

## COVID-19 ... ปัจจัยผลักดันให้อุตสาหกรรมรถยนต์ก้าวสู่รถยนต์ไฟฟ้าเร็วขึ้น

### สถานการณ์สำคัญ

ราคาน้ำมันโลกที่ลดลงและทรงตัวในระดับต่ำตั้งแต่ช่วงต้นปี 2563 กำลังทำให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) ว่าจะมาแทนที่ (Disrupt) อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมันได้ภายในปี 2583 ตามที่เคยมีการคาดการณ์ไว้หรือไม่ และแนวโน้มของ EV ในอุตสาหกรรมยานยนต์โลกหลังจากนี้จะไปในทิศทางใด

### ข้อคิดเห็นจากฝ่ายวิจัยธุรกิจ

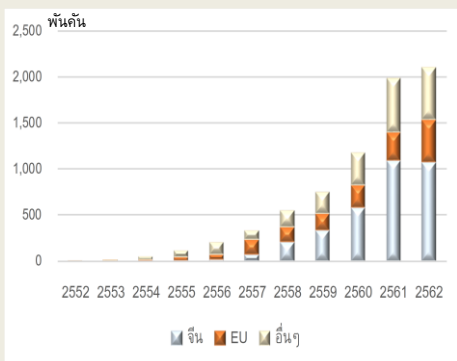
แม้ราคาน้ำมันที่ลดต่ำลงจะกระทบต่อความน่าสนใจของอุตสาหกรรม EV โดยตรง แต่รายงาน Global EV Outlook 2020 (เดือนมิถุนายน 2563) ของ International Energy Agency (IEA) คาดการณ์ว่า ยอดจำหน่าย EV จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ยอดจำหน่ายรถยนต์โลกจะหดตัว 15% ในปี 2563 นับเป็นสัญญาณของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ต้องจับตามอง ทั้งนี้ ฝ่ายวิจัยธุรกิจ ประเมินว่าปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดปรากฏการณ์ดังกล่าว ได้แก่

1. อุตสาหกรรมผลิต EV ได้อานิสงส์จากวิกฤต COVID-19 เนื่องจากเป็นช่วงที่ประเทศต่างๆ กำลังมองหาจุดขายใหม่ที่จะช่วยสร้างรายได้ให้กับประเทศ หลังจากที่ต้องเผชิญปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำเป็นประวัติการณ์จากวิกฤต COVID-19 หลายประเทศจึงหันมาให้การสนับสนุน EV เพื่อดึงดูดการลงทุน โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว เพื่อให้ GDP เติบโตได้ต่อเนื่อง
2. เป็นจังหวะที่ตลาดให้ความสนใจกับประเด็นสิ่งแวดล้อม ทั้งผู้ซื้อกลุ่มใหม่อย่างกลุ่ม Gen Y และ Gen Z ที่มีค่านิยมด้านการดูแลสิ่งแวดล้อม และจากการดำเนินมาตรการ Lockdown ที่ทำให้มลภาวะทางอากาศลดลงอย่างเห็นได้ชัด ทำให้ EV ซึ่งเป็นหนึ่งในสินค้าที่มีภาพลักษณ์เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้รับความสนใจเพิ่มขึ้น
3. แบตเตอรี่ EV ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทำให้สามารถคว้าโอกาสได้ทันที เนื่องจากแบตเตอรี่เป็นข้อจำกัดหลักของการขยายตลาด EV ดังนั้น การพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่ที่คืบหน้าไปอย่างรวดเร็ว จนทำให้สัดส่วนต้นทุนแบตเตอรี่ที่เคยเคยสูงถึงร้อยละ 50 ของราคา EV ลดลงอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีอายุการใช้งานนานขึ้น และระยะทางที่วิ่งได้เพิ่มขึ้นต่อการชาร์จแต่ละครั้ง ล้วนทำให้ EV กลายเป็นอุตสาหกรรมที่มีอนาคตไกล

### การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของแบตเตอรี่ใน EV

- ราคาแบตเตอรี่ EV ในปี 2562 ลดลงจากปี 2553 ถึง 86%
- ระยะทางที่วิ่งได้ต่อการชาร์จแต่ละครั้งสูงถึง 700 กม. เทียบกับ EV รุ่นยอดนิยมในปัจจุบันที่วิ่งได้ราว 170 กม.
- ล่าสุดแบตเตอรี่ได้รับการพัฒนาจนมีอายุการใช้งานสูงถึง 16 ปี จากที่ใช้อยู่ทั่วไป 8 ปี

### ยอดจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า PHEV และ BEV ทั่วโลก



หมายเหตุ : รถยนต์ไฟฟ้า PHEV คือรถยนต์ที่ใช้ทั้งน้ำมันและไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ในการขับเคลื่อน  
รถยนต์ไฟฟ้า BEV คือรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ในการขับเคลื่อน

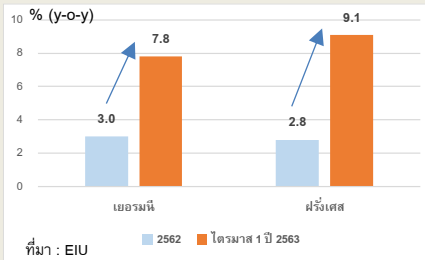
ที่มา : Global EV Outlook 2020, IEA

ทั้งนี้ ประเทศที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรม EV อย่างเด่นชัดในช่วงที่ผ่านมาเป็นประเทศที่มีพื้นฐานอุตสาหกรรมรถยนต์แข็งแกร่งอย่างจีนและ EU (ขณะที่ญี่ปุ่นกลับมีบทบาทน้อยในตลาด EV) โดยมาตรการสนับสนุนส่วนใหญ่เน้นกระตุ้นความต้องการซื้อและดำเนินการให้มีสถานีชาร์จไฟฟ้ากระจายเป็นวงกว้าง เพื่อให้ผู้ใช้ EV ได้รับความสะดวกสบายใกล้เคียงกับการใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมัน หรือเรียกได้ว่าเป็นการสร้าง Ecosystem ใหม่สำหรับ EV ทั้งนี้ มาตรการที่ประเทศต่างๆ ใช้สนับสนุนอุตสาหกรรม EV มีดังนี้

- จีน เน้นกระตุ้นตลาด EV ในประเทศควบคู่กับการสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ผลิต EV ล่าสุดจีนประกาศต่ออายุมาตรการให้เงินอุดหนุนสำหรับซื้อ EV ออกไปอีก 2 ปี หลังมาตรการเดิมสิ้นสุดลงในเดือนมีนาคม 2563 เพื่อกระตุ้นตลาด EV ในประเทศ อย่างไรก็ตาม เงินอุดหนุนที่ให้กับผู้ซื้อ EV จะทยอยลดจำนวนลง เพื่อกระตุ้นให้ผู้ผลิต EV ในจีนเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตเพื่อให้แข่งขันได้ในระยะยาว

- **EU** ประกาศเมื่อต้นปี 2563 ที่จะเรียกเก็บค่าปรับจากค่ายรถยนต์ที่จำหน่ายรถยนต์ที่ปล่อยไอเสียเฉลี่ยเกินระดับที่กำหนดไว้ (95 กรัมต่อกิโลเมตร) ส่งผลให้ค่ายรถยนต์ปรับกลยุทธ์การจำหน่าย โดยส่งเสริมให้ตัวแทนจำหน่ายเน้นทำตลาด EV เพิ่มขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นในช่วงกลางปี 2563 ทั้งเยอรมนีและฝรั่งเศส ยังประกาศสนับสนุนเพิ่มเติม ดังนี้

อัตราขยายตัวของรถยนต์ไฟฟ้า PHEV ในเยอรมนีและฝรั่งเศส



- **เยอรมนี** เน้นขับเคลื่อนอุตสาหกรรม EV ด้วยการใช้นโยบายแบบผสมผสาน เมื่อเดือนมิถุนายน 2563 ทั้งให้เงินอุดหนุน 6,000 ยูโรแก่ผู้ที่ซื้อ EV รวมถึงการกำหนดให้สถานีบริการน้ำมันทั่วประเทศต้องติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้าควบคู่ไปด้วย ขณะเดียวกันก็เรียกเก็บภาษีในอัตราสูงจากผู้ใช้รถยนต์ใช้น้ำมันที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่ เนื่องจากก่อมลพิษสูง
- **ฝรั่งเศส** เน้นการให้เงินอุดหนุนเพื่อกระตุ้นยอดจำหน่าย โดยตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 รัฐบาลให้เงินอุดหนุน 7,000 ยูโรแก่บุคคลทั่วไปที่ซื้อ EV และ 5,000 ยูโรสำหรับบริษัทที่ต้องการซื้อ EV ไปใช้ในองค์กร นอกจากนี้ หากผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันนำรถยนต์ใช้แล้วไปเปลี่ยนเป็น EV ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษน้อยกว่า จะได้รับเงินสนับสนุนสูงสุดถึงคันละ 5,000 ยูโร

สำหรับประเทศไทย การสนับสนุนให้เกิด Ecosystem ของ EV ยังคงต้องใช้เวลาอีกพอสมควร เนื่องจากอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมันมีขนาดใหญ่ และมีความเชื่อมโยงกันในห่วงโซ่อุปทานค่อนข้างสูง ดังนั้น การยกระดับอุตสาหกรรมรถยนต์ไปสู่ EV จึงต้องอาศัยนโยบายของรัฐบาลในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรม ทั้งการส่งเสริมการลงทุนและสนับสนุนการใช้ EV นอกจากนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยพึ่งพาค่ายรถยนต์จากญี่ปุ่นสูง จึงอาจเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้อุตสาหกรรม EV ในไทยพัฒนาได้ค่อนข้างช้า เนื่องจากปัจจุบันการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต EV โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า BEV ของค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่ของญี่ปุ่นยังช้ากว่า EU และจีน อย่างไรก็ตาม การที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้พยายามดึงดูดนักลงทุนต่างชาติมาลงทุน EV จนปัจจุบันมีผู้ผลิตรถยนต์ทั้งค่าย Mercedes-Benz, BMW และ MG เข้ามาลงทุนในไทยแล้ว คาดว่าจะทำให้อุตสาหกรรม EV ของไทยเติบโตขึ้น และมีโอกาสเป็นฐานการผลิตเพื่อป้อนตลาดอาเซียนได้ในอนาคต สำหรับแนวทางสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะที่กำลังจะมุ่งไปสู่ EV ควรให้การสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ใช้ได้ทั้งในรถยนต์ EV และรถยนต์ใช้น้ำมันเป็นกลุ่มแรก ซึ่งครอบคลุมทั้งเบาะรถยนต์ ล้อรถยนต์ และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในรถยนต์ เป็นต้น

**Disclaimer :** ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด