****

**ข่าวประชาสัมพันธ์**

**กรุงไทยแนะจับตาภาคโลจิสติกส์ปรับตัวลดก๊าซเรือนกระจกตามแนวทางโลจิสติกส์สีเขียว**

ศูนย์วิจัย Krungthai COMPASS ชี้การลดก๊าซเรือนกระจกเพื่อแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะทวีความเข้มข้นขึ้น โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้า(โลจิสติกส์) ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญในการลดก๊าซเรือนกระจก ประเมินการปรับตัวสู่แนวทางโลจิสติกส์สีเขียวของไทยจะสร้างการลงทุนใหม่จากการปรับเปลี่ยนเชื้อเพลิงของรถบรรทุกนับแสนล้านบาทต่อปี

**ดร.พชรพจน์ นันทรามาศ** ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ และ Chief Economist ธนาคารกรุงไทย เปิดเผยว่า อุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในสัดส่วนราว 20% ของการปลดปล่อยจากอุตสาหกรรมทั้งหมดของโลก รองจากอุตสาหกรรมการผลิตไฟฟ้าและความร้อน ซึ่งภายหลังจากการประชุมสมัชชาประเทศภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (COP-27) เมื่อเดือน พ.ย. 2565 ที่ผ่านมา การลดมลพิษจากการขนส่งสินค้าทางถนนได้ถูกเน้นย้ำมากขึ้น สะท้อนได้จากการถูกจัดเข้าใน 5 อุตสาหกรรมที่ต้องมีแม่บทเพื่อเร่งการลดคาร์บอน โดยหนึ่งในแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งคือ แนวทางโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics)

“แนวทางโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) หรือกระบวนการจัดการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ถือเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564-2573 สาขาคมนาคมขนส่ง ที่มีเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกรวม 41 MtCO2e หรือราว 55% ของก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยเฉลี่ยใน 5 ปีที่ผ่านมา (2560-2564) ซึ่งเเบ่งเป็น 3 มาตรการ ได้แก่ 1)มาตรการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (เป้าหมาย 23 MtCO2e) 2)มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานคมนาคมขนส่ง (8 MtCO2e) 3)มาตรการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพในยานพาหนะ (10 MtCO2e) โดยเรามองว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกเป็นผู้ประกอบการกลุ่มแรกที่ต้องมีการจัดการกับมลพิษ เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้”

**ดร. สุปรีย์ ศรีสำราญ** นักวิเคราะห์อาวุโส ศูนย์วิจัย Krungthai COMPASS กล่าวว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุก ที่ปรับตัวเข้ากับแนวทาง Green Logistics นอกจากตอบโจทย์กระแสรักษ์โลกแล้ว ยังสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งและลดความเสี่ยงทางการค้ากับคู่ค้าที่มีมาตรการทางสิ่งแวดล้อมเข้มข้นขึ้น โดยมี 3 แนวทางในการลด CO2 ได้แก่ 1)การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ เช่น น้ำมันไบโอดีเซล ซึ่งเป็นวิธีที่สะดวกและมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุด โดยการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงชีวภาพจาก B7 เป็น B20 สำหรับรถบรรทุก 6 ล้อ จำนวนราว 9,500 คัน/ปี หรือรถบรรทุก 18 ล้อ จำนวนราว 5,550 คัน/ปี จะช่วยลดการปล่อย CO2เป็นจำนวน 0.1 MtCO2 หรือ 1% ของมาตรการการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพซึ่งมีเป้าหมาย 10 MtCO2e 2) การใช้เทคโนโลยีดักจับคาร์บอน ซึ่งยังมีอุปสรรคในการใช้งาน ทั้งด้านขนาด ราคา และการใช้งานของอุปกรณ์ จึงคงต้องรอการปรับปรุงในอนาคต และ 3)การเปลี่ยนไปใช้รถบรรทุกไฟฟ้า (ZEV) ที่แม้ว่าปัจจุบันจะยังมีราคาที่สูง แต่ประเมินว่าผลประโยชน์สุทธิจากการใช้รถบรรทุก ZEV จะสามารถชดเชยส่วนต่างราคารถและค่าใช้จ่ายในการใช้งานระหว่างรถ ZEV และรถบรรทุกเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ภายใน 3-4 ปี และในระยะข้างหน้า การสนับสนุนให้ใช้รถบรรทุก ZEV เฉลี่ยราวปีละ 3.76 หมื่นคัน จากจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนใหม่ที่คาดราวปีละ 5.1-6.6 หมื่นคันจากปัจจุบันจนถึงปี 2573 จะทำให้การปลดปล่อย CO2 ในปี 2573 ลดลงได้ราว 5 MtCO2e หรือราวครึ่งหนึ่งของเป้าหมายในการลด CO2 จากมาตรการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ

**สุคนธ์ทิพย์ ชัยสายัณห์** นักวิเคราะห์ ศูนย์วิจัย Krungthai COMPASS กล่าวเพิ่มเติมว่า แนวทางและเทคโนโลยีที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางรถบรรทุกดังกล่าว นอกจากจะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการขนส่งแล้ว ยังสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอีกด้วย โดยการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงชีวภาพจาก B7 เป็น B20 สำหรับรถบรรทุก 6 ล้อ จำนวนราว 9,500 คัน/ปี หรือรถบรรทุก 18 ล้อ จำนวนราว 5,550 คัน/ปี จะมีส่วนช่วยรองรับอุปทานปาล์มน้ำมันในประเทศที่ใช้ผลิตน้ำมันไบโอดีเซลเพิ่มขึ้นราว 37 ล้านลิตร/ปี คิดเป็นมูลค่ากว่า 1.7 พันล้านบาท/ปี ขณะที่การเปลี่ยนไปใช้รถบรรทุกไฟฟ้าจำนวนราว 3.76 หมื่นคัน/ปี จะทำให้มูลค่าตลาดรถบรรทุกไฟฟ้าสะสมระหว่างปี 2565-2573 สูงถึง 1.3 ล้านล้านบาท เฉลี่ยราว 1.44 แสนล้านบาท/ปี นอกจากนี้ ภาครัฐและผู้ประกอบการเอกชนสามารถใช้โอกาสนี้ในการต่อยอดให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถบรรทุกไฟฟ้าและชิ้นส่วน ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งจะก่อให้เกิดการจ้างงาน การกระจายรายได้ และการเติบโตของเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนในอนาคต

ทีม Marketing Strategy

14 ธันวาคม 2565