



K SME Analysis

ยุคยานยนต์ไฟฟ้ามาแรง หนุน SME ไทยรุ่ง



ยุคยานยนต์ไฟฟ้ามาแรง หนุน SME ไทยรุ่ง

.....

ตั้งแต่ต้นปี 2560 ที่ผ่านมา รัฐบาลได้ดำเนินการสนับสนุนการลงทุนผลิตรถพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันพบว่ามีความคืบหน้าไปบ้างแล้ว ทั้งการแสดงความสนใจในการลงทุน การประกาศการลงทุนผลิตรถพลังงานไฟฟ้าของบางค่ายรถ การดำเนินการผลิตและขายรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริดในไทย การประกาศลงทุนผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถพลังงานไฟฟ้า การสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้า และติดตั้งแท่นสำหรับชาร์จไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งทิศทางดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มตลาดรถยนต์ในประเทศ การส่งออก และการผลิตที่มีโอกาสเปลี่ยนแปลงไปจากการเพิ่มเซกเมนต์ตลาดรถยนต์ใหม่ขึ้นมา โดยทิศทางดังกล่าวคาดว่าจะเข้ามาหนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมากขึ้นตั้งแต่ปี 2560 ซึ่งโดยรวมแล้วน่าจะเป็นโอกาสอันดีสำหรับธุรกิจเกี่ยวเนื่องในอุตสาหกรรมนี้ที่มีการปรับตัวให้สอดคล้องกับการพัฒนาตลาดรถพลังงานไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จึงจำเป็นที่ผู้ประกอบการ SMEs จะต้องมีการปรับตัว โดยเฉพาะการเร่งพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้สามารถตอบรับกับทิศทางดังกล่าว และให้สามารถแข่งขันได้ในยุคที่ตลาดเปิดเสรีอย่างปัจจุบัน

สถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ตลาดยานยนต์ไทย ปี 60

ตลาดรถยนต์ในประเทศ

ทำยอดขายสูงขึ้นร้อยละ 6-9 คิดเป็นจำนวน 820,000-840,000 คัน

ตลาดส่งออกรถยนต์

- หดตัวร้อยละ 5-7
- คิดเป็นปริมาณรถยนต์ส่งออก 1,100,000-1,130,000 คัน

ตลาดส่งออกชิ้นส่วนไปต่างประเทศ

- ขยายตัวร้อยละ 2
- คิดเป็นมูลค่าส่งออกชิ้นส่วน 266,000 ล้านบาท

จากต้นปี 2560 เป็นต้นมา ตลาดรถยนต์ในประเทศของไทยมีการขยายตัวและเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยช่วงครึ่งปีแรกยอดขายรถยนต์ในประเทศขยายตัวสูงถึงร้อยละ 10.7 คิดเป็นจำนวนรถยนต์ 409,946 คัน และแนวโน้มในช่วงที่เหลือของปียังมีปัจจัยบวกที่อาจเข้ามากระตุ้นยอดขายเพิ่มเติม เช่น การส่งออกในภาพรวมของไทยที่ขยายตัวดีขึ้น ราคาสินค้าเกษตรบางรายการที่ดีขึ้น การแข่งขันและนำเสนอรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ของค่ายรถ เป็นต้น ส่งผลให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ตลาดรถยนต์ในประเทศของไทยปี 2560 มีโอกาสจะทำยอดขายได้สูงขึ้นประมาณร้อยละ 6 ถึง 9 หรือคิดเป็นจำนวนรถยนต์ 820,000 ถึง 840,000 คัน

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของตลาดส่งออกรถยนต์กลับต้องเผชิญกับการส่งออกที่หดตัวลงรุนแรงในตลาดส่งออกหลักเก่า เช่น ตลาดตะวันออกกลาง ทำให้ทิศทางโดยรวมของการส่งออกรถยนต์ในปี 2560 นี้ คาดว่าจะมีแนวโน้ม

ที่ชะลอตัวลง โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า การส่งออกรถยนต์ปีนี้ น่าจะหดตัวร้อยละ 5 ถึง 7 หรือคิดเป็นปริมาณรถยนต์ส่งออก 1,100,000 ถึง 1,130,000 คัน ซึ่งการส่งออกที่หดตัว ทำให้การผลิตรถยนต์ในประเทศโดยรวมปี 2560 นี้ หดตัวตามที่ร้อยละ 2 ถึงทรงตัว จากปีก่อนที่ผลิตได้ 1,944,417 คัน ทำให้ในปีนี้อาจจะผลิตรถยนต์ได้ประมาณ 1,900,000 ถึง 1,950,000 คัน ซึ่งจากทิศทางดังกล่าวส่งผลต่อความต้องการชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศและบริการจากธุรกิจต่างๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานที่แตกต่างกันไป

ส่วนการส่งออกชิ้นส่วนจากไทยไปยังต่างประเทศในปี 2560 นี้ คาดว่าอาจขยายตัวได้ประมาณร้อยละ 2 หรือคิดเป็นมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนประมาณ 266,000 ล้านบาท โดยการส่งออกชิ้นส่วน OEM และชิ้นส่วน REM ของไทยในช่วงครึ่งแรกของปี 2560 เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะจากประเทศผู้นำเข้าหลัก เช่น อินโดนีเซีย จีน แอฟริกาใต้ ฟิลิปปินส์ และปากีสถาน เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากการฟื้นตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศเหล่านี้ รวมถึงการผลิตรถยนต์ในประเทศเหล่านี้ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นด้วย อย่างไรก็ตามในบางตลาด เช่น มาเลเซีย เป็นต้น พบว่าการผลิตรถยนต์ในประเทศมีทิศทางชะลอตัวลง ขณะที่ยอดขายในประเทศก็ขยับดีขึ้นเล็กน้อย ทำให้การนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากไทยลดลงไปด้วย

อนึ่ง เมื่อไทยก้าวเข้าสู่ยุคที่อุตสาหกรรมยานยนต์ปรับเปลี่ยนไปเพื่อตอบโจทย์ความต้องการตลาดโลก ในแง่ของความเป็นอัจฉริยะมากขึ้น ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยเฉพาะการเข้ามาให้การส่งเสริมการผลิตพลังงานไฟฟ้าในประเทศอย่างจริงจัง ย่อมทำให้ภาคส่วนต่างๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน ขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ ภาคการศึกษาต่างๆ จำเป็นต้องมีการเรียนรู้และปรับตัวตามทิศทางดังกล่าว เพื่อให้ไทยยังสามารถรักษาความเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลกดังเช่นปัจจุบัน ดังนั้นผู้ประกอบการ SMEs จึงควรที่จะต้องได้รับทราบถึงแนวทางการพัฒนาการลงทุนและการตลาดของรถพลังงานไฟฟ้าในประเทศ เพื่อที่จะได้มองเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ต่างๆ ซึ่งจะช่วยให้การวางแผนการปรับตัวเป็นไปได้ดีและเหมาะสมยิ่งขึ้น

นโยบายการสนับสนุนรถพลังงานไฟฟ้าของรัฐกับทิศทางอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต



กว่า 5 ทศวรรษที่ผ่านมา รถยนต์ที่ประกอบในไทยใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในเป็นแรงขับเคลื่อนหลักมาโดยตลอด ทว่าในสภาวะโลกยุคปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป ทิศทางความต้องการรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดย

เฉพาะรถพลังงานไฟฟ้า เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับในทุกภูมิภาคทั่วโลก จึงนำมาสู่ความพยายามของภาครัฐในการดึงดูดการลงทุนผลิตรถพลังงานไฟฟ้า โดยในช่วงต้นปี 2560 รัฐบาลได้ประกาศมาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานไฟฟ้า หรือไฮบริด (Hybrid Electric Vehicle: HEV) รถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก (Plug-In Hybrid Electric Vehicle: PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (Battery Electric Vehicle: BEV) โดยให้ส่งเสริมการผลิตทั้งรถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถโดยสาร รวมไปถึงชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้า (อุปกรณ์สำหรับรถพลังงานไฟฟ้าที่บีโอไอให้การสนับสนุน : แบตเตอรี่ Traction Motor ระบบปรับอากาศด้วยไฟฟ้าหรือชิ้นส่วน ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) ระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) On-Board Charger สายชาร์จแบตเตอรี่พร้อมตัวรับ-ตัวเสียบ DC/DC Converter, Inverter, Portable Electric Vehicle Charger, Electrical Circuit Breaker การพัฒนาระบบอัดประจุไฟฟ้าอัจฉริยะ (EV Smart Charging System) คานหน้า/คานหลังสำหรับรถโดยสารไฟฟ้า) และสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้า ออกมา ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าน่าจะส่งผลช่วยกระตุ้นให้เกิดการลงทุนผลิตรถพลังงานไฟฟ้า รวมถึงการเข้ามาลงทุนของเครือข่ายชิ้นส่วนที่มีระดับเทคโนโลยีสูงขึ้นเพื่อรองรับการผลิตรถยนต์ลักษณะดังกล่าว

ซึ่งจากทิศทางดังกล่าวนี้ทำให้เห็นว่าภาครัฐได้ให้การสนับสนุนทางฝั่งการผลิตเพื่อให้มีรถออกมาสู่ตลาดอย่างจริงจังแล้ว ขณะเดียวกันทางฟากการบริโภคซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือทั้งจากภาครัฐและเอกชน เพื่อกระตุ้นให้ผู้บริโภครู้ถึงตัวผลิตภัณฑ์และตัดสินใจซื้อรถพลังงานไฟฟ้ามาใช้ รัฐบาลเองก็ได้ออกมาตรการเพื่อกระตุ้นซื้อรถพลังงานไฟฟ้าเพิ่มเติม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกาศลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถพลังงานไฟฟ้าออกมาโดยสำหรับรถยนต์นั่งที่เป็นไฮบริด และแบบผสมเสียบปลั๊กได้กำหนดให้ลดอัตราภาษีลงครึ่งหนึ่งของอัตราเดิมทั้งหมด ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ กำหนดให้ลดภาษีสรรพสามิตลงเหลือเพียงร้อยละ 2 ส่วนรถยนต์ PPV และรถกระบะ Double Cap ที่เป็นไฮบริด ลดภาษีลงร้อยละ 2 ถึง 7 ดังรายละเอียดในตารางในหน้าถัดไป

