

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมส่งออก คือ กิจกรรมที่ใช้ทุนและแรงงาน หรือเครื่องจักรกลในการเปลี่ยนวัตถุดิบให้เป็นสินค้าหรือสินค้าสำเร็จรูป เพื่อการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ (ศูนย์สารสนเทศ ราชบัณฑิตยสถาน, 2551) อุตสาหกรรมส่งออกเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญลำดับแรกของประเทศไทยอันเนื่องมาจากอุตสาหกรรมส่งออกสร้างรายได้ให้กับประเทศในแต่ละปีไม่ต่ำกว่า 4,000,000 ล้านบาท อุตสาหกรรมส่งออกจึงถือเป็นรายได้หลักของประเทศไทย ในปัจจุบันการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ. 2550 ที่กระแสโลกาภิวัตน์ด้านการผลิต และการตลาดมีความแปรปรวนก็ยิ่งทำให้การแข่งขันรุนแรงมากขึ้น โดยที่การแข่งขันจะบีบบังคับให้ผู้ประกอบการต้องลดต้นทุนในการผลิตให้ต่ำที่สุดจึงทำให้นายทุนในประเทศและนายทุนต่างชาติเกิดความสนใจที่จะมาลงทุนในภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทย อันเนื่องมาจากประเทศไทยเป็นประเทศที่มีค่าจ้างแรงงานต่ำและมีแรงงานจำนวนมาก ภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทยมีจำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 2,836,377 ราย (โครงการจัดทำและติดตามประเมินผลแผนการพัฒนาอุตสาหกรรม, 2553)

แต่ในปี พ.ศ. 2553 อุตสาหกรรมส่งออกกำลังเผชิญกับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินที่ระบอบไปทั่วโลก สาเหตุสำคัญเกิดจากวิกฤตการณ์ 3 วิกฤตการณ์ คือวิกฤตแฮมเบอเกอร์ไครซิส วิกฤตค่าเงินดอง และวิกฤตดูไบ

วิกฤตการณ์ที่หนึ่ง คือ วิกฤตแฮมเบอเกอร์ไครซิส จุดเริ่มต้นของวิกฤตแฮมเบอเกอร์ไครซิสเกิดขึ้นที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อช่วงต้นปี พ.ศ. 2550 และเริ่มส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของหลายประเทศในโลกนับตั้งแต่เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา สาเหตุแห่งวิกฤตแฮมเบอเกอร์ไครซิสเริ่มจากสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร (Non Bank) ได้ปล่อยสินเชื่อให้แก่ลูกหนี้ที่มีคุณภาพต่ำ หรือมีความน่าเชื่อถือทางการเงินต่ำกว่ามาตรฐาน โดยขับพรีมให้ซื้อสังหาริมทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันลูกหนี้ที่มีความน่าเชื่อถือทางการเงินต่ำกว่ามาตรฐานซึ่งโดยปกติแล้วจะไม่ได้รับการปล่อยกู้จากสถาบันการเงินในสหรัฐอเมริกา จึงมีภาคเอกชนออกมดั่งสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร (Non Bank) เพื่อปล่อยกู้โดยการออกตราสารหนี้เพื่อหาเงินในการนำมาปล่อยกู้และใช้สังหาริมทรัพย์ที่ลูกหนี้ใช้ค้ำประกันนำมาใช้ค้ำประกันอีกทอดหนึ่ง จึงทำให้ลูกหนี้ที่มีความ

นำเชื่อถือทางการเงินต่ำกว่ามาตรฐานมีจำนวนสูงขึ้น และอสังหาริมทรัพย์ในช่วงนั้นมีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งอัตราดอกเบี้ยและอัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับต่ำทำให้คนหันมาลงทุนในอสังหาริมทรัพย์มากขึ้นเพราะมองว่าต้นทุนการกู้ยืมและอัตราเงินเฟ้อทั่วไปอยู่ในระดับต่ำความเสี่ยงจากการขาดทุนก็จะต่ำเนื่องจากโอกาสที่ราคาที่อยู่อาศัยจะปรับลดลงมีน้อย ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบต้นทุนกับผลตอบแทนแล้วนับว่าเป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนดีรวมถึงการที่ผู้บริโภคขาดความเชื่อมั่นในตลาดหลักทรัพย์หลังพองสบู่แตกในปี พ.ศ. 2543 และหันมาลงทุนในตลาดอสังหาริมทรัพย์แทนเมื่อเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาเริ่มซบเซาลูกหนี้ที่มีความน่าเชื่อถือทางการเงินต่ำกว่ามาตรฐานก็เริ่มแบกรับภาระจ่ายคืนไม่ไหว ประกอบกับราคาอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาก็เริ่มลดลง ส่งผลให้สินทรัพย์ที่ค้ำประกันไว้มีราคาลดลง ดังนั้นสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร (Non Bank) ที่เข้ามาปล่อยกู้จึงได้รับผลกระทบอย่างหนัก คือลูกหนี้ไม่สามารถจ่ายเงินคืนได้จึงทำให้ไม่มีเงินจ่ายให้กับผู้ที่ซื้อตราสารหนี้ (กมลทิพย์, 2551)

วิกฤต “แฮมเบอเกอร์ไครซิส” ที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย โดยแบ่งออกเป็น 4 ช่องทางที่สำคัญ ดังนี้ ตลาดหลักทรัพย์ (SET), ตลาดแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Foreign Currencies Exchange Market), ตลาดการเงิน (Money Market), ตลาดส่งออก (Export Market) (สรายุทธ, 2551) ผลกระทบเกิดขึ้นจากลักษณะของเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันที่อยู่ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ ซึ่งมีระบบเศรษฐกิจและการเงินที่เชื่อมโยงอย่างกระชับแน่นกันทั่วโลกทำให้วิกฤต แฮมเบอเกอร์ไครซิสสามารถแผ่ขยายลูกกลามเป็นลูกโซ่ไปได้ไกลและกระทบต่อเศรษฐกิจโลก เนื่องจากการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน โดยมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์หรือติดต่อกันในลักษณะที่เมื่อมีสิ่งใดเกิดขึ้นกับประเทศใดประเทศหนึ่งแล้วมักจะส่งผลกระทบต่อประเทศอื่น ๆ ด้วย (ทรงธรรม, 2550)

วิกฤตการณ์ที่สอง คือ วิกฤตเศรษฐกิจเงินทองของประเทศเวียดนาม โดยเกิดจากเศรษฐกิจเวียดนามเติบโตเร็วเกินไปในขณะที่เวียดนามเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็กแบบเปิดจึงจำเป็นต้องนำเข้าสินค้าในระดับสูง ทำให้ดุลบัญชีเดินสะพัดของเวียดนามขาดดุลเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็ว พร้อมกับเกิดปัญหาเงินเฟ้อสูงจากภาวะต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นตามราคาสินค้าโภคภัณฑ์ และภาวะความต้องการภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งนโยบายอัตราแลกเปลี่ยนแบบตายตัวขณะที่มีเงินทุนไหลเข้าในปริมาณสูง ส่งผลให้ทุนสำรองเงินตราวมถึงปริมาณเงินในระบบมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะยิ่งส่งผลทำให้อัตราเงินเฟ้อในเวียดนามพุ่งสูงขึ้นและเงินเฟ้อที่สูงขึ้น ในขณะที่ค่าเงินยังคงผูกติดกับดอลลาร์สหรัฐทำให้อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงของค่าเงินทองสูงขึ้นมาก และการที่เวียดนามขาดดุลการคลังอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งขาดดุลบัญชีเดินสะพัด นำไปสู่สภาวะการขาดดุลบัญชีแผ่และทำให้ระดับการออมของประเทศลดลง อันเป็นสัญญาณอันตรายต่อภาวะวิกฤต และต้องเผชิญกับภาวะเงินทุนไหลเข้าระยะสั้นในรูปของการลงทุนด้านการเงินสูงมากทำให้เกิดสถานการณ์การลงทุนที่มากเกินไป โดยเฉพาะการเก็งกำไรในตลาด

หลักทรัพย์และการลงทุนในภาคที่ไม่ก่อให้เกิดผลผลิตจนกระทั่งเกิดภาวะฟองสบู่และวิกฤตการณ์การเงินในที่สุด ภาวะดังกล่าวก็จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย คือ ช่องทางการค้า ทำให้การส่งออกของไทยไปยังเวียดนามลดลง ขณะที่การนำเข้ามากขึ้นจากค่าเงินดองที่อ่อนค่าลง ทำให้การเกินดุลการค้าของไทยต่อเวียดนามลดลง (กระทรวงการคลัง, 2551)

วิกฤตการณ์ที่สาม คือ วิกฤตเศรษฐกิจดูไบ วิกฤตนี้เริ่มจาก 2 สาเหตุสำคัญ สาเหตุแรกคือการขยายตัวของธุรกิจอย่างรวดเร็วจนเกินกำลัง หรือมีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ทำให้สภาพความต้องการของตลาดที่แท้จริงไม่เป็นไปตามเป้าหมายจึงเกิดปัญหาทางการเงินขึ้น สาเหตุที่สองคือการกู้เงินระยะสั้นสำหรับโครงการลงทุนระยะยาว จากสถานการณ์เศรษฐกิจดูไบที่เริ่มดิ่งลงนับตั้งแต่หลังปี พ.ศ. 2551 ส่งผลให้ราคาอสังหาริมทรัพย์ในดูไบลดลงอย่างรุนแรง ตามภาวะวิกฤตการเงินและภาวะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอย ทั้งนี้รัฐดูไบมีภาระที่จะต้องชำระหนี้ทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2553-พ.ศ. 2554 จากสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้รัฐดูไบต้องประกาศขอเลื่อนการชำระหนี้ของบริษัทดับเบิล แวกซ์ บริษัทโฮลดิ้งและบริษัทลงทุนชั้นนำของดูไบออกไป ซึ่งมีหนี้สินทั้งหมดประมาณ 80,000 ล้านดอลลาร์ ส่งผลให้บริษัทจัดอันดับเครดิตลดอันดับของกิจการที่เกี่ยวข้องกับรัฐดูไบลง เหตุการณ์ดังกล่าวสร้างความตระหนักให้กับตลาดการเงินทั่วโลก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเจ้าหน้าที่ทั้งหลายอาจทำให้ขาดสภาพคล่องและเมื่อนักลงทุนขาดสภาพคล่องทำให้การลงทุนในตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่กำลังจะฟื้นกลับแย่ลง ผลกระทบต่อประเทศไทยโดยที่โครงการอสังหาริมทรัพย์ของดูไบได้สร้างงานให้กับคนงานก่อสร้างไทยและคนเอเชียจำนวนมากหากโครงการเหล่านั้นหยุดชะงักไป ก็จะทำให้คนงานก่อสร้างตกงานเป็นจำนวนมาก แต่จะมีอีกผลกระทบหนึ่งที่มาทางอ้อมก็คือ คู่ค้าของประเทศไทยที่อาจจะมีการค้าโดยตรงกับดูไบจำนวนมาก เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ซึ่งได้รับผลกระทบจากการพักชำระหนี้ ดังนั้นย่อมมีผลกระทบทางอ้อมต่อตลาดส่งออกสำคัญของประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากภาวะวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” ดังกล่าวที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยจะเห็นได้ว่าตลาดส่งออกเป็นช่องทางหนึ่งที่ได้รับผลกระทบ มูลค่าการส่งออกของประเทศไทยที่ส่งออกในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าการส่งออก 4,438,691.3 ล้านบาท ขยายตัวขึ้น 14.59% ในปี พ.ศ. 2549 มีมูลค่าการส่งออก 4,937,372.2 ล้านบาท ขยายตัวขึ้น 11.2% ในปี พ.ศ. 2550 มีมูลค่าการส่งออก 5,302,119.2 ล้านบาท ขยายตัวขึ้น 7.4% และในปี พ.ศ. 2551 มีมูลค่าการส่งออก 5,851,371.1 ล้านบาท ขยายตัวขึ้น 10.4% แต่ในปี พ.ศ. 2552 วิกฤต “เศรษฐกิจโลก” ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่งออกอย่างชัดเจน มูลค่าการส่งออกในปี พ.ศ. 2552 ลดลงเหลือเพียง 4,714,958.8 ล้านบาท อัตราการขยายตัวลดลง -19.42% จากปี พ.ศ. 2551 ดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 แสดงมูลค่าการส่งออกของไทยในปี พ.ศ. 2548-พ.ศ. 2552

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าการส่งออก
พ.ศ.2548	4,438,691.3
พ.ศ.2549	4,937,372.2
พ.ศ.2550	5,302,119.2
พ.ศ.2551	5,851,371.1
พ.ศ.2552	4,714,958.8

ที่มา : กรมส่งเสริมการส่งออกกระทรวงพาณิชย์ (2552)

อุตสาหกรรมส่งออกของประเทศไทย ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2552 โดยจัดลำดับตามมูลค่าการส่งออกที่ลดลง 5 อันดับแรกของประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-พ.ศ. 2552 ประกอบด้วย ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักร เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 การส่งออกสำคัญของไทยเรียงตามมูลค่า ปี พ.ศ. 2548-พ.ศ. 2552

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2548	2549	2550	2551	2552
1. ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์	310,306	362,374	447,109	513,154	339,811
2. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักร	84,509	149,901	139,367	129,520	102,430
3. เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	87,334	110,262	107,112	102,198	77,488
4. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ	55,058	59,686	69,492	65,076	47,746
5. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	34,391	37,143	42,522	65,149	53,820

ที่มา : กรมส่งเสริมการส่งออกกระทรวงพาณิชย์ (2552)

จากตารางที่ 1-2 จะเห็นได้ว่าสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด ได้แก่ ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าการส่งออก 310,306 ล้านบาท ต่อมาในปี พ.ศ. 2549 มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 362,374 ล้านบาท อัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น 14.36% ต่อมาในปี พ.ศ. 2550 มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 447,109 ล้านบาท อัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น 23.38% และในปี พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นปีแรกที่เกิดวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” จึงยังไม่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่งออกมากนัก มูลค่าการส่งออกในปี พ.ศ. 2551 มีมูลค่า 513,154 ล้านบาท อัตราการขยายตัว 14.77% แต่ในปี พ.ศ. 2552 อุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ได้รับผลกระทบอย่างหนัก มูลค่าการส่งออกของปี พ.ศ. 2552 ลดลงเหลือเพียง 339,811 ล้านบาท อัตราการขยายตัว -29.63% ดังตารางที่ 1-2

จากภาวะการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน ซึ่งอุตสาหกรรมการส่งออกในประเทศไทยกำลังเผชิญหน้ากับวิกฤตเศรษฐกิจ ทั้ง 3 กรณี ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัญหา ผลกระทบ แนวทางในการแก้ปัญหา และความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐ ในกรณีภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลก ซึ่งสร้างผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่งออก เพื่อเป็นข้อมูลที่สำคัญสำหรับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมส่งออกไปปรับปรุงการดำเนินงานในด้านการผลิต การตลาด และในด้านการจัดการเพื่อให้องค์กรสามารถผ่านพ้นวิกฤตดังกล่าวไปได้ โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้ใช้กลุ่มอุตสาหกรรมส่งออกลายขนดและชิ้นส่วนยานยนต์เป็นกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากกลุ่มอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นกลุ่มที่มีมูลค่าการส่งออกลดลงมากที่สุด ในปัจจุบันอุตสาหกรรมส่งออกลายขนดและชิ้นส่วนยานยนต์ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยมีจำนวน 528 โรงงาน (สถาบันยานยนต์, 2552)

1.2 ประเด็นปัญหาของงานวิจัย

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้กำหนดประเด็นปัญหาของงานวิจัยครั้งนี้เป็น 4 ข้อ คือ

1.2.1 ปัญหาของอุตสาหกรรมส่งออกจากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” เป็นอย่างไร

1.2.2 ความต้องการในการแก้ไขปัญหาที่มีของ อุตสาหกรรมส่งออกจากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” เป็นอย่างไร

1.2.3 เปรียบเทียบปัญหาระหว่างลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของอุตสาหกรรมส่งออกกับสถานภาพทางธุรกิจ ใน 4 ด้าน คือ ขนาดของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินงาน มูลค่าการส่งออกต่อปี และประเภทของการประกอบกิจการ เป็นอย่างไร

1.2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นของอุตสาหกรรมส่งออกจากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” กับสถานภาพทางธุรกิจ ใน 4 ด้าน คือ ขนาดของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินงาน มูลค่าการส่งออกต่อปี และประเภทของการประกอบกิจการ เป็นอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมส่งออก จากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” จำแนกตามสถานภาพทางธุรกิจ

1.3.2 เพื่อศึกษาความต้องการในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมส่งออก จากวิกฤตเศรษฐกิจ “เศรษฐกิจโลก” จำแนกตามสถานภาพของธุรกิจ

1.3.3 เพื่อเปรียบเทียบปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อลักษณะการดำเนินงานทั่วไปของอุตสาหกรรมส่งออก กับสถานภาพทางธุรกิจ

1.3.4 เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมส่งออก จากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” กับสถานภาพทางธุรกิจ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาปัญหา และความต้องการความช่วยเหลือของอุตสาหกรรมส่งออก จากกรณีวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” มีขอบเขตของการวิจัยเป็น 4 ข้อ ดังนี้

1.4.1 การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัญหาที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมุ่งศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นกับการส่งออกสินค้าทั้งใน ด้านการผลิต ด้านการตลาด ด้านการเงินและด้านการบริหารจัดการธุรกิจ จากสถานะภาพของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อการส่งออก ท่ามกลางวิกฤตเศรษฐกิจโลก

1.4.2 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ กลุ่มอุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นผู้ผลิตและมีรายชื่อเป็นสมาชิกอยู่ในสถาบันยานยนต์ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกลดลงมากที่สุด ดังที่ได้กล่าวไว้ในความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา โดยสำรวจจากกรรมการผู้จัดการที่ประกอบธุรกิจอยู่ในปัจจุบันจำนวน 528 ราย

1.4.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

1.4.3.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ได้แก่ สถานภาพทางธุรกิจอุตสาหกรรมส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจ “เศรษฐกิจโลก” โดยศึกษาใน 4 ด้าน ดังนี้

1.4.3.1.1 ขนาดของกิจการ

1.4.3.1.2 ระยะเวลาการดำเนินงาน

1.4.3.1.3 มูลค่าการส่งออกต่อปี

1.4.3.1.4 ประเภทของการประกอบกิจการ

1.4.3.2 ตัวแปรตาม (Dependent Variable) ของงานวิจัยเรื่องการศึกษาปัญหาและความต้องการความช่วยเหลือของอุตสาหกรรมส่งออก จากกรณีวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” ใน 3 ด้าน ดังนี้

1.4.3.2.1 ลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของอุตสาหกรรมส่งออก

1.4.3.2.2 ปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมส่งออก จากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก”

1.4.3.2.3 ความต้องการในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมส่งออก จากวิกฤต “เศรษฐกิจโลก”

1.4.4 ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลของงานวิจัยครั้งนี้ ระหว่างเดือนมิถุนายน 2553 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2553

1.5 ข้อตกลงเบื้องต้น

การศึกษาปัญหา และความต้องการความช่วยเหลือของอุตสาหกรรมส่งออก จากกรณีวิกฤต “เศรษฐกิจโลก” มีข้อตกลงเบื้องต้นของการวิจัย 3 ข้อ ดังนี้

1.5.1 การแสดงรายละเอียดของตัวเลือก “อื่น ๆ (โปรดระบุ)” ในข้อคำถามจะแสดงต่อเมื่อมีผู้เลือกตอบในตัวเลือกนี้มากกว่าร้อยละ 10 โดยจะนำรายการที่มีผู้ตอบมากที่สุดเพียง 1 รายการแสดงไว้ต่อท้ายผลของการวิจัยในหัวข้อนั้น ๆ

1.5.2 การคำนวณตัวเลขตัวสุดท้ายจะใช้วิธีการปัดเศษทศนิยมเพิ่มหรือลดเพื่อให้ได้ค่าเต็ม 100% โดยยึดตามหลักการสากลของมาตรฐานการเงินและบัญชีที่ยอมรับกันทั่วไป

1.5.3 กรณีผลการวิเคราะห์งานวิจัยมีค่าเป็น 0 จะไม่อ่านค่าและอธิบายผล

1.6 ข้อจำกัดงานวิจัย

การศึกษาปัญหาและความต้องการความช่วยเหลือของอุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์จากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลก มีข้อจำกัดของการวิจัย 1 ข้อ ดังนี้

กรณีที่ไม่สามารถติดต่อกรรมการผู้จัดการหรือหุ้นส่วนผู้จัดการได้ ก็จะสัมภาษณ์จากผู้มีอำนาจรองลงมาเป็นกลุ่มตัวอย่างรองลงมาเพื่อให้งานวิจัยดำเนินต่อไปได้

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.7.1 การส่งออก หมายถึง ธุรกิจที่จำหน่ายสินค้าหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรหรือจำหน่ายให้กับต่างประเทศ

1.7.2 อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ หมายถึง โรงงานอุตสาหกรรมที่ผลิตและประกอบรถยนต์สินค้าที่ผลิตคือ รถกระบะ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ส่วนโรงงานอุตสาหกรรมที่ผลิตชิ้นส่วนสินค้าที่ผลิตคือ ล้อรถยนต์ เข็มขัดนิรภัย หม้อน้ำรถยนต์ ชุดพวงมาลัย กันชนและส่วนประกอบ คลัชและส่วนประกอบ เป็นต้น

1.7.3 วิกฤตเศรษฐกิจโลก หมายถึง วิกฤตเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของหลายประเทศ ในที่นี้จะกล่าวถึงวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดในช่วงปี พ.ศ.2550-2552 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 3 วิกฤต โดยวิกฤตเศรษฐกิจทั้งสามวิกฤตได้ส่งผลกระทบไปสู่ทุกภูมิภาคทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทย ได้แก่

1.7.3.1 วิกฤตเศรษฐกิจ แสมเบอเกอร์ไครซิส เป็นวิกฤตการณ์ทางการเงิน (Subprime Crisis) ที่เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา

1.7.3.2 วิกฤตเศรษฐกิจเงินดอง เป็นวิกฤตการณ์ทางการเงินซึ่งภาวะเงินเฟ้อกระทบค่าเงินดองไม่ได้สัดส่วนกันที่เกิดขึ้นในประเทศเวียดนาม

1.7.3.3 วิกฤตเศรษฐกิจจุโบ เป็นวิกฤตการณ์ทางการเงินอุปทานมากกว่าอุปสงค์ด้านการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่เกิดขึ้นในรัฐจุโบของประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์

1.7.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรม หมายถึง สิ่งแวดล้อมที่ส่งผลให้อุตสาหกรรมเกิดการเปลี่ยนแปลงแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1.7.4.1 ปัจจัยภายใน หมายถึง สิ่งแวดล้อมภายในที่ส่งผลกระทบต่อบริษัทหรือธุรกิจแต่เป็นปัจจัยที่เราสามารถควบคุมได้ เช่น แผนหลักในการดำเนินธุรกิจ คุณภาพของสินค้าไม่ได้มาตรฐาน การซื้อโกงภายในบริษัท เป็นต้น

1.7.4.2 ปัจจัยภายนอก หมายถึง สิ่งแวดล้อมภายนอกซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัทหรือธุรกิจของเราโดยที่เราไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การเมือง นโยบายของภาครัฐ เป็นต้น

1.7.5 ขนาดของธุรกิจอุตสาหกรรม หมายถึง ธุรกิจอุตสาหกรรมขนาดเล็ก มีพนักงานไม่เกิน 50 คน ธุรกิจอุตสาหกรรมขนาดกลาง มีพนักงาน 50 ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 200 คน ธุรกิจอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีพนักงานตั้งแต่ 200 คนขึ้นไป (เกษม, 2553)

1.8 ประโยชน์ของผลการวิจัย

1.8.1 ด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก

เป็นข้อมูลเบื้องต้นให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมส่งออก ทั้งรายเก่าและรายใหม่สามารถนำผลงานวิจัยนี้ไปวิเคราะห์การผลิต วิเคราะห์การตลาด วิเคราะห์การเงิน และวิเคราะห์การบริหารจัดการ เพื่อใช้ในการวางแผนในอุตสาหกรรมส่งออกของตนให้สามารถดำรงกิจการอยู่ได้ หรือประคับประคองให้ผ่านวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นรวมทั้งการแข่งขันกับนานาประเทศอย่างมีอาชีพ

1.8.2 ด้านหน่วยงานของรัฐบาล

เป็นข้อมูลให้กับภาครัฐในการนำผลงานวิจัยมาประกอบในการวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาอุตสาหกรรมส่งออกได้ถูกทาง ทั้งนี้เพื่อจะได้สามารถหามาตรการเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการอุตสาหกรรมส่งออกได้ตรงกับปัญหาที่เกิดขึ้นและตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมส่งออก

1.8.3 ด้านการศึกษา

สถาบันการศึกษาสามารถนำผลงานวิจัยนี้ไปใช้ในการวางแผนพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมส่งออก ให้ทันสมัยและทันต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกจากนั้นเราจะเข้าไปถึงในบทที่ 2 ต่อไป