

# นับถอยหลังสู่โลกคาร์บอนต่ำ... ระเบียบโลกใหม่ที่ผู้ส่งออกไทยต้องเตรียมรับมือ

โดย นางขวัญใจ เตชเสนสกุล

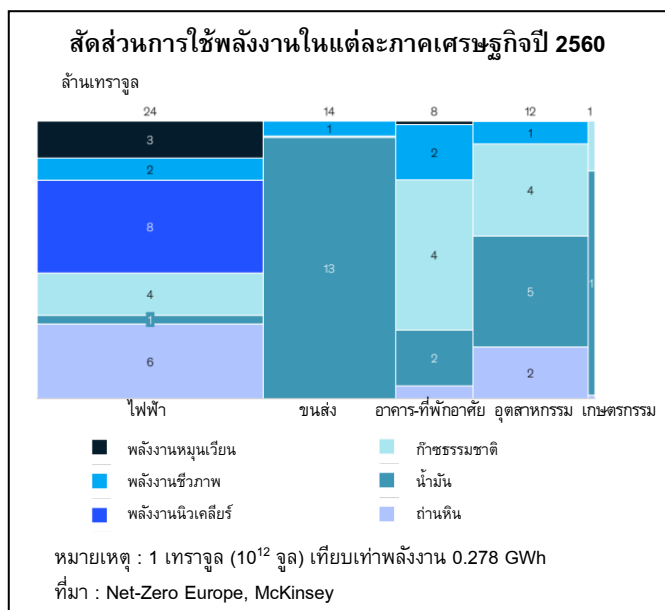
ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายวิจัยธุรกิจ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

ในช่วงปีเศษๆ ที่ผ่านมา แม้ทั่วโลกต้องเผชิญกับวิกฤต COVID-19 ที่ส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง และทำให้เศรษฐกิจโลกตกต่ำเป็นประวัติการณ์ แต่ปัญหาก๊าซเรือนกระจกที่ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนยังถูกหยิบยกขึ้นพูดถึงบ่อยครั้ง บ่งชี้ให้เห็นว่าสังคมโลกตระหนักถึงความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาดังกล่าว ดังเห็นได้จากการที่หลายประเทศต่างออกมาประกาศหรือตอกย้ำเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก หรือบางประเทศถึงกับประกาศตัวจะเป็นเศรษฐกิจปลอดคาร์บอน (Net-zero Greenhouse Gas Emissions) อย่างชัดเจน และมีแผนจะนำมาตรการเกี่ยวกับการลดคาร์บอนมาใช้เป็นรูปธรรมมากขึ้น

## EU...ผู้นำการขับเคลื่อนเพื่อลดคาร์บอน

ที่ผ่านมา EU นับเป็นผู้นำในการผลักดันนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสำหรับการลดคาร์บอนหรือก๊าซเรือนกระจกก็เช่นกัน นับตั้งแต่ที่ EU ลงนามในพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol) ในปี 2540 EU ก็ตั้งเป้าจะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงให้ได้ร้อยละ 8 ภายในปี 2555 (เทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดในปี 2533) ซึ่งปรากฏว่า EU ทำได้เกินเป้า นั่นคือ EU ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงได้ถึงร้อยละ 18 และจากแนวโน้มการลดก๊าซเรือนกระจกที่ทำได้ดีกว่าเป้า EU จึงได้ตั้งเป้าหมายใหม่ตั้งแต่ปี 2553 ว่าจะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงให้ได้ร้อยละ 20 ภายในปี 2563 ซึ่ง EU ก็บรรลุเป้าดังกล่าวได้ตั้งแต่ปี 2561 ล่าสุดในเดือนธันวาคม 2562 EU ก็ได้ประกาศนโยบาย “European Green Deal” ซึ่งเป็นกรอบนโยบายใหม่ของ EU เพื่อเร่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้ EU ต้องลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 55 ภายในปี 2573 และมุ่งสู่การเป็นเศรษฐกิจปลอดคาร์บอนภายในปี 2593 ซึ่งแผนจัดการครั้งนี้มีการวางกลุ่มเป้าหมายชัดเจนเพื่อกำหนดกลยุทธ์ส่งเสริมและแทรกแซงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หากพิจารณาที่มาของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน EU พบว่าเชื้อเพลิงฟอสซิล (ก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน และถ่านหิน) เป็นตัวการสำคัญที่สุด เนื่องจากราวร้อยละ 80 ของก๊าซเรือนกระจกที่ EU ปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ คือ ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ที่มาจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งเมื่อพิจารณาแยกตามภาคเศรษฐกิจจะพบว่าภาคเศรษฐกิจต่างๆ ยังคงพึ่งพาเชื้อเพลิงจากฟอสซิลเป็นหลัก ยกเว้นการผลิตไฟฟ้าที่มีการใช้เชื้อเพลิงที่หลากหลายที่สุด โดยกว่าครึ่งเป็นพลังงานหมุนเวียน พลังงานชีวภาพ และพลังงานนิวเคลียร์ ในทางกลับกันภาคขนส่งเป็นภาคที่ใช้ น้ำมันเป็นหลักถึงร้อยละ 93 เมื่อประกอบกับการที่ภาคการขนส่งเป็นภาคเศรษฐกิจ



เดี่ยวของ EU ที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นระหว่างปี 2533-2560 ภาคการขนส่งจึงเป็นเป้าหมายสำคัญของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ EU ล่าสุด EU ได้ประกาศแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะอย่างยั่งยืนฉบับใหม่ (EU Strategy on Sustainable and Smart Mobility) ที่มุ่งเน้นการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ ราคาไม่แพง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยแบ่ง ยุทธศาสตร์ออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะ 10 ปี (ภายในปี 2573) 15 ปี (ภายในปี 2578) และ 30 ปี (ภายในปี 2593) ดังนี้

### ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะอย่างยั่งยืนฉบับใหม่ของ EU

ภายในปี 2573	ภายในปี 2578	ภายในปี 2593
<ul style="list-style-type: none"> <li>• รถยนต์อย่างน้อย 30 ล้านคัน เป็นรถยนต์ปลอดมลพิษ*</li> <li>• เพิ่มเมืองปลอดควันพิษ เป็น 100 เมือง</li> <li>• เพิ่มสัดส่วนรถไฟความเร็วสูง เป็น 2 เท่า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การเดินทางในระยะ 500 กม. ต้องปลอดมลพิษ</li> <li>• ส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างแพร่หลาย</li> <li>• สนับสนุนการพัฒนาเรือที่ไม่ก่อมลพิษ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการพัฒนาเครื่องบินขนาดใหญ่ ที่ไม่ก่อมลพิษ</li> <li>• กำหนดให้รถยนต์ รถตู้ รถบัส และรถบรรทุกหนัก เกือบทุกคันเป็นยานยนต์ที่ไม่ก่อมลพิษ</li> <li>• เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็น 2 เท่า</li> <li>• ส่งเสริมการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งความเร็วสูง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้มีคุณภาพและยั่งยืน</li> </ul>

หมายเหตุ : \* ณ สิ้นปี 2562 EU มีรถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์ Plug-in Hybrid ซึ่งเป็นรถยนต์ปลอดมลพิษ รวมกันเพียง 1.8 ล้านคันเท่านั้น ที่มา : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_2330](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330)

นอกจากนี้ EU ยังมีนโยบายทยอยลดการใช้ไบโอดีเซลจากน้ำมันปาล์มในภาคการขนส่งภายในปี 2573 เนื่องจากเห็นว่าการผลิตไบโอดีเซลดังกล่าวก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกมากกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิลถึง 3 เท่า และยังก่อให้เกิดปัญหาการบุกรุกพื้นที่ป่าเขตร้อน โดยเฉพาะในมาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นแหล่งนำเข้าน้ำมันปาล์มที่สำคัญของ EU อันเป็นที่มาของการที่ EU ประกาศลดการนำเข้าน้ำมันปาล์มจากทั้งสองประเทศในช่วงที่ผ่านมา

นอกจากด้านการขนส่งแล้ว EU ยังเตรียมใช้มาตรการจำนวนมากเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ทั้งของ EU เอง และของประเทศอื่นที่จะส่งสินค้ามายัง EU อาทิ

- **ขยายการใช้มาตรการ EU Emission Trading Scheme (EU ETS) สำหรับปี 2564-2573** เพื่อ ทบทุนการเรียกเก็บภาษีจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานในการผลิตสูง อาทิ การผลิตไฟฟ้าและโรงงานต่างๆ การเดินเรือสมุทร การบิน การก่อสร้าง และการขนส่ง โดยคาดว่าจะมีการปรับ อัตราการเก็บภาษีขึ้นจากตันละ 25 ยูโร เป็นตันละ 35 ยูโร ซึ่งจะทำให้สินค้าที่ผลิตใน EU หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นใน EU มีต้นทุนแพงขึ้น

- **ออกมาตรการปรับคาร์บอนก่อนเข้าพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism : CBAM)** โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูง เพื่อให้สินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศมีต้นทุนในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเช่นเดียวกับสินค้าที่ผลิตใน EU ซึ่งปัจจุบันยังไม่ชัดเจนว่า EU จะใช้มาตรการในรูปแบบใด ระหว่างการเก็บภาษีคาร์บอน การนำระบบซื้อขายใบอนุญาตปล่อยก๊าซเรือนกระจก มาปรับใช้ หรือจะเลือกรูปแบบอื่นๆ ที่เห็นว่าเหมาะสม ทั้งนี้ คาดว่า EU จะออกระเบียบดังกล่าวในช่วงเดือน มิถุนายน 2564 และให้มีผลบังคับใช้ในปี 2566

ทั้งนี้ แม้ EU จะมีสัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพียงร้อยละ 7 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลก แต่ความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ EU ก็ได้ส่งผลสะท้อนไปทั่วโลก กล่าวคือ นโยบายของ EU ได้ก่อให้เกิดการลงทุนในเทคโนโลยีสีเขียวเพิ่มขึ้นทั่วโลก หนุนให้เกิดตลาดซื้อขายคาร์บอน

รวมทั้งกระตุ้นให้แต่ละประเทศหันมาตั้งเป้าและกำหนดนโยบายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของตนเอง รวมถึงนโยบายการเก็บภาษีคาร์บอน ก็มีส่วนเร่งให้เกิดการจัดทำรอยเท้าคาร์บอน (Carbon Footprint) เพิ่มขึ้นทั่วโลก

### นับถอยหลัง...ทั่วโลกมุ่งสู่วิถีคาร์บอนต่ำ

นอกจาก EU ที่เป็นหัวหอกในการผลักดันเรื่องการลดก๊าซเรือนกระจกแล้ว ปัจจุบันหลายประเทศทั่วโลกต่างให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าว และมีแนวนโยบายเพื่อให้บรรลุผล หรือมีการตั้งเป้าอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ

- **สหรัฐฯ** ประธานาธิบดีโจ ไบเดน มีนโยบายให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนและสนับสนุนการลงทุนพลังงานสะอาด และตั้งเป้าจะผลักดันให้สหรัฐฯ บรรลุเป้าหมายเป็นเศรษฐกิจปลอดคาร์บอนภายในปี 2593 เช่นเดียวกับ EU โดยให้คำมั่นว่าจะให้สหรัฐฯ กลับเข้าร่วมความตกลงปารีส (Paris Agreement) โดยเร็ว รวมทั้งเสนอให้จำกัดการให้สัมปทานขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติบนที่ดินของรัฐ นอกจากนี้ ยังตั้งเป้าลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับพลังงานสะอาดเป็นมูลค่าถึง 2 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ พร้อมตั้งเป้ายกเลิกการใช้พลังงานจากฟอสซิลผลิตไฟฟ้าและหันมาใช้พลังงานสะอาดให้ได้ทั้งหมดภายในปี 2578

- **สหราชอาณาจักร** ตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 68 ภายในปี 2573 โดยเลื่อนกำหนดการห้ามจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถตู้ขนส่งแบบใช้น้ำมันในประเทศให้เร็วขึ้น 5 ปี จากเดิมที่ตั้งเป้าไว้ในปี 2578 เป็นปี 2573 และมีการลงทุนกว่า 2,800 ล้านปอนด์ เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้า อาทิ การขยายจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า การส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่ที่ทำให้รถวิ่งได้ไกลขึ้น รวมถึงการสนับสนุนโดยตรงแก่ผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า นอกจากนี้ สหราชอาณาจักรยังประกาศจะยุติการอุดหนุนโครงการพลังงานเชื้อเพลิงฟอสซิลในต่างประเทศ ซึ่งนับเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ เพราะในรอบสี่ปีที่ผ่านมารัฐบาลสหราชอาณาจักรสนับสนุนการส่งออกน้ำมันและก๊าซเป็นมูลค่าถึง 21,000 ล้านปอนด์ (ราว 8 แสนล้านบาท) ผ่านการส่งเสริมการค้าและสินเชื่อเพื่อการส่งออก

