



# การพัฒนาฐานผลิต BEV ในไทย

## ช่วยลดผลกระทบต่อห่วงโซ่รถใช้น้ำมันเหลือ 2.1 แสนล้านบาท ในระยะ 10 ปี

CURRENT ISSUE

Vol.30 No.3485 22 เมษายน 2567

- การมาของ BEV ในช่วงปี 2566-2575 อาจกระทบต่ออุตสาหกรรมรถใช้น้ำมันทั้งภาคการผลิตและบริการกว่า 6 แสนล้านบาท หากไทยไม่ส่งเสริมขึ้นเป็นฐานผลิต BEV ควบคู่กับรถใช้น้ำมัน
- มาตรการรัฐมีส่วนช่วยให้เกิดการผลิต BEV รองรับทั้งในประเทศและส่งออก ทำให้ผลกระทบต่อซัพพลายเชนรถใช้น้ำมันเหลือ 2.1 แสนล้านบาท คิดเป็น 1.2% ของ Nominal GDP<sup>1</sup>
- กลุ่มที่ควรเร่งช่วยเหลือให้ปรับตัวได้ก่อน คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนตั้งแต่ Tier 2 ลงมา โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับรถใช้น้ำมัน



หทัยวัลค์ ตุงคะธีรกุล

เจ้าหน้าที่วิจัยอาวุโส

[hathaiwal.t@kasikornresearch.com](mailto:hathaiwal.t@kasikornresearch.com)

รถยนต์ BEV ยังคงได้รับการตอบรับดีอย่างต่อเนื่องจากผู้บริโภคในไทย สะท้อนจากยอดจอง 17,517 คัน คิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 32.8% จากยอดจองรถยนต์ทั้งสิ้น 53,438 คัน ในงานมอเตอร์โชว์ครั้งที่ 45 ระหว่างวันที่ 25 มีนาคม ถึง 7 เมษายน ที่ผ่านมา

สัญญาณดังกล่าว เมื่อผนวกกับแรงหนุนจากมาตรการรัฐ (EV 3.5 ต่อเนื่องจาก EV 3.0) รวมถึงการแข่งขันด้านราคาและการทำตลาดของค่ายรถต่างๆ ในไทย ทำให้คาดว่า สัดส่วนยอดขายรถยนต์ BEV ต่อยอดขายรถยนต์รวมน่าจะเร่งตัวขึ้นต่อเนื่องเป็นกว่า 16% ในปี 2567 จาก 13.5% ในช่วง 2 เดือนแรก และ 9.5% ในปี 2566 ซึ่งภาพการเติบโตของตลาดรถยนต์ BEV ในไทยเช่นนี้น่าจะเกิดขึ้นต่อเนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีเทคโนโลยีใหม่ที่จะช่วยประหยัดพลังงานและลดการปล่อยคาร์บอนในระดับราคาที่แข่งขันได้กับรถยนต์ใช้น้ำมันเท่ารถยนต์ BEV แม้ยังมีอีกหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอนาคตความเร็วในการพัฒนาระยะต่อไป

<sup>1</sup> คำนวณจาก Nominal GDP ปี 2565

สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยที่มีซัพพลายเชนขนาดใหญ่ทั้งในส่วนการผลิตและการขาย ซึ่งเดิมเกี่ยวพันกับรถยนต์ใช้น้ำมันเป็นหลัก การมาของเทคโนโลยี BEV ที่ขยายไปทั่วโลกไม่หยุดนี้ ย่อมกระทบอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยที่ปัจจุบันสร้างรายได้เป็นมูลค่ากว่า 1.6 ล้านล้านบาทต่อปี หรือราว 9% ของ Nominal GDP ครอบคลุมแรงงานทั้งระบบเกือบ 1 ล้านคน อย่างไม่อาจเลี่ยง โดยเฉพาะหากไทยไม่สามารถสร้างซัพพลายเชน BEV ขึ้นในประเทศได้มากพอ และถูก BEV นำเข้าบุกตลาด (รูปที่ 1)

## รูปที่ 1 ซัพพลายเชนรถใช้น้ำมันในไทยมีขนาดใหญ่สร้างรายได้ราว 9% ของ GDP

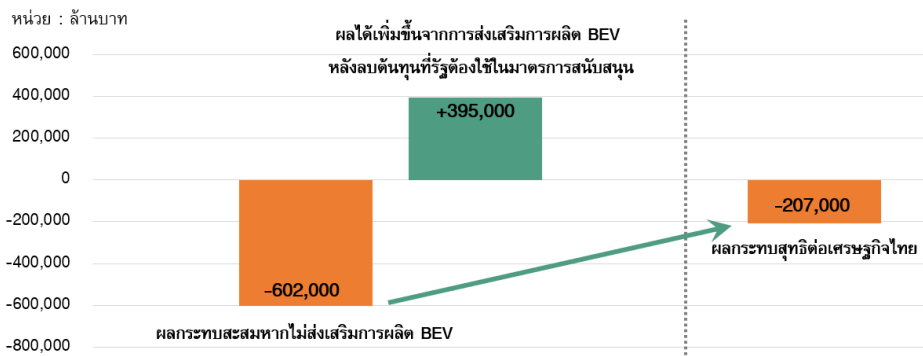


ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า หากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมไม่ทำอะไร ผลกระทบสะสมต่อซัพพลายเชนรถยนต์ในประเทศที่มีอยู่เดิม คิดเป็นมูลค่าเบื้องต้นจะลดลงถึง 6 แสนล้านบาท ในช่วงปี 2566 ถึงปี 2575 โดยมาจาก (1) มูลค่าการผลิตรถใช้น้ำมันที่จะหายไปจากการผลิตรถกลุ่มนี้ที่ลดลง ขณะที่ (2) รายได้จากการขายและบริการ เนื่องจากมี BEV เข้ามาแทนที่มากขึ้น เลยมีทิศทางที่หดตัว แม้มีปริมาณรถยนต์ใช้น้ำมันสะสมในตลาดที่ยังสูงเลยช่วยพยุงไม่ให้ลดลงไปเร็วในช่วง 10 ปีข้างหน้าได้

อย่างไรก็ดี การใช้มาตรการส่วนลดของภาครัฐในปี 2566 ถึงปี 2570 ที่ตั้งบไว้ 4.5 หมื่นล้านบาท แม้เป็นต้นทุนหนึ่งที่ต้องเสียไป แต่อีกด้านได้เพิ่มผลบวกที่จะเข้ามาเพื่อพยุงอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ทั้งจากรายได้จากการผลิต BEV ที่เข้ามาแทนที่เพิ่มขึ้น แม้ยังอาจคาดว่าจะมีหลายชิ้นส่วนที่มีแนวโน้มการนำเข้ามาผลิตจากต่างประเทศ เช่น เซลล์แบตเตอรี่ E-drive รวมถึงมีการชดเชยจากมาร์จิ้นที่ได้จากการส่งออกรถยนต์ BEV ซึ่งหลายค่ายได้เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยเพื่อส่งออก ทำให้หน้าจะมีรายได้เข้ามาจากส่วนนี้ไม่น้อยกว่า 4.4 แสนล้านบาท

ทำให้ในช่วง 10 ปีนี้ ผลกระทบสะสมสุทธิที่อาจจะเกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจไทยอาจหายไปน้อยกว่าเดิมที่ 2.1 แสนล้านบาท หรือประมาณ 1.2% ของ Nominal GDP ซึ่งหลังจาก 10 ปี ไปแล้ว หากธุรกิจในอนาคตประเทศไทยสามารถปรับตัวกับ BEV และสร้างชีพพลายเซนที่แข็งแกร่งขึ้นมารองรับได้ คาดว่าอาจจะเกิดผลสุทธิเป็นบวกกลับมาในอนาคตได้ (การประเมินนี้ ยังไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบกับธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องจากการเปลี่ยนการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นพลังงานไฟฟ้า และกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่) (รูปที่ 2)

รูปที่ 2 คาดการณ์ผลต่อเศรษฐกิจไทยสะสม 10 ปี รวมลดลง 2.1 แสนล้านบาท (-1.2% ของ GDP) จากการมาของ BEV ซึ่งกระทบลดใช้น้ำมัน ตั้งแต่ปี 2566 ถึง 2575

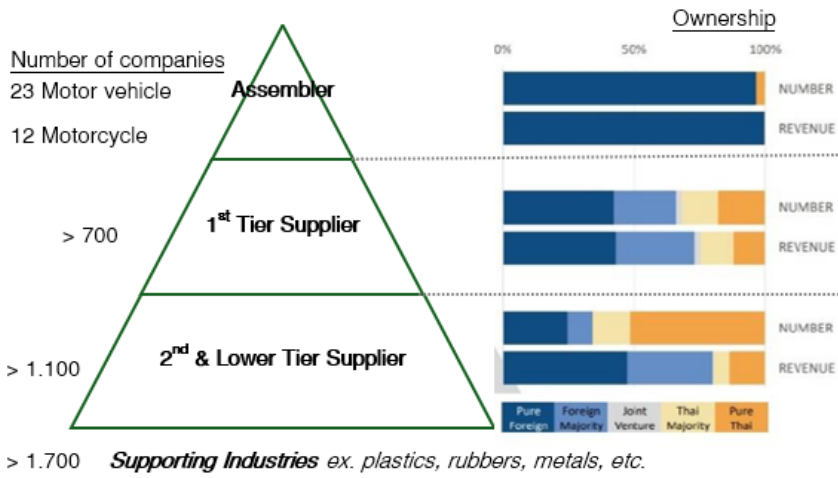


ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวมและคำนวณ (กำหนดให้สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในการผลิตรถยนต์คงที่ทุกปี)

\* ไม่รวมส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ BEV ซึ่งยังไม่สามารถประเมินได้จากข้อมูลปัจจุบัน

ดังนั้น การรักษาความสามารถในการแข่งขันเพื่อให้ไทยยังคงเป็นฐานการผลิตรถยนต์สมัยใหม่ของภูมิภาค และการสนับสนุนกลไกการปรับตัวของชีพพลายเซนจึงเป็นเรื่องสำคัญ โดยนอกจากการดึงดูดการลงทุนและการสร้างระบบ Ecosystem แล้ว อีกสิ่งสำคัญไม่แพ้กันที่ภาครัฐอาจต้องเร่งดำเนินการ คือ การเตรียมการช่วยเหลือธุรกิจที่อยู่ในชีพพลายเซนของรถยนต์ใช้น้ำมัน ให้สามารถปรับตัวได้ทันกับการมาของรถยนต์ BEV และเทคโนโลยีอื่นที่เปลี่ยนแปลงรวดเร็วเพื่อลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมและตลาดแรงงาน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนตั้งแต่ Tier 2 ลงมา ซึ่งเป็นผู้ประกอบการไทยที่อยู่ในชีพพลายเซนค่ายรถใช้น้ำมันต่างชาติ และมีความสามารถในการปรับตัวด้านเทคโนโลยีน้อยกว่ากลุ่มอื่น (รูปที่ 3)

**รูปที่ 3 ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยจำนวนมากตั้งแต่ Tier 2 ลงมาคาดได้รับผลกระทบ  
ค่อนข้างมากจากการผลิตรถใช้น้ำมันที่ลดลง**



ที่มา : สถาบันยานยนต์, BOI

**Disclaimers** รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ 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) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ตัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)