY (รูปที่ 3) จาก 3 ปัจจัยสนับสนุนหลัก ได้แก่

มูลค่าตลาดผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (แกนซ้าย) และ อัตราการเติบโต (แกนขวา)

ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ไทยพึ่งพาตลาดในประเทศเป็นหลักราว 60%-70% แม้ในช่วงปี 2563 ที่มีการระบาดของโควิด-19 ทำให้ภาพรวมรายได้ของธุรกิจลดลงกว่า 15%YoY แต่ทยอยฟื้นตัวมาตั้งแต่ปี 2564 และคาดว่าจะยังคงขยายตัวต่อเนื่องในปี 2566-2567

ที่มา : Enlite รวบรวมและประมาณการโดย Krungthai COMPASS



ปัจจัยที่ 1: การขยายตัวของการผลิตรถยนต์ในประเทศ แรงหนุนสำคัญตลาดชิ้นส่วน OEM

ปัจจุบันประเทศไทยยังเป็นฐานการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นหลัก โดยมีการผลิตเฉลี่ยปีละประมาณ 1.8-1.9 ล้านคัน ซึ่งการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในจะใช้ชิ้นส่วน OEM มากถึง 2-3 หมื่นชิ้นต่อคัน ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลักๆ 5 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มระบบส่งกำลัง (Powertrain) ระบบช่วงล่าง (Suspension) ระบบไฟฟ้า (Electrical and Electronic) ตัวถัง (Body) และชิ้นส่วนอื่นๆ (Others) ดังนั้น ยอดการผลิตรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลดีต่อธุรกิจผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท OEM โดยตรง ซึ่งสอดคล้องกับค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) ของการขยายตัวของยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศกับการเติบโตของภาพรวมรายได้ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีค่าสูงถึง 0.83 (ยิ่งเข้าใกล้ 1 ยิ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันมาก)

Krungthai COMPASS ประเมินว่า ยอดการผลิตรถยนต์ของไทยจะปรับตัวสูงขึ้น 3.5%YoY ขึ้นมาแตะ 1.95 ล้านคันในปี 2566 และขยายตัวต่อเนื่อง 7.7%YoY ไปที่ระดับ 2.10 ล้านคันในปี 2567 ซึ่งถือเป็นปัจจัยบวกโดยตรงต่อธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยประมาณการยอดการผลิตรถยนต์ของเรามีความสอดคล้องกับมุมมองของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ซึ่งการขยายตัวของยอดการผลิตรถยนต์มีแรงหนุนหลักมาจาก 1) **ปัญหาการขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ที่เริ่มคลี่คลาย** ทำให้การผลิตเพิ่มขึ้นจากคำสั่งซื้อที่คงค้าง 2) **การฟื้นตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศ** ตามภาวะเศรษฐกิจไทยที่มีแนวโน้มฟื้นตัวที่ระดับ 3.4%⁵ เช่นเดียวกับกับตลาดส่งออกรถยนต์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ซาอุดีอาระเบีย ญี่ปุ่น ซึ่งมีสัดส่วนการส่งออกกว่า 50% ของมูลค่าการส่งออกรถยนต์ทั้งหมด ยังมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยในช่วงเดือนแรกของปี 2566 ขยายตัวถึง 24.2%YoY

รวมถึง 3) **นโยบายสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า** ทำให้หลายค่ายรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการเริ่มมีแผนการลงทุนที่ชัดเจนและบางค่ายเริ่มเดินสายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแล้ว อย่างไรก็ตาม การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าใช้ชิ้นส่วนฯ ราว 2-3 พันชิ้นต่อคันเท่านั้น จึงเป็นปัจจัยท้าทายที่สำคัญของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อยู่พอสมควร นอกจากนี้ ชิ้นส่วนฯ ประเภท OEM ยังได้รับปัจจัยหนุนจาก 4) **ยอดการผลิตจักรยานยนต์ ที่มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยปีละ 2.1%** แต่ทั้งนี้ สัดส่วนชิ้นส่วนฯ OEM ที่ใช้ในการผลิตจักรยานยนต์ อาจเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับมูลค่าตลาดชิ้นส่วนฯ OEM ทั้งหมด

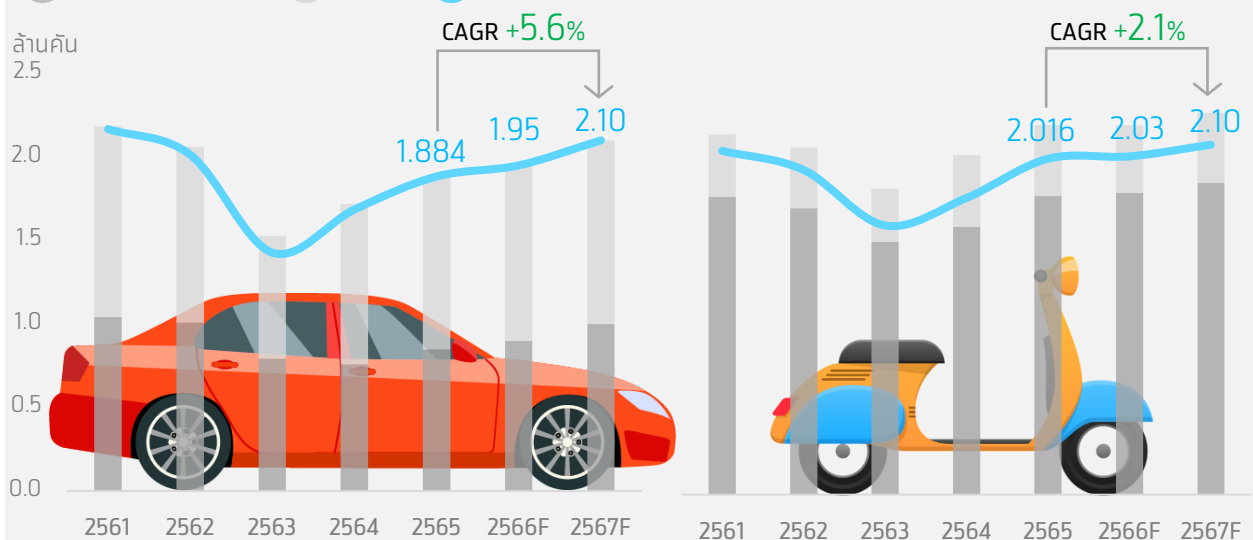
รูปที่ 4

แนวโน้มการผลิตรถยนต์ (ซ้าย) และ แนวโน้มการผลิตจักรยานยนต์ (ขวา)

คาดว่าในปี 2566-2567 ยอดการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์จะมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ที่มา : FIT รวบรวมและประมาณการโดย Krungthai COMPASS

● จำหน่ายในประเทศ ● ส่งออก ● การผลิตรวม



⁵ GDP ปี 2566 ประมาณการโดย Krungthai COMPASS

ปัจจัยที่ 2: ปริมาณยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ส่งผลบวกต่อตลาดชิ้นส่วนฯ REM

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าการเปลี่ยนอะไหล่และชิ้นส่วนฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามอายุการใช้งานของรถยนต์ โดย Krungthai COMPASS ประเมินว่า รถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 5 ปีขึ้นไป มีแนวโน้มที่ต้องเปลี่ยนอะไหล่และชิ้นส่วนฯ ทดแทนของเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งชิ้นส่วนฯ ในกลุ่ม Fast Moving Parts อาทิ ไส้กรองน้ำมัน ไส้กรองอากาศ⁶ ทั้งนี้ จากการประเมินค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนชิ้นส่วนฯ กลุ่ม Fast Moving Parts พบว่า รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี จะมีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนอะไหล่และชิ้นส่วนฯ สูงกว่ารถยนต์ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า 5 ปี อยู่ถึง 35% (รูปที่ 5) และนอกจากจะต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนกลุ่ม Fast Moving Parts แล้ว ยังมีชิ้นส่วนในกลุ่ม Common Parts อาทิ หม้อน้ำ กลุ่มชิ้นส่วนไฟส่องสว่าง ยางล้อรถยนต์ แบตเตอรี่ ที่ปิดน้ำฝน ฝาเบรก ที่รัดเข็มขัดนิรภัย ชิ้นส่วนระบบช่วงล่าง ที่ต้องเปลี่ยนเมื่อชำรุดหรือเสื่อมสภาพตามอายุและระยะเวลาการใช้งาน⁶ ทำให้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี เป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญของตลาดชิ้นส่วนฯ REM

รูปที่ 5

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรวมในการเปลี่ยนอะไหล่และชิ้นส่วนฯ ของรถยนต์ตามอายุการใช้งาน (บาท)
การเปลี่ยนอะไหล่และชิ้นส่วนฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามอายุการใช้งานของรถยนต์ โดยรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 5 ปี จะมีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนอะไหล่และชิ้นส่วนฯ กลุ่ม Fast Moving Parts สูงกว่ารถยนต์ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า 5 ปี ถึง 35%

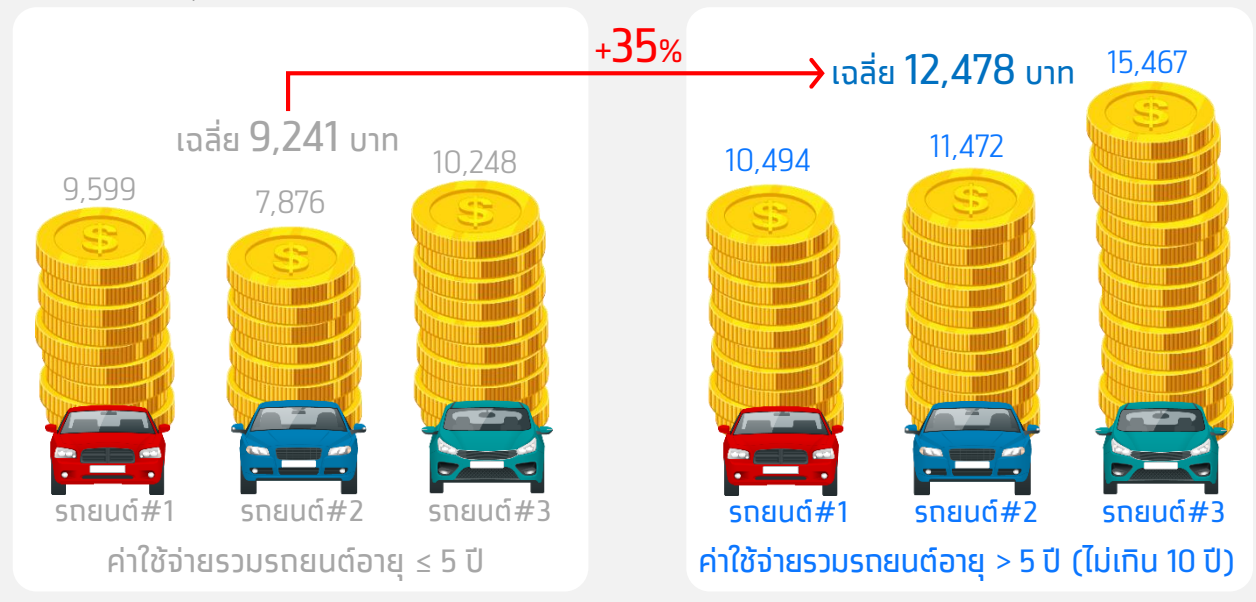
ที่มา : Press Search และวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS

หมายเหตุ : 1. รถยนต์ #1 #2 และ #3 หมายถึง ข้อมูลตัวอย่างของรถยนต์ยี่ห้อที่ 1, 2 และ 3

2. อ้างอิงจากข้อมูลของแต่ละค่ายรถยนต์

3. ค่าใช้จ่ายสำหรับการเปลี่ยนชิ้นส่วนกลุ่ม Fast Moving Parts เท่านั้น ไม่รวมค่าใช้จ่ายในส่วนของเหลว ค่าแรง และชิ้นส่วนประเภท Common Parts

4. แบ่งการประเมินออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 รถยนต์อายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี เป็นการประเมินค่าใช้จ่าย Fast Moving Parts รวมของรถยนต์ที่มีอายุ 0-5 ปี และ กลุ่มที่ 2 รถยนต์อายุมากกว่า 5 ปี เป็นการประเมินค่าใช้จ่ายรวมของรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 5 แต่ไม่เกิน 10 ปี



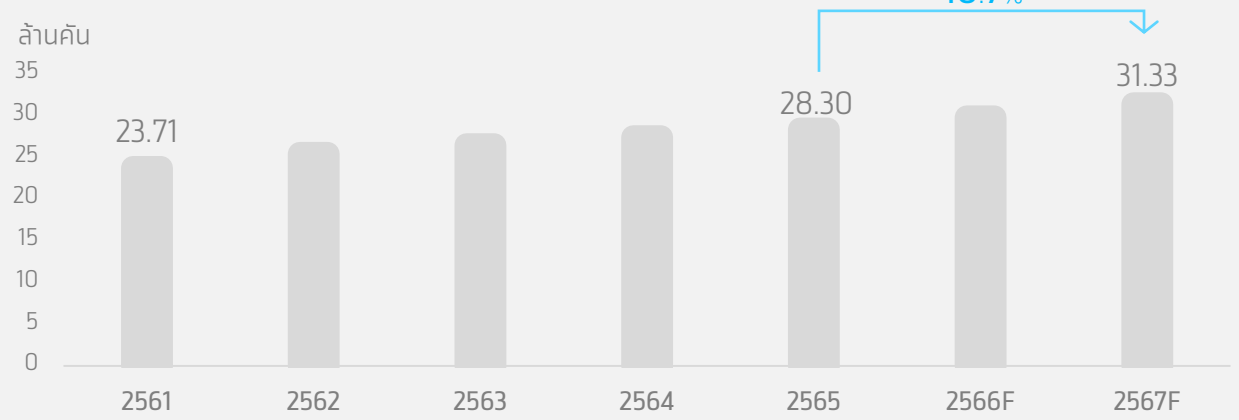
⁶ อ้างอิงข้อมูลสถาบันยานยนต์

รูปที่ 6

โดยจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง Krungthai COMPASS คาดว่า ในอีกสองปีข้างหน้า (ปี 2567) จำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี จะเพิ่มขึ้น 10.7% อยู่ที่ระดับ 31.33 ล้านคัน (รูปที่ 6) ซึ่งจะส่งผลดีต่อตลาดชิ้นส่วนฯ ประเภท REM

จำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์สะสมที่มีอายุ 5 ปีขึ้นไป ที่เป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญของตลาดชิ้นส่วนฯ ประเภท REM ในประเทศ

จำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่มา : กรมการขนส่งทางบก รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS



ปัจจัยที่ 3: การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยยังมี Room to Grow อีกมาก

ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์โลกเป็นตลาดที่ใหญ่ โดยในแต่ละปีทั่วโลกมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์รวม 5-6 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 20 ล้านล้านบาท โดยผู้นำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์รายใหญ่ของโลก คือ สหรัฐอเมริกา เยอรมนี จีน เม็กซิโก และฝรั่งเศส ซึ่งมีสัดส่วนรวมกันกว่า 44% ของมูลค่านำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์รวมทั้งโลก

ชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอีกหนึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย และสร้างรายได้เข้าประเทศเฉลี่ยปีละ 4-5 แสนล้านบาท โดยมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ปี 2565 มีสัดส่วนราว 5.1% ต่อ GDP⁷ เนื่องจากไทยมีความพร้อมด้านห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง ทำให้ความสามารถในการแข่งขันในตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ในระดับที่ดี สะท้อนจากค่า RCA ที่อยู่ในระดับ 1.9⁸ โดยไทยส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอันดับที่ 13 ของโลก แต่ยังมี Market Share ในตลาดโลกเพียง 2.2% เท่านั้น แสดงให้เห็นว่าตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยยังมี Room to Grow ได้อีกมาก ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญ อาทิ ส่วนประกอบรถยนต์ ที่มีสัดส่วนประมาณ 67% รองลงมาจะเป็นเครื่องยนต์จุดระเบิดด้วยแรงอัด ส่วนประกอบเครื่องยนต์ และเครื่องยนต์จุดระเบิดด้วยประกายไฟ⁹ (รูปที่ 7)

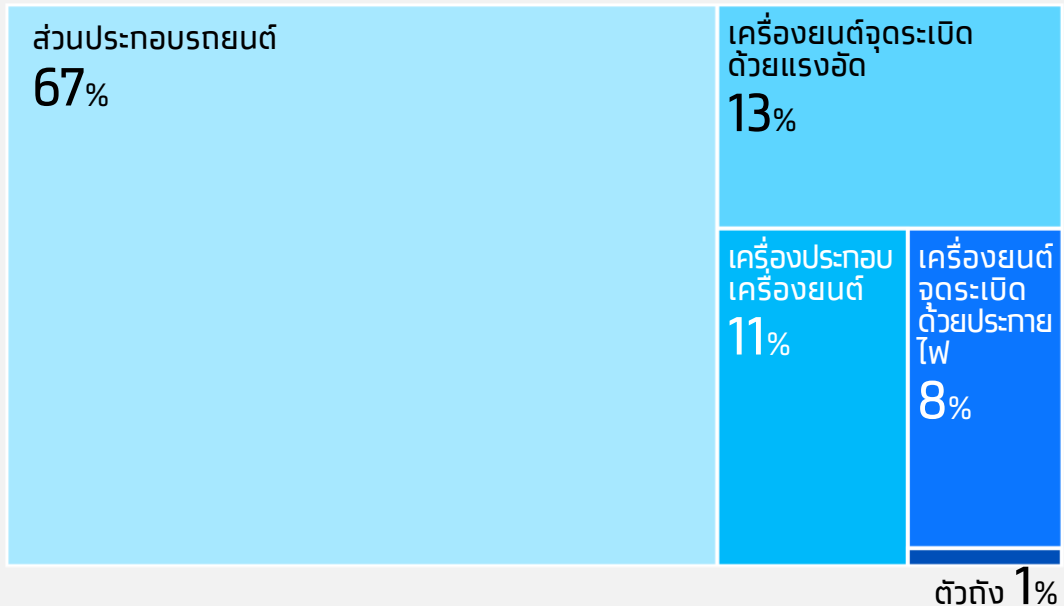
⁷ คำนวณจาก มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ปี 2565 / ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ แบบปริมาณลูกโซ่ ปี 2565
⁸ RCA คือ ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage) แสดงถึงศักยภาพการแข่งขันของสินค้าในตลาดโลก หากค่า > 1 แสดงว่ามีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ค่า < 1 แสดงว่ามีความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบ และค่า = 1 ไม่มีความได้เปรียบหรือเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบ (ค่ามากกว่า คือ ดีกว่า)
⁹ เครื่องยนต์จุดระเบิดด้วยประกายไฟ หมายถึง เครื่องยนต์ที่ใช้หัวเทียนในการจุดระเบิดและอาจเรียกว่าเครื่องยนต์แก๊สโซลีน ส่วนเครื่องยนต์จุดระเบิดด้วยแรงอัด หมายถึง เครื่องยนต์ที่ใช้ความร้อนของอากาศที่เกิดจากการอัดช่วยในการจุดระเบิด และอาจเรียกว่าเครื่องยนต์ดีเซล อ้างอิง [ชนิดเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน](#)

สัดส่วนการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

ไทยมี Market Share ราว 2% โดยมีส่วนประกอบรถยนต์เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญ

ที่มา : International Trade Centre รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS

หมายเหตุ : คำนวณจากมูลค่าส่งออกของสินค้าที่อยู่ใน HS Code 8407 - 8409 และ 8706 - 8708



ทั้งนี้ ในปี 2565 การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 5.4 แสนล้านบาท ขยายตัว 7.6%YoY จากอานิสงส์ของยอดการผลิตรถยนต์ทั่วโลกที่ขยายตัวต่อเนื่อง 6.0%YoY โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายตัวของตลาดส่งออกหลักของไทยอย่างสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินเดีย และมาเลเซีย ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่เป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก ที่มีสัดส่วนรวมกันเกือบ 40% โดยมีมูลค่าส่งออกรวมกันราว 2.09 แสนล้านบาท ขยายตัว 13.2%YoY

สำหรับในปี 2566-2567 Krungthai COMPASS คาดว่า การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง 2.8%YoY และ 3.7%YoY ตามลำดับ (รูปที่ 8) โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจาก 1) ปริมาณการผลิตรถยนต์ในตลาดโลกที่เราคาดว่าในปี 2566-2567 มีแนวโน้มเติบโตที่ระดับ 4.0%YoY และ 5.3%YoY ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลล่าสุดของ S&P Global Mobility ที่ได้ประมาณการยอดการผลิตรถยนต์ทั่วโลกมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องที่ 4.0% ในปี 2566 และ 2) การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ยังมี Room to Grow อีกมาก ข้อมูลจาก International Trade Centre พบว่า การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมี Market Share เพียง 2.2% เมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์รวมทั่วโลก ถือเป็นโอกาสที่ดีของไทยในการเพิ่มสัดส่วนการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังตลาดโลก

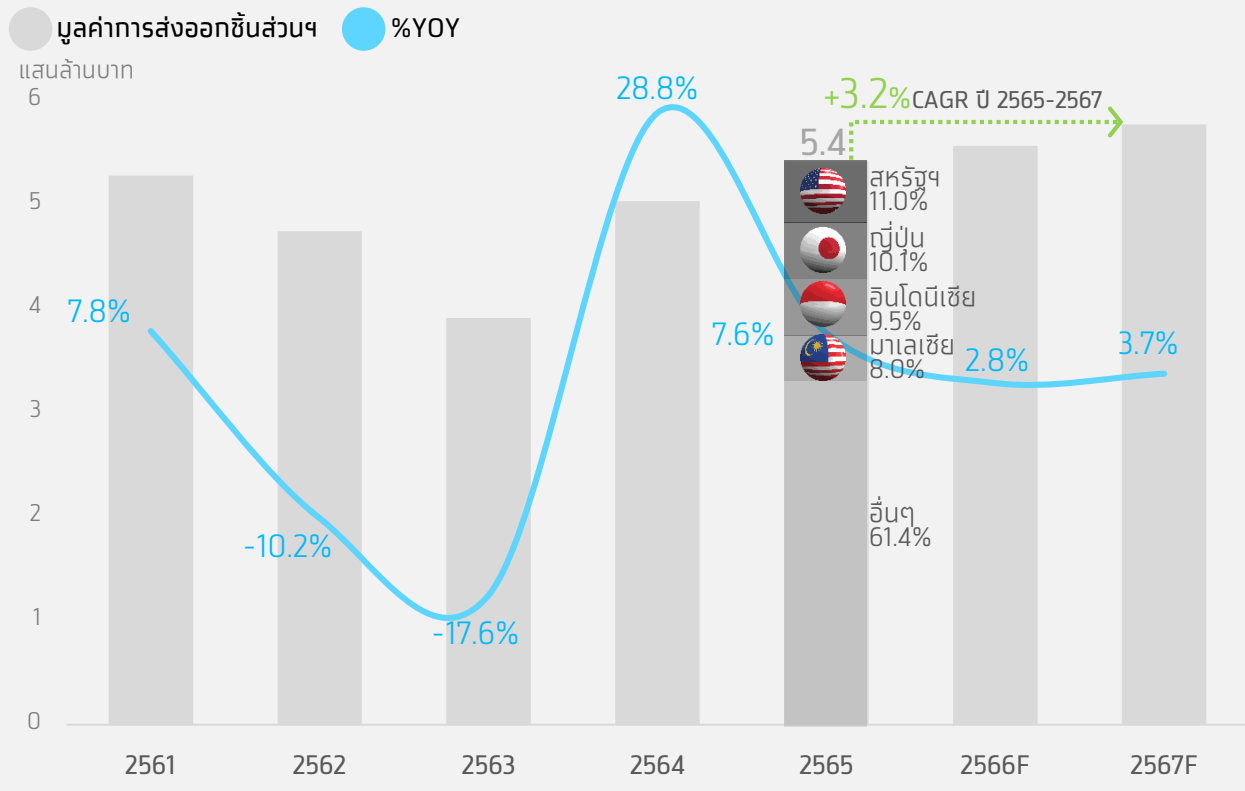
นอกจากนี้ การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ยังได้รับปัจจัยบวกจาก 1) **มาตรการสนับสนุนการค้าเสรี (Free trade)** ล่าสุดไทยได้ให้สัตยาบันความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งเริ่มบังคับใช้เมื่อต้นปี 2565 นับเป็นความตกลงการค้าเสรี (FTA) ที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยมีสมาชิก 15 ประเทศ ได้แก่ อาเซียน 10 ประเทศ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ทำให้ประเทศคู่ค้าที่เป็นสมาชิก RCEP ยกเลิกภาษีนำเข้าที่เก็บกับสินค้าไทย โดยลดภาษีเหลือ 0% กันที่¹⁰ และ 2) **มาตรการส่งเสริมการลงทุนของ BOI**¹¹ อาทิ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (3-8 ปี แล้วแต่กรณี) ยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักร ยกเว้นอากรสินค้านำเข้าเพื่อวิจัย ยกเว้นอากรวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก ซึ่งจะช่วยให้ดึงดูดการลงทุนและช่วยเพิ่มศักยภาพในการส่งออกได้มากขึ้น โดยในปี 2565 อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มูลค่ากว่า 7.1 หมื่นล้านบาท

รูปที่ 8

มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย และสัดส่วนตลาดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ปี 2565

การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีแนวโน้มเติบโตที่ระดับ 2.8%YoY ในปี 2566 และมีโอกาสขยายตัวต่อเนื่องที่ระดับ 3.7%YoY ในปี 2567 ซึ่งมีสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินเดีย และมาเลเซีย เป็นตลาดส่งออกชิ้นส่วนฯ ที่สำคัญ โดยมีสัดส่วนมูลค่าตลาดรวมกันเกือบ 40%

