



อินโดนีเซีย...

คู่แข่งฐานการผลิตรถยนต์ BEV ที่ไม่สามารถมองข้ามไปได้

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3156

วันที่ 2 พฤศจิกายน 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

- การเติบโตของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเริ่มขยายมายังประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะการลงทุนเข้ามาของไทยและอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม แม้ปัจจุบันไทยยังมีความได้เปรียบที่สูงกว่าอินโดนีเซีย โดยเฉพาะจากความพร้อมของห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ และความสามารถในการผลิตให้เกิด Economies of Scale ที่สูงกว่า ทว่าในระยะไม่เกิน 5 ปีข้างหน้า ความได้เปรียบดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หากอินโดนีเซียสามารถพัฒนาขึ้นมาเป็นฐานผลิตแบตเตอรี่ Li-ion ของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าได้
- ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า 2 ยุทธศาสตร์สำคัญที่ไทยควรพิจารณาเร่งสร้างในช่วง 5 ปีนี้ ได้แก่ การสร้างห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนใหม่ที่สำคัญของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเพิ่มเติมขึ้นมาจากห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในเดิมที่ไทยมีอยู่แล้ว และการสร้างโอกาสส่งออกรถยนต์ BEV ให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อชดเชยกับขนาดตลาดในประเทศที่เล็กกว่าอินโดนีเซีย

ปัจจุบันอาเซียนได้กลายเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศที่มีส่วนสำคัญอย่างมากในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะในแง่ของการเป็นฐานผลิตต้นทุนต่ำ ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า แม้ปัจจุบันไทยจะมีความได้เปรียบหลายด้านในการขึ้นเป็นฐานผลิตรถยนต์ประเภทดังกล่าว โดยเฉพาะรถยนต์ BEV ของภูมิภาค แต่ในระยะไม่เกิน 5 ปีข้างหน้า หากไทยไม่มียุทธศาสตร์ที่เหมาะสมอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการรักษาสถานะดังกล่าวได้ เมื่ออินโดนีเซียก็กำลังถูกพัฒนาขึ้นมาเป็นฐานผลิตอีกแห่งคู่ขนานกับไทยเช่นกัน จากการเป็นแหล่งแร่ลิเทียมที่สำคัญในการผลิตแบตเตอรี่ Li-ion ใหญ่ที่สุดในโลก และมีขนาดตลาดศักยภาพของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศที่สูงกว่าไทย จึงจำเป็นที่ไทยต้องเร่งสร้างความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมเพื่อต่อยอดกับอินโดนีเซียในช่วงของการเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะรถยนต์ BEV ในอนาคตหลังจาก 5 ปีข้างหน้านี้ ดังจะได้ลงรายละเอียดต่อไปในเนื้อหาของบทความ

ไทยและอินโดนีเซียมีศักยภาพที่จะถูกพัฒนาขึ้นมาเป็นฐานผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าอาเซียน

ปัจจุบันเริ่มเป็นที่ชัดเจนแล้วว่า ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้ารถยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ทั้งในรูปแบบรถยนต์ไฮบริด (HEV) รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ล้วน (BEV) จะกลายเป็นกระแสหลักและแทนที่รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในล้วน (ICE) ด้วยเหตุนี้ทุกประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีการผลิตรถยนต์ในประเทศไม่ว่าจะเป็น ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และเมียนมาร์ ต่างแสดงให้เห็นถึงความพยายามโดยออกมาตรการเพื่อสร้างแรงดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศทั้งในส่วนของการประกอบรถยนต์ไฟฟ้าและการผลิตชิ้นส่วน

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากตลาดรถยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน โดยเฉพาะรถยนต์ BEV ปัจจุบันยังจำกัดอยู่ในวงแคบ ประกอบกับการผลิตรถยนต์ในอนาคตที่ใช้ platform ร่วมมากขึ้น และเน้นการรวมศูนย์ยังฐานการผลิตหลักเพียงไม่กี่แห่งในแต่ละภูมิภาค ทำให้ค่ายรถจำเป็นต้องพิจารณาความเป็นไปได้หลายด้านก่อนจะเลือกประเทศฐานการลงทุนผลิต โดยเฉพาะปัจจัยสำคัญ 2 ด้าน ดังนี้

