

แนวโน้มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย

Industry Analysis and Outlook

No.03 11 กันยายน 2567

- ความต้องการชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท OEM (Original Equipment Manufacturing) ที่ส่งเข้าสู่สายการผลิตรถยนต์ และมีส่วนแบ่งในยอดขายชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในไทยมากถึงกว่า 3 ใน 4 ส่วนนี้ มีแนวโน้มหดตัวในปี 2567 โดยยอดขายในประเทศคาดหดตัว 11.9% และยอดส่งออกหดตัว 2.9% หลังปริมาณการผลิตรถยนต์มีแนวโน้มหดตัวสูงจากทั้งในไทยและต่างประเทศ
- ส่วนชิ้นส่วน REM (Replacement Equipment Manufacturing) หรือชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงรถยนต์ ซึ่งมีส่วนแบ่งในยอดขายชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในไทยอยู่ 1 ใน 4 ส่วนนั้น คาดว่าในปี 2567 นี้ ยอดขายจะขยายตัวได้ 6.4% สำหรับตลาดในประเทศตามปริมาณรถยนต์จดทะเบียนที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ส่วนยอดส่งออกคาดขยายตัวน้อยกว่าที่ 2.0% หลังเผชิญปัญหาการแข่งขันจากชิ้นส่วนจีน



หทัยวัลค์ ตุงคะธีรกุล

เจ้าหน้าที่วิจัยอาวุโส

hathaiwal.t@kasikornresearch.com

ห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ไทย

ไทยนับเป็นหนึ่งในประเทศฐานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์หลักแห่งหนึ่งของโลก จากการเป็นฐานประกอบรถยนต์มากกว่า 1.8 ล้านคันในปี 2566 ซึ่งสูงเป็นอันดับ 10 ของโลก โดยอาศัยห่วงโซ่อุปทานที่ครบวงจร (รูปที่ 1) ตั้งแต่การเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบสำคัญหลายรายการ เช่น ยางและพลาสติก เป็นต้น ซึ่งจะนำมาผลิตเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ 2 กลุ่ม ได้แก่ ชิ้นส่วน OEM รองรับการผลิตรถยนต์ และชิ้นส่วน REM รองรับตลาดซ่อมบำรุง โดยแม้จะมีการนำเข้าชิ้นส่วนบางรายการเข้ามา แต่ก็เป็นส่วนที่ไม่สูงมาก ก่อนส่งให้กับกลุ่มลูกค้าทั้งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ร้านอะไหล่ และอู่ซ่อมรถ ทั้งในและต่างประเทศ

รูปที่ 1 ห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ไทย



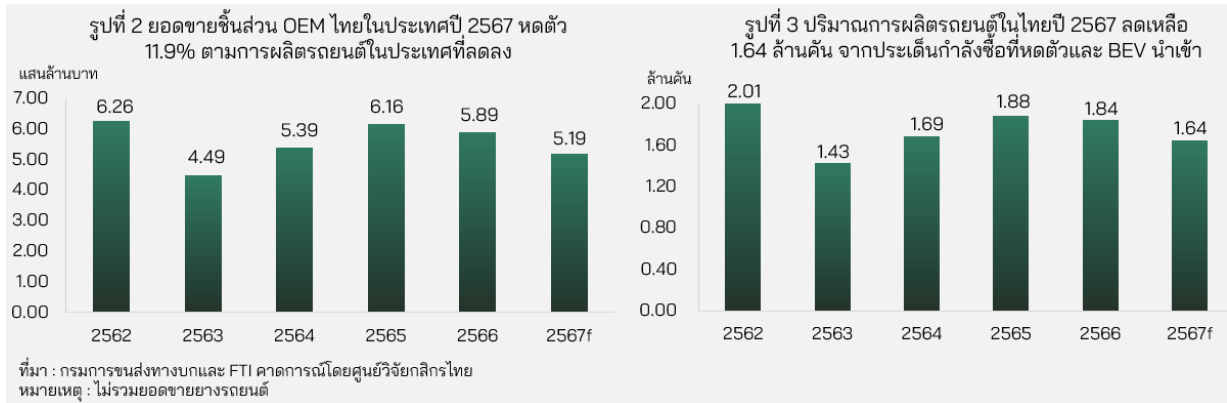
ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

บริการทุกระดับประทับใจ

แนวโน้มอุปสงค์ชิ้นส่วนรถยนต์ไทยประเภท OEM

ยอดขายชิ้นส่วนรถยนต์ OEM ไทยในประเทศ

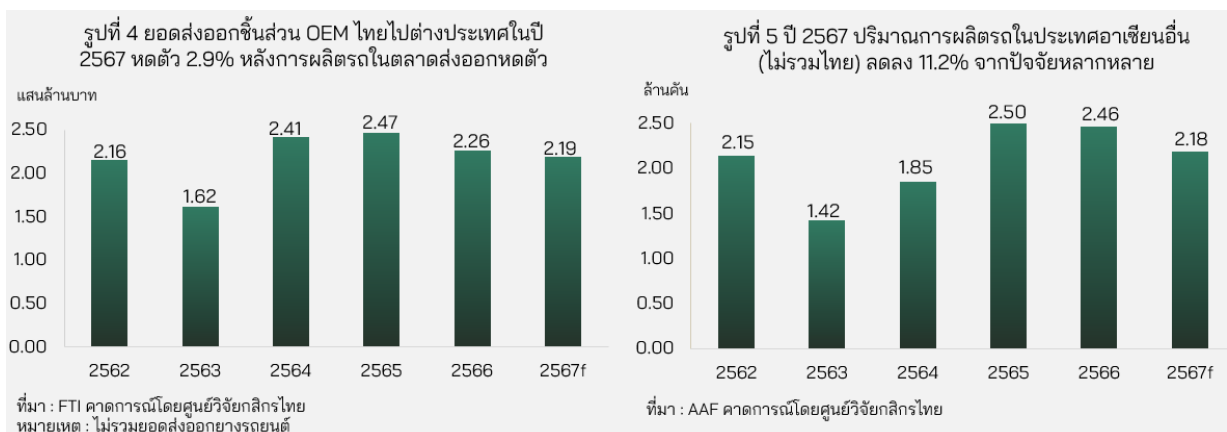
ในปี 2567 คาดว่า ยอดขายชิ้นส่วน OEM ไทยในประเทศโดยรวมมีแนวโน้มหดตัว 11.9% เหลือ 5.19 แสนล้านบาท (รูปที่ 2) จากปริมาณการผลิตรถยนต์ในไทยที่หดตัว



การผลิตรถยนต์ในไทยปี 2567 คาดหดตัว 11.0% เหลือ 1.64 ล้านคัน (รูปที่ 3) หลังยอดขายรถในประเทศหดตัวสูง จากปัญหากำลังซื้อผู้บริโภคที่ชะลอส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ที่เข้มงวดขึ้น อีกทั้งการนำเข้า BEV ที่เพิ่มขึ้นจากโครงการ EV3.5 ยังทำให้ปริมาณรถที่ผลิตในไทยยิ่งลดลง และแม้จะมีการผลิต BEV ชดเชยจากโครงการ EV 3.0 เข้ามา แต่คาดว่าปริมาณจะยังน้อยมากไม่ถึง 2 หมื่นคัน นอกจากนี้ ชิ้นส่วน OEM ไทยที่สามารถเข้าสายการผลิต BEV ได้อาจเหลือไม่ถึงครึ่งหนึ่งของที่ใช้ผลิตรถยนต์นั่งและรถปิกอัพในปัจจุบันซึ่งอยู่ที่ราว 60% และ 90% ตามลำดับด้วย ทำให้ความต้องการชิ้นส่วน OEM โดยรวมลดลง

ยอดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ OEM ไทยไปต่างประเทศ

ยอดส่งออกชิ้นส่วน OEM ไทยไปต่างประเทศในปี 2567 คาดลดลง 2.9% เหลือ 2.19 แสนล้านบาท (รูปที่ 4) ผลจากปริมาณการผลิตรถยนต์ในตลาดส่งออกที่หดตัวลง



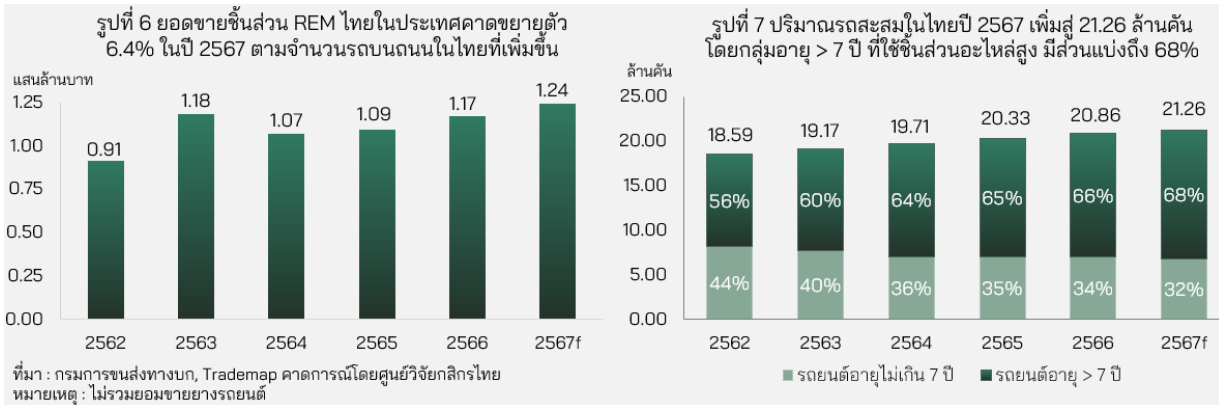
ตลาดส่งออกชิ้นส่วน OEM ไทย โดยเฉพาะกลุ่มประเทศอาเซียนอื่น (ไม่รวมไทย) คาดว่าจะมีปริมาณการผลิตรถยนต์ลดลง 11.2% เหลือ 2.18 ล้านคัน (รูปที่ 5) นำโดยอินโดนีเซียที่เจอปัญหายอดขายรถยนต์ในประเทศที่หดตัวสูงจากการขึ้นอัตราดอกเบี้ยสินเชื่อรถ ขณะที่เวียดนามก็เริ่มหันนำเข้ารถยนต์แทนการผลิตในประเทศมากขึ้น ซึ่งทั้ง 2 ประเทศนี้มีส่วนแบ่งการผลิตรถยนต์ในอาเซียนอื่น (ไม่รวมไทย) สูงถึงราว 60% ทำให้การนำเข้าชิ้นส่วน OEM ไทยมีทิศทางที่ลดลงตาม

บริการทุกระดับประทับใจ

แนวโน้มอุปสงค์ชิ้นส่วนรถยนต์ไทยประเภท REM

ยอดขายชิ้นส่วนรถยนต์ REM ไทยในประเทศ

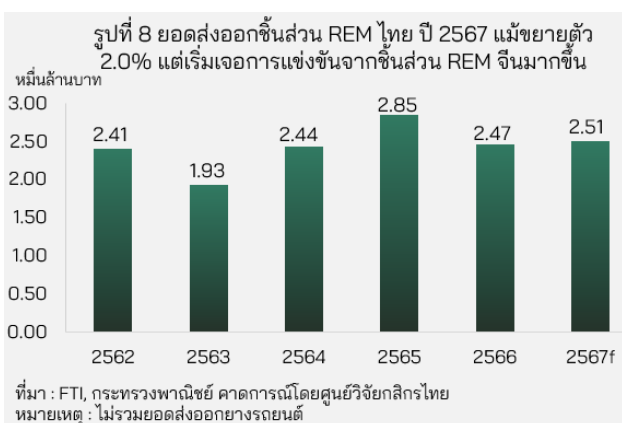
ในปี 2567 คาดว่ายอดขายชิ้นส่วน REM ไทยในประเทศน่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้น 6.4% สู่ 1.24 แสนล้านบาท (รูปที่ 6) โดยมีปัจจัยหลักจากปริมาณรถยนต์สะสมบนถนนที่เพิ่มขึ้นในประเทศ



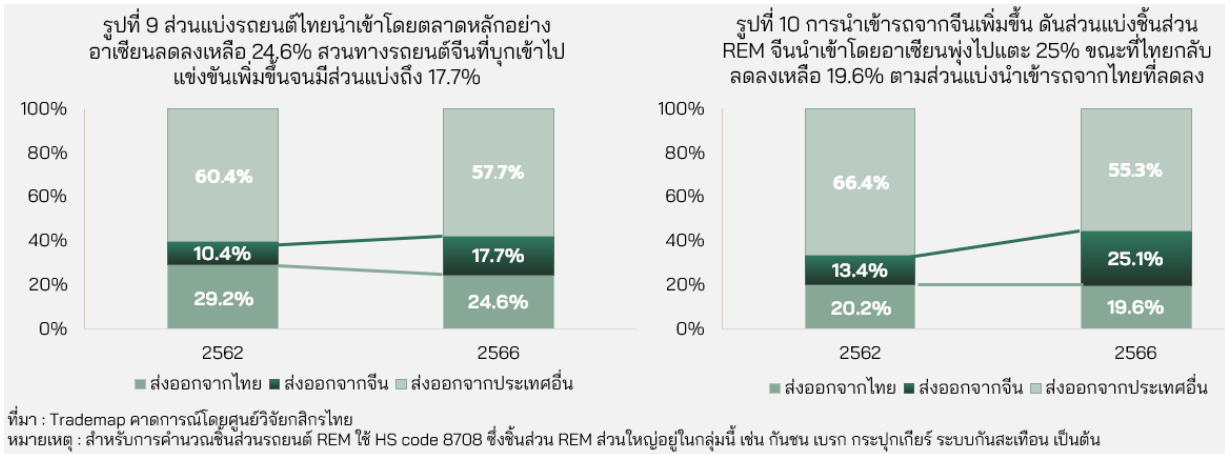
รถยนต์จดทะเบียนสะสมในไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจนคาดว่าในปี 2567 จะขึ้นไปสูงถึง 21.26 ล้านคัน โดยมีสัดส่วนของรถยนต์ที่มีอายุเกิน 7 ปี เพิ่มขึ้นเป็น 68% (รูปที่ 7) จากผลของภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวทำให้ผู้บริโภคยืดอายุการใช้งานรถยนต์นานขึ้น ส่งผลให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วน REM เพิ่มขึ้น โดยชิ้นส่วน REM ไทยคาดว่าจะมีส่วนแบ่งในตลาดสูงถึงมากกว่า 60% ส่วนที่เหลือคาดเป็นชิ้นส่วน REM นำเข้า โดยมีจีนเป็นประเทศส่งออกหลักมายังไทย

ยอดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ REM ไทยไปต่างประเทศ

ยอดส่งออกชิ้นส่วน REM ไทย คาดขยายตัวเพิ่มเล็กน้อยที่ 2.0% สู่ 2.51 หมื่นล้านบาท (รูปที่ 8) หลังเจอการแข่งขันจากชิ้นส่วน REM จีนที่ส่งไปแข่งในตลาดส่งออกเดิมของไทยมากขึ้น



การส่งออกรถยนต์จากจีนที่เริ่มกินส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ส่งออกจากไทย โดยเฉพาะในตลาดหลักอย่างอาเซียนที่มากขึ้น จนในปีที่แล้วไทยเหลือส่วนแบ่งการนำเข้ารถยนต์ของตลาดอาเซียน (ไม่รวมไทย) เพียง 24.6% (รูปที่ 9) ซึ่งปัจจัยนี้มีผลทำให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วน REM ไทยที่ส่งออกไปยังตลาดอาเซียนลดลงจนเหลือส่วนแบ่งเพียง 19.6% เช่นกัน ส่วนทางกับการนำเข้าจากจีนที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจนมีส่วนแบ่งถึง 25.1% (รูปที่ 10)



ผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วน REM ไทยในปี 2567 นี้ แม้จะยังไม่มาก เพราะยังมีความต้องการใช้จากรถยนต์เก่าที่เคยส่งออกจากไทยที่อยู่ในตลาดเหล่านั้นค่อนข้างมาก แต่ในอนาคตผลกระทบคาดว่าจะรุนแรงขึ้นหลังจีนมีแนวโน้มส่งออกรถยนต์ไปยังอีกหลายตลาดส่งออกของไทยมากขึ้น

ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย

- **การเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยีรถยนต์ BEV** ซึ่งกระทบโดยตรงต่อความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ใช้น้ำมัน เมื่อการผลิต BEV น่าจะเริ่มกินส่วนแบ่งของรถยนต์ใช้น้ำมันอย่างรวดเร็วในอีก 1-2 ปีข้างหน้า หลังค่ายรถที่เข้าร่วมโครงการ EV3.0 และ EV3.5 ต้องผลิตรถชุดเซกการนำเข้าที่ปัจจุบันมีมากกว่า 100,000 คัน นอกจากนี้ แม้จะมีชิ้นส่วนรถยนต์ไทยบางส่วนที่สามารถเข้าสายการผลิตรถยนต์ BEV ได้ แต่ก็ต้องยอมรับว่าปริมาณชิ้นส่วนในที่ใช้ในการผลิต BEV นั้นลดน้อยลงมาก และยังมีការนำเข้าชิ้นส่วนจากจีนมาผลิตเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งก็จะกระทบโดยตรงต่อชิ้นส่วนรถยนต์ไทย
- **การแข่งขันกับชิ้นส่วนส่งออกจากจีนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมากทั้งในประเทศและตลาดส่งออก** โดยเป็นผลทั้งจากการเพิ่มกำลังการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของจีนอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับการผลิตรถยนต์ในจีนเองซึ่งต้องหาตลาดส่งออกเพื่อให้ผลิตได้ต้นทุนต่ำ กับการที่รถยนต์ส่งออกจากจีนกำลังเผชิญปัญหาการกีดกันการค้าจากสหรัฐฯ สหภาพยุโรป แคนาดา ซึ่งอาจรวมถึงประเทศพันธมิตรอื่นในอนาคต ทำให้ทั้งรถยนต์จากจีนต้องหาตลาดส่งออกมากขึ้น ทั้งมายังไทยหรือตลาดส่งออกเดิมของไทย ซึ่งก็จะกระทบทั้งชิ้นส่วน OEM และ REM ในประเทศของไทยเอง หรือการจะส่งออกไปยังประเทศส่งออกหลักเดิมของไทยที่ลดลงจากการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นมาก
- **นโยบายรัฐที่อาจมีผลต่อความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์** เช่น การกำจัดซาก หรือรถเก่าแลกรถใหม่ ที่อาจถูกนำมาพิจารณาใหม่ได้อีกในอนาคต เพื่อรักษาอัตราการผลิตรถยนต์ใหม่ในประเทศ โดยโครงการนี้จะช่วยดึงความต้องการชิ้นส่วน OEM เพิ่มขึ้นได้บ้าง แต่ความต้องการชิ้นส่วน REM ย่อมลดลงจากปริมาณรถเก่าที่หายไป อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นที่ต้องพิจารณาทั้งเรื่องงบประมาณ ประเภทรถที่จะสนับสนุนว่าจะช่วยกระตุ้นการใช้ชิ้นส่วน OEM ในประเทศจริงหรือไม่ รวมถึงตลาดรถมือสอง

ภาคผนวก: ภาพแสดงผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ไทยที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์

ผู้ผลิตวัตถุดิบ

ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ลูกค้า

AMC	INOX	PTTGC	TRUBB	3K-BAT	IHL	SANKO	TNPC	ACG
CEN	IVL	SMIT	TSTH	AH	METCO	SNC	TRU	MGC
CITY	LHK	SSSC	TYCN	CWT	PACO	SPG	TSC	NEX
CSP	MILL	STA		CPR	PCSGH	STANLY	YUASA	SCL
GJS	NER	TEGH		DELTA	POLY	TKT		
GSTEEL	PERM	TMT		FPI	SAT	TMW		

ภาพรวมผลประกอบการ*	Sales (%YoY)	1,402,360 ลบ. (-15%)	259,985 ลบ. (8%)	34,734 ลบ. (16%)
ปี 2566	Operating Profit (%YoY)	17,906 ลบ. (-70%)	30,540 ลบ. (7%)	1,732 ลบ. (31%)
	Net Income (%YoY)	-11,543 ลบ. (-138%)	25,646 ลบ. (6%)	1,072 ลบ. (20%)
	ROE	-1.9%	16.9%	12.0%

ปี 2567 ครึ่งปีแรก	Sales (%YoY)	737,614 ลบ. (4%)	131,813 ลบ. (4%)	12,660 ลบ. (-32%)
	Operating Profit (%YoY)	-8,329 ลบ. (-172%)	15,930 ลบ. (16%)	184 ลบ. (-83%)
	Net Income (%YoY)	-21,405 ลบ. (-590%)	14,487 ลบ. (20%)	-112 ลบ. (-115%)
	ROE	-3.5%	9.0%	-1.3%

* ภาพรวมผลประกอบการอาจจะไม่ได้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ เนื่องจากผู้ประกอบการมีต้นทุนธุรกิจและมีผลิตภัณฑ์หลายประเภท ทั้งนี้ไม่ได้รวมหุ้นกลุ่มยางรถยนต์เนื่องจากมีลักษณะธุรกิจที่ต่างจากชิ้นส่วนอื่น

ที่มา: SETSMART

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาชญากรรมความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือสนใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสี่ยงใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