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS



¹⁰ อ้างอิง กรมการค้าต่างประเทศ: ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP)

¹¹ อ้างอิง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI): มาตรการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ

ปัจจัยแห่งความท้าทาย

1) การเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า...ความท้าทายใหม่ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

กระแสรถยนต์เครื่องยนต์ไฟฟ้า 100% (Battery Electric Vehicle: BEV) ที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้น ส่งผลให้ความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์เปลี่ยนแปลงไป นานี้คงปฏิเสธไม่ได้ว่า “ยานยนต์ไฟฟ้า” เป็นกระแสที่มาแรงที่ทั่วโลกต่างให้ความสนใจ และหลายประเทศต่างให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ส่งผลให้ตลาดยานยนต์ไฟฟ้ามีโอกาสที่จะเติบโตอย่างก้าวกระโดด ตามกระแสโลกที่มุ่งเป้าสู่ Net Zero Emission หรือการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ โดยข้อมูลจาก Statista คาดการณ์ว่า ยอดขายรถยนต์ BEV ทั่วโลกจะขึ้นไปแตะระดับ 13.3 ล้านคัน ภายในปี 2570 หรือขยายตัว 21% CAGR (ปี 2565-2570)

สำหรับประเทศไทยได้มีนโยบายหลักในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเช่นเดียวกัน เพื่อผลักดันประเทศสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) โดยภาครัฐได้ออกมาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง อาทิ มาตรการให้เงินอุดหนุนสำหรับการซื้อรถยนต์ BEV ระหว่างปี 2565-2568 สูงสุดไม่เกิน 150,000 บาท เป็นปัจจัยหลักหนุนการเพิ่มส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ BEV จากรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน รวมทั้งจูงใจผู้ประกอบการให้เข้ามาลงทุนเพิ่ม โดยค่ายรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการต้องผลิตรถยนต์ภายในปี 2567 เพื่อชดเชยการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าในจำนวนคันที่เท่ากันเพื่อรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช้ภาษีสำหรับการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าจากต่างประเทศมาขายระหว่างปี 2565-2566 และอาจขยายระยะเวลาผลิตในปี 2568 ได้ แต่ต้องเพิ่มเป็น 1.5 เท่าของจำนวนคันที่นำเข้า ซึ่งหลายค่ายรถยนต์เริ่มมีแผนการลงทุนและแผนการผลิตรถยนต์ในไทยที่ชัดเจนแล้ว¹²

จากมาตรการส่งเสริมจากภาครัฐจะเป็นแรงหนุนสำคัญให้การผลิตรถยนต์ BEV ของไทยเติบโตอย่างก้าวกระโดด ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นฐานอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ที่สำคัญของโลก โดยคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ได้กำหนดเป้าหมายให้ภายในปี 2573 ประเทศไทยจะมีการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่งและรถกระบะ 725,000 คัน ประเภทรถจักรยานยนต์ 675,000 คัน และประเภทรถบัส/รถบรรทุก 34,000 คัน โดยกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะได้รับอานิสงส์จากการเติบโตของตลาดยานยนต์ไฟฟ้า ได้แก่ (1) ระบบแบตเตอรี่ (2) ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการส่งกำลัง และ (3) ระบบมอเตอร์ไฟฟ้า

¹² อ่านเพิ่มเติม [สก BEV ทางเลือกใหม่ตลาดรถยนต์ไทย](#)

อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้ากลับยังเป็นเรื่องท้าทาย และความกังวลต่อธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วโลกรวมทั้งไทย โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ในระดับ Tier 2 และ Tier 3 ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการ SMEs ที่มีสัดส่วนถึง 77% เนื่องจากการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีจากการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในมาสู่ยานยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างรถยนต์ BEV ย่อมส่งผลให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนฯ เปลี่ยนแปลงไป ทั้งในแง่จำนวนการใช้ชิ้นส่วนฯ ต่อคันที่ลดลง และความสามารถในการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนฯ ที่ใช้สำหรับรถยนต์ BEV โดยการผลิตรถยนต์ BEV 1 คัน จะใช้ชิ้นส่วนฯ เพียง 2-3 พันชิ้น ลดลงจากการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในเกือบ 10 เท่า (การผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในจะใช้ชิ้นส่วนฯ มากถึง 2-3 หมื่นชิ้นต่อคัน) ซึ่งในอนาคตหากมีการผลิตรถยนต์ BEV เพื่อทดแทนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในในสัดส่วนที่สูงขึ้น จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์บางประเภทอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มระบบส่งกำลัง ระบบระบายความร้อน ระบบเครื่องยนต์ ระบบควบคุมไอเสีย ระบบเชื้อเพลิง และระบบเบรก (รูปที่ 9)

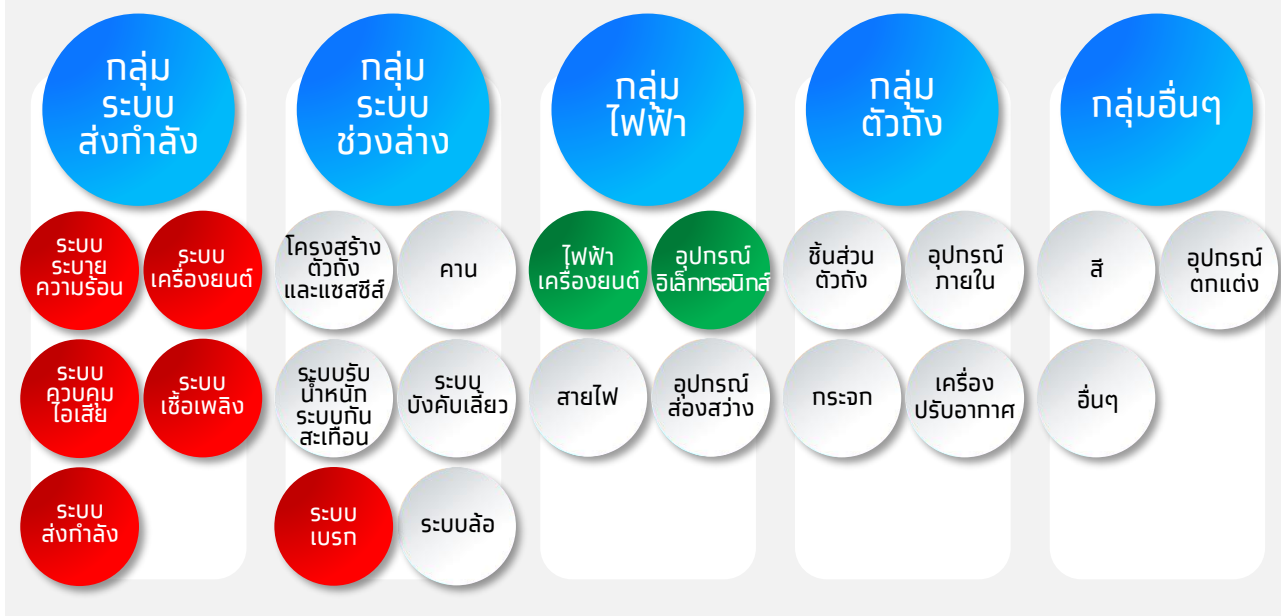
รูปที่ 9

กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีสู่การผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

การเข้ามาของรถยนต์ BEV เป็นทั้งโอกาสและความท้าทายของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยคาดว่าจะกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เกี่ยวข้องกับระบบแบตเตอรี่ อิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการส่งกำลัง และมอเตอร์ไฟฟ้า จะได้รับอานิสงส์จากการเติบโตของรถยนต์ BEV ขณะเดียวกันก็เป็นความท้าทายและอาจจะกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์บางประเภท โดยเฉพาะชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มระบบส่งกำลัง และระบบเบรก

ที่มา: สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สถาบันยานยนต์ รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS

● กลุ่มที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ ● กลุ่มที่คาดว่าจะมีความต้องการชิ้นส่วนเพิ่ม



2) แนวโน้มราคากลุ่มโลหะที่ยังยืนสูง...ปัจจัยเสี่ยงสำคัญของ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

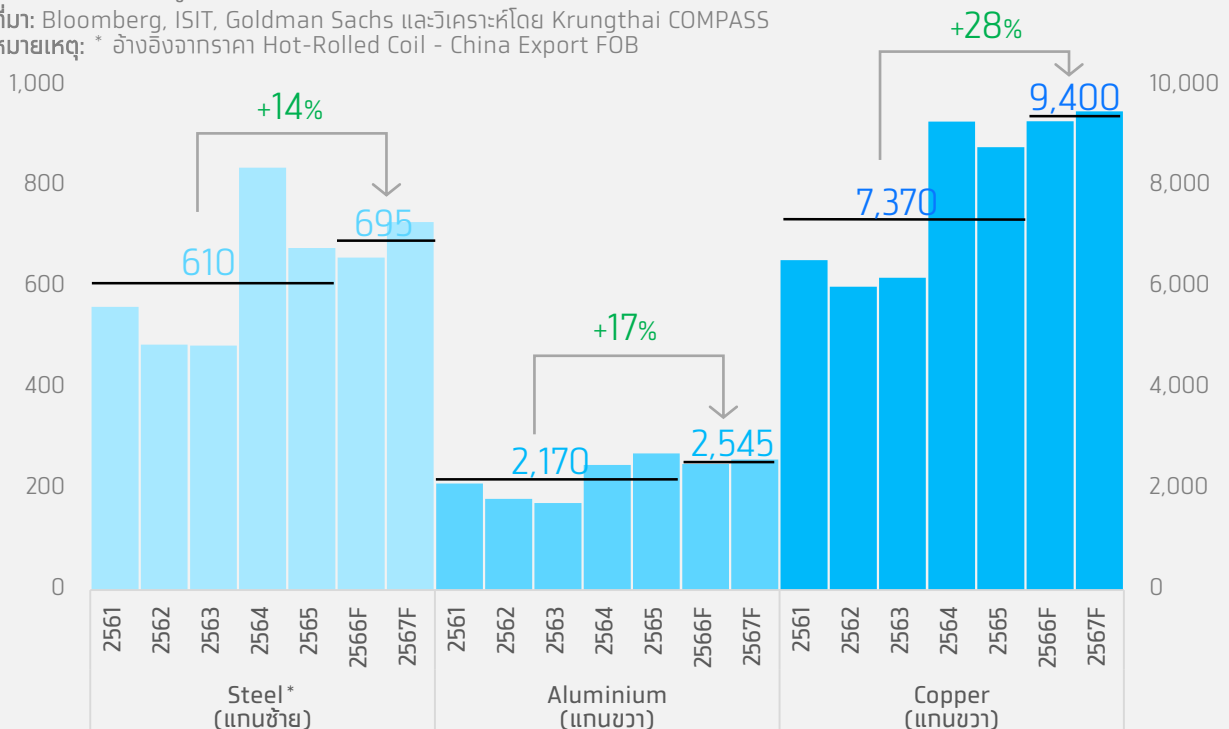
Krungthai COMPASS ประเมินราคากลุ่มโลหะในปี 2566-2567 อาทิ เหล็ก อลูมิเนียม และทองแดง ว่าจะยังอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2561-2565) อยู่ถึง 14-28% โดยเหล็ก อลูมิเนียม และทองแดง ถือเป็นวัสดุหลัก ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยคิดเป็นสัดส่วนถึง 70% ของวัตถุดิบทั้งหมด ซึ่งในช่วง 1-2 ปีต่อจากนี้ เราคาดว่าเหล็ก และอลูมิเนียม จะมีราคาเฉลี่ยอยู่ที่ราว 695 และ 2,545 USD/Ton ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง (2561-2565) ที่ 610 และ 2,170 USD/Ton อยู่ถึง 14% และ 17% เช่นเดียวกับราคา ทองแดงโดยเฉลี่ยที่คาดว่าจะพุ่งสูงขึ้นไปแตะระดับ 9,400 USD/Ton ในช่วงปี 2566-2567 จากการที่จีนและเปรูซึ่งมีกำลังการผลิตถึง 40% ของโลกนั้นกำลัง ประสบปัญหาด้านการผลิต ส่งผลให้ราคาทองแดงในช่วง 1-2 ปีนี้จะสูงกว่า ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2561-2565) ที่ 7,370 USD/Ton อยู่ถึง 28% (รูปที่ 10) ซึ่งราคากลุ่มโลหะที่ยังยืนสูงถือเป็นประเด็นที่ควรจับตามองอย่างใกล้ชิด เพราะ ถือเป็นปัจจัยลบโดยตรงต่อความสามารถในการทำกำไร ดังนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์จึงควรมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังที่ดีเพื่อรับมือกับภาวะราคา กลุ่มโลหะที่ยังยืนสูงต่อเนื่องในช่วงปี 2566-2567

