แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2569-71

อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า



ธันวาคม 2568

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์

supawat.choksawatpaisan@krungsri.com

+662 296 4755

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา สำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อหรือควรเชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

EXECUTIVE SUMMARY



อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของไทย ปี 2569-2571 มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดยยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 125,000 คันต่อปี หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 3.8% (CAGR) จากปัจจัยหนุน ได้แก่ (1) การเปิดตัวโมเดลใหม่ที่มีแนวโน้มวิ่งได้ไกลขึ้น (2) การบังคับใช้มาตรฐานยูโร 6 อย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่ปี 2569 จะส่งผลให้ต้นทุนและราคารถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในสูงขึ้น และ (3) สงครามราคา EV ในไทยที่มีแนวโน้มชะลอลง เพื่อรักษาส่วนต่างกำไรที่มีแนวโน้มปรับลดลงต่อเนื่องท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงในช่วงก่อนหน้า และต้นทุนการผลิตต่อหน่วยของการผลิตชดเชยในประเทศที่จะยังสูงเนื่องจากขนาดของการผลิตยังมีไม่มากนัก อย่างไรก็ตาม อุปสงค์อาจเติบโตชะลอลงหลังสิ้นสุดมาตรการอุดหนุนภายใต้ EV3.5 ขณะที่อุปทานจะเร่งออกสู่ตลาดมากขึ้นจากผลของการผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV3.0 และ 3.5 อาจกดดันให้การแข่งขันของตลาดในประเทศยังคงรุนแรง **ขณะที่ปริมาณการส่งออกรถยนต์นั่ง BEV คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 2 หมื่นคันต่อปี** จากปัจจัยหนุน ได้แก่ ข้อกำหนด “ผลิตรถยนต์นั่ง BEV สำหรับส่งออก 1 คัน นับเป็นการผลิตชดเชย 1.5 คัน” ตลอดจนอุปสงค์ต่อ BEV ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากแนวโน้มมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นทั่วโลก อย่างไรก็ตาม การส่งออกอาจเผชิญปัจจัยท้าทายด้านการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะกับจีนซึ่งจะเร่งระบายอุปทานส่วนเกินสู่ตลาดโลก ขณะที่การส่งออกรถยนต์ BEV จากฐานการผลิตในไทยอาจยังมีต้นทุนต่อหน่วยสูงจากขนาดการผลิตที่ยังเล็ก ทำให้เสียเปรียบการแข่งขันด้านราคาในเวทีโลก

มุมมองวิจัยกรุงศรี

ในปี 2569-2571 ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่งไฟฟ้า รถโดยสารไฟฟ้า และรถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

- **รถยนต์นั่ง BEV ยอดจดทะเบียนใหม่คาดว่าจะยังเติบโตได้ต่อเนื่อง** แม้จะเป็นอัตราที่ชะลอลงหลังมาตรการอุดหนุน EV3.5 สิ้นสุดในปี 2568 โดยปัจจัยหนุนการเติบโตด้านอุปสงค์ส่วนหนึ่งมาจากทิศทางราคาที่น่าจะทรงตัวมากขึ้น หลังจากสงครามราคา BEV ในไทยมีแนวโน้มชะลอลง เทียบกับแนวโน้มราคาของรถยนต์สันดาปภายในที่อาจมีต้นทุนและราคาขยับสูงขึ้นหลังการบังคับใช้มาตรฐานยูโร 6 ในปี 2569 ขณะที่ด้านอุปทานยังมีการแข่งขันเปิดตัวโมเดลใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัยและมีแนวโน้มวิ่งได้ไกลขึ้น โดยเฉพาะจากผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากการผลิตชดเชยที่จะเร่งขึ้นในปี 2569-2570 นอกจากนี้ รายได้ส่วนหนึ่งอาจมาจากตลาดส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ภายใต้ปัจจัยท้าทายจากการแข่งขันกับจีนที่ยังคงเร่งระบายอุปทานส่วนเกิน
- **รถโดยสารไฟฟ้าและรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้า ยอดจดทะเบียนใหม่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น** จากปัจจัยหนุน ได้แก่ (1) แนวโน้มการลงทุนให้บริการรถโดยสารไฟฟ้ารอบใหม่ จำนวน 1,520 คัน ในช่วงปี 2569-2575 (2) แนวโน้มระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุที่เพิ่มขึ้นและราคาที่ลดลงต่อเนื่อง ตามการลงทุนพัฒนาแบตเตอรี่สำหรับ EV ขนาดใหญ่ในช่วงที่ผ่านมา และ (3) การเปิดตัวรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ โดยเฉพาะรถกระบะ BEV ของผู้ผลิตสัญชาติญี่ปุ่นชั้นนำในไทย อย่างไรก็ตาม ยอดจดทะเบียนใหม่อาจยังมีปริมาณจำกัด จากจำนวนสถานีอัดประจุในเขตต่างจังหวัดที่ยังไม่เพียงพอ

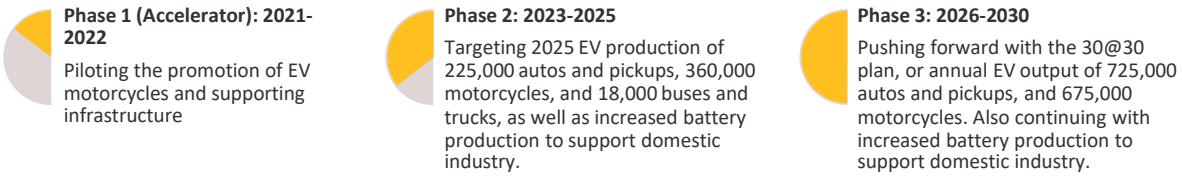
ข้อมูลพื้นฐาน

อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าเป็นอุตสาหกรรมใหม่ ซึ่งในระยะแรกจะถูกขับเคลื่อนด้วยปัจจัยเชิงนโยบายทั้งในระดับนานาชาติและระดับประเทศ (government-policy driven) มากกว่าปัจจัยด้านตลาด (market-driven) ซึ่งยังเติบโตไม่เต็มที่ โดยกรอบอนุสัญญาประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) ปี 2558 ได้ตั้งเป้าหมายจะรักษาระดับอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกให้สูงขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียสเทียบกับยุคก่อนอุตสาหกรรม ประเทศไทยได้ร่วมลงนามสัตยาบันในข้อตกลงดังกล่าวในปี 2559 นำไปสู่การวางกรอบแผนพลังงานแห่งชาติที่สนับสนุนให้ไทยมุ่งสู่การใช้พลังงานสะอาด และมีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2608 - 2613 ซึ่งหนึ่งในนโยบายด้านพลังงานที่สำคัญคือการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานภาคขนส่งเป็นพลังงานสีเขียวผ่านเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า ทำให้ในช่วงที่ผ่านมามีมาตรการต่างๆ เพื่อกระตุ้นการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของไทย ดังต่อไปนี้

มาตรการเริ่มต้น (ปี 2559 - 2564) เป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าโดยใช้มาตรการร่วมกับมาตรการส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กประหยัดพลังงานหรืออีโคคาร์ (Eco-car) โดยภาครัฐให้ผู้ผลิตสามารถนำปริมาณการผลิตรถยนต์ไฟฟ้ามานับรวมกับปริมาณการผลิตรถ Eco-car (บริษัทที่ได้รับการสนับสนุนต้องผลิตมากกว่า 1 แสนคันต่อปี) เพื่อรับสิทธิประโยชน์จากมาตรการส่งเสริมการผลิต Eco-car เช่น การลดภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน 90% ลดภาษีนำเข้าเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต เป็นต้น[1/]

มาตรการขับเคลื่อน (ปี 2565 เป็นต้นมา) เพื่อกระตุ้นการเติบโตของตลาดและสนับสนุนการลงทุน คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติกำหนดแนวทางส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ZEV (Zero Emission Vehicle) อย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2564 ตามนโยบาย 30@30 โดยตั้งเป้าผลิตรถ ZEV อย่างน้อย 30% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดภายในปี 2573 (ค.ศ. 2030) โดยแบ่งแนวทางส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ZEV ออกเป็น 3 ระยะ (ภาพที่ 1) อีกทั้งกำหนดเป้าหมายการผลิตและการใช้ ZEV โดยในปี 2568 ตั้งเป้าหมายด้านการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าและรถปิกอัพไฟฟ้าสัดส่วนรวมกัน 10% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และเป้าหมายด้านการใช้ 30% ของปริมาณรถจดทะเบียนใหม่ จากนั้นในปี 2573 ผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 30% และรถจดทะเบียนใหม่ 50% ส่วนในปี 2578 ผลิต 50% และรถจดทะเบียนใหม่ 100% (ตารางที่ 1) ภายใต้มาตรการดังนี้

Figure 1: 30@30 ZEV Promotion Plan



Source: Thailand Board of Investment (BOI), collected by Krungsri Research

Table 1: Thailand's Goal for Production and Use of Zero Emissions Vehicle (ZEV) 2025-2035

