

ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

1 เมษายน 2563

ประเด็นสำคัญ

- การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในจีนที่คลี่คลายลง ทำให้จีนผ่อนคลายนโยบายการควบคุมโรคที่เข้มงวด และส่งผลให้การขนส่งสินค้าและภาคธุรกิจจีนส่วนใหญ่กลับมามีความคึกคักแล้ว
- การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนในระยะถัดไปยังคงเผชิญปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ ความเสี่ยงจากการระบาดของ COVID-19 ระลอกสอง เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว และมาตรการ Lockdown ในหลายประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าจากจีนไปยังตลาดส่งออก
- ภาคส่งออกของไทยได้อานิสงส์จากสถานการณ์ในจีนที่คลี่คลายลง และทำให้ตลาดจีนกลับเป็นความหวังของการส่งออกไทย แต่ยังคงมีความกังวลในระยะข้างหน้าหากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั่วโลกไม่สามารถควบคุมได้

ตรวจสอบสุขภาพเงินหลังการแพร่ระบาด COVID-19 เริ่มคลี่คลาย

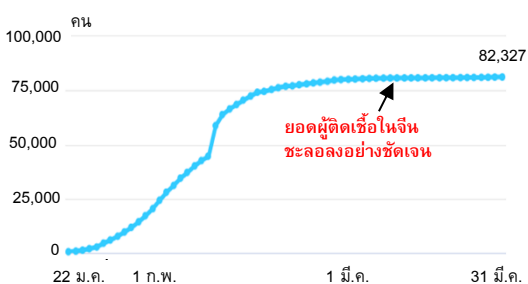
สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในจีนเริ่มคลี่คลายลงเป็นลำดับ สะท้อนจากยอดผู้ติดเชื้อในจีนที่ลดลงต่อเนื่อง และไม่พบผู้ติดเชื้อรายใหม่จากการแพร่ระบาดในประเทศเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2563 ขณะที่เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2563 รัฐบาลจีนประกาศยกเลิกมาตรการปิดเมืองต่างๆ ในมณฑลหูเป่ย์ ยกเว้นเพียงเมืองอู่ฮั่นที่เตรียมยกเลิกมาตรการปิดเมืองในวันที่ 8 เมษายน 2563 ทั้งนี้ จำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่ในจีนลดลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากจีนใช้มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดที่เด็ดขาด โดยเฉพาะการสั่งปิดเมือง รวมถึงการปิดระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทุกเส้นทาง ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศในหลายเมือง ตลอดจนการขยายวันหยุดช่วงเทศกาลตรุษจีนให้ยาวออกไป อย่างไรก็ตาม การดำเนินมาตรการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการขนส่งและกระจายสินค้าเข้าไปในจีน ดังนั้น การฟื้นตัวของระบบโลจิสติกส์และภาคอุตสาหกรรมในจีนจึงเป็นที่สนใจของภาคการผลิตทั่วโลก รวมถึงไทย เนื่องจากจะเป็นตัวแปรสำคัญของการส่งออกไปจีนในระยะข้างหน้า

ความคืบหน้าของระบบโลจิสติกส์และภาคอุตสาหกรรมในจีน

- ระบบโลจิสติกส์ในจีนกลับมาใช้งานได้เกือบเป็นปกติแล้ว

ทางบก	ทางหลวงเปิดดำเนินการแล้ว 97% โดยการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกกลับมาให้บริการเกือบเป็นปกติแล้วในทุกเส้นทาง (ยกเว้นในเมืองอู่ฮั่น) แต่ยังคงมีการตรวจสอบและควบคุมที่ค่อนข้างเข้มงวด โดยเฉพาะทางหลวงที่เชื่อมเข้าสู่เทศบาลนครเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและธุรกิจการเงินของจีน นอกจากนี้ ธุรกิจขนส่งบางส่วนยังประสบปัญหาขาดแคลนพนักงานขนส่งและขับรถบรรทุก ทำให้การให้บริการอาจมีความล่าช้า เนื่องจากแรงงานกลุ่มดังกล่าวบางส่วนยังไม่กลับมาทำงาน
ทางน้ำ	ท่าเรือเปิดดำเนินการแล้ว 97% โดยท่าเรือขนส่งสินค้าสำคัญในจีน ทั้งเซี่ยงไฮ้ เซินเจิ้น ฮ่งกง และกวางตุ้ง กลับมาเปิดดำเนินการแล้ว ยกเว้นท่าเรืออู่ฮั่น อย่างไรก็ตาม คาดว่าการดำเนินงานภายในท่าเรืออาจยังมีความล่าช้ากว่าปกติ เนื่องจากแรงงานบางส่วนยังไม่กลับมาทำงาน
ทางอากาศ	สนามบินเปิดดำเนินการแล้ว 87% โดยสนามบินในจีนส่วนใหญ่เปิดให้บริการแล้วตามปกติ ยกเว้นสนามบินในเมืองอู่ฮั่นที่มีการจำกัดการนำเข้าและส่งออกสินค้า อย่างไรก็ตาม สายการบินระหว่างประเทศหลายรายยังคงยกเลิกเส้นทางบินมายังจีนเป็นการชั่วคราว

ยอดผู้ติดเชื้อ COVID-19 ในจีน



ที่มา : The Center for Systems Science and Engineering (CSSE), John Hopkins University และ China's National Health Commission (NHC)

ที่มา : คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน (NDRC) และ <https://www.agility.com/>

- ธุรกิจจีนกลับมาเปิดดำเนินการแล้วแม้บางแห่งยังไม่สามารถผลิตได้ในระดับเดิม ขณะที่รายงานสถานการณ์โรค COVID-19 ในจีน ระบุว่าบริษัทต่างชาติในจีนกลับมาเปิดดำเนินการแล้วราว 85% โดยเฉพาะธุรกิจบริการที่เปิดให้บริการแล้วกว่า 90% และภาคการผลิตที่กลับมาดำเนินการแล้วราว 70% ขณะที่ในมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการผลิตสำคัญที่สุดของจีน มีบริษัทกลับมาดำเนินการตั้งแต่นั้นเดือนมีนาคม 2563 แล้ว 91% นอกจากนี้ บริษัทชั้นนำหลายแห่งยังทยอยประกาศเปิดดำเนินการแล้ว อาทิ
 - อุตสาหกรรมยานยนต์ : ค่ายรถยนต์ทั้ง Toyota, Honda, Ford และ Tesla ต่างทยอยกลับมาดำเนินการผลิตในจีนแล้ว และคาดว่าจะเปิดครบทุกโรงงานภายในเดือนมีนาคม 2563
 - อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ : Foxconn บริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์รายสำคัญให้บริษัท Apple ยืนยันว่าจะเปิดดำเนินการโรงงานทั้งหมดในจีนภายในสิ้นเดือนมีนาคม 2563

*จัดทำโดยสำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรต่างประเทศ ประจำกรุงปักกิ่ง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย

เป็นที่น่าสังเกตว่า แม้อุตสาหกรรมและร้านค้าส่วนใหญ่จะกลับมาเปิดดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่สามารถผลิตได้ในระดับเดิม เนื่องจากแรงงานบางส่วนยังไม่กลับมาทำงาน ขณะที่บริษัทหลายแห่งยังเข้มงวดในการควบคุมการระบาด อาทิ การสลับพนักงานให้มาทำงานเป็นกะ การให้พนักงานบางส่วนทำงานที่บ้าน นอกจากนี้ พนักงานที่เดินทางกลับจากพื้นที่เสี่ยง เช่น มณฑลหูเป่ย์ จะต้องกักตัวเป็นเวลา 14 วัน ก่อนกลับเข้ามาทำงาน

สินค้าส่งออกของไทยไปจีน 15 อันดับแรก
(ม.ค.-ก.พ. 2563)

รายการสินค้า	มูลค่า (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	อัตรา ขยายตัว (%)
1 ผลิตภัณฑ์ยาง	518.2	20.4
2 เครื่องคอมพิวเตอร์ และส่วนประกอบ	379.5	34.9
3 เม็ดพลาสติก	375.8	-25.3
4 ยางพารา	313.3	34.4
5 ผลิตภัณฑ์ มันสำปะหลัง	255.6	-13.0
6 เคมีภัณฑ์	245.7	-38.7
7 เครื่องยนต์สันดาป ภายในแบบลูกสูบ	205.4	367.7
8 ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้	164.8	-7.0
9 ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็ง	146.5	-18.3
10 รถยนต์และ ส่วนประกอบ	142.8	185.9
11 แผงวงจรไฟฟ้า	99.5	-28.5
12 ทองแดงและของทำ ด้วยทองแดง	98.7	294.2
13 น้ำมันสำเร็จรูป	82.6	-30.9
14 เครื่องจักรกลและ ส่วนประกอบ	72.1	3.7
15 น้ำมันดิบ	69.4	203.4

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

การฟื้นตัวของจีนยังคงเผชิญความเสี่ยงในระยะข้างหน้า

- ความเสี่ยงจากการระบาดของ COVID-19 ระลอกสอง จากบุคคลที่เดินทางมาจากต่างประเทศที่เรียกว่าผู้ติดเชื้อนำเข้า ทั้งชาวจีนที่เดินทางกลับประเทศ โดยเฉพาะนักศึกษาจีนที่มีจำนวนหลายล้านคนทั่วโลก และนักท่องเที่ยวต่างชาติ นับเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่อาจทำให้รัฐบาลจีนต้องกลับมาใช้มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดที่เข้มงวดขึ้น ล่าสุดรัฐบาลจีนห้ามชาวต่างชาติเข้าประเทศ โดยยกเลิกวีซ่าและ Residence Permit สำหรับชาวต่างชาติเป็นการชั่วคราว ขณะที่จำนวนผู้ติดเชื้อนำเข้ารายใหม่ในจีนรายวันเพิ่มขึ้น 48 ราย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ส่งผลให้ยอดผู้ติดเชื้อนำเข้าในจีนเพิ่มเป็น 771 ราย
- เศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มชะลอตัวจะกระทบเงินในฐานะประเทศที่เป็นฐานผลิตสินค้าสำคัญของโลก มีการประมาณการจำนวนประชากรที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการคุมเข้มการเดินทางเพื่อชะลอการระบาดของ COVID-19 ในปัจจุบันว่ามีสูงถึงราว 1 ใน 4 ของประชากรโลก (ข้อมูลจาก AFP) ดังนั้น หากสถานการณ์การระบาดยืดเยื้อ เศรษฐกิจโลกย่อมได้รับผลกระทบที่รุนแรง ทั้งต่อภาคธุรกิจและการบริโภค ซึ่งเชื่อมโยงสู่ภาคเศรษฐกิจของจีนในฐานะประเทศที่เป็นฐานผลิตสินค้าสำคัญของโลก
- มาตรการ Lockdown ในหลายประเทศทั่วโลกเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าจากจีนไปยังตลาดส่งออก โดยเฉพาะตลาดสำคัญอย่างสหรัฐฯ และ EU ที่เข้มงวดในการคมนาคมและขนส่ง อีกทั้งยังเผชิญปัญหาขาดแคลนพนักงานจากมาตรการ Lockdown ส่งผลให้การขนส่งและกระจายสินค้าภายในประเทศทำได้ล่าช้าและมีต้นทุนสูงขึ้น ทั้งนี้ Bollore Logistics รายงานว่าเริ่มมีการลดจำนวนเดือน Shipment จากจีนไปยังสหรัฐฯ แล้ว ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวเป็นปัจจัยที่จะกดดันให้การส่งออกของจีนขยายตัวไม่ได้มากเท่าที่ควร แม้ว่าภาคการผลิตจีนจะกลับมามีความพร้อมมากขึ้นแล้วหลังจากสถานการณ์ COVID-19 คลี่คลายลง

นัยต่อการส่งออกของไทย

- การส่งออกของไทยไปจีนในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2563 ดีเกินคาด โดยยังขยายตัวได้ 1.4% ขณะที่หากพิจารณาเฉพาะมูลค่าส่งออกเดือนกุมภาพันธ์ 2563 พบว่าหดตัวเพียง 2% เทียบกับเดือนเดียวกันในปีก่อน ซึ่งนับว่าน่าประหลาดใจท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดอย่างรุนแรงของ COVID-19 ที่เกิดขึ้นในจีน ทั้งๆ ที่หลายฝ่ายคาดว่า การส่งออกของไทยไปจีนน่าจะหดตัวรุนแรงจากการที่จีนใช้มาตรการปิดเมืองในช่วงเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ ส่วนหนึ่ง คาดว่าเป็นผลจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ที่ผ่อนคลายลง ทำให้จีนกลับมามีความต้องการสินค้าชิ้นกลาง อาทิ ผลิตภัณฑ์ยาง คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ และชิ้นส่วนรถยนต์ เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันสังเกตได้ว่าสินค้ากลุ่มดังกล่าวส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบน้อยที่สุดจากมาตรการปิดเมืองของจีนเมื่อเทียบกับเส้นทางบกและเส้นทางอากาศ
- ตลาดจีนกลับเป็นความหวังของการส่งออกไทย แต่ยังคงมีความกังวลในระยะข้างหน้าหากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ไม่สามารถควบคุมได้ โดยคาดว่าสถานการณ์ส่งออกจากไทยไปจีนอาจแตกต่างกันในแต่ละช่วง ดังนี้
 - ในระยะสั้น การส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคมีแนวโน้มได้รับอานิสงส์จากการยกเลิกมาตรการปิดเมืองของจีน เช่นเดียวกับสินค้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนในภาคการผลิต ซึ่งส่วนใหญ่ขนส่งทางเรือ จะยังสามารถขยายตัวได้จากการที่ผู้ประกอบการจีนต้องการสินค้า

เพื่อเติมสต็อกที่ใช้ไปในช่วงที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม การส่งออกไปจีนยังต้องเผชิญข้อจำกัดจากภาคการผลิตในไทยเองที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ตลอดจนอุปสรรคในการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีน โดยเฉพาะการขนส่งผ่านด่านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านทั้งเวียดนาม สปป.ลาว และกัมพูชาไปยังจีน ซึ่งปัจจุบันหลายประเทศมีการยกระดับการตรวจสอบเข้มงวดขึ้น

- ในระยะกลาง-ยาว ยังคงต้องติดตามการแพร่ระบาดในตลาดหลักอย่าง EU และสหรัฐฯ อย่างใกล้ชิด เนื่องจากหากไม่สามารถคลี่คลายได้เร็วและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก จะส่งผลย้อนกลับมายังความต้องการนำเข้าสินค้าจากจีนและทำให้จีนมีความต้องการสินค้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนจากไทยลดลง