



(การนำข้อความหรือความเห็นตอนใดไปพิมพ์เผยแพร่ โปรดอ้างอิงชื่อผู้เขียนและชื่อรายงานกำกับด้วย)

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยทำสถิติใหม่ต่อเนื่อง

ผู้วิเคราะห์ : งานวิจัยธุรกิจอุตสาหกรรม 2 โทร. 0-2208-3585 0-2208-3589 0-2208-3576
ฝ่ายวิจัยความเสี่ยงธุรกิจ กลุ่มบริหารความเสี่ยง
สายงานบริหารความเสี่ยง บมจ. ธนาคารกรุงไทย
(บทวิเคราะห์นี้เป็นความคิดเห็นของผู้เขียน ซึ่งธนาคารไม่จำเป็นต้องเห็นด้วย)

ปี 2553 นับเป็นปีทองของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย เนื่องจากทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดส่งออกขยายตัวเกินคาด ทำให้ยอดจำหน่ายรวมสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 1.7 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 56.4 อีกทั้งยังมียอดจองที่ค้างส่งมอบรออยู่อีกจำนวนมาก จึงเป็นปัจจัยหนุนให้ปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นสูงสุดเป็น 1.65 ล้านคัน ซึ่งเป็นสถิติใหม่ของไทย อีกทั้งคาดว่า ในปี 2554 ปริมาณการผลิตรถยนต์ จะพุ่งขึ้นเป็น 1.8 ล้านคัน

ตลาดในประเทศ: ได้รับแรงกระตุ้นจากหลายปัจจัย

แม้ว่าปัจจุบัน ตลาดรถยนต์ในประเทศจะลดสัดส่วนลงเหลือประมาณร้อยละ 47.2 ของตลาดรวม แต่ยอดจำหน่ายในปี 2553 ในประเทศมีจำนวนสูงถึง 800,357 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 45.8 ในจำนวนนี้จำแนกเป็นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์รวม 437,796 คัน หรือร้อยละ 54.7 และรถยนต์นั่งรวม 362,561 คัน หรือร้อยละ 45.3 ทั้งนี้เนื่องจากเศรษฐกิจไทยฟื้นตัวแข็งแกร่ง กอปรกับรัฐบาลใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจภายใต้โครงการไทยเข้มแข็ง (ปี 2553 - 2555) ทำให้เกิดการลงทุนและการจ้างงานกระจายไปทั่วประเทศ ขณะเดียวกัน ราคาสินค้าเกษตรสำคัญหลายชนิดต่างปรับตัวสูงขึ้นมากตามราคาในตลาดโลก ทั้งข้าวโพด มันสำปะหลัง ยางพารา อ้อย และปาล์มน้ำมัน ทำให้ประชาชนมีรายได้สูงขึ้น และมีความมั่นใจในการใช้จ่าย นอกจากนี้ ผู้ค้ารถยนต์ยังได้เสนอเงื่อนไขพิเศษควบคู่ไปกับการวางเงินดาวน์ต่ำ อัตราดอกเบี้ยต่ำ และระยะเวลาการผ่อนชำระที่ยาวนาน อีกทั้งมีการออกจำหน่ายรถยนต์พลังงานทางเลือก และรถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน (Eco Car) ซึ่งมีราคาถูกลงด้วยการสนับสนุนของรัฐบาล ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้จึงทำให้ผู้ที่ชะลอการซื้อรถยนต์มาเป็นเวลา 2 - 3 ปีก่อนหน้านี้ ตัดสินใจซื้อทันที

สำหรับตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ภายในประเทศ ส่วนใหญ่เป็นตลาดรถปิคอัพขนาด 1 ตัน และอยู่ในภูมิภาค เพราะมักใช้ประโยชน์เพื่อการบรรทุกสิ่งของหรือสินค้าออกสู่ตลาด ผู้ผลิตจึงเน้นการพัฒนาสมรรถนะเครื่องยนต์ รวมถึงรูปลักษณะทั้งภายในห้องโดยสารและกระบะบรรทุก โดยในปี 2553 มีปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์รวม 437,796 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 42.3 จำแนกเป็นรถปิคอัพรวม 347,545 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.4 และประเภทอื่น ๆ ร้อยละ 20.6

ส่วนตลาดรถยนต์นั่ง ในปี 2553 มียอดจำหน่ายรวม 362,561 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 51.8 โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 55.9 เป็นรถยนต์นั่งขนาด 650 - 1500 ซี.ซี รองลงมาเป็นขนาด 1501 - 1800



และ 1801 – 2000 ซี.ซี ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้บริโภคส่วนใหญ่นิยมสั่งจองซื้อรถยนต์ในงานมอเตอร์โชว์ในช่วงต้นเดือนเมษายนและงานมหกรรมยานยนต์ในช่วงต้นเดือนธันวาคม เนื่องจากผู้ค้าทุกรายต่างแข่งขันกันจัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย โดยเสนอเงื่อนไขพิเศษกันอย่างเต็มที่ ทำให้ผู้ซื้อได้รับประโยชน์มากขึ้น นอกเหนือราคาที่ถูกลงหลังจากรัฐบาลให้การสนับสนุนการผลิตรถยนต์พลังงานทางเลือก และรถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน (Eco Car) โดยปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตให้แก่รถยนต์ประเภทต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ (E20) ปรับลดอัตราภาษีลงร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 25-45 รถยนต์ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ (E85) ปรับลดอัตราภาษีลงร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 22 - 42 และรถยนต์ไฮบริด ปรับลดอัตราภาษีลงร้อยละ 20-40 เหลือร้อยละ 10 ส่วนรถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน (Eco Car) ปรับลดอัตราภาษีลงร้อยละ 13 เหลือร้อยละ 17

ตลาดส่งออก: รับประโยชน์จากการเปิดการค้าเสรี

การส่งออกรถยนต์มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมากขึ้น โดยในปี 2553 ตลาดส่งออกมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 52.8 ของตลาดรวม เทียบกับร้อยละ 90.4 ในปีก่อน โดยมีปริมาณการส่งออกรวม 896,065 คัน คิดเป็นมูลค่ารวม 398,409 ล้านบาท ขยายตัวจากปี 2552 ร้อยละ 67.3 และ 57.8 ตามลำดับ เนื่องจากเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวดีขึ้น ขณะที่ผู้ผลิตรถยนต์แบรนด์ญี่ปุ่นเพื่อการส่งออกของไทย ได้ออกรถยนต์ขนาดเล็ก ประหยัดน้ำมัน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในช่วงต้นปี ซึ่งตลาดให้การตอบรับเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ผลของข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) และข้อตกลงการค้าเสรีทวิภาคี (FTA) ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าอื่นๆ เช่น ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และจีน ได้ส่งผลให้การส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังตลาดดังกล่าวขยายตัวขึ้นมาก

การส่งออกรถยนต์ของไทยส่วนใหญ่ร้อยละ 53.7 เป็นรถยนต์นั่ง และมีการเติบโตสูงถึงร้อยละ 61.4 ในปี 2553 โดยตลาดสำคัญ คือ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ เนื่องจากประเทศเหล่านี้ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีจากข้อตกลงทางการค้า จึงกระตุ้นให้มีการสั่งซื้อรถยนต์นั่งขนาดเล็กซึ่งไทยเป็นฐานการผลิตเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ญี่ปุ่นซึ่งย้ายฐานการผลิตเข้ามาในกลุ่มอาเซียน ได้กระจายการผลิตรถยนต์ขนาดต่างๆ ไปตามความเชี่ยวชาญและเหมาะสมกับแต่ละประเทศ ทำให้การค้าในกลุ่มอาเซียน และกับญี่ปุ่น ขยายตัวกว้างขึ้น

สำหรับการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ส่วนใหญ่เป็นรถเอนกประสงค์ (รถแวน) และรถปิคอัพขนาด 1 ตัน โดยมีตลาดสำคัญ คือ ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย จีน และมาเลเซีย การส่งออกรถยนต์ของไทยในกลุ่มนี้ขยายตัวดี เนื่องจากบริษัทแม่ในต่างประเทศกำหนดให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังกว่า 150 ประเทศทั่วโลก นอกจากนี้ ผู้ผลิตเพื่อการส่งออกของไทยมีศักยภาพสูง สามารถผลิตสินค้าได้คุณภาพมาตรฐานสากล จึงเป็นที่ยอมรับในระดับโลก

การผลิต: ขยายตัวสูงตามความต้องการของตลาด

ตลาดในประเทศและต่างประเทศได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับรัฐบาลไทยมีนโยบายสนับสนุนการค้าเสรี และส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำจากทั่วโลก ทั้งญี่ปุ่น สหรัฐฯ และยุโรป ต่างย้ายฐานการผลิตเข้ามาในประเทศไทย และกำหนดให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตเพื่อส่งออก



ไปยังทุกภูมิภาคของโลกรวมกันกว่า 150 ประเทศ อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยจึงกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีการศึกษาวิจัย วิเคราะห์คุณค่า (Value Analysis) และเพิ่มคุณค่าทางวิศวกรรม (Value Engineering) อย่างไม่หยุดยั้ง ทำให้สามารถออกแบบและการประกอบรถโดยใช้เทคโนโลยีและเครื่องจักรที่ทันสมัย ซึ่งช่วยลดขั้นตอนการผลิต และลดความเสี่ยงในการใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกัน ด้านการออกแบบก็พัฒนาไปใช้ชิ้นส่วนที่มีรูปแบบกระชับ น้ำหนักเบา ใช้วัตถุดิบน้อย สามารถใช้ชิ้นส่วนร่วมกันในรถยนต์ทุกรุ่น ทำให้เกิดการประหยัดจากขนาด และสามารถลดต้นทุนการผลิตได้ถึงร้อยละ 15-20

ในปี 2554 คาดว่าโรงงานประกอบรถยนต์ทั้ง 17 แห่ง จะมีกำลังการผลิตรวมกันประมาณ 1,885,900 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 14.7 นอกจากนี้ โรงงานหลายแห่งได้เปิดรับพนักงานเพิ่ม และมีการปรับชั่วโมงการผลิตจาก 1 กะ เป็น 2 กะ เพื่อรองรับความต้องการที่สูงขึ้นทั้งจากภายในและต่างประเทศ สำหรับศักยภาพการผลิตของค่ายรถยนต์รายใหญ่ของไทย สรุปได้ดังนี้

โตโยต้า มีกำลังการผลิตประมาณ 550,000 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.2 ซึ่งสูงสุดเป็นอันดับ 1 และเป็นผู้ค้าที่มียอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศและตลาดส่งออกสูงสุด อีกทั้งตั้งเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำตลาดตลอดไป ในปี 2554 โตโยต้ามีกำลังการผลิตสูงขึ้นจากการขยายโรงงานเดิม และสร้างโรงงานใหม่เป็นแห่งที่ 3 ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

ฮอนด้า มีกำลังผลิตรวม 120,000 คัน ครองสัดส่วนการผลิตร้อยละ 12.7 ซึ่งสูงเป็นอันดับ 2 และมียอดจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศสูงเป็นอันดับ 2 รองจากโตโยต้า นอกจากนี้ ฮอนด้ายังก่อสร้างโรงงานแห่งใหม่เพื่อผลิตรถยนต์อีโคคาร์ ซึ่งได้เริ่มผลิตตั้งแต่เดือนมีนาคม 2554 ทำให้กำลังการผลิตรถยนต์ฮอนด้าสูงขึ้นเป็น 240,000 คัน ส่งผลให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถฮอนด้าสูงเป็นอันดับ 4 รองจากฐานการผลิตในญี่ปุ่น สหรัฐฯ และอังกฤษ

อิชูซู มีกำลังผลิตสูงเป็นอันดับ 3 และมียอดจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในประเทศสูงสุดเป็นอันดับที่ 2 รองจากโตโยต้า ในปี 2554 จะขยายกำลังการผลิตเป็น 220,000 คัน เพื่อรองรับตลาดส่งออกและตลาดในประเทศ

มิตซูบิชิ มีกำลังผลิตสูงเป็นอันดับ 4 และเป็นผู้ส่งออกรถยนต์รายใหญ่อันดับ 2 รองจากโตโยต้า ในปี 2554 ได้ขยายกำลังการผลิตเป็น 206,000 คัน ส่งผลให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์มิตซูบิชิที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากฐานในญี่ปุ่น อีกทั้งมีแผนที่จะสร้างโรงงานแห่งใหม่เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตเป็น 300,000 คัน ในอีก 3 – 5 ปีข้างหน้า

นิสสัน มีกำลังผลิตสูงเป็นอันดับ 5 และเป็นรายแรกที่นำรถยนต์นั่งอีโคคาร์ คือ นิสสันมาร์ช ออกจำหน่ายในเดือนมีนาคม 2553 ซึ่งได้รับความนิยมจากผู้บริโภคเป็นอย่างมาก ในปี 2554 นิสสันมีกำลังการผลิตสูงเป็น 200,000 คัน

เจนเนอรัลมอเตอร์ (GM) มีกำลังผลิตสูงเป็นอันดับ 6 และเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของสหรัฐฯ ในปี 2554 GM ได้ขยายกำลังการผลิตเป็น 160,000 คัน และมีแผนจะขยายไปเป็น 200,000 คัน เพื่อรองรับการส่งออกที่เป้าหมายไว้สูงถึง 100,000 คัน ในช่วง 3 – 4 ปีข้างหน้า



ออโตอัลลายแอนซ์ (AAT) เป็นผู้ผลิตรถยนต์ฟอร์ด – มาสด้า มีกำลังผลิตสูงเป็นอันดับ 7 ในปี 2554 AAT ได้ขยายกำลังการผลิตเป็น 155,000 คัน และมีแผนจะขยายเพิ่มขึ้นเป็น 200,000 คัน ในช่วง 2-3 ปีข้างหน้า

แนวโน้มธุรกิจ: ขนาดตลาดโต ทำสถิติใหม่ต่อเนื่อง

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยยังคงมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง จากปัจจัยเกื้อหนุนจำนวนมาก ได้แก่ การที่รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนอย่างเต็มที่ ทั้งด้านการผลิต การจำหน่ายในประเทศ และการส่งออก โดยเฉพาะ การส่งเสริมรถยนต์นั่งประหยัดพลังงานที่ใช้แก๊สไฮโดรเจน (E20) รถ NGV รถไฮบริด รถขนาดเล็ก และรถอีโคคาร์ (Eco Car) รวมทั้งรถบีคอป อีกทั้งได้ใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และราคาพืชผลการเกษตรที่มีแนวโน้มสูงขึ้น จะเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้บริโภคมีความต้องการรถยนต์เพิ่มขึ้น ทางด้านตลาดส่งออกรถยนต์ จะได้รับแรงผลักดันจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) และการค้าเสรีทวีภาคี (FTA) ระหว่างไทยกับออสเตรเลีย ไทยกับนิวซีแลนด์ ไทยกับอินเดีย รวมทั้งความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทยกับญี่ปุ่น (JTEPA) ส่วนสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นตลาดหลักได้ประกาศคืนสิทธิพิเศษ (GSP) ให้แก่ไทยในปี 2552 – 2554 ซึ่งจะช่วยให้รถยนต์ไทยในตลาดยุโรปมีราคาถูกลง และมีศักยภาพการแข่งขันสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทแม่ในต่างประเทศ ทั้งญี่ปุ่นและสหรัฐฯ ได้กำหนดให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกไปยังกว่า 150 ประเทศทั่วโลก โดยคาดว่าในปี 2554 การส่งออกรถยนต์ของไทย จะมีจำนวน 980,000 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 9.4 ส่วนยอดจำหน่ายในประเทศอยู่ในระดับ 870,000 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.7 ปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกรุ่นทุกขนาดรวมกันจะพุ่งขึ้นทำสถิติใหม่เป็น 1,800,000 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 9.4