



อาเซียนเครื่องแรง มุ่งผงาดฮับ'EV'

| นรินทร์น พรมพิทักษ์

คงอาจกล่าวได้ว่า “รถยนต์ไฟฟ้า” หรือ EV กำลังมาแรงอย่างดุเดือดอยู่ทั่วโลก สะท้อนออกมาจากยอดขายฮิววีทั่วโลก รวมถึงรถปลั๊กอินไฮบริดที่ทะลุ 2 ล้านคัน เมื่อปี 2018 เพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่าจากปีก่อนหน้านี้ ตามข้อมูลของบริษัทวิจัย เอสแอนด์พี โกลบอล แพลตส์ โดยยอดขายรถฮิววีคาดว่าจะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง คิดเป็นสัดส่วน 54% ของยอดขายรถทั้งหมดภายในปี 2040 ซึ่งตลาดฮิววีตัวท็อปคงหนีไม่พ้น จีน สหรัฐ และยุโรป

“อาเซียน” เองก็นับเป็นอีกภูมิภาคที่น่าจับตามองไม่น้อย เพราะ

มีศักยภาพในการก้าวขึ้นเป็นตลาดฮิววีตัวรุ่งพุ่งแรงทั้งในแง่ของขนาดตลาด และการเป็นหมุดลงทุนพัฒนา

รถฮิววีของนานาชาติ ในแง่ของขนาดตลาดฮิววีนั้น จำนวนรถฮิววีในอาเซียนคาดว่าจะคิดเป็นสัดส่วนราว 20% ของรถยนต์บนท้องถนนภายในปี 2025 แบ่งเป็นรถฮิววี 4 ล้อ 8.9 ล้านคัน และรถไฟฟ้า 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ อีกกว่า 59 ล้านคัน ตามการประเมินของหน่วยงานด้านพลังงานหมุนเวียนระหว่างประเทศ (IRENA)

สำหรับปัจจัยหลักที่ผลักดันให้สัดส่วนฮิววีอาเซียนเพิ่มขึ้นมาจาก

นโยบายสนับสนุนของรัฐบาล โดย “สิงคโปร์” เริ่มมุ่งหน้าสู่เส้นทางรถยนต์ไฟฟ้ามาตั้งแต่ปี 2011 ด้วยการออกแผนกลยุทธ์ลดการปล่อยคาร์บอนจากการคมนาคม และเมื่อเดือน ธ.ค. 2017 สิงคโปร์เปิด BlueSG บริการเช่าฮิววีเริ่มต้นด้วยจำนวนรถ 80 คัน และจุดชาร์จ 30 จุด

ด้าน “มาเลเซีย” ประกาศเป้าหมายเพิ่มฮิววีบนถนนเป็น 1 แสนคันภายในปี 2030 รวมถึงเปลี่ยนไปใช้รถเมล์ไฟฟ้า 2,000 คัน และเพิ่มจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าเป็น 1.25 แสนจุด ขณะที่ “อินโดนีเซีย” ระบุว่าเพิ่มสัดส่วนฮิววีในตลาดรถเป็น 20% ภายใน

ปี 2025 แบ่งเป็น รถมอเตอร์ไซด์ไฟฟ้า 2.1 ล้านคัน และรถเก๋ง 2,200 คัน อีกทั้งก่อนหน้านี้ประกาศแผนการขายรถยนต์ใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลภายในปี 2040

สำหรับ “ไทย” การผลักดันอีวีช่วงที่ผ่านมาอยู่ภายใต้แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกปี 2012-2021 ที่ได้รับการอนุมัติเมื่อปี 2015 โดยแผนดังกล่าวส่งผลให้จำนวนรถอีวีไฮบริด ทั้งแบบไฮบริด (HEV) และปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 1.02 แสนคัน ส่วนรถยนต์แบตเตอรี่ไฟฟ้า (BEV) ปรับขึ้นมาจาก 1,394 คัน ในปี 2017 จากจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดเพียง 6 หมื่นคันเมื่อปี 2014

ขณะเดียวกัน วิกฤตมลพิษทางอากาศในหลายเมืองใหญ่อาเซียนก็กลายเป็นปัจจัยใหม่เร่งให้หลายชาติต้องเปลี่ยนสู่การใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพื่อลดมลภาวะ

ทั้งจากนโยบายภาครัฐและปัญหาสภาพอากาศ จึงมีส่วนทำให้คนรุ่นใหม่อายุไม่เกิน 40 ปี เริ่มสนใจซื้ออีวีมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ตามผลการศึกษาของบริษัทวิจัยตลาด ฟรอสต์ แอนด์ ซัลลิแวน

นอกเหนือจากปัจจัยขนาดตลาดที่มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง อาเซียนยังเป็นจุดหมายการลงทุนอีวีที่น่าจับตามองอีกด้วย

ในปัจจุบันอาเซียนเป็นฐานผลิตรถยนต์สำคัญของเอกชนทั่วโลก นำโดย “ไทย” ที่มีศักยภาพการผลิตเฉลี่ยอยู่ที่ 3.7 ล้านคัน/ปี ตามด้วยอินโดนีเซีย และมาเลเซียที่ 2.2 ล้านคัน/ปี และ 9.5 แสนคัน/ปี ตามข้อมูลของสหพันธ์ยานยนต์อาเซียน

ในการมุ่งสู่การเป็นฮับผลิตรถยนต์ล่าสุดไทยเพิ่งไฟเขียวลดภาษีอีวีเหลือ 0% สำหรับรถที่ผลิตในปี 2020-2022 จากเดิม 2% รวมถึงมีรายงานว่าคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เตรียมออกแพ็คเกจใหม่ที่จะ

เอื้อประโยชน์และจูงใจให้ผู้ประกอบการผลิตรถไฟฟ้ามากขึ้น หลังการขอลิขิตประโยชน์ในการผลิตอีวีหมดเขตไปแล้วเมื่อปี 2017 และปี 2018 โดยก่อนหน้านี้ ไทยได้ออกมาตรการยกเว้นภาษีนิติบุคคลสำหรับธุรกิจผลิต BEV ระยะเวลา 8 ปี และ 3 ปีสำหรับผู้ผลิต PHEV สามารถขอยกข้อยกเว้นภาษีออกไปถึง 10 ปี และ 6 ปีตามลำดับหากผลิตชิ้นส่วนสำคัญ เช่น แบตเตอรี่มากกว่า 1 ชิ้น

จากมาตรการดังกล่าว ทำให้ก่อนหน้านี้ค่ายรถยนต์จำนวนมากประกาศเข้าลงทุนอีวีในไทยแล้ว ไม่ว่าจะเป็นเมอร์เซเดส-เบนซ์ และบีเอ็มดับเบิลยูที่ผลิตรถปลั๊กอินไฮบริดในไทยตั้งแต่ปี 2016 และจะเริ่มผลิตแบตเตอรี่อีวีในไทย เช่นเดียวกับค่ายรถญี่ปุ่นอีกหลายค่าย โดยนิกเกอิ เอเชีย ริวิว รายงานว่า โตโยต้าประกาศจะเริ่มผลิตรถปลั๊กอินไฮบริดในไทยในอีกไม่กี่ปีนี้ รวมถึง นิสสัน มิตซูบิชิ และมาสด้า

ด้าน “อินโดนีเซีย” เพิ่งประกาศเมื่อต้นปีที่ผ่านมาว่าจะออกมาตรการจูงใจให้เอกชนต่างชาติเข้ามาผลิตอีวีในประเทศมากขึ้น เช่น การจะให้สิทธิยกเว้นภาษีกับผู้ผลิตอีวีและแบตเตอรี่ รวมถึงการทำข้อตกลงอัตราภาษีศุลกากรพิเศษกับชาติอื่นๆ ที่มีดีมานด์รถอีวีสูง โดยรอยเตอร์สรายงานว่า ฮุนได เตรียมแผนผลิตรถอีวีแล้ว หลังลงทุนไป 880 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ราว 2.7 หมื่นล้านบาท) ก่อนหน้านี้ ขณะที่มิตซูบิชิประกาศจะร่วมมือกับรัฐบาลอินโดนีเซียดำเนินการวิจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับอีวี

ขณะที่ “มาเลเซีย” นั้น แม้การประกาศหุ้ดให้สิทธิพิเศษทางภาษีกับผู้ผลิตอีวีตั้งแต่ปี 2014 ทำให้มาเลเซียดูไม่น่าดึงดูดใจที่จะเข้ามาลงทุนนัก แต่รัฐบาลได้หันไปเป็นพันธมิตรกับผู้ผลิตอีวีจีน เช่น บีเอไอซี มอเตอร์ รัฐบาลหวังผู้ผลิตอีวีเบอร์ 2 แคนมังกรซึ่งเปิดทางสู่การเข้าถึงเทคโนโลยีอีวีและแบตเตอรี่ของจีน

ส่วน “เวียดนาม” มี วินกรุป ยักษ์

เครือธุรกิจเป็นแกนนำ ซึ่งเพิ่งเปิดตัววินฟาสต์ แบรนדרถยนต์เมดอินเวียดนามครั้งแรกไปเมื่อเดือน ก.ย. ปีที่แล้ว จากความร่วมมือกับเอกชนยุโรปกว่า 20 แห่ง โดยยังมีไลน์การผลิตอีวีรวมอยู่ด้วย และประกาศจะผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้ได้ 2.5 แสนคัน/ปี

อย่างไรก็ดี การผลักดันอีวีในอาเซียนก็ไม่ได้ราบรื่นเสียทีเดียว เพราะยังมีอุปสรรคใหญ่ 2 อย่างคือเรื่อง “ราคา” และ “โครงสร้างพื้นฐาน”

อุปสรรคด้านราคา จัดเป็นขวากหนามอันยิ่งใหญ่สู่การกระตุ้นให้คนทั่วไปเปลี่ยนมาใช้อีวี เพราะราคารถอีวีแบรนดดังส่วนใหญ่ในปัจจุบันยังแพงมากเมื่อเทียบกับรถใช้น้ำมัน

ตัวอย่าง เช่น ราคารถยนต์ไฟฟ้าในไทย โดยในปัจจุบันราคารถยนต์ไฟฟ้าแบรนดดังส่วนใหญ่ยังอยู่ที่หลักล้านบาท ซึ่งก็แพงกว่ารถยนต์น้ำมันทั่วไปเกือบเท่าตัว ส่วนราคามอเตอร์ไซด์ไฟฟ้าอยู่ที่ราว 6 หมื่น-1 แสนบาท เมื่อเทียบกับราคามอเตอร์ไซด์ใช้น้ำมันมือ 1 ทั่วไปซึ่งราคาอยู่ที่ประมาณ 3-5 หมื่นบาท

ขณะที่ความท้าทายต่อไป คือ การต้องเพิ่มจุดชาร์จอีวี ซึ่งหากมีไม่เพียงพอ จะเป็นปัจจัยเตะถ่วงการเปลี่ยนไปใช้รถไฟฟ้า เช่น กรณีสิงคโปร์ที่มีจุดชาร์จเพียง 100 แห่งในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางใช้อีวีทั่วประเทศยังไม่เร็วพอตามเป้าหมายของรัฐบาล

แกรนด์ วิว รีเสิร์ช บริษัทวิจัยสหรัฐคาดการณ์ว่า การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับอีวีนั้น คาดว่าจะอยู่ที่ 4.5 หมื่นล้านดอลลาร์ (ราว 1.4 ล้านล้านบาท) ภายในปี 2025

จากทิศทางการดังกล่าว คงบอกได้ว่าหนทางการสู่จุดหมายอีวีใหม่ถือว่าสดใส แต่การจะผลักดันอีวีได้อย่างยั่งยืนหรือไม่นั้น คงต้องรอดูกันต่อไป ■