



## แม้การลงทุน BEV จะเร่งตัวขึ้นมากในไทย แต่การผลิตชิ้นส่วนอาจกระจายอยู่ในหลายประเทศ

แม้การลงทุนผลิตรถยนต์ BEV ในไทยมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง กว่าสำหรับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนในห่วงโซ่อุปทานของรถยนต์ BEV ในอนาคตนั้น **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่ายังมีความเสี่ยงสำหรับชิ้นส่วนบางกลุ่ม โดยเฉพาะที่มีมูลค่าสูง เนื่องจากค่ายรถมีแนวโน้มกระจายการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไปยังประเทศอื่นก่อนนำเข้ามาผลิตรถยนต์ BEV ในไทย

โดยสาเหตุมาจากการแข่งขันในตลาดรถยนต์ BEV ที่สูงขึ้นทำให้ต้องเน้นลดต้นทุนชิ้นส่วน โดยการเลือกใช้จากฐานผลิตที่ต้นทุนต่ำ ขณะที่ไทยก็ไม่ได้กำหนดว่าการผลิตเพื่อขายในประเทศนั้นต้องมีจำนวนชิ้นส่วนขั้นต่ำเท่าไร ส่วนการส่งออกผ่าน FTA ก็กำหนดให้ใช้วัตถุดิบในประเทศที่ 40% เท่านั้น ค่ายรถจึงมีแนวโน้มจะนำเข้าชิ้นส่วนบางกลุ่มจากฐานผลิตที่มีศักยภาพแทนผลิตในไทย

โดยช่วงแรกก่อนปี 2568 จะเน้นนำเข้าชิ้นส่วนทั้งหมดจากฐานผลิตหลัก และเมื่อมีการผลิตรถยนต์ BEV เพิ่มขึ้นในไทย จะเริ่มเห็นการลงทุนผลิตชิ้นส่วนบางกลุ่มในไทย แต่จะยังคงนำเข้า Core Technology จากประเทศเจ้าของเทคโนโลยี และกระจายนำเข้าชิ้นส่วนบางกลุ่มที่มีมูลค่าสูงจากประเทศอื่นในอาเซียน อย่างไรก็ดี ไทยยังพอมีศักยภาพถึงการลงทุนกลับมาได้บ้างขึ้นอยู่กับแนวโน้มนโยบายภาครัฐเป็นสำคัญ

จากการดำเนินงานเชิงรุกอย่างต่อเนื่องของรัฐบาลเพื่อดึงดูดการลงทุนผลิตรถยนต์ BEV ให้เข้ามาตั้งฐานผลิตในไทย ทำให้ปัจจุบันไทยมีค่ายรถทั้งจากจีน ญี่ปุ่น และชาติตะวันตก ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากทาง BOI เบื้องต้นรวมแล้วถึง 270,000 คัน<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม แม้การผลิตรถยนต์ BEV ในไทยจะมีทิศทางเติบโตได้ดี แต่ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า ธุรกิจชิ้นส่วนรถยนต์ไทยบางกลุ่ม โดยเฉพาะที่มีมูลค่าสูง ยังเผชิญกับความเสี่ยงเนื่องจากค่ายรถมีแนวโน้มกระจายการลงทุนผลิตชิ้นส่วนไปยังประเทศอื่นด้วย

สาเหตุหลักมาจาก (1) การแข่งขันที่สูงขึ้น โดยเฉพาะด้านราคาของรถยนต์ ทำให้ค่ายรถต้องเน้นกลยุทธ์การลดต้นทุน และแนวทางที่มักทำกัน คือ การเลือกใช้ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพจากแหล่งผลิตที่สามารถทำต้นทุนต่ำได้แม้จะต้องมาจากการนำเข้า ซึ่งเมื่อรวมเข้ากับ (2) การที่ไทยยังไม่ได้มีข้อบังคับในการใช้ชิ้นส่วนขั้นต่ำในประเทศ โดยมีเพียงกำหนดให้ต้องลงทุนผลิตชิ้นส่วนสำคัญบางชนิดเท่านั้น หากจะผลิตเพื่อขายในโครงการรับส่วนลดภาษีสูงสุด 150,000 บาทของรัฐบาล และ/หรือเมื่อขอ BOI นอกจากนี้ (3) ถ้าจะผลิตแล้วส่งออกผ่าน FTA ก็กำหนดให้ใช้วัตถุดิบ

<sup>1</sup> ข้อมูลจาก BOI วันที่ 12 เมษายน 2566 ซึ่งยังไม่รวมจำนวนกำลังการผลิตของค่ายที่ประกาศแผนลงทุนแต่ยังอยู่ในขั้นตอนการลงนามกับ BOI

ภายในประเทศเพียง 40% เท่านั้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ค่ายที่ผลิตรถยนต์ BEV ในไทย มีแนวโน้มเลือกนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์บางกลุ่มจากประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตเป็นหลัก โดยระดับของการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ BEV อาจแบ่งตามระยะเวลาในการลงทุนตามการเติบโตของการผลิตรถยนต์ BEV ของค่ายรถดังนี้

- **ช่วงแรกของการลงทุนของค่ายรถ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นช่วงก่อนปี 2568** การผลิตรถยนต์ BEV ยังมีจำนวนไม่มาก แต่ละค่ายจึงน่าจะอาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญของรถยนต์ BEV ที่ยังไม่มีการผลิตในไทยมาจากประเทศฐานผลิตหลักเดิม เช่น จีน ญี่ปุ่น หรือชาติตะวันตก เพื่อประกอบรถยนต์ BEV ในไทยก่อน ซึ่งรัฐบาลก็ให้สิทธิภาษี 0% สำหรับนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญเพื่อมาผลิตรถยนต์ BEV ในไทยภายในสิ้นปี 2568
- **ช่วงหลังเมื่อสัดส่วนรถยนต์ BEV ที่ผลิตในไทยเพิ่มสูงขึ้น** ไทยเริ่มขยับเป็นฐานการลงทุนผลิตชิ้นส่วนสำคัญบางประเภท โดยเฉพาะชิ้นส่วนประกอบของชิ้นส่วนระบบขับเคลื่อน แต่ยังคงนำเข้าชิ้นส่วนที่เป็น Core Technology จากประเทศฐานผลิตหลักอยู่ เพื่อมาประกอบให้เป็นชิ้นส่วนระบบขับเคลื่อนเต็มชุดสมบูรณ์ และเริ่มกระจายการนำเข้าชิ้นส่วนบางประเภทจากแหล่งผลิตอื่นในอาเซียนที่มีศักยภาพในการทำต้นทุนได้ต่ำและได้ภาษี 0% มากขึ้น โดยเฉพาะชิ้นส่วนมูลค่าสูงบางกลุ่มที่ต้องการความชำนาญเฉพาะ ซึ่งบางประเทศผลิตชิ้นส่วนเหล่านี้อยู่แล้ว ขณะที่บางประเทศก็เป็นแหล่งวัตถุดิบหายากที่สำคัญ ดังตาราง

#### ชิ้นส่วนรถยนต์ BEV ที่มีแนวโน้มกระจายไปประเทศต่างๆ ในอาเซียนและที่มีโอกาสลงทุนผลิตในไทย

กลุ่มชิ้นส่วน	สัดส่วนต้นทุน*	ประเทศผลิต : ชิ้นส่วนที่มีศักยภาพ	ปัจจัยสนับสนุน
แพ็คแบตเตอรี่	37%	<b>อินโดนีเซีย</b> : เซลล์แบตเตอรี่ที่ใช้ निकิลและโคบอลต์ <b>ไทย</b> : ประกอบโมดูลแบตเตอรี่และแพ็คแบตเตอรี่ (มีสัดส่วน ~30% ของต้นทุนผลิตแบตเตอรี่ทั้งหมด)	อินโดนีเซียเป็นแหล่งผลิต निकิลและโคบอลต์ของโลก แต่การประกอบเป็นโมดูลและแพ็คแบตเตอรี่ที่มีน้ำหนักมากอาจต้องทำในพื้นที่ใกล้ฐานผลิตรถ เช่น ไทย เพื่อประหยัดค่าขนส่ง
แชสซี ตัวถังและชิ้นส่วนภายใน	28%	<b>ไทย</b> : ชิ้นส่วนปั๊มและฉีดขึ้นรูปต่างๆ จากโลหะและพลาสติก & ชิ้นส่วนอื่นๆ จากวัสดุผ้า หนัง และยาง	ไทยมีความชำนาญจากการเป็นฐานผลิตรถยนต์ใช้น้ำมันหลักของภูมิภาคมาอย่างยาวนาน
ระบบขับเคลื่อนสำหรับรถ BEV	20%	<b>ไทย</b> : อินเวอร์เตอร์ มอเตอร์ ระบบหล่อเย็น ระบบจัดการแบตเตอรี่และควบคุมการขับเคลื่อน เป็นต้น แต่อาจเป็นระดับผลิตและประกอบชิ้นส่วนย่อย โดยยังต้องพึ่งการนำเข้าชิ้นส่วน Core Technology เช่น ชิปอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง แม่เหล็กแรงสูง เป็นต้น จากเจ้าของเทคโนโลยี เช่น จีน ญี่ปุ่น และชาติตะวันตก	ชิ้นส่วนเหล่านี้เป็นชิ้นส่วนที่ไทยกำหนดให้เลือกผลิตหากเข้าโครงการสนับสนุนของรัฐ แต่คาดว่าค่ายรถอาจเลือกเข้ามาลงทุนในระดับประกอบหรือผลิตชิ้นส่วนประกอบที่ไม่ใช่เทคโนโลยีหลัก เพราะไทยแม้จะผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ใช้น้ำมันคิดเป็นมูลค่าเพิ่มในประเทศสูงถึงราว 80% ของมูลค่าการผลิตทั้งหมด แต่ยังไม่ถึงระดับการเป็นเจ้าของเทคโนโลยี
อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	15%	<b>มาเลเซีย</b> : ชิปอิเล็กทรอนิกส์ที่ซับซ้อนปานกลาง <b>เวียดนาม</b> : หน้าจอสัมผัสในรถ <b>ไทย</b> : ชิ้นส่วนระบบไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่ซับซ้อน เช่น ระบบไฟ และเซ็นเซอร์วัดค่าต่างๆ ที่ไม่ซับซ้อน เป็นต้น	มาเลเซียเป็นฐานผลิตชิปอิเล็กทรอนิกส์สำหรับรถยนต์ใช้น้ำมันระดับโลก ส่วนเวียดนามเป็นฐานผลิตแท็บเล็ตและโทรศัพท์มือถือที่สำคัญของโลก ขณะที่ไทยได้ประโยชน์จากการเป็นฐานผลิตรถหลักของภูมิภาค แต่ยังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีซับซ้อนได้

