

泰国正成为东南亚电动车中心

文 | 梁卫平

泰国已经制定了到 2030 年实现 30% 的汽车生产为清洁汽车的目标，这一战略被称为“30/30”。这将需要泰国国内每年生产 40GW·h 的电池，以为 72.5 万辆汽车提供动力。

泰国长期以来一直是东南亚的汽车中心，吸引了丰田汽车和福特汽车等全球巨头，也因其在亚洲第四大汽车组装及出口国，赢得了“亚洲底特律”的美誉。

2023 年 4 月，国际能源署指出泰国是一个极具增长潜力的电动汽车市场。现在，随着向电动汽车转移步伐的加快，泰国决心保持对这一经济关键产业的控制。

泰国的电动汽车战略顺应了全球的电动化浪潮。泰国汽车出口量占其汽车产量的绝大部分 (WTO 数据显示，每年汽车出口额为 220 亿美元)，政府也热衷于鼓励国内电动汽车市场的发展。

泰国为电动汽车提供税收优惠和补贴，包括降低高达 40% 的进口关税。为了实现到 2030 年电动汽车普及率达到 30% 的目标，泰国为每辆电动汽车提供 2057 美元至 4409 美元的补贴，

以帮助从汽油车转向电动车。

在泰国，投资至少 50 亿泰铢 (约 1.46 亿美元) 生产电动汽车的企业可以在 3 年至 8 年内免缴 20% 的企业税。对电动汽车关键零部件生产的额外激励措施，可在 5 年内享受 50% 的税率折扣。

在上汽、长城和比亚迪等中资企业的带动下，泰国电动汽车产业已吸引了 750 亿泰铢 (约 22 亿美元) 的投资。长安汽车和广汽埃安新能源汽车也将很快确定它们的投资计划，奇瑞汽车也在洽谈中。

中国电池制造商蜂巢能源 (Svolt) 在泰国建设了一家工厂为电动汽车和混合动力汽车生产电池组。

泰国作为东南亚第二大经济体，是重要的汽车制造和出口基地，为中国新能源汽车走向世界提供了巨大机遇

蜂巢能源自 2018 年从长城控股分拆出来后，一直在积极扩张。它在中国拥有 11 个生产基地，并计划在欧洲

建设 5 个电动汽车电池电芯厂，目标是在 2030 年底前达到每年 50GW·h 的产能。

蜂巢能源将通过泰国子公司 Svolt Energy 向位于泰国春武里府是拉差市的工厂投资 3000 万美元，进行翻新升级，用于电池生产，计划于 2023 年底竣工。工厂将拥有两条生产线，一条用于 HEV、PHEV 和 BEV 电池模块的生产；另一条用于电池组组装线，初始产能为每年组装 60000 个电池组。

Svolt Energy 泰国工厂将主要向长城汽车制造 (泰国) 公司供应电池，长城汽车在罗勇建有整车生产基地，该基地是 2020 年从通用汽车收购得来的。Svolt Energy 还在与泰国的其他潜在客户进行谈判，其中包括中国电动汽车公司合众 (哪吒汽车母公司)，合众也正在泰国建设汽车组装厂。

蜂巢能源在一份声明中表示：“泰国作为东南亚第二大经济体，是重要的汽车制造和出口基地，为中国新能源汽车走向世界提供了巨大机遇。泰国是东南亚市场战略的新起点，公司将把先进



的锂电池技术引入泰国。”

2023年4月上海车展上，宁德时代展示了电池技术方面的进展，包括一款号称 $500\text{w} \cdot \text{h/kg}$ 的电池，其能量密度可为客机提供动力。6月，宁德时代宣布将在泰国建立电动汽车电池厂，这将是其在东南亚的第一家工厂。

泰国投资促进委员会(BOI)秘书长纳立·特萨提拉沙(Narit Therdsteeerasukdi)说：“我们正在与许多公司洽谈，不仅是宁德时代，还有许多电池行业的企业。这是我们的目标之一，我们希望吸引电池生产商在泰国建立工厂”。

他认为，泰国在吸引投资方面有着天然的优势。

一方面，泰国位于东南亚区域中心地带，毗邻中国和印度等大市场。通过与周边国家的连接，投资者可以将泰国作为生产和出口基地。

另一方面，泰国在过去的几十年里，拥有强大的汽车行业供应链，有超过2000家零部件供应商。

“泰国与每个国家都保持着良好的关系——很多人称我们为无冲突区。过去三年的特殊时期，证明了我们可以为投资者提供弹性：封锁没有影响工业部门。在过去八年的投资促进方面，汽车行业排名第二，电子产品排名第一，由此可见汽车行业对泰国经济的重要性。”纳立说。

2023年2月8日，泰国投资促进委员会在会议上批准了总值2095亿泰(约62亿美元)的制造业和基础设施项目投资申请。

其中包括中国台湾鸿海集团与泰国国家石油集团(PTT)合资成立的电动车公司Horizon Pius，这家公司价值361亿泰，并获得董事会批准提高电池生产的投资优惠，以及加强泰国成为东南亚电动汽车制造中心的政策。

董事会还批准了一系列改进的激励措施，以促进对智能工业园和智能系统的投资，包括对现有工业园的升级改造。

富士康董事长刘扬伟表示：“关于PTT在电动汽车和电池充电基础设施

方面的发展，富士康可以贡献专业知识和技术，逐步在泰国建立一个完整的、垂直整合的电动汽车产业。通过这种开放的模式和当地的产业优势，我们相信泰国将成为全球电动汽车发展的领导者。”

泰国投资促进委员会前秘书长端斋(Duangjai Asawachintachit)女士在会议结束后对记者说：“过去三年来，泰国促进电动汽车投资的措施已经取得了明显的效果，通过改善电池生产的激励措施，我们希望进一步加强供应链。这是行业转型的一个重要因素。”

端斋女士说，根据修订后的优惠政策，采用先进技术生产电动汽车电池(从电芯到电池模块)以及生产高能量密度电池的现有项目和新项目，如果产品在泰国国内销售，将在5年内享受原材料和必要材料进口关税减免9%的优惠。

泰国的下一步计划是在美国和欧洲的激烈竞争中吸引电池制造商，美国 and 欧洲已经推出了拜登政府的《通胀削减法案》等计划，以建立国内电池产业。

为此，纳立表示，一项数十亿泰铢的补贴计划正在酝酿之中，并将提交新政府批准。

泰国已经制定了到2030年实现30%的汽车生产为清洁能源的目标，这一战略被称为“30@30”。这将需要泰国国内每年生产40GW·h的电池，来为725万辆汽车提供动力。

“我相信电动汽车将成为新一届政府的首要议程。”纳立在2023年7月早此时候接受采访时说，“我们的目标是在东南亚保持冠军地位，并跻身全球电动汽车行业前10强。”MFC