



EU Industry Review

ปีที่ 10 ฉบับที่ 11 ประจำเดือนพฤศจิกายน 2566

สำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรมในต่างประเทศ ประจำกรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย

คณะกรรมการด้านเทคนิคชุดใหม่ CEN/TC 474 จะพัฒนามาตรฐานสำหรับการดักจับ
การใช้ประโยชน์ และการกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์



Global Gateway Forum ได้เริ่มส่งเสริมการลงทุนที่ยั่งยืนในโครงสร้างพื้นฐาน

ราคาแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าลดลงเร็วกว่าที่คาดการณ์



Siemens จับมือกับ Microsoft นำ AI มาใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์



มาตรฐานใหม่ของยุโรปจะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากบริการขนส่งพัสดุ



สหภาพยุโรปเห็นพ้องที่จะยุติการส่งออกขยะพลาสติกไปยังประเทศกำลังพัฒนา



สำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรมในต่างประเทศ ประจำกรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย

Email: thaiind.vienna@gmail.com

Website: <http://thaiindustrialoffice.wordpress.com>

Facebook: <https://www.facebook.com/thaiindustrialVienna>



บทความประจำเดือน

- ✚ คณะกรรมการด้านเทคนิคชุดใหม่ CEN/TC 474 จะพัฒนามาตรฐานสำหรับการดักจับ การใช้ประโยชน์ และการกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์
- ✚ Global Gateway Forum ได้เริ่มส่งเสริมการลงทุนที่ยั่งยืนในโครงสร้างพื้นฐาน
- ✚ ราคาแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าลดลงเร็วกว่าที่คาดการณ์
- ✚ Siemens จับมือกับ Microsoft นำ AI มาใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์
- ✚ มาตรฐานใหม่ของยุโรปจะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากบริการขนส่งพัสดุ
- ✚ สหภาพยุโรปเห็นพ้องที่จะยุติการส่งออกขยะพลาสติกไปยังประเทศกำลังพัฒนา

EU-Industry Review เป็นพื้นที่เผยแพร่ความรู้ ข้อมูลหรือข่าวสารเกี่ยวกับอุตสาหกรรมในสหภาพยุโรปและข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจเป็นประโยชน์หรืออาจมีผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมของไทย ทั้งการผลิตและการส่งออก เช่น ภาวะการผลิต นวัตกรรมหรือเทคโนโลยี นโยบาย กฎหมายและกฎระเบียบ มาตรการหรือมาตรฐานต่าง ๆ สำหรับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน นักลงทุน และผู้สนใจทั่วไป

EU-Industry Review จัดทำในรูปแบบจดหมายข่าวรายเดือนและเผยแพร่ในเว็บไซต์และเฟสบุ๊คของสำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรมในต่างประเทศ ประจำกรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย



ดร. กนกวรรณ โกมลวีระเกตุ
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายอุตสาหกรรม)
ที่ปรึกษาและบรรณาธิการ

สำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรมในต่างประเทศ ประจำกรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย

Office of Industrial Affairs

Email: thaiind.vienna@gmail.com

Royal Thai Embassy Vienna

Website: <http://thaiindustrialoffice.wordpress.com>

Cottagegasse 48, 1180 Vienna, Austria

Facebook: <https://www.facebook.com/thaiindustrialVienna>

Tel: +43(1) 478 5205 Fax: +43(1) 478907

1

คณะกรรมการด้านเทคนิคชุดใหม่ CEN/TC 474 จะพัฒนามาตรฐานสำหรับการดักจับ การใช้ประโยชน์ และการกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์

สาระสำคัญ

- คณะกรรมการด้านเทคนิค CEN/TC 474 มีภารกิจในด้านการมาตรฐาน (standardization) ของกิจกรรมการดักจับ การขนส่ง การใช้ประโยชน์ และการกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์ (CCUS) และการจัดทำบัญชีคาร์บอน
- การมาตรฐาน รวมถึงวงจรการใช้งานเต็มรูปแบบของโครงการ CCUS (เช่น การออกแบบ การก่อสร้าง การทดสอบการใช้งาน การดำเนินงาน/การใช้ประโยชน์ การตรวจสอบและการบำรุงรักษา การละทิ้ง/การสิ้นสุดอายุการใช้งาน) และยังคงครอบคลุมถึงสาขาวิชาเฉพาะด้าน (อาชีวอนามัย) สุขภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม การจัดการความเสี่ยง การประเมินวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ องค์กรประกอบ และการวัดคาร์บอนไดออกไซด์ การหาปริมาณและการทวนสอบ และการเฝ้าระวัง

CEN/TC 474 คือ คณะกรรมการด้านเทคนิคชุดใหม่ที่ถูกจัดตั้งขึ้น โดยมีภารกิจในด้านการมาตรฐาน (standardization) ของกิจกรรมการดักจับ การขนส่ง การใช้ประโยชน์ และการกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂ capture, transportation, utilization, storage (CCUS) และการจัดทำบัญชีคาร์บอน (carbon accounting)

CCUS เป็นเทคโนโลยีลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ทั่วทั้งระบบพลังงาน โดยเป็นเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้เชื้อเพลิง หรือจากกระบวนการทางอุตสาหกรรม การขนส่งก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทางเรือหรือทางท่อ และการใช้ประโยชน์เป็นทรัพยากรเพื่อผลิตผลิตภัณฑ์หรือบริการที่มีมูลค่า หรือการจัดเก็บอย่างถาวรในชั้นหินทางธรณีวิทยาที่อยู่ใต้ดิน นอกจากนี้ CCUS ยังเป็นรากฐานสำหรับการกำจัดคาร์บอนหรือการปล่อยมลพิษเมื่อก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาจากกระบวนการทางชีวภาพหรือจากชั้นบรรยากาศโดยตรง

การมาตรฐาน ซึ่งรวมถึงวงจรการใช้งานเต็มรูปแบบของโครงการ CCUS (เช่น การออกแบบ การก่อสร้าง การทดสอบการใช้งาน การดำเนินงาน/การใช้ประโยชน์ การตรวจสอบและการบำรุงรักษา การละทิ้ง/การสิ้นสุดอายุการใช้งาน) แต่ไม่ได้จำกัดเพียงเท่านั้น และยังคงครอบคลุมถึงสาขาวิชาเฉพาะด้าน (อาชีวอนามัย) สุขภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม การจัดการความเสี่ยง การประเมินวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ องค์กรประกอบและการวัดคาร์บอนไดออกไซด์ การหาปริมาณและการทวนสอบ และการเฝ้าระวัง

การมาตรฐานยังรวมถึงการพัฒนาระบบบัญชีคาร์บอนที่สอดคล้องกัน โดยอาศัยวิธีการคำนวณ การดำเนินการดำเนินงาน และโมเดลการสอบกลับในห่วงโซ่อุปทาน (chain-of-custody models) เพื่อให้เกิดการสื่อสารเกี่ยวกับการซื้อขายคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจกอื่น ๆ ทั้งทางกายภาพ (เช่น ก๊าซ

คาร์บอนไดออกไซด์ในฐานะที่เป็นสินค้าโภคภัณฑ์/วัตถุดิบ) หรือการบริหารจัดการ (เช่น คาร์บอนเครดิต หรือ ภาระผูกพันในการนำคาร์บอนกลับคืน) ระหว่างธุรกิจ-ธุรกิจ ธุรกิจ-ภาครัฐ และธุรกิจ-ผู้บริโภค มีความชัดเจน เชื่อถือได้ และมีความโปร่งใส

กิจกรรมการมาตรฐานระหว่างประเทศ (International standardization) ที่เกี่ยวกับ CCUS ได้รับการพัฒนาใน ISO/TC 265 ซึ่ง CEN/TC ที่เสนอใหม่นี้มีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างมาตรฐาน ISO/TC 265 ที่มีอยู่ โดยเสริมด้วยเอกสารที่จัดทำขึ้นและปรับให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในยุโรป นอกจากนี้ กิจกรรมการมาตรฐานจะมีการประสานและมีการทำงานร่วมกันเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนของงานหรือข้อกำหนดที่ขัดแย้งกัน ผ่านการประสานงานกับคณะกรรมการด้านเทคนิคของ CEN และ ISO ที่เกี่ยวข้อง



ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา มีโครงการ CCUS ใหม่เกิดขึ้นจำนวนมากทั่วยุโรป ซึ่งส่วนใหญ่กระจุกตัวในพื้นที่บริเวณทะเลเหนือ ทะเลบอลติก และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โดยคาดว่าจะมีความจุทั้งหมดในการกักเก็บต่อปีเกินกว่า 80 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ (MtCO₂) อย่างไรก็ตาม พบว่ามีเพียงไม่กี่โครงการเท่านั้นที่ยังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

Koen Kobes จาก Dutch Standardization Institute (NEN) ซึ่งดำรงตำแหน่งเลขาธิการของ CEN/TC 474 กล่าวว่า “ตอนนี้เป็นเวลาที่เหมาะสมแล้วที่จะดำเนินกิจกรรมการมาตรฐานให้มากยิ่งขึ้น เราเชื่อว่า CEN/TC จะเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการประสานและสร้างความร่วมมือของยุโรปในตลาด CCUS”

คณะกรรมการเทคนิค CEN/TC 474 มีกำหนดจัดการประชุมครั้งแรกขึ้นในวันที่ 5 - 6 กุมภาพันธ์ 2567 นี้ ที่ CEN and CENELEC Management Centre (CCMC) ในบรัสเซลส์ ประเทศเบลเยียม

อ้างอิง

- <https://www.cencenelec.eu/news-and-events/news/2023/brief-news/2023-11-30-ccus/>
- https://standards.cencenelec.eu/dyn/www/f?p=205:7:0:::FSP_ORG_ID:3356655&cs=1843926F8FC09BB963D5EA641A207A887

2

Global Gateway Forum ได้เริ่มส่งเสริมการลงทุนที่ยั่งยืนในโครงสร้างพื้นฐาน

สาระสำคัญ

- Global Gateway Forum ได้เปิดตัวครั้งแรกที่บรัสเซลส์ โดยมีผู้แทนระดับสูงจากทุกภาคส่วนเข้าร่วมการประชุมหารือในประเด็นการลงทุนระดับโลกในโครงสร้างพื้นฐาน อภิปรายถึงวิธีแก้ไขปัญหา และบรรลุข้อตกลงใหม่
- ส่วนหนึ่งของข้อตกลงต่าง ๆ จากการประชุมฯ ได้แก่ การสนับสนุนและการลงทุนในด้านพลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสีเขียวและไฮโดรเจน การวิจัยและการศึกษา วัตถุประสงค์ที่สำคัญ และระเบียบการขนส่ง ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศเศรษฐกิจเปลี่ยนผ่าน

Global Gateway Forum ได้เปิดตัวครั้งแรกที่บรัสเซลส์เมื่อเดือนตุลาคมที่ผ่านมา โดยมีผู้แทนระดับสูงจากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันการเงิน และภาคธุรกิจ กว่า 40 องค์กร เข้าร่วมการประชุมหารือเกี่ยวกับความต้องการด้านการลงทุนของโลก อภิปรายถึงวิธีแก้ไขปัญหา และบรรลุข้อตกลงใหม่ ในเวทีการเสวนาได้มุ่งเน้นไปที่พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสีเขียวและไฮโดรเจน การวิจัยและการศึกษา วัตถุประสงค์ที่สำคัญ และระเบียบการขนส่ง (transport corridors)



ประธานคณะกรรมการมาธิการยุโรป Ursula von der Leyen ได้เปิดการประชุมและได้กล่าวสุนทรพจน์ว่า “ชะตากรรมของคนรุ่นปัจจุบันและอนาคตขึ้นอยู่กับคุณภาพและปริมาณโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงเราทุกคนมากกว่าที่เคยเป็นมา Team Europe ได้นำเสนอโครงการลงทุนระดับโลกที่ใหญ่ที่สุดของยุโรปที่เคยมีมา นั่นคือ “Global Gateway” โดยได้มอบทางเลือกให้กับ

ประเทศต่าง ๆ – ซึ่งเป็นทางเลือกที่ดีกว่า เพราะสำหรับหลาย ๆ ประเทศ ไม่เพียงแต่ทางเลือกในการลงทุนมีอย่างจำกัดเท่านั้น แต่ยังมาพร้อมกับเงื่อนไขต่าง ๆ มากมาย และบางครั้งก็มีราคาที่สูงมากอีกด้วย นั่นคือเหตุผลที่การลงทุนของ Global Gateway ได้ผล เนื่องจากขับเคลื่อนตามความต้องการและเป็น win-win สำหรับพันธมิตรทุกรายที่เกี่ยวข้อง”

ส่วนหนึ่งของข้อตกลงและการประกาศต่าง ๆ ที่ได้จากการประชุม ได้แก่

พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสีเขียว

- 500 ล้านยูโร สำหรับ Just Energy Transition Partnership (JETP) ในประเทศเวียดนาม เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานทดแทน
- 400 ล้านยูโร สำหรับการส่งเสริมด้านพลังงานหมุนเวียนในประเทศบังกลาเทศ ภายใต้หุ้นส่วนความร่วมมือด้าน Green Energy Transition
- แพ็คเกจมูลค่า 246 ล้านยูโร เพื่อสนับสนุนอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืนมากขึ้นสำหรับประเทศคาบิเวร์ดี (Cabo Verde) รวมถึงการกู้ยืมเพื่อความยั่งยืนด้านพลังงาน การสนับสนุนโครงการขยายฟาร์มกังหันลม Cabeólica การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือของประเทศ และการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตที่สามารถเข้าถึงได้และราคาไม่แพงทั่วประเทศ
- 146 ล้านยูโร สำหรับการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำ Kakono ในประเทศแทนซาเนีย ซึ่งมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- 60 ล้านยูโร สำหรับโครงการเศรษฐกิจสีเขียวร่วมกับประเทศฟิลิปปินส์ เพื่อช่วยเหลือประเทศเศรษฐกิจเปลี่ยนผ่าน (country in transition) เพื่อไปสู่เศรษฐกิจที่ยั่งยืน
- 20.4 ล้านยูโร สำหรับ Green and Blue Pact ในประเทศคอโมโรส (Comoros) เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านอาหารและด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศ

นอกจากนี้ สหภาพยุโรปและประเทศมอริเตเนีย (Mauritania) ได้เปิดตัวโครงการริเริ่มใหม่ ชื่อว่า Team Europe เพื่อสนับสนุนการลงทุนเพื่อเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศมอริเตเนีย โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงานไฮโดรเจนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือไฮโดรเจนสีเขียว และเพื่อเป็นการเสริมโครงการริเริ่มนี้ สหภาพยุโรปยังได้ลงนามความร่วมมือใหม่ในปี 2566 ประกอบด้วยเงินมูลค่า 13.7 ล้านยูโร เพื่อสนับสนุนระบบอาหารที่ยั่งยืนและการเข้าถึงอาหารที่มีคุณภาพและราคาไม่แพง และอีก 10 ล้านยูโร เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจสีน้ำเงิน (blue economy) ในประเทศมอริเตเนีย



(ธนาคารโลก หรือ World Bank ได้ให้คำนิยามของ เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (blue economy) คือ การใช้ทรัพยากรทะเลและชายฝั่งอย่างยั่งยืน เพื่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และการจ้างงานควบคู่ไปกับการดูแลรักษาระบบนิเวศน์ของทะเล)

วัตถุประสงค์ที่สำคัญ

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2566 ได้มีการรับรองแผนขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับหุ้นส่วนความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างสหภาพยุโรป-ประเทศนามิเบียสำหรับห่วงโซ่มูลค่าวัตถุดิบที่ยั่งยืนและไฮโดรเจนหมุนเวียน โดยได้รับเงินสนับสนุนการลงทุนมูลค่าหนึ่งพันล้านยูโรจากสหภาพยุโรปและประเทศสมาชิกและสถาบันการเงินในยุโรป

แผนขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับปี 2566 – 2568 มีรายละเอียดการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม ซึ่งหุ้นส่วนความร่วมมือฯ ดังกล่าว และการร่วมดำเนินงานอย่างใกล้ชิดระหว่างสหภาพยุโรป สถาบันการเงินของนามิเบียและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาคเอกชน จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายของแผนฯ ได้

ระเบียบการขนส่ง

สหภาพยุโรปจะสนับสนุนการศึกษาที่กำลังจะมีขึ้นสำหรับการพัฒนาท่าเรือ Walvis Bay ในประเทศนามิเบีย ซึ่งระเบียบการขนส่ง Maputo Corridor มีจุดเริ่มต้นจากฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกไปยัง Walvis Bay ซึ่งเป็น 1 ใน 11 เส้นทางยุทธศาสตร์ (Strategic Corridors) ที่สหภาพยุโรปคาดหวังว่าจะให้การสนับสนุน โดยเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจการลงทุน “EU-Africa Global Gateway Investment Package” ด้วยการสนับสนุนจากสหภาพยุโรป แผนแม่บทที่ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลากหลายรูปแบบ การวางแผนเชิงพื้นที่และองค์การตลาด จะได้รับการพัฒนา

สหภาพยุโรปยังประกาศเงินช่วยเหลือจำนวน 12 ล้านยูโร เพื่อการฟื้นฟูและปรับปรุงเส้นทางรถไฟในประเทศมอลโดวาให้ทันสมัย พร้อมด้วยเงินกู้เพิ่มเติมอีกจำนวน 42 ล้านยูโรจากธนาคารเพื่อการลงทุนของยุโรป (European Investment Bank: EIB) ซึ่งไม่เพียงแต่จะเพิ่มการเชื่อมต่อคมนาคมภายในของมอลโดวา แต่ยังเพิ่มเส้นทางการส่งออกที่สำคัญให้ประเทศยูเครนอีกด้วย เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับความคิดริเริ่ม Solidarity Lanes และส่งเสริมเสถียรภาพของภูมิภาคและความยืดหยุ่นทางเศรษฐกิจ รวมถึงเงินช่วยเหลือจากแหล่งต่าง ๆ ผสมผสานกันอีก 16 ล้านยูโร ผ่าน EIB Global เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยการคมนาคมทางถนนของทางหลวงสายตะวันออก-ตะวันตกของประเทศจอร์เจีย

การศึกษา

ในภาคการศึกษา Jutta Urpilainen กรรมการธิการของสหภาพยุโรปด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ ได้ลงนามในสัญญามูลค่า 46 ล้านยูโร ซึ่งเป็นก้าวสำคัญในการเปิดตัวโครงการริเริ่มครูในภูมิภาคสำหรับแอฟริกา “Regional Teachers' Initiative for Africa” เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและการดำเนินนโยบาย การศึกษา และการพัฒนาวิชาชีพสำหรับครู

สหภาพยุโรปยังประกาศเงินช่วยเหลือจำนวน 10 ล้านยูโร ผ่าน EIB Global เพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการศึกษาในประเทศอาร์เมเนียผ่านการก่อสร้างศูนย์การศึกษาและการฝึกอบรมครูหลักสูตรพิเศษ จำนวน 2 แห่ง ในภาคใต้ของอาร์เมเนีย

นอกจากนี้ ยังได้ให้เงินจำนวน 30 ล้านยูโร ให้แก่ประเทศทาจิกิสถานเพื่อส่งเสริมการศึกษา และสุดท้าย ได้มีการลงนามในแผนปฏิบัติการประจำปีสำหรับปี 2566 และ 2567 เพื่อช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่ประเทศเคนยา

ทั้งนี้ ก่อนการประชุมดังกล่าว Global Gateway Civil Society AND Local Authorities Dialogue Platform ยังได้จัดการประชุมครั้งแรกกับ Jutta Urpilainen กรรมการธิการของสหภาพยุโรปด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ แพลตฟอร์มดังกล่าวเป็นพื้นที่สำหรับภาคประชาสังคมและหน่วยงานท้องถิ่นในการมีส่วนร่วมในการเปิดตัว Global Gateway ภายใต้ลำดับความสำคัญการลงทุนที่แตกต่างกัน

หมายเหตุ

Global Gateway เป็นยุทธศาสตร์ของยุโรปในการส่งเสริมการเชื่อมต่อในดิจิทัล การขนส่ง และพลังงาน ที่ชาญฉลาด ปราศจากภัยคุกคาม และปลอดภัย และเพื่อเสริมสร้างระบบสาธารณสุข การศึกษา และการวิจัยทั่วโลก โดยมีความสอดคล้องกับวาระการพัฒนายั่งยืน ค.ศ. 2030 (2030 Agenda) ขององค์การสหประชาชาติและข้อตกลงปารีส (Paris Agreement) และตั้งเป้าที่จะระดมเงินลงทุนสูงถึง 300 พันล้านยูโร

อ้างอิง

- https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_5199
- https://global-gateway-forum.ec.europa.eu/index_en

3

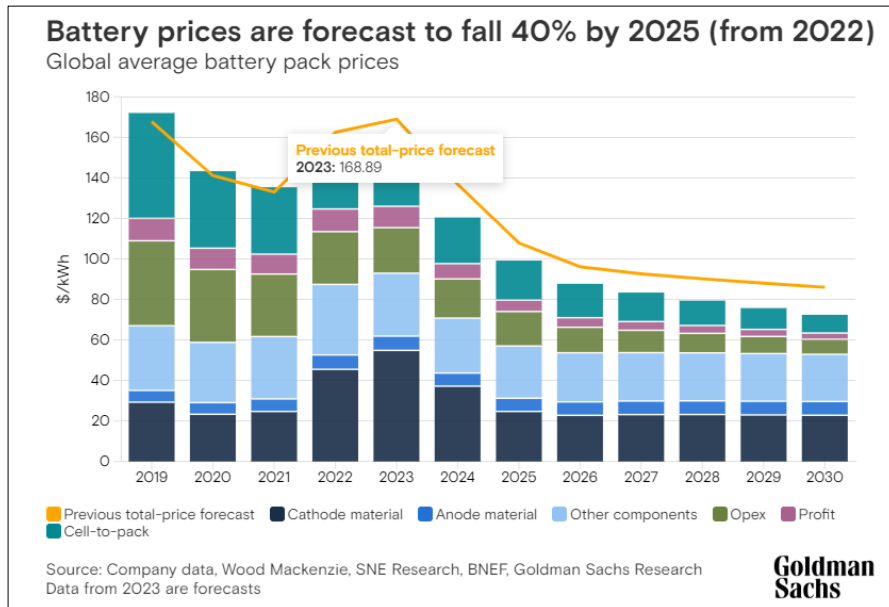
ราคาแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าลดลงเร็วกว่าที่คาดการณ์

สาระสำคัญ

- ภายในปี 2568 ราคาแบตเตอรี่จะลดลงเหลือ 99 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ชั่วโมง (kWh) ของความจุแบตเตอรี่ ซึ่งลดลงร้อยละ 40 จากราคาเมื่อปี 2565 อันเนื่องมาจากราคาวัตถุดิบสำหรับการผลิตแบตเตอรี่ลดลง
- ราคาแบตเตอรี่ที่ลดลงคาดว่าจะทำให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามีความเท่าเทียมเรื่องต้นทุนเมื่อเทียบกับรถยนต์สันดาปภายในได้ประมาณกลางทศวรรษนี้โดยไม่ต้องใช้เงินอุดหนุน และเป็นปัจจัยทำให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าเปลี่ยนผ่านไปสู่การขับเคลื่อนด้วยการยอมรับของผู้บริโภคมากกว่าเงินอุดหนุนของรัฐบาล

เมื่อไม่นานมานี้ จากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นและการขาดแคลนชิ้นส่วนประกอบ ทำให้เกิดความกังวลว่า “ภาวะเงินเฟ้อจากกระแสรักสิ่งแวดล้อม” หรือ greenflation จะทำให้ราคาแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) มีราคาสูงขึ้น แต่ราคาดังกล่าวลดลงเมื่อราคาโลหะซึ่งเป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตแบตเตอรี่ลดลง ซึ่งช่วยให้รถยนต์ไฟฟ้าสามารถแข่งขันกับรถยนต์ทั่วไปได้เร็วขึ้น

Goldman Sachs Research คาดการณ์ว่าภายในปี 2568 ราคาแบตเตอรี่จะลดลงเหลือ 99 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลวัตต์ชั่วโมง (kWh) ของความจุแบตเตอรี่ ซึ่งลดลงร้อยละ 40 จากราคาเมื่อปี 2565 (การคาดการณ์ก่อนหน้านี้จะลดลงร้อยละ 33) นักวิเคราะห์ได้ประมาณการว่าเกือบครึ่งหนึ่งของราคาแบตเตอรี่ที่ลดลงมาจากราคาวัตถุดิบสำหรับการผลิตแบตเตอรี่ลดลง เช่น ลิเทียม นิกเกิล และโคบอลต์

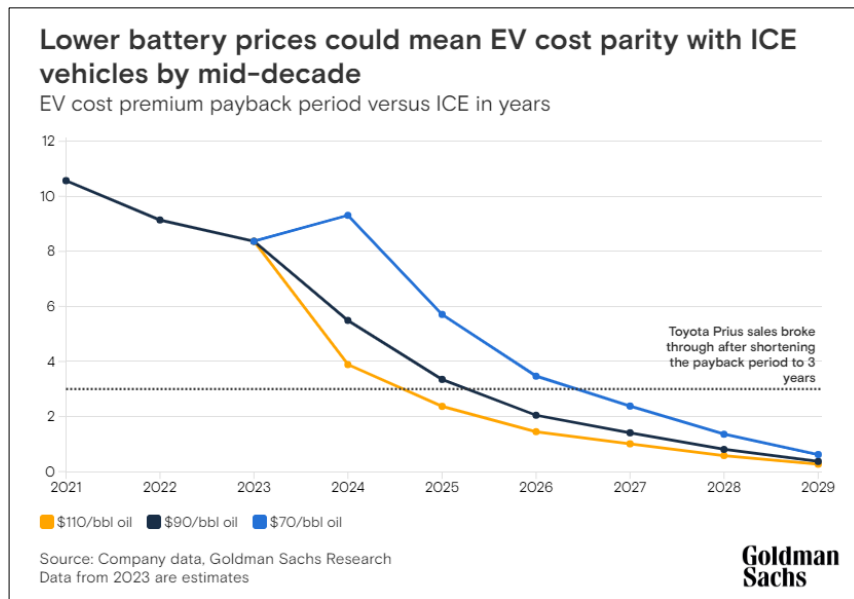


ในรายงาน Nikhil Bhandari หัวหน้าร่วม (co-head) ของฝ่ายวิจัยทรัพยากรธรรมชาติและพลังงานสะอาดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Research's Asia-Pacific Natural Resources and Clean Energy Research) ของ Goldman Sachs คาดการณ์ว่าในช่วงระหว่างปี 2566 – 2573 ราคาแบตเตอรี่จะลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 11 ต่อปี เมื่อราคาแบตเตอรี่ลดลง ก็คาดว่า (internal combustion engine: ICE) ได้ประมาณกลางทศวรรษนี้โดยไม่ต้องใช้เงินอุดหนุนบนพื้นฐานต้นทุนรวมในการเป็นเจ้าของ (total-cost-of-ownership)

Nikhil Bhandari กล่าวว่า “การลดต้นทุนแบตเตอรี่จะนำไปสู่ราคารถยนต์ไฟฟ้าที่แข่งขันได้มากขึ้น การยอมรับของผู้บริโภคอย่างกว้างขวางมากขึ้น และการเติบโตเพิ่มขึ้นของมูลค่าตลาดทั้งหมดที่เป็นไปได้ (total addressable markets) สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่”

แรกเริ่มตลาดรถยนต์ไฟฟ้าได้รับแรงขับเคลื่อนมาจากการสนับสนุนด้านกฎระเบียบทั่วโลก แต่ในช่วงที่ผ่านมาการรुकคืบของรถยนต์ไฟฟ้าทั่วโลกเริ่มลดลงจากระดับสูงสุด ซึ่งอาจเป็นเพราะปัจจัยขับเคลื่อนที่เป็นไปได้คือรัฐบาลในยุโรปและจีนลดการอุดหนุนลง

อย่างไรก็ตาม นักวิเคราะห์เห็นว่าตลาดรถยนต์ไฟฟ้ากำลังเปลี่ยนผ่านไปสู่ระยะใหม่ที่ได้รับอิทธิพลอย่างมากด้วยการยอมรับของผู้บริโภคมากกว่าเงินอุดหนุนของรัฐบาลเนื่องจากราคาแบตเตอรี่ลดลง ทีมนักวิเคราะห์คาดการณ์สำหรับตลาดรถยนต์ไฟฟ้าทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 ในปี 2568 ร้อยละ 35 ในปี 2573 และร้อยละ 63 ในปี 2583



แต่ในสถานการณ์ “การยอมรับในกลุ่มผู้บริโภคหนุ่มๆ” หรือ hyper adoption จะทำให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 21 ของยอดจำหน่ายรถยนต์ทั่วโลกภายในปี 2568 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 47 ภายในปี 2573 และร้อยละ 86 ภายในปี 2583

จนถึงขณะนี้ประเทศจีนเป็นผู้นำด้านรถยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากตลาดรถยนต์ภายในจีนรถยนต์ไฟฟ้ามีราคาที่สามารถแข่งขันได้กับรถยนต์สันดาปภายในเมื่อเทียบกับรถยนต์ไฟฟ้าจากยุโรปและสหรัฐอเมริกา ในขณะที่การจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าในตลาดจีนได้รับการอุดหนุนจากผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของจีนซึ่งจำหน่ายในราคาที่ขาดทุนได้ Goldman Sachs Research คาดว่าในที่สุดสิ่งนี้จะเกิดการเปลี่ยนแปลงในช่วงประมาณกลางทศวรรษ เมื่อราคาแบตเตอรี่ลดลงและปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนรถไฟฟ้าลดลงอย่างมาก และในขณะที่ผู้บริโภคชาวจีนกำลังมองเห็นทางเลือกมากขึ้นของรถยนต์ไฟฟ้าที่มีราคาที่สามารถแข่งขันได้ แต่ผู้ผลิตรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาและยุโรปกลับมุ่งเน้นไปที่รถยนต์ไฟฟ้าที่มีขนาดใหญ่กว่าและหรูหรากว่า

Nikhil Bhandari กล่าวว่า “เราเชื่อว่าตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศจีนอาจเป็นช่วงที่ใกล้เคียงกับระยะที่นำโดยการยอมรับของผู้บริโภค”

นอกจากนี้ การคาดการณ์ว่าราคาแบตเตอรี่ที่ลดลงอย่างรวดเร็วนั้นก็มิบังอาจมาจากเทคโนโลยีใหม่ของแบตเตอรี่ด้วย โดยในรายงานได้เน้นย้ำว่ามีนวัตกรรมแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าจำนวนหนึ่งที่สามารถนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ภายในทศวรรษนี้ นับว่าเป็นปัจจัยสนับสนุนตลอดห่วงโซ่คุณค่าของแบตเตอรี่ได้ นวัตกรรมเหล่านี้ เช่น วัสดุแอโนดชนิดใหม่ที่ใช้ซิลิคอนมาแทนที่หรือผสมกับแกรไฟต์เพื่อเพิ่มความจุของแบตเตอรี่

อ้างอิง

- <https://www.goldmansachs.com/intelligence/pages/electric-vehicle-battery-prices-falling.html>
- <https://www.eenewseurope.com/en/ev-battery-prices-set-to-fall-below-99-kwh/>

4 Siemens จับมือกับ Microsoft นำ AI มาใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตยนต์

สาระสำคัญ

- Siemens ร่วมกับ Microsoft เปิดตัว Siemens Industrial Copilot ที่ใช้ Generative AI ในอุตสาหกรรมผลิตยนต์ของ Schaeffler ซึ่งเป็นบริษัทแรกๆ ที่ใช้ Generative AI ในขั้นตอนทางวิศวกรรม
- Siemens Industrial Copilot มีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับเครื่องจักร เพื่อเพิ่มผลิตผลและประสิทธิภาพในกระบวนการผลิต
- Siemens และ Microsoft ยังมีแผนร่วมกันพัฒนา Copilot เพิ่มขึ้นอีกสำหรับอุตสาหกรรมผลิตโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการดูแลสุขภาพ

Siemens ร่วมกับ Microsoft เปิดตัว Siemens Industrial Copilot ที่ใช้ Generative AI ในอุตสาหกรรมผลิตยนต์ของ Schaeffler โดย Siemens Industrial Copilot มีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับเครื่องจักรในกระบวนการผลิต ซึ่งจะช่วยให้วิศวกรสามารถสร้าง เพิ่มประสิทธิภาพ และแก้ไขข้อบกพร่องของโค้ดที่ซับซ้อนของระบบอัตโนมัติได้อย่างรวดเร็ว และลดระยะเวลาในการจำลองสถานการณ์ (simulation time) ได้อย่างมาก วิธีนี้จะช่วยลดงานที่ก่อนหน้านี้ใช้เวลาหลายสัปดาห์ให้เหลือเพียงหน่วยนาที่

Copilot จะนำข้อมูลของระบบอัตโนมัติและการจำลองกระบวนการผลิตมาจาก Siemens Xcelerator และเพิ่มประสิทธิภาพด้วย Azure OpenAI Service ของ Microsoft ซึ่งใช้กรอบการทำงานของ GPT AI โดยที่ลูกค้าจะสามารถควบคุมข้อมูลของตนเองได้ทั้งหมดและระบบจะไม่นำข้อมูลไปใช้ในการฝึกการทำงานของโมเดล AI พื้นฐาน



Credit: Siemens AG

การผนวกซอฟต์แวร์ Teamcenter ที่ใช้สำหรับการบริหารจัดการวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์ product lifecycle management (PLM) ของ Siemens เข้ากับ Microsoft Teams จะเชื่อมโยงฟังก์ชันต่าง ๆ และสนับสนุนผู้ปฏิบัติงานตลอดวงจรชีวิตการออกแบบและการผลิตผลิตภัณฑ์ เช่น

พนักงานผู้ปฏิบัติหน้างานกับทีมวิศวกร และยังทำให้พนักงานในโรงงานและในภาคสนามสามารถเข้าถึงข้อมูลได้มากขึ้นด้วย โดยจะพร้อมเปิดให้ใช้งานโดยทั่วไปในเดือนธันวาคมปีนี้

Schaeffler ซึ่งเป็นเจ้าของ Continental และกำลังจะซื้อส่วนที่เหลือของ Vitesco เป็นบริษัทแรกๆ ที่ใช้ Generative AI ในขั้นตอนทางวิศวกรรม ซึ่งจะช่วยให้วิศวกรสามารถสร้างโค้ดที่เชื่อถือได้สำหรับการเขียนโปรแกรมระบบอัตโนมัติทางอุตสาหกรรม เช่น หุ่นยนต์ นอกจากนี้ บริษัทตั้งใจที่นำ Siemens Industrial Copilot มาใช้ในระบบการดำเนินงานของบริษัท โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการหยุดชะงักของการทำงาน (downtime) ของเครื่องจักรอย่างมีนัยสำคัญ และเตรียมพัฒนาขั้นต่อไปสำหรับลูกค้าในภายหลัง เจ้าหน้าที่ฝ่ายบำรุงรักษายังสามารถใช้ Siemens Industrial Copilot เพื่อให้คำแนะนำในการซ่อมแซมอย่างละเอียดและให้วิศวกรเข้าถึงเครื่องมือจำลองสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว

Klaus Rosenfeld ซีอีโอของ Schaeffler Group กล่าวว่า “เรากำลังก้าวเข้าสู่ยุคใหม่ของการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและนวัตกรรมด้วยโครงการนำร่องร่วมกันนี้ ซึ่ง Siemens Industrial Copilot จะช่วยให้ทีมงานของเราทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดภาระงานที่ซ้ำซ้อน และปลดปล่อยความคิดที่สร้างสรรค์ออกมา เรารู้สึกตื่นเต้นที่ได้ร่วมมือกับ Siemens และ Microsoft ในโครงการนี้”

Satya Nadella ประธานและซีอีโอของ Microsoft กล่าวว่า “เรามีโอกาสพิเศษในการเร่งสร้างนวัตกรรมให้กับภาคอุตสาหกรรมทั้งหมดด้วย Generative AI รุ่นต่อไป เรากำลังพัฒนาต่อยอดจากความร่วมมือที่มีมาอย่างยาวนานกับ Siemens และรวบรวมความก้าวหน้าของ AI ใน Microsoft Cloud ผสมเข้ากับความรู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมของ Siemens เพื่อเสริมศักยภาพให้แก่ผู้ปฏิบัติงานหน้างานและพนักงานที่มีความรู้เฉพาะทางด้วยเครื่องมือใหม่ ๆ ที่ขับเคลื่อนด้วย AI โดยเริ่มต้นด้วยโครงการ Siemens Industrial Copilot”

Roland Busch ซีอีโอของ Siemens AG กล่าวว่า “เราและ Microsoft มีวิสัยทัศน์ร่วมกันในการส่งเสริมศักยภาพให้กับลูกค้าด้วยการนำ Generative AI มาใช้งาน เทคโนโลยีนี้มีศักยภาพอย่างมากที่จะปฏิวัติวิธีที่บริษัทต่าง ๆ ใช้ออกแบบ พัฒนา ผลิต และดำเนินการ การทำให้การทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และเครื่องจักรเป็นที่แพร่หลายมากขึ้นจะช่วยให้วิศวกรสามารถเร่งการพัฒนาโค้ด สร้างสรรค์นวัตกรรม และรับมือกับปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะได้”

Siemens และ Microsoft ยังมีแผนร่วมกันพัฒนา Copilot เพิ่มขึ้นอีกสำหรับอุตสาหกรรมการผลิต โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการดูแลสุขภาพ ซึ่ง Copilot จำนวนมากได้ถูกวางแผนที่จะนำมาใช้ในภาคการผลิตแล้ว เช่น ยานยนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค และการผลิตเครื่องจักร”

อ้างอิง

<https://www.eenewseurope.com/en/scheffler-to-pilot-siemens-ai-copilot-for-automotive/>

5

มาตรฐานใหม่ของยุโรปจะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากบริการขนส่งพัสดุ

สาระสำคัญ

- มาตรฐาน EN 17837:2023 ได้กำหนดวิธีการวัดปริมาณก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศที่ปล่อยออกมาในแต่ละขั้นตอนของห่วงโซ่การขนส่งพัสดุโดยเฉพาะ และวิธีการรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับพัสดุ
- จุดมุ่งหมายของมาตรฐานนี้ คือ การช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในห่วงโซ่การจัดส่งพัสดุ มีมาตรการการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่มีประสิทธิภาพ ช่วยให้ผู้ขนส่งบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและข้อกำหนดการรายงานด้าน ESG

ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนผ่านสีเขียว และความตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้นในภาคธุรกิจและลูกค้า หลายองค์กรจึงมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ความมุ่งมั่นนี้ยังมุ่งเป้าไปที่ภาคส่วนดั้งเดิมบางประเภทซึ่งกำลังพัฒนาให้ดีขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความทะเยอทะยานด้านสิ่งแวดล้อมของลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น

ยุโรปได้ออกมาตรฐานใหม่ที่เกี่ยวข้องกับบริการไปรษณีย์โดยเฉพาะ คือ EN 17837:2023 ‘Postal Services - Parcel Delivery Environmental Footprint - Methodology for calculation and declaration of GHG emissions and air pollutants of parcel logistics delivery services’ เป็นมาตรฐานที่มีรายละเอียดวิธีการคำนวณและการรายงานข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศจากบริการจัดส่งพัสดุ

มาตรฐาน EN 17837:2023 ได้กำหนดวิธีการวัดปริมาณก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศที่ปล่อยออกมาในแต่ละขั้นตอนของห่วงโซ่การขนส่งพัสดุ โดยเฉพาะ นอกจากนี้ ยังมีข้อมูลโดยสังเขปเกี่ยวกับวิธีการรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับพัสดุเพื่อสนับสนุนผู้บริการจัดส่งพัสดุในการพัฒนาการรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ ธ ร ร ม า ภี บ า ล (Environment, Social, Governance: ESG) ขององค์กร และช่วยในการสื่อสารกับลูกค้าอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



มาตรฐานเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

มาตรฐานใหม่นี้ใช้วิธีการที่สอดคล้องกับมาตรฐานและแนวทางที่มีอยู่แล้วเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น ISO 14083 และ GLEC (Global Logistics Emissions Council) Framework แต่มีความล้ำหน้ากว่ามาตรฐานที่มีอยู่ โดยมีวิธีการจัดสรรการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหรือมลพิษในระดับพัสดุแทนที่จะเป็นระดับตัน-กิโลเมตร (t.km) ซึ่งเป็นมาตรฐานอุตสาหกรรม

มาตรฐาน EN 17837:2023 ได้คำนึงถึงแง่มุมสำคัญของบริการไปรษณีย์และการจัดส่งพัสดุ กล่าวคือ บริการไปรษณีย์และการจัดส่งพัสดุแตกต่างจากภาคการขนส่งสินค้าในวงกว้างตรงที่เป็นการให้บริการขนส่งสินค้าน้ำหนักเบาที่หลากหลายประเภทไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ หลายแห่ง ในกรณีนี้ น้ำหนักพัสดุไม่ได้เป็นปัจจัยที่จำกัดจำนวนพัสดุที่สามารถบรรจุขึ้นรถได้แต่เป็นปริมาณของพัสดุเหล่านั้น ปริมาณพัสดุจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อระดับขอบเขตที่ผู้ให้บริการสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบรรจุและลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ ดังนั้น มาตรฐาน EN 17837:2023 จึงมีวิธีการสำหรับการจัดสรรการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้กับพัสดุแต่ละชิ้นตามน้ำหนักและปริมาตร

ทำไมมาตรฐานนี้ถึงสำคัญ?

มาตรฐาน EN 17837:2023 ได้ปูทางไปสู่การรายงานที่ละเอียดมากขึ้นของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับการจัดส่งพัสดุ นั่นคือ จะช่วยให้ได้ข้อมูลที่แม่นยำมากขึ้นของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุ (เช่น ผู้ขนส่ง) เนื่องจากจะช่วยให้สามารถวัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับพัสดุแต่ละชิ้น แทนที่จะเป็นจำนวนพัสดุเฉลี่ยที่ส่งผ่านเครือข่ายของผู้ให้บริการ



Credit: Wikimedia Commons

ด้วยเหตุนี้ มาตรฐาน EN 17837:2023 จึงตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นในการปรับปรุงการรายงานด้านสิ่งแวดล้อมในภาคไปรษณีย์ ซึ่งขับเคลื่อนด้วยกฎระเบียบการเปิดเผยข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) ที่เข้มงวดมากขึ้น ความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และการเติบโตอย่างรวดเร็วของ e-commerce

มาตรฐานนี้มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมอย่างไร?

จุดมุ่งหมายของมาตรฐานนี้ คือ การช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ด้วยข้อมูลที่แม่นยำมากขึ้นจะช่วยให้ระบุตำแหน่งวิกฤต (hot spot) ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในห่วงโซ่อุปทานการจัดส่งพัสดุ และสามารถสนับสนุนการตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูลเพื่อมีมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ มาตรฐาน EN 17837:2023 ยังช่วยให้ผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุสามารถปรับปรุงการรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแก่ลูกค้า (เช่น ผู้ขนส่ง) เนื่องจากข้อมูลที่ให้มีความเฉพาะเจาะจงสำหรับพัสดุแต่ละชิ้นแทนที่จะเป็นจำนวนพัสดุโดยเฉลี่ย จึงสามารถช่วยให้ผู้ขนส่งบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและข้อกำหนดการรายงานด้าน ESG ได้อย่างง่ายดาย

อ้างอิง

<https://www.cencenelec.eu/news-and-events/news/2023/eninthespotlight/2023-10-17-green-postal-services>

6 สหภาพยุโรปเห็นพ้องที่จะยุติการส่งออกขยะพลาสติกไปยังประเทศกำลังพัฒนา

สาระสำคัญ

- สหภาพยุโรปบรรลุความตกลงทางการเมืองห้ามส่งออกของเสียไปยังประเทศที่สาม กฎเกณฑ์ดังกล่าวจะช่วยในการใช้ของเสียเป็นทรัพยากรด้วย ความตกลงดังกล่าวมีส่วนสนับสนุนเป้าหมายของ European Green Deal ในการลดมลพิษและส่งเสริมเศรษฐกิจแบบหมุนเวียน
- การส่งออกขยะพลาสติกจากสหภาพยุโรปไปยังกลุ่มประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิก OECD จะไม่สามารถทำได้อีกต่อไป แต่หลังจาก 5 ปีที่กฎหมายใหม่มีผลบังคับใช้แล้ว การส่งออกขยะพลาสติกสามารถทำได้เฉพาะกรณีที่เป็นไปตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดเท่านั้น
- บริษัทในสหภาพยุโรปทั้งหมดที่ส่งออกของเสียออกนอกสหภาพยุโรปจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าสถานที่รับของเสียนั้นต้องได้รับการตรวจสอบอย่างเป็นอิสระที่แสดงให้เห็นได้ว่าจะสามารถจัดการของเสียด้วยวิธีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการยุโรปยินดีต่อการบรรลุความตกลงทางการเมืองล่าสุดระหว่างรัฐสภายุโรปและคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรปในประเด็นการส่งออกของเสีย ซึ่งจะช่วยให้มั่นใจว่าสหภาพยุโรปจะรับผิดชอบต่อของเสียของตนเองมากขึ้นและไม่ส่งออกของเสียเหล่านี้ไปยังประเทศที่สาม กฎเกณฑ์ดังกล่าวจะช่วยในการใช้ของเสียเป็นทรัพยากรด้วย ความตกลงดังกล่าวมีส่วนสนับสนุนเป้าหมายของ European Green Deal ในการลดมลพิษและส่งเสริมเศรษฐกิจแบบหมุนเวียน

ท่ามกลางปัญหาหาระดับโลกเกี่ยวกับปริมาณขยะพลาสติกที่เพิ่มสูงขึ้นและความท้าทายต่อการจัดการที่ยั่งยืน มาตรการที่ออกใหม่นี้มีเป้าหมายเพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อสภาพแวดล้อมและมลพิษในประเทศที่สามที่เกิดจากของเสียที่เกิดขึ้นในสหภาพยุโรป

ของเสียอื่น ๆ ที่เหมาะสำหรับการรีไซเคิลจะถูกส่งออกจากสหภาพยุโรปไปยังประเทศที่ไม่ใช่สมาชิกของ OECD เฉพาะในกรณีที่มั่นใจว่าประเทศเหล่านั้นจะสามารถจัดการของเสียได้อย่างยั่งยืนเท่านั้น ในขณะเดียวกัน การขนส่งของเสียไปรีไซเคิลภายในสหภาพยุโรปก็จะง่ายขึ้นด้วยขั้นตอนดิจิทัลที่ทันสมัย นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดขึ้นและความร่วมมือที่แข็งแกร่งจะช่วยในการต่อสู้กับการค้าของเสียที่ผิดกฎหมายด้วย กฎหมายใหม่จะช่วยเสริมกฎระเบียบว่าด้วยอาชญากรรมสิ่งแวดล้อม (Environmental Crime Directive) ฉบับใหม่ ซึ่งล่าสุดได้บรรลุความตกลงทางการเมืองแล้วเช่นกัน

มั่นใจได้ว่าการส่งออกของเสียจากสหภาพยุโรปจะได้รับการจัดการอย่างยั่งยืน

มาตรการส่งออกของเสียที่นำมาใช้จะกำหนดมาตรฐานในการป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในประเทศที่สามที่เกิดจากการจัดการของเสียที่ยั่งยืน กฎระเบียบใหม่นี้จะอนุญาตให้ส่งออกของเสียไปยังประเทศที่ไม่ใช่สมาชิกขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development: OECD) หรือ non-OECD ได้ก็ต่อเมื่อประเทศเหล่านี้แจ้งให้คณะกรรมการการยุโรปทราบว่าพวกเขาเต็มใจที่จะนำเข้าของเสียและมีความสามารถในการจัดการของเสียเหล่านี้ด้วยวิธีการที่ยั่งยืน สำหรับขยะพลาสติกจะไม่อนุญาตให้ส่งออกไปยังประเทศที่ไม่ใช่สมาชิกของ OECD ภายใน 2.5 ปีหลังจากการบังคับใช้กฎหมายใหม่ และหลังจากที่กฎหมายใหม่มีผลบังคับใช้แล้ว 5 ปี จะมีการอนุญาตแต่ละประเทศนำเข้าของเสียได้ เฉพาะในกรณีที่ประเทศนั้นสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เข้มงวดได้



Credit: สำนักข่าวอิศรา

คณะกรรมการการยุโรปจะติดตามตรวจสอบของเสียที่ส่งออกไปยังประเทศที่เป็นสมาชิกของ OECD และจะมีการดำเนินการหากพบว่าการส่งออกของเสียดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในประเทศปลายทาง นอกจากนี้ บริษัทในสหภาพยุโรปทั้งหมดที่ส่งออกของเสียออกนอกสหภาพยุโรปจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าสถานที่รับของเสียนั้นต้องได้รับการตรวจสอบอย่างเป็นทางการที่แสดงให้เห็นได้ว่าสามารถจัดการของเสียด้วยวิธีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ปลดล็อกศักยภาพตลาดของเสียของสหภาพยุโรปเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจหมุนเวียน

การหมุนเวียนของเสียเพื่อการรีไซเคิลและการนำกลับมาใช้ซ้ำระหว่างประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปเป็นกุญแจสำคัญสำหรับการเปลี่ยนผ่านไปสู่เศรษฐกิจหมุนเวียนและความมั่นคงในการจัดหาวัตถุดิบของสหภาพยุโรป สหภาพยุโรปจะปรับปรุงขั้นตอนการขนส่งของเสียที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้ทันสมัยโดยการทำให้เป็นดิจิทัลมากขึ้น โดยมีขั้นตอนแบบเร่งด่วน (fast track) สำหรับโรงงานที่เข้าตามหลักเกณฑ์ซึ่งกำหนดโดยประเทศสมาชิกเพื่อทำให้การขนส่งง่ายขึ้นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น สิ่งนี้จะทำให้ของเสียกลับเข้าสู่เศรษฐกิจหมุนเวียนทั่วสหภาพยุโรปได้ง่ายขึ้น โดยไม่ลดระดับการควบคุมที่จำเป็นสำหรับการขนส่งของเสียดังกล่าว

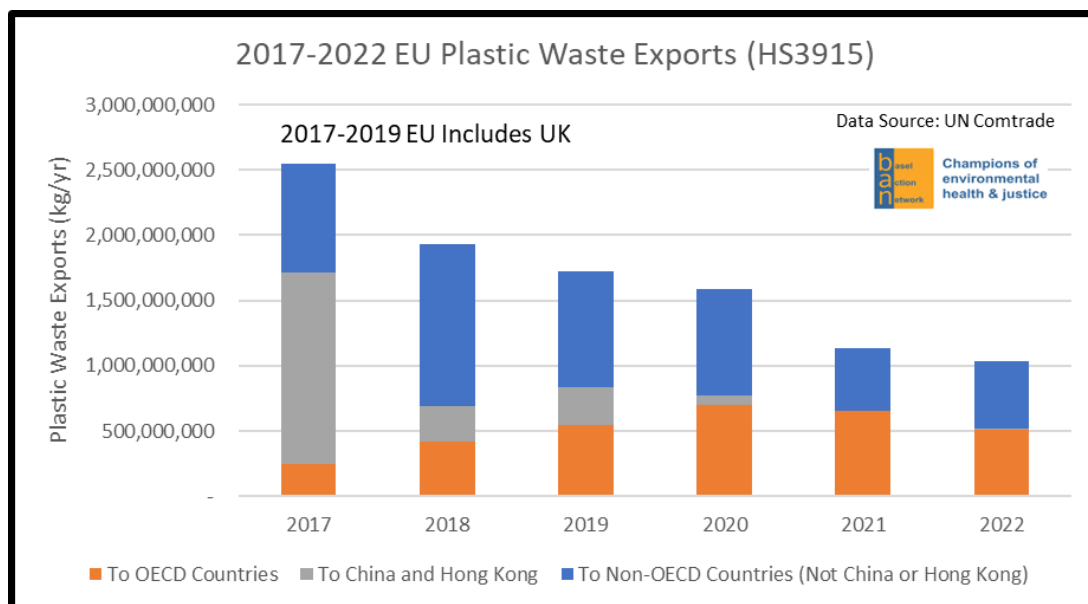
รับมือกับปัญหาการค้าของเสียที่ผิดกฎหมาย

ประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปจะมีความร่วมมือระหว่างกันที่เข้มแข็งมากขึ้นและมีมาตรการคว่ำบาตรเพื่อป้องกันอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าของเสียที่ผิดกฎหมายเพิ่มขึ้นเพื่อยกระดับการตอบสนองของสหภาพยุโรปต่อการค้าของเสียที่ผิดกฎหมาย คณะกรรมาธิการยุโรปจะสามารถดำเนินการในพื้นที่เพื่อสนับสนุนการสอบสวนโดยประเทศสมาชิกเกี่ยวกับอาชญากรรมข้ามชาติที่เชื่อมโยงกับการค้าของเสียที่ผิดกฎหมาย ซึ่งจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งยุโรป (European Anti-Fraud Office: OLAF)

การค้าของเสียที่ผิดกฎหมายเป็นหนึ่งในอาชญากรรมด้านสิ่งแวดล้อมที่ร้ายแรงที่สุดในปัจจุบัน ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมและธุรกิจที่ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมายด้วย นอกจากนี้ การค้าของเสียที่ผิดกฎหมายยังมีความเชื่อมโยงที่ชัดเจนกับองค์กรอาชญากรรม เชื่อกันว่าการขนส่งของเสียมากถึงหนึ่งในสามเป็นการขนส่งที่ผิดกฎหมายที่สร้างผลกำไรที่ผิดกฎหมายจำนวนมากขึ้นทุกปี

ขั้นตอนต่อไปรัฐสภายุโรปและคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรปจะต้องรับรองกฎหมายใหม่ตามความตกลงทางการเมืองอย่างเป็นทางการ เมื่อกฎหมายได้รับการรับรองแล้วจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 20 หลังจากตีประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาของสหภาพยุโรป

จากข้อมูลขององค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐด้านสิ่งแวดล้อม “Basel Action Network” หรือ BAN ที่ทำงานและรณรงค์เพื่อต่อสู้กับการส่งออกของเสียอันตรายจากประเทศที่พัฒนาแล้วไปยังประเทศกำลังพัฒนา พบว่าในช่วงระหว่างปี 2560 – 2565 (ค.ศ. 2017 – 2022) การส่งออกขยะพลาสติกจากสหภาพยุโรปไปยังประเทศต่าง ๆ ในภาพรวมมีแนวโน้มลดลง โดยขยะพลาสติกที่ส่งไปยังประเทศที่ไม่เป็นสมาชิกของ OECD มีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกัน แต่ในขณะที่ขยะพลาสติกที่ส่งออกไปยังประเทศที่เป็นสมาชิกของ OECD มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น



ในส่วนของประเทศไทย พบว่า การส่งออกขยะพลาสติกจากสหภาพยุโรปมาประเทศไทยมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างชัดเจน เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มอาเซียน เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม พบว่า ปริมาณขยะพลาสติกที่ส่งออกมายังประเทศเหล่านี้มีความผันผวนและไม่มีแนวโน้มที่ชัดเจน



อ้างอิง

- https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_5818
- <https://www.ban.org/plastic-waste-project-hub/trade-data/eu-export-data-annual-summary>