กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: iBusiness/หน้าแรก
วันที่: พฤหัสบดี 1 เมษายน 2564
ปีที่: 13 ฉบับที่: 3400 หน้า: 1(กลาง), 3
Col.Inch: 369.19 Ad Value: 553,785 PRValue (x3): 1,661,355 คลิป: สี่สี
หัวข้อข่าว: ไทยปรับเป้าEVใหม่รับเทรนด์โลก ดึงลงทุนสู่ฮับภูมิภาคสถานี...

ไทยปรับเป้าEVใหม่รับเทรนด์โลก

ดึงลงทุนสู่ฮับภูมิภาคสถานีชาร์จ/โซลาร์ฯโตคู่ขนาน

กระแสยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่กำลังเป็นเทรนด์ของโลกเพราะเข้ามาตอบโจทย์เทคโนโลยีที่ลดภาวะโลกร้อนและคาดว่าจะมีการเติบโตอย่างรวดเร็วหลังจากที่ประเทศต่างๆ หันมาส่งเสริมการใช้มากขึ้นโดยเฉพาะจีน สหรัฐอเมริกา จากแนวโน้มดังกล่าวส่งผลให้การประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอรด์ อีวี) เมื่อ 24 มีนาคม 2564 ที่มีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธานได้เห็นชอบปรับเป้าหมายการใช้ และการผลิตรถอีวีของไทยใหม่อีกครั้งเพื่อก้าวเข้าสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) และการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลกหรือศูนย์กลางของภูมิภาค (ฮับ)

อ่านต่อหน้า 3

กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY
Powered by InfoQuest Limited

กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: iBusiness/หน้าแรก
วันที่: พฤหัสบดี 1 เมษายน 2564
ปีที่: 13 **ฉบับที่:** 3400 **หน้า:** 1(กลาง), 3
Col.Inch: 369.19 **Ad Value:** 553,785 **PRValue (x3):** 1,661,355 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: ไทยปรับเป้าEVใหม่รับเทรนด์โลก ดึงลงทุนสู่ฮับภูมิภาคสถานี...

ไทยปรับเป้าEVใหม่รับเทรนด์โลก

ดึงลงทุนสู่ฮับภูมิภาค-สถานีชาร์จ/โซลาร์ฯโตคู่ขนาน

กระแสยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่กำลังเป็นเทรนด์ของโลกเพราะเข้ามาตอบโจทย์เทคโนโลยีที่ลดภาวะโลกร้อนและคาดว่าจะมีการเติบโตอย่างรวดเร็วหลังจากที่ประเทศต่างๆ หันมาส่งเสริมการใช้มากขึ้นโดยเฉพาะจีน สหรัฐอเมริกา จากแนวโน้มดังกล่าวส่งผลให้ การประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) เมื่อ 24 มีนาคม 2564 ที่มีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธานได้เห็นชอบปรับเป้าหมายการใช้และการผลิตรถอีวีของไทยใหม่อีกครั้งเพื่อก้าวเข้าสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) และการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลกหรือศูนย์กลางของภูมิภาค(ฮับ)

สำหรับสาระสำคัญของมติที่ประชุมได้กำหนดเป้าหมายการใช้ EV รวมทุกประเภทในปี 2568 ไว้ที่ 1,055,000 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์/รถปิกอัพ 402,000 คัน รถจักรยานยนต์ 622,000 คัน และรถบัส/รถบรรทุก 31,000 คัน และในปี 2578 ให้เพิ่มขึ้นเป็น 15,580,000 คัน แบ่งเป็นรถยนต์/รถปิกอัพ 6,400,000 คัน รถจักรยานยนต์ 8,750,000 คัน และรถบัส/รถบรรทุก 430,000 คัน

นอกจากนี้ยังวางเป้าหมายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศ ในปี 2568 จะมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,051,000 คัน แบ่งเป็นรถยนต์/รถปิกอัพ 400,000 คัน รถจักรยานยนต์ 620,000 คัน และรถบัส/รถบรรทุก 31,000 คัน และในปี 2578 ให้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 18,413,000 คัน แบ่งเป็นรถยนต์/รถปิกอัพ 8,625,000 คัน รถจักรยานยนต์ 9,330,000 คัน และรถบัส/รถบรรทุก 458,000 คัน

พร้อมกันนี้ที่ประชุมยังได้วางมาตรการในการขับเคลื่อนไว้ 2 ระยะได้แก่ 1. มาตรการกระตุ้นการใช้รถ EV ระยะเร่งด่วน มุ่งส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งประเภทสองล้อ สามล้อ และสี่ล้อไฟฟ้า โดยวางแผนจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ทดสอบมาตรฐานแบตเตอรี่และการบริหารจัดการซากแบตเตอรี่ที่เกิดจากการใช้งานภายในประเทศอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งมาตรการเหล่านี้ยังอยู่ในระหว่างการศึกษารายละเอียด เพื่อนำผลสรุปมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่อไป

2. มาตรการกระตุ้นระยะ 1-5 ปี ดำเนินการส่งเสริมการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต การเตรียมการด้านการบริหารจัดการซากรถยนต์แบตเตอรี่ที่ใช้แล้ว โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมเป็นหลักตามมาตรฐาน

กระทรวงพลังงาน MINISTRY OF ENERGY

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: iBusiness/หน้าแรก
วันที่: พฤหัสบดี 1 เมษายน 2564
ปีที่: 13 **ฉบับที่:** 3400 **หน้า:** 1(กลาง), 3
Col.Inch: 369.19 **Ad Value:** 553,785 **PRValue (x3):** 1,661,355 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: ไทยปรับเป้าEVใหม่รับเทรนด์โลก ดึงลงทุนสู่ฮับภูมิภาคสถานี...

กฤษฎา อุตตโมทย์

สุรพงษ์ ไพสิฐพัฒนพงษ์

พลกฤต กล่ำเครือ

สากล พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน (EcoSystem) เพื่อส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานสะอาด เป็นต้น

ทั้งนี้ การขับเคลื่อนแผนดังกล่าวให้เป็นไปตามเป้าหมายบอร์ด EV ยังได้พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติขึ้น ได้แก่ 1. คณะอนุกรรมการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน 2. คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและแบตเตอรี่เพื่อรองรับยานยนต์ไฟฟ้า

3.คณะอนุกรรมการประเมินผลกระทบด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซเรือนกระจกจากการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า และ 4. คณะอนุกรรมการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้การส่งเสริมการผลิตและการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าดำเนินนโยบายไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งเกิดการบูรณาการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยให้เป็นรูปธรรมและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี

หนุนเป้าใหม่วางตำแหน่งไทยชัดเจน

นายกฤษฎา อุตตโมทย์ นายกสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย (EVAT) กล่าวว่าบอร์ดอีวีได้มีการปรับเป้าหมายใหม่ที่ต่างจากเดิมเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีโลกที่กำลังมุ่งไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้นโดยเป้าหมายเดิมที่วางไว้กำหนดในปี ค.ศ.2030 (ปี พ.ศ.2573) ไทยจะผลิตยานยนต์ไฟฟ้ารวม 30% ของการผลิตทั้งหมด แต่ของใหม่ได้กำหนดใน 2 รูปแบบได้แก่ 1. เป้าหมายการผลิตกำหนดปี 2573 เป็นการผลิตยานยนต์พลังงานสะอาดที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicle : ZEV) 30% ของการผลิตรถรวม และในปี 2578 กำหนดเป้าการผลิต ZEV จะมีสัดส่วน 50% โดยเน้นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะ 2. เป้าหมายการใช้ที่เพิ่งกำหนดปี 2573 จะมียอดการจดทะเบียนรถใหม่ที่เป็น ZEV 50% และในปี 2578 ยอดจดทะเบียนรถใหม่จะเป็น ZEV 100%

"หลายทศวรรษที่ผ่านมาเราเป็นผู้ผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) และปัจจุบันการผลิตเพื่อส่งออก 50% และผลิตเพื่อใช้ในประเทศ 50% ขณะที่ทั่วโลกเองส่วนใหญ่จะแบนรถ ICE ในปี 2573 เช่นยุโรปและญี่ปุ่นใน 2578 ดังนั้นตลาดส่งออกไทยอาจจะหายไปก็จะกระทบการผลิตหายไปด้วยเช่นกันจึงเป็นการปรับเปลี่ยนให้ทันกับเทรนด์ของโลกที่จะเกิดขึ้นแต่อีก 14 ปี เราก็ยังคงมีการผลิต ICE 50% ก็มองตลาดเพื่อนบ้านที่ยังไม่ได้เปลี่ยนแปลงอะไรไว้ด้วยเช่นกัน และการมีคณะทำงาน 4 คณะที่จะขับเคลื่อนก็จะทำให้ภาพของไทยชัดเจนมากขึ้น นายกฤษฎากล่าว

จับตาลงทุนสถานีชาร์จเพิ่ม

จากสถิติของสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าหรือ EV Charger ปัจจุบันกว่า 1,900 หัวจ่าย หรือคิดเป็น 667 พื้นที่ (Location) ซึ่งหากเทียบกับปริมาณรถ EV รวมทุกประเภทปัจจุบันอยู่ที่ 5,600 คันก็ถือว่าเพียงพอ แต่ในอนาคตหากจะก้าวไปสู่เป้าหมายจำนวนสถานีฯจะต้องมีเพิ่มขึ้นซึ่งคาดว่าจะไม่ใช่ปัญหาเพราะเอกชนพร้อมที่จะลงทุนเพิ่ม โดยมีการประเมินว่า EV 1 ล้านคันควรจะมีสถานีชาร์จ 1 แสนแห่ง หรือคิดเป็น 10 ต่อ 1

แนะระยะสั้นต้องหนุนการใช้

ปัจจุบันรัฐบาลมีมาตรการส่งเสริมการผลิตรถ EV เบื้องต้นว่าด้วยการลดภาษีสรรพสามิตให้แล้ว แต่ในส่วนของผู้ใช้เองยังไม่มี ดังนั้นระยะสั้นเห็นว่ามีความจำเป็นที่รัฐจะต้องมีมาตรการสนับสนุนผู้ใช้ EV อาทิ การลดหย่อนภาษีบุคคลธรรมดา เป็นต้น เพื่อกระตุ้นให้เกิดความต้องการใช้(ดีมานด์)

ส.อ.ท.ชี้กลไกตลาดปัจจัยชี้วัด

นายสุรพงษ์ ไพสิฐพัฒนพงษ์ รองประธานและโฆษกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) กล่าวว่ากรอบเป้าหมายที่วางไว้เป็นสิ่งที่คณะอนุกรรมการ 4 ชุดที่บอร์ดอีวีแต่งตั้งล่าสุดจะกลับมาพิจารณาแนวทางในการขับเคลื่อนจะต้องไปหารือและกำหนดแนวทางที่เบื้องต้นทราบว่าจะมีการสรุปรายละเอียดในการนำกลับไปเสนอบอร์ดอีวีอีกครั้งในเดือนพฤษภาคมนี้

"หากถามว่าเป้าหมายที่กำหนดเร็วหรือช้าไป คงตอบยากเพราะที่สุดแล้วอยู่ที่กลไกตลาดเป็นสิ่งสำคัญ เพราะยังไม่มีใครเดาได้ว่าท้ายสุด EV จะมาเร็วระดับไหน แต่ละประเทศที่ตั้งเป้าหมายไว้สุดท้ายใช่หรือไม่ และกลไกตลาดจะเร็วจะอยู่ที่ 2 ปัจจัยสำคัญคือ 1. ราคา EV ถูกลงมากๆ 2. โครงสร้างพื้นฐานต่างๆรองรับได้หมดโดยเฉพาะสถานีชาร์จ นายสุรพงษ์กล่าว

ปัจจุบันไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์อันดับ 1 ในภูมิภาคอาเซียนแต่เป็นการผลิตรถยนต์สันดาปภายใน (ICE) อย่างไรก็ตามสิ่งที่กังวลขณะนี้หากเมื่อการผลิตก้าวไปสู่สัดส่วน ZEV ในสู่ระดับ 50% ของการผลิตทั้งหมด ส่วนที่เหลือซึ่งเป็นรถ ICE อาจทำให้ต้นทุนภาพรวมแพงไปหรือไม่ก็ยังคงไม่แน่ใจนักกับภาพเหล่านี้ ขณะเดียวกันไทยเองมีรถกะบะเป็นโปรดักส์ แชมเปียน ไทยส่งออกไปพอสมควรระหว่างทางก็ยังไม่แน่ใจว่าเทคโนโลยีจะมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่ EV ได้หรือไม่เพราะมีบางประเทศก็กำลังพัฒนาเทคโนโลยีอยู่ เช่นเดียวกับตลาดส่งออกที่ขณะนี้ส่วนใหญ่อยู่ในเอเชียก็ต้องดูว่าแนวโน้มจะก้าวไปสู่ EV มากน้อยเพียงใดเหล่านี้ถือเป็นสิ่งที่ต้องติดตามใกล้ชิดและท้ายสุดก็ต้องอิงกลไกตลาดเป็นสำคัญ

EV ดึงโซลาร์-แบตเตอรี่โตตาม

นายพลกฤต กล่ำเครือ นายกสมาคมผู้ประกอบการและช่างพลังงานแสงอาทิตย์ กล่าวว่า การมาของ EV จะมีส่วนสำคัญในการใช้ไฟฟ้ามากขึ้นและไฟฟ้าที่จะตอบโจทย์ในเรื่องของพลังงานสะอาด และมีราคาถูกจะหนีไม่พ้นพลังงานทดแทนซึ่งคำตอบที่ดีสุดและเทรนด์กำลังมาคือพลังงานแสงอาทิตย์ (โซลาร์) +EV ที่จะโตคู่ขนานกันไป

"EV เป็นเทคโนโลยีที่มาตอบโจทย์ด้านสิ่งแวดล้อม หากการใช้ไฟเพิ่มแล้วไปหนุนการใช้ฟอสซิลคงไม่ใช่คำตอบแน่นอน ดังนั้นแนวโน้มก็จะเป็นพลังงานหมุนเวียนและไฟที่ได้จะต้องถูกลงหรือได้ใช้ไฟฟรีและคำตอบขณะนี้คือโซลาร์ รูฟท็อป และหากต้องการเสถียรภาพก็ต้องบวกกับแบตเตอรี่ด้วย ภาพนี้ก็จะเห็นในบ้าน และสถานีชาร์จบางแห่งและคิดว่าจะเป็นเทรนด์ที่มาคู่กัน นายพลกฤตกล่าว

ทั้งนี้เทรนด์โซลาร์ฯยังคงมาต่อเนื่องและการไปขัดขวางไม่ให้เติบโตคงเป็นไปได้ยากแล้วเพราะแนวโน้มทั่วโลกกำลังมุ่งส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดเพื่อลดภาวะโลกร้อน และบางประเทศเริ่มมีมาตรการกีดกันทางการค้า เช่น สภายุโรปรับรองข้อมติเกี่ยวกับมาตรการ Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ซึ่งเป็นมาตรการเก็บภาษีคาร์บอนต่อสินค้านำเข้าจากประเทศที่มีมาตรฐานการลดปริมาณคาร์บอนที่ต่ำกว่าอียู เพื่อป้องกันไม่ให้บริษัทในอียู ย้ายฐานการผลิตออกไปยังประเทศที่มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่ต่ำกว่าและส่งสินค้ากลับเข้ามาขาย เป็นต้น ซึ่งมาตรการเหล่านี้ย่อมทำให้การใช้พลังงานสะอาดมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นเพื่อตอบโจทย์ดังกล่าวและแน่นอนว่าโซลาร์ฯย่อมเป็นคำตอบแรกๆ

"โซลาร์ฯยังคงมีแนวโน้มที่ทำให้ค่าไฟภาพรวมถูกลงต่อเนื่องและคุ้มทุนได้เร็วเมื่อติดตั้ง ด้วยเพราะมีการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างไม่หยุดยั้งและขณะนี้แผงโซลาร์กำลังเปลี่ยนรุ่นที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยมีขนาดพื้นที่เล็กลงแต่ให้ไฟฟ้าที่สูง นายพลกฤตกล่าว

เทรนด์ EV ทั่วโลกต่างก็วางเป้าหมายเพื่อเดินไปสู่แนวทางลดโลกร้อน ก้าวสู่สังคมคาร์บอนต่ำ เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทำให้ทุกส่วนจำเป็นต้องปรับตัวและการวางเป้าหมายของไทยที่ชัดเจนขึ้นนับเป็นการส่งสัญญาณที่ดีให้ทุกฝ่ายได้ปรับตัว .