

Automotive

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้ผ่านพ้นจุดต่ำสุดแล้ว และในปี 2026 - 2029 คาดว่าจะเติบโตได้อย่างค่อยเป็นค่อยไป แต่การฟื้นตัวยังไม่ทั่วถึง และมีความท้าทายอีกมากรออยู่ ดังนั้น ภาคธุรกิจจึงจำเป็นต้องเร่งปรับตัว สร้างแรงขับเคลื่อนการเติบโตใหม่ ๆ โดยเฉพาะในกลุ่ม xEV ควบคู่ไปกับการต่อยอดจุดแข็งเดิมในตลาดรถกระบะ ซีนส์ส่วน และอะไหล่ยนต์ เพื่อรักษาความแข็งแกร่งท่ามกลางความท้าทายรอบด้าน

Nov 2025

Contents



Executive summary

หน้า 03



เครื่องยนต์ใด? ที่จะพยุ
อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยให้กลับมาฟื้นตัว

หน้า 06

ทิศทางตลาดรถไฟฟ้าไทย
จะ何去何ต่อ?

หน้า 15

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
ควรปรับตัวอย่างไร ?
เมื่อโอกาส มาพร้อมอุปสรรค

หน้า 19



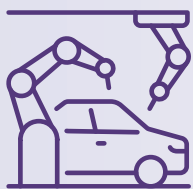
Special issue :
ทิศทางอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
ท่ามกลางมาตรการกีดกันทางการค้า
ของสหรัฐฯ

หน้า 26

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.

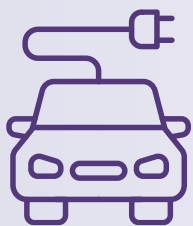
Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct.

Executive summary

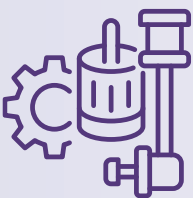


อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้ผ่านพ้นจุดต่ำสุดไปแล้วในปี 2025 และในปี 2026 - 2029 จะเริ่มกลับมาขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป

ยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2025 คาดว่าจะอยู่ที่ 5.71 แสนคัน ลดลงประมาณ -0.3% จากปีก่อนหน้า ขณะที่ในปี 2026 ยอดขายจะกลับมาขยายตัวเล็กน้อยราว 1.4%YoY หรืออยู่ที่ประมาณ 5.8 แสนคัน ซึ่งการฟื้นตัวนี้จะไม่ทั่วถึงนัก โดยกลุ่ม SUV และ xEV มีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีกว่ากลุ่มรถกระบะและรถสันดาป สำหรับช่วงปี 2027 - 2029 คาดว่า ตลาดรถยนต์ไทยจะเติบโตได้ราวปีละ +2.6% ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในอดีตที่ขยายตัวได้ถึงปีละ +9% ระหว่างปี 2016 - 2019 เนื่องจากเผชิญแรงกดดันทางเศรษฐกิจและปัจจัยเชิงโครงสร้าง อาทิ การตรึงความเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ กำลังซื้อเปราะบางเพราะหนี้ครัวเรือนยังอยู่ในระดับสูง อีกทั้ง อายุการใช้งานของรถยนต์ยาวนานขึ้นและการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุที่มีส่วนซ้ำเติมให้วัฏจักรยอดขายรถยนต์ฟื้นตัวได้ช้า



รถยนต์พลังงานไฟฟ้า (xEV) กำลังก้าวขึ้นมาเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยคาดว่าจะส่วนแบ่งตลาดจะเพิ่มขึ้นเกินกว่า 50% ของยอดขายยานยนต์ทั้งหมดภายในปี 2026 โดยกลุ่มรถไฮบริด (HEV และ PHEV) มีแนวโน้มเติบโตประมาณ +11%YoY ในปี 2026 และขยายตัวเฉลี่ย +7% ระหว่างปี 2027 - 2029 ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV) คาดว่ายอดขายจะสูงถึง 1.3 แสนคัน หรือเติบโตได้ +17YoY ในปี 2026 และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ย +8% ต่อปี ในระยะปานกลาง โดยได้รับแรงสนับสนุนจาก 2 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่ 1) ความพร้อมของ EV Ecosystem ของไทย ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จ บริการหลังการขายและเครือข่าย Local supply chain และ 2) การขยายฐานการผลิตยานยนต์ xEV จากค่ายผู้ผลิตรายสำคัญทั้งจีน ญี่ปุ่น และยุโรป อย่างไรก็ตาม การเติบโตของตลาด BEV ยังเผชิญข้อจำกัดที่อาจชะลอการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภคอยู่บ้าง เพราะความกังวลเรื่องราคารถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นรวดเร็วจากผลพวงของสงครามราคา อีกทั้ง ค่าเบี้ยประกันภัยก็อยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับรถยนต์สันดาปและไฮบริด



อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และยางล้อของไทยมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องในระยะต่อไป อย่างไรก็ตาม รายได้ของผู้ผลิตชิ้นส่วนสำหรับยานยนต์ใหม่ (OEM) มีแนวโน้มฟื้นตัวได้ช้ากว่ากลุ่มอะไหล่ทดแทน (REM) เนื่องจากปริมาณการผลิตรถยนต์ใหม่ที่ฟื้นตัวได้ค่อนข้างช้า อีกทั้ง ภาคการส่งออกยังเผชิญแรงกดดันจากการชะลอตัวของคำสั่งซื้อในห่วงโซ่อุปทานยานยนต์โลก ในระยะถัดไป อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และยางล้อมีแนวโน้มเผชิญความเสี่ยงสำคัญ 2 ประการ คือ 1) ความสามารถในการแข่งขันในตลาดสหรัฐฯ อาจถูกท้าทายจากคู่แข่งในกลุ่ม USMCA ยุโรป และญี่ปุ่น ซึ่งมีข้อได้เปรียบจากอัตราภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ต่ำกว่าไทย และ 2) ความเสี่ยงจากการถูกเรียกเก็บภาษีสมมูลสิทธิ ซึ่งจะทำให้ผู้ส่งออกจำเป็นต้องเร่งพัฒนาระบบตรวจสอบและรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า และเสริมความเชื่อมั่นในห่วงโซ่อุปทานโลก

Executive summary



ความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย กำลังถูกท้าทายจากมาตรการทางการค้าของสหรัฐฯ ในยุค Trump 2.0

แม้ไทยจะมีความเชี่ยวชาญและความพร้อมในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญของโลก แต่การปรับขึ้นกำแพงภาษีของสหรัฐฯ ก่อให้เกิดความท้าทายเพิ่มขึ้นใน 4 ด้านสำคัญ ดังนี้

1. **ความสามารถทางการแข่งขันในตลาดสหรัฐฯ** การส่งออกชิ้นส่วน อะไหล่ยนต์ และจักรยานยนต์ของไทย มีความเสี่ยงที่จะสูญเสียส่วนแบ่งตลาดในสหรัฐฯ เนื่องจากต้นทุนการค้ำสูงกว่าคู่แข่งรายสำคัญหลายประเทศ ขณะที่อุตสาหกรรมยางล้อ คาดว่าจะรักษาความได้เปรียบด้านการแข่งขันไว้ได้ แต่ในระยะยาว อาจเผชิญการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นกับเม็กซิโก ซึ่งกำลังได้รับความสนใจในฐานะศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของภูมิภาคอเมริกา
2. **การชะลอตัวของอุปสงค์ในห่วงโซ่อุปทานยานยนต์โลก** อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยได้รับผลกระทบทางอ้อมจากผลพวงของมาตรการ Auto tariffs ทำให้คำสั่งซื้อจากประเทศผู้ผลิตชะลอตัว โดยเฉพาะญี่ปุ่น ที่ใช้ชิ้นส่วนยานยนต์จากไทย นำไปประกอบและส่งออกรถยนต์ไปยังสหรัฐฯ
3. **ทิศทางการลงทุนภายในประเทศไทย** การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ คาดว่าจะขยายตัวชะลอลงบ้างในกลุ่มสินค้าที่พึ่งพาตลาดสหรัฐฯ เป็นหลัก เนื่องจากผู้ผลิตบางส่วนอาจหันไปเพิ่มการลงทุนในสหรัฐฯ หรือขยายฐานการผลิตในภูมิภาคอเมริกา เพื่อหลีกเลี่ยงกำแพงภาษีและลดความเสี่ยงจากมาตรการกีดกันทางการค้าในอนาคต
4. **ความเสี่ยงจากภาษีสมมูลและมาตรการ Non-tariff barriers** การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์และยางล้อ เผชิญความเสี่ยงต่อการถูกเก็บภาษีสมมูลที่ควบคู่กับมาตรการ Non-tariff ที่เข้มงวดขึ้น เพราะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยพึ่งพาวัตถุดิบนำเข้าในสัดส่วนสูง อีกทั้ง บทบาทของสินค้าและธุรกิจเงิน ก็เพิ่มขึ้นในไทยอย่างต่อเนื่อง

นโยบายเชิงรุกจากภาครัฐ ภาคการเงิน และภาคธุรกิจ ที่ครอบคลุมทั้งมิติของ “การปกป้อง” “การกำกับดูแล” และ “การส่งเสริมความพร้อมของห่วงโซ่อุปทานภายในประเทศ” ถือเป็นกลไกสำคัญในการรักษาและยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยในระยะยาว โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการผลิต การเพิ่มสัดส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศ การยกระดับมาตรฐานสินค้าและแรงงานให้สอดคล้องกับตลาดโลก รวมถึงการสร้างแรงจูงใจด้านการลงทุนและนวัตกรรม เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของภูมิรัฐศาสตร์และกฎระเบียบทางการค้าระหว่างประเทศ

อุตสาหกรรมยานยนต์มีแนวโน้มกลับมาเติบโตได้ในปี 2026 แม้การฟื้นตัวจะยังไม่ทั่วถึงนัก ขณะที่ในปี 2027-2029 คาดว่าจะฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยยังต้องติดตามความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและปัจจัยเชิงโครงสร้าง

ภาวะภาพรวมธุรกิจ

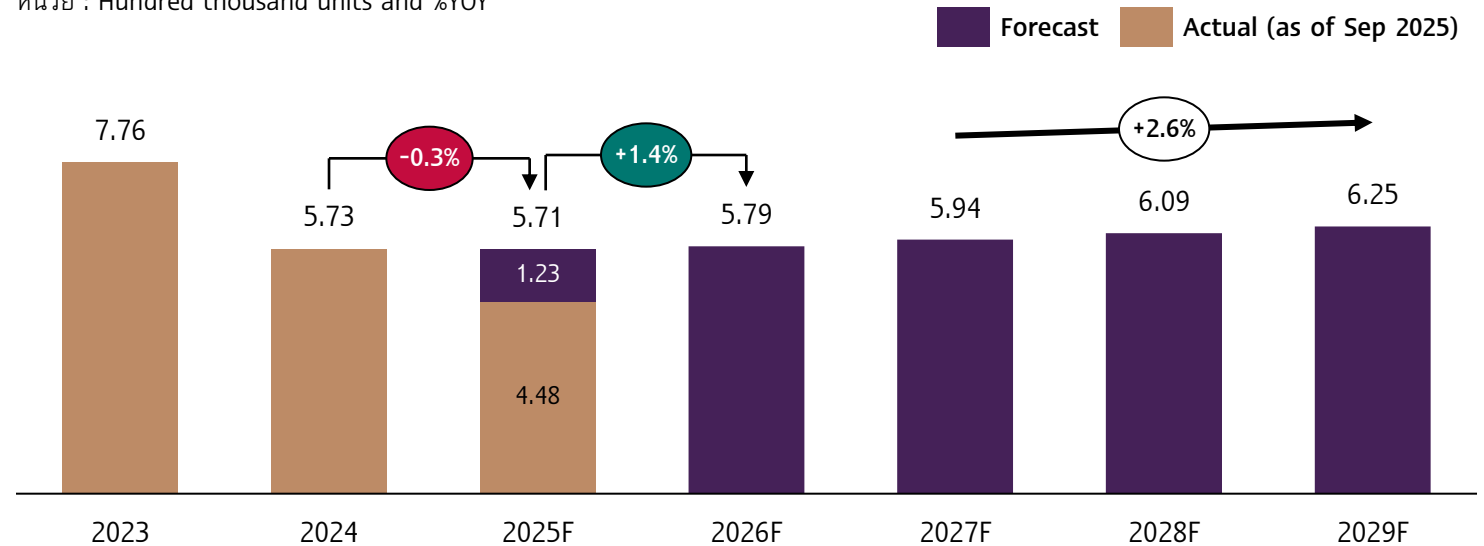
- อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้ผ่านจุดต่ำสุดไปแล้ว และจะกลับมาเติบโตได้ในปี 2026 แต่การฟื้นตัวยังไม่ทั่วถึงนัก สะท้อนจากยอดขายยานยนต์ในประเทศปี 2025 ที่หดตัวชะลอลง และในปี 2026 คาดว่ายอดขายตัวเพียง +1.4% YOY โดยค่ายรถที่มีการนำเสนอรุ่น SUV หรือ xEV จะมียอดขายที่แข็งแกร่งกว่ากลุ่มแบรนด์รอง รวมถึงค่ายผู้ผลิตที่ยังเน้นจำหน่ายรถกระบะและรถคันตาเป็นหลัก
- ในระยะปานกลาง ตลาดรถยนต์ไทยมีแนวโน้มเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปเฉลี่ยราว +2.6% CAGR แต่ยังมีเผชิญแรงกดดันจากปัจจัยเชิงโครงสร้างหลายด้าน ซึ่งอาจทำให้วัฏจักรการฟื้นตัวยอดขายรถยนต์อยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในอดีต (+9% CAGR 2016 - 19) เช่น ภาระหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง อายุการใช้งานของรถยนต์ยาวนานขึ้น รวมถึงการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

ปัจจัยที่ต้องติดตามซึ่งอาจกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในระยะข้างหน้า

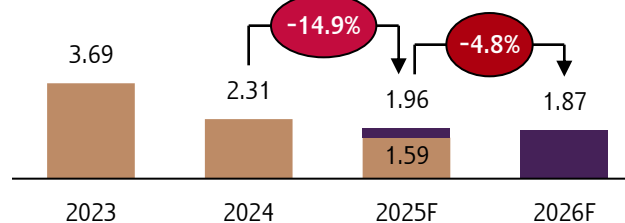
- กำลังซื้อภายในประเทศ เผชิญแรงกดดันจากหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง กอปรกับรายได้เกษตรกรก็มีแนวโน้มหดตัวในปี 2026 คาดว่า จะมีส่วนกดดันให้ตลาดรถกระบะมีแนวโน้มกลับมาฟื้นตัวได้ช้า
- สถาบันการเงินตึงความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ เนื่องจากปัญหานี้เสียยังไม่ปรากฏสัญญาณการคลี่คลายอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในกลุ่มรถกระบะ
- การตีตลาดจากรถนำเข้าและสงครามราคา ทำให้ค่ายผู้ผลิตดั้งเดิมบางส่วนจำเป็นต้องลดกำลังการผลิตลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะแบรนด์ที่ปรับตัวได้ช้า มีโมเดลรถไม่ตอบโจทย์ อีกทั้ง ผลพวงจากสงครามราคาทำให้สภาพคล่องของผู้ผลิตเปราะบางลง
- Auto tariff กระตุ้นต่อความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย โดยเฉพาะความเสี่ยงจากการสูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้คู่แข่งที่ภานำเข้าสหรัฐฯ ต่ำกว่า เช่น ญี่ปุ่น กลุ่ม EU และ USMCA

ประมาณการยอดขายรถยนต์ในประเทศ

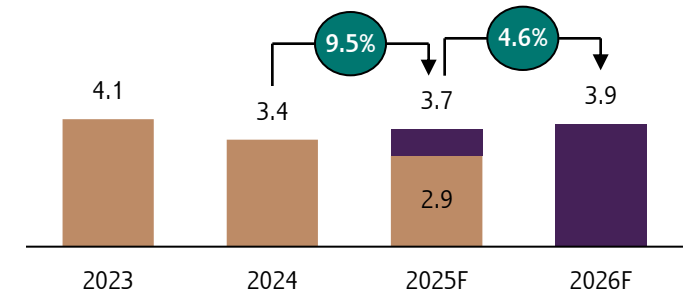
หน่วย : Hundred thousand units and %YOY



ยอดขายรถกระบะและยานยนต์เชิงพาณิชย์



ยอดขายรถยนต์นั่งและ SUV



รถยนต์ใด?

ที่จะพยุ่งอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย
ให้กลับมาฟื้นตัว

- ตลาดรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวได้อย่างไม่ทั่วถึงนัก
โดยตลาดรถ xEV จะก้าวขึ้นมาเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญ
ทั้งในด้านการผลิตและยอดขาย ขณะที่กลุ่มรถกระบะและสัปดาห์ฟื้นตัวได้ช้า
- การส่งออกยานยนต์ไทยเติบโตได้ในภูมิภาคตะวันออกกลางและลาตินอเมริกา
ขณะที่คู่ค้าหลักอย่างอาเซียนและออสเตรเลีย กำลังเผชิญความท้าทายเพิ่มขึ้น
จากทิศทางอุปสงค์ที่ผันผวน การแข่งขันกับค่ายรถไฟฟ้าที่ทวีความรุนแรง
 อีกทั้ง ยังเผชิญกฎเกณฑ์การนำเข้าที่เข้มงวดขึ้น



สถานการณ์ฟื้นตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี 2025 ยังคงเปราะบาง สะท้อนจากปริมาณการผลิตถูกกดดัน ทั้งจากยอดขายในประเทศที่ชะลอตัว รวมถึงตลาดส่งออกก็หดตัวต่อเนื่องตามภาวะอุปสงค์ต่างประเทศที่อ่อนแอ

เครื่องชี้สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

หน่วย : %YOY

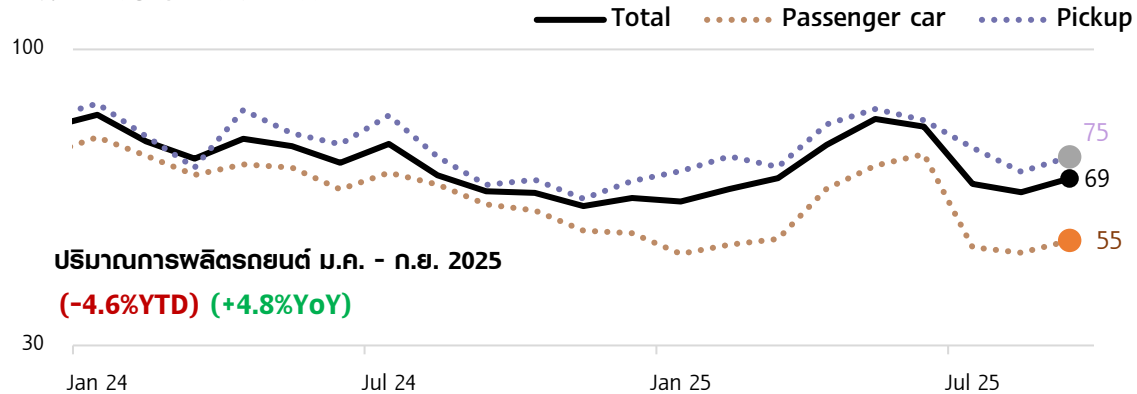
Auto indicators		2024	Q1 25	Q2 25	Q3 25	Jan-25	Feb-25	Mar-25	Apr-25	May-25	Jun-25	Jul-25	Aug-25	Sep-25
Supply side	Auto Production	-20%	-15%	7%	-4%	-25%	-15%	-6%	0%	10%	12%	-11%	-6%	5%
	Capacity Utilization*	55%	49	58	51	48	49	52	55	59	59	53	49	51
	Inventory	-4%	-34%	-15%	-11%	-31%	-35%	-36%	-30%	-11%	-5%	-9%	-10%	-14%
	Employment	-5%	-2%	14%										
	Average emp wage	0%	-1%	1%										
Demand side	Domestic car sale	-26%	-6%	4%	12%	-12%	-7%	-1%	1%	5%	5%	6%	5%	24%
	- Sedan	-23%	-11%	10%	13%	-22%	-5%	-6%	4%	17%	9%	13%	-1%	26%
	- SUV	3%	11%	28%	42%	13%	2%	20%	35%	24%	24%	20%	34%	72%
	- Pickup	-38%	-14%	-22%	-10%	-18%	-15%	-8%	-22%	-24%	-20%	-16%	-10%	-4%
	EV registration	-10%	32%	131%	66%	-7%	44%	60%	52%	195%	145%	75%	72%	51%
	Used car price	-16%	6%	5%	4%	7%	5%	5%	7%	4%	4%	4%	1%	7%
	Export (CBU)	-9%	-17%	-6%	-8%	-28%	-8%	-15%	-6%	-9%	-1%	-13%	-17%	7%

