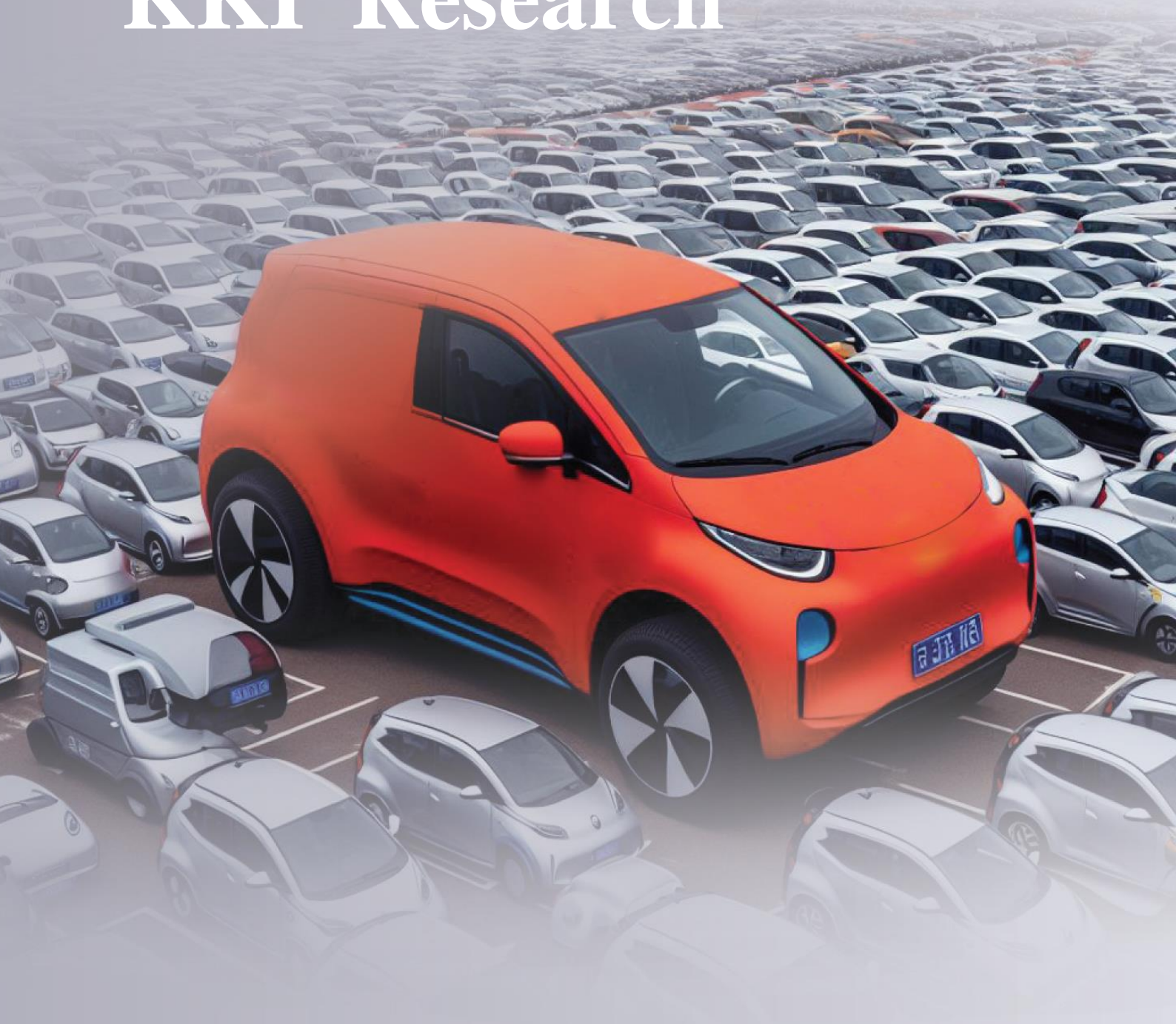


KKP Research



นับถอยหลังยานยนต์ไทย...
เมื่ออุปสรรคใหญ่ไม่ใช่แค่ "EV"

ผู้เขียน

อารยา กาญจนะคช

นักวิเคราะห์

เคนเน็ท โดแนลท์ นิลเวล

นักวิเคราะห์

KKP Research

โดยกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร

พิพัฒน์ เหลืองนฤมิตชัย

กรรมการผู้จัดการ หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์

ณชา อนันต์โชติกุล

ผู้อำนวยการอาวุโส หัวหน้าฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและกลยุทธ์

ลัทธกิตติ์ ลากอุดมการ

นักวิเคราะห์

เคนเน็ท โดแนลท์ นิลเวล

นักวิเคราะห์

อารยา กาญจนะคช

นักวิเคราะห์

บุรกร กิพยสกุลชัย

นักวิเคราะห์

ณัฐนิชา เทพพรพิทักษ์

นักวิเคราะห์

เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณชน ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นที่ปรากฏเป็นความคิดเห็นของฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและกลยุทธ์ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร เว้นแต่จะโต้แย้งไว้และขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงข้อมูลและความคิดเห็นโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

KKP Research

April 2, 2024

นับถอยหลังยานยนต์ไทย เมื่ออุปสรรคใหญ่ไม่ใช่แค่ "EV"



KEY TAKEAWAYS :

- การเข้ามาของ "EV" จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมยานยนต์ ไม่ใช่สาเหตุหลักเพียงอย่างเดียวของการเปลี่ยนแปลงที่จะกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย แต่สาเหตุที่สำคัญกว่า คือ การรุกคืบในการชิงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ของผู้ประกอบการจากประเทศจีนที่มีกำลังการผลิตส่วนเกิน และมีความสามารถในการตัดราคา ซึ่งมีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้นสะท้อนจากยอดการส่งออกรถยนต์จากประเทศจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว
- ผลกระทบต่อตลาดรถยนต์จะไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่กลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก EV ในปัจจุบัน นั่นคือ ตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภายในประเทศอีกต่อไป แต่จะขยายวงกว้างไปยังตลาดรถ "ปิกอัพ" ซึ่งเป็นหัวใจหลักของธุรกิจยานยนต์ไทยและตลาดส่งออกของไทยอีกด้วย เพราะ จีนไม่ได้ส่งออกเพียงรถยนต์ EV แต่ยังมีรถยนต์ ICE ซึ่งมีปิกอัพรวมอยู่ด้วย
- การดึงดูดการลงทุน EV จีนอาจไม่ใช่คำตอบของเศรษฐกิจไทย เพราะ ไม่ได้เป็นการต่อยอดอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยอย่างที่หลายฝ่ายคาด การเข้ามาของทุนจีนในปัจจุบันเป็นไปเพื่อใช้กำลังการผลิตส่วนเกินในจีนมาเจาะตลาดภายในประเทศ มากกว่าการมาใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกแบบญี่ปุ่นในช่วงทศวรรษ 1980s
- สถานการณ์ปัจจุบันมีโอกาสสูงที่จะนำไปสู่การปิดโรงงานผลิตรถยนต์ภายในประเทศไทยหากภาครัฐปล่อยให้ตามกลไกการแข่งขันในปัจจุบัน เพราะ รถยนต์จีนยังคงเจาะตลาดไทยและตลาดโลกต่อเนื่อง โดยมีข้อได้เปรียบเรื่องการแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก

ยานยนต์และชิ้นส่วน...อุตสาหกรรมสำคัญของไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในภาคการผลิตที่ใหญ่ที่สุดของไทย และเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจไทยมาหลายทศวรรษ โดยสามารถสร้างรายได้ถึงประมาณ 10-12% ของ GDP และสร้างการจ้างงานประมาณ 1 ล้านตำแหน่งในทั้งห่วงโซ่การผลิตยานยนต์ ในปัจจุบันประเทศไทยมีบทบาทสำคัญอย่างมากในเวทีโลกจากการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 11 ของโลก โดยมีการผลิตรถยนต์รวมอยู่ที่เกือบ 2 ล้านคันต่อปี แบ่งเป็นการขายภายในประเทศที่ประมาณ 8 แสนคัน และเพื่อส่งออกกว่า 1 ล้านคันต่อปี โดยมูลค่าการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนมีสัดส่วนสูงถึง 15% ของมูลค่าการส่งออกของไทยทั้งหมด

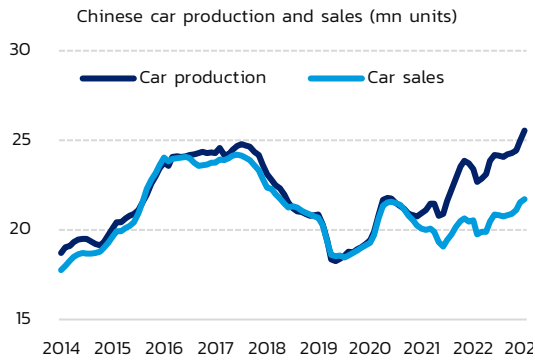
‘EV’ ไม่ใช่สาเหตุหลัก

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยกำลังเผชิญกับจุดเปลี่ยนสำคัญเมื่อรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV) กำลังครองยอดขายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมากถึง 7 หมื่นคัน หรือคิดเป็นสัดส่วน 9% ของยอดขายรถยนต์ใหม่ทั้งหมด หรือสูงถึง 17% ของเฉพาะยอดขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ส่งผลให้ตลาด EV ไทยก้าวขึ้นมาเป็นหนึ่งในตลาด EV ที่โดดเด่นของโลกโดยมีสัดส่วนยอดขาย EV โลกเดียวกับจีนภายในระยะเวลาเพียงหนึ่งปีครึ่ง

การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของกระแสความนิยม EV ได้เพิ่มความเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมยานยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาที่เศรษฐกิจในประเทศมีทิศทางชะลอตัวลง ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในช่วงที่ผ่านมาได้รับผลกระทบทั้งในมิติของการผลิตที่ชะลอตัวลง และราคารถยนต์มือสองที่ปรับราคาลงอย่างรุนแรง จากการที่รถยนต์ค่ายญี่ปุ่นเองก็จำเป็นต้องปรับราคาลงเพื่อแข่งขันกับค่ายจีน

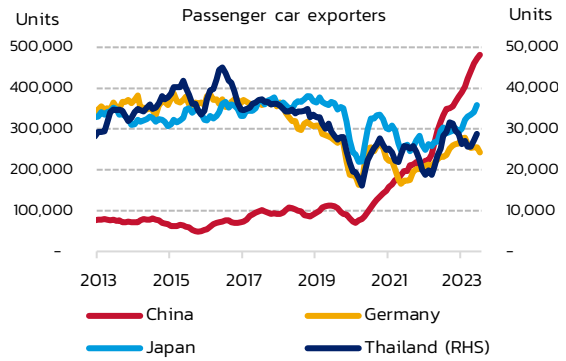
KKP Research มองว่า การเข้ามาของ “EV” จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมยานยนต์ ไม่ใช่สาเหตุหลักเพียงอย่างเดียวของการเปลี่ยนแปลงที่จะกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย แต่สาเหตุที่สำคัญกว่าคือ การรุกคืบในการชิงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ของผู้ประกอบการจากประเทศจีนที่มีกำลังการผลิตส่วนเกิน และมี ความสามารถในการตัดราคา ซึ่งผลักดันให้ยานยนต์จีนมีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในเวทีโลก ในมุมมองนี้ EV เป็นเพียงหนึ่งในจุดเปลี่ยนที่เร่งการเกิดแนวโน้มดังกล่าว และค่อนข้างชัดเจนว่าการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศจีนจะทวีความรุนแรงต่อเศรษฐกิจและยานยนต์ไทยมากขึ้น โดยผลกระทบต่อตลาดรถยนต์จะไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่วงกลมที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก EV ในปัจจุบัน นั่นคือ ตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภายในประเทศอีกต่อไป แต่จะขยายวงกว้างไปยังตลาดรถ “ปิกอัพ” ซึ่งเป็นหัวใจหลักของธุรกิจยานยนต์ไทยและตลาดส่งออกของไทยอีกด้วย

รูปที่ 1 ปัญหากำลังการผลิตส่วนเกินในภาคยานยนต์ของจีน
ทวีความรุนแรงมากขึ้น



ที่มา: China Passenger Car Association, China Association of Automobile Manufacturers, KKP Research

รูปที่ 2 จีนกลายเป็นผู้ส่งออกรถยนต์อันดับหนึ่งของโลกใน
ระยะเวลาเพียง 2 ปีหลังจากเริ่มส่งออกรถยนต์ในปี 2020



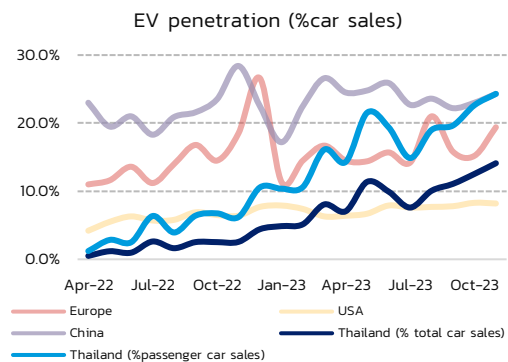
ที่มา: German Association of the Automotive Industry (VDA), China General Administration of Customs (GAC), Japan Automobile Manufacturer Association (JAMA), Automotive Intelligence Unit, KKP Research

ยานยนต์จีน คือ จุดเปลี่ยนสำคัญ

จีนทะยานสู่การเป็นผู้นำส่งออกรถยนต์อันดับหนึ่งของโลก จากการที่อุตสาหกรรมยานยนต์จีนมีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างมหาศาลในช่วงเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา จากการได้รับการสนับสนุนโดยภาครัฐอย่างต่อเนื่อง โดยในปัจจุบันประเทศจีนคาดว่ากำลังการผลิตรถยนต์มากกว่า 40 ล้านคันต่อปี ในขณะที่การผลิตจริงอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านคัน (แบ่งเป็นการผลิตสำหรับตลาดในประเทศและตลาดส่งออกที่ 25 และ 5 ล้านคันตามลำดับ) ส่งผลให้มี 'กำลังการผลิตส่วนเกิน' เหลือกว่า 10 ล้านคันต่อปี ในขณะที่ยอดขายรถยนต์ในประเทศจีนมีแนวโน้มที่จะชะลอตัวลงต่อเนื่องตามภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่มีสัญญาณฟื้นตัว ซึ่งจะกดดันให้กำลังการผลิตส่วนเกินเพิ่มมากขึ้น ตลาดส่งออกจึงเป็นทางออกที่สำคัญสำหรับยานยนต์จีนในการระบายสต็อกรถยนต์ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ

อย่างไรก็ตาม จีนไม่สามารถส่งออกรถยนต์ไปทั่วโลกได้ง่ายนัก ท่ามกลางการแบ่งขั้วมหาอำนาจระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลให้มีการกีดกันสินค้าจากจีนรุนแรงมากขึ้น อีกทั้งยุโรปยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มภาษีการนำเข้ารถยนต์จีนมากขึ้นเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ของยุโรป ซึ่งได้รับผลกระทบจากจีนอย่างหนัก ส่งผลให้ภูมิภาคอาเซียนกลายเป็นเป้าหมายหลักถัดไปสำหรับการระบายรถยนต์จีน โดยเฉพาะประเทศไทยที่มีมาตรการให้เงินสนับสนุนการซื้อ EV และยังคงเว้นภาษีนำเข้ารถยนต์จีนผ่านสิทธิประโยชน์ทางภาษีจาก China-ASEAN FTA ซึ่งไทยเป็นเพียงไม่กี่ประเทศที่เปิดให้นำเข้ารถไฟฟ้า ซึ่งเป็นจุดแตกต่างสำคัญที่ส่งผลให้ไทยมีสัดส่วนยอดขาย EV เร่งขึ้นเร็วกว่าหลายประเทศ ถึงแม้ประเทศเหล่านั้นจะให้เงินสนับสนุน EV เหมือนกันกับไทยก็ตาม

รูปที่ 3 ไทยมีสัดส่วน EV สูงกว่าหลายประเทศ
ถึงแม้จะให้เงินสนับสนุนเหมือนกัน

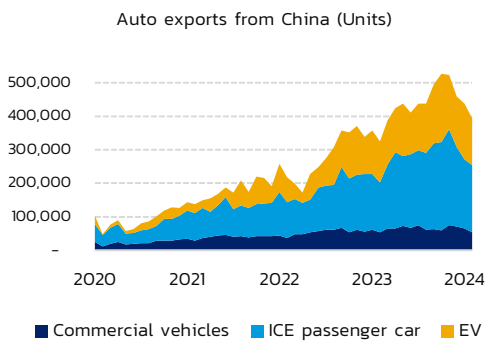


ที่มา: EV-volume, Bank of America Securities (BofA), Automotive Intelligence Unit, KKP Research

EV เป็นเพียงจุดเริ่มต้น ปิกอัพไทยเสี่ยงถูกชิงตลาดเช่นกัน

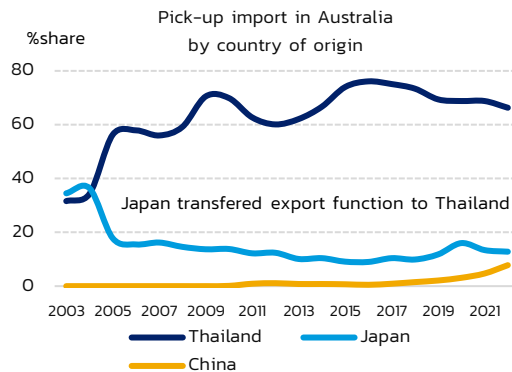
KKP Research ประเมินว่าการเข้ามาของรถยนต์ EV ของค่ายจีนเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของวิกฤตยานยนต์ไทย โดยเมื่อพิจารณาโครงสร้างการส่งออกรถยนต์ของจีนไปทั่วโลกจะพบว่า จีนส่งออกทั้ง EV และรถยนต์สันดาปภายใน (ICE) โดย EV ยังคงคิดเป็นสัดส่วนเพียงประมาณ 30% ของการส่งออกรถยนต์ทั้งหมดจากจีนเท่านั้น ในขณะที่อีก 70% ที่เหลือเป็นรถยนต์สันดาปภายในที่มีการส่งออก "ปิกอัพ" รวมอยู่ด้วย ซึ่งคาดว่าในอนาคตจะเป็นคู่แข่งโดยตรงในตลาดส่งออกปิกอัพสำคัญของยานยนต์ไทย

รูปที่ 4 จีนส่งออกทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เชิงพาณิชย์ และรถยนต์ไฟฟ้า



ที่มา: China Association of Automobile Manufacturers, KKP Research

รูปที่ 5 ไทยเสียส่วนแบ่งตลาดในออสเตรเลียให้จีนต่อเนื่อง ซึ่งเป็นตลาดส่งออกปิกอัพอันดับหนึ่งของไทย



ที่มา: Trademap, KKP Research

KKP Research ประเมินว่าการหากแนวโน้มดังกล่าวเกิดขึ้นจริงในอนาคต จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย เนื่องจากปิกอัพถือเป็นหัวใจหลักของโครงสร้างการผลิตและตลาดรถยนต์ไทย โดยมียอดผลิตมากกว่า 1 ล้านคันต่อปี หรือคิดเป็น 60-65% ของยอดการผลิตของไทยทั้งหมด ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น คือ

- 1) ไทยอาจสูญเสียรายได้จากการส่งออกไปยังตลาดส่งออกสำคัญ เนื่องจากการผลิตปิกอัพเพื่อส่งออกคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าครึ่งของการผลิตโดยรวม โดยผลิตเพื่อส่งออกปีละ 6-7 แสนคันต่อปี และขายในประเทศปีละ 5-6 แสนคัน แม้ว่าผลกระทบต่อตลาดปิกอัพในประเทศอาจยังไม่เกิดขึ้นเร็วมากนัก แต่เริ่มที่จะเห็นสัญญาณชัดเจนขึ้นในตลาดส่งออก ที่เห็นได้ชัดคือในตลาดออสเตรเลียที่ในปี 2023 ปิกอัพของจีนสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดได้มากถึง 8% ของยอดขายกลุ่มรถยนต์เชิงพาณิชย์ทั้งหมดของออสเตรเลียภายในเวลาเพียง 2-3 ปี ดังนั้น ผลกระทบต่อการส่งออกปิกอัพไทยจึงมีแนวโน้มเกิดขึ้นได้เร็วโดยไม่ต้องรอการเปิดตัวปิกอัพ EV อีกต่อไป เพราะถึงแม้ภาครัฐไทยจะสามารถปกป้องตลาดปิกอัพภายในประเทศได้ก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ในประเทศส่งออกได้
- 2) การผลิตปิกอัพมีความเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจชิ้นส่วนภายในประเทศมากกว่าการผลิตรถยนต์นั่งฯ อย่างมาก เนื่องจากการผลิตปิกอัพมีสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ หรือ local content มากกว่าครึ่ง ซึ่งสูงกว่ารถยนต์นั่งฯ ซึ่งสะท้อนว่าปิกอัพมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการจ้างงานไทยมากกว่าตลาดรถยนต์นั่งฯ ทำให้หลายฝ่ายมองว่ายานยนต์ไทยจะยังใช้เวลาได้อีกระยะหนึ่ง เนื่องจากยังไม่ได้รับผลกระทบจาก EV ใดๆก็ตาม หากยานยนต์จีนรุกคืบมาแข่งขันไม่เพียงแต่ในตลาด EV แต่รวมไปถึงตลาดรถปิกอัพ

ICE ด้วย ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์รวมถึงเศรษฐกิจไทยมีโอกาสที่จะมาเร็วและหนักกว่าที่หลายฝ่ายคาด

- 3) **ผลกระทบต่อดุลการค้าของไทยจะรุนแรงขึ้น** การชะลุดั้วของการส่งออกมักจะนำไปสู่การนำเข้าที่ชะลอลงด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่การผลิตต้องมีการพึ่งพาวัตถุดิบจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามเนื่องจากการผลิตปิโตรเคมีมีความจำเป็นต้องนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศน้อยกว่าการผลิตรถยนต์ ICE และใช้วัตถุดิบในประเทศในการผลิตเป็นหลัก การส่งออกปิโตรเคมีที่ชะลอลงจะส่งผลกระทบต่อดุลการค้า และอาจเป็นปัจจัยสำคัญที่กดดันให้เงินบาทมีทิศทางอ่อนค่าลงได้

ในระยะข้างหน้าสถานการณ์นี้มีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากตลาดรถยนต์ในจีนเริ่มส่งสัญญาณการรวมตลาด (Market consolidation) หลังจากผ่านการแข่งขันที่ดุเดือดและสงครามราคาที่ยืดเยื้อ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้เล่นในตลาดรถยนต์จีนกลับมามีอิทธิพลมากขึ้นในเวทีโลกในระยะข้างหน้า ซึ่งจะยิ่งทำให้มีความได้เปรียบจาก economies of scale ทำให้มีต้นทุนการผลิตรถยนต์ที่ต่ำกว่าประเทศอื่น และสามารถลดราคาเพื่อบีบคู่แข่งออกจากตลาดได้

รูปที่ 6 จีนลดราคารถยนต์ลงต่อเนื่องเพื่อเจาะตลาดส่งออก โดยมีข้อได้เปรียบจากต้นทุนการผลิตที่ต่ำมาก



ที่มา: China General Administration of Customs (GAC), KKP Research

ครั้งนี้ไม่เหมือน 1980s...การลงทุนจีนอาจไม่ช่วยต่อ ยอดยานยนต์ไทย

ในอนาคตข้างหน้าอุปสงค์โลกกำลังเปลี่ยนจากรถยนต์สันดาปภายใน (ICE) มาเป็นรถยนต์ EV มากขึ้น การเปลี่ยนสถานะภาพของประเทศไทยจากการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ ICE มาเป็น EV คือหนึ่งในทางออก ที่อาจจะช่วยรักษาภาคการผลิตยานยนต์ในประเทศไว้ได้ การลงทุนจากบริษัทรถยนต์ EV โดยเฉพาะจากค่ายจีนอาจสร้างความหวังว่าการผลิต EV ภายในประเทศจะสามารถกลายเป็นเครื่องยนต์ใหม่ของเศรษฐกิจไทย และอาจทำให้เรารักษาตำแหน่งผู้นำการส่งออกรถยนต์เหมือนที่เคยทำได้ในอดีตกับการส่งออกรถยนต์ ICE

หากย้อนกลับไปดูประวัติศาสตร์ของเศรษฐกิจไทย จะเห็นว่าไม่ใช่ครั้งแรกที่การลงทุนจากต่างชาติมีบทบาทอย่างมากในช่วงจุดเปลี่ยนสำคัญของอุตสาหกรรมในไทย การเข้ามาของญี่ปุ่นในช่วงทศวรรษ 80s เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ยานยนต์ไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านการผลิตและการส่งออก รวมไปถึงการยกระดับรายได้ต่อหัวของคนในประเทศ สาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้ญี่ปุ่นเข้ามาผลิตเพื่อส่งออกในช่วงนั้น คือ ค่าเงินเยนที่ถูกกดดันให้แข็งค่าหลังจาก Plaza Accord ทำให้ญี่ปุ่นสูญเสียความสามารถในการแข่งขันจนต้องย้ายฐานการผลิตมาไทยเพื่อเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก

อย่างไรก็ดี ในกรณีของจีน สาเหตุสำคัญของการเข้ามาบุกตลาดไทยน่าจะมาจาก (1) ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างจีนและประเทศตะวันตกที่เพิ่มขึ้นทำให้ค่ายรถยนต์จีนต้องหันมาเจาะตลาดภายในประเทศในกลุ่มอาเซียนมากขึ้น (2) กำลังการผลิตส่วนเกินที่ทำให้ผู้ประกอบการจีนจำเป็นต้องระบายสินค้าไปในตลาดส่งออก อีก

ทั้งมาตรการภาครัฐจีนที่สนับสนุนค่ายรถยนต์ EV จีนและการผลิตแบตเตอรี่ ทำให้จีนมีความสามารถในการส่งออก รถยนต์และส่วนประกอบเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (3) ความจำเป็นในการย้ายฐานการผลิตจากประเด็นเรื่องค่าเงินไม่น่าจะเป็นสาเหตุหลัก เพราะค่าเงินหยวนในปัจจุบันอ่อนค่าเทียบกับค่าเงินหลายสกุลโดยเฉพาะค่าเงินบาท ทั้งหมดนี้ทำให้มีความเป็นไปได้ว่า การเข้ามาของทุนจีนในปัจจุบันเป็นไปเพื่อใช้กำลังการผลิตส่วนเกินในจีนมาเจาะตลาดภายในประเทศ มากกว่าการมาใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกแบบญี่ปุ่นในช่วงทศวรรษ 1980s

นอกจากนี้ ความก้าวหน้าของยานยนต์จีนและการเข้ามาของทุนจีนในประเทศไทย ยังอาจสร้างความน่ากังวลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ด้วยปัจจัยของไทยทั้งในมิติของอุปสงค์และอุปทานที่ปรับแก้ได้แก่ (1) ตลาดรถยนต์ในประเทศของไทยได้ผ่านจุดสูงสุดและเริ่มเข้าสู่ภาวะชะลอตัวนับตั้งแต่ปี 2018 ซึ่งส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ภายในประเทศจะเปลี่ยนเป็นทิศทางขาลงต่อเนื่อง (2) ไทยต้องแข่งกับจีนโดยตรงในตลาดส่งออกรถยนต์ในต่างประเทศ จากการที่ผู้ประกอบการมีการส่งออกและเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศต่าง ๆ โดยตรง ซึ่งจะกดดันให้ส่วนแบ่งตลาดการส่งออกรถยนต์ของไทยมีขนาดเล็กลง (3) มูลค่าเพิ่มภายในประเทศ (domestic value add) ที่ไทยจะได้รับจากการผลิตรถยนต์ EV 1 คัน ต่ำกว่าการผลิตรถยนต์ ICE อย่างมาก จากการที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญจากต่างประเทศ ทำให้ถึงแม้จะมีการตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ EV ในไทย แต่ประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการผลิตรถยนต์จะน้อยกว่าในอดีต

(1) ตลาดรถไทยถึงจุดอ้อมตัว

ภาพรวมการเติบโตของตลาดยานยนต์ไทยได้ผ่านจุดสูงไปแล้วตามโครงสร้างประชากรที่จำนวนประชากรจะลดลงในอีกไม่ช้า และมีสัดส่วนเป็นผู้สูงอายุมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการซื้อรถยนต์มีแนวโน้มหดตัวลงในระยะยาว โดยสะท้อนจากยอดขายรถยนต์ในประเทศที่ไม่สามารถกลับมาแตะระดับ 1 ล้านคันได้อีกเลยหลังปี 2019 ในระยะข้างหน้า การเปลี่ยนแปลงของตลาดอาจมีแนวโน้มคล้ายคลึงกับกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วที่แก่ตัวเร็ว เช่น ญี่ปุ่น

รายได้ไม่โตและหนี้ครัวเรือนสูง กดดันกำลังซื้อภายในประเทศให้ลดต่ำลง มาตรการด้านสินเชื่อที่เข้มงวดขึ้นเพื่อแก้ปัญหาหนี้ครัวเรือน ซึ่งรวมถึงการปล่อยกู้สัญญาเช่าซื้อรถยนต์ ส่งผลให้ธนาคารพาณิชย์มีแนวโน้มเพิ่มความเสี่ยงระมัดระวังในการปล่อยกู้มากขึ้น ซึ่งจะกดดันให้ยอดขายรถยนต์ใหม่มีแนวโน้มชะลอต่อเนื่อง เนื่องจาก 80%-90% ของยอดขายรถยนต์ใหม่เป็นการซื้อด้วยสินเชื่อจากสถาบันการเงิน

อุปสงค์ EV ในไทยอาจถึงจุดอ้อมตัวเร็วกว่าคาด โดยโตในกรุงเทพฯ เป็นหลัก แต่ต่างจังหวัดโตยาก เนื่องจากต่างจังหวัดมีสัดส่วนการใช้ปิกอัพมากกว่ารถยนต์นั่งฯ โดยสะท้อนจากยอดจดทะเบียนเครื่องยนต์ดีเซลที่มีสัดส่วนมากถึง 70% ของยอดจดทะเบียนทั้งหมดในต่างจังหวัด ในขณะที่กรุงเทพฯ มีสัดส่วนของยอดจดทะเบียนเครื่องยนต์เบนซินมากกว่าครึ่ง ซึ่งส่งผลให้กรุงเทพฯ มีแนวโน้มเปลี่ยนมาใช้ EV มากกว่าต่างจังหวัด โดย KKP Research ประเมินว่า EV ในกรุงเทพฯ มีแนวโน้มขยายตัวได้สูงที่สุด 30-40% ของยอดขายรถยนต์ทั้งหมดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เนื่องจาก 60% ของประชากรในกรุงเทพฯ อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม ซึ่งยังมีข้อจำกัดในการติดตั้งเครื่องชาร์จ ซึ่งเป็นปัจจัยฉุดรั้งที่อาจทำให้ EV ขยายตัวได้ช้าลงในระยะต่อไป

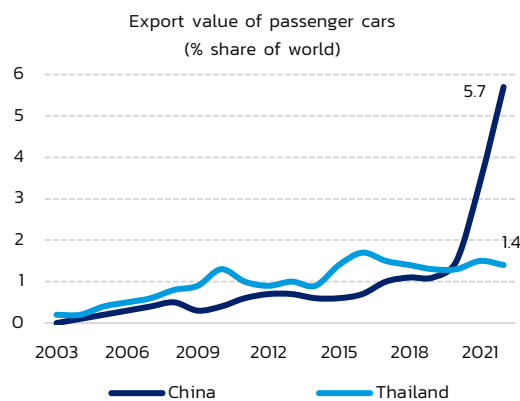
(2) เมื่อทุกประเทศอยากส่งออก EV แล้วใครจะนำเข้า EV จากไทย?

ตลาดรถยนต์ไทยมีขนาดเล็กลงต่อเนื่องและมีแนวโน้มไม่สามารถรองรับ EV จีนที่จะทะลักเข้ามาในตลาดและ EV จีนที่กำลังจะมีการผลิตภายในประเทศได้ทั้งหมด การส่งออก EV ไปยังประเทศอื่นจึงมีความสำคัญอย่างมากในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรม EV ที่กำลังจะเกิดขึ้นในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ไทยอาจไม่สามารถส่งออก EV ได้มากอย่างที่คาด หรือในกรณีเลวร้ายที่สุดอาจเหลือเพียงการผลิตเพื่อใช้ภายในประเทศเท่านั้น เพราะตลาดส่งออกหลักของไทยกำลังได้รับผลกระทบอย่างหนักจากคู่แข่งที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งจากจีนและประเทศคู่แข่งในอาเซียน

จีนแย่งส่วนแบ่งการส่งออกรถยนต์จากไทยมากขึ้น ถึงแม้จีนจะเข้ามาตั้งโรงงานในไทย แต่มีความเป็นไปได้ว่าการส่งออก EV จากไทยอาจน้อยกว่าเมื่อเทียบกับการผลิตรถยนต์สันดาปภายในของค่ายญี่ปุ่น เพราะจีนเองยังบุกตลาดประเทศอื่นต่อเนื่องจากการที่ต้นทุนการผลิตในประเทศจีนอยู่ในระดับต่ำมาก ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์จีนในเวทีโลกเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีแรงกดดันมาจากกำลังการผลิตรถยนต์ในจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ส่งผลให้จีนต้องเร่งส่งออกรถยนต์มากขึ้นเพื่อรักษายานยนต์ในประเทศไว้

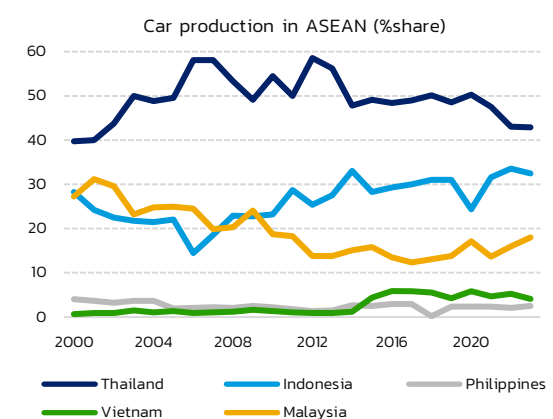
จีนยังมีการลงทุนเพื่อผลิต EV ในประเทศที่เป็นตลาดส่งออกหลักของไทย การแข่งขันเพื่อดึงการลงทุน EV จากจีนมีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้นระหว่างประเทศในอาเซียนนำโดยอินโดนีเซีย ซึ่งอาจส่งผลให้ไทยสามารถส่งออกรถยนต์ได้น้อยลงเมื่อเทียบกับ 2 ทศวรรษที่ผ่านมา โดยประเทศคู่ค้าในอดีตเปลี่ยนมาเป็นคู่แข่งในยุค EV มากขึ้น เพราะประเทศเหล่านี้ต้องการผลักดันอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศของตน เมื่อหลายประเทศเปลี่ยนมาผลิตรถยนต์เองมากขึ้น ความต้องการรถยนต์จากประเทศไทยจึงต้องลดลงน้อยลงตาม สร้างความเสี่ยงที่ไทยอาจจะสูญเสียตำแหน่งผู้นำส่งออกรถยนต์ในภูมิภาคในระยะข้างหน้า

รูปที่ 7 จีนมีส่วนแบ่งตลาดรถยนต์โลกเร่งตัวขึ้น และสูงกว่าไทยมาก



ที่มา: Trademap, KKP Research

รูปที่ 8 หลายประเทศผลักดันยานยนต์ในประเทศของตน ทำให้ไทยเสียส่วนแบ่งการผลิตรถยนต์ต่อเนื่อง



ที่มา: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, KKP Research

(3) การดึงดูดการลงทุน EV จีนอาจไม่ใช่คำตอบของเศรษฐกิจไทย

มูลค่าเพิ่มภายในประเทศที่ไทยจะได้รับจากการผลิตรถยนต์ EV 1 คัน ต่ำกว่าการผลิต ICE มาก ถึงแม้ว่าการให้เงินสนับสนุน EV จะกำหนดเงื่อนไขการเข้ามาตั้งโรงงานผลิตในไทย โดยกำหนดให้มีการใช้วัตถุดิบในประเทศ (local content) 40% แล้วก็ตาม เนื่องจากการนำเข้าวัตถุดิบของแบตเตอรี่ซึ่งเป็นมูลค่าเพิ่มที่ใหญ่ที่สุดของ EV (คิดเป็นมูลค่าประมาณ 30-40% ของมูลค่ารถยนต์ EV) เข้ามาประกอบในไทยสามารถใช้นับเป็นการผลิตในประเทศได้ ในขณะที่ส่วนประกอบยานยนต์อื่น ๆ บริษัทจีนมีแนวโน้มนำเข้าจากจีนโดยตรงมากกว่าใช้สินค้าของไทย หรือแม้แต่ในกลุ่มสินค้าเดิมที่ไทยสามารถผลิตได้ บริษัทจีนสามารถนำเข้าโดยตรงจากจีนด้วยต้นทุนที่ถูกกว่าไทย ทำให้บริษัทจีนส่วนไทยได้ประโยชน์จำกัดและมีแนวโน้มต้องลดราคาเพื่อแข่งกับผู้ประกอบการจีน

หลายปัจจัยชี้ให้เห็นว่าการลงทุนอีวีในปัจจุบันไม่ได้เป็นการต่อยอดอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยอย่างที่หลายฝ่ายคาด โดยการเข้ามาของอีวีไม่ได้มีแค่ผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจไทยเพียงด้านเดียวจากการลงทุนโดยตรงจากค่ายรถยนต์จีนในไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่ยังมีผลกระทบเชิงลบต่อผู้ประกอบการไทยที่กำลังตามมา ซึ่งอาจมีขนาดใหญ่หรือรุนแรงมากพอที่จะทำให้ผลประโยชน์สุทธิที่จะเกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจและยานยนต์ไทยอาจเท่ากับศูนย์มากกว่าเป็นบวก ซึ่งจะแตกต่างจากยุคการลงทุนรถยนต์สันดาปในช่วง Plaza Accord อย่างสิ้นเชิงว่าด้วยโครงสร้างเศรษฐกิจไทยและโลกที่เปลี่ยนแปลงไปจากในอดีต ซึ่งหมายความว่าผลกระทบต่ออัตราการเติบโตในระยะยาวของภาคการผลิตจะเปลี่ยนเป็นทิศทางขาลงอย่างชัดเจน

วิกฤตยานยนต์ไทย...สายเกินแก้แล้วหรือยัง?

การเปลี่ยนผ่านของตลาดรถยนต์ทั่วโลกยังคงมีความไม่แน่นอนสูง นั่นอาจจะหมายถึงโอกาสสำหรับไทยในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง โดยยอดขายรถยนต์ไฟฟ้า (Battery Electric Vehicle: BEV) เริ่มชะลอตัวลงทั่วโลก แต่ยอดขายรถยนต์ไฮบริดกลับขยายตัวได้มากขึ้น สาเหตุหลักมาจากข้อจำกัดหลายด้านทั้งความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์หรือความไม่แน่นอนของเทคโนโลยี ทำให้ยังไม่สามารถชี้ชัดได้ว่าใครจะเป็นผู้นำตลาดรถยนต์ยุคใหม่ที่แท้จริง และอาจช่วยยืดเวลาสำหรับรถยนต์สันดาปภายในได้อีกระยะหนึ่ง นอกจากนี้ มีความเป็นไปได้สูงว่าค่ายรถจีนจะเข้ามาลงทุนในไทยต่อเนื่องเพื่อตั้งเป็นฐานการส่งออกหากการกีดกันสินค้าจากสหรัฐอเมริกาและประเทศตะวันตกรุนแรงมากขึ้น ซึ่งถือเป็นโอกาสที่อาจเอื้อให้เกิดการโอนถ่ายความรู้เทคโนโลยีให้กับไทยได้

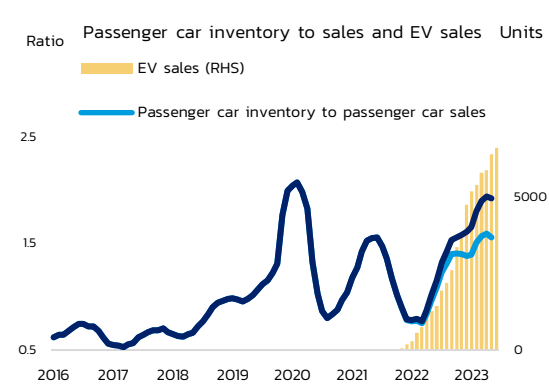
อย่างไรก็ตาม นโยบายสนับสนุน EV ในปัจจุบันเอื้อต่อการเน้นการนำเข้าชิ้นส่วนเข้ามาประกอบภายในประเทศมากกว่า ซึ่งจะส่งผลให้มูลค่าเพิ่มที่ไทยได้รับจากการผลิต EV ลดลงมากกว่าครึ่งเมื่อเทียบกับการผลิตรถยนต์สันดาปภายใน ผลประโยชน์ที่จะเกิดกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและเศรษฐกิจไทยจะมีจำกัด (ดู KKP Research: เมื่ออุตสาหกรรมยานยนต์เปลี่ยนเป็น EV ทำไมไทยเสียเปรียบคู่แข่ง) ภาครัฐจึงควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีของไทยอย่างเร่งด่วน ซึ่งเป็นรากฐานที่สำคัญที่สุดในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ในปัจจุบัน และอนาคตหากต้องการที่จะรักษาความเป็นผู้นำในภาคยานยนต์ไว้ และอาจจำเป็นต้องมีการทบทวนมาตรการด้านการให้เงินอุดหนุน EV เพื่อลดการบิดเบือนโครงสร้างและราคาในตลาดรถยนต์ รวมถึงความเพิ่มความเข้มงวด

ในการกำหนดและตรวจวัดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ (Local content ratio) เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยให้ยังคงได้รับประโยชน์และมีเวลาปรับตัวรับมือกับการเปลี่ยนแปลงนี้

หากภาครัฐยังไม่มียุทธศาสตร์สนับสนุนการยกระดับเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้อย่างจริงจัง ไทยมีแนวโน้มอาจถูกกดดันเพื่อซื้อเวลาให้ภาคยานยนต์ผ่านทางออกด้านอื่น ๆ เช่น การออกนโยบายกระตุ้นอุปสงค์รถยนต์ผ่านการกีดกันครีวเรือน ค่าเงินบาทจำเป็นต้องอ่อนค่าลงเพื่อแข่งขันด้านราคากับรถยนต์ที่มีต้นทุนต่ำกว่า หรือการขึ้นภาษีนำเข้ายานยนต์และชิ้นส่วนจากจีน ซึ่งนโยบายเหล่านี้มีต้นทุนต่อเศรษฐกิจและไม่ยั่งยืนในระยะยาว

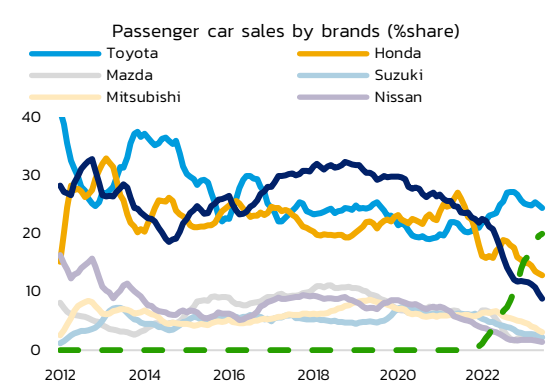
นอกจากนี้ สถานการณ์ปัจจุบันมีโอกาสูงที่จะนำไปสู่การปิดโรงงานผลิตรถยนต์หากภาครัฐปล่อยไปตามกลไกการแข่งขันในปัจจุบัน หากรถยนต์จีนยังคงเจาะตลาดไทยและตลาดโลกต่อเนื่องท่ามกลางอุปสงค์ภายในประเทศและการส่งออกที่ไม่ฟื้นตัว ในปัจจุบันค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นหลายค่ายเสียส่วนแบ่งตลาดในไทยให้กับ EV จีนมากกว่า 10% ภายในระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้สต็อกรถยนต์ ICE เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และกำลังการผลิต ICE เริ่มปรับลดลง แต่โดยรวมยังไม่สามารถลดกำลังการผลิตได้มากนักจากข้อจำกัดเรื่องต้นทุนคงที่ (Fixed cost) ซึ่งมีขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลให้เกิดการแข่งขันด้านราคาเพื่อระบายสินค้าและกดดันอัตรากำไรของบริษัทยานยนต์ในประเทศ อย่างไรก็ตาม ค่ายรถยนต์บางรายอาจไม่สามารถสู้การตัดราคาขายแข่งได้และมีแนวโน้มขาดทุน ซึ่งมีความเสี่ยงมากขึ้นที่จะเกิดการปิดตัวของโรงงานผลิตรถยนต์บางแห่ง คล้ายกับสถานการณ์ที่ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นต้องเผชิญในประเทศจีน ซึ่งหากมีบริษัทจำเป็นต้องปิดตัวก็จะส่งผลเพิ่มเติมต่อการจ้างงานและเศรษฐกิจไทยในวงกว้างมากขึ้น

รูปที่ 9 สต็อกรถยนต์เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะรถยนต์สันดาปภายใน (ICE) หลังจาก EV ขยายตัวอย่างรวดเร็ว



ที่มา: Thailand Office of Industrial Economics, KKP Research

รูปที่ 10 ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นเสียส่วนแบ่งตลาดให้ EV มากกว่า 10% หลังจากมีมาตรการสนับสนุน EV



ที่มา: Toyota Motors Thailand, KKP Research