

บทที่ 4

ผลของการวิเคราะห์

ในบทนี้จะทำการวิเคราะห์ความสามารถในการส่งออกและรายได้เปรียบแข่งขันของประเทศ (Competitive Advantage of Nations) ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยในตลาดประเทศญี่ปุ่น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยให้สามารถแข่งขันได้กับคู่แข่งในตลาดโลกจนเป็นอุตสาหกรรมส่งออกที่สำคัญของประเทศไทย รวมถึงสามารถเป็นอุตสาหกรรมที่สนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศได้ต่อไป

การส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญในภาคเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีมูลค่าสูงเป็นลำดับที่ 3 ดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 ซึ่งอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ภาครัฐให้ความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากภาครัฐตระหนักถึงการพัฒนาที่ยั่งยืนและต้องการให้อุตสาหกรรมนี้สนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยให้สามารถเป็นดีทรอยด์แห่งเอเชียได้อย่างแท้จริงในอนาคต แต่จากการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศเพียงอย่างเดียวไม่สามารถก่อให้เกิดการผลิตที่ประหยัดต่อขนาดได้ ดังนั้นเมื่อจำเป็นต้องส่งออกจำหน่ายในต่างประเทศแล้ว ดังนั้นความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศจึงมีความสำคัญ เพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ประเทศไทยจึงพยายามดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนร่วมกับนักลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศไทยเพื่อให้เกิดการเรียนรู้ วิจัยและพัฒนาต่อไปในอนาคตจนสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกอย่างยั่งยืน ตลาดส่งออกที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยคือประเทศญี่ปุ่นมาตั้งแต่อดีตถึงปี พ.ศ. 2547 จนถึงปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยเริ่มส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นในสัดส่วนที่ลดลง 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

เมื่อวิเคราะห์ถึงชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในแต่ละประเภทจากตารางที่ 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

ผลกระทบต่อ การส่งออกชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น อย่างเห็นได้ชัด 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 รายการพบว่าไม่สามารถแข่งขันได้อีก หลังจากประเทศจีนได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีในการส่งสินค้าไปจำหน่ายในประเทศญี่ปุ่นคือ 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

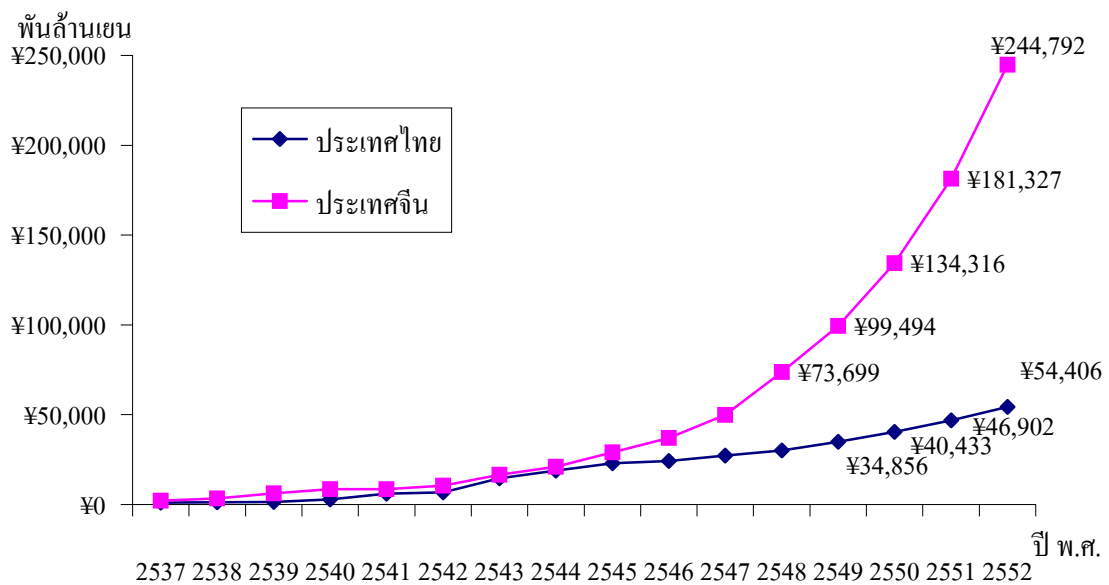
2. วิเคราะห์แนวโน้มและอนาคตในการส่งออก

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 ดังนั้นประเทศไทยจึงเริ่มมีการนำเอาเครื่องจักรมาทดแทนแรงงานในการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มากขึ้น 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 ซึ่งแนวโน้มประเทศจีนจะมีระบบสื่อสารที่ดีกว่าประเทศไทยจากงบเงินลงทุนในระบบสื่อสารของประเทศจีนสูงถึง 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)

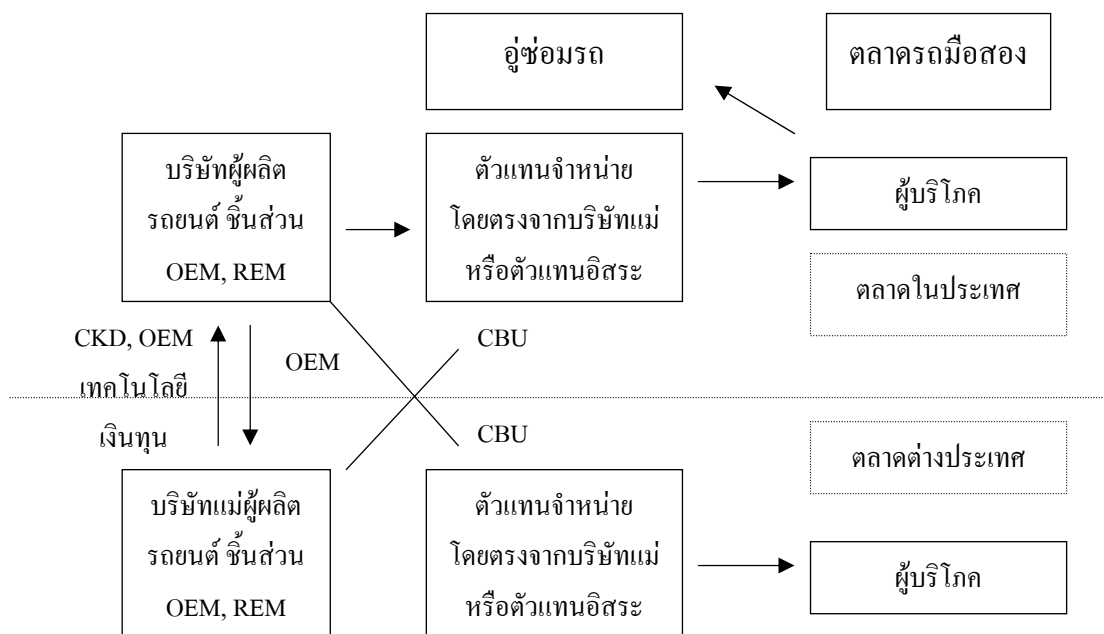
สภาพอุปสงค์ภายในประเทศเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งทำให้ภาคอุตสาหกรรมในประเทศสามารถสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้ เมื่อประเทศนั้นมีตลาดภายในประเทศมีขนาดใหญ่ในการสนับสนุนการผลิตของอุตสาหกรรมนั้นให้เกิดการผลิตที่มีต้นทุนคงที่ต่อหน่วยลดลงจนเกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และผู้ผลิตยังสามารถลดต้นทุนต่อหน่วยจากความชำนาญในการผลิต (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

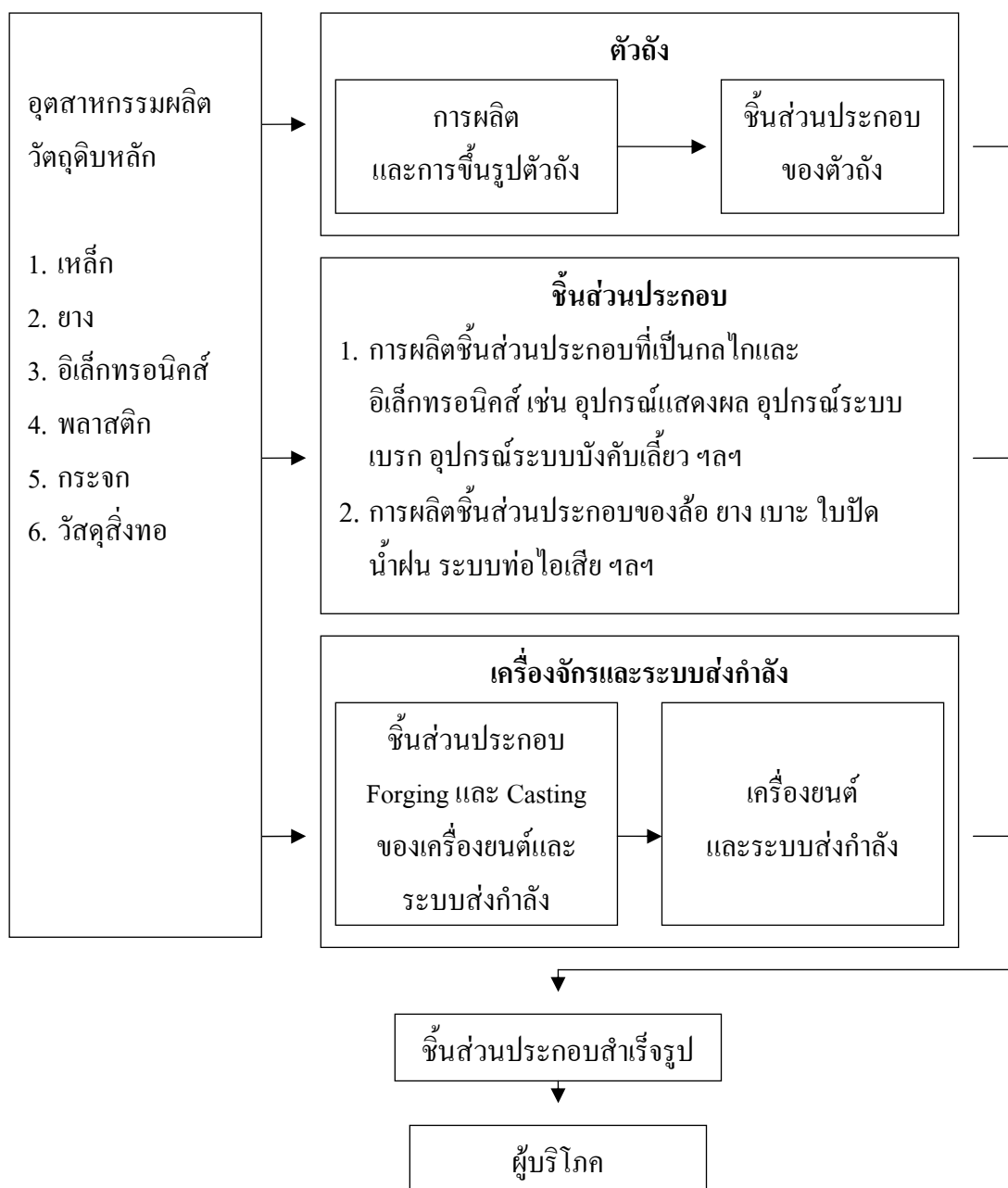
ตัวเลขของกำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งสามารถผลิตได้ในจำนวนที่ต่ำกว่าประเทศจีน มาโดยตลอดและอัตราการขยายตัวยังไม่มีเสถียรภาพขาดความมั่นคง



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 เพราะว่าภาณินำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปของประเทศจีนเก็บในอัตราที่สูงมาก 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

สรุปแล้วอุปสงค์ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศจีนและประเทศไทย 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)

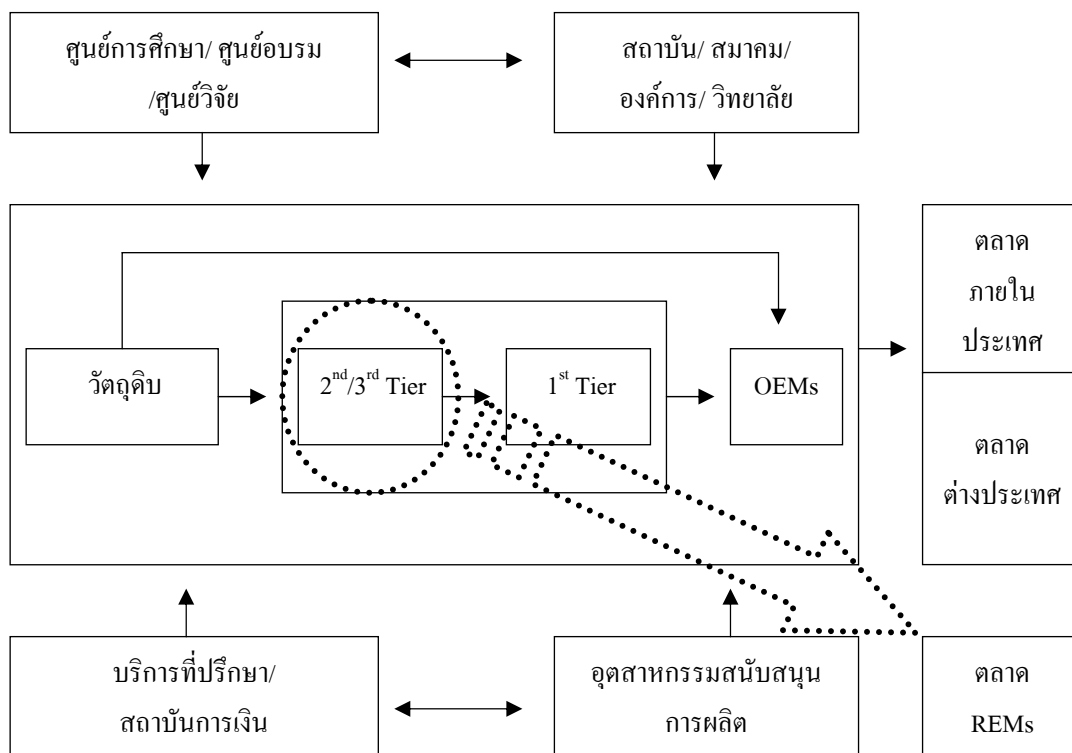
อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องมีจำนวนมากเท่าใดก็จะมีส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมนั้น ซึ่งการที่อุตสาหกรรมนั้นจะได้เปรียบในเชิงแข่งขันจะต้องมีการส่งมอบที่รวดเร็ว วัตถุดิบต้นทุนต่ำ จนทำให้การส่งมอบถึงผู้รับมีราคาถูกและมีคุณภาพ

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) สามารถสรุปได้ว่าประเทศไทยถึงแม้ว่าจะมีความสามารถในการผลิตยางดิบได้ในปริมาณที่มากเป็นลำดับ 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 เป็นบริษัทรถยนต์ที่ผลิตรถยนต์ภายใต้เครื่องหมายการค้าของจีนเองถึง 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

