

การประกอบรถยนต์ทั่วโลกโต 40% ใน 5 ปี ธุรกิจขึ้นส่วนฯ ควมรวมเพิ่ม

โดย ASTV ผู้จัดการออนไลน์ 7 ตุลาคม 2555 02:33 น.



ผลวิจัยระบุการผลิตรถยนต์ทั่วโลกจะยังทำสถิติใหม่ทุกปีไปจนถึงปี 2560 แต่การผลิตในยุโรปจะยังไม่ฟื้นคืนสู่ระดับก่อนวิกฤตจนกระทั่ง 4 ปีข้างหน้า เหตุพืษวิกฤตหนี้กระทบยอดขาย ขณะที่ ผู้ผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่นยังมุ่งขยายสายการผลิตนอกบ้านเพื่อลดปัญหาค่าเงินเยน แต่แนวโน้มระยะยาวยังไม่สดใส

PwC เผยผลการศึกษาล่าสุด พบว่าแนวโน้มการควบรวมกิจการ (M&A) ในอุตสาหกรรมธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์ (Auto suppliers) ของโลกจะยังคงมีมากขึ้น และเติบโตขึ้นเรื่อยๆ ในระยะข้างหน้า แม้ปัญหาวิกฤตหนี้ในยุโรปและความเสี่ยงทางเศรษฐกิจโลกจะยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเติบโตของธุรกิจ ขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ในยุโรป ยังถูกจับตามองว่าเป็นเป้าหมายสำคัญของการควบรวมจากผู้ซื้อทั้งในอเมริกา และตลาดเกิดใหม่ที่สำคัญในเอเชียอย่างจีนเพิ่มมากขึ้น

นายศิระ อินทรกำธรชัย ประธานกรรมการบริหารและหุ้นส่วน PwC ประเทศไทย (ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส) เปิดเผยถึงผลการศึกษา “PwC’s Consolidation in the Global Automotive Supply Industry” ครั้งที่ 5 ประจำปี 2555 ว่า ตลาดอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของโลก ยกเว้นแถบยุโรปตะวันตก ยังมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และมีสินทรัพย์ที่มีราคาต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง (Undervalued) อยู่มาก โดยคาดว่าแนวโน้มของกิจกรรมการควบรวมกิจการในธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์จะยังได้ใกล้เคียงกับระดับสูงสุด (Record high) ในปี 2555 ด้วยจำนวนธุรกรรมกว่า 270 ธุรกรรมทั่วโลก ทั้งนี้ ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ อะไหล่และอื่นๆ ในยุโรป ถูกมองเป็นเป้าหมายสำคัญของการควบรวมเป็นเวลาถึงสองปีติดต่อกัน

นายดีมาร์ ออสตามันน์ หัวหน้าธุรกิจที่ปรึกษาด้านยานยนต์ทั่วโลกของ PwC และผู้ทำการศึกษาครั้งนี้ กล่าวเสริมว่าในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา จะพบว่าผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์และอะไหล่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง แถบอเมริกาเหนือ และจีน แสดงความสนใจในการควบรวมบริษัทคู่แข่งจากยุโรปเป็นพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ผลิตระบบขับเคลื่อนรถยนต์ (Powertrain)

ดังนั้น ผู้บริหารกลุ่มยานยนต์ควรเร่งปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงไปของอุตสาหกรรม ในภาวะที่ผู้ประกอบการชั้นนำถูกคาดหวังให้ต้องมีการรับจ้างทำและผลิตสินค้าเพื่อสนับสนุน OEM platforms ระดับโลกมากขึ้น รวมทั้ง ควรมองหาช่องทางใหม่ๆ ในการขยายการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพไปในตลาดรถยนต์ที่ใหญ่และเติบโตอย่างรวดเร็วอย่างจีน ทั้งในแง่ของ JV OEMs และตลาดผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศของจีนด้วย

ทั้งนี้ ผลการศึกษาประจำปี 2555 เกิดจากการเก็บรวบรวมข้อมูล ของผู้ประกอบการจีนส่วนรถยนต์ อะไหล่และอื่นๆจำนวน 700 ราย โดยมีรายได้ปี 2554 รวมกัน (aggregate revenues) ถึง 2.8 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ครอบคลุมประเทศต่างๆ ในหลายทวีปทั้งยุโรป เอเชีย อเมริกาเหนือ ได้แก่ บราซิล จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้

PwC ยังศึกษาถึงกลุ่มผู้ผลิต ว่า Suppliers รายใดที่มีแนวโน้มจะเร่งการขยายธุรกิจของตนเองผ่านการเข้าซื้อกิจการ หรือขายสินทรัพย์ ที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก และผู้ผลิตรายใดที่อาจจะยังต้องการความช่วยเหลือทางการเงินหรือการปรับโครงสร้าง (Restructuring)

ผลรายชื่อของ PwC ในปีนี้ พบว่า 25 บริษัทแรกที่มีศักยภาพในการควบรวมกิจการ (Consolidators) จากบริษัทผู้ผลิตชั้นนำจำนวน 100 รายทั่วโลกที่ทำการศึกษา มีบริษัทจากอเมริกาเหนือถึง 14 ราย และมีเพียงผู้ผลิตจากยุโรปเพียง 5 ราย นอกจากนี้ 10 บริษัทจากในรายชื่อทั้ง 25 บริษัทนี้ ยังเป็นบริษัทในกลุ่มผู้ผลิตรบบขับเคลื่อนรถยนต์ทั้งสิ้น

PwC ได้ประเมินผู้ที่มีศักยภาพในการควบรวมกิจการแต่ละรายโดยวัดผลจาก “คะแนนผู้ซื้อ” ซึ่งเครื่องมือวัดจากความสามารถทางการเงินและการดำเนินงานในการเข้าซื้อผู้ผลิตรายอื่น และ “ทัศนคติของผู้ซื้อ” ซึ่งวัดจากความสนใจในการเข้าซื้อกิจการ

ผลการศึกษาที่สำคัญอีกประการหนึ่ง กล่าวถึงธุรกิจจีนส่วนยานยนต์ และอะไหล่ของผู้ประกอบการทั้งในยุโรป อเมริกาเหนือ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้โดยรวม ที่ยังไม่ฟื้นคืนสู่ระดับก่อนเกิดวิกฤต โดยดูได้จากการใช้จ่ายของบริษัทในการขยายกิจการ (Capex) ที่ยังอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับช่วงก่อนเกิดวิกฤต

Capex ที่คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของยอดขาย ของบริษัทผู้ผลิตฯ ชำนาญ 100 อันดับแรกของโลกกลับมาฟื้นตัวเพียงเล็กน้อยในปี 2554 ที่ร้อยละ 4.1 หลังจากปรับตัวลดลงไปอยู่ที่ระดับต่ำสุด (All-time low) ในปี 2553 ที่ร้อยละ 3.6 และเปรียบเทียบกับร้อยละ 5.1 ในปี 2551 แต่สิ่งที่น่าสนใจในขณะเดียวกัน คือ ผู้ผลิตฯ ในประเทศจีนมีการเพิ่มงบรายจ่ายเพื่อการลงทุนมากขึ้นถึงร้อยละ 10.5 จากร้อยละ 7.1 ในช่วงเวลาเดียวกัน

เขาย้ำว่า การทำงานกับลูกค้าที่ทำธุรกิจ OEM ในเรื่องของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน บ่อยครั้งมักจะได้ยินว่า กำลังการผลิตของผู้ผลิตหลายรายนอกตลาดยุโรปนั้นเริ่มตึงตัว โดยเฉพาะในแถบอเมริกาเหนือ สิ่งที่เกิดขึ้นคือ ผู้ผลิตในอเมริกาเหนือเอง ก็เลือกที่จะไม่ลงทุนขยายกำลังการผลิตในตลาดบ้านของตัวเอง แต่หันไปมองตลาดเกิดใหม่อ่างเงินมากขึ้น ซึ่งปัญหาการขาดแคลนกำลังการผลิตอย่างต่อเนื่องนี้ น่าจะเป็นการเปิดโอกาสให้กับ Suppliers บางรายที่ต้องการเข้าไปเลือกลงทุนในตลาดสหรัฐฯ ด้วย