

แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-69

อุตสาหกรรมรถยนต์

กันยายน 2567

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์

supawat.choksawatpaisan@krungsri.com

+662 296 4755

krungsri Research

เครือ MUFG หนึ่งใน สถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดของโลก

Subscribe Us

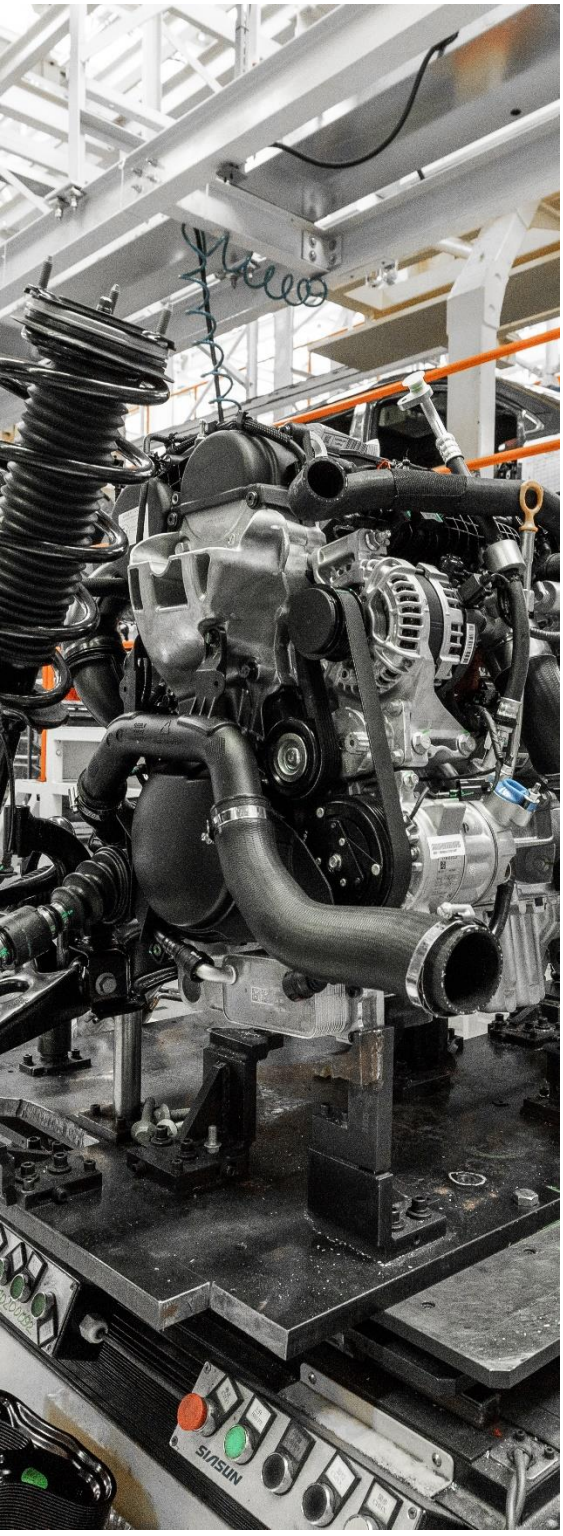
สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

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 2567-2569 **มีแนวโน้มหดตัว** -3.5 **ถึง** -2.5% **ต่อปี จากการหดตัวของตลาดในประเทศปี** 2567 **และการแข่งขันกับรถยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ปริมาณผลิตจะเริ่มกระเตื้องขึ้นในช่วงปี** 2568-2569 **โดยยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มหดตัวเฉลี่ย** -4.5% **ถึง** -3.5 % **ต่อปี ในปี** 2567 จากการอนุมัติสินเชื่อที่ยังคงเข้มงวด และภาวะกำลังซื้อที่ยังคงอ่อนแอจากค่าครองชีพและสัดส่วนหนี้ครัวเรือนที่ยังสูง **แต่จะเริ่มฟื้นตัวในปี** 2568-2569 จาก 1) กิจกรรมในภาคธุรกิจและการลงทุนที่จะกระเตื้องขึ้น และภาคการท่องเที่ยวที่เติบโตต่อเนื่อง 2) การเข้าสู่ La Niña ที่เอื้อต่อผลผลิตภาคเกษตร 3) กลยุทธ์ส่งเสริมการขายและสงครามราคาที่รุนแรงขึ้นทั้งในกลุ่มรถ BEV ด้วยกันและการพัฒนาโมเดลใหม่ของรถยนต์นั่ง ICE เพื่อแข่งกับรถยนต์ไฟฟ้า และ 4) แนวโน้มการขยายตัวต่อเนื่องของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศจากมาตรการ EV 3.5 รวมทั้งการพัฒนาโมเดลและประสิทธิภาพรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะระยะทางวิ่งต่อชาร์จ ส่วน**ยอดส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย** 1.0-2.0% **ต่อปี โดยในปี** 2567 **อาจยังทรงตัวหรือหดตัวเล็กน้อย แต่จะขยายตัวในช่วงปี** 2568-2569 ตามทิศทางการเติบโตของเศรษฐกิจและภาวะกระเตื้องขึ้นของการลงทุนในประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะตลาด ASEAN ที่จะได้อานิสงส์จากการเข้าไปลงทุนขยายฐานการผลิตจากจีนและญี่ปุ่น

มุมมองวิจัยกรุงศรี

ผู้ผลิตรถยนต์ จะเผชิญปัจจัยเสี่ยงจากการแข่งขันของตลาดและสงครามราคาที่ยังมีอย่างต่อเนื่อง โดยตลาดในประเทศและส่งออกหดตัวรุนแรงในปี2567 ก่อนจะทยอยกระเตื้องขึ้นในปี 2568-2569

- **ผู้ผลิตรถยนต์นั่งเครื่องยนต์สันดาปภายใน** จะเผชิญปัจจัยฉุดรั้งจากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ลดลงในปี 2567 จากภาระต้นทุนเชื้อเพลิงที่ยังสูง การคุมเข้มการอนุมัติสินเชื่อโดยสถาบันการเงิน ความนิยมใน Eco-car ที่ลดลง และการบังคับใช้มาตรฐานยูโร 5 และ 6 ที่ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม รถยนต์สันดาปภายในน่าจะเริ่มขยายตัวได้ในอัตราต่ำ ในปี 2568-2569 ตามภาวะกำลังซื้อที่เริ่มกระเตื้องขึ้น
- **ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า** มีแนวโน้มได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะ HEV และ BEV โดยมีปัจจัยหนุนจากนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐ (มาตรการลดภาษีสรรพสามิต HEV และ EV 3.5) แนวโน้มการยอมรับในเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าและความตระหนักในด้านสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้น และต้นทุนในการผลิตแบตเตอรี่ที่ลดลง

- **ผู้ผลิตรถกระบะ 1 ตัน** ในปี 2567 ยังคงเผชิญปัจจัยฉุดรั้งจากกำลังซื้อของผู้บริโภครายได้ปานกลาง-ต่ำที่ยังคงเปราะบาง ทำให้สถาบันการเงินยังคงคุมเข้มการอนุมัติสินเชื่อ รวมทั้งผลกระทบของ El Nino ต่อผลผลิตของเกษตรกรและยอดสั่งซื้อรถกระบะที่ใช้ในการประกอบอาชีพ แต่แนวโน้มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เริ่มกระเตื้องขึ้นในปี 2568-2569 น่าจะหนุนความต้องการให้ขยายตัว
- **ผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ** (รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้) จะได้รับอานิสงส์จากการฟื้นตัวของการลงทุนภาคธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้งธุรกิจ e-commerce ที่จะยังเติบโตต่อเนื่อง



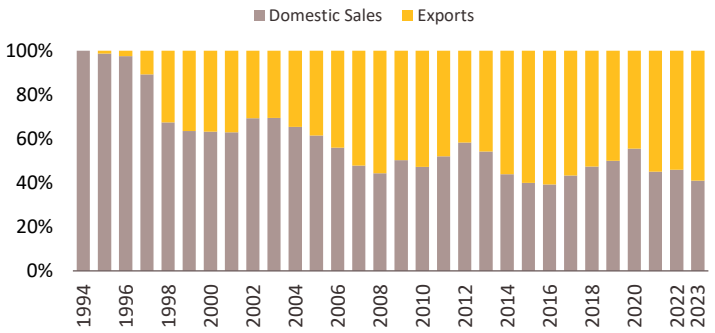
ข้อมูลพื้นฐาน

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลไทยให้การส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐบาลได้ออกมาตรการสำคัญหลายด้านเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การพัฒนาห่วงโซ่อุปทานโดยกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและผลักดันให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติสู่บริษัทสัญชาติไทย และการสนับสนุนลงทุนผลิตเพื่อส่งออก ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ทำให้โครงสร้างตลาดรถยนต์เปลี่ยนจากผลิตเพื่อใช้ในประเทศเป็นผลิตเพื่อส่งออก (มากขึ้นปี 2550-2566 สัดส่วนการผลิตเพื่อส่งออกเฉลี่ย 53%) (ภาพที่ 1) โดยผ่านนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่เน้นให้เกิดการพัฒนารถยนต์ประเภทที่ไทยมีความได้เปรียบด้านความพร้อมของห่วงโซ่อุปทาน (Product Champion) ในแต่ละช่วงเวลาดังนี้

นโยบายส่งเสริมการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน

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

Figure 1: Thai Vehicle Domestic Sales and Exports



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

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) (ตารางที่ 1) ท่ามกลางปัจจัยหนุนอื่นๆ อาทิ 1) ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการผลิตเครื่องยนต์เบนซิน ทำให้สามารถใช้น้ำมันผสมเอทานอล (หรือน้ำมันแก๊สโซฮอล์) เป็นเชื้อเพลิง 2) นโยบายภาครัฐในการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับรถยนต์ทุกประเภทซึ่งรวมถึง 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% (จากเดิมที่ 17%) อย่างไรก็ตาม โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถ Eco-car ตามอัตราดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

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

ในปี 2568 โดยจะปรับเป็นภาษีสรรพสามิตอัตราใหม่ที่ 13% ในปี 2569 สำหรับรถ Eco-car ที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 < 100 g/km (ตามเงื่อนไขโครงการ Eco-car Phase II) และมีการติดตั้งระบบ Advanced Driver – Assistance Systems (ADAS) อย่างน้อย 2 ระบบจากทั้งหมด 6 ระบบ โดยจะเพิ่มขึ้น 1% ทุก 2 ปีจนถึง 15% ในปี 2573 ซึ่งใกล้เคียงกับโครงสร้างภาษีเดิม แต่หากผู้ผลิตไม่มีการติดตั้งระบบ ADAS ตามเงื่อนไขของภาครัฐ อัตราภาษีจะอยู่ที่ 25% ในปี 2569 และเพิ่มขึ้นเป็น 30% ในปี 2573 (ตารางที่ 3)

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

นโยบายส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV)

มาตรการส่งเสริมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) เพื่อการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานภาคขนส่งเป็นพลังงานสีเขียวผ่านเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าถือเป็นหนึ่งในนโยบายด้านพลังงานที่สำคัญในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2608 - 2613 ซึ่งไทยได้ร่วมลงนามสัตยาบันในข้อตกลงตามกรอบอนุสัญญาประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) ในปี 2559 ภายใต้การขับเคลื่อนของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติซึ่งได้กำหนดแนวทางส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ZEV (Zero Emission Vehicle) โดยกำหนดนโยบาย 30@30 โดยตั้งเป้าผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ZEV (Zero Emission Vehicle) ออกเป็น 3 ระยะ โดยในปี 2568 ตั้งเป้าหมายด้านการผลิตรถยนต์นั่งไฟฟ้าและรถปิกอัพไฟฟ้าสัดส่วนรวมกัน 10% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และเป้าหมายด้านการใช้ 30% ของปริมาณรถจดทะเบียนใหม่ จากนั้นในปี 2573 ผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 30% และรถจดทะเบียนใหม่ 50% ส่วนในปี 2578 ผลิต 50% และรถจดทะเบียนใหม่ 100% (ตารางที่ 2) ภายใต้มาตรการ EV 3.0 (ปี 2565-2568) และ EV 3.5 (ปี 2567-2570) ซึ่งเป็นมาตรการเพื่อการกระตุ้นการเติบโตของตลาดและสนับสนุนการลงทุน 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 ภายในประเทศเป็นการชดเชยภายในระยะเวลาที่กำหนด (ตาราง 4) (รายละเอียดของมาตรการ EV 3.0 และ EV 3.5 ติดตามได้จากบทวิเคราะห์ของวิจัยกรุงศรีเรื่อง แนวโน้มอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า 2567-2569)

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

Table 3 : Excise Tax Structure by Type Effective 2026 Onwards

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%				
	Electric Range and Oil tank	At least 2 out of 6 ADAS must be installed	At least 4 out of 6 ADAS must be installed		Not in compliance						
		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%		

Pickup

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

Pickup 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

Table 4 : Measures to Support Purchases and Production Compensation for Imports Under EV 3.0 and EV 3.5

EV 3.0

	Passenger Car		Pick-up Truck	Motorcycle
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : 1-30 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 0.15 Mn THB
Cash Subsidy	**70,000** THB/Unit	**150,000** THB/Unit	**150,000** THB/Unit	**18,000** THB/Unit
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 10 kWh**	Price **2-7 Mn THB** **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 30 kWh**	Price ≤ 0.15 Mn THB **Battery Capacity ≥ 50 kWh**
Excise Tax	2% (reduced from 8%)		0% (reduced from 10%)	1%
Import Tariff	Up to 40% Reduction	Up to 20% Reduction	No reduction	No Reduction
BEV Import : BEV Production in Thailand	**1 : 1** for the production by 2024 **1 : 1.5** for the production by 2025 (Production compensation must be the same model as imported for passenger cars with price between 2-7 Mn THB)			

EV 3.5

	Passenger Car		Pick-up Truck	Motorcycle
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : 1-50 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 50 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity: ≥ 50 kWh**	Price ≤ 0.15 Mn THB
Cash Subsidy	**50,000** THB/Unit	**100,000** THB/Unit	**100,000** THB/Unit	10,000 THB/Unit
Specification	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 10 kWh**	Price **2-7 Mn THB** **Battery Capacity : ≥ 50 kWh**	Price ≤ 2 Mn THB **Battery Capacity : ≥ 50 kWh**	-
Excise Tax	2% (reduced from 8%)		0% (reduced from 10%)	No Reduction
Import Tariff	Up to 40% Reduction	Up to 20% Reduction	No reduction	No Reduction
BEV Import : BEV Production in Thailand	**1 : 2** for the production by 2026 **1 : 3** for the production by 2027 (Production compensation must be the same model as imported for passenger cars with price at over 2 Mn THB)			

Source : Board of Investment (BOI)

ในช่วงก่อนมีมาตรการสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า EV 3.0 ประเทศไทยมีกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภทอยู่ที่ประมาณ 3.9 ล้านคันในปี 2565 [2/] เป็นการผลิตรถยนต์นั่งสัดส่วน 40% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์สัดส่วน 60% (การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์กว่า 90% เป็นการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน) โดยค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีส่วนแบ่งการผลิตประมาณ 80% ของกำลังการผลิตรถยนต์ทุกประเภท เมื่อเข้าสู่ช่วงเปลี่ยนผ่านจากมาตรการสนับสนุน EV 3.0 เป็น EV 3.5 ประเทศไทยมีกำลังการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นมากกว่า 600,000 คัน (ณ เมษายน 2567) ดังตารางที่ 5 โดยเกือบทั้งหมดเป็นกำลังการผลิตที่มาจากผู้ผลิตสัญชาติจีน อย่างไรก็ตาม จากความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ผู้ผลิตรายเดิมบางส่วนที่ไม่มีการพัฒนาโมเดลรถยนต์ใหม่ออกสู่ตลาด เริ่มปรับโมเดลธุรกิจเป็นนำรถยนต์เข้ามาจำหน่ายแทนการผลิตภายในประเทศ อาทิ Suzuki และ Subaru ทำให้กำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศลดลงประมาณ 60,000 คันต่อปี[3/]

เมื่อประเมินสถานะของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในตลาดโลก (ข้อมูลปี 2566) พบว่าไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกประเภทสูงเป็นอันดับที่ 10 ของโลก อันดับ 5 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน และหากพิจารณาจากยอดจำหน่ายรถยนต์เชิงปริมาณ พบว่าตลาดรถยนต์ของไทยใหญ่เป็นอันดับที่ 18 ของโลก อันดับ 6 ของเอเชีย และอันดับ 2 ของอาเซียน (ภาพที่ 2) แบ่งเป็น

รถยนต์นั่ง (2566): ยอดจำหน่ายในประเทศคิดเป็น 37.7% ของยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท โดยรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc. (รวม Eco-car) มีสัดส่วน 14.8% เครื่องยนต์มากกว่า 1,501 cc. สัดส่วน 18.4% และรถยนต์ไฟฟ้าสัดส่วน 4.5% ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งมีสัดส่วน 57.9% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม และคิดเป็น 50-60% ของปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด โดยมีตลาดส่งออกสำคัญ คือ อาเซียน ออสเตรเลีย และตะวันออกกลาง

