

## นโยบายย้ายฐานการผลิตรถยนต์มาสหรัฐฯ... ผลกระทบต่อทิศทางการลงทุนของค่ายรถยนต์ญี่ปุ่น

CURRENT ISSUE

ปีที่ 23 ฉบับที่ 2825

วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- ในประเด็นความต้องการของสหรัฐฯ ที่จะให้ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นเพิ่มการลงทุนและสร้างงานในสหรัฐฯ มากขึ้น ผ่านมาตรการกีดกันทางการค้าและส่งเสริมการลงทุนของสหรัฐฯ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาด**ว่า น่าจะส่งผลให้ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นปรับเพิ่มการลงทุนผลิตรถยนต์ในสหรัฐฯ แทนเม็กซิโกมากขึ้นในระยะข้างหน้า อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ผลกระทบดังกล่าวต่อไทยน่าจะอยู่ในวงจำกัด สืบเนื่องจากห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ในทวีปอเมริกาค่อนข้างจะแยกออกจากห่วงโซ่การผลิตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- สำหรับประเด็นการขาดดุลการค้าระหว่างสหรัฐฯ และญี่ปุ่นในด้านสินค้ารถยนต์ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า** รัฐบาลสหรัฐฯ นอกเหนือจากจะเจรจากับรัฐบาลญี่ปุ่นเพื่อปรับกฎระเบียบและมาตรฐานด้านยานยนต์ต่างๆ ให้เอื้อต่อการเข้าสู่ตลาดญี่ปุ่นของค่ายรถยนต์สหรัฐฯ มากขึ้นแล้ว ยังน่าจะมีการร้องขอให้ทางค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นย้ายการผลิตรถยนต์บางรุ่นไปผลิตยังสหรัฐฯ แทนการส่งออกจากญี่ปุ่น
- ในกรณีค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นต้องย้ายการผลิตรถยนต์บางรุ่นจากญี่ปุ่นไปสหรัฐฯ อาจมีผลกระทบต่อไทยในบางแง่มุม คือ การตัดสินใจลงทุนผลิตรถยนต์โมเดลใหม่ในไทยของญี่ปุ่น ปริมาณการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยที่อาจลดลง

ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ของสหรัฐฯ และนายกรัฐมนตรีชินโซ อาเบะ ของญี่ปุ่น มีกำหนดพบปะหารืออย่างเป็นทางการที่กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ในหลากหลายประเด็น ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า หัวข้อการหารือหลักหนึ่ง ในนั้นน่าจะเกี่ยวข้องกับ**ความต้องการของสหรัฐฯ ที่จะให้ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นเพิ่มการลงทุนและสร้างงานในสหรัฐฯ มากขึ้น** ศูนย์วิจัยกสิกรไทยได้ทำการสรุปภาพสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในประเด็นดังกล่าว และผลกระทบที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดต่างๆ ดังนี้

- ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ค่ายรถสัญชาติต่างๆ ทั้งสหรัฐฯ ยุโรป และญี่ปุ่นได้เพิ่มความสำคัญในการลงทุนและสร้างฐานการผลิตรถยนต์ในเม็กซิโกที่มีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนเมื่อเทียบกับสหรัฐฯ เพื่อผลิตรถยนต์ส่งออกไปยังตลาดสหรัฐฯ ภายใต้กรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ หรือนาฟต้า (NAFTA) ที่ได้รับสิทธิปลอดภาษีอากร ทำให้เกิดการปิดโรงงานและปลดคนงานในสหรัฐฯ ส่งผลให้ประธานาธิบดีสหรัฐฯ มีแนวโน้มนโยบายผลักดันให้ค่ายรถต่างๆ รวมถึงค่ายรถญี่ปุ่นหันมาเพิ่มการลงทุนและสร้างงานในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น

