



สินทรัพย์สูญค่าในอนาคตหรือ Stranded Assets

อาจเป็นอุปสรรคต่อการบรรลุเป้าหมาย Net Zero ของไทย และจำเป็นต้องเร่งแก้ไข

CURRENT ISSUE

Vol.31 No.3621 11 พฤศจิกายน 2568



ดร. กฤตย์ สิตะธณี

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ

Krit.S@KasikornResearch.com

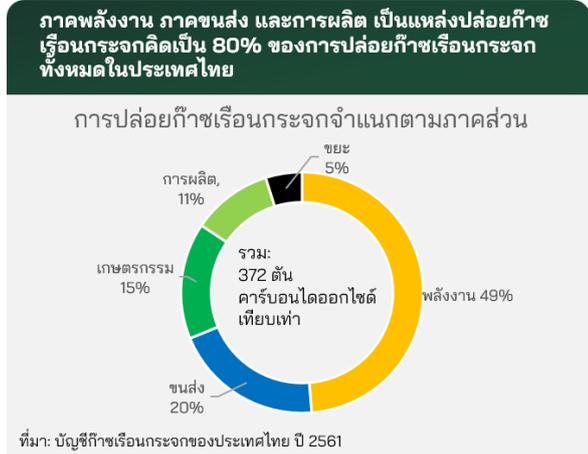
สินทรัพย์สูญค่าในอนาคต

ในการประชุม COP30 ที่จะจัดขึ้นในอีกไม่กี่สัปดาห์ข้างหน้า คาดว่าประเทศไทยจะประกาศการเร่งเป้าหมาย Net Zero เร็วขึ้น 15 ปี เป็นภายในปี 2593 อย่างเป็นทางการ

โดยประเด็นสำคัญคือ ภายในปี 2593 กระบวนการผลิตและเทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดการปล่อยคาร์บอนจำนวนมากอาจจะกลายเป็นสินทรัพย์สูญค่าในอนาคต หรือ Stranded Assets สินทรัพย์สูญค่าในอนาคตรวมถึงการลงทุนที่ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจได้ตามที่คาดหวังไว้ อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ

ภาคพลังงาน ภาคขนส่ง และภาคการผลิต เป็นแหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจกหลักของประเทศไทย คิดเป็นสัดส่วนถึง 70 - 80% ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมด¹ และเป็นภาคส่วนที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดสินทรัพย์สูญค่าในอนาคตร้อย

หากไม่มีมาตรการบรรเทาการด้อยค่าของสินทรัพย์อย่างมีนัยสำคัญ ประเทศไทยอาจเผชิญความเสี่ยงที่บริษัทต่าง ๆ จะต้องตัดมูลค่าสินทรัพย์ในงบดุล หรืออัตราส่วนวงเงินสินเชื่อต่อมูลค่าหลักประกัน (LTV) อาจลดลง



¹ UNFCC ([Link](#))

ต่ำกว่าระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งจะทำให้ภาคธุรกิจและภาคการเงินของไทยมีแนวโน้มเผชิญกับความเสียหายจากวิกฤตสินเชื่อ

แม้การประเมินผลกระทบทั้งหมดของประเทศไทยจากความเสียหายของสินทรัพย์สูญค่าในอนาคตจะเป็นเรื่องยาก แต่สำหรับภาคพลังงาน Climate Finance Network Thailand ประเมินว่า กำลังการผลิตไฟฟ้ามูลค่าประมาณ 360–530 พันล้านบาท อาจกลายเป็นสินทรัพย์สูญค่าภายในปี 2593²

ในภาคขนส่ง รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) มีสัดส่วนสูงถึง 98.8% จากจำนวนรถยนต์ทั้งหมด 20.2 ล้านคัน ซึ่งมีแนวโน้มสูญเสียมูลค่าหลังปี 2593

ขณะที่ภาคการผลิตมีความหลากหลายสูง แต่ยังคงพึ่งพาเตาเผาถ่านหินเป็นจำนวนมาก (57%³ ของการใช้ LNG ใช้ในภาคการผลิต) กระบวนการที่ปล่อยคาร์บอนสูง (โดยเฉพาะการผลิตปูนซีเมนต์และเคมีภัณฑ์) และการใช้รถยนต์ ICE สำหรับงานโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก

ภาคพลังงานจำเป็นต้องจัดทำแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าฉบับใหม่

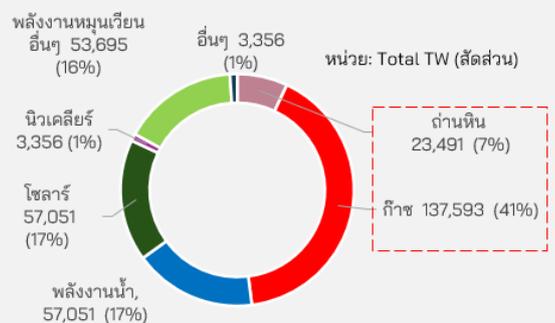
ภายใต้เป้าหมาย Net Zero ภายในปี 2593 โรงไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลอาจไม่สามารถนำมาใช้ผลิตไฟฟ้าได้ เนื่องจากมีการห้ามใช้ถ่านหินและก๊าซธรรมชาติหลังปี 2593 ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวจะส่งผลให้ต้องปรับลดมูลค่ากระแสเงินสดในอนาคตที่คาดว่าจะได้รับ หากโรงไฟฟ้าฟอสซิลถูกปิดก่อนกำหนดหรือจำเป็นต้องหยุดเดินเครื่อง

แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าฉบับล่าสุดของประเทศไทย (PDP 2024) ระบุว่า ภายในปี 2580 การผลิตพลังงานไฟฟ้า 51% ของประเทศจะมาจากพลังงานหมุนเวียน และจะทยอยยุติการใช้ถ่านหินในการผลิตไฟฟ้าภายในปี 2593⁴

แต่ในแผน PDP 2024 ได้ระบุแนวทางการติดตั้งกำลังผลิตไฟฟ้าจากก๊าซใหม่รวม 6,300 เมกะวัตต์ จนถึงปี 2579⁵ จากการที่อายุการใช้งานและระยะเวลาคืนทุนของโรงไฟฟ้ามักจะใช้เวลาหลายสิบปี ซึ่งทำให้คาดว่าจะยังมีโรงไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลหลายแห่งดำเนินการผลิตไฟฟ้าอยู่หลังปี 2593

ในปี 2580 คาดว่า 48% ของการผลิตไฟฟ้าในประเทศไทยจะมาจากโรงไฟฟ้าเชื้อเพลิงฟอสซิลจาก 78% ในปี 2567

คาดการณ์การผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย ในปี 2580



² SIPET and CFNT ([Link](#))

³ IEA ([Link](#))

⁴ PDMO ([Link](#))

⁵ Thailand PDP2024 ([Link](#))

โรงไฟฟ้าเหล่านี้อาจประสบปัญหาในการสร้างรายได้ เนื่องจากข้อกำหนดเรื่องการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ ซึ่งจะส่งผลให้มูลค่าทรัพย์สินลดลง

รัฐบาลไทยอาจจำเป็นต้องปรับปรุงแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า เพื่อปรับทิศทางการลงทุนให้ลดการพัฒนาโรงไฟฟ้าก๊าซธรรมชาติ และเพิ่มการลงทุนในโซลาร์ฟาร์ม โซลาร์ลอยน้ำ และระบบกักเก็บพลังงานด้วยแบตเตอรี่ (BESS)

ภาคขนส่งจำเป็นต้องเร่งดำเนินการใช้ระบบขับเคลื่อนไฟฟ้าอย่างจริงจัง

ปัจจุบันประเทศไทยมีรถยนต์จดทะเบียนบนท้องถนนมากกว่า 20.2 ล้านคัน⁶ แม้ว่าการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (BEV) ในประเทศไทยจะเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่รถยนต์ไฟฟ้า 100% ยังมีสัดส่วนประมาณ 1.2% ของจำนวนรถยนต์ทั้งหมดในประเทศ

เมื่อเข้าใกล้ปี 2593 มูลค่าคงเหลือของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) มีแนวโน้มจะลดลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะส่งผลให้ทั้งผู้บริโภคและภาคธุรกิจต้องถือครองยานพาหนะที่ไม่สามารถใช้งานได้ หรือสามารถขายต่อได้เพียงในราคาที่ต่ำกว่ามูลค่าอย่างมาก

นั่นหมายความว่า การทดแทนรถยนต์จำนวน 20.2 ล้านคันของประเทศไทยจำเป็นต้องมีการซื้อรถยนต์ใหม่โดยเฉลี่ยปีละ 800,000 คัน ขณะที่ปัจจุบันประเทศไทยมียอดขายรถยนต์ใหม่ราว 600,000 คันต่อปี ซึ่งหมายความว่า แม้จะเปลี่ยนมาขายรถยนต์ไฟฟ้า 100% (BEV) ทั้งหมด ก็ยังไม่สามารถทดแทนสต็อกเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ได้ทันเวลา

ดังนั้น รัฐบาลไทยจำเป็นต้องออกนโยบายที่สร้างแรงจูงใจให้มีการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) มากขึ้น เช่น การขยายมาตรการภาษี “EV 3.5” ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ของ 30@30⁷ ให้ครอบคลุมมากขึ้น พร้อมกันนี้ยังต้องลดจำนวนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) บนท้องถนน

⁶ กรมการขนส่งทางบก

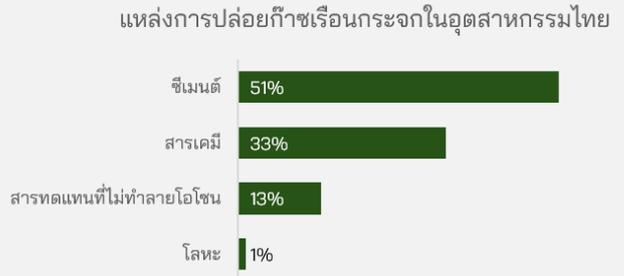
⁷ BOI ([Link](#))

ภาคการผลิตจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต

ปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการผลิตส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในอุตสาหกรรมผลิตปูนซีเมนต์ เคมีภัณฑ์ และสารทดแทนที่ไม่ทำลายโอโซน

อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ได้ดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย Net Zero โดยได้จัดทำแผน Net Zero Cement and Concrete Roadmap 2050 ขณะที่อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ของไทย มีผู้ประกอบการรายใหญ่ เช่น บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)⁸ ตั้งเป้าหมายบรรลุ Net Zero ภายในปี 2593 เช่นเดียวกัน

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอุตสาหกรรมกระจุกตัวอยู่ 4 อุตสาหกรรมย่อย



ที่มา: รายงานแห่งชาติฉบับที่ 4 (2565)

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมเหล่านี้มักมีเครื่องจักรทุนขนาดใหญ่ที่มีอายุการใช้งานยาวนาน และพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิลในการดำเนินการจะต้องเปลี่ยนผ่านไปสู่การใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น การใช้ไฮโดรเจนที่ผลิตจากแหล่งพลังงานสะอาด (Green Hydrogen) เป็นเชื้อเพลิง การใช้วัตถุดิบชีวภาพ (Bio-feedstock) และการใช้เตาหลอมไฟฟ้า (Electric Arc Furnace)

เนื่องจากเทคโนโลยีการผลิตและใช้ Green Hydrogen รวมถึงระบบไฟฟ้าสะอาดของไทยยังอยู่ในระยะตั้งไข่ การบรรลุเป้าหมาย Net Zero จึงขึ้นอยู่กับความสามารถของรัฐในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับพลังงานสะอาด เช่น ระบบท่อส่ง ไฮโดรเจน และโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ที่สามารถเชื่อมต่อภาคการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จะรับมืออย่างไร? — การเปลี่ยนผ่านอย่างมีแบบแผน

สินทรัพย์และเทคโนโลยีบางประเภทอาจสูญเสียมูลค่าไปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้จากนโยบาย Net Zero ฉบับใหม่ แต่ด้วยกลยุทธ์ที่เหมาะสมจะสามารถบรรเทาความเสี่ยงและลดผลกระทบทางเศรษฐกิจได้ ทั้งนี้มี 2 แนวทางรับมือหลักมีอยู่ 2 ประการ ได้แก่ (1) เปลี่ยนแผนการลงทุนไปสู่เทคโนโลยีคาร์บอนต่ำ (Decarbonization Investment) และ (2) การปรับใช้หรือการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์เดิมในรูปแบบใหม่ (Repurpose)

1) การเปลี่ยนแผนลงทุนไปเทคโนโลยีคาร์บอนต่ำ (Decarbonization Investment)

แนวทางที่รอบคอบที่สุดคือ การหลีกเลี่ยงการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีแนวโน้มจะกลายเป็นสินทรัพย์สูญค่าในอนาคต โดยมุ่งเปลี่ยนไปลงทุนในโซลูชันที่ปล่อยคาร์บอนต่ำหรือคาร์บอนเป็นศูนย์

⁸ Reuters ([Link](#))

ผู้กำหนดนโยบายสามารถออกกฎระเบียบที่ค่อย ๆ เข้มงวดขึ้น พร้อมกำหนดช่วงเวลาสิ้นสุดการใช้งานอย่างชัดเจนสำหรับสิทธิที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับสูง (Regulatory Sunset Clauses) ซึ่งจะช่วยกระจายความเสี่ยงให้ลดลงอย่างต่อเนื่องในระยะยาวแทนที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน

แนวทางนี้เริ่มเห็นได้ชัดแล้วใน Thailand Taxonomy⁹ ของธนาคารแห่งประเทศไทย โดยมีข้อกำหนดวันที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจบางชนิด จะสิ้นสุดถือว่าเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือในสหภาพยุโรปที่ห้ามจำหน่ายรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปตั้งแต่ปี 2578 เป็นต้นไป¹⁰

ตัวอย่างเช่น ถ้าภาครัฐประกาศล่วงหน้าว่าจะไม่อนุญาตให้จดทะเบียนรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในใหม่หลังปี 2578 ซึ่งช่วยสร้างความชัดเจนให้กับตลาด และเปิดโอกาสให้ผู้บริโภคมีเวลาเพียงพอในการปรับตัวไปสู่การใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

2) การปรับใช้หรือการใช้ประโยชน์จากสิทธิเดิมในรูปแบบใหม่ (Repurposing)

ในกรณีที่สิทธิบางประเภทไม่สามารถทำหน้าที่ตามวัตถุประสงค์เดิมอีกต่อไป การปรับใช้หรือการใช้ประโยชน์จากสิทธิเดิมในรูปแบบใหม่จึงเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด

ตัวอย่างเช่น บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)¹¹ กำลังปรับโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งให้สามารถรองรับการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับเชื้อเพลิงการบินยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel — SAF) นอกจากนี้ เมื่อมีการปิดโรงไฟฟ้าถ่านหิน พื้นที่ดังกล่าวสามารถนำไปใช้เป็นสถานีเก็บพลังงานแบตเตอรี่ (Battery Storage Facility) เพื่อใช้ประโยชน์จากโครงข่ายไฟฟ้าที่มีอยู่แล้ว

ผู้ถือสิทธิจำเป็นต้องตระหนักว่าสิทธิบางประเภทจะมีมูลค่าลดลงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงควรพิจารณาตัดมูลค่าทรัพย์สินเหล่านั้นหรือเลือกลงทุนเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่

บทสรุป

โดยสรุปแล้วแม้ว่าการตัดสินใจของประเทศไทยในการเร่งเป้าหมาย Net Zero ให้เร็วขึ้นเป็นปี 2593 ถือเป็นก้าวสำคัญที่สอดคล้องกับความพยายามของประชาคมโลกในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระยะยาว

⁹ ธนาคารแห่งประเทศไทย [\[Link\]](#)

¹⁰ สหภาพยุโรป [\[Link\]](#)

¹¹ Bangchak [\[Link\]](#)

แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่า ประเด็นสินทรัพย์สูญค่าในอนาคตจะกลายเป็นอุปสรรคสำคัญในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ ดังนั้นเส้นทางสู่ Net Zero ของประเทศไทยในปี 2593 จะเกิดการเปลี่ยนผ่านที่ราบรื่นมากน้อยเพียงใด ขึ้นกับความสามารถในการจัดการกับความเสี่งนี้ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันหรือลดทอนผลกระทบทางเศรษฐกิจที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการและผู้บริโภคในอนาคต

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีที่น่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละขณะเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน 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 ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)