หมายเหตุ : *สัดส่วนการผลิตจริงเมื่อเทียบกับศักยภาพการผลิตสูงสุดของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยการฟื้นตัวของการผลิตถูกประเมินเทียบกับระดับการใช้กำลังการผลิตเฉลี่ยในปี 2019 ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 70% ของศักยภาพการผลิตทั้งหมด
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ FTI, DLT, BOT, MoL และ CEIC

ปริมาณการผลิตรถยนต์มีแนวโน้มชะลอตัวลง เนื่องจากปริมาณสินค้าคงคลังในกลุ่มรถยนต์นั่งอยู่ในระดับสูง กอปรกับการคงกำลังการผลิตกระเปาะให้อยู่ในระดับต่ำเพราะอุปสงค์ที่ยังคงเปราะบาง

Auto production index (as of Aug 2025)

หน่วย : Index SA 2019 = 100

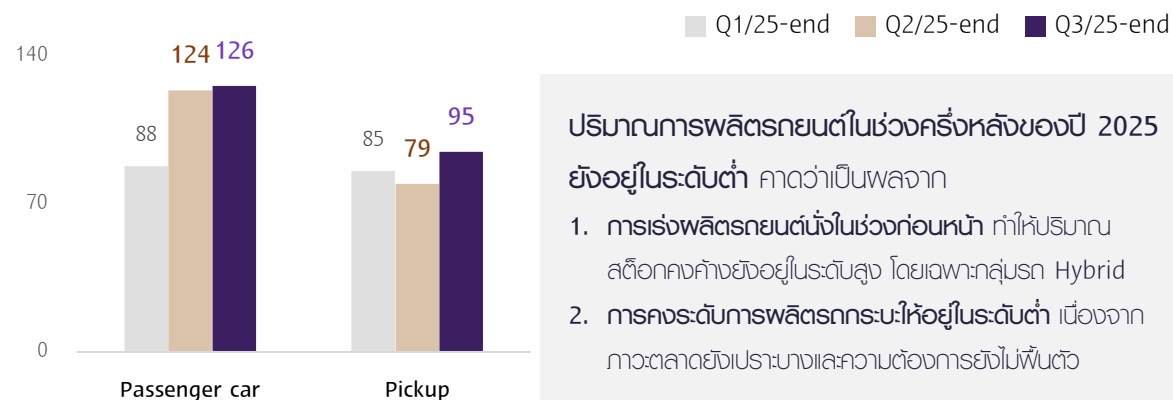


ปริมาณการผลิตรถยนต์ ม.ค. - ก.ย. 2025

(-4.6%YTD) (+4.8%YoY)

ดัชนีสินค้าคงคลัง เมื่อเทียบกับ ม.ค. 2025

หน่วย : Index Jan 2025 = 100



ปริมาณการผลิตรถยนต์ในช่วงครึ่งหลังของปี 2025

ยังอยู่ในระดับต่ำ คาดว่าเป็นผลจาก

1. การเร่งผลิตรถยนต์ในช่วงก่อนหน้า ทำให้ปริมาณสต็อกคงค้างยังอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะกลุ่มรถ Hybrid
2. การคงระดับการผลิตกระเปาะให้อยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากภาวะตลาดยังเปราะบางและความต้องการยังไม่ฟื้นตัว

อัตราการเติบโตของปริมาณการผลิตรถยนต์ จำแนกตามประเภทเครื่องยนต์

หน่วย : %YTD

	H1/25	Jan - Sep 25
ICE	-33%	-33%
Hybrid	15%	19%
BEV	381%	462%

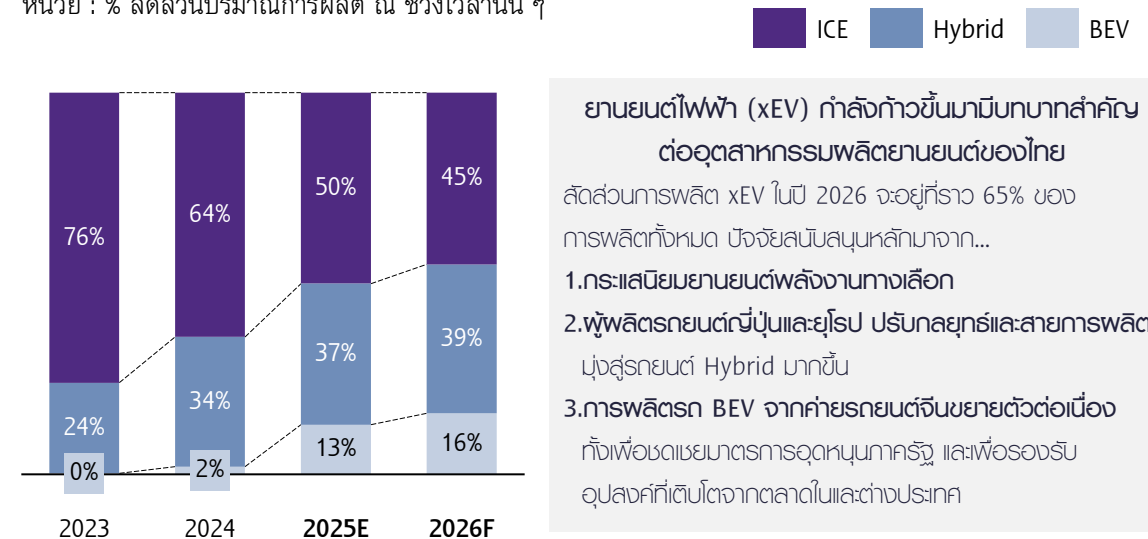
การผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้า (xEV)

มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง

สอดคล้องกับการเริ่มเดินสายการผลิตรถยนต์ BEV ในประเทศไทย โดยค่ายรถจากจีน และกระแสนิยมรถยนต์ xEV ก็เพิ่มขึ้นสวนทางกับความต้องการรถยนต์สันดาปที่ชะลอตัว ส่งผลให้สัดส่วนการผลิตรถยนต์ xEV เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ราวครึ่งหนึ่งของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2025

สัดส่วนปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

หน่วย : % สัดส่วนปริมาณการผลิต ณ ช่วงเวลานั้น ๆ



ยานยนต์ไฟฟ้า (xEV) กำลังก้าวขึ้นมาเป็นบทบาทสำคัญ

ต่ออุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ของไทย

สัดส่วนการผลิต xEV ในปี 2026 จะอยู่ที่ราว 65% ของการผลิตทั้งหมด ปัจจุบันสนับสนุนหลักมาจาก...

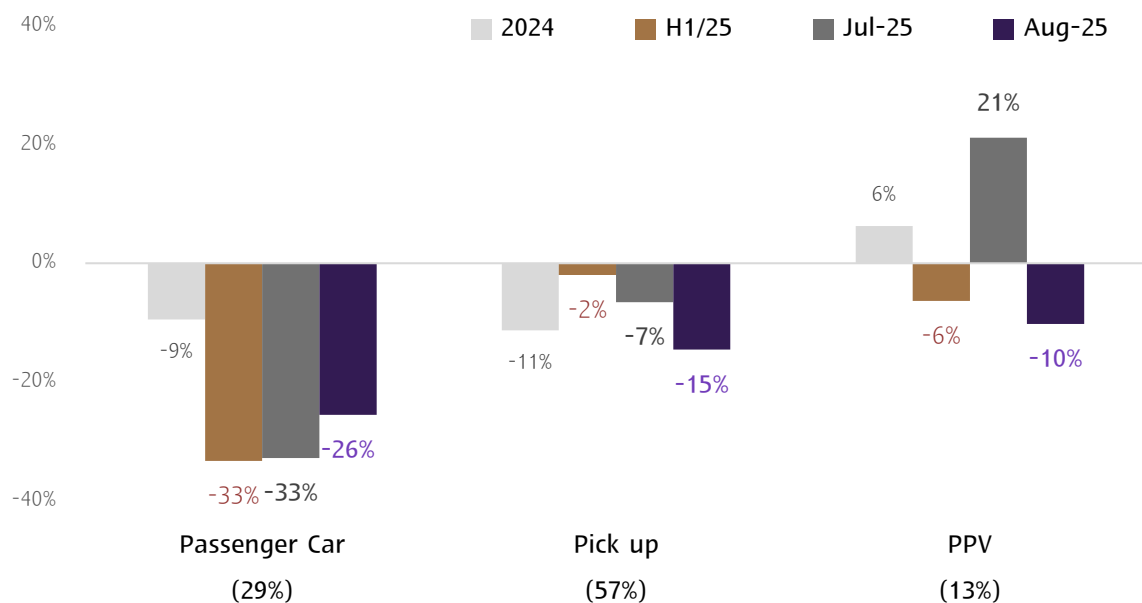
1. กระแสนิยมยานยนต์พลังงานทางเลือก
2. ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นและยุโรป ปรับกลยุทธ์และสายการผลิตมุ่งสู่รถยนต์ Hybrid มากขึ้น
3. การผลิตรถ BEV จากค่ายรถยนต์จีนขยายตัวต่อเนื่อง ทั้งเพื่อเตรียมมาตรการอุดหนุนภาครัฐ และเพื่อรองรับอุปสงค์ที่เติบโตจากตลาดในและต่างประเทศ

ตลาดส่งออกยานยนต์ของไทยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2025 มีแนวโน้มหดตัว ตามอุปสงค์จากประเทศคู่ค้าในเอเชียและออสเตรเลียที่ชะลอลง ขณะเดียวกัน ตลาดสหรัฐฯ ก็ซบเซาหลังการประกาศมาตรการ Auto tariffs

Auto Export CBU	%YTD (Jan – Sep 25)	%MoM_sa 3MM	
		Aug 2025	Sep 2025
Quantity	-10.4%	-1.4%	-2.0%
Value	-13.2%	-5.0%	-2.6%

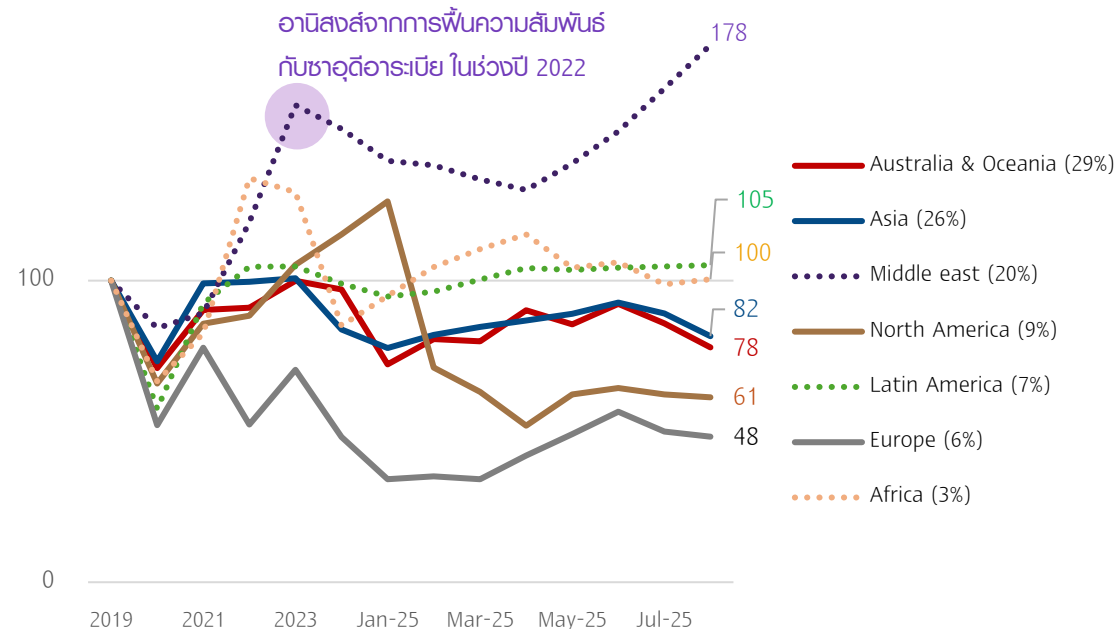
อัตราการเติบโตของปริมาณการส่งออกรถยนต์ จำแนกตามประเภทยานยนต์

หน่วย : %YoY และ (%) สัดส่วนปริมาณการส่งออกของยานยนต์แต่ละประเภท



ดัชนีการส่งออกยานยนต์ (CBU) จำแนกตามภูมิภาคคู่ค้า

หน่วย : Index sa 2019 = 100 and (%) Share of total export CBU



การส่งออกยานยนต์ของไทยมีแนวโน้มหดตัวในทุกประเภทยานยนต์ เนื่องจากคำสั่งซื้อจากประเทศคู่ค้าหลักในเอเชียและออสเตรเลียปรับลดลง ขณะที่ตลาดอเมริกาเหนือชะลอตัวลงอย่างชัดเจน หลังสหรัฐฯ ประกาศนโยบาย Auto tariff* อย่างไรก็ดี การส่งออกไปยังตลาดตะวันออกกลางยังคงขยายตัวอย่างแข็งแกร่ง ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการฟื้นฟูความสัมพันธ์ทางการทูตกับซาอุดีอาระเบียตั้งแต่ปี 2022

3 ปัจจัยเสี่ยงกดดันการส่งออกยานยนต์ไทย

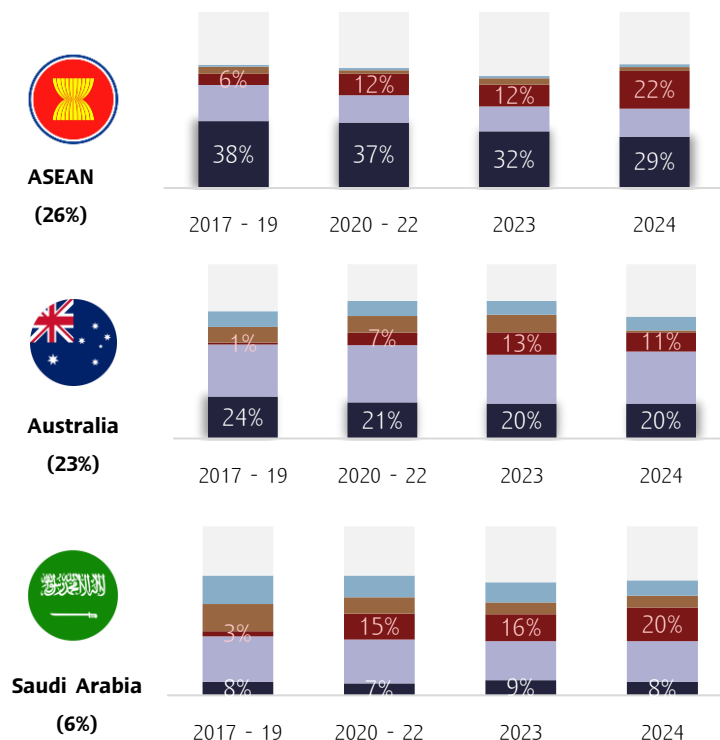
1. การรุกตลาดของค่ายรถยนต์จีนในหลายประเทศคู่ค้าหลัก

โครงสร้างการนำเข้ารถยนต์ของคู่ค้าสำคัญของไทย

หน่วย : % มูลค่าการนำเข้ายานยนต์ในแต่ละประเทศ และ

(%) สัดส่วนมูลค่าการส่งออกยานยนต์ของไทย เฉลี่ยปี 2021 – 2024)

■ Thailand ■ Japan ■ China ■ Korea ■ USA ■ Row



2. ออโตเรียลปรับมาตรฐานการนำเข้ารถยนต์



New Vehicle Efficiency Standard Act 2024

บังคับใช้ ม.ค. 2025

- กำหนดเกณฑ์การปล่อย CO₂ สำหรับรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศที่ 140g/km โดยรถที่ปล่อย CO₂ สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดจะต้องแบกรับต้นทุนเพิ่มขึ้นจากการซื้อคาร์บอนเครดิต

ผลกระทบต่อผู้ส่งออกไทย

- ความสามารถทางการแข่งขันด้อยลง เพราะต้นทุนการนำเข้ารถจากไทยปรับสูงขึ้น โดยเฉพาะรถกระบะ ซึ่งเป็นตลาดหลัก และยังมีการปล่อย CO₂ เกินมาตรฐานที่ 220 – 250g/km
- ความต้องการของผู้บริโภคมุ่งไปสู่กลุ่มรถ xEV ทำให้ผู้ผลิตต้องเร่งพัฒนาโมเดลยานยนต์ใหม่ ๆ ให้ตอบโจทย์ความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไป



Automatic emergency braking (AEB)

Requirement บังคับใช้ มี.ค. 2025

- กำหนดให้รถยนต์ใหม่ทุกคันต้องติดตั้งระบบเบรกอัตโนมัติฉุกเฉิน

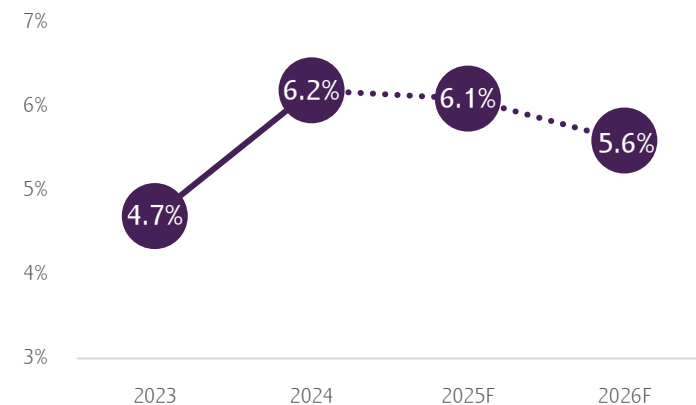
ผลกระทบต่อผู้ส่งออกไทย

- ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นเล็กน้อยที่ 1-3 หมื่นบาท/คัน จากการติดตั้งระบบเบรกตามมาตรฐานใหม่
- ความต้องการชิ้นส่วน Advanced Driver-Assistance Systems (ADAS) เพิ่มขึ้น เพราะเป็นชิ้นส่วนที่จำเป็นในระบบเบรกอัตโนมัติฉุกเฉิน

3. ความผันผวนทางเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าอาเซียน

ประมาณการอัตราการเติบโตเศรษฐกิจ CLMV

หน่วย : %YoY

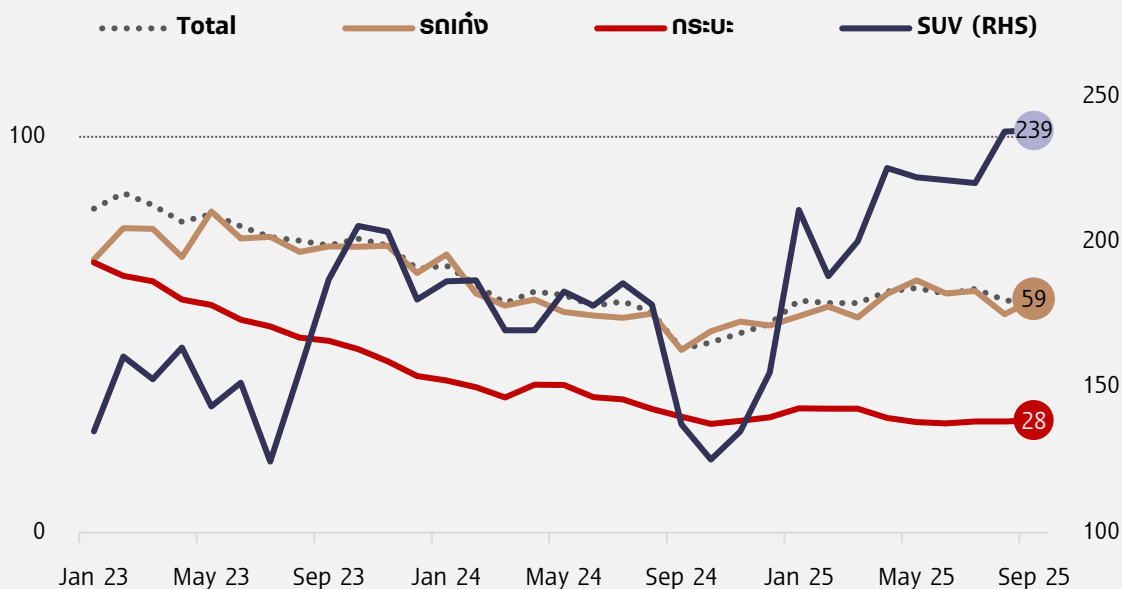


- เศรษฐกิจ CLMV มีแนวโน้มขยายตัวชะลอลงในปี 2026 มาอยู่ที่ 5.6% สอดคล้องกับแนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจและการค้าโลก
- อุปสงค์ในตลาด CLMV คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากอัตราภาษีนำเข้าที่สูงขึ้นภายใต้นโยบาย Trump 2.0 โดยเฉพาะเวียดนามและกัมพูชา นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนทั้งด้านการค้าโลก การแข่งขันจากสินค้าราคาถูกของจีน รวมถึงปัจจัยท้าทายเฉพาะของแต่ละประเทศจะฉุดรั้งการเติบโตเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน

ยอดขายรถยนต์ในประเทศช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2025 ยังไม่แสดงสัญญาณฟื้นตัวที่ชัดเจน เพราะเพซียแรงกดดันจากตลาดรถกระบะที่ซบเซาต่อเนื่อง สวนทางกับยอดขายกลุ่ม SUV ที่ยังเติบโตได้อย่างแข็งแกร่ง

Domestic car sale index

หน่วย : Index SA Average 2019 = 100



ยอดขายรถยนต์ในประเทศระหว่าง ม.ค. - ก.ย. 2025 ยังไม่แสดงสัญญาณฟื้นตัวที่ชัดเจน โดยมีเพียงตลาดรถ SUV ที่ยังคงเติบโตได้อย่างแข็งแกร่ง ขณะที่กลุ่มรถยนต์นั่งเริ่มทยอยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป สวนทางกับตลาดรถกระบะที่ยังคงซบเซาต่อเนื่อง จนส่วนแบ่งตลาดเหลือเพียงราว 1 ใน 4 ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมด (เทียบกับช่วงปี 2014-2019 ที่รถกระบะเคยมีสัดส่วนสูงถึง 50%)

ยอดขายรถยนต์ ในประเทศ

(Jan - Sep 2025)

4.5 แสนคัน

(2.5%YTD)(+24%YoY)



รถกระบะ: 1.59 แสนคัน
และยานยนต์เชิงพาณิชย์
(-10%YTD)(+2%YoY)



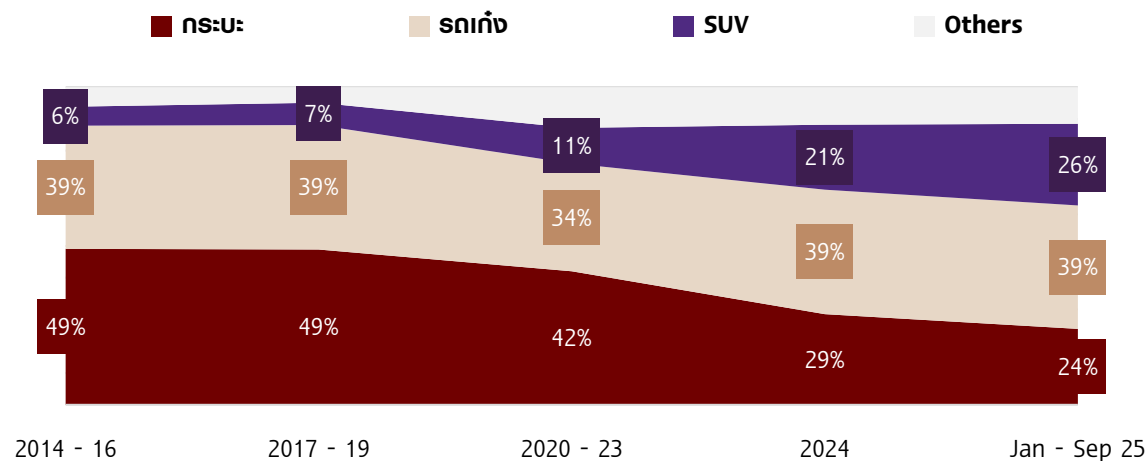
รถเก๋ง 1.74 แสนคัน
(+2.5%YTD)(+26%YoY)



รถ SUV 1.15 หมื่นคัน
(+25%YTD)(+72%YoY)

ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ไทย

หน่วย : % of domestic car sale



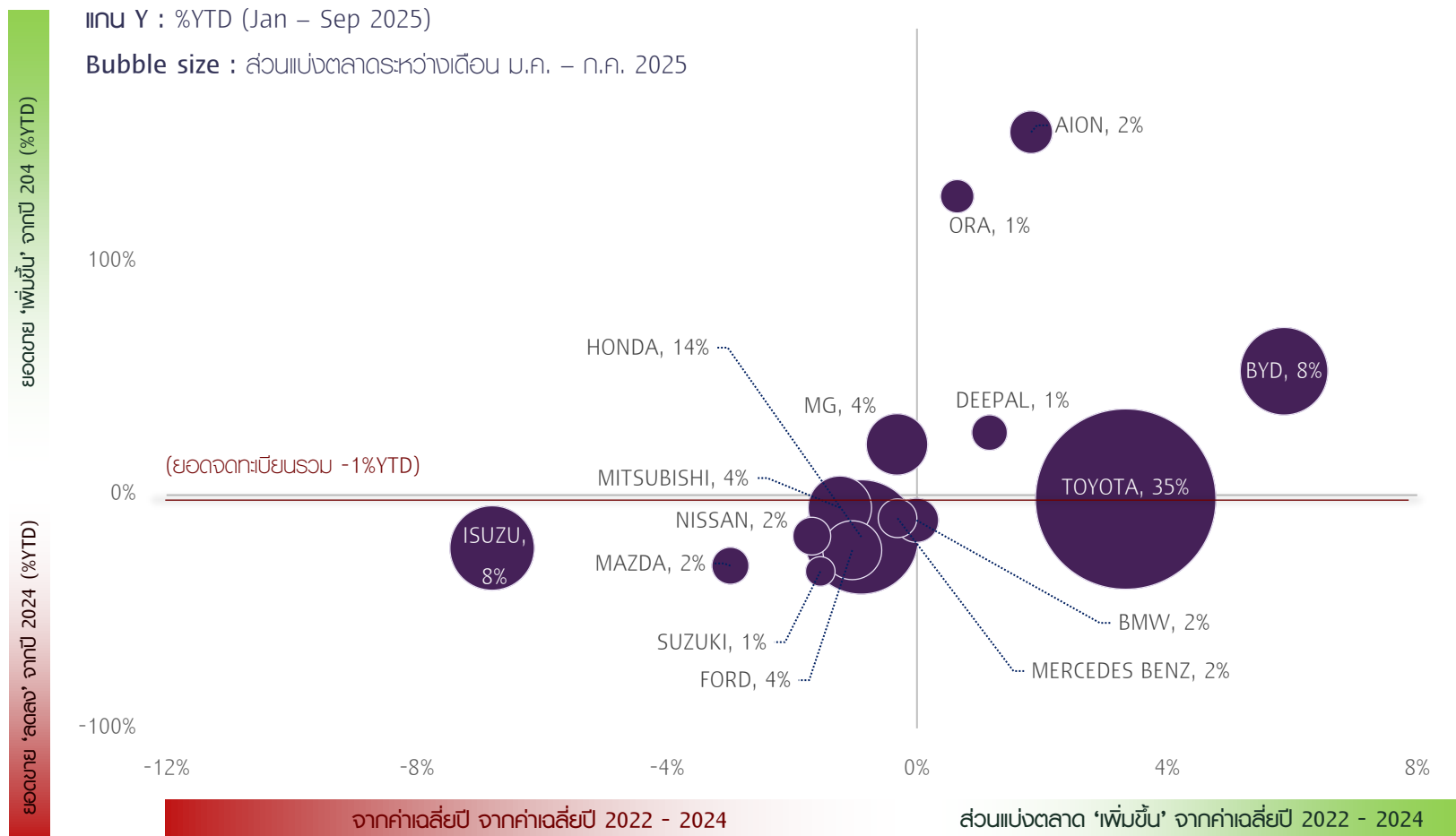
Major brand รวมถึงค่ายรถยนต์จากจีนที่หันมาเสนอโมเดล xEV ส่วนใหญ่มี Sale performance ที่เหนือกว่าผู้ผลิตที่ยังคงเน้นจำหน่ายรถกระบะและรถยนต์สันดาปเป็นหลัก โดยเฉพาะกลุ่ม Minor brand

ทิศทางส่วนแบ่งตลาดและอัตราการเติบโตของยอดขายรายแบรนด์ (จากยอดขายทะเบียน รย.1 – รย.2)

แกน X : % Change ของส่วนแบ่งตลาดปี 2025 vs Avg 2022 – 2024

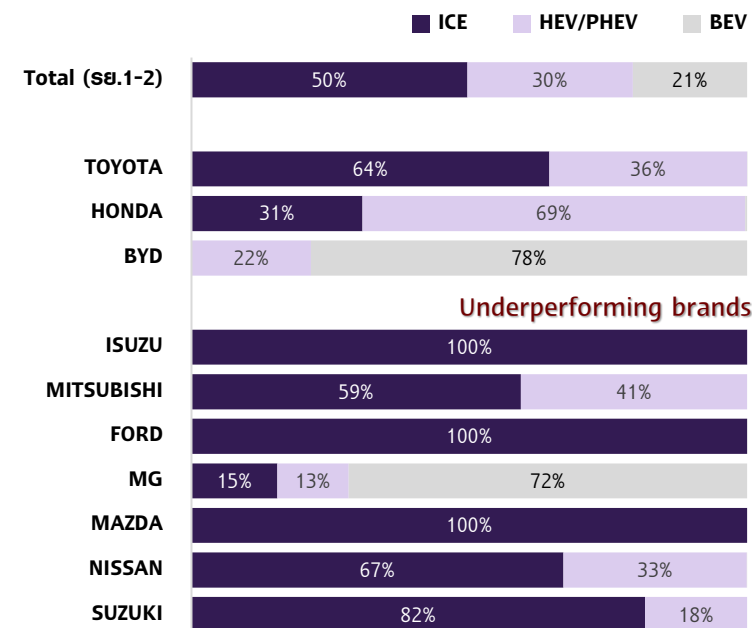
แกน Y : %YTD (Jan – Sep 2025)

Bubble size : ส่วนแบ่งตลาดระหว่างเดือน ม.ค. – ก.ค. 2025



ยอดขายทะเบียน จำแนกตามแบรนด์และประเภทเครื่องยนต์

(% ของยอดขายทะเบียน รย.1 – รย.2)



Underperforming brands

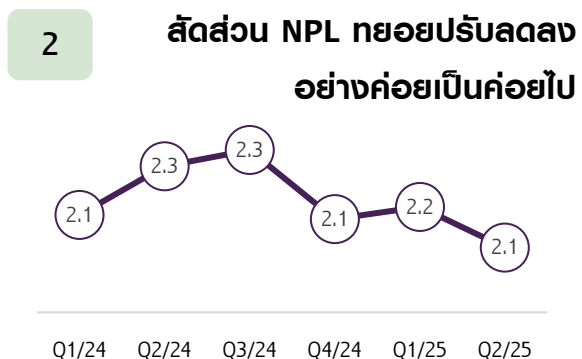
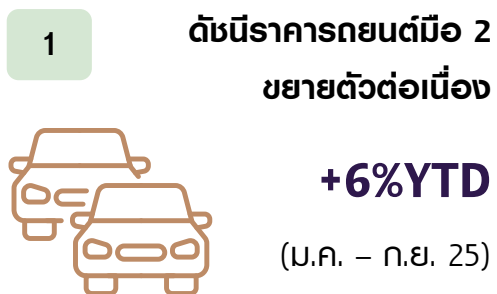
ค่ายรถยนต์ไฟฟ้าจากจีนมียอดขายเติบโตต่อเนื่อง
จนสามารถครองส่วนแบ่งตลาดได้กว่า 20%
ขณะที่ผู้ผลิตแบรนด์ญี่ปุ่นส่วนใหญ่เผชิญแรงกดดัน
จากความสามารถในการแข่งขันที่ลดลง
โดยเฉพาะกลุ่มที่ยังคงพึ่งพาโมเดลรถกระบะ
รวมถึงแบรนด์รองที่ยังเน้นการจำหน่ายรถยนต์สันดาป

ในระยะข้างหน้า แรงกดดันตลาดรถยนต์จากภาคการเงินมีแนวโน้มผ่อนคลายลงบ้าง แต่ปัจจัยด้านกำลังซื้อและความเชื่อมั่นยังคงเป็นข้อจำกัดสำคัญที่ทำให้ตลาดรถยนต์ไทยฟื้นตัวได้ช้า โดยเฉพาะในกลุ่มรถกระบะ

สถาบันการเงินเริ่มผ่อนคลายความเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ลงบางส่วน เนื่องจากความกังวลต่อมูลค่าหลักทรัพ์ค่าประกันบรรลุลง
 กอปรกับความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นบ้าง
 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการที่สถาบันการเงินมุ่งทำการตลาดในกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลาง-สูงเป็นหลัก

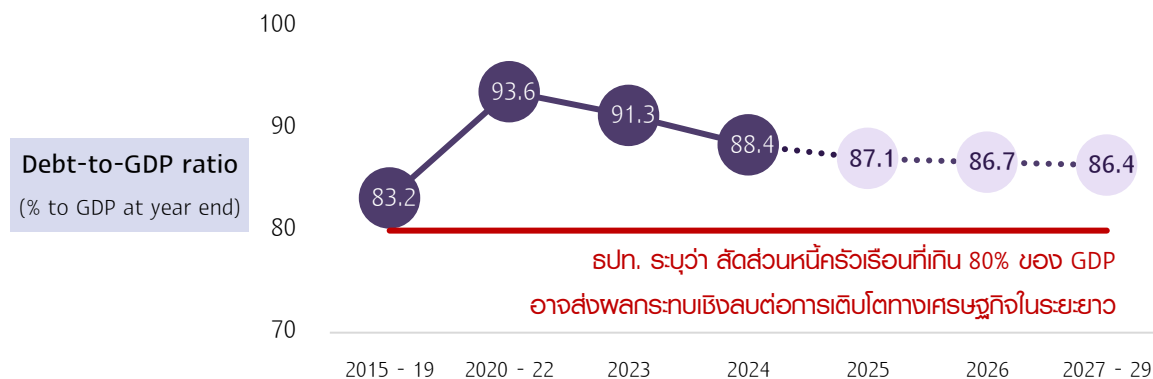
Factors affecting credit standards*	Q4-23	Q4 - 24	Q1-25	Q2-25	Q3-25F
Cost of funding					
General economy					
Credit worthiness					
Collateral					

ปัจจัยหนุนการผ่อนคลายความเข้มงวดการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

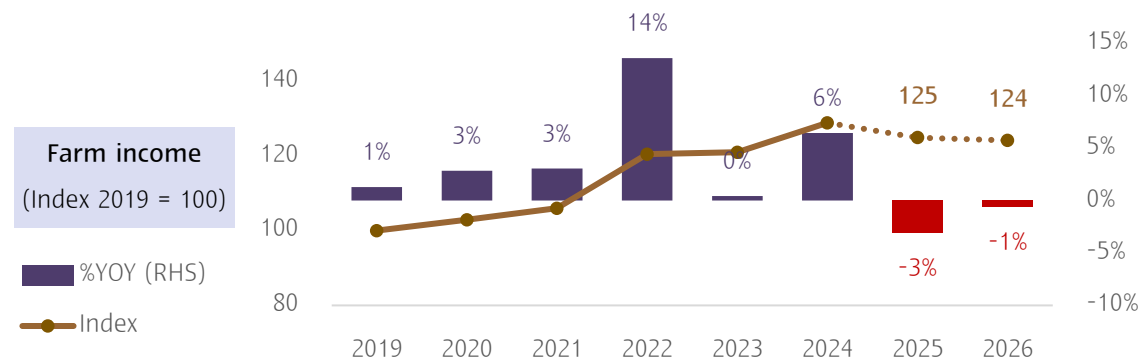


ปัจจัยกดดันด้านกำลังซื้อของผู้บริโภคภายในประเทศ

1 การหนี้ครัวเรือนยังอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ทำให้กำลังซื้อและความสามารถในการกู้ยืมรถยนต์ลดลง



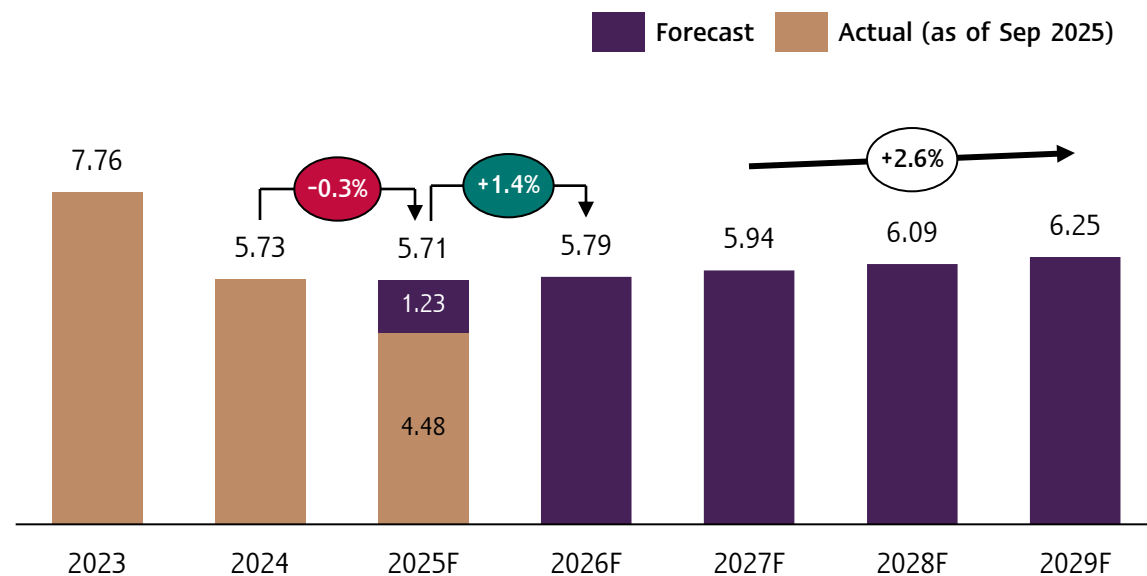
2 รายได้เกษตรกรมีแนวโน้มหดตัวระหว่างปี 2025 - 2026 คาดว่าจะมีส่วนกดดันให้ตลาดรถกระบะมีแนวโน้มกลับมาฟื้นตัวได้ช้า



ตลาดรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มกลับมาเติบโตได้เล็กน้อยในปี 2026 แต่การฟื้นตัวยังไม่ทั่วถึงมากนัก ขณะที่ในปี 2027-29 ยอดขายจะฟื้นตัวได้อย่างค่อยเป็นค่อยไป ท่ามกลางความท้าทายจากรอบด้าน

ประมาณการยอดขายรถยนต์ในประเทศ

หน่วย: Hundred thousand units and %YOY



ภาพรวมภาวะธุรกิจ

ตลาดรถยนต์มีแนวโน้มกลับมาเติบโตได้ในปี 2026 แต่การฟื้นตัวยังไม่ทั่วถึงมากนัก สะท้อนจากยอดขายในประเทศที่คาดว่าจะขยายตัวเพียง +1.4%YOY โดยค่ายรถที่มีการนำเสนอรุ่น SUV หรือ xEV จะมียอดขายแข็งแกร่งกว่ากลุ่มแบรนด์รอง รวมถึงผู้ผลิตที่ยังเน้นจำหน่ายรถกระบะและรถสันดาปเป็นหลัก

ในระยะปานกลาง ตลาดรถยนต์ไทยมีแนวโน้มเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปเฉลี่ยราว +2.6%CAGR แต่ยังคงเผชิญแรงกดดันจากปัจจัยทางเศรษฐกิจและเชิงโครงสร้างหลายด้าน ซึ่งอาจทำให้วัฏจักรการฟื้นตัวยอดขายรถยนต์อยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในอดีต (+9%CAGR 2016 - 2019)

ประเด็นความเสี่ยงในตลาดรถยนต์ไทยระหว่างปี 2026 - 29

ระดับความเสี่ยง (Impact)		Cyclical risk		Structural risk
Tailwind	Major positive +	มาตรการ 'รถเก่าแลก รถใหม่'	Launching advanced xEV models	Launching advanced xEV models
	Minor positive +			
Headwind	Minor negative -	ภาวะเงินเฟ้อ/เศรษฐกิจไทยถดถอย	พฤติกรรมผู้บริโภค 'เข้าใช้' กดแทนการ 'ซื้อ'	การเข้าสู่ 'สังคมผู้สูงอายุ' กดดันวัฏจักรยอดขาย
	Major negative -	Unlikely	Unlikely	Most Likely

ระดับความน่าจะเป็นระหว่างปี 2026 - 29 (Likelihood)

ประเด็นความเสี่ยงที่ต้องจับตา

ตลาดรถยนต์ไทยในช่วงปี 2026-2029 มีแนวโน้มเผชิญความเสี่ยงขาดำจากแรงกดดันทางเศรษฐกิจ ทั้งความเป็นไปได้ของภาวะเงินเฟ้อและระดับหนี้ครัวเรือนอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่งผลให้กำลังซื้อของผู้บริโภคเปราะบางมากขึ้น ขณะเดียวกันปัจจัยเชิงโครงสร้างยังเป็นอีกแรงกดดันให้วัฏจักรยอดขายฟื้นตัวได้ช้า ไม่ว่าจะเป็นอายุการใช้งานรถยนต์ที่ยาวนานขึ้น การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ และกระแสนิยมบริการเรียกรถ (Ride-sharing) อย่างไรก็ตาม การเปิดตัวรถยนต์ xEV รุ่นใหม่ ๆ คาดว่าจะเป็นแรงหนุนสำคัญที่ช่วยกระตุ้นยอดขายให้ผู้ผลิตที่มีการพัฒนายานยนต์ได้ตอบโต้

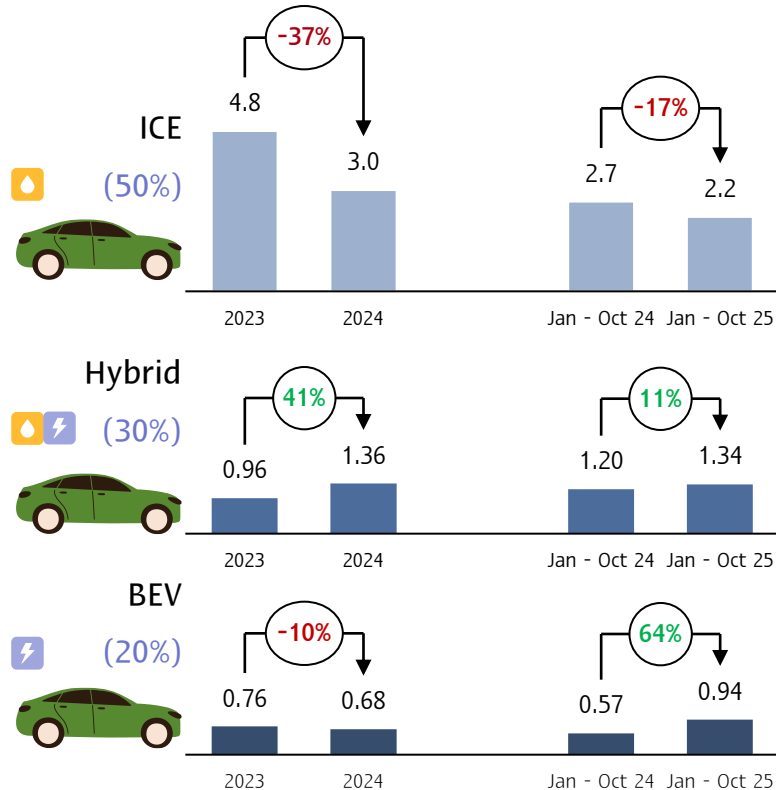
ทิศทางตลาดรถไฟฟ้าไทย จะ何去何ันต่อ?

