

รายงานการศึกษา

ขับเคลื่อน 
อุตสาหกรรมรถยนต์
และส่วนประกอบไทย
ก้าวผ่านความท้าทาย
สู่ความสำเร็จอย่างยั่งยืน

บทสรุปผู้บริหาร

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก ซึ่งมีการดำเนินงานครอบคลุมตั้งแต่การผลิตจนถึงการจัดจำหน่ายไปยังตลาดต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งทำให้มีการสร้างงานให้กับผู้คนจำนวนมากและมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของหลายประเทศ

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบได้เผชิญกับความท้าทายจากทั้งปัจจัยด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยี แต่ปริมาณการผลิตรถยนต์ในภาพรวมขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในปี 2023 ภาพรวมปริมาณการผลิตรถยนต์ทั่วโลกมีทั้งสิ้น 93,546,599 คัน ขยายตัวถึงร้อยละ 10.27 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยประเทศที่มีปริมาณการผลิตรถยนต์สูงสุด 3 อันดับแรกของโลกในปี 2023 คือ จีน สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น ซึ่งมีปริมาณการผลิตรวมกันมากกว่าร้อยละ 50 ของการผลิตรถยนต์ทั้งโลก ขณะที่ไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับที่ 10 ของโลก ปริมาณการผลิต 1,841,663 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.97 ของการผลิตรถยนต์ทั้งโลก หดตัวร้อยละ 2.22 เมื่อเทียบกับปีก่อน แสดงให้เห็นว่าไทยกำลังเผชิญความท้าทายในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่ง

ประเทศไทยมีความพร้อมในหลายด้าน ทำให้เป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จนได้รับฉายาว่า “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia)” ส่วนใหญ่เป็นการผลิตรถยนต์ประเภทสันดาปภายใน ซึ่งมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 85-95 อย่างไรก็ดี ปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยเผชิญกับความท้าทายหลายประการภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงของโลกที่ส่งผลให้ความต้องการรถยนต์สันดาปภายในลดลง ซึ่งสอดคล้องกับดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยที่มีแนวโน้มหดตัว ในปี 2024 สินค้ารถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วนประกอบ มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับที่ 1 ของการส่งออกทั้งหมดของไทย มูลค่า 35,353.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.76 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปตลาดโลก หดตัวร้อยละ 5.17 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยตลาดส่งออก 3 อันดับแรก คือ ออสเตรเลีย มูลค่า 6,512.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.42 หดตัวร้อยละ 4.09 (YoY) ฟิลิปปินส์ มูลค่า 2,651.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.50 หดตัวร้อยละ 4.06 (YoY) และ ญี่ปุ่น มูลค่า 2,264.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.41 หดตัวร้อยละ 6.09 (YoY) หากพิจารณาในส่วนของมูลค่าการส่งออกรถยนต์ ปี 2024 อยู่ที่ 20,801.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 6.02 เมื่อเทียบกับปีก่อน ตลาดส่งออก 3 อันดับแรก คือ ออสเตรเลีย มูลค่า 6,170.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.66 หดตัวร้อยละ 4.71 (YoY) ฟิลิปปินส์ มูลค่า 2,150.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 10.34 หดตัวร้อยละ 5.90 (YoY) และ ซาอุดีอาระเบีย มูลค่า 1,484.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.14 หดตัวร้อยละ 2.86 (YoY) ขณะที่มูลค่าการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วนประกอบในปี 2024 อยู่ที่ 14,552.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 3.93 เมื่อเทียบกับปีก่อน ตลาดส่งออก 3 อันดับแรก คือ สหรัฐอเมริกา มูลค่า 1,926.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.24 ขยายตัวร้อยละ 12.69 (YoY) ญี่ปุ่น มูลค่า 1,519.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.44 หดตัวร้อยละ 3.44 (YoY) และ มาเลเซีย มูลค่า 1,284.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.83 หดตัวร้อยละ 3.81 (YoY)

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของไทย มีจำนวน 2,447 ราย แบ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์ จำนวน 23 ราย ผู้ผลิตรถโดยสาร และรถบรรทุก จำนวน 9 ราย และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำนวน 2,415 ราย (ข้อมูล ณ วันที่ 25 มีนาคม 2025) แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์

ส่วนมากอยู่ในภาคการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สำหรับแรงงาน ในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย มีประมาณ 700,000 – 800,000 คน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในโรงงานประกอบรถยนต์ ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการผลิตที่อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบกำลังเผชิญ อาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทย และแรงงานในสาขาที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก

ในส่วนของการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ในช่วงปี 2017-2024 มีจำนวนทั้งสิ้น 970 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 508,602 ล้านบาท โดยแหล่งที่มาของเงินลงทุนจากต่างประเทศ 3 อันดับแรก ได้แก่ (1) ญี่ปุ่น จำนวน 442 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 167,158 ล้านบาท (2) จีน จำนวน 214 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 131,463 ล้านบาท และ (3) ฮ่องกง จำนวน 57 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 78,913 ล้านบาท ซึ่งการลงทุนจากต่างชาติส่งผลกระทบต่อเชิงบวกให้ไทยมีเงินลงทุนในระบบเศรษฐกิจ และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม หากมีการพึ่งพิงต่างชาติมากเกินไปอาจส่งผลกระทบต่อไทยได้ด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการต่างชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบในไทย ทั้งผู้ประกอบการรายเดิมและผู้ประกอบการรายใหม่ได้มีความพยายามปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินธุรกิจและการแสวงหาโอกาสใหม่ในตลาด เพื่อตอบสนองต่อแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงจากความท้าทายในปัจจุบัน โดยมีทั้ง การยุติการผลิต เช่น บริษัท ชูชูกิ และซูบารุ ประกาศยุติกิจกรรมการผลิตในไทยและนำเข้ารถยนต์จากญี่ปุ่นมาขายแทน การปรับ เช่น บริษัท นิสสัน ประกาศปิดโรงงานผลิตรถยนต์เพื่อปรับเปลี่ยนไปเป็นโรงงานสำหรับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และการลงทุนใหม่ โดยเฉพาะบริษัทต่างชาติที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและส่วนประกอบที่ได้ทยอยเข้ามาลงทุนในไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจัยความท้าทายที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยแบ่งได้เป็น 2 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) ปัจจัยภายในประเทศ อาทิ ความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ อำนวยซื้อที่ลดลง การเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประชากร การแข่งขันด้านราคา และการปรับตัวสู่รถยนต์ไฟฟ้าของไทย และ (2) ปัจจัยภายนอกประเทศ อาทิ ความต้องการในตลาดโลกที่เปลี่ยนไป การพัฒนาทางเทคโนโลยี ปัจจัยเสี่ยงจากสงครามการค้าและสงครามอาวุธหนัก รวมถึงนโยบาย/มาตรการด้านยานยนต์ของประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย ปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดการชะลอตัวของการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์ของไทย และเป็นสัญญาณให้อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบไทยต้องปรับตัว เพื่อเพิ่มความหลากหลายในการผลิตและขยายโอกาสในตลาดอื่น ๆ ซึ่งอาจแบ่งการจัดการได้เป็น 4 ส่วน ได้แก่ (1) การเป็นฐานการผลิตของรถยนต์สันดาปภายในและส่วนประกอบ โดยมุ่งพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีการผลิต เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและต่อยอดการเป็นฐานการผลิตของไทย (2) การเร่งปรับตัวสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (3) การปรับเปลี่ยนไปสู่อุตสาหกรรมอื่น ๆ อาทิ อุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์ และอุตสาหกรรมอากาศยาน และ (4) การพัฒนาไปสู่การผลิตและเทคโนโลยีใหม่ อาทิ การพัฒนารถยนต์พลังงานไฮโดรเจน

การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อบูรณาการการทำงานให้เกิดประโยชน์สูงสุด สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) ได้สอบถามถึงประเด็นปัญหา/อุปสรรคที่ยังมีความท้าทายของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) จึงได้แบ่งประเด็นข้อเสนอมุ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) ลดอุปสรรค เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำธุรกิจให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันในระดับสากลได้ดียิ่งขึ้น อาทิ การลดขั้นตอนและเอกสารในการขออนุมัติ การแก้ไขประกาศหลักเกณฑ์การให้สินเชื่อ (2) ยกระดับการปกป้อง เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนผ่านที่เป็นธรรม เสริมสร้างความเข้มแข็ง และลดผลกระทบเชิงลบที่อาจจะเกิดกับระบบเศรษฐกิจของไทย อาทิ เร่งประกาศมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้าโดยทบทวนรายการสินค้าที่ไทยเสียดุลการค้ามากโดยเฉพาะรถยนต์ EV และชิ้นส่วนสำคัญ และ (3) ต่อยอดอุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทยในตลาดโลก อาทิ เปรียบเทียบข้อตกลงการค้าเสรีเพิ่มเติมกับภูมิภาคตะวันออกกลาง ผลักดันการพัฒนาและผลิตยานยนต์เพื่อผู้พิการและผู้สูงอายุในไทย

กระทรวงพาณิชย์ มีหน้าที่ขับเคลื่อนการค้าโดยการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อยกระดับรายได้ของประเทศ รวมถึงส่งเสริมการค้า การเจรจาการค้า และพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้า จึงมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนผู้ประกอบการให้สามารถเตรียมพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลง โดย สนค. ได้จัดทำรายงานการศึกษา และมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย รวมถึงสินค้าอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ

1. **ลดอุปสรรคทางการค้าให้แก่ผู้ประกอบการ** โดยเฉพาะอุปสรรคด้านข้อบังคับและระเบียบปฏิบัติ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพและขยายตลาดได้มากขึ้น เช่น พิจารณาอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการสามารถยื่นขออนุมัติการส่งออก-นำเข้าสินค้าใช้สองทาง (Dual Use Items: DUI) ได้ทางออนไลน์ รวมถึงกระชับระยะเวลาการอนุมัติให้รวดเร็วขึ้น

2. **เร่งการเจรจา FTA** อาจพิจารณาเจรจาข้อตกลงเขตการค้าเสรีเพิ่มเติมกับกลุ่มประเทศที่ยังมีความต้องการใช้รถยนต์ประเภทสันดาปภายใน เช่น กลุ่มประเทศความร่วมมืออ่าวอาหรับ (GCC) ประเทศซาอุดีอาระเบีย สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ และประเทศใน Global South (ทวีปแอฟริกา ละตินอเมริกา และแคริบเบียน) ซึ่งจะช่วยรักษาฐานการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย รวมถึงการเปิดตลาดส่งออกรถยนต์ xEV ในการเจรจา FTA กรอบปัจจุบัน และกรอบอื่น ๆ ในอนาคต นอกจากนี้ ยังอาจใช้แนวทางการเจรจาในเวทีการค้าโลกเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ

3. **ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม** สนับสนุนการลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อให้ไทยพ้นจากการเป็นผู้ตามและก้าวขึ้นเป็นผู้นำด้านเทคโนโลยี โดยอาจพิจารณาจัดตั้งกองทุนหรือมาตรการทางภาษี เพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมดังกล่าว รวมถึงพิจารณากำหนดมาตรฐานและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมใหม่ในช่วงระยะเวลาการเปลี่ยนผ่าน

4. **สนับสนุนการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะแรงงาน** ร่วมมือกับภาคการศึกษาและภาคเอกชน ในการพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยี เพื่อให้แรงงานในภาคการผลิตมีศักยภาพและสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ ทั้งนี้ ภาครัฐควรจัดหลักสูตรการอบรมนอกเวลาทำการของโรงงานผลิต เพื่อไม่ให้กระทบต่อประโยชน์ของภาคเอกชน

5. **การปล่อยสินเชื่อแบบแนวตั้ง (Vertical)** ภาครัฐอาจพิจารณาหาแนวทางหรือวิธีการที่จะช่วยสนับสนุนให้ธุรกิจขนาดเล็กรับเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น โดยอาจกำหนดวิธีการปล่อยกู้ที่เหมาะสมให้แก่ธุรกิจต่าง ๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน เพื่อให้ทั้งธุรกิจขนาดใหญ่และธุรกิจขนาดเล็กสามารถเข้าถึงเงินทุนได้โดยเท่าเทียม ซึ่งจะช่วยรักษาความสามารถในการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน

ข้อเสนอแนะสำหรับภาคเอกชน

1. **สร้างความร่วมมือที่เข้มแข็งในห่วงโซ่อุปทาน** ควรมุ่งสร้างความร่วมมือในระดับภาคธุรกิจด้วยกัน (B2B) เช่น การส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุน การแบ่งปันความรู้ความชำนาญ เพื่อให้ธุรกิจแต่ละระดับสามารถเดินหน้าต่อไปได้พร้อมกันตลอดทั้งอุตสาหกรรม และควรสร้างความร่วมมือในระดับภาคเอกชนกับภาครัฐ (B2G) ให้มากขึ้น เพื่อให้การผลักดันอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้

2. **ยกระดับการผลิตสู่เทคโนโลยีอนาคต** ควรพิจารณาลงทุนในการพัฒนาและผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) รวมถึงชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น แบตเตอรี่ เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพารถยนต์สันดาปภายใน (ICE) ซึ่งการลงทุนในเทคโนโลยียังช่วยลดต้นทุนการผลิตในระยะยาว และเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้วย

3. **ขยายโอกาสทางธุรกิจไปสู่อุตสาหกรรมอื่น ๆ** ควรพิจารณาขยายโอกาสทางธุรกิจไปยังอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในการเติบโตสูงและสอดคล้องกับแนวโน้มของอนาคต เช่น อุตสาหกรรมอากาศยาน (Aerospace) และเครื่องมือแพทย์ (Medical Devices) โดยการนำเทคโนโลยีที่พัฒนาจากอุตสาหกรรมยานยนต์ มาใช้เพื่อช่วยเสริมสร้างความยั่งยืนและเพิ่มรายได้ให้กับภาคเอกชนในระยะยาว

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก
1. ภาพรวมสถานการณ์อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของโลก.....	1
2. สถานการณ์อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย.....	4
3. ความท้าทายและโอกาสของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย.....	13
4. ข้อเสนอจากภาคเอกชน.....	22
5. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	29
เอกสารอ้างอิง	32

1. ภาพรวมสถานการณ์อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของโลก

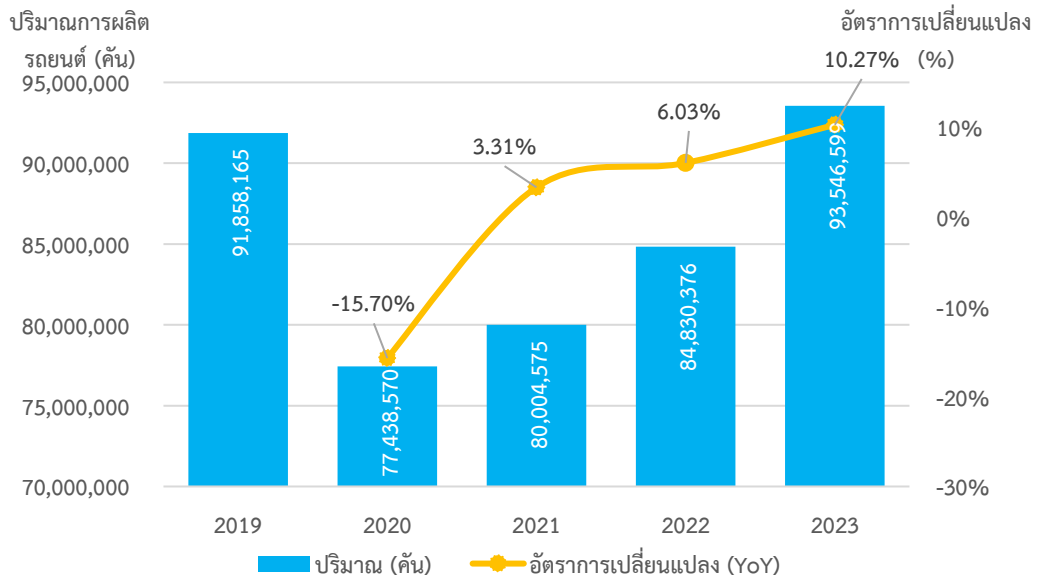
อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก โดยได้สร้างงานให้กับผู้คนจำนวนมากและยังมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของหลายประเทศ ซึ่งขนาดและความเชื่อมโยงของการดำเนินงานในอุตสาหกรรมนี้ มีตั้งแต่กระบวนการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการประกอบรถยนต์ไปจนถึงกระบวนการโลจิสติกส์เพื่อจัดจำหน่ายไปยังตลาดต่าง ๆ ทั่วโลก จึงส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในวงกว้าง

องค์การผู้ผลิตยานยนต์นานาชาติ (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles: OICA) ซึ่งเป็นองค์กรตัวแทนผู้ผลิตยานยนต์ ผู้ประกอบ และผู้นำเข้า ที่ก่อตั้งขึ้น ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส และมีการเชื่อมโยงสมาคมยานยนต์แห่งชาติของแต่ละประเทศสมาชิก ได้ศึกษาประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและอนาคตของการผลิตยานยนต์ และประเมินว่า อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ก่อให้เกิดการจ้างงานจำนวนมาก โดยการผลิตรถยนต์ประมาณ 60 ล้านคัน ก่อให้เกิดการจ้างงานทางตรงประมาณ 9 ล้านคนในภาคการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนต่าง ๆ ซึ่งเป็นจำนวนที่มากกว่าร้อยละ 5 ของการจ้างงานในภาคการผลิตทั้งหมดของโลก อีกทั้งยังมีส่วนช่วยสนับสนุนการสร้างงานทางอ้อมให้แก่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอีกกว่า 50 ล้านตำแหน่ง นอกจากนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์ยังถือได้ว่าเป็นผู้ริเริ่มนวัตกรรมที่สำคัญ เนื่องจากมีการลงทุนในการวิจัย พัฒนา และการผลิตกว่า 84,000 ล้านยูโร ซึ่งส่งผลต่อการยกระดับเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมอื่น ๆ

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบได้เผชิญกับความท้าทายในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อาทิ การชะลอตัวของยอดขายรถยนต์ในตลาดพัฒนาแล้ว (Developed Market) เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา และยุโรป แต่ยอดขายในตลาดเกิดใหม่ (Emerging Market) ยังคงมีแนวโน้มการเติบโต ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของกลุ่มชนชั้นกลางและชุมชนเมือง ซึ่งทำให้มีความต้องการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบยังมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยเฉพาะการเติบโตของรถยนต์ไฟฟ้า (EV) รวมถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Vehicle) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เหล่านี้ได้ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และส่วนประกอบในหลายประเทศ โดยจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตและยกระดับเทคโนโลยี เพื่อรองรับและตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคในอนาคต

ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบจะเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ แต่ในภาพรวมแล้ว ปริมาณการผลิตรถยนต์ขยายตัวมากขึ้น โดยเมื่อพิจารณาข้อมูลการผลิตรถยนต์ที่รวบรวมโดย OICA พบว่า ในปี 2023 ภาพรวมปริมาณการผลิตรถยนต์ทั่วโลกมีทั้งสิ้น 93,546,599 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตในช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี 2019 ที่มีการผลิตรถยนต์รวม 91,858,165 คัน ซึ่งจากภาพที่ 1 จะเห็นได้ว่า ปริมาณการผลิตรถยนต์ภาพรวมของโลกภายหลังสถานการณ์โควิด-19 มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดยปริมาณการผลิตรถยนต์รวมในปี 2023 ขยายตัวถึงร้อยละ 10.27 เมื่อเทียบกับปี 2022

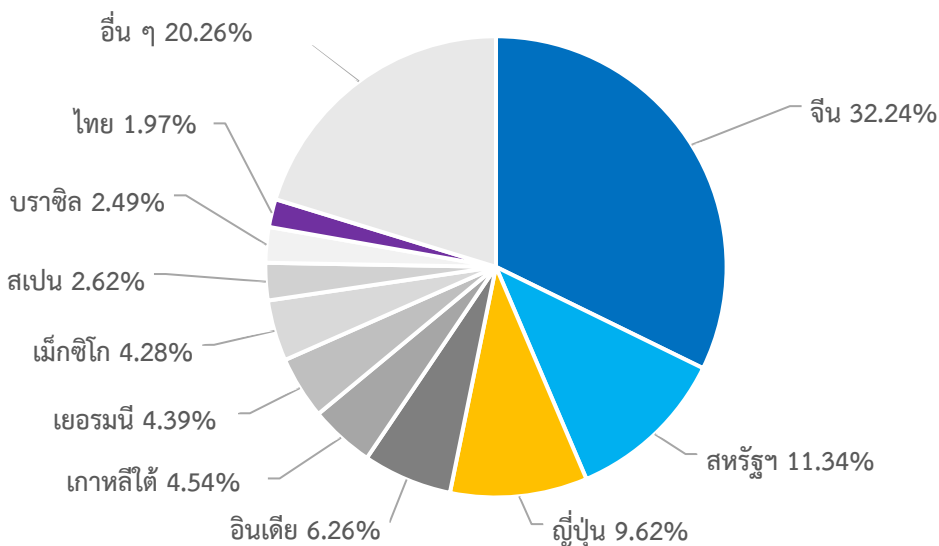
ภาพที่ 1 : ปริมาณการผลิตรถยนต์และอัตราการเปลี่ยนแปลง ในปี 2019-2023



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ OICA

สำหรับประเทศที่มีปริมาณการผลิตรถยนต์สูงสุด 10 อันดับแรกของโลกในปี 2023 ได้แก่ จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อินเดีย เกาหลีใต้ เยอรมนี เม็กซิโก สเปน บราซิล และไทย ตามลำดับ ซึ่ง 10 ประเทศผู้ผลิตชั้นนำนี้ได้ครองสัดส่วนการผลิตรถยนต์รวมกว่าร้อยละ 79.74 โดยประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุด 3 อันดับแรกของโลก ได้แก่ จีน สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น มีสัดส่วนการผลิตรวมกันมากกว่าร้อยละ 50 ของการผลิตรถยนต์ทั้งโลก ขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนการผลิตรถยนต์ร้อยละ 1.97 (ภาพที่ 2)

ภาพที่ 2 : สัดส่วนการผลิตรถยนต์ของผู้ผลิตสำคัญของโลกและไทย ในปี 2023



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ OICA

ปริมาณการผลิตรถยนต์ของโลกในช่วงปี 2019-2023 จากตารางที่ 1 พบว่า การผลิตรถยนต์มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 0.46 โดยประเทศจีนที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับ 1 ครองสัดส่วนการผลิตมากกว่าร้อยละ 30 ของการผลิตทั้งหมด มีปริมาณการผลิตรถยนต์เติบโตต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงภายหลังการเกิดสถานการณ์โควิด-19 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ย้อนหลัง 5 ปี (ปี 2019-2023) ร้อยละ 4.03 ซึ่งมากกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยของการผลิตรถยนต์ทั้งโลกถึง 8.8 เท่า นอกจากนี้ อินเดียและเกาหลีใต้ มีปริมาณการผลิตรถยนต์ขยายตัวเช่นกัน โดยอินเดีย ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับที่ 4 ของโลก มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.64 และเกาหลีใต้ ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับที่ 5 มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 1.80

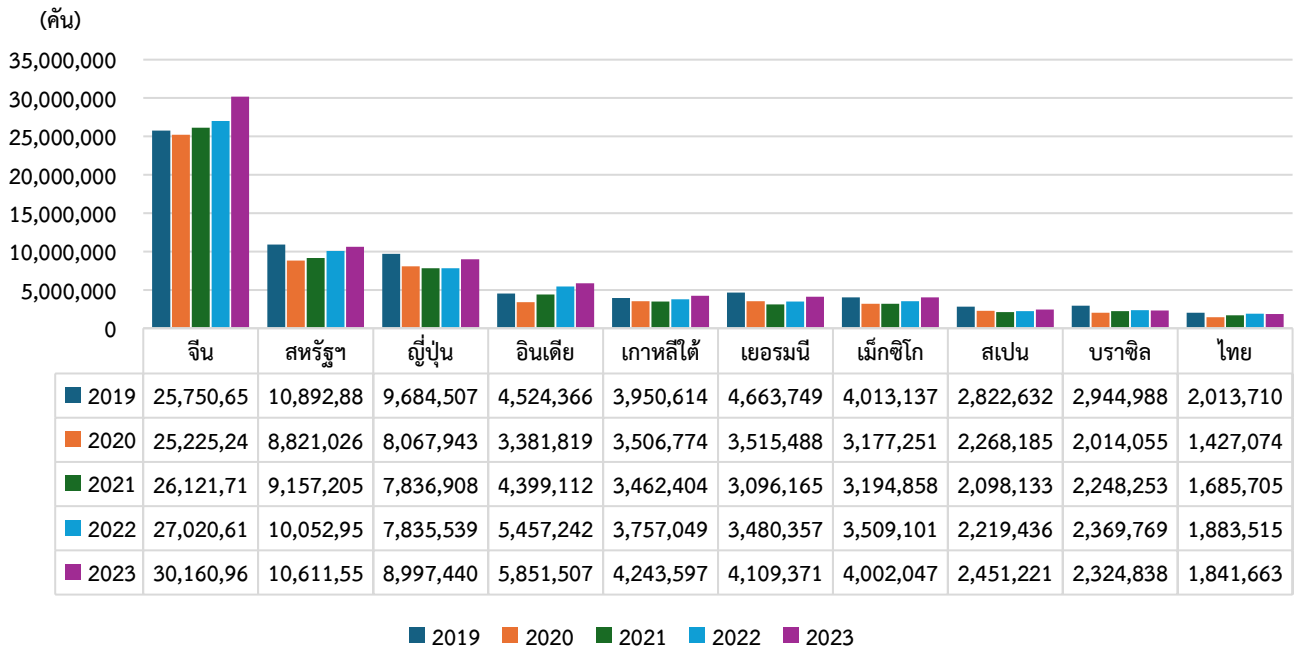
ตารางที่ 1 : ปริมาณการผลิตรถยนต์ของผู้ผลิตที่สำคัญของโลกในปี 2023 และอัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 ปี

ประเทศ	ปริมาณการผลิตรถยนต์: ล้านคัน					อัตราการเติบโต 2023/22 (%)	อัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ในช่วงปี 2019-2023 (%)
	2019	2020	2021	2022	2023		
1. จีน	25.75	25.23	26.12	27.02	30.16	11.62%	4.03%
2. สหรัฐอเมริกา	10.89	8.82	9.16	10.05	10.61	5.56%	-0.65%
3. ญี่ปุ่น	9.68	8.07	7.84	7.84	9.00	14.83%	-1.82%
4. อินเดีย	4.52	3.38	4.40	5.46	5.85	7.22%	6.64%
5. เกาหลีใต้	3.95	3.51	3.46	3.76	4.24	12.95%	1.80%
6. เยอรมนี	4.66	3.52	3.10	3.48	4.11	18.07%	-3.11%
7. เม็กซิโก	4.01	3.18	3.19	3.51	4.00	14.05%	-0.07%
8. สเปน	2.82	2.27	2.10	2.22	2.45	10.44%	-3.47%
9. บราซิล	2.94	2.01	2.25	2.37	2.32	-1.90%	-5.74%
10. ไทย	2.01	1.43	1.69	1.88	1.84	-2.22%	-2.21%
ประเทศอื่น ๆ	20.60	16.03	16.70	17.24	18.95	9.90%	-2.06%
รวม	91.86	77.44	80.00	84.83	93.55	10.27%	0.46%

ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ OICA

เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงในปี 2023 เทียบกับปี 2022 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ของผู้ผลิต 10 อันดับแรกของโลก พบว่า ประเทศผู้ผลิตรถยนต์อันดับที่ 1 ถึง 8 มีการผลิตรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ขณะที่ประเทศบราซิลและไทย ซึ่งเป็นประเทศผู้ผลิตอันดับที่ 9 และ 10 ของโลก การผลิตรถยนต์หดตัว โดยประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์ในปี 2023 จำนวน 1,841,663 คัน ลดลงกว่าปี 2022 ที่ผลิตได้ 1,883,515 คัน ถึงร้อยละ 2.22 แสดงให้เห็นถึงการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีความท้าทายเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่ง (ภาพที่ 3)

ภาพที่ 3 : ปริมาณการผลิตรถยนต์ของผู้ผลิต 10 อันดับแรกของโลก



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ OICA

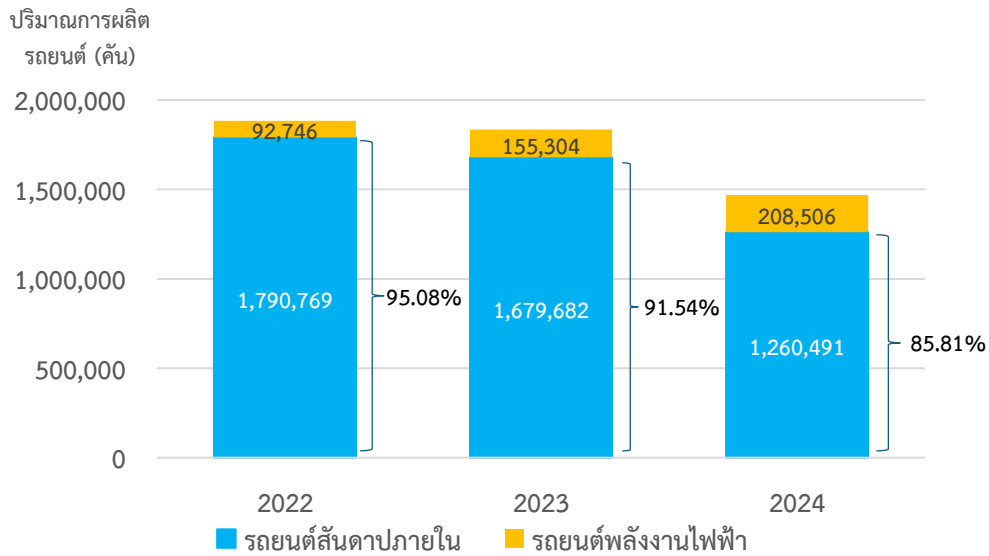
2. สถานการณ์อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญและเติบโตอย่างรวดเร็วในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยการลงทุนจากต่างประเทศ การพัฒนาทางเทคโนโลยี และการสนับสนุนจากภาครัฐ ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการผลิตรถยนต์และส่วนประกอบที่สำคัญในระดับโลก โดยมีทั้งการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวไม่เพียงแต่ช่วยสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ แต่ยังสร้างโอกาสการเข้าถึงงานให้กับคนไทยในหลากหลายภาคส่วน ทั้งการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ การออกแบบและวิจัย รวมไปถึงธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการหลังการขาย

ประเทศไทยมีความพร้อมทั้งในด้านทรัพยากรมนุษย์ ความสามารถทางด้านวิศวกรรม ประกอบกับภูมิประเทศมีความได้เปรียบในการเข้าถึงตลาดทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ทำให้ไทยสามารถดึงดูดนักลงทุนจากทั่วโลกให้เข้ามาตั้งฐานการผลิต ส่งผลให้ตลาดรถยนต์ของไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยการผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่ของไทยคือรถยนต์ประเภทสันดาปภายใน¹ จากภาพที่ 4 จะเห็นว่า ไทยมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์สันดาปภายในและได้รับฉายาว่า “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia)” โดยเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดอันดับ 10 ของโลก และใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งไทยมีสัดส่วนการผลิตรถยนต์ประเภทสันดาปภายในประมาณร้อยละ 85-95

¹ รถยนต์สันดาปภายใน ประกอบด้วย รถยนต์นั่งสันดาปภายใน (ICE) รถยนต์โดยสารมากกว่า 10 ตัน รถกระบะ 1 ตัน และรถบรรทุก 5-10 ตัน

ภาพที่ 4 : สัดส่วนการผลิตรถยนต์ของไทยจำแนกตามประเภทเชื้อเพลิง

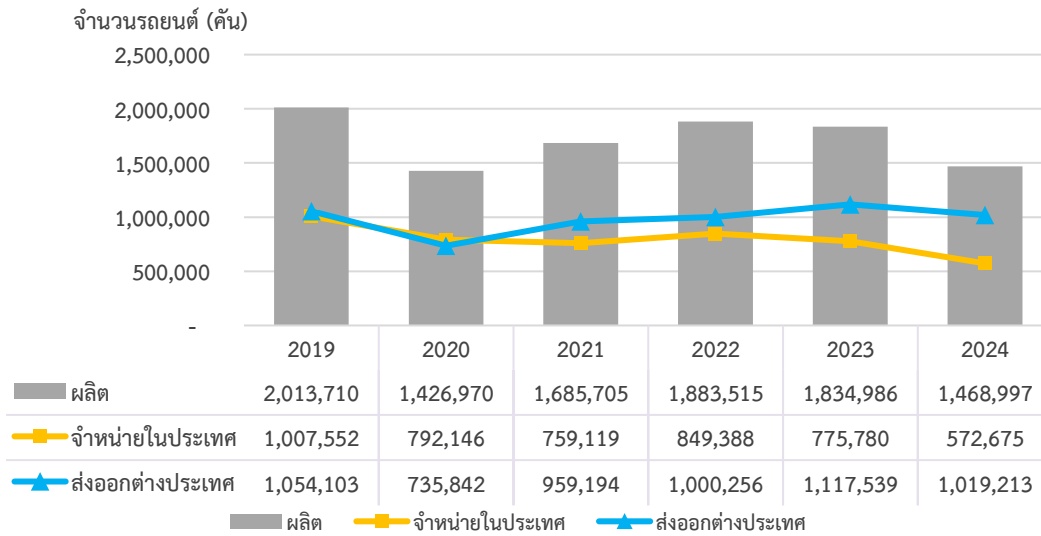


ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยได้เผชิญกับความท้าทายหลายประการภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงของโลก เช่น การแข่งขันที่สูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และแนวโน้มความตื่นตัวในเรื่องสิ่งแวดล้อมของโลก ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และส่วนประกอบของไทย โดยเฉพาะรถยนต์สันดาปภายในประเภทรถยนต์นั่ง และรถกระบะ 1 คัน ซึ่งเป็นสินค้าหลักของไทยในอุตสาหกรรมนี้มีปริมาณการผลิตที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้าเริ่มทยอยเพิ่มขึ้น

จากภาพที่ 5 ซึ่งแสดงปริมาณการผลิต การจำหน่ายในประเทศ และการส่งออกรถยนต์ของไทย จะเห็นได้ว่าการผลิตรถยนต์ของไทยมีการขยายตัวในช่วงปี 2020-2022 ภายหลังจากสถานการณ์โควิด-19 ขณะที่ตั้งแต่ปี 2023 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทยเริ่มมีแนวโน้มหดตัวจากความต้องการที่น้อยลง ทำให้จำนวนยอดขายรถยนต์ลดลงตามไปด้วย นอกจากนี้ ในช่วงปี 2019-2020 สัดส่วนการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศและการส่งออกรถยนต์ไปต่างประเทศไม่แตกต่างกันมากนัก อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2021 เป็นต้นมา ยอดขายรถยนต์ส่วนใหญ่ของไทยเป็นการส่งออกมากกว่าการจำหน่ายในประเทศ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 60:40 ซึ่งการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่อง ขณะที่การส่งออกมีแนวโน้มเติบโตจนกระทั่งในปี 2024 ที่ผ่านมา พบว่า ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของไทยหดตัวไปในทิศทางเดียวกับการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยที่กำลังประสบปัญหาจากปัจจัยทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ภาพที่ 5 : ปริมาณการผลิต จำหน่ายในประเทศ และส่งออกภายนอกของไทย ปี 2019-2024

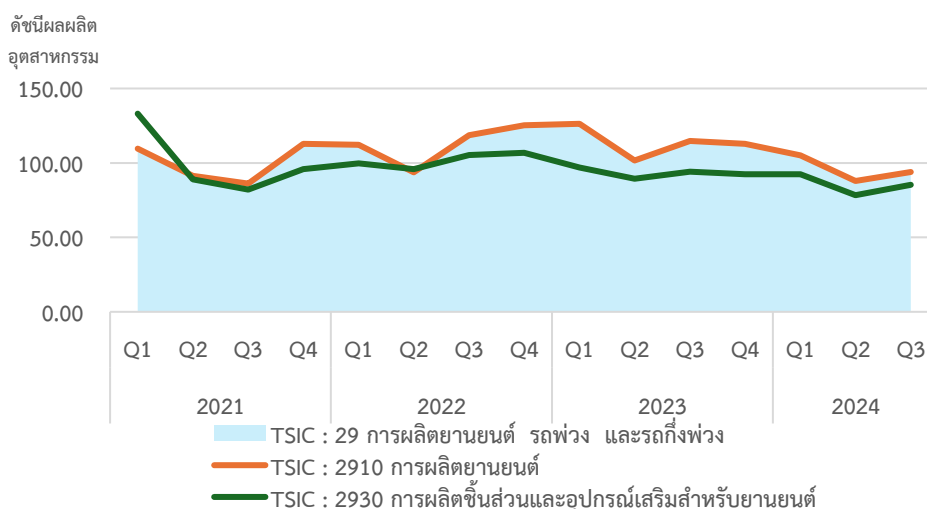


ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ ข้อมูลดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ในภาพที่ 6 ยังสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนที่หดตัวลง โดยดัชนีการผลิตยานยนต์ (TSIC 2910) มีการเปลี่ยนแปลงสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกับดัชนีการผลิตยานยนต์ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง (TSIC 29) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การผลิตยานยนต์มีความสำคัญและมีสัดส่วนน้ำหนักสูงในอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยดัชนีการผลิตยานยนต์มีการขึ้นลงตามรอบ (Cycle) แต่ในช่วงปี 2024 ดัชนีการผลิตยานยนต์ได้ทำจุดต่ำสุดใหม่ (New Low) ส่งผลให้ภาพรวมมีแนวโน้มลดลง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลตัวเลขการผลิตรถยนต์ของไทยที่หดตัวลงเช่นกัน

ทั้งนี้ สำหรับดัชนีการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์ (TSIC 2930) พบว่า แม้จะมีการเปลี่ยนแปลงที่ไม่ผันผวนมากเท่าการผลิตยานยนต์ เนื่องจากดัชนีการผลิตชิ้นส่วนฯ ไม่ได้หดตัวหรือขยายตัวมากเท่าดัชนีการผลิตยานยนต์ แต่เมื่อพิจารณาในภาพรวม จะเห็นว่า ดัชนีการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์มีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกัน

ภาพที่ 6 : ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนรายไตรมาส ปี 2021-2024



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

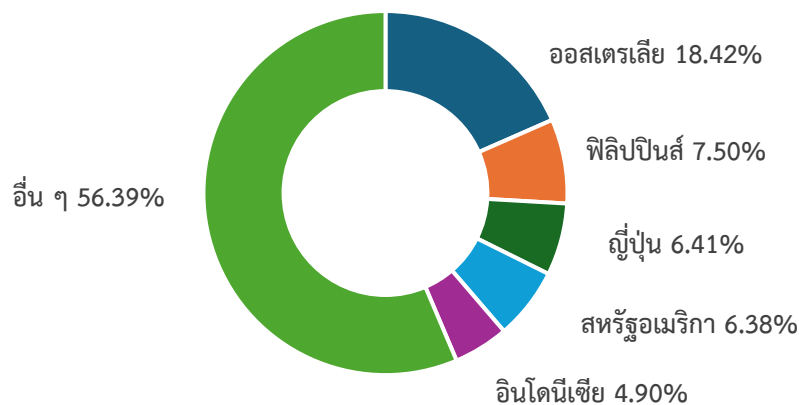
ในปี 2024 ไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าทุกประเภทรวมทั้งหมด 300,529.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วนประกอบ มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับที่ 1 ของการส่งออกสินค้าทั้งหมด จากตารางที่ 2 พบว่า มูลค่ารวม 35,353.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.76 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปตลาดโลก และหดตัวร้อยละ 5.17 เมื่อเทียบกับปี 2023 สำหรับตลาดที่ไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าดังกล่าวมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ ออสเตรเลีย มูลค่า 6,512.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.42 หดตัวร้อยละ 4.09 (YoY) ฟิลิปปินส์ มูลค่า 2,651.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.50 หดตัวร้อยละ 4.06 (YoY) ญี่ปุ่น มูลค่า 2,264.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.41 หดตัวร้อยละ 6.09 (YoY) สหรัฐอเมริกา มูลค่า 2,254.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.38 ขยายตัวร้อยละ 20.20 (YoY) และอินโดนีเซีย มูลค่า 1,733.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.90 หดตัวร้อยละ 12.14 (YoY) จะเห็นได้ว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าดังกล่าวของไทยไปยังตลาดหลักส่วนใหญ่หดตัว ยกเว้น ตลาดสหรัฐอเมริกาที่ยังคงขยายตัว

ตารางที่ 2 : ตลาดส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบที่เกี่ยวข้อง สูงสุด 5 อันดับแรกของไทย

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)/ สัดส่วน (%)			อัตราการเปลี่ยนแปลง 2024/2023
	2022	2023	2024	
โลก	33,308.22	37,280.49	35,353.91	-5.17%
1. ออสเตรเลีย	5,523.80 / 16.58%	6,790.41 / 18.21%	6,512.54 / 18.42%	-4.09%
2. ฟิลิปปินส์	2,104.47 / 6.32%	2,764.20 / 7.41%	2,651.96 / 7.50%	-4.06%
3. ญี่ปุ่น	2,212.21 / 6.64%	2,411.70 / 6.47%	2,264.84 / 6.41%	-6.09%
4. สหรัฐอเมริกา	1,795.52 / 5.39%	1,875.28 / 5.03%	2,254.04 / 6.38%	20.20%
5. อินโดนีเซีย	2,008.30 / 6.03%	1,973.10 / 5.29%	1,733.51 / 4.90%	-12.14%

ที่มา: สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

ภาพที่ 7 : สัดส่วนตลาดส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบฯ ของไทย ปี 2024



ที่มา: สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

หากพิจารณาในส่วนของมูลค่าการส่งออกรถยนต์ พบว่า ในปี 2024 ไทยมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์ อยู่ที่ 20,801.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 6.02 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยตลาดที่ไทยมีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด 3 อันดับแรก ซึ่งมีสัดส่วนรวมกันกว่าร้อยละ 47.14 คือ **ออสเตรเลีย** มูลค่า 6,170.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.66 หดตัวร้อยละ 4.71 (YoY) **ฟิลิปปินส์** มูลค่า 2,150.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.34 หดตัวร้อยละ 5.90 (YoY) และ**ซาอุดีอาระเบีย** มูลค่า 1,484.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.14 หดตัวร้อยละ 2.86 (YoY)

ทั้งนี้ ในปี 2024 **เวียดนาม** เป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 4 ด้วยมูลค่า 1,114.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการเติบโตของเศรษฐกิจภายในประเทศเวียดนาม การเพิ่มขึ้นของกลุ่มประชากรรายได้ระดับปานกลาง ประกอบกับมีความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA) ที่กำหนดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จ (Completely Built Up: CBU) ที่ผลิตในประเทศสมาชิกอาเซียน และเป็นไปตามเงื่อนไขถิ่นกำเนิดสินค้า รวมถึงได้รับหนังสือรับรองจะมีภาษีนำเข้าร้อยละ 0 จากเดิมที่จัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 30 ซึ่งมีส่วนช่วยสร้างข้อได้เปรียบในการส่งออกรถยนต์ของไทย

ตารางที่ 3 : ตลาดส่งออกรถยนต์สูงสุด 5 อันดับแรกของไทย

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)/ สัดส่วน (%)			อัตราการเปลี่ยนแปลง 2024/2023
	2022	2023	2024	
โลก	18,630.32	22,133.61	20,801.72	-6.02%
1. ออสเตรเลีย	5,200.45 / 27.91%	6,475.75 / 29.26%	6,170.79 / 29.66%	-4.71%
2. ฟิลิปปินส์	1,660.55 / 8.91%	2,285.50 / 10.33%	2,150.56 / 10.34%	-5.90%
3. ซาอุดีอาระเบีย	976.27 / 5.24%	1,528.70 / 6.91%	1,484.92 / 7.14%	-2.86%
4. เวียดนาม	1,274.02 / 6.84%	1,003.75 / 4.53%	1,114.17 / 5.36%	11.00%
5. เม็กซิโก	682.59 / 3.66%	947.85 / 4.28%	972.74 / 4.68%	2.63%

ที่มา: สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Automotive parts) ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ในประเทศไทย มีความเชี่ยวชาญที่หลากหลาย โดยสามารถแบ่งประเภทของอุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ได้เป็น 2 ส่วนสำคัญ คือ (1) ส่วนประกอบภายใน อาทิ ระบบเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง และช่วงล่าง และ (2) ส่วนประกอบภายนอก อาทิ ตัวถังรถ และยางล้อรถ ซึ่งอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มักมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยพิจารณาในส่วน of มูลค่าการส่งออก ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และ เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วนประกอบ พบว่า ในปี 2024 ไทยมีมูลค่าการส่งออก รวมอยู่ที่ 14,552.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ 3.93 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยตลาดที่ไทยมีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด 3 อันดับแรกในปี 2024 ซึ่งมีสัดส่วนรวมกันร้อยละ 32.51 คือ **สหรัฐอเมริกา** มูลค่า 1,926.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.24 ขยายตัวร้อยละ 12.69 (YoY) **ญี่ปุ่น** มูลค่า 1,519.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.44 หดตัวร้อยละ 3.44 (YoY) และ**มาเลเซีย** มูลค่า

1,284.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.83 หดตัว ร้อยละ 3.81 (YoY) ทั้งนี้ สหรัฐอเมริกาเป็นตลาดที่ไทยมีมูลค่าการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์สูงสุดและเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากไทยเป็นฐานการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่มีคุณภาพและมาตรฐาน จนได้รับการยอมรับจากหลายประเทศทั่วโลก

ตารางที่ 4 : ตลาดส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่เกี่ยวข้อง สูงสุด 5 อันดับแรกของไทย

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)/ สัดส่วน (%)			อัตราการเปลี่ยนแปลง 2024/2023
	2022	2023	2024	
โลก	14,677.90	15,146.89	14,552.18	-3.93%
1. สหรัฐอเมริกา	1,677.00 / 11.43%	1,709.96 / 11.29%	1,926.92 / 13.24%	12.69%
2. ญี่ปุ่น	1,467.10 / 10.00%	1,573.87 / 10.39%	1,519.66 / 10.44%	-3.44%
3. มาเลเซีย	1,211.39 / 8.25%	1,335.61 / 8.82%	1,284.76 / 8.83%	-3.81%
4. แอฟริกาใต้	1,252.54 / 8.53%	1,401.79 / 9.25%	1,211.82 / 8.33%	-13.55%
5. อินโดนีเซีย	1,418.04 / 9.66%	1,309.53 / 8.65%	1,113.36 / 7.65%	-14.98%

ที่มา: สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

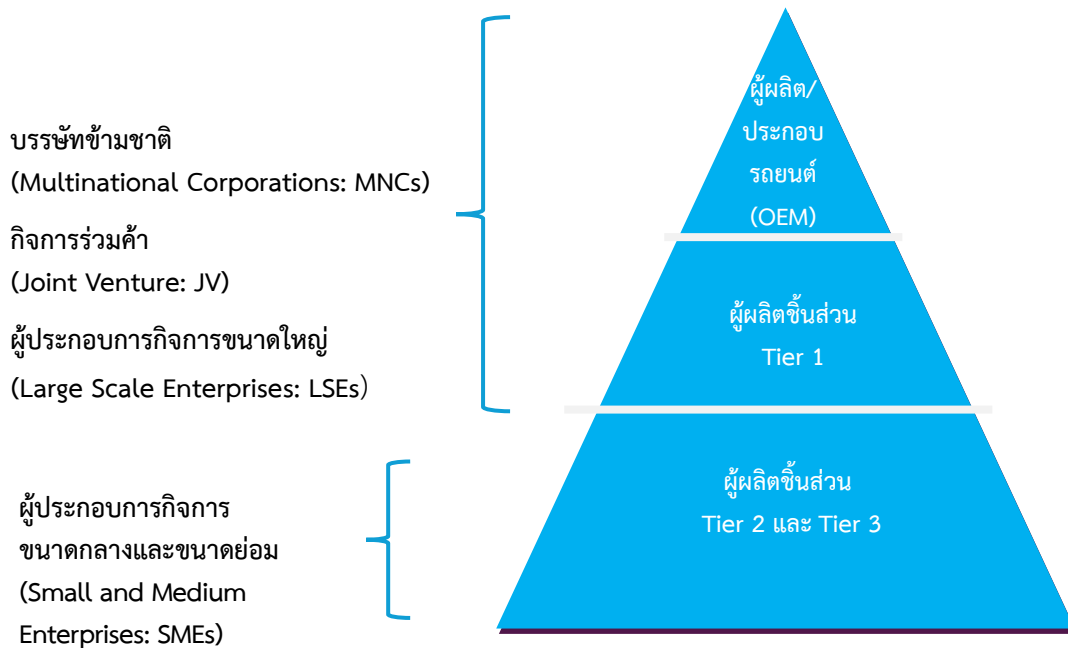
สำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของไทย จากข้อมูลของสถาบันยานยนต์ ณ วันที่ 25 มีนาคม 2025 พบว่า มีผู้ประกอบการรวมทั้งสิ้น 2,447 ราย แบ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์ จำนวน 23 ราย ผู้ผลิตรถโดยสาร และรถบรรทุก จำนวน 9 ราย และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำนวน 2,415 ราย แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในภาคการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

นอกจากไทยจะเป็นฐานการผลิตสำคัญของผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำระดับโลก อาทิ Toyota Honda และ Isuzu แล้ว ไทยยังเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อการส่งออก อาทิ ชิ้นส่วนตัวถัง ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ และชิ้นส่วนระบบเบรก ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายใหญ่และรายย่อยจำนวนมาก ซึ่งสามารถแบ่งประเภทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้ตามลำดับการส่งมอบชิ้นส่วน (Tier) ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (Tier1) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Tier2) และผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 (Tier3)

ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (Tier1) คือ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อส่งให้กับค่ายผู้ผลิต/ประกอบรถยนต์โดยตรง ซึ่งชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตสามารถแบ่งได้ 5 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มระบบส่งกำลัง (Powertrain) ระบบช่วงล่าง (Suspension) ระบบไฟฟ้า (Electrical and Electronic) กลุ่มตัวถัง (Body) และกลุ่มชิ้นส่วนอื่น ๆ (Other) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มบริษัทข้ามชาติ (MNCs) กิจการร่วมค้า (JV) และผู้ประกอบการกิจการขนาดใหญ่ (LSEs)

ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Tier2) เป็นบริษัทผู้ประกอบชิ้นส่วนยานยนต์จากวัตถุดิบ ทำหน้าที่ในการผลิตชิ้นส่วนเพื่อการประกอบ เช่น ชิ้นส่วนโลหะที่ทำจากโรงงานปั๊มโลหะ หรือชิ้นส่วนยางที่สามารถนำไปประกอบกับวัตถุดิบอื่น ๆ เพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 (Tier3) คือ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนย่อยหรือผู้จัดหาวัตถุดิบ อาทิ โลหะ พลาสติก ยาง และกระจก เพื่อการผลิตหรือประกอบเป็นชิ้นส่วน หรือเป็นวัสดุตั้งต้นในการการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เช่น การส่งเหล็กให้กับโรงงานปั๊มโลหะเพื่อการผลิตชิ้นส่วนโลหะ ส่งให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (Tier1) หรือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (Tier2) โดยส่วนใหญ่เป็นกิจการของผู้ประกอบการไทย ซึ่งอยู่ในตำแหน่งฐานของพีระมิด (ตามภาพที่ 8)

ภาพที่ 8 : โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทย



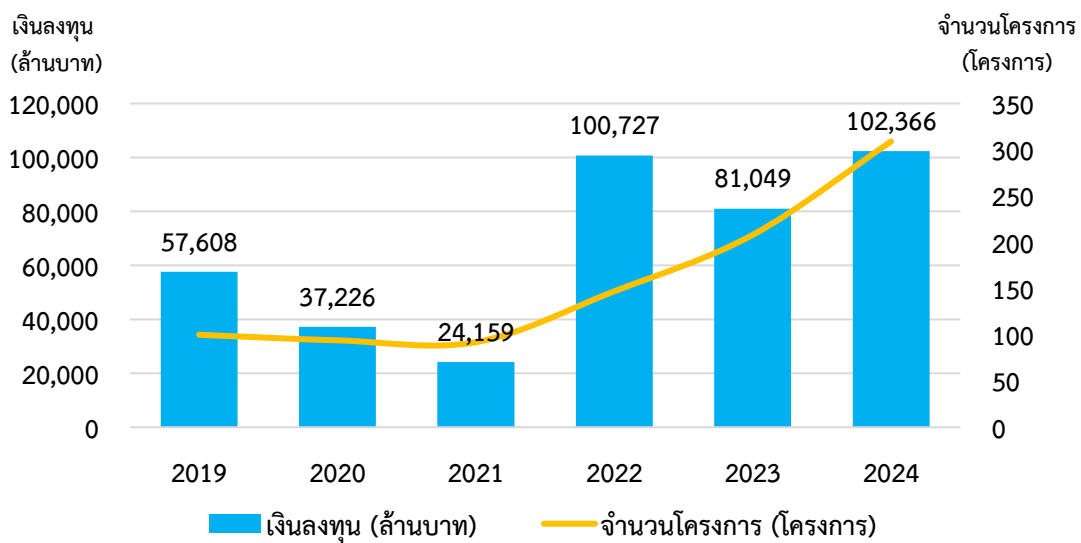
ที่มา: Krungthai Compass

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วน Tier2 และ Tier3 ส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ที่มีบทบาทในการจัดหาวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนต่าง ๆ ให้กับผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทาน เช่น บริษัทผู้ผลิต/ประกอบรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (Tier 1) ซึ่งอยู่ในตำแหน่งสูงสุดของพีระมิด ทำให้ผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มีความเสี่ยงสูงที่จะได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบส่งกำลังและเครื่องยนต์ หากผู้ผลิต/ประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacturer: OEM) มีการปรับเปลี่ยนเชิงโครงสร้างการผลิต ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังแรงงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องตามไปด้วย

สำหรับแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของไทย ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย และสถาบันยานยนต์ พบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีจำนวนแรงงานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนต่าง ๆ รวมถึงการประกอบ การขาย และการบริการหลังการขายทั้งหมดประมาณ 700,000 – 800,000 คน โดยแรงงานในการผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่จะอยู่ใน (1) โรงงานประกอบรถยนต์ (OEMs) ประมาณ 350,000 - 400,000 คน (2) แรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประมาณ 200,000 - 250,000 คน โดยไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญ เช่น เครื่องยนต์ ระบบเบรก ระบบไฟฟ้า และชิ้นส่วนอื่น ๆ และ (3) แรงงานในส่วนการขายและบริการหลังการขาย รวมถึงการบริการซ่อมบำรุง และการจำหน่ายชิ้นส่วนอะไหล่ประมาณ 100,000 - 150,000 คน ทั้งนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบกำลังเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ที่ทำให้โครงสร้างการผลิตแบบเดิมอาจไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของตลาด อาทิ เกิดการเปลี่ยนแปลงความต้องการใช้รถยนต์ไปเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อแรงงานในสาขาดังกล่าวจำนวนมาก

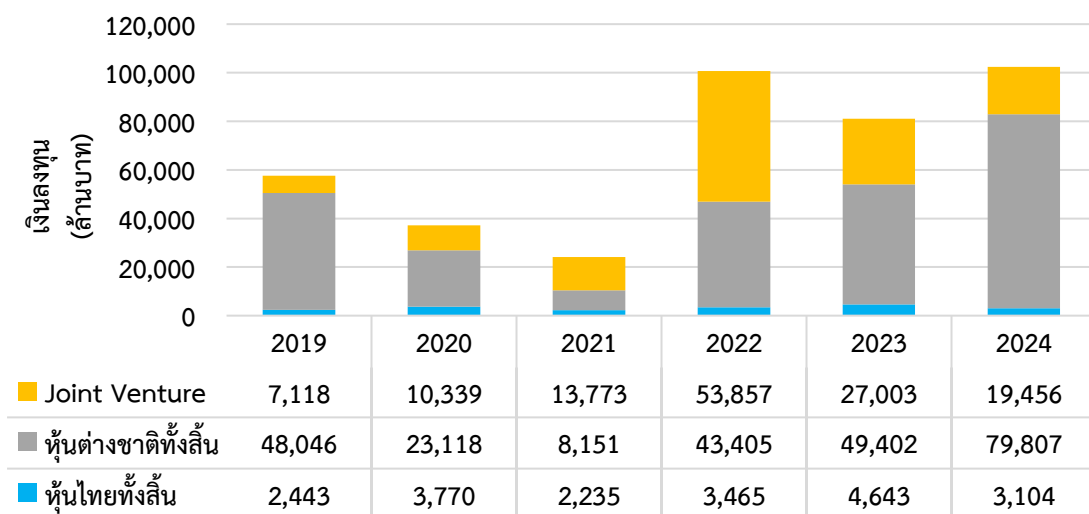
แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของไทยจะมีแนวโน้มหดตัวในภาพรวม แต่ประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายที่สามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยรัฐบาลไทยได้ตั้งเป้าหมายในการขับเคลื่อนประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตและการส่งออกรถยนต์ทุกประเภท รวมถึงชิ้นส่วนยานยนต์แบบครบวงจร อีกทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ยังถูกระบุในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและก้าวเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานในระดับโลก โดยข้อมูลสถิติของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) พบว่า การขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ในช่วงปี 2019-2024 ยังคงมีแนวโน้มขยายตัว โดยเฉพาะในช่วงปี 2022 ที่มีการเติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยค่าขอรับการส่งเสริมการลงทุนมีมูลค่า 100,727 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2021 (มูลค่า 24,159 ล้านบาท) ถึงร้อยละ 316.93

ภาพที่ 9 : ค่าขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ระหว่างปี 2019-2024



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

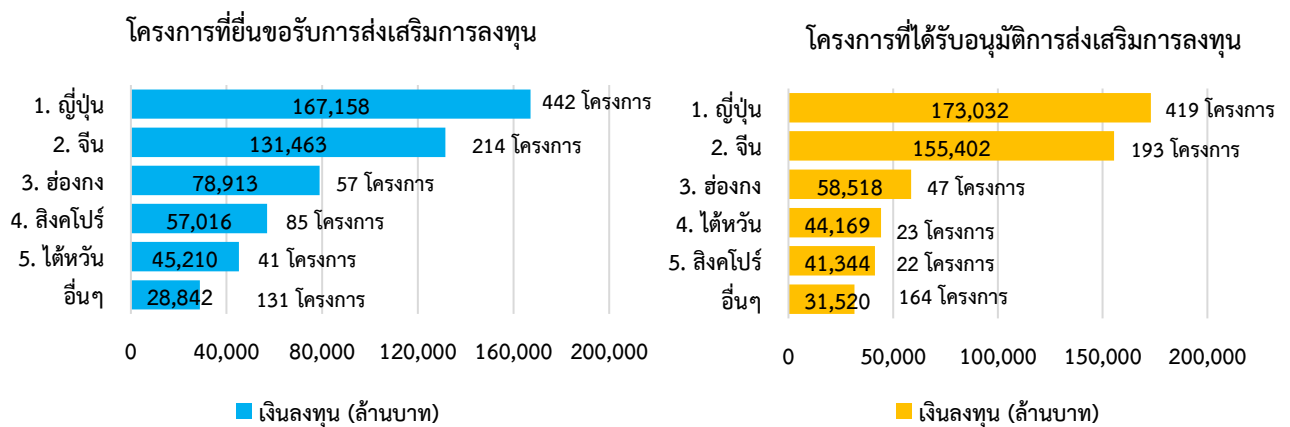
ภาพที่ 10 : สัดส่วนผู้ถือหุ้นในโครงการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ระหว่างปี 2019-2024



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

สำหรับสัดส่วนผู้ถือหุ้นในชั้นค่าขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ในภาพที่ 10 พบว่า นักลงทุนส่วนใหญ่ที่เข้ามาขอรับการส่งเสริมเป็นนักลงทุนต่างชาติ นอกจากนี้ ในปี 2022 สัดส่วนการขอรับการส่งเสริมการลงทุนโดยต่างชาติทั้งสิ้นใกล้เคียงกับการร่วมทุนระหว่างนักลงทุนต่างชาติ และนักลงทุนชาวไทย (Joint Venture) แต่สัดส่วนการลงทุนโดยต่างชาติทั้งสิ้นกลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในเวลา ต่อมา ซึ่งอาจสืบเนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนใช้เงินลงทุนและเทคโนโลยีค่อนข้างสูง ประกอบกับ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่มุ่งสู่การผลิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้ภาครัฐผลักดัน การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น จึงทำให้มีนักลงทุนต่างชาติที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับ อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเข้ามาขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ภาพที่ 11 : แหล่งที่มาของโครงการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ระหว่างปี 2017-2024



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

หมายเหตุ: กรณีโครงการที่ได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนมีจำนวนมากกว่าโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน เนื่องจากอาจมีบางโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนในช่วงปีก่อนหน้า และได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุน ในช่วงเวลาที่แสดงข้อมูล

จากภาพที่ 11 จะเห็นว่า การขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนของไทย สะท้อนถึงระดับความสนใจของนักลงทุนต่างชาติ โดยในช่วงปี 2017-2024 มีจำนวน โครงการทั้งสิ้น 970 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 508,602 ล้านบาท โดยแหล่งที่มาของเงินลงทุน จากต่างประเทศ 3 อันดับแรก ได้แก่ (1) ญี่ปุ่น จำนวน 442 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 167,158 ล้านบาท (2) จีน จำนวน 214 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 131,463 ล้านบาท และ (3) ฮองกง จำนวน 57 โครงการ มูลค่า เงินลงทุน 78,913 ล้านบาท

สำหรับการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยที่ผ่านการพิจารณา จาก BOI และได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุน ในช่วงปี 2017-2024 มีจำนวนโครงการทั้งสิ้น 868 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 503,985 ล้านบาท โดยแหล่งที่มาเงินลงทุนจากต่างประเทศ 3 อันดับแรก ได้แก่ (1) ญี่ปุ่น จำนวน 419 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 173,032 ล้านบาท (2) จีน จำนวน 193 โครงการ มูลค่า เงินลงทุน 155,402 ล้านบาท และ (3) ฮองกง จำนวน 47 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 58,518 ล้านบาท

จะเห็นได้ว่า แหล่งที่มาของเงินลงทุนจากต่างประเทศที่เข้ามาขอรับการส่งเสริมการลงทุนและที่ได้รับ การอนุมัติการลงทุนส่งเสริมการลงทุนในช่วงปี 2017-2024 มาจากญี่ปุ่น จีน และฮ่องกง เป็นหลัก โดยมูลค่า การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบจาก 3 ประเทศ/เขตบริหารพิเศษดังกล่าว คิดเป็นสัดส่วน รวมกันกว่าร้อยละ 76.77 ของมูลค่าโครงการในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับอนุมัติทั้งหมด ซึ่งแบ่งเป็นสัดส่วนจากญี่ปุ่นร้อยละ 34.33 ตามมาด้วยจีน ที่มีสัดส่วนร้อยละ 30.83 และฮ่องกง ที่มีสัดส่วน ร้อยละ 11.61 ทั้งนี้ การลงทุนจากต่างชาติส่งผลกระทบต่อเชิงบวกให้ไทยมีเงินลงทุนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อแนวโน้มการจ้างงาน อีกทั้งยังสร้างโอกาสให้ไทยสามารถเข้าถึงเทคโนโลยี ที่ทันสมัยมากขึ้นด้วย อย่างไรก็ตาม การพึ่งพิงต่างชาติมากเกินไปอาจส่งผลกระทบต่อไทยได้ด้วยเช่นกัน อาทิ การย้ายฐานการผลิตที่กระทบต่อการจ้างงาน และอำนาจต่อรองในเรื่องผลประโยชน์ของไทยที่ลดน้อยลง

3. ความท้าทายและโอกาสของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของไทยกำลังเผชิญกับความท้าทายที่ก่อให้เกิด การชะลอตัวของการผลิตและยอดการจำหน่ายรถยนต์ ซึ่งภาวะความถดถอยนี้ ทำให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ประกาศปรับลดเป้าหมายการผลิตรถยนต์ของปี 2024 ครั้งที่ 1 จากเดิม 1,900,000 คัน เหลือ 1,700,000 คัน โดยเป็นการปรับลดเป้าหมายการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ ลงจาก 750,000 คัน เป็น 550,000 คัน และต่อมา ส.อ.ท. ได้ประกาศปรับลดเป้าหมายการผลิตรถยนต์ ครั้งที่ 2 ลงอีก 200,000 คัน โดยเป็นการปรับเป้าหมายการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศลงจาก 550,000 คัน เป็น 450,000 คัน และปรับลดการผลิตเพื่อส่งออกออกจาก 1,150,000 คัน เป็น 1,050,000 คัน ทำให้เป้าหมายการผลิตรถยนต์ ของปี 2024 เหลือ 1,500,000 คัน ซึ่งเป้าหมายการผลิตดังกล่าวเป็นยอดที่ต่ำสุดในรอบ 4 ปี นับตั้งแต่ปี 2021 ซึ่งอยู่ที่ 1,900,000 คัน ทั้งนี้ ในปี 2024 ปริมาณการผลิตรถยนต์รวมทุกประเภทที่เกิดขึ้นจริงต่ำกว่าเป้าหมาย ที่ตั้งไว้เล็กน้อย จำนวน 1,468,997 คัน ลดลงร้อยละ 19.95 (YoY) แบ่งเป็นยอดการผลิตเพื่อจำหน่าย ในประเทศ จำนวน 459,856 คัน ลดลงร้อยละ 33.09 (YoY) และยอดการผลิตเพื่อส่งออก จำนวน 1,009,141 คัน ลดลงร้อยละ 12.07 (YoY)

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการต่างชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบในไทย ทั้งผู้ประกอบการ รายเดิมและผู้ประกอบการรายใหม่ยังได้มีการถ่วงถ่วงกำลังการผลิต การปรับกระบวนการผลิต และการเข้ามา ลงทุนใหม่ในไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามในการปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินธุรกิจ และการแสวงหาโอกาสใหม่ในตลาดเพื่อตอบสนองต่อแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน อาทิ การยุติการผลิต ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น 2 ราย ได้แก่ ซูซูกิ มอเตอร์ ประเทศไทย และซูบารุ ที่ได้ประกาศยุติ กิจกรรมการผลิตทั้งหมดในประเทศไทย และใช้กลยุทธ์การนำเข้ารถยนต์จากญี่ปุ่นมาขายแทน การปรับ แนวทางการผลิตของบริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งได้ประกาศปิดโรงงานผลิตรถยนต์แห่งแรก ในไทยเพื่อปรับเปลี่ยนไปเป็นโรงงานสำหรับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แทน รวมไปถึงการผนวกสายการผลิต (Line Integration) ของกระบวนการผลิตรถยนต์บางส่วนจากโรงงานที่ 1 ไปยังโรงงานที่ 2 เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน และการลงทุนใหม่ จากการที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้ออกมาตรการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก ทำให้มีบริษัทต่างชาติที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและส่วนประกอบทยอยเข้ามาลงทุนในไทยเพิ่มมากขึ้น อาทิ BYD, MG, Great Wall Motor และ NETA เป็นต้น

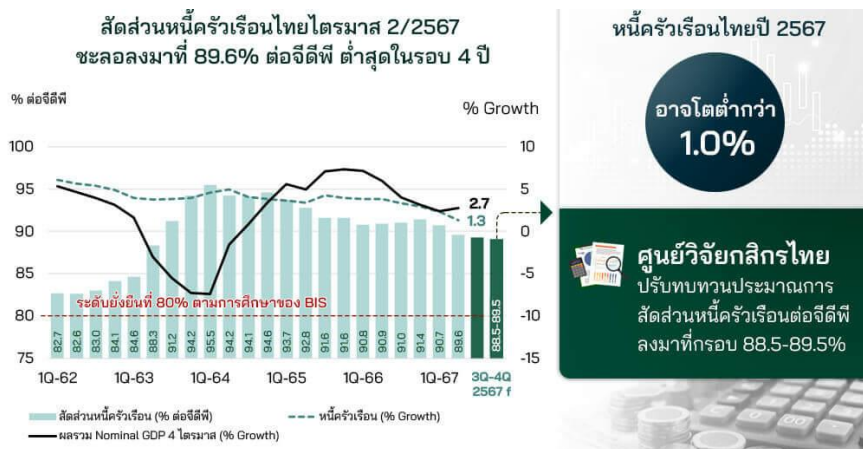
ทั้งนี้ สามารถแบ่งปัจจัยความท้าทายที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยได้เป็น 2 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ปัจจัยภายในประเทศ และปัจจัยภายนอกประเทศ

● ปัจจัยภายในประเทศ

1. ความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน ในปี 2020 ที่มีการระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลต่อความต้องการใช้รถกระบะที่ขยายตัวตามธุรกิจขนส่งสินค้าซึ่งได้รับอานิสงส์จากธุรกิจ E-commerce ที่เติบโตได้ดีในช่วงโควิด-19 ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ในไทยมุ่งเน้นการผลิตและขายรถกระบะ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการซื้อรถกระบะที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม มาตรการช่วยเหลือทางการเงินต่าง ๆ ที่ภาครัฐได้ออกมาเพื่อพยุงเศรษฐกิจได้ทยอยสิ้นสุดลงในปี 2023 ส่งผลให้ผู้กู้ซื้อรถยนต์ในช่วงก่อนหน้าประสบปัญหาในการผ่อนชำระ ทำให้มีรถยนต์ถูกยึดเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะรถกระบะซึ่งผู้ซื้อส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร และอาชีพอิสระที่มีรายได้ไม่แน่นอน ส่งผลกระทบให้ราคารถยนต์มือสองปรับลดอย่างรวดเร็ว ทำให้ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นหากลูกหนี้ผิดนัดชำระหนี้ (Loss given default: LGD) ของสถาบันการเงินปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น สถาบันการเงินจึงใช้ความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อเข้าซื้อเพิ่มขึ้นในระยะต่อมา

2. อำนาจการซื้อของคนในประเทศที่อ่อนแอจากภาวะเศรษฐกิจ กำลังซื้อของผู้บริโภคยังคงเปราะบางโดยเฉพาะผู้มีรายได้ปานกลาง-ต่ำ ประกอบกับหนี้สินครัวเรือนในประเทศไทยยังคงอยู่ในระดับที่สูงเกือบร้อยละ 90 ต่อ GDP ประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่ออัตรการบริโภคภายในประเทศและการลงทุนในภาคธุรกิจ

ภาพที่ 12 : หนี้ครัวเรือนไทย



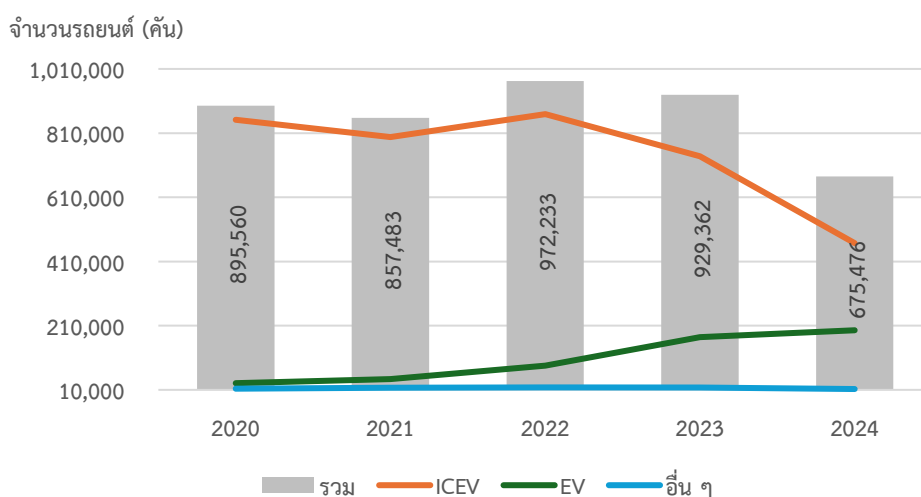
ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (ณ วันที่ 16 ตุลาคม 2567)

3. การเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประชากร การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุของไทย เป็นสาเหตุหนึ่งของการอิมตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศ ปัจจุบันโครงสร้างประชากรไทยกำลังเข้าสู่ “สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์” (Complete Aged Society) และคาดว่าจะเปลี่ยนเป็น “สังคมสูงวัยระดับสุดยอด” (Super Aged Society) ภายในเวลาไม่ถึง 10 ปี ซึ่งหมายถึงสัดส่วนประชากรที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไปจะมากกว่าร้อยละ 20 ของประชากรทั้งหมด ขณะเดียวกันกลุ่มประชากรที่มีอายุระหว่าง 25-49 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีศักยภาพในการซื้อรถยนต์ กลับมีสัดส่วนลดลงอย่างต่อเนื่อง จากร้อยละ 40 ของประชากรทั้งหมดในปี 2010 เหลือร้อยละ 35.2 ในปี 2023 และคาดว่าจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 33.2 ในปี 2030 นอกจากนี้ ผู้บริโภคยุคใหม่มีพฤติกรรมที่ไม่นิยมการเป็นเจ้าของรถ แต่นิยมใช้ขนส่งมวลชน การเรียกรถผ่านสมาร์ตโฟน และการเช่าเป็นการทดแทน

4. การแข่งขันด้านราคา อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของจีนเติบโตอย่างมาก โดยเฉพาะรถยนต์ EV ที่มีปริมาณการผลิตสูงซึ่งส่งผลให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) อีกทั้งจีนยังใช้สิทธิประโยชน์ตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ทำให้การนำเข้ารถยนต์ EV จากจีนสามารถตั้งราคาขายที่สามารถแข่งขันกับรถยนต์สันดาปภายในได้ นอกจากนี้ ในปี 2023 ผู้ผลิตรถยนต์ EV ยังมีการแข่งขันด้านราคาขายอย่างรุนแรงและต่อเนื่อง ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์สันดาปภายในต้องพิจารณาร่วมแข่งขันด้านราคา ผู้บริโภคบางส่วนจึงได้ชะลอการซื้อรถยนต์ใหม่เพื่อรอความแน่นอนของราคา

5. การปรับตัวสู่รถยนต์ไฟฟ้าของผู้บริโภคชาวไทย ประเทศไทยได้ตั้งเป้าหมายมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2050 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Greenhouse Gas Emissions) ในปี 2065 ทำให้ไทยต้องเร่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยเฉพาะภาคการขนส่งที่เป็นส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งผลให้ภาครัฐต้องให้การสนับสนุนในการเปลี่ยนผ่านสู่การใช้รถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งได้ออกนโยบายเพื่อส่งเสริมการใช้และผลิตรถยนต์ไฟฟ้า อาทิ มาตรการลดภาษีสรรพสามิต HEV และ EV 3.5 จนรถยนต์ไฟฟ้าได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะ HEV² และ BEV³ จะเห็นจากภาพที่ 13 แนวโน้มการเติบโตของยอดจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ พบว่า รถยนต์ EV มียอดจดทะเบียนเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สวนทางการจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์สันดาปภายใน นอกจากนี้ ภาครัฐยังได้พิจารณานำแนวคิดการเก็บภาษีคาร์บอนมาใช้ในรูปแบบภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ โดยเป็นการจัดเก็บภาษีคาร์บอนทางอ้อมจากเชื้อเพลิงฟอสซิลตามปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ได้จากการเผาไหม้ ซึ่งจะเป็นการผลักดันให้ผู้ใช้รถหันไปใช้รถยนต์พลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้นอีกทางหนึ่ง

ภาพที่ 13 : จำนวนรถยนต์จดทะเบียนใหม่แยกตามประเภทเชื้อเพลิง ระหว่างปี 2020-2024



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สถาบันยานยนต์

² Hybrid Electric Vehicle คือ รถยนต์ที่ใช้ทั้งเครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) และมอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Motor) ในการขับเคลื่อน

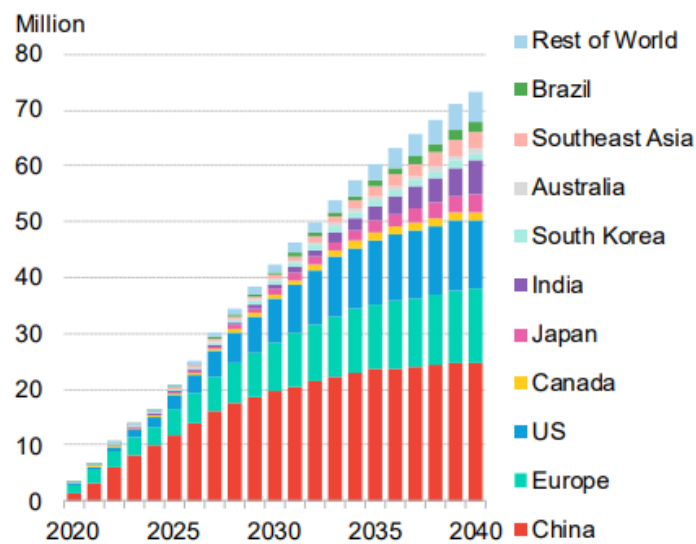
³ Battery Electric Vehicle คือ รถยนต์ไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานจากแบตเตอรี่เพียงอย่างเดียว

● ปัจจัยภายนอกประเทศ

1. การเปลี่ยนแปลงของความต้องการในตลาดโลก วิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งผลให้ทิศทางโลกมุ่งสู่การใช้ยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีสะอาด ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ต่ำมากขึ้น หลายประเทศได้ออกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) หรือขึ้นภาษีเพื่อควบคุมการนำเข้ารถยนต์ที่ปล่อย CO₂ สูง จะเห็นจากภาพที่ 14 พบว่า ยอดขายและประมาณการยอดขายรถยนต์ส่วนบุคคล EV ทั่วโลก มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจีน ประเทศในทวีปยุโรป และสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศผู้นำด้านการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

การเพิ่มขึ้นของความนิยมรถยนต์ไฟฟ้าทั่วโลก ประกอบกับความนิยมในรถยนต์ Eco-car ที่ลดลง และการบังคับใช้มาตรฐานยูโร 5 และยูโร 6⁴ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่ยังคงผลิตรถยนต์ ICE เป็นหลัก มีความเสี่ยงในการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น

ภาพที่ 14 : ยอดขายและประมาณการยอดขายรถยนต์ส่วนบุคคล EV ทั่วโลก ปี 2020-2040



ที่มา: BloombergNEF

2. การพัฒนาทางเทคโนโลยี การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีสร้างความเสี่ยงต่อผู้ประกอบการภายในประเทศหากปรับตัวไม่ทันต่อความต้องการของตลาดโลก โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็นเครื่องยนต์สันดาปภายในที่อาจถูกทดแทนด้วยระบบไฟฟ้า ซึ่งจะกระทบทั้งผู้ผลิตลำดับที่ 1 (Tier1) ตัวแทนจำหน่ายและศูนย์บริการ รวมถึงผู้ผลิตลำดับที่ 2 (Tier2) และผู้ผลิตลำดับที่ 3 (Tier3) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการไทยขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีผลิตภาพแรงงานต่ำและฐานะทางการเงินเปราะบาง

3. ปัจจัยเสี่ยงจากทั้งสงครามการค้าและสงครามอาวุธหนักที่ยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบรถยนต์ทั่วโลกต้องเผชิญกับหลายปัจจัยที่ทำนายซึ่งรวมถึงสงครามการค้าระหว่างประเทศใหญ่ ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสงครามการค้าที่เกิดขึ้นระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน โดยภายหลังจากการเข้ารับตำแหน่งประธานาธิบดีของนายโดนัลด์ ทรัมป์ ทำให้สหรัฐฯ มุ่งเน้นการดำเนินนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศและลดการพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น

⁴ มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ (Euro Emissions Standards) เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากการเผาไหม้ในเครื่องยนต์

โดยเฉพาะประกาศมาตรการภาษีนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศในอัตราร้อยละ 25 สำหรับรถยนต์ที่ไม่ได้ผลิตในสหรัฐฯ โดยจะมีผลบังคับใช้วันที่ 3 เมษายน 2025 ครอบคลุมรถยนต์โดยสาร รถบรรทุกขนาดเล็ก และชิ้นส่วนสำคัญ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตและการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เนื่องจากการขึ้นภาษีและการตอบโต้ทางการค้า รวมถึงความไม่แน่นอนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ ยังมีสถานการณ์สงครามอาวุธหนัก เช่น สงครามระหว่างฮามาสกับอิสราเอลที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก เนื่องจากทำให้เกิดการหยุดชะงักในห่วงโซ่อุปทาน รวมไปถึงการขนส่งสินค้าและการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในหลายประเทศ

4. นโยบาย/มาตรการด้านยานยนต์ของประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย ความท้าทายต่าง ๆ ทั้งในระดับประเทศและระดับโลก อาทิ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทำให้ประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยต้องออกนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง อาทิ

4.1 ออสเตรเลีย

จากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมยานยนต์ออสเตรเลีย ระบุว่า ในปี 2024 ออสเตรเลียมีสถิติยอดขายรถยนต์ใหม่จำนวน 1,220,607 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 จากปี 2023 โดยรถยนต์เอนกประสงค์ประเภท SUVs มีสัดส่วนยอดขายมากที่สุด อยู่ที่ร้อยละ 57 รถกระบะ มีสัดส่วนร้อยละ 22 รถยนต์นั่งขนาดเล็ก มีสัดส่วนร้อยละ 17 และรถยนต์ขนาดใหญ่ มีสัดส่วนร้อยละ 4 จะเห็นได้ว่าสัดส่วนยอดขายของรถยนต์เอนกประสงค์ประเภท SUVs และรถกระบะ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถยนต์สันดาปภายใน มีสัดส่วนรวมกันมากกว่าครึ่งของยอดขายรถยนต์ใหม่ในตลาด แสดงให้เห็นถึงความต้องการของชาวออสเตรเลียที่ยังคงนิยมรถยนต์สันดาปภายใน อย่างไรก็ตาม ออสเตรเลียตั้งเป้าหมายปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2050 จึงได้จัดทำแนวทางการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อาทิ

(1) แผนยุทธศาสตร์พลังงานไฟฟ้าแห่งชาติ (National Electric Vehicle Strategy) ที่มีเป้าหมาย อาทิ ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในภาคขนส่งทางถนน ขยายจำนวนและทางเลือกของพลังงานไฟฟ้า พัฒนาระบบและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้รถยนต์ไฟฟ้า จัดหารถยนต์ไฟฟ้าให้มีราคาเข้าถึงได้ และกระตุ้นความต้องการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของชาวออสเตรเลีย เพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนผ่านประเทศให้ก้าวเข้าสู่การใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) มากขึ้น

(2) มาตรฐานประสิทธิภาพการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับรถยนต์ใหม่ (New Vehicle Efficiency Standard : NVES) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2025 เพื่อลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากยานยนต์บนท้องถนน และกระตุ้นการเติบโตของตลาดรถยนต์พลังงานสะอาด โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- รถยนต์ทั่วไป และรถยนต์เอนกประสงค์ประเภท SUVs จะต้องมียัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่เกิน 141 กรัม/กิโลเมตร ภายในปี 2025 และไม่เกิน 58 กรัม/กิโลเมตร ภายในปี 2029

- รถบรรทุกขนาดเล็ก (รวมถึงรถกระบะและรถตู้) จะต้องมียัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ 199 กรัม/กิโลเมตร ภายในปี 2025 และไม่เกิน 81 กรัม/กิโลเมตร ภายในปี 2029

- ผู้ประกอบการที่ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว จะต้องชำระค่าปรับส่วนเกินของก๊าซเรือนกระจกจำนวน 100 ดอลลาร์ออสเตรเลีย/กรัม ทั้งนี้ ผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถยนต์จะยังไม่ได้รับเครดิตหรือเสียค่าปรับตามมาตรฐาน NVES จนถึง 1 กรกฎาคม 2025 เพื่อให้ผู้ผลิตยานยนต์มีเวลาในการปรับตัว เตรียมความพร้อม ทดสอบเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่ช่วยลดก๊าซเรือนกระจก และพัฒนาประสิทธิภาพยานยนต์

3. มาตรการสินเชื่อรถยนต์ไฟฟ้าดอกเบี้ยต่ำ สำหรับผู้มีรายได้ไม่เกิน 100,000 ดอลลาร์ออสเตรเลียต่อปี ยกเว้นเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริการภาครัฐ เช่น ตำรวจ พยาบาล และครู สามารถขอสินเชื่อได้โดยไม่ต้องค้ำประกันรายได้ ภายใต้โปรแกรมสินเชื่อ “EV access program” เพื่อซื้อรถยนต์ไฟฟ้าใหม่หรือมือสองที่มีราคาไม่เกิน 55,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ตั้งแต่ 1 มกราคม 2025 ซึ่งเป็นการกระตุ้นการใช้รถไฟฟ้า และส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงรถไฟฟ้าได้ง่ายขึ้น อีกทั้งช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและลดปัญหาภาวะโลกร้อน

4.2 ฟิลิปปินส์

ฟิลิปปินส์ได้กำหนดให้พลังงานหมุนเวียนและการเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศเป็นวาระแห่งชาติ และดำเนินการส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกที่สะอาดกว่าพลังงานเชื้อเพลิงจากฟอสซิล พร้อมทั้งเป้าที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 75 ภายในปี 2030 โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ อาทิ

(1) แผนยุทธศาสตร์สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (Roadmap for the Electric Vehicle Industry: CREVI) ภายใต้กฎหมาย The Electric Vehicle Industry Development Act (EVIDA) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ของประเทศ โดยมุ่งส่งเสริมนวัตกรรมด้านพลังงานสะอาดและการขนส่งที่ยั่งยืน ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในท้องถิ่น ซึ่งจะส่งผลต่อการลงทุนในการผลิตและการสร้างโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า

(2) นโยบายการยกเว้นภาษีศุลกากรสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนจนถึงปี 2028 จากเดิมภาษีศุลกากรจะอยู่ระหว่างร้อยละ 5 - 30 เพื่อลดการพึ่งพาพลังงานจากฟอสซิลและส่งเสริมตลาดยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ในประเทศ อีกทั้งยังได้ขยายขอบเขตอัตราภาษีพิเศษให้ครอบคลุมรถยนต์ไฮบริด รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า และจักรยานไฟฟ้า

4.3 ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นตั้งเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ เพื่อบรรลุเป้าหมาย Carbon Neutrality และการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ ภายในปี 2050 อีกทั้งมีความพยายามที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 46 เมื่อเทียบกับปี 2013 ภายในปี 2030 และเพื่อให้การบรรลุเป้าหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รัฐบาลญี่ปุ่นจึงได้มีการดำเนินงานที่สำคัญ อาทิ

(1) ยุทธศาสตร์การเติบโตสีเขียว (Green Growth Strategy) เป็นนโยบายสนับสนุนภาคเอกชนใน 14 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่กำลังเติบโต รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ ทั้งในด้านการลงทุนและนวัตกรรม อาทิ การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ การใช้เทคโนโลยีพลังงานสะอาดในภาคอุตสาหกรรม และการนำคาร์บอนหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ ซึ่งในปี 2023 กระทรวงอุตสาหกรรมญี่ปุ่นได้ปรับปรุงแผนการสนับสนุนการติดตั้งจุดชาร์จยานยนต์ไฟฟ้าแบบมาตรฐานจำนวน 270,000 แห่ง และจุดชาร์จแบบเร็วจำนวน 30,000 แห่ง ภายในปี 2030

(2) นโยบายยุติการขายรถยนต์เครื่องยนต์เบนซินภายในประเทศ ภายในปี 2040 เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และกระตุ้นการพัฒนาารถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์ไฮบริดให้รวดเร็วยิ่งขึ้น เบื้องต้นรัฐบาลญี่ปุ่นตั้งเป้าหมายลดขายรถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ไฮบริด และรถยนต์พลังงานเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Vehicles: FCV) ไว้ที่ร้อยละ 50 - 70 ของยอดขายยานยนต์ในประเทศญี่ปุ่นภายในปี 2030

4.4 ซาอุดีอาระเบีย

ซาอุดีอาระเบียกำหนดแนวนโยบายใหม่หลายประการเพื่อมุ่งไปสู่การปฏิรูปสังคมซาอุดีอาระเบียให้ทันสมัยและเข้ากับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกมากขึ้น โดยภาครัฐได้มีการดำเนินงานที่สำคัญ ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบที่ไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือ อาทิ

(1) การอนุญาตให้ผู้หญิงชาวซาอุดีอาระเบีย สามารถขับรถเองได้ ทำให้สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้ตั้งแต่ไตรมาส 2 ของปี 2018 เป็นต้นมา เป็นส่วนช่วยให้จำนวนการขอใบอนุญาตขับรถในซาอุดีอาระเบียเพิ่มขึ้น โดยในปี 2015 การขอใบอนุญาตขับรถของชาวซาอุดีอาระเบีย มีจำนวนเพียง 0.8 ล้านใบ ขณะที่ในปี 2020 จำนวนการขอใบอนุญาตขับรถของชาวซาอุดีอาระเบีย เพิ่มสูงขึ้นมาอยู่ที่ 2.9 ล้านใบ และคาดการณ์ว่าแนวโน้มการขอใบอนุญาตขับของผู้หญิงจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ความต้องการใช้รถยนต์เพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน สอดคล้องกับข้อมูลจำนวนรถยนต์ในซาอุดีอาระเบีย ปี 2017 มีจำนวนเพียง 0.7 ล้านคัน ขณะที่ปี 2020 จำนวนรถยนต์ในซาอุดีอาระเบียเพิ่มสูงขึ้นมาอยู่ที่ 1.5 ล้านคัน และคาดว่าในปี 2025 จำนวนรถยนต์ในซาอุดีอาระเบีย จะเติบโตต่อเนื่องร้อยละ 9 ต่อปี จากปี 2017 สูงกว่าจำนวนรถยนต์ในซาอุดีอาระเบีย เฉลี่ยในปี 2014-2017 ซึ่งเติบโตเพียงร้อยละ 3 ต่อปี

(2) แผน Saudi Vision 2030 ซึ่งมีเป้าหมายในการเพิ่มขนาด GDP และกระจายความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ โดยลดการพึ่งพาน้ำมัน รวมถึงต้องการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน โดยรัฐบาลได้ตั้งเป้าหมายที่จะเปลี่ยนยานพาหนะร้อยละ 30 ของยานพาหนะทั้งหมดในกรุงริยาดให้เป็นยานยนต์ไฟฟ้าภายในปี 2030 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ที่ต้องการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในเมืองหลวงให้ได้ร้อยละ 50 เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี 2060

● โอกาสของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย

ความท้าทายที่เกิดจากทั้งปัจจัยภายในประเทศและภายนอกประเทศ ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยต้องปรับตัว ทั้งการปรับตัวภายในอุตสาหกรรม รวมถึงการปรับเปลี่ยนไปสู่อุตสาหกรรมอื่นที่ยังคงมีศักยภาพและสามารถต่อยอดได้ในอนาคต เพื่อเพิ่มความหลากหลายในการผลิตและขยายโอกาสในตลาดอื่น ๆ โดยที่ผ่านมา ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐ ได้มีความพยายามยกระดับเพื่อให้อุตสาหกรรมดังกล่าวยังสามารถดำเนินธุรกิจได้ต่อไป ซึ่งอาจแบ่งการจัดการได้เป็น 4 ส่วน ได้แก่

1. การเป็นฐานการผลิตของรถยนต์สันดาปภายในและส่วนประกอบ ไทยเป็นหนึ่งในผู้นำด้านการผลิตรถยนต์สันดาปภายใน อีกทั้งยังมีความโดดเด่นในการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีคุณภาพและเป็นที่ยอมรับในตลาดโลก ดังนั้น เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและต่อยอดการเป็นฐานการผลิตของรถยนต์และส่วนประกอบ ไทยจึงต้องมุ่งพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี ปรับปรุงกระบวนการผลิตด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย และปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมผลักดันการส่งออกไปสู่ตลาดที่ยังคงมีความต้องการใช้รถยนต์สันดาปภายใน อาทิ กลุ่มประเทศอาเซียน กลุ่มประเทศความร่วมมืออ่าวอาหรับ (GCC) ซาอุดีอาระเบีย ออสเตรเลีย และแอฟริกาใต้

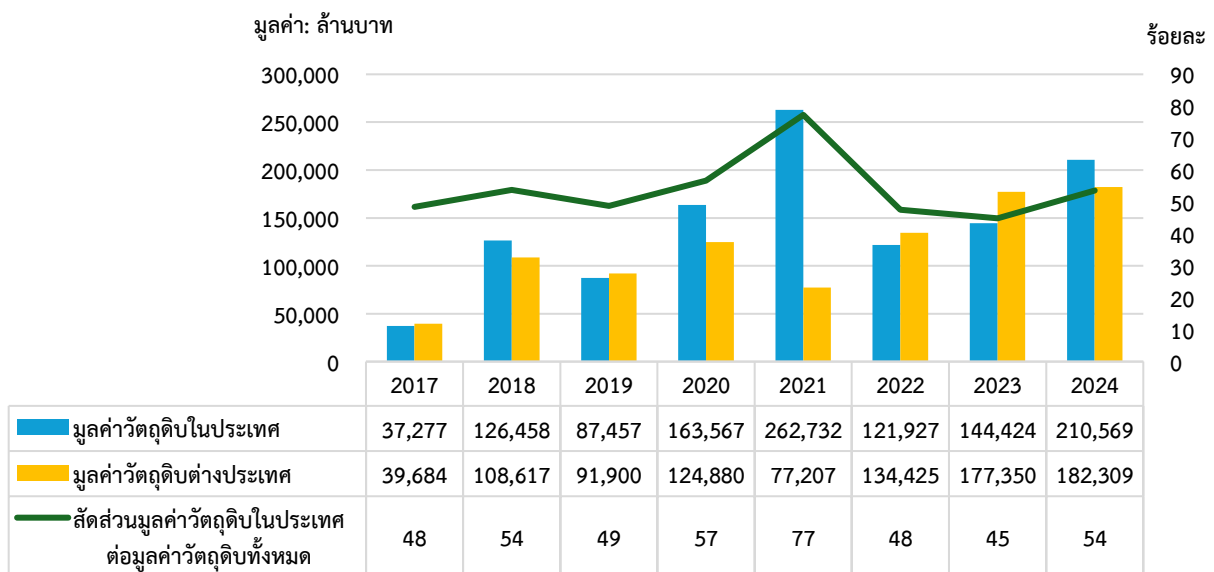
2. การเร่งปรับตัวสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผู้ซื้อที่มีความนิยมรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น โดยมีการคาดการณ์ว่าสัดส่วนยอดขายของรถยนต์ไฟฟ้าทั่วโลกคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45 ของยอดขายรถยนต์ส่วนบุคคลในปี 2030 และร้อยละ 73 ในปี 2040⁵ ประกอบกับการตั้งเป้าหมายมุ่งสู่

⁵ Electric Vehicle Outlook 2024, BloombergNEF

ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2050 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Greenhouse Gas Emissions) ในปี 2065 ของไทย ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนผ่านสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งที่ผ่านมาไทยได้ออกมาตรการที่หลากหลายเพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า อาทิ มาตรการ EV 3.5 ที่มีสิทธิประโยชน์ 3 ส่วน คือ เงินอุดหนุน การลดอัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป และการลดอัตราภาษีสรรพสามิต พร้อมกำหนดเงื่อนไขผูกโยงกับการลงทุนตั้งฐานการผลิต ผู้ที่เข้าร่วมมาตรการจะต้องผลิตรถยนต์ EV ในประเทศไทย เพื่อชดเชยการนำเข้าในสัดส่วนอย่างน้อย 1-3 เท่า แล้วแต่ระยะเวลา อีกทั้ง ยังกำหนดเงื่อนไขให้มีการใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศ ซึ่งจะส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนแบบครบวงจร ซึ่งการเติบโตของความต้องการยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มีโอกาสในการปรับเปลี่ยนหรือขยายโอกาสทางธุรกิจไปสู่การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่เกี่ยวข้อง เช่น แบตเตอรี่พลังงานไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการส่งกำลัง และมอเตอร์ไฟฟ้า

ทั้งนี้ การดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ ย่อมส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจในประเทศด้วยเช่นกัน โดยข้อมูลจาก BOI พบว่า ในช่วงปี 2017-2024 ประเทศที่ได้รับอนุมัติการลงทุนและมีมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน ฮังการี ไต้หวัน และสิงคโปร์ ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวมีการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ (Local Content) รวมกว่า 1,154,411 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55 ของมูลค่าวัตถุดิบทั้งหมด โดยจากภาพที่ 15 จะเห็นว่าในปี 2021 การใช้วัตถุดิบในประเทศมีมูลค่าสูงสุดที่ 262,732 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 77 ของมูลค่าวัตถุดิบทั้งหมด ก่อนที่จะลดระดับอย่างรุนแรงเหลือร้อยละ 48 ในปี 2022 แต่ในปี 2024 สัดส่วนมูลค่าวัตถุดิบภายในประเทศได้กลับมาขยายตัวจนมีสัดส่วนร้อยละ 54 สอดคล้องกับนโยบายการลงทุนของภาครัฐที่กำหนดเงื่อนไขให้มีการใช้ชิ้นส่วนสำคัญที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้น

ภาพที่ 15 : มูลค่าการใช้วัตถุดิบในประเทศและต่างประเทศของโครงการที่ได้รับการอนุมัติการลงทุนปี 2017-2024 ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน



ที่มา : สนค. ประมวลผลจากข้อมูลของ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

3. การปรับเปลี่ยนไปสู่อุตสาหกรรมอื่น ๆ จากเดิมที่การผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ประมาณ 30,000 ชิ้น ขณะที่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าจะใช้ชิ้นส่วนลดลงเหลือเพียง 3,000 ชิ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์สันดาปภายในบางประเภทหลุดออกจากวงจรธุรกิจการผลิต ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนไปสู่อุตสาหกรรมอื่นที่เป็นแนวโน้มแห่งอนาคต ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือมีการปรับเปลี่ยนไปสู่อุตสาหกรรมอื่น เช่น

- อุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์ ประเทศไทยกำลังจะเข้าสู่ "สังคมสูงวัยระดับสุดยอด" (Super Aged Society) ภายในระยะเวลาไม่ถึง 10 ปี โดยประชากรที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป จะมีสัดส่วนจะมากกว่าร้อยละ 20 ของประชากรทั้งหมด ซึ่งการเพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุนับเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญในการขยายตัวของตลาดเครื่องมือแพทย์ โดยในปี 2018 ตลาดเครื่องมือแพทย์ทั่วโลก มีมูลค่ารวมประมาณ 425,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะมีมูลค่าสูงถึง 612,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2025

ความต้องการของตลาดในด้านเครื่องมือแพทย์ที่เพิ่มขึ้นนับเป็นโอกาสอันดีแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยในการขยายตัวเข้าสู่อุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์ เพื่อช่วยกระจายความเสี่ยงและขยายโอกาสในการสร้างรายได้ โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยที่มีความเชี่ยวชาญในการผลิตชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนและมีมาตรฐานการผลิตที่สูง สามารถปรับตัวไปสู่การผลิตสินค้าที่มีความเสี่ยงทางการแพทย์ไม่สูงมาก เช่น การผลิตอุปกรณ์ที่ใช้ในห้องผ่าตัด หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในเทคโนโลยีชีวภาพ ซึ่งต้องการความแม่นยำในการผลิตเช่นเดียวกับการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

- อุตสาหกรรมอากาศยาน อุตสาหกรรมอากาศยานเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมอนาคต หรือ New S-Curve ที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและมีศักยภาพในการเติบโต ปัจจุบันมีเครื่องบินโดยสารที่ให้บริการทั่วโลกประมาณ 20,000 ลำ และคาดว่าจะจำนวนเครื่องบินจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 42 หรือประมาณ 14,000 ลำ รวมเป็นประมาณ 34,000 ลำ ในอีก 20 ปีข้างหน้า อีกทั้งประเทศไทยนับเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และคาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารทางอากาศเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่าในปี 2036 หรือประมาณ 180 ล้านคน ทำให้ตลาดของอุตสาหกรรมอากาศยานมีแนวโน้มเติบโตอย่างรวดเร็ว

การขยายตัวของโอกาสในอุตสาหกรรมอากาศยานนับเป็นโอกาสสำคัญที่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยที่มีความชำนาญในการผลิตชิ้นส่วนที่มีความละเอียดและคุณภาพสูง เช่น ชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง หรือระบบระบายความร้อน สามารถนำไปปรับใช้ในอุตสาหกรรมอากาศยานที่ต้องการชิ้นส่วนที่มีความแม่นยำและทนทาน เช่น ชิ้นส่วนของเครื่องยนต์อากาศยานหรือระบบต่าง ๆ ในเครื่องบิน เพื่อให้ประเทศไทยมีโอกาสในการเชื่อมโยงเข้าสู่ซัพพลายเชนของอุตสาหกรรมอากาศยานระดับโลก

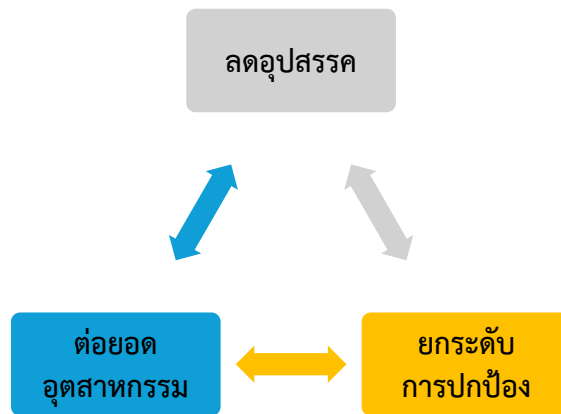
4. การพัฒนาไปสู่การผลิตและเทคโนโลยีใหม่ เพื่อให้ประเทศไทยพ้นจากการเป็นผู้วิ่งตามเทคโนโลยี จึงอาจต้องก้าวข้ามเทคโนโลยีปัจจุบันไปสู่สิ่งที่เหนือกว่า เพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมไทยปรับตัวได้เท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลง อาทิ การพัฒนารถยนต์พลังงานไฮโดรเจน (Hydrogen Fuel Cell Vehicles: FCVs) ซึ่งถือเป็นทางเลือกของพลังงานสะอาดในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต โดยรถยนต์ไฮโดรเจนขับเคลื่อนด้วยพลังงานจากเซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน และปล่อยไอน้ำออกมาแทนการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ทั้งนี้ รถยนต์ไฮโดรเจนนับว่ายังอยู่ขั้นเริ่มต้น ที่ต้องการการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและห่วงโซ่อุตสาหกรรมทั้งระบบต่อไป

4. ข้อเสนอจากภาคเอกชน

กระทรวงพาณิชย์มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนและผลักดันให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของประเทศ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้าให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบซึ่งเป็นหนึ่งในกลไกหลักของเศรษฐกิจไทย ทั้งนี้ การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่เพียงแต่จะต้องมีกลยุทธ์และการสนับสนุนจากภาครัฐในด้านนโยบายและการลงทุน แต่ยังคงอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งในระดับองค์กรภาคเอกชน และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการการทำงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทุกภาคส่วน

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) จึงได้สอบถามผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ในประเด็นปัญหาและข้อกังวลของภาคเอกชนต่อการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ เพื่อรวบรวมความเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม โดย สนค. ได้ทำการแบ่งกลุ่มประเด็นข้อเสนอจาก ส.อ.ท. ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) ลดอุปสรรค (2) ยกระดับการปกป้อง และ (3) ต่อยอดอุตสาหกรรม ดังนี้

ภาพที่ 16 : แผนภูมิการจัดกลุ่มข้อเสนอของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ส.อ.ท.



1. **ลดอุปสรรค** การลดอุปสรรคทางการค้าเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบการไทยในการเสริมสร้างความสามารถทางการแข่งขันในตลาดโลก ซึ่งจะอำนวยความสะดวกในการทำธุรกิจและทำให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันในระดับสากลได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งไม่เพียงแต่จะช่วยสนับสนุนการเติบโตของภาคธุรกิจ แต่ยังมีส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยสามารถจัดกลุ่มข้อเสนอที่เกี่ยวข้อง อาทิ

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
ร่างประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง หลักเกณฑ์เงื่อนไข และคุณลักษณะของรถยนต์ * ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) คือ ระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ขั้นสูง มีคุณสมบัติด้านความปลอดภัย เช่น การเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ	ขอให้การบังคับใช้ง่ายต่อการปฏิบัติและไม่สร้างภาระเกินควร เช่น การรับรองตนเองภายใต้หลักเกณฑ์ ADAS และการใช้ชิ้นส่วนสำคัญ

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
<p>การประกาศบังคับใช้ Licensing สำหรับควบคุมการส่งออก-นำเข้าสินค้าใช้สองทาง (Dual Use Items: DUI)</p> <p>(พระราชบัญญัติการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. 2562)</p>	<ol style="list-style-type: none"> พิจารณาผลได้-เสีย และประโยชน์ที่ไทยจะได้รับอย่างถี่ถ้วนว่าการบังคับทำ licensing จะเป็นผลดีกับประเทศไทยมากกว่าที่จะเป็นอุปสรรคในการส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการไทย ข้อบังคับและระเบียบปฏิบัติตามกฎหมายที่จะออกมาควรปรับให้ไม่เป็นอุปสรรคในการส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการ อาทิ <ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลาอนุมัติ license ต้องรวดเร็ว ไม่เกิน 24 ชั่วโมง และสามารถยื่นและอนุมัติแบบออนไลน์ การออกใบอนุญาตเป็นการออกให้รายสินค้าและมีค่าธรรมเนียมใบอนุญาตที่เหมาะสม ไม่เป็นภาระต่อการส่งออก - ควรมีการจัดทำขั้นตอนการส่งออกสินค้าที่ใช้ได้สองทางที่ต้องขอใบอนุญาตฯ ไม่ให้กระทบกับการส่งออกสินค้าตามปกติ เนื่องจากระบบของกรมศุลกากรควบคุมด้วยพิกัดศุลกากร ซึ่งสินค้าที่ใช้ได้สองทางอาจมีพิกัดศุลกากรเดียวกับสินค้าปกติทำให้การส่งออกอาจจะสะดุดได้ - บทลงโทษ จะต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้ประกอบการมากเกินไป
<p>การปรับปรุงข้อกำหนดของรถยนต์นั่งประเภท PHEV ร่างประกาศกรมสรรพสามิตเรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้าที่สามารถเสียบปลั๊กประจุไฟฟ้าได้ (Plug-in Hybrid Vehicle: PHEV)</p>	<p>ร่างประกาศกรมสรรพสามิตฯ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของรถยนต์นั่ง PHEV คือ 1) มีระยะทางการวิ่งด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Range) ไม่ต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อการประจุไฟฟ้า 1 ครั้ง และ 2) มีขนาดถังน้ำมันไม่เกิน 45 ลิตร โดยในประเด็นด้านข้อกำหนดของขนาดถังน้ำมันนั้น อาจจะไม่เหมาะสมกับหลักการสากลในการออกแบบรถ เนื่องจาก การออกแบบถังน้ำมันต้องคำนึงถึงความเหมาะสมกับโครงสร้างและขนาดของรถ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้การปรับเปลี่ยนขนาดของถังน้ำมันในทางกายภาพมีข้อจำกัด โดยเฉพาะรถยนต์บางรุ่นที่มีขนาดตัวถังใหญ่ อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยระยะเวลาการบังคับใช้ซึ่งจะเริ่มในปี 2569 มีความกระชั้นชิดมาก ผู้ประกอบการจึงเห็นว่าในระยะสั้นนี้เห็นควรกำหนดหลักเกณฑ์เดิมไว้ก่อนตามข้อเสนอที่กลุ่มเคยให้ไว้ อย่างไรก็ตามในระยะกลางขอให้กรมสรรพสามิตพิจารณาทบทวนคุณลักษณะดังกล่าว โดยทำการศึกษาร่วมกับผู้ประกอบการต่อไป</p>
<p>การนำส่งข้อมูลจาก NSW ระหว่างหน่วยงานมาใช้ในกระบวนการจดทะเบียนรถยนต์</p> <p>* ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและ ภาคธุรกิจ (G2G G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และ โลจิสติกส์รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ</p>	<p>ปัจจุบัน กรมศุลกากรอยู่ระหว่างการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร โดยเพิ่มพิกัดศุลกากรสำหรับ NSW ให้ครอบคลุมทั้งรถยนต์นั่ง รถยนต์กระบะ และเครื่องยนต์ อย่างไรก็ตาม แม้ข้อมูลการดำเนินพิธีการทางศุลกากรมีการส่งต่อระหว่างหน่วยงานแล้ว แต่ในทางปฏิบัติผู้ประกอบการยังคงต้องส่งเอกสารที่เป็นกระดาษให้กรมการขนส่งทางบกอีกครั้ง จึงขอเสนอให้มีการนำข้อมูลใน NSW มาใช้ได้เลยเพื่อลดต้นทุนและภาระงานของผู้ประกอบการ</p>

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
<p>การขอใช้สิทธิประโยชน์ภายใต้ความตกลง JTEPA</p> <p>(ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง วิธีการในการขออนุมัตินำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ ที่มีถิ่นกำเนิดจากญี่ปุ่น โดยได้รับสิทธิชำระภาษีตามความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทย - ญี่ปุ่น สำหรับความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ (และประกาศที่เกี่ยวข้อง))</p>	<p>ขอเสนอให้ภาครัฐพิจารณาแนวทางต่อไปนี้ เพื่อส่งเสริมการทำธุรกิจในประเทศไทย โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมรถยนต์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ให้สิทธิแก่การซื้อ-ขายผ่านคนกลาง 2. ลดขั้นตอนและเอกสารในการขออนุมัติ: การลดความซับซ้อนในกระบวนการขออนุมัติจะช่วยให้สอดคล้องกับรูปแบบการทำธุรกิจจริง และลดอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ (ease of doing business) ซึ่งปัจจุบันพบว่าขั้นตอนที่ยุ่งยากทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียผลประโยชน์ และเสียโอกาสในการใช้สิทธิประโยชน์จากการเจรจา FTA 3. สนับสนุน Local Content: ปัจจุบันมีการขอเอกสารที่ซับซ้อนสำหรับสินค้าในประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้านำเข้า ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุน Local Content และขัดต่อวัตถุประสงค์ของการเจรจาการค้าเสรีในการสร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย
<p>การเลื่อนระยะเวลาการบังคับใช้เงื่อนไขการติดตั้งระบบ ADAS สำหรับรถยนต์กระบะเพื่อการพาณิชย์ (กฎกระทรวง กำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 23) พ.ศ. 2565)</p>	<p>ขอให้กรมสรรพสามิตเลื่อนระยะเวลาการบังคับใช้เงื่อนไขในการติดตั้งระบบ ADAS ในรถยนต์กระบะทุกประเภท (No Cab/ Space Cab/ Double Cab) ออกไปก่อน โดยเลื่อนระยะเวลาจากวันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นวันที่ 1 มกราคม 2572 เพื่อลดผลกระทบต่อต้นทุนและราคาสินค้า</p>
<p>ประกาศหลักเกณฑ์ การให้สินเชื่รถยนต์ โดยผู้กู้สามารถกู้ร่วมกับบุคคลในครอบครัวหรือเครือญาติได้ โดยธนาคารแห่งประเทศไทย</p>	<p>ภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ประกอบกับเกณฑ์การให้สินเชื่อในการซื้อรถยนต์ และจักรยานยนต์ มีความเข้มงวดทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์และจักรยานยนต์ไม่เติบโตทางอุตสาหกรรมฯ จึงประสงค์ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทยพิจารณาแก้ไขประกาศหลักเกณฑ์การให้สินเชื่อโดยผู้กู้สามารถกู้ร่วมกับบุคคลในครอบครัวหรือเครือญาติได้ให้ครอบคลุมถึงรถยนต์และจักรยานยนต์ด้วย</p>
<p>มาตรการแก้ปัญหาหนี้ครัวเรือนและหนี้เสียของประเทศไทย</p>	<p>เสนอให้มีการจัดตั้งบริษัทกลางในบริหารสินทรัพย์ เพื่อดำเนินการให้หนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ ออกจากระบบของธนาคารพาณิชย์โดยเร็ว และเป็นระบบเบ็ดเสร็จ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงิน ในการปล่อยสินเชื่อให้กับภาคการผลิตและบริการ รวมทั้งการบริหารจัดการหนี้สินของประชาชนควบคู่ไปด้วย เพื่อสร้างสภาพคล่องให้กับภาคผลิตภาคบริการและประชาชน</p>

2. **ยกระดับการปกป้อง** พิจารณาหาแนวทางการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบภายในประเทศ เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนผ่านที่เป็นธรรม เสริมสร้างความเข้มแข็ง และลดผลกระทบเชิงลบที่จะเกิดแก่ระบบเศรษฐกิจของไทย ซึ่งการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรักษาธุรกิจไว้ได้ในสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขันสูงจากต่างประเทศ โดยจะเป็นการรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทยในระยะยาว ทำให้ประเทศไทยสามารถเติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ต่อไป โดยสามารถจัดกลุ่มข้อเสนอที่เกี่ยวข้อง อาทิ

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
มาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ตามมติคณะกรรมการยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ วันที่ 26 กรกฎาคม 2567	เร่งการประกาศมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับ การปรับอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน แบบ HEV ในช่วงระยะเวลาระหว่างปี 2571-2575
<p>ข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย - สหภาพยุโรป (TH-EU FTA) ในส่วนของมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ในการเปิดตลาดสินค้า ทั้งการนำเข้า และส่งออกสินค้าภายใต้การเจรจาความตกลงเขตการค้าเสรี</p> <p>1. การพิจารณาถอดข้อบทที่ X.16 เกี่ยวกับการห้าม Duty drawback ออกจากร่าง FTA TH-EU</p> <p>2. การคำนึงถึงมาตรฐานการนำเข้าสินค้าจากไทยไปสหภาพยุโรปภายใต้ FTA TH-EU เช่น มาตรฐาน Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) มาตรฐาน EU Deforestation Regulation (EUDR) และมาตรฐานอื่น ๆ ที่ทางสหภาพยุโรปจะดำเนินการในอนาคต</p>	<p>ข้อเสนอแนะต่อข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างไทย-สหภาพยุโรป (TH-EU FTA)</p> <p>1. ขอเสนอให้ภาครัฐพิจารณาถอดข้อบทเกี่ยวกับการห้าม Duty Drawback ออกจากร่างความตกลง FTA เนื่องจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเกือบทั้งหมดได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากศุลกากร เช่น BOI Free Zone และมาตรา 29 ตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 ซึ่งช่วยให้มีความสามารถในการแข่งขันทางการค้าได้ ซึ่งหากมีข้อบทนี้อยู่ในความตกลง ผู้ประกอบการจะมีต้นทุนสินค้าที่ส่งออกไปยังสหภาพยุโรปที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากต้องเสียภาษีวัตถุดิบนำเข้า แม้จะเป็นการผลิตเพื่อส่งออก ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าจากประเทศอื่นได้</p> <p>2. ขอให้ภาครัฐพิจารณาการเปิดตลาดทั้งการนำเข้าและส่งออกรถยนต์ รวมถึงห่วงโซ่อุปทาน ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรี โดยคำนึงถึงสถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปัจจุบัน และศักยภาพของประเทศคู่ค้าที่มีมาตรฐานสูงกว่า ซึ่งอาจส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเผชิญความท้าทายในการรักษาส่วนแบ่งตลาด และอาจทำให้บทบาทในฐานะ Detroit of Asia ลดลงไปอีก นอกจากนี้ การเข้าถึงตลาด EU จากไทยมีความยากลำบากมากขึ้นเนื่องจากมี CBAM / EUDR / Battery passport / Material Recycling และข้อกำหนดด้านมนุษยชน ซึ่งจะทำให้การตอบแทนทางการค้าเป็นไปได้ยาก ทั้งนี้ หากมีการพิจารณาเปิดตลาดสินค้ายานยนต์ ขอให้ภาครัฐคำนึงถึง Product Champion ของประเทศ ได้แก่ PU Eco-car และ HEVs ด้วย</p>

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
<p>ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – สาธารณรัฐเกาหลี (KTEPA)</p>	<p>สาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) โดยมีฐานการผลิตรถยนต์แบรนด์ของตนเอง นอกจากนี้ ตลาดรถยนต์ของเกาหลีใต้ยังใช้รถยนต์แบรนด์ของตนเองถึง 90% ดังนั้น การเปิดตลาดภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจฯ แบบทวิภาคีเพิ่มเติมจากที่มีอยู่ในปัจจุบัน ภายใต้ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-เกาหลีใต้ (AKFTA) อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ดังนั้น จึงขอเสนอให้ภาครัฐพิจารณาการเปิดตลาดทั้งการนำเข้าและส่งออกรถยนต์ รวมถึงห่วงโซ่อุปทาน ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจฯ โดยเปิดตลาดไม่เกินที่ได้เปิดไปแล้วใน ASEAN-Korea และคำนึงถึงสถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปัจจุบัน เพื่อรักษาและสร้างความสามารถในการแข่งขันกับประเทศคู่ค้า โดยให้พิจารณาโอกาสและความเป็นไปได้ในการทำตลาดสินค้าของไทยในประเทศเกาหลีใต้ เพื่อสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมในประเทศ</p>
<p>กฎหมายกำหนดประสิทธิภาพการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากรถยนต์ New Vehicle Efficiency Standard (NVES) ของประเทศออสเตรเลีย ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ของผู้ประกอบการในประเทศ และอาจทำให้การส่งออกจากไทยลดลง</p> <p>(New Vehicle Efficiency Standard Bill 2024 [and] New Vehicle Efficiency Standard (Consequential Amendments) Bill 2024)</p>	<p>เสนอให้ภาครัฐช่วยดำเนินการเจรจากับประเทศออสเตรเลียในทุก ๆ เวที</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รถยนต์ที่ผลิตจากไทยส่งออกไปยังออสเตรเลียจำเป็นต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงให้ได้ตามเงื่อนไขการปล่อยไอเสีย ซึ่งส่วนใหญ่จะต้องมีระยะเวลาในการเตรียมการมากกว่านี้ 2. มาตรการ NVES จะทำให้ต้นทุนในการผลิตรถกระบะและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคออสเตรเลียทางด้านราคาได้
<p>มาตรการเพื่อส่งเสริมและรักษาฐานการผลิตรถกระบะ (1st product champion) และการผลิตรถยนต์นั่ง</p>	<p>เพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันด้านราคา (Cost Competitiveness) และรักษาฐานการผลิตรถกระบะ (1st Product Champion) รวมถึงส่งเสริมเทคโนโลยีที่มีความหลากหลาย จึงขอให้ภาครัฐพิจารณาออกมาตรการเพิ่มเติม โดยให้การสนับสนุนผ่านทางมาตรการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล (CIT) อย่างน้อย 5 ปี และการยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักรและอุปกรณ์ สำหรับรถกระบะทุกเทคโนโลยี</p>

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
<p>มาตรการเพื่อการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ และการบังคับใช้บทลงโทษเพื่อส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเป็นธรรม และลดอุปสรรคทางการค้าของอุตสาหกรรมในประเทศและสินค้านำเข้า</p>	<p>ขอให้หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณาถึงมาตรการทางการค้าเพื่อความเป็นธรรมในตลาดและการค้า ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พิจารณาใช้มาตรการทางการค้า เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ อาทิ Safeguard/CVD/AD หรือการขึ้นภาษีนำเข้าชั่วคราว เพื่อไม่ให้สินค้านำเข้ามีแต้มต่อมากเกินไป 2. พิจารณาการบังคับใช้มาตรการและบทลงโทษอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม ในการตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐานด้านเทคนิคต่าง ๆ อาทิ TISI (มอก.) ฯลฯ เพื่อป้องกันสินค้าคุณภาพต่ำ สินค้าลอกเลียนแบบ 3. เปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้าในกรอบ FTA ที่ลงนามไปแล้ว อาทิ ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) โดยทบทวนรายการสินค้าที่ไทยเสียดุลการค้ามากและมีผลเชิงประจักษ์ว่าอุตสาหกรรมในประเทศไม่สามารถแข่งขันได้ โดยเฉพาะสินค้ายานยนต์ EV และชิ้นส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากในช่วงนี้ตลาดสินค้าไทยกำลังถูกท่วมทับด้วยรถยนต์ที่นำเข้าสู่ประเทศไทยโดยไม่มีภาษีนำเข้า ทำให้รถเหล่านี้มีข้อได้เปรียบด้านราคาเมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ การกระทำเช่นนี้สร้างความไม่เท่าเทียมในตลาดในปัจจุบัน และจำเป็นต้องมีมาตรการป้องกันทางการค้าเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ในท้องถิ่นและห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงให้เวลาที่เหมาะสมในการปรับตัว

3. **ต่อยอดอุตสาหกรรม** การต่อยอดอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยมีความจำเป็นในการเสริมสร้างศักยภาพของไทยในตลาดโลก โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน และทำให้ประเทศไทยยังคงรักษาการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคได้ต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการต่อยอดในด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่จะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและสร้างงานในประเทศ นอกจากนี้ ยังช่วยลดการพึ่งพาการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ส่งเสริมเศรษฐกิจในระยะยาว และทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเข้าถึงตลาดใหม่ ๆ ได้อย่างมั่นคง โดยสามารถจัดกลุ่มข้อเสนอที่เกี่ยวข้อง อาทิ

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
<p>มาตรการสนับสนุนยานยนต์สำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ</p>	<p>เร่งการพิจารณาและอนุมัตินโยบาย รวมถึงการออกประกาศหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาและการผลิตยานยนต์สำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุในไทย</p>

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
<p>การขยายตลาดส่งออกผ่านข้อตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ไปยังกลุ่มประเทศที่ประเทศไทยมีศักยภาพและปริมาณการส่งออก เช่น ประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลาง</p>	<p>ขอให้มีการเจรจาข้อตกลงเขตการค้าเสรีเพิ่มเติมกับภูมิภาคตะวันออกกลาง เช่น กลุ่มประเทศความร่วมมืออ่าวอาหรับ (GCC) ประเทศซาอุดีอาระเบีย สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ และประเทศใน Global South (ทวีปแอฟริกา ละตินอเมริกา และแคริบเบียน) ที่ยังมีความต้องการใช้รถยนต์ ICE ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน กระตุ้นปริมาณการผลิตในประเทศไทย และยังรักษาฐานการผลิตรถยนต์และส่งออก ICE ต่อไป รวมถึงการพิจารณาเปิดตลาดส่งออกรถยนต์ xEV (HEV/PHEV/BEV) ในการเจรจา FTA ในกรอบปัจจุบัน และกรอบอื่น ๆ ในอนาคต เพื่อเพิ่มโอกาสการส่งออกรถยนต์ xEV ไปยังตลาดต่างประเทศ โดยไม่กระทบต่อบทบาทของประเทศไทยในฐานะการผลิตรถยนต์ เนื่องจากความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีจำกัด ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องมองหาตลาดส่งออกไปยังต่างประเทศ เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจและขยายการเติบโตของอุตสาหกรรม</p>
<p>มาตรการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนารถยนต์ในประเทศไทย (ประกาศกรมสรรพสามิตเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเสียภาษีอัตราศูนย์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ต้นแบบที่นำไปวิจัย พัฒนา หรือทดสอบสมรรถนะ)</p>	<p>ปัจจุบันการขอเสียภาษีอัตราศูนย์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ต้นแบบที่นำไปวิจัย พัฒนา หรือทดสอบสมรรถนะ อนุญาตให้ทำได้เพียงผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ส่งมอบรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ต้นแบบให้แก่ผู้วิจัยฯ หรือผู้นำเข้าที่เป็นผู้วิจัย พัฒนา หรือทดสอบสมรรถนะเท่านั้น จึงขอเสนอให้ขยายสิทธิฯ ให้ครอบคลุมถึงผู้วิจัยฯ ที่สามารถทำการประกอบรถยนต์ต้นแบบขึ้นเองได้ภายในประเทศ โดยยังคงวัตถุประสงค์ที่นำไปใช้เพื่อการวิจัย พัฒนา หรือทดสอบสมรรถนะเท่านั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนและยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางในการวิจัย พัฒนา หรือทดสอบสมรรถนะ ของภูมิภาคอย่างครบวงจร</p>
<p>โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมจัดการซากยานยนต์ และแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้า (พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562</p>	<p>สนับสนุนการศึกษาของรัฐบาลในด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมจัดการซากยานยนต์ และแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อการบริหารจัดการซากยานยนต์เก่าให้ถูกวิธีและไม่สร้างมลพิษ อีกทั้งยังสามารถนำบางส่วนมารีไซเคิลได้นั้น จึงเห็นควรให้มีการออกนโยบายการจัดการซากยานยนต์ที่หมดอายุการใช้งานและสนับสนุนการเปลี่ยนรถใหม่ให้กับผู้บริโภค ส่งเสริมให้เกิดธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อ เช่น ธุรกิจกำจัดซากธุรกิจการจัดการของเก่า เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว</p>

มาตรการ/ประกาศ/กิจกรรม	ข้อเสนอแนะ
มาตรการส่งเสริมการย้ายฐานการผลิต	<p>เนื่องจากตลาดรถยนต์สันดาปภายในทั่วโลก ยังมีการใช้อยู่อีก 10-15 ปี การทำให้นโยบาย "Last Man Standing for ICE" เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์สันดาปภายในและส่งออกทั่วโลกเป็นไปได้จริงนั้น จำเป็นต้องมีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนที่ดึงดูด FDI จาก OEM & Tier1 เพื่อย้ายไลน์การผลิตมายังประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของ BOI ยังไม่ครอบคลุมและจูงใจเพียงพอในการดึงดูดการลงทุนดังกล่าว จึงเสนอให้พิจารณา</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การให้สิทธิประโยชน์สำหรับการนำเข้าเครื่องจักรเก่า/ไลน์การผลิต ICE จากต่างประเทศเพื่อดึงดูดการย้ายฐานการผลิตสำหรับประเทศที่ต้องผลิต EV และเรือสายการผลิต ICE เดิม รวมถึงสิทธิประโยชน์ทางภาษี CIT สำหรับรายได้ในการส่งออกที่เกี่ยวข้องกับการใช้ไลน์การผลิตดังกล่าว 2. การให้สิทธิประโยชน์แก่ OEM และ Tier1, 2 และ 3 ที่ใช้เครื่องจักรเดิมแต่ต้องทำการปรับปรุงไลน์การผลิตบางส่วนเพื่อรองรับงาน ICE ที่มีการย้ายฐานการผลิต

5. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยจำเป็นต้องปรับตัวให้เข้ากับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อรักษาและยกระดับอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์สันดาปภายใน (ICE) ควบคู่ไปกับการต่อยอดอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งอนาคต อาทิ อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่มีแนวโน้มเติบโตมากขึ้น นอกจากนี้ ยังต้องพิจารณาหาแนวทางในการปรับตัวไปสู่อุตสาหกรรมแห่งอนาคตอื่น ๆ เพื่อให้ไทยยังคงรักษาความสามารถทางการแข่งขันในตลาดโลกได้

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ ในฐานะเป็นหน่วยงานด้านนโยบายจึงต้องการสนับสนุนและส่งเสริมความแข็งแกร่งทางการค้าของไทยและได้จัดทำรายงานการศึกษาฉบับนี้ เพื่อเป็นข้อมูลในการเตรียมพร้อมสำหรับรับมือกับความเปลี่ยนแปลง และส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย รวมถึงสินค้าอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยได้มีข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

• ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ

1. **ลดอุปสรรคทางการค้าให้แก่ผู้ประกอบการ** เป็นหนึ่งในแนวทางสำคัญที่จะมีส่วนช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะด้านข้อบังคับและระเบียบปฏิบัติ เช่น การส่งออก-นำเข้าสินค้าใช้สองทาง (Dual Use Items: DUI) พิจารณาอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการสามารถยื่นขออนุมัติทางออนไลน์ กำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตที่เหมาะสมและจัดทำขั้นตอนการส่งออกสินค้าใช้ได้สองทางที่ต้องขอใบอนุญาตไม่ให้เกิดกระทบกับการส่งออกสินค้าตามปกติ รวมถึงกระชับระยะเวลาการอนุมัติให้รวดเร็วขึ้น เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพและขยายตลาดได้มากขึ้น (*กรมการค้าต่างประเทศ*)

2. **เร่งการเจรจา FTA** พิจารณาเจรจาเพื่อขยายตลาดการค้ามากขึ้น โดยเฉพาะการเจรจาข้อตกลงเขตการค้าเสรีเพิ่มเติมกับภูมิภาคตะวันออกกลาง เช่น กลุ่มประเทศความร่วมมืออ่าวอาหรับ (GCC) ประเทศซาอุดีอาระเบีย สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ และประเทศใน Global South (ทวีปแอฟริกา ละตินอเมริกา และแคริบเบียน) ที่ยังมีความต้องการใช้รถยนต์ ICE ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน กระตุ้นปริมาณการผลิตในประเทศไทย และรักษาฐานการผลิตรถยนต์และการส่งออก ICE ต่อไป รวมถึงการพิจารณาเปิดตลาดส่งออกรถยนต์ xEV (HEV/PHEV/BEV) ในการเจรจา FTA กรอบปัจจุบัน และกรอบอื่น ๆ ในอนาคต เพื่อเพิ่มโอกาสการส่งออกรถยนต์ xEV เนื่องจากความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีจำกัด ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องมองหาตลาดส่งออกไปยังต่างประเทศเพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจและขยายการเติบโตของอุตสาหกรรม นอกจากนี้ ยังอาจพิจารณาใช้แนวทางการเจรจาและการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในเวทีการค้าโลก เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ อาทิ การเจรจาขอระยะเวลาเตรียมการเพื่อพัฒนาและปรับปรุงการผลิตรถยนต์ในไทยให้เป็นไปตามเงื่อนไขการปล่อยไอเสียของประเทศออสเตรเลีย (*กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ / กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ*)

3. **ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม** ภาครัฐควรสนับสนุนการลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ ๆ ทั้งในด้านการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น แบตเตอรี่และมอเตอร์ไฟฟ้า รวมถึงการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งอนาคต เช่น รถยนต์พลังงานไฮโดรเจน รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อให้ไทยพ้นจากการเป็นผู้ตามและก้าวขึ้นเป็นผู้นำด้านเทคโนโลยี โดยอาจพิจารณาจัดตั้งกองทุนหรือมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมดังกล่าว นอกจากนี้ ยังอาจพิจารณากำหนดมาตรฐานและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมใหม่ในช่วงระยะเวลาการเปลี่ยนผ่าน เช่น การขยายระยะเวลาการยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์มีเวลาเพียงพอสำหรับการปรับตัวและการศึกษาเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าของซัพพลายเออร์ (*กระทรวงอุตสาหกรรม / กระทรวงการคลัง / สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน / สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ*)

4. **สนับสนุนการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะแรงงาน** ภาครัฐควรร่วมมือกับทั้งภาคการศึกษาและภาคเอกชนในการจัดทำโครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาแรงงานให้มีทักษะเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้า และการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงจากรถยนต์สันดาปภายในไปสู่รถยนต์พลังงานใหม่ ซึ่งต้องดำเนินการปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาเพื่อเตรียมคนเข้าสู่ตลาดแรงงาน รวมถึงการพัฒนาทักษะแรงงานเดิมในอุตสาหกรรม เพื่อให้แรงงานในภาคการผลิตมีศักยภาพและสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ ทั้งนี้ ภาครัฐต้องพิจารณาสนับสนุนการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะแรงงานให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชน โดยการจัดหลักสูตรการอบรมนอกเวลาทำการของโรงงานผลิต เพื่อไม่ให้กระทบต่อประโยชน์ของภาคเอกชน (*กระทรวงแรงงาน / กระทรวงอุตสาหกรรม*)

5. **การปล่อยสินเชื่อแบบแนวตั้ง (Vertical)** ธุรกิจขนาดเล็กอาจเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากการกู้ยืมเงินได้ยากกว่าธุรกิจขนาดใหญ่ เนื่องจากธุรกิจขนาดเล็กมักมีความสามารถในการรักษาสภาพคล่องทางการเงินต่ำกว่า ดังนั้น ภาครัฐจึงอาจพิจารณาหาแนวทางหรือวิธีการที่จะช่วยสนับสนุนให้ธุรกิจขนาดเล็กสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น โดยอาจกำหนดวิธีการปล่อยกู้ที่เหมาะสมให้แก่ธุรกิจต่าง ๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน เพื่อให้ทั้งธุรกิจขนาดใหญ่และธุรกิจขนาดเล็กสามารถเข้าถึงเงินทุนได้โดยเท่าเทียมซึ่งจะเป็นการช่วยรักษาความสามารถในการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทยได้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (*กระทรวงการคลัง / กระทรวงอุตสาหกรรม / ธนาคารแห่งประเทศไทย*)

● **ข้อเสนอแนะสำหรับภาคเอกชน**

1. **สร้างความร่วมมือที่เข้มแข็งในห่วงโซ่อุปทาน** ภาคเอกชนควรมุ่งสร้างความสัมพันธ์ในระดับภาคธุรกิจด้วยกัน (Business to Business: B2B) เพื่อยกระดับความร่วมมือตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานการผลิต โดยธุรกิจขนาดใหญ่อาจพิจารณาให้ความช่วยเหลือและการสนับสนุนแก่ธุรกิจขนาดเล็กที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน เช่น การส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุน การแบ่งปันความรู้ความชำนาญ เพื่อให้ธุรกิจแต่ละระดับสามารถเดินหน้าต่อไปได้พร้อมกันตลอดทั้งอุตสาหกรรม นอกจากนี้ ยังควรสร้างความร่วมมือในระดับภาคเอกชนกับภาครัฐ (Business to Government: B2G) ให้มากขึ้น เพื่อให้การกำหนดแนวทางมาตรการและความช่วยเหลือต่าง ๆ ในระดับนโยบาย สามารถผลักดันอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ รวมถึงอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้เติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้

2. **ยกระดับการผลิตสู่เทคโนโลยีอนาคต** การลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อยกระดับกระบวนการผลิตสู่เทคโนโลยีแห่งอนาคตเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องให้ความสนใจ โดยภาคเอกชนควรพิจารณาลงทุนในการพัฒนาและผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) รวมถึงชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น แบตเตอรี่ มอเตอร์ไฟฟ้า และเทคโนโลยีการชาร์จที่มีประสิทธิภาพสูง ซึ่งการปรับตัวในทิศทางนี้จะช่วยลดความเสี่ยงจากการพึ่งพารถยนต์สันดาปภายใน (ICE) และเปิดโอกาสในการขยายธุรกิจในตลาดที่มีศักยภาพสูง เช่น ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน นอกจากนี้ การพัฒนาและการนำนวัตกรรมใหม่ ๆ เข้ามาร่วมมือกันจะสามารถลดต้นทุนการผลิตในระยะยาว และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกได้

3. **ขยายโอกาสทางธุรกิจไปสู่อุตสาหกรรมอื่น ๆ** ภาคเอกชนควรพิจารณาขยายโอกาสทางธุรกิจไปยังอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในการเติบโตสูงและสอดคล้องกับแนวโน้มของอนาคต เช่น อุตสาหกรรมอากาศยาน (Aerospace) และเครื่องมือแพทย์ (Medical Devices) ที่มีความต้องการชิ้นส่วนที่มีความแม่นยำสูง ซึ่งความเชี่ยวชาญในการผลิตชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนและคุณภาพสูงจากอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถนำมาปรับใช้ในอุตสาหกรรมเหล่านี้ได้ การขยายไปสู่อุตสาหกรรมใหม่ ๆ นอกจากจะช่วยลดความเสี่ยงของการพึ่งพิงภาคอุตสาหกรรมเดียวแล้ว ยังสามารถช่วยสร้างโอกาสในการเติบโตที่หลากหลาย โดยการนำเทคโนโลยีที่พัฒนาจากอุตสาหกรรมยานยนต์มาใช้ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ จะช่วยเสริมสร้างความยั่งยืนและเพิ่มรายได้ให้กับภาคเอกชนในระยะยาว

มีนาคม 2568

เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. 2025 **ทิศทางและความท้าทายของตลาดรถยนต์ออสเตรเลียปี 68** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.ditp.go.th/post/192540> [วันที่เข้าถึง 3 กุมภาพันธ์ 2025]
- กรุงเทพธุรกิจ. 2024. **อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ‘สหัส’ จับตามูลผลิตชิ้นส่วนปิดโรงงาน**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1155191> [วันที่เข้าถึง 25 มกราคม 2025]
- กรุงเทพธุรกิจ. 2025. **‘ส.อ.ท.’ ขงรัฐหนุนอุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์ เพิ่มตลาดกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ไทย**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1133426>. [วันที่เข้าถึง 25 มกราคม 2025]
- การเงินธนาคาร 2025. **ภาษีคาร์บอน “ราคาให้ผู้บริโภคต้องจ่าย” เพื่อสังคมคาร์บอนต่ำ** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://today.line.me/th/v2/article/LX9N5WG> [วันที่เข้าถึง 4 กุมภาพันธ์ 2025]
- ฐานเศรษฐกิจ. 2024. **ยอดขายรถยนต์เวียดนาม ปี 68 คาดแตะ 8 แสนคัน ดันเป็นตลาดเกิดใหม่**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.thansettakij.com/business/trade-agriculture/609358>. [วันที่เข้าถึง 15 มกราคม 2025]
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2024. **รายงานนโยบายการเงิน ไตรมาสที่ 4 ปี 2567**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: https://www.bot.or.th/content/dam/bot/documents/th/our-roles/monetary-policy/mpc-publication/monetary-policy-report/MPR_2567_Q4.pdf. [วันที่เข้าถึง 22 มกราคม 2025]
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2024. **สถานการณ์หนี้ครัวเรือนไทย**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.bot.or.th/th/research-and-publications/articles-and-publications/bot-magazine/Phrasiam-67-2/2567-info-debt-situation.html> [วันที่เข้าถึง 28 มกราคม 2025]
- ระบบสนับสนุนการตัดสินใจ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. 2025. **สถิติการค้าของไทย**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://tradereportdss.moc.go.th/>. [วันที่เข้าถึง 22 มกราคม 2025]
- วิจัยกรุงศรี. 2024. **แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-2569: อุตสาหกรรมรถยนต์** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/hi-tech-industries/automobiles/io/automobile-2024> [วันที่เข้าถึง 17 มกราคม 2025]
- ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. 2023 **ออสเตรเลียเปิดตัวยุทธศาสตร์ยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ National Electric Vehicle Strategy** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://globthailand.com/%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%AA> [วันที่เข้าถึง 3 กุมภาพันธ์ 2025]
- ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ สถาบันยานยนต์. 2024 **ฟิลิปปินส์ขยายเวลานโยบายเก็บภาษีรถไฟฟ้าและชิ้นส่วนจนถึงปี 2028** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://data.thaiauto.or.th/en/pages/blog/11829> [วันที่เข้าถึง 3 กุมภาพันธ์ 2025]
- ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ สถาบันยานยนต์. 2025. **ฐานข้อมูลผู้ประกอบการ**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://data.thaiauto.or.th/>. [วันที่เข้าถึง 13 มกราคม 2025]

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. 2024. **หนี้ครัวเรือนปี 2567 อาจชะลอลงมาที่ 88.5-89.5% ต่อจีดีพี**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-social-media/Pages/HouseholdDebt-CIS3524-FB-16-10-24.aspx> [วันที่เข้าถึง 27 มกราคม 2025]
- สถาบันยานยนต์. 2020 **สยย. เตรียมผู้ประกอบการขับเคลื่อนยานยนต์สู่อากาศยาน** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : https://www.thaiauto.or.th/2012/th/news/iframe_iu-detail.asp?news_id=4876& [วันที่เข้าถึง 3 กุมภาพันธ์ 2025]
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI). 2024. **ปีโอไอแฉงส่งเสริม EV ดันไทยฐานผลิตรถยนต์โลก ชู 5 มาตรการช่วยอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเปลี่ยนผ่าน**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: https://www.boi.go.th/index.php?page=press_releases_detail&topic_id=135704&module=news&from_page=press_releases2 [วันที่เข้าถึง 19 มกราคม 2025]
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI). 2025 **ข้อมูลประกอบการศึกษาอุตสาหกรรมแผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน**
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). 2024 **ดัชนีอุตสาหกรรม**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.oie.go.th/view/1/mpi/TH-TH> [วันที่เข้าถึง 19 มกราคม 2025]
- สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองเซี่ยงไฮ้. 2024. **รถพลังงานไฮโดรเจนเงินมาแรง ภาครัฐเร่งสนับสนุนการพัฒนา**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.ditp.go.th/post/166081>. [วันที่เข้าถึง 23 มกราคม 2025]
- Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD). 2021 **ทิศทางความร่วมมือด้านพลังงานของไทยกับญี่ปุ่นในช่วงการเปลี่ยนผ่านทางพลังงาน** เข้าถึงได้จาก: <https://digital.car.chula.ac.th/cgi/viewcontent.cgi?article=8891&context=chulaetd> [วันที่เข้าถึง 4 กุมภาพันธ์ 2025]
- M Report. 2020 **เขย่าวงการ ญี่ปุ่นชัดเจน “เลิกขายรถยนต์เบนซิน” ภายในปี 2040** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.mreport.co.th/news/industry-movement/209-stop-selling-gasoline-car-in-japan-by-2040> [วันที่เข้าถึง 4 กุมภาพันธ์ 2025]
- Thai PBS. 2024. **โฉมใหม่ตลาดรถยนต์ กำลังซื้อหดหาย อีวีจืดจางราคา** [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://policywatch.thaipbs.or.th/article/economy-72>. [วันที่เข้าถึง 4 กุมภาพันธ์ 2025]
- Thai PBS. 2025. **EV เขย่าตลาดรถยนต์ไทย สะเทือนทั้งรถใหม่-รถมือสอง**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://policywatch.thaipbs.or.th/article/economy-136>. [วันที่เข้าถึง 24 มกราคม 2025]
- The Standard. 2024. **คำต่อคำ! BOI ตอบปม ทำไมยอดขายรถยนต์ไทยลดลงอย่างน่าใจหาย และเหตุผลอะไรที่รัฐบาลต้องทุ่มเม็ดเงินอุดหนุน EV มหาศาล**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://thestandard.co/why-are-thai-car-sales-declining/> [วันที่เข้าถึง 19 มกราคม 2025]
- Transmodel. 2024. **US-Thailand Trade in 2023: Analyzing the Surge in Imports**. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <https://blog.transmodal.net/us-thailand-trade-in-2023-analyzing-the-surge-in-imports>. [วันที่เข้าถึง 20 มกราคม 2025]



ที่ปรึกษา

นายพูนพงษ์ นัยนาภากรณ์

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

นางสาววรพักตร์ ชีูตะดิolk

ผู้อำนวยการกองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
สินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ

คณะผู้จัดทำ

นางสาวจุฑารัตน์ พรหมทัต

นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ

นางสาวเต็มศิริ กฤษณะวงษ์

นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ

นางสาวพรปวีณ์ รัสมี

นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ

กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
สินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์



สำนักงานนโยบาย
และยุทธศาสตร์การค้า



@TPSO.Tradeinsights



คิดค้า.com
ข้อมูลและบทวิเคราะห์
ด้านเศรษฐกิจการค้า



www.tps.go.th



วารสารในรูปแบบ
ออนไลน์

กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

กระทรวงพาณิชย์

563 ถนนนันทบุรี ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ 02 507 7049 หรือ 02 507 8510