

เอกชนชี้ 'กรีนคาร์' เกิดยาก

โจทย์ใหญ่ขาดสาธารณูปโภค
พื้นฐานรองรับ หวังซ้ำเติม
วิกฤติไฟฟ้า หนุนพัฒนา
อีวี85-ไบโอดีเซล

จับตาไทยปฏิรูปการผลิตพลังงานสะอาดโลก
ตามแผน 10 ปี ภายใต้โรดแมพ แผนแม่บท
รถยนต์ไทยฉบับใหม่ ผู้เชี่ยวชาญระบุ
"โจทย์ใหญ่" ไทยขาดสาธารณูปโภคพื้นฐาน
รองรับ การลงทุนไม่จึงใจเอกชน โดยเฉพาะ
ระบบจ่าย "ไฟฟ้า" เพื่อสร้างตลาดในประเทศ
หวังซ้ำเติมวิกฤติไฟฟ้า ขณะที่หัวหน้าวิศวกร
"มิไร" เผยในอนาคตหากรัฐบาลไทยส่งเสริม
รถยนต์ไฮโดรเจน ประเทศนี้อาจปล่อยผลิต
นอกญี่ปุ่น

ความพยายามส่งเสริมการใช้พลังงาน
อย่างมีประสิทธิภาพ และการอนุรักษ์พลังงาน
กลายเป็นปัจจัยที่ทำให้เทคโนโลยีของยานยนต์
โลกเปลี่ยนไป จากการพึ่งพาน้ำมันดิบ เป็น
พลังงานสะอาด โดยเฉพาะพลังงานจาก ไฟฟ้า
และแหล่งเชื้อเพลิงอื่นๆ

แหล่งข่าวจากกระทรวงอุตสาหกรรม
เปิดเผยว่า จากร่างแผนแม่บทอุตสาหกรรม
ยานยนต์ไทยระยะ 7 ปี (พ.ศ. 2558-
2564) ซึ่งเป็นฉบับต่อเนื่อง
จากแผน 5 ปี พ.ศ. 2555 สาระสำคัญของ
แผนฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์
10 ปีข้างหน้า คือ ในปี พ.ศ. 2564
ให้อุตสาหกรรมไทยต้องมุ่งเน้นการ
พัฒนาระดับความสามารถในการแข่งขันของ

คาคงลดจ่าย รถไฟฟ้า-ไฮบริดปี 2563

หน่วย : คิดส่วนตลาด (%)

ปลั๊กอินไฮบริด (PHEVs)
และ ไฮบริด (HEVs) รถยนต์ไฟฟ้า
(แบตเตอรี่ BEVs)



ที่มา : 10ดี เพาเวอร์

หมายเหตุ : ปี 2563 ตลาดรถโลก
ขายรถทุกชนิดรวม 71 ล้านคัน

กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี 2558-2564

▶ เพิ่มขีดแข่งขันระดับเอเชีย-โลก ◀

▶ สร้างมูลค่าเพิ่มจีพวหลายชน ◀

▶ ขยายผู้ประกอบการเน้นวิจัย-พัฒนา ◀

▶ มุ่งฐานผลิตภัณฑ์มิตรกับสิ่งแวดล้อม ◀

ใน 4 กลุ่ม คือ



อ่านประกอบ

: ยอดจองรถยนต์ไฮบริด
ตลาดปี 10-20%

▶ 4

อุตสาหกรรมยานยนต์ ให้ก้าวสู่ความเป็นเลิศ
จากระดับเอเชีย สู่ระดับโลก มีความเป็นมิตร
กับสิ่งแวดล้อม และมุ่งสร้างประโยชน์ให้เกิด
กับประเทศโดยการสร้างมูลค่าเพิ่มภายใน ใช้
อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์

เป้าหมายที่กำหนดไว้คือ การเป็นฐาน
การผลิตยานยนต์ (Green Automotive)
ที่สำคัญของโลก ประกอบด้วย รถยนต์ 4 กลุ่ม
คือ รถปิกอัพไม่เกิน 1 ตัน รถยนต์นั่งขนาดเล็ก
คูณากพสูง รถจักรยานยนต์ และอะไหล่และ
ชิ้นส่วนตกแต่ง โดยไทยควรจะขยายบทบาท
จากการเป็นฐาน "การประกอบยานยนต์"
ไปสู่การ "มุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนา" ชิ้นส่วน
ยานยนต์และระบบสำเร็จรูปที่สำคัญสำหรับ
ยานยนต์ในอนาคต คือ รถไฮบริด รถไฟฟ้า
และรถเซลล์เชื้อเพลิง (fuel cell) ดังนั้นภาค
รัฐได้เริ่มออกมาตรการเพื่อชักจูงให้เป็น
ไปตามวิสัยทัศน์ของแผน โดยเฉพาะการ
รองรับเทคโนโลยีใหม่ในอนาคต

นายศุภรัตน์ ศิริสุวรรณางกูร นายก
กิตติมศักดิ์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

กล่าวว่า การจะเลือกเทคโนโลยีใดเทคโนโลยี

หนึ่งต้องขึ้นอยู่กับความพร้อม

ของประเทศนั้นๆ เช่น สิงคโปร์

ส่งเสริมเรื่องรถยนต์ไฟฟ้า เช่น

เดียวกับญี่ปุ่นแต่ไทยเป็นประเทศ

เกษตรกรรม ควรจะพัฒนาเชื้อเพลิง

อ่านต่อหน้า ▶ 4

เอกชนชี้กรีนคาร์ เกิดยาก. กรุงเทพธุรกิจ. 6 เมษายน 2558, หน้า 1, 4.

เอกชน

ยุทธพงษ์ ภาษี

จากฐานที่มี เช่น อี85 ไปโอทีเซลก่อน รอให้เทคโนโลยีรถไฟฟ้าสูงก่อนค่อยนำมาใช้ เพราะในอนาคตอีก 10 ปี โคมหน้าเทคโนโลยีรถเหล่านี้จะเปลี่ยนไปอีก

ทั้งนี้ คาดว่า การที่รัฐบาลออกมาเริ่มในช่วงแรก อาจแค่ส่งเสริมให้เกิดขึ้นแต่รัฐบาลต้องมีรายละเอียดการส่งเสริมการลงทุน เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนเช่น สิทธิประโยชน์ต่างๆ ให้ชัดเจน

“การใช้รถไฟฟ้าใน ญี่ปุ่นตอนนี้ เป็นปัญหาหนักของผู้บริโภค โดยเฉพาะราคาตอนไปขายต่อราคาตกมากเพราะค่าแบตเตอรี่มีราคาสูงถึง 60% ของรถทั้งคัน ซึ่งรถไฟฟ้า ถ้าใช้ได้จริงฯ ตลาดน่าจะขยายตัวได้มากกว่านี้ นอกจากนี้ ปัญหาการใช้รถไฟฟ้า คือ ปีแรกชาร์จหนึ่งครั้งวิ่งได้ไกล 300-400 กิโลเมตร แต่พอปีที่ 2-3 แบตเตอรี่เสื่อม ระยะทางการวิ่งจะลดลงเรื่อยๆ

ในโรดแมพของเทคโนโลยีในกลุ่มโตโยต้า มอเตอร์ ไฮบริด และรถปลั๊กอินไฮบริด ก่อนจะเป็นรถเอพีวี ซึ่งขณะนี้กำลังจะพัฒนารถปลั๊กไฮบริด เจนเนอเรชัน 2 ที่ใหม่ EV สามารถขับเคลื่อนได้ไกลกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งหมายความว่า จะไม่ใช้น้ำมันเลยเมื่อจอดชาร์จไฟเต็มกลางคืนนอนอยู่ที่บ้าน และมาทำงานในระยะทางดังกล่าว จากนั้นเทคโนโลยีจะก้าวไปสู่ เอพีวี”

ในไทยอาจจะมีการทดลองให้อยู่ เช่น ปตท. การไฟฟ้า เพื่อทดลองใช้ว่าจะใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์หรือไม่ โดยเฉพาะเมื่อมีการใช้รถมากขึ้น มีการชาร์จไฟพร้อมกันการใช้ไฟจะพิก (ปริมาณการใช้ไฟฟ้าสูงสุด) ที่ผ่านมา เมื่อโรงไฟฟ้าปิดซ่อมครั้งหนึ่ง หรือท่อส่งก๊าซฯ พม่ามีปัญหา ยังต้องแก้ไขปัญหาเรื่องไฟไม่พอ”

ด้านนายวิระชัย ชันเงิน สถาบันสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

กล่าวว่า อนาคตรถยนต์ไฟฟ้า หรือ อีวีคาร์ ต้องขึ้นอยู่กับความสะดวกการใช้งาน ความน่าเชื่อถือ การใช้พลังงาน อนุรักษ์ ความยั่งยืน และต้นทุนดำเนินการ

สำหรับความสะดวกในการใช้งาน เช่น การชาร์จปกติ ระบบส่งจ่ายไฟ สำหรับเรื่องของมลพิษลดลงได้จากรถยนต์ไฟฟ้าก็เป็นคำถาม เพราะทั่วโลกอยากใช้พลังงานอย่างอนุรักษ์ เพื่อความยั่งยืนแต่รถยนต์อีวี จะลด CO₂ ได้มากขนาดไหน ขึ้นอยู่กับว่า นำเอาพลังงานไฟฟ้ามาจากแหล่งใด เช่น จากพลังน้ำ ถ่านหิน ปิโตรเลียม หรือพลังงานลม

สำหรับในไทยแล้ว ถ้าคิดอัตราไฟฟ้าขณะนี้ยังไม่คุ้มที่จะนำไฟฟ้าขับเคลื่อนรถยนต์เพื่อความยั่งยืน เพราะไม่ยั่งยืนจริง เพราะการผลิตไฟฟ้าส่วนใหญ่ของไทย มาจากแหล่งปิโตรเลียม ขณะที่การใช้ของแคนาดา การผลิตไฟฟ้ามาจากเขื่อน

ห่วงปัญหาความพร้อม“แบตเตอรี่”

นายวิระชัยยังบอกว่า การที่ไทยจะเป็นแหล่งผลิตรถไฟฟ้า จะต้องพิจารณา อย่างแรกคือ แบตเตอรี่ ซึ่งเป็นแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า เมืองไทยทำได้น้อยมาก ถ้าเป็นอีวี ระดับที่ใช้จริงไม่ใช่แบตเตอรี่กรดที่ใช้ในรถกอล์ฟ ส่วนชุดควบคุมแบตเตอรี่หรือแบตเตอรี่คอนโทรลยูนิตไทยอาจจะทำได้ รวมถึงการไมติฟายมอเตอร์ไดร์ฟ แบบมอเตอร์อุตสาหกรรมที่เหมาะสม

“สิ่งที่ต้องระวังการใช้รถยนต์อีวี ในไทยคือ พลังงานเต็มที่ได้เท่าไร ต้องแบ่งมา ในสัดส่วน 25-30% เพื่อมาทำความเป็นในท้องโดยสาย ซึ่งไทยอาจจะต้องหนีไปเป็นฐานการผลิตรถไฟฟ้าแบบที่ใช้ในอุตสาหกรรม ซึ่งอาจไม่ใช่รถส่วนบุคคล โอกาสของไทยในการผลิตรถไฟฟ้ามีความเป็นไปได้ แต่อาจต้องมีชิ้นส่วนนำเข้า เช่น ชิ้นส่วนแบตเตอรี่ ประเภทลิเทียม และต้องทำเรื่องสถานีการชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า ส่วนรถเซลล์เชื้อเพลิงต้องรออีกอย่างน้อย 10 ปี และรถยนต์อีวี จะเกิดหรือไม่ขึ้นอยู่กับนโยบายภาครัฐเป็นสำคัญ”

กระทบผลิตไฟฟ้าชาร์จพร้อมกันหมื่นคัน

นายสุรินทร์ คำผวย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กล่าวว่า

ไทยต้องปรับปรุงระบบการจำหน่ายไฟฟ้า แบบมีเดียม โวลเตจ ทั้งการไฟฟ้านครหลวง และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จะใช้ระบบเดิมๆ ไม่ได้ ถ้าจะเพิ่มเติมศักยภาพของกริดอีวี นอกจากนี่ยังระบบไฟฟ้าในเมืองไทยจากการคำนวณโครงสร้างการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าในอนาคต ตามผลศึกษาพบว่า หากรถชาร์จไฟพร้อมกัน 1 หมื่นคัน ระบบไฟฟ้าของไทยจะมีปัญหาทันที “โตโยต้า” แจงไม่มีแผนพัฒนาารถไฟฟ้า

นายนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ รองประธานกรรมการ โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด เปิดเผยว่า สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ในการเปิดจำหน่ายให้คนทั่วไปต้องใช้เวลามาก โดยมียุทธศาสตร์ 3 เรื่อง 1.ที่ชาร์จไฟ 2.การชาร์จแต่ละครั้งวิ่งได้ระยะทางจำกัด และ 3.ระยะจากแบตเตอรี่ใช้แล้วซึ่งต้องมีระบบขจัดทำลาย

“รถยนต์ไฟฟ้าจริงๆ น่าจะไม่เป็นส่วนหนึ่งของการก้าวผ่านเทคโนโลยี เพราะเวลานี้รถพลังงานสะอาดได้มีการพัฒนา FCV ขึ้นมาโดยใช้พลังงานจากเซลล์เชื้อเพลิง (ไฮโดรเจน) ที่สามารถทำระยะทางวิ่งได้ต่อการเติมเชื้อเพลิงหนึ่งครั้ง 650 กิโลเมตร และช่วงรอยต่อของเทคโนโลยีแห่งอนาคตนี้คือ รถไฮบริดรูปแบบปลั๊กอินเป็นคำตอบสำหรับการใช้งานเพื่อประหยัดพลังงานสำหรับโตโยต้า ไม่มีแผนพัฒนาารถยนต์ไฟฟ้า ดังนั้นโอกาสจะลงทุน หรือขยายการผลิตรถเหล่านี้ในประเทศไทยจึงไม่มี”

ส.ยานยนต์ญี่ปุ่นห่วงรถติด

นายทาฮาชิ ไทย ผู้จัดการทั่วไป สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่น (JAMA) สาขาสิงคโปร์ เปิดเผยกับ “กรุงเทพธุรกิจ” ว่า สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าในญี่ปุ่นมีการสนับสนุนจากภาครัฐค่อนข้างมาก เพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคมาใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น โดยขณะนี้รัฐบาลส่วนกลางจะให้เงินการสนับสนุนสำหรับผู้ซื้อใหม่ ประมาณ 2 ล้านเยน และอาจจะมีส่วนที่รัฐบาลท้องถิ่นให้การสนับสนุนอีกประมาณ 1 ล้านเยน ซึ่งราคารถยนต์ไฟฟ้าที่ขายอยู่ประมาณ 7 ล้านเยน ก็จะถูกลง ในญี่ปุ่นผู้จำหน่ายรถจะเป็นผู้รับผิดชอบจัดเก็บแบตเตอรี่กลับไปทำลายแต่ผู้ใช้รถต้องเสียค่าเก็บทำลายแบตเตอรี่เอง

“คุณสมบัติของรถยนต์ไฟฟ้า ในไทยต้องพิจารณาเรื่องปัญหาจราจร แม้รถยนต์ไฟฟ้ามีระยะทำการพัฒนาได้ไกลเกือบ 200 กิโลเมตรต่อการชาร์จ 1 ครั้ง กรณีการจราจรติดขัด จะทำให้รถยนต์ลดระยะทำการลงได้ เพราะกว่า 35% ของพลังงาน จะถูกนำไปใช้ในกระบวนการปรับอากาศ ซึ่งไทยมีอากาศร้อน ต้องใช้เครื่องปรับอากาศตลอดเวลา ทำให้ถูกดึงแบตเตอรี่ไปใช้ทำให้ความเย็นในห้องโดยสาร”

ส่วนความเป็นไปได้ในการ ขยายฐานการผลิตมายังต่างประเทศ ต้องดูว่า ขณะนี้โรงงานแบตเตอรี่ของรถอยู่ในญี่ปุ่น ดังนั้นต้องขึ้นอยู่กับ ไทยมีโรงงานแบตเตอรี่สำหรับรถเหล่านี้หรือไม่ และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่น สถานีชาร์จไฟ มีปริมาณมากน้อยเพียงใด ซึ่งในญี่ปุ่นมีประมาณ 400 แห่ง กระจายตามแหล่งต่างๆ โดยความร่วมมือของรัฐบาลท้องถิ่นบริษัทรถยนต์ และภาคเอกชนหลายแห่ง

“รถยนต์ไฟฟ้า อาจมีข้อจำกัดในไทย แต่ถ้าผู้บริโภคได้ใช้ เขาอาจเปลี่ยนทัศนคติเกี่ยวกับรถไฟฟ้า เพราะเป็นรถที่มีกำลังแรงและขับได้สนุก”

“มิไร” ชีร์ยะใกล้รถไฮเทคเกิดยาก

นายโยชิเคสุ ทากะ หัวหน้าวิศวกร รถยนต์รุ่น มิไร บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ จำกัด กล่าวกับ “กรุงเทพธุรกิจ” ในโอกาสที่มอบบรรยายทิศทางเทคโนโลยียานยนต์ของรถไฮโดรเจน (Fuel Cell Vehicle) ในงานบางกอก มอเตอร์โชว์ 2015 ว่า คำถามที่มีผู้สงสัยประจำ คืออาจมีการผลิตรถไฮเทคเหล่านี้นอกญี่ปุ่น หรือในไทยหรือไม่ เป็นไปได้ยาก เพราะถ้าประเทศนั้น ไม่มีสถานีไฮโดรเจน ก็จะเป็นการยากในการผลิต และให้ญี่ปุ่นก็ยังไม่ผลิตเช่นกัน

ส่วนในระยะถัดไป เช่น อนาคต 2-3 ปีนี้ เป็นไปไม่ได้ ที่จะผลิตนอกประเทศญี่ปุ่น แต่ถ้านานกว่านั้น ถ้ารัฐบาลไทยมีนโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานจากไฮโดรเจนเรา ก็เชื่อว่า อาจจะมีการผลิตในไทยได้เช่นกัน ขณะที่การจัดหาชิ้นส่วนของรถไฮโดรเจน โตโยต้า มีนโยบายชัดเจนโดยพร้อมจะซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนทั่วโลก รวมถึงไทย