



# Taxi ป้ายแดงเปลี่ยนเป็น BEV มากขึ้น

## หลังปัญหาต้นทุนและการหาปั๊มยากจุดส่วนแบ่ง Taxi รูปแบบอื่น

CURRENT ISSUE

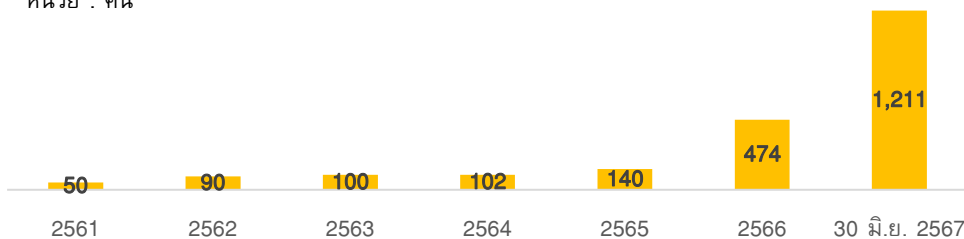
Vol.30 No.3513 17 กรกฎาคม 2567

- ตลาด Taxi ไฟฟ้า (BEV) เติบโตขึ้นทุกขณะ โดยปี 2567 นี้ ส่วนแบ่งน่าจะสามารถพุ่งไปอยู่ที่ 49% ของยอดจดทะเบียน Taxi ใหม่ทั้งตลาดที่คาดว่าจะมี 3,300 คันได้
- ในทางกลับกัน Taxi NGV คาดส่วนแบ่งลดเหลือ 15% จากปัญหาต้นทุนที่สูงกว่าและการหาปั๊มเติมยาก ขณะที่ Taxi LPG แม้ราคาแก๊สเพิ่มเช่นกัน แต่ปริมาณปั๊มที่ยังมาก ทำให้ยังเป็นทางเลือกแก่กลุ่มที่ยังไม่พร้อมหรือกังวลเรื่องเทคโนโลยีใหม่

ในขณะที่ปริมาณ Taxi สะสมในกรุงเทพฯทยอยลดลงหลังการมาของโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ทำให้ผู้คนเดินทางสะดวกมากขึ้น เรากลับพบว่าปริมาณ Taxi ไฟฟ้า (BEV) บนท้องถนนนั้นเร่งตัวขึ้น แม้จะยังมีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับทั้งตลาด (ยอดจดทะเบียน Taxi ไฟฟ้า สะสมอยู่ที่ 1,211 คัน ณ 30 มิถุนายน 2567 จากทั้งตลาดที่ 75,184 คัน) (รูปที่ 1)

### รูปที่ 1 ยอดจดทะเบียน Taxi BEV สะสมในกรุงเทพฯระหว่างปี 2561 ถึง 30 มิถุนายน 2567

หน่วย : คัน



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ซึ่งในปี 2567 นี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะการซื้อ Taxi ใหม่ เพื่อทดแทนคันเก่าที่หมดอายุในพื้นที่กรุงเทพฯน่าจะเป็น Taxi ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ด้วยอาจมีส่วนแบ่งสูงถึง 49% ของตลาด Taxi ป้ายแดงที่คาดว่าจะมีทั้งหมดราว 3,300 คัน ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดของ Taxi



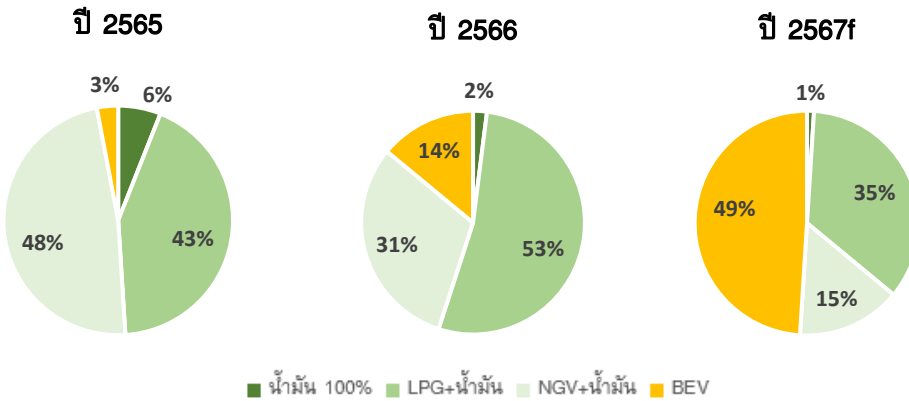
หทัยวัลค์ ตุงคะธีรกุล

เจ้าหน้าที่วิจัยอาวุโส

hathaiwal.t@kasikornresearch.com

ที่ใช้พลังงานขับเคลื่อนรูปแบบอื่น เช่น น้ำมัน แก๊ส LPG และแก๊ส NGV รวมกันลดเหลือเพียง 51% จากเดิมอยู่ที่ 86% ในปี 2566 (รูปที่ 2)

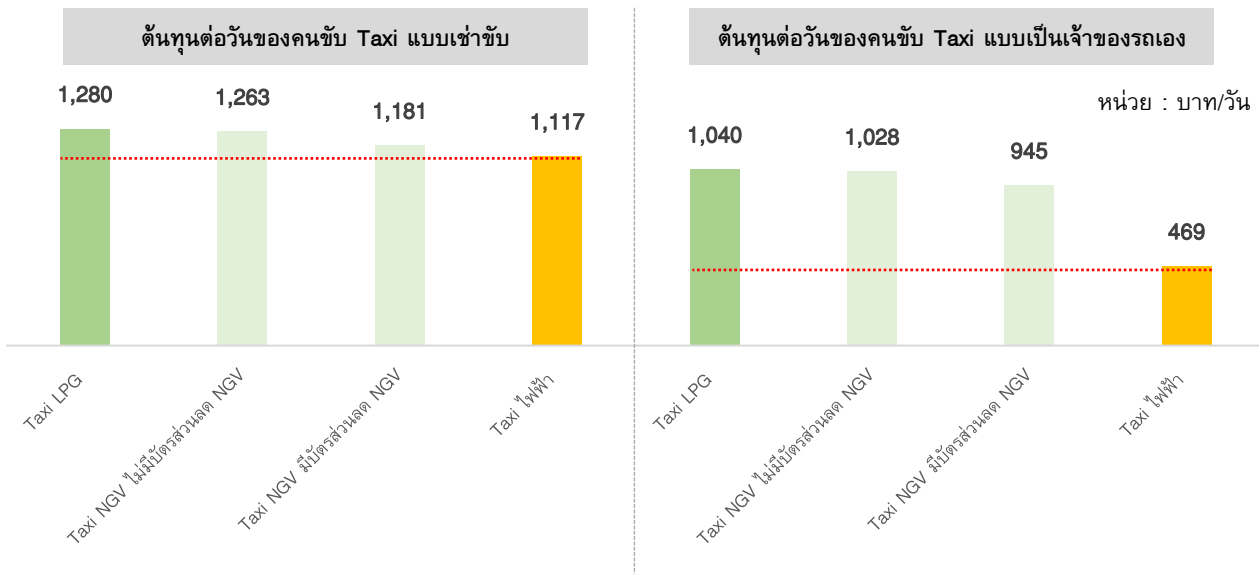
รูปที่ 2 ยอด Taxi จดทะเบียนใหม่และคาดการณ์ปี 67 แยกตามพลังงานขับเคลื่อน



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดการณ์

สำหรับสาเหตุหลักที่ Taxi ไฟฟ้าเติบโตขึ้นมากคาดว่ามาจากต้นทุนของทั้งฝั่งคนขับ Taxi และฝั่งผู้ประกอบการให้เช่า Taxi นั้นถูกลงกว่าการใช้ Taxi ที่เป็นพลังงานรูปแบบเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกรณี Taxi ส่วนบุคคลที่เป็น Taxi ไฟฟ้า ต้นทุนต่อวันก็จะถูกลงอีกมาก เนื่องจากสามารถชาร์จไฟจากที่พักอาศัยได้เลยในระดับเดียวกับค่าไฟบ้าน (รูปที่ 3,4)

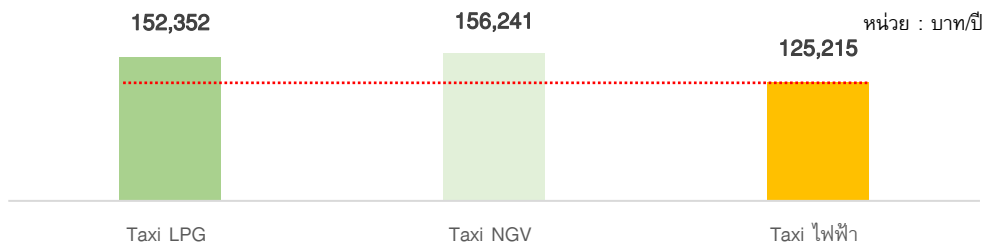
รูปที่ 3 เปรียบเทียบต้นทุนต่อวันของคนขับ Taxi NGV, Taxi LPG, Taxi ไฟฟ้า แบบเช่าขับกับแบบเป็นเจ้าของรถเอง



ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวมและวิเคราะห์ (ข้อมูลหลายที่มา วันที่ 11 ก.ค. 2567 และไม่สะท้อนสถานะการเงินผู้เช่า Taxi)

หมายเหตุ : กรณีเช่าขับ ใช้ค่าเช่าเหมาทั้งวัน Taxi รุ่นปี 2020 ส่วนกรณีเป็นเจ้าของรถ ใช้ค่าผ่อนรถแบบดาวน์ 5% ผ่อน 84 เดือน รวมค่าติดตั้งแก๊สและประกันภัยชั้น 3 โดยกำหนดให้วิ่ง 300 กม./วัน ไม่รวมต้นทุนกรณีรถติด และค่าชาร์จไฟใช้ราคาช่วง Off Peak

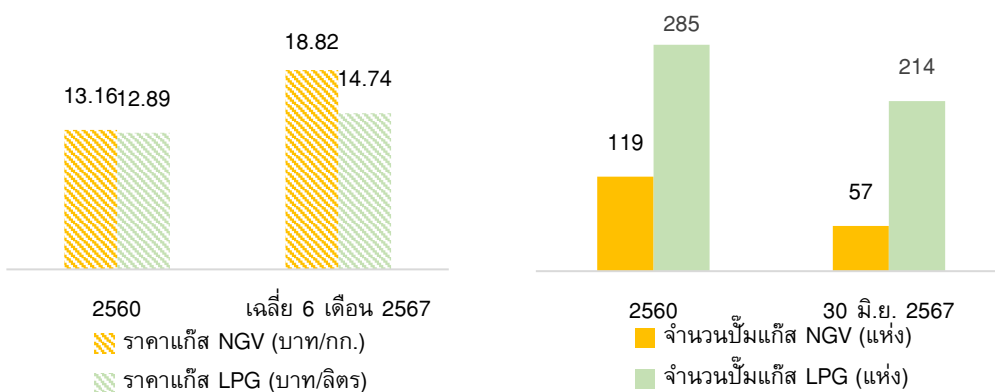
#### รูปที่ 4 เปรียบเทียบต้นทุนถือครองของธุรกิจให้เช่า Taxi NGV, Taxi LPG และ Taxi ไฟฟ้า



ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวมและวิเคราะห์ (ข้อมูลหลายที่มา วันที่ 11 ก.ค. 2567 และไม่สะท้อนสถานะการเงินธุรกิจให้เช่า Taxi)

นอกเหนือจากประเด็นเรื่องต้นทุนแล้ว ความไม่สะดวกในการหาปั๊มเติมแก๊สก็เป็นอีกประเด็นสำคัญ หลังมีสัญญาณการทยอยปิดตัวลงของปั๊มแก๊ส จากการที่ราคาแก๊สทั้ง NGV และ LPG ปรับเพิ่มขึ้นมากในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งแม้ไม่ได้เกี่ยวข้องกับที่มาของ Taxi ไฟฟ้า แต่ก็มีผลทำให้ Taxi กลุ่มพลังงานอื่น โดยเฉพาะ NGV อาจเติบโตได้ลำบากขึ้นในอนาคตจากความไม่สะดวกดังกล่าว (รูปที่ 5)

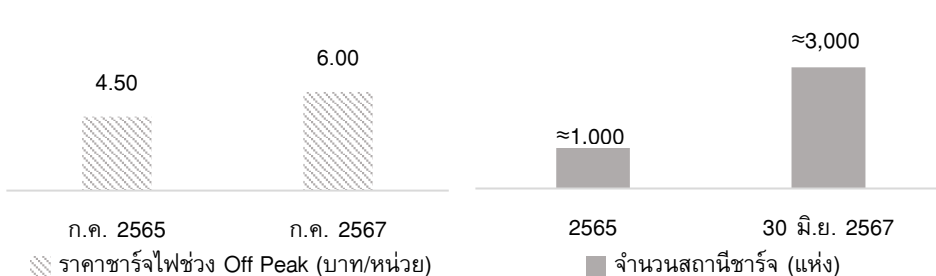
#### รูปที่ 5 ราคาและจำนวนปั๊มแก๊ส NGV และ LPG ในกรุงเทพฯ เทียบ ปี 2560 กับปัจจุบัน



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และกรมธุรกิจพลังงาน รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ตรงข้าม ในฝั่งของ Taxi ไฟฟ้า แม้ราคาชาร์จไฟจะเพิ่มขึ้น แต่จำนวนสถานีชาร์จไฟฟ้าที่เร่งขึ้นมากและจะเพิ่มขึ้นต่อในอนาคต ทำให้ปัญหาเรื่องการหาที่ชาร์จไฟมีแนวโน้มลดลง (รูปที่ 6)

#### รูปที่ 6 ราคาและจำนวนสถานีชาร์จไฟฟ้าเทียบ ปี 2565 กับปัจจุบัน



ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวมและประเมินเบื้องต้น (ข้อมูลราคาชาร์จไฟฟ้าจาก EV Station PluZ ของ ปตท.)

มองไปข้างหน้า การซื้อ Taxi ใหม่ที่เป็นไฟฟ้ามีโอกาสเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากปัจจัยบวกที่เหนือกว่า Taxi กลุ่มอื่น โดยเฉพาะ Taxi NGV ที่การซื้อเพิ่มน่าจะลดลงเรื่อยๆ ทำให้ส่วนแบ่งตลาดในอนาคตคาดว่าจะลดลงอีกจากปีนี้มีอยู่เพียง 15% (ปี 2566 Taxi NGV มีส่วนแบ่งตลาดที่ 31%) ทั้งจากปัญหาราคาก๊าซ NGV ที่อาจถูกลดปล่อยให้ลอยตัวในอนาคตและปริมาณปั๊มแก๊สที่อาจลดลงอีก

ในอนาคตจึงอาจเหลือเพียง Taxi LPG ที่น่าจะยังพอไปได้สำหรับ Taxi ที่ใช้พลังงานอื่น แม้ต้นทุนราคา LPG จะสูงกว่า Taxi ไฟฟ้า เช่นกัน แต่การหาปั๊มแก๊ส LPG เพื่อเติมพลังงานยังสะดวกกว่าปั๊มแก๊ส NGV มาก ซึ่งก็จะเหมาะกับผู้ประกอบการ Taxi ที่ยังไม่มั่นใจหรือพร้อมกับการเปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยี BEV

อย่างไรก็ดี การขยายตัวของ Taxi ไฟฟ้า จะรุดหน้าต่อเท่าใดนั้น ขึ้นอยู่กับจำนวนสถานีชาร์จสาธารณะ การจัดหาอะไหล่และการซ่อมบำรุง ซึ่งมีผลต่อความเชื่อมั่น โดยเฉพาะกลุ่มคนขับแท็กซี่แบบเช่าที่ไม่ต้องการให้มีอะไรมาเป็นอุปสรรคต่อหารายได้ประจำวัน นอกจากนี้สำหรับธุรกิจให้เช่า Taxi กับกลุ่มคนขับ Taxi ที่เป็นเจ้าของรถเอง อาจมีประเด็นเพิ่มเติมอย่างค่าซ่อมที่ควบคุมไม่ได้แต่กลับมีมูลค่าซ่อมสูงอย่างอุบัติเหตุที่มีผลต่อแบตเตอรี่ เป็นต้นด้วย

**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 จะไม่รับผิดชอบในความเสี่ยงใดๆที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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)

**บริการทุกระดับประทับใจ**