

อุตสาหกรรมยานยนต์ของโปแลนด์

1. ภาพรวม

อุตสาหกรรมยานยนต์ของโปแลนด์เริ่มต้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และ 2 โดยบริษัทรถยนต์บริษัทแรก คือ Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS) ได้เริ่มสายการผลิตรถยนต์ครั้งแรกเมื่อปี 1925 ณ กรุงวอร์ซอ โดยได้รับใบอนุญาตการผลิตจาก Fiat จากนั้นก็มีบริษัทผลิตรถยนต์และรถบรรทุกเกิดขึ้นอีกหลายราย อย่างไรก็ตาม ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 บริษัทรถยนต์เหล่านี้ได้รับผลกระทบจากสงครามจนต้องเลิกกิจการไป จนกระทั่งภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อุตสาหกรรมยานยนต์ในโปแลนด์ได้กลับมาเริ่มประกอบกิจการอีกครั้ง

ในปี 2535 เป็นจุดเริ่มต้นอุตสาหกรรมยานยนต์ยุคใหม่ของโปแลนด์ โดยมีการผลิตภายใต้ Brands ของตน ผลิตให้กับบริษัทต่างชาติ รวมถึงผ่านการร่วมทุนกับบริษัทรถยนต์ต่างชาติรายใหญ่เริ่มจาก Fiat, General Motors และ Volvo ส่งผลให้โปแลนด์เป็นฐานการผลิตรถยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุก และการผลิตอะไหล่ยานยนต์ของบริษัทต่างชาตีกว่า 100 บริษัท และถ้านับรวมบริษัทท้องถิ่นด้วยก็มีจำนวนกว่า 1,000 บริษัท ก่อให้เกิดการจ้างงานในประเทศกว่า 166,000 คน โดยศูนย์การผลิตยานยนต์และอะไหล่จะอยู่ในเขต Slaskie and Dolnoslaskie ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ โดยมีบริษัทที่สำคัญ ดังนี้

- 1) บริษัทผลิตรถยนต์ เช่น Fiat Opel Volkswagen FSO และ Intrall เป็นต้น โดย Fiat Opel Volkswagen มียอดการผลิตรวมกันกว่าร้อยละ 80 ของการผลิตรถยนต์โดยสารในประเทศ
- 2) บริษัทผลิตรถบรรทุก เช่น MAN Volvo Solaris Scania Solbus และ Jelcz เป็นต้น
- 3) บริษัทผลิตอะไหล่ยานยนต์ เช่น Delphi Faurecia Lear TRW Valeo และ Inter Groclin เป็นต้น
- 4) บริษัทผลิตเครื่องยนต์ เช่น Toyota Volkswagen และ Isuzu เป็นต้น

Fig. 1. The latest investment events in the automotive industry

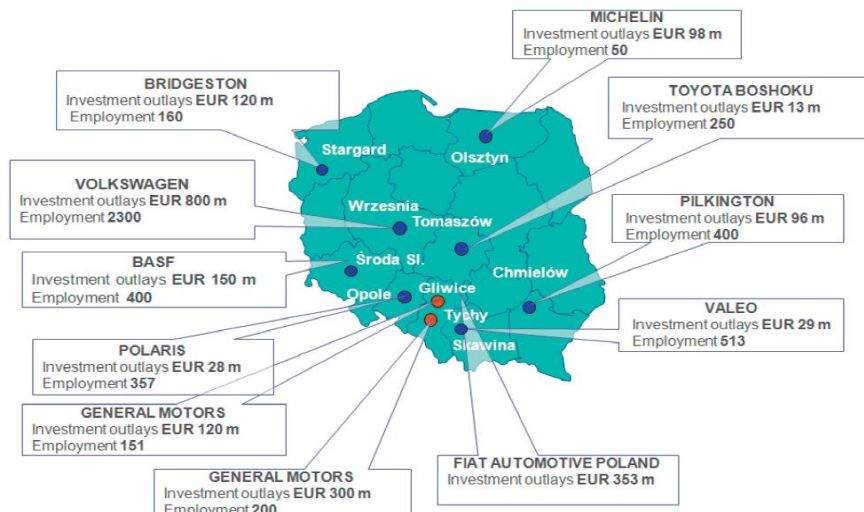


Table 1. Financial Contributions for Creating New Jobs (the employment grant) ¹⁵

Sector	New Jobs	And	Eligible Costs of the New Investment (in PLN million)	The Amount of the Aid per one Workplace (in PLN)
Production:* • automotive • biotechnology • electronics with household appliances • aviation • agriculture and food processing	250		PLN 40 M	from 3 200 to 15 600***
BSS	250		PLN 1.5 M**	
R+D	35		PLN 1 M**	
Significant Investments in other manufacturing sectors 200 or 500	200 or 500		PLN 750 M or PLN 500 M	

Source: PAIIZ.

Financial contribution is not granted to the investments located in a district where unemployment rate is lower than 75% of national average.

** With no account taken of office space leasing costs.

*** Additional 20% for the location in eastern Poland

**** Additional 5pp for the location in eastern Poland

Table 2. Financial Contribution to the Eligible Costs of the New Investment (the Investment Grant)

Sector	New Jobs	And	Eligible Costs of the New Investment (in PLN million)	The Grand Amount (% of the Eligible Costs)
Production:* • automotive • biotechnology • electronics with household appliances • aviation • agriculture and food processing	50		PLN 40 M	from 1.5% to 7.5%**** of eligible costs
Significant Investments	200 or 500		PLN 750 M or PLN 500 M	
R+D	35		PLN 10 M**	up to 10% of eligible costs

Source: PAIIZ.

* Financial contribution is not granted to the investments located in a district where unemployment rate is lower than 75% of national average.

** With no account taken of office space leasing costs.

*** Additional 20% for the location in eastern Poland

**** Additional 5pp for the location in eastern Poland

ด้วยจุดแข็งเหล่านี้ โปแลนด์จึงได้รับการจัดอันดับในเรื่องของ FDI จากสถาบันต่างๆ ในระดับนานาชาติ เช่น

- 20 อันดับแรกของประเทศที่มี FDI มากที่สุด (UNCTAD)
- ประเทศที่นำลงทุนที่สุดในภูมิภาคยุโรปกลางและยุโรปตะวันออก (The German-Polish Chamber of Commerce)
- ประเทศที่นำเข้าไปประกอบธุรกิจที่สุดในภูมิภาคยุโรปกลางและยุโรปตะวันออก (Bloomberg)
- อันดับ 3 (รองจากจีนและสหรัฐฯ) ของประเทศที่เหมาะสมจะไปตั้งโรงงานผลิตสินค้า (FDI Intelligence Report)
- ประเทศที่นำลงทุนที่สุดในภูมิภาคยุโรปกลาง (E & Y)

4. การวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

อุตสาหกรรมยานยนต์โปแลนด์ให้ความสำคัญในเรื่องของการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Research and Development: R&D) เนื่องจากเป็นกลไกที่จะช่วยเพิ่มผลกำไรในการประกอบการในระยะยาว ทั้งนี้ จากการประมาณการของ The Polish Information and Foreign Investment Agency พบว่า การใช้จ่ายงบประมาณด้าน R&D ของอุตสาหกรรมยานยนต์โปแลนด์อยู่ที่ประมาณ 4.8-6.0 ล้านสตวอตตี และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งลงทุนในเรื่อง R&D ประมาณร้อยละ 8-10 ของรายรับเพื่อพัฒนาการออกแบบและเทคโนโลยีใหม่ๆ

ทั้งนี้ บริษัทที่มีการลงทุนในเรื่อง R&D ประกอบด้วย

4.1 การตั้ง R&D Center ของผู้ผลิตยานยนต์

- Volkswagen, Solaris, AMZ Kutno และ Fiat Auto

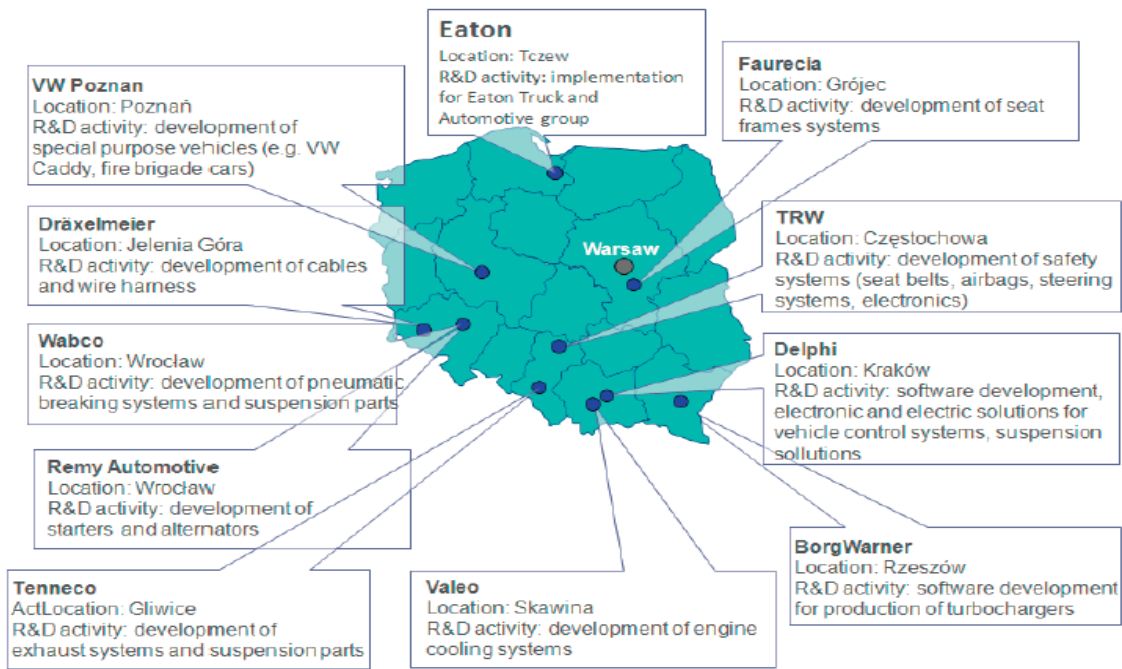
4.2 การตั้ง R&D Center ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

- Delphi, WABCO, TENNECO, Eaton, Valeo, TRW, Sitech และ Faurecia

4.3 การตั้ง BPO/SSC Center ของผู้ผลิตยานยนต์

- General Motors และ Toyota Motor

Fig. 4. R&D Centres in the Automotive Sector in Poland



Source: PAIIIZ study, 2015.

5. อุปสงค์ในประเทศที่เพิ่มขึ้น

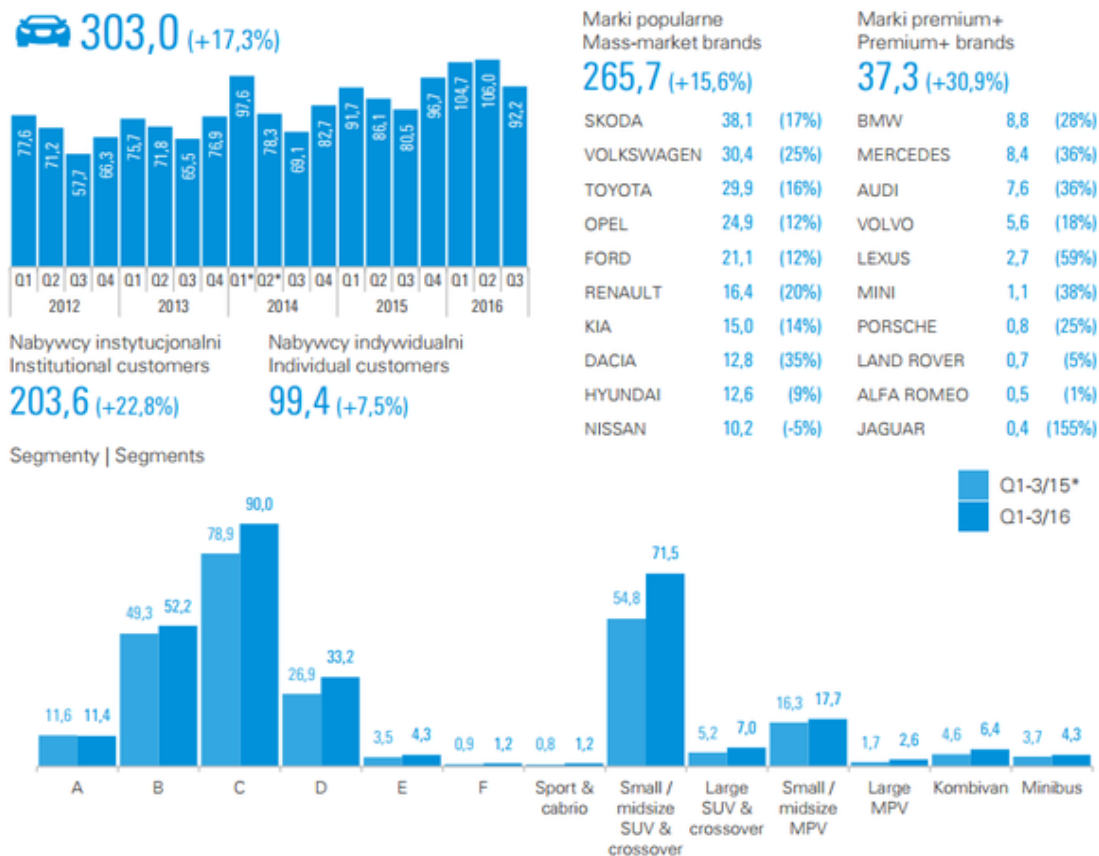
เศรษฐกิจของประเทศที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องส่งผลให้รายได้สุทธิของประชากรเพิ่มขึ้น ประเด็นดังกล่าวส่งผลให้ชาวโปแลนด์มีการจับจ่ายใช้สอยในสินค้าฟุ่มเฟือยและสินค้าที่มีราคาสูงเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ซึ่งรวมถึงการซื้อรถยนต์ โดยในปี 2559 ยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งมีจำนวน 416,123 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 17.2 และหากรวมยานยนต์ทุกประเภท ยอดจดทะเบียนจะมีจำนวนรวม 475,935 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2558 ร้อยละ 16.6

FIRST REGISTRATIONS OF NEW PASSENGER CARS AND LIGHT COMMERCIAL VEHICLES UP TO 3.5T						
	2016 Dec	2015 Dec	% change y/y	2016 YTD	2015 YTD	% change y/y
Passenger Cars*	43,721	37,358	17.0%	416,123	354,975	17.2%
LIGHT COMMERCIAL VEHICLES - TOTAL	5,831	6,347	-8.1%	59,812	53,283	12.3%
Commercial Vehicles wiht GVW up to 3.5T	5,648	6,085	-7.2%	58,558	52,091	12.4%
Special Vehicles wiht GVW up to 3.5T	183	262	-30.2%	1,254	1,192	5.2%
TOTAL PC & LCV	49,552	43,705	13.4%	475,935	408,258	16.6%

*including minibuses registered as Passenger Cars

Source: PZPM on the basis of CEP (Ministry of Internal/Digital Affairs)

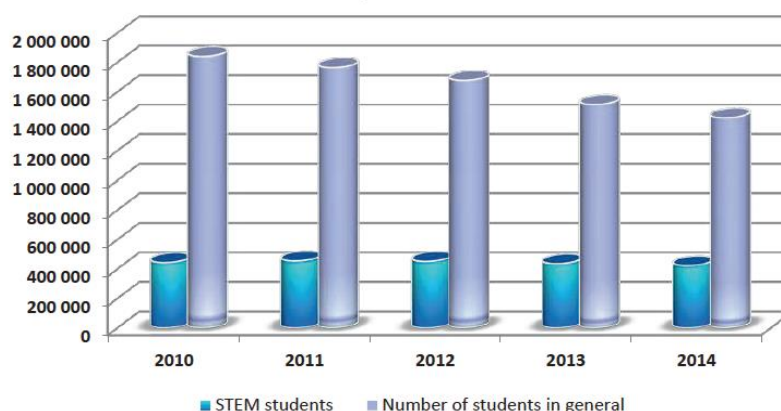
Rejestracje nowych pojazdów (w tys.) | Registrations of new vehicles (in thousands)



6. ความพร้อมของภาคแรงงาน

ภาคการศึกษาของโปแลนด์มีการผลิตแรงงานป้อนอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งในส่วนของสถาบันภาครัฐและเอกชนรวมกันกว่า 30 แห่ง โดยมีภาควิชาที่เกี่ยวข้องกับด้านยานยนต์กว่า 15 สาขา และมีผู้เข้าศึกษารวมกันกว่า 106,000 คน โดยประมาณการในแต่ละปีจะมีผู้จบการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยขึ้นไปราว 4,000 ราย และระดับอาชีวะประมาณ 5,000 ราย นอกจากนี้ หากรวมผู้ที่ศึกษาในส่วนของ STEM Curriculum Studies (Science, Technology Engineering and Mathematics) แล้วจะมีจำนวนประมาณเกือบ 400,000 คน

Chart 1. Students in Poland in general and STEM students in 2010-2014.



Source: PAIIZ study based on data from MNiSW (the Ministry of Science and Higher Education), 2015.

7. ความเห็น/ข้อสังเกต

7.1 ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของโปแลนด์ถือเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่มีบทบาทสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเช่นเดียวกับของไทย นอกจากนี้ รูปแบบอุตสาหกรรมยังมีความคล้ายคลึงกัน โดยต่างเป็นฐานการผลิตสำคัญในภูมิภาคของบริษัทรถยนต์รายใหญ่ของโลกด้วยปัจจัยสนับสนุนแบบเดียวกัน คือ ตลาดในประเทศและในภูมิภาคมีขนาดใหญ่รองรับผลผลิต การส่งออกในภูมิภาคไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า แรงงานมีคุณภาพและค่าแรงค่อนข้างต่ำ และที่สำคัญคือการให้สิทธิประโยชน์ที่จูงใจแก่นักลงทุนต่างชาติ

7.2 อุปสงค์ในประเทศสำหรับภาคยานยนต์ขยายตัวเกือบร้อยละ 20 ในปี 2559 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคตตามรายได้สุทธิที่สูงขึ้นถือเป็นแรงจูงใจในการส่งออกหรือเข้ามาลงทุนยังประเทศโปแลนด์

7.3 ในปี 2559 สินค้าในหมวดยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ถือเป็นสินค้าส่งออกอันดับ 2 ของไทยมายังโปแลนด์ โดยมูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 25.1 ล้านดอลลาร์ เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 11.77 โดยสินค้าสำคัญที่ส่งออกมา ได้แก่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (19.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) รถปิคอัพ รถบัส และรถบรรทุก (4.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และชุดสายไฟรถยนต์ (0.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

7.4 หากผู้ประกอบการไทยเข้ามาลงทุนหรือร่วมทุนกับผู้ประกอบการโปแลนด์ในการตั้งโรงงานผลิต ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จะทำให้โอกาสการขยายมูลค่าการส่งออกสินค้าดังกล่าวมายังโปแลนด์ เนื่องจากสินค้าสามารถแข่งขันในด้านราคาได้ดีขึ้นเนื่องจากไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าประกอบกับต้นทุนโลจิสติกส์ จะต่ำลงไปมาก

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงวอร์ซอ
มีนาคม 2560

- ที่มา
1. www.paiz.gov.pl
 2. Ministry of Internal/Digital Affairs
 3. Menucom