- เมื่อพิจารณาการลงทุนของค่ายรถยนต์ญี่ปุ่น พบว่า นับแต่ปี 2553 ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นได้เพิ่มความสำคัญในการลงทุนและสร้างฐานการผลิตรถยนต์ในเม็กซิโก โดยมุ่งเน้นไปที่การลงทุนในการผลิตรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2000 cc สืบเนื่องจากผู้บริโภคในตลาดเม็กซิโกมีความนิยมในการใช้งานรถยนต์ขนาดดังกล่าว ประกอบกับในช่วงดังกล่าวความต้องการรถยนต์ขนาดดังกล่าวในสหรัฐฯ ก็เพิ่มสูงขึ้น จากราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นก็ยังคงการลงทุนรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่ในสหรัฐฯ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งแตกต่างจากค่ายรถยนต์สหรัฐฯ ที่ย้ายฐานการผลิตทั้งเครื่องยนต์ขนาดเล็กและใหญ่มายังเม็กซิโก โดยในปี 2558 ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์สหรัฐฯ สูงถึงราว 331 ล้านดอลลาร์ ขยายตัวร้อยละ 78.8 จากปี 2557 เนื่องจากผู้บริโภคสหรัฐฯ เริ่มหันมานิยมรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์ใหญ่จากราคาน้ำมันที่ลดลง
- ประธานาธิบดีสหรัฐฯ ประกาศที่จะดำเนินการเจรจาแก้ไขข้อตกลงนาฟต้า ซึ่งที่ผ่านมาเม็กซิโกได้ประโยชน์จากการที่ค่ายรถยนต์ต่างๆ ไปลงทุนผลิตและส่งออกมายังสหรัฐฯ โดยคิดเป็นมูลค่าการส่งออกรถยนต์ทั้งหมดของเม็กซิโกในปี 2558 โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า มีความเป็นไปได้ที่สหรัฐฯ อาจจะยกเลิกข้อตกลงนาฟต้า และหันมาเจรจาแบบทวิภาคีกับเม็กซิโกในระยะข้างหน้า ซึ่งเมื่อประกอบกับแนวคิดการปฏิรูปภาษี และมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่ผลักดันโดยประธานาธิบดีสหรัฐฯ ที่น่าจะออกมาในอนาคต เพื่อสนับสนุนการลงทุนผลิตสินค้าในสหรัฐฯ และลดการนำเข้าจากต่างประเทศ ก็น่าจะส่งผลต่อโครงสร้างต้นทุนการส่งออกรถยนต์จากเม็กซิโกมายังสหรัฐฯ โดยเฉพาะรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์ใหญ่ที่มีต้นทุนการผลิตสูงกว่ารถยนต์ขนาดเครื่องยนต์เล็ก อย่างไรก็ตาม การย้ายฐานการผลิตรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์เล็กจากเม็กซิโกกลับไปยังสหรัฐฯ จะเกิดขึ้นหรือไม่นั้น อาจจะยังคงต้องติดตามรายละเอียดของมาตรการกีดกันทางการค้าและส่งเสริมการลงทุนของสหรัฐฯ ในระยะข้างหน้าว่าส่งผลต่อต้นทุนของค่ายรถยนต์มากน้อยอย่างไร
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ในเบื้องต้นก่อนที่จะมีความชัดเจนในรายละเอียดของนโยบายต่างๆ ดังกล่าว รัฐบาลญี่ปุ่นน่าจะยังคงยืนยันความในข้อเท็จจริงที่ว่าญี่ปุ่นมีการลงทุนในสหรัฐฯ อย่างต่อเนื่อง พร้อมนำเสนอแผนการลงทุนและสร้างงานในสหรัฐฯ อย่างเป็นทางการเพื่อลดทอนกระแสต่อต้านจากสหรัฐฯ โดยปัจจุบันค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นบางค่ายได้มีการประกาศแผนการลงทุนและสร้างงานในสหรัฐฯ ในระยะข้างหน้า 5 ปี ทั้งในด้านการผลิต และการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ ไม่น้อยกว่า 1.2 ล้านดอลลาร์
- ในส่วนผลกระทบต่อไทย ในกรณีที่เม็กซิโกอาจสูญเสียความเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกปสหรัฐฯ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า น่าจะอยู่ในวงจำกัด สืบเนื่องจากห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ในทวีปอเมริกา ค่อนข้างจะแยกออกจากห่วงโซ่การผลิตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สะท้อนจากตัวเลขการส่งออกชิ้นส่วนของไทยไปยังเม็กซิโกมีเพียงราวร้อยละ 2 ของมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยทั้งหมดในแต่ละปี
- นอกเหนือจากประเด็นการลงทุนในเม็กซิโกแล้ว ประธานาธิบดีสหรัฐฯ ยังกล่าวอ้างความไม่ธรรมดาในที่ตั้งกฎระเบียบและมาตรฐานเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่น เช่น มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่ค่อนข้างเข้มงวด และกระบวนการตรวจสอบเพื่ออนุญาตการจำหน่ายรถยนต์ที่ค่อนข้างซับซ้อน เป็นต้น ส่งผลให้ค่ายรถยนต์สหรัฐฯ ไม่สามารถทำตลาดในญี่ปุ่นได้เท่าที่ควร โดยยอดขายแต่ละปีของค่ายรถยนต์สหรัฐฯ ในญี่ปุ่นมีเพียงราว 1 หมื่นคัน ในขณะที่ญี่ปุ่นมีการส่งออกรถยนต์ไปยังสหรัฐฯ มากกว่าล้านคันในแต่ละปี ซึ่งเป็นเหตุผล

