

ต่างประเทศ



นโยบายรถยนต์ไฟฟ้าจีน การแก้ปัญหามลพิษ ที่มีผลพลอยได้

พลังจากการพัฒนาประเทศผ่านอุตสาหกรรมอย่างก้าวกระโดด ทำให้จีนเป็นหนึ่งในชาติแรกๆ ที่ประสบปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ ประเด็นที่กำลังเป็นปัญหาอยู่ในประเทศไทยเวลานี้

การแก้ปัญหาของจีนนั้น นอกจากการออกนโยบายเชิงรุกอย่างเข้มงวด เช่น การไล่ปิดโรงงานไฟฟ้าถ่านหิน การจำกัดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งในเขตเมือง หรือแม้กระทั่งการสร้างอาคารกรองอากาศขนาดยักษ์แล้ว

หนึ่งนโยบายสำคัญซึ่งเป็นที่น่าศึกษาคือ การสนับสนุนการผลิตและการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างจริงจัง

ด้วยความที่จีนเองเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานพาหนะขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (อีวี) โดยในปีนี้รถยนต์อีวีทำยอดขายได้มากถึง 1 ล้านคันเป็นครั้งแรก

อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อเสียเปรียบของรถยนต์ไฟฟ้า ที่ยังมีราคาสูงเมื่อเทียบกับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยการสันดาปภายใน (ไออีซี) หรือรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน รัฐบาลจีนจึงมีนโยบายอุดหนุนทั้งฝั่งของผู้บริโภคเองรวมไปถึงฝั่งของผู้ผลิตรถยนต์อย่างจริงจังนับตั้งแต่รถยนต์

ไฟฟ้ารุ่นแรกออกวางตลาดเมื่อกว่า 10 ปีก่อน

ผลจากแรงจูงใจในการผลิตที่เห็นได้ชัด เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้าของจีนเอง โดยสามารถกระตุ้นการผลิตเพิ่มขึ้นจากในปี 2011 ที่ 1,000 คัน ให้มีจำนวนมากถึง 132,000 คันในปี 2016

โดยสัดส่วนรถอีวี 99 เปอร์เซ็นต์ของอีวีทั่วโลกจำนวน 352,000 คันนั้นวิ่งอยู่บนถนนในประเทศจีนในเวลานี้ ท่ามกลางการแข่งขันของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเป็น 30 บริษัทแล้ว

นโยบายสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้าในช่วงต้น รัฐบาลจีนใช้วิธีการจ่ายเงินอุดหนุน รวมถึงให้สิทธิพิเศษอื่นกับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า โดยคิดตามระยะทางของรถที่สามารถวิ่งได้ต่อการชาร์จไฟ 1 ครั้ง



รายงานระบุว่ารัฐบาลกลางของจีนนั้นใช้งบประมาณจ่ายเงินอุดหนุนให้กับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าตั้งแต่ 20,000-44,000 หยวนหรือราว 92,000-200,000 บาทต่อคัน ขณะที่รัฐบาลท้องถิ่นของแต่ละมณฑลจะสนับสนุนเพิ่มให้อีกราว 15-50 เปอร์เซ็นต์ รวมแล้วรัฐบาลให้เงินอุดหนุนผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าที่สามารถวิ่งได้ไกล 250 กิโลเมตร ต่อการชาร์จ 1 ครั้งที่ราว 66,000 หยวน หรือมากกว่า 3 แสนบาทต่อคันเลยทีเดียว

นอกจากนี้ รัฐบาลท้องถิ่นในหลายๆ เมืองยังให้สิทธิพิเศษในการการันตีการจดทะเบียนรถยนต์

เช่น ในนครปักกิ่งที่จำกัดการจดทะเบียนรถยนต์ที่วิ่งในเมือง 3,000 คันต่อเดือน ส่วนหนึ่งของนโยบายจำกัดจำนวนรถยนต์ในกรุงปักกิ่ง และเมื่อเทียบกับผู้สมัครที่มีมากถึง 3 ล้านคันต่อเดือน ทำให้ผู้ที่ได้สิทธิจดทะเบียนนั้นเหมือนกับการถูกสลากกินแบ่ง

รัฐบาลจีนก็ให้สิทธินี้สำหรับผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าไปเลยโดยไม่ต้องลุ้น

โดยรวมแล้วรัฐบาลจีนใช้งบประมาณในการอุดหนุนรถยนต์อีวีเป็นมูลค่าสูงถึง 240,000 ล้านบาท เมื่อปี 2017 และคาดว่าจะ

จะเพิ่มสูงขึ้นเป็น 625,000 ล้านบาท ในปี 2020 และเพิ่มขึ้นอีกเป็น 2.1 ล้านล้านบาทในปี 2025

ปolicy ที่ล่าสุดจีนก็ออกนโยบายที่เข้มข้นมากขึ้นในการสนับสนุนเกมบังคับให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในจีน “ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้มากขึ้น” ด้วยระบบที่เรียกว่า “แคปแอนด์เทรด” (Cap and Trade) ซึ่งได้เริ่มใช้แล้วในปี 2019 นี้เป็นปีแรก

ระบบดังกล่าวกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์มากกว่า 30,000 คันต้องมีเครดิตสำหรับรถยนต์พลังงานใหม่ (เอ็นอีวี หรือรถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ไฮบริด รถยนต์เซลล์เชื้อเพลิง หรือฟิวเอลเซลล์) คิดเป็น 10 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนรถยนต์ใช้น้ำมันทั้งหมดที่ผลิตรายละ โดยรัฐบาลจีนตั้งเป้าเพิ่มเครดิตเป็น 12 เปอร์เซ็นต์ในปี 2019

การได้มาซึ่งเครดิตดังกล่าว รัฐบาลจีนกำหนดให้การผลิตรถยนต์เอ็นอีวีประเภทต่างๆ มีค่าเครดิตตั้งแต่ 2 ถึง 6 โล่เรียงตั้งแต่รถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมน้อยไปหามาก

โดยมาตรฐานขั้นต่ำของรถขับเคลื่อนด้วย

มติชน สุดสัปดาห์ Matichon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 480	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 8 - พุธสัปดาห์ 14 กุมภาพันธ์ 2562		
	ปีที่: 39	ฉบับที่: 2008	หน้า: 110(กลาง), 111
	Col.Inch: 71.58	Ad Value: 34,358.40	PRValue (x3): 103,075.20
คอลัมน์: ต่างประเทศ: นโยบายรถยนต์ไฟฟ้าจีน การแก้ปัญหามลพิษ ที่มีผลพลอยได้			
คลิป: สีสี่			

แบตเตอรี่ไฟฟ้าที่นำมาคิดเครดิตต้องทำระยะทางได้อย่างน้อย 100 กิโลเมตรต่อการชาร์จ 1 ครั้ง และต้องทำความเร็วได้อย่างน้อย 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ส่วนรถยนต์ไฮบริด จะต้องทำระยะทางที่ใช้ไฟฟ้าให้ได้อย่างน้อย 50 กิโลเมตรต่อการชาร์จ 1 ครั้ง

ตามนโยบายดังกล่าว นั้นหมายความว่า ผู้ผลิตรถยนต์ใช้น้ำมันที่ผลิตออกขาย 100,000 คันจะต้องมีเครดิตอย่างน้อย 10,000 เครดิต หรือเทียบเป็นรถยนต์เอ็นอีวี ที่ค่าเครดิตเท่ากับ 5 จำนวน 2,000 คัน โดยหากผลิตได้มากกว่า 2,000 คัน ผู้ผลิตสามารถนำเครดิตที่เกินไปขายให้กับผู้ผลิตที่มีเครดิตไม่ถึงได้ โดยราคาเครดิตขึ้นอยู่กับตลาดของแต่ละบริษัทและกลไกตลาด ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานภาครัฐของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์จีน

ทั้งนี้ หากผู้ผลิตรถยนต์บริษัทใดที่ทำเครดิตได้ไม่ถึงเกณฑ์จะต้องเผชิญกับการคว่ำบาตร เช่น รถรุ่นใหม่ไม่ได้รับการอนุมัติ หรือการสั่งให้หยุดการผลิตรถยนต์ใช้น้ำมันลง เป็นต้น

ผลของนโยบายดังกล่าวส่งผลให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ใช้น้ำมันต้องเริ่มขยับขยายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ด้วยการร่วมมือกับบริษัทผู้นำในการผลิตรถไฟฟ้าท้องถิ่นของจีนเอง เนื่องจากข้อมูลล่าสุด หลายบริษัทไม่ว่าจะเป็นฟอร์ด บีเอ็มดับเบิลยู มิตซูบิชิ ฮอนด้า รวมไปถึงโตโยต้า ยังคงมีเครดิตที่ยังห่างไกลจากเป้าหมายอีกมากมาย

นโยบายสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้าของจีนเรียกว่าเป็นการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศอย่างตรงจุด พร้อมกับผลพลอยได้จากการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าในประเทศของตนเอง

และนั่นก็ทำให้จีนก้าวเป็นผู้นำในการผลิตรถไฟฟ้าพลังงานไฟฟ้าของโลกไปแล้วในเวลานี้ ●