- **ญี่ปุ่น** ตั้งเป้าเป็นเศรษฐกิจปลอดคาร์บอนภายในปี 2593 โดยล่าสุดญี่ปุ่นประกาศว่าภายในปี 2573 รถยนต์ใหม่ที่กำหนดในญี่ปุ่นทั้งหมดต้องเป็นรถไฮบริดหรือรถยนต์ไฟฟ้าเท่านั้น นอกจากนี้ มีรายงานว่ารัฐบาลญี่ปุ่นมีแผนจะเสนอมาตรการจูงใจด้านภาษี และตั้งกองทุนวิจัยเพื่อสนับสนุน “การลงทุนสีเขียว” ในแผนภาษีฉบับปรับปรุงของปีภาษีในเดือนเมษายน 2564 เพื่อผลักดันการบรรลุเป้าหมายการเป็นเศรษฐกิจปลอดคาร์บอน

### ความพร้อมของไทยในการก้าวเข้าสู่วิถีคาร์บอนต่ำ

ปัจจุบันประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change : UNFCCC) ตั้งแต่ปี 2537 โดยในปี 2558 ไทยได้ประกาศเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกที่ร้อยละ 20 ภายในปี 2573 (ในกรณีปกติ) หรือร้อยละ 25 หากได้รับการสนับสนุนจากต่างประเทศ ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีไทยได้เตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับกระแสดังกล่าวบ้างแล้วด้วยการจัดตั้งองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) หรือ อบก. ในปี 2550 เพื่อกลั่นกรองและรับรองโครงการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism : CDM) ซึ่งปัจจุบันได้รับรองโครงการ CDM ไปกว่า 182 โครงการ นอกจากนี้ อบก. ยังมีแผนจะพัฒนาตลาดคาร์บอนแบบสมัครใจของไทย (Domestic Voluntary Carbon Market) เพื่อสร้างกลไกสนับสนุนการดำเนินการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และเชื่อมโยงกับตลาดคาร์บอนในประเทศต่างๆ

ทั้งนี้ การที่ประเทศมหาอำนาจต่างหันมาให้ความสำคัญกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างพร้อมเพรียงในปัจจุบัน แสดงให้เห็นได้ชัดเจนว่าประเด็นดังกล่าวกำลังจะกลายเป็นกระแสหลักของโลก ซึ่งผู้ประกอบการที่มองเห็นสัญญาณดังกล่าวและปรับตัวได้ก่อนย่อมจะได้โอกาสในการเกี่ยวเกี่ยวประโยชน์ในช่วงที่ตลาดกำลังเติบโต เช่น กลุ่มผู้ประกอบการโรงไฟฟ้าพลังงานหมุนเวียนของไทยที่ออกไปลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา สำหรับผู้ส่งออกไทย การปรับตัวให้เข้ากับวิถีคาร์บอนต่ำเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำให้ได้ (Must Do) ไม่ใช่แค่เรื่องที่ทำได้ดีก็ดี (Should Do) อีกต่อไป ซึ่งการปรับตัวควรทำอย่างจริงจัง เพราะการละเลยไม่ปฏิบัติตามวิถีคาร์บอนต่ำอาจมีประเด็นที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจอย่างชัดเจน ดังเช่นกรณีที่มีแบรนด์เสื้อผ้าจาก EU ที่มีฐานการผลิตในประเทศกำลังพัฒนาประเทศหนึ่งได้ออกมาแสดงความกังวลว่า หากประเทศดังกล่าวยังพึ่งพาพลังงานจากถ่านหินเป็นหลัก อาจสูญเสียการลงทุนจากต่างประเทศในระยะยาว เนื่องจากสินค้าที่ผลิตโดยใช้พลังงานที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกมีแนวโน้มจะไม่ได้รับการยอมรับจากตลาดส่งออก

*Disclaimer : ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด*