



การเมืองเมียนมาเสี่ยงสูง...กระทบโอกาสผลิตรถในประเทศระยะยาว แต่อุปสงค์ในประเทศที่ชะลออาจทำให้ส่งออกรถจากไทยปี 64 โตเพียง 2%

CURRENT ISSUE

ปีที่ 27 ฉบับที่ 3189

วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564

▶ ประเด็นสำคัญ

- หลังการยึดอำนาจของกองทัพในเมียนมา กระแสความกังวลของนักลงทุนได้กลับมาทวีความรุนแรงขึ้น ทั้งต่อสถานการณ์ความสงบในประเทศ รวมถึงทิศทางนโยบายต่างๆที่จะออกมานับจากนี้ โดยอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอีกหนึ่งอุตสาหกรรมที่มักจะมีการเปลี่ยนแปลงในเชิงนโยบายและข้อกำหนดอยู่หลายครั้งในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา **ในมุมมองของศูนย์วิจัยกสิกรไทย แม้อุตเมียนมาจะเป็นตลาดที่น่าสนใจต่อการเข้าไปลงทุนผลิตรถยนต์ในประเทศ** จากการที่เมียนมาเป็นตลาดที่กำลังขยายตัว และนโยบายในช่วงที่ผ่านมาก็เอื้อต่อการประกอบรถยนต์ในประเทศ นอกจากนี้ รถยนต์เก่าที่ครองตลาดอยู่อีกกว่า 1 ล้านคันในปัจจุบันก็ถึงเวลาต้องทยอยเปลี่ยนเป็นรถคันใหม่หากมีระดับราคาที่เหมาะสมแล้ว แต่จากความเสี่ยงที่สูงทางการเมืองในปัจจุบัน อาจมีผลต่อการตัดสินใจลงทุนประกอบรถยนต์ในประเทศเมียนมา และทำให้การนำเข้ายังมีความจำเป็น
- โดยในช่วงปี 2564 ที่เมียนมาเผชิญกับความเสี่ยงในหลายทาง โดยเฉพาะการที่ค่ายรถอาจพิจารณาชะลอการลงทุนเพิ่มเติมในอนาคตจากเหตุการณ์การทางการเมืองในปัจจุบัน ขณะที่การผลิตรถยนต์ในประเทศยังไม่สามารถพัฒนาขึ้นมารองรับต่อตลาดรถยนต์ที่กำลังขยายตัวได้ทันนั้น รวมถึงปัญหาเศรษฐกิจเดิมจากโควิด-19 ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าแม้มูลค่าการส่งออกรถยนต์ของไทยไปเมียนมาจะเพิ่มขึ้น แต่ก็ไม่มากนักเพียง 2% - 4% หรือส่งออกได้ 86.5 ถึง 88.5 ล้านดอลลาร์ฯ จากที่ส่งออกได้ 84.8 ล้านดอลลาร์ฯในปีที่แล้ว

การเข้ายึดอำนาจรัฐบาลเมียนมาของกองทัพเมื่อวันที่ 1 ก.พ. อาจกลายมาเป็นปัจจัยที่เพิ่มความกังวลให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับเมียนมา โดยเฉพาะนักลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมรถยนต์ที่อยู่ในช่วงการก่อสร้างสร้างฐานการผลิตและการตลาดในประเทศที่อาจต้องตัดสินใจชะลอแผนการลงทุนเพิ่มในอนาคตจนกว่าสถานการณ์จะกลับสู่ภาวะปกติ ซึ่ง ณ ปัจจุบันยังไม่อาจทราบได้ว่าจะยืดเยื้อเพียงใด ดังนั้นการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศจึงยังเป็นสิ่งจำเป็น ทำให้ไทยซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศส่งออกสำคัญไปยังเมียนมาอาจจะมีโอกาสได้อานิสงส์ดังกล่าว แต่ด้วยสภาวะที่เศรษฐกิจในประเทศเมียนมาเองที่กำลังเผชิญกับปัญหาอุปสรรคทั้งจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 รวมถึงการที่อาจจะโดนมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจจากนานาประเทศหลังเหตุการณ์การเข้ายึดอำนาจของกองทัพ ทำให้ในปี 2564 นี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า แม้ไทยจะมีโอกาสส่งออกได้ แต่การซื้อขายรถยนต์ใหม่ในประเทศเมียนมาเองน่าจะเผชิญกับความเสี่ยงทำให้ขยายตัวได้ไม่มากนักเหมือนในอดีต ซึ่งจะมีผลต่อการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

ตลาดรถยนต์เมียนมาเดิมมีพื้นฐานดี...แต่ความไม่แน่นอนทางการเมืองอาจบั่นทอนโอกาสในอนาคต

ทั้งนี้ หากพิจารณาจากพื้นฐานเดิมของสภาพตลาดรถยนต์ในประเทศของเมียนมาแล้ว ต้องยอมรับว่าในอดีตที่ผ่านมาเมียนมาเป็นอีกตลาดที่กำลังขยายตัวจากความพยายามผลักดันด้วยนโยบายต่างๆของรัฐบาล และความต้องการรถยนต์ใหม่เพื่อทดแทนรถยนต์เก่าจำนวนมากที่ครองตลาดอยู่ ณ ปัจจุบัน เป็นเหตุให้แต่ละค่ายรถต่างทยอยเข้ามาลงทุนประกอบรถยนต์ในประเทศอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม หลังเหตุการณ์การเข้ายึดอำนาจของกองทัพ โอกาสในการขยับขึ้นเป็นฐานประกอบรถยนต์ของเมียนมาอาจถูกบั่นทอนลงไปพอสมควร โดยเฉพาะเมื่อไม่อาจคาดเดาได้ว่าสถานการณ์ดังกล่าวนี้จะลากยาวไปอีกนานเพียงใด

อนึ่ง ดังได้กล่าวถึงเบื้องต้น ในอดีตที่ผ่านมาตลาดรถยนต์ใหม่ที่ประกอบในประเทศเมียนมามีภาพของการเติบโตที่ดีอย่างต่อเนื่องมาตลอดกว่า 6 ปี หลังรัฐบาลแสดงความชัดเจนต่อการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ โดยเมียนมามีจุดแข็งสำคัญ 3 ประการที่ทำให้นักลงทุนหลายรายตัดสินใจขยายการลงทุนสร้างฐานประกอบรถยนต์ในช่วงที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็น

- 1) **ความต้องการรถยนต์ที่แท้จริงของเมียนมาสูงกว่ายอดขายที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของตลาด** หากพิจารณาจากกลุ่มชนชั้นกลาง¹ ซึ่งเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อนั้น BCG คาดว่าในปี 2563 เมียนมาน่าจะมีประชากรกลุ่มดังกล่าวนี้ราว 10 ล้านคน ใกล้เคียงกับตัวเลข 12 ล้านคนของเวียดนามในปี 2555 โดยในปีนั้นเวียดนามสามารถทำตัวเลขยอดขายรถยนต์ใหม่ได้ถึง 80,453² คัน ขณะที่เมียนมาในปี 2563 ที่คาดว่าจะมีประชากรกลุ่มชนชั้นกลางอยู่กว่า 10 ล้านคน กลับขายรถยนต์ใหม่ได้เพียง 15,721 คัน แสดงให้เห็นว่าในความเป็นจริงแล้วเมียนมายังมีโอกาสขายรถยนต์ได้มากกว่าที่เป็นอยู่พอสมควร
- 2) **รถยนต์ในเมียนมาปัจจุบันที่มีอยู่มากกว่า 1 ล้านคัน ส่วนใหญ่ราว 95% เป็นรถยนต์เก่าอายุมากกว่า 10 ปี ที่รอการเปลี่ยนเป็นรถยนต์ใหม่ในอนาคต**หากราคาจำหน่ายมีความเหมาะสมสามารถเอื้อมถึงได้ โดยปัจจุบัน รถยนต์ใหม่ที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปีในเมียนมา มีเพียง 62,000 คัน
- 3) **มาตรการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ในประเทศหลายประการทั้งทางตรงและทางอ้อมทำให้รถยนต์ใหม่ประกอบในประเทศเป็นทางเลือกที่น่าสนใจมากขึ้น** เช่น
 - การไม่ให้นำเข้ารถยนต์ฟวงมาลัยขวา และกำหนดปีที่รถยนต์จะนำเข้ามาในประเทศได้สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลจะต้องผลิตไม่ต่ำกว่าปี 2562 ขณะที่รถเพื่อการพาณิชย์ต้องผลิตไม่ต่ำกว่าปี 2560 ทำให้การนำเข้ารถยนต์มือสองจากนอกประเทศมีโอกาสลดจำนวนลงอย่างต่อเนื่องในอนาคต
 - การอนุญาตออกแผ่นป้ายทะเบียนอย่างกึ่งใหม่ให้กับรถที่ประกอบขึ้นในเมียนมาเท่านั้น ซึ่งทะเบียนอย่างกึ่งเป็นที่ต้องการในตลาดสูงกว่าทะเบียนเมืองอื่นมาก เนื่องจากอย่างกึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของเมียนมา รถยนต์กว่า 70% ของเมียนมาจดทะเบียนในอย่างกึ่ง และปัจจุบันมีข้อกำหนดเพิ่มเติมอีกให้รถที่จะจดทะเบียนในอย่างกึ่งได้ต้องมีแผ่นป้ายทะเบียนอย่างกึ่งเท่านั้น ทำให้ความต้องการสูงขึ้นกว่าเดิมมาก

¹ Middle and Affluent Class (MAC) จัดทำโดย Boston Consulting Group (BCG)

² ข้อมูลจาก ASEAN Automotive Federation

- ไม่คิดภาษีจดทะเบียนรถยนต์ รวมถึงภาษีนำเข้าชิ้นส่วน กับรถยนต์ผลิตในประเทศ โดยภาษีนำเข้าชิ้นส่วน SKD (Semi Knocked Down) เดิมอยู่ที่ 10% ทำให้ราคารถยนต์ที่ผลิตในประเทศมีแนวโน้มถูกลง สวนทางกับรถยนต์นำเข้าที่ต้องเสียทั้งภาษีนำเข้ารถยนต์และภาษีจดทะเบียนในอัตราที่ค่อนข้างสูง

อย่างไรก็ตาม แม้โดยพื้นฐานการประกอบรถยนต์ในเมียนมาจะมีศักยภาพในการเติบโตได้ แต่เมื่อเกิดการยึดอำนาจจากกองทัพ ย่อมมีผลทำให้การลงทุนมีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นมากและส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในระยะยาวด้วย จึงมีโอกาสที่นักลงทุนจะชะลอการลงทุนในอนาคตออกไปและลดความเสี่ยงโดยการหันกลับมานำเข้ารถยนต์แทน

ไทยอาจส่งออกรถไปเมียนมาได้เพิ่มขึ้น 2% - 4% ในปี 2564 แต่ความเสี่ยงในประเทศยังคงดั้น

จากการลงทุนเพิ่มในอุตสาหกรรมรถยนต์เมียนมาที่มีโอกาสชะงักงัน หลังความเชื่อมั่นในระยะยาวของนักลงทุนสูญเสียไปจากความเสี่ยงทางการเมือง ประกอบกับศักยภาพการผลิตรถยนต์ในเมียนมาปัจจุบันที่ยังมีอยู่อย่างจำกัดและไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้บริโภค ทำให้สำหรับเมียนมาแล้วการนำเข้ารถยนต์ยังเป็นสิ่งจำเป็น ซึ่งนับเป็นโอกาสดีสำหรับตลาดรถยนต์นำเข้าที่เมื่อเดือนสิงหาคมปีที่แล้ว รัฐบาลได้ประกาศ ปรึบลดอัตราภาษีจดทะเบียนรถยนต์ที่ต้องเสียเฉพาะรถยนต์นำเข้าลง ทำให้รถยนต์นำเข้าที่ปกติมีราคาสูงสามารถแข่งขันกับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศได้มากขึ้น โดยอัตราภาษีจดทะเบียนดังกล่าวแสดงดังตาราง

อัตราภาษีจดทะเบียนรถยนต์ของเมียนมาที่เสียเฉพาะรถยนต์นำเข้า

ขนาดเครื่องยนต์	≤ 1,350cc	1,351-1,500cc	1,501-2,000cc	2,001-4,000cc	4,001-5,000cc	> 5,000cc
อัตราเดิม	30%	50%	50%	80%	80%	120%
อัตราใหม่	15%	25%	25%	40%	40%	60%

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวมจาก Website ข่าว MYANMAR DigitalNews และ MyanmarTimes

อย่างไรก็ตาม แม้รถยนต์นำเข้าจากไทยจะได้สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการปรับลดอัตราภาษีจดทะเบียนรถยนต์ลงดังกล่าวข้างต้น ทว่าการที่เมียนมามีโอกาสจะโดนมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจซ้ำเติมจากปัญหาเศรษฐกิจที่มีอยู่เดิมจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งจะส่งผลให้กำลังซื้อของผู้บริโภคนับจากนี้มีความไม่แน่นอนสูงนั้น ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า แม้ไทยจะมีโอกาสส่งออกรถยนต์ไปยังเมียนมาได้เพิ่มขึ้นในช่วงปี 2564 นี้ แต่ก็เพิ่มขึ้นได้ไม่มากนัก โดยมูลค่าการส่งออกรถยนต์ของไทยไปเมียนมาน่าจะปรับเพิ่มขึ้น 2% - 4% หรือส่งออกได้ 86.5 ถึง 88.5 ล้านดอลลาร์ฯ จากที่ส่งออกได้ 84.8 ล้านดอลลาร์ฯในปีที่แล้ว

โดยนอกเหนือจากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจในเมียนมาที่ไม่เอื้อให้การส่งออกทำได้ดีนักแล้ว การส่งออกไปยังเมียนมาของไทยยังมีโอกาสต้องเผชิญกับความท้าทายจากการแข่งขันที่สูงขึ้นด้วย แม้จะมีโอกาสส่งออกเพิ่มขึ้นในปี 2564 นี้ก็ตามจากคู่แข่ง 3 กลุ่มหลัก ได้แก่

1. รถยนต์จากประเทศคู่แข่งนอกอาเซียน เช่น เกาหลีใต้ และชาติตะวันตก ที่ได้สิทธิประโยชน์จากการลดภาษีนำเข้า ตั้งแต่ช่วงสิงหาคม 2563 ลง 10% จากอัตราเดิมที่ 30% - 40% เหลือ 20% - 30% ตามขนาดของเครื่องยนต์ ทำให้ระดับราคาลดต่ำลงมาแข่งขันกับรถยนต์จากอาเซียนได้มากขึ้น ซึ่งภาษีนำเข้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลดลงเหลือ 0% ไปเรียบร้อยแล้วก่อนหน้านี้
2. รถยนต์จากจีน ที่ได้ลดภาษีนำเข้าผ่าน FTA อาเซียน-จีน ลงจาก 30% เหลือ 5% ตั้งแต่ช่วงต้นปี 2563
3. รถยนต์ MPV นำเข้าจากคู่แข่งใหม่อย่างอินโดนีเซีย ที่กำลังเป็นที่นิยมในตลาด เนื่องจากสามารถบรรทุกคนได้มาก

โดยสรุป ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า การเข้ายึดอำนาจในเมียนมาของกองทัพอาจมีผลต่อการชะลอการลงทุนผลิตรถยนต์ของค่ายรถได้จากความไม่แน่นอนสูงด้านการดำเนินนโยบายต่างๆที่เกี่ยวกับการทำตลาดรถยนต์ในประเทศ และอาจมีผลให้ในปี 2564 นี้ ไทยมีโอกาสส่งออกรถยนต์ไปเมียนมาได้เพิ่มขึ้นแม้จะไม่มากนัก เนื่องจากเมียนมายังต้องเผชิญกับภาวะการชะลอตัวทางเศรษฐกิจจากความเสี่ยงทางการเมืองและการที่เศรษฐกิจต้องอาศัยระยะเวลาในการฟื้นตัวภายหลังการระบาดของโควิด-19 อย่างไรก็ตาม ในระยะยาว หากสถานการณ์ดีขึ้น และนักลงทุนตัดสินใจเดินหน้าลงทุนขยายโรงงานประกอบรถยนต์ในเมียนมา คู่แข่งที่รถยนต์ส่งออกจากไทยต้องเผชิญในตลาดเมียนมาอย่างแท้จริง คือ รถยนต์ที่ประกอบเองในประเทศเมียนมา โดยปัจจุบันเมียนมาสนับสนุนการนำเข้าชิ้นส่วน SKD เพื่อไปประกอบในประเทศ และในอนาคตมีแผนจะสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศขึ้นด้วย ส่งผลให้ระดับราคาจำหน่ายรถยนต์ผลิตในประเทศมีแนวโน้มจะลดต่ำลง โดยที่ ณ ปัจจุบัน รถยนต์บางรุ่นก็มีระดับราคาเทียบเคียงได้กับรถยนต์นำเข้ามือสองจากญี่ปุ่นที่นิยมอยู่ในตลาดแล้ว

ส่วนในระหว่างที่การปกครองเมียนมายังอยู่ภายใต้การนำของกองทัพนี้ อาจยังมีค่ายรถบางสัญชาติ เช่น จีนที่กำลังพยายามบุกตลาดโลก ที่อาจตัดสินใจลงทุนต่อ เนื่องจากโดยแท้จริงแล้วตลาดรถยนต์เมียนมาเป็นตลาดที่ยังมีศักยภาพรอการพัฒนาขึ้นในอนาคต ซึ่งอาจต้องติดตามในระยะข้างหน้าว่า รถยนต์จากจีนที่อาจเข้ามาบุกตลาดรถยนต์เมียนมาในช่วงการยึดอำนาจของกองทัพนี้ จะมีผลทำให้ภาพการแข่งขันของตลาดรถยนต์ในอนาคตของเมียนมาเปลี่ยนไปน้อยเพียงใด สำหรับไทยเอง หากระยะยาวในอนาคตค่ายรถญี่ปุ่นตัดสินใจลงทุนต่อเนื่องเดินหน้าผลิตรถยนต์ในเมียนมา หลังสถานการณ์กลับสู่ความสงบเรียบร้อยมากขึ้นในเมียนมา ไทยอาจได้อานิสงส์จากการเป็นฐานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อส่งออกไปประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปในเมียนมาที่กำลังขยายตัวขึ้น แต่ในทางตรงข้าม ย่อมทำให้การนำเข้ารถยนต์ทั้งคันในอนาคตจากไทยลดลงตามไปด้วย

Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)