

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยในปัจจุบันมีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด โดยพึ่งพาการค้ากับต่างประเทศเป็นหลัก ภาคการส่งออกมีบทบาทสำคัญในการสร้างความเจริญเติบโตของรายได้ประชาชาติ ในอดีตรูปแบบการค้าของประเทศไทยเน้นการส่งออกสินค้าเกษตรกรรมเป็นหลักและนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรม แต่เนื่องจากสินค้าอุตสาหกรรมมีราคาต่อหน่วยสูงส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าสูง เมื่อเทียบกับการส่งออกสินค้าเกษตรกรรมซึ่งมีราคาต่อหน่วยต่ำประกอบกับมีความผันผวนและความไม่แน่นอนของราคาดมาก ทำให้ประเทศไทยในอดีตมักประสบกับปัญหาการขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ

จากสาเหตุนี้เองทำให้ภาครัฐบาลได้หันมาส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Industry) ดังแสดงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ. 2504 ที่รัฐบาลใช้เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมไทย รวมถึงการกำหนดควัสัยทัศน์ให้สอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก ซึ่งกลยุทธ์หลักของรัฐบาลที่ใช้นั้นก็คือ 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 ปรับเปลี่ยนมาจัดหาชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศมากขึ้น 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