Research Intelligence

รถยนต์ไฟฟ้ามือสอง: อุปทานและมูลค่าขายต่อ



พฤศจิกายน 2567 วิจัยกรุงศรี

krungsri Research

เครือ MUFG หนึ่งใน สถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดของโลก

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร	**3**
ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในต่างประเทศ	**4**
ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในไทย	**8**
คาดการณ์ยอดขาย BEV มือสองในช่วงปี 2568-2571	**14**
มุมมองวิจัยกรุงศรี: แนวทางการกำหนดมูลค่าขายต่อ BEV มือสองในตลาดประเทศไทย	**16**
แหล่งอ้างอิง	**17**

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

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

บทสรุปผู้บริหาร

ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองกำลังเติบโตรวดเร็วทั่วโลก โดยเฉพาะตลาดจีน สหรัฐฯ และยุโรป ที่มียอดขายเพิ่มขึ้นเฉลี่ยกว่า 30% ต่อปี จากนโยบายสนับสนุนพลังงานสีเขียวในหลายๆ ประเทศที่อุดหนุนการซื้อทำให้ราคาเข้าถึงได้ง่าย อย่างไรก็ตาม การเสื่อมราคาของรถไฟฟ้ามือสองเป็นปัจจัยสำคัญต่อการตัดใจซื้อ จากเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าอย่างรวดเร็วและสงครามราคาในตลาดรถไฟฟ้าใหม่ สำหรับไทย การเติบโตของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าใหม่ภายใต้มาตรการ EV 3.0 และ EV 3.5 ทำให้เริ่มมีรถยนต์ไฟฟ้ามือสองเข้าสู่ตลาด แต่ตลาดยังมีขนาดเล็กและเน้นกลุ่มพรีเมียม โดยมูลค่าขายต่อของรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในไทยลดลงเร็วกว่าค่าเฉลี่ยโลก เนื่องจากตลาดอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านและมีการแข่งขันด้านราคารุนแรงในตลาดรถใหม่ซึ่งมีการพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่อย่างต่อเนื่อง โดยรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติสหรัฐฯ และยุโรป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถพรีเมียม มีราคาขายต่อสูงกว่าสัญชาติจีนซึ่งส่วนใหญ่เน้นรถไฟฟ้าขนาดเล็ก ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อมูลค่าขายต่อของรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในไทย ได้แก่ ระยะทาง สัญชาติ ประเภทของรถ และปีที่ผลิต โดยคาดว่า ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในไทยมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยปีละ 825 คันในช่วงปี 2568-2570 คิดเป็น 0.8% ของยอดจดทะเบียนใหม่รถไฟฟ้าทั้งหมด โดยส่วนใหญ่เป็นรถอายุ 4-5 ปี ซึ่งอุปทานส่วนใหญ่เป็นรถที่จำหน่ายในช่วงมาตรการ EV 3.0 ปี 2565-2566

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์

supawat.choksawatpaisan@krungsri.com

+662 296 4755





ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในต่างประเทศ

ในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา รถยนต์ไฟฟ้าได้กลายเป็นกระแสที่มาแรงในตลาดยานยนต์ทั่วโลก สะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของพฤติกรรมผู้บริโภคที่มุ่งสู่ความยั่งยืนและเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย อย่างไรก็ตาม รถยนต์ไฟฟ้ายังคงอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านที่สำคัญ และการเพิ่มขึ้นของยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา นำไปสู่ตลาดใหม่ คือ “ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสอง” ที่กำลังอยู่ในช่วงเริ่มต้น คำถามที่ตามมาสำหรับผู้บริโภคและธุรกิจที่เกี่ยวข้องคือ “ราคาขายต่อของรถยนต์ไฟฟ้ามือสองจะลดลงมากแค่ไหน ? ” “อุปทานของรถยนต์ไฟฟ้ามือสองที่จะทยอยออกสู่ตลาดในอนาคตมีมากแค่ไหน? “ ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าทั้งมือหนึ่งและมือสองของผู้บริโภค การกำหนดเบี้ยประกันและปล่อยสินเชื่อสำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามือสอง และการบริหารเงินทุนในภาคธุรกิจสำหรับลงทุนในตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นในอนาคต

บทความนี้มุ่งเน้นตอบคำถามดังกล่าว โดยนำเสนอตัวอย่างตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในต่างประเทศ ตลอดจนปัจจัยที่จะส่งผลต่อมูลค่าขายต่อรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในไทย และคาดการณ์แนวโน้มตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในอนาคต

การเติบโตของตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสอง (Used EV) ต่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา

กรอบอนุสัญญาประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) ปี 2558 ได้ตั้งเป้าหมายจะรักษาระดับอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกให้สูงขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียสเทียบกับยุคก่อนอุตสาหกรรม นำไปสู่การตั้งเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ในแต่ละประเทศ ซึ่งหนึ่งในนโยบายด้านพลังงานที่สำคัญคือการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานภาคขนส่งเป็นพลังงานสีเขียวผ่านการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) โดยเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้าที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) ทำให้ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นต่อเนื่องทั่วโลกในช่วงที่ผ่านมา โดยในปี 2566 อยู่ที่ 14 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 35.0% และมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดย IEA คาดในปี 2567 ว่า สัดส่วนยอดสั่งซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่สามารถอัดประจุได้[1/] ทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นถึง 40% (45 ล้านคัน) ต่อยอดสั่งซื้อรถยนต์ทุกประเภทภายในปี 2573 และสูงถึง 50% (65 ล้านคัน) ในปี 2578 จากผลของนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐและการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

การเติบโตของตลาด EV มือหนึ่งทั่วโลกในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ตลาด EV มือสองได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นตามอุปทานที่เข้าสู่ตลาด โดยเฉพาะในประเทศที่ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าเติบโตเต็มที่ เช่น จีน สหรัฐฯ และ EUR-6 (ฝรั่งเศส เยอรมัน อิตาลี สเปน เนเธอแลนด์ และสหราชอาณาจักร) โดยในปี 2567 จีนมียอดขาย EV มือสองประมาณ 800,000 คัน คิดเป็นการขยายตัว 40.0% จากปีก่อนหน้า ทางฝั่งสหรัฐฯ มียอดขาย EV มือสองที่ 400,000 คัน (+43.0%) ขณะที่กลุ่ม EUR-6 มียอดขายรวม 450,000 คัน (+28.0%) (IEA, 2567) ทั้งนี้ Future Market Insights (2566) คาดว่า มูลค่าตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองทั่วโลกจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 8.4% ต่อปี (CAGR) ในช่วงปี 2566-2576 และมีมูลค่าตลาดประมาณ 40.08 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2576 จากปัจจัยหนุนในด้านต่างๆ อาทิ

- **ราคาประหยัด** ซึ่งเหมาะสำหรับผู้บริโภคที่ต้องการทดลองใช้รถยนต์ไฟฟ้าในช่วงเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรม และผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อไม่มาก โดยรถยนต์ไฟฟ้ามือสองที่ขายในตลาดยุโรปในช่วงปี 2560-2565 และมีอายุการใช้งานประมาณ 1 ปี ราคาลดลงถึง -35% เมื่อเทียบกับราคาขายปลีกมือหนึ่ง (Transport and Environment, 2566) เป็นต้น

1/ รวมถึงรถยนต์ไฟฟ้าประเภทที่ใช้แบตเตอรี่ (Battery EV: BEV) และประเภท Plug-in Hybrid (PHEV)

- **ต้นทุนการเป็นเจ้าของ (Cost of ownership) ที่ต่ำกว่า** โดย EV มือสองที่มีอายุ 5-7 ปี ช่วยประหยัดต้นทุนให้แก่ผู้ใช้ได้ประมาณ 2-3 เท่า เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยของต้นทุนรถยนต์มือสองโดยรวม (ทั้งรถเครื่องยนต์สันดาปและ EV) ที่มีอายุการใช้งานเท่าๆ กัน โดยต้นทุนด้านเชื้อเพลิงและต้นทุนค่าซ่อมบำรุงรักษาของรถ EV มือสองต่ำกว่าค่าเฉลี่ยรวมประมาณ 50.0% และ 60.0% ตามลำดับ (Consumer Reports, 2563)
- **มาตรการส่งเสริมจากภาครัฐ** บางประเทศเริ่มสนับสนุนตลาด EV มือสอง เช่น ในปี 2566 สหรัฐฯ ให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อ EV มือสองราว 4,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อคันสำหรับรถที่มีราคาขายน้อยกว่า 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ และผู้ซื้อต้องมีรายได้ต่อปีไม่ถึง 75,000 ดอลลาร์สหรัฐ (New York Times, 2566) เป็นต้น
- **เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่สร้างประสบการณ์ในการขับขี่ที่ดีกว่า** รถยนต์ไฟฟ้ามีเทคโนโลยีที่มีลักษณะเฉพาะต่างจากรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) เช่น การเร่งเครื่องที่เร็วกว่า ควบคุมสะดวกกว่า มีเสียงรบกวนน้อยกว่า และมีการอัพเดทซอฟท์แวร์อย่างต่อเนื่อง (แม้จะขายต่อเป็นรถมือสองแล้ว) เป็นต้น จึงสร้างประสบการณ์ในการขับขี่ที่ดี นอกจากนี้ ผู้ผลิตยังพัฒนาแบตเตอรีอย่างต่อเนื่อง ทำให้รถยนต์ EV รุ่นใหม่ๆ มีระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุเพิ่มขึ้น (IEA, 2567 และ Japan Times, 2566))
- **เมกะเทรนด์โลกด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม** เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่โดยไม่มีการเผาไหม้เชื้อเพลิง ทำให้ไม่มีการปล่อยไอเสียหรือก๊าซเรือนกระจก จึงไม่สร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างขับขี่ (EPPO, 2564 และ Electromaps, 2567)

ข้อได้เปรียบข้างต้นทำให้รถยนต์ไฟฟ้ามือสองได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น โดยในต่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา กลุ่มลูกค้าที่นิยมซื้อรถยนต์ดังกล่าว ได้แก่ กลุ่มลูกค้าบุคคลที่ต้องการทดลองใช้รถยนต์ไฟฟ้า คนขับรถบริการร่วมเดินทาง (Ridesharing driver)[2/] กลุ่มผู้บริโภคที่เคยใช้รถยนต์ไฟฟ้าผ่านการเช่าแต่ยังไม่พร้อมซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามือหนึ่ง เป็นต้น (ที่มา: BBC, 23 กุมภาพันธ์ 2567 และ World Resources Institute, 2562)

ปัจจัยที่ส่งผลต่อราคารถยนต์ไฟฟ้ามือสองในตลาดต่างประเทศ

แม้ในฝั่งอุปทาน รถยนต์ไฟฟ้ามือสองทั่วโลกจะมีปริมาณมากขึ้น แต่สำหรับผู้บริโภคแล้ว การเสื่อมราคา (Price depreciation) ของรถยนต์ไฟฟ้าเป็นประเด็นสำคัญที่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อ และยังส่งผลต่อเนื่องกลับมายังผู้เล่นอื่นๆ ในห่วงโซ่มูลค่า (Value chain) ที่จะตัดสินใจลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ธุรกิจลีสซิ่งรถยนต์และสินเชื่อรถยนต์ ธุรกิจประกันภัยรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งในช่วง 1-3 ปีที่ผ่านมา ราคา BEV มือสองทั่วโลกค่อนข้างผันผวน เนื่องจากตลาดนี้ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น โดยในปี 2565 อุปสงค์ BEV มือสองเพิ่มขึ้นโดยมีปัจจัยหนุนจากราคาที่ถูกลง การขาดแคลนชิปที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ที่มา: IEA, 2567) ทำให้มูลค่าขายต่อของ BEV มือสองเพิ่มขึ้นตามมา เช่น BEV มือสองที่มีอายุมากกว่า 36 เดือนในยุโรป มีมูลค่าขายต่อเฉลี่ยสูงถึง 55.0% ของราคามือหนึ่ง โดยเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยที่ 40.0% ในปี 2560 และสูงกว่ามูลค่าขายต่อรถยนต์ ICE มือสองในรุ่นใกล้เคียงกันประมาณ 25.0% (ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566 จาก CNBC; 2567)

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังของปี 2566 เป็นต้นมา ราคาขายต่อของ BEV มือสองในตลาดต่างประเทศเริ่มลดลง โดยในเดือนพฤษภาคม 2567 ราคาขายต่อของ BEV มือสองลดลงประมาณ -30 ถึง -39% ซึ่งต่ำกว่ามูลค่ารถยนต์ ICE มือสองที่ลดลง -3.0 ถึง -7.0 % (CNBC; 2567[3/]) เป็นผลจากปัจจัยด้านต่างๆ ได้แก่ (1) การพัฒนาโมเดลรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ๆ ที่สามารถวิ่งได้ไกลมากขึ้นต่อการชาร์จ 1 ครั้ง (2) แนวโน้มความกังวลต่อการเสื่อมของแบตเตอรี่ที่เพิ่มขึ้น และ (3) สงครามราคารถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ที่ยังรุนแรงต่อเนื่อง และ (4) การเติบโตของสถานีอัดประจุ (สถานีชาร์จ) ที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าในบางพื้นที่ (Digital Trends, 24 มิถุนายน 2567)

2/ เช่น คนขับรถยนต์ไฟฟ้าผ่านแพลตฟอร์ม Uber ที่ในช่วงปีที่ผ่านมามีจำนวนเพิ่มขึ้นประมาณสองเท่า อยู่ที่ 126,000 คันต่อเดือน (BBC, 23 กุมภาพันธ์ 2567)

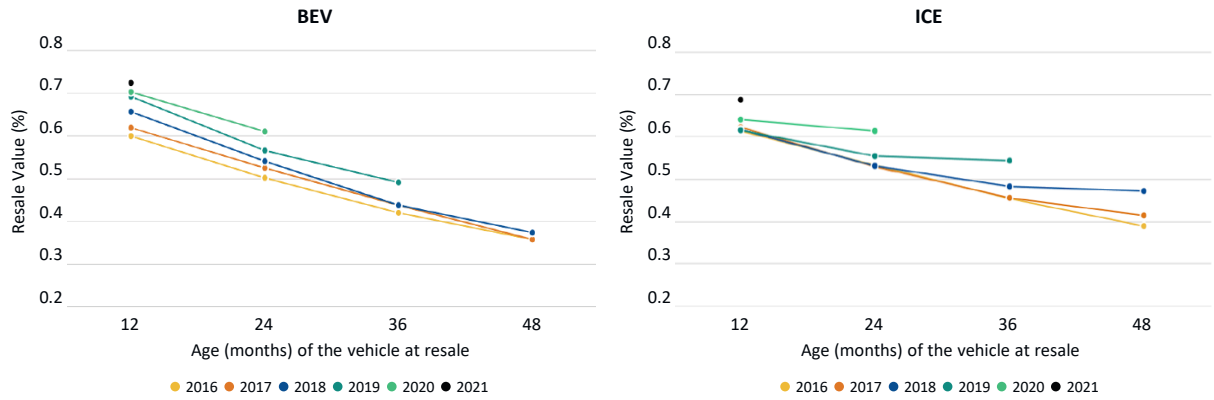
3/ อ้างอิงข้อมูลจากการศึกษาของ iSeeCars ที่ได้สำรวจข้อมูลรถยนต์มือสอง 2.2 ล้านคัน ที่มีอายุ 1-5 ปี

ด้วยตลาดที่ยังอยู่ในระยะเริ่มต้นและราคาที่ผันผวน ทำให้ในระยะนี้ยังสามารถประเมินมูลค่าของ BEV มือสองได้ยาก นอกจากนี้ ข้อจำกัดของข้อมูลโดยเฉพาะข้อมูลการเสื่อมสภาพของแบตเตอรี่ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนต้นทุนประมาณ 30-50% ของราคารถยนต์ไฟฟ้า ยังเป็นอีกปัจจัยท้าทาย อย่างไรก็ตาม จากการรวบรวมข้อมูลและงานวิจัยต่างๆ พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อมูลค่าขายต่อรถยนต์ไฟฟ้าในต่างประเทศ มีดังนี้

- **อายุรถหรือเลขไมล์สะสม** เป็นเครื่องชี้วัดการเสื่อมหรือสึกหรอของรถยนต์ โดย BEV ที่มีอายุมากหรือมีเลขไมล์สะสมมากจะมีโอกาสต้องซ่อมบำรุงมากขึ้น (Podpoint, 2567) ซึ่งมูลค่าขายต่อของ BEV มือสองจะลดลงในอัตราที่ชะลอลงตามอายุการใช้งานหรือเลขไมล์สะสมในลักษณะ Reducing Balance Depreciation[4/] (ภาพที่ 1) **โดยมูลค่าขายต่อของ BEV จะลดลงตามอายุการใช้งานของรถ มากกว่าลดลงตามเลขไมล์สะสม** แต่เมื่อเทียบกับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาป (Internal Combustion Engine: ICE) มือสองแล้ว พบว่า มูลค่าขายต่อของ BEV ที่มีอายุไม่เกิน 12 เดือนลดลงในอัตราที่ช้ากว่ารถยนต์ ICE ที่มีอายุการใช้งานเท่ากัน เนื่องจาก BEV ที่ใช้งานแล้วยังคงมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยอยู่ระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม หลังจากเดือนที่ 12 เป็นต้นไป มูลค่าขายต่อของ BEV จะลดลงในอัตราที่เร็วกว่ารถยนต์ ICE เนื่องจากเทคโนโลยีเริ่มล้าสมัยมากขึ้นเมื่อเทียบกับ BEV ออกใหม่ที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านยานยนต์ไฟฟ้าอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง รวมถึงความกังวลเรื่องค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้นตามอายุการใช้งาน (ที่มา: Transport & Environment, 2566)

ภาพที่ 1

The Relationship between Resale Value and the Age of EVs and ICE Cars, Categorized by Production Year



Source: Transport & Environment (2566)

- Segment รถยนต์ไฟฟ้ามือสองในกลุ่มพรีเมียม (Premium Segment) เช่น รถสปอร์ต (Sport) และรถซีดานหรู (Luxury Sedan) ส่วนใหญ่มีมูลค่าขายต่อที่ลดลงเร็วกว่ารถยนต์ไฟฟ้ากลุ่มอื่นๆ เนื่องจากต้นทุนค่าซ่อมบำรุงรักษาสูงกว่า (USNews, 2563 และ CARVERTICAL, 2566) ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าในกลุ่ม SUV ส่วนใหญ่มีมูลค่าขายต่อสูงกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่งไฟฟ้าประเภทอื่น โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับรถยนต์กลุ่มอื่นๆ ที่มีอายุการใช้งาน 12 เดือนขึ้นไป เนื่องจากอุปสงค์รถ SUV ในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Transport & Environment, 2566)

- Brand แบรนด์รถยนต์ไฟฟ้าชั้นนำส่วนใหญ่จะ “ขายง่าย” กว่า หรือมี Resale Value ที่สูงกว่าแบรนด์อื่น เนื่องจากชื่อเสียงจากการเป็นผู้นำทางด้านเทคโนโลยี มีการอัพเดทซอฟท์แวร์ที่ใช้ในรถยนต์อย่างต่อเนื่อง และแบตเตอรี่มีคุณภาพสูงทำให้มีอายุการใช้งานยาวนานขึ้น (Japan Times, ธันวาคม 2566) โดยตัวอย่างรถยนต์ BEV รุ่นที่มีมูลค่าขายต่อสูงหลังจากใช้งานไป 5 ปี ได้แก่ Tesla Model 3 และ Chevrolet Bolt EV ที่มีมูลค่าลดลงเพียง -21.5% และ -27.0% ตามลำดับ (Carnex Canada, 13 มีนาคม 2567)

4/ เป็นการลดลงในอัตราสูงในช่วงแรก ก่อนจะค่อยๆ ลดลงอย่างช้าๆ เมื่อเข้าใกล้ Minimum resale value

- **ปีที่ผลิต** รถยนต์ไฟฟ้าโมเดลใหม่ๆ ส่วนใหญ่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่ารุ่นก่อนหน้า โดยเฉพาะเทคโนโลยีแบตเตอรี่ที่ส่งผลให้รถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่มีระยะทางการวิ่งต่อรอบการอัดประจุมากขึ้น โดยในปี 2566 รถยนต์นั่งและ SUV ไฟฟ้าทั่วโลกมีระยะทางวิ่งเฉลี่ย 380 กิโลเมตรต่อ 1 รอบการอัดประจุ โดยเมื่อเทียบกับระยะทางวิ่ง 150 - 270 กิโลเมตรต่อการอัดประจุหนึ่งครั้งในปี 2558 จะเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 7.7% (CAGR) (IEA, 2567) ส่งผลให้อุปสงค์ของ BEV รุ่นใหม่ๆ สูงกว่ารุ่นก่อนหน้า และเป็นผลให้มูลค่าขายต่อสูงกว่า

- **สี** มีผลต่อราคาขายต่อของรถยนต์มือสองทั้ง ICE และ BEV โดยในตลาดส่วนใหญ่รถยนต์ที่อยู่ในกลุ่มสีมาตรฐาน (Standard Colors) เช่น ดำ เงิน เทา จะมีมูลค่าขายต่อสูงกว่ารถยนต์สีอื่นๆ เนื่องจากเป็นสีที่มีความนิยมมาก (Minilist; A Guide to Electric Car Depreciation) อย่างไรก็ตาม การศึกษาของ ISEECARs (2566)[5/] พบว่า รถยนต์ที่มีสีนอกเหนือจากกลุ่มสีมาตรฐาน ได้แก่ สีเหลือง ส้ม และเบจ มีมูลค่าขายต่อผ่านแพล็ตฟอร์มของ ISEECARs สูงกว่ารถที่มีสีมาตรฐาน เนื่องจากมีอุปสงค์ที่มากกว่าเมื่อเทียบกับอุปทานที่จำกัด[6/]



5/ ใช้ข้อมูลรถยนต์มือสองที่มีอายุ 3 ปีขึ้นไป จำนวน 1.3 ล้านคัน จาก ISEECARs ในการวิเคราะห์

6/ รถยนต์สีเหลืองโดยเฉลี่ยมีมูลค่าขายต่อลดลงเฉลี่ย 13.5% หลังจากใช้งานไป 3 ปี ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยที่ลดลงถึง 22.5% ทำให้รถยนต์สีเหลืองสามารถขายได้ราคามากกว่ารถยนต์สีอื่นๆ ประมาณ 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ



ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในไทย

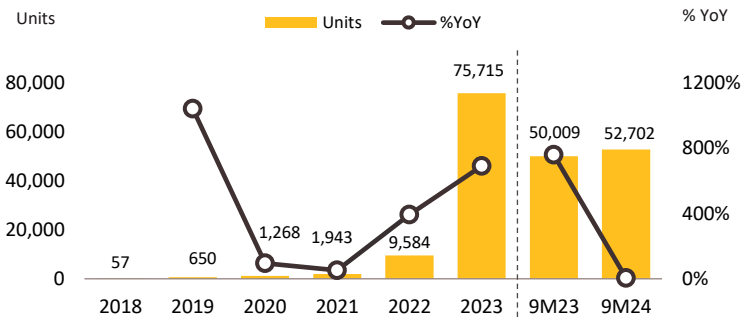
ภาพรวมตลาดรถยนต์ไฟฟ้าของไทยในช่วงที่ผ่านมา

ตลาด BEV มือหนึ่ง

ในปี 2565-2566 ยอดจดทะเบียนใหม่ของ BEV ภายใต้มาตรการ EV 3.0 เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะในปี 2566 ที่มียอดจดทะเบียนใหม่ถึง 75,715 คัน หรือเพิ่มขึ้น 690.0 % (ภาพที่ 2) และในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านเข้าสู่มาตรการ EV 3.5 ยอดจดทะเบียนใหม่ของ BEV ในไทยยังคงเพิ่มขึ้น 5.4% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน โดยมีจำนวน 52,702 คัน คิดเป็นสัดส่วน 12.3% ของยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งรวม ทำให้ยอดจดทะเบียนสะสมของรถยนต์ BEV ตั้งแต่ปี 2561-เดือนกันยายน 2567 รวมทั้งสิ้น 137,421 คัน คิดเป็นสัดส่วน 3.3% ของยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งรวม นอกจากนี้ ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นมา BEV สัญชาติจีนซึ่งมีราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาทและอยู่ในเกณฑ์ได้รับเงินอุดหนุนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามีสัดส่วนเพิ่มขึ้นมากกว่า 60% ของยอดจดทะเบียนใหม่ของ BEV ในแต่ละปี ทำให้ BEV ในไทยส่วนใหญ่เป็นรถสัญชาติจีน (สัดส่วน 79.4% ของยอดจดทะเบียนสะสมในช่วงปี 2561-2566) มีราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาท (สัดส่วน 83.9%) และมีระยะวิ่งในช่วง 300-500 กิโลเมตรต่อรอบการอัดประจุ (สัดส่วน 76.0%) (ภาพที่ 3) ซึ่งต่างจากช่วงก่อนมีมาตรการสนับสนุนที่ตลาดของ BEV ในไทยส่วนใหญ่มาจากค่ายรถยนต์สัญชาติยุโรป สหรัฐฯ และญี่ปุ่น เป็นหลัก

ภาพที่ 2

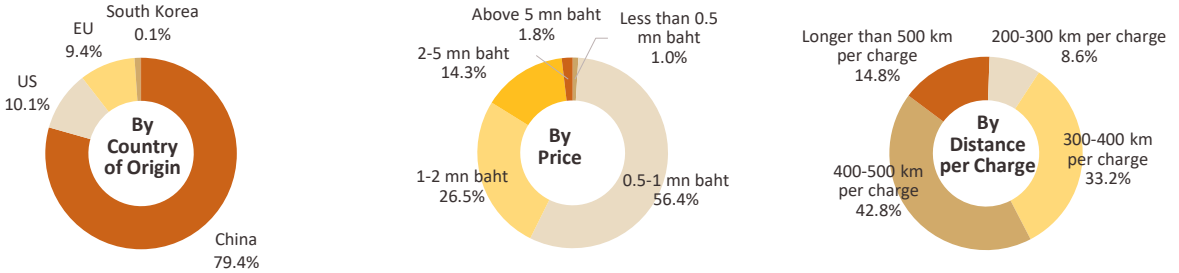
Newly Registered Passenger BEVs



Source : DLT, Krungsri Research

ภาพที่ 3

Share of Cumulative Registered Passenger BEV (Average for 2018 - 2023)



Source : DLT, Krungsri Research

การเติบโตต่อเนื่องของยอดจดทะเบียน BEV ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นมา เป็นผลมาจากปัจจัยหนุนในด้านต่างๆ ได้แก่

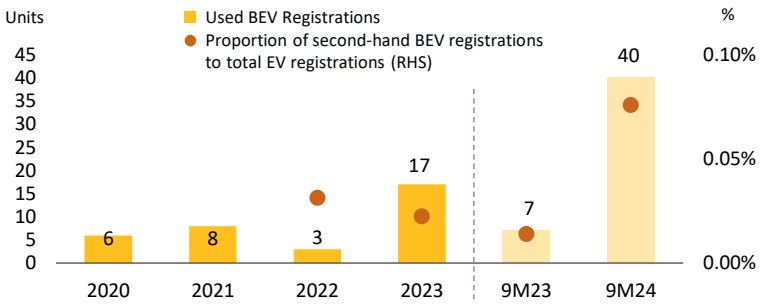
- **มาตรการ EV 3.0 (ปี 2565-2566) และ EV 3.5 (ปี 2567-2568)** ที่ภาครัฐให้เงินอุดหนุน BEV มูลค่าสูงสุดถึง 150,000 และ 100,000 บาทต่อคัน ตามลำดับ
- **การพัฒนารถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ๆ ตลอดจนแบรนด์ใหม่ที่เข้าสู่ตลาดมากขึ้น** จากข้อมูลของสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย (EVAT) ณ เดือนกันยายน 2567 มีรถยนต์นั่งและรถกระบะ BEV ที่จำหน่ายในประเทศรวมทั้งสิ้น 56 รุ่น จากบริษัทรถยนต์ 25 แบรนด์ โดยมีราคาตั้งแต่ 0.33 จนถึง 31.8 ล้านบาท ด้วยระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุตั้งแต่ 120 จนถึง 702 กิโลเมตร
- **ความคุ้มค่าที่เพิ่มขึ้น** จากการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ทำให้รถยนต์ไฟฟ้าสามารถวิ่งได้ไกลขึ้น สวนทางกับต้นทุนการผลิตที่มีแนวโน้มลดลง โดยในปี 2566 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ BEV ที่วิ่งได้ไกลในราคาไม่แพงมีจำนวนมากขึ้น เช่น รุ่น NETA V ที่มีราคาเฉลี่ย 549,000 บาท สามารถวิ่งได้ไกลถึง 302 กิโลเมตรต่อ 1 รอบการอัดประจุ หรือคิดเป็นสัดส่วน 550.8 กิโลเมตรต่อราคา 1 ล้านบาท มียอดจดทะเบียน 12,777 คัน หรือคิดเป็นสัดส่วน 16.9% ของยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV ทั้งหมด และรุ่น ORA GOOD CAT ที่มีราคาเฉลี่ย 959,000 บาท สามารถวิ่งได้ไกลถึง 500 กิโลเมตรต่อ 1 รอบการอัดประจุ หรือคิดเป็นสัดส่วน 521.4 กิโลเมตรต่อราคา 1 ล้านบาท มียอดจดทะเบียน 6,712 คัน (8.9% ของยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง BEV ทั้งหมด)

ตลาด BEV มือสอง

การเติบโตต่อเนื่องของยอดขายรถยนต์ไฟฟ้า BEV ในตลาดรถใหม่ในไทย ทำให้เริ่มมีอุปทาน BEV ที่ใช้งานแล้วทยอยเข้าสู่ตลาดรถมือสองในช่วงที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากรถยนต์ BEV มือหนึ่งรุ่นใหม่ๆ ยังคงเข้าสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง บวกกับมาตรการภาครัฐที่เน้นสนับสนุน BEV ในตลาดรถใหม่ ทำให้ยอดขาย BEV มือสองยังคงมีไม่มากในช่วงที่ผ่านมา โดยในช่วง 9 เดือนแรกปี 2567 ยอดจดทะเบียน BEV มือสองอยู่ที่เพียง 40 คัน (ภาพที่ 4) คิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.8% ของยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่งไฟฟ้าทั้งหมด ในขณะที่ตลาดรถยนต์นั่งโดยรวมมีสัดส่วนยอดจดทะเบียนรถยนต์มือสองราว 4.1% ของยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งทั้งหมด

ภาพที่ 4

Used BEV Registrations



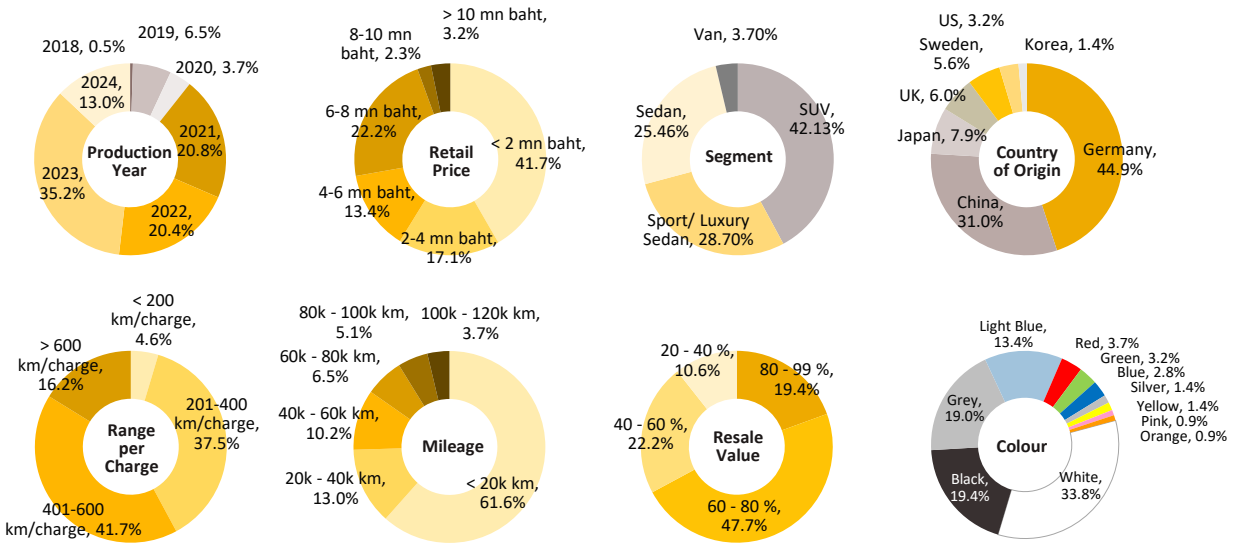
Source : DLT, Krungsri Research

นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์คุณลักษณะของ BEV มือสองที่ประกาศขายผ่านเวปไซต์ One2Car ในช่วงวันที่ 1 ม.ค. – 8 ส.ค. 2567 ซึ่งมีข้อมูลประมาณ 216 คัน พบว่ารถยนต์ BEV มือสองที่ขายส่วนใหญ่เป็นรถพรีเมียม ทั้งในด้านสัญชาติของแบรนด์และราคาขายปลีกมือหนึ่ง รายละเอียดดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 5)

- **ปีที่ผลิต** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กว่า 55.6% เป็นรถยนต์ BEV มือสองที่ผลิตในปี 2565–2566 (ซึ่งคาดว่ามีอายุการใช้งานในช่วง 1 – 2 ปี) สอดคล้องกับยอดจดทะเบียนรถใหม่ ที่มีสัดส่วน BEV ซึ่งผลิตในปี 2565-2566 รวมกันในสัดส่วน 60.1% ของยอดจดทะเบียนสะสมรถ BEV มือหนึ่ง
- **ราคาขายปลีก** ส่วนใหญ่เป็นรถที่มีราคาขายปลีกตั้งแต่ 2 ล้านบาทขึ้นไป[7/] มากที่สุด โดยมีสัดส่วนรวมกัน 58.3% ขณะที่ BEV ที่มีราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาท[8/] มีสัดส่วน 41.7% ซึ่งต่างจากตลาดรถใหม่ของ BEV ในช่วงปี 2565-2566 ที่มีสัดส่วนรถที่ราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาทสูงกว่า 80.0%
- Segment ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์มีสัดส่วน BEV มือสองประเภท SUV มากที่สุด (42.1%) รองลงมาเป็นรถสปอร์ต (28.7%) รถยนต์นั่ง (25.5%) และรถตู้ (3.7%) ตามลำดับ
- **สัญชาติ** ส่วนใหญ่เป็น BEV มือสองสัญชาติเยอรมันและจีน โดยมีสัดส่วน 44.9% และ 31.0% ตามลำดับ ซึ่งต่างจากยอดจดทะเบียนรถใหม่ของ BEV ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นมา ที่มีรถยนต์ BEV สัญชาติจีนกว่า 80%
- **ระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุ** ส่วนใหญ่มีระยะทางวิ่งที่ 401 – 600 และ 201 – 400 กิโลเมตรต่อรอบการชาร์จ ที่สัดส่วน 41.7% และ 37.5 % ตามลำดับ และมีขนาดความจุของแบตเตอรี่เฉลี่ย 70.4 kWh
- **เลขไมล์** กว่า 61.6% เป็นรถที่มีระยะทางวิ่งสะสมน้อยกว่า 20,000 กิโลเมตร โดยบางส่วนเป็นรถเพื่อทดลองขับ (Test Drive)
- **มูลค่าขายต่อ** ส่วนใหญ่ตั้งราคาขายต่อที่ราว 60–80% เมื่อเทียบกับราคาขายปลีกมือหนึ่ง
- **สี** ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์สีมาตรฐาน โดยมีรถสีขาวมากที่สุดที่ 33.8% รองลงมาเป็นสีดำ (19.4%) เทา (19.0%) และน้ำเงิน (13.4%) ตามลำดับ

ภาพที่ 5

Characteristics of Used BEV Listed for Sale on One2car (during January - August 2024)



Source: One2car, Krungsri Research

7/ ได้รับการส่งเสริมเฉพาะการลดภาษีสรรพสามิตและภาษีนำเข้าภายใต้มาตรการ EV 3.0

8/ ได้รับการส่งเสริมทั้งการให้เงินอุดหนุนไม่เกิน 1.5 แสนบาทต่อคัน การลดภาษีสรรพสามิตและภาษีนำเข้าภายใต้มาตรการ EV 3.0

การประเมินการเสื่อมราคา (Price Depreciation) ของ BEV มือสอง

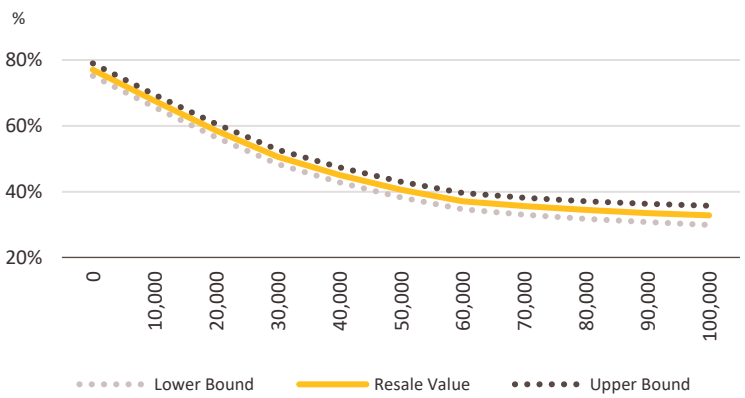
จากการใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติ[9/] เพื่อประเมินอัตราการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าขายต่อ (หรือการเสื่อมราคา) ของ BEV มือสองในไทย แยกตามปัจจัยด้านคุณลักษณะของรถ ได้แก่ เลขไมล์สะสม ประเภทของรถยนต์ สัญชาติของค่ายรถยนต์ สี และปีที่ผลิต ได้ผลดังนี้

- **ค่าเสื่อมราคาเริ่มต้น (Initial depreciation หรือ Off-the-lot depreciation)** เป็นการลดลงของมูลค่ารถยนต์ BEV ทันทีหลังจากที่ถูกขายออกจากโชว์รูมหรือผู้จำหน่าย แม้ว่ารถจะยังมีเลขไมล์ต่ำหรือยังไม่ได้ใช้งานจริงก็ตาม ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนสถานะของรถจากใหม่เป็นมือสองทันที **โดยค่าเสื่อมราคาเริ่มต้นของรถยนต์ BEV ในไทยเฉลี่ยอยู่ที่** 22.93% กล่าวคือ ทันทีที่รถยนต์ BEV ถูกขายออกจากโชว์รูม ราคาขายต่อสูงสุดจะเฉลี่ยอยู่ที่ 77.07% ของราคารถใหม่

- **เลขไมล์สะสม มูลค่าขายต่อของ BEV มือสองจะลดลงประมาณ -5.6% ถึง -9.4% ต่อระยะทางวิ่ง** 10,000 **กิโลเมตร ซึ่งเป็นอัตราการลดลงที่สูงกว่าอัตราปกติของรถยนต์มือสองทั่วโลก ที่โดยเฉลี่ยลดลงประมาณ** -5.2% **ต่อระยะทางเดียวกัน** (Source: Econoautosale) เนื่องจากตลาด BEV ของไทยยังอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่าน จึงมีหลายปัจจัยที่ฉุดมูลค่าขายต่อ เช่น มาตรการภาครัฐที่ช่วยกระตุ้นกำลังซื้อในตลาดรถใหม่ของ BEV ทำให้ผู้บริโภคสามารถซื้อรถ BEV ใหม่ได้ในราคาที่ถูกลง ตลอดจนการแข่งขันพัฒนา BEV รุ่นใหม่ที่มีเทคโนโลยีและระยะทางวิ่งที่ดีขึ้นในราคาไม่แพงเข้ามาจำหน่ายอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งสงครามราคาที่รุนแรงในตลาดรถใหม่ของ BEV ในช่วงที่ผ่านมา ปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีส่วนกดดันราคาของ BEV ในตลาดมือสองให้ปรับลดลง[10/] อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาของ Transport & Environment (2566) พบว่า เมื่อมูลค่าขายต่อ (Resale Value) ลดลงเหลือ 30% ของราคาตั้งต้น มูลค่าขายต่อจะเริ่มคงที่ ทำให้คาดว่า BEV มือสองของไทยที่มี Resale Value ลดลงเหลือ 30% หรือระยะทางวิ่งสะสมประมาณ 150,000 กิโลเมตร จะเริ่มมีมูลค่าขายต่อคงที่ในอัตราดังกล่าว (ภาพที่ 6)

ภาพที่ 6

Estimated Resale Value of Used BEV by Mileage



Source: One2car, Krungsri Research

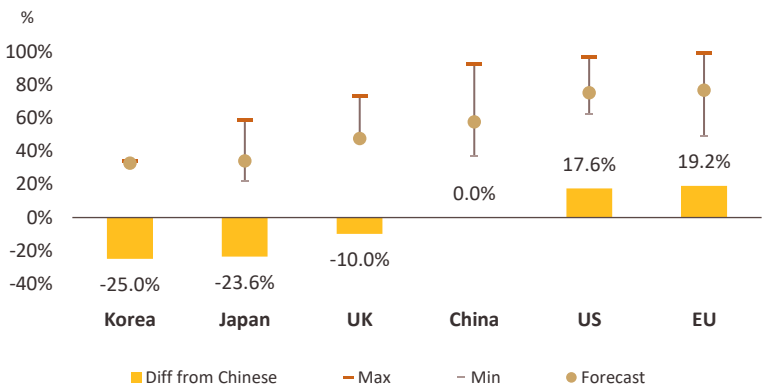
9/ ประมาณการผ่านแบบจำลอง Beta Regression สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบต่อตัวแปรตามที่มีค่าในช่วง 0 ถึง 1 หรือสัดส่วนราคาขายต่อราคารถมือหนึ่งซึ่งมีค่าในช่วง 0 – 100%

10/ จากข้อจำกัดของตลาด BEV มือสองที่ยังเป็นตลาดใหม่ในไทย และทำให้ขาดกลุ่มข้อมูลที่มีระยะทางวิ่งมากกว่า 100,000 เมตร ขึ้นไปในการประเมิน การศึกษานี้จึงใช้ผลการศึกษาจากต่างประเทศในการประเมิน Resale Value ของกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว

- **สัญชาติของแบรนด์ เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนราคาขายต่อต่อราคารถมือหนึ่ง พบว่ารถยนต์ BEV สัญชาติสหรัฐฯ และยุโรป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถพรีเมียม มี Resale Value สูงกว่ารถยนต์สัญชาติจีนประมาณ 17.6% และ 19.2% ตามลำดับ** (สอดคล้องกับข้อมูลของ Japan Times (2566) และ Carnex Canada (2567)) (ภาพที่ 7) กล่าวคือ หากรถยนต์ BEV สัญชาติจีนมีราคาขายต่อที่ 50% ของราคามือหนึ่ง BEV สัญชาติสหรัฐฯ และยุโรป จะมีราคาขายต่อที่ 67.6% และ 69.2% ตามลำดับ เนื่องจากข้อได้เปรียบด้านชื่อเสียงของแบรนด์ซึ่งเป็นผู้นำทางด้านเทคโนโลยีและมีการอัพเดทซอฟท์แวร์ที่ใช้ในรถยนต์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในคุณภาพของแบตเตอรี่ ตลอดจนระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุที่ไกลกว่า **ขณะที่ BEV สัญชาติอังกฤษ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ แม้ส่วนใหญ่เป็นรถพรีเมียมและมีราคาขายปลีกของรถใหม่ที่สูงกว่า BEV สัญชาติจีน แต่มีมูลค่าขายต่อที่ลดลงในอัตราที่สูงกว่า** โดยมูลค่าขายต่อของ BEV สัญชาติอังกฤษ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ จะต่ำกว่า BEV จีนราว -10.0% -23.6% และ -25.0% ตามลำดับ กล่าวคือ หากรถยนต์ BEV สัญชาติจีนมีราคาขายต่อที่ 50% ของราคามือหนึ่ง BEV สัญชาติอังกฤษ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ จะมีราคาขายต่อที่ 40.0% 26.4% และ 25.0% ตามลำดับ เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา BEV ในกลุ่มดังกล่าวมีรุ่นที่นำเข้ามาขายในไทยจำกัด สะท้อนจากยอดจดทะเบียนสะสมรวมกันที่น้อยกว่า 1.5% เมื่อเทียบกับยอดจดทะเบียน BEV ทั้งหมด อีกทั้งระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุบางรุ่นที่สั้นกว่าแบรนด์จีน จึงทำให้มีกลุ่มตัวอย่างมือสองที่ไม่มากนัก

ภาพที่ 7

Forecasted Resale Value of Used BEVs by Country of Origin and Percentage Difference Compared to Chinese Brands



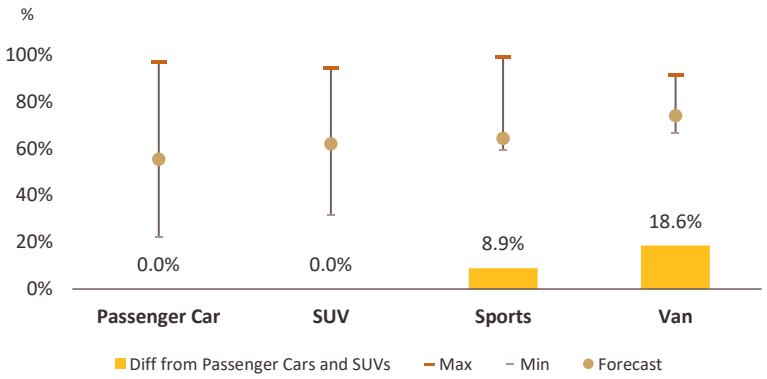
Source: One2car, Krungsri Research

- Segment **รถยนต์ไฟฟ้าในกลุ่มพรีเมียม** (Sports และ Luxury Sedan) **และรถตู้ มีราคาขายต่อสูงกว่ากลุ่มรถยนต์นั่ง BEV ประมาณ 8.9% และ 18.6 % ตามลำดับ** (ภาพที่ 8) ซึ่งต่างจากภาพรวมของตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในต่างประเทศ เนื่องจากในไทยรถยนต์ไฟฟ้ากลุ่มดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นโมเดลที่นำเข้าเพื่อมาจำหน่ายในประเทศและเป็นที่นิยมในตลาดเฉพาะกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูง (Niche market) ทำให้อุปสงค์มีมากกว่าเมื่อเทียบกับอุปทานซึ่งยังค่อนข้างจำกัด
- **ปีที่ผลิต** เมื่อเวลาผ่านไป BEV **โมเดลเก่าจะมีมูลค่าขายต่อของลดลงเฉลี่ยปีละ -6.1% หลังจากปีที่โมเดลรุ่นนั้น ๆ ออกสู่ตลาด (โดยที่ควบคุมปัจจัยอื่น ๆ ให้คงที่)** เช่น ในปี 2567 BEV โมเดลที่ผลิตในช่วงปี 2564 จะมีราคาขายต่อลดลงเฉลี่ย –18.3% ขณะที่โมเดลที่ผลิตในปี 2565 และ 2566 จะมีราคาขายต่อลดลง -12.2% และ -6.1% จากราคามือหนึ่งตามลำดับ (ภาพที่ 9) เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้ามีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดคล้ายคลึงกับสินค้าเทคโนโลยี โดยเฉพาะระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุที่เพิ่มขึ้น โดยจากข้อมูล BEV มือสองที่ประกาศขายผ่าน One2car พบว่ารถโมเดลปี 2567 มีระยะทางวิ่งเฉลี่ย 509.0 กิโลเมตรต่อรอบการชาร์จ มากกว่าโมเดลที่ผลิตในปี 2564, 2565 และ 2566 ที่มีระยะทางวิ่งเฉลี่ยต่อรอบการชาร์จเพียง 345.1, 386.2 และ 477.1 กิโลเมตร ตามลำดับ

- **สี ปัจจัยเรื่องสีของตัวรถยนต์ไฟฟ้า ไม่มีผลต่อ** Resale Value **ของ** BEV **มีสองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ** แม้รถยนต์ไฟฟ้าสีมาตรฐาน อาทิ สีขาว ดำ เทา เงิน และน้ำเงิน จะได้รับความนิยมสูงในตลาดรถยนต์ไทยก็ตาม

ภาพที่ 8

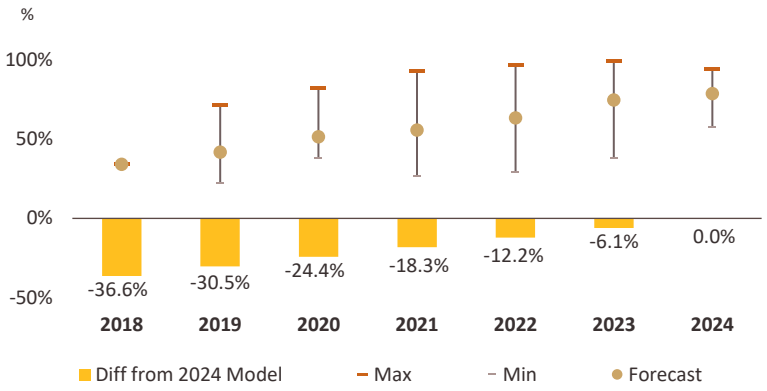
Forecasted Resale Value of Used BEV by Segment and Percentage Difference Compared to Passenger Cars and SUVs



Source: One2car, Krungsri Research

ภาพที่ 9

Forecasted Resale Value of Used BEV by Year of Manufacturing (as of Aug 2024)



Source: One2car, Krungsri Research



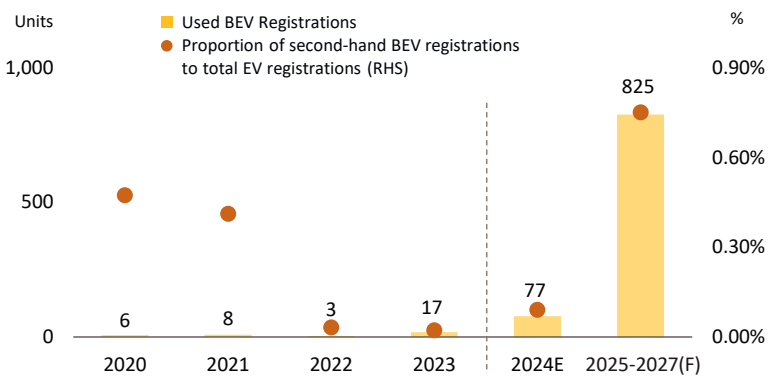
คาดการณ์ยอดขาย BEV มือสอง ในช่วงปี 2568-2571

ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์ไฟฟ้ามือสองภายในประเทศมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าในปี 2568-2570 จะมียอดจดทะเบียนเฉลี่ยปีละ 825 คัน สัดส่วนประมาณ 0.8% ของยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่งไฟฟ้าทั้งหมด[11/] **(ภาพที่ 10) โดยคาดว่าส่วนใหญ่จะเป็นรถที่มีอายุการใช้งานประมาณ 4-5 ปี ซึ่งใกล้เคียงกับตลาด BEV มือสองในสหรัฐฯ ที่ส่วนใหญ่ขายต่อเมื่อมีอายุ 4-5 ปี (Recurrent, 2567) หรือเป็นรถรุ่นที่นำเข้ามาจำหน่ายในช่วงปี 2565-2566 ภายใต้มาตรการ EV 3.0 โดยมีปัจจัยสนับสนุน ได้แก่**

- **ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV มือหนึ่งที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง** นับตั้งแต่ปี 2564 ภายใต้มาตรการอุดหนุน EV 3.0 และ EV 3.5 โดยคาดว่าแนวโน้มยอดจดทะเบียนจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 110,000 คันในช่วงปี 2568-2570[12/] ซึ่งจะทำให้มีอุปทานรถยนต์ BEV มือสองเพิ่มขึ้นด้วย
- **ข้อได้เปรียบด้านราคาที่ถูกกว่า** จากมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐและสงครามราคาระหว่างค่ายรถที่มีอย่างต่อเนื่อง หนุนให้ราคา BEV ในตลาดรถใหม่ปรับลดลงอย่างรวดเร็ว และกดดันให้ราคา BEV มือสองปรับลดลงตาม อาทิ BEV มือสองที่มีเลขไมล์สะสมในช่วง 1–20,000 กม. และ 20,001–40,000 กม. มีมูลค่าขายต่อผ่านเวปไซต์ One2car เพียงประมาณ 74.0 % และ 61.0% ของมูลค่ารถใหม่ ซึ่งถือเป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับผู้ซื้อที่ต้องการทดลองใช้รถยนต์ไฟฟ้าในช่วงเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรม
- **แนวโน้มอุปทานรถยนต์ ICE มือสองที่ลดลง** ตามทิศทางการหดตัวต่อเนื่องของตลาดรถ ICE ใหม่ในช่วงที่ผ่านมา โดยยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง ICE ในประเทศลดลงตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นมา และในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2567 ยังคงลดลง -35.6 % YoY เนื่องจากกำลังซื้อในประเทศที่ลดลง และการคุมเข้มการปล่อยสินเชื่อโดยสถาบันการเงิน[13/] สวนทางกับยอดจำหน่ายรถใหม่ BEV ที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา

ภาพที่ 10

Newly Registered Used BEV Forecast



Source : DLT, Krungsri Research

11/ ขณะที่สัดส่วนยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งมือสองโดยรวมเฉลี่ยอยู่ที่ 4.1% ต่อยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งทั้งหมด (DLT) ในช่วงปี 2562 - 2566

12/ รายละเอียดเพิ่มเติมใน Industry Horizon (ตุลาคม 2567) หน้า 4

13/ รายละเอียดเพิ่มเติมใน แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-2569: อุตสาหกรรมรถยนต์

- **แนวโน้ม BEV มือสองที่สามารถวิ่งได้ไกลและมีอายุใช้งานที่นานขึ้น** จากการพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2566 รถยนต์นั่งไฟฟ้าและ BEV ประเภท SUVs ทั่วโลกมีระยะทางวิ่งเฉลี่ย 380 กิโลเมตรต่อ 1 รอบการอัดประจุ คิดเป็นการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 7.7% CAGR เมื่อเทียบกับในปี 2558 ที่การอัดประจุหนึ่งรอบได้ระยะทางวิ่งประมาณ 150 - 270 กิโลเมตรต่อ (ที่มา : IEA, 2567) นอกจากนี้ แบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบันมีอัตราการเสื่อมสภาพของแบตเตอรี่ (Battery Degradation) เพียงประมาณ 1.8% ต่อปี ซึ่งพัฒนาขึ้นมากเมื่อเทียบปี 2562 ที่เสื่อมสภาพด้วยอัตรา 2.3% ต่อปี (Geotab, 2567) ทำให้ผู้ซื้อมีความมั่นใจใน BEV มือสองมากยิ่งขึ้น
- **จำนวนรุ่นรถยนต์ไฟฟ้ามือสองที่ออกสู่ตลาดเพิ่มขึ้น** จากมาตรการ EV 3.0 และ EV 3.5 ที่หนุนให้มีการผลิตและนำโมเดลรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่เข้ามาจำหน่ายมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมา โดยในเดือนกรกฎาคม 2567 รถยนต์ BEV ที่จำหน่ายในไทยมีจำนวน 56 รุ่น (จาก 24 แบรนด์) เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 44.1% ต่อปี เมื่อเทียบกับปี 2562 ที่มีเพียง 9 รุ่น (จาก 8 แบรนด์) (ที่มา: EVAT (2562) และ EVAT (2567))
- **สถานีอัดประจุ (หรือสถานีชาร์จ) ที่เพิ่มขึ้น** แนวโน้มการลงทุนในสถานีชาร์จที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยเฉพาะในต่างจังหวัด จะช่วยให้จำนวนสถานีชาร์จสามารถรองรับจำนวน BEV ได้เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยจากข้อมูลล่าสุด ณ เดือนมิถุนายน 2567 ประเทศไทยมีสถานีอัดประจุจำนวน 3,175 สถานี คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 114.2% จากเดือนพฤษภาคม 2566 และมีจำนวนเครื่องอัดประจุ 10,846 เครื่อง (+134.6%) หรือคิดเป็นสัดส่วนเครื่องอัดประจุต่อรถยนต์ไฟฟ้า BEV และ PHEV ที่ 1 ต่อ 14.8
- **แนวโน้มความชื่นชอบในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น** เนื่องจากผู้บริโภคมีความเข้าใจในเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าและการอัดประจุ[14/] ตลอดจนความใส่ใจในสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้น[15/]

อย่างไรก็ตาม แม้ตลาด BEV มือสองจะมีโอกาสการเติบโตสูงจากปัจจัยข้างต้น แต่อาจเผชิญปัจจัยท้าทายจากความกังวลในเรื่องต้นทุนซ่อมบำรุง โดยเฉพาะแบตเตอรี่ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานตรวจรับรองคุณภาพของแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าที่ผ่านการใช้งานแล้ว[16/] รวมถึงยังขาดมาตรการภาครัฐในการสนับสนุนตลาดรถ BEV มือสองในไทย

14/ ผลสำรวจของ Deloitte (2567) พบว่า ในปี 2567 สัดส่วนคนไทยที่มีความกังวลในด้านการขาดความรู้ความเข้าใจในเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าลดลงเป็น 25% (จาก 34% ในปี 2566) ความกังวลในด้านระยะทางวิ่งสูงสุดต่อรอบการอัดประจุลดลงเป็น 39% (จาก 44% ในปี 2566) ความคาดหวังในการอัดประจุที่สถานีบริการสาธารณะเพิ่มขึ้นเป็น 25% (จาก 14% ในปี 2566) และมีสัดส่วนผู้บริโภคที่สามารถรอ 10-40 นาที สำหรับการอัดประจุแต่ละครั้งเพิ่มขึ้นเป็น 71% (จาก 61% ในปี 2566)

15/ ในปี 2567 ความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมคือเหตุผลสำคัญอันดับ 2 ในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของคนไทย (เพิ่มจากอันดับ 5 ในปี 2566) จากสัดส่วนผู้ตอบแบบสำรวจถึง 71%

16/ ทั้งด้าน State of Charge และ State of Health ที่ทดสอบระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุ และสมรรถนะของแบตเตอรี่ที่เหลืออยู่ตามลำดับของ EV ที่ผ่านการใช้งานแล้วเทียบกับ EV ที่ยังไม่ผ่านการใช้งาน (SIAPARTNERS, 2021)



มุมมองวิจัยกรุงศรี: แนวทางการกำหนดมูลค่าขายต่อ BEV มือสองในตลาดประเทศไทย

จากการประเมินปัจจัยที่ส่งผลต่อการเสื่อมค่าของราคาของ BEV มือสองข้างต้น พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อราคาขายต่อได้แก่ ระยะทาง แบรนด์ Segment และสัญชาติ ตลอดจนปีที่ผลิต อย่างไรก็ตาม เนื่องจากตลาด BEV มือสองยังคงเป็นตลาดใหม่ในปัจจุบัน ทำให้มีข้อจำกัดในการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งอาจส่งผลต่อการประเมินการตั้งราคาขาย ดังนี้

1) การศึกษานี้วิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าขายต่อของ BEV มือสองจากราคาที่ประกาศขายโดยเจ้าของรถ ซึ่งอาจสูงกว่าราคาขายขั้นสุดท้ายที่ตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย
2) ข้อมูลที่ใช้วิเคราะห์ เป็นรถ BEV ที่ประกาศขายในช่วงที่สงครามราคา (Price War) ของรถยนต์ไฟฟ้ายังดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ทำให้มูลค่าขายต่อจริงอาจต่ำกว่าราคา BEV มือสองในภาวะปกติ
3) การศึกษานี้วิเคราะห์ตลาดในช่วงเปลี่ยนผ่าน ซึ่งแบรนด์รถยนต์ไฟฟ้าระดับพรีเมียมบางสัญชาติ อาทิ แบรนด์จากอังกฤษและเกาหลีใต้ อาจมีรุ่นและจำนวนขายต่อที่จำกัด อีกทั้งอาจยังไม่เป็นที่รู้จักในกลุ่มผู้บริโภคมากนัก ทำให้มีมูลค่าขายต่อที่ลดลงมากกว่า BEV ราคาประหยัด ซึ่งต่างจาก BEV พรีเมียมทั่วโลกที่ส่วนใหญ่มีมูลค่าขายต่อที่ลดลงในอัตราน้อยกว่า
4) ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าของไทยในช่วงที่ผ่านมาส่วนใหญ่เป็น passenger BEV ทำให้มีอุปทานของรถไฟฟ้ามือสองในกลุ่มนี้ มากกว่ากลุ่มรถตู้ไฟฟ้า รถสปอร์ตไฟฟ้า และกลุ่ม Luxury Sedan ไฟฟ้า จึงเป็นสาเหตุว่ามูลค่าขายต่อของรถไฟฟ้ากลุ่มหลังค่อนข้างสูงกว่าตลาดโลก เนื่องจากยังคงเป็นสินค้าหายากในตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองของไทย

เมื่อมองไปข้างหน้า วิจัยกรุงศรีคาดว่าตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามือสองจะได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นในอนาคต ตามการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าในช่วงที่ผ่านมา และเป็นส่วนสำคัญที่จะผลักดันให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero emission) ถึงแม้งานศึกษาชิ้นนี้จะมีข้อจำกัดด้านข้อมูลเนื่องจากตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในไทยยังเป็นตลาดที่ใหม่และยังคงอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่าน แต่ข้อสรุปของทั้งแนวโน้มอุปทานและแนวทางการตั้งราคาขายรถยนต์ไฟฟ้ามือสองน่าจะเป็นประโยชน์ต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะภาคธุรกิจ (เช่น ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์มือสอง ธุรกิจประกันภัยรถยนต์ และธุรกิจการเงิน) ทั้งในการวางแผนด้านเงินลงทุนเพื่อสต็อครถยนต์ไฟฟ้ามือสองที่จะทยอยออกสู่ตลาดมากขึ้นในอนาคต การจัดโปรโมชั่นส่งเสริมการขาย และเป็นแนวทางในการกำหนดเบี้ยประกันและปล่อยสินเชื่อสำหรับรถยนต์ไฟฟ้ามือสอง รวมทั้งผู้บริโภคที่มีแผนที่จะซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามือสอง ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่ต้องการทดลองใช้รถยนต์ไฟฟ้าแต่ยังไม่พร้อมซื้อรถมือหนึ่ง และผู้บริโภคที่มีงบประมาณจำกัดที่ต้องการซื้อรถยนต์ราคาประหยัดในสภาวะที่เศรษฐกิจยังคงชะลอตัว สามารถใช้ผลการศึกษาชิ้นนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้น เพื่อประกอบการตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามือสองในอนาคตได้

References

BBC. (2024). “The used electric vehicle market could tempt EV-curious drivers”. Retrieved from https://www.bbc.com/worklife/article/20240222-used-electric-vehicle-market-ev-prices

Carnex Canada. (2024). “Depreciation of Electric Vehicles: Do EVs Depreciate Faster?”. Retrieved from https://blog.carnex.ca/depreciation-of-electric-vehicles/

CARVERTICAL. (2023). “How important is depreciation when choosing a used vehicle?”. Retrieved from https://www.carvertical.com/en/blog/how-important-is-car-depreciation

CNBC. (2024). “Used EV price crash keeps getting deeper with ‘premium’ brand idea history”. Retrieved from https://www.cnbc.com/2024/06/16/used-ev-price-crash-gets-deeper-with-premium-brand-idea-history.html?msockid=23f6b874aa9a60fa0af4ab4bab3161f7

Consumer Reports. (2020). “Electric Vehicle Ownership Costs: Today’s Electric Vehicles offer Big Savings for Consumers”. Retrieved from https://advocacy.consumerreports.org/wp-content/uploads/2020/10/EV-Ownership-Cost-Final-Report-1.pdf

Digital Trends. (2024). “Used EV prices are falling quicker than those of gas cars, and that’s good”. Retrieved from https://www.digitaltrends.com/cars/used-ev-prices-are-falling-quicker-than-those-of-gas-cars-and-thats-good/

Econoautosale. “Understanding Depreciation”. Retrieved from https://www.econoautosale.com/blog/car-depreciation/

Electromaps. (2024). “The used electric vehicle market: trends and opportunities”. Retrieved from https://www.electromaps.com/en/blog/market-electric-vehicles-occasion-trends-opportunities

EPPO. (2564). “ข้อดี-ข้อเสียรถไฟฟ้า”. Retrieved from https://www.eppo.go.th/epposite/index.php/en/component/k2/item/17404-ev-charging-201064

EVAT. (2024). “Summary of Battery Electric Vehicle Models in Thailand”. Retrieved from https://evat.or.th/images/evinfo/current-status/2024-09/BEV_Casr_JUL_2024_DRAFT.pdf

Future Market Insights. (2023). “Global Used EV Market Outlook”. Retrieved from https://www.futuremarketinsights.com/reports/used-ev-market

Geotab. (2024). “New Geotab data highlights how EV batteries can last 20 years or more”. Retrieved from https://www.geotab.com/uk/press-release/2024-battery-degradation/

IEA. (2024). “Global EV Outlook 2024”. Retrieved from https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024

Japan Times (2023). “No one wants used EVs, making new ones a tougher sell too”. Retrieved from https://www.japantimes.co.jp/business/2023/12/25/tech/used-evs-tough-sell-market/

Krungsri Research. (October, 2024). “Industry Horizon”. Retrieved from https://www.krungsri.com/getmedia/b70bfbf1-f331-4ad7-b869-e53538e6f340/IH_Industry_Horizon_241028_EN.pdf.aspx

References

Krungsri Research. (2024). “Industry Outlook 2024-2026: Automobile Industry”. Retrieved from https://www.krungsri.com/getmedia/a97e959c-2b2c-4892-9618-5dbaf60de5ae/IO_Automobile_240926_EN_EX.pdf.aspx

Minilist. “A Guide to Electric Car Depreciation”. Retrieved from https://mintlist.com/car-guide/guide-electric-car-depreciation/

New York Times. (2023). “Interested in an Electric Vehicle? Consider Buying Used”. Retrieved from https://www.nytimes.com/2023/10/07/business/used-electric-vehicles.html

Podpoint. (2024). “A Guide to Buying a Second-Hand Electric Car”. Retrieved from https://pod-point.com/guides/buying-second-hand-ev

Recurrent. (2024). “Used Electric Car Prices & Market Report - Q4 2024”. Retrieved from https://www.recurrentauto.com/research/used-electric-vehicle-buying-report

SIAPARTNERS. (2021). “Second-hand electric vehicles: A fast-growing market”. Retrieved from https://www.sia-partners.com/en/insights/publications/second-hand-electric-vehicles-a-fast-growing-market

Transport and Environment. (2023). “Used electric cars are hot, leasing deals are not An analysis of used car prices in Europe”. Retrieved from https://www.transportenvironment.org/uploads/files/Report-on-BEV-resale-values_UPDATED-27.03.23_2024-04-29-153249_hbdg.pdf

USNews. (2020). “Car Depreciation: What Factors Affect Car Values?”. Retrieved from https://cars.usnews.com/cars-trucks/advice/car-depreciation-what-factors-affect-car-values?slide=6

World Resources Institute. (2019). “The $6,000 Electric Vehicle: The Power of the Used Car Market to Bring Electric Vehicles to Everyone”. Retrieved from https://www.wri.org/insights/6000-electric-vehicle-power-used-car-market-bring-electric-vehicles-everyone

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม

นักเศรษฐศาสตร์

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

นักเศรษฐศาสตร์

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

นักเศรษฐศาสตร์

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิจัยอาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิจัย

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิจัย

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิจัย

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นรินทร์ ตันไพบูลย์

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

เฑียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

พุทธชาด ลุนคำ

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

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

รพีภูมิ ลาภมาก

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)