อุตสาหกรรมรถยนต์ xEV มีแนวโน้มเติบโตได้อย่างต่อเนื่องทั้งในด้านการผลิตและยอดขาย โดยคาดว่าจะนับตั้งแต่ปี 2026 เป็นต้นไป จะกลายเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย อย่างไรก็ตาม การเปิดรับรถยนต์ BEV อาจเผชิญความท้าทายจากอัตราการเสื่อมค่าที่รวดเร็ว อีกทั้ง เบี้ยประกันก็สูงกว่ารถสันดาปและไฮบริดเกือบเท่าตัว

ตลาดรถยนต์ xEV ขยายตัวได้สวนทางกับกลุ่มรถสันดาป โดยค่ายรถญี่ปุ่นและจีนต่างเป็นผู้นำในกลุ่ม Hybrid และ BEV ตามลำดับ ทั้งนี้โครงสร้างความต้องการรถ BEV เริ่มปรับเปลี่ยนไปสู่โมเดลระดับราคากลาง – สูง มากขึ้น

ยอดจดทะเบียน รย.1 จำแนกตามประเภทเครื่องยนต์

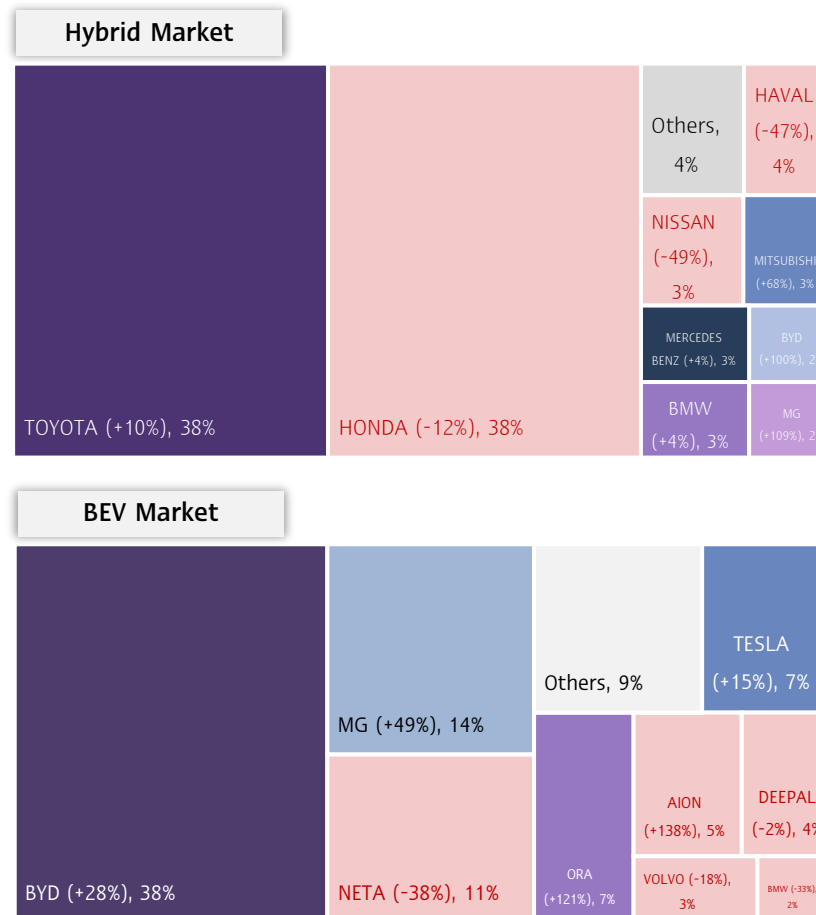
หน่วย : Hundred thousand units and (%) Market share in 2025



ยอดจดทะเบียนรถยนต์ระหว่างเดือน ม.ค. – ต.ค. 2025
หดตัวในกลุ่มรถสันดาป สวนทางกับรถ xEV ที่เติบโตได้
โดยเฉพาะกลุ่ม BEV ที่ขยายตัวเร่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง

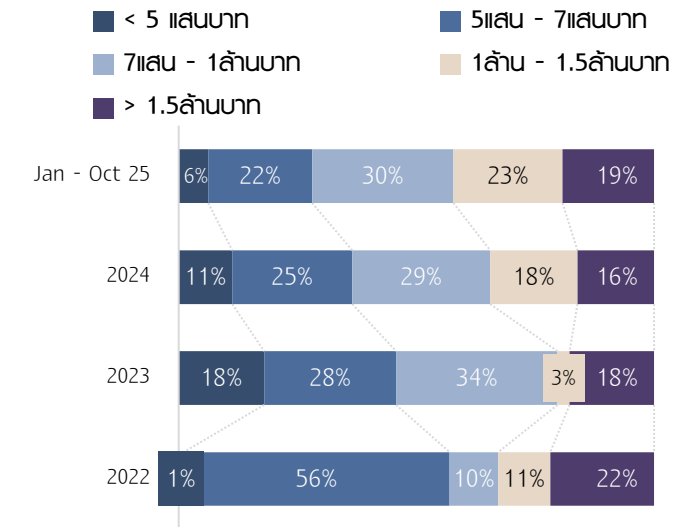
ส่วนแบ่งตลาดและอัตราการเติบโตของยอดขายรถยนต์ xEV

หน่วย : (%YTD) Jan – Jul 25 sale growth and % Market share 2023 - 2025



ส่วนแบ่งตลาดรถ BEV จำแนกตามระดับราคา

หน่วย : % Market share



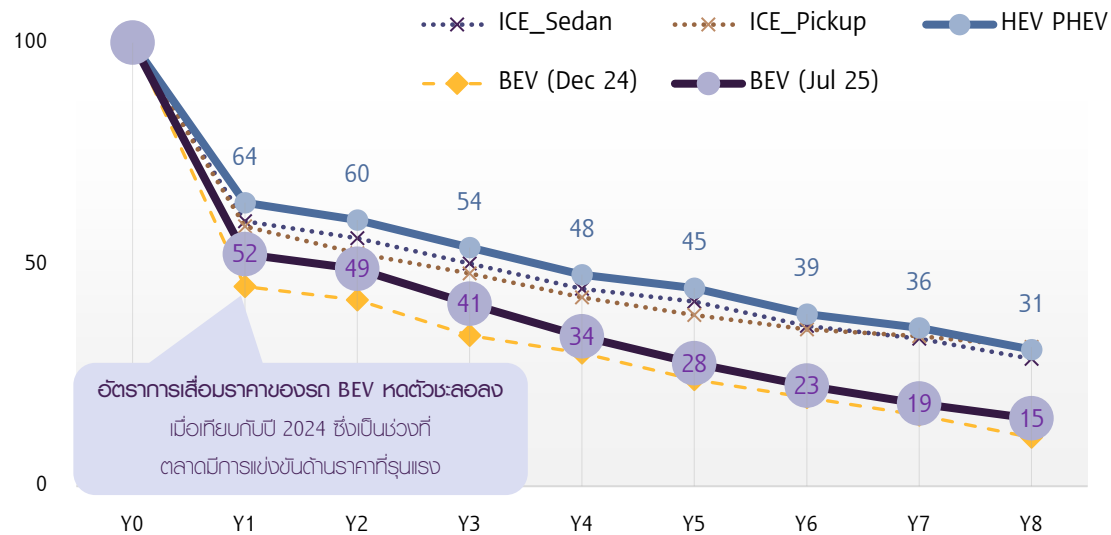
กระแสนิยม BEV เพิ่มขึ้นในกลุ่มรถที่มีราคามากกว่า 1 ล้านบาท คาดว่าเป็นผลจาก...

1. การแข่งขันด้านราคาไม่รุนแรงเท่ารถกลุ่มราคากลาง ทำให้ผู้บริโภคและสถาบันการเงินมีความเชื่อมั่น โดยเฉพาะในด้านอัตราการเสื่อมค่าที่ช้ากว่า
2. ผู้บริโภคกลุ่มรายได้ปานกลาง-สูง มีกำลังซื้อที่แข็งแกร่ง
3. การเปิดตัวรถรุ่นใหม่ ๆ ระดับกลาง-พรีเมียม จากค่ายจีนและยุโรป ช่วยกระตุ้นความต้องการในตลาดให้เติบโตต่อเนื่อง

ความเชื่อมั่นต่อตลาด BEV เติบโตแรงกดดันจากอัตราการเสื่อมมูลค่าที่ลดลงเร็วกว่ารถสันดาปและไฮบริด กอบรับค่าเบี้ยประกันที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งอาจมีส่วนทำให้ผู้บริโภคบางส่วนชะลอการตัดสินใจออกไป

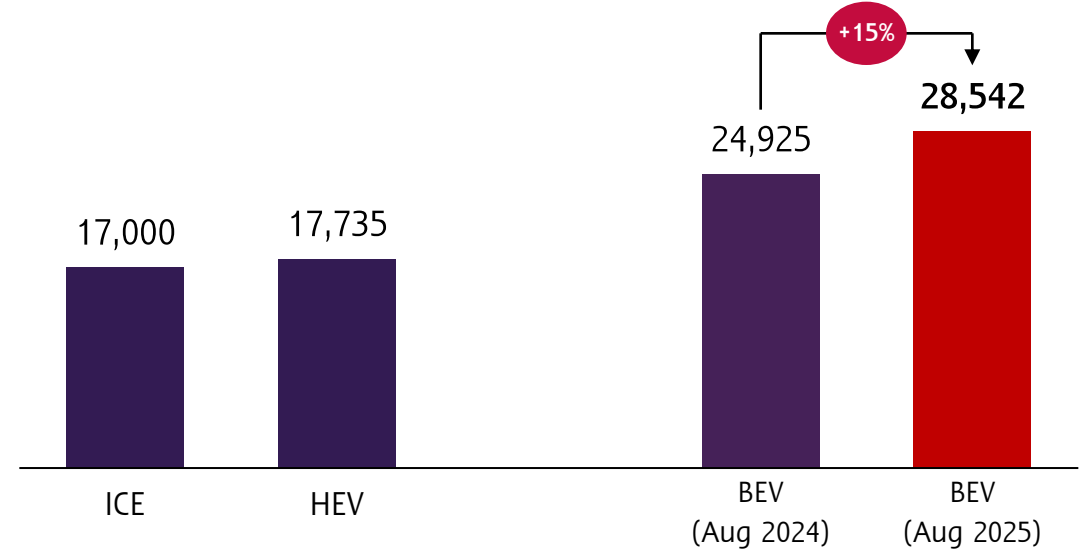
ดัชนีมูลค่าซากคงเหลือของรถยนต์นั่งประเภทต่าง ๆ จำแนกตามอายุการใช้งาน

หน่วย : % มูลค่าซากคงเหลือเมื่อเทียบกับราคาขายรถใหม่ ณ ปี 2025



เปรียบเทียบราคาค่าเบี้ยประกันรายปี (ประกันชั้น 1)

หน่วย : เณลิยบาท/ปี (รถยนต์ที่มีระดับราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท)



การะเบี่ยประกันของรถยนต์พลังงานไฟฟ้า (BEV) มีแนวโน้มอยู่ในระดับสูงและเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ขณะจำนวนบริษัทประกันที่รับประกันภัยรถ BEV กลับลดลง

ปัจจัยที่ทำให้เบี้ยประกันของรถ BEV สูงกว่ารถทั่วไป ได้แก่

- 1) ต้นทุนค่าอะไหล่และการซ่อมบำรุงที่สูงกว่า โดยเฉพาะระบบไฟฟ้าและแบตเตอรี่
- 2) อัตราการเคลมที่สูงกว่าค่าเฉลี่ย ส่วนหนึ่งเพราะความไม่คุ้นชินต่อระบบและเทคโนโลยีซับซ้อน
- 3) จำนวนศูนย์ซ่อมและอู่ที่รองรับ BEV ยังมีจำกัด

อัตราค่าเสื่อม (% เฉลี่ย/ปี)	Y1	Y2 - Y8
ICE Pickup	-41%	-8%
ICE Sedan	-40%	-11%
HEV PHEV	-36%	-11%
BEV	-48%	-18%

การเสื่อมค่าของรถ BEV มีอัตราการลดลงที่รวดเร็วกว่ารถยนต์สันดาปและรถไฮบริด

ในปีแรกของการใช้งาน รถ BEV จะมีมูลค่าลดลงราว 50% ของราคาการใหม่ จากนั้นจะมีอัตราเสื่อมค่าเฉลี่ยปีละเกือบ 20%

SCB EIC ประเมินว่า ณ ปีที่ 8 ของการใช้งาน รถ BEV จะมีมูลค่าซากเหลือเพียง 15% ของราคาการใหม่ ต่ำกว่ารถสันดาปและรถไฮบริดเกือบเท่าตัว คาดว่าสาเหตุหลักมาจากต้นทุนและอายุการใช้งานของแบตเตอรี่ อีกทั้ง เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงรวดเร็วก็มีส่วนทำให้ BEV รุ่นเก่าตกทุนเร็ว

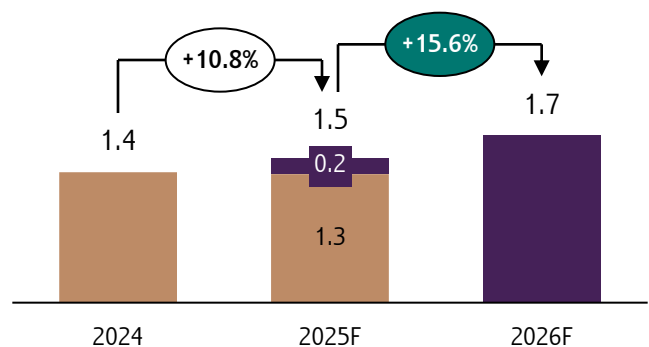
ตลาดรถยนต์ xEV มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง และคาดว่าจะครองส่วนแบ่งยอดขายได้เกินกว่ากึ่งหนึ่งภายในปี 2026 ทั้งนี้ผู้บริโภคจะหันมาสนใจกับแบรนด์ที่มีฐานการผลิตภายในประเทศ และมีความพร้อมด้านอะไหล่ยนต์เป็นหลัก

ประมาณการยอดขายทะเบียนรถยนต์ xEV

หน่วย : Hundred thousand units and % of domestic car sale

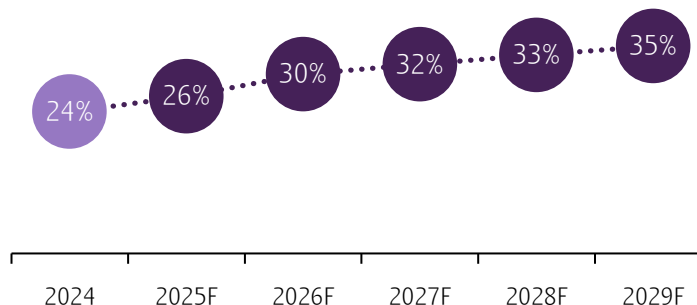


HYBRID

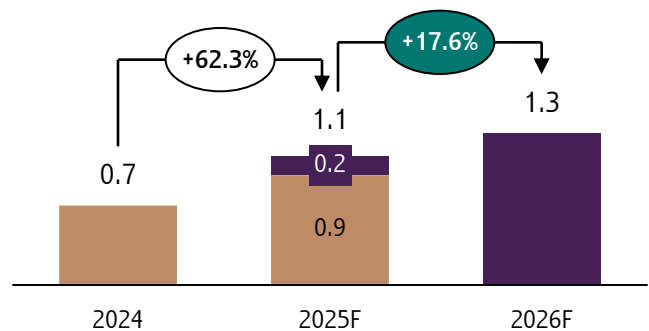


ส่วนแบ่งยอดขายทะเบียน

สย.1

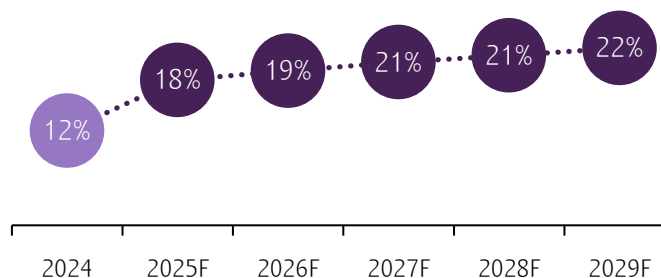


BEV



ส่วนแบ่งยอดขายทะเบียน

สย.1



ภาพรวมภาวะธุรกิจ

ตลาดรถยนต์ xEV มีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะมีสัดส่วนยอดขายเกินกว่า 50% ตั้งแต่ปี 2026 เป็นต้นไป

- ยอดขายรถยนต์ไฮบริด คาดว่าจะเติบโต +16%YOY ในปี 2026 และมีแนวโน้มขยายตัวเฉลี่ยในระยะกลางที่ 7% ต่อปี โดยกลุ่มผู้ผลิตจากญี่ปุ่นยังคงครองความเป็นผู้นำตลาดผ่านกลยุทธ์สำคัญ ได้แก่ 1) การเพิ่มกำลังการผลิตรถไฮบริดในประเทศไทย และ 2) การพัฒนาโมเดลไฮบริดให้มีความหลากหลายทั้งด้านดีไซน์ระดับราคา และสมรรถนะการขับขี่ ซึ่งกลยุทธ์ดังกล่าวจะช่วยเสริมความเชื่อมั่นของผู้บริโภคไทยเนื่องจากแบรนด์ส่วนใหญ่เป็นที่รู้จักมายาวนานมีความมั่นคงและพร้อมด้วยบริการหลังการขายและอะไหล่ยนต์
- รถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV) คาดว่าจะเติบโต +18%YOY ในปี 2026 และขยายตัวเฉลี่ย 8% ต่อปี ในระยะกลาง โดยมีแรงหนุนจากความพร้อมที่เพิ่มขึ้นของ EV Ecosystem ในประเทศ รวมถึงแนวโน้มที่ผู้บริโภคบางกลุ่มก็หันมาเลือกซื้อ BEV ที่ผลิตในประเทศ อย่างไรก็ตาม ความท้าทายสำคัญที่อาจชะลอการตัดสินใจซื้อ อาทิ การเสื่อมราคาของ BEV ที่ปรับลดลงอย่างรวดเร็ว และเบี้ยประกันภัยที่ยังอยู่ในระดับสูงซึ่งยังเป็นปัจจัยฉุดรั้งการเติบโตของตลาดในระยะต่อไป

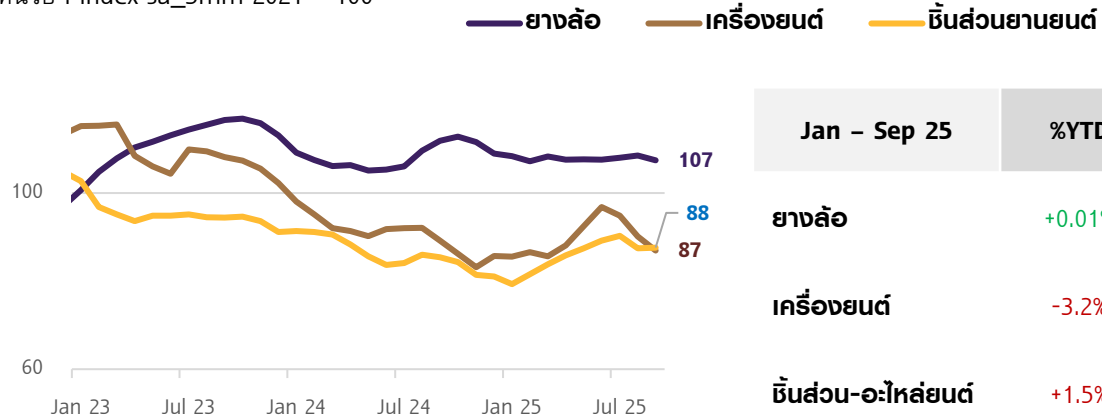
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ควรปรับตัวอย่างไร ? เมื่อโอกาส มาพร้อมอุปสรรค

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และยางล้อ มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดยธุรกิจที่ปรับตัวได้สอดคล้องกับรูปแบบอุปสงค์ที่เปลี่ยนแปลงไป จะสามารถยืนหยัดอยู่ได้ท่ามกลางความท้าทายที่เพิ่มขึ้นจากรอบด้าน อาทิ การพัฒนาและเข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน xEV การเพิ่มช่องทางจำหน่ายหรือขยายตลาดอะไหล่ยนต์ รวมถึงการยกระดับกระบวนการพิสูจน์แหล่งกำเนิดสินค้า เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากภาษีสมสัทธิ

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ส่งสัญญาณฟื้นตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยอัตราการใช้กำลังการผลิตปรับเพิ่มขึ้น สอดรับกับคำสั่งซื้อจากทั้งในและต่างประเทศที่ยาวตัว โดยเฉพาะในกลุ่มแบตเตอรี่และยางล้อ

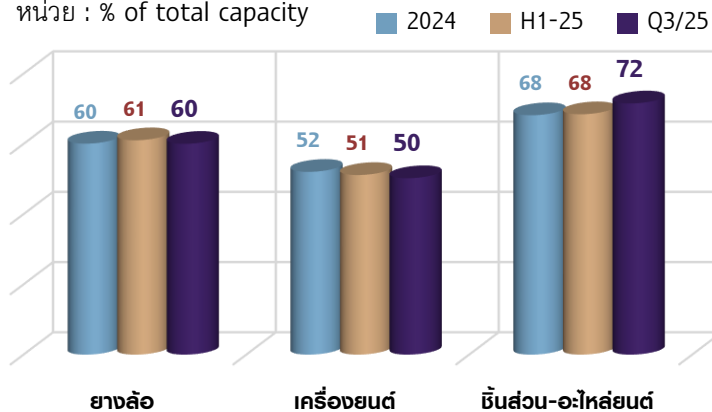
Auto part production index

หน่วย : Index sa_3mm 2021 = 100



Capacity utilization

หน่วย : % of total capacity



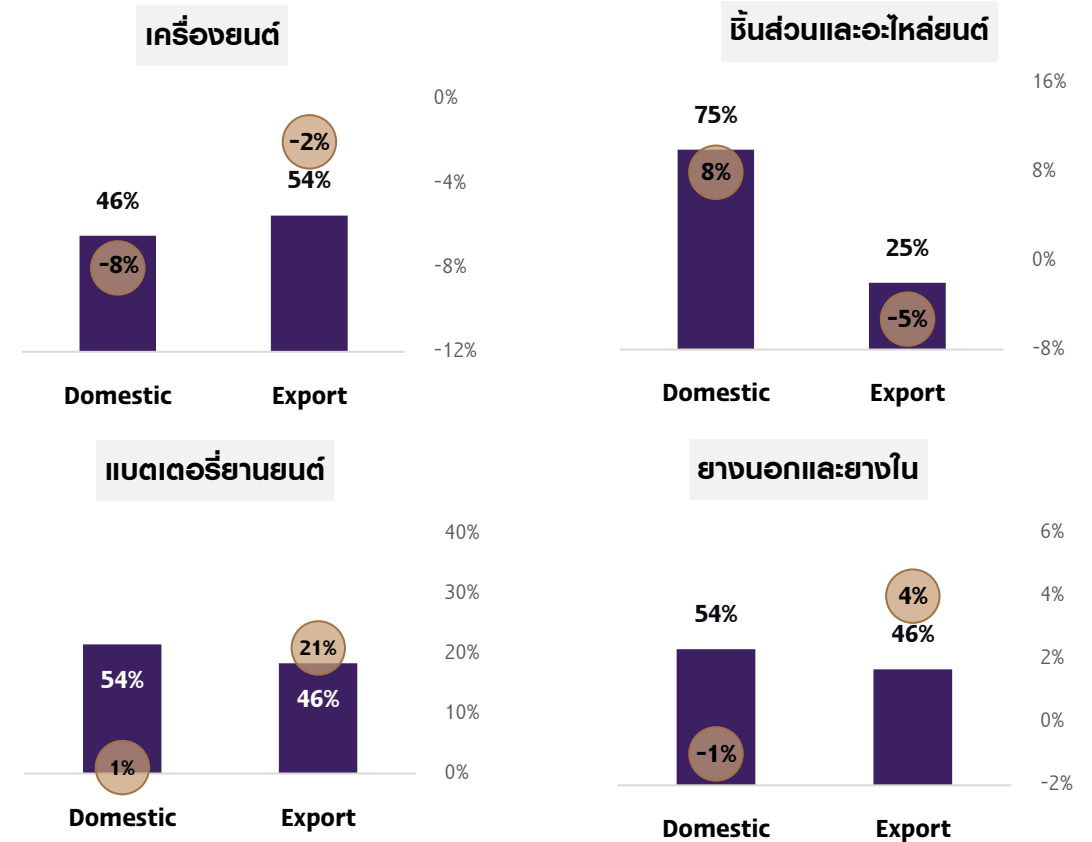
ปริมาณการผลิตและอัตราการใช้กำลังการผลิตของชิ้นส่วนยานยนต์มีแนวโน้มทยอยฟื้นตัวขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยได้รับแรงหนุนหลักจากตลาดส่งออกที่ยังเติบโตได้ดี โดยเฉพาะหมวดแบตเตอรี่และยางล้อ อย่างไรก็ตาม ตลาดในประเทศยังคงชะงักและฟื้นตัวช้า สะท้อนจากอุปสงค์ต่อชิ้นส่วน OEM ที่ยังอ่อนแอตามทิศทางการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศ

Auto part domestic and export shipment share and growth

หน่วย : % สัดส่วนมูลค่าคำสั่งซื้อในและต่างประเทศ ม.ค. - ส.ค. 25 (กราฟแท่ง)

% อัตราการขยายตัวของมูลค่าคำสั่งซื้อ (วงกลม แกนขวา)

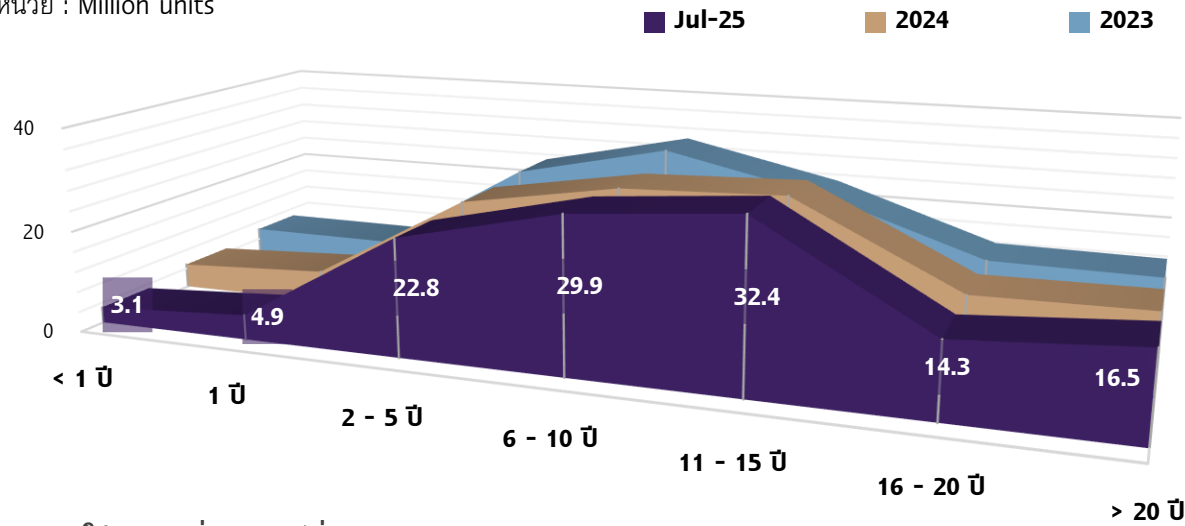
■ Share of shipment ● Jan - Aug 25 (%YTD)



ในระยะถัดไป แรงส่งการเติบโตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยคาดว่าจะมาจากการอะไหล่ยนต์ (REM) ที่เพิ่มขึ้นตามอายุการใช้งานรถยนต์ที่ยาวนานขึ้นทั่วโลก

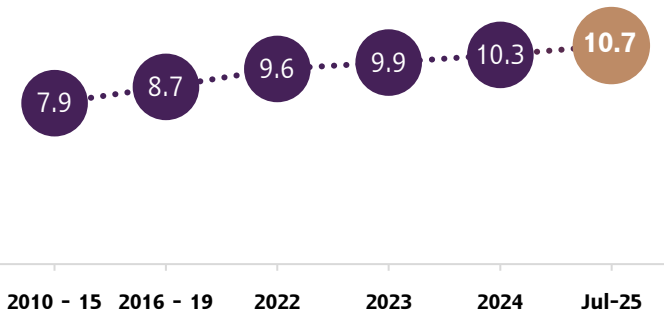
ปริมาณรถยนต์นั่งสะสมในประเทศไทย จำแนกตามอายุการใช้งาน

หน่วย : Million units



อายุการใช้งานเฉลี่ยรถยนต์นั่ง ร.ย.1

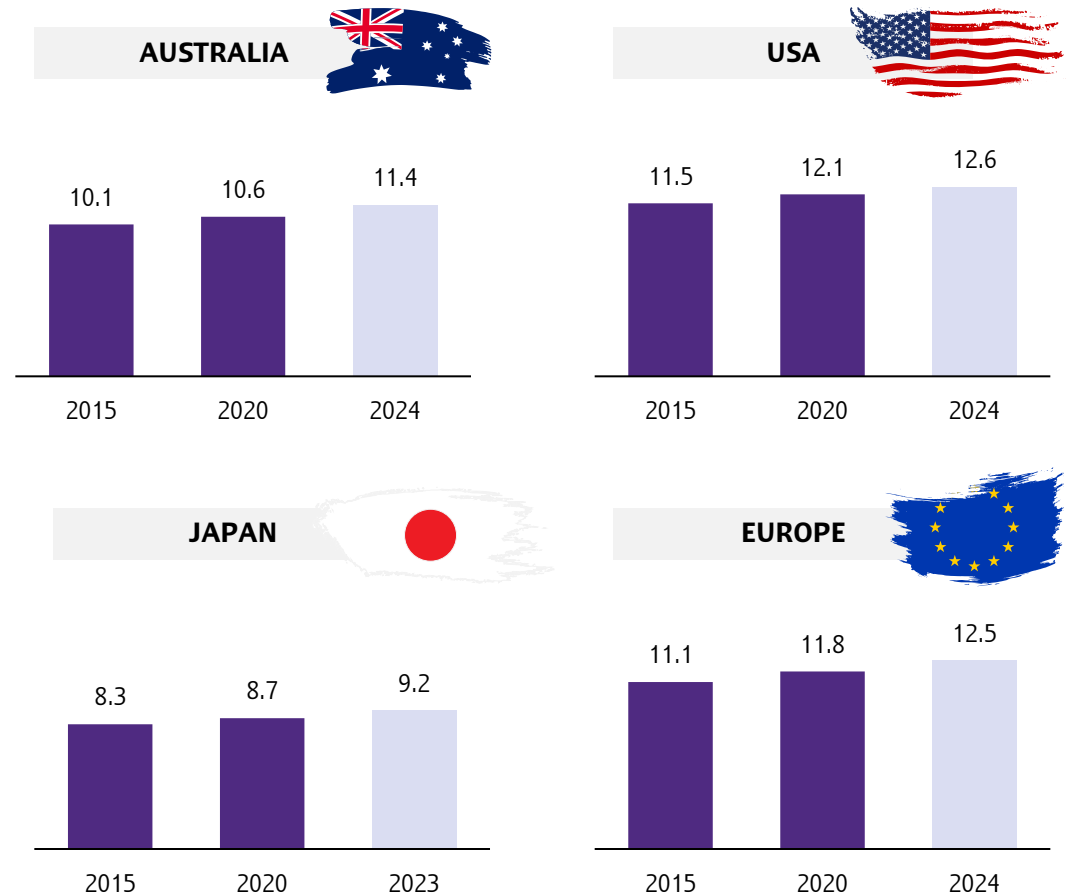
หน่วย : Years



อายุการใช้งานรถยนต์ปรับเพิ่มขึ้นทั่วโลก โดยคนไทยในปัจจุบันหันมาเปลี่ยนรถเฉลี่ยทุก 11 ปี เพิ่มขึ้นจากราว 9 ปีในช่วงปี 2016-2019 สอดคล้องกับแนวโน้มในหลายประเทศทั่วโลกที่ผู้บริโภคเลือกใช้งานรถยนต์นานขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นเพราะตัวเลือกอะไหล่ทดแทนหลากหลายขึ้น ทั้งในด้านคุณภาพ ระดับราคา ทำให้การบำรุงรักษารถเก่านั้นเป็นเรื่องง่ายและต้นทุนไม่สูง

Global car replacement cycle

หน่วย : Years

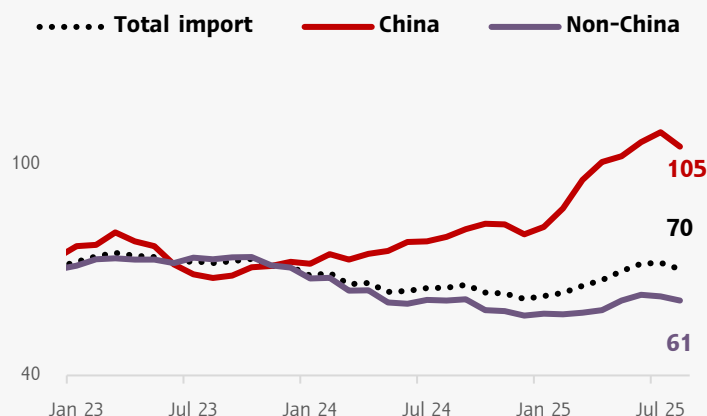


ผู้ประกอบการไทยเผชิญความเสี่ยงจากการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นกับธุรกิจและสินค้านำเข้า ซึ่งซ้ำเติมการฟื้นตัวที่ยังถูกกดดันจากยอดขายรถยนต์ในประเทศที่ซบเซาและความผันผวนของนโยบายการค้าโลก

ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากสินค้านำเข้าและธุรกิจจากต่างชาติ

ดัชนีมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์

หน่วย : Index sa 3mm 2019 = 100



การนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากจีนขยายตัวอย่างก้าวกระโดด สะท้อนว่า...

- 1) การเข้ามาตั้งโรงงานของค่ายรถจากจีนพึ่งพาห่วงโซ่อุปทานในประเทศไทยท้องถิ่นค่อนข้างจำกัด
- 2) สินค้าจีนเข้ามาตีตลาดประเทศไทยมากขึ้น

%YTD_8m 25	CN	Non-CN
Auto parts	32%	-3%
Tires	28%	6%
Chassis & Bodies	28%	-4%
Others	48%	-3%
Motorbike parts	62%	5%

จำนวนธุรกิจจีนที่เข้ามาลงทุนและร่วมทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจนในปี 2024 มีสัดส่วนรายได้กว่า 1 ใน 3 ของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด การเข้ามาของผู้ประกอบการจีนก่อให้เกิดความเสี่ยงสำคัญ 2 ประการ ได้แก่

1. การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น โดยเฉพาะด้านราคา
2. ไทยอาจถูกจับตามว่าเป็นประเทศทางผ่านหรือแหล่งสวมสิทธิ์ ส่งผลให้ผู้ส่งออกไทยต้องเผชิญมาตรการเข้มงวดมากขึ้น ทั้ง Transshipment tariff, AD และการตรวจสอบ RoO

ปัจจัยกดดันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

ยอดขายรถยนต์ในประเทศฟื้นตัวได้ช้า

สร้างแรงกดดันต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเฉพาะในกลุ่ม OEM



ความผันผวนของตลาดส่งออกและนโยบายการค้าโลก

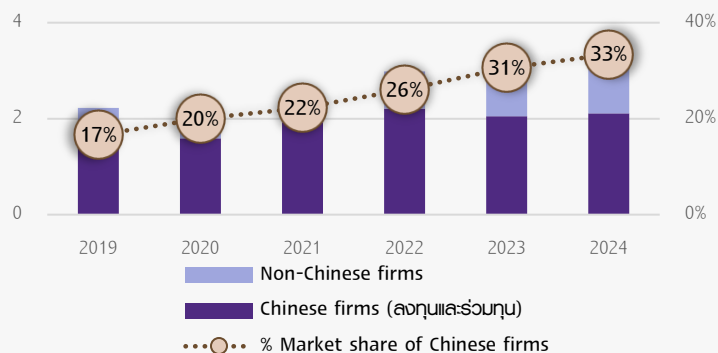
- ความเสี่ยงจากการสูญเสียส่วนแบ่งตลาดสหรัฐฯ
- คำสั่งซื้อจากประเทศผู้ผลิตยานยนต์ ปรับลดลงจากผลของ Auto tariffs
- การเข้มงวดเรื่องแหล่งกำเนิดสินค้า
- ทิศทางการลงทุนที่ชะลอตัวลง เพราะแผนย้ายฐานการผลิตไปยังภูมิภาคอเมริกา

การปรับตัวให้สอดคล้องกับกระแสยานยนต์ xEV

โดย Global EV adoption ในปี 2024 อยู่ในระดับสูงถึง 24% ของยอดขายรถยนต์ทั่วโลก

ส่วนแบ่งรายได้อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ในประเทศไทย

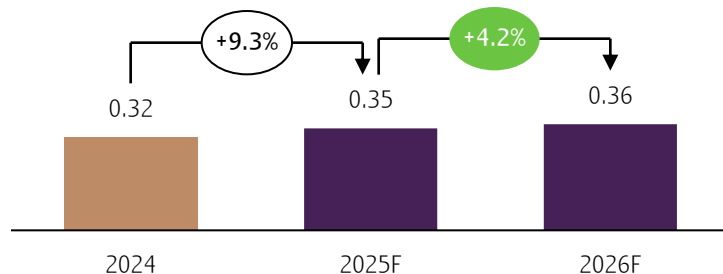
หน่วย : Index sa 3mm 2019 = 100



อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีแนวโน้มเติบโตชะลอลงจากแรงกดดันจากอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงผลกระทบจากกำแพงภาษีสหรัฐฯ ที่เพิ่มความเสี่ยงในการสูญเสียความสามารถทางการแข่งขันให้กับคู่แข่ง

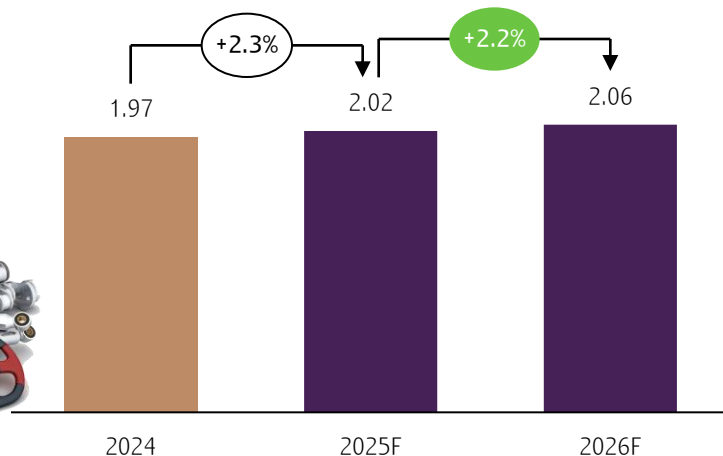
ทิศทางรายได้รวมของอุตสาหกรรมการผลิตยางล้อและยางใน

หน่วย : Billion baht



ทิศทางรายได้รวมของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์*

หน่วย : Billion baht



ภาพรวมภาวะธุรกิจ

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และยางล้อมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยธุรกิจที่ปรับตัวได้สอดคล้องกับรูปแบบอุปสงค์ที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น ความต้องการอะไหล่ยนต์และชิ้นส่วน xEV จะสามารถยืนหยัดอยู่ได้ท่ามกลางความท้าทายที่เพิ่มขึ้นจากรอบด้าน

- อุตสาหกรรมการผลิตยางล้อ คาดว่าทิศทางรายได้รวมในปี 2026 จะขยายตัวชะลอลงที่ +4.2%YOY ส่วนหนึ่งเป็นผลจากคำสั่งซื้อของกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ OEM ที่ฟื้นตัวได้ค่อนข้างช้า โดยตลาดในประเทศถูกกดดันจากกลุ่มรถกระบะที่ซบเซาต่อเนื่อง เช่นเดียวกับภาคส่งออกก็ชะลอตัวตามทิศทางเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม คำสั่งซื้อยางล้อจะได้รับแรงหนุนจากกลุ่มอะไหล่ยนต์ที่คาดว่าจะเติบโตต่อเนื่อง ในระยะปานกลาง มูลค่าอุตสาหกรรมยางล้อมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยราวปีละ 4.2%CAGR แต่จำเป็นต้องจับตา 1) ความสามารถทางการแข่งขันในตลาดสหรัฐฯ ที่อาจถูกท้าทายจากคู่แข่งในกลุ่ม USMCA ซึ่งมีข้อได้เปรียบจากการได้รับยกเว้นภาษีนำเข้า 2) การยกระดับความเข้มงวดมาตรการ Anti-dumping ที่กระทบต่อต้นทุนการดำเนินธุรกิจ และ 3) ความเสี่ยงจากการถูกเก็บภาษีสมมูลที่อื่นเกิดจากธุรกิจและสินค้าจากจีนที่เข้ามามีบทบาทเพิ่มขึ้นในประเทศไทย
- อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ มีแนวโน้มขยายตัวใกล้เคียงเดิมที่ 2.2%YOY ณ ปี 2026 และในระยะปานกลางคาดว่าจะขยายตัว 3.7% ต่อปี (ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยที่ 4.6% ระหว่างปี 2015 - 2019) ทั้งนี้รายได้ของผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM มีแนวโน้มฟื้นตัวได้ด้อยกว่ากลุ่ม REM เนื่องจากปริมาณการผลิตรถใหม่ฟื้นตัวได้ช้า อีกทั้งภาคส่งออกก็เผชิญกับคำสั่งซื้อในห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ที่ชะลอลง เพราะผลพวงจากมาตรการการขึ้นกำแพงภาษีของสหรัฐฯ อนึ่ง การเติบโตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในระยะถัดไป จำเป็นต้องมีการปรับตัวให้เท่าทันกับรูปแบบอุปสงค์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยคาดว่า
 - 1) ความต้องการอะไหล่ยนต์จะเพิ่มขึ้นตามอายุการใช้งานรถยนต์
 - 2) ชิ้นส่วน xEV กลายเป็นกลไกการเติบโตที่สำคัญ ดังนั้น ภาคธุรกิจควรเร่งพัฒนาสินค้าให้ตอบโจทย์ตลาดทั้งในและต่างประเทศ และ
 - 3) การพัฒนาระบบตรวจสอบและพิสูจน์แหล่งกำเนิดสินค้า จะมีส่วนช่วยให้ผู้ประกอบการลดความเสี่ยงจากภาษีสมมูล

Potential and At-Risk Products in Auto Parts Industry

โอกาสและความเสี่ยงของสินค้าในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

Potential products

Auto parts	Supportive factors
 ผู้ผลิตอะไหล่ยนต์ / ธุรกิจที่มี คู่ค้าที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง ผ้าเบรก โช้คอัพ ยางล้อ ใส้กรอง	อายุการใช้งานรถยนต์ในไทยและ ทั่วโลกสูงขึ้น ทำให้ความต้องการอะไหล่ ทดแทนเพิ่มต่อเนื่อง
 ชิ้นส่วนยานยนต์ xEV มอเตอร์ไฟฟ้า อินเวอร์เตอร์ คอนโทรลเลอร์	การเติบโตของตลาด xEV ทั้งในประเทศและส่งออก หนุนความต้องการชิ้นส่วนใหม่และ อะไหล่ยนต์ที่เกี่ยวข้องให้เพิ่มขึ้น
 แบตเตอรี่-ส่วนประกอบ Battery cells & pack	
 ระบบชาร์จ อุปกรณ์ต่อพ่วง Connector, Charging module	
 อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เซมิคอนดักเตอร์	

Vs

At-risk products

Auto parts	Risk factors
 ระบบไอเสีย ท่อไอเสีย อุปกรณ์ฟอกไอเสีย	การเปลี่ยนผ่านสู่ยุคยานยนต์ไฟฟ้า (xEV) ส่งผลให้ - การผลิตและสัดส่วนยอดขาย รถสันดาปลดลง - รูปแบบ ปริมาณ และฟังก์ชัน การใช้งานชิ้นส่วนยานยนต์ในรถ xEV แตกต่างจากรถสันดาป - ชิ้นส่วนบางประเภทไม่ถูกนำมา ใช้งานในระบบ xEV
 ระบบส่งกำลังแบบดั้งเดิม เกียร์ คลัตช์ เฟลลิกซ์	
 ชิ้นส่วนเครื่องยนต์สันดาป ลูกสูบ ปะเก็น หม้อน้ำ	
 ถังน้ำมัน ระบบจ่ายน้ำมัน ปั๊มน้ำมันเชื้อเพลิง	

เส้นทางการปรับตัว ของผู้ประกอบการไทย

ท่ามกลางความท้าทาย จากรอบด้าน

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

- วิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มสัดส่วนการผลิตชิ้นส่วน xEV
- วางแผนกระบวนการดำเนินงานให้ตอบโจทย์ประเด็นความยั่งยืน (ESG)
- กระจายความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทาน
ทั้งแหล่งวัตถุดิบและขยายตลาดสู่ประเทศคู่ค้าใหม่ ๆ
- ยกระดับการผลิต โดยเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ (Local content) เพื่อเสริมขีดความสามารถการแข่งขันอย่างยั่งยืน

ผู้ผลิตและค้าอะไหล่ยนต์

- ขยายตลาดการค้าและบริการซ่อมบำรุงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม xEV
- ใช้ E-commerce และ Digital platform
เจาะลูกค้ารายย่อยทั้งในและต่างชาติ
- วิจัยและพัฒนาสินค้าให้ตอบโจทย์ฐานลูกค้าแบบเจาะจงเป็นรายภูมิภาค

ผู้ผลิตรถยนต์ (OEM)

- เพิ่มสัดส่วนการลงทุนและพัฒนาขบวนยนต xEV ในประเทศไทย
Local sourcing ลดพึ่งพาปัจจัยการผลิตจากต่างประเทศ
- พัฒนาระบบนิเวศ EV (เพิ่มจุดชาร์จไฟฟ้า การรีไซเคิลแบตเตอรี่)
- ยกระดับบริการหลังการขาย ให้เข้าถึงสะดวก สร้างประสบการณ์ที่ประทับใจ

ผู้ผลิตและส่งออกยางล้อ

- พัฒนาและขยายการลงทุนในยางล้อสำหรับ xEV
- ยกระดับ Brand ไทย ให้ตอบโจทย์มาตรฐาน ESG
- Diversify ตลาดส่งออก ไปยังตลาดอื่น ๆ เช่น ASEAN, ตะวันออกกลาง, แอฟริกา
- ใช้เทคโนโลยีช่วยติดตามและพิสูจน์แหล่งกำเนิดสินค้า



Special issue :

ทิศทางอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ท่ามกลางมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ

ความสามารถทาง
การแข่งขันในตลาดสหรัฐฯ

ความผันผวนของห่วงโซ่
อุปทานยานยนต์โลก

ทิศทางการลงทุน
ภายในประเทศ

ความเสี่ยงจาก
ภาษีศุลกากร

แม้ไทยจะมีความเชี่ยวชาญและความพร้อมในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก แต่การปรับขึ้นกำแพงภาษีของสหรัฐฯ ส่งผลให้ต้นทุนการนำเข้าของไทยสูงกว่าคู่แข่ง อีกทั้ง ยังนำไปสู่ความผันผวนของอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศ ขณะเดียวกัน ไทยยังเผชิญความเสี่ยงจากการย้ายฐานการผลิต รวมถึงความเข้มงวดด้านภาษีศุลกากรและมาตรการไม่ใช้ภาษี (Non-tariff Barriers)

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยเผชิญอัตราภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ในระดับสูง โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับกลุ่ม USMCA ขณะที่อุตสาหกรรมยางล้อยังคงถูกกดดันจากมาตรการ AD ที่เข้มงวดต่อเนื่อง

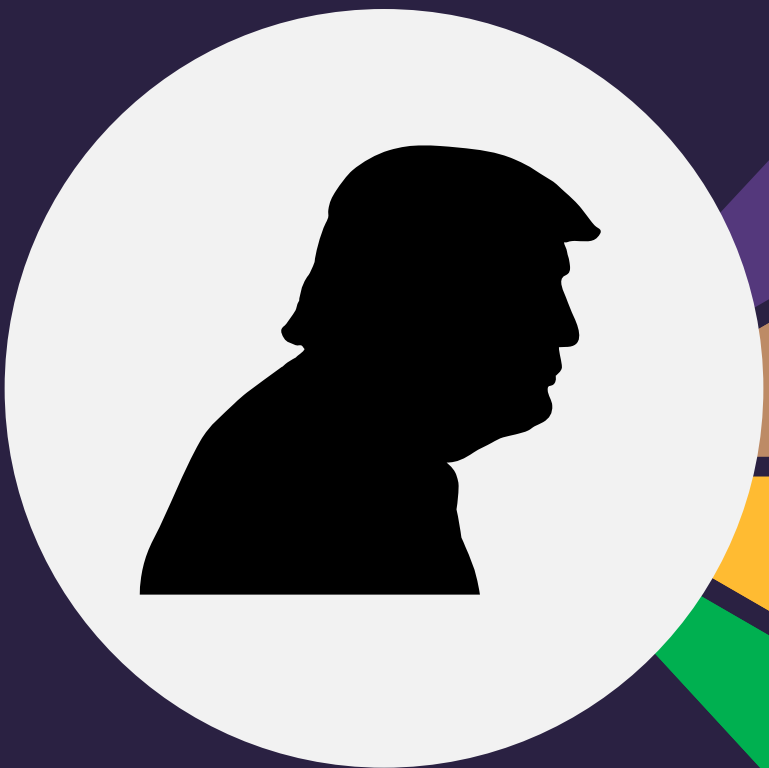
Trump auto tariffs		USMCA*	ญี่ปุ่น / เกาหลีใต้	ไทย	เวียดนาม
	รถยนต์นั่ง รถกระบะ รถยนต์ BEV	0% หากเข้าเกณฑ์ถิ่นกำเนิด USMCA	15% กำหนดเวลา/รายละเอียดบางส่วน ยังรอประกาศ	25% Section 232	20% Reciprocal tariffs
	ชิ้นส่วนยานยนต์หลัก เครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง ระบบควบคุม BEV parts				
 PVL T (Passenger Vehicle & Light Truck Tires)	Section 232	0%	15%	25%	0%
	AD	0%	Japan 0% Korea 4%	4.5%**	Maximum 22%
	CVD	0%	0%	0%	6%
	Reciprocal Tariff	0%	0%	0%	20%
	Total Effective Tariff	0%	15% - 19%	Minimum 30%	Maximum 49%
 TBR (Truck & Bus Radial Tires)	Section 232	0%	15%	25%	0%
	AD	0%	Japan 0% Korea 4%	12% - 48%	Maximum 22%
	CVD	0%	0%	0%	6%
	Reciprocal Tariff	0%	0%	0%	20%
	Total Effective Tariff	0%	15% - 19%	Minimum 37%	Maximum 49%

27

หมายเหตุ : เกณฑ์ถิ่นกำเนิด USMCA พิจารณายกเว้นภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ในกลุ่มสินค้าที่ 1) 75%+ ของมูลค่าของสินค้าต้องมาจากภูมิภาคอเมริกาเหนือ (RVC) 2) 40-45%+ ของมูลค่าสินค้าต้องผลิตโดยแรงงานที่ได้รับค่าแรง $\geq$ 16 USD/ชั่วโมง (LVC) 3) ต้องใช้เหล็กหรืออะลูมิเนียมจาก North America และ 4) HS Code ต้องตรงตามที่ระบุใน USMCA (ยางล้อ) ** พิจารณาเป็นรายบริษัท โดยกลุ่มที่ไม่ได้ยื่นพิจารณาจะเผชิญ AD ในอัตรา 17.03% ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ ทำเนียบขาว และสำนักงานศุลกากรและป้องกันชายแดนสหรัฐฯ

SCB EIC

ช่องทางผลกระทบสำคัญจาก Trump Auto tariffs



ความสามารถทางการแข่งขัน
ในตลาดสหรัฐฯ

1



การชะลอตัวของอุปสงค์ใน
ห่วงโซ่อุปทานยานยนต์และชิ้นส่วน

2



ทิศทางการลงทุนภายในประเทศ
ความเสี่ยงจากการย้ายฐานการผลิต

3



ความเสี่ยงจากภาษีสมสทธิ
และ Non-tariff barriers

4

ช่องทางผลกระทบสำคัญจาก Trump Auto tariffs



ความสามารถทางการแข่งขัน
ในตลาดสหรัฐฯ

1

การส่งออกชิ้นส่วน อะไหล่ยนต์ และจักรยานยนต์

มีแนวโน้มเผชิญกับความสามารถทางการแข่งขันที่ลดลงในตลาดสหรัฐฯ
เนื่องจากต้นทุนการนำเข้าสูงกว่าคู่แข่งสำคัญหลายประเทศ

อุตสาหกรรมยางล้อ คาดว่าจะรักษาความได้เปรียบทางการแข่งขันไว้ได้

เนื่องจากไทยเป็นผู้ผลิตหลักและเจ้าของแหล่งวัตถุดิบสำคัญ

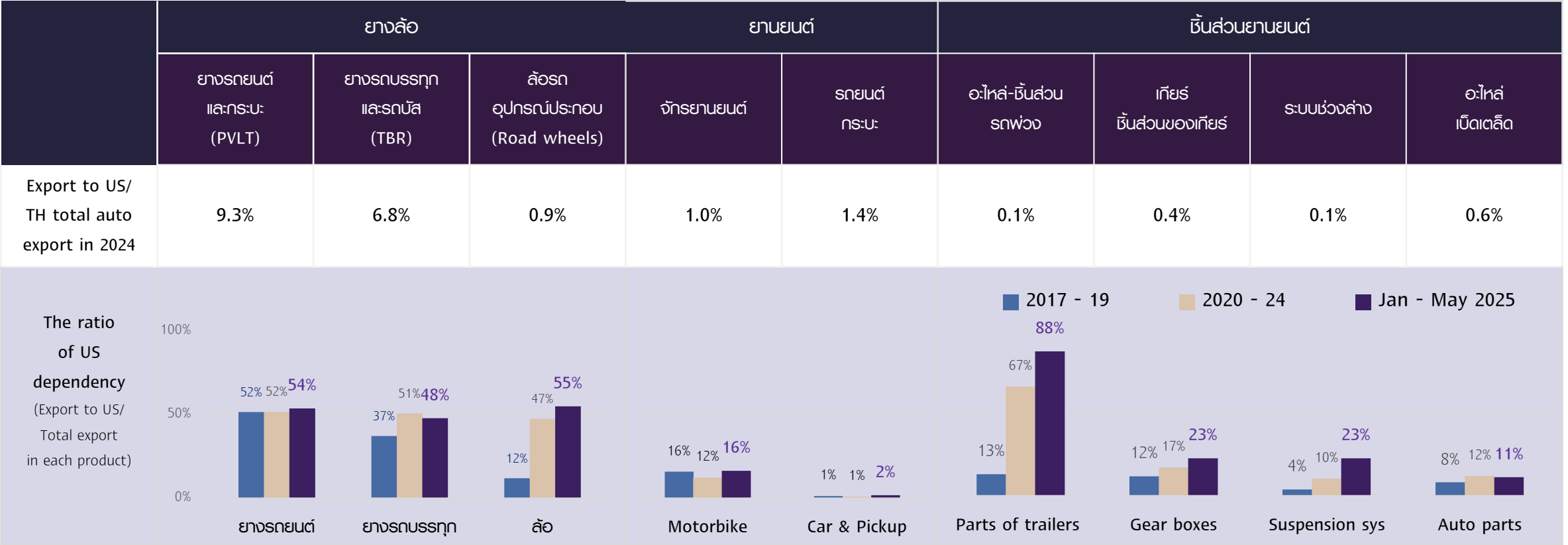
อย่างไรก็ตาม ในระยะถัดไป ความเสี่ยงจากการแข่งขันกับเม็กซิโกจะเพิ่มขึ้น
ตามแนวโน้มการลงทุนที่เติบโตต่อเนื่อง โดยเฉพาะจากนักลงทุนจีนที่เริ่มตั้งฐาน
การผลิตเพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการกีดกันการค้าในอนาคต

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย มีสหรัฐฯ เป็นหนึ่งในตลาดคู่ค้าหลัก โดยเฉพาะการส่งออกยางล้อ จักรยานยนต์ ชิ้นส่วนและอะไหล่ยนต์ ที่พึ่งพาตลาดสหรัฐฯ ในสัดส่วนราว 1 ใน 5 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด

อัตราการใช้พึ่งพาตลาดสหรัฐฯ ในอุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วน

การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยพึ่งพาตลาดสหรัฐฯ ในสัดส่วนสูง โดยเฉพาะกลุ่มยางล้อและชิ้นส่วนยานยนต์เชิงพาณิชย์ ซึ่งมีแนวโน้มได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากการปรับขึ้นกำแพงภาษีนำเข้า เพราะ

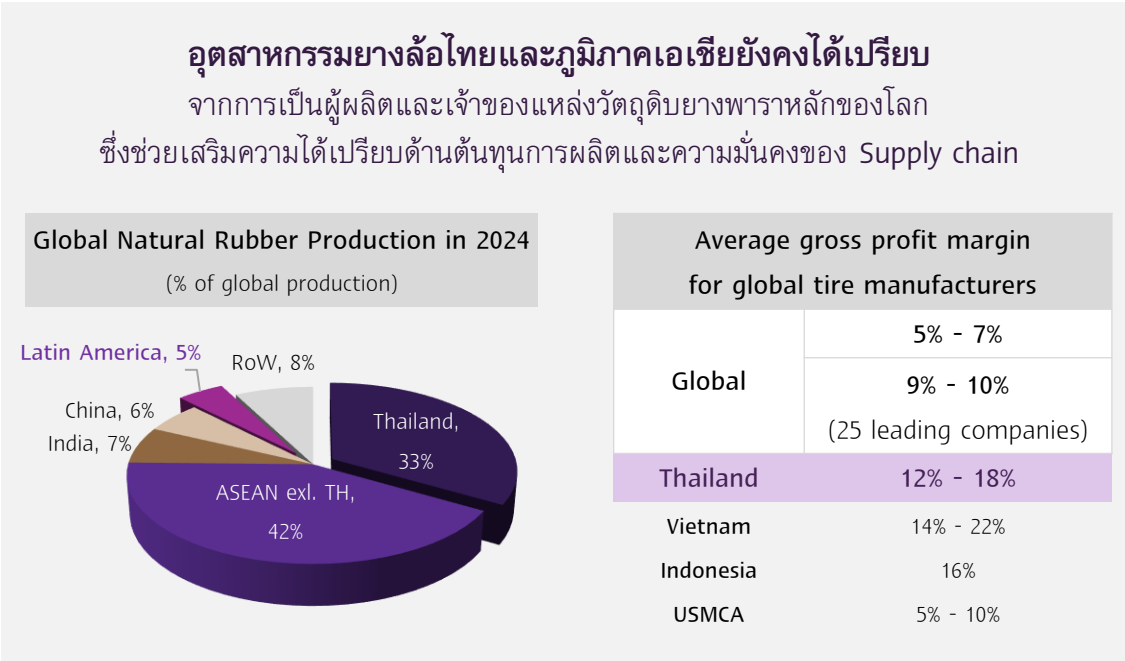
- 1) ข้อจำกัดในการกระจายตลาดส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าอื่น ๆ ที่ยังมีขนาดตลาดและความต้องการไม่เพียงพอทดแทนตลาดสหรัฐฯ
- 2) ต้นทุนการส่งออกยางล้อที่สูงอยู่แล้ว จากการถูกบังคับใช้มาตรการ Anti-dumping ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยถูกกดดันเพิ่มขึ้น



ในทางกลับกัน สหรัฐฯ ไม่ได้พึ่งพาการนำเข้าจากไทยในสัดส่วนสูงนัก โดยเฉพาะกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วน อีกทั้งยังมีแนวโน้มหันไปซื้อสินค้าจากคู่แข่ง ซึ่งเพชฌภาณำเข้าในอัตราที่ต่ำกว่า เช่น กลุ่ม USMCA ญี่ปุ่น และเวียดนาม

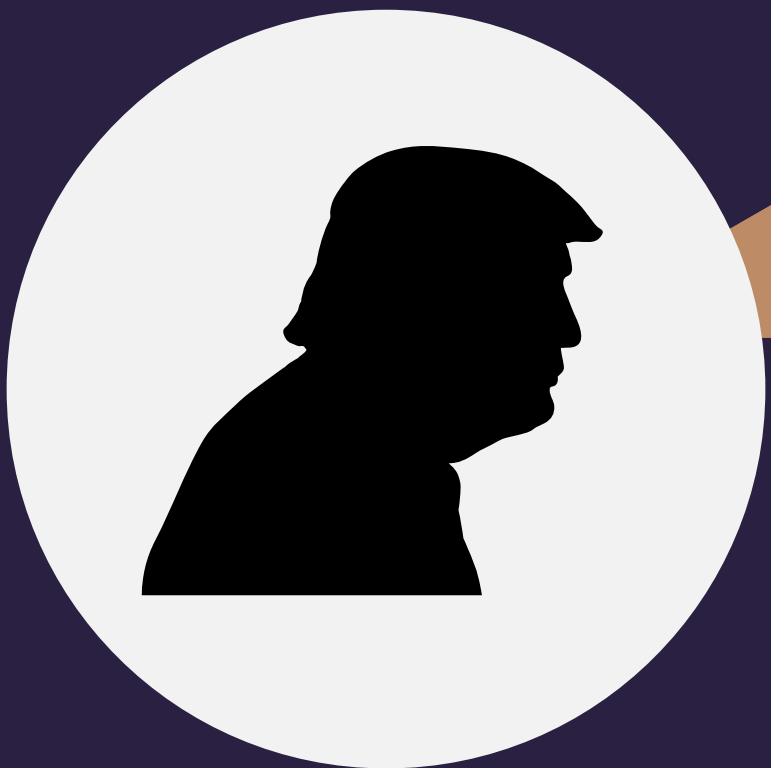
The structure of Thailand's key trade competitors in the U.S. automotive market

	Top US import partners ranked by the share of US import value in 2024					
	1	2	3	4	5	6+
ยางล้อ	Thailand 20%	Mexico 11%	Canada 9%	Japan 8%	Vietnam 8%	
ยางรถยนต์และกระบะ	Mexico 19%	Thailand 17%	Canada 8%	Indonesia 7%	Japan 7%	
ยางรถบรรทุกและรถบัส	Thailand 25%	Canada 14%	Viet Nam 10%	Japan 9%	Cambodia 6%	
Auto & Auto part	Mexico 35%	Japan 13%	Canada 13%	Korea 12%	Germany 9%	Thailand 1%
จักรยานยนต์	China 24%	Japan 22%	Thailand 12%	Austria 8%	Germany 7%	
รถพ่วงและชิ้นส่วน	Mexico 52%	China 21%	Canada 15%	Vietnam 2%	India 1%	Thailand 1%
เกียร์ ชิ้นส่วนเกียร์	Mexico 36%	China 18%	Canada 14%	Korea 6%	Japan 6%	Thailand 1%
China		Thailand India EU (Section 232)	Indonesia Cambodia Vietnam	Japan Korea	USMCA	
30%		25%	19% - 20%	15%	0%	



การส่งออก จักรยานยนต์ ชิ้นส่วน และอะไหล่ยนต์ ของไทย มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญเสียส่วนแบ่งตลาดในสหรัฐฯ เนื่องจากผู้ซื้ออาจหันไปพึ่งพาผู้ค้าหลักรายอื่นที่มีอัตราภาษีนำเข้าต่ำกว่า ทั้งกลุ่ม USMCA, เวียดนาม, ญี่ปุ่น และการสัใต้

ช่องทางผลกระทบสำคัญจาก Trump Auto tariffs



การชะลอตัวของอุปสงค์ใน
ห้องใช้อุปทานยานยนต์และชิ้นส่วน

2

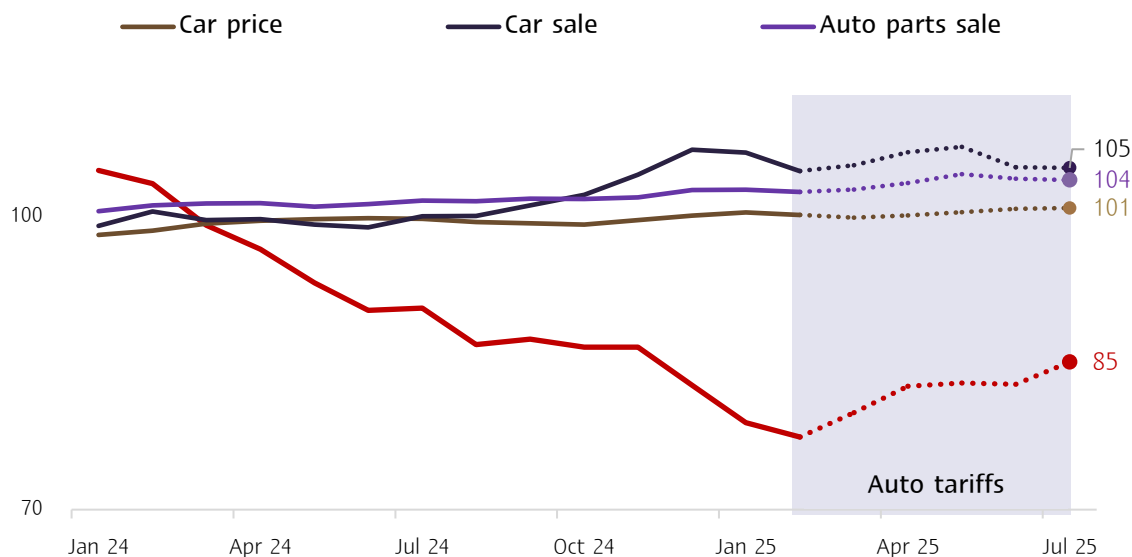
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้รับผลกระทบทางอ้อม
จากการชะลอตัวของคำสั่งซื้อจากผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่
โดยเฉพาะญี่ปุ่น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลพวงจากนโยบาย Auto Tariffs
ของสหรัฐฯ ที่เพิ่มต้นทุนการส่งออกและสร้างความผันผวนในห้องใช้
อุปทานระหว่างประเทศ

การผลิตยานยนต์ภายในสหรัฐฯ เติบโตเร่งขึ้นภายหลังการบังคับใช้มาตรการ Auto tariffs ในเดือน มี.ค. 2025

คาดว่าส่วนหนึ่งเพื่อทดแทนยานยนต์นำเข้าที่มีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น

แนวโน้มอุตสาหกรรมและตลาดรถยนต์ของสหรัฐฯ

หน่วย : Index sa 3mm 2023 - 24 = 100



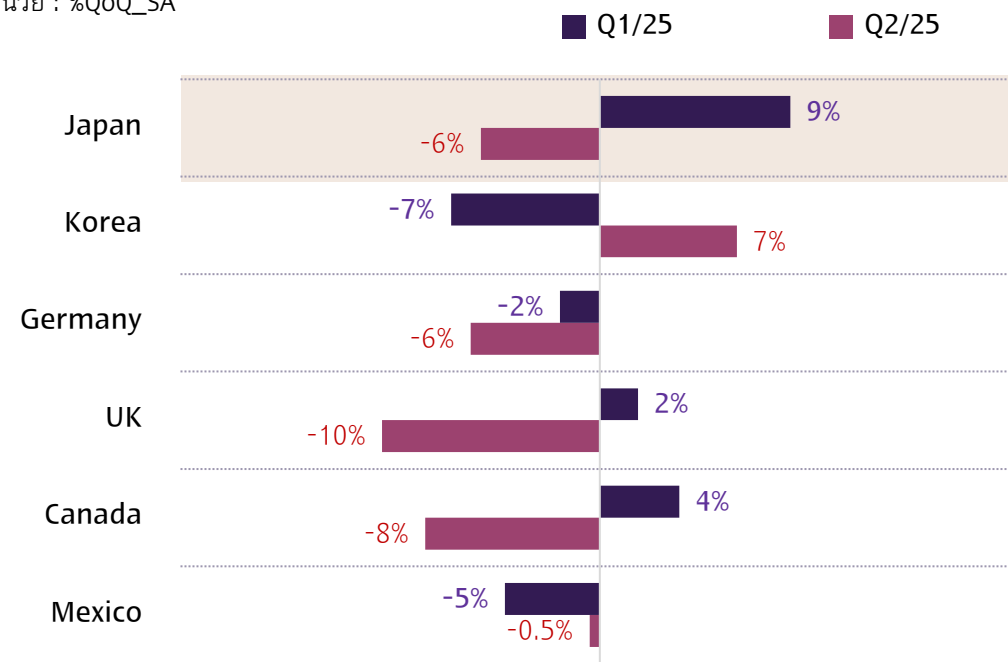
	QoQ_SA	Q1/25	Q2/25
Car Production		-7.0%	6.5%
Car price		0.4%	0.3%
Car sale		1.0%	0.6%
Auto parts sale		0.5%	1.3%

อุตสาหกรรมยานยนต์สหรัฐฯ เริ่มส่งสัญญาณฟื้นตัวหลังการประกาศมาตรการ Auto tariffs ในเดือน มี.ค. 2025

ปริมาณการผลิตรถยนต์ภายในประเทศกลับมาขยายตัวเร่งขึ้น คาดว่าปัจจัยหนุนหลักมาจาก อุปสงค์ในประเทศที่มีแนวโน้มฟื้นตัวขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ มากขึ้น ภายหลังต้นทุนของรถยนต์นำเข้าปรับสูงขึ้นจากผลของกำแพงภาษีที่ประกาศใช้

อัตราการเติบโตของมูลค่าส่งออกยานยนต์ไปยังตลาดสหรัฐฯ จำแนกตามประเทศคู่ค้าหลัก

หน่วย : %QoQ_SA

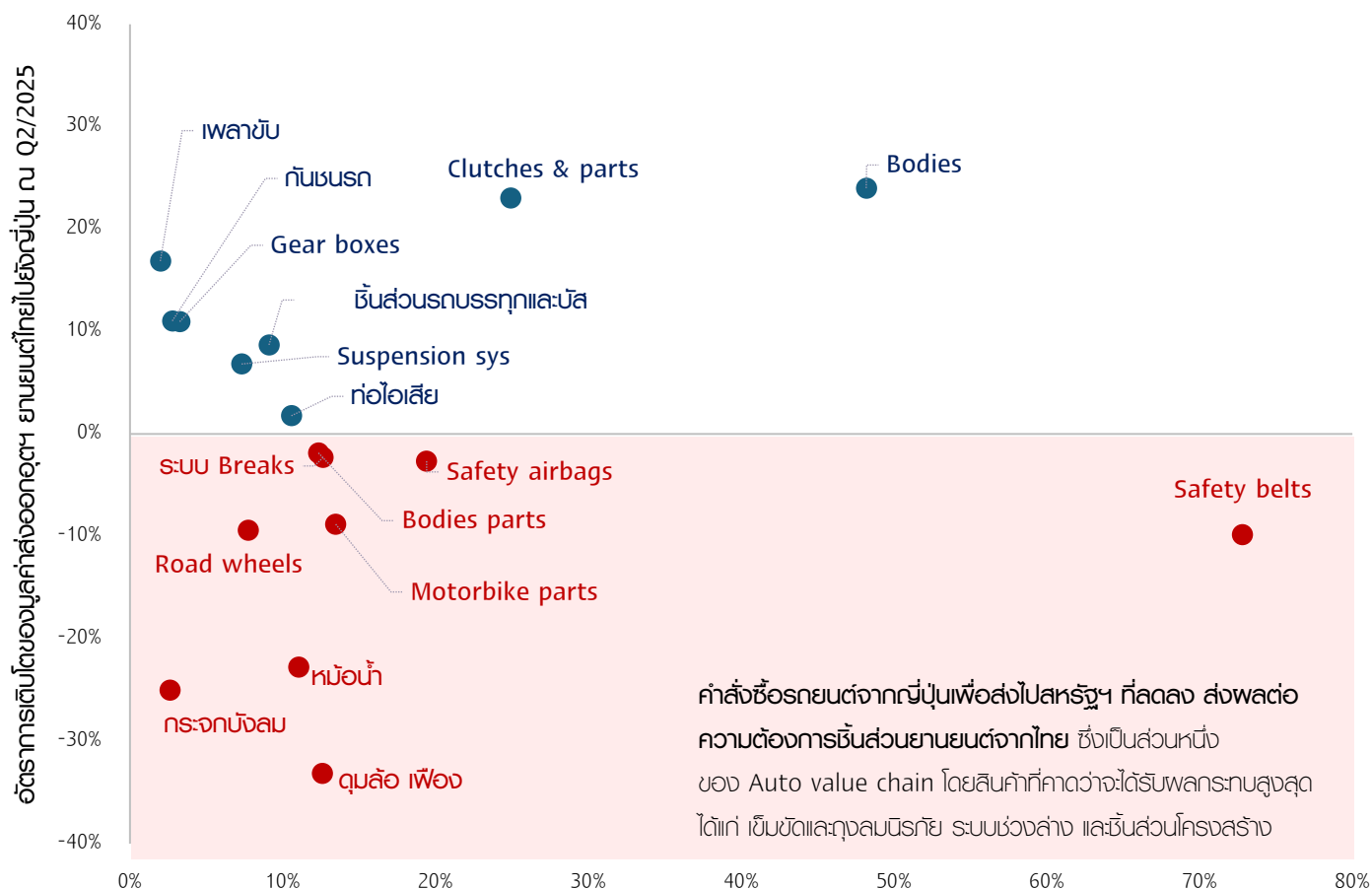


การประกาศมาตรการ Auto tariffs ขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์ในอัตรา 25% ส่งผลให้การส่งออกรถยนต์ไปสหรัฐฯ จากหลายคู่ค้าสำคัญหดตัวใน Q2/2025 โดยเฉพาะ ญี่ปุ่น ซึ่งเป็นคู่ค้าอันดับต้น ๆ ขณะที่การส่งออกจากเกาหลีใต้ยังเติบโตได้ ซึ่งเป็นผลจากคำสั่งซื้อเดิมที่ยังคงค้างอยู่ แม้ว่ามาตรการภาษีจะเริ่มบังคับใช้แล้ว ทั้งนี้ผลกระทบจาก Auto tariffs อาจปรับเปลี่ยนความได้เปรียบของแบรนด์ต่างชาติในตลาดสหรัฐฯ และทำให้ความนิยมในรถที่ผลิตภายในประเทศสหรัฐฯ ได้รับความนิยมมากขึ้น

การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแรงกดดันจากการชะลอตัวของคำสั่งซื้อจากผู้ผลิตรถยนต์ โดยเฉพาะค่ายรถยนต์จากญี่ปุ่น ซึ่งเป็นคู่ค้าสำคัญในการประกอบและส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดสหรัฐฯ

แนวโน้มการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์และอัตราการพึ่งพาสหรัฐญี่ปุ่น

หน่วย : % of total auto export from TH to JP (X-axis) and %QoQ (Y-axis)



Key player in Thailand	ชิ้นส่วนหลัก	Key export partners	
		Japan	USA
Denso	ระบบไฟฟ้า สมอกล	✓	✓
	อิเล็กทรอนิกส์ ระบบปรับอากาศ		
Aisin Seiki	ระบบส่งกำลัง เกียร์ คลัตช์	✓	✓
	ชิ้นส่วนเบรก		
Yazaki	สายไฟฟ้ารถยนต์	✓	
Bridgestone	ยางรถยนต์		✓
NGK	หัวเทียน เซนเซอร์	✓	
Somboon Adv Technology	ระบบขับเคลื่อน	✓	
	ระบบกันสะเทือน		
Thai Summit Group	ชิ้นส่วนตัวถังรถยนต์	✓	
	ชิ้นส่วนชิ้นรูปอื่น ๆ		
Bosch	ระบบเบรก สมอกล	✓	✓
	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์		
Continental	ระบบเบรก เซนเซอร์	✓	✓
	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์		

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยคาดว่าจะได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากมาตรการกำแพงภาษีรถยนต์ของสหรัฐฯ เนื่องจากต้นทุนการกำกับสหรัฐฯ ปรับสูงขึ้น อีกทั้ง คู่ค้าในตลาดญี่ปุ่นก็เผชิญความผันผวนในห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ ทำให้คำสั่งซื้อจากโรงงานประกอบชะลอ

ช่องทางผลกระทบสำคัญจาก Trump Auto tariffs



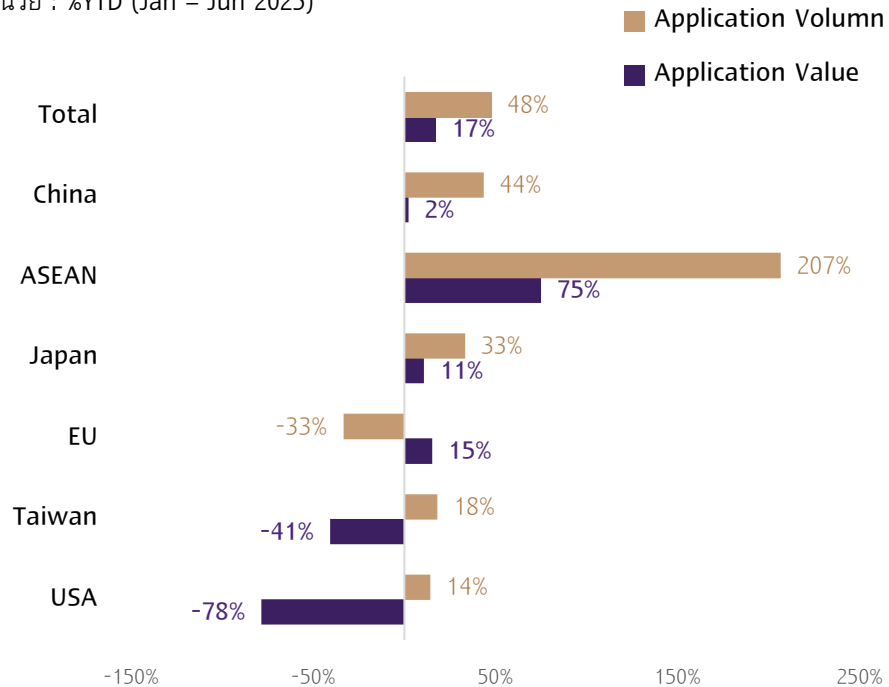
ทิศทางการลงทุนภายในประเทศ
ความเสี่ยงจากการย้ายฐานการผลิต

3

ทิศทางการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีแนวโน้มชะลอลง
ในบางกลุ่มสินค้าที่พึ่งพาการส่งออกไปสหรัฐฯ เป็นหลัก
เนื่องจากผู้ผลิตบางส่วนอาจหันไปเพิ่มการลงทุนในสหรัฐฯ
หรือขยายฐานการผลิตในภูมิภาคอเมริกา
เพื่อลดความเสี่ยงจากมาตรการกีดกันทางการค้า

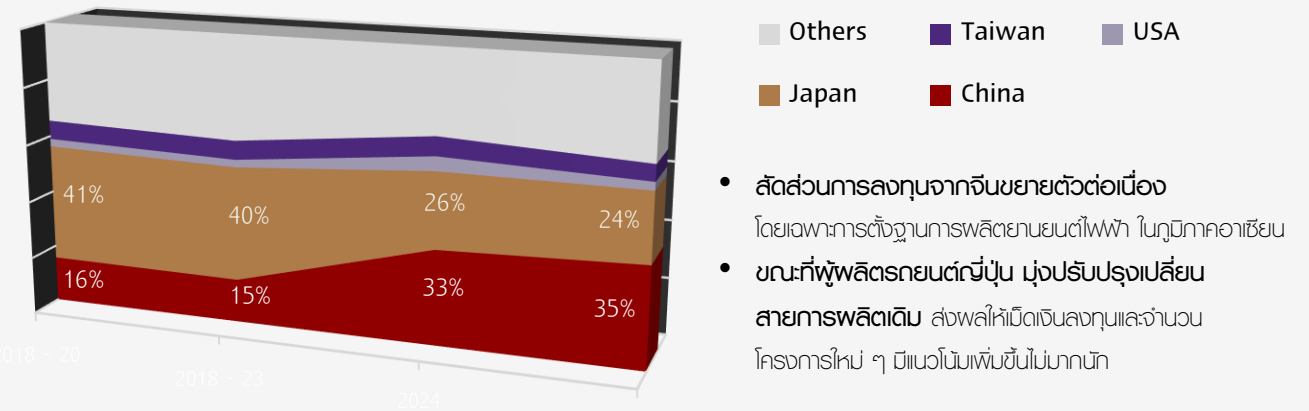
ทิศทางการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงครึ่งแรกของปี 2025 ยังมีแนวโน้มเติบโต โดยจีนได้เข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมากขึ้น ทั้งในกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์สันดาปและยานยนต์ไฟฟ้า

อัตราการขยายตัวของโครงการ BOI ภายใต้อุตสาหกรรมเครื่องจักรและยานยนต์
หน่วย : %YTD (Jan – Jun 2025)



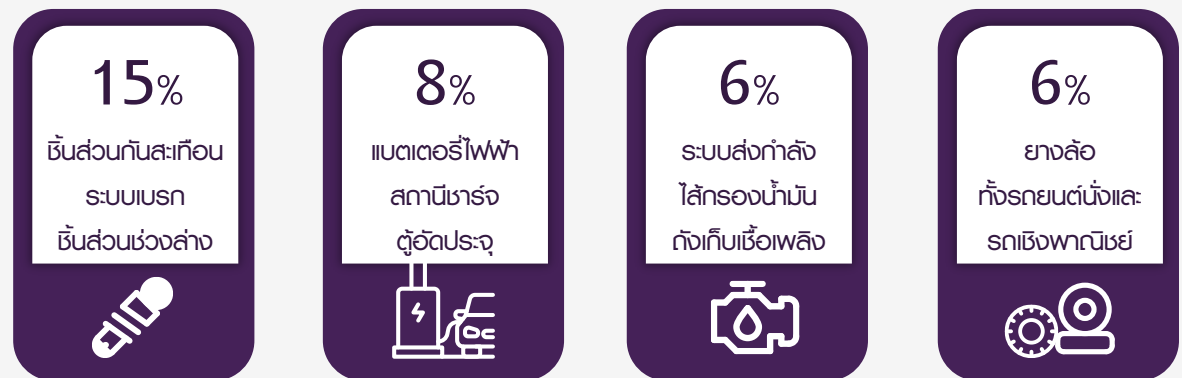
ทิศทางการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ยังคงขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องในช่วงครึ่งแรกของปี 2025 ทั้งในแง่มูลค่าการลงทุนและจำนวนโครงการ โดยมีนักลงทุนจาก ASEAN จีน และญี่ปุ่น เป็นแหล่งเงินทุนหลักที่เข้ามาจัดตั้งโรงงานใหม่ในกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ แบตเตอรี่ไฟฟ้า และยางล้อ สะท้อนความเชื่อมั่นต่อศักยภาพของไทยในฐานะฐานการผลิตยานยนต์หลักของภูมิภาค

สัดส่วนโครงการลงทุน/ร่วมทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ จำแนกตามสัญชาติ



- สัดส่วนการลงทุนจากจีนขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะการตั้งฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า ในภูมิภาคอาเซียน
- ขณะนี้ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่น มุ่งปรับปรุงเปลี่ยนสายการผลิตเดิม ส่งผลให้เกิดเงินลงทุนและจำนวนโครงการใหม่ ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นไม่มากนัก

ประเภทยานยนต์และชิ้นส่วนที่ขอรับการส่งเสริม BOI ในสัดส่วนมากที่สุดในช่วง H1/2025 (จากโครงการขอรับการส่งเสริมในอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด 71 โครงการ)



ในระยะต่อไป การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยอาจชะลอตัวลงบ้าง เพราะผู้ผลิตบางรายหันไปเพิ่มการลงทุนในสหรัฐฯ หรือขยายฐานการผลิตสู่ภูมิภาคอเมริกา เพื่อลดความเสี่ยงจากมาตรการกีดกันทางการค้า

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการชะลอตัวของการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

1 ข้อตกลงการลงทุนกับสหรัฐฯ เพื่อต่อรองกับ Reciprocal tariffs

ประเทศผู้ลงทุนหลักของไทย เช่น ญี่ปุ่น, เกาหลีใต้ และสหภาพยุโรป ได้บรรลุข้อตกลงการลงทุนในสหรัฐฯ เพื่อแลกกับอัตราภาษีนำเข้าที่ผ่อนปรน

Billion USD	Japan	Korea	EU
	\$550	\$350	\$600

2 ข้อได้เปรียบด้านภาษีของกลุ่ม USMCA

การได้รับสิทธิยกเว้นหรือลดภาษีนำเข้าทำให้ผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนมีแรงจูงใจย้ายหรือขยายกำลังการผลิตไปยังภูมิภาคอเมริกาเหนือ

3 นโยบาย Reshoring ของสหรัฐฯ

- ส่งเสริมการย้ายฐานการผลิตกลับไปยังสหรัฐฯ ผ่านสิทธิประโยชน์ด้านภาษี เงินอุดหนุน และโครงการสนับสนุน FDI/FTD
- ผู้ผลิตจะได้สิทธิยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ และสิทธิพิเศษภาษีเงินได้นิติบุคคล

4 การแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ASEAN

โดยเฉพาะในเวียดนาม และอินโดนีเซีย ที่มีนโยบายดึงดูดการลงทุนที่เข้มข้น อีกทั้ง ยังมีข้อได้เปรียบด้านต้นทุน ทั้งค่าแรง ค่าไฟและพลังงาน เป็นต้น

ระดับความเสี่ยงด้านทิศทางการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย

อุตสาหกรรม	ระดับความเสี่ยง	ปัจจัยกดดัน			
		1 Trump deal	2 USMCA benefits	3 US reshoring	4 ASEAN competition
ยางล้อ	สูง		✓	✓	✓
อิเล็กทรอนิกส์ยานยนต์		✓	✓	✓	✓
ชิ้นส่วนยานยนต์หลัก	ปานกลาง		✓		✓
เครื่องยนต์/ชิ้นส่วน xEV		✓			✓
รถยนต์ไฟฟ้า (xEV)	ต่ำ				✓

ช่องทางผลกระทบสำคัญจาก Trump Auto tariffs



ความเสี่ยงจากภาษีรวมสิทธิ
และ Non-tariffs barrier

4

การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์และยางล้อของไทย

อาจเผชิญความเสี่ยงจากการถูกเก็บภาษีรวมสิทธิ

ควบคู่กับมาตรการ Non-tariff ที่เข้มงวดขึ้น

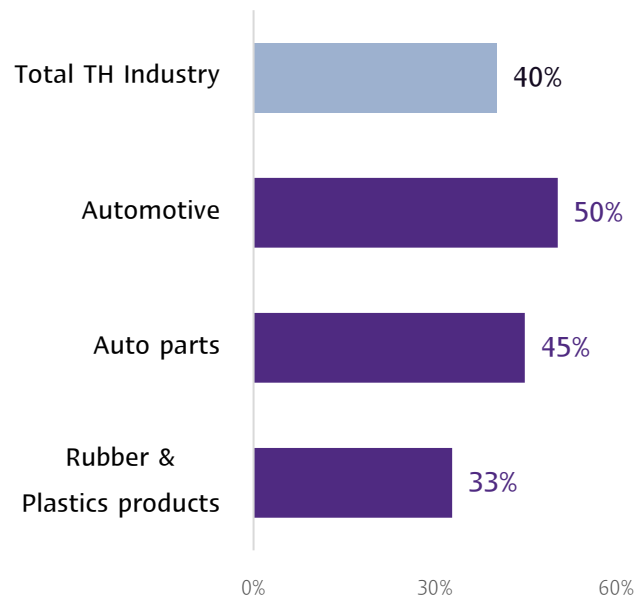
เนื่องจากไทยมีการนำเข้าปัจจัยการผลิตในสัดส่วนที่สูง อีกทั้ง

ธุรกิจและสินค้าจากจีนก็มีบทบาทเพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยพึ่งพาปัจจัยการผลิตจากต่างประเทศครึ่งหนึ่งของมูลค่าเพิ่มทั้งหมด ขณะที่กลุ่มยางล้อ มีการนำเข้าเร่งขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะจากจีน จนถูกจับตาในประเด็นการสวมสิทธิ์เพื่อส่งออก

สัดส่วน Value-added ที่สร้างขึ้นโดยต่างประเทศ (FVA)

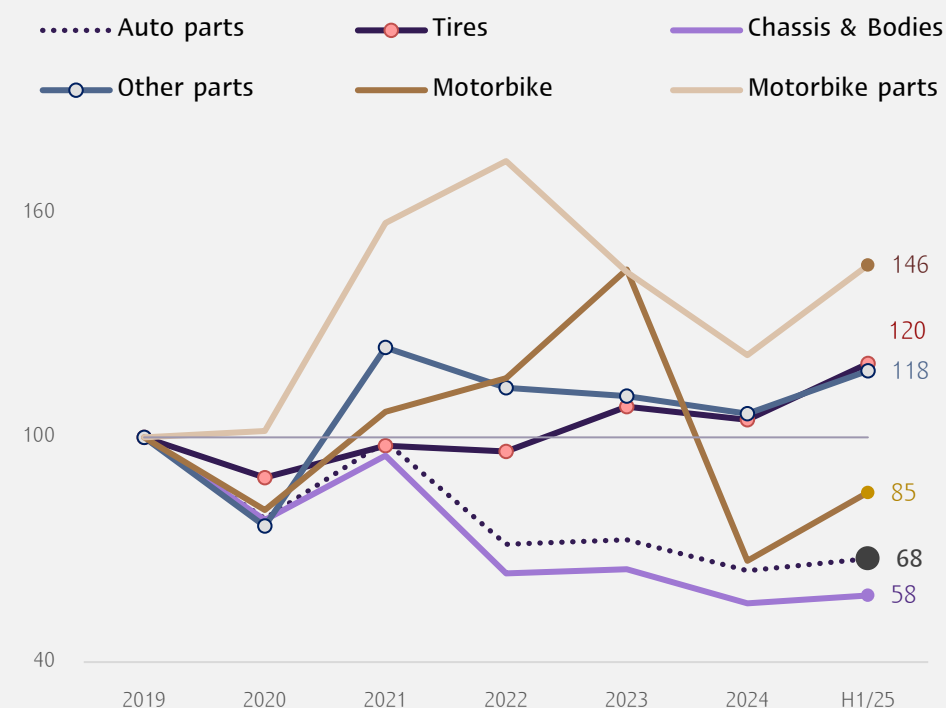
หน่วย : % of total value added in 2020



การผลิตรถยนต์ของไทยพึ่งพามูลค่าเพิ่มจากต่างประเทศคิดเป็นราวครึ่งหนึ่งของมูลค่าเพิ่มทั้งหมด สะท้อนถึงการพึ่งพาห่วงโซ่อุปทานภายนอก โดยเฉพาะชิปและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูงที่ยังผลิตได้จำกัดภายในประเทศ ขณะที่อุตสาหกรรมยางล้อมีสัดส่วน Local content สูง เนื่องจากไทยเป็นผู้ผลิตและเจ้าของทรัพยากรยางพารารายสำคัญของโลก

ดัชนีมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปจากต่างประเทศ

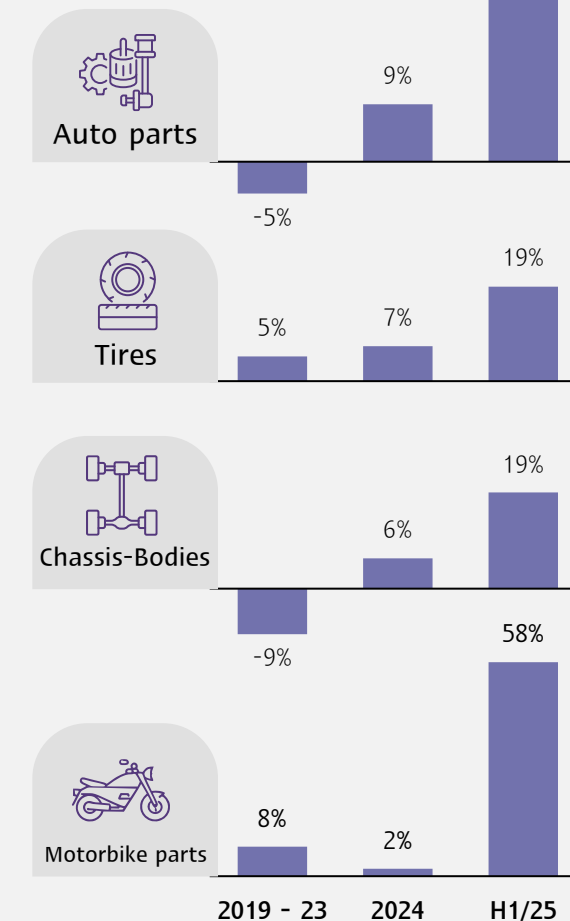
หน่วย : Index average 2019 = 100



การนำเข้ายางล้อและชิ้นส่วนจักรยานยนต์จากต่างประเทศเร่งตัวขึ้นต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2020 โดยคาดว่าส่วนหนึ่งเป็นผลจากการระบายสต็อกส่วนเกินของประเทศที่เผชิญภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว เช่น จีน อีกทั้ง ยังอาจมีบางส่วนที่เข้าข่ายกิจกรรม “สวมสิทธิ์” โดยใช้ประเทศไทยเป็นฐานผ่านทางเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่สาม เพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการกีดกันทางการค้า

อัตราการนำเข้าจากประเทศจีน

หน่วย : %YoY



การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยจำเป็นต้องเพิ่มสัดส่วนมูลค่าเพิ่มในประเทศให้เพียงพอและตรวจสอบได้ เพื่อป้องกันการถูกเก็บภาษีสมสक्ति และการเพิ่ชึญกับมาตรการ Non-tariff barriers ที่เข้มงวดมากขึ้น

การประเมินความเสี่ยงจากภาษีสมสक्ति และมาตรการ Non-tariffs barrier ที่มีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ตัวอย่าง อุตสาหกรรมสำคัญ	ระดับ ความเสี่ยง	ประเด็นความเสี่ยง		
		พึ่งพาวัตถุดิบนำเข้าในระดับสูง โดยเฉพาะจากจีน	ไทยถูกมองเป็นฐานประกอบ ทางผ่านสินค้าจากจีน	การเข้มงวด/ขยายความครอบคลุม มาตรการ Non-tariff barrier*
อิเล็กทรอนิกส์ยานยนต์	สูง	☒	☒	☒
ยางล้อ	ปานกลาง		☒	☒
ชิ้นส่วนยานยนต์หลัก		☒		☒
แบตเตอรี่ EV		☒	☒	
ยานยนต์ไฟฟ้า xEV	ต่ำ	☒		
ยานยนต์ ICE				☒

หลักเกณฑ์การพิจารณา ถิ่นกำเนิดสินค้า (ROO)	ASEAN	EUROPE	USA
	Regional value content > 40% (RVC) กำหนดสัดส่วนมูลค่าเพิ่ม จากกิจกรรมการผลิต ภายในภูมิภาค ASEAN	Change of Tariff Heading < 45% (CTH) กำหนดมูลค่าของวัตถุดิบหรือชิ้นส่วน ที่นำเข้าจากประเทศอื่น (Non-originating materials)	Substantial Transformation (ST CTS) สินค้าจะถูกถือว่ามิถิ่่นกำเนิดในประเทศผู้ส่งออก หากกระบวนการผลิตมีการแปรรูปวัตถุดิบอย่างมีนัยสำคัญ - เกิดการเปลี่ยนพิกัดศุลกากร (HS Code) - เพิ่มมูลค่าภายในประเทศถึงตามเกณฑ์ที่กำหนด - เปลี่ยนคุณลักษณะ/หน้าที่การใช้งานของสินค้าไปจากเดิม

ภาพรวมความเสี่ยงจากผลของนโยบายการค้าสหรัฐฯ

	ความสามารถ ทางการแข่งขัน ในตลาดสหรัฐฯ	อุปสงค์ในห่วงโซ่ อุตสาหกรรมยานยนต์โลก	ทิศทางการลงทุน ในประเทศ	ความเสี่ยงจาก ภาษีศุลกากร	การดีตลาดจาก สินค้านำเข้า	Overall risk
รถยนต์ ICE						
รถยนต์ xEV						
จักรยานยนต์						
ชิ้นส่วนยานยนต์						
ยางล้อ						

High risk

Moderate risk

Low risk

Not relevance

- การส่งออกรถยนต์ ทั้งกลุ่มสันดาป และ xEV ได้รับผลกระทบทางตรงค่อนข้างจำกัด เพราะพึ่งพาสหรัฐฯ ในระดับต่ำ แต่ต้องจับตามผลกระทบทางอ้อมจาก....
1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญ ทั้งออสเตรเลีย และอาเซียน และ 2) การระบายสต็อกรถยนต์ไฟฟ้าจากจีน ซึ่งเผชิญกับมาตรการกีดกันการค้าที่รุนแรง
- อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีความเสี่ยงสูงที่จะสูญเสียส่วนแบ่งตลาดในสหรัฐฯ อีกทั้ง ยังถูกซ้ำเติมจากคำสั่งซื้อในห่วงโซ่อุปทาน และทิศทางการลงทุนที่ชะลอตัวลง
- ผู้ส่งออกยางล้อมีแนวโน้มจะเผชิญความขัดแย้งจากการตรวจสอบแหล่งกำเนิดสินค้า ซ้ำเติมต้นทุนการค้าให้สูงขึ้นจากเดิมที่ก็ยังเผชิญกับมาตรการ Anti-dumping

นโยบายเชิงรุกจากภาครัฐ ภาคการเงิน และภาคธุรกิจ ที่ครอบคลุม ‘การปกป้อง’ ‘กำกับดูแล’ และ ‘การส่งเสริมความพร้อมของห่วงโซ่อุปทานภายในประเทศ’ ถือเป็นกลไกสำคัญในการรักษาความสามารถทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ ‘ภาครัฐ’ และ ‘ภาคการเงิน’



มาตรการปกป้องผู้ประกอบการและสินค้าที่ผลิตในประเทศ

- ยกระดับการตรวจสอบมาตรฐาน/คุณภาพสินค้านำเข้าให้เข้มงวดขึ้น
- กำหนดราคายกขึ้นต่ำ สำหรับสินค้านำเข้า
- สันเชื้อพิเศษสำหรับการลงทุนในระบบติดตาม/พิสูจน์แหล่งกำเนิดสินค้า



ปรับปรุงกลไกคัดกรองและติดตามการลงทุนจากต่างชาติ

- กำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศ การลงทุนขึ้นต่ำในสินทรัพย์ถาวร และอัตราการจ้างงานในท้องถิ่น
- พัฒนาระบบติดตามโครงการลงทุนและตรวจสอบโรงงานเชิงลึก



สนับสนุนการกระจายตลาดส่งออก

- พลิกดัน FTA ใหม่ ๆ เพื่อเปิดตลาดส่งออกให้แก่สินค้าเสี่ยงสูง
- สนับสนุน Export credit เพื่อประกันความเสี่ยงทางการค้า



ส่งเสริมการพึ่งพาห่วงโซ่อุปทานในประเทศ

- สนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมต้นน้ำ
- Local supplier matching โดยมีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างจากภาครัฐและเอกชนเป็นกลไกหนุน

แนวทางการเตรียมความพร้อมสำหรับ ‘ผู้ส่งออกไทย’



กระจายแหล่งวัตถุดิบและขยายตลาดสู่ประเทศคู่ค้าใหม่ ๆ

- กำหนดสัดส่วนวัตถุดิบนำเข้าจากจีน
- เพิ่มบทบาทของคู่ค้าวัตถุดิบประเทศอื่น ๆ เช่น อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลี
- ขยายตลาดส่งออกสู่ภูมิภาคใหม่ ๆ เช่น ยุโรป ตะวันออกกลาง



ยกระดับกระบวนการผลิต / การพิสูจน์มูลค่าเพิ่มในประเทศ (RVC)

- เน้นการแปรรูป / การสร้างเพิ่มมูลค่าให้สินค้าภายในประเทศ
- พัฒนาระบบคำนวณ RVC ให้ Substantial transformation ผ่านเกณฑ์ (Regional value chain >40%)



ใช้เทคโนโลยีช่วยติดตามและพิสูจน์แหล่งกำเนิดสินค้า

- ลงทุนในระบบ ERP / Digital BOM / HS Code Tracker
- พัฒนาระบบจัดเอกสาร เช่น CO, invoice, HS code change
- เตรียมพร้อมรองรับการตรวจสอบย้อนหลัง

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
เพื่อนำไปพัฒนามาตรวิเคราะห์ของ
SCB EIC ต่อไป

คลิกเพื่อทำ
แบบสอบถาม

SCB EIC | ECONOMIC INTELLIGENCE CENTER



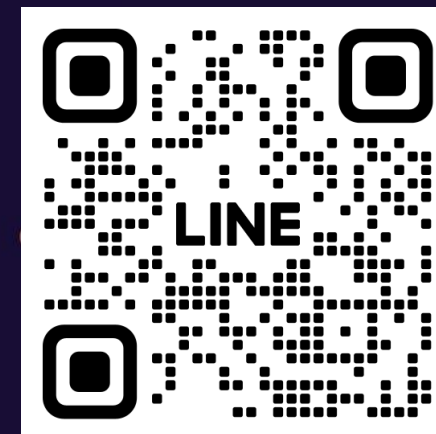
INSIGHTFUL ECONOMIC AND BUSINESS
INTELLIGENCE FOR EFFECTIVE DECISION MAKING

■ WEBSITE

www.scbeic.com

up-to-date with email notification

■ LINE OFFICIAL ACCOUNT



SCB EIC

SCB ♠ EIC