หนึ่งที่ส่งผลให้สหรัฐฯ ขาดดุลทางการค้ากับญี่ปุ่นเป็นจำนวนมาก โดยสัดส่วนมูลค่าของการเกินดุลทางการค้าที่ญี่ปุ่นได้รับจากการส่งออกรถยนต์ไปสหรัฐฯ สูงถึงราวร้อยละ 60 ของมูลค่าเกินดุลดังกล่าวทั้งหมดในแต่ละปี

- จากประเด็นการขาดดุลการค้าในด้านสินค้ารถยนต์ดังกล่าว **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า** รัฐบาลสหรัฐฯ นอกเหนือจากจะเจรจากับรัฐบาลญี่ปุ่นเพื่อปรับกฎระเบียบและมาตรฐานด้านยานยนต์ต่างๆ ให้เอื้อต่อการเข้าสู่ตลาดญี่ปุ่นของค่ายรถยนต์สหรัฐฯ มากขึ้นแล้ว ยังน่าจะมีการร้องขอให้ทางค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นย้ายการผลิตรถยนต์บางส่วนไปผลิตยังสหรัฐฯ แทนการส่งออกจากญี่ปุ่น
- **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า** หากค่ายรถยนต์จำเป็นต้องย้ายการผลิตรถยนต์บางรุ่นจากญี่ปุ่นไปยังสหรัฐฯ อาจจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแผนการจัดสรรปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศอื่นๆ ที่ญี่ปุ่นไปลงทุนอยู่ด้วย สืบเนื่องจาก ปัจจุบัน ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีการสร้างคลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วนอันแข็งแกร่งในญี่ปุ่น ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการสร้างความร่วมมือตลอดห่วงโซ่การผลิตในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านเทคโนโลยี เพื่อรักษาคลัสเตอร์และความสามารถในการแข่งขันดังกล่าว ทำให้ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีความจำเป็นต้องรักษาระดับการผลิตในญี่ปุ่นไม่ให้ต่ำกว่าระดับหนึ่ง ภายใต้ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ถ้าค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นต้องย้ายการผลิตรถยนต์บางรุ่นจากญี่ปุ่นไปสหรัฐฯ อาจส่งผลกระทบต่อค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นอาจจำเป็นต้องลดการนำเข้ารถยนต์บางรุ่นจากประเทศอื่น และหันมาผลิตในญี่ปุ่นเพื่อป้อนตลาดในประเทศ และอาจรวมไปถึงการเพิ่มการส่งออกไปยังประเทศอื่นนอกจากสหรัฐฯ ด้วย เพื่อรักษาระดับการผลิตภายในญี่ปุ่นไว้

สำหรับผลกระทบต่อประเทศไทยจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น ในกรณีที่ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นต้องย้ายการผลิตรถยนต์บางรุ่นจากญี่ปุ่นไปสหรัฐฯ อาจมีในบางแง่มุม โดยสรุปได้ดังนี้

- **ผลกระทบต่อการลงทุนผลิตรถยนต์โมเดลใหม่ในไทย** หากค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมีความจำเป็นต้องรักษาระดับการผลิตรถยนต์ภายในญี่ปุ่นไว้ ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นอาจเลือกที่จะผลิตรถยนต์โมเดลใหม่ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นนั้นในญี่ปุ่น แทนการเลือกลงทุนในประเทศอื่นที่มีศักยภาพในการผลิตรถยนต์โมเดลนั้น ซึ่งแนวทางดังกล่าวอาจกระทบต่อการเลือกตัดสินใจลงทุนรถยนต์โมเดลใหม่ในไทย
- **ผลกระทบต่อ การส่งออก รถยนต์ของไทย** เนื่องจากค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมักมีการวางแผนและจัดสรรปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ในแต่ละฐานการผลิตแบบองค์รวม โดยไทยอาจได้รับผลกระทบดังกล่าว หากมีการผลิตรถยนต์บางโมเดลที่ญี่ปุ่นเพื่อทดแทนการนำเข้าจากไทย รวมไปถึงการจัดสรรโควตาการส่งออกไปยังประเทศต่างๆ ที่อาจมีการเปลี่ยนแปลง
- **ผลกระทบต่อ การส่งออก ชิ้นส่วนของไทยไปญี่ปุ่น** ปัจจุบัน ไทยมีการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังญี่ปุ่นสูงถึงราวร้อยละ 12 ของมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนทั้งหมดของไทย ซึ่งมีทั้งชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ และชิ้นส่วนที่ใช้เป็นอะไหล่ในตลาดรถยนต์ญี่ปุ่น ส่งผลให้หากมีการเปลี่ยนแปลงแผนการจัดสรรการผลิตรถยนต์ที่ญี่ปุ่น ก็อาจส่งผลกระทบต่อ การส่งออก ชิ้นส่วนของไทยไปญี่ปุ่น

#### Disclaimer

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

**บริการทุกระดับประทับใจ**