



ภาวะขาดแคลนชิปปี 64 ชะลอการผลิตรถไทยกว่า 4 หมื่นคัน... ขณะที่ค่ายรถหันปรับโครงสร้างอุปทานชิปรองรับอุปสงค์ระยะยาว

CURRENT ISSUE

ปีที่ 27 ฉบับที่ 3214

วันที่ 29 เมษายน 2564

▶ ประเด็นสำคัญ

- นับแต่ปลายปี 2563 อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกประสบกับปัญหาขาดแคลนชิป (Chip) โดยมีสาเหตุพื้นฐานมาจากความเปราะบางของโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตชิปสำหรับการผลิตรถยนต์ ทำให้เมื่อเกิดสถานการณ์อุปสงค์และอุปทานชิปที่ผันผวนจากหลายฉนวนเหตุ เช่น การแพร่ระบาดของโควิด-19 และเหตุเพลิงไหม้โรงงานชิปในญี่ปุ่น เป็นต้น จึงทำให้เกิดภาวะขาดแคลนชิปรถยนต์ขึ้น ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวน่าจะเริ่มคลี่คลายชั่วคราวได้ในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ แต่ว่าการแก้ปัญหาในระยะยาวยังคงต้องรอการปรับโครงสร้างอุปทานชิปในรถยนต์ที่ยังคงอยู่ในภาวะเปราะบาง
- สำหรับประเทศไทย จากช่วงปลายปีที่ผ่านมามาจนถึงช่วงไตรมาสแรกของปีนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยซึ่งมีผู้ผลิตรถกลุ่มหลักเป็นค่ายรถญี่ปุ่น ได้รับผลกระทบจำกัดจากอุปทานชิปตึงตัว เนื่องจากไทยใช้ห่วงโซ่อุปทานชิปในญี่ปุ่นที่เป็นผู้ผลิตชิปรถยนต์โดยเฉพาะ อย่างไรก็ตาม จากเหตุเพลิงไหม้โรงงานผลิตชิปในญี่ปุ่น น่าจะส่งผลให้เกิดการชะลอการผลิตรถในไทยในช่วงไตรมาส 2 อย่างไรก็ตาม ภาวะขาดแคลนชิปในไทยน่าจะทยอยคลี่คลายได้ในไตรมาส 3 หลังโรงงานผลิตชิปได้รับการฟื้นฟูจากเพลิงไหม้ ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า ภาวะชิปตึงตัวในไทยน่าจะส่งผลให้เกิดการปรับแผนและชะลอการผลิตในปี 2564 ราว 4.4 หมื่นคัน โดยการชะลอดังกล่าวไม่น่าจะส่งผลกระทบต่อการผลิตในปีนี้ ที่ประเมินไว้ที่ราว 1.8 ล้านคัน

นับแต่ปลายปี 2563 อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกประสบกับปัญหาขาดแคลนชิป (Chip) โดยเฉพาะชิปควบคุมและประมวลผลขั้นสูง (Microcontroller) ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญในชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ควบคุมการทำงานในส่วนต่างๆ ของรถยนต์ เช่น ระบบช่วยควบคุมการขับขี่ และระบบถุงลมนิรภัย เป็นต้น ส่งผลให้การผลิตรถยนต์ของผู้ผลิตหลายรายต้องหยุดชะงักในหลายพื้นที่ทั่วโลก ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมีมุมมองต่อประเด็นการขาดแคลนชิปรถยนต์โลกและผลกระทบต่อไทย ดังนี้

- สาเหตุพื้นฐานของภาวะขาดแคลนชิปโลกมาจากความเปราะบางของโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตชิปรถยนต์ที่มีอยู่ก่อนแล้ว เนื่องจากปัจจุบันอุปทานชิปของค่ายรถมาจากกลุ่มผู้ผลิตชิปสำหรับรถยนต์เป็นหลัก¹ คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 65 ซึ่งผู้ผลิตชิปเหล่านี้มักมีความสัมพันธ์ที่แนบแน่นกับค่ายรถ และต้องวางแผนคงการ

¹ กลุ่มผู้ผลิตที่ดำเนินธุรกิจผลิตชิปสำหรับรถยนต์เป็นหลัก เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่มีรายได้จากอุตสาหกรรมยานยนต์มากกว่าร้อยละ 30 ขึ้นไป

Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏจะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาชญากรรมความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจง เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือมุ่งใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

ผลิตรวมถึงสต็อกเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของค่ายรถให้ได้อยู่เสมอ ในขณะที่อุปทานที่เหลือจะมาจากกลุ่มผู้ผลิตชิปให้กับหลากหลายอุตสาหกรรม ซึ่งมักปรับสายพานการผลิตตามคำสั่งซื้อที่เข้ามาก่อนหลังในแต่ละช่วง นอกจากนี้ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา เพื่อลดภาระการลงทุนและต้นทุนการดำเนินงาน ผู้ผลิตชิปสำหรับรถยนต์เป็นหลักบางรายได้มีการเอาท์ซอร์ซการผลิตชิปขึ้นสูงบางตัวไปยังกลุ่มผู้รับช่วงต่อในการผลิตชิป² โดยเฉพาะผู้ประกอบการในไต้หวัน ซึ่งมีการจัดแผนการผลิตตามคำสั่งซื้อก่อนหลังเช่นกัน จึงอาจเกิดความล่าช้าในการส่งมอบขึ้น

- **ภายใต้โครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตชิปรถยนต์ที่เปราะบาง อุปสงค์และอุปทานชิปที่ผันผวนได้ก่อให้เกิดภาวะขาดแคลนชิปรถยนต์โลก โดยมีหลายฉนวนเหตุ ดังนี้**
 - **อุปสงค์ชิปที่ผันผวนในหลายอุตสาหกรรมจากการแพร่ระบาดของโควิด-19** โดยการแพร่ระบาดดังกล่าวได้ทำให้อุปสงค์รถยนต์โลกลดลงอย่างรุนแรงในช่วงกลางปี 2563 ในขณะที่หนุนให้อุปสงค์ในสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เช่น สมาร์ทโฟน และคอมพิวเตอร์ เป็นต้น เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้อุปทานชิปส่วนใหญ่ถูกผันไปใช้ในสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าว ดังนั้น เมื่อตลาดรถยนต์โลกกลับมาฟื้นตัวเร็วกว่าคาดในช่วงปลายปีจึงเกิดภาวะชิปตึงตัวในอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น โดยเฉพาะอุปทานที่มาจากกลุ่มผู้ผลิตชิปให้กับหลากหลายอุตสาหกรรมและกลุ่มผู้รับช่วงต่อในการผลิตชิป
 - **การเพิ่มสต็อกชิปจำนวนมากของผู้ผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์รายใหญ่ของจีนก่อนการคว่ำบาตรของสหรัฐฯ** ในช่วงปลายไตรมาส 3 ปีที่ผ่านมา ได้ส่งผลให้อุปทานชิปของผู้ผลิตรายใหญ่ที่ใช้เทคโนโลยีสหรัฐฯ ถูกผันไปใช้เพื่อการดังกล่าว โดยเฉพาะจากกลุ่มผู้รับช่วงต่อการผลิตชิปรายใหญ่ในไต้หวัน
 - **อุบัติเหตุและภัยธรรมชาติในหลายประเทศที่เป็นแหล่งผลิตชิปที่สำคัญของโลก** สถานการณ์อุปทานชิปรถยนต์ที่ตึงตัวยังถูกซ้ำเติมจากเหตุเพลิงไหม้โรงงานผู้ผลิตชิปสำหรับรถยนต์รายใหญ่ในญี่ปุ่น พายุฤดูหนาวในสหรัฐฯ และภัยแล้งในไต้หวัน ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงไตรมาส 1 ของปีนี้
- **ไทยได้รับผลกระทบจำกัดจากภาวะขาดแคลนชิปโลกในช่วงปลายปีที่ผ่านมาต่อช่วงไตรมาสแรกของปีนี้** เนื่องจากฐานการผลิตของค่ายรถญี่ปุ่นในไทยซึ่งเป็นผู้ผลิตรถกลุ่มหลักมีการใช้ห่วงโซ่อุปทานชิปที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก ซึ่งมักเป็นกลุ่มผู้ผลิตชิปสำหรับรถยนต์เป็นการเฉพาะและมีสายสัมพันธ์ใกล้ชิดกับค่ายรถญี่ปุ่น ทำให้สามารถปรับแผนการผลิตและสต็อกชิปได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ จากบทเรียนผลกระทบของภัยธรรมชาติในอดีต ทำให้ในช่วงที่ผ่านมาค่ายรถญี่ปุ่นได้มีการดำเนินนโยบายเก็บสต็อกชิ้นส่วนสำคัญซึ่งรวมถึงชิปเพื่อป้องกันเหตุสุดวิสัยที่อาจจะกระทบสายพานการผลิตไว้ โดยมีการเก็บสต็อกชิปสำหรับผลิตรถได้มากกว่า 1 เดือนขึ้นอยู่กับค่ายรถ ทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าว ผลกระทบจากอุปทานชิปตึงตัวยังอยู่ในวิสัยที่สามารถบริหารจัดการได้ โดยเฉพาะห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ของค่ายรถญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกทางฝั่งเอเชียอย่างประเทศไทยที่พึ่งพาฐานผลิตชิปในญี่ปุ่นเป็นหลัก
- **ทว่าในช่วงไตรมาส 2 การผลิตรถไทยก็ได้รับผลกระทบหลังเหตุเพลิงไหม้โรงงานของผู้ผลิตชิปรถยนต์รายหลักในญี่ปุ่นในช่วงปลายไตรมาสแรก** ซึ่งส่งผลกระทบให้ในช่วงต้นไตรมาส 2 บางค่ายรถในไทยที่มีการเก็บสต็อกชิปไม่มากนักเริ่มประกาศชะลอการผลิตและส่งมอบรถในบางรุ่นออกไป และคาดว่าสถานการณ์ดังกล่าวน่าจะทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงที่เหลือของไตรมาส โดยผลกระทบดังกล่าวน่าจะเกิดขึ้นกับการผลิตเพื่อส่งออกเป็น

² ส่วนการเอาท์ซอร์ซการผลิตชิปไม่เป็นที่เปิดเผย แต่คาดว่าน่าจะมากกว่าร้อยละ 20 ของคำสั่งซื้อที่ผู้ผลิตชิปสำหรับรถยนต์เป็นหลักได้รับ

Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (“KResearch”) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏจะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละระยะเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำหรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยคามระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

บริการทุกระดับประทับใจ

หลัก ในขณะที่ตลาดในประเทศน่าจะถูกชดเชยจากยอดขายที่ลดลงจากการระบาดของโควิด-19 ระลอก 3 ที่กระจายเป็นวงกว้างกว่าช่วงที่ผ่านมาโดยเฉพาะเซตพื้นที่กรุงเทพฯ ที่มียอดขายรถยนต์กว่าร้อยละ 30 ของทั้งประเทศ อย่างไรก็ตาม ภาวะขาดแคลนชิปในไทยน่าจะทยอยคลี่คลายได้ในไตรมาส 3 หลังโรงงานผลิตชิปที่ประสบเพลิงไหม้ได้รับการฟื้นฟูเสร็จสมบูรณ์ และการจัดสรรสายพานการผลิตชิปให้แต่ละค่ายรถกลับสู่ภาวะปกติ

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า ในปี 2564 ภาวะชิปดิ่งตัวในไทยน่าจะส่งผลให้เกิดการปรับแผนและชะลอการผลิตรวม 4.4 หมื่นคัน ซึ่งคิดเป็นเพียงร้อยละ 2.4 ของปริมาณรถที่คาดว่าจะผลิตในไทยปีนี้ โดยการชะลอดังกล่าวไม่น่าจะส่งผลกระทบต่อยอดการผลิตในปีนี้ ที่ประเมินไว้ที่ราว 1.8 ล้านคัน ในขณะที่เมื่อเทียบกับผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ทั่วโลกที่ถูกคาดว่าจะลดลงราว 1.65 ล้านคันในปีนี้³ ผลกระทบต่อไทยจะมีสัดส่วนอยู่ที่เพียงร้อยละ 2.7
- หลังจากที่รัฐบาลของประเทศอุตสาหกรรมรถยนต์ชั้นนำอย่างสหรัฐฯ ญี่ปุ่น และเยอรมนี พยายามเจรจาให้ผู้ผลิตชิปหันมาเร่งเพิ่มกำลังการผลิตชิปสำหรับรถยนต์ น่าจะช่วยให้สถานการณ์ขาดแคลนชิปโลกเริ่มที่จะคลี่คลายได้ชั่วคราวในช่วงครึ่งหลังของปี แต่ทว่าในระยะยาว การแก้ปัญหาเชิงโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานชิปในรถยนต์น่าจะยังคงเป็นโจทย์สำคัญของค่ายรถ
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ในระยะข้างหน้า ค่ายรถน่าจะเร่งพิจารณาปรับเปลี่ยนห่วงโซ่อุปทานชิป โดยเลือกพันธมิตรที่เป็นผู้ผลิตชิปรถยนต์เป็นหลักมากขึ้น และลดการพึ่งพาผู้ผลิตในกลุ่มอื่น เพื่อสร้างความมั่นคงให้แก่ห่วงโซ่อุปทานชิปโดยรวม ขณะเดียวกันก็ร่วมวางแผนในการลงทุนฐานการผลิตชิปให้กระจายตามแต่ละภูมิภาคที่ค่ายรถมีฐานผลิตอยู่ เพื่อลดความเสี่ยงจากอุปถัมภ์ และสามารถวางแผนการผลิตที่ยืดหยุ่นเพื่อรองรับความผันผวนของอุปสงค์ที่อาจแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค รวมทั้งสามารถเกื้อหนุนกันด้านอุปทานได้หากเกิดเหตุจำเป็น
- ไทยน่าจะได้รับอานิสงส์จากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานชิปรถยนต์ เนื่องจากไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญ โดยเฉพาะสำหรับค่ายรถญี่ปุ่น ซึ่งพึ่งพิงไทยในฐานะฐานผลิตเพื่อการส่งออกเป็นอันดับสองรองจากฐานผลิตในญี่ปุ่น โดยไทยน่าจะมีโอกาสดึงดูดการลงทุนในขั้นตอนการเข้าแพ็คเกจชิปและดำเนินการทดสอบ (Chip Packaging and Testing) ซึ่งปัจจุบันก็มีผู้ผลิตชิปสำหรับรถยนต์รายใหญ่ของญี่ปุ่นบางรายได้เข้ามาลงทุนประกอบชิปรถยนต์ในไทยอยู่บ้างแล้ว และน่าจะสามารถต่อยอดการลงทุนได้อีกในอนาคต ทั้งนี้ การลงทุนดังกล่าว นอกเหนือจากจะเป็นการสร้าง ความมั่นคงด้านห่วงโซ่อุปทานชิปให้แก่ห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์ไทยแล้ว ยังเป็นการขยายโอกาสการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูงที่ยังมีแนวโน้มเติบโตได้ดีตามการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์ให้เพิ่มมากขึ้นในอนาคตด้วย



³ คาดการณ์โดย Mitsubishi UFJ Morgan Stanley Securities

Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามี ความน่าเชื่อถือที่ปรากฏจะจัดทำ 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 ตัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)