2/ รวบรวมจากข่าวการประกาศแผนลงทุนของบริษัทรถยนต์ในไทย

3/ Suzuki ซึ่งมีสัดส่วนยอดขายสูงเป็นอันดับที่ 10 ในไทย เคยมีกำลังการผลิตสูงถึง 60,000 คันต่อปี ในช่วงปี 2555 แต่ในปี 2566 ที่ผ่านมามียอดการผลิตเพียง 7,579 คัน (BBC, 2567)

Table 5: Capacity of BEVs Planned to Produce in Thailand by Brand as of April 2024

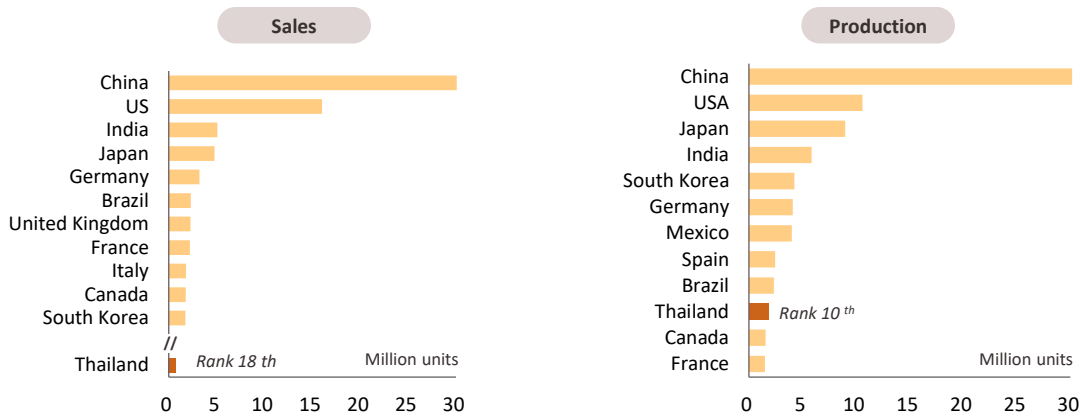
Companies/ Brands	Nationality	Investment Value (THB, mn)	BEV Production Capacity per Year	Year of Production
MG	Chinese	10,000	**100,000**	Q1 2024
GWM	Chinese	22,600	**100,000**	Q1 2024
NETA	Chinese		**20,000**	Q1 2024
BYD	Chinese	17,891	**150,000**	June 2024
GAC AION	Chinese	6,400	**100,000**	July 2024
VOLT	Chinese	400	**4,000**	by 2024
Horizon Plus	Thai/Taiwan	36,100	**50,000**	by 2024
CHANGAN	Chinese	8,862	**100,000***	Q1 2025
Chery	Chinese	6,500	**50,000****	by 2025

Source: Compiled by Krungsri Research

Note: * In the first phase, CHANGAN plans to produce 58,000 BEVs and 36,000 PHEVs per year, respectively, and is preparing to expand production capacity to 200,000 units per year in the next phase.

** Chery plans to expand production capacity to 80,000 XEVs per year.

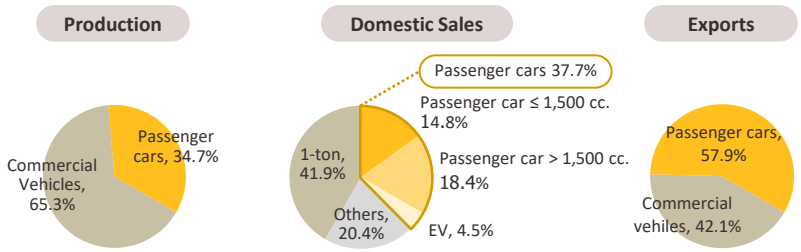
Figure 2: Vehicle Production and Sales by Country (2023)



Source : International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), 2023, Krungsri Research

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (2566): ยอดจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วน 62.3% ของยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทุกประเภท (แบ่งเป็นรถปิกอัพขนาด 1 ตัน สัดส่วน 41.9% และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ อาทิ รถบรรทุก รถโดยสาร และรถตู้ สัดส่วน 20.4%) ส่วนมูลค่าส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีสัดส่วน 42.1% ของยอดส่งออกรถยนต์รวม (ภาพที่ 3) ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกรถปิกอัพขนาด 1 ตัน มีสัดส่วน 50-60% ของยอดผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ออสเตรเลีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ขณะที่การส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ คิดเป็น 10-15% ของยอดผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ

Figure 3: Proportion of Thai Vehicle Production, Sales and Exports by Type in 2023

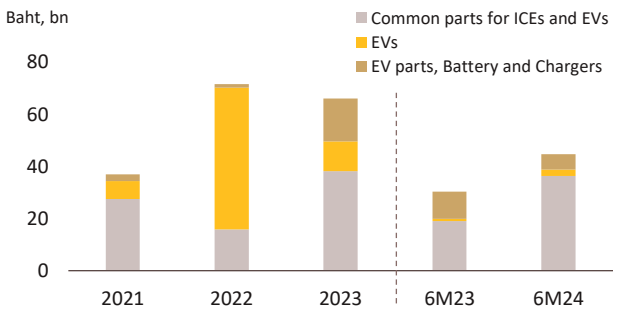


Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Ministry of Commerce (MOC), DLT, Krungsri Research

การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

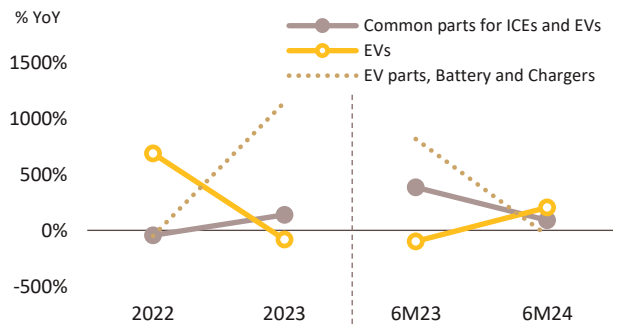
ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2567 ซึ่งเป็นช่วงรอยต่อของมาตรการ EV 3.0 (ที่ค่ายรถยนต์ที่นำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าโดยได้รับมาตรการสนับสนุนในช่วงก่อนหน้าต้องเริ่มผลิตรถยนต์ไฟฟ้าชดเชย) และมาตรการ EV 3.5 (มาตรการอุดหนุนต่อเนื่องสำหรับค่ายรถยนต์ไฟฟ้ารายใหม่) มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเพิ่มขึ้น 47.4 % YoY อยู่ที่ 44.7 พันล้านบาท จากจำนวนโครงการที่ได้รับการส่งเสริมเพิ่มขึ้น 50.6% YoY อยู่ที่ 122 โครงการ โดยมีมูลค่าการลงทุนด้านการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นถึง 207.3 % YoY อยู่ที่ 2.5 พันล้านบาท สัดส่วน 5.6% ของเงินลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด เพื่อรองรับค่ายรถยนต์รายใหม่ที่ได้รับการสนับสนุนภายใต้มาตรการEV 3.5 และเตรียมสร้างโรงงานเพื่อเริ่มผลิตชดเชยในช่วงปี 2569-2570 โดยมีมูลค่าการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยรวมเพิ่มขึ้น 90.9 % YoY รวม 36.3 พันล้านบาท แม้ว่าการลงทุนในแบตเตอรี่และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไฟฟ้าลดลง -43.9 % YoY รวม 5.9 พันล้านบาท แต่เป็นการลดลงเมื่อเทียบกับฐานที่สูงในปีก่อนหน้า (ภาพที่ 4-7)

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



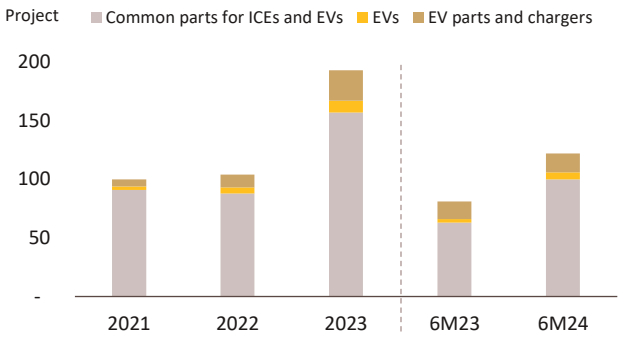
Source: BOI, Krungsri Research

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



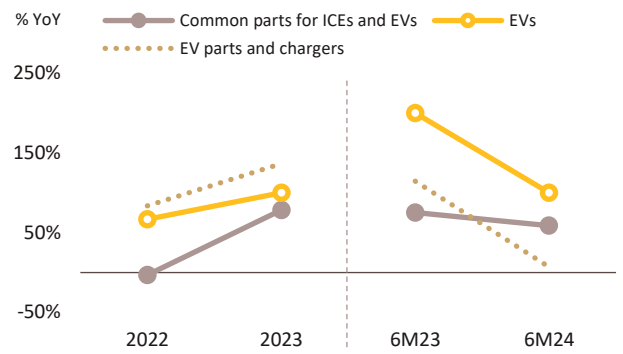
Source: BOI, Krungsri Research

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

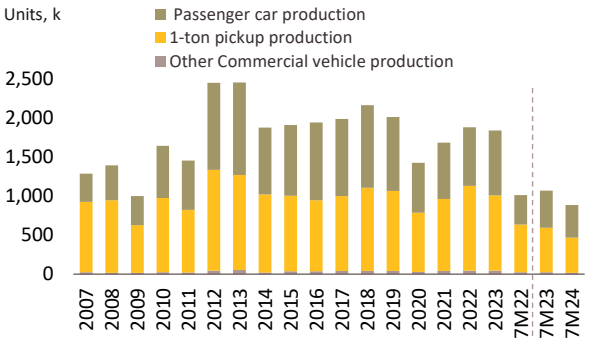


Source: BOI, Krungsri Research

สถานการณ์ที่ผ่านมา

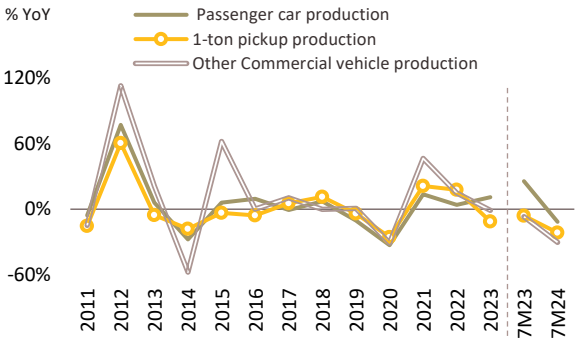
ปริมาณการผลิตโดยรวมในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2567 **ลดลง** -17.3% YoY **อยู่ที่** 886,069 **คัน** (ภาพที่ 8 และ 9) จากภาวะตลาดทั้งในประเทศและส่งออกที่หดตัว แม้ว่าการผลิตในประเทศได้รับอานิสงส์จากสถานการณ์การขาดแคลนชิปที่คลี่คลายลงหลังจากมีการเร่งลงทุนสร้างโรงงานผลิตชิปที่ใช้ในการผลิตรถยนต์โดยผู้ผลิตชั้นนำทั่วโลก จากการศึกษาของ SEMI World Fab Forecast (2567) พบว่า โครงการใหม่สำหรับผลิตเซมิคอนดักเตอร์ทั่วโลกจะเพิ่มขึ้น 42 โครงการ (เพิ่มขึ้น 281.8 %) ภายในปี 2567 โดยประเทศที่มีการผลิตชิปเพิ่มขึ้นมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จีน ไต้หวัน และสหรัฐ ตามลำดับ[4/] (ภาพที่ 10)

Figure 8: Thailand Domestic Vehicle Production



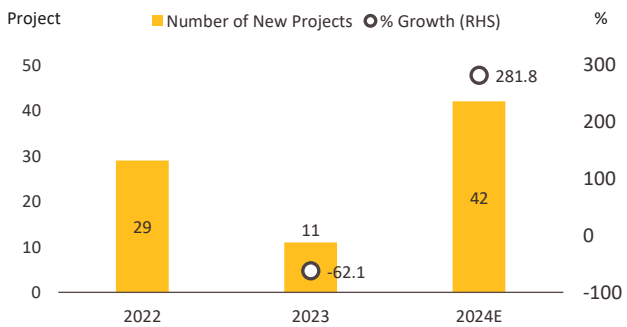
Note: Passenger car production includes passenger cars and PPVs.
Other commercial vehicle production includes buses, trucks and vans
Source : The Federation of Thai Industries (FTI), Krungsri Research

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

Figure 10 : Global Semiconductor Project Forecast



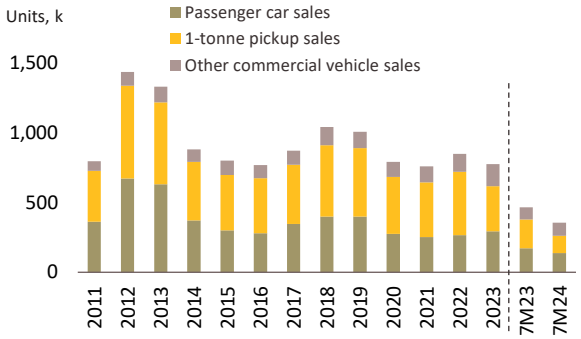
Source: SEMI World Fab Forecast (2567)

- **ยอดผลิตรถยนต์นั่งลดลง** -11.7% YoY **อยู่ที่** 419,570 **คัน** จำแนกเป็น **รถยนต์นั่งเครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า** 1,500 cc **ลดลง** -12.7 % YoY **อยู่ที่** 220,650 **คัน** ส่วนใหญ่มาจากการหดตัวของการผลิตรถยนต์กลุ่ม Eco-car ตามทิศทางภาวะกำลังซื้อที่อ่อนแอลง และกระแสผู้บริโภคบางส่วนที่หันไปนิยมรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นเพื่อประหยัดน้ำมัน **รถเครื่องยนต์ขนาดใหญ่กว่า** 1,500 cc **หดตัว** -1.8 % YoY **อยู่ที่** 68,554 **คัน** ตามภาวะชบเซาทางเศรษฐกิจที่มีผลชะลอการตัดสินใจซื้อสินค้าคงทน แม้จะได้แรงหนุนจากยอดผลิตรถยนต์นั่ง HEV (ส่วนใหญ่มีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่กว่า 1,500 cc) ที่เพิ่มขึ้น 52.7 % YoY (110,632 คัน) รองรับความต้องการใช้รถในเซ็กเมนต์นี้ที่ยังขยายตัวในช่วงของการเปลี่ยนผ่านสู่รถยนต์ไฟฟ้า ขณะที่**รถยนต์นั่ง** BEV **ผลิตเพิ่มขึ้นเป็น** 5,505 **คัน** แต่คิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.07 เท่าของยอดนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศในช่วงปี 2565-2566 ทั้งหมด 84,195 คัน (ซึ่งค่ายรถยนต์จะต้องผลิตชดเชยทั้งสิ้น 1-1.5 เท่าภายในปี 2568)

4/ ภายในปี 2567 การผลิตชิปที่ใช้ในรถยนต์ในจีน ไต้หวัน สหรัฐ ยุโรปและตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 8.6, 5.7, 3.1, 2.7, และ 1.7 พันล้านเวเฟอร์ต่อเดือน ตามลำดับ (เพิ่มขึ้น 13.1, 4.2, 6.0, 3.6 และ 4.0% ตามลำดับ) (SEMI World Fab, 2567)

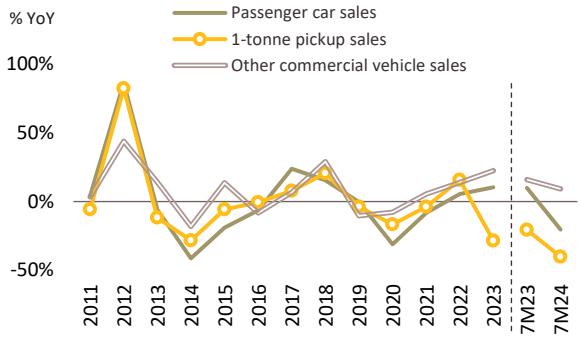
- **ยอดผลิตรถกระบะ 1 ตัน ลดลง** -21.4 % YoY **อยู่ที่** 449,500 **คัน** ตามทิศทางการหดตัวของตลาดทั้งในประเทศและส่งออก โดยรถกระบะ Single-cab ที่เน้นใช้งานในเชิงพาณิชย์หดตัว -29.0 % YoY (88,323 คัน) และรถกระบะ Double-cab สำหรับใช้งานเอนกประสงค์หดตัว -19.3 % YoY (361,177 คัน)
- **ยอดผลิตรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์อื่นๆ หดตัว** -30.3 % YoY **อยู่ที่** 16,999 **คัน** ตามการชะลอตัวของตลาดในประเทศซึ่งยังเป็นตลาดหลัก แบ่งเป็นรถโดยสาร รถบรรทุก และรถตู้ ลดลง -87.8, -37.0 และ -3.0 % YoY ตามลำดับ (10, 12,214 และ 4,775 คัน ตามลำดับ)

Figure 11: Thailand Domestic Vehicle Sales



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

Figure 12: 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

ยอดจำหน่ายในประเทศในภาพรวมลดลง -23.7 % YoY **อยู่ที่** 354,421 **คัน (ภาพที่** 11 **และ** 12) จำแนกเป็น

1) **ยอดขายรถยนต์นั่งหดตัว** -20.3% YoY **อยู่ที่** 135,897 **คัน** ส่วนใหญ่เป็นการหดตัวของรถยนต์กลุ่มเครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ในบาง segment ที่ต้องพึ่งกำลังซื้อของผู้บริโภครายได้ระดับปานกลางลงมา โดยเฉพาะกลุ่มคนทำงานใหม่ซึ่งได้รับผลกระทบจากภาวะค่าครองชีพ ราคาน้ำมัน อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อที่ทรงตัวสูง และการคุมเข้มการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ ขณะที่รถยนต์นั่งอเนกประสงค์ที่เป็นรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ยังขยายตัวได้เนื่องจากเป็นกลุ่มที่กำลังซื้อฟื้นตัวค่อนข้างเร็ว สำหรับยอดขายรถยนต์นั่งในประเทศแยกตามประเภทเชื้อเพลิงโดยพิจารณาจากข้อมูลยอดจดทะเบียนรถใหม่ (ตารางที่ 6) (ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบกในช่วง 7 เดือนแรกปี 2567) สรุปได้ดังนี้

   - **รถยนต์นั่ง** ICE ยอดจดทะเบียนใหม่ลดลง -34.9 % YoY อยู่ที่ 215,337 คัน จากผลของกำลังซื้อในประเทศที่อ่อนแอตามภาวะค่าครองชีพ ราคาน้ำมัน และอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อที่ทรงตัวสูง รวมทั้งความนิยมในรถยนต์ ICE ที่ลดลงจากต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงที่สูงและกระแสความสนใจในสิ่งแวดล้อมที่มากขึ้น ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนหันไปซื้อ HEV และบางส่วนรอตัดสินใจซื้อ BEV ที่จะมีการพัฒนาโมเดลใหม่ๆที่มีสมรรถนะสูงขึ้นในด้านระยะทางวิ่งสูงขึ้น
   - **รถยนต์นั่ง** HEV ยอดจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้น 61.4 % YoY อยู่ที่ 83,400 คัน จากข้อได้เปรียบด้านความยืดหยุ่นของรถยนต์ไฮบริดที่ผสานข้อได้เปรียบของเทคโนโลยีเครื่องยนต์สันดาปภายในและระบบขับเคลื่อนพลังงานไฟฟ้าไว้ด้วยกัน จึงเป็นตัวเลือกที่ผู้บริโภคยังสนใจเพื่อลดต้นทุนด้านเชื้อเพลิงและปริมาณการปล่อยมลพิษที่ต่ำในช่วง transition period ซึ่งสถานีชาร์ตยังไม่เพียงพอและผู้บริโภคบางส่วนยังขาดความมั่นใจในแบตเตอรี่และระยะทางวิ่งต่อรอบการชาร์จในรถยนต์ BEV นอกจากนี้ HEV ยังมีปัจจัยเอื้อด้านอุปทานจากการเร่งพัฒนาจำนวนรุ่นที่มีให้เลือกมาก โดยเฉพาะ HEV ที่ผลิตโดยบริษัทญี่ปุ่นชั้นนำเพื่อแข่งกับรถ BEV ที่เข้าสู่ตลาดจำนวนมากขึ้นด้วยราคาขายที่ต่ำลงเป็นลำดับ
   - **รถยนต์นั่ง** BEV ยอดจดทะเบียนใหม่เพิ่มขึ้น 14.8 % YoY อยู่ที่ 41,993 คัน แต่ส่งสัญญาณหดตัวเฉลี่ย -14.8% YoY ในช่วงเดือน ก.พ. – ก.ค. 2567 หลังจากผ่านพ้นช่วงที่มีการเร่งตัวของยอดสั่งซื้อรถยนต์นั่งไฟฟ้าเพื่อรับสิทธิประโยชน์จากมาตรการ EV 3.0 ที่ให้เงินอุดหนุนมากกว่ามาตรการ EV 3.5 ซึ่งได้สิ้นสุดภายในเดือนมกราคมที่ผ่านมา รวมถึงกำลังซื้อบางส่วนที่ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและค่าครองชีพ ตลอดจนการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินที่เข้มงวดมากขึ้น แม้ว่ายอดขายรถยนต์นั่ง BEV ยังคงได้รับอานิสงส์จากจำนวนโมเดลที่มีให้เลือกมากขึ้น (ข้อมูล ณ เดือนมีนาคม 2567 โมเดลรถยนต์ไฟฟ้าที่จำหน่ายในประเทศมีจำนวน 54 รุ่น จากผู้ผลิต 25 บริษัท) และระยะทางวิ่งต่อรอบการอัดประจุที่เพิ่มขึ้น[5/]

5/ ข้อมูล ณ ปี 2567 รถยนต์นั่ง BEV บางส่วนที่มีราคาในช่วง 0.8-1 ล้านบาท สามารถวิ่งได้ไกลมากกว่า 400 กิโลเมตรต่อรอบการชาร์จ (วัดตามมาตรฐาน UN Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedures (WLTP))

Table 6: New Registration of Passenger Cars by Engine

		2019	2020	2021	2022	2023	7M23	7M24
ICE	units	712,139	557,868	511,139	569,491	501,038	330,761	215,337
	% YoY	2.6%	-21.7%	-8.4%	11.4%	-12.0%	-5.8%	-34.9%
HEV	units	26,424	29,379	34,325	63,470	84,366	51,666	83,400
	% YoY	32.3%	11.2%	16.8%	84.9%	32.9%	39.7%	61.4%
BEV	units	650	1,268	1,943	9,584	75,715	36,574	41,993
	% YoY	1040.4%	95.1%	53.2%	393.3%	690.0%	921.3%	14.8%
PHEV	units	-	-	7,060	11,330	11,692	7,243	5,717
	% YoY	-	-	-	60.5%	3.2%	7.8%	-21.1%

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

- **รถยนต์นั่ง** PHEV ยอดจดทะเบียนใหม่ลดลง -21.1 % YoY อยู่ที่ 5,717 คัน (จาก +7.8 % YoY ในปี 2566) ส่วนหนึ่งเนื่องจาก PHEV มีลักษณะเป็นสินค้าทดแทนของ BEV จากความสามารถในการชาร์จได้ที่เหมือนกัน แต่จากนโยบายสนับสนุนภาครัฐและสงครามราคาในกลุ่ม BEV ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนหันไปตัดสินใจซื้อ BEV ที่มีราคาลดลงอย่างรวดเร็วแทน ขณะที่การพัฒนาโมเดลใหม่ของ PHEV ยังมีไม่มากนัก

2) **ยอดจำหน่ายรถกระบะ 1 ตัน ลดลง** -40.1 % YoY **อยู่ที่** 124,562 **คัน** ผลจากการคุมเข้มสินเชื่อโดยสถาบันการเงิน เพื่อควบคุมหนี้เสีย (NPL) ในกลุ่มผู้กู้ที่มีรายได้ต่ำ-ปานกลางที่ยังคงสูง โดยเฉพาะในกลุ่มเกษตรกรที่เผชิญภาวะภัยแล้งจากปรากฏการณ์เอลนีโญ ทำให้ผลผลิตเกษตรลดลงซ้ำเติมภาวะค่าครองชีพ หนี้ครัวเรือน และอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อที่ยังทรงตัวสูง จากข้อมูลเครดิตบูโรในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2567 พบว่า สินเชื่อรถกระบะมีจำนวนทั้งสิ้น 2.8 ล้านบัญชี มูลค่า 9.9 แสนล้านบาท โดยสินเชื่อในกลุ่มรถกระบะที่ค้างชำระเกิน 90 วัน มีประมาณ 4.3 แสนสัญญา (สัดส่วน 15.6% ของจำนวนสินเชื่อรถกระบะทั้งหมด) เพิ่มขึ้น 28.7% YoY คิดเป็นมูลค่าหนี้ค้างชำระ 1.4 แสนล้านบาท (สัดส่วน 13.9% ของมูลค่าสินเชื่อรถกระบะทั้งหมด) เพิ่มขึ้นถึง 39.0% YoY (BTimes, 23 กรกฎาคม 2567)

3) **รถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ประเภทอื่นๆ เพิ่มขึ้น** 9.1 % YoY **อยู่ที่** 93,962 **คัน** โดยแบ่งเป็น

- **รถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ขับเคลื่อนสี่ล้อ** เพิ่มขึ้น 23.8 % YoY อยู่ที่ 76,320 คัน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากยอดขายรถกระบะขับเคลื่อนสี่ล้อที่เพิ่มขึ้น ตามกำลังซื้อของผู้บริโภคในกลุ่มกลาง-บนซึ่งเป็นกลุ่มตลาดเป้าหมายของรถ Segment นี้ที่ฟื้นตัวค่อนข้างเร็ว

- **รถโดยสาร รถบรรทุก และรถตู้** ลดลง -28.0 % YoY อยู่ที่ 17,642 คัน เนื่องจากภาวะการค้า การผลิต และการลงทุนยังคงฟื้นตัวช้าตามภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซา ทำให้อุปสงค์ด้านขนส่งสินค้าหดตัวเมื่อเทียบกับฐานที่สูงต่อเนื่องในช่วงปี 2563-2566 ตามการเติบโตของธุรกิจ E-commerce

สภาวะหนี้ NPL ของสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงไตรมาส 2 ปี 2567 ยังอยู่ในระดับสูงทำให้สถาบันการเงินยังคงคุมเข้มการปล่อยสินเชื่อและยังคงเป็นปัจจัยฉุดรั้งให้ตลาดรถยนต์ภายในประเทศหดตัว แม้สินเชื่อรถยนต์ยังมีมูลค่าและสัดส่วนNPL ต่ำกว่าสินเชื่อส่วนบุคคลประเภทอื่นโดยอยู่ที่ 2.3% ต่อสินเชื่อคงค้างโดยรวม โดยมีมูลค่า 25,313 ล้านบาท (ภาพที่ 13) แต่อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าคงค้างสินเชื่อ NPL สินเชื่อรถยนต์ในช่วงปี 2562-2567 กลับเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าสินเชื่อประเภทอื่นโดยอยู่ที่ 8.4% CAGR รวมทั้งยังมีความเสี่ยงจากมูลค่าคงค้างของหนี้จัดชั้นกล่าวถึงเป็นพิเศษ (Special Mention Loan: SML) ของสินเชื่อรถยนต์ที่อาจกลายสภาพเป็นหนี้ NPL ได้ในอนาคต โดยมีมูลค่าสูงถึง 169,355 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 15.1% ต่อสินเชื่อคงค้างรถยนต์โดยรวม และมีอัตราเติบโตเฉลี่ย 17.0% CAGR ในช่วงปี 2562-2567

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ามูลค่าคงค้างของหนี้ NPL และหนี้จัดชั้นกล่าวถึงเป็นพิเศษมีแนวโน้มเติบโตในอัตราที่ลดลงเป็นลำดับนับตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นมา (ภาพที่ 15) จากมาตรการชะลอหนี้เสียโดยสถาบันการเงิน อาทิ มาตรการพักชำระหนี้ การปรับโครงสร้างหนี้ รวมทั้งการอนุมัติสินเชื่อที่เข้มงวดมากขึ้น แต่สถาบันการเงินยังคงจำกัดการอนุมัติสินเชื่อใหม่ของรถยนต์ สะท้อนจากDiffusion Index ของสัดส่วนการอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ที่ยังติดลบในช่วงไตรมาส 2 ปี 2567 และยังมีทิศทางลดลงอย่างต่อเนื่อง

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

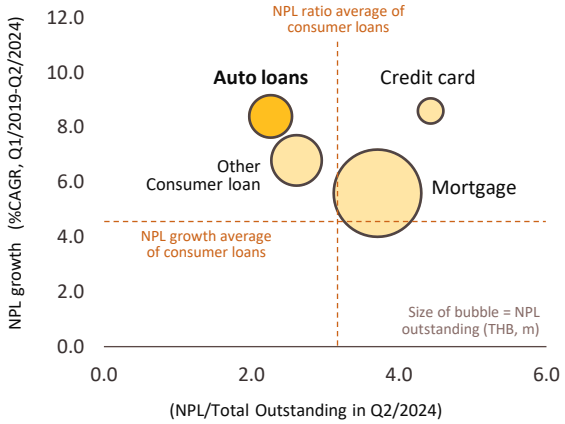


Figure 14: NPL to Total Outstanding (NPL Ratio)

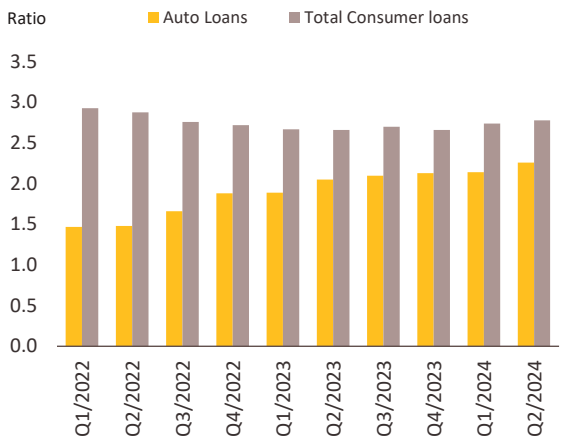
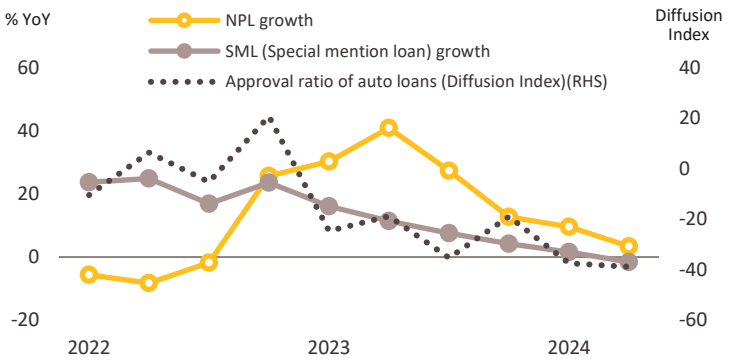


Figure 15: NPL and SML growth in Auto Loan Outstanding

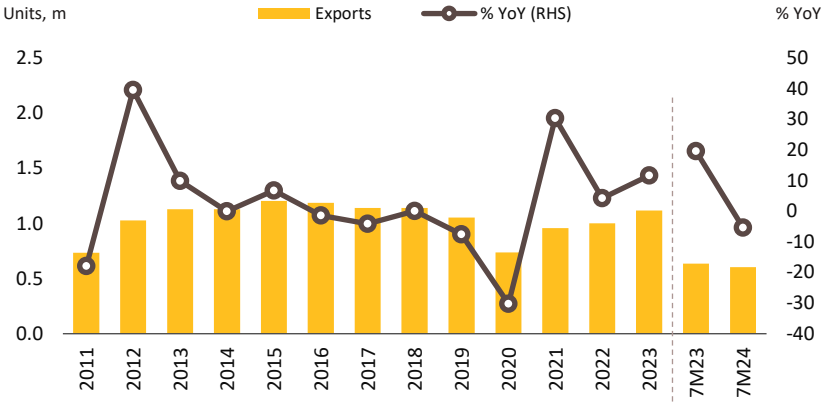


Source: Bank of Thailand (BOT)

ยอดส่งออกรถยนต์ลดลง -5.4% YoY **อยู่ที่** 602,576 **คัน** (ภาพที่ 16) สอดคล้องกับมูลค่าการส่งออกที่หดตัว -3.8% YoY อยู่ที่ 12.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยลดลงทั้งการส่งออกรถยนต์นั่งและรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ที่มีมูลค่าลดลง -3.9 และ -3.6 % YoY ตามลำดับ (มูลค่า 7.1 และ 5.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ) จากปัจจัยฉุดรั้งด้านเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่ชะลอตัวลง อีกทั้งเป็นการเทียบกับฐานการส่งออกที่สูงในปีก่อนหน้า (เพิ่มขึ้นถึง 19.6% YoY ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2566) จากภาวะคลี่คลายของปัญหาการขาดแคลนชิปและห่วงโซ่อุปทานตึงตัว ทำให้ค่ายรถเร่งผลิตเพื่อส่งมอบตามยอดสั่งซื้อคงค้างตั้งแต่ปี 2565 อย่างไรก็ตาม ตลาดส่งออกบางประเทศยังเติบโตได้ดี เช่น ออสเตรเลีย (ตลาดส่งออกอันดับหนึ่ง สัดส่วน 31.1% ของมูลค่าส่งออกรถยนต์ทั้งหมด) ที่ขยายตัวถึง 11.4 % YoY (ภาพที่ 17) โดยเฉพาะการส่งออกรถยนต์นั่ง และรถปิคอัพ รถบัสและรถบรรทุก ที่ขยายตัวถึง 20.4 และ 4.7 % YoY ตามลำดับ เป็นต้น

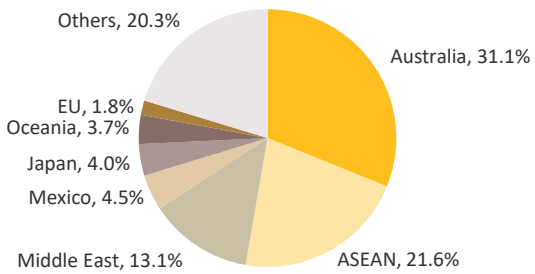
เมื่อพิจารณาแยกตามรายประเภท มูลค่าส่งออก**รถยนต์นั่ง** ICE หดตัว -8.9 % YoY ที่ 6,311.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับฐานที่สูงจากการเร่งผลิตเพื่อชดเชยยอดคงค้างในปีก่อนหน้า ขณะที่**รถยนต์นั่ง** HEV **และ** PHEV ขยายตัว 29.9 % YoY มูลค่า 586.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปัจจัยหนุนจากความนิยมในกลุ่มผู้ซื้อที่ต้องการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แต่ยังไม่พร้อมที่จะเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้าในทันที ส่วน**รถยนต์นั่ง** BEV เพิ่มขึ้นถึง 4,435.2 % YoY มูลค่า 191.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สอดคล้องกับอัตราการเติบโตของยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าทั่วโลก เฉลี่ยปีละ 58.7% CAGR ในช่วงปี 2563-2566 (IEA, 2567) ปัจจัยหนุนจากทั้ง 1) ด้านอุปทานจากการเริ่มผลิตรถยนต์ไฟฟ้าอย่างเป็นทางการในปี 2567 (ผู้ประกอบการที่เริ่มผลิตในช่วงที่ผ่านมา ได้แก่ MG, GWM, NETA และ BYD) โดยมีการพัฒนาสมรรถนะด้านระยะทางวิ่งที่ได้มาตรฐานสากล และเป็นที่ยอมรับมากขึ้น และ 2) ด้านอุปสงค์จากความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องทั่วโลก รวมถึงความรู้ในการใช้รถไฟฟ้า BEV ในวงกว้างมากขึ้น

Figure 16: Automobile Exports



Source: The Federation of Thai Industries (FTI)

Figure 17: Thailand's Vehicle Export Value by Destination (7M2024)



Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

Table 7: Export Value and Growth

USD, mn	2022	2023	7M23	7M24
Passenger ICEs	10,662.6	11,781.5	6,924.9	6,311.9
Passenger HEVs and PHEVs	499.9	1,020.1	451.6	586.5
Passenger BEVs	2.3	6.2	4.2	191.5
Passenger ICEs % YoY		10.5%	20.6%	-8.9%
Passenger HEVs and PHEVs % YoY		104.1%	76.5%	29.9%
Passenger BEVs % YoY		172.9%	233.6%	4,435.2%

Source : Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

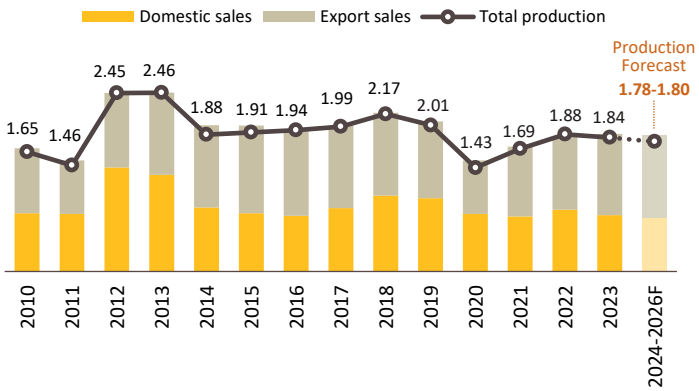
แนวโน้มธุรกิจ

ปริมาณการผลิตรถยนต์ช่วงปี 2567-2569 **มีแนวโน้มหดตัวเฉลี่ย** -3.5 **ถึง** -2.5% **ต่อปี อยู่ที่** 1.78-1.80 **ล้านคัน** (ภาพที่ 18 และตารางที่ 8) ปัจจัยฉุดรั้งจากการหดตัวรุนแรงของตลาดในประเทศปี 2567 และแรงกดดันจากการแข่งขันกับรถยนต์ไฟฟ้าที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ โดยคาดว่าจะมีทั้งหมด 1 แสนคันในช่วงปี 2567-2568 โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าราคาถูกจากจีน (กรุงเทพธุรกิจ วันที่ 11 ก.ค. 2567, รวบรวมข้อมูลจากกรมสรรพสามิต และกระทรวงพาณิชย์)

อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตในประเทศในช่วงปี 2568-2569 มีแนวโน้มกลับมาขยายตัวโดยได้รับอานิสงส์จาก 1) ภาวะคลี่คลายของปัญหาการขาดแคลนชิปทั่วโลก จากการเร่งลงทุนสร้างโรงงานผลิตชิปโดยบริษัทชั้นนำทั่วโลกในช่วงที่ผ่านมา แม้ว่าอาจเกิดภาวะห่วงโซ่อุปทานตึงตัวได้เป็นระยะภายใต้สงครามเทคโนโลยีระหว่างสหรัฐฯและจีน โดยสหรัฐฯ ยังคงเข้มงวดในการควบคุมการส่งออกเซมิคอนดักเตอร์และอุปกรณ์ในการผลิตชิปขั้นสูงอย่างต่อเนื่อง 2) มาตรการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ผ่านการปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ HEV เพื่อสนับสนุนค่ายรถยนต์ที่มีการพัฒนาเทคโนโลยี HEV ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่ายรถยนต์รายเดิม ให้มีการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อขยายกำลังการผลิตรถยนต์ HEV ในช่วงปี 2567-2570[6/] 3) การผลิตรถยนต์ BEV ในช่วงปี 2567-2568 และ 2569-2570 ภายใต้มาตรการสนับสนุน EV 3.0 และ 3.5 ตามลำดับ เพื่อชดเชยยอดนำเข้ารถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศในช่วงก่อนหน้า โดยคาดว่าตั้งแต่ปี2568 เป็นต้นไป จะมีกำลังการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศของผู้ผลิต XEV ค่ายใหม่ประมาณ 600,000 คันต่อปี (โดยคาดว่าจะเริ่มผลิตได้ประมาณ 500,000 คันต่อปี) และ 4) ตลาดในประเทศและส่งออกมีแนวโน้มที่จะเริ่มฟื้นตัวเป็นลำดับในช่วงปี 2568-2569 ตามทิศทางของภาวะเศรษฐกิจในประเทศและประเทศคู่ค้า

Figure 18: Thai Auto Production and Sales Forecast

(Units, m)



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

Table 8: Thai Auto Production and Sales Growth Forecast

		2020	2021	2022	2023	Avg 2024-2026F
Production	units, m	1.43	1.69	1.88	1.84	1.78-1.80
	% YoY	-29.1%	18.1%	11.7%	-2.2%	(-3.5) - (-2.5)%
Domestic Sales	units, m	0.79	0.76	0.85	0.78	0.74-0.75
	% YoY	-21.4%	-4.2%	11.9%	-8.7%	(-4.5) - (-3.5)%
Exports	units, m	0.74	0.96	1.00	1.12	1.13-1.20
	% YoY	-30.2%	30.4%	4.3%	0.5%	1.0-2.0%

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

6/ ค่ายรถยนต์ที่ได้รับการสนับสนุนจากมาตรการต้องลงทุนไม่ต่ำกว่า 3 พันล้านบาทในช่วงปี 2567-2570 โดยใช้ชิ้นส่วนมูลค่าสูงตามที่ BOI กำหนดในการผลิตไม่ต่ำกว่า 3 ชิ้น (ถ้าใช้ไม่ครบตามที่กำหนดสามารถเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนมูลค่าปานกลางแทนได้ ตามจำนวนชิ้นที่ BOI กำหนดเพิ่มเติม) และต้องติดตั้งระบบความปลอดภัยอัจฉริยะ 4 จาก 6 ระบบ ตามที่ BOI กำหนด โดยรถ HEV ที่ปล่อย CO_2 ไม่เกิน 100 หรืออยู่ในช่วง 101-120 กรัมต่อกิโลเมตร จะได้รับการคงภาษีสรรพสามิตที่อัตรา 6 และ 9 % ตามลำดับ ในช่วงปี 2571-2575 (จากเดิมที่ต้องเสียภาษีเพิ่มขึ้นปีละ 2% นับตั้งแต่ปี 2571)

ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มหดตัวเฉลี่ย -4.5% ถึง -3.5 % ต่อปี อยู่ที่ 0.74-0.75 ล้านคัน โดยคาดว่าจะหดตัวสูงถึง -20.5% ถึง -19.5% ในปี 2567 จากปัจจัยฉุดรั้ง ได้แก่ 1) การอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ของสถาบันการเงินยังคงเข้มงวดอย่างต่อเนื่อง เพื่อควบคุมความเสี่ยงจาก NPLs และหนี้จัดชั้นกล่าวถึงเป็นพิเศษที่มีแนวโน้มสูงขึ้นตามภาวะกำลังซื้อที่ยังคงอ่อนแอจากค่าครองชีพและสัดส่วนหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง 2) ผลกระทบของ El Niño ต่อผลผลิตภาคเกษตร ซึ่งจะชะลอการตัดสินใจสั่งซื้อรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์เพื่อประกอบอาชีพในกลุ่มเกษตรกร 3) ความล่าช้าของการเบิกจ่ายงบประมาณเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลให้ความต้องการใช้รถยนต์เพื่อการขนส่งในระดับภูมิภาคยังคงซบเซา และ 4) การบังคับใช้มาตรฐานยูโร 5 ในปี 2567 สำหรับรถเครื่องยนต์ดีเซล ส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตและราคารถยนต์ ICE ประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้น[7/]

อย่างไรก็ตาม **ตลาดรถยนต์ในประเทศคาดว่าจะเริ่มฟื้นตัวในปี 2568-2569** โดยมีแรงหนุนด้านอุปสงค์จากกิจกรรมในภาคธุรกิจและการลงทุนที่จะกระเตื้องขึ้น ขณะที่ภาคการท่องเที่ยวจะเติบโตต่อเนื่องและกลับสู่ระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนโควิดในปี2568 จะช่วยกระตุ้นความต้องการรถยนต์นั่งเพื่อการเดินทางให้สูงขึ้น เช่นเดียวกับการเร่งลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จะหนุนยอดสั่งซื้อรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพื่อใช้ในการขนส่ง รวมทั้งการเข้าสู่ปรากฏการณ์ La Niña ที่ทำให้ปริมาณฝนเพิ่มขึ้น เอื้อต่อผลผลิตภาคเกษตรซึ่งจะช่วยหนุนความต้องการใช้รถกระบะเพื่อบรรทุกพืชผลเกษตรมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยหนุนในด้านอื่นๆ อาทิ 1) กลยุทธ์ส่งเสริมการขายและสงครามราคาที่รุนแรงขึ้นทั้งในกลุ่มรถ BEV ด้วยกันและการพัฒนาโมเดลใหม่ของรถยนต์นั่ง ICE เพื่อแข่งกับรถยนต์ไฟฟ้า[8/] 2) แนวโน้มการลดลงของจำนวนรถถูกยึด[9/] ส่งผลให้ราคารถยนต์มือสองปรับสูงขึ้น เอื้อโอกาสให้ผู้บริโภคบางส่วนตัดสินใจซื้อรถยนต์คันใหม่หลังจากขายรถคันเดิมมากขึ้น และ 3) แนวโน้มการขยายตัวต่อเนื่องของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศจากมาตรการ EV 3.5 ที่กระตุ้นกำลังซื้อ รวมทั้งการพัฒนาโมเดลและประสิทธิภาพรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะระยะทางวิ่งต่อชาร์จ

ยอดส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 1.0-2.0% ต่อปี อยู่ที่ 1.13-1.20 ล้านคัน โดยในปี 2567 อาจยังทรงตัวหรือหดตัวเล็กน้อย สอดคล้องกับคาดการณ์ยอดขายรถยนต์ของโลก โดย Allianz Research (2567) คาดว่ายอดจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ทั่วโลกในปี 2567 จะเพิ่มขึ้นเพียง 1.9% (เมื่อเทียบกับปี 2566 ที่โตสูงถึง 11.3% จากอุปสงค์คงค้างหลังการคลี่คลายของปัญหาการขาดแคลนชิปและการเริ่มฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก) โดยปัจจัยฉุดรั้งมาจากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ลดลง โดยเฉพาะในจีนและยุโรป อย่างไรก็ตาม การส่งออกของไทยมีแนวโน้มขยายตัวในช่วงปี 2568-2569 ตามทิศทางการเติบโตของเศรษฐกิจและภาวะกระเตื้องขึ้นของการลงทุนในประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะตลาด ASEAN ที่จะได้อานิสงส์จากการลงทุนขยายฐานการผลิตในภาคอุตสาหกรรมจากจีนและญี่ปุ่น เพื่อเลี่ยงความเสี่ยงของผลกระทบจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่จะยังมีต่อเนื่อง

การส่งออกรถยนต์ ICE ยังคงได้รับอานิสงส์จากอุปสงค์คงค้างในประเทศคู่ค้าที่รอการส่งมอบ หลังจากอุปทานชิปเริ่มเพิ่มสูงขึ้นจากการขยายการลงทุนเซมิคอนดักเตอร์ของรายใหญ่ทั่วโลก ทำให้แนวโน้มยอดส่งออกโดยรวมยังอยู่ในระดับสูง โดย Deloitte (2563) คาดว่า ยอดขายรถยนต์ ICE ทั่วโลกจะยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจนถึงระดับสูงสุดในปี 2568 ที่ 81.7 ล้านคัน ก่อนที่จะทยอยลดลงเป็นลำดับตามความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะการส่งออกรถยนต์ ICE ไปยังออสเตรเลียซึ่งถือเป็นตลาดส่งออกหลักของไทยในช่วงที่ผ่านมา อันจะได้รับผลกระทบจากมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมใหม่ของออสเตรเลียที่จะจำกัดการปล่อย CO_2 จากรถยนต์มากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป โดยเฉพาะรถกระบะ ICE ซึ่งมีความเสี่ยงสูงที่จะไม่ผ่านมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมใหม่ ทั้งนี้ ที่ผ่านมาไทยส่งออกรถยนต์ไปยังออสเตรเลียเฉลี่ย 2 แสนคันต่อปี (ที่มา: Reuter, 6 มีนาคม 2567) ในขณะที่การส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าโดยรวมจะเริ่มเร่งตัวรองรับความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นทั่วโลก โดยเฉพาะในตลาด ASEAN ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 16-39% CAGR ในช่วงปี 2564-2578 (ที่มา: EY Research, 2567)

7/ จากรายงานการศึกษาของกระทรวงพลังงานที่เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ระบุว่าการบังคับใช้มาตรฐานยูโร 5 จะเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ผลิตเพิ่มขึ้นคันละประมาณ 25,000 บาท

8/ ในช่วงที่ผ่านมา ผลจากสงครามราคาไม่เพียงแต่ทำให้ราคารถยนต์ BEV ลดลง แต่ยังกดดันให้ราคารถยนต์ ICE และ HEV ลดลงตามไปด้วย โดยรถยนต์บางรุ่นมีราคาลดลงประมาณ 88,000-140,000 บาท พร้อมให้ข้อเสนออื่นๆเพิ่มเติมเพื่อจูงใจผู้ซื้อ (ที่มา: เดลินิวส์ วันที่ 1 ก.ค. 2567)

9/ จำนวนรถยนต์ถูกยึดในเดือนมิถุนายน 2567 ลดลงมาอยู่ที่ 2.3 หมื่นคันต่อเดือน จากจำนวนรถถูกยึดที่เคยสูงสุดถึง 2.7 หมื่นคันต่อเดือน จากมาตรการคุมเข้มสินเชื่อ และปรับโครงสร้างหนี้ในช่วงที่ผ่านมา (ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ 12 มิ.ย. 2567)

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม

นักเศรษฐศาสตร์

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

นักเศรษฐศาสตร์

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

นักเศรษฐศาสตร์

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิจัยอาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิจัย

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิจัย

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิจัย

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นรินทร์ ตันไพบูลย์

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

เฑียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

พุทธชาด ลุนคำ

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

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

รพีภูมิ ลาภมาก

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)