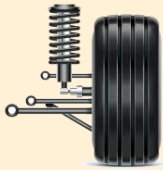




ปรับกลยุทธ์เข้าเกียร์ต่ำมุ่งหน้าสู่ผู้นำอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์โลก



Highlight

- อีไอซีมองผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต้องปรับกลยุทธ์พร้อมวางหมากในการขยายกิจการในการสร้างธุรกิจให้ยั่งยืนและเตรียมพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์ในเวทีโลก จากภาพรวมอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยยังไม่ฟื้นตัวแม้จะได้รับอานิสงส์จากตลาดส่งออกและทิศทางการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่ผู้ผลิตติดกับการตัดสินใจเลือกฐานการผลิตของค่ายรถยนต์เป็นหลัก
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยควรมุ่งเน้นการทำตลาดในประเทศเป้าหมายคือ จีน เวียดนาม เม็กซิโก โปแลนด์ เช็ก โคลัมเบีย อิสราเอล อียิปต์ บารห์เรน คูเวต สหรัฐฯ สหราชอาณาจักร และสเปน ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่ตลาดรถยนต์กำลังขยายตัวและมีขนาดตลาดที่ใหญ่เหมาะสมกับการทำตลาด มีความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยควรมุ่งเน้นพัฒนาเทคโนโลยีสินค้าเพื่อให้มีศักยภาพในการแข่งขันกับคู่ค้าในปัจจุบันของกลุ่มประเทศดังกล่าวที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประเทศผู้นำในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ภาพรวมอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยยังไม่ฟื้นตัวแม้จะได้รับอานิสงส์จากตลาดส่งออก เนื่องจากตลาดรถยนต์ในประเทศยังซบเซาจากการปรับสมดุลจากรถคันแรกและสภาพเศรษฐกิจในประเทศที่ชะลอตัว โดยอีไอซีคาดว่ายอดผลิตรถยนต์ปี 2015 จะอยู่ที่ 1.95 ล้านคัน (รูปที่ 1) แบ่งเป็นตลาดในประเทศ 750,000 คัน และส่งออก 1.2 ล้านคัน โดยตลาดรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มซบเซาไปจนถึงช่วงปี 2016 เนื่องจากปัจจัยลบในประเทศที่ค่อนข้างยืดเยื้อ ทั้งในแง่ของระดับหนี้ครัวเรือนที่สูงและราคาสินค้าเกษตรที่ตกต่ำซึ่งเป็นการกดดันกำลังซื้อของผู้บริโภค

อีไอซีมองทิศทางทางการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์จะถูกกำหนดโดยปัจจัยการตั้งฐานการผลิตของค่ายรถยนต์แต่ยังคงมีความท้าทายเนื่องจากตลาดในประเทศมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก การเลือกตั้งฐานการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และยังคงมีความท้าทายจากประเทศฐานการผลิตคู่แข่ง เช่น อินโดนีเซีย และตุรกี ที่กำลังผลักดันตัวเองให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์ตามโมเดลของประเทศไทย เนื่องจากศักยภาพตลาดรถยนต์ในประเทศมีขนาดไม่ใหญ่มากนักเมื่อเทียบกับประเทศยักษ์ใหญ่ออย่าง จีน บราซิล อินเดีย และอินโดนีเซีย โดยอีไอซีมองว่าในอนาคตอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยจะพึ่งพาการส่งออกมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากตลาดรถยนต์ในประเทศได้เข้าสู่ระดับครึ่งทางของ "จุดอิ่มตัว" ซึ่งเป็นไปได้ยากที่จะขยายตัวด้วยอัตราการขยายตัวที่ก้าวกระโดดที่ 15-25% ต่อปี ดังเช่นในอดีต โดยดัชนีที่สามารถบ่งบอกถึงจุดอิ่มตัวของตลาดรถยนต์คืออัตราการครองรถ (Vehicle Ownership Ratio) สิ่งที่น่าสนใจคือกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วที่หลังจากที่ได้ก้าวผ่านอัตราการครองรถที่ 450 คัน ต่อประชากร 1,000 คน อัตราการขยายตัวของตลาดรถยนต์จะขยายได้เพียง 1-3% ต่อปีเท่านั้น โดยอัตราการครองรถของไทยในปัจจุบันอยู่ที่ 240 คัน ต่อประชากร 1,000 คน



จากภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ในปัจจุบัน อะไรคือทางออกของพู่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทย? พู่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ควรเพิ่มช่องทางการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มเติมจากการรับงาน OEM เพียงอย่างเดียว จากภาวะในปัจจุบันที่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศชะลอตัว ผู้ผลิตควรกระจายฐานรายได้ให้มีสัดส่วนการพึ่งพารายได้จาก OEM¹ และตลาดส่งออกที่เหมาะสมโดยมุ่งเน้นความยั่งยืนและกระจายความเสี่ยงในการขยายธุรกิจเป็นหลัก โดยในปัจจุบันมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์คิดเป็นเพียง 15% ของรายได้ทั้งหมดในอุตสาหกรรมรถยนต์

พู่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยควรปรับและวางหมากกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืนในการขยายตัวภายใต้การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์โลก อีไอซีได้แบ่งกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศต่างๆ เป็น 4 กลุ่ม (รูปที่ 2) ได้แก่ (1) กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังขยายตัวและมีความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น โดยกลุ่มตลาดที่น่าสนใจคือ จีน เวียดนาม เม็กซิโก โปแลนด์ เช็ก โคลัมเบีย อิสราเอล อียิปต์ บาห์เรน คูเวต สหรัฐฯ สหราชอาณาจักร และสเปน เนื่องจากเป็นตลาดที่มีขนาดรถยนต์ที่ค่อนข้างใหญ่และมีการค้าขายชิ้นส่วนรถยนต์กับไทยอยู่บ้างแล้ว (2) กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังขยายตัวแต่มีความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ลดลง เช่น อินโดนีเซีย และ ฟิลิปปินส์ ที่อยู่ในช่วงกำลังพัฒนาความพร้อมของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศทำให้พึ่งพาชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าลดลง (3) กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังหดตัวแต่มีความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้น เช่น อิตาลี ฝรั่งเศส และเยอรมนี ที่มีตลาดรถยนต์ที่ใหญ่และยังคงพึ่งพาชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าเนื่องจากค่าแรงที่สูงในประเทศ และ (4) กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังหดตัวและมีความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ลดลง เช่น รัสเซีย อาร์เจนตินา และปากีสถาน ด้วยปัญหาจากเศรษฐกิจในประเทศทำให้ตลาดรถยนต์และการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์หดตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ “กลุ่มตลาดเป้าหมาย” ที่จะสร้างความยั่งยืนให้กับการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทย คือ กลุ่ม (1) ซึ่งเป็นตลาดอุตสาหกรรมรถยนต์ที่กำลังมีการขยายตัวและมีความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้น โดยสิ่งที่น่าสนใจตลาดกลุ่มดังกล่าวมีส่วนเพียง 40% ของมูลค่าการส่งออกของชิ้นส่วนรถยนต์ไทย ซึ่งหากผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์สามารถเจาะตลาดกลุ่มประเทศดังกล่าวในอนาคตก็จะสามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย (รูปที่ 2)

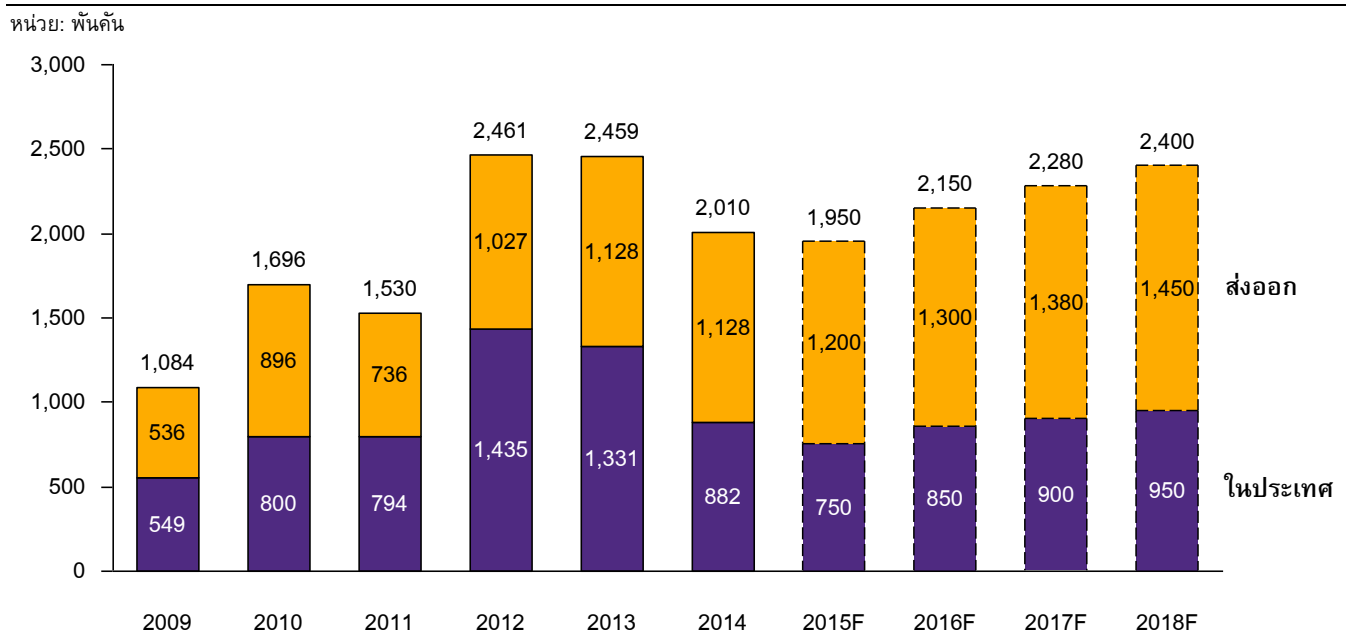
พู่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยต้องทำการยกระดับเทคโนโลยีเพื่อผลักดันตนเองเข้าสู่เวทีโลก เมื่อพิจารณาประเทศใน “กลุ่มตลาดเป้าหมาย” พบว่าประเทศคู่ค้าหลักๆ ในตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ของกลุ่มดังกล่าวคือประเทศกลุ่มที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐฯ ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และเยอรมนี เป็นต้น โดยการยกระดับเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาคุณภาพของชิ้นส่วนรถยนต์ไทยถือเป็นอีกหนึ่งในโจทย์ที่เห็นว่าจะผลักดันให้ไทยก้าวเข้าสู่กลุ่มประเทศผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ในอันดับต้นๆ จากปัจจุบันที่ไทยเป็นผู้ส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์อันดับที่ 13 ของโลก (รูปที่ 3)

Implication ■ พู่ผลิตชิ้นส่วนไทยต้องให้ความสำคัญกับการมองหาคู่ค้าใหม่ เพื่อสร้างความยั่งยืนในการขยายตัวของอุตสาหกรรมพู่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ เนื่องจากคู่ค้า โดยเฉพาะรายที่มีความต้องการรถยนต์ในประเทศสูงจะมีการพัฒนาความพร้อมของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง หนึ่งในตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคืออุตสาหกรรมรถยนต์ของอินโดนีเซียที่พึ่งพาชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าจากไทยน้อยลง เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ในอินโดนีเซียสามารถพึ่งพาชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศได้มากขึ้น โดยอินโดนีเซียใช้เวลาประมาณ 15 ปี ในการสร้างความพร้อมภายในอุตสาหกรรมรถยนต์ จากสัดส่วนการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากไทยที่ 3,350 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการผลิตรถยนต์หนึ่งคันในปี 2000 โดยตัวเลขดังกล่าวลดลงกว่า 1 ใน 3 เหลือเพียงราว 2,200 ดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2014 และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง

¹ Original Equipment Manufacturer (OEM) คือผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อป้อนให้กับบริษัทที่ผลิตรถยนต์โดยตรง

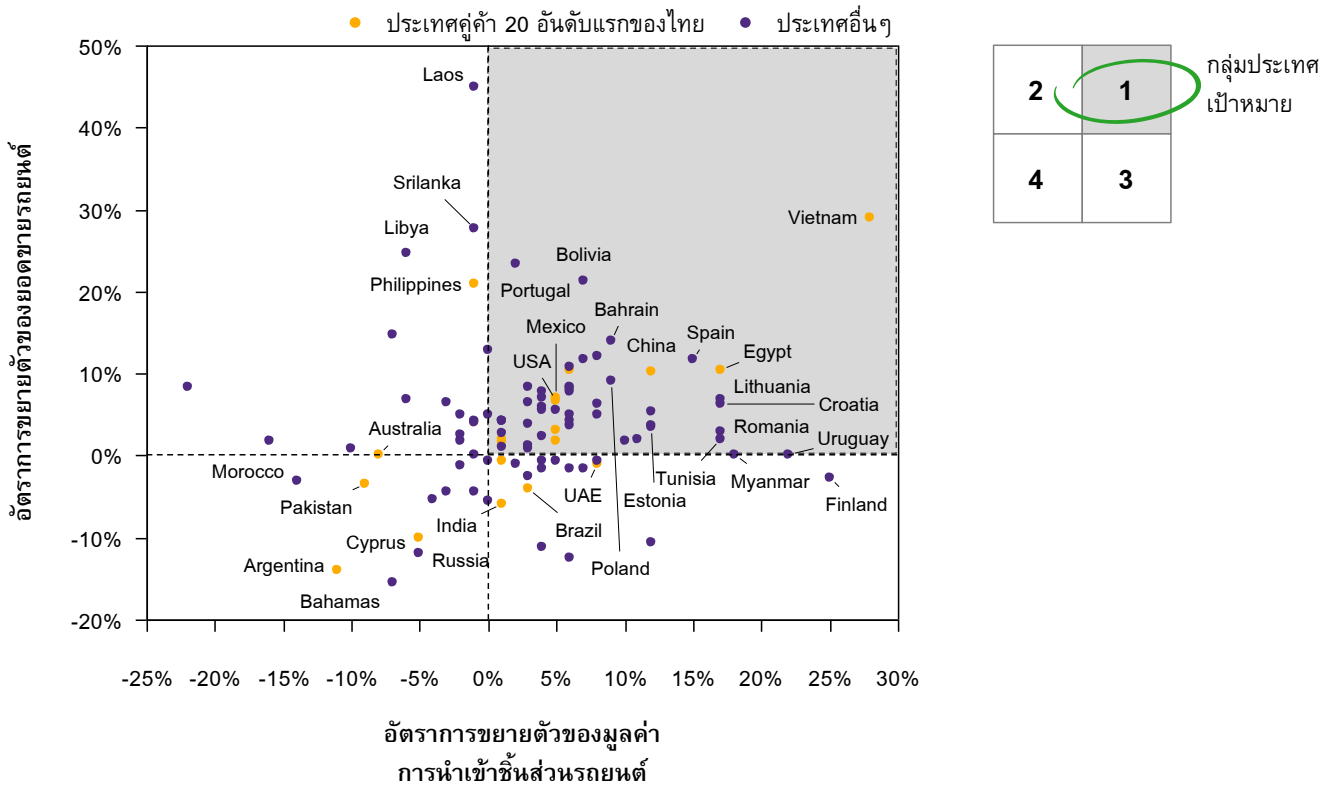
ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยรายย่อยควรให้ความสำคัญกับ R&D มากขึ้น การยกระดับเทคโนโลยีการผลิตจะสร้างความแข็งแกร่งแก่ธุรกิจในระยะยาว เนื่องจากในอนาคตมูลค่าเพิ่มของรถยนต์จะกระจุกตัวอยู่ที่ชิ้นส่วนและระบบในรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีในระดับสูง เช่น ระบบควบคุมเครื่องยนต์ ระบบควบคุมการขับเคลื่อน ระบบอิเล็กทรอนิกส์ภายในรถยนต์ และระบบความปลอดภัยในรถยนต์ โดยเมื่อมองในภาพรวมพบว่าประเทศไทยยังมีค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนา คิดเป็นสัดส่วนต่อ GDP เพียง 0.2% ซึ่งถือว่าเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างต่ำโดยญี่ปุ่น สัดส่วนดังกล่าวอยู่ที่ 3% ของ GDP จากการวิเคราะห์ของอีไอซีพบว่าเบื้องหลังของปัญหาคือการให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนาธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ยังน้อยเกินไปที่มีจำนวนคิดเป็นสัดส่วนกว่า 90% ของจำนวนธุรกิจทั้งหมดในประเทศ โดยในปี 2012 ภาคเอกชนไทยมีสัดส่วนเพียง 59% ของค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาของประเทศ ซึ่งถือว่าเป็นตัวเลขที่น้อยเมื่อเทียบกับสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาของภาคเอกชนของญี่ปุ่นและจีนที่มีสัดส่วนอยู่ที่ 74% และ 77% ตามลำดับ

รูปที่ 1: ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยที่พึ่งพาการส่งออกมากขึ้นเรื่อยๆ



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Automotive Intelligence Unit

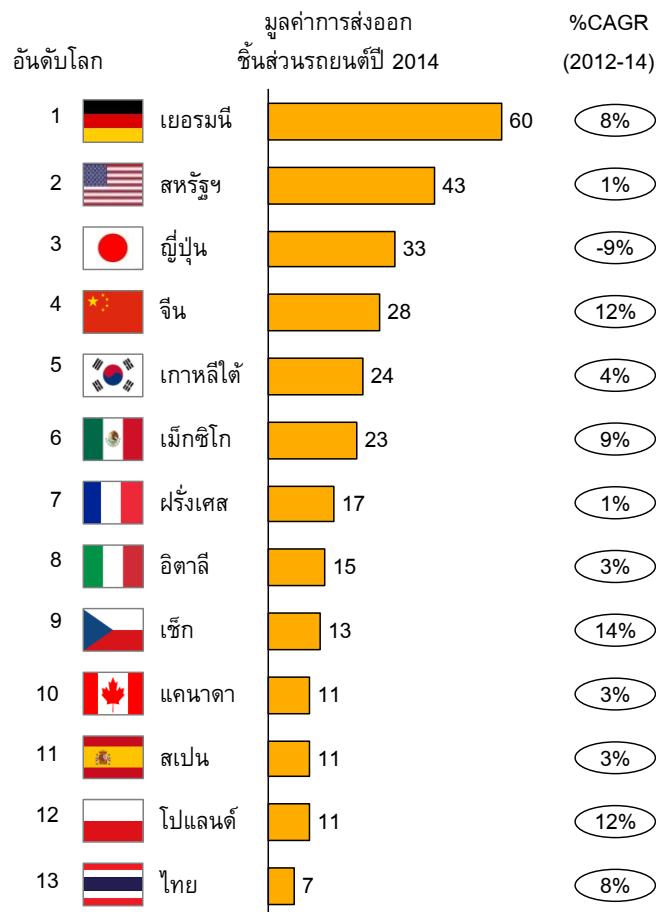
รูปที่ 2: กรอบแนวคิดในการเลือกประเทศคู่ค้าในกลุ่มประเทศที่ตลาดรถยนต์ขยายตัวและมีความต้องการชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Trademap และ OICA

รูปที่ 3: อันดับประเทศผู้ส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ (จำแนกตาม HS Code = 8708)

หน่วย: พันล้านดอลลาร์สหรัฐ



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Trademap

โดย : กวีพล พันธุ์เพ็ง (kawepol.panpheng@scb.co.th)

SCB Economic Intelligence Center (EIC)

EIC Online: www.scbeic.com