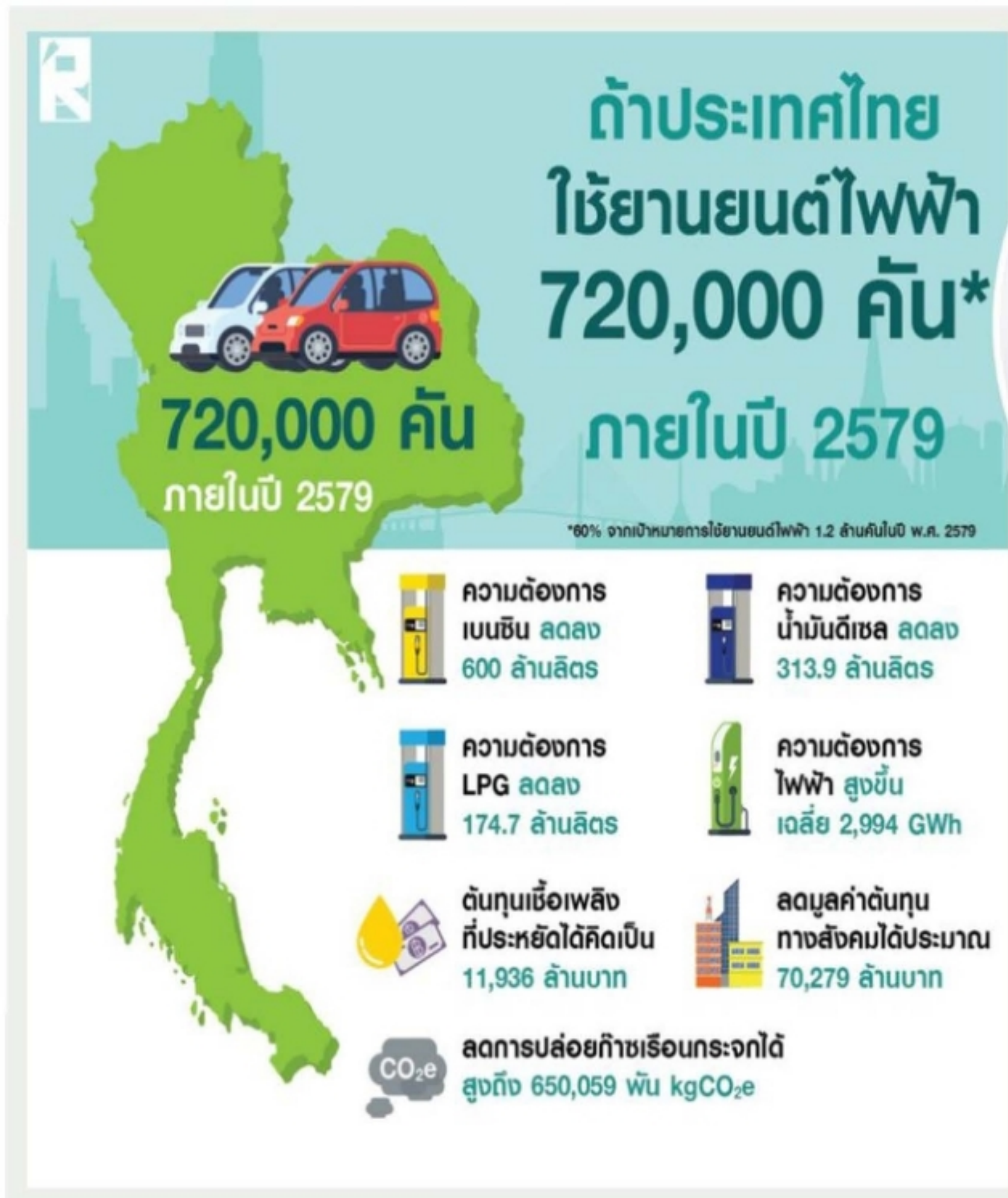


รถยนต์ไฟฟ้าทางออกแก้ฝุ่น ประหยัดงบประมาณหลายหมื่นล้าน



กฤษี สีสุนทร

ตั้งของเครื่องยนต์รถบวง นอกจากนั้น ยังประหยัดค่าใช้จ่ายในบางด้านลง เช่น ค่าซ่อมบำรุง และค่าเชื้อเพลิง ฯลฯ แม้จะมีข้อด้อยที่ต้องคำนึงถึง เช่น การชาร์จพลังงาน 1 ครั้ง ใช้เวลา 4 ชั่วโมง จะวิ่งได้ประมาณ 400 กม. ทำให้ไม่เหมาะแก่การใช้เดินทางไกล ไม่นับรวมด้านราคาขายในปัจจุบันที่ยังจัดว่าค่อนข้างสูง แต่เมื่อวัดกันที่การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาวแล้วยังถือว่ามีความคุ้มค่าพิสูจน์ได้จากหลายประเทศที่ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมลพิษทางอากาศได้มีการเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ประเภทนี้เป็นหลักหรือหันมาสนับสนุนการผลิตยานยนต์ประเภทนี้อย่างเป็นทางการแล้ว เช่น นอร์เวย์ เยอรมนี ญี่ปุ่น อเมริกา และจีน

สิ่งสำคัญคือจะทำอย่างไรให้ผู้บริโภคตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแทนยานยนต์ประเภทที่ใช้เชื้อเพลิง ซึ่งนิยมใช้ในปัจจุบัน

กฤษี กล่าวว่า จากการทำงานวิจัยโครงการประเมินมาตรการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าต่อการยอมรับของผู้บริโภคและประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง พบว่า ในการที่จะให้ผู้บริโภคตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้านั้น

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

การเผชิญหน้ากับปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) ในหลายภูมิภาคของประเทศไทย โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทำให้เกิดกระแสความตื่นตัวเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศในวงกว้าง ซึ่งหนึ่งในตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดฝุ่น PM 2.5 คือพาหนะเครื่องยนต์ดีเซลที่นิยมใช้ในภาคคมนาคมขนส่งทางออกหนึ่งเพื่อการแก้ปัญหาที่ยั่งยืนซึ่งมีการใช้งานแล้วในหลายประเทศที่ผู้นำและประชาชนตระหนักถึงปัญหามลพิษ คือ “ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric vehicles : EV)”

กฤษี สีสุนทร จากคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ นักวิจัยของ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) อธิบายว่า ยานยนต์ไฟฟ้าไม่ได้เป็นเรื่องใหม่ของไทย เพราะรัฐบาลได้สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ โดยได้วาง “แผนการขับเคลื่อนภารกิจด้านพลังงานเพื่อส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยในระหว่างปี 2559-2579” รวมถึงวาง “แผนที่นำทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยระหว่างปี 2557-2562”

ทั้งนี้ เนื่องจากยานยนต์ไฟฟ้ามีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ก่อให้เกิดมลพิษอย่างฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ประหยัดเชื้อเพลิง และมีประสิทธิภาพในการใช้งานสูง เช่น มีอัตราเร่งในการออกตัวสูง (ไม่ต้องทดเกียร์) ไม่มีเสียง

จำเป็นต้องมีตัวชี้วัดเพื่อเปรียบเทียบให้เห็นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะทั้งต้นทุนรวมในการเป็นเจ้าของยานยนต์หนึ่งคัน ไม่ว่าจะเป็นราคารถมือหนึ่ง และราคาขายต่อ ค่าเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษา รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่จะตามมาจากการซื้อ เช่น ดอกเบี้ย ประกัน และภาษี ซึ่งในปัจจุบันเมื่อเปรียบเทียบต้นทุนที่ผู้ใช้อยานยนต์ต้องจ่ายหรือ ต้นทุนเอกชนแล้ว EV ยังมีความโดดเด่นน่าสนใจไม่มากพอที่จะทำให้ผู้ซื้อเปลี่ยนมาซื้อ EV โดยเฉพาะเมื่อยานยนต์ในเซ็กเมนต์เดียวกัน ยานยนต์ประเภทสันดาปภายในมีราคารถถูกกว่า ในขณะที่ต้นทุนทางสังคม โดยเฉพาะต้นทุนที่เกิดจากมลพิษทางอากาศ การใช้ EV ไม่ก่อให้เกิดต้นทุนนี้เลย และมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า

นอกจากนี้ ผลจากการสำรวจยังพบว่าอัตราการยอมรับ EV อยู่ที่ 60% แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์ที่จะเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมี 3 ส่วน คือ ปัจจัยส่วนบุคคล การศึกษา และรายได้ ปัจจัยภายในเกี่ยวกับตัวรถ ราคา ค่ายารถ และสมรรถนะของรถ สุดท้ายคือปัจจัยภายนอก บริการหลังการขาย เป็นต้น

กูรี เสนอแนะว่า นอกจากโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนในประเทศที่รัฐบาลผลักดันแล้ว รัฐบาลควรใช้มาตรการส่งเสริมทางการเงินเพื่อลดราคายานยนต์ไฟฟ้าและ TCO ลง เช่น การลดภาษีนำเข้า และการผลักดันให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศ เพื่อให้ราคารถประเภทนี้ต่ำ

ลงจนสามารถแข่งขันกับรถสันดาปภายในที่นิยมใช้ในปัจจุบันได้ นอกจากนั้นภาครัฐควรเป็นแกนนำในการเปลี่ยนยานยนต์ในสังกัดเป็นยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงขอความร่วมมือไปยังผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถเมล์ และรถแท็กซี่ ให้ใช้เช่นกันเพื่อสร้างความเชื่อมั่นเกี่ยวกับประสิทธิภาพที่ดีของยานยนต์ไฟฟ้า อีกสิ่งสำคัญที่ไม่ควรมองข้ามคือการประชาสัมพันธ์จากภาครัฐเพื่อสร้างความตระหนักรู้ถึงข้อดีของ EV ให้แก่ประชาชนควบคู่กันไปด้วย”

จากงานวิจัยมีการประเมินว่าหากประเทศไทยมีการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าตามอัตราการยอมรับ EV ที่ 60% ของเป้าหมาย 1.2 ล้านคัน ภายในปี 2579 พบว่าความต้องการน้ำมันเบนซินจะลดลงโดยรวม 600 ล้านลิตร ดีเซลลดลงโดยรวม 313.9 ล้านลิตร LPG ลดลง 174.7 ล้านลิตร ในขณะที่ความต้องการไฟฟ้าจะสูงขึ้นเฉลี่ย 2,994 GWh โดยต้นทุนเชื้อเพลิงที่ประหยัดได้คิดเป็น 1.19 หมื่นล้านบาท ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้สูง และลดมูลค่าต้นทุนทางสังคมได้ประมาณ 7 หมื่นล้านบาท ดังนั้นหากจะทำให้เกิดผลนี้ได้ ความร่วมมือจากทุกฝ่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนเป็นเรื่องสำคัญ ■