

ความท้าทายของการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในอนาคต

การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์และยางยานพาหนะของไทยเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยในปี 2564 การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ มีมูลค่ารวมถึง 7 แสนล้านบาทหรือร้อยละ 8.3 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของไทย ขยายตัวร้อยละ 26.9 เมื่อเทียบกับปี 2563 นอกจากนี้ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ยังเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมหลายประเภททั้งโลหะ พลาสติก และยาง นับเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นฟันเฟืองหลักที่ช่วยให้เศรษฐกิจภายในประเทศขับเคลื่อนต่อเนื่องกันไปเป็นลูกโซ่ แต่นับจากนี้ การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์กำลังก้าวสู่ความท้าทายใหม่จากยานยนต์ไฟฟ้าที่เริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้น ซึ่งกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยตรง อีกทั้งมาตรการกีดกันทางการค้ารูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นเปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ภาคการผลิตไทยต้องเร่งปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์โลกที่แปรผันอย่างรวดเร็ว

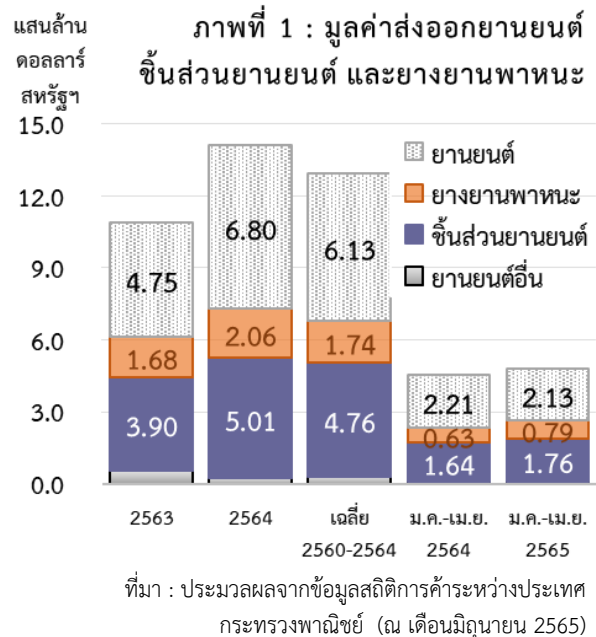
สถานการณ์การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์และยางยานพาหนะ

โดยเฉลี่ย 5 ปีที่ผ่านมา (2560-2564) การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ อาทิ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์/รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ อุปกรณ์ไฟฟ้าจุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วนประกอบ และยางยานพาหนะ รวมมีมูลค่าถึง 6.5 แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 50.4 ของการส่งออกยานยนต์ทั้งระบบที่มีทั้งการส่งออกยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ และยางยานพาหนะ รวมมีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 1.29 ล้านล้านบาท เรียกได้ว่า มีสัดส่วนครึ่งต่อครึ่งของการส่งออกยานยนต์ทั้งระบบ สำหรับการส่งออกยานยนต์ทั้งรถยนต์นั่ง รถปิคอัพ และรถยนต์เชิงพาณิชย์ มีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 6.13 แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47.4 ที่เหลือเป็นการส่งออกยานยนต์และส่วนประกอบอื่น ๆ เช่น รถจักรยานและส่วนประกอบ อุปกรณ์และส่วนประกอบอื่น ๆ มีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 2.79 หมื่นล้านบาท สัดส่วนร้อยละ 2.2 (ภาพที่ 1)

ภาพรวม 4 เดือนแรกของปี 2565 (มกราคม-เมษายน) การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ มีมูลค่า 1.76 แสนล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 7.82 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YOY) ด้านการส่งออกยางยานพาหนะมีมูลค่าประมาณ 7.9 หมื่นล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 25.71 YOY ซึ่งฟื้นตัวตามเศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง ส่งผลให้การใช้ยานยนต์ในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเติบโตตามไปด้วย

แนวโน้มการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ในปี 2565

ในปี 2565 กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประเมินการว่าการส่งออกรถยนต์ของไทยสูงถึง 1 ล้านคัน ขยายตัวร้อยละ 4.5 เมื่อเทียบกับปี 2564 (ปี 2564 มีการส่งออกรถยนต์ 959,194 คัน) สะท้อนได้ว่าอุปสงค์ยานยนต์ในตลาดโลกยังคงมีแนวโน้มฟื้นตัวขึ้น ตามภาวะเศรษฐกิจ



โลกที่อยู่ในเกณฑ์ดี จึงเป็นอานิสงส์ให้การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ขยายตัวในทิศทางเดียวกัน ซึ่งปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยกดดัน ประกอบด้วย

ปัจจัยสนับสนุน	ปัจจัยกดดัน
(1) ภาวะเศรษฐกิจโลกยังคงขยายตัวได้ ช่วยหนุนให้อุปสงค์ชิ้นส่วนยานยนต์เติบโตตามรถยนต์ใหม่และจำนวนยานยนต์สะสมที่มีจำนวนมากในตลาด (2) ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ อาจส่งผลให้คำสั่งซื้อชิ้นส่วนยานยนต์ไทยได้อานิสงส์จากการโยกย้ายคำสั่งซื้อระหว่างกัน (Trade Diversion) (3) การย้ายฐานการผลิตของบริษัทเจ้าของเทคโนโลยีมายังประเทศไทย เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงฐานการผลิตเพียงแห่งเดียว รวมถึงมาตรการส่งเสริมการลงทุนของบีโอไอที่ช่วยดึงดูดนักลงทุน ส่งผลให้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อส่งออกขยายตัวต่อไป	(1) ราคาพลังงานและสินค้าโภคภัณฑ์ที่ปรับตัวอยู่ในระดับสูง เป็นเหตุในค่าครองชีพสูงขึ้น อาจบั่นทอนกำลังซื้อผู้บริโภค (2) ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาวัตถุดิบทั้งอะลูมิเนียม เหล็ก และสแตนเลสปรับตัวสูงขึ้น ตลอดจนราคาน้ำมันและค่าระวางเรือที่มีอัตราสูง ส่งผลให้ผู้ผลิตต้องแบกรับภาระมากขึ้น (3) โลจิสติกส์ที่ล่าช้า ส่งผลให้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่พึ่งพาวัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศหยุดชะงักบางช่วงเวลา ซึ่งเป็นผลให้การผลิตเพื่อส่งออกไม่สามารถส่งมอบสินค้าได้ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในอนาคต

สภาวะโลกร้อนที่ก่อตัวขึ้นจากปรากฏการณ์เรือนกระจก รวมถึงปัญหาฝุ่น PM 2.5 ที่ส่งผลให้เกิดภาวะอากาศแปรปรวน ภัยธรรมชาติ และกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ทั่วโลกจึงหันมาตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวและเพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบทางอากาศ หลายประเทศโดยเฉพาะสหภาพยุโรปจึงประกาศยกเลิกการใช้ยานยนต์สันดาปภายใน ICE (BAN) และเข้าสู่ยานยนต์สมัยใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle: ZEV) ในอนาคต อีกทั้งพฤติกรรมผู้บริโภคให้ความสนใจกับยานยนต์สมัยใหม่ที่เป็นระบบอัตโนมัติและมีการเชื่อมต่อที่ทันสมัยมากขึ้น กอปรกับราคาน้ำมันที่ปรับตัวอยู่ในระดับสูง จึงเร่งให้ยานยนต์ไฟฟ้าครองตลาดได้ไม่ยากนัก ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์โดยตรง เนื่องจากชิ้นส่วนยานยนต์หลายรายการไม่จำเป็นต้องใช้ในรถยนต์ไฟฟ้า เช่น เครื่องยนต์จะถูกแทนที่ด้วยมอเตอร์และแบตเตอรี่ อย่างไรก็ตาม ตลาดคู่ค้าเดิมของไทยเป็นยานยนต์ ICE ยังคงมีความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อซ่อมแซม/บำรุงรักษารถยนต์ในอีกระยะหนึ่ง รวมทั้งผู้บริโภคบางส่วนเชื่อมั่นในการใช้รถยนต์ ICE มากกว่าโดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและอายุการใช้งานของแบตเตอรี่ในระยะยาว รวมถึงปั๊มชาร์จรถยนต์ไฟฟ้ายังมีจำกัด โดยเฉพาะเทคโนโลยีการชาร์จไฟฟ้าแบบ Quick Charge ที่ชาร์จไฟฟ้าปริมาณมากในระยะเวลาที่ลดลง ซึ่งแต่ละประเทศอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับการใช้งานเพิ่มขึ้น จึงเป็นเหตุให้รถยนต์ ICE ยังมีความต้องการในตลาดโลก ทั้งนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้รับผลกระทบจากยานยนต์สมัยใหม่ แบ่งได้ 4 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1: ผู้ผลิต Tier 1  ไม่ได้รับผลกระทบ	กลุ่มที่ 2: Tier 2-3  ที่ต้องปรับตัว	กลุ่มที่ 3: Tier 2-3 ได้รับ  ผลกระทบบางส่วน	กลุ่มที่ 4: Tier 2-3 ได้รับ  ผลกระทบโดยตรง
ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ลำดับที่ 1 (1st Tier) โดยเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ให้กับค่ายผู้ผลิตรถยนต์ โดยตรงหรือตลาด OEM จึงไม่ได้รับผลกระทบ เพียงแค่ต้องเรียนรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ตามที่โรงงานประกอบ รถยนต์กำหนด กลุ่มนี้ รวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่ จำเป็นในยานยนต์ไฟฟ้า เช่น ตัวถัง ช่วงล่าง และ ชิ้นส่วนภายในห้องโดยสาร เป็นต้น	ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ลำดับที่ 2 และ 3 (2nd Tier-3rd Tier) ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เป็น บริษัทเครือข่ายหรือมีความสัมพันธ์ในการผลิต ชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิต ลำดับที่ 1 อยู่แล้วเพียงแต่ ต้องปรับตัวในระยะแรก เพื่อรับการถ่ายทอด เทคโนโลยีจากบริษัท เจ้าของเทคโนโลยีและ เข้าสู่ห่วงโซ่การผลิต อุตสาหกรรมยานยนต์ สมัยใหม่ตามลำดับต่อไป	ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ลำดับที่ 2 และ 3 (บางสายการผลิต) ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่อาจ ได้รับคำสั่งซื้อลดลง เช่น หม้อน้ำ ท่อไอเสีย และ ถังน้ำมัน เป็นต้น อาจต้อง ขยับไปผลิตชิ้นส่วนให้ ตลาดอื่น เช่น เครื่องจักร การเกษตร พืชยนต์และ ระบบอัตโนมัติ ควบคู่ไป กับการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ ทดแทนหรือตลาด REM ที่ยังมีทิศทางเติบโตตาม จำนวนรถยนต์สะสม	ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ลำดับที่ 2 และ 3 (โดยเฉพาะ SME) ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่ไม่ สามารถปรับตัวได้ ส่วน หนึ่งเป็นเพราะข้อจำกัด ด้านเงินทุนและขาด แคลนองค์ความรู้จาก เทคโนโลยีเฉพาะด้าน อาจจำเป็นต้องปรับไปสู่ อุตสาหกรรมใหม่ เช่น อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน เพอร์นิเจอร์, เครื่องจักร อุตสาหกรรมหรืออื่น ๆ

การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในระยะข้างหน้า

ในระยะแรก (1-2 ปี ข้างหน้า) คาดว่ารถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle: HEV) และรถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) โดยผู้บริโภคยังคงมีความกังวลต่อความจุของแบตเตอรี่ยานยนต์และสถานีชาร์จ แบตเตอรี่ยังมีไม่เพียงพอ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางในบางท้องที่ ดังนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ OEM (Original Brand Manufacturer) จึงได้รับผลกระทบไม่มากนัก เนื่องจากความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์ สำหรับรถยนต์ระบบสันดาปภายใน (ICE) ที่มีอย่างต่อเนื่อง รวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ REM (Replacement Equipment Manufacturer) ยังมีแนวโน้มเติบโตตามจำนวนยานยนต์สะสมจำนวนมาก

ในระยะยาว (3 ปีข้างหน้า) คาดว่ารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ผลจากพัฒนาการของแบตเตอรี่ที่เป็นเครื่องยนต์หลักในรถยนต์ไฟฟ้าจะมี ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นและราคาที่ปรับลดลง ซึ่งในปัจจุบันเริ่มมีราคาใกล้เคียงรถยนต์ ICE มากขึ้น นับเป็นจุด เปลี่ยนที่ไทยต้องเร่งปรับตัว อีกทั้งอุปกรณ์และส่วนประกอบของรถยนต์ ICE บางประเภทจะลดความสำคัญลง เช่น เครื่องยนต์ หม้อน้ำ ท่อไอเสีย ระบบจ่ายน้ำมัน ถังน้ำมัน ระบบจุดระเบิด และเกียร์ ขณะที่ชิ้นส่วนยานยนต์ ที่จำเป็นต้องใช้ในยานยนต์ยังเติบโตได้ เช่น ชิ้นส่วนช่วงล่าง (Suspension) ตัวถัง ระบบส่องสว่าง ไฟตัดหมอก อัตโนมัติ ฝาปิดกระบะท้ายเปิดด้วยไฮดรอลิก รวมทั้งอุปกรณ์ตกแต่งประดับยนต์ และอุปกรณ์ภายใน เป็นต้น

มาตรการทางการค้าที่กระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์

มาตรการสนับสนุนการค้า

ประเทศไทยมีข้อตกลงทางการค้าเสรีจำนวนมากทั้งความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับ ภูมิภาค (RCEP) ความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) อาทิ FTA อาเซียน-จีน อาเซียน-ญี่ปุ่น

ไทย-ญี่ปุ่น ไทย-อินเดีย และ ไทย-ออสเตรเลีย เป็นต้น สำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ FTA ต่าง ๆ เช่น เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ (เครื่องยนต์ดีเซลและกึ่งดีเซล) กันชนและส่วนประกอบ กระจกนิรภัยพร้อมระบบพองลม รวมทั้งส่วนประกอบของดังกล่าว ล้วนแต่ได้รับประโยชน์จากการลดหรือยกเว้นภาษีเพื่อจัดอุปสรรคทางการค้า ช่วยเพิ่มโอกาสการส่งออก และขยายฐานการตลาดใหม่นับเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

มาตรการกีดกันทางการค้า

มาตรการกีดกันการค้าที่ไม่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barrier) โดยเฉพาะมาตรการที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมได้เข้ามามีบทบาทมากขึ้น อาทิ นโยบายแผนการปฏิรูปสีเขียว (European Green Deal) ของสหภาพยุโรป หนึ่งในมาตรการนั้นคือ CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) หรือมาตรการปรับราคาคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดน คือ การกำหนดราคาสินค้านำเข้าบางประเภท ป้องกันการนำเข้าสินค้าที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงเข้ามาในกลุ่มประเทศสมาชิก เบื้องต้นจะจัดเก็บกับสินค้า 5 กลุ่ม ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ปูน เหล็ก อะลูมิเนียม และกระแสไฟฟ้า โดยจะเริ่มเก็บภาษีจริงในปี 2569 (ค.ศ. 2026) ดังนั้น หากประเทศไทยในฐานะผู้รับจ้างผลิตที่ใช้วัตถุดิบที่อยู่ในข้อกำหนดดังกล่าวไม่ปรับตัวอาจต้องแบกรับต้นทุนทางภาษีที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ หลายประเทศเริ่มให้ความสนใจกับมาตรการและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) มากขึ้นทั้งสหรัฐฯ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของไทย จึงเป็นความท้าทายที่ภาครัฐและภาคเอกชนต้องติดตามสถานการณ์ต่อไป

ด้านอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ไทยถูกเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-dumping: AD) ซึ่งเป็นมาตรการที่สหรัฐฯ ปกป้องอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ภายในประเทศที่อาจได้รับความเสียหายจากการนำเข้ายางล้อรถยนต์ที่มีราคาต่ำกว่ามูลค่าปกติหรือเกิดการทุ่มตลาด ส่งผลให้อากร AD ที่ผู้ส่งออกยางล้อรถยนต์ไทยที่ส่งไปสหรัฐฯ ถูกเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 14 ทั้งนี้ สหรัฐฯ เป็นตลาดส่งออกยางยานพาหนะรายใหญ่ของไทย ซึ่งผู้ประกอบการอาจต้องขยายฐานการตลาดไปยังประเทศอื่นเพิ่มขึ้น

โอกาสและข้อจำกัดของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

ภาพรวมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยเพื่อการส่งออกมีข้อได้เปรียบจากการที่ห่วงโซ่อุปทานมีความเข้มแข็ง เนื่องจากมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญจากการเป็นฐานการผลิตให้บริษัทยานยนต์เจ้าของเทคโนโลยีมาช้านาน รวมถึงมีความพร้อมทางด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์เป็นอย่างดี ทำให้มีความพร้อมสูงในการปรับตัวไปสู่การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สมัยใหม่ โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ป้อนตลาด OEM อีกทั้งประเทศไทยตั้งอยู่กึ่งกลางคาบสมุทรอินโดจีน ซึ่งเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค และท่าเรือที่มีความพร้อมต่อการขนส่งสินค้าไปทั่วโลก ประกอบกับทักษะแรงงานของไทยมีความพร้อมจากประสบการณ์ในการฝึกงานในบริษัทรายใหญ่ เช่น Isuzu, Toyota และ Honda

สำหรับข้อจำกัดที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กำลังเผชิญ ได้แก่ ประเทศไทยไม่สามารถผลิตวัตถุดิบหลักของยานยนต์ไฟฟ้าได้ เช่น มอเตอร์และแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้าที่ต้องนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศทั้งหมด ทำให้เสียเปรียบจากต้นทุนที่สูงขึ้น รวมทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยไม่มีอำนาจต่อรองกับผู้ผลิตยานยนต์ซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติ นอกจากนี้ ประเทศไทยยังขาดศูนย์วิจัยและทดสอบมาตรฐานชิ้นส่วนยานยนต์สมัยใหม่ ซึ่งปัจจุบันศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ (ATTRIC) ยังไม่แล้วเสร็จ แต่เปิดให้ทดสอบชิ้นส่วนยานยนต์บางรายการ อาทิ ยางล้อรถยนต์ แบตเตอรี่ เพื่อผลักดันให้เกิดการทดสอบมาตรฐานยานยนต์สมัยใหม่อย่างครบวงจรในระดับภูมิภาค อันเป็นการลดอุปสรรคต่อการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์สมัยใหม่ให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

(SME) มีเทคโนโลยีต่ำและขาดแคลนเงินทุน อาจกีดกันให้การพัฒนาไปสู่การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สมัยใหม่ซ้ำกว่าที่คาดการณ์ไว้

อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยอาจแสวงหาสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment of Thailand : BOI) ได้อีกช่องทางหนึ่ง โดยปัจจุบันมีการปลดล็อกข้อกำหนดบางประเภททั้งการยกเลิกเงื่อนไขห้ามรับสิทธิประโยชน์จากหน่วยงานอื่น เนื่องจากการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมต้องอาศัยมาตรการหลายประการควบคู่กัน การยกเลิกเงื่อนไขการได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 18000 ซึ่งเป็นมาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย แต่ปรับเงื่อนไขเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อกำหนดด้านมาตรฐานและความปลอดภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการรายเล็กหรือธุรกิจ STARTUP เข้าถึงสิทธิประโยชน์ของ BOI ได้มากขึ้น ถือเป็นโอกาสที่ช่วยยกระดับศักยภาพการผลิตและพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในระยะยาวต่อไปได้

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
มิถุนายน 2565

แหล่งที่มาของข้อมูล

- กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ลุย 4 ทิศทางใหญ่ ดันไทยผงาดยานยนต์สมัยใหม่, ฐานเศรษฐกิจดิจิทัล
- การขอรับการส่งเสริมการลงทุนไตรมาสแรก ปี 2565, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- โครงการศึกษาศักยภาพชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อเข้าสู่ห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-Curve), กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2563)
- แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2563-65: อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์, วิจัยกรุงศรี
- รายงานสถานการณ์การใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ความตกลงการค้าเสรี (FTA) ปี 2565 (เดือนมกราคม - เดือนมีนาคม), กรมการค้าต่างประเทศ
- EUROPEAN GREEN DEAL ประเด็นสำคัญที่ผู้ส่งออกไทยต้องรู้, ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย