

ส่งออกปศุภัณฑ์หลังปี 60 มีโอกาสฟื้นตัว โอเชียเนีย และ CLMV เติบโตดี ขณะที่ตะวันออกกลางทรุดหนัก

CURRENT ISSUE

ปีที่ 23 ฉบับที่ 2854

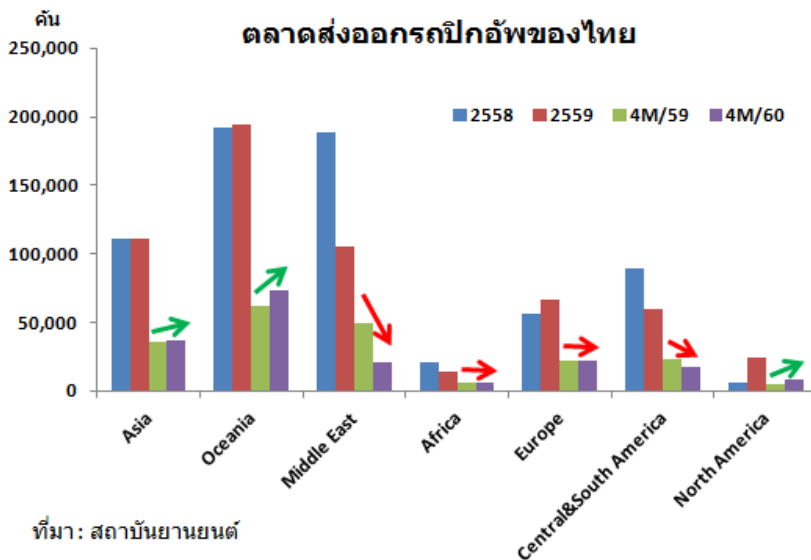
วันที่ 29 มิถุนายน 2560

▶ ประเด็นสำคัญ

- ปี 2560 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า การส่งออกผลิตภัณฑ์ของไทยอาจหดตัวน้อยลงเหลือร้อยละ 2 ถึง 5 เมื่อเทียบกับปีก่อนที่หดตัวร้อยละ 13.3 และคิดเป็นยอดส่งออกผลิตภัณฑ์ประมาณ 550,000 ถึง 565,000 คัน ลดลงจาก 576,585 คันในปี 2559 โดยปัจจัยลบหลักมาจากการหดตัวของตลาดตะวันออกกลางอันเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ยังมีปัจจัยเสี่ยงหลักคือ เรื่องราคาน้ำมันที่มีโอกาสปรับลดลงอีก และความวุ่นวายทางการเมืองในภูมิภาค
- อย่างไรก็ตามการส่งออกไปโอเชียเนีย นำโดยออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ คาดว่าจะยังขยายตัวได้ดี เนื่องจากการตอบรับที่ดีของตลาดต่อรถปศุภัณฑ์ และการที่โรงงานผลิตรถปศุภัณฑ์ในออสเตรเลียได้ทยอยปิดลงไปก่อนหน้านี้ ทำให้ความต้องการนำเข้าเพิ่มสูงขึ้น ส่วนตลาด CLMV พบว่าการส่งออกไปเวียดนามขยายตัวดีมาก แต่อาจมีการชะลอตัวลงได้ในช่วงครึ่งหลังเนื่องจากอาจมีการชะลอซื้อรถเพื่อรอดูราคารถยนต์หลังการปรับลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ 0 ในปี 2561 นี้

