



อุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนามยังคงเติบโต... แม้การนำเข้าจากไทยจะเพิ่มกว่าร้อยละ 46

CURRENT ISSUE

ปีที่ 25 ฉบับที่ 3038

วันที่ 9 ตุลาคม 2562

▶ ประเด็นสำคัญ

- เวียดนามเป็นประเทศที่ตลาดรถยนต์มีโอกาสเพิ่มปริมาณขึ้นอีกมากในระยะอีก 5 ถึง 7 ปีข้างหน้า ซึ่งอาจก่อให้เกิดการลงทุนผลิตรถยนต์ในประเทศเพิ่มได้ แม้ปัจจุบันเวียดนามจะยังตามหลังประเทศอื่นๆ ในอาเซียนอยู่หลายด้าน อย่างไรก็ตาม ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า หากเวียดนามมีการพัฒนาต่อเนื่องในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาทางเศรษฐกิจในระดับสูงเช่นปัจจุบัน ภาครัฐมีการออกแบบนโยบายที่ช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนได้อย่างเหมาะสม การสร้างระบบสินเชื่อของสถาบันการเงินที่แข็งแกร่งและเข้าถึงลูกค้าได้หลายระดับ รวมถึงการพัฒนาความน่าเชื่อถือของรถยนต์สัญชาติเวียดนามเอง ก็อาจทำให้ภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนามเปลี่ยนแปลงไปได้ โดยเฉพาะในยุคแห่งการเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า
- สำหรับในปี 2562 นี้ ไทยยังคงมีโอกาสส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนามได้ดีต่อเนื่อง ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ไทยมีโอกาสส่งออกรถยนต์ไปตลาดเวียดนามได้เพิ่มขึ้นเป็น 83,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 46 จากที่ปี 2561 สามารถส่งออกไปได้ประมาณ 57,000 คัน และเพิ่มขึ้นเป็น 100,000 ถึง 103,000 คัน ในปี 2563

เวียดนามเป็นประเทศที่ตลาดรถยนต์มีโอกาสขยายตัวได้สูงขึ้นอีกมากในอนาคต ทั้งจากจำนวนประชากรที่มีอยู่ถึงกว่า 96 ล้านคน แต่ยังมีอัตราการผลิตรถยนต์ต่ำเพียง 23 คันต่อประชากร 1,000 คน ท่ามกลางการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยที่สูงกว่าร้อยละ 6 จนมีการคาดการณ์กันว่ายอดขายรถยนต์ในประเทศของเวียดนามอาจพุ่งขึ้นแตะ 1 ล้านคันต่อปีได้ในปี 2573 (จากที่คาดว่าจะมียอดขาย 300,000 คันในปี 2562) ซึ่งรัฐบาลและภาคเอกชนเวียดนามเองก็ทราบดีถึงโอกาสดังกล่าว จึงได้แสดงให้เห็นถึงความพยายามอย่างต่อเนื่องเพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในประเทศหลากหลายรูปแบบ เช่น การสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ยี่ห้อ VinFast โดยคาดหวังให้พัฒนาขึ้นเป็นรถยนต์แห่งชาติในอนาคตด้วยเป้าหมายผลิตถึง 500,000 คันต่อปี การประกาศใช้ระเบียบ Decree 116 เมื่อต้นปี 2561 เพื่อให้การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเป็นไปได้ง่ายขึ้น และการออกระเบียบ Decree 125 โดยลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ที่ไม่ได้มีการผลิตในประเทศให้เหลือร้อยละ 0 โดยหวังให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์ในประเทศลดลง เป็นต้น

อนึ่ง แม้การดำเนินการเชิงรุกต่างๆ ที่ผ่านมาจะไม่อาจกระตุ้นการลงทุนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมได้มากอย่างที่ตั้งใจ เนื่องจากเวียดนามต้องเผชิญกับความท้าทายสำคัญ คือ การลดภาษีนำเข้ารถยนต์เหลือร้อยละ 0 ภายใต้กรอบการค้าเสรีอาเซียนตั้งแต่ต้นปี 2561 อย่างไรก็ตาม ความพยายามต่างๆ ดังกล่าวก็ทำให้อุตสาหกรรมที่เพิ่งตั้งคำถามไม่ได้ว่า ด้วยปริมาณความต้องการรถยนต์ที่จะเพิ่มสูงขึ้นมากดังกล่าว รวมถึงการที่รัฐบาลเวียดนามยังคงส่งสัญญาณถึงเจตนาที่จะ

ออกมาตราการต่างๆเพื่อสนับสนุนการลงทุนในประเทศ จะทำให้ในอนาคตเกิดกระแสการลงทุนที่เข้าสู่อุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนามในรูปแบบไหน และมีผลต่อการส่งออกจากไทยไปเวียดนามเพียงใด

อุตสาหกรรมรถยนต์เวียดนามมีความต่างจากฐานผลิตอื่น...โอกาสเติบโตยังมีความท้าทายอยู่พอสมควร

ทั้งนี้ หากจะพิจารณาในมุมพื้นฐานของอุตสาหกรรมรถยนต์ในเวียดนาม จะพบว่ามีความแตกต่างกับฐานการผลิตอีก 2 แห่งในอาเซียน คือ ไทยและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นฐานการผลิตหลักที่มีความสำคัญและจัดได้ว่าเป็นศูนย์กลางของการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของภูมิภาคทั้งเพื่อรองรับตลาดในประเทศและส่งออก โดยมีรายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

รายละเอียดพื้นฐานที่แตกต่างของสภาพตลาดและอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย อินโดนีเซีย และเวียดนาม ปี 2561

ประเด็น	ไทย	อินโดนีเซีย	เวียดนาม
จำนวนประชากร (คน)	69 ล้าน	271 ล้าน	96 ล้าน
อัตราการถือครองรถยนต์ (คัน/1,000คน)*	226	87	23
อัตราการขยายตัวของจีดีพี	4.1	5.2	7.1
การลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (US\$)	10,493 ล้าน	21,980 ล้าน	15,500 ล้าน
รายได้ประชากร (บาท/เดือน)	18,587.07	10,768.91	6,765.46
ปริมาณการผลิตรถยนต์ (คัน)	2,167,694	1,343,714	200,436
ยอดขายรถยนต์ในประเทศ (คัน)	1,041,739	1,151,291	288,683
มูลค่าการส่งออกรถยนต์ (US\$)	18,934 ล้าน	3,378 ล้าน	3 ล้าน
ประเภทรถยนต์ที่นิยม	รถยนต์นั่งเล็ก, Pick Up, SUV	MPV, SUV	รถยนต์นั่งเล็ก, SUV, MPV
จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ (ราย)	ประมาณ 2,400	ประมาณ 700	ประมาณ 226
การลงทุนล่าสุดในอุตสาหกรรมรถยนต์	โครงการรถยนต์ไฟฟ้าทั้งไฮบริด, ปลั๊กอินไฮบริด และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ของค่ายญี่ปุ่นและตะวันตก เริ่มผลิตและขายแล้วหลายรุ่น	ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นและเกาหลีมีแผนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าภายในปี 2565 รัฐบาลตั้งเป้าผลิตรถยนต์ไฟฟ้าสัดส่วนร้อยละ 20 ของรถยนต์รวมปี 2568	Vinfast ตั้งเป้าหมายผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและรถบัสไฟฟ้าภายในปี 2563

* ข้อมูลปี 2558

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

จากตารางพบว่า สถานการณ์ปัจจุบันของตลาดเวียดนามที่ยังตามหลังประเทศฐานการผลิตรถยนต์อื่นอยู่มาก เช่น รายได้ประชากรและจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในห่วงโซ่อุปทานที่ยังตามหลังประเทศอื่น รวมไปถึงความนิยมต่อรถยนต์ที่ไม่แตกต่างจากตลาดอื่นในภูมิภาคและทิศทางการรวมศูนย์ห่วงโซ่อุปทานของค่ายรถยนต์ที่มากขึ้น ทำให้ปัจจุบันค่ายรถยนต์เล็กที่จะผลิตรถยนต์ในฐานการผลิตอื่นเพื่อให้เกิด Economies of Scale แล้วส่งออกรถยนต์มายังเวียดนามแทนการลงทุนผลิตในเวียดนาม ซึ่งปัจจัยดังกล่าวทำให้ประเทศเวียดนามที่เพิ่งจะเริ่มจริงจังมากขึ้นกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศอาจจะต้องเผชิญกับความท้าทายอยู่มาก

อย่างไรก็ตาม จากแนวโน้มความต้องการของตลาดเวียดนามที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในอนาคต จากจำนวนประชากรที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก และอัตราการถือครองรถยนต์ที่ยังต่ำ ทำให้เวียดนามมีโอกาสที่จะพัฒนาฐานการผลิตรถยนต์ขึ้นในประเทศได้ในระยะอีก 5 ถึง 7 ปี ข้างหน้า แม้ในช่วงแรกอาจเป็นไปเพื่อรองรับตลาดในประเทศเป็นหลักก็ตาม

ซึ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเวียดนามให้แข็งแกร่งขึ้นนั้น เวียดนามอาจต้องมีการพัฒนาในปัจจุบันหลักต่างๆต่อไปนี้ควบคู่กันไป

- **การพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตสูงดังเช่นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง** เพื่อให้กำลังซื้อของประชากรเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้บริโภคมีรายได้พอที่จะพิจารณาซื้อรถยนต์ได้ง่ายขึ้น
- **การมีนโยบายที่เหมาะสมของภาครัฐต่อการผลักดันอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศพัฒนาอย่างต่อเนื่อง** โดยเฉพาะการเพิ่มจำนวนและคุณภาพของผู้ผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ เพื่อให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ลดลงและอาจเป็นฐานให้สามารถพัฒนาไปสู่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ในอนาคตได้ง่ายขึ้น
- **การพัฒนาระบบการให้สินเชื่อของสถาบันการเงินในประเทศ** เพื่อให้ผู้บริโภคหลากหลายระดับมีทางเลือก และสามารถเข้าถึงรถยนต์ได้ง่ายขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ขนาดตลาดขยายขึ้นอย่างรวดเร็ว เหมาะสมต่อการลงทุนผลิตรถยนต์ให้เกิด Economies of Scale
- **ค่ายรถสัญชาติเวียดนามต้องมีกลยุทธ์ที่ดีในการสร้างความน่าเชื่อถือและการรับรู้ที่ดีในใจผู้บริโภค** โดยเฉพาะการแสดงให้เห็นถึงความจริงจังในการพัฒนาคุณภาพและเทคโนโลยีรถยนต์อย่างต่อเนื่องเทียบเท่ากับค่ายรถยนต์ระดับโลก โดยเฉพาะ เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ ซึ่งจะเป็เทคโนโลยีใหม่ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพการแข่งขันในธุรกิจอย่างรวดเร็วได้ในยุคของการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยียานยนต์นี้ เนื่องจากชิ้นส่วนเครื่องยนต์ซึ่งเป็นหัวใจหลักที่มีความซับซ้อนสูงและต้องการใช้ชิ้นส่วนจำนวนมากได้หายไป แล้วแทนที่ด้วยระบบขับเคลื่อนไฟฟ้าที่มีความซับซ้อนน้อยกว่าและใช้ชิ้นส่วนลดลงจากเดิมมาก

อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์อุตสาหกรรมรถยนต์ในเวียดนามที่ยังไม่เข้มแข็งนักดังปัจจุบัน ทำให้ยังต้องพึ่งพิงรถยนต์นำเข้าในปริมาณที่สูงมาก ซึ่ง **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่า จะทำให้ไทยยังมีโอกาสที่จะส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ไปยังตลาดเวียดนามได้อย่างต่อเนื่อง แม้ในระยะยาวอาจจะมีโอกาสที่การส่งออกไม่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงดังเช่น ณ ขณะปัจจุบัน เนื่องจากคาดว่าจะมีการเพิ่มกำลังการผลิตขึ้นในเวียดนามดังกล่าวข้างต้น โดยสำหรับในปี 2562 นี้ คาดว่าไทยจะมีโอกาสส่งออกรถยนต์ไปตลาดเวียดนามได้เพิ่มขึ้นเป็น 83,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 46 จากที่ปี 2561 สามารถส่งออกไปได้ประมาณ 57,000 คัน โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์นั่งที่คาดว่าจะส่งออกไปได้ถึง 60,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 71 จากปีก่อน อันเนื่องมาจากค่ายรถบางค่ายได้ย้ายฐานการผลิตรถยนต์นั่งออกจากเวียดนาม แล้วให้ไทยเป็นผู้ผลิตส่งออกไปเวียดนามแทน เพื่อควบคุมต้นทุนและรับสิทธิประโยชน์ภาษีนำเข้าร้อยละ 0 ส่วนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ก็น่าจะส่งออกได้กว่า 23,000 คัน ขยายตัวกว่าปีก่อนเพียงร้อยละ 4

ส่วนในปี 2563 ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ไทยมีโอกาสดังกล่าวข้างต้นได้ต่อเนื่อง จากการเติบโตของตลาดรถยนต์ในประเทศเวียดนามตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ และการที่เวียดนามยังไม่มีความพร้อมในแง่ของการประกอบรถยนต์ในประเทศ โดยมองว่าอาจส่งออกไปได้สูงถึง 100,000 ถึง 103,000 คัน หรือคิดเป็นขยายตัวกว่าร้อยละ 21 ถึง 24 จากปี 2562 โดยประเภทรถที่จะยังเติบโตได้ดี คือ รถยนต์นั่ง ที่ตลาดให้ความนิยมนค่อนข้างมาก ซึ่งอาจขยับขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 75,000 ถึง 77,000 คัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 17 ถึง 28 จากปีนี้ ขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขยายตัวน้อยกว่าที่ร้อยละ 9 ถึง 13 หรือคิดเป็นรถยนต์ส่งออก 25,000 ถึง 26,000 คัน

โดยสรุป แม้ว่าพื้นฐานต่างๆของเวียดนามปัจจุบันจะทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนให้แข็งแกร่งขึ้นมายังเป็นเรื่องที่ท้าทายอยู่มาก แต่ด้วยโอกาสที่ตลาดรถยนต์ในประเทศจะมีแนวโน้มขยายตัวสูงในอนาคต และการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะต่อไปที่มุ่งไปสู่รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ก็อาจจะเป็นโอกาสให้ค่ายรถสัญชาติ

เวียดนามพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าของตนเองขึ้นในประเทศได้ในอนาคต ซึ่งอาจส่งผลทำให้การส่งออกรถยนต์ของไทยไปเวียดนามเติบโตได้ในระดับที่จำกัดในระยะข้างหน้า แต่เวียดนามเองก็ยังมีความท้าทายที่ต้องเผชิญอีกมากเพื่อให้พัฒนาขึ้นไปได้ถึงจุดนั้น ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาาระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคที่จะรองรับต่อความต้องการของตลาด รวมถึงอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันในตลาดที่สูงมาก เมื่อค่ายรถสัญชาติญี่ปุ่น เกาหลี และตะวันตก มีแนวโน้มจะตั้งฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารูปแบบต่างๆ ในฐานการผลิตอื่นในภูมิภาคอาเซียน และมีโอกาสที่จะส่งออกมายังเวียดนามได้เช่นเดียวกัน



Disclaimer

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

บริการทุกระดับประทับใจ