



## ตลาดรถยนต์ 64 อาจทะลุ 8.5 แสนคันกรณีไม่มีล็อกดาวน์อีกรอบ มาตรการรัฐที่ตรงจุดคาดกระตุ้นตลาดรถ xEV สูงเกิน 5.5 หมื่นคัน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3170

วันที่ 9 ธันวาคม 2563

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- ในปี 2563 ทั่วโลกต่างเผชิญวิกฤติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ไม่เว้นแม้แต่ไทย ทำให้ตลาดรถยนต์ในประเทศได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง จนศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดการณ์ว่าตลาดรถยนต์ในประเทศปี 2563 นี้ น่าจะมีโอกาสแตะระดับ 770,000 คัน หรือหดตัวสูงถึงกว่าร้อยละ 23.6 อย่างไรก็ตาม เมื่อเข้าสู่ปี 2564 ทิศทางยอดขายรถยนต์ในประเทศมีโอกาสกลับมาขยายตัวได้ดีอีกครั้ง โดยในกรณีเศรษฐกิจในประเทศฟื้นตัวดีขึ้นอย่างที่หลายฝ่ายประเมินและภาครัฐไม่มีความจำเป็นต้องตั้งมาตรการล็อกดาวน์มาใช้เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 อีก ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าทิศทางยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2564 จะขยายตัวได้กว่าร้อยละ 7 ถึง 11 คิดเป็นยอดขายที่เพิ่มขึ้นสู่ตัวเลข 825,000 ถึง 855,000 คัน และคาดว่ารถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า หรือ รถยนต์กลุ่ม xEV จะเป็นกลุ่มที่มีการขยายตัวได้อย่างก้าวกระโดด
- โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าในปี 2564 ยอดขายรถยนต์กลุ่ม HEV และ PHEV น่าจะมียอดขายประมาณ 48,000 ถึง 50,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 10 ถึง 23 ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2563 ที่คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 17 คิดเป็นยอดขาย 31,000 คัน ขณะที่รถยนต์ BEV น่าจะมียอดขายประมาณ 4,000 – 5,000 คัน ขยายตัวกว่าร้อยละ 176 ถึง 245 ขยายตัวต่อเนื่องจากปีนี้ที่คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 102 คิดเป็นยอดขาย 1,450 คัน อย่างไรก็ตาม หากมาตรการส่งเสริมใหม่ของปีไอไอสามารถดึงดูดการลงทุนเข้ามาปีหน้าได้มากและภาครัฐมีการออกมาตรการส่งเสริมตลาดเข้ามาเพิ่มเติมที่เน้นสนับสนุนรถยนต์กลุ่ม xEV ก็น่าจะช่วยให้ยอดขายปรับเพิ่มขึ้นกว่าที่คาดได้

เข้าปี 2563 ไม่นาน ทั่วโลกต่างเผชิญวิกฤติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ไม่เว้นแม้แต่ไทยที่แม้ปัจจุบันจะสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสได้ในระดับดี แต่ผลกระทบที่ตามมาต่อระบบเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการพึ่งพิงภาคการท่องเที่ยวและการส่งออกที่ได้รับผลกระทบอย่างมากรุนแรง ทำให้ความเชื่อมั่นและกำลังซื้อของคนในประเทศหดหายยังผลต่อเนื่องไปสู่ยอดขายรถยนต์ในประเทศที่มีแนวโน้มหดตัวลงตลอดทั้งปี แม้จะเริ่มส่งสัญญาณการกลับสู่ภาวะปกติมากขึ้นในช่วง 4 เดือนสุดท้ายของปีก็ตาม ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดการณ์ว่าตลาดรถยนต์ในประเทศปี 2563 นี้ น่าจะมี

#### Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับผิดชอบการตัดสินใจใดๆ ที่ผู้รับรายงานวิจัยนี้ดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

