

สรุปสถานการณ์อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของ SMEs ไทย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ได้มีการขยายการลงทุนและมุ่งพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนสามารถผลิตชิ้นส่วนที่มีความหลากหลาย ตลอดจนมีคุณภาพและมาตรฐานการผลิตอยู่ในระดับที่ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ระดับโลกยอมรับ ทำให้สามารถส่งออกไปจำหน่ายยังประเทศต่างๆ ได้เพิ่มขึ้น ปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยสร้างงานให้กับแรงงานจำนวนกว่า 100,000 คน มีผู้ผลิต 1,657 ราย และโรงงานรวม 2,237 แห่ง ซึ่งส่วนมากผู้ผลิตดังกล่าวเป็น SMEs และจะกระจุกตัวอยู่ในเขตอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง เช่น สมุทรปราการ ซึ่งพบว่าจำนวนของผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบตั้งโรงงานอยู่มากที่สุด รองลงมาคือ จังหวัดระยองและจังหวัดอื่นๆ เช่น ฉะเชิงเทรา ชลบุรี เป็นต้น โดยโรงงานดังกล่าวมักตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานผลิตรถยนต์ โดยทั่วไปผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จะมีตลาดในการจัดจำหน่ายชิ้นส่วนอยู่ 2 ตลาดหลัก ได้แก่

1. ตลาดชิ้นส่วนเพื่อนำไปใช้ประกอบยานยนต์ (Original Equipment Market: OEM)

โดยผู้ผลิตต้องผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ป้อนให้กับรถยนต์และจักรยานยนต์รุ่นใหม่ๆ สำหรับค่ายยานยนต์ที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยเพื่อประกอบยานยนต์ส่งออกและจำหน่ายในประเทศ ทั้งนี้ ความต้องการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์

2. ตลาดชิ้นส่วนทดแทน หรืออะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market : REM)

เป็นตลาดชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทนชิ้นส่วนเดิมที่เสีย หรือสึกหรอตามสภาพการใช้งาน ซึ่งชิ้นส่วนแต่ละชิ้นจะมีอายุการใช้งานที่แตกต่างกัน ผู้ผลิตที่ทำการผลิตเพื่อป้อนให้กับตลาดทดแทนนี้มีทั้งผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก จึงทำให้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้นั้นมีคุณภาพที่หลากหลายทั้งอะไหล่แท้ อะไหล่ปลอม และอะไหล่เทียม ซึ่งจะทำให้การจัดจำหน่ายให้กับศูนย์บริการอะไหล่ของค่ายยานยนต์ต่างๆ โดยปกติศูนย์บริการจะมีการจัดเก็บสต็อกอะไหล่ทดแทนไม่มากนัก จะเน้นเก็บเฉพาะอะไหล่ที่ใช้ในการซ่อมยานยนต์บ่อยครั้งเท่านั้น

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ทั้งในและต่างประเทศ ปี 2553 - 2557

ปี	ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ (คัน)	อัตราการเติบโตรถยนต์ในประเทศ (%)	ยอดจำหน่ายรถยนต์ต่างประเทศ (คัน)	อัตราการเติบโตรถยนต์ในประเทศ (%)
2553	786,096	43.2%	896,065	67.3%
2554	796,123	1.3%	735,627	-17.9%
2555	1,436,144	80.4%	1,020,059	38.7%
2556	1,330,680	-7.3%	1,106,634	8.5%
2557	881,883	-33.7%	1,126,081	1.8%

ที่มา : สถาบันยานยนต์, กระทรวงอุตสาหกรรม

เมื่อพิจารณาถึงยอดจำหน่ายรถยนต์ทั้งในและต่างประเทศ ปี 2553 - 2557 พบว่า โดยในปี 2554 เป็นปีที่เกิดอุทกภัยในไทยครั้งใหญ่ และเกิดสึนามิที่ประเทศญี่ปุ่น ส่งผลให้ชิ้นส่วนที่ประกอบในไทย

ล่าช้า อีกทั้งภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนให้ SMEs ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น ส่งผลให้มีผู้ประกอบการ SMEs ของญี่ปุ่นเข้ามาในไทยและบริษัทใหญ่ๆ ของญี่ปุ่น ได้สนับสนุนขึ้นส่วนยานยนต์ต่างๆ จากผู้ประกอบการ SMEs ญี่ปุ่นในไทยทั้งหมด โดยเฉพาะในชั้นตอน Tier 1 และ Tier 2 ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มสูงๆ (เป็นการส่งประกอบรถยนต์ไปให้บริษัทรถยนต์โดยตรง) ทำให้ SMEs ไทยจำเป็นต้องทำชิ้นส่วนประกอบ Tier 3, Tier 4 ไปให้ผู้ประกอบการ SMEs ญี่ปุ่นแทน ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มไม่สูงมากนัก ได้ราคาต่ำ

ในปี 2555 – 2556 รัฐบาลมีนโยบายมาตรการลดขั้นแรก ส่งผลให้เกิดดีมานด์มากผิดปกติ คือมียอดจำหน่ายรถยนต์สูงขึ้นถึงร้อยละ 94.1 ในปี 2555 โดยนโยบายนี้ครอบคลุมถึง 2 ปี

ในปี 2557 มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจโลกที่ซบเซา เศรษฐกิจไทยยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ประกอบกับหนี้ครัวเรือนสูง และราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ ส่งผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศลดลง แต่การส่งออกยังคงขยายตัวอยู่ โดยในปีนี้มียอดจำหน่ายรถยนต์รวมทั้งในและต่างประเทศ จำนวน 1,126,081 คัน สูงกว่าในปี 2553 จำนวน 325,803 คัน ขยายตัวร้อยละ 19.37 (เป็นปีที่มีเศรษฐกิจเป็นปกติและยอดจำหน่ายกระเตื้องขึ้นจากฐานการจำหน่ายปี 2552 ต่ำ) แสดงว่า การใช้จ่ายเพื่ออุปโภคบริโภคของภาคเอกชนกระเตื้องขึ้นจากการจำหน่ายในต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ส่วนการบริโภคภายในประเทศก็ขยายตัวตามปกติ ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก

ตารางที่ 2 รายได้รวมของ SMEs ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และส่วนประกอบ ปี 2554 - 2556

TSIC R_4_5DG	รายละเอียด	2554		2555		2556	
		(หน่วย: ล้านบาท)	Growth	(หน่วย: ล้านบาท)	Growth	(หน่วย:ล้าน บาท)	Growth
29301	การผลิตที่นั่งภายในยานยนต์	4,030.70	-1.00%	2,830.35	-29.78%	3,631.63	28.31%
29302	การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับยานยนต์	792.59	5.54%	1,076.39	35.81%	1,702.59	58.18%
29309	การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่นๆ สำหรับยานยนต์ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	81,249.83	-18.11%	84,381.84	3.85%	111,169.79	31.75%
30912	การผลิตเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับจักรยานยนต์	7,374.73	35.30%	9,007.91	22.15%	9,278.68	3.01%
30990	การผลิตอุปกรณ์การขนส่งอื่นๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	1,093.49	14.72%	921.27	-15.75%	1,226.43	33.12%

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์, ประมวลโดย: สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.)

เมื่อพิจารณาถึงรายได้รวมของ SMEs ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และส่วนประกอบ ปี 2556 จะเห็นว่า มีการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยรายได้รวมส่วนใหญ่จะมาจากการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่นๆ สำหรับยานยนต์ ซึ่งมีรายได้รวมสูงสุด คือ 111,169.79 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 31.75 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 87.53 ต่อรายได้รวมของ SMEs ทั้งหมด ส่วนการผลิตเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับจักรยานยนต์ มีรายได้รวมมูลค่า 9,278.68 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 3.01 แต่เมื่อ

พิจารณาตามอัตราการเติบโต พบว่า การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ มีการขยายตัวสูงสุดถึงร้อยละ 58.18

ในปี 2557 SMEs ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์สามารถสร้าง GDP มีมูลค่า 27,302.0 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 0.82 มีมูลค่าการส่งออก 44,363.54 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 8.75 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.48 ต่อการส่งออกอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รวมทั้งประเทศ เมื่อมองในรูปดอลลาร์ มีมูลค่า 1,379.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 2.22 โดยมีตลาดส่งออกหลักคือ มาเลเซีย อินโดนีเซีย แอฟริกาใต้ อียิปต์ และญี่ปุ่น รวมกันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 42.20 ในขณะที่ตลาดใหม่ที่มีอัตราขยายตัวสูง ได้แก่ เอกวาดอร์ ร้อยละ 52.84 อียิปต์ ร้อยละ 52.07 ฟิลิปปินส์ ร้อยละ 40.45 และสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 33.75 สำหรับโครงสร้างการส่งออกพบว่า สินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุดคือ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ร้อยละ 89.63 รองลงมาคือ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 9.47 ตัวถังรถยนต์ ร้อยละ 0.83 และแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง ร้อยละ 0.03 ตามลำดับ

สำหรับในเดือนมกราคม ปี 2558 SMEs สามารถส่งออก มีมูลค่า 3,771.10 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 18.31 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.18 ต่อการส่งออกอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รวมทั้งประเทศ เมื่อมองในรูปดอลลาร์ มีมูลค่า 115.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 16.96 จะเห็นว่า ถึงแม้ตั้งแต่ปี 2558 จะมีการขยายตัวค่อนข้างสูง แต่เริ่มมีสัญญาณเดือนเกี่ยวกับออร์เดอร์ตามยอดคำสั่งซื้อในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ว่า โดยในช่วง 2 เดือนแรกปีนี้ลดลงกว่าร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับปีก่อน เพราะผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นที่มีฐานการผลิตในไทยยกเลิกคำสั่งซื้อแต่หันไปซื้อจากผู้ประกอบการรายย่อยของญี่ปุ่นที่เข้ามาตั้งคลัสเตอร์อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย (Nation TV, วันที่ 15 มีนาคม 2558) ซึ่งน่าจะเกิดจากสาเหตุดังนี้

- เศรษฐกิจโลกชะลอตัว โดยเฉพาะเศรษฐกิจยุโรป และญี่ปุ่นอยู่ในช่วงของการฟื้นตัวช้าๆ ท่ามกลางแรงกดดันของภาวะเงินฝืด ในขณะที่เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่องจากปี 2557 และเศรษฐกิจประเทศอุตสาหกรรมใหม่และภูมิภาคอาเซียนปรับตัวดีขึ้นจากปีที่ผ่านมาและแรงกดดันจากภาวะเงินเฟ้อลดลง
- เศรษฐกิจไทยชะลอตัวจากหนี้ครัวเรือนสูง และราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ รวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวลดลง
- มีการหดตัวลง เนื่องจากฐานในปีก่อนสูงตามตีมันต์ที่มากผิดปกติจากมาตรการรถคันแรกในปี 2555 - 2556
- SMEs ญี่ปุ่นมีการย้ายฐานมายังประเทศไทยจากการสนับสนุนการลงทุนของภาครัฐ รวมถึงการย้ายฐานจากภยสินามิที่ญี่ปุ่น อีกทั้งค่าเงินเยนแข็งค่าขึ้นอีกด้วย ส่งผลให้บริษัทยานยนต์ญี่ปุ่นที่อยู่ในประเทศไทยได้หันไปซื้อจากผู้ประกอบการรายย่อยของญี่ปุ่นที่เข้ามาตั้งคลัสเตอร์อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย โดยเฉพาะสินค้าที่อยู่ใน Tier 1

และ Tier 2 ซึ่งมีมูลค่าสูง แทน SMEs ไทย ส่งผลให้ SMEs ไทยต้องผลิตสินค้าใน Tier 3 และ Tier 4 ให้กับผู้ประกอบการรายย่อยของญี่ปุ่นแทน ซึ่งมีมูลค่าต่ำกว่า

- ผู้ผลิตรถยนต์บางราย อาศัยช่องว่างทางกฎหมายของอาฟต้า (AFTA) และผลิตสินค้าในเขตปลอดอากร (Free Zone) เพื่อหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้าและสรรพสามิต โดยดำเนินการ 2 แนวทาง คือการสวมสิทธิเป็นสินค้าอาฟต้า เพื่อให้ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าเป็นร้อยละ 0 ทั้งๆ ที่สินค้าเหล่านั้นมีการผลิตขึ้นโดยใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบที่ผลิตจากประเทศอาเซียนไม่ถึงร้อยละ 40 (Asean content) ของมูลค่าสินค้านั้นๆ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ อีกทั้งยังใช้ช่องว่างของกฎหมาย ผลิตสินค้าในเขตปลอดอากร (Free Zone) อาศัยประกาศกรมศุลกากรที่ 72/2550 ในการออกสารสิทธิรับรองถิ่นกำเนิด (Rule of origin) ว่าเป็นสินค้าที่ผลิตในประเทศไทย โดยไม่คำนึงว่ามีการใช้วัตถุดิบและส่วนประกอบในไทยถึงร้อยละ 40 หรือไม่ แล้วย่นำมาขายในประเทศ ไม่ต้องเสียอากรนำเข้า (หรือเป็นร้อยละ 0) และยังหลีกเลี่ยงภาษีสรรพสามิต ด้วยการแจ้งราคานำเข้าจากเขตปลอดอากร ให้ราคาต่ำกว่าความเป็นจริงอย่างมาก เพื่อใช้เป็นฐานในการเสียภาษีสรรพสามิตที่ต่ำลง รวมแล้วทำให้สูญเสียรายได้หลายหมื่นล้านบาท ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ต้องทำหนังสือถึงรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นกระทรวงการคลัง และกระทรวงอุตสาหกรรม ให้แก้กฎหมายที่ทำให้เกิดผลกระทบและไม่เป็นธรรมต่อไป (นายสมพงษ์ เผืออุไร โฆษกกรมการสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย, หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์, 26 กุมภาพันธ์ 2558)

สรุปสถานการณ์อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

1. ผู้ผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และส่วนประกอบ จำนวน 1,657 ราย และโรงงานรวม 2,237 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิต SMEs ที่ผลิตป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ และผลิตอะไหล่ชิ้นส่วนป้อนตลาดทั่วประเทศ

2. SMEs ในอุตสาหกรรมนี้ ต้องประสบกับภาวะความผันผวนทั้งด้านบวก – ลบ ตลอด 6 ปีที่ผ่านมา คือ วิกฤติการเงินโลก (ปี 2552) เกิดสึนามิที่ญี่ปุ่น และอุทกภัยในไทย (ปี 2554) มาตรการรถคันแรก (ปี 2555- 2556) เศรษฐกิจโลกและไทยชะลอตัว (ปี 2556 – 2557)

3. ยอดผลิต ยอดจำหน่าย และรายได้ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และส่วนประกอบ จึงขึ้นกับสถานการณ์ตามข้อ 2 (รายละเอียดตามตารางที่ 1 – 2)

4. หลังสึนามิญี่ปุ่นและค่าเงินเยนแข็งค่า ประกอบกับการสนับสนุนของรัฐบาลญี่ปุ่น ทำให้ SMEs ญี่ปุ่น ย้ายฐานมาไทยมากขึ้น และแย่งตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (Tier 1 และ Tier 2) ที่มีมูลค่าสูง ป้อนโรงงานประกอบยานยนต์ไปจาก SMEs ไทยส่วนหนึ่ง โดย SMEs ไทยต้องผลิตชิ้นส่วนฯ ระดับ Tier 3 และ Tier 4 ให้กับผู้ประกอบการรายย่อยของญี่ปุ่นแทน ซึ่งมีมูลค่าต่ำกว่า

5. สถานการณ์ปี 2557 ยอดผลิต และยอดขายตกลง เนื่องจากเศรษฐกิจเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย อยู่ในช่วงชะลอตัว จากการหดตัวของภาคการส่งออก รายได้เกษตรกรตกต่ำ ภาคการท่องเที่ยวยังไม่ฟื้นตัว และภาวะหนี้ครัวเรือนสูง รวมทั้งหมดมาตรการรถคันแรก

ผู้ผลิตรถยนต์พยายามปรับตัว โดยลดชั่วโมงการทำงาน การหาตลาดส่งออกทดแทนตลาดในประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ตามมา โดย SMEs ที่ไม่สามารถผลิตชิ้นส่วน อะไหล่ หรืออุปกรณ์ที่ได้มาตรฐาน ก็จะไม่สามารถส่งออกได้