

แนวโน้มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย

Industry Analysis and Outlook

No.25 21 มีนาคม 2568

Update Edition

- ในปี 2568 คาดมูลค่าตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ (ไม่รวมยางรถยนต์) ที่ผลิตในไทยโดยรวม หดตัว 1.0% มีมูลค่า 8.3 แสนล้านบาท โดยเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท OEM (Original Equipment Manufacturing) ที่เข้าสู่สายการผลิตรถยนต์ ซึ่งคาดว่าจะหดตัว 1.8% จากความต้องการในประเทศที่มีทิศทางหดตัว ตามการผลิตรถยนต์ในไทยที่อาจเหลือไม่ถึง 1.45 ล้านคัน แม้ความต้องการในตลาดส่งออกจะเพิ่มขึ้น
- ในขณะที่ชิ้นส่วน REM (Replacement Equipment Manufacturing) หรือชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงรถยนต์ของไทย โดยรวมในปี 2568 นี้ อาจขยายตัว 3.6% จากความต้องการในประเทศที่มีทิศทางขยายตัว ตามปริมาณรถยนต์จดทะเบียนสะสมที่เพิ่มขึ้น และความต้องการในตลาดส่งออกที่เพิ่มขึ้น



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 รองรับการตลาดซ่อมบำรุง โดยแม้จะมีการนำเข้าชิ้นส่วนบางรายการเข้ามา แต่ก็เป็นส่วนที่ไม่สูงมาก ก่อนส่งให้กับกลุ่มลูกค้าทั้งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ร้านอะไหล่ และอู่ซ่อมรถ ทั้งในและต่างประเทศ

รูปที่ 1 ห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ไทย

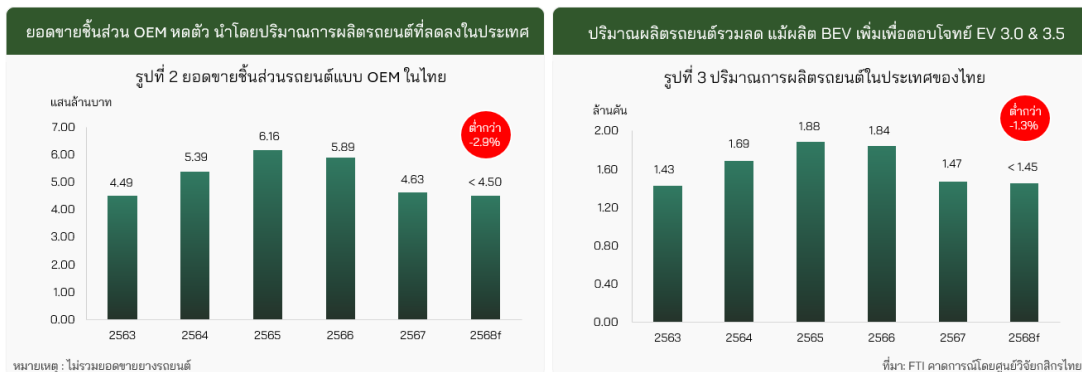


ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

แนวโน้มอุปสงค์ชิ้นส่วนรถยนต์ไทยประเภท OEM

ยอดขายชิ้นส่วนรถยนต์ OEM ไทยในประเทศ

ในปี 2568 ยอดขายชิ้นส่วน OEM ไทยในประเทศโดยรวมมีแนวโน้มหดตัวต่ำกว่า 2.9% เหลือยอดขายไม่ถึง 4.5 แสนล้านบาท (รูปที่ 2) สอดคล้องกับปริมาณการผลิตรถยนต์ในไทยที่หดตัวต่อเนื่อง

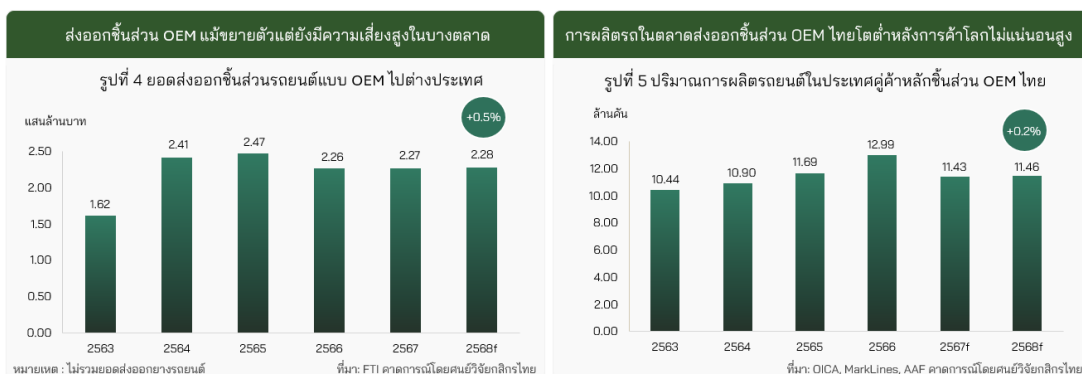


การผลิตรถยนต์ในไทยปี 2568 คาดหดตัวต่อที่ระดับต่ำกว่า 1.3% เหลือไม่ถึง 1.45 ล้านคัน (รูปที่ 3) โดยเป็นผลของ (1) ยอดขายรถยนต์ในประเทศที่ยังคงลดลงต่อเนื่อง จากปัญหาหนี้เสียที่ยังสูงและความอ่อนแอของกำลังซื้อผู้บริโภค และ (2) การส่งออกรถยนต์ที่หดตัว จากปัญหาการกีดกันการค้าในปัจจุบัน กับการแย่งตลาดของรถยนต์ส่งออกจากจีน

ทั้งนี้ แม้จะมีการเร่งผลิต BEV ขดเขยในโครงการ EV3.0 & 3.5 เข้ามา แต่อาจมีจำนวนไม่ถึง 3 หมื่นคัน และชิ้นส่วน OEM ไทยที่เข้าสายการผลิต BEV ได้ก็ยังน้อยมากไม่ถึง 40% ทำให้ความต้องการชิ้นส่วน OEM โดยรวมที่ผลิตในประเทศลดลง อย่างไรก็ตาม เมื่อการผลิต BEV เพิ่มขึ้นตามเทรนด์โลก การผลิตชิ้นส่วนกลุ่มไม่ใช่เทคโนโลยีสูง เช่น ช่วงล่างและตัวถัง รวมถึงชิ้นส่วนภายในบางกลุ่มที่เน้นใช้แรงงาน และยางล้อรถยนต์น่าจะเป็นกลุ่มที่มีโอกาสได้ประโยชน์ก่อนกลุ่มอื่น

ยอดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ OEM ไทย

ยอดส่งออกชิ้นส่วน OEM ไทยในปี 2568 คาดขยายตัวเล็กน้อยที่ 0.5% คิดเป็นมูลค่า 2.28 แสนล้านบาท (รูปที่ 4)



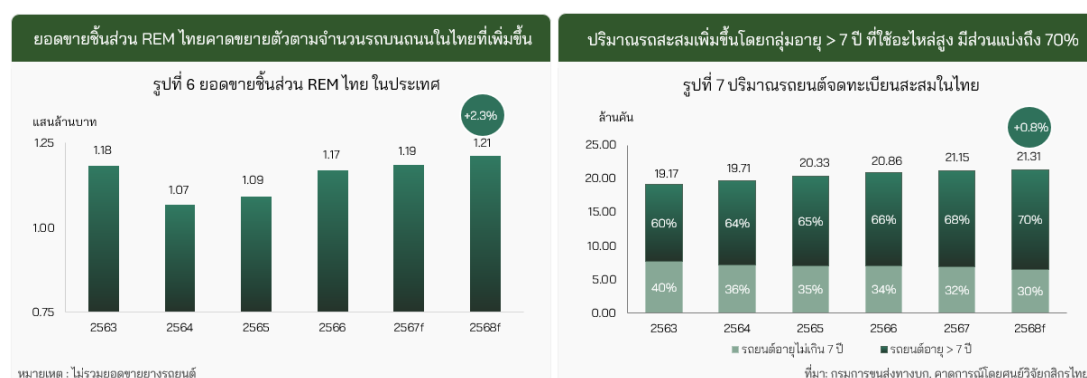
แม้การผลิตรถยนต์ในตลาดส่งออกหลักของชิ้นส่วน OEM ไทยโดยรวม คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.2% คิดเป็น 11.46 ล้านคัน (รูปที่ 5) แต่บางตลาดในนั้นอาจผลิตรถยนต์ได้น้อยลง เช่น อินโดนีเซียที่กำลังเจอ

ปัญหาการลดลงของชนชั้นกลางซึ่งกระทบยอดขายรถยนต์ ส่วนญี่ปุ่นมีโอกาสส่งออกรถยนต์ลดลง หลังสหรัฐซึ่งเป็นตลาดหลักเตรียมขึ้นภาษีนำเข้า จนอาจกระทบความต้องการชิ้นส่วน OEM ไทยให้โตต่ำ

แนวโน้มอุปสงค์ชิ้นส่วนรถยนต์ไทยประเภท REM

ยอดขายชิ้นส่วนรถยนต์ REM ไทยในประเทศ

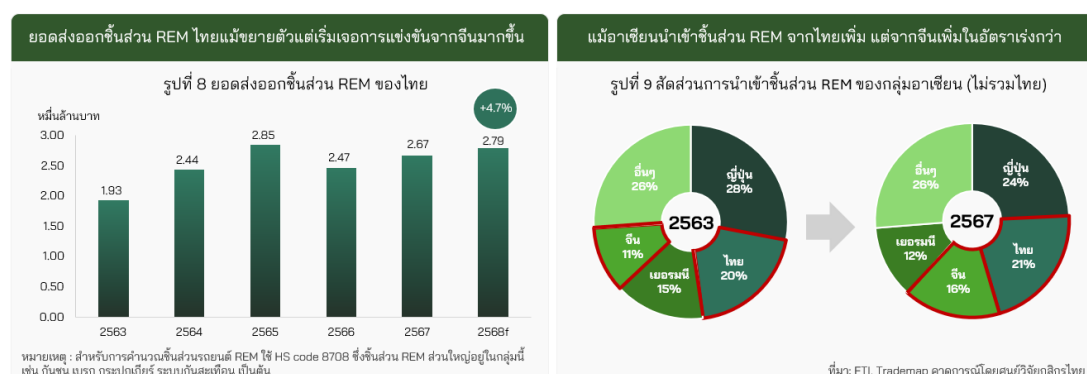
ในปี 2568 คาดว่ายอดขายชิ้นส่วน REM ไทยในประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้น 2.3% สู่ 1.21 แสนล้านบาท (รูปที่ 6) จากปัจจัยหลัก คือ ปริมาณรถยนต์สะสมบนถนนที่เพิ่มขึ้นในประเทศ



รถยนต์จดทะเบียนสะสมในไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจนคาดว่าในปี 2568 จะขึ้นไปสูงถึง 21.31 ล้านคัน โดยมีสัดส่วนของรถยนต์ที่มีอายุเกิน 7 ปี เพิ่มขึ้นเป็น 70% (รูปที่ 7) จากผลของภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวทำให้ผู้บริโภคยืดอายุการใช้งานรถยนต์นานขึ้น โดยชิ้นส่วน REM ไทยคาดว่าจะมีส่วนแบ่งในตลาดสูงถึงมากกว่า 60% ส่วนที่เหลือคาดเป็นชิ้นส่วน REM นำเข้า โดยมีจีนเป็นประเทศส่งออกหลักมายังไทย

ยอดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ REM ไทย

ยอดส่งออกชิ้นส่วน REM ไทย แม้มีโอกาสขยายตัว 4.7% สู่ 2.79 หมื่นล้านบาท (รูปที่ 8) แต่การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากชิ้นส่วน REM จีน ทำให้การส่งออกในอนาคตมีความเสี่ยง



โดยปัจจุบันพบว่า การส่งออกชิ้นส่วน REM จีน เริ่มกินส่วนแบ่งในตลาดมากขึ้นเรื่อยๆ ในอัตราเร่ง เช่น อาเซียน ที่จีนขยับส่วนแบ่งจาก 11% ขึ้นมาอยู่ที่ 16% ในปัจจุบัน (รูปที่ 9) โดยการเติบโตลักษณะเช่นนี้ ทำให้การส่งออกชิ้นส่วน REM ไทยเสี่ยงต้องเผชิญการแข่งขันสูงขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะเมื่อจีนโดนกีดกันการค้า และต้องหาตลาดส่งออกทดแทน ซึ่งอาจเป็นตลาดเดียวกันกับไทย

ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย

- **ปัญหาการกีดกันการค้าที่รุนแรงขึ้น** หลังประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ขึ้นดำรงตำแหน่ง ซึ่งอาจมีผลต่อทิศทางการเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานที่กระทบต่อเนื่องกันจนมาถึงไทย โดยเฉพาะ แนวคิดในการให้สหรัฐฯ ขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์จากทั่วโลก 25%
- **การเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยีรถยนต์ BEV** จะกระทบต่อความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ไทย โดยเฉพาะรถยนต์ใช้น้ำมันที่ถูกแทนที่ด้วยรถยนต์ BEV โดยคาดว่าในปี 2568 นี้ หากค่ายรถจะผลิตชุดเซตให้ครบตามข้อกำหนดในโครงการ EV3.0 อาจต้องผลิตรถยนต์ BEV มากกว่า 1 แสนคัน และแม้จะมีชิ้นส่วนรถยนต์ไทยบางส่วนที่เข้าสายการผลิตรถยนต์ BEV ได้ แต่ก็คาดว่าจะน้อยมาก เนื่องจากยังมีการนำเข้าชิ้นส่วนจากจีนมาประกอบแทน
- **การแข่งขันกับรถยนต์และชิ้นส่วนจากจีนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมากทั้งในประเทศและตลาดส่งออก** หลังจีนต้องหาตลาดส่งออกมากขึ้น ทั้งมายังไทยหรือตลาดคู่ค้าของไทย จากปัญหาสงครามการค้าที่ทวีความรุนแรงขึ้นในปัจจุบัน

ภาคผนวก: ภาพแสดงผู้ประกอบการในห่วงโซ่ชิ้นส่วนรถยนต์ไทยที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์

ผู้ผลิตวัตถุดิบ

ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ลูกค้า

ACG	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		
GSTEE	PERM	TMT		FPI	SAT	TMW		

ภาพรวมผลประกอบการ*	Sales (%YoY)	1,422,329 ลบ. (-13%)	259,985 ลบ. (8%)	34,744 ลบ. (16%)
ปี 2566	Operating Profit (%YoY)	18,476 ลบ. (-69%)	30,540 ลบ. (7%)	1,732 ลบ. (31%)
	Net Income (%YoY)	-11,231 ลบ. (-137%)	25,646 ลบ. (6%)	1,072 ลบ. (20%)
	ROE	-1.8%	16.9%	11.8%

ปี 2567	Sales (%YoY)	881,034 ลบ. (-38%)	265,849 ลบ. (2%)	23,821 ลบ. (-31%)
	Operating Profit (%YoY)	-22,309 ลบ. (-221%)	27,986 ลบ. (-8%)	-2,287 ลบ. (-232%)
	Net Income (%YoY)	-51,247 ลบ. (-356%)	25,017 ลบ. (-3%)	-2,549 ลบ. (-72%)
	ROE	-9.3%	15.1%	-40.5%

* ภาพรวมผลประกอบการอาจจะไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ที่มา: SETSMART
เนื่องจากผู้ประกอบการมักดำเนินธุรกิจและมีผลิตภัณฑ์หลายประเภท ทั้งนี้ไม่ได้รวมหุ้นกลุ่มยานยนต์เนื่องจากมีลักษณะธุรกิจที่ต่างจากชิ้นส่วนอื่น

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีที่น่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละขณะเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงถึงความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