



รถยนต์ไฟฟ้า BEV ... เช็กเมนูใหม่ในตลาดรถยนต์ไทย มุ่งสร้างโอกาสทางธุรกิจจากการเจาะกลุ่มลูกค้าพรีเมียม

CURRENT ISSUE

ปีที่ 22 ฉบับที่ 2769

วันที่ 31 สิงหาคม 2559

▶ ประเด็นสำคัญ

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า รถยนต์ไฟฟ้า BEV เป็นเทคโนโลยีใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยในช่วงต้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นระยะเวลาในการเตรียมความพร้อม ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนส่งเสริมการลงทุน การพัฒนาและยกระดับเทคโนโลยีสำหรับการขับเคลื่อน การปรับตัวของห่วงโซ่อุปทานการผลิตยานยนต์ และชิ้นส่วนในไทย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างสถานีชาร์จ การเตรียมความพร้อมในด้านทักษะของบุคลากร โดยเฉพาะช่างเทคนิค รวมถึงการพัฒนาศูนย์ให้บริการซ่อมบำรุงรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งคาดว่าอาจต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี
- จากระดับของเทคโนโลยีในรถยนต์ BEV ในปัจจุบัน ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ในระยะแรก ตลาดรถยนต์ BEV ในไทย อาจจะต้องเผชิญกับความท้าทายอีกหลายประการ โดยเฉพาะในด้านความกังวลของผู้บริโภคไทยโดยรวมที่อาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ BEV อาทิ ราคาของรถยนต์ BEV อยู่ในระดับสูง สมรรถนะของเทคโนโลยีขับเคลื่อนยังมีขีดจำกัด อะไหล่สำหรับการซ่อมบำรุงยังมีในวงจำกัดและมีราคาสูง สถานีชาร์จไฟยังไม่มีเปิดให้บริการอย่างแพร่หลาย และตลาดรถยนต์ BEV มือสองมีแนวโน้มอยู่ในวงจำกัด เป็นต้น
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ในระยะแรก ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์นั่ง BEV โดยส่วนใหญ่ น่าจะวางตำแหน่งทางการตลาดของรถยนต์ BEV เป็นกลุ่มพรีเมียมที่มีราคาอยู่ในระดับสูง ซึ่งนับเป็นอีกเช็กเมนต์หนึ่งที่น่าจะกลายเป็นรถยนต์ทางเลือกใหม่สำหรับกลุ่มผู้บริโภคที่มีรายได้สูงหรือกลุ่มระดับไฮเอนด์ที่มีความชื่นชอบและติดตามการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีในยานยนต์ใหม่ๆ ดังนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จึงคาดว่า ในระยะแรกของการเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยีขับเคลื่อนรถยนต์ด้วยระบบไฟฟ้า การเกิดขึ้นของรถยนต์ BEV น่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อรถยนต์ในเช็กเมนต์อื่นๆ มากนัก

ในยุคปัจจุบัน แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์โลกได้เริ่มปรับตัวเข้าสู่การแข่งขันในด้านเทคโนโลยีรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า โดยสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์ BEV (Battery Electric Vehicles: BEV) ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ในการขับเคลื่อนเพียงอย่างเดียว 2) รถยนต์ไฮบริด (Hybrid Electric Vehicles: HEV) ที่เป็นส่วนผสมระหว่างระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าจากแบตเตอรี่และระบบแบบเดิมที่ใช้น้ำมัน 3) รถยนต์ปลั๊ก

บริการทุกระดับประทับใจ

อินไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicles: PHEV) ที่นอกจากจะถูกขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีผสมระหว่างระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าจากแบตเตอรี่และระบบแบบเดิมที่ใช้น้ำมัน ก็ยังสามารถเสียบปลั๊กชาร์จไฟจากภายนอกได้

ทั้งนี้ ด้วยการแข่งขันเพื่อชิงความเป็นผู้นำทางด้านการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีในรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าของกลุ่มผู้ผลิตทั่วโลก ทำให้กลุ่มตลาดรถยนต์ดังกล่าวมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถยนต์ BEV ที่เป็นการยกระดับเทคโนโลยีการผลิตยานยนต์ขั้นสูง ไปอีกระดับ โดยรถยนต์ BEV น่าจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมยานยนต์โลกมากขึ้นเป็นลำดับ และเป็นตลาดที่น่าจะมีศักยภาพเติบโตได้อีกมากในอนาคต สะท้อนจากยอดขายรถยนต์ BEV ทั่วโลกในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องโดยเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ 70 ต่อปี โดย **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่า **ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ BEV ทั่วโลกเทียบกับยอดขายรถยนต์ทั้งหมดน่าจะพุ่งแตะระดับร้อยละ 2.7 ได้ในปี 2563 หรือคิดเป็นยอดขายมากกว่า 2.7 ล้านคัน จากที่มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.36 ในปี 2558 คิดเป็นปริมาณราว 3.3 แสนคัน** ภายใต้สภาวะการดังกล่าว ส่งผลให้ไทยจำเป็นต้องปรับตัว เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมยานยนต์ในเวทีระดับโลก และรักษาสถานะการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกต่อไปในอนาคตได้

เส้นทางสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าในไทย... ยังต้องเผชิญความท้าทายที่หลากหลาย

หากพิจารณาถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยก็พบว่า ไทยพอจะมีศักยภาพและความพร้อมที่จะต่อยอดและยกระดับไปสู่เทคโนโลยีรถยนต์ BEV ในอนาคต เนื่องจากปัจจุบัน ไทยเป็นฐานในการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนสำคัญแห่งหนึ่งของโลก และมีห่วงโซ่การผลิตที่ครอบคลุมการผลิตชิ้นส่วนที่หลากหลาย โดยเป็นฐานการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับโลกเกือบ 60 ราย รวมถึงมีผู้ประกอบการครอบคลุมตลอดห่วงโซ่การผลิตกว่า 2,400 ราย ส่งผลให้ไทยสามารถผลิตรถยนต์หลายรุ่นที่ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากกว่าร้อยละ 80 ของต้นทุนการผลิตรถยนต์หนึ่งคัน โดยชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนใหญ่ราวร้อยละ 90 ที่ผลิตในไทยจะเป็นชิ้นส่วนเชิงกล ไม่ว่าจะเป็นโครงรถและตัวถัง (Body) ระบบกันกระแทกหรือระบบช่วงล่าง (Suspension) เป็นต้น ซึ่งสามารถต่อยอดเพื่อสนองต่อการผลิตรถยนต์ BEV ในส่วนของชิ้นส่วนร่วมกับรถยนต์แบบเดิม ที่คิดเป็นต้นทุนด้านชิ้นส่วนมากกว่าร้อยละ 40 ของการผลิตรถยนต์ BEV หนึ่งคัน

นอกจากนี้ ในปัจจุบัน รัฐบาลไทยก็ได้มีการวางแผนทางด้านนโยบายและยุทธศาสตร์สำหรับการผลักดันอุตสาหกรรมรถยนต์ BEV อย่างจริงจัง เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยโดยรวม โดยมีการสนับสนุนทั้งในด้านการใช้งานภายในประเทศ และส่งเสริมให้ผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลกใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ BEV เพื่อการส่งออก ซึ่งจะเป็นการสร้างโปรดักส์แชมป์เปียนตัวใหม่ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย อย่างไรก็ตาม **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า เทคโนโลยีรถยนต์ BEV ยังคงเป็นเทคโนโลยีใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ซึ่งหลายภาคส่วนทั้งในกลุ่มของผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ผู้ประกอบการธุรกิจพลังงาน ตลอดจนภาครัฐบาล จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาประมาณหนึ่งในการเตรียมความพร้อมก่อนจะเข้าสู่ยุคของการเปลี่ยนผ่านไปสู่เทคโนโลยีรถยนต์ BEV ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ในระยะแรกเป็นระยะเวลาสำหรับการเตรียมความพร้อม ไม่ว่าจะเป็น

บริการทุกระดับประทับใจ

การวางแผนส่งเสริมการลงทุน การพัฒนาและยกระดับเทคโนโลยีสำหรับการขับเคลื่อน การปรับตัวของห่วงโซ่การผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนในไทย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างสถานีชาร์จ การเตรียมความพร้อมในด้านทักษะของบุคลากร โดยเฉพาะช่างเทคนิค รวมถึงการพัฒนาศูนย์ให้บริการซ่อมบำรุงรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เป็นต้น ซึ่งคาดว่าอาจต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี

นอกจากนี้ จากระดับของเทคโนโลยีในรถยนต์ BEV ในปัจจุบัน ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ยังมองว่า ในระยะแรกตลาดรถยนต์ BEV ในไทย อาจจะต้องเผชิญกับความท้าทายอีกหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความกังวลของกลุ่มผู้บริโภคไทยโดยส่วนใหญ่ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ BEV โดยสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

➤ **ราคารถยนต์ BEV อยู่ในระดับสูง** เนื่องจากรถยนต์ BEV เป็นเทคโนโลยีใหม่ที่ต้องการการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเทคโนโลยีสำหรับการขับเคลื่อนอย่างแบตเตอรี่และมอเตอร์ ทำให้ต้นทุนการผลิตและราคาขายของรถยนต์ BEV อยู่ในระดับสูง ซึ่งส่งผลให้ผู้ซื้อรถยนต์ BEV ยังอยู่ในวงจำกัด โดยกระจุกตัวอยู่เพียงกลุ่มผู้บริโภคที่มีรายได้สูงหรือระดับไฮเอนด์ที่ชื่นชอบเทคโนโลยีในยานยนต์ใหม่ๆ โดยราคารถยนต์ BEV มีราคาสูงกว่ากลุ่มรถยนต์ประเภทที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบเดิมตั้งแต่ร้อยละ 65 ถึงร้อยละ 260¹ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ภาครัฐได้มีนโยบายยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ BEV สำเร็จรูปและชิ้นส่วน² โดยมีโควตานำเข้ารถยนต์ดังกล่าวประมาณ 5,000 คัน ซึ่งน่าจะทำให้ราคารถยนต์ BEV ที่จำหน่ายในไทยลดลง โดยคาดว่า ราคารถยนต์ BEV ที่ยังไม่รวมมูลค่าการวางตำแหน่งทางการตลาดของผู้ผลิต จะมีราคาสูงกว่ารถยนต์แบบเดิมอยู่ราวร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 85

➤ **สมรรถนะของเทคโนโลยีขับเคลื่อนที่สำคัญอย่างแบตเตอรี่และมอเตอร์ยังมีขีดจำกัด** ส่งผลให้ในปัจจุบัน รถยนต์ BEV เหมาะสมกับรถยนต์ประเภทไมโครคาร์³ (Microcar) และรถยนต์ขนาดเล็กมาก⁴ (Subcompact Car) ที่ไม่ต้องการกำลังในการขับเคลื่อนสูงมากนัก และเหมาะกับการเดินทางในระยะใกล้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ BEV ชั้นนำของโลก ก็ได้มีการพัฒนาสมรรถนะเทคโนโลยีดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การขับเคลื่อนรถยนต์ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาความจุของแบตเตอรี่ในรถยนต์ BEV ให้สามารถวิ่งได้ในระยะไกลขึ้น และใช้เวลาในการชาร์จไฟน้อยลง โดยปัจจุบัน แบตเตอรี่ในรถยนต์ BEV มีสมรรถนะที่สูงขึ้น โดยจะใช้เวลาชาร์จไฟโดยเฉลี่ยประมาณ 4-8 ชั่วโมง และสามารถวิ่งได้โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 160 กิโลเมตรต่อการชาร์จไฟหนึ่งครั้ง จากเดิมที่จำเป็นต้องใช้เวลาชาร์จไฟโดยเฉลี่ยนานถึง 12 ชั่วโมง และสามารถวิ่งได้เพียง 93 กิโลเมตรต่อการชาร์จไฟหนึ่งครั้ง⁵

¹ คำนวณราคารถยนต์ BEV ในปัจจุบัน เป็นการคำนวณจากราคานำเข้า (ไม่รวมมูลค่าตามการวางตำแหน่งทางการตลาดของผู้ผลิต) ภายใต้โครงสร้างภาษีปัจจุบันที่ประกอบด้วย ภาษีนำเข้าร้อยละ 80 ภาษีสรรพสามิตร้อยละ 10 ภาษีมหาศุลกากรร้อยละ 10 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7

² ครม. เห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องกำหนดรายละเอียดของหลักเกณฑ์ต่อไป ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่นำเขารถยนต์ BEV จำเป็นต้องส่งแผนการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าในไทย เพื่อรับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีนำเข้า

³ เทียบเคียงได้กับรถยนต์สันดาปภายในที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,000 CC

⁴ เทียบเคียงได้กับรถยนต์สันดาปภายในที่มีขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 1,000 – 1,500 CC

⁵ เป็นคุณสมบัติจากรถยนต์ทั่วไป ที่มีความจุของแบตเตอรี่ประมาณ 24-30 kWh (ไม่รวมถึงรถ Luxury)

➤ **อะไหล่สำหรับการซ่อมบำรุงยังมีในวงจำกัดและมีราคาสูง** โดยเฉพาะแบตเตอรี่ซึ่งเป็นส่วนสำคัญต่อการขับเคลื่อนรถยนต์ BEV ยังมีราคาสูง จึงทำให้ต้นทุนสำหรับการซ่อมบำรุงหรือการทดแทนอะไหล่ที่ชำรุดหรือเสื่อมสภาพอยู่ในระดับสูงตามไปด้วย นอกจากนี้ ไทยยังไม่มีศูนย์ให้บริการสำหรับการซ่อมบำรุงรถยนต์ BEV ในวงกว้างมากนัก

➤ **ตลาดรถยนต์ BEV มีสองมีแนวโน้มอยู่ในวงจำกัด** เนื่องจากต้นทุนสำหรับการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ BEV อยู่ในระดับสูงตามที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลให้ระดับราคารถยนต์ BEV ในตลาดรถมือสอง น่าจะมีแนวโน้มลดลงตามระยะเวลาการใช้งานอย่างรวดเร็ว จึงน่าจะเป็นข้อกั่วงวดประการหนึ่งของผู้บริโภคโดยส่วนใหญ่ในการตัดสินใจซื้อรถยนต์ BEV ทั้งในตลาดแรกและตลาดรถมือสอง

➤ **สถานีชาร์จไฟยังไม่มีบริการเปิดให้บริการอย่างแพร่หลาย** ซึ่งสถานีชาร์จไฟนับว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญอย่างหนึ่งสำหรับรถยนต์ BEV โดยในปัจจุบัน ไทยมีสถานีชาร์จยานยนต์เพียงราว 15 สถานี ซึ่งมีไว้สำหรับการทดลองใช้งานรถยนต์ไฟฟ้าเท่านั้น ทั้งนี้ ในปัจจุบัน รัฐบาลไทยได้มีการวางแผนผลักดันสำหรับการติดตั้งสถานีชาร์จให้ได้ประมาณ 100 แห่งภายในปี 2560 นอกจากนี้ การลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการประจุไฟฟ้าในที่สาธารณะจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือของหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐ ผู้ให้บริการไฟฟ้า และกลุ่มธุรกิจอื่นๆ ที่ผู้บริโภคนิยมขับรถไปใช้บริการ อาทิ ผู้ให้บริการที่จอดรถห้างสรรพสินค้า และคอมมูนิตีมอลล์ เป็นต้น เพื่อศึกษาความต้องการที่น่าจะเกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ และวางแผนผลักดันอย่างจริงจังในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว

อย่างไรก็ดี **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า ความท้าทายดังกล่าวข้างต้น ก็อาจอยู่ในขอบเขตที่ทางภาครัฐและภาคเอกชนสามารถร่วมมือกันแก้ไขได้ เพื่อผลักดันการใช้งานรถยนต์ BEV ภายในประเทศเพิ่มขึ้น และยกระดับอุตสาหกรรมรถยนต์ผู้การผลิตรถยนต์ BEV เพื่อการส่งออก ไม่ว่าจะเป็นการยกเว้นภาษีนำเข้ารถยนต์ BEV และขึ้นส่วนตามที่กล่าวมาข้างต้น การให้เงินสนับสนุนในการติดตั้งสถานีชาร์จตามแหล่งพื้นที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกแก่กลุ่มผู้บริโภค หรือแม้แต่การให้เงินสนับสนุนหรือโปรโมชันลดราคาแก่กลุ่มผู้บริโภคเพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่ง BEV ได้ง่ายขึ้น และทำให้เกิดความสมดุลระหว่างปริมาณการผลิตและความต้องการซื้อของผู้บริโภคในประเทศ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ความท้าทายบางประการ ก็จำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาในการแก้ไข โดยเฉพาะการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการขับเคลื่อนรถยนต์ไฟฟ้าอย่างแบตเตอรี่และมอเตอร์ โดยหากกลุ่มผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ BEV มีการพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าวอย่างรวดเร็ว ก็จะเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าลดต่ำลง ซึ่งน่าจะส่งผลให้ราคาของรถยนต์ BEV ลดต่ำลงเช่นกัน นำมาซึ่งการขยายฐานกลุ่มผู้บริโภคมายังระดับกลางมากขึ้นได้ในอนาคต แต่หากการพัฒนาสมรรถนะของเทคโนโลยีสำหรับการขับเคลื่อนในรถยนต์ BEV มีการพัฒนาไม่มากนัก หรือมีการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไป **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** ยังมองว่า ผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมายก็คงจะยังกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มระดับไฮเอนด์ที่ชื่นชอบในเทคโนโลยีในยานยนต์ใหม่ๆ เช่นเดิม เนื่องจากยังมีราคาที่อยู่ในระดับสูง ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่และมอเตอร์ จะเป็นตัวแปรสำคัญต่อการขยายตลาดรถยนต์ BEV ในอนาคต

ทิศทางการตอบรับของตลาดรถยนต์ไทย...ในช่วงแรก ผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมาย ยังคงกระจุกตัวที่กลุ่มไฮเอนด์ที่ชื่นชอบเทคโนโลยี

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ท่ามกลางการผลักดันนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ BEV ของภาครัฐ ในขณะที่ตลาดรถยนต์ BEV ในไทย อาจต้องเผชิญกับความท้าทายหลากหลายประการตามที่กล่าวมาข้างต้น จึงส่งผลให้ในระยะแรก ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์นั่ง BEV โดยส่วนใหญ่ น่าจะวางตำแหน่งทางการตลาดของรถยนต์ BEV เป็นกลุ่มพรีเมียมที่มีราคาอยู่ในระดับสูง ซึ่งนับเป็นอีกเซ็กเมนต์หนึ่งที่น่าจะกลายเป็นรถยนต์ทางเลือกใหม่สำหรับกลุ่มผู้บริโภคที่มีรายได้สูงหรือกลุ่มระดับไฮเอนด์ที่มีความชื่นชอบและติดตามการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีในยานยนต์ใหม่ๆ ดังนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จึงคาดว่า ในระยะแรกของการเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยีขับเคลื่อนรถยนต์ด้วยระบบไฟฟ้า การเกิดขึ้นของรถยนต์ BEV น่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อรถยนต์ในเซ็กเมนต์อื่นๆ มากนัก

ทั้งนี้ หากทำการวิเคราะห์ถึงรายละเอียดของทิศทางการตลาดรถยนต์นั่ง BEV ในไทย ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ค่ารถยนต์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นค่ายญี่ปุ่น ยุโรป สหรัฐอเมริกา หรือแม้แต่จีน น่าจะตอบสนองต่อนโยบายการผลักดันอุตสาหกรรมรถยนต์ BEV ของรัฐบาลไทยตามที่กล่าวมาข้างต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ค่ารถที่มีฐานการผลิตรถยนต์ในไทยและมีการผลิตและจำหน่ายรถยนต์นั่ง BEV ในต่างประเทศอยู่แล้ว น่าจะมีการนำเข้ารถยนต์นั่ง BEV เพื่อมาทำการตลาดและจัดจำหน่ายในประเทศไทย เนื่องจากต้องการสร้างภาพลักษณ์แห่งความเป็นผู้นำทางด้านเทคโนโลยีในยานยนต์ไฟฟ้า ขณะที่ค่ายรถยนต์บางส่วนที่ยังไม่มีการผลิตรถยนต์นั่ง BEV ในเชิงพาณิชย์มากนัก อาจจำเป็นต้องรอดูทิศทางการใช้รถยนต์นั่ง BEV ในไทยก่อน เพื่อวางแผนในการทำการตลาดต่อไป ทั้งนี้ ผู้ผลิตรถยนต์นั่ง BEV แต่ละรายดังกล่าวอาจต้องวางกลยุทธ์ทางการตลาดเพื่อวางตำแหน่งของแบรนด์รถยนต์ของตนเองไว้แตกต่างกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

➤ **ผู้ผลิตรถยนต์ BEV ประเภทหรูหร** โดยเฉพาะค่ายรถจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป ซึ่งผู้ประกอบการบางรายมีการผลิตรถยนต์นั่งแบบเดิมในไทย ขณะที่ผู้ประกอบการโดยส่วนใหญ่ผลิตรถยนต์นั่ง BEV ระดับพรีเมียมสำหรับการจัดจำหน่ายในสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปอยู่แล้ว โดยคาดว่า หากค่ายรถยนต์ต่างๆ ดังกล่าวนำเข้ารถยนต์ BEV เพื่อมาจัดจำหน่ายในไทย น่าจะเน้นเจาะตลาดลูกค้าระดับไฮเอนด์เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักเช่นเดิม ซึ่งกลุ่มลูกค้าดังกล่าวส่วนใหญ่มักเป็นกลุ่มที่ถือครองรถยนต์ส่วนตัวมากกว่า 1 คัน และพร้อมจะทดลองใช้รถยนต์คันใหม่ที่เต็มไปด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง

➤ **ผู้ผลิตรถยนต์ BEV ประเภททั่วไปที่ครองส่วนแบ่งทางการตลาดรถยนต์นั่งแบบเดิมและมีฐานการผลิตรถยนต์ในไทยในปัจจุบัน** โดยเฉพาะค่ายรถญี่ปุ่น ซึ่งส่วนใหญ่มีการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนรถยนต์ไฟฟ้ามาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ BEV รถยนต์ PHEV หรือแม้แต่รถยนต์ HEV ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ยังมองว่า กลุ่มผู้ประกอบการดังกล่าว น่าจะนำเข้ารถยนต์นั่ง BEV ในรุ่นที่ตนเองมีอยู่ มาจัดจำหน่ายในไทยเช่นกัน เพื่อลดแรงกดดันจากคู่แข่งและแสดงถึงศักยภาพความเป็นผู้นำทางด้านเทคโนโลยี แต่อาจยังไม่ทำการตลาดรถยนต์นั่ง BEV ในเชิงพาณิชย์อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วยมากนัก เนื่องจากมีหลายปัจจัยที่ต้องพิจารณา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการวางตำแหน่งทางการตลาดรถยนต์นั่ง BEV โดยไม่ทำให้เกิดการแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์นั่งประเภทอื่นๆ ของตนเอง

ที่ครองส่วนแบ่งเป็นส่วนมากในตลาดเดิม และไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อการวางแผนการผลิตรถยนต์รุ่นที่จัดจำหน่ายอยู่ในปัจจุบัน

➤ ผู้ผลิตรถยนต์ BEV ประเภททั่วไปที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดรถยนต์นั่งแบบเดิมในไทยเป็นส่วนน้อยและยังไม่มีการผลิตรถยนต์ในไทยอย่างจริงจังในปัจจุบัน โดยเฉพาะค่ายรถจากจีนและเกาหลีใต้ ซึ่งผู้ผลิตในกลุ่มดังกล่าว น่าจะใช้โอกาสจากการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีในรถยนต์สู่การขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า เพื่อเป็นช่องว่างทางการตลาดในการเข้าถึงผู้บริโภคและสร้างฐานลูกค้าในไทยให้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากตลาดรถยนต์นั่ง BEV ถือว่าเป็นตลาดใหม่ที่เปิดกว้างสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ เพราะยังไม่มีผู้ผลิตรายใดเป็นผู้ครอบครองตลาดอย่างแท้จริง ทั้งนี้ คาดว่า ผู้ประกอบการกลุ่มดังกล่าว น่าจะจับกลุ่มตลาดลูกค้าระดับกลางค่อนบนที่มีความชื่นชอบในเทคโนโลยียานยนต์ใหม่ๆ และมีความต้องการรถยนต์ในระดับราคาที่ไม่ว่างมากจนเกินไป

อย่างไรก็ดี เนื่องด้วยราคาารถยนต์ BEV หลังจากได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า ยังมีช่วงราคาขายที่กว้าง ประกอบกับผู้ผลิตในแต่ละกลุ่มอาจต้องวางกลยุทธ์ทางการตลาดเพื่อวางตำแหน่งของแบรนด์รถยนต์ของตนเองไว้แตกต่างกันตามที่กล่าวมาข้างต้น จึงทำให้การคาดการณ์จำนวนยอดขายรถยนต์ BEV ในไทยในระยะแรกเป็นไปได้ยาก นอกจากนี้ ในระยะถัดไป ไทยยังคงมีความท้าทายที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การจัดเตรียมแหล่งพลังงานไฟฟ้า เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการที่จะเพิ่มมากขึ้น โดยหากประเทศไทยมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้พลังงานไฟฟ้าเพียงอย่างเดียวเพิ่มขึ้นทุก 10,000 คัน จะต้องมีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นราว 15,000 เมกะวัตต์ต่อปี⁶ เพิ่มขึ้นราวร้อยละ 0.01 จากปริมาณการใช้กระแสไฟฟ้าของไทยในปี 2558 ที่อยู่ที่ 177,820 กิกะวัตต์ และเพื่อเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หนึ่งของการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ภาครัฐอาจต้องมีการพิจารณาและวางแผนด้านพลังงานทางเลือกให้เป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนผลิตพลังงานไฟฟ้าเพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณรถยนต์ไฟฟ้าที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต



Disclaimer

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

⁶ ภายใต้อสมมติฐานว่า รถยนต์ 1 คัน มีระยะทางใช้งานเฉลี่ยประมาณ 10,000 กิโลเมตรต่อปี