



โควิด-19 ที่ยืดเยื้อ กดตลาดรถในประเทศเหลือ 7.2 แสนคัน แม้ส่งออกช่วยหนุนได้บ้างแต่ก็ดันการผลิตน้อยกว่าที่ควร

CURRENT ISSUE

ปีที่ 27 ฉบับที่ 3249

วันที่ 29 กรกฎาคม 2564

หลังสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 รอบใหม่ ที่สายพันธุ์เดลตาได้กลายมาเป็นภัยคุกคามหลัก และส่งผลให้จำนวนผู้ติดเชื้อในหลายๆ ประเทศรวมทั้งไทยกลับมาพุ่งขึ้นอีกครั้งและมีแนวโน้มจะกระทบต่อเศรษฐกิจของแต่ละประเทศในระยะยาวหากไม่สามารถจำกัดวงการแพร่ระบาดได้ ซึ่งจากผลของการกลับมาระบาดของอย่างรุนแรงในรอบนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยได้ปรับประมาณการทิศทางการอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยปี 2564 ใหม่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ในกรณีดีที่การแพร่ระบาดทั้งในไทยและต่างประเทศโดยเฉพาะอาเซียนสามารถกลับเข้าสู่ระดับใกล้เคียงกับช่วงเดือนมิถุนายนได้ภายในไตรมาสที่ 3 ทำให้ยอดขายในประเทศของไทยและการส่งออกสามารถฟื้นคืนสู่ระดับปกติในเวลาไม่นาน ประกอบกับการติดเชื้อไม่ทำให้เกิดเหตุต้องหยุดการผลิตเป็นระยะเวลานาน ไทยจึงยังสามารถเร่งผลิตรถยนต์สดเชยได้ตามความต้องการจริงในตลาด
 - โดยยอดขายรถยนต์ในประเทศ คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมากในช่วงเดือนสิงหาคมและกันยายน ต่อเนื่องจากเดือนกรกฎาคม จากผลของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หยุดชะงักและกำลังซื้อที่ลดลง แต่สถานการณ์ที่ทยอยดีขึ้นในไตรมาส 4 บวกกับการเริ่มปรับลดราคารถยนต์ลงและการแข่งขันใช้โปรโมชั่นส่งเสริมการตลาดที่เพิ่มขึ้น คาดว่าจะทำให้ยอดขายรถยนต์อาจทำได้ถึง 750,000 คัน (-5.3%YoY) ในปี 2564
 - ปริมาณการส่งออก ในกรณีนี้คาดว่าประเทศในกลุ่มอาเซียนซึ่งคิดเป็นสัดส่วนราว 1 ใน 4 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด แม้จะได้รับผลกระทบจากโควิดแต่ก็มีโอกาสจะจัดการจนอยู่ในระดับเดียวกับเดือนมิถุนายนได้ภายในช่วงไตรมาส 3 เช่นกัน ซึ่งในกรณีนี้คาดว่าปริมาณการส่งออกในกลุ่มอาเซียนจะปรับลดลงกว่าที่ควรจะทำได้ 30% อย่างไรก็ตาม แรงหนุนจากการที่ค่ายรถย้ายฐานผลิตเข้าสู่ไทยเพื่อส่งออกมากขึ้น ประกอบกับตลาดหลักอื่นยังมีโอกาสขยายตัวได้เนื่องจากปัจจุบันผู้บริโภคหันมานิยมใช้รถส่วนตัวแทนการเดินทางสาธารณะมากขึ้น ขณะเดียวกันยอดผลิตเพื่อส่งมอบในปัจจุบันก็ยังน้อยกว่าความต้องการจริงที่เพิ่มขึ้นอยู่พอสมควรในหลายประเทศจึงยังมีโอกาสให้ส่งออกได้อีกมาก ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกปี 2564 ไทยมีโอกาสทำได้ถึง 950,000 คัน (+29.0%YoY)
 - ปริมาณการผลิต คาดว่าอาจได้รับผลกระทบไม่มาก โดยค่ายรถอาจเผชิญกับภาวะที่ต้องระงับการผลิตเป็นการชั่วคราวบ้าง เช่น 14 วัน จากการที่โรงงานในห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนบางส่วนมีการติดโควิดเป็นจำนวนมาก ซึ่งในแต่ละรอบของการเกิดเหตุการณ์ที่หากเกิดขึ้นกับทุกค่ายรถ จะส่งผลให้การผลิตรถยนต์ต้องหายไปประมาณ 70,000 คัน ในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนยังมีโอกาสที่จะใช้วิธีเร่งรอบการผลิตเพิ่มขึ้นหลังจากกลับมาเปิดโรงงานเพื่อชดเชยในภายหลังได้ในช่วงที่สถานการณ์เริ่มคลี่คลายมากขึ้น เนื่องจากความต้องการรถยนต์

ที่ผลิตจากไทยยังมีสูงในต่างประเทศ และไทยเองก็มีศักยภาพและกำลังการผลิตเหลือมากพอ ส่งผลให้การผลิตรถยนต์ปี 2564 ในกรณีดีนี้มีโอกาสทำได้ 1,680,000 คัน (+17.5%YoY)

- ส่วนกรณีเลวร้ายที่การแพร่ระบาดยืดเยื้อและกว่าไทยและประเทศในอาเซียนจะทำให้ปริมาณผู้ติดเชื้อใหม่ลดลงไปสู่ระดับเดือนมิถุนายนได้ก็เป็นช่วงปลายปีแล้ว ทำให้ระบบเศรษฐกิจได้รับผลกระทบในระดับที่มากกว่า ส่งผลต่อยอดขายรถยนต์ในประเทศที่ลดลงรวมถึงการส่งออก เมื่อบวกเข้ากับกรณีที่หากเกิดการปิดโรงงานประกอบรถยนต์ในระยะเวลาสั้นกว่ากรณีแรกหรือราว 1 เดือน โอกาสที่จะมาเร่งผลิตชดเชยในช่วงที่สถานการณ์ดีขึ้นในภายหลังจะทำได้ยากกว่า
 - ทั้งนี้ ยอดขายรถยนต์ในประเทศ คาดว่าน่าจะได้รับผลกระทบถึงช่วงไตรมาสสุดท้ายจากกำลังซื้อและความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับภาคธุรกิจเองก็น่าจะฟื้นตัวได้ลำบากในปีนี้ ทำให้โอกาสในการปล่อยสินเชื่อของบริษัทผู้ให้สินเชื่อยิ่งมีความเข้มงวดมากขึ้น การแข่งขันใช้โปรโมชั่นส่งเสริมการตลาดของค่ายรถจึงอาจไม่ช่วยตลาดโดยรวมได้มากนัก ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์อาจทำได้เพียง 720,000 คัน (-9.0%YoY) ในปี 2564
 - ปริมาณการส่งออกมีโอกาสได้รับผลกระทบจากการส่งออกไปประเทศในอาเซียนที่ลดลงไป 60% จากระดับที่ควรจะเป็น ขณะที่คู่ค้าหลักอื่นก็ได้รับผลกระทบเช่นกันแต่ในระดับที่ต่ำกว่า สืบเนื่องจากระยะเวลาการแพร่ระบาดที่ยาวนานในแต่ละประเทศ โดยคาดว่าปริมาณการส่งออกปี 2564 ไทยมีโอกาสทำได้เพียง 890,000 คัน (+21.0%YoY)
 - ปริมาณการผลิต อาจได้รับผลกระทบมาก หากการแพร่ระบาดควบคุมได้ยากจนทำให้มีผู้ติดเชื้อจำนวนมากและส่งผลให้มีการติดเชื้อเป็นกลุ่มก้อนในโรงงานผลิตชิ้นส่วนหรือโรงงานประกอบรถในจำนวนที่มากขึ้น ทำให้ค่ายรถแต่ละค่ายอาจต้องเผชิญกับภาวะที่ต้องระงับการผลิตถึงกว่า 1 เดือน ส่งผลให้การผลิตรถยนต์ในช่วงที่เปิดโรงงานมีโอกาสต้องหายไปรวมกันประมาณ 140,000 คัน ซึ่งการผลิตที่กระหน่ำแทนและได้ไม่เต็มเม็ดเต็มหน่วยในระยะเวลาที่เหลืออีกเพียงไม่กี่เดือนก่อนจะหมดปี อาจทำให้แม้จะเร่งรอบการผลิตขึ้นมาเพื่อชดเชยในภายหลังก็อาจจะทำไม่ได้ทั้งหมด ส่งผลให้การผลิตรถยนต์ปี 2564 ในกรณีเลวร้ายมีโอกาสทำได้เพียง 1,600,000 คัน (+12.0%YoY)

คาดการณ์ตัวเลขอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยปี 2564

	2562	2563	2564f	
	จำนวนคัน (%YoY)	จำนวนคัน (%YoY)	กรณีเลวร้าย	กรณีดี
ยอดขายในประเทศ	1,007,552 (-3.3)	792,146 (-21.4)	720,000 (-9.0)	750,000 (-5.3)
ยอดส่งออก	1,054,103 (-7.6)	735,842 (-30.2)	890,000 (+21.0)	950,000 (+29.0)
ยอดผลิต	2,013,710 (-7.1)	1,430,000 (-29.0)	1,600,000 (+12.0)	1,680,000 (+17.5)

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

- จากสถานการณ์โควิดที่แพร่ระบาดมากขึ้นในปัจจุบันดังกล่าว ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมได้เริ่มมีการปรับตัวโดยใช้แนวทางการสต็อกชิ้นส่วนเพิ่มขึ้น เพื่อให้สายพานการผลิตยังดำเนินต่อไป นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าประเด็นสำคัญอีกด้านที่ควรต้องดำเนินการควบคู่กัน คือ การร่วมมือกันเพื่อเร่งจำกัดวงของการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็ว

บริการทุกระดับประทับใจ

- ตั้งแต่เริ่มมีการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในปีที่แล้ว ทั้งค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนได้มีการดำเนินการสต็อกชิ้นส่วนในระดับหนึ่งมาอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว แต่ในสถานการณ์การระบาดที่เพิ่มขึ้นเป็นวงกว้างและยังไม่อาจคาดเดาได้ว่าจะแยกลงไปกว่าระดับปัจจุบันหรือไม่ ทางผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน ต่างได้มีการยกระดับมาตรการสต็อกชิ้นส่วนเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงจากการปิดโรงงานที่อาจเกิดขึ้นได้
- อย่างไรก็ดี ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าประเด็นสำคัญอีกด้านที่ควรเกิดขึ้นควบคู่กัน คือ การร่วมมือกันเพื่อเร่งจำกัดวงของการแพร่ระบาดให้เร็วที่สุด ไม่ว่าจะเป็น การเร่งตรวจหาเชื้อระหว่างมาตรการล็อกดาวน์ในกลุ่มโรงงานที่มีความเสี่ยงสูงของภาครัฐ ขณะที่ฝั่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเองก็จำเป็นต้องดำเนินมาตรการควบคุมดูแลการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในโรงงานอย่างเข้มข้นมากขึ้นด้วย โดยเฉพาะการแยกบุคคลที่อยู่ในกลุ่มเสี่ยงออกมาอย่างรวดเร็ว ส่วนในอนาคต การนำหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติมาใช้เพิ่มขึ้น จะเป็นอีกหนึ่งแนวทางที่ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนมีโอกาสมากที่จะนำมาใช้เพื่อลดความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสต่างๆ รวมถึงลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานควบคู่ไปด้วย



Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในระยะเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือมุ่งใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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