



ฉบับส่งสื่อมวลชน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 27 ฉบับที่ 3206

วันที่ 2 เมษายน 2564

แผนยุทธศาสตร์ EV แห่งชาติ...ก้าวสำคัญของอุตสาหกรรมไทย การสร้างตลาดและห่วงโซ่อุปทานที่ครบวงจรเป็นปัจจัยหนุนหลัก

ประเด็นสำคัญ

- จากที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติได้กำหนดเป้าหมายใหม่ออกมาเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 เพื่อเร่งผลักดันให้ไทยขึ้นเป็นฐานการผลิตรถยนต์ ZEV ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก โดยวางเป้าหมายที่ทำให้ไทยผลิตรถยนต์ ZEV ได้ 100% ของกำลังการผลิตทั้งหมดในปี 2578 นั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าจะมีส่วนช่วยอย่างมากในการสร้างแนวทางในการดำเนินงานที่ชัดเจนให้กับภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง และอาจเกิดผลดีต่อการดึงดูดการลงทุนผลิตรถยนต์ ZEV เข้าประเทศในอนาคตไม่น้อย สร้างโอกาสให้ไทยขึ้นเป็นฐานการผลิตรถยนต์ ZEV หลักแห่งหนึ่งของโลก
- ทว่าการจะไปถึงเป้าหมายดังกล่าวเพื่อรักษาความเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคของไทยยังอาจต้องการองค์ประกอบอื่นๆที่สำคัญเพื่อผลักดันไปสู่จุดนั้นด้วย ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า องค์ประกอบที่ภาครัฐและเอกชนในไทยอาจจะสามารถเข้าไปจัดการได้จะมีอยู่ 2 เรื่องหลัก คือ 1) การสร้างโอกาสให้ไทยมีฐานตลาดรถยนต์ ZEV ทั้งในและต่างประเทศที่ใหญ่มากพอ และ 2) การสร้างโอกาสให้เกิดห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ZEV ที่ครบวงจรมากที่สุดในประเทศ ซึ่งเคยเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ที่ผ่านมาไทยสามารถก้าวขึ้นมาเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ใช้น้ำมันที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกมาแล้ว

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยล่าสุดที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติได้ประชุมและกำหนดเป้าหมายใหม่ออกมาเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 เพื่อเร่งผลักดันให้ไทยขึ้นเป็นฐานการผลิตรถยนต์ ZEV¹ (Zero Emission Vehicle หรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์) ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก โดยวางเป้าหมายที่ทำให้ภายในปี 2573 หรืออีก 9 ปีข้างหน้าไทยจะสามารถผลิตรถยนต์ ZEV ได้ 50% ของกำลังการผลิตทั้งหมด และในปี 2578 หรืออีก 14 ปีข้างหน้า ไทยจะสามารถผลิตรถยนต์ ZEV ได้ 100% ของกำลังการผลิตทั้งหมดนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า แผน

¹ ปัจจุบันรถยนต์ที่เข้าเกณฑ์มีอยู่ 2 ประเภท คือ รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ล้วนหรือ BEV และรถยนต์พลังงานไฮโดรเจนหรือ FCEV ซึ่งประเภทหลังนี้ค่ายรถส่วนใหญ่ยังไม่มีการพัฒนารถยนต์ในกลุ่มนี้ขึ้น และมีใช้อย่างจำกัดเพียงไม่กี่ประเทศในโลก

Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ 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) ไปใช้ต้องแสดงชื่อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ

ยุทธศาสตร์ดังกล่าวไม่เพียงสอดคล้องกับทิศทางอุปสงค์ตลาดรถยนต์ในประเทศ รวมถึงตลาดรถยนต์หลักของโลกที่กำลังมุ่งสู่เทคโนโลยีรถยนต์ ZEV เท่านั้น แต่น่าจะเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในการช่วยผลักดันให้ไทยขึ้นเป็นหนึ่งในฐานะการผลิตรถยนต์กลุ่ม ZEV ของโลกได้ในอนาคต ผ่านการสร้างเชื่อมั่นให้เกิดการลงทุนในประเทศ และยกระดับการพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทยทั้งระบบขึ้นอย่างรวดเร็วด้วย อย่างไรก็ตาม การจะไปถึงเป้าหมายดังกล่าวยังขึ้นกับหลายองค์ประกอบที่ลงตัว

แผนยุทธศาสตร์ EV ต้องอาศัยองค์ประกอบทั้งการสร้างตลาดและสร้างห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้ถึงเป้าหมาย

การส่งสัญญาณที่ชัดเจนต่อการสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ ZEV ดังกล่าวของภาครัฐเกิดขึ้นท่ามกลางสมรภูมิการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงและมีรูปแบบที่แตกต่างจากเดิมมากขึ้นเรื่อยๆ ในอุตสาหกรรมรถยนต์โลก ทั้งจากการเข้ามารุกตลาดรถยนต์ ZEV ของค่ายรถหลากหลายสัญชาติ รวมถึงการเข้ามาแข่งขันมากขึ้นของผู้เล่นรายใหม่ที่อยู่นอกกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์เดิม เช่น บริษัทระดับโลกในอุตสาหกรรมไอทีและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ซึ่งเมื่อผนวกกับข้อเท็จจริงที่ว่าห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์ ZEV จะมีขนาดเล็กลงกว่าเดิมจากจำนวนชิ้นส่วนที่ลดลงมาก ก็ยิ่งเป็นการเพิ่มความรุนแรงในการแข่งขันจากฟากประเทศที่เตรียมดึงดูดการลงทุนผลิตรถยนต์รูปแบบใหม่ที่จะมาเปลี่ยนโลกนี้เข้าประเทศด้วย ไม่ว่าจะเป็นอินโดนีเซียหรือเวียดนาม เนื่องจากการเลือกที่ตั้งฐานการผลิตรถยนต์ ZEV ไม่จำเป็นต้องเชื่อมโยงกับการมีคลังเตอรี่ยุติผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่มากเท่าที่ผ่านมาในอดีต

แม้ในด้านหนึ่งจะเป็นสัญญาณที่ดีมากต่อการช่วยให้ภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมองเห็นทิศทางในการดำเนินการต่างๆ ชัดขึ้นเพื่อเร่งตอบรับต่อแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าในอีกมุมหนึ่งแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวก็นับเป็นความท้าทายอย่างยิ่งของไทยด้วยเช่นกัน ในการทำให้เป้าหมายดังกล่าวเป็นรูปธรรมขึ้นมาได้ ซึ่งอาจต้องอาศัยองค์ประกอบที่ลงตัวในหลายด้าน ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า องค์ประกอบที่ภาครัฐและเอกชนในไทยอาจจะสามารถเข้าไปจัดการได้จะมีอยู่ 2 เรื่องหลัก คือ 1) การสร้างโอกาสให้ไทยมีฐานตลาดรถยนต์ ZEV ทั้งในและต่างประเทศที่ใหญ่มากพอ และ 2) การสร้างโอกาสให้เกิดห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ZEV ที่ครบวงจรมากที่สุดในประเทศ ซึ่งทั้ง 2 องค์ประกอบหลักนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ที่ผ่านมามีไทยสามารถก้าวขึ้นมาเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก โดยแต่ละองค์ประกอบมีรายละเอียดดังนี้

1. การสร้างโอกาสให้ไทยมีฐานตลาดรถยนต์ ZEV ทั้งในและต่างประเทศที่ใหญ่มากพอ

ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันตลาดรถยนต์ ZEV ในประเทศของไทยรวมไปถึงตลาดส่งออกยังมีขนาดเล็กมาก และการผลิตเพื่อรองรับตลาดรถยนต์ในประเทศที่ราว 1 ล้านคันต่อปีอาจไม่เพียงพอต่อระดับการผลิตที่จะเกิด Economies of Scale ดังนั้นหากจะผลักดันให้ไปถึงเป้าหมายที่ไทยกลายมาเป็นฐานการผลิตรถยนต์ ZEV ล้านในปี 2578 ก็จำเป็นต้องสร้างฐานตลาดต่างประเทศคู่ขนานไปกับตลาดในประเทศด้วย โดยมีแนวทางที่เสนอแนะดังต่อไปนี้

- **สำหรับตลาดรถยนต์ ZEV ในประเทศ** นั้น นอกเหนือจากปัจจัยเรื่องระดับราคารถยนต์กลุ่ม ZEV ในประเทศที่ลดลงมาใกล้เคียงกับราคารถยนต์ที่ใช้น้ำมันมากขึ้นจะเป็นแรงผลักดันให้ตลาดเติบโตได้อย่างดีแล้ว แนวทางกระตุ้นให้ตลาดขยายตัวได้อย่างดีอีกทาง คือ การสร้างความเชื่อมั่นในการใช้ผ่านการใช้โครงข่ายสถานีชาร์จไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่ประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางต่างจังหวัดนอกพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และ

Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (“KResearch”) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้ออกแบบหรือจัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการตัดสินใจเพื่อการดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงชื่อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

ปริมาณผล ซึ่งจะเข้าถึงผู้ซื้อส่วนใหญ่ของประเทศที่มีรถยนต์เพียง 1 คันต่อครอบครัวได้โดยตรง ขณะเดียวกัน **มาตรการที่เร่งให้ผู้ซื้อรถเปลี่ยนรถยนต์ใหม่เร็วขึ้น** นอกจากจะช่วยสร้างยอดขายรถยนต์ ZEV ให้เร่งขึ้นใน ระยะสั้นได้แล้ว ในระยะยาวยังช่วยรักษาปริมาณยอดขายรถยนต์ในประเทศให้คงอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง อันจะเป็น ประโยชน์ต่อการรักษาความเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคได้

