



ฉบับส่งสื่อมวลชน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 27 ฉบับที่ 3196

วันที่ 16 มีนาคม 2564

ตลาดรถ xEV ของไทยปี 64 เติบโตไม่ต่ำกว่าร้อยละ 69 ... ขณะที่ไม่เกิน 10 ปี สัดส่วนยอดขายรถ xEV ในประเทศสูงเกินครึ่ง

▶ ประเด็นสำคัญ

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าในปี 2564 ยอดขายรถยนต์กลุ่ม HEV และ PHEV น่าจะมียอดขายประมาณ 48,000 ถึง 50,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 63 ถึง 70 และจะกลายมาเป็นโมเดลมาตรฐานสำหรับรถยนต์ในหลายรุ่น เพื่อเตรียมพร้อมการเปลี่ยนไปสู่เทคโนโลยีการขับเคลื่อนรูปแบบใหม่อย่างสมบูรณ์ในอนาคต ขณะที่รถยนต์ BEV น่าจะมียอดขายประมาณ 4,000 – 5,000 คัน ขยายตัวกว่าร้อยละ 210 ถึง 288 การวางเครือข่ายสถานีชาร์จไฟฟ้าที่ทั่วถึง ประกอบกับการวางระดับราคาที่จับต้องได้ จะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยเร่งให้ตลาดขยายตัวอย่างรวดเร็ว
- ขณะที่ ในอนาคตไม่เกิน 10 ปีข้างหน้า ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า สัดส่วนยอดขายรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศมีโอกาสขึ้นไปแตะระดับร้อยละ 55 ของปริมาณยอดขายรถยนต์รวมในปีนั้น ขณะที่การผลิตรถยนต์ในประเทศ กลุ่ม xEV ของไทยก็มีโอกาสที่จะขยับส่วนแบ่งขึ้นไปสูงกว่าร้อยละ 50 โดยมาตรการหนึ่งที่จะช่วยกระตุ้นการขยายตัวของตลาดรถ xEV นอกเหนือจากการเพิ่มสถานีชาร์จไฟฟ้า และมาตรการด้านภาษีเพื่อกระตุ้นการลงทุนและการบริโภค อาจเป็นการเพิ่มจำนวนรอบในการเปลี่ยนรถยนต์ใหม่มากขึ้น ผ่านมาตรการกระตุ้นที่เหมาะสม

รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า หรือ ตลาดรถยนต์กลุ่ม xEV (ที่ประกอบด้วยรถยนต์ไฮบริดหรือ HEV รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริดหรือ PHEV และรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าล้วนจากแบตเตอรี่หรือ BEV) ในตลาดโลกปัจจุบันกำลังพัฒนาก้าวหน้าขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊กหรือ PHEV และ BEV ในปี 2563 ที่แม้ทั่วโลกจะต้องรับมือกับการระบาดของโควิด-19 แต่ยอดขายรถยนต์กลุ่มดังกล่าวรวมแล้วทั่วโลกสามารถขยายตัวเพิ่มขึ้นได้ถึงร้อยละ 43 จากปีก่อนหน้า ไม่เพียงเท่านั้น ปัจจุบันนานาประเทศ โดยเฉพาะ ตลาดรถยนต์หลักของโลกอย่าง สหรัฐฯ ก็แสดงให้เห็นถึงทิศทางการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ในกลุ่ม xEV ที่ชัดเจน เพื่อแทนที่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในล้วน หรือ ICE มากขึ้น ซึ่งไทยเองก็เช่นเดียวกันที่กำลังมีแผนการก้าวสู่ยุคของรถยนต์ xEV ซึ่งแม้ในปี 2563 ตัวเลขยอดขายรถยนต์ในกลุ่มรถยนต์ xEV จะยังมีจำนวนไม่มากเพียง 30,705 คัน และคิดเป็นสัดส่วนแค่ร้อยละ 3.9 ของยอดขายรถยนต์รวมในประเทศ แต่หากมองอัตราการขยายตัวกลับพบว่าโตสวนตลาดถึงร้อยละ 12.8 และในอนาคตด้วยแผนการลงทุนของค่ายรถ และแรงสนับสนุนของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ศูนย์วิจัยกสิกร

Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้อำนาจ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

บริการทุกระดับประทับใจ

ไทยมองว่ามีโอกาสมากที่รถยนต์ xEV จะขยายตัวเพิ่มขึ้นแล้วกินส่วนแบ่งตลาดเกินครึ่งหนึ่งของตลาดรถยนต์ ICE ที่ครองตลาดอยู่เดิมในอีกไม่เกิน 10 ปีข้างหน้า

อนึ่ง สำหรับปี 2564 นี้ พบว่ายอดจดทะเบียนรถยนต์ xEV ทั้งกลุ่ม ช่วง 2 เดือนแรกจากกรมการขนส่งทางบกได้เพิ่มขึ้นไปถึง 9,164 คันแล้ว หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 42.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งที่อยู่ในช่วงของการระบาดระลอกใหม่ของเชื้อโควิด-19 ในไทย ซึ่ง ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า หากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในประเทศยังอยู่ในระดับที่ควบคุมได้ไม่กลับมารุนแรงขึ้นไปกว่าช่วงต้นปีที่ผ่านมา ยอดขายรถยนต์กลุ่มนี้ในไทยมีโอกาสรุ่งตัวขึ้นได้สูง โดยเฉพาะเมื่อค่ายรถต่างเริ่มรุกตลาด xEV มากขึ้นในรุ่นระดับราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ตลาดเข้าสู่ระดับ mass มากขึ้น และทำให้การแข่งขันทวีความดุเดือดขึ้นนับจากนี้ โดย ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้คาดการณ์การขยายตัวของรถยนต์ xEV แต่ละประเภทดังตาราง

ยอดขายรถยนต์ xEV ในประเทศไทย

ปี	HEV & PHEV	BEV	รวม
2563 (คัน)	29,417	1,288	30,705
Growth (%Y-o-Y)	11.3	79.4	12.8
2564f (คัน)	48,000 – 50,000	4,000 – 5,000	52,000 – 55,000
Growth (%Y-o-Y)	63.0 – 70.0	210.0 -288.0	69.0 – 79.0

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

- **รถยนต์กลุ่ม HEV และ PHEV** ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ปี 2564 นี้ ค่ายรถหลายค่ายจะดันให้รถยนต์รุ่น HEV และ PHEV กลายมาเป็นโมเดลมาตรฐานสำหรับรถยนต์ในหลายรุ่น เพื่อเตรียมพร้อมการเปลี่ยนไปสู่เทคโนโลยีการขับเคลื่อนรูปแบบใหม่อย่างสมบูรณ์ในอนาคต ทั้งในกลุ่มรถยนต์ขนาดเล็กไปจนถึงรถยนต์ขนาดใหญ่ โดยคาดว่าจะมีประมาณ 48,000 ถึง 50,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 63 ถึง 70 ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2563 ที่ขยายตัวร้อยละ 11.3 คิดเป็นยอดขาย 29,417 คัน
- **รถยนต์ BEV** ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ปี 2564 นี้ มีโอกาสเติบโตก้าวกระโดดหลังรถยนต์ BEV สัญชาติจีนเริ่มเข้ามาบุกตลาดมากขึ้นในปี โดยในระยะแรกใช้สิทธิภาษีนำเข้าร้อยละ 0 ผ่านข้อตกลงการค้าเสรีไทย-จีน ก่อนลงทุนประกอบในไทยในอนาคต ซึ่งระดับราคาที่จับต้องได้มากขึ้นของรถยนต์ BEV สัญชาติจีนน่าจะช่วยให้ตลาดเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมถึงเพิ่มการรับรู้และเข้าใจของตลาดมากขึ้นในอนาคต โดยในปี 2564 ยอดขายรถยนต์ BEV น่าจะแตะที่ประมาณ 4,000 ถึง 5,000 คัน ขยายตัวกว่าร้อยละ 210 ถึง 288 และเป็นการขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2563 ที่ขยายตัวร้อยละ 79.4 คิดเป็นยอดขาย 1,288 คัน ซึ่งปัจจัยสนับสนุนหลักของตลาด BEV ในอนาคต คือ การที่ภาครัฐและเอกชนจะสามารถเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับตลาดซึ่งมีกำลังซื้อพร้อมแต่ยังขาดความมั่นใจในเรื่องของการวางเครือข่ายสถานีชาร์จไฟฟ้าที่ทั่วถึง เมื่อเทคโนโลยีรถยนต์ BEV ปัจจุบันยังมีข้อจำกัดในเรื่องระยะทางวิ่งและระยะเวลาในการชาร์จไฟที่ยังใช้เวลานานอยู่ โดยปัจจุบัน พบการสร้างเครือข่ายพันธมิตรระหว่างค่ายรถหรือหน่วยงาน

Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้ออกแบบหรือจัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการตัดสินใจทางการเงินใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

บริการทุกระดับประทับใจ

ด้านพลังงานกับสถานีบริการเติมน้ำมันมากขึ้นเพื่อกระจายพื้นที่สถานีชาร์จไฟฟ้าให้ครอบคลุมเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีอยู่ 647 (1,974 หัวจ่าย) แห่งในปีที่แล้ว ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการกระตุ้นให้ผู้บริโภคที่สนใจตัดสินใจซื้อรถยนต์ BEV ได้ง่ายขึ้น

จากทิศทางการขยายตัวของตลาดรถยนต์ xEV ในประเทศที่จะเติบโตขึ้นดังกล่าว เมื่อผนวกรวมเข้ากับการส่งออก รถยนต์ xEV ที่อาจจะเพิ่มสูงขึ้นด้วย เมื่อการผลิตรถยนต์ xEV ในไทยเพิ่มมากขึ้น ทั้งในรุ่นที่ถูกวางตำแหน่งให้เป็นฐานการผลิตเพื่อส่งกลับไปญี่ปุ่น หรือในรุ่นที่ไทยถูกวางตำแหน่งให้เป็นฐานการผลิตหลักเพื่อส่งออกไปยังประเทศอื่นในภูมิภาค โดยเฉพาะรถยนต์ HEV และ PHEV ส่งผลให้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ปริมาณการผลิตรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศปี 2564 น่าจะทำได้ 72,000 ถึง 80,000 คัน ขยายตัวกว่าร้อยละ 60 ถึง 78 จากที่คาดว่าจะผลิตประมาณ 45,000 คันในปี 2563 ในกรณีที่ไม่พบการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่รุนแรงจนส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจให้ชะลอตัวกว่าที่คาด นอกจากนี้ จำนวนยอดขายและยอดผลิตรถยนต์กลุ่ม xEV ที่คาดการณ์ในไทยดังกล่าวเป็นเพียงตัวเลขขั้นต่ำจากการพิจารณาโครงการลงทุนที่มีอยู่ ณ ปัจจุบัน และจากที่ยังไม่มีมาตรการกระตุ้นตลาดอื่นใดออกมา ซึ่งหากมีการลงทุนเข้ามาเพิ่มเติมรวมถึงมาตรการกระตุ้นตลาดรถยนต์จากรัฐเข้ามาโดยตรงเพิ่มเติมก็คาดว่าจะทำให้ตลาดรถยนต์ xEV เติบโตสูงขึ้นกว่าที่คาดได้

โดยสรุป จากทิศทางการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์โลกไปสู่เทคโนโลยีรถยนต์ xEV และดูเหมือนสถานะของไทยเองในปัจจุบันก็ได้ถูกวางตำแหน่งให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนการวางยุทธศาสตร์การผลิตและทำตลาดรถยนต์ประเภทดังกล่าวของค่ายรถหลายสัญชาติ ซึ่งหากไทยสามารถรักษาสถานะดังกล่าวไว้ได้ด้วยการเร่งสร้างความร่วมมืออย่างเหมาะสมระหว่างภาครัฐและเอกชนในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ อาจช่วยให้ไทยทำตลาดรถยนต์กลุ่ม xEV ในประเทศได้ดีเสริมแรงดึงดูดการลงทุนให้เข้ามาในประเทศได้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นโอกาสให้ไทยรักษาความสามารถในการแข่งขันในการเป็นฐานการผลิตรถยนต์กลุ่ม xEV ของภูมิภาคได้ไม่ยาก โดยในระยะข้างหน้าในปี 2573 ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า มีโอกาสที่สัดส่วนยอดขายรถยนต์กลุ่ม xEV จะเพิ่มขึ้นไปแตะระดับร้อยละ 55 ของปริมาณยอดขายรถยนต์รวมในปีนั้น ขณะที่การผลิตรถยนต์ในประเทศกลุ่ม xEV ของไทยก็มีโอกาสที่จะขยับส่วนแบ่งขึ้นไปสูงกว่าร้อยละ 50 เช่นกัน โดยสัดส่วนการส่งออกรถยนต์ xEV คาดว่าจะอยู่ในระดับประมาณร้อยละ 47 ของปริมาณการส่งออกรถยนต์รวมของไทย เนื่องจากตลาดรถยนต์ที่ไทยส่งออกเป็นส่วนใหญ่ต้องอาศัยระยะเวลาที่มากกว่าในการตอบรับต่อรถยนต์ xEV

นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า สำหรับมาตรการกระตุ้นตลาดที่อาจช่วยได้ในอนาคตเพิ่มเติมจากประเด็นเรื่องการเพิ่มสถานีชาร์จไฟฟ้า และมาตรการด้านภาษีเพื่อกระตุ้นการลงทุนและการบริโภค ซึ่งอาจจะช่วยเพิ่มศักยภาพของไทยในการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ xEV ที่แข็งแกร่งขึ้นในอนาคต ได้แก่ การสร้างความพร้อมของอุตสาหกรรมกำจัดซากรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพในประเทศ และการออกแบบมาตรการจำกัดและลดปริมาณรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 15 ปีที่เหมาะสมในอนาคตเพื่อลดความต้องการถือครองรถยนต์เก่าของผู้บริโภค และเพิ่มโอกาสหมุนเวียนรถยนต์ในตลาดให้มากขึ้น เป็นต้น

Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้อันุมัติหรือรับรองเพื่อซื้อ ขาย หรือแนะนำ หรือมุ่งใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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