



รถจีนบุกตลาดโลก คาดกระทบส่งออกไทยปี 69 หดตัว 3% เหลือ 9 แสนคัน

CURRENT ISSUE

Vol.31 No.3627 3 ธันวาคม 2568

- การส่งออกรถยนต์ไทยกำลังถูกจีนเข้าแย่งตลาดมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยในกลุ่มรถยนต์นั่งพบการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นชัดเจนจากกลุ่ม xEV จากจีน ส่วนกลุ่มปิกอัพแม้ยังส่งออกได้ดี แต่ตลาดหลักอย่างออสเตรเลียเริ่มมีปัญหา โดยจีนได้ขยับขึ้นเป็นหนึ่งในคู่แข่งสำคัญ ซึ่งลักษณะเดียวกันนี้เกิดขึ้นกับในอีกหลายตลาด
- ปี 2569 คาดไทยยังคงส่งออกรถยนต์ลดลงต่อที่ 3% (YoY) เหลือราว 9 แสนคัน จากปีนี้ที่คาดทำได้ 9.3 แสนคัน ดังนั้นเพื่อก้าวข้ามการหดตัวต่อเนื่องในอนาคต การเร่งพัฒนาขึ้นเป็นฐานผลิตหลักของรถยนต์นั่งและปิกอัพ xEV ที่ตลาดกำลังต้องการเป็นสิ่งจำเป็น ขณะเดียวกันการพัฒนาตลาดต้นทุนการผลิตปิกอัพ ICE ให้พอแข่งขันกับจีนได้ รวมถึงการเร่งเพิ่มโอกาสส่งออกไปตลาดใหม่ก็เป็นสิ่งที่ควรทำควบคู่กันไป



หทัยวัลค์ ตุงคะธีรกุล

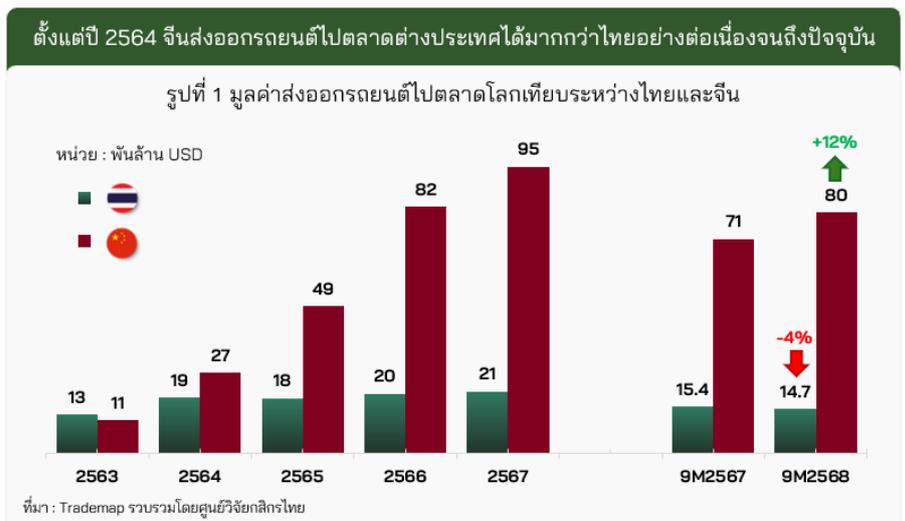
เจ้าหน้าที่วิจัยอาวุโส

hathaiwal.t@kasikornresearch.com

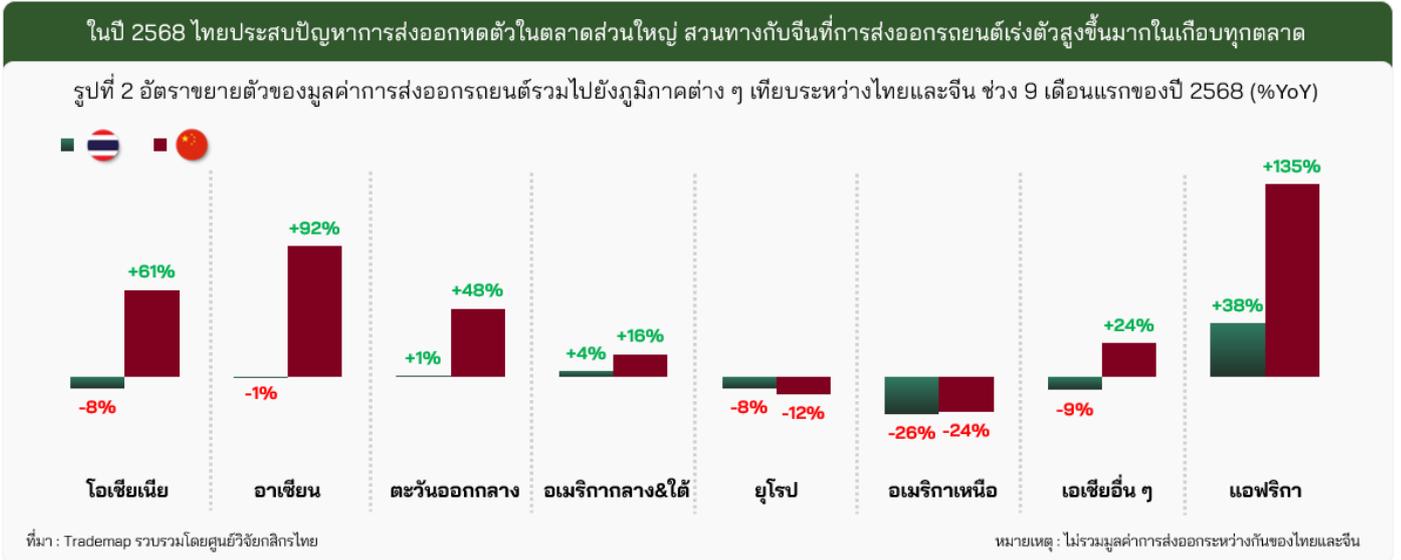
จีนกำลังขึ้นเป็นคู่แข่งส่งออกที่สำคัญของไทย ทั้งตลาดรถนั่งและปิกอัพ

ในอดีตจีนเคยเป็นประเทศที่ส่งออกรถยนต์น้อยกว่าไทยมาโดยตลอด ก่อนที่ปี 2564 จีนจะกลายมาเป็นคู่แข่งสำคัญจนล่าสุดมูลค่าส่งออกรถยนต์จากจีนได้เพิ่มขึ้นไปสูงกว่าไทยถึง 5.4 เท่า ขณะที่มูลค่าการส่งออกรถยนต์จากไทยกลับมีทิศทางที่ลดลง (รูปที่ 1)

โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 ไทยมีการส่งออกลดลงในหลายตลาดหลัก โดยเฉพาะเอเชียเนียบ และอาเซียน (ตลาดหลักที่มีส่วนแบ่งในตลาดส่งออกรถยนต์ของไทยรวมกันถึงกว่า 56%) ตรงข้ามกับจีนที่แม้จะ

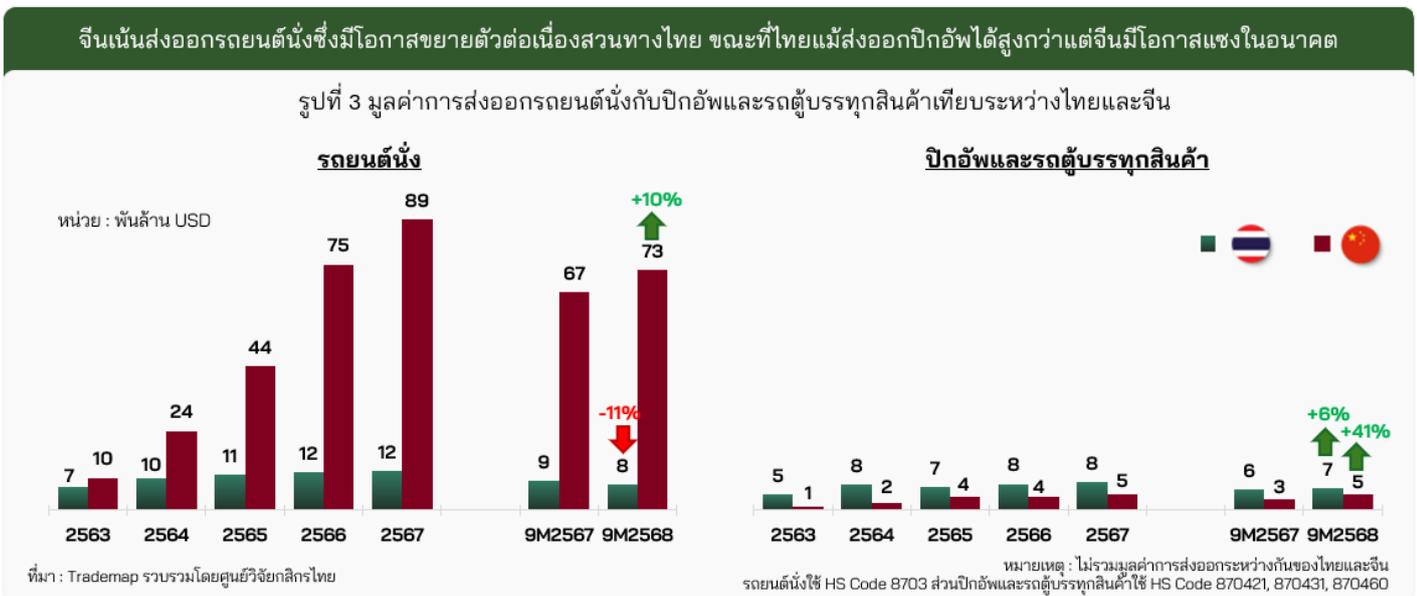


ส่งออกลดลงในยุโรปและอเมริกาเหนือ จากการถูกตั้งกำแพงภาษีสูงกว่าประเทศอื่นที่ 35.3% และ 110% ตามลำดับ แต่จีนก็ยังส่งออกไปตลาดอื่น ๆ ได้ดี (รูปที่ 2)



ยิ่งพิจารณาลงถึงประเภทรถยนต์ที่ส่งออก ก็พบจีนสามารถขยายการส่งออกเพิ่มขึ้นในตลาดโลก ได้ดีกว่าไทยทั้งกลุ่มรถยนต์นั่งและกลุ่มรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก เช่น ปิกอัพและรถตู้บรรทุกสินค้า สังเกตจากสถิติมูลค่าการส่งออกช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 (รูปที่ 3) พบว่า

- **กลุ่มรถยนต์นั่ง** จีนมีมูลค่าส่งออกสูงกว่าไทยถึงมากกว่า 9 เท่า และยังขยายตัวถึง 10% (YoY) ตรงข้ามกับไทยที่หดตัว 11% (YoY)
- **กลุ่มปิกอัพและรถตู้บรรทุกสินค้า** พบการส่งออกจากจีนขยายตัวสูงถึง 41% (YoY) เทียบกับไทยที่ขยายตัวเพียง 8% (YoY) และแม้มูลค่าส่งออกของจีนในกลุ่มนี้จะยังต่ำกว่าไทยอยู่บ้าง แต่พบว่ามีการขยับระดับเข้าใกล้ไทยมากขึ้นเรื่อย ๆ

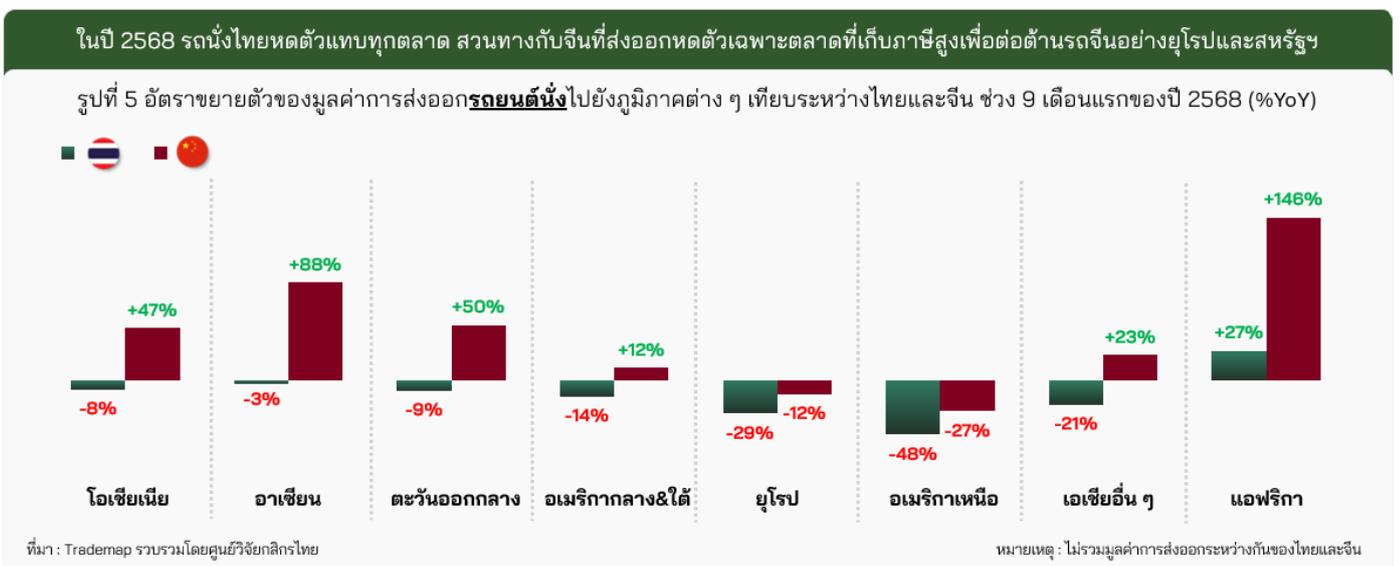


รถนั่งส่งออกไทยเผชิญแรงกดดันจากความต้องการรถ xEV ที่เพิ่มขึ้น

ปัจจุบันการส่งออกรถยนต์นั่งของไทยกำลังเผชิญกับความท้าทายสำคัญ โดยนอกจากสงครามราคาแล้ว ยังมีเรื่องปัญหาความต้องการใช้รถที่เปลี่ยนไปของผู้บริโภค เนื่องจากไทยยังเน้นส่งออกรถยนต์นั่งเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ที่ตลาดกำลังต้องการลดลงถึง 90% ส่วนรถยนต์นั่งกลุ่ม xEV ที่ตลาดกำลังต้องการมากขึ้น กลับมีส่วนแบ่งในการส่งออกเพียง 10% ซึ่งสวนทางกับจีนที่เพิ่มสัดส่วนส่งออกรถยนต์นั่งกลุ่ม xEV ขึ้นอย่างรวดเร็วสู่ 60% จากปีก่อนที่สัดส่วนส่งออกอยู่ที่ 49% (รูปที่ 4)

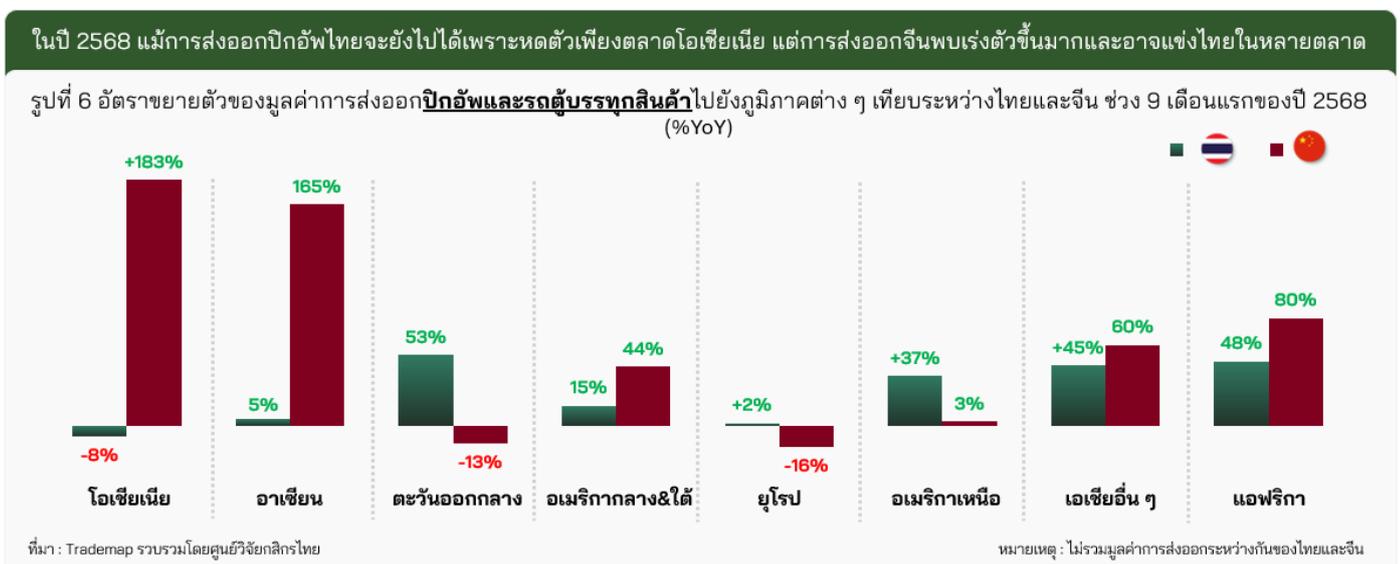


สะท้อนถึงปัญหาความสามารถในการแข่งขันของไทยที่ปัจจุบันผลิตรถยนต์นั่งตอบโจทย์ตลาดโลกได้น้อยลง เห็นได้จากมูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งจากจีนไปตลาดส่วนใหญ่มีการขยายตัวในอัตราที่สูงระหว่าง 12% (YoY) ถึง 148% (YoY) ตรงข้ามกับไทยที่ติดลบเกือบทุกตลาดระหว่าง 3% (YoY) ถึง 48% (YoY) เหลือเพียงแอฟริกาตลาดเดียวที่ยังขยายตัวได้ (รูปที่ 5)



ปิกอัฟไทยแม้ยังไปต่อได้ แต่เงินเองก็เดินหน้าขยายตลาดแข่งเช่นกัน

ด้านการส่งออกเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กอย่างปิกอัฟและรถตู้บรรทุกสินค้า แม้ภาพรวมยังขยายตัวได้ แต่การเริ่มหดตัวในตลาดหลักอย่างเอเชียเนียหากไม่ได้รับการแก้ไขอาจกระทบการส่งออกของกรุปปิกอัฟในอนาคต เนื่องจากเอเชียเนียเป็นตลาดอันดับ 1 ของไทย ที่มีส่วนแบ่งถึง 39% ของการส่งออกปิกอัฟทั้งหมด และออสเตรเลียคู่ค้าสำคัญในกลุ่มนี้มีการเปลี่ยนมาตรฐานรถยนต์นำเข้าให้เข้มงวดขึ้นตั้งแต่ต้นปีที่ผ่านมา ซึ่งปิกอัฟจากไทยบางส่วนไม่สามารถผ่านเกณฑ์ดังกล่าวได้ จึงส่งผลให้การส่งออกกรุปนี้ไปเอเชียเนียติดลบ 8% (YoY) ส่วนทางจีนที่ส่งออกได้เพิ่มถึง 183% (YoY) (รูปที่ 6) หลังจีนใช้ทั้งกลยุทธ์ราคาและเน้นส่งออกกรุปนี้ที่เป็น HEV และ PHEV ซึ่งสามารถผ่านเกณฑ์มาตรฐานรถยนต์นำเข้าใหม่ของออสเตรเลียได้



อย่างไรก็ดี ปัจจุบันค่ายรถญี่ปุ่นในไทยเริ่มพัฒนาปิกอัฟกลุ่ม xEV เพิ่มขึ้นแล้ว โดยเฉพาะที่เป็น BEV เพื่อตอบโจทย์ตลาดที่มีความเข้มงวดด้านสิ่งแวดล้อมอย่างสหภาพยุโรป หรือออสเตรเลีย ซึ่งอาจช่วยพยุงตลาดส่งออกเหล่านี้ได้บ้าง แต่ข้อจำกัดเรื่องราคาที่ยังสูงและระยะทางวิ่งที่ยังสั้น อาจเป็นอุปสรรคสำคัญที่จำเป็นต้องพัฒนาต่อ

ส่วนตลาดอื่น แม้ไทยยังส่งออกได้ดี แต่การส่งออกจีนที่เร่งตัวสูงชันกว่าไทยมาก โดยเฉพาะไปอาเซียน สะท้อนถึงความพยายามของจีนในการขยายตลาดมายังกรุปปิกอัฟและรถตู้บรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้น และอาจกลายเป็นคู่แข่งของไทยในอนาคตเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง

ส่งออกไทยปี 69 อาจหดตัวต่อ 3% หลังยังมีปัจจัยเสี่ยงหลายด้าน

ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดปริมาณรถยนต์ส่งออกของไทยในปี 2569 อาจลดลงแตะระดับ 9 แสนคัน หรือหดตัวต่อน้อยกว่า 3% หลังจากปี 2568 นี้อาจทำได้ประมาณ 9.3 แสนคัน หรือหดตัวประมาณ 9% โดยปัจจัยเสี่ยงสำคัญในภาพรวมยังมาจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากจีน และจากประเทศคู่ค้าหลักของสหรัฐฯ ที่ส่งออกรถยนต์ไปสหรัฐฯ ได้ลดลง รวมถึงมาตรฐานรถยนต์

นำเข้าใหม่ที่เข้มงวดขึ้น และความต้องการใช้รถยนต์ที่เปลี่ยนไปในหลายตลาดทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ใด ๆ ก็ การส่งออกรถยนต์หนึ่งและปีกอัทของไทยอาจมีประเด็นเฉพาะที่ต้องพิจารณาแตกต่างกัน ดังนี้

- **รถยนต์นั่ง**

- **แม้ตลาดต้องการรถยนต์นั่งกลุ่ม xEV เพิ่มขึ้น แต่การลงทุนผลิตในไทยเพื่อส่งออก ยังไม่ชัดเจนนักในกลุ่ม HEV และ PHEV** อาจเพราะค่ายรถญี่ปุ่นเองต้องรักษา กำลังการผลิตในประเทศญี่ปุ่นด้วยหลังได้รับผลกระทบจากการขึ้นภาษีของสหรัฐฯ
- **การผลิตรถยนต์นั่ง BEV ในไทยเพื่อส่งออกแม้จะเพิ่มขึ้น แต่ส่วนใหญ่ยังเน้นเพื่อรองรับตลาดในประเทศ** ทำให้ไม่มีแรงส่งมากที่จะดันตลาดส่งออกรถยนต์ให้ฟื้นตัว

- **ปีกอัท**

- **ตลาดหลักปีกอัทไทยอย่างออสเตรเลีย แม้มาตรฐานการปล่อย CO₂ ของรถยนต์นำเข้าจะเข้มงวดขึ้น แต่ผู้บริโภคยังไม่นิยมใช้ปีกอัท BEV จากข้อจำกัดต่าง ๆ ในการใช้งาน** ปีกอัท HEV&PHEV จึงอาจเป็นทางเลือกที่ตอบโจทย์ดีกว่า เห็นได้จาก ออสเตรเลียนำเข้าปีกอัท HEV&PHEV สูงกว่าปีกอัท BEV ถึง 12 เท่า ตั้งแต่ต้นปี 2568 ที่ผ่านมา ทำให้ปีกอัท BEV ที่ไทยผลิตอาจยังไม่เป็นที่ยอมรับในระยะแรก
- **แม้ความต้องการปีกอัท ICE ปัจจุบันจะลดลงทุกภูมิภาค ส่วนทางปีกอัท xEV ที่ค่อย ๆ เติบโตขึ้น แต่ความจำเป็นต้องใช้ปีกอัท ICE ยังมีอยู่** ดังนั้นนอกจากส่งเสริมพัฒนาปีกอัท xEV แล้ว การเพิ่มขีดความสามารถของไทยเพื่อขึ้นเป็นฐานผลิตปีกอัท ICE หลักของโลกยังจำเป็น โดยเฉพาะการลดต้นทุนให้แข่งขันกับจีนได้มากขึ้น และการขยายตลาดใหม่ผ่านกลไกต่าง ๆ ของภาครัฐและเอกชน

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละขณะเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสี่ยงใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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