- **สำหรับตลาดส่งออกรถยนต์ ZEV** พบว่าประเทศส่งออกหลักของไทยปัจจุบันยังมีจำนวนไม่กี่ประเทศที่ตั้งเป้าหมาย ยกเลิกจำหน่ายรถยนต์ใช้น้ำมันในอนาคตแล้ว โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในทวีปยุโรปและอเมริกาเหนือ และไทย เองก็ยังไม่มีการทำ FTA ร่วมด้วย ซึ่งอาจเป็นจุดอ่อนให้กับไทยเมื่อเทียบกับเวียดนามประเทศคู่แข่ง ขณะที่ในบาง ตลาดส่งออกอย่างบางประเทศในกลุ่มอาเซียน ตะวันออกกลางและแอฟริกายังมีความไม่พร้อมด้านโครงสร้าง พื้นฐานและมีแหล่งน้ำมันในประเทศ การใช้ ZEV จึงอาจต้องใช้เวลานานกว่า

สัดส่วนการส่งออกรถยนต์ไปประเทศคู่ค้าไทยที่มีแผนยกเลิกจำหน่ายรถยนต์ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน

ปีที่มีแผนยกเลิกจำหน่ายรถยนต์ ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน	จำนวนประเทศคู่ค้าของไทยที่ใช้แผนดังกล่าว (รวมประเทศที่มีแผนประกาศใช้ก่อนหน้าในแต่ละปี)	สัดส่วนมูลค่าการส่งออกรถยนต์ไทย ไปยังคู่ค้าเหล่านี้ (ในปี 2563)
2568 - 2570	3 (ยุโรป)	0.5%
2573	10 (ยุโรป), 1 (ตะวันออกกลาง), 1 (เอเชีย)	3.2%
2578	10 (ยุโรป), 1 (ตะวันออกกลาง), 2 (เอเชีย)	11.1%
2583	13 (ยุโรป), 2 (ตะวันออกกลาง), 6 (เอเชีย), 1 (อเมริกา)	20.0%
2593	13 (ยุโรป), 2 (ตะวันออกกลาง), 6 (เอเชีย), 3 (อเมริกา)	21.2%

ที่มา : CleanTechnica, Trademap รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย ***มีจำนวนประเทศที่ประกาศยกเลิกจำหน่ายเพิ่มขึ้น**

ดังนั้น หากไทยต้องการขยายโอกาสส่งออกรถยนต์ ZEV เข้าไปรุกตลาดเหล่านี้เพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงตลาด โกลด์เคิงที่อาจมีการตั้งเป้าหมายยกเลิกการจำหน่ายรถยนต์ใช้น้ำมันเพิ่มเติมขึ้นมาใหม่ ไทยอาจจำเป็นต้องเร่ง พิจารณาเจรจา FTA กับประเทศที่เป็นตลาดหลักรถยนต์ ZEV เช่น FTA ไทย-อียู และ CPTPP เป็นต้น เพื่อขยายโอกาสในการส่งออกรถยนต์ ZEV ของไทยในอนาคต โดยเฉพาะกลุ่มประเทศทวีปยุโรปและอเมริกาเหนือ

- **สร้าง Product Champion ตัวใหม่ สำหรับกลุ่มรถยนต์ ZEV โดยเฉพาะรถยนต์นั่งขนาดเล็ก และรถ ปิกอัพ 1 ตัน เป็นต้น** ซึ่งไทยมีคลัสเตอร์ผู้ผลิตชิ้นส่วนอื่นนอกเหนือจากระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าที่รองรับอยู่ แล้ว อีกทั้งจะเป็นที่สังเกตได้ว่ารถยนต์นั่งขนาดเล็กมักจะเป็นสินค้าที่นำไปบุกตลาดส่งออกใหม่ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากเป็นประเภทที่เข้าถึงกลุ่มคนในระดับ Mass ได้มากกว่ารถยนต์ประเภทอื่น ขณะที่ฝั่งรถปิกอัพนั้น ปัจจุบันค่ายรถต่างๆอยู่ในช่วงการพัฒนา รถปิกอัพกลุ่ม ZEV และยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนสำหรับรถกลุ่มดังกล่าว ดังนั้นหากไทยกลายเป็นหนึ่งในประเทศแรกๆที่ผลิตรถประเภทดังกล่าวก็จะมีโอกาสในการส่งออกเพิ่มมากขึ้น

2. การสร้างโอกาสให้เกิดห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ ZEV ที่ครบวงจรมากที่สุดในประเทศ

โดยเฉพาะเมื่อชิ้นส่วนทั้งระบบส่งกำลังและระบบไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนรถยนต์ใช้น้ำมันแต่เดิมซึ่งมีจำนวนถึงครึ่งหนึ่ง ของชิ้นส่วนทั้งหมด และเคยเป็นจุดแข็งสำคัญที่ทำให้ค่ายรถต่างมาลงทุนตั้งฐานผลิตในไทยนั้นจะต้องเปลี่ยนแปลงไปเป็น

Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

ชิ้นส่วนประเภทใหม่ที่เกี่ยวข้องกับระบบขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ ZEV ซึ่งมีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและปัจจุบันผู้ประกอบการในไทยยังไม่สามารถพัฒนาได้ถึงระดับที่มีศักยภาพมากพอจะรองรับต่อความต้องการของค่ายรถต่างๆในประเทศได้ ทำให้ไทยยังจำเป็นต้องดึงดูดการลงทุนชิ้นส่วนในกลุ่มนี้เข้ามาในประเทศให้ได้มากที่สุด โดยหากไทยไม่สามารถดึงดูดการลงทุนในกลุ่มชิ้นส่วนใหม่นี้เข้ามาได้ สัดส่วนมูลค่าเพิ่มจากการผลิตรถยนต์ ZEV ในไทยอาจลดเหลือเพียง 35%² ของมูลค่ารถยนต์ 1 คัน จากเดิมที่การผลิตรถยนต์ใช้น้ำมันในไทยสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้ได้ถึงมากกว่า 80%

อนึ่ง แม้ชิ้นส่วนสำคัญของรถยนต์ ZEV อย่างแบตเตอรี่ ไทยน่าจะมีโอกาสเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทานได้เพียงขั้นตอนการประกอบแบตเตอรี่ให้อยู่ในรูปแพ็คเกจ (Battery Pack) จากการขาดปัจจัยสำคัญทั้งเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับผลิตเซลล์แบตเตอรี่และแร่สำคัญที่ใช้เป็นส่วนประกอบ แต่ไทยอาจเน้นการดึงดูดชิ้นส่วนสำคัญอื่นที่อยู่ในระบบขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่ไฟฟ้าให้เข้ามาลงทุนในไทยได้ เช่น มอเตอร์ไฟฟ้า อินเวอร์เตอร์ On Board Charger ชิ้นส่วนระบบไฟฟ้าอื่นๆและเซ็นเซอร์ต่างๆ รวมไปถึงระบบเบรกแบบรีเจนเนอเรทีฟ เป็นต้น เพื่อสร้างห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนด้านอื่นให้ครบวงจรในประเทศแทน ในขณะที่เดียวกัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานขึ้นในไทยอย่างยั่งยืน อาจจำเป็นต้องมีการสนับสนุนผู้ประกอบการในไทยให้สามารถพัฒนาขีดความสามารถขึ้นรองรับชิ้นส่วนใหม่เหล่านี้ที่มีการใช้ระดับเทคโนโลยีที่ซับซ้อนมากขึ้นด้วย

โดยสรุป แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยล่าสุด ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่ามีส่วนช่วยอย่างมากในการสร้างแนวทางในการดำเนินงานที่ชัดเจนให้กับภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง และอาจเกิดผลดีต่อการดึงดูดการลงทุนผลิตรถยนต์ ZEV เข้าประเทศในอนาคตไม่น้อย ในจังหวะที่หลายประเทศฐานการผลิตรถยนต์พยายามแข่งขันกันขึ้นเป็นผู้นำในการผลิตรถยนต์กลุ่มดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคที่คู่แข่งในอุตสาหกรรมรถยนต์โลกเปลี่ยนหน้าตาไปจากเดิมมาก หลังมีคู่แข่งรายใหม่ๆเข้ามาแข่งขันในตลาดรถยนต์ ZEV เพิ่มขึ้น ซึ่งกลุ่มที่น่าสนใจ คือ คู่แข่งที่มาจากอุตสาหกรรมไอทีและอิเล็กทรอนิกส์ที่ไทยไม่ควรมองข้าม แต่ควรแสวงหาโอกาสในการดึงดูดการลงทุนและสร้างพันธมิตรเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ZEV ในประเทศเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงถึงเวลาแล้วที่อุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยจะต้องเร่งปรับตัวเพื่อให้สามารถอยู่รอดและสร้างโอกาสจากกระแสการเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้นโดยเร็วที่สุด



² จากข้อมูลการวิเคราะห์โครงสร้างราคาเปรียบเทียบระหว่างรถยนต์ EV และ ICE ของ MUNRO & Associates, Inc.

Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับผิดชอบใดๆเพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือมุ่งใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