โอกาสแต่ละระดับ 770,000 คัน หรือหดตัวกว่าร้อยละ 23.6 จากปี 2562 ที่ขายได้ 1,007,552 คัน ซึ่งก็หดตัวเช่นกันกว่าร้อยละ 3.3 จากปี 2561

อย่างไรก็ตาม เมื่อเข้าสู่ปี 2564 ทิศทางยอดขายรถยนต์ในประเทศมีโอกาสกลับมาขยายตัวได้ดีอีกครั้ง เมื่อภาวะเศรษฐกิจในประเทศเริ่มทยอยฟื้นตัวดีขึ้น ประกอบกับในปีหน้ามีแนวโน้มที่หลายประเทศทั่วโลกรวมทั้งไทยจะมีโอกาสได้รับวัคซีนป้องกันโควิด-19 ซึ่งจะกลายมาเป็นปัจจัยช่วยฟื้นเศรษฐกิจไทย เมื่อการท่องเที่ยว การลงทุน และการค้าขายระหว่างประเทศกลับมาคึกคักขึ้นอีกครั้งแม้จะยังไม่กลับสู่ระดับปกติ โดยปัจจัยเหล่านี้ผนวกกับการออกแคมเปญแข่งขันกันของค่ายรถ จึงมีผลโดยตรงต่อทิศทางยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2564 ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะขยายตัวได้กว่าร้อยละ 7 ถึง 11 คิดเป็นยอดขายที่เพิ่มขึ้นสู่ตัวเลข 825,000 ถึง 855,000 คัน อย่างไรก็ตามคาดการณ์ดังกล่าวตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่าภาครัฐไม่มีความจำเป็นต้องตั้งมาตรการล็อกดาวน์มาใช้เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 อีกครั้งในปีหน้า ซึ่งในปี 2564 นี้คาดว่าจะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า หรือ รถยนต์กลุ่ม xEV ซึ่งประกอบด้วยรถยนต์ไฮบริด (HEV) รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) จะเป็นกลุ่มที่มีการขยายตัวได้อย่างก้าวกระโดด

**หลังโควิด-19 ตลาดรถยนต์ไทยเริ่มมุ่งสู่กลุ่ม xEV มากขึ้นตามตลาดโลก มาตรการรัฐอาจเป็นอีกแรงส่งสำคัญ**

ปัจจุบันประเทศไทยมีแนวโน้มการเข้าสู่ยุคแห่งรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเช่นเดียวกับตลาดโลก แม้ว่าจะยังเป็นตัวเลขที่น้อยกว่ามาก เนื่องจากไทยยังนับเป็นตลาดเกิดใหม่ของกลุ่มรถยนต์ xEV แต่เมื่อพิจารณาจากสภาพตลาดรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศที่แม้จะยังไม่มีมาตรการกระตุ้นตลาดอย่างชัดเจนจากทางภาครัฐเข้ามา จะมีก็เพียงแต่มาตรการส่งเสริมการลงทุนในปัจจุบัน แต่เมื่อเทียบกับรถยนต์ประเภทอื่นแล้ว ตลาดรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศกลับเติบโตรวดเร็วสวนทางตลาด เนื่องจากผู้บริโภคหลักเป็นกลุ่มที่ไม่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจมากนัก และศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะในปี 2564 ถ้าการแพร่เชื้อไวรัสโควิด-19 ในประเทศยังอยู่ในระดับที่ควบคุมได้ ยอดขายรถยนต์กลุ่มนี้ในไทยน่าจะยิ่งเร่งตัวขึ้น หลังการเข้ามาแข่งขันของค่ายรถที่ทวีความดุเดือดขึ้น โดยเฉพาะเมื่อรถยนต์หลายรุ่นกลุ่ม xEV เริ่มเข้ามารุกตลาดกลุ่มราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท ซึ่งเป็นการเปิดตลาดสู่กลุ่มผู้บริโภคขนาดใหญ่ขึ้น โดยคาดการณ์ยอดขายของรถยนต์แต่ละประเภทในปีหน้ามีรายละเอียดดังนี้

