



COVID-19 กระทบตลาดรถยนต์ไทย ปี 63 แต่ระดับ 9 แสนคัน ขึ้นส่วน OEM ไทยกระทบด้วยทั้งที่ใช้ในประเทศและที่ส่งออก

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3086

วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

- จากปัญหาการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในประเทศจีนที่ยังคาดเดาได้ยาก แต่ได้แผ่ขยายผลกระทบออกมาสู่เศรษฐกิจทั่วโลก ได้ส่งผลทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งในและนอกประเทศจีน ไม่เว้นแม้แต่ไทย ต้องประสบกับทิศทางที่หดตัวลงถ่วงหน้า ส่งผลให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยปรับประมาณการยอดขายรถยนต์โดยรวมตลอดทั้งปี 2563 ลงจากที่เคยมองว่าอาจจะหดตัวมากที่สุดที่ร้อยละ 5 หรือขายได้ 960,000 คัน เป็นคาดว่าจะหดตัวลงไปถึงร้อยละ 7 ถึง 11 หรือคิดเป็นจำนวนรถยนต์ 900,000 ถึง 940,000 คัน โดยในช่วงไตรมาสที่ 1 ยอดขายรถยนต์น่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุด ทั้งนี้ตั้งอยู่บนสมมติฐานที่จีนสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในประเทศและกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ได้ตามปกติภายในสิ้นไตรมาสที่ 1 ขณะเดียวกันก็ไม่มี การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสเดียวกันเป็นวงกว้างในประเทศไทย
- ส่งผลให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ในปี 2563 น่าจะขยับลดลงไปแต่ระดับ 1,900,000 ล้านคัน หรือหดตัวลงกว่าร้อยละ 6 จากปีที่แล้ว เนื่องจากยอดการส่งออกรถยนต์ของไทยในปีนี้มีแนวโน้มที่จะหดตัวลงมากเช่นกัน โดยคาดว่าจะหดตัวลงมากกว่าร้อยละ 7 หรือส่งออกได้น้อยกว่า 980,000 คัน เมื่อเชื้อไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าไม่ต่างจากไทยเอง
- ขณะที่ขึ้นส่วนรถยนต์ประเภท OEM ของไทยก็ต้องเผชิญกับความต้องการที่ลดลงทั้งในประเทศและต่างประเทศเช่นกัน อย่างไรก็ตาม หากไทยสามารถสร้างบรรยากาศที่ส่งเสริมการตลาดและการลงทุน โดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนในประเทศได้ อาจเป็นโอกาสให้ไทยสามารถดึงดูดการลงทุนจากทั้งค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนที่อยากกระจายความเสี่ยงออกจากจีนให้เข้ามาลงทุนในประเทศเพิ่มขึ้นได้

เริ่มต้นปี 2563 ไม่นาน ทั่วโลกต่างก็ต้องเผชิญกับความตึงเครียดทางเศรษฐกิจครั้งใหม่ หลังเกิดการแพร่ระบาดของโรคปอดอักเสบจากเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ หรือ โควิด-19 (COVID-19) ซึ่งจากสถานการณ์การแพร่ระบาดที่ยังควบคุมไม่ได้ในจีน ขณะที่แนวทางการรักษาที่ถูกต้องเหมาะสมที่สุดก็ยังหาข้อสรุปไม่ได้ ทำให้ไวรัสโควิด-19 กลายมาเป็นปัจจัยที่คุกคามอย่างหนักต่อเศรษฐกิจโลกในขณะนี้ และมากกว่าเมื่อครั้งเกิดการระบาดของโรคซาร์ 17 ปีก่อน ทั้งนี้เนื่องจากจีนมีบทบาทสำคัญและเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับระบบเศรษฐกิจประเทศต่างๆ ทั่วโลกกว่าในอดีตมาก ส่งผลให้ไทยที่แม้จะยังไม่มีการแพร่ระบาดเป็นวงกว้างของโรคในประเทศ แต่ก็ได้รับผลกระทบแล้วทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการออกมาตรการต่างๆ ของจีนเพื่อควบคุมสถานการณ์และลดการสูญเสียให้อยู่ในวงจำกัด ส่งผลให้บรรยากาศการดำเนินธุรกิจต่างๆ ในจีนและประเทศคู่ค้าของจีน เช่น ไทย ต้องอยู่ในภาวะที่ซบเซาลง โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าปัจจัยดังกล่าว

ย่อมมีผลโดยตรงต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศของไทยอย่างไม่อาจเลี่ยงในแง่มุมมองต่างๆ ทั้งต่อค่ายรถยนต์ในประเทศ รวมถึงผลต่อกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งอยู่ในห่วงโซ่อุปทานอันสัมพันธ์กับตลาดรถยนต์จีนและผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในจีน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

โควิด-19 กดดันกำลังซื้อประชาชนอย่างน้อยครึ่งปี กดดันตลาดรถยนต์ในประเทศหดตัวร้อยละ 7 ถึง 11

เดิมที่ตลาดรถยนต์ในประเทศของไทยต้องเผชิญกับปัจจัยลบอันหลากหลายที่มีอยู่แล้วในตลาดไม่ว่าจะเป็น ปัญหาเศรษฐกิจโลกที่ยังไม่มีความแน่นอนจากสงครามการค้าโลกที่ยังไม่สิ้นสุด ขณะที่สงครามระหว่างสหรัฐฯและอิหร่านที่อาจกระทบต่อราคาน้ำมันยังมีโอกาสปะทุได้ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในประเทศที่อาจกระทบต่อทิศทางการเติบโตของเศรษฐกิจ เช่น ความล่าช้าของการเบิกจ่ายงบประมาณของรัฐบาล ปัญหาภัยแล้ง เป็นต้น รวมถึงการที่สถาบันการเงินยังคงเพิ่มความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่ออันเนื่องมาจากปัญหาหนี้เสียที่เพิ่มจำนวนขึ้นในช่วงที่ผ่านมา เหล่านี้ส่งผลให้ตลาดรถยนต์ในประเทศปี 2563 นี้มีแนวโน้มหดตัวลงอยู่แล้วเป็นทุนเดิม แม้ว่าจะมีปัจจัยบวกจากการที่ค่ายรถเร่งทำกิจกรรมส่งเสริมการตลาดรูปแบบต่างๆ ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยเคยมองไว้ในช่วงปลายปีที่แล้วว่ายอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2563 อาจหดลงได้ถึงร้อยละ 5 มาปิดตัวเลขที่ 960,000 คัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เกิดขึ้นในประเทศจีน กลับเป็นปัจจัยที่ยิ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย และย่อมมีผลต่อตลาดรถยนต์ในประเทศตามมาจากการกำลังซื้อของประชาชนที่จะลดลง โดยผลกระทบหลักที่ได้รับ ได้แก่

- **กำลังซื้อของคนที่อยู่ในธุรกิจท่องเที่ยวทั้งหมดคาดว่าจะหายไปค่อนข้างมากและเป็นระยะเวลาเกินกว่า 3 ถึง 6 เดือน** กว่าที่สถานการณ์จะเริ่มดีขึ้นและกลับคืนสู่สภาพปกติ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนเป็นกลุ่มที่สร้างรายได้หลักให้กับไทย โดยคิดเป็นร้อยละ 28 ของรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งหมด ขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวชาติอื่นก็อาจลดลงด้วยจากความกังวลเกี่ยวกับการมีผู้ติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ในไทย
- **การผลิตและส่งออกสินค้าไทยหลายรายการในช่วงไตรมาสที่ 1 มีความเสี่ยงที่จะหดตัว** อันเนื่องจากการที่ภาคการผลิตจีนต้องหยุดการผลิตไปบางส่วน และการขนส่งถูกตัดขาดในบางแห่ง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาหนึ่งในการฟื้นคืนกำลังการผลิตสู่ระดับปกติโดยมีการคาดการณ์กันว่าอาจจะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วสุดภายในเดือนมีนาคม นอกจากนี้ บรรยากาศทางเศรษฐกิจที่ซบเซาจากความกังวลต่อการติดเชื้อระหว่างการดำเนินชีวิตประจำวัน ทำให้ความต้องการสินค้าทั้งที่จำเป็นและฟุ่มเฟือยต่างๆ ลดลง ซึ่งตัวอย่างสินค้าไทยที่ได้รับผลกระทบ เช่น
 - กลุ่มสินค้าเกษตรที่ไทยมีการส่งออกไปจีนในสัดส่วนที่สูง จากปัญหาการขนส่งที่ถูกตัดขาด
 - กลุ่มวัตถุดิบสำหรับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เช่น ยางพาราที่นำไปผลิตยางล้อรถยนต์ เป็นต้น จากทั้งการหยุดผลิตรถยนต์ในจีน และยอดขายรถยนต์ที่คาดว่าจะหดตัวลงจากภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาของจีนในปัจจุบัน
 - กลุ่มวัตถุดิบขั้นกลาง ที่ไทยมีส่วนเกี่ยวพันอยู่ในห่วงโซ่อุปทานกับสินค้าที่ผลิตในจีน หรือแม้แต่สินค้าที่ผลิตในประเทศอื่นแต่มีการส่งออกไปจีนในท้ายที่สุด ไม่ว่าจะในระดับ Tier 1 หรือ Tier 2 เช่น ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ส่งไปประกอบรถยนต์ในจีน หรือชิ้นส่วนรถยนต์ที่ส่งไปประกอบเป็นรถยนต์ที่ญี่ปุ่นแล้วส่งไปขายที่จีน เป็นต้น
 - กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม เช่น รถยนต์ หรือสินค้าอื่นๆ ที่ส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าของไทยที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 เช่นเดียวกับไทย

จากผลของปัจจัยลบต่างๆ โดยเฉพาะผลของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่นอกจากจะกระทบกับภาคธุรกิจในส่วนแล้ว ยังอาจส่งผลกระทบต่อการจัดงานมอเตอร์โชว์ 2020 ที่จะจัดขึ้นปลายเดือนมีนาคมด้วย หากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงดำเนินไปถึงปลายเดือนมีนาคม ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าสถานการณ์ต่างๆ เหล่านี้น่าจะกดดันกำลังซื้อและความเชื่อมั่นผู้บริโภคค่อนข้างมาก และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยช่วงไตรมาส 1 ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบรุนแรงที่สุด โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าตลาดรถยนต์ในประเทศช่วงไตรมาสที่ 1 มีโอกาสที่อาจจะทำยอดขายได้ไม่เกิน 215,000 คัน หรือหดตัวลงมากกว่าร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปี 2562 ส่งผลให้มีการปรับลดประมาณการยอดขายรถยนต์ในประเทศโดยรวมทั้งปี 2563 ลงสู่ระดับยอดขาย 900,000 ถึง 940,000 คัน หรือหดตัวลงร้อยละ 7 ถึง 11 จากที่ปี 2562 ทำได้ 1,007,552 คัน ทั้งนี้ตั้งอยู่บนสมมติฐานที่เงินสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในประเทศและกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ได้ตามปกติภายในสิ้นไตรมาสที่ 1 ขณะเดียวกันก็ไม่มีกรณีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสเดียวกันเป็นวงกว้างในประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม ประเภทรถยนต์ที่คาดว่าจะขายตัวได้ในปีนี้ น่าจะเป็นรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งยังมีช่องให้ทำตลาดได้อีกมาก เนื่องจากปัจจุบันผู้บริโภคไทยให้การยอมรับกับรถยนต์ประเภทนี้มากขึ้น และยังเป็นประเภทที่คนซื้อเป็นกลุ่มที่มีรายได้มั่นคง แตกต่างจากรถยนต์ไอโคคาร์ที่แม้จะมีการเปิดตัวรุ่นใหม่ๆ ที่น่าสนใจออกมา แต่ผู้ซื้อหลักเป็นกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่าและมีโอกาสได้รับผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจได้ง่าย จึงน่าจะทำให้ยอดขายรถยนต์ไอโคคาร์ไม่เติบโตดังที่คาดไว้ก่อนหน้านี้ ขณะที่รถปิกอัพก็คาดว่าจะได้รับผลกระทบเช่นเดียวกันจากปัจจัยลบต่างๆ ข้างต้น โดยเฉพาะผู้ซื้อในภาคเกษตร

ยอดการผลิตรถยนต์ลดลงเหลือ 1.9 ล้านคัน หลังไทยอาจส่งออกได้ต่ำกว่าที่เคยมองไว้ที่ 9.8 แสนคัน

นอกจากยอดขายรถยนต์ในประเทศที่คาดว่าจะหดตัวสูงดังกล่าวแล้ว เมื่อพิจารณาถึงตัวเลขการส่งออกของประเทศไทย จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในปัจจุบัน ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าตัวเลขปริมาณการส่งออกของประเทศไทยในปี 2563 มีความเป็นไปได้สูงที่อาจลดลงต่ำกว่าที่เคยมองไว้ก่อนหน้านี้ที่ 980,000 คัน หรือหดตัวลงมากกว่าร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปี 2562 เนื่องจากในครั้งนั้นพิจารณาเฉพาะผลกระทบของการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศคู่ค้าไทยที่อาจจะซบเซาลงเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันผลของการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ยังไม่สามารถควบคุมได้นั้น ได้แผ่ขยายเป็นวงกว้างออกไปกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ในประเทศผู้นำเข้ารถยนต์หลักของไทยด้วย โดยเฉพาะเมื่อเงินมีความต้องการนำเข้ามาสินค้าส่งออกหลักของประเทศคู่ค้าไทยลดลงตามสภาพเศรษฐกิจที่ซบเซาลงในปัจจุบัน โดยตัวอย่างสินค้าส่งออกสำคัญไปจีนของประเทศผู้นำเข้ารถยนต์หลักของไทยอย่างออสเตรเลียและเวียดนามที่มีแนวโน้มนำเข้าลดลงในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 นี้ ได้แก่

- **แร่ธรรมชาติจากออสเตรเลีย** ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักอันดับ 2 และเงินเป็นตลาดหลักที่นำเข้าสูงมากด้วยสัดส่วนกว่า 3 ใน 4 ของมูลค่าการส่งออกแร่ธรรมชาติทั้งหมดของออสเตรเลีย
- **โทรศัพท์มือถือและแผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์จากเวียดนาม** โดยมีการคาดการณ์กันว่ายอดขายโทรศัพท์มือถือในจีนมีโอกาที่จะปรับลดลงกว่าร้อยละ 50 ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 นี้ จากการปิดโรงงานผลิตและร้านจำหน่ายโทรศัพท์มือถือชั่วคราวในจีน

โดยปริมาณยอดขายรถยนต์ในประเทศและการส่งออกของประเทศไทยในปีที่คาดว่าจะหดตัวอย่างมากดังกล่าวทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าการผลิตรถยนต์ในประเทศปี 2563 นี้มีแนวโน้มที่ต้องเผชิญกับภาวะหด

ตัวสูงอีกครั้ง โดยคาดว่าอาจทำได้เพียงระดับตัวเลข 1,900,000 คัน หรือหดตัวลงกว่าร้อยละ 6 จากปีที่แล้วที่ทำ
ได้ 2,013,710 คัน ซึ่งจะกลายมาเป็นตัวเลขการผลิตรถยนต์ที่ต่ำที่สุดในรอบกว่า 6 ปีของไทย

อย่างไรก็ตาม การผลิตรถยนต์ในประเทศของไทยยังอาจต้องติดตามสถานการณ์การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในจีน
อย่างใกล้ชิด เนื่องจากบางค่ายจำเป็นต้องนำเข้าชิ้นส่วน OEM จากโรงงานที่หยุดผลิตไป ในจีน ขณะที่ค่ายอื่นแม้จะไม่ได้
รับผลกระทบโดยตรงจากโรงงานที่หยุดผลิตไป แต่ชิ้นส่วน OEM ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานการผลิตในระดับ Tier 2 หรือ Tier 3
บางชิ้น ที่ต้องผลิตขึ้นมาเป็นชิ้นส่วนระดับ Tier 1 ที่ต้องเข้าไปอยู่ในสายการผลิตรถยนต์ อาจเป็นชิ้นส่วนที่ต้องหยุดผลิตลง
ชั่วคราวในจีนได้ ซึ่งหากการกลับสู่ระดับการผลิตในภาวะปกติของโรงงานต่างๆ ใช้ระยะเวลานานเกินกว่าเดือนกุมภาพันธ์
ไป ก็อาจกระทบต่อปริมาณการผลิตรถยนต์ในระยะสั้นได้ ซึ่งในเวลานั้นค่ายรถอาจจำเป็นต้องพิจารณาหาชิ้นส่วนจาก
ผู้ผลิตชิ้นส่วนรายอื่นประกอบไปด้วยเพื่อรักษาระดับการผลิตรถยนต์ให้สามารถรองรับต่อความต้องการของตลาดได้
อย่างไรก็ตาม แต่ในระยะยาว ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า มีโอกาสที่กำลังการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ และรถยนต์จะกลับฟื้น
คืนมาสู่ระดับปกติได้อย่างรวดเร็วทั้งในจีนและไทยเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ดีขึ้นแล้ว เนื่องจาก
โดยปกติแล้วในภาวะเร่งรีบผู้ผลิตชิ้นส่วนและค่ายรถสามารถใช้กลยุทธ์การเพิ่มช่วงเวลาการทำงานได้

คาดการณ์อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยปี 2563

ประเภท	2562		2563f	
	ปริมาณ (คัน)	%YoY	ปริมาณ (คัน)	%YoY
ยอดขายรถยนต์ในประเทศ	1,007,552	-3.3%	900,000 – 940,000	-7.0% ถึง -11.0%
ยอดส่งออกรถยนต์	1,054,103	-7.6%	น้อยกว่า 980,000	มากกว่า -7.0%
ยอดผลิตรถยนต์	2,013,710	-7.1%	ประมาณ 1,900,000	ประมาณ -6.0%

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

หมายเหตุ : ตัวเลขคาดการณ์ตั้งอยู่บนสมมติฐานที่จีนสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในประเทศและกลับมาดำเนิน
กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ได้ตามปกติภายในสิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2563 ขณะเดียวกันที่ไม่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เป็นวงกว้าง
ในประเทศไทย

ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อมจากการระบาดของไวรัสโควิด-19

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในปัจจุบัน เมื่อมองกลับมาที่อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่สำคัญ
กับการผลิตรถยนต์ คือ ชิ้นส่วนรถยนต์ โดยเฉพาะชิ้นส่วนประเภท OEM จะเห็นได้ว่ามีโอกาสที่จะได้รับผลกระทบจาก
ปัจจัยลบดังกล่าวอย่างไม่อาจเลี่ยงทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังต่อไปนี้

- ❖ การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปจีนลดลง โดยที่แม้ปัจจุบันไทยจะมีการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ (HS Code : 8708) ไป
จีนคิดเป็นสัดส่วนไม่มากประมาณร้อยละ 6 ของการส่งออกชิ้นส่วนทั้งหมด แต่กระปุกเกียร์และชิ้นส่วนเป็นกลุ่มที่ไทย
ส่งออกไปจีนเป็นหลักถึงกว่าร้อยละ 27 ของการส่งออกชิ้นส่วนดังกล่าวของไทยไปยังต่างประเทศ ทำให้การผลิต
รถยนต์ในจีนที่กว่าจะกลับคืนสู่ระดับการผลิตปกติอย่างรวดเร็วในเดือนมีนาคมนี้ น่าจะส่งผลกระทบต่อ การส่งออก
ชิ้นส่วนประเภทนี้มากกว่าตัวอื่น ซึ่งแต่เดิมในปี 2562 ที่ผ่านมา การนำเข้ากระปุกเกียร์และชิ้นส่วนจากไทยก็ได้หดตัว
ลงมากถึงร้อยละ 36 แล้ว จากการที่จีนไปเพิ่มการนำเข้าจากประเทศอื่น เช่น ญี่ปุ่น แคน
- ❖ การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วน OEM ในระดับ Tier 1 และ Tier 2 ไปประกอบเป็นรถยนต์ใน
ประเทศต่างๆมีโอกาสหดตัวลง เช่น ชุดเกียร์และตัวขับเคลื่อน เครื่องยนต์บางรุ่น ชิ้นส่วน IC สำหรับอุปกรณ์
อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์ sensor เพื่อตรวจจับความร้อนของท่อไอเสีย เป็นต้น ที่ส่งออกประกอบเป็นรถยนต์ที่ญี่ปุ่น

มีโอกาสที่จะปรับลดลงได้ในปีนี้ เมื่อผลกระทบจากเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้การผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่นบางค่ายต้องหยุดชะงักลงจากการขาดแคลนชิ้นส่วนรถยนต์จากจีน ขณะเดียวกันก็ทำให้ปริมาณความต้องการซื้อรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นและการส่งออกรถยนต์ของญี่ปุ่นไปจีนมีโอกาสหดตัวลงในปีนี้อย่างเห็นได้ชัดเช่นเดียวกับไทย

นอกจากนี้ ประเทศอื่นๆอย่างมาเลเซียและอินโดนีเซียอาจเผชิญปัญหาจากการขาดแคลนชิ้นส่วนที่จะมาประกอบรถยนต์บางค่ายจากจีนเช่นกัน ซึ่งหากชิ้นส่วนรถยนต์ไทยอยู่ในสายการผลิตของค่ายดังกล่าวก็จะได้รับผลกระทบไปด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการผลิตของทั้ง 2 ประเทศมุ่งผลิตเพื่อรองรับตลาดในประเทศเป็นหลัก และมีความเกี่ยวข้องกับชิ้นส่วนรถยนต์จีนน้อยกว่าชิ้นส่วนรถยนต์จากไทยมาก ทำให้ผลกระทบอยู่ในวงจำกัดกว่าเมื่อเทียบกับญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ความต้องการซื้อรถยนต์ของทั้ง 2 ประเทศที่คาดว่าจะหดตัวลงจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจก็ย่อมทำให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อการผลิตลดลงอย่างไม่อาจเลี่ยงเช่นกัน

❖ **ความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์โดยรวมประเภท OEM เพื่อประกอบรถยนต์ในไทยลดลง** อันเนื่องมาจากปริมาณการผลิตรถยนต์ที่คาดว่าจะหดตัวลงค่อนข้างมากในปีนี้จากสภาพตลาดที่ซบเซาทั้งในและต่างประเทศ

อนึ่ง จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจจีน และนานาประเทศดังกล่าว ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ ทำให้**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองว่า**สิ่งที่ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนอาจจะดำเนินการในอนาคตหลังจากเหตุการณ์ครั้งนี้ คือ การปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ในการจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์ OEM สำหรับการผลิตเพื่อรับมือกับปัญหาที่รอบด้านขึ้นในอนาคต** เช่น การเพิ่มปริมาณสต็อกชิ้นส่วนรถยนต์ที่จำเป็นและมีผู้ผลิตน้อยรายมากขึ้น ซึ่งแม้ว่าจะสวนทางกับกลยุทธ์การผลิตแบบ Just-in-Time ที่ทำมาในอดีตเพื่อลดต้นทุนการจัดการสต็อก แต่ก็มีประโยชน์มากหากเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินดังเช่นครั้งนี้ และอีกแนวทางหนึ่งที่จะเกิดขึ้น คือ ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนอาจจะกระจายความเสี่ยงด้วยการลดการพึ่งพิงการผลิตและจัดหาชิ้นส่วนจากฐานการผลิตในประเทศเดียวมากขึ้น และหันมาลงทุนผลิตและกระจายการจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์มายังประเทศอื่นที่มีศักยภาพมากขึ้น ซึ่งไทยอาจกลายมาเป็นหนึ่งในตัวเลือกที่เหมาะสมและมีโอกาสที่การลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จะเข้ามาในประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะ ชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้า หากภาครัฐร่วมมือกับภาคเอกชนในการส่งเสริมและสนับสนุนการเติบโตของตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศมากขึ้น เช่น การสนับสนุนการตั้งสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าให้กระจายครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ การใช้มาตรการรัฐรูปแบบต่างๆเพื่อส่งเสริมให้รถยนต์ไฟฟ้าจากหลายค่ายเข้ามาทำตลาดและมีการแข่งขันในตลาดมากขึ้นในช่วงแรกเพื่อกระตุ้นอุปสงค์จากฝั่งผู้บริโภค ซึ่งจะส่งผลผลักดันให้การลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนเข้ามาเพิ่มขึ้นตามความต้องการในตลาดที่สูงขึ้น

โดยสรุป ปี 2563 นี้ เป็นอีกปีที่ยากลำบากสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทย เนื่องจากต้องเผชิญกับปัจจัยลบรอบด้าน โดยเฉพาะ ปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก ซึ่งไทยเองก็ได้รับผลกระทบทำให้บรรยากาศการใช้จ่ายของผู้บริโภคโดยรวมซบเซาลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การใช้จ่ายสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยต่างๆ เช่น รถยนต์ ทำให้ในปี 2563 นี้ ทั้งยอดขายรถยนต์ในประเทศ การส่งออก และการผลิตมีทิศทางที่หดตัวลงค่อนข้างมากทั้งหมด ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในขณะนี้ก็เกิดในประเทศฐานการผลิตรถยนต์อื่นเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็น จีน ญี่ปุ่น มาเลเซีย และอินโดนีเซีย เป็นต้น จึงส่งผลกระทบมายังการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท OEM ในประเทศของไทยด้วย ที่ต้องเผชิญกับความต้องการใช้ที่ลดลงทั้งในประเทศและต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางสถานการณ์โดยรวมที่ไม่เกือหนุอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทยนัก ณ ขณะนี้ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองว่า**ผลกระทบที่เกิดขึ้นระยะสั้นดังกล่าวอาจกลายมาเป็นโอกาสให้กับไทยได้ หากไทยเร่งสร้างบรรยากาศส่งเสริมการตลาดและการลงทุน โดยเฉพาะสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน อาจทำให้ไทยสามารถดึงดูดค่าย**

รถและผู้ผลิตชิ้นส่วนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นได้ เมื่อทุกบริษัทน่าจะเริ่มมองถึงการกระจายความเสี่ยงในการลงทุนออกจากประเทศจีนมากขึ้น



Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้อหรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