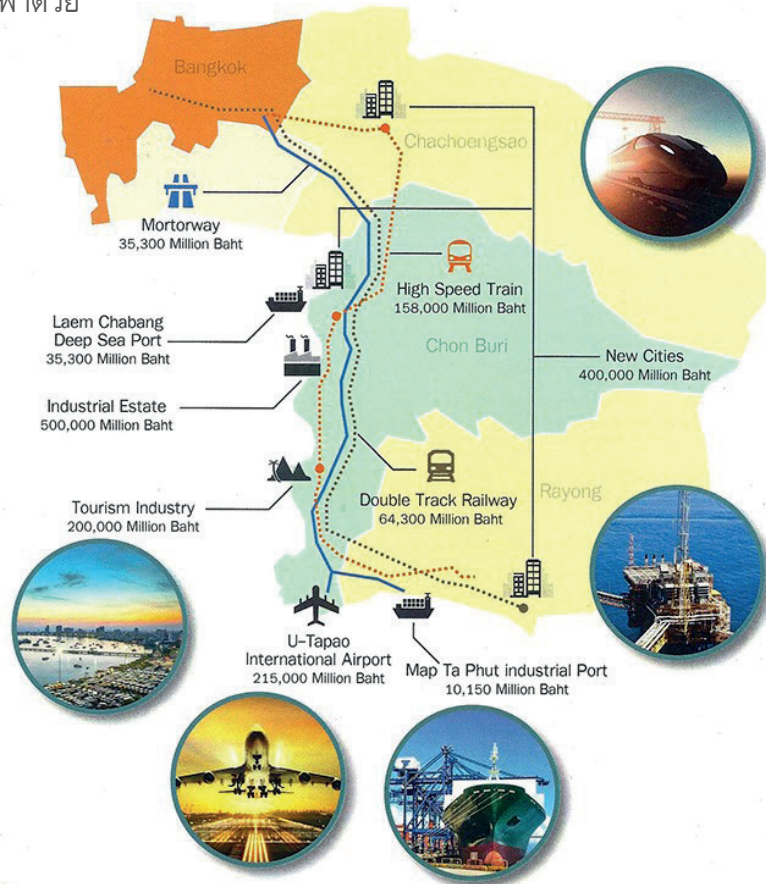
ภาษีสรรพสามิตรถพลังงานไฟฟ้า

ประเภทรถ	ภาษีปัจจุบัน	ภาษีใหม่
รถยนต์ HEV & PHEV (กำหนดตามระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) <ul style="list-style-type: none"> ไม่เกิน 100 กรัม/กม. 101-150 กรัม/กม. 151-200 กรัม/กม. เกิน 200 กรัม/กม. 	10 % 20 % 25 % 30 %	5 % 10 % 12.5 % 15 %
รถยนต์ BEV	10 %	2 %
รถยนต์ PPV ไฮบริด ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 175 กรัม/กม.	25 % & 30 %	23 %
รถกระบะ Double Cap ไฮบริด ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 175 กรัม/กม.	12 % & 15 %	10 %

ที่มา : ประกาศกระทรวงการคลังล่าสุดเมื่อวันที่ 20 มิ.ย. 2560

นอกจากนี้ ประเด็นที่ผู้บริโภคส่วนใหญ่ที่คิดจะซื้อรถพลังงานไฟฟ้าเป็นกังวล คือ เรื่องสถานีชาร์จไฟฟ้าที่อาจมีไม่ทั่วถึงและมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งรัฐบาลและภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องเองก็เข้าใจดีถึงปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการวางแผนสนับสนุนการจัดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า โดยใช้เงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน มาส่งเสริมการสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าให้กับหน่วยงานราชการ-รัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาของรัฐ และ

เอกชน เป้าหมายเบื้องต้น 100 หัวจ่ายทั่วประเทศในปี 2561 และมีแผนสร้างสถานีชาร์จไฟฟ้าให้ได้จำนวน 150 แห่งในปี 2562 โดยกว่าร้อยละ 80 อยู่ในกรุงเทพฯและปริมณฑล ส่วนเป้าหมายจำนวนสถานีชาร์จไฟฟ้าในระยะยาวของกระทรวงพลังงาน คือ 690 สถานี ในปี 2579 ซึ่งแนวทางเดียวกันนี้ก็สอดคล้องกับการวางกลยุทธ์ของบริษัทเอกชนหลายแห่งที่ร่วมมือกันวางเครือข่ายสถานีชาร์จไฟฟ้าทั่วประเทศ ส่งผลลดความกังวลในเรื่องการหาสถานีชาร์จไฟฟ้านอกบ้านลง อย่างไรก็ตามการขยายเครือข่ายสถานีชาร์จไฟฟ้าในระยะยาวนั้นขึ้นอยู่กับ การตอบรับของตลาดต่อรถไฟฟ้าด้วย



ไม่เพียงแต่นโยบายของภาครัฐและเอกชนที่ส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและการตลาดพลังงานไฟฟ้าโดยตรงเท่านั้น ปัจจุบันแนวโน้มนโยบายสำคัญอีกประการที่ส่งเสริมให้การลงทุนผลิตพลังงานไฟฟ้าเกิดขึ้นได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น คือ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เพื่อพัฒนาการลงทุนใน 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ซึ่งก็เป็นพื้นที่ที่ลงทุนของคลัสเตอร์อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนอยู่แล้ว รวมถึงเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาสร้างศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติด้วย เมื่อผนวกกับการที่ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในพื้นที่ EEC จะได้รับสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมจากการลดหย่อนภาษีนิติบุคคล ทำให้โอกาสที่จะเกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงานไฟฟ้ามีเพิ่มสูงขึ้น

จากการวางนโยบายต่างๆของภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ จากบีโอไอ การประกาศลดภาษีสรรพสามิตพลังงานไฟฟ้า และการกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ EEC เหล่านี้ ทำให้ปัจจุบันพอจะมองเห็นแนวโน้มพัฒนาการของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าของไทยในอนาคตที่เป็นไปในทางบวก ส่งผลให้ค่ายรถหลายค่ายได้แสดงความสนใจในการลงทุน และบางค่ายได้มีการประกาศลงทุนผลิตพลังงานไฟฟ้าในไทย รวมถึงมีความร่วมมือกันในการพัฒนาเครือข่ายสถานีชาร์จไฟฟ้า และมีธุรกิจที่มีแผนการลงทุนผลิตแบตเตอรี่ ซึ่งอาจพัฒนาต่อยอดมาเป็นแบตเตอรี่สำหรับรถพลังงานไฟฟ้าในอนาคตได้ (รายละเอียดได้อธิบายไว้ในภาคผนวก) อนึ่ง ไม่ว่าจะการเข้ามาลงทุนผลิตและ

ท่าตลาดรถพลังงานไฟฟ้าในไทยจะเป็นไปเพื่อรักษาฐานความเป็นผู้นำในตลาด หรือเพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดใหม่ที่
 ยังไม่เคยมีการทำตลาดมาก่อนนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า จะเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทยใน
 ภาพรวม เนื่องจากทำให้กำลังการผลิตรถยนต์รวมของประเทศเพิ่มสูงขึ้น ส่งเสริมให้ไทยยังคงความสามารถในการ
 รักษาความเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกได้

โอกาส ความท้าทาย และกลยุทธ์สำหรับผู้ประกอบการ SMEs จากทิศทางตลาดรถยนต์ไฟฟ้า

5 กลยุทธ์รับมือการเปลี่ยนแปลง

- ศึกษานวัตกรรมใหม่ๆ
- แสวงหาผู้ร่วมทุนในการพัฒนาสินค้า
- กระจายการผลิตไปสู่ชิ้นส่วนรถยนต์แบบอื่น
- ติดตามราคาอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อช่วยลดต้นทุน
- นำเครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีระดับสูงมาใช้

แนวโน้มพัฒนาการของตลาดรถพลังงานไฟฟ้าประเทศไทย ในอนาคต



ที่มา : แหล่งข่าวจากสมาคมยานยนต์ไฟฟ้า และสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

สำหรับแนวโน้มพัฒนาการของตลาดรถพลังงานไฟฟ้าในไทยในอนาคต คาดว่าจะเป็นรูปแบบของการดำเนิน
 รอยตามทิศทางการเติบโตของตลาดรถพลังงานไฟฟ้าโลก โดยจากการคาดการณ์ของสมาคมต่างๆที่อยู่ในแวดวง
 อุตสาหกรรมยานยนต์ต่างมองว่า ในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้ารถพลังงานไฟฟ้าจะมีสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 50 ของ
 ตลาดรถยนต์รวมของไทย โดยกว่าร้อยละ 20 เป็นรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ ส่งผลให้ผู้ประกอบการ SMEs ไทย
 ที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ จำเป็นที่จะต้องเตรียมตัวรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของตลาด และการผลิต
 รถยนต์ในประเทศของไทยดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า เนื่องจากเฉพาะการผลิตพลังงานไฟฟ้าแบบใช้แบตเตอรี่เท่านั้น ที่ทำให้ความจำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนบางประเภทหดหายไป โดยเฉพาะในกลุ่มเครื่องยนต์ (ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ของไทยจะไม่ได้อยู่ในสายการผลิตของกลุ่มผลิตภัณฑ์นี้) ทำให้ผู้ประกอบการที่อยู่ในกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบนี้ อาจต้องมีการปรับตัวมากกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ก็คาดว่า การจะพัฒนาต่อไปเป็นรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ในปริมาณมากพอที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์นั้นยังต้องอาศัยระยะเวลาไม่น้อยกว่า 10 ปี และเป็นไปในรูปแบบที่ค่อยเป็นค่อยไป ทำให้ยังพอมีระยะเวลาในการปรับตัวพอสมควร

ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนที่อยู่ในสายการผลิตรถยนต์แบบเดิมที่มีการใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในนั้น (ผู้ประกอบการกลุ่ม SMEs ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มนี้) จากการคาดการณ์ที่ว่า ตลาดรถยนต์จะมีส่วนแบ่งของรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน รถยนต์ไฮบริด และรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด รวมกันถึงกว่าร้อยละ 80 ของยอดขายรถยนต์รวมของไทย ในอีก 20 ปี ข้างหน้า ทำให้ความจำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะในระยะแรกของการเปลี่ยนผ่านจะเห็นว่า การเข้ามาลงทุนผลิตของค่ายรถยนต์จะอยู่ในกลุ่มรถยนต์ไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริดก่อน ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นยังไม่กระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์กลุ่มเดิมมากนัก แต่ในทางตรงข้ามน่าจะเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์มากกว่าเป็นผลลบด้วย เนื่องจากรูปแบบการลงทุนเป็นในลักษณะช่วยเพิ่มปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศให้มากขึ้น แต่ถึงอย่างนั้นผู้ประกอบการก็ยังคงต้องเผชิญความเสี่ยง และอาจจำเป็นต้องมีการปรับตัวอยู่ดี โดยเฉพาะ เมื่อปัจจุบันผู้ผลิตรถยนต์มีการใช้ชิ้นส่วนที่เป็นเป็นอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนบางประเภทน้อยลง จากการใช้ชิ้นส่วนเดิมที่เคยใช้จักรกลในการควบคุมก็เปลี่ยนมาสั่งงานด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ และมีระบบเซ็นเซอร์ในการตรวจวัดมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีการพัฒนาตนเองขึ้นเพื่อสามารถรับงานในลักษณะดังกล่าวได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังมีเรื่องการเปลี่ยนแปลงขนาดและวัสดุที่ใช้ในการผลิตให้เหมาะสมกับรถรุ่นใหม่ที่ต้องการน้ำหนักเบามากขึ้น รวมถึงการแข่งขันที่สูงขึ้นจากนักลงทุนต่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นที่จะต้องเตรียมพร้อมรับมืออยู่เสมอ



อนึ่ง หากจะพิจารณาถึงความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่แตกต่างไปจากในอดีตเฉพาะของรถพลังงานไฟฟ้า อาจแบ่งประเภทชิ้นส่วนตามความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงตามรูปแบบของการทำงานของรถพลังงานไฟฟ้าแต่ละประเภทได้ดังนี้

- สำหรับรถยนต์ไฮบริด และรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด เนื่องจากเป็นประเภทรถพลังงานไฟฟ้าที่มีการใช้ระบบเครื่องยนต์สันดาปภายในที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงประกอบอยู่ด้วย ทำให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนเดิมยังคงมีอยู่เพียงแต่อาจมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมไปถึงการใช้ระบบควบคุมอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและช่วยยืดอายุการใช้งานชิ้นส่วนบางประเภทมากขึ้น นอกจากนี้

รถพลังงานไฟฟ้าประเภทดังกล่าวยังมีความจำเป็นต้องใช้งานชิ้นส่วนบางประเภทเพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อนรถยนต์ด้วย เช่น แบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) สายชาร์จแบตเตอรี่ สายไฟ และอื่น ๆ เป็นต้น ทั้งนี้จากแผนการลงทุนขยายการผลิตรถพลังงานไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในประเทศ ซึ่งเป็นการเพิ่มปริมาณการผลิตโดยรวมของไทยให้สูงขึ้น คาดว่าจะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วน เนื่องจากความต้องการใช้ชิ้นส่วนเดิมในปัจจุบันของรถยนต์โดยรวมในประเทศน่าจะเพิ่มสูงขึ้นตาม

- **สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่** เนื่องจากระบบการทำงานของรถพลังงานไฟฟ้าประเภทนี้ ใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่เป็นแรงขับเคลื่อน ทำให้ชิ้นส่วนบางประเภท โดยเฉพาะเครื่องยนต์และชิ้นส่วนอื่นในระบบส่งกำลัง ระบบท่อไอเสีย และถังเก็บน้ำมัน เป็นต้น ไม่มีความจำเป็นต้องใช้ ขณะที่แบตเตอรี่ มอเตอร์ และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์อีกเป็นจำนวนมากจะถูกนำมาใช้แทนที่ รวมไปถึงการพัฒนาใช้ชิ้นส่วนที่มีน้ำหนักเบาเพื่อลดอัตราการสิ้นเปลืองพลังงานไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลให้การสนับสนุนการพัฒนาการผลิตรถพลังงานไฟฟ้าประเภทนี้ด้วย ขณะที่ต่างประเทศก็ให้ความสำคัญกับรถประเภทนี้มากขึ้น ผู้ประกอบการชิ้นส่วนจึงต้องมีการปรับตัวให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดนับตั้งแต่ตอนนี้ แม้ว่าหลายฝ่ายจะมองว่าเทคโนโลยีนี้ต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่ง สำหรับประเภทชิ้นส่วนที่มีการใช้งานไม่เหมือนกันระหว่างรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ได้มีการสรุปไว้ในตารางในหน้าถัดไปนี้ ซึ่งชิ้นส่วนประเภทที่ใช้ไม่เหมือนกันเลยจะเป็นกลุ่มที่ต้องปรับตัวมากที่สุด โดยรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ไม่มีการใช้ชิ้นส่วนประเภทนี้ แต่มีการใช้ชิ้นส่วนประเภทอื่นในการขับเคลื่อนรถยนต์

🔍 ความเหมือน/ต่างของประเภทชิ้นส่วนที่ใช้ในรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่

ประเภทชิ้นส่วน	เหมือนกันทั้งหมด	เหมือนกันในบางจุด	ไม่เหมือนกันเลย	ประเภทชิ้นส่วน	เหมือนกันทั้งหมด	เหมือนกันในบางจุด	ไม่เหมือนกันเลย
กลุ่มตัวถัง				กลุ่มระบบส่งกำลัง			
• โครงรถ	X			• ชุดเพลาส่งกำลัง			X
• สี	X			• คลัตช์ และอุปกรณ์			X
• กระจก	X			• ชุดควบคุมระบบส่งกำลัง			X
• ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน/ภายนอก	X			กลุ่มแชสซีส์			
• เบาะที่นั่ง	X			• ครองช่วงล่าง	X		
• แผงหน้าปัดรถยนต์		X		• ระบบกันสะเทือน	X		
• ระบบนิรภัย	X			• ระบบบังคับเลี้ยว		X	
• ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับตัวถัง	X			• ระบบเบรค		X	
• ชิ้นส่วนระบบความร้อนเย็นและระบบระบายอากาศ		X		• ระบบท่อไอเสีย			X
กลุ่มเครื่องยนต์				• ถังเก็บน้ำมัน			X
• เครื่องยนต์			X	• เฟืองท้าย	X		
• ระบบควบคุมการปล่อยไอเสีย			X	• ล้อและยางรถยนต์	X		
• ชิ้นส่วนประกอบเครื่องยนต์			X	• กันชน บังโคลน และขอบยางหุ้มกันชน	X		
• ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในเครื่องยนต์			X	• ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับแชสซีส์		X	
• ระบบระบายความร้อน			X	• ชิ้นส่วนประกอบและตกแต่งอื่นๆ	X		
				• น้ำมันหล่อลื่น		X	

ที่มา: Center for Transportation Research, US Department of Energy

กลยุทธ์ของผู้ประกอบการ SMEs ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

จากทิศทางของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยที่กำลังมุ่งสู่ตลาดรถพลังงานไฟฟ้าดังกล่าว ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่าอาจเป็นไปได้ทั้งโอกาสและอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่ม SMEs ที่อาจต้องมีการใช้กลยุทธ์ต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ดังนี้

- **พยายามติดตามข้อมูล ศึกษานวัตกรรมใหม่ๆ** ริเริ่มสร้างสรรค์และพัฒนาตนเองให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมในการผลิตใหม่ๆ มากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 มีการใช้นวัตกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเสริมประสิทธิภาพการใช้งานของชิ้นส่วนต่างๆ รวมถึงการปรับใช้วัสดุที่ใช้น้ำหนักเบาแต่มีความแข็งแรงทนทาน หรือการผลิตชิ้นส่วนที่มีขนาดเล็กกลง เป็นต้น เพื่อตอบรับกับตลาดรถพลังงานไฟฟ้าที่ต้องการชิ้นส่วนที่มีน้ำหนักเบามากกว่าทั่วไป เพื่อให้ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่น้อยที่สุด โดยผู้ประกอบการสามารถติดต่อเพื่อศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับรถพลังงานไฟฟ้า และชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องได้จากหน่วยงานต่างๆ เช่น สถาบันการศึกษาที่มีการศึกษาในภาควิชายานยนต์และชิ้นส่วน และศูนย์การเรียนรู้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า ของสถาบันยานยนต์ เป็นต้น
- **แสวงหาผู้ร่วมทุนในการพัฒนาสินค้า** ทั้งการร่วมมือกับผู้ประกอบการไทยด้วยกันเองที่อยู่ในระดับ Tier สูงขึ้นไป หรือการร่วมทุนกับนักลงทุนต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในไทย เพื่ออาศัยความสัมพันธ์กับลูกค้าบริษัทรถยนต์หรือชิ้นส่วน Tier บนๆ ในการขยายฐานลูกค้า รวมถึงเป็นโอกาสในการได้เรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อนำมาปรับใช้
- **การกระจายการผลิตไปสู่การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แบบอื่นๆ** ด้วยหากมีโอกาส โดยหมั่นศึกษา ประยุกต์ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และพัฒนาสินค้าใหม่ๆ โดยอาศัยความความเชี่ยวชาญเดิมให้เกิดประโยชน์ เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการส่วนใหญ่ผลิตชิ้นส่วนแบบเดิมเพียงแบบเดียวทำให้ได้รับผลกระทบจากความเสี่ยงที่เข้ามาง่าย นอกจากนี้ยังรวมถึงยังควรที่จะพัฒนารูปแบบการผลิตสินค้าให้สามารถยืดหยุ่นได้ตามความต้องการของลูกค้า
- **การดูแลต้นทุนเพื่อคงความสามารถในการสร้างกำไรและแข่งขันได้** ควรที่จะต้องมีการติดตามดูราคาสินค้าโภคภัณฑ์ในตลาด รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยน และมีการบริหารอย่างเหมาะสมเพื่อให้สามารถจัดซื้อวัตถุดิบที่บางครั้งต้องนำเข้าได้ถูกอยู่เสมอเพื่อช่วยลดต้นทุน
- **ควรมีการนำเครื่องจักรการผลิตที่มีเทคโนโลยีระดับสูงเข้ามาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น** เพื่อลดโอกาสการเกิดของเสีย และลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นได้มาก เพื่อรักษามาตรฐานการผลิตและส่งมอบสินค้า นอกจากนี้ในส่วนแรงงานก็ควรจะมีการพัฒนาฝีมือแรงงานให้เป็นกลุ่มที่มีทักษะที่หลากหลายและความชำนาญสูงขึ้น โดยอาศัยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจสามารถช่วยเหลือในเรื่องการฝึกอบรมได้ เช่น สถาบันยานยนต์ และสถาบันการศึกษาต่างๆ เป็นต้น

สำหรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องซึ่งคาดว่าจะมีโอกาสเปิดตลาดควบคู่ไปกับการเกิดของรถพลังงานไฟฟ้าในไทย ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า สถานีชาร์จไฟฟ้า จะเป็นธุรกิจหลักหนึ่ง เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญหากต้องการให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าเกิดขึ้นในวงกว้างต่อไปในอนาคต และยังรวมไปถึง อุปกรณ์ชาร์จไฟฟ้าแบบพกพา เพื่อความสะดวกหากเกิดเหตุพลังงานหมดในที่ๆ ไม่มีสถานีชาร์จไฟฟ้า เป็นต้น นอกจากนี้ธุรกิจเพื่อการพักผ่อนหรือทำกิจกรรมเพื่อความบันเทิงแบบใช้เวลาไม่นานที่อยู่ภายในสถานีชาร์จไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ใช้รถสามารถมีกิจกรรมทำระหว่างช่วงเวลารอชาร์จไฟฟ้า ยังเป็นอีกประเภทธุรกิจที่มีโอกาสเติบโตได้ดี

หนึ่ง จากแนวโน้มการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยไปสู่รถพลังงานไฟฟ้าดังกล่าวมาข้างต้นนี้ ผู้ประกอบการ SMEs ที่อยู่ในอุตสาหกรรมควรที่จะต้องมีการเตรียมความพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ซึ่งหลายสิ่งนับว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบที่ไม่เคยมีมาก่อน การเปิดรับความรู้และวิทยาการใหม่ๆ รวมถึงการพยายามปรับตัวโดยผู้ประกอบการ จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องนับจากนี้

ภาคผนวก

✓ เงื่อนไขของบีโอไอในการให้การสนับสนุนการผลิตรถพลังงานไฟฟ้า

เงื่อนไข	HEV	PHEV	BEV	รถโดยสารไฟฟ้า
1. ต้องเสนอเป็นแผนงานรวม (Package) ประกอบด้วย แผนการประกอบรถยนต์ ผลิตรถและใช้ชิ้นส่วนสำคัญ แผนผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนอื่นๆ การนำเข้าและ ติดตั้งเครื่องจักรปีที่ 1-3 แผนพัฒนาสถานีประจุไฟฟ้า การจัดการแบตเตอรี่ใช้แล้วและ การพัฒนาผู้ผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนในประเทศ	✓ ยกเว้น สถานี ประจุไฟฟ้า	✓	✓	✓
2. ต้องมีการผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น แบตเตอรี่ Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) หรือระบบควบคุมการขับเคลื่อน (DCU) เป็นต้น	✓	✓	✓	✓
3. รถยนต์ที่ผลิตจะต้องผ่านมาตรฐาน Type Approval ของ UN Regulations ตามมาตรฐานประเภทรถ L M หรือ N	✓	✓	✓	✓
4. กำหนดระยะเวลาการดำเนินการ (เริ่มนับตั้งแต่วันออกบัตรส่งเสริม) <ul style="list-style-type: none"> การประกอบรถยนต์ การผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย 1 ชิ้น ไม่ให้ขยายเวลานำเข้าเครื่องจักร ยกเว้นมีเหตุอันสมควร อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าทั้งคัน (CBU) โดยได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อทดลองตลาด 	3 ปี 3 ปี ✓ -	3 ปี 3 ปี ✓ -	3 ปี 6 ปี ✓ ปีที่ 1-2	3 ปี 3 ปี ✓ -
5. กำหนดการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนภายในวันที่ 31 ธันวาคม ของปี....	2560	2561	2561	2561

☑ สิทธิประโยชน์จากบีโอไอที่จะได้รับการลงทุนผลิตรถพลังงานไฟฟ้า

ประเภท กิจการผลิต	ยกเว้นภาษี เงินได้นิติบุคคล	สิทธิและประโยชน์เพิ่มเติม
รถยนต์ HEV	0 ปี	1. สามารถนำรถพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตได้เป็นปริมาณผลิตจริงของกิจการผลิตรถยนต์ไฮบริดที่ได้รับการส่งเสริมไว้
รถยนต์ PHEV	3 ปี + Merit	1. หากผลิตชิ้นส่วนสำคัญมากกว่า 1 ชิ้น จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นละ 1 ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน 6 ปี 2. สามารถนำรถพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตได้เป็นปริมาณผลิตจริงของกิจการผลิตรถยนต์ไฮบริดที่ได้รับการส่งเสริมไว้
รถยนต์ BEV	5 ปี + Merit	1. การได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล หากผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญอย่างน้อย 1 ชิ้น ภายในระยะเวลาต่างๆดังนี้ 1.1. ภายใน 3 ปี นับแต่วันออกบัตรส่งเสริม จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเพิ่มเติม 3 ปี 1.2. ภายใน 4 ปี นับแต่วันออกบัตรส่งเสริม จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเพิ่มเติม 2 ปี 1.3. ภายใน 5 ปี นับแต่วันออกบัตรส่งเสริม จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเพิ่มเติม 1 ปี 1.4. ทุก 1 ชิ้นที่เพิ่มขึ้นนับจากชิ้นแรก จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเพิ่มขึ้นชั้นละ 1 ปี แต่รวมกันแล้วไม่เกิน 10 ปี ทั้งนี้ กรณีได้รับสิทธิยกเว้นภาษีมากกว่า 8 ปี จะต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีโดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยในประเทศ 2. สามารถนำรถพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตได้เป็นปริมาณผลิตจริงของกิจการผลิตรถยนต์ไฮบริดที่ได้รับการส่งเสริมไว้
รถโดยสารไฟฟ้า แบบแบตเตอรี่	3 ปี + Merit	หากผลิตหรือใช้ชิ้นส่วนสำคัญมากกว่า 1 ชิ้น จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นละ 1 ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน 6 ปี
ชิ้นส่วนรถ พลังงานไฟฟ้า	8 ปี + Merit	หากกิจการตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC จะได้รับการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 เป็นระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่กำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสิ้นสุดลง

สิทธิประโยชน์หลักอื่นที่ได้รับทุกกิจการการผลิต : การยกเว้นอากรเครื่องจักร อากาศอัดคุณภาพดีเพื่อส่งออก สิทธิประโยชน์ Non-tax เช่น ถิ่นกรรมสิทธิ์ที่ดิน นำเข้าผู้ชำนาญการต่างชาติ เป็นต้น

ความคืบหน้าของโครงการลงทุนต่างๆที่เกี่ยวข้องกับรถพลังงานไฟฟ้าในไทย

รถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานไฟฟ้า หรือไฮบริด (HEV)

- บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย ได้รับการส่งเสริมขยายกิจการผลิตรถยนต์ไฮบริด มีกำลังการผลิตปีละ 70,000 คัน รวมถึงการผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฮบริดปีละประมาณ 70,000 ชิ้น และชิ้นส่วนรถยนต์ เช่น ประตู่ กันชน เพล่าหน้า และเพล่าท้าย เป็นต้น อีกปีละประมาณ 9,100,000 ชิ้น ด้วยเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 19,016 ล้านบาท ทั้งนี้โครงการจะมีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศคิดเป็นมูลค่าประมาณ 13,314 ล้านบาทต่อปี ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งอยู่ในพื้นที่ EEC
- ค่ายรถที่มีเทคโนโลยีไฮบริดอยู่แล้วนอกจาก Toyota มีโอกาสลงทุนผลิตรถยนต์ไฮบริดขนาดเล็กในไทยด้วยเช่นกัน เช่น นิสสันที่มีแผนตั้งสายการผลิตรถยนต์ไฮบริดในไทย โดยอยู่ระหว่างการหารือเพื่อขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ ซึ่งหากประสบความสำเร็จมีแนวโน้มที่จะนำรถยนต์ไฟฟ้า

ในรุ่นระดับอีโคคาร์ที่มีการทำตลาดอยู่ในต่างประเทศมาเปิดตัว ขณะที่ค่ายฮอนด้าเองก็มีความเป็นไปได้ที่อาจจะเข้ามาทำตลาดรถยนต์ไฮบริดในไทยเช่นเดียวกัน เนื่องจากมีเทคโนโลยีนี้อยู่แล้ว และตามเป้าหมายบริษัทวางแผนที่จะรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยฮอนด้ามุ่งผลิตและจำหน่ายรถดังกล่าวให้มีสัดส่วนสูงเป็น 2 ใน 3 ของยอดผลิตรถฮอนด้าทั่วโลกภายในปี 2573

รถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมเสียบปลั๊ก หรือปลั๊กอินไฮบริด (PHEV)

- บีเอ็มดับเบิลยู และ เมอร์เซเดส เบนซ์ มีการลงทุนผลิตรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริดในไทย และในปี 2560 ต่างตั้งเป้าเพิ่มสัดส่วนยอดขายรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริดของตนขึ้น โดยบีเอ็มดับเบิลยู จากร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 ของรถยนต์ทั้งหมด และเมอร์เซเดส เบนซ์ จากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 ของรถยนต์ทั้งหมด
- ค่ายรถอื่นที่มีเทคโนโลยีปลั๊กอินไฮบริด และมีเป้าหมายให้ความสำคัญกับการทำตลาดรถรุ่นนี้ เช่น ฮอนด้า มีแนวโน้มที่อาจจะเข้ามาลงทุนในการผลิตรถประเภทนี้ในไทย ซึ่งจะต้องขอรับส่งเสริมการลงทุนภายในปี 2561
- รัฐมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมแบตเตอรี่ไฮเทคที่ จ.ฉะเชิงเทรา และมีกลุ่มผู้ลงทุนที่สนใจพัฒนาระบบกักเก็บพลังงานด้วยเทคโนโลยีแบตเตอรี่ Li-Ion แล้วถึง 5 บริษัท ได้แก่ บมจ. พลังงานบริสุทธิ์ บมจ. บางจากปิโตรเลียม บจก. เบต้า เอ็นเนอร์ยี่ โซลูชั่น กลุ่ม ปตท. และ เอ็นเนอร์ยี่ กรุป ซึ่งผู้ลงทุนเหล่านี้มีโอกาสจะพัฒนาแบตเตอรี่ดังกล่าวเพื่อใช้ในรถพลังงานไฟฟ้าในอนาคตหากตลาดต้องการ
- มีการขยายสถานีชาร์จไฟฟ้าในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน เช่น เมอร์เซเดส เบนซ์ มีแผนเพิ่มจุดชาร์จให้ครบทุกโชว์รูม 32 แห่งทั่วประเทศในปี 2560 ส่วน บีเอ็มดับเบิลยู จะเพิ่มจุดชาร์จเป็น 50 แห่งด้วยเช่นกันในปีนี้ และยังได้ร่วมมือกับพันธมิตรลงทุนสถานีชาร์จไฟฟ้าสาธารณะที่ใช้ได้กับรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริดทุกยี่ห้อ ภายใต้ชื่อโครงการ Charge Now อีกจำนวน 50 แห่งทั่วประเทศ นอกจากนี้ ปตท. เองก็ได้ตั้งเป้าจะขยายสถานีชาร์จไฟฟ้าแบบด่วนให้สำเร็จเพิ่มเป็น 20 แห่งภายในปี 2560 เช่นกัน



รถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV)

- ค่ายรถหลายค่ายที่มีเทคโนโลยีรถ BEV แล้ว อยู่ระหว่างกำลังพิจารณาความเป็นไปได้ของตลาด และต้องขอรับส่งเสริมการลงทุนภายในปี 2561 ซึ่งต้องติดตามความชัดเจนของตลาดในไทย จากการตอบรับของผู้บริโภคต่อรถพลังงานไฟฟ้ารุ่นอื่นที่ทำตลาดไปแล้วก่อนหน้านี้ รวมถึงการกระจายตัวที่ทั่วถึงและเพียงพอของสถานีชาร์จไฟฟ้า เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ต้องอาศัยความเชื่อมั่นของผู้บริโภคสูงกว่ารถยนต์ไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริด
- ราคาแบตเตอรี่สำหรับรถพลังงานไฟฟ้าในระยะยาวต่อไปมีแนวโน้มที่จะถูกลงอย่างต่อเนื่องรวมถึงมีความสามารถในการกักเก็บพลังงานได้มากกว่า โดย Bloomberg New Energy Finance (BNEF) รายงานผลการศึกษารถยนต์แบตเตอรี่ Li-Ion สำหรับรถพลังงานไฟฟ้าในปี 2583 คาดว่าจะมีมูลค่ามากถึง 2.5 แสนล้านดอลลาร์ทั่วโลก และจะสามารถกักเก็บและจ่ายพลังงาน 759 kWh จากประมาณ 400 kWh ในปัจจุบัน นอกจากนี้ต้นทุนการผลิตแบตเตอรี่ประเภทนี้ก็จะลดลงไปอยู่ที่ 120 ดอลลาร์/kWh ในปี 2573 เทียบกับประมาณ 300 ดอลลาร์/kWh ในปัจจุบัน และจะมีรถพลังงานไฟฟ้าทำยอดขายได้ 41 ล้านคันในปี 2583 เพิ่มขึ้นจากในปี 2558 ประมาณ 90 เท่า

อัปเดตเทรนด์ความรู้ธุรกิจไม่รู้จบ
ทุกที่ทุกเวลา ได้ที่

