

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาปัญหาและความต้องการความช่วยเหลือของอุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์จากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลก” ดังนั้น เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจโดยสมบูรณ์และบรรลุวัตถุประสงค์ตามจุดมุ่งหมายของการวิจัย ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมสาระสำคัญต่าง ๆ จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเสนอเป็นลำดับ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.1 แนวคิดจากเอกสารและตำราที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 อุตสาหกรรมส่งออก

2.1.1.1 อุตสาหกรรมส่งออก (Export Industries) หมายถึง การทำตลาดที่ธุรกิจในประเทศหนึ่งส่งสินค้าอุตสาหกรรมอาจเป็นชิ้นส่วนอุปกรณ์ประกอบหรือสินค้าสำเร็จรูปไปจำหน่ายให้กับลูกค้าที่อยู่ในต่างประเทศซึ่งลูกค้านี้ อาจเป็นผู้บริโภค หรือภาคธุรกิจอุตสาหกรรมรัฐบาลของต่างประเทศที่เป็นคู่ค้าซึ่งกันและกัน อุตสาหกรรมส่งออกมี 4 แบบคือ

2.1.1.1.1 การส่งออกโดยตรง (Direct Exporting) คือ ธุรกิจที่เจ้าของสินค้าเป็นผู้ดำเนินการส่งออกสินค้าการส่งออกโดยตรงนี้จะตั้งฝ่ายขายต่างประเทศขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ติดต่อประสานงานกับลูกค้าต่างประเทศโดยตรง คือการดำเนินการขนส่งสินค้าตลอดจนดำเนินการวิธีการส่งออกสินค้าต่าง ๆ เช่น ทำเอกสารการส่งออก ติดต่อกรมศุลกากร ติดต่อบริษัทขนส่งติดต่อธนาคาร ติดต่อบริษัทประกันภัย ติดต่อบริษัทเดินเรือหรือสายการบิน ซึ่งฝ่ายขายต่างประเทศของธุรกิจจะเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมด

2.1.1.1.2 การส่งออกโดยผ่านสาขาของธุรกิจในต่างประเทศ (Company Marketing Subsidiary) คือ ธุรกิจการส่งออกโดยตรงผ่านทางสาขาของธุรกิจในต่างประเทศ เป็นรูปแบบการส่งออกที่ธุรกิจจะไปตั้งสาขาในตลาดระหว่างประเทศเพื่อดำเนินการจำหน่ายสินค้า และดำเนินการต่าง ๆ เช่น ทำเอกสารการนำเข้า-ส่งออก ติดต่อกรมศุลกากร ติดต่อบริษัทขนส่ง ติดต่อธนาคาร ติดต่อบริษัทประกันภัย ติดต่อบริษัทเดินเรือหรือสายการบิน เป็นต้น

2.1.1.1.3 ตัวแทนส่งออกสินค้าของผู้ผลิต (Export Representative) คือ รูปแบบธุรกิจที่บริษัท ผู้ผลิตจะจำหน่ายสินค้าผ่านบริษัทตัวแทนจำหน่าย หรือให้สิทธิในการจำหน่ายสินค้าให้กับบริษัทตัวแทน โดยบริษัทตัวแทนจำหน่ายดังกล่าวอาจเป็นผู้เดียวที่ได้รับสิทธิ

ในการซื้อสินค้าดังกล่าวจากผู้ผลิตภายในประเทศเพื่อไปจำหน่ายยังตลาดระหว่างประเทศอื่น ๆ ตัวแทนส่งออกสินค้าของผู้ผลิตสามารถนำสินค้าออกสู่ตลาดโลกโดยผู้ผลิตหรือเจ้าของสินค้าไม่ ต้องมีความเสี่ยงทางด้านค่าเงินหรืออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เนื่องจากบริษัท ตัวแทนส่งออกสินค้าของภาคการผลิตจะเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านการเงิน

2.1.1.1.4 บริษัทช่องทางส่งออก (Export Distributor) คือ รูปแบบธุรกิจการ ส่งสินค้าออกโดยใช้บริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้าในตลาดต่างประเทศ โดยบริษัทช่องทาง การส่งออกจะเป็นผู้จัดจำหน่ายสินค้าในตลาดต่างประเทศตามที่บริษัทเจ้าของสินค้ากำหนดทั้งชนิด ปริมาณ และราคา บริษัทช่องทางส่งออกจะมีรายได้มาจากเปอร์เซ็นต์ของการจำหน่ายจากยอดที่ จำหน่ายได้ ตามที่ได้ทำการตกลงไว้กับบริษัทผู้ผลิตสินค้า (อัครวรรณ์, 2549)

2.1.1.2 ประเภทของอุตสาหกรรมส่งออก อุตสาหกรรมส่งออกทั้งหมดมี 10 ประเภท ซึ่งอยู่ในแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาพรวมที่ต้องเร่งดำเนินการ เนื่องจากผลผลิตภาพ การผลิตโดยรวม (Total Factor Productivity) หรือ “TFP” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดบ่งบอกแนวโน้มความ ยั่งยืนของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมไทย ซึ่งจากผลการประเมินตัวชี้วัด TFP พบว่าระดับ TFP ของภาคอุตสาหกรรมการผลิตยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ กล่าวคืออัตราเฉลี่ย ระหว่างปี พ.ศ.2548-2551 อยู่ที่ระดับร้อยละ 93-94 ซึ่งมีค่ามาตรฐาน 100 แสดงถึงโครงสร้างการ ผลิตของอุตสาหกรรมขาดความสมดุล (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2553)

2.1.1.2.1 อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มสรุปรายงานการศึกษาที่ เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ปี พ.ศ. 2552 ไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้ากลุ่ม สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มเป็นจำนวน 144,026 ล้านบาท โดยตลาดที่ส่งออกมาที่สุดคือตลาดอาเซียน ร้อยละ 22.36 รองลงมาคือญี่ปุ่นร้อยละ 7.51 จีน ร้อยละ 5.5 และประเทศที่อยู่ระหว่างความตก ลง FTA กับไทย ได้แก่สหรัฐอเมริกาและยุโรปสูงถึงร้อยละ 66.55 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยร่วมกับสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2554)

2.1.1.2.2 อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ตัวเลขล่าสุดของปี พ.ศ. 2554 มีมูลค่าการส่งออกคือตลาดอาเซียนก้าวมาเป็นตลาดส่งออกใหญ่ที่สุดของไทยโดยมีอัตราการ เติบโต 12.96% ญี่ปุ่น 25.83% ยุโรป 19.6% สหรัฐอเมริกา 11.73% ในด้านสินค้า อิเล็กทรอนิกส์ กลับมีการเจริญเติบโตน้อยกว่า และติดลบในบางตลาด คือ ตลาดจีนซึ่งเป็นตลาดที่ ใหญ่ที่สุด มีอัตราการเติบโต -2.2% ตลาดอาเซียน 5.73% ยุโรป 2.79% สหรัฐอเมริกา -2.6% และญี่ปุ่น -4.92% อย่างไรก็ตามถึงแม้จะมีการคาดการณ์ไว้ว่า ปี 2554 การส่งออกจะเติบโต 3-4% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2553 แต่ปรับลดลงอยู่ที่ 2% คือมีมูลค่าการส่งออก 34,000 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ หรือ 1.02 ล้านล้านบาท (สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์, 2554)

2.1.1.2.3 อุตสาหกรรมอาหาร มีผลิตรายการผลิตรายการโดยรวมในระหว่างปี พ.ศ. 2551-2553 มีค่า TFP ต่ำกว่า 100 แสดงให้เห็นว่า ระดับผลิตรายการโดยรวมของอุตสาหกรรมยังอยู่ในระดับที่ต่ำ

2.1.1.2.4 อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีผลิตรายการผลิตรายการโดยรวมในระหว่างปี พ.ศ. 2551-2553 มีค่า TFP ต่ำกว่าฐาน 100 โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2551 อุตสาหกรรมยานยนต์มีอัตราการขยายตัวของปัจจัย TFP ติดลบถึงร้อยละ 0.19 สะท้อนให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีผลิตรายการผลิตรายการโดยรวมในระหว่างปี พ.ศ. 2551-2553 มีค่า TFP ต่ำกว่าฐาน 100 โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2551 อุตสาหกรรมยานยนต์มีอัตราการขยายตัวของปัจจัย TFP ติดลบถึงร้อยละ 0.19 สะท้อนให้เห็นถึงผลิตรายการโดยรวมของอุตสาหกรรมไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นกระทรวงอุตสาหกรรมควรกำหนดมาตรฐานในการพัฒนาผู้ประกอบการให้มีผลิตรายการเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เป็น “Lean Supply Chain” ทั้งอุตสาหกรรมซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มผลิตรายการและการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทานในระบบการผลิตซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น

2.1.1.2.5 อุตสาหกรรมเหล็ก การลงทุนในการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมเหล็กมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุนในการวิจัยและพัฒนาต่อมูลค่าการผลิตลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 ทั้งนี้จะเห็นได้จากสัดส่วนมูลค่าการลงทุนระหว่างปี พ.ศ. 2549-2551 มีค่าไม่ถึงร้อยละ 0.29 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปี 2551 ไม่มีการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาในด้านนี้เลย (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2553)

2.1.1.2.6 อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางมีระดับผลิตรายการผลิตรายการโดยรวมอยู่ในระดับที่ต่ำ มากโดยค่า TFP ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2553 อยู่ในระดับต่ำกว่าฐาน 100 โดยเฉพาะปี 2551 มี ปัจจัย TFP ติดลบ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการใช้อย่างปัจจัยผลิตรายการโดยรวมอย่างไม่มีประสิทธิภาพ (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2553)

