EVs in ASEAN

ส่องความโดดเด่นของไทยและอินโดนีเซีย สู่ศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า



สิงหาคม 2567 วิจัยกรุงศรี

krungsri Research

เครือ MUFG หนึ่งใน สถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดของโลก

สารบัญ

บทนำ	4
ภูมิทัศน์และพัฒนาการของ EV ในอาเซียน	5
ปัจจัยสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการผลิต EV	11
โอกาสในอุตสาหกรรม EV ของไทยและอินโดนีเซีย	15
มุมมองวิจัยกรุงศรี	20
แหล่งอ้างอิง	21

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา อำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อหรือควรเชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

บทสรุป

บทความนี้ศึกษาศักยภาพของไทยและอินโดนีเซียในการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ในอาเซียน ทั้งสองประเทศมีจุดแข็งและโอกาสที่แตกต่างกันในห่วงโซ่อุปทานของ EV และในกลุ่มของรถ EV ขณะที่ไทยมีความแข็งแกร่งในกระบวนการกลางน้ำและปลายน้ำของห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงในกลุ่มรถยนต์สี่ล้อสำหรับกลุ่มลูกค้าระดับกลางถึงสูง อินโดนีเซียมีจุดแข็งในกระบวนการต้นน้ำ และประชากรจำนวนมากที่พึ่งพารถสองล้อ ทำให้เหมาะกับตลาดรถ EV ในระดับล่างถึงกลาง แม้ทั้งสองประเทศจะมีจุดแข็งที่แตกต่างกัน แต่สามารถมีบทบาทสำคัญในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าระดับโลกได้ โดยการร่วมมือภายใต้ข้อตกลงการค้าในภูมิภาคจะช่วยยกระดับการแข่งขันของทั้งสองประเทศผ่านการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงชิ้นส่วนต่างๆ เพื่อส่งเสริมกันด้านการผลิต และเสริมสร้างระบบนิเวศน์ของรถ EV ในภูมิภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

เศรษฐกรอาวุโส

wanicha.direkudomsak@krungsri.com

+662 296 4734

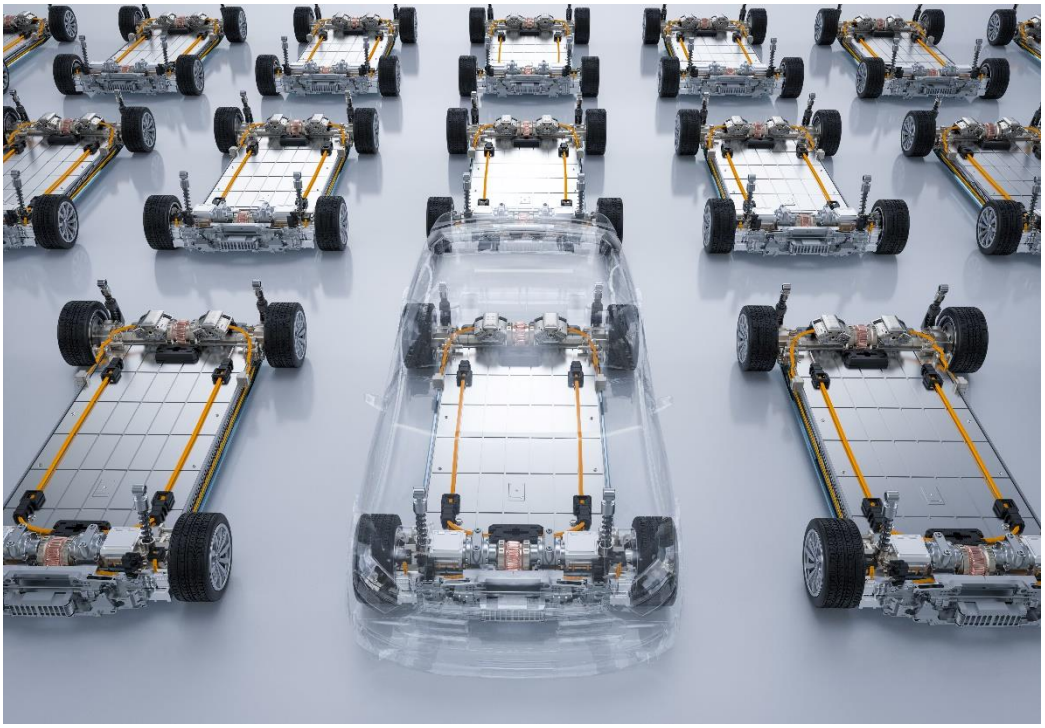


บทนำ

ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) กำลังได้รับความนิยมทั่วโลก ท่ามกลางกระแสความตื่นตัวด้านสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ขณะที่ในปัจจุบันจีนครองตลาด EV ในเอเชียทั้งจากมุมผู้ซื้อและผู้ผลิต แต่คาดว่าตลาด EV ในอาเซียนจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต โดยปัจจุบันประเทศอาเซียนต่างมุ่งเป้าที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิต EV ที่สำคัญ โดยใช้จุดแข็งของตนเองในการคว้าโอกาสในห่วงโซ่อุปทาน เมื่อผนวกกับแนวโน้มการย้ายฐานการผลิต จึงทำให้ภูมิภาคนี้มีความน่าสนใจในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

ในปัจจุบันรถ EV สามารถแบ่งได้หลายประเภท ได้แก่ รถยนต์ไฮบริด (HEVs) รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEVs) และรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEVs) บทความนี้จะเน้นไปที่ BEVs ซึ่งรัฐบาลให้ความสำคัญในการบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (net-zero emission) เพื่อช่วยขยายการลงทุนในประเทศ และให้สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงความต้องการของผู้บริโภค

วัตถุประสงค์ของบทความนี้คือ ประการแรก ทำความเข้าใจเกี่ยวกับสถานการณ์และพัฒนาการของ EV ในอาเซียน ประการที่สอง ระบุปัจจัยสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการผลิต EV ประการที่สาม สำรวจโอกาสการลงทุนในห่วงโซ่อุปทาน EV ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นสี่ส่วน ได้แก่ วัตถุดิบและการผลิตแบตเตอรี่ การผลิตยานยนต์ โครงสร้างพื้นฐานการชาร์จ และการค้าปลีกและหลังการขาย นอกจากนี้ยังจะกล่าวถึงโอกาสในกลุ่ม EV ประเภทต่างๆ โดยเฉพาะรถสองล้อและสี่ล้อ ประการที่สี่ นำเสนอประเด็นความท้าทายในการเป็นศูนย์กลางการผลิต EV ทั้งนี้ การศึกษาจะเน้นไปที่ประเทศไทยและอินโดนีเซียในฐานะประเทศที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถ EV ในอาเซียน



ภูมิทัศน์และพัฒนาการของ EV ในอาเซียน

การเปลี่ยนผ่านจากรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) **ไปสู่รถยนต์ไฟฟ้า** (EV) **เกิดจากหลายปัจจัย** ประการแรก เจตนารมณ์ในการร่วมมือกันเพื่อแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศระดับโลก เช่น การประชุม COP26 ทำให้แต่ละประเทศแสดงความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน ประการที่สอง ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในการทำให้ EV มีประสิทธิภาพในราคาที่เข้าถึงได้มากขึ้น และประการสุดท้าย การเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมของผู้บริโภคที่หันมาสนใจรถ EV

ในภูมิภาคอาเซียน รัฐบาลตระหนักถึงความสำคัญของ EV ไม่เพียงแต่ด้านสิ่งแวดล้อมเท่านั้น แต่ยังเป็นโอกาสเชิงกลยุทธ์สำหรับการเติบโตทางอุตสาหกรรมและความยั่งยืน **ส่วนนี้จะนำเสนอภาพรวมและการพัฒนาการของ EV ในอาเซียน ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ตลาด EV และอุตสาหกรรม EV**

ภูมิทัศน์ตลาด EV ในอาเซียน

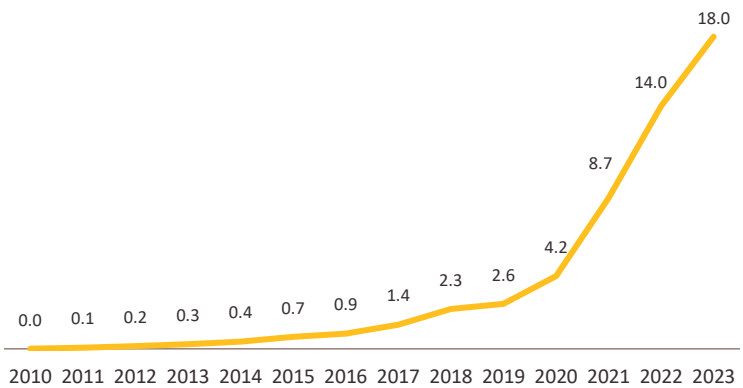
ความต้องการ EV ที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ไทยเป็นผู้นำ EV ของอาเซียน

ในปี 2566 ยอดขาย EV ครองส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ทั่วโลกถึงร้อยละ 18 (ภาพที่ 1) ตัวเลขดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี 2560 โดยสหรัฐฯ ยุโรป และจีน เป็นตลาด EV ที่ใหญ่ที่สุด[1/] ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จีนเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดและมีอัตราการใช้ EV สูงสุด โดยยอดขาย EV มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 24 ของยอดขายรถยนต์นั่งใหม่ทั้งหมดในไตรมาสที่ 4 ปี 2566 (ภาพที่ 2)

ปัจจุบัน ตลาดรถ EV ในอาเซียนยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น โดยมีส่วนแบ่งประมาณร้อยละ 2 ของยอดขายทั่วโลกในปี 2564[2/] ในบรรดาประเทศอาเซียน ไทยมีส่วนแบ่งตลาดการขายรถ EV สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 78.7 (ภาพที่ 3) ตามมาด้วยอินโดนีเซียที่มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 8 (ณ ไตรมาสที่ 1 ปี 2566) นอกจากนี้ ไทยยังมีสัดส่วนรถ EV ต่อยอดขายรถยนต์ใหม่สูงถึงเกือบร้อยละ 13 ในไตรมาสที่ 4 ปี 2566 ในอนาคต คาดว่ายอดขายรถยนต์ EV จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะประเทศไทย อินโดนีเซีย และเวียดนาม และเป็นที่น่าสังเกตว่า **การเติบโตของผู้ผลิตรถยนต์จีนมีส่วนทำให้ยอดขาย EV ในภูมิภาคเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว** โดย BYD เป็นแบรนด์รถ EV ชั้นนำในอาเซียน คิดเป็นส่วนแบ่งการตลาดมากกว่าร้อยละ 25 ณ ไตรมาสที่ 2 ปี 2566 (ภาพที่ 4)

ภาพที่ 1:

BEVs market share worldwide (%)

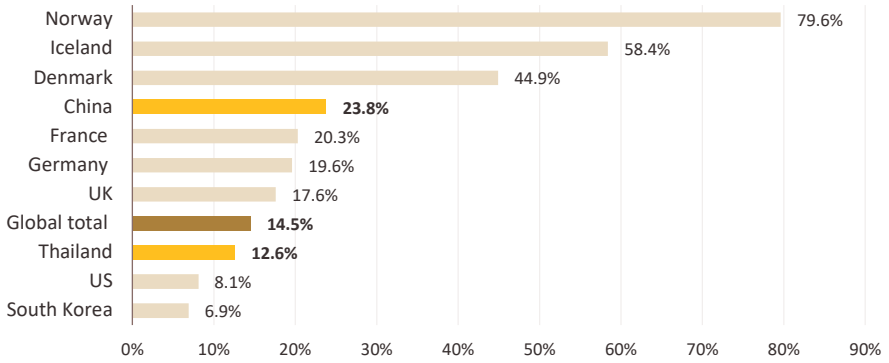


Source: Statista, Krungsri Research

1/ IEA (2024)
2/ EY-Parthenon Thailand (2024)

ภาพที่ 2:

BEVs adoption rates in selected countries (% share of new cars, 4Q2023)



Source: Bloomberg (2024), Krungsri Research

ภาพที่ 3:

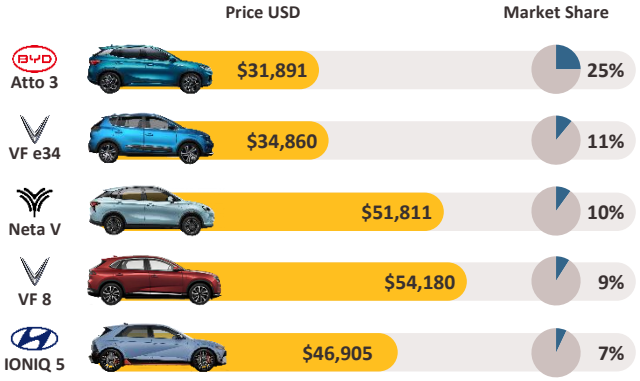
BEVs sales share in ASEAN (%, 1Q2023)



Source: Counterpoint, Krungsri Research

ภาพที่ 4:

ASEAN top 5 BEVs sales share and unit price (2Q2023)



Source: Counterpoint

- **ไทย**

ยอดขายรถ EV เพิ่มขึ้นจาก 20,000 คันในปี 2565 เป็นเกือบ 90,000 คันในปี 2566[3/] คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 20 ของยอดขายรถทั้งหมด (รูปที่ 5) ปัจจัยสำคัญได้แก่มาตรการลดภาษีและการให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อรถ EV โดยในปี 2566 บริษัทจีนครองส่วนแบ่งการตลาดของ BEV ถึงร้อยละ 82 และรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในไทยคือ BYD ซึ่งน่าจะมีความโดดเด่นมากขึ้น เนื่องจาก BYD มีแผนเริ่มดำเนินการผลิตรถในปี 2567

- **อินโดนีเซีย**

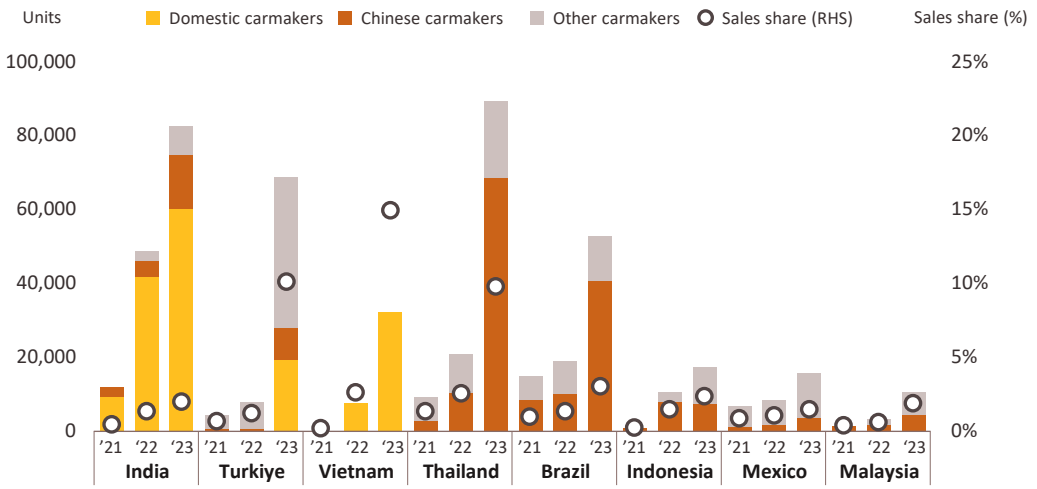
ยอดขายรถ EV ในอินโดนีเซียมีการเติบโตอย่างรวดเร็วจากน้อยกว่า 100 คันในปี 2564 เป็นประมาณ 17,000 คันในปี 2566 โดยได้รับการสนับสนุนจากมาตรการจูงใจการซื้อ[4/] และการที่ผู้ผลิตต่างชาติ (โดยเฉพาะจีนที่ครองส่วนแบ่งการขายรถ EV ถึงร้อยละ 45) ป้อนรถ EV เข้าสู่ตลาดมากขึ้นซึ่งทำให้ราคารถ EV เข้าถึงได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันสัดส่วนรถ EV ยังคงต่ำกว่าร้อยละ 3 ต่อยอดขายรถทั้งหมด

- **เวียดนาม**

ในปี 2566 แม้ยอดขายรถยนต์โดยรวมจะลดลง แต่ยอดขายรถ EV ในเวียดนามยังคงเพิ่มขึ้นเป็น 30,000 คัน คิดเป็นส่วนแบ่งการตลาดเกือบร้อยละ 10 โดยมีผู้นำตลาดภายในประเทศอย่าง VinFast ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 2560 ครองส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศเกือบทั้งหมด และ VinFast ยังมองหาโอกาสการเข้าสู่ตลาดภูมิภาคอื่นๆ เช่น อินเดียและฟิลิปปินส์

ภาพที่ 5:

Electric car sales in selected countries, by origin of carmaker



Note: Electric car sales data includes BEVs and PHEVs.
Source: Global EV Outlook 2024, IEA

แนวโน้มรถ EV ที่ได้รับความนิยมมากขึ้นในอาเซียนขับเคลื่อนด้วยทั้งพฤติกรรมผู้บริโภคและนโยบายของภาครัฐ

ความต้องการรถ EV ของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่มุ่งลดต้นทุนเชื้อเพลิง กังวลด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และสนใจในเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพขั้นสูงที่รวมอยู่ใน EV[5/] นอกจากนี้ ภาครัฐในภูมิภาคต่างส่งเสริมการใช้รถ EV ในฐานะส่วนหนึ่งสู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ โดยประเทศต่างๆ ในภูมิภาคมีคำมั่นสัญญาเกี่ยวกับความเป็นกลางทางคาร์บอนที่แตกต่างกัน ตั้งแต่การบังคับเชิงกฎหมาย หรือระบุในแนวนโยบาย โดยประเทศอาเซียนส่วนใหญ่ได้ระบุคำมั่นสัญญาในเอกสารนโยบาย และยังกำหนดเป้าหมายปีที่จะเริ่มยุติการใช้ ICE (ภาพที่ 6) อีกด้วย รัฐบาลจึงเสนอมาตรการให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อรถ EV ในวงกว้าง

3/ ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าแต่ละประเทศอ้างอิงจากรายงาน Global EV Outlook 2024 ของ IEA ซึ่งรวมถึงรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEVs) และรถยนต์ไฮบริดปลั๊กอิน (PHEVs)

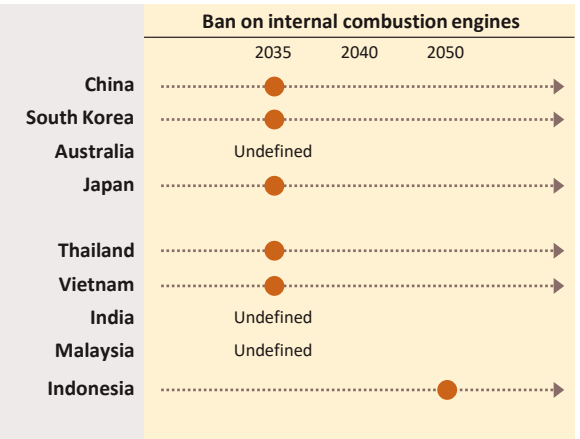
4/ อินโดนีเซียได้ยกเลิกภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในปีงบประมาณ 2567 และยกเว้นภาษีนำเข้าจนถึงสิ้นปี 2568 นอกจากนี้ ยังลดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจากร้อยละ 11 เหลือเพียงร้อยละ 1 ในปีนี้ด้วย

5/ สำรวจความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าของไทยโดยธนาคารกรุงศรี ในปี 2565 พบว่า ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเนื่องจาก ต้นทุนการใช้งานที่ต่ำกว่า ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมลดลง และการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่า สามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมได้จากบทความ "An approaching confluence of opportunity and demand."

ภาพที่ 6:

Carbon neutrality pledges and years to ban ICEs, in selected countries in APAC

Not yet considered	Declaration/ Pledge	Policy document	Adopted a law
Philippines	India	Cambodia	Japan
	Myanmar	China	South Korea
		Indonesia (2060)	
		Lao PDR	
		Malaysia (2050)	
		Singapore	
		Thailand (2065)	
		Vietnam (2050)	

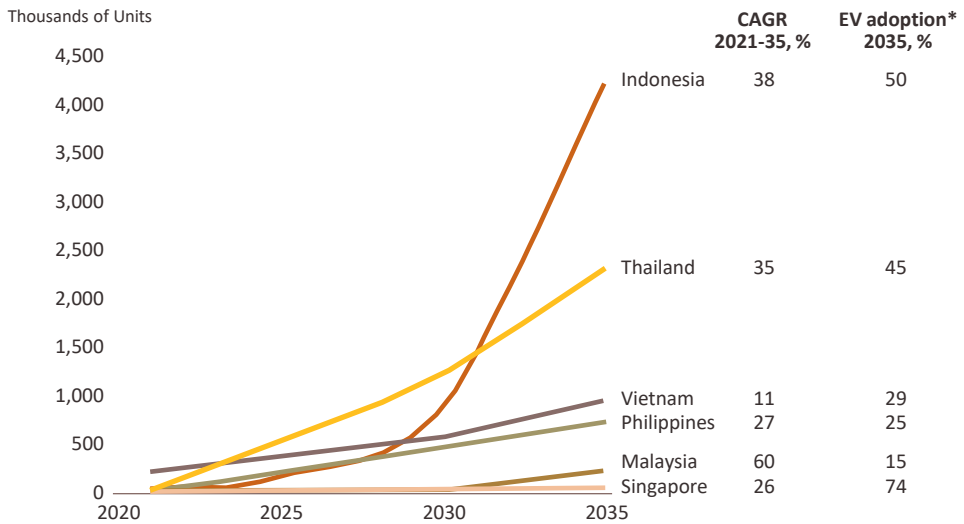


Note: the number in parentheses are the net-zero target years
Source: UNESCAP, McKinsey and Company (2023), Krungsri Research

ในอนาคต ปัจจัยดังกล่าวน่าจะยังคงขับเคลื่อนตลาดรถ EV ในอาเซียนให้มีศักยภาพการเติบโตต่อไป นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยเสริมอื่นๆ อีก อาทิ ความเข้มแข็งของภูมิภาคในฐานะศูนย์กลางการผลิตยานยนต์อันดับ 7 ของโลก รวมถึงความไม่เพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของหลายประเทศในภูมิภาค จะยังคงผลักดันให้ประชาชนพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลต่อไป ทั้งนี้ จากการศึกษาของ EY-Parthenon ในปี 2567 ประมาณการว่า ยอดขาย EV ในตลาดอาเซียน 6 ประเทศจะเติบโตอย่างรวดเร็วด้วยอัตราการเติบโตต่อปี (CAGR) ที่ร้อยละ 16-39 ระหว่างปี 2564 ถึง 2578 นำโดยอินโดนีเซียและไทย (ภาพที่ 7)

ภาพที่ 7:

Projection of ASEAN-6 BEV sales, 2021-2035



Note: * EV sales as percentage of total vehicle sales
Source: EY Parthenon (2024)

ภูมิทัศน์อุตสาหกรรมรถ EV ในอาเซียน

ประเทศในอาเซียนมีมาตรการจูงใจการลงทุนในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิต EV แห่งต่อไปของโลก และเพื่อรองรับความต้องการรถ EV ภายในประเทศและระดับภูมิภาคที่เติบโตขึ้น

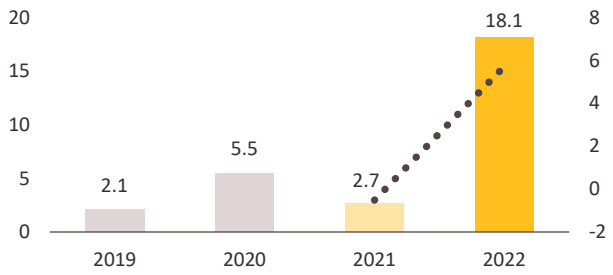
การเพิ่มขึ้นของความต้องการรถ EV และความมุ่งมั่นของภูมิภาคในการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน รวมถึงแนวโน้มการย้ายฐานการผลิต ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ได้รับแรงจูงใจในการลงทุนตลอดห่วงโซ่การผลิตรถ EV และการพัฒนารถ EV ที่เหมาะสมกับตลาดในอาเซียน รัฐบาลอาเซียนจึงมองเห็นโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถ EV และได้ดำเนินการมาตรการด้านนโยบาย รวมถึงการให้เงินอุดหนุนและแรงจูงใจแก่ผู้ผลิตรถยนต์เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

● แนวโน้มการลงทุนในอุตสาหกรรมรถ EV

การลงทุนจากต่างประเทศเข้าสู่อาเซียนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับรถ EV พุ่งสูงขึ้นร้อยละ 570 เมื่อเทียบกับปีก่อน สู่ระดับ 18 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 (ภาพที่ 8) โดยการลงทุนครอบคลุมทุกกลุ่มอุตสาหกรรมของห่วงโซ่อุปทาน (ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ) สะท้อนให้เห็นถึงความสนใจของนักลงทุนที่แข็งแกร่ง (ภาพที่ 9) ทั้งนี้ **การลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำส่วนใหญ่อยู่ที่อินโดนีเซีย** ซึ่งเป็นผู้ผลิตนิกเกิลและโคบอลต์รายใหญ่ของโลก (ทั้งสองเป็นแร่ธาตุหลักสำหรับการผลิตแบตเตอรี่) ประกอบกับนโยบายการห้ามส่งออกนิกเกิลของอินโดนีเซียในปี 2563 ส่งผลให้เกิดการลงทุนอย่างมากในกิจการแปรรูปและการหลอมในช่วงหลายปีที่ผ่านมา **สำหรับการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมกลางน้ำ หรือการประกอบตัวถัง และชิ้นส่วน ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในไทยและมาเลเซีย** ซึ่งเป็นประเทศศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของภูมิภาค สำหรับกิจกรรมปลายน้ำ บริษัทข้ามชาติ (MNEs) ในอุตสาหกรรมต่างๆ ได้ลงทุนทั่วภูมิภาคอาเซียน นอกจากนี้ การที่**ผู้ผลิตรถยนต์ EV ชั้นนำสิบอันดับแรกของโลก เช่น BYD และ Hyundai มาตั้งโรงงานและยังคงขยายการผลิตภายในภูมิภาคนี้ บ่งชี้ถึงความสามารถในการดึงดูดการลงทุนของภูมิภาคนี้โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมรถ EV ในอนาคต[6/]**

ภาพที่ 8:

International Investment in EV-related sectors in ASEAN (USD bn)



Source: ASEAN Investment Report 2023, Krungsri

6/ ASEAN Investment Report, 2023

ภาพที่ 9:

Investments in ASEAN countries across EV supply chain segments in 2022-2023



Source: Summarized from ASEAN Investment Report (2023) and Tham, S. Y. (2022), Krungsri Research

● ประเทศที่เป็นเป้าหมายของงานศึกษา

แม้ว่าไทย อินโดนีเซีย และเวียดนาม จะเป็นตลาดรถ EV ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาค **แต่ไทยและอินโดนีเซียเป็นประเทศเป้าหมายของการศึกษานี้ เนื่องจากมีฐานการผลิตยานยนต์ขนาดใหญ่ มีจุดแข็ง และรัฐบาลมีเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถ EV ในอาเซียน**

ในแง่ของจุดแข็ง สำหรับไทย ได้แก่ ความนิยมรถ EV ที่หลากหลายโดยเฉพาะในตลาดกลางถึงบน ประกอบกับการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถต่อยอดในการผลิต EV ได้ สำหรับอินโดนีเซีย มีความได้เปรียบด้านทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ความสนใจในรถ EV ที่เพิ่มขึ้น และนโยบายของภาครัฐในการสร้างศูนย์กลางการผลิตแบตเตอรี่ EV ปัจจัยต่างๆ ข้างต้นทำให้ทั้งสองประเทศมีศักยภาพในการเป็นผู้ผลิตรถ EV ที่สำคัญ **ในขณะที่ห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนามยังอยู่ในระหว่างการพัฒนา** กอปรกับการให้ความสำคัญกับการพัฒนาแบรนด์ในประเทศอย่าง VinFast เป็นหลัก ความน่าดึงดูดการลงทุนของผู้ผลิตรถ EV จากต่างชาติจึงไม่สูงมากนัก

ความมุ่งมั่นและความริเริ่มของรัฐบาลเพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิต EV ของไทยและอินโดนีเซียนับเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ช่วยดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ ในไทย ความพยายามของประเทศในการเป็นศูนย์กลางระดับภูมิภาคในการผลิตรถ EV ได้รับการสนับสนุนผ่านนโยบาย “30@30” ซึ่งมีเป้าหมายให้ยานพาหนะที่ผลิตในไทยร้อยละ 30 เป็นยานพาหนะปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ZEVs) ภายในปีค.ศ. 2030 หรือปี พ.ศ. 2573 แผนนี้รวมถึงมาตรการอุดหนุนสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ EV และการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน EV ในไทย สำหรับอินโดนีเซีย ประธานาธิบดีโจโกวี ได้เน้นย้ำถึงเป้าหมายของอินโดนีเซียในการเป็นผู้นำระดับโลกในอุตสาหกรรมรถ EV หลายครั้ง เขาได้กล่าวถึงความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบนิเวศน์รถ EV ภายในประเทศแบบครบวงจร ตัวอย่างเช่น ในเวที Kompas100 CEO Forum ปี 2565 เขากล่าวว่า *“เรามีนิกเกิล เรามีทองแดง เรามีดีบุก ส่วนประกอบทั้งหมดที่จำเป็นในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าอยู่ในอินโดนีเซีย... ทุกอย่างสามารถผนวกเข้าด้วยกัน แบตเตอรี่รถ EV และระบบนิเวศน์จึงสามารถเติบโตได้มากขึ้น เพื่อรองรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นสินค้าที่ทุกประเทศต้องการในอนาคต*

● ผู้ผลิตรถ EV รายสำคัญในภูมิภาค

ปัจจุบัน นักลงทุนรายใหญ่ในอุตสาหกรรมการผลิต EV ในอาเซียนได้แก่ จีน ยุโรป ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ในไทย จีนเป็นผู้เล่นรายใหญ่ โดยมีบริษัทอย่าง BYD ซึ่งเป็นผู้นำด้านยอดขายในประเทศ บริษัทจากยุโรป เช่น เมอร์เซเดส-เบนซ์ และ BMW ก็มีการลงทุนเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากบริษัทจีน ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่น 4 ราย[8/] ที่ครองตลาดยานยนต์ไทยมานานหลายทศวรรษ ได้ประกาศจะลงทุนรวม 150,000 ล้านบาทเพื่อผลิต BEV ในไทยตลอดระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า สำหรับอินโดนีเซีย การลงทุนมาจากจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ผู้เล่นอย่าง LG Energy Solution, Hyundai Motor Group จากเกาหลีใต้ และ SAIC-GM-Wuling Group จากจีน กำลังขยายการลงทุนในอินโดนีเซียอย่างต่อเนื่อง

7/ ไทยตั้งเป้าผลิตยานพาหนะทั้งหมดประมาณ 2.4 ล้านคันในปี 2573 โดยคาดว่าจะผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและรถกระบะไฟฟ้าประมาณ 725,000 คันในปีเดียวกัน ในขณะเดียวกัน อินโดนีเซียตั้งเป้าหมายที่จะมีรถยนต์ไฟฟ้าทั้งหมด 2.5 ล้านคันบนท้องถนนภายในปี 2568 โดยมีเป้าหมายให้รถยนต์ไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 20 ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมด

8/ โตโยต้า มอเตอร์ และ ฮอนด้า มอเตอร์ จะลงทุนประมาณ 50,000 ล้านบาทต่อบริษัท ขณะที่ อีซูซุ มอเตอร์ จะลงทุน 30,000 ล้านบาท และ มิตซูบิชิ มอเตอร์ ลงทุน 20,000 ล้านบาท (ข่าวในประเทศ, 2566)

ปัจจัยสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการผลิต EV

ในส่วนที่แล้ว แสดงให้เห็นว่าตลาดรถ EV ในอาเซียนมีศักยภาพ ความนิยมในรถ EV ที่มากขึ้นในอนาคตคาดว่าจะไม่เพียงขยายโอกาสทางการตลาด แต่ยังดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ทำให้อาเซียนมุ่งเป้าที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิตรถ EV ระดับภูมิภาค

ความสามารถในการผลิตรถจำนวนมากและความรู้ด้านยานยนต์เป็นสิ่งสำคัญสำหรับความสำเร็จในอุตสาหกรรมรถ EV บทความส่วนนี้จึงเน้นการระบุปัจจัยที่ใช้ในการส่งเสริมการพัฒนาประเทศเป็นศูนย์กลางการผลิต EV ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก ในขณะที่ปัจจัยด้านอุปสงค์มีความสำคัญสำหรับผู้ผลิตในการประเมินความสามารถในการบรรลุ “การประหยัดจากขนาด" (economies of scale) ปัจจัยด้านอุปทานสามารถระบุจุดแข็งในแง่ของการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทานรถ EV

ปัจจัยด้านอุปสงค์ (Demand Side)

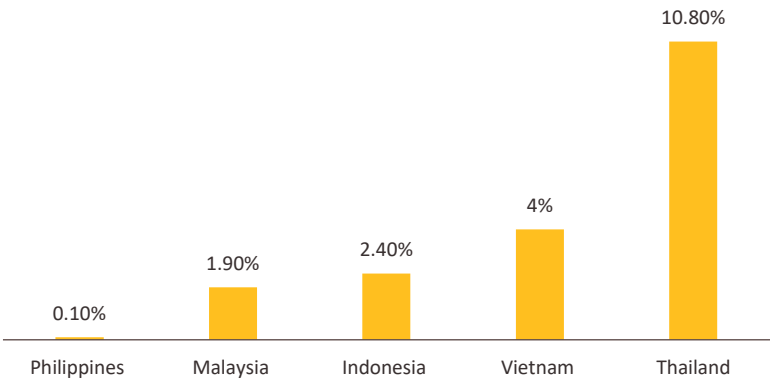
ไทยเป็นผู้นำตลาดรถ EV ในปัจจุบัน ขณะที่ความนิยมของรถ EV ในอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ปัจจัยด้านอุปสงค์รวมถึงศักยภาพของตลาดภายในประเทศ ความพร้อมของสถานีชาร์จ และแรงจูงใจทางการเงินสำหรับผู้ซื้อ โดยสถานีชาร์จที่จำกัด ราคาขายต่อที่ลดลงค่อนข้างมาก และต้นทุนที่ค่อนข้างสูง มักถูกอ้างถึงเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้การยอมรับ EV เป็นไปอย่างล่าช้า ดังนั้น การลดภาษีจึงเป็นแรงจูงใจทั่วไปที่ใช้เพื่อลดต้นทุนรถ EV นอกเหนือจากการปรับปรุงเครือข่ายการชาร์จ ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในตารางที่ 1

จากมุมมองนี้ ปัจจุบันไทยดูเหมือนจะมีฐานลูกค้ารถ EV ที่มั่นคงกว่าประเทศอื่นในอาเซียน ซึ่งเห็นได้จากความนิยมในรถ BEV ที่สูงกว่า (ภาพที่ 10) และความนิยมในรถ EV ของผู้ซื้อ (ภาพที่ 11) นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากการอุดหนุน มาตรการจูงใจของไทยยังครอบคลุมมากกว่าเล็กน้อย **อย่างไรก็ตาม ในอีก 5-10 ปีข้างหน้า แนวโน้มความต้องการรถ EV ในอินโดนีเซียก็มีศักยภาพเช่นกัน โดยมีขนาดตลาดที่ค่อนข้างใหญ่กว่าในสามกลุ่มยานยนต์ไฟฟ้า**[9/] ดังที่เห็นในภาพที่ 7 ซึ่งขับเคลื่อนโดยประชากรจำนวนมากของประเทศ (ประมาณสี่เท่าของไทย ณ ปี 2566[10/]) ความชอบรถ EV ของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น นโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุน และคำสั่งบังคับใช้รถ EV ในเมืองหลวงแห่งใหม่ "นุซันตารา" แม้ว่าสถานีเครือข่ายการชาร์จของทั้งสองประเทศจะค่อนข้างจำกัดและส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เมือง แต่แรงจูงใจของรัฐบาลกำลังนำไปสู่การขยายสถานีชาร์จอย่างมาก

ภาพที่ 10:

BEVs Penetration rate in ASEAN (%)



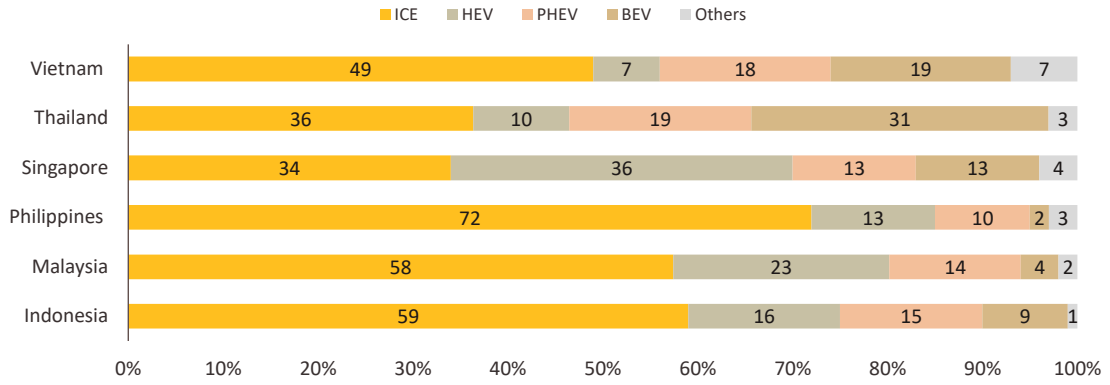
Source: Bloomberg Finance L.P., Krungsri Research

9/ รถยนต์ไฟฟ้าแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และรถสองและสามล้อ อย่างไรก็ตาม สิ่งสำคัญคือต้องสังเกตว่าไทยมีมูลค่าการขายที่คาดการณ์ไว้สูงกว่าในปี 2578 แม้ว่าขนาดตลาดโดยรวมจะเล็กกว่าก็ตาม ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าไทยมีความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าในระดับราคาที่สูงกว่า

10/ World Economic Outlook Database April 2024

ภาพที่ 11:

Preference for types of engines in next vehicle (%)



Source: Deloitte, Krungsri Research

ตารางที่ 1:

Demand-side factors

	ปัจจัยด้านอุปสงค์	ไทย	อินโดนีเซีย
ศักยภาพของตลาดภายในประเทศ	ยอดขายรถ EV ทั้ง 3 ประเภท (ปริมาณและมูลค่า) ภายในปี 2578	2.5 million unit, USD 35-42 billion	4.5 million unit, USD 26-30 billion
	ความสนใจในเทคโนโลยีไฮบริด (xEVs) ในยานยนต์คันต่อไป	60%	40%
	สัดส่วนยอดขายรถ EV ต่อรถยนต์ทั้งหมด (เฉพาะ 4 ล้อ)	10.80%	2.40%
เครือข่ายสถานีชาร์จ	จำนวนรถยนต์ต่อจุดชาร์จสาธารณะและกำลังการชาร์จ	16 units, 1.66 kW	18 units, 1.03 kW
นโยบายส่งเสริมรถ EV ที่สำคัญ	มาตรการทางการเงิน และมาตรการทางภาษีที่รัฐบาลสนับสนุนผู้ซื้อรถ EV	**โครงการ EV 3.5**: ระหว่างปี 2567 ถึง 2570 รัฐบาลไทยให้เงินสนับสนุนการซื้อรถ EV สูงสุด 100,000 บาท โดยขึ้นอยู่กับขนาดแบตเตอรี่และราคาของรถยนต์ พร้อมทั้งลดอัตราภาษีสรรพสามิตลง 1-2% สำหรับรถ EV ราคาเกิน 2 ล้านบาทจะได้รับเฉพาะการลดภาษีเท่านั้น ขณะที่รถกระบะและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศจะได้รับสิทธิประโยชน์เฉพาะ	• ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถ EV ตลอดปี 2567 • ลดภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับ EV เหลือเพียง 1% จากเดิม 11% • ยกเว้นภาษีนำเข้า สำหรับรถ EV แบบสำเร็จรูป (CBU) จนถึงสิ้นปี 2568

Source: EY-Parthenon analysis (2024), IEA (2023), Deloitte (2023), Bloomberg Finance L.P., Krungsri Research

ปัจจัยด้านอุปทาน (Supply Side)

ความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์และด้านโลจิสติกส์สำหรับการส่งออก ตลอดจนความนิยมในรถ EV ที่สูงกว่า ทำให้ปัจจุบันไทยได้เปรียบอินโดนีเซียในอุตสาหกรรมนี้

สำหรับมูลค่าห่วงโซ่อุปทานการผลิต EV ทาง EY Parthenon ได้ประมาณการว่าการขายและบริการหลังการขายคิดเป็นประมาณร้อยละ 69 ของมูลค่าห่วงโซ่รถ EV ทั้งหมดของภูมิภาคในปี 2578

ดังที่เห็นในตารางที่ 2 ในขณะที่อินโดนีเซียมีข้อได้เปรียบในแง่ของทรัพยากรที่ใช้สำหรับการผลิตแบตเตอรี่ อุตสาหกรรมยานยนต์ขนาดใหญ่ที่มีอยู่ในไทย โลจิสติกส์สำหรับการส่งออกที่พัฒนาแล้ว รวมถึงความนิยมในรถ EV ของไทยที่ค่อนข้างสูง ทำให้เป็นสภาพแวดล้อมที่น่าสนใจยิ่งขึ้นสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ EV ในไทย ในแง่ของแรงจูงใจของรัฐบาลสำหรับผู้ผลิตรถ EV ไทยมีระบบลดหย่อนภาษีและมาตรการอุดหนุนสำหรับอุตสาหกรรมนี้ ขณะที่มาตรการจูงใจสำหรับผู้ผลิตรถ EV จากต่างชาติในอินโดนีเซีย เน้นไปที่การดึงดูดการผลิตเซลล์แบตเตอรี่ เนื่องจากกำลังเร่งความพยายามในการสร้างระบบนิเวศน์รถ EV ภายในประเทศ

ตารางที่ 2:

Supply-side factors

	ปัจจัยด้านอุปทาน	ไทย	อินโดนีเซีย
ห่วงโซ่การผลิต EV	1) วัตถุดิบและแบตเตอรี่	ไม่มีวัตถุดิบสำคัญสำหรับแบตเตอรี่ EV มากนัก แต่มีเครือข่ายการค้าและเศรษฐกิจในภูมิภาคที่แข็งแกร่ง ซึ่งอาจช่วยให้เข้าถึงส่วนประกอบสำคัญของ EV ได้ง่ายขึ้น	มีวัตถุดิบสำคัญสำหรับแบตเตอรี่ EV เช่น นิกเกิล โคบอลต์ และทองแดง ได้มีการห้ามส่งออกเพื่อส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่ในประเทศ มีความคืบหน้าอย่างมากในการสลับแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าสองล้อ
	2) การประกอบรถ EV	มีโครงสร้างพื้นฐานและแรงงานที่มีทักษะสำหรับการผลิตยานยนต์แบบดั้งเดิมอยู่แล้ว ซึ่งสามารถปรับใช้สำหรับการผลิต EV ได้	กำลังสร้างห่วงโซ่อุปทานในประเทศผ่านความร่วมมือกับบริษัทต่างชาติ
	3) โครงสร้างพื้นฐานสถานีชาร์จ	มีโครงสร้างพื้นฐานสถานีชาร์จที่ค่อนข้างพัฒนาแล้ว มีการขยายเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง มีแผนที่จะขยายเครือข่ายการชาร์จร่วมกับบริษัทพลังงานและมีมาตรการจูงใจสำหรับธุรกิจในการลงทุน	เครือข่ายสถานีชาร์จยังอยู่ในระยะเริ่มต้น และจำกัดอยู่ในพื้นที่หลักๆ ของเมือง มีการมุ่งเน้นในการพัฒนาอุตสาหกรรมแบตเตอรี่ในประเทศ ร่วมกับความพยายามและมาตรการจูงใจของรัฐบาลและภาคเอกชน เพื่อเป็นตัวเร่งการลงทุนด้านสถานีชาร์จ
	4) การขายและบริการหลังการขาย	มีเครือข่ายตัวแทนจำหน่ายที่หลากหลาย และมีพื้นฐานที่แข็งแกร่งสำหรับบริการหลังการขาย	ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น มีตัวแทนจำหน่ายเพียงไม่กี่ราย แต่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว.
Logistics สำหรับการส่งออก	โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์สำหรับการส่งออกรถ xEVs	มีท่าเลที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ที่ดี และมีท่าเรือ สนามบิน และการเชื่อมต่อทางบกกับจีนผ่านทาง East-West Economic Corridor (EWEC).	โลจิสติกส์คาดว่าจะพัฒนาอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการเพิ่มขึ้นของการส่งออกและนำเข้ากับประเทศอื่นๆ ในเอเชีย
มาตรการจูงใจในการผลิต	เป้าหมายการผลิต	รัฐบาลมีแผนจะเปลี่ยนรถยนต์ทั้งหมดเป็นรถยนต์ไฟฟ้าภายในปี 2030	ภายในปี 2025 มีเป้าหมายที่จะมีรถยนต์ไฟฟ้าบนท้องถนน 2.5 ล้านคัน และมีเป้าหมายที่จะให้รถยนต์ไฟฟ้าคิดเป็น 20% ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมด
	มาตรการทางการเงินและภาษีสำหรับผู้ผลิต	• ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (CIT) เป็นเวลา 3 ปี สำหรับผู้ประกอบการที่ผลิตรถ EV • ลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถ EV • มาตรการสนับสนุนจากสำนักงานส่งเสริมการลงทุน (BOI) ซึ่งรวมถึงการลดหย่อนภาษีเพิ่มเติม การสนับสนุนด้านที่ดิน และแรงงานฝีมือ • สนับสนุนการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน สำหรับรถ EV เช่น สถานีชาร์จ	กำลังพัฒนามาตรการจูงใจ โดยเน้นไปที่การดึงดูดการผลิตเซลล์แบตเตอรี่ ปัจจุบันกำลังสรุปแพ็คเกจมาตรการจูงใจชุดใหม่ ซึ่งคาดว่าจะรวมถึงการลดภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตสำหรับชิ้นส่วนและรถยนต์สำเร็จรูป

Source: Krungsri Research

หลังจากพิจารณาปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทานข้างต้นแล้ว **วิจัยกรุงศรีประเมินศักยภาพของอินโดนีเซียและไทยในฐานะการมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถ EV โดยอาศัยกรอบ SWOT (ตารางที่ 3)** เพื่อเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) และปัจจัยภายนอก (โอกาสและภัยคุกคาม) ที่ส่งผลกระทบต่อทั้งสองประเทศ **สำหรับปัจจัยภายนอก ได้มีการระบุสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่กว้างขึ้นผ่านการวิเคราะห์** PESTEL โดยพิจารณาปัจจัยทางการเมือง (P) เศรษฐกิจ (E) สังคม (S) เทคโนโลยี (T) สิ่งแวดล้อม (E) และกฎหมาย (L)

ตารางที่ 3:

SWOT and PESTEL analysis of Thailand and Indonesia as potential EV manufacturing hubs

	ปัจจัยบวก	ปัจจัยลบ
ปัจจัยภายใน	**จุดแข็ง** (Strengths)	**จุดอ่อน** (Weaknesses)
	ไทย: มีอุตสาหกรรมยานยนต์ที่แข็งแกร่งและมีความนิยมรถEV ที่สูงกว่าในปัจจุบัน อินโดนีเซีย: มีทรัพยากรสำหรับการผลิตแบตเตอรี่ และมีตลาดภายในประเทศขนาดใหญ่	ไทย: ไม่มีวัตถุดิบสำคัญที่ใช้ในการผลิต ต้องนำเข้า อินโดนีเซีย: อุตสาหกรรมยานยนต์ยังไม่พัฒนาเท่าไทย และความนิยมในรถ EV ยังน้อยกว่าโดยเปรียบเทียบ ทั้งสองประเทศมีโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จที่จำกัด โดยเฉพาะนอกเขตเมือง
ปัจจัยภายนอก	**โอกาส** (Opportunities)	**ภัยคุกคาม** (Threats)
P- Political factors	ไทย: มีมาตรการสนับสนุนจากรัฐบาลที่ครอบคลุมมากขึ้น อินโดนีเซีย: มีนโยบายบังคับใช้รถ EV ในเมืองหลวงใหม่ (นุซันตารา) และมีความตั้งใจที่จะใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสำหรับการผลิตแบตเตอรี่	ไทย: นโยบาย EV อาจเปลี่ยนแปลงได้เนื่องจากความไม่แน่นอนทางการเมือง อินโดนีเซีย: ระบบราชการที่ยังไม่ค่อยมีประสิทธิภาพอาจทำให้การดำเนินงานเกี่ยวกับรถ EV ช้าลง
E- Economic factors	ไทย: มีรายได้เฉลี่ยสูงกว่า โลจิสติกส์สำหรับการส่งออกดีกว่า อินโดนีเซีย: เศรษฐกิจเติบโต กำลังซื้อของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น	ไทย: ปัญหาโครงสร้างเศรษฐกิจโดยเฉพาะประชากรสูงอายุ อินโดนีเซีย: ความผันผวนของราคาสินค้าโภคภัณฑ์อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการลงทุน และรายได้คนในประเทศ
S- Social factors	ไทย: ผู้บริโภคมีความสนใจในรถ EV ค่อนข้างมาก อินโดนีเซีย: ความตระหนักและความสนใจในรถ EV เพิ่มขึ้น รัฐบาลส่งเสริม EV ในนุซันตารา	ทั้งสองประเทศมีช่องว่างระหว่างเมืองและชนบทในการนำรถ EV มาใช้ เนื่องจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เท่าเทียม
T- Technology factors	ไทย: มีเทคโนโลยียานยนต์ที่ก้าวหน้ากว่า มีความเชี่ยวชาญในการผลิตและส่งออกยานยนต์ และมีการลงทุนทางเทคโนโลยีจากต่างประเทศ อินโดนีเซีย: มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และมีศักยภาพในการพัฒนาเทคโนโลยีที่ขับเคลื่อนด้วยการลงทุนจากต่างประเทศ	ทั้งไทยและอินโดนีเซียพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศสำหรับชิ้นส่วนรถ EV ขั้นสูง เนื่องจากการวิจัยและพัฒนาในประเทศยังช้า และอินโดนีเซียขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญและแรงงานที่มีทักษะในอุตสาหกรรมรถ EV
E- Environmental factors	ทั้งสองประเทศมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งที่ยั่งยืนและลดการปล่อยมลพิษ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการผลิตและการกำจัดแบตเตอรี่นับเป็นปัญหาสำหรับทั้งสองประเทศ อินโดนีเซียเผชิญกับปัญหาเพิ่มเติมจากมลพิษจากการทำเหมืองแร่แบตเตอรี่และภัยธรรมชาติ
L- Legal factors	ไทย: มีกรอบกฎหมายและมาตรฐานที่ชัดเจน สนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมรถ EV และการขนส่ง อินโดนีเซีย: รัฐบาลกำลังดำเนินการปฏิรูปกฎหมายด้านการขนส่งและการผลิต	ไทย: กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอาจเพิ่มต้นทุนการดำเนินงาน อินโดนีเซีย: ความไม่แน่นอนในตัวกฎหมาย การการบังคับใช้กฎหมาย และกระบวนการอนุมัติที่ยาวนานและซับซ้อน

Source: Krungsri Research

โอกาสในอุตสาหกรรม EV ของไทยและอินโดนีเซีย

จากส่วนที่แล้ว ได้เห็นว่าทั้งไทยและอินโดนีเซียมีจุดแข็งและโอกาสที่แตกต่างกัน ซึ่งแสดงถึงโอกาสในการลงทุนที่ต่างกัน ส่วนนี้จะสำรวจโอกาสการลงทุนตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานรถ EV และแบ่งตามกลุ่มรถ EV

โอกาสในห่วงโซ่อุปทาน EV

ไทยและอินโดนีเซียมีจุดเด่นแตกต่างกันตลอดห่วงโซ่อุปทานรถ EV โดยอินโดนีเซียมีข้อได้เปรียบในกลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ ขณะที่ไทยมีกระบวนการกลางและปลายน้ำที่พัฒนากว่า ในปัจจุบัน ไทยดูเหมือนจะมีระบบนิเวศน์รถ EV ที่แข็งแกร่งกว่า แต่ด้วยศักยภาพระยะยาวของอินโดนีเซีย ทั้งสองประเทศมีโอกาสที่จะเป็นผู้ผลิตรถ EV ที่สำคัญในภูมิภาค

วัตถุดิบและการผลิตแบตเตอรี่

อินโดนีเซียมีข้อได้เปรียบในการแข่งขันในส่วนนี้ของห่วงโซ่อุปทานรถ EV ด้วยแหล่งสำรองวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตแบตเตอรี่ลิเธียมไอออนจำนวนมาก รวมถึงแรงจูงใจที่แข็งแกร่งจากรัฐบาลในการส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่ผ่านข้อกำหนดสัดส่วนชิ้นส่วนในประเทศ ภาครัฐยังมุ่งเป้าที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิตแบตเตอรี่ลิเธียมไอออน (การผลิตแบตเตอรี่สำหรับ EV) ที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน นอกจากนี้ อินโดนีเซียยังประสบความสำเร็จอย่างมากในการพัฒนาการสลับแบตเตอรี่สำหรับรถสองล้อ (battery swapping) ซึ่งเป็นวิธีการชาร์จที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ **ทั้งนี้ ไทยกำลังไขว่คว้าโอกาสนี้ด้วยบริษัทในประเทศ** อย่าง ARUN Plus ซึ่งร่วมมือกับ CATL ผู้ผลิตแบตเตอรี่รายใหญ่ที่สุดของโลก เพื่อผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถ EV ในไทย (เริ่มในปี 2567)

การประกอบและผลิตยานยนต์

ด้วยอุตสาหกรรมยานยนต์ที่พัฒนาแล้ว รวมถึงจำนวนแรงงานที่มีทักษะ ทำให้ปัจจุบัน**ไทยมีข้อได้เปรียบในห่วงโซ่การผลิตรถ EV โดยเฉพาะการประกอบตัวถัง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของกระบวนการผลิตยานยนต์** โดยไทยเป็นที่ตั้งของผู้ผลิตรถ EV รายใหญ่หลายราย โดยเฉพาะบริษัทจีน อย่างไรก็ตาม นโยบายของรัฐบาลอินโดนีเซียที่มุ่งส่งเสริมห่วงโซ่มูลค่ารถ EV ในประเทศบ่งชี้ถึงศักยภาพระยะยาว และการที่**อินโดนีเซียสามารถดึงดูดการลงทุนจากบริษัททั่วโลกหลายแห่งในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาจะช่วยพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศในกระบวนการนี้ได้**

โครงสร้างพื้นฐานการชาร์จ

ด้วยสถานีชาร์จในเมืองที่มีจำนวนเยอะขึ้นสำหรับทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับรถยนต์นั่ง และแผนเชิงรุกของรัฐบาลในการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จรถ EV ทำให้มีโอกาสการลงทุนทั้งในไทยและอินโดนีเซีย ในไทย รัฐบาลได้ดำเนินการเชิงรุก โดยร่วมมือกับบริษัทเอกชนและสาธารณูปโภคเพื่อขยายเครือข่ายสถานีชาร์จ สนับสนุนการใช้รถ EV ที่เพิ่มขึ้นในประเทศ ในขณะที่รัฐบาลอินโดนีเซียยังทำงานอย่างแข็งขันเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จเช่นกัน โดยการพัฒนาเมืองหลวงแห่งใหม่ นุซันตารา ในฐานะเมืองที่เป็นมิตรกับรถ EV จะเป็นตัวเร่งการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จทั่วประเทศ

● การขายและบริการหลังการขาย

ด้วยความนิยมรถ EV ที่มากกว่าและการมีผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่หลากหลาย เครือข่ายค้าปลีกและอะไหล่หลังการขายของไทยมีความมั่นคงและเติบโตตามลำดับ สำหรับอินโดนีเซีย แม้จะอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการค้าปลีกและบริการหลังการขาย แต่อินโดนีเซียกำลังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการค้าปลีกและห่วงโซ่อุปทานสำหรับอะไหล่อย่างรวดเร็ว ทำให้**ทั้งสองประเทศมีโอกาสการลงทุนที่สำคัญในห่วงโซ่นี้ โดยแต่ละประเทศมีศักยภาพที่แตกต่างกัน** ในไทย มีโอกาสในการลงทุนเพื่อขยายและปรับปรุงเครือข่ายค้าปลีกและบริการหลังการขายที่มีอยู่ ในอินโดนีเซีย โอกาสที่อาจเกิดขึ้นได้แก่ การสร้างระบบนิเวศน์ใหม่ที่แข็งแกร่งตั้งแต่เริ่มต้น โดยการพัฒนาเครือข่ายค้าปลีกและห่วงโซ่อุปทานท้องถิ่นสำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมของรถ EV ทั้งนี้ โอกาสดังกล่าวยังสามารถขยายไปถึงการรีไซเคิลแบตเตอรี่และการใช้งานแบตเตอรี่ที่ใช้แล้ว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมและสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ

เมื่อพิจารณาถึงความพร้อมของระบบนิเวศน์รถ EV ระหว่างสองประเทศ ปัจจุบันไทยดูเหมือนจะมีระบบนิเวศน์ที่แข็งแกร่งกว่า โดยบริษัทท้องถิ่นในทั้งสองประเทศได้ร่วมมือกับแบรนด์ต่างชาติเพื่อหวังส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาความสามารถ ในขณะที่ความร่วมมือระหว่างบริษัทท้องถิ่นในอินโดนีเซียมุ่งเน้นไปที่การสร้างการผลิตแบตเตอรี่ในประเทศเป็นหลัก บริษัทไทยกำลังทำงานเพื่อสร้างระบบนิเวศน์รถ EV ที่ครอบคลุม ตัวอย่างเช่น:

ไทย

- Horizon Plus: เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง ปตท. บริษัทพลังงานรัฐวิสาหกิจของไทย และ Foxconn ผู้นำระดับโลกด้านการผลิตอิเล็กทรอนิกส์ ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานปฏิบัติการในการบริหารจัดการโรงงานผลิตรถ EV แบบครบวงจรในไทย ความร่วมมือนี้ใช้ประโยชน์จากความเชี่ยวชาญของ Foxconn ในการผลิตชิ้นส่วนรถ EV ภายในประเทศไทย
- Arun Plus: ก่อตั้งโดย ปตท. มีแนวทางที่กว้างขึ้น โดยมุ่งพัฒนาระบบนิเวศน์รถ EV แบบครบวงจรในไทย ในปัจจุบัน Arun Plus ร่วมมือกับผู้นำอุตสาหกรรมอย่าง CATL เพื่อสร้างการผลิตแบตเตอรี่ EV ภายในประเทศในปี 2567 นอกจากนี้ ยังร่วมมือกับบริษัทอื่นๆ เพื่อส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมรถ EV และส่งเสริมการยอมรับรถ EV อย่างแพร่หลาย

อินโดนีเซีย

- PT Anteka Tamban (Antam) and Indonesia Battery Production (IBC): Antam ลงนามข้อตกลงกับบริษัท CBL ของฮ่องกง ในโครงการแบตเตอรี่ EV ความร่วมมือนี้คาดว่าจะครอบคลุมขั้นตอนการแปรรูปตั้งแต่การทำเหมืองนิกเกิลไปจนถึงเซลล์และแพ็คแบตเตอรี่ รวมถึงการรีไซเคิล เมื่อเร็วๆ นี้ Antam และ IBC ได้เริ่มทำงานร่วมกับ LG Energy Solutions ผู้ผลิตแบตเตอรี่รายใหญ่อันดับสองของโลก เพื่อเร่งการจัดตั้งโรงงานผลิตเซลล์แบตเตอรี่ EV และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง

โอกาสในกลุ่มของรถ EV

ปัจจัยที่กำหนดโอกาสในกลุ่มรถ EV ได้แก่ ความสนใจของผู้บริโภค กำลังการผลิตและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จ รวมถึงนโยบายส่งเสริม

โดยรวมแล้วความสนใจในรถยนต์ไฟฟ้าสี่ล้อหรือรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกประเทศในอาเซียน แต่รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะหลักสำหรับกลุ่มที่มีรายได้น้อยในทั้งสองประเทศ ส่วนนี้จะมุ่งเน้นไปที่การเปรียบเทียบโอกาสสำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าสองล้อ (E2Ws) และรถยนต์ไฟฟ้าสี่ล้อ (E4Ws) รวมถึงรถยนต์เชิงพาณิชย์ (รถกระบะไฟฟ้า) โดยปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการตลาดและกำลังการผลิตมีดังต่อไปนี้.

- **พฤติกรรมและความสนใจของผู้บริโภค** (Consumer Preference): มีปัจจัยย่อยหลักสองประการ ประการแรก ระดับรายได้กำหนดความสามารถในการซื้อรถ EV ซึ่งโดยทั่วไป E4Ws จะมีราคาแพงกว่า E2Ws ดังนั้นประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยสูงจะมีความสนใจใน E4Ws มากกว่า E2Ws ประการที่สอง การขยายตัวของเมือง (urbanization) ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการเดินทาง การขยายตัวของเมืองที่รวดเร็วจะนำไปสู่ข้อจำกัดของที่จอดรถและการจราจรติดขัด ซึ่งเอื้อต่อการใช้ E2Ws
- **กำลังการผลิตและโครงสร้างพื้นฐานการชาร์จ**: ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อความนิยมของผู้ซื้อรถ E4Ws และ E2Ws เนื่องจากจะส่งผลต่อต้นทุนการผลิต และราคารถ โดยความพร้อมของสถานีชาร์จมีความสำคัญต่อการยอมรับรถยนต์นั่งไฟฟ้ามากกว่ารถสองล้อ ซึ่งมักสามารถชาร์จที่บ้านได้ง่ายกว่า
- **นโยบายส่งเสริม**: วัตถุประสงค์และเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้นมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการใช้ E4Ws และ E2Ws

เมื่อเปรียบเทียบทั้งสองประเทศ อินโดนีเซียมีตลาด E2Ws ที่น่าจะเติบโตเร็วกว่าไทยในปัจจุบัน นอกจากประชากรจำนวนมากแล้ว ผู้ซื้ออาจนิยม E2Ws เนื่องจากรายได้เฉลี่ยของประเทศที่ต่ำกว่าไทยโดยเปรียบเทียบและการจราจรติดขัดมากขึ้น (ปัญหาการจราจรของจาการ์ตาติดอันดับหนึ่งในโลกอย่างต่อเนื่อง) เหตุเพราะมีประชากรเมืองที่ขยายตัวต่อเนื่อง[11/] นอกจากนี้ การเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดจักรยานไฟฟ้า[12/]และการพัฒนาการผลิตแบตเตอรี่สำหรับรถสองล้อในประเทศอย่างรวดเร็ว จะเป็นประโยชน์ต่ออินโดนีเซียในฐานะผู้เล่นหลักในตลาด E2Ws ซึ่งสะท้อนจากการคาดการณ์ยอดขายรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ที่อินโดนีเซียเป็นหนึ่งใน 3 ตลาดหลักของโลก (ภาพที่ 12) อย่างไรก็ตาม ในอีก 5 ปีข้างหน้า คาดว่าอินโดนีเซียจะเป็นตลาดที่มีศักยภาพสำหรับ E4Ws อีกด้วย (ภาพที่ 13)

ตรงกันข้าม บริบทของไทยจะเอื้อต่อการยอมรับ E4Ws ในปัจจุบันมากกว่า เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ที่พัฒนาแล้วและรายได้เฉลี่ยที่สูงกว่า จะทำให้เกิดความต้องการของผู้ซื้อต่อรถยนต์นั่งไฟฟ้าในราคาที่สูงกว่า นอกจากนี้ ไทยยังดูเหมือนจะนำตลาดรถยนต์พาณิชย์ไฟฟ้า หรือรถกระบะไฟฟ้า โดยการพัฒนาการที่สำคัญ ได้แก่ แผนของอิซูซุมอเตอร์ในการใช้ไทยเป็นฐานการผลิตสำหรับรถกระบะดีแม็กซ์รุ่นไฟฟ้า[13/] ส่วนตลาดรถกระบะไฟฟ้าในอินโดนีเซียยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น โดยบริษัทจีน BYD แสดงความสนใจในตลาดรถกระบะไฟฟ้า แต่ยังไม่มีแผนที่เป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม สิ่งสำคัญคือต้องพิจารณาว่าความนิยมรถกระบะไฟฟ้าของผู้บริโภคในทั้งสองประเทศอาจเผชิญกับความท้าทาย ผู้ซื้อรถยนต์เชิงพาณิชย์มักจะอยู่ในพื้นที่นอกเมืองที่มีรายได้ค่อนข้างต่ำ และอาจไม่คุ้นเคยกับยานยนต์ไฟฟ้าเท่าใดนัก

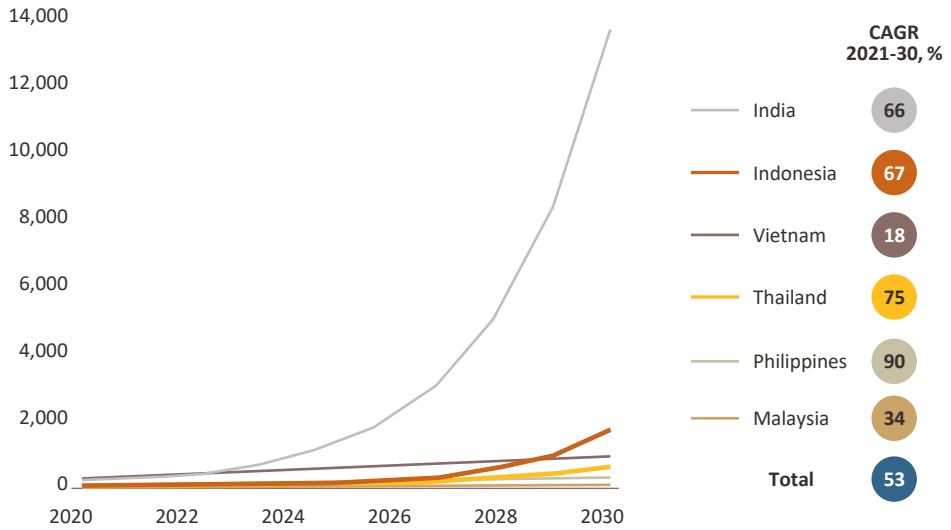
11/ ปี 2566 ประเทศไทยมีประชากรเมืองคิดเป็นร้อยละ 53.6 ของประชากรทั้งหมด ส่วนอินโดนีเซียมีประชากรเมืองร้อยละ 58.6 ของประชากรทั้งหมด สำหรับช่วงปี 2563 ถึง 2570 ประเทศไทยคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตของประชากรเมืองเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 1.43 ต่อปี ขณะที่อินโดนีเซียคาดการณ์อัตราการเติบโตของประชากรเมืองเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 1.99 ต่อปี (Central Intelligence Agency)

12/ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าได้รับความนิยมมากขึ้นในอินโดนีเซียตั้งแต่ปี 2566 เมื่อรัฐบาลประกาศให้เงินสนับสนุน 7 ล้านรูเปียห์ (ประมาณ 445 ดอลลาร์สหรัฐ) สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าคันใหม่ที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนภายในประเทศตามจำนวนที่กำหนด โดยข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม ณ เดือนกันยายน 2566 พบว่ามีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแล้วทั้งสิ้น 62,000 คัน เพิ่มขึ้นเกือบสามเท่าเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน.

