



Note by EIC



13 ธันวาคม 2011



วิกฤติน้ำท่วมไทย...สะท้อนไกลถึงอุตสาหกรรมรถยนต์โลก

วิกฤติน้ำท่วมใหญ่ครั้งนี้สร้างความเสียหายต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมากที่สุด เป็นประวัติการณ์ รวมทั้งยังส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) ของอุตสาหกรรมรถยนต์โลก โดยเฉพาะในตลาดอาเซียน แต่คาดว่าโรงงานผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่น่าจะฟื้นตัวกลับเข้าสู่ภาวะปกติได้ในช่วงต้นปีหน้า

ราว 1 ใน 4 ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม โดยการผลิตรถยนต์ในเดือนตุลาคมต่ำสุดในรอบเกือบ 10 ปี คาดว่ายอดผลิตรถทั้งปีอาจต่ำกว่าเป้าถึงกว่า 370,000 คัน แม้ว่าโรงงานประกอบรถยนต์หลายแห่งจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากภาวะน้ำท่วม แต่ก็จำเป็นต้องชะลอหรือหยุดการผลิตลงชั่วคราวตั้งแต่ช่วงปลายเดือนตุลาคมที่ผ่านมาเพราะขาดแคลนชิ้นส่วน เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศมีการพึ่งพาชิ้นส่วนภายในประเทศ (local content) เป็นหลัก รวมทั้งส่วนใหญ่ยังใช้ระบบการผลิตแบบ just-in-time (JIT) เพื่อลดต้นทุน ทำให้มีการสต็อกสินค้าไว้ในปริมาณที่น้อยที่สุด โดยพบว่ากว่า 485 โรงงานทั้งนอกเขตและในเขตนิคมอุตสาหกรรม หรือราว 1 ใน 4 ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งระบบได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมครั้งนี้ ทั้งในส่วนของกลุ่มที่โรงงานถูกน้ำท่วมจนไม่สามารถผลิตได้ และกลุ่มที่ไม่มีคำสั่งซื้อสินค้าเข้ามา ขณะที่โรงงานพลาสติกและโรงงานแม่พิมพ์ (molds & dies) ซึ่งเป็นต้นน้ำที่สำคัญของอุตสาหกรรมหลายประเภท รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์ก็ได้รับความเสียหายอย่างหนักด้วย โดยพบว่ายอดการผลิตรถยนต์ล่าสุดในเดือนตุลาคมที่ผ่านมาอยู่ที่ 49,439 คัน ซึ่งนับเป็นปริมาณการผลิตที่ต่ำสุดในรอบเกือบ 10 ปี โดยลดลงราว 68% (YOY) หรือหายไปถึงกว่า 70% เมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตเฉลี่ยต่อเดือนที่ประมาณ 150,000 คัน ทั้งนี้ คาดว่าการผลิตรถยนต์ในช่วง 2 เดือนที่เหลือของปีนี้จะอยู่ในระดับใกล้เคียงกับเดือนตุลาคมที่ประมาณ 50,000 คัน ซึ่งจะส่งผลให้ยอดการผลิตรถยนต์ในปีนี้อยู่ที่ราว 1.43 ล้านคัน ต่ำกว่าเป้าหมายที่ 1.8 ล้านคัน เช่นเดียวกับยอดขายรถยนต์ในประเทศในเดือนตุลาคมที่ปรับลดลงกว่า 40% (YOY) ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตที่ต่ำที่สุดในรอบ 13 ปี เนื่องจากตัวแทนจำหน่ายไม่สามารถส่งมอบรถยนต์ให้ลูกค้าได้ตามกำหนด

