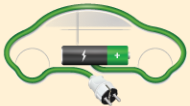




 **ปูทางวางอนาคตรถยนต์ไฟฟ้าไทย**



Highlight

- สภาพแวดล้อมทางธุรกิจของไทยยังไม่เอื้อต่อการจำหน่ายและผลิตรถยนต์ไฟฟ้าทั้งปัจจัยด้านราคาที่สูงกว่ารถยนต์ทั่วไปและการรองรับในโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันทางภาครัฐและเอกชนได้ร่วมมือกันในการผลักดันนโยบายและกิจกรรมทางธุรกิจเพื่อทำให้ตลาดและการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเกิดขึ้นในเร็ว ๆ นี้
- อีไอซีและผู้ประกอบการควรมองหาโอกาสทางธุรกิจจากการเข้าร่วมโครงการสนับสนุนต่างๆ ของภาครัฐ และเตรียมความพร้อมในด้านบุคลากรให้มีทักษะเพียงพอต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทแม่หรือพันธมิตรทางธุรกิจจากต่างประเทศในอนาคต

ตลาดรถยนต์ของไทยยังไม่พร้อมต่อการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าโดยเฉพาะปัจจัยด้านราคานำเข้า จากข้อมูลของบริษัท LMC Automotive เผยว่ายอดขายรถยนต์ Hybrid ในไทยปี 2015 มีสัดส่วนประมาณ 1% ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมด ซึ่งยังคงอยู่ในระดับเดียวกับปี 2012 แสดงให้เห็นว่าการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าทั้ง Hybrid หรือ Plug-in Hybrid มาจำหน่าย ก็ยังไม่ได้รับความสนใจจากผู้บริโภค ทั้งนี้ เป็นเพราะราคาที่สูงกว่ารถยนต์นั่งทั่วไปมาก อย่าง NISSAN LEAF ที่มีราคานำเข้ารวมภาษีประมาณ 2.4 ล้านบาท ในขณะที่รถยนต์นั่งทั่วไปที่มีอัตราเร่งเทียบเท่ากับ TOYOTA CAMRY 2.5 G มีราคาเพียง 1.5 ล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของคุณคุณชัย ธนาศรีสุทธิ นักวิเคราะห์อาวุโส จาก LMCA ที่กล่าวว่า “รถยนต์ไฟฟ้าหรือรถยนต์ Hybrid นั้นมีราคาสูงจนผู้บริโภคมองว่ารถประเภทนี้แพงเกินไปเมื่อเทียบกับประสิทธิภาพรถยนต์รุ่นอื่นๆ ที่ใกล้เคียงกัน” ในด้านของ NISSAN และ TOYOTA มองว่าตลาดของรถยนต์ไฟฟ้าจะมีความพร้อมได้นั้นต้องได้รับการสนับสนุนในนโยบายที่มีผลต่อราคาขายเพื่อให้สามารถทำตลาดในไทยได้ เช่น การยกเว้นภาษีนำเข้าเพื่อให้รถยนต์ไฟฟ้ามีราคาที่ถูกลง หรือกรณีของเกาหลีและเยอรมนีที่มีโครงการให้เงินสนับสนุนเพื่อซื้อรถยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

อีกทั้ง สภาพแวดล้อมทางธุรกิจไทยยังไม่เอื้อต่อการจำหน่ายและผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ประการแรก ปัจจุบันจำนวนสถานีประจุไฟฟ้าในกรุงเทพฯ มีเพียง 20 แห่งเท่านั้น ซึ่งไม่เพียงพอกับผู้บริโภคและผู้ผลิต หากพิจารณาให้ NGV เป็นกรณีศึกษาจะพบว่าในช่วงแรกการที่สถานีเติมเชื้อเพลิง NGV มีไม่เพียงพอ ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ NGV สะท้อนได้จากสัดส่วนของรถยนต์ที่ใช้ NGV ในปี 2005 มีน้อยกว่า 1% ของปริมาณจดทะเบียนทั่วประเทศ และกว่าทางค่ายรถยนต์จะสามารถผลิตรถยนต์ดังกล่าวได้เต็มทีก็ต้องใช้เวลากว่า 10 ปี ประการที่สอง เมื่อมองถึงความพร้อมในการสร้าง business model ที่เกิดขึ้นพร้อมกับเทรนด์ของรถยนต์ไฟฟ้าอย่าง ระบบ car sharing ที่ใช้ในสหรัฐฯ ฝรั่งเศส ญี่ปุ่นและเกาหลี การจัดการและรีไซเคิลแบตเตอรี่ที่เสื่อมสภาพ หรือความเชื่อมโยงในอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของ smart grid และพลังงานทางเลือก พบว่าไทยก็ยังไม่มีความพร้อมในเรื่องนี้ และประการสุดท้ายไทยยังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญได้ เช่น ลิเทียมแบตเตอรี่ มอเตอร์โรตารีและคอนโทรล ยูนิต ทำให้ต้องมีการนำเข้า ซึ่งเป็นการสร้างข้อกั้วลให้กับผู้บริโภคในด้านของความสามารถและความพร้อมของอะไหล่ที่จะนำไปให้บริการและซ่อมบำรุง



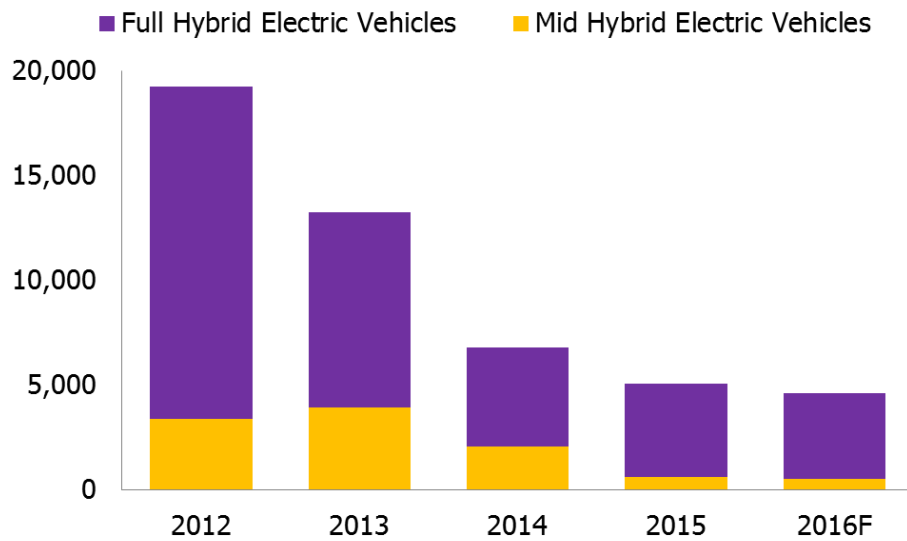
ทั้งนี้ ด้วยความร่วมมือในการผลักดันของทั้งภาครัฐและเอกชนจะช่วยให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าของไทยมีความเป็นไปได้ในอนาคต ถือเป็นอีกก้าวหนึ่งที่สำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยด้วยการที่รัฐบาลกำหนดเป้าหมายให้ทุกกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งผลักดันนโยบายเพื่อสนับสนุนการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในไทยให้ชัดเจนภายในพฤศจิกายนปีนี้ โดยในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าหลายกระทรวงต่างให้ความร่วมมือในการจัดโครงการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงการกำหนดมาตรฐานของเต้ารับเต้าเสียบสำหรับการประจุไฟฟ้าในรถยนต์ไฟฟ้าหรือการศึกษาการให้สิทธิประโยชน์การลงทุนผ่าน BOI ของกระทรวงอุตสาหกรรม โครงการนำร่องการใช้รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า 200 คันของกระทรวงคมนาคมที่อยู่ระหว่างการทดลองใช้รถเมล์ Diesel-Hybrid สำหรับรถเมล์ขสมก.สาย 137 โครงการของกระทรวงพลังงานที่สนับสนุนทุนจัดตั้งสถานีประจุไฟฟ้า 76 ล้านบาท โครงการสนับสนุนของ iEVT และ สวทช สำหรับพัฒนามอเตอร์และแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าของผู้ผลิตชิ้นส่วน รวมไปถึงการวิจัยและพัฒนาเส้นใยเก็บพลังงานในแบตเตอรี่ลิเทียม (Li-ion batteries) สำหรับใช้ในรถยนต์ไฟฟ้าของสถาบันวิจัยแสงซินโครตรอน ภายใต้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และในส่วนของภาคเอกชนนั้น ถือว่าบริษัท BMW เป็นรายแรกที่มีการประกาศขยายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าชนิด PHEV (รุ่น X5 และ 330e) ภายในปีนี้เพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกไปจีนที่ถือเป็นตลาดรถยนต์ไฟฟ้าที่ใหญ่ที่สุดในโลกซึ่งมียอดขายมากกว่า 2 แสนคันในปี 2015 นอกจากนี้ ผู้ผลิตค่ายยุโรป เช่น Mercedes-Benz Porsche ก็มีการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าชนิด Plug in Hybrid (PHEV) หลากหลายรุ่น รวมถึงผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าจากญี่ปุ่น FOMM ก็อยู่ระหว่างเจรจาเพื่อลงทุนในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและผลิตแบตเตอรี่ในไทยเช่นกัน

Implication

- **ไอซี&เอ:ผู้ประกอบการควรมองหาโอกาสใหม่ๆ เพื่อต่อยอดธุรกิจ** โดยเฉพาะจากโครงการต่างๆ ของภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นโครงการจัดตั้งสถานีประจุไฟฟ้า โครงการจัดการรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า หรือโครงการพัฒนาทางเทคโนโลยีต่างๆ และนอกจากนี้ ควรจะเชื่อมโยงสู่ธุรกิจอื่นๆ เพราะเมื่อตลาดรถยนต์ไฟฟ้าไทยเกิดขึ้นก็必将มีความพร้อมที่เร็วขึ้น โดยเฉพาะในธุรกิจภาคบริการ เช่น การจัดตั้งสถานีประจุไฟฟ้า การให้บริการซ่อมบำรุง การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าและอะไหล่ หรือแม้แต่การพัฒนา business model ใหม่อย่างระบบ car sharing ในไทย
- **นอกจากนี้ ผู้ประกอบการควรเตรียมความพร้อมโดยเฉพาะในด้านบุคลากร** เพราะการพัฒนาเทคโนโลยีของรถยนต์ไฟฟ้านั้นไม่เพียงแต่จะเข้ามาแทนที่ชิ้นส่วนสำคัญของรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการใช้แบตเตอรี่แทนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือการใช้มอเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนแทนเครื่องยนต์เท่านั้น แต่จะมีผลต่อการนำอุปกรณ์ไฟฟ้าหรือชิ้นส่วนยานยนต์อิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในรถยนต์ทั่วไปมากขึ้นด้วย อีกทั้ง ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายใหญ่ของโลกอย่าง Denso Delphi และ Robert Bosch ก็พัฒนาเซนเซอร์และระบบต่างๆ ซึ่งอาจจะกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยซึ่งอยู่ในลำดับที่ต่ำลงมาด้วย ดังนั้น เพื่อรองรับเทคโนโลยีที่มีความซับซ้อนมากขึ้น จึงจำเป็นที่ต้องเร่งพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะเพียงพอและพร้อมต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทแม่หรือพันธมิตรทางธุรกิจจากต่างประเทศในอนาคต

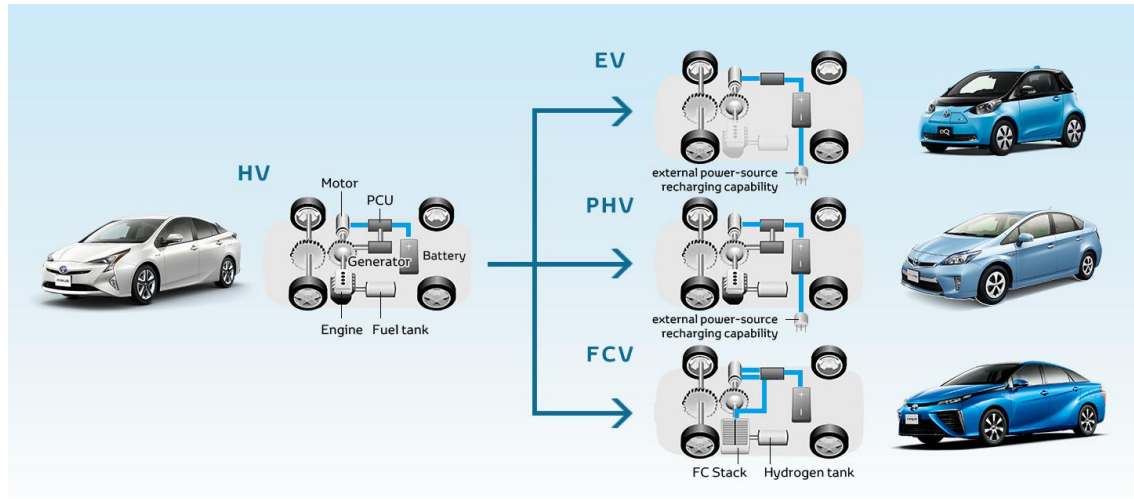
รูปที่ 1: ยอดขายรถยนต์ Hybrid ในไทย

หน่วย: คัน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จาก LMC Automotive

รูปที่ 2: รถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่างๆ



ที่มา: ข้อมูลจาก Toyota-Global

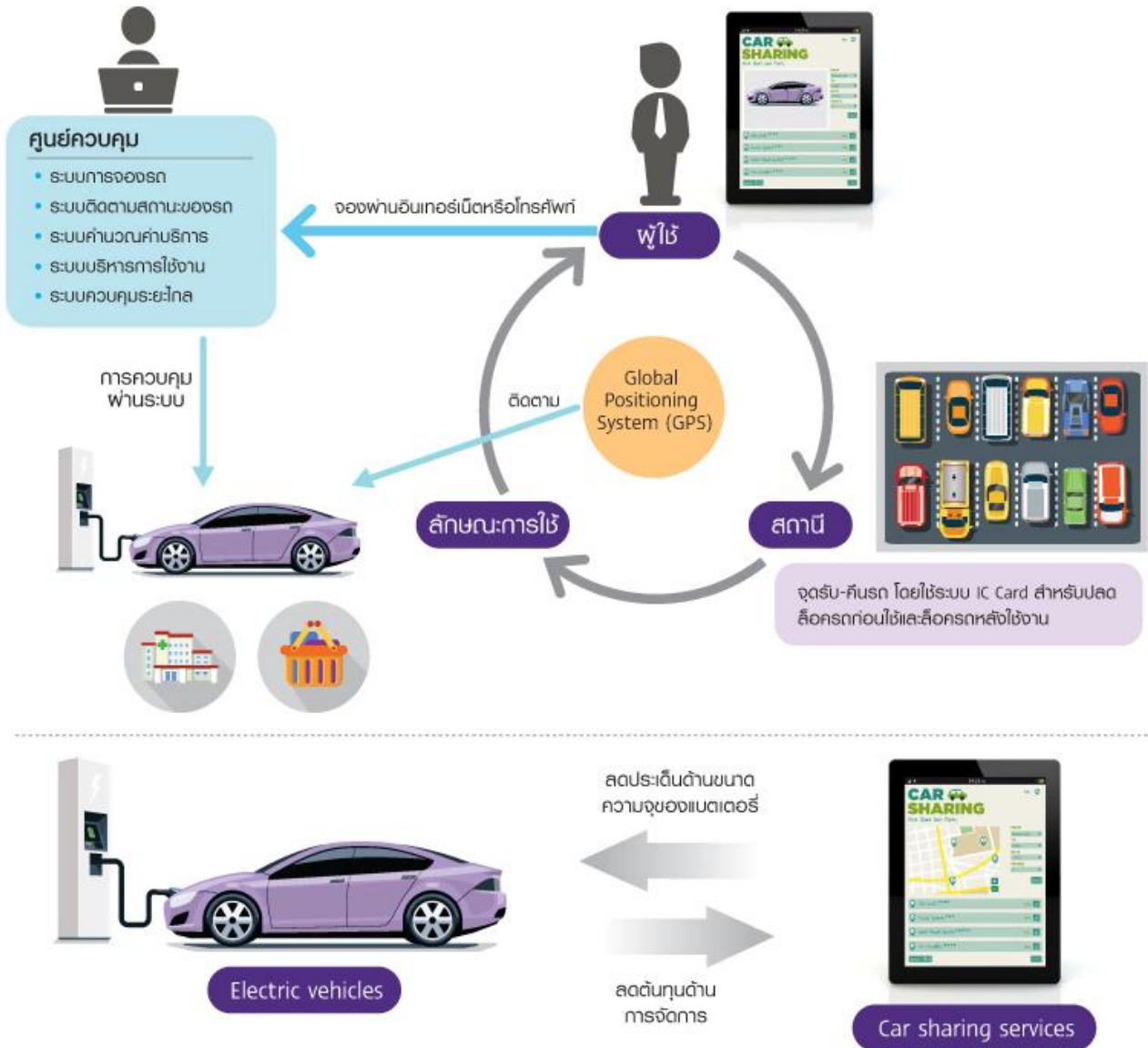
HV – Hybrid Vehicle รถยนต์ไฮบริด รถยนต์พลังงานกลที่สามารถใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ในการขับเคลื่อน ณ ความเร็วต่ำ แต่ไม่สามารถประจุไฟฟ้าจากภายนอกได้

PHEV – Plug – in Hybrid Vehicle รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด รถยนต์ที่สลับใช้ทั้งพลังงานกลและพลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน สามารถประจุไฟฟ้าจากภายนอกได้

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.

EV – Electric Vehicle รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ รถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนเพียงอย่างเดียว
 FCV – Fuel Cell Vehicle รถยนต์เซลล์เชื้อเพลิง ใช้เซลล์เชื้อเพลิง เช่น ไฮโดรเจนและน้ำ ในการผลิตพลังงานไฟฟ้าเพื่อการขับเคลื่อน

รูปที่ 3: โมเดลธุรกิจ car sharing



ที่มา: ข้อมูลจาก Daihatsu

โดย: นันทพงศ์ พันทวีศักดิ์ (nantapong.pantaweesak@scb.co.th)

Economic Intelligence Center (EIC)

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

EIC Online: www.scbeic.com

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.