

SCB EIC Industry insight

Automotive

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้ก้าวสู่ยุคใหม่อย่างชัดเจน
เมื่อรถยนต์พลังงานทางเลือก (xEV) กลายเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก
ทั้งในภาคการผลิตและตลาดรถยนต์ในประเทศ

October 2026

SCB EIC

Contents



Executive summary

หน้า 03



Part I : ตลาดรถยนต์ไทย
“กำลังเปลี่ยนผ่าน” หรือ
“เปลี่ยนแปลงไปแล้ว”?

หน้า 05

Part II : อุตสาหกรรมยานยนต์
ทางรอดบนเส้นทางที่ต้องเลือก

หน้า 14

Part III : Auto Supply Chain
ความเสี่ยงที่ต้องจับตา
& โอกาสใหม่ ๆ ในวันนี้
อุตุฯ ยานยนต์ไทยฟื้นตัวช้า

หน้า 19



แนวทางเสริมขีดความสามารถ
การแข่งขันอุตสาหกรรม
ยานยนต์ไทย

หน้า 25

The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct.

This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned here in.

Executive summary

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างชัดเจน ทั้งด้านยอดขายและการผลิต
เร่งให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต้องปรับตัวให้ทัน
และรองรับความต้องการชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนทางเทคโนโลยีมากขึ้นในอนาคต

ตลาดรถยนต์ไทยเกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง โดยรถยนต์พลังงานทางเลือก (xEV) ก้าวขึ้นเป็นกำลังหลักของตลาด

- ภาพรวมยอดขายรถยนต์ไทยในปี 2027 คาดว่าจะอยู่ที่ 7.3 แสนคัน ขยายตัว 6.6%YoY แต่การเติบโตดังกล่าวยังไม่ทั่วถึง เนื่องจากมีเพียงกลุ่มรถยนต์พลังงานทางเลือก (xEV) ที่ยอดขายเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ขณะที่รถกระบะและรถยนต์สันดาป (ICE) ยังคงอยู่ในภาวะซบเซา
- บทบาทของรถ xEV จะโดดเด่นมากขึ้นในปี 2027 โดยคาดว่าจะครองส่วนแบ่งยอดขายสูงถึง 64% และตั้งแต่ปี 2028 เป็นต้นไป รถยนต์ BEV มีแนวโน้มก้าวขึ้นเป็นกลุ่มรถที่มียอดขายสูงสุด แซงหน้ารถไฮบริดและรถยนต์สันดาป

โครงสร้างการผลิตรถยนต์ไทย กำลังเปลี่ยนผ่านสู่ยุคยานยนต์ไฟฟ้าอย่างชัดเจน ขณะที่ตลาดส่งออกเผชิญความท้าทายรอบด้าน

- ไทยกำลังก้าวสู่การเป็นฐานการผลิต xEV สำคัญของภูมิภาค ปริมาณการผลิตรถยนต์ในปี 2027 คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 1.5 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 5.2%YoY แรงขับเคลื่อนจากการผลิตรถ xEV ซึ่งก้าวขึ้นมาเป็นบทบาทหลักทดแทนการผลิตรถสันดาปและรถกระบะที่เผชิญความสามารถทางการแข่งขันที่ด้อยลง
- การส่งออกเผชิญความไม่แน่นอนจากภาวะเศรษฐกิจโลกและความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออกกลาง นอกจากนี้ ผู้ส่งออกยังต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และกฎระเบียบใหม่ที่เข้มงวดขึ้นในตลาดสำคัญ เช่น ออสเตรเลีย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ยังคงมีความแข็งแกร่ง จากฐานการผลิตที่ครบวงจร

- แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์จะเผชิญการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง แต่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยยังคงมีศักยภาพ จากห่วงโซ่อุปทานที่ครบวงจร และฐานผู้ผลิตที่หลากหลาย โดยการส่งออกยังคงเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยขับเคลื่อนการเติบโต
- ความเสี่ยงจากมาตรการทางการค้าของสหรัฐฯ ภายใต้มาตรการ 301 Excess capacity เพิ่มแรงกดดันต่อต้นทุนการส่งออกอย่างล้อไทย ส่งผลให้ภาคธุรกิจจำเป็นต้องเร่งกระจายตลาดส่งออก พัฒนาผลิตภัณฑ์มูลค่าเพิ่ม และยกระดับความโปร่งใสของห่วงโซ่อุปทานเพื่อจำกัดความเสี่ยงในระยะข้างหน้า

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวได้อย่างไม่ทั่วถึง โดยรถยนต์นั่งพลังงานทางเลือก (xEV) เป็นแรงขับเคลื่อนหลัก ขณะที่การผลิตและยอดขายรถยนต์สันดาป รถกระบะ และการส่งออก อยู่ในภาวะซบเซา

เครื่องชี้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

หน่วย : %YOY

Auto indicators		2025	Jan-26	Feb-26	Mar-26	Apr-26	May-26	Jun-26	Jul-26	Aug-26	%YTD
Supply side	Auto Production	-1%	11%	3%	3%	0%	-11%	-8%	7%	11%	1%
	• ICE	-29%	13%	-6%	-22%	-24%	-44%	-65%	-62%	-20%	-33%
	• HEV	16%	22%	-16%	13%	-1%	11%	20%	95%	52%	20%
	• PHEV	134%	-20%	-65%	-2%	69%	128%	396%	295%	-44%	22%
	• BEV	612%	48%	72%	-8%	-1%	-4%	282%	272%	76%	76%
	Capacity Utilization*	51	51	51	57	45	52	49	48	52	
Inventory		-18%	0%	0%	29%	34%	20%	16%	10%	15%	18%
Demand side	Domestic car sale	8%	54%	-2%	7%	3%	11%	17%	20%	26%	17%
	• Passenger	7%	45%	-13%	7%	2%	-12%	18%	22%	25%	11%
	• SUV	42%	140%	3%	19%	17%	58%	52%	48%	67%	50%
	• Pickup 1 ton	-7%	2%	8%	-3%	-10%	2%	-8%	-5%	-7%	-2%
	• Other Commercial	-6%	7%	-6%	16%	0%	-2%	-11%	0%	9%	77%
	○ ICE	-16%	-12%	0%	9%	-3%	-9%	-8%	-19%	-4%	-6%
	○ HEV	8%	28%	22%	30%	23%	26%	26%	2%	31%	24%
	○ PHEV	96%	85%	1%	-42%	-61%	2%	54%	53%	67%	2%
	○ BEV	75%	228%	-6%	33%	64%	53%	54%	112%	131%	94%
	Used car price	5%	6%	7%	8%	2%	2%	3%	0%	4%	0%
Export (CBU)		-8%	-6%	0%	-1%	-8%	-27%	-7%	2%	-2%	-6%

ตลาดรถยนต์ไทย

“กำลังเปลี่ยนผ่าน”

หรือ

“เปลี่ยนแปลไปแล้ว”?

ตลาดรถยนต์ไทยกำลังเปลี่ยนผ่านจากยุคกระบะเป็นผู้นำตลาด
ไปสู่ยุคที่รถยนต์ xEV เข้ามามีบทบาทสำคัญมากขึ้น
ในการขับเคลื่อนการเติบโตของยอดขายรถยนต์ในประเทศ

- รถกระบะ: ซึ่งเคยเป็น Segment หลักของตลาด กำลังสูญเสีย
ส่วนแบ่งยอดขายลงอย่างต่อเนื่อง
- รถยนต์กลุ่ม xEV ได้ก้าวขึ้นมาเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของ
ตลาดรถยนต์ไทย
- การปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตรถไฟฟ้านำเข้า คาดว่าจะกระตุ้นให้ผู้บริโภค
เร่งตัดสินใจซื้อรถยนต์ในระยะสั้น ส่งผลให้ยอดขาย xEV เติบโตต่อเนื่อง

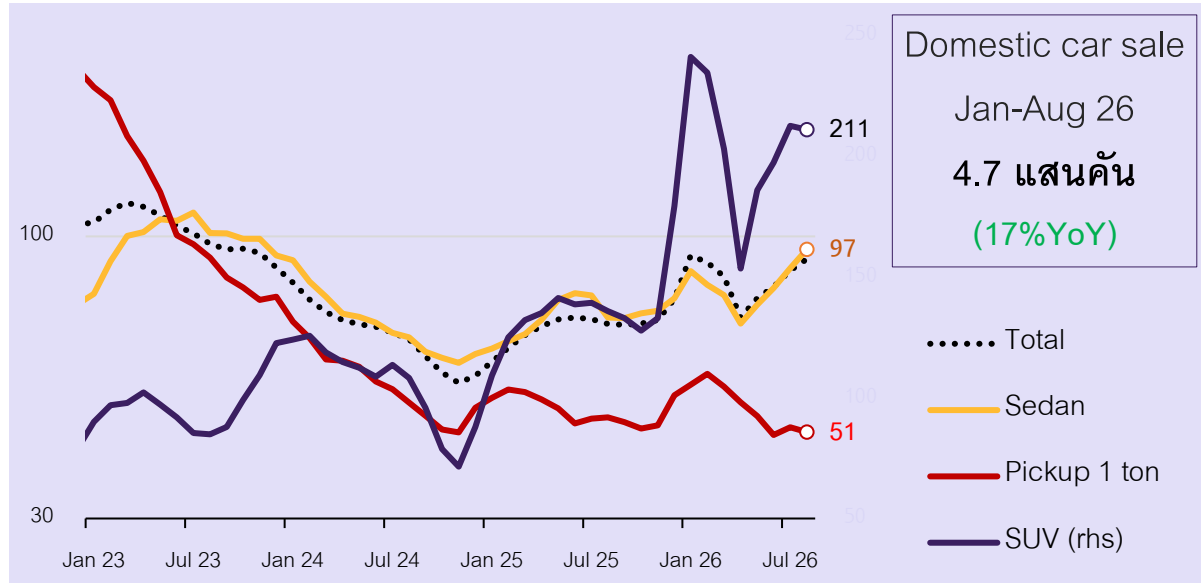


การเปลี่ยนแปลงที่ 1

รถกระบะซึ่งเคยเป็น Segment หลักของตลาดรถยนต์ไทย มีส่วนแบ่งตลาดลดลงต่อเนื่อง จนแตะระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ หรือเหลือเพียง 1 ใน 4 ของยอดขายยานยนต์ทั้งหมด

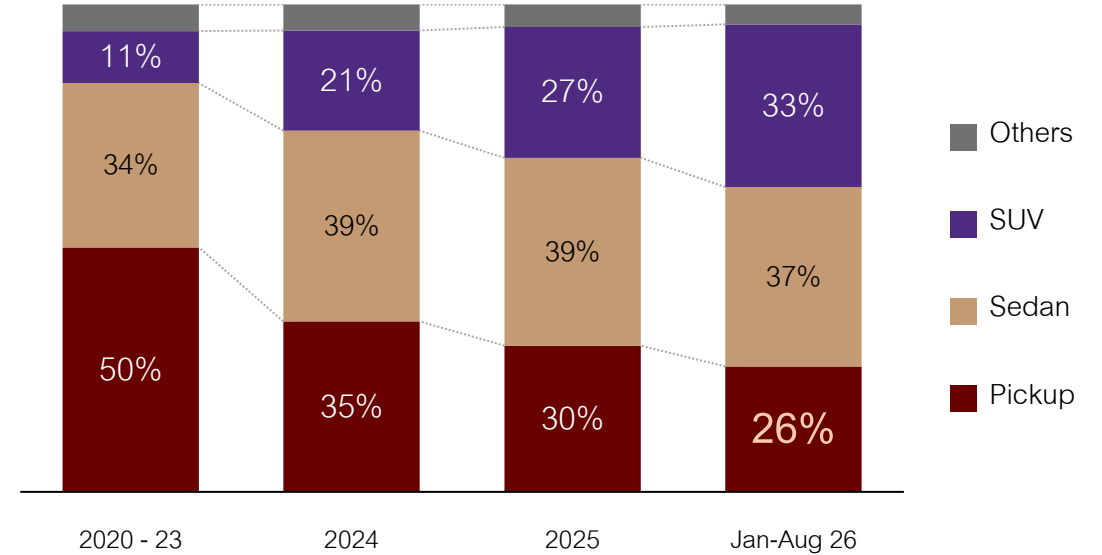
ดัชนียอดขายยานยนต์ในประเทศ

หน่วย : Index sa 3mm average 2023 = 100



ส่วนแบ่งยอดขายยานยนต์ในประเทศ จำแนกตามประเภทยานยนต์

หน่วย : % of domestic car sale



ยอดขายรถกระบะยังคงชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง

ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2026

ลดลงสู่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 26% ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมด

ขณะที่ตลาด SUV เติบโตโดดเด่นและได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างมาก

จากการเปิดตัวรถรุ่นใหม่อย่างต่อเนื่องทั้งในกลุ่มเครื่องยนต์ Hybrid และ BEV ทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกที่หลากหลายมากขึ้น ทั้งด้านระดับราคาและรูปแบบตัวรถ

อัตราการเติบโตของยอดขาย

Jan-Aug 2026

หน่วย : %YOY



1.2 แสนคัน

รถกระบะ

(-2%YoY)



1.7 แสนคัน

รถเก๋ง

(+11%YoY)



0.2 แสนคัน

รถบัส/บรรทุก

(+2%YoY)



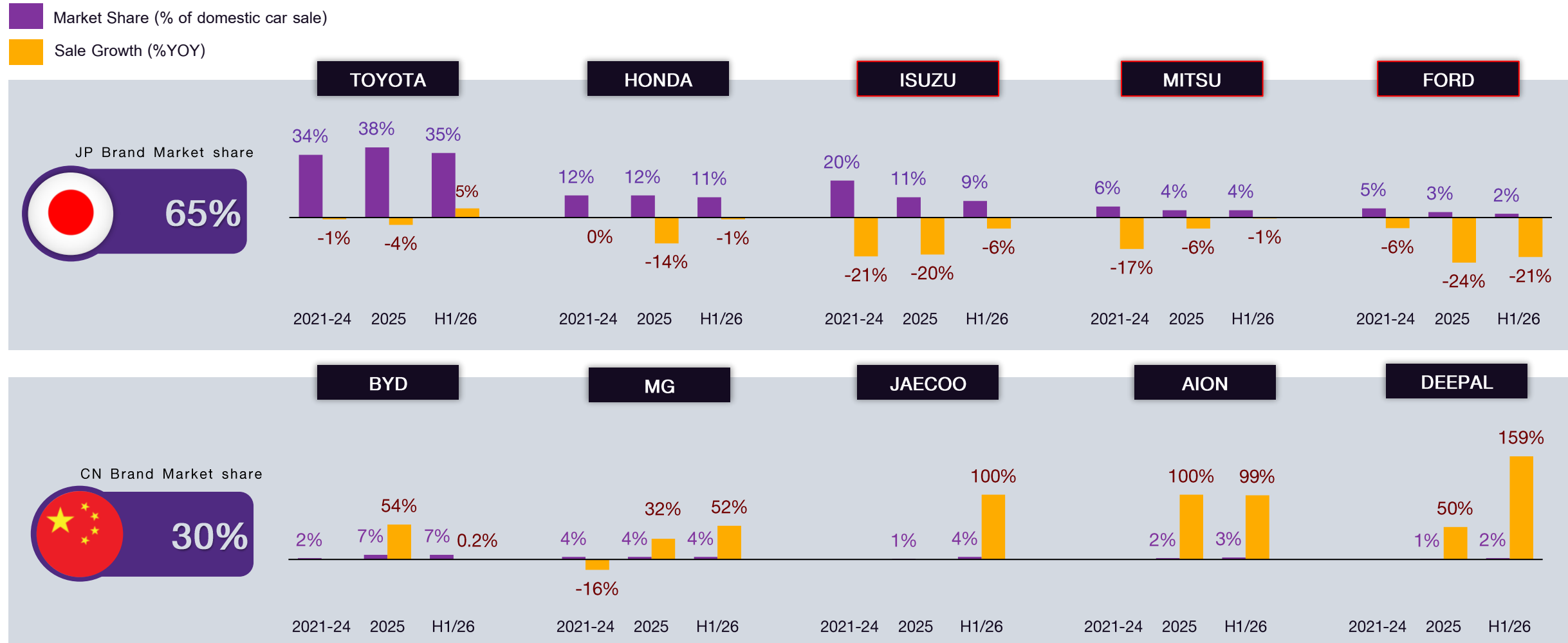
1.6 แสนคัน

รถ SUV

(+50%YoY)

ค่ายรถดั้งเดิมที่พึ่งพายอดขายรถกระบะเป็นหลัก เพื่อยอดขายซบเซาและสูญเสียส่วนแบ่งตลาดอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ค่ายรถจีนมียอดขายและส่วนแบ่งตลาดเติบโตได้อย่างแข็งแกร่ง

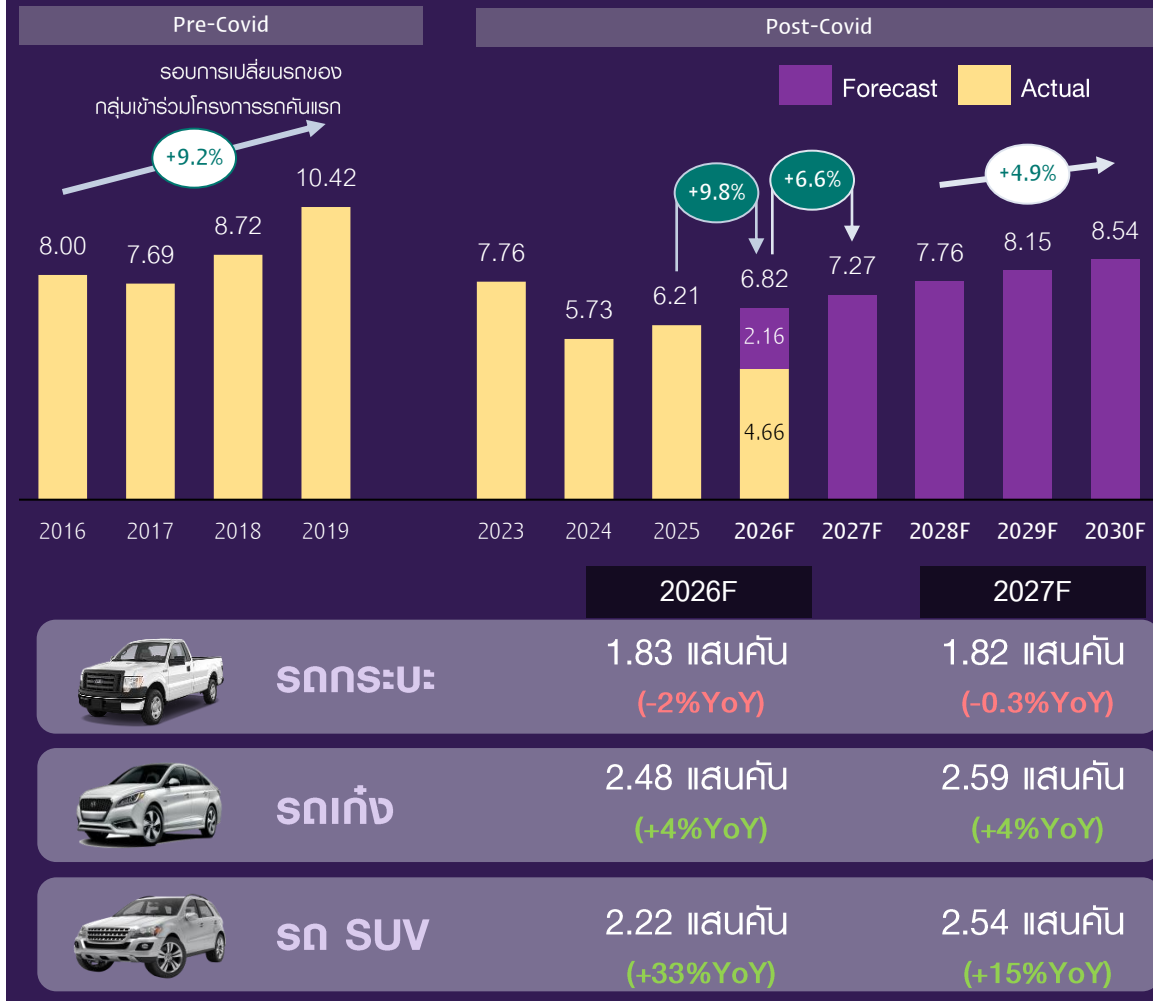
ส่วนแบ่งตลาดและอัตราการเติบโตของยอดขายรถยนต์ของแต่ละแบรนด์



ตลาดรถยนต์ไทยในปี 2027 ยังฟื้นตัวไม่ทั่วถึง โดยตลาดรถกระบะมีแนวโน้มอ่อนแอต่อเนื่อง ขณะที่ การผ่อนคลายสินเชื่อและรอบการเปลี่ยนรถใหม่คาดว่าจะช่วยพยุงการเติบโตของตลาดโดยรวม

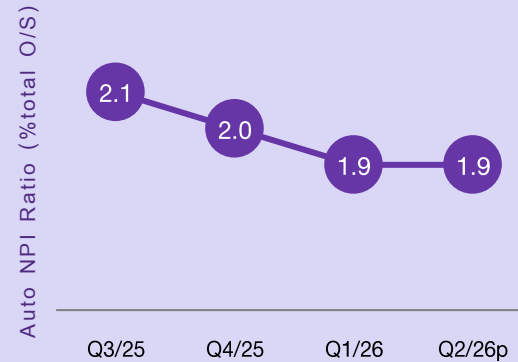
ประมาณการยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยปี 2026-2029

หน่วย : Hundred thousand units and %YOY

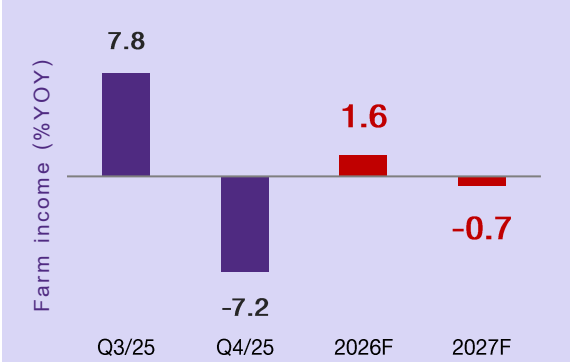


ปัจจัยส่งเสริมและเร่งกดดันต่อยอดขายยานยนต์ในประเทศ

(1) สถาบันการเงินเริ่มผ่อนคลายความเข้มงวดสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์จากแนวโน้มหนี้เสียที่ทยอยปรับลดลง



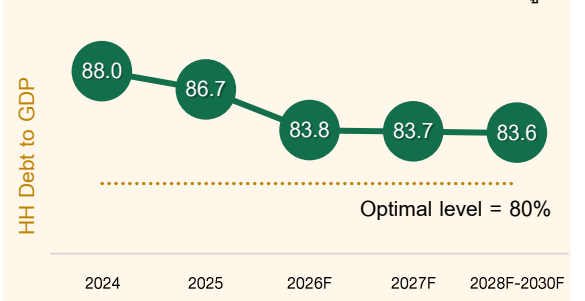
(2) รายได้เกษตรกรบางส่วน ฟื้นตัวช้า กัดดันการฟื้นตัวของตลาดรถกระบะทั้งในปี 2026-2027



(1) รถยนต์กว่า 2.5 ล้านคัน จะเข้าสู่รอบการเปลี่ยนรถใหม่ หรือมีอายุใช้งานเกิน 10 ปี ในช่วงปี 2027-2030

(2) ความจำเป็นในการครอบครองพาหนะส่วนตัวลดลง โดยเฉพาะกลุ่มคนรุ่นใหม่และใน กทม. ปริมาณลดลง เพราะพัฒนาการและความครอบคลุมของ 1. ระบบขนส่งสาธารณะ และ 2. บริการRide-sharing

(3) กำลังซื้อของภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจ โดยเฉพาะ SME บางส่วน สะท้อนจากหนี้ครัวเรือนที่ทรงตัวในระดับสูง



การเปลี่ยนแปลงที่ 2

รถยนต์พลังงานทางเลือก (xEV) กำลังก้าวขึ้นเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของตลาดรถยนต์ไทย

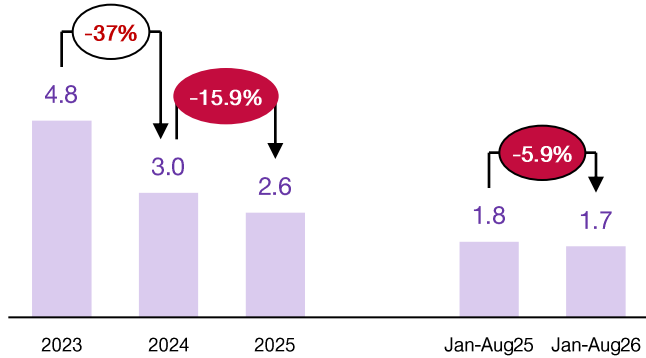
โดยได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในทุกภูมิภาค โดยเฉพาะรถ BEV ที่มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด

Passenger car registrations classified by engine type

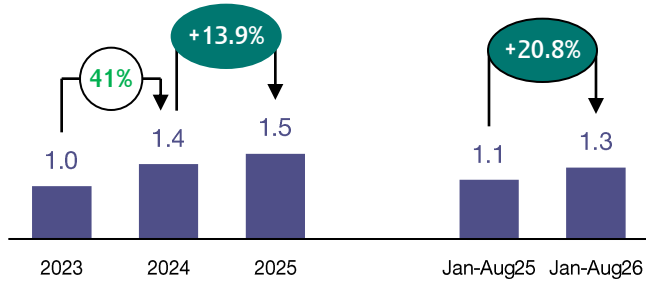
Unit : Hundred thousand units

Cumulative
registrations
2022 – Aug 26

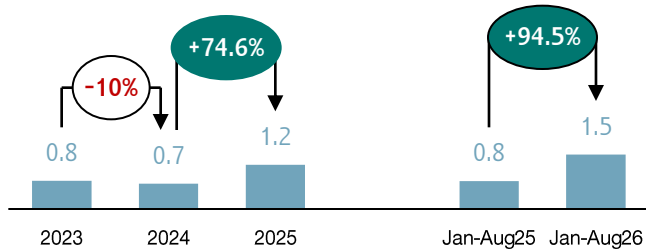
ICE
1.8
million units



Hybrid
0.6
million units

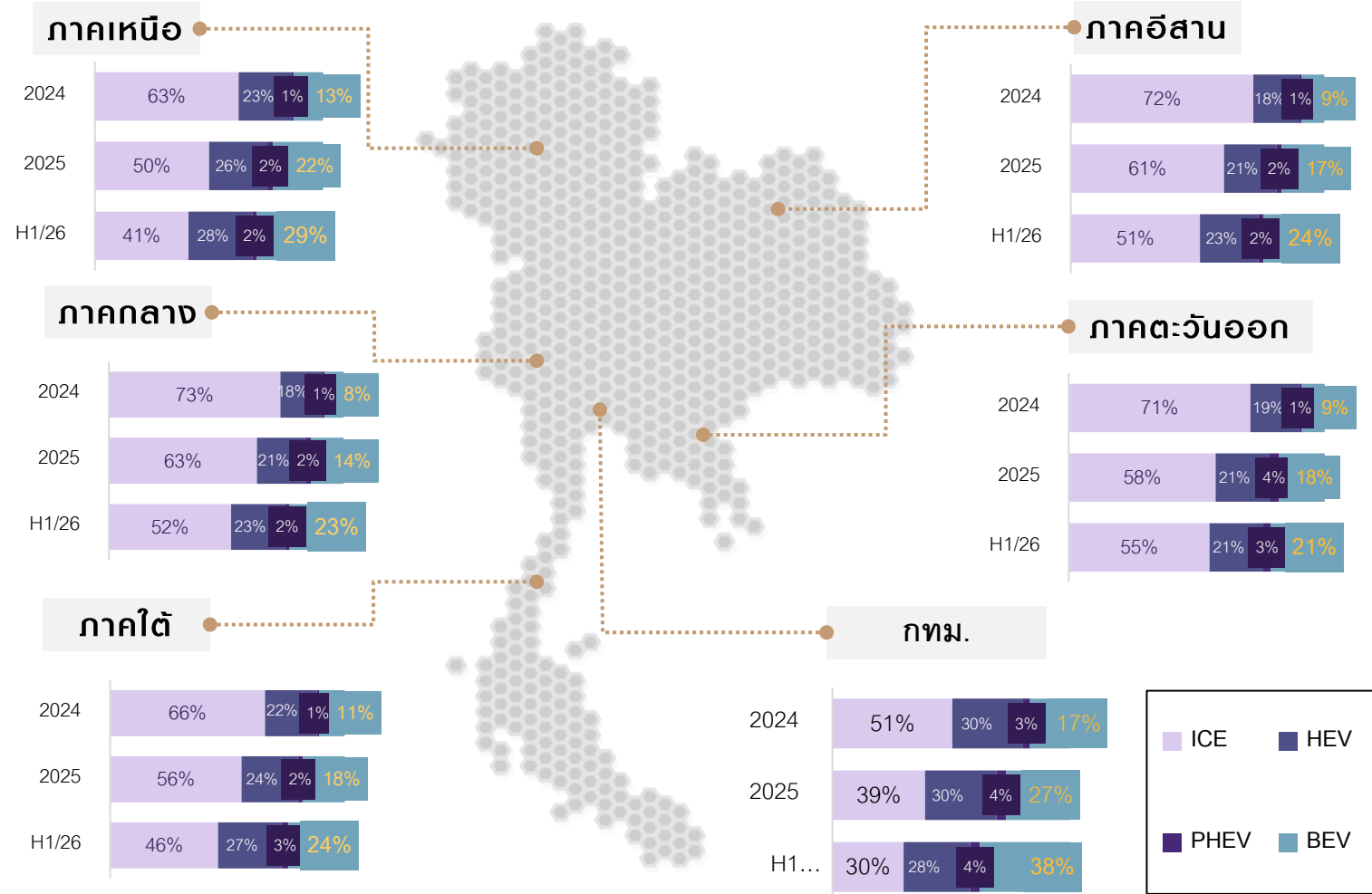


BEV
0.4
million units



ส่วนแบ่งยอดขายรถยนต์ รย.1 จำแนกตามประเภทเครื่องยนต์และภูมิภาค

หน่วย : % Passenger car registrations in 2024-25 and H1/26



หน่วย : กราฟแท่ง %YTD (Jan-Jul 2026)



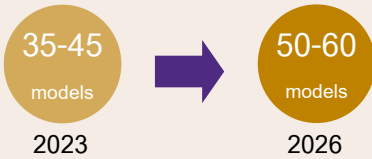
กระแสนิยมรถยนต์ไฟฟ้าเติบโตต่อเนื่องจากการเปิดตัวรถรุ่นใหม่ แต่การพัฒนาาระบบนิเวศบางส่วนยังตามไม่ทัน โดยเฉพาะสถานีชาร์จสาธารณะและประกันภัย ขณะที่มูลค่ารถ EV มือสอง ยังเป็นข้อกังวลสำคัญของผู้บริโภค

ปัจจัยหนุนการเติบโตของตลาด xEV

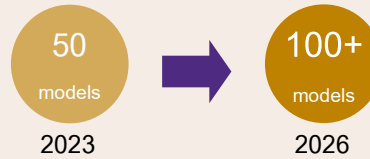
ตัวเลือกในตลาดหลากหลายทั้งด้านเทคโนโลยีขับเคลื่อนระดับราคา และรูปแบบรถยนต์

โดยค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมุ่งนำเสนอรถยนต์ Hybrid เป็นหลัก ขณะที่ผู้ผลิตจากจีนยังคงเปิดตัวรถรุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง

ตัวเลือกรถ Hybrid



ตัวเลือกรถ BEV



ปัจจัยเสี่ยงกดดันการเติบโตของตลาด xEV

เบี้ยประกัน BEV แพง

สูงกว่ารถ ICE/HYBRID 20%-30%

และมีตัวเลือกบริษัทประกันภัยจำกัด

เบี้ยประกันชั้น 1

(รถราคา <1 ลบ.)

ICE

1.4-1.8
หมื่นบาท/ปี

BEV

2 - 3
หมื่นบาท/ปี

แม้สถานีชาร์จสาธารณะจะขยายตัวต่อเนื่อง แต่จำนวนรถต่อหัวจ่ายยังค่อนข้างแออัด เมื่อเทียบกับประเทศที่มี EV Adoption ใกล้เคียงกัน จึงต้องเร่งลงทุนให้รองรับการเติบโตของ BEV ในระยะข้างหน้า

EV-to-Public Charger Ratio

สิงคโปร์

2-3
คัน

เวียดนาม

4
คัน

จีน

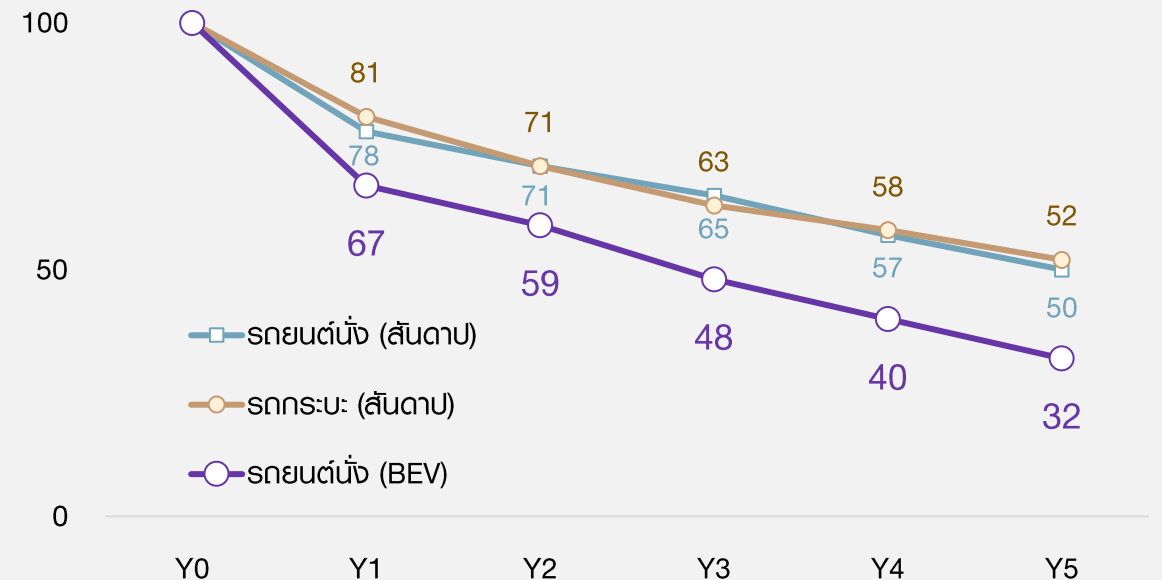
10
คัน

ไทย

32
คัน

ดัชนีมูลค่าซากยานยนต์ประเภทต่างๆ

หน่วย : Index Y0* (New price) = 100



Annual depreciation rate

Passenger car (ICE)	-13%
Pickup (ICE)	-11%
Passenger (BEV)	-21%

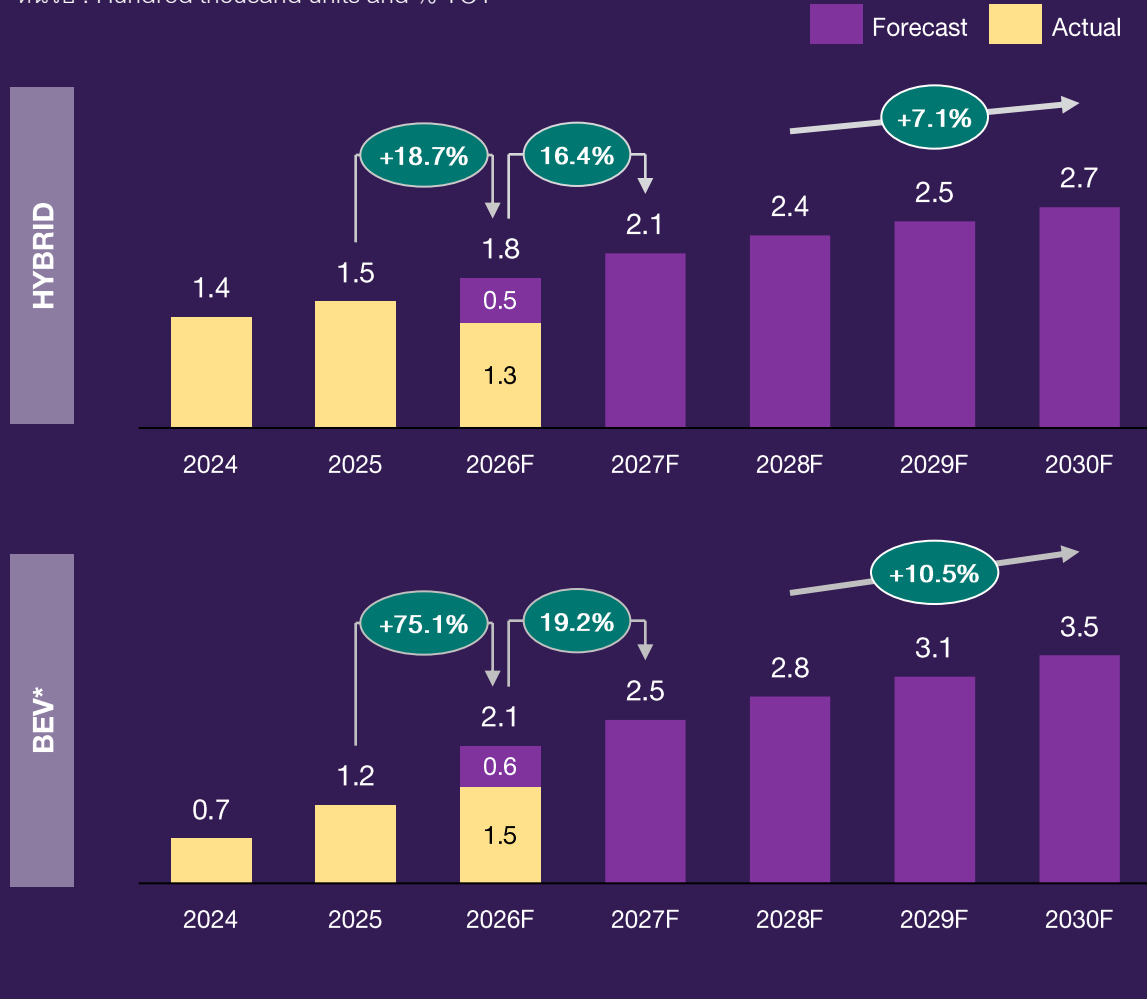
หนึ่งในประเด็นหลักที่ผู้บริโภคยังมีความกังวลใจ คือ อัตราค่าเสื่อมราคาของรถ BEV ที่ลดลงเร็วกว่ารถ ICE

โดยมูลค่าซากรถ BEV มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยราว 20% ต่อปี ซึ่งสูงกว่ารถยนต์นั่งและรถกระบะถึงเกือบเท่าตัว

ปี 2027 รถยนต์ไฟฟ้าพลังงานทางเลือก (xEV) จะมีอิทธิพลต่อตลาดรถยนต์ไทยอย่างชัดเจนมากขึ้น และในระยะข้างหน้า ยอดขายรถ BEV มีแนวโน้มก้าวขึ้นเป็นตัวเลือกหลักของตลาดรถยนต์ใหม่ภายในปี 2028

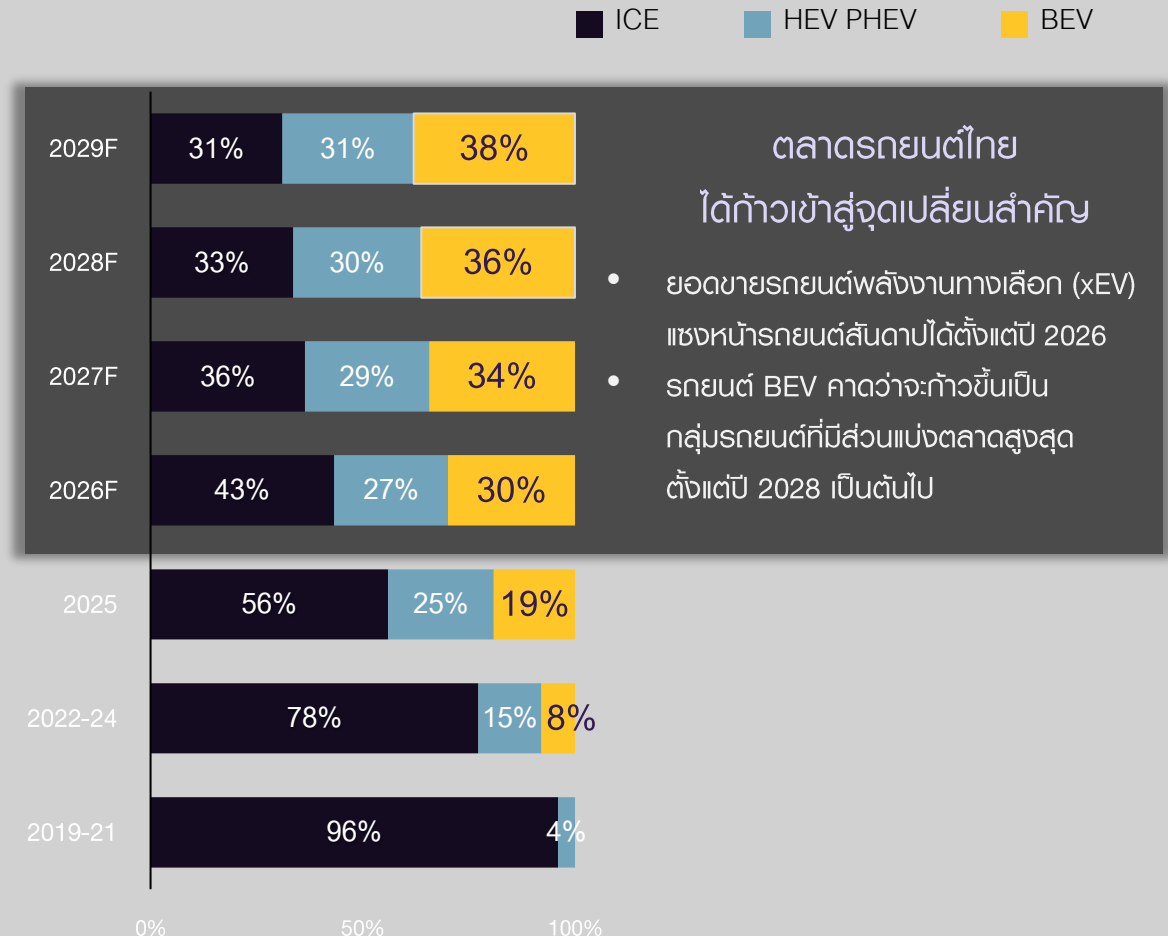
ประมาณการยอดขายจดทะเบียนรถยนต์ BEV

หน่วย : Hundred thousand units and % YOY



Market share of Thai Auto market

หน่วย : % of Domestic car sale



ตลาดรถยนต์ไทย

ได้ก้าวเข้าสู่จุดเปลี่ยนสำคัญ

- ยอดขายรถยนต์พลังงานทางเลือก (xEV) แซงหน้ารถยนต์สันดาปได้ตั้งแต่ปี 2026
- รถยนต์ BEV คาดว่าจะก้าวขึ้นเป็นกลุ่มรถยนต์ที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดตั้งแต่ปี 2028 เป็นต้นไป

การปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2027 เป็นต้นไป โดยจะกระตุ้นให้เกิดการเร่งตัดสินใจซื้อและเร่งการนำเข้ารถยนต์ในช่วงก่อนมาตรการใหม่มีผลบังคับใช้

คาดการณ์โครงสร้างภาษีสรรพสามิต EV (ปี 2027-2029)

(ประเมินจากร่างมาตรการ xEV โดยกรมสรรพสามิต ร่วมกันข้อเสนอของ EVAT รวมกับค่ายรถ 19 ราย)

Tier-based Taxation*

Tier 1



ผลิตในประเทศ

Local content หรือ e-Parts ตามเงื่อนไขที่กำหนด

FCEV	1%
BEV	2%
HEV	5%
PHEV	6%

- ค่ายรถญี่ปุ่นในกลุ่มรถ xEV
- BYD : Dolphin, ATTO 3
- MG : 4, S5 EV
- DEEPAL S05, NEVO Q05
- GWM : HAVAL H6, ORA 5

Tier 2



อยู่ระหว่างเปลี่ยนผ่าน/
เริ่มลงทุนผลิต xEV ในไทย
ยังไม่ผ่านเกณฑ์ Tier 1 ครบถ้วน

1x%

- CHANGAN
- GAC AION
- OMODA & JAECOO

Tier 3



รถยนต์นำเข้าทั้งคัน (BEV CBU)
ไม่มีการลงทุน ไม่มีแผนตั้งฐาน
การผลิตในประเทศไทย

3x%

- TESLA
- XPENG
- ZEEKR

ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



ผู้บริโภคเร่งซื้อ - ค่ายรถเร่งสะสมสต็อก

ยอดนำเข้าและยอดขาย xEV มีแนวโน้มเร่งตัวก่อนมาตรการมีผล

1. ผู้บริโภคเร่งซื้อก่อนราคาปรับขึ้น
2. ค่ายรถเร่งนำเข้า สะสมสต็อกเพื่อหลีกเลี่ยงต้นทุนภาษีที่สูงขึ้น โดยเฉพาะค่ายรถในกลุ่ม Tier 2-3



ทยอยเกิดการ Localization

ขยายห่วงโซ่อุปทานในประเทศมากขึ้น

- ตัวเลือกรถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศเพิ่มและมีราคาที่แข่งขันได้มากขึ้น
- การแข่งขันที่สูงขึ้นอาจช่วยยกระดับคุณภาพ เทคโนโลยี และบริการหลังการขาย

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน EV ในประเทศให้ครบวงจรยังจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการมาตรการส่งเสริมตลอดทั้ง Value Chain อาทิ

- พัฒนาระบบกำกับและประเมินมูลค่าเพิ่มภายในประเทศ
- การขยายตลาดส่งออก
- การยกระดับขีดความสามารถของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ

อุตสาหกรรมยานยนต์

ทางรอด

บนเส้นทางที่ต้องเลือก

1 ประเทศ 2+ ระบบเครื่องยนต์ (Dual-track Transition)
คือ ยุทธศาสตร์การเติบโต
ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในระยะยาว

รักษาความเป็นผู้นำด้านการผลิตกระบะ:
ผ่านการยกระดับเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้น
ควบคู่กับการเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์พลังงานทางเลือก (xEV)
เพื่อเสริมความสามารถในการแข่งขันและ
รองรับทิศทาง ความต้องการของตลาดโลกที่เปลี่ยนแปลงไป

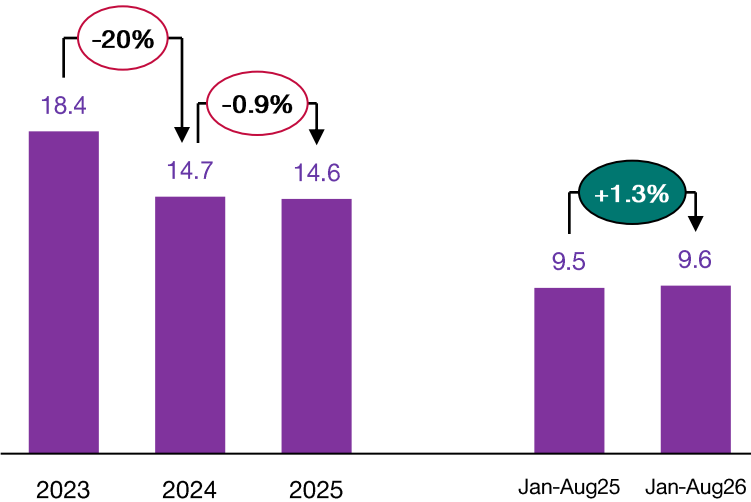


การผลิตรถยนต์ไทยได้แรงหนุนจากตลาดในประเทศ โดยเฉพาะรถ xEV จากการปรับสายการผลิตของผู้ประกอบการดั้งเดิม ขณะที่การส่งออกยังอยู่ในภาวะชะงักจากความท้าทายรอบด้าน

ปริมาณการผลิตยานยนต์ในประเทศ

หน่วย : Hundred thousand units and % YOY

การผลิตยานยนต์ทั้งหมด



■ การผลิตรถยนต์ของไทยจะเริ่มฟื้นตัวในระยะที่ผ่านมา

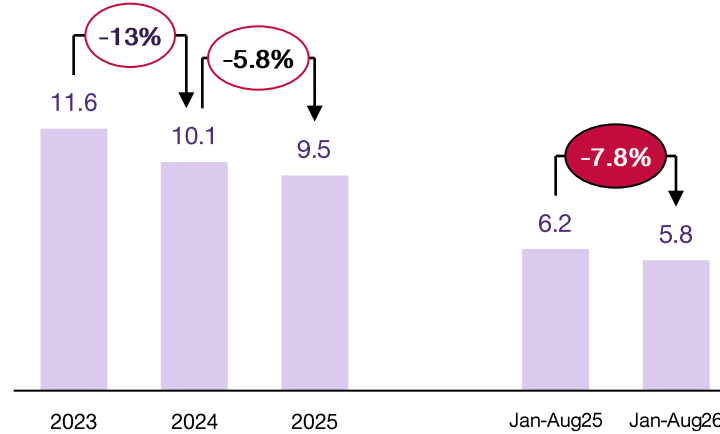
■ แต่การขยายตัวยังพึ่งพาตลาดภายในประเทศเป็นสำคัญ

โดยได้รับแรงหนุนจาก 1) การปรับโครงสร้างการผลิตของค่ายรถยนต์เดิมไปสู่รถ Hybrid รวมถึง 2) การลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารายใหม่

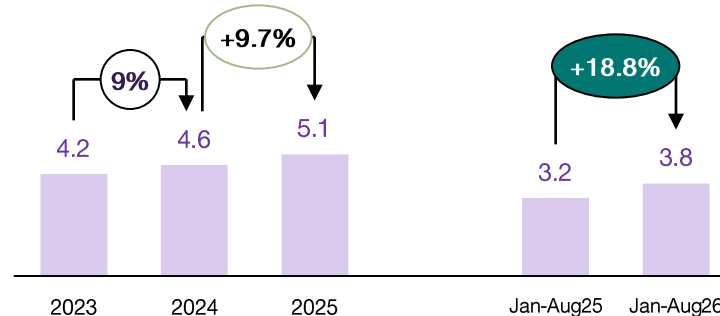
■ ภาคการผลิตเพื่อส่งออกยังเผชิญแรงกดดันต่อเนื่อง

จากอุปสงค์ในตลาดโลกที่ประมาท กฏระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น และการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงจากรถยนต์ไฟฟ้าจีน ส่งผลให้การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังมีลักษณะไม่ทั่วถึง

การผลิตเพื่อส่งออก

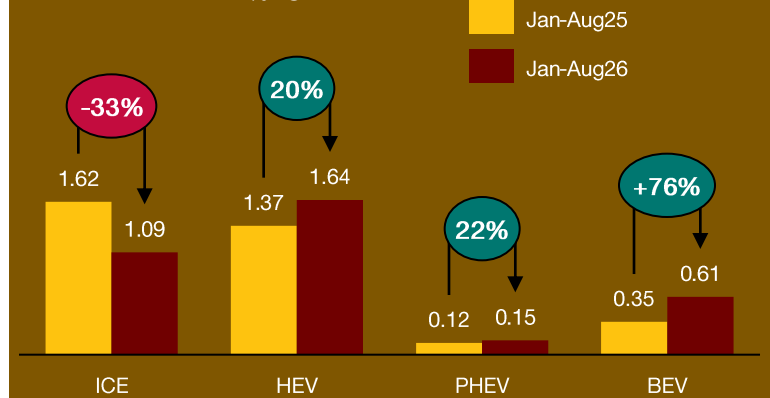


การผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ



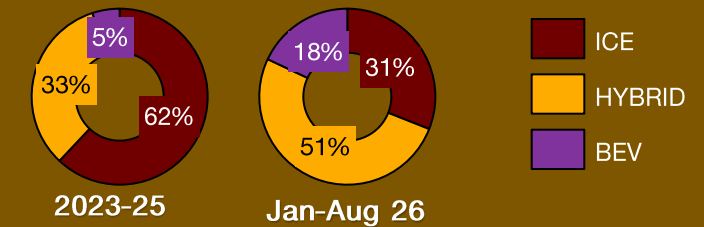
ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่ง จำแนกตามประเภทเครื่องยนต์

หน่วย : แสนคัน และ %YOY



โครงสร้างปริมาณการผลิตรถยนต์นั่ง

หน่วย : % of total passenger car production in Thailand



โครงสร้างการผลิตของไทยกำลังเปลี่ยนผ่าน

จากรถ ICE ไปสู่กลุ่มรถ xEV

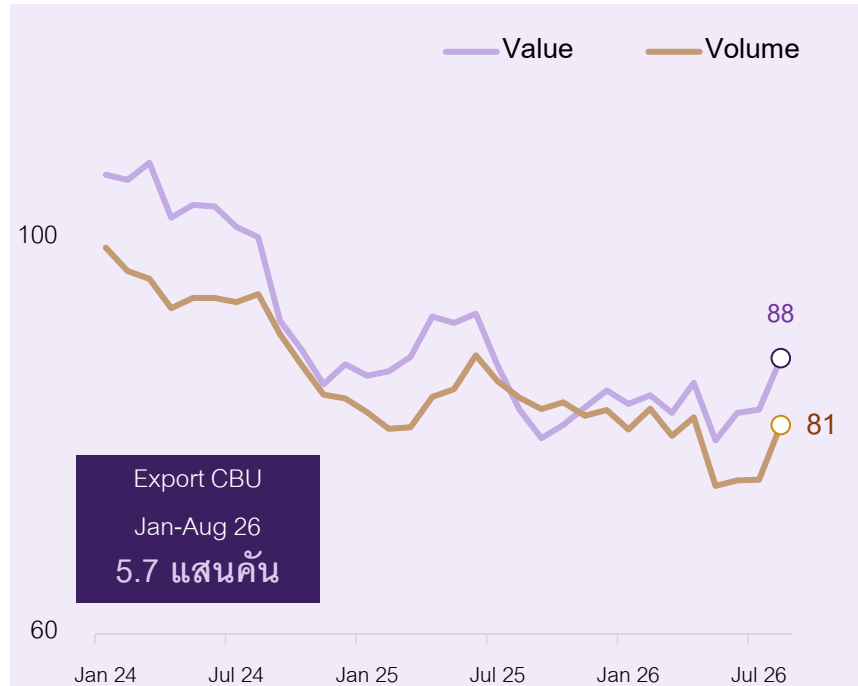
สะท้อนจากปริมาณการผลิต ICE ที่ปรับลดลงต่อเนื่อง ในทางตรงกันข้าม การผลิตรถ xEV เติบโตอย่างต่อเนื่องจากการปรับสายการผลิตของผู้ประกอบการเดิม และการลงทุนจากผู้ผลิตรถไฟฟ้ารายใหม่ โดยมีแรงหนุนสำคัญจากความต้องการในประเทศเป็นสำคัญ

หมายเหตุ : *การวิเคราะห์และประเมินผลกระทบเบื้องต้น โดยอ้างอิงเอกสารมาตรการ xEV ที่ยังไม่ใช่นโยบายทางการและอาจเปลี่ยนแปลงได้ในระยะข้างหน้า
ที่มา : ร่างมาตรการส่งเสริมการผลิตเพื่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (มาตรการ xEV)

การส่งออกยานยนต์ไทยเผชิญแรงกดดันจากผลกระทบของความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ขณะที่ตลาดหลัก ทั้งเอเชียและออสเตรเลีย ยังมีทิศทางฟื้นตัวที่ไม่ชัดเจนนัก

ดัชนีมูลค่าและปริมาณการส่งออกยานยนต์ (CBU)

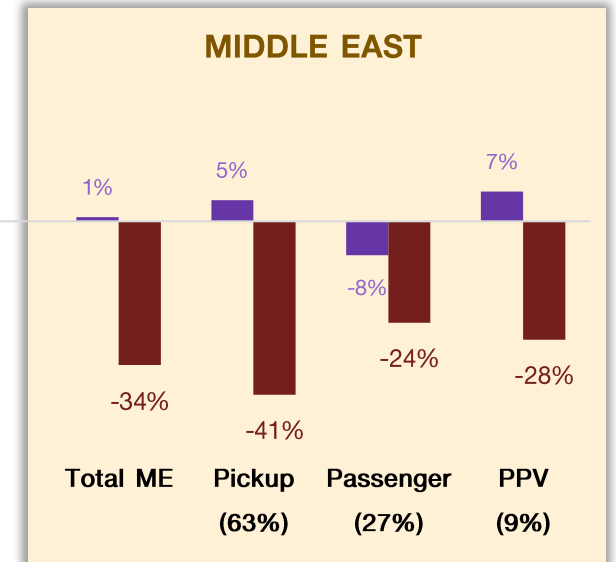
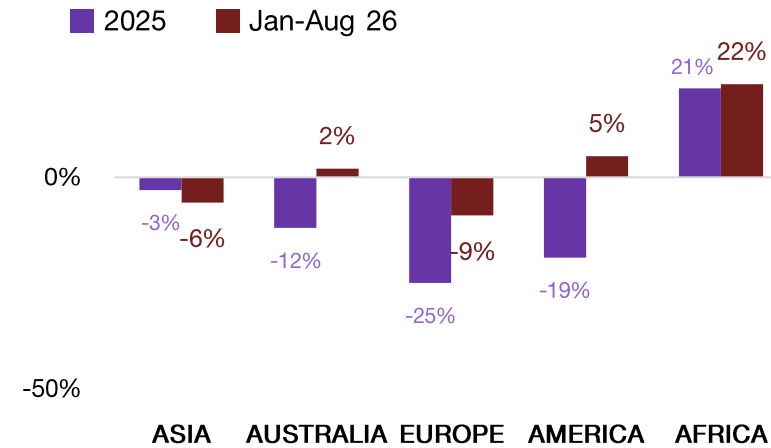
หน่วย : Index SA 3mm 2023 = 100



%YOY	2025	Jan-Aug 26
Value	-11%	-5%
Volume	-8%	-6%

ดัชนีมูลค่าและปริมาณการส่งออกยานยนต์ (CBU)

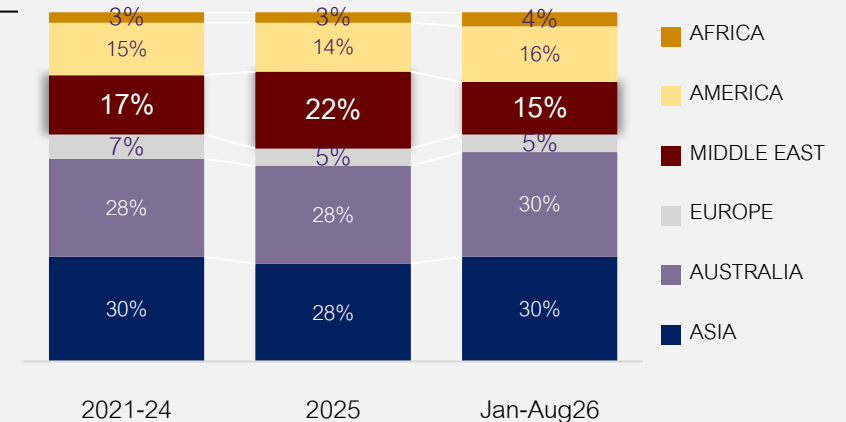
หน่วย : Index SA 3mm 2023 = 100



โครงสร้างคู่ค้าการส่งออกยานยนต์ไทย

หน่วย : % Thailand car export CBU

การส่งออกยานยนต์ไทยในปี 2026
หดตัวทั้งด้านมูลค่าและปริมาณ
โดยมีแรงกดดันสำคัญจากตลาดตะวันออกกลาง
ส่งผลกระทบต่อส่วนการส่งออกไปภูมิภาคดังกล่าว
ลดลงอย่างชัดเจน

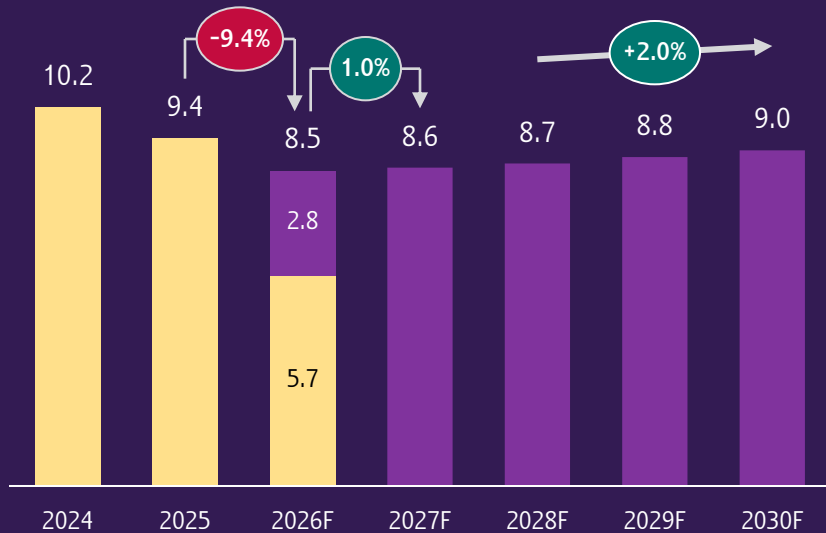


มองไปข้างหน้า การส่งออกยานยนต์คาดว่าจะฟื้นตัวได้จำกัด เพราะถูกกดดันจากอุปสงค์ที่ฟื้นพวน ระยะปานกลาง คาดว่าจะเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น และแรงกดดันจากมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้น

ประมาณการปริมาณการส่งออกรถยนต์ (CBU)

หน่วย : Hundred thousand units

Forecast Actual



การส่งออกยานยนต์ไทยในปี 2027 มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างจำกัดที่ราว 1%

โดยอุปสงค์ในตลาดตะวันออกกลางยังเปราะบาง

ในระยะปานกลาง ภาคส่งออกเผชิญข้อจำกัดจากความเสี่ยงเชิงโครงสร้าง

ทั้ง 1) การแข่งขันจากรถ EV จีนที่รุกตลาดส่งออกสำคัญ

และ 2) มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นในออสเตรเลีย

เพิ่มต้นทุนการส่งออกรถสันดาป และเร่งให้ผู้ผลิตต้องปรับสายการผลิต

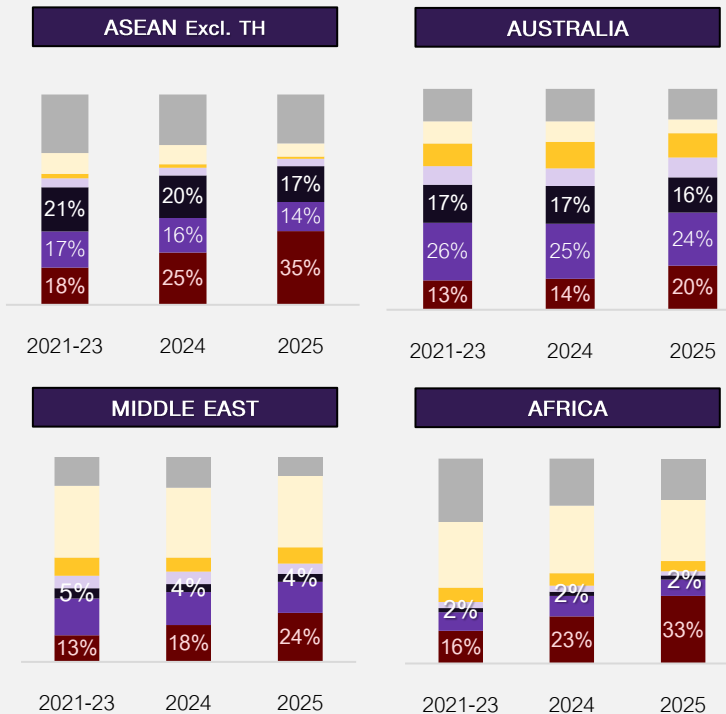
ให้สอดคล้องกับโครงสร้างอุปสงค์ที่เปลี่ยนไป

แรงกดดันเชิงโครงสร้างของภาคส่งออกยานยนต์ไทย

สัดส่วนมูลค่านำเข้ายานยนต์ของคู่ค้าสำคัญของไทย

หน่วย : % of total auto import value

China Japan Thailand Korea USA Europe RoW



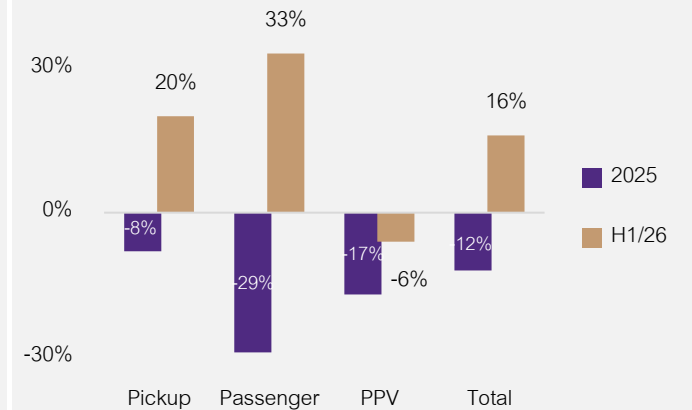
อิทธิพลของรถจีนเพิ่มขึ้นในตลาดยานยนต์
ของหลายประเทศคู่ค้าสำคัญ

ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ไทยลดลงอย่างชัดเจน

โดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียน

การเติบโตของปริมาณการส่งออกไปยังออสเตรเลีย

หน่วย : %YOY



ออสเตรเลียไม่ได้ลดการนำเข้ารถยนต์จากไทยโดยตรง

แต่การยกระดับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม

เร่งให้ผู้ผลิตไทยต้องปรับตัว

โดยเฉพาะจากมาตรการ New Vehicle Efficiency Standard (NVES)

ที่เริ่มมีผลในปี 2025 ซึ่งกำหนดเป้าหมาย

การปล่อย CO₂ เฉลี่ยของรถยนต์ที่จำหน่ายในตลาด

ทำให้ผู้ผลิตต้อง ...

1) เร่งพัฒนาประสิทธิภาพเครื่องยนต์และระบบส่งกำลัง

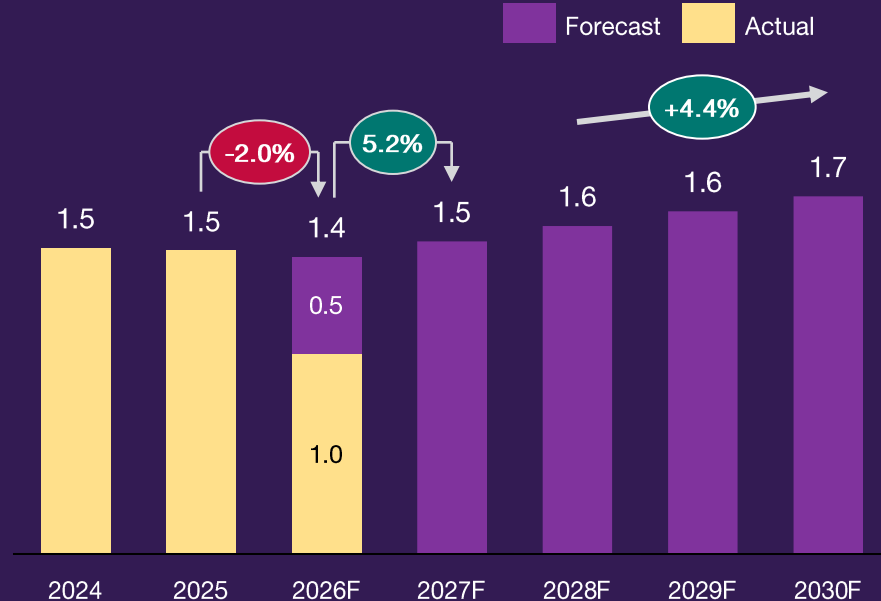
2) ปรับสัดส่วนรุ่นรถให้สอดคล้องกับมาตรฐานใหม่

ก่อนที่การส่งออกไปออสเตรเลียจะทยอยฟื้นตัวได้ในปี 2026

การผลิตรถยนต์ไทยทยอยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป แต่ต้องจําตามาตรการปรับขึ้นภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้า ซึ่งจะมีส่วนช่วยเร่งการลงทุนและเพิ่มศักยภาพการผลิตภายในประเทศให้เติบโตได้อย่างแข็งแกร่งในระยะข้างหน้า

ประมาณการปริมาณการผลิตยานยนต์ในประเทศไทย

หน่วย : Million unit



ปริมาณการผลิตรถยนต์ไทยในปี 2027

คาดว่าจะอยู่ที่ 1.5 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 5%YoY

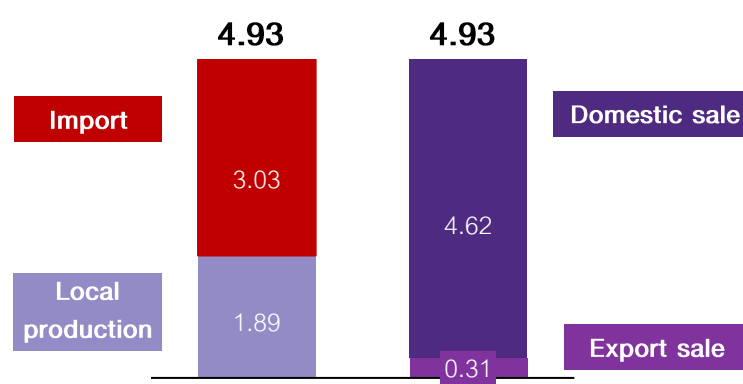
จากการปรับสายการผลิตสู่รถ xEV ช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและรองรับอุปสงค์ทั้งในประเทศและตลาดส่งออก

แต่ต้องจับตาค่ายรถที่พึ่งพาการกระโดดเป็นหลัก ซึ่งเผชิญแรงกดดันจากอุปสงค์ในประเทศที่ซบเซาและความผันผวนของตลาดโลก

ประเด็นที่ต้องจับตาในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไทยในระยะถัดไป

ปริมาณการผลิต ยอดขาย การนำเข้า-ส่งออก รถ BEV และ PHEV ของไทย

หน่วย : แสนคัน สะสมปี 2023 - Aug 26



ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าของไทย

โดยเฉพาะกลุ่ม BEV และ PHEV

ยังคงพึ่งพาการนำเข้าในสัดส่วนสูง

โดยตลอด 4 ปีที่ผ่านมา ไทยนำเข้ารถไฟฟ้าสะสมแล้ว

กว่า 3 แสนคัน หรือคิดเป็นราว 12%

กดันการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไทย

และสะท้อนถึงความจำเป็นในการเร่งเพิ่มกำลังการผลิต

ภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้าในระยะข้างหน้า



ภาษีสงจากการปรับขึ้น
ภาษีสรรพสามิต
รถยนต์ไฟฟ้านำเข้า

การปรับขึ้นภาษีสรรพสามิต
คาดว่าจะช่วยเร่งการลงทุนและการผลิต
รถ xEV ภายในประเทศ
และยกระดับบทบาทของไทยในฐานะฐานการผลิต
รถยนต์พลังงานทางเลือกในภูมิภาค



การฟื้นตัวของ
ตลาดส่งออก
โดยเฉพาะตลาดตะวันออกกลาง

การส่งออกรถยนต์ไทย
ยังเผชิญความท้าทายจากภาวะเศรษฐกิจโลก
ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์
และอุปสงค์ในตลาดหลักที่ฟื้นตัวไม่ทั่วถึง



การปรับโครงสร้าง
อุตสาหกรรม
ให้ตอบโจทย์ยุค EV

การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนรถ xEV
เร่งให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยต้องปรับตัวไปสู่
ชิ้นส่วนระบบไฟฟ้า แบตเตอรี่ มอเตอร์ และ
อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อ
ความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืน

Auto Supply Chain

ความเสี่ยงที่ต้องจับตา

&

โอกาสใหม่ ๆ

ในวันที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยฟื้นตัวช้า

- ความเสี่ยงจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง
- ผลกระทบจากนโยบายภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ
ต่อการส่งออกและห่วงโซ่การผลิต
- โอกาสการเติบโตจากการเชื่อมเข้าสู่ EV Supply Chain

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเชื่อมโยงธุรกิจและการจ้างงานจำนวนมาก ดังนั้น การผลิตที่ซบเซาและการเปลี่ยนผ่านสู่ยุค EV กำลังสร้างแรงกดดันต่อความสามารถในการปรับตัวของผู้ประกอบการ

โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ในประเทศไทย

จำนวนธุรกิจ

จำนวนการจ้างงาน



AUTO OEM

ผลิต/ประกอบรถยนต์
: ค่ายรถจีนในไทย 6 ราย
คิดเป็น 1 ใน 4 ของผู้ผลิต/ประกอบรถทั้งหมด

25
บริษัท

1
แสนคน



TIER 1

ผลิตชิ้นส่วนหลัก ส่งตรงให้ OEM
เช่น ยางล้อ ตัวถัง เครื่องยนต์ Chassis
- เป็นบริษัทไทยราว 1 ใน 3

750
บริษัท

2.5
แสนคน



TIER 2 - 3

วัตถุดิบ ชิ้นส่วนย่อย
เช่น ชิ้นส่วนกระจก พลาสติก
และ Electronics

1,500
บริษัท

3.5
แสนคน

AUTO TOTAL

การจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ คิดเป็น
2% ของการจ้างงานทั้งหมดในปี 2025

2,300
บริษัท

6
แสนคน

สัดส่วนการพึ่งพาปัจจัยการผลิตในประเทศและปริมาณการผลิตยานยนต์ในโรงงานประเทศไทย

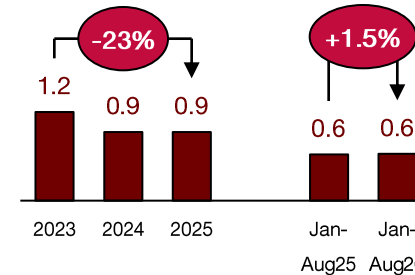
Local content ratio
(% of total input)

Local production
(ล้านคัน)



รถกระบะ

>90%



การผลิตกระบะและรถยนต์นั่ง
พึ่งพาห่วงโซ่อุปทานในประเทศสูง

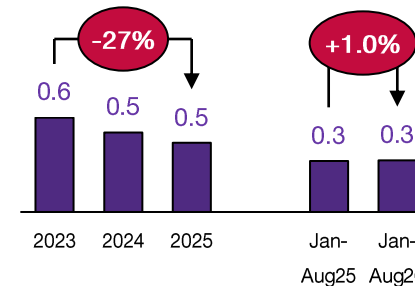
แต่แนวโน้มการผลิตรถที่ซบเซาต่อเนื่อง
ประกอบกับการเปลี่ยนผ่านสู่ EV

กดดันผู้ประกอบการที่พึ่งพาชิ้นส่วน
สำหรับเครื่องยนต์ ICE ใน Tier 2-3
ซึ่งปรับตัวได้ช้ากว่า



รถยนต์นั่ง

~70%



การผลิต EV ในไทย
ปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

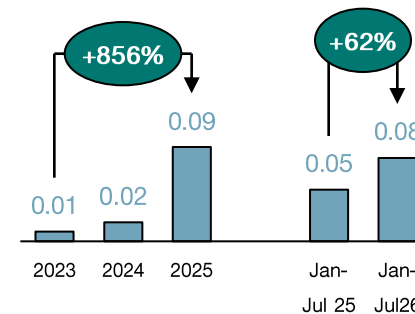
แต่ยังพึ่งพาชิ้นส่วน
และวัตถุดิบนำเข้าสูง

โดยบางค่ายเน้นนำเข้าชิ้นส่วน
ทำให้มูลค่าเพิ่มและการเชื่อมโยงกับ
ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยยังจำกัด

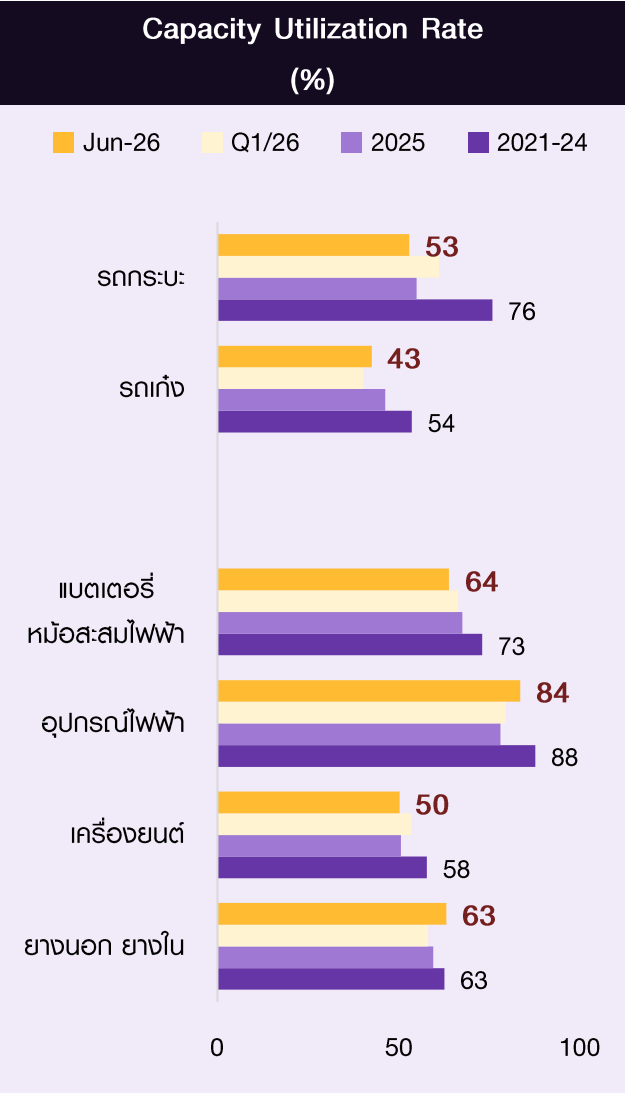


BEV PHEV

~40%



อัตราการใช้กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีแนวโน้มทรงตัวใกล้เคียงค่าเฉลี่ยในอดีต (2021-2024) โดยได้รับแรงหนุนสำคัญจากตลาดส่งออก ซึ่งมีส่วนช่วยชดเชยตลาดในประเทศที่ยังซบเซา



สัดส่วนและอัตราการเติบโตมูลค่าการส่งมอบชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งตลาดในและต่างประเทศ

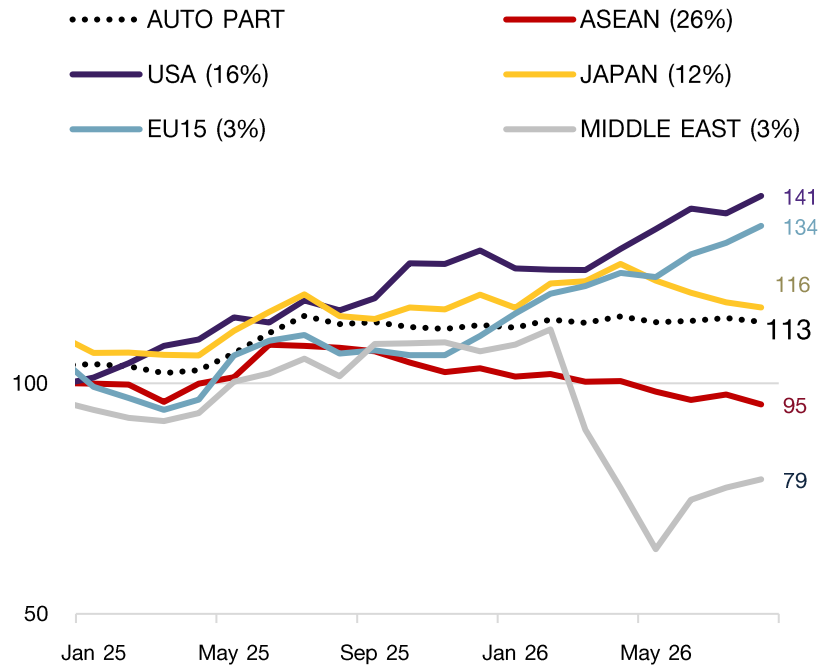
หน่วย : กราฟแท่ง = สัดส่วนมูลค่าการส่งมอบทั้งหมด (แกนซ้าย) จุด = อัตราการเติบโตมูลค่าการส่งมอบในช่วง H1/2026 (แกนขวา)



การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไทยยังมีแนวโน้มเติบโตได้ แต่ต้องจับตาความเสี่ยงจากมาตรการทางการค้าเพิ่มเติม รวมถึงความสามารถของพื้ผลิตไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และความต้องการของผู้บริโภค

ดัชนีมูลค่าการส่งออก “ชิ้นส่วนยานยนต์” ไปยังประเทศคู่ค้าต่าง ๆ

หน่วย : Index SA 3mm 2024 = 100



Jan-Aug 26	TOTAL	ASEAN	USA	JAPAN	MIDDLE EAST	EUROPE
%YTD	+5%	-6%	+19%	+7%	-17%	+22%

CORE MARKET USA

การส่งออกยังมีโอกาสเติบโต
แต่เผชิญความไม่แน่นอน
จากมาตรการทางการค้า

STRENGTHS

- ความต้องการชิ้นส่วนจากไทย โดยเฉพาะชิ้นส่วน ICE และไฮสเปคแทน ยังอยู่ในระดับสูง
- Competitive advantage** ในกลุ่มช่วงล่าง ระบบเบรก

KEY RISKS

- การบังคับใช้มาตรการทางการค้าเพิ่มเติม อาทิ Section 301 Excess Capacity เพิ่มต้นทุนและบั่นทอนความสามารถในการแข่งขันของพื้ผลิตไทย

MATURE MARKETS ASEAN & JAPAN

การส่งออกเติบโตต่อเนื่องตาม
ปริมาณการผลิตรถยนต์ที่เชื่อมโยง
กับห่วงโซ่อุปทานในไทย

STRENGTHS

- เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานไทยมายาวนาน โดยเฉพาะค่ายรถญี่ปุ่นและเครือข่ายการจัดซื้อชิ้นส่วนในภูมิภาค ช่วยให้พื้ผลิตไทยมีฐานลูกค้าและความสัมพันธ์ทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

KEY RISKS

- การเข้ามาแข่งขันของพื้ผลิตรถยนต์จีนและการเปลี่ยนผ่านสู่ EV อาจกดดันความต้องการชิ้นส่วนสำหรับรถ ICE ซึ่งเป็นสินค้าหลักของพื้ผลิต และเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างห่วงโซ่อุปทาน

NEW GROWTH EUROPE

ขนาดตลาดยังไม่ใหญ่ แต่มีแนวโน้ม
เข้ามาจับบทบาทต่อการส่งออก
ชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมากขึ้น

STRENGTHS

- การขยายความสัมพันธ์ทางการค้ากับ ASEAN มากขึ้น เพื่อกระจายความเสี่ยงและเพิ่มความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทาน ลดการพึ่งพาจีนในบางสินค้าและอุตสาหกรรม

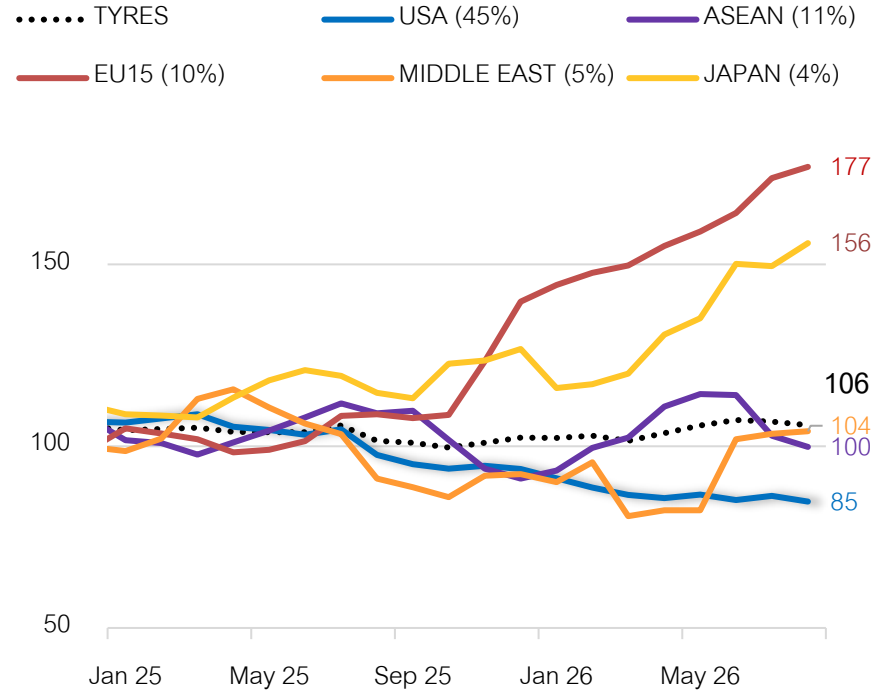
KEY RISKS

- มาตรฐานของ EU มีความเข้มงวดทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และการตรวจสอบย้อนกลับ ทำให้ต้นทุนการปรับกระบวนการผลิตและการจัดทำข้อมูลเพิ่มขึ้น

ยางล้อไทย แม้ได้โอกาสใหม่จากการเติบโตของตลาดยุโรป แต่การส่งออกไปสหรัฐฯ ซึ่งเป็นตลาดหลัก กลับชะลอตัว ขณะที่ตลาดในประเทศถูกกดดันจากยอดผลิตรถยนต์และยางล้อจีนที่เข้ามาแข่งขันมากขึ้น

ดัชนีมูลค่าการส่งออก “ยางล้อ” ไปยังคู่ค้าประเทศต่าง ๆ

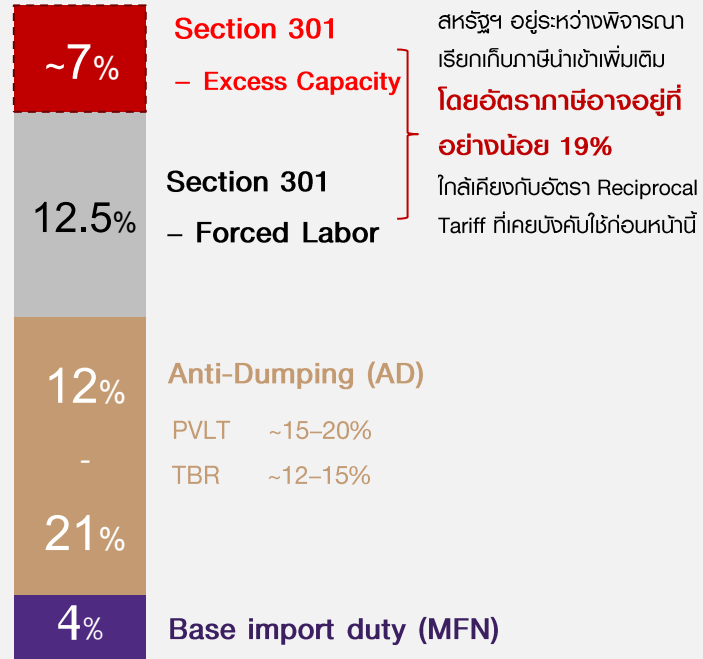
หน่วย : Index SA 3mm 2024 = 100



Jan -Aug 26	TOTAL	USA	ASEAN	EU	MIDDLE EAST	JAPAN
%YTD	+1%	-17%	+0.4%	+56%	-9%	+21%



มาตรการทางการค้าของสหรัฐฯ ที่กระทบอุตสาหกรรมยางล้อของไทย



ยุโรป กำลังก้าวขึ้นเป็นตลาดสำคัญของยางล้อไทย จากการที่ EU เพิ่มมาตรการป้องกัน การทุ่มตลาดจากจีน ที่บังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2026 เป็นต้นมา ในระยะข้างหน้า ความต้องการมีแนวโน้มขยับสู่ยางระดับพรีเมียมและยาง EV ซึ่งเป็นตลาดที่เน้นคุณภาพและเทคโนโลยีมากกว่าการแข่งขันด้านราคา

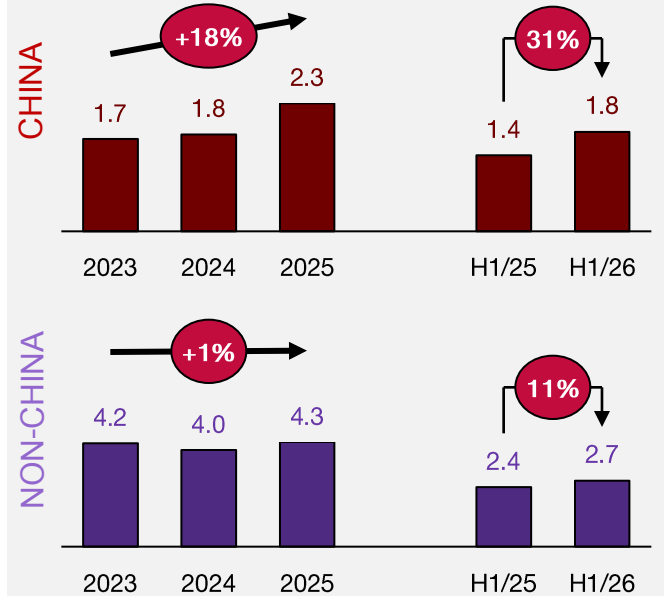


การนำเข้ายางล้อจากจีนมายังไทย ขยายตัวต่อเนื่อง กดดันผู้ผลิตในประเทศ

โดยส่วนหนึ่งอาจเป็นการนำเข้าเพื่อใช้ประกอบรถ EV ที่ผลิตในไทย ขณะเดียวกัน การนำเข้าที่เพิ่มขึ้นยังก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านการสวมสิทธิ์ส่งออก ซึ่งอาจทำให้ไทยถูกจับตามองมากขึ้น และเพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกใช้มาตรการทางการค้าของประเทศคู่ค้าเพิ่มเติม

มูลค่าการนำเข้ายางล้อของไทย

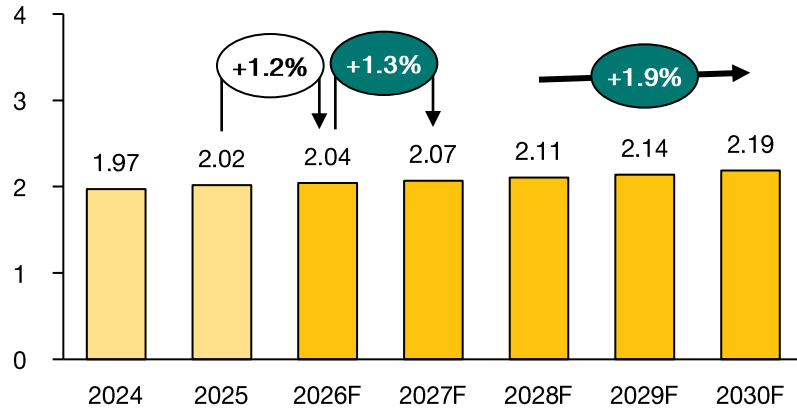
หน่วย : ร้อยล้านบาท



อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยยังมีศักยภาพเติบโตจากความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทานภายในประเทศ แต่ต้องเร่งปรับตัวรับการเปลี่ยนผ่านสู่ยุค EV และความไม่แน่นอนของตลาดส่งออกโลกที่ยังอยู่ในระดับสูง

ทิศทางรายได้รวมของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์*

หน่วย : พันล้านบาท

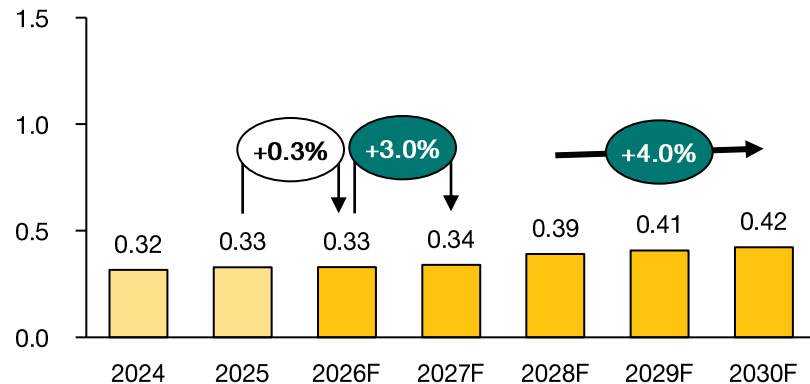


มูลค่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์คาดว่าจะขยายตัวราว 1.3% YoY ในปี 2027 และระยะปานกลางมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยราว 2.9% ต่อปี

ความแข็งแกร่งของฐานการผลิตและห่วงโซ่อุปทานในประเทศยังช่วยสนับสนุนการส่งออก โดยเฉพาะอะไหล่ทดแทน (REM) ขณะที่กลุ่ม OEM มีโอกาสทยอยฟื้นตัวตามการผลิตรถยนต์โลก ในทางกลับกันการผลิตรถยนต์ที่ยังอยู่ในระดับต่ำยังเป็นแรงกดดันสำคัญ โดยเฉพาะต่อผู้ผลิต Tier 2-3 ที่พึ่งพาคำสั่งซื้อจากตลาดในประเทศมากกว่า ขณะเดียวกัน การเปลี่ยนผ่านสู่ EV จะเพิ่มแรงกดดันต่อผู้ผลิตชิ้นส่วน ICE เนื่องจากรถ EV ใช้ชิ้นส่วนน้อยกว่ารถยนต์สันดาป

ทิศทางรายได้รวมของอุตสาหกรรมการผลิตยางล้อและยางใน

หน่วย : พันล้านบาท



อุตสาหกรรมยางล้อคาดว่าจะรายได้ในปี 2027 มีแนวโน้มขยายตัวได้ 3% YoY

ตามการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปของอุปสงค์ยานยนต์โลก ขณะที่ตลาดในประเทศถูกกดดันจากการผลิตรถยนต์ อย่างไรก็ตาม ตลาดส่งออกยังมีโอกาสเติบโตจากการขยายตลาดใหม่ โดยเฉพาะยุโรป ขณะที่ตลาดสหรัฐฯ ยังเป็นความเสี่ยงสำคัญจากความไม่แน่นอนของมาตรการทางการค้าเพิ่มเติม

ในระยะปานกลาง รายได้อุตสาหกรรมยางล้อมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยราว 4.0% ต่อปี เนื่องจากไทยยังมีจุดแข็งในด้านคุณภาพ ต้นทุน และฐานการผลิตที่เชื่อมโยงกับผู้ผลิตยางระดับโลก อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการจำเป็นต้องกระจายตลาดส่งออกเพื่อลดการพึ่งพาสหรัฐฯ และเร่งพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้รองรับสำหรับ EV และตลาดพรีเมียม

กลุ่มศักยภาพ

1. ชิ้นส่วนที่ใช้ได้ทั้ง ICE และ EV

เช่น Body, Chassis, Suspension, Brake, Wheel
ไม่ถูกกระทบจาก EV transition โดยตรง

2. EV / xEV components

อุปสงค์มีแนวโน้มเติบโตทั้งในและต่างประเทศ

3. Safety components

มี Barrier to entry จากข้อกำหนดด้านความปลอดภัย มาตรฐานการผลิต และการรับรองจากผู้ผลิตรถยนต์

4. REM / Aftermarket

แรงหนุนจากจำนวนรถสะสมและอายุการใช้งานรถที่เพิ่มขึ้น

5. ผู้ส่งออกที่มีฐานลูกค้าหลากหลาย

กลุ่มพาร์ทเวจ

1. ICE-specific parts

เช่น Engine parts, Fuel system, Exhaust, ความต้องการของกลุ่ม OEM มีแนวโน้มลดลง

2. ผู้ผลิต Tier 2-3 ที่พึ่งพา ICE OEM หรือพึ่งพาส่งออกในประเทศเป็นหลัก

ได้รับผลกระทบจากความซบเซาของการผลิตรถในประเทศ และในระยะยาวก็ถูกซ้ำเติมจากยอดผลิตรถสันดาปที่ลดลง

แนวทางเสริม ขีดความสามารถ การแข่งขัน อุตสาหกรรม ยานยนต์ไทย

1 ประเทศ
2+ ระบบเครื่องยนต์
(Dual-track Transition)
รักษาจุดแข็งเดิม
เร่งต่อยอด xEV Ecosystem

ภาคธุรกิจ

Value Competitiveness

ยกระดับขีดความสามารถการแข่งขัน
ผ่านการพัฒนาเทคโนโลยี คุณภาพ
ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม
เพื่อเพิ่มมูลค่าและ
รักษาฐานการผลิตสำคัญของภูมิภาค

Build New Growth Engine

ต่อยอดธุรกิจให้หลากหลาย
ครบวงจร สร้างแหล่งรายได้จาก
ธุรกิจบริการตลอดอายุการใช้งาน
ตั้งแต่การขาย ซ่อมบำรุง
ไปจนถึงการรีไซเคิลชิ้นส่วน

ภาครัฐ

ปรับ Incentive ให้พูกกับ ผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ

เช่น สัดส่วนการใช้ Local content
การจ้างงาน การส่งออก
การลดการปล่อยคาร์บอน และ
การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

Workforce Transformation

Reskill และ Upskill แรงงาน จาก
อุตสาหกรรม ICE สู่ระบบไฟฟ้า
ซอฟต์แวร์ อิเล็กทรอนิกส์ และ
ระบบอัตโนมัติ เพื่อรองรับ
โครงสร้างอุตสาหกรรมใหม่

ภาคการเงิน

Transition Finance

สนับสนุนการเปลี่ยนผ่าน
ของผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วน
ผ่านสินเชื่อดอกเบี้ยเหมาะสม
ระยะยาว และกลไกป้องกัน
ความเสี่ยงในการลงทุนเทคโนโลยีใหม่

Supply Chain Financing

เพิ่มการเข้าถึงเงินทุนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วน
และ SME ในห่วงโซ่อุปทาน
เพื่อรองรับการลงทุนเครื่องจักร
พัฒนาผลิตภัณฑ์ และการปรับตัว
สู่ชิ้นส่วน xEV

ผู้จัดทำ



ฐิตา เพกานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส

✉ tita.phekanonth@scb.co.th

Disclaimer

This document is made by The Siam Commercial Bank Public Company Limited (“SCB”) for the purpose of providing information summary only. Any information and analysis herein are collected and referred from public sources which may include economic information, marketing information or any reliable information prior to the date of this document. SCB makes no representation or warranty as to the accuracy, completeness and up-to-dateness of such information and SCB has no responsibility to verify or to proceed any action to make such information to be accurate, complete, and up-to-date in any respect. The information contained herein is not intended to provide legal, financial or tax advice or any other advice, and it shall not be relied or referred upon proceeding any transaction. In addition, SCB shall not be liable for any damages arising from the use of information contained herein in any respect.



ท่านพึงพอใจต่อบทวิเคราะห์นี้เพียงใด?

ความเห็นของท่าน สำคัญกับเรา

ร่วมตอบแบบสอบถาม 7 ข้อ
เพื่อนำไปพัฒนามาตรการของ
SCB EIC ต่อไป

คลิกเพื่อทำ
แบบสอบถาม

SCB EIC | ECONOMIC INTELLIGENCE CENTER



INSIGHTFUL ECONOMIC AND BUSINESS
INTELLIGENCE FOR EFFECTIVE DECISION MAKING

■ WEBSITE

www.scbeic.com

up-to-date with email notification

■ LINE OFFICIAL ACCOUNT



SCB EIC

SCB ♠ EIC