



EV news

ไทยอesh !!! พบแรร์ศักยภาพ ลิเรย์ม-ზาเดย์ม

EV news: ไทยอesh !!! พบแรร์ศักยภาพ ลิเรย์ม-ზาเดย์ม แรร์หลักในการผลิตแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า 100% เดินหน้าตรงตามเป้าหมายสู่การเป็นศูนย์กลางและฐานการผลิตแบตเตอรี่ EV ในภูมิภาค (ที่มา: ข่าวคุณประโยชน์ รัฐบาลไทย 18/01/2567)

สรุปประเด็นสำคัญ

- จากข้อมูลของกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเมืองแรร์ ระบุว่า ประเทศไทยสำรวจพบแรร์ลิเรย์ มากกว่า 14.8 ล้านตัน ส่งผลให้ไทยเป็นประเทศที่คันพบแรร์ดังกล่าวมากที่สุดเป็นอันดับ 3 ของโลกรองจากโอลิเวีย (21 ล้านตัน) และอาร์เจนตินา (19 ล้านตัน) (ที่มา: worldpopulationreview.com)
- แรร์ร่าตุหลักที่ใช้ในการผลิตเซลล์แบตเตอรี่ คือ ลิเรย์ม โคบอลต์ แมงกานีส นิกเกิล (ในส่วน Cathode) และแกรไฟต์ (ในส่วน Anode)
- เราเมื่องประเด็นนี้จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยในระยะยาว จากความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติในการผลิตแบตเตอรี่มากขึ้น โดยในปัจจุบันประเทศไทยอ่อนโนดันเชยและฝึกปีปันส์มีความได้เปรียบในจุดนี้ จากการเป็นผู้ผลิตแรร์ร่าตุสำคัญอย่าง นิกเกิล
- เราเมื่องว่าประโยชน์โดยตรงต่อ EV Ecosystem ในประเทศไทยจะยังเห็บไม่ชัดในระยะสั้น ปัจจัยที่ต้องติดตามต่อ คือการพัฒนาและระยะเวลาในการนำเอารัพยากรลิเรย์มมาใช้ประโยชน์จริง, Supply ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากหลายๆ ประเทศก็ให้ความสำคัญต่อการสำรวจและธรรมชาติ และกิจกรรมของเทคโนโลยีแบตเตอรี่ในอนาคตที่จะมีการใช้ส่วนประกอบของแรร์ธรรมชาติบ่อยลง

ระวัง ปะะเกรียงไว
นักวิเคราะห์การลงทุนปัจจัยพื้นฐานด้านหลักทรัพย์

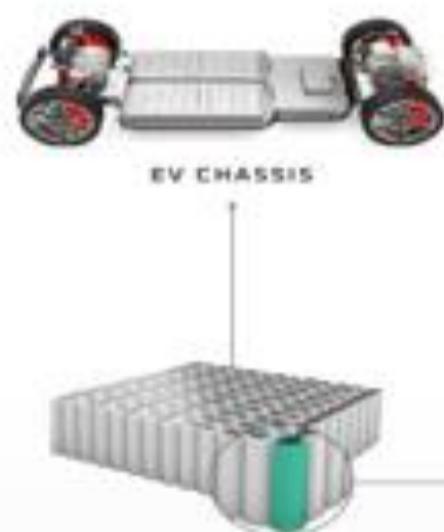


Breaking Down the Cost of an EV BATTERY CELL

E

The average cost of lithium-ion batteries has declined by 89% since 2010.

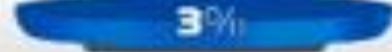
What makes up the cost of lithium-ion cells?



A **battery pack** consists of multiple interconnected modules, and each module is made up of hundreds of individual cells.

\$101/kWh

Avg. Cell Cost in 2021



The **cathode** material determines the capacity and power of a battery, typically composed of lithium and other battery metals.



The largest EV battery **manufacturers** are all headquartered in Asia.

80% of all cell manufacturing occurs in China.



The **anode** is the negatively-charged electrode, typically made of graphite.

Separators prevent electric contact between the cathode and the anode.

The **electrolyte** is the medium that transports lithium ions from the cathode to the anode.

Battery housings are cases that contain and protect battery packs, usually made of steel or aluminum.

Percentages may not add to 100 due to rounding.
Source: BloombergNEF



แต่ละประเทศมีความสามารถในการแข่งขันที่ต่างกัน ประเทศไทยมีความพร้อมของตลาดยานยนต์ที่มีอยู่เดิม ในขณะที่ประเทศอื่นๆ เช่นอินโดเนียเชียและฟิลิปปินส์มีความได้เปรียบเรื่องวัตถุดิบในการผลิตแบตเตอรี่

ความสามารถในการแข่งขัน					
		น้อย	มาก	สูง	
ตลาดรถยนต์ในประเทศไทย (ปี 2019)		เวียดนาม: 2.8 แสนคัน	ฟิลิปปินส์: 4.1 แสนคัน	มาเลเซีย: 6 แสนคัน	ไทย: 1 ล้านคัน อินโดเนีย: 1 ล้านคัน
ขนาดของการผลิตยานยนต์ (ปี 2019)	ฟิลิปปินส์: 9.5 หมื่นคัน (อันดับที่ 40 ของโลก)	เวียดนาม: 2.5 แสนคัน (อันดับที่ 33 ของโลก)	มาเลเซีย: 5.7 แสนคัน (อันดับที่ 22 ของโลก)	อินโดเนีย: 1.3 ล้านคัน (อันดับที่ 14 ของโลก)	ไทย: 2 ล้านคัน (อันดับที่ 10 ของโลก)
ตลาดส่งออกรถยนต์ (ปี 2019)	มาเลเซีย เวียดนาม และ ฟิลิปปินส์ นำการส่งออกรถยนต์น้ำมัน		อินโดเนีย: 3.3 แสนคัน (26% ของการผลิตยานยนต์)		ไทย: 1 ล้านคัน (48% ของการผลิตยานยนต์)
ยอดขายยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย (ปี 2021)		อินโดเนีย: BEV จำนวน 658 คัน มาเลเซีย: BEV จำนวน 274 คัน	ไทย: BEV จำนวน 4 พันคัน		
จำนวนสถานีชาร์จไฟฟ้า		มาเลเซีย: ราว 300 หัวจ่าย อินโดเนีย: บังอกกว่า 200 หัวจ่าย	ไทย: 2 พันหัวจ่าย		
ความสามารถของกรรพยากรธรรมชาติ			ฟิลิปปินส์เป็นผู้ผลิตแร่ธาตุสำคัญ คือ นิกเกิล ธาตุสำคัญ คือ นิกเกิล อันดับ 2 ของโลกด้วย ส่วนแบ่งตลาด 12% อินโดเนียเป็นผู้ผลิตแร่ธาตุสำคัญ คือ นิกเกิล อันดับ 1 ของโลก ด้วย ส่วนแบ่งตลาด 33%		

การค้นพบแหล่งแร่ลิธيوم จะเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

EV Cluster 20 ที่มา: BDI, การรวมรวมข้อมูลโดย InnovestX Research

Innovest^x
Securities

Source: <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/77621>

<https://www.mining.com/web/breaking-down-the-cost-of-an-ev-battery-cell/>

<https://worldpopulationreview.com/country-rankings/lithium-reserves-by-country>

สรุปความสามารถในการแข่งขัน

- ประเทศไทยและอินโดเนียติดอันดับต้นๆ ของอาเซียน ซึ่งเรามองว่าตลาดยานยนต์ในประเทศไทยแข็งแกร่งจริงเป็นปัจจัยแรกที่ค่ายรถยนต์ต่างๆ ใช้พัฒนาในการลงทุนสร้างโรงงานหรือขยายกำลังการผลิตรถ EV
- ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกสำคัญของอาเซียน โดยการผลิตยานยนต์อยู่ที่อันดับ 10 ของโลกด้วยจำนวน 2 ล้านคัน และส่งออกจำนวน 48% ของที่ผลิตได้ในปี 2019 ในขณะที่อินโดเนียผลิตอยู่ที่ 1.3 ล้านคัน และส่งออกจำนวน 26% ของที่ผลิตได้ (เน้นผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศไทยมากกว่า) เราสามารถมองว่าค่ายรถยนต์ต่างๆ มีแนวโน้มจะใช้ฐานการผลิตที่มีอยู่เดิมเพื่อเปลี่ยนผ่านจากรถยนต์ประเภท ICE เป็นรถ EV โดยประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์สูงอยู่แล้วน่าจะมีโอกาสในการผลิตรถ EV มากขึ้น
- ยอดขายรถ EV ในกลุ่มประเทศไทยอาเซียนยังมีปริมาณน้อยเพรา: ยังอยู่ในช่วงเริ่มแรกของการเติบโต จากการรวบรวมข้อมูลพบว่าประเทศไทยมียอดขายรถ BEV สูงสุดที่จำนวน 4 พันคันในปี 2021 ทำให้โครงสร้างพื้นฐาน เช่น สถานีชาร์จไฟฟ้าก็ยังไม่มีความพร้อมมากนัก
- ประเทศไทยอินโดเนียและฟิลิปปินส์มีความได้เปรียบเรื่องวัตถุดิบในการผลิตแบตเตอรี่ เพราะเป็นผู้ผลิตแร่ธาตุสำคัญ คือ นิกเกิล อันดับ 1 และอันดับ 2 ของโลก ด้วยส่วนแบ่งตลาด 33% และ 12% ตามลำดับ

