

แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-70

# อุตสาหกรรมรถยนต์

กันยายน 2568

วิจัยกรุงศรี

## ผู้เขียน


**ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล**

นักวิเคราะห์

supawat.choksawatpaisan@krungsri.com

+662 296 4755


Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

**krungsri.research@krungsri.com**

## คำสงวนสิทธิ์


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

# EXECUTIVE SUMMARY



**ปริมาณการผลิตรถยนต์ช่วงปี** 2568-2570 **มีแนวโน้มการเติบโตทรงตัวที่** -0.5 **ถึง** 0.5% **ต่อปี** จากอุปสงค์ในประเทศที่ยังฟื้นตัวช้า และตลาดส่งออกที่ยังหดตัวท่ามกลางความเสี่ยงด้านห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ที่อาจได้รับผลกระทบจากสงครามการค้า **โดยยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มขยายตัว** 1.0-2.0% **ต่อปี** แม้จะยังมีแนวโน้มหดตัวในปี 2568 จากภาวะไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจที่บั่นทอนความเชื่อมั่นในการใช้จ่าย ราคาสินค้าเกษตรโดยรวมที่ปรับลดลง รวมถึงการเบิกจ่ายงบประมาณภาครัฐที่อาจกลับมาล่าช้าในช่วงครึ่งปีหลัง แต่คาดว่าจะยังมีทิศทางทรงตัวในปี 2569 ก่อนจะเริ่มฟื้นตัวในปี 2570 โดยมีแรงหนุนจาก 1) แนวโน้มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยหนุนการลงทุนภาคเอกชนให้ทยอยฟื้นตัวเป็นลำดับ 2) แนวโน้มธุรกิจท่องเที่ยว การเดินทางขนส่ง และ e-commerce ที่ยังมีทิศทางขยายตัว 3) ราคารถยนต์มือสองที่มีแนวโน้มปรับสูงขึ้น เอื้อต่อการจำหน่ายเพื่อซื้อรถใหม่ และ 4) การเปิดตัวโมเดลรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ **ขณะที่ยอดส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ย** -1.3 **ถึง** -2.3% **ต่อปี** โดยมีปัจจัยฉุดรั้งจากอุปสงค์ในกลุ่มประเทศคู่ค้าที่ยังฟื้นตัวได้ช้า และการถูกแย่งส่วนแบ่งตลาดรถยนต์โดยผู้ผลิตจีนที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี 2568-2569 จากผลกระทบของมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ รวมถึงผลจากมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่มีแนวโน้มเข้มงวดขึ้นในหลายประเทศทั่วโลก

## มุมมองวิจัยกรุงศรี

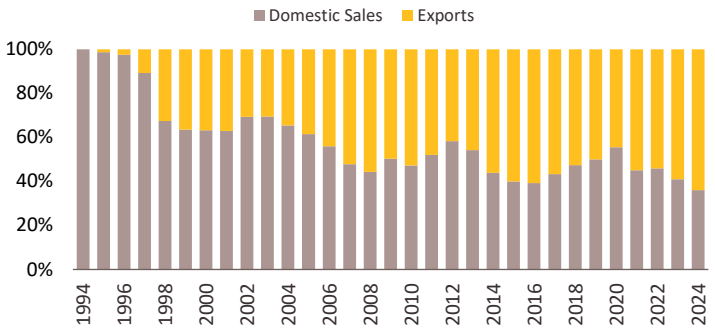
ในช่วงปี 2568-2570 ผู้ผลิตรถยนต์โดยรวมมีแนวโน้มเผชิญภาวะผลประกอบการที่ยังทรงตัว โดยอาจมีแรงกดดันด้านความสามารถในการทำกำไร โดยเฉพาะในปี 2568-2569 ก่อนจะทยอยฟื้นตัวในปี 2570 ทั้งนี้ ผู้ผลิตรถยนต์แต่ละประเภทจะเผชิญความท้าทายและโอกาสที่แตกต่างกัน ดังนี้

- **ผู้ผลิตรถยนต์นั่งเครื่องยนต์สันดาปภายใน** จะเผชิญปัจจัยฉุดรั้งจากการเปลี่ยนผ่านสู่การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าที่จะเร่งตัวมากขึ้น มีส่วนทำให้ความนิยมใน Eco-car ลดลง ข้อกำหนดเรื่องเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยที่เข้มงวดมากขึ้น รวมถึงการบังคับใช้มาตรฐานยูโร 6 ตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป ที่ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น
- **ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า** ได้รับอานิสงส์จากมาตรการ EV 3.5 สำหรับรถยนต์ BEV และนโยบายส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าสำหรับ HEV และ MHEV สงครามราคา EV ที่มีแนวโน้มลดลง และการยอมรับของผู้บริโภคในรถโมเดลใหม่ๆ ที่สมรรถนะสูงขึ้น
- **ผู้ผลิตรถกระบะ 1 ตัน** จะเผชิญปัจจัยฉุดรั้งจากอุปสงค์ที่ยังรอการฟื้นตัวของผู้บริโภคในประเทศที่มีรายได้ระดับกลาง-ล่าง และการชะลอการลงทุนในกลุ่มธุรกิจ SMEs จากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ตลอดจนภาระหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง แม้จะมีปัจจัยหนุนจากโครงการ “กระบะพี่ มีคลังค้ำ”
- **ผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ** (รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้) จะเผชิญปัจจัยฉุดรั้งจากการชะลอการลงทุนในภาคเอกชน และจำนวนนักท่องเที่ยวที่อาจฟื้นตัวต่ำกว่าที่คาด โดยเฉพาะในปี 2568-2569 แม้จะมีโอกาสฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปในปี 2570 จากอานิสงส์ของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

# ข้อมูลพื้นฐาน

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลไทยให้การส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐบาลได้ออกมาตรการสำคัญหลายด้านเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การพัฒนาห่วงโซ่อุปทานโดยกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและผลักดันให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติ และการสนับสนุนลงทุนผลิตเพื่อส่งออก ทำให้โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีการผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นลำดับอยู่ในสัดส่วนเฉลี่ย 53% ในช่วงปี 2550-2567 (ภาพที่ 1) โดยผ่านนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนารถยนต์ที่ไทยได้เปรียบในการแข่งขันด้านความพร้อมของห่วงโซ่อุปทาน (Product Champion) ในแต่ละช่วงเวลาดังนี้

**Figure 1: Thai Vehicle Domestic Sales and Exports**




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

### นโยบายส่งเสริมการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน

ปี 2540-2551 รัฐบาลส่งเสริมการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน เป็น Product Champion ลำดับแรกของประเทศ โดยออกมาตรการจูงใจให้ค่ายรถยนต์รายใหญ่ของโลกเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตรถปิกอัพในไทย ควบคู่กับมาตรการกระตุ้นตลาดรถปิกอัพในประเทศ อาทิ การควบคุมราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลให้ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน และการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถปิกอัพในระดับต่ำเพียง 3% เทียบกับรถยนต์นั่งที่ระดับ 30-50% ส่งผลให้การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพิ่มขึ้นอยู่ในสัดส่วนสูงกว่า 70% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมดของไทย

### นโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กประหยัดพลังงานหรืออีโคคาร์ (Eco-car)

รัฐบาลส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กประหยัดพลังงานหรืออีโคคาร์ (Eco-car) เป็น Product Champion ลำดับที่สองของประเทศ (ปี 2552-2558) โดยออกมาตรการด้านภาษีดึงดูดการลงทุน (พร้อมกำหนดเงื่อนไขการผลิตเพื่อส่งออก) 2 รอบ ได้แก่ “Eco-car Phase I” (ปี 2552) และ “Eco-car Phase II” (ปี 2558) ท่ามกลางปัจจัยหนุนอื่นๆ อาทิ 1) ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการผลิตเครื่องยนต์เบนซิน ทำให้สามารถใช้น้ำมันผสมเอทานอล (หรือน้ำมันแก๊สโซฮอล์) เป็นเชื้อเพลิง 2) นโยบายภาครัฐในการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับรถยนต์ทุกประเภท ซึ่งรวมถึง Eco-car โดยอุดหนุนให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ในระดับต่ำ 3) การกำหนดให้รถ Eco-car สามารถใช้สิทธิ์คืนภาษีสรรพสามิตได้ตามเงื่อนไขโครงการรถยนต์คันแรก[1/] (ปี 2555-2556) และ 4) การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์โดยจัดเก็บภาษีตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ($CO_2$) ควบคู่กับขนาดเครื่องยนต์ (ปี 2559) ส่งผลให้รถ Eco-car ซึ่งมีการปล่อยก๊าซ $CO_2$ ต่ำ มีราคาถูกลงจากอัตราภาษีที่ปรับลดเหลือ 12-15% (เดิมที่ 17%) อย่างไรก็ตาม โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถ Eco-car ตามอัตราดังกล่าวจะปรับเป็นภาษีสรรพสามิตอัตราใหม่ที่ 13% ในปี 2569 สำหรับรถ Eco-car ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซ $CO_2$ < 100 g/km (ตามเงื่อนไขโครงการ Eco-car Phase II) และมีการติดตั้งระบบ Advanced Driver – Assistance Systems (ADAS) ตามข้อกำหนด โดยจะเพิ่มขึ้น 1% ทุก 2 ปีจนถึง 15% ในปี 2573 ซึ่งใกล้เคียงกับโครงสร้างภาษีเดิม แต่หากผู้ผลิตไม่มีการติดตั้งระบบ ADAS ตามเงื่อนไขของภาครัฐ อัตราภาษีจะอยู่ที่ 25% ในปี 2569 และเพิ่มขึ้นเป็น 30% ในปี 2573[2/]

1/ “โครงการรถยนต์คันแรก” คือ มาตรการคืนภาษีสรรพสามิตไม่เกิน 1 แสนบาท (หลังครอบครองรถยนต์ครบกำหนด 5 ปี) สำหรับ ผู้ซื้อรถยนต์คันแรกช่วงวันที่ 16 ก.ย.54 ถึง 31 ธ.ค.55 ครอบคลุมรถยนต์ที่มีราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท ทั้งรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 cc. รถปิกอัพ และรถปิกอัพดับเบิ้ลแค็บ (ภาครัฐไม่กำหนดระยะเวลาส่งมอบรถยนต์ในโครงการฯ)

2/ รายละเอียดเพิ่มเติมใน แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-2569: อุตสาหกรรมรถยนต์ หน้า 6 ตารางที่ 1 และหน้า 7 ตารางที่ 3

**นโยบายส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่** (Battery Electric Vehicle: BEV)

มาตรการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) เพื่อการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานภาคขนส่งเป็นพลังงานสีเขียวผ่านเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าถือเป็นหนึ่งในนโยบายด้านพลังงานที่สำคัญในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2608 - 2613 ซึ่งไทยได้ร่วมลงนามสัตยาบันในข้อตกลงตามกรอบอนุสัญญาประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) ในปี 2559 ภายใต้การขับเคลื่อนของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติซึ่งได้กำหนดแนวทางส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ZEV (Zero Emission Vehicle) ผ่านนโยบาย 30@30 โดยมีเป้าหมายปริมาณการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ZEV (Zero Emission Vehicle) แบ่งออกเป็น 3 ระยะ (ตารางที่ 1) ได้แก่

- ปี 2568 ตั้งเป้าหมายด้านการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าและรถปิกอัพไฟฟ้าสัดส่วนรวมกัน 10% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และเป้าหมายด้านการใช้ 30% ของปริมาณรถจดทะเบียนใหม่
- ปี 2573 ผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 30% และรถจดทะเบียนใหม่ 50%
- ปี 2578 ผลิต 50% และรถจดทะเบียนใหม่ 100%

ภายใต้มาตรการ EV 3.0 (ปี 2565-2568) และ EV 3.5 (ปี 2567-2570) ซึ่งเป็นมาตรการเพื่อกระตุ้นการเติบโตของตลาดและสนับสนุนการลงทุนอาทิ การให้เงินอุดหนุน 70,000 – 150,000 บาทต่อคัน (EV 3.0) และ 50,000 – 100,000 บาทต่อคัน (EV 3.5) การลดภาษีนำเข้า การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต และการกำหนดให้ผู้นำเข้ายานพาหนะไฟฟ้า BEV เข้ามาจำหน่ายภายในประเทศต้องผลิต BEV ภายในประเทศเป็นการชดเชยภายในระยะเวลาที่กำหนด (รายละเอียดของมาตรการ EV 3.0 และ EV 3.5 ติดตามได้จากบทวิเคราะห์ของวิจัยกรุงศรีเรื่อง แนวโน้มอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า 2567-2569)

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 4 ธ.ค. 67 คณะกรรมการยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติมีมติให้ค่ายรถยนต์ BEV สามารถเลื่อนการผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV3.0 เนื่องจากยอดขายที่ไม่เป็นไปตามคาดของรถยนต์ BEV ในปี 2567 โดยอนุญาตให้ผู้ผลิตที่ได้รับการสนับสนุนภายใต้มาตรการ EV 3.0 สามารถผลิตชดเชยในปี 2568 ในสัดส่วน 1.5 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงปี 2565-2566 หรือเลื่อนไปผลิตชดเชยในช่วงปี 2569-2570 (ภายใต้มาตรการ EV 3.5) ในสัดส่วน 2-3 เท่า นอกจากนี้ ในวันที่ 30 ก.ค. 68 คณะกรรมการฯ ยังมีมติปรับเกณฑ์การผลิตชดเชยรถยนต์ EV โดยกรณีการผลิต EV เพื่อส่งออก ให้ถือว่า “ผลิต 1 คัน นับเป็นการผลิตชดเชย 1.5 คัน” เพื่อเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ผลิตยานยนต์ไฟฟ้าขยายตลาดส่งออกมากขึ้น

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

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

Source: The National Electric Vehicle Policy Committee, Krungsri Research

**นโยบายส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริด** (Hybrid Electric Vehicle: HEV)

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) มีมติเห็นชอบมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า โดยปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารขนาดที่นั่งไม่เกิน 10 คนแบบไฮบริด เป็นระยะเวลา 7 ปี (ในช่วงปี 2569 – 2575) (ตารางที่ 2) เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนภายในประเทศ แบ่งเป็น

- **รถยนต์** HEV ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ($CO_2$) สูงสุดไม่เกิน 120 g/km ถูกกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตอยู่ที่ 6-9% โดยเงื่อนไขสำหรับผู้ผลิตที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน แบ่งเป็น (1) มีการลงทุนในช่วงปี 2567-2570 ไม่น้อยกว่า 3 พันล้านบาท (2) ใช้แบตเตอรี่ระดับแพ็คที่ผลิตในประเทศ และชิ้นส่วนสำคัญตามที่ BOI กำหนด และ (3) ติดตั้งระบบความปลอดภัยอัจฉริยะ (ADAS) อย่างน้อย 4 จาก 6 ระบบ ตามที่ BOI กำหนด
- **รถยนต์** MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle หรือรถยนต์ HEV ที่ใช้ไฟฟ้ากระแสตรงแรงดันต่ำกว่า 60 โวลต์เป็นแหล่งพลังงานในการขับเคลื่อน โดยปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ($CO_2$) สูงสุดไม่เกิน 120 g/km ถูกกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตอยู่ที่ 10-12% โดยเงื่อนไขสำหรับผู้ผลิตที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน แบ่งเป็น (1) มีการลงทุนในช่วงปี 2567-2571 ไม่น้อยกว่า 5 พันล้านบาท (2) ใช้แบตเตอรี่ระดับแพ็คที่ผลิตในประเทศ และมีขั้นตอนการผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์ตามที่ BOI กำหนด และ (3) ติดตั้งระบบความปลอดภัยอัจฉริยะ (ADAS) อย่างน้อย 4 จาก 6 ระบบ ตามที่ BOI กำหนด

**Table 2: Measures to Support the Transition to the EV Industry**

<table>
<tr><th></th><th colspan="3">HEV</th><th colspan="2">MHEV</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Incentive Conditions</td><td>CO2 Emissions</td><td colspan="2">Excise Tax Rates (2026-2032)</td><td>CO2 Emissions</td><td>Excise Tax Rates (2026-2032)</td></tr>
<tr><td>≤ 100 g/km</td><td colspan="2">6%</td><td>≤ 100 g/km</td><td>10%</td></tr>
<tr><td>100 – 120 g/km</td><td colspan="2">9%</td><td>100 – 120 g/km</td><td>12%</td></tr>
<tr><td>Investment Condition</td><td colspan="3">A minimum investment of THB 3 billion must be made by manufacturers between 2024 and 2027.</td><td colspan="2">A minimum investment of THB 5 billion is required from manufacturers during 2024–2028.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Local Content Requirement</td><td>Local Content Requirement</td><td>Investment between THB 3–5 billion</td><td>Investment from THB 5 billion and above</td><td colspan="2" rowspan="2">From January 1, 2026<br>1) Vehicles must include locally assembled battery packs;<br>2) Manufacturers must produce at least 4 out of the following 5 components: Cylinder Head, Cylinder Block, Crankshaft, Camshaft, and Connecting Rod.<br>From January 1, 2028: Key components like the traction motor or other drive-assist parts must be made by manufacturers in Thailand.</td></tr>
<tr><td>3 high-value components</td><td>✓</td><td>✓</td></tr>
<tr><td></td><td>1-2 high-value components + 2-4 medium-value components</td><td>✗</td><td>✓</td><td colspan="2">Remark :<br>High-value components group: Integrated Inverter, Traction Motor, Reduction Gear<br>Medium-value components group: Battery Management System (BMS), DC/DC Converter, DCU, Electrical Circuit Breaker, High Voltage Harness, Air Conditioning Compressor for BEVs, Battery Cooling System, Regenerative Braking System</td></tr>
<tr><td>Advanced Driver-Assistance Systems (ADAS) Requirement</td><td colspan="5">At least 4 out of the following 6 Advanced Driver-Assistance Systems (ADAS) must be installed:<br>• Advanced Emergency Braking System (AEB)<br>• Forward Collision Warning (FCW)<br>• Lane Keeping Assist (LKA)<br>• Lane Departure Warning (LDW)<br>• Blind Spot Detection (BSD)<br>• Adaptive Cruise Control (ACC)</td></tr>
</table>

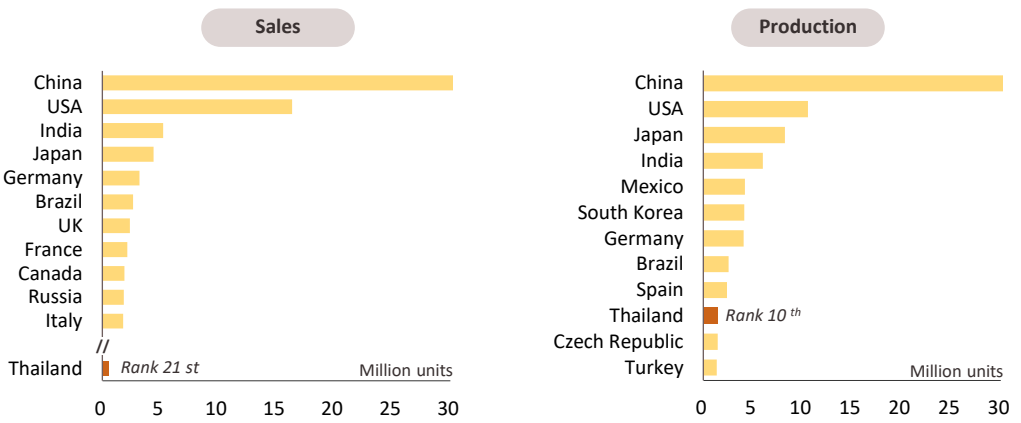
Source : Board of Investment BOI

ในช่วงก่อนมีมาตรการสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า EV 3.0 ประเทศไทยมีกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภทอยู่ที่ประมาณ 3.9 ล้านคันในปี 2565[3/] เป็นการผลิตรถยนต์นั่งสัดส่วน 40% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์สัดส่วน 60% (การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์กว่า 90% เป็นการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน) โดยค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีส่วนแบ่งการผลิตประมาณ 80% ของกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภท เมื่อเข้าสู่ช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการสนับสนุน EV 3.0 และ EV 3.5 ซึ่งหนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์นั่งและกระบะไฟฟ้าเข้ามาตั้งฐานการผลิต EV เพิ่มขึ้นจำนวน 16 และ 10 บริษัท ตามลำดับ ทำให้ประเทศไทยมีกำลังการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 386,000 คันต่อปี (ณ เดือน ก.ค. 68)[4/] โดยเกือบทั้งหมดเป็นกำลังการผลิตที่มาจากผู้ผลิตสัญชาติจีน อย่างไรก็ตาม จากความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ผู้ผลิตรายเดิมบางส่วนที่ยังไม่มีการพัฒนาโมเดลรถยนต์ใหม่ออกสู่ตลาด เริ่มปรับโมเดลธุรกิจเป็นนำรถยนต์เข้ามาจำหน่ายแทนการผลิตภายในประเทศ อาทิ Suzuki และ Subaru ขณะที่บางส่วนปรับสายการผลิตรถยนต์ใหม่เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต อาทิ Nissan[5/]

เมื่อประเมินสถานะของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดโลก (ข้อมูลปี 2567) พบว่าไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกประเภทสูงเป็นอันดับที่ 10 ของโลก อันดับ 5 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน และหากพิจารณาจากยอดจำหน่ายรถยนต์เชิงปริมาณ พบว่าตลาดรถยนต์ของไทยมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 21 ของโลก อันดับ 6 ของเอเชีย และอันดับ 3 ของอาเซียน (ภาพที่ 2) แบ่งเป็น

**รถยนต์นั่ง** (2567): ปริมาณจำหน่ายในประเทศคิดเป็นสัดส่วน 39.1% ของปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท โดยรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc. (รวม Eco-car) มีสัดส่วน 16.5% เครื่องยนต์มากกว่า 1,501 cc. สัดส่วน 17.1% และรถยนต์ไฟฟ้าสัดส่วน 5.5% สำหรับมูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งมีสัดส่วน 58.8% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์รวม โดยปริมาณส่งออกรถยนต์นั่งคิดเป็นสัดส่วน 50-60% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด ตลาดส่งออกสำคัญ คือ อาเซียน ออสเตรเลีย และตะวันออกกลาง

**Figure 2: Vehicle Production and Sales by Country (2024)**




Source : International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), 2024, Krungsri Research

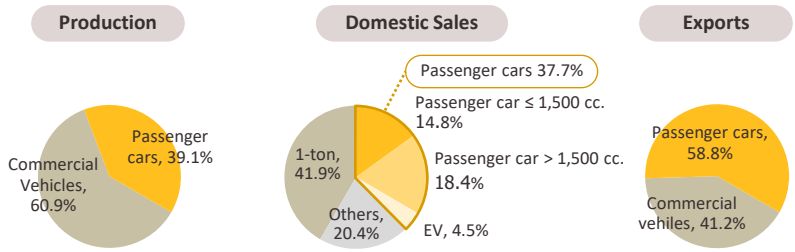
**รถยนต์เพื่อการพาณิชย์** (2567): ปริมาณจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วน 60.9% ของปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท แบ่งเป็น รถปิกอัพขนาด 1 ตัน สัดส่วน 35.0% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้ สัดส่วน 25.9% ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วน 41.2% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์รวม (ภาพที่ 3) โดยปริมาณการส่งออกรถปิกอัพขนาด 1 ตัน มีสัดส่วน 50-60% ของปริมาณผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตันทั้งหมด ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ออสเตรเลีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ขณะที่ปริมาณการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ (อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร รถตู้ เป็นต้น) คิดเป็น 10-15% ของปริมาณผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ

3/ รวบรวมจากข่าวการประกาศแผนลงทุนของบริษัทรถยนต์ในไทย

4/ ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (30 ก.ค. 68)

5/ Nissan (ประเทศไทย) ปรับกระบวนการผลิตใหม่ในช่วงไตรมาส 1 ปี 2568 จากเดิมที่ใช้โรงงานทั้ง 2 แห่งที่อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการผลิตรถยนต์ เปลี่ยนเป็นผลิตเพียงโรงงานเดียว และอีกโรงงานเปลี่ยนเป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แทน (เช่น ตัวถังชิ้นส่วนพลาสติก และปั๊มขึ้นรูปชิ้นส่วน) (ฐานเศรษฐกิจ 17 ก.พ. 68)

**Figure 3: Proportion of Thai Vehicle Production, Sales and Exports by Type in 2024**

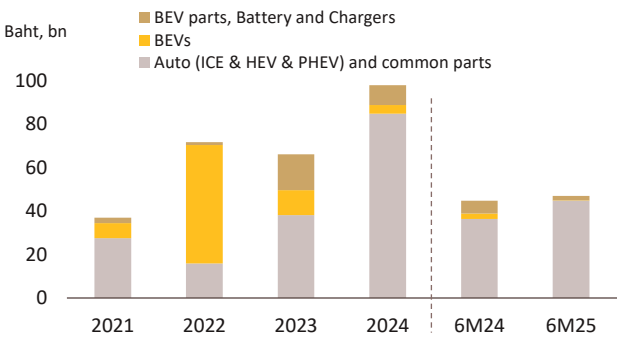



Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Ministry of Commerce (MOC), DLT, Krungsri Research

## การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

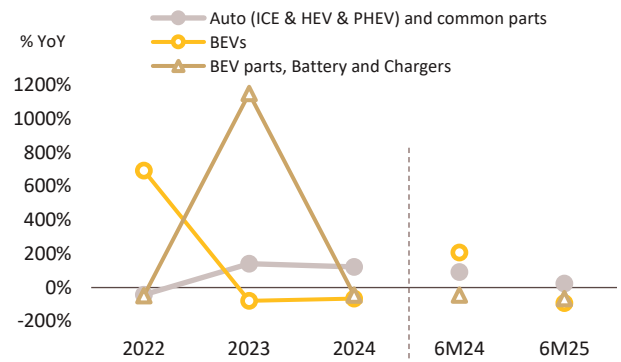
**ในช่วง 6 เดือนแรกของปี** 2568 ซึ่งเป็นช่วงที่มาตรการ EV3.5 เพื่อสนับสนุนรถยนต์ BEV และมาตรการลดภาษีสรรพสามิตเพื่อส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริดมีผลบังคับใช้ มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในห่วงโซ่การผลิตยานยนต์ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเพิ่มขึ้น 5.0% YoY อยู่ที่ 47.0 พันล้านบาท จากจำนวนโครงการที่ได้รับการส่งเสริมโดยรวม137 โครงการ เพิ่มขึ้น 12.3% YoY ส่วนใหญ่เน้นลงทุนด้านการผลิตรถยนต์ประเภท HEV, MHEV และการผลิตชิ้นส่วนมูลค่าสูงรองรับรถยนต์ประเภทดังกล่าว (อาทิ Integrated Inverter, Traction Motor, Reduction Gear) ขณะที่ การลงทุนด้านการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ (BEVs) และแบตเตอรี่และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไฟฟ้าลดลง -92.1% และ -66.0% YoY ตามลำดับ (อยู่ที่ 0.2 และ 2.0 พันล้านบาท ตามลำดับ) โดยเป็นการลดลงต่อเนื่องหลังจากขยายตัวในอัตราเร่งช่วงปี 2565 ที่ BOI ได้มุ่งเน้นการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการ EV 3.0 (ภาพที่ 4-7)

**Figure 4 : Investment Value of Auto and Parts Projects Approved by BOI**



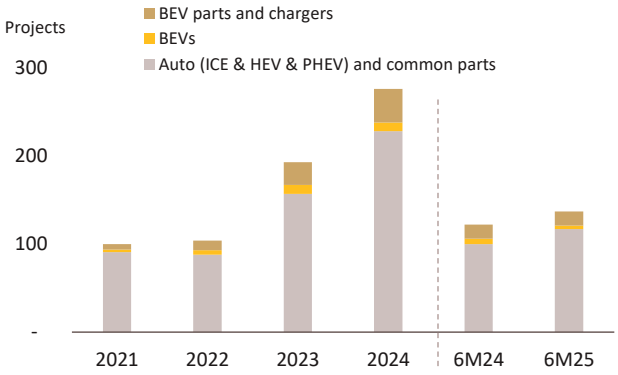

Source: BOI, Krungsri Research

**Figure 5 : Growth of Auto and Parts Investment Value Approved by BOI**



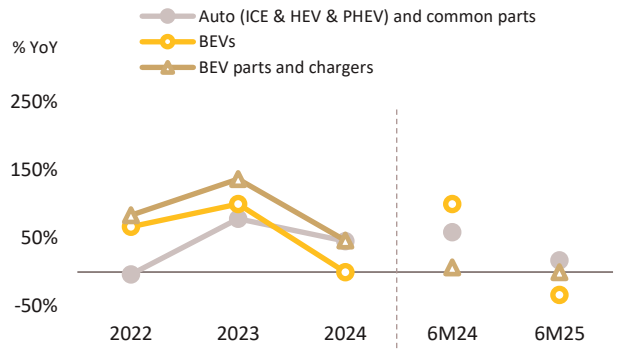

Source: BOI, Krungsri Research

**Figure 6: Number of Auto and Parts Projects Approved by BOI**




Source: BOI, Krungsri Research

**Figure 7 : Growth of Auto and Parts Projects Approved by BOI**



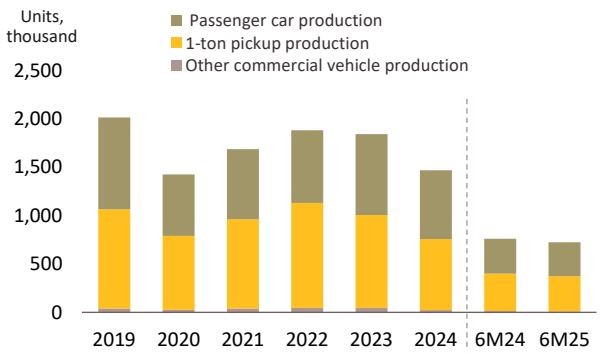

Source: BOI, Krungsri Research



# สถานการณ์ที่ผ่านมา

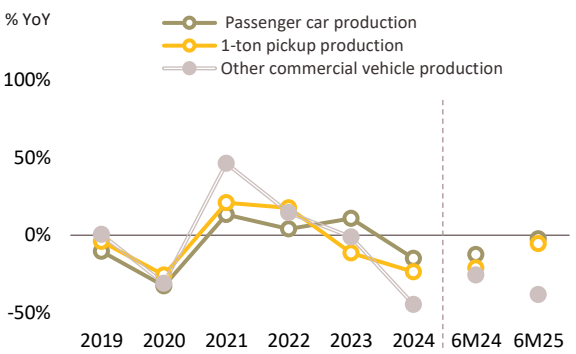
**ปริมาณการผลิตโดยรวมในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2568 ลดลง -4.6% YoY อยู่ที่ 726,158 คัน** (ภาพที่ 8 และ 9) สอดคล้องกับการหดตัวของยอดจำหน่ายในประเทศและยอดส่งออก อย่างไรก็ตาม ยอดผลิตในเดือน พ.ค. 68 เริ่มฟื้นตัวเป็นครั้งแรกหลังจากหดตัวต่อเนื่อง 21 เดือน (ในช่วงเดือน ส.ค. 66 ถึง เม.ย. 68) โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากอุปสงค์รถยนต์ภายในประเทศที่กลับมาขยายตัวตั้งแต่เดือน เม.ย. 68 เป็นต้นมา และยอดผลิตรถยนต์ EV ที่ทยอยเพิ่มขึ้นจากการผลิตชดเชยภายใต้ข้อกำหนดของมาตรการ EV 3.0

**Figure 8: Thailand Domestic Vehicle Production**




Note: Passenger car production includes passenger cars and PPVs.
Other commercial vehicle production includes buses, trucks and vans
Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

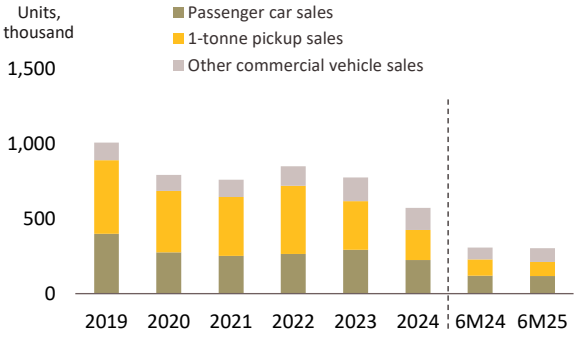
**Figure 9: Growth of Thailand Domestic Vehicle Production**




Note: Passenger car production includes passenger cars and PPVs.
Other commercial vehicle production includes buses, trucks and vans
Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

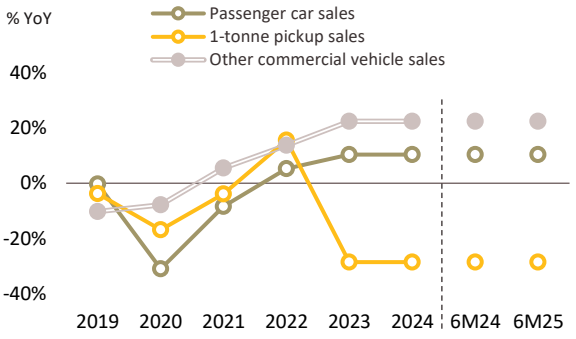
- **ยอดผลิตรถยนต์นั่งลดลง** -2.3% YoY **อยู่ที่** 350,260 **คัน** จำแนกเป็น **รถยนต์นั่งเครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า** 1,500 cc **ยอดผลิตลดลง** -17.6 % YoY **อยู่ที่** 156,667 **คัน** ส่วนใหญ่มาจากการหดตัวต่อเนื่องของการผลิตรถยนต์กลุ่ม Eco-car เนื่องจากนโยบายสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าทั่วโลก ทำให้ผู้บริโภคนิยมใช้รถยนต์ EV ที่มีราคาเข้าถึงได้ง่าย และประหยัดต้นทุนด้านพลังงานแทนมากขึ้น **ขณะที่ยอดผลิตรถเครื่องยนต์ขนาดใหญ่กว่า** 1,500 cc **เพิ่มขึ้น** 5.7% YoY **อยู่ที่** 61,826 **คัน** โดยมีปัจจัยหนุนจากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับกลาง-บน และการผลิตรถยนต์นั่ง PHEV และ HEV ที่เพิ่มขึ้น 211.6% (9,937 คัน) และ 14.8% (112,203 คัน) YoY ตามลำดับ รองรับการขยายตัวของอุปสงค์จากกลุ่มผู้บริโภคที่ยังไม่พร้อมเปลี่ยนไปใช้รถยนต์นั่งที่ใช้พลังงานไฟฟ้า 100% ในช่วงระยะของการเปลี่ยนผ่าน **ส่วนรถยนต์นั่ง** BEV **ผลิตเพิ่มขึ้น** 380.5% YoY **อยู่ที่** 23,798 **คัน** ส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ โดยมีปัจจัยหนุนจากมาตรการ EV 3.0 ที่กำหนดให้ค่ายรถยนต์ EV ต้องผลิตชดเชยในอัตรา 1.5 เท่าของปริมาณการนำ EV เข้ามาจำหน่ายในช่วงปี 2565-2566 แม้คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติจะเห็นชอบให้ขยายเวลาการผลิตชดเชยตามมาตการ EV 3.0 โดยสามารถโอนไปผลิตชดเชยตามเงื่อนไข EV 3.5 ซึ่งเลื่อนไปได้อีก 1-2 ปี (มีผลบังคับเมื่อวันที่ 4 ธ.ค. 67)
- **ยอดผลิตรถกระบะ 1 ตัน ลดลง** -5.4 % YoY **อยู่ที่** 366,334 **คัน** โดยลดลงตามปริมาณการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ เนื่องจากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับกลาง-ล่างยังอ่อนแอ โดยรถกระบะ Single-cab ที่เน้นใช้งานในเชิงพาณิชย์หดตัว -6.2% YoY (อยู่ที่ 73,197 คัน) และรถกระบะ Double-cab สำหรับใช้งานเอนกประสงค์หดตัว -5.2% YoY (อยู่ที่ 293,137 คัน)
- **ยอดผลิตรถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์อื่นๆ ลดลง** -38.2% YoY **อยู่ที่** 9,564 **คัน** โดยมาจากการลดลงของยอดผลิตรถบรรทุก -61.2% (อยู่ที่ 4,369 คัน) เป็นสำคัญ ส่วนรถโดยสารยังไม่มีการผลิตในช่วงดังกล่าว ตามการชะลอตัวของตลาดในประเทศซึ่งเป็นตลาดหลัก ขณะที่รถตู้เพิ่มขึ้น 23.5% YoY (อยู่ที่ 5,195 คัน) จากฐานต่ำในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา

**Figure 10: Thailand Domestic Vehicle Sales**




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

**Figure 11: Growth of Thailand Domestic Vehicle Sales**




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

**ยอดจำหน่ายในประเทศโดยรวม ในช่วง 6 เดือนแรกปี** 2568 **ลดลง** -3.0% YoY **อยู่ที่** 252,625 **คัน (ภาพที่** 10 **และ** 11) แบ่งเป็น

1) **ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งหดตัว** -1.5% YoY **อยู่ที่** 117,494 **คัน** เป็นผลจากอุปสงค์ที่ยังชะลอตัวท่ามกลางความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ยอดจำหน่ายในประเทศกลับมาฟื้นตัวตั้งแต่เดือน เม.ย. 68 เป็นต้นมา[6/] หลังจากหดตัวต่อเนื่องถึง 22 เดือนติดต่อกัน (ตั้งแต่เดือน มิ.ย. 66 ถึง มี.ค. 68) จากปัจจัยหนุน ได้แก่ 1) การผ่อนคลายการอนุมัติสินเชื่อโดยสถาบันการเงิน หลังจาก NPL และ SML มีทิศทางลดลงต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา 2) ราคารถยนต์มือสองที่ปรับเพิ่มขึ้น จากปริมาณอุปทานรถยนต์มือสองที่ลดลง ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนขายรถยนต์คันเก่า เพื่อนำเงินไปซื้อรถยนต์คันใหม่ และ 3) การเร่งออกโครงการส่งเสริมการขายของรถยนต์นั่งทุกประเภท[7/] เพื่อรักษาความสามารถทางการแข่งขันในช่วงที่สงครามราคา EV ยังคงเข้มข้น สำหรับยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่งในประเทศแยกตามประเภทเชื้อเพลิง (ตารางที่ 3) สรุปได้ดังนี้

- **รถยนต์นั่ง** ICE ยอดจดทะเบียนใหม่ลดลง -20.6% YoY อยู่ที่ 149,752 คัน จากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัว และค่าครองชีพที่ยังอยู่ในระดับสูง รวมถึงความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากมาตรการสนับสนุนของรัฐที่หนุนให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่ง BEV ขนาดเล็กสัญชาติจีนเข้ามาจำหน่ายมากขึ้น ซึ่งมีราคาที่ประหยัดและมีข้อได้เปรียบเรื่องต้นทุนด้านเชื้อเพลิงที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่ง ICE
- **รถยนต์นั่ง** HEV หดตัว -0.2% YoY แต่ยังคงได้รับความนิยมสูงจากจำนวนยอดจดทะเบียน 71,460 คัน (สัดส่วน 51.6% ของยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง XEV ทั้งหมด) ขณะที่**รถยนต์นั่ง** PHEV เพิ่มขึ้น 131.3% YoY อยู่ที่ 11,312 คัน โดยมีปัจจัยหนุนจากรูปแบบของเทคโนโลยีที่มีความยืดหยุ่นและเหมาะสำหรับผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า แต่ยังไม่พร้อมเปลี่ยนไปใช้รถยนต์นั่ง BEV ที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ไฟฟ้า 100% และการเปิดตัวโมเดลใหม่ทั้งจากแบรนด์สัญชาติญี่ปุ่น และแบรนด์สัญชาติจีนราคาประหยัด เพื่อกระตุ้นตลาดที่ยังมีขนาดเล็ก
- **รถยนต์นั่ง** BEV เพิ่มขึ้น 52.9% YoY อยู่ที่ 55,818 คัน โดยมีปัจจัยหนุนจาก (1) อุปสงค์คงค้างของผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์นั่ง BEV ในภาวะที่สงครามราคา EV เริ่มมีแนวโน้มชะลอลงในช่วงต้นปี 2568 หลังจากเผชิญสงครามราคา EV ที่รุนแรงตลอดปี 2567 สะท้อนจากราคา EV สัญชาติจีนที่จำหน่ายในงาน Motor Show 2025 (มี.ค.-เม.ย. 68) ที่เริ่มทรงตัวเมื่อเทียบกับงานมหกรรมรถยนต์ในช่วงสิ้นปี 2567 หลังจากที่ Profit Margin ของผู้ผลิต EV ลดลงต่อเนื่องจากสงครามราคาที่ดำเนินตั้งแต่ช่วงปลายปี 2565 เป็นต้นมา ทำให้โอกาสในการปรับลดราคาขายทำได้ยากขึ้น (2) การเปิดตัวโมเดลใหม่ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและราคาเข้าถึงได้มากขึ้น (3) การเพิ่มขึ้นของสถานีอัดประจุ และ (4) แนวโน้มการยอมรับเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น

6/ ยอดขายรถยนต์นั่งเดือน เม.ย. 68, พ.ค. 68 และ มิ.ย. 68 เพิ่มขึ้น 3.6%, 17.4% และ 9.4% YoY ตามลำดับ (ที่มา: DLT)

7/ อาทิ Ford ช่วยผ่อนค่างวด 29 งวด งวดละ 2,000 บาท และมอบส่วนลดสูงสุด 200,000 บาท, Isuzu ให้ผู้ซื้อรถอุ่นรับรางวัลจี้ทองคำน้ำหนัก 2 สลึง, Mazda ให้ผ่อนดอกเบี้ย 0% ฟรีประกันภัยชั้น 1, ฟรีแพ็กเกจบำรุงรักษารถตามระยะ หรือเลือกรับส่วนลดตั้งแต่ 70,000-500,000 บาท (ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (16 ก.ค. 68))

**Table 3: New Registration of Passenger Cars by Engine**

| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 6M24 | 6M25 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ICE | units | 712,139 | 557,868 | 511,139 | 569,491 | 501,038 | 323,922 | 188,715 | 149,752 |
| | % YoY | 2.6% | -21.7% | -8.4% | 11.4% | -12.0% | -35.3% | -35.8% | -20.6% |
| HEV | units | 26,424 | 29,379 | 34,325 | 63,470 | 84,366 | 126,525 | 71,577 | 71,460 |
| | % YoY | 32.3% | 11.2% | 16.8% | 84.9% | 32.9% | 50.0% | 56.4% | -0.2% |
| BEV | units | 650 | 1,268 | 1,943 | 9,584 | 75,715 | 68,023 | 36,518 | 55,818 |
| | % YoY | 1040.4% | 95.1% | 53.2% | 393.3% | 690.0% | -10.2% | 15.9% | 52.9% |
| PHEV | units | - | - | 7,060 | 11,330 | 11,692 | 9,365 | 4,891 | 11,312 |
| | % YoY | - | - | - | 60.5% | 3.2% | -19.9% | -22.0% | 131.3% |

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

2) **ยอดจำหน่ายรถกระบะ 1 ตัน ลดลง** -13.9% YoY **อยู่ที่** 93,398 **คัน** แม้จะมีปัจจัยหนุนจากโครงการ “กระบะพี่ มีคลังค้ำ” ที่ช่วยให้ผู้ประกอบการรายย่อยสามารถเข้าถึงสินเชื่อรถกระบะได้ง่ายขึ้น ภายใต้งบประมาณสนับสนุน 5 พันล้านบาท โดยเปิดรับตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. 68 เป็นต้นมา แต่งบประมาณของโครงการ ณ เดือน มิ.ย. 2568 ถูกเบิกจ่ายเพียง 320 ล้านบาท (สัดส่วน 6.4% ของงบประมาณทั้งหมด)[8/] เนื่องจากปัจจัยฉุดรั้งต่างๆ ได้แก่ 1) อุปสงค์ที่ยังไม่ฟื้นตัวของผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับกลาง-ล่าง โดยเฉพาะกลุ่มเกษตรกรที่ได้รับผลกระทบจากราคาพืชผลทางการเกษตรที่ยังตกต่ำและหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง และ 2) การชะลอการเปลี่ยนรถกระบะ Single Cab สำหรับบรรทุกสินค้าในกลุ่มธุรกิจ SMEs เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัว

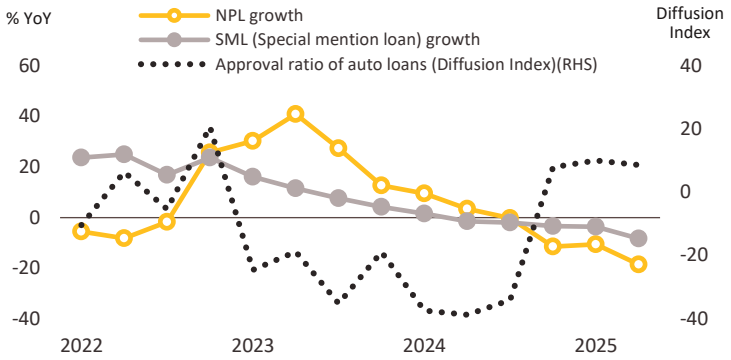
3) **รถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ประเภทอื่นๆ เพิ่มขึ้น** 14.4% YoY **อยู่ที่** 91,812 **คัน** แบ่งเป็น

- **รถยนต์อเนกประสงค์หรือรถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ขับเคลื่อนสี่ล้อ (ได้แก่** PPV SUV MPV **และรถกระบะขับเคลื่อนสี่ล้อ)** เพิ่มขึ้น 19.0% YoY อยู่ที่ 77,516 คัน โดยมีปัจจัยหนุนจากยอดขายรถกระบะขับเคลื่อนสี่ล้อที่เพิ่มขึ้น ตามกำลังซื้อที่ยังแข็งแกร่งของผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับกลาง-บน
- **รถโดยสาร รถบรรทุก และรถตู้** ลดลง -5.4% YoY อยู่ที่ 14,296 คัน จากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ 1) จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ลดลง -4.7% YoY ในช่วงครึ่งปีแรก ส่งผลให้อุปสงค์รถโดยสารและรถตู้สำหรับรับส่งนักท่องเที่ยวลดลง และ 2) ยอดจดทะเบียนรถโดยสารสาธารณะที่ลดลงต่อเนื่อง นับจากปี 2566-2567 ที่ภาครัฐนำรถโดยสารใหม่ออกมาให้บริการจำนวนมากหลังพ้นช่วงการระบาดของ COVID-19 ระลอกแรก

**ยอดคงค้างหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้** (Non-Performing Loan; NPL) **และหนี้จัดชั้นกล่าวถึงเป็นพิเศษ** (Special Mention Loan; SML) **ของสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ลดลงต่อเนื่อง นับจากจุดสูงสุดในช่วงไตรมาส 2 ปี 2567** โดยในช่วงไตรมาส 2 ปี 2568 NPL ลดลง -18.6% YoY อยู่ที่ 2.1 แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 2.1% ของมูลค่าสินเชื่อรถยนต์รวม ขณะที่ SML ลดลง -8.4% YoY อยู่ที่ 1.6 แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 15.5% ของมูลค่าสินเชื่อรถยนต์รวม (ภาพที่ 12) โดยมีปัจจัยหนุนจากมาตรการชะลอหนี้เสียโดยสถาบันการเงินที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา อาทิ มาตรการพักชำระหนี้ การปรับโครงสร้างหนี้ รวมทั้งการอนุมัติสินเชื่อที่เข้มงวดมากขึ้น นอกจากนี้ เมื่อเทียบ NPL ของสินเชื่อรถยนต์กับสินเชื่อส่วนบุคคลประเภทอื่นๆ พบว่า NPL ของสินเชื่อรถยนต์มีแนวโน้มฟื้นตัวดีขึ้น จากอัตราการเติบโตของ NPL เพียง 1.7% CAGR ในช่วงปี 2562-2568 ซึ่งน้อยกว่าสินเชื่อส่วนบุคคลประเภทอื่นที่เติบโตที่อัตราเฉลี่ย 7.0% CAGR และนอกจากนี้ สัดส่วน NPL ของสินเชื่อรถยนต์ ณ ไตรมาส 2 ปี 2568 อยู่ที่ 2.1% ซึ่งน้อยกว่าสินเชื่อส่วนบุคคลประเภทอื่นที่มีสัดส่วน NPL 3.6% (ภาพที่ 13) ทำให้สถาบันการเงินเริ่มผ่อนคลายการอนุมัติสินเชื่อใหม่ของรถยนต์มากขึ้นนับตั้งแต่ช่วงไตรมาส 4 ปี 2567 สะท้อนจาก Diffusion Index ของสัดส่วนการอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ที่ยังคงเพิ่มขึ้น 8.6% QoQ ในช่วงไตรมาส 2 ปี 2568

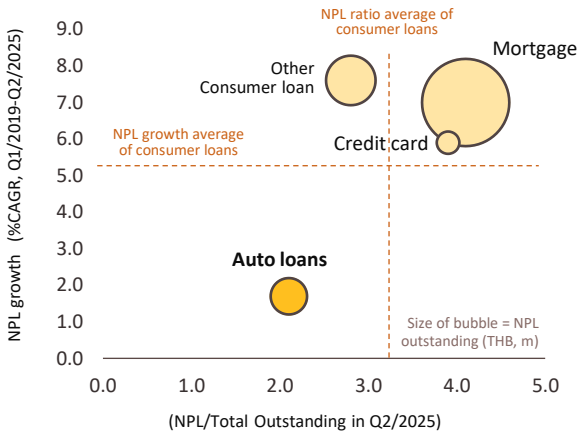
8/ ที่มา: ฐานเศรษฐกิจ (23 มี.ค. 68) และ ประชาชาติธุรกิจ (5 ก.ค. 68)

**Figure 12: NPL and SML growth in Auto Loan Outstanding**




Source: Bank of Thailand (BOT)

**Figure 13: NPL of Auto Loans Compared to Other Consumer Loans**

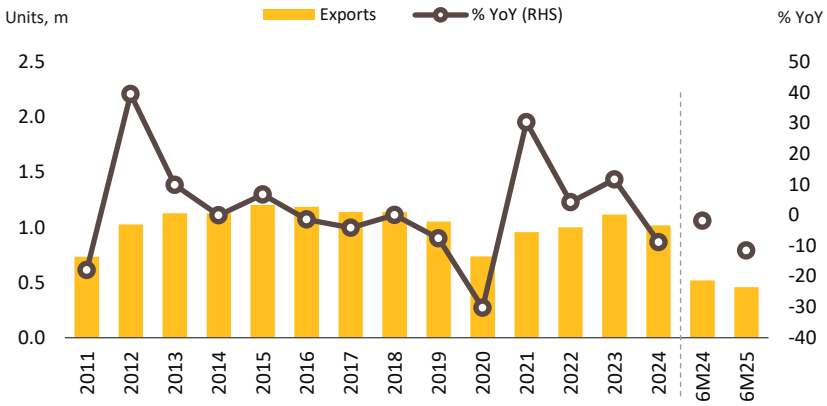



Source: Bank of Thailand (BOT)

**ยอดส่งออกรถยนต์ลดลง** -11.5% YoY **อยู่ที่** 459,444 **คัน** (ภาพที่ 14) โดยมีปัจจัยฉุดรั้งจาก 1) อุปสงค์ในกลุ่มประเทศคู่ค้าที่ยังไม่ฟื้นตัวท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจโลกที่ไม่แน่นอน 2) การแข่งขันของตลาดรถยนต์ที่รุนแรงมากขึ้นทั่วโลก โดยเฉพาะจากการขยายตลาดส่งออกของผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีน ทำให้ไทยเสียส่วนแบ่งตลาดในกลุ่มประเทศคู่ค้ามากขึ้น 3) นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้น ทำให้ไทยไม่สามารถส่งออกรถยนต์ ICE บางรุ่น เนื่องจากมีปริมาณการปล่อยมลภาวะเกินปริมาณที่กำหนดของประเทศคู่ค้า และ 4) มาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่ที่เข้มงวดขึ้นในสหรัฐฯ และยุโรป ทำให้ไม่สามารถส่งออกรถยนต์นั่งบางส่วนที่ยังขาดอุปกรณ์ช่วยเหลือการขับขี่เพื่อความปลอดภัยตามข้อกำหนด

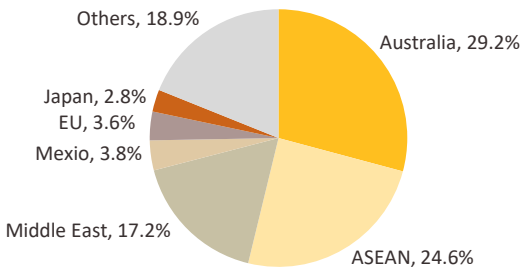
เมื่อพิจารณาแยกตามตลาด (ภาพที่ 15) ออสเตรเลีย อาเซียน และตะวันออกกลาง ยังคงเป็นตลาดส่งออกรถยนต์ 3 อันดับแรกของไทย สัดส่วน 29.2%, 24.6% และ 17.2% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมด โดยมูลค่าส่งออกไปยังออสเตรเลียซึ่งเป็นตลาดส่งออกอันดับหนึ่ง ลดลงถึง -15.6% YoY จากรถปิคอัพ รถบัส และรถบรรทุก ที่หดตัว -17.7% YoY และรถยนต์นั่งที่หดตัว -13.2% YoY และเมื่อพิจารณาแยกตามรายประเภท (ตารางที่ 4) มูลค่าส่งออกรถยนต์นั่ง ICE หดตัว -6.0% YoY อยู่ที่ 5,130.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่รถยนต์นั่ง XEV (ส่วนใหญ่เป็น HEV) หดตัว -23.6% YoY อยู่ที่ 539.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับฐานสูงในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยเริ่มส่งออกรถยนต์นั่ง BEV เป็นครั้งแรกในเดือน เม.ย. 68 และมียอดส่งออกในช่วงครึ่งปีแรกรวม 664 คัน

**Figure 14: Automobile Exports**




Source: The Federation of Thai Industries (FTI)

**Figure 15: Thailand's Vehicle Export Value by Destination (6M2025)**




Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

**Table 4: Export Value and Growth of Passenger Vehicles**

| USD, mn | 2023 | 2024 | 6M24 | 6M25 |
|---|---|---|---|---|
| ICEs | 11,781.5 | 11,036.4 | 5,455.9 | 5,130.6 |
| XEVs | 1,026.3 | 1,233.4 | 707.0 | 539.9 |
| ICEs % YoY | 10.5% | -6.3% | -5.8% | -6.0% |
| XEVs % YoY | 104.4% | 20.2% | 269.9% | -23.6% |

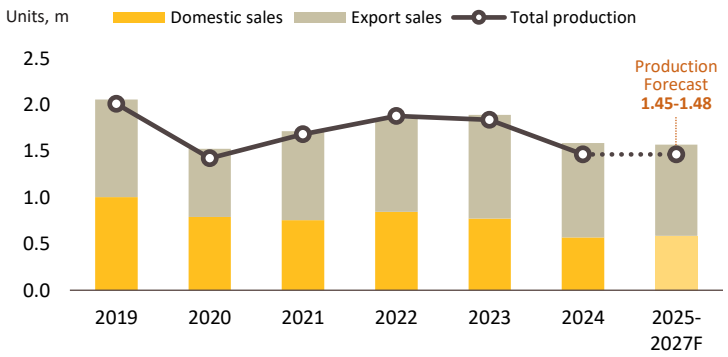
Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

# แนวโน้มธุรกิจ

**ปริมาณการผลิตรถยนต์ช่วงปี** 2568-2570 **มีแนวโน้มขยายตัวในระดับทรงตัวที่** -0.5 **ถึง** 0.5% **ต่อปี เฉลี่ยที่** 1.45-1.48 **ล้านคันต่อปี** (ภาพที่ 16 และตารางที่ 5) โดยมีปัจจัยฉุดรั้งจาก 1) มาตรการการขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ซึ่งส่งผลกระทบทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออกให้ยังฟื้นตัวช้า และ 2) ความเสี่ยงจากภาวะหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ทั่วโลกในอนาคต[9/] เนื่องจากมาตรการควบคุมการส่งออกแร่หายากจากจีน[10/] ซึ่งรถยนต์สมัยใหม่ใช้มอเตอร์ที่มีส่วนประกอบจากแร่หายากในหลายส่วน[11/] โดยเฉพาะรถยนต์ EV ที่ใช้แร่หายากในการผลิตมากกว่า ICE ประมาณ 2 เท่า[12/]

อย่างไรก็ตาม ภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในไทย ได้แก่ (1) นโยบายสนับสนุนการลงทุนเพื่อผลิต BEV ชดเชยการนำเข้า ภายใต้มาตรการ EU 3.0 และ 3.5 มีแนวโน้มหนุนให้ปริมาณการผลิต BEV ภายในประเทศเพิ่มขึ้นสวนทางกับการลดลงของปริมาณ BEV ที่นำเข้ามาจำหน่าย และ (2) การสนับสนุนการลงทุนด้านการผลิต HEV และ MHEV ผ่านมาตรการปรับลดภาษีสรรพสามิตแบบอัตราคงที่สำหรับ HEV เหลือร้อยละ 6-9 และ MHEV เหลือร้อยละ 10-12 ในช่วงปี 2569-2575 น่าจะทำให้การผลิตรถยนต์ไฮบริดในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับช่วงการเปลี่ยนผ่านสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

**Figure 16: Thai Auto Production and Sales Forecast**




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

**Table 5: Thai Auto Production and Sales Growth Forecast**

| | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Avg 2025-2027F |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Production | units, m | 1.43 | 1.69 | 1.88 | 1.84 | 1.47 | 1.45-1.48 |
| | % YoY | -29.1% | 18.1% | 11.7% | -2.2% | -20.2% | (-0.5) to 0.5% |
| Domestic Sales | units, m | 0.79 | 0.76 | 0.85 | 0.78 | 0.57 | 0.56-0.60 |
| | % YoY | -21.4% | -4.2% | 11.9% | -8.7% | -26.2% | 1.0 – 2.0% |
| Exports | units, m | 0.74 | 0.96 | 1.00 | 1.12 | 1.02 | 0.92-0.96 |
| | % YoY | -30.2% | 30.4% | 4.3% | 0.5% | -8.8% | (-1.3) to (-2.3)% |

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

9/ สมาคมซัพพลายเออร์รถยนต์ของยุโรป (CLEPA) ระบุว่า ขณะนี้โรงงานซัพพลายเออร์รถยนต์บางแห่งในยุโรปได้หยุดการผลิตไปแล้ว อาจมีอีกหลายแห่งที่เตรียมหยุดการผลิตเพิ่มเติมในอนาคต (ที่มา: Reuters (9 มิ.ย. 68))

10/ จีนมีเหมืองแร่หายากสัดส่วนสูงถึง 70% ของเหมืองแร่หายากทั่วโลก และมีสัดส่วนการกลั่นแร่หายากสูงถึง 85% ของปริมาณการกลั่นแร่ทั่วโลก (ที่มา: Reuters (9 มิ.ย. 68))

11/ อาทิ กระจกมองข้าง ลำโพงเครื่องเสียง ระบบน้ำมันเครื่อง ที่ปัดน้ำฝน เซ็นเซอร์ตรวจจับการรั่วไหลของเชื้อเพลิง และเซ็นเซอร์เบรก (ที่มา: Reuters (9 มิ.ย. 68))

12/ สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) ระบุว่า รถยนต์ไฟฟ้าโดยเฉลี่ยใช้แร่หายากประมาณ 0.5 กิโลกรัม (ราว 1 ปอนด์) ต่อคัน ขณะที่รถยนต์ใช้น้ำมันใช้เพียงครึ่งหนึ่งของปริมาณที่ใช้ใน EV (ที่มา: Reuters (9 มิ.ย. 68))

**ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 1.0-2.0% ต่อปี อยู่ที่ 0.56-0.60 ล้านคัน แต่คาดว่ายอดขายในประเทศในปี 2568 จะยังคงหดตัว** จากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ 1) ผลกระทบทางอ้อมจากมาตรการภาษีตอบโต้ของสหรัฐฯ (Reciprocal tariff) ที่ไทยถูกปรับขึ้นในอัตรา 19% มีผลตั้งแต่วันที่ 7 ส.ค. 68 ซึ่งจะเหนี่ยวรั้งการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจและลดทอนความเชื่อมั่นในการใช้จ่ายของผู้บริโภคในช่วงครึ่งหลังของปี 2568 2) การเบิกจ่ายงบประมาณภาครัฐที่มีแนวโน้มจะล่าช้า จากสถานการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนภาคเอกชน และ 3) กำลังซื้อของผู้บริโภคในกลุ่มเกษตรกรและธุรกิจ SMEs ที่ยังอ่อนแอ จากราคาพืชผลเกษตรโดยรวมที่มีทิศทางปรับลดลง ทำให้อุปสงค์ต่อรถกระบะยังคงฟื้นตัวช้า แม้จะมีปัจจัยหนุนจากโครงการ “กระบะพี่ มีคลังค้ำ” ก็ตาม

**อย่างไรก็ตาม ตลาดรถยนต์ในประเทศคาดว่าจะยังทรงตัวในปี 2569 ก่อนจะเริ่มฟื้นตัวในปี 2570** โดยมีแรงหนุนจาก 1) แนวโน้มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยหนุนการลงทุนภาคเอกชนให้ทยอยฟื้นตัวเป็นลำดับ เอื้อต่อความต้องการใช้รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ให้ปรับตัวดีขึ้น 2) แนวโน้มธุรกิจท่องเที่ยว การเดินทางขนส่ง และ e-commerce ที่ยังมีทิศทางขยายตัว 3) ราคารถยนต์มือสองที่มีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้น จากจำนวนรถถูกยึดเข้าสู่ลานประมูลที่มีทิศทางลดลง กระตุ้นให้ผู้บริโภคบางส่วนขายรถยนต์คันเก่า เพื่อนำเงินไปซื้อรถยนต์คันใหม่มากขึ้น[13/] 4) การเปิดตัวโมเดลรถยนต์ไฟฟ้ารุ่นใหม่ โดยเฉพาะแบรนด์สัญชาติญี่ปุ่นและจีน ที่มีราคาเข้าถึงได้และมีเทคโนโลยีทันสมัยมากขึ้น และ 5) การเร่งโปรโมชันส่งเสริมการขายต่อเนื่องจากค่ายรถยนต์ ท่ามกลางภาวะการแข่งขันที่ยังรุนแรงของตลาดรถยนต์ในไทย

**ยอดส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ย -1.3 ถึง -2.3% ต่อปี อยู่ที่ 0.92-0.96 ล้านคัน** จากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ 1) มาตรการขึ้นภาษีของสหรัฐฯ ซึ่งส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม จำแนกเป็น a) ผลทางตรงจาก Sectoral tariff ที่สหรัฐฯ ได้ปรับขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์เป็น 25% มีผลวันที่ 3 เม.ย. 68 อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางตรงต่อไทยจะไม่รุนแรงนัก เนื่องจากสหรัฐฯ ยังไม่ได้เป็นตลาดหลักสำหรับการส่งออกรถยนต์ของไทย[14/] และ b) ผลทางอ้อมจาก Reciprocal tariff ที่กดดันกำลังซื้อในตลาดส่งออกจากการที่ประเทศคู่ค้าต่างถูกปรับขึ้นภาษีนำเข้าจากสหรัฐฯ ในอัตราแตกต่างกันไป มีผลตั้งแต่วันที่ 7 ส.ค. 68 ส่งผลกดดันกำลังซื้อในประเทศคู่ค้าให้ชะลอตัวโดยเฉพาะในช่วงปี 2568-2569 2) แนวโน้มการแย่งส่วนแบ่งตลาดจากผู้ผลิตจีนที่จะรุนแรงขึ้น จากการเร่งระบายอุปทานส่วนเกินของ EV โดยเฉพาะในตลาดกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่นิยมใช้รถยนต์ EV ราคาประหยัดสัญชาติจีน และ 3) มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่มีแนวโน้มเข้มงวดขึ้นในหลายประเทศทั่วโลก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการส่งออกรถยนต์โดยเฉพาะ ICE บางรุ่นของไทย อย่างไรก็ตาม การส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าคาดว่าจะได้รับอานิสงส์ทั้งด้านอุปสงค์จากยอดขายรถยนต์ BEV และ PHEV ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 26.6 % CAGR ในช่วงปี 2567-2573[15/] (IEA, 2568) และด้านอุปทานจากแนวโน้มการผลิต EV เพื่อส่งออกมากขึ้น เนื่องจากการปรับเงื่อนไขในการคำนวณจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV3 และ EV3.5 ที่อนุญาตให้การผลิตรถยนต์นั่ง BEV เพื่อส่งออก 1 คัน สามารถนับเป็นการผลิตชดเชย 1.5 คันได้ (ที่มา: กรุงเทพธุรกิจ; 30 ก.ค. 68)

13/ จำนวนรถยนต์มือสองที่เข้าสู่ลานประมูลในช่วง 6 เดือนแรกปี 2568 ลดลง -26.2% YoY อยู่ที่ 18,458 คันต่อเดือน (ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ; 18 ก.ค. 68)

14/ ในช่วง 7 เดือนแรกปี 2568 ไทยมีการส่งออกรถยนต์นั่งไปยังสหรัฐฯ มูลค่า 43.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.7% ของมูลการส่งออกรถยนต์นั่งทั้งหมด

15/ IEA (2568) คาดว่ายานพาหนะไฟฟ้าประเภท BEV และ PHEV (ไม่รวมยานพาหนะ 2 และ 3 ล้อ) จะเพิ่มขึ้นจาก 61.1 ล้านคันในปี 2567 เป็น 251.7 ล้านคันในปี 2573

# วิจัยกรุงศรี

**ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ**

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

## ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

**สุจิต ชัยวิชญชาติ**

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

**วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

**จุไรลักษณ์ พลศรี**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

**ปิยะวดี จิระศิริสุวรรณ**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

**ทรรศิน กลิ่นถนอม**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

**กฤตพร ศิริใจชิงกุล**

นักเศรษฐศาสตร์

**ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์**

นักเศรษฐศาสตร์

## ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

**ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ**

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

**ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์**

นักวิจัยอาวุโส

**นฤชยา สาตแฟง**

นักวิจัย

**ปริญญา มิ่งสกุล**

นักวิจัย

**ชณัฐฐา ธาระรส**

นักวิจัย

## ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

**ธเนศ มหัทธนาลัย**

ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

**พูลสุข นิลกิจศรานนท์**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

**ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

**เตียร เทียมศักดิ์**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

**ชัยวัช โชวเจริญสุข**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

**นรินทร์ ตันไพบูลย์**

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

**พุทธชาด ลุนคำ**

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

**พัชรา กลิ่นชวนชื่น**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

**ประพันธ์ ลีน้อย**

นักวิเคราะห์ (ESG)

**ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล**

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

**รพีภูมิ ลาภมาก**

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)

## ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

**ธมณ เสริญสุขสกุล**

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

**เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน**

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

**วงศกร แก้วอุดทัง**

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล