

ปัญหาขาดแคลนชิปยืดเยื้อต่อไปในปี 2565 ... ผลกระทบต่อผู้ผลิตในไทย

ประเด็นสำคัญ

- ▶ ปัญหาขาดแคลนชิปที่เกิดขึ้นมาแล้วราว 1 ปี ยังมีแนวโน้มยืดเยื้อต่อไปในปี 2565 จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสินค้าส่งออกที่มีชิปเป็นส่วนประกอบ อาทิ รถยนต์และชิ้นส่วน และเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งในด้านต้นทุนและปริมาณการผลิต
 - (1) ต้นทุนการผลิตสูงจากราคาชิปที่ยังทรงตัวในระดับสูงอย่างน้อยถึงกลางปี 2565 เนื่องจากกำลังการผลิตชิปใหม่ยังไม่เข้าสู่ตลาด
 - (2) การผลิตยังอาจสะดุดจากการส่งมอบชิปล่าช้า โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอาจต้องปรับลดกำลังการผลิตเช่นเดียวกับในปี 2564

ปัญหาขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ หรือชิป (Chip) ส่งผลกระทบและสร้างความเสียหายต่อภาคการผลิตทั่วโลกมาเป็นเวลาราว 1 ปี และยังไม่มิตีท่าว่าจะสิ้นสุดในเร็ว ๆ นี้ ทั้งนี้ สถานการณ์ที่เกิดขึ้น รวมถึงแนวโน้มและผลกระทบต่อผู้ผลิตในไทยในระยะถัดไป สรุปได้ดังนี้

สถานการณ์ขาดแคลนชิปช่วงปลายปี 2563 จนถึงปัจจุบัน

- COVID-19 เป็นปัจจัยที่กระตุ้นให้เกิดปัญหาขาดแคลนชิปตั้งแต่ช่วงปลายปี 2563 จากการที่ทั่วโลกต้องการสินค้าอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น ทั้งเพื่อ Work-Learn From Home รวมถึงใช้สร้างความบันเทิง จึงทำให้ผู้ผลิตชิปปรับการผลิตชิปไปเป็นชิปสำหรับสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ แทนการผลิตชิปสำหรับยานยนต์ซึ่งการผลิตชะลอตัวลง
- ปัญหาขาดแคลนชิปรุนแรงขึ้นเมื่อสถานการณ์ COVID-19 เริ่มผ่อนคลายในช่วงต้นปี 2564 เนื่องจากธุรกิจยานยนต์กลับไปสั่งซื้อชิป ทำให้ผู้ผลิตชิปผลิตและส่งมอบล่าช้า จนทำให้โรงงานผลิตยานยนต์หลายแห่ง โดยเฉพาะที่ใช้ระบบ Just-in-Time ต้องหยุดผลิตชั่วคราวหรือเลื่อนการผลิตรถยนต์บางรุ่นออกไป โดย AlixPartners ประเมินว่าปัญหาขาดแคลนชิปสร้างความเสียหายแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2564 ถึงกว่า 2.1 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ จากปริมาณผลิตที่หายไปราว 7.7 ล้านคัน
- ปัจจุบันปัญหาขาดแคลนชิปยังคงรุนแรง สะท้อนจาก Lead Time (ระยะเวลาตั้งแต่ลูกค้าสั่งซื้อชิปจากผู้ผลิตจนถึงการส่งมอบชิปแก่ลูกค้า) ที่นานขึ้น โดยในเดือน ต.ค. 2564 พบว่า Lead Time โดยเฉลี่ยของชิปทุกชนิดยังอยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ที่เกือบ 22 สัปดาห์ เทียบกับช่วงปกติที่มี Lead Time เฉลี่ยเพียง 12 สัปดาห์ ยิ่งไปกว่านั้นชิปบางชนิด อาทิ ชิปไมโครคอนโทรลเลอร์ (MCU) ที่ใช้ในรถยนต์ มี Lead Time สูงถึง 38 สัปดาห์ (หรือราว 9 เดือน)



ผลจากปัญหาขาดแคลนชิปต่อ GDP ประเทศต่าง ๆ



สหรัฐฯ

Wells Fargo ปรับลดประมาณการ GDP สหรัฐฯ ปี 2564 จากขยายตัว 7% เหลือ 6.3% จากภาพรวมการผลิตสินค้าของสหรัฐฯ



เยอรมนี

รัฐบาลเยอรมนีปรับลดประมาณการ GDP ปี 2564 จากขยายตัว 3.5% เหลือ 2.6% จากปัญหาชิปที่กระทบการผลิตยานยนต์ของประเทศ

Lead Time ของอุตสาหกรรมชิปล่าสุด (เดือน ต.ค. 2564)



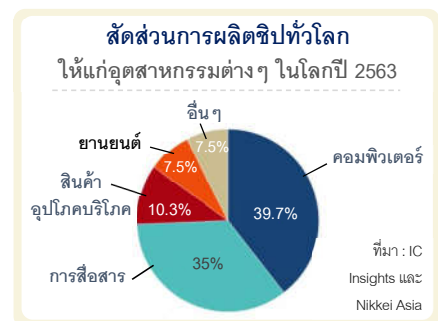
ที่มา: Susquehanna Financial Group และ Bloomberg

แนวโน้มสถานการณ์ชิปในระยะถัดไป และผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในไทยที่ใช้ชิปเป็นส่วนประกอบ

- อุตสาหกรรมชิปกลายเป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศมหาอำนาจ ทั้งสหรัฐฯ และ EU ให้ความสนใจสนับสนุนการลงทุนสร้างโรงงานในประเทศ หลังจาก COVID-19 ได้สะท้อนให้เห็นความเปราะบางของห่วงโซ่อุตสาหกรรม และก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอย่างรุนแรง อย่างไรก็ตาม ปัญหาขาดแคลนยังมีแนวโน้มรุนแรงต่อไปอย่างน้อยถึงครึ่งแรกของปี 2565 ก่อนจะค่อยๆ คลี่คลายจากกำลังการผลิตชิปของโลกที่ทยอยเพิ่มขึ้น โดยรายงานล่าสุดของ IDC (เดือน ก.ย. 2564) ระบุว่าการผลิตชิปทั่วโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังปี 2565 อย่างไรก็ตาม ยังมีหลายปัจจัยเสี่ยงที่อาจทำให้ปัญหาขาดแคลนชิปยืดเยื้อไปกว่าที่คาดการณ์ อาทิ การระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ และปัญหาขาดแคลนไฟฟ้าในจีน (โดยเฉพาะในฤดูหนาว) ที่อาจทำให้โรงงานประกอบและทดสอบชิปในจีน ซึ่งเป็นหนึ่งในฐานผลิตสำคัญต้องหยุดผลิตชั่วคราว
- ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในไทยที่ใช้ชิปเป็นส่วนประกอบในการผลิต โดยเฉพาะรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน รวมถึงเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

1) **ต้นทุนการผลิตชิปในระยะสั้นยังอยู่ในระดับสูง** ส่วนหนึ่งเป็นผลจาก TSMC ผู้ผลิตชิปซึ่งมีส่วนแบ่งมากกว่า 50% ของการผลิตทั่วโลก ปรับราคาปรับจ้างผลิตชิปครั้งใหญ่สุดในรอบ 10 ปี ขึ้นราว 10-20% ตั้งแต่ไตรมาส 4/2564 เช่นเดียวกับ UMC ผู้ผลิตชิปรายใหญ่อันดับ 3 ของโลก (ส่วนแบ่งราว 7%) ประกาศขึ้นราคาผลิตชิปอีก 10% ในไตรมาส 1/2565 จึงคาดว่าราคาชิปเฉลี่ย (Average Selling Price : ASP) จะยังทรงตัวในระดับสูงถึงกลางปี 2565 เป็นอย่างน้อย โดยราคามีแนวโน้มชะลอหลังกำลังการผลิตเริ่มเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังปี 2565 ทั้งนี้ ต้นทุนชิปที่ปรับขึ้นจะกระทบรุนแรงต่อสินค้าที่มี Margin ไม่สูงนัก อาทิ เครื่องใช้ไฟฟ้ารุ่นพื้นฐาน

2) **การผลิตสินค้าที่มีชิปเป็นส่วนประกอบอาจสะดุดจากปัญหาส่งมอบชิปล่าช้า** โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งไม่ใช่ตลาดหลักของผู้ผลิตชิป โดย Emkay Global ประเมินว่า Lead Time ชิปปยานยนต์จะฟื้นตัวอย่างช้าๆ มาอยู่ที่ 18-20 สัปดาห์ในไตรมาส 4/2565 และกลับสู่ระดับปกติที่ 8-12 สัปดาห์ในไตรมาส 4/2566 ทั้งนี้ การที่รถยนต์ทั่วไป 1 คัน ต้องใช้ชิปเฉลี่ยมากถึง 1,400 ตัว จึงมีความเสี่ยงได้รับผลกระทบจากปัญหาขาดแคลนชิปค่อนข้างมาก ขณะที่อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า



และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ คาดว่าจะได้รับผลกระทบไม่มากเท่าอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากเป็นกลุ่มสินค้าที่ใช้ชิปราคาสูงซึ่งได้ Margin สูงกว่า ประกอบกับสถานการณ์ COVID-19 คลี่คลาย และผู้คนเริ่มกลับไปทำงานในสำนักงาน ทำให้ความต้องการใช้เครื่องใช้ไฟฟ้าและผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ชะลอลงจากปีก่อนหน้า ทั้งนี้ มีการประมาณการความต้องการเครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้านของตลาดโลกในปี 2565 ว่าจะหดตัว 7.4% คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล (PC) หดตัว 2.9% และโน้ตบุ๊กหดตัว 3.4%

Disclaimer : ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏเป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลายและการเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด
Icon made by Flat Icons, Freepik, iconixar, juicy_fish, Konkapp, Those Icons, Roundicons and smashingstocks from www.flaticon.com