

สัมภาษณ์พิเศษ

ส่งเสริม 'แบตเตอรี่ช่วงล่าง' BOI เร่งปั้นอีวีรถไฟฟ้า EV

ไม่ใช่เพียงไทยเท่านั้นที่ต้องการขับเคลื่อนการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย "ยานยนต์ไฟฟ้า" แต่อุตสาหกรรมนี้ยังเป็นเป้าหมายของทั่วโลก วันนีสมรภูมิการแข่งขันออกมาตรการดึงดูดการลงทุนจึงเดือดเดือดไม่หยุด "ประชาชาติธุรกิจ" ได้สัมภาษณ์ "ธนินทร์ ขาวจันทร์" รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ ป็อไอโอ ในพื้นที่เพื่อหลักที่จะขับเคลื่อนการลงทุนนี้ เล่าถึงความท้าทายของการแข่งขันดึงดูดการลงทุน

ภาพการเร่งขึ้นดึงดูดลงทุน EV ประเทศต่าง ๆ พยายามจะดึงดูดการลงทุน เพราะวิชาชีพหลายเซกเตอร์ของรถยนต์ไฟฟ้าส่วนมากจะเกิดขึ้น ณ ความเร็วนี้ไปที่จะทำให้เกิดอุตสาหกรรมนี้ในประเทศไทยมันก็จะง่ายขึ้น ถ้าเทียบกับสมัยก่อนที่ทำให้เกิดอุตสาหกรรมรถยนต์ ยก ใช้เวลาค่อนข้างมาก

ยุคก่อนนี้ที่จะเปิดเสรี ต้องกำหนดรูปแบบเพื่อจะผลิตให้ได้ economy of scale แสดง แล้วกำหนดโครงสร้างต้นทุน เพื่อให้มีการใช้วัตถุดิบในประเทศมากขึ้น ต้องใช้เวลาตั้งหลายปีส่งเสริมความแข็งแกร่งกว่าจะมาเป็นตัวจริง

"ขณะที่ยานยนต์ไฟฟ้าหลายเซกเตอร์แล้ว ซึ่ประเทศต่าง ๆ เห็นโอกาสครั้งนี้ ก็พยายามจะดึงไปเหมือนกัน มาตรการที่ด้านแคสเทร็ม resource อะไรที่แข็งแกร่งก็พยายามจะใช้ดึงดูดการลงทุน ยกตัวอย่างเช่น อินโดนีเซีย มีแร่ลิเทียม ก็ออกนโยบายไม่ส่งออกนัก ถ้าคุณจะใช้แร่ของเขาต้องไปลงทุนผลิตที่อินโดนีเซีย เป็นต้น เพื่อสร้าง value added ให้เขา ซึ่งเป็นสิ่งที่เรากำลังเผชิญอยู่"

มาตรการบีโอไอเทียบเวียดนาม บีโอไอส่งเสริมในฝั่งผู้ผลิตตามกฎหมายให้การลดภาษีถือว่าเยอะเท่าที่บีโอไอจะทำได้ แต่ถ้าเราไปเทียบกับประเทศอื่นอย่างเวียดนามก็ต้องยอมรับ

ข้อดีของเราในบางเรื่อง ถ้าเทียบกับต่างประเทศอาจจะมีมาตรการที่เป็น package แบบเขาไม่ได้

เช่น ถ้าถ่วงทุนจะมาก ต้นทุนหนึ่งที่ต้องมีก็คือ ค่าที่ดิน ต้องซื้อที่ดิน การมาผลิตรถยนต์ในประเทศไทย แล้วบอกว่าจะมากเราที่คิดจะไม่มี แต่ประเทศอื่นอย่าง เวียดนาม เขาก็ไม่ขายอยู่แล้ว แต่เขาก็ให้เช่าระยะยาว ซึ่งจะออกมาตราการอย่างไรให้กับพวกอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ คือ 10 ปีแรกคิดค่าเช่าถูก หรืออาจจะไม่คิดเลย เป็นต้น ทำให้ต้นทุนในการลงทุนส่วนแรกจะน้อยมาก เทียบกับเมื่อก่อนรถยนต์เจ้าใหม่จะเกิดยาก เพราะการลงทุนนี้มาร่วมกับเทคโนโลยีของรถยนต์ มั่นเลย fix ยี่ห้อได้

โมเดลเงินอุดหนุน

การที่เงินอุดหนุนหลาย ๆ อย่างไม่ผลิตที่จีน จากปกติรถยนต์จะต้องมีการจองตัวเรนเจอร์ แต่ยกเว้นสำหรับเทสลาไม่ต้องจองตัวเรนเจอร์ แถมยังมีมาตรการภาษีช่วยอีกอัน นั่นคือเขาเอาแพลตฟอร์มนี้ไปเทียบเคียงกับที่ผลิตมือถือ คือ สุดท้ายเขาจะได้เทคโนโลยีการผลิตที่เป็นไฮเทค โมบายได้ด้วยและจะได้เป็นแพลตฟอร์มก็จะกระจายไปให้บริษัทอื่นทำ บริษัทอื่นจะได้แพลตฟอร์มที่เรียกว่า common part ที่จะนำไปประกอบเป็นอีวีก็ได้

