

ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์

อ.เพ็ชรธรินทร์ วงศ์เจริญ และ รศ.ดร. อาชนัน เกาะไพบุลย์

กลุ่มคลัสเตอร์ความสามารถในการแข่งขัน

คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤต COVID-19 อย่างรุนแรงโดยเฉพาะในช่วงการบังคับใช้มาตรการ lockdown ภายในประเทศ ความต้องการที่ชะลอตัวทั้งจากตลาดภายในประเทศและตลาดส่งออกลดลงอย่างมาก เรื่องดังกล่าวซ้ำเติมปัญหาการกำลังการผลิตส่วนเกินที่มีอยู่ก่อนหน้านี้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ผู้ประกอบการจำนวนมากจึงปรับตัวด้วยการลดกำลังผลิต การลดชั่วโมงทำงาน และปลดคนงานชั่วคราว ความรุนแรงของวิกฤต COVID-19 ในระยะแรกทำให้ผู้ประกอบการหลายรายคาดว่าจะยอดการผลิตจะลดลงเหลือเพียง 0.5-0.7 ล้านคันและทำให้ตัดสินใจปลดแรงงานประจำที่เป็นแรงงานฝีมือ และจ่ายค่าชดเชยการเลิกจ้าง และพยายามประคองกระแสเงินสดจากยอดขายที่หยุดชะงักฉับพลัน และเกิดขึ้นในทุกส่วนของซัพพลายเชนไม่ว่าจะเป็นกลุ่ม Pure OEM กลุ่มที่ตลาด OEM และ REM พร้อมกัน และกลุ่มที่ทำเฉพาะตลาด REM (Pure REM)

ในขณะที่ทางเลือกการปรับตัวของผู้ผลิตชิ้นส่วนในซัพพลายเชนแตกต่างกันตามตำแหน่งในซัพพลายเชน ผู้ผลิตกลุ่ม Pure OEM มักมีทางเลือกไม่มากนัก แนวทางจึงเป็นการบริหารกระแสเงินสดและปลดคนงานเพื่อลดภาระทางการเงิน บางรายอาจขยายกลุ่มลูกค้าไปยังคลัสเตอร์ของรถยนต์ค่ายอื่น เช่น ค่ายรถจากจีน กลุ่มที่ทำตลาด OEM และ REM พร้อมกัน วันนี้มีทางเลือกปรับตัวมากกว่า และเริ่มหันไปทำตลาด REM เพิ่มขึ้นพร้อมกับการขยายไปคลัสเตอร์รถยนต์ค่ายอื่น และกลุ่มที่ทำ Pure REM วันนี้อาจหันไปพึ่งพาช่องทางจำหน่ายอย่างออนไลน์เพิ่มขึ้น

ภายหลังการผ่อนคลาย lockdown ความต้องการซื้อรถยนต์และชิ้นส่วนทั้งในและต่างประเทศฟื้นตัวอย่างรวดเร็วและกลับมาอยู่ระดับใกล้เคียงช่วงก่อน lockdown อันเนื่องจากหลาย ๆ สาเหตุ เช่น สงครามการค้าระหว่างบริษัทรถยนต์ ผลกระทบของวิกฤต COVID-19 ในต่างประเทศที่ทำให้คำสั่งซื้อถูกถ่ายโอนมาที่ไทย เป็นต้น ยอดการผลิตในปี พ.ศ.2563 ทั้งปีคาดว่าจะมากถึง 1.5 -1.7 ล้านคัน (จากเดิม 0.5-0.7 ล้านคัน) แต่ยังคงต่ำกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤต ปัจจุบันโรงงานจึงพยายามใช้แรงงานที่ยังคงเหลือ แต่ยังไม่มีการจ้างแรงงานเพิ่มเติมเพื่อให้การผลิตมีความยืดหยุ่นต่อ Shock ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

Summary



The International Competitiveness
Research Cluster
Faculty of Economics Thammasat University

จนถึงกันยายน พ.ศ. 2563 วิกฤต COVID-19 ยังไม่ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงซัพพลายเชนอย่างมีนัยสำคัญยกเว้นเพียงบางชิ้นส่วนที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าจากจีนเล็กน้อย ทั้งนี้เพราะลักษณะอุตสาหกรรมยานยนต์ที่พัฒนาในลักษณะ Cluster ที่มีบริษัทรถยนต์อยู่ใจกลาง Cluster และล้อมด้วยผู้ผลิตชิ้นส่วน ดังนั้นการผลิตรถยนต์ของไทยในปัจจุบันจึงพึ่งพาการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นจำนวนมาก

กระแสหนึ่งที่เกิดขึ้นท่ามกลางวิกฤต COVID-19 คือ การตื่นตัวให้ไปผลิตรถยนต์ไฟฟ้าแทนการใช้เครื่องยนต์ระบบสันดาบภายในซึ่งกำลังลดบทบาทความสำคัญลง แต่การลดลงดังกล่าวไม่ได้หมายถึงต้องเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้า 100% เสมอไป แต่ยังมีทางเลือกอื่น ๆ เช่น Plug-in Hybrid และ Hybrid เรื่องดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา แต่วิกฤต COVID-19 ที่ทำให้ความต้องการซื้อลดลงและทำให้บริษัทรถยนต์จำนวนมากต้องพยายามนำเอาพลังงานทางเลือกมาเป็นจุดขายเพื่อรักษา หรือแย่งลูกค้าจากคู่แข่ง

สำหรับไทยที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์เครื่องสันดาบที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ความท้าทายที่สำคัญ คือ การวางแผนยุทธศาสตร์ให้เหมาะสมเพื่อให้การเปลี่ยนผ่านที่เกิดขึ้นมีความเสียหายต่ำที่สุด คณะนักวิจัยเชื่อว่าการเปิดกว้างในทางเลือกของพลังงานโดยยึดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นเป้าหมายสุดท้าย แทนการตีกรอบที่พลังงานประเภทใดประเภทหนึ่งเป็นพิเศษน่าจะเหมาะสมกว่า เรื่องดังกล่าวสอดคล้องกับการขับเคลื่อนภายใต้กรอบยานยนต์แห่งอนาคตที่เป็นอยู่ ในขณะที่กระตุ้นให้ภาคเอกชนแข่งขันกันในการนำเสนอทางเลือกกับผู้บริโภค พร้อม ๆ กับการเตรียมความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับการเปลี่ยนผ่าน เช่น ความเพียงพอของสถานีชาร์จ การปรับเปลี่ยนระบบไฟฟ้าในบ้านให้เหมาะสมและเพียงพอกับกำลังไฟฟ้าที่จะเพิ่มขึ้น รวมไปถึงการจัดการกับแบตเตอรี่ที่หมดอายุการใช้งาน เป็นต้น การส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้าควรทำแบบมีเป้าหมายเฉพาะกลุ่มที่ภาครัฐสามารถมีบทบาทช่วยเหลือโดยไม่กระทบต่อบรรยากาศการแข่งขัน เช่น รถขนส่งมวลชนสาธารณะ เป็นต้น นอกจากนี้ความพยายามสร้างซัพพลายเชนภายในประเทศผ่านมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต้องทำบนพื้นฐานความเป็นจริงซึ่งเป็นจุดเด่นของไทยในการดำเนินนโยบายดังกล่าวในอดีตและทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์พัฒนามาถึงจุดนี้ได้

วิกฤต COVID-19 ทำให้ภาครัฐยิ่งต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการภายในประเทศ ซึ่งสามารถทำได้ในหลาย ๆ ด้าน เช่น การเดินทางนำเอาระบบ eGovernment และ/หรือเอาเทคโนโลยี Digital เข้ามาช่วยลดความล่าช้าและความซ้ำซ้อนในระบบราชการโดยเฉพาะในเรื่องการรับรองมาตรฐานด้านต่าง ๆ ที่วันนี้ทวีความสำคัญมากขึ้นและเป็นอุปสรรคที่ผู้ประกอบการกล่าวอ้างถึงมากที่สุด การเร่งคืนภาษีหัก ณ ที่จ่ายเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการภายในประเทศ และการอำนวยความสะดวกของการเข้ามาของผู้เชี่ยวชาญในต่างประเทศที่มีความจำเป็นมากขึ้นท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงอย่างในปัจจุบัน

Summary



The International Competitiveness
Research Cluster
Faculty of Economics Thammasat University

ๆ ที่เกิดขึ้นในระบบราชการ โดยเฉพาะการตรวจสอบและออกใบรับรองมาตรฐานสินค้าและสถานประกอบการ เป็นต้น

16 ธันวาคม 2563

ข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับสื่อมวลชนติดต่อ

ศรสวรรค์ ไล่ละม้าย

Somsawan.s@st.econ.tu.ac.th หรือ www.icrc-econt.tu.com