



โตโยต้ากับรถอีวี

ชั้น 5 ประชาชาติ

อมร พวงงาม

5นก่อนเห็นข่าว ปตท.จับมือกับ “ฟ็อกซ์คอนน์” ผู้นำด้านนวัตกรรมโลก ยักษ์ใหญ่ผู้ผลิตไอโฟนในจีน เชี่ยวชาญทั้งอุตสาหกรรมและการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ทุ่มเงินกว่า 7 หมื่นล้านบาทสู่การเป็นฮับยานยนต์ไฟฟ้าของอาเซียน วางเป้าหมายผลิต 7 แสนคันต่อปี **ดูยิ่งใหญ่อลังการมาก**

เห็นข่าวนี้แล้วแฮปปี้ เพราะโอกาสที่ประเทศไทยจะเข้าถึงรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่จับต้องได้คงเป็นจริงในเร็ววัน

อีกหน่อย กทม.และหลายเมืองใหญ่คงน่าอยู่มากขึ้น แม้อรรถาจะวิ่งกันขวักไขว้เต็มถนน แต่ไร้กังวลเพราะไม่มีของเสียเล็ดลอดออกมาให้ได้กลิ่น

หายใจรับอากาศบริสุทธิ์กันได้เต็มปอด ย้อนกลับไปดูความตั้งใจของรัฐบาล **พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา** กับการผลักดันรถยนต์ไฟฟ้าในบ้านเรา

ถ้ามองกันลึก ๆ แบบเป็นธรรมชาติว่า **เอาจริงเอาจังดีครับ**

มีการตั้งคณะทำงานให้รองนายกฯ **สุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธานบอร์ดอีวี กำหนดวิสัยทัศน์ชัดเจน ปี 2573 ต้อง

ผลิตอย่างน้อย 30% เพื่อนำพาประเทศไทยเข้าสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำในอนาคต แบ่งเป็นรถยนต์นั่งและรถกระบะ 725,000 คัน มอเตอร์ไซด์ 675,000 คัน และรถบรรทุกบรรทุกทุกอีก 34,000 คัน สถานีชาร์จ 12,000 หัวจ่าย สถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ให้กับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ารับจ้าง อีกราว ๆ 1,500 แห่ง

ไทยแลนด์ฮับอีวี อยู่แค่เอื้อม แต่การจะไปสู่เป้าหมายได้นั้นอย่าลืม... เอกชนต้องเป็นตัวขับเคลื่อน

ที่นี้มาดูสภาวะตลาดและการขับเคลื่อนของภาคเอกชนว่าจะไปสู่เป้าหมายนั้นได้จริงมากน้อยแค่ไหน

ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2563 ระบุว่ามียอดสะสมจากการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่แค่ 5,021 คัน ขณะที่สถานีชาร์จทั่วประเทศมี 1,974 หัวจ่าย 647 ที่ตั้ง

ส่วนภาคการลงทุนตัวเลขข้อพิพาทล่าสุดจากบีไอไอ มีโครงการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้รับอนุมัติ 26 โครงการ มูลค่า 78,099 ล้านบาท

มี 7 โครงการ ผลิตและจำหน่ายเชิงพาณิชย์แล้ว เป็นประเภทไฮบริด 3 ราย ได้แก่ นิสสัน ฮอนด้า และโตโยต้า เป็นประเภทปลั๊ก-อิน ไฮบริด 4 ราย เมอร์เซเดส-เบนซ์, บีเอ็มดับเบิลยู, เอ็มจี และมิตซูบิชิ เป็นรถยนต์ไฟฟ้าแบบ 100% แค่ 2 ราย คือ พอมม์ และทาคาโน

นอกจากเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้กับรถอีวี 14 โครงการ โดย 10 รายเป็นผู้ผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้า

เห็นตัวเลขการลงทุนแบบนี้ เป้าหมายที่รัฐบาลวางไว้คงริบหรี่ เพราะอีวียังไม่มีใครลงทุน

มีหลายคนบอกเทรนด์ของอุตสาหกรรมจะไปทางไหนให้ผู้ดูแลตลาด

สปอตไลท์จึงจับจ้องไปที่ “โตโยต้า” ซึ่งทำที่ต่อการวิ่งเข้าหารถยนต์อีวีของโตโยต้าก็ยังไม่หนักแน่น

แม้โตโยต้าจะเคยประกาศวิสัยทัศน์ ENVIRONMENT CHALLENGE 2050 ว่าจะลดการปล่อย CO₂ จนกลายเป็น Beyond Zero ภายในปี 2050

ไม่เฉพาะการพัฒนาเครื่องยนต์รุ่นใหม่ ๆ เท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงการสร้าง CO₂ ตลอดโลกโซเชิลของธุรกิจ

ทั้งการผลิตชิ้นส่วน การปล่อยของเสียจากกระบวนการผลิต

และสิ่งที่โตโยต้าไม่เคยลืมก็คือเทคโนโลยีพวเซลล์ซึ่งใช้พลังงานไฮโดรเจนในงานแข่งไฮ้อโตไฮวี 2021 ที่ผ่านมา หลายคนได้เห็นรถอีวีภายใต้แบรนด์ใหม่ bZ (Beyond Zero)

ประธานใหญ่ “**อาคิโกะ โตโยตะ**” ประกาศจะส่งอีก 7 โมเดลทำตลาดในปี 2568

คนทั้งโลกตีปีก จะได้ใช้รถยนต์ไฟฟ้าจากแบรนด์โตโยต้า

แต่วันนี้มอเตอร์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่อาจไม่ใช่คำตอบสุดท้ายของโตโยต้าซะแล้ว เพราะเมื่อปลายเดือนเมษายนที่ผ่านมา ในการแข่งขัน Endurance Challenge 24 ชั่วโมงที่ญี่ปุ่น

หลังจากประชันโตโยตะ ก้าวลงจากคอกพิตรดแข่งโตโยต้า โคโรลล่า ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฮโดรเจน พร้อมบอกกับทีมงานว่า ผลลัพธ์ที่ออกมาไม่ได้แตกต่างจากเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงน้ำมัน

ดังนั้นถ้าจะลดการปล่อยคาร์บอน เราแค่ปรับปรุงเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินในปัจจุบันที่มีอยู่แล้วบนท้องถนนก็ทำได้

หรือ **Endurance Challenge 24 Hr** จะเป็นก้าวสำคัญสู่ Beyond Zero ภายในปี 2050 ของโตโยต้าไปซะแล้ว