



Sector : Automobiles

28 มิถุนายน 2010

Eco car ช่วยลดการใช้น้ำมันในไทยได้จริงหรือ?

แม้ Eco car จะช่วยประหยัดน้ำมันได้จริง แต่ด้วยราคาที่ถูกลงและจำนวนผู้ใช้รถยนต์ในกลุ่มนี้ที่คาดว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นถึงกว่า 100% ในอีก 5 ปีข้างหน้า จะส่งผลให้การนำเข้าน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นกว่าปัจจุบัน

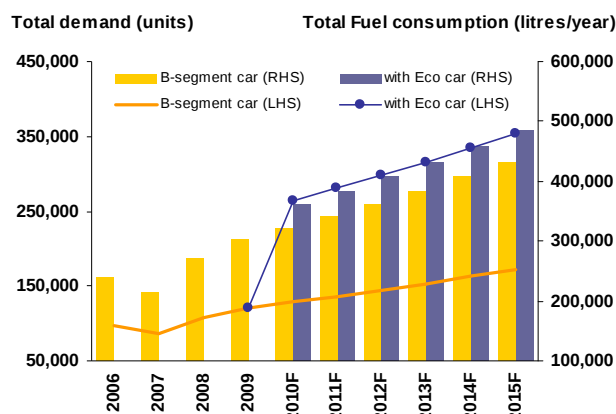
ในช่วงที่ผ่านมา หลายคนคงจะเริ่มคุ้นหูกับคำว่า “Eco car” หรือ “รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล” กันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่ Eco car คันแรกของเมืองไทย (Nissan March) ได้เปิดตัวอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ซึ่งนับเป็นเชกเมนต์ใหม่ในตลาดรถยนต์ของไทยและเป็นอีกหนึ่งทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้บริโภค ซึ่งหลายคนตั้งความหวังว่า หากโครงการนี้ประสบความสำเร็จน่าจะมีส่วนช่วยลดต้นทุนและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศลงได้ เนื่องจากกลุ่มคนขนาดชนชั้นถือได้ว่าเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีสัดส่วนการใช้พลังงาน “น้ำมัน” สูงเป็นอันดับ 2 รองจากภาคอุตสาหกรรม

การประหยัดน้ำมัน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีความปลอดภัยสูง ถือเป็นหัวใจหลักของ Eco car ทั้งนี้ Eco car จะต้องมีคุณสมบัติหลัก 5 ประการ คือ (1) มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อลิตร (2) มีมาตรฐานมลพิษอยู่ในระดับ Euro 4 (3) ปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากท่อไอเสียน้อยกว่า 120 กรัมต่อกิโลเมตร (4) มีความปลอดภัยสูงตามมาตรฐานในระดับสากล (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) และ (5) มีความจุระบอบสูบไม่เกิน 1,300 ซีซี สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และ 1,400 ซีซี สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล

แม้ในทางเทคนิค Eco car จะช่วยประหยัดน้ำมันได้จริง แต่ด้วยราคาที่ถูกลง อาจทำให้มีผู้ใช้รถยนต์เพิ่มมากขึ้น กลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเล็ก หรือ B-segment (ขนาดเครื่องยนต์ 1,500 ซีซี) อย่างเช่น โตโยต้าวีออัส โตโยต้ายาริส ฮอนด้าแจ๊ส และฮอนด้าซิตี กับ Eco car เป็นกลุ่มรถยนต์ที่มีลูกค้าเป้าหมายใกล้เคียงกัน หากมี Eco car จำหน่าย อาจจะมีผู้บริโภคจำนวนหนึ่งที่ตัดสินใจซื้อ Eco car แทนรถยนต์ในกลุ่ม B-segment ด้วยเหตุผลในเรื่องประสิทธิภาพการประหยัดน้ำมัน โดย Eco car จะมีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่ารถยนต์ในกลุ่ม B-segment มากถึง 50% ซึ่งผลที่ตามมาคือปริมาณการใช้น้ำมันในรถยนต์ที่ลดลง หรือ “ผลของการทดแทน” (substitution effect) นั่นเอง ขณะที่อีกส่วนหนึ่งคาดว่าจะมาจากการเพิ่มขึ้นของกลุ่มผู้บริโภคที่มีรายได้มากพอสำหรับผ่อนชำระรายเดือน ซึ่งเราเรียกว่า “ผลของรายได้” (income effect) เนื่องจากราคาของ Eco car โดยเฉลี่ยจะถูกกว่ารถในกลุ่ม B-segment อยู่ประมาณ 1 แสนบาทต่อคัน ส่งผลให้ผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนเพียงประมาณ 18,000 บาท ก็สามารถเป็นเจ้าของ Eco car ได้แล้ว ทั้งนี้ ผู้ที่มีระดับรายได้ในกลุ่มนี้จะมีความเพิ่มขึ้นจากกลุ่มลูกค้าที่มีกำลังซื้อรถยนต์ในกลุ่ม B-segment ถึงกว่า 680,000 คน ซึ่งความต้องการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจากผู้บริโภคในกลุ่มนี้ (new potential demand) อาจมีผลให้การบริโภคน้ำมันโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

จำนวนการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้น อาจส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันเฉลี่ยของรถยนต์ในกลุ่มนี้ในช่วง 5 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นกว่าเมื่อไม่มี Eco car ประมาณปีละ 12% และไม่ได้ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันของประเทศไทยได้จริง จากการประเมินในเบื้องต้นภายใต้กรอบการวิเคราะห์ข้างต้นเราพบว่า ผลที่เกิดจากรายได้มากกว่าผลจากการทดแทนค่อนข้างมาก หากมีผู้ซื้อ Eco car จากกลุ่ม new potential demand เพิ่มขึ้น 15% ในปี 2010 และหลังจากนั้นให้มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยเท่ากับการเติบโตของยอดขายรถยนต์นั่งภายในประเทศ พบว่า ในอีก 5 ปีข้างหน้าจะมีผู้ใช้รถยนต์ในกลุ่มนี้จำนวนกว่า 350,000 คัน หรือเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับกรณีที่ไม่มี Eco car กว่า 100% ซึ่งสุทธิแล้วจะส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันในรถยนต์กลุ่มนี้เพิ่มขึ้นประมาณปีละ 12% สะท้อนว่าโครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานอาจจะไม่ได้ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศได้จริง อย่างไรก็ตาม หากรัฐบาลต้องการสนับสนุนให้การผลิตรถ Eco car ประสบความสำเร็จในการลดการใช้น้ำมัน ภาครัฐอาจจะต้องกำหนดมาตรการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อจูงใจทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค เช่น การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตของรถ Eco car ในระดับที่เหมาะสมไม่มากหรือน้อยเกินไป เพื่อทำให้ผลของการทดแทนมากกว่าผลของรายได้ รวมทั้งจะต้องมีการรณรงค์ให้คนไทยเปลี่ยนพฤติกรรมซื้อและการขับใช้รถยนต์เพื่อให้การบริโภคน้ำมันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดด้วย

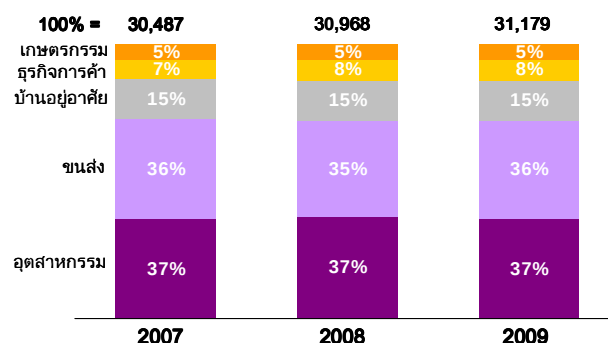
รูปที่ 1: แม้ Eco car จะช่วยประหยัดน้ำมันได้จริง แต่จำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นมาก จะทำให้ปริมาณการใช้้ำมันสูงขึ้นประมาณปีละ 12% ในช่วง 5 ปีข้างหน้า



ที่มา: สถาบันยานยนต์ และการวิเคราะห์โดย SCB EIC

รูปที่ 2: ภาคขนส่งมีส่วนการใช้้ำมันมากเป็นอันดับ 2 รองจากภาคอุตสาหกรรม โดยอยู่ที่ประมาณ 36%

หน่วย: พันตัน



ที่มา: กรมพัฒนาพลังงานทดแทน และการวิเคราะห์โดย SCB EIC

Implication

หากโครงการผลิต Eco car ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง และได้รับความนิยมนจากผู้บริโภคอย่างต่อเนื่องน่าจะช่วยให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ รวมทั้งอาจกลายเป็น product champion ตัวที่ 2 เช่นเดียวกับรถกระบะ 1 คัน นอกจากนี้ หากไทยสามารถสร้างฐานการผลิตรถ Eco car ให้เกิดขึ้นได้ ก็จะเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้กับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ทั้งในส่วนของ OEM และ REM รวมทั้งนำไปสู่รายได้จากการส่งออกที่มากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น โครงการ Eco car ยังอาจจะสามารถดึงดูดเงินลงทุนเข้าสู่ประเทศ ซึ่งจะเป็นการช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและการจ้างงานในประเทศอีกทางหนึ่งด้วย อย่างไรก็ตาม หากภาครัฐต้องการสนับสนุนนโยบายประหยัดน้ำมันให้ประสบความสำเร็จควบคู่กันไปด้วย การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวกสบายและครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ น่าจะมีส่วนช่วยจูงใจให้ผู้อยู่อาศัยลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวบนท้องถนน รวมทั้งยังเป็นการช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศได้อีกทางหนึ่งด้วย

โดย: วิชชุดา ชุ่มมี - ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)