



ความท้าทายของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

นับตั้งแต่ปี 2012 รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งของไทยที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งปี 2019 มูลค่าการส่งออกลดลงเหลือ 846,435.2 ล้านบาท และลดลงต่อเนื่องในปี 2020 อยู่ที่ 659,510.0 ล้านบาท หลังได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้ภาคการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศได้รับผลกระทบจากการหยุดโรงงานผลิต การหดตัวของเศรษฐกิจ และมาตรการ Lockdown เพื่อควบคุมการระบาดของเชื้อไวรัส ฯลฯ นอกจากนี้ยังเผชิญปัญหาคำสั่งซื้อของประเทศคู่ค้าหลักที่ลดลงจากปัญหาเศรษฐกิจในหลายประเทศ รวมถึงความต้องการรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่เข้ามาสับทบาทแทนที่รถเครื่องยนต์สันดาป ซึ่งกำลังได้รับความนิยมไปทั่วโลก เพราะสอดคล้องกับแนวโน้มปัญหาพลังงานฟอสซิลที่นับวันจะยิ่งน้อยลง



งานวิจัยจาก BloombergNEF หน่วยงานวิจัยข้อมูลสำหรับอุตสาหกรรมพลังงานเปิดเผยว่า ภายในปี 2027 รถยนต์และรถตู้พลังงานไฟฟ้าจะมีต้นทุนในการผลิตถูกลงกว่าต้นทุนการผลิตสำหรับรถเครื่องยนต์สันดาปทั่ว ๆ ไปที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในปี 2026 คือการที่รถยนต์ไฟฟ้าขนาดใหญ่ ๆ ทั้งรถซีดานทั่วไป และโมเดล SUV จะมีต้นทุนการผลิตที่ถูกเทียบเท่ากับรถเครื่องยนต์สันดาปที่ใช้งานกัน ก่อนที่แนวโน้มเดียวกันจะเกิดขึ้นในรถยนต์ขนาดเล็กกว่าภายในปี 2027 สาเหตุสำคัญที่ทำให้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) มีต้นทุนการผลิตที่ถูกลงนั้นมาจากปัจจัยการผลิตเทคโนโลยีแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าในอนาคต และการเพิ่มการผลิตในสายพานของค่ายรถยนต์แต่ละเจ้า ซึ่งส่วนนี้ยังไม่นับรวมมาตรการการสนับสนุนจากภาครัฐบาลในประเทศต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาและแตกต่างกันออกไป

สำหรับประเทศไทย จากการประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ครั้งที่ 2/2564 เมื่อเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา มีการกำหนดเป้าหมายการผลิตและการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ภายในปี 2573 ซึ่งจะมีการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่งและรถกระบะ 725,000 คัน ประเภทรถจักรยานยนต์ 675,000 คัน ประเภทรถบัส/รถบรรทุก 34,000 คัน และจะมีการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า การผลิตแบตเตอรี่ รวมถึงพิจารณาแนวทางส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ให้เป็นรูปธรรมเพื่อบรรลุเป้าหมายให้ได้ตามกำหนด

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่สามารถข้ามขั้นจากการเปลี่ยนรถเครื่องยนต์สันดาปไปเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ได้เลยทันที เนื่องจากมีกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนและผลิตรถยนต์ที่ยังต้องอาศัยกันและกัน ดังนั้น แผนเบื้องต้นในช่วง 3-5 ปีแรกของการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า (EV) จะมีการลดภาษีให้กับรถประเภทนี้ (จะต้องมีการจดทะเบียนในช่วงก่อนปี 2573) ซึ่ง ณ ตอนนี้มีโครงการเร่งแก้ไข พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้แล้วเสร็จภายในปี 2564-2565 เพื่อต้องการสนับสนุน กระตุ้นให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ในภาคประชาชนและภาคการขนส่งสาธารณะ แต่ประเด็นที่น่ากังวล คือ เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้า (EV) จะส่งผลกระทบต่อตรงกบอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ เนื่องจากความต้องการใช้ชิ้นส่วนประกอบแตกต่างกันอย่างมาก ทั้งนี้ หากไทยสูญเสียความสามารถในการเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกไป อาจกระทบแรงงานในห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์กว่า 5-7 แสนคนเลยทีเดียว

แหล่งที่มา :

<https://thestandard.co/bloomberg-electric-cars-production-costs-cheaper-combustion-engine-car/>

<https://www.gsbresearch.or.th/gsb/economics/7918/>

<http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>

<https://www.thaipost.net/main/detail/105507>