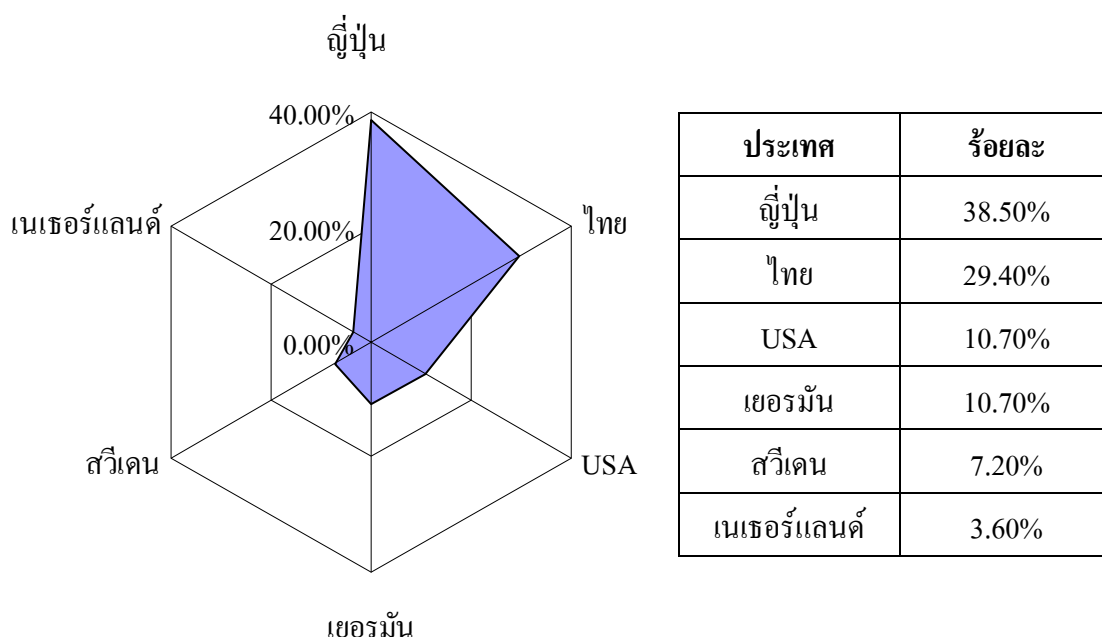
บริษัทผู้ผลิตรถยนต์	เครื่องหมายการค้าที่ผลิต
FAW Group Corporation	Toyota, Volkswagen, Mazda, FAW
SAIC Corporation Group	GM, Volkswagen
Changan Auto (Group) Co., Ltd	Ford, Suzuki, Chana
Dongfeng Motor Co., Ltd	Peugeot, Citroen, Honda, Nissan, Renault, Kia
Guangzhou Automobile Group	Toyota, Honda
Beijing 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 แต่ปัจจุบันประเทศไทยเริ่มไม่มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในด้านค่าจ้างกับประเทศอื่นๆ 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) แต่ประเทศไทยยังคงคุ้มครองในส่วนของภาษีอยู่ดังที่กล่าวมาในข้างต้น 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

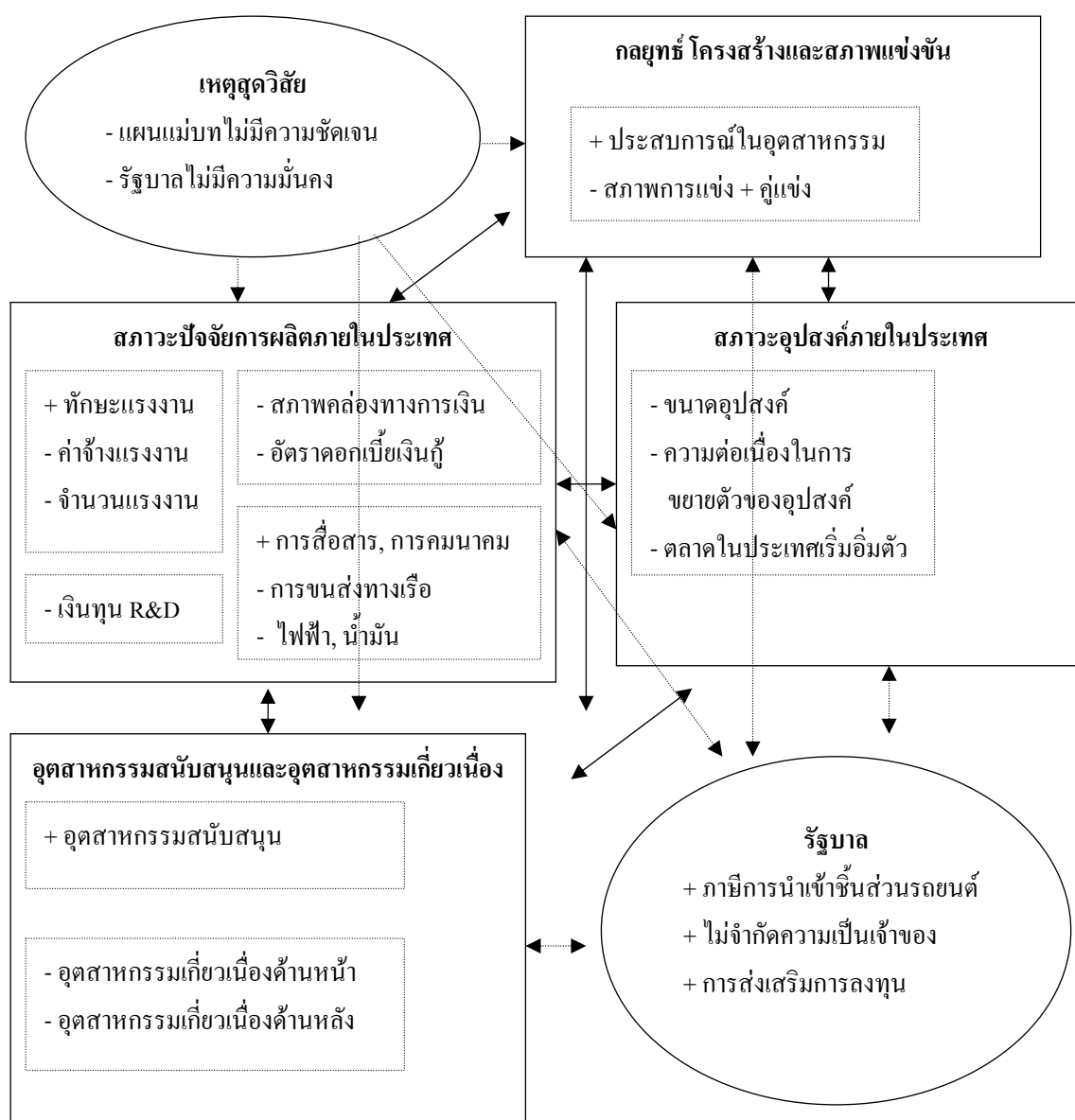
ประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มีความแข็งแกร่ง เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนให้กับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และยังสนับสนุนให้อุตสาหกรรมนี้ผลิตได้อย่างมีมาตรฐานและคุณภาพดี โดยให้มีการปรับปรุงเครื่องมือและอุปกรณ์ทดสอบ จนสามารถเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ ภาครัฐจะเข้าไปสนับสนุนให้มีการวิจัย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

นโยบายภาครัฐของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องคือ การลดภาษีการนำเข้าในสินค้าที่สำคัญในอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อให้มีต้นทุนที่ถูกกลงและสามารถแข่งขันได้ ส่งเสริมการค้าและความร่วมมือใน ASEAN เพื่อเป็นการขยายตลาดและเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนวัตถุดิบ โดยมีนโยบายอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกันภายใต้เขตการค้าเสรี ASEAN ปรับภาษีสรรพสามิตเพื่อส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นฐานการผลิต

สรุปแล้วประเทศไทยมีความได้เปรียบในด้านรัฐบาลซึ่งนโยบายภาครัฐที่ออกมาก่อให้เกิดความได้เปรียบมากกว่าประเทศจีนทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปกป้องสินค้าประเภทชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศจากการตั้งกำแพงภาษีไว้ในระดับสูง 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