



ข้อตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจภาคแปซิฟิก (TPP) ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



Highlight

- ไทยจะยังคงเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นต่อไป แม้จะเกิดข้อตกลง TPP ขึ้น โดยTPP น่าจะช่วยเสริมข้อตกลงทางการค้าอื่นๆ ของไทยที่มีความคาบเกี่ยวมากกว่าที่จะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมต่อไป
- ญี่ปุ่นจะได้รับประโยชน์จากการเจรจาเกี่ยวกับสิทธิพิเศษทางภาษีของการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์จากญี่ปุ่นไปยังแถบอเมริกาเหนือ โดยอีไอเอ็มมองว่าชิ้นส่วนรถยนต์ดังกล่าวไม่ได้มีส่วนแข่งขันโดยตรงกับชิ้นส่วนรถยนต์ที่ส่งออกจากไทย

แม้ไทยจะไม่ได้เข้าร่วมในข้อตกลง TPP แต่ประเทศที่เข้าร่วมข้อตกลงทั้ง 12 ประเทศมีสัดส่วนคิดเป็น 42% ของการส่งออกยานยนต์ของไทยใน 7 เดือนแรกของปีนี้ โดย 2 ใน 12 ประเทศที่เข้าร่วมได้แก่ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ซึ่งถือเป็นยักษ์ใหญ่ในวงการอุตสาหกรรมยานยนต์โลก ส่วนออสเตรเลียก็เป็นประเทศที่ไทยส่งออกสินค้าเกี่ยวกับยานยนต์สูงถึง 1 ใน 5 ของการส่งออกสินค้ายานยนต์ทั้งหมดของไทย ด้วยปัจจัยดังกล่าวทำให้เกิดคำถามที่ว่า การดำเนินการตามข้อตกลง TPP จะก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในอนาคตหรือไม่ หรืออีกนัยหนึ่งคือข้อตกลงดังกล่าวจะทำให้การเติบโตของตัวขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยเฉพาะในสถานการณ์ที่ตลาดภายในประเทศกำลังซบเซา อย่างการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ชะลอตัวลงหรือไม่ อีกทั้งจะทำให้ไทยได้รับความน่าสนใจที่น้อยลงในสายตานักลงทุนญี่ปุ่นหรือไม่

อีไอเอ็มคาดว่าไทยจะได้รับผลกระทบจาก TPP ไม่มากนัก ทั้งนี้ด้วยเหตุผล 2 ประการคือ 1.สถานะของไทยในการเป็นเครือข่ายสายการผลิตยานยนต์ญี่ปุ่นจะไม่ถูกเปลี่ยนแปลงไปโดยข้อตกลง TPP อีกทั้งข้อตกลงดังกล่าวยังจะช่วยเสริมข้อตกลงเขตการค้าเสรีต่างๆ (FTAs) ของไทยที่มีอยู่อีกด้วย และ 2. ข้อตกลง TPP มุ่งให้เกิดข้อตกลงระหว่าง ญี่ปุ่น กับสหรัฐอเมริกา มากกว่าที่จะมีผลกระทบต่อคู่ค้าอื่นๆ

นักลงทุนญี่ปุ่นส่วนใหญ่ยังคงให้ไทยเป็นส่วนหนึ่งในสายการผลิตรถยนต์ต่อไป เนื่องจากไทยเป็นแหล่งลงทุนที่สำคัญของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นมาเป็นเวลานาน ด้วยเงินลงทุนสะสมที่อยู่ในระดับสูงในหลายปีที่ผ่านมาเห็นได้จากการลงทุนในประเทศด้านวิจัยและพัฒนาที่เพิ่มขึ้น ซึ่งถือเป็นกระบวนการการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงที่สุดในสายการผลิต ทั้งนี้ ในวันเดียวกันกับที่มีการบรรลุข้อตกลง TPP ทางโตโยต้าได้จัดงานแถลงข่าวเกี่ยวกับศูนย์ R&D โตโยต้าไทย โดยเน้นถึงความสามารถของศูนย์ R&D ที่ได้ร่วมกันออกแบบและพัฒนาเครื่องยนต์กระบะ Revo รุ่นใหม่ถึง 40% โดยโตโยต้ามีแผนที่จะส่งออกรถยนต์รุ่นดังกล่าวไปทั่วโลก นอกจากนี้ ไม่เพียงแต่ทางโตโยต้าเท่านั้น ผู้ผลิตรถยนต์ค่ายอื่นๆ ของญี่ปุ่นก็มีการวางแผนที่จะเพิ่มความสามารถของศูนย์ R&D ในไทย เพื่อที่จะสร้างความแข็งแกร่งให้ไทยในการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นที่สำคัญที่สุดของโลกต่อไป ทั้งนี้ อีไอเอ็มมองว่าแนวโน้มการที่อินโดนีเซียจะก้าวขึ้นมาเป็นฐานการผลิตรถยนต์แห่งใหม่ อาจจะเป็นเรื่องที่น่ากังวลมากกว่า



นอกจากนี้ ไทยมีข้อตกลงทางการค้ากับประเทศที่เป็นตลาดส่งออกรถยนต์ญี่ปุ่นที่สำคัญอยู่แล้ว ในประเทศที่เข้าร่วม TPP ทั้ง 12 ประเทศ ไทยมีข้อตกลงทางการค้ากับทุกประเทศ ยกเว้น สหรัฐอเมริกา เม็กซิโก และแคนาดา แต่ทั้งนี้การส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังประเทศดังกล่าว คิดเป็นสัดส่วนเพียงแค่ 5% เท่านั้น โดยตามข้อตกลงต่าง ๆ ผู้ผลิตรถยนต์หลายรายไม่เพียงแต่ญี่ปุ่นเท่านั้น ต่างก็ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีในการผลิตและส่งออกรถยนต์จากไทยอยู่แล้ว ประเทศอาเซียนที่เข้าร่วม TPP ทั้ง 4 ประเทศ ก็มีความเกี่ยวเนื่องกับไทยโดยผ่านข้อตกลง AFTA มาตั้งแต่ปี 1990 แล้ว รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับญี่ปุ่น และออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ ก็ได้เกิดขึ้นโดยผ่านข้อตกลงทางการค้าทั้งระดับทวีปและระดับภูมิภาคมาเกือบ 10 ปีก่อนหน้านี้แล้ว ในส่วนข้อตกลงทางการค้าระหว่างไทยกับซีลีและเปรูก็คาดว่าจะเห็นความก้าวหน้าก่อนการจัดงานการประชุม APEC ในปีนี้ นอกจากนี้ ไทยยังมีการเจรจาและทำข้อตกลงทางการค้ากับตลาดสำคัญอื่นๆ ที่ไม่ได้เข้าร่วม TPP อีกด้วย อาทิ จีน อินเดีย อินโดนีเซีย ตะวันออกกลาง และสหภาพยุโรป โดยแท้จริงแล้ว อาจกล่าวได้ว่า ข้อตกลง TPP มีเหตุผลด้านการเมืองระหว่างประเทศเป็นปัจจัยที่สำคัญ โดยสหรัฐอเมริกามีความพยายามที่จะสร้างบทบาทให้ชัดเจนมากขึ้นในภูมิภาคเอเชียโดยผ่านข้อตกลง TPP ตรงข้ามกับ RCEP ซึ่งมีอาเซียนเป็นศูนย์กลางและมีอิทธิพลของจีนอยู่มากแต่ไม่มีสหรัฐอเมริกาเข้าร่วมด้วย

อีไอซีคาดว่า การแข่งขันในด้าน การส่งออก รถยนต์ ที่ผลิตในประเทศทั้งคัน (CBU) ระหว่างไทยและเม็กซิโก จะไม่เกิดขึ้น แม้ยอดขายที่ซบเซาในตลาดที่พัฒนาแล้ว และกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมของตลาดเกิดใหม่ที่เข้มงวดมากขึ้น กดดันให้ผู้ผลิตรถยนต์เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนร่วม รวมถึงการเพิ่มเสรีทางการค้าทำให้ผู้ผลิตรถยนต์มีฐานการผลิตรถยนต์รุ่นใดรุ่นหนึ่งให้อยู่ใน 2-3 แหล่งเดียวกันเพื่อส่งออกไปทั่วโลกได้ แต่อีไอซีมองว่า TPP จะทำให้การแข่งขันในการผลิตระหว่างทั้ง 2 ประเทศ (international division of labor) มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะในแง่ของการจัดการความเสี่ยง ทั้งนี้ สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ที่มีฐานการผลิตในทั้ง 2 ประเทศ จะเป็นเพียงการปรับแผนการผลิตประจำปี เช่น นิสสัน มาร์ช มาสด้า 2 และฟอร์ด เฟียสต้า จะยังคงผลิตในเม็กซิโกและไทยต่อไป

ในปัจจุบัน ความเชื่อมโยงระหว่างเครือข่ายการผลิตของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแถบอเมริกาเหนือยังคงอ่อนแอ โดยต้นเหตุที่ทำให้การส่งออกของรถยนต์และส่วนประกอบของไทยไปแถบอเมริกาเหนือมีสัดส่วนเพียง 5% ของการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบทั้งหมดน่าจะเป็นอีกปัจจัยที่สามารถอธิบายว่า TPP จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศค่อนข้างจำกัด ย้อนกลับไปที่ต้นเหตุดังกล่าวเริ่มจากในยุคที่อุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่นอยู่ระหว่างการพัฒนา ซึ่งขณะนั้นตลาดของไทยและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียยังมีขนาดเล็ก ในขณะที่สหรัฐอเมริกาเป็นตลาดหลักของผู้ผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่น ซึ่งอุปสงค์ของประเทศดังกล่าวทั้งต่อสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมอื่นๆ ของญี่ปุ่นได้สำเร็จ เป็นผลให้ญี่ปุ่นได้ลงทุนในการสร้างฐานการผลิตรถยนต์ในอเมริกาเหนือเป็นจำนวนมาก ซึ่งเมื่อพิจารณาสถิติการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นจะพบว่า ในปี 2014 ญี่ปุ่นผลิตรถเพื่อส่งออกไปอเมริกาเหนือเพียง 1.7 ล้านคัน เทียบกับรถญี่ปุ่นที่ผลิตในอเมริกาเหนือ 4.8 ล้านคัน สถิติดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นได้มีการวางเครือข่ายการผลิตในอเมริกาเหนือมาก่อนที่จะเริ่มพัฒนาเครือข่ายการผลิตในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือในไทย โดยการขยายการผลิตของญี่ปุ่นในเม็กซิโกและสหรัฐอเมริกาในเขตอุตสาหกรรม Maquiladora รวมถึงการใช้ประโยชน์ของข้อตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) เป็นตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจน

ดังนั้น การยกเลิกภาษีอากรของส่วนประกอบรถยนต์ที่ส่งออกจากญี่ปุ่นไปฐานการผลิตในอเมริกาเหนือราว 87% ของส่วนประกอบรถยนต์ทั้งหมดที่ญี่ปุ่นส่งออกไปพื้นที่ดังกล่าวจึงเป็นประเด็นที่สำคัญกว่าในการเจรจาของญี่ปุ่น ทั้งนี้ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในไทยและส่งออกไปอเมริกาเหนือที่คิดเป็นเพียง 10% ไม่น่าจะต้องแข่งโดยตรงกับสินค้าประเภทดังกล่าวต่อให้มีโอกาสก็ตาม อีไอซีมองว่า ผู้ผลิตญี่ปุ่นจะไม่ดำเนินการให้เกิดผลเสียต่อฐาน



การผลิตของตนในไทย แต่อาจมีการปรับเปลี่ยนแผนการผลิตระหว่างแต่ละฐานที่มีการปรับปรุงเป็นประจำอยู่แล้ว

การต่อรองมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีในญี่ปุ่นเป็นเป้าหมายหลักของสหรัฐอเมริกา ในขณะที่รถยนต์ญี่ปุ่นสามารถครองตลาดรถยนต์ในอเมริกาเหนือได้ถึง 40% ในทางตรงข้าม รถยนต์ของอเมริกาก็ไม่สามารถเจาะตลาดของญี่ปุ่นได้สำเร็จ ซึ่งปัจจุบันรถยนต์ของอเมริกาคิดเป็นสัดส่วนต่ำกว่า 5% ของตลาดรถยนต์ญี่ปุ่น นอกจากนี้ประเด็นที่ 40% ของตลาดรถยนต์ญี่ปุ่นเป็นรถยนต์ Kei ซึ่งเป็นรถยนต์ขนาดเล็กมีคุณสมบัติเฉพาะกับตลาดนี้ ทำให้ผู้ผลิตรถจากประเทศอื่นเจาะตลาดได้ยากแล้ว สหรัฐอเมริกายังมองว่าญี่ปุ่นมีการดำเนินมาตรการที่อาจเรียกได้ว่าเป็นการกีดกันทางการค้า เช่น การกำหนดมาตรฐานรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งประเด็นดังกล่าวพร้อมกับมาตรการปกป้องสินค้าเกษตรในญี่ปุ่นได้ถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นประเด็นสำคัญในการเจรจาระหว่างทั้งสองประเทศ ซึ่งจากทั้งหมด 18 หัวข้อ ที่ประเทศญี่ปุ่นได้ดำเนินการเจรจากับประเทศคู่สัญญา TPP 4 หัวข้อเป็นการเจรจาเรื่องมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีสำหรับสินค้านยนต์กับสหรัฐอเมริกา

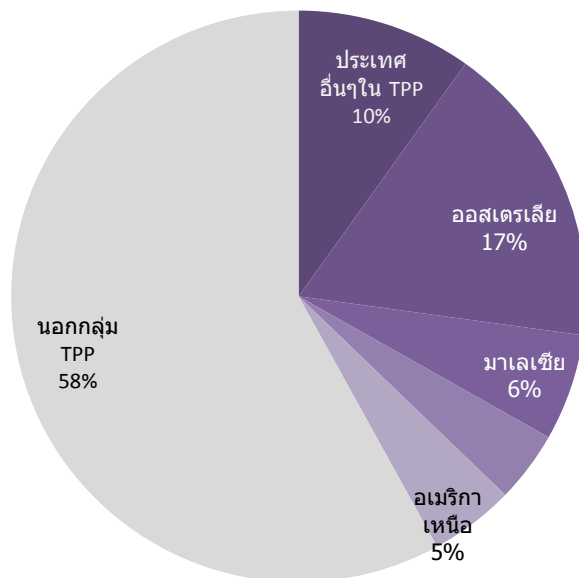
การเจรจาตามมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีดังกล่าวยังเป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจในภาพรวม
การเจรจา เนื่องจากในปัจจุบันอัตราภาษีศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิก TPP อยู่ในระดับต่ำแล้ว รวมทั้งประเทศที่เป็นฐานการผลิตของบริษัทญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาและประเทศเป้าหมายในการส่งออกยังมีการลงนามในข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศเรียบร้อยแล้วด้วย เช่น ฐานการผลิตในไทยที่สามารถเข้าถึงตลาด อาเซียนและออสเตรเลียและนิวซีแลนด์มาเป็นเวลานานแล้ว ดังที่กล่าวข้างต้น รวมทั้งเม็กซิโกเองก็มีข้อตกลงหรือกำลังเจรจาทางการค้ากับประเทศในอเมริกาใต้และสหภาพยุโรป ทั้งนี้ ในประเด็นสำคัญที่รัฐบาลญี่ปุ่นได้พยายามเน้นย้ำ คือ เงื่อนไขภายใต้ TPP จะทำให้ญี่ปุ่นได้รับสิทธิพิเศษมากกว่าเงื่อนไขที่เกาหลีใต้รับจากการทำความตกลงกับสหรัฐอเมริกา ซึ่งเกาหลีถือเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์คู่แข่งที่สำคัญในตลาดอเมริกาเหนือ แม้ข้อได้เปรียบนี้มีเพียงเล็กน้อยก็ตาม

โดยสรุป ฮีไอซีจึงเห็นว่า TPP น่าจะเสริมข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศที่ไทยได้ลงนามไปแล้วและมีการทับซ้อนกับ TPP มากกว่ากดดันการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในอนาคต โดย TPP จะสนับสนุนให้สายการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศต่างๆ ทั่วโลกมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ซึ่งฐานการผลิตในไทยถือว่าเป็นกำลังสำคัญ ทั้งนี้ ญี่ปุ่นจะให้ความสำคัญกับการเจรจาเพื่อยกเลิกภาษีศุลกากรสำหรับส่วนประกอบรถยนต์ ซึ่งปัจจุบันญี่ปุ่นจะส่งออกไปยังฐานการผลิตในอเมริกาเหนือโดยตรง โดยสินค้าประเภทดังกล่าวไม่ได้เป็นประเภทสินค้าเดียวกันกับส่วนประกอบรถยนต์ที่ไทยส่งออกไปอเมริกาเหนือในปัจจุบัน

Implication ■ **วางแผนเพื่อเตรียมรับมือกับการแข่งขันกับศูนย์การผลิตอื่นๆ ทั่วโลก** ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์โดยทั่วไปแล้ว เป็นที่เข้าใจกันว่าจะต้องมีเครือข่ายการผลิตที่อยู่ในบริเวณหรือภูมิภาคเดียวกัน เนื่องจากข้อจำกัดด้านต้นทุนการขนส่งและลักษณะการผลิตที่เป็นรูปแบบการ Just in Time ดังกรณีตัวอย่างเครือข่ายการผลิตในอเมริกาเหนือและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่แยกกันในช่วงที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ในระยะยาว การพัฒนาด้านการขนส่งและข้อตกลงทางการค้าระหว่างภูมิภาคที่มีเพิ่มมากขึ้น จะทำให้ส่วนประกอบรถยนต์ที่ส่งออกไปประเทศต่างๆ มีแนวโน้มที่จะมีรูปแบบที่ไว้ร่วมกันได้มากขึ้น ดังนั้น ฮีไอซีเห็นว่าผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์จะต้องเตรียมพร้อมที่จะรับมือกับทั้งการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและการแข่งขันจากศูนย์การผลิตอื่นๆ ทั่วโลก โดยรูปแบบความตกลงระหว่างภูมิภาคในลักษณะเดียวกันกับ TPP จะมีเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ ในระยะ

กลางคาดว่าอินเดียและจีนจะมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนมากขึ้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีลักษณะเดียวกันและหาซื้อได้จากแหล่งอื่นๆ จะได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปดังกล่าว และในที่สุดจากการปรับเปลี่ยนแผนการจัดซื้อระหว่างประเทศของลูกค้า

รูปที่ 1: ประเทศสมาชิก TPP มีสัดส่วนสูงในการส่งออกสินค้าเกี่ยวกับยานยนต์ของไทย (มกราคม – กรกฎาคม 2015)



*รวมถึงการส่งออกทั้งคัน (CBUs) และชิ้นส่วน

ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ UN Comtrade

โดย: โทญจนาท เตือนมูลแสน (Konjanart.Thueanmunsaen@scb.co.th)

Economic Intelligence Center (EIC)

Siam Commercial Bank Public Company Limited

EIC Online: www.scbeic.com