

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: ประชาชน/กระแสทรรศน์ วันที่: ศุกร์ 15 พฤศจิกายน 2562 ปีที่: 42 ฉบับที่: 15223 หน้า: 16(ล่างขวา)		
	Col.Inch: 96.32 Ad Value: 105,952 PRValue (x3): 317,856		คลิป: ชาว-ดำ
	คอลัมน์: ดุลยภาพดุลยพินิจ: รถยนต์ไฟฟ้า และผลกระทบต่อการใช้งาน ในประเทศไทย		



รถยนต์ไฟฟ้า

และผลกระทบต่อการใช้งานในประเทศไทย



เมื่อไม่กี่วันมานี้ผู้เขียนได้รับรายงานวิจัยซึ่งเพิ่งทำเสร็จจูนๆ จากรองศาสตราจารย์ ดร.กิริยา กุลกลการ ที่ชื่อเรื่องค่อนข้างยาวว่า “การศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้าต่อแรงงานในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์: ข้อเสนอแนะเพื่อการเปลี่ยนผ่านที่เป็นธรรมในประเทศไทย” รศ.กิริยา เป็นรองคณบดี คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และเป็นนักวิจัยด้านแรงงานที่มีความสามารถและมีชื่อเสียงท่านหนึ่ง ผู้เขียนจึงไม่ลังเลที่จะอ่านผลงานวิจัยดังกล่าวและถือโอกาสนำมาแชร์กับท่านผู้อ่าน

เรื่องของแรงงานไม่ว่าจะยุคนี้หรือยุคไหนเป็นตัวแปรที่สำคัญทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อประชาชนโดยทั่วไป ซึ่งในสถานการณ์ปัจจุบันจะเห็นได้จากที่อยู่สหรัฐฯอเมริกาก็ยกเลิก GSP (Generalized Special Preference หรือสิทธิพิเศษยกเว้นภาษี) โดยอ้างเรื่องสิทธิแรงงานที่ไม่เห็นจะเกี่ยวอะไรกับสหรัฐฯ หรือปัญหาการปิดกิจการและเลิกจ้างแรงงานอันเนื่องมาจากปัญหาการส่งออกและเศรษฐกิจโลกถดถอย

แต่ปัญหาที่กำลังคืบคลานเข้ามาและจะมีผลกระทบต่อแรงงานอย่างมากคือ สิ่งที่เราจกกันว่าอุตสาหกรรม 4.0 และเทคโนโลยีที่กระทบต่ออาชีพ ธุรกิจตลอดจนการดำเนินชีวิตของผู้คนและทำลายการจ้างงาน (Disruptive technology) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาการด้านรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าหรือที่เรียกสั้นๆว่ารถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งกำลังเข้ามาแทนที่รถยนต์เครื่องธรรมดา หรือที่เรียกเต็มยศว่ารถยนต์เครื่องสันดาปภายใน (Internal combustion engine)

ปัญหาของการหันไปผลิตและใช้รถยนต์ไฟฟ้าย่อมมีผลกระทบต่อแรงงานที่เคยผลิตรถยนต์ธรรมดา เพราะใช้เทคโนโลยีทักษะ และวัตถุดิบต่างกัน สิ่งบอกเหตุว่าจะเกิดปัญหาการจ้างงานที่เกิดขึ้นเมื่อไม่กี่วันมานี้คือการที่บริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มมีการเลิกจ้างพนักงานบ้างแล้ว

ดังนั้น งานวิจัยเรื่องดังกล่าวจึงน่าสนใจและน่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการวางแผนรับมือกันแต่เนิ่นๆ งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ใช้ข้อมูลจากการ

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: ประชาชน/กระแสทรรศน์		
	วันที่: ศุกร์ 15 พฤศจิกายน 2562		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 15223	หน้า: 16(ล่างขวา)
	Col.Inch: 96.32	Ad Value: 105,952	PRValue (x3): 317,856
คอลัมน์: ดุลยภาพดุลยพินิจ: รถยนต์ไฟฟ้า และผลกระทบต่อการทำงานในประเทศไทย			
คลิป: ชาว-ดำ			

สัมภาษณ์ การสนทนากลุ่ม การเข้าร่วมการสัมมนา เอกสาร และวรรณกรรม โดยกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งภาครัฐและเอกชน ผู้ประกอบการและแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยผู้สนับสนุนงานวิจัยได้แก่ มูลนิธิฟรีดริค เอเบิร์ต (Friedrich-Ebert-Stiftung: FES)

การเปลี่ยนผ่านไปสู่รถยนต์ไฟฟ้าเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านผลิตภัณฑ์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและแรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุน เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าใช้ชิ้นส่วนลดลงอย่างมากจาก 30,000 ชิ้นเหลือเพียง 1,500-3,000 ชิ้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความเสี่ยงจะได้รับผลกระทบ ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ท่อไอเสีย หม้อน้ำ ถังน้ำมัน เป็นต้น ซึ่งจากข้อมูลของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีจำนวนประมาณ 816 แห่งจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมด 2,500 แห่งโดยบริษัท 816 แห่งนี้จ้างแรงงานอยู่จำนวน 3.3 แสนคน จากจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ 525,958 คน(ข้อมูลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากรของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ไตรมาส 3 ปี 2561) และยังมีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่จะได้รับผลกระทบมีอีกจำนวน 183 แห่งนอกจากนี้ การใช้รถยนต์ไฟฟ้าทำให้การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง ส่งผลต่อแรงงานในอุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันและสถานีบริการน้ำมันอีกด้วย

สถานประกอบการขนาดใหญ่จะได้รับผลกระทบน้อยกว่าสถานประกอบการ SME เนื่องจากสถานประกอบการขนาดใหญ่มักจะผลิตชิ้นส่วนในหลากหลายกลุ่มจึงสามารถปรับตัวได้ในขณะที่ SME มักจะผลิตชิ้นส่วนเพียงกลุ่มเดียว

การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าคงมีผลกระทบด้านบวกต่อตลาดแรงงานบ้างเช่น จะมีตำแหน่งงานใหม่เกิดขึ้น โดยการผลิตชิ้นส่วนประเภทใหม่ที่ใช้รถยนต์ไฟฟ้าเช่นแบตเตอรี่วอเตอร์ปั๊มหัวเกาและสถานีอัดประจุไฟฟ้า เป็นต้น แต่ทว่าอุตสาหกรรมใหม่ๆ มีแนวโน้มใช้แรงงานเข้มข้นน้อยลงและมีทักษะสูงขึ้น ซึ่งแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ปัจจุบันไม่สามารถปรับเปลี่ยนทักษะได้ในทันที ต้องอาศัยเวลาในการพัฒนาทักษะฝีมือ อีกทั้งแรงงานบางส่วนประสบปัญหาไม่สามารถปรับตัวได้โดยเฉพาะแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 45 ปีขึ้นไปแม้จะได้รับการฝึกอบรมแล้วก็ตาม

ในช่วงการเปลี่ยนผ่านนี้จึงมีแนวโน้มว่าผลกระทบต่อการทำงานจะมีผลสุทธิเป็นลบ โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นก่อนในภาคการผลิตเพื่อการส่งออก ซึ่ง รมว.ศก.คาดว่า จะเริ่มเห็นผลกระทบในอีก 10 ปีข้างหน้า เนื่องจากตลาดต่างประเทศมีกฎระเบียบด้านการขนส่งที่เข้มงวดในเรื่องสิ่งแวดล้อมมากกว่า นอกจากนี้ การวิจัยพบว่า งานใหม่ที่จะเกิดขึ้นอาจเป็นงานที่ไม่มั่นคง และสวัสดิการน้อยลง เช่น สัญญาจ้างงานระยะสั้น ค่ารักษาพยาบาลน้อยลง เป็นต้นหลังจากนั้นจึงจะกระทบการผลิตเพื่อขายภายในประเทศ

ดังนั้นผู้เขียนขอให้อสังเกตเพิ่มว่าผลกระทบต่อการผลิตเพื่อขายในประเทศอาจจะใช้เวลานานเนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังมีการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ไม่เกิน 7 ที่นั่ง) 8.8 ล้านคันและรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (เกิน 7 ที่นั่ง) 0.4 ล้านคัน รวม 9.2 ล้านคัน ไม่นับรถประเภทอื่นๆ การเลิกใช้รถธรรมดาและแทนด้วยรถไฟฟ้าจึงอาจใช้เวลาพอสมควรขึ้นอยู่กับราคาและความสะดวกในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าด้วย

รศ.กิริยาพบว่า แม้ผลกระทบในด้านการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์ไปสู่รถยนต์ไฟฟ้ายังไม่ชัดเจนในปัจจุบัน แต่การเปลี่ยนแปลงในกระบวนการผลิตยานยนต์ได้เห็นผลกระทบที่ชัดเจนอย่างยิ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์มาใช้ในการกระบวนการผลิต ส่งผลให้แรงงานบางส่วนถูกทดแทนโดยเฉพาะแรงงานระดับปฏิบัติการ โดยสถานประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ได้มีการปรับลดจำนวนพนักงานลงด้วยการไม่รับคนงานระดับปฏิบัติการเพิ่มเติมทดแทนแรงงานที่เกษียณอายุไปการเลิกจ้างพนักงานชั่วคราวหรือขับคอนแทกต์โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดหรือโครงการสมัครใจลาออกโครงการป่วยรักษาตัว โครงการอาชีพทางเลือก การปรับลดการทำงานล่วงเวลาลง การปรับลดวันทำงานลงบางบริษัทประกาศปิดกิจการ บางบริษัทย้ายฐานการผลิตกลับประเทศตนเอง หรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีค่าจ้างต่ำกว่าประเทศไทย โดยผลกระทบต่อแรงงานสามารถแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1. แรงงานขับคอนแทกต์หรือแรงงานสัญญาจ้าง เป็นแรงงานที่จะได้รับผลกระทบจากการเลิกจ้างก่อนแรงงานประจำ
 2. แรงงานที่ไม่สามารถปรับตัวได้ ส่วนใหญ่จะเป็นแรงงานที่มีอายุมาก (ตั้งแต่ 45 ปีขึ้นไป) และการศึกษาน้อย จึงมีข้อจำกัดในการพัฒนาทักษะหรือเรียนรู้ทักษะการทำงานใหม่ๆ หรือเปลี่ยนอาชีพ ซึ่งสถานประกอบการโดยเฉพาะบริษัทขนาดใหญ่อาจใช้วิธีให้เงินชดเชยภายใต้โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดหรืออาจโยกย้ายให้ไปทำงานในสายงานอื่น
 3. แรงงานที่สามารถปรับตัวได้กลุ่มนี้อยู่ในวัยทำงานอายุไม่เกิน 45 ปี สามารถรับการฝึกอบรมฝีมือใหม่หรือยกระดับให้สูงขึ้น ตลอดจนให้รับรู้ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มทักษะการประเมินความเสี่ยงและวางแผนรับมือกับความเสี่ยง ทั้งด้านการงานและการดำเนินชีวิต เพื่อจะได้เตรียมตัวรับมือได้อย่างเหมาะสม
 4. แรงงานใหม่หมายถึงผู้สำเร็จการศึกษาใหม่และต้องการทำงานต้องได้รับการศึกษาที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ตามแนวโน้มที่บริษัทต่างๆ จ้างแรงงานระดับปฏิบัติการ (จบ ม.3 หรือต่ำกว่า) ลดลง และจ้างช่างเทคนิคและวิศวกรมากขึ้น
- จากผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนผ่านไปสู่รถยนต์ไฟฟ้า ผู้วิจัยจึงได้ให้ข้อเสนอแนะต่อกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 3 กลุ่มดังนี้
1. ข้อเสนอแนะต่อนายจ้างควรมีการจัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนากำลังคนและเทคโนโลยี ร่วมกับสหภาพแรงงาน ทั้งการยกระดับฝีมือแรงงาน และการสร้างทักษะใหม่ รวมทั้งสนับสนุนด้านงบประมาณ การอนุญาตให้แรงงานใช้เวลาทำงานในการพัฒนาฝีมือแรงงาน และเสนอแนะให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยขนาดกลางและเล็ก (SMEs) ให้มีการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนมอเตอร์และชิ้นส่วนอื่นๆ ที่ใช้ในยานยนต์อนาคต โดยหาความรู้เพิ่มเติมและทำงานร่วมกับภาครัฐ
 2. ข้อเสนอแนะต่อสภาองค์การลูกจ้างแรงงานยานยนต์แห่งประเทศไทย และสหภาพแรงงานต่างๆ สนับสนุนให้จัดทำศูนย์ข้อมูลเพื่อเผยแพร่ข้อมูลความรู้จากงานวิจัยให้แก่ผู้ใช้แรงงาน มีการจัดทำแผนการทำงานและตั้งคณะทำงานทำหน้าที่รับผิดชอบ เพื่อนำข้อมูลความคืบหน้ามารายงานต่อที่ประชุมใหญ่ทุกเดือน การปรึกษาหารือกับนายจ้างในการจัดทำ

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: ประชาชน/กระแสรบรศน์			
	วันที่: ศุกร์ 15 พฤษจิกายน 2562			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 15223	หน้า: 16(ล่างขวา)	
	Col.Inch: 96.32	Ad Value: 105,952	PRValue (x3): 317,856	คลิป: ชาว-ดำ
คอลัมน์: ดุลยภาพดุลยพินิจ: รถยนต์ไฟฟ้า และผลกระทบต่อการจ้างงาน ในประเทศไทย				

โครงการพัฒนาฝีมือแรงงานแก่สมาชิก ทั้งการยกระดับฝีมือด้านเทคโนโลยีและการสร้างทักษะใหม่ โดยอาจจัดทำโครงการนำร่องในสถานประกอบการ ใช้เป็นต้นแบบเผยแพร่ขยายผลต่อไป การจัดเวทีปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเป็นระยะ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์และบทเรียนกับสหภาพแรงงานต่างประเทศ

3.ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามสถานการณ์และประเมินผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างจากเทคโนโลยีและปัญหาโลกร้อน และให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เป็นธรรมกับทุกฝ่าย ซึ่งประกอบด้วยหลายภาคส่วน (นายจ้าง แรงงาน ภาครัฐ นักวิชาการ ภาคประชาสังคม) จัดตั้งหน่วยงานพิเศษทำงานเชิงรุกแบบมีอาชีพด้านการพัฒนาฝีมือแรงงานและฝึกทักษะใหม่ให้แก่แรงงาน ตลอดจนจัดระบบการเลิกจ้างงานและกระจายงานสู่ภาคส่วนใหม่ๆ เสนอให้กระทรวงแรงงานพัฒนาระบบคุ้มครองแรงงานนอกระบบ และแรงงานชั่วคราวเนื่องจากแรงงาน 2 กลุ่มนี้มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น และปัจจุบันการคุ้มครองยังไม่เพียงพอ และสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด เพื่อผลิตแรงงานใหม่เข้าสู่ตลาดแรงงานภายใต้เศรษฐกิจใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก

รายละเอียดของงานวิจัยนี้คงต้องไปหาอ่านในรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป