

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมีการผลิตและส่งออกยางแปรรูปขึ้นต้นเป็นอันดับหนึ่งของโลก รองลงมาคือ อินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งถือเป็นคู่แข่งที่สำคัญ สำหรับพื้นที่ปลูกยางพารากระจายอยู่ทั่วประเทศโดยเฉพาะในเขตจังหวัดภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก คิดเป็นพื้นที่เพาะปลูกทั่วประเทศประมาณ 15 ล้านไร่ และมีโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญในเศรษฐกิจไทย ซึ่งจากข้อมูลการส่งออกของไทย พบว่า ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางจัดอยู่ในสินค้าส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรกของไทย มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีอัตราการขยายตัวในระดับที่น่าพอใจ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ยาง ในปีพ.ศ.2551 มีมูลค่าการส่งออกเท่ากับ 4,550.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 10 ของรายการสินค้าส่งออก และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในช่วงปีพ.ศ.2547-2551 ประมาณร้อยละ 24 ต่อปี (ตารางที่ 1.1)

อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางในประเทศไทย สามารถแบ่งเป็นกลุ่มตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2545, น.12) ออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

- 1) กลุ่มผลิตภัณฑ์ยางล้อยานยนต์ ประกอบด้วย ยางล้อรถยนต์ ยางล้อรถบรรทุก ยางล้อจักรยานยนต์และจักรยาน และยางล้อรถที่ใช้ในการเกษตร
- 2) กลุ่มผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ในงานวิศวกรรมในอุตสาหกรรม เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ในงานก่อสร้าง สายพานยาง ท่อ และลูกกอล์ฟยาง
- 3) กลุ่มผลิตภัณฑ์ยางจากน้ำยาง ได้แก่ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย สายยางยืด และสินค้ายางยืด โฟมยาง ลูกโป่ง และอุปกรณ์ที่ใช้ในการแพทย์
- 4) กลุ่มผลิตภัณฑ์อื่นๆ นอกเหนือจาก 3 กลุ่มข้างต้น เช่น รองเท้ายาง พื้นรองเท้า ยางรัดของ ผลิตภัณฑ์กีฬาและของเล่น

เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกของผลิตภัณฑ์ยาง (ตารางที่ 1.2) พบว่า ตั้งแต่ปีพ.ศ.2547-2551 มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะมีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุด รองลงมาคือ ผลิตภัณฑ์ถุงมือยางและผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ทางเภสัชกรรม โดยคิดเป็นร้อยละ 45.58 , 13.89 และ 5.58 ของมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางในปีพ.ศ.2551 ตามลำดับ

และเมื่อพิจารณาข้อมูลรายไตรมาส (ตารางที่ 1.3) พบว่า มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ ในไตรมาส 4/2551 เท่ากับ 499.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 13.7 จากไตรมาส 3/2551 ซึ่งเป็นผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจการเงินของสหรัฐอเมริกา ที่ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรม ยางล้อรถยนต์ประสบปัญหาขาดทุน

เมื่อพิจารณาโดยละเอียดถึงสินค้าในกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะในพิกัดอัตราศุลกากร ระบบฮาร์โมนไนซ์ (The harmonized commodity description and coding system: HS) ระดับ HS 4 หลัก ซึ่งประกอบด้วย ยางนอกชนิดอัดลมที่เป็นของใหม่ (HS 4011) ยางนอกชนิดอัดลมที่หล่อดอกยางใหม่ (HS 4012) และยางใน (HS 4013) ซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นสัดส่วนสูงสุด ของผลิตภัณฑ์ยางทั้งหมด ในปีพ.ศ.2551 มีมูลค่าการส่งออกเท่ากับ 2,092.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2550 ร้อยละ 28.99 และตั้งแต่ปีพ.ศ.2547 เป็นต้นมา มูลค่าการส่งออก สินค้ากลุ่มนี้เพิ่มมากขึ้นมาโดยตลอด โดยขยายตัวมากที่สุด ร้อยละ 35.63 ในปีพ.ศ.2550

จากมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะที่ประเทศไทยส่งออกไปยังตลาดโลก ปรากฏว่ามีแนวโน้มการขยายตัวต่อเนื่องมาโดยตลอด แม้ว่าอัตราการขยายตัวในปีพ.ศ.2551 จะลดลง เหลือร้อยละ 28.99 จากเดิมที่มีอัตราการขยายตัวเท่ากับ ร้อยละ 35.63 ในปี พ.ศ.2550 ทั้งนี้ เนื่องมาจากการปรับสูงขึ้นของราคายางธรรมชาติในช่วงต้นปี พ.ศ.2551 พร้อมกับการที่ราคาน้ำมันดิบ ในตลาดโลกพุ่งสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับในช่วงไตรมาส 3 ของปี พ.ศ.2551 เศรษฐกิจโลกเข้าสู่ภาวะชะงักงัน เนื่องจากวิกฤติการณ์ ทางการเงินในสหรัฐอเมริกา ผู้ผลิตลดปริมาณการผลิตรถยนต์ตามความต้องการของผู้บริโภคที่ลดลง ทำให้ยอดขายและยอดผลิตรถยนต์ลดต่ำลง ซึ่งผลกระทบโดยตรงต่ออุปสงค์ยางธรรมชาติและผลิตภัณฑ์ ยางยานพาหนะ ดังจะเห็นได้จากมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไตรมาส 4/2551 ที่ลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับไตรมาส 3/2551 นอกจากนี้ไทยยังต้องเผชิญกับภาวะราคายางที่ลดต่ำลง มากในช่วงครึ่งหลังของปี พ.ศ.2551 ทำให้เกษตรกรผู้ผลิตยางธรรมชาติได้รับผลกระทบอย่างมาก ซึ่ง รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พยายามดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สำหรับ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ ยังคงได้ประโยชน์ในแง่ของต้นทุนวัตถุดิบที่ ลดต่ำลง จากสถานการณ์ในปัจจุบันจึงถือได้ว่า เป็นทั้งโอกาสและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย ดังนั้น การศึกษาถึงความสามารถในการแข่งขันส่งออกและปัจจัย ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย ในช่วงที่เศรษฐกิจโลก กำลังชะงักงัน จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจ เพื่อให้ประเทศไทยยังคงมีความได้เปรียบในการส่งออก และ รักษาสัดส่วนการส่งออกในตลาดโลกไว้ได้ต่อไป

ตารางที่ 1.1

สินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของไทย ปี พ.ศ. 2547-2551

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

หน่วย: ร้อยละ

รายการ	มูลค่า					อัตราการขยายตัว				
	2547	2548	2549	2550	2551	2547	2548	2549	2550	2551
1 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	9,185.45	11,848.66	14,869.39	17,331.58	18,384.16	12.16	28.29	25.49	16.56	6.07
2 รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	5,495.24	7,745.44	9,524.19	12,978.12	15,587.69	38.58	40.95	22.97	36.26	20.11
3 อัญมณีและเครื่องประดับ	2,645.59	3,232.66	3,668.29	5,381.75	8,270.35	5.21	22.19	13.48	46.71	53.67
4 น้ำมันสำเร็จรูป	1,763.54	2,352.11	3,648.86	4,097.09	7,913.19	72.83	33.37	55.13	12.28	93.14
5 แผงวงจรไฟฟ้า	4,902.78	5,950.64	7,029.98	8,418.14	7,241.26	6.02	21.37	18.14	19.75	-13.98
6 ยางพารา	3,428.64	3,709.99	5,396.59	5,639.98	6,791.73	22.99	8.21	45.46	4.51	20.42
7 ข้าว	2,693.00	2,328.96	2,583.04	3,467.43	6,204.07	46.85	-13.52	10.91	34.24	78.92
8 เม็ดพลาสติก	3,104.60	4,198.45	4,498.43	5,212.30	5,520.01	44.51	35.23	7.14	15.87	5.90
9 เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	2,477.84	2,895.63	3,528.61	4,570.55	5,362.21	46.86	16.86	21.86	29.53	17.32
10 ผลิตภัณฑ์ยาง	1,943.68	2,351.20	3,082.00	3,653.74	4,550.39	24.88	20.97	31.08	18.55	24.54
รวมส่งออก 10 รายการ	37,640.34	46,613.73	57,829.37	70,750.69	85,825.06	24.11	23.84	24.06	22.34	21.31
อื่นๆ	58,826.48	64,323.93	71,891.05	83,114.27	92,016.22	18.41	9.28	11.76	15.61	10.71
รวมส่งออกทั้งสิ้น	96,502.82	110,937.66	129,720.43	153,864.96	177,841.28	20.57	14.96	16.93	18.61	15.58

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 1.2

มูลค่าการส่งออกของสินค้ายางและผลิตภัณฑ์ยาง ปี พ.ศ.2547-2551

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

หน่วย: ร้อยละ

รายการ	มูลค่า					อัตราการขยายตัว			
	2547	2548	2549	2550	2551	2548	2549	2550	2551
ยางพารา	3,428.92	3,709.98	5,396.59	5,639.98	7,364.18	8.20	45.46	4.51	30.57
ยางแผ่น	1,325.43	1,317.99	1,912.73	1,996.04	2,556.10	-0.56	45.12	4.36	28.06
ยางแท่ง	1,325.31	1,565.00	2,175.53	181.23	106.93	18.09	39.01	-91.67	-41.00
น้ำยางข้น	713.74	757.23	1,214.79	1,266.24	1,474.16	6.09	60.43	4.24	16.42
ยางพาราอื่นๆ	64.44	69.76	93.54	2,196.47	3,226.99	8.26	34.09	2,248.16	46.92
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,944.58	2,351.22	3,082.01	3,652.43	4,678.96	20.91	31.08	18.51	28.11
ยางยานพาหนะ	679.75	900.44	1,196.06	1,622.14	2,132.84	32.47	32.83	35.62	31.48
ถุงมือยาง	489.45	515.66	558.83	583.94	649.96	5.35	8.37	4.49	11.31
ยางรัดข้อ	45.86	47.80	64.99	53.96	64.82	4.23	35.96	-16.97	20.13
หลอดและท่อ	73.03	86.47	105.92	135.47	179.05	18.40	22.49	27.90	32.17
สายพานลำเลียงและส่งกำลัง	23.72	31.33	45.52	71.96	79.70	32.08	45.29	58.08	10.76
ผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ทางเภสัชกรรม	151.13	189.20	211.07	212.94	261.34	25.19	11.56	0.89	22.73
ยางวัลแคนไนซ์	120.46	147.74	206.69	212.07	228.05	22.65	39.90	2.60	7.54
ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ	361.18	432.58	692.93	759.95	1,083.19	19.77	60.19	9.67	42.53

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ตารางที่ 1.3

มูลค่าการส่งออกของสินค้ายางและผลิตภัณฑ์ยาง ไตรมาส 4/2551 (เทียบกับไตรมาส 3/2551 และ 4/2550)

หน่วย : ล้านบาท

สหรัฐ

รายการ	ไตรมาส			% Δ เทียบ กับไตรมาส ก่อน	% Δ เทียบ กับไตรมาส เดียวกัน ของปีก่อน	ปี 2550	ปี 2551	% Δ เทียบ กับช่วง เดียวกัน ของปีก่อน
	4/2550	3/2551	4/2551					
ยางพารา	1,644.20	2,178.86	1,294.85	-40.57	-21.25	5,639.98	6,791.72	20.42
ยางแผ่น	576.03	769.41	461.48	-40.02	-19.89	1996.04	2,366.36	18.55
ยางแท่ง	37.76	28.28	10.91	-61.42	-71.11	181.23	93.38	-48.47
น้ำยางข้น	379.05	429.24	304.63	-29.03	-19.63	1,266.24	1,400.14	10.57
ยางพาราอื่นๆ	651.36	951.93	517.83	-45.60	-20.50	2,196.47	2,931.84	33.48
ผลิตภัณฑ์ยาง	985.83	1,322.94	1,056.27	-20.16	7.15	3,653.74	4,550.40	24.54
ยางยานพาหนะ	455.68	578.75	499.45	-13.70	9.61	1,622.20	2,092.30	28.98
ถุงมือยาง	143.11	208.24	183.03	-12.11	27.89	583.94	658.42	12.75
ยางรัดของ	16.50	17.92	17.22	-3.91	4.36	53.96	64.01	18.62
หลอดและท่อ	36.83	43.04	37.53	-12.80	1.90	135.47	172.79	27.55
สายพานลำเลียงและ ส่งกำลัง	17.16	21.00	18.93	-9.86	10.31	71.96	77.55	7.77
ผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ทาง เกษตรกรรม	54.44	73.28	69.39	-5.31	27.46	212.94	263.06	23.54
ยางวัลแคนไนซ์	55.57	63.98	52.28	-18.29	-5.92	212.07	222.56	4.95
ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ	206.54	316.73	178.44	-43.66	-13.61	761.20	999.71	31.33
รวม	2,630.03	3,501.80	2,351.12	-32.86	-10.60	9,293.72	11,342.12	22.04

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ตารางที่ 1.4

มูลค่าการส่งออกของผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ (HS 4011 – 4013) ปี พ.ศ.2547-2551

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

หน่วย: ร้อยละ

รายการ	มูลค่า					อัตราการขยายตัว			
	2547	2548	2549	2550	2551	2548	2549	2550	2551
ยางยานพาหนะ	678.7	900.4	1,196.0	1,622.1	2,092.3	32.67	32.83	35.63	28.99
(4011) ยางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่	615.8	830.0	1,108.5	1,510.3	1,964.9	34.78	33.55	36.25	30.10
(4012) ยางนอกชนิดอัดลม ที่หล่อดอกลงใหม่	24.4	29.2	37.6	47.9	55.7	19.67	28.77	27.39	16.28
(4013) ยางใน	38.5	41.2	49.9	63.9	71.7	7.01	21.12	28.06	12.21

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรม

ศุลกากร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย โดยเฉพาะในช่วงที่มีวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ปี พ.ศ.2550-2552

1.2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1.3.1 ในการศึกษาถึงภาพรวม สภาวะการส่งออก ปัญหาของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ และปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย จะใช้ข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิในการวิเคราะห์

1.3.2 ในการศึกษาวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage Index: RCA) และส่วนแบ่งตลาดคงที่ (Constant Market Share: CMS)

จะทำการศึกษาโดยใช้ข้อมูลผลรวมที่ทำการเก็บข้อมูลตามพิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมนาย (The harmonized commodity description and coding system: HS) ของสินค้าผลิตภัณฑ์ ยาง 4 รหัส เป็นตัวแทน ดังต่อไปนี้

<u>รหัสฮาร์โมนาย</u>	<u>ประเภทผลิตภัณฑ์ยาง</u>
พิกัด 4011	ยางนอกชนิดอัดลมที่เป็นของใหม่
พิกัด 4012	ยางนอกชนิดอัดลมที่หล่อดอกยางใหม่
พิกัด 4013	ยางใน

ทั้งนี้ในส่วนของการวิเคราะห์ค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) จะใช้ข้อมูลการส่งออกยางนอกชนิดอัดลมที่เป็นของใหม่ (HS 4011) ในการศึกษา เนื่องจากเป็นสินค้าหลักที่มีสัดส่วนและมูลค่าการส่งออกสูงสุดในกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ

1.3.3 ขอบเขตช่วงเวลาที่ทำการศึกษา คือ ในช่วงปี พ.ศ.2531-2550 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) และแบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (CMS) สำหรับการศึกษากาพรวม สภาวะการส่งออก ปัญหาและปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย จะเพิ่มเติมและเน้นให้ความสำคัญกับเหตุการณ์ในช่วงปี พ.ศ.2550 – 2552 ซึ่งเป็นช่วงก่อนและระหว่างที่เศรษฐกิจโลกเข้าสู่ภาวะชะงักงัน

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 ทำให้ทราบถึงสถานการณ์โดยรวมของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย ตลอดจนปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบและมีอิทธิพลต่อการส่งออก ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการหาแนวทางและวิธีการในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย

1.4.2 ทำให้ทราบถึงข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย เพื่อกำหนดแนวทางในการเพิ่มศักยภาพและสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันเพื่อการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของไทย

1.5 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

1.5.1 การศึกษาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะของประเทศไทยจะเป็นการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยใช้การวิเคราะห์ค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) และการวิเคราะห์แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (CMS) ซึ่งข้อมูล

ที่ใช้ในการคำนวณเป็นข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานราชการและเอกชน รวมทั้งเอกสารและบทความต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.5.2 การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงปัญหาและแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยานพาหนะของไทย จะเป็นการศึกษาวิเคราะห์เชิงพรรณนา โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง และข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานราชการและเอกชน รวมทั้งเอกสารและบทความต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.6 คำโครงการศึกษา

รายงานการวิจัยนี้ประกอบด้วย 6 บท โดยแต่ละบทมีสาระสำคัญดังนี้

บทที่ 1 กล่าวถึง ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา วัตถุประสงค์ การศึกษา ขอบเขตการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ แหล่งข้อมูลและคำโครงการศึกษา

บทที่ 2 กล่าวถึง แนวคิดทางทฤษฎี วรรณกรรมปริทัศน์และวิธีการศึกษา

บทที่ 3 กล่าวถึง ภาพรวมของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยานพาหนะของไทย มีรายละเอียดดังนี้ พัฒนาการของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยานพาหนะ การผลิต การตลาด เทคโนโลยีการผลิตยานพาหนะ เปรียบเทียบอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยานพาหนะของไทย กับประเทศคู่แข่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยานพาหนะของไทย

บทที่ 4 แสดงถึง ผลการศึกษาความสามารถในการแข่งขันโดยใช้ดัชนีความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) และผลการศึกษาจากการใช้แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (CMS)

บทที่ 5 แสดงถึง ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันโดยใช้ ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขัน (Diamond Model)

บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