

1. งบประมาณของรัฐบาลสหพันธ์ฯ และรัฐบาลรัฐต่าง ๆ ของสหพันธ์ฯ

1.1 การขาดดุลงบประมาณ สำนักงานสถิติแห่งสหพันธ์ฯ ได้รายงานตัวเลขการใช้งบประมาณของรัฐบาลสหพันธ์ฯ และรัฐบาลรัฐต่าง ๆ ของสหพันธ์ฯ ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 ซึ่งขาดดุลรวมทั้งสิ้นจำนวน 80.9 พันล้านยูโร หรือคิดเป็นร้อยละ 4.7 ของ GDP สหพันธ์ฯ ซึ่งนับว่าเป็นการขาดดุลงบประมาณสูงสุดเป็นครั้งที่ 2 (ครั้งแรกปี 2538) นับตั้งแต่สหพันธ์ฯ มีการรวมประเทศระหว่างเยอรมนีตะวันตกและเยอรมนีตะวันออกอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2534 โดยรัฐบาลสหพันธ์ฯ และรัฐบาลรัฐต่าง ๆ ของสหพันธ์ฯ มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 879.2 พันล้านยูโร ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ในการรับมือการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในขณะที่มีรายรับจากการจัดเก็บภาษีรวมเพียงจำนวน 798.3 พันล้านยูโร

1.2 ความเห็นของนักเศรษฐศาสตร์สหพันธ์ฯ นักเศรษฐศาสตร์สหพันธ์ฯ จากธนาคารกลางสหพันธ์ฯ (Deutsche Bundesbank) และธนาคาร ING-DiBa ให้ความเห็นว่างบประมาณส่วนใหญ่ของรัฐบาลสหพันธ์ฯ และรัฐบาลรัฐต่าง ๆ ของสหพันธ์ฯ ใช้ไปเพื่อรับมือการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 อาทิ ค่าวัคซีน ค่าใช้จ่ายชดเชยให้แก่โรงพยาบาล เงินช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจากมาตรการรับมือการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ของรัฐบาล สหพันธ์ฯ ในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สามารถช่วยให้เศรษฐกิจสหพันธ์ฯ ฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ นักเศรษฐศาสตร์จากธนาคาร Deutsche Bank ได้คาดการณ์เพิ่มเติมว่าเศรษฐกิจสหพันธ์ฯ จะกลับมาฟื้นตัวเท่ากับระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ภายในสิ้นปี 2564 และงบประมาณขาดดุลของสหพันธ์ฯ จะลดลงร้อยละ 1.5 ในปี 2565 เนื่องจากรัฐบาลสหพันธ์ฯ และรัฐบาลรัฐต่าง ๆ จะสิ้นสุดภาระการให้เงินช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับผลกระทบจากมาตรการรับมือการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19

2. การแข่งขันด้านอุตสาหกรรมส่งออกของสหพันธ์ฯ กับจีน

จากข้อมูลการศึกษาวิจัยของสถาบันเศรษฐกิจเยอรมัน (German Economic Institute) อุตสาหกรรมการส่งออกของสหพันธ์ฯ ไปยังตลาดอียูกำลังเผชิญการแข่งขันอย่างรุนแรงกับจีน เนื่องจากจีนมีแนวโน้มขยายการส่งออกสินค้าไปยังตลาดอียูมากขึ้น โดยที่ผ่านมามีสินค้าที่จีนส่งออกไปยังอียูเพียงสินค้าประเภทสิ่งทอ ของเล่น และเครื่องใช้ไฟฟ้าทั่วไปเท่านั้น แต่ปัจจุบันจีนยังส่งออกสินค้าที่มีกระบวนการผลิตที่ซับซ้อน (Sophisticated Product) อาทิ สินค้าด้านวิศวกรรมเครื่องกล เวชภัณฑ์ และยานยนต์ ด้วย ซึ่งสินค้านี้กลายเป็นสินค้าสำคัญที่สหพันธ์ฯ ส่งออกไปยังตลาดอียูและทั่วโลก โดยอียูนำเข้าสินค้ารวมทุกประเภทจากจีนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 50.7 ในปี 2543 เป็นร้อยละ 68.2 ในปี 2562 ทั้งนี้ รัฐบาลจีนตั้งเป้าที่จะผลักดันอุตสาหกรรมของประเทศสู่การเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมของโลกให้สำเร็จภายในปี 2592 อนึ่ง นาย Joachim Lang กรรมการผู้จัดการสมาคมอุตสาหกรรมแห่งสหพันธ์ฯ (Federation of German Industry) เห็นว่าการแข่งขันโดยทั่วไปเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจที่ดี อย่างไรก็ตาม ระบบเศรษฐกิจที่ถูกแทรกแซงโดยภาครัฐนับเป็นการบ่อนทำลายการแข่งขันของตลาดโลกเสรี ดังนั้น สหพันธ์ฯ ต้องคำนึงถึงการแข่งขันกับจีนภายใต้เงื่อนไขการแทรกแซงจากรัฐบาลจีนด้วย

3. นโยบายและมาตรการปกป้องสภาพภูมิอากาศ (Climate protection) ของอียู

3.1 อียูตั้งเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ร้อยละ 55 จากปี 1990 ภายในปี 2030 โดยเตรียมออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับใช้กับสาขาการบิน ได้แก่ (1) การจัดเก็บภาษีน้ำมันก๊าด (Kerosene tax) (2) การเพิ่มความเข้มงวดในการออกข้อกำหนดและภาระผูกพันในการปล่อยมลพิษของสายการบิน และ (3) การกำหนดโควตาการใช้ น้ำมันก๊าดสังเคราะห์ (Synthetic kerosene) อย่างน้อยร้อยละ 5 กับสายการบินที่ลงจอดเติมเชื้อเพลิงในเขตอียู นอกจากนี้ อียูยังวางแผนที่จะสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสังเคราะห์ในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ของอียูด้วย

3.2 ความเห็นของผู้บริหารสายการบิน Lufthansa ของสหพันธ์ฯ ผู้บริหารสายการบิน Lufthansa ไม่เห็นด้วยกับมาตรการข้างต้นของอียู เนื่องจากกังวลว่าสายการบินฯ จะสูญเสียศักยภาพในการแข่งขันเนื่องจากต้นทุนสูงขึ้น อันเป็นผลมาจากมาตรการดังกล่าวของอียู นอกจากนี้ มาตรการต่าง ๆ ของอียูจะทำให้เกิดความยุ่งยากอย่างมากต่อสายการบิน Lufthansa ในการทำความร่วมมือกับสายการบินอื่น ๆ ด้วย ทั้งนี้ ผู้บริหารสายการบิน Lufthansa เห็นว่ากับมาตรการจัดเก็บภาษีบัตรโดยสารเครื่องบิน (Ticket tax) ซึ่งเรียกเก็บกับทุก

สายการบินที่มีการจำหน่ายบัตรโดยสารในอียู (บังคับใช้มาตั้งแต่ปี 2554) เป็นมาตรการที่เหมาะสมอยู่แล้ว เนื่องจากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวเป็นการกระจายภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นแก่ผู้โดยสารทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน

3.3 ความเห็นของนาย Jan-Christoph Oetjen หนึ่งในคณะกรรมการด้านการขนส่งของสภาอียู (จากพรรค Free Democratic Party :FDP) เห็นว่ามาตรการของอียูอาจทำให้สายการบินที่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดของอียูสูญเสียศักยภาพในการแข่งขัน และประเมินว่าการหาเสียงสนับสนุนความคิดเห็นของผู้บริหารสายการบิน Lufthansa เป็นไปได้ค่อนข้างยาก อย่างไรก็ตาม นาย Oetjen ยืนยันว่าตนเองจะสนับสนุนการใช้มาตรการและข้อกำหนดที่รับประกันการสร้างความสามารถในการแข่งขันของสายการบินต่อไป

4. โครงการสร้างท่าเทียบเรือขนถ่ายก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefired Natural Gas Terminal: LGN-Terminal) ของสหพันธ์ฯ

4.1 การประเมินโครงการ LGN-Terminal ผู้เชี่ยวชาญจากคณะเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมและเศรษฐศาสตร์พลังงานของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีฮัมบูร์ก (Technical University of Hamburg) ประเมินว่าการวางแผนสร้าง LGN-Terminal ณ เมือง Brunsbüttel ในรัฐ Schleswig-Holstein ของบริษัท LNG Terminal GmbH จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในระยะยาว เนื่องจากท่าเทียบเรือดังกล่าวสามารถปรับใช้ขนถ่ายก๊าซอื่น ๆ ที่อยู่ในรูปของเหลว อาทิ ก๊าซไฮโดรเจนเหลว ก๊าซมีเทนเหลว ก๊าซแอมโมเนียเหลว ได้ในอนาคต อย่างไรก็ตาม การใช้ท่าเทียบเรือสำหรับขนส่งก๊าซอื่น ๆ จำเป็นต้องปรับระบบเทคนิคให้สอดคล้องกับชนิดของก๊าซต่าง ๆ ด้วย ทั้งนี้ โครงการ LGN-Terminal ณ เมือง Brunsbüttel เป็น 1 ใน 3 โครงการสร้างท่าเทียบเรือขนถ่ายก๊าซธรรมชาติเหลวของ สหพันธ์ฯ (อีก 2 โครงการวางแผนสร้างที่เมือง Stade และ เมือง Wilhelmshaven) โดยบริษัท LNG Terminal GmbH ได้ยื่นขออนุมัติสร้างโครงการต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบของสหพันธ์ฯ เมื่อเดือนมิถุนายน 2564

4.2 ความเห็นรัฐบาลสหพันธ์ฯ ต่อโครงการ LGN-Terminal ณ เมือง Brunsbüttel สหพันธ์ฯ ปัจจุบัน สหพันธ์ฯ ยังไม่มีท่าเทียบเรือสำหรับขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลวเป็นของตนเอง รัฐบาลสหพันธ์ฯ จึงเห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว นอกจากนี้ รัฐบาลสหพันธ์ฯ ยังต้องการสร้างความเชื่อมั่นแก่สหรัฐอเมริกาว่าสหพันธ์ฯ มีความมุ่งมั่นที่จะสร้างโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งก๊าซเป็นของตนเอง หลังจากที่ก่อนหน้านี้ สหรัฐอเมริกาไม่เห็นด้วยกับโครงการสร้างท่อส่งก๊าซ Nordstream 2 และเห็นว่าสหพันธ์ฯ ควรริเริ่มสร้างพื้นฐานการขนส่งก๊าซเป็นของตนเองเพื่อสามารถเข้าถึงพลังงานอื่น ๆ ได้ด้วย ทั้งนี้ บริษัท LNG Terminal GmbH ไม่จำเป็นต้องสร้างโครงข่ายก๊าซด้วยตนเอง แต่รัฐบาลสหพันธ์ฯ จะเชื่อมต่อโครงการ LGN-Terminal ณ เมือง Brunsbüttel กับโครงข่ายก๊าซสาธารณะ โดยจะเรียกเก็บค่าบริการโครงข่ายก๊าซจากผู้ให้บริการโครงข่ายก๊าซทั้งหมด

4.3 การต่อต้านโครงการ LGN-Terminal ณ เมือง Brunsbüttel สหพันธ์ฯ องค์กรคุ้มครองสิ่งแวดล้อมสหพันธ์ฯ (Die Deutsche Umwelthilfe e.V) ได้ออกมาต่อต้านโครงการ LGN-Terminal เนื่องจากเห็นว่ารัฐบาลสหพันธ์ฯ ควรสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งก๊าซที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่เหมาะสมที่จะสร้างโครงการท่าเทียบเรือขนถ่ายพลังงานเพื่ออนาคต เช่น พลังงานไฮโดรเจนสีเขียว ก๊าซสังเคราะห์ และก๊าซชีวภาพ

5. การประชุมสุดยอดด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ (Autogipfel)

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2564 ได้มีการประชุมสุดยอดด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ (Autogipfel) ในรูปแบบออนไลน์ระหว่างนาง Angela Merkel นายกรัฐมนตรีสหพันธ์ฯ รัฐบาลรัฐต่างๆ ผู้แทนจากภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหพันธ์ฯ สหภาพแรงงานสาขาอุตสาหกรรมรถยนต์ นักวิชาการ และนักวิทยาศาสตร์ โดยสามารถสรุปสาระการประชุมได้ ดังนี้

5.1 การจัดตั้งกองทุนสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ รัฐบาลสหพันธ์ฯ ได้ประกาศจัดตั้งกองทุน 1 พันล้านยูโร เพื่อเปลี่ยนโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหพันธ์ฯ จากการผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนแบบสันดาปสู่การผลิตรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมภายในปี 2568 โดยแบ่งเงินกองทุนออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้ (1) จำนวน 340 ล้านยูโร สำหรับจัดตั้งเครือข่ายเพื่อเป็นศูนย์พัฒนาอุตสาหกรรมการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ (2) จำนวน 340 ล้านยูโรสำหรับพัฒนาระบบดิจิทัล และ (3) จำนวน 320 ล้านยูโรสำหรับสนับสนุนกลุ่ม SMEs เพื่อมุ่งสู่การผลิตผลิตภัณฑ์ให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าและขับเคลื่อนด้วยเซลล์เชื้อเพลิง รวมถึงใช้เป็นกองทุนสำหรับการฝึกอบรมเพิ่มเติมแก่พนักงาน

5.2 ความเห็นของสมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ นาง Hildegard Müller ประธานสมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ เห็นด้วยกับการจัดตั้งเงินกองทุนของรัฐบาลสหพันธ์ฯ เนื่องจากเห็นว่าเงินกองทุนดังกล่าวสามารถขับเคลื่อน

การจ้างงานและกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ นาง Müller ยังให้ความเห็นว่าการเร่งขยาย การสร้างสถานีชาร์จยานยนต์ไฟฟ้าให้ทั่วถึงทุกภูมิภาคเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง การผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ และได้เรียกร้องให้รัฐบาลสหพันธ์ฯ ต่อบรรณกับคณะกรรมการอัยการให้ขยาย ระยะเวลาในการตั้งเป้าหมายในการกำหนดอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับรถยนต์ที่ผลิตใหม่ให้ เข้มงวดขึ้นกว่าปัจจุบัน (ปัจจุบันอัยการกำหนดอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 95g CO₂/km และรถตู้อยู่ที่ 47g CO₂/km ระหว่างปี 2563-2567)

5.3 ความเห็นของสมาคมด้านสิ่งแวดล้อมของสหพันธ์ฯ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรขององค์กร ด้านสิ่งแวดล้อมของสหพันธ์ฯ อาทิ สมาพันธ์ฯ เพื่อสิ่งแวดล้อมและการปกป้องธรรมชาติสหพันธ์ฯ (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) Greenpeace ได้ออกมาเรียกร้องให้รัฐบาลสหพันธ์ฯ หยุดใช้นโยบาย ด้านการปกป้องสภาพภูมิอากาศที่ไม่มีการกำหนดทิศทางและเป้าหมายที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐบาลสหพันธ์ฯ ต้องหยุดสนับสนุนการผลิตรถยนต์แบบ Plug-In-Hybrid¹ โดยใช้เงินภาษีของประชาชนนอกจากนี้ องค์กรด้าน สิ่งแวดล้อม ยังเรียกร้องให้รัฐบาลสหพันธ์ฯ เร่งวางมาตรการที่ชัดเจนสำหรับภาคอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อลด การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ให้เร็วที่สุด

.....
ข้อมูลจาก

<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schulden-deutsches-staatsdefizit-liegt-im-ersten-halbjahr-bei-81milliarden-euro/.27543918html>

<https://www.welt.de/wirtschaft/article/233275845IW-Studie-China-setzt-deutsche-Exportwirtschaft-in-Europa-unter-Druck.html>

<https://www.handelsblatt.com/technik/thespark/luftfahrt-flug-treibstoff-lufthansa-wehrt-sich-gegen-eu-plaene-zum-klimaschutz/.27529632html>

<https://www.dw.com/de/milliarden-fonds-f%C3%BCr-wandel-der-deutschen-autobranche-startklar/a-58897430>

¹ ระบบปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid) หรือรู้จักกันในชื่อ (Plug-in Hybrid Electric Vehicle :PHEV) เป็นรถยนต์ระบบผสมผสานที่ใช้การเผาไหม้ของ เครื่องยนต์แบบสันดาป และการใช้มอเตอร์ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่เพื่อการขับเคลื่อน