



พลังงานชี'อีวี' โตเร็ว
ดันดีมานด์ลงทุน'พุ่ง'
> 10

พลังงานชี'อีวี' โตเร็ว ดันดีมานด์ลงทุน'พุ่ง'

• วิษร ปุขะนาวิน กรุงเทพธุรกิจ

ชุมทรัพย์แห่งพลังงานที่น่าสนใจแห่งยุคคือ “แบตเตอรี่” ที่เทคโนโลยีกำลังทำให้อุตสาหกรรมนี้เปลี่ยนบทบาทไปจากเป็นเพียงแค่แหล่งพลังงานเสริมให้ก้าวไปเป็นแหล่งพลังงานหลักและแรงขับเคลื่อนสำคัญของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ทั้งยานยนต์และและอุตสาหกรรมไฟฟ้า

ประเสริฐ สินสุขประเสริฐ อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กล่าวในโอกาสร่วมงานสัมมนาประจำปีครั้งที่ 10 ของบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ว่า จากการประเมินของ พพ. คาดว่าในปี 2563-2567 อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (อีวี) จะเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้อุตสาหกรรมแบตเตอรี่ขยายตัวอย่างรวดเร็วและยังเป็นหัวเลี้ยวหัวต่อของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของอาเซียนมียอดผลิตปีละกว่า 2 ล้านคัน ในจำนวนนี้เป็นกำลังส่งออก 50%

อย่างไรก็ตาม ด้วยเหตุที่เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบเดิมที่มีชีพหลายเซนที่ยาว ทำให้ปรับเปลี่ยนไปสู่อุตสาหกรรมรถยนต์อีวีทำได้ช้า ซึ่งหากไม่สามารถเปลี่ยนผ่านได้ทันกับสถานการณ์โลกก็จะกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยที่มีมูลค่า 3-5 แสนล้านบาทต่อปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเอสเอ็มอี

เนื่องจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันจะมีชิ้นส่วน 2-3 หมื่นชิ้น ในขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าจะลดลงเหลือ 2-3 พันชิ้น ทำให้กระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนโดยเฉพาะในส่วนของระบบเกียร์เครื่องยนต์ เผลา จะหายไป ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยจะต้องปรับตัว และทักษะการผลิตไปสู่การผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในรถยนต์อีวี เปลี่ยนไปใช้วัสดุที่น้ำหนักเบา และปรับไปสู่ทักษะใหม่ๆ ที่จำเป็นโดยแบตเตอรี่จะเข้ามาเป็นหัวใจของรถยนต์อีวี หากประเทศไทยเข้ามาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมแบตเตอรี่ได้ ก็จะสามารถผลิตรถยนต์อีวี

“เทคโนโลยีแบตเตอรี่ และมอเตอร์ไฟฟ้า จะเข้ามาเปลี่ยนโครงสร้างราคาของรถยนต์อีวีให้มีราคาต่ำลง หากไทยปรับตัวก้าวเข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ สามารถผลิตแบตเตอรี่และมีเทคโนโลยีของตัวเอง ก็จะทำให้ไทยรักษาความเป็นผู้นำของอุตสาหกรรมยานยนต์อีวีได้ในอนาคต”

ขณะที่การที่จะดึงดูดให้เกิดการตั้งฐานการผลิตแบตเตอรี่ในไทย ที่ครอบคลุม

ตั้งแต่การผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญของแบตเตอรี่ทั้งหมด ไม่ได้เป็นเพียงแค่การประกอบเพียงอย่างเดียว รัฐบาลได้มุ่งไปที่การเพิ่มปริมาณการใช้แบตเตอรี่ภายในประเทศให้เพียงพอที่จะคุ้มทุนในการตั้งโรงงานผลิต โดยจะเริ่มส่งเสริมให้รถในหน่วยงานราชการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าให้มากที่สุด และควรจะซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในไทย

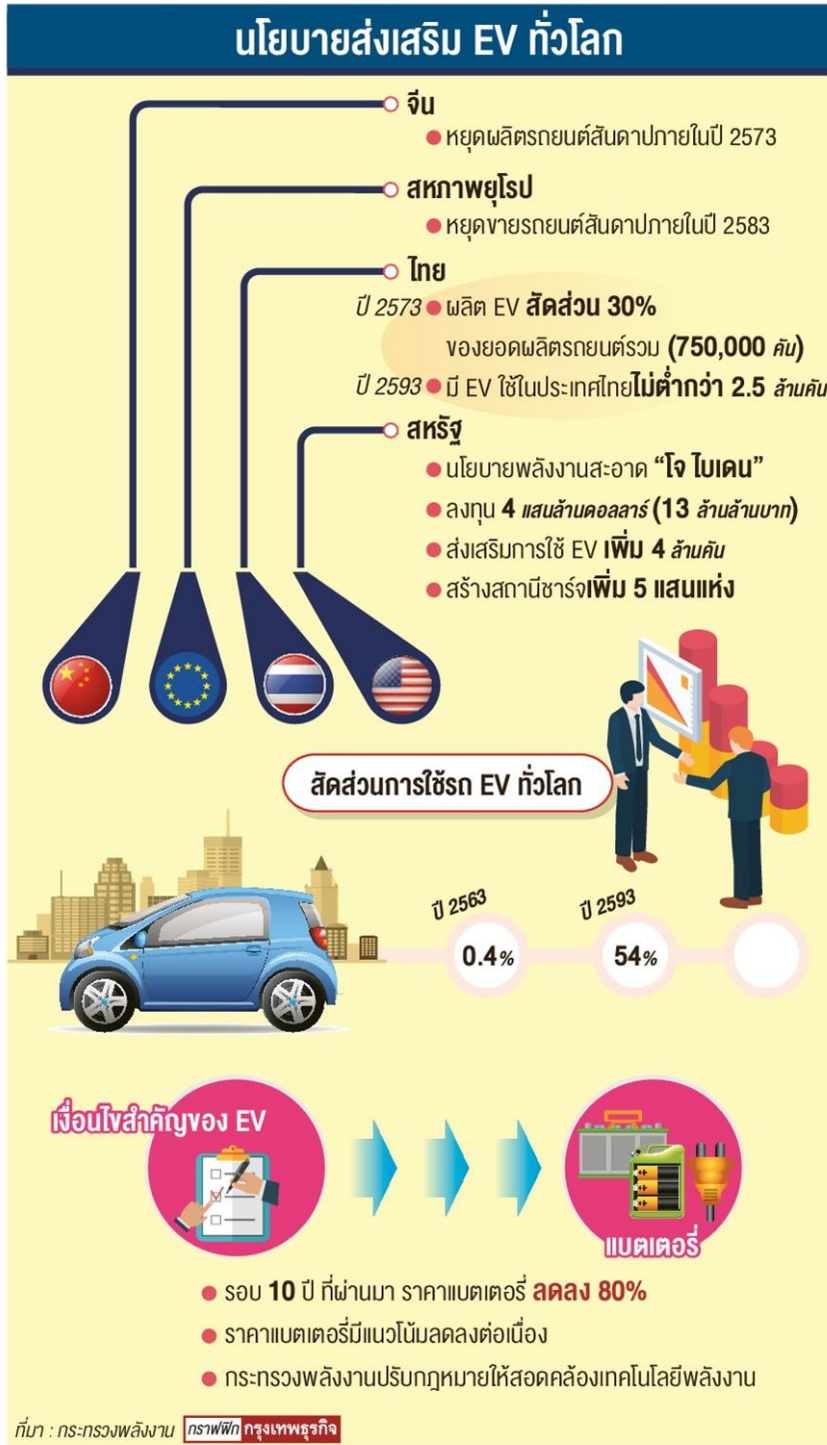
รวมทั้งการส่งเสริมให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า โดยจะเริ่มจาก

วินมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่มีจำนวนหลายแสนคัน เพราะเป็นกลุ่มที่มีความเหมาะสมที่สุด มีจุดวินมอเตอร์ไซค์ที่เป็นหลักแหล่งทำให้สร้าง

สถานีชาร์จไฟฟ้ารองรับได้ง่าย และไทยก็เป็นผู้ผลิตมอเตอร์ไซค์ชั้นนำมีผู้ผลิตภายในประเทศหลายราย จากนั้น จะส่งเสริมรถยนต์ดัดแปลงมาเป็นรถยนต์ไฟฟ้า เช่น รถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้ารถสองแถวไฟฟ้า รถสามก. รถบัสเพราะมีหลายมหาวิทยาลัยที่มีเทคโนโลยีดัดแปลงรถเหล่านี้เป็นรถยนต์ไฟฟ้าได้ และภาคเอกชนไทยก็สามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเหล่านี้ได้

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมแบตเตอรี่ได้เข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมไฟฟ้าสูงมาก โดยมีเทคโนโลยีที่สูงขึ้นมากในขณะที่มีราคาต่ำลง จะทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคไฟฟ้าเปลี่ยนไป จากเดิมที่เป็นผู้ซื้อไฟฟ้าอย่างเดียว กลายมาเป็นผู้ผลิตและขายไฟฟ้าด้วย เนื่องจากต้นทุนโซลาร์รูฟท็อปและระบบแบตเตอรี่มีราคาถูกลง ทำให้ใช้ระบบแบตเตอรี่เก็บไฟฟ้าในช่วงกลางวันที่ไม่ได้ใช้และนำกลับมาใช้ในช่วงกลางคืนที่อยู่บ้าน และหากมีเหลือก็ส่งขายไฟฟ้าได้อีกด้วย

ทั้งนี้ หากต้นทุนการติดตั้งโซลาร์รูฟท็อปมีราคาต่ำไฟฟ้าเท่ากับหรือต่ำกว่าค่าไฟฟ้าที่ซื้อจากการไฟฟ้าก็จะยิ่งเพิ่มปริมาณการผลิตไฟฟ้าเองตามบ้านเป็นจำนวนมากซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงกับธุรกิจโรงไฟฟ้าที่ได้ลงทุนสร้างโรงไฟฟ้าไปแล้วแต่มีผู้ใช้ไฟฟ้าน้อยลง โดยขณะนี้กระทรวงพลังงานอยู่ระหว่างการหาแนวทางแก้ไขปัญหานี้ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งอาจจะ



หันมาดูในเรื่องของราคาค่าไฟฟ้า และการกำกับดูแล

ทั้งนี้ยังมีการนำแบตเตอรี่ไปใช้ในโรงไฟฟ้า โดยใช้เก็บไฟฟ้าในช่วงที่มีกำลังการผลิตเกินความต้องการ และนำมาใช้ในช่วงที่มีความต้องการใช้ไฟฟ้าสูง ซึ่งช่วยลดแทนการสร้างโรงไฟฟ้าขนาดใหญ่เพื่อผลิตไฟฟ้าในช่วงพิก ทำให้ระบบไฟฟ้าเสถียรมากขึ้น ที่ผ่านมาหลายประเทศได้เริ่มนำไปใช้ เช่น แคนาดา เยอรมนี ประเทศสหรัฐหันไปสร้างโรงงานแบตเตอรี่แทนการสร้างโรงไฟฟ้าก๊าซธรรมชาติ ในส่วนของไทย การไฟฟ้าฝ่ายผลิตก็ได้ติดตั้งแบตเตอรี่ในโรงไฟฟ้าพลังงานทดแทนแล้ว 2 แห่ง มีกำลังผลิต 16 และ 20 เมกะวัตต์ และจะขยายเพิ่มเติมในอนาคต

“ในขณะนี้ถือได้ว่าเป็นช่วงตลาดแบตเตอรี่ขยายตัวสูงมาก โดยในปี 2561 ตัวเลขยอดขายของแบตเตอรี่ในจีนเติบโตสูงถึง 175% ซึ่งก่อนหน้านี้ก็ขยายตัวปีละกว่า 50% และในปี 2563 คาดว่าจะเติบโต 20-30% ลดลงเนื่องจากการแพร่ระบาดของโควิด-19”

ยศพงษ์ ลออนวล นายกสมาคม กิตติมศักดิ์ สมาคมยานยนต์ไฟฟ้า กล่าวว่า ในขณะนี้อุตสาหกรรมรถยนต์อีวีของไทยตามหลังประเทศผู้นำอยู่ประมาณ 5 ปี ทั้งในเรื่องการผลิตและการใช้ซึ่งในช่วง 1-5 ปี นับจากนี้ จะเป็นช่วงสำคัญของไทยในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์อีวี ซึ่งนโยบายภาครัฐเป็นกลไกที่สำคัญที่สุด หากมีความชัดเจนก็จะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์อีวีเกิดขึ้นได้จริงและก้าวไปได้รวดเร็ว

“ในปี 2568 จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมอีวีอย่างชัดเจน และในปี 2573 จะเป็นการก้าวกระโดดครั้งใหญ่ เหมือนกับช่วงที่เปลี่ยนโทรศัพท์มือถือธรรมดาไปสู่สมาร์ทโฟน ดังนั้นในช่วง 5 ปี นับจากนี้ไทยจะต้องเร่งเดินหน้าอย่างรวดเร็ว”



หากไทยสามารถผลิตแบตเตอรี่และมีเทคโนโลยีของตัวเอง จะทำให้ไทยรักษาความเป็นผู้นำของอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ ประเสริฐ สินสุขประเสริฐ