1. **ความพร้อมของห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนที่จะช่วยผลักดันการผลิตรถยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน** โดยเฉพาะเมื่อการสร้างโครงข่ายห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมนั้นไม่ใช่เรื่องง่าย ต้องอาศัยระยะเวลาและการลงทุนสูง รวมถึงแรงผลักดันจากหลายฝ่ายอย่างมาก ทำให้ไทยซึ่งเป็นฐานการผลิตและส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดของภูมิภาคอยู่แล้วมีข้อได้เปรียบมาก ขณะที่อินโดนีเซียแม้จะมีห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนที่ยังไม่สมบูรณ์เท่า แต่มีความได้เปรียบจากการเป็นแหล่งวัตถุดิบสำคัญของแบตเตอรี่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่ใหญ่ที่สุดของโลก

2. **โอกาสในการที่จะผลิตได้ปริมาณมากเพื่อให้เกิด Economies of Scale อย่างรวดเร็ว** ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการผลิตโดยรวมต่ำลง โดยปัจจุบันทั้งไทยและอินโดนีเซียมีขนาดการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่กว่าประเทศอื่นในอาเซียนค่อนข้างมาก

จากปัจจัยหลักทั้ง 2 ประการนี้ ทำให้ไทยและอินโดนีเซียมีความโดดเด่นมากกว่าประเทศอื่นในอาเซียนอย่างชัดเจน จึงมีโอกาสดึงดูดการลงทุนเป็นฐานผลิตรถยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนมากกว่าประเทศอื่นที่อาจยังต้องพัฒนาปัจจัยเสริมด้านอื่น ๆ ขึ้นอีกพอสมควร เช่น

- **เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และเมียนมาร์** ที่ยังขาดความพร้อมในด้านห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วน โดยยังต้องพึ่งพิงการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อการผลิตในสัดส่วนที่สูงมาก นอกจากนี้ ยังต้องพัฒนาระบบสาธารณูปโภคอีกมากเพื่อรองรับตลาดรถยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนส่วนบุคคล ทำให้ปัจจุบันทั้ง 3 ประเทศจึงทำได้เพียงยกระดับสู่การผลิตรถโดยสารสาธารณะขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ารูปแบบต่าง ๆ
- **มาเลเซีย** แม้จะมีความพร้อมด้านห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนมากกว่ากลุ่มแรก รวมถึงผู้บริโภคมักมีกำลังซื้อที่สูงมาก แต่ความสามารถในการผลิตให้เกิด Economies of Scale นั้นยังต่ำกว่าไทยและอินโดนีเซียอยู่พอสมควร (ไทยและอินโดนีเซียมีการผลิตรถยนต์สูงกว่ามาเลเซียโดยเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 3.5 และ 2 เท่าตามลำดับ) ขณะที่ภาครัฐเองก็ยังไม่เห็นแนวทางนำเสนอมตรการจูงใจที่ชัดเจนออกมา กอปรกับมาเลเซียเป็นหนึ่งในประเทศที่มีระดับราคาขายปลีกน้ำมันต่ำมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ส่งผลให้แรงจูงใจของผู้บริโภคในการหันมาซื้อรถยนต์ไฟฟ้ายังมีอยู่น้อย

แม้ปัจจุบันค่ายรถจะยังเน้นลงทุน BEV ในไทยมากกว่า...แต่อินโดนีเซียเองก็มีศักยภาพที่จะพัฒนาขึ้นมาแข่งได้

จากปัจจัยต่างๆดังกล่าวจะเห็นว่าไทยและอินโดนีเซียต่างมีความพร้อมเหนือประเทศอื่นในการพัฒนาขึ้นเป็นฐานการผลิตรถยนต์ BEV แต่เมื่อเทียบแรงดึงดูดการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติแล้ว **ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า จากสถานการณ์ปัจจุบันไทยยังน่าจะเป็นตัวเลือกหลักอันดับแรกของนักลงทุนจากปัจจัยสนับสนุนหลายด้าน แต่ถึงกระนั้นก็ไม่อาจมองข้ามอินโดนีเซียเมื่อมองถึงปัจจัยบวก ด้วยข้อได้เปรียบที่แตกต่างกันดังนี้**

ข้อได้เปรียบของไทย

- **นโยบายสนับสนุนจากฝั่งภาครัฐที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน** และออกมาก่อนอินโดนีเซียหลายปี ส่งผลให้ปัจจุบันไทยเริ่มสร้างฐานตลาดได้แล้วบางส่วน โดยเฉพาะการรับรู้ของผู้บริโภคต่อรถยนต์ไฮบริดในไทย ส่งผลให้มีโอกาสที่จะต่อยอดสู่การผลิตรถยนต์ BEV ได้เร็วกว่าอินโดนีเซียในอนาคต ซึ่งปัจจุบันอินโดนีเซียยังไม่ได้กำหนดมาตรการสนับสนุนที่ชัดเจน มีเพียงการออกคำสั่งเพื่อแสดงให้เห็นเจตนารมณ์ที่จะสนับสนุนการผลิตรถยนต์ BEV ขณะที่การวางหลักเกณฑ์สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพื่อผลิตรถยนต์ BEV ในแต่ละช่วงปีซึ่งอยู่ในคำสั่งดังกล่าว แม้ในทาง

หนึ่งจะช่วยให้ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนวางแผนการลงทุนได้ดียิ่งขึ้นหากต้องการเข้าสู่ตลาดผลิตรถยนต์ BEV ของอินโดนีเซีย แต่เป้าหมายในปี 2573 ที่ต้องการชิ้นส่วนในประเทศอินโดนีเซียถึงร้อยละ 80 ทำให้ค่ายรถที่ยังไม่ได้มีส่วนแบ่งตลาดหลักในประเทศอินโดนีเซียมีประเด็นให้ต้องพิจารณาอีกหลายด้านก่อนตัดสินใจลงทุน โดยเฉพาะในเรื่องของความพร้อมของห่วงโซ่อุปทานและชิ้นส่วนสำคัญอื่นของรถยนต์ BEV เช่น มอเตอร์ไฟฟ้า เป็นต้น

- **ไทยมีห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนครบวงจร** โดยมีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเกินกว่าร้อยละ 80 และมีจำนวนธุรกิจผลิตรถยนต์มากกว่า 2,000 บริษัท เน้นผลิตชิ้นส่วนโครงสร้างตัวถัง และส่วนประกอบอื่นๆ ซึ่งต้องใช้ในการผลิตรถยนต์ BEV เช่นกัน ไม่เพียงเท่านั้น ยังเป็นฐานผลิตยางล้อโลก และฐานผลิตชิ้นส่วนระบบเกียร์ระดับภูมิภาคด้วย ขณะที่อินโดนีเซียใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพียงร้อยละ 65 และมีจำนวนธุรกิจผลิตรถยนต์เพียงประมาณ 1,000 บริษัท อีกทั้งต้องนำเข้าวัตถุดิบผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ถึงกว่าร้อยละ 80 โดยส่วนใหญ่เป็นเหล็ก อลูมิเนียม และพลาสติก

อนึ่ง นอกเหนือจาก 2 ปัจจัยหลักดังกล่าวแล้ว ปัจจุบันไทยยังมีข้อได้เปรียบอื่นๆ เช่น **ความสามารถในการประกอบรถยนต์ที่ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับโลกหลายประเภท** ตรงข้ามกับอินโดนีเซียที่เน้นผลิตเฉพาะกลุ่มรถยนต์ MPV ส่งผลให้ปริมาณการผลิตรถยนต์ต่อปีของไทยสูงกว่าอินโดนีเซียกว่าเท่าตัว และมีโอกาสที่เมื่อลงทุนผลิตรถยนต์ BEV แล้วจะถึงจุดที่เกิด Economies of scale ได้ง่ายกว่า โดยเฉพาะเมื่อค่ายรถในปัจจุบันต่างหันมาใช้ platform ร่วมมากขึ้นในการผลิต ไม่เพียงเท่านั้น ประเด็นเรื่อง**ความพร้อมและโอกาสในการขยายสถานีชาร์จไฟฟ้าของไทยก็สูงกว่าอินโดนีเซีย** ที่มีภูมิประเทศเป็นเกาะจำนวนมากและมีพื้นที่ห่างไกลความเจริญอยู่พอสมควร การวางโครงสร้างสถานีให้ครอบคลุมทั่วประเทศจึงมีความยากลำบาก นอกจากนี้ ราคาน้ำมันในอินโดนีเซียปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำกว่าไทยค่อนข้างมาก ทำให้มีแรงจูงใจในการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าน้อยกว่า

ข้อได้เปรียบของอินโดนีเซีย

- ❖ **แหล่งผลิตแร่ลิเทียมใหญ่ของโลก** ครองส่วนแบ่งกว่า 1 ใน 4 ของทั้งตลาด ส่งผลให้ปัจจุบันนักลงทุนหลายรายทั้งจากจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และสหรัฐฯ แสดงความสนใจลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตแบตเตอรี่ Li-ion ซึ่งไทยเสียเปรียบอินโดนีเซียในปัจจุบันค่อนข้างมาก ทำให้ปัจจุบันการลงทุนด้านแบตเตอรี่ในไทยทำได้เพียงการนำเข้าเซลล์แบตเตอรี่มาประกอบ และมีโรงงานผลิตแบตเตอรี่ Ni-MH ที่รองรับได้เพียงรถยนต์ไฮบริดของบางค่ายรถเท่านั้น ซึ่งทิศทางดังกล่าวทำให้การพัฒนาขึ้นเป็นฐานผลิตแบตเตอรี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของไทยยากลำบากขึ้น โดยในอนาคตไทยมีโอกาสต้องอาศัยการนำเข้าแบตเตอรี่สำเร็จรูปจากอินโดนีเซียมาใช้ในรถยนต์ BEV ที่ประกอบในไทย นอกเหนือจากการนำเข้าเซลล์มาประกอบเป็นแบตเตอรี่ดังเช่นปัจจุบัน
- ❖ **จำนวนประชากรในประเทศที่มีกำลังซื้อรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามีมากกว่าไทย** โดยเมื่อเทียบข้อมูลจาก Credit Suisse Global Wealth Report ปี 2562 พบว่าอินโดนีเซียมีจำนวนประชากรผู้ใหญ่ที่มีมูลค่าของทรัพย์สินเกินกว่า 1 แสนดอลลาร์ฯอยู่ 1,874,000 คน ซึ่งสูงกว่าไทยที่มีอยู่ 1,267,000 คน จึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่ส่งผลให้ปัจจุบันอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มียอดขายรถยนต์ในประเทศมากที่สุดใอาเซียน โดยยอดขายเฉลี่ยต่อปีสูงเกินกว่า 1 ล้านคันแล้ว และกำลังการผลิตรถยนต์เองก็ขยับขึ้นอย่างต่อเนื่องเกือบทุกปี (อย่างไรก็ตาม แม้จำนวนประชากรทั้งหมดของอินโดนีเซียจะมีมากกว่า 268 ล้านคน แต่เกือบทั้งหมดยังเป็นกลุ่มที่มีรายได้ต่ำและยากที่จะพัฒนาขึ้นเป็นกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในอนาคตอันใกล้)

อนึ่ง จากข้อได้เปรียบเสียเปรียบในปัจจุบันดังกล่าว ผนวกกับตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ายังไม่อาจเดินหน้าเข้าสู่ตลาด Mass ได้จากระดับราคาที่สูงกว่ารถยนต์ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในพอสมควร ทำให้นักลงทุนต่างประเทศทั้งที่เป็นค่ายรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ทั่วไปอื่น ๆ ที่ไม่ใช่

แบตเตอรี่ Li-ion ยังคงมีทิศทางเข้ามาลงทุนในไทยมากกว่าอินโดนีเซีย เพื่ออาศัยประโยชน์จากห่วงโซ่อุปทานขึ้นส่วนที่มีความพร้อมของไทย และต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าอันเนื่องมาจากโอกาสทางการตลาดที่มากกว่าทั้งในประเทศและส่งออก ทว่าอินโดนีเซียก็เป็นประเทศที่เราไม่อาจมองข้าม เมื่อบริษัทผู้ผลิตแบตเตอรี่ Li-ion รายใหญ่ต่างมีแผนเข้าไปลงทุนผลิตแบตเตอรี่ในอินโดนีเซีย ไม่เว้นแม้แต่การลงทุนผลิตรถยนต์ BEV ของค่ายรถรายใหญ่ทั้งสัญชาติเกาหลี ญี่ปุ่น

ไทยควรเร่งเสริมความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทานและโอกาสในการทำตลาดรถยนต์ BEV ก่อนอินโดนีเซีย

ในอนาคตหลังจาก 5 ปีข้างหน้า ศูนย์วิจัยกสิกรไทย เห็นว่าสถานการณ์ความได้เปรียบของไทยในปัจจุบันอาจเปลี่ยนไป เมื่ออินโดนีเซียผลิตเซลล์แบตเตอรี่ Li-ion ซึ่งเป็นต้นทุนที่สูงถึงกว่าร้อยละ 25 ของต้นทุนการผลิตรถยนต์ BEV ออกสู่ตลาด จะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ BEV ในอินโดนีเซียลดลงอย่างชัดเจน ประกอบกับในอนาคตจำนวนผู้บริโภคที่มีศักยภาพที่รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของอินโดนีเซีย น่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจ ส่งผลให้การผลิตรถยนต์หลายรุ่นในอินโดนีเซียมีโอกาสเกิด Economies of Scale มากขึ้นตาม

ณ เวลานั้น อินโดนีเซียจะยิ่งกลายมาเป็นคู่แข่งสำคัญของไทยในการดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์มากขึ้น ซึ่งแม้ไทยจะยังคงมีส่วนแบ่งของยอดขายรถยนต์ BEV ที่สูงกว่าอินโดนีเซีย แต่ในระยะหลังจาก 5 ปีข้างหน้า อินโดนีเซียได้ผลิตแบตเตอรี่ออกสู่ตลาดอย่างกว้างขวางแล้ว ประกอบกับแรงสนับสนุนของนโยบายภาครัฐและการเตรียมความพร้อมด้านสถานีชาร์จที่คาดว่าจะเกิดขึ้นควบคู่กันไปอย่างแน่นหนาในระยะอันใกล้ จะทำให้ตัวเลขยอดขายรถยนต์ BEV ของอินโดนีเซีย น่าจะเติบโตก้าวกระโดดและขยับขึ้นสูงกว่าไทยได้ในปี 2573 ดังตารางประมาณการของ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ต่อไปนี้

คาดการณ์ตลาดรถยนต์ BEV ในประเทศของไทยและอินโดนีเซีย

ปี	ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทย (คัน)				สัดส่วน BEV ต่อรถยนต์รวม	ยอดขายรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย (คัน)				สัดส่วน BEV ต่อรถยนต์รวม
	HEV&PHEV	BEV	ICE	รวม		HEV&PHEV	BEV	ICE	รวม	
2562	26,473*	718*	980,397	1,007,552	0.07%	857	0	1,029,269	1,030,126	0.0%
2563f	29,000	1,500	719,500	750,000	0.2%	1100	30	528,870	530,000	0.01%
2568f	130,000	20,000	850,000	1,000,000	2.0%	86,000	2,000	1,162,000	1,250,000	0.15%
2573f	275,000	110,000	715,000	1,100,000	10.0%	379,500	115,500	1,155,000	1,650,000	7.0%

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดการณ์จากข้อมูลของ *กรมการขนส่งทางบก, AAF และ GAIKINDO

จากสถานการณ์ข้างต้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ไทยควรเร่งปรับยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาจุดแข็งเดิมที่มีอยู่ให้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะในช่วง 5 ปีถัดจากนี้ เพื่อกันการสูญเสียแรงดึงดูดการลงทุนให้กับอินโดนีเซีย ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : สร้างห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนสำคัญใหม่ของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเพิ่มขึ้นมาจากห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในเดิมที่ไทยมีอยู่แล้ว โดยแม้ไทยจะไม่สามารถผลิตเซลล์แบตเตอรี่ได้ในประเทศ แต่ไทยอาจดึงดูดให้เกิดการลงทุนในประเทศสำหรับมอเตอร์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ควบคุมกระแสไฟฟ้า ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนต้นทุนการผลิตรถยนต์ BEV ที่สูงถึงร้อยละ 15 รวมถึงอุปกรณ์ประกอบแบตเตอรี่ส่วนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนต้นทุนการผลิตรถยนต์ BEV กว่าร้อยละ 10 ได้ โดยแนวทางเพิ่มเติมเพื่อสร้างจุดแข็งใหม่ดังกล่าวที่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยเห็นว่าภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องควรนำไปพิจารณา ได้แก่

