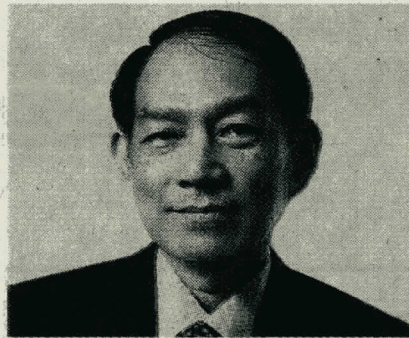


1 ขึ้นนโยบายสร้างคลัสเตอร์ หนุนรถยนต์ไฟฟ้าใน 5 ปี

สถาบันยานยนต์คาดว่าจะภายใน 3-5 ปี ไทยจะเริ่มผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ ประเมินมาตรการส่งเสริมคลัสเตอร์ ค่ายรถชั้นนำจะลงทุนผลิตขึ้นส่วนไฮเทคเพิ่ม ขณะค่ายรถจีนจะเข้ามาตั้งฐานในไทย 2-3 ราย ด้านนักวิชาการชี้ไทยยังต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีกมากรองรับขณะการอุปโภคบริโภคมาตรการสนับสนุน

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งใน 10 อุตสาหกรรมแห่งอนาคต ที่รัฐบาลให้การส่งเสริม และมีความเป็นไปได้ว่าในอนาคตอันใกล้นี้ คลัสเตอร์ยานยนต์จะเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่จากการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า หลังจากเริ่มวางจำหน่ายครั้งแรกในงานมอเตอร์ เอ็กซ์โป ครั้งนี้

นายวิชัย จิราธิยุต ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ กล่าวว่า แนวโน้มในอุตสาหกรรมยานยนต์โลกจะค่อยๆ เปลี่ยนจากเครื่องยนต์สันดาปภายในมาเป็นรถยนต์ไฮบริดจรมากขึ้น จากนั้นก็จะไปสู่อุตสาหกรรมไฮบริดจ์ปลั๊กอิน



วิชัย จิราธิยุต

ที่ใช้ไฟฟ้า และสามารถชาร์จไฟฟ้าในบ้านได้ จากนั้นก้าวไปสู่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ หากมีสถานีชาร์จไฟฟ้า ซึ่งต้องมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ

“รัฐบาลได้มอบหมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีวิจัยพัฒนา

อ่านประกอบ

: ฝ่าโมเดลธุรกิจ ‘เทสลา’
รุกรถยนต์ไฟฟ้าในไทย

> 3

รถบัสไฟฟ้าร่วมกับภาคเอกชน เพื่อผลิตรถโดยสารป้อนให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งคาดว่าจะในวันที่ 14 ธ.ค. นี้ กระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ จะนำผลความคืบหน้ามาเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการเร่งรัดนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์” นายวิชัย กล่าว

การส่งเสริมในคลัสเตอร์ยานยนต์ในปี 2559 จะเห็นค่ายรถยนต์จากต่างประเทศจะส่งผู้เชี่ยวชาญในเทคโนโลยีขั้นสูงยานยนต์เข้ามาทำงานวิจัยและพัฒนาในไทยมากขึ้น หลังจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)

อ่านต่อหน้า > 4

ขึ้นนโยบายสร้างคลัสเตอร์หนุนรถยนต์ไฟฟ้าใน 5 ปี. กรุงเทพธุรกิจ. 30 พฤศจิกายน 2558, หน้า 1, 4.

· **ชีนิยามาย**

ได้ออกนโยบายส่งเสริมยกเว้นภาษีให้กับผู้เชี่ยวชาญเหล่านี้ และจะมีหลายบริษัทเข้ามาขอรับการส่งเสริมผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งในจำนวนนี้จะมีผู้ที่เข้ามาผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้าทยอยเข้ามาตั้งโรงงานผลิต และทยอยดีไปสู่ชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้ใช้เทคโนโลยี

นายวิชัยคาดหมายว่าภายใน 2-3 ปี จะเห็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถบัสไฟฟ้า และรถยนต์ไฟฟ้าต้นแบบวิ่งในกรุงเทพฯ เพื่อเก็บข้อมูลในการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้เหมาะกับประเทศไทย จากนั้นภายใน 3-5 ปี จะเห็นการประกอบรถไฟฟ้าทุกแบบจำหน่ายเชิงพาณิชย์

ในเบื้องต้นภาครัฐอาจจะอนุญาตให้นำเข้าทั้งคัน หรือนำเข้าชิ้นส่วนประกอบในไทย จากนั้นก็จะส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเอสเอ็มอี เข้ามาร่วมผลิตชิ้นส่วนทดแทนการนำเข้า และจะมีมาตรการดึงดูดให้ค่ายรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศให้มากขึ้น เดินตามแนวทางความสำเร็จของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ในปัจจุบัน โดยรถกระบะใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเกือบ 100% และไทยกลายเป็นผู้ผลิตรถกระบะอันดับ 1 ของโลก และรถอีโคคาร์ก็กำลังตามมาติดๆ ซึ่งจะทำให้ไทยยังรักษาความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ในระยะยาว

ทั้งนี้ ไม่เพียงแต่การมุ่งไปสู่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้า แต่ในจุดแข็งเดิมของไทยก็คือรถกระบะก็จะพัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้น โดยจะขยายขนาดจากปัจจุบันรถกระบะต้น ให้มีขนาดใหญ่ขึ้นไม่เกิน 1.5 ตัน ซึ่งในหลายประเทศเป็นที่ยอมรับ

คาดยอดผลิตรถอีโคคาร์ 3.5 ล้านคัน

นายวิชัย กล่าวว่ารถอีโคคาร์จะพัฒนาไปสู่รถยนต์ประหยัดพลังงาน เพื่อยกระดับมาตรฐานสูงสุดสามารถส่งไปขายได้ทุกประเทศทั่วโลก โดยคาดว่าในปี 2562 ยอดการผลิตรถอีโคคาร์ของไทยจะไม่ต่ำกว่า 3.5 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่อยู่ในระดับ 2.8 ล้านคัน เนื่องจากจะมีจำนวนรถยนต์จากโครงการอีโคคาร์ 2 เข้ามามากขึ้น

“ยกระดับการผลิตของไทยให้ขึ้นมาอยู่ในอันดับ 1 ในของโลก จากปัจจุบันที่อยู่ในอันดับ 12”

คาดค่ายรถจีนตั้งฐานผลิตในไทย

นายวิชัยกล่าวว่า ผลจากนโยบายส่งเสริมคลัสเตอร์รถยนต์ ภายใน 5 ปี จะมีค่ายรถยนต์ใหญ่ๆ จากจีนเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยอีก 2-3 ราย ซึ่งจะมีทั้งรถยนต์ขนาดเล็ก ไปจนถึงรถบัส และรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อใช้ไทยเป็นฐานแะตลาดอาเซียน ด้านนายศิริวัจ จุลละวรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) กล่าวว่า ผลจากนโยบายซัพเปอร์คลัสเตอร์ยานยนต์ และการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย จะทำให้ในปีหน้ายอดขอรับการส่งเสริมการลงทุนจะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมยานยนต์ และการลงทุนโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (บิ๊กไบค์) มากกว่าการใช้นโยบายการส่งเสริมเดิม

โดยอุตสาหกรรมรถยนต์จะพัฒนาไป 3 กลุ่มหลักๆ ได้แก่ กลุ่มเครื่องยนต์เบนซินให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดมลพิษต่างๆ และประหยัดน้ำมัน 2. กลุ่มเครื่องยนต์ดีเซล จะพัฒนาลดขนาดเครื่องยนต์แต่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น รวมทั้งการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไปสู่ระดับยูโร 6 และ 3. การพัฒนาเครื่องยนต์ไฮบริดจ์ไฟฟ้าและน้ำมัน เพื่อเป็นบันไดก้าวไปสู่การผลิตรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะพัฒนาไปได้เร็วเพียงไรขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันหากมีราคาสูงก็จะพัฒนาไปได้เร็ว และจะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สถานีชาร์จไฟฟ้ารองรับ “มาตรการโครงสร้างสรรพสามิตใหม่จะเป็นแรงกระตุ้นให้ค่ายรถยนต์ปรับปรุง

เครื่องยนต์ลดมลพิษมากยิ่งขึ้น และเกิดการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง ส่วนการพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าจะเริ่มต้นจากการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถบัสโดยสาร และระบบชาร์จไฟฟ้าที่บ้าน จากนั้นจึงจะก้าวไปสู่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้า” นายศิริวัจ กล่าว

“เทศบาล” ขาดรถไฟฟ้าครั้งแรกในไทย

ในประเทศไทย ปัจจุบันยังไม่มีการจัดจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าอย่างเป็นทางการ หากค่าย เทศลา เปิดขายครั้งแรกในงานมหกรรมยานยนต์ 2015 จะถือว่าเป็นค่ายรถค่ายแรกที่มีการเปิดขาย ขณะนี้ในตลาดโลกนั้นมีรถ 2 ค่ายเท่านั้นที่ทำการรักษาความเป็นไปได้ของการเปิดตลาดรถยนต์ไฟฟ้าของไทย และได้มีการเปิดตัวอย่างเข้มแข็งทดสอบร่วมกับหน่วยงานของรัฐและเอกชน ได้แก่ ค่ายมิตซูบิชิ และนิสสัน โดยมิตซูบิชิเป็นผู้นำการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ขนาดเล็ก ได้ทดสอบและทดลองนำรถมาวิ่งใช้ มากกว่า 3 ปีแล้ว

ส่วนนิสสัน ได้นำเอารถรุ่นลีฟ ที่มีเทคโนโลยีไฟฟ้า เข้ามาทดสอบ แต่ก็ยังไม่มีควมคืบหน้าในการจำหน่าย ในขณะที่รถยี่ห้อของโลกอย่างโตโยต้า ไม่มีแผนพัฒนาการผลิตไฟฟ้า ในไลน์โปรดักต์ ดังนั้นโอกาสจะลงทุนหรือขยายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยจึงไม่มี

ชีไทยยังต้องเตรียมความพร้อม

แหล่งข่าวจากบริษัทยานยนต์ระบุว่าความสำเร็จของการเปิดตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในญี่ปุ่น จะพบว่ายังมีปัจจัยหลายอย่างคือรถยนต์ไฟฟ้าในญี่ปุ่นมีการสนับสนุนจากภาครัฐค่อนข้างมากเช่นโดยในขณะนีรัฐบาลส่วนกลางจะให้เงินการสนับสนุนสำหรับผู้ซื้อรถใหม่ ประมาณ 2 ล้านเยน และอาจจะมีบางพื้นที่รัฐบาลท้องถิ่นให้การสนับสนุนอีกประมาณ 1 ล้านเยน ซึ่งการารถยนต์ไฟฟ้าที่ขายอยู่ประมาณ 7 ล้านเยนก็จะถูกลง ในประเทศญี่ปุ่นผู้จำหน่ายรถเป็นผู้รับผิดชอบจัด แบตเตอรี่โดยนำกลับไปทำลายแต่ผู้ใช้รถต้องรับภาระค่าเก็บทำลายแบตเตอรี่เอง

แหล่งข่าวจากวงการรถยนต์กล่าวว่าสาเหตุที่รถยนต์ไฟฟ้าทั้งนิสสันและมิตซูบิชิยังไม่สามารถเปิดขายรถในไทยได้ เนื่องจากผู้ผลิตยังมองเรื่องปัจจัยจุดตลาดยังไม่พร้อมและต้องมีความแรงจูงใจมากกว่าปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีเรื่องของมาตรฐานภาคอุตสาหกรรมไฟฟ้า ในประเทศไทย ยังไม่มีโครงสร้างจัดตั้งและไม่มีแผนกระจายจุดชาร์จไฟในวงกว้าง ในขณะที่จุดชาร์จที่มีเป็นเพียงโครงการทดลองเท่านั้น

รศ.ดร. วีระเชษฐ์ ชื่นเงิน สถาบันสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กล่าวว่า อนาคตรถยนต์ไฟฟ้าหรืออีวีคาร์ ขึ้นอยู่กับ ความสะดวกในการใช้งาน เช่น การชาร์จปกติ และหวั่นว่าการชาร์จแบบเร็ว ระบบส่งและจ่ายไฟ ส่วนตัวรถต้องมีความน่าเชื่อถือ และค่าใช้จ่ายในการเป็นเจ้าของและใช้งาน

นายสุรินทร์ คำพ้อย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กล่าวว่า ประเทศไทยต้องมีปรับปรุงระบบการจำหน่ายไฟฟ้าแบบมีเตียม โวลเตจที่ของกรไฟฟ้า นครหลวงและการไฟฟ้าภูมิภาค

นอกจากนี้ จากระบบไฟฟ้าในไทยจากการคำนวณโครงสร้างการขยายการใช้พลังงานตามแผนในอนาคต หากจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าจำนวนมาก รถยนต์ไฟฟ้าชาร์จไฟพร้อมกัน 1 หมื่นคัน ระบบไฟฟ้าของไทยจะมีปัญหาทันที

แหล่งข่าวจาก บริษัทรถยนต์กล่าวว่าความเป็นไปได้ในการ ขยายฐานการผลิตมายังต่างประเทศนั้นต้องดูว่า ขณะนี้โรงงานแบตเตอรี่ของรถอยู่ที่ไหน ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีนี้อยู่ในญี่ปุ่น ดังนั้นต้องขึ้นอยู่กับประเทศไทยมีโรงงานแบตเตอรี่สำหรับรถเหล่านี้หรือไม่ นอกจากนี้สถานีชาร์จไฟ มีปริมาณมากน้อยเพียงใด ซึ่งในญี่ปุ่นมีประมาณ 400 แห่ง และกระจายไปตามแหล่งต่างๆ โดยความร่วมมือของรัฐบาลท้องถิ่น