- สำหรับรถยนต์กลุ่ม HEV และ PHEV ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ปี 2564 นี้ ค่ายรถจะเริ่มดันให้รถยนต์รุ่น HEV และ PHEV กลายเป็นโมเดลมาตรฐานของแต่ละค่ายรถมากขึ้น ซึ่งจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้จำนวนยอดขายรถยนต์ในกลุ่มนี้ปรับเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะมีประมาณ 48,000 ถึง 50,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 10 ถึง 23 ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2563 ที่คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 17 คิดเป็นยอดขาย 31,000 คัน

- สำหรับรถยนต์ BEV ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ปี 2564 นี้ มีโอกาสเติบโตจากการเข้ามาบุกตลาดของรถยนต์ BEV สัญชาติจีนได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากปีโอไอและยังได้สิทธิภาษีนำเข้าร้อยละ 0 ผ่านข้อตกลงการค้าเสรีไทย-จีน ทำให้สามารถนำเข้ามาจำหน่ายในช่วงแรกได้ด้วยระดับราคาไม่สูงนักก่อนจะผลิตเพื่อทำตลาดในประเทศในอนาคต ขณะที่ค่ายรถยุโรปที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากปีโอไอก็จะเริ่มรุกตลาดรถยนต์ BEV ในปีนี้เช่นเดียวกัน ทำให้

#### Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับประกันผลใดๆ เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือมุ่งใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงชื่อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ

มีโอกาสจะขยายตัวได้สูง แต่ตัวเลขยอดขายอาจจะยังไม่สูงนักเนื่องจากยังเป็นตลาด niche อยู่ โดยน่าจะมียอดขายประมาณ 4,000 ถึง 5,000 คัน ขยายตัวกว่าร้อยละ 176 ถึง 245 และเป็นการขยายตัวต่อเนื่องจากปีที่คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 102 คิดเป็นยอดขาย 1,450 คัน โดย ศูนย์วิจัยกสิกรไทยเห็นว่า ปัจจัยสนับสนุนหลักของตลาด BEV ในอนาคต คือ การที่ภาครัฐและเอกชนจะสามารถเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับตลาดซึ่งมีกำลังซื้อพร้อมแต่ยังขาดความมั่นใจในเรื่องของการวางเครือข่ายสถานีชาร์จไฟฟ้าที่ทั่วถึง เมื่อเทคโนโลยีรถยนต์ BEV ปัจจุบันยังมีข้อจำกัดในเรื่องระยะทางวิ่งอยู่

อย่างไรก็ตาม จำนวนยอดขายรถยนต์กลุ่ม xEV ที่คาดการณ์ในไทยดังกล่าวเป็นเพียงตัวเลขขั้นต่ำจากการพิจารณาโครงการลงทุนที่มีอยู่ ณ ปัจจุบัน และจากที่ยังไม่มีมาตรการกระตุ้นตลาดอื่นได้ออกมา ซึ่งคาดว่าหากมาตรการส่งเสริมการลงทุนใหม่ในปีใดที่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าน่าจะช่วยดึงดูดการลงทุนได้มากกว่าเดิม โดยเฉพาะการเน้นกลยุทธ์สร้างให้เกิดคลัสเตอร์ชิ้นส่วนรถยนต์กลุ่ม xEV สามารถเป็นแม่เหล็กดึงดูดค่ารถให้เข้ามาลงทุนได้มากขึ้นในปีหน้า รวมถึงหากมีการนำมาตรการกระตุ้นตลาดที่เน้นให้ประโยชน์กับรถยนต์กลุ่ม xEV เข้ามาพิจารณาให้สิทธิประโยชน์ในช่วงจังหวะที่เหมาะสมเพิ่มเติมในปีหน้า อาจมีผลทำให้ ยอดขายรถยนต์กลุ่ม xEV ปรับเพิ่มขึ้นสูงกว่าที่คาดได้

ส่วนรถยนต์ในกลุ่ม ICE ในปี 2564 ถ้าการแพร่เชื้อไวรัสโควิด-19 ยังอยู่ในระดับที่ควบคุมได้และไม่ทำให้รัฐบาลต้องออกมาใช้มาตรการล็อกดาวน์อีกครั้ง ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่ามีโอกาสที่จะขยายตัวได้ดีนอกจากจะเป็นเพราะฐานที่ต่ำในปี 2563 แล้ว การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยที่คาดว่าจะทยอยเกิดขึ้นตลอดช่วงปีหน้าก็คาดว่าจะช่วยกระตุ้นยอดขายรถยนต์ ICE เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะกลุ่มรถยนต์อเนกประสงค์ที่ขยายตัวตามเทรนด์ตลาดปัจจุบันและรถปิกอัพที่คาดว่าจะเติบโตตามทิศทางการลงทุนในอุตสาหกรรมต่างๆ ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ ICE รวมน่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 773,000 ถึง 800,000 คันได้ หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 5 ถึง 8 จากปีที่คาดว่าจะหดตัวอย่างรุนแรงถึงร้อยละ 24.8 คิดเป็นยอดขายเพียง 737,550 คัน โดยตัวเลขคาดการณ์แสดงดังต่อไปนี้

#### ยอดขายรถยนต์ในประเทศแบ่งตามประเภทของระบบขับเคลื่อน

ปี	HEV & PHEV	BEV	ICE	รวม
2562 (คัน)	~26,500	~720	~980,332	1,007,552
Growth (%Y-o-Y)	33.0	833.0	-4.1	-3.3
2563f (คัน)	31,000	1,450	737,550	770,000
Growth (%Y-o-Y)	17.0	102.0	-24.8	-23.6
2564f (คัน)	48,000 – 50,000	4,000 – 5,000	773,000 – 800,000	825,000 – 855,000
Growth (%Y-o-Y)	10.0 – 23.0	176.0 -245.0	5.0 – 8.0	7.0 – 11.0

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (คาดการณ์ ณ วันที่ 9 ธันวาคม 2563 โดยตั้งอยู่บนสมมติฐานที่เศรษฐกิจปี 2564 สามารถขยายตัวได้ตามประมาณการของศูนย์วิจัยกสิกรไทยที่คาดว่าจะฟื้นตัวที่ระดับร้อยละ 2.6 และภาครัฐไม่จำเป็นต้องมีการออกมาตรการล็อกดาวน์อีกครั้ง)

โดยสรุป จากทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั้งในและต่างประเทศปีหน้า เมื่อรวมเข้ากับการที่ไทยกำลังเร่งส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศ ซึ่งเป็นแนวทางที่สอดคล้องไปกับการเปลี่ยนผ่านของตลาดรถยนต์โลกสู่ยุคของรถยนต์กลุ่ม xEV ที่เร่งขึ้นกว่าอดีตหลังเกิดโควิด-19 ทำให้หากไทยใช้จังหวะโอกาสนี้ทำตลาดรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศ

#### Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำหรือมุ่งใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

ให้เติบโตได้ดีจะช่วยเสริมแรงดึงดูดการลงทุนให้เข้ามาในประเทศไทยได้มากขึ้น เป็นโอกาสให้ไทยขึ้นเป็นฐานการผลิตรถยนต์กลุ่ม xEV ของภูมิภาคได้ไม่ยาก ส่งผลให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ปริมาณการผลิตรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศปี 2564 น่าจะทำได้ 72,000 ถึง 80,000 คัน ขยายตัวกว่าร้อยละ 60 ถึง 78 จากที่คาดว่าจะผลิตประมาณ 45,000 คัน ในปี 2563 และปริมาณการผลิตรถยนต์รวมของประเทศน่าจะทำได้ 1,550,000 ถึง 1,620,000 คัน ขยายตัวกว่าร้อยละ 10 ถึง 15 จากปีนี้ที่คาดว่าจะผลิตได้ 1,410,000 คัน หดตัวกว่าร้อยละ 30 จากปีก่อน ในกรณีที่ไม่พบการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่รุนแรงจนส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจให้ชะลอลงกว่าที่คาด

อนึ่ง สำหรับมาตรการกระตุ้นตลาดอย่าง “รถเก่าแลกใหม่” ที่แม้ตอนนี้จะถูกดึงกลับไปพิจารณาถึงผลกระทบต่อภาคส่วนต่างๆ อีกครั้ง อย่างไรก็ตาม ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าหากมีการผลักดันนำเข้ามาใหม่ด้วยมาตรการที่ชัดเจนและเหมาะสม ก็คาดว่าจะน่าจะช่วยเร่งให้ตลาดรถยนต์กลุ่ม xEV เติบโตได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งผลของมาตรการขึ้นอยู่กับกรอบแบบที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจ ณ ขณะนั้น โดยในมุมมองของศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่าประเด็นที่ภาคส่วนต่างๆ อาจนำไปพิจารณาเพิ่มเพื่อประสิทธิผลที่สูงขึ้น ได้แก่ เรื่องสิทธิประโยชน์ที่ผู้บริโภคจะได้รับโดยเปรียบเทียบกับราคาที่ผู้บริโภคจะสามารถชดเชยต่อมือสอง เรื่องความพร้อมของอุตสาหกรรมกำจัดซากรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพในประเทศ เรื่องมาตรการจำกัดและลดปริมาณรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 15 ปีในอนาคตเพื่อลดความต้องการถือครองรถยนต์เก่าของผู้บริโภค และสุดท้ายเรื่องกรอบระยะเวลาให้สิทธิประโยชน์ที่ไม่เร็วและสั้นจนเกินไป เนื่องจากรถยนต์กลุ่ม xEV ที่ผลิตในประเทศปัจจุบันยังมีไม่มากและการขึ้นสายผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ต้องอาศัยระยะเวลา แต่หากวางแผนได้ดีจะเป็นโอกาสให้ค่ายรถตั้งรุ่นที่มีการผลิตในต่างประเทศแล้วให้เข้ามาไทยเร็วขึ้น

ไม่เพียงเท่านั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ปัจจัยเร่งสำคัญที่ภาคส่วนต่างๆ ควรพิจารณาด้วย คือ การเพิ่มสถานีชาร์จไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ซื้อ หากมีเป้าหมายต้องการเร่งตลาด BEV และ PHEV ให้กลายเป็นรถรุ่นมาตรฐานดังเช่นหลายตลาดหลักของโลกในอนาคต โดยจากข้อมูลสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทยปัจจุบันพบไทยยังมีสถานีชาร์จไฟฟ้าเพียงประมาณ 647 แห่ง (1,974 หัวจ่าย) หรือคิดเป็นสัดส่วนสถานีชาร์จ 1 แห่งต่อพื้นที่ 793 ตารางกิโลเมตรเท่านั้น (โดยกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่) ซึ่งเป็นตัวเลขที่ยังต่างกันมากกับประเทศที่กำลังแสดงความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาตลาด BEV และ PHEV ให้เติบโตเช่นกันอย่างสหรัฐฯ ที่ปัจจุบันมีสถานีชาร์จเรียบริยแล้วกว่า 28,000 สถานี (90,000 หัวจ่าย) (ข้อมูลข่าวของสำนักข่าว Bloomberg เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2563) คิดเป็นสัดส่วนสถานีชาร์จ 1 แห่งต่อพื้นที่ 351 ตารางกิโลเมตร และภายในปี 2573 สหรัฐมีแผนจะเร่งเพิ่มหัวจ่ายขึ้นอีก 500,000 หัวจ่าย อันจะทำให้สัดส่วนสถานีชาร์จของสหรัฐฯ จะเพิ่มขึ้นเป็น 1 แห่งต่อพื้นที่ 53 ตารางกิโลเมตร



#### Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (“KResearch”) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงชื่อถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