นอกจากนี้ ปัญหา supply chain ที่เกิดขึ้นในไทย ยังส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงอุตสาหกรรมรถยนต์โลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดรถยนต์ในอาเซียน แม้ว่าไทยจะเป็นผู้ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อันดับ 16 ของโลก โดยมีสัดส่วนการส่งออกราว 1.5% ของมูลค่าการส่งออกทั่วโลก แต่หากพิจารณาเฉพาะภายในกลุ่มอาเซียนด้วยกัน จะพบว่าไทยเป็น supplier หลักของตลาดนี้ โดยในปีที่ผ่านมา กลุ่มอาเซียนนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากไทยในสัดส่วนราว 12% ของการนำเข้าทั้งหมด ซึ่งนับว่ามากเป็นลำดับที่ 2 รองจากการนำเข้าจากญี่ปุ่น ขณะเดียวกัน อาเซียนยังเป็นตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์อันดับ 1 ของไทยอีกด้วย โดยกว่า 1 ใน 3 เป็นการส่งออกไปยังตลาดกลุ่มนี้ จากแรงหนุนที่ค่ายรถยนต์ยักษ์ใหญ่ของโลกใช้อาเซียนเป็นฐานการผลิตและส่งออก นอกจากนี้ ค่ายรถยนต์หลายแห่งยังใช้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ทั่วโลก จึงไม่น่าแปลกใจที่ค่ายรถยนต์หลายแห่งทั่วโลกจำเป็นต้องประกาศลดกำลังการผลิตลงเนื่องจากปัญหาขาดแคลนชิ้นส่วนต่างๆ จากไทย ที่เห็นได้ชัดเจนคือ โรงงานรถยนต์ฮอนด้าซึ่งไทยเป็นฐานการผลิตนอกประเทศญี่ปุ่นที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย และยังเป็น 1 ใน 3 ฐานการผลิตที่ใหญ่ที่สุดในโลกของฮอนด้า ทำให้โรงงานฮอนด้าหลายแห่งในเอเชียต้องหยุดการผลิตลง ขณะที่โตโยต้าซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่นและมีฐานการผลิตส่วนใหญ่อยู่ที่ไทยต้องปรับลดการผลิตใน 9 ประเทศ

จากเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งนี้

อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงในการย้ายฐานการผลิตยังอยู่ในระดับต่ำ แนวโน้มการย้ายฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์ต่างชาติออกนอกประเทศคาดว่าจะเกิดขึ้นได้ค่อนข้างยาก เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์ต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก และปัจจุบันยังใช้ local content ในสัดส่วนที่สูงคือ ประมาณ 60% และ 80% สำหรับรถเก๋งและรถกระบะ ตามลำดับ นอกจากนี้ ไทยยังมีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งคมนาคม และมีความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้งและแรงงานฝีมือที่มีทักษะความชำนาญสูงและเป็นที่ยอมรับในตลาดโลก รวมทั้งยังมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องโดยเฉพาะอุตสาหกรรมต้นน้ำที่เข้มแข็งและหยั่งรากลึกในไทย เช่น เหล็ก ยาง พลาสติก อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรกลต่างๆ เป็นต้น

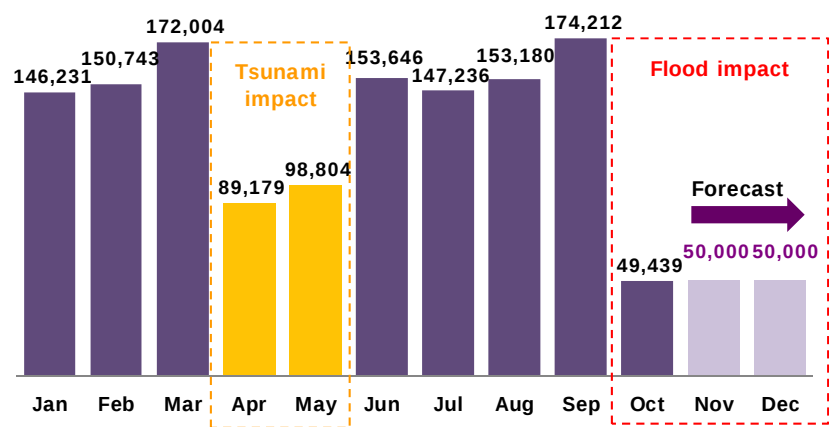
ขณะที่คาดว่าค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่น่าจะกลับมาผลิตได้เกือบ 100% ภายในช่วงต้นปี 2012 โดยไทยยังคงเป่าผลิตรถยนต์ในปีหน้าไว้ที่ 2 ล้านคัน ปัญหา supply chain น่าจะส่งผลกระทบต่อการผลิตและการส่งออกรถยนต์ของไทยเพียงระยะสั้นๆ เท่านั้น โดยคาดว่าโรงงานรถยนต์ส่วนใหญ่จะกลับมาเริ่มเดินเครื่องผลิตได้เต็มที่อีกครั้งในช่วงต้นปี 2012 และสามารถกลับคืนสู่ภาวะปกติได้ภายในช่วงไตรมาสแรก ยกเว้นเพียงโรงงานผลิตรถยนต์ของค่ายฮอนด้าซึ่งตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมโรจนะและได้รับผลกระทบโดยตรงที่คาดว่าจะกลับมาผลิตได้ในช่วงไตรมาสสองเป็นต้นไป โดยสถาบันยานยนต์ยังคงเป้าหมายการผลิตรถยนต์ในปีหน้าไว้ที่ 2 ล้านคัน เพราะจะมีโรงงานประกอบรถยนต์เปิดใหม่ 3 ค่าย (ฟอร์ด มิตซูบิชิ และซูซูกิ) ซึ่งคาดว่าจะเริ่มเปิดสายการผลิตในปี 2012 และช่วยให้มีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นเฉลี่ยโรงงานละ 100,000 - 200,000 คันต่อปี และน่าจะช่วยทดแทนการผลิตของฮอนด้าที่หายไปได้ สอดคล้องกับความต้องการรถยนต์ในประเทศที่ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเล็กประหยัดพลังงาน (อีโคคาร์) โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายการเงินการคลังรถยนต์คันแรกไม่เกิน 1 แสนบาทของรัฐบาล และความต้องการสะสมในช่วง 2-3 เดือนสุดท้ายของปี โดยเฉพาะจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมที่ต้องการเปลี่ยนรถคันใหม่

Implication

- **ในระยะยาว สิ่งที่น่ากังวลมากกว่าปัญหาน้ำท่วมคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและรักษาบทบาทในการเป็นฐานการผลิตหลักของรถยนต์ในอาเซียน** ผู้ประกอบการไทยต้องเร่งปรับตัวในด้านต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากการเปิดเสรีภายใต้กรอบอาเซียน (AEC) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงมาตรฐานการผลิตให้สูงขึ้น การวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่การผลิต โดยควรเพิ่มบทบาทในการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีสูง (first-tier) และพัฒนาสู่การเป็นผู้ออกแบบชิ้นส่วนยานยนต์ ไม่ใช่แค่การรับจ้างผลิตชิ้นส่วนเพียงอย่างเดียว หรือแม้แต่การรวมตัวกันเป็น cluster เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองทางการค้าในเวทีโลก รวมไปถึงการรักษาบทบาทในการเป็นฐานการผลิตและส่งออกรถยนต์ของภูมิภาคอาเซียนเอาไว้ เพราะมีแนวโน้มว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า อินโดนีเซียซึ่งปัจจุบันเป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทยอาจจะกลายเป็นคู่แข่งที่น่ากลัว เนื่องจากเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพ (ประชากรราว 230 ล้านคน) และมีค่าจ้างแรงงานต่ำกว่าไทยราว 20% ทำให้มีนักลงทุนใหม่ๆ รวมทั้งเครือข่ายรถยนต์ของญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา
- **รวมถึงควรปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจโดยขยายการส่งออกชิ้นส่วนประเภท REM ในช่วงที่เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัว** เพราะในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจไม่ดี ผู้บริโภคมีแนวโน้มที่จะชะลอการตัดสินใจซื้อรถยนต์คันใหม่ออกไป ส่งผลให้ความต้องการใช้อะไหล่รถยนต์เพื่อทดแทนชิ้นส่วนที่เสียหรือสึกหรอมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย **หรือแม้แต่การรุกตลาดส่งออกที่มีศักยภาพเติบโตสูง** เช่น ออสเตรเลีย ซึ่งเป็นตลาดส่งออกที่น่าสนใจ เพราะผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในออสเตรเลียยังมีจำนวนน้อยและไม่สามารถผลิตได้ทันกับความต้องการในประเทศ ทำให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนทั้งประเภท OEM และ REM เพิ่มขึ้นต่อเนื่องทุกปี หรือแม้แต่ตลาดตะวันออกกลางซึ่งเป็นตลาดเกิดใหม่ที่ประชากรมีรายได้ต่อหัวสูงและมีสัดส่วนการถือครองรถยนต์ของประชากรสูงถึง 270 คันต่อประชากร 1,000 คน ซึ่งสูงกว่าไทยถึงเกือบ 80%

รูปที่ 1: วิกฤติน้ำท่วมในไทยครั้งนี้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์รุนแรงกว่าเหตุการณ์สึนามิในญี่ปุ่น และคาดว่าจะทำให้ยอดการผลิตรถยนต์ทั้งปี 2011 ต่ำกว่าเป้าที่ตั้งไว้ถึงราว 370,000 คัน

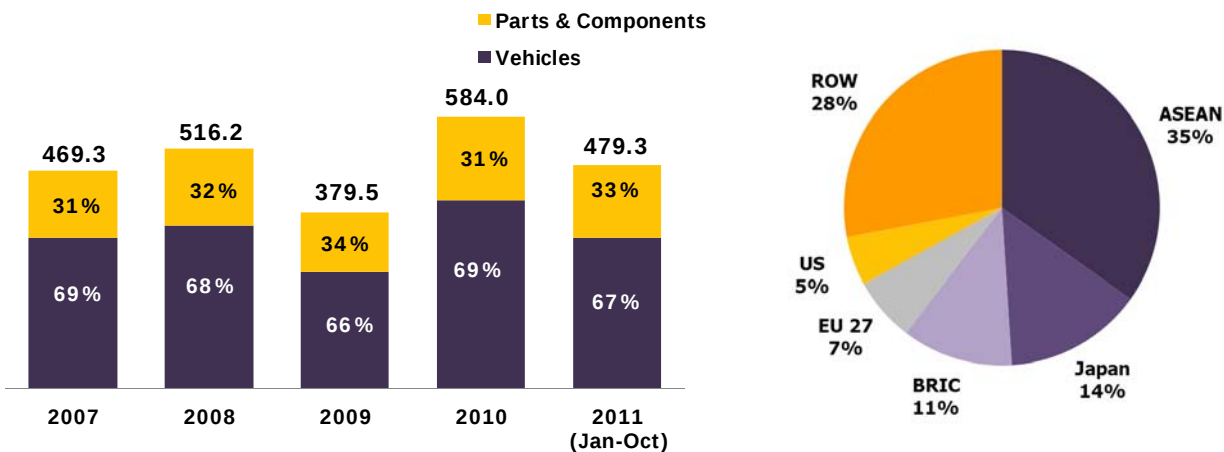
ยอดการผลิตรถยนต์ในปี 2011 (หน่วย: คัน)



ที่มา: การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของสถาบันยานยนต์

รูปที่ 2: กว่า 1 ใน 3 ของการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์จากไทยเป็นการส่งออกไปยังตลาดกลุ่มอาเซียน

มูลค่าส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์รายปี (หน่วย: พันล้านบาท) โครงสร้างตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในปี 2010



ที่มา: การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของสถาบันยานยนต์และ International Trade Center (ITC)

โดย : วิชชุดา ชุ่มมี (witchuda.chummee@scb.co.th)

EIC | Economic Intelligence Center

This information enclosed herewith is intended for discussion purposes only. Although the information provided herein is believed to be reliable, SCB makes no representation as to the accuracy or completeness of such information or otherwise provided by SCB. Prior to acting on any information contained herein or proceeding with a transaction which may arise as a result of this material, the recipients must determine the risks and merits, including legal, tax, and accounting characterizations and consequences, without reliance on SCB. SCB does not provide tax, legal or accounting advice and do not warrant the advice provided by others.