รูปที่ 10

แนวโน้มราคาวัตถุดิบกลุ่มโลหะยังอยู่ในระดับสูงและมีความผันผวนมาก (USD/Ton)

Krungthai COMPASS คาดว่า ราคากลุ่มโลหะในปี 2566-2567 จะยังอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2561-2565) อยู่ถึง 14-28%

ที่มา: Bloomberg, ISIT, Goldman Sachs และวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: * อ้างอิงจากราคา Hot-Rolled Coil - China Export FOB



สรุป

- **ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง** โดย Krungthai COMPASS คาดว่า ภาพรวมตลาดในประเทศและตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ในปี 2566-2567 มีแนวโน้มขยายตัวที่ 1.3%YoY และ 2.6%YoY ตามลำดับ จาก 3 ปัจจัยหนุนสำคัญได้แก่ 1) ชิ้นส่วน OEM มีความต้องการเพิ่มขึ้นตามทิศทางของยอดการผลิตยานยนต์ที่มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยปีละ 5.6% 2) การเพิ่มขึ้นของยอดจดทะเบียนรถสะสมที่มีอายุมากกว่า 5 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญของตลาดชิ้นส่วนฯ REM และ 3) การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยยังมี Room to Grow อีกมาก
- **เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) และการสร้างความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) เป็นอีกตัวเร่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าเร็วขึ้น และอาจกระทบอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยซึ่งเป็นฐานผลิตชิ้นส่วนที่ใช้กับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ทั้งนี้ ชิ้นส่วนฯ บางประเภท โดยเฉพาะชิ้นส่วนฯ ที่เกี่ยวข้องกับระบบส่งกำลัง ระบบระบายความร้อน ระบบเครื่องยนต์ ระบบควบคุมไอเสีย ระบบเชื้อเพลิง และระบบเบรก จะได้รับผลกระทบ ขณะเดียวกัน อาจเป็นโอกาสสำหรับกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เป็น Supply Chain ของรถยนต์ไฟฟ้าที่มีความต้องการมากขึ้น อาทิ ระบบแบตเตอรี่ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการส่งกำลัง และระบบมอเตอร์ไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม คาดว่าในปี 2566-2567 สัดส่วนรถยนต์ BEV จะยังไม่สูงมาก ทำให้ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ยังไม่ได้รับผลกระทบมากนัก แต่ในระยะยาวผู้ประกอบการที่ปรับตัวไม่ได้อาจมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ**
- **ผู้ประกอบการยังคงติดตามต้นทุนการผลิต โดยเฉพาะราคากลุ่มโลหะ อาทิ เหล็ก อลูมิเนียม และทองแดง ที่คาดว่าในช่วงปี 2566-2567 จะยังยืนสูงกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2561-2565) อยู่ที่ 14-28% ซึ่งเป็นประเด็นที่ควรจับตามองอย่างใกล้ชิด เพราะถือเป็นปัจจัยลบโดยตรง ซึ่งอาจบั่นทอนความสามารถในการทำกำไรของกิจการ**