



จีนขยับลงทุนและขยายตลาดรถยนต์สู่ต่างประเทศ ไทยควรเร่งรับมือ โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3097

วันที่ 10 เมษายน 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

- ปัจจุบันจีนมีทิศทางการส่งออกรถยนต์และเข้าไปลงทุนผลิตรถยนต์ในประเทศต่างๆ ทั่วทุกมุมโลกมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับการตอบรับที่ดีค่อนข้างมากแม้กระทั่งในตลาดประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งในสถานการณ์ดังกล่าว ศูนย์วิจัยกสิกรไทยพบว่า การส่งออกรถยนต์ของไทยเริ่มได้รับผลกระทบบ้างแล้วในตลาดส่งออกหลักเดิม เช่น ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย จากรถยนต์สัญชาติจีน และมีโอกาสที่จะขยายผลกระทบมากขึ้น หากไม่มีการเตรียมการรับมือในประเทศ โดยเฉพาะการเร่งดึงดูดการลงทุนจากจีนตั้งแต่นี้
- ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ในสถานการณ์ดังกล่าว การผลักดันให้ไทยเข้าเป็นหนึ่งในฐานผลิตรถยนต์สัญชาติจีนที่สำคัญอีกแห่งแทนการเป็นคู่แข่งในขณะที่ยังกำลังมีแผนบุกตลาดโลก โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ใหม่ที่มีโอกาสโตในตลาดโลกในอนาคต และการแสวงหาความตกลงการค้าเสรีร่วมกับประเทศใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ น่าจะช่วยให้ไทยมีโอกาสแข่งขันมากขึ้น

เข้าปี 2563 อุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วโลกต่างก็ต้องเผชิญกับภาวะกดดันอย่างหนักจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทั้งจากการขาดแคลนชิ้นส่วนผลิต และความต้องการซื้อที่ลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดคลี่คลาย ทิศทางเศรษฐกิจโลกดีขึ้น และความเชื่อมั่นผู้บริโภคฟื้นคืน ความต้องการรถยนต์น่าจะกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ช่วงเวลาขณะนี้อาจเป็นจังหวะเหมาะที่ภาคส่วนต่างๆ ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจะได้กลับมาพิจารณาถึงแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ ของประเทศ เพื่อให้เกิดความพร้อมในการรับมือกับการแข่งขันที่จะเกิดขึ้นอย่างทันที่ทัน่วงทีเมื่อตลาดเปิดอีกครั้ง โดยเฉพาะเมื่อคู่แข่งรายใหม่อย่างรถยนต์สัญชาติจีนค่อยๆ แผลงขยายเข้าสู่ตลาดส่งออกหลักของไทยเพิ่มขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ทั้งในรูปแบบการส่งออก ซึ่งล่าสุดในปี 2562 จีนสามารถส่งออกรถยนต์ได้ 1,024,823 คัน (เพิ่มขึ้นจาก 755,500 คัน ในปี 2558) ใกล้เคียงกับตัวเลขส่งออก 1,054,103 คันของไทย ทั้งที่ไทยส่งออกเกินกว่าล้านคันตั้งแต่ 8 ปีที่แล้ว และในรูปแบบของการเข้าไปลงทุนประกอบรถยนต์จากจีนส่วนนำเข้ามาจากจีนแบบ CKD หรือ SKD ยังโรงงานสังกัดค่ายรถยนต์จีนในประเทศต่างๆ อีกหลายแห่ง ซึ่งมีทั้งรูปแบบรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) และรถยนต์ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊ก (PHEV และ BEV) จากทิศทางดังกล่าว ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ย่อมจะส่งผลกระทบต่อไทยทั้งในแง่ลบและบวก เนื่องจากไทยเองก็เป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค และมีแผนสนับสนุนการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศด้วย ดังจะกล่าวถึงต่อไป

ไทยอาจเสียตลาดส่งออกหรือมีโอกาสขยายตลาดส่งออกใหม่ลดลง...หากไม่เร่งดึงดูดการลงทุนจากจีน โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า

หลังความพยายามของรัฐบาลจีนตลอดหลายปีที่ผ่านมาในการผลักดันค่ายรถยนต์สัญชาติจีนให้ขึ้นมาแข่งขันได้ในตลาดโลก ทั้งการสร้างแบรนด์ของตนเองขึ้นผ่านการร่วมทุนกับค่ายรถยนต์ใหญ่ของโลกที่เข้ามาผลิตรถยนต์ในประเทศ รวมถึงในระยะหลังมีการเข้าซื้อกิจการหรือร่วมทุนกับค่ายรถที่เดิมอยู่ภายใต้เครือข่ายของค่ายรถยนต์รายใหญ่อื่นๆ ที่ต้องการตัดลดต้นทุนกิจการหลังประสบปัญหาทางการเงิน เป็นผลให้ค่ายรถสัญชาติจีนสามารถพัฒนาทั้งเทคโนโลยียานยนต์และการออกแบบที่ตรงกับความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น ทำให้ปัจจุบันรถยนต์สัญชาติจีนหลายค่ายได้รับการตอบรับที่ดีขึ้นตามลำดับจากตลาดโลก โดยเฉพาะเมื่อผนวกกับจุดแข็งที่สำคัญเรื่องความสามารถในการตั้งราคาได้ต่ำกว่าคู่แข่ง อันเป็นผลจากการผลิตที่ได้ Economies of Scale ทั้ง supply chain จากการผลิตรถยนต์รวมที่สูงมากในประเทศ โดยทิศทางที่กล่าวข้างต้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองเห็นผลกระทบที่เกิดต่อไทยจากการดำเนินการรุกตลาดของค่ายรถยนต์สัญชาติจีนผ่าน 2 ทางหลัก ได้แก่ การส่งออกไปยังตลาดส่งออกเดิมของไทยและการเข้าไปลงทุนในตลาดส่งออกเดิมของไทย ดังต่อไปนี้

- การส่งออกจากไทยไปประเทศผู้นำเข้าหลักเดิมหดตัวลง สวนทางกับการส่งออกจากจีนไปยังประเทศเหล่านั้นที่เพิ่มขึ้น โดยออสเตรเลียและฟิลิปปินส์ซึ่งเป็นตลาดนำเข้าหลักอันดับ 1 และ 2 ของไทยเป็นตัวอย่างที่เห็นได้ชัดในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ที่ทั้งรถยนต์นั่งและรถปิกอัพสัญชาติจีนสามารถทำยอดขายได้ดีสวนทางรถยนต์สัญชาติอื่นที่พากันหดตัว

เปรียบเทียบมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งจากจีนและไทยไปยังตลาดส่งออกต่างๆ ในปี 2562

ประเทศนำเข้า	มูลค่าการส่งออกรถยนต์จากจีน (พันดอลลาร์ฯ)		มูลค่าการส่งออกรถยนต์จากไทย (พันดอลลาร์ฯ)	
	รถยนต์นั่ง (%YoY)	รถเพื่อการพาณิชย์* (%YoY)	รถยนต์นั่ง (%YoY)	รถเพื่อการพาณิชย์* (%YoY)
ออสเตรเลีย	271,956 (88.3%)	92,951 (6.3%)	2,383,791 (-16.8%)	2,263,787 (-20.7%)
ฟิลิปปินส์	178,930 (102.1%)	26,578 (39.3%)	951,460 (-42.1%)	895,689 (33.8%)
เม็กซิโก	977,295 (-4.0%)	1,192 (1,955.2%)	466,338 (-26.1%)	32,622 (-27.6%)
ซาอุดีอาระเบีย	553,624 (182.6%)	22,789 (1,440.8%)	426,000 (12.2%)	316,962 (105.4%)
รัสเซีย	439,259 (113.6%)	39 (จาก 0 ในปีก่อน)	178,099 (-30.6%)	51,113 (57.2%)
สหราชอาณาจักร	283,133 (39.4%)	0 (จาก 0 ในปีก่อน)	88,030 (-50.2%)	281,723 (11.2%)
ชิลี	448,092 (5.9%)	83,833 (7.0%)	57,673 (-68.1%)	235,042 (-27.8%)

* รวมรถปิกอัพและรถแวนขนส่งสินค้าเครื่องยนตดีเซลขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน HS Code 870421 ซึ่งเป็นประเภทที่ไทยส่งออกเป็นหลัก
ที่มา : Trademap, ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวม

จากทิศทางดังกล่าวซึ่งมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเมื่อกำลังการผลิตรถยนต์ของจีนเกินกว่าความต้องการภายในประเทศ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า หากไทยไม่มีการเตรียมกลยุทธ์ที่เหมาะสมไว้รับมือตั้งแต่ตอนนี้ อาจต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น และพลาดโอกาสที่จะส่งออกรถยนต์ได้มากขึ้นในอนาคตด้วย โดยเฉพาะเมื่อรถยนต์ไฟฟ้าจากจีนสามารถส่งออกได้เพิ่มขึ้นมากเมื่อเทียบกับตลาดรวม ในขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในไทยยังอยู่ในภาวะที่เพิ่งจะเริ่มต้นลงทุนได้ไม่นาน ซึ่งแม้ปัจจุบันจีนจะยังมีข้อด้อยในเรื่องความกังวลของผู้บริโภคต่อมาตรฐานรถยนต์และความปลอดภัยอยู่บ้างในบางค่าย เนื่องจากผู้บริโภคมีมุมมองต่อภาพลักษณ์เดิมของรถยนต์สัญชาติจีนที่ไม่ค่อยดีนัก แต่ก็มีแนวโน้มที่ค่ายรถต่างๆ ของจีนจะพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวให้ดีขึ้นตามลำดับ ซึ่งปัจจุบันรถยนต์ไฟฟ้าจีนสามารถรุกเข้าสู่ตลาดประเทศพัฒนาได้แล้ว ดังตารางต่อไปนี้

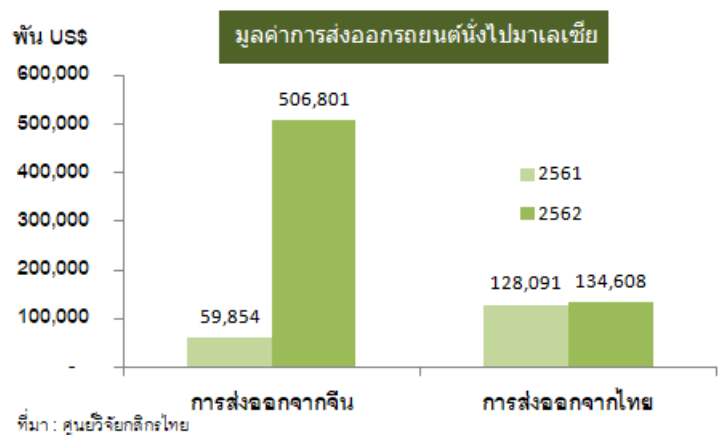
มูลค่าการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าของจีนรายประเภทในปี 2562

ประเภทรถที่จีนส่งออก	มูลค่าการส่งออกจากจีน (ล้านUS\$)	อัตราการขยายตัวของการส่งออกจากจีน (%YoY)	อัตราการขยายตัวของ การส่งออกรวมจากทุกประเทศ (%YoY)	ตลาดนำเข้าจากจีน 5 อันดับแรก (ส่วนแบ่งตลาดรวม)	ประเทศผู้ส่งออกรถยนต์ 5 อันดับแรก (ส่วนแบ่งตลาดรวม)
รถยนต์นั่ง-BEV	438	237.6	87.3	เนเธอร์แลนด์ บังคลาเทศ สหราชอาณาจักร ไทย อินเดีย (74.7%)	สหรัฐฯ เยอรมนี เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย เนเธอร์แลนด์ (78.3%), จีนอยู่ลำดับ 9
รถยนต์นั่ง-PHEV	523	161.9	6.4	สวีเดน บราซิล เยอรมนี ฝรั่งเศส นอร์เวย์ (57.7%)	เยอรมนี ญี่ปุ่น สวีเดน สหรัฐฯ เกาหลีใต้ (77.5%), จีนอยู่ลำดับ 7
รถบัส-BEV	361	118.2	144.8	ชิลี เนเธอร์แลนด์ เกาหลีใต้ คาซัคสถาน โคลัมเบีย (56.8%)	จีน เบลเยียม โปแลนด์ แคนาดา สวิสเซอร์แลนด์ (86.1%), จีนอยู่ลำดับ 1

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวม

- การเข้าไปลงทุนในตลาดส่งออกหลักเดิมของไทยหรือการเข้าไปลงทุนในประเทศใกล้เคียงกับตลาดส่งออกหลักเดิมของไทย ทำให้โอกาสส่งออกรถยนต์ไทยลดลงไปยังประเทศเหล่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากการเข้าไปลงทุนของค่ายรถยนต์สัญชาติจีน ทำให้ผู้บริโภคในประเทศที่ผลิตและประเทศที่นำเข้ามีทางเลือกในการซื้อรถยนต์ซึ่งมีระดับราคาแข่งขันได้ในตลาดมากขึ้น โอกาสที่จะนำเข้ารถยนต์จากไทยก็ลดลงตาม

ยกตัวอย่างกรณีค่ายรถยนต์สัญชาติมาเลเซียรายหนึ่งเมื่อถูกควมรวมกับค่ายรถยนต์สัญชาติจีน ส่งผลให้การส่งออกรถยนต์นั่งในรูปแบบชิ้นส่วน CKD จากจีนเพื่อมาประกอบในมาเลเซียสูงขึ้นมากกว่าร้อยละ 746.7 ในปี 2562 โดยคิดเป็นมูลค่ากว่า 507 ล้านดอลลาร์ฯ ซึ่งแม้ไทยจะส่งออกเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 5.1 แต่มูลค่าการส่งออกก็น้อยกว่ามากเพียง 135 ล้านดอลลาร์ฯ และในอนาคตถ้ารถยนต์นั่งส่งออกจากไทยไม่มีแรงกระตุ้นมากพอ อาจต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้นจากรถยนต์นั่งสัญชาติจีนที่มีระดับราคาต่ำกว่าในมาเลเซียอย่างไม่อาจเลี่ยง



ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ถึงแม้ปัจจุบันไทยจะยังเป็นหนึ่งในประเทศเป้าหมายของบางค่ายรถยนต์สัญชาติจีน โดยมีแผนเข้ามาลงทุนและพัฒนารถยนต์ในประเทศ รวมถึงวางตำแหน่งให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังประเทศต่างๆ ในปริมาณที่สูง ทำให้ไทยยังได้รับผลดีจากแนวโน้มนโยบายออกไปลงทุนต่างประเทศอยู่บ้างก็ตาม ทว่า ในระยะยาวหากไทยไม่สามารถสร้างแรงดึงดูดที่มากพอให้จีนเข้ามาลงทุนเพิ่มเติม ค่ายรถสัญชาติจีนก็มีโอกาสที่จะมองการขยายไปยังฐานการผลิตอื่นซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีต้นทุนการผลิตไม่สูงและมีโอกาสส่งออกไปยังประเทศใกล้เคียงได้ง่าย โดยเฉพาะผ่านความตกลง FTA ต่างๆ แบบเดียวกับไทยได้เช่นกัน เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย เพื่อรุกตลาดอาเซียนและโอเชียเนีย ขณะที่เข้าลงทุนตลาดเม็กซิโก บราซิล เพื่อบุกตลาดทวีปอเมริกา ขณะที่การลงทุนในอียิปต์สามารถเข้าบุกตลาดตะวันออกกลางและแอฟริกาได้ง่าย และเข้าลงทุนในอีกหลายประเทศในยุโรปตะวันออกเพื่อส่งออกไปยังทวีปยุโรป เป็นต้น ดังที่ปัจจุบันเริ่มมีการเข้าไปลงทุนบ้างแล้วตามตารางต่อไปนี้

ตัวอย่างการลงทุนในต่างประเทศของค่ายรถยนต์สัญชาติจีน

ค่ายรถยนต์จีน (ค่ายรถที่ร่วมทุน/ควบรวมกิจการ)	ประเทศที่จีนกำลังลงทุน/ มีแผนลงทุน	ประเภทรถยนต์ที่ผลิตนอกจีน
SAIC (Volkswagen, GM, MG, Roewe)	ไทย, อินโดนีเซีย, อินเดีย	<ul style="list-style-type: none"> รถยนต์นั่ง, รถปิกอัพ, รถยนต์อเนกประสงค์ รถยนต์นั่งไฟฟ้า PHEV, BEV (ไทย, อินเดีย)
Dongfeng Motor (PSA, Nissan, Honda)	อิหร่าน, แอฟริกาใต้, ไทย, อินโดนีเซีย, อุรุกวัย, ปากีสถาน	<ul style="list-style-type: none"> รถบรรทุก
BAIC (Hyundai, Mercedes)	แอฟริกาใต้, รัสเซีย, แอลจีเรีย, มาเลเซีย, ไทย, อียิปต์, ฯลฯ	<ul style="list-style-type: none"> รถยนต์นั่ง, รถยนต์อเนกประสงค์, รถปิกอัพ, รถแวนบรรทุกสินค้า, รถบรรทุก รถบัส BEV (เฉพาะที่อียิปต์)
Changan Automobile (Ford, PSA, Mazda, Suzuki)	สหรัฐฯ, รัสเซีย, ปากีสถาน, อิหร่าน, บราซิล, อินเดีย, มาเลเซีย, จอร์เจีย, ฯลฯ	<ul style="list-style-type: none"> รถยนต์นั่ง, รถบรรทุกเล็ก, รถยนต์อเนกประสงค์ รถยนต์นั่ง BEV (เฉพาะที่จอร์เจีย)
Great Wall (BMW)	มาเลเซีย, เอกวาดอร์, รัสเซีย, บัลแกเรีย, ตุนิเซีย, ไทย, อินเดีย	<ul style="list-style-type: none"> รถปิกอัพ, รถยนต์อเนกประสงค์
JAC Motors	เม็กซิโก, ปากีสถาน, อียิปต์, เติร์กเมนิสถาน, เวียดนาม, อิหร่าน, เคนยา, รัสเซีย, ฯลฯ	<ul style="list-style-type: none"> รถบรรทุก, รถบัส, รถยนต์นั่ง รถยนต์นั่งและปิกอัพไฟฟ้า BEV (เฉพาะที่เม็กซิโก)
Geely (Volvo, Proton, Lotus, Black Taxi, Daimler AG)	สหรัฐฯ, สหราชอาณาจักร, สวีเดน, เบลเยียม, มาเลเซีย, เม็กซิโก, ไอร์แลนด์, รัสเซีย, ปากีสถาน, อินเดีย, ไทย, ยูเครน, ฯลฯ	<ul style="list-style-type: none"> รถยนต์นั่ง, รถบัส, รถบรรทุกใหญ่ รถยนต์นั่ง PHEV, BEV (สหรัฐฯ, เบลเยียม, สวีเดน, แอฟริกาใต้)
Chery (Jaguar Land Rover)	บราซิล, อิตาลี, ยูเครน, อียิปต์, ฯลฯ	<ul style="list-style-type: none"> รถยนต์นั่ง
BYD	อินเดีย, บราซิล, รัสเซีย, ฝรั่งเศส, สหรัฐฯ, ฮังการี	<ul style="list-style-type: none"> รถยนต์นั่ง, รถบัสและรถบรรทุกที่เป็น BEV

หมายเหตุ : แปรนต์ที่อยู่ภายใต้ค่ายรถได้ถูกนำมาพิจารณาแล้ว

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวม

อนึ่ง แม้การส่งออกและเข้าไปลงทุนของจีนในประเทศนำเข้าหลักของไทยจะเป็นอุปสรรคต่อการส่งออก โดยเฉพาะรถยนต์ ICE จากไทยอยู่บ้างในปัจจุบันดังกล่าว ทว่า ศูนย์วิจัยกสิกรไทยยังคงมองว่า ไทยมีโอกาสที่จะส่งออก รถยนต์ ICE เพิ่มขึ้นได้ในอนาคต เนื่องจากค่ายรถยนต์สัญชาติจีนที่ทำตลาดได้ดีในต่างประเทศ ณ ขณะนี้ เป็นค่ายที่มีการลงทุนในไทยแล้ว หรือมีแผนจะลงทุนในไทยในระยะอันใกล้ ดังนั้นหากค่ายรถเหล่านี้มีแผนลงทุนในไทยในรุ่นที่ ได้รับการตอบรับจากตลาดส่งออกดี รวมถึงไทยสามารถดึงดูดการลงทุนจากค่ายรถยนต์สัญชาติจีนรายอื่นซึ่งมี ศักยภาพเช่นกันให้เข้ามาในประเทศเพิ่มขึ้น ก็จะเป็นโอกาสให้ไทยสามารถเป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์เปิด ตลาดรถยนต์โลกของจีนได้แทนการเป็นคู่แข่งกันในแต่ละตลาด โดยเฉพาะหลังจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโค วิด-19 ทำให้ค่ายรถยนต์และบริษัทผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เริ่มเล็งเห็นมากขึ้นถึงการกระจายความเสี่ยงด้วยการขยายฐานการ ลงทุนออกไปยังประเทศที่อยู่นอกจีนมากขึ้น จึงยังเป็นโอกาสสำหรับไทยในอนาคตหากมีการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนอย่าง เหมาะสมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ขณะที่หากมองถึงอนาคตข้างหน้าซึ่งรถยนต์ไฟฟ้าจะเข้ามามีบทบาทในตลาดโลกมากขึ้น และไทยเองก็กำลังอยู่ ระหว่างการสร้างประเทศให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาค ซึ่งล่าสุดพบว่าไทยเป็นเพียงประเทศเดียวที่มี ความชัดเจนมากสุดในเรื่องแผนการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบเสียบปลั๊กจากหลายค่ายรถยนต์ทั้งสัญชาติ

บริการทุกระดับประทับใจ

ญี่ปุ่น สัญชาติตะวันตก และกระทั่งจากจีนเองที่แม้ว่าจะยังมีเพียงรายเดียวขณะนี้ แต่การลงทุนในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีนซึ่งมีหลายค่ายที่ทำตลาดดังกล่าวอาจเกิดขึ้นได้ในไทยมากขึ้น ซึ่งอาจต้องมีการออกมาตรการเพื่อกระตุ้นให้เกิดความต้องการซื้อในตลาด อันจะเป็นปัจจัยส่งเสริมการลงทุนตามมาในอนาคตไม่เพียงแต่เฉพาะค่ายรถยนต์สัญชาติจีน

อย่างไรก็ตาม เมื่อค่ายรถยนต์สัญชาติจีนดำเนินกลยุทธ์มุ่งรุกตลาดส่งออกและรุกลงทุนผลิตรถยนต์ในต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น หลังการชะลอตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศของจีน แม้ว่าอาจส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคไทยในแง่ของการมีทางเลือกในตลาดมากขึ้น และเป็นโอกาสให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจการขายและให้บริการหลังการขายรูปแบบต่างๆที่เพิ่มขึ้น ทว่าในอีกมุมหนึ่งก็อาจส่งผลกระทบต่อโอกาสในการทำตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศของค่ายรถที่ดำเนินธุรกิจอยู่แล้วในไทยได้ทั้งสัญชาติญี่ปุ่นและตะวันตกอย่างไม่อาจเลี่ยง โดยเฉพาะเมื่อค่ายรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นมีประเภทรถยนต์ที่ทำตลาดอยู่ในระดับเดียวกันกับรถยนต์สัญชาติจีนอยู่หลายรุ่น ทั้งในกลุ่มรถยนต์นั่งและรถปิกอัพที่อาจต้องเผชิญการแข่งขันเพิ่มขึ้นและอาจสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดไปบางส่วนหลังต้องเจอกับคู่แข่งเป็นรถยนต์ราคาประหยัดกว่าจากค่ายรถสัญชาติจีน ซึ่งแต่ละค่ายรถอาจต้องมีการวางแผนรับมือในสถานการณ์ดังกล่าว

นอกจากนี้ การเข้ามาลงทุนของค่ายรถยนต์จีนเพิ่มในไทย แม้จะทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในไทยบางส่วนที่มีศักยภาพมีโอกาสเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนผลิตรถยนต์สัญชาติจีนที่เข้ามาลงทุนได้ เนื่องจากค่ายรถยนต์จีนมีลักษณะที่ไม่ยึดติดกับเพียงผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นบริษัทลูกหรือสัญชาติเดียวกันแบบค่ายรถญี่ปุ่น นอกจากนี้หากค่ายรถยนต์สัญชาติจีนต้องการส่งออกรถยนต์ไปยังอาเซียนและโอเชียเนียโดยใช้สิทธิภีนาเข้าร้อยละ 0 ผ่านข้อตกลง FTA ก็จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ตามกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า แต่ถึงกระนั้น การจะเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์ของจีนคงไม่่ง่ายนัก เมื่อจีนเน้นการจับคู่ธุรกิจกับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่สามารถทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ต่ำลงโดยยังคงระดับมาตรฐานคุณภาพ เพื่อสามารถผลิตรถยนต์ที่มีระดับราคาต่ำกว่าคู่แข่งได้ ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทยอาจจะต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นหากต้องการเข้าไปอยู่ในสายการผลิตรถยนต์ของจีน ทั้งจากชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากจีนเองที่ก็มีการทำข้อตกลง FTA ร่วมกันกับไทย รวมถึงปัจจุบันมีการเข้ามาลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จากจีนที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงด้วย

