

SCB EIC Industry insight

Automotive & parts

อุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2023 มีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่อง
จากแรงส่งของอุปสงค์ในประเทศ กอปรกับปัญหาขาดแคลน
เซมิคอนดักเตอร์ที่ทยอยคลี่คลาย

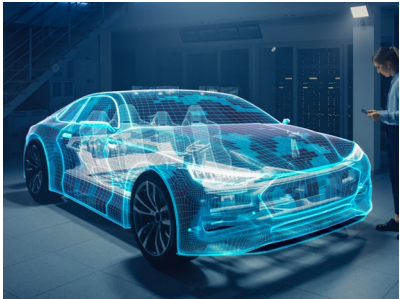
July 2023

SCB EIC

Contents



Executive summary
หน้า 03



สถานการณ์
อุตสาหกรรมยานยนต์
ที่ผ่านมาและในระยะถัดไป
หน้า 05



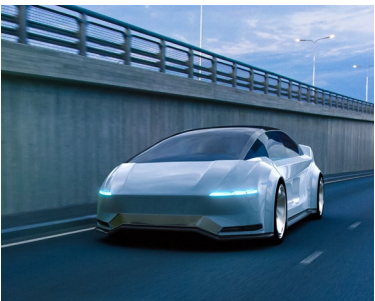
แนวโน้มตลาด
รถบรรทุก
และรถโดยสาร
หน้า 10



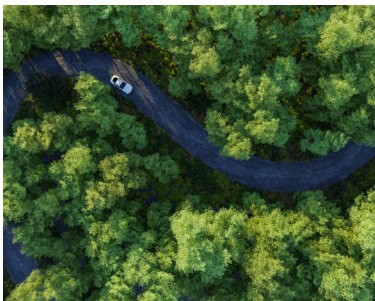
แนวโน้มตลาด
รถจักรยานยนต์
หน้า 14



แนวโน้มตลาด
ยานยนต์ไฟฟ้า
(EVs)
หน้า 19



ประเด็นสำคัญ
และความท้าทาย
ในระยะต่อไป
หน้า 24



ESG กับ
อุตสาหกรรม
ยานยนต์
หน้า 28

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



ภาพรวมอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2023 มีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยได้รับแรงส่งจากอุปสงค์ในประเทศที่ฟื้นตัว ประกอบกับปัญหาขาดแคลน Semiconductor ที่ทยอยคลี่คลายดีขึ้น และคาดว่าจะกลับสู่ภาวะปกติได้ในช่วงสิ้นปีนี้ อย่างไรก็ตาม ภาคการผลิตเพื่อส่งออกมีแนวโน้มชะลอตัวตามอุปสงค์ของคู่ค้าหลัก โดยเฉพาะในยุโรป และสหรัฐฯ ที่เผชิญเงินเฟ้อสูง และนโยบายการเงินที่ตึงตัว ทั้งนี้คาดว่าจะยอดการผลิตจะฟื้นตัวสู่ระดับ Pre-Covid ได้ในปี 2024 สอดคล้องแนวโน้มเศรษฐกิจในประเทศและเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวดีขึ้น แต่ต้องติดตามกระแสการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าที่กำลังมาแรงและอาจทำให้ความต้องการรถยนต์ส่วนบุคคลในระบบสันดาปภายในปรับลดลงได้

ยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2023 มีแนวโน้มเติบโต 3.4% จากปีก่อน โดยยอดขายรถยนต์นั้นจะเป็นแรงส่งสำคัญจากานิสงค์การฟื้นตัวของการจ้างงานและรายได้ที่ปรับตัวดีขึ้น ขณะที่ยอดขายรถยนต์เชิงพาณิชย์ขยายตัวชะลอลงจากปีก่อน เนื่องจากเผชิญแรงกดดันจากรายได้เกษตรกรที่ชะลอตัวลงมาก อย่างไรก็ตาม ปัจจัยท้าทายที่ยังต้องติดตาม คือ อุปสงค์ต่อสินค้าเชื่อเช่าซื้อรถยนต์อาจชะลอตัวลงจากผลกระทบของทิศทางดอกเบี้ยขาขึ้นซึ่งส่งผลให้ผู้บริโภคชะลอการใช้จ่ายลงโดยเฉพาะสินค้าฟุ่มเฟือยต่าง ๆ ประกอบกับหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ส่งผลให้สถาบันการเงินยังมีความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ เพราะความกังวลต่อการผิดนัดชำระหนี้



ตลาดรถบรรทุกและรถโดยสารมีแนวโน้มขยายตัวสอดคล้องกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย โดยตลาดรถบรรทุกคาดว่าจะเติบโตชะลอลงเพราะเผชิญแรงกดดันจากความต้องการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ปรับลดลงตามอุปสงค์โลก แต่คาดว่าจะมีแรงพยุงจากการค้าผ่านแดนและชายแดนที่กลับมาคึกคักหลังการเปิดประเทศของจีน อีกทั้ง แนวโน้มการลงทุนก่อสร้างของทั้งภาครัฐและเอกชนก็ขยายตัวได้ สำหรับตลาดรถโดยสาร (รถบัส) มีแนวโน้มขยายตัวเร่งขึ้นจากปีก่อน เพราะแรงส่งจากธุรกิจรถโดยสารรับ-ส่งนักท่องเที่ยวที่กลับมาฟื้นตัวหลังนักท่องเที่ยวจีนทยอยกลับมา สำหรับในระยะปานกลาง คาดว่านโยบายการเปลี่ยนรถประจำทางจากระบบสันดาปเป็นระบบไฟฟ้าจะมีส่วนสำคัญที่ช่วยให้อุปสงค์ในตลาดรถบัสโดยสารขยายตัวได้ต่อเนื่อง



ตลาดรถจักรยานยนต์ปี 2023 มีแนวโน้มขยายตัวได้ต่อเนื่อง สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจไทยที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง ขณะที่การผลิตเพื่อส่งออกมีแนวโน้มเติบโตตามกระแสความนิยมรถ Big bike โดยคาดว่าจะอุปสงค์หลักจะมาจากคู่ค้าในทวีปเอเชีย โดยเฉพาะจีนที่เศรษฐกิจขยายตัวเร่งขึ้นขณะที่คู่ค้าในยุโรปและสหรัฐฯ มีแนวโน้มชะลอตัว สำหรับยอดขายรถจักรยานยนต์ในประเทศคาดว่าจะยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่องจากปีก่อน สอดคล้องกับแนวโน้มเศรษฐกิจฐานราก โดยเฉพาะจากรายได้แรงงานในภาคบริการที่ฟื้นตัวดี ขณะที่รายได้เกษตรกรขยายตัวชะลอลงบ้างแต่ยังได้รับานิสงค์จากปัจจัยด้านผลผลิตที่ชดเชยปัจจัยด้านราคาที่ปรับลดลง

Executive summary



กระแสนยนต์ไฟฟ้าในไทยมีแนวโน้มได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะจดทะเบียนรถยนต์นั่งไฟฟ้าในปี 2023 จะอยู่ที่ราว 4.95 หมื่นคัน โดยแบรนด์จากประเทศจีนได้รับความนิยมสูงสุดและมีส่วนแบ่งตลาดราว 80% ซึ่งปัจจัยสนับสนุนความนิมยานยนต์ EVs ของไทยมาจากแนวโน้มราคาพลังงานที่ผันผวน นโยบายอุดหนุนการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของภาครัฐ รวมถึงเทรนด์ใส่ใจสิ่งแวดล้อมที่กำลังมาแรง กอปรกับการพัฒนาความพร้อมด้านสถานีชาร์จที่ถือว่ามีแนวโน้มกระจายตัวและครอบคลุมไปยังจังหวัดต่าง ๆ มากขึ้น โดยปัจจุบันมีจำนวนสถานีชาร์จราว 1,400 แห่งทั่วประเทศ นอกจากนี้ ค่ายรถยนต์หลายแห่งก็เริ่มเดินสายการผลิตและก่อสร้างโรงงานผลิตรายยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ซึ่งเบื้องต้นคาดการณ์ว่าภายในปี 2025 กำลังการผลิตของไทยจะอยู่ที่ราว 3.5 แสนคันต่อปี

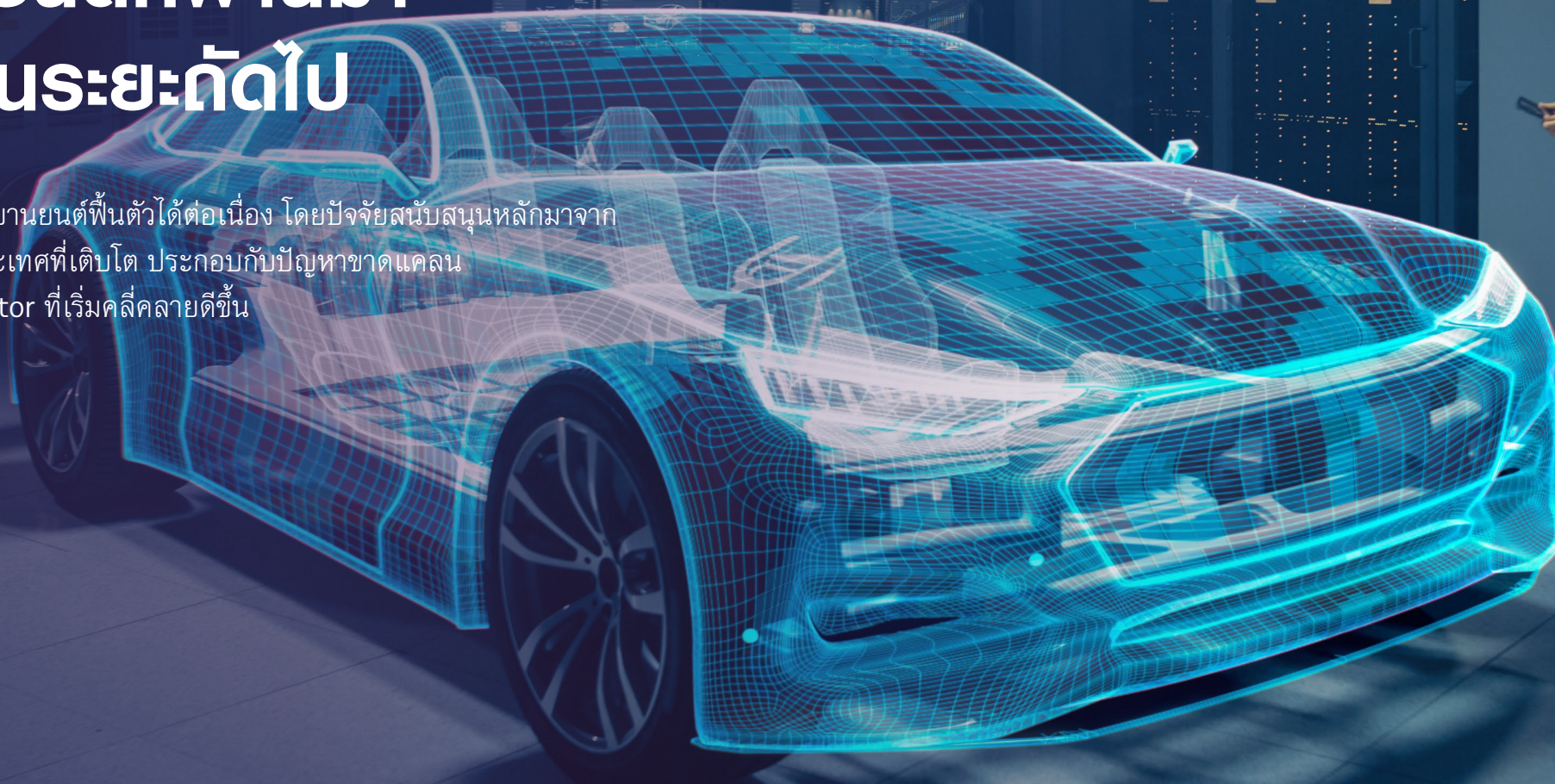


อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีแนวโน้มเผชิญความท้าทายจาก 3 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่

1. **ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มีแนวโน้มชะลอตัว** กดดันการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมในปี 2023 ส่วนหนึ่งเป็นเพราะวัฏจักรดอกเบี้ยขาขึ้น รวมถึงอัตราเงินเฟ้อและหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งส่งผลให้กำลังซื้อของผู้บริโภคปรับลดลง นอกจากนี้ มาตรฐานการให้สินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ก็ยังคงความเข้มงวดเนื่องจากคุณภาพสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในภาพรวมยังคงปรับแย่ลง
2. **ความเสี่ยงจากกระแสนยนต์ไฟฟ้าต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย** โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในระบบสันดาปที่คาดว่าจะเผชิญแรงกดดันด้านรายได้ เพราะในระยะถัดไปความต้องการมีแนวโน้มปรับลดลง นอกจากนี้ ยังต้องติดตามอานิสงส์จากการลงทุนของผู้ผลิตรายใหม่ ๆ ว่าจะสามารถส่งผ่านมายังธุรกิจในประเทศได้มากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะอัตราค่าจ้างแรงงานและวัตถุดิบภายในประเทศ
3. **แรงกดดันจากนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมและเทรนด์ ESG** ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์จำเป็นต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในและต่างประเทศที่เป็นรูปธรรมและมีเป้าหมายที่ชัดเจนขึ้น ส่งผลให้กระบวนการผลิตรายยนต์และชิ้นส่วนต้องมีการเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ การที่ผู้บริโภคและนักลงทุนมีแนวโน้มตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนมากขึ้นก็ถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยเร่งให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องหันมาให้ความสำคัญกับการดำเนินงานที่สร้างผลกระทบทางบวกทั้งต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

สถานการณ์อุตสาหกรรม ยานยนต์ที่ผ่านมา และในระยะถัดไป

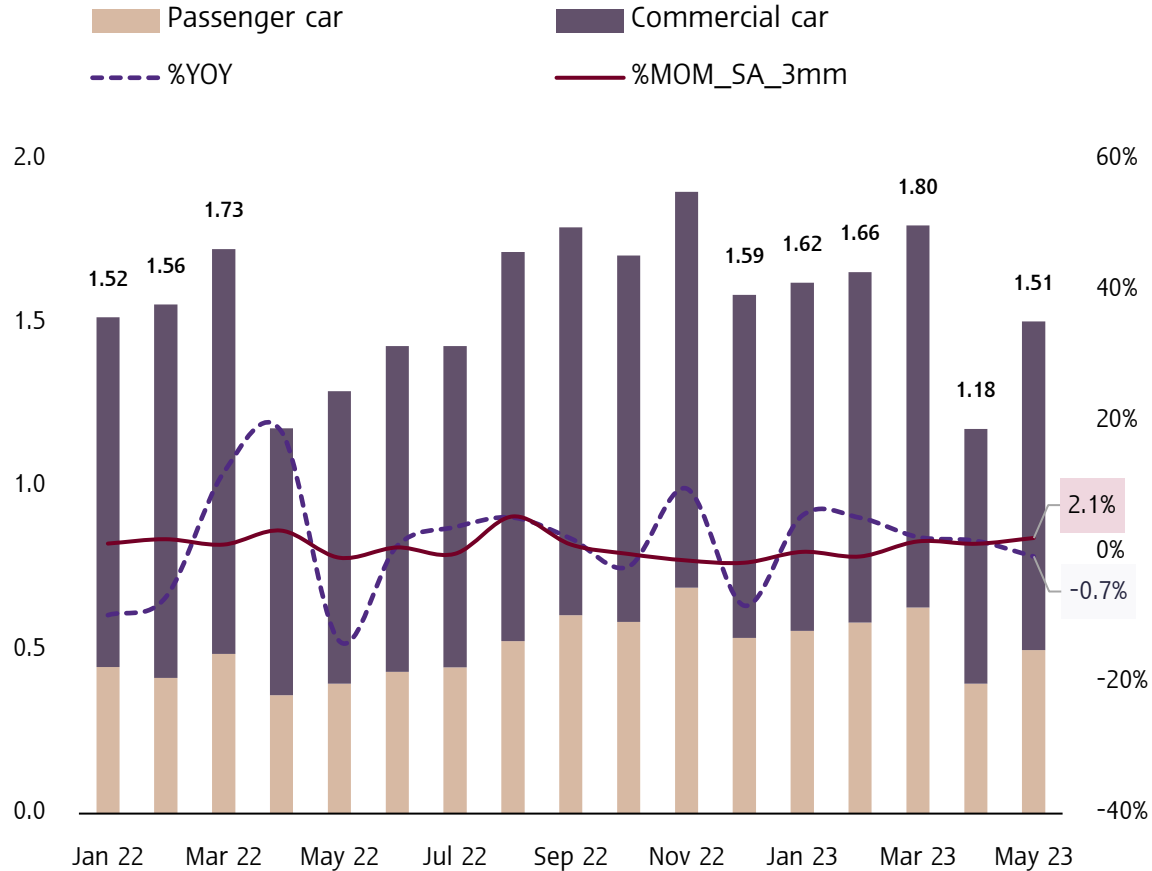
อุตสาหกรรมยานยนต์ฟื้นตัวได้ต่อเนื่อง โดยปัจจัยสนับสนุนหลักมาจาก
อุปสงค์ในประเทศที่เติบโต ประกอบกับปัญหาขาดแคลน
Semiconductor ที่เริ่มคลี่คลายดีขึ้น



การผลิตรถยนต์มีแนวโน้มเติบโตได้ต่อเนื่องสอดคล้องกับการทยอยฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย ประกอบกับปัญหา Chip shortage ที่ทยอยคลี่คลายดีขึ้นและคาดว่าจะกลับสู่ภาวะปกติได้ภายในปีนี้

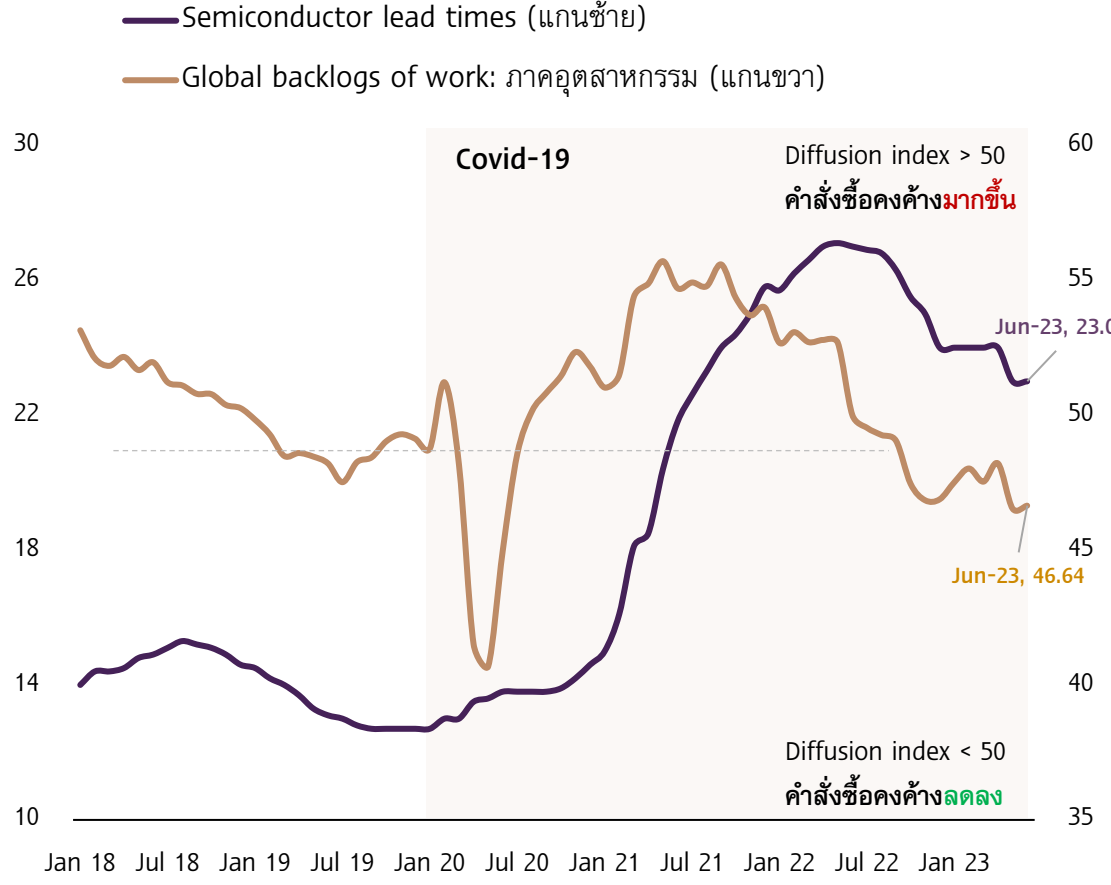
ยอดผลิตรถยนต์ (รายเดือน)

หน่วย : แสนคัน (แกนซ้าย) , %YOY และ %MOM_SA (แกนขวา)



ระยะเวลารอสินค้า Semiconductor และดัชนีคำสั่งซื้อคงค้างของภาคอุตสาหกรรม

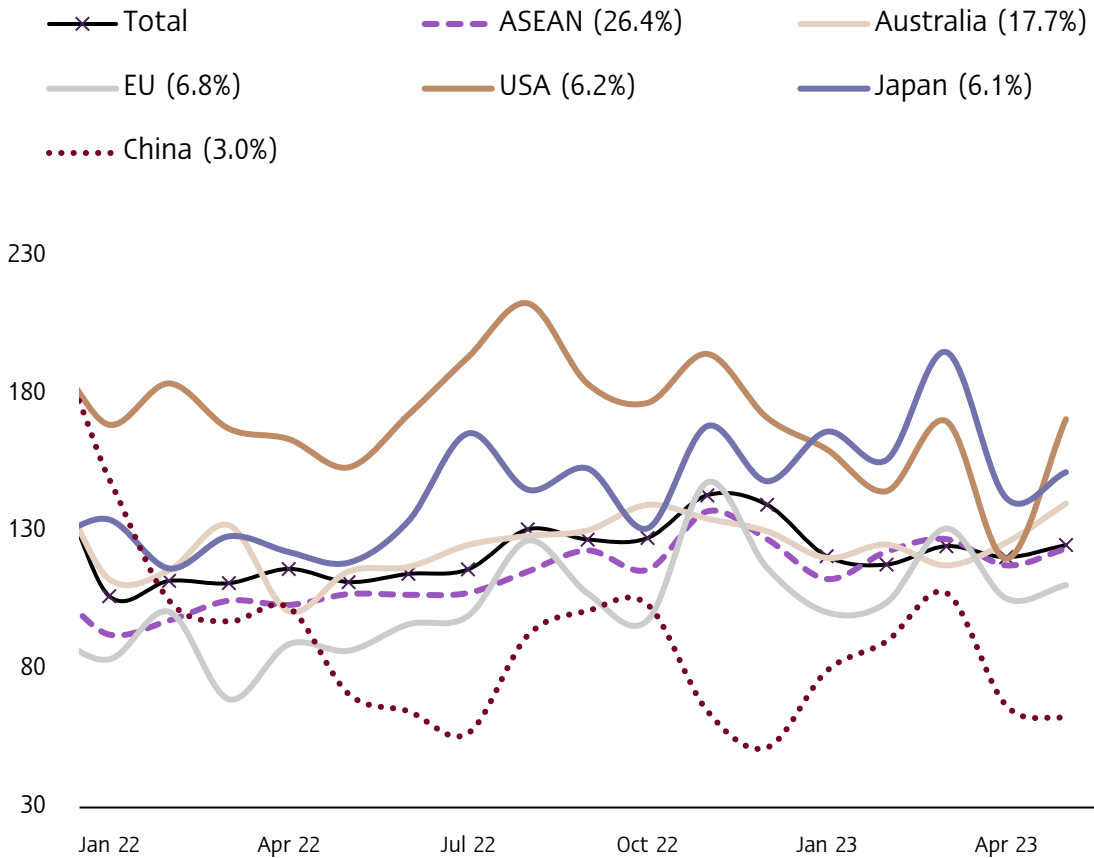
หน่วย : สัปดาห์ (แกนซ้าย) และ Diffusion index (แกนขวา)



อย่างไรก็ตาม ต้องติดตามความเปราะบางในภาคส่งออกที่คาดว่าจะหดตัวลงจากปีก่อน เนื่องจากอุปสงค์ของประเทศคู่ค้าหลักมีแนวโน้มถูกกดดันจากอัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูง และนโยบายการเงินที่ตึงตัวต่อเนื่อง

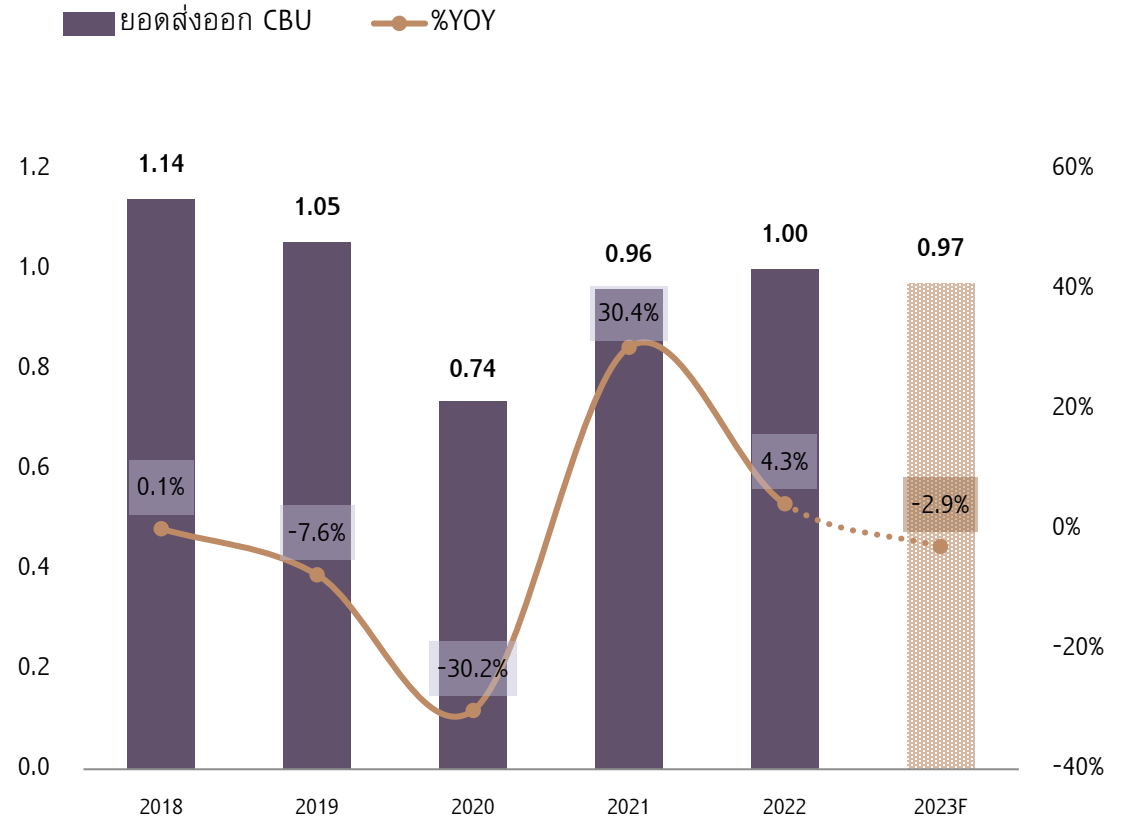
ดัชนีมูลค่าการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (รายเดือน)

หน่วย : Index_sa avg. 2019 = 100 และ (%) สัดส่วนมูลค่าส่งออกปี 2022



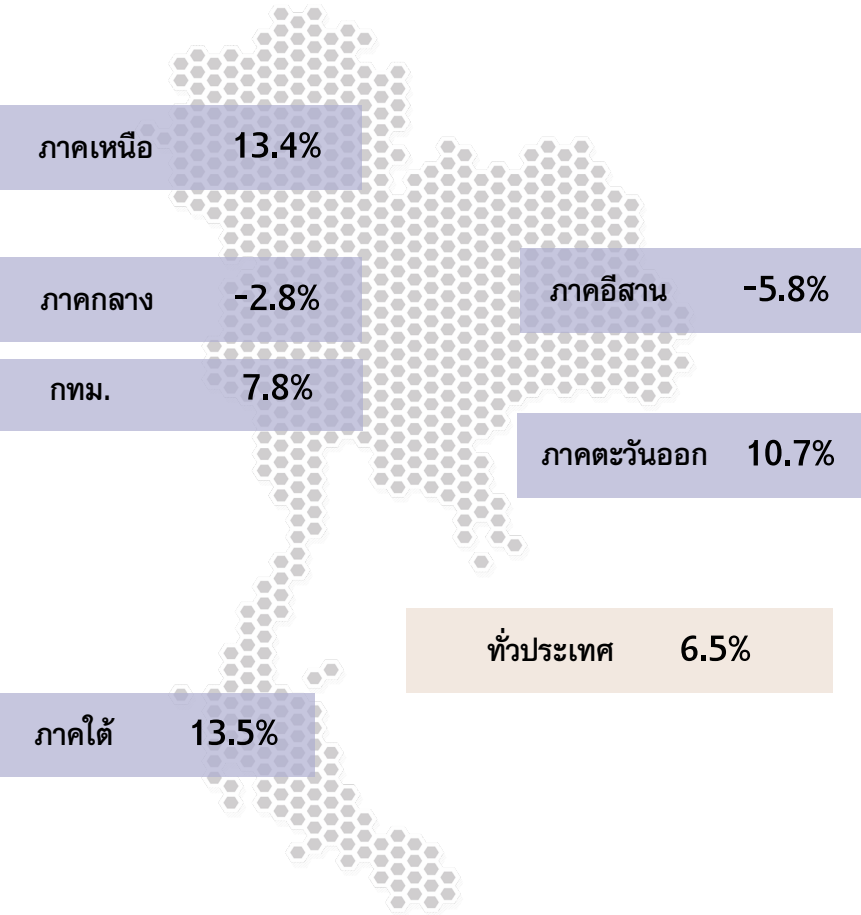
คาดการณ์ยอดส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (รายปี 2023-2026)

หน่วย : ล้านคัน (แกนซ้าย) , %YOY (แกนขวา)

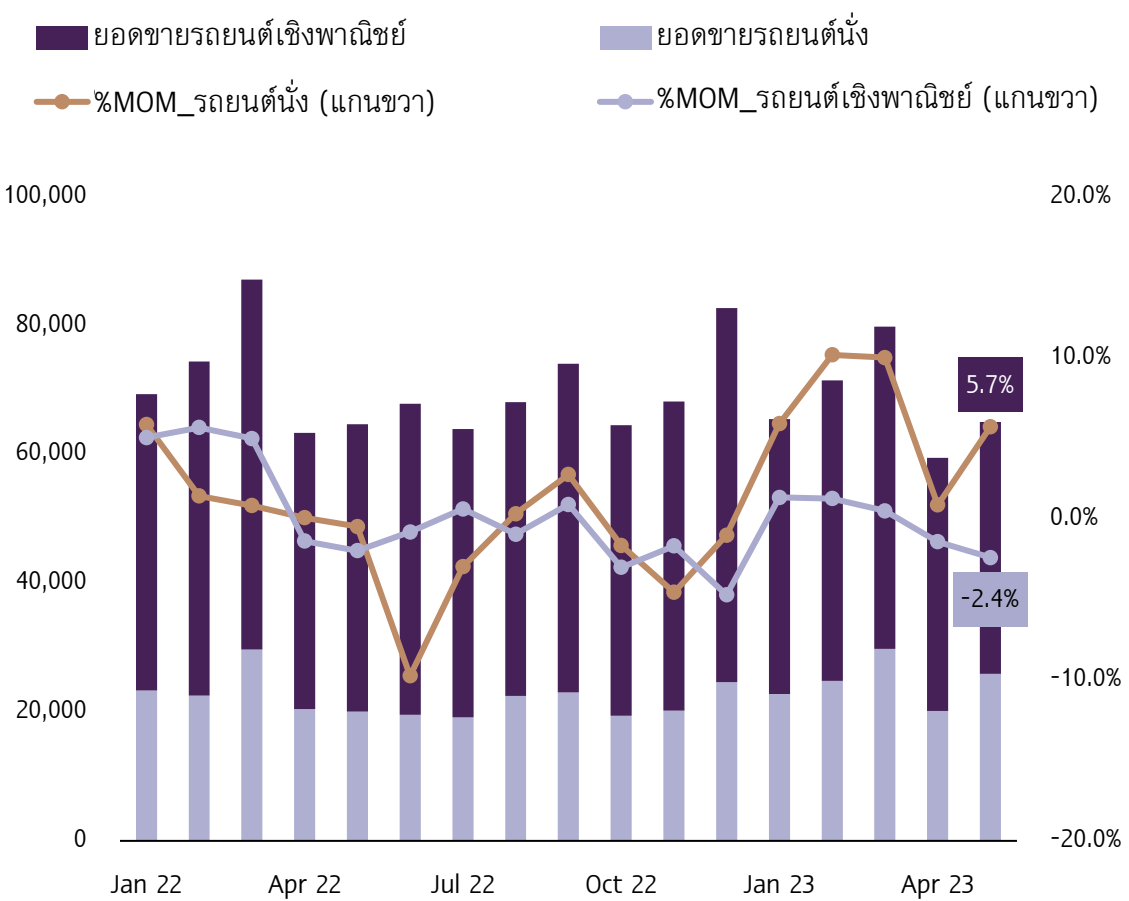


ยอดขายรถยนต์ในประเทศขยายตัวได้ในเกือบทุกภูมิภาค โดยเฉพาะกลุ่มรถยนต์นั่งที่เติบโตในพื้นที่ท่องเที่ยว เพราะตลาดแรงงานและความเชื่อมั่นภาคธุรกิจปรับตัวขึ้น ขณะที่ยอดขายรถกระบะชะลอตัวตามรายได้เกษตรกร

จำนวนรถจดทะเบียนครั้งแรก (รย. 1) จำแนกตามภูมิภาค (ข้อมูลเดือน ม.ค. – พ.ค. 2023)
หน่วย : %YTD



จำนวนรถจดทะเบียนครั้งแรก (รย. 1) จำแนกตามประเภทยานยนต์
หน่วย : คัน และ %MOM_SA 3MM (แกนขวา)



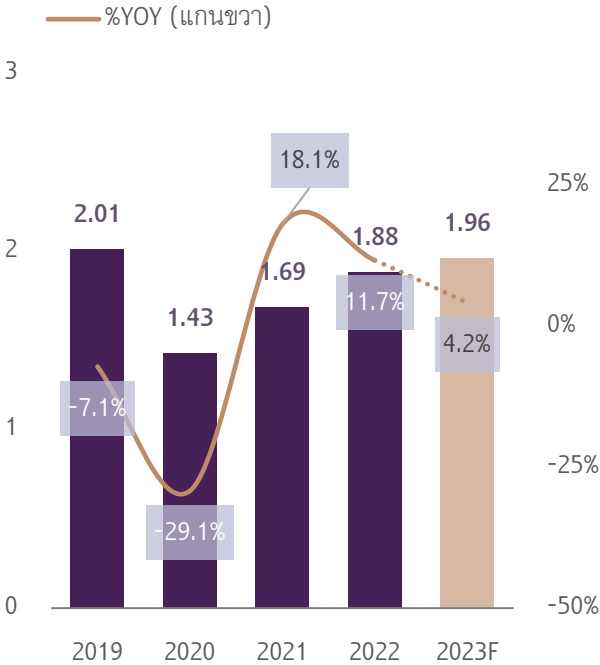
ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในระยะถัดไป

ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ปี 2023 มีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่อง ทั้งจากภาคการผลิตและยอดขายรถยนต์ในประเทศ

- ยอดการผลิตรถยนต์ปี 2023 มีแนวโน้มขยายตัว 4.2%YOY หรือคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 1.96 ล้านคัน โดยปัจจัยสนับสนุนการเติบโตมาจาก 1) อุปสงค์ในประเทศที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง ส่งผลดีต่อแนวโน้มรายได้ และความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจให้ปรับตัวขึ้น และ 2) ปัญหาขาดแคลน Semiconductor หายยคลี่คลาย และคาดว่าจะกลับสู่ภาวะปกติภายในสิ้นปีนี้ อย่างไรก็ตาม ต้องติดตามแนวโน้มการผลิตเพื่อส่งออก ที่มีแนวโน้มชะลอตัวลงตามอุปสงค์ของคู่ค้าหลักทั้งสหรัฐฯ ญี่ปุ่น และยุโรป ท่ามกลางแรงกดดันของเงินเฟ้อที่ยังอยู่ในระดับสูง ประกอบกับนโยบายการเงินที่ตึงตัว
- ยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2023 มีแนวโน้มขยายตัว +3.4%YOY โดยคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 8.8 แสนคัน เป็นผลจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศทยอยฟื้นตัวกลับสู่ภาวะปกติมากขึ้น ทั้งในส่วนของภาคการท่องเที่ยว การลงทุน และความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ต้องจับตาแรงกดดันจากเงินเฟ้อและหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ประกอบกับทิศทางดอกเบี้ยขาขึ้นที่จะกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคชาวไทยในระยะถัดไป

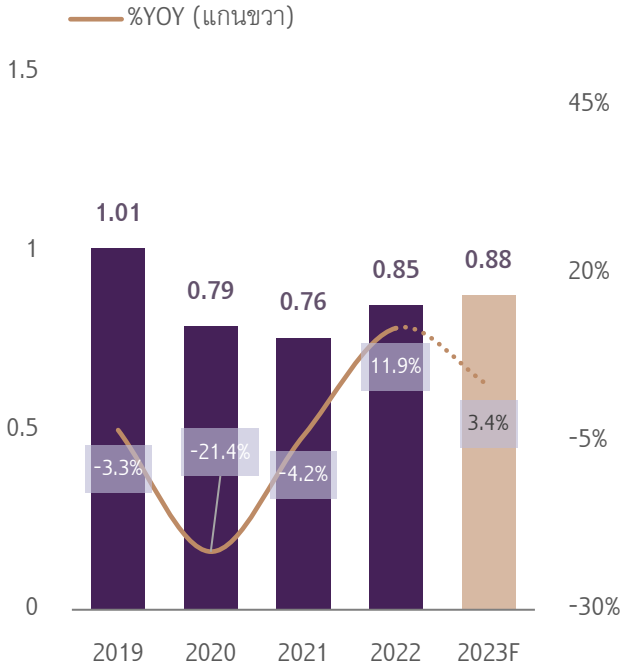
คาดการณ์ยอดผลิตรถยนต์ปี 2023-2026

หน่วย : ล้านคัน, %YOY (แกนขวา)



คาดการณ์ยอดขายรถยนต์ปี 2023-2026

หน่วย : ล้านคัน, %YOY (แกนขวา)



แนวโน้มตลาดรถบรรทุก และรถโดยสาร

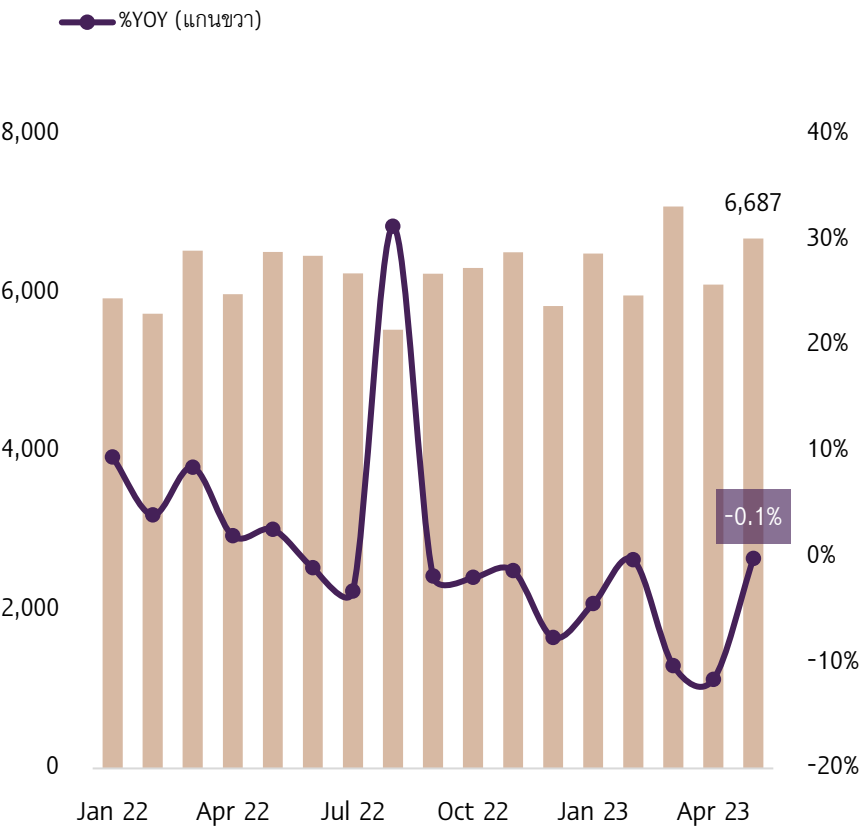
ตลาดรถบรรทุกคาดว่าจะเติบโตต่อเนื่องจากแรงส่งของการค้าชายแดนและแนวโน้มการลงทุนก่อสร้างของทั้งภาครัฐและเอกชน ขณะที่ตลาดรถโดยสารกลับมาคึกคักมากขึ้นจากภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวดี



ตลาดรถบรรทุกมีแนวโน้มเติบโตได้เพราะได้รับปัจจัยสนับสนุนจากการค้าขายแดนและภาคก่อสร้างที่ฟื้นตัว แต่ต้องติดตามความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางบกที่ชะลอตัวตามแนวโน้มภาคการส่งออก

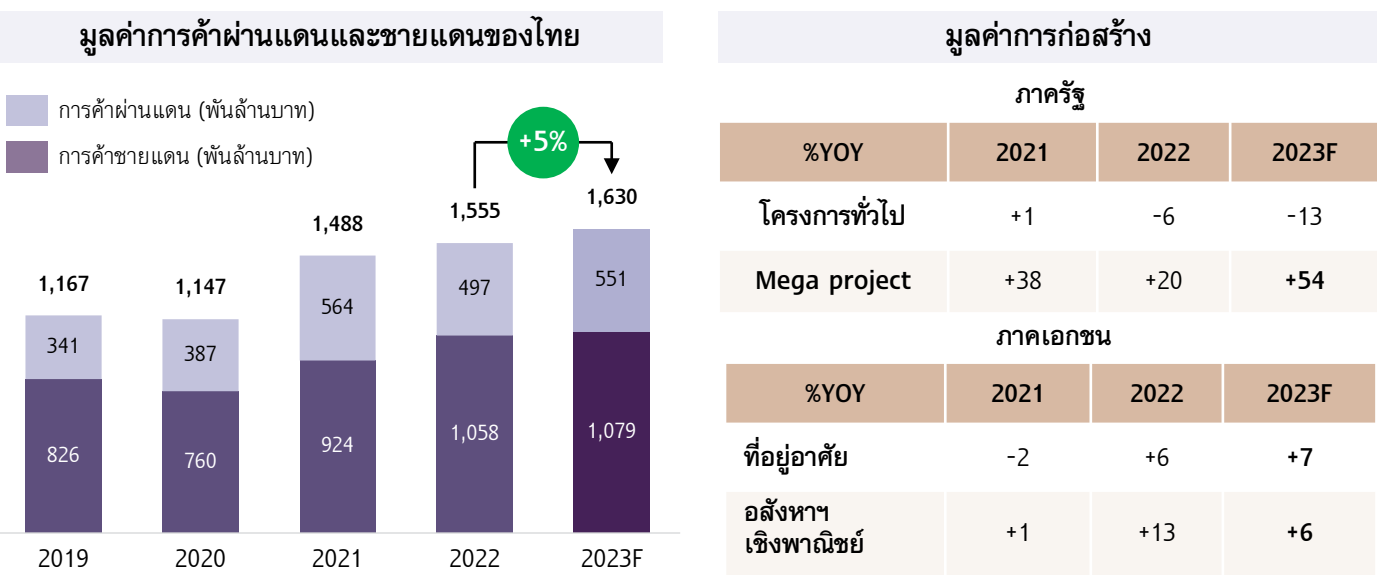
ยอดขายทะเบียนรถบรรทุก (รถใหม่)

หน่วย : คัน (แกนขวา) , %YOY (แกนซ้าย)

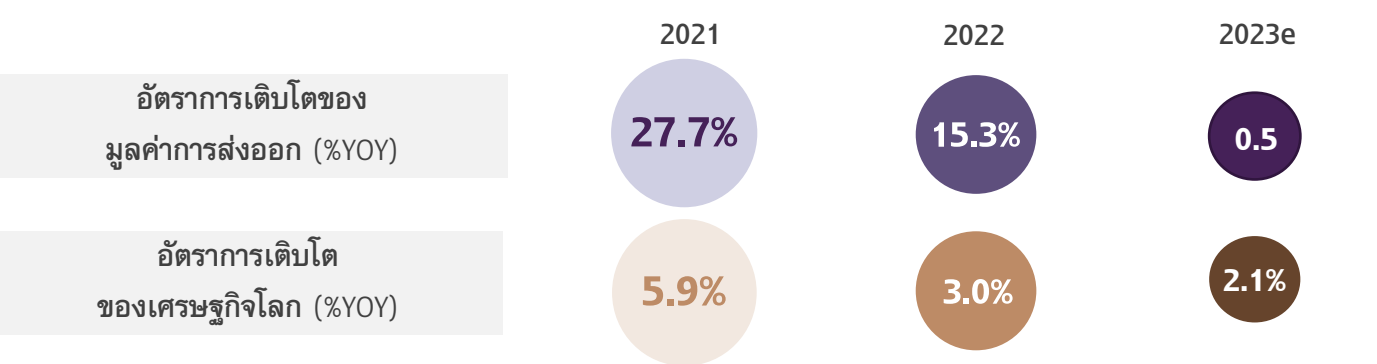


หมายเหตุ : ยอดจดทะเบียนรถบรรทุกนับรวมน้ำหนักติดตั้งไม่เกิน 500 กก. – 7,001 กก. ขึ้นไป
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก, กระทรวงพาณิชย์, WEO และธนาคารแห่งประเทศไทย

ปัจจัยสนับสนุน : การขนส่งทางค้าขายแดนและการขนส่งในภาคก่อสร้างที่มีแนวโน้มเติบโต



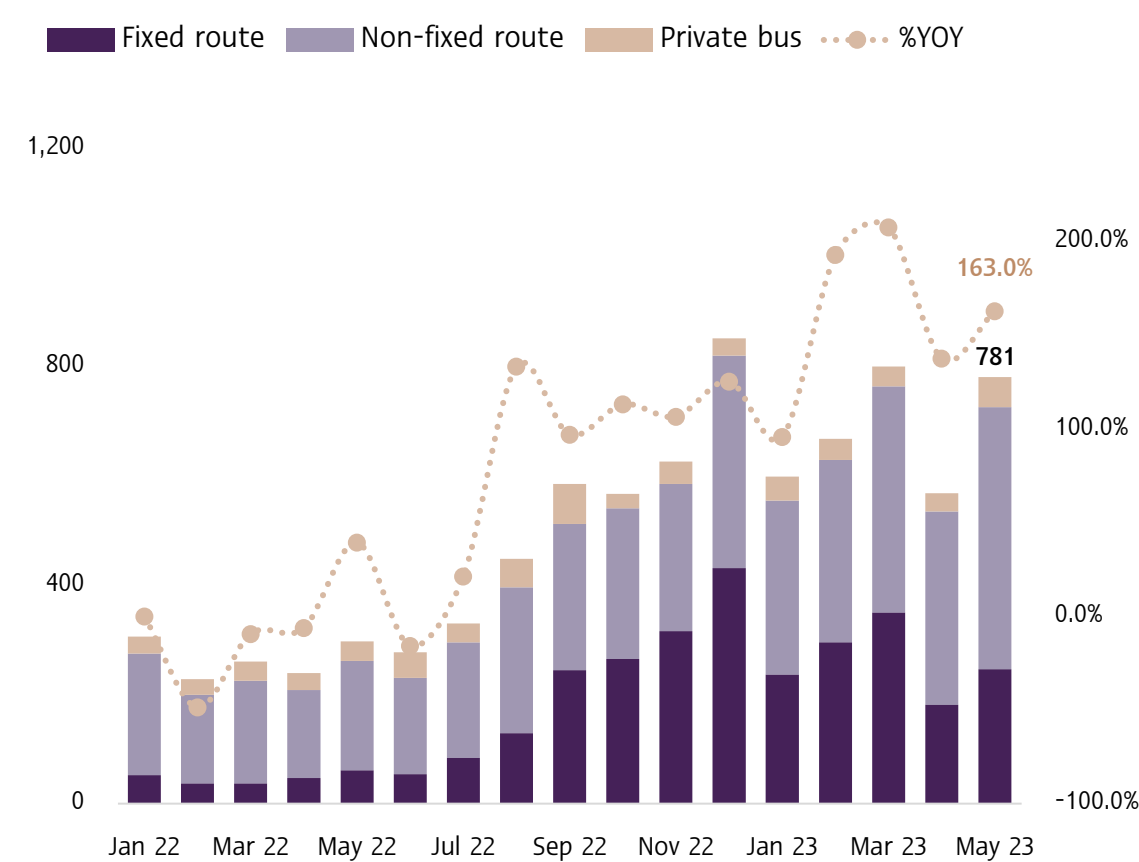
ปัจจัยเสี่ยง : การขนส่งสินค้าส่งออกชะลอตัวตามอุปสงค์ในตลาดโลก



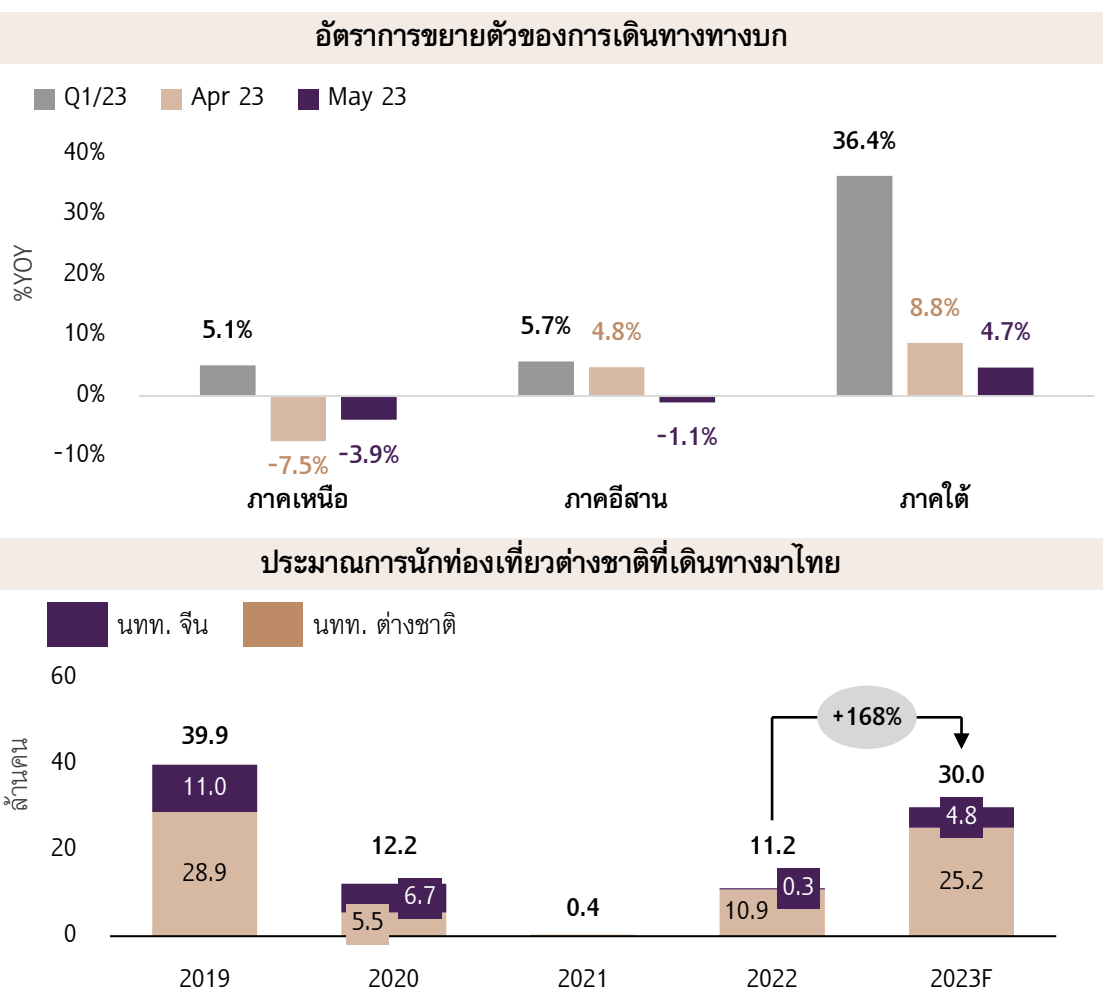
ยอดจดทะเบียนรถโดยสารขยายตัวได้ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งเป็นเพราะแรงส่งจากกลุ่มรถบัสในภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว โดยเฉพาะหลังจากการเปิดประเทศของจีนในช่วงต้นปี 2023 ที่ผ่านมา

ยอดจดทะเบียนรถโดยสาร (รถใหม่)

หน่วย : คัน (แกนซ้าย) , %YOY (แกนขวา)



ปัจจัยสนับสนุน : ภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว



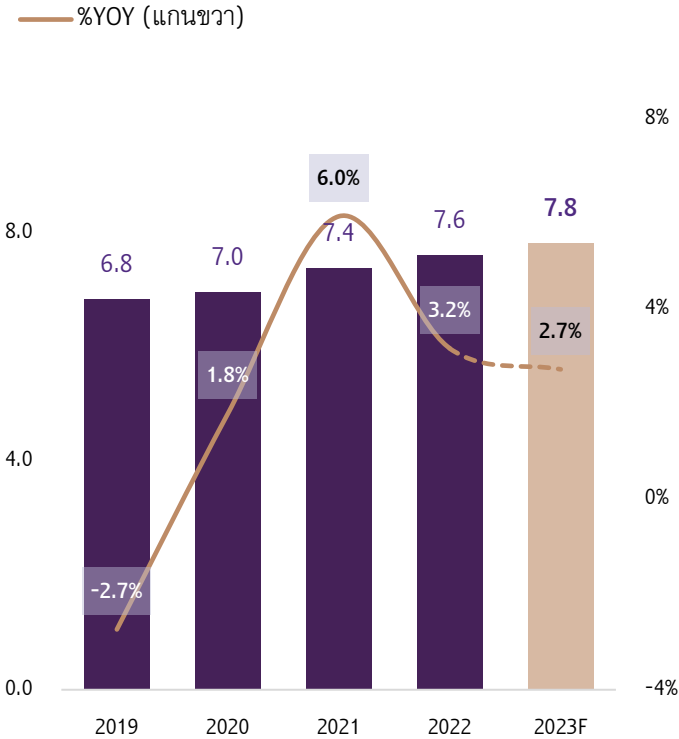
ภาพรวมตลาดรถบรรทุก และรถโดยสารในปี 2023

ภาพรวมตลาดรถบรรทุกและรถโดยสารปี 2023 มีแนวโน้มขยายตัว โดยปัจจัยหนุนหลักมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของไทยที่ทยอยกลับสู่ภาวะปกติมากขึ้น ทั้งการค้าชายแดน การลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงภาคท่องเที่ยว

- ยอดจดทะเบียนรถบรรทุกปี 2023 คาดว่าจะอยู่ที่ 7.8 หมื่นคัน หรือขยายตัว 2.7%YOY ชะลอลงจากปีก่อนเล็กน้อย เพราะแนวโน้มความต้องการขนส่งสินค้าทางบกที่ปรับลดลงตามภาคการส่งออก อย่างไรก็ตาม การลงทุนก่อสร้างทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีแนวโน้มเติบโต ประกอบกับการค้าชายแดนและผ่านแดนที่คาดว่าจะปรับดีขึ้นภายหลังการเปิดประเทศของจีน จะเป็นแรงสนับสนุนสำคัญให้ความต้องการรถบรรทุกขยายตัวได้ต่อเนื่อง
- ยอดจดทะเบียนรถโดยสารมีแนวโน้มเติบโต 49.1%YOY หรืออยู่ที่ประมาณ 7.5 พันคัน โดยมีการขยายตัวที่เร่งขึ้นต่อเนื่องหลังจากการระบาดของ COVID-19 คลี่คลายลง ประกอบกับภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวดี นอกจากนี้ นโยบายการเปลี่ยนรถประจำทางจากระบบสันดาปเป็นระบบไฟฟ้าก็มีส่วนสำคัญที่จะทำให้อุปสงค์ในตลาดรถโดยสารขยายตัวได้ต่อเนื่อง

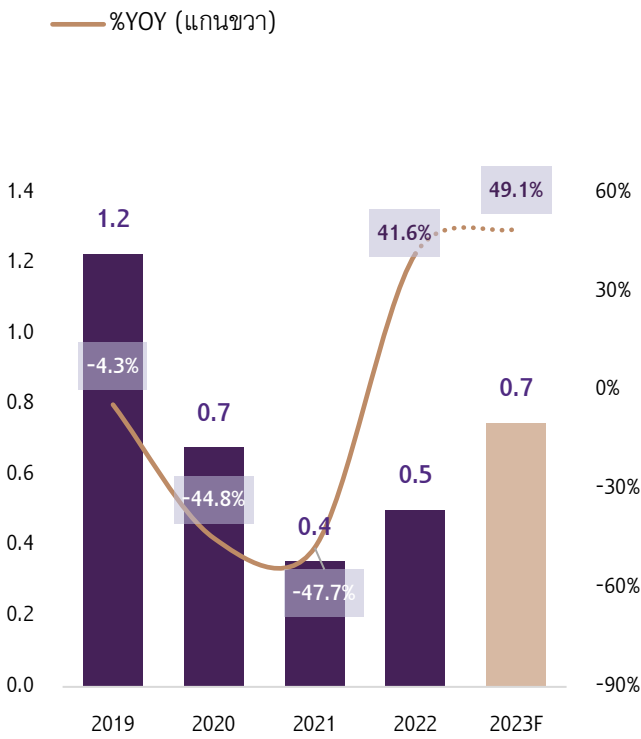
คาดการณ์ยอดจดทะเบียนรถบรรทุก ปี 2023-2026

หน่วย : หมื่นคัน, %YOY (แกนขวา)



คาดการณ์ยอดขายรถยนต์ปี 2023-2026

หน่วย : หมื่นคัน, %YOY (แกนขวา)



แนวโน้มตลาด รถจักรยานยนต์

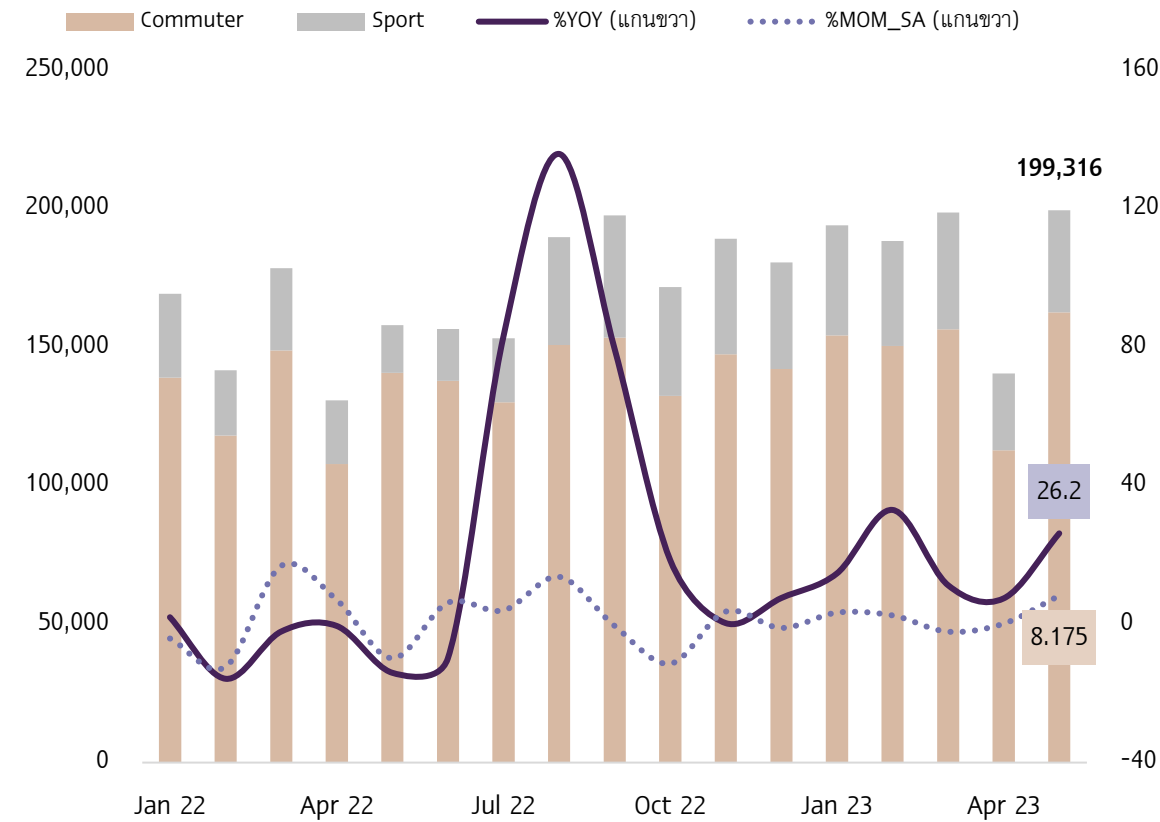
ยอดขายจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องจากแรงส่งของเศรษฐกิจฐานรากที่ฟื้นตัว ขณะที่การผลิตเพื่อส่งออกขยายตัวได้จากอุปสงค์ในตลาดเอเซียเป็นหลัก



ยอดผลิตรถจักรยานยนต์ขยายตัวได้ในทุกประเภท โดยพบว่ารถจักรยานยนต์ได้รับานิสงส์จากเศรษฐกิจไทยที่ฟื้นตัว ขณะที่รถ Big bike ยังคงได้รับความนิยมต่อเนื่องทั้งจากตลาดในประเทศและต่างประเทศ

ยอดผลิตรถจักรยานยนต์ (รายเดือน)

หน่วย : คัน (แกนซ้าย) , %YOY และ %MOM_SA (แกนขวา)



ยอดผลิตจำแนกตามประเภทจักรยานยนต์



Commuter (จักรยานยนต์ในครัวเรือน)	สัดส่วนการผลิต ณ ปี 2022	%YTD (ม.ค. – พ.ค. 2023)
Total	81.7	18.3
• Family	48.3	12.3
• AT/SCOOTER	33.5	12.8

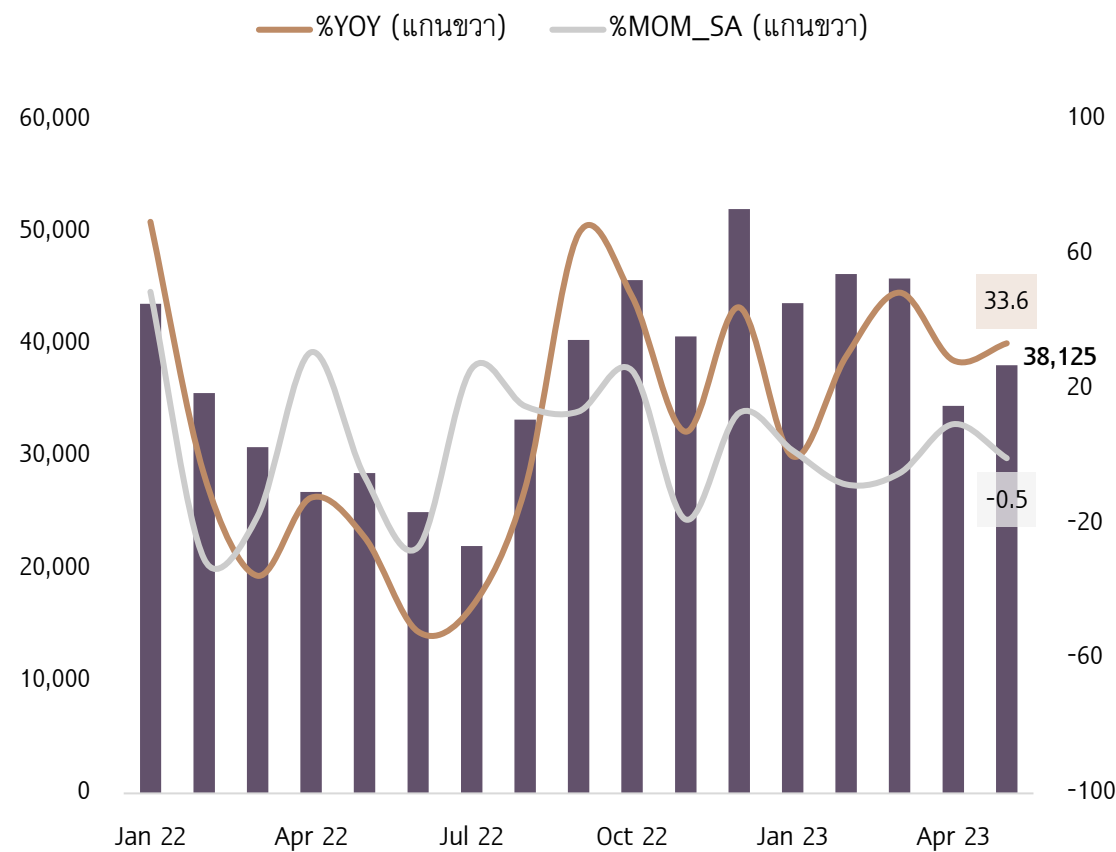


Sport (Big bike)	สัดส่วนการผลิต ณ ปี 2022	%YTD (ม.ค. – พ.ค. 2023)
Total	18.3	48.9
• < 150cc	2.3	55.6
• 150 – 399cc	5.6	22.8
• > 400 cc	10.3	63.8

การส่งออกรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มขยายตัวชะลอลงตามอุปสงค์ของกลุ่มค้าสำคัญที่ปรับลดลง อาทิ เบลเยียม และสหราชอาณาจักร ขณะที่ตลาดเอเชีย โดยเฉพาะจีน ยังเติบโตได้

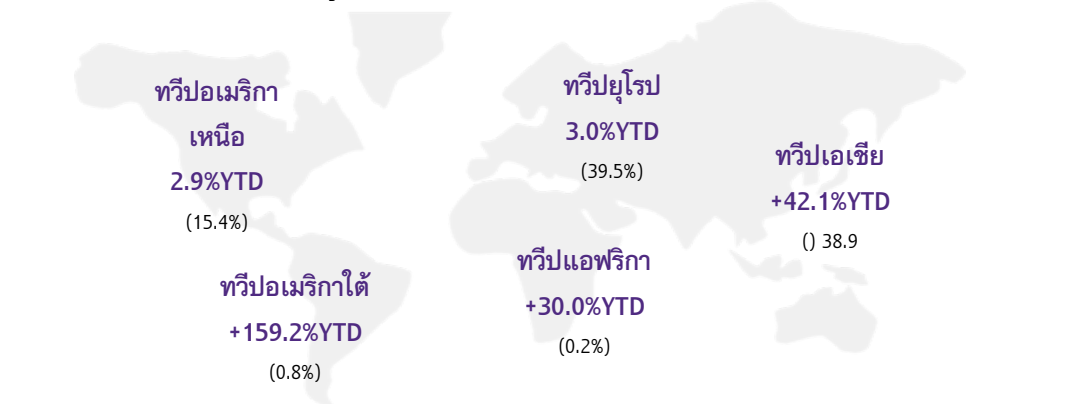
ยอดส่งออกรถจักรยานยนต์ (รายเดือน)

หน่วย : คัน (แกนซ้าย) , %YOY และ %MOM_SA (แกนขวา)



อัตราการเติบโตของการส่งออกรถจักรยานยนต์ระหว่างเดือน ม.ค. – พ.ค. 2023

หน่วย : %YTD และ (%) สัดส่วนมูลค่าส่งออกปี 22

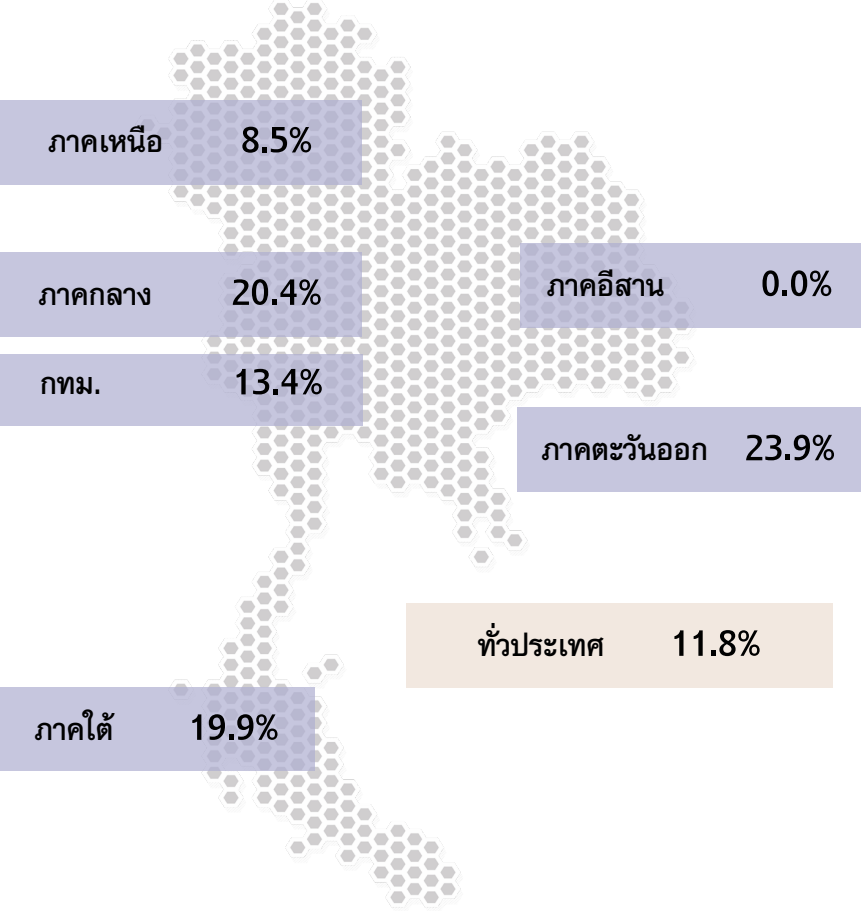


Key exporting partners	% export share in 2022	2022	ม.ค. – เม.ย. 2023
		%YOY	%YTD
World	100	4.2	20.9
Belgium	18.8%	40.6	-13.4%
China	18.3%	5.6	8.9%
US	13.0%	-9.9	8.1%
UK	12.2%	-4.9	-16.8%
JP	9.9%	1.7	95.3%

ตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยขยายตัวได้ในทุกภูมิภาคและเติบโตกลับสู่ระดับ Pre-Covid ได้นับตั้งแต่ปี 2022 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากเศรษฐกิจฐานรากและตลาดแรงงานที่ฟื้นตัว โดยเฉพาะในภาคการท่องเที่ยว

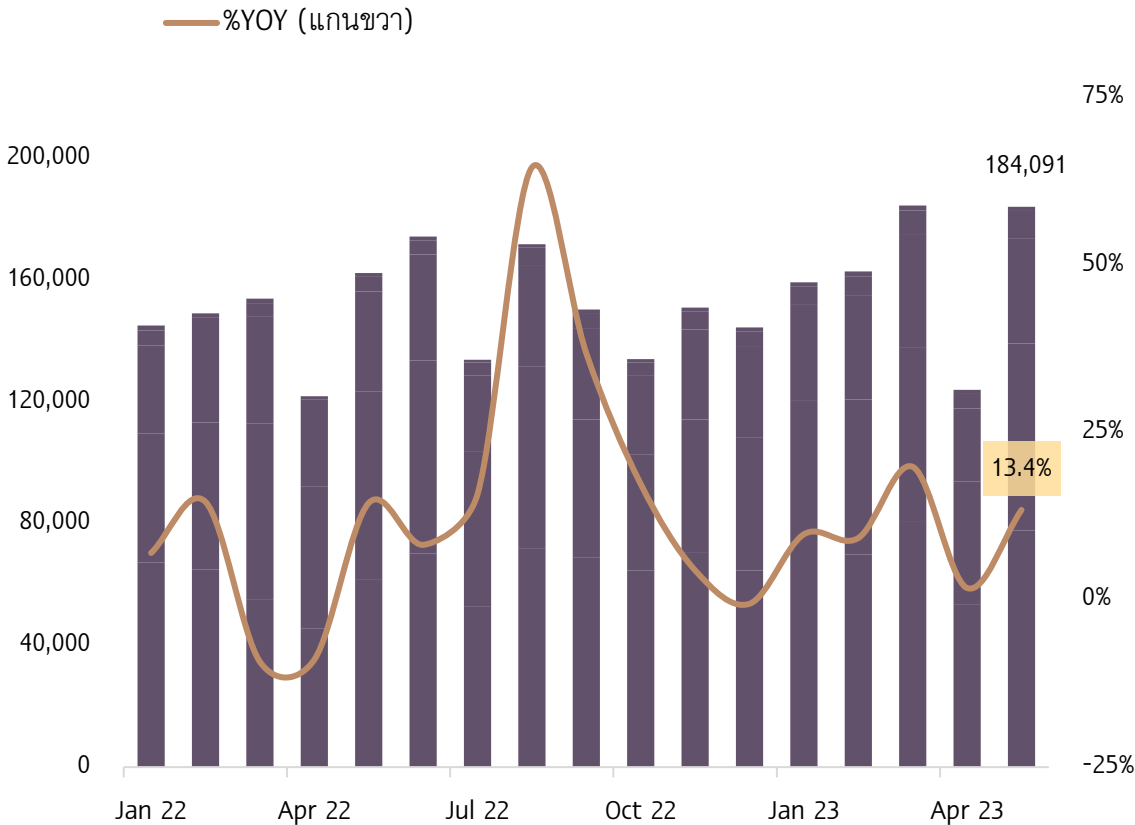
จำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนครั้งแรก (รย.12) จำแนกตามภูมิภาค
(ข้อมูลเดือน ม.ค. – พ.ค. 2023)

หน่วย : %YTD



ยอดขายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ (รายเดือน)

หน่วย : ล้านคัน (แกนซ้าย) , %YOY (แกนขวา)



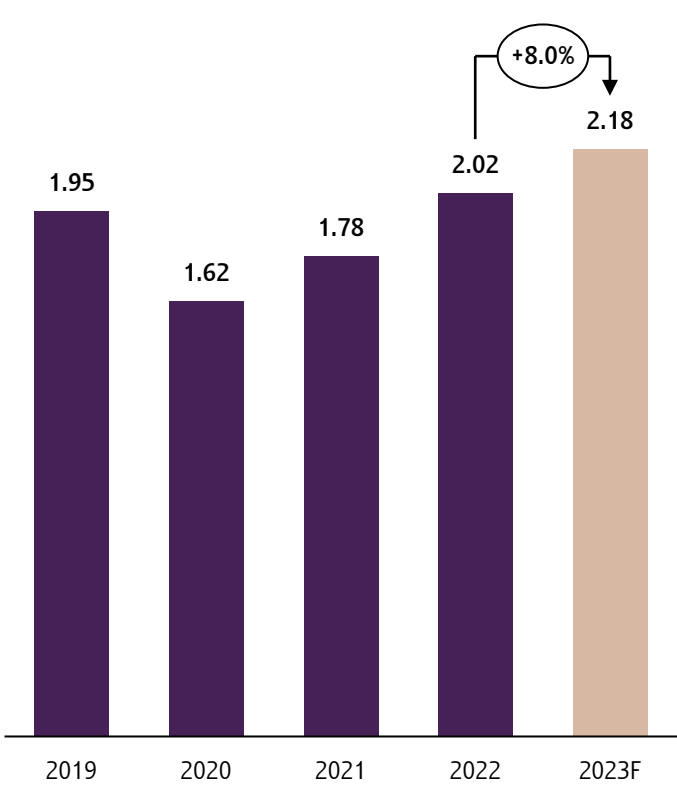
ภาพรวมตลาดจักรยานยนต์ ในปี 2023

ภาพรวมตลาดรถจักรยานยนต์ปี 2023 มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องจากปีก่อนหน้า ทั้งในด้านการผลิตและยอดขาย ซึ่งแรงส่งสำคัญมาจากเศรษฐกิจฐานรากของไทยที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง

- ยอดผลิตรถจักรยานยนต์ปี 2023 คาดว่าจะอยู่ที่ 2.18 ล้านคัน ขยายตัว 8.0%YOY โดยแรงส่งสำคัญมาจากเศรษฐกิจไทยที่มีแนวโน้มฟื้นตัวทำให้การผลิต โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในครัวเรือนขยายตัวได้ดีขึ้น ขณะที่การผลิตเพื่อส่งออกมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงเนื่องจากอุปสงค์ในตลาดโลกยังต้องเผชิญแรงกดดันจากอัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูงและนโยบายการเงินที่ตึงตัว
- ยอดขายรถจักรยานยนต์ปี 2023 มีแนวโน้มขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงจากปีก่อน โดยคาดว่า 2.3%YOY ซึ่งเป็นผลจาก 1) การชะลอตัวของรายได้ภาคเกษตรจากปัจจัยด้านราคาแต่คาดว่าแนวโน้มรายได้แรงงานนอกภาคเกษตรที่ยังฟื้นตัวจะทำให้ยอดขายรถจักรยานยนต์ในประเทศสามารถเติบโตได้ และ 2) ยอดส่งออกที่ชะลอตัวเพราะแรงดูดของตลาดยุโรปและสหรัฐฯ ขณะที่อุปสงค์ของตลาดเอเชีย เช่น จีน และ ASEAN ยังคงฟื้นตัวได้หลังการแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย

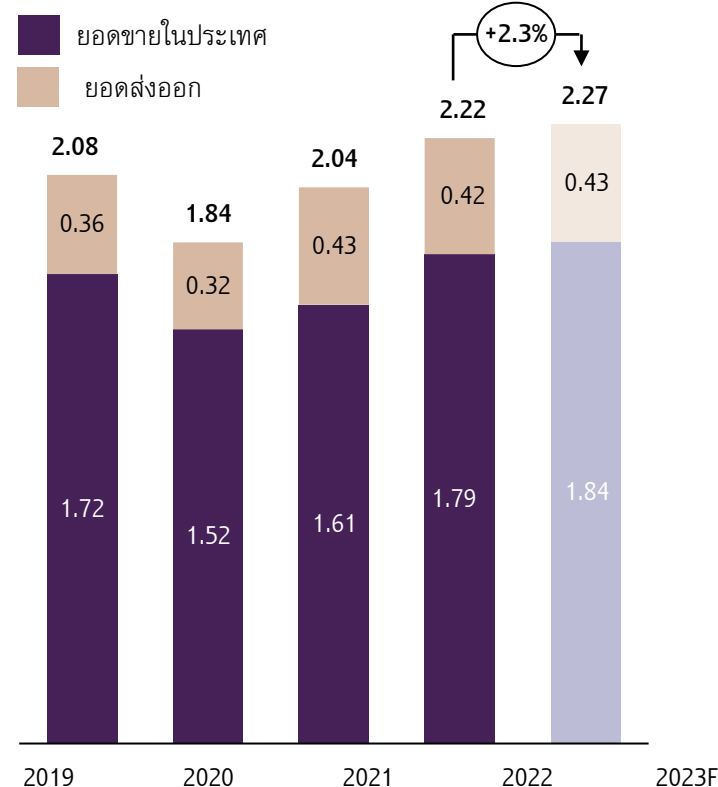
คาดการณ์ยอดผลิตรถจักรยานยนต์ปี 2023-2026

หน่วย : ล้านคัน



คาดการณ์ยอดขายรถจักรยานยนต์ปี 2023-2026

หน่วย : หมื่นคัน, %YOY (แกนขวา)



แนวโน้มตลาด ยานยนต์ไฟฟ้า (EVs)

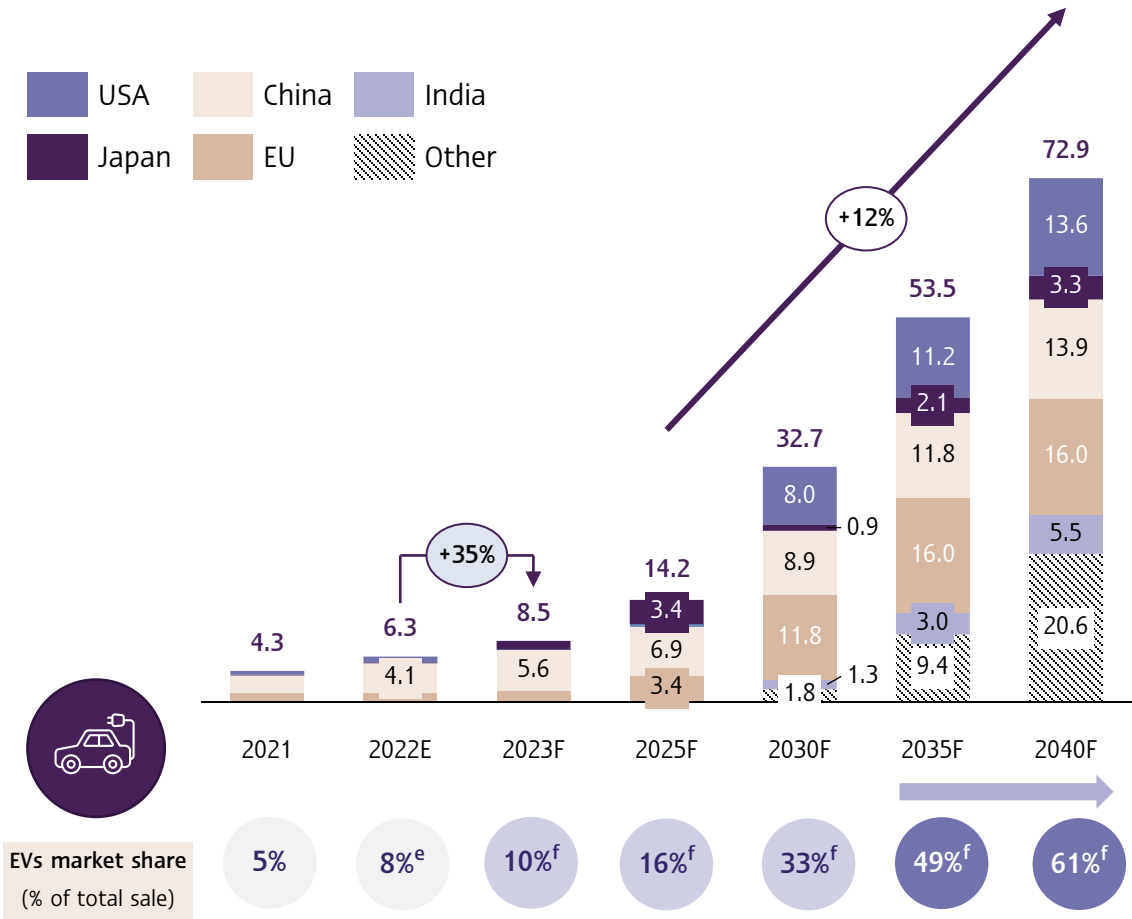
กระแสวนยนต์ไฟฟ้ามักแนวโน้มได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้การพัฒนาสถานีชาร์จให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้นถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหนุนสำคัญที่จะทำให้ตลาดยานยนต์ไฟฟ้าของไทยเติบโตได้ดีและต่อเนื่อง



ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้า (EVs) ทั่วโลกมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะส่วนแบ่งตลาด ณ ปี 2023 จะอยู่ที่ราว 10% ของยอดขายทั้งหมด และจะเริ่มมีส่วนแบ่งตลาดที่สูงกว่ารถยนต์ประเภทอื่น ๆ ตั้งแต่ปี 2035 เป็นต้นไป

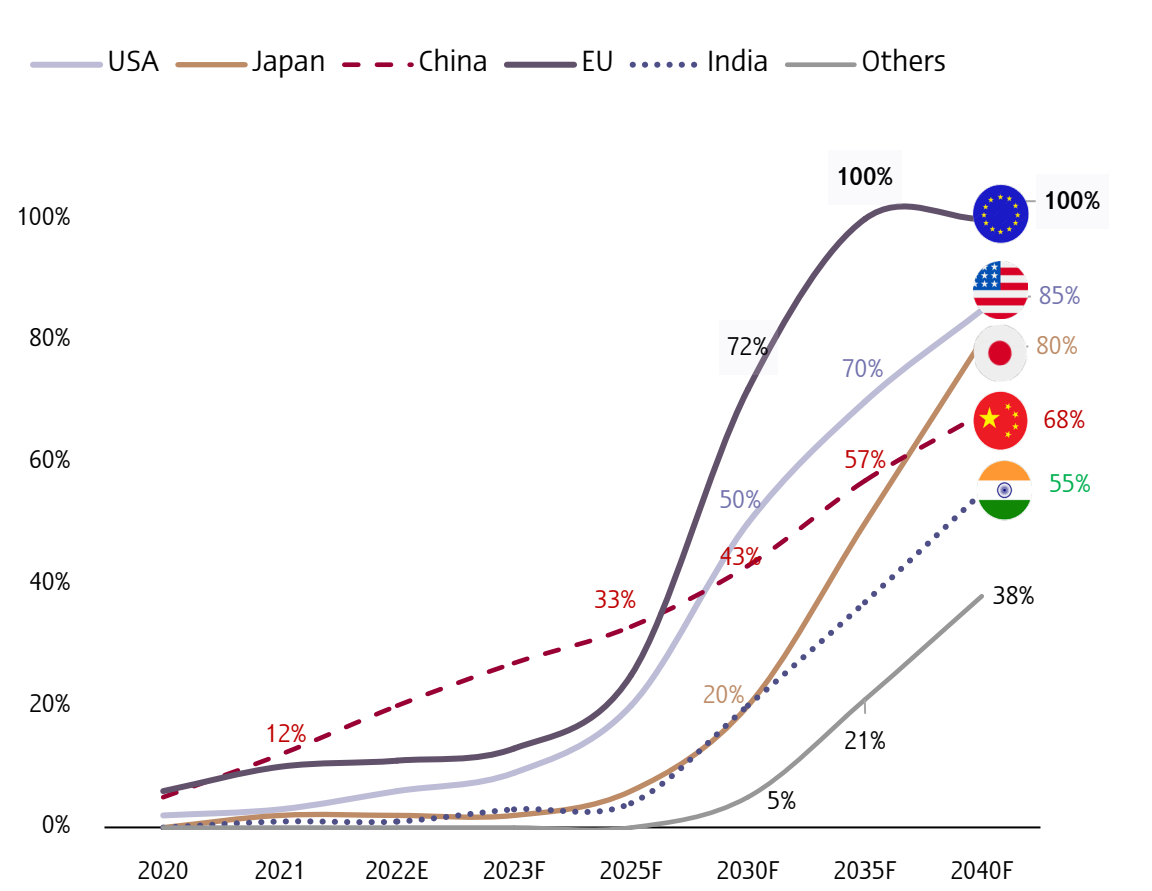
คาดการณ์ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าในตลาดโลก (ข้อมูล ณ ก.พ. 2023)

หน่วย : ล้านคัน



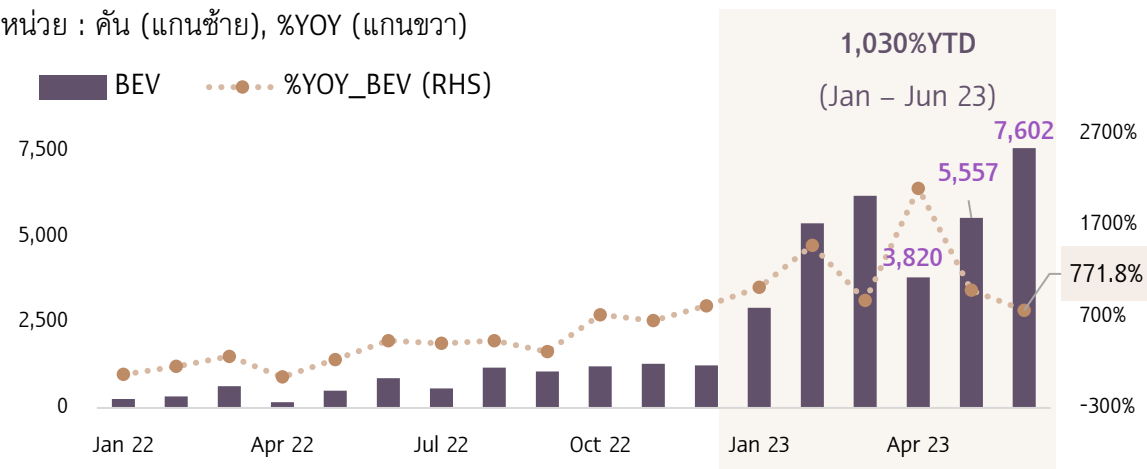
Global EVs Market share (ข้อมูล ณ ก.พ. 2023)

หน่วย : % ยอดขายรถยนต์ EVs ต่อยอดขายรถทั้งหมดในแต่ละประเทศ

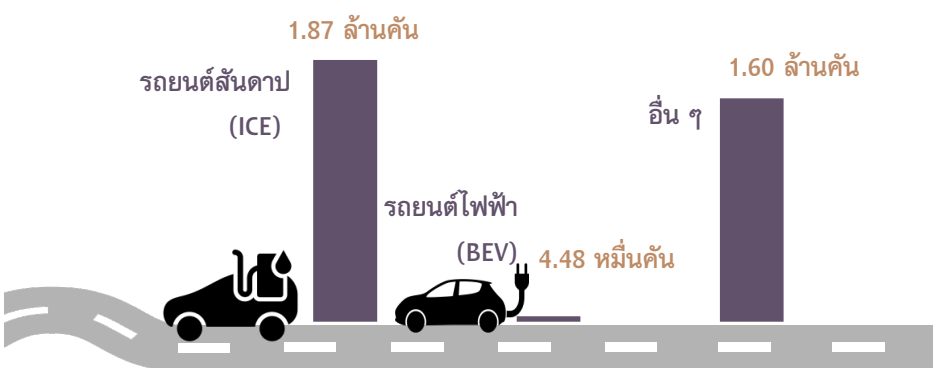


สำหรับในไทย กระแสยานยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นกัน โดย ณ ปัจจุบันมียอดจดทะเบียนสะสมประมาณ 4.5 หมื่นคันทั่วประเทศ และค่ายรถจากจีนมีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด

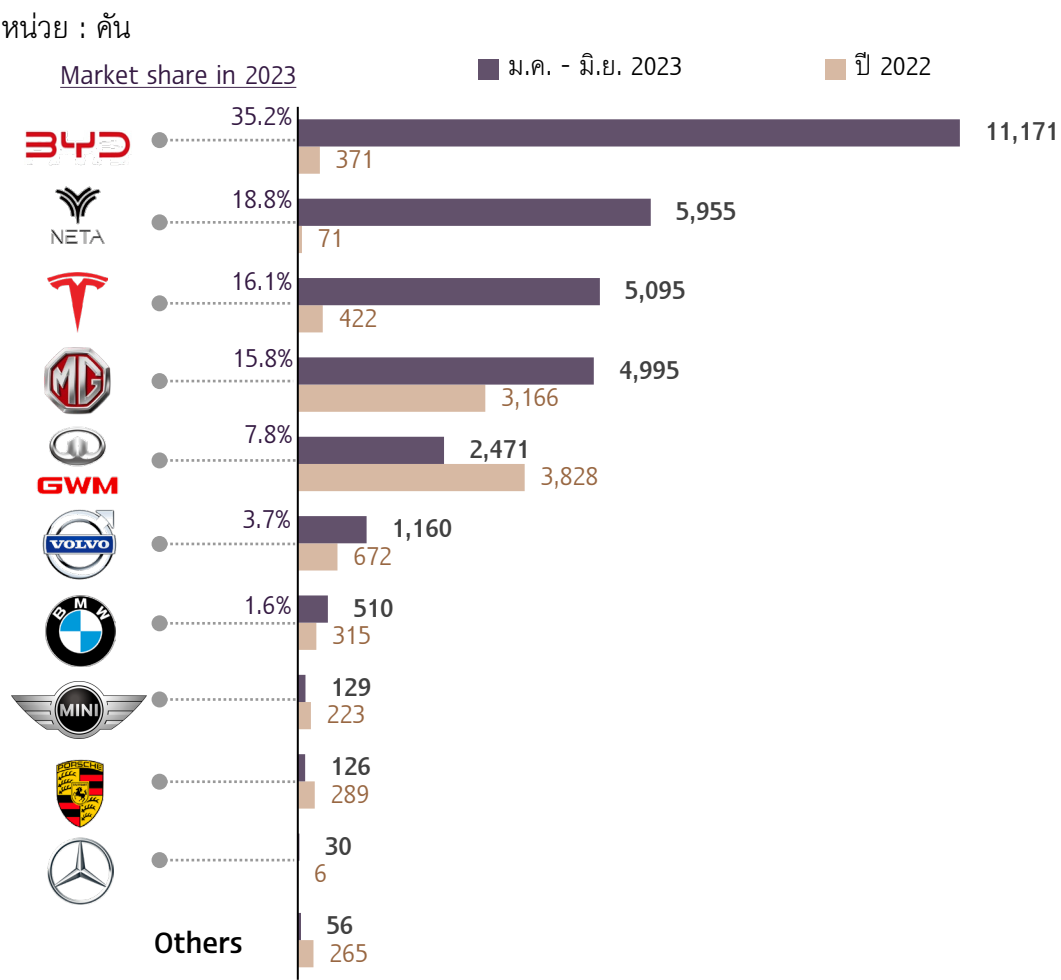
ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าประเภท รถ. 1



ยอดจดทะเบียนสะสมรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รย.1) จำแนกตามประเภทเครื่องยนต์
สะสมนับตั้งแต่ปี 2018



ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าประเภท รถ. 1 จำแนกตามยี่ห้อ

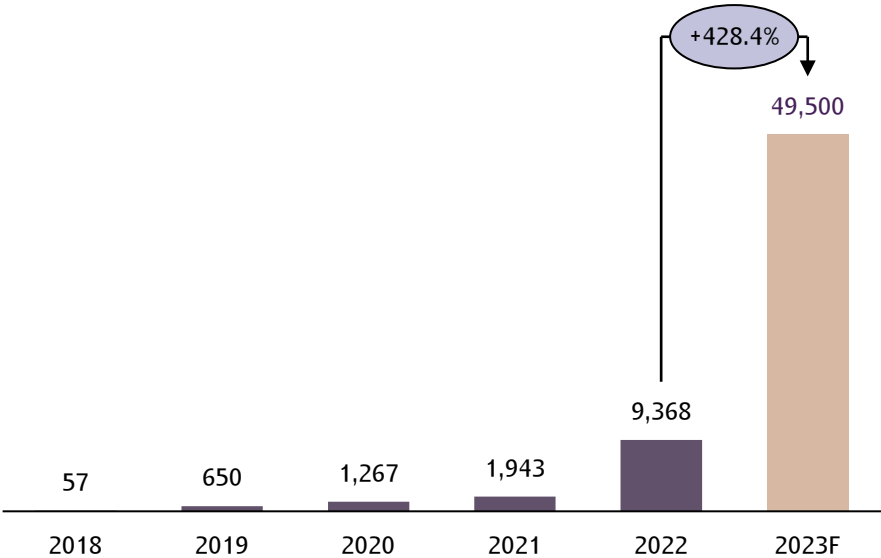


หมายเหตุ : ข้อมูลยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าคำนวณจากการจดทะเบียนประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย. 1) และ BEV หมายถึงรถยนต์ไฟฟ้าที่มีมอเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนเพียงอย่างเดียว
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของประชาชาติธุรกิจ, สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (FTI) และกรมการขนส่งทางบก

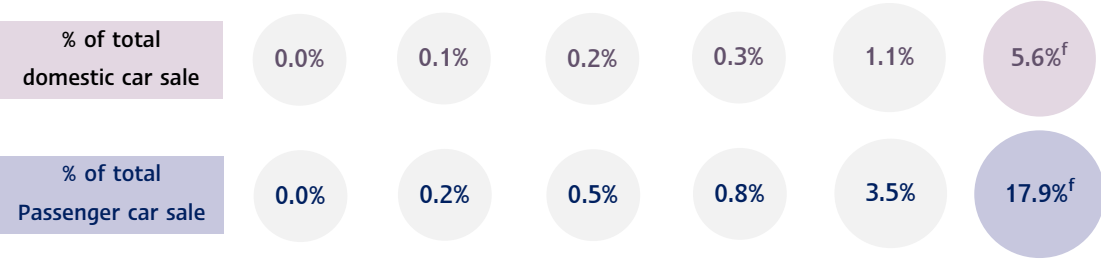
SCB EIC คาดการณ์ว่า ในปี 2023 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ EVs จะอยู่ที่ประมาณ 4.9 หมื่นคัน เติบโตต่อเนื่องจากปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากราคาพลังงานที่ยังมีแนวโน้มผันผวน รวมทั้งแรงหนุนจากนโยบายส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของภาครัฐ

จำนวนและคาดการณ์ยานยนต์ไฟฟ้าที่จดทะเบียนใหม่ (ปี 2018-2025)

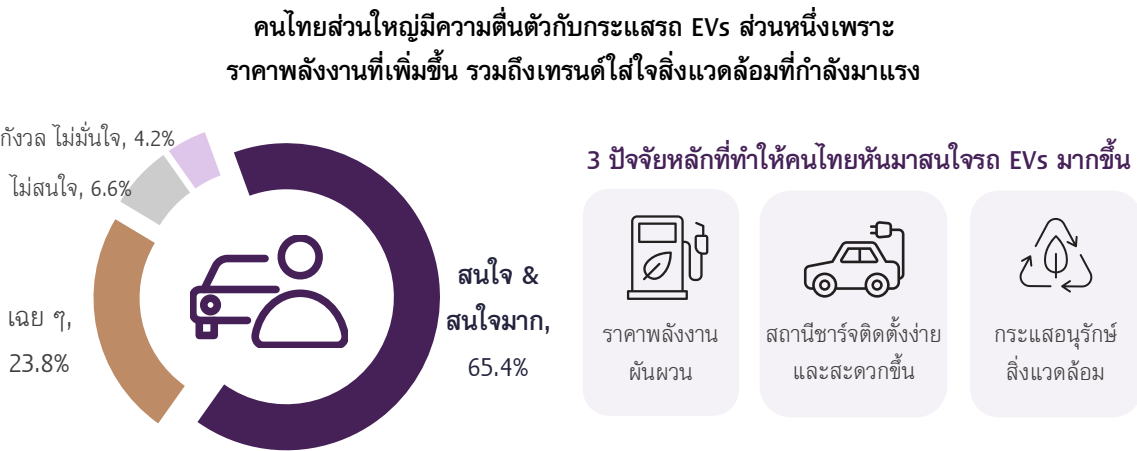
หน่วย : คัน



EV market share in Thailand

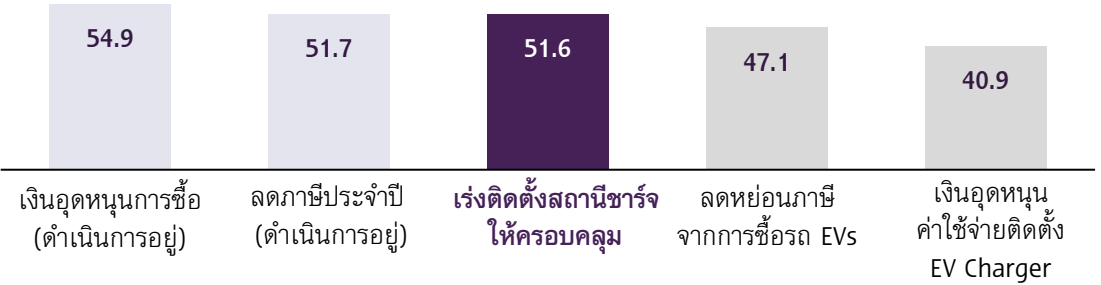


SCB EIC Consumer survey : จับกระแสยานยนต์ยอดนิยมของคนไทย ชีบชี้อะไรแล้วอินเทรนด์?



นโยบายและมาตรการภาครัฐที่ดำเนินการอยู่ตอบโจทย์ได้ดี แต่ต้องดำเนินการควบคู่กับการเร่งสร้างสถานีชาร์จให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เพราะเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ผู้บริโภคต้องการมากที่สุด

5 มาตรการส่งเสริมการใช้รถ EVs ที่สามารถดึงดูดความสนใจของผู้บริโภคได้มากที่สุด (% ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด)



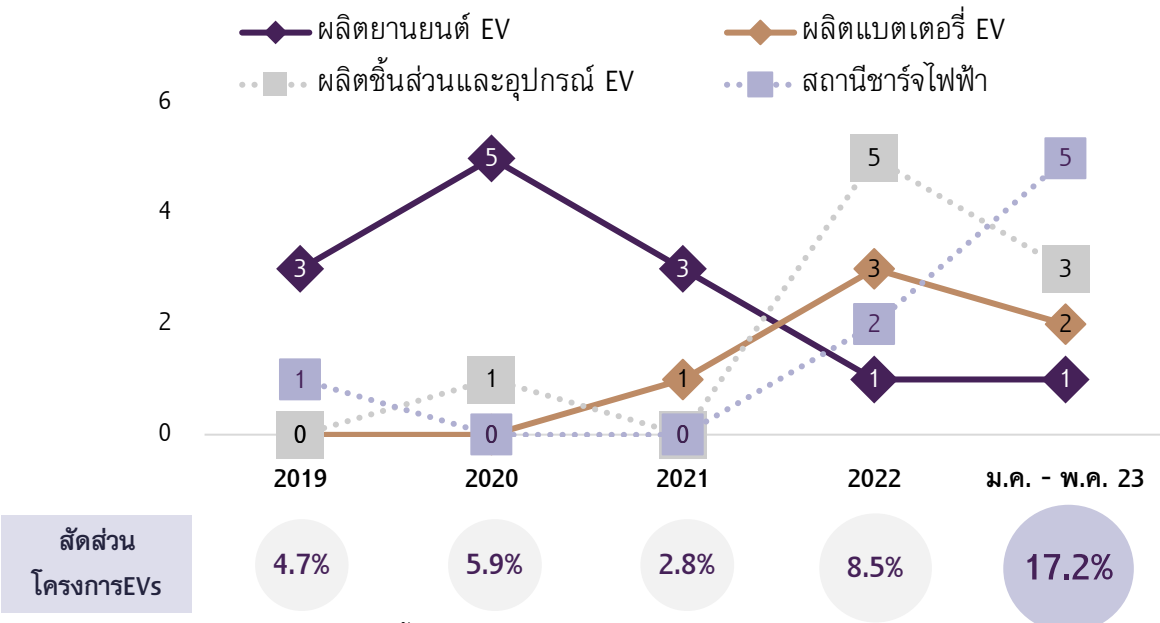
ประเทศไทยมีความพร้อมในการก้าวไปเป็น Regional EVs hub ทั้งในด้านการเป็นผู้ผลิตรถยนต์ รวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ สะท้อนจากแนวโน้มการลงทุนในอุตสาหกรรม EVs ที่เติบโตต่อเนื่องและมีความหลากหลายมากขึ้น

แผนการลงทุนโรงงานผลิตและประกอบรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

แบรนด์	ที่ตั้ง	กำลังการผลิต (คัน/ปี)
เริ่มเดินสายการผลิตแล้ว		
 บริษัทร่วมทุน SAIC Motor - CP	นิคมอุตสาหกรรมดับบิวเอช เอเอสเทิร์นซีบอร์ด 2 จ. ชลบุรี	100,000
 GWM	จ. ระยอง	80,000
อยู่ระหว่างก่อสร้างและคาดว่าจะเริ่มเดินสายการผลิตได้ในปี 2024 - 2025		
 BYD	นิคม WHA จ. ระยอง	150,000
 บริษัทร่วมทุน FOXCONN - ปตท.	นิคมโรจนะ จ.ชลบุรี	50,000
 NETA Auto	เขตคันทนา ยาว กทม.	20,000
 EV Primus	จ. ฉะเชิงเทรา	4,000
ประกาศแผนลงทุนตั้งโรงงานผลิตในไทย		
 Changan Automobile	-	100,000
 GAC Aion	พื้นที่ EEC	100,000
 BMW Group	จ. ระยอง	-

จำนวนธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม EV และได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI

หน่วย : โครงการ



(% ต่อโครงการในอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด)

ประเด็นที่ต้องติดตาม

- อานิสงส์จากการลงทุนของผู้ผลิตยานยนต์ EVs รายใหม่ ๆ ที่มีต่อเศรษฐกิจไทย ทั้งในด้านการจ้างงานและมูลค่าเพิ่มจากการพึ่งพาวัตถุดิบในประเทศ
- ความสามารถในการปรับตัวของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อรับมือกับกระแสยานยนต์ EVs ทั้งการเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานและการขยายตลาดของผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์

ประเด็นสำคัญและ ความท้าทายในระยะต่อไป

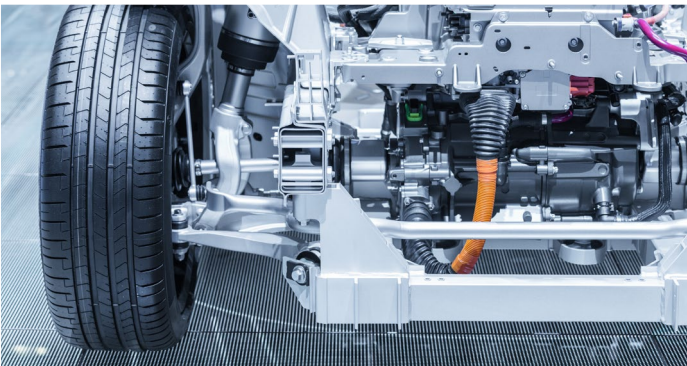


ประเด็นสำคัญและความท้าทายของอุตสาหกรรมยานยนต์



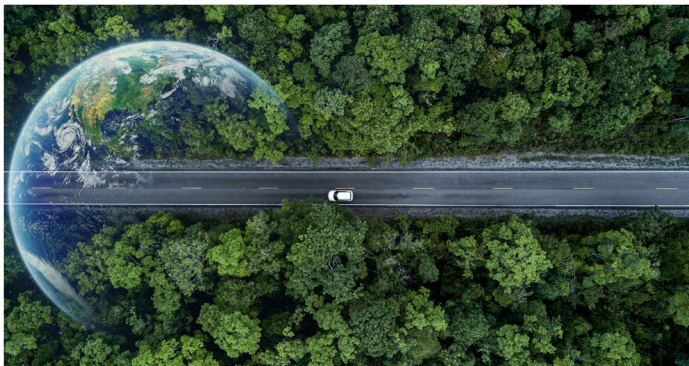
ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ มีแนวโน้มชะลอตัวในปี 2023

ในปี 2023 ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์คาดว่าจะชะลอตัว เพราะ 1) แรงกดดันจากวัฏจักรดอกเบี้ยขาขึ้น ที่ทำให้ภาระต้นทุนทางการเงินของทั้งผู้บริโภคและภาคธุรกิจปรับสูงขึ้น รวมถึง 2) มาตรฐานการให้สินเชื่อที่ยังคงเข้มงวด จากความกังวลของธนาคารพาณิชย์ต่อความสามารถในการชำระหนี้ของผู้บริโภค เนื่องจากคุณภาพสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในภาพรวมยังคงปรับแย่ลง อย่างไรก็ตาม ความท้าทายนี้คาดว่าจะมีผลในระยะสั้นและทยอยปรับดีขึ้นในปี 2024 ตามทิศทางของกำลังซื้อที่ทยอยปรับดีขึ้น หลังแรงกดดันจากเงินเฟ้อลดลง กอปรกับวัฏจักรการขึ้นดอกเบี้ยมีแนวโน้มจะสิ้นสุดลงภายในปี 2023



ความเสี่ยงจากกระแสยานยนต์ไฟฟ้า ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

กระแสยานยนต์ไฟฟ้านอกจากจะนำมาซึ่งโอกาสแล้ว ยังก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผู้เล่นที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่การผลิต อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน และอุปกรณ์ในระบบลั่นดาปที่คาดว่าจะเผชิญแรงกดดันด้านรายได้ เพราะในระยะถัดไปความต้องการมีแนวโน้มปรับลดลง ดังนั้น การปรับตัวหรือโมเดลการเติบโตของธุรกิจให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปจึงมีความสำคัญที่จะช่วยให้ภาคธุรกิจอยู่รอดและสามารถเติบโตได้ในระยะยาว



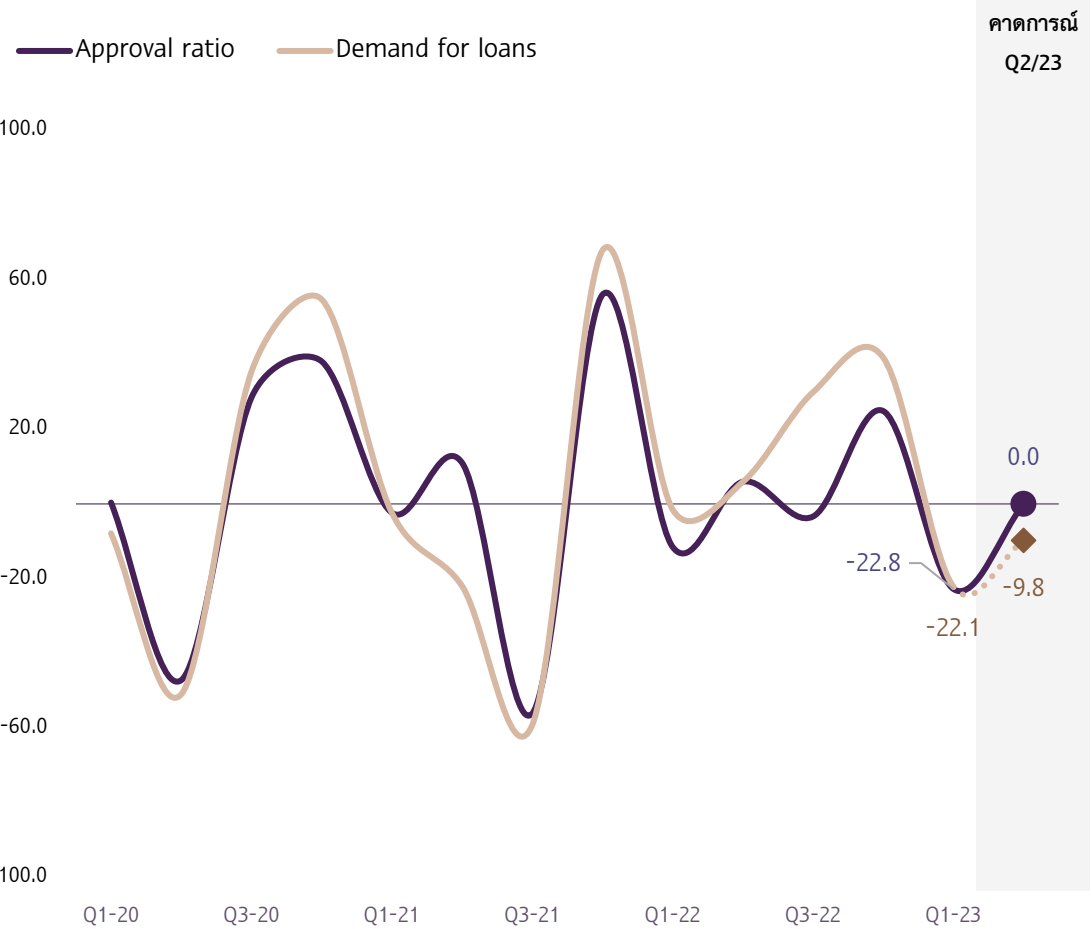
แรงกดดันจากนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม และเทรนด์ ESG

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์จำเป็นต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะเป้าหมายในการมุ่งสู่สังคมไร้คาร์บอนที่ทำให้กระบวนการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนต้องมีการเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ การที่ผู้บริโภคและนักลงทุนตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนมากขึ้น ก็ถือเป็นปัจจัยเร่งให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องหันมาให้ความสำคัญกับการดำเนินงานที่สร้างผลกระทบทางบวกทั้งต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ความต้องการสินเชื่อรถยนต์มีแนวโน้มชะลอตัวจากแรงกดดันของแนวโน้มดอกเบี้ยขาขึ้น ขณะที่มาตรฐานการให้สินเชื่อคาดว่าจะยังคงเข้มงวดต่อเนื่องจากความเสี่ยงในการปิดนิตชำระหนี้ของผู้บริโภค

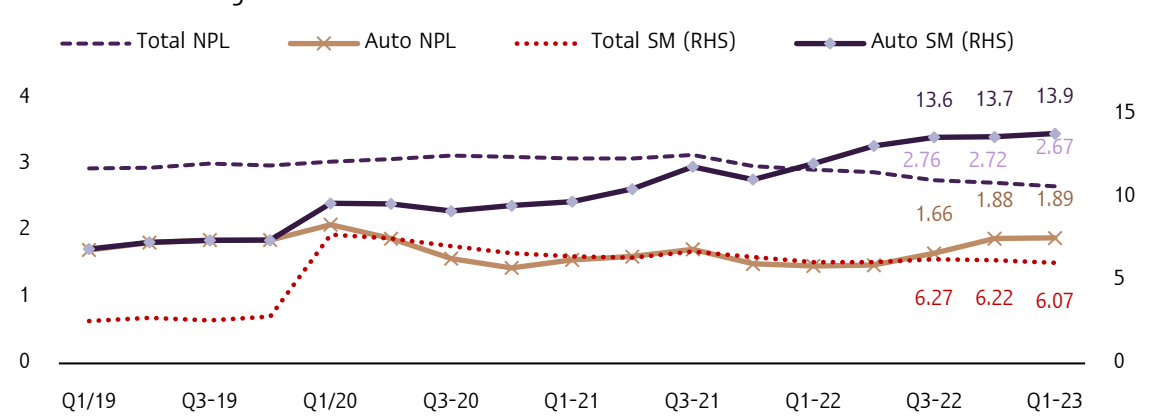
ดัชนีความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

หน่วย : Diffusion Index (DI)



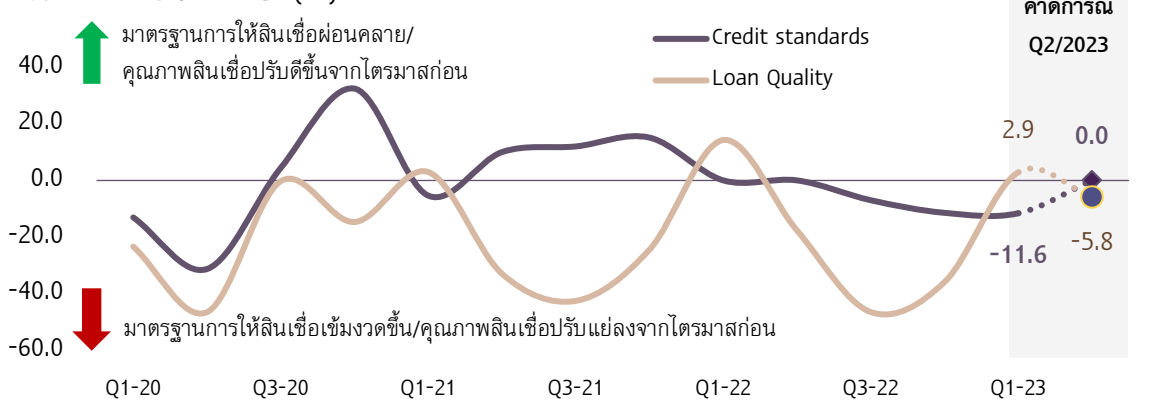
สัดส่วนยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อ NPLs และ SM

หน่วย : % of total gross loans



ดัชนีมาตรฐานการให้สินเชื่อและคุณภาพสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

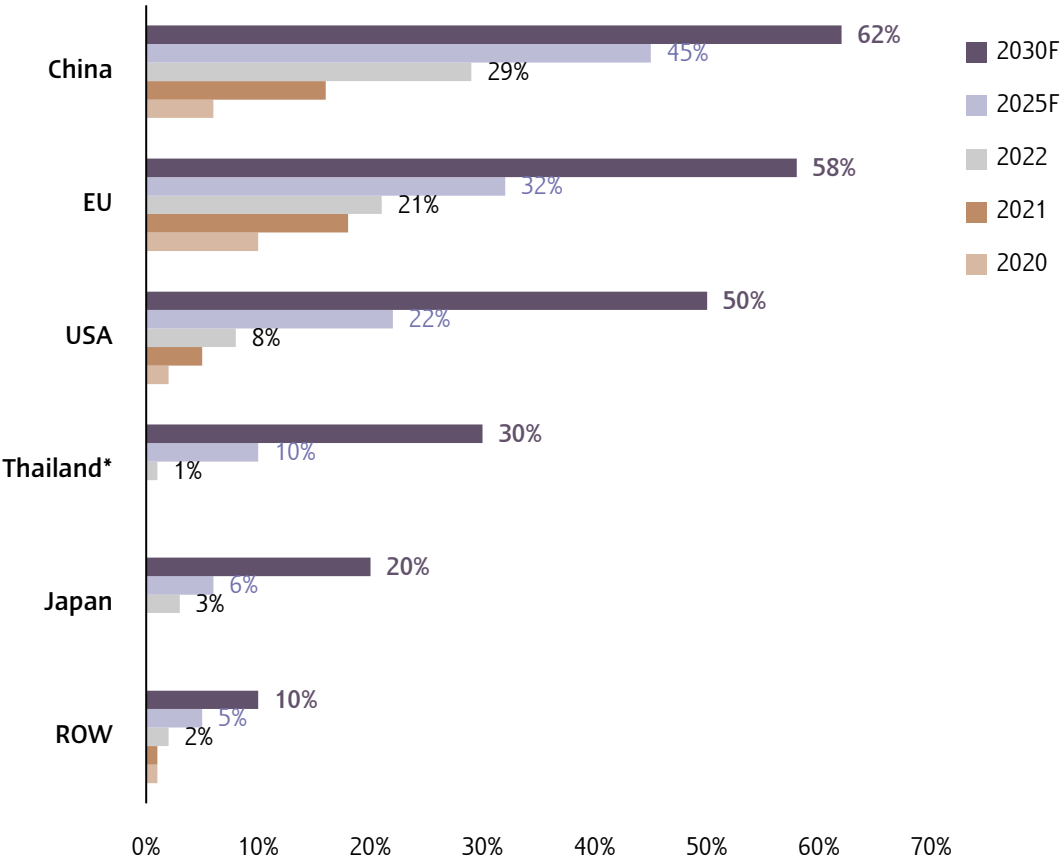
หน่วย : Diffusion Index (DI)



ส่วนแบ่งทางการตลาดของยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อแนวโน้มรายได้ของผู้ผลิตชิ้นส่วน และอุปกรณ์บางกลุ่มให้ปรับลดลง โดยเฉพาะกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับระบบส่งกำลังและเชื้อเพลิง

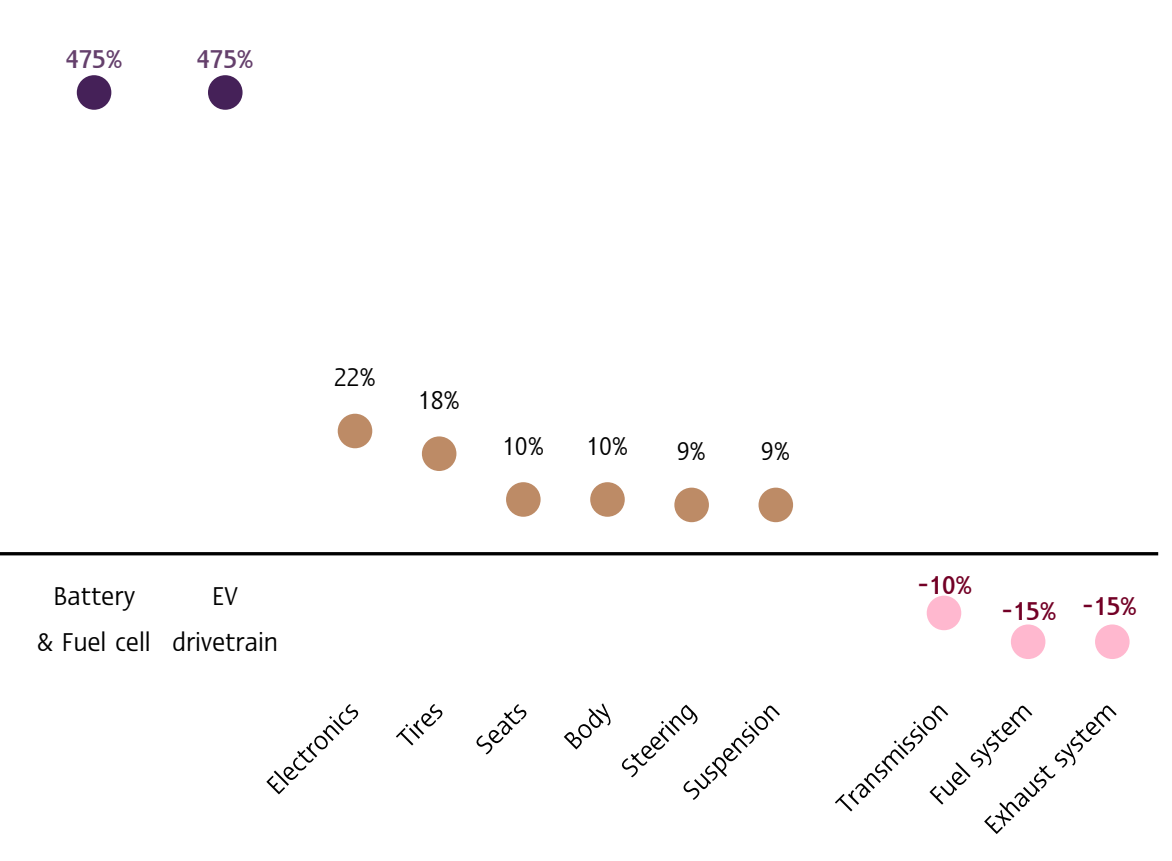
คาดการณ์ส่วนแบ่งทางการตลาดของยานยนต์ไฟฟ้า

หน่วย : % ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมดในแต่ละประเทศ

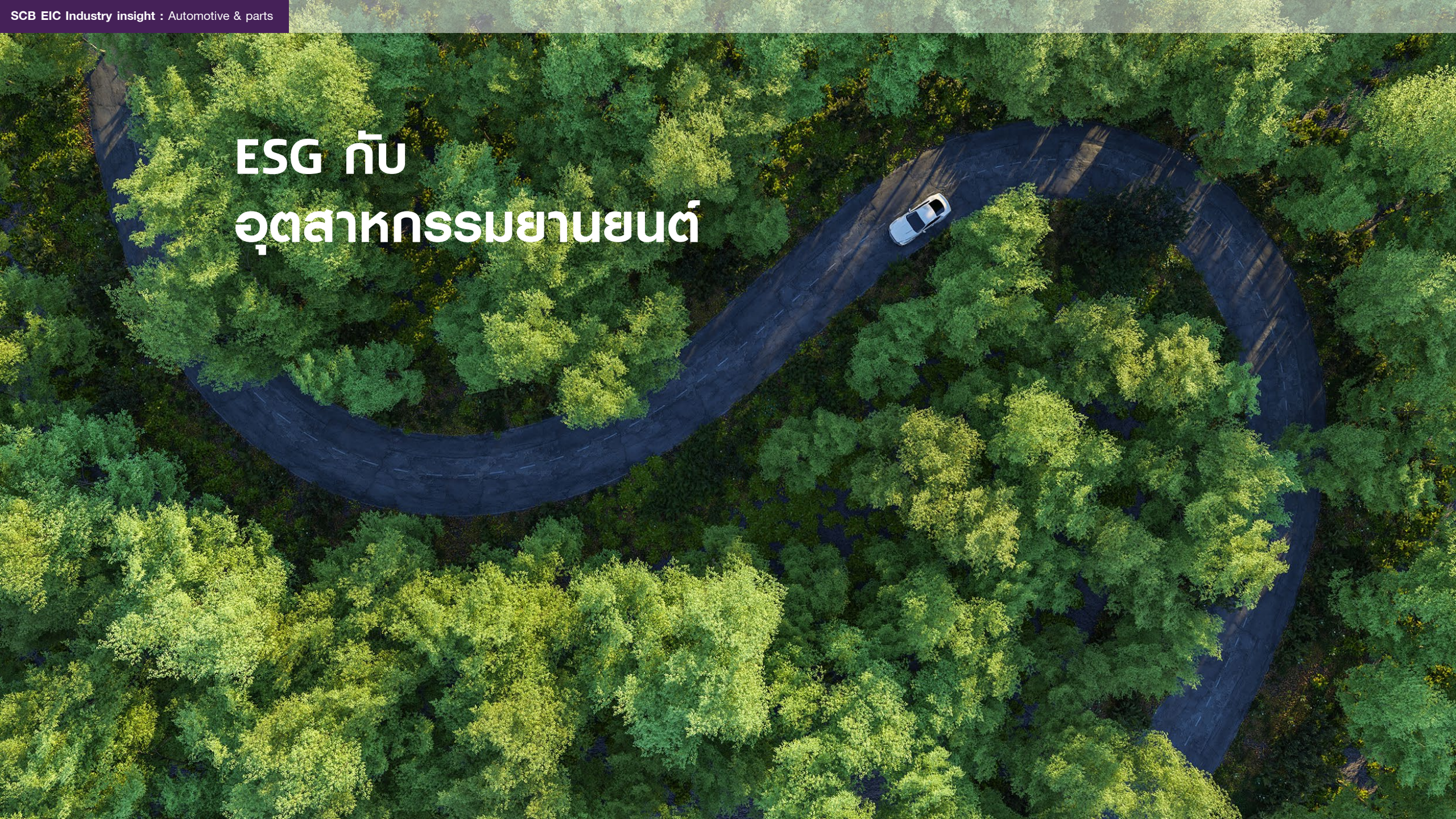


ประมาณการขนาดของตลาด (Market size) ชิ้นส่วนยานยนต์แต่ละประเภท ณ ปี 2025

หน่วย : % อัตราการเติบโตของ Market size เมื่อเทียบกับปี 2020



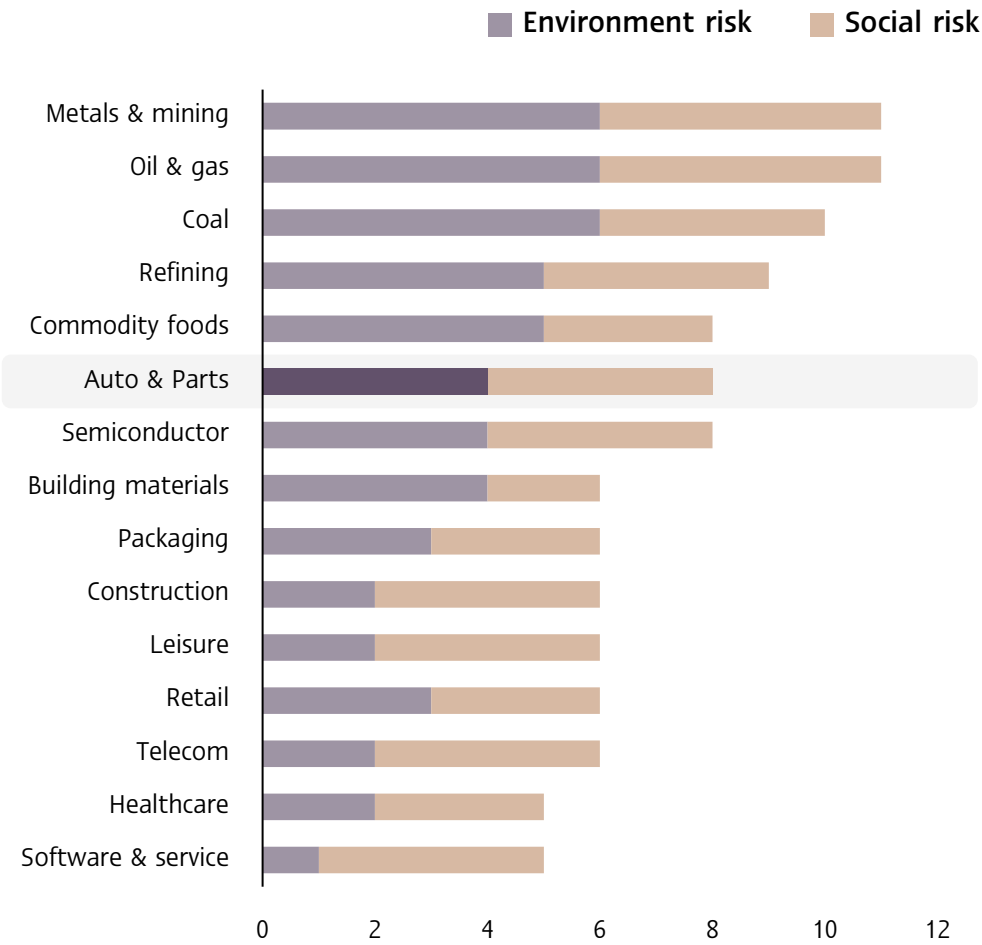
ESG กับ อุตสาหกรรมยานยนต์



อุตสาหกรรมยานยนต์มีความเสี่ยงด้านความยั่งยืนในระดับสูง จากแรงกดดันด้านนโยบายสิ่งแวดล้อม กอปรกับพฤติกรรมของผู้บริโภคและนักลงทุนที่หันมาให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมมากขึ้น

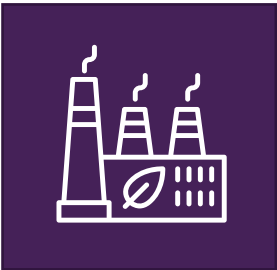
ความเสี่ยงด้านความยั่งยืนในแต่ละอุตสาหกรรมปี 2019 (ESG sector risk atlas)

หน่วย : Risk score



ปัจจัยกระตุ้นความตื่นตัวด้านความยั่งยืนในอุตสาหกรรมยานยนต์

- 01



Climate transition risk

ภาครัฐในหลายประเทศหันมาให้ความสำคัญกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและได้ทยอยออกนโยบายและกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาประเทศไปสู่สังคมไร้คาร์บอน
- 02



Shifting consumer behavior

ผู้บริโภคมีแนวโน้มปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการจับจ่ายโดยหันมาสนับสนุนสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อีกทั้ง บางส่วนยังคำนึงถึงวิสัยทัศน์และความโปร่งใสของภาครัฐกิจเพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าและบริการ
- 03

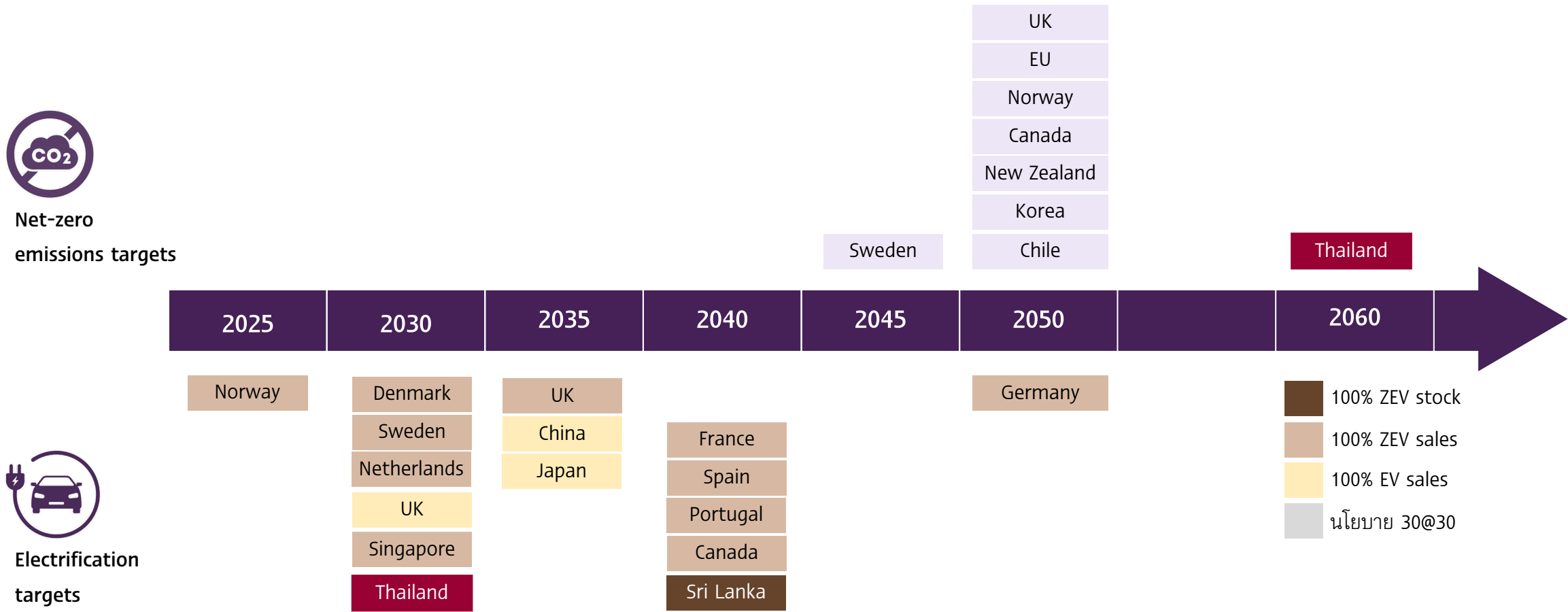


Responsible investing trend

นักลงทุนเริ่มปรับแผนการลงทุนให้ตระหนักถึงความยั่งยืน จึงมีแนวโน้มเลือกลงทุนในธุรกิจที่มุ่งให้เกิดผลกระทบทางบวกผ่านปัจจัย ESG ซึ่งมีส่วนช่วยลดความเสี่ยงของธุรกิจลงได้

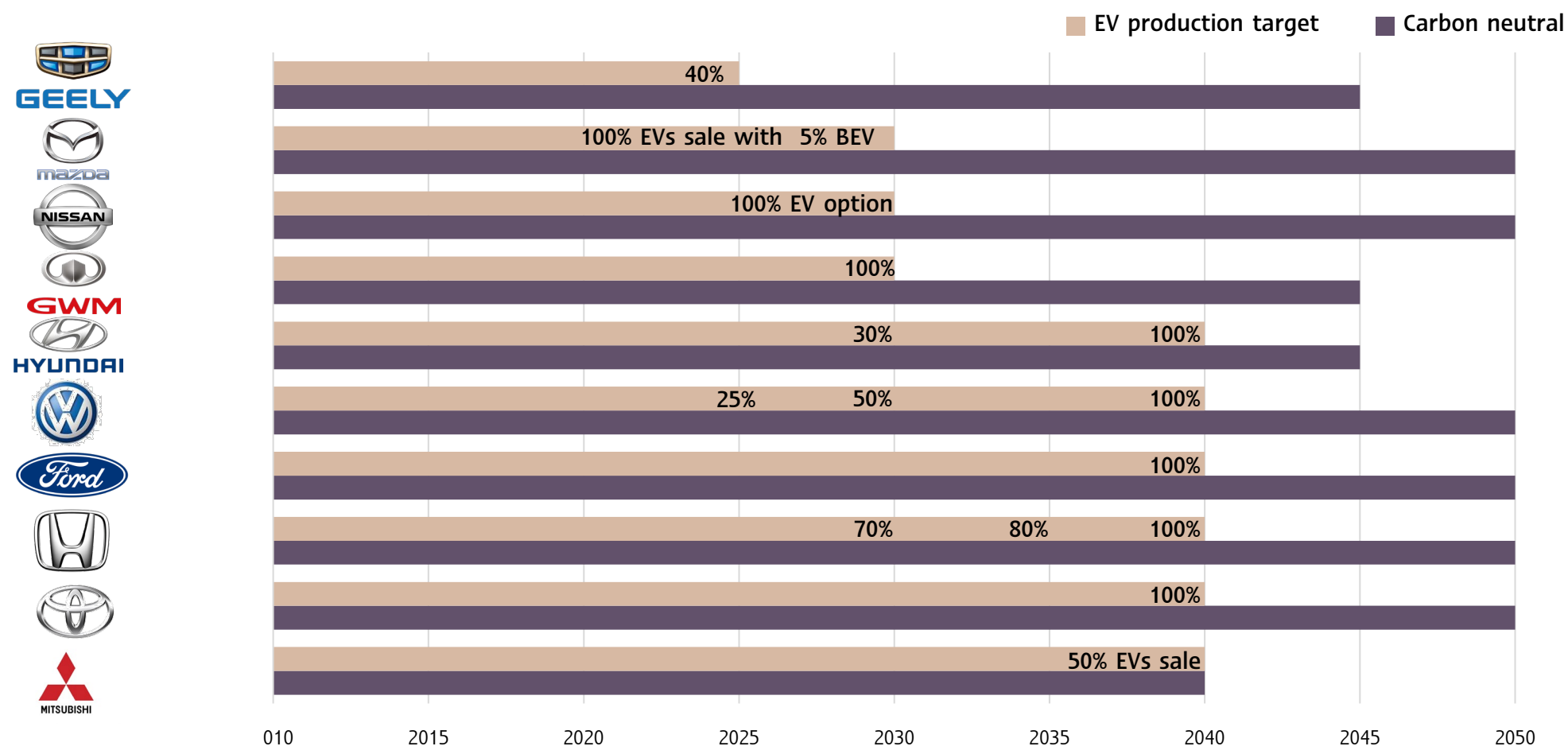
หลายประเทศมีการกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยเน้นการพัฒนาไปสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ ผ่านการผลักดันมาตรการส่งเสริมการผลิตและการใช้งานยานยนต์ที่ปลดปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ZEV)

เป้าหมายนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมในแต่ละประเทศ



ผู้ผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่ขานรับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน อีกทั้ง ได้มีการตั้งเป้าผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้สอดคล้องกับแนวนโยบายและกระแสนิยมของผู้บริโภคที่กำลังมาแรง

ตัวอย่างเป้าหมายนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ค่ายต่าง ๆ (ข้อมูล ปี 2021)

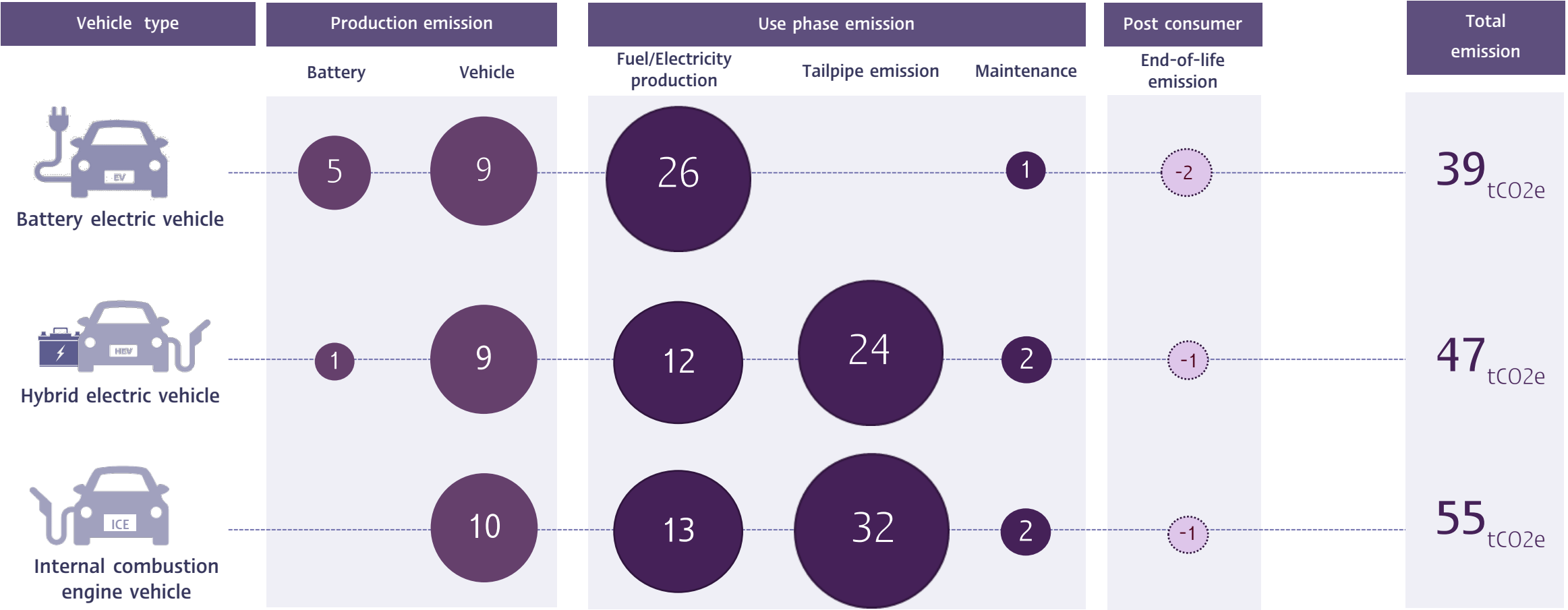


หมายเหตุ : เป้าหมาย EVs sale คือ ยอดขายยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ทั้งการขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเพียงอย่างเดียว หรือทำงานร่วมกับเครื่องยนต์ อาทิ PHEV HEV และ FCEV
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของสถาบันยานยนต์

อย่างไรก็ตาม ระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตและใช้งานยานยนต์ไฟฟ้ายังอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะขั้นตอนการผลิตแบตเตอรี่และกระบวนการผลิตไฟฟ้าสำหรับการชาร์จพลังงาน

Life cycle emissions

หน่วย : ตันของคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tones of carbo dioxide equivalent)



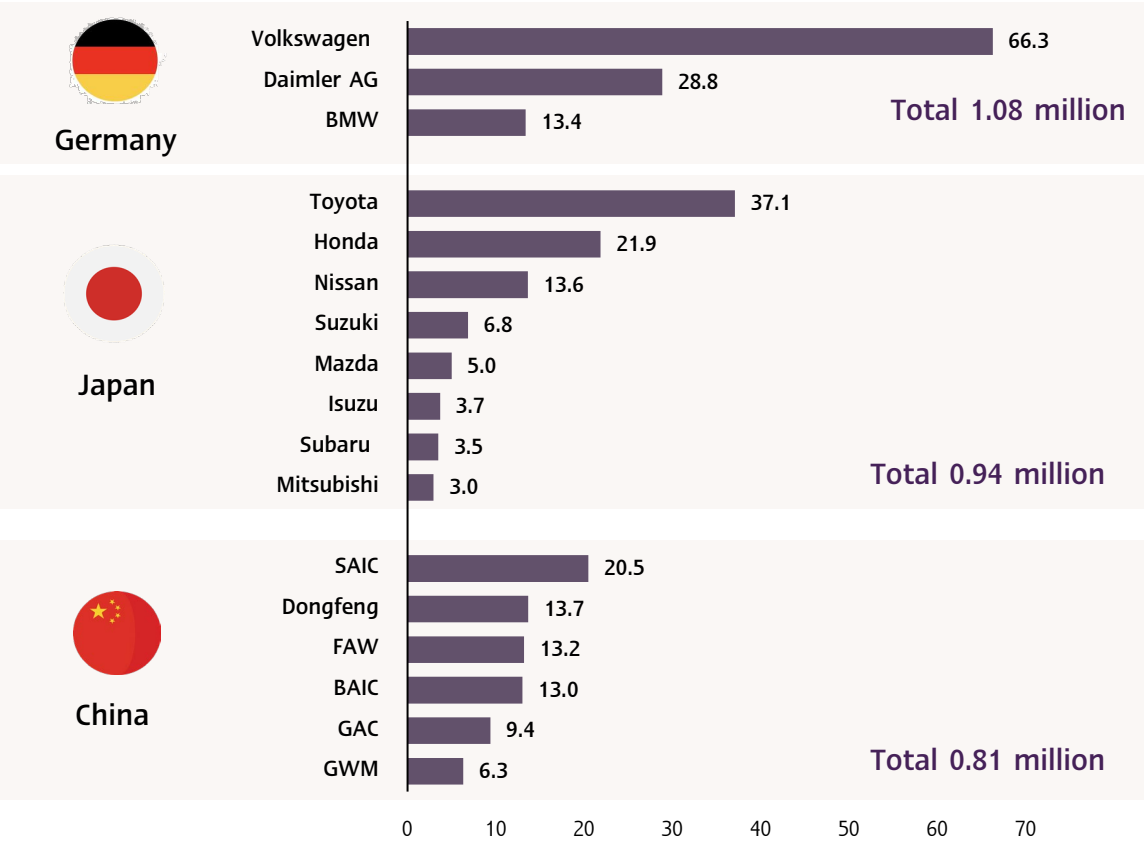
ดังนั้น การบริหารความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทานถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ต้องเร่งพัฒนา ซึ่งต้องดำเนินงานควบคู่ไปกับการยกระดับบุคลากรและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพราะธุรกิจยานยนต์ถือเป็นหนึ่งในแหล่งจ้างงานหลักของโลก

จำนวนการจ้างงานของผู้ผลิตยานยนต์จำแนกตามแบรนด์ ณ ปี 2020

หน่วย : พันคน

อุตสาหกรรมยานยนต์มีการจ้างงานกว่า 13.6 ล้านตำแหน่ง
หรือคิดเป็น 5% ของแรงงานในภาคการผลิตทั่วโลก

Headquarter location



Governance rating of automotive company in Asia-Pacific

		Governance structure	Risk management	Transparency
	BAIC Motor	✓	✓	✓
	Honda Motor	✓	✓	✓
	Hyundai Motor	✓	✓	✓
	Mitsubishi Motors	✓		✓
	Nissan Motor			✓
	Toyota Motor	✓		✓
	Bridgestone Corp.	✓		✓
	Denso Corp.			✓

นัยต่อภาคธุรกิจ

แนวทางการปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจให้สอดคล้องกับความยั่งยืน ESG

อุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะบริษัทขนาดใหญ่ ค่อนข้างมีความตื่นตัวและทยอยปรับตัวเพื่อมุ่งสู่การเติบโตที่คำนึงถึงประเด็นความยั่งยืน และ ESG มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ผู้ประกอบการรายย่อยยังปรับตัวได้ช้าจากข้อจำกัดหลายด้าน และอาจนำมาซึ่งความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทานในภาพรวม



ลดการปล่อย CO₂ เพิ่มการพึ่งพาพลังงานสะอาด ในกระบวนการผลิตยานยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์

- กลุ่มผู้ผลิตยานยนต์ (OEM) ควรหันมาตั้งเป้าลดการปล่อย CO₂ ในทุกกระบวนการผลิตยานยนต์ โดยเฉพาะขั้นตอนการขึ้นรูปตัวถังด้วยเหล็กที่มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงที่สุด อีกทั้ง ยังควรติดตั้งระบบควบคุมและดูแลปริมาณของเสียและมลพิษให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยรอบ
- กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (Auto supplier) โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายย่อย สามารถเริ่มต้นนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านการตั้งเป้าหมายที่เป็นรูปธรรม อาทิ ตั้งเป้าการลดใช้พลังงานไฟฟ้า หรือกำหนดสัดส่วนการใช้พลังงานสะอาดในกระบวนการผลิตให้มากขึ้น



เลือกใช้วัตถุดิบในการผลิตยานยนต์ และชิ้นส่วนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสามารถ Recycle ได้

- ผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนควรให้ความสำคัญกับการเลือกใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อาทิ การนำเส้นใยพืชมาใช้ทดแทนเมล็ดพลาสติกในการผลิตหนังหุ้มส่วนต่าง ๆ ของรถ ซึ่งสามารถ Recycle ได้ และกระบวนการผลิตมีระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับต่ำกว่า
- ทั้งนี้เมื่อดำเนินการควบคู่กับการเพิ่มสัดส่วนการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า จะทำให้เกิดความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรอบด้าน อีกทั้ง ยังถือเป็นปัจจัยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการรายย่อยมีการลงทุนและพัฒนาสินค้าให้ตอบโจทย์และสามารถเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ ที่กำลังให้ความสำคัญกับกระแสนวัตกรรมสิ่งแวดล้อมมากขึ้น



ยกระดับการบริหารและกระจายความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทานและกำหนดให้มีเป้าหมายด้านความยั่งยืนร่วมกัน

- อุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ต้องเร่งพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทานเพื่อลดโอกาสเกิดปัญหา Supply chain disruption อีกในอนาคต โดยสามารถนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยวางแผนและติดตามการจัดซื้อจัดจ้าง รวมถึงเข้าถึงข้อมูลของคู่ค้าเพื่อนำไปกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความยั่งยืนในภาพรวม
- สำหรับกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย อาทิ ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (Tier 1 & 2) ก็สามารถใช้โปรแกรมบริหารจัดการธุรกิจ อาทิ EPR หรือ POS ในการยกระดับการจัดการข้อมูลให้เป็นระบบและตรวจสอบได้ ซึ่งจะส่งผลดีต่อการบริหารจัดการต้นทุนและคลั่งสินค้า รวมถึงเพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับคู่ค้าและสถาบันการเงิน

SCBEIC | 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

Find us at : **@scbeic**

■ CONTACT US

E-mail: **eic@scb.co.th**

SCBAEIC