



แผนอีวีไทยมาถูกทาง  
ห่วงขาดจุดแข็ง 'เทคนิค-กฎหมาย'  
> 5

# แผนอีวีไทยมาถูกทาง ห่วงขาดจุดแข็ง 'เทคนิค-กฎหมาย'

● **ณัฐนิชา คอนสุวรรณ**  
กรุงเทพธุรกิจ

ประเทศไทยไทยส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนไปกว่า 161 ประเทศทั่วโลก คิดเป็น 6.4% ของ GDP เป็นอุตสาหกรรมอันดับ 3 ที่มีส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจ แต่ในขณะที่ปัญหาโลกร้อนและมลพิษต่างๆ ในปัจจุบัน ทำให้หลายประเทศทั่วโลกต่างกำหนดเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ และแผนการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ก็เป็นหนึ่งในแผนที่แต่ละประเทศกำลังเร่งดำเนินการ

พะเยาว์ คำมุข รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม กล่าวบรรยายพิเศษ “นโยบายสนับสนุนของภาครัฐในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า” ในงานสัมมนาออนไลน์ “ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) 100% ปี 2035 จุดเปลี่ยนสำคัญอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย” จัดขึ้นเมื่อเร็วๆ นี้ว่า เป้าหมายส่งเสริมการใช้รถที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะจากการใช้งาน หรือ Zero Emission Vehicle (ZEV) ในหลายประเทศกำลังเป็นจุดเปลี่ยนของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ภาครัฐจึงเร่ง



กำหนดเป้าหมายส่งเสริมผู้ประกอบการไทยปรับเปลี่ยนไปสู่อีวี

ล่าสุด คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) จึงได้กำหนดแนวทางส่งเสริมฯ ออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (ระยะเร่งด่วน) ปี 2564-2565) ระยะที่ 2 ปี 2566-2568 และระยะที่ 3 ปี 2569-2573 นอกจากนี้ คณะอนุกรรมการ 4 คณะในบอร์ดอีวี อยู่ระหว่างจัดเตรียมรายละเอียดมาตรการต่างๆ คาดว่าจะตกผลึกและนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบได้ในไม่ช้า

“ทุกประเทศกำหนด ZEV ถ้าไทยไม่เตรียมความพร้อมตรงนี้เราจะเป็นประเทศล่าหลัง คือเราจะสูญเสียมูลค่าการส่งออกซึ่งเราผลิตรถยนต์ 2 ล้านคันต่อปี มูลค่า 2 ล้านล้านบาท มีโรงงานผลิตรถยนต์ในไทย 19 แห่ง มีโรงงานผลิตชิ้นส่วน 22,000 แห่ง มีแรงงานในอุตสาหกรรมนี้กว่า 8 แสนคนก็จะกระทบ”

**อดิศักดิ์ พรหมบุญ ผู้อำนวยการสายงานวิเคราะห์หลักทรัพย์ บริษัทหลักทรัพย์กรุงศรี จำกัด (มหาชน)** กล่าวในหัวข้อ “โอกาสของผู้ประกอบการยานยนต์ไทยกับตลาดทุน” ว่าปัจจุบันกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนในตลาดหลักทรัพย์ไทย พบว่า SET มีหลักทรัพย์รวม 622 หลักทรัพย์ มีมูลค่า 18,000,000 ล้านบาท เป็น SETAUTO อยู่ที่ 18 หลักทรัพย์ มูลค่า 75,000 ล้านบาท ยังเป็นระดับต่ำมากเมื่อเทียบกับโครงสร้าง GDP จึงนับเป็นโอกาสช่วงการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่บริษัทต่างๆ จะเข้ามาระดมทุนในตลาดหุ้นหรือการออกหุ้นกู้

เพื่อหาแหล่งเงินทุนระยะยาว สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัท และยังได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีด้วย

**กฤษฎา อุตโมทย์ นายกสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย (EVAT)** กล่าวในงานเสวนาออนไลน์ภายใต้หัวข้อ ZEV@35 ยานยนต์ไฟฟ้า 100% ปี 2035 จุดเปลี่ยนสำคัญอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยระบุว่าประเทศไทยตื่นตัวกับกระแสอีวีมากขึ้น โดยจากสถิติการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าและคาดว่าทั้งปียังมีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นแม้ว่าจะอยู่ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 และนับเป็นการ

เติบโตที่สอดคล้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลก ซึ่งบอร์ดอีวีได้กำหนดแนวทางส่งเสริมฯ มาถูกทางแล้ว

“สมาคมฯ กำลังดูเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับทุกหน่วยงาน เช่น การสร้างเน็ตเวิร์คให้ทั่วทั้งรถไฟฟ้าแต่ละยี่ห้อสื่อสารหรือใช้งานข้ามโครงข่ายระหว่างกันได้ เพื่อให้ผู้ใช้รถอีวีมั่นใจ และเตรียมพร้อมบุคลากรให้รองรับกับอุตสาหกรรมนี้”

**ยศพงษ์ ลออนวล ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายพัฒนาความยั่งยืนและหัวหน้าศูนย์วิจัย Mobility and Vehicle Technology Research Center (MOVE) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.)** กล่าวว่า ทบวงพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) คาดการณ์การใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคตตามหลายประเทศประกาศนโยบายไว้ (Stated

Policies Scenario) ว่าภายในปี 2030 จะเพิ่มขึ้นสูงขึ้นมาอีกกว่า 140 ล้านคัน จากในปี 2020 ที่มีจำนวนมากกว่า 10 ล้านคันทั่วโลก

ขณะที่การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนบนโซเชียลมีเดีย KMUTT MOVE : Mobility & Vehicle Technology Research Center ต่อเรื่องประเทศไทยจะยกเลิกขายยานยนต์เครื่องยนต์ภายในปี 2035 พบว่า 31% คิดว่าช้าเกินไป

“ส่วนตัวคิดว่าหากมีมาตรการที่กระตุ้นทั้งผู้ซื้อและผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศอย่างชัดเจน ก็อาจจะทำให้ประเทศไทยมีผู้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเป็นจำนวนมาก เร็วกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้”

**วรารท กติกาวงศ์ กรรมการบริหารบริษัท ไทยยานยนต์ไฟฟ้า จำกัด และกรรมการบริหารสมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทย (THAI SUBCON)** กล่าวว่า ปัจจุบันกำลังเปลี่ยนผ่านรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ไปสู่รถ ZEV ซึ่งไม่ใช่เรื่องง่ายและต้องใช้เวลาโดยอุตสาหกรรม ICE จะมีชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องประมาณ 30,000 ชิ้น และ ZEV จะลดลงเหลือประมาณ 3,000 ชิ้น ซึ่งจะมีชิ้นส่วนบางประเภทที่จะต้องปรับตัว แต่เชื่อว่าไม่ใช่ปัญหาซับซ้อนหลายเช่นสามารถปรับตัวได้ โดยสมาคมฯ จะเน้นเรื่องของการใช้เทคโนโลยีใหม่เข้ามาเสริมองค์ความรู้

และจัดทำเรื่องของการจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) เป็นต้น

“ปัจจุบัน การจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้า ยิ่งยากลำบาก เช่น รถกระบะจะมีข้อห้ามเรื่องน้ำหนักของรถ รถบัสจะมีขนาดเบาะที่ต่างประเทศกำหนดไม่เท่ากัน ก็เป็นเรื่องข้อกฎหมายต่างๆ ที่ผู้ผลิตจะต้องศึกษาให้สอดคล้องกับกฎหมายไทยด้วย”

**พิมพ์ภา ลิ้มทองกุล นายกสมาคมเทคโนโลยีระบบกักเก็บพลังงานไทยและหัวหน้าทีมวิจัยศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC) สวทช.** กล่าวว่า ประเทศไทยยังขาดเจ้าของเทคโนโลยีผลิตแบตเตอรี่ ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่า แบตเตอรี่มีส่วนรวมถึง 40-60% ของมูลค่าตลาดฯ ที่ประมาณการอยู่ที่ 90 ล้านล้านบาท หากไทยสามารถจับจ้องได้เร็วก็จะเป็นโอกาสสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมได้