



ส่งออกถยนต์ปี 64 อาจทำได้ 8.9-9.5 แสนคัน โดยการเข้ามาของ ค่ายรถจีนเพิ่มโอกาสส่งออกอนาคตในอีก 3 ปีข้างหน้า

CURRENT ISSUE

ปีที่ 27 ฉบับที่ 3227

วันที่ 28 พฤษภาคม 2564

- ส่งออกรถยนต์ปี 2564 มีโอกาสฟื้นตัว หลังประเทศคู่ค้าสำคัญเริ่มควบคุมการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ได้ดีขึ้นกว่าปีก่อน และค่ายรถโยกฐานผลิตเพื่อส่งออกมายังไทยเพิ่มขึ้น ทว่าจากความเสี่ยงที่ยังกักตักอยู่ ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยยังมีมุมมองที่ระมัดระวังโดยคาดว่าจะอยู่ระหว่าง 890,000 – 950,000 คัน ขยายตัว 21.0%-28.0% (YoY) จากฐานที่ต่ำมากในปีที่แล้ว
 - ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะการส่งออกรถยนต์ของไทยปีนี้แม้จะฟื้นตัวดีขึ้นจากปีก่อน โดยสาเหตุสำคัญมาจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักในกลุ่มเอเชียเนียบและเอเชียที่กลับมาฟื้นตัวดีขึ้น นำโดยออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ จีน และเวียดนาม เป็นต้น ขณะที่ค่ายรถญี่ปุ่นเองมีการโยกให้ไทยเป็นฐานผลิตเพื่อส่งออกรถยนต์มากขึ้น โดยเฉพาะส่งกลับญี่ปุ่น ทำให้ล่าสุดในปี 2563 ญี่ปุ่นกลายเป็นผู้นำเข้ารถยนต์จากไทยอันดับ 2 จากที่อยู่อันดับ 9 ในปี 2562
 - อย่างไรก็ตาม ทิศทางตัวเลขส่งออกต่อจากนี้ยังไม่อาจวางใจเนื่องจากยังมีปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่มีความไม่แน่นอนสูง 2 ด้านประกอบกัน ได้แก่ (1) แนวโน้มของการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในประเทศคู่ค้าต่าง ๆ ของไทย ซึ่งแม้ส่วนใหญ่จะสามารถควบคุมการระบาดได้ดีขึ้นในปัจจุบัน ทว่าการระบาดที่ยังไม่สิ้นสุด โดยเฉพาะเชื้อกลายพันธุ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ไม่เพียงจะส่งผลกระทบต่อความต้องการนำเข้าที่ลดลงในบางประเทศ แต่ยังมีผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ด้วยหากต้องมีการปิดโรงงานผลิตรถยนต์หรือขึ้นส่วน ซึ่งปัจจัยเรื่องการระบาดของโควิดที่ยังมีอยู่เป็นความเสี่ยงหลักที่จะมีผลต่อการส่งออกรถยนต์ของไทยในระยะข้างหน้ามากที่สุด
 - ขณะที่ (2) ปัญหาคารขาดแคลนชิปอิเล็กทรอนิกส์ แม้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าน่าจะทยอยคลี่คลายตั้งแต่ไตรมาส 3 ปีนี้ หลังผู้ผลิตชิปญี่ปุ่นรายใหญ่ที่ค่ายรถในไทยนำเข้ามาประกอบเป็นหลักนั้นคาดว่าจะกลับมาส่งมอบได้มากขึ้นหลังฟื้นจากปัญหาไฟไหม้โรงงาน ทว่า การขาดแคลนชิปจากโรงงานผลิตหลักอื่นของโลกที่ยังไม่คลี่คลาย อาจส่งผลกระทบต่อวางแผนจัดสรรชิปไปยังโรงงานต่างๆ ที่กระจายอยู่ทั่วโลกได้ โดยในเบื้องต้นศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่าปัญหาดังกล่าวอาจไม่กระทบไทยนัก เนื่องจากมีเพียงรถยนต์บางรุ่นเท่านั้นที่เจอปัญหา ขณะที่ไทยมีจุดแข็งสำคัญจากการเป็นหนึ่งในฐานผลิตต้นทุนต่ำหลักของค่ายรถญี่ปุ่นโดยเฉพาะเพื่อการส่งออก ทำให้ในภาวะที่ค่ายรถต่างต้องบริหารต้นทุนการผลิตมากกว่าปกติ การจัดสรรชิปจึงมีโอกาสมายังไทยเป็นกลุ่มแรกๆ
 - นอกจากนี้ปัจจัยเสี่ยงหลัก 2 ด้านดังกล่าวแล้ว ยังมีความท้าทายชั่วคราวที่กีดกันด้านต้นทุนวัตถุดิบรถยนต์ที่อาจกระทบต่อราคาการผลิตส่งออกได้ เช่น ราคาคาร์บอน ทองแดง และพลาสติกที่เพิ่มขึ้น แต่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าผู้ประกอบการน่าจะสามารถบริหารจัดการผ่านแนวทางต่างๆ ได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ความท้าทายสำคัญจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ผลผลิตของวัตถุดิบเหล่านี้ ที่หากเกิดภาวะขาดแคลน ก็จะกระทบต่อการส่งออกได้

บริการทุกระดับประทับใจ

- ในระยะข้างหน้า นอกจากเรื่องเทคโนโลยีรถยนต์ ZEV (Zero Emission Vehicle หรือรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์) ที่ไทยต้องเร่งพัฒนาขึ้นแล้ว การส่งออกรถยนต์ไทยในตลาดหลักเดิมยังอาจต้องเจอกับการแข่งขันจากแหล่งผลิตอื่นมากขึ้นด้วย รวมไปถึงมาตรการที่จะเป็นอุปสรรคต่อการส่งออกซึ่งมีทิศทางเพิ่มมากขึ้น ขณะที่การไม่ได้เข้าร่วมบาง FTA ในอนาคตอาจทำให้ไทยส่งออกได้น้อยลงด้วย
 - ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ในระยะไม่เกิน 10 ปีจากนี้ เพื่อรักษาตำแหน่งศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคไทยไม่เพียงจะต้องเร่งพัฒนาเทคโนโลยีให้ก้าวทันตลาดโลกที่กำลังเข้าสู่ยุครถยนต์ ZEV เท่านั้น แต่การสร้างโอกาสส่งออกในอนาคตก็เป็นเรื่องสำคัญด้วย ซึ่งไทยอาจต้องเตรียมรับมือกับอุปสรรคสำคัญในอนาคต 3 ด้าน ดังต่อไปนี้
 - (1) การต้องแข่งขันกับรถยนต์ที่ผลิตจากฐานผลิตต้นทุนต่ำอื่น ๆ ซึ่งหากพิจารณาใน 5 ตลาดส่งออกหลักของไทยที่ครองส่วนแบ่งมูลค่าการส่งออกกว่า 57% อันได้แก่ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และจีน เป็นต้น พบว่าไทยเริ่มเผชิญกับคู่แข่งที่เพิ่มขึ้นมาระยะหนึ่งแล้ว ทั้งรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นที่ส่งออกจากฐานผลิตในอินโดนีเซีย รถยนต์สัญชาติจีนจากฐานผลิตจีนที่ได้รับการตอบรับดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และรถยนต์สัญชาติตะวันตกที่ย้ายฐานผลิตไปยังยุโรปตะวันออกซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่ามากขึ้น และศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าในอนาคตเมื่อก้าวเข้าสู่ยุครถยนต์ ZEV ความเสี่ยงดังกล่าวนี้จะยิ่งเพิ่มขึ้น เนื่องจากฐานผลิตเหล่านี้ต่างมีจุดแข็งสำคัญที่ไทยยังไม่มี คือ การเป็นฐานผลิตแบตเตอรี่รถยนต์ ZEV ในระดับต้นน้ำ คือ เซลล์แบตเตอรี่ ด้วย
 - (2) ประเทศคู่ค้าไทยที่มีฐานผลิตรถยนต์ในประเทศเช่นกันมีโอกาสออกมาตรการใหม่ ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกของไทยในอนาคต ทั้งเพื่อรักษาฐานผลิตให้อยู่ในประเทศหลังปัจจุบันค่ายรถต่างมุ่งย้ายฐานการผลิตไปรวมที่ศูนย์กลางการผลิตของแต่ละภูมิภาคมากขึ้นเพื่อลดต้นทุนรวม เช่น ล่าสุดกรณีฟิลิปปินส์ที่ออกมาตรการปกป้องการนำเข้ารถยนต์จากประเทศต่างๆ ตั้งแต่ต้นปี 2564 หลังค่ายรถทยอยย้ายฐานการผลิตออกจากฟิลิปปินส์มารวมศูนย์ที่ไทยอย่างต่อเนื่อง ขณะที่บางประเทศก็ออกมาตรการเพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้ประชาชนผ่านมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่สูงขึ้น เช่น กลุ่มอียูที่มีแผนปรับมาตรฐานไอเสียขึ้นเป็นระยะโดยในปี 2568 ก็จะมีปรับขึ้นสู่ยูโร 7¹ ดังนั้นเพื่อลดผลกระทบจากมาตรการต่างๆ ที่จะตามมาในอนาคต ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าไทยอาจต้องเร่งสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ พร้อมทั้งส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยรักษาระดับต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าฐานผลิตอื่น โดยแนวทางหนึ่ง คือ ส่งเสริมให้ใช้หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติเพิ่มขึ้นในการผลิต
 - (3) FTA บางความตกลงที่หากไทยไม่เข้าร่วมอาจกระทบต่อโอกาสส่งออกรถยนต์ในอนาคต เมื่อ FTA ช่วยลดต้นทุนโดยรวมลงได้ โดยเฉพาะในยุคที่ค่ายรถต่างต้องทุ่มเงินลงทุนไปกับการแข่งขันกันด้านเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าไม่หยุด ในอีกด้าน FTA ช่วยสร้างความยืดหยุ่นให้กับค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนด้วยในกรณีเกิดวิกฤตต่างๆ เช่น ภัยธรรมชาติ เนื่องจากช่วยให้การปรับโยกการผลิตชั่วคราวระหว่างประเทศสมาชิกเป็นเรื่องง่ายขึ้นด้วยต้นทุนต่ำ FTA จึงเป็นปัจจัยที่มีผลอย่างมากต่อการตัดสินใจเลือกลงทุนในแต่ละประเทศของค่ายรถ โดยหากพิจารณาเฉพาะในมุมมองของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า FTA กับกลุ่มอียู และกลุ่ม CPTPP เป็นความตกลงที่ควรเร่งนำมาพิจารณา โดยเฉพาะเมื่ออียูมีโอกาสจะกลายเป็นตลาดส่งออกรถยนต์ ZEV ให้กับไทยได้ในอนาคต ขณะที่ CPTPP ไม่เพียงเพิ่มตลาดส่งออกใหม่แต่ยังอาจดึงดูดการลงทุนเพิ่มได้ หลังสหรัฐฯ อังกฤษ เกาหลีใต้ จีน และไต้หวัน กำลังพิจารณาเข้าร่วม ขณะที่อีกด้านก็ช่วยลดความเสี่ยงจากการที่เวียดนาม และอินโดนีเซียจะกลายเป็นคู่แข่งสำคัญในการเป็นฐานผลิตรถยนต์ ZEV เพื่อส่งออกของค่ายรถต่างๆ ในอนาคตด้วย

¹ กำหนดระดับการปล่อยไอเสีย เช่น CO₂ โดยเฉลี่ยที่ 80.8 g/km จาก 95 g/km ในปัจจุบัน และให้ลดเหลือ 59.4 g/km ปี 2573 ก่อนปรับสู่ ZEV ในอนาคตต่อไป

- การเข้ามาลงทุนในไทยของค่ายรถจีนที่คาดว่าจะทยอยเพิ่มขึ้นนับจากนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าอาจเป็นหนึ่งในหนทางที่ช่วยเปิดตลาดส่งออกให้เพิ่มขึ้น ท่ามกลางความเสี่ยงต่อการสูญเสียตลาดจากการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะหลังการเกิด Technology Disruption ครั้งใหญ่ในวงการยานยนต์

- ปัจจุบันรถยนต์สัญชาติจีนเริ่มเป็นที่ยอมรับของตลาดโลกมากขึ้น ทำให้การส่งออก โดยเฉพาะรถยนต์นั่งจากจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากปี 2559 ที่ส่งออกได้เพียง 500 ล้านดอลลาร์ฯ มาเป็น 1,000 ล้านดอลลาร์ฯในปี 2563 และตลาดส่งออกหลัก 4 อันดับแรกของไทย (ไม่รวมจีน) ต่าง

ตลาดส่งออก	มูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งจากจีน (ล้านดอลลาร์)	
	รถยนต์นั่งหลักไทย	อื่น
ออสเตรเลีย	2559	2563
เวียดนาม	39	401
ฟิลิปปินส์	15	177
ซาอุดีอาระเบีย	40	178
ซาอุดีอาระเบีย	187	1,084

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวมจาก Trademap

ก็เปิดรับรถยนต์จากจีนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ขณะเดียวกัน พบว่าในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว ทั้งกลุ่มทวีปยุโรปและอเมริกาเหนือ รถยนต์จากจีนก็มีส่วนแบ่งถึงมากกว่า 50% ของการส่งออกรถยนต์นั่งจากจีนทั้งหมดด้วยในปัจจุบัน

- ถึงแม้รถยนต์แบรนด์จีนจะเป็นที่ยอมรับมากขึ้นในตลาดโลก แต่ฐานผลิตรถยนต์จีนนอกประเทศกลับยังมีไม่มาก ปัจจุบันจึงเริ่มเห็นค่ายรถจีนเข้ามาตั้งโรงงานประกอบในไทยมากขึ้นเพื่อรองรับการผลิตรถยนต์พวงมาลัยขวาสำหรับส่งออก และมีโอกาสจะเพิ่มขึ้นอีกในอนาคต เนื่องจากไทยเป็นฐานผลิตต้นทุนต่ำที่มีความพร้อมทุกด้านเหนือฐานผลิตอื่นในภูมิภาค โดยจะเริ่มเห็นอย่างชัดเจนตั้งแต่ปี 2564 นี้ ซึ่งแม้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยจะมองว่า การเข้ามาลงทุนจากจีนช่วง 2 ปีจากนี้จะไม่ช่วยพยุงการส่งออกของไทยให้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่เต็มศักยภาพนัก เนื่องจากกำลังการผลิตในระยะแรกน่าจะยังอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับเศรษฐกิจโลกยังมีแรงกดดันจากการระบาดของโควิด-19 อยู่ ทว่าตั้งแต่ปีที่ 3 ไปมีโอกาสที่แบรนด์รถยนต์จีนที่ลงทุนในไทยจะช่วยดันตัวเลขส่งออกให้เพิ่มสูงขึ้น พร้อมทำให้นักำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศขยายตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อความต้องการรถยนต์ ZEV เพิ่มมากขึ้นในตลาดโลก เนื่องจากค่ายรถจีนหลายค่ายมีความพร้อมในการพัฒนารถยนต์ ZEV อยู่แล้ว

- อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างรัฐบาลจีนกับตลาดหลักรถยนต์ ZEV อย่างสหรัฐฯ ยุโรป และออสเตรเลียที่ยังต้องติดตาม ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อแนวโน้มการส่งออกรถยนต์จากจีน ทำให้ค่ายรถจีนมีโอกาสปรับยุทธศาสตร์เร่งขยายการลงทุนออกนอกประเทศมากขึ้น ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อไทยในการขึ้นเป็นฐานผลิตรถยนต์จีนพวงมาลัยขวาเพื่อส่งออกไปตลาดเหล่านี้แทนจีน แต่ก็ยังมีประเด็นที่ค่ายรถจีนต้องเตรียมการสร้างห่วงโซ่อุปทานให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนของตนเองเพื่อรองรับการผลิต เนื่องจากอาจเป็นการยากที่จะใช้ห่วงโซ่อุปทานของค่ายรถสัญชาติอื่นที่มีประเด็นภูมิรัฐศาสตร์กับจีน นอกจากนี้ หากการส่งออกรถยนต์จีนจากไทยทำได้ดีก็มีโอกาสที่ไทยเองอาจโดนเพ่งเล็งและเผชิญกับมาตรการกีดกันการค้าเพิ่มขึ้นจากประเทศเหล่านี้ได้ในอนาคตในฐานะที่เป็นฐานผลิตรถยนต์จีนซึ่งเป็นคู่กรณีในความขัดแย้งนี้ได้ ดังนั้น เพื่อลดโอกาสที่ไทยจะต้องเผชิญความเสี่ยงต่างๆในระยะยาว การสร้างให้ไทยเป็นฐานผลิตที่มีความพร้อม ในการดึงดูดการลงทุนรถยนต์ ZEV ไม่ว่าจะจากชาติใด ด้วยศักยภาพในการผลิตรถยนต์ที่มีคุณภาพแต่ยังรักษาระดับต้นทุนต่ำไว้ได้เมื่อเทียบกับฐานผลิตอื่นเป็นเรื่องสำคัญ



Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละขณะเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับผิดชอบใดๆเพื่อชดเชย เส่นอแนะ ให้คำแนะนำ หรือสนใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

บริการทุกระดับประทับใจ