

แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2569-71

อุตสาหกรรมรถยนต์

กรกฎาคม 2569

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์

supawat.choksawatpaisan@krungsri.com

Subscribe Us

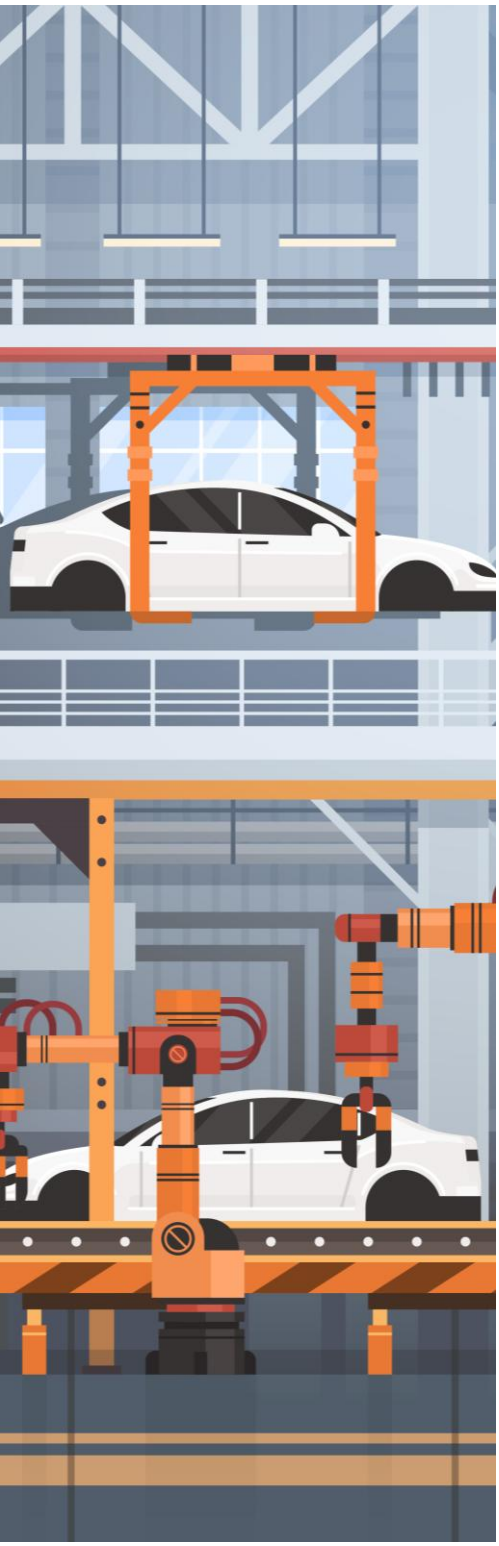
สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

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 2569-2571 มีแนวโน้มขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปที่อัตรา 0.5-1.5% ต่อปี โดยมีปัจจัยหนุนจากการขยายการลงทุนด้านการผลิตและการลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์กลุ่มไฮบริด (HEV และ MHEV) การผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV ภายใต้มาตรการ EV 3.5 ในอัตราส่วนเพิ่มขึ้นเป็น 2-3 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า การสนับสนุนด้านการเงินสำหรับผู้ผลิต EV ในประเทศภายใต้วงเงิน 2 แสนล้านบาทจาก พ.ร.ก.เงินกู้เพื่อสนับสนุนโครงการด้านพลังงานสะอาด และการขยายกำลังการผลิตรถกระบะ ICE สู่การใช้พลังงานสะอาดเพิ่มขึ้น **ขณะที่ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มขยายตัว เฉลี่ย 2.0-3.0% ต่อปี** โดยมีปัจจัยหนุนจากการเข้าสู่รอบการเปลี่ยนรถกระบะครั้งใหม่ การลงทุนภาคเอกชนที่เพิ่มขึ้น การออกโปรโมชันส่งเสริมการขายสำหรับรถยนต์นั่ง BEV ที่ผลิตชดเชยในประเทศภายใต้มาตรการ EV 3.5 และการปรับลดภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ HEV และ PHEV **อย่างไรก็ตาม ยอดส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ย -1.0% ถึง -2.0% ต่อปี** โดยมีปัจจัยฉุดรั้งจากมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นในประเทศคู่ค้า การเร่งระบายอุปทานส่วนเกินของรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีน และผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ยังคงยืดเยื้อ

มุมมองวิจัยกรุงศรี

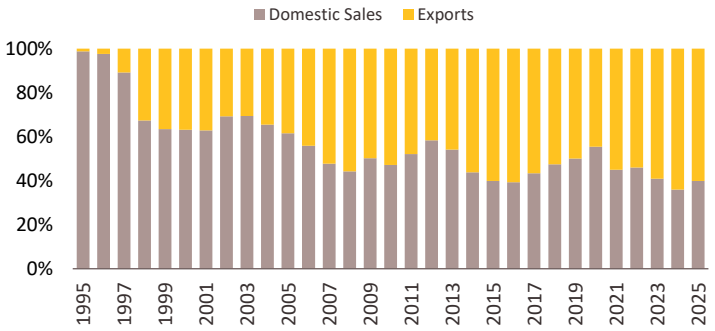
ในช่วงปี 2569-2571 ผลประกอบการของผู้ผลิตรถยนต์โดยรวมยังมีแนวโน้มขยายตัวได้แต่อาจอยู่ในอัตราต่ำ โดยเฉพาะในปี 2569 จากผลของความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ยืดเยื้อ ส่งผลให้กำลังซื้อโดยรวมอ่อนแอลง โดยเฉพาะตะวันออกกลางซึ่งเป็นตลาดส่งออกสำคัญ ต้นทุนวัตถุดิบหลายรายการมีทิศทางปรับสูงขึ้น อาทิ อะลูมิเนียม โลหะผสม พลาสติก ยาง และเหล็ก โดยอาจเกิดปัญหาขาดแคลนชิ้นส่วน/วัตถุดิบสำคัญได้ในบางช่วง รวมถึงการแข่งขันด้านราคาจากรถยนต์ไฟฟ้าของจีน แม้ว่าแนวโน้มผลประกอบการโดยรวมจะเริ่มทยอยฟื้นตัวในปี 2570-2571 โดยแยกตามกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์แต่ละประเภท ดังนี้

- **ผู้ผลิตรถยนต์นั่งเครื่องยนต์สันดาปภายใน** จะเผชิญปัจจัยฉุดรั้งจากการเปลี่ยนผ่านสู่การใช้ยานยนต์ไฟฟ้าที่จะเร่งตัวมากขึ้นทั่วโลก มาตรฐานเทคโนโลยีความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น อัตราภาษีสรรพสามิตที่จะทยอยปรับขึ้นแบบขั้นบันได รวมถึงการบังคับใช้มาตรฐานยูโร 6 ที่ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น
- **ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า** จะได้รับอานิสงส์จากการปรับลดภาษีสรรพสามิต การสนับสนุนด้านการเงินภายใต้พ.ร.ก.เงินกู้เพื่อสนับสนุนโครงการด้านพลังงานสะอาด และการส่งเสริมการลงทุนต่อเนื่องจากภาครัฐในห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตอาจเผชิญปัจจัยท้าทายจากมาตรการควบคุมการส่งออกแร่หายากจากจีน ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำคัญสำหรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า
- **ผู้ผลิตรถกระบะ 1 ตัน** จะได้รับอานิสงส์จากการเข้าสู่รอบการเปลี่ยนรถกระบะของผู้บริโภคในประเทศ หลังจากการชะลอซื้อในช่วงก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม กำลังซื้อที่ยังอ่อนแอโดยเฉพาะในตลาดภาคเกษตรที่จะเผชิญผลกระทบจากภัยแล้งเอลนีโญรุนแรงขึ้น จะเป็นปัจจัยที่อาจกดดันผลประกอบการ
- **ผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ** กลุ่มผู้ผลิตรถบรรทุกจะได้รับอานิสงส์จากการลงทุนภาคเอกชนที่เพิ่มขึ้น ขณะที่กลุ่มผู้ผลิตรถโดยสารและรถตู้ยังคงเผชิญความท้าทายจากภาคการท่องเที่ยวที่ยังรอการฟื้นตัว โดยเฉพาะปี 2569 ซึ่งคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะปรับลดลงจากปีก่อน

ข้อมูลพื้นฐาน

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลไทยให้การส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐบาลได้ออกมาตรการสำคัญหลายด้านเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การพัฒนาห่วงโซ่อุปทานโดยกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและผลักดันให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติ และการสนับสนุนการลงทุนผลิตเพื่อส่งออก ทำให้โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีการผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยมีสัดส่วนเฉลี่ยสูงถึง 56% ในช่วงปี 2558-2568 (ภาพที่ 1) ผ่านการดำเนินนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนารถยนต์ที่ไทยได้เปรียบในการแข่งขันด้านความพร้อมของห่วงโซ่อุปทาน (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) ผ่านมาตรการด้านภาษีดึงดูดการลงทุน (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) การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยจัดเก็บภาษีตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ควบคู่กับขนาดเครื่องยนต์ (ปี 2559) ส่งผลให้รถ Eco-car ซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO_2 ต่ำ มีราคาถูกลงจากอัตราภาษีที่ปรับลดเหลือ 12-15% (เดิมที่ 17%) อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไป โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถ Eco-car จะปรับเป็นอัตราใหม่ที่ 13% 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) เพื่อการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานภาคขนส่งเป็นพลังงานสีเขียวผ่านเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าถือเป็นหนึ่งในนโยบายด้านพลังงานที่สำคัญ เพื่อสนับสนุนเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Greenhouse Gas Emissions) ภายในปี 2593 (2050) ซึ่งไทยได้ร่วมลงนามสัตยาบันในข้อตกลงตามกรอบอนุสัญญาประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) ในปี 2559 คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติจึงได้กำหนดแนวทางส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ผ่าน**นโยบาย 30@30 โดยมีเป้าหมายปริมาณการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์** (Zero Emission Vehicle: ZEV) **เพิ่มขึ้นเป็น 30% ของปริมาณการผลิตยานพาหนะทั้งหมด และเป้าหมายปริมาณการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็น 50% ของปริมาณรถจดทะเบียนใหม่ ภายในปี 2573**[3/]

อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของไทยได้รับการส่งเสริมภายใต้มาตรการ EV 3.0 **(ปี** 2565-2568) **และ** EV 3.5 **(ปี** 2567-2570) ซึ่งเป็นมาตรการเพื่อกระตุ้นการเติบโตของตลาดและสนับสนุนการลงทุน อาทิ การให้เงินอุดหนุน 70,000 – 150,000 บาทต่อคัน (EV 3.0) และ 50,000 – 100,000 บาทต่อคัน (EV 3.5) การลดภาษีนำเข้า การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต และการกำหนดให้ผู้นำเข้ายานพาหนะไฟฟ้า BEV เข้ามาจำหน่ายภายในประเทศต้องผลิต BEV ภายในประเทศเป็นการชดเชยภายในอัตรา 1 ถึง 1.5 เท่าของยอดจำหน่ายในช่วงก่อนหน้าในปี 2567-2568 (EV 3.0) และ 2 ถึง 3 เท่าในปี 2569-2570 (EV 3.5)[4/] (ตารางที่ 1) โดยภายใต้มาตรการ EV 3.0 ประเทศไทยมียอดผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV รวม 80,433 คัน ในช่วงปี 2567-2568[5/] ซึ่งส่วนใหญ่ยังเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ในวันที่ 30 ก.ค. 68 คณะกรรมการฯ ยังมีมติปรับเกณฑ์การผลิตชดเชยรถยนต์ BEV โดยกรณีการผลิต BEV เพื่อส่งออก ให้ถือว่า “ผลิต 1 คัน นับเป็นการผลิตชดเชย 1.5 คัน” มีผลบังคับใช้ ณ เดือน ส.ค. 68 เพื่อเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ผลิตยานยนต์ไฟฟ้าขยายตลาดส่งออกมากขึ้น ทำให้ไทยเริ่มมีการส่งออกรถยนต์นั่ง BEV เร่งตัวขึ้นหลังจากนั้น **และหนุนให้ยอดส่งออกรถยนต์นั่ง** BEV **โดยรวมในปี** 2568 **ขยับขึ้นมาอยู่ที่** 12,695 **คัน (คิดเป็นสัดส่วน** 5.5% **ของยอดส่งออกรถยนต์นั่งโดยรวม)**

Table 1: Import Duty Exemptions and Production Offset Requirements under EV 3.0 and EV 3.5 Measures

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
EV 3.0	Import Duty Exemptions for BEVs		Local BEV production requirement: **1 to 1.5 times** the previous import volume			
EV 3.5			Import Duty Exemptions for BEVs		Local BEV production requirement: **2 to 3 times** the previous import volume	

Source: BOI, Krungsri Research

นโยบายส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแบบไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle: HEV)

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) มีมติเห็นชอบมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า โดยปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารขนาดที่นั่งไม่เกิน 10 คนแบบไฮบริด เป็นระยะเวลา 7 ปี (ในช่วงปี 2569 – 2575) (ตารางที่ 2)[6/] เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนภายในประเทศ แบ่งเป็น

3/ รายละเอียดเพิ่มเติมสามารถอ่านได้ใน แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-2570: อุตสาหกรรมรถยนต์ หน้า 5

4/ รายละเอียดเพิ่มเติมสามารถอ่านได้ใน แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2569-2571: อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า หน้า 5-7

5/ มาจากผู้ผลิต EV ชั้นนำ อาทิ BYD มียอดผลิตชดเชยรวม 59,694 คัน และ GWM 14,468 คัน (ที่มา: ฐานเศรษฐกิจ (19 ม.ค. 69) และ ฐานเศรษฐกิจ (30 ธ.ค. 68))

6/ รายละเอียดเพิ่มเติมสามารถอ่านได้ใน แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-2570: อุตสาหกรรมรถยนต์ หน้า 6

- **รถยนต์ HEV** สำหรับรุ่นที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) สูงสุดไม่เกิน 120 g/km ถูกกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตอยู่ที่ 6-9% โดยผู้ผลิตที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ (1) มีมูลค่าการลงทุนในช่วงปี 2567-2570 ไม่น้อยกว่า 3 พันล้านบาท (2) ใช้แบตเตอรี่ระดับแพ็คที่ผลิตในประเทศ รวมถึงชิ้นส่วนสำคัญตามที่ BOI กำหนด และ (3) ต้องติดตั้งระบบช่วยเหลือด้านการขับขี่อัจฉริยะ (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% ภายใต้เงื่อนไข ได้แก่ (1) มีมูลค่าการลงทุนในช่วงปี 2567-2571 ไม่น้อยกว่า 5 พันล้านบาท (2) ใช้แบตเตอรี่ระดับแพ็คที่ผลิตในประเทศ และมีขั้นตอนการผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์ตามที่ BOI กำหนด และ (3) ติดตั้งระบบความปลอดภัยอัจฉริยะ (ADAS) อย่างน้อย 4 จาก 6 ระบบ ตามที่ BOI กำหนด

Table 2: Timeline for Investment, Local Content Requirements, and Tax Incentives for HEV and MHEV Manufacturers

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Investment		• HEV Manufacturers: Minimum Investment of THB 3 Billion • MHEV Manufacturers: Minimum Investment of THB 5 Billion								
Incentive				Excise tax rates of 6–9% for HEVs and 10–12% for MHEVs with CO_2 emissions not exceeding 120 g/km						
Local Content Requirements	**Battery Pack**			Both HEV and MHEV manufacturers are required to use locally produced battery packs						
	Key Parts for MHEV			MHEV manufacturers are required to use locally produced key parts.						
	Key Parts for HEV					HEV manufacturers are required to use locally produced key parts.				

Source: BOI, Krungsri Research

ในช่วงก่อนมีมาตรการสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า EV 3.0 ประเทศไทยมีกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภทอยู่ที่ประมาณ 3.9 ล้านคันในปี 2565[7/] เป็นการผลิตรถยนต์นั่งสัดส่วน 40% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์สัดส่วน 60% (การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์กว่า 90% เป็นการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน) โดยค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีส่วนแบ่งการผลิตประมาณ 80% ของกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภท เมื่อเข้าสู่ช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าภายใต้มาตรการสนับสนุน EV 3.0 และ EV 3.5 ซึ่งหนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์นั่งและกระบะไฟฟ้าเข้ามาตั้งฐานการผลิต BEV เพิ่มขึ้นจำนวน 16 และ 10 บริษัท ตามลำดับ ทำให้ประเทศไทยมีกำลังการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 386,000 คันต่อปี (ณ เดือน ก.ค. 68)[8/] โดยเกือบทั้งหมดเป็นกำลังการผลิตที่มาจากผู้ผลิตสัญชาติจีน อย่างไรก็ตาม จากความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลกระทบโดยตรงต่อกลุ่มค่ายรถยนต์ญี่ปุ่น (ผู้ผลิตรายเดิม) โดยกลุ่มที่ยังไม่มีการพัฒนาโมเดลใหม่และเผชิญแรงกดดันด้านยอดขาย เริ่มปรับโมเดลธุรกิจจากการผลิตภายในประเทศไปสู่การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมาจำหน่ายแทน อาทิ Suzuki และ Subaru ขณะที่กลุ่มผู้ผลิตรายใหญ่ที่ยังคงฐานการผลิตในไทย ได้เลือกใช้วิธีปรับโครงสร้างสายการผลิตเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันแทน อาทิ Nissan[9/]

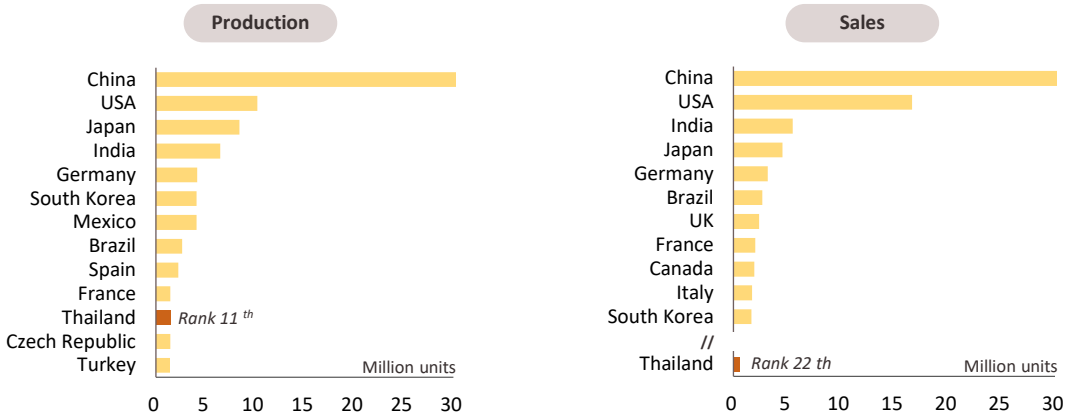
เมื่อประเมินสถานะของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดโลก (ข้อมูลปี 2568) พบว่าไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกประเภทสูงเป็นอันดับที่ 11 ของโลก อันดับ 5 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน และหากพิจารณาจากปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ พบว่า ตลาดรถยนต์ของไทยมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 22 ของโลก อันดับ 6 ของเอเชีย และอันดับ 3 ของอาเซียน (ภาพที่ 2) แบ่งเป็น

7/ รวบรวมจากข่าวการประกาศแผนลงทุนของบริษัทรถยนต์ในไทย

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

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

Figure 2: Vehicle Production and Sales by Country (2025)

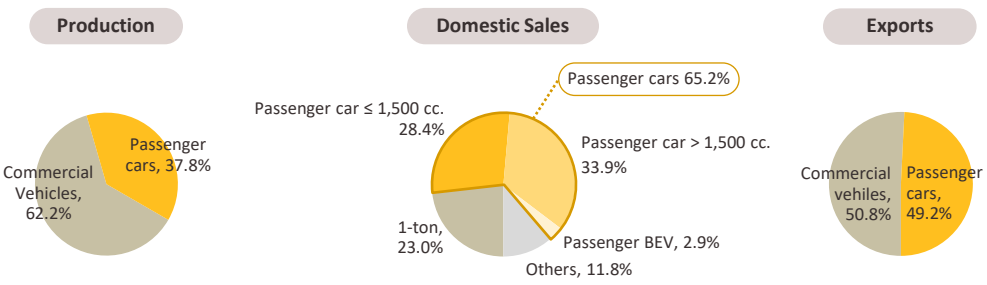


Source : International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), 2025, Krungsri Research

รถยนต์นั่ง (2568): ปริมาณจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วน 65.2% แบ่งเป็นรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 cc. (รวม Eco-car) สัดส่วน 28.4%, เครื่องยนต์เกิน 1,500 cc. ขึ้นไป สัดส่วน 33.9% และรถยนต์นั่ง BEV สัดส่วน 2.9% ของปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศทั้งหมด (ภาพที่ 3) สำหรับมูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งมีสัดส่วน 49.2% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ของไทยโดยรวม โดยปริมาณส่งออกรถยนต์นั่งคิดเป็นสัดส่วน 50-60% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด ซึ่งมีตลาดส่งออกสำคัญ คือ อาเซียน ออสเตรเลีย และตะวันออกกลาง

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (2568): ปริมาณจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วน 34.8% ของปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท แบ่งเป็น รถปิกอัพขนาด 1 ตัน สัดส่วน 23.0% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ (อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้) สัดส่วน 11.8% ของปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศทั้งหมด ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วน 50.8% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ของไทยโดยรวม โดยปริมาณการส่งออกรถปิกอัพขนาด 1 ตัน มีสัดส่วน 50-60% ของปริมาณผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตันทั้งหมด โดยมีตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ออสเตรเลีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ขณะที่ปริมาณการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ (อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร รถตู้ เป็นต้น) คิดเป็น 10-15% ของปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ

Figure 3: Proportion of Thai Vehicle Production, Sales and Exports by Type in 2025

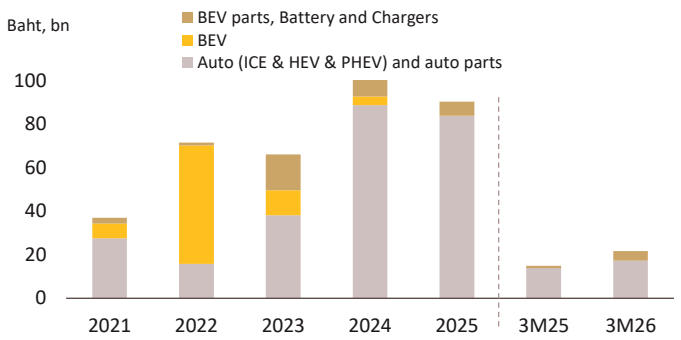


Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Ministry of Commerce (MOC), DLT, Krungsri Research

การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

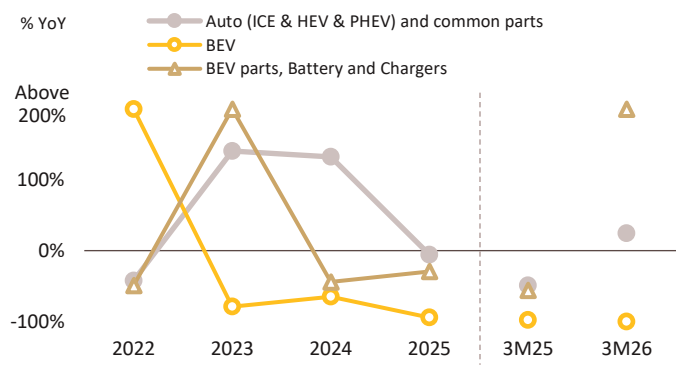
ในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2569 มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในห่วงโซ่การผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเพิ่มขึ้น 45.2% YoY อยู่ที่ 21.7 พันล้านบาท (ภาพที่ 4 และ 5) โดยมีปัจจัยหนุนจาก (1) การสนับสนุนการลงทุนด้านการผลิตรถยนต์ HEV และ MHEV ในช่วงปี 2567-2570 ภายใต้มาตรการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตเป็นระยะเวลา 7 ปี (ในช่วงปี 2569 – 2575) หนุนให้ค่ายรถยนต์เร่งขยายการลงทุนทั้งในส่วนของรถยนต์และชิ้นส่วนมูลค่าสูงที่เกี่ยวข้อง (อาทิ Integrated Inverter, Traction Motor และ Reduction Gear) ผลักดันให้มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ (ไม่รวม BEV) และชิ้นส่วนรถยนต์ เพิ่มขึ้น 24.3% YoY อยู่ที่ 17.3 พันล้านบาท และ (2) การลงทุนที่เพิ่มขึ้นในห่วงโซ่อุปทานเพื่อรองรับการเติบโตต่อเนื่องของยอดผลิตและยอดขาย EV ในประเทศและตอบรับมาตรการสนับสนุนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ของภาครัฐ ส่งผลให้มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในกลุ่มชิ้นส่วน EV แบตเตอรี่ และเครื่องอัดประจุไฟฟ้า เพิ่มขึ้นถึง 344.9% YoY อยู่ที่ 4.4 พันล้านบาท อย่างไรก็ตาม การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) สำเร็จรูป ยังไม่ปรากฏมูลค่าการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มเติมในไตรมาสนี้ เนื่องจากกลุ่มผู้ผลิตรายหลักสัญชาติจีนได้ลงทุนสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ในไทยไปแล้วในช่วงก่อนหน้าภายใต้เงื่อนไขของมาตรการ EV 3.0 และ EV 3.5 ซึ่งสะท้อนว่าอุตสาหกรรม EV ในไทยได้ผ่านการลงทุนในระยะแรกเริ่มและกำลังเปลี่ยนผ่านเข้าสู่ระยะการเติบโตของห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนในประเทศเป็นลำดับ

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

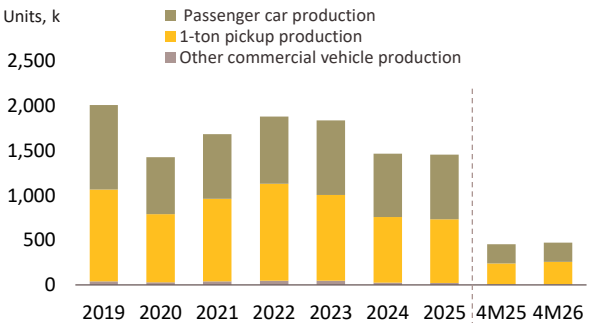


Source: BOI, Krungsri Research

สถานการณ์ที่ผ่านมา

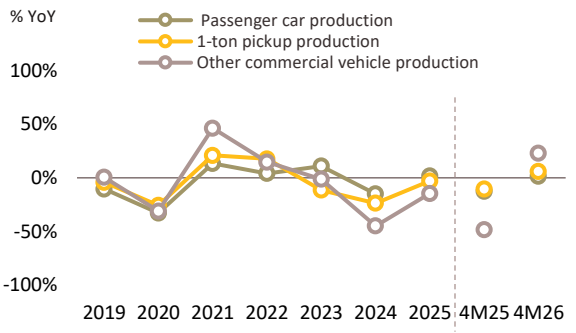
ปริมาณการผลิตโดยรวมในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้น 4.0% YoY อยู่ที่ 473,545 คัน (ภาพที่ 6 และ 7) โดยมีปัจจัยหนุนสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ภายในประเทศ ประกอบกับการลดลงของปริมาณสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง[10/] หลังจากผ่านช่วงเร่งผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรการ EV 3.0 ในช่วงปลายปี 2568 และการผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV ภายใต้มาตรการ EV 3.5 ในอัตราส่วนเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า นอกจากนี้ ยอดผลิตรวมยังได้รับแรงหนุนจากการเร่งไลน์การผลิตรถยนต์กลุ่มไฮบริด (HEV) และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพื่อรองรับการส่งออกที่ยังขยายตัวได้ดี

Figure 6: 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 7: 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

- **ยอดผลิตรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้น** 1.4% YoY **อยู่ที่** 216,791 **คัน** จำแนกเป็น **รถยนต์นั่งเครื่องยนต์ขนาดไม่เกิน** 1,500 cc **ยอดผลิตเพิ่มขึ้น** 1.9% YoY **อยู่ที่** 93,504 **คัน** โดยมีปัจจัยหนุนจากการเปิดตัวรถยนต์นั่งและรถยนต์อเนกประสงค์ ICE และ HEV ขนาดเล็กรุ่นใหม่ของค่ายรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นชั้นนำในไทย ที่มีราคาเข้าถึงได้ และประหยัดเชื้อเพลิง[11/] ซึ่งตอบโจทย์ผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับกลาง ท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ และค่าครองชีพที่ยังอยู่ในระดับสูง **ขณะที่ยอดผลิตรถเครื่องยนต์ขนาดเกิน** 1,500 cc **ขึ้นไปเพิ่มขึ้น** 1.1% YoY **อยู่ที่** 40,076 **คัน** โดยมีปัจจัยหนุนจากการเปิดตัวโมเดลใหม่ของรถยนต์นั่ง HEV เพื่อรองรับการขยายตัวของอุปสงค์จากกลุ่มผู้บริโภคระดับกลาง-บนที่ยังมีกำลังซื้อแข็งแกร่ง แต่ยังไม่พร้อมเปลี่ยนไปใช้รถยนต์นั่งที่ใช้พลังงานไฟฟ้า 100% ในช่วงของการเปลี่ยนผ่าน ส่งผลให้การผลิตรถยนต์นั่ง HEV โดยรวมเพิ่มขึ้น 7.7% YoY (อยู่ที่ 74,435 คัน) สวนทางกับยอดผลิตรถยนต์นั่ง ICE ที่ยังคงหดตัวต่อเนื่อง จากต้นทุนพลังงานที่สูง ตอบรับกระแสเปลี่ยนผ่านของเทคโนโลยีสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าทั่วโลก **ส่วนรถยนต์นั่ง** BEV **ผลิตเพิ่มขึ้น** 7.2% YoY **อยู่ที่** 62,366 **คัน** โดยมีปัจจัยหนุนจากสัดส่วนการผลิตชดเชยภายใต้มาตรการ EV 3.5 (ปี 2569-2570) ที่เพิ่มขึ้นเป็น 2-3 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงก่อนหน้า (เพิ่มขึ้นจาก 1-1.5 เท่าภายใต้มาตรการ EV 3.0) รวมถึงยอดผลิตชดเชยของรถยนต์นั่ง BEV 3.0 บางส่วนที่ยังผลิตไม่ครบภายใต้มาตรการ EV และผู้ผลิตเลือกผลิตชดเชยในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นภายใต้มาตรการ EV 3.5 แทน[12/]
- **ยอดผลิตรถกระบะ 1 ตัน เพิ่มขึ้น** 5.9% YoY **อยู่ที่** 248,924 **คัน** โดยมีปัจจัยหนุนจากยอดผลิตรถกระบะ Double-cab สำหรับใช้งานอเนกประสงค์ ที่เพิ่มขึ้น 9.2% YoY (อยู่ที่ 202,128 คัน) เนื่องจากอุปสงค์ในตลาดต่างประเทศยังคงเติบโตได้ดี ประกอบกับดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังของรถกระบะ 1 ตัน ในช่วงปี 2566-2568 ที่ลดลงเฉลี่ย -22.9% ต่อปี ทำให้ผู้ผลิตต้องเพิ่มปริมาณการผลิตเพื่อเติมสต็อกสินค้า (Restocking) อย่างไรก็ตาม ยอดผลิตรถกระบะ Single-cab ที่มีระดับราคาต่ำกว่า ลดลง -6.6% YoY (อยู่ที่ 46,796 คัน) โดยมีปัจจัยฉุดรั้งจากอุปสงค์ภายในประเทศที่ยังอ่อนแอ โดยเฉพาะกลุ่มผู้บริโภครายได้ระดับกลาง-ล่าง ที่ยังคงมีกำลังซื้ออ่อนแอ ท่ามกลางภาวะหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูงและภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่

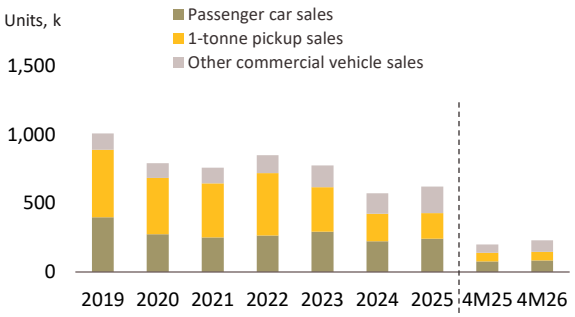
10/ ในปี 2568 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังสำหรับการผลิตรถยนต์ลดลง -18.3% (ที่มา: OIE)

11/ ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2569 รถยนต์ ICE และ HEV ขนาดกระบอกสูบต่ำกว่า 1,500 cc ที่มียอดจดทะเบียนใหม่ในไทยเพิ่มขึ้น อาทิ Toyota Yaris ATIV ราคาจำหน่าย 709,000-729,000 บาท มียอดจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้น 91.3% YoY อยู่ที่ 18,956 คัน และ Honda City ราคาจำหน่าย 599,000-799,000 บาท มียอดจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้น 100.3% YoY อยู่ที่ 6,214 คัน (ที่มา: Toyota, V Group Honda และ DLT)

12/ รายละเอียดเพิ่มเติมสามารถอ่านได้ใน แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2569-2571: อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า หน้า 6

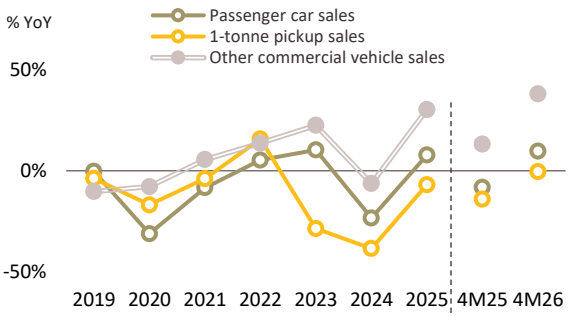
- **ยอดผลิตรถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์อื่นๆ เพิ่มขึ้น** 22.9% YoY **อยู่ที่** 7,830 **คัน** จากปริมาณการผลิตรถบรรทุก (ซึ่งส่วนใหญ่เน้นจำหน่ายในประเทศ) ที่เพิ่มขึ้นถึง 83.6% YoY (อยู่ที่ 5,656 คัน) สอดคล้องกับการขยายตัวด้านการลงทุนในภาคธุรกิจ พิจารณาจากดัชนีการลงทุนภาคเอกชนที่ขยายตัว 13.7% YoY ในช่วง 5 เดือนแรกปี 2569 (ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย) รวมถึงการดำเนินโครงการระหว่างก่อสร้างของภาครัฐจากการเร่งเบิกจ่ายงบลงทุนภายหลังพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี2569 มีผลบังคับใช้ ซึ่งหนุนให้เกิดความต้องการรถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตรถตู้และรถโดยสารขนาดเล็กลดลง -34.0% YoY (อยู่ที่ 2,174 คัน) จากผลกระทบของสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยว และทำให้อุปสงค์ของยานพาหนะที่ใช้ในการรับส่งนักท่องเที่ยวลดลง

Figure 8: Thailand Domestic Vehicle Sales



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

Figure 9: 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 4 **เดือนแรกปี** 2569 **เพิ่มขึ้น** 15.0% YoY **อยู่ที่** 230,437 **คัน (ภาพที่** 8 **และ** 9) แบ่งเป็น

1) **ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้น** 9.7% YoY **อยู่ที่** 83,508 **คัน** โดยมีปัจจัยหนุนจาก (1) กำลังซื้อที่ยังคงแข็งแกร่งของผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับกลาง-บน และ (2) การผ่อนคลายการอนุมัติสินเชื่อโดยสถาบันการเงิน หลังจากหนี้ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (Non-performing Loan: NPL) และหนี้จัดชั้นกล่าวถึงเป็นพิเศษ (Special Mention Loan: SML) มีทิศทางลดลงต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา **สำหรับการเปลี่ยนแปลงของยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่งในประเทศแยกตามประเภทเชื้อเพลิง (ตารางที่** 3) **สรุปได้ดังนี้**
   - **รถยนต์นั่ง** ICE ยอดจดทะเบียนใหม่ลดลง -2.6% YoY จากกระแสความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากมาตรการสนับสนุนของภาครัฐที่หนุนให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่ง BEV ขนาดเล็กเข้ามาจำหน่ายและผลิตในประเทศมากขึ้นโดยเฉพาะสัญชาติจีน ที่มีข้อได้เปรียบด้านราคาและต้นทุนด้านเชื้อเพลิงที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่ง ICE
   - **รถยนต์นั่ง** HEV เพิ่มขึ้น 25.9% YoY โดยมีปัจจัยหนุน ได้แก่ (1) การเปิดตัวโมเดลใหม่จากผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นชั้นนำที่มีราคาเข้าถึงได้และประหยัดเชื้อเพลิง สามารถวิ่งได้ไกลขึ้นผ่านพลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ พร้อมเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้น (2) การปรับลดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ HEV และ MHEV ลงมาอยู่ที่ 6-9% และ 10-12% (มีผลบังคับใช้ในปี 2569-2575)[13/] สำหรับรถที่ผลิตในประเทศและผู้ผลิตได้ลงทุนตามข้อกำหนดของ BOI และ (3) ต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้น ซึ่งช่วยกระตุ้นยอดขายในกลุ่มผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์ที่ประหยัดพลังงานแต่ยังไม่พร้อมเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า 100% อย่างไรก็ตาม **รถยนต์นั่ง** PHEV หดตัว -26.1% YoY อยู่ที่ 5,469 คัน โดยส่วนหนึ่งมาจากจำนวนโมเดลใหม่ที่น้อยกว่าและราคาที่ยังอยู่ในระดับสูง ทำให้ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเลือกซื้อ HEV และ BEV แทน
   - **รถยนต์นั่ง** BEV เพิ่มขึ้นถึง 110.3% YoY โดยมีปัจจัยหนุนจาก (1) การเร่งส่งมอบรถยนต์ที่ผลิตในประเทศและจดทะเบียนในเดือน ม.ค. 69[14/] ซึ่งเป็นเดือนสุดท้ายที่ผู้ผลิตจะได้รับเงินอุดหนุนสูงสุดที่ 150,000 บาทต่อคัน ภายใต้มาตรการ EV 3.0 (2) ความกังวลต่อต้นทุนพลังงานที่ปรับเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์นั่ง BEV มากขึ้น สะท้อนจากยอดจอง EV ที่เพิ่มขึ้นในงาน Motor Show 2026 (มี.ค. – เม.ย. 69)[15/] และยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV ในเดือน เม.ย. 69 ที่เพิ่มขึ้นสูงกว่ายอดจดทะเบียนในช่วงก่อนหน้าภายใต้มาตรการ EV 3.5[16/] และ (3) การเปิดตัวโมเดลใหม่ โดยเฉพาะจากผู้ผลิตสัญชาติจีน ที่มีเทคโนโลยีทันสมัยและระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุมากขึ้น

13/ แทนโครงสร้างเดิมที่กำหนดให้ทยอยปรับเพิ่มขึ้นเป็นขั้น 2% ทุกๆ 2 ปี (ที่มา: Autolifethailand (26 ก.ค. 2567))

14/ ทำให้ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV ในเดือน ม.ค. 69 เพิ่มขึ้น 228.1% YoY อยู่ที่ 40,466 คัน (ที่มา: DLT)

15/ ยอดจองรถยนต์โดยรวมในงาน Motor Show 2026 อยู่ที่ 132,951 คัน เพิ่มขึ้น 71.8% เป็นยอดจอง EV มากกว่า 80,000 คัน หรือคิดเป็นสัดส่วนมากกว่า 60% ของยอดจองรถยนต์โดยรวมภายในงาน (ที่มา: The Standard (6 เม.ย. 69) และ EV Roads (14 เม.ย. 69))

16/ ยอดจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์นั่ง BEV ในเดือน เม.ย. 69 เพิ่มขึ้น 64.5% YoY มากกว่ายอดจดทะเบียนในช่วงเดือน ก.พ.-มี.ค. 69 (ภายใต้มาตรการ EV 3.5) ที่เพิ่มขึ้น 17.7% YoY (ที่มา: DLT)

Table 3: New Registration of Passenger Cars by Engine

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	4M25	4M26
ICE	units	712,139	557,868	511,139	569,491	501,038	323,922	269,488	103,946	101,277
	% YoY	2.6%	-21.7%	-8.4%	11.4%	-12.0%	-35.3%	-16.8%	-20.6%	-2.6%
HEV	units	26,424	29,379	34,325	63,470	84,366	126,525	136,181	48,168	60,622
	% YoY	32.3%	11.2%	16.8%	84.9%	32.9%	50.0%	7.6%	-0.4%	25.9%
BEV	units	650	1,268	1,943	9,584	75,715	68,023	118,696	31,089	65,391
	% YoY	1040.4%	95.1%	53.2%	393.3%	690.0%	-10.2%	74.5%	21.5%	110.3%
PHEV	units	-	-	7,060	11,330	11,692	9,365	18,372	7,397	5,469
	% YoY	-	-	-	60.5%	3.2%	-19.9%	96.2%	121.0%	-26.1%

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

2) **ยอดจำหน่ายรถกระบะ 1 ตัน ลดลง** -0.4% YoY **อยู่ที่** 63,512 **คัน** แม้ว่ายอดขายเริ่มกลับมาฟื้นตัวในช่วงเดือน ก.ย. 68 – ก.พ. 69 หลังจากหดตัวต่อเนื่องถึง 32 เดือนในช่วงก่อนหน้า (เดือน ม.ค. 66 – ส.ค. 68) รวมถึงปัจจัยหนุนจากการเปิดตัวกระบะรุ่นใหม่ที่มีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่ขึ้นแต่สามารถประหยัดพลังงานมากกว่าเดิม[17/] แต่ภาพรวมยอดขายรถกระบะ 1 ตันยังคงถูกกดดันจากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ (1) สถานะทางการเงินที่ยังอ่อนแอของผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับกลาง-ล่าง โดยเฉพาะกลุ่มเกษตรกรที่ยังคงเผชิญปัญหาหนี้ครัวเรือนสะสมและรายได้ที่ฟื้นตัวช้า ส่งผลให้การพิจารณาอนุมัติสินเชื่อจากสถาบันการเงินในหมวดรถกระบะยังคงเข้มงวด (2) ภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ทำให้ธุรกิจ SMEs บางส่วนชะลอการเปลี่ยนรถกระบะ Single-cab ที่ใช้ในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าออกไป และ (3) ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น จากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนชะลอการซื้อรถกระบะที่มีต้นทุนค่าเชื้อเพลิงสูง จนส่งผลให้ยอดขายในเดือน เม.ย. 69 ลดลง -9.6% YoY

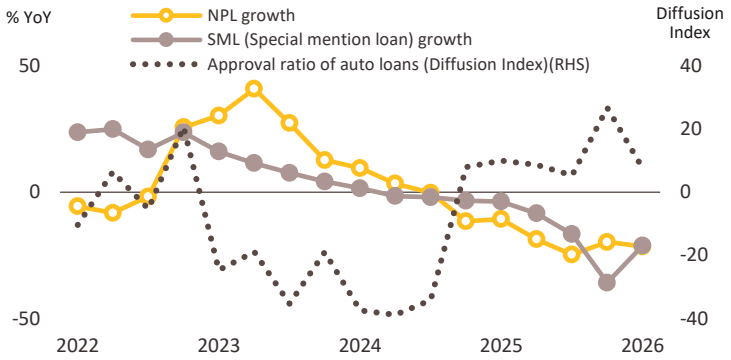
3) **รถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ประเภทอื่นๆ เพิ่มขึ้น** 37.9% YoY **อยู่ที่** 83,417 **คัน** แบ่งเป็น

- **รถยนต์อเนกประสงค์หรือรถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ขับเคลื่อนสี่ล้อ (ได้แก่** PPV SUV MPV **และรถกระบะขับเคลื่อนสี่ล้อ)** เพิ่มขึ้น 44.1% YoY อยู่ที่ 73,551 คัน โดยมีปัจจัยหนุนจาก การผ่อนคลายการอนุมัติสินเชื่อของสถาบันการเงิน สำหรับผู้ซื้อกลุ่มเป้าหมายซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้ระดับกลาง-บน ที่ยังมีกำลังซื้อแข็งแกร่งและนิยมยานพาหนะขนาดใหญ่ สำหรับการใช้งานอเนกประสงค์ อาทิ ใช้เดินทางไกลร่วมกับครอบครัว และขนส่งสัมภาระ
- **รถโดยสาร รถบรรทุก และรถตู้** เพิ่มขึ้น 4.5% YoY อยู่ที่ 9,866 คัน ปัจจัยหนุนจากการลงทุนภาคเอกชนที่ยังเพิ่มขึ้นในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพเติบโต โดยเฉพาะในพื้นที่ยุทธศาสตร์ โดยมูลค่าการส่งเสริมการลงทุนของ BOI เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 46.8% ต่อปี ในช่วงปี 2566-2568 รวม 3.3 ล้านล้านบาท ซึ่งหนุนให้เกิดความต้องการรถบรรทุกที่ใช้ในเชิงพาณิชย์มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยอดขายรถตู้และรถโดยสารบางส่วนได้รับผลกระทบจากจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศที่ลดลง และทำให้ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องชะลอการเปลี่ยนยานพาหนะสำหรับรับส่งนักท่องเที่ยวออกไป

ยอดคงค้างหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (NPL) **และหนี้จัดชั้นกล่าวถึงเป็นพิเศษ** (SML) **มีทิศทางปรับตัวดีขึ้น โดยมีทิศทางปรับตัวลงเป็นลำดับจากจุดสูงสุดในช่วงไตรมาส 2 ปี 2567** โดยในช่วงไตรมาส 2 ปี 2569 NPL ลดลง -21.5% YoY อยู่ที่ 1.5 หมื่นล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วน 1.9% ของมูลค่าสินเชื่อรถยนต์รวม) ขณะที่ SML ลดลง -21.2% YoY อยู่ที่ 1.0 แสนล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วน 13.4% ของมูลค่าสินเชื่อรถยนต์รวม) (ภาพที่ 10) ปัจจัยสำคัญมาจากมาตรการชะลอหนี้เสียโดยสถาบันการเงินที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา อาทิ มาตรการพักชำระหนี้ การปรับโครงสร้างหนี้ รวมทั้งการอนุมัติสินเชื่อใหม่ที่เข้มงวดมากขึ้น นอกจากนี้ เมื่อเทียบคุณภาพสินเชื่อรถยนต์กับสินเชื่อส่วนบุคคลประเภทอื่น พบว่า สินเชื่อรถยนต์มีสัญญาณการฟื้นตัวที่แข็งแกร่งกว่า โดยสัดส่วน NPL ของสินเชื่อรถยนต์ ณ ไตรมาส 1 ปี 2569 อยู่ที่ 1.9% ต่ำกว่าภาพรวมสินเชื่อส่วนบุคคลประเภทอื่นที่มีสัดส่วน NPL 3.5% (ภาพที่ 11) ทำให้สถาบันการเงินเริ่มผ่อนคลายการอนุมัติสินเชื่อใหม่ของรถยนต์มากขึ้นนับตั้งแต่ช่วงไตรมาส 4 ปี 2567 สะท้อนจากดัชนีการเปลี่ยนแปลงรายไตรมาสด้านการอนุมัติสินเชื่อรถยนต์ (Diffusion Index) ที่ยังคงเป็นบวกระดับ 7.7 ในช่วงไตรมาส 1 ปี 2569 (ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย)

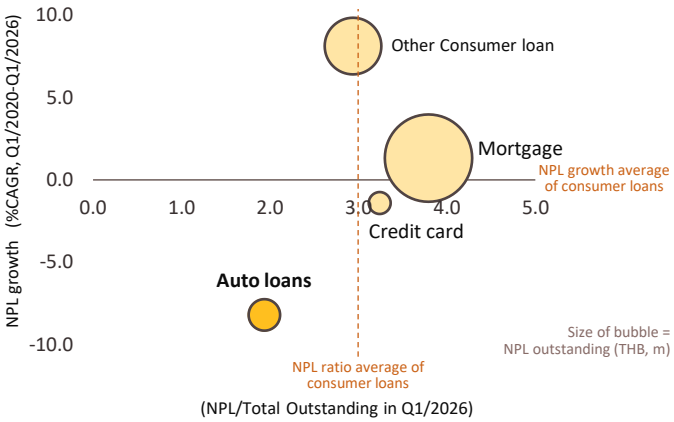
17/ อาทิ การเปิดตัวโมเดล Isuzu D-Max ที่ใช้เครื่องยนต์ 2.2 Ddi MAXFORCE ซึ่งมีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่ขึ้น เมื่อเทียบกับรุ่น 1.9 ลิตร แต่มีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่ประหยัดกว่าเดิม (ที่มา: Headlight Magazine (20 พ.ย. 67))

Figure 10: NPL and SML growth in Auto Loan Outstanding



Source: Bank of Thailand (BOT)

Figure 11: NPL of Auto Loans Compared to Other Consumer Loans



Source: Bank of Thailand (BOT)

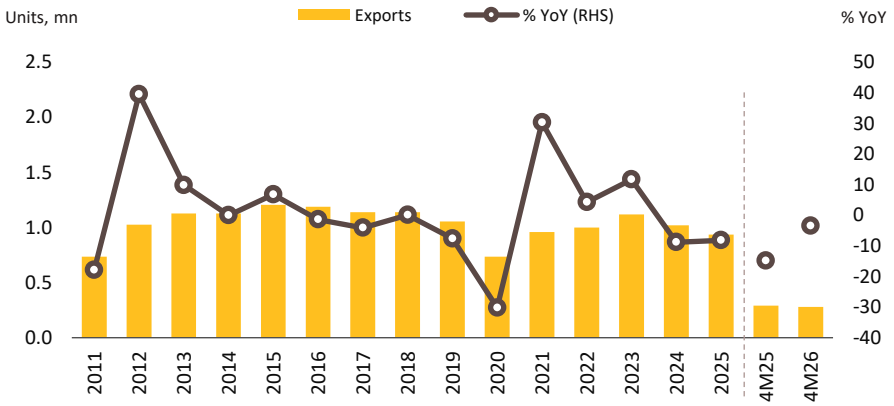
ยอดส่งออกรถยนต์ลดลง -3.5% YoY **อยู่ที่** 280,184 **คัน** (ภาพที่ 12) โดยมีปัจจัยฉุดรั้งจาก (1) สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งนำไปสู่การปิดช่องแคบฮอร์มุสและส่งผลกระทบโดยตรงต่อการส่งออกรถยนต์ไปตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นหนึ่งในตลาดส่งออกหลักของไทยที่มีสัดส่วนถึง 16.9% ของมูลค่าส่งออกรวมในปี 2568 โดยปริมาณการส่งออกรถยนต์จากไทยไปตะวันออกกลางลดลงถึง -91.8% YoY ในเดือน เม.ย. 2569[18/] (2) การเร่งขยายตลาดส่งออกของผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าราคาถูกสัญชาติจีน ทำให้ไทยเสียส่วนแบ่งตลาดในกลุ่มประเทศคู่ค้ามากขึ้น (3) นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นในกลุ่มประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาทิ ญี่ปุ่น ยุโรป และออสเตรเลีย[19/] ที่มีการบังคับใช้เกณฑ์การปล่อยมลพิษและมาตรฐานไอเสียที่เข้มงวดขึ้น ทำให้รถยนต์ระบบ ICE แบบเดิมของไทยบางรุ่นไม่สามารถส่งออกได้ อย่างไรก็ตาม การส่งออกรถยนต์นั่งไฟฟ้าของไทยได้รับอานิสงส์จากมาตรการส่งเสริมการลงทุนสำหรับ HEV และ MHEV ซึ่งกำหนดให้มีการติดตั้งระบบ ADAS ซึ่งเป็นระบบความปลอดภัยที่ประเทศคู่ค้าหลายประเทศให้ความสำคัญมากขึ้น ขณะเดียวกัน มาตรการปรับเกณฑ์การผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV เพื่อการส่งออก (ผลิตเพื่อส่งออก 1 คัน นับเป็นยอดผลิตชดเชย 1.5 คัน) จูงใจให้ผู้ผลิต EV รายใหม่ในไทยพยายามขยายตลาดส่งออกมากขึ้นเพื่อบรรลุเป้าปริมาณการผลิตชดเชยตามที่ภาครัฐกำหนด

18/ จากยอดส่งออก 11,053 คัน ในเดือน เม.ย. 68 ลดลงมาอยู่ที่ 993 คันในเดือน เม.ย. 69 (ที่มา: สอท. (25 พ.ค. 69))

19/ ออสเตรเลียปรับเกณฑ์ปริมาณการปล่อย CO_2 สำหรับรถยนต์นำเข้าประเภทรถยนต์นั่ง จาก 141 กรัมต่อกิโลเมตรในปี 2568 เป็น 117 กรัมต่อกิโลเมตรในปี 2569 และรถกระบะจาก 210 เป็น 180 กรัมต่อกิโลเมตร (ที่มา: Thailand Automotive Institute)

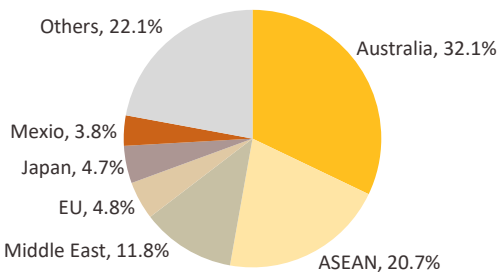
เมื่อพิจารณาแยกรายตลาด (ภาพที่ 13) พบว่า ออสเตรเลีย อาเซียน และตะวันออกกลาง ยังคงเป็นตลาดส่งออกรถยนต์ที่สำคัญ 3 อันดับแรกของไทย โดยมีสัดส่วน 32.1%, 20.7% และ 11.8% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมด ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามรายประเภท (ตารางที่ 4) พบว่า อุปสงค์ของ EV ที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องทั่วโลก ทำให้มูลค่าส่งออกรถยนต์นั่ง ICE ของไทยลดลงถึง -44.7% YoY อยู่ที่ 1,807.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สวนทางกับกลุ่มรถยนต์นั่ง XEV ที่มูลค่าส่งออกขยายตัวต่อเนื่องอยู่ที่ 514.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นำโดยยอดส่งออกรถยนต์นั่ง BEV ที่เพิ่มขึ้นถึง 984.2% YoY (อยู่ที่ 7,156 คัน) และรถยนต์นั่ง HEV ที่เพิ่มขึ้น 62.9% YoY (อยู่ที่ 27,759 คัน) ขณะที่ยอดส่งออกรถยนต์นั่งกลุ่ม PHEV อยู่ที่ 649 คัน เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาที่ยังไม่มีการส่งออก

Figure 12: Automobile Exports



Source: The Federation of Thai Industries (FTI)

Figure 13: Thailand's Vehicle Export Value by Destination (4M2026)



Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

Table 4: Export Value and Growth of Passenger Vehicles

USD, mn	2023	2024	2025	4M25	4M26
ICEs	11,781.5	11,036.4	8,733.2	3,266.3	1,807.6
XEVs	1,026.3	1,233.4	1,232.0	386.9	514.8
ICEs % YoY	10.5%	-6.3%	-20.9%	-4.9%	-44.7%
XEVs % YoY	104.4%	20.2%	-0.1%	-25.1%	33.1%

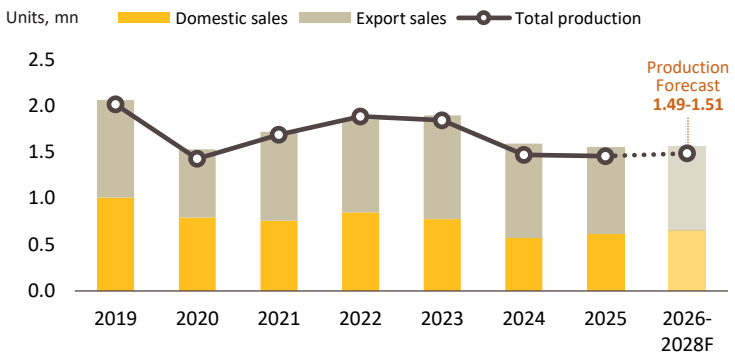
Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

แนวโน้มอุตสาหกรรม

ปริมาณการผลิตรถยนต์ช่วงปี 2569-2571 **มีแนวโน้มขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปที่อัตรา** 0.5-1.5% **ต่อปี อยู่ที่** 1.49-1.51 **ล้านคันต่อปี** (ภาพที่ 14 และตารางที่ 5) โดยมีปัจจัยหนุน ได้แก่

- **การขยายการลงทุนด้านการผลิตรถยนต์ HEV และ MHEV** ของผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นที่มีฐานการผลิตในไทยอยู่แล้ว จากมาตรการส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่องของภาครัฐในด้านการผลิตในช่วงปี 2567-2570 รวมถึงการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตในช่วงปี 2569-2575 และส่งเสริมการลงทุนในห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะชิ้นส่วนมูลค่าสูงสำหรับ HEV (อาทิ Integrated Inverter, Traction Motor, Reduction Gear) และชิ้นส่วนหรือชุดโมดูลที่สำคัญสำหรับระบบ ADAS[20/]
- **การผลิตชดเชยรถยนต์นั่ง BEV ภายใต้มาตรการ EV 3.5** ในอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นเป็น 2-3 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงปี 2567-2568 และยอดผลิตชดเชยของรถยนต์นั่ง BEV บางส่วนที่ยังผลิตไม่ครบตามข้อกำหนดภายใต้มาตรการ EV 3.0 และเลื่อนมาผลิตชดเชยในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นภายใต้มาตรการ EV 3.5 แทน
- **การสนับสนุนด้านการเงินสำหรับผู้ผลิต EV ในประเทศ** เพื่อขับเคลื่อนกระบวนการเปลี่ยนผ่านสู่การใช้พลังงานสะอาดในภาคขนส่ง โดยการผลิต EV เป็นหนึ่งในภาคส่วนที่ภาครัฐเตรียมให้งบประมาณสนับสนุนภายใต้วงเงิน 2 แสนล้านบาทจาก พ.ร.ก.เงินกู้เพื่อสนับสนุนโครงการด้านพลังงานสะอาด ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการภายในปี 2569[21/]
- **การขยายกำลังการผลิตรถกระบะ ICE** โดยผู้ผลิตเดิมที่ตั้งฐานการผลิตในไทยมายาวนาน เพื่อปรับปรุงสิทธิภาพในการผลิต เพิ่มการใช้พลังงานสะอาดในกระบวนการผลิต และพัฒนารถกระบะโมเดลใหม่ให้สอดคล้องกับมาตรฐานการปล่อยมลพิษระดับยูโร 6 รองรับตลาดในประเทศและตลาดส่งออกที่มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมเข้มงวดขึ้น[22/]

Figure 14: Thai Auto Production and Sales Forecast



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

20/ อาทิ Advanced Emergency Braking System (AEB), Lane Departure Warning (LDW), Forward Collision Warning (FCW), Blind Spot Detection (BSD), Lane Keeping Assist (LKA), และ Adaptive Cruise Control (ACC) (ที่มา: BOI)

21/ รัฐบาลเตรียมขับเคลื่อนแผนเปลี่ยนผ่านพลังงาน ภายใต้ พ.ร.ก.กู้เงิน 4 แสนล้านบาท โดยจัดสรรวงเงิน 2 แสนล้านบาทรองรับโครงการด้านพลังงานสะอาดที่ครอบคลุมทั้งด้านการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า การให้บริการรถขนส่งสาธารณะไฟฟ้า และโครงการติดตั้งโซลาร์รูฟท็อป (Solar Rooftop) (ที่มา: ฐานเศรษฐกิจ (15 มิ.ย. 69))

22/ อาทิ Ford ได้ลงทุนซื้อโรงงานประกอบรถยนต์ซูซูกิ (SUZUKI) จ.ระยอง พื้นที่ขนาด 412.5 ไร่ และอยู่ใกล้กับโรงงานฟอร์ด ไทยแลนด์ แมนูแฟคเจอริ่ง (FTM) ในเขตปลอดอากร เพื่อรองรับการผลิตรถยนต์ในหลากหลายกลุ่มประเภทในอนาคต และขยายตลาดส่งออกไปทั่วภูมิภาค และ Isuzu Motor ได้ขยายการลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต (ผ่านการใช้ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์ในกระบวนการผลิต) และพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานการปล่อยมลพิษระดับยูโร 6 (ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (22 ม.ค. 69) และ ฐานเศรษฐกิจ (7 เม.ย. 69))

อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตรถยนต์ของไทยจะเผชิญความท้าทายจากต้นทุนชิ้นส่วนและวัตถุดิบที่ปรับตัวสูงขึ้น และความเสี่ยงที่อาจเกิดการขาดแคลนชิ้นส่วนบางประเภท เนื่องจาก (1) สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่มีแนวโน้มยืดเยื้อ และอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางขนส่งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตรถยนต์เป็นระยะ โดยเฉพาะวัตถุดิบบางรายการที่อาจยังคงเกิดภาวะอุปทานตึงตัวต่อเนื่อง หลังจากเริ่มขาดแคลนตั้งแต่เดือน เม.ย. 2569 เมื่อโรงหลอมแร่บางแห่งในภูมิภาคได้รับความเสียหายจากสงคราม อาทิ อะลูมิเนียม (ใช้ในการผลิตล้อรถและชิ้นส่วนตัวถัง)[23/] อะลูมิเนียมอัลลอยด์ (โลหะผสม) รวมถึงโลหะผสมทุติยภูมิที่ได้จากเศษโลหะ (ใช้ในการผลิตเครื่องยนต์)[24/] พลาสติก โดยเฉพาะโพลีเอทิลีน (polyethylene) และโพลีโพรพิลีน (polypropylene) (ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลากหลายประเภท)[25/] ยาง (ใช้ในการผลิตยางรถยนต์ และชิ้นส่วนอื่นๆ) และเหล็ก (ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลากหลายประเภท)[26/] และ (2) มาตรการควบคุมการส่งออกแร่หายาก (Rare Earths) จากจีน ซึ่งอาจนำไปสู่ความเสี่ยงจากภาวะหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับมอเตอร์รถยนต์สมัยใหม่ที่มีส่วนประกอบจากแร่หายากในหลายส่วน[27/] โดยเฉพาะในรถยนต์ EV ที่ใช้แร่หายากในการผลิตมากกว่า ICE ประมาณ 2 เท่า[28/]

Table 5: Thai Auto Production and Sales Growth Forecast

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	Avg 2026-2028F
Production	units, m	1.43	1.69	1.88	1.84	1.47	1.46	1.49-1.51
	% YoY	-29.1%	18.1%	11.7%	-2.2%	-20.2%	-0.9%	0.5-1.5%
Domestic Sales	units, m	0.79	0.76	0.85	0.78	0.57	0.62	0.67-0.69
	% YoY	-21.4%	-4.2%	11.9%	-8.7%	-26.2%	8.4%	2.0-3.0%
Exports	units, m	0.74	0.96	1.00	1.12	1.02	0.94	0.89-0.90
	% YoY	-30.2%	30.4%	4.3%	0.5%	-8.8%	-8.2%	-1.0 to -2.0%

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

ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.0-3.0% ต่อปี อยู่ที่ 0.67-0.69 ล้านคัน โดยมีปัจจัยหนุน ได้แก่ (1) การฟื้นตัวของยอดขายรถกระบะ จากการเข้าสู่รอบการเปลี่ยนรถกระบะครั้งใหม่ หลังจากที่ผู้ใช้รถกระบะในไทย (ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ที่มีรายได้ระดับกลาง-ล่าง) ยืดอายุการใช้งานรถกระบะนับตั้งแต่มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19[29/] รวมถึงปัจจัยหนุนจากการลงทุนภาคเอกชนที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากความได้เปรียบของไทยที่อยู่ในทำเลยุทธศาสตร์ด้านการลงทุนของภูมิภาค ซึ่งจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เพื่อการขนส่งและเดินทาง (2) การออกโปรโมชันส่งเสริมการขายสำหรับรถยนต์นั่ง BEV ที่ผลิตในประเทศในช่วงปี 2569-2570 เพื่อเร่งระบายสต็อกภายใต้มาตรการ EV 3.5 ซึ่งให้เงินอุดหนุนสูงสุด 1 แสนบาทต่อคัน โดยกำหนดให้จำหน่าย/ส่งมอบภายในวันที่ 31 ธ.ค. 2570 แต่คาดว่าสามารถจดทะเบียนรถได้ภายในวันที่ 31 ม.ค. 2571 (3) มาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) รอบใหม่ ผ่านแผนปรับโครงสร้างพลังงานตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน 4 แสนล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยมาตรการเพื่อขับเคลื่อนสู่การใช้พลังงานสะอาด วงเงินเป้าหมาย 2 แสนล้านบาท คาดว่าจะช่วยลดต้นทุนทางการเงินให้แก่ผู้ประกอบการและหนุนให้มีการตั้งราคาจำหน่ายที่จูงใจ ส่งผลให้รถยนต์กลุ่ม EV โดยเฉพาะ HEV และ PHEV มีระดับราคาเข้าถึงได้ง่ายขึ้น และ (4) การปรับลดภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ HEV และ PHEV ซึ่งคาดว่าจะปรับลดลง 80% ของอัตราภาษีเดิม สำหรับรถที่จดทะเบียนในช่วงปี 2569-2571[30/]

23/ ในเดือน เม.ย. 69 ราคาขายส่งของอะลูมิเนียมแท่ง ในประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นมากกว่า 20% เมื่อเทียบกับเดือน ก.พ. 69 อยู่ที่ 4,585 ดอลลาร์สหรัฐต่อเมตริกตัน (ที่มา: Nikkei Asia (6 พ.ค. 69))

24/ ในเดือน เม.ย. 69 ราคาขายส่งของอะลูมิเนียมอัลลอยด์ (โลหะผสม) รวมถึงโลหะผสมทุติยภูมิที่ได้จากเศษโลหะที่ใช้ในการผลิตเครื่องยนต์ เพิ่มขึ้น 8% เมื่อเทียบกับเดือน ก.พ. 69 (ที่มา: Nikkei Asia (6 พ.ค. 69))

25/ ในเดือน เม.ย. 69 ราคาขายส่งของโพลีเอทิลีน (polyethylene) และโพลีโพรพิลีน (polypropylene) เพิ่มขึ้น 30% เมื่อเทียบกับเดือน ก.พ. 69 เนื่องจากดัชนีราคานาฟทา (naphtha) ซึ่งเป็นวัตถุดิบตั้งต้นในตลาดเอเชียปรับตัวสูงขึ้น (ที่มา: Nikkei Asia (6 พ.ค. 69))

26/ ราคาเหล็กเริ่มส่งสัญญาณปรับตัวสูงขึ้นในเดือน เม.ย. 69 เนื่องจากราคาวัตถุดิบหลักอย่างถ่านหินโค้กที่ใช้ในเตาถลุงเหล็กปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงราคาพลังงานและวัสดุที่เพิ่มขึ้นก็ทำให้การผลิตเหล็กด้วยเตาอาร์คไฟฟ้าได้รับผลกระทบ โดยบริษัท Nippon Steel และ JFE Steel ได้ประกาศว่าจะปรับขึ้นราคาเหล็กประมาณ 10% ตั้งแต่เดือน พ.ค. 69 (ที่มา: Nikkei Asia (6 พ.ค. 69))

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

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

29/ ในช่วงปี 2564-2568 ยอดจดทะเบียนสะสมของกระบะที่มีอายุตั้งแต่ 11 ปีขึ้นไปเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.8% ต่อปี และทำให้ในปี 2568 ประเทศไทยมียอดจดทะเบียนสะสมของกระบะที่มีอายุ 11 ปีขึ้นไปอยู่ที่ 4,878,397 คัน คิดเป็นสัดส่วน 69.9% ของยอดจดทะเบียนสะสมของรถกระบะทั้งหมด (ที่มา: DLT).

30/ ณ เดือน มิ.ย. 69 กรมการขนส่งทางบกได้ยกร่างกฎหมาย 2 ฉบับ ประกอบด้วย ร่างพระราชกฤษฎีกาลดภาษีประจำปีสำหรับรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (BEV) พ.ศ. .... ส่วนฉบับที่ 2 คือ ร่างพระราชกฤษฎีกาลดภาษีประจำปีสำหรับรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิง (HEV และ PHEV) พ.ศ. .... โดยอยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน (ที่มา: ฐานเศรษฐกิจ (4 มิ.ย. 69))

อย่างไรก็ตาม ยอดขายรถยนต์ในภาพรวมยังคงเผชิญปัจจัยฉุดรั้งจากค่าครองชีพที่ปรับเพิ่มขึ้น หนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง และภาคการท่องเที่ยวที่ยังฟื้นตัวช้า ส่งผลต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคโดยรวม โดยเฉพาะกลุ่มที่มีรายได้ระดับกลาง-ล่าง และกลุ่มเกษตรกรที่ต้องเผชิญปัจจัยท้าทายจากการเข้าสู่ภาวะเอลนีโญรุนแรงและรวดเร็วขึ้น ซึ่งจะลดทอนผลผลิตในภาคเกษตร รวมถึงธุรกิจ SMEs บางส่วนที่มีแนวโน้มชะลอการซื้อรถกระบะสำหรับขนส่งสินค้าและวัตถุดิบออกไปก่อน เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ขณะที่ยอดขายในกลุ่มรถยนต์นั่ง ICE คาดว่าจะยังคงหดตัวต่อเนื่อง สวนทางกับกระแสตอบรับในเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นของผู้บริโภคชาวไทย และมาตรการส่งเสริมการใช้ EV อย่างต่อเนื่องของภาครัฐ

ยอดส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ย -1.0% ถึง -2.0% ต่อปี อยู่ที่ 0.89-0.90 ล้านคัน จากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ (1) มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้น ในประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย อาทิ ออสเตรเลีย[31/] ญี่ปุ่น และยุโรป ทำให้ไทยไม่สามารถส่งออกรถยนต์ ICE บางรุ่นที่ปล่อย CO_2 เกินข้อกำหนดของประเทศคู่ค้าได้ (2) การเร่งระบายอุปทานส่วนเกินของรถยนต์ไฟฟ้าราคาถูกสัญชาติจีน เนื่องจากการคุมเข้มการแข่งขันด้านราคาของรัฐบาลจีนตั้งแต่เดือน มิ.ย. 68 เป็นต้นมา ส่งผลให้ไทยมีแนวโน้มเสียส่วนแบ่งตลาดในกลุ่มประเทศคู่ค้ามากขึ้น โดยเฉพาะออสเตรเลียซึ่งเป็นตลาดส่งออกรถยนต์นั่งอันดับ 1 ของไทย ที่ผู้บริโภคเริ่มปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหันไปซื้อ EV สัญชาติจีนมากขึ้น[32/] ขณะที่การส่งออกรถยนต์นั่งจากไทยไปออสเตรเลียมากกว่า 80% ยังเป็นรถยนต์นั่ง ICE และ (3) สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ยืดเยื้อส่งผลกระทบโดยตรงต่อช่องทางการขนส่งสินค้าและกำลังซื้อของผู้บริโภคในตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นหนึ่งในฐานลูกค้าสำคัญของไทย รวมถึงสร้างผลกระทบทางอ้อมที่ทำให้ผู้บริโภคทั่วโลกมีแนวโน้มชะลอการตัดสินใจซื้อรถยนต์คันใหม่ ท่ามกลางภาวะค่าครองชีพที่สูงและเศรษฐกิจโลกที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่

อย่างไรก็ตาม การส่งออกรถยนต์นั่งไฟฟ้าของไทยจะได้รับอานิสงส์ ทั้งทางด้านอุปสงค์จากกระแสความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทั่วโลก และด้านอุปทานจากการส่งเสริมการลงทุนในช่วงที่ผ่านมา โดยเฉพาะกลุ่มรถยนต์ไฮบริด (HEV และ MHEV) สัญชาติญี่ปุ่นที่ได้เร่งพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยตามเงื่อนไขของภาครัฐ ทำให้ HEV และ MHEV รุ่นใหม่ที่ผลิตจากไทยมีปริมาณการปล่อย CO_2 ต่ำลง และมีการติดระบบความปลอดภัยขั้นสูง (ADAS) ตามข้อกำหนดของประเทศคู่ค้ามากขึ้น นอกจากนี้มาตรการผลิตชดเชยรถยนต์นั่งเพื่อส่งออก BEV 1 คันสามารถนับเป็นยอดผลิตชดเชยได้ 1.5 คัน จะช่วยกระตุ้นให้ผู้ผลิต EV รายใหม่ที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยเร่งขยายตลาดส่งออกมากขึ้น เพื่อผลิตชดเชยให้ทันตามกรอบเวลาที่ภาครัฐกำหนด.

31/ มาตรฐาน New Vehicle Efficiency Standard (NVES) ของออสเตรเลีย ปรับเกณฑ์การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) แบบขั้นบันไดสำหรับรถยนต์ใหม่ที่นำเข้าออสเตรเลีย โดยปรับลดปริมาณการปล่อย CO_2 สูงสุดในรถยนต์นั่งจาก 141 กรัมต่อกิโลเมตร ในปี 2568 ลงมาอยู่ที่ 58 กรัมต่อกิโลเมตร ในปี 2572 ขณะที่รถกระบะและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก ลดลงจาก 210 กรัมต่อกิโลเมตรในปี 2568 ลงมาอยู่ที่ 110 กรัมต่อกิโลเมตร ในปี 2572

32/ ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2569 ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์ที่ผลิตจากจีนอยู่ที่ 107,196 คัน (+60% YoY) แซงหน้ายอดนำเข้าจากญี่ปุ่น ขึ้นเป็นอันดับ 1 เป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ ขณะที่ยอดนำเข้ารถยนต์จากญี่ปุ่นลดลงมาเป็นอันดับ 2 อยู่ที่ 94,500 คัน (-23% YoY) (ที่มา: กรุงเทพธุรกิจ (19 พ.ค. 69))

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

ปิยะวดี จิระศิริสุวรรณ

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

ทรรศิน กลิ่นถนอม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

นักเศรษฐศาสตร์

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

นักเศรษฐศาสตร์

วณัช บัณฑิตาโสภณ

นักเศรษฐศาสตร์

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

ผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

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

ดร.ปฏิญญา หรรษ์อิทธินันต์

นักวิเคราะห์อาวุโส (IECC Project, Petrochemicals, Refinery, Bio-Diesel, Ethanol, Plastic)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture, Agri-Machinery, Fertilizer)

ณัฐชาติ วิรุฬหอัศว

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture, Food & Beverages, Restaurant, FTA)

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Steel)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ธรัทนล ศรีทองเติม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industrial Estate, Mobile Operator, Modern Trade, Mass Transit, Transportation)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (Power Generation, Renewable Energy, ESG, Taxonomy)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Auto Part, Auto-Hire Purchase)

รพีภูมิ ลาภมาก

นักวิเคราะห์ (Electronics & Electrical Appliances, PCB, Data Center, Digital)

ฉัตรวลี เมธาสถิตย์สุข

นักวิเคราะห์ (Healthcare, Pharmaceutical, Medical Devices)