



วิทยานิพนธ์

ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบ
และอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทย

THE COMPETITIVENESS OF AUTOMOTIVE PARTS
AND ACCESSORIES INDUSTRY OF THAILAND

นายภากร อุดม

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พ.ศ. ๒๕๕๐



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์

สาขา

เศรษฐศาสตร์

ภาควิชา

เรื่อง ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของ
ประเทศไทย

The Competitiveness of Automotive Parts and Accessories Industry of Thailand

นามผู้วิจัย นายภากร อุดม

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

ประธานกรรมการ

(อาจารย์จรัสศักดิ์ พงษ์พิษณุพิจิตร, Ph.D.)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์วรินทร์ กิตติอัมพานนท์, M.A.)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ทองฟู ศิริวงศ์, M.S.)

หัวหน้าภาควิชา

(รองศาสตราจารย์จริพรณ กุลดิลก, ศ.ม.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์วินัย อางคงหาญ, M.A.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ 5 เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๐

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบ
และอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทย

The Competitiveness of Automotive Parts and Accessories Industry of Thailand

โดย

นายภากร อุดม

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

พ.ศ. 2550

ภากร อุคม 2550: ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบ
และอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทย ปรินญาเศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชา
เศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ ประธานกรรมการที่ปรึกษา: อาจารย์จรัสศักดิ์
พงษ์พิชญพิจิตร, Ph.D. 103 หน้า

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทย ด้านผลการแข่งขันและปัจจัยต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันในการส่งออกของไทยเปรียบเทียบกับจีน ในกรณีตลาดญี่ปุ่น โดยใช้ข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2543-2549 มาวิเคราะห์ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันของไทยและจีนตามทฤษฎีระบบเพชรสมบูรณ์ของไมเคิล อี พอร์เตอร์

ผลการศึกษาสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ไทยไม่มีความสามารถในการแข่งขันกับจีนในตลาดญี่ปุ่น เนื่องจากไทยมีการผลิตที่เน้นใช้แรงงานโดยเฉพาะแรงงานไร้ฝีมือเหมือนจีน แต่มีค่าจ้างแรงงานที่สูงกว่า ประกอบกับจีนสามารถส่งสินค้าไปยังญี่ปุ่นได้ถูกและรวดเร็วกว่าอีกทั้งมีวัตถุดิบในการผลิตที่พร้อมกว่าและมีตลาดภายในประเทศขนาดใหญ่รองรับทำให้มีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่า ปัจจุบันระบบการจัดการของบริษัทรถยนต์ทั่วโลกมักใช้วิธีการจัดหาจากทั่วโลก (Global Sourcing) และการสร้างเครือข่าย Supply Chain ในการจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์ ทำให้ประเทศญี่ปุ่นนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากจีนมากกว่าไทยและจีนสามารถครองส่วนแบ่งสูงสุดในตลาดญี่ปุ่นได้ การที่ญี่ปุ่นยังก่นำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากผู้ผลิตไทยบ้าง เนื่องจากผู้ผลิตนั้นเป็นบริษัทในเครือหรือเป็นบริษัทที่ญี่ปุ่นร่วมลงทุนด้วย นอกจากนี้ชนิดของชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยหลายชนิดใช้ในญี่ปุ่นไม่ได้ เนื่องจากรถยนต์ที่ผลิตในญี่ปุ่นและในไทยบางครั้งมีรุ่นและแบบไม่เหมือนกัน

ดังนั้นเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ภาครัฐควรมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องให้มีความสามารถมากขึ้น โดยเฉพาะการผลิตวัตถุดิบ ส่วนภาคเอกชนควรให้ความสำคัญด้านการวิจัยและพัฒนามากขึ้น เพื่อให้สามารถใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นในการผลิต นอกจากนี้ภาครัฐควรเจรจาการค้าระหว่างประเทศเพื่อหาตลาดใหม่เพิ่มขึ้นและพัฒนาทำเรือให้มีความสะดวกมากขึ้น

 ลายมือชื่อนิติ	 ลายมือชื่อประธานกรรมการ	29 / 44 / 2550
---	---	----------------

Parkorn Udom 2007: The Competitiveness of Automotive Parts and Accessories Industry of Thailand. Master of Economics, Major Field: Economics, Department of Economics. Thesis Advisor: Mr. Jeerasak Pongpisanupichit, Ph.D. 103 pages.

This research aims to investigate the competitiveness of automotive parts and accessories industry of Thailand concerning its performance and factors determining the competitiveness of automotive parts and accessories industry of Thailand compared with China in Japan Market. The research was composed by using data during 2000-2006 to compare and analyze the competitiveness between Thailand and China according to Michael E. Porter's Diamond Model.

The resulting showed that Thailand was not in the position to compete with China in the Japan market because not only they were unskilled labor intensive, the same as China but facing higher labor cost than China, but also the logistic between China and Japan is less costly and faster than Thailand to Japan. Moreover, China was more abundant with raw materials and had large domestic market. Since all auto manufacturers tended to use global sourcing and supply chain in running their business, therefore Japan preferred to import the automotive part and accessories from China in stead of Thailand and China hold the highest import market share in Japan market. However, Japan still imported the said auto parts form Thailand because the manufacturers were the affiliateser joint ventures of Japan firms. Furthermore, due to differential of series of Japanese car in Japan and Thailand, some auto parts and accessories which were produced in Thailand were not comply with those cars.

In order to be more competitiveness, Thai government should render continuously more support to the said business especially the required raw material field. For private sector, they should pay more attention on research and development in order to be raise the capability in using high technology in their productions. In addition, Thai government should also negotiate with other countries for a new market and develop their port with more convenience.

Parkorn Udom

Student's signature

J. Pongpisanupichit

Thesis Advisor's signature

29 / 11 / 2550

กิตติกรรมประกาศ

ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์จรัสศักดิ์ พงษ์พิชญพิจิตร ประธานกรรมการที่ปรึกษา ที่กรุณาให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่มีประโยชน์ตลอดจน การตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ จนทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ทั้งนี้ต้องขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านที่กรุณาถ่ายทอดวิชาความรู้ทางด้าน เศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ ซึ่งสามารถนำมาใช้ในการประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ที่ให้ความอนุเคราะห์ในด้านข้อมูลที่เป็นประโยชน์จนทำให้ วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จได้ด้วยดีและขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ห้องโครงการที่ช่วยเหลือประสานงานกับ บัณฑิตวิทยาลัยเรื่องเอกสารจนสำเร็จ

สุดท้ายนี้ ผู้จัดทำหวังว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจทุกท่านและหากมี ข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ภากร อุดม
พฤษภาคม 2550

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(2)
สารบัญภาพ	(6)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	6
ขอบเขตของการวิจัย	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
วิธีการวิจัย	8
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	9
ทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย	15
บทที่ 3 ประวัติอุตสาหกรรมรถยนต์	22
ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	22
ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์จีน	32
บทที่ 4 ผลของการวิเคราะห์	39
การส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น	39
ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ	49
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	93
สรุปผลการวิจัย	93
ข้อเสนอแนะ	95
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	98

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1	โครงสร้างสินค้าออกของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2535-2548 2
1.2	มูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 5 รายการแรกของไทย ปี พ.ศ. 2543-2548 4
1.3	ตลาดส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ของประเทศไทย 3 ลำดับแรก 5
3.1	ข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยก่อนการยกเลิกในปี พ.ศ. 2543 32
4.1	มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2537-2549 41
4.2	ส่วนแบ่งตลาดนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2537-2549 42
4.3	ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2546-2549 จากประเทศจีนและประเทศไทย 45
4.4	ราคาต่อ 1 ตัน ของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในหมวดต่างๆ ปี พ.ศ. 2547-2549 46
4.5	จำนวนแรงงานและประชากรปี พ.ศ. 2543-2548 51
4.6	ระดับการศึกษาของประชากร 52
4.7	รายได้ประชาชาติต่อหัว ปี พ.ศ. 2543-2548 53

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.8	อัตราค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยต่อเดือนในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ปี พ.ศ. 2543-2547	55
4.9	มูลค่าค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนา ปี พ.ศ. 2543-2545	56
4.10	ปริมาณเงินในประเทศ (M1) ปี พ.ศ. 2543-2548	58
4.11	ปริมาณการลงทุนในประเทศ ปี พ.ศ. 2546-2548	59
4.12	ปริมาณเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2543-2547	60
4.13	ปริมาณเงินลงทุนในหลักทรัพย์จากต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2543-2547	60
4.14	อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ MLR ปีพ.ศ. 2543-2548	61
4.15	กำลังการผลิตและความต้องการใช้ไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2543-2546	63
4.16	อัตราค่าระวางเรือตู้ขนาด 20 ฟุตจากประเทศจีนและประเทศไทยไปประเทศญี่ปุ่น ปี พ.ศ. 2550	64
4.17	ราคาน้ำมันเฉลี่ยในตลาดโลก ณ วันแรกของปี พ.ศ. 2543-2549	65
4.18	ปริมาณคู่สายโทรศัพท์ ค่าโทรศัพท์และเงินลงทุนในระบบการสื่อสาร ปี พ.ศ. 2546	65
4.19	อัตราส่วนของถนนลาดยางปี พ.ศ. 2547	66

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.20	อัตราส่วนชีวิตสมรรถนะการดำเนินงานในอุตสาหกรรมจีนส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2544-2546	68
4.21	ปริมาณการผลิตรถยนต์ ปี พ.ศ. 2543-2548	72
4.22	ปริมาณรถยนต์จดทะเบียน ปี พ.ศ. 2545-2549	73
4.20	อัตราส่วนชีวิตสมรรถนะการดำเนินงานในอุตสาหกรรมจีนส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2544-2546	79
4.21	ปริมาณการผลิตรถยนต์ ปี พ.ศ. 2543-2548	73
4.22	ปริมาณรถยนต์จดทะเบียน ปีพ.ศ. 2545-2549	74
4.23	จำนวนผู้ผลิตรถยนต์ ปีพ.ศ. 2548	79
4.24	รายชื่อบริษัทผลิตรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2545	79
4.25	รายชื่อบริษัทผลิตรถยนต์ในประเทศจีน พ.ศ. 2548	80
4.26	จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ พ.ศ. 2549	83
4.27	อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์	86
4.28	ข้อจำกัดการนำเข้ารถยนต์	87
4.29	นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ	88

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.30	ข้อกำหนดในการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทจีนและประเทศไทย	89
4.31	การส่งเสริมการลงทุนและการส่งออกของประเทจีนและประเทศไทย	89

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	ตัวแปรความได้เปรียบของประเทศตามแนวคิดของ Porter	16
2.2	ความสัมพันธ์ของระบบเพชรสมบูรณ์ตามแนวคิดของ Porter	21
4.1	การคาดการณ์มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น ปี พ.ศ. 2549-2552	49
4.2	กลไกทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์	70
4.3	สายการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์	71
4.4	โครงสร้างของอุตสาหกรรมตามลักษณะของ Cluster	75
4.5	สัดส่วนความเป็นเจ้าของในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไทย	81
4.6	สรุปผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศไทยกับประเทศจีน	91

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยในปัจจุบันมีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด โดยพึ่งพาการค้ากับต่างประเทศเป็นหลัก ภาคการส่งออกมีบทบาทสำคัญในการสร้างความเจริญเติบโตของรายได้ประชาชาติ ในอดีตรูปแบบการค้าของประเทศไทยเน้นการส่งออกสินค้าเกษตรกรรมเป็นหลักและนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรม แต่เนื่องจากสินค้าอุตสาหกรรมมีราคาต่อหน่วยสูงส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าสูง เมื่อเทียบกับการส่งออกสินค้าเกษตรกรรมซึ่งมีราคาต่อหน่วยต่ำประกอบกับมีความผันผวนและความไม่แน่นอนของราคาดังกล่าว ทำให้ประเทศไทยในอดีตมักประสบกับปัญหาการขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ

จากสาเหตุนี้เองทำให้ภาครัฐบาลได้หันมาส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Industry) ดังแสดงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2504 ที่รัฐบาลใช้เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมไทย รวมถึงการกำหนดควัสดุภัณฑ์ให้สอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก ซึ่งกลยุทธ์หลักของรัฐบาลที่ใช้ในครั้งก็คือ การกระตุ้นและการเพิ่มศักยภาพรวมถึงขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมในการแข่งขันกับต่างประเทศในตลาดโลก โดยจะเน้นการปรับปรุงด้านกำลังคน วัตถุดิบในการผลิต เทคโนโลยีของเครื่องจักร และการลดต้นทุนในการผลิตโดยการย้ายฐานการผลิตไปสู่ภูมิภาค รวมถึงการสนับสนุนให้นักลงทุนจากต่างประเทศมาลงทุนและมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีเกิดขึ้น จนทำให้อุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนเหล่านี้ขยายตัวและเติบโตอย่างต่อเนื่อง จนเปลี่ยนจากอุตสาหกรรมเพื่อการทดแทนการนำเข้ามาเป็นอุตสาหกรรมผลิตเพื่อการส่งออก (Export Expensive Industry) และเมื่อสินค้าอุตสาหกรรมแนวโน้มของมูลค่าการส่งออกสูงขึ้นเรื่อยๆ โครงสร้างสินค้าออกของประเทศไทยในปัจจุบันระหว่างสินค้าเกษตรกรรมและสินค้าอุตสาหกรรมจึงมีสัดส่วนเป็นสินค้าอุตสาหกรรมมากกว่าสินค้าเกษตรกรรม โดยสัดส่วนสินค้าออกที่เป็นสินค้าเกษตรกรรมมีแนวโน้มที่ลดลงเรื่อยๆ จากตารางที่ 1.1 สินค้าอุตสาหกรรม (ไม่นับสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร) มีมูลค่าสูงขึ้นจาก 552,250.3 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2535

ตารางที่ 1.1 โครงสร้างสินค้าออกของประเทศไทย ปีพ.ศ. 2535-2548

(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	รวม	สินค้า เกษตรกรรม	สินค้า อุตสาหกรรม การเกษตร	สินค้า อุตสาหกรรม	สินค้าแร่ และ เชื้อเพลิง	สินค้า อื่นๆ
2535	824,643.3	169,795.5	82,121.2	552,250.3	11,895.3	8,581.0
	(100)	(20.6)	(10.0)	(67.0)	(1.4)	(1.0)
2536	940,862.6	163,322.4	78,172.1	671,879.7	13,483.4	14,005.0
	(100)	(17.4)	(8.3)	(71.4)	(1.4)	(1.5)
2537	1,137,601.6	193,790.4	95,612.6	827,899.1	12,477.7	7,821.8
	(100)	(17.0)	(8.4)	(72.8)	(1.1)	(0.7)
2538	1,406,310.1	227,846.1	114,334.9	1,037,861.1	14,287.6	11,980.5
	(100)	(16.2)	(8.1)	(73.8)	(1.0)	(0.9)
2539	1,411,039.3	226,913.3	126,260.1	1,013,492.8	28,248.7	16,124.5
	(100)	(16.1)	(8.9)	(71.8)	(2.0)	(1.1)
2540	1,806,685.4	251,658.7	150,939.3	1,305,604.0	50,449.5	48,034.0
	(100)	(13.9)	(8.4)	(72.3)	(2.8)	(2.7)
2541	2,248,089.4	294,779.7	176,189.2	1,660,795.3	44,273.5	72,051.8
	(100)	(13.1)	(7.8)	(73.9)	(2.0)	(3.2)
2542	2,214,248.7	265,423.9	172,437.6	1,665,075.9	47,947.9	63,363.4
	(100)	(12.0)	(7.8)	(75.5)	(2.2)	(2.9)
2543	2,768,064.8	291,956.1	187,698.6	2,115,414.0	97,399.0	75,597.1
	(100)	(10.5)	(6.8)	(76.4)	(3.5)	(2.7)
2544	2,884,703.9	312,527.8	213,492.5	2,171,481.9	90,699.8	96,501.9
	(100)	(10.8)	(7.4)	(75.3)	(3.1)	(3.3)
2545	2,923,941.4	305,417.5	218,941.6	2,226,390.1	85,905.4	87,286.8
	(100)	(10.4)	(7.5)	(76.1)	(2.9)	(3.0)
2546	3,326,014.5	366,225.5	247,586.4	2,543,180.5	95,631.4	73,390.7
	(100)	(11.0)	(7.4)	(76.5)	(2.9)	(2.2)
2547	3,874,823.8	398,156.1	378,831.2	2,983,567.6	50,018.7	64,250.2
	(100)	(10.3)	(9.8)	(77.0)	(1.3)	(1.7)
2548	4,436,676.4	395,807.6	415,197.9	3,478,619.2	80,811.4	66,240.3
	(100)	(8.9)	(9.4)	(78.4)	(1.8)	(1.5)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บหมายถึงร้อยละของอัตราการขยายตัว

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2549)

หรือคิดเป็นร้อยละ 67 ของมูลค่าสินค้าส่งออกรวม ขยายตัวเป็น 3,478,619.2 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 78.4 ของมูลค่าการส่งออกรวม ในปีพ.ศ. 2548 ในขณะที่สินค้าเกษตรมีมูลค่าการส่งจาก 169,795.5 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 20.6 ของมูลค่าการส่งออกรวมในปี พ.ศ. 2535 ขยายตัวเป็น 395,807.6 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 8.9 ของมูลค่าการส่งออกรวมในปี พ.ศ. 2548 จะเห็นได้ว่า สินค้าส่งออกที่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมจะมีแนวโน้มที่เพิ่มสัดส่วนในการส่งออกสูงขึ้นเมื่อเทียบกับสินค้าเกษตรกรรม ดังนั้นนโยบายภาครัฐที่ผ่านมาจึงพยายามผลักดันสินค้าอุตสาหกรรมให้ได้รับการส่งเสริมเพื่อการส่งออกมากขึ้น

สำหรับภาครัฐได้มีการวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมในปัจจุบัน โดยนำเอาอุตสาหกรรมรถยนต์ อุปกรณ์ และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์มากำหนดกลยุทธ์ใหม่ คือการพยายามให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) หรือการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยให้มีศักยภาพในการผลิตรถยนต์ได้อย่างครบวงจร เพื่อก้าวไปเป็นผู้นำและศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในเอเชียอย่างแท้จริง โดยสินค้าส่งออกประเภทรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของประเทศไทย มีมูลค่าการส่งออกสูงเป็นลำดับที่ 3 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมดในปี พ.ศ. 2548 โดยมีมูลค่าสูงถึง 297,335.6 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา (ตารางที่ 1.2) ถึงแม้ว่าในปี พ.ศ. 2545 อัตราการขยายตัวในอุตสาหกรรมนี้ลดลงเหลือร้อยละ 6.5 เนื่องจากการเกิดสงครามระหว่างประเทศอิรักกับอเมริกาทำให้เศรษฐกิจโลกหดตัว ยอดการส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะในยุโรปและประเทศสหรัฐอเมริกาจึงลดลง (สถาบันยานยนต์, 2545) อย่างไรก็ตามหลังจากนั้นอัตราการขยายตัวก็กลับมาอยู่ในระดับสูงดังเดิม ทั้งนี้เนื่องมาจากการที่ภาครัฐบาลได้ให้ความคุ้มครอง อุดหนุน และส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ตลอดมา จึงทำให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำของอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) เหตุผลที่สำคัญที่เป็นส่วนประกอบก็คือตลาดภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ เครือข่ายวัตถุดิบที่ครบถ้วน ปัจจัยพื้นฐานที่ดี และค่าแรงของแรงงานที่ต่ำจนสร้างความได้เปรียบ (The Economist, 1996: 17-23) จึงทำให้อุตสาหกรรมนี้เกิดความเชื่อมโยงความเจริญเติบโตไปทั้งข้างหน้าและข้างหลัง (Forward and Backward Linkage) ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมหนังและอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงธุรกิจการขาย โฆษณา สถาบันการเงิน เป็นต้น ตลอดจนทำให้เกิดการจ้างงานเข้าสู่อุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการพัฒนาของอุตสาหกรรมเชื่อมโยงเหล่านี้ ซึ่งเป็นการสร้างรายได้ให้กับแรงงาน ผู้ประกอบการ และเจ้าของเงินทุนในที่สุด

ตารางที่ 1.2 มูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 5 รายการแรกของประเทศไทย ปีพ.ศ. 2543-2548

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	ปี พ.ศ.					
	2543	2544	2545	2546	2547	2548
1 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	348,118.1 (13.3)	351,797.8 (1.1)	319,127.2 (-9.3)	339,939.4 (6.5)	357,483.7 (5.2)	501,221.4 (28.9)
2 แผงวงจรไฟฟ้า	179,302.1 (60.4)	154,879.5 (-13.6)	141,912.4 (-8.4)	191,540.4 (35.0)	491,877.4 (156.8)	501,221.4 (1.9)
3 รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	96,520.0 (34.1)	117,613.9 (21.9)	125,244.3 (6.5)	164,866.4 (31.6)	206,896.3 (25.5)	297,335.6 (43.7)
4 ยางพารา	60,712.0 (38.2)	58,708.0 (-3.3)	74,603.6 (27.1)	115,796.9 (55.2)	137,464.6 (18.7)	148,868.5 (8.3)
5 เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์ และส่วนประกอบ	77,968.8 (52.3)	74,910.2 (-3.9)	89,751.6 (19.8)	103,764.7 (15.6)	90,571.4 (-12.7)	96,383.2 (6.4)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บหมายถึงร้อยละของอัตราการขยายตัว

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2549)

ดังนั้นเพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยพัฒนาได้ตามกลยุทธ์ของภาครัฐที่กล่าวมาข้างต้นได้นั้น จำเป็นต้องมีการปรับปรุงหลายด้านไม่ว่าเรื่องบุคลากรที่จะต้องทำการพัฒนา เรื่องความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมและเรื่องโครงสร้างภาษีที่จะต้องทำการแก้ไขในบางจุด โดยเฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องโดยตรงกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ โดยในอดีตนั้นมีความเชื่อมโยงโดยตรงจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ทำให้อุตสาหกรรมนี้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วควบคู่กับการขยายตัวของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และเมื่อพิจารณาในตารางที่ 1.3 พบว่ามูลค่ารวมของการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทย เพิ่มขึ้นจาก 24,054.9 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2542 เป็น 85,362.0 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2548 หรือเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่ากว่าในระยะเวลา 6 ปี นอกจากนี้ยัง สะท้อนถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมนี้ของประเทศไทย ถึงแม้ว่าในปี พ.ศ. 2545 เศรษฐกิจโลกหดตัวเนื่องจากการเกิดสงครามระหว่างประเทศอิรักกับอเมริกา (สถาบันยานยนต์, 2545) ทำให้อุตสาหกรรมส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ในภาพรวมได้รับผลกระทบแต่เมื่อพิจารณาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใด กลับมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 16 ดังนั้นจากข้อมูลทาง

สถิติแล้วประเทศไทยน่าจะความสามารถในการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ ขนาดใหญ่ที่สำคัญในเอเชียได้

ตารางที่ 1.3 ตลาดส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทย 3 ลำดับแรก

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
1. มาเลเซีย	880.2	2,580.8	4,831.9	5,412.7	6,375.5	7,213.8	12,828.3
การขยายตัว (%)	-	193.2	87.2	12.0	17.8	11.6	77.8
สัดส่วน (%)	3.7	8.0	12.7	12.2	11.4	12.7	15.0
2 ญี่ปุ่น	6,453.4	7,602.6	9,135.6	11,516.7	14,979.6	11,845.3	12,366.2
การขยายตัว (%)	-	17.8	20.2	26.1	30.1	-26.5	4.4
สัดส่วน (%)	26.8	23.6	23.9	25.9	26.8	20.8	14.5
3. อินโดนีเซีย	222.2	1,526.6	1,722.6	2,241.8	2,641.0	5,133.5	8,992.2
การขยายตัว (%)	-	587.0	12.8	30.1	17.8	48.6	75.2
สัดส่วน (%)	0.9	4.7	4.5	5.0	4.7	9.0	10.5
รวม 3 รายการ	16,916.4	22,924.2	25,961.0	31,104.1	35,618.2	32,870.7	34,187.2
อื่นๆ	7,138.5	9,284.4	12,241.9	13,408.9	20,278.6	24,010.6	51,174.8
มูลค่ารวม	24,054.9	32,208.6	38,202.9	44,513.0	55,896.8	56,881.4	85,362.0
การขยายตัว (%)	-	33.9	18.6	16.5	25.6	1.7	50.1
สัดส่วน (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

จากความสำคัญดังกล่าวนี้ การที่ประเทศไทยจะสามารถพัฒนาให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชียได้นั้น จึงต้องคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งในเอเชียที่สำคัญคือ ประเทศจีน ไต้หวัน เกาหลีใต้ โดยเฉพาะจีนที่มีความได้เปรียบเรื่องต้นทุนการผลิตไม่ว่าจะเป็นค่าจ้างแรงงานหรือวัตถุดิบ และตลาดภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นความได้เปรียบอย่างหนึ่งที่ไทยมีอยู่ในอดีตมาโดยตลอด และจากคำกล่าวใน Japan Research Institute (JRI) ของ Mori (2004) ว่าประเทศจีนเริ่มต้นอุตสาหกรรมรถยนต์โดยการนำเข้าชิ้นส่วนจากประเทศญี่ปุ่นเพื่อมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปแล้วค่อยๆ ปรับเปลี่ยนมาจัดหาชิ้นส่วนส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศมากขึ้น จนกล่าวได้ว่าประเทศจีนมีศักยภาพในการจัดหาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศได้ดีมากกว่าประเทศในกลุ่มอาเซียน เนื่องจากในปัจจุบันตลาดรถยนต์ในประเทศจีนมีการขยายตัวในอัตราที่สูงตามความต้องการภายในประเทศ ประกอบกับ

ตลาดที่มีขนาดใหญ่ จึงดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์จีนเป็นจำนวนมาก ทำให้การผลิตได้คุณภาพและต้นทุนต่ำจนสามารถแข่งขันกับสินค้าที่มาจากประเทศอื่นได้ และสามารถเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ส่งออกไปประเทศญี่ปุ่น จากคำกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่าประเทศญี่ปุ่นเป็นตลาดส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศจีน จากตารางที่ 1.3 พบว่ามูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทยไปยังประเทศญี่ปุ่นเริ่มลดลงในปี พ.ศ. 2547 และเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2548 ในปีนี้ตลาดส่งออกหลักของประเทศไทยได้เปลี่ยนไปเป็นประเทศมาเลเซียจากเดิมที่เป็นประเทศญี่ปุ่นมาโดยตลอด และมีสัดส่วนในการส่งออกลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.5 ในปีพ.ศ. 2548 จากที่เคยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 20 มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542-2547 ดังนั้นการเข้ามาแข่งขันของประเทศจีนจึงเป็นปัญหาที่สำคัญ โดยจะต้องคำนึงถึงระบบเศรษฐกิจไทยและกฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อันเนื่องจากการเจรจาเปิดเขตการค้าเสรีและลดข้อกีดกันทางการค้าภายใต้ข้อตกลงขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ซึ่งจะมีผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ในการผลิต การลงทุน และการค้าระหว่างประเทศ ทั้งที่เป็นโอกาสและเป็นอุปสรรค

ดังนั้นการวิจัยเกี่ยวกับความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่สำคัญในเอเชียอย่างประเทศจีนจึงมีความจำเป็นและเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนกลยุทธ์ในการผลิตและการตลาดของผู้ประกอบการ ตลอดจนการกำหนดนโยบายรองรับของภาครัฐเกี่ยวกับการรับมือในการแข่งขันภายนอกประเทศ เพื่อดึงดูดความสนใจให้นักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนโดยตรงและการถ่ายทอดเทคโนโลยี

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

เพื่อวิจัยถึงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยในด้านศักยภาพของอุตสาหกรรม โดยวิจัยถึงปัจจัยต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในการส่งออกของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศจีน ในกรณีตลาดประเทศญี่ปุ่น

ขอบเขตการวิจัย

ในการวิจัยความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทย มีขอบเขตในการวิจัยดังนี้

1. สินค้าออกประเภทชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ทำการวิจัยมีรหัส Harmonize (HS) คือ 8708

2. ทำการวิจัยความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์โดยเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่งที่สำคัญในระดับเอเชียคือ ประเทศจีน เพราะประเทศจีนมีอัตราการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่เติบโตอย่างรวดเร็ว

3. ทำการวิจัยในตลาดการส่งออกที่สำคัญของไทย คือ ประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากเป็นตลาดส่งออกสินค้าประเภทชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่มีมูลค่าสูงที่สุดตลอด 5 ปี (พ.ศ. 2542-2547)

4. ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ จะใช้ข้อมูลในช่วงปี พ.ศ. 2543 - 2549 เพื่อวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขัน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงลักษณะและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงส่วนแบ่งตลาดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยและประเทศจีนในตลาดประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนกลยุทธ์ได้ตรงกับความสามารถแข่งขันที่ประเทศไทยมีเหนือกว่าประเทศจีน ในการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปยังประเทศญี่ปุ่น

2. เพื่อทราบถึงปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้ทั้งภาครัฐและ

ภาคเอกชนพิจารณาความสำคัญกับปัจจัยดังกล่าวทั้งด้านที่ได้เปรียบและเสียเปรียบ เพื่อให้สามารถรักษาความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยที่ได้เปรียบ แล้วนำปัจจัยที่ประเทศขาดความสามารถในการแข่งขันนำมาปรับปรุงพัฒนาและหาแนวทางแก้ไข เพื่อให้การผลิตและการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศจีนและคู่แข่งต่างๆ ได้ในตลาดประเทศญี่ปุ่น

วิธีการวิจัย

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ข้อมูลที่ใช้จะเป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากสถาบันยานยนต์ไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย กรมศุลกากรไทย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงอุตสาหกรรม ธนาคารกลางประเทศจีน ศุลกากรประเทศจีน สำนักงานสถิติประเทศจีน และธนาคารโลก (World Bank) รวมถึงเอกสารทางวิชาการต่างๆ

2. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยจะใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) โดยจะเริ่มต้นในส่วนแรกจากการวิเคราะห์แนวโน้มส่วนแบ่งตลาดการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยจากประเทศไทยและประเทศจีน หลังจากนั้นใช้ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศเพื่อเป็นกรอบในการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยจะพิจารณาความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศทั้ง 6 ด้านคือ สถานะปัจจัยการผลิต สถานะอุปสงค์ภายในประเทศ อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องภายในประเทศ โครงสร้างและสถานะการแข่งขันภายในประเทศ เหตุสุดวิสัย และรัฐบาล โดยทำการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศจีน ในแต่ละด้าน และในภาพรวมซึ่งสะท้อนถึงความสามารถในการแข่งขัน และเสนอแนะวิธีการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมนี้ เพื่อที่จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันหรือลดความเสียเปรียบต่อประเทศจีน

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

การตรวจเอกสารที่เกี่ยวข้องในการวิจัยความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมอุปกรณ์และชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยได้อาศัยแนวคิดทฤษฎีที่สำคัญคือ ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศและงานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

ดวงกมล พรหมพิทักษ์ (2543) ได้วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมอาหารสุนัขและแมวของไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะของการผลิต การส่งออก และตลาดอาหารสุนัขและแมวของไทยในประเทศญี่ปุ่น ศึกษาความได้เปรียบเชิงแข่งขันกับประเทศคู่แข่งของอุตสาหกรรมอาหารสุนัขและแมวของไทยคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย ซึ่งผลการศึกษาได้ว่าประเทศไทยมีความเสียเปรียบเชิงแข่งขันกับประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลียในตลาดญี่ปุ่นในอาหารสุนัขและแมวคุณภาพสูง เนื่องจากอุปสงค์มีขนาดเล็กไม่สามารถที่จะมีการผลิตให้ประหยัดต่อขนาด วัตถุดิบในการผลิตยังต้องอาศัยการนำเข้าเป็นบงอย่าง การแข่งขันภายในประเทศต่ำเพราะความต้องการภายในประเทศจะเป็นอาหารสุนัขและแมวคุณภาพต่ำ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องถึงแม้ว่าจะดีกว่าคู่แข่งแต่เนื่องจากการแข่งขันมีน้อยในการอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องจึงทำให้ไม่ได้เปรียบมากนัก

การตรวจเอกสารฉบับนี้พบว่า ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ (Theory of Competitive Advantage of Nations) ของ Michael E. Porter ได้ใช้ปัจจัยในการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันในด้านต่างๆ ทั้งหมด 6 ด้านคือ ด้านสถานะการผลิตในประเทศ ด้านอุปสงค์ในประเทศ ด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ ด้านกลยุทธ์โครงสร้างและสภาพการแข่งขัน ด้านเหตุสุดวิสัย และสุดท้ายด้านรัฐบาล ทั้งนี้เนื่องจากความสามารถในการแข่งขันไม่ได้มาจากความได้เปรียบทางด้านราคาเพียงอย่างเดียว แต่จะมีองค์ประกอบต่างๆ สนับสนุนเกี่ยวข้องต่างดังที่กล่าวมาข้างต้น สามารถปรับใช้กับการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมได้ และสามารถบอกได้ว่าสาเหตุที่ทำให้อุตสาหกรรมนี้เสียเปรียบคือ การแข่งขันภายในประเทศมีน้อย อุตสาหกรรมสนับสนุนไม่ดี และอุปสงค์มีขนาดเล็ก

สถาบันยานยนต์ (2545) ได้ทำรายงานรายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำข้อมูลอุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (สาขายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์) เสนอให้กับสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมกระทรวงอุตสาหกรรม โดยการศึกษาได้ถูกแบ่งแยกออกเป็น 4 กลุ่มอุตสาหกรรมในการวิเคราะห์ครั้งนี้ คือ อุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาด 1 ตัน อุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และมีวัตถุประสงค์เพื่อ วิเคราะห์และสนับสนุนการตัดสินใจในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมในเชิงรุก สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันจากภายนอกประเทศที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากการค้าเสรี อันจะส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศ มีศักยภาพการผลิตและขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศอื่นได้ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยผลการวิเคราะห์ออกมาดังนี้

ด้านอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาด 1 ตันที่ได้ทำการเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่น ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบอยู่ 3 ปัจจัยคือ ปัจจัยด้านแรงงานที่มีค่าแรงที่ต่ำกว่า ปัจจัยด้านตลาดภายในและภายนอกประเทศที่มีขนาดใหญ่กว่าและปัจจัยด้านการส่งเสริมจากรัฐบาลที่มีการช่วยเหลือมากกว่า โดยสิ่งที่ทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบญี่ปุ่นซึ่งควรปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันคือ การพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนได้ ภาณินำเข้าชิ้นส่วนที่ไม่สามารถผลิตในประเทศและสาธารณูปโภคพื้นฐาน ด้านอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งที่ได้ทำการเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี ซึ่งข้อได้เปรียบและสิ่งที่ควรแก้ไขก็จะมีลักษณะเหมือนกับในอุตสาหกรรมรถบรรทุก 1 ตัน ด้านอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ได้ทำการเปรียบเทียบกับประเทศจีนและไต้หวัน ซึ่งไทยได้เปรียบจีนในด้านการผลิตและการบริหารจัดการ แต่ไทยเสียเปรียบไต้หวันในด้านนี้ ส่วนด้านการตลาดประเทศไทยเสียเปรียบประเทศจีนเนื่องจากมีขนาดตลาดภายในที่ยังขยายตัวได้อีกมาก แต่ได้เปรียบไต้หวันในตลาดกำลังหดตัว ส่วนในด้านรัฐบาลไทยยังขาดการสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้และการพัฒนาเทคโนโลยีด้วยตนเองจึงทำให้เสียเปรียบทั้ง 2 ประเทศ ส่วนสาธารณูปโภคพื้นฐานไทยได้เปรียบจีน แต่เสียเปรียบไต้หวัน ด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยในส่วนนี้ผู้จัดทำได้แจ้งไว้ว่าข้อมูลที่นำมาทำการวิเคราะห์ไม่ครบถ้วนจึงไม่สามารถวิเคราะห์ได้ในทุกด้าน จึงนำมาแค่เพียงส่วนการบริหารจัดการการผลิตและวัตถุดิบเท่านั้น ซึ่งด้านการผลิตและการจัดการไทยจะได้เปรียบจีนแต่เสียเปรียบไต้หวัน ส่วนด้านวัตถุดิบไทยเสียเปรียบทั้งจีนและไต้หวันทั้งแหล่งวัตถุดิบ การพัฒนาเทคโนโลยีและภาณิน

จากการตรวจเอกสารชิ้นนี้พบว่า การวิจัยความสามารถเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมสามารถใช้ทฤษฎี ของ Porter ได้ และยังได้พบว่าความได้เปรียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเกิด

มาจากตลาดภายในขนาดใหญ่ประกอบกับปัจจัยส่งเสริมจากภาครัฐ ส่วนในด้านที่ทำให้เสียเปรียบ ก็จะเป็นเรื่องของภาษีและชิ้นส่วนที่นำมาประกอบยังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีสูงได้เอง

Eamonn, O'Connell and McCarthy (2001) ได้ทำการศึกษาเรื่องความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปของไอร์แลนด์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตัดสินใจแนวทางที่เหมาะสมในการวัดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร ประเภทสัตว์น้ำ จำพวกมีเปลือก ผลิตภัณฑ์นม และอุตสาหกรรมอาหารสำเร็จรูปในไอร์แลนด์ ซึ่งผลการศึกษาได้ว่า ไอร์แลนด์อยู่ตำแหน่งที่แข็งแกร่งในการเผชิญหน้ากับกลุ่มประเทศยุโรปในอุตสาหกรรมอาหาร ในปี ค.ศ. 1994 ส่วนอาหารสำเร็จรูปอยู่ในสถานะที่แข็งแกร่งเมื่อเข้ามาเป็นสมาชิกในกลุ่มสหภาพยุโรป ในปี ค.ศ. 1996 ความสามารถในการแข่งขันในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร ประเภทสัตว์น้ำจำพวกมีเปลือกขึ้นอยู่กับมาตรฐานวัตถุดิบที่ใช้ ผลกระทบทางเดียวกับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์นมคือตลาดภายในประเทศ และผลกระทบหลักของอุตสาหกรรมอาหารสำเร็จรูปในการความสามารถในการแข่งขันกันกระจายสินค้าขึ้นอยู่กับ คุณภาพวัตถุดิบ จำนวนประชากร และหน่วยค้าปลีกในไอร์แลนด์

จากการตรวจเอกสารนี้พบว่า นอกจากจะใช้ ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ (Theory of Competitive Advantage of Nations) ของ Michael E. Porter ได้แล้ว ยังสนับสนุนแนวความคิดทางทฤษฎีที่สามารถอธิบายว่าสถานะการผลิตสำคัญต่อการสร้างความได้เปรียบให้กับอุตสาหกรรมได้

สมคิด แสงอารยะกุล (2539) วิเคราะห์อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ เพื่อวิจัยโครงสร้างตลาด การผลิต และอัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ ในการคำนวณหาอัตราคุ้มครองตามราคา อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง และอัตราช่วยเหลือที่แท้จริงผลการวิเคราะห์พบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการเจริญเติบโตสูงทั้งด้านการผลิตและการตลาด โดยรัฐบาลมีส่วนสำคัญอย่างมากในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์โดยการใช้มาตรการต่างๆ โดยเฉพาะมาตรการภาษีอากร ซึ่งอุตสาหกรรมได้รับการคุ้มครองในระดับที่สูงมาโดยตลอด แต่จากกรอบการค้าเสรีที่มีขึ้นในปัจจุบันทำให้แนวโน้มการคุ้มครองจะลดลง

ผลการวิจัยพบว่า รัฐบาลควรลดระดับการคุ้มครองอุตสาหกรรมเป็นลำดับเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการค้าเสรี และเพื่อให้อุตสาหกรรมภายในประเทศสามารถใช้ศักยภาพที่มีอยู่อย่างแท้จริง โดยค่อยๆ ลดอัตราภาษีศุลกากร และพัฒนาอุตสาหกรรมต่อไปเพื่อให้เป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก โดยสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก นอกจากนี้ควรมีการสนับสนุนจากรัฐบาลให้มีการ พัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีในการผลิต เพื่อลดการนำเข้าชิ้นส่วน

จากการตรวจสอบเอกสารทำให้ทราบว่ารัฐบาลมีบทบาทสำคัญในการช่วยให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีการพัฒนาไม่ว่าจะเป็น การผลิตและการตลาดภายในและภายนอกประเทศ และยังทราบว่า การคุ้มครองของอุตสาหกรรมนี้อยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมอื่น ซึ่งแสดงถึงว่า อุตสาหกรรมนี้ยังไม่มีประสิทธิภาพทราบใดยังมีการคุ้มครองอยู่ ดังนั้นการค่อยๆ ลดการคุ้มครองลงเป็นลำดับเพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการค้าเสรี และช่วยให้อุตสาหกรรมปรับตัวให้มีประสิทธิภาพจนสามารถแข่งขันได้โดยปราศจากการคุ้มครอง

รัชนี วิวัฒนยิ่งยง (2539) ศึกษาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ (อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาดเล็ก) เพื่อประเมินถึงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย โดยใช้แนวความคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับต้นทุนการใช้ทรัพยากร (DRC) และอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (SER) เป็นเกณฑ์ตัดสิน โดยศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งเสริมและอุปสรรคที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันในประเทศ โดยการเก็บข้อมูลทุกัญมิ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518-2539 แล้ววิเคราะห์เชิงพรรณนาและเชิงปริมาณ ผลการศึกษาพบว่า ค่า DRC ของอุตสาหกรรมโดยรวมเท่ากับ 26.559, 23.125, 35.827, 33.133 บาทต่อดอลลาร์ ในปี พ.ศ. 2518, 2523, 2528 และ 2533 ตามลำดับ โดยมีค่า DRC/SER เท่ากับ 1.208, 1.048, 1.216 และ 1.119 ตามลำดับโดยค่า DRC/SER ของอุตสาหกรรมมีค่ามากกว่า 1 โดยตลอดแสดงว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ

สำหรับความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขนาด 1,600 ซีซี และรถปิกอัพขนาด 1 ตันปรากฏว่ารถยนต์นั่งมีค่า DRC เท่ากับ 38.375 บาทต่อดอลลาร์ และ DCR/SER 1.423 แสดงว่าอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในไทยไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ขณะที่รถปิกอัพ

มีค่า DRC เท่ากับ 27.992 บาทต่อดอลลาร์ และ DCR/SER เท่ากับ 1.038 แสดงว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานของไทยมีความได้เปรียบอยู่บ้าง และการหาค่า DCR/SER โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในปี พ.ศ. 2537

สรุปได้ว่าปัจจัยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ได้แก่ นโยบายของรัฐบาล การประหยัดจากขนาดภายใน ขนาดตลาดภายใน ตลาดส่งออก และปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมรถยนต์ได้แก่ อุตสาหกรรมสนับสนุนของประเทศไทยที่มีข้อจำกัดยังคงผลิตได้แต่ชิ้นส่วนที่ไม่ซับซ้อน และทักษะแรงงานระดับสูงยังมีน้อย

การตรวจเอกสารครั้งนี้ทำให้ทราบถึงสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งด้านการผลิต และการตลาด ซึ่งทำให้รู้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีการประหยัดต่อขนาดได้จากตลาดภายใน แสดงว่ายอดขายส่วนใหญ่อยู่ในประเทศ ซึ่งข้อบกพร่องอยู่ที่อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องยังต้องอาศัยการนำเข้าอยู่บ้างและแรงงานยังมีทักษะระดับสูงน้อย

อังคณา เทียงเจริญ (2546) การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายใต้โครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน วัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ สภาพทางการตลาด การส่งออก และความเปรียบโดยเปรียบเทียบของสินค้าประเภทส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากไทยและได้หันไปยังประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ภายใต้โครงการความร่วมมืออุตสาหกรรมอาเซียน ตลอดจนนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ และวิเคราะห์ SWOT ของอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทย

การศึกษาใช้ข้อมูลทุติยภูมิระหว่างปี พ.ศ. 2540-2545 และใช้วิธีเชิงการพรรณนา ผลการศึกษาพบว่า สภาพทางการตลาด และการส่งออกของสินค้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทยไปยังมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่ลดลง แต่มีโอกาสพัฒนาได้มากขึ้น จากการส่งเสริมและสนับสนุนจากรัฐบาลในกาพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีศักยภาพในการผลิตและการส่งออก ซึ่งมาตรการสำคัญที่รัฐบาลดำเนินการคือ การรวมกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาค ทำให้มีการขยายตัวในอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ จึงทำให้

ประเทศไทยมีความได้เปรียบในการผลิตและการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปยังมาเลเซีย และฟิลิปปินส์ แต่ไม่มีความได้เปรียบในการส่งออกไปยังอินโดนีเซีย

การตรวจเอกสารครั้งนี้พบว่า สภาพการผลิตและการส่งออกอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ประเทศไทยเป็นผู้นำในภูมิภาคอาเซียนในช่วงปี พ.ศ. 2540-2545 ซึ่งการรวมกลุ่มเศรษฐกิจอุตสาหกรรมทำให้เกิดการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และเป็นการขยายตัวของตลาดในประเทศที่รวมกลุ่มซึ่งเป็นผลดี

จากการตรวจเอกสารทั้งหมด 6 ชิ้นในครั้งนี้นี้ ได้นำข้อสรุปของแต่ละชิ้นมาทำการกำหนดการวิจัยเพิ่มเติม ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากสถาบันยานยนต์ได้ทำการศึกษารายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำข้อมูลอุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (สาขายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์) ซึ่งในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของการศึกษารายงานฉบับสมบูรณ์ของสถาบันยานยนต์เกิดข้อผิดพลาดในการเก็บข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ โดยข้อมูลไม่สามารถเก็บได้ตามที่ตั้งเป้าหมายได้ ดังนั้นการวิจัยในครั้งนี้นี้จึงนำหัวข้อนี้มาวิจัยแต่ทำการปรับปรุงแนวทางในการวิจัยโดยครอบคลุมเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์เท่านั้น (ไม่นำเอาส่วนของจักรยานยนต์และรถบรรทุกมารวมดังที่สมาคมยานยนต์เคยทำเอาไว้) ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตในการผลิตสูง มีมูลค่ายอดขายในประเทศและส่งออกต่างประเทศจำนวนมาก รวมทั้งตลาดการส่งออกที่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ก็น่าที่จะได้รับประโยชน์เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมเชื่อมโยง

ทั้งนี้การวิจัยนี้จะเจาะจงในตลาดที่ประเทศไทยมีการส่งออกชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์เป็นมูลค่าสูงที่สุดนั่นก็คือ ประเทศญี่ปุ่น เพื่อดูว่าสินค้าประเภทนี้ที่ประเทศไทยส่งออกไปขายในประเทศญี่ปุ่นยังสามารถรักษาส่วนแบ่งตลาดได้อยู่หรือไม่ โดยการวิเคราะห์ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศจีน ซึ่งมีความได้เปรียบที่เห็นได้ชัดว่าค่าแรงที่ต่ำประกอบกับระยะทางการขนส่งใกล้กว่าประเทศไทย จึงนับว่าเป็นคู่แข่งที่สำคัญ เหตุที่ไม่นำประเทศไต้หวันมารวมในการวิจัยนี้ด้วยเนื่องจากประเทศไต้หวันมีการผลิตชิ้นส่วนที่มีเทคโนโลยีสูงเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งต่างกับประเทศไทยที่มีการส่งออกชิ้นส่วนที่มีลักษณะคล้ายประเทศจีน

ส่วนในงานการวิจัยอื่นๆ ที่ได้ใช้ข้อมูลก่อนปี พ.ศ. 2543 ซึ่งเป็นช่วงก่อนการยกเลิกการบังคับให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยตามจำนวนที่กำหนด จึงเป็นได้เพียงข้อมูลประกอบและสมควรที่จะทำการวิจัยเพิ่มเติมถึงผลกระทบจากผลของการทำพันธะสัญญาการค้าเสรีนี้

ทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ (Theory of Competitive Advantage of Nations) ของ Michael E. Porter (Porter, 1998: 69-130) ได้กล่าวไว้ว่าเมื่อบริษัทใดบริษัทหนึ่งจะประสบความสำเร็จในธุรกิจระหว่างประเทศ หรือมีความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดโลกได้ ก็ต่อเมื่อมีความได้เปรียบด้านการแข่งขันของประเทศสอดคล้องและส่งเสริมกับข้อได้เปรียบระหว่างประเทศของบริษัทนั้น แต่ในทางตรงกันข้าม ถ้าข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันของประเทศไม่สอดคล้องและส่งเสริม บริษัทนั้นก็จะไม่ประสบความสำเร็จในธุรกิจระหว่างประเทศ หรือสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดการวิเคราะห์ทางด้านต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ ตามระบบเพชร (ภาพที่ 1) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ประกอบด้วย 1. สถานะปัจจัยการผลิต 2. สถานะอุปสงค์ 3. อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ และ 4. กลยุทธ์ โครงสร้างและสภาพการแข่งขันในประเทศของบริษัท ซึ่งทั้ง 4 ปัจจัยนี้จะส่งผลเชื่อมโยงกันและกันจนก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันต่อประเทศนั้น

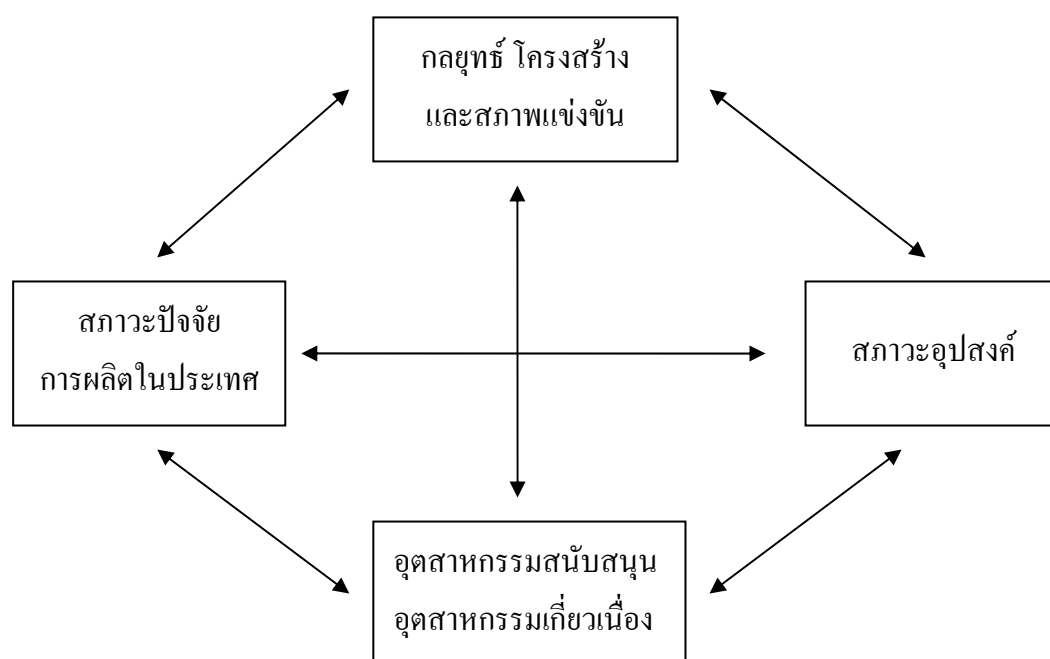
1. สถานะปัจจัยการผลิตในประเทศ (Factor Condition) ปัจจัยการผลิตในประเทศจะเป็นตัวกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ ซึ่งจะหมายถึงทุกสิ่งทุกอย่างที่ประเทศนั้นมี (Factor Endowment) และมีผลเกี่ยวข้องกับการผลิตของผู้ผลิตภายในประเทศในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยปัจจัยการผลิตแบ่งเป็น 5 ประเภทได้แก่

1.1 ทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources) หมายถึง ปริมาณแรงงาน คุณภาพหรือทักษะของแรงงาน ค่าแรงของแรงงาน และการจัดการทางด้านทรัพยากรบุคคลของบุคลากรตั้งแต่ระดับล่างถึงระดับสูงสุดในทุกสาขาอาชีพ

1.2 ทรัพยากรกายภาพ (Physical Resources) หมายถึง ความอุดมสมบูรณ์ และคุณภาพของทรัพยากร รวมถึงต้นทุนหรือมูลค่าของทรัพยากร ทรัพยากรกายภาพในที่นี้จะหมายถึง ที่ดิน น้ำ และพลังงานธรรมชาติ (Power Sources) อื่นๆ นอกจากลักษณะคุณภาพของทรัพยากรกายภาพ

ข้างต้นแล้วที่ตั้ง (Location) และขนาด (Geographic Size) ก็มีความสัมพันธ์กับผู้ผลิตในประเทศและตลาด เพราะว่าที่ตั้งของแหล่งทรัพยากรจะเกี่ยวข้องกับต้นทุนทางด้านการขนส่ง (Transportation Cost) และจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ผลิตได้

1.3 ทรัพยากรความรู้ (Knowledge Resources) หมายถึง ทรัพยากรที่เกิดจากการสร้างสรรค์ พัฒนาและฝึกอบรม จะพบมากในปัจจุบันที่มีทักษะเฉพาะ เช่น นักวิทยาศาสตร์ วิศวกร นักการตลาด และเจ้าหน้าที่เทคนิค เป็นต้น การพัฒนาทางความรู้จะเกิดจากการสนับสนุนของภาครัฐบาลและเอกชน ซึ่งรวมถึง แหล่งทรัพยากรความรู้ ได้แก่ สถานการณ์ศึกษาต่างๆ มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัย สำนักงานสถิติและสิ่งตีพิมพ์ต่างๆ โดยประเทศใดก็ตามที่ให้ความสำคัญกับทรัพยากรด้านนี้มาก มีนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสนับสนุน ประเทศนั้นก็จะมีความสามารถในการพัฒนาและการแข่งขันกับประเทศต่างๆ ได้



ภาพที่ 2.1 ตัวแปรความได้เปรียบของประเทศตามแนวคิดของ Porter

ที่มา: Porter, 1990: 72

1.4 ทรัพยากรเงินทุน (Capital Resources) หมายถึง จำนวนและต้นทุนในการจัดหาและได้มาซึ่งเงินทุน ประเทศใดก็ตามที่มีแหล่งเงินทุนในประเทศที่มีต้นทุนต่ำ อัตราดอกเบี้ยต่ำ ความมั่นคงของแหล่งเงินทุนในประเทศ รวมถึงปริมาณเงินทุนที่เพียงพอในประเทศ จะทำให้ผู้ผลิตใน

ประเทศนั้นมีความได้เปรียบเหนือกว่าประเทศที่มีข้อจำกัดทางด้านเงินทุน เนื่องมาจากการได้มาซึ่งเงินทุนจะรวมเป็นต้นทุนในการผลิต หากต้นทุนนี้มีราคาแพงจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตที่สูงตามไปด้วย เงินทุนที่มีอยู่หรือสามารถจัดหาได้ให้กับอุตสาหกรรม ซึ่งเงินทุนมีหลากหลายประเภท เช่น เงินกู้ที่มีหลักประกัน เงินกู้ที่ไม่มีหลักประกัน และเงินทุนจากผู้ลงทุน

1.5 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) หมายถึง ประเภท ลักษณะ และต้นทุนการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงระบบการขนส่ง ระบบโทรคมนาคม ระบบไปรษณีย์ ระบบธนาคาร สาธารณสุข และยังรวมถึงการเคหะและสถาบันทางสังคม ซึ่งมีผลต่อคุณภาพชีวิตและการดึงดูดให้คนทำงานในประเทศนั้นๆ

2. สภาพอุปสงค์ (Demand Condition) สภาพอุปสงค์ภายในมีอิทธิพลอย่างใกล้ชิดกับอุตสาหกรรม ซึ่งอุปสงค์จะส่งผลต่อการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ในอุตสาหกรรม ทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรม โดยแบ่งเป็น 3 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยที่หนึ่ง ส่วนประกอบหรือพฤติกรรมความต้องการของอุปสงค์ภายในประเทศ ปัจจัยที่สองขนาดและการเติบโตของอุปสงค์ภายในประเทศ และปัจจัยที่สามกลไกการเคลื่อนย้ายไปยังต่างประเทศ โดยสองปัจจัยหลังก่อให้เกิดปัจจัยแรก โดยด้านคุณภาพของอุปสงค์เป็นส่วนสำคัญมากกว่าการวิเคราะห์ในด้านปริมาณ

2.1 ส่วนประกอบอุปสงค์ภายในประเทศ (Home Demand Composition) รูปแบบการตอบสนองต่ออุปสงค์ในประเทศ ซึ่งอุตสาหกรรมในประเทศสามารถรับรู้พฤติกรรมผู้บริโภคในประเทศได้ดีกว่า จากการที่สามารถตอบสนองอุปสงค์เหล่านี้จะทำให้อุตสาหกรรมเกิดการเรียนรู้และสามารถประหยัดต่อขนาดได้ และการที่ต้องตอบสนองความต้องการให้ได้ตามมาตรฐานที่ผู้ซื้อตั้งไว้จะทำให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยี

2.2 ขนาดและรูปแบบการเติบโตของอุปสงค์ภายในประเทศ (Demand Size and Pattern of Growth) ขนาดและรูปแบบการเจริญเติบโตสามารถทำให้คาดการณ์ ขนาดของอุปสงค์ในอนาคตได้ ซึ่งขนาดของตลาดภายใน ถ้าตลาดในประเทศมีขนาดใหญ่ ซึ่งแสดงถึงความสามารถรองรับการผลิตได้มาก ย่อมก่อให้เกิดการลดต้นทุนต่อหน่วยจนเกิดการประหยัดต่อขนาด และผู้ผลิตยังสามารถลดต้นทุนต่อหน่วยจากการสะสมความชำนาญในการผลิต (Learning Curve) อีกด้วย นอกจากนี้ยังกระตุ้นให้มีการลงทุนเพิ่มและการพัฒนาเทคโนโลยี ดังนั้นตลาดที่ใหญ่จึงก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขัน

จำนวนกลุ่มผู้ซื้อ การที่มีจำนวนกลุ่มผู้ซื้อหลากหลายสร้างแรงกดดันให้มีการสร้างนวัตกรรมใหม่ และการแข่งขันเพื่อให้มีการพัฒนา เพราะจำนวนกลุ่มผู้ซื้อจะกระตุ้นให้มีการลงทุน และการเข้ามาของผู้ประกอบการใหม่ในอุตสาหกรรม ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการเดิมไม่สามารถใช้อำนาจผูกขาดครอบงำผู้ซื้อได้

อัตราการเจริญเติบโต การเจริญเติบโตที่เร็วจะส่งเสริมให้อุตสาหกรรมนั้นพัฒนาเทคโนโลยีที่เร็วกว่าและลดความเสี่ยงที่จะลงทุนในอุตสาหกรรมเพิ่ม

อุปสงค์ในประเทศเกิดขึ้นก่อนประเทศอื่น อุตสาหกรรมที่จะได้รับความได้เปรียบเชิงแข่งขันก็ต่อเมื่อ เกิดอุปสงค์ภายในประเทศก่อนจึงเปลี่ยนไปยังอุปสงค์สากล

การอึดตัวก่อนของอุปสงค์ การที่เกิดการอึดตัวก่อนนั้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมนั้นเร่งการคิดค้นและพัฒนาสิ่งใหม่ๆ เนื่องจากการอึดตัวทำให้ต้องลดราคาสินค้าและมีการแข่งมากขึ้น

2.3 กลไกการเคลื่อนย้ายไปยังต่างประเทศ (Internationalization of Domestic Demand) ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าขนาดและรูปแบบการเจริญเติบโตของอุปสงค์ในประเทศเป็นฐานของความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ ซึ่งสามารถขยายความได้เปรียบนี้ ที่จะส่งผลต่อพฤติกรรม ระยะเวลาและแรงกระตุ้นในการลงทุน โดยการเปลี่ยนจากอุปสงค์ภายในให้เปลี่ยนไปสู่นานาชาติ

3. อุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง (Related and Support Industries)

การที่ประเทศมีอุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่มีคุณภาพก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมนั้น โดยความได้เปรียบเชิงแข่งขันเกิดขึ้นได้ดังนี้

3.1 ความได้เปรียบในอุตสาหกรรมสนับสนุน การแข่งขันกันของอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศสามารถทำให้เกิดความได้เปรียบในอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ เช่น การมีประสิทธิภาพ การผลิตก่อน ความรวดเร็ว และต้นทุนที่ต่ำ ซึ่งการที่อุตสาหกรรมสนับสนุนมีการคิดนวัตกรรมและการพัฒนาการผลิตให้สูงขึ้นก็จะเกิดความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องในความได้เปรียบขึ้นในทั้ง 2 อุตสาหกรรม ในบางครั้งอุตสาหกรรมสนับสนุนก็จะได้รับความร่วมมือในการถ่ายทอดความสามารถในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับและเพิ่มความได้เปรียบขึ้น เช่น อุตสาหกรรมการผลิตเกิดปัญหา ขอบกพร่องขึ้น ดังนั้นถ้าอุตสาหกรรมที่สนับสนุนเข้ามาร่วมการแก้ปัญหาารวมกันจะเกิดประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการแก้ปัญหา ทั้งนี้ยังรวมไปถึงการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีกันด้วย

3.2 ความได้เปรียบในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง อุตสาหกรรมกรรมเกี่ยวเนื่องจะมีความสัมพันธ์และดำเนินการรวมกันในการสร้างมูลค่าเพิ่ม เมื่อการแข่งขันทำให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยี การผลิต การกระจายสินค้า การตลาด และการบริการ ดังนั้นการที่อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศประสบความสำเร็จระดับประเทศจะทำให้เกิดการไหลหรือการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีกันอย่างเช่นอุตสาหกรรมสนับสนุน ซึ่งความใกล้ชิดกันในประเทศจะก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนที่ง่ายกว่าการถ่ายทอดจากต่างประเทศ

4. กลยุทธ์ โครงสร้างและสภาพแข่งขันของบริษัท (Firm Strategy, Structure and Rivalry) ความได้เปรียบเชิงแข่งขันเกิดจากการจัดการและการบริหารองค์กรที่ดี เป้าหมาย กลยุทธ์ และแนวทางในการจัดการองค์กร ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศนี้ต้องประกอบด้วย ส่วนผสมที่ลงตัวของแนวทางและแห่งกำหนดความได้เปรียบในอุตสาหกรรมสำคัญ ลักษณะของกลุ่มแข่งในประเทศมีส่วนทำให้เกิดกระบวนการพัฒนาและโอกาสในการที่จะประสบความสำเร็จในระดับชาติ

4.1 กลยุทธ์และ โครงสร้างของบริษัท (Firm Strategy and Structure of Domestic Firms) การบริหารจัดการในองค์กรที่ประสบความสำเร็จในแต่ละประเทศไม่จำเป็นต้องมีลักษณะที่เหมือนกัน แต่จะเกิดจาก ประสบการณ์และการแนวทางภายใต้สภาพแวดล้อมของประเทศนั้นๆ

4.2 คู่แข่งภายในประเทศ (Domestic Rivalry) คู่แข่งที่มีความแข็งแกร่งมักสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรม แต่การแข่งขันกันมักจะเป็นข้อถกเถียงกันว่าเป็นการสิ้นเปลืองทรัพยากร เพราะว่าการแข่งขันจะนำไปสู่การทำงานที่ซ้ำซ้อนและเป็นอุปสรรคต่อการผลิตให้ประหยัดต่อขนาดได้ ดังนั้นทางเลือกที่ดีที่สุดคือลดการแข่งขันภายในประเทศลง โดยการเลือกผู้ที่แข็งแกร่งที่สุดแล้วควรรวมกันให้มีการผลิตที่ประหยัดต่อขนาดได้ เพื่อเปลี่ยนการแข่งขันเป็นการแข่งขันระหว่างประเทศ แต่การแข่งขันภายในประเทศก็ยังมีผลสำคัญเนื่องจากว่าการแข่งขันในประเทศสำหรับอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง จะทำให้อุตสาหกรรมนั้นประสบความสำเร็จในตลาดระหว่างประเทศสูงจากการที่มีแรงกดดันให้พัฒนาอยู่ตลอดเวลา ซึ่งการแข่งขันกันในประเทศไม่ได้เป็นการแข่งขันทางด้านราคาเพียงอย่างเดียว แต่รวมถึงการแข่งขันด้านเทคโนโลยี อันเป็นสิ่งที่ได้เปรียบที่ดีกว่าในระยะยาว การแข่งขันส่งผลให้เกิดการหาตลาดเพิ่มเพื่อลดต้นทุนจากการผลิตในปริมาณมาก และการแข่งขันจะทำให้เกิดการนำทรัพยากรไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพสูงที่สุด

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เป็นปัจจัยภายในอุตสาหกรรมที่บ่งเกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศแต่อย่างไรก็ดี Porter ก็ได้เสริมแนวความคิดที่ให้ความสำคัญอีก 2 ตัวแปร ที่จะส่งผลกระทบต่อตัวแปรทั้ง 4 ดังภาพที่ 2 ที่แสดงโดยเส้นปะที่สัมพันธ์กับตัวแปร

5. เหตุสุตวิสัย (The Role of Chance) เหตุการณ์ที่นอกเหนือความควบคุมของบริษัทต่างๆ ในอุตสาหกรรม ซึ่งสิ่งเหล่านี้อาจจะทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันเพิ่มขึ้นหรือลดลงก็ได้ เช่น เกิดนวัตกรรมใหม่ ไม่มีการพัฒนานวัตกรรมต่อ เกิดความผันผวนบางอย่างไม่ว่าจะเป็นราคาน้ำมัน ดอกเบี้ยเงินกู้ หรืออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ อุปสงค์ของสินค้ามีความผันผวน กฎข้อบังคับในการนำเข้าของประเทศคู่ค้า สงคราม ฯลฯ

เหตุสุตวิสัยมีความสำคัญมากเนื่องจากเป็นสิ่งที่กระทบต่อความได้เปรียบเชิงแข่งขันที่เกิดขึ้น ทั้งนี้สิ่งเหล่านี้อาจจะไม่ได้กระทบต่อความสามารถในการแข่งขันโดยตรง แต่ผลอาจจะทำให้เกิดคู่แข่งและอาจจะนำไปสู่การเกิดอุตสาหกรรมใหม่ที่มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันจากการเกิดเหตุสุตวิสัยขึ้น

6. รัฐบาล (The Role of Government) รัฐบาลเป็นตัวแปรที่กำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขัน ทั้ง 4 ด้านโดยสามารถส่งเสริมหรือขัดขวางข้อได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศได้ ซึ่งกระทำได้โดยผ่านนโยบายต่างๆ แต่ในการแข่งขันในปัจจุบันพบว่าภาครัฐมีบทบาทสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมโดยรัฐบาลจะมีอิทธิพลกับตัวแปรหลักทั้ง 4 ตัว หรือตัวแปรทั้ง 4 จะส่งผลสู่รัฐบาลให้มีการปรับเปลี่ยน ซึ่งไม่ว่าจะเป็นแบบใดความสัมพันธ์จะเป็นได้ทั้งทางบวกและลบ

บทที่ 3

ประวัติอุตสาหกรรมรถยนต์

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2546) ได้จัดทำประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ซึ่งในบทความได้กล่าวไว้ว่าในยุคแรกของการส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศไทย ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ซึ่งมีเป้าหมายในการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า รถยนต์ก็เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ภาครัฐประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งโรงงานขึ้นในประเทศ เนื่องจากความต้องการภายในประเทศสูงขึ้น ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศเพื่อนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built-Up Car: CBU) จากต่างประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นจากนโยบายดังกล่าว กระตุ้นให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ประเทศสหรัฐอเมริกาและกลุ่มประเทศยุโรปสนใจที่จะทำการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยโดยจะตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยและการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วน (Completely Knocked-Down Kits: CKD) จากบริษัทแม่จากต่างประเทศมาทำการประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปจำหน่ายในประเทศไทย

1. เริ่มต้นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ (พ.ศ. 2504–2511)

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังเมื่อปีพ.ศ. 2504 เริ่มจากบริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งได้เปิดดำเนินการประกอบรถยนต์เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2504 ต่อมาก็มีบริษัทที่เปิดดำเนินการมากขึ้นเรื่อยๆ เป็นต้นว่า บริษัททนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด เป็นกิจการประกอบรถบรรทุกยี่ห้อเบนซ์ โดยเปิดดำเนินการในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2504 บริษัทกรรมบุตรเจนอรัลแอสเซมบลี จำกัด ประกอบรถยนต์ยี่ห้อเฟียต วาเลี่ยน ซิมคา และรถบรรทุกยี่ห้อฟาร์โกและคอดจ์ โดยเปิดดำเนินการในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2505 ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะแรกๆเป็นการประกอบรถยนต์สหรัฐและยุโรปเป็นหลัก แต่ต่อมาเริ่มมีการประกอบรถยนต์ญี่ปุ่น โดยบริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด เริ่มประกอบรถยนต์ยี่ห้อคัสสันเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2506 ทั้งนี้โรงงานแห่งแรกตั้งอยู่ที่ถนนสุขุมวิท 64 (ก่อนที่จะย้ายโรงงานมายังถนนบางนา-ตราด กม.21 ในปี 2516) ส่วนบริษัท มิตซูบิชิ (ประเทศไทย) จำกัด ได้เริ่มต้นประกอบรถยนต์อีซู

ชู่ในประเทศไทยในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2506 แต่ได้โอนธุรกิจประกอบรถยนต์อิซูมามาให้ บริษัทอิซูมูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินการแทนนับตั้งแต่เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2509 สำหรับบริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เปิดดำเนินการเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2507 บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด ประกอบรถบรรทุกยี่ห้อมิทซูบิชิ เปิดดำเนินการในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2509 และบริษัท ไทยอีโนอุตสาหกรรม จำกัด เปิดดำเนินการเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2509 และต่อมาเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้เปิดให้การส่งเสริมแก่กิจการผลิตหรือประกอบรถยนต์นั่งรถบรรทุกเมื่อปี พ.ศ. 2504 จะได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าของชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์ในอัตราหนึ่ง โดยลดลงเหลือร้อยละ 30 ร้อยละ 20 และร้อยละ 10 ตามลำดับ จึงทำให้เกิดแรงจูงใจมากขึ้นจากเดิมที่เคยเก็บเท่ากับรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูปคือร้อยละ 60 ร้อยละ 40 และร้อยละ 20 ตามลำดับ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์ปิกอัพ และรถบรรทุก จากการส่งเสริมดังกล่าวทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในระยะแรกเป็นไปด้วยดี ปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จาก 525 คันในปี พ.ศ. 2504 เป็น 13,988 คันในปี พ.ศ. 2511 แต่การประกอบรถยนต์ในขณะนั้นยังเป็นเพียงการนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเพื่อมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปโดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่กี่ชิ้นเท่านั้นเช่น ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ แหนบดับ หม้อน้ำ ท่อไอเสีย ถังน้ำมัน เบาะ สายพาน หัวเทียน ฯลฯ

2. ช่วงแรกของการส่งเสริมใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (2512-2520)

รัฐบาลเริ่มตระหนักว่าแม้จะมีการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย แต่ยังใช้ชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศแทบทั้งหมด ขณะเดียวกันการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศจำนวนมาก ทำให้มีรถยนต์มากมายหลายแบบ ขณะที่ตลาดในประเทศมีขนาดเล็ก จึงไม่มีการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และไม่ช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ให้เติบโตอย่างยั่งยืน เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศเมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2512 งดรับคำขอรับการส่งเสริมในกิจการประกอบรถยนต์ เนื่องจากได้รับการส่งเสริมไปแล้วมากถึง 10 ราย และหันไปเน้นการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แทน

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติในวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2512 ให้จัดตั้ง “คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์” ขึ้นเพื่อกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ขณะเดียวกันกรมศุลกากรออกประกาศให้ยาง แบตเตอรี่ หม้อน้ำ และแหนบดับ ไม่นับรวมเป็นชิ้นส่วน CKD ที่อยู่ในข่ายเสียอากรขาเข้าในอัตราพิเศษ เพื่อส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนเหล่านี้ที่ผลิตใน

ประเทศแทนการนำเข้า ต่อมาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ภายในสิ้นปี พ.ศ. 2516 เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ นโยบายนี้นับได้ว่าเป็นการบีบบังคับให้บริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศต้องกันมาใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมากยิ่งขึ้น มิฉะนั้นต้องยกเลิกการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย จึงนับว่าเป็นยุคทองสำหรับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อย่างไรก็ตามกระทรวงอุตสาหกรรมได้ทบทวนนโยบาย Local Content โดยชะลอการบีบบังคับใช้ให้ยาวนานออกไป 1 ปี ทั้งนี้ได้ออกประกาศฉบับใหม่เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2515 เลื่อนการกำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคลต้องใช้ส่วนประกอบภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 จากเดิมในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2516 เป็นนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518 เป็นต้นไป

ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมได้มีนโยบายส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนรถบรรทุกเพิ่มเติมจากชิ้นส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนั้นในปี พ.ศ. 2517 จึงได้ออกประกาศกำหนดให้รถบรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis with Engine ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518 เป็นต้นไป จากนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศข้างต้น บริษัทประกอบรถยนต์ต้องพยายามพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าตนเองจะสามารถใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด โดยบางกรณีจะต้องให้ความช่วยเหลือด้านเทคโนโลยีเพื่อให้สามารถผลิตชิ้นส่วนที่ตนเองต้องการใช้ได้ มีการลงทุนจำนวนมากทั้งในลักษณะบริษัทร่วมทุนระหว่างคนไทยกับคนต่างชาติและบริษัทที่คนไทยถือหุ้นทั้งสิ้น อย่างเช่นบริษัท เคนโซ จำกัด (เดิมชื่อนิปปอน เคนโซ จำกัด) ผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้ารถยนต์, บริษัทเทียนผลิตแหวนลูกสูบ, บริษัทอูมิปิสดันแมนูแฟกเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ผลิตลูกสูบ, บริษัท Nippon Gasket ผลิตประเก็น หรืออย่างเช่นบริษัทลูกในเครือปูนซิเมนต์ไทยที่ชื่อว่า “บริษัท นวโลหะ จำกัด” เพื่อผลิตชิ้นส่วนโลหะ ซึ่งไม่ได้ป้อนให้กับบริษัทในเครืออย่างเดียวแต่จะผลิตชิ้นส่วนให้กับผู้ประกอบรถยนต์ด้วย

3. ช่วงที่สองของการส่งเสริมใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (ปีพ.ศ. 2521-2529)

แม้การพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงก่อนหน้านี้ประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังคงมีปัญหามากหลายประการ

ประการที่ 1 ยังมีการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จรูปเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นการแข่งขันกับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ

ประการที่ 2 การประกอบรถยนต์ในประเทศยังคงใช้ชิ้นส่วนนำเข้าในอัตราที่สูง ขณะเดียวกันประเทศไทยขาดดุลการค้าสูงมากอันเป็นผลจากวิกฤตการณ์น้ำมัน จึงจำเป็นต้องลดการนำเข้าลง

ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาในข้างต้น กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ออกประกาศในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2521 กำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด จากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 35 ในช่วงสองปีแรก และเพิ่มอีกร้อยละ 5 ต่อปี จนครบร้อยละ 50 ภายในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2526 พร้อมกันนี้กระทรวงพาณิชย์ ได้ออกประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ยกเว้นกรณีเป็นรถยนต์ของคนไทยที่ไปอาศัยในต่างประเทศ ซึ่งใช้แล้วไม่ต่ำกว่า 2 ปี แล้วต้องการนำรถยนต์กลับมาใช้ในประเทศไทย อย่างไรก็ตามการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วเหล่านี้ต้องเสียอากรสูงถึงร้อยละ 150 ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีนโยบายเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนรถบรรทุกในประเทศเช่นเดียวกับการส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนรถเก๋ง จึงได้ประกาศปรับปรุงหลักเกณฑ์การใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถบรรทุกโดยกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 25 ภายใน 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดดังนี้

เกณฑ์ข้อที่ 1 กรณีรถบรรทุกอยู่ในรูปเป็นแชสซีรวมกับเครื่องยนต์ (Chassis with Engine) จากเดิมร้อยละ 10 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 40

เกณฑ์ข้อที่ 2 กรณีรถบรรทุกอยู่ในรูปเป็นแชสซี ติดตั้งเครื่องยนต์ พร้อมกับกระจกหน้า (Chassis with Windshield) จากเดิมร้อยละ 20 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 45

เกณฑ์ข้อที่ 3 กรณีรถบรรทุกอยู่ในรูปเป็นแชสซี ติดตั้งเครื่องยนต์ พร้อมกับกระจกและห้องโดยสาร (Chassis with Cab) จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50

ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเพิ่มเติมอีกหลายครั้งเพื่อเพิ่มเติมอัตรการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศให้สูงขึ้นเรื่อยๆ จนหลังสุดได้กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 60-72 สำหรับรถปิกอัพและร้อยละ 45 สำหรับ

รถบรรทุกขนาดใหญ่ มาตรการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นสัดส่วนมากขึ้น ส่งผลสำคัญ 2 ประการคือ

ประการที่ 1 บริษัทรถยนต์สหรัฐและยุโรปคือ ฟอर्ड GM และเฟียต ได้ถอนตัวจากประเทศไทย เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ ประกอบกับในขณะนั้น เพิ่งสิ้นสุดสงครามเวียดนาม ส่งผลให้ประเทศกลุ่มอินโดจีนคือ เวียดนาม ลาว และกัมพูชา ตกอยู่ภายใต้ระบบคอมมิวนิสต์ ทำให้บริษัทเหล่านี้หันเหว่าไทยจะกลายเป็นคอมมิวนิสต์รายต่อไป ตามทฤษฎีโดมิโน

ประการที่ 2 ให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะชิ้นส่วนพื้นฐานซึ่งผลิตง่ายและไม่ต้องการความเที่ยงตรงแม่นยำมากนัก เช่น ครัมเบรก, ท่อรวมไอเสีย, โช้คอัพ ฯลฯ โดยเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศแทบทั้งสิ้น

ขณะที่ชิ้นส่วนที่ต้องการความเที่ยงตรงแม่นยำสูงและชิ้นส่วนที่ต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก เช่น ระบบส่งกำลัง (Transmission) เพลาข้อเหวี่ยง (Crank Shaft) เสื้อสูบ (Cylinder Block) ฝาสูบ (Cylinder Head) ฯลฯ ยังคงต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากตลาดรถยนต์ในประเทศยังมีขนาดเล็กมาก จึงไม่มีการประหยัดต่อขนาดหากจะผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ

ความรุ่งเรืองของอุตสาหกรรมรถยนต์สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2527 เนื่องจากประเทศไทยได้เผชิญกับวิกฤตเศรษฐกิจครั้งสำคัญระหว่างปี พ.ศ. 2527-2529 โดยขาดดุลการค้าจำนวนมากจนทุนสำรองระหว่างประเทศลดลงไปตามระดับการขาดดุล จนต้องไปขอความช่วยเหลือจาก IMF ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศลดลงอย่างต่อเนื่อง จาก 118,511 คันในปี พ.ศ. 2526 เหลือเพียง 78,454 คันในปี พ.ศ. 2529 ส่งผลต่อเนื่องถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

4. ธุรกิจใอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว (ปี พ.ศ. 2530-2533)

เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2528 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังของ 6 ประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกคือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมนี ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร และแคนาดา ได้ประชุมกันที่โรงแรมพลาซ่าไนนครนิวยอร์ก และได้มีข้อตกลงที่เรียกว่า Plaza Agreement ซึ่งกำหนดให้ประเทศต่างๆ เพิ่มค่าเงินของตนเองเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ อันจะส่งผลให้ค่าเงินสหรัฐอ่อนตัวลง เพื่อแก้ไขการขาดดุลการค้าของสหรัฐ ซึ่งข้อตกลง Plaza Agreement ทำให้

ค่าเงินสหรัฐฯ อ่อนตัวลงมาจากเดิม 240 เยนต่อเหรียญสหรัฐฯ ลดลงเหลือเพียง 130 เยนต่อเหรียญสหรัฐฯ ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าในประเทศญี่ปุ่นเมื่อคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ สูงขึ้นมาก กระตุ้นให้บริษัทญี่ปุ่นต้องพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยหันมาลงทุนในต่างประเทศ โดยเลือกมาลงทุนในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทำให้เศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว การเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูง ทำให้อุปสงค์ที่มีต่อรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 78,454 คัน ในปี พ.ศ. 2526 เป็น 304,062 คัน ในปี พ.ศ. 2533 ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ผลิตไม่ทันกับความต้องการของผู้ซื้อ จนถึงกับต้องมีการจองล่วงหน้าหลายเดือนก่อนรับมอบ

จากการที่อุปสงค์ต่อรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อย่างมาก ทำให้มีการลงทุนเป็นจำนวนมาก เป็นการเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยเป็นการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยและญี่ปุ่นเป็นหลัก มีการลงทุนจากผู้ผลิตของสหรัฐและยุโรปน้อยมาก เพื่อส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากยิ่งขึ้นไปอีก กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้การประกอบรถยนต์ปีถัดไปต้องใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่ผลิตภายในประเทศ นับตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 เป็นต้น นอกจากนี้กระทรวงยังได้กำหนดเงื่อนไขว่าการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลดังกล่าวข้างต้นจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขสำคัญ 2 ประการ

ประการที่ 1 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 กรณีผลิตโดยโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และไม่ต่ำกว่าร้อยละ 52 กรณีผลิตโดยโครงการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

ประการที่ 2 กำหนดว่าการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลต้องมีชิ้นส่วนบังคับ 5 ชิ้นคือ ฝาสูบ (Cylinder Head), เสื้อสูบ (Cylinder Block), เพลาลูกเบี้ยว (Cam Shaft) และก้านสูบ (Connecting Rod) กรณีผลิตโดยโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และชิ้นส่วนบังคับ 2 ชิ้น คือ เพลาลูกเบี้ยวและก้านสูบกรณีผลิตโดยโครงการที่ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน

อย่างไรก็ตาม การกำหนดเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนในประเทศจะมีผลทางลบอยู่บ้าง เพราะการผลิตบางชิ้นส่วนต้องการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) หากผู้ผลิตชิ้นส่วนแย่งกันผลิตก็จะมีต้นทุนการผลิตสูงมาก เนื่องจากการลงทุนที่ซ้ำซ้อน โดยเฉพาะการผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์ซึ่งจำเป็นต้องมีขนาดการผลิตขนาดใหญ่ ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาข้างต้นและส่งเสริมให้เกิดการประหยัดขนาด สำนักกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีส่วนร่วมประสานงานเพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างรถยนต์ทั้ง 3 ค่าย คือ โตโยต้า นิสสัน และฮิอุซุ ส่วนค่ายมิซูบิชิไม่ได้เข้าร่วมกับ

โครงการนี้ เพราะการผลิตรถยนต์ปีกอ๊อฟของค่ายนี้ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ดังนั้นเงื่อนไขจึงอยู่ในระดับต่ำกว่า

สำหรับความร่วมมือในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ดีเซล ทางค่ายโตโยต้ารับผิดชอบตั้งโรงงานผลิตเสื่อสูบ โดยตั้งโรงงานอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะ จังหวัดชลบุรี ส่วนค่ายนิสสันรับผิดชอบตั้งโรงงานผลิตฝาสูบ โดยตั้งโรงงานอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี(บ่อวิน) และค่ายอิซูซุรับผิดชอบตั้งโรงงานอยู่ที่เขตอุตสาหกรรมสยามอีสเทิร์นอินดัสเทรียลปาร์ค จังหวัดระยอง จากนั้นทั้ง 2 ค่ายจะนำชิ้นส่วนที่ตนผลิตมาแลกกัน

5. ช่วงเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ (พ.ศ. 2534-2539)

ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534 ได้เกิดเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์การเมืองไทยคือ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ(ร.ส.ช.) ซึ่งมีพลเอกสุนทร คงสมพงษ์ เป็นผู้นำ ได้กระทำรัฐประหารรัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ซึ่งนำมาสู่รัฐบาลพลเรือนชุดใหม่ของนายอานันท์ ปันยารชุน ซึ่งผลกระทบจากการทำรัฐประหารโดย ร.ส.ช. ไม่เพียงส่งผลต่อการเมืองเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อเศรษฐกิจด้วย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมของรัฐบาล อานันท์ คือ ดร.สิปปนนท์ เกตุทัต ได้มีนโยบายการเปิดเสรีอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วย โดยประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งทั้งเป็นรถยนต์ใหม่และใช้แล้ว นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ลดภาษีชิ้นส่วน CKD เหลือเพียงร้อยละ 20 ซึ่งกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศระดับหนึ่ง เนื่องจากยังคงมีเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนเหมือนเดิม

ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 รัฐบาลเล็งเห็นโอกาสที่จะผลักดันให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นได้มีมาตรการสำคัญ 2 ประการ

ประการที่ 1 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งใหม่ เพื่อการแข่งขันเพื่อประสิทธิภาพการผลิต จากนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายยุโรปสนใจตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย

ประการที่ 2 ภายหลังจากปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์มาเป็นเวลา 25 ปี คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศที่ ส. 4/2537 เปิดให้การส่งเสริม

ประเภท 4.27 “กิจการประกอบรถยนต์” อีกครั้งหนึ่งโดยเน้นสนับสนุนโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อส่งออก

สำหรับสิทธิและประโยชน์ที่ผู้ได้รับการส่งเสริมในประเภท 4.27 ที่จะได้รับนั้นขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของโรงงานประกอบรถยนต์ดังนี้

ข้อที่ 1 กรณีโรงงานตั้งอยู่ในเขต 1 จะให้ได้รับสิทธิและประโยชน์เฉพาะที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากร เช่น การอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินและการอนุญาตให้ผู้เชี่ยวชาญต่างชาติมาทำงาน แต่จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผล จะไม่ได้รับสิทธิและผลประโยชน์ทางด้านเครื่องจักรแต่อย่างใด

ข้อที่ 2 กรณีโรงงานตั้งอยู่ในเขต 2 จะได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักรเครื่องหนึ่ง ตามมาตรา 29 เฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผลเป็นเวลา 7 ปี เฉพาะรายได้จากการส่งออกรถยนต์

ข้อที่ 3 กรณีโรงงานตั้งอยู่ในเขต 3 จะได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผลเป็นเวลา 8 ปี ทั้งนี้ เฉพาะรายได้จากการส่งออก จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ของอัตราปกติตามมาตรา 35(2) เป็นระยะเวลา 5 ปี ทั้งนี้ เฉพาะรายได้จากการส่งออก ได้รับอนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้ และได้รับอนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนในด้านนี้

6. ช่วงกระจายอุตสาหกรรมรถยนต์สู่ภูมิภาคปี พ.ศ. 2540

หลังจากมีนโยบายเปิดให้ส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่งเมื่อปี พ.ศ. 2537 ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้เกิดโรงงานที่ทันสมัยหลายแห่ง โดยโรงงานเหล่านี้ต่างจัดตั้งในส่วนภูมิภาค แตกต่างจากเดิมที่กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ เริ่มจากบริษัท โตโยต้า ตั้งฐานการประกอบรถยนต์แห่งที่ 2 ที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยโรงงานแห่งใหม่นี้เน้นการประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แตกต่างจากฐานการผลิตเดิมที่จังหวัดสมุทรปราการที่เน้นการประกอบรถพิกอัพ โดยเปิดดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2539 ส่วนบริษัท ฮอนด้า ได้ย้ายฐานการประกอบรถยนต์จากเขตกรุงเทพมหานครไปยังโรงงานแห่งใหม่ใน

ส่วนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดอยุธยา โดยเปิดดำเนินการในเดือน มีนาคม พ.ศ. 2539 บริษัท เอ็ม ซีลีทิพล จำกัด ได้ลงทุนตั้งฐานการผลิตรถปิกอัพมิซูบิชิแห่งที่ 2 ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี โดยเปิดดำเนินการในปี 2539 เช่นกัน

แม้ระยะแรกเป็นการลงทุนของบริษัทญี่ปุ่น แต่ต่อมาการเข้ามาของดีทรอยต์ (บริษัท รถยนต์ของสหรัฐฯ ซึ่งมีศูนย์กลางที่นครดีทรอยต์) หลังยกเลิกการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย นานกว่า 20 ปี เริ่มจากฟอร์ดและมาสด้า โดยเป็นพันธมิตรร่วมลงทุนจัดตั้งฐานการประกอบรถยนต์ ปิกอัพ ที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง โดยประกาศตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2539 และก่อสร้างโรงงานเสร็จและเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2541 ส่วนบริษัท GM ได้ประกาศเมื่อปี พ.ศ. 2539ว่าจะตั้งฐานการประกอบรถยนต์ที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด เช่นเดียวกัน โดยโรงงานเสร็จและเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2543 การเข้ามาของบริษัทรถยนต์ สหรัฐฯ และยุโรปเริ่มเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพื่อป้อนชิ้นส่วนให้กับบริษัทฟอร์ด และ GM เป็นต้นว่า บริษัทวิสตือออน (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท จีเคเอ็น จำกัด, บริษัท เคลฟลาย จำกัด ฯลฯ

อุปสงค์ต่อรถยนต์ภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ แม้จะเพิ่มในอัตราต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาที่แล้ว โดยเพิ่มขึ้นจาก 268,560 คัน เป็น 589,126 คัน ในปี พ.ศ. 2539 ขณะที่ปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นเช่นกันจาก 283,115 คันในปี พ.ศ. 2534 เป็น 559,428 คันในปี พ.ศ. 2539

7. ช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ พ.ศ. 2540-2541

การลดลงอย่างรวดเร็วของอุปสงค์ ซึ่งสวนทางกับกำลังการผลิตในประเทศที่เพิ่มขึ้นจากการเร่งการขยายการลงทุนของผู้ประกอบการในช่วงที่เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา ทำให้เกิดภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน (excess capacity) ซึ่งเกิดจากเศรษฐกิจของประเทศหดตัวลงร้อยละ 1.3 ในปี พ.ศ. 2540 และร้อยละ 9.4 ในปี พ.ศ. 2541 ส่งผลให้กำลังการผลิตรถยนต์ลดลงร้อยละ 35.6 และร้อยละ 56.1 จนมียอดการผลิตเพียง 158,130 คันในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งต่างกับยอดการผลิตในปี พ.ศ. 2539 ที่มีการผลิตสูงถึง 559,428 คัน และประกอบกับการเพิ่มขึ้นของอัตราภาษี โดยมีการเพิ่มขึ้นของอากรขาเข้ารถนั่งสำเร็จรูป (CBU) จากร้อยละ 42 สำหรับรถยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า 2400 CC และจากร้อยละ 68.5 สำหรับรถยนต์ที่มีขนาดเกิน 2400 CC เป็นร้อยละ 80 และการเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ทุกประเภทอีกร้อยละ 5 ของมูลค่ารถยนต์ ณ โรงงาน เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540

ผลจากการที่มีการลดกำลังการผลิตรถยนต์ส่งผลโดยตรงต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับตลาดทดแทน (Replacement Equipment Manufacture: REM) ซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็กเกินการขาดเงินทุนหมุนเวียน ทำให้กิจการขาดสภาพคล่องประกอบกับยังประสบกับการแข่งขันจากผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacture: OEM) ที่ผลิตสินค้ามาแข่งขันในตลาด REM ทำให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กนี้มีจำนวนลดลงจากมีจำนวนประมาณ 600 ราย เหลือเพียงประมาณ 420 ราย

8. ช่วงฟื้นฟูเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2542–ปัจจุบัน

ในปี พ.ศ. 2542 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปรับตัวดีขึ้นหลังหดตัวต่ำสุดในปี พ.ศ. 2541 การปรับตัวดีขึ้นส่วนหนึ่งเป็นผลจากสภาพเศรษฐกิจที่เริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ไตรมาส 4 ปี พ.ศ. 2541 ทำให้ภาคการผลิตของอุตสาหกรรมที่เริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น โดยมียอดการผลิตที่ดีขึ้นร้อยละ 110.1 ซึ่งเกิดจากการที่รัฐบาลมีการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยการปรับลดภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีเงินได้ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของอำนาจซื้อของผู้บริโภคภายในประเทศสูงขึ้น นอกจากนี้ การที่อัตราแลกเปลี่ยนไทยมีค่าลดลงมากและการที่ประเทศต่างๆ เริ่มมีการลดภาษีนำเข้าสินค้าต่างจากต่างประเทศตามข้อตกลงของ GATT และ WTO ทำให้การส่งออกรถยนต์เชิงพาณิชย์กลายเป็นช่องทางใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยมูลค่าการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจาก 12,016 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2541 เป็น 51,706 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2544 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการส่งออกจะเป็นช่องทางใหม่ของสินค้ายานยนต์จากประเทศไทย แต่การเปลี่ยนแปลงนโยบายและข้อบังคับหลายๆ ประการจำทำให้การแข่งขันอุตสาหกรรมยานยนต์รุนแรงมากขึ้นไม่ว่าจะเป็น การที่กระทรวงอุตสาหกรรมยกเลิกการใช้ข้อบังคับด้านการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ เมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ตามพันธกรณีที่มิได้ต้องการการค้าโลกดังตารางที่ 3.1 ซึ่งส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทยต้องแข่งขันกับการนำเข้าชิ้นส่วนที่มีราคาถูกและมีคุณภาพสูงกว่าจากต่างประเทศ รวมทั้งการที่บริษัทแม่ใช้นโยบายสรรหาชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและราคาถูกจากทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนประกอบจากสมาชิก AFTA ที่ภาษีนำเข้าจะถูกปรับลดให้อยู่ในระดับร้อยละ 0 - 5 ภายใน ปี พ.ศ. 2546

จากสาเหตุเหล่านี้ รัฐบาลไทยและผู้ประกอบการของชาวไทยจึงจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมของไทย โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ว่าจ้างสถาบันยานยนต์ ทำการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปี พ.ศ. 2545

เพื่อเป็นกลยุทธ์และวิสัยทัศน์ในอีก 10 ปี ข้างหน้า รวมทั้งทำแผนปฏิบัติการในระยะสั้น 5 ปี โดยมีจุดมุ่งหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของภูมิภาคอาเซียน

ผลจากการที่รัฐบาลวางแนวทางที่ชัดเจนเกี่ยวกับอนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายการลงทุนไม่ว่าจะเป็นแผนการขยายท่าเรือแหลมฉบัง แผนการสร้างระบบรถไฟฟ้ารางคู่ และนโยบายส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับนโยบายย้ายฐานการผลิตของบริษัทผลิตรถยนต์ข้ามชาติ เพื่อลดต้นทุนการผลิตและใช้ประโยชน์จากการลดภาษีนำเข้าในเขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟต้า ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆ เริ่มย้ายฐานการผลิตและสำนักงานขาย รวมทั้งขยายโรงงานผลิตในประเทศไทย อาทิเช่น โตโยต้า สอนต้า อีซูซุ ฯลฯ เป็นมูลค่าหลายล้านบาท

ตารางที่ 3.1 ข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยก่อนการยกเลิกในปี พ.ศ. 2543

ประเภท	ข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนในประเทศขั้นต่ำ
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	ร้อยละ 54 (รายการชิ้นส่วนบังคับ)
รถจักรยานยนต์	
- เครื่องยนต์ดีเซล	ชิ้นส่วนบังคับ 111 รายการ
- เครื่องยนต์เบนซิน	ชิ้นส่วนบังคับ 103 รายการ
รถบรรทุกและรถบัส	
- Chassis /Cab	ร้อยละ 50
- Chassis/Windshields	ร้อยละ 45
- Chassis/Engines	ร้อยละ 40 (รายการชิ้นส่วนบังคับ)

ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม (2005)

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์จีน

Ray (2006) ได้เขียนบทความเกี่ยวกับเรื่องอุตสาหกรรมรถยนต์จีน ซึ่งในบทความได้กล่าวไว้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จีนเริ่มต้นจากการเปลี่ยนระบบการปกครองเป็นระบบคอมมิวนิสต์ โดยในปี พ.ศ. 2493 รัฐบาลจีนได้ขอความช่วยเหลือจากสหภาพโซเวียต ในการก่อตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นภายในประเทศ ซึ่งจากปี พ.ศ. จนถึงปัจจุบันประเทศจีนได้บรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้มาแล้วตามเป้าหมายได้ 3 ขั้นตอน

ซึ่งในช่วงแรกในปี พ.ศ. 2496 มีการก่อตั้งบริษัท First Automotive Works First (FAW) หรือแปลเป็นภาษาไทยว่า “บริษัทรถยนต์หมายเลข 1” โดยได้รับเทคโนโลยีจากสหภาพโซเวียต เพื่อก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกในประเทศจีนที่นครชานชุน ซึ่งตั้งอยู่ทิศเหนือของกรุงปักกิ่ง โดยในช่วงแรกนั้นทิศทางของนวัตกรรมทางการออกแบบและวิศวกรรมของรถยนต์ในประเทศจีนจะมาจากสหภาพโซเวียตแต่ต่อมาภายหลังจะหันไปทางกลุ่มประเทศยุโรป

การผลิตรถยนต์ในยุคเริ่มต้นส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่ของรัสเซีย โดยมีรหัสโมเดลว่า ZIS ซึ่งเป็นรถยนต์ที่เลียนแบบรถยนต์ของอเมริกันในช่วงก่อนสงครามโลก โดยใช้เครื่องยนต์แถวเรียง 8 สูบ แต่ต่อมามีนวัตกรรมอเมริกันเข้ามาโดยจะวางเครื่อง V8 ในรุ่น ZIM และการออกแบบโดยมีหางและใช้โครเมียมในการตกแต่งภายนอกที่เป็นเอกลักษณ์ของรถยนต์อเมริกันในช่วงปี 60 ในรุ่น ZIL ซึ่งจีนได้ทำการเลียนแบบรถยนต์รุ่น ZIL นี้โดยใช้ชื่อว่า “Hongqi CA 770” ใช้เครื่องยนต์ 5.7 ลิตร มีกำลังถึง 220 แรงม้า ขับเคลื่อนด้วยเกียร์อัตโนมัติ 2 จังหวะ ถึงแม้ว่ารถยนต์ในรุ่นนี้จะมีน้ำหนักมากก็ตามแต่มันสามารถทำความเร็วได้ 160 ไมล์ต่อชั่วโมง แต่การผลิตยังมีจำนวนน้อย เนื่องจากว่าผลิตเพื่อผู้บริหารประเทศระดับสูงของจีนเท่านั้น การตกแต่งภายในจะเป็นสีม่วงดีขอบด้วยสีทอง จากนั้นมีการก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์อีกหลายแห่ง เช่น นครนานกิงและนครเซี่ยงไฮ้ โดยรัฐบาลจีนเน้นการผลิตบรรทุกมากกว่ารถเก๋ง อย่างไรก็ตาม ในภายหลังรัฐบาลจีนและรัฐบาลสหภาพโซเวียตแตกออกกัน จีนจึงพยายามพึ่งตัวเองในด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยทำการวิจัย พัฒนา และออกแบบรถยนต์ด้วยตนเอง

ต่อมาในช่วงปฏิวัติทางวัฒนธรรม รัฐบาลมีนโยบายให้แต่ละท้องถิ่นพึ่งตนเองประกอบกับเกรงว่าโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศจีนจะเป็นเป้าถูกโจมตีจากต่างชาติ จึงมีการก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดเล็กจำนวนมากในมณฑลต่างๆ

การที่จีนมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวนมาก ได้กลายเป็นปัญหาในเวลาต่อมาเนื่องจากโรงงานเหล่านี้เกือบทั้งหมดมีขนาดเล็ก คุณภาพและประสิทธิภาพการผลิตต่ำ โดยในปี พ.ศ. 2522 เมื่อจีนเพิ่งเริ่มเปิดประเทศ จีนผลิตรถยนต์เพียง 185,700 คัน แต่มีโรงงานประกอบรถยนต์มากถึง 130 แห่ง

รถยนต์คันแรกที่ถูกผลิตในประเทศจีนด้วยการออกแบบและใช้วิศวกรรมของจีนเองคือ “Shanghai SH 760” ซึ่งรถธงที่ผลิตใน Shanghai ในปี พ.ศ. 2500 โดยใช้ชื่อว่า “Fenghuang” ดู

โดยรวมแล้วคล้ายกับการเอารถเบนซ์รุ่น 220 S มารวมกับรถยนต์ของโซเวียต และมีความเป็นอเมริกันบ้าง ซึ่งในปี พ.ศ. 2507 ได้มีการปรับปรุงรุ่น SH 760 ใหม่ ในส่วนประกอบหลายๆอย่าง จนมันสามารถทำตลาดได้ถึงปี พ.ศ. 2534 ซึ่งมันสามารถใช้งานได้นานขึ้น ด้วยเครื่องยนต์ 2.2 ลิตร 6 สูบแถวเรียง มี 90 แรงม้า ขับเคลื่อนด้วยเกียร์ธรรมดา 4 จังหวะ โดยกำลังการผลิตสูงสุดของรถยนต์รุ่นนี้ใน Shanghai มีจำนวนประมาณ 6,000 คันต่อปี ในปี พ.ศ. 2527

ในปี พ.ศ. 2528 บริษัท Volkswagen ได้เข้าเซ็นสัญญากับบริษัท SAIC โดยเป็นการร่วมก่อตั้งโรงงานผลิตใน Shanghai จึงทำให้โรงงานใน Shanghai ได้เปิดการผลิต SH 760 โดยจะหันมาพัฒนารถยนต์ Volkswagen ต่อไปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 ซึ่งบริษัทผลิตรถยนต์รายในจากยุโรปได้เป็นพื้นฐานสำคัญให้กับบริษัทรถยนต์ 2 บริษัทคือ Shanghai Volkswagen Automotive Company Ltd (SVW) ผลิต Santana (หรือ PASSAT ที่รู้จักกันในประเทศฝั่งยุโรป) และบริษัท FAW – Volkswagen ผลิต Jetta และ Audi 100 หรือที่รู้จักในปัจจุบันในรุ่น Hongqi Ca7200 ซึ่งทั้งสองบริษัทมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ที่ร้อยละ 56 ซึ่ง Audi 100 จะเป็นรถยนต์ที่ใช้ในส่วนของรัฐบาลแทนที่ของรถยนต์จากอเมริกาและสหภาพโซเวียตที่เคยใช้อยู่ ส่วน Santana 2000 ทำตลาดคล้ายกับ SH 760 ส่วน Jetta มักถูกใช้เป็น Taxi บริษัท Volkswagen มีหุ้นส่วนอยู่ในบริษัท Shanghai Volkswagen อยู่ร้อยละ 50 และมีอยู่ใน FAW – Volkswagen อยู่ร้อยละ 40 Volkswagen ประสบความสำเร็จในจีนมากกว่า 15 ปี

ในช่วงที่ 2 เป็นการเข้ามาของบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น 2 ราย คือ Honda และ Daihatsu ไม่สามารถประสบความสำเร็จในประเทศจีน เนื่องจากไม่ทำการตลาดและการผลิตอย่างจริงจัง จนถึงช่วงปี พ.ศ. 2523 ถึงปี พ.ศ. 2533 ทั้งสองยี่ห้อนี้มีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่ก็ไม่สามารถประสบความสำเร็จได้เท่ากับ Volkswagen Group ที่มีการร่วมทุนกันจนมีขนาดใหญ่ จนในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2545 บริษัท Toyota ได้เซ็นสัญญากับบริษัท FAW ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดของจีนและยังเป็นผู้ร่วมลงทุนกับบริษัท Volkswagen Group อีกด้วย โดยในส่วนนี้มีกำลังการผลิตอยู่ที่ 30,000 คันต่อปี ที่โรงงาน Tianjin Automotive Industry Corp. (ที่เป็นโรงงานร่วมทุนกับ FAW) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างสายการผลิต Toyota Crown เข้าเป็นรถยนต์ระดับ Luxury ของ FAW

ในช่วงที่ 3 ในปี พ.ศ. 2543 บริษัท Shengang Gold – Cup Auto – Making ใน Liaoning ซึ่งเป็นมณฑลแรกที่มีสายการผลิตรถยนต์ เริ่มด้วยการผลิตรถยนต์ 2 แบบคือ เป็นตัวถังแบบซีดานและแบบแวนการออกแบบจะเป็นในแนวของรถยนต์จากยุโรป แต่ชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ถูกผลิตและออกแบบโดยผู้ผลิตในประเทศจีน ซึ่งรถยนต์ที่ผลิตออกมาจะยึดมาตรฐานยุโรป เพื่อเพิ่มปัจจัยใน

การแข่งขันในระดับโลก ราคารถที่นำออกมาขายอยู่ที่ 150,000 หยวน ถึง 200,000 หยวน มีจุดประสงค์จะเพิ่มยอดขายในตลาดภายในประเทศระดับกลางและสูง ผลิตขายในปี พ.ศ. 2543 การเข้ามาของ Jeep Cherokee เป็นโรงงานผลิตที่ใช้ใบอนุญาตของ GM โดยให้การออกแบบอย่างอิสระ แต่ยังคงจำเป็นต้องใช้เครื่องของ GM

นอกจากนี้ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์ (2547) ได้กล่าวในบทความเรื่องอุตสาหกรรมจีน ความท้าทายที่ไม่หยุดนิ่ง ว่าอนาคตของอุตสาหกรรมรถยนต์จีน ปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวขับเคลื่อนคือปัจจัยด้านรัฐบาล ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ปีโตรเคมีเคิล เครื่องจักรกลและโครงสร้างอุตสาหกรรม ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์จีนจะถูกกำหนดโดย 5 ปัจจัยหลักนี้ ซึ่งในปี พ.ศ. 2537 รัฐบาลได้ออกบทบทวนสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศจีนและวิเคราะห์ในส่วนของการผลิตของอุตสาหกรรมนั้นๆ โดยจะหาความสำคัญที่จะแสดงถึงความเป็นไปได้ของอุตสาหกรรมนั้น ดังนั้นจึงต้องการตอบสนอง รายรับที่จะเข้ามา การประหยัดต่อขนาด รวมถึงศักยภาพในการเจริญเติบโตและแน่นอนว่าปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากโรงงานที่มีขนาดเล็กและไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นในอนาคตจะมีแค่ 13 บริษัทที่ดีที่สุดในการผลิตรถยนต์ร้อยละ 91 ของรถยนต์ขายอยู่ในตลาด ซึ่งปัญหาก็คือร้อยละ 56 อยู่กับ Volkswagen แล้วบริษัทเล็กที่รับส่วนแบ่งที่เหลือไปแล้วยังมีต้นทุนที่สูงกว่าบริษัทใหญ่ถึง 3 เท่า ซึ่งในส่วนนี้ปัญหาก็คล้ายกับในประเทศอังกฤษที่มีบริษัทรถยนต์ขนาดเล็กจำนวนมากในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และ 2 โดยมีผู้ผลิตขนาดใหญ่เพียง 2 ถึง 3 ราย ซึ่งอันตรายที่จะเกิดขึ้นนั้นก็คือการลงทุนในการวิจัยที่สูงบวกกับผลผลิตที่ต่ำทำให้เกิดภาวะทางการเงินได้

ปัญหาต่อไปของจีนในส่วนของการขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ต้องออกเป็นนโยบายป้องกันการรุกเข้ามาของบริษัทต่างชาติที่จะเคลื่อนย้ายฐานการผลิตเข้ามาผลิตขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์เองในประเทศจีน ในปี พ.ศ. 2503 ซึ่งไม่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ ไม่ประหยัดต่อขนาดแล้วยังไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี สิ่งนี้เป็นเหตุผลที่ว่าในช่วงก่อนหน้าปี พ.ศ. 2523 กำลังการผลิตจึงต่ำเนื่องจากขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์มีไม่เพียงพอ ซึ่ง Volkswagen ถูกบังคับให้ขึ้นส่วนในประเทศสูงถึงร้อยละ 80 ทำให้ต้องมีการอนุญาตนำเข้ารถยนต์และขึ้นส่วนรถยนต์ได้ ดังนั้นส่วนประกอบที่มีการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพสูงจึงมีความจำเป็น

ปัญหาสุดท้ายคือผลกระทบจาก WTO ที่สำคัญและถูกเรียกร้องมากคือภาษีรถยนต์นำเข้าที่เก็บอยู่ที่อัตราร้อยละ 100 โดยมีเป้าหมายในลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 25 ในปี พ.ศ. 2549 ซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้จากการแข่งขันที่จะเพิ่มขึ้น ดังนั้นคุณภาพและราคาจะต้องดีขึ้น

โดยในบทความของยุทธศักดิ์ได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์จีนตลอดจนนโยบายที่กำหนดไว้ในอนาคตดังนี้

1. ตลาดทะลุ 4 ล้านคัน

ในช่วงแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จีนเติบโตช้ามาก หากนับจากปี พ.ศ. 2496 ที่มีโรงงานผลิตรยนต์แห่งแรกโดยใช้เวลายาวนานถึง 38 ปี คือ ปี พ.ศ. 2534 จีนเพิ่งมียอดการประกอบรถยนต์ในประเทศได้เกิน 1 ล้านคัน อย่างไรก็ตามต่อมาอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยใช้เวลาอีกเพียง 9 ปีคือ ในปี พ.ศ. 2543 ยอดการประกอบรถยนต์ในประเทศได้พุ่งเกิน 2 ล้านคัน จากนั้นอีกแค่เพียง 2 ปี ถัดมาคือ ในปี พ.ศ. 2545 ยอดประกอบรถยนต์ในจีนได้ทะลุระดับ 3 ล้านคัน และใช้เวลาอีกเพียงปีเดียวก็ทะลุ 4 ล้านคัน โดยในปี พ.ศ. 2546 สามารถประกอบรถยนต์ในประเทศได้ถึง 4.44 ล้านคัน ส่วนในปี พ.ศ. 2547 คาดว่าจะมียอดประกอบรถยนต์ 5.21 ล้านคัน

จากการที่ตลาดรถยนต์จีนเติบโตในอัตราที่รวดเร็วมาก ทำให้บริษัทข้ามชาติเข้าร่วมลงทุนกับบริษัทจีนเพื่อก่อตั้งฐานการประกอบรถยนต์ โดยมีบริษัทข้ามชาติ 9 รายได้ประกาศว่าจะลงทุนก่อตั้งหรือขยายฐานประกอบรถยนต์ในประเทศจีนเป็นเงินลงทุนรวมกันสูงถึง 600,000 ล้านบาท บริษัท GM ประกาศลงทุน 120,000 ล้านบาท เพื่อขยายการผลิตอีกเท่าตัวเป็น 1.3 ล้านคัน/ปี ส่วนบริษัทโฟล์คสวาเก้นประกาศลงทุน 250,000 ล้านบาท เพื่อขยายกำลังการผลิตอีกเท่าตัวเช่นกันเป็น 1.6 ล้านคัน/ปี ขณะที่ฟอร์ดลงทุน 40,000 ล้านบาทก่อตั้งฐานการผลิตอีกแห่งหนึ่งภายในประเทศจีนคือ นครนานกิง ส่วนโตโยต้าจะลงทุน 30,000 ล้านบาท เพื่อตั้งโรงงานแห่งใหม่ที่นครกวางโจวและขยายโรงงานเดิมที่นครเทียนสิน สำหรับบริษัทไคมเลอร์โครสเลอร์ ซึ่งเดิมได้ร่วมทุนกับบริษัท Beijing Automotive Industry Holding Co (BAIC) ในการตั้งโรงงานผลิตรถจี๊ปในประเทศจีนอยู่แล้ว ก็ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท BAIC เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2546 ในโครงการลงทุนเพิ่มเติมอีก 50,000 ล้านบาท เพื่อตั้งฐานการผลิตรถยนต์เมอร์เซเดสเบนซ์จำนวน 25,000 คัน/ปี โดยคาดว่าจะเริ่มผลิตรถยนต์ซีคลาสและอีคลาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป

จากการที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์จำนวนมาก ได้สร้างความวิตกกังวลแก่รัฐบาลจีนค่อนข้างมาก โดยคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (National Development and Reform Commission) ได้กล่าวว่าการลงทุนดังกล่าวเป็น “การลงทุนที่มีดমনและการแข่งขันที่

