

วิกฤต COVID -19 กับแนวทางของภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการ ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์

The Covid-19 Crisis and The Government's Supportive Approach Small and Medium-Sized Entrepreneurs in the Automotive Parts Category

ธงชัย ทีคะภัทรโกคิน*, สมพร เฟื่องจันทร์*, วิวัฒน์ กรมดิษฐ์*, เพ็ญศรี ฉิรินัง*

Thongchai Teekapataraphokin*, Somporn Fuangchan*, Viwat Kromadit*, Pesri Chirinang*

วิทยาลัยนวัตกรรมและการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์*

College of Innovation Management, Rajamangala University Technology Rattanakosin*

บทคัดย่อ

บทความเรื่อง วิกฤต COVID – 19 กับแนวทางของภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์นี้มีความมุ่งหมาย เพื่อนำเสนอแนวทางของภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ โดยการศึกษา 1.การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ก่อนสถานการณ์ COVID -19 2.การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ช่วงสถานการณ์ COVID -19 3.การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์หลังสถานการณ์ COVID -19 4.การปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งการศึกษาดังกล่าว เมื่อวิเคราะห์แล้วสามารถนำไปสู่นโยบายและยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์สู่ความยั่งยืนต่อไป

คำสำคัญ: วิกฤต โควิด-19; แนวทางของภาครัฐ; ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

Abstract

The article on COVID-19 crisis and government guidelines that support small and medium – sized business entrepreneurs in the automotive parts category aims to present government guidelines that support small and medium – sized business entrepreneurs in the automotive parts category. By studying, 1. Business operations of small and medium – sized business entrepreneurs in the automotive parts category before the COVID-19 situation. 2. Business operations of small and medium – sized business entrepreneurs in the automotive parts category during the COVID-19 situation. 3. Business operations of small and medium – sized business entrepreneurs in the automotive parts category after the COVID-19 situation. 4. Adaptation of small and medium – sized business entrepreneurs in the automotive parts category. When studied and analyzed can lead to government policies and strategies that support small and medium – sized business entrepreneurs in the automotive parts category towards sustainability.

Keyword: The Covid-19 Crisis; The Government's Supportive Approach;
Small and Medium-Sized Entrepreneurs

บทนำ

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลไทยอย่างต่อเนื่องนับจากปี 2506 โดยระยะเริ่มแรก ภาครัฐเน้นออกมาตรการเพื่อสนับสนุนการลงทุนผลิตและใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะการปรับขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (complete built-up : CBU) และชิ้นส่วนครบชุด สมบูรณ์ (complete knock-down : CKD) ต่อมาคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment: BOI) ได้ออกมาตรการส่งเสริมการลงทุน อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทย นอกจากนี้ ภาครัฐกำหนดสัดส่วนบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ (local content requirements : LCR) ในการผลิตยานยนต์ ซึ่งปัจจุบันข้อกำหนดดังกล่าวได้ถูกยกเลิกแล้ว อย่างไรก็ตาม การผลิตรถยนต์นั่งในไทยยังคงใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศคิดเป็นสัดส่วน 60-80% ของมูลค่าชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมด ขณะที่รถยนต์นั่งประเภท Eco-car และรถปิอ็อพใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ 90% ส่วนรถจักรยานยนต์ใช้ชิ้นส่วนในประเทศเกือบทั้งหมด ในปัจจุบันมีการทำข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับประเทศต่างๆ อาทิ ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) และความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ส่งผลให้อัตราภาษีนำเข้า CBU และ CKD ปรับลดลง มาตรการสนับสนุนต่างๆ ดังกล่าวส่งผลให้นักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติเข้ามาลงทุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง (ธนนนท์ สิมมากุล ; 2556)

ปัจจุบันรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนแบบใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาควบคุมการทำงานของชิ้นส่วนรถยนต์ต่างๆ เพิ่มขึ้น สำหรับรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในและใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง การสนับสนุนให้มีการใช้เครื่องจักรในการช่วยผลิตมากขึ้น ไปจนถึงการสนับสนุนรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งรัฐบาลมีแนวโน้มที่จะผลักดันให้มีการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมมากขึ้น ได้แก่ รถยนต์ไฟฟ้า BEV (Battery Electric Vehicles: BEV) ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ในการขับเคลื่อนเพียงอย่างเดียว และ รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด (Plug-in Hybrid Electric Vehicles: PHEV) ที่นอกจากจะถูกขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีผสมระหว่างระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าจากแบตเตอรี่และระบบแบบเดิมที่ใช้น้ำมัน (สถาบันยานยนต์ ; 2560) นอกจากนี้ยังได้มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับที่มีส่วนในการสนับสนุนผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2561 เพื่อพัฒนาการลงทุนใน 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ซึ่งก็เป็นพื้นที่ลงทุนของคริสต์อู่อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนอยู่แล้ว รวมถึงเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาสร้างศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ ที่จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน ฉบับแก้ไข พ.ศ. 2559 เน้นให้สิทธิประโยชน์ที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะ การงดเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 13 ปี สำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง การวิจัยและพัฒนาที่เน้นให้มีการลงทุนเพิ่มในส่วนของการวิจัยพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ มากยิ่งขึ้นและ พ.ร.บ. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ.2560 โดยมี การงดเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็น ไม่เกิน 15 ปีแล้ว ยังมีเรื่องของกองทุนส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10,000 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม หรือ การพัฒนาบุคลากรเฉพาะด้านของกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายกลุ่ม First S-Curve ที่จะมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีมากยิ่งขึ้นด้วย (บายศรี จันอาจ; 2562)

การเกิดสถานการณ์ COVID-19 ได้ส่งผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสู่จุดต่ำสุดในรอบ 9 ปี และยังคงจะนำไปสู่การปรับห่วงโซ่อุปทานและกระบวนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใหม่ในประเทศไทย โดยปริมาณการผลิตที่

อาจหดตัวสูงถึง 25% ส่วนการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์สู่ภาวะปกติอีกครั้งคาดว่าจะอาจเป็นช่วงกลางปี พ.ศ. 2564 ถึงหรือต้นปี พ.ศ.2565 วิกฤตครั้งนี้ ได้สร้างปัญหาและความท้าทายต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ประการแรก การกระจายความเสี่ยงการจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ในห่วงโซ่อุปทาน มาตรการล็อกดาวน์ในประเทศจีนส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วโลก แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้พึ่งพาชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศจีนมากนักแต่ก็มีบางชิ้นส่วนสำคัญที่ต้องนำเข้ามา ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะได้เปรียบกว่าฐานการผลิตอื่นในภูมิภาคเนื่องจากมีคลัสเตอร์ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ แต่ยังคงนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความซับซ้อนทำให้ต้องมีการบริหารชิ้นส่วนคงคลังมากขึ้น ประการที่สามแนวโน้มการลงทุนจากต่างชาติถดถอยไปยังประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น เนื่องจากตลาดภายในประเทศเริ่มอืดตัว ยอดขายในประเทศลดลง ประการที่สี่ ความเร็วของการเข้าสู่เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าและแนวคิด CASE (Connected, Autonomous, Shared, Electric) โดยเฉพาะในประเทศยุโรป ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการผลิตที่มุ่งเน้นการเลือกใช้พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทำให้ผู้ประกอบการและแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยจำเป็นต้องปรับโครงสร้าง เพื่อเผชิญกับความท้าทายดังกล่าวในอนาคตข้างหน้า บทเรียนสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ คือ ต้องลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และคุณภาพสินค้า ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งภาคบริการและภาคสังคมด้วย ขณะที่แรงงานก็ต้องปรับตัวด้วยการยกระดับทักษะด้านเทคโนโลยีในช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่การผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สมัยใหม่ รวมถึงทักษะด้านคอมพิวเตอร์และภาษาต่างประเทศ สำหรับกลุ่มที่ต้องออกจากธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ ภาครัฐควรมีนโยบายเชิงรุกที่เน้นการพัฒนาและฝึกอบรมเพื่อรองรับให้แรงงานมีงานทำหรือเปลี่ยนอาชีพ หากทุกฝ่ายร่วมมือช่วยเหลือกัน ก็เชื่อว่า “การให้” จะทำให้ทุกฝ่ายรอดวิกฤตนี้ไปด้วยกัน

สถานการณ์ของผู้ประกอบการและนโยบายของภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์

1. การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ก่อนสถานการณ์ COVID – 19

ในปี 2557 ธุรกิจอุตสาหกรรมขนาดย่อม (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 แต่เริ่มมีสัญญาณเตือนเกี่ยวกับออร์เดอร์ตามยอดคำสั่งซื้อในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ว่า โดยในช่วง 2 เดือนแรกปีนี้ลดลงกว่าร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับปีก่อน เพราะผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นที่มีฐานการผลิตในไทยยกเลิกคำสั่งซื้อ แต่หันไปซื้อจากผู้ประกอบการรายย่อยของญี่ปุ่นที่เข้ามาตั้งคลัสเตอร์อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย; 2558) ซึ่งน่าจะเกิดจากสาเหตุดังนี้ เศรษฐกิจโลกชะลอตัว โดยเฉพาะ

เศรษฐกิจยุโรป และญี่ปุ่นอยู่ในช่วงของการฟื้นตัวช้าๆ ท่ามกลางแรงกดดันของภาวะเงินฝืด ในขณะที่เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่องจากปี 2557 และเศรษฐกิจประเทศอุตสาหกรรมใหม่และภูมิภาคอาเซียนปรับตัวดีขึ้นจากปีที่ผ่านมาและแรงกดดันจากภาวะเงินเฟ้อลดลง เศรษฐกิจไทยชะลอตัวจากหนี้ครัวเรือนสูง และราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ รวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวลดลง รวมทั้ง SMEs ญี่ปุ่นมีการย้ายฐานมายังประเทศไทยจากการสนับสนุนการลงทุนของภาครัฐ รวมถึงการย้ายฐานจากภัยสินค้านิที่ญี่ปุ่น อีกทั้งค่าเงินเยนแข็งค่าขึ้นอีกด้วย ส่งผลให้บริษัทยานยนต์ญี่ปุ่นที่อยู่ในประเทศไทยได้หันไปซื้อจากผู้ประกอบการรายย่อยของญี่ปุ่น ที่เข้ามาตั้งคลัสเตอร์อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย โดยเฉพาะสินค้าที่อยู่ใน Tier 1 และ Tier 2 ซึ่งมีมูลค่าสูง แทน SMEs ไทย ส่งผลให้ SMEs ไทยต้องผลิตสินค้าใน Tier 3 และ Tier 4 ให้กับผู้ประกอบการรายย่อยของญี่ปุ่นแทน ซึ่งมีมูลค่าต่ำกว่า

2. การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ระหว่างสถานการณ์วิกฤติ COVID – 19

การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่เริ่มต้นในจีนและขยายวงกว้างไปยังประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกอย่างรวดเร็ว ทำให้หลายประเทศต้องออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดอย่างเข้มงวด รวมถึงการประกาศปิดประเทศ จำกัดการเดินทางของประชาชน ปิดการดำเนินการของธุรกิจ ส่งผลให้อุปสงค์ (demand) และอุปทาน (supply) ลดลงจนเกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ในแง่อุปสงค์ ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ทำให้ผู้บริโภคขาดความเชื่อมั่นในเศรษฐกิจ ชะลอซื้อสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่ไม่จำเป็นและมีราคาสูง ในแง่อุปทาน การปิดโรงงานชั่วคราวในหลายประเทศได้ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งมีโครงสร้างธุรกิจเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลกสูง จึงเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมแนวหน้าที่ต้องรับมือกับความท้าทายในวิกฤติโควิด-19 รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย เนื่องจากประเทศคู่ค้าสำคัญหลายประเทศต่างได้รับผลกระทบและมุ่งเน้นกิจกรรมด้านการวิจัยและการพัฒนา (R&D) ในช่วงที่กิจกรรมด้านการผลิตชะลอ เป็นต้น (กิริติ เพชรคุ้ม ; 2553) ค่ายผู้ผลิตรถยนต์บางรายได้ปรับตัวโดยการเปลี่ยนสายการผลิตมาเป็นผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์ เพื่อช่วยสนับสนุนการต่อสู้กับ COVID -19 อาทิ บริษัทบีวายดี ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ของจีน ได้ปรับสายการผลิตมาผลิตหน้ากากอนามัยและน้ำยาฆ่าเชื้อ จนกลายเป็นแหล่งผลิตหน้ากากที่ใหญ่ที่สุดในโลก หรือค่ายรถยนต์หลายรายในสหรัฐ อาทิ เจนเนอรัล มอเตอร์ส (จีเอ็ม) เทสลา ฟอर्ड โตโยต้า นิสสัน ที่ได้ขานรับคำร้องขอความร่วมมือจากรัฐบาลเริ่มผลิตหน้ากากอนามัย หน้ากากป้องกันใบหน้าที่ การแพร่ระบาดในจีนมีสัญญาณดีขึ้น หลังปิดเมืองมากกว่า 2 เดือน โดยยอดขายปลั๊กอินรถยนต์นั่งในจีนเมื่อเดือน มี.ค. 2563 อยู่ที่ 1.04 ล้านคัน เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 300 จากเดือน ก.พ. (224,000 คัน) และกว่าร้อยละ 90 ของร้านค้าปลั๊กอินรถยนต์เริ่มกลับมาเปิดบริการอีกครั้ง ส่วนใหญ่เป็นการบริการบนออนไลน์ ซึ่งเป็นโอกาสของไทยที่จะส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปจีน โดยเฉพาะสินค้าที่ไทยได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าภายใต้ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA) เช่น ยางล้อรถยนต์ สตาร์ทเตอร์และส่วนประกอบ แผงควบคุมไฟฟ้าหรือจ่ายกระแสไฟฟ้าเครื่องยนต์ เป็นต้น และหากไทยสามารถควบคุมสถานการณ์ได้เร็วกว่าประเทศอื่น จะเป็นโอกาสที่จะเป็นแหล่งผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนป้อนตลาดจีนและตลาดโลก (สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดปทุมธานี ;2562) หากการแพร่ระบาดคลี่คลายได้อย่างเป็นวงกว้างในหลายประเทศทั่วโลก และเศรษฐกิจกลับมาฟื้นตัวดีขึ้น บริษัทยานยนต์ก็จะสามารถเดินหน้าเร่งการผลิต/จำหน่ายยานยนต์เพื่อมาทดแทนยอดขายที่ขาดหายไปในช่วงการแพร่ระบาด ซึ่งผู้ประกอบการไทยควรเตรียมพร้อมในการผลิตเพื่อขยายโอกาสการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศที่สินค้าไทยมีศักยภาพทางการแข่งขันสูงจากสิทธิประโยชน์ทางภาษีภายใต้ FTA ที่ไทยมีกับประเทศนั้น เช่น อาเซียน ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ เป็นต้น

3. การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์หลังสถานการณ์วิกฤติ COVID – 19

จากสถานการณ์ทั่วโลกได้มีการทยอยฉีดวัคซีนให้กับประชาชน ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ รวมถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ได้กลับมาเดินเครื่องการผลิตเต็มสูบอีกครั้ง ตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่สี่ของปี 2563 และต่อเนื่องถึงปีนี้ ซึ่งถือเป็นสัญญาณเชิงบวกให้กับภาคอุตสาหกรรมแสดงให้เห็นว่าภาคการผลิตได้เข้าสู่สภาวะปกติแล้วแม้จะมีการระบาดของกลุ่มใหม่ แต่จากการปรับแผนการบริหารที่ไม่มีการล็อกดาวน์และพยายามทำให้ธุรกิจและเศรษฐกิจเดินหน้าไปได้ตามปกติแบบวิถีชีวิตใหม่ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกัน สามารถเดินหน้าการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการที่มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้มีคาดการณ์ว่าจะมีการกลับมาผลิตรถยนต์ได้ถึง 1.5 – 1.6 ล้านคัน ซึ่งได้ส่งผลดีเกี่ยวเนื่องมาของกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งกลุ่ม OEM และ After Market ที่ได้ฟื้นตัวกลับมาอย่างรวดเร็ว จากการฟื้นตัวกลับมาของภาคอุตสาหกรรมการผลิต ทุกอย่างถือว่าเข้าสู่สภาวะปกติแล้ว โดยคาดว่าจะส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงยางรถยนต์ในปีนี้จะเติบโตกลับเป็นบวกอีกครั้ง ที่ประมาณ 10-15% และมีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 20,000 ล้านบาทเหรียญสหรัฐ จากที่ได้ติดลบไปเมื่อปีที่ผ่านมา 14.52% อยู่ที่ 18,721 ล้านบาทเหรียญสหรัฐ ซึ่งถือเป็นโอกาสสำคัญของผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ในการพัฒนาและปรับการผลิตฐานการผลิต เพื่อรองรับการเติบโตของตลาดและความต้องการที่กลับมาเพิ่มขึ้น พร้อมก้าวทันยุคเทคโนโลยีนวัตกรรมดิจิทัลที่ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วไม่หยุดชะงัก แม้โลกประสบกับภาวะวิกฤตจากโรคระบาด การกลับมาฟื้นตัวของอุตสาหกรรมแบบเต็มกำลังส่งผลให้เกิดการขาดแคลนแรงงาน จากที่เคยมีการปลดแรงงานไปบางส่วนในช่วงล็อกดาวน์ แม้มีการเรียกคืนแรงงานบางส่วนแต่แรงงานไม่ได้กลับมาได้หมดเพราะบางส่วนได้หันไปทำงานอย่างอื่นแล้ว ทำให้ผู้ประกอบการบางรายมีการปรับระบบการผลิตมาเป็นแบบอัตโนมัติ (automation) และมีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้มากขึ้น เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในสายการผลิต และลดปัญหาค่าแรงในอนาคต (กรสรรรค์ เอนกศักรพงศ์ ; 2556) ผลกระทบของสถานการณ์ COVID-19 ต่อผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ สถานการณ์ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อยานยนต์รุ่นแรงกว่าอุตสาหกรรมอื่นในภาพรวมมาก ผลกระทบกระจายไปทั่วทุกๆตำแหน่งบนห่วงโซ่อุปทานทั้งผู้ประกอบการรถยนต์ (ค่ายรถ) และผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ สถานการณ์ COVID-19 ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ขาดรายได้ และเผชิญความเสี่ยงเกี่ยวกับการสะดุดของกระแสเงินสดแบบฉับพลัน สถานการณ์ COVID-19 ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เกิดการสะดุดทั้งห่วงโซ่อุปทาน เนื่องจากการ lockdown ทั้งในและต่างประเทศ (ผลทางด้านอุปทาน) การชะลอตัวของคำสั่งซื้อทั้งจากการมีมาตรการ lockdown และภาวะเศรษฐกิจที่หดตัวจากวิกฤต (ผลด้านอุปสงค์)

4.การปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์

การปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ Pure OEM มีแนวโน้มที่จะปลดคนงานประจำบางส่วน เพื่อบรรเทาปัญหาค่าต้นทุนการผลิตส่วนเกิน การเข้าไปมีส่วนร่วมกับห่วงโซ่อุปทานรถยนต์กลุ่มอื่นๆ โดยเฉพาะค่ายรถยนต์จากจีน การปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ OEM & REM คือเพิ่มแนวทางการทำตลาด REMให้มากขึ้น จากผลบวกของภาวะเศรษฐกิจถดถอยในตลาด REM กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ Pure REM มีแนวโน้มเผชิญปัญหาผิมนัดชำระหนี้ เนื่องจากการค้าส่วนใหญ่ในตลาด REM กลุ่มนี้เป็นระบบการค้าเชื่อ (สินเชื่อการค้า) ผลกระทบแตกต่างกันไปตามความจำเป็นของแต่ละชิ้นส่วน และผลประโยชน์จากการหักลดภาษี ณ ที่จ่าย การยืดระยะเวลาเสียภาษีออกไป และยกเว้นค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ มีผลมากกว่ามาตรการเยียวยาอื่นที่ภาครัฐดำเนินการ ผลการสำรวจกิจกรรมของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ช่วง lock down พบว่าผู้ผลิตหลายรายกำลังรอดูเหตุการณ์ให้ชัดเจนก่อนตัดสินใจ โดยเฉพาะความเร็วในการฟื้นตัวหลัง Reopening และมาตรการอัดฉีดของรัฐบาลที่กำลังดำเนินการอยู่ทั้งในและต่างประเทศ

ลำดับ	กิจกรรม	ร้อยละ
1.	ปรับเปลี่ยนการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการระยะสั้น	41.7
2.	หันไปจำหน่ายสินค้าออนไลน์	10.4
3.	เร่งรัดแผนการติดตั้งระบบอัตโนมัติเพื่อลดปฏิสัมพันธ์ของคนในโรงงาน	29.2
4.	มีมาตรการ Social Distancing	97.9
5.	ปรับลดคนงานและลูกจ้างบริษัท	54.2
6.	ลด/เลิกจ้างคนงานไทยประเภทชั่วคราว	37.5
7.	ลด/เลิกจ้างแรงงานต่างชาติ	39.6

ตารางประกอบ 2 แสดงร้อยละของกิจกรรมผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทขึ้นส่วนยานยนต์ในช่วง lock down

ที่มา: อาชนัน เพ็ชรธรินทร์ (2563), การปรับตัวของผู้ประกอบการท่ามกลาง COVID-19, บทวิเคราะห์ข้อมูล Survey

บทสรุป

การศึกษาวเคราะห์เรื่องวิกฤต COVID – 19 กับแนวทางของภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทขึ้นส่วนยานยนต์ ทำให้ทราบว่าสถานการณ์นี้ได้ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมยานยนต์/ขึ้นส่วนยานยนต์ และผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทขึ้นส่วนยานยนต์ทั้งห่วงโซ่อุปทาน สถานการณ์นี้ไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในภาพรวมของห่วงโซ่อุปทาน การปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทขึ้นส่วนยานยนต์ จึงเกิดขึ้นในลักษณะประคองให้สามารถผลิตตามคำสั่งซื้อที่มีเท่านั้น การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีสาเหตุสำคัญคือการเลิกกิจการของผู้ประกอบการกลุ่มเปราะบางที่ไม่สามารถอยู่รอดได้ในสภาวะที่ยอดสั่งซื้อลดลงอย่างฉับพลัน การปรับตัวของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขึ้นส่วนยานยนต์มีความหลากหลายขึ้นอยู่กับตำแหน่งในการผลิต การช่วยเหลือผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทขึ้นส่วนยานยนต์ให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ หลังจากสถานการณ์วิกฤต COVID -19 ในประเทศไทยผ่านพ้นไปแล้วนั้น แนวทางของภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทขึ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญคือ การวางแผนยุทธศาสตร์ของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเหมาะสมเพื่อให้การเปลี่ยนผ่านเกิดความเสียหายน้อยที่สุด การส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้า ควรทำเฉพาะกลุ่มที่ภาครัฐสามารถมีบทบาทช่วยเหลือโดยไม่กระทบต่อบรรยากาศการแข่งขัน การขับเคลื่อนระบบ e-Government เพื่อช่วยลดความล่าช้าและความซ้ำซ้อนในระบบราชการ โดยเฉพาะเรื่องการรับรองมาตรฐานด้านต่างๆ เร่งคืนภาษีที่หัก ณ ที่จ่ายต่างๆ ให้กับผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการ รวมทั้งการออกระเบียบวิธีปฏิบัติเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมขึ้นส่วนยานยนต์เข้ามาทำงานในประเทศได้ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมประเภทขึ้นส่วนยานยนต์ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป

บรรณานุกรม

- กรสรณ์ เอณกศัทยพงศ์. (2556). กระบวนการบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของ
อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน
- กิริติ เพชรคุ้ม. (2553). ปัจจัยที่มีผลต่อความสัมพันธ์กับความสำเร็จของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในนิคม
อุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี
- ธนนัท สิมมากุล. (2556). ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในนิคมอุตสาหกรรม
ประเทศไทย
- อาชนัน เพ็ชรธรินทร์. (2563). การปรับตัวของผู้ประกอบการท่ามกลาง COVID-19, บทวิเคราะห์ข้อมูล Survey
สถาบันยานยนต์ (<http://www.thaiauto.or.th>)
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2558). สถิติการผลิต การจำหน่ายและส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
(<https://www.fti.or.th>)
- สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดปทุมธานี (2562). รายงานการวิเคราะห์สถานะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม