

รายงานข่าวเด่นจากสหรัฐอเมริกา

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครชิคาโก
ttcc@thaitradechicago.com

ประเด็นสำคัญ:

- Ford Motor ตัดสินใจยกเลิกแผนการผลิตรถยนต์เนกประสงค์พลังงานไฟฟ้า เนื่องจากความต้องการซื้อรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในตลาดชะลอตัวลง ประกอบกับการแข่งขันจากแบรนด์รถยนต์ไฟฟ้าจากจีนที่มีต้นทุนต่ำกว่ามาก โดยบริษัทจะหันไปให้ความสำคัญกับกลุ่มรถยนต์ระบบไฮบริดทดแทน นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการผลิตรถยนต์รายอื่นในตลาด เช่น บริษัท GM ที่ได้พิจารณาชะลอหรือระงับแผนการขยายกลุ่มธุรกิจรถยนต์พลังงานไฟฟ้า

- ในช่วงระหว่างปี 2564 – 2566 ยอดจำหน่ายรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในสหรัฐอเมริกาขยายตัวอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากการตื่นตัวด้านสิ่งแวดล้อมของผู้บริโภคและการดำเนินนโยบายสนับสนุนของรัฐบาลสหรัฐฯ

- แม้ว่าแนวโน้มตลาดรถยนต์ไฟฟ้าสหรัฐฯ จะชะลอแต่สหรัฐฯ ก็ยังคงนำเข้าสินค้ากลุ่มที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์สูง โดยระหว่างมกราคม - มิถุนายน 2567 สหรัฐฯ มีมูลค่านำเข้าทั้งสิ้น 1.94 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (+ร้อยละ 8.52) โดยนำเข้าจากไทยเป็นมูลค่า 1.12 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (+ร้อยละ 12.53)

- โดยรวมตลาดรถยนต์ในสหรัฐฯ ยังคงเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทย ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรพิจารณาหาจุดสมดุลในตลาด และรักษาคุณภาพและต้นทุนให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดในอนาคต

Ford ปรับแผนการผลิต SUV พลังงานไฟฟ้า



“Ford รุ่น Explorer EV เป็นหนึ่งในรถยนต์เนกประสงค์ที่บริษัท Ford Motor ตัดสินใจยุติแผนการผลิต”

กระแสความต้องการซื้อรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในตลาดที่ปรับตัวลดลงกดดันให้บริษัท Ford Motor ผู้ประกอบการผลิตและจำหน่ายรถยนต์แบรนด์อเมริกันรายใหญ่ประกาศตัดสินใจยกเลิกแผนการผลิตรถยนต์เนกประสงค์ (Sport-Utility Vehicle หรือ SUV) ขนาดใหญ่สามตอน (Three-Row SUV) เช่น รุ่น Explorer และรุ่น Expedition ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และจะเปลี่ยนไปผลิตรถยนต์รุ่นดังกล่าวในระบบไฮบริด (Hybrid gas-electric) ทดแทน ทั้งนี้ ก่อนหน้านั้นในช่วงเดือนเมษายนที่ผ่านมาบริษัทได้เคยประกาศแผนการชะลอการเปิดตัวรถยนต์พลังงานไฟฟ้ารุ่นดังกล่าวในตลาดจากปี 2568 ไปเป็นปี 2570 มาแล้ว โดยคาดว่าจะการตัดสินใจดังกล่าวจะสร้างความเสียหายทางการเงินให้กับบริษัทเป็นมูลค่าสูงถึง 1.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



หมายเหตุ: รายละเอียดที่ปรากฏในบทความข้างต้นดังกล่าวมาจากหลายแหล่งข้อมูลที่ทำและเปิดเผยต่อสาธารณชนทั่วไปซึ่งบางส่วนเป็นเพียงความคิดเห็นส่วนบุคคลเท่านั้น สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครชิคาโก มีวัตถุประสงค์รวบรวมเพื่อเผยแพร่แก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การรับข้อมูลหรือนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ขึ้นอยู่กับวิจารณญาณเฉพาะบุคคล โดยโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครชิคาโกจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

นอกจากนี้ บริษัทยังได้ประกาศเลื่อนแผนการเปิดตัวรถกระบะพลังงานไฟฟ้าออกไปจากแผนเดิมอีกหนึ่งปีเป็นปี 2570 (เป็นการประกาศเลื่อนครั้งที่สอง) อีกทั้ง ยังจะลดเงินงบประมาณลงทุนในกลุ่มรถยนต์พลังงานไฟฟ้าลงเหลือเพียงร้อยละ 30 จากเดิมร้อยละ 40 ของงบประมาณลงทุนทั้งหมดด้วย

การประกาศแผนยกเลิกดังกล่าวเป็นแนวโน้มของกลุ่มผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ในตลาดที่ได้ขยายแผนการลงทุนในการผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้าอย่างรวดเร็ว ในช่วงที่ตลาดมีกำลังความต้องการซื้อสูง ในขณะที่ปัจจุบันผู้บริโภคในตลาดกลับเริ่มมีความลังเลในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามากขึ้น จากปัจจัยด้านราคาจำหน่ายที่ค่อนข้างสูงและปัญหาในการหาสถานีชาร์จพลังงาน

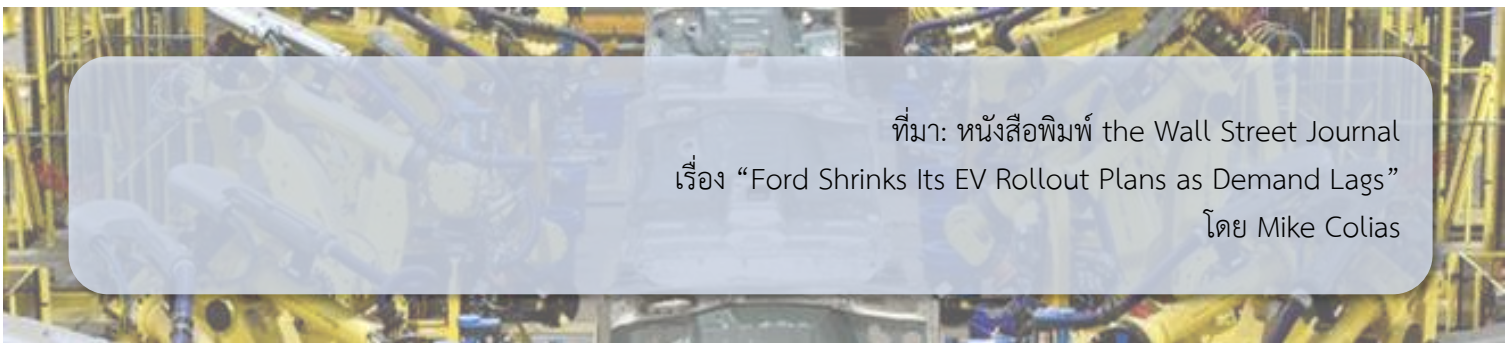
Mr. John Lawler ตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน บริษัท Ford Motor กล่าวว่า การตัดสินใจดังกล่าวแม้จะเป็นเรื่องที่ยาก แต่ก็เป็น การตัดสินใจบนพื้นฐานของแนวโน้มของตลาดและผู้บริโภคในปัจจุบัน

นับตั้งแต่ต้นปีที่ผ่านมาบริษัทขาดทุนจากกลุ่มธุรกิจรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามาเป็นมูลค่าประมาณ 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปีนี้ที่บริษัทมียอดขาดทุนจากการจำหน่ายรถยนต์พลังงาน

ไฟฟ้าเฉลี่ยสูงถึง 44,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อคัน ทำให้บริษัทต้องเร่งพยายามปรับตัวเพื่อลดตัวเลขการขาดทุน และสร้างกำไรในกลุ่มธุรกิจรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในอนาคต

ปัจจุบันผู้ประกอบการในตลาดต่างพยายามที่จะปรับตัวหาจุดสมดุลในตลาดสำหรับกลุ่มธุรกิจรถยนต์พลังงานไฟฟ้า โดยปัจจัยด้านนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่ควบคุมการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่สิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวด ประกอบกับปัจจัยด้านการขยายตัวอย่างของผู้ผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจากจีนอย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยสำคัญที่กดดันให้ผู้ผลิตรถยนต์ในสหรัฐฯ ต่างจำเป็นต้องเร่งลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีตามให้ทัน ในขณะที่ผู้บริโภคในตลาดเองกลับเริ่มมีความสนใจรถยนต์พลังงานไฟฟ้าลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยบริษัท Ford Motor เองวางแผนปรับตัวด้วยการเพิ่มจำนวนรถยนต์ระบบไฮบริดออกสู่ตลาดมากขึ้น รวมถึงรถยนต์พลังงานไฟฟ้าสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมและรถกระบะขนาดกลางที่มีต้นทุนแข่งขันได้ ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการออกแบบพัฒนาเพื่อแข่งขันกับรถยนต์พลังงานไฟฟ้าราคาถูกจากจีน

Mr. Jim Farley ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท Ford Motor กล่าวว่าผู้ประกอบการผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจีนมีความได้เปรียบในด้านต้นทุนด้านห่วง



ที่มา: หนังสือพิมพ์ the Wall Street Journal
เรื่อง “Ford Shrinks Its EV Rollout Plans as Demand Lags”
โดย Mike Colias



โซ่อุปทานที่ต่ำ ดังนั้น บริษัทจึงต้องหาวิธีในการควบคุมต้นทุนการผลิตของบริษัทเพื่อแข่งขันกับจีนในตลาด นอกจากนี้ เขายังคาดว่า ด้วยปัจจัยด้านสมรรถนะรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจีนเองน่าจะทำให้สินค้าไหลทะลักเข้าสู่ตลาดทุกภูมิภาคในที่สุด

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการรายอื่นในตลาดหลายรายยังได้พิจารณาระงับหรือชะลอแผนการลงทุนในสายธุรกิจรถยนต์พลังงานไฟฟ้าด้วยเนื่องจากปัจจัยด้านการชะลอตัวของความต้องการผู้บริโภคในตลาด โดยเมื่อเดือนที่ผ่านมา บริษัท General Motors ได้ประกาศเลื่อนแผนการเปิดสายการผลิตรถกระบะพลังงานไฟฟ้าแบรนด์ Buick ที่โรงงานเมือง Detroit รัฐมิชิแกน จากเดิมที่กำหนดไว้ในช่วงปลายปีนี้ไปเป็นกลางปี 2569

ทั้งนี้ จากข้อมูล Motor Intelligence ผู้สำรวจข้อมูลตลาดรถยนต์ในสหรัฐฯ รายงานว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในช่วงครึ่งปีแรกของสหรัฐฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 6.8 ซึ่งคิดเป็นอัตราการขยายตัวของตลาดที่หดตัวลงเกือบครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีที่ผ่านมา ในขณะที่ในปีที่ผ่านมายอดจำหน่ายรถยนต์ไฮบริดในตลาดกลับขยายตัว

เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการในตลาดตัดสินใจหันไปพัฒนารถยนต์ไฮบริดทดแทนเพื่อรองรับกับแนวโน้มของผู้บริโภคในตลาดกลุ่มที่ยังไม่พร้อมจะเปลี่ยนไปใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า

ในช่วงระหว่างปี 2564 – 2566 ยอดจำหน่ายรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในสหรัฐฯ ขยายตัวอย่างก้าวกระโดดจากประมาณ 3 แสนคันในปี 2563 ขยายตัวเป็น 1.6 ล้านคันในปี 2566 ทำให้ผู้ประกอบการผลิตและจำหน่ายรถยนต์รายใหญ่ในตลาดต่างเร่งปรับตัวเพิ่มเงินลงทุนขยายกิจการเพื่อแย่งชิงสัดส่วนตลาดที่มีมูลค่าสูงจากบริษัท Tesla ซึ่งเป็นผู้นำตลาดรายใหญ่ในสหรัฐฯ มีสัดส่วนตลาดสูงถึงร้อยละ 39.9 โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้ตลาดมีอัตราการขยายตัวสูงส่วนหนึ่งมาจากความตื่นตัวด้านสิ่งแวดล้อมของผู้บริโภคและนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมของรัฐบาลสหรัฐฯ โดยประธานาธิบดีโจ ไบเดนที่มีนโยบายการสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในประเทศทั้งในรูปแบบของเงินสนับสนุนการลงทุนในกลุ่มผู้ประกอบการ เงินส่วนลดภาษีสำหรับผู้บริโภค รวมถึงเงินลงทุนใน

การขยายโครงสร้างระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการขยายตัวของจำนวนรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในประเทศซึ่งมีส่วนสำคัญทำให้ตลาดขยายตัวอย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยด้านภาวะเงินเฟ้อในสหรัฐฯ ที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นในปี 2566 กัดดันให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ จำเป็นที่จะต้องปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงในตลาดเพื่อควบคุมผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ปัจจัยดังกล่าวมีส่วนส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ในกลุ่มผู้บริโภคชาวอเมริกันในตลาดเนื่องจากทำให้มีต้นทุนการซื้อแพงขึ้นจากภาวะอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้แนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก โดยเฉพาะการทำสงครามในเขตทะเลแดงที่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งระหว่างประเทศล้วนส่งผลทำให้ผู้บริโภคชาวอเมริกันในตลาดชะลอการใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าและบริการ โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าขนาดใหญ่ที่มีราคาสูง จึงทำให้การขยายตัวของตลาดรถยนต์ในสหรัฐฯ มีแนวโน้มทรงตัวมาโดยตลอดนับตั้งแต่ต้นปีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ แม้ว่าตลาดจำหน่ายรถยนต์ในสหรัฐฯ จะชะลอตัวในปี



ditp.thaitradechicago



thaitradecenterchicago



thaitradecenterchicago

แต่หากจะพิจารณามูลค่าการนำเข้าสินค้าในกลุ่มยานยนต์ของสหรัฐอเมริกา กลับพบว่ายังมีมูลค่าขยายตัวพอสมควร โดยในช่วงระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2567 สหรัฐฯ มีมูลค่าการนำเข้าสินค้ากลุ่มดังกล่าวทั้งสิ้นประมาณ 1.94 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 8.52 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาโดยส่วนหนึ่งเป็นเพราะความกังวลด้านปัญหาในระบบการขนส่งและห่วงโซ่อุปทานในตลาดโลกที่ได้รับผลกระทบจากการทำสงครามและการโจมตีเรือขนส่งสินค้าของกลุ่มกบฏฮูตีทำให้ผู้ประกอบการเร่งนำเข้าสินค้าเพื่อควบคุมต้นทุนการขนส่งที่มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยแหล่งนำเข้าหลักของสหรัฐฯ ได้แก่ เม็กซิโก (ร้อยละ 34.83) แคนาดา (ร้อยละ 13.56) ญี่ปุ่น

(ร้อยละ 12.94) เกาหลีใต้ (ร้อยละ 12.13) และเยอรมนี (ร้อยละ 8.81) ตามลำดับ ส่วนไทยมีมูลค่าการส่งออกไปยังสหรัฐฯ ในช่วงดังกล่าวเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 1.12 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.58 ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.53 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

โดยรวมแม้ว่าตลาดรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในสหรัฐฯ จะมีแนวโน้มชะลอตัวลง แต่ก็ยังคงมีโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในตลาดพอสมควร โดยเฉพาะกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ที่ไทยมีมูลค่าการส่งออกไปยังสหรัฐฯ สูง เช่น ล้อยาง เพลา และตัวถัง เป็นต้น ซึ่งไม่น่าจะได้รับความกระทบมากนัก อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยควรพิจารณาปรับตัวหาจุดสมดุลในการส่งออกทั้งตลาดรถยนต์ระบบ

น้ำมัน ไฮบริด และไฟฟ้า เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดในสหรัฐฯ ในอนาคต อีกทั้ง การพิจารณาควบคุมต้นทุนการผลิต รักษาคุณภาพสินค้า และบริหารจัดการจัดส่งอย่างมีประสิทธิภาพก็ยังคงช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถรักษาส่วนแบ่งตลาดในสหรัฐฯ ได้ในอนาคตด้วย

นอกจากนี้ คาดว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ และความเชื่อมั่นของผู้บริโภคชาวอเมริกันในตลาดจะมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นในช่วงปลายปีนี้และต้นปีหน้าภายหลังจากการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ ด้วย ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรเตรียมพร้อมเพื่อรองรับกับแนวโน้มการขยายตัวของตลาดที่น่าจะเกิดขึ้นในอนาคต

๑๘



“Ford รุ่น F-150 ระบบไฮบริดเป็นหนึ่งในรถกระบะรุ่นที่บริษัท Ford Motor ให้ความสำคัญทำตลาด”



ditp.thaitradechicago



thaitradecenterchicago



thaitradecenterchicago