

ttb analytics ชี้ใน 3 ปีข้างหน้า ไทยจะมีจุดชาร์จรถ EV สะสมกว่า 1 หมื่นหัวจ่าย จากจำนวนรถยนต์นั่ง EV บนท้องถนนที่อาจแตะ 3 แสนคัน แม้ผู้ประกอบการเร่งต่อยอดธุรกิจที่เกี่ยวข้องรองรับตลาดโตแรง

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจทีทีบี หรือ ttb analytics มองการเปลี่ยนผ่านภูมิทัศน์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยไปสู่ฐานผลิตรถ EV อย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ทั้งในและนอกอุตสาหกรรมเริ่มปรับตัวและเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของระบบนิเวศยานยนต์ไฟฟ้า (EV Ecosystem) นับตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ โดยเฉพาะการลงทุนที่ชาร์จรถ EV ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นของอุตสาหกรรม โดย ttb analytics ประเมินว่า จุดชาร์จ EV สาธารณะทั่วประเทศสะสมทั้งแบบกระแสสลับ (AC) และแบบกระแสตรง (DC) จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 29.1% ซึ่งจะทำให้ไทยมีจำนวนที่ชาร์จ EV สะสมแตะ 1 หมื่นหัวจ่ายได้ในปี 2569 ทั้งนี้ สำหรับผู้ประกอบการแล้ว การลงทุนตั้งต้นในการติดตั้งที่ชาร์จ EV เชิงพาณิชย์ยังมีต้นทุนค่อนข้างสูง จากอัตราค่าน้ำมันในการลงทุนที่ชาร์จแบบกระแสสลับ (AC level 1) และกระแสตรง (DC fast charge) ที่คาดว่าจะอยู่ที่ 1.0-2.9 ปี และ 2.3-7.0 ปี ตามลำดับ ฉะนั้น ผู้ประกอบการควรพิจารณาถึงข้อได้เปรียบเสียเปรียบด้านทำเลที่ตั้งก่อนตัดสินใจลงทุน อย่างเช่น การติดตั้งจุดชาร์จเพื่อต่อยอดรายได้ของธุรกิจหลัก ซึ่งนอกจากจะช่วยสร้างรายได้ทางตรงจากค่าอัดประจุไฟฟ้าแล้ว ยังช่วยเพิ่มรายได้ทางอ้อมแก่ธุรกิจหลักจากการเข้ามาใช้บริการระหว่างชาร์จได้อีกทางหนึ่ง

คาดยอดขายรถยนต์นั่ง EV ในไทยแซง ICE ได้ในปี 2573

ท่ามกลางเทรนด์ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) ที่กำลังมาแรงและเติบโตอย่างรวดเร็วทั่วโลก ทำให้ไทยซึ่งมีจุดแข็งด้านห่วงโซ่การผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ดั้งเดิมหวังจะปรับเปลี่ยนไปสู่ฐานผลิตรถ EV ที่แข็งแกร่งของภูมิภาค โดยตั้งเป้าผลิตรถ EV ให้ได้ 30% ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในประเทศ หรือประมาณ 7.5 แสนคันในอีกไม่ถึง 10 ปีข้างหน้า ซึ่งจะทำให้การลงทุนในห่วงโซ่การผลิตรถ EV หลังไหลเข้าไทยอย่างไม่ขาดสายผ่านการส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ครอบคลุมสิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่ผู้ผลิต การยกเว้นอากรสรรพสามิต และการลดภาษีนำเข้า เป็นต้น

เห็นได้จาก ยอดนำเข้ารถยนต์นั่ง EV จากประเทศจีนที่เร่งขึ้นเกือบ 5 เท่า จาก 78.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2564 เป็น 456.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2565 สอดคล้องกับยอดจดทะเบียนใหม่รถยนต์นั่ง EV (รย.1) ในไตรมาส 1 ปี 2566 ที่สูงถึง 12,989 คัน หรือขยายตัว 95.9% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า (YoY) ขณะที่ยอดขายรถยนต์นั่ง EV เทียบกับยอดขายรถใหม่ (EV Adoption) ก็ครองส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นถึง 4% เมื่อเทียบกับปลายปีที่แล้วเพียง 0.05% อีกทั้งจำนวนยอดจดทะเบียนใหม่รถยนต์นั่ง EV กระจายสู่หัวเมืองใหญ่ ๆ (เชียงใหม่ ภูเก็ต ชลบุรี และขอนแก่น) เพิ่มขึ้นถึง 7 เท่าตัวในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา

ในระยะต่อไป ttb analytics มองว่า ยอดขายรถ EV มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ยปีละ 28.8% (CAGR 2566-2573) ตามการเปลี่ยนผ่านภูมิทัศน์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไปสู่ฐานผลิตรถ EV อย่างรวดเร็ว ก่อนจะเข้ามาใกล้ยอดขายรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) ที่อาจหดตัวถึงปีละ 9.6% และ 6.6% โดยคาดว่า ในปี 2569 ยอดจดทะเบียนใหม่รถยนต์นั่ง EV สะสมจะสูงถึง 2.92 แสนคันทั่วประเทศ

ธุรกิจด้านพลังงานและบริการเริ่มขยับสู่ EV Ecosystem คาดจุดชาร์จ EV สะสมแตะ 1 หมื่นหัวจ่ายทั่วไทยในปี 2569

เมื่อตลาด EV ในประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว แน่นอนว่า อุตสาหกรรมพลังงานเป็นอุตสาหกรรมแรก ๆ ที่จะได้รับผลกระทบจากความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มชะลอตัวในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ทำให้ผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันขายปลีกจำเป็นต้องเร่งปรับตัวและแสวงหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ โดยเฉพาะจากเครือข่ายธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน (ปั้มน้ำมัน) ที่แข็งแกร่งบนเส้นทางจุดแวะพักที่สำคัญที่กระจายอยู่ทั่วประเทศอย่างการติดตั้งจุดให้บริการอัดประจุไฟฟ้า (EV Charging Point) ภายในปั้มน้ำมัน เช่นเดียวกับผู้ประกอบการนอกอุตสาหกรรมที่เริ่มใช้ประโยชน์จากพื้นที่เชิงพาณิชย์ในการให้บริการจุดชาร์จ EV กันอย่างคึกคักผ่านเครือข่ายห้างสรรพสินค้า แฟรนไชส์ร้านค้าปลีก และโรงแรม เพื่อเพิ่มแรงจูงใจทางอ้อมต่อผู้ใช้รถที่จะหมุนเวียนเข้ามาใช้บริการที่ชาร์จ EV มากขึ้น สอดคล้องกับจำนวนที่ชาร์จ EV ทั่วประเทศที่เพิ่มขึ้นมากในพื้นที่ต่าง ๆ ในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ ข้อมูลจากสมาคมยานยนต์ไฟฟ้า พบว่า ณ สิ้นปี 2565 จำนวนสถานีชาร์จ EV ทั่วประเทศอยู่ที่ 1,239 แห่ง โดยเป็นจุดชาร์จ EV แบบกระแสสลับ (AC) ทั้งหมด 2,404 หัวจ่าย แบบกระแสตรง (DC) 1,342 หัวจ่าย และมากกว่าครึ่งหนึ่งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่วนที่เหลือกระจายออกไปตามหัวเมืองใหญ่และเมืองทางผ่าน หากมองไปข้างหน้า **ttb analytics** ประเมินว่า จุดชาร์จรถ EV สาธารณะทั่วประเทศจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 29.1% ในระหว่างปี 2566-2569 ซึ่งจะทำให้จำนวนที่ชาร์จสะสมแตะ 1 หมื่นหัวจ่ายได้ในปี 2569 สอดคล้องกับเป้าหมายยาวในการติดตั้งจุดชาร์จรถ EV ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม

ลงทุนจุดชาร์จรถ EV ทางเลือกที่น่าสนใจต่อยอดจากธุรกิจหลักของผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการควรแสวงหาโอกาสทางธุรกิจในช่วงการใช้บริการที่ชาร์จรถ EV โดยจากการศึกษาของ Electric Power Research Institute พบว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถ EV กว่า 80% ชาร์จที่บ้าน และอีก 20% ชาร์จนอกบ้าน ซึ่งการชาร์จนอกบ้านคงไม่พินิจการชาร์จขณะทำธุระ และการชาร์จระหว่างเดินทางไกล ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงควรเลือกที่ชาร์จรถ EV ให้เหมาะสมกับพื้นที่และโอกาสทางธุรกิจ ยกตัวอย่างเช่น เครื่องชาร์จ EV กระแสตรงแบบเร็ว (DC Fast Charge) ที่ใช้เวลาชาร์จเพียงไม่กี่นาที เหมาะกับจุดชาร์จแบบ Stand-alone บนเส้นทางถนนสายหลักหรือทางหลวงต่าง ๆ เช่น การต่อยอดจุดชาร์จไฟฟ้าจากกิจการปั้มน้ำมันในปัจจุบัน

ส่วนเครื่องชาร์จไฟฟ้ากระแสสลับระดับ 1 (AC level 1) เหมาะกับร้านค้าปลีก ร้านอาหาร ธุรกิจให้เช่าที่จอดรถรายชั่วโมง หรือธุรกิจบริการอื่น ๆ เนื่องจากเครื่องชาร์จประเภทดังกล่าวเหมาะกับการอัดประจุในเวลา 1-2 ชั่วโมง ซึ่งเพียงพอต่อการใช้บริการในธุรกิจหลักของผู้ประกอบการ แต่สำหรับเครื่องชาร์จแบบกระแสสลับระดับ 2 (AC level 2) ที่สามารถจ่ายกำลังไฟได้สูงสุดถึง 22 KW ก็อาจมากเกินไปจนความจำเป็นสำหรับรถ EV ปัจจุบันที่ส่วนใหญ่ยังรองรับการชาร์จแบบ AC ได้ไม่เกิน 7.4 KW อีกทั้งเครื่องชาร์จแบบ AC level 2 ขนาด 22 KW ก็มีราคาสูงกว่าเครื่องชาร์จแบบ AC level 1 ถึง 20-50%

แม้การลงทุนที่ชาร์จรถ EV ในเชิงพาณิชย์ดูจะน่าสนใจไม่น้อย แต่การหารายได้จากการลงทุนที่ชาร์จเพียงอย่างเดียวมีความท้าทายแก่ผู้ประกอบการขนาดเล็กพอสมควร เนื่องจากมูลค่าการลงทุนตั้งต้นค่อนข้างสูง โดยเฉพาะการลงทุนที่ชาร์จแบบ DC Fast Charge ที่สูงกว่าที่ชาร์จแบบ AC ค่อนข้างมาก ประกอบกับอุปสงค์ที่ไม่แน่นอนในช่วงที่ตลาดรถ EV ยังเพิ่งเริ่มต้น **ttb analytics** จึงประเมินว่า โดยเฉลี่ยอัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization Rate) จากที่ชาร์จรถ EV ในปีแรก ๆ จะอยู่ที่ 10% ก่อนจะเพิ่มขึ้นจนแตะระดับการใช้ที่ 30% ทำให้อัตราคืนทุนต่อ 1 จุดชาร์จแบบ AC level 1 อยู่ที่ 1.0-2.9 ปี ส่วนที่ชาร์จแบบ DC Fast Charge อยู่ที่ 2.3-7.0 ปี ดังนั้น การลงทุนจุดชาร์จรถ EV ในระยะแรกจึงอาจเหมาะกับการจัดสรรพื้นที่ต่อยอดจากธุรกิจหลัก เพื่อเพิ่มรายได้แก่ธุรกิจทางอ้อมและสร้างการรับรู้ในภาพรวม

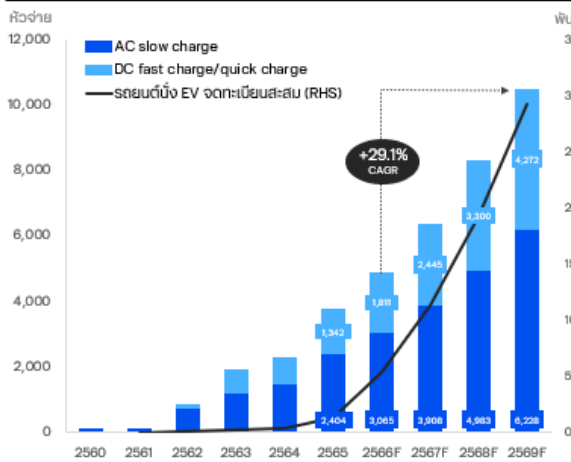
สิ่งสำคัญ ผู้ประกอบการควรต้องพิจารณาห้อยของผู้ให้บริการติดตั้งจุดชาร์จรถ EV (Charging Installation and Service Operators) ที่มีเครือข่ายแพลตฟอร์มบนหน้าแอปพลิเคชัน (E-Service Platform) ที่เป็นรู้จักในวงกว้าง ซึ่งนอกจากจะช่วยลดความยุ่งยากในการดูแลรักษาหลังการขายแล้วยังช่วยสร้างการรับรู้ให้ธุรกิจหลักเป็นที่รู้จักมากขึ้นผ่านการประชาสัมพันธ์บนแอปพลิเคชันแพลตฟอร์มที่ชาร์จรถ EV (EV Charging Application) อีกด้วย

ttb analytics ชี้ใน 3 ปีข้างหน้า ไทยจะมีจุดชาร์จรถ EV สะสมกว่า 1 หมื่นหัวจ่าย

จากจำนวนรถยนต์นั่ง EV บนท้องถนนที่อาจแตะ 3 แสนคัน แะผู้ประกอบการเร่งต่อยอดธุรกิจที่เกี่ยวข้องรองรับตลาดโตแรง

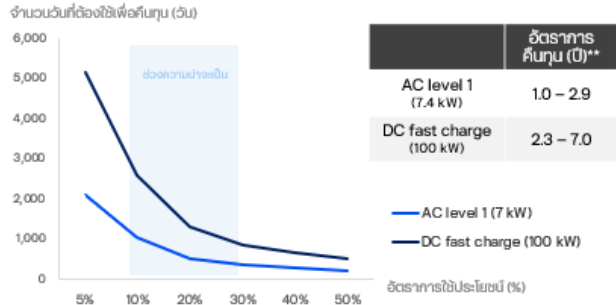


ประมาณการจำนวนหัวจ่ายที่ชาร์จ EV สะสมในไทย*



* ที่มา: International Energy Agency (IEA), สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.), การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (PEA) และ ttb analytics
 * หมายเหตุ: * ประมาณการอ้างอิงจากการประเมินตนเองเบื้องต้นโดยคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ
 ** อัตราการคืนทุนเบื้องต้น (Simple payback period) ในการลงทุนที่ชาร์จ EV ต่อ 1 จุด (อ้างอิงราคาขายจากเว็บไซต์การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค) โดยสมมติฐานของอัตราการใช้งานที่ชาร์จ EV อยู่ที่อัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization rate) ระหว่าง 10-30% หรือ 2 ถึง 8 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งการติดตั้ง AC level 1 จะมีเพื่อกำหนดตั้ง 60,000 บาท ต่อ 1 หัวจ่าย ขณะที่ DC fast charge จะครอบคลุมค่าติดตั้ง ค่าเช่าพื้นที่ ค่าปรับปรุงภูมิทัศน์ ค่าดำเนินการขอไฟฟ้า ค่าแรงงาน รวม 4 ล้านบาท (ไม่รวมกรณีใช้บัตร TOU ค่าเป็นกรณีเปลี่ยนเบรกเกอร์ กรณีติดตั้งเบรกเกอร์สำหรับพื้นที่บนหลังคา และทำปฏิกิริยากระชากไฟ)

ประเมินอัตราคืนทุนเบื้องต้นจากการลงทุนที่ชาร์จ EV



ประเภทการชาร์จ	อัตราการคืนทุน (ปี)**
AC level 1 (7.4 kW)	1.0 – 2.9
DC fast charge (100 kW)	2.3 – 7.0

วัตถุประสงค์	ประเภทหัวจ่าย	รูปแบบธุรกิจ
ที่อยู่อาศัย	AC level 1 (3.7-7.4 kW)	- ที่พิกัดคีย์ไป คอนโดฯ - ร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหาร คาเฟ่ - สถานที่ท่องเที่ยว - โรงแรม และธุรกิจบริการต่างๆ
Fleets	AC level 2 (7.4-22 kW)	- ธุรกิจเช่า - ธุรกิจ Car-sharing - บินบ้าน
ระหว่างการเดินทาง	DC fast charge (50-150 kW)	- พื้นที่ให้บริการเส้นทางหลัก และทางผ่านเข้า-ออกเมือง