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, Arthur D.Little, I/O Table ปี 2558

หมายเหตุ \*สัดส่วนต้นทุนของกลุ่มชิ้นส่วนต่อต้นทุนชิ้นส่วนรถยนต์ BEV รวม

**โดยสรุป** จากโอกาสที่ค่ายรถน่าจะมีแนวโน้มกระจายการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ BEV ในหลายประเทศเพื่อให้เกิดการจัดการด้านต้นทุนมีประสิทธิภาพสูงสุด ทำให้คาดว่า ในระยะ 3-5 ปีจากนี้ แม้การผลิตรถยนต์ BEV ในไทยที่เพิ่มขึ้น จะทำให้การลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้น แต่มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ BEV ก็น่าจะเพิ่มขึ้นเช่นกัน และสัดส่วนมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ BEV ต่อต้นทุนชิ้นส่วนทั้งคันจะยังคงอยู่ในระดับสูง

**คาดการณ์ปริมาณการผลิตรถยนต์ BEV และมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนเพื่อการผลิตรถยนต์ BEV ในไทย**

	ปี 2568 f	ปี 2571 f
ยอดการผลิตรถยนต์ BEV (สัดส่วนของการผลิตรถยนต์รวมปีนั้น)	98,000 คัน (5%)	330,000 คัน (14%)
มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ BEV	< 1,200 ล้าน US\$	< 3,330 ล้าน US\$
สัดส่วนมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ BEV ต่อต้นทุนชิ้นส่วนทั้งคัน	< 68%	< 56%

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดการณ์ (29 พฤษภาคม 2566) โดยอยู่บนสมมติฐานว่านโยบายสนับสนุนรถยนต์ BEV ของภาครัฐดำเนินได้ต่อเนื่อง

โดยในอนาคตอันใกล้นี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า เราน่าจะเริ่มได้เห็นหน้าตาของห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ในภูมิภาคอาเซียนที่เปลี่ยนไป เมื่อไทยที่เดิมมีบทบาทหลักในการเป็นผู้ผลิตและส่งออกชิ้นส่วนเพื่อไปประกอบเป็นรถยนต์ใช้น้ำมันในฐานะผลิตอื่นของภูมิภาค อาจต้องนำเข้าชิ้นส่วน โดยเฉพาะจากอินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม สำหรับการการผลิตรถยนต์ BEV อย่างไรก็ดี เนื่องจากเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ BEV ยังไม่หยุดนิ่ง และการแข่งขันในการดึงดูดการลงทุนด้านชิ้นส่วนรถยนต์ BEV เข้าประเทศยังคงอยู่ในช่วงเริ่มต้น การดึงดูดการลงทุนในบางชิ้นส่วนที่สำคัญและมีมูลค่าสูง ไทยอาจยังพอมีโอกาสที่จะดึงให้เข้ามาได้ เช่น การลงทุนผลิตแบตเตอรี่ตั้งแต่ระดับเซลล์ ที่ปัจจุบันเริ่มหันมาพัฒนาแบตเตอรี่โซเดียมที่ไทยมีวัตถุดิบมากขึ้น หรือแม้แต่การผลิตชิ้นส่วนภายในเพื่อประกอบขึ้นเป็นชิ้นส่วนหลักบางรายการที่ไทยอาจถูกวางเป็นฐานผลิตหลักของภูมิภาค เช่น มอเตอร์ ซึ่งเหล่านี้ต้องอาศัยแรงดึงดูดสำคัญจากภาครัฐที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ BEV อย่างต่อเนื่องและครบวงจร ไม่ว่าจะเป็นจากมาตรการที่มีอยู่แล้ว หรือมาตรการใหม่ๆ เช่น การส่งเสริมธุรกิจจัดแปลงรถยนต์ไฟฟ้า ควบคู่ไปกับมาตรการเร่งด่วนอย่างการสร้างทักษะที่เหมาะสมให้กับแรงงานในยุคที่ธุรกิจหันมาใช้หุ่นยนต์เพื่อแทนแรงงานคนมากขึ้น เพื่อรับมือกับการแข่งขันที่จะรุนแรงขึ้นจากรอบด้านที่ไทยกำลังเผชิญอยู่

**Disclaimers** รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับองค์ความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับผิดชอบการตัดสินใจเพื่อซื้อ ขาย หรือลงทุนในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)