นับตั้งแต่เดือนมกราคม 2560 เป็นต้นมายอดส่งออกรถยนต์จากไทยไปยังต่างประเทศบ่งชี้ถึงทิศทางที่หดตัวลงต่อเนื่อง หลังจากหดตัวลงมาตลอดตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปีที่แล้ว ส่งผลให้ยอดส่งออกรถยนต์ของไทยโดยรวมช่วง 5 เดือนแรกของปี 2560 หดตัวถึงร้อยละ 9.1 และหากพิจารณาเป็นรายประเภทจะพบว่ายอดส่งออกรถยนต์นั่งในช่วง 5 เดือนนี้มีการหดตัวร้อยละ 3.7 ขณะที่รถปศุภัณฑ์หดตัวร้อยละ 8.5 และรถเอนกประสงค์ PPV หดตัวร้อยละ 28 โดยในปีนี้ตลาดส่งออกผลิตภัณฑ์ที่มีสัดส่วนสูงถึงกว่าร้อยละ 50 ของตลาดส่งออกโดยรวม ต้องเผชิญกับการหดตัวที่รุนแรงของตลาดตะวันออกกลาง ซึ่งเคยเป็นตลาดนำเข้าปศุภัณฑ์อันดับ 1 ของไทยต่อเนื่องมาอย่างยาวนานกว่า 9 ปี ก่อนเผชิญกับปัญหาเศรษฐกิจในภูมิภาคทำให้ยอดนำเข้าลดลง ทว่าท่ามกลางสถานการณ์ตลาดส่งออกผลิตภัณฑ์ที่ซบเซา ตลาดประเทศในกลุ่มโอเชียเนีย และบางประเทศในเอเชีย กลับยังคงขยายตัวได้ดี ซึ่งปัจจัยบวกหลายด้านในประเทศเหล่านี้คาดว่าอาจช่วยกระตุ้นยอดส่งออกปศุภัณฑ์ของไทยได้ในช่วงที่เหลือของปี ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า การส่งออกผลิตภัณฑ์ของไทยในปี 2560 มีโอกาสหดตัวน้อยลงเหลือร้อยละ 2 ถึง 5 หรือคิดเป็นยอดส่งออกผลิตภัณฑ์ประมาณ 550,000 ถึง 565,000 คัน จากที่หดตัวร้อยละ 13.3 หรือคิดเป็นยอดส่งออกผลิตภัณฑ์ 576,585 คัน ในปี 2559

แม้ตลาดตะวันออกกลางจะหดตัวอย่างหนัก ทว่าการส่งออกธัญพืชของไทยไปเอเชียเนีย และ CLMV กลับมีแนวโน้มขยายตัวดี



ในช่วงกว่า 2 ปีที่ผ่านมา การส่งออกธัญพืชของไทยต้องเผชิญกับความสำคัญ หลังราคาน้ำมันในตลาดโลกดิ่งลงอย่างรวดเร็วและรุนแรงในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2557 และเคลื่อนไหวอยู่ในระดับต่ำตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ส่งผลให้การนำเข้าธัญพืชของตลาดตะวันออกกลางลดลงมาก ทำให้จากที่อดีตเคยเป็นตลาดนำเข้าธัญพืชอันดับ 1 ของไทยต่อเนื่องมา

ตลอดตั้งแต่ปี 2549 ลดอันดับลงมาสู่อันดับที่ 3 ในปี 2559 และล่าสุดในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2560 ตะวันออกกลางได้กลายมาเป็นตลาดนำเข้าธัญพืชอันดับ 4 ของไทย จากทั้งหมด 7 ภูมิภาคหลัก ซึ่งการลดการนำเข้าของตลาดตะวันออกกลางดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อ การส่งออกธัญพืชรวมของไทย

โดยสาเหตุหลักที่ทำให้การนำเข้าจากไทยลดลง ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่าเกี่ยวข้องกับปัญหาเศรษฐกิจในภูมิภาค อันเป็นผลมาจากราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่อง ทำให้รายได้ของประเทศในกลุ่มซึ่งพึ่งพิงรายได้จากการส่งออกน้ำมันเป็นหลักนั้นลดต่ำลง สงครามและความขัดแย้งในภูมิภาค และการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ที่สูงมากในบางประเทศ เหล่านี้เป็นต้น ทำให้ตลอดช่วงที่ผ่านมาดีเซลรถยนต์ในประเทศเหล่านี้ต่างต้องปรับตัวบริหารสต็อกรถยนต์ที่ล้นตลาดอยู่เป็นจำนวนมากให้เข้าสู่ภาวะสมดุลมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคาดว่าแนวโน้มปัญหาดังกล่าวจะลดลง อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัจจัยเรื่องราคาน้ำมันที่อาจปรับตัวลดลงส่งผลกระทบต่อตลาดอยู่ ทำให้แม้ว่าการส่งออกธัญพืชไปยังตลาดตะวันออกกลางในช่วงครึ่งหลังของปี 2560 นี้ น่าจะมีอัตราการหดตัวที่ลดน้อยลงตามลำดับจากฐานที่ต่ำในช่วงครึ่งหลังของปีที่แล้ว แต่ก็อาจยังคงไม่ทำให้จำนวนการส่งออกธัญพืชไปยังตลาดดังกล่าวฟื้นตัวได้ ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า การส่งออกธัญพืชไปยังตลาดตะวันออกกลางรวมทั้งปี 2560 น่าจะหดตัวระหว่างร้อยละ 39 ถึง 41 หรือคิดเป็นจำนวนธัญพืชส่งออกไปทั้งสิ้นระหว่าง 62,500 ถึง 64,000 ตัน จากที่ส่งออกได้ 105,606 ตัน หรือหดตัวร้อยละ 44.2 ในปี 2559

อย่างไรก็ตาม แม้การส่งออกธัญพืชไปตลาดตะวันออกกลางซึ่งกลายมาเป็นตลาดรองของไทยจะหดตัวรุนแรง ทว่าการส่งออกไปตลาดหลัก คือ เอเชียเนีย และบางประเทศในเอเชีย โดยเฉพาะกลุ่ม CLMV ซึ่งถือเป็นตลาดใหม่นั้น ยังมีโอกาสเติบโตได้ดี โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า การส่งออกธัญพืชไปตลาดเอเชียเนียในปี 2560 นี้ น่าจะขยายตัวได้ถึงราวร้อยละ 10 ถึง 14 หรือคิดเป็นจำนวนธัญพืชที่ส่งออกไปทั้งสิ้น 214,000 ถึง 222,000 ตัน จากที่ส่งออกได้จำนวน 194,433 ตัน ขยายตัวร้อยละ 1.1 ในปี 2559 ส่วนตลาด CLMV นั้น คาดว่าไทยจะสามารถส่งออกธัญพืชไปได้ระหว่าง 44,000 ถึง 45,000 ตัน หรือขยายตัวกว่าร้อยละ 7 ถึง 10 (จากที่ส่งออกธัญพืชได้ประมาณ 41,100 ตัน หรือขยายตัวราวร้อยละ 7.5 ในปี 2559)¹ ส่งผลให้การส่งออกธัญพืช

¹ ประเมินการจำนวนรถยนต์ส่งออกโดยคำนวณจากมูลค่าการส่งออกรถยนต์ไปยังตลาด CLMV รายงานโดยกระทรวงพาณิชย์

โดยรวมไปยังตลาดเอเชียที่กำลังเผชิญกับการหดตัวของตลาดหลักเดิม เช่น ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย ให้สามารถทรงตัวที่ร้อยละ 0 ถึงเติบโตได้ที่ร้อยละ 2 ในปีนี้ หรือคิดเป็นรถปิกอัพ 112,000 ถึง 114,500 คัน ขยายตัวจากปี 2559 ที่ส่งออกได้ 111,380 คัน หดตัวเล็กน้อยจากปี 2558 เพียงร้อยละ 0.2

การส่งออกรถปิกอัพของไทยไปยังตลาดหลักในปี 2559 และ 2560

ตลาดส่งออก	ยอดส่งออก 4 เดือนแรกของปี			ยอดส่งออก 8 เดือนที่เหลือของปี			ยอดส่งออกทั้งปี		
	2559	2560	%YoY	2559	2560f	%YoY	2559	2560f	%YoY
ตะวันออกกลาง	48,987	21,039	-57.1	56,619	41,500-43,000	-27 ถึง -24*	105,606	62,500-64,000	-41 ถึง -39
เอเชียเนียบ	62,587	72,996	16.6	131,846	141,000-149,000	7 ถึง 13	194,433	214,000-222,000	10 ถึง 14
CLMV	12,100	14,200	17.3	29,000	29,800-30,800	3 ถึง 6**	41,100	44,000-45,000	7 ถึง 10
อื่นๆ	80,026	75,679	-5.4	157,920	153,800-158,300	-3 ถึง 0	235,546	229,500-234,000	-3 ถึง -1
รวม	203,400	183,914	-9.6	373,185	366,100-381,100	-2 ถึง 2	576,585	550,000-565,000	-5 ถึง -2

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

* ตลาดตะวันออกกลางเริ่มตั้งแต่เดือนเมษายนปี 2559 มีการนำเข้าลดระดับลงมากอย่างรวดเร็วจากการปรับตัวของดีเซลเลอร์ในการดูแลสต็อกรถยนต์ ส่งผลให้ในช่วงเดียวกันของปี 2560 อัตราการหดตัวของการส่งออกลดน้อยลงจากฐานที่ต่ำในปีที่แล้ว

** ตลาด CLMV โดยเฉพาะเวียดนามซึ่งเป็นตลาดนำเข้าหลักจะลดภาษีนำเข้ารถปิกอัพลงเหลือร้อยละ 0 ตั้งแต่ 1 มกราคม 2561 ส่งผลให้อาจมีการชะลอซื้อรถปิกอัพในช่วงครึ่งหลังของปีนี้

สำหรับตลาดเอเชียเนียบ และ CLMV นี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่าจะเป็ตลาดที่รถปิกอัพจากไทยมีโอกาสเติบโตได้ไม่เพียงแต่เฉพาะในปี 2560 นี้เท่านั้น แต่ยังคงคาดว่าจะเป็นตลาดศักยภาพของไทยต่อเนื่องไปในอนาคตด้วย จากปัจจัยที่แยกได้ตามภูมิภาคดังต่อไปนี้

- **เอเชียเนียบ** นำโดยออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นตลาดนำเข้าหลัก 2 อันดับแรกของไทยนั้น นอกจากจะ ได้รับแรงผลักดันด้านบวกจากสภาพเศรษฐกิจในภูมิภาคที่ฟื้นตัวดีขึ้นแล้ว รถปิกอัพยังเป็นรถประเภทที่เหมาะสมกับการใช้งานในสภาพภูมิประเทศของทั้ง 2 ประเทศนี้ ทำให้รถปิกอัพเป็นรถที่ได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับรถเอนกประสงค์ที่เป็นเทรนด์ใหม่ในตลาด นอกจากนี้การทยอยปิดโรงงานผลิตรถปิกอัพในออสเตรเลียอย่างต่อเนื่องในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาทำให้ความจำเป็นในการนำเข้ารถปิกอัพ โดยเฉพาะจากไทยซึ่งเป็นฐานผลิตรถปิกอัพระดับโลกที่มีระยะทางขนส่งไกลที่สุดเพื่อตอบสนองต่อตลาดในภูมิภาคเพิ่มขึ้น
- **CLMV** เป็นอีกตลาดที่มีโอกาสขยายตัวในอนาคตจากแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจเฉลี่ยที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการเป็นภูมิภาคที่ประชาชนยังถือครองรถยนต์ต่ำมาก โดยตลาดส่งออกรถปิกอัพไทยที่โดดเด่นที่สุดในกลุ่มนี้ คือ เวียดนาม ซึ่งมีส่วนแบ่งที่สูงถึงกว่าร้อยละ 86 ของตลาด CLMV รวมในปี 2559 และยังสามารถขยับขึ้น จากตลาดนำเข้ารถปิกอัพอันดับ 6 ของไทยในปี 2558 อย่างรวดเร็วมาเป็นอันดับ 3 ในปี 2559 อีกด้วย โดยมีอัตราการขยายตัวต่อปีโดยประมาณที่มากกว่าร้อยละ 30 ในช่วงระยะกว่า 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เวียดนามนำเข้ารถปิกอัพเพิ่มขึ้นนอกจากกำลังซื้อของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแล้ว ยังเป็นเพราะคนเวียดนามนิยมซื้อรถปิกอัพเพื่อใช้ส่วนบุคคลมากขึ้นจากเดิมที่ใช้เพียงเพื่อการขนส่งทางพาณิชย์ เนื่องจากราคาที่ถูกว่ารถยนต์นั่ง โดยเฉพาะจากอัตราภาษีที่เกี่ยวข้องที่ต่ำกว่า ส่งผลให้ความนิยมเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ และในปี 2561 ที่อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์จากอาเซียนจะลดลงเหลือร้อยละ 0 ทั้งหมด น่าจะส่งผลดีต่อการส่งออกรถยนต์จากไทยไปมากขึ้น

อัตราภาษีพิเศษของเวียดนามที่แตกต่างกันสำหรับรถยนต์นำเข้า

ประเภทรถ	ภาษีนำเข้าจากประเทศอาเซียน		ภาษีการบริโภคพิเศษ	ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน
	2560	2561		
รถยนต์นั่ง	30%	0%	40%-55%*	15%
รถจักรยานยนต์	5%	0%	15%-25%	2%

* มีผลบังคับใช้ถึงสิ้นปี 2560 และปรับใหม่เป็น 35%-60% ตั้งแต่ 1 มกราคม 2561 ส่วนรถยนต์นั่งที่ขนาดความจุเครื่องยนต์มากกว่า 3,000 ซีซี ขึ้นไปมีอัตราภาษีบริโภคพิเศษตั้งแต่ 90% ไปจนถึง 150% โดยเพิ่มขึ้นตามขนาดความจุเครื่องยนต์

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ตลาดโอเชียเนีย และ CLMV น่าจะมีส่วนหนนการส่งออก รถจักรยานยนต์ของไทยในระยะต่อไป และเมื่อผนวกกับการที่คาดว่าตลาดตะวันออกกลางน่าจะอยู่ในระดับใกล้เคียงกับจุดต่ำสุดแล้ว ทำให้การส่งออก รถจักรยานยนต์ของไทยในปี 2561 น่าจะพลิกกลับมาขยายตัวเป็นบวกได้อีกครั้ง ส่วนในระยะถัดไป การเปิดตลาดยอมรับรถจักรยานยนต์ที่มีรูปลักษณะสวยงามเพื่อนำมาใช้งานส่วนบุคคลที่มากขึ้นในบางประเทศ และโอกาสที่จะเกิดการลงทุนผลิต รถจักรยานยนต์พลังงานไฟฟ้า เช่น ไฮบริด หรือปลั๊กอินไฮบริด ในไทยตามการสนับสนุนของรัฐบาล อาจทำให้รถจักรยานยนต์ไทยสามารถบุกตลาดใหม่ที่หลากหลายมากขึ้นได้ โดยเฉพาะตลาดประเทศพัฒนาแล้วหลายประเทศ และจีน เป็นต้น ซึ่งกำลังให้ความสำคัญกับเรื่องการผลิตการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ ดังนั้นหากรัฐบาลและค่ายรถจักรยานยนต์ร่วมมือกันวางกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับจังหวะเวลาต่างๆได้ ไทยน่าจะยังคงสามารถรักษาฐานะการเป็นผู้ผลิตและส่งออก รถจักรยานยนต์อันดับต้นๆของโลกได้

Disclaimer

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

บริการทุกระดับประทับใจ