เลวร้าย” (Blind investment and vicious competition) เนื่องจากห่วงเกรงว่ากำลังการผลิตยนต์ภายในประเทศจะอยู่ในระดับสูงถึง 14 ล้านคัน/ปี ในปีพ.ศ. 2550 ซึ่งจะทำให้มีกำลังการผลิตเกินความต้องการเกือบเท่าตัวและส่งผลกระทบทางลบอย่างมากต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมนี้

2. นโยบายการคัดเลือกผู้ชนะของจีน

รัฐบาลจีนได้กำหนดให้การผลิตยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศในแผนพัฒนาฉบับที่ 10 ที่ใช้ระหว่างปี พ.ศ. 2544 – 2549 ได้กำหนดจะสร้างความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมเพื่อรับการเปิดการค้าเสรี ภายหลังจากที่จีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ปัญหาที่สำคัญคือการที่จีนมีบริษัทที่ผลิตยนต์จำนวนมากกว่า 100 บริษัทและหลายบริษัทประสบปัญหาการขาดทุน จนต้องปลดพนักงานออก จากเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยทำให้ประสิทธิภาพการผลิตต่ำ ดังนั้นจึงมีนโยบายคัดเลือกผู้ชนะ (Pick the Winner) โดยใช้มาตรการสำคัญ 3 ประการคือ

ประการแรก พยายามกระตุ้นให้บริษัทเหล่านี้ควรรวมเข้าด้วยกันให้เหลือเพียง 3 บริษัทที่เป็นเสาหลักคือ บริษัท First Automotive Works (FAW), บริษัท Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC), และบริษัท Dongfeng Automotive Group ซึ่งการรวมกิจการไม่ใช่เรื่องง่ายๆ เพราะต่างก็ต้องการรักษาความเป็นอิสระและเกรงว่าจะมีการปิดโรงงานในมณฑลนั้นๆ จะเกิดปัญหาการว่างงาน จึงมีการควบรวมเฉพาะที่ประสบปัญหาการขาดทุนจำนวนมาก

ประการที่สอง รัฐบาลจีนตระหนักถึงความสำคัญของบริษัทต่างชาติในการพัฒนาอุตสาหกรรมในจีน แต่อย่างไรก็ตามรัฐบาลจีนก็ไม่อนุญาตให้มาตั้งโรงงานในจีนโดยเสรี แต่อาศัยการที่มีตลาดขนาดใหญ่บีบให้บริษัทต่างชาติร่วมลงทุนกับบริษัทของจีนในอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 50 ถึงแม้ว่า WTO จะต่อรองจีนในการเปิดเสรีการลงทุนแต่จีนก็สามารถได้รับการยกเว้นข้อนี้ ซึ่งการร่วมลงทุนถือว่าได้เป็นการรับเงินทุน แล้วยังเป็นการดูดซับเทคโนโลยีจากต่างชาติ โดยมีเป้าหมายว่าจะสามารถยืนได้ด้วยตนเอง

ประการที่สาม พยายามส่งเสริมให้มีการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพจากการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) โดยเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2547 คณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติได้ออกกฎระเบียบว่าควรตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ต้องมีขนาดการลงทุนขั้นต่ำ 2,000 ล้านหยวนหรือประมาณ 10,000 ล้านบาท เพื่อป้องกันไม่ให้มีโรงงานขนาดเล็กประสิทธิภาพ

ต่ำ และต้องเป็นเงินทุนของนักลงทุนเองอย่างน้อย 800 ล้านบาทหรือ 4,000 ล้านบาท เพื่อป้องกันปัญหาของสินเชื่อที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคตที่จะกระทบต่อสถาบันการเงินภายในประเทศ

นอกจากนี้ยังมีปริมาณการผลิตชิ้นต่ำเช่น รถยนต์เครื่องยนต์ 4 สูบ 50,000 คันต่อปี รถยนต์เครื่องยนต์ 6 สูบ 30,000 คันต่อปี และยังต้องมีการลงทุนกับการวิจัยและพัฒนาเป็นเงิน 500 ล้านบาทหรือ 2,500 ล้านบาท ให้มีข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 แต่ตามข้อผูกพันกับ WTO จะต้องยกเลิกในมิถุนายน พ.ศ. 2547 พยายามให้มีการผลิตเพื่อการส่งออกโดยกำหนดให้มีการส่งออกในอัตราร้อยละ 40 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด ตามนโยบายของคณะกรรมการการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ พ.ศ. 2546 แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนได้ออกกฎระเบียบให้บริษัทต่างชาติถือหุ้นข้างมากในโรงงานประกอบรถยนต์ได้ กรณีตั้งโรงงานในเขตส่งออกและเน้นประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายในต่างประเทศ เท่ากับเป็นการส่งเสริมทางอ้อมมุ่งผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน โดยศูนย์เทคโนโลยีและการวิจัยด้านยานยนต์ของประเทศจีน (China Automotive Technology & Research Center) ได้นำเสนอมาตรฐานด้านประหยัดเชื้อเพลิงเพื่อลดการบริโภคน้ำมัน โดยได้รับการเห็นชอบจาก State Council หรือคณะรัฐมนตรีของจีนเมื่อปี พ.ศ. 2547 โดยกำหนดให้ใช้ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 แม้ว่าเริ่มแรกมาตรฐานนี้จะไม่สูงมากนัก แต่จะมีการปรับให้มีมาตรฐานสูงขึ้นใน พ.ศ. 2551 โดยบริษัทรถยนต์เห็นว่าควรควบคุมคุณภาพการผลิตน้ำมันในจีนที่มีคุณภาพต่ำมากกว่า

บทที่ 4

ผลของการวิเคราะห์

ในบทนี้จะทำการวิเคราะห์ความสามารถในการส่งออกและรายได้เปรียบแข่งขันของประเทศ (Competitive Advantage of Nations) ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยในตลาดประเทศญี่ปุ่น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยให้สามารถแข่งขันได้กับคู่แข่งในตลาดโลกจนเป็นอุตสาหกรรมส่งออกที่สำคัญของประเทศไทย รวมถึงสามารถเป็นอุตสาหกรรมที่สนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศได้ต่อไป

การส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญในภาคเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีมูลค่าสูงเป็นลำดับที่ 3 ดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 ซึ่งอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ภาครัฐให้ความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากภาครัฐตระหนักถึงการพัฒนาที่ยั่งยืนและต้องการให้อุตสาหกรรมนี้สนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยให้สามารถเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชียได้อย่างแท้จริงในอนาคต แต่จากการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศเพียงอย่างเดียวไม่สามารถก่อให้เกิดการผลิตที่ประหยัดต่อขนาดได้ ดังนั้นเมื่อจำเป็นต้องส่งออกจำหน่ายในต่างประเทศแล้ว ดังนั้นความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศจึงมีความสำคัญ เพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ประเทศไทยจึงพยายามดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนร่วมกับนักลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยเพื่อให้เกิดการเรียนรู้ วิจัยและพัฒนาต่อไปในอนาคตจนสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกอย่างยั่งยืน ตลาดส่งออกที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยคือประเทศญี่ปุ่นมาตั้งแต่อดีตถึงปี พ.ศ. 2547 จนปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยเริ่มส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นในสัดส่วนที่ลดลง ดังนั้นเพื่อให้เห็นภาพทั่วไปและแนวโน้มของความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยกับประเทศจีน จึงได้นำกรณีการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นมาวิจัย โดยวิเคราะห์ส่วนแบ่งตลาดนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นจากประเทศไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเปรียบเทียบกับประเทศจีน ซึ่งสะท้อนสภาพความสามารถในการแข่งขันในประเทศญี่ปุ่น

และวิเคราะห์แนวโน้มส่วนแบ่งตลาดอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยในประเทศญี่ปุ่น โดยจะแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ส่วนดังต่อไปนี้

1. วิเคราะห์ความสามารถในการส่งออก

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการส่งออก ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยใช้ข้อมูลการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นทั้งด้านปริมาณและมูลค่า ซึ่งสะท้อนถึงความเป็นมาและสถานการณ์ในปัจจุบันของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยในตลาดประเทศญี่ปุ่น โดยจะแสดงความสามารถในการแข่งขันของชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ไทยในตลาดประเทศญี่ปุ่นของสินค้าในแต่ละหมวดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศจีน

จากตารางที่ 4.1 ข้อมูลปี พ.ศ. 2537 ประเทศญี่ปุ่นมีการค้ากับประเทศจีนและประเทศไทย ในหมวดสินค้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (HS 8708) มาตลอด เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นได้ย้ายฐานการผลิตบางส่วนออกจากประเทศญี่ปุ่นเพื่อลดต้นทุนการผลิตลง โดยเข้ามาลงทุนสร้างฐานการผลิตรถยนต์ทั้งในประเทศจีนและประเทศไทยจากความสามารถได้เปรียบของค่าจ้างแรงงาน ดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 ประเทศญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในประเทศไทยครั้งแรกปี พ.ศ. 2516 และเลือกเข้าไปลงทุนในประเทศจีนครั้งแรกปี พ.ศ. 2523 ซึ่งประเทศญี่ปุ่นเห็นความได้เปรียบในการลงทุนของประเทศไทยและเลือกย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยก่อนประเทศจีน แต่การนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศจีนกลับมีมูลค่าสูงกว่าประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537-2549 หรือตลอดในช่วง 11 ปีที่ผ่านมา (ยกเว้นปี พ.ศ. 2541 และ พ.ศ. 2542) ดังแสดงในตารางที่ 4.1 โดยในปี พ.ศ. 2540 และ พ.ศ. 2541 ประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปยังประเทศญี่ปุ่นอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากในช่วงนั้นประเทศไทยอยู่ในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจประเทศมีการเปิดเสรีการลงทุนและมีนักลงทุนชาวญี่ปุ่นจำนวนมากเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพื่อผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ส่งให้อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศและต่างประเทศ (สักรินทร์ นิยมศิลป์, 2549) โดยเฉพาะการลดค่าเงินบาทของประเทศไทยในช่วงนั้นจึงก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยเมื่อส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศญี่ปุ่นเลือกใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศไทยมากขึ้น เนื่องจากสามารถลดต้นทุนการผลิตได้โดยรถยนต์ที่ประเทศญี่ปุ่นผลิตยังคงมีคุณภาพเหมือนเดิม ส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นจากประเทศไทยขยายตัวมากกว่าร้อยละ 100 แต่ถึงอย่างไรก็ตามประเทศไทยก็ไม่สามารถรักษาอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกสินค้าได้

ตารางที่ 4.1 มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2537-2549

(หน่วย: พันล้านบาท)

ปี พ.ศ.	มูลค่าการนำเข้า จากประเทศจีน	อัตรา * การเปลี่ยนแปลง	มูลค่าการนำเข้า จากประเทศไทย	อัตรา * การเปลี่ยนแปลง
2537	2,128	-	1,309	-
2538	3,827	79.84	1,633	24.75
2539	6,954	81.71	2,423	48.38
2540	9,475	36.25	5,386	122.29
2541	9,330	-1.53	10,984	103.94
2542	11,657	24.94	12,003	9.28
2543	16,534	41.84	14,623	21.83
2544	21,091	24.56	18,860	28.97
2545	29,011	37.55	22,955	21.71
2546	37,003	27.55	24,295	5.84
2547	49,854	34.73	27,236	12.11
2548	73,698	47.83	30,048	10.32
2549	111,932	51.88	39,093	30.10

หมายเหตุ: * อัตราการเปลี่ยนแปลง (หน่วย: ร้อยละ)

ที่มา: Customs of Japan (2007)

แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นตลาดหลักของประเทศไทยและมีฐานการผลิตขนาดใหญ่อยู่ในประเทศไทยก็ตาม แต่บริษัทรถยนต์ของประเทศไทยเน้นการสร้างเครือข่ายในการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากภูมิภาคที่ใกล้สะดวกและรวดเร็วในการขนส่ง ดังตัวอย่างเช่น บริษัทโตโยต้าและนิสสันที่หันมาลงทุนในกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากความน่าสนใจในเรื่องเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยเลือกประเทศไทยเป็นศูนย์กลางประกอบรถยนต์จากชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ทั้งในประเทศและจากกลุ่มประเทศในอาเซียน (Hiroto, 2003: 3-5) จากสถิติมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยจากประเทศจีนมีการขยายตัวในอัตราที่ค่อนข้างคงที่ในช่วงปี พ.ศ. 2544-2547 และหลังจากปี พ.ศ. 2547 ก็มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าจากประเทศไทยจะมีอัตราการขยายตัวในอัตราที่ลดลงอย่างมากในช่วงปี พ.ศ. 2546-2548 จนถึงปี พ.ศ. 2549 ประเทศไทย

สามารถปรับตัวและมีอัตราการขยายตัวอยู่ในระดับสูงได้อีกครั้ง แต่ก็ยังเป็นอัตราการขยายตัวที่ต่ำกว่าประเทศจีน

ดังนั้นเมื่อมาวิเคราะห์โครงสร้างการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น (จากตารางที่ 4.2) พบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2547 ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด ซึ่งในขณะนั้นประเทศเกาหลีใต้ ประเทศจีน ประเทศไทยและประเทศเยอรมัน เริ่มเข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาดจากประเทศสหรัฐอเมริกาเรื่อยมา จนปี พ.ศ. 2548 ประเทศจีนสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดลำดับที่ 1 สำหรับการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นจากประเทศสหรัฐอเมริกา จนเป็นผู้นำตลาดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นอยู่จนถึงปัจจุบัน รองลงมาคือประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเยอรมัน ประเทศไทยและประเทศเกาหลีใต้ ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 ส่วนแบ่งตลาดนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น

(หน่วย: ร้อยละ)

ปี	ประเทศแหล่งนำเข้า					
	เกาหลีใต้	จีน	ไทย	เยอรมัน	อเมริกา	อื่นๆ
2541	3.10	4.51	5.31	14.84	37.71	34.54
2542	4.63	6.31	6.50	14.80	31.06	36.70
2543	5.39	7.54	6.67	10.40	37.28	32.72
2544	6.13	8.22	7.35	11.60	37.28	29.42
2545	6.24	9.11	7.21	11.33	35.26	30.85
2546	6.51	10.56	6.93	12.06	25.86	38.08
2547	6.81	13.22	7.22	13.56	17.63	41.56
2548	7.16	17.60	7.17	13.68	15.06	39.33
2549	7.64	21.60	7.48	13.05	14.47	35.76

ที่มา: Customs of Japan (2006)

ในปัจจุบันประเทศจีนสามารถครองส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นได้เกือบหนึ่งในสี่ส่วนของมูลค่าการค้ารวมและยังพบว่าไม่มีประเทศใดที่สามารถมีศักยภาพในการเพิ่มส่วนแบ่งตลาดได้เท่าประเทศจีน แม้ว่าประเทศญี่ปุ่นจะเป็นตลาดหลักในการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยมาเป็นเวลานานแล้วก็ตาม รวมถึงประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับประเทศ

ญี่ปุ่นด้านการลงทุนมานานกว่าประเทศจีน แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าประเทศไทยจะมีส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นสูงที่สุดและจะยึดเป็นตลาดหลักได้ตลอด ซึ่งจากข้อมูลจะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีมูลค่าการค้าในตลาดญี่ปุ่นสูงเป็นลำดับที่ 3 ในปี พ.ศ. 2541 แต่ในปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมามีมูลค่าการค้าขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยเริ่มถูกประเทศจีนกีดขวางไป ทั้งนี้เนื่องจากประเทศจีนมีการเปิดประเทศและกำหนดให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมเป็นสมาชิก WTO ในปี พ.ศ. 2544 (Inside China, 2005) ประกอบกับการหารือร่วมกันระหว่างประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้และประเทศจีนเพื่อตั้งเขตการค้าเสรีของ 3 ประเทศนี้ โดยมีหัวข้อการหารือเรื่องการยกเลิกและการเก็บภาษีสินค้าในอัตราที่ลดลง โดยมีการเจรจาครั้งแรกในปี พ.ศ. 2542 ซึ่งประเทศญี่ปุ่นจะยกเลิกภาษีนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศจีนและประเทศเกาหลี ในปี พ.ศ. 2547 (Hyungdo, Changjae and Hongshik, 2004) สืบค้นข้อมูลที่จะเห็นได้ว่าส่วนแบ่งตลาดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนในประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างก้าวกระโดดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา

ในปี พ.ศ. 2549 ประเทศไทยมีส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นอยู่ในลำดับที่ 5 โดยมีส่วนแบ่งตลาดที่ลดลงจากลำดับที่ 3 ในปี พ.ศ. 2541 แต่เมื่อพิจารณาร้อยละของส่วนแบ่งตลาดพบว่ามีเพียง 2 ประเทศเท่านั้นที่สามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นได้อย่างต่อเนื่องคือ ประเทศจีนและประเทศเกาหลีใต้ ซึ่งแน่นอนว่าทั้งประเทศจีนและประเทศเกาหลีใต้มีความได้เปรียบในการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปยังประเทศญี่ปุ่นในเรื่องที่ดังของประเทศไทยทำให้ได้เปรียบต้นทุนค่าขนส่งและความรวดเร็วในการส่งมอบเมื่อเทียบกับคู่แข่งอื่นๆ ดังนั้นแนวโน้มความสามารถในการส่งออกของประเทศไทยในปัจจุบันจึงยังคงอยู่ในสถานะการที่เสียเปรียบทั้งสองประเทศโดยเฉพาะประเทศจีน เนื่องจากปัจจุบันระบบการจัดการในบริษัทผลิตรถยนต์มักจะสร้างเครือข่ายในการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จากทั้งในและต่างประเทศ เพื่อให้ได้ราคาและคุณภาพที่ดีที่สุด โดยอาศัยความได้เปรียบในด้านการขนส่งและการทำ FTA ระหว่างประเทศนั้นๆ โดยเข้าไปลงทุนตั้งโรงงานผลิตเองเพื่อที่จะสามารถควบคุมมาตรฐานการผลิตและการจัดการได้ (PDP Australia Pty Ltd, 2005: 22-23) จากสาเหตุนี้ทำให้ประเทศไทยและประเทศคู่ค้าอื่นๆ จึงเสียเปรียบประเทศจีนทั้งการขนส่ง (ระยะทางและต้นทุน) รวมถึงต้นทุนการผลิต (ค่าจ้างแรงงาน) ดังนั้นหากประเทศไทยยังคงต้องการครองส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นไว้ ประเทศไทยควรทราบถึงความต้องการสินค้าที่ประเทศญี่ปุ่นต้องการนำเข้ามากที่สุด แล้วมุ่งเน้นพัฒนาการผลิตเฉพาะสินค้าในหมวดนั้นจนทำให้ประเทศไทยสามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดและสามารถแข่งขันกับประเทศจีนได้

เมื่อมาวิเคราะห์ถึงชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในแต่ละประเภทจากตารางที่ 4.3 แล้วพบว่าในปี พ.ศ. 2546 สินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น 5 รายการที่ประเทศญี่ปุ่นมีปริมาณการนำเข้าจากประเทศไทยสูงกว่าประเทศจีน โดยมีรายละเอียดแยกตามรายการสินค้าหรือรหัสสารโมโนซ์ (HS-Code) คือ ระบบเข็มขัดนิรภัย (HS 8708.21-000) ส่วนประกอบชุดเบรกและผ้าเบรกที่ติดตั้งแล้ว (HS 8708.31-000) เฟลาขับที่มีหม้อเฟลา (ดิฟเฟอเรนเชียล) (HS 8708.50-000) หม้อน้ำ (HS 8708.91-000) และ พวงมาลัย แกนพวงมาลัย และกระดูกเกียร์พวงมาลัย (สแตียร์บ็อกซ์) (HS 8708.94-000) โดยสินค้าทั้ง 5 รายการนี้ประเทศญี่ปุ่นมีปริมาณการนำเข้าจากประเทศไทยสูงกว่าประเทศจีน แต่สิ่งที่น่าสนใจก็คือประเทศญี่ปุ่นเริ่มมีการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวในปริมาณที่ลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศจีนได้สิทธิในการส่งสินค้าเข้ามาจำหน่ายในประเทศญี่ปุ่นโดยไม่เสียภาษีนำเข้า

ผลกระทบต่อการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยไปยังประเทศญี่ปุ่นอย่างเห็นได้ชัด 5 รายการจากการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ให้กับประเทศจีน ซึ่งจากการพิจารณาแล้วใน 5 รายการนี้พบว่ามีเพียง 2 รายการที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยได้รับผลกระทบเพียงระยะสั้นเท่านั้นคือ ไขควงของระบบกันสะเทือน และ หม้อพักท่อไอเสียและท่อไอเสีย (HS 8708.80-000 และ HS 8708.92-000) ดังแสดงในข้อมูลมูลค่าการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นจากประเทศไทยที่ลดลงในปี พ.ศ. 2547 เพียงปีเดียวแต่หลังจากนั้นก็มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในทางตรงกันข้ามในอีก 3 รายการพบว่าไม่สามารถแข่งขันได้อีกหลังจากประเทศจีนได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีในการส่งสินค้าไปจำหน่ายในประเทศญี่ปุ่นคือ ส่วนประกอบชุดเบรกและผ้าเบรกที่ติดตั้งแล้ว กระดูกเกียร์และพวงมาลัย แกนพวงมาลัย และกระดูกเกียร์พวงมาลัย (สแตียร์บ็อกซ์) (HS 8708.31-000, HS 8708.40-000, HS 8708.94-000 ตามลำดับ) จากมูลค่าการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นจากประเทศไทยลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา ดังนั้นเพื่อสนับสนุนข้อความข้างต้นที่กล่าวไว้ว่าบริษัทผลิตรถยนต์จะพยายามจัดหาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่มีราคาต่ำที่สุดและได้คุณภาพเพื่อลดต้นทุนการประกอบรถยนต์ โดยจะวิเคราะห์จากราคาต่อ 1 คัน

เมื่อวิเคราะห์จากราคาหรือมูลค่าต่อ 1 คันจากตารางที่ 4.4 พบว่าสินค้าจากประเทศไทยในหลายรายการที่ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นมีราคาสูงกว่าที่ประเทศญี่ปุ่นนำเข้าจากประเทศจีน โดยราคาสินค้านำเข้าจากประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2549 ของประเทศญี่ปุ่นมีราคาต่ำกว่าประเทศจีนอยู่ 7 รายการจาก 17 รายการที่ประเทศญี่ปุ่นนำเข้าจากประเทศไทย เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์กันระหว่างตารางที่ 4.3 และ 4.4 แล้วพบว่าไม่มีความสัมพันธ์กันโดยตรงระหว่างราคาและปริมาณ

ตารางที่ 4.3 ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นจากประเทศ
จีนและประเทศไทย ปีพ.ศ. 2546-2549

(หน่วย: ตัน)

ประเทศ	จีน				ไทย			
ปี	2546	2547	2548	2549	2546	2547	2548	2549
รหัส HS								
8708	72,832	90,525	123,070	131,831	32,772	37,846	39,017	37,896
8708.10-000	212	240	429	698	25	28	38	81
8708.21-000	896	1,051	1,661	1,709	7,949	8,596	8,000	7,847
8708.29-000	8,271	9,386	11,687	15,297	7,257	8,107	8,559	7,130
8708.31-000	6	46	131	168	361	232	211	163
8708.39-000	1,957	2,947	5,206	4,720	385	422	431	427
8708.40-000	1,085	1,046	747	508	250	166	83	30
8708.50-000	50	128	1,232	896	2,199	2,543	1,501	1,232
8708.60-000	367	421	490	499	279	383	979	914
8708.70-010	354	343	644	587	-	-	0.5	117
8708.70-090	41,012	46,675	63,858	67,875	7,890	10,284	12,506	10,373
8708.80-000	308	554	729	674	83	16	42	120
8708.91-000	12	2	28	16	56	99	29	54
8708.92-000	198	351	637	461	24	17	28	31
8708.93-000	1,149	1,337	2,186	2,146	107	241	105	147
8708.94-000	81	742	2,431	2,798	98	86	56	64
8708.99-010	2,502	5,722	7,361	7,782	1	4	2	21
8708.99-090	14,373	19,534	23,612	24,998	5,808	6,619	6,446	9,145

ที่มา: Customs of Japan (2006)

นำเข้าของประเทศญี่ปุ่นจากประเทศไทยและประเทศจีน นั้นแสดงว่าราคาส่งออกที่ต่ำกว่าไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มความความสามารถในการส่งออก ซึ่งยังพบว่ามีสินค้าเพียง 3 รายการเท่านั้นที่มีศักยภาพในการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นอยู่คือ เพลาที่ไม่ใช่เพลาคับและส่วนประกอบของเพลาคับที่มีหม้อเพลา (HS 8708.60-000) ไข่อับของระบบกันสะเทือน (HS 8708.80-000) และหม้อน้ำ (HS 8708.91-000) โดยในส่วนของเพลาที่ไม่ใช่เพลาคับและส่วนประกอบของเพลาคับที่มี

หม้อเพลา และหม้อน้ำของประเทศไทยมีส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นสูงกว่าประเทศจีนยังมีแนวโน้มในความสามารถในการส่งออกสินค้า 2 รายการนี้ได้ต่อไป ในส่วนของใช้ค้ำของระบบกันสะเทือนเป็นที่น่าสังเกตว่าประเทศไทยสามารถลดราคาจำหน่ายต่อ 1 ตันลงเรื่อยๆ และสามารถเพิ่มมูลค่าการส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นได้อย่างต่อเนื่องหลังจากปี พ.ศ. 2547 แต่อย่างไรก็ตามสินค้าที่ส่งออกไปประเทศญี่ปุ่น 3 รายการนี้ก็ยังมีมูลค่าที่ต่ำมากเมื่อพิจารณาในภาพรวม

ตารางที่ 4.4 ราคาต่อ 1 ตัน ของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ประเทศญี่ปุ่นนำเข้าจาก
ประเทศจีนและประเทศไทย ปีพ.ศ. 2547-2549

(หน่วย: ล้านบาท)

ประเทศ	จีน			ไทย		
ปี	2547	2548	2549	2547	2548	2549
รหัส HS						
8708	0.55	0.60	0.67	0.72	0.77	0.85
8708.10-000	0.81	0.71	0.71	1.69	1.45	1.41
8708.21-000	1.16	1.09	1.05	0.81	0.92	1.01
8708.29-000	0.75	0.88	1.02	1.14	1.23	1.52
8708.31-000	0.69	0.83	0.82	0.95	0.93	0.94
8708.39-000	0.67	0.79	0.93	0.87	0.93	0.91
8708.40-000	1.03	1.05	1.25	0.57	1.03	1.63
8708.50-000	1.02	0.48	0.52	0.27	0.28	0.27
8708.60-000	0.20	0.33	0.44	0.29	0.30	0.33
8708.70-010	0.25	0.21	0.24	0	2.08	0.11
8708.70-090	0.50	0.50	0.54	0.56	0.52	0.59
8708.80-000	0.69	0.65	0.74	1.14	0.99	0.79
8708.91-000	1.38	1.41	2.05	1.23	1.47	1.32
8708.92-000	0.39	0.54	0.43	1.26	1.12	0.99
8708.93-000	0.98	1.09	0.83	1.41	0.71	1.01
8708.94-000	0.92	1.25	1.44	0.90	0.59	1.50
8708.99-010	0.14	0.17	0.18	0.32	1.48	0.21
8708.99-090	0.59	0.67	0.78	0.48	0.61	0.62

ที่มา: Customs of Japan (2006)

ในปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นได้หันไปนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จากประเทศจีนในสัดส่วนที่มากกว่าประเทศไทย แสดงให้เห็นว่าประเทศญี่ปุ่นใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศจีนทดแทนการนำเข้าจากประเทศไทย เนื่องจากผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของทั้งสองประเทศเป็นผู้ลงทุนญี่ปุ่นที่สามารถกำหนดมาตรฐานในการผลิตและการจัดการได้ ดังนั้นคุณภาพจึงเหมือนกันแต่สภาพแวดล้อมในการผลิตที่ประเทศจีนมีความเอื้ออำนวยในการลดต้นทุนการผลิตมากกว่าโดยเฉพาะในด้านการขนส่งสินค้าที่มีความรวดเร็วและประหยัดกว่าประเทศไทย ซึ่งส่งผลต่อระบบ Supply Chain ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นที่จะได้รับการส่งมอบวัตถุดิบได้อย่างรวดเร็วมากกว่าประเทศไทย

จากผลการวิเคราะห์พบว่าตลาดในประเทศญี่ปุ่นในปัจจุบันไม่ได้มีการยึดติดกับการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศใดประเทศหนึ่ง ดังแสดงในบทความของ สักรินทร์ นิยมศิลป์ (2549) ที่กล่าวว่าประเทศญี่ปุ่นจะใช้วิธีการจัดหาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากทั่วโลกโดยใช้นโยบาย Global Sourcing คือการจัดหาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากทั่วโลกที่ได้คุณภาพและราคาถูกที่สุด ซึ่งในกรณีนำไปประกอบรถยนต์ในประเทศจะส่งผลให้สามารถลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้ในด้านราคา ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยและประเทศจีนกับผู้ประกอบการในประเทศญี่ปุ่นในปัจจุบัน จะเป็นกำหนดการผลิตตามแบบที่ต้องการ (Captive Relationship) โดยการกำหนดคุณลักษณะของสินค้าให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำหน้าที่ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์เอง ซึ่งแน่นอนว่าผู้ผลิตจะต้องเป็นผู้ปรับปรุงคุณภาพและพยายามลดต้นทุนการผลิตเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งทำให้ผู้ผลิตที่มีสามารถปฏิบัติได้ตามที่กำหนดเท่านั้นจึงจะรักษาส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นได้

ในกรณีของประเทศไทยมีความพยายามช่วยเหลือผู้ประกอบการในการตั้งเครือข่ายของ Supplier เอง โดยมีการตั้งเป็นกลุ่มเครือข่ายต่างๆ เพื่อให้ความช่วยเหลือดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น และยังมีหน่วยงานภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มคุณภาพอย่างสถาบันยานยนต์ไทย เนื่องจากในตลาดญี่ปุ่นผู้ซื้อสามารถมีทางเลือกที่จะใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จากประเทศใดก็ได้ที่มีราคาถูกและได้มาตรฐานที่กำหนด ดังนั้นผู้ผลิตต้องพยายามพัฒนาการส่งมอบในเวลาที่กำหนดได้ตามจำนวนที่ต้องการ โดยต้องมีการออกแบบและพัฒนาการผลิตเพื่อให้สามารถใช้วัตถุดิบในการผลิตที่เหมาะสมและประหยัดต้นทุนมากที่สุด

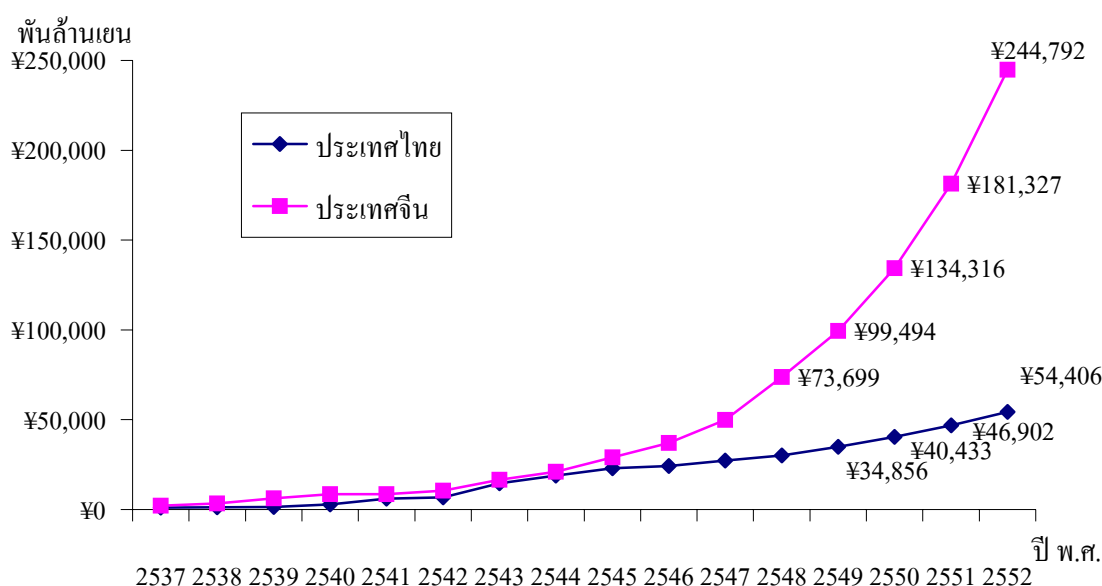
2. วิเคราะห์แนวโน้มและอนาคตในการส่งออก

จากแนวโน้มการค้าการนำเข้าส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่น โดยการใช้การเจริญเติบโตของการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศจีนและประเทศไทย โดยหาค่าเฉลี่ยอัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้ากับประเทศญี่ปุ่นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545-2549 ของทั้งสองประเทศ แล้วนำอัตราการขยายตัวเฉลี่ยมาคาดการณ์หามูลค่าในปี พ.ศ. 2550, 2551 และ 2552 ต่อไปเพื่อวิเคราะห์แนวโน้มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยในตลาดประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจากการคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกในหมวดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ย้อนหลัง 5 ปี ซึ่งประเทศจีนมีอัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 35 ส่วนประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ 16 ดังนั้นจึงคาดการณ์ได้จากภาพที่ 4.1 โดยมีสมมุติฐานว่าตลาดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นยังไม่ถึงจุดอิ่มตัว

เมื่อนำค่าเฉลี่ยอัตราการขยายตัวของการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของทั้งสองประเทศในตลาดประเทศญี่ปุ่น พบว่าประเทศจีนมีอัตราการเจริญเติบโตในตลาดประเทศญี่ปุ่นสูงกว่าของประเทศไทย ทำให้สามารถคาดการณ์ว่าในอนาคต ถ้าตัวแปรอื่นๆ ยังคงที่ประเทศไทยอาจจะเสียส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นได้และไม่อาจจะยึดประเทศญี่ปุ่นเป็นตลาดหลักในการส่งออกได้อีกต่อไป

3. สรุปการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น

จากข้อความข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าประเทศไทยถึงแม้ว่าจะมีความสัมพันธ์กับประเทศญี่ปุ่นด้านการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์มานานกว่าประเทศจีน แต่ประเทศไทยไม่สามารถยึดส่วนแบ่งตลาดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นได้ตลอด เนื่องจากการเข้ามาแข่งขันของประเทศจีนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ซึ่งประเทศไทยเสียเปรียบเรื่องระยะทางการขนส่งที่ต้องใช้เวลานานและมีต้นทุนสูงกว่าประกอบกับต้นทุนการผลิตของประเทศจีนยังมีความได้เปรียบจากวัตถุดิบและค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่า จากความได้เปรียบเหล่านี้ตรงกับที่ประเทศญี่ปุ่นต้องการในการบริหารระบบจัดหาชิ้นส่วนแบบ Global Sourcing ที่ต้องการชิ้นส่วนที่มีคุณภาพ ผลิตได้ตามแบบที่ต้องการ และการส่งมอบที่รวดเร็ว ปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นจึงนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศจีนมากกว่าประเทศไทย และแนวโน้มจะมีมูลค่าการค้ารวมสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยมากขึ้นจนไม่สามารถรักษาส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่น



ภาพที่ 4.1 การคาดการณ์มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์
ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2549-2552

หมายเหตุ: ปี พ.ศ. 2549-52 เป็นตัวเลขประมาณการล่วงหน้า

ที่มา: Japan Customs (2006)

ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ (Competitive Advantage of Nations)

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมของประเทศไทยและประเทศจีน ซึ่งทำให้ทราบว่าปัจจัยใดส่งเสริมและปัจจัยใดเป็นอุปสรรค โดยใช้ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศของ Michael E. Porter โดยทำการวิเคราะห์ปัจจัยทั้ง 6 คือ สภาพปัจจัยการผลิตในประเทศ สภาวะอุปสงค์ในประเทศ อุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง กลยุทธ์โครงสร้างและสภาพการแข่งขันของบริษัท เหตุสุดวิสัย และรัฐบาล ซึ่งจะเปรียบเทียบความสามารถในด้านต่างๆ กับประเทศจีน

1. สภาวะปัจจัยการผลิตในประเทศ (Factor Condition)

ปัจจัยการผลิตในประเทศจะเป็นตัวกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ ซึ่งจะหมายถึงทุกสิ่งทุกอย่างที่ประเทศนั้นมี (Factor Endowment) และมีผลเกี่ยวข้องกับการผลิตของผู้ผลิตในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน

1.1 ทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource) ความได้เปรียบเชิงแข่งขันจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อประเทศนั้นๆ มีความได้เปรียบของทรัพยากรมนุษย์ทั้งด้านคุณภาพและปริมาณ รวมถึงต้นทุนการใช้ทรัพยากรมนุษย์นี้ด้วย โดยในส่วนของทรัพยากรมนุษย์จะแบ่งการวิเคราะห์ ในด้านต่างๆ ดังนี้

1.1.1 จำนวนแรงงาน เป็นการวัดทรัพยากรมนุษย์ในด้านของปริมาณ ซึ่งแสดงถึงประชากรที่อยู่ในช่วงวัยแรงงานที่มีช่วงอายุ 15-64 ปี ซึ่งจะแสดงถึงความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการแรงงานในประเทศได้โดยไม่ต้องอาศัยแรงงานจากต่างประเทศ โดยแสดงอัตราการขยายตัวและสัดส่วนของจำนวนแรงงานกับประชากร

จากการวิเคราะห์ทางด้านทรัพยากรมนุษย์ด้านปริมาณ โดยพิจารณาจากข้อมูลในตารางที่ 4.5 พบว่าประเทศจีนมีความอุดมสมบูรณ์ในด้านทรัพยากรมนุษย์ เนื่องจากประเทศจีนมีจำนวนประชากรมากเป็นลำดับ 1 ของโลก จึงทำให้ประเทศจีนมีจำนวนแรงงานที่มากกว่าประเทศไทยกว่า 10 เท่า แต่เมื่อพิจารณาสัดส่วนระหว่างจำนวนแรงงานต่อจำนวนประชากรแล้ว พบว่าในประชากรของประเทศจีน 100 คน จะมีจำนวนแรงงานใกล้เคียงกันกับประเทศไทยโดยประเทศจีนมีอัตราส่วนที่มากกว่าเล็กน้อย ประเทศไทยในปี พ.ศ. 2543-2547 มีการขยายตัวของแรงงานที่มากกว่าประเทศจีน ทั้งนี้เนื่องมาจากประเทศจีนมีนโยบายการลดอัตราการขยายตัวของจำนวนประชากรลงโดยกำหนดให้มีลูกได้เพียง 1 คนเพื่อประชากรจะได้มีความเป็นอยู่อย่างมีคุณภาพ (China Daily, 2006) ทำให้โครงสร้างประชากรจีนในปัจจุบันมีฐานประชากรที่เป็นผู้สูงอายุมากขึ้น จึงทำให้สัดส่วนของแรงงานกับประชากรใกล้เคียงกับประเทศไทย ถึงอย่างไรก็ตามประเทศจีนน่าจะกลับมามีสัดส่วนแรงงานกับประชากรที่สูงขึ้นได้ในอนาคต

จากข้อมูลการจ้างงานในอุตสาหกรรมรถยนต์พบว่ามีแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์จีนอยู่ประมาณ 2,100,000 คน (Lin Gan, 2003) ส่วนประเทศไทยมีอยู่ประมาณ 170,000 คน (สถาบันยานยนต์, 2548) เมื่อวิเคราะห์สัดส่วนแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อแรงงานรวมทั้งประเทศของ 2 ประเทศพบว่าประเทศไทยมีอัตราส่วนเท่ากับ 0.48 ซึ่งสูงกว่าประเทศจีนที่มีค่าเท่ากับ 0.28 เนื่องจากประเทศไทยมีความอุดมสมบูรณ์ของแรงงานน้อยกว่าประเทศจีน แต่ยังคงการผลิตที่เน้นการใช้แรงงาน โดยมีแรงงานในสายพานการผลิตอยู่ถึงร้อยละ 67.5 ซึ่งอาจจะมีปัญหาขาดแคลนแรงงานได้ ดังนั้นประเทศไทยจึงเริ่มมีการนำเอาเครื่องจักรมาทดแทนแรงงานในการผลิตขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มากขึ้น ทำให้ประเทศไทยลดความเสียเปรียบประเทศจีนลงจากจำนวนแรงงานที่น้อยกว่าได้ ซึ่งผลดีของการนำเอาเครื่องจักรมาใช้ในการผลิตจะทำให้สายการผลิตมีความต่อเนื่องขึ้นและส่งผลให้การผลิตรวดเร็วขึ้น (สถาบันยานยนต์, 2545)

ตารางที่ 4.5 จำนวนแรงงานและประชากร ปี พ.ศ. 2543-2548

(หน่วย: ล้านคน)

ประเทศ		จำนวนคน					
		2543	2544	2545	2546	2547	2548
จีน	ประชากร*	1,267.4	1,276.3	1,284.5	1,292.3	1,299.9	1,306.3
	ขยายตัว		(0.70)	(0.64)	(0.61)	(0.59)	(0.49)
	แรงงาน**	739.9	744.3	753.6	760.8	773.5	791.4
	ขยายตัว		(0.59)	(1.25)	(0.96)	(1.67)	(2.31)
	สัดส่วน	58.38	58.32	58.67	58.87	59.50	60.58
ไทย	ประชากร*	62.4	62.9	63.5	64.0	65.1	65.4
	ขยายตัว		(0.80)	(0.95)	(0.79)	(1.72)	(0.46)
	แรงงาน**	33.0	33.4	34.0	34.9	36.43	35.4
	ขยายตัว		(1.21)	(1.80)	(2.65)	(4.38)	(-2.83)
	สัดส่วน	52.88	53.10	53.54	54.53	55.96	54.13

หมายเหตุ: สัดส่วน คือ อัตราส่วนระหว่างแรงงานต่อประชากร 100 คน

ตัวเลขในวงเล็บแสดงจำนวนร้อยละ

ที่มา: * Central Intelligent Agent (2006)

** CEIC Data (2006)

1.1.2 การศึกษาของแรงงาน เป็นการวัดทรัพยากรมนุษย์ในด้านของคุณภาพ ประชากรที่มีการศึกษาสูงก็จะเป็นแรงงานที่มีทักษะซึ่งจะสร้างรายได้เปรียบเชิงแข่งขันกับอุตสาหกรรมในประเทศนั้นๆ ซึ่งแรงงานที่มีการศึกษาสูงหรือจะเรียกได้ว่าเป็นแรงงานที่มีทักษะส่งผลต่อการวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีการผลิตที่มีคุณภาพและประหยัดต่อขนาดได้ ดังนั้นแรงงานที่มีการศึกษาสูงเป็นจำนวนมากในประเทศ จะสะท้อนให้เห็นว่าประเทศนั้นมีแรงงานที่มีคุณภาพและความเหมาะสมในการทำงานในอุตสาหกรรมได้ดีกว่าประเทศที่มีประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไม่ได้รับการศึกษา ซึ่งประชากรเหล่านี้จะเป็นแรงงานที่ไม่มีทักษะและไม่เหมาะสมกับการทำงานในอุตสาหกรรม

จากตารางที่ 4.6 พบว่าประเทศไทยมีประชากรที่มีการศึกษามากกว่าประเทศจีน โดยเฉพาะประชากรที่มีการศึกษาในระดับอุดมศึกษาประเทศไทยมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศจีนมาก ในส่วนของการศึกษาระดับอื่นๆ ก็มีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศจีนเล็กน้อย แสดงให้เห็นว่าแรงงาน

ไทยมีคุณภาพสูงกว่าประเทศจีนในภาพรวม ซึ่งสะท้อนว่าประเทศไทยมีแรงงานที่มีทักษะที่เหมาะสมกับการทำงานในอุตสาหกรรมมากกว่าประเทศจีน แต่ความได้เปรียบนี้กำลังจะหมดไปในอนาคตเนื่องจากประเทศจีนเริ่มมีนโยบายให้ความสำคัญในด้านการศึกษาและมีมหาวิทยาลัยกระจายตัวไปทุกมณฑลของประเทศเพื่อให้สามารถรองรับต่อความต้องการในการศึกษาของประชากรทั่วประเทศ

ตารางที่ 4.6 ระดับการศึกษาของประชากร

ประเทศ	การศึกษาของประชากรที่มีอายุมากกว่า 15 ปี			
	ไม่ได้ศึกษา*	ระดับการศึกษา**		
		ระดับประถม	ระดับมัธยม	ระดับอุดมศึกษา
จีน	9.1	115	70	16
ไทย	7.4	97	81	38

หมายเหตุ: * ข้อมูลประชากรที่ไม่ได้ศึกษาประมาณการปี พ.ศ. 2543-2547

** ประชากรที่มีการศึกษาใช้ Enrolment Ratio ประมาณการปี พ.ศ. 2545-2546

*** Enrolment Ratio = จำนวนนักเรียนหารด้วยจำนวนประชากรในช่วงอายุเข้าศึกษานั้น

ที่มา: UNESCO Institute for Statistics (2006)

จากการสำรวจของสถาบันยานยนต์ (2548) และ JETRO (2006) พบว่า อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ทั้งประเทศไทยและประเทศจีนยังมีการผลิตที่เน้นแรงงาน (Labor Intensive) โดยอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยมีโครงสร้างการใช้แรงงานที่เป็นแรงงานไร้ฝีมือมาก (Unskill Labor) อยู่ประมาณร้อยละ 35 ของแรงงานรวม โดยในส่วนของแรงงานฝีมือ (Skill Labor) เป็นแรงงานระดับหัวหนาร้อยละ 3-19 ของพนักงานทั้งหมด และวิศวกรร้อยละ 2-8 ของพนักงานทั้งหมด โดยมีเพียงแค่บางบริษัท เท่านั้นที่มีนักวิจัยและพัฒนาอยู่ประมาณร้อยละ 5 ของพนักงานทั้งหมด ซึ่งการขาดแคลนวิศวกรในประเทศไทยยังเป็นปัญหาหลักของภาคอุตสาหกรรมในประเทศรวมถึงอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ในปี พ.ศ. 2549 ประเทศไทยสามารถผลิตวิศวกรได้ประมาณ 20,200 คนต่อปี ในขณะที่ประเทศจีนสามารถผลิตได้ 812,000 คนต่อปี ดังนั้นอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนมีอุปทานแรงงานที่จบการศึกษาในสาขาวิศวกรเป็นจำนวนมากแต่จากการสำรวจของ JETRO ในบริษัทที่เข้าไปลงทุนผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศจีนพบว่า มีสัดส่วนในการใช้วิศวกรในสายการผลิตและหัวหน้างานจำนวนมาก แต่วิศวกรจีนยังขาดความรู้

และประสบการณ์ทางด้านการออกแบบและการพัฒนา ในขณะที่สถาบันยานยนต์ได้สำรวจคุณภาพวิศวกรไทยจากผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์พบว่ามีการทำงานดีและมีความรู้ดี แต่ต้องใช้เวลาในการฝึกงานก่อนทำงานจริงอยู่

แม้ว่าแรงงานไทยโดยส่วนมากจะมีการศึกษาสูงกว่าประเทศจีน แต่ความต้องการแรงงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ยังต้องการแรงงานไร้ฝีมืออยู่ จากโครงสร้างการใช้แรงงานในการผลิตของทั้งสองประเทศเป็นแบบเน้นใช้แรงงานอยู่ จึงทำให้ประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบมากจากแรงงานที่มีการศึกษาสูงกว่า ในขณะที่ประเทศจีนมีผู้จบการศึกษาระดับปริญญาตรีเป็นจำนวนมากกว่าประเทศไทย แต่คุณภาพในการทำงานยังต่ำกว่าแรงงานไทย เมื่อพิจารณาจากตารางที่ 4.7 ประเทศไทยสามารถสร้างรายได้ประชาชาติต่อหัวมากกว่าประเทศจีนมาตลอด จนปีพ.ศ. 2548 ประเทศจีนสามารถสร้างรายได้ประชาชาติต่อหัวเท่ากับประเทศไทยแสดงว่าแนวโน้มในอนาคตประเทศไทยจะไม่มีมีความได้เปรียบเรื่องคุณภาพแรงงานที่สูงกว่าอีกต่อไป

ตารางที่ 4.7 รายได้ประชาชาติต่อหัว ปี พ.ศ. 2543-2548

		(หน่วย: เหรียญสหรัฐ)						
ประเทศ		2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
จีน	รายได้ประชาชาติต่อหัว	3,600	4,600	4,700	5,000	5,600	6,800	8,600
	อัตราเปลี่ยนแปลง (%)	-	21.74	2.13	6.00	10.71	17.65	26.47
ไทย	รายได้ประชาชาติต่อหัว	6,700	6,600	7,000	7,400	8,100	8,300	8,600
	อัตราเปลี่ยนแปลง (%)	-	-1.52	5.71	5.41	8.64	2.41	3.61

ที่มา: Central Intelligent Agent (2006)

1.1.3 ค่าจ้างแรงงาน เป็นการวัดทรัพยากรมนุษย์ในด้านต้นทุนการใช้ประโยชน์ ซึ่งค่าจ้างของแรงงานสะท้อนถึงต้นทุนของอุตสาหกรรม ดังนั้นความได้เปรียบเชิงแข่งขันในประเทศที่มีค่าจ้างต่ำจะมีมากกว่าค่าจ้างสูง เนื่องจากจะทำให้ต้นทุนสินค้านั้นในอุตสาหกรรมของประเทศมีต้นทุนที่ต่ำส่งผลกระทบต่อราคาขายในตลาดที่สามารถแข่งขันทางด้านราคาได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันที่เหนือกว่า

จากข้อมูลในตารางที่ 4.8 พบว่าในปี พ.ศ. 2543-2547 ประเทศไทยมีค่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์สูงกว่าประเทศจีน สะท้อน

ถึงการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยจะมีต้นทุนสูงกว่าประเทศจีน แต่อย่างไรก็ตามประเทศจีนมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างสูงและมีอัตราเงินเฟ้ออยู่ในระดับสูง มาโดยตลอด โดยมีอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4 (The People's Bank of China, 2005) จึงทำให้ต้องปรับค่าจ้างเพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อค่าครองชีพที่สูงขึ้นตามภาวะเงินเฟ้อของประเทศจีน ส่งผลให้ประเทศจีนในช่วงปีพ.ศ. 2543-2547 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของค่าจ้างแรงงานเฉลี่ย เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 12 ต่อปี ซึ่งในอนาคตประเทศจีนอาจจะมีอัตราค่าจ้างแรงงานใน อุตสาหกรรมการผลิตที่เพิ่มขึ้นจนไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบอย่างเห็นได้ชัดอีกต่อไป

ตารางที่ 4.8 อัตราค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยต่อเดือนในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนประกอบและ
อุปกรณ์รถยนต์ ปี พ.ศ. 2543-2547

		(หน่วย: เหรียญสหรัฐ)				
ประเทศ		2543	2544	2545	2546	2547
จีน	ค่าจ้าง	88.08	98.40	110.76	125.81	140.68
	อัตราเปลี่ยนแปลง (%)		11.70	12.55	13.59	11.82
ไทย	ค่าจ้าง	145.39	136.49	158.18	155.05	152.38
	อัตราเปลี่ยนแปลง (%)		3.86	12.05	-5.34	-4.71

หมายเหตุ: อัตราการเปลี่ยนแปลงเป็นการอัตราการเปลี่ยนแปลงในค่าของเงินสกุลท้องถิ่น

ที่มา: International Labour Organization (2007)

1.1.4 สรุปปัจจัยทรัพยากรมนุษย์ จากการวิเคราะห์พบว่าประเทศจีนมีความได้เปรียบประเทศไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ จากโครงสร้างการใช้แรงงานของประเทศจีนและประเทศไทยมีลักษณะคล้ายกันคือมีจุดเด่นที่ค่าจ้างแรงงานต่ำ ดังนั้นการผลิตจึงเป็นการผลิตที่ใช้แรงงานมากกว่าเครื่องจักรและยังคงใช้แรงงานไร้ฝีมือจำนวนมาก ซึ่งปัญหาหลักของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยคือการขาดแคลนวิศวกร ในขณะที่ประเทศจีนไม่พบปัญหานี้ แต่วิศวกรไทยมีคุณภาพดีกว่าวิศวกรจีน เนื่องจากประเทศไทยมีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมนี้นานกว่าจึงสามารถผลิตบุคลากรได้ตรงกับความต้องการมากกว่า ซึ่งปัจจุบันสถาบันยานยนต์พยายามพัฒนาบุคลากรให้ดียิ่งขึ้นจึงได้จัดการอบรม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมรถยนต์ หรือ Automotive Human Resource Development Project (AHRDP) ภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น จุดประสงค์หลักเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มผลผลิต ลดต้นทุนการผลิต และยกระดับการทำงานจากการพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพจากระบบการสร้างสายพานการผลิตอย่างต่อเนื่อง

(Continuous Flow) ในหลักสูตร TPS (Toyota Production System) โดยมีเป้าหมายพัฒนานุเคราะห์ให้ได้ 2,300 คน ในปี พ.ศ. 2551 (กรุงเทพมหานคร, 2549) ซึ่งผลของการพัฒนานุเคราะห์ของสถาบันยานยนต์รวมกับการใช้เครื่องจักรในสายพานการผลิตมากขึ้นทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบประเทศจีนในด้านทรัพยากรมนุษย์ลดลง

1.2 ทรัพยากรด้านความรู้ (Knowledge Resource) เป็นการวิเคราะห์ถึงการวิจัยและการพัฒนาความรู้ความสามารถเฉพาะทาง โดยวัดจากเงินทุนสนับสนุนจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยเงินทุนเหล่านี้จะนำไปใช้ในการวิจัยและพัฒนาในประเทศจนทำให้สินค้านั้นผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ ซึ่งสะท้อนถึงความสามารถในการพัฒนาและการแข่งขันต่อไป

เมื่อพิจารณาตารางที่ 4.9 ประเทศไทยตั้งงบเพื่อการวิจัยและพัฒนาน้อยกว่าประเทศจีนอยู่มากและอัตราการขยายตัวยังต่ำ แต่เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาต่อหัวแล้วปรากฏว่าประเทศจีนกลับมีค่าต่ำมากเมื่อเทียบกับประเทศไทย อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากอัตราการขยายตัวของจัดสรรเงินทุนในรูปเงินสกุลท้องถิ่นแล้วประเทศจีนมีการจัดสรรงบประมาณเกี่ยวกับการวิจัยและพัฒนาสูงกว่าประเทศไทย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันประเทศไทยยังได้เปรียบอยู่แต่ในอนาคตถ้าการขยายตัวในงบประมาณยังอยู่ในระดับต่ำดังเช่นที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และประกอบกับอัตราส่วนของประชากร 1 ล้านคนจะมีนักวิจัยถึง 708 คนในกรณีประเทศจีน ส่วนประเทศไทยมีเพียง 287 คน ถ้าพิจารณาจากอัตราส่วนการลงทุนในการวิจัยและพัฒนาต่อรายได้ประชาชาติ ประเทศไทยมีการลงทุนในอัตราร้อยละ 0.4 ซึ่งน้อยกว่าประเทศจีน ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 1.7 (UNESCO Institute for Statistics, 2006) สิ่งเหล่านี้ถ้าไม่มีการปรับปรุงอาจจะส่งผลต่อความได้เปรียบเชิงแข่งขันในภาพรวมได้ในอนาคตได้

ในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยได้มีการจัดตั้งสถาบันยานยนต์ไทยเพื่อให้เป็นหน่วยงานอิสระภายใต้สังกัดของกระทรวงอุตสาหกรรม โดยจะเป็นศูนย์การศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย โดยเฉพาะเป็นผู้ให้บริการทางด้านการศึกษาและพัฒนาคุณภาพของชิ้นส่วนรถยนต์ของผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง สถาบันยานยนต์ไทยจะมีศูนย์ทดสอบมาตรฐานและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ และยังมีศูนย์พัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์จัดตั้งขึ้นมาเพื่อประสานความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยกับสถาบันการศึกษาและวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเป็นที่ปรึกษาและสนับสนุนในการใช้เทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ไทย นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) ที่เป็นหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ที่ทำการวิจัยและ

พัฒนาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่มีส่วนประกอบประเภทอิเล็กทรอนิกส์ และยังมีสถาบันการศึกษาที่พัฒนาบุคลากรเพื่อส่งเข้าสู่อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยโดยตรงอีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งทั้งหมดนี้สร้างรายได้เปรียบแข่งขันที่มากกว่าประเทศจีน เนื่องจากประเทศจีนยังไม่มีหน่วยงานกลางที่ทำการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์รถยนต์ การวิจัยและการพัฒนาส่วนใหญ่ในประเทศจีนจะกระทำโดยบริษัทที่มาลงทุนโดยตรงหรือลงทุนร่วมในประเทศจีนแล้วถ่ายทอดเทคโนโลยีให้ ซึ่งมักจะเป็นศูนย์วิจัยและพัฒนาภายในบริษัทเองมากกว่า ซึ่งจุดค้อยของผู้ประกอบการในประเทศไทยคือมักจะไม่ได้ลงทุนวิจัยและพัฒนาต่อเนื่องจากองค์กรอิสระภายนอกที่กล่าวมาข้างต้นเอง

ตารางที่ 4.9 มูลค่าค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนา ปี พ.ศ. 2543-2545

(หน่วย: เหรียญสหรัฐ)

ประเทศ	2543		2544		2545	
	รวม	ต่อหัว	รวม	ต่อหัว	รวม	ต่อหัว
จีน	10,819,301	0.40	12,594,749	0.36	15,556,548	0.40
	-	-	(16.29)	(17.31)	(23.51)	(23.79)
ไทย	308,905.7	30.40	281,696.3	37.10	308,751.6	47.90
	-	-	(0.89)	(0.00)	(0.57)	(6.21)

หมายเหตุ: เงินทุนต่อหัว หรือ Total gross domestic expenditure on R&D (GERD) per capita

อัตราการเปลี่ยนแปลงเป็นการอัตราการเปลี่ยนแปลงในค่าของเงินสกุลท้องถิ่น

ตัวเลขในวงเล็บแสดงจำนวนร้อยละ

ที่มา: UNESCO Institute for Statistics (2006)

ปัจจุบันการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยส่วนใหญ่เป็นการผลิตชิ้นส่วนที่มีเทคโนโลยีไม่สูงมาก ซึ่งบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทยใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศประมาณร้อยละ 55 โดยในรถยนต์รุ่นใหม่ส่วนใหญ่จะมีเทคโนโลยีสูงและมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทำให้การประกอบรถยนต์ในประเทศไทยจำเป็นต้องนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากต่างประเทศ ในขณะที่ประเทศญี่ปุ่นที่มีเทคโนโลยีการผลิตระดับสูงใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสูงถึงประมาณร้อยละ 90 (สถาบันยานยนต์, 2548) เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยอย่างยั่งยืนในอนาคต ประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับการวิจัย พัฒนาและการออกแบบ ซึ่งปัจจุบันแนวโน้มการพัฒนาเทคโนโลยีของรถยนต์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จากการเปลี่ยนรุ่นของรถยนต์ (Model Change) ทุก 4 ปี

ดังนั้นการสนับสนุนการให้คำปรึกษาในการเรียนรู้ วิจัย พัฒนาและการออกแบบของหน่วยงานกลางให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์สามารถวิจัย พัฒนาและการออกแบบได้เองโดยไม่ได้ใช้เทคโนโลยีจากต่างชาติเพียงอย่างเดียว ภาครัฐและภาคเอกชนควรให้ความสำคัญในการร่วมมือและสนับสนุนในการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยให้มากกว่านี้เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มคุณภาพ ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต

ดังนั้นประเทศไทยจึงเสียเปรียบในเรื่องความรู้จากการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนรถยนต์จีนอยู่เล็กน้อย ถึงแม้ว่าประเทศไทยมีหน่วยงานกลางทำการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต กำหนดมาตรฐาน และการทดสอบคุณภาพ อย่างสถาบันยานยนต์และ NECTEC แต่ในระดับจุลภาคแล้วผู้ผลิตไม่ให้ความสำคัญในเรื่องนี้มากเท่าที่ควร ถึงแม้ว่าประเทศจีนจะต้องอาศัยบริษัทแม่จากต่างประเทศถ่ายทอดเทคโนโลยีให้ โดยเข้าไปร่วมลงทุนกับบริษัทข้ามชาติ แต่ผู้ประกอบการจีนมีการวางแผนการเรียนรู้จากต่างชาติเพื่อนำไปวิจัยและพัฒนาต่อเองมากกว่า แต่ปัญหาการลอกเลียนแบบเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผู้ลงทุนในประเทศจีน ในการตัดสินใจถ่ายทอดเทคโนโลยีใหม่ให้เนื่องจากกลัวถูกลอกเลียนแบบแล้วนำไปพัฒนาเองเพื่อขายโดยใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ส่งผลต่อการเรียนรู้เทคโนโลยีของประเทศจีนจะไม่ต่อเนื่องเท่าที่ควร

1.3 ทรัพยากรด้านเงินทุน (Capital Resource) เงินทุนเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญในการดำเนินกิจการในอุตสาหกรรม ดังนั้นความพร้อมทางด้านเงินทุน ความยากง่ายในการจัดหาเงินทุน รวมถึงต้นทุนการจัดหาเงินทุน ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันให้กับประเทศนั้นได้ ซึ่งข้อมูลในการวิเคราะห์ไม่สามารถใช้ข้อมูลในเชิงลึกได้ จากข้อมูลมีเพียงประเทศไทยที่สามารถวิเคราะห์ได้ในระดับอุตสาหกรรมรถยนต์

1.3.1 ปริมาณเงินหมุนเวียนในประเทศ ปริมาณเงินเหล่านี้จะเป็นแหล่งทุนสำหรับการนำมาใช้หมุนเวียนในอุตสาหกรรม เช่นการซื้อวัตถุดิบ ลงทุนเพิ่มเติมในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการผลิต การจ้างแรงงาน การวิจัยหรือการขยายกิจการ ซึ่งปริมาณเงินนี้จะแสดงถึงความคล่องตัวในการดำเนินธุรกรรมต่างๆในอุตสาหกรรม ตลอดจนไม่จำเป็นต้องพึ่งพาเงินกู้มาจากแหล่งอื่นมาเป็นเงินทุนหมุนเวียน เพื่อให้เพียงพอต่อการใช้ในการดำเนินธุรกรรมต่างๆ ได้

เมื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์แล้วพบว่าประเทศไทยเสียเปรียบประเทศจีนในด้านอุปทานเงินที่หมุนเวียนในระบบ หรือ M1 มีความหมายถึงปริมาณเงินที่หมุนเวียนในมือของ

ประชาชนประกอบด้วยธนบัตรและเหรียญกษาปณ์ในมือประชาชน และเงินฝากเพื่อเรียกของธุรกิจ และครัวเรือนที่ระบบธนาคารพาณิชย์ จึงถือว่าปริมาณเงิน M1 ในประเทศใดมีค่ามากสะท้อนถึงสภาพคล่องในการจัดหาเงินที่สูงกว่า ซึ่งประเทศจีนมีเงินหมุนเวียนเพื่อรองรับความต้องการใช้เงินมากกว่าประเทศไทยมาก (ตารางที่ 10) ซึ่งเงินหมุนเวียนในประเทศไทยยังมีระดับที่น้อยกว่าประเทศจีนอยู่มาก ดังนั้นการดำเนินกิจการในประเทศไทยจึงมีความคล่องตัวน้อยกว่าประเทศจีน ในด้านการจัดหาเงินทุน ทำให้ประเทศไทยยังคงต้องอาศัยเงินทุนจำนวนมากจากต่างประเทศอยู่ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ในการดำเนินกิจการภายในประเทศ ซึ่งการจัดหาเงินทุนจะมีต้นทุนและความเสี่ยงสูงกว่า จากอัตราแลกเปลี่ยนหรือนโยบายทางการเงินต่างๆ ที่ไม่มีความแน่นอนในประเทศและต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาปริมาณการลงทุนในประเทศของภาครัฐและภาคเอกชนพบว่า ประเทศไทยมีปริมาณเงินในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการในการลงทุนในช่วงปี พ.ศ. 2546-2548 จึงจำเป็นต้องหาเงินทุนจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก (ตารางที่ 4.10 และ 4.11) ทำให้ประเทศไทยยังคงต้องการสภาพคล่องทางการเงินจากต่างประเทศเป็นจำนวนมากเพื่อใช้ในการลงทุนภายในประเทศในสัดส่วนที่มากกว่าประเทศจีน และประกอบกับประเทศไทยยังมีอัตราการขยายตัวในการลงทุนในประเทศที่สูง ในขณะที่ประเทศไทยมีการขยายตัวของปริมาณเงิน (M1) น้อยกว่าประเทศจีน ทำให้ประเทศไทยขาดความได้เปรียบเชิงแข่งขันในด้านของเงินทุนหมุนเวียน ดังนั้นประเทศจีนจึงไม่จำเป็นต้องจัดหาเงินทุนภายนอกในสัดส่วนที่มากเมื่อเทียบกับความต้องการลงทุน ดังนั้นประเทศจีนจึงมีสภาพคล่องทางการเงินสูงกว่าประเทศไทยและยังมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนต่ำกว่าด้วย

ตารางที่ 4.10 ปริมาณเงินในประเทศ (M1) ปี พ.ศ. 2543-2548

(หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐ)						
ประเทศ	2543	2544	2545	2546	2547	2548
จีน*	582,272.7	549,434.7	769,951.2	917,375.1	1,066,911.0	1,204,821.0
	-	(-5.64)	(40.14)	(19.15)	(16.30)	(12.93)
ไทย**	12,319.9	12,058.0	14,006.4	16,668.2	19,495.3	21,277.3
	-	(-2.13)	(16.16)	(19.00)	(16.96)	(9.14)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราการขยายตัว (หน่วย: ร้อยละ)

ที่มา: * The People's Bank of China (2006)

** The Bank of Thailand (2006)

ตารางที่ 4.11 ปริมาณการลงทุนในประเทศปี พ.ศ. 2546-2548

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ประเทศ	2546	2547	2548
จีน	712,1506	888,582	970,100
	-	(24.77)	(9.17)
ไทย	36,440	48,510	58,296
	-	(33.12)	(20.17)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราขยายตัว (หน่วย: ร้อยละ)

ที่มา: Central Intelligent Agent (2006)

1.3.2 ปริมาณเงินทุนจากต่างประเทศ เมื่ออุตสาหกรรมหนึ่งขาดเงินทุนภายในประเทศแล้ว การที่อุตสาหกรรมนั้นจะสามารถดำเนินการได้ตามที่วางแผนไว้นั้น จำเป็นต้องอาศัยเงินทุนจากต่างประเทศ ซึ่งเงินทุนเหล่านี้เป็นเงินที่นักลงทุนจากต่างประเทศลงทุนที่หวังผลตอบแทนจากเงินที่นำไปให้ผู้ลงทุนหรือลงทุนเองในประเทศนั้นๆ ดำเนินกิจการ โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เงินลงทุนจากต่างประเทศที่ผ่านตลาดหลักทรัพย์

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านเงินทุนจากต่างประเทศแล้ว (ตารางที่ 4.12 และ 4.13) พบว่านักลงทุนชาวต่างชาติสนใจลงทุนในประเทศจีนมากกว่าประเทศไทย และยังแสดงให้เห็นว่าประเทศจีนจะมีสภาพคล่องทางด้านเงินทุนมากกว่าประเทศไทย ดังนั้นประเทศจีนจึงสามารถจัดหาเงินทุนเพื่อรองรับต่อความต้องการในการใช้ในการดำเนินงานทางด้านอุตสาหกรรมในประเทศจีนได้ดีกว่าประเทศไทย ซึ่งส่วนหนึ่งที่น่าเป็นห่วงของตลาดการเงินในประเทศไทยคือเงินไหลเข้าจากต่างประเทศของประเทศไทยจะเห็นได้ว่าเงินลงทุนจากต่างประเทศของประเทศไทยมีปริมาณการไหลเข้าที่ไม่มั่นคงและมีความผันผวนมาก แสดงถึงสภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยยังไม่มั่นคงและไม่แข็งแกร่งเพียงพอ นักลงทุนต่างชาติจึงไม่มั่นใจเมื่อมีเหตุการณ์ที่ผิดปกตินักลงทุนก็จะต่างถอนเงินลงทุนออกอย่างรวดเร็ว

ดังนั้นประเทศจีนมีความคล่องตัวในการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมจากต่างประเทศได้ดีกว่าประเทศไทย เนื่องจากนักลงทุนจากต่างประเทศให้ความมั่นใจในเศรษฐกิจของประเทศจีนที่มีความเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราการขยายตัวที่สูงอย่างมั่นคงและประกอบกับตั้งแต่ประเทศจีนเปิดประเทศก็มีการเปิดเสรีด้านเงินทุนจากต่างประเทศ ทั้ง 2 ปัจจัยนี้ทำให้ประเทศจีนมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันสูงกว่าประเทศไทยในเรื่องการจัดหาเงินทุนจากต่างประเทศ ซึ่งในอนาคตแล้ว

ถ้าประเทศไทยยังไม่สามารถสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุนจากต่างประเทศให้มากขึ้นแล้ว ประเทศไทยจะไม่สามารถดึงดูดเงินทุนจากต่างประเทศมาทำการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศได้อย่างประเทศจีน

ตารางที่ 4.12 ปริมาณเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ปีพ.ศ. 2543-2547

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ประเทศ	2543	2544	2545	2546	2547
จีน	40,715	46,878	52,743	53,505	60,630
	-	(15.14)	(12.51)	(1.44)	(13.32)
ไทย	3,350	3,886	947	1,952	1,064
	-	(16.00)	(-75.63)	(106.12)	(-45.49)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราขยายตัว (หน่วย: ร้อยละ)

ที่มา: United Nations Conference on Trade and Development (2006)

ตารางที่ 4.13 ปริมาณเงินลงทุนในหลักทรัพย์จากต่างประเทศ ปีพ.ศ. 2543-2547

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ประเทศ	2543	2544	2545	2546	2547
จีน	193,348	203,142	216,503	228,371	245,467
	(5.07)	(6.58)	(5.48)	(7.49)	(5.07)
ไทย	29,915	33,268	38,180	47,534	48,598
	(11.21)	(14.76)	(24.50)	(2.24)	(11.21)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราขยายตัว (หน่วย: ร้อยละ)

ที่มา: United Nations Conference on Trade and Development (2006)

จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย (2548) พบว่าประเทศไทยได้รับผลกระทบน้อยจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบ ดังแสดงได้จากมูลค่าการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2544 มีเงินลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ถึง 1,493 ล้านบาท และเพิ่มเป็น 5,680 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2548 คิดเป็นร้อยละ 12.3 ของเงินลงทุนทางตรงจากต่างประเทศหรือมีส่วนแบ่งเป็นลำดับ 2 แต่อัตราเพิ่มลดลงทุกปีนับตั้งแต่ ปีพ.ศ. 2544-2548 ส่วนเงินลงทุนในตลาดหลักทรัพย์จากต่างประเทศของอุตสาหกรรมนี้ยังมีน้อย เนื่องจากบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมนี้จดทะเบียนในตลาด

หลักทรัพย์ยังมีน้อยและส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดกลาง แต่นักลงทุนก็ให้ความสนใจและลงทุนเพิ่มอย่างต่อเนื่องทุกปี

1.3.3 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ การจัดหาเงินทุนภายนอกกิจการเพื่อใช้ในการดำเนินการในอุตสาหกรรมนั้น จะมีต้นทุนการจัดหาเงินทุน ซึ่งก็คือดอกเบี้ย ดังนั้นการที่ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศต่ำก็จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายน้อยลงด้วย เนื่องจากดอกเบี้ยก็คือค่าใช้จ่ายอย่างหนึ่งในการจัดหาเงินทุนของธุรกิจเพื่อใช้ในการดำเนินการในอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4.14 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ MLR ปี พ.ศ. 2543-2548

(หน่วย: ร้อยละ)

ประเทศ	2543	2544	2545	2546	2547	2548
จีน*	7.68	7.57	7.25	3.65	3.44	3.71
		(1.43)	(-4.23)	(-49.66)	(-5.75)	(7.85)
ไทย**	7.88	7.25	6.75	5.63	5.63	6.63
		(-7.99)	(-6.90)	(-16.59)	(0.00)	(17.76)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลง

ที่มา: * The People's Bank of China (2006)

** The Bank of Thailand (2006)

ข้อมูลอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของลูกค้านิติ (MLR) ในปี พ.ศ. 2543-2548 (ตารางที่ 4.14) แสดงให้เห็นว่าทั้งประเทศจีนและประเทศไทยต่างอยู่ในช่วงของดอกเบี้ยขาลง เนื่องจากในช่วงปี พ.ศ. 2541-2542 ที่ผ่านมามีทั้ง 2 ประเทศต่างได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย ทำให้เศรษฐกิจหดตัวและมีสภาพคล่องในสถาบันการเงินสูง จึงทำให้ทั้งสองประเทศลดอัตราดอกเบี้ยในตลาดการเงินลง ประกอบกับต้องการกระตุ้นเศรษฐกิจให้มีการลงทุนในปี พ.ศ. 2542 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้จึงลดต่ำลงเรื่อยๆ จึงเหมาะสมต่อการจัดหาเงินทุนมาขยายกิจการ และจะเห็นได้ว่าในช่วงที่ดอกเบี้ยลดลงนั้นส่งผลให้มีสภาพคล่องในระบบการเงินเป็นจำนวนมาก ดังแสดงในตารางที่ 4.10 วัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่แนวโน้มประเทศจีนจะมีการปรับอัตราดอกเบี้ยให้สูงขึ้นเรื่อยตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2550 จากความกังวลเรื่องเศรษฐกิจจีนที่มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจจะเกิดภาวะเงินเฟ้อได้ ดังนั้นจึงต้องชะลอการลงทุนลงด้วยการเพิ่มอัตราดอกเบี้ยทั้งเงินกู้และเงินฝาก (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2550)

1.3.4 สรุปทรัพยากรด้านเงินทุน จากการวิเคราะห์ข้างต้นสรุปได้ว่าประเทศจีนมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันทางด้านเงินทุน เนื่องจากประเทศจีนมีสภาพคล่องในตลาดการเงินค่อนข้างสูง จึงทำให้ออกเบี้ยเงินกู้ต่ำ ซึ่งเป็นสภาพที่เหมาะสมกับการลงทุนในประเทศจีนจากผลตอบแทนในการลงทุนที่สูง ทำให้การลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศจีนขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ประเทศไทยยังมีสภาพที่เหมาะสมในการลงทุนน้อยกว่าประเทศจีน ถึงแม้ว่าจะมีเงินลงทุนเพิ่มในอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นทุกปี แต่เงินลงทุนส่วนมากจะไปอยู่กับบริษัทข้ามชาติมากกว่า (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2550)

1.4 ด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure) ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานเป็นสิ่งที่สร้างความสะดวกในการขยายตัวของอุตสาหกรรม การที่ประเทศนั้นมีสาธารณูปโภคพร้อมและเพียงพอต่อความต้องการ หากมีสิ่งเหล่านี้อย่างมากเท่าไรประเทศนั้นจะมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันเนื่องจากความพร้อมของสาธารณูปโภคพื้นฐานเหล่านี้ทำให้อุตสาหกรรมดำเนินกิจการได้อย่างสะดวก รวดเร็วและประหยัดด้วย

1.4.1 ไฟฟ้า พลังงานไฟฟ้ามีความจำเป็นต้องใช้ในโรงงานผลิตและเป็นต้นทุนอย่างหนึ่งที่สำคัญมากในอุตสาหกรรมการผลิต ถ้าประเทศนั้นมีกำลังการผลิตไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ จะทำให้ราคาค่าไฟฟ้าภายในประเทศมีราคาต่ำกว่าประเทศที่ต้องการนำเข้าไฟฟ้าจากต่างประเทศ ซึ่งราคาที่ต่ำกว่าทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำและการที่มีไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการยังทำให้อุตสาหกรรมสามารถดำเนินการผลิตได้อย่างต่อเนื่องก่อให้เกิดความรวดเร็วในการผลิตและส่งมอบอีกด้วย ดังนั้นประเทศที่มีความพร้อมกว่าจะมีความได้เปรียบในการแข่งขัน

เมื่อพิจารณาตารางที่ 4.15 ประเทศจีนและประเทศไทยไม่สามารถผลิตไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยการนำเข้าไฟฟ้าจากต่างประเทศ โดยประเทศจีนจะมีประเทศรัสเซียเป็นผู้สนับสนุนในการผลิตไฟฟ้าให้ประเทศจีนนำเข้ามาใช้ในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ส่วนประเทศไทยจะนำเข้าไฟฟ้าจากประเทศพม่า ทั้งนี้ทั้งสองประเทศมีแผนการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างศักยภาพการผลิตไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการ โดยประเทศจีนมีโครงการสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าขนาดใหญ่จำนวน 3 โครงการที่จะเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2552 ในขณะที่ประเทศไทยมีโครงการที่จะสร้างโรงไฟฟ้าเพิ่ม ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2549 และ 2559 โดยคาดว่าจะเพียงพอต่อความต้องการในอนาคต

ตารางที่ 4.15 กำลังการผลิตและความต้องการใช้ไฟฟ้า ปีพ.ศ. 2543-2546

(หน่วย: กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง)

ประเทศ		2543	2544	2545	2546
จีน	กำลังการผลิต	3,377.5	3,434.5	3,529.8	3,549.0
	ความต้องการใช้	4,795.7	4,917.9	5160.7	5550.0
ไทย	กำลังการผลิต	181.9	191.8	206.4	255.5
	ความต้องการใช้	724.9	701.6	763.3	810.0

ที่มา: Energy Information Administration (2006)

1.4.2 ระบบขนส่ง ระบบขนส่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยขึ้นอยู่กับต้นทุนค่าขนส่ง ระยะเวลาการขนส่งและความสะดวกในการใช้บริการ สำหรับการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยและประเทศจีนไปยังประเทศญี่ปุ่น การขนส่งทางเรือเป็นทางเลือกหลักในการขนส่งชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยและประเทศจีนไปยังประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากการขนส่งทางเรือมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและสามารถบรรทุกได้คราวละมากๆ กว่า การขนส่งโดยวิธีการอื่นๆ ประกอบกับประเทศญี่ปุ่นมีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะและมีบริการท่าเรือขนาดใหญ่จำนวนมาก

ต้นทุนการขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งในการกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันในการทำการค้าระหว่างประเทศของประเทศ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปยังประเทศญี่ปุ่น โดยมีต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่าประเทศจีนมาก (ตารางที่ 4.16) จึงทำให้ระดับราคาส่งออกชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์มีราคาจำหน่ายในประเทศญี่ปุ่นสูงกว่าประเทศจีนในหลายรายการ นอกจากนี้ประเทศไทยยังต้องพึ่งพาบริการเรือต่างชาติในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกประเทศถึงร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกทางทะเลทั้งหมด (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี, 2540) นอกจากนี้ท่าเรือกรุงเทพฯ มีเรือที่ให้บริการส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็ก เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านสถานที่ เนื่องจากร่องน้ำไม่ลึกพอที่เรือขนาดใหญ่ผ่านเข้ามาที่ท่าเรือได้

ความเร็วในการส่งมอบสินค้าให้ผู้สั่งซื้อก็สิ่งสำคัญในการกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขัน ซึ่งการส่งมอบที่รวดเร็วจะก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากสามารถบริหารสินค้าคงคลังให้มีจำนวนที่ลดลงและหมุนเวียนเร็วขึ้น จากระยะทางระหว่างประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่นที่ห่างกันถึงประมาณ 4,200 กิโลเมตรจึงต้องใช้เวลาในการขนส่ง

ประมาณ 10-16 วัน ในขณะที่ประเทศจีนใช้เวลาเพียง 3-4 วันเท่านั้น โดยมีระยะทางประมาณ 1,200 กิโลเมตร

ตารางที่ 4.16 อัตราค่าระวางเรือตู้ขนาด 20 ฟุตจากประเทศจีนและประเทศไทยไปประเทศญี่ปุ่น
ปี พ.ศ. 2550

(หน่วย: เหรียญสหรัฐ)

ประเทศ	ท่าเรือต้นทาง	ประเทศ	ท่าเรือปลายทาง	ค่าระวาง
จีน	กวางโจว	ญี่ปุ่น	โกเบ, โมจิ	450
จีน	ชิงเต่า	ญี่ปุ่น	นาโกย่า	506
จีน	เซี่ยงอาน	ญี่ปุ่น	ฮานาตะ	130
จีน	เซี่ยงอาน	ญี่ปุ่น	โกเบ, โอซาก้า	80
จีน	เซี่ยงอาน	ญี่ปุ่น	มิซูมิ	40
จีน	เซี่ยงอาน	ญี่ปุ่น	โมจิ	150
จีน	เซี่ยงอาน	ญี่ปุ่น	นาโกย่า	80-150
จีน	เซี่ยงอาน	ญี่ปุ่น	โตเกียว	80-190
จีน	เซี่ยงอาน	ญี่ปุ่น	โยโกฮาม่า	80
จีน	เซินเจิ้น	ญี่ปุ่น	โยโกฮาม่า	540
ไทย	กรุงเทพฯ	ญี่ปุ่น	โกเบ, โมจิ, ฮานาตะ, นาโกย่า, โยโกฮาม่า, โอซาก้า, โตเกียว, ซิมิชิ	748
ไทย	แหลมฉบัง	ญี่ปุ่น	โกเบ, โมจิ, ฮานาตะ, นาโกย่า, โยโกฮาม่า, โอซาก้า, โตเกียว, ซิมิชิ	607

ที่มา: Million Link Shipping Ltd. (2007)

จากการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในปัจจุบัน เนื่องจาก ประเทศไทยยังต้องมีการพึ่งพาบริการเรือขนส่งสินค้าจากต่างประเทศในการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปยังประเทศประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีที่ตั้งของประเทศอยู่ไกลจากประเทศไทยมากกว่าประเทศจีน ทำให้ผู้ส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าขนส่งค่อนข้างสูง ยิ่งในภาวะปัจจุบันที่ระดับราคาน้ำมันสูงขึ้น

อย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 4.17) ส่งผลให้ประเทศไทยต้องเสียค่าระวางในอนาคที่มีแนวโน้มจะปรับตัวสูงขึ้นในอัตราที่มากกว่าประเทศจีน

ตารางที่ 4.17 ราคาน้ำมันเฉลี่ยในตลาดโลก ณ วันแรกของปีพ.ศ. 2543-2549

(หน่วย: เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล)

รายการ	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
ราคาน้ำมัน	24.47	21.51	18.43	29.56	28.77	34.36	52.73
		-2.96%	-3.08%	11.13%	-0.79%	5.58%	18.38%

ที่มา: Energy Information Administration (2006)

1.4.3 โทรศัพท์ การดำเนินธุรกิจจำเป็นต้องอาศัยโทรศัพท์ในการติดต่อสื่อสารกัน ดังนั้นความสะดวกในการใช้บริการและค่าโทรศัพท์เป็นสิ่งที่สำคัญทางด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ดังนั้นความสะดวกและความประหยัดในการติดต่อสื่อสารจึงเป็นส่วนหนึ่งในการตัดสินใจในการดำเนินการ และก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้

ตารางที่ 4.18 ปริมาณคู่สายโทรศัพท์ ค่าโทรศัพท์และเงินลงทุนในระบบการสื่อสารปี พ.ศ. 2546

ประเทศ	โทรศัพท์พื้นฐาน		โทรศัพท์เคลื่อนที่		เงินลงทุน ระบบสื่อสาร
	ปริมาณ/100คน	ค่าบริการ/3นาที	ปริมาณ/100คน	ค่าบริการ/3นาที	
จีน	20.9	0.027	21	0.217	26,782
ไทย	10.5	0.072	39	0.209	401

หมายเหตุ: ค่าบริการ (หน่วย: เหรียญสหรัฐ)

เงินลงทุน (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ที่มา: United Nations Conference on Trade and Development (2006)

ในปี 2546 ประเทศไทยให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ดีกว่าในประเทศจีน (ตารางที่ 4.18) เนื่องจากประเทศไทยมีความนิยมใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่มากกว่าโทรศัพท์พื้นฐานจึงทำให้มีผู้ประกอบการให้ความสำคัญในส่วนนี้มากกว่าประเทศจีนที่ส่วนมากยังใช้โทรศัพท์พื้นฐาน แต่ค่าบริการในในประเทศจีนโดยภาพรวมแล้วต่ำกว่าประเทศไทย ซึ่งแนวโน้มประเทศจีนจะมีระบบสื่อสารที่ดีกว่าประเทศไทยจากเงินลงทุนในระบบสื่อสารของประเทศจีนสูงถึง 26,782

ด้านเหรียญสหรัฐซึ่งมากกว่าประเทศไทยอยู่มาก แต่อาจจะต้องใช้เวลาในการปรับปรุงระยะหนึ่ง เนื่องจากประเทศจีนมีขนาดใหญ่และความต้องการใช้โทรศัพท์ยังมีอีกมาก

1.4.4 ถนนผิวลาดยางหรือคอนกรีต การคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญในการจะส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง ดังนั้น การมีถนนที่ดีก็จะทำให้การขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย

จากการสำรวจใน World Development Indicator ปี พ.ศ. 2545 พบว่าประเทศไทยมีพื้นผิวคอนกรีตหรือลาดยางประมาณร้อยละ 97.5 ของถนนทั่วประเทศ ส่วนของประเทศจีนมีพื้นผิวคอนกรีตหรือลาดยางประมาณร้อยละ 22.4 ของประเทศ แต่จากตารางที่ 4.19 พบว่าในปี พ.ศ. 2547 ประเทศจีนมีการพัฒนาระบบคมนาคมจนมีสัดส่วนของถนนพื้นผิวคอนกรีตหรือลาดยางประมาณร้อยละ 79.9 ของประเทศ แสดงว่าประเทศจีนมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2547 ประเทศไทยก็ยังมีสัดส่วนนี้สูงกว่าประเทศจีนคือประมาณร้อยละ 98.5 ของประเทศ แสดงถึงประเทศไทยยังคงมีความสะดวกในการคมนาคมที่ดีกว่า ซึ่งในอนาคตประเทศจีนได้มีการวางแผนในการพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงระหว่างเมืองอุตสาหกรรมและเมืองท่าต่างๆ ให้ครบถ้วน เมื่อพิจารณาแนวโน้มของประเทศไทยแล้วอาจจะไม่สามารถรักษาความได้เปรียบด้านนี้ได้อีกต่อไป

ตารางที่ 4.19 อัตราส่วนของถนนลาดยางปี พ.ศ. 2547

ประเทศ		รวม	คอนกรีตหรือลาดยาง	พื้นผิวอื่นๆ
จีน	ระยะทาง (หน่วย: กิโลเมตร)	1,809,829	1,447,682	362,147
	สัดส่วน (หน่วย: ร้อยละ)		79.9	20.1
ไทย	ระยะทาง (หน่วย: กิโลเมตร)	57,403	56,542	861
	สัดส่วน (หน่วย: ร้อยละ)		98.5	1.5

ที่มา: Central Intelligent Agent (2006)

1.4.5 สรุปด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน จากการวิเคราะห์พบว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันด้านสาธารณูปโภค เนื่องจากจากประเทศไทยมีนโยบายพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2504 มาก่อนประเทศจีน แต่แนวโน้มแล้วประเทศไทยมีโอกาสสูญเสียความได้เปรียบ

เชิงแข่งขันได้ จากประเทศจีนมีนโยบายที่ปรับปรุงสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางเรือ ซึ่งพบว่าประเทศจีนมีท่าเรือขนาดใหญ่จำนวนมากตลอดชายฝั่ง ด้านตะวันออกซึ่งสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่และยังมีระยะทางในการขนส่งไปยังประเทศญี่ปุ่น สั้นกว่าประเทศไทยจึงทำให้ส่งมอบสินค้าได้อย่างรวดเร็วและต้นทุนต่ำกว่าด้วย

1.5 สรุปสถานะปัจจัยการผลิตในประเทศ แนวโน้มในอนาคตของปัจจัยการผลิตในประเทศไทย เมื่อวิเคราะห์จากตารางที่ 4.20 ความสามารถในการดำเนินงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยจากค่าอัตราส่วนตัวชี้วัดต่างๆ พบว่าประเทศไทยมีแนวโน้มการใช้เครื่องจักรในการผลิตมากขึ้น แต่ความสนใจในการวิจัยและพัฒนาอย่างต่ำและมีแนวโน้มลดลง ยังคงใช้แรงงานที่ไร้ฝีมืออยู่ค่อนข้างมากจึงจำเป็นต้องมีการอบรมฝีมือแรงงานในอัตราสูง การใช้กำลังการผลิตมีแนวโน้มสูงขึ้นแต่ก็ยังเป็นอัตรากำลังการผลิตที่ต่ำทำให้ไม่ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด การผลิตยังใช้วัตถุดิบในประเทศปริมาณน้อย ทำให้ต้นทุนการผลิตยังสูง เนื่องจากต้องนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศที่มักมีต้นทุนภาษีและค่าขนส่งรวมอยู่ด้วย ในขณะที่ผู้ผลิตสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายด้านพลังงานและค่าเสื่อมได้ดี โดยต้นทุนแรงงานสูงขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากประเทศไทยยังมีอัตราเงินเฟ้อที่ไม่สูงมาก ส่วนต้นทุนค่าขนส่งยังค่อนข้างสูงอยู่

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ในภาพรวมพบว่าสถานะปัจจัยการผลิตของประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบในการแข่งขันเมื่อเทียบกับประเทศจีน เนื่องจากโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยและจีนเป็นการผลิตที่เน้นการใช้แรงงาน ดังนั้นความได้เปรียบจากจำนวนแรงงานจึงมีความสำคัญมากกว่าการศึกษาจึงทำให้ประเทศจีนมีความได้เปรียบกว่าประเทศไทย ส่วนในด้านทรัพยากรความรู้ของประเทศจีนมีความได้เปรียบประเทศไทยนี้ เนื่องจากประเทศจีนให้ความสำคัญในด้านการวิจัยและพัฒนาต่อเองมากกว่าประเทศไทย ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีการให้ความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนการวิจัยและพัฒนาระหว่างกัน แต่ประเทศไทยยังให้ความสำคัญในการวิจัยและพัฒนาน้อยในส่วนของผู้ผลิตเอง ซึ่งอาจจะส่งผลต่อความยั่งยืนในอนาคตได้ ส่วนทรัพยากรด้านเงินทุนประเทศจีนมีอัตราการลงทุนเพิ่มสูง มีความพร้อมในปริมาณเงินทุนในประเทศและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำกว่าประเทศไทย ส่วนด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานประเทศไทยเสียเปรียบเพียงมากในด้านการขนส่งทางเรือไปยังประเทศญี่ปุ่นที่มีค่าขนส่งที่แพงกว่าและยังใช้ระยะเวลานานกว่าด้วย

ตารางที่ 4.20 อัตราส่วนชีวิตสมรรถนะการดำเนินงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและ
อุปกรณ์รถยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2544-2546

ตัวชี้วัด	2544	2545	2546
สัดส่วนด้านโครงสร้างการผลิต			
ทุนต่อแรงงาน (เท่า)	0.60	0.57	0.53
สัดส่วน R&D ต่อยอดขาย (%)	0.42	0.34	0.18
สัดส่วนเครื่องจักรอายุไม่เกิน 6 ปี (%)	57.33	53.25	47.16
สัดส่วนแรงงานไร้ฝีมือต่อจำนวนแรงงานรวม (%)	34.58	37.84	34.78
สัดส่วนโรงงานที่มีการอบรมฝีมือแรงงาน (%)	95.55	96.55	89.66
สัดส่วนด้านภาวะการผลิตและการจัดจำหน่าย			
อัตรการใช้กำลังในการผลิต (%)	62.33	61.69	69.46
สัดส่วนในการส่งออก (%)	37.58	28.50	29.26
สัดส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังต่อการจำหน่าย (%)	6.06	5.52	4.60
สัดส่วนด้านโครงสร้างต้นทุนและค่าใช้จ่าย			
สัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ (%)	51.61	55.82	54.69
สัดส่วนต้นทุนรวมทั้งหมด			
ต้นทุนการผลิต (%)	73.47	73.16	73.99
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร (%)	15.95	15.30	15.54
สัดส่วนต้นทุนการผลิต			
ต้นทุนวัตถุดิบ (%)	68.25	68.76	70.71
ต้นทุนพลังงาน (%)	4.14	3.40	3.33
ต้นทุนค่าจ้างแรงงาน (%)	2.74	3.82	4.83
ต้นทุนค่าเสื่อม (%)	10.24	9.85	7.97
สัดส่วนต่อค่าใช้จ่ายการขายและการบริการ			
ค่าใช้จ่ายตลาด (%)	6.30	4.82	4.14
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน (%)	19.94	11.02	5.46
ค่าใช้จ่ายการขนส่ง (%)	7.25	7.36	7.12

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2550)

2. สภาพอุปสงค์ภายในประเทศ (Demand Conditions)

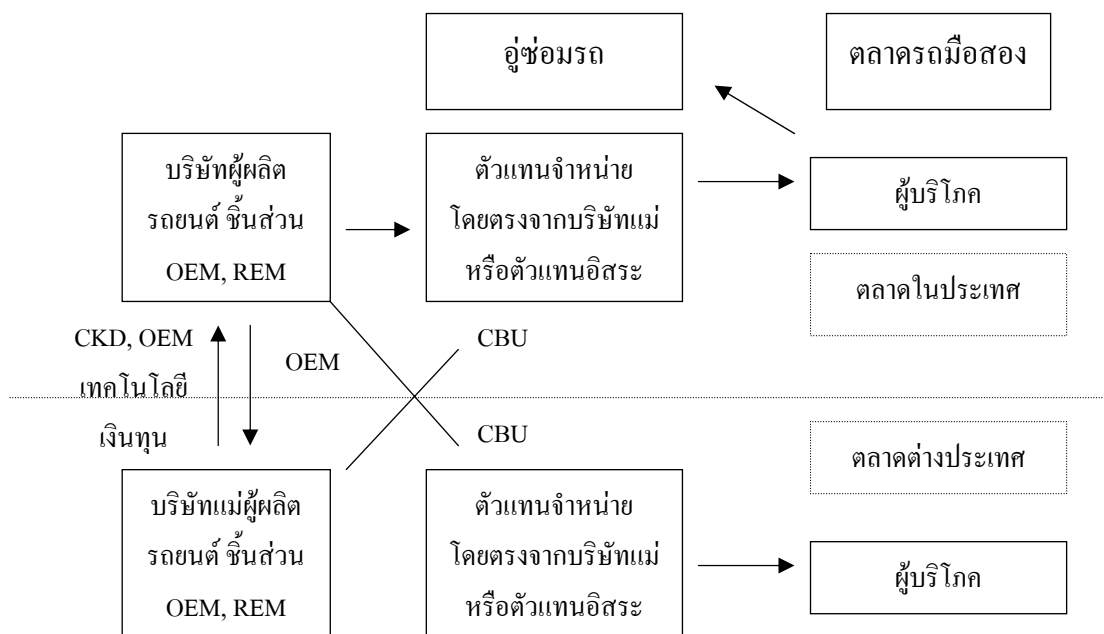
สภาพอุปสงค์ภายในประเทศเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งทำให้ภาคอุตสาหกรรมในประเทศสามารถสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้ เมื่อประเทศนั้นมีตลาดภายในประเทศมีขนาดใหญ่ในการสนับสนุนการผลิตของอุตสาหกรรมนั้นให้เกิดการผลิตที่มีต้นทุนคงที่ต่อหน่วยลดลงจนเกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และผู้ผลิตยังสามารถลดต้นทุนต่อหน่วยจากความชำนาญในการผลิต (Learning Curve) อีกด้วย จึงทำให้ราคาขายต่ำกว่าคู่แข่ง ซึ่งเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านราคา

ตลาดภายในของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศแบ่งออก 2 ประเภทคือ ตลาด OEM (Original Equipment Manufacturer) โดยในตลาดนี้เป็นการผลิตป้อนให้โรงงานประกอบรถยนต์และตลาด REM (Replacement Equipment Manufacturer) โดยในตลาดนี้เป็นการผลิตอะไหล่ทดแทนในชิ้นส่วนที่สึกหรอ

จากภาพที่ 4.2 และ 4.3 สายการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์จากเริ่มจากวัตถุดิบต่างๆ เช่น เหล็ก ยาง พลาสติก ฯลฯ ถูกส่งให้โรงงานผลิตและประกอบชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ซึ่งส่วนประกอบของโรงงานผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์สามารถแบ่งส่วนประกอบของโรงงานได้เป็น 3 ส่วนใหญ่ดังนี้ โรงงานผลิตตัวถัง (Bodies) โรงงานผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ (Components) และโรงงานผลิตเครื่องยนต์และระบบขับเคลื่อน (Engine and Transmission) ซึ่งอุปสงค์ที่โรงงานทั้ง 3 ได้รับก็จะถูกแบ่งชิ้นส่วนออกเป็นสองส่วนดังที่กล่าวมาคือชิ้นส่วน OEM และ REM ตามลำดับ ซึ่งชิ้นส่วน OEM ที่ผลิตเสร็จจากโรงงานส่วนใหญ่จะถูกส่งให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศซึ่งได้เทคโนโลยีและเงินทุนของบริษัทแม่จากต่างประเทศเพื่อประกอบเป็นรถยนต์ที่ส่งขายตลาดในประเทศและต่างประเทศต่อไปและชิ้นส่วน OEM บางส่วนก็จะถูกส่งออกไปให้โรงงานประกอบรถยนต์ในต่างประเทศ ส่วนชิ้นส่วนที่ขายในตลาด REM จะแบ่งขายในประเทศและส่งออกสู่ต่างประเทศ

ซึ่งตัววัดขนาดของอุปสงค์จากตลาด OEM ที่เป็นส่วนแปรผันจากยอดขายการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (Department of Export Promotion, 2002) จากข้อมูลอ้างอิงพบว่าบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศจีนมีอัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเฉลี่ยประมาณร้อยละ 60 (The Standard, 2006) และในประเทศไทยมีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเฉลี่ยประมาณร้อยละ 55 (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2005) ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 4.21 พบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมาพบว่า

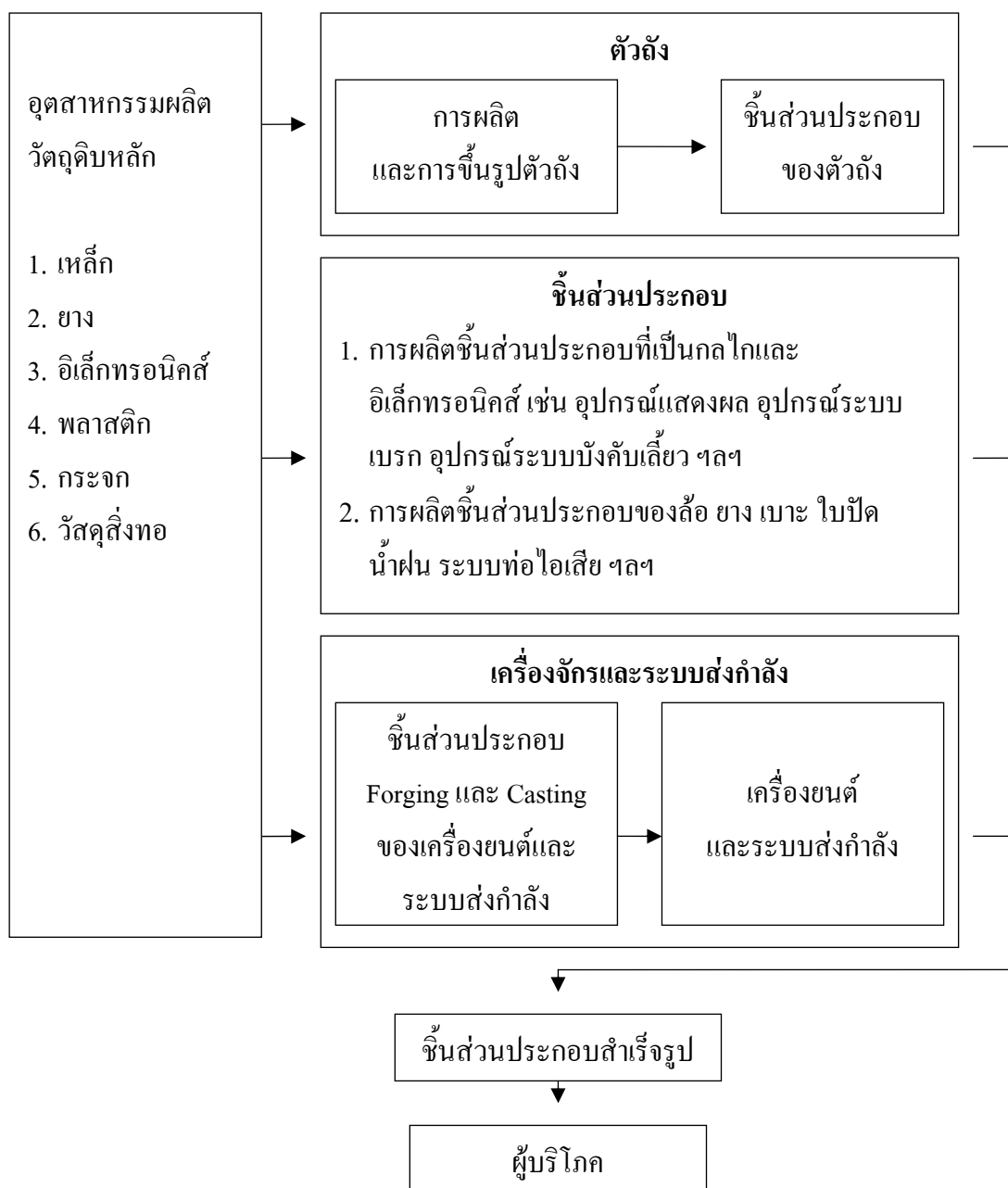
ตัวเลขของกำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งสามารถผลิตได้ในจำนวนที่ต่ำกว่าประเทศจีน มาโดยตลอดและอัตราการขยายตัวยังไม่มีเสถียรภาพขาดความมั่นคง



ภาพที่ 4.2 กลไกทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์

ที่มา: อังคณา เทียงเจริญ, 2546: 54

ถึงแม้ว่าในบางปีอัตราขยายตัวจะมากกว่าประเทศจีนก็ตาม แต่จะไม่สามารถรักษากการเจริญเติบโตนี้ไว้ได้ ทั้งนี้เกิดมาจากประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์ ด้วยจุดประสงค์หลักคือเพื่อตอบสนองอุปสงค์ภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้จุดประสงค์โดยตรงจึงเป็นการผลิตเพื่อการทดแทนการนำเข้า ดังนั้นบริษัทรถยนต์จึงกำหนดกำลังการผลิตตามความต้องการของอุปสงค์ภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศทำให้เกิดความผันผวนของจำนวนการผลิตมากกว่าที่จะเน้นเพื่อขายตลาดต่างประเทศ สิ่งนี้ทำให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทยได้รับผลกระทบและไม่สามารถเพิ่มกำลังการผลิตได้อย่างต่อเนื่องและต้องมีการปรับตัวอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากต้องคาดการณ์ตามอุปสงค์ของโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศที่เป็นตลาดหลักของอุตสาหกรรมนี้เพื่อไม่ให้เกิดอุปทานส่วนเกินจากการคาดการณ์อุปสงค์ผิดพลาด



ภาพที่ 4.3 สายการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์

ที่มา: ยานยนต์สาร, 2548: 5

ส่วนประเทศจีนมีการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดมากกว่าประเทศไทยจากอุปสงค์ในประเทศที่มีขนาดใหญ่กว่า และประกอบกับมีอัตราการขยายตัวของอุปสงค์ที่มั่นคงกว่าประเทศไทยจึงทำให้เกิดการลงทุนเพิ่มในอุตสาหกรรม และแนวโน้มการเติบโตของการผลิตที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วนี้ เนื่องจากประชากรในประเทศจีนมีความต้องการใช้รถยนต์มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความสะดวกสบายและประกอบกับรายได้ที่

สูงขึ้นของประชาชนจีนและประชาชนจีนส่วนมากยังไม่มียุทธศาสตร์ใช้กัน จึงทำให้ตลาดรถยนต์ในประเทศจีนยังสามารถขยายตัวได้อีกมาก แต่โดยรวมแล้วประเทศจีนจะมีลักษณะการผลิตรถยนต์เพื่อรองรับความต้องการภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ซึ่งเหมือนประเทศไทยในอดีต เพราะว่าภาชนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปของประเทศจีนเก็บในอัตราที่สูงมาก และปัญหาหลักทุกอุตสาหกรรมที่บริษัทฯ ข้ามชาติเข้ามาลงทุนในจีนคือการละเมิดลิขสิทธิ์ที่ประเทศจีนบางครั้งมีการละเลยจนนักลงทุนไม่กล้านำเทคโนโลยีล่าสุดเข้ามาผลิตในประเทศจีน เนื่องจากกลัวถูกลอกเลียนแบบโดยไม่มี การเสียค่าลิขสิทธิ์ ดังนั้นเทคโนโลยีในการผลิตของจีนจึงยังค่อนข้างล่าช้ากว่าประเทศไทยอยู่

ตารางที่ 4.21 ปริมาณการผลิตรถยนต์ ปีพ.ศ. 2543-2548

(หน่วย: คัน)

ประเทศ	2543	2544	2545	2546	2547	2548
จีน*	668,744	794,117	1,010,560	1,133,275	1,156,032	1,652,000
		(18.75)	(27.26)	(12.14)	(2.01)	(42.90)
ไทย**	97,129	156,066	169,321	251,684	299,439	277,603
		(60.68)	(8.49)	(48.64)	(18.97)	(-7.29)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราการขยายตัว (หน่วย: ร้อยละ)

ที่มา: * CEIC Data (2006)

** สถาบันยานยนต์ (2006)

ส่วนอุปสงค์ชิ้นส่วน REM (ตารางที่ 4.22) ซึ่งอุปสงค์ภายในประเทศก็สามารถวัดโดยจำนวนรถยนต์ที่ถูกใช้อยู่ในปัจจุบัน ความคงทนของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตออกมา และยอดขายรถยนต์ในแต่ละปีของรถยนต์ที่สามารถผลิตขึ้นส่วนที่ได้มาตรฐานตามที่โรงงานผลิตรถยนต์กำหนดไว้ (Department of Export Promotion, 2002) ในส่วนนี้จากวิเคราะห์พบว่าจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศจีนและประเทศไทยมีปริมาณรถยนต์จดทะเบียนในแต่ละปีต่างกันไม่มาก โดยที่ประเทศจีนมีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนมากกว่าประเทศไทย ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตเริ่มลดน้อยถอยลงหลังจากปี พ.ศ. 2546 ในทั้ง 2 ประเทศ (ความคงทนและระยะเวลาในการใช้งานชิ้นส่วนไม่สามารถวัดได้ เนื่องจากขึ้นอยู่กับลักษณะการใช้งานของผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งในการวิเคราะห์สมมุติฐานว่ามีมาตรฐานใกล้เคียงกัน) ดังนั้นปริมาณการใช้ชิ้นส่วน REM ในประเทศจีนและประเทศไทยจะมีปริมาณการใช้ที่ไม่ต่างกันมาก

ตารางที่ 4.22 ปริมาณรถยนต์จดทะเบียน ปีพ.ศ. 2545-2549

(หน่วย: คัน)					
ประเทศ	2545	2546	2547	2548	2549
จีน*	2,294,649	3,160,859	3,332,297	n.a.	n.a.
		37.75%	5.42%	n.a.	n.a.
ไทย**	1, 929,715	2,614,312	3,139,768	3,352,028	2,896,446
		35.48%	20.10%	6.76%	-13.59%

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคืออัตราการขายตัว (หน่วย: ร้อยละ)

ที่มา: * National Bureau of Statistics of China (2005)

** กรมขนส่งทางบก (2006)

n.a. ไม่มีข้อมูล

สรุปแล้วอุปสงค์จีนส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศจีนและประเทศไทย ประเทศไทยในตลาดที่ขายชิ้นส่วน OEM และ REM ประเทศจีนมีความได้เปรียบจากอุปสงค์ขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มากกว่าประเทศไทย ซึ่งในอนาคตประเทศจีนจะมีแนวโน้มที่ขายตัวของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในอัตราที่สูงกว่าประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยมีตลาดรถยนต์ที่เริ่มจะอิ่มตัวและอัตราการขายตัวเริ่มหดตัว ในขณะที่ประชากรในประเทศจีนเริ่มมีรายได้สูงขึ้นและต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน อย่างเช่นรถยนต์ ซึ่งจะส่งผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ประเภท OEM ของประเทศไทย ดังนั้นถ้าประเทศไทยไม่เปลี่ยนแปลงกลยุทธ์การผลิต ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ประเภท OEM เพื่อเน้นในการส่งออกไปต่างประเทศสู่ตลาดที่หลากหลายมากกว่าในปัจจุบัน ที่มักจะส่งออกในภูมิภาคอาเซียน ญี่ปุ่นและออสเตรเลียเท่านั้น ส่วนตลาดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ประเภท REM แนวโน้มแล้วยังได้เปรียบเนื่องจากมีขนาดตลาดภายในประเทศที่ยังมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน แต่การผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ประเภท REM ของประเทศไทยมีการผลิตที่ได้มาตรฐานและมีแนวโน้มที่สามารถใช้เทคโนโลยีที่สูงกว่าประเทศจีนได้มากกว่าในอนาคต ดังนั้นประเทศไทยควรรักษาความได้เปรียบในจุดนี้ และพยายามเพิ่มส่วนแบ่งในตลาดภายนอกประเทศควบคู่กันเพื่อให้สามารถแข่งขันได้

3. อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง (Related and Support Industries)

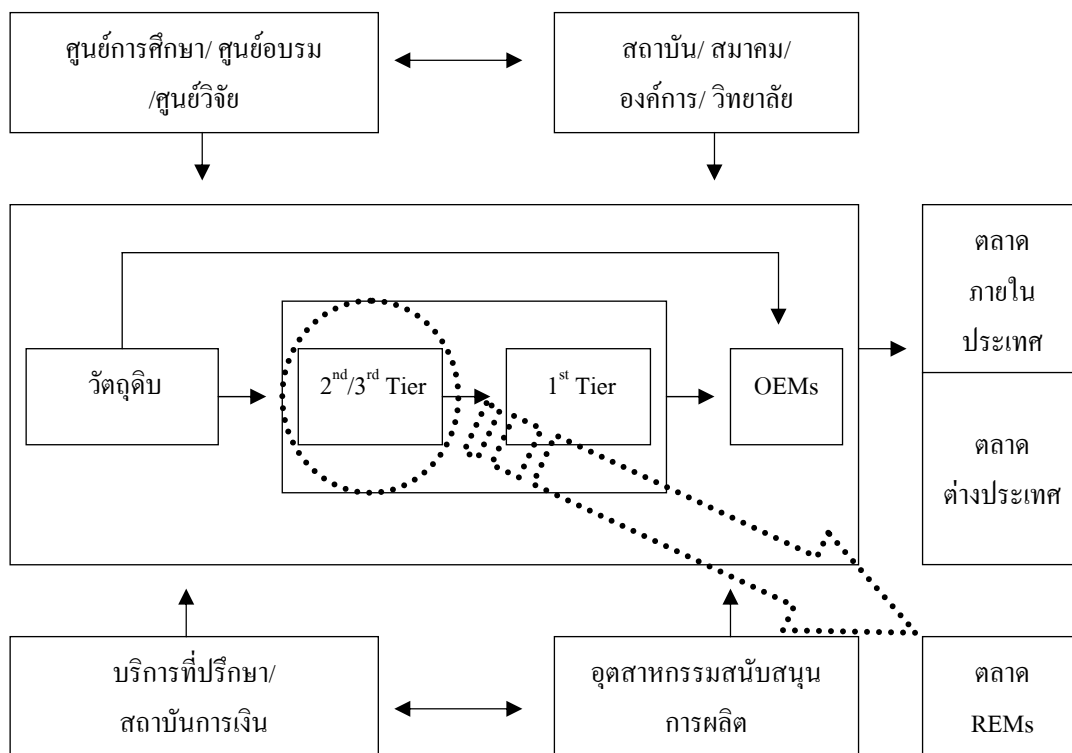
อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องมีจำนวนมากเท่าใดก็จะมีส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมนั้น ซึ่งการที่อุตสาหกรรมนั้นจะได้เปรียบในเชิงแข่งขันจะต้องมีการส่งมอบที่รวดเร็ว วัตถุดิบต้นทุนต่ำ จนทำให้การส่งมอบถึงผู้รับมีราคาถูกและมีคุณภาพ

3.1 อุตสาหกรรมสนับสนุน การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ส่วนหนึ่งเกิดจากความสามารถของประเทศ หากมีการสนับสนุนจากอุตสาหกรรมที่ความสามารถเหนือกว่าอีกประเทศหนึ่ง ทำให้มีการผลักดันทางอ้อมให้กับอุตสาหกรรมนั้นให้มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้นกว่าเดิม ดังแสดงในภาพที่ 4.4 แสดงให้เห็นถึงโครงสร้างอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ตั้งแต่ผู้จัดหาวัตถุดิบ ส่งให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับ 2nd/3rd Tier และ 1st Tier ตามลำดับจนสุดท้ายถึงผู้ผลิต OEMs ซึ่งมีการผลิตเพื่อจำหน่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากสายการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์แล้วยังมีอุตสาหกรรมและหน่วยธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการผลิตหรือเรียกว่าอุตสาหกรรมสนับสนุน (Support Industries) ยกตัวอย่างเช่น สถาบันการศึกษา ศูนย์การอบรม วิจัยและพัฒนา สถาบันการเงิน อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักร ฯลฯ ซึ่งมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ดังนี้

ส่วนของอุตสาหกรรมการศึกษาประกอบไปด้วยมหาวิทยาลัย (วิศวกรรม) วิทยาลัยเทคนิค (อาชีวศึกษา) องค์กรและสถาบันการวิจัยและพัฒนาทั้งของรัฐและเอกชน ซึ่งโดยรวมแล้วประเทศไทยมีความได้เปรียบสูงกว่าประเทศจีนในด้านนี้ จากข้อมูลการศึกษาในอุตสาหกรรมรถยนต์ของสถาบันยานยนต์ (2545) พบว่า ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมการศึกษาที่เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ รวมถึงการพัฒนาด้านบุคลากรมากกว่าประเทศจีน แต่ปัญหาอยู่ที่การศึกษาในเมื่อไทยเน้นภาคทฤษฎีมากกว่าการปฏิบัติจึงทำให้เมื่อบุคลากรไปปฏิบัติงานจึงจำเป็นต้องใช้เวลาในการเรียนรู้การทำงานก่อนไปปฏิบัติงานจริง

อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรเพื่อใช้ในการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมที่สนับสนุนได้แก่ Mould & Die, Jig & Fixture, Forging, Casting, Tooling, Cutting, Surface Treatment, Heat Treatment, Precision, Electronic Connector และ Engineering Plastic โดยในทั้งประเทศไทยและประเทศจีนส่วนใหญ่ยังต้องอาศัยเครื่องจักรนำเข้าจาก

ต่างประเทศอยู่ เพื่อนำมาใช้ในอุตสาหกรรม ดังนั้นโดยรวมแล้วทั้ง 2 ประเทศไม่มีความได้เปรียบเสียเปรียบในด้านนี้



ภาพที่ 4.4 โครงสร้างของอุตสาหกรรมตามลักษณะของ Cluster

ที่มา: โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549, 2548: 11

3.2 อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เนื่องจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์เป็นอุตสาหกรรมกลางน้ำ ซึ่งถ้าวิเคราะห์จากภาพที่ 4.2 และ 4.3 แล้วจะสามารถแยกอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มแรกคืออุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงไปด้านหลัง (Backward) ซึ่งจากภาพที่ 4.3 จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มีอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ซึ่งถือว่าเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำของอุตสาหกรรมรถยนต์โดยตรง ในส่วนนี้จะกล่าวถึงอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องหลักของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยและประเทศจีน จากบทความของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2547) พบว่ารถยนต์ 1 คัน ประกอบด้วยชิ้นส่วน 20,000-30,000 ชิ้น ซึ่งโดยทั่วไปแม้บริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ก็ไม่สามารถผลิตทุกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ได้ด้วยตนเอง การแบ่งงานกันทำและการจ้างผลิตจึงเป็น

รูปแบบปกติที่เกิดขึ้น ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ใช้ในการประกอบรถยนต์แบ่งได้เป็น 3 กลุ่มหลักคือ ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่เป็นเหล็ก (Cast Iron Engine Parts) เช่น cylinder blocks ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่เป็นเหล็กกล้า เช่น Chassis Frames Wheel Parts และชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่เป็นโลหะพิเศษ โดยเหล็กและเหล็กกล้าซึ่งเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการผลิต ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์คือ เหล็กที่มีรูปทรงแบน เช่น เหล็กแผ่นรีดร้อน เหล็กแผ่นรีดเย็น และเหล็กแผ่นเคลือบ เป็นต้น และในส่วนของยางล้อรถยนต์และชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับระบบช่วงล่าง ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งของรถยนต์นั้น แบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ ยางที่ทำจากยางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์ ซึ่งหากเป็นกรณีหลังจะมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงต่อไปกับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีด้วย ซึ่งส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในหมวด HS 8708 ประกอบด้วยวัตถุดิบหลักคือ เหล็ก อลูมิเนียมและยาง

จากบทความของเออร์ตัน เอกศาสตร์ (2006) และ Xiaoling Hu (2005) สามารถสรุปได้ว่าประเทศจีนมีความสามารถในการผลิตได้ครบวงจรมากกว่าประเทศไทย โดยมีความสามารถในการผลิตเหล็กได้ครบวงจรมากกว่าประเทศไทยจึงไม่จำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบประเภทเหล็กกล้าเป็นจำนวนมากเหมือนประเทศไทยที่ต้องอาศัยนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งประเทศจีนมีโรงงานถลุงเหล็กขนาดใหญ่เองในประเทศประกอบกับมีทรัพยากรแร่เหล็กเป็นจำนวนมากจึงทำให้ในปัจจุบันสามารถผลิตเหล็กได้ในปริมาณมากที่สุดในโลก แต่ในขณะเดียวกันประเทศจีนก็ต้องการใช้เหล็กมากที่สุดในโลกเพื่อใช้ในการพัฒนาประเทศเช่นเดียวกันด้วย ประเทศจีนจึงจำเป็นต้องนำเข้าเหล็กจากต่างประเทศ โดยเฉพาะเหล็กกล้า เนื่องจากว่าประเทศจีนยังไม่สามารถผลิตเหล็กกล้าได้เพียงพอกับความต้องการใช้ในประเทศ ในอนาคตประเทศจีนจำเป็นต้องปรับปรุงความสามารถในการผลิตเหล็ก จากที่ภาครัฐต้องการให้อุตสาหกรรมเหล็กจีนมีความสามารถในการผลิตที่ได้คุณภาพและปริมาณที่เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้สามารถส่งเสริมให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนมีความสามารถในการแข่งขันมากกว่าประเทศไทยจากการผลิตที่รวดเร็วและต้นทุนต่ำ ซึ่งประเทศไทยได้มีความพยายามแก้ไขได้ทำเจรจาการค้าเสรีกับประเทศญี่ปุ่นโดยประเทศญี่ปุ่นต้องการให้ประเทศไทยลดอัตราภาษีศุลกากรของเหล็กลงเพื่อลดต้นทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ลง ส่งผลให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยลดความเสียเปรียบเชิงแข่งขันในด้านอุตสาหกรรมเหล็กได้

จากบทความของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2546-2548 สามารถสรุปได้ว่าปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทย ได้นำอูมิเนียมไป

ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มากขึ้นตามเทคโนโลยีต่างประเทศ เนื่องจากอูมิเนียมมีน้ำหนักเบาว่าเหล็กขนาดเดียวกันประมาณ 1 ใน 3 จึงทำให้สามารถประกอบเป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักเบา ส่งผลให้รถยนต์สามารถประหยัดพลังงานได้ นอกจากนี้ยังมีจุดเด่นอีกคือมีความเหนียวและความแข็งแรงสูงเมื่อเทียบกับน้ำหนัก ไม่เป็นสนิม มีความสามารถในการนำไฟฟ้าและความร้อนได้ดี จึงมักจะนำไปทำเป็นหม้อน้ำรถยนต์ในปัจจุบัน การขึ้นรูปชิ้นส่วนสามารถทำได้ง่ายและสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้โดยไม่เสียคุณภาพเดิม ในประเทศไทยมีการผลิตได้ครบทั้ง 3 ขั้นตอน แต่ยังไม่มียางรถยนต์ เนื่องจากไม่มีแม่แบบบล็อกที่เป็นวัตถุดิบหลักภายในประเทศและราคาค่าไฟฟ้าในประเทศไทยมีราคาสูงไม่คุ้มกับการลงทุนเชิงพาณิชย์ จึงมีแต่การหลอมอูมิเนียมจากเศษโลหะ ในขณะที่ประเทศจีนมีโรงงานอูมิเนียมแบบครบวงจรตั้งแต่ถลุงแร่จนถึงการนำไปผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูป โดยในปี พ.ศ. 2546 ประเทศจีนสามารถผลิตอูมิเนียมส่งออกจำหน่ายในตลาดโลกสูงเป็นลำดับ 1 และประเทศจีนก็เป็นประเทศหนึ่งที่ต้องการใช้อูมิเนียมมากที่สุดในโลก โดยการผลิตของประเทศจีนในปี 2548 มีประมาณ 7.8 ล้านตัน จาก 31 ล้านตันจากการผลิตทั่วโลกหรือคิดเป็น 1 ใน 4 ของการผลิตรวม และความต้องการมีประมาณ 7.2 ล้านตัน ซึ่งราคาในตลาดโลกของอูมิเนียมจะเปลี่ยนแปลงขึ้นลงตลอดเวลาขึ้นอยู่กับกำลังการผลิตและความต้องการในแต่ละปี โดยรัฐบาลจีนมีความพยายามลดจำนวนโรงงานถลุงอูมิเนียมขนาดเล็กที่ไม่มีประสิทธิภาพลง และจำกัดการนำเข้าวัตถุดิบสำหรับโรงงานที่มีการผลิตต่ำกว่า 100,000 ตันต่อปี ทำให้ประเทศไทยขาดความได้เปรียบแข่งขันไป โดยปัญหาหลักของประเทศไทยนอกจากไม่สามารถถลุงแร่ในประเทศได้ มีแต่การผลิตจากเศษโลหะเพียงอย่างเดียว โดยเศษโลหะก็คืออูมิเนียมรีไซเคิลและกากอูมิเนียมนำมาหลอมใหม่ ซึ่งการหลอมใหม่ของประเทศไทยยังมีปัญหาในการทำให้อูมิเนียมบริสุทธิ์ได้ต้องใช้เทคโนโลยีสูงและพลังงานไฟฟ้ามาก ดังนั้นการผลิตจะได้อูมิเนียมที่มีคุณภาพจะมีแต่ในกรณีนำเข้าเศษอูมิเนียมจากโรงงานผลิตมาหลอมใหม่ ดังนั้นปัจจุบันจึงจำเป็นต้องนำเข้าอูมิเนียมจากประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลียและจีนเป็นจำนวนมากอยู่

จากรายงานการศึกษาอุตสาหกรรมยางของกระทรวงอุตสาหกรรม (2545) สามารถสรุปได้ว่าประเทศไทยถึงแม้ว่าจะความสามารถในการผลิตยางดิบได้ในปริมาณที่มากเป็นลำดับ 1 ของโลก แต่ประเทศไทยไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากยางดิบได้มากเท่าที่ควร ซึ่งทำให้มีกำลังการผลิตส่วนเกินในประเทศเหลืออยู่มาก ดังนั้นกำลังการผลิตส่วนเกินที่เหลืออยู่จึงถูกส่งออกไปยังต่างประเทศ การที่ประเทศไทยไม่สามารถผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มได้มาก อันเนื่องมาจากประเทศไทยยังไม่สามารถพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตที่เป็นของตนเองได้ ซึ่งเทคโนโลยีที่ใช้อยู่ในปัจจุบันก็ยังอยู่ระดับต่ำ และผู้ประกอบการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้ ส่วนใหญ่แล้วเป็นบริษัทข้ามชาติ โดยผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมนี้ก็เป็นเพียงผู้ประกอบการ

ขนาดกลางและขนาดเล็ก ประกอบกับราคายางในแต่ละปีที่ขายในประเทศมีความผันผวนสูงจึงไม่ดึงดูดให้นักลงทุนจากต่างประเทศรายใหม่เข้ามาลงทุนแปรรูปยางดิบเหล่านี้ จึงไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการเพิ่มอุปสงค์ความต้องการยางดิบภายในประเทศ ในขณะที่ประเทศจีนเป็นตลาดส่งออกสินค้าในหมวดยางของประเทศไทยอยู่ในลำดับ 10 แต่ประเทศไทยก็นำเข้าสินค้าในหมวดยางจากประเทศจีนกลับมาสูงเป็นลำดับ 4 ด้วยเหมือนกัน แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยขาดเทคโนโลยีในการผลิต และประกอบกับการผลิตของประเทศไทยยังมีต้นทุนต่อหน่วยสูงกว่าประเทศจีน จึงทำให้ประเทศไทยยังต้องอาศัยวัตถุดิบประเภทยางที่มีคุณภาพสูงและราคาถูกจากต่างประเทศอยู่ ซึ่งในปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตยางสังเคราะห์เพื่อช่วยให้ประเทศที่ไม่มีวัตถุดิบเป็นยางธรรมชาติสามารถแข่งขันได้กับประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติประเภทยาง ซึ่งจุดเด่นของยางสังเคราะห์ก็คือมีความแข็งแรงทนทานมากกว่ายางธรรมชาติ แต่ก็มีจุดด้อยคือต้นทุนการผลิตสูงและต้องใช้เทคโนโลยีของปิโตรเคมีในการผลิต แต่เนื่องจากว่าประเทศจีนยังต้องอาศัยเทคโนโลยีเหล่านี้จากต่างประเทศอยู่ดังนั้นการผลิตประเภทนี้จึงยังมีอยู่ไม่มาก

กลุ่มที่สองคืออุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงไปด้านหน้า (Forward) ซึ่งจากภาพที่ 4.2 อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในส่วนนี้ ซึ่งถือว่าเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่นก็คืออุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

จากตารางที่ 4.23 ประเทศจีนมีจำนวนผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศมากกว่าประเทศไทย ซึ่งประเทศจีนมีการผลิตรถยนต์โดยใช้เครื่องหมายการค้าทั้งสิ้น 32 ตัว ประกอบด้วยบริษัทผู้ประกอบการจำนวน 19 บริษัท ในขณะที่ประเทศไทยมีจำนวนเพียง 15 ค่ารถยนต์ที่สนใจเลือกประเทศไทยเป็นฐานในการผลิต โดยมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวน 12 บริษัท ซึ่งในจำนวนค่ายรถยนต์ในประเทศจีนที่ใช้เครื่องหมายการค้าทั้งหมด 32 ตัวนั้น เป็นบริษัทรถยนต์ที่ผลิตรถยนต์ภายใต้เครื่องหมายการค้าของเงินเองถึง 12 ตัว ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีบริษัทผลิตรถยนต์สัญชาติไทยเลย (ตารางที่ 4.24 และ 4.25) ทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องนี้ การที่ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่มีขนาดเล็ก (อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์) กว่าประเทศจีน ส่งผลให้อุปสงค์ต่อชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มีน้อยกว่าด้วย ทำให้การผลิตไม่เกิดการประหยัดต่อขนาด ดังนั้นการผลิตจึงมีต้นทุนต่อหน่วยสูงกว่า ประกอบกับบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ ดังนั้นจะไม่มีความแน่นอนในนโยบายการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศ ซึ่งนโยบายทั้งหมดจะถูกส่งมาจาก

ต่างประเทศ โดยจะประกอบกับการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับราคาและมาตรฐานของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์เป็นหลัก ประกอบกับทั้งสองประเทศจะต้องถูกบังคับให้มีการค้าเสรีและการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตามพันธะในการเป็นสมาชิก WTO ดังนั้นอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยจะมีความเสี่ยงมากกว่าประเทศจีนในยอดขายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ถ้าไม่สามารถแข่งขันด้านคุณภาพและราคาได้

ตารางที่ 4.23 จำนวนผู้ผลิตรถยนต์ ปี พ.ศ. 2548

(หน่วย: ราย)

ประเทศ	จำนวนผู้ผลิตรถยนต์	เครื่องหมายการค้าที่ผลิต
จีน *	19	32
ไทย **	12	15

ที่มา: * Guide to China's Auto Market (2005)

** สถาบันยานยนต์ (2006)

ตารางที่ 4.24 รายชื่อบริษัทผลิตรถยนต์ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2545

บริษัทผู้ผลิตรถยนต์	เครื่องหมายการค้าที่ผลิต
Toyota Motor (Thailand) Co., Ltd	Toyota
MMC Sittipol Co., Ltd	Misubishi
Siam Nissan Automotive Co., Ltd	Nissan, Suzuki
Honda Cars Manufacturing (Thailand) Co., Ltd	Honda
Saim Kolkarn & Nissan Co., Ltd	Nissan
Bangchan General Assembly Plant Co., Ltd	Honda
Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd	Mercedes Benz
Y.M.C. Assembly Co., Ltd	Peugeot, Volkswagen
Thai Swedish Assembly Co., Ltd	Volvo
Auto Alliance (Thailand) Co., Ltd	Mazda, Ford
General Motor (Thailand) Co., Ltd	Chevrolet
BMW Mfg. (Thailand) Co., Ltd	BMW

ที่มา: Department of Export Promotion (2002)

ตารางที่ 4.25 รายชื่อบริษัทผลิตรถยนต์ในประเทศจีนปี พ.ศ. 2548

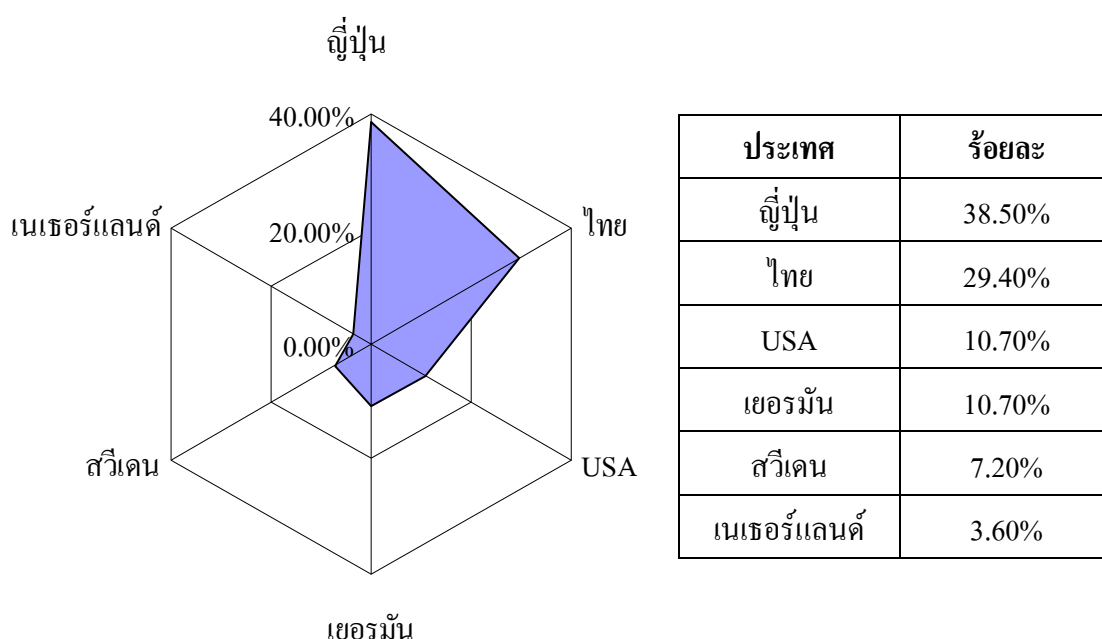
บริษัทผู้ผลิตรถยนต์	เครื่องหมายการค้าที่ผลิต
FAW Group Corporation	Toyota, Volkswagen, Mazda, FAW
SAIC Corporation Group	GM, Volkswagen
Changan Auto (Group) Co., Ltd	Ford, Suzuki, Chana
Dongfeng Motor Co., Ltd	Peugeot, Citroen, Honda, Nissan, Renault, Kia
Guangzhou Automobile Group	Toyota, Honda
Beijing Automobile Group	Daimler Chrysler, Hyduai
Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd	Fiat, MG, Soyat
Brilliance Auto (Group) Co., Ltd	BMW, Zhonghua
South East (Fujian) Motor Co., Ltd	Mitsubishi
Honda Automobile (China) Co., Ltd	Honda
Chery Automobile Co., Ltd	Chery
Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd	Geely, Daihatsu
Jiangxi Changhe Automobile Co., Ltd	Suzuki
Beiqi Foton Motor Co., Ltd	Fonton
Baoding Dadi Automobile Industry Co., Ltd	DADI
Huabei Motor	Huabei
Shanghai Maple Automobile Co. Ltd (SMA)	Maple
BYD Auto Co., Ltd	BYD
Hafei Automobile Co., Ltd	Hafei

ที่มา: Guide to China's Auto Market (2005)

จากการวิเคราะห์แนวโน้มแล้ว อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยยังขาดความแข็งแกร่งอยู่เนื่องจากโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยยังต้องพึ่งพาอาศัยอุตสาหกรรมปลายน้ำอย่างเช่นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จากต่างประเทศอยู่ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่สำคัญดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ถึงแม้ว่าแต่ละบริษัทที่มาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยจะมีชื่อเสียงระดับโลกก็ตาม แต่บริษัทเหล่านี้ทั้งหมดเป็นบริษัทข้ามชาติหรือเป็นบริษัทร่วมลงทุนกับคนไทย ซึ่งบริษัทเหล่านี้จะประกอบรถยนต์ภายใต้

เครื่องหมายการค้าของบริษัทแม่ ซึ่งต่างจากประเทศจีนที่มีอุตสาหกรรมปลายน้ำที่เป็นสัญชาติจีนอยู่เป็นจำนวน 12 บริษัท

เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนความเป็นเจ้าของในอุตสาหกรรมปลายน้ำนี้จะเห็นได้ว่าประเทศไทยอาศัยประเทศญี่ปุ่นเข้ามาลงทุน (ภาพที่ 4.5) โดยตรงหรือร่วมลงทุนกับคนไทยมากถึงร้อยละ 38.5 ในขณะที่คนไทยเป็นเจ้าของในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 29.5 ทั้งนี้ อันเนื่องมาจากประเทศไทยเปิดเสรีในการลงทุนและไม่ได้มีกฎหมายการลงทุนเหมือนประเทศจีนที่ไม่อนุญาตให้มีชาวต่างชาติถือหุ้นในบริษัทมากกว่าร้อยละ 50 ประกอบกับบริษัทแม่ต้องการความคล่องตัวในการบริหารจัดการด้านการควบคุมคุณภาพการผลิต จำนวนการผลิตและการทำตลาด ส่วนหนึ่งที่ประเทศญี่ปุ่นมั่นใจในการลงทุนในประเทศไทย เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นมีประสบการณ์ในการลงทุนในอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศไทยมานานแล้ว รวมถึงประเทศไทยมีความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน



ภาพที่ 4.5 สัดส่วนความเป็นเจ้าของในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไทย

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2547)

3.3 อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง จากการวิเคราะห์ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นสามารถสรุปว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบในด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนทั้งอุตสาหกรรมการศึกษาและอุตสาหกรรมการเงิน ส่วนอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องประเทศไทยได้เปรียบประเทศจีน

ในอุตสาหกรรมยาง แต่ไม่เพียงพอให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง จากอุตสาหกรรมยางที่มีความได้เปรียบเป็นวัตถุดิบที่ใช้เป็นส่วนประกอบในหมวดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (HS 8708) เพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับวัตถุดิบหลักในการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์อย่างเหล็กและอลูมิเนียม ประเทศไทยจึงเสียเปรียบประเทศจีนในการแข่งขันจากประเทศไทยไม่มีวัตถุดิบประเภทแร่ที่สามารถถลุงได้เอง จึงทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าทั้งเหล็กและอลูมิเนียม ส่งผลให้การผลิตมีความล่าช้าจากการขนส่งสินค้าและต้นทุนสูงกว่าจากราคาวัตถุดิบที่ไม่แน่นอน ส่วนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไทยมีขนาดเล็กกว่าจีนจากจำนวนบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศ ซึ่งจีนมีจำนวนมากกว่าประเทศไทย ซึ่งส่วนหนึ่งที่ทำให้ประเทศจีนมีความได้เปรียบประเทศไทยเนื่องจากประเทศจีนมีตราสินค้าในการจำหน่ายรถยนต์เป็นของตนเอง ทำให้สามารถพัฒนาและกำหนดการลงทุนได้อย่างเป็นอิสระ ต่างจากประเทศไทยที่ต้องผลิตตามคำสั่งของบริษัทแม่ ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่าประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบในอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง

4. กลยุทธ์ โครงสร้างและสภาพการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)

อุตสาหกรรมในประเทศนั้นๆ จะสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้นั้น ประเทศนั้นจะต้องมีอุตสาหกรรมที่วางกลยุทธ์ โครงสร้างรวมถึงสภาพการแข่งขันได้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ซื้อ โดยทำการพิจารณาจากจำนวนคู่แข่งในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศ การที่ประเทศหนึ่งมีผู้ผลิตในอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก จะก่อให้เกิดสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาการผลิตและการบริหารที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ ในทางตรงกันข้ามถ้าประเทศนั้นมีผู้ผลิตน้อยราย อาจจะทำให้เกิดการผูกขาดและขาดการพัฒนาได้ เนื่องจากการไม่มีการแข่งขันและยังทำให้ให้ต้นทุนการผลิตสูงจนไม่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้

จากตารางที่ 4.26 สามารถวิเคราะห์ได้ว่าประเทศจีนมีความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มากกว่าประเทศไทย เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์และผู้ซื้อชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ในประเทศจีนจะมีทางเลือกที่จะใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ของผู้ผลิตในประเทศจีนมากกว่าในประเทศไทย ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์เกิดการแข่งขันตลอดเวลาเพื่อให้ทันต่อความต้องการไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพ เทคโนโลยีและราคา ดังนั้นประเทศจีนจะมีแรงกดดันมากกว่าประเทศไทยในการผลักดันให้อุตสาหกรรมนี้พัฒนาเนื่องจากอัตราความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนสูงตั้งแต่

อดีตจนถึงปัจจุบัน จากความสามารถในการทำกำไรสุทธิได้สูง ในอัตราร้อยละ 6.6 จึงทำให้ผู้ประกอบการจากต่างประเทศเข้ามาดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมนี้เพิ่มมากขึ้นต่อเนื่องทุกปี แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศจีนมีจำนวนมากจึงเกิดปัญหาในการผลิตให้เกิดการประหยัดต่อขนาดและรายได้ส่วนใหญ่ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศจีนจะอยู่ในกลุ่มชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่เทคโนโลยีต่ำ เช่น เพลาขับ ระบบเกียร์ธรรมดา ลูกปืน ฯลฯ ที่ยังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนประเภทอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ได้รายรับที่มากกว่า เช่น ระบบเบรก ABS ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ ระบบควบคุมการทรงตัว ฯลฯ (Capability Development in the Chinese Auto Supplier Base, 2006)

ดังนั้นการที่ประเทศจีนจะผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศจีนที่ใช้เทคโนโลยีสูง ผู้ผลิตกลุ่มนี้ในประเทศจีนจึงเป็นบริษัทข้ามชาติร่วมลงทุนระหว่างผู้ประกอบการจีน ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนส่วนมากผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ซับซ้อนใช้เทคโนโลยีต่ำ ราคาถูก เพื่อจะได้มียอดขายจำนวนมาก ซึ่งเหมือนกับยุคแรกเริ่มของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ของประเทศไทยที่เน้นการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีต่ำและเน้นการใช้แรงงานในการผลิตจากความสามารถได้เปรียบในด้านแรงงานมีค่าจ้างต่ำ แต่ปัจจุบันประเทศไทยเริ่มไม่มีความได้เปรียบแข่งขันในด้านค่าจ้างกับประเทศอื่นๆ ผู้ผลิตในประเทศไทยบางส่วนจึงหันมาผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตที่สูงขึ้นโดยพยายามพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตใช้เองในประเทศ แต่ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ต้องการเครื่องจักรและการควบคุมมาตรฐานของผู้ผลิตรถยนต์สูง บริษัทข้ามชาติจะเข้ามาร่วมลงทุนหรือลงทุนผลิตเอง เนื่องจากมีความสามารถในการด้านเงินทุนและเทคโนโลยีที่สูงกว่าผู้ผลิตไทย ดังนั้นผู้ผลิตไทยบางรายจึงเลือกการจดทะเบียนเข้าสู่ตลาดหุ้นเพื่อนำเงินลงทุนมาซื้อเทคโนโลยีหรือวิจัยและพัฒนาต่อไปเพื่อให้ผลิตสินค้าที่มีเทคโนโลยีสูงและถูกต้องตามมาตรฐานโรงงานได้ (สักรินทร์ นิยมศิลป์, 2549)

ตารางที่ 4.26 จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ พ.ศ. 2549

(หน่วย: ราย)

ประเทศ	จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์
จีน*	3,500
ไทย**	1,657

ที่มา: * Capability Development in the Chinese Auto Supplier Base (2006)

** สถาบันยานยนต์ (2006)

การผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยในปัจจุบันยังเน้นการผลิตเป็น Mass Product อยู่ เนื่องจากบริษัทผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศส่วนประกอบรถยนต์ที่ตั้งอยู่ทั่วโลก ซึ่งเป็นการสร้าง Supply Chain ของผู้ประกอบรถยนต์นั่นเอง ด้วยลักษณะของผู้ประกอบรถยนต์ในปัจจุบันที่มีเทคโนโลยีในการออกแบบให้สามารถใช้ Platform เดียวกัน หรือเรียกว่านโยบาย Global Platform ผู้ประกอบรถยนต์มีการออกแบบให้ใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่มีลักษณะเป็นชิ้นส่วนที่ใช้ร่วมกันให้ได้มากที่สุด (Common Part) เพื่อให้โรงงานผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์เกิดการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด (Economic of Scale) และอาศัยเขตการค้าเสรีส่งชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ให้ผู้ประกอบรถยนต์ของตนในภูมิภาค ในส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์อีกร้อยละ 40 ในประเทศไทยที่ไม่สามารถมีการผลิตแบบ Mass Product ให้เกิดการประหยัดต่อขนาดได้ จึงพยายามดึงดูดลงทุนต่างชาติมาร่วมลงทุนกับผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทย เพื่อให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับผู้ผลิตชาวไทยให้มีความสามารถในการวิจัย ออกแบบและพัฒนาตัวผลิตภัณฑ์เองได้ และสามารถผลิตผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีสูงขึ้นกว่าเดิม ราคาต่อหน่วยสูงและคุณภาพดี โดยเน้นตลาด Niche Market เพื่อจะสามารถหลีกเลี่ยงการเป็นคู่แข่งทางการค้าโดยตรงกับประเทศจีนที่มีลักษณะการผลิตที่เป็น Mass Product

สรุปประเทศจีนมีความสามารถในการแข่งขันด้านกลยุทธ์ โครงสร้างและสภาพการแข่งขัน ด้วยโครงสร้างที่คล้ายกันและสภาพการแข่งขันที่เน้นที่สินค้าแบบ Mass Product เหมือนกัน ในบางส่วน จากจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของจีนที่ทำให้เกิดการแข่งขันสูง แต่ตลาดในประเทศจีนยังสามารถทำกำไรได้อีกมากทำให้ผู้ผลิตไม่ใส่ใจในการผลิตให้ได้คุณภาพและประหยัดต่อขนาด (IBM, 2006) ประกอบกับปัญหาการละเมิดลิขสิทธิ์ในอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่ บริษัทข้ามชาติจากต่างประเทศจึงยังไม่กล้านำเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดหรือการออกแบบใหม่มาผลิตในประเทศจีน ทำให้ประเทศไทยยังเสียเปรียบประเทศจีนในด้านนี้อยู่เล็กน้อย

5. เหตุสุตวิสัย (Chance)

เหตุสุตวิสัยเป็นตัวแปรหนึ่งที่ทำให้เกิดความได้เปรียบหรือเสียเปรียบในการแข่งขันได้ โดยตัวแปรนี้ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมไม่สามารถควบคุมหรือคาดการณ์ได้

เหตุสุดวิสัยในประเทศจีนคือการที่ประเทศจำเป็นต้องชะลอการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจจะทำให้เกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจได้ เนื่องจากบางภาคเศรษฐกิจของจีนยังเปราะบางอยู่ โดยอัตราเงินเฟ้อของจีนอยู่ในระดับสูงมาโดยตลอด รัฐบาลจึงจำเป็นต้องขึ้นดอกเบี้ยในตลาดการเงินเพื่อลดการขยายตัว และลดภาวะการขาดแคลนเหล็ก ซีเมนต์และอลูมิเนียมด้วยการควบคุมการลงทุนที่ต้องใช้ทรัพยากรเหล่านี้เป็นจำนวนมาก (Ray, 2004) ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์จีนหดตัวลงจากเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นและค่าจ้างสูงขึ้นจากภาวะเงินเฟ้อ ประกอบกับวัตถุดิบประเภทเหล็กและอลูมิเนียมตลาดแคลนและมีราคาสูงขึ้น ปัจจัยเหล่านี้จะมีผลทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนมีความสามารถในการแข่งขันลดลง

ประเทศไทยมีความไม่มั่นคงทางการเมือง ทำให้ประเทศไทยขาดความแน่นอนในทิศทางการใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยในส่วนของความเป็น Detroit of Asia ในปัจจุบันก็ยังขาดความแน่นอนอยู่ ซึ่งทำให้นักลงทุนต่างชาติไม่มั่นใจในสถานะเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งอาจจะกระทบถึงการจัดหาเงินทุนที่จะต้องมีต้นทุนที่สูงขึ้น การส่งออกที่อาจจะมีความเสี่ยงสูงขึ้นจากการขาดการสนับสนุน และยังส่งผลทางอ้อมมาจากผู้บริโภคไทยไม่มั่นใจที่จะซื้อรถยนต์ในภาวะเศรษฐกิจเช่นนี้ จึงส่งผลต่อการลดกำลังการผลิตหรือผู้ผลิตบางรายอาจจะขาดทุนจากการมีต้นทุนจมสูงจากเครื่องจักรที่มีราคาแพงหรือคาดการณ์การผลิตผิด ทำให้มีสินค้าคงเหลืออยู่มาก จนเกิดปัญหาทางการเงินกับบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ได้ ผลกระทบจากการทำเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและญี่ปุ่น สำหรับความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่นสำหรับความเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจว่าประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์มากน้อยเพียงใด ดังนั้นสิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ของประเทศไทย

จากการศึกษาปัจจัยภายนอกของบริการที่ปรึกษาของ IBM (2006) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่อาจจะกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วโลกได้คือ สภาวะการขาดแคลนน้ำมัน มลภาวะทางอากาศและความสะดวกสบายของระบบขนส่ง เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์ส่วนมากใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ดังนั้นถ้ามีความต้องการน้ำมันจากการใช้รถยนต์มากขึ้นส่งผลให้ราคาน้ำมันแพง ซึ่งจะมีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์และผลกระทบจะต่อเนื่องไปยังอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องต่างๆ ส่วนมลภาวะทางอากาศในปัจจุบันเป็นปัญหาหลักของเมืองใหญ่ๆ ทั่วโลกซึ่งบางประเทศมีการกำหนดค่าที่ยอมรับได้ในการปล่อยมลพิษที่ต่ำมาก เช่น มาตรฐาน EURO I และ EURO II ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนบางส่วนที่เกี่ยวข้องต้องมีการวิจัยและพัฒนาให้สามารถผ่านมาตรฐานที่กำหนดไว้ ส่วนความสะดวกสบายของระบบขนส่งเป็นปัจจัยในการซื้อรถยนต์

อย่างหนึ่ง ซึ่งถ้าประเทศนั้นไม่มีความพร้อมของถนน มีการจราจรที่ติดขัดหรือระบบขนส่งสาธารณะสะดวกและรวดเร็วกว่าเป็นต้น ซึ่ง 3 ปัจจัยนี้อาจจะส่งผลกระทบต่อทั้งประเทศจีนและไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ได้

6. รัฐบาล (Government)

ภาครัฐบาลเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีบทบาททำให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศได้ ซึ่งผลกระทบจะผ่านนโยบายต่างๆ ที่ภาครัฐ ได้กำหนดและประกาศออกมา เช่น นโยบายด้านภาษีอากร นโยบายการส่งเสริมการลงทุน นโยบายการกำหนดมาตรฐานสินค้าและอุตสาหกรรม ฯลฯ

โดยบทบาทของภาครัฐที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ในการศึกษา นโยบายของภาครัฐในแต่ละประเทศดังนี้

6.1 นโยบายทางด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์
นโยบายทางด้านภาษีเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับภายนอกได้ ดังนั้นการเก็บภาษีรถยนต์นำเข้าหรือชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์นั้น จึงเป็นการช่วงคุ้มครองอุตสาหกรรมการผลิตในประเทศนั้นให้สามารถแข่งขันทางด้านการค้ามากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 4.27 อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์

(หน่วย: ร้อยละ)

ประเทศ	ข้อจำกัดด้านภาษี
จีน *	18.8
ไทย **	60

ที่มา: * International Trade Association (2006)

** Customs of Thailand (2006)

ทั้งประเทศจีนและประเทศไทยในอดีตต่างก็มีการคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศสูงจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในอัตราที่กำหนดไว้และตั้งอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าไว้ในอัตราที่สูง (ตารางที่ 4.27) ซึ่งแสดงให้เห็นประเทศจีนและประเทศไทย ยังมีการจัดการผลิตที่ยังไม่มีประสิทธิภาพพอที่จะแข่งขันได้เองในตลาดโลกจึงต้องอาศัยการคุ้มครอง

โดยภาครัฐ ประกอบกับรัฐบาลมีแนวคิดในการผลักดันให้อุตสาหกรรมนี้แข็งแกร่งและให้มีจำนวนการผลิตที่สามารถถึงจุดที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำสุดหรือเกิดการผลิตที่ประหยัดต่อขนาดได้

ตารางที่ 4.28 ข้อจำกัดการนำเข้ารถยนต์

ประเทศ	ข้อจำกัดการนำเข้า
จีน	รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,500 ซีซี อัตราภาษีร้อยละ 230 รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 2,501 ซีซี อัตราภาษีร้อยละ 270
ไทย	รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราภาษีร้อยละ 30 รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบ 2,001-2,500 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราภาษีร้อยละ 35 รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบ 2,501-3,000 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราภาษีร้อยละ 40 รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราภาษีร้อยละ 50

ที่มา: APEC Tariff Database (2006)

ปัจจุบันในเรื่องของพิกัดภาษ้นำเข้าจะขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าที่นำเข้า แต่จากการที่ประเทศจีนและประเทศไทยเป็นสมาชิกของ WTO อยู่จึงจำเป็นที่ทั้ง 2 ประเทศจะต้องลดการกีดกันทางการค้าทั้งที่ใช้ภาษีและไม่ใช้ภาษิตั้งจนไม่มีหรือที่เรียกว่าการค้าเสรีให้ได้ตามพันธะสัญญาทางการค้าของประเทศสมาชิก โดยประเทศจีนและประเทศไทยต่างก็ค่อยๆ ลดอัตราภาษีการนำเข้าลง ในปัจจุบันประเทศไทยยังคงเก็บภาษ้นำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในอัตราที่สูงกว่าประเทศจีนอยู่ เนื่องจากประเทศจีนต้องการชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์บางรายการที่ยังไม่สามารถผลิตได้เองในประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปเพื่อขายในประเทศและส่งออก เพื่อเป็นการลดต้นทุนของชิ้นส่วนในการนำมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูป (Jainxi, 2006) ดังจะเห็นได้จากอัตราภาษีของรถยนต์นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปในประเทศจีนจะมีอัตราที่สูงกว่าประเทศไทย (ตารางที่ 4.28) เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่เป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำของอุตสาหกรรมรถยนต์จีน ซึ่งตรงข้ามกับประเทศไทยที่จะวางรากฐานในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มากกว่า

6.2 นโยบายข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์
ข้อกำหนดคือกฎระเบียบที่ผู้ลงทุนต้องปฏิบัติตามในการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมนั้นๆ ซึ่งจะมีทั้งข้อกำหนดที่ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมและส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรม

ทั้งประเทศจีนและประเทศไทยต่างไม่มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศ (TRIMs) ตามพันธะสัญญาในการเป็นสมาชิก WTO ซึ่งประเทศจีนมีการยกเลิกการคุ้มครองนี้หลังประเทศไทย 4 ปี (ตารางที่ 4.29) แต่ประเทศไทยยังคงคุ้มครองในส่วนของภาวอยู่คงที่กล่าวมาในข้างต้น ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จีนต้องเผชิญกับการค้าเสรีมากกว่าประเทศไทยในปัจจุบัน

เมื่อวิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรมจีน ในภาพรวมแล้ว อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ยังคงไม่เปิดเสรีทางการลงทุนเหมือนอุตสาหกรรมอื่นๆ ในประเทศจีน โดยยังคงต้องมีผู้ถือหุ้นใหญ่ชาวจีนในบริษัทนั้นมากกว่าร้อยละ 50 อยู่ (ตารางที่ 4.30) ในขณะที่ปัจจุบันประเทศไทยมีการเปิดเสรีในการลงทุนมากกว่าประเทศจีน บริษัทในประเทศไทยสามารถจดทะเบียนในนามคนต่างชาติได้ แต่ทั้งนี้ประเทศไทยต้องคำนึงถึงการเข้ามาลงทุนเองของต่างชาติ อาจจะทำให้ไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีได้ ซึ่งจะมีผลต่อความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว และทำให้เกิดความไม่แน่นอนของนโยบายการลงทุนและความเชื่อมั่นในการลงทุนในอนาคตได้ของต่างชาติได้

ตารางที่ 4.29 นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

ประเทศ	การบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ
จีน	ยกเลิกการบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2547
ไทย	ยกเลิกการบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2543

ที่มา: International Trade Association (2006)

ประเทศไทยส่งเสริมการลงทุนด้วยการลดหย่อนภาษีให้ผู้ลงทุนที่ BOI ให้การสนับสนุน โดยจัดเก็บภาษีเงินได้และภาษีนำเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบในอัตราที่ลดลง จุดนี้เป็นแรงจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาประกอบธุรกิจ จากความได้เปรียบในด้านการลดต้นทุนการนำเข้า จึงสามารถขายสินค้าได้ในราคาที่ถูกลงก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันได้ โดยเฉพาะการผลิต

เพื่อการส่งออกซึ่ง BOI จะสนับสนุนด้วยการลดอัตราภาษีนำเข้าให้ โดยที่ผู้ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกสามารถนำเข้าวัตถุดิบโดยสามารถเรียกคืนภาษีนำเข้าได้ส่วนหนึ่ง

ตารางที่ 4.30 ข้อกำหนดในการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศจีนและประเทศไทย

ประเทศ	ข้อกำหนดในการลงทุน
จีน	ต่างชาติเข้ามาถือหุ้นกิจการได้ไม่เกินร้อยละ 50 สำหรับการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนที่สำคัญ
ไทย	ไม่มีข้อกำหนด

ที่มา: International Trade Association (2006)

ตารางที่ 4.31 การส่งเสริมการลงทุนและการส่งออกของประเทศจีนและประเทศไทย

ประเทศ	การส่งเสริม
จีน	ไม่มีนโยบายการส่งเสริมที่เด่นชัด
ไทย	ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ ได้รับลดหย่อนภาษีนำเข้าเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการผลิต

ที่มา: International Trade Association (2006)

6.3 นโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ประเทศจีนมีนโยบายในการให้ผู้ผลิตปรับปรุงสินค้าและเทคโนโลยี และพยายามเปลี่ยนภาพลักษณ์ของแหล่งที่ผลิต “MADE IN CHINA” ว่าเป็นสินค้าราคาถูกแต่ไม่มีคุณภาพ โดยพยายามให้มีการออกแบบและคิดค้นเทคโนโลยีเอง โดยเฉพาะเรื่องสิทธิบัตร หรือ Intellectual Property Right (IPR) แล้วจึงพยายามขยายตลาดโดยการทำข้อตกลงการค้าเสรี

บทบาทภาครัฐของประเทศจีนที่มีต่ออุตสาหกรรมก็คือพยายามสร้าง Brand ที่มีคุณภาพและเทคโนโลยีที่ดีมากกว่าที่จะพยายามทำราคาให้ถูก โดยจะเน้นกลุ่มการผลิตหลักๆ ในการแข่งขัน ในด้านเทคโนโลยี จะพยายามส่งเสริมให้มีการพัฒนาสิทธิบัตรด้วยการคิดค้นเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปรับปรุงเทคโนโลยีเกี่ยวกับเชื้อเพลิง โดยจะพยายามลดอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลงร้อยละ 15 ทั้งนี้ในระยะยาวจะพยายามโฆษณาเพื่อให้ตรา

สินค้ามีความแข็งแกร่ง แล้วพยายามส่งเสริมการผลิตหันมาเน้นตลาด OEM เนื่องจากมีตลาดขนาดใหญ่กว่า และประกอบด้วยตลาด REM กำลังจะอึมตัว

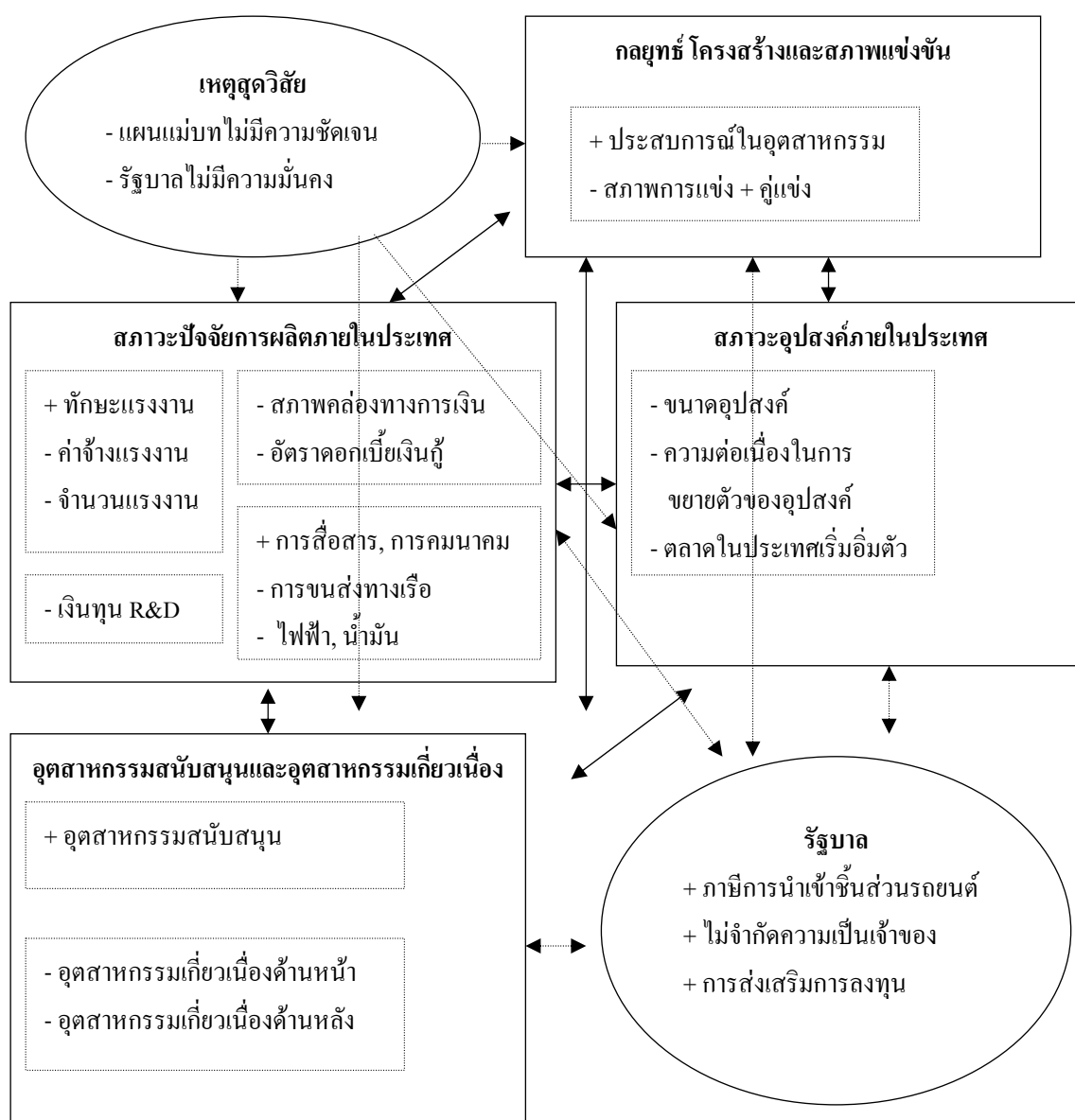
ประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มีความแข็งแกร่ง เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนให้กับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และยังสนับสนุนให้อุตสาหกรรมนี้ผลิตได้อย่างมีมาตรฐานและคุณภาพดี โดยให้มีการปรับปรุงเครื่องมือและอุปกรณ์ทดสอบ จนสามารถเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ ภาครัฐจะเข้าไปสนับสนุนให้มีการวิจัย คิดค้น พัฒนาและออกแบบได้เองภายในประเทศ โดยประเทศไทยจะเปลี่ยนไปเน้นอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประเภท OEM มากกว่า REM เพื่อรองรับการผลิตรถยนต์ที่จะสูงขึ้นในอนาคต และพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยมาตรฐานและคุณภาพยังคงเดิมยังคงเดิมเพื่อใช้ภายในประเทศและส่งออกสู่ตลาดระหว่างประเทศ

นโยบายภาครัฐของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องคือ การลดภาษีการนำเข้าในสินค้าที่สำคัญในอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อให้มีต้นทุนที่ถูกกลงและสามารถแข่งขันได้ ส่งเสริมการค้าและความร่วมมือใน ASEAN เพื่อเป็นการขยายตลาดและเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนวัตถุดิบ โดยมีนโยบายอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกันภายใต้เขตการค้าเสรี ASEAN ปรับภาษีสรรพสามิตเพื่อส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นฐานการผลิต

สรุปแล้วประเทศไทยมีความได้เปรียบในด้านรัฐบาลซึ่งนโยบายภาครัฐที่ออกมาก่อให้เกิดความได้เปรียบมากกว่าประเทศจีนทั้งหมดโดยเฉพาะอย่างยิ่งการปกป้องสินค้าประเภทชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศจากการตั้งกำแพงภาษีไว้ในระดับสูง ประกอบกับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติโดยให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้

7. สรุปผลการวิเคราะห์ในภาพรวม

จากการวิเคราะห์ข้างต้น สามารถสรุปความได้เปรียบเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทย โดยเปรียบเทียบกับประเทศจีน กรณีตลาดประเทศญี่ปุ่นได้ดังภาพที่ 4.6



ภาพที่ 4.5 สรุปผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศไทยกับประเทศจีน

หมายเหตุ: เครื่องหมาย + หมายถึงประเทศไทยมีความได้เปรียบ

เครื่องหมาย - หมายถึงประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบ

จากการวิเคราะห์อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า ในปัจจุบันประเทศไทยไม่มีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศจีนในการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (HS 8708) ซึ่งประเทศไทยเสียเปรียบประเทศจีนในปัจจุบันที่ก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันเกือบทุกด้าน โดยเฉพาะเมื่อต้องส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นยังพบปัญหาเกี่ยวกับค่าขนส่งที่สูงกว่า การผลิตชิ้นส่วนประกอบและ

อุปกรณ์รถยนต์ไทยส่วนใหญ่ยังมีกำลังการผลิตเหลืออีกมาก จึงทำให้การผลิตไม่ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดเหมือนประเทศจีน แต่อุปสรรคสำคัญในการผลิตให้ประหยัดต่อขนาดของประเทศไทยจำเป็นต้องอาศัยตลาดในต่างประเทศมากกว่าในประเทศที่เริ่มอิ่มตัว ทำให้ความสามารถในการแข่งขันมีความสำคัญมาก ซึ่งประเทศไทยยังขาดอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ดีพอจะสนับสนุนวัตถุดิบให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ไทย จึงจำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศจำนวนมาก ในขณะที่ประเทศจีนมียังสามารถขยายกำลังการผลิตได้อีกมากจากตลาดทั่วโลกที่ยังต้องการสินค้าจากประเทศจีนอย่างต่อเนื่อง เมื่อประเทศไทยต้องแข่งขันในระบบการจัดหาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์แบบ Global Sourcing แล้วประเทศไทยจึงยังมีความเสียเปรียบประเทศจีนในการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นจากต้นทุนที่สูงกว่า ดังนั้นการที่ประเทศญี่ปุ่นยังนำเข้าชิ้นส่วนประกอบจากประเทศไทยอยู่เนื่องจากเป็นระบบ Supply Chain ของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่น แต่เนื่องจากประเทศไทยมีตลาดรถยนต์ในประเทศที่ไม่เหมือนประเทศญี่ปุ่น ดังนั้นแบบของรถยนต์ที่ขายอยู่จะเหมือนกันเป็นบางรุ่นส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นจากประเทศไทยจึงมีน้อย

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยได้รับการคุ้มครองและมีการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นอุตสาหกรรมที่สนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ตามโครงการในแผนแม่บทของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย โดยมีความพยายามให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยด์แห่งเอเชีย โดยพยายามสร้างความแข็งแกร่งให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนที่สำคัญของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ให้สามารถสนับสนุนการประกอบรถยนต์ในประเทศได้โดยไม่ต้องพึ่งพาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จากต่างประเทศ แต่เนื่องจากประเทศไทยต้องการขยายกำลังการผลิตให้มีจำนวนการผลิตที่ประหยัดต่อขนาดและมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำจนสามารถประกอบรถยนต์ที่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จำหน่ายในต่างประเทศควบคู่กับการจำหน่ายในประเทศ เมื่อต้องส่งออกไปต่างประเทศที่มีระบบการค้าเสรีความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งจากต่างประเทศจึงมีความสำคัญ ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยพร้อมเทคโนโลยีและการจัดการให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยได้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาเทคโนโลยี แต่ในปัจจุบันประเทศไทยจำเป็นต้องลดการกีดกันทางการค้ากับประเทศคู่ค้าตามพันธะสัญญากับองค์การการค้าโลก (WTO) โดยการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างกันจะต้องไม่มีการกีดกันทางการค้ารูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางภาษีหรือไม่ใช้ก็ตาม ซึ่งอุตสาหกรรมภายในประเทศจะต้องมีความแข็งแกร่งเพียงพอต่อการเปิดการค้าเสรี เนื่องจากจะไม่มีภาครัฐมาคุ้มครองและสนับสนุนได้มากเหมือนในอดีต

การวิจัยครั้งนี้จะวิเคราะห์ถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทย โดยเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่สำคัญคือ ประเทศจีนที่มีอัตราการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในอุตสาหกรรมรถยนต์และยังมีความได้เปรียบเรื่องค่าจ้างแรงงาน ดังนั้นเพื่อให้การวิเคราะห์สามารถสะท้อนถึงความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน จึงได้นำกรณีศึกษาตลาดประเทศญี่ปุ่น ซึ่งประเทศไทยส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยไป

มากที่สุดตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยทำการพิจารณาส่วนแบ่งตลาดชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นจากประเทศจีนและประเทศไทย เพื่อสะท้อนให้เห็นว่า ในปัจจุบันประเทศไทยยังมีศักยภาพการแข่งขันในตลาดประเทศญี่ปุ่นอยู่หรือไม่ ตลอดจนวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศของ Michael E. Porter เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์เพื่อทราบถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทย และสามารถนำไปกำหนดกลยุทธ์ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยให้สามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้ในอนาคต ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1. สภาพทั่วไปในปัจจุบันการส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยและประเทศจีนไปยังประเทศญี่ปุ่นนั้น ปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นไม่มีการเก็บภาษีอากรขาเข้าจากทั้ง 2 ประเทศ เนื่องจากเป็นสมาชิกของ APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) แต่ลักษณะชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศจีนและประเทศไทยในตลาดประเทศญี่ปุ่นยังมีลักษณะที่คล้ายกันอยู่คือ มักจะเป็นชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีต่ำในการผลิตอยู่ (ชิ้นส่วนที่ไม่จำเป็นต้องมีเครื่องจักรที่ทันสมัยในการผลิต) และประกอบกับประเทศจีนมีต้นทุนการผลิตและการขนส่งไปยังประเทศญี่ปุ่นต่ำกว่าจึงสามารถขายได้ในราคาที่ถูกลงกว่าประเทศไทย ทำให้ผู้ส่งชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยที่มีกลยุทธ์การจัดการโดยใช้นโยบาย Global Sourcing (การจัดหาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากทั่วโลกที่ได้คุณภาพและราคาถูกที่สุด) เลือกใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จีนเพื่อนำไปประกอบรถยนต์ในประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้ในด้านราคา ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยและประเทศจีนกับผู้ประกอบการในญี่ปุ่นในปัจจุบัน จะเป็นเป็นกำหนดการผลิตตามแบบที่ต้องการ (Captive Relationship) โดยการกำหนดคุณลักษณะของสินค้าให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำหน้าที่ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์เอง ซึ่งแน่นอนว่าผู้ผลิตจะต้องเป็นผู้ปรับปรุงคุณภาพและพยายามลดต้นทุนการผลิตเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน ผู้ผลิตสามารถปฏิบัติได้ตามที่กำหนดเท่านั้นที่จะอยู่ได้ในตลาดประเทศญี่ปุ่น ดังนั้นส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นที่มีประเทศจีนสามารถมีส่วนแบ่งเป็นมากที่สุดจึงสามารถแสดงให้เห็นว่าประเทศจีนสามารถผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ได้ตามที่ประเทศญี่ปุ่นต้องการดังที่กล่าวมาข้างต้น ในขณะที่ปัจจุบันประเทศไทยมีส่วนแบ่งอยู่เป็นลำดับที่ 5 และส่วนแบ่งตลาดของประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะลดลง

2. จากการวิเคราะห์ตามทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ (Theory of Competitive Advantage of Nations) ของ Michael E. Porter โดยวิเคราะห์ปัจจัยที่ก่อให้เกิด

ความสามารถในการแข่งขันทั้งหมด 6 ด้านคือ ด้านสภาพการผลิตในประเทศ ด้านอุปสงค์ในประเทศ ด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ ด้านกลยุทธ์โครงสร้างและสภาพการแข่งขัน ด้านเหตุสุดวิสัย และสุดท้ายด้านรัฐบาล ซึ่งพบว่าประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ แม้ว่าปัจจัยรัฐบาลที่ให้ความคุ้มครองและสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์อย่างมากมาโดยตลอด แต่เมื่อต้องแข่งขันกับประเทศจีนที่มีความได้เปรียบอย่างมากในด้านต้นทุนทั้งด้านวัตถุดิบและค่าขนส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นแล้ว ทำให้สินค้าที่ประเทศไทยส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นที่มีลักษณะการผลิตแบบ Labor Intensive เกิดความเสียเปรียบด้านต้นทุนแรงงานโดยตรง จึงทำให้ส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นของประเทศไทยลดลงเรื่อยๆ ด้วยเหตุผลหลักที่ประเทศไทยยังสามารถรักษาส่วนแบ่งตลาดในประเทศญี่ปุ่นไว้ได้บางในปัจจุบัน เนื่องมาจากประเทศไทยมีความสัมพันธ์อันดีมาโดยตลอดในเรื่องการสนับสนุนให้นักลงทุนชาวญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนกับผู้ผลิตชาวไทยหรือสามารถเข้ามาลงทุนเองโดยตรง ดังนั้นจึงเกิดการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในลักษณะเป็น Supply Chain ของบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นการส่งชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของบริษัทในเครือ ซึ่งจะสามารถลดต้นทุนในการขายและสามารถมีจำนวนการผลิตที่ประหยัดต่อขนาดได้ แต่เนื่องจากตลาดรถยนต์ในประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่นมีแบบ (Model) และเทคโนโลยีของรถยนต์ที่ผลิตออกมาจำหน่ายไม่ค่อยเหมือนกัน จึงทำให้ประเทศญี่ปุ่นส่งชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากประเทศไทยน้อยกว่าประเทศจีนที่มีตลาดรถยนต์ที่คล้ายกันคือมักมีแบบรถยนต์ที่ขายเป็นรถยนต์ขนาดเล็ก (สถาบันยานยนต์, 2005)

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

ภาครัฐ

1. ภาครัฐควรให้การสนับสนุนด้านปัจจัยการผลิต โดยเฉพาะการนำเข้าวัตถุดิบในการผลิต เช่น เหล็กและอลูมิเนียม ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่ประเทศไทยไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ และควรสนับสนุนอุตสาหกรรมเหล่านี้ให้เป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ให้ได้

2. จากการที่ผู้ผลิตในประเทศไทยซื้อเทคโนโลยีมาใช้เลยมากกว่าวิจัยและพัฒนาเพื่อใช้เอง และไม่ให้ความสนใจลงทุนในการวิจัยและพัฒนา ดังนั้นควรพยายามสนับสนุนวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยให้มีเทคโนโลยีที่สูงขึ้นสร้างความแตกต่างให้กับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยกับจีน โดยการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลลงสำหรับผู้ประกอบการที่มีการตั้งงบในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และการผลิต

3. ภาครัฐควรสนับสนุนให้มีการปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพฯ ให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้รวมถึงวางแผนสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่อยู่ใกล้กับนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้ประหยัดค่าขนส่งและเพิ่มความรวดเร็วในการส่งมอบ

4. เพื่อเพิ่มอุปสงค์ต่อชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทย ภาครัฐควรให้ความสำคัญในการหาตลาดส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ใหม่ และรถยนต์สำเร็จรูปที่เป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องโดยตรง โดยเปลี่ยนทิศทางการส่งออกไปที่ประเทศอื่นนอกจากประเทศญี่ปุ่นที่เริ่มมีความได้เปรียบในการแข่งขันลดลง และพยายามหาตลาดใหม่ๆ ที่ได้ผลประโยชน์จะเกิดการค้าเสรีให้มากขึ้น โดยประเทศในภูมิภาคอาเซียนและโอเชียเนีย

5. ขยายโซนการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ให้เกิดความสะดวกขึ้น โดยการรวมตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ ตั้งแต่อุตสาหกรรมคั่นน้ำถึงปลายน้ำ ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยอยู่ใกล้กับอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์เพื่อประหยัดต้นทุนขนส่งและความสะดวกให้กับผู้ผลิตรถยนต์เพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศขึ้น

ภาคเอกชน

1. ผู้ประกอบการควรพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อเพิ่มยอดปริมาณการผลิต โดยยังมีมาตรฐานตามที่ลูกค้ากำหนด โดยเฉพาะชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ต้องการความแม่นยำสูงในการผลิต ซึ่งในส่วนนี้ประเทศจีนยังผลิตได้น้อยและต้องนำเข้าจำนวนมากอยู่ จึงทำให้สิ่งนี้เป็นโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถเพิ่มกำลังการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยได้ในการส่งออกไปยังประเทศจีนที่ต้องการชิ้นส่วนไปประกอบรถยนต์เพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศเป็นจำนวนมาก และประเทศอื่นที่ประเทศจีนไม่สามารถตอบสนองความต้องการประเภทนี้ได้ นอกจากนี้ยังสามารถผลิตเพื่อส่งให้อุตสาหกรรมประกอบ

รถยนต์ในประเทศ ซึ่งสามารถลดการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ชนิดนี้ลง ส่งผลให้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น

2. พยายามพัฒนาตราสินค้าเพื่อให้ลูกค้าเชื่อถือ โดยเฉพาะการผลิตชิ้นส่วน OEM ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีโดยตรงจากผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อสร้างความแตกต่างในตลาดและตลาด OEM เป็นตลาดที่ใหญ่ จนสามารถมีการผลิตที่ประหยัดต่อขนาดได้และทำให้ต้นทุนคงที่ต่อหน่วยลดลง เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านราคาได้

3. ภาคเอกชนควรให้ความสำคัญในการวิจัยและพัฒนาสินค้าให้มากกว่านี้ เพื่อให้สามารถเรียนรู้เทคโนโลยีการผลิตและนำไปใช้เพื่อเสริมสร้างความสามารถได้เปรียบในการแข่งขันอย่างยั่งยืนในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยในครั้งนี้ข้อจำกัดในด้านข้อมูลบางประการ โดยในส่วนของปัจจัยการผลิตด้านวัตถุดิบไม่สามารถรวบรวมได้ในส่วนของราคาวัตถุดิบในประเทศจีนและประกอบกับประเทศจีนมีการสรุปข้อมูลประจำปีเพื่อเผยแพร่ซ้ำ บางส่วนยังเป็นความลับอยู่และเอกสารส่วนมากเป็นภาษาจีน ทำให้ในบางส่วนของការวิเคราะห์เป็นข้อมูลที่ย้อนหลังและไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ ดังนั้นถ้าการวิจัยในครั้งต่อไปผู้วิจัยควรเพิ่มเติมในส่วนนี้เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ในส่วนของการส่งออกควรวิเคราะห์ตลาดที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันที่ดีมาเปรียบเทียบกับเช่น ประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย เพื่อให้ประเทศไทยสามารถทราบความเชื่อมโยงของปัจจัยสนับสนุนและศักยภาพการแข่งขันในอนาคต แล้วสามารถมุ่งพัฒนาการผลิตเพื่อตอบสนองในตลาดที่ประเทศไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2547. “โครงสร้างสินค้าออกของไทยปี 2535-2547”. ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Online). แหล่งที่มา: www.dft.moc.go.th, 9 พฤษภาคม 2547

_____. 2547. “ตลาดส่งออกสำคัญของไทย ปี 2535-2547”. ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Online). แหล่งที่มา: www.dft.moc.go.th, 9 พฤษภาคม 2547

_____. 2547. “สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย ปี 2535-2547”. ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Online). แหล่งที่มา: www.dft.moc.go.th, 9 พฤษภาคม 2547

_____. 2547. “สินค้าส่งออกสำคัญ 20 รายการแรกของไทย ปี 2543-2547”. ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Online). แหล่งที่มา: www.dft.moc.go.th, 9 พฤษภาคม 2547

กรมศุลกากร. 2548. “ตลาดส่งออก ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทย”. ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Online). แหล่งที่มา: www.customs.go.th, 11 พฤศจิกายน 2549

กระทรวงอุตสาหกรรม. 2545. โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549. รายงานการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Online). แหล่งที่มา: www.oie.go.th/policy7/4.html, 11 พฤศจิกายน 2549

กระทรวงอุตสาหกรรม. 2545. โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมรายสาขา (สาขาผลิตภัณฑ์ยาง). รายงานการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Online). แหล่งที่มา: www.oie.go.th/policy7/6.html, 11 พฤศจิกายน 2549

กระทรวงอุตสาหกรรม. 2547. ภาวะอุตสาหกรรมอูมิเนียม ปี พ.ศ. 2546. ภาวะอุตสาหกรรมรายสาขา (Online). แหล่งที่มา: www.oie.go.th, 11 พฤศจิกายน 2549

กรุงเทพธุรกิจ. 2549. กรุงเทพมหานคร: 21 มิถุนายน 2549. หน้า 4.

- ดวงกมล พรหมพิทักษ์. 2543. การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมอาหาร
ถั่วเขียวและแมวไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2548. ผลการสำรวจฐานะการลงทุนระหว่างประเทศของภาคเอกชนไทย
ที่มีใช้ธนาคาร (Online). แหล่งที่มา: www.bot.or.th, 16 กรกฎาคม 2549
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. 2549. เศรษฐกิจการเงินของประเทศจีน พ.ศ.
2549 (Online). แหล่งที่มา: www.exim.go.th/doc/research/econ/inter/neighbor/7859.pdf,
20 มิถุนายน 2549
- บันลือศักดิ์ ปุสสะรังสี. 2549. แนวโน้มเศรษฐกิจและการเงินปี พ.ศ. 2549 (Online). แหล่งที่มา:
www.ismed.or.th/training/picturemerge49.pdf, 16 กรกฎาคม 2549
- บุญรอด ปริสาสุนทรรัตน์. 2539. การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งใน
ประเทศไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์. 2547. อุตสาหกรรมจีน ความท้าทายที่ไม่หยุดนิ่ง. วารสารส่งเสริมการ
ลงทุน. 37 (1 พฤศจิกายน 2547): 35-41.
- รัชณี วีรวัฒน์ยิ่งยง. 2539. ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ
ไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ,
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สถาบันยานยนต์. 2545. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำข้อมูลอุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบ
เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (สาขายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์) (Online).
แหล่งที่มา: www.thaiauto.or.th, 10 กุมภาพันธ์ 2548
- _____. 2549. แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี 2549-2553 (Online). แหล่งที่มา:
www.thaiauto.or.th, 1 กุมภาพันธ์ 2549

สถาบันยานยนต์. 2549. **สถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี 2549** (Online). แหล่งที่มา: www.thaiauto.or.th, 1 กุมภาพันธ์ 2549

_____. 2549. **สถิติยอดการผลิตยานยนต์** (Online). แหล่งที่มา: www.thaiauto.or.th, 21 มกราคม 2550

สมคิด แสงอารยะกุล. 2539. **การวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สักรินทร์ นิยมศิลป์. 2547. **อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยหลังวิกฤตเศรษฐกิจ: ผู้ถูกทุนนิยมเสรีข้ามชาติ** (Online). แหล่งที่มา: www.bangkokbiznews.com, 21 มกราคม 2550

สุรัชย์ รัตนกิจตระกูล. 2536. **ยุทธการธุรกิจระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ซีเอ็ดยูเคชั่น.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2546. **ย้อนอดีตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย. วารสารส่งเสริมการลงทุน**. 14 (1 มกราคม 46): 15-20.

อังคณา เทียงเจริญ. 2546. **การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายใต้โครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน**. การศึกษาค้นคว้าวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

เอกรัตน์ เอกศาสตร์. 2006. **อุตสาหกรรมเหล็กไทย: โอกาสและความเสี่ยง** (Online). แหล่งที่มา: www.bangkokbank.com/download/SR_Steel.pdf, 11 พฤศจิกายน 2549

Automotive News Europe. 2005. **Guide to China's Auto Maker** (Online). Available: www.autonews.com/assets/PDF/CA27561020.PDF, 11 พฤศจิกายน 2549

APEC Tariff Database. 2006. **Economy Information** (Online). Available: www.apectariff.org, 11 พฤศจิกายน 2549

Bank of Thailand. 2005. **Economic Data** (Online). Available: www.bot.or.th, 10 ตุลาคม 2549

Central Intelligent Agency. 2006. **The World Factbook** (Online). Available: www.odci.gov, 10 ตุลาคม 2549

Department of Export Promotion (DEP). 2002. **Supply and Demand Survey on Automotive Components** (Online). Available: www.intracen.org/sstp/Survey/automotive/Thailand_survey_final.pdf, 21 มกราคม 2550

Eamonn, P. *et al.* 2001. The Competitiveness of the Irish Food Processing Industry. **Irish Agriculture and Food Development Authority** (Online). Available: www.teagasc.ie/research/reports-foodprocessing/4984-4984fig02.htm, 10 กุมภาพันธ์ 2548

Energy Information Association. 2005. **International Energy Information** (Online). Available: www.eia.doe.gov/emeu/international/contents.html, 11 พฤศจิกายน 2549

IBM Business Consulting Services. 2006. **Inside China** (Online). Available: www.ibm.com, 21 มกราคม 2550

Indiain Foline. 2004. **China's Automotive Industry** (Online). Available: www.indiainfoline.com, 11 พฤศจิกายน 2549

International Labour Organization. 2005. **LABORSTA Internet** (Online). Available: laborsta.ilo.org, 25 กรกฎาคม 2549

Japan Customs. 2006. **Trade Statistics of Japan** (Online). Available: www.customs.go.jp/toukei/info/index_e.htm, 2 กุมภาพันธ์ 2550

Ludo, C. *et al.* 1996. **TRIMs and Export Subsidies and their Impact on Investment Policies in Thailand** (Online). Available: 143.129.203.3/cas/pdf/cas07.pdf, 9 เมษายน 2548

Luoi, J. 2006. **The Growth of Independent Chinese Automotive Companies** (Online).

Available: mvp.mit.edu/downloads/The%20Growth%20of%20Independent%20Chinese%20Automotive%20Companies-05.06.pdf, 11 พฤศจิกายน 2549

Mori, M. 2004. Japan-China automobile parts trade entering new phase. **The Japan Research Institute** (Online). Available: www.jri.co.jp/english/asia/index.html, 25 กรกฎาคม 2549

National Bureau of Statistics of China. 2004. **China Statistical Yearbook** (Online). Available: www.stats.gov.cn, 25 กรกฎาคม 2549

Porter, Michael E. 1998. **The Competitive Advantage of Nations**. New York: The Free Press.

Ray, K. 2003. The Chinese Car Industry. **China in Focus** (Online). Available: www.detnews.com, 25 กรกฎาคม 2549

Statistical Yearbook of the Public of China. 2005. **Table 24 Labor** (Online). Available: www.ide.go.jp, 11 พฤศจิกายน 2549

The People's Bank of China. 2005. **Financial Statistics** (Online). Available: www.pbc.gov.cn, 11 พฤศจิกายน 2549

World Bank Group. 2006. **Country Data** (Online). Available: devdata.worldbank.org/edstats/cd.html, 11 พฤศจิกายน 2549

United Nations Conference on Trade and Development. 2006. **UNCTAD Handbook of Statistics On-line** (Online). Available: www.unctad.org, 11 พฤศจิกายน 2549

UNESCO Institute for Statistics. 2006. **Education Statistics** (Online). Available: www.uis.unesco.org, 11 พฤศจิกายน 2549

Hu, X. and H. Ping. 2005. **Globalisation and China's Iron and Steel Industry** (Online).

Available: faculty.washington.edu/karyiu/confer/xian05/papers/hu&ping.pdf, 21 มกราคม

2550