

สกู๊ปหน้า 1 เดลินิวส์

‘สนมัย?’ ทำได้ยอมดี ‘สูตรปลดหนี้’ นำทำ ‘ตามช่วงอายุ’

อ่านต่อหน้า 3

สกู๊ปหน้า 1 เดลินิวส์

• ต่อจากหน้า 1

๖ มีเรื่องการเมืองสำหรับในไทย ตอนนี้เป็นเรื่องสำคัญที่ต้องจับตา เกาะติด แต่ขิงๆ “เรื่องปากท้อง-เรื่องเศรษฐกิจระดับประชาชนโดยทั่วไป” ก็สำคัญกว่า...ซึ่งก็รวมถึงการ “ปลดหนี้” ... ทั้งนี้ เมื่อเป็นหนี้ก็ยอมจะไม่อาจอยู่ดีกินดีได้ โดยไทยในปัจจุบันมีรายงานว่า “หนี้สาธารณะพุ่ง” และก็สื่อแล้วว่า จะส่งผลเพิ่มปัญหาทบทวนหนี้กับ “หนี้ครัวเรือน” หนี้ของประชาชนด้วย?? ซึ่งจากเดิมที่มีปัญหาหนี้ก่ออยู่แล้ว... ก็อาจยิ่งหนักขึ้น อย่างไรก็ดี กับเรื่อง “หนี้” นี้วันนี้ “ทีมสกู๊ปเดลินิวส์” ก็มีข้อมูลที่น่าสนใจมาสะท้อนต่อ โดยมีนักวิชาการจากหลากหลายสาขา พยายามระดมสมองช่วย “หาทางออกให้กับปัญหา” เพื่อหา...

“โรคแม่ป” เจื้อที่จจะ “ลดหนี้สาธารณะ”

นำไปใช้เพื่อ “ลดปัญหาหนี้” ที่เกิดขึ้น

หากได้ผลดีก็จะส่งผลดีต่อประชาชน...

ทั้งนี้ เกี่ยวกับเรื่อง “ลดหนี้” นั้นได้มี “ข้อเสนอแนะ” จากทาง รศ.ดร.วิชัย วิทยาเกียรติเลิศ นักวิชาการ สาขาวิชาคณิตศาสตร์และ สถิติ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) โดยทาง รศ.ดร.วิชัย ระบุไว้ว่า...ปัจจุบันประเทศไทยมีหนี้สาธารณะ สะสมสูงถึง 10 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 60-61 ของจีดีพี โดย จัดเป็นประเทศที่มีภาระหนี้สาธารณะอันดับที่ 120 ของโลก และเป็น อันดับที่ 4 ของอาเซียน ซึ่งเกิดจากรัฐมีรายได้ไม่เพียงพอต่อรายจ่าย และ จากสถานการณ์นี้ ทางคณะวิทยาศาสตร์ฯ มธ. จึงได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ ทางคณิตศาสตร์และสถิติ ร่วมกับบริบทของสังคม...

จนได้ “สูตรโรคแม่ปในการแก้หนี้”

เพื่อใช้เป็นแนวทาง “ลดหนี้สาธารณะ”

สำหรับ “แนวทางลดหนี้สาธารณะ” ผ่าน “มุมมองคณิตศาสตร์” และ “มุมมองสถิติ” นั้น ทาง รศ.ดร.วิชัย ได้มีการแจกแจง พร้อมกับอธิบาย ไว้ว่า... “โรคแม่ป” ดังกล่าว จะประกอบด้วย การดำเนินงาน 3 ระยะ คือ... ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว ซึ่งเริ่มจาก “ระยะสั้น” ก็ได้แก่ การลดรายจ่ายที่ไม่จำเป็น หรือ พิจารณาความคุ้มค่าในการก่อหนี้ โดย อาจจะประเมินจากรายได้ หรือประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนและ ประเทศในอนาคต ผ่านการ จัดตั้งโครงการแก้หนี้ เพื่อแก้หนี้ระยะสั้น

‘สนมัย?’ ทำได้ยอมดี ‘สูตรปลดหนี้’ นำทำ ‘ตามช่วงอายุ’

“ระยะกลาง” ได้แก่ การช่วยเหลือกลุ่มเปราะบาง อาทิ ผู้ขาด รายได้ ให้เข้าถึงโอกาสประกอบอาชีพ เพื่อลดภาระการจ่ายเงินเยียวยา กรณีที่ประชาชนไม่มีรายได้ กับช่วยให้เอสเอ็มอีมีรายได้เพิ่มขึ้น เพื่อให้ มีรายได้-จ่ายภาษี ขณะที่รัฐก็จะมีรายได้เพื่อใช้พัฒนาโดยไม่ต้องกู้ยืม หรือมีเงินใช้คืนหนี้ ผ่านการพัฒนาโครงการให้เกิดการจ้างงาน โครงสร้าง พื้นฐานต่าง ๆ

ส่วน “ระยะยาว” คือ การยกระดับศักยภาพและมาตรฐาน ผลผลิตขั้นต้นที่เป็นจุดแข็งของไทย ทั้งด้านการเกษตรและวัตถุดิบแต่ละ

ท้องถิ่น ด้วยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ให้สู่การเป็นผลิตภัณฑ์ การเกษตรและนวัตกรรมอาหารที่น่าสนใจเพิ่มเติม นอกเหนือจากเดิมที่ มักจะเน้นการส่งออกวัตถุดิบเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้เศรษฐกิจสร้างสรรค์ และเพิ่มโอกาสการลงทุนของนักลงทุนในไทย ในอนาคต...นี่เป็นข้อมูลโดยสังเขปของ “โรคแม่ปอดหนี้สาธารณะ” ระยะเวลาต่าง ๆ

อย่างไรก็ตาม กับ “ปัญหาหนี้ครัวเรือน” ก็ต้องสนใจ ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 90 มาตั้งแต่ไตรมาสที่ 4/2565 เนื่องจาก



ประชาชนสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้นมากกว่าเดิม โดยจากสถิติปี 2563-2564 พบว่า ประชาชนร้อยละ 34.3 เป็นหนี้เพื่ออุปโภคบริโภค ร้อยละ 65.7 เป็นหนี้การลงทุนและเพื่อสร้างรายได้ในอนาคต อาทิ ลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ ยานยนต์ และลงทุนธุรกิจ แต่ประเด็นคือ **เกิดหนี้เสีย หรือสินเชื่อด้วยคุณภาพ (Non-Performing Loan : NPL) จำนวนมาก** ซึ่งต้องติดตามความสามารถชำระหนี้ของกลุ่มเปราะบางอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะกลุ่มที่รายได้ผันตัวซ้ำและมีหนี้สูง

ทาง รศ.ดร.วิชัย วิทยาเกียรติเลิศ อาจารย์สาขาวิชาคณิตศาสตร์

และสถิติ คณะวิทยาศาสตร์ฯ มธ. ได้มีการเสนอแนะไว้ถึง “**แนวทางสร้างภูมิคุ้มกัน-สร้างความมั่นคงทางการเงิน**” ในระยะยาว ซึ่งแบ่ง “ตามลำดับขั้นชีวิต” ดังนี้...

วัยเริ่มต้นทำงานจนถึงอายุ 35 ปี เป็นช่วงวัยที่ควรต้องสร้างความมั่งคั่งพื้นฐาน จึงควรวางแผนการเงินในครัวเรือน ด้วยการเก็บเงินสำรองฉุกเฉินไว้ให้ได้อย่างน้อย 6 เท่าของค่าใช้จ่ายส่วนตัวแต่ละเดือน และก็ควรจะมีเงินเก็บสำหรับการเรียนรู้สิ่งใหม่หรือพัฒนาทักษะ ตลอดจนต้องรู้จักสร้างเครดิตทางการเงิน และศึกษาการลงทุนเพื่อรองรับวัยเกษียณ ถัดมา... **ช่วงอายุ 35-55 ปี** นี้ถือเป็นช่วงวัยแห่งการสะสมความมั่งคั่ง ควรเริ่มจากการนำเงินเก็บไปลงทุนเพื่อสร้างให้ออกเงย เช่น การซื้อทรัพย์สินเป็นของตัวเอง รวมทั้งวางแผนเก็บเงินไว้สำหรับครอบครัว นอกจากนี้ยังควรอัปเดตแผนการเงินสำหรับการเกษียณ

ช่วงอายุ 55-65 ปี เป็นช่วงวัยที่ควรวางแผนก่อนเกษียณคำนวณค่าใช้จ่ายส่วนตัวรายเดือน หรือมองหางานเล็ก ๆ ทำเพื่อสร้างรายได้เสริม รวมถึงวางแผนระยะยาวสำหรับการเงิน เพื่อดูแลสุขภาพตัวเองในวัยเกษียณ และสุดท้าย... **ช่วงอายุ 65 ปีขึ้นไป** ช่วงวัยที่ควรพิจารณาเงื่อนไขในชีวิตที่มีอยู่พร้อมกับเงินที่สะสมมาทั้งชีวิต ดูแลแผนประกันชีวิต-ประกันสุขภาพตัวเอง

ทั้งนี้ นอกจากเงื่อนไขอายุ ก็ยังควรต้องพิจารณาการวางแผนทางการเงินให้สอดคล้องกับปัจจัยที่เกิดขึ้นในชีวิต เช่น มีบุตรตอนอายุมาก หรือวางแผนเกษียณก่อนกำหนด ...เหล่านี้เป็นแนวทาง “**สร้างภูมิคุ้มกันหนี้**” ที่นักวิชาการแนะนำไว้

“หนี้” นี้ “**รอรัฐบาลใหม่ช่วยแก้คงเข้าไป**”

โดยเฉพาะ “**หนี้ประชาชน**” ที่ “**ท่วมท้น**”

“**ตนเป็นที่พึ่งแห่งตน**” ถ้าทำได้ “**ดีสุด**”.

อีโคโนมิค อัปเดต

สุดยอดหุ้นพลังงานทางเลือกอย่าง บมจ.กันกุลเอ็นจิเนียริง หรือ GUNKUL นำจับตาสุดๆ เพราะด้วยศักยภาพเต็มร้อยที่พร้อมเข้าลงทุนโครงการโรงไฟฟ้าทั้งในและต่างประเทศ แถมมีบีบีโพรเจกต์ใหม่ๆ ให้ได้ลุ้นแบบยาวๆ ขณะที่ เอ็มดี “สมบูรณ์ เอื้ออักษณาลัย” ตอกย้ำ ปัจจัยพื้นฐานธุรกิจยังแข็งแกร่ง ผลประกอบการโตวันโตคืน...เห็นอนาคต GUNKUL ยังขยายตัวได้อีกไกล แบบนี้ต้องหาจังหวะตุนอย่าได้พลาด! เพราะถือเป็นหนึ่งในหุ้นพิมพ์นิยมที่ลงทุนได้แบบยาวๆ ...●

ขณะที่ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า หรือ สกค. กระทรวงพาณิชย์ เดินหน้าเพิ่มศักยภาพระบบตรวจสอบย้อนกลับ ยกระดับความเชื่อมั่นการค้าสินค้าเกษตรอินทรีย์ไทย โดยจับมือกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หรือ ‘มธ.’ และสำนักงานพาณิชย์จังหวัด นำทีมพัฒนาระบบต้นแบบตรวจสอบย้อนกลับสินค้าเกษตรอินทรีย์ไทยด้วยนวัตกรรม Blockchain หรือ TRACETHAI.com สร้างความมั่นใจให้คู่ค้า และเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้บริโภค ...●

มาที่ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) หรือ SME D Bank จับมือสถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (ISMED) จัดงานสัมมนาพิเศษแห่งปี “เปิดประตูสู่โลกการค้าตะวันออกกลาง” มอบความรู้และชี้โอกาสของผู้ประกอบการเอสเอ็มอีไทย

ในการขยายตลาดสู่ประเทศซาอุดีอาระเบีย บาห์เรน และคูเวต ซึ่งมีกำลังซื้อสูงมาก ในวันที่ 18 ก.ค.66 ตั้งแต่เวลา 09.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมแก้ววิเชียร สำนักงานใหญ่ SME D Bank อาคาร SME Bank Tower ...●

ด้าน บมจ.ไอแอนดีโอ กรุป หรือ iiG ที่ปรึกษาด้านดิจิทัล เทคโนโลยีและผู้ให้บริการด้านดิจิทัลทรานส์ฟอร์มเมชันแก๊งค์กรธุรกิจแบบครบวงจร เตรียมพร้อมเปิดตลาดการลงทุนในเวียดนาม และร่วมลงทุนตั้งบริษัท Joint Venture กับยักษ์ใหญ่วงการเทคโนโลยีในเวียดนาม VMO Holdings ภายในสิ้นปี 2566 มั่นใจปีนี้มีกำไรเติบโตต่อเนื่อง ตั้งเป้ารายได้ทั้งปีเติบโตมากกว่า 40% หรือประมาณ 1,400 ล้านบาท ...●

และ บมจ.เออาร์ไอพี ประกาศความสำเร็จมหกรรมสินค้าไอที “คอมมาร์ต” ภายใต้ธีม “CRAZY DEAL ดีลสุดฮอต ซ้อปสุดมัน” ที่จัดขึ้นเมื่อ 6-9 ก.ค.ที่ผ่านมา ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค สร้างยอดขายเปิดไตรมาส 3 ทะลุเป้าทุกแบรนด์ ทุกร้านค้าที่มาร่วมภายในงาน และเตรียมพบกับอีกครั้งปลายปี ระหว่างวันที่ 30 พ.ย.-3 ธ.ค. 2566 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค ที่เดิม ...●

ปิดท้ายด้วย “กลุ่มอมตะ” ขอขอบคุณตำรวจไซเบอร์ ทลายแก๊งเพจปลอมหลอกลงทุนเทรดหุ้นอมตะอีกระลอก พบผู้เสียหาย 185 ราย มูลค่าความเสียหายกว่า 25 ล้านบาท รวบแก๊งมิจฉาชีพได้ 9 ราย หลบหนี 2 ราย เตรียมขยายผลให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อเร่งจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างต่อเนื่อง พร้อมเตือนประชาชนตรวจสอบก่อนตัดสินใจลงทุนก่อนเป็นเหยื่อกลุ่มมิจฉาชีพ ย้ำให้เช็กอายุการลงทุนเบื้องต้นตั้งเพจและเว็บไซต์ ชี้เพจปลอมมีอายุไม่เกิน 2-3 ปี ขณะที่เพจและเว็บไซต์อมตะเปิดใช้งานมากกว่า 10 ปี ...●

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/เศรษฐกิจในประเทศ

วันที่: พุธที่ 13 - อาทิตย์ 16 กรกฎาคม 2566

ปีที่: 46

ฉบับที่: 5583

หน้า: 1 (บน), 3

Col.Inch: 117.76 Ad Value: 158,976

PRValue (x3): 476,928

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: ส่งอุตสาหกรรมอีวีไทย 'สงครามการค้าสหรัฐ-จีน ยืดเยื้อ



3 ส่งอุตสาหกรรม อีวีไทย

สงครามการค้า
สหรัฐ-จีน ยืดเยื้อ

ส่งอุตสาหกรรมอีวีไทย

'สงครามการค้าสหรัฐ-จีน' ยืดเยื้อ

เป็นเวลา 5 ปีที่สหรัฐกับจีน เริ่มทำสงครามการค้า (Trade war) และยืดเยื้อไปสู่ความพยายาม แยกห่วงโซ่อุปทาน (Decoupling) ระหว่างสองประเทศมหาอำนาจ ส่งผลกระทบมายังเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global value chains : GVCs) โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทย ได้รับผลกระทบทั้งทางด้านการผลิต การส่งออก และการจ้างงาน

ล่าสุดสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดทำโครงการศึกษาการแยกห่วงโซ่อุปทาน (decoupling) ของอุตสาหกรรมสำคัญ ระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน และนับ ต่อเศรษฐกิจการค้าไทยขึ้น เพื่อมองข้าม

ข้อเรื่องการ decoupling โดยวิเคราะห์ ลงลึกไปในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย **ไทย Detroit of Asia**

รศ.ดร.อาชนัน เกาะไพโรจน์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หัวหน้าคณะวิจัย ฉายภาพว่า ไทยได้รับการขนานนามว่าเป็น "Detroit of Asia" ซึ่งเกิดจากการที่ไทยเป็นฐานการผลิต และการส่งออกรถยนต์ที่สำคัญของโลก มาเกือบสองทศวรรษ ในช่วงก่อนการระบาดของโรคโควิด-19 ปริมาณการผลิตรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine Vehicles : ICEVs) ในไทยอยู่ที่ประมาณปีละ 2 ล้านคัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ประมาณ 8 แสนคันต่อปี และรถกระบะ 1 คัน ประมาณ 1.1-1.2 ล้านคันต่อปี แม้ปริมาณการผลิตจะลดลงไปบ้างในช่วงที่เศรษฐกิจชะลอตัวจากวิกฤตโควิด-19 ในปี 2563 และ 2564 แต่กลับมาฟื้นตัว

อย่างรวดเร็วในปี 2565 โดยการผลิตรวมอยู่ที่ประมาณ 1.9 ล้านคัน

สำหรับรถยนต์ที่ผลิตได้กว่า 50% ของการผลิตนั้น เป็นการผลิตเพื่อส่งออก โดยมีตลาดหลัก ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ นอกจากบริษัทผลิตและประกอบรถยนต์แล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังมีผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศกว่า 3,000 ราย ครอบคลุมเกือบทุกชิ้นส่วน และสร้างการจ้างงานกว่า 300,000 คน

"อีวี" จุดเปลี่ยน

มาวันนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย และโลกกำลังเผชิญความท้าทายครั้งสำคัญที่สุดในรอบครึ่งศตวรรษ จากการมาของรถยนต์พลังงานไฟฟ้าที่กำลังได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ

ในขณะที่การแยกห่วงโซ่อุปทานระหว่างสหรัฐกับจีนที่กำลังเกิดขึ้น คาดว่า

ส่งผลดีต่อไทยในการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนที่เป็น aftermarket (Replacement Equipment Manufacturing : REM) แต่อาจส่งผลกระทบต่อชิ้นส่วนรถยนต์ ส่วนที่เป็น Original Equipment Manufacturing (OEM) บ้าง

เพราะธรรมชาติของการผลิตและค้ารถยนต์ ICEVs ของโลก ที่เมื่อประเทศใดถูกเลือกเป็นฐานการผลิต ผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างทยอยตามเข้ามาลงทุนในประเทศนั้น และพัฒนาขึ้นมาจนเกิดเป็นคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีโรงงานผลิตรถยนต์เป็นศูนย์กลางและรายล้อมด้วยซัพพลายเออร์ผู้ผลิตชิ้นส่วน เนื่องจาก ICEVs ใช้ชิ้นส่วนจำนวนมาก (มากกว่า 30,000 ชิ้น) และชิ้นส่วนจำนวนมากมีขนาดใหญ่ การขนย้ายข้ามประเทศจึงทำได้ยาก (bulky) และแต่ละชิ้นต้องร่วมกันออกแบบเพื่อให้ชิ้นส่วนเหล่านี้สามารถประกอบเข้าไปในรถยนต์คันหนึ่งได้อย่างเหมาะสม หรืออาจกล่าวได้ว่าจากปัจจัยด้านความสะดวกและต้นทุนในการออกแบบ การผลิต และโลจิสติกส์ของห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ ทำให้โรงงานประกอบรถยนต์และซัพพลายเออร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องอยู่ใกล้กันในประเทศเดียวกัน ยกเว้นชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีน้ำหนักเบาและมีขนาดเล็ก ที่สามารถขนย้ายข้ามประเทศได้ง่ายกว่าเมื่อเทียบกับชิ้นส่วนอื่น ๆ ดังนั้น คาดว่ากระแสการแบ่งแยกห่วงโซ่อุปทานจะส่งผลกระทบต่อเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของบริษัทข้ามชาติเหล่านี้

ซึ่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า (EVs) และห่วงโซ่อุปทานนับเป็นเรื่องที่ท้าทายและน่าติดตาม แม้ที่ผ่านมา EVs ขยายตัวอย่างรวดเร็ว แต่ถึงถ้อยอยู่ในระยะเริ่มต้น โดยในปี 2565 ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าทั่วโลกยังคิดเป็นสัดส่วนเพียง 14% ของยอดขายรวมของรถยนต์ทุกประเภท สำหรับยอดขายรถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในไทยในปี 2565 นั้น อยู่ที่ 13,454 คัน คิดเป็น 4% ของยอดขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมด

สถานการณ์อีวีโลก

หากพิจารณาจากโครงสร้างการค้าและการลงทุนของบริษัทรถยนต์ไฟฟ้า พบว่า การผลิตกระจุกตัวอยู่เพียงไม่กี่ประเทศ ได้แก่ เยอรมนี จีน เบลเยียม เกาหลีใต้ และสหรัฐ สัดส่วนการส่งออก EVs ของประเทศเหล่านี้รวมกันคิดเป็นสัดส่วนกว่า 75% ของการส่งออก EVs ทั้งหมด ในเดือนธันวาคม 2565 ซึ่งรถไฟฟ้าเหล่านี้ถูกส่งไปจำหน่ายในประเทศที่พัฒนาแล้วที่สิ่งแวดล้อมเกื้อหนุน ทั้งกำลังซื้อ การตื่นตัวด้านสิ่งแวดล้อม และโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะสถานีชาร์จ

แนวโน้มการค้าและการลงทุนชิ้นส่วนสำคัญของ EVs อย่างแบตเตอรี่ คล้ายกับการส่งออก EVs ที่ประเทศผู้ส่งออก EVs สำคัญ มักจะเป็นประเทศผู้ส่งออกแบตเตอรี่สำหรับ EVs ด้วย ยกเว้นเพียงโปแลนด์ และฮังการี ที่เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลก

ซึ่งงานวิจัยพบว่าแนวโน้มที่น่าสนใจคือ สัดส่วนของมูลค่าการส่งออกแบตเตอรี่สำหรับ EVs เทียบกับมูลค่าการส่งออก EVs ระหว่างปี 2561-2565 “ลดลง” อย่างต่อเนื่อง ซึ่งให้เห็นว่า GVC ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า มีลักษณะที่โรงงานผลิต EVs มักจะอยู่ใกล้กับโรงงานผลิตแบตเตอรี่ที่แหล่งแร่ธาตุที่สำคัญในการผลิตแบตเตอรี่ เป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดที่ตั้งของโรงงานเหล่านี้

ทั้งนี้ โครงสร้างการค้าส่งออกของแบตเตอรี่ EVs กระจุกตัวสูงกว่าการส่งออก EVs โดยประเทศผู้ส่งออกแบตเตอรี่ที่ใหญ่ที่สุด 5 อันดับแรก (ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ โปแลนด์ ฮังการี และเยอรมนี) มีสัดส่วนการส่งออกรวมถึงสูงถึง 77% ในเดือนธันวาคม 2565

การย้ายฐานครั้งใหญ่

ผลกระทบของสงครามการค้าและกระแสการแยกห่วงโซ่อุปทานระหว่างสหรัฐกับจีนต่อห่วงโซ่การผลิตของ EVs แม้มีแนวโน้มชัดเจนขึ้น แต่อาจยังไม่ชัดเจนว่าจะส่งผลกระทบต่อมากน้อยเพียงใด เนื่องจากสหรัฐได้พยายามให้เงินอุดหนุน

อย่างมหาศาล เพื่อให้ห่วงโซ่อุปทาน EVs กลับมาที่สหรัฐ โดยผ่าน Inflation Reduction Act

ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่โรงงานผลิต EVs รวมไปถึงโรงงานแบตเตอรี่จะเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่การผลิตเข้าไปในสหรัฐ สะท้อนจากการที่บริษัทผลิตแบตเตอรี่รายใหญ่ของเกาหลีใต้ 3 ราย ได้แก่ LG Energy Solution, SK On และ Samsung SDI ได้เข้ามาทำ joint ventures กับผู้ผลิตรถยนต์สหรัฐเรียบร้อยแล้ว อีกทั้งบริษัทจีนอย่าง CATL อยู่ระหว่างการเจรจาธุรกิจกับ Ford และได้ประโยชน์จากมาตรการเงินอุดหนุน

อย่างไรก็ตาม จีนยังเป็นประเทศที่กุมกำลังการผลิตส่วนใหญ่ของแบตเตอรี่ EVs โดยเฉพาะแบตเตอรี่ Lithium iron phosphate (LFP) และแหล่งแร่สำคัญในการผลิตแบตเตอรี่ ซึ่งอาจทำให้ประสิทธิภาพของมาตรการอุดหนุนของสหรัฐลดลงได้ นอกจากนี้ เทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีในการผลิตแบตเตอรี่ EVs กำลังถูกพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การออกไปลงทุนผลิตในต่างประเทศจึงอาจเร็วเกินไป ดังนั้น แนวโน้มและผลกระทบของการแบ่งแยกห่วงโซ่การผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าจึงเป็นเรื่องที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

ผลต่ออุตสาหกรรมอีวีไทย

ปรากฏการณ์นี้กำลังส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ต่อประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ รวมทั้งไทย แม้ว่า “ICEVs” ยังคงมีบทบาทสำคัญต่อไปอีกสักกระยะหนึ่ง โดยเฉพาะอุปสงค์จากประเทศกำลังพัฒนา แต่ขณะเดียวกัน EVs เริ่มทวีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น สะท้อนจากการที่หลายประเทศทยอยเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานของ EVs

ดังนั้น ไทยในฐานะที่เป็นฐานการผลิต ICEVs ที่สำคัญของโลก คงต้องเดินหน้าพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศในลักษณะคู่

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/เศรษฐกิจในประเทศ

วันที่: พุธที่ 13 - อาทิตย์ 16 กรกฎาคม 2566

ปีที่: 46

ฉบับที่: 5583

หน้า: 1(บน), 3

Col.Inch: 117.76

Ad Value: 158,976

PRValue (x3): 476,928

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ส่งอุตสาหกรรมอีวีไทย 'สงครามการค้าสหรัฐ-จีน ยืดเยื้อ

ขนาน ทั้งการเดินหน้าส่งเสริมการผลิต EVs โดยเฉพาะการหา segment ที่เหมาะสม ไปพร้อมกับการยกระดับ ICEVs ให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และพัฒนาไปสู่ยานยนต์แห่งอนาคต ในด้านอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากไฟฟ้า เช่น smart, connected และ autonomous เป็นต้น