

## รถยนต์ไฟฟ้า : ผลกระทบลูกโซ่...ที่มากกว่าแค่อุตสาหกรรมรถยนต์

โลกยุคดิจิทัลที่เทคโนโลยีและวิถีการใช้ชีวิตของผู้คนเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ทำให้หลายอุตสาหกรรมต้องปรับตัวอยู่ตลอดเวลาเพื่อรับมือกับกระแสความนิยมใหม่ๆ ไม่เฉพาะแต่เพียงอุตสาหกรรมที่มีวงจรผลิตภัณฑ์ (Life Cycle) ค่อนข้างสั้นอย่างผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า แต่ยังรวมถึงอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อย่างรถยนต์ที่กำลังเผชิญกับจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญ จากการถือกำเนิดขึ้นของ “รถยนต์ไฟฟ้า” หรือ Electric Vehicle (EV)

มีการคาดการณ์ว่ารถยนต์ EV จะเข้ามาเป็นจุดพลิกผันในอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลก จากแรงผลักดันของกระแสสังคมสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน อีกทั้งรัฐบาลของหลายประเทศยักษ์ใหญ่ อาทิ อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมนี จีน อินเดีย ล้วนตั้งเป้าหมายว่าในอีกไม่เกิน 25 ปีข้างหน้าจะต้องไม่มีการขายรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันในประเทศของตน ปัจจุบันดังกล่าวเสมือนเป็นการบีบให้ค่ายรถยนต์ทั่วโลกต้องเร่งปรับเปลี่ยนโครงสร้างการผลิตครั้งใหญ่ที่สุดเป็นประวัติการณ์จากการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมัน มาเป็นรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่ไฟฟ้าโดยหลายค่ายรถยนต์ได้ทยอยตั้งเป้าหมายขายรถยนต์ EV เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาทิ Tesla และ Renault-Nissan ตั้งเป้า 1 ล้านคัน และ 1.5 ล้านคันภายในปี 2563 ตามลำดับ ขณะที่ Volvo และ Volkswagen ตั้งเป้า 1 ล้านคัน และ 2-3 ล้านคันในปี 2568 ตามลำดับ รวมทั้งค่ายรถยนต์จีนตั้งเป้าผลิตรวมกันถึง 4.52 ล้านคันในปี 2563

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นสะท้อนถึงกระแสรถยนต์ EV ที่มาเร็วกว่าที่คาด โดย Bloomberg New Energy Finance คาดการณ์ว่าภายในปี 2568 รถยนต์ EV จะมีราคาไม่ต่างจากรถยนต์ที่ใช้ น้ำมัน ซึ่งจะช่วยผลักดันให้ในปี 2583 จำนวนรถยนต์ถึง 1 ใน 3 ของโลกจะกลายเป็นรถยนต์ EV ปัจจุบันดังกล่าวนับว่าส่งผลดีต่อโลกและผู้บริโภคในอนาคต ขณะเดียวกันก็เป็นการสร้างจุดเปลี่ยนให้แก่อุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนสูงและมีการจ้างงานเป็นจำนวนมาก ทำให้ที่ผ่านมาหลายฝ่ายได้ออกมาวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์

อย่างไรก็ตาม หากมองผลกระทบภายนอก (Spillover Effect) ในมุมอื่นๆ ที่กว้างกว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ จะพบว่าการพัฒนาของรถยนต์ EV อาจส่งผลให้เกิดแรงกระตุ้นและถือเป็นจุดพลิกผันครั้งสำคัญของโลกในหลายมิติ อาทิ

- **การเปลี่ยนขั้วของประเทศผู้นำด้านพลังงาน** จากกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของโลกอย่างกลุ่มโอเปก ซึ่งกุมกำลังการผลิตน้ำมันของโลกกว่า 30% มาเป็นกลุ่มประเทศที่มีแหล่งวัตถุดิบหลักในการผลิตแบตเตอรี่สำหรับใช้ในรถยนต์ EV โดยเฉพาะแร่ลิเทียมที่กำลังการผลิตกว่า 80% ของโลกอยู่ใน 3 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย ชิลี และอาร์เจนตินา รวมทั้งแร่โคบอลต์ที่กำลังการผลิตกว่า 50% ของโลกมาจากประเทศคองโก ปัจจุบันดังกล่าวอาจทำให้ประเทศที่เป็นแหล่งวัตถุดิบข้างต้นกลายมาเป็นผู้ผลิตใหม่ด้านพลังงานหากมีการรวมกลุ่มอย่างเป็นรูปธรรมเหมือนเช่นกลุ่มโอเปกในอดีต นอกจากนี้ การที่อุปสงค์แร่ลิเทียมและแร่โคบอลต์เพิ่มขึ้น

ต่อเนื่อง ผลักดันให้ราคาแร่ทั้งสองชนิดเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าตัวจากปี 2558 ซึ่งมีส่วนช่วยให้เศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมของทั้ง 4 ประเทศข้างต้นกลับมาขยายตัวได้อย่างโดดเด่นอีกครั้ง

- **จีนจะก้าวขึ้นทาบรัศมีกลุ่ม G3 ด้านการผลิตรถยนต์ในไม่ช้า** ทั้งนี้ จีนได้เดินหน้าปฏิรูปเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยพยายามจะเปลี่ยนเศรษฐกิจที่พึ่งพาอุตสาหกรรมหนักมาเน้นอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมมากขึ้น โดยหนึ่งในอุตสาหกรรมที่จะเป็นตัวเล่นใหม่ที่สำคัญของจีน คือ อุตสาหกรรมรถยนต์ เช่นเดียวกับในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมาที่กลุ่มประเทศ G3 (สหรัฐฯ ยุโรป และญี่ปุ่น) ก็ได้ใช้อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นหนึ่งในเครื่องมือขยายบทบาททางเศรษฐกิจและการเมืองไปทั่วโลกผ่านการสร้างแบรนด์รถยนต์ที่มีคุณภาพและมีมาตรฐานความปลอดภัยสูง

เป็นที่น่าสังเกตว่า ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา บริษัทของจีนหลายแห่งประสบความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมและแบรนด์สินค้าให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น ไล่เรียงตั้งแต่สมาร์ตโฟน คอมพิวเตอร์ รวมถึงการพัฒนารถยนต์ EV ซึ่งจีนถือเป็นประเทศที่เดินตามกระแสดังกล่าวได้เร็วที่สุด สะท้อนได้จากในปัจจุบันจีนมีจำนวนรถยนต์ EV มากที่สุด หรือกว่า 30% ของทั้งโลก นอกจากนี้ สิ่งที่จีนได้เปรียบกลุ่มประเทศ G3 ในการก้าวขึ้นมาเป็นผู้เล่นหลักในตลาดรถยนต์ EV นอกเหนือจากตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่แล้ว คือ จีนมีแหล่งแร่ลิเทียมสำรองที่ยังไม่ถูกนำมาใช้มากถึงกว่า 20% ของทั้งโลก ปัจจัยดังกล่าวจะช่วยให้จีนได้เปรียบด้านต้นทุนมากขึ้นในอนาคต

- **การเปลี่ยนแนวทางจัดการปัญหาภาวะโลกร้อน** หลายปีที่ผ่านมาประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้มีความพยายามร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน โดยล่าสุดได้มีการทำข้อตกลง Paris Agreement ขึ้น ซึ่งประเทศสมาชิก 195 ประเทศได้ตกลงร่วมกันที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) เพื่อลดอุณหภูมิโลกลง 2 องศาเซลเซียส อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงไม่มีบทลงโทษหากไม่ทำตาม จะมีเพียงการบังคับให้ประเทศสมาชิกต้องรายงานความคืบหน้าทุก 5 ปีเท่านั้น ทำให้ข้อตกลงดังกล่าวเป็นเพียงกระดาษที่ไม่มีแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจนเท่าใดนัก แต่จากกระแสการพัฒนารถยนต์ EV ทั่วโลกคาดว่าจะมีส่วนช่วยให้ข้อตกลงดังกล่าวสามารถวัดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น จากจำนวนรถยนต์ EV ที่เพิ่มขึ้นสวนทางกับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันซึ่งถือเป็นตัวการสำคัญของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดย The U.S. Department of Energy พบว่ารถยนต์ EV ปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> น้อยกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันกว่า 50% ขณะเดียวกันการบำรุงรักษารถยนต์ EV ที่ก่อให้เกิดของเสียและสารตกค้างน้อยกว่าการดูแลรักษารถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมโดยรวมมากกว่า

- **ตลาดทุนโลกปรับตัวครั้งใหญ่** สังเกตได้ว่าตลาดทุนของหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงไทยที่มีอุตสาหกรรมพลังงานเป็นกลุ่มที่มีมูลค่าหรือ Market Cap. สูงที่สุดมาโดยตลอด สะท้อนได้จากสถิติของ Financial Times พบว่าในช่วงก่อนวิกฤตซับไพร์มในปี 2551 มูลค่าของบริษัท Top 10 ของโลกถึงครึ่งหนึ่งเป็นบริษัทพลังงาน ทั้ง Petrochina, Exxon, Gazprom, Shell และ Sinopec แต่มูลค่าของบริษัทข้างต้นมีแนวโน้มลดลงหลังราคาน้ำมันปรับลดลงอย่างมาก ขณะเดียวกันในอนาคตหากรถยนต์ EV ได้รับความนิยมมากขึ้นจนกลายเป็นกระแสหลักของผู้ใช้รถ จะยิ่งทำให้บริษัทพลังงานรูปแบบเดิมเผชิญกับความยากลำบากมากขึ้นในการดำเนินธุรกิจ (ปัจจุบันน้ำมันที่ผลิตได้กว่า 50% ถูกนำมาใช้เพื่อการขนส่ง) ซึ่งหากบริษัทดังกล่าวไม่มีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเพื่อมุ่งสู่ปิโตรเคมีขั้นปลายมากขึ้น ก็จะทำให้อุตสาหกรรมพลังงาน โดยเฉพาะโรงกลั่นน้ำมันรูปแบบเดิมซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เงินลงทุนมหาศาลอาจต้องเผชิญกับต้นทุนจมและเผชิญกับภาวะขาดทุนมากขึ้น

ในทางตรงกันข้าม กลุ่มบริษัทที่ดูเหมือนจะปรับตัวเข้ากับ Megatrends และตอบสนองพฤติกรรมของ ผู้บริโภคยุคใหม่ได้รวดเร็วอย่างบริษัทไอทีและซอฟต์แวร์ต่างๆ ทั้ง Apple, Alphabet, Microsoft, Amazon, Facebook ได้ก้าวขึ้นมาติด Top 10 ของบริษัทที่มีมูลค่าสูงที่สุดในโลก นอกจากนี้ บริษัท IT ดังกล่าวยังมี แนวโน้มปรับตัวเข้ากับกระแสรถยนต์ EV ได้ดีกว่าบริษัทพลังงาน ดังจะเห็นได้จากการร่วมลงทุนที่มีมากขึ้น ระหว่างบริษัทรถยนต์กับบริษัทที่เน้นองค์ความรู้ด้าน IT อาทิ Tesla ร่วมทุนกับ Panasonic หรือแม้แต่ Google ที่เข้ามาบุกตลาดรถยนต์ไร้คนขับ เนื่องจากรถยนต์แห่งอนาคตนั้นไม่ได้เป็นเพียงพาหนะเคลื่อนที่เท่านั้น แต่ยัง ต้องเป็นรถยนต์ที่สามารถเชื่อมต่อกับ Internet of Things ผ่านระบบซอฟต์แวร์ต่างๆ ซึ่งสามารถวิเคราะห์และ สื่อสารระหว่างผู้ขับขี่กับรถยนต์ได้ในหลากหลายมิติมากขึ้น

