



## จากทรมัป้สู้ไบเดน...ชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในสหรัฐ ควรเร่งปรับกลยุทธ์รับมือการเปลี่ยนแปลงหลายด้าน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3161

วันที่ 18 พฤศจิกายน 2563

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- เข้าสู่ปี 2564 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยอาจต้องเผชิญกับโจทย์ใหม่ที่ท้าทายจากฝั่งสหรัฐฯ ซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศนำเข้าหลัก หลังสหรัฐฯ ประกาศหยุดให้สิทธิ GSP กับชิ้นส่วนรถยนต์ไทยหลายรายการ ส่งผลให้ไทยไม่อาจใช้กลยุทธ์ด้านราคาแบบเดิมได้อีกในการแข่งขันในสหรัฐฯ แต่ความท้าทายของไทยในระยะถัดไปไม่หยุดเพียงเท่านี้ เมื่อประธานาธิบดีคนใหม่ นายโจ ไบเดน มีแนวนโยบายที่จะสนับสนุนการผลิตและสร้างตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะ BEV ขึ้นในประเทศ พร้อมทั้งมีแนวโน้มจะกลับเข้าร่วมกลุ่มความตกลงทางเศรษฐกิจ CPTPP อีกครั้ง ซึ่งคาดว่าจะมีผลกระทบต่อไทยในหลายด้าน
- ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ไทยควรใช้เวลานี้เร่งเตรียมความพร้อมเพื่อดึงดูดการลงทุนสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าทั้งค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนให้ได้ก่อนคู่แข่ง เพื่อให้ไทยได้เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ดังกล่าวซึ่งจะเป็นเทรนด์ในอนาคตของโลก โดยมีสหรัฐฯ เป็นอีกตลาดหลักหนึ่งที่สำคัญของไทยทั้งตลาด OEM และ REM

สหรัฐฯ เป็นประเทศตลาดนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของไทยมาโดยตลอด และในปีที่ผ่านมา มีการนำเข้าเฉพาะชิ้นส่วนรถยนต์หมวด HS Code: 8708 จากไทยถึงกว่า 715 ล้านดอลลาร์ฯ หรือคิดเป็นส่วนแบ่งกว่าร้อยละ 9 ของตลาดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์รวมของไทยที่นำเงินเข้าประเทศปีละประมาณ 8,000 ล้านดอลลาร์ฯ ไม่เพียงเท่านั้น เมื่อสหรัฐฯ เองก็เป็นตลาดรถยนต์ใหญ่อันดับ 2 ของโลกด้วย ทำให้การเปลี่ยนแปลงนโยบายต่างๆ ของสหรัฐฯ มีผลสืบเนื่องอย่างชัดเจนต่อทิศทางการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทย ซึ่งในอดีตที่ผ่านมาชิ้นส่วนรถยนต์ไทยมูลค่ากว่าครึ่งหนึ่งของที่ส่งไปสหรัฐฯ อาศัยสิทธิพิเศษภาษีทางศุลกากรหรือ GSP ที่ได้รับในการแข่งขันในตลาดสหรัฐฯ มาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม เมื่อล่าสุดสิทธิ GSP ที่เคยได้รับกลับถูกตัดไปท่ามกลางสถานการณ์การแข่งขันปัจจุบันที่รุนแรงในตลาดย่อมส่งผลต่อขีดความสามารถการแข่งขันในอนาคตของชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในตลาดสหรัฐฯ ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อต้องรับมือเพิ่มขึ้นกับการเติบโตของตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศของสหรัฐฯ ที่กำลังจะเพิ่มขึ้น และอาจมีผลต่อการทำตลาดชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในของไทย รวมถึงแนวโน้มที่สหรัฐฯ จะกลับเข้าร่วมกลุ่มความตกลงทางเศรษฐกิจ CPTPP อีกครั้ง ซึ่งอาจทำให้เกิดการจับขั้วฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ใหม่ระหว่างประเทศที่อยู่ในกลุ่ม CPTPP และกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในไทยได้

จากสถานการณ์ที่ไทยไม่อาจพึ่งสิทธิ GSP เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดสหรัฐฯได้อีกดังกล่าวท่ามกลางความเสี่ยงใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยเห็นว่าธุรกิจผลิตและส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทยอาจจำเป็นต้องเตรียมวางกลยุทธ์รูปแบบใหม่เพื่อรับมือกับความเสี่ยงต่างๆ ซึ่งจะเกิดขึ้นดังจะกล่าวถึงต่อไป

**ในปี 64...การตัด GSP มีผลทันทีต่อการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปสหรัฐฯ แม้สถานการณ์โควิด-19 เริ่มคลี่คลาย**

อย่างที่กล่าวถึงเบื้องต้น สถานการณ์การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในตลาดสหรัฐฯนับจากนี้มาจะต้องเปลี่ยนแปลงไป เริ่มต้นจากความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสถานะการแข่งขันของชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในตลาดสหรัฐฯเมื่อชิ้นส่วนรถยนต์จากไทยที่มีมูลค่ารวมกว่าครึ่งหนึ่งของที่ส่งออกไปสหรัฐฯนั้นอาจต้องปรับราคาขึ้น หลังประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ประกาศตัด GSP ชิ้นส่วนเหล่านี้ลงโดยจะเริ่มมีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2564 ทำให้ต้องกลับไปเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 2.5 ดังเดิมจากที่ไม่ต้องเสียภาษี โดยการต้องปรับเพิ่มราคานั้นอาจส่งผลให้ชิ้นส่วนในกลุ่มนี้มีแนวโน้มที่ต้องเผชิญกับการแข่งขันมากขึ้น จากสาเหตุหลัก 2 ประการ คือ

1. สินค้าที่โดนตัดสิทธิ GSP นี้ ส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนอะไหล่ (REM) ที่ผู้ซื้อมักมีความอ่อนไหวต่อราคาสูง และยิ่งในช่วงเกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอย่างมากดังเช่นปัจจุบันนี้ ไม่เพียงแต่จะกระทบต่อคำสั่งซื้อรถยนต์ใหม่ซึ่งเป็นกลุ่มที่ต้องการใช้ชิ้นส่วน OEM ที่จะชะลอลงเท่านั้น แต่ยังลุกลามไปถึงการตัดสินใจชะลอการซ่อมบำรุงรถยนต์ซึ่งต้องใช้ชิ้นส่วน REM ออกไปด้วยเช่นเดียวกัน
2. ปัจจุบันไทยยังมีคู่แข่งที่สามารถทำราคาต่ำมาขายในสหรัฐฯได้จากอีกหลายประเทศ เช่น เม็กซิโก จีน เกาหลีใต้ ไต้หวัน ประเทศในอาเซียนด้วยกัน และประเทศในยุโรปตะวันออก เป็นต้นด้วย

ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าในปี 2564 ซึ่งการตัด GSP จะเริ่มมีผลบังคับใช้นั้น หากไทยไม่สามารถหาตลาดส่งออกใหม่เพื่อผลักดันชิ้นส่วนดังกล่าวออกไปได้ ไทยจะต้องเผชิญกับการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้นจากชิ้นส่วนประเทศคู่แข่งอย่างแน่นอน ส่งผลทำให้การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยรวมมีแนวโน้มที่จะปรับลดลง ซึ่งในปี 2564 นั้น คาดว่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทยทั้งหมด (รวมที่โดนตัดสิทธิ GSP) ไปสหรัฐฯน่าจะลดลงมาเหลือ 11,280 ถึง 11,700 ล้านบาท หดตัวลงกว่าร้อยละ 8 ถึง 11 จาก 12,700 ล้านบาทในปี 2563 โดยชิ้นส่วนในกลุ่มที่โดนตัดสิทธิ GSP นี้ได้แก่ กระจุกเกียร์และชิ้นส่วนประกอบ พวงมาลัยและชิ้นส่วนประกอบ เพล่าขับพร้อมเฟืองท้ายและชิ้นส่วนประกอบ ล้อรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบ และชิ้นส่วนรวมอุปกรณ์ตกแต่งอื่นๆ (ทั้งนี้ สหรัฐฯเป็นประเทศผู้นำเข้าชิ้นส่วนเหล่านี้เป็นอันดับ 1 ของไทย ด้วยมีส่วนแบ่งกว่าร้อยละ 11 ของการส่งออกกลุ่มชิ้นส่วนดังกล่าวของไทยที่ส่งไปทั่วโลก)

อนึ่ง หากพิจารณาแยกเฉพาะกลุ่มที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการปรับขึ้นภาษีเป็นกลุ่มแรกเพราะอาจถูกคู่แข่งเข้ามาแย่งตลาดได้ทันที จะพบว่าชิ้นส่วนกลุ่มนี้ ได้แก่ เพล่าขับพร้อมเฟืองท้ายของรถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์ ชิ้นส่วนเพล่าขับพร้อมเฟืองท้ายของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ชิ้นส่วนประกอบกระจุกเกียร์ ชิ้นส่วนประกอบล้อรถยนต์ พวงมาลัย เกนพวงมาลัย และกระจุกพวงมาลัยของรถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์ ยางกันสะเทือน และตลับลูกปืนดุมล้อ เป็นต้น ซึ่งเหล่านี้มีมูลค่าการส่งออกไม่สูงนัก และไทยยังมีส่วนแบ่งในตลาดค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งอื่น โดยเฉพาะ จีน เม็กซิโก และเกาหลีใต้ ขณะที่ชิ้นส่วนอื่นๆนอกจากนี้ คาดว่ายังมีบางส่วนที่อาจจะพอแข่งขันได้

ดังนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มที่โดนตัดสิทธิ GSP จึงจะต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับความเสี่ยงดังกล่าว ทั้งการปรับลดต้นทุนลงและการหาตลาดใหม่ทดแทน เช่น แอฟริกาใต้ เม็กซิโก แคนาดา ญี่ปุ่น ประเทศในกลุ่มอาเซียน อินเดีย ปากีสถาน และออสเตรเลีย เป็นต้น ซึ่งจะเห็นว่ายังมีบางประเทศเชื่อมโยงกันด้วยความตกลงทางเศรษฐกิจ CPTPP อยู่ และก็ยังเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของโลกเช่นเดียวกับไทย ทำให้หากสหรัฐฯพิจารณากลับเข้า

มาร่วมเป็นสมาชิกกลุ่ม CPTPP อีกครั้ง ขณะที่ไทยไม่เข้าร่วมกลุ่ม CPTPP อาจทำให้ไทยต้องเสี่ยงหลุดออกจากห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์ที่เชื่อมโยงตลาดหลักที่สำคัญของโลกในอนาคตได้ ซึ่งจะกลายมาเป็นอีกความเสี่ยงสำคัญในระยะกลางถึงยาวต่อผู้ผลิตและส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทย นอกเหนือจากที่กำลังจะต้องเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงสู่ยุครถยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าในอนาคตอันใกล้ในตลาดสหรัฐฯหลังนายโจ ไบเดน ขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีคนใหม่

### ระยะข้างหน้า...ไทยเจอความท้าทายใหญ่ขึ้นหลังสหรัฐฯกลับมารุกตลาด EV และเตรียมเข้ากลุ่ม CPTPP

สำหรับทิศทางการแข่งขันของชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในตลาดสหรัฐฯ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองไปในระยะข้างหน้าว่า ความเสี่ยงที่ไทยต้องเจอในอนาคตคงไม่ได้หยุดแค่เรื่องความสามารถในการแข่งขันที่ลดลงจากการไม่ได้รับสิทธิ GSP เท่านั้น แต่จะมาจากผลของการปรับนโยบายใหม่ของสหรัฐฯต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ หลังนายโจ ไบเดน จากพรรคเดโมแครต ขึ้นเป็นประธานาธิบดีคนใหม่ของสหรัฐฯด้วยใน 2 ประเด็นหลัก ดังนี้

1. **สหรัฐฯมีแนวโน้มจะกลับมาสนับสนุนการผลิตและสร้างตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศอย่างจริงจังอีกครั้ง<sup>1</sup>** ซึ่งคาดว่ารถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) จะเป็นกลุ่มที่ได้ประโยชน์เป็นหลัก ขณะที่รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (PHEV) จะได้ประโยชน์ร่วมระหว่างที่รถยนต์ BEV กำลังพัฒนาขึ้นสู่ระดับ Mass ทั้งนี้สหรัฐฯตั้งเป้ากลับขึ้นเป็นผู้นำในการผลิตรถยนต์โลกอีกครั้งผ่านการเร่งส่งเสริมตลาดรถยนต์กลุ่มดังกล่าว ซึ่ง **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่าจะนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์การแข่งขันของตลาดรถยนต์โลกสู่ยุคของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าแบบก้าวกระโดดเร็วยิ่งขึ้น

➢ **ผลต่อไทย :** ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทยไปตลาดสหรัฐฯซึ่งส่วนใหญ่เป็นชิ้นส่วน REM จะได้รับผลกระทบโดยตรงหากไม่มีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีใหม่ดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากชิ้นส่วนรถยนต์ไทยที่ส่งออกไปในปัจจุบันยังรองรับเพียงตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ซึ่งชิ้นส่วนบางรายการที่ไทยส่งออกไปสหรัฐฯไม่สามารถเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ BEV ได้ เช่น หม้อน้ำและชิ้นส่วนประกอบ ท่อไอเสียและชิ้นส่วนประกอบ คลัทซ์และชิ้นส่วนประกอบ เป็นต้น และบางส่วนหากไม่มีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีให้สอดคล้องก็ไม่สามารถใช้ได้ เช่น กระจุกเกียร์และชิ้นส่วนประกอบ เบรคและหม้อลมเบรคระบบไฮดรอลิก เป็นต้น ขณะที่แม้แต่ชิ้นส่วนเดิมที่ยังใช้ได้กับรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าก็อาจต้องมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีหรือวัสดุที่ใช้ผลิตให้เหมาะกับการใช้งานมากขึ้น โดยเฉพาะการลดน้ำหนักโดยรวมของรถยนต์ให้เบาลงเพื่อลดการใช้พลังงานของแบตเตอรี่ซึ่งระดับเทคโนโลยีปัจจุบันยังไม่สามารถทำให้น้ำหนักเบาลงได้

2. **สหรัฐฯมีโอกาสกลับเข้ากลุ่มความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (CPTPP) อีกครั้ง** หลังจากต้องหยุดชะงักไปในยุคของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดถึงโอกาสที่จะผ่านรัฐสภาของสหรัฐฯที่มีสมาชิกจากพรรครีพับลิกันมากกว่าพรรคเดโมแครต แต่หากสหรัฐฯเดินหน้าเข้าร่วมกลุ่ม CPTPP ได้ ก็จะมีโอกาสเกิดการปรับทิศทางการลงทุนฐานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ โดยเฉพาะสำหรับกลุ่ม

<sup>1</sup> ปัจจุบันมีการคาดการณ์กันว่านายโจห์น ไบเดน อาจนำข้อเสนอที่เคยมีการเสนอต่อรัฐสภาของสหรัฐฯในช่วงปลายปี 2562 ที่มีเป้าหมายจะเปลี่ยนรถยนต์ ICE มาเป็นรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าจำนวน 63 ล้านคันในปี 2030 (สัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 22 ของปริมาณรถยนต์จดทะเบียนในปี 2562 ของสหรัฐฯที่มีจำนวนถึง 284.5 ล้านคัน) โดยการให้เงินสนับสนุนแก่ผู้ซื้อรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศ (คาดว่าหมายรวมถึงรถยนต์ BEV และ PHEV) และสนับสนุนค่ายรถให้พัฒนาสายการผลิตรถยนต์ BEV ขึ้นในประเทศ สนับสนุนการลงทุนของผู้ผลิตแบตเตอรี่และผู้ผลิตวัสดุสำหรับแบตเตอรี่ รวมถึงการสนับสนุนให้เปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะทั้งประเทศเป็นรถโดยสาร BEV และเร่งขยายหัวจ่ายไฟฟ้า 500,000 หัว ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เป็นต้น

รถยนต์ BEV และ PHEV เข้าสู่ประเทศต้นทุนการผลิตต่ำในกลุ่มประเทศสมาชิก CPTPP มากขึ้น เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในการส่งออกรถยนต์หรือชิ้นส่วนไปยังสหรัฐฯ

➤ **ผลต่อไทย :** ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าหากสหรัฐฯ กลับเข้าร่วมกลุ่มความตกลง CPTPP ซึ่งอาจต้องมีการเจรจาเพิ่มเติมที่ต้องอาศัยเวลาอีกระยะหนึ่ง และหากไทยซึ่งยังอยู่ระหว่างการพิจารณาเข้าร่วมกลุ่มดังกล่าวนั้นตัดสินใจไม่เข้าร่วมกลุ่ม CPTPP ในท้ายที่สุดนั้น อาจลดโอกาสในการส่งออกชิ้นส่วน REM ที่เดิมก็เสียสิทธิ GSP อยู่แล้ว โดยเฉพาะชิ้นส่วนเครื่องยนต์สันดาปภายใน เนื่องจากสหรัฐฯ นับเป็นตลาดรถยนต์ ICE ใหญ่ที่สุดในโลกด้วยยอดจดทะเบียน 284.5 ล้านคันล่าสุดปี 2562 และอาจเป็นการลดโอกาสของไทยในการมีส่วนในห่วงโซ่อุปทานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าที่จะวางจำหน่ายในสหรัฐฯ ในอนาคตมากขึ้นด้วย ทั้งในส่วนของชิ้นส่วน OEM สำหรับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศของสหรัฐฯ เองและรถยนต์ที่ผลิตจากประเทศอื่นในกลุ่ม CPTPP เช่น ญี่ปุ่น เม็กซิโก และแคนาดา เป็นต้น แล้วส่งออกไปยังสหรัฐฯ เมื่อผู้ผลิตชิ้นส่วนและค่ายรถหันไปลงทุนในประเทศที่เปิดกว้างและก่อให้เกิดโอกาสทางการตลาดที่มากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อ platform ร่วมเป็นแนวทางที่อุตสาหกรรมรถยนต์โลกกำลังดำเนินไป

ในกรณีนี้จำเป็นอย่างมากที่ไทยจะต้องเร่งพัฒนาจุดแข็งด้านอื่นขึ้นเพื่อเพิ่มแรงดึงดูดการลงทุนผ่านจุดแข็งด้านต้นทุนที่ต่ำลงแทน โดยไทยอาจต้องพิจารณาเพิ่มสิทธิประโยชน์ที่ตรงเป้าหมายของนักลงทุน พัฒนาเทคโนโลยีผู้ผลิตชิ้นส่วน ใช้วิธีลดต้นทุนการผลิตผ่านการใช้เครื่องจักรและหุ่นยนต์มากขึ้น ไปจนถึงการพัฒนาแรงงานให้สร้างผลิตผลได้เพิ่มขึ้น เพื่อให้ไทยสามารถก้าวข้ามข้อจำกัดด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่ด้อยกว่าประเทศคู่แข่งอื่นได้ เช่น ประเทศคู่แข่งที่ได้สิทธิ GSP อย่างเวียดนามและอินโดนีเซีย ประเทศคู่แข่งที่ได้สิทธิภาษีนำเข้าร้อยละ 0 อย่างเม็กซิโกและแคนาดาภายใต้กรอบการค้าเสรี USMCA รวมถึงประเทศอื่นๆ ที่สหรัฐฯ ได้มีการเจรจาทวิภาคีร่วมด้วยทั้งที่ลงนามแล้วอย่างเกาหลีใต้ และที่อยู่ระหว่างเจรจาอย่างญี่ปุ่น เป็นต้น รวมถึงข้อจำกัดอื่นๆ อันอาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น การใช้มาตรการปรับขึ้นภาษีเพื่อปกป้องประเทศ (National Security) เป็นต้น

**โดยสรุป** นอกเหนือจากการตัดสิทธิ GSP ที่ไทยต้องเผชิญในทันทีตั้งแต่ต้นปี 2564 แล้ว ภายใต้การบริหารประเทศสหรัฐฯ ของชั่วคราวเมืองใหม่อย่างประธานาธิบดีไบเดนที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากกับวงการอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไม่เฉพาะกับไทยแต่กับทุกประเทศทั่วโลกเช่นกัน จากแนวโน้มที่มีแนวโน้มผลักดันให้ตลาดรถยนต์ BEV โลกขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว และการพิจารณากลับเข้าร่วมกลุ่ม CPTPP อีกครั้งของสหรัฐฯ ที่อาจนำมาซึ่งความเสี่ยงอีกทางแก่ไทยกับสถานะในห่วงโซ่อุปทานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าโลกด้วย

อนึ่ง แม้ปัจจุบันรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า โดยเฉพาะ BEV และ PHEV จะยังมีไม่มากในสหรัฐฯ ที่จะสามารถขยายสายการผลิตขึ้นได้ทันทีที่ได้รับเงินสนับสนุน (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นของค่ายรถยนต์สัญชาติอเมริกัน ยุโรป และญี่ปุ่นอีกเพียงเล็กน้อย) ทำให้ไทยอาจยังไม่ได้รับผลกระทบรวมถึงอันสืบเนื่องของการเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในสหรัฐฯ ทันทีที่เริ่มประกาศการส่งเสริมอย่างเป็นทางการในสหรัฐฯ นอกจากนี้ การที่ค่ายรถญี่ปุ่นส่วนใหญ่ซึ่งไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ให้มันยังอาจต้องอาศัยระยะเวลาหนึ่งในการเตรียมขึ้นสายการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในสหรัฐฯ รวมถึงเร่งพัฒนาเทคโนโลยีให้แข่งขันกับรถยนต์สัญชาติอื่นที่ได้เริ่มพัฒนาเทคโนโลยีไปก่อนหน้า ทำให้ไทยยังมีเวลาในการเร่งปรับตัวแม้จะไม่มากสำหรับทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อดึงดูดให้ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างชาติอยากเข้ามาลงทุนและให้ไทยเข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่

อุปทานการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าโลกในอนาคตโดยมีสหรัฐเป็นหนึ่งในตลาดสำคัญด้วย **ช่วงเวลา**นี้จึงเป็นอีกช่วงเวลาที่สำคัญสำหรับไทยในการเร่งปรับทุกด้านตั้งแต่นโยบายส่งเสริมการลงทุนไปจนถึงกระบวนการผลิตต่างๆให้เร็วกว่าประเทศคู่แข่ง เพื่อสุดท้ายไทยจะสามารถใช้โอกาสนี้พลิกจากการเป็นเพียงฐานการผลิต ICE และชิ้นส่วนประกอบ มาเป็นฐานการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าและชิ้นส่วนประกอบเพื่อสนองต่อความต้องการตลาดโลกในอนาคต



---

#### Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