

สรุปประเด็น EEC Economic Forum

“การเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์กับผลต่อโครงสร้างเศรษฐกิจไทย”



2030
30% of all new cars
produced to be ZEV

2035
All new car sales
to be ZEV

TARGET

ผลการศึกษา EEC ร่วมกับ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (สวก.) และทีมนักวิจัยจาก คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ “วิเคราะห์ผลของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าต่อเศรษฐกิจไทยด้วยแบบจำลอง Dynamic-Computable General Equilibrium (Dynamic CGE)” พบว่า

- การขยายตัวของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมที่แท้จริง (Real GDP) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงการพยากรณ์ โดยในช่วงปีแรก (พ.ศ. 2565) เพิ่มขึ้น **8,847 ล้านบาท** ไปสู่ **72,058 ล้านบาท** ในปี พ.ศ. 2578
- คริวเรือบางส่วนปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับเชื้อเพลิงฟอสซิลได้ **ส่งผลให้การบริโภคโดยรวมของคริวเรือเพิ่มขึ้น 34,129 ล้านบาท** (ในปีแรกของการพยากรณ์ พ.ศ. 2565) และจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งทำให้เกิดการบริโภครวมของคริวเรือเพิ่มขึ้น **175,555 ล้านบาท** ในปี พ.ศ. 2578
- อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการต้องเผชิญความท้าทายครั้งยิ่งใหญ่ ต้องเร่งปรับตัวเข้าสู่ห่วงโซ่การผลิต (Supply Chain) ในอุตสาหกรรมสมัยใหม่นี้



EV DEMAND SURVEY INSIGHT

July 2022



บทวิเคราะห์ Krungsri Research จัดทำแบบสำรวจกลุ่มตัวอย่าง 776 คน “รถยนต์ไฟฟ้า : ความต้องการและโอกาสที่กำลังมาถึง” พบว่า

- **ร้อยละ 80** ของกลุ่มตัวอย่างวางแผนที่จะซื้อรถยนต์ไฟฟ้าใน**ระยะ 5 ปีข้างหน้า (EV คือสินค้า Hi-tech ไม่ติดค่าย/แบรนด์)**
- **4** เดือนไซ (ราคาต่ำกว่า 1 ล้านบาท-วิ่งได้ระยะทางเกิน 500 กม. ใช้เวลาในการชาร์จไม่นาน 15-30 นาที ค่าดูแลรักษาไม่สูง 0-1%)
- รถยนต์ไฟฟ้าแบบ **BEV** ได้รับความสนใจมากที่สุด ความต้องการในช่วงต้น (ปี ค.ศ. 2022-2023) จะเป็นรถยนต์ไฟฟ้าในระดับราคาปานกลางถึงสูง และหลังจากนั้นจะปรับมาเป็นรถยนต์ขนาดเล็กและมีราคาถูกลง
- ปัจจัยบวกสำหรับการเลือกใช้รถยนต์ไฟฟ้าคือ **ค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี**
- ปัจจัยลบหรืออุปสรรคสำหรับการใช้รถยนต์ไฟฟ้าคือ **จำนวนสถานีชาร์จไฟที่ไม่ครอบคลุม ระยะทางการขับขี่ต่อการชาร์จที่สั้น ระยะเวลาในการชาร์จที่นาน และราคาของรถยนต์ไฟฟ้าที่สูงกว่ารถยนต์ทั่วไปในปัจจุบัน** 1

รศ. ดร. ยศพงษ์ ลอนนวล กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ

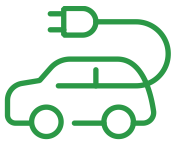
- ควรกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องเป้าหมาย **Carbon Neutrality ในปี ค.ศ.2050** โดยพิจารณาถึง **Total Life Cycle ของ EV** ตั้งแต่การผลิต การนำ EV ไปใช้งาน ไปจนถึงการจัดการ EV ที่หมดอายุการใช้งานแล้ว **ครอบคลุมถึงแหล่งพลังงานที่ใช้ผลิตไฟฟ้า และการจัดการแบตเตอรี่** ซึ่งจะช่วยทำให้สามารถถึงเป้าหมาย Carbon Neutrality และเป็นปัจจัยสำคัญต่อการผลิตและการส่งออก EV และแบตเตอรี่ของไทยในอนาคต
- การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์เครื่องยนต์แบบเดิมไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้า EV ควรมองเป็น **โอกาสที่ประเทศจะพัฒนาเทคโนโลยีขึ้นเองภายในประเทศ** ซึ่งต้องอาศัย **ความร่วมมือกันของทุกภาคส่วน** ทั้ง ภาครัฐ ภาควิชาการ และ ภาคเอกชน => **Local EV development ในประเทศไทย/Start up/Thailand Battery Swapping Platform**

คุณสุวัชร ศุภกาญจน์เดชากุล นายกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

- **ศักยภาพและความพร้อมของไทย** ในฐานะที่เป็นผู้ผลิตอันดับ 10 ของโลก และอันดับ 1 ของอาเซียน โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ **สรุปนโยบาย EV** ล่าสุดของประเทศไทย ให้เป็น **EV Hub**
- **บทบาทของ FTA เช่น RCEP ไม่มีผลต่ออุตสาหกรรม EV ของไทย**
- **6 กลยุทธ์สำคัญ ความร่วมมือทุกภาคส่วน** ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย

คุณปริพัตร บุรณสิน ที่ปรึกษาสถาบันยานยนต์ไฟฟ้าและนวัตกรรม

- การพัฒนาอุตสาหกรรม EV เป็นสิ่งที่ **จำเป็น** สำหรับประเทศไทย => การ **เปลี่ยนผ่าน มีความท้าทายทั้งด้านอุปสงค์/อุปทาน/สิ่งแวดล้อม**
- **ผู้ผลิต EV ที่สำคัญ** ได้แก่ ญี่ปุ่นและจีนยังไม่ต้องการพัฒนาอุตสาหกรรม EV ในไทยเต็มรูปแบบ นโยบายการส่งเสริม EV ในไทยยังสนับสนุนทั้ง PHEV และ BEV ซึ่งมีพื้นฐานทางด้านอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน และจีนยังสามารถนำเข้ารถยนต์ได้โดยไม่เสียภาษีศุลกากร
- **ทางออก: ประเทศไทยต้องการ Exit Strategy จาก อุตสาหกรรม ICE และ Entry Strategy สู่อุตสาหกรรม EV ร่วมมือกันทุกภาคส่วน => EV conversion/สร้าง demand อุปสงค์หลักเพิ่มเติม/เร่งการลด CO2 PM2.5/ลดผลกระทบต่อผู้ประกอบการชิ้นส่วนเดิม เป็นต้น**



อีอีซี พื้นที่เป้าหมายหลักในการดึงดูดการลงทุนและห่วงโซ่การผลิต (Supply chain) อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า



1.
Electric Vehicle: EV

มีหลายค่ายรถหลายสัญชาติ เช่น MG Great Wall Motor Toyota BMW เป็นต้น



2.
EV Battery

โครงการกับทั้งผู้ประกอบการไทยและต่างชาติ เช่น EVlomo บริษัทพลังงาน บริสุทรี ปตท. ฯลฯ จะทำให้กำลังการผลิตแบตเตอรี่ของไทยใหญ่ที่สุดในอาเซียน



3.
EV Charging Station

เป้าหมายมีสถานีบริการในอีอีซี ไม่น้อยกว่า 300 แห่ง ภายในปี 2565



4.
EV Related parts and business

เป้าหมายดึงดูดการลงทุนห่วงโซ่การผลิต และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง



5.
EV Ecosystem

- ศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อ จ. ฉะเชิงเทรา ใหญ่ที่สุดในอาเซียน
- EECi – ARIPOLIS
- การพัฒนาบุคลากร

