

## สถานการณ์ Brexit และผลกระทบ ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของสหราชอาณาจักร



**ข้อเท็จจริง** จากความไม่ชัดเจนของสถานการณ์ Brexit ได้ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ในสหราชอาณาจักรหลายบริษัทกักตุนสินค้าประเภทชิ้นส่วนรถยนต์ และบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ได้มีการนำเข้ารถยนต์จากสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้น เพื่อเตรียมความพร้อมในกรณีที่สหราชอาณาจักรอาจต้องออกจากการเป็นสมาชิกของ EU โดยปราศจากความตกลง (No-Deal Brexit) ในวันที่ 1 มกราคม 2564 ซึ่งการออกจากการเป็นสมาชิกของ EU โดยปราศจากความตกลง จะส่งผลให้รถยนต์ที่สหราชอาณาจักรนำเข้าจาก EU ต้องเสียภาษีสูงขึ้นร้อยละ 10 ภายใต้อัตราภาษีขององค์การการค้าโลก (WTO) รวมทั้งจะมีการตรวจสอบสินค้า ณ จุดผ่านแดน ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อนำมาประกอบรถยนต์ในสหราชอาณาจักร

บริษัท Volkswagen ได้มีการนำเข้ารถยนต์มากขึ้นกว่าปกติ อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ ได้แถลงว่าการนำเข้ารถยนต์ของบริษัทที่เพิ่มขึ้นนั้น ไม่ได้มาจากสถานการณ์ Brexit เพียงอย่างเดียว แต่มีปัจจัยอื่น ได้แก่ การปิดโรงงานในช่วงเทศกาลคริสต์มาส และการเตรียมความพร้อมของการขายรถยนต์ที่คาดว่าจะมียอดขายเพิ่มขึ้นในช่วงเดือนมีนาคม ซึ่งเป็นช่วงการเปลี่ยนเลขป้ายทะเบียนใหม่ของปี

Confederation of British Industry (CBI) เห็นว่า เป็นการยากที่บริษัทจะคาดการณ์จำนวนสต็อกสินค้าที่เหมาะสม เนื่องจากปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ได้ส่งผลต่อยอดขายรถยนต์ โดย CBI เห็นว่ามีเพียงความต้องการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเท่านั้นที่สามารถคาดการณ์ได้ อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตได้ก็ยังคงไม่มากพอเนื่องจากโรงงานต่างๆ เพิ่งเริ่มการผลิต ซึ่ง CBI ได้ขอร้องให้รัฐบาลให้ความชัดเจนเกี่ยวกับสถานการณ์ Brexit เพื่อผู้ประกอบการจะได้เตรียมความพร้อมเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของสหราชอาณาจักร

นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มการตลาด  รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

Call Center 1169  
www.ditp.go.th  
www.thaitrade.com

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ  
563 ถนนนนทบุรี ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง  
จังหวัดนนทบุรี 11000

สำนักงานส่งเสริมการค้าใน  
ต่างประเทศ ณ กรุงลอนดอน  
11 Hertford Street, Mayfair,  
London W1J 7RN

Phone : +44 207 4935749  
e-Mail : info@thaitradelondon.com

The Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) ได้ให้ข้อมูลว่า เดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา ร้อยละ 60 ของบริษัทผู้นำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็นสมาชิกของ SMMT ได้ใช้เงินจำนวนมากในการซื้อสินค้าเพื่อนำมากักตุนไว้สำหรับการผลิตและจำหน่าย และกว่าครึ่งของสมาชิกได้จ้างบริษัทที่ให้บริการด้านพิธีการศุลกากรในการทำเอกสารการนำเข้าและส่งออกที่จะมีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ในปี 2563 อุตสาหกรรมรถยนต์ของสหราชอาณาจักรได้ใช้เงินกว่า 2.53 แสนล้านปอนด์ในการเตรียมความพร้อมต่อสถานการณ์ Brexit ซึ่งผู้บริโภคอาจจะต้องรับภาระดังกล่าวจากราคารถยนต์นำเข้าที่สูงขึ้นโดยเฉลี่ยเป็นเงิน 1,900 ปอนด์/คัน

ที่มา: The Guardian และ Bloomberg

**ข้อมูลเพิ่มเติม/ความเห็น สดต.** รถยนต์/อุปกรณ์ส่วนประกอบเป็นหนึ่งในสินค้าสำคัญของไทยที่มีการค้าขายกับสหราชอาณาจักร โดยเมื่อพิจารณาจากสถิติการค้าล่าสุด (ม.ค. - ต.ค. 63) รถยนต์/อุปกรณ์ส่วนประกอบเป็นสินค้าส่งออกอันดับที่ 4 ของไทยไปสหราชอาณาจักร มูลค่า 171 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงถึงร้อยละ 65 อันเนื่องมาจากผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาด COVID-19 รวมถึงการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่ารถยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบเป็นสินค้าส่งออกอันดับที่ 10 ของไทยไปยังตลาดนี้ มีมูลค่า 61 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ยังคงเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 ในด้านการนำเข้านั้น ไทยก็มีการนำเข้ารถยนต์จากสหราชอาณาจักรโดยเป็นสินค้านำเข้าสำคัญอันดับที่ 7 มีมูลค่า 56.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงร้อยละ 11.8 ในกรณี No Deal Brexit ที่จะทำให้อัตราภาษีรถยนต์และชิ้นส่วนระหว่าง สหราชอาณาจักรกับ EU เพิ่มสูงขึ้นนั้น อาจพิจารณาเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการยานยนต์ของไทยในการส่งออกสินค้ามายังสหราชอาณาจักรและ EU

ด้านความคืบหน้าสถานการณ์ Brexit นายโดมินิค ราบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศสหราชอาณาจักร ได้ให้สัมภาษณ์ว่า สิทธิการประมงยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่ยังไม่สามารถตกลงได้ อย่างไรก็ตาม สำหรับประเด็นการแข่งขันอย่างเท่าเทียมกัน (level of playing field) และกฎระเบียบด้านความช่วยเหลือของรัฐ (State Aid) คาดว่าจะสามารถบรรลุความตกลงได้หาก EU มีความยืดหยุ่นเช่นเดียวกับสหราชอาณาจักร ทั้งนี้ ยังเห็นว่า จากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ดังนั้น ทั้งสองฝ่ายควรที่จะมีความยืดหยุ่นเพื่อให้สามารถสรุปความตกลง และไม่ให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจไปมากกว่านี้

ในประเด็นสิทธิการประมงนั้น ด้านนายมิเชล บาร์นิเยร์ หัวหน้าคณะเจรจา Brexit ฝ่าย EU ได้เสนอที่จะลดโควตาปริมาณการจับปลาของ EU ในน่านน้ำสหราชอาณาจักรลง ร้อยละ 15 - 18 ซึ่งฝ่ายสหราชอาณาจักร ปฏิเสธที่จะยอมรับข้อตกลงดังกล่าว แต่ขอให้มีการเจรจาเรื่องสิทธิการประมงในน่านน้ำสหราชอาณาจักรทุกปี ซึ่งขัดต่อข้อเรียกร้องของ EU ที่ต้องการให้มีความตกลงระยะยาว

การเจรจาระหว่างสหราชอาณาจักรกับ EU ได้ดำเนินมาถึงช่วงท้ายของการเจรจา ซึ่งเหลือเวลาเพียง 1 เดือน ก่อนที่จะสิ้นสุด Transition Period ในวันที่ 31 ธันวาคมนี้ ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น เพื่อเตรียมความพร้อมในการค้ากับสหราชอาณาจักรต่อไป