

มุ่งเน้นส่งออก...อีกความท้าทายของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี 2014

วิธาน เจริญผล

โปรแกรมชั้นและส่วนลดต่างๆ ที่ค่ายรถยนต์แข่งขันกันเสนอขายกันอย่างดุเดือดในงานมอเตอร์โชว์ที่ผ่านมาสะท้อนให้เห็นทิศทางตลาดรถยนต์ในประเทศที่กำลังหดตัวลงจากปีก่อนหน้าอย่างชัดเจน หลังจากยอดขายรถยนต์ในประเทศสองเดือนแรกของปีนี้ที่ลดลงกว่า 45% เหลือเพียงเฉลี่ยเดือนละราว 7 หมื่นคัน โดยสาเหตุสำคัญยังคงเป็นผลกระทบจากโครงการรถคันแรกที่ช่วยดันยอดขายในประเทศให้ทะลุ 1.4 และ 1.3 ล้านคันในปี 2012 และ 2013 ที่ผ่านมาจากยอดขายปกติที่อยู่ในระดับ 7-8 แสนคันก่อนปีที่จะเกิดมหาอุทกภัยและยอดจองรถยนต์ในงานมอเตอร์โชว์ล่าสุดที่ผ่านมาก็ยังตอกย้ำแนวโน้มการย่อตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศ โดยมียอดจองราว 39,400 คัน ใกล้เคียงกับปีก่อนหน้าที่ราว 40,000 คัน แต่อย่าลืมนำยอดจองราวสี่หมื่นคันในปีที่แล้วนั้นเป็นระดับที่ลดลงจากปีก่อนหน้าราว 40% ดังนั้น การที่ยอดจองในปีนี้อยู่ในระดับใกล้เคียงปีที่แล้วจึงยังสะท้อนให้เห็นว่าตลาดรถยนต์ในประเทศยังไม่ฟื้นตัวดีนักหลังจากโครงการรถคันแรก

สำหรับค่ายผู้ผลิตรถยนต์แล้ว ภาวะตลาดในประเทศหดตัวหมายถึงการบ้านที่หนักขึ้นในการหันไปมุ่งเน้นตลาดส่งออกเพื่อชดเชยและทำให้สามารถรักษาระดับการผลิตให้อยู่ในระดับที่ตั้งเป้าหมายไว้ได้ เพราะการลดกำลังการผลิตลงมาก ๆ นั้น ไม่ใช่ทางเลือกแรกที่ค่ายบริษัทผลิตรถยนต์อยากทำนัก ทั้งนี้ การผลิตรถยนต์ในช่วงปกติจะเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกคิดเป็นสัดส่วนราว 50:50 ดังนั้นเมื่อตลาดในประเทศมีแนวโน้มหดตัวลง ค่ายรถยนต์ก็จำเป็นต้องเพิ่มสัดส่วนการส่งออกหากต้องการรักษาระดับการผลิตในระดับใกล้เคียงระดับเดิมไว้ อย่างไรก็ตาม การปรับเปลี่ยนสัดส่วนของตลาดก็ไม่สามารถทำได้เต็มที่โดยง่ายนัก ส่งผลให้ค่ายรถยนต์ต้องปรับลดการผลิตลงอยู่ดี โดยอัตราการใช้กำลังการผลิตล่าสุด (เดือนมกราคม 2014) อยู่ที่เฉลี่ย 78% ลดลงจาก 109% จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า

ตัวเลขการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในช่วงสองเดือนแรกของปีนี้กลับดูน่ากังวลมากกว่า เพราะมูลค่าการส่งออกไม่ได้เติบโตในอัตราที่ก้าวกระโดดมากนักทั้งๆ ที่น่าจะได้รับผลดีจากฐานมูลค่าส่งออกปีที่แล้วซึ่งไม่น่าจะสูงนักเพราะในช่วงนี้ในปีที่แล้วค่ายรถยนต์ต่างๆ กำลังเร่งการผลิตเพื่อส่งมอบรถยนต์ที่จองภายใต้โครงการรถคันแรกกันอยู่ ทั้งนี้ มูลค่าการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนในช่วงสองเดือนแรกของปี 2014 นั้นขยายตัวราว 10% (คำนวณจากมูลค่าในรูปของเงินบาท หากคิดจากมูลค่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐจะขยายตัวราว 2%) อีกทั้งเป็นผลโดยตรงจากการขยายตัวในเดือนกุมภาพันธ์เป็นหลัก ในขณะที่มูลค่าการส่งออกในเดือนแรกของปีนี้ติดลบราว 12%

ดังนั้น การหันมามุ่งเน้นตลาดส่งออกมากขึ้นในปีนี้ก็ดูจะไม่ใช่ว่าเรื่องง่ายเช่นกัน เพราะอุปสงค์ในตลาดคู่ค้าหลักก็มีแนวโน้มที่ไม่เอื้ออำนวยมากนักในปีนี้ โดยตลาดส่งออกรถยนต์หลักๆ ของไทยอย่างออสเตรเลียและอินโดนีเซียซึ่งสองประเทศนี้มีส่วนแบ่งตลาดถึง 25% ของการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยนั้น มียอดมูลค่าส่งออกลดลงในสองเดือนแรกของปีนี้เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว

ความต้องการซื้อรถยนต์ในออสเตรเลียได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจซึ่งเป็นผลต่อเนื่องมาจากเศรษฐกิจจีนที่ชะลอความรุนแรงลงเพราะเศรษฐกิจออสเตรเลียพึ่งพาการส่งออกไปยังจีนค่อนข้างมาก โดยเฉพาะพวกแร่เหล็กและถ่านหิน อีกทั้งอัตราการว่างงานในออสเตรเลียก็เพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับ 6% ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าช่วงเกิดวิกฤติเศรษฐกิจโลกในช่วงปี 2008-2009 ด้วยซ้ำ นอกจากนี้เมื่อผู้บริโภคเผชิญภาวะที่ต้องระมัดระวังการใช้จ่ายก็มีแนวโน้มชะลอการซื้อรถยนต์ออกไป ทั้งหมดนี้ส่งผลให้แนวโน้มความต้องการรถยนต์โดยรวมของออสเตรเลียในปีนี้อาจไม่สดใสนัก และส่งผลมาถึงผู้ส่งออกรถยนต์ไปออสเตรเลีย

โดยตรง เนื่องจากตลาดรถยนต์ในออสเตรเลียเน้นพึ่งพารถยนต์นำเข้าคิดเป็นสัดส่วนมากกว่า 80% โดยรถยนต์นำเข้าจากไทยมีส่วนแบ่งในตลาดรถยนต์ออสเตรเลียถึงราว 20% โดยเฉพาะกลุ่มรถกระบะ

การส่งออกยานยนต์ของไทยไปอินโดนีเซียมีแนวโน้มลดลงด้วยเหตุผลที่คล้ายกับออสเตรเลียแตกต่างกันตรงที่อุปสงค์โดยรวมของประเทศไม่ได้ลดลง แต่อุปสงค์เฉพาะเจาะจงกับรถยนต์รุ่นที่ไทยเป็นผู้ส่งออกไปนั้นมีแนวโน้มลดลงสวนทางกับความต้องการรถยนต์รุ่นที่ผลิตในประเทศ โดยยอดขายรถซีดานในอินโดนีเซียลดลงมาเรื่อยๆ เฉลี่ยปีละ 2% ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาในขณะที่ยอดขายของรถเอนกประสงค์หรือ multi-purpose vehicle (MPV) ซึ่งผลิตในประเทศเป็นหลักนั้นขยายตัวสูงถึงปีละ 20% จึงส่งผลให้ตลาดรถยนต์อินโดนีเซียพึ่งพารถยนต์นำเข้าน้อยลงเรื่อยๆ

นอกจากนี้ ปัจจัยอื่นๆ ที่เคยเอื้อประโยชน์และสร้างข้อได้เปรียบให้การส่งออกรถยนต์ของไทยอย่างเช่น ข้อตกลงการค้าเสรีนั้นกำลังมีผลน้อยลงเรื่อยๆ เพราะหลายประเทศก็ดำเนินการเจรจาตกลงด้านการค้าเสรีกับคู่ค้าของไทยแล้วเช่นกัน ตัวอย่างเช่น ข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างออสเตรเลียและเกาหลี ก็ส่งผลให้เกาหลีไม่เสียเปรียบไทยในด้านของอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์อีกต่อไป

ยิ่งไปกว่านั้น อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีแนวโน้มที่จะพึ่งพาการส่งออกมากยิ่งขึ้นไปอีกในอนาคต จากการส่งเสริมการลงทุนผลิตอีโคคาร์เฟสสอง เพราะกำลังการผลิตที่จะเพิ่มขึ้นเกือบ 1.6 ล้านคันจาก 10 ค่ายรถยนต์ที่สมัครเข้าร่วมโครงการคงจะไม่สามารถรองรับได้หมดด้วยตลาดในประเทศ และด้วยยอดดังกล่าวย่อมจะส่งผลให้สัดส่วนการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกนั้นสูงกว่า 50% และอาจจะสูงกว่า 60% ด้วยซ้ำ

ดังนั้นแล้วการหาตลาดส่งออกให้หลากหลายมากขึ้นจึงมีความจำเป็นที่ท้าทายอย่างมาก เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการผลิตและเป็นการกระจายความเสี่ยงจากการหดตัวของอุปสงค์ในประเทศของคู่ค้าบางประเทศไปพร้อมๆ กันมิฉะนั้นแล้ว ตลาดรถยนต์โดยรวมของไทยในปีนี้อาจจะพลาดเป้ามากกว่าที่คาดไว้มากก็เป็นได้

ที่มา : ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์

http://www.scbeic.com/THA/document/topic_kt_20140423_auto/ref:topic