ไทยก็กำลังดูว่าเราจะให้ส่งเสริมแพลตฟอร์มของบีอีวี ก็คือ ช่วงล่างพร้อมแบตเตอรี่และล้อ เพราะบีอีวีมันจะมีช่วงล่างเป็นสิ่งสำคัญ แต่ละก็ล้อพยายามสร้างเพื่อจะได้มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำ

"เราอาจจะเพิ่มมาตรการส่งเสริมตัวนี้เพื่อให้เราเป็นศูนย์กลางการรับผลิตรถบีอีวีให้ได้ด้วย แทนที่จะส่งเสริมให้ผู้ผลิตรถบีอีวีแต่ละยี่ห้อมาผลิตซึ่งมันก็ยาก

เราก็เลยมองว่าถ้าอย่างนั้นก็ทำเป็นมาตรการส่งเสริมผู้ผลิตแพลตฟอร์มตรงนี้ อย่างที่รู้ว่าตัวหลักของรถบีอีวีก็คือ แบตเตอรี่ และตัวช่วงล่าง เป็นคอนส์ ส่วนใหญ่ 40-50% ของรถบีอีวี ถ้าเกิดเราทำได้ 2 อย่างนี้ ส่วนตัวรถและดีไซน์เราก็สามารถทำขึ้นเองได้"

ซึ่งนักลงทุนที่ทำแพลตฟอร์มนี้จะไม่ใช้เจ้าของยี่ห้ออื่น แต่จะเป็นนักลงทุนอีกกลุ่ม หากมีมาตรการที่ไม่ค่อยไปกว่าที่เคยให้ ก็จะจูงใจให้เกิดการลงทุน เพราะเห็นว่ามีผู้ผลิตเจ้าใหม่บีอีวีเพิ่มขึ้นมาก เทียบกับเมื่อก่อนรถยนต์เจ้าใหม่จะเกิดยาก เพราะการลงทุนนี้มาร่วมกับเทคโนโลยีของรถยนต์ มั่นเลย fix ยี่ห้อได้

จุดแตกต่างการส่งเสริมกับรถยนต์

เรื่องรถยนต์ไฟฟ้าแบบเดวีร์แตกต่างกับที่เราเคยส่งเสริมโคคาร์ที่ประสบความสำเร็จ เพราะอีโคคาร์ผลิตได้ จะไปขายที่ไหนก็ได้ ถ้ามีบีอีวีก็วิ่งได้อยู่แล้ว แต่สำหรับรถอีวีผลิตแล้วมุ่งหวังที่จะส่งออกไปทั่วโลกอาจจะไม่ได้ เพราะประเทศนั้นต้องมี infrastructure เช่น charging station ถึงจะเอาไปใช้ได้ ก็เลยเป็นข้อแตกต่างของการส่งเสริม

ดังนั้น แต่ละประเทศก็ต้องมุ่งเน้นว่า ถ้าจะทำให้เกิด "ต้องมีส่วนควบหนึ่ง" ซึ่งนั่นก็คือความต้องการในประเทศของตัวเองที่จะจูงใจให้ผู้ผลิตพร้อมที่จะผลิตเพื่อรองรับตลาดในประเทศ นั้นก็หมายถึงจะต้องลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ไปด้วย

"ถ้าเรากลับไปดูเบื้องหลังการเติบโตของรถบีอีวีในแต่ละประเทศ

จริง ๆ เหตุผลที่ปริมาณการใช้เพิ่มขึ้นมากนั้น เกิดจากการ subsidy ด้วย ส่วนใหญ่เลยทั้งสวีเดน หรือจีน ที่มีการใช้รถไฟฟ้าเยอะ ๆ ผู้ซื้อรถไฟฟ้าจะได้รับ



ธนินทร์ ขาวจันทร์

การซื้อรถได้จากรัฐบาล ทำให้ราคาถูกลง จูงใจได้มากขึ้น พอพูดถึงตรงนี้ บีโอไอไม่มีอำนาจ"

บีอีวีผู้ซื้อรถ EV

คำตอบที่ต้องมีแน่นอน คือ รถไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศไทย หรือจะไปที่จะเป็นตัวจักรสำคัญ ต้องมีราคาดี economy of scale สามารถแข่งในตลาดโลกได้

"ที่หลาย ๆ คนชอบพูดว่ามันจะเกิดได้อย่างไร เพราะรถที่นำเข้ามาจากรัฐบาลการเป็นศูนย์ ถ้าค่าทุกอย่างนี้ทำให้เราดีกว่าเขาไม่ได้แล้ว จะไปคิดว่าไปขายส่งออกต่างประเทศได้อย่างไร เพราะในต่างประเทศสภาพตลาดก็คล้าย ๆ กัน คือ รถยนต์เล็กเข้ามาและรถที่ผลิตในประเทศแข่งกับรถจีนไม่ได้ ก็ต้องส่งออกไปขายไม่ได้เหมือนกัน เพราะฉะนั้นถ้าคุณมองว่าเป็นข้อดีในการผลิตเพื่อส่งออกไปขายทั่วโลก อุตสาหกรรมยานยนต์ เราต้องมองข้ามข้อดี ต้อง synchronize ตลาดต่างประเทศด้วย เพื่อให้ economy of scale เราดี และราคาถูก เป็นปัจจัยที่ต้องช่วยกันคิด"

อีกปัจจัยหนึ่งที่ต้องคิดให้ด้วยเหมือนกันก็คือ ถ้าเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแล้ว ทรัพยากรเช่นลิเทียมที่เป็นเครื่องใช้ส่วนหนึ่งก็จะต้องหายไป ตกงานไป เพราะจะต้องพารานส์ฟอร์ม แล้วจะให้เขาไปทำอะไร เพราะไม่เช่นนั้นการจ้างงานในส่วนนั้นก็จะหายไป ภาษีที่ได้จากส่วนนั้นก็จะหายไป เป็นปัจจัยที่ต้องทำคู่ขนานกัน 2 โจทย์ ตามที่เราบอกแล้วว่าจะไม่ทิ้งใคร

"ถ้าเกิดไปสุดโต่งไปรถไฟฟ้าทุก ๆ แล้วรถยนต์ญี่ปุ่นที่อยู่กับประเทศไทยยาวนานกับรถยนต์เครื่องอื่นจะเป็นอย่างไร เขาก็เข้าใจว่าเราควรลดรถยนต์ไฟฟ้ามา แต่รถยนต์เดิมก็ยังมีตลาดอยู่ เขาก็อยากใช้ทุนการผลิตไทยที่มีประสิทธิภาพและต้นทุนดี ส่งออกไปทั่วโลกเหมือนเดิม เขาก็กลัวว่าอาจจะทำตรงนั้นขายอยู่ด้วย ทางบีโอไอก็ชัดเจนเพราะเราไม่ได้ไปบอกให้เขาเลิกผลิตรถยนต์ที่เขานำมันคู่ขนานกันไป สิทธิประโยชน์ที่เขามีก็ยังไม่เหมือนเดิม"

เพียงแต่ครั้งนี้เป้าหมายการเป็นรถไฟฟ้าของเราคือ 30% เพื่อที่จะส่งเสริมให้การใช้รถไฟฟ้าในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ก็ต้องคำนึงการเพื่อ 1) ถ้าเราไม่ส่งเสริมแล้วมันค้าสำเร็จจากข้างนอกเข้ามา ไทยก็กลายเป็นผู้ซื้อใช้เพียงอย่างเดียว และ 2) แนนยเรามีพันธมิตรที่จะลดคาร์บอนลดไอซีที่ปล่อยออกมา ไทยก็กลายเป็นผู้ซื้อใช้ส่งเสริมให้ใช้รถไฟฟ้า ที่วันนี้ไม่มีรุ่น PM 2.5 ไม่ใช่ช่วงนอกไป เพียงแต่ว่าวันนี้รถจีนของจีน แสดงให้เห็นว่าไอซีของรถทำให้เกิดมลพิษในกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่

ฉะนั้น เราต้องส่งเสริมให้ไปใช้รถไฟฟ้า และที่ควรจะได้ประโยชน์จากการส่งเสริมครั้งนี้ ต้องวางมาตรการส่งเสริมการผลิตไฟฟ้าให้ได้ ดังนั้นมาตรการ 30% คือ ผลิตให้ได้ 30% ในปี 2030 ก็ต้องสอดคล้องกับ EV

ความท้าทาย Hub EV

เรื่องนี้เป็นความท้าทายของรัฐบาล เพราะว่ามันเป็นเรื่องระยะยาว ถ้าอยู่ในแวดวงนี้ก็จะมองเห็นว่า เทรนด์จะเปลี่ยนไปเป็นรถไฟฟ้ามากขึ้น ถ้าเราไม่ผลิตเลย แล้วต่อไปการจ้างงานของเราจะเป็นอย่างไร แนนยว่าการเปลี่ยนผ่านจะต้องใช้เวลา ไม่ใช่คิดวันแล้วจะทำได้เลย ดังนั้น ถ้าเราคิดเป็นขั้นในการผลิตรถไฟฟ้าก็ต้องใช้เวลาลายปีในการทำ ซึ่งถ้าบอกว่าให้รอโควิดจนแล้วเราก็คงทำไม่ได้แน่นอน