อุตสาหกรรมรถยนต์

กรกฎาคม 2563

วรรณา ยงพิศาลภพ
Wanna.yongpisanphob@krungsri.com
+662 296 4755

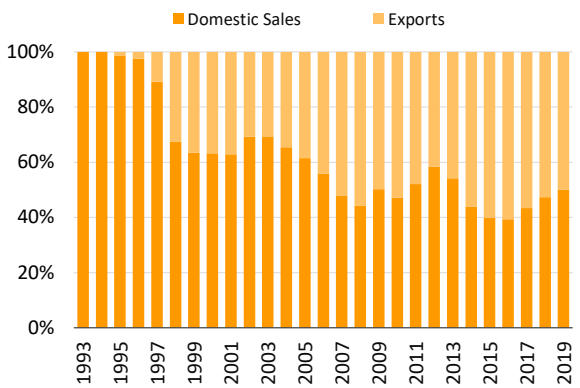
อุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2563 มีแนวโน้มหดตัวรุนแรง ผลจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ที่ลุกลามไปทั่วโลก กระทบห่วงโซ่การผลิตรถยนต์สะดุดลง ขณะที่กำลังซื้อของผู้บริโภคในประเทศและตลาดส่งออกชบเซารุนแรง อย่างไรก็ตาม การผลิตและจำหน่ายรถยนต์มีแนวโน้มฟื้นตัวในปี 2564-2565 จากกำลังซื้อที่ทยอยฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจ ประกอบกับอุตสาหกรรมยังได้แรงหนุนจาก (1) ความต้องการเปลี่ยนรถใหม่จากโครงการรถคันแรกที่คาดว่ายังคงมีอยู่ (2) ความต่อเนื่องของการลงทุนภาครัฐ และการขยายตัวของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และโลจิสติกส์ช่วยหนุนความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ (3) ผู้ประกอบการมีแผนเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่เพื่อกระตุ้นตลาดอย่างต่อเนื่อง (ทั้งรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในและรถยนต์ไฟฟ้า) และ (4) อานิสงส์จากเขตการค้าเสรีอาเซียนจะช่วยหนุนตลาดส่งออกในภูมิภาค

ข้อมูลพื้นฐาน

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลไทยให้การส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาในระยะแรก (ปี 2504-2513) จะเน้นที่การผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยรัฐบาลออกมาตรการหลายด้านเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Completely Knocked-Down: CKD) ที่ใช้ประกอบรถยนต์ และการปรับขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จรูป (Completely Built-Up: CBU) จากต่างประเทศในอัตราสูงเพื่อจำกัดการนำเข้ารถยนต์มาจำหน่ายในประเทศ

ตั้งแต่ปี 2514 เป็นต้นมา รัฐบาลออกนโยบายเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ โดยส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะข้างหน้า อาทิ (1) การปรับขึ้นภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD และรถยนต์สำเร็จรูป (2) การบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศ โดยกำหนดเป็นสัดส่วน Local Content Requirements (มีผล 1 ม.ค. 2518) และทยอยปรับเพิ่มสัดส่วนเป็นลำดับ และ (3) การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและผลักดันให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติสู่บริษัทสัญชาติไทย **นโยบายข้างต้นส่งผลให้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนฯ เติบโตอย่างรวดเร็ว ขณะที่ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์มีความเข้มแข็งขึ้นเป็นลำดับ สะท้อนจากปัจจุบันการผลิตรถยนต์ในไทยใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศคิดเป็นสัดส่วนสูงกว่า 80% ของมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ทั้งหมด**

Figure 1: Thai Vehicle Domestic Sales and Exports



Source: FTI, TOYOTA

การลงทุนของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติในไทยเพิ่มขึ้นมากนับจากเกิดเหตุการณ์ Plaza Accord **ปี** 2530 ส่วนใหญ่เป็นค่ายรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นที่เผชิญภาวะเงินเยนแข็งค่าลดทอนความสามารถในการแข่งขันของฐานผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่น ประกอบกับหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 รัฐบาลไทยมีนโยบายผ่อนปรนให้ต่างชาติเข้ามาถือหุ้นในกิจการไทย พร้อมทั้งกำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ โดยมีเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สะท้อนจาก**ปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นจาก** 0.36 **ล้านคันในปี** 2540 **เป็น** 2.01 **ล้านคันในปี** 2562 **หรือขยายตัวเฉลี่ย** 8.6% **ต่อปี** (% CAGR) **และนับจากปี** 2551 **เป็นต้นมา โครงสร้างตลาดรถยนต์เปลี่ยนจากผลิตเพื่อใช้ในประเทศเป็นผลิตเพื่อส่งออก** (ไม่รวมช่วงปี 2555-2556 ซึ่งตลาดรถยนต์ในประเทศเติบโตอย่างมากจากผลของโครงการรถคันแรกของรัฐบาล)

นโยบายส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลไทยที่ผ่านมามีผลต่อโครงสร้างการผลิตรถยนต์แต่ละประเภทแตกต่างกัน ดังนี้

- **ปี** 2540-2551 **รัฐบาลส่งเสริมการผลิตรถปิกอัพขนาด** 1 **ตัน (ประเภทรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เน้นใช้เครื่องยนต์ดีเซล) และกำหนดเป็น** Product Champion **ลำดับแรกของประเทศ** โดยออกมาตรการจูงใจให้ค่ายรถยนต์รายใหญ่ของโลกเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตรถปิกอัพในไทย ควบคู่กับมาตรการกระตุ้นตลาดรถปิกอัพในประเทศ อาทิ การควบคุมราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลให้ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน (โดยนำเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมาอุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลบางส่วน) และการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถปิกอัพในระดับต่ำเพียง 3% เทียบกับรถยนต์นั่งที่ระดับ 30-50% **ผลของมาตรการรัฐข้างต้น**

ทำให้การผลิตและจำหน่ายรถปิกอัพขนาด 1 ตันเพิ่มขึ้นมากในช่วงเวลาดังกล่าว สะท้อนจากการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วนสูงกว่า 70% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมดของไทย

- **ปี 2552-ปัจจุบัน รัฐบาลส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งเป็น** Product Champion **ต่อจากรถปิกอัพขนาด 1 ตัน** มีผลให้สัดส่วนการผลิตรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นจาก 28% ของปริมาณการผลิตรถยนต์รวมปี 2550 เป็น 47% ในปี 2562 โดยมาตรการสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่

  - **มาตรการส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กประหยัดพลังงานหรืออีโคคาร์** (Eco-car) **เป็น** Product Champion **ลำดับที่สองของประเทศ (ปี 2552-2558)** โดยภาครัฐออกมาตรการด้านภาษีดึงดูดการลงทุน (พร้อมกำหนดเงื่อนไขการผลิตเพื่อส่งออก) 2 รอบ คือ "Eco-car Phase I" **(ปี 2552) และ** "Eco-car Phase II" **(ปี 2558)** (ตารางที่ 1) ท่ามกลางปัจจัยหนุนตลาดรถ Eco-car หลายด้าน อาทิ (1) ***ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการผลิตเครื่องยนต์เบนซิน*** ทำให้สามารถใช้น้ำมันผสมเอทานอล (หรือน้ำมันแก๊สโซฮอล์) เป็นเชื้อเพลิง (2) ***ภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับรถยนต์ทุกประเภทซึ่งรวมถึง Eco-car*** โดยมีการนำเงินจากกองทุนน้ำมันมาอุดหนุน ทำให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ในระดับต่ำ (3) ***การกำหนดให้รถ Eco-car สามารถใช้สิทธิ์คืนภาษีสรรพสามิตได้ตามเงื่อนไขโครงการรถยนต์คันแรก***[1/] (ปี 2555-2556) และ (4) ***การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์*** โดยจัดเก็บภาษีตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ควบคู่กับขนาดเครื่องยนต์ (ปี 2559) ส่งผลให้รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่มีราคาสูงขึ้นมากตามอัตราภาษีที่เพิ่มขึ้น ขณะที่รถ Eco-car (มีมาตรฐานการปล่อยก๊าซ CO_2 ต่ำตามเงื่อนไขขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน: BOI) มีราคาถูกลงจากอัตราภาษีที่ปรับลดเหลือ 12-15% (จากเดิมที่ 17%)

  - **มาตรการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า** (Electric Vehicle: EV) **3 ประเภท ได้แก่ รถยนต์ไฮบริด** (Hybrid Electric Vehicle: HEV) **รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด** (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) **และรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่** (Battery Electric Vehicle: BEV) **เป็น** Product Champion **ลำดับที่สามของไทย (ปี 2559-2579)** ดังนี้ (1) รัฐบาลปรับเงื่อนไขให้ค่ายรถยนต์ที่ขอรับส่งเสริมการลงทุนในโครงการ Eco-car Phase I และ Phase II สามารถนำปริมาณการผลิตรถยนต์ไฟฟ้ามานับรวมกับ Eco-car เพื่อรับสิทธิประโยชน์ในโครงการฯ ได้ (ที่ผ่านมาทั้งสองโครงการมีปริมาณการผลิตต่ำกว่าเงื่อนไขที่ BOI กำหนด) (2) มาตรการเร่งให้เกิดการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (พฤษภาคม 2562) โดยกำหนดให้ผู้ขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ BEV สามารถขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ HEV ร่วมด้วยได้ (ยื่นภายใน 31 ธันวาคม 2562) ภายใต้เงื่อนไขต้องผลิตรถ HEV ภายใน 3 ปีนับแต่วันออกบัตรส่งเสริม และต้องผลิตรถ BEV ภายในปีที่ 3 นับจากวันผลิตรถ HEV และ (3) มาตรการสนับสนุนตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ อาทิ สนับสนุนให้หน่วยงานรัฐและเอกชนขยายสถานีชาร์จไฟฟ้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้งานรถ EV และกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้าในระดับต่ำ (ตามเงื่อนไขการจัดเก็บภาษีตามอัตราการปล่อยก๊าซ CO_2) ดังมีกรอบแนวทางดำเนินงานตามตารางที่ 2

Table 1: Comparison of Eco-car Investment Promotions

	Phase 1	Phase 2
Product Condition:	EURO 4	EURO 5
Clean	CO2≤ 120g/km	CO2≤ 100g/km
Economy	FC≤ 5L/100km	FC≤ 4.3L/100km
Safe	UNECE R94, 95	UNECE R94, 95, 13H
Investment Condition:	≥100,000 units/year	≥100,000 units/year
Real Production	(from the 5th year of operation)	(from the 4th year of operation)
Engine Production	Investment engine manufacturing	
Option & Capital	Package≥5,000 Mn.Baht	Package≥6,500 Mn.Baht (phase 1 ≥5 Mn.Baht)
Incentives:		
Corporate Income Tax	8-year exemption	6-year or 7-year* or 8-year* exemption (*for auto parts manufacturing development)
Import Duty on Auto Parts	tax deduction of 90%	tax deduction of 90%
Machinery Tax & Other Privileges	Exempted from import duty on machinery for all zones +other rights under BOI rules (tax break for 50% corporate income tax)	
***Excise Tax"** based on size of engines	Benzine 1,300 cc / Diesel 1,400 cc	Benzine 1,300 cc / Diesel 1,500 cc

	Eco-car Model Phase I	Eco-car Model Phase II
Nissan	March (2010), Almera (2011)	Note (2017), Almera (2019)
Honda	Brio (2011), Brio Amaze (2012)	City (2019)
Mitsubishi	Mirage (2012), Attrage (2012)	Mirage (2017), Attrage (2017)
Suzuki	Swift (2012), Celerio (2014), Ciaz (2015)	Swift (2018)
Toyota	Yaris (2013), Yaris: ATIV (2017)	Yaris (2019), Yaris: ATIV (2019)
Mazda		Mazda 2: Benzane, Diesel (2015)

Source: BOI, collected by Krungsri Research

Table 2: EV Action Plan (2016-2036)

Phase I : Preparation 2016-2017

- Preparing the regulatory framework
- Supporting research into EV batteries
- Plotting the transition to EV public transport
- Preparing access to charging stations
- Other support measures

- Specifying the temporary price structure for EV charging
  - Nighttime charging THB 2.60/unit
  - Daytime charging THB 6.00/unit

Average Demand Charge + Energy Charge + Ft − Subsidize the first 50 units of electricity bill

Phase II : In depth research 2018-2020

- EV battery capacities
- Measures for EV charging stations
- Impact of electric vehicle changing on the electric grid
- Regulations, permissions and taxation
- Personnel
- Measures to attract consumers and Thai operators
- Research and development
- Long-term pricing strategies

Phase III : Expansion 2021-2036

Target 2036

- 1.2 Million HEV/PHEV/BEV passenger
- 690 Charging stations
- EV Smart Charging
- Vehicle to grid (V2G)

Source: The National Innovation System Development Committee

1/ "โครงการรถยนต์คันแรก" คือ มาตรการคืนภาษีสรรพสามิตไม่เกิน 1 แสนบาท (หลังครอบครองรถยนต์ครบกำหนด 5 ปี) สำหรับผู้ซื้อรถยนต์คันแรกช่วงวันที่ 16 ก.ย.2554 ถึง 31 ธ.ค.2555 ครอบคลุมรถยนต์ที่มีราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท ทั้งรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 cc. รถปิกอัพ และรถปิกอัพดับเบิ้ลแค็บ (ภาครัฐไม่กำหนดระยะเวลาส่งมอบรถยนต์ในโครงการฯ)

สำหรับตลาดรถยนต์ในประเทศ ปี 2562 มีกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภทอยู่ที่ประมาณ 4.1 ล้านคัน [2/] เป็นการผลิตรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในสัดส่วนใกล้เคียงกัน (การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์กว่า 90% เป็นการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน) โดยค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีส่วนแบ่งการผลิตประมาณ 80% ของกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภท (ภาพที่ 2)

ด้านสถานะของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดโลก (ข้อมูลปี 2562) พบว่าไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกประเภทเป็นอันดับที่ 11 ของโลก อันดับ 5 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน และหากพิจารณาจากยอดจำหน่ายรถยนต์เชิงปริมาณ พบว่าตลาดรถยนต์ของไทยใหญ่เป็นอันดับที่ 17 ของโลก อันดับ 6 ของเอเชีย และอันดับ 2 ของอาเซียน (ภาพที่ 3) แบ่งเป็น

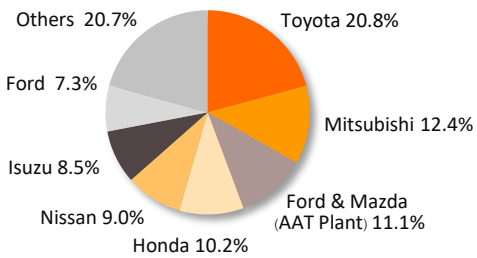
- **รถยนต์นั่ง**: ยอดจำหน่ายในประเทศคิดเป็น 46% ของยอดจำหน่ายรถยนต์รวมทุกประเภท โดยรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc. (รวม Eco-car) มีสัดส่วน 32% และมากกว่า 1,501 cc. สัดส่วน 14% ส่วนปริมาณส่งออกรถยนต์นั่งมีสัดส่วน 54% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม และคิดเป็น 50-60% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด โดยมีตลาดส่งออกสำคัญ คือ อาเซียน ออสเตรเลีย ตะวันออกกลาง และยุโรป
- **รถยนต์เพื่อการพาณิชย์**: ยอดจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วน 54% ของยอดจำหน่ายรถยนต์รวมทุกประเภท (แบ่งเป็น รถปิกอัพขนาด 1 ตัน สัดส่วน 49% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้ สัดส่วน 5%) ส่วนปริมาณส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วน 46% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม (ภาพที่ 4) ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกรถปิกอัพขนาด 1 ตัน (สัดส่วน 50-60% ของยอดผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน) ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ออสเตรเลีย อาเซียน และนิวซีแลนด์ ขณะที่การส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ คิดเป็น 10-15% ของยอดผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ปี 2555-2562 อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้อานิสงส์จากการส่งออกรถ Eco-car ภายใต้เงื่อนไขของโครงการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI มีผลให้ปริมาณส่งออกรถยนต์อยู่ในระดับสูงกว่า 1 ล้านคันต่อปี **ส่วนการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศเผชิญความผันผวนจาก "โครงการรถคันแรก"** ซึ่งเริ่มต้นช่วงปลายปี 2554 ทำให้เกิดการดึงอุปสงค์ (Demand) ในอนาคตบางส่วนมารวมไว้ในช่วงเวลาที่ดำเนินโครงการฯ สะท้อนจากยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศที่สูงถึง 1.4 ล้านคัน และ 1.3 ล้านคันในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ (เทียบกับปี 2550-2554 มียอดขายเฉลี่ยปีละ 0.7-0.8 ล้านคัน) โดยหลังสิ้นสุดโครงการฯ พบว่าปี 2557-2560 ยอดจำหน่ายรถยนต์ลดลงเหลือเพียงปีละ 0.7-0.9 ล้านคัน สอดคล้องกับปริมาณการผลิตที่ลดลงมาอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 2 ล้านคันต่อปี จากที่เคยสูงเป็นประวัติการณ์ถึง 2.4 ล้านคันต่อปีในปี 2555-2556

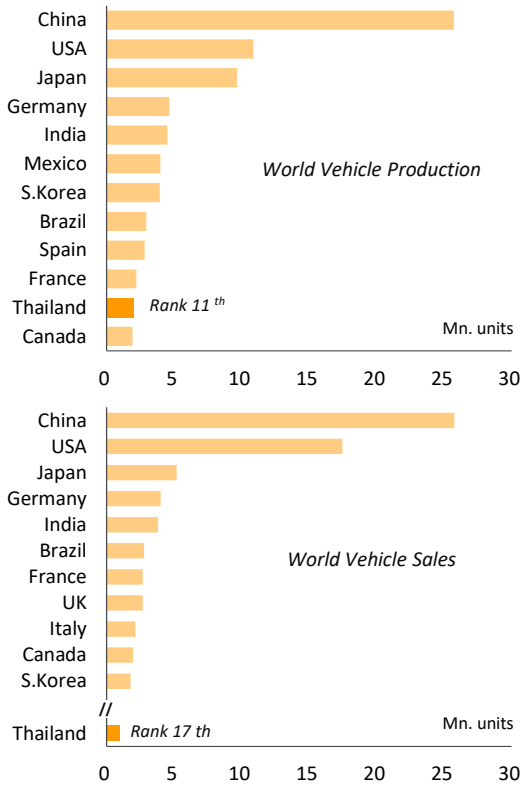
Figure 2: Thai Vehicle Production Capacity

(Year 2019 ~ 4.1 **million** units)



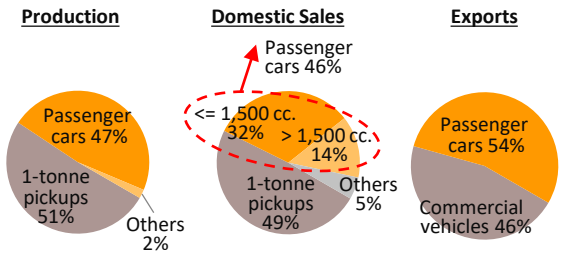
Source: FTI, Thailand Auto Book, compiled by Krungsri Research
Note: Inclusive of planned capacity expansions announced by automakers

Figure 3: World Vehicle Production and Sales (2019)



Source : OICA, 2019

Figure 4: Proportion of Thai Vehicle Production, Sales and Exports in 2019



Source : FTI, DIT, Krungsri Research

2/ รวบรวมจากข่าวการประกาศแผนลงทุนของบริษัทรถยนต์ในไทย

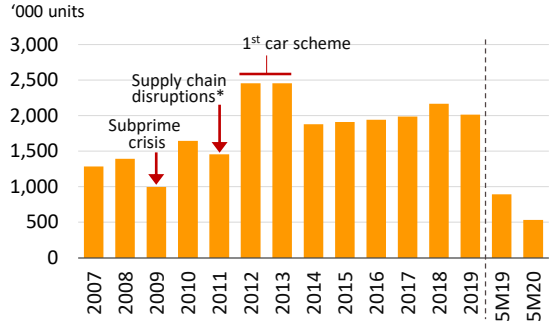
โครงการรถคันแรกทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินจำนวนมากในตลาดรถยนต์ของไทย ผลจากค่ายรถยนต์เร่งขยายกำลังการผลิตในปี 2555-2556 เพื่อสนองตอบอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นมาก ประกอบกับมีการคาดการณ์ยอดจำหน่ายที่สูงเกินจริง ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินในช่วงหลังสิ้นสุดโครงการฯ โดยเฉพาะปี 2557 ซึ่งเผชิญภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว กำลังซื้อซบเซา ยอดขายรถยนต์จึงหดตัวแรง ส่งผลให้ตัวแทนจำหน่ายต้องรับภาระต้นทุนในการสต็อกรถยนต์ และต้องใช้กลยุทธ์การตลาด รวมถึงการแข่งขันด้านราคาเพื่อเร่งระบายสต็อก ภาวะเช่นนี้กดดันผลประกอบการของค่ายรถยนต์และตัวแทนจำหน่ายต่อเนื่องในอีกหลายปีต่อมา อย่างไรก็ตาม **ปี 2560 ยอดขายรถยนต์ในประเทศกลับมาเติบโตเป็นครั้งแรกในรอบ 5 ปี และเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 1 ล้านคันในปี 2561 เป็นครั้งแรกนับจากสิ้นสุดโครงการรถคันแรก** (มีการทยอยส่งมอบรถยนต์ภายใต้โครงการฯ จนถึงปี 2556) ผลจาก (1) เศรษฐกิจไทยปี 2561 ขยายตัว 4.1% สูงสุดในรอบ 6 ปี (2) ผู้บริโภคบางส่วนต้องการเปลี่ยนรถยนต์ที่ซื้อในโครงการรถคันแรก หลังอายุการใช้งานครบ 5 ปีตามเงื่อนไขของทางการที่อนุญาตให้ซื้อ-ขายได้ และ (3) การแข่งขันด้านการตลาดที่รุนแรงกระตุ้นความต้องการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เร่งผลักดันยอดขายผ่านกลยุทธ์สินเชื่อเงินทอน[3/] ส่วนค่ายรถยนต์ เช่น Toyota และ MG พัฒนารถยนต์รุ่นใหม่และรถยนต์ไฟฟ้าออกสู่ตลาด ทำให้ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น ทั้งยังทำให้ส่วนแบ่งตลาดของค่ายรถทั้งสองเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (ภาพที่ 7)

ปี 2562 อุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับแรงกดดันจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวผลจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน รวมถึงเศรษฐกิจไทยขยายตัวต่ำที่ 2.4% ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศอยู่ที่ 2.0 ล้านคัน (-7.1% จากปี 2561) แบ่งเป็นรถยนต์นั่ง 0.95 ล้านคัน (-10.4%) รถปิกอัพขนาด 1 ตัน 1.03 ล้านคัน (-4.0%) และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ 0.04 ล้านคัน (+0.6%) ด้านยอดจำหน่ายรถยนต์หดตัวทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศอยู่ที่ 1.01 ล้านคัน หดตัว 3.3%** ผลจากฐานสูงในปี 2561 ประกอบกับสถาบันการเงินเพิ่มความเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อตามสัญญาณเตือนจากธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อลดความร้อนแรงของการแข่งขันด้านราคา เนื่องจากค่ายรถยนต์และตัวแทนจำหน่ายออกแคมเปญกระตุ้นยอดขาย อาทิ ลดเงินดาวน์ และเสนอเงื่อนไขในรูปแบบให้สินเชื่อเกินราคาประเมิน (สินเชื่อเงินทอน) นอกจากนี้ ผู้บริโภคยังระมัดระวังการใช้จ่ายหลังสัญญาณเศรษฐกิจชะลอตัว
  - **รถยนต์นั่ง: มียอดจำหน่าย 4.7 แสนคัน หดตัว 2.7%** โดยรถขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc. (รวมรถอีโคคาร์) หดตัว 1.8% (มีสัดส่วน 69% ของยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งทุกประเภท) รถขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1,500 cc. หดตัว 5.7% อย่างไรก็ตาม ค่ายรถยนต์ (เช่น Toyota และ Honda) ทยอยเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถอีโคคาร์ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขของโครงการ Eco-car Phase 2 นอกจากนี้ ยังมีการเปิดตัวรถอเนกประสงค์ประเภท SUV (Sport Utility Vehicles) รุ่นใหม่ตามความนิยมของผู้บริโภค และรถที่มีขนาดเครื่องยนต์เล็กลงแต่มีกำลังขับเคลื่อนสูงขึ้น อาทิ Honda City เครื่องยนต์ DOHC VTEC TURBO 1,000 cc และ Mazda 2 เครื่องยนต์ Skyactiv 1,300 cc ซึ่งประหยัดพลังงานและมีราคาจำหน่ายไม่สูงนัก

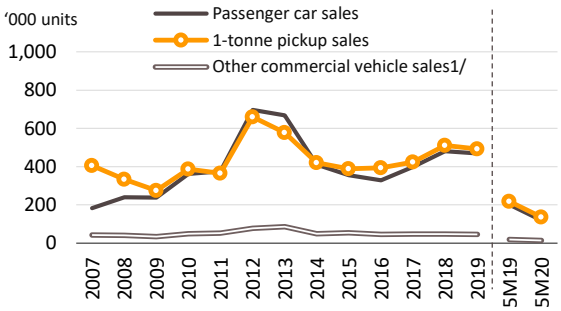
3/ ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จะกำหนดราคารถยนต์ออกเป็น 2 ชุด คือ (1) ราคาซื้อขายจริง และ (2) ราคาเพื่อทำสัญญาเงินกู้กับธนาคารซึ่งเป็นราคาที่สูงกว่า ทำให้ผู้ซื้อได้รับเงินทอนจากการซื้อรถยนต์

Figure 5: Thai Vehicle Production



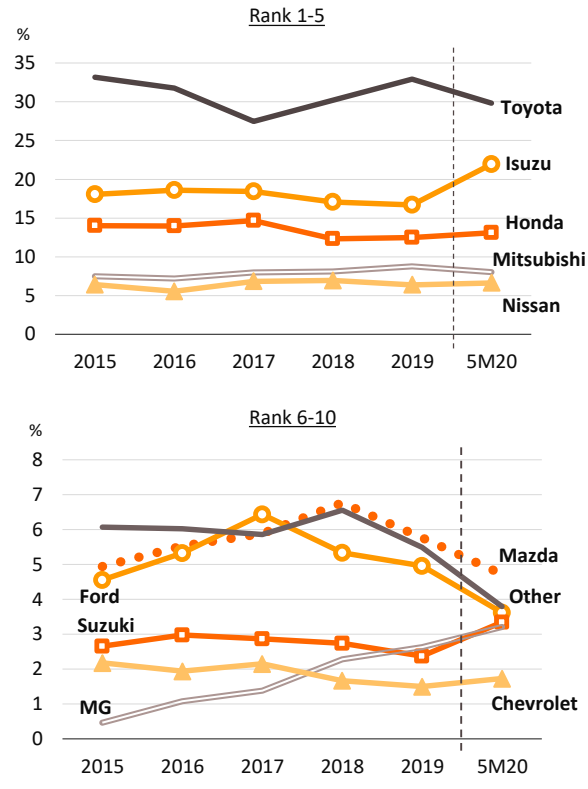
Source: FTI
Note: * Tsunami in Japan and Great Flood in Thailand

Figure 6: Thailand Domestic Vehicle Sales



Source : Toyota
Note: 1/ Other commercial vehicle sales include buses, trucks and vans

Figure 7: Thailand Vehicle Market Share



Note: * Others include Mercedes Benz, BMW, Hyundai, Subaru, Volvo, DFM, Mitsu-Fuso, Tata, Lexus, etc.

Source: FTI, Thailand Automotive Institute, TOYOTA, Krungsri Research

ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งไฟฟ้า (EV)[4/] (พิจารณาจากยอดจดทะเบียนใหม่) ขยายตัว 35.2% อยู่ที่ 27,074 คัน คิดเป็นสัดส่วน 3.7% ของรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก 1.4% ในปี 2558 (ตารางที่ 4) โดยรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่เพิ่มขึ้นกว่า 10 เท่า ผลจากค่ายรถยนต์ MG และ FOMM ซึ่งได้รับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ EV จาก BOI เปิดตัวรถรุ่น MG eZS และ FOMM ONE ตามลำดับ ผนวกกับผู้ประกอบการบางรายนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่มาจำหน่าย อาทิ Nissan Leaf Hyundai IONIQ electric Hyundai Kona Electric Audi e-tron 55 quattro และ Jaguar I-Pace สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริดขยายตัว 32.3% โดยค่ายรถยนต์ Toyota Mercedes-Benz และ BMW ทยอยผลิตรถหลายรุ่นสู่ตลาด อาทิ Toyota รุ่น C-HR รุ่น Camry รุ่น Corolla Altis Hybrid Mercedes-Benz รุ่น C 300e และ BMW รุ่น X5 Plug-in Hybrid อย่างไรก็ตาม **รถยนต์ EV ยังมีส่วนแบ่งตลาดต่ำ เนื่องจากอยู่ในช่วงแนะนำสินค้าเข้าสู่ตลาด** (Introduction Stage) **และเป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม** (Niche Market) **สำหรับผู้มีกำลังซื้อสูง**

- **รถปิกอัพขนาด 1 ตัน**: มียอดจำหน่าย 4.9 แสนคัน (-3.8% จากปี 2561) ผลจากรายได้ภาคเกษตรชบเซา ประกอบกับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเผชิญน้ำท่วมใหญ่ในไตรมาส 3/2562 กระทบกำลังซื้อเกษตรกรและผู้บริโภคในพื้นที่ประสบภัย อย่างไรก็ตาม ตลาดรถปิกอัพยังมีปัจจัยหนุนจาก (1) ค่ายรถยนต์ทยอยเปิดตัวรถรุ่นใหม่ อาทิ MG Extender และ Isuzu D-Max และ (2) ธุรกิจ E-Commerce เติบโตต่อเนื่องทำให้มีความต้องการรถปิกอัพเพื่อใช้ในธุรกิจขนส่ง
- **รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ**: ยอดจำหน่ายอยู่ที่ 4.0 หมื่นคัน เพิ่มขึ้น 0.6% จากปี 2561 ปัจจัยสนับสนุนมาจาก (1) ความต้องการรถยนต์เพื่อขนส่งผู้โดยสารขยายตัวตามธุรกิจบริการรถโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยว และ (2) ความต้องการรถบรรทุกเติบโตตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและธุรกิจโลจิสติกส์

- **ยอดส่งออกรถยนต์ปี 2562 หดตัว 7.6% อยู่ที่ 1.1 ล้านคัน ขณะที่มูลค่าส่งออกหดตัว 6.3% อยู่ที่ 1.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ** (ตารางที่ 5) ผลจากเศรษฐกิจโลกเติบโตต่ำสุดในรอบ 10 ปีที่ 2.9% และเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยถูกกดดันจากความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน อย่างไรก็ตาม ความขัดแย้งดังกล่าวเป็นโอกาสให้ไทยส่งออกรถยนต์บางประเภทได้มากขึ้น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

Table 3: Market Share & Rank in Thailand

Passenger Car Market (% share)

	2016	2017	2018	2019	5M20
Toyota	26.57	24.15	26.62	27.60	22.61
Honda	32.72	31.97	26.64	26.85	29.78
Mazda	10.82	11.36	13.08	11.20	10.09
Mitsubishi	4.95	5.71	6.56	8.30	7.47
Nissan	7.35	9.59	9.47	7.90	9.68
MG	2.54	3.01	4.93	5.49	6.57
Suzuki	6.00	5.52	5.22	4.62	6.74
Mercedes-Benz	3.55	3.58	3.26	3.22	1.84
BMW	2.41	2.76	2.72	2.67	1.63
Subaru	0.99	0.53	0.47	0.78	0.42
Others	2.10	1.82	1.03	1.37	3.17

1-Tonne Pickup Market (% share)

	2016	2017	2018	2019	5M20
Toyota	37.68	31.46	34.60	38.95	35.73
Isuzu	32.70	34.45	31.69	31.12	40.34
Ford	9.60	12.41	12.73	10.13	7.16
Mitsubishi	9.94	11.05	10.35	10.03	9.39
Nissan	4.51	4.82	5.13	5.44	4.56
Chevrolet	3.56	4.27	3.94	2.97	1.61
Mazda	1.79	1.40	1.47	1.15	0.54
MG	0.00	0.00	0.00	0.10	0.60
Tata	0.23	0.14	0.08	0.10	0.06

Other Commercial Vehicles* Market (% share)

	2016	2017	2018	2019	5M20
Isuzu	30.72	30.17	32.49	32.16	28.81
Hino	27.30	25.24	26.04	26.42	22.38
Toyota	18.54	20.06	19.09	23.19	33.33
Hyundai	7.54	10.20	10.82	10.76	6.34
Suzuki	6.93	6.15	6.99	4.82	7.07
Nissan	1.74	1.98	1.14	1.28	1.30
MG	0.00	0.00	0.00	0.68	0.26
Kia	0.40	0.31	0.25	0.22	0.14
Tata	0.48	0.81	0.63	0.21	0.21
Others	6.35	5.08	0.51	0.26	0.16

Note: * Other commercial vehicles comprises buses, trucks, and vans.
Source: FTI, Thailand Automotive Institute, TOYOTA, Krungsri Research

Table 4 : Thai New Registered Passenger cars (units)

Year	ICE	% YoY	Electric Vehicles (EVs)						
			HEV & PHEV	% YoY	BEV	% YoY	Total EVs	% YoY	% share of EVs
2015	550,707	-12.8	7,629	-16.2	14	133.3	7,643	-16.1	1.39
2016	897,585	63.0	9,576	25.52	2	-85.7	9,578	25.3	1.67
2017	369,685	-58.8	5,966	-37.7	10	400	5,976	-37.6	1.62
2018	694,036	87.7	19,967	234.7	57	470	20,024	235.1	2.80
2019	739,213	6.5	26,424	32.3	650	1,040.4	27,074	35.2	3.66

Note: ICE: Internal Combustion Engine
Electric Vehicles Including HEV (Hybrid Electric Vehicle), PHEV (Plug in Hybrid Vehicle) and BEV (Battery Electric Vehicle)
Source: Department of Land Transport, compiled by Krungsri Research

4/ รถยนต์ไฟฟ้าที่จำหน่ายในไทยเกือบทั้งหมดเป็นรถยนต์นั่ง

- **รถยนต์นั่ง: มูลค่าส่งออกอยู่ที่** 1.02 **หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว** 8.0% **จากปี** 2561 แบ่งเป็น รถ Eco-car หดตัว 7.2% รถอเนกประสงค์ประเภท PPV (Pick-up based Passenger Vehicle) หดตัว 24.8% รถยนต์นั่งประเภทอื่น (รถเอนกประสงค์ประเภท SUV: Sport Utility Vehicle และรถเครื่องยนต์ขนาดใหญ่) หดตัว 6.5% **ตลาดสำคัญหดตัวแรง** อาทิ ***ออสเตรเลีย*** (ตลาดส่งออกอันดับหนึ่ง สัดส่วน 24% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งทั้งหมด) หดตัว 17.5% มากสุดในรอบ 5 ปี ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเรียกเก็บภาษีรถยนต์หรูของรัฐบาลท้องถิ่น [5/] รวมถึงนโยบายส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าจากภาครัฐ (ปี 2561 ออสเตรเลียมียอดขายรถยนต์ไฟฟ้า 2,400 คัน และมีรถยนต์ไฟฟ้าสะสมเกือบ 1 หมื่นคันจากเป้าหมาย 1 ล้านคันปี 2573) ***ฟิลิปปินส์*** (ตลาดอันดับสาม สัดส่วน 9%) หดตัว 41.8% มากสุดในรอบ 18 ปี จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์และเชื้อเพลิงตั้งแต่ปี 2561 ทำให้รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) มีราคาสูงขึ้น ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ได้รับการยกเว้นภาษี และรถยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริดมีการปรับลดภาษีเหลือครึ่งหนึ่งของภาษีรถยนต์ ICE นอกจากนี้ ยังมีการปรับเพิ่มภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2561 **ด้านตลาดส่งออกที่เติบโตดี** ได้แก่ ***เวียดนาม*** (ตลาดอันดับสอง สัดส่วน 10%) ขยายตัว 55.9% จากปี 2561 ผลจากรัฐบาลผ่อนคลายความเข้มงวดนำเข้ารถยนต์จากไทย [6/] **จีน** (ตลาดอันดับสี่ สัดส่วน 7%) เพิ่มขึ้น 183.0% ผลจากสงครามการค้าสหรัฐฯ และจีน ทำให้ค่ายรถ Mercedes-Benz และ BMW หันมาส่งออกรถยนต์หรูบางรุ่นจากไทยแทนฐานผลิตในสหรัฐฯ

Table 5: Thai Vehicle Exports

Year	Export Value (Million USD)			
	Passenger	Commercial	Total	% YoY
2012	4,961.5	11,045.4	16,006.9	40.50
2013	6,028.7	11,014.1	17,042.8	6.47
2014	6,001.7	10,697.2	16,698.9	-2.02
2015	9,180.1	8,405.8	17,585.8	5.31
2016	11,618.2	6,493.5	18,111.7	2.99
2017	10,838.1	7,822.4	18,011.8	-0.55
2018	11,131.7	7,516.7	18,954.2	5.23
2019	10,239.1	7,516.7	17,755.8	-6.32
5M20	3,079.4	1,771.6	4,851.0	-35.06
Export Market Share (%) 2020	ASEAN (29.1%) Middle East (14.1%) Australia (23.3%) EU (4.5%) Others (29.0%)	ASEAN (27.8%) Middle East (9.5%) Australia (31.9%) EU (9.1%) Others (21.7%)	ASEAN (28.6%) Middle East (12.1%) Australia (27.0%) EU (6.4%) Others (23.6%)	

Source : MOC

- **รถยนต์เพื่อการพาณิชย์: มูลค่าส่งออก** 7.5 **พันล้านดอลลาร์ หดตัว** 3.9% ผลจากยอดส่งออกรถปิกอัพขนาด 1 ตัน (สัดส่วน 98.4% ของมูลค่าส่งออกรถเพื่อการพาณิชย์) หดตัว 2.8% คิดเป็นมูลค่า 7.4 พันล้านดอลลาร์ ตลาด***ออสเตรเลีย***หดตัว 19.3% (สัดส่วน 32% ของมูลค่าส่งออกรถปิกอัพทั้งหมด) จากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ตลาดอสังหาริมทรัพย์หดตัวต่อเนื่อง และออสเตรเลียประสบกับภาวะแห้งแล้ง ด้าน***ตลาดอาเซียน***เติบโต 14.4% (สัดส่วน 19%) ตามทิศทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวต่อเนื่อง และอานิสงส์จากการค้าเสรีในกลุ่มอาเซียน ส่วนยอดส่งออกรถเพื่อการพาณิชย์อื่นๆ (รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้) มีมูลค่า 119.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว 43.8%

สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2563 พบว่าการผลิตรถยนต์หดตัว 40.2% YoY อยู่ที่ 5.3 แสนคัน โดยเป็นการหดตัวทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก ผลจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ฉุดเศรษฐกิจโลกและไทยเข้าสู่ภาวะถดถอย และเกิดการหยุดชะงักของห่วงโซ่การผลิต ประกอบกับปัญหาภัยแล้งในประเทศกดดันอำนาจซื้อของเกษตรกร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศอยู่ที่** 2.7 **แสนคัน หดตัว** 38.2% YoY ผลจากความกังวลการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ทำให้ผู้บริโภคชะลอการใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไป ขณะที่อำนาจซื้อถูกลดทอนจากการปิดกิจการ ปัญหาภัยแล้งที่กระทบต่อผู้บริโภคในต่างจังหวัด และสถาบันการเงินยังเพิ่มความเข้มงวดด้านการขยายสินเชื่อ นอกจากนี้ การจัดงานบางกอก อินเตอร์เนชั่นแนล มอเตอร์โชว์ ถูกเลื่อนออกไปหลายครั้ง (กำหนดจัดงานเดิมวันที่ 25 มี.ค.-5 เม.ย. 2563 ล่าสุดเลื่อนมาจัดงานในวันที่ 15-26 ก.ค.2563) อีกทั้ง ค่ายรถยนต์ต่างเลื่อนการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ออกไป จึงสูญเสียโอกาสทางการตลาดที่จะช่วยกระตุ้นผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม ค่ายรถต่างออกแคมเปญผ่านช่องทางออนไลน์ และ General Motors (GM) ยุติการจำหน่ายรถยนต์ภายใต้แบรนด์ ‘Chevrolet’ ในไทยภายในปี 2563 จึงออกแคมเปญลดราคาเพื่อล้างสต๊อก ซึ่งช่วยพยุงยอดขายรถยนต์ได้บ้าง ส่งผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งอยู่ที่ 119,216 คัน (-40.7% YoY) รถปิกอัพ 136,833 คัน (-37.2% YoY) และรถเพื่อการพาณิชย์อื่นๆ (รถโดยสาร รถบรรทุก และรถตู้) 14,535 คัน (-22.6% YoY)
- **ยอดส่งออกรถยนต์อยู่ที่** 3.0 **แสนคัน ลดลง** 35.0%YoY **คิดเป็นมูลค่า** 4.9 **พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว** 35.1% YoY แบ่งเป็น รถยนต์นั่ง 3.1 พันล้านดอลลาร์ (-26.8% YoY) และรถเพื่อการพาณิชย์ 1.8 พันล้านดอลลาร์ (-45.7% YoY) เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 กดดันเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าให้ชะลอตัว โดยตลาดส่งออกหลักที่หดตัวรุนแรง ได้แก่ ออสเตรเลียหดตัว 44.7% (สัดส่วน 25.8% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมด) ฟิลิปปินส์หดตัว 33.7% (สัดส่วน 9.3%) และเวียดนามหดตัว 55.4% (สัดส่วน 6.3%) เป็นต้น ขณะที่ตลาดส่งออกที่เติบโตดี อาทิ จีนขยายตัว 793.2% (สัดส่วน 6.9% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมด) เนื่องจากค่ายรถ Mercedes-Benz และ BMW หันมาส่งออกรถยนต์หรูบางรุ่นจากไทยต่อเนื่องจากปีก่อน ขณะที่ตลาดญี่ปุ่นขยายตัว 32.1% ส่วนหนึ่งเป็นผลจากค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นในไทยส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศแม่มากขึ้น ทำให้สัดส่วนส่งออกไปญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นเป็น 3.9% จาก 1.9% ในปี 2562

5/ ปี 2561 รัฐบาลท้องถิ่นเพิ่มอัตราภาษีรถยนต์หรู (Luxury Car Tax: LCT) อาทิ รัฐ Queensland และรัฐ Victoria เพิ่มภาษีรถยนต์ที่มีราคาสูงกว่า 100,000 ดอลลาร์ออสเตรเลียที่อัตรา 2% และ 7–9% ตามลำดับ ส่วนรถยนต์ทั่วไปและรถยนต์ประหยัดน้ำมันที่มีราคาสูงกว่า 67,525 และ 75,526 ดอลลาร์ออสเตรเลีย ตามลำดับ จัดเก็บที่อัตรา 33% (ยกเว้นภาษีสำหรับรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษต่ำและรถยนต์ที่เกษตรกรใช้ในภาคอุตสาหกรรมพื้นฐาน) ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

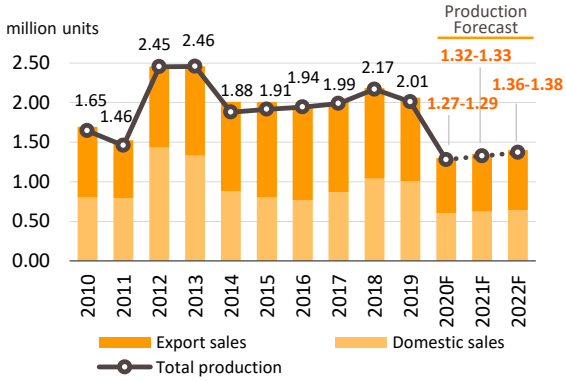
6/ รัฐบาลเวียดนามใช้มาตรการทดสอบการปล่อยมลพิษและความปลอดภัยสำหรับรถยนต์นำเข้าทุกล็อตตั้งแต่ 1 มกราคม 2561 (จากเดิมตรวจสอบรถยนต์นำเข้าเฉพาะล็อต แรก) มีผลให้ค่ายรถชะลอการส่งออกรถยนต์ไปเวียดนามชั่วคราว อย่างไรก็ตาม ปี 2562 รัฐบาลไทยเปิดเจรจาขอให้เวียดนามผ่อนคลายความเข้มงวดของเกณฑ์ดังกล่าว มีผลให้ขั้นตอนการตรวจสอบลดลง

แนวโน้มอุตสาหกรรม

ปี 2563 อุตสาหกรรมรถยนต์มีแนวโน้มหดตัวรุนแรง ตามทิศทางเศรษฐกิจไทยที่คาดว่าจะหดตัวประมาณ 10% (คาดการณ์เดือนกรกฎาคม 2563) ผลจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคซบเซารุนแรง และห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ทั้งในและต่างประเทศชะงักงัน ปัญหาภัยแล้งยังซ้ำเติมกำลังซื้อของผู้บริโภคในต่างจังหวัด จึงคาดว่ายอดจำหน่ายรถยนต์จะหดตัวทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก ขณะที่ค่ายรถยนต์ปิดโรงงานชั่วคราวในช่วงไตรมาส 2 และทยอยลดกำลังการผลิตเพื่อปรับสมดุลสต็อก **คาดว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ปี 2563 จะหดตัว 36.0-37.0% อยู่ที่ 1.27-1.29 ล้านคัน** อย่างไรก็ตาม **คาดว่าปริมาณการผลิตจะกระเตื้องขึ้นในปี 2564-2565 มาเติบโตเฉลี่ย 3.0-4.0% ต่อปี เป็น 1.32-1.33 ล้านคันและ 1.36-1.38 ล้านคัน ตามลำดับ** ตามเศรษฐกิจที่ทยอยฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของไวรัสคลี่คลาย

- **ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศปี 2563 มีแนวโน้มหดตัว 39.0-40.0% อยู่ที่ 0.60-0.61 ล้านคัน ต่ำสุดตั้งแต่ปี 2542** เนื่องจากผู้บริโภคระมัดระวังการใช้จ่ายโดยเฉพาะการซื้อสินค้าคงทนเช่นรถยนต์ จะทำให้เกิดภาระหนี้ผูกพันระยะยาวและจัดเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย อย่างไรก็ตาม **วิจัยกรุงศรีประเมินว่ายอดจำหน่ายจะฟื้นตัวในปี 2564 และ 2565 โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.0-4.0% ต่อปี อยู่ที่ 0.62-0.63 ล้านคันและ 0.64-0.65 ล้านคัน ตามลำดับ** จากปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ (1) ***ผู้บริโภคบางส่วนที่ซื้อรถยนต์ในช่วงโครงการรถคันแรกมีแนวโน้มเปลี่ยนรถใหม่*** (ประมาณ 2-3 แสนคัน ในปี 2563-2565) [7/] (2) **ปี 2563-2565 ผู้ประกอบการมีแผนเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่เพื่อกระตุ้นตลาดมากกว่า 20 รุ่น** ส่วนใหญ่เป็นรุ่นที่ได้รับความนิยมและรถยนต์ไฟฟ้า [8/] อีกทั้งค่ายรถ MG ประกาศนำร่องทำตลาดรถยนต์ขับขี่กึ่งอัตโนมัติ [9/] ภายในปี 2564 (3) ***ภาคก่อสร้างจะฟื้นตัวตามแผนการลงทุนภาครัฐ*** หนุนความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ เพื่อการบรรทุกและขนส่ง (4) ***การพัฒนาเส้นทางคมนาคมใหม่ทั้งในประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และโลจิสติกส์*** ทำให้ความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดกลาง-เล็กเพิ่มขึ้น และ (5) ***อัตราการถือครองรถยนต์ (Motorization Rate) ของไทยอยู่ที่ 285 คันต่อประชากร 1 พันคน*** ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่ม Upper-Middle Income เช่น มาเลเซียซึ่งอยู่ที่ 478 คันต่อประชากร 1 พันคน สะท้อนว่าตลาดรถยนต์ของไทยมีโอกาสเติบโตได้ต่อเนื่อง (ภาพที่ 9)

Figure 8: Thai Production and Sales Forecast

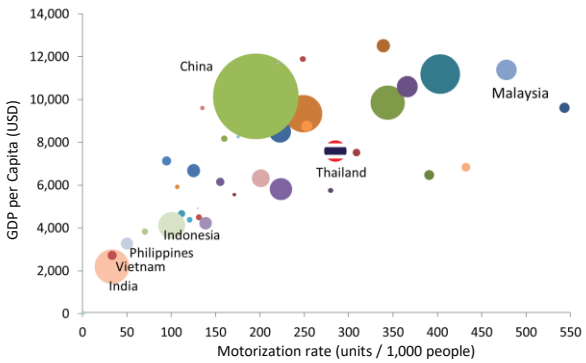


units, million

	2018	2019	2020F	2021F	2022F
Production	2.17	2.01	1.27-1.29	1.32-1.33	1.36-1.38
	9.0%	-7.1%	-37% to-36%	3-4%	3-4%
Domestic Sales	1.04	1.01	0.60-0.61	0.62-0.63	0.64-0.65
	19.5%	-3.3%	-40% to -39%	3-4%	3-4%
Exports	1.14	1.05	0.69-0.70	0.72-0.73	0.75-0.76
	0.1%	-7.6%	-35% to -34%	4-5%	4-5%

Source: Toyota, FTI, Forecast by Krungsri Research

Figure 9: Thai Vehicle Market
(Compared with major upper-middle income countries and competitor countries)



Source: IMF, OICA, complied by Krungsri Research
Note: The size of the circle in the graph indicates the size of the used car market in 2019.
GNI and motorization rate are as of 2019.
Thailand became an upper-middle income economy in 2019.

ทั้งนี้ **ตลาดรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในอาจถูกกดดันจากนโยบายควบคุมมลพิษทางอากาศสำหรับรถยนต์ใหม่** ซึ่งภาครัฐออกมาตรการ ดังนี้ (1) กำหนดให้รถยนต์ใหม่ทุกประเภทต้องผ่านมาตรฐานยูโร 5 และ 6 ภายในปี 2564 และ 2565 ตามลำดับ (ปัจจุบันอยู่ที่มาตรฐานยูโร 4) อาจกระทบต้นทุนการผลิต เนื่องจากต้องพัฒนาเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น (2) ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิต 1-2% สำหรับรถปิกอัพ และรถปิกอัพ 4 ประตูที่ใช้น้ำมัน B20 หรือรถที่มีการยกระดับมาตรฐานเครื่องยนต์ให้ปล่อยฝุ่นละอองไม่เกิน 0.005 กรัมต่อกิโลเมตร (มีผลปี 2562) และ (3) ยกเว้นภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) สำหรับค่ายรถที่ได้รับส่งเสริมการลงทุนจาก BOI (เดิมเสียภาษีอัตรา 2%) มีผล 1 มกราคม 2563-31 ธันวาคม 2565 (ตารางที่ 6) **มาตรการดังกล่าวจะส่งผลให้รถปิกอัพที่ใช้น้ำมัน B20 และรถ BEV ที่เข้าเกณฑ์ข้างต้นมีราคาลดลง เพิ่มแรงจูงใจให้ผู้บริโภคสนใจซื้อรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น**

7/ ประเมินโดยวิจัยกรุงศรี อ้างอิงจากบทสัมภาษณ์ที่พิมพ์ในหนังสือพิมพ์ของค่ายรถยนต์ และพฤติกรรมการเปลี่ยนรถยนต์เมื่ออายุใช้งานครบ5-7 ปี

8/ ค่ายรถมีแผนเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ช่วงปี 2563-2565 อาทิ Toyota (รุ่น Hilux REVO) Honda (รุ่น HR-V) Isuzu (รุ่น MU-X) Mitsubishi (รุ่น Expander Cross) Mazda (รุ่น Mazda 2 Mazda CX-30 BT-50) Ford (Ranger Everest) Nissan (N-Trak Warrior Kick) Great Wall (Pickup) Peugeot (Pickup) Mercedes-Benz (รุ่น GLA GLB 200 CLA-Class AMG 35 4MATIC A-Class) และ BMW (320d M Sport X6 M8) และรถยนต์ไฟฟ้าอาทิ Honda City (HEV) Mazda 2 (Mild Hybrid) Mitsubishi Outlander (PHEV) Volvo T8 (PHEV) BMW 320e (PHEV) BMW iX3 (BEV) BMW i4 (BEV) BMW iNEXT (BEV) Mine Mobility SPA1 (BEV) และ Mini Electric (BEV)

9/ MG พัฒนาระบบช่วยบังคับรถแบบกึ่งอัตโนมัติ (MG PILOT L2 + INTELLIGENT DRIVING SYSTEM) ประกอบด้วย ระบบช่วยขับขี่ความเร็วต่ำ TCA (TRAFFIC CONGESTION ASSISTANCE) และระบบช่วยขับขี่ทางไกล ICA (INTEGRATED CRUISE ASSISTANCE) ร่วมกับบริษัท BOSCH โดยใช้กล้องถ่ายภาพและคลื่นเรดาร์ส่งสัญญาณแบบเรียลไทม์เพื่อสำรวจสภาพถนน การจราจร สภาพอากาศ และคำนวนระยะห่างระหว่างรถที่เหมาะสม โดยมีการควบคุมรถให้แล่นไปด้วยความเร็วเท่ากับรถคันอื่นโดยอัตโนมัติ นอกจากนี้ ยังมีระบบแจ้งเตือนผู้ขับขี่ ประกอบด้วย ระบบแปรผันความเร็วอัตโนมัติ ระบบป้องกันการชนด้านหน้าซึ่งสามารถตรวจจับคนเดินถนน และคนปั่นจักรยาน ระบบช่วยเตือนเมื่อรถออกนอกเลนและช่วยรักษารถให้อยู่ภายในเลน ระบบเตือนจุดบอดด้านข้างรถ ระบบปรับไฟสูง-ต่ำอัตโนมัติ และระบบจดจำป้ายจราจรอัตโนมัติตามมาตรฐานของ EURONCAP (กำหนดให้ใช้กับรถรุ่นใหม่ในยุโรป)

- **ยอดส่งออกรถยนต์ปี 2563 มีแนวโน้มหดตัว** 34.0-35.0% **อยู่ที่** 0.69-0.70 **ล้านคัน** ผลจากเศรษฐกิจโลกเข้าสู่ภาวะถดถอยเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจและการเงินโลกปี 2552 อย่างไรก็ตาม **คาดว่าในปี** 2564-2565 **ยอดส่งออกรถยนต์จะกลับมาเติบโตเฉลี่ย** 4.0-5.0% **ต่อปี อยู่ที่** 0.72-0.73 **ล้านคันและ** 0.75-0.76 **ล้านคัน ตามลำดับ** โดยมีปัจจัยหนุนจาก ***(1) การส่งออก*** *Eco-car (Phase II)* ***ตามเงื่อนไขของ*** *BOI* สำหรับค่ายรถ อาทิ Toyota และ Nissan (การผลิตรถยนต์ไฟฟ้านำมานับรวมเพื่อรับสิทธิประโยชน์ในโครงการได้ แต่คาดว่ายังมีจำนวนไม่มากนัก) ***(2) อานิสงส์จากเขตการค้าเสรีอาเซียนช่วยหนุนการส่งออกในภูมิภาค*** ดังนี้ (a) อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ระหว่างกันในกลุ่มประเทศอาเซียนลดลงเป็น 0% (b) การจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วม (MRA) ผลตรวจสอบและรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์และชิ้นส่วน (ASEAN MRA on Type Approval for Automotive Products) [10/] ช่วยลดขั้นตอนการถูกตรวจสอบซ้ำ ***และ (3) ไทยมีโอกาสขยายตลาดสู่ประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น*** อาทิ ***ฟิลิปปินส์*** มีการปิดโรงงาน Honda Cars Philippines Inc. ซึ่งผลิตรถยนต์นั่งรุ่น BR-V และ CITY กำลังการผลิต 7,200 คันต่อปี (มีนาคม 2563) เปิดโอกาสให้ไทยส่งออกรถรุ่นดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น และ***เวียดนาม*** รัฐบาลผ่อนคลายความเข้มงวดในการนำเข้ารถยนต์ [11/] ขณะที่ข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างสหภาพยุโรปและเวียดนาม (EVFTA) ซึ่งทยอยลดภาษีระหว่างกันเหลือ 0% ภายในปี 2563-2572 น่าจะส่งผลกระทบในวงจำกัด เนื่องจากรถยนต์นำเข้าจากสหภาพยุโรปส่วนใหญ่เป็นรถยนต์หรูราคาแพงซึ่งเวียดนามนำเข้าไม่มากนัก

Table 6: New Structure of Excise Tax for air pollution control policies

Types of Vehicles	Carbon dioxide emission (gramme/km)	Current excise tax	New excise tax rate (based on emission of CO_2 and PM)	
		(CO2)	More than 0.005 PM	Less than 0.005 PM
		Rate	Rate	Rate
Single cab pickup	≤ 200	2.5	2.5	2
	> 200	4	4	3
Space cab pickup	≤ 200	4	4	3
	> 200	6	6	5
Double-cab pickup	≤ 200	10	10	9
	> 200	13	13	12
Double-cab pickup HEV/PHEV	≤ 175	8	8	6

Types of Vehicles	Current Rate	New excise tax rate
		Effective from Jan1, 2020 – Dec 31, 2022
BEV	8	8
BEV (BOI)	2	0

Source: The Excise Department

ด้านความเสี่ยงของอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วง 3 ปีข้างหน้า จะมาจาก (1) กำลังซื้อของผู้บริโภคที่อาจฟื้นตัวช้ากว่าคาดหากการกระบาดของไวรัส COVID-19 คลี่คลายได้ช้า (2) ความไม่แน่นอนของนโยบายกีดกันการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนอาจกดดันเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าของไทย และ (3) ตลาดส่งออกสำคัญ เช่น ฟิลิปปินส์ อาจขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์จากไทยเพื่อตอบโต้ข้อพิพาททางการค้า (กรณีไทยกล่าวหาฟิลิปปินส์สำแดงราคาบุหรี่นำเข้าต่ำเกินจริง (WTO ตัดสินให้ไทยแพ้คดี))

General Motors (GM) และ Great Wall Motors (GWM)

'General Motors: GM' ผู้ผลิตรถยนต์**แบรนด์** 'Chevrolet' (กำลังการผลิต 5 หมื่นคันต่อปี) ถือเป็นนักลงทุนข้ามชาติรายแรกของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ถอนการลงทุนจากไทยในปี 2563 (ให้บริการหลังการขายถึงปี 2573) ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ในไทยหลายด้าน อาทิ ***บริษัทในเครือ*** เช่น โรงงานผลิตเครื่องยนต์ "GM Powertrain" ต้องปิดกิจการตามบริษัทแม่ ส่วน***ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์***ที่อยู่ในห่วงโซ่การผลิตของ GM อาจต้องปรับตัวผลิตชิ้นส่วนฯ OEM เพื่อรองรับค่ายรถยนต์อื่นและเน้นผลิตชิ้นส่วนฯ REM มากขึ้น และ***ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์***ที่ไม่สามารถปรับตัวได้ทันอาจต้องปิดกิจการลง นอกจากนี้ ***ธุรกิจรถยนต์มือสอง***อาจขาดทุนจากราคารถมือสองแบรนด์ Chevrolet ที่ลดลงมาก หลังมีการปรับลดราคารถยนต์ใหม่ลงกว่าครึ่ง ทั้งยังมีความเสี่ยงด้านศูนย์บริการหลังการขายและอะไหล่ที่อาจขาดตลาดในอนาคต

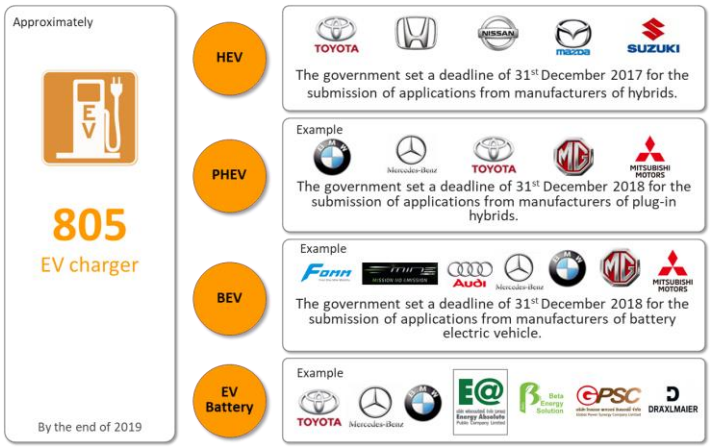
"Great Wall Motors: GWM" ผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีน (**แบรนด์** 'HAVAL' ผลิตรถยนต์นั่งประเภท SUV **แบรนด์** ' WEY' ผลิตรถยนต์ Luxury ส่วนใหญ่เป็นรถ SUV และรถยนต์ไฟฟ้า BEV และ PHEV **แบรนด์** 'ORA' ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV และ**แบรนด์** 'GWM' ผลิตรถปิกอัพ) เป็นผู้ซื้อโรงงานผลิตรถยนต์ GM และ GM Powertrain พร้อมประกาศลงทุน 1 หมื่นล้านบาท กำลังการผลิต 1 แสนคันต่อปี (คาดว่าจะรับมอบโรงงานภายในปี 2564 เริ่มผลิตและจำหน่ายรถยนต์ภายในไตรมาส 1 ปี 2565) ทั้งนี้ GWM มีทีมวิจัยและพัฒนาเป็นของตนเอง มีโรงงานในจีน 9 แห่งและต่างประเทศ 7 แห่ง ได้แก่ เอกวาดอร์ ตูนีเซีย บัลแกเรีย มาเลเซีย รัสเซีย อินเดีย (ซื้อโรงงาน Chevrolet ปี 2562) และล่าสุดไทย (ซื้อโรงงาน Chevrolet ปี 2563) คาดว่าจะผลิตรถปิกอัพ รถยนต์นั่งประเภท SUV รวมถึงรถยนต์ไฟฟ้า BEV และ PHEV เพื่อจำหน่ายในไทยและส่งออกตลาดอาเซียนและออสเตรเลีย

10/ ที่ประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Ministers: AEM) ครั้งที่ 51 เดือนกันยายน 2562 ลงนามข้อตกลงยอมรับร่วม (MRA) ผลการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์และชิ้นส่วนของอาเซียน กำหนดให้ยานยนต์และชิ้นส่วนฯ ที่ผ่านการรับรองของหน่วยงานทดสอบมาตรฐานในประเทศสมาชิกอาเซียนหนึ่ง สามารถส่งออกไปประเทศสมาชิกอื่นๆ โดยไม่ต้องตรวจสอบซ้ำ ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาและลดต้นทุนการทำธุรกิจ สำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในขอบข่ายของข้อตกลง อาทิ ระบบเบรก ชุดเข็ดขัดนิรภัย ที่นั่ง ยางล้อ ระบบปล่อยไอเสีย อุปกรณ์บังคับเลี้ยว มาตรวัดความเร็ว การปล่อยไอเสีย และชุดกระจกนิรภัย

11/ เวียดนามบังคับใช้กฤษฎีกาฉบับที่ 17 (Decree 17/2020) มีผลกุมภาพันธ์ 2563 ผ่อนคลายเงื่อนไขการตรวจสอบคุณภาพความปลอดภัยสำหรับรถยนต์นำเข้าเป็นเฉพาะล็อตแรก จากเดิมต้องถูกตรวจสอบทุกล็อต และกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ของประเทศผู้ส่งออกต้องได้รับการประเมิน (Conformity of Production: COP) โดยหน่วยงานตรวจสอบของเวียดนาม (Vietnam Register) แทนการใช้หนังสือรับรองคุณภาพรถยนต์นำเข้า (Vehicle Type Approval Certificate: VTA) ที่ออกโดยหน่วยงานในประเทศผู้ส่งออก โดยผลการตรวจสอบจะมีอายุ 36 เดือน ทั้งนี้ เวียดนามลงนามในข้อตกลงยอมรับร่วม (MRA) จึงไม่ต้องตรวจสอบจากรัฐบาลเวียดนามอีก

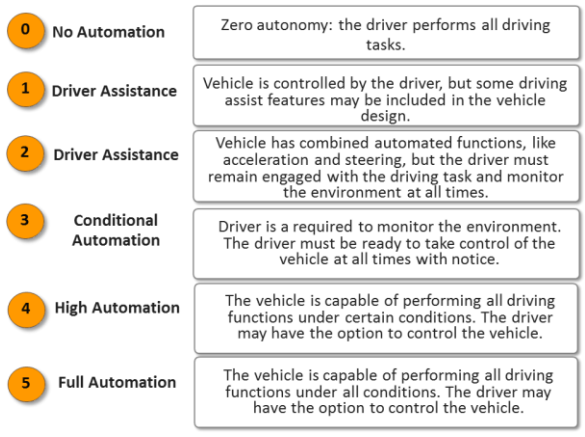
สำหรับแนวโน้มในระยะยาว อุตสาหกรรมรถยนต์จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งภาครัฐกำหนดเป้าหมายให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาค วิจัยกรุงศรีคาดว่าปริมาณการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในไทยจะเติบโตอย่างรวดเร็วภายในระยะเวลา 4-6 ปี ผลจาก (1) การพัฒนาแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนทำให้ราคาลดลงต่อเนื่อง[12/] (ปี 2562 ราคาแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนอยู่ที่ 156 USD/kWh ลดลงจาก 1,200 USD/kWh ในปี 2553) และภายในปี 2565 ราคารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) จะใกล้เคียงรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) [13/] (2) ผู้ประกอบการบางรายมีแผนขยายการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ส่งผลให้อุปทานในตลาดเพิ่มขึ้น (ภาพที่ 10) และ (3) รัฐบาลตั้งเป้าเพิ่มสัดส่วนปริมาณการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (รถยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า) เป็น 30% ของปริมาณการผลิตยานยนต์ทั้งหมดในประเทศ ภายในปี 2573 นอกจากนี้ การพัฒนาเทคโนโลยีสื่อสารโทรคมนาคม 5G ที่มาเร็วกว่าคาด (ล่าสุด16 กุมภาพันธ์ 2563 ภาครัฐจัดประมูลคลื่นความถี่ 5G และคาดว่าจะเริ่มใช้เชิงพาณิชย์ประมาณไตรมาส 3/2563) [14/] จะเป็นปัจจัยหนุนรองรับรถยนต์ระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่อาจมีบทบาทเพิ่มขึ้นในระยะต่อไป ปัจจุบันการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Auto Pilot) ในรถยนต์ของไทยอยู่ในช่วงต้นระดับ 0-2 (ภาพที่ 11) ส่วนรถ Tesla และ Audi A8 อยู่ระดับ 3 สำหรับระดับ 4 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดอยู่ในช่วงทดลองโดยบริษัท Waymo ของ Google และ Self-driving cars ของ Uber สำหรับประเด็นที่รัฐบาลควรใช้การสนับสนุน คือ การพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า เช่น สถานีชาร์จไฟฟ้าซึ่งยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ และการพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเชื่อมต่อผ่านมิเตอร์อัจฉริยะ [15/] เพื่อให้การใช้รถยนต์ไฟฟ้าสามารถรองรับระบบ Vehicle-to-Home (V2H) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

Figure 10: Investment on Electric Vehicle and Equipment



Source: BOI, Ministry of Energy and collected by Krungsri Research

Figure 11: Levels of Driving Automation



Source: Autonomy levels outlined by Society of Automotive Engineers (SAE).

12/ กระทรวงพลังงานและสถาบันวิทยสิริเมธี (วิสเทค) ร่วมกันวิจัยแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า และอุปกรณ์กักเก็บไฟฟ้าในโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ โดยใช้งบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน 180 ล้านบาท ได้คิดค้นแบตเตอรี่ลิเทียมซัลเฟอร์ซึ่งเป็นสิทธิบัตรของวิสเทค สามารถเก็บไฟฟ้าได้มากกว่าแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน 3-5 เท่า น้ำหนักเบากว่า และวิ่งได้ระยะทาง 800 กม./การชาร์จ 1 ครั้ง เทียบกับแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนที่วิ่งได้ 400-500 กม. และราคาถูกลงเนื่องจากต้นทุนแร่ซัลเฟอร์ถูกกว่าแร่ลิเทียมเกือบ 200 เท่า แต่อายุการใช้งานเพียง 2-3 ปี เทียบกับแบตฯ ลิเทียมไอออนอยู่ที่ 10 ปี วิสเทคคาดว่าจะผลิตแบตฯ แบบใหม่ในเชิงพาณิชย์ได้ประมาณปี 2564-2565

13/ Bloomberg ประเมินราคารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) จะใกล้เคียงกับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) เมื่อราคาแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนอยู่ที่ระดับ 125 USD/kWh (เทียบขนาดรถยนต์ใกล้เคียงกัน)

14/ คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) (พฤศจิกายน 2562) กำหนดกรอบเวลาประมูลคลื่น 5G บนความถี่ 700 MHz 1,800 MHz 2,600 MHz และ 26GHz โดยเปิดรับฟังความคิดเห็นสาธารณะต่อหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการประมูลคลื่น 5G ช่วงวันที่ 13 พ.ย.-12 ธ.ค. 2562 ประกาศลงพระราชกิจจานุเบกษาวันที่ 17 ธ.ค. 2562 ประกาศเชิญชวนร่วมประมูล 2 ม.ค.2563 และประมูลคลื่นความถี่ 5G ในวันที่ 16 ก.พ. 2563 คาดว่าจะเริ่มให้บริการ 5G ประมาณไตรมาส 3/2563

15/ แผนแม่บทพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) เป็นโครงข่ายไฟฟ้าที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารมาบริหารจัดการ ควบคุมการผลิต การส่ง และจ่ายพลังงานไฟฟ้า สามารถรองรับการเชื่อมต่อระบบไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานทางเลือกที่กระจายอยู่ทั่วไป (Distributed Energy Resource : DER) ผ่านมิเตอร์อัจฉริยะ ทำให้การใช้ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น

◢ มุมมองวิจัยกรุงศรี

ปี 2563 อุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องมีแนวโน้มหดตัวรุนแรง ผลจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ขณะที่ปี 2564-2565 เศรษฐกิจจะฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ทำให้คาดว่าผู้ผลิตรถยนต์จะประคับประคองผลประกอบการให้เติบโตได้ ขณะที่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่ ผลประกอบการทยอยกระเตื้องขึ้นบ้างในปี 2564-2565

- **ผู้ผลิตรถยนต์: คาดผลประกอบการปี 2563 จะหดตัวรุนแรง ก่อนทยอยฟื้นตัวในปี 2564-2565 ทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก**
  - **ผู้ผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถปิกอัพขนาด 1 ตัน** ปี 2563 ได้รับผลกระทบจากห่วงโซ่การผลิตหยุดชะงักชั่วคราวโดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรก รวมถึงกำลังซื้อซบเซาทั่วโลก จึงคาดว่ายอดจำหน่ายในประเทศและตลาดส่งออกจะหดตัวรุนแรง อย่างไรก็ตาม ผลประกอบการมีแนวโน้มกระเตื้องขึ้นในปี 2564-2565 โดยได้ปัจจัยหนุนจากภาวะเศรษฐกิจทยอยฟื้นตัว การเติบโตของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์หนุนความต้องการรถปิกอัพ และการเปิดตัวรถยนต์โมเดลใหม่โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าช่วยกระตุ้นตลาดต่อเนื่อง ด้านตลาดส่งออกจะขยายตัวโดยเฉพาะการส่งออกรถยนต์อเนกประสงค์ (PPV และ SUV) และรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ซึ่งเป็นเซ็กเมนต์ที่ได้รับความนิยมต่อเนื่อง
  - **ผู้ผลิต/ประกอบรถบรรทุก รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง** ได้อานิสงส์จากโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องของภาครัฐ ผนวกกับความต้องการรถบรรทุกจะปรับดีขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจ โลจิสติกส์ และมีโอกาสขยายตลาดส่งออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านที่เศรษฐกิจเติบโตต่อเนื่อง และมีแผนลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน
  - **ผู้ผลิตยานยนต์ขนาดใหญ่เพื่อการโดยสาร (รถบัส)** คาดว่าจะฟื้นตัวตามธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจขนส่งโดยสารเอกชนในปี 2564-2565 รวมทั้งความต้องการรถโดยสารประจำทางของภาครัฐ (ขสมก.) และการทยอยปรับเปลี่ยนรถตู้โดยสารเป็นรถไมโครบัสตามมาตรการรัฐ ขณะที่ตลาดส่งออกมีแนวโน้มขยายตัวโดยเฉพาะตลาดอาเซียน
- **ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่ (รถยนต์นั่งและรถปิกอัพ) และผู้นำเข้ารถยนต์อย่างเป็นทางการ คาดว่าผลประกอบการยังไม่ดีนัก จากกำลังซื้อผู้บริโภคซบเซาลอตัว** แม้จะมีความต้องการซ่อมบำรุงรถยนต์ตามอายุ/ระยะทาง แต่ยังมีความเสี่ยงจากผู้ใช้รถบางส่วนอาจเปลี่ยนไปใช้บริการจากอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไปซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่า (โดยเฉพาะรถยนต์ที่ซื้อในโครงการรถคันแรกมีจำนวนราว 1.1 ล้านคัน และมีอายุ 7-8 ปี) นอกจากนี้ นโยบายของค่ายรถยนต์ที่กำหนดให้ตัวแทนจำหน่ายต้องลงทุนปรับปรุงโชว์รูมและศูนย์บริการให้ได้มาตรฐานทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนเพิ่มขึ้น
- **ผู้จำหน่ายยานยนต์ชนิดรถบรรทุกและยานยนต์หนักอื่นๆ: ผลประกอบการปี 2563 มีแนวโน้มหดตัวรุนแรง แต่จะเริ่มฟื้นตัวในปี 2564-2565** จากความคืบหน้าของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ และความต้องการขนส่งสินค้าจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมใหม่ๆ ทั้งในประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศใกล้เคียง รวมทั้งการเติบโตของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และธุรกิจโลจิสติกส์ช่วยให้มีความต้องการรถบรรทุกเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาด 2 ตัน และรถบรรทุก 6 ล้อ ประกอบกับผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีธุรกิจบริการแบบครบวงจร เช่น การจำหน่ายอะไหล่ การซ่อมบำรุง การจำหน่ายรถมือสอง สินเชื่อเช่าซื้อ เป็นต้น ช่วยประคับประคองธุรกิจได้ระดับหนึ่ง
- **ผู้นำเข้ารถยนต์อิสระ (เกรย์มาร์เก็ต): เผชิญความยากลำบากในการดำเนินธุรกิจ ผลจากการแข่งขันที่รุนแรงทั้งจากผู้จำหน่ายอย่างเป็นทางการและผู้นำเข้ารถยนต์อิสระ** ขณะที่ภาครัฐยังคงใช้มาตรการเข้มงวดในการนำเข้ารถยนต์ใหม่จากผู้นำเข้าอิสระ มีผลให้ต้นทุนของผู้ประกอบการอยู่ในระดับสูงไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการได้ ประกอบกับการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ผู้ประกอบการเร่งปรับตัวเพื่อลดความเสี่ยงจากภาวะขาดทุน อาทิ ลดขนาดธุรกิจ จำหน่ายรถยนต์ราคาไม่แพงเพื่อลดต้นทุน และลดราคาจำหน่ายเพื่อระบายสต็อก สำหรับผู้ประกอบการที่มีศักยภาพมีแนวโน้มลงทุนศูนย์ซ่อมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้า และช่วยเพิ่มรายได้จากการบริการหลังการขายและจำหน่ายอะไหล่
- **เต็นท์รถมือสอง: รายได้จากการจำหน่ายหดตัวรุนแรงในปี 2563 แต่จะกระเตื้องขึ้นบ้างในปี 2564-2565** อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่รุนแรงและอุปทานรถยนต์ที่มีมาก และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2563-2565 จะเป็นปัจจัยกดดันผลประกอบการ ภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซา การแข่งขันด้านราคาของรถใหม่ในตลาด และผู้ประกอบการรายใหม่ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง (โดยเฉพาะบริษัทข้ามชาติ บริษัทในเครือของค่ายรถ และแพลตฟอร์มตลาดซื้อขายรถยนต์มือสองออนไลน์) จะกดดันอัตรากำไรของผู้ประกอบการ

วิจัยกรุงศรี

ดร.สมประวิณ มันประเสริฐ — **ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ**

พรพรรณ โภคย์สุพัสตร์ — ผู้บริหารฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

- สุจิต ชัยวิชญชาติ — ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค
- ดร.ฉมาดนัย มากนวล — เศรษฐกรอาวุโส
- จุไรลักษณ์ พลศรี — เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)
- สร้อยสนธิ์ หล่อสุวรรณกุล — เศรษฐกรอาวุโส (เศรษฐกิจภูมิภาค)
- สถิตย์ แถลงสัตย์ — เศรษฐกรอาวุโส (เศรษฐกิจภูมิภาค)

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

- ศรันต์ สุนันท์สถาพร — ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม
- ธเนศ มหัทธนาลัย — นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors)
- พูลสุข นิลกิจศรานนท์ — นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)
- ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี — นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)
- นรินทร์ ตันไพบูลย์ — นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)
- พุทธชาด ลุนคำ — นักวิเคราะห์ (Hotels, Construction Materials, Industrial Estate)
- วรรณา ยงพิศาลภพ — นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances, Food & Beverages)
- พัชรา กลิ่นชวนชื่น — นักวิเคราะห์ (Real Estate)
- ชัยวัช โชวเจริญสุข — นักวิเคราะห์ (Agriculture)
- อภิญญา ขนุนทอง — นักวิเคราะห์ (Energy, Petrochemicals)

ทีมพัฒนางานวิจัย

- ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ — นักวิเคราะห์อาวุโส
- ตลับลักขณ์ ธนดิษฐ์สุวรรณ — นักวิเคราะห์อาวุโส (Financial Sectors)
- ปัญจพัฒน์ ประสิทธิ์เดชสกุล — นักวิเคราะห์อาวุโส
- รชฎ เลียงจันทร์ — นักวิเคราะห์
- อาภากร นพรัตยาภรณ์ — นักวิเคราะห์
- ชุติภา คลังจตุรเวทย์ — นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

- สุรัชนี สมประสงค์ — เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
- ธมณ เสริญสุขสกุล — เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
- เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน — เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย
- วงศกร แก้วอุดทัง — เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

สนใจสมัครรับอีเมล์ได้ที่ ***krungsri.research@krungsri.com***

คำสงวนสิทธิ์

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