

## ttb analytics ประเมินปี 2566 ยอดขายรถยนต์นั่ง EV โต 3 เท่า หรือแตะ 4 หมื่นคัน ซีโอกาสไทยเป็นฐานผลิตเพื่อส่งออกอาจใช้เวลาอย่างน้อย 3-5 ปี แนะผู้ผลิตบุก ภาคธุรกิจ หุ่นคัมภูนเร็วขึ้น

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี หรือ ttb analytics ประเมินการแข่งขันในตลาดรถยนต์ EV (Electric Vehicle : EV) ทั่วโลกมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น หลังผู้ผลิตหลายรายปรับลดราคาขายลงเฉลี่ย 2-10% ซึ่งจะกระตุ้นให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถ EV เร็วขึ้นอย่างมีนัย เช่นเดียวกับประเทศไทยที่ยอดจดทะเบียนรถ EV เพิ่มขึ้นถึง 17 เท่าภายในเวลาเพียง 3 ปี และคาดว่าในปี 2566 ยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง EV จะสูงถึง 40,812 คัน หรือขยายตัว 321.7% ส่วนหนึ่งจากแรงสนับสนุนของภาครัฐที่ตั้งเป้าให้ไทยผลิตรถยนต์ EV ให้ได้ 30% ภายในปี 2573 อย่างไรก็ดี ในระยะเริ่มต้น ไทยอาจต้องพึ่งการนำเข้าจากจีนมาจำหน่ายในประเทศเป็นหลัก ก่อนจะสามารถผลิตเพื่อรองรับความต้องการในประเทศได้อย่างมีนัยในช่วงปี 2567-2568 ซึ่งจะทำให้การผลิตเพื่อส่งออกอาจต้องใช้เวลาอีกอย่างน้อย 3-5 ปี ฉะนั้น ค่ารถที่จะลงทุนตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ EV ในไทยจำเป็นต้องบุกภาคธุรกิจมากขึ้น เพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตให้ได้มากพอจนสามารถถึงจุดคุ้มทุนได้เร็วขึ้น

### การแข่งขันของตลาดรถยนต์ทั่วโลกเปลี่ยนไป เมื่อ EV มาเร็วกว่าคาด

ในปี 2565 ยอดขายรถยนต์นั่งไฟฟ้าล้วน (Electric Vehicle : EV) ทั่วโลกทำสถิติสูงสุดตลอดกาลที่ 7.23 ล้านคัน หรือ ขยายตัว 57% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2564 (YoY) ส่วนทางกับยอดขายรถยนต์นั่งรวมที่หดตัว 0.5% YoY ส่วนหนึ่งจากการปรับแผนธุรกิจมุ่งสู่ EV เร็วขึ้นของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ทั่วโลก สะท้อนจากการเปิดตัว รถยนต์ EV รุ่นใหม่ ๆ เพิ่มขึ้นกว่า 100 รุ่น ครอบคลุมความต้องการผู้บริโภคมากขึ้น ท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงเพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดใหม่ที่เติบโตอย่างรวดเร็ว เห็นได้จากการปรับลดราคาของรถยนต์นั่ง EV ทั้งรุ่นเก่าและรุ่นใหม่จากทางผู้ผลิตลงเฉลี่ยราว 2-10% เมื่อเทียบกับช่วงปลายปีก่อน

เช่นเดียวกับประเทศไทยที่ยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง EV เติบโตอย่างก้าวกระโดด จาก 570 คัน ในปี 2562 เป็น 9,678 คัน ในปี 2565 โดย ttb analytics ประเมินว่า ยอดขายรถยนต์นั่ง EV ในปี 2566 จะอยู่ที่ 40,812 คัน หรือ ขยายตัว 321.7% YoY ตามการนำเข้า รถยนต์ EV แปรนต์นิยมจากจีนผ่านสิทธิประโยชน์ทางการค้าจากเขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) เป็นหลัก อีกทั้งบางส่วนยังได้ส่วนลดเพิ่มเติมหลังค่ายผู้ผลิตเข้าร่วมมาตรการสนับสนุนการลงทุนของภาครัฐ ซึ่งมีเงื่อนไขผูกพันที่จะต้องลงทุนผลิตรถยนต์ EV ในประเทศให้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด

ttb analytics มองว่า การแข่งขันด้านราคาในตลาดรถยนต์ EV ที่รุนแรงขึ้น กลายเป็น Game Changer กระทบตลาดรถยนต์ทั่วโลก โดยมีสาเหตุดังต่อไปนี้

- 1) **อัตลักษณ์และความน่าสนใจในตัวรถยนต์สันดาปภายในลดลง (Internal Combustion Engine: ICE)** ปัจจุบัน รถยนต์ EV เป็นเหมือน "เครื่องใช้ไฟฟ้าติดล้อ" ซึ่งมีหัวใจหลักที่คล้ายคลึงกัน นั่นคือ "แบตเตอรี่ไฟฟ้า" และ "เทคโนโลยี" ส่วนทางกับรถที่ใช้เครื่องยนต์ ICE ที่มีความโดดเด่นเฉพาะตัวแตกต่างกันไปตามแต่ละยี่ห้อและประเภทของเครื่องยนต์ ซึ่งต้องอาศัยการบำรุงรักษามากกว่า และด้วยการแข่งขันของผู้ผลิตที่รุนแรงขึ้น ทำให้ความน่าสนใจในแบรนด์รถดั้งเดิมที่ยังคงจำหน่ายรถยนต์ ICE อาจลดน้อยลง
- 2) **แบรนด์รถดั้งเดิมที่ปรับตัวได้ช้าอาจค่อย ๆ หายไป** มุมมองของผู้บริโภคต่อรถยนต์ EV ไม่ต่างอะไรจาก "สินค้าเทคโนโลยี" ที่ย่อมมีวันตกสู่ไปตามยุคสมัย อาจทำให้รถรุ่นเก่ากว่ามีโอกาสตกสู่เร็วขึ้น เปรียบได้กับยุคที่เปลี่ยนผ่านจาก "มือถือ" สู่ "สมาร์ตโฟน" ในช่วงที่เกิดขึ้นหลังยุค "อินเทอร์เน็ตของทุกสิ่ง" (IoT) หรือยุคที่ทุกสิ่งเชื่อมต่อและแบ่งปันข้อมูลผ่านอินเทอร์เน็ตที่ทำให้เจ้าตลาดมือถือยักษ์ใหญ่ของโลกค่อย ๆ หายไปจากตลาด

3) ราคารถที่ปรับลงไม่เพียงกระทบตลาดรถมือหนึ่ง แต่ยังดึงราคารถมือสอง จากการทยอยเปิดตัวรถยนต์นั่งไฟฟ้ารุ่นใหม่ ๆ ที่มีแนวโน้มจะขายถูกลง ซึ่งสร้างแรงกดดันอย่างมากต่อตลาดรถยนต์ในหลายกลุ่ม โดยเฉพาะตลาดรถหรู หรือแม้แต่ค่ายญี่ปุ่นและจีนในระดับ C และ D Segment ที่มีราคาขายใกล้เคียงกัน จนทำให้อุปทานรถยนต์นั่งมือสองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

### จีนรุกเร็ว-ญี่ปุ่นปรับตัวช้า ไทยอาจได้ประโยชน์จากการลงทุนรถยนต์ EV ในระยะแรกไม่มากนัก

อันที่จริงแล้ว ไทยยังมีความน่าสนใจในการตั้งฐานการผลิตรถยนต์ EV ในสายพานการผลิตจีนอยู่ โดยการลงทุนรถยนต์ EV ในไทยมีส่วนช่วยกระจายความเสี่ยงจากประเด็นด้านภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน เสี่ยงการแข่งขันในตลาดรถยนต์ EV ในจีนที่รุนแรง อีกทั้งยังสามารถต่อยอดห่วงโซ่การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยที่แข็งแกร่ง

นอกจากนี้ การยอมรับของผู้บริโภค (Adoption Rate) ซึ่งสะท้อนผ่านส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ EV ต่อตลาดรถยนต์นั่งทั้งหมดของแต่ละประเทศ ยังพบว่า ส่วนแบ่ง ตลาดรถยนต์ EV ของไทยค่อนข้างต่ำ ทำให้ไทยยังมีโอกาสเติบโตได้อีกมาก ส่งผลให้การตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ EV ของผู้ผลิตจีนในไทยมีโอกาสถึงจุดคุ้มทุน (Breakeven Point) เร็วกว่าหากเทียบกับการตั้งฐานผลิตในประเทศอื่น โดยเฉพาะเมื่อได้แรงสนับสนุนจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ EV ของไทยที่ดึงดูดเมื่อเทียบกับมาตรการอุดหนุนผู้บริโภคของจีนที่กำลังจะสิ้นสุดลงในสิ้นปี 2566

อย่างไรก็ตาม ขนาดการลงทุนรถยนต์ EV ในไทยของค่ายรถจีนในปัจจุบันยังค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับการลงทุนทางตรงจากญี่ปุ่นเพื่อตั้งฐานการผลิตในอดีต เนื่องจากการนำเข้ารถยนต์ EV จากโรงงานจีนโดยตรงมีต้นทุนถูกกว่าการตั้งฐานผลิตในไทย นอกจากนี้ การสร้างมูลค่าเพิ่มจากการผลิตรถยนต์ EV ค่อนข้างน้อยจากห่วงโซ่การผลิตไทยที่ถูกฝังรากลึกจากค่ายญี่ปุ่นมายาวนาน อีกทั้งไทยยังไม่มีทรัพยากรสำคัญที่ใช้ผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้า จึงจำเป็นต้องนำเข้าเพื่อรองรับการผลิตในประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการไทยในกลุ่ม Tier 2 และ 3 ทำได้เพียงเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนและงานประกอบทั่วไป ซึ่งอาจไม่ส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจไทยมากนัก

### คาดการณ์การผลิตรถยนต์ EV เพื่อส่งออกของไทยอาจต้องใช้เวลาน้อย 3-5 ปี

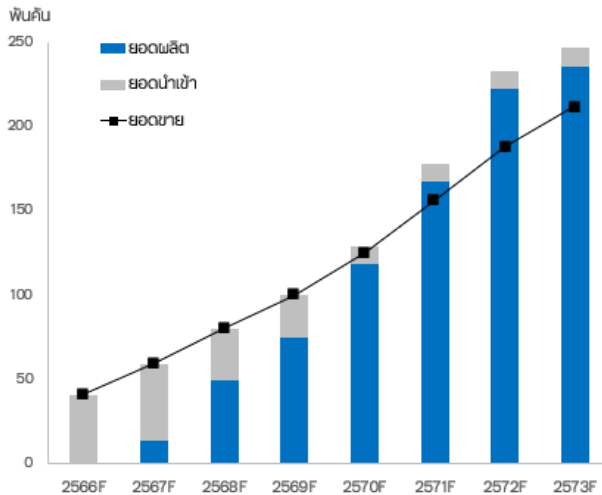
จากแผนสนับสนุนการผลิตรถยนต์ EV ภายใต้นโยบาย "30@30" หรือ ตั้งเป้าให้ไทยผลิตรถยนต์ EV ได้ 30% ภายในปี 2573 โดยในระยะเริ่มต้น (ปี 2566-2568) ไทยมีเป้าหมายที่จะผลิตยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่งและรถกระบะรวมกันได้ 2.25 แสนคัน ซึ่งใกล้เคียงกับยอดคำสั่งซื้อรับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่คิดเป็นกำลังผลิตอยู่ที่ 2.6 แสนคัน (ข้อมูล ณ เดือนสิงหาคม 2565) ทั้งนี้ ttb analytics ประเมินว่า การตั้งโรงงานผลิตรถยนต์นั่ง EV ในระยะนี้จะใช้รองรับตลาดในประเทศเป็นหลัก เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าจากจีนให้ได้มากที่สุด ก่อนจะสามารถผลิตเพื่อส่งออกอย่างจริงจัง ซึ่งอาจต้องใช้เวลาน้อย 3 ปี หรือราวปี 2569 เป็นต้นไป

เช่นเดียวกับการตั้งไทยเป็นฐานผลิตรถกระบะ EV เพื่อส่งออกที่อาจต้องใช้เวลามากกว่า 5 ปี โดยปัจจุบันไทยรั้งอันดับ 2 ของโลกในฐานะฐานผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน หรือเฉลี่ยปีละ 1 ล้านคัน ซึ่งมีเจ้าตลาดเพียงไม่กี่ราย และกว่าครึ่งหนึ่งเป็นการผลิตเพื่อส่งออก ทั้งนี้ ตลาดส่งออกรถกระบะยังมีขนาดเล็กและมีลักษณะเฉพาะ (ตลาดหลัก อาทิ สหรัฐฯ ตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย และอาเซียน) ประกอบกับรถกระบะทั่วไปมีราคาขายที่ไม่สูงนักอยู่แล้ว ทำให้จุดคุ้มทุนในการตั้งโรงงานผลิตอาจต้องใช้เวลานานกว่ากลุ่มรถยนต์นั่ง เห็นได้จากแผนการวิจัยและพัฒนาเพื่อผลิตรถกระบะที่เป็น EV ยังตามหลังแผนของรถยนต์นั่งอยู่พอสมควร

แม้กระแสรถยนต์ EV (Demand) ในไทยดูจะร้อนแรงไม่น้อย แต่ด้วยปริมาณขายและรุ่นรถ (Supply) ที่ออกจำหน่ายในประเทศยังค่อนข้างจำกัด ทำให้ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ EV ไทยยังต่ำกว่าหลาย ๆ ประเทศที่พัฒนาแล้ว ฉะนั้น ttb analytics มองว่า การที่ Adoption Rate ของไทยจะเร่งขึ้นได้นั้น จำเป็นต้องอาศัย "Supply leads Demand" หรือ การพัฒนาของบริษัทผู้ผลิตอย่างจริงจัง ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณรถยนต์ EV ที่ผลิตและจำหน่ายในประเทศเพิ่มขึ้น รองรับกับความต้องการของผู้บริโภคที่พร้อมจะเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ EV กว่า ในระยะเริ่มต้นของการลงทุนตั้งโรงงานผลิตในประเทศ ผู้ผลิตจำเป็นต้องขยายไปยังภาคธุรกิจ (Corporate) ทั้งทางตรงและทางอ้อมมากขึ้น อาทิ ธุรกิจรถเช่า EV (Fleet) ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อให้ปริมาณรถยนต์ EV ที่จะผลิตและจำหน่ายในประเทศมากพอจนเข้าสู่ระดับเต็มศักยภาพ (Full Capacity) ซึ่งจะช่วยให้ค่ายผู้ผลิตรถยนต์ EV ในประเทศถึงจุดคุ้มทุนได้เร็วขึ้น

ttb analytics ประเมินปี 2566 ยอดขายรถยนต์นั่ง EV โต 3 เท่า หรือแตะ 4 หมื่นคัน  
 ชี้ออกไทยเป็นฐานผลิตเพื่อส่งออกอาจใช้เวลาอย่างน้อย 3-5 ปี  
 เน้นผู้ผลิตบุกภาคธุรกิจ หุ่นคุ้มทุนเร็วขึ้น

ประมาณการยอดขาย การนำเข้า และกำลังผลิตรถยนต์นั่ง EV ในประเทศ



ที่มา: IEA, กรมการขนส่งทางบก และ ttb analytics  
 หมายเหตุ: \*ในกรณีนี้รวมรถยนต์นั่งไฟฟ้าล้วนและปลั๊กอินไฮบริด

- ไทยยังมี Room to grow ในมุมมองของผู้ผลิต จากส่วนแบ่งตลาด EV ที่ยังค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับหลายประเทศในยุโรป
- การตั้งโรงงานผลิตรถ EV ในประเทศจะสามารถรองรับตลาดในประเทศได้อย่างมีนัยในช่วงปี 2567-68 ก่อนจะพร้อมผลิตเพื่อส่งออก ซึ่งอาจต้องใช้ระยะเวลาอย่างน้อย 3-5 ปี
- ค่ายรถที่ลงทุนตั้งโรงงานผลิตรถ EV ในไทย จำเป็นต้องบุกตลาด Corporate มากขึ้น เพื่อให้สามารถผลิตรถ EV มากเพียงพอจนเข้าสู่ระดับเต็มศักยภาพ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ผลิตรถจุดคุ้มทุนได้เร็วขึ้น

ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์นั่ง EV\* เทียบจำนวนรุ่นรถที่จำหน่ายในประเทศปี 2564 รายประเทศ

