

มูลค่าการส่งออก 23,699 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **↑43.8%** (YoY) (หักทองคำ **↑43.4%**) ขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 4 ในรูปเงินบาทอยู่ที่ 738,135 ล้านบาท **↑41.5%** (ส่วนหนึ่งฐานต่ำปีก่อน) จากเศรษฐกิจโลกภาพรวมปรับตัวดีขึ้น ซึ่งการส่งออกไปคู่ค้าสำคัญขยายตัวทั้งหมดและสินค้าหลักมีทิศทางเป็นบวกต่อเนื่องโดยเฉพาะกลุ่มยานยนต์ และส่วนประกอบที่ขยายตัวตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ขณะที่ปัญหาขาดแคลนชิปเซมิคอนดักเตอร์และการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ยังเป็นอุปสรรคต่อการส่งออกไทย

สินค้าส่งออกหลัก

(%YoY)

	ฮาร์ดดิสก์	43,308 ลบ.	(27.9%)
	รถยนต์นั่ง	30,208 ลบ.	(51.8%)
	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์	24,000 ลบ.	(30.7%)
	ส่วนประกอบยานยนต์	23,667 ลบ.	(1.4 เท่า)
	รถกระบะ	19,536 ลบ.	(60.0%)

สินค้าส่งออก เพิ่มขึ้น/ลดลง สูงสุด

(%YoY)

ส่วนประกอบยานยนต์	+ 13,747 ลบ.	(1.4 เท่า)
รถยนต์นั่ง	+ 10,309 ลบ.	(51.8%)
ฮาร์ดดิสก์	+ 9,445 ลบ.	(27.9%)
แท่นขุดเจาะ	- 3,814 ลบ.	(ยังไม่ส่งออก)
เครื่องบินโดยสาร	- 2,519 ลบ.	(76.5%)
ปลากะพง	- 2,403 ลบ.	(26.0%)

กลุ่มสินค้าส่งออกที่น่าสนใจ

กลุ่มเม็ดพลาสติก



สินค้ากลุ่มนี้กว่า 77% เป็นการส่งออกวัตถุดิบที่ใช้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ โพลีเมอร์ของเอทีเอส โพลีเอทิลีน และโพลีเมอร์ของโพรพิลีน แนวน้ำมันส่งออกขยายตัวต่อเนื่อง โดยที่ การเติบโตของความต้องการซื้อสินค้ากลุ่มยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์เป็นปัจจัยหนุนสำคัญ นอกจากนี้ โพลีแล็กติกแอซิด (เม็ดพลาสติกชีวภาพใช้ผลิตสินค้าประเภทใช้ครั้งเดียว เช่น แก้ว หลอด ช้อน ส้อม) ยังขยายตัวสูง สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคหันมาใช้วัสดุและบรรจุภัณฑ์รักษ์โลก

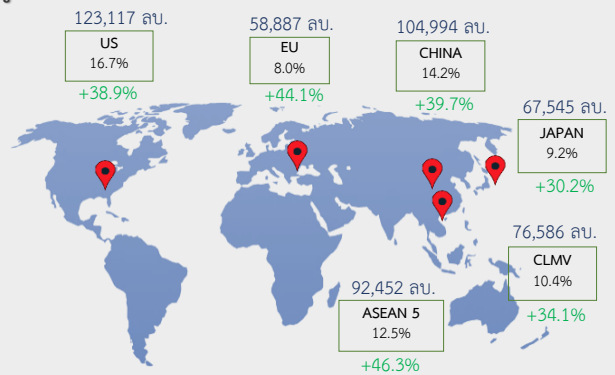
กลุ่มเคมีภัณฑ์



ไซคลิกไฮโดรคาร์บอน กรดโพลีคาร์บอซิก อีพอกไซด์ อะไซคลิกไฮโดรคาร์บอน และฟีนอล (สัดส่วนรวม 59% ของเคมีภัณฑ์ทั้งหมด) ส่งออกเพิ่มขึ้นกว่า 5 พันล้านบาท โดยเฉพาะตลาดหลักที่จีน (+2 พันล้านบาท) อินเดีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม ขยายตัวต่อเนื่องทั้งหมด ส่วนหนึ่งจากอุตสาหกรรม การผลิตของคู่ค้าทยอยปรับตัวดีขึ้น อย่างไรก็ตาม การแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ในบาง ประเทศ อาจทำให้การขยายมูลค่าส่งออกเป็นไปอย่างจำกัด

ประเทศ/กลุ่มประเทศคู่ค้าหลัก

- ตลาดส่งออกหลักขยายตัวในอัตราสูงต่อเนื่อง โดยเฉพาะ **สหรัฐฯ** (จากถ่วงมีอย่าง ยางรถยนต์ และส่วนประกอบยานยนต์) และ **จีน** (จากสินค้าเกษตร ได้แก่ทุเรียนสด มังคุดสด ไข่ธรรมชาติ และมันสำปะหลัง) และขยายตัวสูงจากช่วงก่อนวิกฤต COVID-19 (ปี 62) ที่ 59.4% และ 56.6% ตามลำดับ สำหรับ **ญี่ปุ่น** ยังขยายตัวสูงในกลุ่มยานยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์นั่ง (กลุ่ม Hybrid Electric Vehicle) ตัวเร่งปฏิริยาอะตอมสำหรับเครื่องฟอกโอเลียร์รถยนต์ (+2.3 เท่า และสูงสุดเป็นประวัติการณ์)
- กลุ่มประเทศอาเซียน** ขยายตัวทั้งหมดยกเว้นบรูไน สูงสุดที่ **อินโดนีเซีย** (จากฐานต่ำปีก่อน) สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ ส่วนประกอบยานยนต์ เครื่องยนต์ดีเซล เคมีภัณฑ์ และเม็ดพลาสติก ปรับตัวดีขึ้นทั้งหมด นอกจากนี้ **เวียดนาม** และ **มาเลเซีย** ขยายตัวสูงต่อเนื่องจากปีก่อนและช่วงเดียวกันในปี 62 จากนั้นเริ่มสำเร็จรูป ยานยนต์และส่วนประกอบ



แสดงสัดส่วนการส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญต่อการส่งออก และอัตราการขยายตัว (%YoY)

HOT ISSUES

สถานการณ์การส่งออกสินค้ากลุ่มยานยนต์และส่วนประกอบ กับความท้าทาย และการปรับตัวเพื่อเข้าสู่ยุค EVs

ในปี งบประมาณ 64 ยานยนต์ (รถยนต์นั่ง รถกระบะ) และส่วนประกอบ (รวมถึงยางรถยนต์) เป็นสินค้าส่งออกสำคัญที่มีสัดส่วนสูงถึง 13% ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด (คิดเป็นมูลค่ารวม 7.6 แสนล้านบาท) โดยในปี 62 ไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพด้านการส่งออกรถยนต์อันดับ 1 ของอาเซียน อันดับ 3 ของเอเชีย (รองจากญี่ปุ่น และเกาหลีใต้) และอันดับ 14 ของโลก¹

สถานการณ์การส่งออกสินค้ากลุ่มยานยนต์และส่วนประกอบในปัจจุบัน



แม้ไทยได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย และการระบาดของ COVID-19 ในปี งบประมาณ 63 ทำให้การส่งออกยานยนต์และส่วนประกอบหดตัวถึง 23.0% (หรือ 2.4 แสนล้านบาท) แต่ปี งบประมาณ 64 ภาพรวมการส่งออกสินค้ากลุ่มดังกล่าวปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่องตามทิศทาง การเติบโตของเศรษฐกิจและความต้องการซื้อรถยนต์ทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศคู่ค้าหลัก ออสเตรเลีย (ที่ไม่มีฐานการผลิตรถยนต์) เวียดนาม ญี่ปุ่น และนิวซีแลนด์ มีแนวโน้มนำเข้ารถยนต์จากไทยเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับสินค้ากลุ่มส่วนประกอบ (รวมถึงยางรถยนต์) ส่งออกขยายตัวสูง อย่างไรก็ตามไทยยังต้องเผชิญกับอุปสรรคจากมาตรการกีดกันทางการค้าที่อาจทำให้การเติบโตของสินค้ากลุ่มนี้อยู่ในกรอบที่จำกัด ได้แก่ (1) มาตรการ Safeguard กีดกันให้มูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งและรถกระบะไปฟิลิปปินส์ไม่พื่นตัว (2) สหรัฐฯ เก็บภาษีตอบโต้การทุ่มตลาดกับยางรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกขนาดเล็กที่นำเข้าจากไทย ตั้งแต่ 16 ก.ค. 64 เป็นต้นไป² (คู่ค้ายังล่ออันดับ 1 ที่มีสัดส่วน 50% ของการส่งออกยางล้อทั้งหมด) และ (3) เวียดนามประกาศใช้มาตรฐาน Euro 5 กับรถจากไทย มีผลบังคับใช้ 5 ม.ค. 65³ นอกจากนี้ปัญหาขาดแคลนชิปเซมิคอนดักเตอร์ที่ยังไม่คลี่คลาย เป็นปัจจัยหนึ่งที่จะส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวของกระบวนการผลิตรถยนต์อีกด้วย

ความท้าทาย และการปรับตัวในยุค EVs



ไทยยังมีข้อจำกัดด้านการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างหากจะปรับตัวสู่ยุคยานยนต์ไฟฟ้า 100% เนื่องจากการผลิตรถยนต์ไทยยังขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาป (ICE) เป็นหลัก และผู้ผลิตรายใหญ่ (โดยเฉพาะบริษัทญี่ปุ่น) ยังไม่มีการพัฒนาเทคโนโลยีเป็นรถยนต์ไฟฟ้าเต็มตัว เน้นรักษาตลาด ICE และพัฒนาเทคโนโลยีระบบผสม (HEV และ PHEV) ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยไม่ได้ก้าวตามเทรนด์โลกเท่าที่ควร ทั้งนี้ แม้ในประเทศจะไม่มีแหล่ง “แรลิเทียม และนิกเกิล” (วัตถุดิบหลักของแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า) แต่ไทยพยายามผลักดันการจัดตั้งโรงงานผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในพื้นที่ EEC (บางส่วนทำ MOU แล้ว)⁴ รวมถึงอยู่ระหว่างออกมาตรการภาษีและสิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดการลงทุนในการผลิตสินค้ากลุ่ม EVs ด้วย (ขณะที่ อินโดนีเซีย แหล่งแรนิกเกิลอันดับ 1 ของโลก ได้แสดงความต้องการที่จะเป็นศูนย์กลางของ EVs Supply Chain ในภูมิภาค)⁵