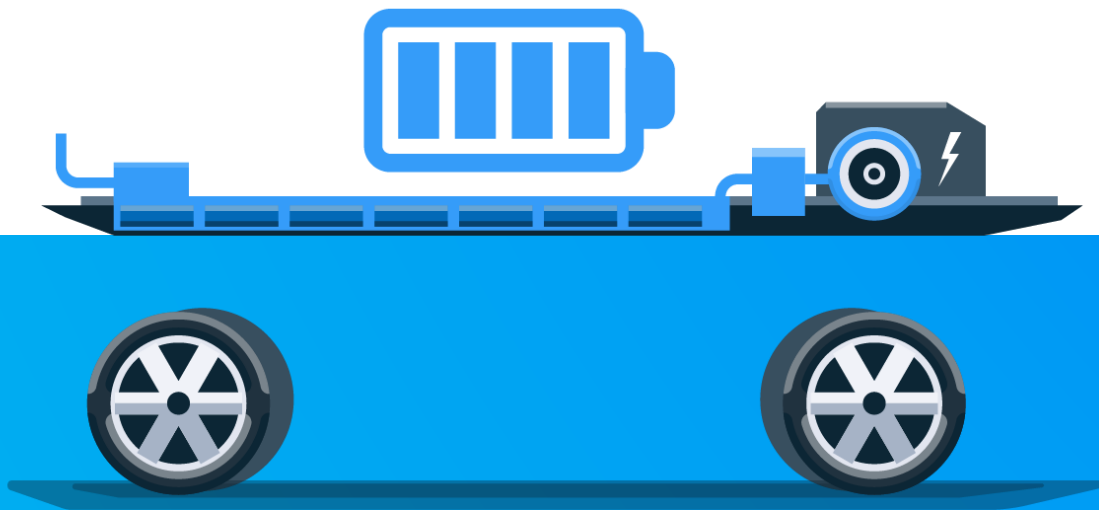
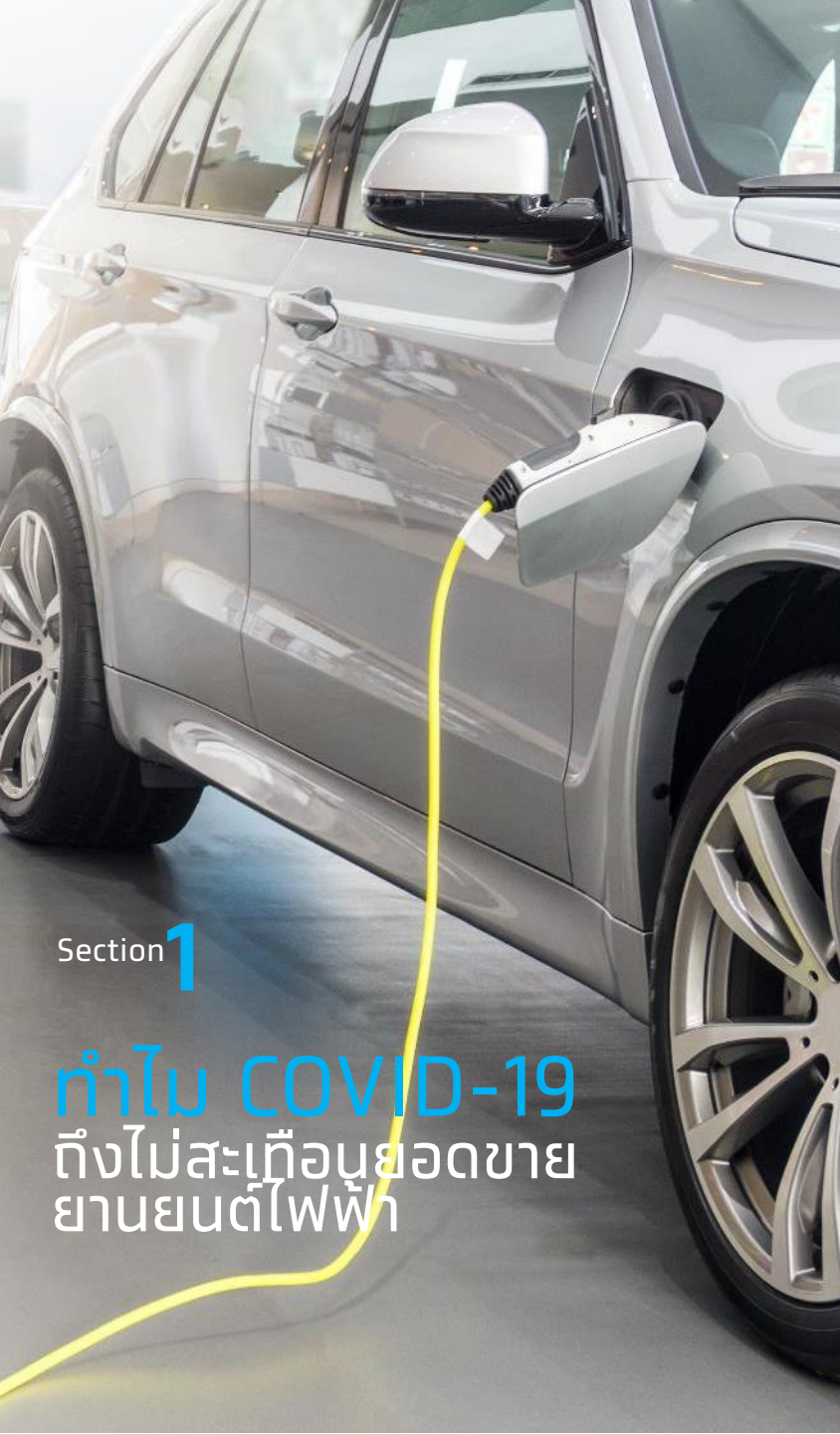




จับกระแสอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
กับความท้าทายใหม่...
สู่ฐานผลิต EV ของภูมิภาค

June 2021





Section 1

ทำไม COVID-19
ถึงไม่สะท้อนยอดขาย
ยานยนต์ไฟฟ้า



Section 2

ไทยพร้อมแค่ไหน
กับการเป็นฐานการผลิต



Section 3

แล้วจะเกิดอะไรขึ้น...
หากไทยกลายเป็น
ฐานผลิตรายยนต์สมัยใหม่

Abbreviation

ICE (Internal Combustion Engine)

EV (Electric Vehicle)

xEV (Any Electric Vehicle)

HEV (Hybrid Electric Vehicle)

BEV (Battery Electric Vehicle)

ZEV (Zero Emission Vehicle)

ZLEV (Zero-to-low Emission Vehicle)

เครื่องยนต์สันดาปภายใน

รถที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า 100%

รถไฟฟ้าทุกประเภท (ไฮบริด ปลั๊กอินไฮบริด ไฟฟ้าล้วน ฯลฯ)

รถไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ 2 ระบบ หรือที่เรียกว่าไฮบริด ซึ่งนับรวมรถไฟฟ้าแบบไฮบริด (HEV) และปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid: PHEV)

รถไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่ 100%

รถที่ปราศจากการปล่อยก๊าซ

การกำหนดมาตรฐานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยุโรป โดยหากรถที่ปล่อยก๊าซน้อยกว่า 50g. CO₂/km จะถูกจัดเป็นรถที่ปล่อยก๊าซน้อย/ต่ำ

Section
1

ทำไม COVID-19
ถึงไม่สะท้อนยอดขายยานยนต์ไฟฟ้า

อะไรที่เป็นแรงขับเคลื่อนหลัก?

(1) ความตื่นตัวต่อประเด็นทางสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นทั่วโลก

หลายประเทศประกาศแนวนโยบายยกเลิกการใช้ยานยนต์ ICE เพื่อแก้ไขประเด็นการเปลี่ยนแปลงด้านสภาพภูมิอากาศตามข้อตกลงปารีส



CAT warming projections
Global temperature increase by 2100

December 2020 Update

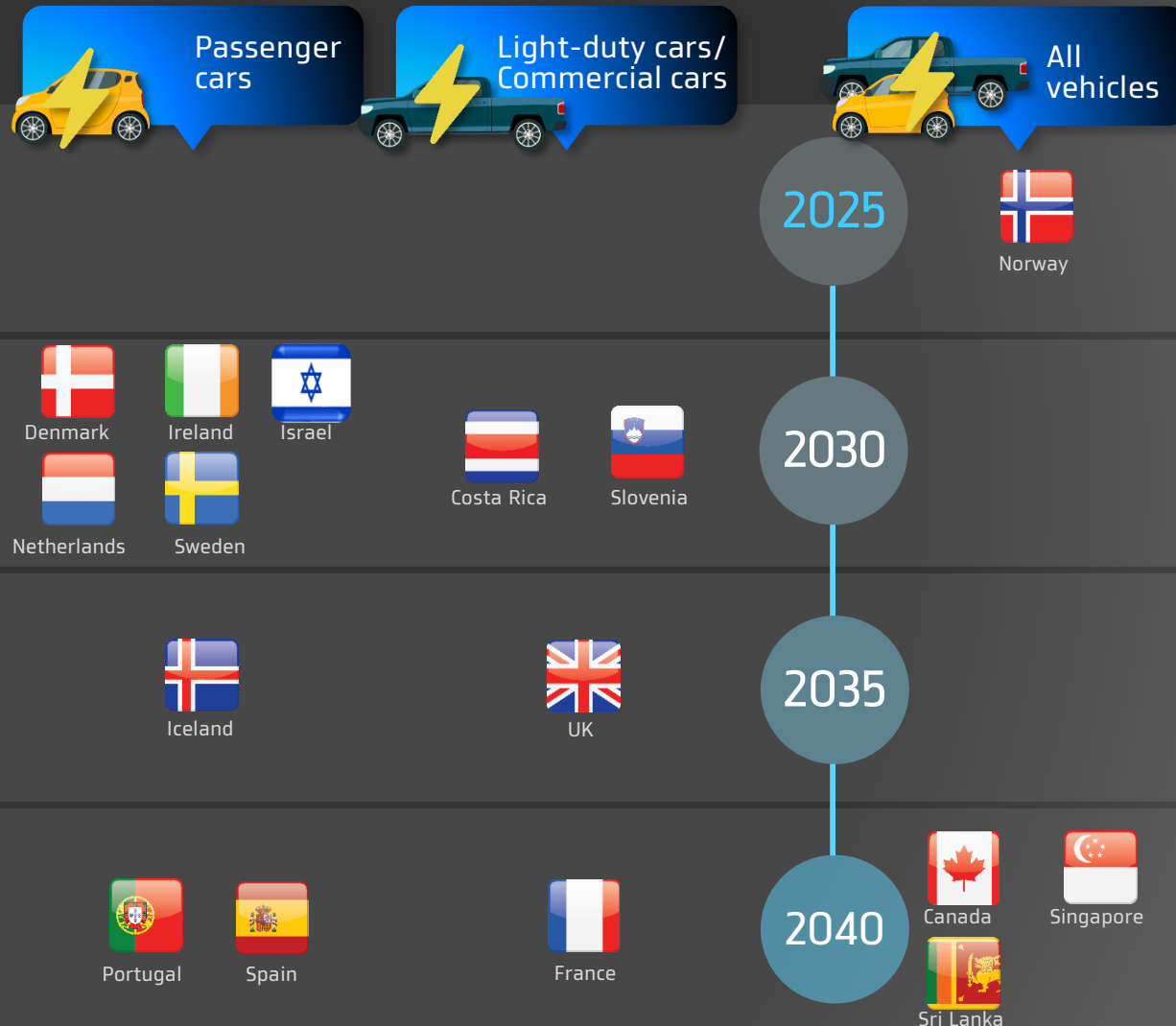
1.5°C PARIS AGREEMENT GOAL

WE ARE HERE
1.1°C Warming
in 2020

PRE-INDUSTRIAL AVERAGE

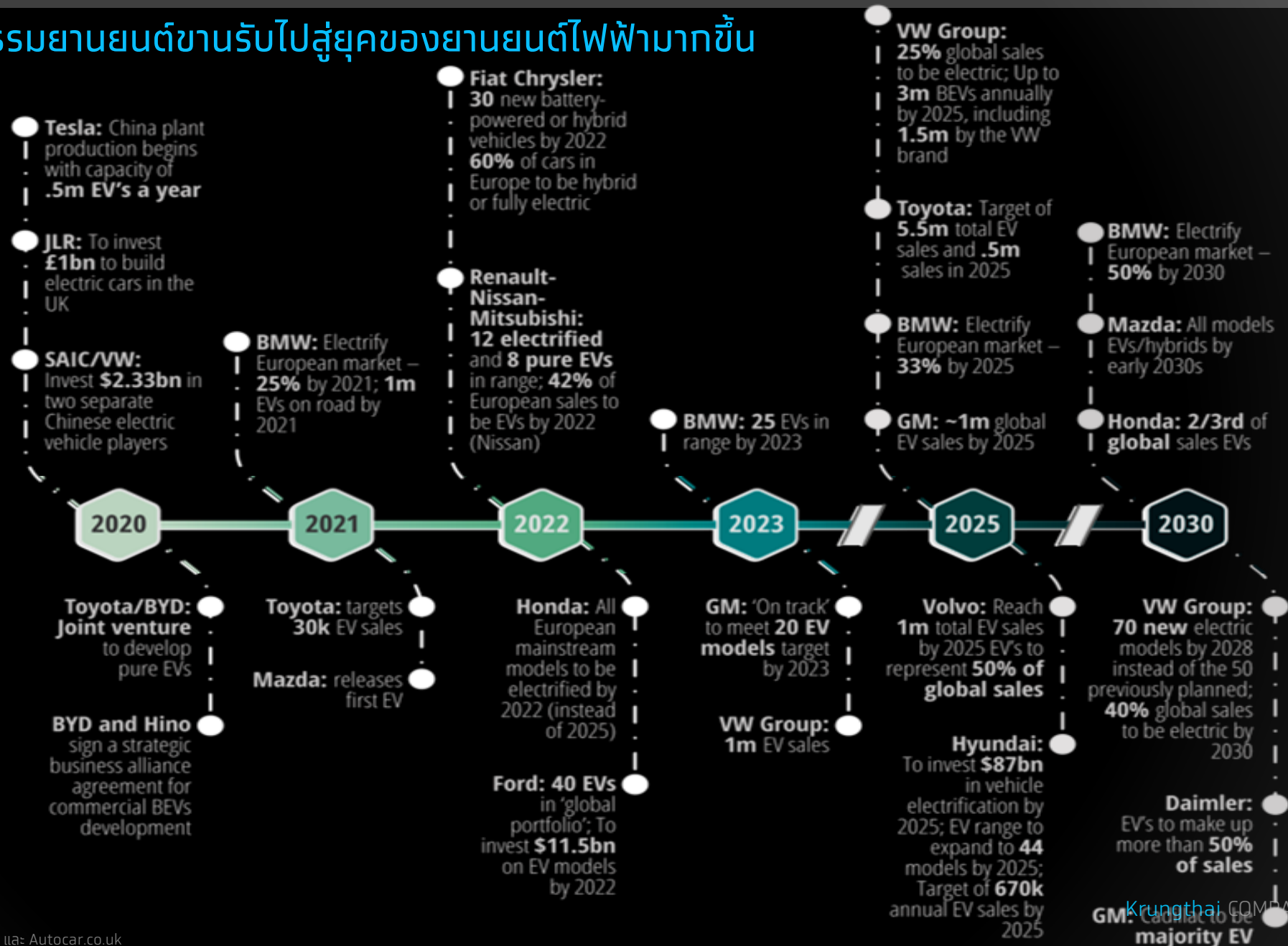
Global mean
temperature
increase
by 2100

เป้าหมายการจำหน่ายยานยนต์ ZEV 100% ของแต่ละประเทศ



อะไรที่เป็นแรงขับเคลื่อนหลัก?

(2) ผู้นำด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ขานรับไปสู่ยุคของยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น



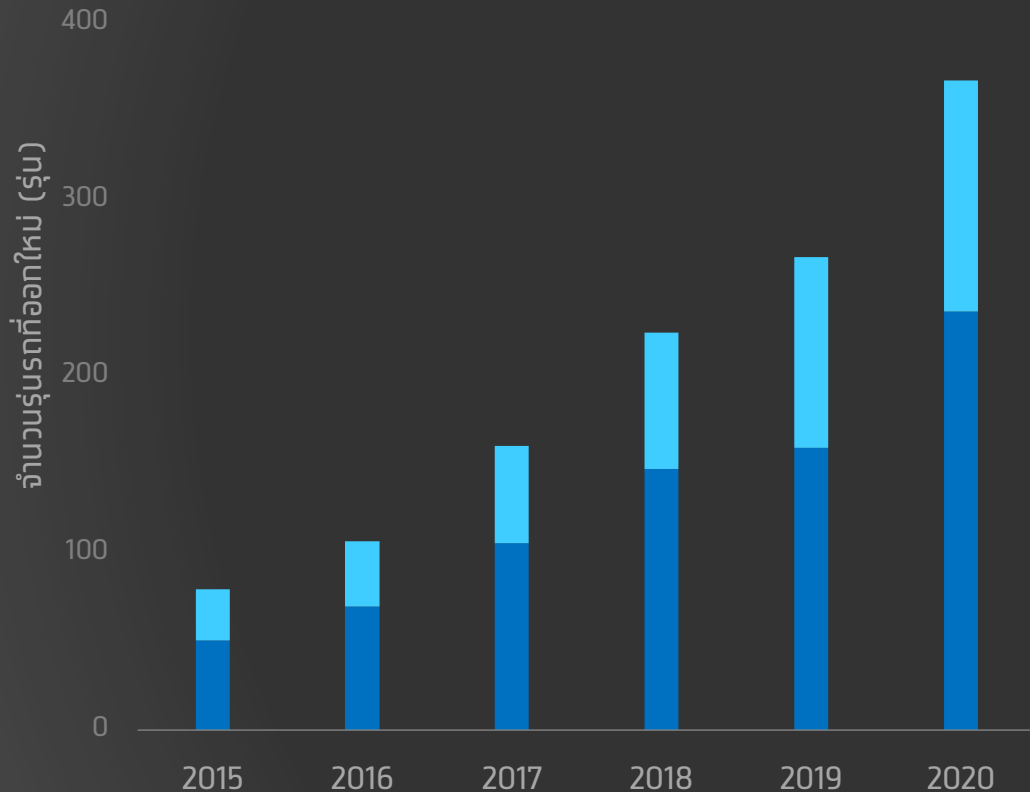
เป้าหมายเชิงกลยุทธ์ยานยนต์ไฟฟ้าของบริษัทผู้ผลิตในแต่ละแบรนด์ระหว่างปี 2020-2030

อะไรที่เป็นแรงขับเคลื่อนหลักไปสู่ EV?

(3) ความต้องการยานยนต์ EV ของผู้บริโภคมากขึ้นกว่าแต่ก่อน

จำนวนรุ่นโมเดลยานยนต์ xEV ทั่วโลกที่เปิดตัวในช่วงที่ผ่านมา

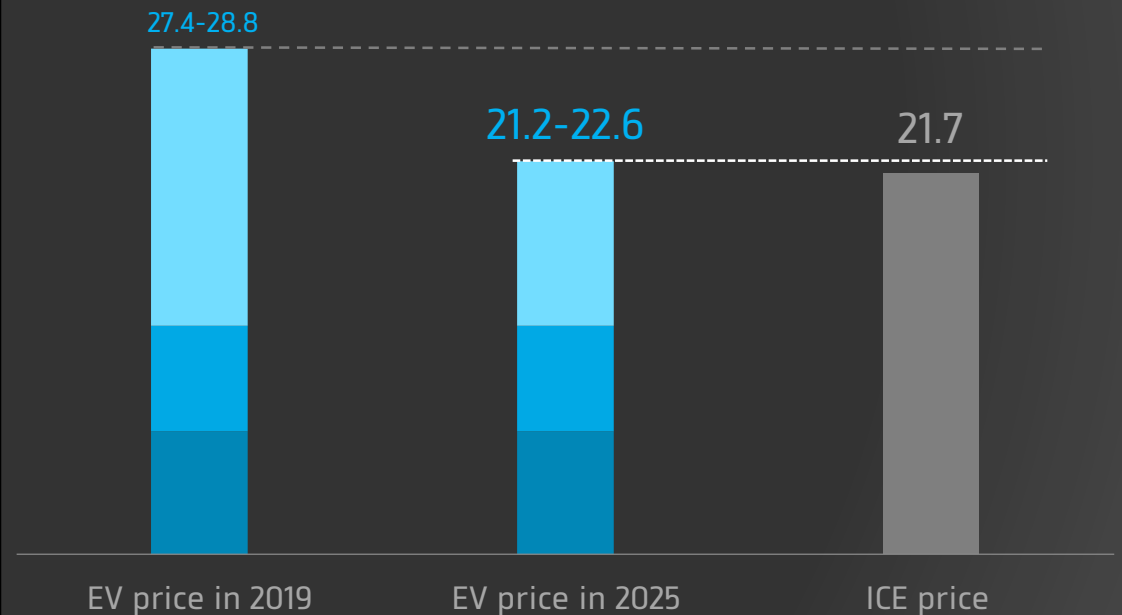
● PHEV ● BEV



เปรียบเทียบส่วนต่างราคายานยนต์ EV และ ICE ในปี 2025

(หน่วย: พันดอลลาร์ฯ)

● Battery pack, power electronics, and e-motor
● Direct cost
● Indirect cost



ส่องแผนผลักดันยานยนต์ xEV



1. การเพิ่มเครดิตพิเศษให้แก่บริษัทผู้ผลิตที่ผลิตรถได้ตามเป้าที่กำหนด
2. การเพิ่มเงินอุดหนุนจากภาครัฐเพื่อหนุนให้เกิด EV Infrastructure ในวงกว้าง

สัดส่วนการผลิตยานยนต์ตามมาตรฐาน ZLEV ของยุโรป



รถยนต์ทั่วไป

15%



35%

ตั้งแต่ปี
2025

ตั้งแต่ปี
2035



รถตู้

15%



30%

ตัวอย่างมาตรการจูงใจสำหรับผู้ซื้อยานยนต์ไฟฟ้าในยุโรป



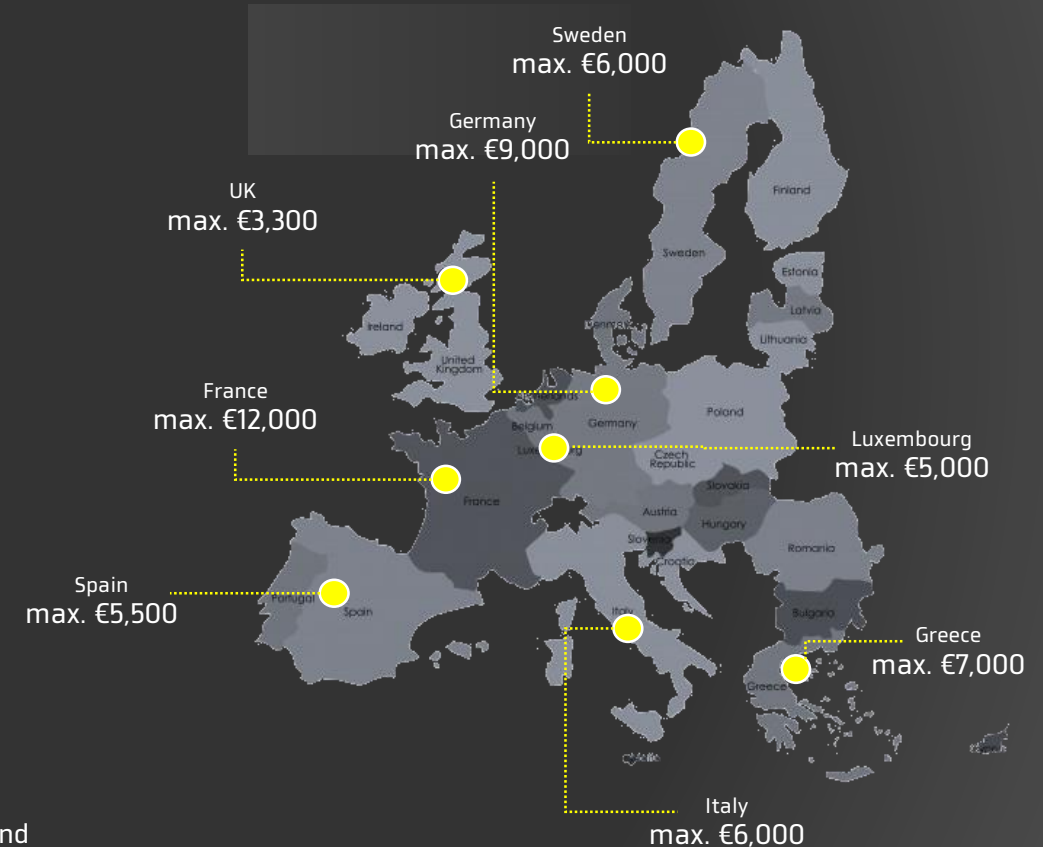
Tax incentive for
buyers and
entrepreneur



Charging station
incentive for
entrepreneur



Wallbox charging and
EV accessories incentive
for buyers



ส่องแผนผลักดันยานยนต์ xEV

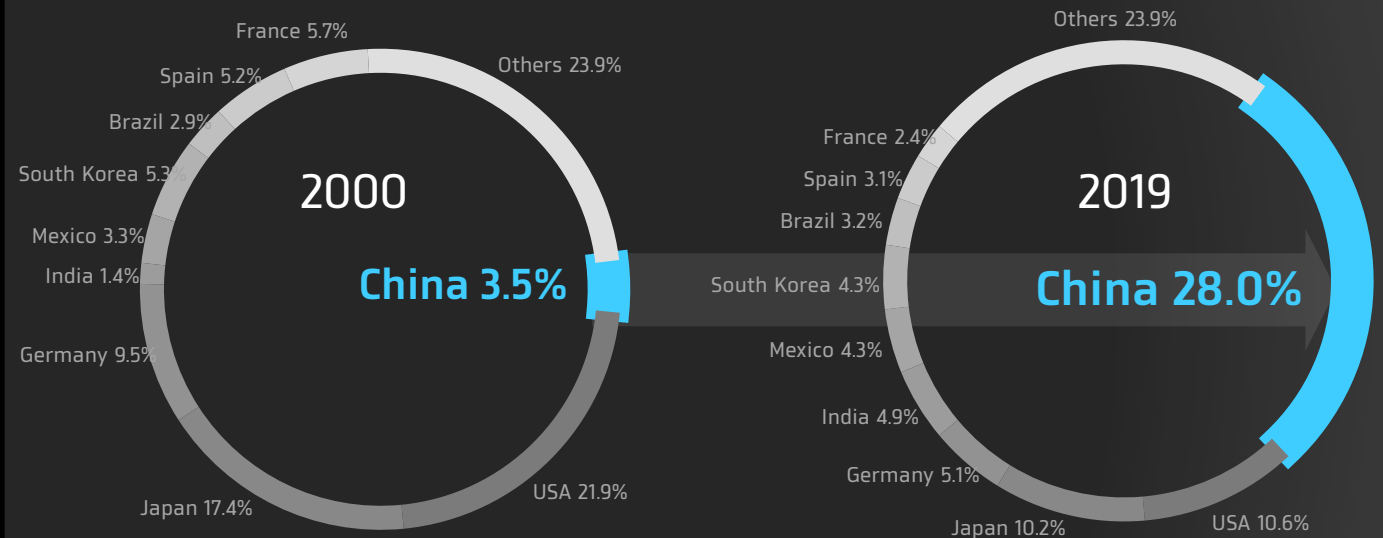


1. การเพิ่มมาตรการสนับสนุนผู้ผลิตยานยนต์ในประเทศ
2. การเดินหน้าซื้อกิจการบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ระดับโลกของกลุ่มทุนจีน

ตัวอย่างมาตรการสนับสนุนผู้ผลิตของ ทางการจีนในช่วงที่ผ่านมา

- การให้บริษัทผู้ผลิตยานยนต์สามารถขายเครดิต EV ส่วนเกินให้แก่บริษัทอื่นได้
- การอนุญาตให้บริษัทต่างชาติที่เป็นเจ้าของทั้งหมดสามารถร่วมลงทุนกับบริษัทผู้ผลิตท้องถิ่นได้ในรูปแบบ Joint Venture
- การกำหนดให้ 1 ใน 3 ของผู้ผลิตเทคโนโลยีที่จำเป็นต่อการสร้างระบบขับเคลื่อน EV จะต้องเป็นผู้ผลิตในประเทศ
- การเร่งกระบวนการจัดซื้อเครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม EV

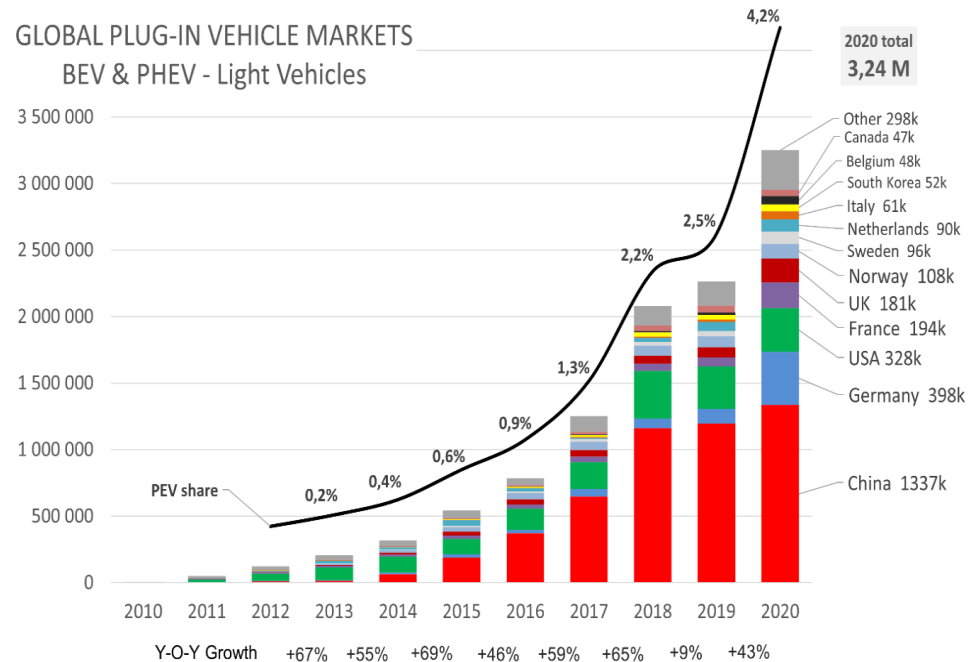
เปรียบเทียบส่วนแบ่งตลาดของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ 10 อันดับแรกของโลก
จำแนกรายประเทศที่ผลิตระหว่างปี 2000 และ 2019 (บน) และตัวอย่าง
บริษัทผู้ผลิตยานยนต์หน้าใหม่สัญชาติจีน (ล่าง)



ประมาณการจำนวนยานยนต์ xEV สะสมทั่วโลก

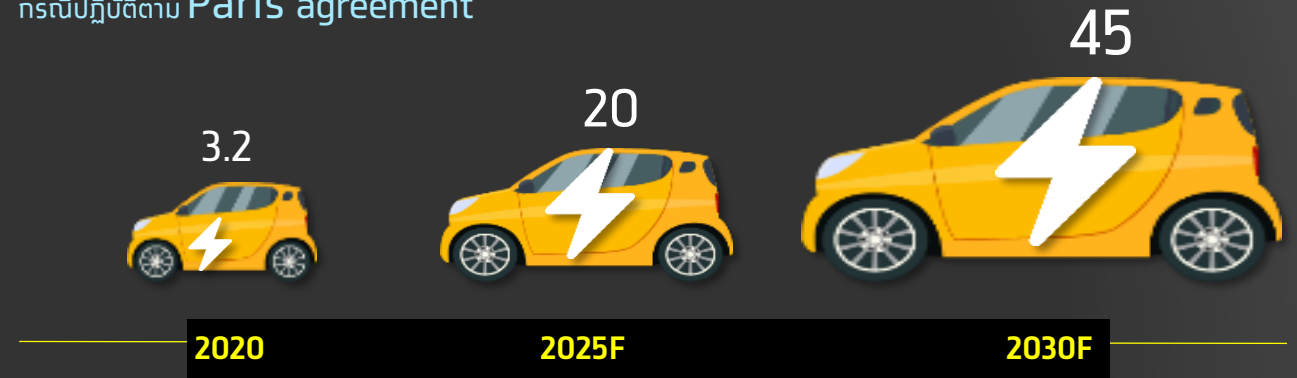
ยอดขายยานยนต์ xEV ทั่วโลก

GLOBAL PLUG-IN VEHICLE MARKETS
BEV & PHEV - Light Vehicles

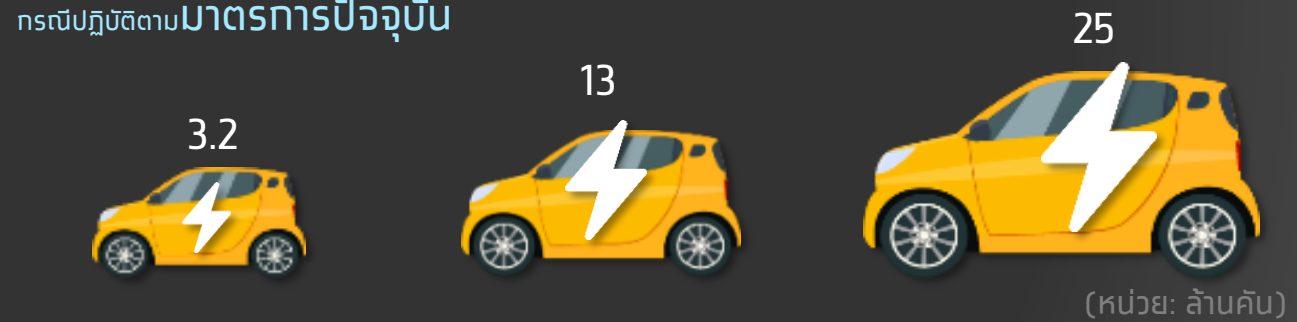


ประมาณการจำนวนยานยนต์ xEV ทั่วโลกโดยกรณี

กรณีปฏิบัติตาม Paris agreement



กรณีปฏิบัติตามมาตรการปัจจุบัน



ไทยพร้อมแคโหนด

กับการเป็น
ฐานการผลิต

มาตรการส่งเสริมยานยนต์ xEV ในประเทศ



นโยบาย 30/30 เพื่อก้าวสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลก

ระยะที่ 1 (ระยะเร่งด่วน): ปี 2021-2022

นำร่องส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานรองรับทั่วประเทศ

ระยะที่ 2: ปี 2023-2025

ตั้งเป้าผลิตรถ EV ภายในปี 2025 แบ่งเป็นรถยนต์นั่งและรถกระบะ EV 225,000 คัน รถจักรยานยนต์ EV 360,000 คัน และรถบัส/รถบรรทุก EV 18,000 คัน รวมถึงการผลิตแบตเตอรี่เพื่อตอบสนองการผลิตในประเทศ

ระยะที่ 3: ปี 2023-2030

ขับเคลื่อนตามนโยบาย 30/30 หรือตั้งเป้าผลิตให้ได้ 30% หรือ การผลิตยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่งและรถกระบะ 725,000 คัน ประเภทรถจักรยานยนต์ 675,000 คัน รวมถึงการผลิตแบตเตอรี่เพื่อตอบสนองการผลิตในประเทศด้วย

มาตรการส่งเสริมการลงทุน xEV จาก BOI

กิจการที่ได้รับการส่งเสริม

มาตรการส่งเสริมการลงทุน

รถยนต์ไฟฟ้า

กรณีลงทุนน้อยกว่า 5,000 ล้านบาท

- รถยนต์ PHEV ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี และต้องผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าอย่างน้อย 3 ชิ้น
- รถยนต์ BEV ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี (สูงสุดไม่เกิน 11 ปี)

กรณีลงทุนมากกว่า 5,000 ล้านบาท

- รถยนต์ BEV ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี (สูงสุดไม่เกิน 11 ปี)

จักรยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

- ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี (สูงสุดไม่เกิน 11 ปี)

สามล้อไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

- ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี (สูงสุดไม่เกิน 10 ปี)

รถโดยสารไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

- ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี (สูงสุดไม่เกิน 10 ปี)

ชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานพาหนะไฟฟ้า

- ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี
- ลดภาษีอากรขาเข้า 90% เป็นระยะเวลา 2 ปี สำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นที่ไม่มีในประเทศ

ในแง่ของกระแสตอบรับจากผู้ผลิตและผู้บริโภค...

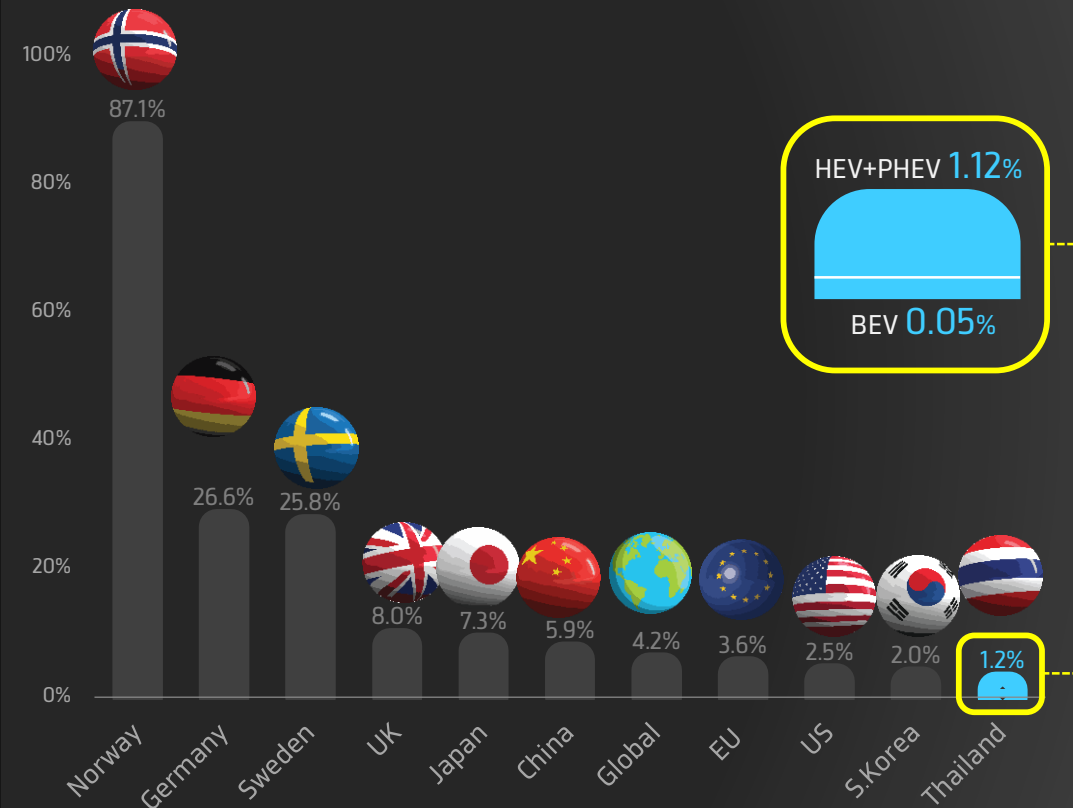
ผู้ผลิตที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนยานยนต์ xEV จาก BOI

	2017	2018	2019	2020
รถยนต์ไฮบริด (HEV)		  		
รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV)		  	 	 
รถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV)			 	         

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (ข้อมูล ณ เดือน ธ.ค. 2020)

หมายเหตุ: การยื่นขอรับการสนับสนุนในแต่ละครั้งแตกต่างกันไปตามเงื่อนไข และจำนวนเงินขอรับการสนับสนุน

สัดส่วนยานยนต์ xEV เทียบยานยนต์ทั้งหมดในแต่ละประเทศ ปี 2020



ที่มา: Theicct EV-volume, Cleantechnica และสถาบันยานยนต์

ตลาดยานยนต์ไฟฟ้าของไทยจะมีหน้าตาเป็นอย่างไร... หากไทยกลายเป็นฐานผลิตของภูมิภาค?

รายชื่อผู้ผลิตระดับโลกที่มีฐานการผลิตอยู่ในไทย

กลุ่มผู้ผลิต/ ประกอบยานยนต์	กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน * *				
AP Honda	Denso	Aisin Seiki	Yazaki	Sumitomo	
Honda Automobile	Toyota Boshoku	Calsonic Kansei	JTEKT	Hitachi	
Nissan	Toyota Gosei	NTN	NSK	Mitsubishi	
Hino Motors	NHK Spring	Koito	TS Tech	Takata	
Isuzu	Bridgestone	Tokai Rika	Showa	Mitsuba	
Toyota Motors	Asahi Glass	Stanley	Akebono Brake	Sanden	
Mitsubishi Motors	F-Tech	Alpine	Pioneer	Omron	
Volvo Truck and Bus (Thailand)	Robert Bosch	Continental	Faurecia	Johnson Control	
TATA Motors	ZF	TRW	Delphi	Lear	
Hyundai Motors	BASF	Valeo	Visteon	Autoliv	
Mercedes-Benz Manufacturing	Mahle	Dana	BorgWarner	Teneco	
General Motors (Thailand)	GKN Driveline	Goodyear	Grupo Antolin	Bayer	
	TI Automotive	Draexlmaier	American Axie	Rieter Auto	
	Hayes Lammerz	3M			

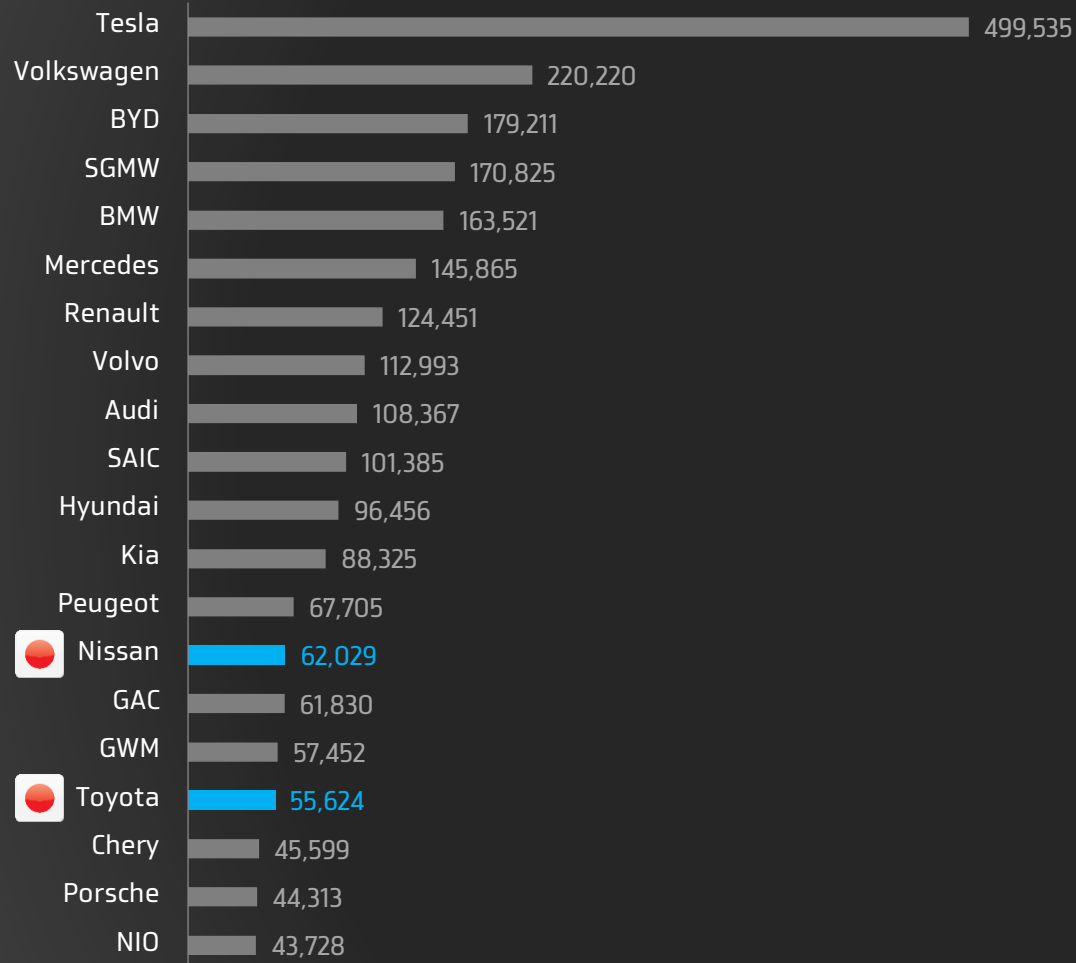
อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย
ถูกขับเคลื่อนโดย Global
Manufacturer เป็นหลัก
โดยเฉพาะบริษัท
สัญชาติญี่ปุ่น



แต่คาดว่าญี่ปุ่นจะดำเนินการผลิตยานยนต์ไฮบริดต่อไป

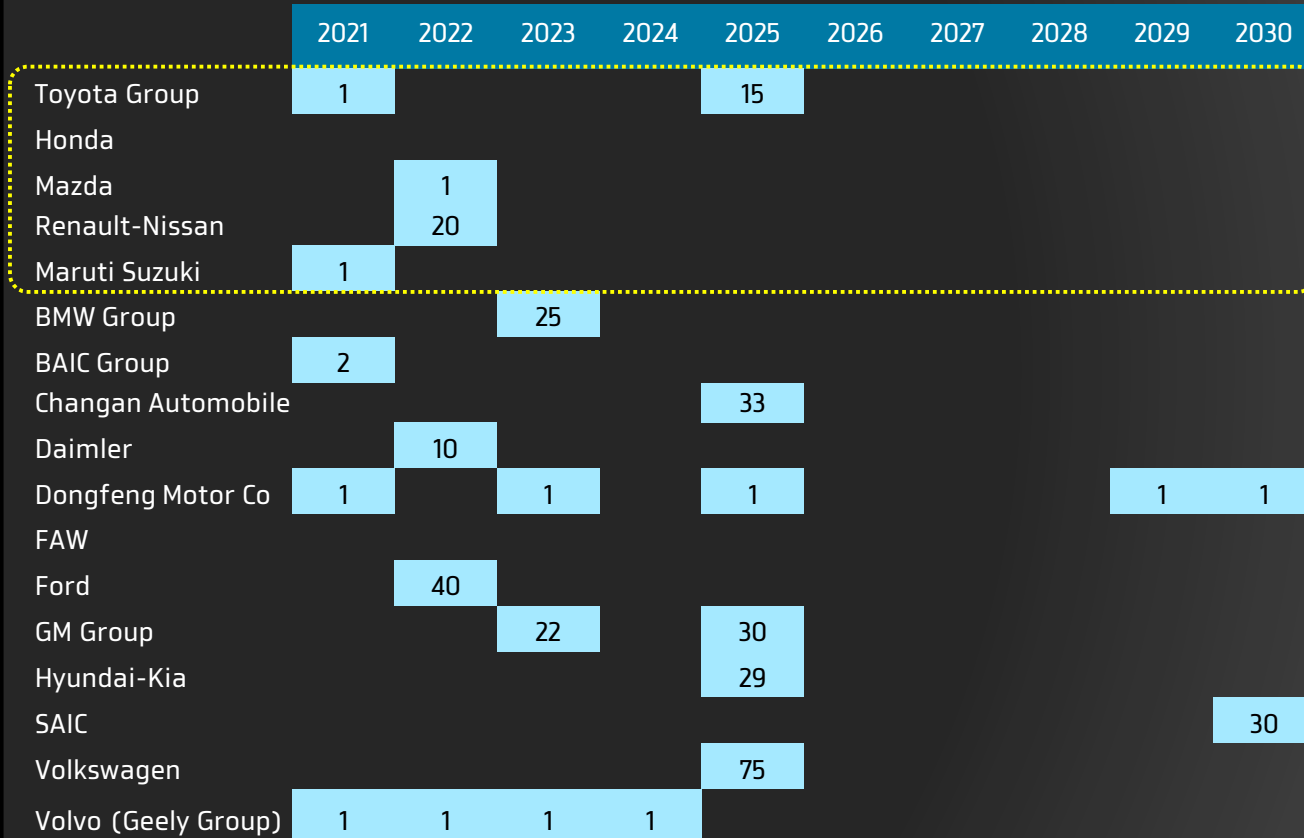
ยอดขายยานยนต์ EV ทั่วโลกในปี 2020 จำแนกรายยี่ห้อ

(หน่วย: คัน)



แผนการออกยานยนต์ EV รุ่นใหม่ในระยะ 10 ปีข้างหน้าของแต่ละยี่ห้อ

● จำนวนรุ่นยานยนต์ EV ออกใหม่ (รุ่น)



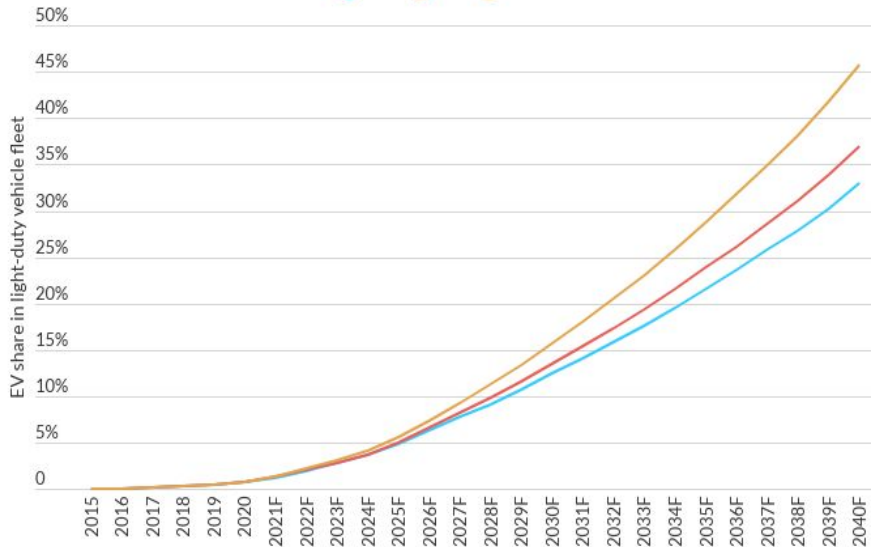
คาดยอดขายยานยนต์ไฮบริดสะสมในไทยจะมีสัดส่วนสูงถึง 10% ในปี 2035

ประมาณการสัดส่วนยานยนต์ xEV ทั่วโลกในแต่ละกรณี

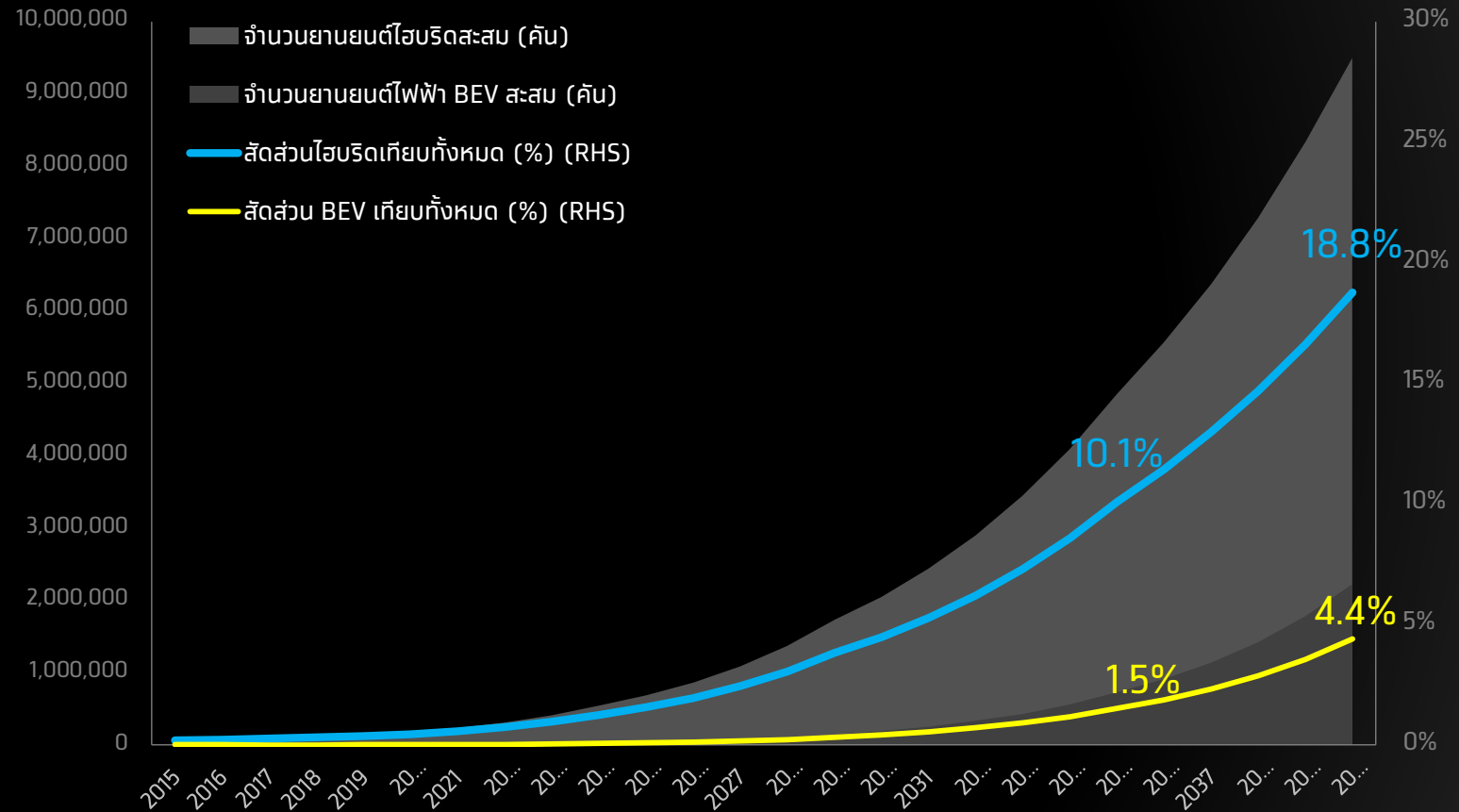
Electric Vehicles' Share in Light-Duty Vehicle Fleet

Under different scenarios for ICE annual retirement rates

4% 5% 7%



ประมาณการจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดและไฟฟ้าล้วน (BEV) ในไทย



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก สมาคมยานยนต์ไทย Fitch Ratings และวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS

3 เหตุผล...ชี้ว่าไทยพร้อมเป็นฐานการผลิตไฮบริด

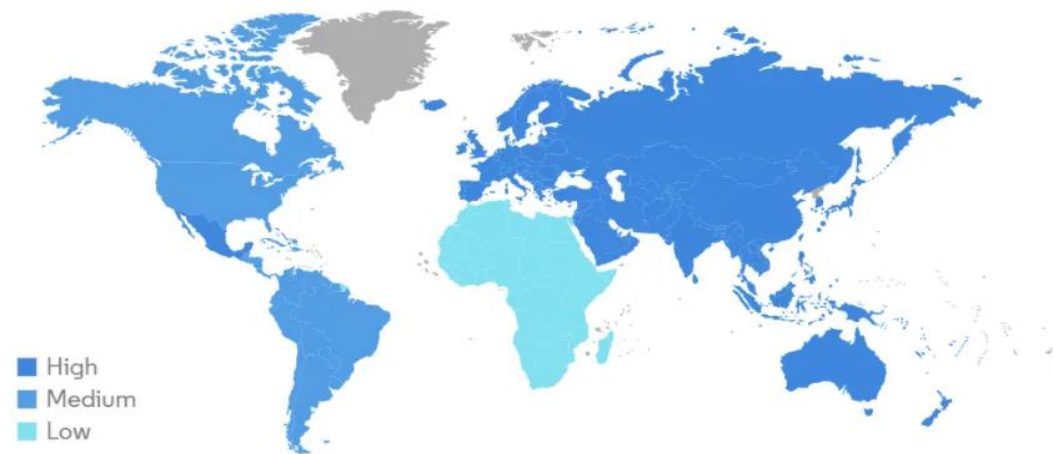
เป้าหมายการจำหน่ายยานยนต์ปราศจากการปล่อยไอเสียของแต่ละประเทศ



- ไทยถือเป็นฐานการผลิตยานยนต์ ICE ที่แข็งแกร่งในภูมิภาคมาเนียบหลายสิบปี จึงง่ายสำหรับการต่อยอดเป็นฐานผลิตยานยนต์ไฮบริดที่ยังคงใช้เครื่องยนต์ 2 ระบบควบคู่กัน
- รัฐบาลญี่ปุ่นยังอนุญาตให้ขายยานยนต์ไฮบริดได้ ทำให้บริษัทผู้ผลิต OEM สัญชาติญี่ปุ่นในไทยยังคงเน้นทำตลาดไฮบริดต่อไปตามบริษัทแม่ที่ญี่ปุ่น
- ความต้องการยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดในประเทศค่อนข้างแข็งแกร่ง บวกกับมีตลาดส่งออกรองรับชัดเจน เช่น ทวีปเอเชียและอเมริกา

ประมาณการอัตราการเติบโตเฉลี่ยตลาดยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดระหว่างปี 2021-2026 รายประเทศ

Hybrid Vehicle Market - Growth Rate by Region (2021 - 2026)



แล้วจะเกิดอะไรขึ้น

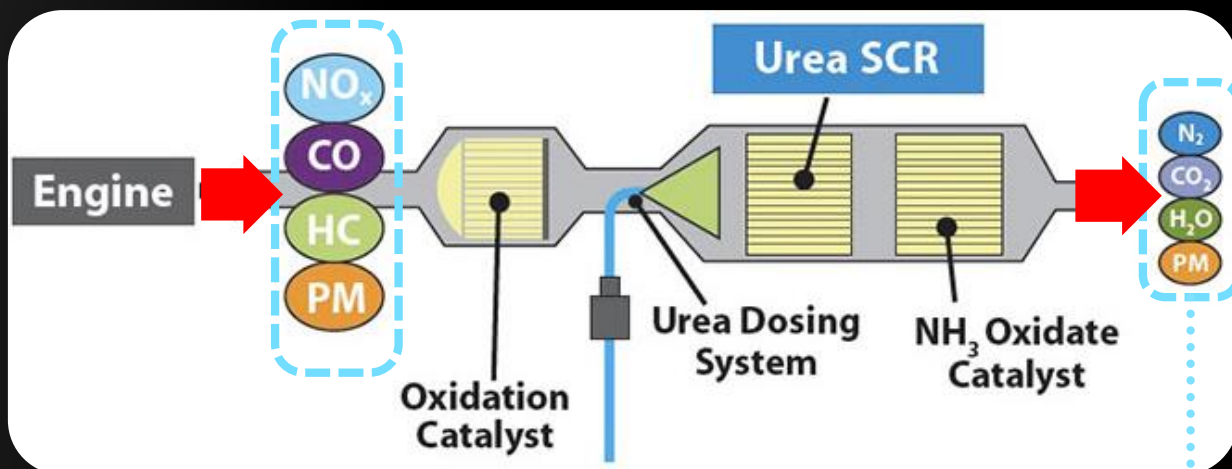


หากไทยกลายเป็น
ฐานผลิตยานยนต์สมัยใหม่

แล้วจะเกิดอะไรขึ้นหากไทยกลายเป็นฐานผลิตยานยนต์ไฮบริด?

เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีลดการปล่อยก๊าซรูปแบบใหม่ๆ

ตัวอย่างระบบ Clean Diesel Vehicles

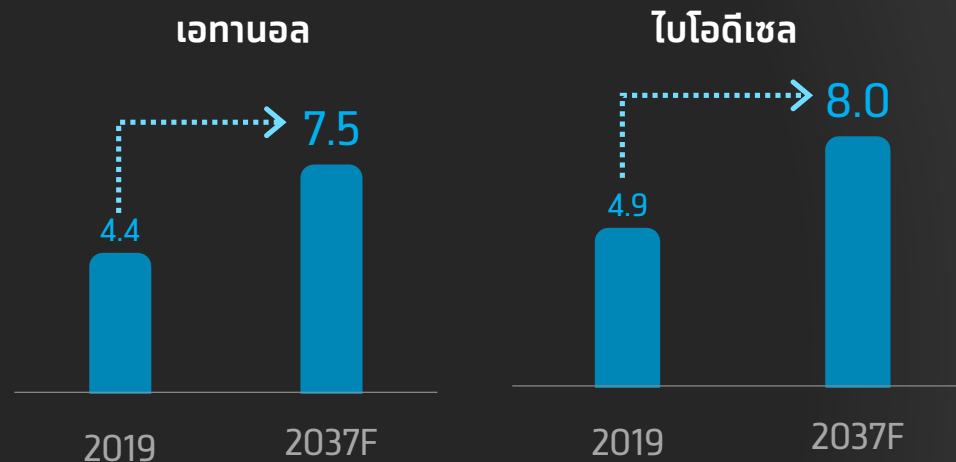


Clean Diesel เป็นการ
**เพิ่มระบบควบคุมการ
ปล่อยก๊าซ** ทำให้ของเสีย
ที่ปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์
ดีเซลสะอาดขึ้น

พลังงานทดแทนทางเลือกยังเป็นที่ต้องการของตลาด

เป้าหมายและมาตรการสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน
ทางเลือกเอทานอลและไบโอดีเซลตามแผน AEDP2018

(หน่วย: ล้านลิตร/วัน)



Ethanol

- ส่งเสริมให้น้ำมันเบนซิน E20 ให้เป็นน้ำมันเบนซินพื้นฐานของประเทศ
- ยกเลิกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ออกแทน 91 ภายในปี 2020
- ยกเลิกการอุดหนุนราคาแก๊สโซฮอล์ E85 แก๊สโซฮอล์ 91 และ 95

Biodiesel

- เพิ่มอัตราผสมของน้ำมันดีเซลเกรดพื้นฐานจาก B7 เป็น B10
- กำหนดให้น้ำมันดีเซล B7 และ B20 เป็นน้ำมันเกรดทางเลือก

แล้วจะเกิดอะไรขึ้นหากไทยกลายเป็นฐานผลิตยานยนต์ไฮบริด?

ไม่พอใจให้เกิดการปรับตัวของผู้ประกอบการและผู้บริโภค



ผู้ประกอบการ

มองว่ายังมีดีมานด์ทั้งใน
และต่างประเทศอยู่

ไม่ยอมพัฒนาเทคโนโลยี
ยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อรองรับ
การเปลี่ยนผ่านในอนาคต

ต้นทุนค่าบำรุงรักษา
2 ระบบสูงกว่าระบบเดียว

กังวลราคาขายต่อ (Resale)
ยานยนต์เครื่องยนต์ไฮบริดจะตก
ลงมากกว่ายานยนต์ทั่วไป

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงใน
ปัจจุบันไม่แพงเท่าในอดีต
อาจไม่คุ้มค่าที่จะเปลี่ยนไปใช้
พลังงานทางเลือก



ผู้บริโภค

อาจเสี่ยงสูญเสียตลาดส่งออกยานยนต์สำคัญในอนาคต

เปรียบเทียบมาตรฐาน Euro4 และ Euro6

(หน่วย: ปริมาณมลพิษที่ยอมรับ (กรัมต่อกิโลเมตร))

ตารางกำหนดมาตรฐานไอเสีย

มลพิษ
ที่ควบคุม



สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน

	Euro4	Euro6
CO	1	1
HC	0.1	0.1
NOx	0.08	0.06
PM	no limit	0.005

มลพิษ
ที่ควบคุม



สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล

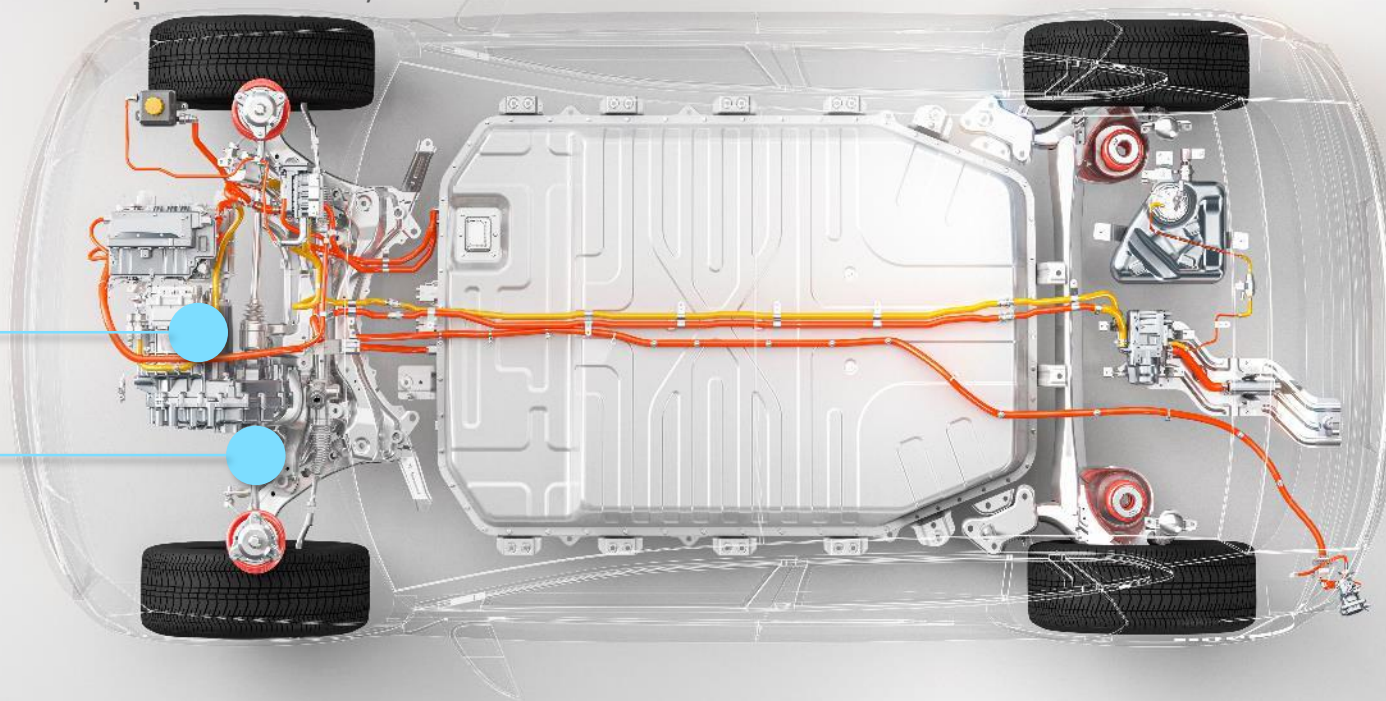
	Euro4	Euro6
CO	0.5	0.5
HC	0.3	0.17
NOx	0.25	0.08
PM	0.025	0.005

ที่มา: scimath.org

ผู้ประกอบการกลุ่มไหนที่ยังสามารถเกาะไปกับเทรนด์นี้ได้?

ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่สามารถใช้ร่วมกับยานยนต์ไฟฟ้าได้

โครงรถและตัวถัง (Body), ระบบช่วงล่าง (Suspension), ชิ้นส่วนยานยนต์อะลูมิเนียม, ฝากระโปรงหลัง, ชุดตกแต่งภายใน, ยางนอก-ยางในของรถ



ผู้ประกอบการที่อยู่ในตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน (REM)



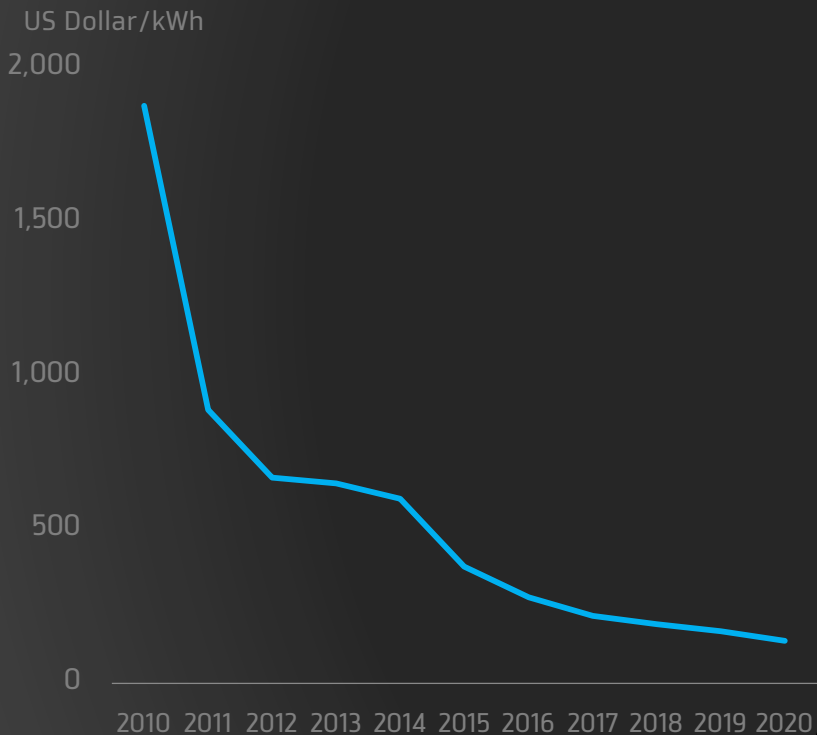
ชิ้นส่วนเริ่มสึกหรอ หรือข้อจำกัดในการใช้งานมากขึ้นเมื่ออายุการใช้งาน

ตั้งแต่ **5-7** ปีขึ้นไป

ผู้ประกอบการกลุ่มไหนที่ได้รับานิสงส์จากเมกะเทรนด์นี้?

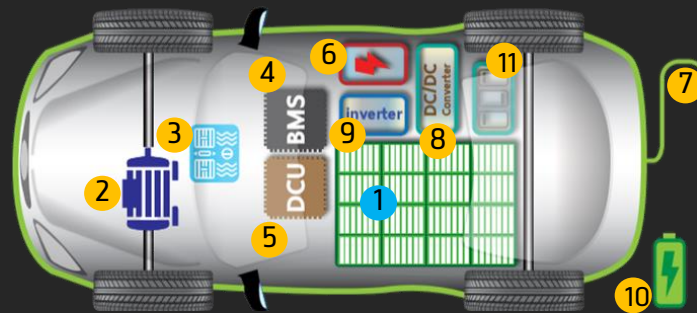
ผู้ผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้า

ต้นทุนแบตเตอรี่ไฟฟ้ามีแนวโน้มลดลง



ผู้ผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์

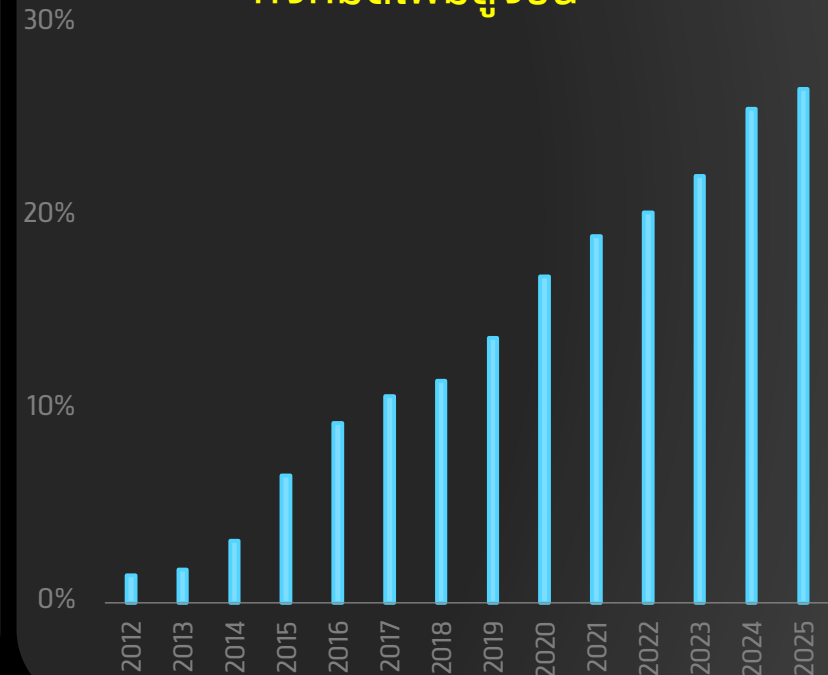
ส่วนประกอบ/ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่จำเป็นสำหรับผลิตยานยนต์ xEV เพิ่มขึ้น



- | | |
|--------------------------------------|--|
| 1 แบตเตอรี่ | 7 สายชาร์จแบตเตอรี่และได้รับ/จ่ายเสียง |
| 2 Traction Motor | 8 DC และ DC Converter |
| 3 ระบบปรับอากาศด้วยไฟฟ้าหรือชิ้นส่วน | 9 Inverter |
| 4 ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ | 10 อุปกรณ์ชาร์จแบตเตอรี่แบบพกพา |
| 5 ระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) | 11 Electric Circuit Breaker |
| 6 On-board Charger | |

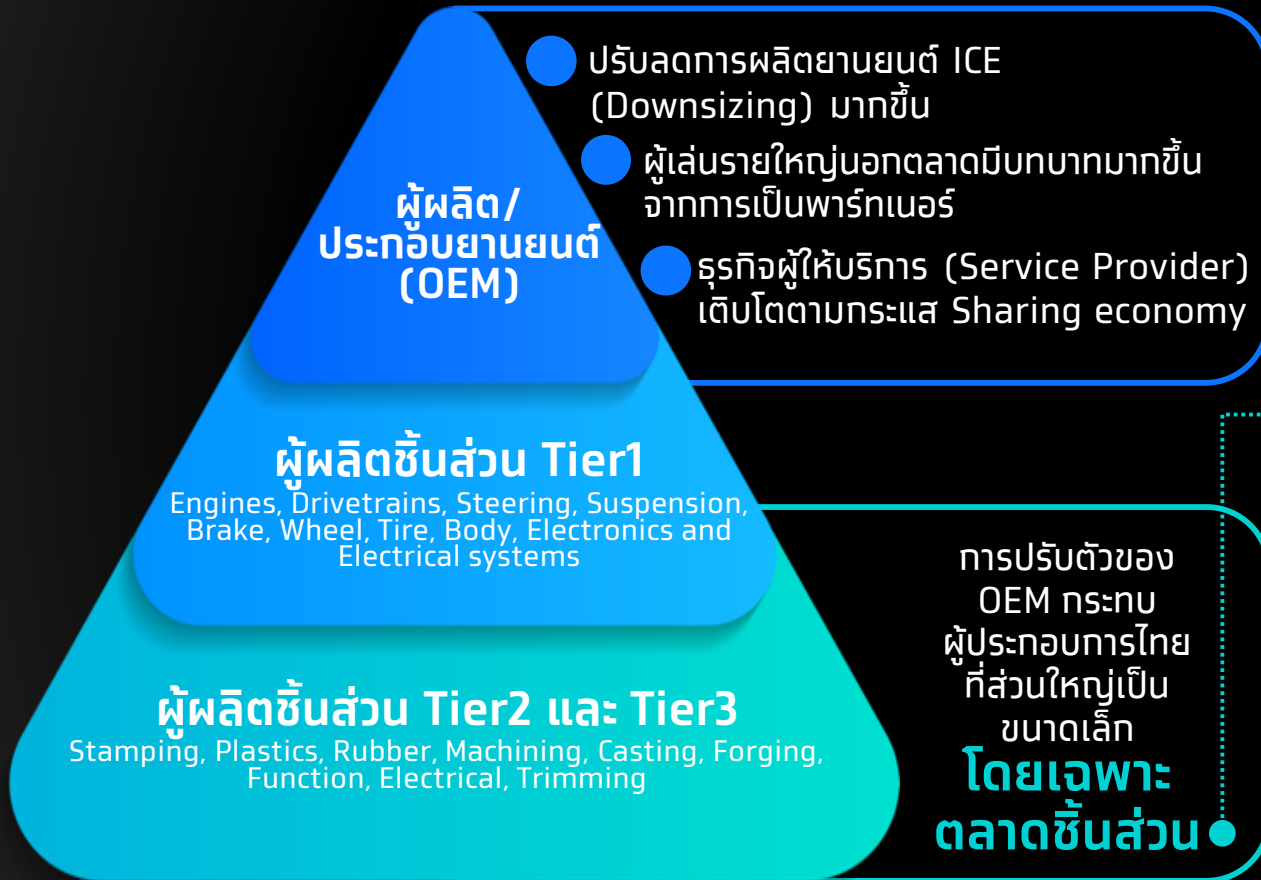
ผู้ผลิตวัสดุหนักเบาและแข็งแรง

สัดส่วนการใช้อะลูมิเนียมในส่วนองตัวถังและฝาปิดเทียบส่วนประกอบทั้งหมดเพิ่มสูงขึ้น



แต่ในระยะยาว... ใครจะได้รับผลกระทบหากยานยนต์ปราศจากมลพิษมีบทบาทมากขึ้น?

โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย



มูลค่าตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในปี 2019

● S ● M ● L

มีมูลค่าตลาดสูงถึง
1.46
ล้านล้านบาท



โดยเฉพาะผู้ผลิต Powertrain และ Engine จะได้รับผลกระทบมากที่สุด

ผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่ม Powertrain และ Engine

คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยมีมูลค่าตลาดเกือบ

2.98

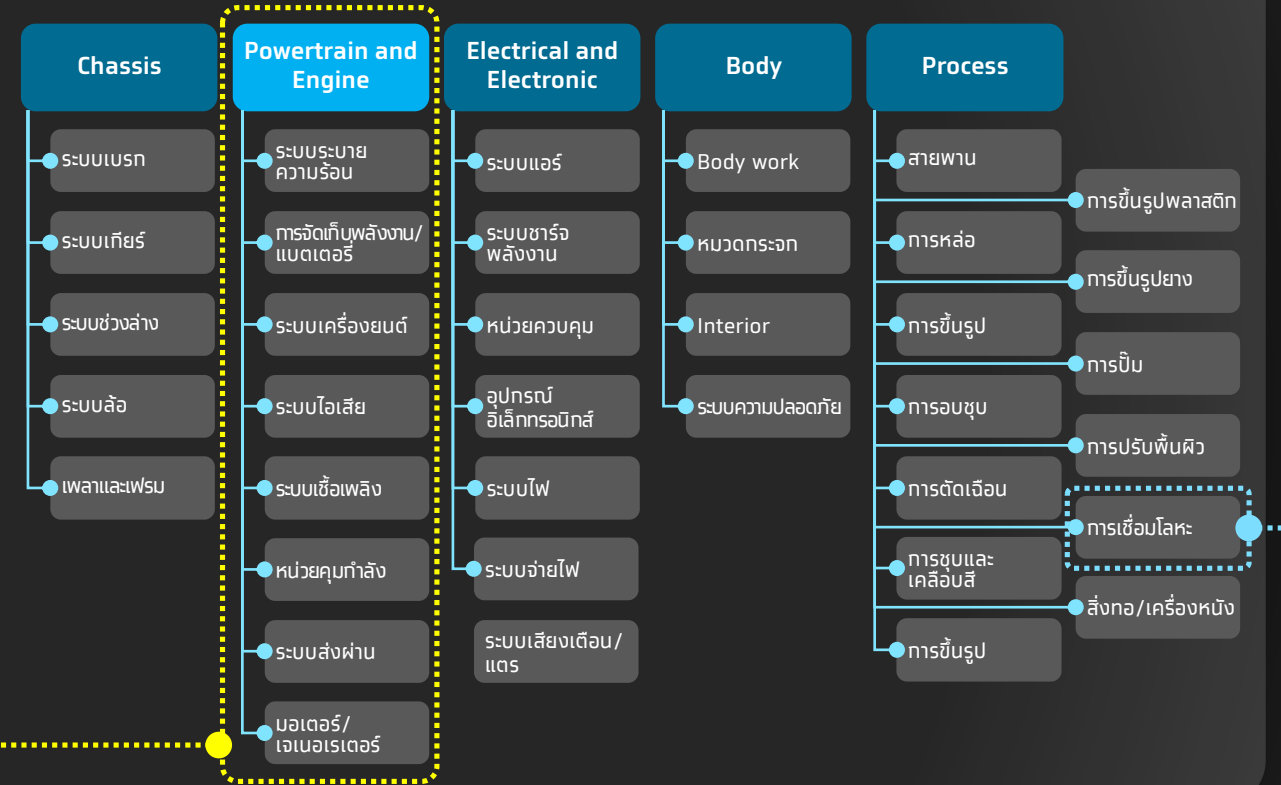
แสนล้านบาท

20.4%

ของรายได้ของผู้ผลิต
ชิ้นส่วนในตลาด
ทั้งหมด

คาดว่าจะในระยะสั้น ยังคงมีความต้องการชิ้นส่วน
กลุ่มนี้ต่อไปจากรถยนต์ไฮบริดที่ยังเป็นรถ
พลังงานไฟฟ้าที่มีระบบเครื่องยนต์ ICE
แต่ในระยะยาว น่าจะได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นจาก
ยานยนต์ BEV ที่จะเข้ามาจับตลาดมากขึ้น

โครงสร้างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในแต่ละโมดูล





บทสรุป

ในระยะสั้น-ปานกลาง อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยแบบดั้งเดิมจะถูกปรับเปลี่ยนเชิงโครงสร้างเพื่อรองรับฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าไฮบริดมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ดีมานด์ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มยานยนต์เครื่องยนต์ทั้ง ICE แบบเดิม ควบคู่ไปกับระบบไฟฟ้าสมัยใหม่ยังเป็นที่ต้องการทั้งในและต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ภาระเมกะเทรนด์ที่ต้นตอต่อประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม การปรับตัวของผู้ผลิตที่เน้นไปหายานยนต์แบบปราศจากมลพิษ (ZEV) มากขึ้น รวมทั้งการเปิดรับจากผู้บริโภคที่มากขึ้นกว่าแต่ก่อน จึงปฏิเสธไม่ได้ว่า ตลาดยานยนต์ไฟฟ้าแบบ ZEV จะทยอยเข้ามามีบทบาทในไทยมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งจะทำให้ในระยะยาวที่สัดส่วนยานยนต์ ZEV เพิ่มขึ้นอย่างมีนัย ย่อมจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยที่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก โดยเฉพาะในกลุ่ม Powertrain และ Engine มากที่สุด



พชรพจน์ นันทรามาศ



มานะ นิมิตรวานิช



พิมจิตร เอกฉันท์



Disclosures

This report is not intended to provide the basis for any evaluation of the financial instruments discussed herein. The information was obtained from various sources; we do not guarantee its accuracy or completeness. In particular, information provided herein should be regarded as indicative, preliminary and for illustrative purposes only. There is no representation that any transaction can execute at such terms or price.

Information provided in this report is not intended to constitute legal, tax or accounting advice in relation to entering into any transaction and does not have regard to the particular needs of any specific person who may receive this report. Clients should consult their own financial advisors regarding the appropriateness of investing in any investment strategies discussed or recommended in this report and should understand that statements regarding future prospects may not be realized. While all information this presentation has been produced or compiled from sources believed to be reliable, the Bank makes no representation as to its accuracy or completeness.

