



ข่าวเด่นประจำสัปดาห์

สคค. ณ กรุงเทพมหานคร อินโดนีเซีย

วันที่ 12 – 16 กรกฎาคม 2564

อินโดนีเซียสร้างโรงงานแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าโดยจะเริ่มการผลิตในปี 2566

สรุปข่าว

อินโดนีเซียตั้งเป้าสร้างโรงงานแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า(EV) เป็นแห่งแรกและจะเริ่มการผลิตภายในปี 2566 โครงการนี้ริเริ่มโดยบริษัท Indonesia Battery Corp (IBC) ที่ประกอบด้วยรัฐวิสาหกิจอินโดนีเซีย 4 แห่ง ได้แก่ MIND IN, PT Pertamina, PT Perusahaan Listrik Negara(PLN) และ PT Aneka Tambang



Tbk ร่วมกับ LG Group ของเกาหลีใต้ที่เริ่มลงทุนมูลค่า 1,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามการลงทุนในโครงการ IBC-LG ทั้งสิ้นคาดว่าจะสูงถึง 9,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐและเกิดการจ้างงาน 1,000 ตำแหน่ง

โรงงานแห่งนี้จะจัดตั้งในเขตนิคมอุตสาหกรรม Kota Deltamas ในเมือง

Bekasi จังหวัดชวาตะวันตกห่างจากกรุงจาการ์ตาเพียง 2 ชั่วโมง ครอบคลุมพื้นที่ 33 เฮกตาร์ ทั้งนี้โรงงานแห่งนี้คาดว่าจะมีกำลังการผลิต 10 Gigawatt hours (GWh) โดย 1 กิกะวัตต์เท่ากับพลังงานไฟฟ้า 1,000 ล้านวัตต์ ซึ่งแบตเตอรี่ที่ผลิตขึ้นมาจะใช้สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่หือฮุนได

นอกจากนี้กลุ่มบริษัทเอกชนในประเทศ ร่วมมือกับ Contemporary Amperex Technology(CATL) ของจีนจะลงทุนในโรงงานแบตเตอรี่ลิเธียมในอินโดนีเซียมูลค่า 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะเริ่มทำการผลิตในปี 2567 ซึ่งทั้ง CATL และ LG เป็นบริษัทที่จัดหาแบตเตอรี่ให้แก่รถยนต์ไฟฟ้า Tesla รุ่นที่ผลิตในประเทศจีน

ทั้งนี้อินโดนีเซียมีเป้าเพิ่มการผลิตแบตเตอรี่ให้ได้ 140 GWh ในปี 2573 โดยผลิตเพื่อการส่งออก 50 GWh ส่วนที่เหลือจะใช้สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศที่เน้นรถจักรยานยนต์มากกว่ารถยนต์ อินโดนีเซียต้องการเพิ่มการลงทุนในภาคแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าปี 2576 มูลค่า 33,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ประเทศยังเปิดโอกาสให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าจากต่างประเทศ

เหตุผลที่ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ควรรายมาลงทุนในอินโดนีเซีย ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ซึ่งวัสดุหลักในการผลิตแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าคือ นิกเกิล นั้นอินโดนีเซียเป็นแหล่งที่มีสำรองมากที่สุดในโลก ซึ่งมีสัดส่วนการผลิตนิกเกิลประมาณร้อยละ 30 ของโลกและเป็นแหล่งสำรองนิกเกิลร้อยละ 22 ของโลก โดยปี 2563 อินโดนีเซียผลิตนิกเกิล 760,000 ตัน อีกส่วนประกอบสำคัญสำหรับแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าคือทองแดง ซึ่งอินโดนีเซียมีเหมือง Grasberg ที่มีทองแดงสำรองที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองของโลก และทองคำสำรองที่ใหญ่ที่สุดในโลก

อินโดนีเซียต้องการเป็นศูนย์กลางห่วงโซ่อุปทาน EV และต้องการยกระดับห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ไฟฟ้าตั้งแต่เหมืองแร่ จนกระทั่งนำไปแปรรูปเพื่อผลิตแบตเตอรี่และประกอบกับรถยนต์ โดยตั้งแต่รัฐบาลควบคุมวัตถุดิบในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้ปี 2556 อินโดนีเซียส่งออกนิกเกิลสูงถึง 64 ล้านตัน แต่ในปีถัดมาเมื่อประธานาธิบดี Susilo Bambang Yudhoyono หมดวาระลง รัฐบาลมีคำสั่งห้ามส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์โดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมปลายน้ำในประเทศ โดยกำหนดให้บริษัทนิกเกิลสร้างโรงถลุงแร่และการกลั่นแร่ในอินโดนีเซีย ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 และรัฐบาลประกาศห้ามใช้ทองแดงเข้มข้นและบอกไซต์ที่ยังไม่ได้แปรรูปภายในปี 2566

ความต้องการนิกเกิลเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจากแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า โดยอินโดนีเซียมีมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศมูลค่า 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อการก่อสร้างโรงถลุงนิกเกิลและกิจกรรมการผลิตปลายน้ำอื่นๆ นอกจากนี้อินโดนีเซียยังมุ่งเน้นที่การพัฒนาแบตเตอรี่แบบผสมนิกเกิลสองแบบ ประกอบด้วย นิกเกิล-โคบอลต์-แมงกานีส และลิเทียม-โคบอลต์-นิกเกิล-อะลูมิเนียม ซึ่งเป็นส่วนผสมที่นิยมใช้กันมากที่สุดสำหรับแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนรถยนต์ไฟฟ้า

ปี 2562 รัฐบาลอินโดนีเซียเปิดตัวมาตรการจูงใจต่างๆ สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า บริษัทขนส่ง และผู้บริโภค รวมถึงการลดภาษีนำเข้าเครื่องจักรและวัสดุที่ใช้สำหรับการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า และงดเก็บภาษีชั่วคราวนานถึง 10 ปีสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่ลงทุนในประเทศอย่างต่ำ 5 ล้านล้านรูเปียห์ (346 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สำหรับสัดส่วนของผู้ถือหุ้นของนักลงทุนต่างชาตินั้น กิจกรรมเหมืองแร่ไม่รวมอยู่ในรายการลงทุนเชิงบวกของอินโดนีเซียล่าสุด และเปิดให้นักลงทุนต่างชาติเป็นเจ้าของทางเทคนิค 100% อย่างไรก็ตามนักลงทุน

ต่างชาติจะต้องตระหนักถึงกฎระเบียบรัฐบาล Government Regulation No. 23 of 2020 และกฎหมาย Law No.4 of 2009 (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ระบุว่าบริษัทเหมืองแร่ต่างชาติต้องขายหุ้นให้แก่ชาวอินโดนีเซีย อย่างน้อย 51% ภายในปีที่ 10 ของการเริ่มต้นการผลิตเชิงพาณิชย์ ซึ่งกฎระเบียบนี้บังคับใช้กับ Freeport-McMoran(FCX) เจ้าของบริษัท PT Freeport Indonesia (PTFI) ที่ดำเนินงานในเหมือง Grasberg ในจังหวัด ปาปัวที่เป็นแหล่งสำรองทองคำที่ใหญ่ที่สุดของโลก

ก่อนหน้านี้บริษัท PTFI ถือหุ้นโดย FCK 90.64% แต่เมื่อปี 2561 รัฐบาลอินโดนีเซียเข้าควบคุมกิจการ 51.23% เพื่อแลกกับการต่ออายุใบอนุญาตเหมืองแร่ของ Freeport

วิเคราะห์ผลกระทบ โอกาส/แนวทางการปรับตัวของภาครัฐ/ภาคเอกชน/ผู้ประกอบการไทย

อินโดนีเซียตั้งเป้าสร้างโรงงานแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ขนาดใหญ่และสามารถดึงดูดบริษัท ต่างชาติที่มีเทคโนโลยีเข้าไปลงทุนจำนวนมาก เนื่องด้วยทรัพยากรแร่หายากสำหรับประกอบแบตเตอรี่ที่อินโดนีเซียมีอยู่จำนวนมาก และควบคุมโดยรัฐบาลทำให้สามารถกำหนดทิศทางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้โดยง่าย ซึ่งไทยไม่ถือว่าเป็นคู่แข่งในอุตสาหกรรมนี้ แต่จำเป็นต้องพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่โดดเด่นของไทยเพื่อเป็นฐาน การผลิตรถยนต์โดยใช้แบตเตอรี่จากอินโดนีเซียเข้ามาประกอบ เช่นเดียวกับรถยนต์เทสลาที่มีแผนนำ แบตเตอรี่จากอินโดนีเซียเข้าไปประกอบรถยนต์ในจีน มิฉะนั้นอินโดนีเซียอาจพัฒนาห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ ไฟฟ้าตั้งแต่เหมืองแร่ จนกระทั่งนำไปแปรรูปเพื่อผลิตแบตเตอรี่และประกอบกับรถยนต์เอง

ที่มา : ASEAN Briefing ลงวันที่ 8 กรกฎาคม 2564

ประธานาธิบดีอินโดนีเซียขอให้ผู้นำเข้าสินค้าหันมาผลิตเองในประเทศ

สรุปข่าว

ประธานาธิบดี Joko Widodo (Jokowi) ต้องการให้ผู้นำเข้าสินค้าหันมาผลิตเองในประเทศ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมปลายน้ำ เพื่อส่งเสริมความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมในประเทศ

ประธานาธิบดี Jokowi กล่าวในการประชุม Investor Daily Summit 2021 โดยกล่าวว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศควรกลายเป็นผู้ผลิตในอุตสาหกรรมปลายน้ำ เพราะรัฐบาลต้องการส่งเสริมการปฏิรูปเศรษฐกิจผ่านการพัฒนาอุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์ในประเทศ ลดการนำเข้า เพิ่มการส่งออก และสร้างงานจำนวนมาก

นอกจากนี้เล็งเห็นถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมปลายน้ำ โดยสถิติเดือนมกราคม - พฤษภาคม 2564 อุตสาหกรรมแปรรูปมีมูลค่า 66,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 79.42 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของอินโดนีเซียที่มีมูลค่า 83,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ช่วยให้อินโดนีเซียมีส่วนร่วมในห่วงโซ่อุปทานโลกมากขึ้น และพยายามเพิ่มบทบาทของอินโดนีเซียในห่วงโซ่อุปทานโลก

อย่างไรก็ตามศักยภาพของอินโดนีเซียไม่ได้มาจากอุตสาหกรรมแปรรูปเท่านั้น แต่รวมถึงเศรษฐกิจดิจิทัลที่มีมูลค่าธุรกรรมปี 2563 สูงถึง 253 ล้านล้านรูเปียห์ โดยคาดว่าปี 2564 จะเพิ่มขึ้น 330.7 ล้านล้านรูเปียห์ โดยคาดว่ามูลค่าเศรษฐกิจดิจิทัลของอินโดนีเซียจะมีมูลค่าสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอีก 10 ปีข้างหน้า

นอกจากนี้รัฐบาลจะมีนโยบายเพื่อสนับสนุน การออกกฎหมาย (UU) ฉบับที่ 11 ของปี 2563 ว่าด้วยการสร้างงาน โดยรัฐบาลจะจัดตั้งคณะทำงานเฉพาะเพื่อกระตุ้นการลงทุนผ่านพระราชกฤษฎีกาประธานาธิบดี ฉบับที่ 11 ปี 2564 เพื่อแก้ไขปัญหาที่ผู้ประกอบการต้องเผชิญหน้าและส่งเสริมความร่วมมือด้านการลงทุนขนาดใหญ่กับธุรกิจขนาดกลาง ขนาดเล็ก และขนาดย่อม (MSMEs) รวมทั้งรัฐบาลเปิดตัวระบบ Online Single Submission (OSS) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย

วิเคราะห์ผลกระทบ โอกาส/แนวทางการปรับตัวของภาครัฐ/ภาคเอกชน/ผู้ประกอบการไทย

อินโดนีเซียเรียกร้องให้ผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเปลี่ยนมาเป็นผู้ผลิตในประเทศ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ ลดการนำเข้า เพิ่มการส่งออก และการสร้างงานให้แก่แรงงานในประเทศ โดยรัฐบาลจะสนับสนุนด้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ ทั้งนี้ บ่อยครั้งที่รัฐบาลอินโดนีเซียขอความร่วมมือแบบบังคับ ตลอดจนใช้ระเบียบ และกฎหมายต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการทั้งรูปแบบปกติ และ e-commerce ลดการนำเข้า และเพิ่มการส่งออก ซึ่งส่งผลกระทบต่อสินค้าไทยโดยตรงทั้งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม โดยสำนักงานฯ ได้แก้ปัญหาควบคู่กับการส่งเสริมประชาสัมพันธ์สินค้าไทย ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ มาโดยตลอด ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจกับอินโดนีเซียจำเป็นต้องติดตามและปรับตัวอยู่เสมอ