โดยสรุป หลังผ่านวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 การกลับมาเร่งรุกตลาดของค่ายรถยนต์จีนที่เพิ่มขึ้นทั้งในมุมของการส่งออกและการไปลงทุนผลิตรถยนต์ในประเทศต่างๆต่อเนื่องจากที่เข้ามาตลอดช่วงที่ผ่านมา อาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนภูมิทัศน์การแข่งขันในตลาดส่งออกรถยนต์ของไทยอีกระยะข้างหน้า เมื่อรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นซึ่งเป็นค่ายหลักของไทยอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้นในตลาดส่งออกหลักหลายแห่งของไทยจากการเข้ามาตีตลาดของรถยนต์สัญชาติจีน โดยเฉพาะกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า ที่จีนมุ่งพัฒนา ซึ่งหากจีนยังคงผลิตมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อสร้าง Economies of scale ถึงจุดหนึ่งที่เกิดความต้องการในประเทศ ก็มีความเป็นไปได้ที่รถยนต์ไฟฟ้าจากจีนอาจต้องส่งออกมายังตลาดต่างประเทศมากขึ้น

ดังนั้น แนวทางหนึ่งที่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าไทยพอจะทำได้เพื่อลดผลกระทบจากการแผ่ขยายตลาดส่งออกรถยนต์ของจีน อาจเป็นการพิจารณาร่วมสร้างเครือข่ายพันธมิตรในการผลิตรถยนต์กับจีน โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ไทยมีโอกาสจะเสียผลประโยชน์ได้จากการที่จีนสามารถนำเข้ารถยนต์เข้ามาไทยได้โดยตรงโดยไม่ต้องเสียภีนาเข้าภายใต้ข้อตกลง FTA ที่ทำร่วมกันกับจีน และยังรวมไปถึงโอกาสที่จีนจะส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าโดยตรงไปยังประเทศอื่น ๆ ที่มี

การทำ FTA ด้วยในลักษณะเดียวกันกับไทย โดยเฉพาะกลุ่มอาเซียนและเอเชียเนียบ ส่วนการปกป้องฐานตลาดส่งออกอื่นซึ่งก็เริ่มเห็นทิศทางของการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์และการเข้าไปลงทุนผลิตจากจีน เช่นเดียวกันแล้ว ไม่ว่าจะเป็นในกลุ่มทวีปยุโรป อเมริกาใต้ และกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ไทยอาจพิจารณาเร่งสร้างความตกลงการค้าเสรีร่วมกับประเทศเหล่านั้น เพื่อหาโอกาสทั้งสำหรับการดึงดูดการลงทุนเข้าไทยและการส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่างๆมากขึ้น

ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ขณะนี้ยังเป็นโอกาสของไทยเนื่องจากตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศอื่นยังไม่แพร่หลายมากนัก ดังนั้นท่ามกลางกระแสการออกไปลงทุนยังต่างประเทศของจีนเพื่อหลีกเลี่ยงสงครามการค้าและการหาโอกาสทำตลาดในประเทศใหม่ๆ โดยเฉพาะการเจาะตลาดรถยนต์พวงมาลัยขวา รวมถึงการกระจายความเสี่ยงหลังการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้เกิดการขาดแคลนชิ้นส่วนรถยนต์ในการผลิตรถยนต์ไปทั่วโลก ซึ่งไทยควรใช้โอกาสนี้ในการดึงดูดการลงทุนของค่ายรถที่มีศักยภาพจากจีนให้เข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์ในไทยเพิ่มขึ้นในระยะข้างหน้า

Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใดหรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น