

ค่ายรถญี่ปุ่นเดินทาง ส่ง 'ไฮบริด' รุกอาเซียน

รับานิสงส์รัฐบาลไทย
หนุนผู้ผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

กรุงเทพธุรกิจ • บริษัทรถยนต์ญี่ปุ่น

และยานยนต์พลังงานลูกผสม สบโอกาส
รุกตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่
ประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนัก
และอากาศร้อนอบอ้าว สวนกระแส
ตลาดโลกที่เดินทางรถยนต์ไฟฟ้าเต็มรูปแบบ

สืบเนื่องจากการที่ภูมิภาคเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ ยังขาดแคลนโครงสร้าง
พื้นฐานในการประจุพลังงานแบตเตอรี่
สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งไม่ใช่ปัญหาสำหรับ
ยานยนต์พลังงานลูกผสม (ไฮบริด) ส่งผลให้
บริษัทผลิตรถยนต์ญี่ปุ่น ทั้งโตโยต้า ฮอนด้า
และค่ายรถอื่นๆ เล็งใช้โอกาสจากนโยบาย
ส่งเสริมผู้ผลิตยานยนต์ไฮบริดของรัฐบาลไทย
เพิ่มศักยภาพการผลิตในประเทศที่ได้ชื่อว่า

เป็นดีทรอยด์แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
เว็บไซต์หนังสือพิมพ์นิกเคอิ รายงาน
วานนี้ (27 พ.ย.) ว่า โตโยต้ามอเตอร์ บริษัท
ผลิตรถยนต์ที่มียอดขายสูงสุดของไทย
มีแผนผลิตรถยนต์เอนกประสงค์ (เอสยูวี)
ไฮบริดไซส์กลาง "ซี-เอชอาร์" คาดว่า
บริษัทจะแถลงแผนนี้ต่อสื่อมวลชนในงาน
ไทยแลนด์อินเตอร์เนชันแนลมอเตอร์
เอ็กซ์โป ที่กรุงเทพฯ ในวันที่ 29 พ.ย.นี้

ปัจจุบัน รถเอสยูวีได้รับความนิยม
อย่างมาก ไม่เว้นแม้แต่ในประเทศตลาด
เกิดใหม่ หนุนให้โตโยต้าเลือกผลิตรถ
ซี-เอชอาร์ไฮบริดมากกว่ารุ่นอื่นๆ จากที่เคย
ผลิตรถรุ่นพริอัสในไทยมาแล้ว แต่สุดท้าย
ต้องยกเลิกไปเนื่องจากยอดขายไม่ดีนัก

นอกจากนี้โตโยต้ายังคงผลิตโตโยต้า
คัมรี่ไฮบริดในไทยเช่นกัน แต่ปีที่แล้วทำ
ยอดขายไปได้เพียง 1,550 คัน

ขณะนี้โตโยต้าส่งแผนระยะกลางให้กับ
รัฐบาลไทยไปแล้ว โดยรัฐบาลต้องการให้
ไทยผลิตรถไฮบริดให้ได้ปีละ 70,000 คัน
หรือ 10% ของศักยภาพการผลิตรถยนต์
ในปัจจุบัน เป้าหมายของแผนคือใช้ไทย
เป็นฐานในการขายรถไฮบริดทันสมัย
ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อินโดนีเซีย
ซึ่งเป็นตลาดรถยนต์ใหญ่สุดในเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้

เช่นเดียวกับฮอนด้ามอเตอร์บริษัท
ใหญ่อันดับ 3 ในตลาดรถยนต์ไทยที่กำลัง
เจรจากับรัฐบาลไทย เริ่มผลิตรถยนต์ไฮบริด
รุ่นทั้งฮอนด้าแฉะ เอชอาร์-วี และฮอนด้าซีดี
คาดว่าบริษัทจะได้ข้อสรุปภายในสิ้นเดือนธ.ค.

ด้านนิสสันมอเตอร์ กำลังพิจารณาขาย
รถยนต์รุ่นไนต์ ดิตตั้งระบบอีเพาเวอร์ ขับเคลื่อน
ด้วยมอเตอร์ ชาร์จแบตเตอรี่ด้วยเครื่องยนต์
เบนซิน ขณะที่มาสด้ามอเตอร์เตรียมเปิดตัว
รถยนต์ไฮบริดผลิตในไทยเร็วสุดในปี 2562

การเดินทางสู่รถไฮบริดได้อานิสงส์อย่าง
แรงกล้าจากนโยบายรัฐบาลไทย ที่กำหนด
ไว้ตั้งแต่ต้นปี 2559 หวังส่งเสริมยานยนต์
พลังงานไฟฟ้าภายใต้มาตรการหลากหลาย
ทั้งแรงจูงใจให้ตั้งโรงงานและยกเว้นภาษีเพื่อ
กระตุ้นความต้องการของผู้ผลิต

เดิมที่ไทยเก็บภาษีรถเครื่องยนต์
สันดาปภายในที่ 12-40% แต่ปีนี้ รัฐบาล
ลดอัตราภาษีลงเหลือเพียง 2% สำหรับ
รถยนต์ไฟฟ้าเต็มรูปแบบ และ 4-13%
สำหรับรถยนต์ไฮบริดและไฮบริดแบบประจุ
พลังงาน ซึ่งการลดภาษีลง 5% จะช่วยผู้ซื้อ

ประหยัดเงินได้ไม่น้อยกว่า 33,000 บาท
สำหรับรถยนต์ราคา 660,000-990,000 บาท
ซึ่งเป็นระดับราคาที่ชนชั้นกลางหาซื้อได้

นิสสัน กำลังถ่ายโอนเทคโนโลยีเข้ามา
ในไทย ด้วยหวังจะอำนวยความสะดวกใน
ช่วงเปลี่ยนผ่านไปสูยานยนต์ไฟฟ้า ที่นิสสัน
ลำหน้ากว่าค่ายรถญี่ปุ่นรายอื่นๆ

นายยุทธกะ ชานาตะ รองประธาน
อาวุโสประจำภูมิภาค หัวหน้าคณะกรรมการ
ปฏิบัติการนิสสันประจำเอเชียและโอเชียเนีย
กล่าวว่า การหันมาใช้ซอฟต์แวร์ท้องถิ่น
ผลิตส่วนประกอบระบบอีเพาเวอร์ มีส่วนสำคัญ
อย่างยิ่งต่อการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า

ทั้งนี้รถทั้งหมดราว 15 ล้านคันในไทย
เป็นยานยนต์ไฟฟ้าทั้งรถไฟฟ้าสมบูร์ณแบบ
หรือไฮบริดเพียง 0.5% เท่านั้น

ขณะที่ยุโรปและจีน กำลังมุ่งหน้าสู่
รถยนต์ไฟฟ้า ผู้ผลิตญี่ปุ่นดูเหมือนจะล้าหลัง
กว่าใครเพื่อนด้วยหันมามุ่งเน้นรถไฮบริดใน
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยภูมิภาคนี้ยังมี
หลายปัจจัยที่ไม่เอื้อให้ใช้รถยนต์ไฟฟ้าเต็ม
รูปแบบ เช่น การขาดโครงสร้างพื้นฐานมา
สนับสนุน ประเทศไทยมีสถานีประจุพลังงาน
เพียงไม่กี่แห่งและมีคนใช้น้อย แม้ว่ารัฐบาล
จะผลักดันให้สร้างเพิ่ม แต่การจัดหาไฟฟ้า
มาป้อนก็อาจพัฒนาไปไม่ทัน

อย่างไรก็ตาม ผู้บริโภคกังวลเรื่อง
ศักยภาพของแบตเตอรี่ หลายเมืองในเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้มีปัญหาการติดมาก การ
เดินทางแค่นี้ก็ไกลเมตรอาจต้องใช้เวลากว่า
หนึ่งชั่วโมง เครื่องปรับอากาศต้องทำงาน
รับมือกับความร้อนตลอดทั้งปี ผู้ผลิต
จึงต้องขจัดความกังวลของผู้ซื้อที่หัววันว่า
ขับไปแล้วรถจะตายกลางทางลงให้ได้

ข่าวหนังสือพิมพ์ (4)

หนังสือพิมพ์ โพสต์ทูเดย์ วัน เดือน ปี 28 พ.ย. 2560 หน้า A3 เรื่อง รถยนต์ไฮบริด

รถญี่ปุ่นผลิตไฮบริดในไทย

โพสต์ทูเดย์ - นโยบายรัฐหนุนรถอีวี-ไฮบริดดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่น สนใจไทยฐานผลิตไฮบริด

นิตยสารนิกเกอิ เอเชีย ริวิวของญี่ปุ่น เปิดเผยว่า มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้า (อีวี) และรถไฮบริดของรัฐบาลไทยสามารถดึงดูดบรรดาผู้ผลิตรถยนต์จากญี่ปุ่น อาทิ บริษัทโตโยต้า มอเตอร์ ฮอนด้า มอเตอร์ และนิสสัน มอเตอร์ ให้หันมาลงทุนผลิตรถไฮบริดในไทย

แหล่งข่าวจากนิกเกอิรายงานว่โตโยต้าเตรียมจะประกาศแผนการผลิตรถเอสยูวีไฮบริดรุ่น ซี-เอชอาร์ที่โรงงานไทย ในงานมอเตอร์โชว์ประจำปีระหว่างวันที่ 30 พ.ย.-11 ธ.ค. ที่จะถึงนี้ โดยรถเอสยูวีได้รับความนิยมในตลาดไทยมากขึ้น ทำให้โตโยต้าต้องการนำระบบไฮบริดมาใช้กับรถเอสยูวี หลังก่อนหน้านี้รถไฮบริดรุ่นพริอุสและคัมรี่ของบริษัทจะไม่ได้รับผลตอบรับที่ดีนัก และขายได้เพียง 1,550 คันเมื่อปีที่แล้ว

ก่อนหน้านี้ โตโยต้ายังวางแผนจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์อีวีเพื่อส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อินโดนีเซีย ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ด้านฮอนด้ากำลังเจรจากับรัฐบาลไทยในการเปิดโรงงานผลิตรถไฮบริดของบริษัทภายในประเทศ โดยโรงงานดังกล่าวอาจมีสายผลิตภัณฑ์ อาทิ แจ็ซ เอชอาร์-วี และซีดี ซึ่งฮอนด้าจะเปิดเผยแผนการขั้นสุดท้ายภายในสิ้นเดือน ธ.ค.

ขณะเดียวกัน นิสสันกำลังพิจารณาจะเปิดตัวรถรุ่นโน้ตในไทย โดยรถรุ่นดังกล่าวติดตั้งเทคโนโลยี

อี-เพาเวอร์ ซึ่งใช้น้ำมันในการสร้างพลังงานไฟฟ้าเป็นพลังงานในการขับเคลื่อนรถยนต์ โดยนิสสันได้ย้ายฐานการผลิตและพัฒนาเทคโนโลยีอี-เพาเวอร์มายังไทย เพื่อมุ่งเป้าต่อยอดไปใช้ในรถอีวีในอนาคตได้

“การย้ายฐานการผลิตและพัฒนาเทคโนโลยีอี-เพาเวอร์มายังไทย ซึ่งมีทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตอี-เพาเวอร์อย่างครบถ้วน จะเป็นรากฐานที่ต่อยอดไปสู่การผลิตรถอีวีภายในอนาคตได้” นายยุทธากรองประธานนิสสันประจำภูมิภาคและหัวหน้าคณะกรรมการดำเนินงานในเขตเอเชีย เปิดเผยกับทางนิตยสารนิกเกอิ

นอกจากนี้ มาสด้า มอเตอร์ก็เตรียมเปิดตัวรถไฮบริดของบริษัทที่ผลิตในไทยภายในปี 2562 นี้

ทั้งนี้ ไทยเริ่มบังคับใช้มาตรการสนับสนุนผู้ผลิตรถพลังงานสะอาดตั้งแต่เดือน มิ.ย.ที่ผ่านมา โดยให้สิทธิประโยชน์แก่บริษัทที่ผลิตรถอีวี อาทิ ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรลดหย่อนภาษีนำเข้าวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล นอกจากนี้ยังให้ลดหย่อนภาษีสรรพสามิตให้แก่รถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ปลั๊กอินไฮบริดลงเหลือ 4-13% และลดภาษีจัดเก็บสินค้ารถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่เหลือ 2% ขณะที่จัดเก็บภาษีกับรถยนต์เครื่องสันดาปในอัตรา 12-40%

อย่างไรก็ตาม นิกเกอิ รายงานว่า รถอีวียังไม่ได้รับความนิยมในไทย เนื่องจากสภาพอากาศร้อนและการจราจรที่คับคั่งของประเทศ ส่งผลให้กินพลังงานไฟฟ้ามากเกินไป นอกจากนี้ไทยยังมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จำนวนแท่นชาร์จและปริมาณไฟฟ้าที่รองรับอีวี ส่งผลให้การใช้รถอีวีไม่สะดวกสบายเท่ากับการใช้รถเครื่องสันดาป

จำนวนรถอีวีและไฮบริดในไทยปี 2559 คิดเป็นสัดส่วนแค่ 0.5% ของรถทั้งหมดของประเทศ ที่มีอยู่รวม 15 ล้านคัน โดยรถอีวีได้รับความนิยมในกลุ่มผู้มีรายได้สูง ซึ่งชื่นชอบรถจากยุโรปมากกว่า เช่น บีเอ็มดับเบิลยูและเมอร์เซเดส-เบนซ์ ■