- ✓ ส่งเสริมตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าทุกรูปแบบให้เข้ามาในประเทศ ไม่จำกัดการสนับสนุนเฉพาะรถยนต์ BEV ซึ่งเป็นเป้าหมายสุดท้าย ทั้งนี้ **เพื่อดึงดูดการลงทุนชิ้นส่วนสำคัญอื่นของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่นอกเหนือจากแบตเตอรี่ Li-ion** ซึ่งไทยเสียเปรียบอินโดนีเซียมาก เช่น **มอเตอร์ไฟฟ้า และ อินเวอร์เตอร์ เป็นต้น ให้เข้ามายังไทยก่อน เพื่อให้ไทยรักษาความสามารถในการเป็นฐานผลิตได้** โดยแม้ในระยะแรกชิ้นส่วนที่เข้ามาลงทุนจะเพื่อตอบสนองต่อรถยนต์ HEV และ PHEV เป็นหลัก แต่ในอนาคตมีโอกาสต่อยอดเพื่อรองรับรถยนต์ BEV ซึ่งมีเทคโนโลยีคล้ายคลึงกันในส่วนของชิ้นส่วนขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าได้ในท้ายที่สุดด้วย
- ✓ สนับสนุนการลงทุนรถยนต์พาณิชย์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน โดยออกมาตรการส่งเสริมการลงทุนในกลุ่มรถยนต์พาณิชย์ประเภท HEV, PHEV และ BEV รวมถึงกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่กระตุ้นการซื้อรถยนต์กลุ่มนี้ที่ได้รับการส่งเสริมจาก BOI ทั้งนี้ **เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนและผลิตรถยนต์ที่มีโอกาสส่งออกไปยังภูมิภาคที่เป็นตลาดหลักและมีมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสูง เช่น สหภาพยุโรป มากขึ้น และเพื่อเพิ่มโอกาสในการสร้างความเข้มแข็งของโครงข่ายยานยนต์ที่มีการใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนให้เพิ่มมากขึ้น** นอกเหนือจากที่ปัจจุบันมีเพียงกลุ่มชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : สร้างโอกาสส่งออกรถยนต์ BEV ให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อชดเชยกับขนาดตลาดในประเทศที่เล็กกว่าอินโดนีเซีย โดยการเร่งกระบวนการต่างๆที่ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่าน่าจะมีส่วนช่วยในเรื่องดังกล่าว ได้แก่

- ✓ **การเร่งกระบวนการทำ FTA กับสหภาพยุโรป และกระบวนการพิจารณาเข้าร่วมกลุ่ม CPTPP** โดยการทำ FTA กับสหภาพยุโรปจะส่งผลให้ไทยมีโอกาสเพิ่มสัดส่วนการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากสหภาพยุโรปเป็นตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่ใหญ่ที่สุดในโลกอีกแห่ง ส่วนการเข้าร่วม CPTPP อาจช่วยไทยในการเร่งระยะเวลาในการเจรจาพหุภาคีกับตลาดหลักรถยนต์บางตลาดของไทย เช่น สหราชอาณาจักรที่กำลังเจรจาขอเข้าร่วมอยู่ในขณะนี้ รวมถึงสหรัฐฯที่อาจมีการเปิดเจรจาขอเข้าร่วมอีกครั้งในอนาคต ซึ่งไทยควรเร่งพิจารณาผลดีและผลเสียของการเข้าร่วมข้อตกลงดังกล่าวและแสดงจุดยืนที่ชัดเจนเพื่อรักษาสถานะในการต่อรองและความน่าสนใจในการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย หลังอินโดนีเซียเองก็อยู่ในขั้นตอนของเตรียมการเข้าร่วมทั้ง FTA กับสหภาพยุโรปและ CPTPP เช่นเดียวกัน
- ✓ **การพัฒนาขีดความสามารถในการเป็นประเทศที่มีต้นทุนการขนส่งรถยนต์เพื่อส่งออกที่ต่ำ** ผ่านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้การขนส่งรถยนต์ออกไปทางตลาดตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรปสามารถทำได้รวดเร็วมากขึ้น เช่น โครงการสร้าง Land Bridge ระหว่างจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง รวมถึงโครงการสร้างสะพานเชื่อมแหลมฉบังและเพชรบุรี เป็นต้น

โดยสรุป แม้อินโดนีเซียจะมีข้อได้เปรียบกว่าไทยจากต้นทุนแบตเตอรี่ Li-ion ที่ต่ำกว่า ทว่าการที่ต้นทุนแบตเตอรี่ลดต่ำลงเรื่อยๆ ประกอบกับไทยสามารถนำเข้าเซลล์แบตเตอรี่หรือแม้แต่แบตเตอรี่สำเร็จรูปจากอินโดนีเซียด้วยอัตราภาษีร้อยละ 0 ผ่านเขตการค้าเสรีอาเซียน ส่งผลให้ความได้เปรียบดังกล่าวของอินโดนีเซียอาจลดทอนความสำคัญลง จึงเป็นโอกาสให้ในช่วงระยะ 5 ปีต่อจากนี้ ไทยควรเร่งดึงดูดนักลงทุนให้ตั้งไทยเป็นฐานผลิตชิ้นส่วนสำคัญอื่นได้ เช่น มอเตอร์ไฟฟ้า อินเวอร์เตอร์ และระบบเกียร์ เป็นต้น ที่จะทำให้ไทยกลายเป็นอีกฐานการผลิตที่มีต้นทุนต่ำได้เช่นกัน

นอกจากนี้ ไทยยังควรเร่งให้เกิดการเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าแบบไม่จำกัดรูปแบบให้ได้ก่อนอินโดนีเซีย เพื่อปูทางให้เกิดการพัฒนาต่อยอดไปยังรถยนต์ BEV ในอนาคต โดยการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าไม่ว่าจะประเภทใดที่เกิด Economies of Scale ได้จะเป็นแรงดึงดูดสำคัญให้เกิดการลงทุนในชิ้นส่วนหลักอื่นๆดังที่กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ตามมา ซึ่งการสร้างโอกาสในการส่งออกไปยังตลาดหลักที่เพิ่มขึ้นเพื่อ

ชดเชยจุดอ่อนเรื่องขนาดตลาดในประเทศของไทยที่ไม่ใหญ่เท่าอินโดนีเซียได้นั้นจะเป็นอีกแรงหนุนสำคัญ เพื่อต่อกรกับอินโดนีเซียที่ในระหว่าง 5 ปีนี้ น่าจะมีการทยอยเข้าลงทุนในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อปิดช่องโหว่และปูพื้นฐานไปสู่การขึ้นเป็นฐานผลิตขนาดใหญ่คู่ขนานไปกับไทยด้วย ซึ่งเป็นสิ่งที่ไทยไม่อาจเลี่ยง แต่อาจลดระดับของผลกระทบลงได้บ้าง

อย่างไรก็ตาม ศูนย์วิจัยกสิกรไทยเห็นว่า การดำเนินยุทธศาสตร์ต่างๆดังกล่าวเพื่อสร้างแรงดึงดูดการลงทุนแก่ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าต่างชาติให้เข้ามายังไทยนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศอย่างไม่อาจเลี่ยง โดยที่แม้ในช่วง 10 ปีข้างหน้า ความต้องการชิ้นส่วนเครื่องยนต์และระบบส่งกำลังจะยังไม่ลดลง เนื่องจากรถยนต์ BEV ยังมีสัดส่วนในตลาดน้อย และไทยยังได้รับานิสงค์จากความต้องการใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวในการผลิตรถยนต์ไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริดที่ยังอยู่ในช่วงขาขึ้น ทว่าหลังจากปีที่ 10 ที่คาดว่ารถยนต์ BEV น่าจะเริ่มเข้าสู่ตลาดในระดับ Mass ความต้องการชิ้นส่วนเครื่องยนต์และระบบส่งกำลังน่าจะลดลงอย่างชัดเจน ซึ่งจำเป็นที่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ที่เกี่ยวข้องจะต้องเตรียมการรับมือก่อนที่จะถึงช่วงของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว



Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อให้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