13/ ตั้งเป้าว่าจะส่งออกรถปิคอัพไปยังยุโรปและออสเตรเลียในปี 2568

ภาพที่ 12:

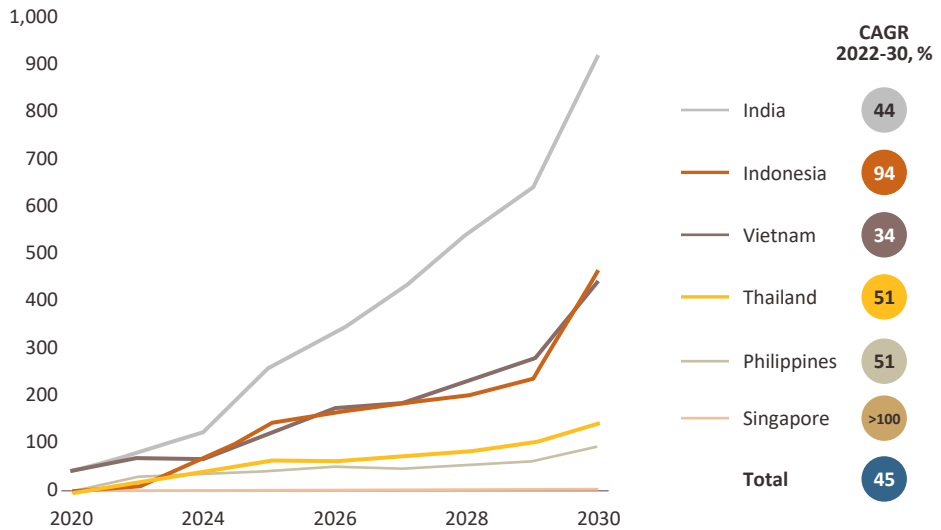
Projection of E2Ws sales in selected countries (thousands of units)



Source: McKinsey and Company (2022)

ภาพที่ 13:

Projection of E4Ws production in selected countries (thousands of units)



Source: McKinsey and Company (2022)

ความท้าทายสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการผลิต EV

ความท้าทายรวมถึงข้อจำกัดในการเข้าถึงและการผลิตรถ EV มาตรการคุ้มครองการค้า และความกังวลด้านความยั่งยืน

1. **ข้อจำกัดในการเข้าถึงและการผลิตรถ EV**: แม้ว่าอาเซียนจะเป็นตลาดเกิดใหม่ขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพสูง แต่ก็ยังมีอัตราการใช้รถ EV ที่ต่ำ จากการสำรวจโดย Deloitte ในปี 2566 แสดงให้เห็นว่า การขาดสถานีชาร์จสาธารณะ ความจุของแบตเตอรี่ที่จำกัดสำหรับการเดินทางระยะไกล และต้นทุนที่สูงยังคงเป็นอุปสรรคต่อการเป็นเจ้าของรถ EV จากมุมมองการผลิต ขนาดตลาดที่จำกัดทำให้ยากต่อการผลิตเพื่อประหยัดต่อขนาด การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะ ความน่าเชื่อถือของแหล่งจ่ายไฟ และการพัฒนานวัตกรรมด้านตัวรถและแบตเตอรี่ในภูมิภาคที่ค่อนข้างน้อย อาจเป็นความท้าทายหลักสำหรับผู้ผลิตเมื่อตัดสินใจลงทุน

2. **มาตรการคุ้มครองการค้า**: ด้วยพระราชบัญญัติลดเงินเฟ้อของสหรัฐฯ (US Inflation Reduction Act) ที่ผ่านในปี 2564 ได้ระงับเครดิตภาษีรถ EV สำหรับรถที่มีชิ้นส่วนที่ผลิตโดยบริษัทที่มีสัดส่วนการลงทุนสูงจากบริษัทในจีน อิรัก เกาหลีเหนือ หรืออิหร่าน[14/] การส่งออกรถ EV และชิ้นส่วนของไทยและอินโดนีเซียไปยังสหรัฐฯ อาจเผชิญข้อจำกัด เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ในทั้งสองประเทศเป็นบริษัทจากประเทศจีน

3. **ความกังวลด้านความยั่งยืน**: ในปัจจุบันรถ EV ยังคงพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิลเป็นหลักในอาเซียน ซึ่งหมายความว่าการใช้รถไฟฟ้าอาจไม่ใช่ทางออกที่แท้จริงสำหรับการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานสู่พลังงานสะอาด สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) บันทึกไว้ในปี 2562 ว่ามากกว่าร้อยละ 60 ของการผลิตไฟฟ้าในอินโดนีเซียยังคงมาจากถ่านหิน ในขณะที่สิงคโปร์และไทยส่วนใหญ่ใช้ก๊าซธรรมชาติที่ร้อยละ 96 และ 60 ตามลำดับ[15/] นอกจากนี้ ยังมีความกังวลด้านความยั่งยืนในการใช้แบตเตอรี่ลิเธียมไอออน รวมถึงการนำกลับมาใช้ใหม่และการรีไซเคิลเมื่อแบตเตอรี่เหล่านี้สิ้นสุดอายุการใช้งาน รวมถึงการค้นหาตัวเลือกแบตเตอรี่ EV ที่ดีกว่าและยั่งยืนกว่า

เพื่อรับมือกับความท้าทายที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงและการผลิตรถ EV นอกจากการเสนอแรงจูงใจทางการเงินเพื่อดึงดูดผู้ผลิตต่างชาติแล้ว การร่วมมือระหว่างรัฐบาล ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรม และสถาบันการศึกษาล้วนเป็นปัจจัยสำคัญ การร่วมมือควรเป็นไปเพื่อส่งเสริมนวัตกรรมผ่านการวิจัยและพัฒนา พร้อมกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน **เพื่อลดผลกระทบของมาตรการคุ้มครองการค้าและคว้าโอกาส** การกระจายแหล่งเงินลงทุนนอกเหนือจากจีนและส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีผ่านความร่วมมือเชิงกลยุทธ์กับผู้ผลิตรถยนต์ EV รายใหญ่ เป็นขั้นตอนสำคัญในการลดการพึ่งพาจีนและเพิ่มสัดส่วนการผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน **เพื่อลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล** ประเทศในภูมิภาคควรให้ความสำคัญกับการลงทุนในแหล่งพลังงานหมุนเวียน ความร่วมมือระดับภูมิภาคสามารถมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาด

14/ S&P Global, Feb 2024

15/ Thejakartapost, May 2023



มุมมองวิจัยกรุงศรี

ไทยและอินโดนีเซียมีจุดแข็งที่แตกต่างกันในการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (EV) **แต่ละประเทศมีโอกาสที่แตกต่างกันตลอดห่วงโซ่อุปทานและในกลุ่มของรถ** EV ในปัจจุบัน การที่ไทยมีสัดส่วนการใช้รถ EV สูงโดยเปรียบเทียบ ควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่พัฒนาแล้วและความร่วมมือกับผู้เล่นยานยนต์รายใหญ่ระดับโลก ทำให้ไทยเป็นผู้นำด้านการผลิตยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการประกอบตัวถัง และมีโอกาสในรถยนต์สี่ล้อสำหรับกลุ่มลูกค้าระดับกลางถึงสูง ในทางกลับกัน อินโดนีเซียมีข้อได้เปรียบที่สำคัญด้านการผลิตแบตเตอรี่ ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญสำหรับรถ EV นอกจากนี้ประชากรจำนวนมากในกลุ่มรายได้ต่ำถึงกลางที่พึ่งพารถสองล้อ แสดงให้เห็นถึงโอกาสทางธุรกิจและการลงทุนในรถ EV ที่แตกต่างไปในอินโดนีเซีย

แม้จะมีจุดแข็งที่แตกต่างกัน แต่ทั้งสองประเทศมีศักยภาพที่จะเป็นผู้เล่นหลักในอุตสาหกรรมการผลิต EV ระดับโลก ทั้งสองประเทศสามารถเสริมสร้างซึ่งกันและกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพภายใต้ข้อตกลงการค้าระดับภูมิภาคหลายฉบับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งมีเป้าหมายทำให้อาเซียนเป็น "ศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าระดับภูมิภาค" RCEP ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับผู้ที่ตรงตามข้อกำหนดสัดส่วนมูลค่าเพิ่มในภูมิภาค (RVC) ร้อยละ 40 อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงชิ้นส่วนยานยนต์ภายในภูมิภาค ส่งเสริมการทำงานร่วมกันด้านการผลิต และเสริมสร้างห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาค ดังนั้น ในระดับภูมิภาค จุดแข็งของทั้งสองประเทศสามารถเสริมความเชี่ยวชาญกันและกัน และกับประเทศอื่นๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และช่วยสร้างระบบนิเวศน์ยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาคโดยรวม

References

ASEAN Secretariat. (2022). ASEAN Monthly Bulletin, In Focus: ASEAN as Market and Regional Manufacturing Hub for Electric Vehicles.

ASEAN Secretariat. (2023). ASEAN Investment Report 2023 - International Investment Trends: Key Issues and Policy Options. Jakarta: ASEAN Secretariat.

Deloitte. (2023). 2023 Global Automotive Consumer Study: Southeast Asia Perspective.

ERIA Study Team. (2023). Future Mobility Scenarios for East Asia Summit Countries. S., S. Gheewala, N. Chollacoop, and V. Anbumozhi. ERIA Research Project Report FY2023 No. 16, Jakarta: ERIA, pp. 34-96.

EY-Parthenon. (2024). How to Seize Opportunities Across Southeast Asia's EV Value Chain.

International Energy Agency. (2023). Global EV Outlook 2023: Catching Up with Climate Ambitions. Paris: IEA.

International Energy Agency. (2024). Global EV Outlook 2024: Moving Towards Increased Affordability. Paris: IEA.

McKinsey & Company. (2022). Recharging Economies: The EV Battery Manufacturing Outlook for Europe.

McKinsey & Company. (2023). How to Succeed in the Electric Two-Wheelers Market.

Tham, S. Y. (2022). Mapping the Surge in EV Production in Southeast Asia. Yusof Ishak Institute Perspective, 2022 No. 112.

Thailand Board of Investment (BOI). (2023). Opportunities and Support Measures for Automotive & EV Industry in Thailand.

UNESCAP. (2022). Review of Climate Ambition in Asia and the Pacific.

News

Bloomberg, Electric Cars Pass the Tipping Point to Mass Adoption in 31 Countries, March 2024

Bangkokpost, Japan automakers to invest B150bn in Thailand over 5 years, December 2023

S&P Global, Indonesia on track to create a local EV supply chain off nickel success, February 2024

The Jakartapost, Don't rush on EV in ASEAN, May 2023.

The Diplomat, Can Indonesia Achieve Its Electric Vehicle Ambitions?, February 2023

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

เศรษฐกรอาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี

เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม

เศรษฐกร

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

เศรษฐกร

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

เศรษฐกร

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิเคราะห์อาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิเคราะห์

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิเคราะห์

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

นักวิเคราะห์อาวุโส (Digital)

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นรินทร์ ตันไพบูลย์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

เตียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Industrial Estate)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

รพีภูมิ ลาภมาก

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)