

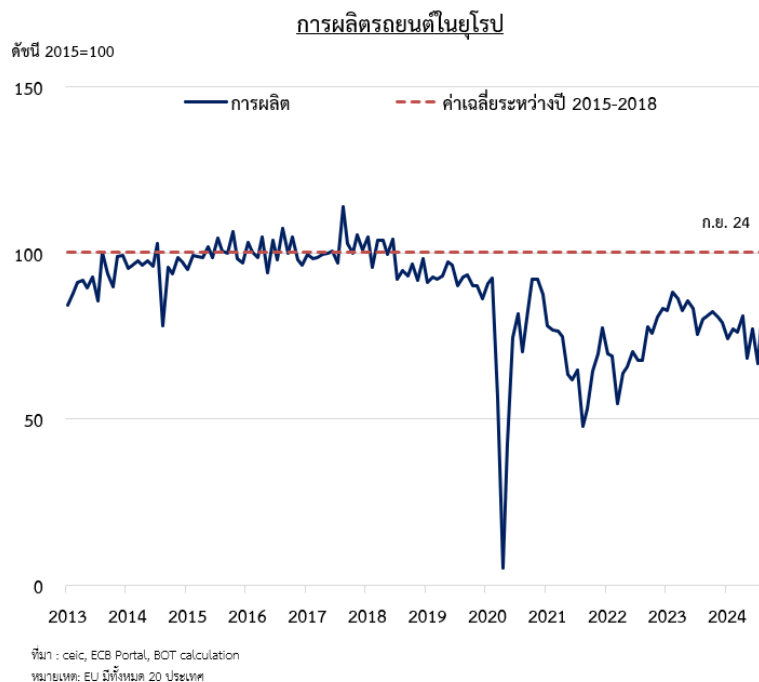
คอลัมน์ “แรงสั่นไหว” ฉบับวันที่ 21 มกราคม 2568

รถยนต์ยุโรป : เข้าเกียร์เดินหน้าหรือถอยหลัง?

ภัทรวดี นิรันทร์สุวรรณ

ธนาคารแห่งประเทศไทย

รถยนต์ไฟฟ้ากำลังเข้ามาเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าอุตสาหกรรมรถยนต์โลก และไม่ใช่แค่เพียงอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเท่านั้นที่ได้รับผลกระทบ แต่อุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับ 2 ของโลกก็กำลังเผชิญกับปัญหาการผลิตที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง นำไปสู่การปลดพนักงานและปิดโรงงานหลายแห่ง ซึ่งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นสร้างความกังวลต่อแนวโน้มเศรษฐกิจยุโรปเป็นอย่างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ถือได้ว่าเป็นเส้นเลือดใหญ่ของเศรษฐกิจยุโรป ด้วยมูลค่ากว่า 1 ล้านล้านยูโร หรือร้อยละ 7 ของ GDP กลุ่มยูโรในปี 2022 บทความนี้จะจึงอยากเชิญชวนผู้อ่านมาเจาะภาพรวมอุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปที่กำลังเผชิญกับความท้าทายสำคัญ 2 ประการ คือ การปรับตัวตามแผนปฏิรูปยุโรปสีเขียว (European Green Deal) และ การเสียส่วนแบ่งตลาดให้ผู้เล่นใหม่โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า รวมถึงทิศทางการดำเนินนโยบายในอนาคต



แผนปฏิรูปยุโรปสีเขียว ต้นทุนที่ไม่สามารถมองข้าม

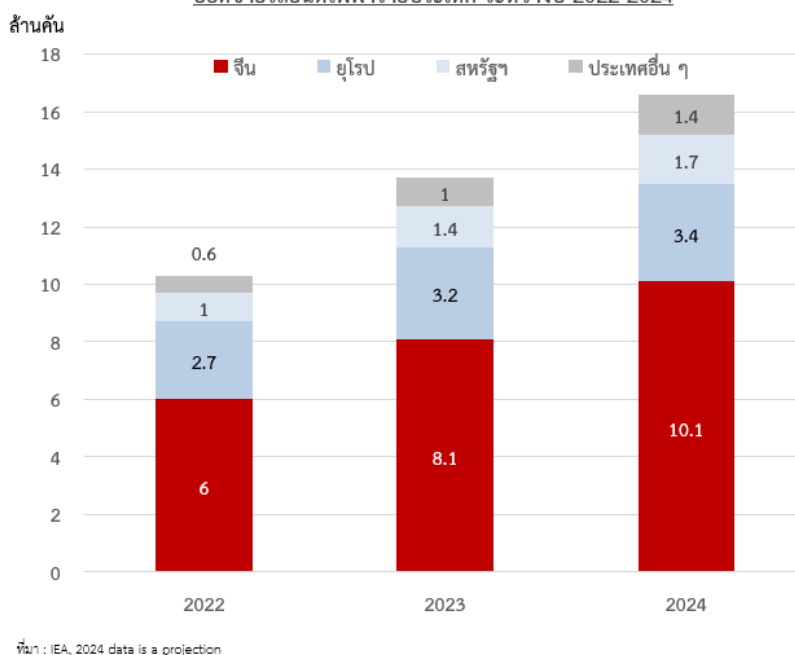
เพื่อให้บรรลุสัตยาบันที่ให้ไว้ตาม Paris Agreement ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้เป็นศูนย์ในปี 2050 (Net Zero) ยุโรปจึงได้ทำแผนปฏิรูปยุโรปสีเขียวขึ้น (European Green Deal) โดยส่วนหนึ่งของแผนคือการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากรถยนต์ขายใหม่ลงให้เป็นศูนย์ภายในปี 2035 และมีเป้าหมายระยะสั้นคือการลดการปล่อยก๊าซฯ ลงร้อยละ 15 ภายในปี 2025 รวมทั้งตั้งค่าปรับกับผู้ผลิตที่ไม่สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากรถยนต์ที่ขายได้ โดยมีเป้าหมายเพื่อกระตุ้นให้ผู้ผลิตหันมาผลิตรถยนต์ไฟฟ้า

อย่างไรก็ดี แม้ว่าผู้ผลิตรถยนต์ในยุโรปจะพยายามปรับตัวโดยเร่งการวิจัยและพัฒนา ตลอดจนร่วมลงทุนกับบริษัทรถยนต์จีนเพื่อเปิดรับนวัตกรรมใหม่ แต่การปรับเปลี่ยนการผลิตจากรถยนต์สันดาปเป็นรถยนต์ไฟฟ้ามีต้นทุนที่สูง ทั้งจากข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี แหล่งวัตถุดิบ และกฎหมายแรงงานของยุโรปที่ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ไม่สามารถปลดพนักงานออกเพื่อปรับเปลี่ยนไปยังการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้แรงงานน้อยกว่าได้ ประกอบกับความต้องการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในยุโรปเริ่มชะลอลง เนื่องจากผู้บริโภคยังมีข้อกังวลในการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ทั้งราคาที่สูง สถานีชาร์จที่ยังไม่ครอบคลุม และระยะทางการขับขี่ ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ยุโรปอาจไม่สามารถเพิ่มปริมาณการขายรถยนต์ไฟฟ้าได้ตามเป้าหมายของ European Green Deal และอาจต้องจ่ายค่าปรับหลายพันล้านยูโรในปีนี้

รถยนต์ไฟฟ้าจีน คู่แข่งที่ไม่อาจหลีกเลี่ยง

นอกจากการปรับตัวที่ได้ทำไปแล้ว ตลอดทศวรรษที่ผ่านมายุโรปยังสูญเสียส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ทั้งในและนอกภูมิภาคให้กับจีน โดยสัดส่วนการส่งออกรถยนต์ไปตลาดโลกของยุโรปปรับลดลงร้อยละ 10 จากร้อยละ 48 ในปี 2004 เหลือร้อยละ 38 ในปี 2023 ขณะที่สัดส่วนการส่งออกรถยนต์จากจีนไปตลาดโลกปรับเพิ่มขึ้นจาก 0 เป็นร้อยละ 8 ในช่วงเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ ความพยายามของยุโรปในการผลักดันการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในยุโรปเองยังมีราคาสูง ผลักดันให้การนำเข้ารถยนต์จากจีนที่มีราคาถูกกว่า ปรับสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จาก 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2019 เป็น 18.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2023 โดยกว่า 80% เป็นการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้า

ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้ารายประเทศ ระหว่างปี 2022-2024



เดิหน้าหรือถอยหลัง

แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปจะเผชิญกับความท้าทายหลายประการ แต่ก็ยังเห็นความพยายามในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างต่อเนื่อง โดยในเดือนตุลาคมที่ผ่านมา คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) ได้ประกาศขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าจากจีนสูงสุดเป็น 45% เพื่อป้องกันไม่ให้รถยนต์ไฟฟ้าจีนที่มีกำลังการผลิตส่วนเกินสูงและราคาถูกกว่า ไหลเข้ายุโรปเร็วเกินไปจนกระทบการปรับตัวของผู้ผลิต เนื่องจากยุโรปเป็นตลาดรถยนต์ไฟฟ้าที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากจีน ขณะที่สหรัฐฯ ที่มีตลาดรถยนต์ไฟฟ้าใหญ่เป็นอันดับ 3 ได้มีการขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าจากจีนเป็น 100% ไปแล้วก่อนหน้านี้

นอกจากความเคลื่อนไหวจากภาครัฐฯ แล้ว ภาคเอกชนนำโดยสมาคมผู้ผลิตรถยนต์ยุโรป (ACEA) ก็ได้ร่วมลงนามเสนอแผนเพื่อปฏิรูปอุตสาหกรรมรถยนต์ยุโรป (Manifesto for a Competitive European Auto Industry) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ผ่านการสนับสนุนจากภาครัฐที่ครอบคลุมมิติที่สำคัญ 3 ด้าน ได้แก่

1. **การเพิ่มขีดความสามารถด้านการผลิตรถยนต์พลังงานสะอาด** ผ่านการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวย เช่น การพัฒนาฝีมือแรงงาน การพัฒนาเทคโนโลยีรีไซเคิล การพัฒนาซอฟต์แวร์รถยนต์ รวมถึงสนับสนุนการผลิต “รถยนต์ไฟฟ้าขนาดเล็ก” ที่มีราคาเข้าถึงได้ และค้ำค่าในการผลิตในยุโรป
2. **การเพิ่มความมั่นคงด้านอุปทาน** ผ่านการทำข้อตกลงการค้ากับประเทศต่าง ๆ เพื่อให้ยุโรปสามารถเข้าถึงวัตถุดิบการผลิต รวมถึงการสร้างความมั่นคงทางพลังงานในราคาที่เข้าถึงได้ และแก้ไขความซ้ำซ้อนของกระบวนการให้ใบอนุญาตต่าง ๆ

3. การเพิ่มอุปสงค์สำหรับรถยนต์พลังงานสะอาด ผ่านใช้มาตรการจูงใจ เช่น การลดภาษีรถยนต์ การให้เงินสนับสนุนแก่ผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้า และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การติดตั้งสถานีชาร์จพลังงานไฟฟ้าให้ทั่วยุโรป

ความเคลื่อนไหวจากทั้งภาครัฐและเอกชนนี้เป็นสัญญาณที่แสดงให้เห็นว่ายุโรปยังคงพยายามพัฒนารถยนต์พลังงานสะอาด เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมาย European Green Deal และสร้างความยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรม ซึ่งการร่วมมือกันผ่านนโยบายอุตสาหกรรม (industrial policy) และวิสัยทัศน์ร่วม (shared vision) จะเป็นกุญแจสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรปและนำไปสู่ความยั่งยืนของเศรษฐกิจในอนาคต

**** บทความนี้เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคล จึงไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของหน่วยงานที่ผู้เขียนสังกัด ****