

# รัฐเร่งเคลียร์อุปสรรค 'อีวี' ดันแผนชาร์จไฟ-ส่งเสริมผลิต

● **ณัฐนิชา คอบสุวรรณ**  
กรุงเทพฯธุรกิจ

ย้อนไปเมื่อ 4 ปีก่อน หรือตั้งแต่คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 28 มี.ค.2560 เห็นชอบมาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ และตั้งแต่ปี 2560-2563 พบว่ามี 16 บริษัท 26 โครงการที่ยื่นขอรับสิทธิประโยชน์สนับสนุนการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) รวมกำลังการผลิต 5.6 แสนคัน ครอบคลุมรถไฮบริด (HEV) รถปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ซึ่งในจำนวนนี้เป็นรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ราว 1.2 แสนคัน นับว่ายังห่างไกลจาก로드แมปการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า หรือแผน 30@30 ที่ตั้งเป้าหมายภายในปี 2573 จะมีการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (EV) อยู่ที่ 7.5 แสนคัน

**โชคดี แก้วแสง รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)** ระบุว่า การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าให้สำเร็จตามเป้าหมายได้ช้าหรือเร็ว ขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละประเทศ เช่น จีนมีฐานการผลิตขนาดใหญ่สามารถใช้มาตรการไม่แข่งขันกระตุ้นได้ แต่ไทยเป็นตลาดขนาดเล็ก ต้องใช้มาตรการจูงใจในการถ่ายทอดเทคโนโลยี การเปลี่ยนผ่านซึ่งจากข้อมูลในประเทศต่างๆ พบว่าประเทศที่มีฐานอุตสาหกรรมเก่าอยู่แล้ว และจะเปลี่ยนไปสู่อุตสาหกรรมใหม่ต้องใช้เวลานาน เช่น ญี่ปุ่น ใช้เวลากว่า 2 ทศวรรษเป็นต้น และประเทศไทยเองก็มีฐานอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์รูปแบบเก่าอยู่แล้ว

ฉะนั้น ในแง่ของข้อพิพลาญ เช่น มาตรการบีโอไอและภาษีสรรพสามิตของไทยถือว่าพร้อม

แต่ในแง่ของผู้ผลิตและผู้ใช้รถมีความพร้อมหรือไม่ยังไม่ชัดเจน ขณะเดียวกันมองว่าภาครัฐยังจำเป็นต้องช่วยกระตุ้นตลาดในประเทศ เช่น ส่งเสริมการใช้รถบัสไฟฟ้าในเขตกทม. เป็นต้น ขณะที่บีโอไอก็เตรียมนำเสนอบอร์ดบีโอไอในเร็วๆ นี้ พิจารณาออกมาตรการส่งเสริมฯ รอบใหม่ให้ครอบคลุมรถยนต์นั่งไฟฟ้า จักรยานยนต์ไฟฟ้า รถสามล้อไฟฟ้า และรถยนต์สาธารณะไฟฟ้า รวมถึงสถานีอัดประจุไฟฟ้า

(PTEC) **สวทช.** กล่าวว่า การเปลี่ยนผ่านสู่เทคโนโลยีเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้เกิดความพร้อมในการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและไทยยังมีเทคโนโลยีอีกหลายอย่างที่ขาดการพัฒนาเพื่อรองรับ ดังนั้น จำเป็นที่จะต้องได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยี เช่น ค่าย MG ที่เป็นเจ้าตลาดรถอีวีของจีนก็สามารถถ่ายทอดได้

โดย สวทช. ได้มุ่งในการวิจัยและพัฒนาเป็นอย่างมาก ทั้งยานยนต์ไฟฟ้า แบตเตอรี่

และพัฒนาระบบไฟฟ้า การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (PEA) กล่าวว่า PEA ได้รับการอนุมัติงบประมาณจาก ครม.เมื่อ 26 พ.ค.2563 วงเงิน 16,202 ล้านบาท เพื่อลงทุนปรับปรุงระบบจำหน่ายแรงดัน รองรับการใช้งานของรถอีวีหลายคันเฉพาะพื้นที่ หรือในหมู่บ้านเดียวกัน ซึ่งงบประมาณส่วนนี้จะเข้ามาแก้ไขปัญหานี้ได้ประมาณ 4-5 ปีข้างหน้า

รวมถึงยังเตรียมศึกษาจัดทำโมเดลรองรับการเคลื่อนย้ายการใช้งานของรถอีวีไปยังจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศพร้อมกัน เพื่อป้องกันระบบไฟฟ้าล้น รับมือการใช้งานรถอีวีในระยะยาว ซึ่งจะเป็นการเตรียมพร้อมโครงสร้างพื้นฐานในระบบหลังบ้าน

**"สิ่งที่คนกังวลนอกจากจะมีที่ชาร์จใหม่ ชาร์จจนาน ชาร์จแล้วไฟจะไหม้บ้านใหม่ PEA จึงต้องทำเรื่องมาตรฐานต่างๆ ให้ตอบโจทย์ลูกค้า"**

ดังนั้น PEA จึงได้จัดทำมาตรฐานการติดตั้งระบบอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้าภายในบ้าน โดยปรับปรุงระเบียบรองรับการติดตั้ง มิเตอร์เพิ่มอีกตัว คาดว่าจะออกประกาศได้ในเร็วๆ นี้

**พรศักดิ์ อุดมทรัพย์กุล ผู้ช่วยผู้ว่าการวางแผนและพัฒนากิจการ การไฟฟ้านครหลวง (MEA)** กล่าวว่า การจะส่งเสริมรถอีวีให้ได้ผลจะต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้รถ ทั้งการลดต้นทุนที่จับต้องได้ โดยอาจมีสิทธิประโยชน์จูงใจซื้อรถ

**"ในแง่ของกฎหมาย ยังไม่ใช่อุปสรรคของการส่งเสริมอีวี แต่ทางผู้ผลิตและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ต้องบูรณาการทำงาน ให้สามารถควบคุมและบริหารจัดการปัญหาได้"**

## แผนขยายสถานีอัดประจุไฟฟ้า (PEA)

	ระยะที่ 1 ปี 2563	พื้นที่ 42 จังหวัด	จำนวน 62 สถานี
	ระยะที่ 2 ปี 2564-2565	75 จังหวัด	64 สถานี

ที่มา: นพท.

รวม 137 สถานี 75 จังหวัด **หมายเหตุ: ระยะห่างทุกๆ 100 กิโลเมตร**

## เป้าหมายอีวี (หน่วย: คัน)

ปี	จำนวน	ปี	จำนวน	ปี	จำนวน
2020-2022	60,000-110,000	2021-2025	100,000-300,000	2026-2030	400,000-750,000
รถราชการ	-	EC EV (2021-2025)	-	Eco-EV สองริ้ว	-
XEV ประชาชน	100,000-250,000	Smart City Bus	-	Zero Emission & Sharing Mobility Zoning ใน กทม.	-
วินมอเตอร์ไซด์	-	1,000-3,000	-	และหัวเมืองใหญ่	400,000 คัน

ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม กรรพท กทม. กรุงเทพธุรกิจ

(Charging Station) ที่จะครอบคลุมยานพาหนะอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้า และรถอีวี

**"การลงทุนรถยนต์นั่งไฟฟ้ายังมีผู้สนใจอีกมาก ตลาดในประเทศมีความต้องการสูง และถ้าเทคโนโลยีที่เป็นต้นทุนของรถไฟฟ้า โดยเฉพาะแบตเตอรี่ที่มีราคาถูกลง จะทำให้ความต้องการใช้รถอีวีเกิดขึ้น"**

**ไกรสร อัญชลีวรพันธ์ ผู้อำนวยการศูนย์ทดสอบผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์**

ยานยนต์ไฟฟ้า แทนการประจุไฟฟ้า และเทคโนโลยีในการเชื่อมต่อกับยานยนต์ในอนาคต (5G) หรือการขับเคลื่อนแบบอัตโนมัติ

**"ถ้าไทยมีสนามทดสอบฯ เกิดขึ้น ไทยจะเป็นฮับผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของอาเซียนได้ เพราะไทยมีฐานการผลิตที่เข้มแข็ง และวันนี้อุตสาหกรรมเริ่มตื่นตัวแล้ว ถ้าได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจะไปได้เร็วขึ้น"**

**เสกสรร เสริมพงศ์ รองผู้ว่าการวางแผน**