

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/บทความ วันที่: จันทร์ 7 - พุธ 9 มิถุนายน 2564 ปีที่: 44 ฉบับที่: 5364 หน้า: 18(ซ้าย) Col.Inch: 52.12 Ad Value: 70,362 PRValue (x3): 211,086 คลิป: สีสี่ คอลัมน์: ชั้น 5 ประชาชาติ: โตโยต้ากับรถอีวี
--	---



โตโยต้ากับรถอีวี

ชั้น 5 ประชาชาติ

อมร พวงงาม

5 นก่อนเห็นข่าว ปตท.จับมือกับ “ฟ็อกซ์คอนน์” ผู้นำด้านนวัตกรรมโลกยักษ์ใหญ่ผู้ผลิตไอโฟนในจีน เชี่ยวชาญทั้งอุตสาหกรรมและการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ทุ่มเงินกว่า 7 หมื่นล้านบาทสู่การเป็นอัยยานยนต์ไฟฟ้าของอาเซียน วางเป้าหมายผลิต 7 แสนคันต่อปี **ดูยิ่งใหญ่อลังการมาก**
เห็นข่าวนี้แล้วแอบปี เพราะโอกาสที่ประเทศไทยจะเข้าถึงรถยนต์ไฟฟ้าในราคาที่จับต้องได้คงเป็นจริงในเร็ววัน
อีกหน่อย กทม.และหลายเมืองใหญ่ คงน่าอยู่มากขึ้น แม้รถจะวิ่งกันขวักไขว่เต็มถนน แต่ไร้กังวลเพราะไม่มีของเสียเล็ดลอดออกมาให้ได้กลิ่น
หายใจรับอากาศบริสุทธิ์กันได้เต็มปอด
ย้อนกลับไปดูความตั้งใจของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา กับการผลักดันรถยนต์ไฟฟ้าในบ้านเรา
ถ้ามองกันลึก ๆ แบบเป็นธรรมชาติถือว่า **เขาจริงเขาจังดีครับ**
มีการตั้งคณะทำงานให้รองนายกฯ สุกพันธุ์พงษ์ พันธ์มีเชาว์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธานบอร์ดอีวี กำหนดวิสัยทัศน์ชัดเจน ปี 2573 ต้อง

ผลิตอย่างน้อย 30% เพื่อนำพาประเทศไทยเข้าสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำในอนาคต แบ่งเป็นรถยนต์นั่งและรถกระบะ 725,000 คัน มอเตอร์ไซด์ 675,000 คัน และรถบรรทุกบรทุกอีก 34,000 คัน สถานีชาร์จ 12,000 หัวจ่าย สถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ให้กับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ารับจ้าง อีกราว ๆ 1,500 แห่ง
ไทยแลนด์ฮับอีวี อยู่แค่เอื้อม แต่การจะไปสู่เป้าหมายได้นั้นอย่าลืม... เอกชนต้องเป็นตัวขับเคลื่อน
ที่นี้มาดูสถานะตลาดและการขับเคลื่อนของภาคเอกชนว่าจะไปสู่เป้าหมายนั้นได้จริงมากน้อยแค่ไหน
ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2563 ระบุว่ามียอดสะสมจากการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่แค่ 5,021 คัน ขณะที่สถานีชาร์จทั่วประเทศมี 1,974 หัวจ่าย 647 ที่ตั้ง
ส่วนภาคการลงทุนตัวเลขอัปเดตล่าสุดจากปีไอโอ 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 เพราะอีวียังไม่ใครลงทุน
มีหลายคนบอกเทรนด์ของอุตสาหกรรมจะไปทางไหนให้ดูผู้นำตลาด
สเปกโด้ดังจับจองไปที่ “โตโยต้า” ซึ่งทำที่ต่อการวิ่งเข้าหารถยนต์อีวีของโตโยต้าก็ยังไม่หนักแน่น
แม้โตโยต้าจะเคยประกาศวิสัยทัศน์ ENVIRONMENT CHALLENGE 2050 ว่าจะลดการปล่อย CO₂ จนกลายเป็น Beyond Zero ภายในปี 2050
ไม่เฉพาะการพัฒนารถยนต์รุ่นใหม่ ๆ เท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงการสร้าง CO₂ ตลอดไลฟ์ไซเคิลของธุรกิจ
ทั้งการผลิตชิ้นส่วน การปล่อยของเสียจากกระบวนการผลิต
และสิ่งที่โตโยต้าไม่เคยลืมก็คือเทคโนโลยีฟิวเซลล์ ซึ่งใช้พลังงานไฮโดรเจนในงานแข่งไฮ้ ออโตโซว์ 2021 ที่ผ่านมา หลายคนได้เห็นรถอีวีภายใต้แบรนด์ใหม่ bZ (Beyond Zero)
ประธานใหญ่ “อาคิโกะ โตโยตะ” ประกาศจะส่งอีก 7 โมเดลทำตลาดในปี 2568
คนทั้งโลกตีปีก จะได้ใช้รถยนต์ไฟฟ้าจากแบรนด์โตโยต้า
แต่วันนี้มอเตอร์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่อาจไม่ใช่คำตอบสุดท้ายของโตโยต้าซะแล้ว เพราะเมื่อปลายเดือนเมษายนที่ผ่านมา ในการแข่งขัน Endurance Challenge 24 ชั่วโมงที่ญี่ปุ่น
หลังจากประธานโตโยตะ ก้าวลงจาก cockpit แข่งโตโยต้า โคโรลล่า ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฮโดรเจน พร้อมบอกกับทีมงานว่า ผลลัพธ์ที่ออกมาไม่ได้แตกต่างจากเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงน้ำมัน
ดังนั้นถ้าจะลดการปล่อยคาร์บอน เราแค่ปรับปรุงรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินในปัจจุบันที่มีอยู่แล้วบนท้องถนนก็น่าจะทำได้
หรือ Endurance Challenge 24 Hr จะเป็นก้าวสำคัญสู่ Beyond Zero ภายในปี 2050 ของโตโยต้าไปซะแล้ว