ZEV Production & Use	Type	Goal (units per year)		
		2025	2030	2035
Production (% of total automobile production)	Passenger car/ Pickup	225,000 (10%)	725,000 (30%)	1,350,000 (50%)
	Motorcycle	360,000 (20%)	675,000 (30%)	1,850,000 (50%)
	Bus/Truck	18,000 (33%)	34,000 (47%)	84,000 (87%)
Use (% of total new registered cars)	Passenger car/ Pickup	225,000 (30%)	440,000 (50%)	1,154,000 (100%)
	Motorcycle	360,000 (20%)	650,000 (40%)	1,800,000 (100%)
	Bus/Truck	18,000 (23%)	33,000 (40%)	83,000 (100%)

Source: The National Electric Vehicle Policy Committee, Krungsri Research

1/ นอกจากนี้ มาตรการเร่งให้เกิดการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าปี 2562 ยังได้กำหนดให้ผู้ขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ BEV สามารถขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ HEV ร่วมด้วยได้ (ยื่นภายใน 31 ธันวาคม 2562) ภายใต้เงื่อนไขต้องผลิตรถ HEV ภายใน 3 ปีนับแต่วันออกบัตรส่งเสริม และต้องผลิตรถ BEV ภายในปีที่ 3 นับจากวันผลิตรถ HEV ตามเงื่อนไขที่ BOI กำหนด)

มาตรการ EV3.0 (ปี 2565 - 2568)[2/] เพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ภาครัฐได้ให้การสนับสนุนผู้ผลิต EV ที่เข้ามาลงทุนในไทยภายใต้มาตรการ EV3.0 ในด้านต่างๆ (ตารางที่ 2) ได้แก่ (1) **มาตรการอุดหนุนรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่** (Battery Electric Vehicle: BEV[3/]) สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าที่มีการนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศในช่วงปี 2565 - 2566 โดยให้เงินอุดหนุน 70,000-150,000 บาทต่อคัน สำหรับรถยนต์นั่งไฟฟ้าและรถกระบะไฟฟ้าที่มีการผลิตในประเทศ (2) **มาตรการลดภาษี** โดยลดอากรนำเข้า 20% - 40% สำหรับ BEV ที่นำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2567 - 31 ธ.ค. 2568 และ (3) **มาตรการอื่น ๆ** ได้แก่ *การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่ โดยทยอยปรับลดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า BEV และรถยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริดบางประเภท (Hybrid Electric Vehicle: HEV และ Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) และปรับเพิ่มอัตราภาษีสำหรับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ทุก ๆ 2 ปี ในช่วงปี 2569–2573*, *การลดอัตราภาษีประจำปีสำหรับ BEV* ที่จดทะเบียนระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2568 และ *การสนับสนุนให้หน่วยงานรัฐและเอกชนขยายสถานีชาร์จยานยนต์ไฟฟ้า* เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า

โดยผู้ผลิตที่ได้รับสิทธิประโยชน์ภายใต้มาตรการ EV3.0 และนำเข้ายานพาหนะไฟฟ้าเข้ามาจำหน่ายในประเทศในช่วงปี 2565-2566 จะต้องผลิตชดเชยภายในประเทศภายในปี 2567 - 2568 โดยมีเงื่อนไขดังนี้ (1) ด้านการผลิต **ผู้ผลิตจะต้องผลิตชดเชย 1 เท่าและ 1.5 เท่าของจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้ามาจำหน่าย สำหรับผู้ที่เริ่มผลิตภายในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ** (2) ด้านโมเดลรถยนต์ สำหรับการนำเข้ารถยนต์นั่งที่ใช้แบตเตอรี่ความจุไม่เกิน 30 กิโลวัตต์ชั่วโมง มาจำหน่ายในราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท ผู้ผลิตจะต้องผลิตรถ BEV ในไทยรุ่นใดก็ได้มาวางจำหน่ายภายในประเทศ ในขณะที่รถยนต์นั่งที่ใช้แบตเตอรี่ความจุตั้งแต่ 30 กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป ราคา 2-7 ล้านบาท ผู้ผลิตจะต้องผลิตเฉพาะรถรุ่นที่นำเข้ามาจำหน่ายในไทยเท่านั้น

Table 2 : Measures to Support Purchases and Production Compensation for Imports Under EV3.0

EV3.0	Passenger Car		Pick-up Truck	Motorcycle
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : 1-30 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 0.15 Mn THB
Cash Subsidy	**70,000** THB/Unit	**150,000** THB/Unit	**150,000** THB/Unit	**18,000** THB/Unit
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 10 kWh**	Price **2-7 Mn THB** **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 0.15 Mn THB **Battery Capacity ≥ 50 kWh**
Excise Tax	2% (reduced from 8%)		0% (reduced from 10%)	1%
Import Tariff	Up to 40% Reduction	Up to 20% Reduction	No reduction	No Reduction
BEV Import : BEV Production in Thailand	**1 : 1** for the production by 2024 **1 : 1.5** for the production by 2025 (Production compensation must be the same model as imported for passenger cars with price between 2-7 Mn THB)			

Source : BOI

ผลจากมาตรการ EV3.0 ในช่วงที่ผ่านมา ทำให้การใช้รถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด พิจารณาจากยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV ในช่วงปี 2565 - 2566 ที่มีจำนวนรวมกันทั้งสิ้น 85,299 คัน เพิ่มขึ้นจากสัดส่วน 0.4% ต่อยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งทุกประเภทในปี 2564 (ก่อนมีมาตรการสนับสนุน) เป็น 11.3% ในปี 2566 (ภายใต้มาตรการ EV3.0) (ภาพที่ 2) และการเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารายใหม่อย่างต่อเนื่อง **หลังจากนั้น รัฐบาลได้สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าให้เติบโตอย่างต่อเนื่องภายใต้มาตรการ EV3.5 (2567-2570)** (ตารางที่ 3) ซึ่งได้เริ่มให้การสนับสนุนอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 2 ม.ค. 67 ดังนี้

- **มาตรการอุดหนุน** ปรับลดเงินอุดหนุนสำหรับยานพาหนะไฟฟ้าที่มีการนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศในช่วงปี 2567 - 2568 อยู่ที่ 50,000 – 100,000 บาทต่อคัน สำหรับรถยนต์นั่งไฟฟ้าราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท และ 100,000 บาทต่อคันสำหรับรถกระบะไฟฟ้าราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท และมีขนาดแบตเตอรี่มากกว่า 50 kWh
- **มาตรการลดภาษี** กำหนดอากรขาเข้าและภาษีสรรพสามิตในอัตราเดิมเท่ากับมาตรการ EV3.0 สำหรับรถยนต์นั่ง BEV สำเร็จรูป และรถกระบะไฟฟ้า BEV[4/]

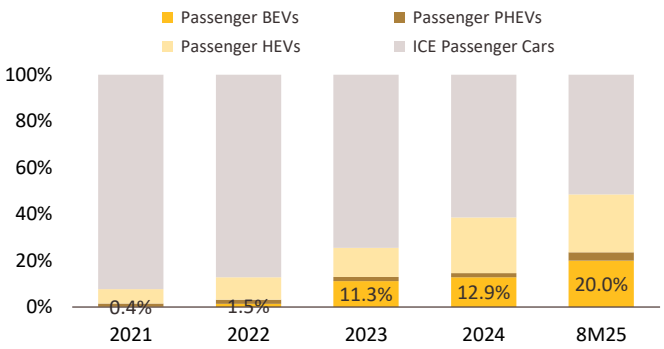
2/ รายละเอียดเพิ่มเติม สามารถอ่านได้ที่ แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-2569: อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า หน้า 5 และ 6

3/ รายละเอียดของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่างๆ แสดงอยู่ใน Box 1 หน้า 4 ของ แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-2569: อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า

4/ มีการปรับเกณฑ์ด้านขนาดของแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์นั่งไฟฟ้า BEV ที่มีราคา 2-7 ล้านบาท และรถกระบะไฟฟ้า BEV ที่มีราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท โดยต้องมีความจุมากกว่า 50kWh (จากเดิมกำหนดไว้ที่ 30 kWh)

- **มาตรการด้านการผลิต** ผู้ผลิตที่ได้รับสิทธิประโยชน์ภายใต้มาตรการ EV3.5 และนำเข้ายานพาหนะไฟฟ้าเข้ามาจำหน่ายในประเทศในช่วงปี 2567-2568 จะต้องผลิตชดเชยภายในประเทศภายในปี 2569-2570 โดยมีเงื่อนไขดังนี้ (1) **ด้านการผลิต** ผู้ผลิตจะต้องผลิตชดเชย 2 เท่าและ 3 เท่าของจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้ามาจำหน่าย สำหรับผู้ที่เริ่มผลิตภายในปี 2569 และ 2570 ตามลำดับ (2) **ด้านโมเดลรถยนต์** สำหรับการนำเข้ารถยนต์นั่งไฟฟ้าราคาตั้งแต่ 2 ล้านบาทเป็นต้นไป ผู้ผลิตจะต้องผลิตเฉพาะรถรุ่นที่นำเข้ามาจำหน่ายในไทยเท่านั้น

Figure 2: Share of New Passenger Car Registrations by Fuel Type



Source : DLT

Table 3 : Measures to Support Purchases and Production Compensation for Imports Under EV3.5

EV3.5	Passenger Car		Pick-up Truck	Motorcycle
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity :** **1-50 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity :** **≥ 50 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity:** **≥ 50 kWh**	Price ≤ 0.15 Mn THB
Cash Subsidy	**50,000** THB/Unit	**100,000** THB/Unit	**100,000** THB/Unit	10,000 THB/Unit
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity :** **≥ 10 kWh**	Price **2-7 Mn THB** **Battery Capacity :** **≥ 50 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity :** **≥ 50 kWh**	-
Excise Tax	2% (reduced from 8%)		0% (reduced from 10%)	No Reduction
Import Tariff	Up to 40% Reduction	Up to 20% Reduction	No reduction	No Reduction
BEV Import : BEV Production in Thailand	**1 : 2** for the production by 2026 **1 : 3** for the production by 2027 (Production compensation must be the same model as imported for passenger cars with price at over 2 Mn THB)			

Source : BOI

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 4 ธ.ค. 67 คณะกรรมการยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ด EV) มีมติให้ค่ายรถยนต์ไฟฟ้าสามารถเลื่อนการผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV3.0 เนื่องจากยอดขายที่ไม่เป็นไปตามคาดของรถยนต์นั่ง BEV ในปี 2567 **โดยอนุญาตให้ผู้ผลิตที่ได้รับการสนับสนุนภายใต้มาตรการ EV3.0 สามารถเลื่อนไปผลิตชดเชยในช่วงปี 2569-2570 (ภายใต้มาตรการ EV3.5) ในสัดส่วน 2-3 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า** (จากเดิมที่ต้องผลิตชดเชย 1 ถึง 1.5 เท่าภายในช่วงปี 2567-2568)

นอกจากนี้ ผลจากปริมาณการผลิตชดเชยที่ไม่เป็นไปตามคาดภายใต้มาตรการ EV3.0 (ปี 2567-2568) **ทำให้บอร์ด EV มีมติปรับเกณฑ์การกำกับดูแลการจ่ายเงินอุดหนุนของกรมสรรพสามิต** สำหรับผู้ผลิตที่ได้รับการส่งเสริมภายใต้มาตรการ EV3.0 และ EV3.5[5/] เมื่อวันที่ 30 ก.ค. 68 โดยมีรายละเอียดดังนี้

5/ ที่มา: สำนักนายกรัฐมนตรี (30 ก.ค. 68) และ ประชาชาติธุรกิจ (30 ก.ค. 68)

- **ผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3.0 ที่ไม่ขยายเวลาชดเชย** ให้จัดทำแผนคาดการณ์การผลิตชดเชย และรายงานผลการผลิตชดเชยเป็นรายเดือน โดยกรมสรรพสามิตจะยับยั้งการจ่ายเงินอุดหนุนจนกว่าจะผลิตชดเชยสะสมได้ตั้งแต่ร้อยละ 50 ของจำนวนที่ต้องผลิตชดเชยทั้งหมด
- **ผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3.0 ที่ต้องการขยายเวลาผลิตชดเชย** สามารถจัดหาโรงงานผลิตยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มเติมจากเดิมได้ เพื่อให้สามารถผลิตชดเชยได้ภายในเวลาที่กำหนด
- **ผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3.0 และ EV3.5 ต้องจัดทำแผนคาดการณ์ และรายงานผลการผลิตชดเชยให้กรมสรรพสามิตทราบ** โดยกรมสรรพสามิตจะยับยั้งการจ่ายเงินอุดหนุน หากผู้ได้รับสิทธิมียอดการผลิตชดเชยสะสมต่ำกว่าสัดส่วนที่กำหนด[6/]
- **ผู้เข้าร่วมมาตรการ EV3.0 และ EV3.5 สามารถทบทวนการขอรับสิทธิ์** โดยรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้นำเข้าและจดทะเบียนแล้ว แต่ยังไม่ได้รับเงินอุดหนุน บริษัทสามารถเลือกที่จะคืนส่วนต่างทางภาษีสรรพสามิต พร้อมเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม เพื่อที่จะไม่ต้องนับรวมเป็นยอดสำหรับการผลิตชดเชยในประเทศ

นอกจากนี้ บอร์ด EV ได้ปรับเงื่อนไขในการคำนวณจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV3.0 และ EV3.5 โดยให้ “**ผลิต 1 คัน นับเป็นการผลิตชดเชย 1.5 คัน**” **สำหรับยานยนต์ที่ผลิตและส่งออกไปต่างประเทศ ตั้งแต่ปี 2568** เพื่อจูงใจให้ผู้ผลิต EV ขยายตลาดส่งออกมากขึ้น

การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

ภายใต้มาตรการ EV3.0 และ EV3.5 ตั้งแต่ปี 2565 จนถึง เดือนมิถุนายน 2568[7/] ประเทศไทยมีจำนวนโครงการ และมูลค่าเงินลงทุนในธุรกิจและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตยานพาหนะไฟฟ้าที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน (ตารางที่ 4) ดังนี้

Table 4 : Investment Value and Outputs under EV3.0 and EV3.5 Incentives

	Projects	Investment Value (BTH, bn)	Outputs
Passenger and Pickup BEVs	21	41.1	• **16 companies under EV3.0** • **10 companies under EV3.5** • **Capacity : 386,000 units per year**
Batteries	53	80.1	-
EV Parts[1/]	42	6.5	-
Charging Stations	29	5.6	**20,080 Chargers** (7,360 Quick Chargers)
Battery Swapping Stations	5	1.3	• 6 stations for passenger BEVs • 7 stations for large commercial BEVs • 555 stations for e-motorcycles

Source: The Secretariat of the Prime Minister of Thailand (July 30, 2025), compiled by Krungsri Research
Note: 1/ Examples include the traction motor, battery management system (BMS), drive control unit (DCU), and on-board charger.

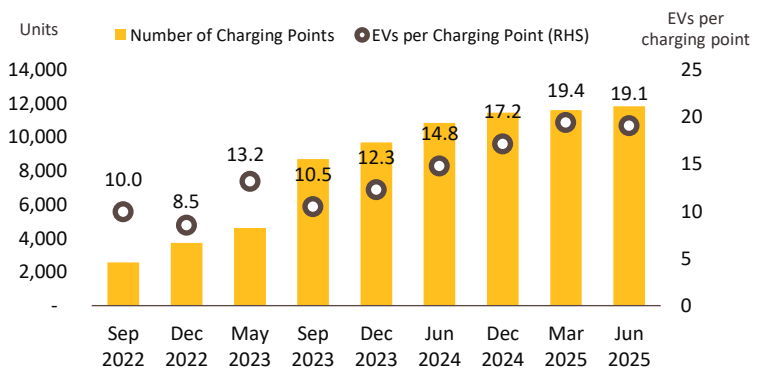
6/ ผู้ผลิตที่เข้าร่วมมาตรการ EV3.0 ที่จะเลื่อนไปผลิตชดเชยภายในปี 2569 และ 2570 จะต้องผลิตชดเชย 2 เท่า และ 3 เท่า โดยต้องมียอดผลิตสะสมให้ได้ตั้งแต่ร้อยละ 35 และ 25 ของจำนวนที่ต้องผลิตชดเชยทั้งหมด ตามลำดับ และผู้ผลิตที่เข้าร่วมมาตรการ EV3.5 จะต้องผลิตชดเชยสะสมให้ได้ตั้งแต่ร้อยละ15 ของจำนวนที่นำเข้าภายใต้มาตรการภายในระยะเวลาที่กำหนด

7/ รายละเอียดเพิ่มเติม สามารถอ่านต่อได้ที่ แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-2570: อุตสาหกรรมรถยนต์ หน้า 6 และ 7

- **ด้านการผลิตยานพาหนะ BEV** ประกอบด้วยการลงทุนใน**กิจการผลิตรถยนต์นั่งและกระบะ BEV** มูลค่ารวม 41.1 พันล้านบาท กำลังการผลิตรวม 386,000 คันต่อปี และ**กิจการผลิตรถโดยสารและรถบรรทุกไฟฟ้า** มูลค่ารวม 2.2 พันล้านบาท กำลังการผลิตรวม 4,800 คันต่อปี มีผู้ผลิตรถยนต์นั่งและกระบะ BEV เข้าร่วมมาตรการ EV3.0 จำนวน 16 บริษัท และมาตรการ EV3.5 จำนวน 10 บริษัท[8/] และมียอดจดทะเบียนสะสมของรถยนต์นั่งและกระบะ BEV ที่เข้าข่ายได้รับการสนับสนุนภายใต้มาตรการ EV3.0 และ EV3.5 ทั้งสิ้น 175,064 คัน คิดเป็นสัดส่วน 86.2% จากจำนวนยอดจดทะเบียนสะสมกว่า 203,000 คัน[9/]
- **การผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะ BEV** ประกอบด้วย **(1) แบตเตอรี่ไฟฟ้า** มูลค่าเงินลงทุนรวม 80.1 พันล้านบาท และ **(2) ชิ้นส่วนยานพาหนะไฟฟ้า** อาทิ traction motor, Battery Management System (BMS), Drive Control Unit (DCU), และ on-board charger มูลค่าเงินลงทุนรวม 6.5 พันล้านบาท
- **โครงสร้างพื้นฐานทางไฟฟ้า** ประกอบด้วย **(1) หัวอัดประจุ** มูลค่าลงทุนรวม 5,562 ล้านบาท สำหรับหัวจ่ายไฟฟ้าจำนวน 20,080 หัวจ่าย โดย ณ ข้อมูลเดือน มิ.ย. 68 ประเทศไทยมีจำนวนหัวจ่ายที่ติดตั้งแล้วจำนวน 11,832 หัวจ่าย[10/] คิดเป็นสัดส่วน 58.9% ของหัวจ่ายที่ได้รับการสนับสนุนทั้งหมด ซึ่งการติดตั้งในช่วงที่ผ่านมาเน้นหัวอัดประจุแบบไวโดยติดตั้งไปแล้ว 6,760 หัวจ่าย คิดป็นสัดส่วน 91.8% ของหัวอัดประจุแบบไวที่ได้รับการสนับสนุนทั้งหมด ขณะที่หัวอัดประจุแบบธรรมดาที่ติดตั้งแล้วมีจำนวน 5,072 หัวจ่าย คิดเป็นสัดส่วน 39.9% ของหัวอัดประจุแบบธรรมดาที่ได้รับการสนับสนุนทั้งหมด และ **(2) สถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่** มูลค่าลงทุนรวม 1.3 พันล้านบาท ประกอบด้วยสถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่รถยนต์นั่ง BEV จำนวน 6 สถานี รถเพื่อการพาณิชย์ BEV 7 สถานี และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า 555 สถานี

อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะมีการติดตั้งหัวอัดประจุสำหรับ EV เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่**หัวอัดประจุในปัจจุบันยังคงไม่เพียงพอในการรองรับการเติบโตของ** EV เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนหัวอัดประจุและยอดจดทะเบียนสะสมของยานพาหนะไฟฟ้าแบบอัดประจุได้ (ยานพาหนะไฟฟ้าประเภท BEV และ PHEV) ในเดือน พ.ค. 66 และ มิ.ย. 68 พบว่า ประเทศไทยมีหัวอัดประจุเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 59.9% CAGR (จาก 4,628 หัวจ่ายในเดือน พ.ค.66 เป็น 11,832 หัวจ่ายในเดือน มิ.ย. 68) ซึ่งน้อยกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของ ยอดจดทะเบียนสะสมของยานพาหนะไฟฟ้าแบบอัดประจุได้ที่ 92.4% CAGR (จาก 61,001 คัน ในเดือน พ.ค.66 เป็น 225,792 คัน ในเดือน มิ.ย. 68) ทำให้โครงสร้างพื้นฐานทางไฟฟ้าในไทยยังคงไม่เพียงพอต่อยานพาหนะไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา โดยในช่วงเดือน พ.ค. 68 ประเทศไทยมีสัดส่วนยานพาหนะไฟฟ้า 13.2 คันต่อหัวอัดประจุ 1 หัว ขณะที่เดือน มิ.ย. 68 สัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็น 19.1 คันต่อ 1 หัว (ภาพที่ 3)

Figure 3 : Number of Charging Points and the Ratio of EVs (BEVs & PHEVs) to Charging Points



Source: EVAT, Department of Land Transport (DLT), Krungsri Research

8/ ที่มา: สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี (30 ก.ค. 68)

9/ ที่มา: Department of Land Transport (DLT)

10/ ที่มา: EVAT

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้า

รถยนต์นั่ง BEV

ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV ในช่วง 9 เดือนแรกปี 2568 เพิ่มขึ้น 60.4% YoY **อยู่ที่** 84,546 **คัน** (ภาพที่ 4) คิดเป็นสัดส่วน 48.9% ต่อยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งทุกประเภท โดยมีปัจจัยหนุน ดังนี้

- **สงครามราคาที่เริ่มชะลอลงในปี 2568** สะท้อนจากราคาขายปลีกของรถยนต์นั่ง BEV สัญชาติจีนในงาน Motor Show 2025 (เดือน มี.ค.-เม.ย. 68) ที่เริ่มทรงตัว โดยลดลงเพียง -2.7% เมื่อเทียบกับราคาในงาน Motor Expo 2024 (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2567) ที่ลดลงกว่า -13.0% ทั้งนี้เป็นผลจาก (1) สงครามราคา EV ที่เริ่มตั้งแต่ปี 2565 และทำให้ผลกำไรสุทธิของผู้ผลิต EV ลดลงต่อเนื่องจนค่ายรถยนต์ EV บางส่วนเริ่มประสบปัญหาทางการเงิน และเริ่มชะลอการปรับลดราคา EV ในช่วงที่ผ่านมาเพื่อรักษาส่วนต่างของกำไร และ (2) เงื่อนไขของมาตรการ EV3.0 ที่กำหนดให้ค่ายรถยนต์ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ต้องผลิตภายในประเทศเพื่อชดเชย แต่จากจำนวนการผลิตที่ยังไม่มาก จึงอาจยังไม่ได้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยสูงและเป็นข้อจำกัดในการปรับลดราคา ซึ่งราคา EV ที่เริ่มทรงตัวช่วยกระตุ้นอุปสงค์คงค้างของผู้บริโภคที่มีแผนซื้อรถยนต์นั่ง BEV ในปีที่ผ่านมา แต่ชะลอการซื้อออกไปเพื่อรอให้ราคานิ่งก่อน[11/]
- **การผ่อนคลายความเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อของสถาบันการเงิน** โดยพิจารณาได้จากดัชนีบ่งชี้ด้านอัตราการอนุมัติสินเชื่อโดยสถาบันการเงินและยอดขายรถยนต์นั่งทุกประเภทที่กลับมาเพิ่มขึ้น 0.16 % YoY อยู่ที่ 154,449 คัน ในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2568 (เทียบกับที่หดตัว -20.6% YoY ในช่วงเดียวกันของปี 2567) หลังจากที่ยอดคงค้างหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (Non-Performing Loan; NPL) และหนี้ชั้นกล่าวถึงเป็นพิเศษ (Special Mention Loan; SML) ได้ปรับลดลงต่อเนื่องนับตั้งแต่ช่วงไตรมาส 3 ปี 2567 โดยยังคงหดตัว -18.6% YoY และ -8.4% YoY ตามลำดับ ในไตรมาส 2 ปี 2568 ส่วนหนึ่งเป็นผลของการคุมเข้มการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อมาตลอดในช่วงก่อนหน้า รวมถึงมาตรการชะลอหนี้เสียโดยสถาบันการเงินที่ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา อาทิ มาตรการพักชำระหนี้ และการปรับโครงสร้างหนี้[12/]
- **การเปิดตัวโมเดลรถยนต์นั่ง BEV รุ่นใหม่** ที่มีเทคโนโลยีทันสมัยมากขึ้นในราคาเข้าถึงได้ ทำให้ผู้บริโภคมีตัวเลือกมากขึ้น โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 แบรนด์รถยนต์นั่ง BEV ที่จดทะเบียนในไทยมีจำนวนรวม 58 แบรนด์[13/] เพิ่มขึ้น 34.9% YoY โดยแบรนด์ที่เปิดตัวครั้งแรกในปี 2568 อาทิ Denza (สัดส่วน 3.3% ต่อยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV โดยรวม) Omoda (สัดส่วน 2.0%) และ Jaecoo (สัดส่วน 2.0%)
- **แรงหนุนต่อเนื่องของมาตรการสนับสนุนภาครัฐ** ผ่านมาตรการ EV3.5 ที่ให้เงินอุดหนุนรถยนต์นั่ง BEV สูงสุดคันละ 1 แสนบาท และการสนับสนุนด้านภาษีที่เกี่ยวข้อง ยังคงมีผลช่วยกระตุ้นทั้งด้านอุปสงค์จากรถยนต์นั่ง BEV ในไทยให้มีราคาเข้าถึงได้[14/] และด้านอุปทานจากการดึงดูดผู้ผลิต EV ขยายการลงทุนและออกโปรโมชันส่งเสริมการขาย EV ในไทย

อย่างไรก็ตาม ยอดขายรถยนต์นั่ง BEV ยังคงเผชิญปัจจัยฉุดรั้งที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในด้านต่างๆ[15/] ได้แก่ (1) *ปัญหาด้านบริการหลังการขาย* อาทิ การขาดแคลนอะไหล่ในการซ่อมบำรุง และการให้บริการที่ล่าช้าของดีลเลอร์ (2) *ปัญหาด้านการเคลมประกัน* จากการที่ผู้บริโภคบางส่วนไม่สามารถเคลมประกันที่ทำกับตัวแทนจำหน่ายได้ หรือถูกบริษัทประกันปฏิเสธความคุ้มครอง โดยเฉพาะ EV ที่ได้รับประกันโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายจากโปรแกรมส่งเสริมการขาย และ (3) *สถานะทางการเงินที่เริ่มมีปัญหาของผู้ผลิต EV บางราย* จนอาจนำไปสู่การปิดกิจการในไทย ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนเริ่มกังวลถึงเรื่องการให้บริการหลังการขายและการอัพเดทซอฟท์แวร์ของรถที่อาจได้รับผลกระทบในอนาคต

11/ รายละเอียดเพิ่มเติม สามารถอ่านได้ใน 'EV Price War' รถยนต์ไฟฟ้า: ลด (ราคา) ต่อ หรือพอแค่นี้

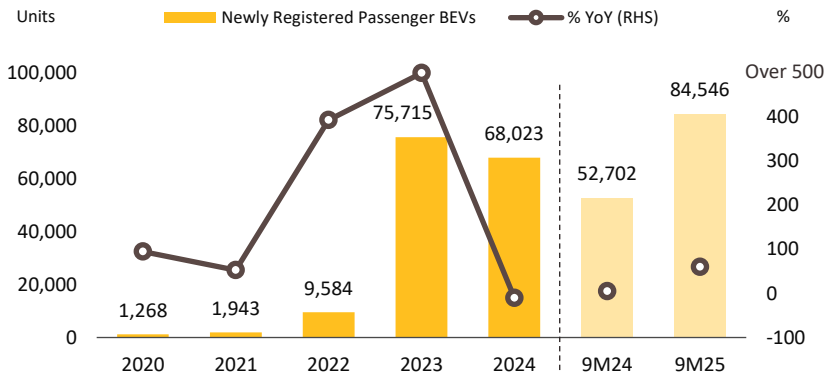
12/ รายละเอียดเพิ่มเติม สามารถอ่านได้ในแนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-70: อุตสาหกรรมรถยนต์ หน้า 12 และ 13

13/ ประกอบด้วยแบรนด์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้มาตรการ EV3.0 และ EV3.5 และแบรนด์ที่นำเข้ามาจำหน่ายโดยไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

14/ ปี 2567 (ภายใต้มาตรการ EV3.5) เป็นปีแรกที่ราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่ง BEV ที่จำหน่ายในไทยเทียบเท่ากับราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่ง ICE ขณะที่ราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่ง BEV สัญชาติจีนต่ำกว่าราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่ง ICE (IEA, 2568)

15/ ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (2 ก.ค. 68) และ ฐานเศรษฐกิจ (5 ก.ย. 68)

Figure 4: Newly Registered Passenger BEVs



Source : Department of Land Transport (DLT)

รถโดยสารไฟฟ้าและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้า (รถกระบะและรถบรรทุกไฟฟ้า)

ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารไฟฟ้าลดลง -64.1% YoY **อยู่ที่** 101 **คัน ในช่วง** 9 **เดือนแรกของปี** 2568 (ภาพที่ 5) คิดเป็นสัดส่วน 2.9% ของยอดจดทะเบียนรถโดยสารใหม่ทุกประเภท แบ่งเป็น รถโดยสารไฟฟ้าสาธารณะ 55 คัน และรถโดยสารไฟฟ้าส่วนบุคคล 46 คัน ขณะที่ **รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้าลดลง** -13.8% YoY **อยู่ที่** 749 **คัน** (ภาพที่ 6) คิดเป็นสัดส่วน 0.7% ของยอดจดทะเบียนรถเพื่อการพาณิชย์ใหม่ทุกประเภท เป็นผลจากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่

- **การชะลอการลงทุนในรถโดยสารไฟฟ้าสาธารณะของภาครัฐ** โดยยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารประจำทางไฟฟ้ายังคงลดลงต่อเนื่องนับจากระดับสูงสุดในช่วงปี 2565 และ 2566 ที่ภาครัฐเร่งนำรถโดยสารไฟฟ้ามาให้บริการหลังผ่านช่วงการระบาดของ COVID-19 ระลอกแรก ทำให้รถโดยสารประจำทางไฟฟ้ามีสัดส่วน 91.4% และ 93.1% ของยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารไฟฟ้าทั้งหมดตามลำดับ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 ภาครัฐยังคงชะลอการลงทุนสำหรับรถโดยสารไฟฟ้าใหม่ที่ออกให้บริการ ทำให้ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าลดลงถึง -98.6% YoY อยู่ที่ 3 คัน คิดเป็นสัดส่วนเพียง 3.0% ของยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารไฟฟ้าทั้งหมด

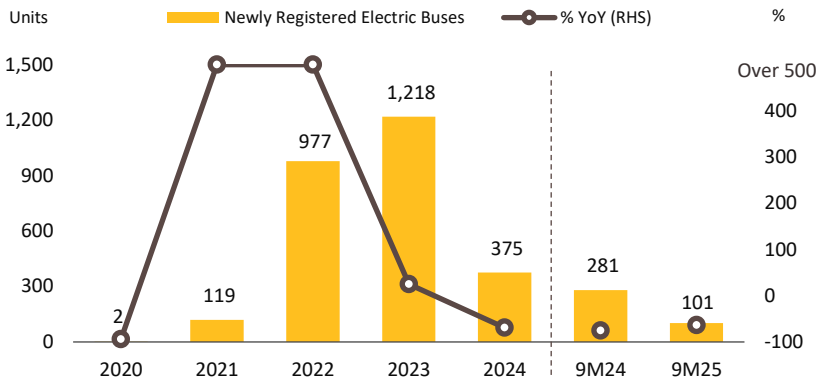
- **ต้นทุนของยานพาหนะและการลงทุนติดตั้งเครื่องอัดประจุที่ยังอยู่ในระดับสูง** ซึ่งเป็นข้อจำกัดสำหรับธุรกิจขนาดเล็กที่ต้องการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในการขนส่งคนหรือสินค้า เนื่องจากยังไม่คุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ โดยรถบรรทุกไฟฟ้าขนาดแบตเตอรี่ 800 กิโลวัตต์ชั่วโมง มีต้นทุนค่าซื้อรถประมาณ 20–25% ของต้นทุนรวมของการเป็นเจ้าของ (Total Cost of Ownership) ซึ่งมากกว่ารถบรรทุกดีเซลขนาดใหญ่ที่วิ่งเฉลี่ย 500 กิโลเมตรต่อวัน ที่มีต้นทุนค่าซื้อรถประมาณ 10% นอกจากนี้ ธุรกิจที่ลงทุนซื้อรถโดยสารไฟฟ้าหรือรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้ายังต้องติดตั้งเครื่องอัดประจุและระบบไฟฟ้า ทำให้มีต้นทุนของโครงสร้างพื้นฐานทางไฟฟ้าเพิ่มเติม[14/]

- **ข้อจำกัดในการใช้งานด้านระยะทางวิ่ง** เนื่องจากแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าขนาดใหญ่ยังมีความจุพลังงานไม่เพียงพอสำหรับการใช้งานเชิงพาณิชย์ที่ต้องวิ่งระยะทางไกล รวมถึงปัญหาการขาดแคลนสถานีอัดประจุในเขตต่างจังหวัด ทำให้ยอดจดทะเบียนรถโดยสารไฟฟ้าในช่วงที่ผ่านมาเกือบทั้งหมดเป็นรถโดยสารไฟฟ้าหมวด 1 ที่วิ่งเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ ขณะที่ยอดจดทะเบียนรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้ายังคงกระจุกตัวในเขตกรุงเทพและปริมณฑลเป็นหลัก ที่สัดส่วน 90.0% ของยอดจดทะเบียนรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้าทั้งหมด นอกจากนี้ ข้อกำหนดในด้านน้ำหนักบรรทุก ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญสำหรับรถบรรทุกไฟฟ้าที่มีน้ำหนักมาก เนื่องจากแบตเตอรี่ที่มีขนาดใหญ่ ทำให้รถบรรทุกไฟฟ้ายังคงเป็นประเภทของยานยนต์ไฟฟ้าที่ผู้บริโภคมีแนวโน้มจะตัดสินใจเลือกใช้แทนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน ช้ากว่ายานยนต์ไฟฟ้าประเภทอื่น[16/]

อย่างไรก็ตาม ยอดจดทะเบียนรถโดยสารไฟฟ้าในภาพรวมได้รับอานิสงส์จากการเติบโตต่อเนื่องของการใช้รถโดยสารไฟฟ้าในภาคธุรกิจ ที่เน้นกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อมุ่งสู่ Net Zero ผ่านการเปลี่ยนมาใช้รถโดยสารไฟฟ้าแทนการใช้รถโดยสารเครื่องยนต์สันดาปภายในเพื่อรับส่งพนักงานในองค์กรมากขึ้น ส่งผลให้ยอดจดทะเบียนรถโดยสารไฟฟ้าแบบไม่ประจำทาง (ส่วนใหญ่เป็นของธุรกิจให้เช่ารถโดยสาร) เพิ่มขึ้น 67.7% YoY อยู่ที่ 52 คัน และรถโดยสารส่วนบุคคลไฟฟ้า (ส่วนใหญ่เป็นของธุรกิจทั่วไปที่ซื้อมาใช้งานภายในองค์กร) เพิ่มขึ้น 43.8% YoY อยู่ที่ 46 คัน (ตารางที่ 5)

16/ ที่มา: Global EV Outlook 2025, IEA

Figure 5: Newly Registered e-Buses



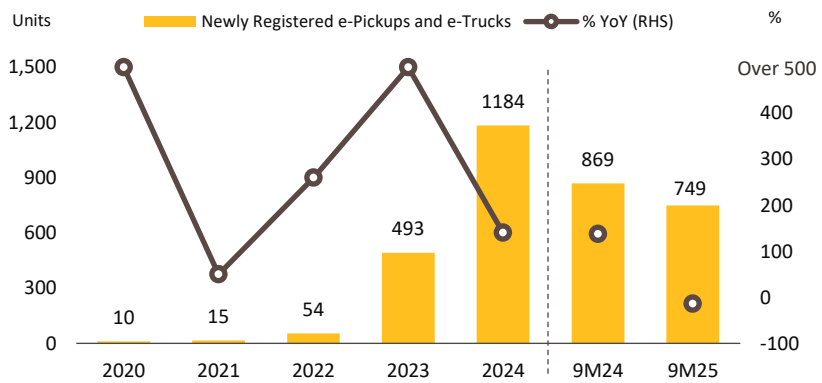
Source : Department of Land Transport (DLT)

Table 5: Newly Registered e-Buses by Service Area Coverage

Bus Categories	2020	2021	2022	2023	2024	9M24	9M25
Total Fixed Route Buses	**2**	**115**	**893**	**1,134**	**242**	**218**	**3**
Routes in Bangkok (category 1)	2	115	835	1,130	228	204	3
Routes that link Bangkok and the provinces (category 2)	-	-	56	-	-	-	-
Interprovincial routes which link one province with another (category 3)	-	-	-	-	2	2	-
Provincial areas (category 4)	-	-	2	4	12	12	-
Non-fixed Route Buses	**-**	**1**	**82**	**59**	**99**	**31**	**52**
Private Buses	**1**	**3**	**2**	**25**	**34**	**32**	**46**
Total	**3**	**119**	**977**	**1,218**	**375**	**281**	**101**

Source : Department of Land Transport (DLT)

Figure 6: Newly Registered e-Pickups & Trucks



Source : Department of Land Transport (DLT)

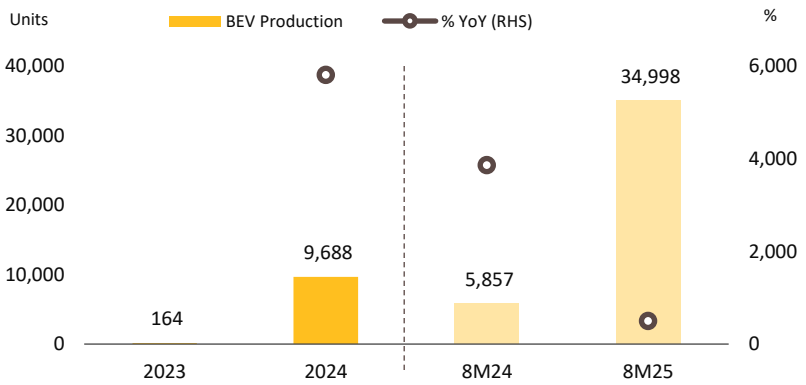
การผลิตรถยนต์นั่ง BEV

ในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2568 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่ง BEV เพิ่มขึ้น 497.5% YoY อยู่ที่ 34,998 คัน (ภาพที่ 7) คิดเป็นสัดส่วน 10.3% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งทุกประเภท ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่บอร์ด EV เคยตั้งเป้าไว้ที่ 10% ภายในปี 2568 และคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 12.1% ของกำลังการผลิตสุทธิ โดยกำลังการผลิตส่วนใหญ่ยังคงเป็นการผลิตสำหรับตลาดในประเทศเป็นหลัก

การเพิ่มขึ้นต่อเนื่องของยอดจดทะเบียนใหม่สำหรับรถยนต์นั่ง BEV เป็นผลจากการส่งเสริมการลงทุนในด้านการผลิตยานพาหนะประเภท BEV ภายใต้มาตรการ EV3.0 ที่กำหนดให้ค่ายรถยนต์ EV ต้องผลิตรถยนต์นั่ง BEV ชดเชยในสัดส่วน 1.5 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า (ปี 2565-2566) ภายในปี 2568 โดยมีบริษัทที่เริ่มเดินสายการผลิตแล้ว[17/] อาทิ MG (เริ่มผลิตช่วงไตรมาส 1 ปี 2567), BYD (ไตรมาส 2 ปี 2567), GAC AION (ไตรมาส 2 ปี 2567) และ Changan (ไตรมาส 1 ปี 2568)

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2567 จนถึงช่วง 8 เดือนแรกปี 2568 ประเทศไทยมียอดผลิตสะสมของรถยนต์นั่ง BEV อยู่ที่ 44,686 คัน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.3 เท่าของปริมาณรถยนต์นั่ง BEV ที่นำเข้ามาจำหน่ายในช่วงปี 2565-2566 ภายใต้มาตรการ EV3.0 จากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ (1) กำลังซื้อที่อ่อนแอลงท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และสงครามราคาที่เป็นไปอย่างรุนแรงในช่วงก่อนหน้า กดดันตลาดรถยนต์ BEV โดยเฉพาะในปี 2567 ที่ยอดจดทะเบียนใหม่ของทั้งรถยนต์นั่งไฟฟ้าหดตัวถึง -10.2% และ (2) การขยายเวลาการผลิตชดเชยตามมาตรการ EV3.0 โดยให้ค่ายรถยนต์ EV สามารถขยายเวลาการผลิตออกไปได้ในช่วงปี 2569-2570 (มติของบอร์ด EV เมื่อวันที่ 4 ธ.ค. 67) จากเงื่อนไขเดิมที่จะต้องผลิตชดเชยในสัดส่วน 1 ถึง 1.5 เท่า ภายในปี 2568

Figure 7: Passenger BEV Production



Source : Federation of Thai Industries (FTI)

การส่งออกรถยนต์นั่ง BEV

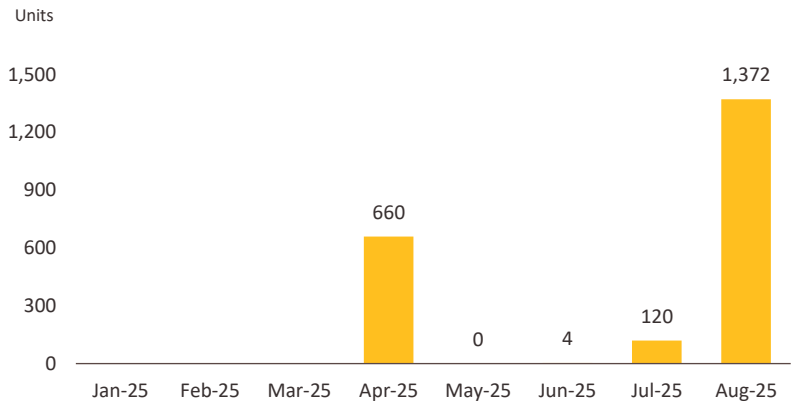
ในเดือน เม.ย. 68 ประเทศไทยเริ่มมีการส่งออกรถยนต์นั่ง BEV เป็นครั้งแรก (15 เดือนหลังจากเริ่มมีการผลิตรถยนต์นั่ง BEV ภายใต้มาตรการ EV3.0 ในเดือน ม.ค. 67) **ทำให้ในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2568 ไทยมีการส่งออกรถยนต์นั่ง BEV รวม 2,156 คัน คิดเป็นสัดส่วน 1.6% ของปริมาณการส่งออกรถยนต์นั่งทุกประเภท และ 6.2% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่ง BEV** (ภาพที่ 8) โดยมีปัจจัยหนุนจากมาตรการ EV3.0 และ EV3.5 และการปรับเงื่อนไขการผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV ที่กระตุ้นให้ผู้ผลิต EV เน้นการผลิตเพื่อส่งออกมากขึ้น ตามมติของบอร์ดอีวีเมื่อวันที่ 30 ก.ค. 68 ที่กำหนดให้ “การผลิต 1 คัน นับเป็นการผลิตชดเชย 1.5 คัน” สำหรับ BEV ที่ผลิตและส่งออกไปต่างประเทศ ทำให้ยอดส่งออกรถยนต์นั่ง BEV ในเดือน ส.ค. 68 อยู่ที่ 1,372 คัน (เพิ่มขึ้นจากเพียง 120 คัน ในเดือน ก.ค.68) โดยคิดเป็นสัดส่วน 18.4% ของยอดผลิตรถยนต์นั่ง BEV ในเดือน ส.ค.68

ตัวอย่างผู้ผลิตที่ส่งออกรถยนต์นั่ง BEV ในช่วงที่ผ่านมา อาทิ BYD ส่งออกรถยนต์นั่ง BEV รุ่น BYD Dolphin จำนวน 959 คัน ที่ผลิตจากโรงงาน จ.ระยอง ไปยัง เยอรมนี เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และสหราชอาณาจักร[18/]

17/ รายละเอียดเพิ่มเติม สามารถอ่านได้ที่ แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-2569: อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า หน้า 16

18/ ที่มา: Autolifethailand (25 ส.ค. 68)

Figure 8: Monthly Exports of Passenger BEVs



Source : Federation of Thai Industries (FTI)

ในช่วงที่เหลือของปี 2568 คาดว่า *ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV* จะได้รับอานิสงส์จากการเร่งออกมาตรการส่งเสริมการขายของค่ายรถยนต์ EV เพื่อกระตุ้นอุปสงค์คงค้าง (Pent-up demand) ก่อนสิ้นสุดการให้เงินอุดหนุนภายใต้มาตรการ EV3.5 *ส่วน**ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่ง BEV* จะเพิ่มขึ้นจากการเร่งผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV ก่อนสิ้นสุดช่วงเวลาผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV3.0 ขณะที่*ยอดส่งออกรถยนต์นั่ง BEV* ยังคงมีทิศทางขยายตัวได้จากมาตรการสนับสนุนภายใต้ข้อกำหนด “ผลิตรถยนต์นั่ง BEV เพื่อส่งออก 1 คันให้นับเป็นยอดผลิตชดเชย 1.5 คัน” ที่เริ่มตั้งแต่เดือน ส.ค. 68 **ทำให้แนวโน้มทั้งปี 2568 รถยนต์นั่ง BEV จะมียอดจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้น อยู่ที่ 116,000 คัน ปริมาณการผลิตอยู่ที่ 66,000 คัน และยอดส่งออกอยู่ที่ 4,500 คัน สวนทางกับรถโดยสารไฟฟ้าและรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้าที่คาดว่า ปัจจัยฉุดรั้งในช่วง 9 เดือนแรกจะยังคงกดดันให้ยอดจดทะเบียนใหม่ทั้งปี ลดลงอยู่ที่ 130 และ 1,050 คัน ตามลำดับ**

แนวโน้มธุรกิจ

ยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งไฟฟ้า รถโดยสารไฟฟ้า และรถกระบะไฟฟ้า

ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV ภายในประเทศมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง **โดยในปี** 2569-2571 **หลังสิ้นสุดมาตรการ** EV3.5 **คาดว่า ยอดจดทะเบียนใหม่สำหรับรถยนต์นั่ง** BEV **จะเพิ่มขึ้นอยู่ที่เฉลี่ย** 125,000 **คันต่อปี (ตารางที่ 6) หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ** 3.8% (CAGR) จากปัจจัยหนุน ได้แก่

- **การเปิดตัวโมเดลใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัยและมีแนวโน้มวิ่งได้ไกลขึ้น** โดยเฉพาะจากผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีนที่เข้ามาลงทุนในไทยในช่วงที่ผ่านมา โดยการพัฒนาเทคโนโลยีผลิต BEV อย่างต่อเนื่องจากผู้ผลิตทั่วโลก ทำให้ IEA (2568) คาดว่า ในช่วงปี 2567-2570 โมเดลรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ (รวม BEV และ PHEV) ทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 13.0% CAGR อยู่ที่ 1,130 รุ่นในปี 2570 (สัดส่วน 41.7% ของโมเดลรถยนต์ใหม่ทุกประเภท) สวนทางกับโมเดลใหม่ของรถยนต์ ICE ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพียง 0.8% CAGR อยู่ที่ 1,378 รุ่น (สัดส่วน 50.8% ของโมเดลรถยนต์ใหม่ทุกประเภท) ส่วนที่เหลือส่วนใหญ่เป็นโมเดลใหม่ของรถยนต์ในกลุ่ม HEV
- **การบังคับใช้มาตรฐานยูโร 6** ที่จะเริ่มบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไปสำหรับรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลและเบนซิน ตามเกณฑ์การเพิ่มมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เพื่อควบคุมปัญหามลพิษทางอากาศและลดฝุ่น PM 2.5 จะส่งผลให้ต้นทุนและราคาในการผลิตยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายในสูงขึ้น เมื่อเทียบกับรถยนต์ไฟฟ้า
- **สงครามราคา EV ในไทยที่มีแนวโน้มชะลอลง** จาก (1) ผลกำไรสุทธิของค่ายรถยนต์ BEV ที่มีแนวโน้มปรับลดลงต่อเนื่องท่ามกลางแรงกดดันของสงครามราคาที่รุนแรงในช่วงก่อนหน้า และ (2) แนวโน้มการเพิ่มปริมาณการผลิตรถยนต์นั่ง BEV ในไทย ซึ่งจะเป็นการผลิตชดเชยที่ยังมีปริมาณไม่มากนัก ทำให้ยังไม่ได้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดและมีต้นทุนการผลิตต่อหน่วยที่สูงกว่ารถยนต์นั่ง BEV สัญชาติจีนที่นำเข้ามาจำหน่ายในช่วงที่ผ่านมา จะยังคงเป็นข้อจำกัดในการปรับลดราคารถยนต์นั่ง BEV ที่จำหน่ายในไทยในอนาคต และส่งผลให้ราคารถยนต์นั่ง BEV ในไทยมีแนวโน้มทรงตัวมากขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม ตลาดรถยนต์นั่ง BEV ในไทยหลังสิ้นสุดมาตรการ EV3.5 มีแนวโน้มเติบโตในอัตราชะลอลง เมื่อเทียบกับช่วงการสนับสนุนภายใต้มาตรการ EV3.0 (ปี 2565-2566) และ EV3.5 (ปี 2567-2568) ที่ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV ขยายตัวในอัตราเฉลี่ยถึง 524.2% และ 30.0% ต่อปี ตามลำดับ เนื่องจากมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรยานยนต์ไฟฟ้าในไทยในระยะถัดไปหลังจากสิ้นสุดมาตรการ EV3.5 ในปี 2568 แล้ว คาดว่าอาจไม่ได้สร้างแรงจูงใจในการกระตุ้นตลาด BEV ได้มากเท่ากับมาตรการในช่วงระยะแรกๆ ที่ยังต้องอาศัยมาตรการจูงใจจากภาครัฐอย่างเข้มข้นเพื่อหนุนให้เกิดกำลังซื้อของตลาดรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ที่เป็นเป้าหมาย New S-curve

Table 6: Newly Registered BEV Forecast

Units	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025F	2026F-2028F
Passenger BEVs	57	650	1,268	1,943	9,584	75,715	68,023	**116,000**	125,000
E-buses	39	33	3	119	977	1,218	375	**130**	510
E-commercial cars	0	1	10	15	54	493	1,184	**1,050**	1,600

Source : Department of Land Transport (DLT)
Note: forecast by Krungsri Research

ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารไฟฟ้าและรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้า คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 510 **และ** 1,600 **คันต่อปี เพิ่มขึ้นเฉลี่ย** 98.1% **และ** 24.1% CAGR **ตามลำดับ ในช่วงปี** 2569-2571 จากปัจจัยหนุน ได้แก่

- **แนวโน้มการลงทุนให้บริการรถโดยสารไฟฟ้ารอบใหม่** ผ่านโครงการจัดหาเพื่อเช่ารถเมล์ไฟฟ้าภายใต้งบประมาณ 15,355 ล้านบาท ที่ ครม. มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 17 มิ.ย. 68 ให้ ขสมก. ดำเนินโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางไฟฟ้าจำนวน 1,520 คัน ในระยะเวลา 7 ปี และจะเริ่มทยอยส่งมอบรถจากบริษัทที่ชนะการประมูลในช่วงปลายปี 2569[19/] ซึ่งจะช่วยหนุนให้ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าเพิ่มขึ้น

19/ ที่มา: ไทยรัฐ (18 มิ.ย. 68) และ ฐานเศรษฐกิจ (18 ก.ย. 68)

- **การเปิดตัวรถเพื่อการพาณิชย์ไฟฟ้ารุ่นใหม่** โดยเฉพาะรถกระบะ BEV ของผู้ผลิตสัญชาติญี่ปุ่นชั้นนำในไทย[20/] อาทิ Toyota Hilux BEV และ Isuzu D-Max EV ที่มีระยะทางวิ่งในช่วง 300–400 กิโลเมตรต่อรอบการอัดประจุ และคาดว่าจะเปิดตัวภายในปี 2568 ขณะที่รถบรรทุกไฟฟ้าคาดว่าจะมีโมเดลใหม่ที่นำเข้ามาจำหน่ายในไทยเพิ่มขึ้น ในทิศทางเดียวกับจำนวนโมเดลรถบรรทุกไฟฟ้าทั่วโลกที่จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 28.4% (CAGR) ในช่วงปี 2563-2568 อยู่ที่ 335 รุ่นในปี 2568[21/] โดยจะมีการพัฒนาแบตเตอรี่สำหรับรถบรรทุกไฟฟ้าขนาดใหญ่ให้สามารถกักเก็บพลังงานไฟฟ้าได้มากขึ้น ทำให้มีระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุเพิ่มขึ้น 6.3% CAGR ในช่วงปี 2563-2568 โดยอยู่ที่ 200-310 กิโลเมตรต่อรอบการอัดประจุในปี 2568[21/]
- **ต้นทุนรวมของการเป็นเจ้าของที่มีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง** จากปริมาณการผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถบรรทุกไฟฟ้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตแบตเตอรี่ต่อหน่วยมีทิศทางปรับลดลงตามการประหยัดต่อขนาด และเอื้อต่อการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์ได้คุ้มค่ามากขึ้น โดย IEA (2568) คาดว่าภายในปี 2573 รถบรรทุกไฟฟ้าทั่วโลกจะมีราคาลดลงประมาณ 15-35% และเริ่มมีต้นทุนรวมในการเป็นเจ้าของเทียบเท่ากับรถบรรทุกดีเซลสำหรับการขนส่งระยะไกล

การผลิตและส่งออกรถยนต์นั่ง BEV

Table 7: Passenger BEV Production and Export Forecast

	2023	2024	2025F	2026F-2028F
Production	164	9,688	66,000	120,000
Export	-	-	4,500	20,000

Source : Federation of Thai Industries (FTI), forecast by Krungsri Research

การผลิตรถยนต์นั่ง BEV คาดว่าจะเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่เฉลี่ย 120,000 คันต่อปี (ตารางที่ 7) หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 41.4% (CAGR) โดยคิดเป็นสัดส่วน 31.1% ของกำลังการผลิตรถยนต์นั่ง BEV ทั้งหมด ในช่วงปี 2569-2571 โดยมีปัจจัยหนุนจาก

- **ปริมาณการผลิตชดเชยที่เพิ่มขึ้นภายใต้มาตรการ EV3.5** โดยยอดจดทะเบียนสะสมของรถยนต์นั่ง BEV ที่ได้รับการสนับสนุนภายใต้มาตรการ EV3.5 คาดว่าจะอยู่ที่ 1.4 – 1.6 แสนคัน (ในช่วงปี 2567-2568) ซึ่งมากกว่ายอดจดทะเบียนสะสมภายใต้มาตรการ EV3.0 ประมาณ 2 เท่า ซึ่งคาดว่ายอดจดทะเบียนสะสมดังกล่าวส่วนใหญ่ยังเป็นการนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า ซึ่งค่ายรถจะต้องผลิตชดเชยภายใต้เงื่อนไขของมาตรการนี้ภายในปี 2569-2570
- **อัตราการผลิตชดเชยที่เพิ่มขึ้น** โดยในช่วงปี 2569-2570 ค่ายรถยนต์ EV ที่ได้รับการสนับสนุนภายใต้มาตรการ EV3.5 จะต้องผลิตชดเชยในอัตรา 2-3 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า ซึ่งมากกว่าสัดส่วนการผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV3.0 ในช่วงก่อนหน้า ที่อัตรา 1-1.5 เท่า
- **ยอดผลิตชดเชยคงค้างจากมาตรการ EV3.0** เป็นผลจากมติของบอร์ด EV ที่ผ่อนผันให้ผู้ผลิตสามารถขยายเวลาการผลิตชดเชยได้ ซึ่งคาดว่าจะเหลือปริมาณรถยนต์นั่ง BEV คงค้างที่ต้องผลิตชดเชยอีก 1 แสนคัน แต่จะต้องผลิตชดเชยในอัตราเพิ่มขึ้น 2-3 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า
- **มาตรการติดตามผลการผลิตชดเชยที่เข้มงวดขึ้น** จากมติบอร์ด EV ที่ให้ค่ายรถยนต์จัดทำแผนคาดการณ์และรายงานผลการผลิตชดเชยให้กรมสรรพสามิตทราบ โดยกรมสรรพสามิตจะยับยั้งการจ่ายเงินอุดหนุน หากผู้ได้รับสิทธิมียอดการผลิตชดเชยสะสมต่ำกว่าสัดส่วนที่กำหนด

20/ ที่มา: Autolifethailand (29 เม.ย. 68) และ ประชาชาติธุรกิจ (23 ส.ค. 68)

21/ ที่มา: ZETI Data Explorer

อย่างไรก็ตาม การผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV ในประเทศอาจเผชิญปัจจัยเสี่ยงจาก (1) *การผลิตชดเชยที่ล่าช้า* หรือยุติการผลิตในไทย เป็นผลจากสถานะการเงินที่อ่อนแอของผู้ผลิต BEV บางราย โดยเฉพาะผู้ผลิตขนาดเล็กที่ขาดทุนต่อเนื่อง[22/] จากผลกระทบของการแข่งขันที่รุนแรงและสงครามราคา BEV ในช่วงที่ผ่านมา (2) *การขอยกเลิกผลิตชดเชย* จากข้อกำหนดใหม่ที่เปิดทางให้ผู้ผลิตที่ยังไม่ได้รับเงินอุดหนุน สามารถคืนส่วนต่างทางภาษีสรรพสามิต และไม่ต้องผลิตชดเชยได้ และ (3) *ภาวะหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ทั่วโลก* จากมาตรการควบคุมการส่งออกแร่หายากของจีน โดยเฉพาะผลต่อการผลิตรถยนต์ EV ซึ่งใช้แร่หายากในการผลิตมากกว่า ICE ประมาณ 2 เท่า[23/]

การส่งออกรถยนต์นั่ง BEV คาดว่าจะเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 20,000 คันต่อปี ในช่วงปี 2569-2571 โดยมีปัจจัยหนุนจาก

- **ข้อกำหนด "ผลิตรถยนต์นั่ง BEV สำหรับส่งออก 1 คัน นับเป็นการผลิตชดเชย 1.5 คัน"** นับตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป รวมถึงยอดผลิตชดเชยคงค้างจำนวนมากภายใต้มาตรการ EV3.0 และสัดส่วนการผลิตชดเชยที่เพิ่มขึ้นภายใต้มาตรการ EV3.5 จะกระตุ้นให้ผู้ผลิต BEV เน้นการผลิตเพื่อส่งออกมากขึ้น เพื่อให้สามารถผลิตชดเชยได้ครบภายในเวลาที่กำหนด
- **อุปสงค์รถยนต์ไฟฟ้าทั่วโลกที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง** โดย IEA (2568) คาดว่าจะเพิ่มขึ้นที่อัตราเฉลี่ย 15% CAGR ในช่วงปี 2567-2573 และสัดส่วนยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าจะเพิ่มขึ้นจาก 14% ต่อยอดขายรถยนต์ทั้งหมด ในปี 2567 เป็น 39% ในปี 2573
- **ผลกระทบทางอ้อมจากมาตรการกีดกันทางการค้าสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศจีน ในกลุ่มประเทศคู่ค้าของจีน** อาทิ เม็กซิโก บราซิล และยุโรป ซึ่งอาจเอื้อโอกาสให้ไทยกลายเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง BEV เพื่อส่งออกไปยังกลุ่มประเทศที่มีมาตรการกีดกันทางการค้ากับจีนดังกล่าวในอนาคต
- **มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นในบางประเทศ** อาทิ มาตรฐานเข้มงวดเพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ฉบับใหม่ของสหภาพยุโรปที่จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2568 ซึ่งคาดว่าจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของรถยนต์นั่ง BEV ขนาดเล็กในยุโรป[16/]
- **แนวโน้มราคาแบตเตอรี่ทั่วโลกที่ลดลงต่อเนื่อง** โดยคาดว่าจะลดลงเหลือ 80 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ชั่วโมง[24/] ภายในปี 2569 หรือคิดเป็นสัดส่วนเพียงครึ่งหนึ่งของราคาแบตเตอรี่ในปี 2566 ซึ่งจะหนุนให้รถยนต์นั่ง BEV ทั่วโลกเริ่มมีต้นทุนการเป็นเจ้าของลดลงอยู่ในระดับเทียบเท่ากับรถยนต์ ICE โดยไม่ต้องรับเงินอุดหนุนจากรัฐ

อย่างไรก็ตาม การขยายตลาดส่งออกอาจเผชิญปัจจัยท้าทายด้านการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะกับรถยนต์BEV ที่มาจากฐานการผลิตในประเทศจีนซึ่งจะเร่งระบายอุปทานส่วนเกินสู่ตลาดโลกภายใต้แรงกดดันจากมาตรการขึ้นภาษีของสหรัฐฯ และภาวะกำลังซื้อในประเทศจีนที่ชะลอตัว ขณะที่การส่งออกรถยนต์ BEV จากฐานการผลิตในไทยส่วนใหญ่จะมาจากการผลิตชดเชยภายใต้มาตรการสนับสนุน ซึ่งมีต้นทุนต่อหน่วยที่สูงจากขนาดการผลิตที่ยังเล็ก อาจทำให้ยังคงเสียเปรียบในการแข่งขันด้านราคาในเวทีโลก.

22/ อาทิ กรณีของบริษัท NETA ที่ในปัจจุบันหยุดสายการผลิตในรูปแบบการว่าจ้างผลิตไปแล้ว ซึ่งกรมสรรพสามิตกำลังติดตามดูสถานการณ์ใกล้ชิด เพราะยังเหลือจำนวนที่ต้องผลิตชดเชยอีก 1.9 หมื่นคัน และคาดว่าไม่น่าจะผลิตชดเชยทันในปี 2568 แต่จะขยายไปผลิตชดเชยในช่วง 1-2 ปีข้างหน้าภายใต้เงื่อนไขของมาตรการ EV3.5 แทน (ที่มา: กรุงเทพธุรกิจ (18 ส.ค. 68))

23/ แร่หายากใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อาทิ แบตเตอรี่ มอเตอร์ขับเคลื่อนรถยนต์ไฟฟ้า ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เซ็นเซอร์ตรวจจับการรั่วไหลของเชื้อเพลิง และเซ็นเซอร์เบรก เป็นต้น (ที่มา: Reuters (9 มิ.ย. 68) และ MGROnline (18 มิ.ย. 68))

24/ เป็นผลจากปัจจัยหนุน ได้แก่ การพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ทำให้แบตเตอรี่ EV รุ่นใหม่มีความหนาแน่นของพลังงานเพิ่มขึ้น และต้นทุนด้านวัตถุดิบที่ลดลง โดยเฉพาะลิเทียมและโคบอลต์ (เกือบ 60% ของต้นทุนแบตเตอรี่) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง (ที่มา: ฐานเศรษฐกิจ (3 ม.ค. 68))

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ปิยะวดี จิระศิริสุวรรณ

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

ทรรศิน กลิ่นถนอม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

นักเศรษฐศาสตร์

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

นักเศรษฐศาสตร์

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิจัยอาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิจัย

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิจัย

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

เตียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

นรินทร์ ตันไพบูลย์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Industrial Estate)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

รพีภูมิ ลาภมาก

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล