

## ตามดู รั้วทัน อุตสาหกรรมยานยนต์ในอินโดนีเซีย

ประเด็นสำคัญที่ถูกกล่าวถึงในแวดวงอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปัจจุบัน หนีไม่พ้นเรื่องมูลค่าส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบไปอินโดนีเซียซึ่งเป็นตลาดส่งออกยานยนต์สำคัญอันดับ 2 ของไทย หดตัวอย่างรุนแรง (8 เดือนแรกของปี 2557 หดตัว 20.5%) เมื่อผู้เชี่ยวชาญวิเคราะห์ก็พบว่าสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้อินโดนีเซียชะลอการนำเข้าลง เนื่องจากศักยภาพการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นอย่างมาก จนสามารถผลิตรถยนต์บางประเภททดแทนการนำเข้าได้ เห็นได้จากยอดผลิตรถยนต์ในปี 2556 แต่ละระดับ 1.2 ล้านคัน เพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่าตัวจากปี 2552 ที่ผลิตได้เพียง 4.6 แสนคัน นอกจากนี้ กระแสการลงทุนจากผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติที่หลั่งไหลเข้าไปลงทุนในอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก รวมถึงมีการดึงผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ตามเข้าไปลงทุนด้วย ยิ่งทำให้เกิดความกังวลว่าอินโดนีเซียจะก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งสำคัญและแข่งหน้าไทยในการเป็นผู้นำอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาค ดังนั้น คอลัมน์ “เสียวรั้ว เลาะโลก” ฉบับนี้ จึงขอทำความรู้จักกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียให้มากขึ้น เพื่อประเมินผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้อย่างถูกต้อง

เริ่มต้นจากห่วงโซ่การผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย ในเบื้องต้นพบว่าโครงสร้างการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียกับไทยคล้ายคลึงกัน กล่าวคือเป็นการร่วมลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก (International Brand) ต่างกันตรงที่ผู้ผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย (OEMs) ก่อนข้างกระจุกตัวอยู่เพียงไม่กี่กลุ่ม อาทิ Astra Group (ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Toyota, Daihatsu, Isuzu, Peugeot, BMW และ Lexus) มีสัดส่วนถึง 54% ของยอดผลิตรถยนต์รวม ขณะที่ Indomobil Group (ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Nissan และ Suzuki) มีสัดส่วน 18% และ Krama Yudha Group (ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Mitsubishi) มีสัดส่วน 13% ซึ่งกว่า 80% ของยอดผลิตรถยนต์รวม เป็นการผลิตเพื่อตอบสนองตลาดภายในประเทศ ขณะที่สัดส่วนการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ที่ 25% ของมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ทั้งหมด ซึ่งส่วนใหญ่นำเข้าจากญี่ปุ่นและไทย

ประเด็นน่าสนใจลำดับถัดไป คือ โครงสร้างตลาดรถยนต์ในอินโดนีเซีย จะเห็นได้ว่าชาวอินโดนีเซียชื่นชอบรถยนต์อเนกประสงค์ประเภท Multi Purpose Vehicle (MPV) และ Sport Utility Vehicle (SUV) เป็นอย่างมาก เห็นได้จากยอดจำหน่ายรถยนต์ MPV และ SUV รวมกันมีสัดส่วนถึง 65% ของยอดจำหน่ายรถยนต์รวม รองลงมาเป็นรถกระบะมีสัดส่วน 12% และรถตู้ (Van/Wagon) มีสัดส่วน 9% ขณะที่หากพิจารณาถึงยี่ห้อ พบว่ารถยนต์ญี่ปุ่นครองส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับ 1 มีสัดส่วนถึงกว่า 90% ที่เหลือเป็นรถยนต์จากเกาหลีใต้ จีน ยุโรป และสหรัฐฯ

จากข้อมูลข้างต้น ผู้เขียนประเมินว่าการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียอาจเป็นได้ทั้งโอกาสและภัยคุกคามต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย กล่าวคือ ในระยะสั้น จะเป็นโอกาสต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียในระดับ Tier 1 และ Tier 2 ยังมีจำนวนไม่มากและศักยภาพไม่สูงเมื่อเทียบกับไทย ในระยะปานกลาง-ยาว แม้ภาพรวมระหว่างไทยกับอินโดนีเซียยังคงอยู่ในลักษณะคู่ค้ามากกว่าคู่แข่ง เนื่องจากโครงสร้างการผลิตรถยนต์ของทั้งสองประเทศยังแตกต่างกันอยู่ อาทิ อินโดนีเซียเป็นฐานการผลิตรถยนต์ MPV/SUV และ Eco-car ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1000 cc เพื่อตอบสนองตลาดในประเทศเป็นหลัก ขณะที่ไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกรถกระบะ รวมถึง Eco-car ขนาดไม่เกิน 1300 cc แต่ก็ไม่สามารถประมาทอินโดนีเซียที่อาจก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งสำคัญของไทยได้ เนื่องจากปัจจุบันบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นหันมาดำเนินนโยบายกระจายความเสี่ยงของฐานการผลิตไปหลายประเทศ รวมถึงอินโดนีเซีย ทำให้ไทยไม่ใช่ฐานการผลิตสำคัญในภูมิภาคเพียงแห่งเดียวอีกต่อไปแล้ว ซึ่งหากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุนของอินโดนีเซียมีความพร้อมมากขึ้น และตลาดภายในประเทศเริ่มอิ่มตัว เราอาจได้เห็นผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นปรับนโยบายการผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซียให้หันมามุ่งผลิตเพื่อส่งออกมากขึ้นและทำให้อินโดนีเซียก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งสำคัญของไทยก็เป็นได้