



## ข้อตกลงการค้าเสรีหนูนุอตุรยณนตไทยเชื่อมโยงห้วงโซอุปทานโลก ผลักดันการลงทุนและการส่งออกของรยณนตและซึนส่วนไทยเพิ่มซึน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3129

วันที่ 26 สิงหาคม 2563

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- ปัจจุบันค่ายรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วน โดยเฉพาะค่ายญี่ปุ่น มีแนวโน้มที่จะปรับรูปแบบกระบวนการผลิตจากเดิมที่เน้นการผลิตต้นทุนแบบ Lean Production เป็นการผลิตแบบ Agile Supply Chain มากขึ้น เพื่อให้สามารถตอบสนองได้ทันต่อสถานการณ์ต่างๆที่อาจเปลี่ยนแปลงไปได้มากขึ้น ส่งผลให้การเลือกหาฐานการผลิตเพื่อรองรับต่อรูปแบบการผลิตใหม่ดังกล่าวมีความสำคัญขึ้นมา และหนึ่งในปัจจัยที่นักลงทุนใช้เลือกประเทศฐานการผลิตรูปแบบใหม่ คือ การมีความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศฐานผลิตอื่นนอกภูมิภาคมากขึ้น อันจะทำให้การดำเนินงานแบบ Agile Supply Chain เกิด Economies of Scale ได้ดียิ่งขึ้น
- ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า การเข้าร่วมกลุ่มการค้าเสรี เช่น CPTPP อาจช่วยขยายโอกาสในการลงทุนและส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปยังญี่ปุ่นและเม็กซิโกได้มากขึ้น\* ผ่านการเชื่อมโยงการค้าที่เข้มข้นขึ้นของทั้ง 2 ทวีปคือ อเมริกา (เม็กซิโกและแคนาดา) และเอเชีย (ญี่ปุ่น) โดยไทยมีโอกาสจะพัฒนาขึ้นไปเป็นฐานผลิตชิ้นส่วนในห่วงโซ่อุปทานของทั้ง 2 กลุ่มนี้มากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อค่ายรถยนต์ใช้แพลตฟอร์มร่วมมากขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้ไทยยังมีโอกาสที่จะส่งออกรถยนต์ไปเม็กซิโกเพิ่มขึ้นเช่นกัน หลังเม็กซิโกต้องปรับลดภาษีลงเหลือร้อยละ 0 ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าหากไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกกลุ่ม CPTPP ไทยน่าจะมีโอกาสส่งออกรถยนต์ได้มากขึ้นเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า 8,500 ล้านบาท และส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นอีกไม่ต่ำกว่า 12,000 ล้านบาท\* ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้จะเกิดได้ต่อเมื่อการแสดงท่าทีของรัฐบาลในการเข้าร่วมเจรจานั้นไม่ล่าช้าเกินไป และการเปลี่ยนผ่านของเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้ายังเกิดขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป

จากเหตุการณ์การแพร่ระบาดของเป็นวงกว้างของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ได้สร้างผลกระทบอย่างรุนแรงต่อห่วงโซ่อุปทานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์โลกต่อเนื่องยาวนานนับตั้งแต่ช่วงต้นปีจนถึงปัจจุบัน นำมาสู่ทิศทางการปรับวิธีการดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่เพื่อลดความเสี่ยงทั้งของค่ายรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนโลก โดยเน้นการใช้กลยุทธ์แบบ Agile Supply Chain ซึ่งมีความยืดหยุ่นและตอบสนองได้รวดเร็วต่อสถานการณ์ต่างๆมากขึ้น แทนการเน้นลดต้นทุนด้วยแนวทางการผลิตแบบ Lean Production เช่น กลยุทธ์การผลิตแบบ Just-In-Time ดังที่ทำมาในอดีต

ด้วยรูปแบบการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานที่เปลี่ยนไปดังกล่าว ทำให้การเข้ามาอยู่ในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆที่มีความเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากภายในภูมิภาคตนเองกลายมามีผลต่อการดึงดูดการลงทุนอย่างมีนัยสำคัญมากขึ้นนับจากนี้ เนื่องด้วยกลยุทธ์ Agile Supply Chain นี้ ค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนจะปรับมาเลือกหาฐานการผลิตหลักที่เหมาะสมในแต่ละภูมิภาค เพื่อให้สามารถลดต้นทุนได้จากการเกิด Economies of scale ในการผลิต รวมถึงส่งออกไปยังฐานผลิตหลักในภูมิภาคอื่นเมื่อจำเป็นได้

\*วิเคราะห์เฉพาะผลจากอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ในขณะที่มีการพิจารณาจะเข้าร่วม CPTPP หรือไม่ ยังคงมีประเด็นในภาคส่วนอื่นๆที่ต้องพิจารณาอีกเป็นจำนวนมาก

ไม่เพียงเท่านั้น เราต่างทราบกันดีว่าปัจจุบันกระแสการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีรถยนต์แห่งอนาคตนั้นเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วมาก ทำให้หากไม่มีการเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศ หรือพัฒนาศักยภาพในการส่งออกผ่านการมีข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศที่เป็นตลาดหลักแล้ว โอกาสที่กระแสการลงทุนจากต่างประเทศจะเข้ามาเพื่อให้ไทยได้เชื่อมโยงเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนอาจลดลง โดยเฉพาะเมื่อรถยนต์ไฟฟ้าในอนาคตมีความจำเป็นต้องพึ่งชิ้นส่วนน้อยลงกว่าเดิมมาก

ดังนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยจึงมองว่า การเร่งพิจารณาเข้าร่วมเป็นสมาชิกข้อตกลงการค้าเสรีต่าง ๆ โดยเฉพาะกับประเทศที่เป็นตลาดหลักของโลก เช่น ข้อตกลงความเข้าใจและความคืบหน้าเพื่อหุ้นส่วนข้ามแปซิฟิก หรือ CPTPP อาจเป็นส่วนสำคัญหนึ่งที่น่าจะนอกจากจะทำให้โอกาสในการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นไปยังตลาดนอกภูมิภาคเดิมแล้ว ยังจะช่วยรักษาความน่าสนใจของไทยในการดึงดูดลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงกระแสของการโยกย้ายฐานการผลิตออกจากจีนหลังเกิดวิกฤติโควิด-19 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### Agile Supply Chain ทิศทางใหม่ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน

Agile Supply Chain การจัดกระบวนการทำงานในห่วงโซ่อุปทานที่เน้นความยืดหยุ่นและการตอบสนองที่รวดเร็วต่อการเปลี่ยนแปลงตั้งเช่นวิกฤติการแพร่ระบาดของโรคหนึ่ง ๆ การเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติต่างๆ หรือแม้แต่การประท้วงหยุดงานในโรงงานใดโรงงานหนึ่ง เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินการผลิตต่อไปได้ในสถานการณ์ดังกล่าว ได้กลายมาเป็นประเด็นที่กำลังถูกยกมาพูดถึงกันมากสำหรับการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานรถยนต์และชิ้นส่วนนับจากนี้หลังเกิดวิกฤติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ซึ่งรูปแบบของการดำเนินงานของธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนโลกที่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าน่าจะทยอยเกิดขึ้นมาให้เห็นเพื่อการปรับเข้าสู่ Agile Supply Chain ของทั้งอุตสาหกรรม โดยมีผลต่ออุตสาหกรรมในไทยด้วย แบ่งออกเป็น 2 ด้านหลัก ดังนี้

- **การพยายามทำให้เกิด Shortened Supply Chain มากที่สุด** เพื่อการบริหารจัดการต้นทุนและคุณภาพให้มีโอกาสที่จะผลิตถึงจุด Economies of Scale ได้ง่าย ไม่ว่าจะเป็นการดีไซน์แพลตฟอร์มร่วมระหว่างหลายรุ่นรถยนต์ การนำหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติขั้นต่าง ๆ มาใช้ในการผลิต ซึ่งแนวทางนี้คาดว่าจะมีผลทำให้กิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในไทยมีการควบรวมกิจการมากขึ้นได้ในระยะข้างหน้า รวมถึงอาจมีการควบรวมและถ่ายโอนชิ้นส่วนหรือกำลังการผลิตจากโรงงานในต่างประเทศเข้ามารวมศูนย์ที่ไทยด้วย ซึ่งแม้จะทำให้จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนโดยรวมลดลง แต่ประสิทธิภาพในการผลิตคาดว่าจะเพิ่มขึ้น
- **การเพิ่มฐานผลิตหลักของภูมิภาค** โดยนักลงทุนมีแนวโน้มที่จะมองประเทศที่เข้าร่วมกลุ่มการค้าเสรีกับนานาประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะที่อยู่นอกภูมิภาคตนเอง เนื่องจากการผลิตแบบ Agile Supply Chain ต้องการความยืดหยุ่นสูง ปรับตัวกับความเปลี่ยนแปลงได้ง่ายและรวดเร็ว และที่สำคัญคือมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าข้ามไปหากันที่ต่ำเพื่อช่วยในการลดต้นทุน เพื่อรับมือกับกรณีเร่งด่วนต่างๆที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

จากทิศทางการพัฒนาสู่ Agile Supply Chain ของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนโลกด้วยแนวทางดังกล่าว ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า แม้ในระยะไม่เกิน 15 ปีข้างหน้า ไทยจะยังคงความเป็นฐานการผลิตที่สำคัญที่สุดของภูมิภาคสำหรับการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนอยู่สำหรับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน รวมถึงรถยนต์ไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริดที่จะขึ้นมาเป็นรุ่นมาตรฐานในอนาคต เนื่องจากไทยมีคลัสเตอร์การผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์สันดาปภายในซึ่งเป็นชิ้นส่วนสำคัญของรถยนต์ประเภทนี้ รวมถึงในอนาคตที่แม้สัดส่วนของตลาดรถยนต์ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในทั้งในไทยและอาเซียนจะลดลง แต่มีแนวโน้มที่ฐานการผลิตในประเทศอาเซียนอื่นจะมารวมศูนย์ที่ไทยมากขึ้นเพื่อรักษาประสิทธิภาพการผลิตให้เกิด Economies of Scale ทำให้ไทยยังคงรักษาระดับการผลิตรถยนต์กลุ่มดังกล่าวในระดับสูงได้อยู่

ทว่าในอนาคตเมื่อความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่เพิ่มขึ้นเป็นวงกว้าง ความต้องการชิ้นส่วนในการผลิตหลายตัวก็จะมีแนวโน้มจะลดลงตามไปด้วย โดยเฉพาะเมื่อเครื่องยนต์ซึ่งมีชิ้นส่วนภายในประกอบอยู่เป็นจำนวนมาก

บริการทุกระดับประทับใจ

จะไม่มีผลจำเป็นต้องใช้อีก ส่งผลให้คลัสเตอร์ชิ้นส่วนรถยนต์ขนาดใหญ่ซึ่งเป็นจุดแข็งสำคัญของไทยมีแนวโน้มจะลดความจำเป็นลงด้วย ขณะที่เงินเองก็กำลังพยายามจะสร้างฐานการผลิตรถยนต์นอกประเทศเพื่อขยายแบรนด์รถยนต์จีนออกสู่ตลาดโลกซึ่งก็ต้องพิจารณาถึงการเลือกฐานผลิตที่มีโอกาสทั้งการผลิตและการทำตลาดสูง ทำให้ไทยไม่ควรละเลยต่อความจำเป็นในการพิจารณาถึงประเด็นการเข้าเป็นส่วนหนึ่งในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับภูมิภาคต่างๆที่มีโอกาส เช่น CPTPP ซึ่งเป็นกลุ่มความร่วมมือหนึ่งที่มีความน่าสนใจในแง่ของการช่วยให้ไทยสามารถเข้าไปมีส่วนในห่วงโซ่อุปทานตลาดหลักฝั่งทวีปอเมริกาซึ่งเป็นกลุ่มผู้บริโภครายสำคัญขนาดใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลกด้วยเพิ่มความน่าสนใจในการดึงดูดการลงทุนให้ไทยยังเป็นฐานการผลิตและชิ้นส่วนสำคัญที่สุดของภูมิภาคดังเช่นปัจจุบัน ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว

### หากไทยเข้าร่วมใน CPTPP อาจส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน

สำหรับการเข้าร่วมเป็นสมาชิกข้อตกลงความเข้าใจและความคืบหน้าเพื่อหุ้นส่วนข้ามแปซิฟิก หรือ CPTPP นั้น ในมุมมองของ**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองว่า เฉพาะกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนสำหรับเทคโนโลยีเดิมนั้น จะทำให้การตัดสินใจลงทุนต่างๆของค่ายรถและกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อปรับเข้าสู่กระบวนการผลิตแบบ Agile Supply Chain โดยใช้แพลตฟอร์มร่วม ในทวีปเอเชียและอเมริกานั้นเกิดได้ง่ายขึ้น ส่งผลให้อาจเกิดการยกระดับรวมศูนย์การผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนของภูมิภาคอย่างแข็งแกร่งมากขึ้นที่ไทย โดยเฉพาะสำหรับ**รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน รถยนต์ไฮบริดและปลั๊กอินไฮบริด** เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตใหญ่ของภูมิภาคอีก 2 ภูมิภาคที่เป็นสมาชิกกลุ่ม CPTPP เช่นกัน คือ เม็กซิโกและแคนาดา (อเมริกาเหนือ) กับญี่ปุ่น (เอเชียตะวันออก) โดยการพิสูจน์เรื่องแหล่งกำเนิดสินค้าจะมีความสะดวกและราบรื่นมากขึ้น อันก่อให้เกิดภาพการเชื่อมโยงผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับมากขึ้นในห่วงโซ่อุปทานใหม่

ทั้งนี้ ในส่วนของการส่งออกรถยนต์น่าจะเห็นผลได้อย่างชัดเจนก่อนอย่างอื่น ซึ่ง**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองว่า การเข้าร่วมกลุ่ม CPTPP อาจเป็นโอกาสให้ไทยส่งออกรถยนต์โดยตรงไปยังเม็กซิโกและแคนาดาเพิ่มขึ้น เนื่องจากทั้ง 2 ประเทศนี้ เป็นประเทศที่ไทยไม่เคยมีข้อตกลงการค้าเสรีร่วมกันมาก่อน โดยเฉพาะเม็กซิโกที่เป็นตลาดส่งออกรถยนต์หลักอันดับ 8 ของไทยและปัจจุบันยังมีภาษีนำเข้ารถยนต์ที่สูงถึงร้อยละ 30 (แคนาดา มีส่วนแบ่งในตลาดส่งออกของไทยเพียงร้อยละ 0.1 และมีระดับภาษีนำเข้ารถยนต์ที่ต่ำอยู่แล้วประมาณร้อยละ 6.1) ซึ่งรถยนต์หลายรุ่นไทยผลิตเหมือนเม็กซิโกแต่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า จากต้นทุนแรงงานโดยเปรียบเทียบ และการที่ไทยพึ่งพิงชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศในระดับที่น้อยกว่ามาก โดยปัจจุบันไทยมีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ที่สูงถึงกว่าร้อยละ 80 ขณะที่เม็กซิโกยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำเพียงประมาณร้อยละ 30 เท่านั้น ทำให้ต้องแบกรับค่าใช้จ่าย เช่น ค่าขนส่งชิ้นส่วนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น จึงมีความเป็นไปได้ในอนาคตที่คำสั่งซื้อรถยนต์บางส่วนจากบางรุ่นที่เม็กซิโกผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศอาจจะถูกโยกให้มาผลิตที่ไทยแทนได้มากขึ้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ซึ่งเป็นข้อดีของการใช้แพลตฟอร์มร่วมที่ทำให้การผลิตในลักษณะยืดหยุ่นเช่นนี้เกิดขึ้นได้ไม่ยากนัก โดยประเภทรถยนต์ที่ไทยมีโอกาสส่งออกไปมากขึ้น ได้แก่ รถยนต์นั่งขนาดกลางลงไปและรถอเนกประสงค์ที่เป็นที่นิยมในตลาด รวมถึงรถปิกอัพ

นอกจากนี้ ในส่วนของชิ้นส่วนรถยนต์ก็คาดว่าไทยจะได้รับประโยชน์ไม่น้อยเช่นเดียวกัน หากเข้าร่วมเป็นสมาชิกกลุ่ม CPTPP ทั้งนี้ จากรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิก CPTPP ที่อาจจะเปลี่ยนแปลงไป โดยกันมาทำธุรกิจร่วมมากขึ้น ดังรายละเอียดแสดงในตารางหน้าถัดไป

## โอกาสของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทยในห่วงโซ่อุปทานรถยนต์กลุ่ม CPTPP ที่เปลี่ยนแปลงไป

คู่การค้า (มูลค่าส่งออกปี 2562)	รูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไป	ผลต่อไทยในอนาคต
เม็กซิโก → แคนาดา - รถยนต์* (3,300 ล้านดอลลาร์ฯ) - ชิ้นส่วนรถยนต์** (1,532 ล้านดอลลาร์ฯ)	มีความเป็นไปได้ที่เม็กซิโกจะใช้ข้อตกลงภายใต้กรอบ CPTPP ในการส่งออกไปแคนาดา มากกว่า USMCA ซึ่งมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นในหลายด้าน <sup>1</sup> โดยเฉพาะโอกาสในการส่งออกรถยนต์นั่ง ซึ่งปัจจุบันเม็กซิโกมีปริมาณ local content ในการผลิตที่ต่ำ โอกาสจะถึงเกณฑ์ USMCA ยากกว่ารถเพื่อการพาณิชย์ อีกทั้งยังเป็นประเภทที่ส่งออกเป็นหลักไปแคนาดาอยู่แล้ว	ไทยมีโอกาสส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์มากขึ้น โดยเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานการผลิตทั้งรถยนต์และชิ้นส่วนที่เม็กซิโกส่งไปแคนาดา จากเกณฑ์ภายใต้กรอบ CPTPP ที่ผ่อนคลายกว่า USMCA
ญี่ปุ่น → แคนาดา - รถยนต์* (3,442 ล้านดอลลาร์ฯ) - ชิ้นส่วนรถยนต์** (1,150 ล้านดอลลาร์ฯ)	ญี่ปุ่นน่าจะส่งออกรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นมาก จากเดิมที่แคนาดามีภาษีนำเข้ารถยนต์ร้อยละ 6.1 และจะใช้เวลา 4 ปี ในการทยอยลดเหลือ 0 อย่างไรก็ตาม อาจต้องระวังแคนาดาใช้มาตรการ safeguard เพื่อปกป้องการนำเข้าจากญี่ปุ่นหากสูงเกินจนไปกระทบต่ออุตสาหกรรมในประเทศ <b>ขณะที่การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์อาจเพิ่มขึ้นไม่มากนัก</b> เนื่องจากภาษีนำเข้าชิ้นส่วนของแคนาดาในปัจจุบันมีระดับต่ำอยู่แล้วที่ร้อยละ 0 และมีบางส่วนร้อยละ 6 โดยที่ผ่านมาแคนาดาก็นำเข้าจากญี่ปุ่นโดยตรงเพียงร้อยละ 4.6 ของการนำเข้าชิ้นส่วนทั้งหมดเท่านั้น แต่อาจเกิดกรณีส่งออกชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นไปเม็กซิโกเพื่อผลิตส่งต่อไปแคนาดาเพิ่มขึ้นแทน	ไทยมีโอกาสส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปญี่ปุ่นเพื่อนำไปประกอบเป็นรถยนต์ส่งออกไปแคนาดาเพิ่มขึ้น ซึ่งหากไทยเป็นสมาชิกกลุ่ม CPTPP ไทยจะมีโอกาสเป็นฐานการลงทุนผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นมากขึ้น เพื่อให้เข้าเกณฑ์ ROO ของกลุ่ม CPTPP ได้ง่ายขึ้น
ญี่ปุ่น → เม็กซิโก - รถยนต์* (1,526 ล้านดอลลาร์ฯ) - ชิ้นส่วนรถยนต์** (1,703 ล้านดอลลาร์ฯ)	ญี่ปุ่นมีโอกาสส่งออกรถยนต์ได้มากขึ้นหลังเม็กซิโกปรับลดภาษีนำเข้ารถยนต์ลงทันทีจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 0 เนื่องจากแม้ญี่ปุ่นจะมี FTA กับเม็กซิโกอยู่แล้ว แต่ก่อนหน้านี้มีเงื่อนไขนำเข้าได้ในจำนวนที่ค่อนข้างจำกัดมาก ส่งผลให้ในตอนนั้นญี่ปุ่นส่งออกรถยนต์ไปไม่ได้มากอย่างที่ควร <b>ขณะที่การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์มีโอกาสปรับเพิ่มขึ้นได้ในอนาคตเช่นกัน รวมไปถึงการที่ญี่ปุ่นจะลงทุนผลิตชิ้นส่วนในเม็กซิโกเพิ่มขึ้น</b> หากญี่ปุ่นพัฒนาลงทุนประกอบรถที่ใช้แพลตฟอร์มร่วมกับมากขึ้นในเม็กซิโก และโดยเฉพาะเมื่อเม็กซิโกสามารถใช้เกณฑ์ ROO ของ CPTPP ที่ผ่อนคลายกว่า USMCA ส่งออกไปแคนาดาได้มากขึ้น แต่ถึงอย่างนั้น การลงทุนอาจเกิดน้อยกว่าช่วงก่อนที่ NAFTA จะปรับเป็น USMCA เนื่องจากมีความเสี่ยงและต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น	ไทยมีโอกาสส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปญี่ปุ่นเพื่อประกอบรถยนต์ส่งออกไปเม็กซิโกเพิ่มขึ้น และหากญี่ปุ่นวางตำแหน่งไทยให้ใช้แพลตฟอร์มร่วมกับเม็กซิโกด้วยในบางรุ่นรถยนต์ น่าจะทำให้ไทยส่งออกชิ้นส่วนไปเม็กซิโกมากขึ้น โดยเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในเม็กซิโกสำหรับขายในประเทศ หรือส่งออกไปแคนาดาและประเทศอื่นที่ไม่ใช่สหรัฐฯ เนื่องจากไทยมีแนวโน้มที่ต้นทุนการผลิตจะต่ำกว่า

หมายเหตุ : → ส่งออกไป

\* HS Code 8703 และ 8704

\*\* HS Code 8708

ที่มา : มูลค่าการส่งออกจาก Trademap (ณ วันที่ 13 สิงหาคม 2563)

<sup>1</sup> กรอบการค้าเสรี USMCA ซึ่งมีสมาชิก ได้แก่ สหรัฐฯ เม็กซิโก และแคนาดา กำหนดให้รถยนต์ที่จะได้สิทธิ์การนำเข้าร้อยละ 0 จะต้องผ่านเกณฑ์ของกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าหรือ Rules of Origin (ROO) ที่ร้อยละ 75 ในปี 2566 จากร้อยละ 62.5 ในปี 2561 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ ROO ภายใต้กรอบ CPTPP ที่ร้อยละ 45 ขณะที่ชิ้นส่วนรถยนต์ USMCA กำหนดไว้ที่ร้อยละ 70 ถึง 75 ขณะที่ CPTPP อยู่ระหว่างร้อยละ 35 ถึง 45 นอกจากนี้ USMCA ยังกำหนดให้ชิ้นส่วนเกินกว่าร้อยละ 40 ในรถยนต์นั่ง และร้อยละ 45 ในรถเพื่อการพาณิชย์ ต้องใช้แรงงานที่มีค่าจ้างขั้นต่ำ 16 ดอลลาร์ฯ/ชั่วโมง ขณะที่ปัจจุบันเม็กซิโกมีค่าจ้างอยู่ที่ 5 ถึง 7 ดอลลาร์ฯ/ชั่วโมง และแคนาดาอยู่ที่ 16.57 ดอลลาร์ฯ/ชั่วโมง

จากตารางจะเห็นว่าไทยมีโอกาสส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นมากโดยเฉพาะไปยังญี่ปุ่น เพื่อเข้าสู่สายการผลิตรถยนต์ที่จะส่งออกไปยังเม็กซิโกและแคนาดาที่เปิดเสรีเต็มที่ให้กับญี่ปุ่นเป็นครั้งแรก ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นไม่น้อย เนื่องจากญี่ปุ่นเป็นประเทศที่เม็กซิโกและแคนาดานำเข้ารถยนต์หลักเป็นอันดับ 2 และ 3 ด้วย ส่วนแบ่งการตลาดกว่าร้อยละ 15 และ 8 ตามลำดับ ขณะเดียวกันก็มีโอกาสส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปเม็กซิโกได้มาก เนื่องจากเม็กซิโกมีการนำเข้าชิ้นส่วนจากประเทศนอกกลุ่ม USMCA ด้วยในระดับสูง เพื่อผลิตขายในประเทศหรือส่งออกไปประเทศอื่นนอกกลุ่ม USMCA อย่างไรก็ดี หากแยกประเภทชิ้นส่วนรถยนต์แล้ว **ชิ้นส่วนรถยนต์หนึ่งมีโอกาสในการส่งออกมากกว่ารถเพื่อการพาณิชย์** เนื่องจากการส่งออกรถยนต์จากญี่ปุ่นไปเม็กซิโกและแคนาดา **กว่าร้อยละ 93 เป็นรถยนต์หนึ่ง ขณะที่เม็กซิโกซึ่งมักจะติดข้อกำหนดเรื่องถิ่นกำเนิดสินค้าในกลุ่ม USMCA ที่สูงขึ้นก็จริง แต่เนื่องจากรถยนต์หนึ่งที่ผลิตในเม็กซิโกมีการส่งออกไปประเทศอื่นด้วย โดยเฉพาะในยุโรปและเอเชีย ทำให้ยังมีช่องให้ไทยส่งออกได้** ต่างกับรถเพื่อการพาณิชย์ที่เกือบทั้งหมดส่งออกไปสหรัฐฯและแคนาดา ทำให้โอกาสใช้ชิ้นส่วนนอกกลุ่ม USMCA ลดลง ยกเว้นรถเพื่อการพาณิชย์ที่ขายในประเทศหรือที่ส่งออกไปประเทศอื่น ซึ่งก็ยังเป็นส่วนที่น้อย

**โดยสรุป** แนวทางการปรับรูปแบบการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนของค่ายรถ โดยเฉพาะค่ายญี่ปุ่นซึ่งเป็นค่ายรถหลักในไทย ไปสู่กระบวนการผลิตแบบ Agile Supply Chain ที่มากขึ้นนี้ ทำให้ไทยแม้จะนับได้ว่าเป็นฐานการลงทุนหลักของทั้งค่ายรถและผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นตลอดช่วงที่ผ่านมา แต่ก็อาจต้องเผชิญความเสี่ยงมากขึ้นด้วย เมื่อปัจจัยที่นักลงทุนพิจารณาไม่ได้มองที่ต้นทุนต่ำและประสิทธิภาพในการผลิตเพียงอย่างเดียว แต่มองไปถึงการเชื่อมโยงตลาดทั้งในส่วนของการผลิตและการขาย การเข้าร่วมเป็นสมาชิกหนึ่งในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงไปยังตลาดผู้บริโภคหลักของโลก เช่น ตลาดอียู และตลาดอเมริกา จึงเป็นเรื่องสำคัญในการเพิ่มแรงดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ให้ไทยก้าวเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานใหม่ โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า ที่เชื่อมโยงเอเชียและตลาดในต่างภูมิภาคให้เข้าหากันมากขึ้น ผ่านการใช้แพลตฟอร์มร่วมที่เพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ เฉพาะสำหรับกรณีที่ไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกกลุ่ม CPTPP ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ไทยน่าจะมียุทธศาสตร์ส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ได้มากขึ้นเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า 8,500 ล้านบาทต่อปี ภายใน 5 ปีหลังข้อตกลงเริ่มมีผลบังคับใช้ และในอนาคตไทยอาจมีโอกาสถูกจัดวางตำแหน่งให้อยู่ในห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์เทคโนโลยีใหม่เพื่อรองรับตลาดที่กว้างมากขึ้นจากการมีความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับหลายภูมิภาค ซึ่งอาจมีผลทำให้ไทยส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปในกลุ่ม CPTPP ได้เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันไม่น้อยกว่า 12,000 ล้านบาทต่อปี ภายใน 5 ปีหลังข้อตกลงเริ่มมีผลบังคับใช้เช่นกัน และหากในอนาคตเม็กซิโกสามารถเจรจาเพื่อเข้าร่วมกลุ่มการค้าอเมริกาใต้ หรือ MERCOSUR ได้สำเร็จ ก็จะเป็นโอกาสเพิ่มขึ้นให้กับชิ้นส่วนรถยนต์ไทยที่อยู่ในรถยนต์ผลิตจากเม็กซิโกเพื่อส่งออกไปตลาดอเมริกาใต้ด้วย ไม่เพียงเท่านั้น การเข้าร่วมกลุ่ม CPTPP อาจทำให้เรามีโอกาสเห็นการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จากจีนที่เข้ามายังไทยโดยที่ไม่ใช่แค่เพื่อเข้าสู่กระบวนการผลิตในประเทศเพียงอย่างเดียวเท่านั้นแล้ว แต่เพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ เช่น เม็กซิโกและแคนาดาด้วย เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์สัญชาติจีนเริ่มได้รับการตอบรับที่ดีขึ้นในตลาดเม็กซิโกและอเมริกาใต้ จากปัจจัยด้านราคาที่ถูกกว่าทำให้ผู้บริโภคในประเทศเหล่านั้นเข้าถึงได้ง่าย

อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวนี้จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อการแสดงท่าทีของรัฐบาลในการเข้าร่วมเจรจาเข้ากับกลุ่ม CPTPP นั้นไม่ล่าช้าเกินไป ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจของนักลงทุนให้หันไปลงทุนยังประเทศอื่น ทำให้ไทยเสียโอกาสในการดึงดูดการลงทุนเทคโนโลยีรถยนต์แห่งอนาคต เช่น รถยนต์ไฟฟ้า ให้เข้ามาประเทศไม่ได้มากอย่างที่ควร โดยเฉพาะเมื่อการเปลี่ยนผ่านทางเทคโนโลยีไปสู่รถยนต์ไฟฟ้าเป็นสิ่งที่ไม่อาจคาดเดาได้อย่างแน่ชัดว่าจะเกิดขึ้นรวดเร็วเพียงใด และหากเกิดกรณีที่เทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในช่วงระหว่างที่ไทยต้องรอดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆที่อาจกินเวลานานกว่า 5 ปี นับตั้งแต่เริ่มตัดสินใจเข้าร่วมจนสามารถเข้าร่วมได้อย่างเต็มตัว จุดแข็งการมีคลังสต็อกชิ้นส่วนรถยนต์ขนาดใหญ่ของไทยอาจไม่ได้เป็นข้อได้เปรียบที่เหนือกว่าประเทศอื่นอย่างชัดเจนอีกต่อไป

อย่างไรก็ดี แม้ปัจจุบันการเจรจาการค้าเสรีของไทยกับอียูและ CPTPP ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทยให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าในอนาคตจะยังไม่สามารถสรุปได้ว่าจะมีทิศทางเช่นไร แต่ไทยก็ยังคงมีความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจระดับภูมิภาค หรือ RCEP ที่มีอาเซียน และอีก 5 ประเทศสมาชิก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ที่จะเริ่มมีผลบังคับใช้ในปีหน้า ซึ่งจะทำให้การพิสูจน์แหล่งกำเนิดสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกทำได้ง่ายยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้เกิดการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนระหว่างกันในหมู่ประเทศสมาชิกมากขึ้น



#### Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบต่อผู้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