

บทที่ 1

บทนำ

1.1 บทนำ

ในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าเอเชียได้ก้าวเข้ามาเป็นบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจโลก โดยสัดส่วน GDP ของเอเชีย (ไม่รวมญี่ปุ่น) ต่อ GDP โลกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 9.7% ในปี 2541 เป็น 16.3% ในปี 2552 และมูลค่าส่งออกและนำเข้าของเอเชียคิดเป็นสัดส่วนราว 1 ใน 4 ของมูลค่าส่งออกและนำเข้ารวมของทั้งโลกส่งผลให้มีการเข้ามาลงทุนในตลาดเอเชียมากขึ้น (www.thailandwisdom.com/images/column) ดังนั้นอาเซียนเล็งเห็นความสำคัญในการสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกัน หลังจากดำเนินการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟตา (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ซึ่งบรรลุเป้าหมายในปี 2546 ดังนั้นการประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 8 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 จึงได้มีความเห็นชอบให้มีการกำหนดทิศทางการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) โดยประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายเป็นฐานการผลิตเดียวกันมีการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานได้อย่างเสรี เช่น การเร่งลดภาษีสินค้าระหว่างกันในปี พ.ศ.2553 และให้ลดภาษีเหลือ 0% ภายในปี พ.ศ.2558 ใน 9 สาขาสำคัญ ได้แก่ สาขาเกษตร สาขาประมง สาขาผลิตภัณฑ์ไม้ สาขาผลิตภัณฑ์ยาง สาขาสีทอ สาขายานยนต์ สาขาอิเล็กทรอนิกส์ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาสุภาพ และเปิดเสรีด้านการบริการอีก 3 สาขา ได้แก่ สาขาการท่องเที่ยว สาขาการบิน สาขาโลจิสติกส์ โดยอาเซียนได้จัดทำแผนงานเชิงบูรณาการ (AEC Blueprint) ขึ้นเพื่อเป็นภาพรวมของกิจกรรมด้านเศรษฐกิจที่ครอบคลุมทั้งสินค้า/บริการ การลงทุน แรงงาน และเงินลงทุนที่ใช้เปิดเสรีมากขึ้นในอนาคต เพื่อกำหนดทิศทางแผนงานที่ต้องดำเนินงานให้มีความชัดเจนตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดจนกว่าจะบรรลุเป้าหมายและสร้าง "พันธสัญญา" ระหว่างประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการไปสู่เป้าหมายดังกล่าวร่วมกัน (พณันท์ มงคลสิริวัฒน์, 2552) โดยกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นี้จะมีการดำเนินงานที่นำไปสู่การตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน โดยจะไม่มีกำแพงกั้นของการผลิต การค้า และการลงทุน นำไปสู่การไหลของสินค้า การบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานที่มีทักษะ รวมทั้งมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน ซึ่งจะทำให้เกิดความเป็นภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงสุด และเป็นภูมิภาคที่บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกได้เต็มรูปแบบ

การเปิดเสรีภายใต้กรอบ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นี้จะก่อให้เกิด โอกาสในการขยายตลาดด้านการค้าและการลงทุน สร้างอำนาจการต่อรองและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มที่ รวมทั้งเกิดการรวมตัวกันทางเครือข่ายทางธุรกิจใหม่ ซึ่งส่งผลให้ต่างชาติเกิดความสนใจที่จะเข้ามาทำการลงทุนในภูมิภาคมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการทำธุรกิจและช่วยกระตุ้นให้เกิดการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจให้แก่ประเทศไทย อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นั้นจะส่งผลกระทบหลายประการต่อการค้าของประเทศไทยกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยพบว่าสินค้าส่งออกหลายรายการของไทยนั้นยังมีความได้เปรียบคู่แข่งในอาเซียน แต่ก็จะมีสินค้าหลายรายการที่จะต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ซึ่งกลุ่มสินค้าส่งออกของประเทศไทยที่คาดว่าจะได้เปรียบเมื่อเปิดการค้าเสรี เช่น ข้าวโพดผลิตภัณฑ์ยาง และเฟอร์นิเจอร์ ในตลาดอินโดนีเซีย เสื้อผ้าสำเร็จรูป เฟอร์นิเจอร์ รถยนต์ ในตลาดมาเลเซีย เป็นต้น ขณะที่สินค้าส่งออกบางรายการจำเป็นต้องปรับตัว เช่น ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ผ้าฝ้าย เม็ดพลาสติก ในตลาดอินโดนีเซีย ยางพารา ผ้าฝ้ายในตลาดฟิลิปปินส์ เป็นต้น (พัชรินทร์ มงคลศิริวัฒน์, 2552)

อย่างไรก็ตามการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นจะเป็นการสร้างโอกาสและตลาดที่ใหญ่ขึ้นสำหรับผู้ประกอบการไทย สำหรับอุตสาหกรรม ยานยนต์ แล้วการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นั้นอาจจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโซ่อุปทาน เช่น เกิดการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เนื่องจากต้นทุนแรงงาน วัตถุดิบที่ถูกลงกว่า หรือเนื่องจากข้อจำกัดในด้านภาษี พิธีการด้านศุลกากรมีข้อจำกัดน้อยลง ซึ่งการย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศอื่น ๆ นี้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมของประเทศ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อที่จะศึกษาถึง ระดับความพร้อมของผู้ประกอบการ ในสถานประกอบการขึ้นส่วนยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และจัดกลุ่มผู้ประกอบการตามความพร้อม โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติขั้นสูง (Multivariate Statistical Method) เพื่อสามารถเสนอแนะแนวทางในการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ประกอบการให้ตรงตามความสามารถของแต่ละกลุ่มต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงระดับความพร้อมของผู้ประกอบการในสถานประกอบการขึ้นส่วนยานยนต์ในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. เพื่อจัดกลุ่มผู้ประกอบการตามความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้ประกอบการให้
เหมาะสมตรงตามความสามารถของแต่ละกลุ่ม

1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

ศึกษาเฉพาะผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเท่านั้น

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถบ่งชี้สถานภาพและความพร้อมด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของผู้ประกอบการ
ไทยภายใต้บริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนสามารถเตรียมความพร้อมให้เหมาะสมตามสมรรถนะ
ของผู้ประกอบการในแต่ละกลุ่ม

1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1. การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) หมายถึง การวางแผนจัดการ
กระบวนการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้า วัตถุดิบ จากแหล่งกำเนิดจนถึงผู้บริโภคสินค้าขั้นสุดท้าย
2. การจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) หมายถึง การวางแผนจัด
โครงสร้างและประสานความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้
สามารถส่งมอบสินค้าและ/หรือบริการที่ลูกค้าต้องการได้ทันตามกำหนด
3. แบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน (Supply Chain Operation
Reference Model: SCOR Model) หมายถึง แบบจำลองที่สร้างขึ้นมา เพื่ออธิบายลักษณะและ
แสดงให้เห็นกิจกรรมทางธุรกิจทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า และช่วย
แก้ปัญหาการขาดภาษามาตรฐานและกรอบการทำงานเดียวกันในการพัฒนาโซ่อุปทาน
4. การวางแผน (Plan) หมายถึง การกำหนดแผน นโยบาย หรือแนวทางในการดำเนินงาน
เพื่อจัดสรรทรัพยากรให้เกิดความสมดุลในองค์กร เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้เกิด
ประสิทธิภาพสูงสุด
5. การดำเนินการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ สินค้า และบริการ (Source) หมายถึง การจัดหา
แหล่งวัตถุดิบ สินค้า และบริการ เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมขององค์กรให้ได้ตามนโยบายที่
กำหนดไว้
6. การผลิต (Make) หมายถึง การเปลี่ยนคุณสมบัติ รูปร่าง และการประกอบ เพื่อเพิ่ม
คุณค่าให้แก่วัตถุดิบ

7. การจัดส่งและส่งมอบ (Delivery) หมายถึง การจัดส่งสินค้าสำเร็จรูปไปให้แก่ลูกค้า โดยเกี่ยวข้องกับกระบวนการติดต่อกับลูกค้าก่อนรับคำสั่งผลิต และกระบวนการจัดส่งสินค้าที่ผลิตแล้วไปถึงมือลูกค้า

8. การส่งคืนวัตถุดิบไปยังผู้จัดหาหรือการรับคืนสินค้าจากลูกค้า (Return) หมายถึง การปฏิเสธการยอมรับ และการส่งคืนสินค้าให้แก่ผู้ค้า อันเนื่องมาจากความไม่พอใจในตัวสินค้า สินค้าไม่มีคุณภาพ หรือการจัดส่งสินค้ามากเกินไปเกินรายการที่ได้สั่งซื้อไป

9. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) หมายถึง การรวมตัวของประเทศในอาเซียนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการร่วมมือพัฒนาในด้านเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกในกลุ่ม โดยมีสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม

10. ประเภทของสถานประกอบการ หมายถึง ประเภทขององค์การในโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยแบ่งดังนี้

- 1) ผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน รายที่ 1 (1st Tier Suppliers) หมายถึง ผู้ผลิต/ผู้จัดจำหน่าย วัตถุดิบและชิ้นส่วน ส่งให้กับผู้ผลิตรายอื่นโดยตรง
- 2) ผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน รายที่ 2 (2nd Tier Suppliers) หมายถึง ผู้ผลิต/ผู้จัดจำหน่าย วัตถุดิบและชิ้นส่วน ส่งให้กับผู้ผลิตรายอื่นโดยตรงและผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ / ชิ้นส่วน รายที่ 1 (1st Tier Suppliers)
- 3) ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Providers) หมายถึง ผู้ให้บริการในการดูแลจัดการด้านการขนส่ง การจัดการ คลังสินค้า และการกระจายสินค้า จากผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน ส่งให้กับผู้ผลิตรายอื่น
- 4) ผู้ผลิตรายอื่น (Automotive Manufacturers) หมายถึง โรงงานผู้ประกอบรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถบรรทุก
- 5) ผู้จัดส่ง/ผู้กระจายสินค้า (Distributors) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่ในการกระจายสินค้าจากโรงงานผลิตไปถึงมือผู้ค้าปลีกหรือลูกค้า