- **บางประเทศอาจเผชิญความเสี่ยงทางการคลัง** โดยเฉพาะรัฐบาลของประเทศที่พึ่งพารายได้จาก ภาษีน้ำมันและการส่งกำไรของรัฐวิสาหกิจน้ำมัน นอกจากนี้ การที่หลายประเทศหันมาส่งเสริมการลงทุนพัฒนา รถยนต์ EV และการผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนซึ่งต้องใช้เทคโนโลยีและนักวิจัยที่มีคุณภาพสูงจากต่างประเทศ รัฐบาลจึงต้องมีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีและมิใช่ภาษีจำนวนมากเพื่อดึงดูดนักลงทุน ขณะเดียวกันหากมอง ในแง่ของการกระตุ้นอุปสงค์รถยนต์ EV ในระยะเริ่มแรกรัฐบาลแทบทุกประเทศทั่วโลกมีการให้สิทธิประโยชน์ทาง ภาษีหรือเงินอุดหนุนบางส่วนเพื่อกระตุ้นให้มีการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ EV สังเกตได้จากประเทศเดนมาร์กซึ่งเป็น ประเทศแรกๆ ที่มีมาตรการสนับสนุนทางภาษีให้ใช้รถยนต์ EV ซึ่งมีส่วนทำให้ยอดขายรถยนต์ EV เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อย่างไรก็ดีตาม ไตรมาส 1 ปี 2560 รัฐบาลเดนมาร์กได้ยกเลิกมาตรการอุดหนุนดังกล่าว ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ EV ลดลงถึง 60% สวนทางกับยอดขายเฉลี่ยในยุโรปโดยรวมที่ขยายตัวกว่า 30% จนต้องรื้อมาตรการดังกล่าว กลับมาใช้ใหม่อีกครั้ง ไม่เพียงเท่านั้น รัฐบาลประเทศต่างๆ อาจต้องอุดหนุนค่าไฟฟ้าที่ใช้ในรถยนต์ EV เพื่อทำให้ ต้นทุนไฟฟ้าต่อหน่วยถูกกว่าราคาน้ำมัน ปัจจุบันดังกล่าวทำให้หลายประเทศอาจต้องเผชิญกับภาระทางการคลังที่ เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศตลาดเกิดใหม่ที่มีความเปราะบางทางเศรษฐกิจ และยังคงจำเป็นต้องพึ่งงบประมาณ ดังกล่าวในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นมากกว่าการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แม้ในช่วงที่ผ่านมาการพัฒนาการผลิต EV จะมีอุปสรรค ทั้งจากต้นทุนการผลิตแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนที่ ยังอยู่ระดับสูง อายุการใช้งานของแบตเตอรี่และระยะทางวิ่งต่อการชาร์จไฟหนึ่งครั้งที่ยังสั้น ทำให้ปัจจุบันยังมีการ ใช้รถยนต์ EV ทั่วโลกเพียง 0.2% ของรถยนต์ทั้งหมด แต่การที่หลายประเทศและค่ายรถยนต์หลายแห่งมีกลยุทธ์ ระยะยาวที่จะเดินไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้โลกในอนาคตคงหนีไม่พ้นการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว (Technological Disruption) ในส่วนของประเทศไทย ซึ่งมีอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นหนึ่งในเครื่องมือสำคัญในการ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและเป็นสินค้าส่งออกสำคัญอันดับ 1 ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาคงต้องเตรียมรับมือกับกระแส ดังกล่าวอย่างจริงจัง เพื่อที่จะพ่วงให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยยังสามารถยืนหยัดในเวทีโลกในฐานะฐานการผลิตรถยนต์ Top 15 ได้ต่อไป

*Disclaimer : ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด*