แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2566-68

อุตสาหกรรมรถยนต์



พฤษภาคม 2566

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

วรรณา ยงพิศาลภพ

นักวิเคราะห์

wanna.yongpisanphob@krungsri.com
+662 296 4755

Subscribe Us

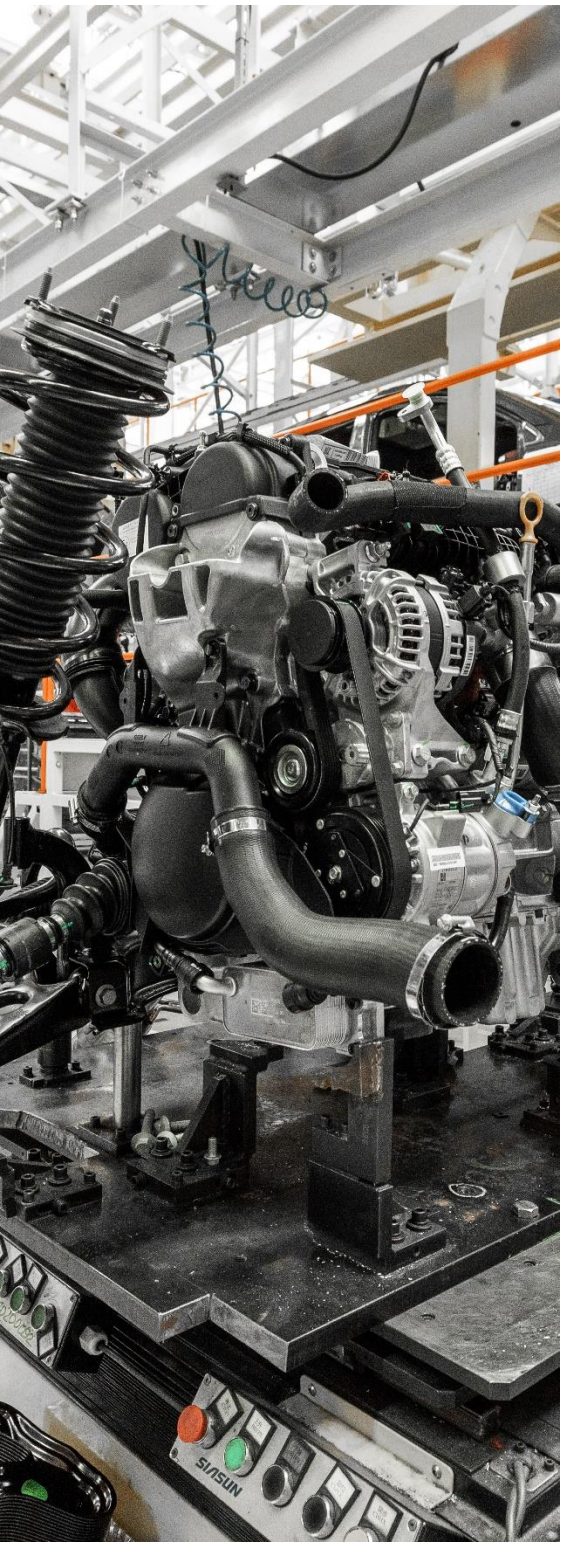
สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

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



อุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงปี 2566-2568 มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องจากปัจจัยหนุน ได้แก่ 1) ทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและการกระเตื้องขึ้นของกำลังซื้อท่ามกลางภาวะเงินเฟ้อที่น่าจะทยอยปรับลดลง 2) ปัญหาขาดแคลนชิปแม้จะยังคงมีอยู่เป็นระยะในปี 2566 ภายใต้แรงกดดันของสงครามเทคโนโลยีโดยเฉพาะสหรัฐฯ และจีน แต่คาดว่าจะคลี่คลายลงในช่วงปี 2567-2568 หลังจากอุปทานชิปเริ่มเข้าสู่ตลาดโลกมากขึ้นจากการเร่งลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตชิปในหลายประเทศ เช่น สหรัฐฯ เยอรมนี และญี่ปุ่น 3) นโยบายอุดหนุนการใช้รถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ที่ยังมีต่อเนื่อง 4) การเร่งลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานหลายโครงการของภาครัฐ และการขยายตัวต่อเนื่องของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และโลจิสติกส์ ตลอดจนการฟื้นตัวของธุรกิจท่องเที่ยวหลังการเปิดประเทศมากขึ้น ช่วยหนุนความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ และ 5) ผู้ประกอบการมีแผนเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่เพื่อกระตุ้นตลาดอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าตอบรับนโยบายอุดหนุนของภาครัฐ ส่วนการส่งออกคาดว่าในปี 2566 จะยังเติบโตในอัตราไม่สูงนักตามทิศทางกำลังซื้อของประเทศคู่ค้าที่ยังคงซบเซาก่อนที่จะกระเตื้องขึ้นในปี 2567-2568 ภายใต้ความเสี่ยงจากนโยบายลดการใช้รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ของหลายประเทศ ในขณะที่การส่งออกรถยนต์ของไทยส่วนใหญ่ยังเป็น ICE

มุมมองวิจัยกรุงศรี

อุตสาหกรรมรถยนต์และธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องในช่วงปี 2566-2568 มีแนวโน้มเติบโตตามทิศทางภาวะเศรษฐกิจที่คาดว่าจะขยายตัวดีขึ้น พร้อมกับตลาดรถยนต์ไฟฟ้าที่กำลังเติบโต อานิสงส์จากนโยบายอุดหนุนการใช้รถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ของภาครัฐ ทำให้คาดว่าผลประกอบการของผู้ผลิตรถยนต์และตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่จะยังเติบโตดี ขณะที่ผลประกอบการธุรกิจเต็นท์รถมือสองมีแนวโน้มซบเซาจากการแข่งขันที่รุนแรงและอุปทานรถยนต์เก่าเข้าสู่ตลาดเพิ่มขึ้น

- **ผู้ผลิตรถยนต์: คาดผลประกอบการปี 2566-2568 จะเติบโตต่อเนื่องทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก** อย่างไรก็ตาม ปัญหาขาดแคลนชิปคาดว่าจะยังคงมีอยู่เป็นระยะในปี 2566 ภายใต้แรงกดดันของสงครามเทคโนโลยีโดยเฉพาะสหรัฐฯ และจีน ก่อนที่อุปทานชิปจะเริ่มเข้าสู่ตลาดโลกมากขึ้นในปี 2567-2568 จากการเร่งลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตชิปในหลายประเทศ เช่น สหรัฐฯ เยอรมนี และญี่ปุ่น
    - **ผู้ผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถปิกอัพขนาด 1 ตัน** จะได้รับปัจจัยหนุนจากภาวะเศรษฐกิจที่เติบโตต่อเนื่อง การเติบโตของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์ที่หนุนความต้องการรถปิกอัพ และนโยบายอุดหนุนการใช้รถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ที่ยังมีต่อเนื่อง (ระยะเวลาของโครงการตั้งแต่ปี 2565-2568) รวมทั้งการเปิดตัวรถยนต์โมเดลใหม่โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าช่วยกระตุ้นตลาด ด้านตลาดส่งออกคาดว่าในปี 2566 จะเติบโตต่ำตามทิศทางกำลังซื้อของประเทศคู่ค้าที่ซบเซาก่อนที่จะกระเตื้องขึ้นในปี 2567-2568

- **ผู้ผลิต/ประกอบรถบรรทุก รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง** จะได้อานิสงส์จากโครงการก่อสร้างโครงข่ายสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure networks) ของภาครัฐที่น่าจะเร่งตัวรองรับแผนการลงทุนพัฒนาโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เฟส 2 (ปี 2566-2570) รวมถึงการเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจโลจิสติกส์ ตลอดจนโอกาสการขยายตลาดส่งออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านรองรับเศรษฐกิจที่กำลังฟื้นตัว และแผนลงทุนต่อเนื่องในโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน
- **ผู้ผลิตยานยนต์ขนาดใหญ่เพื่อการโดยสาร (รถบัส)** คาดว่าจะฟื้นตัวตามธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจขนส่งโดยสารเอกชนในปี 2566-2568 รวมทั้งความต้องการรถโดยสารประจำทางของภาครัฐ (ขสมก.) และรถโดยสารประจำทางร่วมบริการของภาคเอกชนในพื้นที่กรุงเทพฯ จำนวนกว่า 6 พันคัน ซึ่งจะทยอยปรับเปลี่ยนเป็นรถยนต์ไฟฟ้าตามมาตรการรัฐ ขณะที่ตลาดส่งออกมีแนวโน้มขยายตัวโดยเฉพาะตลาดอาเซียน

- **ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่ (รถยนต์นั่งและรถปิกอัพ) และผู้นำเข้ารถยนต์อย่างเป็นทางการ คาดว่าผลประกอบการจะมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง** ตามยอดขายรถยนต์ในประเทศที่คาดว่าจะยังเติบโต และความต้องการซ่อมบำรุงรถยนต์ตามอายุ/ระยะทาง แต่ยังมีความเสี่ยงเนื่องจากผู้ใช้รถบางส่วนอาจเปลี่ยนไปใช้บริการจากอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไปซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าในภาวะที่กำลังซื้อทยอยฟื้นตัว นอกจากนี้ นโยบายของค่ายรถยนต์ที่กำหนดให้ตัวแทนจำหน่ายต้องลงทุนปรับปรุงโชว์รูมและศูนย์บริการให้ได้มาตรฐาน รวมทั้งการลงทุนพัฒนาบุคลากรและสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าภายในโชว์รูมเพื่อรองรับการให้บริการลูกค้ากลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า อาจเพิ่มภาระต้นทุนของผู้ประกอบการ
- **ผู้จำหน่ายยานยนต์ชนิดรถบรรทุกและยานยนต์หนักอื่น ๆ**: **ผลประกอบการมีแนวโน้มเติบโตดี** จากความคืบหน้าของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ และความต้องการขนส่งสินค้าจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมใหม่ๆ ทั้งในประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศใกล้เคียง รวมทั้งการเติบโตของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะช่วยให้มีความต้องการรถบรรทุกเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาด 2 ตัน และรถบรรทุก 6 ล้อ ประกอบกับผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีธุรกิจบริการแบบครบวงจร เช่น การจำหน่ายอะไหล่ การซ่อมบำรุง การจำหน่ายรถมือสอง สินเชื่อเช่าซื้อ เป็นต้น ช่วยหนุนช่องทางรายได้เพิ่มขึ้น
- **ผู้นำเข้ารถยนต์อิสระ (เกรย์มาร์เก็ต)**: **อาจเผชิญความยากลำบากมากขึ้นในการดำเนินธุรกิจ ผลจากการแข่งขันที่รุนแรงทั้งจากผู้จำหน่ายอย่างเป็นทางการและผู้นำเข้ารถยนต์อิสระ** ขณะที่ภาครัฐยังคงใช้มาตรการเข้มงวดในการนำเข้ารถยนต์ใหม่จากผู้นำเข้าอิสระ มีผลให้ต้นทุนของผู้ประกอบการอยู่ในระดับสูง และอาจไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการได้ ทำให้ผู้ประกอบการต้องสร้างความแตกต่างโดยนำเข้ารถยนต์รุ่นที่ตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการไม่นำเข้ามาทำตลาดและรุ่นพิเศษแทน รวมทั้งต้องปรับตัวโดยขยายการลงทุนในธุรกิจแบบครบวงจรทั้งการจำหน่าย บริการหลังการขาย และศูนย์ซ่อม เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือจากผู้บริโภค และยังช่วยเพิ่มรายได้จากการบริการหลังการขายและจำหน่ายอะไหล่ ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้นำเข้ารถยนต์อิสระบางรายที่ปรับตัวไม่ทันและมีเงินลงทุนไม่มากนักต้องปิดกิจการลง
- **เต็นท์รถมือสอง**: **รายได้จากการจำหน่ายมีแนวโน้มชะลอตามความต้องการใช้** เนื่องจากรถยนต์ใหม่มีแนวโน้มออกสู่ตลาดต่อเนื่องหลังจากอุปทานชิปบางรุ่นเริ่มเข้ามา และกระแสรถยนต์ไฟฟ้าที่กำลังเป็นที่ความนิยม ทำให้ความต้องการรถยนต์มือสองลดลง เนื่องจากรถยนต์มือสองเกือบทั้งหมดเป็นรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน นอกจากนี้ยังมีอุปทานจากรถยนต์ที่หลุดจำนองเข้าสู่ตลาดเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้กู้บางรายไม่สามารถผ่อนชำระได้ ภายใต้ค่าครองชีพที่สูงขึ้น และการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง (โดยเฉพาะบริษัทข้ามชาติ บริษัทในเครือของค่ายรถ และแพลตฟอร์มตลาดซื้อขายรถยนต์มือสองออนไลน์) อาจมีผลกดดันอัตรากำไรของผู้ประกอบการ

ข้อมูลพื้นฐาน

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

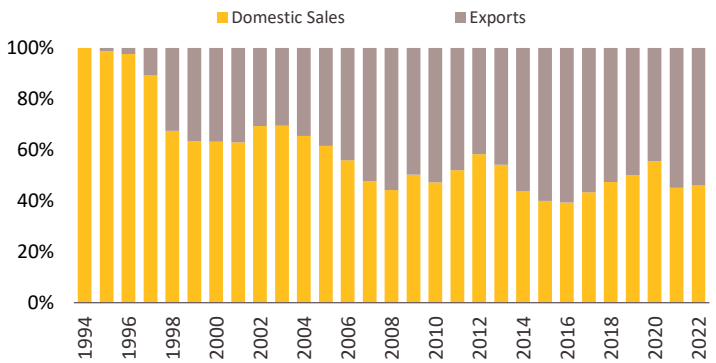
ตั้งแต่ปี 2514 เป็นต้นมา รัฐบาลออกนโยบายเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ โดยส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ อาทิ 1) การปรับขึ้นภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD และรถยนต์สำเร็จรูป 2) การบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศ โดยกำหนดเป็นสัดส่วน Local Content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

การลงทุนของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติในไทยเพิ่มขึ้นมากนับจากการลงนาม Plaza Accord ปี 2530 ส่วนใหญ่เป็นค่ายรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นที่เผชิญภาวะเงินเยนแข็งค่าลดทอนความสามารถในการแข่งขันของฐานผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่น ประกอบกับหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 รัฐบาลไทยมีนโยบายผ่อนปรนให้ต่างชาติเข้ามาถือหุ้นในกิจการไทย พร้อมทั้งกำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ และสนับสนุนการลงทุนผลิตเพื่อส่งออก โดยมีเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง **สะท้อนจากปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นจาก 0.36 ล้านคันในปี 2540 เป็น 1.88 ล้านคันในปี 2565 หรือขยายตัวเฉลี่ย 9.8% ต่อปี และนับจากปี 2550 เป็นต้นมา โดยการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ทำให้โครงสร้างตลาดรถยนต์เปลี่ยนจากผลิตเพื่อใช้ในประเทศเป็นผลิตเพื่อส่งออก** (เฉลี่ยปี 2550-2565 อัตราส่วนผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 48% ต่อการผลิตเพื่อส่งออก 52%)

นโยบายส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลไทยที่ผ่านมามีผลต่อโครงสร้างการผลิตรถยนต์แต่ละประเภทแตกต่างกัน ดังนี้

- **ปี 2540-2551 รัฐบาลส่งเสริมการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน (ประเภทรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เน้นใช้เครื่องยนต์ดีเซล) และกำหนดเป็น Product Champion ลำดับแรกของประเทศ** โดยออกมาตรการจูงใจให้ค่ายรถยนต์รายใหญ่ของโลกเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตรถปิกอัพในไทย ควบคู่กับมาตรการกระตุ้นตลาดรถปิกอัพในประเทศ อาทิ การควบคุมราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลให้ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน (โดยนำเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมาอุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลบางส่วน) และการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถปิกอัพในระดับต่ำเพียง 3% เทียบกับรถยนต์นั่งที่ระดับ 30-50% **ผลของมาตรการรัฐข้างต้นทำให้การผลิตและจำหน่ายรถปิกอัพขนาด 1 ตันเพิ่มขึ้นมากในช่วงเวลาดังกล่าว** สะท้อนจากการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วนสูงกว่า 70% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมดของไทย

Figure 1: Thai Vehicle Domestic Sales and Exports



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

- **ปี 2552-ปัจจุบัน รัฐบาลส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งเป็น Product Champion ต่อจากรถปิกอัพขนาด 1 ตัน** มีผลให้สัดส่วนการผลิตรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นจาก 28% ของปริมาณการผลิตรถยนต์รวมปี 2550 เป็น 40% ในปี 2565 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) ***นโยบายภาครัฐในการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับรถยนต์ทุกประเภทซึ่งรวมถึง 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 มีการปล่อยก๊าซ CO_2 ต่ำ จึงมีราคาถูกลงจากอัตราภาษีที่ปรับลดเหลือ 12-15% (จากเดิมที่ 17%) อย่างไรก็ตาม โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถ Eco-car ตามอัตราดังกล่าวจะสิ้นสุดลงในปี 2568 โดยจะปรับเป็นภาษีสรรพสามิตอัตราใหม่สำหรับรถ Eco-car ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 < 100 g/km (ตามเงื่อนไขโครงการ Eco-car Phase II) และมีการติดตั้งระบบ Advanced Driver – Assistance Systems (ADAS) อย่างน้อย 2 ระบบจากทั้งหมด 6 ระบบ ในอัตรา 13% ในปี 2569 โดยจะเพิ่มขึ้น 1% ทุก 2 ปีจนถึง 15% ในปี 2573 ซึ่งใกล้เคียงกับโครงสร้างภาษีเดิม แต่หากผู้ผลิตไม่มีการติดตั้งระบบ ADAS ตามเงื่อนไขของภาครัฐ อัตราภาษีจะอยู่ที่ 25% ในปี 2569 และเพิ่มขึ้นเป็น 30% ในปี 2573 (ตารางที่ 4)

  - **มาตรการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า** (Electric Vehicle: EV) **3 ประเภท ได้แก่ รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด** (Hybrid Electric Vehicle: HEV) **รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด** (Plug-in Hybrid Electric Vehicle: PHEV) **และรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่** (Battery Electric Vehicle: BEV) **เป็น Product Champion ลำดับที่สามของไทย (ปี 2559-2579)** ดังนี้

    - รัฐบาลปรับเงื่อนไขให้ค่ายรถยนต์ที่ขอรับส่งเสริมการลงทุนในโครงการ Eco-car Phase I และ Phase II สามารถนำปริมาณการผลิตรถยนต์ไฟฟ้ามานับรวมกับปริมาณผลิตรถ Eco-car เพื่อรับสิทธิประโยชน์ในโครงการฯ ได้ (หากนับแยกกันแต่ละโครงการมีปริมาณการผลิตต่ำกว่าเงื่อนไขที่ BOI กำหนด)
    - มาตรการเร่งให้เกิดการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (พฤษภาคม 2562) โดยกำหนดให้ผู้ขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ BEV สามารถขอรับส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ HEV ร่วมด้วยได้ (ยื่นภายใน 31 ธันวาคม 2562) ภายใต้เงื่อนไขต้องผลิตรถ HEV ภายใน 3 ปีนับแต่วันออกบัตรส่งเสริม และต้องผลิตรถ BEV ภายในปีที่ 3 นับจากวันผลิตรถ HEV

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 Million Baht	Package≥6,500 Million Baht (phase 1 ≥5 Million 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

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

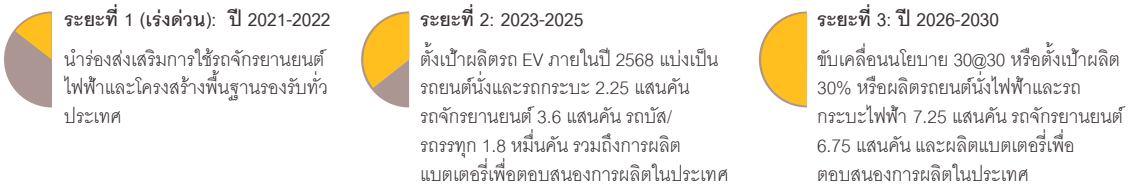
1/ "โครงการรถยนต์คันแรก" คือ มาตรการคืนภาษีสรรพสามิตไม่เกิน 1 แสนบาท (หลังครอบครองรถยนต์ครบกำหนด 5 ปี) สำหรับ ผู้ซื้อรถยนต์คันแรก ช่วงวันที่ 16 ก.ย.2554 ถึง 31 ธ.ค.2555 ครอบคลุมรถยนต์ที่มีราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท ทั้งรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 cc. รถปิกอัพ และรถปิกอัพดับเบิ้ลแค็บ (ภาครัฐไม่กำหนดระยะเวลาส่งมอบรถยนต์ในโครงการฯ)

- เมื่อ 12 พฤษภาคม 2564 **คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ กำหนดแนวทางส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า** ZEV[2/] (Zero Emission Vehicle) **ตามนโยบาย 30@30 โดยตั้งเป้าผลิตรถ** ZEV **อย่างน้อย 30% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมดภายในปี 2573 (หรือ ค.ศ. 2030) แบ่งออกเป็น 3 ระยะ** ตามภาพที่ 2 **อีกทั้ง กำหนดเป้าหมายการผลิตและการใช้** ZEV **โดยในปี 2568 ตั้งเป้าหมายการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าและรถปิกอัพไฟฟ้าสัดส่วนรวมกัน 10% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และการใช้ 30% ของรถจดทะเบียนใหม่ จากนั้นในปี 2573 ผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 30% และรถจดทะเบียนใหม่ 50% ส่วนในปี 2578 ผลิต 50% และรถจดทะเบียนใหม่ 100%** ดังตารางที่ 2 ภาครัฐจึงได้ออกมาตรการต่างๆ เพื่อสนับสนุนตลาดรถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศ อาทิ

1) **สนับสนุนให้หน่วยงานรัฐและเอกชนขยายสถานีชาร์จยานยนต์ไฟฟ้า**เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า โดยสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย (ธันวาคม 2565) รายงานจำนวนสถานีชาร์จยานยนต์ไฟฟ้าสาธารณะทั่วประเทศ 1,239 แห่ง จำนวน 3,739 หัวจ่าย แบ่งเป็น สถานีชาร์จไฟฟ้าแบบปกติ ซึ่งเป็นระบบไฟฟ้ากระแสสลับ (Alternating Current: AC) มีจำนวน 2,404 แห่ง และ สถานีชาร์จไฟฟ้าแบบเร็ว ซึ่งใช้ระบบไฟฟ้ากระแสตรง (Direct Current: DC) มีจำนวน 1,342 แห่ง

2) **มาตรการลดภาษีการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่สำเร็จรูป 40% ตั้งแต่ปี 2565-2566** สำหรับผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการอุดหนุนราคายานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่มาจำหน่ายในประเทศก่อนแล้วจึงผลิตภายในประเทศชดเชยตามเงื่อนไขของโครงการฯ

Figure 2: **แนวทางส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า** ZEV (Zero Emission Vehicle) **ตามนโยบาย** 30@30



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

Table 2: 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

2/ ZEV (Zero Emissions Vehicle) หรือ ยานยนต์ไร้มลพิษ หมายถึง ยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์โดยไม่มีเครื่องยนต์ทำให้ไม่มีการปล่อยไอเสียในระหว่างการขับขี่ยานยนต์ ประกอบด้วย ยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) และยานยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Electric Vehicle: FCEV)

3) **มาตรการอุดหนุนรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่** (กุมภาพันธ์ 2565 ถึง 31 ธันวาคม 2568) ทั้งรถยนต์นั่ง และรถปิกอัพที่ผลิตในประเทศมูลค่า 70,000-150,000 บาทต่อคัน ซึ่งผู้ผลิตสามารถนำเข้ารถยนต์นั่งไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่มาจำหน่ายในไทยภายใต้มาตรการอุดหนุนภายในช่วงปี 2565-2566 โดยผู้ผลิตจะต้องผลิตรถยนต์นั่ง BEV ชดเชยตามจำนวนที่นำเข้ามาจำหน่ายในอัตราส่วน "นำเข้าไทย 1 คัน : ผลิตในไทย 1 คัน" ภายในปี 2567 แต่หากผลิตภายในปี พ.ศ. 2568 ผู้ผลิตจะต้องผลิตเพิ่มเป็น "นำเข้าไทย 1 คัน : ผลิตในไทย 1.5 คัน โดยมีเงื่อนไขการผลิตชดเชยการนำเข้า ดังนี้ ***1) รถยนต์นั่งที่ใช้แบตเตอรี่ความจุไม่ถึง 30 กิโลวัตต์ชั่วโมง ราคาไม่ถึง 2 ล้านบาท*** ผู้ผลิตจะต้องผลิตรถ BEV ในไทยรุ่นใดก็ได้มาวางจำหน่ายภายในประเทศ ***2) รถยนต์นั่งที่ใช้แบตเตอรี่ความจุตั้งแต่ 30 กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป ราคา 2-7 ล้านบาท*** ผู้ผลิตจะต้องผลิตเฉพาะรถรุ่นที่นำเข้ามาจำหน่ายในไทยเท่านั้น สำหรับรถปิกอัพที่เข้าร่วมโครงการจะต้องเป็น***รถปิกอัพ BEV เฉพาะที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้น ตั้งแต่ปี 2565-2568 และมีขนาดความจุแบตเตอรี่ตั้งแต่ 30 กิโลวัตต์ชั่วโมงขึ้นไป ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท*** เพื่อสนับสนุนการใช้รถยนต์ BEV และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ผลิตหันมาผลิตรถยนต์ BEV ในไทย ผลักดันให้มีความต้องการชิ้นส่วนฯ สำหรับ BEV เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 3) ปัจจุบัน (ณ เดือน ธันวาคม 2565) ผู้ผลิตรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการแล้วมีจำนวนทั้งหมด 9 ราย ประกอบด้วย MG, GWM, Neta, Mine Mobility, Volt, Toyota, BYD, Mercedes-Benz และ Honda โดยเป็น รถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีน 5 ราย ญี่ปุ่น 2 ราย ไทย 1 ราย และเยอรมนี 1 ราย

4) **การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ใหม่** เพื่อส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ และสนับสนุนให้เกิดกระบวนการปรับเปลี่ยนการลงทุนจากฐานการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในไปสู่รถยนต์ไฟฟ้า โดยกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ให้อยู่ในระดับต่ำ ตามเงื่อนไขการจัดเก็บภาษีตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) และการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต ขณะที่รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในจะเริ่มใช้โครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่ในปี 2569 ซึ่งหากปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ยังอยู่ในระดับสูง อัตราภาษีสรรพสามิตจะทยอยปรับเพิ่มขึ้น 1-2% ในทุกๆ 2 ปี นับตั้งแต่ปี 2569 สิ้นสุดปี 2573 ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริดจะมีอัตราภาษีเพิ่มขึ้นในระดับใกล้เคียงกับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊กอินไฮบริดอัตราภาษีสรรพสามิตจะเปลี่ยนแปลงจากเดิมไม่มากนัก (ตารางที่ 4)

5) **การลดอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่** ที่จดทะเบียนระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2568 ลง 80% ตามอัตราภาษีประจำปีเป็นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียน

Table 3: Thai Government Stimulus Measures for Battery Electric Vehicle (BEV)

Types of Vehicles	Current excise tax Rate	New excise tax rate (Effective from 2022 to 2025)	Car prices < 2 THB, m			Car prices 2-7 THB, m
			Subsidy (Effective from 2022-2025)		Importers are required to manufacture BEVs locally; Start of production 2024: 1 imported BEV: 1 BEVs produced in Thailand Start of production 2025: 1 imported BEV: 1.5 BEVs produced in Thailand (Can produce any model of BEV.)	No Subsidy
			< 30 kwh	≥ 30 kwh		Importers are required to manufacture BEVs locally; Start of production 2024: 1 imported BEV: 1 BEVs produced in Thailand Start of production 2025: 1 imported BEV: 1.5 BEVs produced in Thailand (Must produce the same model that was imported into Thailand.)
Passenger car	8%	2%	70,000 Baht	150,000 Baht	Cut maximum import duty by 40% for 2 years	Cut maximum import duty by 20% for 2 years
Pickup	6%	0%	-	150,000 Baht	-	-

Source: The Board of Investment of Thailand (BOI), The Federation of Thai Industries (FTI) , Press news, Krungsri Research

Table 4: Comparison of Previous and New Excise Tax Structure

New Excise Tax Structure (2022)



Passenger Cars

Type	CO_2	Excise Tax Rate									
		At least 2 out of 6 Advanced Driver – Assistance Systems (ADAS) must be installed						Not in compliance			
		Effective from 2026		Effective from 2028		Effective from 2030		Effective from 2026		Effective from 2030	
		ICE	HEV	ICE	HEV	ICE	HEV	ICE	HEV	ICE	HEV
Engines ≤ 3,000 cc.	≤ 100 g/km	13%	6%	14%	8%	15%	10%	25%	15%	30%	20%
	101-120 g/km	22%	9%	24-27%	11%	26%	13%	25%	15%	30%	20%
	121-150 g/km	25%	14%	27%	16%	29%	18%	25%	15%	30%	20%
	151-200 g/km	29%	19%	31%	21%	33%	23%	35%	25%	40%	30%
	> 200 g/km	34%	24%	36%	26%	38%	28%	35%	25%	40%	30%
Engines > 3,000 cc.	Indefinitely	Effective from 2026									
		ICE						HEV			
		50%						40%			

		At least 2 out of 6 ADAS must be installed			At least 4 out of 6 ADAS must be installed		Not in compliance					
	Electric Range and Oil tank	PHEV			BEV	FCEV	PHEV		BEV		FCEV	
		Effective from 2026			Effective from 2022	Effective from 2026	Effective from 2026	Effective from 2030	Effective from 2022	Effective from 2026	Effective from 2026	
Engines ≤ 3,000 cc.	Electric Range≥ 80 km and Oil tank ≤ 45 L	5%			2%	1%	15%	20%	8%	10%	5%	
	Electric Range< 80 km and Oil tank > 45 L	10%										
Engines > 3,000 cc.	Indefinitely	PHEV			BEV	FCEV	PHEV		BEV		FCEV	
		30%			2%	1%	30%		8%	10%	5%	



Pick up

Type	CO_2	Excise Tax Rate								
		At least 1 out of 6 Advanced Driver – Assistance Systems (ADAS) must be installed						Not in compliance		
		Effective 2026-2035								
		Other fuel			B 20			B 20 and other fuel		
		Single cab	Space cab	Double cab	Single cab	Space cab	Double cab	Single cab	Space cab	Double cab
Engines ≤ 3,250 cc.	≤ 185 g/km	3%	4%	8%	2%	3%	6%	15%	15%	15%
	186-200 g/km	4%	6%	10%	3%	5%	9%	15%	15%	15%
	> 200 g/km	5%	8%	13%	4%	7%	12%	17%	17%	17%
Engines > 3,250 cc.	Indefinitely	Single cab, Space cab and Double cab								
		B 20 and other fuel								
		50%								

		Indefinitely	At least 2 out of 6 ADAS must be installed				Not in compliance			
	Electric Range and Oil tank	PHEV	BEV		FCEV		PHEV		BEV	FCEV
		2022-2035	Effective from 2022	Effective from 2026	Effective from 2022	Effective from 2026	Effective from 2022		Effective from 2022	Effective from 2022
		Double cab					Space cab	Double cab		
Pick up car	Indefinitely	5%	0%	2%	0%	1%	15%	17%	10%	5%



Pick up Passenger Vehicle (PPV)

Type	CO_2	Excise Tax Rate	
		Effective 2026-2035	
		other fuel	B 20
Engines ≤ 3,250 cc.	≤ 185 g/km	18%	16%
	186-200 g/km	20%	18%
	> 200 g/km	25%	23%
Engines > 3,250 cc.	Indefinitely	B 20 and other fuel	
		50%	
	Electric Range and Oil tank	PHEV	
		Effective 2026-2035	
PPV	Indefinitely	10%	

Source: The Excise Department, Krungsri Research

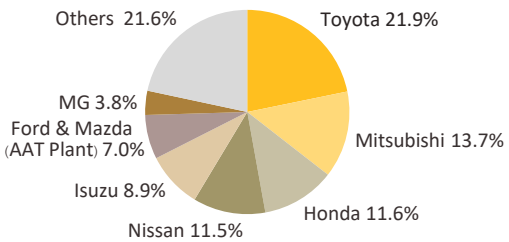
Previous Excise Tax Structure (2016)

Type	Excise Tax Rate				
	Engines	CO_2	E20	E85/NGV	Hybrid/Electric
Passenger car	**≤ 3,000 cc.**	≤100 g/km			10%
		≤ 150 g/km	30%	25%	20%
		151-200 g/km	35%	30%	25%
		> 200 g/km	40%	35%	30%
	> 3,000 cc.		50%	50%	50%
Pickup/Cab	**≤ 3,250 cc.**	≤ 200 g/km	3% (Cab: 5%)		
		>200 g/km	5% (Cab: 7%)		
	> 3,250 cc.		50%		
Pickup Double Cab	**≤ 3,250 cc.**	≤ 200 g/km	12%		
		>200 g/km	15%		
	> 3,250 cc.		50%		
PPV	**≤ 3,250 cc.**	≤ 200 g/km	25%		
		>200 g/km	30%		
	> 3,250 cc.		50%		
Eco-car		≤ 100 g/km	15% (E85: 12%)		
		101-120 g/km	17%		

Source: The Excise Department, Krungsri Research

Figure 3: Thai Vehicle Production Capacity

(Year 2022 ~ 3.9 million units)



Note: Inclusive of planned capacity expansions announced by automakers
Source: The Federation of Thai Industries (FTI), Thailand Auto Book, compiled by Krungsri Research

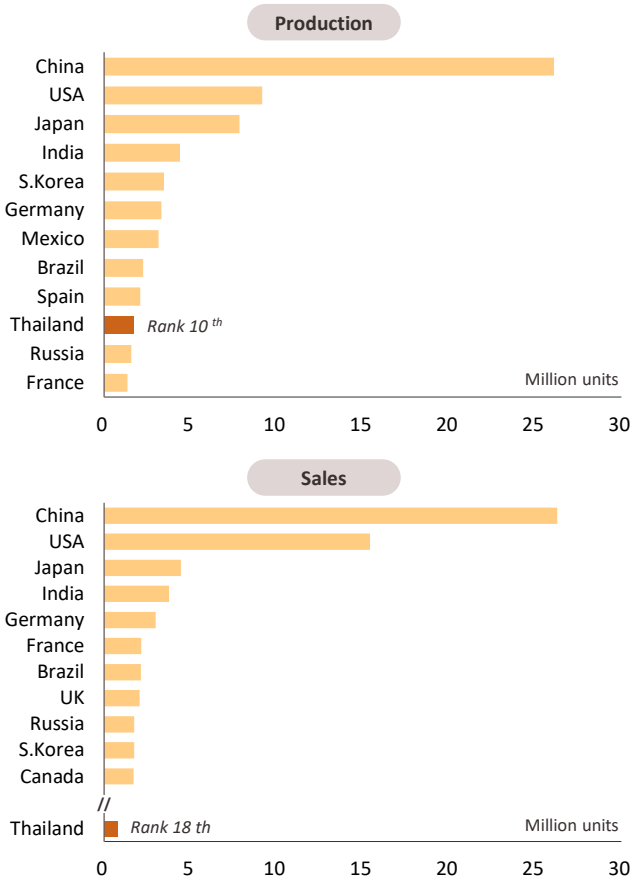
สำหรับตลาดรถยนต์ในประเทศ ปี 2565 **มีกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภทอยู่ที่ประมาณ** 3.9 **ล้านคัน**[3/] เป็นการผลิตรถยนต์นั่งสัดส่วน 40% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์สัดส่วน 60% (การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์กว่า 90% เป็นการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน) โดยค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีส่วนแบ่งการผลิตประมาณ 80% ของกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภท (ภาพที่ 3)

ด้านสถานะของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดโลก (ข้อมูลปี 2564) พบว่าไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกประเภทสูงเป็นอันดับที่ 10 ของโลก อันดับ 5 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน และหากพิจารณาจากยอดจำหน่ายรถยนต์เชิงปริมาณ พบว่าตลาดรถยนต์ของไทยใหญ่เป็นอันดับที่ 18 ของโลก อันดับ 6 ของเอเชีย และอันดับ 2 ของอาเซียน (ภาพที่ 4) แบ่งเป็น

- **รถยนต์นั่ง** (2565): ยอดจำหน่ายในประเทศคิดเป็น 41.0% ของยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท โดยรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc. (รวม Eco-car) มีสัดส่วน 28.0% เครื่องยนต์มากกว่า 1,501 cc. สัดส่วน 11.4% และรถยนต์ไฟฟ้าสัดส่วน 1.6% ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งมีสัดส่วน 60% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม และคิดเป็น 50-60% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด โดยมีตลาดส่งออกสำคัญ คือ อาเซียน ออสเตรเลีย ตะวันออกกลาง และญี่ปุ่น
- **รถยนต์เพื่อการพาณิชย์** (2565): ยอดจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วน 59.0% ของยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท (แบ่งเป็น รถปิกอัพขนาด 1 ตัน สัดส่วน 53.6% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้ สัดส่วน 5.4%) ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วน 40% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม (ภาพที่ 5) ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกรถปิกอัพขนาด 1 ตัน (สัดส่วน 50-60% ของยอดผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน) ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ออสเตรเลีย อาเซียน ตะวันออกกลาง และนิวซีแลนด์ ขณะที่การส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ คิดเป็น 10-15% ของยอดผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ

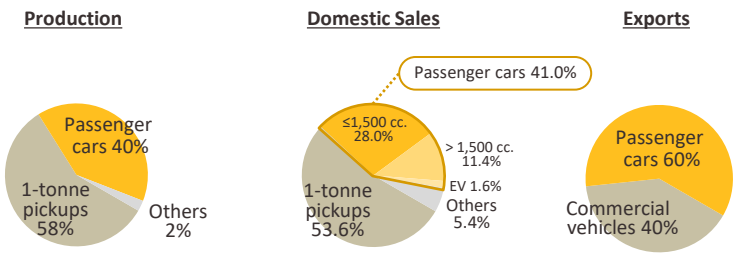
3/ รวบรวมจากข่าวการประกาศแผนลงทุนของบริษัทรถยนต์ในไทย

Figure 4: Vehicle Production and Sales by Country (2021)



Source : International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), 2022, Krungsri Research

Figure 5: Proportion of Thai Vehicle Production, Sales and Exports by Type in 2022



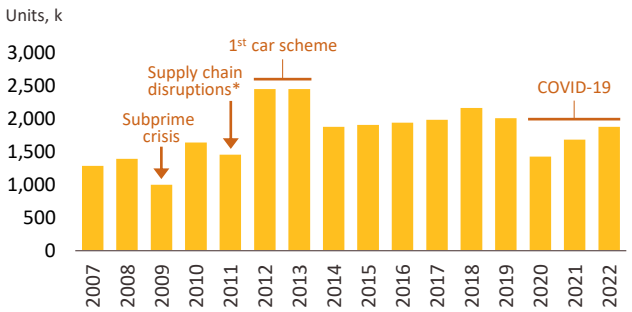
Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ปี 2565 การผลิตรถยนต์ยังเติบโตต่อเนื่อง แต่ในอัตราที่ชะลอลง เนื่องจากปัญหาขาดแคลนชิปทั่วโลก ส่งผลให้การผลิตรถยนต์หยุดชะงักเป็นระยะ โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรกเติบโตเพียง 3.0% YoY (ครึ่งแรกของปี 2564 +39.3% YoY) แรงกดดันจาก 1) ปัญหาการขาดแคลนชิปรุนแรง เนื่องจากประเทศจีนประกาศมาตรการล็อกดาวน์นครเซี่ยงไฮ้ซึ่งเป็นแหล่งผลิตชิปสำคัญแห่งหนึ่งของโลก ระหว่างวันที่ 28 มีนาคม-1 มิถุนายน 2565 เพื่อควบคุมการระบาดของไวรัส COVID-19 และ 2) สงครามรัสเซีย-ยูเครนที่เริ่มช่วงปลายเดือน กุมภาพันธ์ ขณะที่ในช่วงครึ่งปีหลังการผลิตรถยนต์เติบโตถึง 20.5% YoY เนื่องจากเริ่มมีสัญญาณบวกจาก 1) จีนยกเลิก lockdown เซี่ยงไฮ้ในช่วง มิถุนายน 2) ชิ้นส่วนรถยนต์นั่งและชิปบางรุ่นเริ่มเข้ามา ส่งผลให้**การผลิตรถยนต์ทั้งปี 2565 เติบโต 11.7% อยู่ที่ 1.88 ล้านคัน** (ปี 2564 มีปริมาณ 1.67 ล้านคัน เติบโต 18.1%) แบ่งเป็นรถยนต์นั่ง 7.5 แสนคัน (+4.1%) รถปิกอัพขนาด 1 ตัน 1.1 ล้านคัน (+17.6%) และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ 4.7 หมื่นคัน (+14.7%) ส่วนใหญ่เป็นการขยายตัวของการผลิตเพื่อรองรับความต้องการของตลาดในประเทศที่กลับมาเติบโตเป็นครั้งแรกหลังหดตัวมาตั้งแต่ปี 2562 ขณะที่ตลาดส่งออกยังคงเติบโตไม่มากนัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

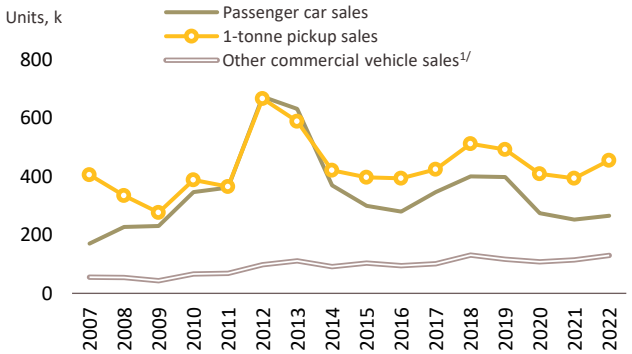
- **ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศเติบโต 11.9% อยู่ที่ 8.5 แสนคัน** (ปี 2564 หดตัว -4.2% อยู่ที่ 7.6 แสนคัน) โดยได้แรงหนุนจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมไวรัส COVID-19 ที่ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจกระเตื้องขึ้น ผนวกกับนโยบายอุดหนุนการใช้รถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ที่ช่วยให้ราคาของ BEV ถูกลงบางส่วน และกระตุ้นการเติบโตของตลาดในประเทศ แม้ว่ากำลังซื้อของผู้บริโภคยังถูกกดดันจากค่าครองชีพที่ปรับสูงขึ้นตามทิศทางการเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้อและดอกเบี้ย ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนยังคงระมัดระวังการใช้จ่าย โดยเฉพาะรถยนต์ซึ่งถือเป็นสินค้าคงทนที่มีภาระหนี้ผูกพันระยะยาว

Figure 6: Thai Vehicle Production



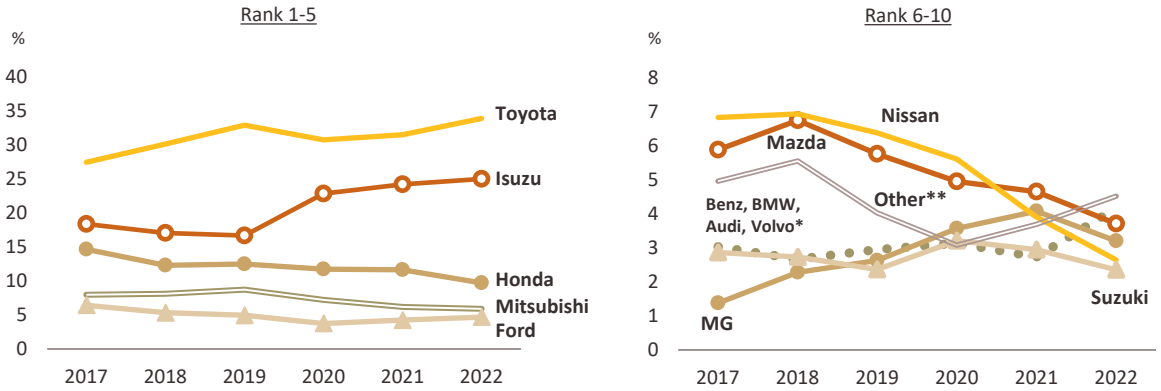
Note: * Tsunami in Japan and Great Flood in Thailand
Source: The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

Figure 7: Thailand Domestic Vehicle Sales



Note: 1/ Other commercial vehicle sales include buses, trucks and vans
Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

Figure 8: Thailand Vehicle Market Share



Note: * Unable to classify sales by brand
** Others include Hino, GWM, Hyundai, Subaru, KIA, Porsche, Neta, BYD, Lexus, Peugeot, CP Foton, Ssanyong etc.
Source: TOYOTA, Krungsri Research

Table 5: Market Share & Rank in Thailand

Passenger Car Market (% share)

	2018	2019	2020	2021	2022
Toyota	26.62	27.60	24.51	25.56	30.19
Honda	26.64	26.85	27.09	27.48	23.80
Benz, BMW, Audi, Volvo*	6.25	6.34	7.24	6.44	9.15
Mazda	13.08	11.20	10.64	10.54	8.66
MG	4.93	5.49	6.63	8.18	7.11
Mitsubishi	6.56	8.30	6.51	5.85	6.15
Suzuki	5.22	4.62	6.72	6.04	4.80
Nissan	9.47	7.90	8.55	6.57	4.55
GWM	0.00	0.00	0.00	1.15	3.34
Others	1.23	1.70	2.11	2.19	2.25

1-Tonne Pickup Market (% share)

	2018	2019	2020	2021	2022
Isuzu	31.69	31.12	42.16	43.98	45.18
Toyota	34.60	38.95	35.83	37.85	38.14
Ford	12.73	10.13	7.17	8.03	8.71
Mitsubishi	10.35	10.03	8.19	6.49	5.56
Nissan	5.13	5.44	3.72	2.04	1.37
MG	0.00	0.10	1.36	0.22	0.66
Mazda	1.47	1.15	0.68	0.39	0.39
Tata	0.08	0.10	0.04	0.01	0.00

Other Commercial Vehicles** Market (% share)

	2018	2019	2020	2021	2022
Isuzu	32.49	32.16	27.04	35.08	32.90
Toyota	19.09	23.19	33.68	28.29	31.16
Hino	26.04	26.42	19.67	16.10	12.73
Ford	0.00	0.00	2.73	4.90	8.67
Mitsubishi	0.00	0.00	4.99	6.49	6.57
Hyundai	10.82	10.76	5.66	3.60	3.57
Suzuki	6.99	4.82	4.64	3.36	2.98
Nissan	1.14	1.28	1.28	1.56	1.21
Others	3.43	1.37	0.31	0.62	0.21

Note: * Unable to classify sales by brand
** Other commercial vehicles comprises buses, trucks, and vans.
Source: TOYOTA, Krungsri Research

■ **รถยนต์นั่ง: ยอดจำหน่ายเติบโต 5.3% อยู่ที่ 2.7 แสนคัน** โดยแรงขับเคลื่อนการเติบโตมาจากรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc. (รวมรถอีโคคาร์ ซึ่งมีสัดส่วนมากสุดที่ 68% ของยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งทุกประเภท เติบโต 5.9% ส่วนรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1,500 cc. หดตัว -15.6% ตามภาวะกำลังซื้อที่ได้รับผลกระทบจากอัตราเงินเฟ้อและราคาน้ำมันที่ยังคงอยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม ค่ายรถยนต์ต่างทยอยเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นตลาดโดยเฉพาะรถอเนกประสงค์ประเภท SUV (Sport Utility Vehicles) ตามความนิยมของผู้บริโภค เมื่อพิจารณาตามประเภทเชื้อเพลิง (พิจารณาจากยอดจดทะเบียนใหม่) พบว่า **รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน** (Internal Combustion Engine: ICE) **กลับมาเติบโต 11.4% หลังจากที่ได้หดตัวสองปีต่อเนื่อง** (-24.5% ปี 2563 และ -8.4% ปี 2564) **ขณะที่รถไฟฟ้า** (EV) **ขยายตัวสูงมาโดยตลอด โดยปี 2565 เติบโตถึง 98.4% อยู่ที่ 8.4 หมื่นคัน** คิดเป็นสัดส่วน 12.9% ของรถยนต์นั่งจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก 1.67% ในปี 2559 ซึ่งเป็นปีแรกที่รัฐบาลเริ่มส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ (ตารางที่ 6)

- **ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริดเติบโตถึง 80.7%** ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขของโครงการส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้าที่จะต้องผลิตภายในปีที่ 3 นับจากวันที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) โดยค่ายรถเริ่มทยอยผลิตภายใต้โครงการดังกล่าวตั้งแต่ปลายปี 2563 ต่อเนื่องถึงปี 2565 ส่งผลให้มีรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริดเข้ามาทำตลาดหลายรุ่น อาทิ Toyota Corolla Cross Hybrid, Honda HR-V e:HEV, Nissan Kicks e-POWER, Mitsubishi Outlander PHEV, MG HS PHEV เป็นต้น รวมทั้งการเข้ามาทำตลาดของ Great Wall Motors ค่ายรถยนต์สัญชาติจีน โดยเปิดตัวรถไฟฟ้า Haval H6 Hybrid และ Haval Jolion Hybrid
- **รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่เติบโต 393.3%** แรงหนุนหลักมาจากราคารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ที่ลดลงจนใกล้เคียงกับราคารถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน อานิสงส์จากโครงการอุดหนุนรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ที่ภาครัฐให้เงินอุดหนุนคันละ 70,000-150,000 บาท ปัจจุบันมีผู้ประกอบการรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่เข้าร่วมโครงการแล้ว 9 ราย (รายละเอียดหน้า 8) ส่งผลให้มีรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการแล้วหลายรุ่น อาทิ MG ZS EV, MG EP, ORA Good Cat, Neta V, MINE MT 30, Volt City EV, Toyota bZ4X, BYD ATTO 3 เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการบางรายที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการฯ นำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่มาจำหน่าย อาทิ Nissan LEAF, BMW i3s, Tesla Model 3, Tesla Model Y เป็นต้น ปัจจุบัน (ปี 2565) รถยนต์นั่งไฟฟ้าสัญชาติจีนครองส่วนแบ่งตลาดมากกว่า 80% ของรถยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด

Table 6 : Thai New Registered Passenger Vehicles (units)

Year	ICE	% YoY	Electric Vehicles (EVs)						
			HEV & PHEV	% YoY	BEV	% YoY	Total EVs	% YoY	% share of EVs
2016	564,854	4.0	9,576	25.5	2	-85.7	9,578	25.3	1.67
2017	653,429	15.7	11,936	24.6	27	1,250.0	11,963	24.9	1.80
2018	694,036	6.2	19,967	67.3	57	111.1	20,024	67.4	2.80
2019	739,213	6.5	26,424	32.3	650	1,040.4	27,074	35.2	3.53
2020	557,868	-24.5	28,288	7.1	1,268	95.1	29,556	9.2	5.03
2021	511,139	-8.4	41,385	46.3	1,943	53.2	43,328	46.6	7.81
2022	569,491	11.4	74,800	80.7	9,584	393.3	84,384	94.8	12.91

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

Table 7: New Registered Passenger Electric Vehicles Market Share & Rank in Thailand (% share)

	2018	2019	2020	2021	2022
ORA (GWM)	0.00	0.00	0.00	0.00	39.96
MG	0.00	74.55	65.34	55.09	33.05
Volvo	0.00	0.00	0.00	0.47	6.41
Tesla	37.50	1.52	7.69	11.47	4.41
BYD	12.50	0.45	0.00	0.88	3.87
BMW	1.79	0.45	0.16	0.16	3.26
Porsche	0.00	0.00	1.19	10.03	3.02
Mini	0.00	0.00	0.87	4.29	2.33
Nissan	0.00	6.67	4.28	3.15	1.36
Neta	0.00	0.00	0.00	0.00	0.74
Others	48.21	16.36	20.47	14.46	1.61

Note: Passenger cars no more than 7 people
Source: Department of Land Transport, compiled by Krungsri Research

- **รถปิกอัพขนาด 1 ตัน**: ยอดจำหน่ายเติบโต 15.6% อยู่ที่ 4.5 แสนคัน ปัจจัยหนุนจาก 1) ราคาสินค้าเกษตรที่ปรับสูงขึ้นช่วยหนุนกำลังซื้อเกษตรกรและผู้บริโภคในต่างจังหวัด 2) ธุรกิจ E-Commerce ที่ขยายตัวหนุนความต้องการใช้รถปิกอัพในธุรกิจขนส่ง และ 3) ค่ายรถยนต์เปิดตัวรถยนต์โมเดลปรับโฉมใหม่ (All-new) อาทิ Ford Ranger ช่วยกระตุ้นความต้องการซื้อหรือเปลี่ยนรถยนต์ของผู้บริโภคบางกลุ่ม แม้ว่าจะเกิดปัญหาอุทกภัยช่วงเดือนกันยายน-ตุลาคมใน 56 จังหวัด ครอบคลุมพื้นที่ภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออก สร้างความเสียหายต่อพื้นที่ทางการเกษตรและโรงงานอุตสาหกรรมบางส่วน ส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคบางส่วนในตลาดภูมิภาค
- **รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ**: ยอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น 13.7% อยู่ที่ 1.3 แสนคัน ปัจจัยสนับสนุนมาจาก 1) ความต้องการรถยนต์เพื่อขนส่งผู้โดยสารขยายตัวตามการฟื้นตัวของธุรกิจบริการรถโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยว หลังจากการผ่อนคลายมาตรการที่เข้มงวดในการควบคุมไวรัส COVID-19 และการทยอยเปิดประเทศมากขึ้นเป็นลำดับ และ 2) ความต้องการรถบรรทุกที่เติบโตตามการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ E-Commerce และธุรกิจโลจิสติกส์

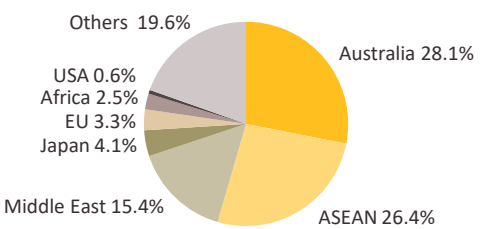
- **ยอดส่งออกรถยนต์ปี 2565 เติบโต 4.3% อยู่ที่ 1.0 ล้านคัน ขณะที่มูลค่าส่งออกหดตัว -3.7% อยู่ที่ 1.8 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ** (ตารางที่ 8) โดยยอดส่งออกรถยนต์นั่งมีมูลค่า 1.1 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ (เติบโต 2.1%) และยอดส่งออกรถเพื่อการพาณิชย์มีมูลค่า 7.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (หดตัว -11.3%) ผลจากภาวะเศรษฐกิจและกำลังซื้อของประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยที่ชะลอตัวตามภาวะเงินเฟ้อที่เร่งตัวขึ้น ผนวกกับภาวะอุปทานชิ้นส่วนยานยนต์ตึงตัวจากปัญหาขาดแคลนชิปที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการผลิต ท่ามกลางภาวะแออัดด้านการขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลกการส่งมอบรถยนต์จึงล่าช้า โดยตลาดสำคัญ อาทิ ออสเตรเลีย (ตลาดส่งออกอันดับหนึ่ง สัดส่วน 38.9% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมด) หดตัว -12.1% ญี่ปุ่น (สัดส่วน 4.1%) หดตัว -30.5% สหภาพยุโรป (สัดส่วน 3.3%) หดตัว -43.5% และสหรัฐฯ (สัดส่วน 0.6%) หดตัว -43.5% ขณะที่ตลาดอาเซียน (ตลาดส่งออกอันดับสอง สัดส่วน 26.4% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมด) เติบโต 8.5% เนื่องจากปัญหาแออัดด้านการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านยังไม่รุนแรง อีกทั้งเศรษฐกิจในอาเซียนยังเติบโตดีที่ 5.2% เมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว (Advanced Economies) ที่เติบโตเพียง 2.7% (IMF, มกราคม 2566) ส่วนตลาดตะวันออกกลาง (ตลาดส่งออกอันดับสาม สัดส่วน 15.4%) เติบโต 31.0% อานิสงส์จากราคาพลังงานที่อยู่ในระดับสูง หนุนให้เศรษฐกิจและกำลังซื้อของประเทศแถบนี้ปรับสูงขึ้น

Table 8: Thai Vehicle Exports

Year	Export Value (Million USD)			
	Passenger	Commercial	Total	% YoY
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	10,275.3	7,528.1	**17,803.4**	-6.07
2020	8,403.8	5,121.6	**13,525.4**	-24.03
2021	10,826.9	8,253.9	**19,080.8**	41.07
2022	11,057.8	7,322.4	**18,380.2**	-3.67

Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

Figure 9: Thailand's Vehicle Exports Value by Destination (2022)

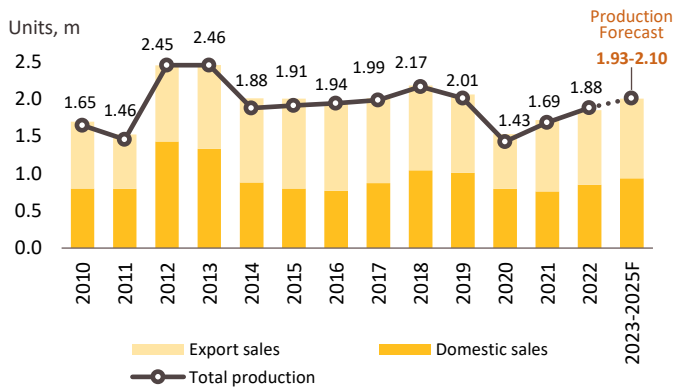


Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

แนวโน้มธุรกิจ

อุตสาหกรรมรถยนต์ช่วงปี 2566-2568 **มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง** โดยมีแรงหนุนด้านอุปสงค์จาก 1) ภาวะเศรษฐกิจไทยที่คาดว่าจะขยายตัว 3.3% ในปี 2566 3.7% ในปี 2567 และ 3.5% ในปี 2568 (คาดการณ์ ณ เดือน กุมภาพันธ์ 2566) หนุนกิจกรรมในภาคธุรกิจให้กระเตื้องขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะภาคขนส่งและโลจิสติกส์ 2) ภาวะการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 บรรเทาลงและ 3) กำลังซื้อของผู้บริโภคที่มีทิศทางกระเตื้องขึ้นภายหลังภาวะเงินเฟ้อเริ่มคลายตัวลงเป็นลำดับ อย่างไรก็ตาม ปัญหาด้านอุปทานจากการขาดแคลนชิปจะยังคงมีอยู่เป็นระยะตลอดในปี 2566 ภายใต้แรงกดดันของสงครามเทคโนโลยีโดยเฉพาะสหรัฐฯ และจีน จากการที่สหรัฐฯ ออกมาตรการกีดกันจีนในการเข้าถึงชิปและอุปกรณ์การผลิตชิปขั้นสูง รวมถึงออกข้อบังคับห้ามบริษัทผลิตชิปในสหรัฐฯ ที่ได้รับเงินสนับสนุนผ่านโครงการ "CHIPS and Science Act" ขยายหรือลงทุนใหม่ในจีนเป็นเวลานาน 10 ปี (มีนาคม 2566) ตามนโยบายลดการพึ่งพาชิปจากจีน อย่างไรก็ตาม ในปี 2567-2568 คาดว่าอุปทานชิปน่าจะเริ่มเข้าสู่ตลาดโลกมากขึ้นจากการเร่งลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตชิปของหลายประเทศในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา เช่น สหรัฐฯ เยอรมนี และญี่ปุ่น ตั้งกองทุนสนับสนุนการผลิตชิปในประเทศวงเงิน 5.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ 1.0 หมื่นล้านยูโร และ 6.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ รวมทั้งการเร่งลงทุนเพิ่มสายการผลิตชิปของ TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company Limited) มูลค่า 1.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นต้น (Source: Reuters) ทำให้**คาดว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ช่วงปี** 2566-2568 **จะเติบโตเฉลี่ย** 3.0-4.0% **ต่อปี หรือมีจำนวน** 1.93-2.10 **ล้านคัน โดยคาดว่าปริมาณการผลิตรถยนต์จะกลับมาใกล้เคียงกับช่วงก่อนการระบาดของไวรัส** COVID-19 **ที่ประมาณ** 2 **ล้านคัน ในปี** 2567

Figure 10: Thai Production and Sales Forecast



		2020	2021	2022	Avg 2023-2025F
Production	units, m	1.43	1.69	1.88	1.93-2.10
	% YoY	-29.1%	18.1%	11.7%	3.0-4.0%
Domestic Sales	units, m	0.79	0.76	0.85	0.89-0.98
	% YoY	-21.4%	-4.2%	11.9%	4.0-5.0%
Exports	units, m	0.74	0.96	1.00	1.02-1.12
	% YoY	-30.2%	30.4%	4.3%	3.0-4.0%

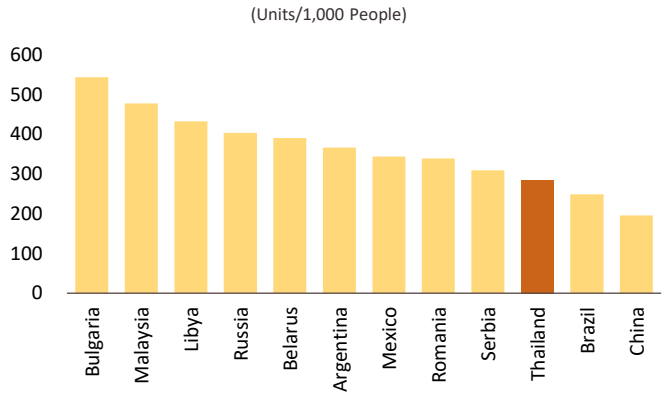
Source: The Federation of Thai Industries (FTI), Forecast by Krungsri Research

- **ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มขยายตัวเฉลี่ย 4.0-5.0% ต่อปี อยู่ที่ 0.89-0.98 ล้านคัน** ปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ 1) ภาวะกำลังซื้อในประเทศที่ทยอยฟื้นตัวจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะกระเตื้องขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะหลังการเปิดประเทศเต็มที่หนุนการเดินทางและการขนส่งทั้งในภาคธุรกิจและท่องเที่ยว 2) นโยบายอุดหนุนการใช้รถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ที่ยังมีต่อเนื่อง (ระยะเวลาของโครงการตั้งแต่ปี 2565-2568) จูงใจให้ผู้บริโภคบางส่วนหันมาซื้อรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ 3) ผู้ประกอบการมีแผนเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ควบคู่กับการจัดแคมเปญส่งเสริมการตลาดเพื่อกระตุ้นยอดจำหน่ายอย่างต่อเนื่อง 4) ภาคก่อสร้างที่มีแนวโน้มฟื้นตัวตามแผนการเร่งลงทุนภาครัฐ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างโครงข่ายสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure networks) ที่น่าจะเร่งตัวรองรับแผนการลงทุนพัฒนาโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เฟส 2 (ปี 2566-2570) หนุนความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์เพื่อการบรรทุกและขนส่ง 5) การพัฒนาเส้นทางคมนาคมใหม่ทั้งในประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจค้าปลีกออนไลน์และโลจิสติกส์ ทำให้ความต้องการรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดกลาง-เล็กเพิ่มขึ้น และ 6) อัตราการถือครองรถยนต์ (Motorization Rate) ของไทยอยู่ที่ 285 คันต่อประชากร 1 พันคน ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่ม Upper-Middle Income อาทิ มาเลเซียซึ่งอยู่ที่ 478 คันต่อประชากร 1 พันคน รัสเซีย 403 คันต่อประชากร 1 พันคน อาร์เจนตินา 366 คันต่อประชากร 1 พันคน สะท้อนว่าตลาดรถยนต์ของไทยมีโอกาสเติบโตได้ต่อเนื่อง (ภาพที่ 11)

  ทั้งนี้ **ตลาดรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในจะถูกกดดันจากโครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่** (ตารางที่ 4) ที่สนับสนุนให้เกิดการปรับเปลี่ยนการลงทุนจากฐานผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในซึ่งเสียภาษีในอัตราที่สูงขึ้นไปสู่รถยนต์ไฟฟ้าปลอดมลพิษที่เสียภาษีในอัตราต่ำลง เพื่อควบคุมการปล่อยมลพิษทางอากาศทั้งฝุ่นละออง PM 2.5 และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของกระบวนการผลิต เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในจะต้องพัฒนาเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ในขณะที่ผู้ผลิตรถยนต์บางรายอาจหันไปพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นตามนโยบายอุดหนุนรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ของภาครัฐที่เอื้อให้ราคาจำหน่ายมีทิศทางถูกลง และเป็นไปตามทิศทางตลาดโลก ซึ่งผู้บริโภคมีแนวโน้มสนใจซื้อรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

- **ยอดส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 3.0-4.0% ต่อปี อยู่ที่ 1.02-1.12 ล้านคัน** โดยในปี 2566 คาดว่าจะยังคงเติบโตในอัตราต่ำตามทิศทางกำลังซื้อของประเทศคู่ค้าที่ประสบภาวะชบเซาทางเศรษฐกิจ และภาวะวิกฤตค่าครองชีพตามการเร่งตัวของอัตราเงินเฟ้อก่อนที่จะกระเตื้องขึ้นในปี 2567-2568 โดยคาดว่าในปี 2567 ปริมาณส่งออกรถยนต์จะอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนการระบาดของไวรัส COVID-19 (ปี 2562 มีปริมาณส่งออก 1.05 ล้านคัน) อย่างไรก็ตาม ยังมีบางปัจจัยที่อาจเป็นข้อจำกัดฉุดให้อัตราการเติบโตในช่วง 3 ปีไม่สูงนัก ได้แก่ 1) ปัญหากีดกันทางการค้าของประเทศคู่ค้า อาทิ รัฐบาลเมียนมาห้ามนำเข้ารถยนต์ตั้งแต่ปลายเดือนกรกฎาคม 2565 และ 2) นโยบายลดการใช้รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ของหลายประเทศ (การส่งออกรถยนต์ของไทยในปี 2565 ส่วนใหญ่ยังเป็น ICE สัดส่วนถึงกว่า 97 % ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมดของไทย)

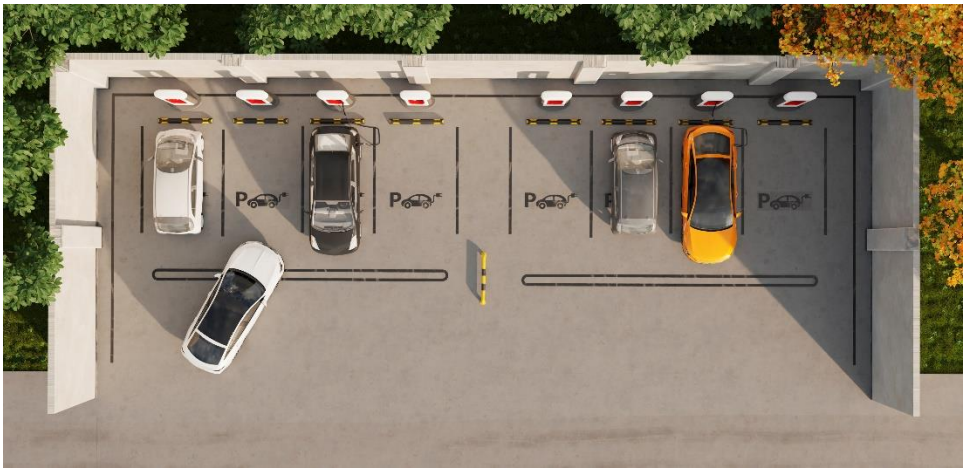
Figure 11: Motorization Rate of Thailand and Major Upper-middle Income Countries (2019)



Source: IMF, OICA, complied by Krungsri Research

สำหรับแนวโน้มในระยะยาว อุตสาหกรรมรถยนต์จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งภาครัฐมีเป้าหมายให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาค โดยมีมาตรการเร่งสนับสนุนการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าปลอดมลพิษ (Zero Emission Vehicle: ZEV) ภายในประเทศเพิ่มขึ้น (ภาพที่ 2) **วิจัยกรุงศรีจึงคาดว่าปริมาณการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในไทยจะเติบโตอย่างรวดเร็ว** โดยในช่วงไตรมาสแรกของปี 2566 ยอดคำสั่งซื้อรถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่รอการส่งมอบมีจำนวนเกือบ 2 หมื่นคัน แต่ต้องเผชิญปัญหาขาดแคลนชิปที่ยังคงมีอยู่เป็นระยะ โดยเฉพาะชิปประเภทซับซ้อนและใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในรถยนต์ไฟฟ้า BEV จึงทำให้กระบวนการผลิตยังคงล่าช้า **วิจัยกรุงศรีจึงคาดว่าในปี 2566 จำนวนรถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่จดทะเบียนใหม่น่าจะเติบโตได้ 295% แต่ยังอยู่ในระดับเพียง 4.3 หมื่นคัน** เทียบกับปี 2565 ที่มีจำนวน 1.1 หมื่นคัน (เติบโต 416.4%) อย่างไรก็ตาม **คาดว่าปัญหาขาดแคลนชิปจะเริ่มคลี่คลายในช่วงปลายปี 2566 ถึงต้นปี 2567 ทำให้คาดว่าจำนวนรถยนต์ไฟฟ้า BEV จดทะเบียนใหม่ในปี 2567 และปี 2568 จะเติบโตได้ในอัตราเร่ง โดยน่าจะแตะระดับ 1 แสนคันในปี 2568** นอกจากผลของภาวะคลี่คลายด้านปัญหาขาดแคลนชิปแล้วยังมีผลจากนโยบายอุดหนุนการใช้รถไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) ที่ช่วยผลักดันให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการดังกล่าวต้องเร่งผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ชดเชยที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศภายในปี 2567-2568 ส่งผลให้อุปทานในตลาดเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับนโยบายการให้เงินอุดหนุนการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า BEV ที่มีผลบังคับใช้ในช่วงเวลาเดียวกัน

สำหรับประเด็นท้าทายของการพัฒนารถยนต์ไฟฟ้า BEV ในประเทศไทย คือ การพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานรองรับการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า อาทิ 1) ความเพียงพอของสถานีชาร์จไฟฟ้าซึ่งยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย (ธันวาคม 2565) รายงานว่าสถานีชาร์จไฟฟ้าสาธารณะทั่วประเทศมีจำนวน 1,239 แห่งและมีหัวจ่ายไฟฟ้า 3,739 หัวจ่าย ซึ่งต้องรองรับการใช้งานของรถยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊กอินไฮบริดและแบบแบตเตอรี่ ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าทั้งสองประเภทมียอดจดทะเบียนสะสม 78,752 คัน (ณ เมษายน 2566) หรือ เทียบเป็นอัตราส่วน 1 หัวชาร์จต่อรถยนต์ไฟฟ้าถึง 21 คัน ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ เมื่อเทียบกับจีนที่มีอัตราส่วน 1 หัวชาร์จต่อรถยนต์ไฟฟ้าแบบปลั๊กอินไฮบริดและแบบแบตเตอรี่ที่ 6.5 คัน และนับว่ายังห่างจากเป้าหมายที่รัฐบาลได้กำหนดให้มีจำนวนสถานีชาร์จ 1,394 แห่ง หัวจ่ายไฟฟ้า 13,251 หัวจ่าย ภายในปี 2573 และ 2) การพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเชื่อมต่อผ่านมิเตอร์อัจฉริยะ[4/] เพื่อให้การใช้รถยนต์ไฟฟ้าสามารถรองรับระบบ Vehicle-to-Home (V2H) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



4/ แผนแม่บทพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) เป็นโครงข่ายไฟฟ้าที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารมาบริหารจัดการควบคุมการผลิต การส่ง และจ่ายพลังงานไฟฟ้า สามารถรองรับการเชื่อมต่อระบบไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานทางเลือกที่กระจายอยู่ทั่วไป (Distributed Energy Resource : DER) ผ่านมิเตอร์อัจฉริยะ ทำให้การใช้ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น

วิจัยกรุงศรี

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ
ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

จุไรลักษณ์ พลศรี
เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม
เศรษฐกร

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์
นักวิเคราะห์อาวุโส

ชินกฤต อัมพรพรรณวัต
นักวิเคราะห์

ปริญญา มิ่งสกุล
นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล
เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

วงศกร แก้วอุดทัง
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย
นักวิเคราะห์อาวุโส (Digital)

พูลสุข นิลกิจศรานนท์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี
นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

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

เทียร เทียมศักดิ์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

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

พัชรา กลิ่นชวนชื่น
นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข
นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

วรรณา ยงพิศาลภพ
นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

ประพันธ์ ลีน้อย
นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภกร กรบุญไตรทศ
นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)