

สิ้นแรงนโยบายรถยนต์คันแรก อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะล้มหรือไม่

เฟื่องนก ปานหงษ์
เศรษฐกรอาวุโส ทีมวิเคราะห์สาขาเศรษฐกิจ
ฝ่ายนโยบายเศรษฐกิจการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย

เป็นที่ทราบกันดีว่าในปีนี้อัตราการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์สูงมากเป็นประวัติการณ์ เฉพาะงาน Motor Expo ในต้นเดือนธันวาคมที่ผ่านมา มียอดจองซื้อรถสูงถึงกว่า 8 หมื่นคัน กึ่งหนึ่งมาจากการจองซื้อเพื่อใช้สิทธิ์จากมาตรการรถยนต์คันแรกของรัฐบาล และยอดการใช้สิทธิ์รวมทั้งปีถึงกว่า 1 ล้าน 2 แสนคัน ซึ่งคิดเทียบได้ประมาณครึ่งหนึ่งของยอดผลิตรถยนต์ในปีนี้นำมาสู่คำถามว่าแล้วยอดการผลิตรถยนต์ในปีหน้าและระยะต่อไปจะเป็นอย่างไรเมื่อมาตรการสิ้นสุดลงสิ้นธันวาคมปีนี้

ก่อนอื่นขอกล่าวถึงที่มาของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เติบโตมากกว่า 50 ปี นั้น ในช่วงแรกได้รับแรงสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเริ่มจากการผลิตเพื่อชดเชยการนำเข้าเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก กระทั่งประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค หลังจากนั้นจึงเน้นการสนับสนุนรถเฉพาะประเภท เช่น รถกระบะปิกอัพ และรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco-Car) ตามลำดับ ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องของไทยขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์อันดับที่ 14 ของโลก

ในปีนี้ รัฐบาลประกาศนโยบายรถยนต์คันแรก ซึ่งเป็นนโยบายที่ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์เติบโตอย่างก้าวกระโดด มียอดผลิตสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปีนี้ นโยบายนี้สร้างอุปสงค์ต่อรถยนต์เป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการดึงอุปสงค์ต่อรถยนต์ในอนาคตระยะ 1-2 ปีมาไว้ปีนี้ นอกเหนือจากความต้องการเพื่อชดเชยความเสียหายจากน้ำท่วม และความต้องการที่อันมาจากช่วงน้ำท่วม ดังนั้นเมื่อสิ้นแรงอุปสงค์จากนโยบายนี้แล้ว กลุ่มยานยนต์จะล้มในปีหน้าหรือไม่ คำตอบคือไม่ เนื่องจากเหตุผล 3 ประการคือ

ประการแรก ยอดจองซื้อรถยนต์ในปีนี้สูงกว่ากำลังการผลิตรถยนต์ในปีนี้มาก การผลิตไม่สามารถตอบสนองต่อตลาดได้ทัน จนทำให้การผลิตยานยนต์ในช่วงครึ่งแรกของปี 2556 ยังคงได้รับปัจจัยสนับสนุนจากยอดคงค้างส่งมอบ หลังจากที่มีรัฐบาลขยายเวลาส่งมอบรถยนต์คันแรกที่ได้สั่งจองในปี 2555 ออกไปไม่มีกำหนด

ประการที่สอง ปัจจุบันการส่งออกรถยนต์ของไทยมีตลาดส่งออกที่หลากหลายและบางตลาดกำลังขยายตัวมากขึ้น ทั้งใน เอเชีย ตะวันออกกลาง โอเชียเนีย อเมริกาใต้ ยุโรป และแอฟริกา ถึงแม้บางตลาดมีปัญหา เช่น การส่งออกรถยนต์ไปสหภาพยุโรปลดลงจากปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ แต่ผู้ประกอบการยังคงสามารถส่งออกรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นในภูมิภาคอื่นๆ ทำให้ภาพรวมการส่งออกรถยนต์ของไทยยังขยายตัวได้ จึงคาดว่าในปีหน้าปริมาณการส่งออกรถยนต์จะขยายตัวชดเชยปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศที่ชะลอลงได้ ส่งผลให้ในปี 2556 อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจะยังเติบโตได้ต่อไป แม้จะชะลอลงบ้างเมื่อเทียบกับปี 2555

ประการที่สาม ในระยะต่อไปความต้องการรถยนต์ทั้งจากในและต่างประเทศยังเติบโตต่อเนื่องเนื่องจากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่อยู่ในเกณฑ์ดี อัตราดอกเบี้ยอยู่ในระดับต่ำ และการเข้าถึงแหล่งเงินกู้ที่สะดวกขึ้น ในขณะที่เดียวกันตลาดส่งออกก็มีความหลากหลาย และมีแนวโน้มขยายตัวเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะ อาเซียน

ด้วยมุมมองนี้ ค่ายรถยนต์ต่างๆ จึงเร่งขยายกำลังการผลิตและลงทุนใหม่เพื่อรองรับความต้องการเหล่านี้ อาทิ โตโยต้า อีซูซุ นิสสัน มาสด้า และมิตซูบิชิ และอีกส่วนหนึ่งมาจากนักลงทุนญี่ปุ่นต้องการขยายฐานการผลิตในไทย เพื่อกระจายความเสี่ยง โดยเฉพาะจากกรณีพิพาทระหว่างญี่ปุ่นและจีน นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ญี่ปุ่น ขนาดกลางและเล็กต้องการย้ายฐานการผลิตมาอยู่ใกล้ผู้ผลิตรายอื่นเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาค่าเงินเยนแข็งค่า และลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งการขยายกำลังการผลิตและอุปสงค์ที่คาดว่าจะขยายตัวดีต่อเนื่อง ประเทศไทยจึงตั้งเป้าว่าจะผลิตรถยนต์ได้ปีละ 3 ล้านคันในปี 2560 ซึ่งจะช่วยให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยก้าวขึ้นเป็นผู้ผลิตรายอันดับที่ 10 ของโลก

แม้มาตรการรถยนต์คันแรกจะเป็นประโยชน์ทั้งช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และเป็นการช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการบริโภค แต่มาตรการนี้เป็นการดึงความต้องการในอนาคตมาใช้ สร้างแรงจูงใจให้คนซื้อรถมากขึ้น ทั้งกลุ่มที่มีกำลังซื้อหรือผ่อนเพียงพอและไม่เพียงพอซึ่งที่น่าเป็นห่วงในระยะต่อไปคือความเสี่ยงเรื่องความสามารถในการผ่อนชำระหนี้ของกลุ่มที่มีกำลังซื้อหรือผ่อนไม่เพียงพอนอกจากนี้ นโยบายดังกล่าวก็ได้สร้างภาระทางการคลังที่คาดว่าจะสูงถึงกว่า 9 หมื่นล้านบาทจากการลดลงของรายได้ภาษีสรรพสามิต งบประมาณขนาดนี้ หากมองอีกด้านหนึ่งสามารถสร้างรถไฟฟ้าได้อีก 1 สาย ในสภาวะที่หากหนี้สาธารณะเพิ่มสูงขึ้น การพิจารณาใช้เม็ดเงินภาษีของประชาชนไปในทางที่เป็นประโยชน์กับประเทศในระยะยาวจึงมีความสำคัญยิ่ง

บทความนี้เป็นข้อคิดเห็นส่วนบุคคล จึงไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย