

จีนมุ่งเป้าขึ้นสู่การเป็นผู้นำ “รถยนต์สีเขียว”

หนังสือพิมพ์ไชน่าเดลี (China Daily) ได้ตีพิมพ์ข่าวเรื่อง “China ‘can still lead’ in green cars” เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๕ และวารสารไชน่าอีโคโนมิครีวิว (China Economic Review) ฉบับประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๕ ตีพิมพ์บทความเรื่อง “Delayed takeoff” ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า ดังนี้

๑. สถานการณ์ตลาดรถยนต์และพลังงานโลกและจีน เมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๔ จำนวนรถยนต์ทั่วโลกเพิ่มขึ้นแตะ ๑ พันล้านคันเป็นครั้งแรก โดยในจำนวนนี้ เกือบครึ่งหนึ่งของการเติบโตของจำนวนรถยนต์ใหม่เกิดขึ้นในจีน ทำให้จีนแซงหน้าสหรัฐฯ กลายเป็นตลาดรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในโลกนับแต่ปี ๒๕๕๒ โดยแต่ละวันมีรถยนต์ใหม่จำนวนหลายพันคันออกสู่ท้องถนน

ขณะเดียวกัน จีนนับเป็นประเทศผู้บริโภคพลังงานสูงที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากวันละ ๘.๙ ล้านบาร์เรลในปี ๒๕๕๓ เป็นวันละ ๑๕ ล้านบาร์เรลในปี ๒๕๖๓ ขณะเดียวกัน การนำเข้าน้ำมันของจีนจะเพิ่มขึ้นจากวันละ ๕ ล้านบาร์เรลเป็นวันละ ๑๐.๖ ล้านบาร์เรล ตามลำดับ และหากว่ารูปแบบการเดินทางไม่ได้รับการปรับแก้ และปล่อยให้จำนวนรถยนต์ต่อประชากรของจีน ซึ่งอยู่ในระดับเพียง ๕๘ คันต่อ ๑,๐๐๐ คนในปี ๒๕๕๓ เพิ่มขึ้นไปอยู่ในระดับเดียวกับของสหรัฐฯ ที่ ๘๔๐ คันต่อ ๑,๐๐๐ คน (ญี่ปุ่น ๕๙๐ คันต่อ ๑,๐๐๐ คน และเยอรมนี ๕๔๗ คันต่อ ๑,๐๐๐ คน) ก็คาดว่า ความต้องการน้ำมันของจีนเพียงประเทศเดียวก็จะสูงกว่าการผลิตน้ำมันโลกแล้ว ซึ่งอาจทำให้จีนต้องเผชิญกับปัญหาและความเสี่ยงในหลายด้าน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้รัฐบาลจีนสนใจกับปัญหาและความท้าทายดังกล่าว และเริ่มหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรม “ยานยนต์พลังงานไฟฟ้า” (Electric Vehicles: EVs) และการประหยัดพลังงานอย่างจริงจัง

๒. นโยบายและแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้าของจีน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รัฐบาลจีนได้กำหนดนโยบายที่จะให้การสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้า และมีมาตรการส่งเสริมออกมาอย่างต่อเนื่อง อาทิ การให้เงินอุดหนุนการซื้อรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจำนวน ๓๐,๐๐๐ หยวนต่อคันนับแต่กลางปี ๒๕๕๓ (มาตรการนี้สิ้นสุดลงแล้ว) และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรถยนต์พลังงานสีเขียว แต่ดูเหมือนมาตรการที่ผ่านมายังไม่มากพอที่จะกระตุ้นการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าวอย่างแท้จริง โดย ตัวอย่างเช่น ในกรุงปักกิ่ง มีการก่อสร้าง “สถานีเติมพลังงานไฟฟ้า” (Charging Station) จำนวนเพียง ๑๒ แห่ง รวม “หัวจ่ายพลังงานไฟฟ้า” (Plug-in Unit) จำนวน ๒๗๔ อัน ซึ่งทำให้ผู้ใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าประสบปัญหาในทางปฏิบัติ

ประการสำคัญ การพัฒนาสถานีจ่ายพลังงานไฟฟ้าดังกล่าวของจีนใช้ถ่านหินเป็นแหล่งพลังงาน ทำให้ไม่ได้อยู่บนพื้นฐานของ “พลังงานสะอาด” (Clean Energy) อย่างแท้จริง ในทางกลับกัน การดำเนินโครงการของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California) ของสหรัฐฯ ที่ประกาศเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ จะ

ก่อสร้างสถานีจ่ายพลังงานไฟฟ้า ๒๐๐ แห่ง พร้อมหัวจ่ายไฟฟ้า ๑๐,๐๐๐ อันเพื่อรองรับรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน ๓๓,๐๐๐ คัน ใช้พลังงานนิวเคลียร์เป็นตัวสร้างพลังงานไฟฟ้า

เมื่อราวกลางเดือนเมษายน ๒๕๕๕ คณะรัฐมนตรีของจีนได้พิจารณาและยอมรับ แผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้าและการประหยัดพลังงานฉบับใหม่ ซึ่งกำหนดให้รถยนต์ พลังงานไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริดแบบเติมพลังงานไฟฟ้าเป็นยุทธศาสตร์หลักในการจัดการกับความท้าทายด้าน พลังงานและมลพิษของจีน

จีนยังกำหนดเป้าหมายสะสมด้านการผลิตและการขายรถยนต์ทั้งสองประเภทดังกล่าวไว้ที่ ๕๐๐,๐๐๐ คันภายในปี ๒๕๕๘ และมากกว่า ๕ ล้านคันภายในปี ๒๕๖๓ ผ่านมาตรการอุดหนุนและการเพิ่ม สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถยนต์ดังกล่าว

๓. สถานการณ์ตลาดรถยนต์พลังงานไฟฟ้าของโลกและของจีน ในปีที่ผ่านมา ยอด จำหน่ายรถยนต์พลังงานไฟฟ้าของโลกชะลอตัวอย่างมาก โดยเฉพาะในสหรัฐฯ และสหภาพยุโรป ส่งผลให้ เจเนอรัลมอเตอร์ (GM) ได้ประกาศชะลอแผนการเปิดสายการผลิต “เชฟวีวอลท์” (Chevy Volt) รถยนต์ ไฮบริดแบบเติมพลังงานไฟฟ้า (Plug-in) แม้กระทั่งนิสสัน (Nissan) ก็ต้องต่อสู้กับกำลังซื้อรถไฟฟ้ายอตนियมรุ่น “ลีฟ” (Leaf) ที่หดหายไป ในตลาดสหรัฐฯ ยอดจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าในปี ๒๕๕๔ เหลืออยู่เพียง ๒๐,๐๐๐ คัน ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับอุปสงค์รถยนต์โดยรวมของประเทศ ซึ่งอยู่ราว ๑๒.๘ ล้านคัน คิดเป็นราวร้อยละ ๐.๑๖ ของตลาดรถยนต์โดยรวมของสหรัฐฯ แต่ดูเหมือนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของจีนจะล่าช้า กว่าของสหรัฐฯ และสัดส่วนความต้องการดังกล่าวของตลาดจีนจะยิ่งเล็กกว่าของสหรัฐฯ เสียอีก โดยจีนยัง ประสบปัญหาสำคัญใน ๓ ด้านได้แก่ ด้านนโยบายภาครัฐ โครงสร้างพื้นฐาน และผู้บริโภค

ปัจจุบัน จีนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเพียง ๖,๐๐๐ คันต่อปี และมีอยู่เพียงไม่ถึง ๑๐ แบบในปี ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๓ ของปริมาณการผลิตรถยนต์โดยรวมของจีน ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมาย ๕๐๐,๐๐๐ คัน ในปี ๒๕๕๘ ที่ระบุในรายงานฯ ค่อนข้างมาก โดยมีกระแสข่าวว่า ในปี ๒๕๕๔ โตโยต้า (Toyota) จำหน่าย รถยนต์รุ่น “พริอุส” (Prius) ในตลาดจีนได้เพียง ๑ คัน ทั้งที่รถยนต์ระบบไฮบริดดังกล่าวเป็นรุ่นที่ขายดีที่สุด ในโลก ขณะที่บีวายดี (BYD) ก็เริ่มวางตลาดรถยนต์ไฟฟ้ารุ่น E๖ เมื่อไม่นานมานี้เช่นกัน ขณะที่หัวจ่ายไฟฟ้าก็ ถูกติดตั้งไว้เพียง ๑๖,๐๐๐ อัน ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่อุตสาหกรรมกำหนดไว้ที่ระดับ ๔๐๐,๐๐๐ อัน

ปัญหาสำคัญอีกส่วนหนึ่งของจีนได้แก่ ลักษณะเฉพาะของผู้บริโภค นายจอห์น เจิ้ง (John Zeng) ที่ปรึกษาของ LMC Automotive ในนครเซี่ยงไฮ้กล่าวว่า “ในจีน พวกเราไม่มีวัฒนธรรมความใส่ใจ กับสิ่งแวดล้อมดังเช่นชาวตะวันตก และร้อยละ ๘๒ ของลูกค้าในปัจจุบันเป็นการซื้อรถยนต์คันแรก” แบรนด “ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” สำหรับรถยนต์พลังงานสะอาดยังไม่สามารถเข้าวนใจผู้บริโภคชาวจีนได้ ซึ่ง ทำให้แบรนดอย่างโตโยต้า พริอุส และบีวายดี อีวี ต้องเหนื่อยอีกมากในการสร้างตลาดนี้ แม้กระทั่งผู้บริโภค ชาวจีนที่ใส่ใจกับเรื่องสิ่งแวดล้อมก็ยังเห็นว่าราคาและวิถีชีวิตยังเป็นข้อจำกัดอยู่มาก ด้วยข้อจำกัดในการ พัฒนาแบตเตอรี่และการถ่ายโอนเทคโนโลยีและความชำนาญจากต่างประเทศ ต้นทุนแบตเตอรี่ที่สูงทำให้ราคา รถยนต์พลังงานไฟฟ้าแพงขึ้นไปด้วย การใช้ชีวิตแบบ “โลกสีเขียว” ดูจะค่อนข้างแพงเหลือเกิน

นายโจว ฉวน (Zhou Quan) นักวิเคราะห์อาวุโสของ IHS ประจํานครเซี่ยงไฮ้ได้ให้ความเห็นในเรื่องนี้ว่า “รถยนต์พลังงานไฟฟ้ายังไม่มีอนาคตที่ดีในชุมชนเมือง (หลักและเมืองรองระดับที่ ๒) เพราะวัฒนธรรมการใช้รถยนต์ได้เริ่มพัฒนารูปแบบเฉพาะขึ้น จึงเป็นการดีที่ผู้ผลิตรถยนต์จะต้องเริ่มทำตลาดรถยนต์พลังงานไฟฟ้าเข้าสู่เมืองรองระดับที่ ๓ และที่ ๔”

นอกจากนี้ ระยะทางไกลสุดที่สามารถขับขึ้นได้ของรถยนต์พลังงานไฟฟ้าแต่ละยี่ห้อและรุ่นก็แตกต่างกันมากจาก ๖๔ กิโลเมตรของเซฟวีโวลท์ไปจนถึง ๓๕๒ กิโลเมตรของเทสลา (Tesla) รุ่นโรดสเตอร์ (Roadster) ทำให้ผู้ใช้รถยนต์เหล่านี้ต้องกังวลใจและจำกัดระยะทางการเดินทางในแต่ละครั้งไปโดยปริยาย สถานการณ์เช่นนี้กำลังกดดันและท้าทายต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้าของจีนในอนาคต

๔. **แนวทางการพัฒนาของจีน** บริษัทที่ปรึกษาระดับโลกอย่าง McKinsey & Co. ได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้าของจีนว่า ถึงแม้ว่ายอดขายรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในจีนจะยังไม่ดีนัก แต่จีนก็ยังสามารถจะก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในด้านรถยนต์พลังงานไฟฟ้าได้ หากว่านักวางแผนและผู้ผลิตจะหันมาให้ความสำคัญกับแผนระยะกลางที่ต้องการพัฒนารถยนต์ไฮบริดแบบเติมพลังงานไฟฟ้า แทนที่จะเป็นรถยนต์แบตเตอรี่ไฟฟ้า

นายแอกเซล ครีกเกอร์ (Axel Krieger) หัวหน้าของ McKinsey & Co. ในกรุงปักกิ่งและผู้นำ China Auto Hub ให้ความเห็นดังปรากฏในรายงาน “Recharging China’s Electric Vehicle Aspirations” ของสหรัฐฯ ซึ่งรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้กำหนดนโยบาย ผู้นำอุตสาหกรรม และผู้เชี่ยวชาญ ว่า “ถึงแม้ว่าจะเผชิญกับความท้าทายและการเริ่มต้นที่ไม่ดีในช่วงแรก แต่รถยนต์ไฟฟ้าก็ยังจำเป็นสำหรับจีน เพราะรถยนต์ไฟฟ้าจะสามารถแก้ไขปัญหारेื่องพลังงานและมลพิษของจีนได้ ... การผลิตรถไฟฟ้าแบบเติมพลังงานนับเป็นโอกาสที่ดีสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนในการเพิ่มยอดขายรถยนต์ดังกล่าว”

McKinsey & Co. ประเมินว่า รถยนต์ไฮบริดแบบเติมพลังงานไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่ขนาด ๑๕ กิโลวัตต์ต่อชั่วโมงจะมีราคาที่สามารถแข่งขันด้านต้นทุนกับรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ระบบสันดาปภายในที่ใช้อยู่ในปัจจุบันได้ภายในปี ๒๕๖๐ ขณะที่รถยนต์ไฮบริดที่ใช้แบตเตอรี่ขนาดเล็กกว่า ๑๐ กิโลวัตต์-ชั่วโมงจะมีต้นทุนเท่ากับรถยนต์ทั่วไปได้ภายในปี ๒๕๕๗

ผลการวิจัยของ McKinsey & Co. ยังแนะนำว่า จีนควรจะเริ่มใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะก่อน โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง แทนที่จะผลิตขึ้นมาเพื่อตลาดผู้บริโภคทั่วไป โดยคาดว่าอุปสงค์ดังกล่าวจะสูงถึง ๑๐๐,๐๐๐ คันภายในปี ๒๕๕๙ ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของนายเจิ้งของ IHS ที่เห็นว่า ตลาดรถยนต์สาธารณะมีศักยภาพสูงมากในการเริ่มต้นการพัฒนาและจะช่วยลดปัญหามลพิษได้อย่างเป็นรูปธรรม รถโดยสารประจำทางแต่ละคันปล่อยมลพิษเท่ากับรถยนต์นั่ง ๓๐ คัน ขณะที่รถแท็กซี่ก็เป็นตลาดอีกส่วนหนึ่งที่น่าสนใจ บริษัทรถแท็กซี่ในจีนส่วนใหญ่เป็นของรัฐ จึงเป็นการง่ายที่จะดำเนินการใด ๆ เพื่อสนับสนุนและผลักดันเรื่องนี้ให้เป็นรูปธรรมได้รวดเร็วขึ้น ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๔ รัฐบาลเมืองเซินเจิ้น (Shenzhen) มณฑลกว่างตุ้ง (Guangdong) ได้ทดลองจัดซื้อรถยนต์บีวายดี รุ่น E๖ จำนวน ๒๕๐ คันมาใช้

เป็นแท็กซี่ให้บริการเป็นเมืองแรก ๆ ของจีน และต่อมาได้สั่งซื้อเพิ่มเติมอีก ๑,๕๐๐ คันเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

และแม้ว่ารัฐบาลจีนจะใส่ใจกับการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้เป็นอย่างมาก แต่หลายฝ่ายมองว่า สาเหตุสำคัญที่ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้าของจีนล่าช้าก็เนื่องจากความไม่ลงตัวของผลประโยชน์ที่การสนับสนุนของภาครัฐและกำลังซื้อของตลาดยังไม่อาจส่งผ่านไปถึงผู้ผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้าได้นั่นเอง

“จีนก็ยังมีโอกาสที่ดีที่จะก้าวขึ้นมาสู่ความเป็นผู้นำด้านรถยนต์พลังงานไฟฟ้าของโลก แต่จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดในห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain) ของอุตสาหกรรมจะต้องปรับแต่งแผนงานและการดำเนินงานให้ไปในทิศทางเดียวกัน ... รัฐบาล ผู้ผลิต ผู้จัดหาส่วนประกอบ และผู้จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานจะต้องร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดในการกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสม” นายคริสกเกอร์กล่าว

นอกจากนี้ นายแลร์รี หวัง (Larry Wang) หัวหน้าทีมของ McKinsey & Co. ประจำนครเซี่ยงไฮ้ยังเสริมว่า “จีนกำลังเผชิญกับโอกาสที่พิเศษสุดในการใช้ประโยชน์จากอุปสงค์อันมหาศาลในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พลังงานไฟฟ้า ซึ่งอาจจะนำไปสู่ความสำเร็จทั้งตลาดภายในประเทศและเป็นประโยชน์ต่อตลาดโลกอีกด้วย แต่ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมนี้จำเป็นต้องเลือกใช้กลยุทธ์และวิธีการที่แตกต่างไปจากเดิม”

... ไทยต้องไม่ปล่อยให้ “ความเจ็บ” ของรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในจีนกลายเป็น “ความนิ่งเงียบ” ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในตลาดจีน

รวบรวมและเรียบเรียงโดย

ดร. ไพจิตร วิบูลย์ธนสาร

อัครราชทูต (ฝ่ายการพาณิชย์)

นางสาวธีรานุช เตชสุจริตสุนทร

นิสิตฝึกงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สพต. ณ กรุงปักกิ่ง

๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