

สศอ. ย้ำ! รัฐบาลผลักดันอุตสาหกรรม EV ส่งเสริมการลงทุน และออกมาตรการต่อเนื่อง หนุนพัฒนายานยนต์สมัยใหม่ ยันไม่ปิดกั้น พร้อมเปิดกว้างรับผู้ผลิตรถยนต์ทุกสัญชาติ

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เผยรัฐบาลไทยเดินทางนโยบายส่งเสริมการลงทุน และพัฒนายานยนต์สมัยใหม่ต่อเนื่อง หวังลดการปล่อยคาร์บอน (CO₂) พร้อมสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) รวมถึงส่งเสริมการผลิตยานยนต์ในประเทศ เปิดกว้างสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ทุกสัญชาติ และออกมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง พร้อมร่วมกับสถาบันยานยนต์ เปิดการพัฒนาหลักสูตรและฝึกอบรมเตรียมความพร้อมทักษะฝีมือแรงงาน รองรับความต้องการของผู้ผลิตรายใหม่ที่เข้ามาลงทุนตั้งโรงงาน และมีแผนการผลิตในปี 2567-2568 คาดมีความต้องการแรงงานกว่า 5,000 คนต่อปี

นางวรรณธร ชิตอรุณ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เปิดเผยว่า กรณีที่มีการเผยแพร่ข่าวประเด็นรัฐบาลไทยทำอุตสาหกรรมผลิตรถในประเทศที่เคยเป็น “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย” กลายเป็นตำนานหลังให้เงินอุดหนุนเพื่อซื้อรถไฟฟ้าอีวี ส่งผลให้รถไฟฟ้าจีนยอดพุ่งทำยอดขายรถอันดับใช้น้ำมันค่ายญี่ปุ่นที่ผลิตภายในประเทศลดลงทันที รวมถึงมีการย้ายฐานกลับกระแทกโรงงานผลิตชิ้นส่วนของไทยต้องปิดตัวหรือปลดคนงาน และทำให้มาเลเซียขึ้นแชมป์กลายเป็นเบอร์ 2 แทนที่ไทยนั้น ขอชี้แจงว่าด้วยสภาพอากาศแปรปรวนและภัยพิบัติธรรมชาติ ส่งผลให้หลายประเทศทั่วโลกมีนโยบายส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อลดการปล่อยคาร์บอน (CO₂) โดยบางประเทศมีมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ในปี 2578 หรือบางประเทศมีมาตรการภาษีควบคุมการนำเข้า เพื่อให้พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้แข่งขันได้ และสอดคล้องกับความต้องการของตลาดโลก สำหรับประเทศไทย รัฐบาลเปิดกว้างโดยส่งเสริมการลงทุนและพัฒนายานยนต์สมัยใหม่ ตั้งแต่รถยนต์ไฮบริด (HEV) รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ล้วน (BEV)

ตลอด 25 ปี รัฐบาลไทยมีนโยบายการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) รวมถึงส่งเสริมการผลิตยานยนต์ในประเทศ โดยเปิดกว้างสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ทุกสัญชาติ และมีมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น สิทธิประโยชน์ภาษีและมีใช้ภาษี รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การพัฒนามาตรฐาน ศูนย์ทดสอบและวิจัยยานยนต์ และการพัฒนาแรงงานฝีมือ นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดการผลิตในประเทศ รัฐบาลได้ผลักดันมาตรการส่งเสริมการใช้ เช่น มาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ หรือ EV3 และ EV3.5 โดยที่ผ่านมามีค่ายรถยนต์สัญชาติ ยุโรป ญี่ปุ่น จีน และไทย เข้าร่วมกว่า 14 ราย ซึ่งได้ให้การอุดหนุนเงินสำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่เข้าร่วมมาตรการฯ รวม 6,700 ล้านบาท และมีผู้ที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับ BEV รวม 18 โครงการ เป็นเงิน 39,000 ล้านบาท กำลังการผลิตตามแผนรวม 400,000 คันต่อปี ขณะเดียวกัน ยังมีในส่วนของการเชื่อมโยง Supply Chain ในประเทศ เพื่อเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เช่น การเพิ่มเติมกระบวนการผลิตที่เป็นสาระสำคัญในเขต Freezone เพื่อให้เกิดการใช้ชิ้นส่วนที่สร้างมูลค่าเพิ่ม และการจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจผู้ผลิตรถยนต์ กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ

สำหรับสาเหตุของการปิดตัวโรงงานผลิตรถยนต์ ICE และการลดกำลังการผลิต ส่วนใหญ่เกิดจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว สืบเนื่องจากการเติบโตเศรษฐกิจของไทยที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2566 GDP โตน้อยกว่าร้อยละ 2 โดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีการชะลอตัวมาตั้งแต่ต้นปี 2566 สืบเนื่องจากผลกระทบของปัญหานี้เสียในกลุ่มเช่าซื้อรถยนต์ ส่งผลต่อการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ที่เข้มงวด โดยเฉพาะรถกระบะ ICE (ซึ่งปัจจุบัน

ยังไม่มีการผลิตหรือใช้รถกระบะ BEV) เพราะผู้ซื้อไม่สามารถผ่อนชำระงวดได้จากสภาพคล่องทางเศรษฐกิจที่ไม่เอื้ออำนวย และหนี้ครัวเรือนยังอยู่ระดับสูง ทั้งนี้ สภาพตลาดในประเทศที่ชะลอตัวจากเหตุผลข้างต้น ทำให้ผู้ผลิตส่วนใหญ่ต้องลดกำลังการผลิต และผู้ผลิตรถยนต์ 2 ราย มีแผนที่จะปิดโรงงาน คือ โรงงานซูบารุ ประกาศยุติการผลิตรถยนต์ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2567 หลังจากยุติการผลิตในประเทศมาเลเซียในช่วงก่อนหน้านี้ เนื่องจากปัญหาสถานะแวดล้อมทางเศรษฐกิจและธุรกิจที่เปลี่ยนไป ทำให้รถยนต์ที่ผลิตออกไปไม่สามารถขายได้ในราคาที่เหมาะสม และบริษัทไม่สามารถควบคุมราคาจำหน่ายได้ โดยในปี 2566 มีจำนวนพนักงาน 400 คน มีการผลิต/จำหน่ายรถยนต์ รวม 1,600 คัน และนำเข้าชิ้นส่วนจากอินโดนีเซียและมาเลเซียเป็นส่วนใหญ่ ขณะที่โรงงานซูซูกิ จำนวนพนักงาน 800 คน ประกาศเตรียมยุติการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยภายในช่วงสิ้นปี 2568 เนื่องจากการทบทวนโครงสร้างการผลิตของซูซูกิทั่วโลก ถึงแม้จะยุติการผลิตในประเทศ แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ส่งให้กับบริษัท ซูซูกิฯ ไม่ได้รับผลกระทบมากนักเนื่องจากการผลิตส่งให้ผู้ผลิตรถยนต์รายอื่นด้วย โดยในปี 2566 มีการผลิตประมาณ 11,000 คัน

นอกจากนี้ แรงงานที่ได้รับผลกระทบ อีก ได้มีการเตรียมแผนรองรับ เช่น การพัฒนาหลักสูตรและฝึกอบรมเตรียมความพร้อมแรงงานทักษะฝีมือ สำหรับความต้องการของผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ที่เข้ามาลงทุนตั้งโรงงาน และมีแผนการผลิตในปี 2567-2568 ซึ่งมีความต้องการแรงงานกว่า 5,000 คนต่อปี ทั้งนี้ ในปี 2567 ออ. โดย สศอ. ร่วมกับสถาบันยานยนต์ พัฒนาหลักสูตรและฝึกอบรมแรงงานฝีมือจาก 2 โรงงาน และผู้ที่ต้องการเปลี่ยนผ่านไปสู่ยานยนต์สมัยใหม่ รวมทั้งการพัฒนา Platform เชื่อมโยงผู้ผลิตกับผู้ซื้อ เพื่อเพิ่มช่องทางตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (REM) สำหรับ ICE และยานยนต์สมัยใหม่

“นอกจากการสนับสนุน BEV รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนการผลิตยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า เช่น HEV และ PHEV ตั้งแต่ปี 2560 อย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาผู้ผลิตรถยนต์ ICE ซึ่งเป็นผู้ผลิตส่วนใหญ่ของประเทศ ด้วยการส่งเสริมการผลิตรถยนต์กึ่งไฟฟ้า หรือ รถยนต์ไฮบริด (HEV) ภายใต้มาตรการส่งเสริมการลงทุน มาตรการภาษีสรรพสามิต และมาตรการอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง ทำให้การผลิตรถยนต์ HEV เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2566 มีการผลิตเพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่าเมื่อเทียบกับปีก่อน และยอดการผลิตเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 รวม 85,916 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ รัฐบาลได้ผลักดันมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า โดยให้การสนับสนุนการผลิตรถยนต์ HEV ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี และกำหนดหลักเกณฑ์ผู้รับสิทธิ โดยให้ความสำคัญกับการปล่อย CO₂ การใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และการพัฒนาระบบช่วยเหลือการขับขี่ (ADAS) ซึ่งมีผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศให้ความสนใจเข้าร่วมมาตรการแล้ว ประมาณ 4-5 ราย และมีตัวเลขการลงทุนรวมใน 4-5 ปีข้างหน้า ไม่น้อยกว่า 50,000 ล้านบาท” นางวรวรรณ กล่าว