2.1.1.2.7 อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก ปี พ.ศ. 2551 อุตสาหกรรมพลาสติกมีค่า TFP ขยายตัวสูงถึงร้อยละ 2.93 แสดงให้เห็นถึงอุตสาหกรรมเริ่มมีการใช้อย่างปัจจัยการผลิตโดยรวมอย่างมีประสิทธิภาพในการลงทุนวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมพลาสติกมีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2551 มีสัดส่วนการวิจัยและพัฒนาอยู่ที่ร้อยละ 0.01

2.1.1.2.8 อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับปี พ.ศ. 2551 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับไม่มีการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา ดังนั้นกระทรวงอุตสาหกรรมควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการมีการทำวิจัยและพัฒนามากขึ้นทั้งด้านวัตถุที่เป็นวัตถุดิบและส่วนประกอบารวมถึงรูปแบบผลิตภัณฑ์ เพื่อให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนสถานภาพจากการเป็นผู้ผลิตที่รับจ้างผลิตสินค้า Original Equipment

Manufacturer (OEM) มาเป็นผู้ผลิตที่มีการออกแบบของตนเอง Original Design Manufacturing (ODM) และเป็นผู้ผลิตที่มีตราสินค้าของตนเอง Original Brand Manufacturer (OBM) ปี พ.ศ. 2551 อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับของไทยมีมูลค่าการส่งออกไปยังตลาดอาเซียน 7,265 ล้านบาท ขยายตัวจากปี 2550 ถึงร้อยละ 57.62 แต่ในปี พ.ศ. 2552 มูลค่าการส่งออกไปยังตลาดอาเซียน กลับเหลือเพียง 2,507 ล้านบาทเท่านั้นหรือคิดลบถึงร้อยละ 189.79 แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยังคงมุ่งเน้นการส่งออกไปยังตลาดหลักอย่างประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา ทำให้ต้องสูญเสียลูกค้าที่สำคัญไปให้คู่แข่ง (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2553)

2.1.1.2.9 อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ ระดับผลิตภาพโดยรวมมีแนวโน้มลดลง ปี พ.ศ. 2551 ค่า (TFP) อยู่ที่ 98.09 และค่า Total Factor Productivity Growth (TFPG) คิดลบร้อยละ 2.1 แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมมีการใช้ปัจจัยการผลิตโดยรวมอย่างไม่มีประสิทธิภาพการลงทุนในการวิจัยและพัฒนา (R&D Investment) ไม่ค่อยเกิดขึ้นในอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2549-2553 ไม่มีการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนากระทรวงอุตสาหกรรมควรส่งเสริมเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการออกแบบรูปผลิตภัณฑ์ เพื่อให้ตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้บริโภคที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

2.1.1.2.10 อุตสาหกรรมรองเท้าและเครื่องหนัง ปี พ.ศ. 2549-2553 ระดับผลิตภาพโดยรวมมีค่า (TFP) อยู่ในระดับต่ำกว่าฐาน 100 ปี 2551 มีการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเพียงร้อยละ 0.08 เท่านั้น (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2553)

2.1.2 วิฤตเศรษฐกิจโลก

โลกในปัจจุบันเผชิญกับกระแสการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งในด้านของเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนเกิดการเชื่อมโยงต่อเนื่องกันในลักษณะของเครือข่าย จนเสมือนไม่มีพรมแดนทางเศรษฐกิจในด้านหนึ่งอาจเกิดประโยชน์มหาศาลภายใต้การแข่งขันในลักษณะเสรีนิยม โดยทุนจะมีการเคลื่อนย้ายไปยังประเทศต่าง ๆ ของโลกที่ให้เงื่อนไขและผลประโยชน์ที่ให้อำนาจสูงสุด ในอีกด้านหนึ่งนั้นจะทำให้ความเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนต่าง ๆ ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ย่อมสร้างความเสียหายอย่างรวดเร็ว รุนแรง และกว้างขวาง (นคร, 2553 : 90) วิฤตเศรษฐกิจโลกที่เกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 มีดังต่อไปนี้

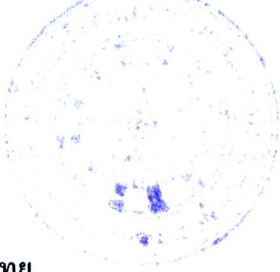
2.1.2.1 วิฤตเศรษฐกิจแฮมเบอเกอร์ไครซิส โดยความสั่นคลอนทางด้านเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา เรื่อง Subprime หรือความเสียหายจากปัญหาสินเชื่อสั่งหาทรัพย์สินด้อยคุณภาพซึ่งไม่เพียงส่งผลกระทบต่อประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้นแต่ยังเป็นวิกฤตที่ส่งผลกระทบต่อตลาดหุ้นทั่วโลกก็ได้โดยจะขออธิบายถึงกรณีนี้อย่างคร่าว ๆ ดังนี้ Subprime Loan เป็นสินเชื่อประเภทหนึ่ง



ของสหรัฐอเมริกา ที่ให้เงินกู้กับผู้ขอสินเชื่อสังหาริมทรัพย์มากกว่าหรือเท่ากับมูลค่าของหลักทรัพย์จากปกติจะให้สินเชื่อประมาณ 80% ของมูลค่าหลักทรัพย์เท่านั้น นอกจากนี้ถ้าราคาอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้น ผู้ขอสินเชื่อก็สามารถขอวงเงินกู้เพิ่มเติมตามราคาหลักทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นมาได้ ซึ่งในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาสินเชื่อ Subprime ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากราคาอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาได้เพิ่มสูงขึ้นมาก แต่ขณะนี้ราคาอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาคงลดลงทำให้ธนาคารพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา ต้องการเงินกู้คืน เพื่อป้องกันความเสี่ยง เมื่อผู้ขอสินเชื่อไม่มีเงินมาชำระจึงกลายเป็นสินเชื่อที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ Non Performing Loan (NPL)

เป็นที่รู้จักกันอยู่แล้วว่า ตลาดรองอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาคือตลาดที่มีความเสี่ยงสูง การที่สถาบันการเงินออกตราสารหนี้มาขายโดยใช้หนี้จากตลาดรองอสังหาริมทรัพย์เป็นหลักประกัน จึงเป็นการใช้หนี้สินมาปล่อยกู้ การทำในลักษณะนี้เป็นวงจรไปเรื่อย ๆ ทำให้เกิดการใช้ตลาดรองอสังหาริมทรัพย์เป็นที่หาผลประโยชน์กันอย่างมากมายในช่วงที่ราคาอสังหาริมทรัพย์ของสหรัฐอเมริกาได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้กู้เดิมได้รับข้อเสนอในการรีไฟแนนซ์เพื่อกู้หนี้รายใหม่มาใช้หนี้รายเก่าและเหลือส่วนต่างที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อีก เพราะราคาอสังหาริมทรัพย์ได้เพิ่มขึ้นจนมีส่วนต่างที่สามารถทำการหาประโยชน์จากส่วนต่างนั้นได้ เงินส่วนต่างที่มาจากการรีไฟแนนซ์ส่วนมากจะถูกจับจ่ายใช้สอยในการซื้อความสุขส่วนตัว เช่น ข้าวของเครื่องใช้ภายในบ้าน เครื่องเสียง คาน์รยยนต์คันใหม่ ไม่ได้ถูกใช้ในการลงทุนเพื่อให้เกิดดอกออกผลแต่อย่างใด นี่เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดวิกฤตแฮมเบอเกอร์

ต่อมาประมาณปลายปี พ.ศ. 2549-2550 การเพิ่มขึ้นของราคาอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาได้ถึงจุดอิ่มตัว อีกทั้งสภาพเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาที่เริ่มชะลอตัว ราคาที่ดินเริ่มลดลง หนี้สินที่ปล่อยกู้ในอัตราที่สูงกว่าความเป็นจริง สถาบันการเงินเริ่มมีปัญหาหนี้เสียจึงต้องเข้มงวดกับการปล่อยสินเชื่อมากขึ้น ภาวะการตรึงตัวมูลค่าตราสารหนี้ลดลง ทำให้สถาบันการเงินเหล่านั้นต้องตั้งสำรองหนี้มากขึ้น สภาพคล่องที่เคยมีอย่างเหลือเฟือเพื่อกลับกลายเป็นสถานะที่ต้องระมัดระวังในการปล่อยกู้ หนี้เสียเริ่มปรากฏมากขึ้นจนในที่สุดความเสียหายก็ลุกลามกลายเป็นวิกฤตการณ์ของสถาบันการเงินในสหรัฐอเมริกาที่เรียกกันว่า วิกฤตแฮมเบอเกอร์ ไทยกับผลกระทบจากวิกฤตแฮมเบอเกอร์ เมื่อวิกฤตการณ์ครั้งนี้เริ่มต้นขึ้นนั้นผู้รับผิดชอบด้านเศรษฐกิจของรัฐบาลปัจจุบันหลายคนได้ให้ถ้อยแถลงผ่านสื่อมวลชน ปลอดภัยคนไทยทั่วไปว่าวิกฤตแฮมเบอเกอร์ของสหรัฐฯ มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ซึ่งเป็นคำปลอบใจที่ไร้เดียงสา ยิ่งถ้ากล่าวนั้นออกมาจากปากของผู้มีความรู้ทางเศรษฐศาสตร์ด้วยแล้ว ก็นับว่าน่ากังขาในด้านของสุขภาพจิตของผู้ให้สัมภาษณ์เป็นอันมาก เพราะแท้จริงแล้ววิกฤตทางการเงินของสหรัฐฯ ครั้งนี้ มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยเป็นอย่างยิ่งแม้ผลกระทบทางตรงจะมีไม่มากนัก แต่ผลกระทบทางอ้อมนั้นมีอยู่มากมายมหาศาลทีเดียว (ธนศ, 2552 : 1-6)



ผลกระทบทางตรงต่อเศรษฐกิจไทย

1) ความเสียหายของสถาบันการเงินไทย วิฤตสถาบันการเงินของสหรัฐฯ ครั้งนี้ส่งผลกระทบต่อสถาบันการเงินไทยที่ไปลงทุนในต่างประเทศน้อยมาก เนื่องจากธนาคารพาณิชย์ไทยมีการลงทุนในต่างประเทศ คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมดในระบบเท่านั้น โดยการลงทุนในหุ้นกู้ต่างประเทศก็มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 13 ของเงินกู้ทั้งหมดในระบบ นอกจากนั้นธนาคารไทยส่วนใหญ่ก็ลงทุนในตราสารหนี้ต่างประเทศที่มีรัฐบาลค้ำประกัน จึงช่วยลดความเสี่ยงลงไปได้ระดับหนึ่ง จากคำให้สัมภาษณ์ของผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยระบุว่า ยอดความเสียหายมีอยู่ประมาณ 4,800 ล้านบาทเท่านั้น หรือมีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 0.1 ของยอดสินเชื่อสถาบันการเงินทั้งระบบที่มีอยู่ 9.4 ล้านล้านบาท ซึ่งนับว่าน้อยมาก

อย่างไรก็ตาม ได้มีการตั้งข้อสังเกตต่อความเสียหายในการไปลงทุนในหุ้นต่างประเทศ ของกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ (กบข.) ที่เข้าใจว่าจะมีอยู่เป็นจำนวนมาก เพราะมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของ กบข. ได้หดหายไปถึง 74,056.83 ล้านบาท ในช่วงเวลาเพียง 4 เดือน นอกจากนั้นก็คาดว่า ได้เกิดความสูญเสียจำนวนมากขึ้นกับกองทุนรวมของไทยที่ไปลงทุนในต่างประเทศ (Foreign Investment Fund-FIF) หลายกองทุนเพราะปรากฏว่ามูลค่าหน่วยลงทุนของกองทุน FIF บางกองในปัจจุบัน ได้ลดลงไปถึงร้อยละ 60

2) ความเสียหายในธุรกิจของ Lehman Brothers ในประเทศไทย เนื่องจากบริษัทนี้มีการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ อาคารพาณิชย์ และการปล่อยสินเชื่อ อยู่ในประเทศไทยเป็นมูลค่าประมาณ 5 หมื่นล้านบาท เมื่อประกาศล้มละลาย Lehman Brothers คงต้องขายทรัพย์สินที่มีอยู่ในประเทศไทยทั้งหมดเพื่อไปชำระหนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบกับราคาอสังหาริมทรัพย์ในประเทศบ้าง และบริษัทที่ได้รับสินเชื่อจาก Lehman Brothers ก็ต้องเร่งหาเงินมาจ่ายหนี้คืน ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินในประเทศ ที่มีแนวโน้มตึงตัวอยู่แล้วให้เพิ่มมากขึ้นอีก

3) ความผันผวนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในช่วง 3-4 วันแรกหลังจากวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นขึ้น ตลาดหุ้นไทยต้องเผชิญกับแรงเทขายจากนักลงทุนต่างชาติมากเป็นอันดับ 3 ของภูมิภาคเอเชียรองลงมาจากไต้หวัน และเกาหลีใต้ ดัชนีตลาดหลักทรัพย์ไทยปรับลดลงไปวันละประมาณร้อยละ 4-5 เนื่องจากนักลงทุนต่างชาติ ต้องเทขายสินทรัพย์ทุกชนิดในตลาดต่าง ๆ ทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทยด้วย เพื่อดึงเอาเงินสดกลับไปรองรับการไถ่ถอนหน่วยลงทุน และเพื่อชดเชยสภาพคล่องที่ขาดแคลนอย่างรุนแรง การล่าถอยออกไปของนักลงทุนต่างชาติ ซึ่งเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในตลาดหลักทรัพย์ของไทยเช่นนี้ ย่อมมีผลทำให้ตลาดหุ้นไทยตกอยู่ในสภาพซึมยาว ซึ่งจะเป็นเช่นนี้ไปจนกว่ามาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของทางการสหรัฐฯ จะช่วยเยียวยาให้ตลาดหุ้นทั่วโลกเริ่มฟื้นตัว ซึ่งอาจเห็นสัญญาณความเป็นไปได้ในปี พ.ศ. 2552 นับตั้งแต่เกิดวิกฤตการเงิน

ครั้งนี้ขึ้นเมื่อกลางเดือนกันยายน มาจนถึงต้นเดือนธันวาคมปี พ.ศ. 2551 นั้นได้มีผลให้มูลค่าตลาดหุ้นไทยปรับตัวลดลงไปแล้วกว่าร้อยละ 50

ผลกระทบทางอ้อมต่อเศรษฐกิจไทย

1) ผลกระทบต่อภาคการส่งออก โดยที่สหรัฐฯ สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น เป็นตลาดสินค้าออกของไทยถึงประมาณร้อยละ 35 นอกจากนั้นการส่งออกของไทยไปยังประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ก็ปรากฏว่าประเทศเหล่านั้นก็นำไปผ่านกระบวนการผลิตและส่งออกไปยังสหรัฐฯ สหภาพยุโรปและญี่ปุ่น อีกเช่นเดียวกัน วิกฤตการณ์ครั้งนี้ซึ่งมีผลให้ความต้องการซื้อสินค้า ในตลาดส่งออกสำคัญดังกล่าวตกลงอย่างมาก สินค้าไทยที่เคยส่งออกไปยังประเทศเหล่านี้ย่อมลดลงตามไปด้วย ปัจจุบันผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมส่งออกสาขาต่าง ๆ ของไทย ก็ได้ออกมาระบุแล้วว่า คำสั่งซื้อใหม่ที่จะส่งมอบสินค้าในปี พ.ศ. 2552 นั้นได้หดหายไปร้อยละ 20-30 จึงคาดว่า การส่งออกในปี พ.ศ. 2552 จะได้รับผลกระทบอย่างหนัก คาดว่ารายได้จากการส่งออกของภาคอุตสาหกรรมจะหายไปประมาณแสนล้านบาท โดยอุตสาหกรรมที่จะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ เครื่องไฟฟ้า ยานยนต์ เครื่องหนังและรองเท้า ผลิตภัณฑ์เหล็ก เฟอร์นิเจอร์ เซรามิก ผลิตภัณฑ์พลาสติก อาหารทะเล กับอัญมณีและเครื่องประดับ โดยที่การส่งออกของสินค้าและบริการ เป็นพลังขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจไทย เนื่องจากมีบทบาทถึงกว่าร้อยละ 70 ของ GDP การตกต่ำของสินค้าออกย่อมส่งผลกระทบต่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างไม่ต้องสงสัย

2) ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว ภายหลังจากวิกฤตต้มยำกุ้งของไทยในปี 2540 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาเยือนโดยเฉลี่ยปีละ 10.5 ล้านคน และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำรายได้ให้แก่ประเทศถึงปีละ 5-6 แสนล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 10 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าและบริการของไทยเนื่องจากการท่องเที่ยวของไทยมีจุดเด่นในด้านความคุ้มค่าของเงิน และความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2550 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติได้เพิ่มขึ้นไปเป็น 14.5 ล้านคน สำหรับในปี พ.ศ. 2551 นี้ตั้งแต่ต้นปีจนถึงเดือนกันยายนที่ผ่านมา มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาแล้ว 11.3 ล้านคน อย่างไรก็ตาม ก่อนหน้าการปะทุขึ้นของวิกฤตแฮมเบอเกอร์ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยก็เริ่มได้รับผลกระทบไม่น้อยอยู่แล้ว จากสถานการณ์ความขัดแย้งแบ่งขั้วของการเมืองภายในประเทศ และมีการชุมนุมของกลุ่มประชาชนที่มีความเห็นแตกต่างกันอย่างยืดเยื้อยาวนาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทยในสายตาของชาวต่างชาติ วิกฤตแฮมเบอเกอร์จึงเป็นปัจจัยลบที่ซ้ำเติมให้ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยซบเซาลงไปอีก เพราะการท่องเที่ยวมีสภาพเหมือนสินค้าฟุ่มเฟือย เมื่อผู้คนมีรายได้น้อยลงหรือต้องระมัดระวังการใช้จ่ายคนส่วนใหญ่ก็จะระงับหรือชะลอแผนการท่องเที่ยวออกไป หรือไม่ก็ปรับเปลี่ยนเป็นการเดินทางท่องเที่ยวอย่างประหยัดภายในประเทศ หรือประเทศใกล้เคียงแทนที่จะ

เดินทางข้ามทวีปมาเที่ยวไทยนอกจากนั้น ประเทศหลัก ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินครั้งนี้ อันได้แก่ อังกฤษและประเทศอื่น ๆ ในสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และสหรัฐฯ ก็ล้วนแต่เป็นแหล่งที่มาของนักท่องเที่ยวระดับบนของไทยทั้งสิ้น นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะมียอดการใช้จ่ายต่อวันสูงเฉลี่ยราว 4,000 บาทต่อวัน เข้าพักในโรงแรมราคาแพง รับประทานอาหารในภัตตาคาร ใช้จ่ายเพื่อสันทนาการ และซื้อสินค้าต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก อีกทั้งในการมาท่องเที่ยวแต่ละครั้ง จะมีระยะเวลาการพำนักอยู่ยาวนานเฉลี่ยอยู่ที่ 13 วัน ดังนั้น เมื่อนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะหดหายไป แม้จะได้รับการชดเชยด้านปริมาณบางส่วนจากนักท่องเที่ยวเอเชีย โดยเฉพาะจากประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ มาเลเซีย แต่คุณภาพและยอดการใช้จ่ายต่อหัวแตกต่างกันมาก เพราะฉะนั้น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยจึงมีความเสี่ยงสูงที่จะถดถอยลงนับแต่นี้ไป จนกว่าวิกฤตแฮมเบอร์เกอร์จะคลี่คลายซึ่งอาจยาวนานถึงปี พ.ศ. 2553 ที่เดียวปัจจุบันก็เริ่มปรากฏสัญญาณของความถดถอยขึ้นแล้ว อาทิ ยอดการจองห้องพักของโรงแรมในภาคใต้สำหรับเดือนพฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2551 นั้น ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 15 ส่วนในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2551 ไม่มียอดจองใหม่เข้ามาเลย มีแต่เพียงยอดที่จองเอาไว้มานานแล้วและยังมีได้บอกยกเลิก กับมีรายงานข่าวว่าจำนวนนักท่องเที่ยวในภาคเหนือและภาคใต้ ได้ลดลงไปถึงร้อยละ 50 แล้ว ทั้ง ๆ ที่เป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยว (High Season) คือช่วงเวลาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงมีนาคมปีถัดไป ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้สูงมากที่ในช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว (Low Season) สถานการณ์จะแย่แย่ลงไป กว่านี้อีกมากทีเดียว

3) ผลกระทบต่อสินเชื่อและการลงทุน วิกฤตการณ์ทางการเงินครั้งนี้ ทำให้สภาพคล่องในระบบการเงินของโลกเกิดความตึงตัวอย่างรุนแรง (Credit Crunch) ดังนั้น ต้นทุนการกู้ยืมเงินในรูปแบบของดอลลาร์จะสูงขึ้นเป็นอันมาก ธุรกิจต่าง ๆ ที่เคยกู้ยืมเงินในตลาดต่างประเทศ จึงต้อง หันมาแสวงหาสินเชื่อภายในประเทศแทน ซึ่งจะทำให้สภาพคล่องในประเทศตึงตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ในประเทศสูงขึ้นตามไปด้วย ในช่วงเวลานับแต่นี้เป็นต้นไปการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินในประเทศ จะมีความยากลำบากยิ่งขึ้นและมีต้นทุนสูงขึ้นด้วย สภาพการณ์เช่นนี้จะมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ของไทย เพราะ โอกาสที่จะได้รับสินเชื่อซึ่งมีน้อยอยู่แล้วจะยิ่งตึงตันมากขึ้นอีก การดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคตของธุรกิจส่วนใหญ่ที่ราวร้อยละ 90 นั้นเป็น SMEs ย่อมจะเต็มไปด้วยความยากลำบากอย่างแสนสาหัส

4) ผลกระทบต่อการจ้างงาน เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม ปี พ.ศ. 2551 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้แจ้งเตือนว่า วิกฤตการณ์ทางการเงินของโลกครั้งนี้ จะทำให้จำนวนคน ตกงานทั่วโลกภายในสิ้นปี พ.ศ. 2552 เพิ่มขึ้นเป็น 210 ล้านคน นับเป็นอัตราการว่างงานของโลกซึ่งสูงที่สุดในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ยอดคนว่างงานดังกล่าวนี้ ได้รวมเอาจำนวนคนตกงานตั้งแต่ช่วงปลายเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2551 ไปจนถึงสิ้นปี พ.ศ. 2552 ที่คาดว่าจะมีจำนวนอย่างน้อย 20 ล้านคนเอาไว้ด้วยแล้ว ซึ่งทำให้จำนวนคนว่างงานทั่วโลกมียอดสูงกว่า 200 ล้านคนเป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษ

จากการประเมินของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

มีการคาดหมายว่าคำสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2552 ที่ลดลงอย่างน้อยร้อยละ 30 จะมีผลต่อการจ้างงานในปี พ.ศ. 2552 อย่างแน่นอน ปัจจุบันมีแรงงานในภาคอุตสาหกรรมอยู่ราว 6 ล้านคน ถ้าคำสั่งซื้อลดลงในระดับดังกล่าว คาดว่าจะทำให้ผู้ประกอบการต้องลดการจ้างแรงงานลงร้อยละ 10-15 หรือตกประมาณ 0.9-1 ล้านคน ในไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2552 ซึ่งแรงงานเหล่านี้บางส่วนจะสามารถกลับเข้าไปทำงานในภาคการเกษตรได้ราว 6-7 หมื่นคน นอกจากนั้น การชะลอตัวทางเศรษฐกิจและมาตรการประหยัดค่าใช้จ่าย อันเป็นผลสืบเนื่องจากวิกฤตการณ์ทางการเงิน อาจมีผลให้แรงงานไทยในต่างประเทศต้องตกงานและเดินทางกลับเป็นจำนวนมากด้วย สภาพการณ์ดังกล่าวจะรุนแรงยิ่งขึ้น เนื่องจากจะมีผู้ที่จบการศึกษาใหม่ ทั้งระดับ ปวช. ปวส. และปริญญาตรี เข้าสู่ตลาดแรงงานอีกราว 700,000 คน ปัจจุบัน ผู้ประกอบการบางรายได้เริ่มลดการทำงานล่วงเวลาลงแล้ว มีผลให้การทำงานลดลงจากสัปดาห์ละ 6 วันเหลือสัปดาห์ละ 5 วัน และในหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม เครื่องใช้ไฟฟ้าเฟอร์นิเจอร์ และเซรามิก บางส่วนก็เริ่มปลดคนงานแล้ว อนึ่ง จากผลการสำรวจของชมรมผู้บริหารงานบุคคลของบริษัทต่าง ๆ ในนิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาว่า 1,700 โรงงาน ซึ่งมีการจ้างงานกว่า 300,000 คน พบว่าอาจมีแรงงานที่ต้องถูกเลิกจ้างประมาณ 30,000 คน และหากสถานการณ์เลวร้ายลงอาจต้องปลดคนงานถึง 100,000 คน โดยอุตสาหกรรมที่จะมีการปรับลดพนักงานมากที่สุด คือ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ที่ยอดการสั่งซื้อจากต่างประเทศลดน้อยลงอย่างมาก นอกจากนั้น แรงงานจังหวัดสมุทรปราการก็ได้แสดงว่า จังหวัดสมุทรปราการซึ่งมีสถานประกอบการมากกว่า 18,000 แห่งนั้น ในปี พ.ศ. 2551 นี้มีสถานประกอบการปิดตัวไปแล้ว 76 แห่ง ซึ่งมีลูกจ้าง 7,649 คน ส่วนใหญ่เป็นกิจการสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เสื้อผ้า และรองเท้า

5) ผลกระทบต่อราคาสินค้าเกษตรบางชนิด วิกฤตครั้งนี้ส่งผลให้กำลังซื้อของผู้บริโภคทั่วโลกลดลง ราคของพืชผลเกษตรจึงโน้มต่ำลง และบางชนิดผลผลิตออกมาล้นตลาด ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาสินค้าเกษตรของไทยหลายชนิดโดยเฉพาะยางธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังได้รับอานิสงส์จากความเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดดของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งทำให้ความต้องการผลิตผลเกษตรดังกล่าวเพิ่มขึ้นปริมาณการส่งออกและราคาจึงอยู่ในระดับสูงตลอดมา เมื่อการส่งออกของจีนที่ต้องพึ่งพาตลาดสหรัฐอย่างมากอ่อนแรงลง ก็มีผลทำให้ราคาสินค้าเกษตรบางชนิดลดลงอย่างน่าใจหาย ดังจะเห็นได้จากราคาซื้อขายยางแผ่นดิบ ที่ตลาดกลางยางพาราหาดใหญ่ได้ลดลงจากกิโลกรัมละ 91.80 บาท เมื่อวันที่ 23 กันยายน ปี พ.ศ. 2551 เหลือเพียงกิโลกรัมละ 54.63 บาท ในวันที่ 13 ตุลาคม ปี พ.ศ. 2551 หรือลดลงไปถึง 37.17 บาทในช่วงเวลาเพียง 20 วันเท่านั้น ซึ่งสินค้าเกษตรของไทยอีกหลายชนิดก็มีลักษณะการทำนองเดียวกันนี้ด้วย ความตกต่ำของราคาพืชผล

เศรษฐกิจไทยจะได้รับผลกระทบจากวิกฤตแฮมเบอเกอร์รุนแรงยิ่งขึ้นเป็นลำดับ ตั้งแต่ไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นไป ความถดถอยตกต่ำทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น จะแพร่ถึงอัมพิดเข้าครอบงำเศรษฐกิจไทยอย่างเข้มข้นในปี พ.ศ. 2552 ส่งผลให้เกิดความตกต่ำอย่างหนักแก่เศรษฐกิจไทยทั้งระบบเนื่องจากเศรษฐกิจไทยมีลักษณะเปิด จึงอ่อนไหวและมีระดับของการพึ่งพาเศรษฐกิจโลกในเกณฑ์สูงมาก ดังเห็นได้จากการที่ภาคการค้าระหว่างประเทศ มีสัดส่วนถึง 140% ของ GDP และการส่งออกซึ่งอยู่ในฐานะเป็นพลังขับเคลื่อนหลักของระบบเศรษฐกิจนั้น ก็มีสัดส่วนสูงกว่า 70 % ของ GDP ด้วย เมื่อเศรษฐกิจของประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำ ที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญของไทยทรุดตัวลง ก็ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยถดถอยตกต่ำลงไปด้วย จากการศึกษาของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) พบว่า ถ้าเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ชะลอตัวลง 1 % จะมีผลให้เศรษฐกิจไทยชะลอตัวลง 0.135-0.9% ขึ้นอยู่กับความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหาโดยใช้นโยบายการเงินและการคลัง รวมทั้งการกระจายตลาดส่งออกไปยังประเทศอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินน้อย และภาวะความทรุดโทรมของเศรษฐกิจไทยนั้น จะยืดเยื้อเรื้อรังไปจนกว่ามาตรการแก้ไขปัญหาของสหรัฐฯ และประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำอื่น ๆ จะเริ่มสัมฤทธิ์ผล ซึ่งอาจต้องใช้เวลานานจนถึงปี 2010 ดังนั้นอนาคตเศรษฐกิจไทยในช่วง 2 ปีข้างหน้าคงจะตกอยู่ในสภาพการณ์ดังต่อไปนี้

2) เศรษฐกิจไทยในปี พ.ศ. 2552 จะขยายตัวเพียงร้อยละ 2.5-3.5 เท่านั้น จากอัตราการขยายตัวในระดับปกติที่ 5% เทียบกับปี พ.ศ. 2551 ที่คาดว่าจะขยายตัวประมาณร้อยละ 4.5

3) คาดว่าการใช้จ่ายของภาคเอกชนจะขยายตัวได้เพียงร้อยละ 1.5-2.5 แม้ว่ารัฐบาลจะมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่มาตรการเหล่านั้นก็มิได้มีเป้าประสงค์จะแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังแต่อย่างใด เป็นแค่การหว่านเงินเพื่อหาเสียงสำหรับการเลือกตั้งครั้งต่อไป ที่คาดว่าจะมีขึ้นในอีกไม่นานนักเท่านั้น และเนื่องจากสัดส่วนการใช้จ่ายของภาครัฐ ทั้งการบริโภคและการลงทุน มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 15 ของ GDP เท่านั้น จึงไม่สามารถที่จะชดเชยการทรุดตัวของภาคการส่งออก และ

การใช้จ่ายของภาคเอกชนได้ นอกจากนั้น รัฐบาลปัจจุบันก็ไร้ความสามารถในการบริหารจัดการ และการเข้ามามีคฤมอำนาจรัฐก็มิได้มีเป้าประสงค์อื่นใดนอกจากประครองตัวอยู่ไปวัน ๆ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ และคอยโอบอุ้มคฤมครองอดีตนายกรัชมมนตรี ที่เร่ร่อนเป็นสัมภเวสอยู่ในต่างประเทศเท่านั้น จึงไม่เป็นที่หวังอันใดสำหรับการแก้ไขวิกฤตครั้งนี้เลย

4) คาดว่าจำนวนคนว่างงานในปี พ.ศ. 2552 จะเพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล ประมาณว่าภายในไตรมาสแรกจำนวนคนว่างงานจะมีจำนวนราว 0.9-1 ล้านคน ซึ่งเมื่อรวมกับผู้ที่จะจบการศึกษาและก้าวเข้าสู่ตลาดแรงงานใหม่อีกราว 700,000 คนแล้ว จำนวนคนว่างงานก็อาจทะยานเข้าไปใกล้ 2 ล้านคน สภาพการณ์เช่นนี้ย่อมจะทำให้ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาครอบครัว และปัญหาสังคมอื่น ๆ ปะทุตามมาอย่างแน่นอน

5) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับการคาดการณ์อัตราขยายตัวของเศรษฐกิจโลกที่ได้ทำไว้เมื่อ 6 เดือนก่อนลง โดยระบุว่าในปี พ.ศ. 2552 อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกจะลดลงจากที่คาดไว้ร้อยละ 3.8 เหลือร้อยละ 3 (ซึ่งอยู่ในอัตราที่ใกล้เคียงกับอัตรา การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในช่วงของ The Great Depression เมื่อปี พ.ศ. 2515) และการขยายตัวของสหรัฐฯ ลดลงจากร้อยละ 0.6 เป็นร้อยละ 0.1 ประเทศในกลุ่ม EU จากระดับร้อยละ 1.2 เหลือร้อยละ 0.2 และญี่ปุ่น จากระดับร้อยละ 1.5 เหลือร้อยละ 0.5 ตามลำดับ คาดหมายว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ และเศรษฐกิจโลกอาจต้องใช้เวลาค่อนข้างนาน ะเนว่าน่าจะฟื้นตัวได้ในปี พ.ศ. 2553 ดังนั้น เศรษฐกิจไทยจะมีการฟื้นตัวได้ก็ภายหลังจากปี พ.ศ. 2553 ไปแล้วเท่านั้น

6) วิกฤตแฮมเบอเกอร์นี้นับได้ว่ามีความรุนแรงมากที่สุด หลังจาก The Great Depression ในปี พ.ศ. 2463 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ระบุความเสียหายของสถาบันการเงินทั่วโลกว่า มีไม่น้อยกว่า 1.4 ล้านล้านดอลลาร์ ทำให้ต้องมีการเพิ่มทุนอีก 6.75 แสนล้านดอลลาร์ สิ่งที่น่าคิดก็คือ หลังจากที่เกิด The Great Depression ในปี พ.ศ. 2463 แล้วนั้น สิ่งที่ติดตามมากก็คือ สงครามโลกครั้งที่สอง และความย่อยยับของเศรษฐกิจของยุโรป รวมทั้งความตกต่ำ ทางเศรษฐกิจในประเทศสยาม ซึ่งทำให้จำเป็นต้องคุลย์ (หรือปลด) ข้าราชการออกเป็นจำนวนมาก เพื่อตัดงบประมาณรายจ่ายให้สมดุลกับรายได้ที่ลดลง อันเป็นชนวนเหตุสำคัญของการเปลี่ยนแปลงการปกครองในวันที่ 24 มิถุนายน ปี พ.ศ. 2465 จึงน่าสนใจมากกว่าภายหลังจากวิกฤตแฮมเบอเกอร์ครั้งนี้ จะเกิดอะไรขึ้นกับสังคมเศรษฐกิจไทย

7) ผู้ประกอบการไทยจะต้องเผชิญกับสภาวะการขาดแคลนเงินทุน เนื่องจากบรรดาสถาบันการเงินจะเพิ่มความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อขึ้นเป็นอันมาก และอาจไม่ปล่อยสินเชื่อใหม่ให้อีกเลย สำหรับลูกค้าที่มีฐานะการเงินไม่น่าไว้วางใจ สภาวะการเงินในระบบจะอยู่ในสภาพตึงตัว อัตราดอกเบี้ยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นภาวะบีบคั้นเช่นนี้ประกอบกับกำลังซื้อภายในประเทศที่หดตัวลงจะทำให้

ให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ซึ่งเป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ประคองตัวอยู่ได้ด้วย ความยากลำบากอย่างแสนสาหัส

2.1.2.2 วิฤตเศรษฐกิจเงินทอง

ในวันที่ 10 มิถุนายน ปี พ.ศ. 2551 ธนาคารกลางของเวียดนาม ได้ปรับลดอัตราแลกเปลี่ยน การของสกุลเงินทองต่อดอลลาร์สหรัฐลงร้อยละ 1.96 พร้อมกับประกาศขึ้นอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ขึ้นร้อยละ 2 เพื่อชะลอวิกฤตการณ์ขาดดุลบัญชีเดินสะพัดอย่างรวดเร็วและเงินเฟ้อที่พุ่งสูงขึ้น ซึ่ง ภาวะวิกฤตการณ์ดังกล่าวทำให้นักลงทุนเกิดความกังวลและเริ่มถอนการลงทุนในภูมิภาคเอเชีย ทำให้ดัชนีตลาดหลักทรัพย์และค่าเงินสกุลภูมิภาคเอเชียลดลง จึงเกิดคำถามว่า วิฤตเศรษฐกิจ เวียดนาม หรือวิกฤต “เฟ้อ” ในปัจจุบันนี้เกิดจากสาเหตุใด และจะส่งผลกระทบต่อไทยอย่างไร เศรษฐกิจของเวียดนาม ผลกระทบจาก ภาวะวิกฤตดังกล่าวสู่ประเทศไทย และแนวโน้มของประเทศไทยในการรองรับผลกระทบดังกล่าว ดังมี รายละเอียดดังนี้ (กระทรวงการคลัง, 2552)

สาเหตุของวิฤตเศรษฐกิจเงินทองวิฤตเศรษฐกิจที่เวียดนามเผชิญอยู่นี้ เป็นผลสืบเนื่องจากการที่เศรษฐกิจเวียดนามเติบโตเร็วเกินไป โดยขยายตัวสูงในระดับร้อยละ 7-9 ในช่วงปี พ.ศ. 2547-2550 โดยเป็นการขยายตัวของภาคบริการ (โดยเฉพาะภาคการเงิน) และภาคการก่อสร้างเป็นหลัก ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการสะท้อนถึงการเก็งกำไรในตลาดเงินและตลาดอสังหาริมทรัพย์ ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมเริ่มมีการขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง

การที่เศรษฐกิจเวียดนามขยายตัวในระดับสูง ในขณะที่เวียดนามเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็กแบบเปิด (Small open Economy) ส่งผลให้การนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นในระดับสูงตามไปด้วย ทำให้ดุลบัญชีเดินสะพัดของเวียดนามขาดดุลเป็นจำนวนมากและขาดดุลอย่างรวดเร็ว จากที่เคยขาดดุลเล็กน้อยที่ประมาณ 0.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี พ.ศ. 2548 (หรือประมาณร้อยละ 0.3 ต่อ GDP) เป็นขาดดุลประมาณ 6.0 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี พ.ศ. 2550 (หรือประมาณร้อยละ 9.0 ต่อ GDP)

นอกจากการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดแล้ว เวียดนามยังเผชิญกับปัญหาเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูง และควบคุมได้ยาก โดยภาวะเงินเฟ้อของเวียดนามเกิดทั้งจากภาวะต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น (Cost-push Inflation) ตามราคาน้ำมันดิบและสินค้าโภคภัณฑ์โดยเฉพาะราคาอาหารที่พุ่งขึ้นมากและ ภาวะความต้องการภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น (Demand - Pull Inflation) โดยล่าสุด ณ เดือน พฤษภาคม อัตราเงินเฟ้อของเวียดนามสูงถึงร้อยละ 25.3 อันเป็นอัตราสูงสุดในรอบ 16 ปี โดยเงินเฟ้อที่เกิดจากอาหาร ราคาบ้านและการขนส่งพุ่งขึ้นถึงร้อยละ 43 ร้อยละ 23 และร้อยละ 15 ตามลำดับ

ปัจจัยที่ทำให้เวียดนามเผชิญวิฤตการณ์ด้านเงินเฟ้อและวิฤตการณ์ดุลการชำระเงิน (Balance of Payment Crisis) เกิดจากการที่เศรษฐกิจภายในประเทศเติบโตสูงเกินไป (Overheating

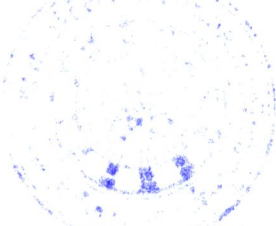


Economy) โดยเศรษฐกิจที่เติบโตเร็ว ทำให้เวียดนามจำเป็นต้องนำเข้าสินค้าทุนรวมถึงวัตถุดิบในการผลิตมาก ทำให้เวียดนามขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่องนอกจากนั้น การที่ทางการใช้นโยบายอัตราแลกเปลี่ยนแบบตายตัว ขณะที่เงินทุนไหลเข้าในปริมาณสูง ส่งผลให้ทุนสำรองเงินตรา รวมถึงปริมาณเงินในระบบมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องทำให้ธนาคารพาณิชย์มีการปล่อยสินเชื่อในปริมาณสูง ซึ่งจากข้อมูลเชิงประจักษ์บ่งชี้ว่า อัตราการขยายตัวของปริมาณเงิน (M2) ของเวียดนามเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 43 ในปี พ.ศ. 2550 สอดคล้องกับปริมาณการขยายตัวของสินเชื่อในปีเดียวกันที่สูงถึงร้อยละ 53 ต่อปี เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 33.6 และ 25.4 ในปี พ.ศ. 2549 ตามลำดับ ทั้งนี้ ภาวะการขยายตัวของปริมาณเงินในระดับสูงประกอบกับสินเชื่อที่ขยายตัวสูง ยังส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในเวียดนามพุ่งสูงขึ้นและทำให้เศรษฐกิจร้อนแรงเกินไป

ในขณะเดียวกัน อัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นมากในขณะที่ค่าเงินยังคงผูกติดกับดอลลาร์สหรัฐ ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงของค่าเงินคงสูงชันมาก ส่งผลกระทบทำให้ความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของสินค้าและบริการส่งออกของเวียดนามลดลง โดยสำนักนโยบายเศรษฐกิจมหภาคคาดการณ์ว่า อัตราการส่งออกของเวียดนามในปี พ.ศ. 2551 จะชะลอตัวลง จากประมาณร้อยละ 31 ในปี พ.ศ. 2547 เป็น ร้อยละ 18 ในปี พ.ศ. 2551

ในขณะที่เวียดนามขาดดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัดอย่างรวดเร็ว เวียดนามยังคงมีการขาดดุลการคลังของภาครัฐในระดับสูงเช่นกัน โดยในปี พ.ศ. 2550 เวียดนามขาดดุลการคลังที่ร้อยละ 4.9 ต่อ GDP ซึ่งการที่เวียดนามมีการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดพร้อมกับการขาดดุลการคลังนั้น ทำให้ระดับเงินออมของประเทศ (National Saving) อันเป็นผลรวมระหว่างการออมภาคเอกชนและการออมภาครัฐลดลง และนำไปสู่การขาดดุลบัญชีแฝด (Twin Deficit) ซึ่งเป็นภาวะที่เสี่ยงต่อวิกฤตการณ์การเงินเนื่องจากค่าเงินคงจะต้องอ่อนค่าลงประกอบกับภาคเศรษฐกิจในประเทศจะต้องชะลอการบริโภคและลงทุนลงและเพิ่มระดับการออมในประเทศขึ้น เพื่อทำให้ดุลบัญชีเดินสะพัดกลับเข้าสู่สมดุล อนึ่ง หากนักลงทุนและ/หรือประชาชนภายในประเทศเกิดความวิตกกังวลในสภาวะเศรษฐกิจ (ดังเช่นในภาวะปัจจุบัน) อาจเริ่มถอนการลงทุนและแลกเปลี่ยนเงินคงเป็นเงินสกุลอื่น เช่น ดอลลาร์สหรัฐ อันจะเป็นตัวเร่ง (Catalyst) ทำให้เกิดวิกฤตการณ์ค่าเงินดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2540 ได้

ประการสุดท้าย แม้ว่าเงินทุนที่ไหลเข้าเวียดนามเพื่อการลงทุนโดยตรง จะมีปริมาณสูง แต่ในช่วงปีที่ผ่านมาเงินทุนไหลเข้าระยะสั้น ในรูปของการลงทุนด้านการเงิน (Portfolio Flow) สูงมากนำไปสู่สถานการณ์การลงทุนที่มากเกินไป (Over-Investment) โดยเฉพาะการเก็งกำไรในตลาดหลักทรัพย์ และนำไปสู่การลงทุนในภาคที่ไม่ก่อให้เกิดผลผลิต (Non-Productive Sector) โดยเฉพาะภาคอสังหาริมทรัพย์ อันจะนำไปสู่ภาวะฟองสบู่และวิกฤตการณ์การเงินในที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2550 การลงทุนด้าน Portfolio Flow ของเวียดนามขยายตัวในระดับสูงชันมากโดยอยู่ที่ 7.4



พีด่านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าการลงทุนโดยตรง (FDI) ที่อยู่ที่ 6.6 พีด่านดอลลาร์สหรัฐ ทำให้เงินทุนไหลเข้าของเวียดนามส่วนใหญ่เป็นเงินทุนร้อน (Hot Money) และมีความเสี่ยงต่อการถอนทุนกลับ (Capital Inflow Reversal) เมื่อนักลงทุนเกิดความไม่มั่นใจในเศรษฐกิจ ดังเช่นที่เวียดนามกำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน

จากปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น ทำให้ธนาคารกลางของเวียดนาม (State Bank of Vietnam : SBV) จำเป็นต้องปรับลดอัตราแลกเปลี่ยนทางการลงในวันที่ 10 มิถุนายน ปี พ.ศ. 2551 โดยได้ปรับลดอัตราแลกเปลี่ยนทางการของสกุลเงินดองต่อดอลลาร์สหรัฐลงร้อยละ 1.96 จากประมาณ 16,290 ดองต่อดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ 16,620 ดองต่อดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งการปรับลดครั้งนี้เป็นครั้งที่สองในรอบปี พ.ศ. 2551 นี้ หลังจากที่เคยปรับลดลงจาก 15,815 ดองต่อดอลลาร์สหรัฐ เป็น 16,100 ดองต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณร้อยละ 1.80 ณ เดือนมีนาคม ปี พ.ศ. 2551

ผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจเงินดองต่อเศรษฐกิจไทยสถานการณ์เศรษฐกิจเวียดนามขณะนี้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยผ่าน 2 ช่องทาง ได้แก่ การค้าระหว่างประเทศและการเงินระหว่างประเทศ จากข้อมูลเชิงประจักษ์ในปี พ.ศ. 2550 พบว่า ไทยส่งออกสินค้าไปเวียดนามคิดเป็นมูลค่า 3.8 พีด่านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.5 ของมูลค่าส่งออกสินค้าทั้งหมดของไทย สำหรับด้านการเงินระหว่างประเทศพบว่า ไทยเข้าไปลงทุนทางตรงระหว่างประเทศในเวียดนามเพียง 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ของการเข้าไปลงทุนทางตรงของต่างประเทศทั้งหมดในเวียดนาม ในขณะที่การลงทุนในหลักทรัพย์และตราสารทุน อาจได้รับผลกระทบจากการด้อยค่าลงของสินทรัพย์และของค่าเงินดอง โดยมีรายละเอียดช่องทางของผลกระทบต่าง ๆ ดังนี้

1) ช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

เวียดนามเป็นคู่ค้าอันดับที่ 10 ของตลาดส่งออกสินค้าของไทย โดยทั้งปี พ.ศ. 2550 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าในรูปดอลลาร์สหรัฐฯ ไปยังเวียดนามจำนวน 3.8 พีด่านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.5 ของมูลค่าส่งออกสินค้าของไทยทั้งหมด ซึ่งในช่วง 4 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2551 ไทยส่งออกไปยังเวียดนามมูลค่า 1.7 พีด่านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 69 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนส่งผลให้สัดส่วนการส่งออกไปยังเวียดนามในช่วง 4 เดือนแรก ขยับเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.1 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าทั้งหมดของไทยไปยังตลาดโลก สะท้อนว่าการส่งออกสินค้าของไทยพึ่งพาสถานการณ์เวียดนามมากขึ้น สอดคล้องกับการเจริญเติบโตในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องของเวียดนามในช่วงที่ผ่านมา

2) ผลกระทบต่อการส่งออกของไทย

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นจะส่งผลให้เศรษฐกิจเวียดนามชะลอตัวลงชัดเจนมากขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์ต่อสินค้าไทยลดลงกระทบกับค่าเงินดองต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ที่ปรับลดค่าลงประมาณร้อยละ 2.0 จะทำให้สินค้าไทยในสายตาผู้นำเข้าเวียดนามแพงขึ้นซึ่งทั้ง 2 สาเหตุ ย่อมทำให้การส่งออกของ

ไทยไปยังเวียดนามขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง และจะกระทบต่อสินค้าส่งออกหลักของไทยไปยังเวียดนาม ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก เหล็ก เครื่องยนต์ และกระดาษ ซึ่งทั้ง 5 สินค้าหลักดังกล่าว มีมูลค่ารวมกัน 581 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 34.4 ของมูลค่าส่งออกไปยังเวียดนาม และหากมองเป็นรายสินค้าสำคัญจะพบว่า ไทยส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปไปยังเวียดนามมาเป็นอันดับ 4 รองจากสิงคโปร์ จีน และญี่ปุ่น และขยายตัวถึง 5.8 เท่าในช่วง 4 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2551 เมื่อเทียบกับปีก่อน ในขณะที่เม็ดพลาสติกไปยังเวียดนามมาเป็นอันดับ 3 รองจากจีนและฮ่องกง และขยายตัวถึงร้อยละ 55 ในช่วง 4 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2551 นอกจากนั้น ส่งออกเหล็กไปยังเวียดนามมาเป็นอันดับ 1 และขยายตัวถึงร้อยละ 73 ในช่วง 4 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2551 ดังนั้น 3 สินค้าหลักนี้ จะได้รับผลกระทบด้านลบอย่างชัดเจน

3) ผลกระทบด้านสินค้านำเข้าของไทย

ค่าเงินดองที่ปรับลดค่าลงจะทำให้สินค้าเวียดนามในสายตาผู้นำเข้าไทยถูกลง (ในกรณีที่เวียดนามสามารถควบคุมให้เงินเฟ้อลดลงได้) ซึ่งอาจส่งผลให้การนำเข้าสินค้าสำคัญของไทยจากเวียดนามขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้านำเข้าหลัก 3 ประเภท ได้แก่ (1) สินค้าทุน เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ (2) เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ และ (3) สินค้าเชื้อเพลิง คือ น้ำมันดิบซึ่ง ทั้ง 3 สินค้าหลัก มีมูลค่ารวมกัน 236 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 53 ของมูลค่านำเข้าจากเวียดนาม และหากมองเป็นรายสินค้าสำคัญจะพบว่า ไทยนำเข้าน้ำมันดิบจากเวียดนามมาเป็นอันดับ 11 และขยายตัวร้อยละ 11 ในช่วง 4 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2551 และมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.9 ของมูลค่านำเข้าน้ำมันดิบทั้งหมด ดังนั้นการลดค่าเงินดองต่อดอลลาร์สหรัฐฯ จะเป็นการโอกาสให้ไทยเพิ่มสัดส่วนการนำเข้าน้ำมันดิบจากเวียดนามได้อีก

4) ผลกระทบด้านดุลการค้าของไทยกับเวียดนาม

ในช่วง 4 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2551 ไทยเกินดุลการค้ากับเวียดนาม 1.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเกินดุลเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 84 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนแต่จากการที่ไทยอาจจะส่งออกไปยังเวียดนามได้ในอัตราที่ชะลอลงและอาจนำเข้าจากเวียดนามในอัตราเพิ่มขึ้น ทำให้คาดว่าในช่วงที่เหลือของปี พ.ศ. 2551 ประเทศไทยอาจจะเกินดุลการค้าจากเวียดนามลดลง

ช่องทางการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศ ในปี 2550 การลงทุนทางตรงจากทั่วโลกไปเวียดนามมีมูลค่าทั้งสิ้น 17.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวถึง 1.4 เท่าจากปี พ.ศ. 2549 โดยการลงทุนส่วนใหญ่อยู่ในสาขาการก่อสร้างและสาขาอุตสาหกรรมถึงร้อยละ 70 ของการลงทุนทางตรงรวมในทุกสาขา

อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี พ.ศ. 2531-2550 ประเทศไทยมีการลงทุนทางตรงในเวียดนามประมาณ 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 4 ของมูลค่ารวมจากทั่วโลกที่ไปลงทุนในเวียดนาม หรือคิดเป็นอันดับที่ 13 ซึ่งกระจายอยู่ในหลายสาขาโดยเฉพาะสาขานิคมอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมเกษตรและสิ่งทอ ดังนั้น ผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยที่ไปลงทุนในเวียดนามคาดว่าจะเป็นบวก และผลกระทบที่ได้รับจะน้อยกว่าโดยเปรียบเทียบกับประเทศเกาหลี สิงคโปร์ และได้หวัน ที่มีการลงทุนทางตรงสูงที่สุด 3 อันดับแรกในเวียดนาม

จากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในเวียดนาม ทำให้ความเชื่อมั่นต่อเศรษฐกิจเวียดนามลดลง นักลงทุนอาจตัดสินใจย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีศักยภาพใกล้เคียงกับเวียดนาม ซึ่งไทยน่าจะได้อานิสงส์อย่างมากเนื่องจากไทยมีค่าเงินที่แข็งขันอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าโดยเปรียบเทียบ ต้นทุนวัตถุดิบก่อสร้างและขนส่งต่ำ โดยเปรียบเทียบความเป็นศูนย์กลางในการผลิตและขนส่ง ผลผลิตทางด้านแรงงานของไทยสูงกว่าโดยเปรียบเทียบ เป็นต้น นอกจากนี้ แม้ว่าไทยจะมีอัตราค่าจ้างแรงงานที่สูงกว่าเวียดนาม 3-4 เท่า โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่เป็นหัวใจของการผลิตไทย คือ อุตสาหกรรมยานยนต์ประมาณ 4 เท่า และอุตสาหกรรมเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ประมาณ 3.5 เท่า แต่ผลผลิตของแรงงานไทยที่สูงกว่าเวียดนาม สามารถชดเชยอัตราค่าจ้างที่สูงกว่าได้ระดับหนึ่ง โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์เครื่องใช้สอย เครื่องใช้ไฟฟ้า สิ่งทอ ส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์ กระดาษ เฟอร์นิเจอร์ ยางและผลิตภัณฑ์ยาง เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมข้างต้น เป็นอุตสาหกรรมที่ไทยผลิตมากและส่งออกเป็นมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี

2.1.2.3 วิฤตเศรษฐกิจดูไบต้นเหตุของวิกฤตเศรษฐกิจดูไบ โดยเริ่มจากการมุ่งขยายธุรกิจอย่างรวดเร็วจนเกินกำลังและการกู้เงินระยะสั้นสำหรับโครงการลงทุนระยะยาว ทำให้เมื่อสภาพความต้องการของตลาดที่แท้จริงไม่เป็นไปตามเป้าหมายจึงเกิดปัญหาทางการเงินขึ้น โดยการประกาศขอเลื่อนการชำระหนี้ของบริษัท Dubai World บริษัทโฮลดิ้ง และบริษัทลงทุนชั้นนำของดูไบออกไปซึ่งมีหนี้สินทั้งหมดประมาณ 80,000 ล้านดอลลาร์ ซึ่งหนี้สินของดูไบ เวิร์ลด์ นี้มีมหาศาลจริง ๆ มากกว่างบประมาณแผ่นดินของประเทศไทยเท่าตัว และมากกว่าหนี้ IMF ที่เราเคยคิดหนักว่า 4 เท่า (วรัญญู, 2552)

หนึ่งในหนี้สินทั้งหมดนั้นมาจากหนี้สินของบริษัท Nakheel ซึ่งเป็นบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ผู้สร้างผลงานอันมีชื่อเสียงและเป็นที่น่าทึ่งต่อสายตาโลก เช่น โครงการ The Palm ที่มีพันบัตรอิสลามมูลค่าประมาณ 3,500 ล้านดอลลาร์ฯ ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 14 ธันวาคมนี้ และหนี้สินมูลค่า 980 ล้านดอลลาร์ฯ ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 13 พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2553 ขณะที่บริษัท Limitless บริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในเครืออีกรายหนึ่งมีพันบัตรมูลค่า 1,200 ล้านดอลลาร์ฯ ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 31 มีนาคม ปี พ.ศ. 2553 โดยหนี้ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งจากจำนวนหนี้สินของ Dubai World รวมทั้งสิ้น 59,000 ล้านดอลลาร์ฯ ซึ่งนับเป็นมูลหนี้ที่มีสัดส่วนขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับหนี้สินทั้งหมดของรัฐดูไบรวม 80,000 ล้านดอลลาร์ฯ ทั้งนี้ เจ้าหนี้รายใหญ่ของมูลหนี้ดังกล่าว ได้แก่ ธนาคารแห่งรัฐอาบูดาบี (National Bank of Abu Dhabi) และธนาคารกลางยูเออี (UAE Central Bank) รวมถึงสถาบันการเงินในกลุ่มประเทศ

ยุโรปซึ่งประเมินว่ามีการปล่อยแก๊สเรือนกระจกสูงถึง 40,000 ล้านดอลลาร์ฯ Dubai World นับว่าเป็นกลุ่มบริษัทลงทุนที่รัฐบาลคูไบเป็นเจ้าของ โดยได้ลงทุนในโครงการต่าง ๆ ทั่วโลก ตามนโยบายของซึกหรือเจ้านครรัฐคูไบ ซึ่งส่วนใหญ่ได้ลงทุนในโครงการอสังหาริมทรัพย์ และในประเทศไทยได้ลงทุนในบริษัทอสังหาริมทรัพย์หลายบริษัท และมีแผนจะขอลงทุนในโครงการแลนด์บริดจ์ที่เป็นท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมระหว่างฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย ชื่อทีมฟุตบอลทีมดังในลีกยุโรป หรือขอซื้อกิจการท่าเรือขนาดใหญ่หลายแห่งในสหรัฐอเมริกา แต่รัฐสภาอเมริกันระงับไว้ เนื่องจากเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติ

ผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจคูไบ

โดยที่ผ่านมามูลค่าคูไบได้มีการลงทุนที่ค่อนข้างเกินตัว และออกพันธบัตรเพื่อการลงทุนจำนวนมากผ่าน Dubai World โดยมีคนดังหลายคนได้ซื้อพันธบัตร Dubai World เช่น แบรด พิตต์, เดวิด เบ็คแฮม, ไมเคิล โอเวน ฯลฯ รวมไปถึงสถาบันการเงินต่างมีสถาบันการเงินในประเทศไทยด้วย ได้ลงทุนในพันธบัตรคูไบจำนวนมาก แต่โครงการที่ Dubai World ลงทุนกลับมีผลตอบแทนทางการเงินที่ไม่เข้าเป้า ฟองสบู่จึงแตก ราคาทรัพย์สินตกต่ำ จึงไม่สามารถชำระหนี้ให้กับเจ้าหนี้ได้ตามกำหนด ซึ่งทางเลือกของคูไบมีไม่มาก ก็คือต้องขายสินทรัพย์ออกไป

ทั้งนี้เมื่อฟองสบู่คูไบแตกใครจะเดือดร้อน แน่นนอนย่อมไม่พ้นเจ้าหนี้ทั้งหลายที่หวังผลตอบแทนจากการลงทุนในพันธบัตร แต่กลับไม่ได้รับเงินอาจจะทำให้ขาดสภาพคล่องกันได้ พอนักลงทุนขาดสภาพคล่อง ทำให้การลงทุนในตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่ทำท่าจะฟื้นก็อาจจะสลับได้อีกรอบ รวมไปถึงการออกพันธบัตรของประเทศในตะวันออกกลางที่อาจจะออกได้ยากขึ้นเนื่องจากสภาพคล่องของนักลงทุนหายไป และอาจจะลามกลายเป็นวิกฤตเศรษฐกิจของโลกตามซัปไฟร์มไปอีกอัน

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ปัญหาการชำระหนี้ของบริษัท Dubai World นั้นคงจะมีไม่มากนัก เนื่องจากประเทศยูเออี ทั้ง 7 รัฐรวมกัน มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.6 ของการส่งออกรวมของไทย อีกทั้งกว่าร้อยละ 80 ของสินค้าที่ส่งออกจากไทยไปยังยูเออี เป็นการส่งออกไปยังประเทศอื่น ๆ ในตะวันออกกลาง ส่วนผลกระทบต่อภาคเอกชนไทยที่เข้าไปดำเนินธุรกิจต่าง ๆ เช่น ในหมวดก่อสร้าง โรงแรม และโรงพยาบาล รวมถึงการปล่อยสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ไทยนั้น จากการประเมินในเบื้องต้น คาดว่าคงจะมีผลกระทบไม่มากนักเช่นกัน โดยเฉพาะหากปัญหาเศรษฐกิจและภาคอสังหาริมทรัพย์จำกัดวงอยู่ที่คูไบ และไม่ลุกลามไปถึงรัฐอื่น ๆ ในยูเออี เช่น อาบูดาบี และสำหรับในด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจากยูเออีที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย คิดเป็นเพียงประมาณร้อยละ 0.6 ของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามายังประเทศไทยทั้งหมด โดยรวมแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่าไทยน่าจะไม่ได้รับผลกระทบมากนัก ขณะที่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยยังคงประมาณ

ประมาณร้อยละ 0.6 ของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามายังประเทศไทยทั้งหมด โดยรวมแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่าไทยน่าจะไม่ได้รับผลกระทบมากนัก ขณะที่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยยังคงประมาณการอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยไว้ที่หดตัวร้อยละ 3.1 สำหรับปีนี้ และขยายตัวประมาณร้อยละ 3.0 สำหรับปีหน้า

ส่วนประเทศไทยรัฐบาลและนักวิเคราะห์ทั้งหลายพยายามจะบอกว่าไม่มีผลกระทบอะไรกับประเทศไทยมากนักเนื่องจากเราไม่ได้มีการค้าขายมากมายกับยุโรป แต่อย่าลืมนะครับว่าโครงการอสังหาริมทรัพย์ของยุโรปได้สร้างงานให้กับคนงานก่อสร้างไทยและเอเชียจำนวนมาก แล้วหากโครงการเหล่านั้นหยุดชะงักไปอะไรจะเกิดขึ้น ก็ไม่มีอะไรซับซ้อนก็คือคนงานก่อสร้างได้กลับบ้านแน่นอน แต่จะมีอีกผลกระทบหนึ่งที่มาทางอ้อมก็คือคู่ค้าของเราที่อาจจะมีการค้าขายโดยตรงกับยุโรปจำนวนมาก เช่น สหรัฐ หรือสหภาพยุโรป อาจจะชะลอด้านเศรษฐกิจและย่อมกระทบกับการส่งออกของเราแบบทางอ้อม

2.1.2.4 วิฤตเงินยูโร

สหภาพยุโรปกำลังเผชิญวิกฤตเงินยูโรเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่กำเนิดเงินยูโรเมื่อสิบเอ็ดปีที่ผ่านมาวิกฤตดังกล่าวมีสาเหตุเกิดขึ้นจากการที่กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปทั้งที่อยู่นอกเขตยูโร (Outer Euro Zone) และที่อยู่ในเขตยูโร (Euro Zone) ต่างก็มีปัญหาในด้านเสถียรภาพอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากประเทศเหล่านี้ มีการขาดดุลงบประมาณสูงเกินร้อยละสิบ และมีหนี้สาธารณะสูงเกินร้อยละยี่สิบของ GDP อย่างไรก็ตามกลุ่มประเทศที่มีปัญหาซึ่งส่งผลกระทบต่อเงินยูโรโดยตรง ได้แก่ กรีซ โปรตุเกส ไอร์แลนด์ และสเปน โดยเฉพาะประเทศที่เผชิญวิกฤตมากที่สุดและมีผลต่อค่าเงินยูโรมากที่สุดคือกรีซ ในปี 2009 กรีซมีการขาดดุลงบประมาณสูงถึงร้อยละ 12.7 และมีหนี้สาธารณะสูงถึง 294,000 ล้านยูโร และในปี 2010 กรีซจำเป็นต้องกู้เงินจำนวน 53,000 ล้านยูโรมาชดเชยในการขาดดุลงบประมาณ ในขณะที่ยุโรปด้านความสามารถในการกู้เงิน (Credit Rating) ถูกลดลงโดย Suspension (SP) จาก A-A- มาเป็น B+B+B+ ซึ่งส่งผลทำให้ตลาดการเงินของกรีซไม่สามารถใช้เป็นหลักประกันสำหรับการกู้เงินธนาคารกลางยุโรป (European Central Bank) ได้ อีกในอนาคตจากปัญหาดังกล่าว ผู้นำของสหภาพยุโรปจึงได้มีการจัดการประชุมสุดยอดเป็นการพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตของกรีซ และถ้าหากวิกฤตของกรีซมิได้รับการแก้ไขให้ได้ทันท่วงทีก็อาจจะส่งผลกระทบลุกลามไปยังประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะโปรตุเกส ไอร์แลนด์ และ สเปน ซึ่งจะไม่แตกต่างไปจากวิกฤตต้มยำกุ้งของเอเชียเลยทีเดียวหลังจากที่มีการหาสื่อถึงมาตรการการป้องกันและกำจัดความรุนแรงของวิกฤตหนี้สาธารณะของกรีซในเดือนตุลาคม 2011 ผู้นำประเทศกลุ่มยูโรโซนพบกันที่กรุงบรัสเซลล์ประเทศเบลเยียม มีมติที่จะออกมาตรการเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและป้องกันไม่ให้เศรษฐกิจของประเทศสมาชิกในกลุ่มล่มสลายลงจากภาวะวิกฤตหนี้ท่วม มาตรการนี้ได้มีข้อเสนอให้ลดมูลค่าทางบัญชีของธนบัตรกรีซลง 50% เพื่อลดหนี้สินของกรีซจำนวน 100,000 ล้าน

ยูโรโดยเพิ่มวิกฤตเงินยูโร เงินกองทุนรักษาเสถียรภาพทางการเงินของยูโร (EFSF-European Financial Stability Facility) ให้เป็น 1 ล้านล้านยูโรและบังคับให้ธนาคารต่าง ๆ ในยุโรป เพิ่มทุนให้ได้ 9% ผลจากวิกฤตครั้งนี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองตามมาด้วย กล่าวคือ นายจอร์จปาปันเดอู นายกรัฐมนตรีกรีซต้องลาออกจากตำแหน่งในที่สุด (สยามรัฐ, 2553)

2.1.3 การวิเคราะห์ปัจจัยจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก

ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ (SWOT Analysis) หมายถึง การประเมินสถานการณ์ทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) อุปสรรค (Threat) ขององค์กรของเราและองค์กรที่เป็นคู่แข่ง รวมถึงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยสำคัญจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก

2.1.3.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strength)

1. อุตสาหกรรมยานยนต์และส่งออกชิ้นส่วน ได้รับการสนับสนุนและช่วยเหลือจากต่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะญี่ปุ่นมีการซื้อหุ้นเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 30 (สุธรรม, 2547)
2. บริษัทแม่ในต่างประเทศเป็นผู้จัดหาตลาดให้ทำให้ตลาดส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนมีความมั่นคงสูง
3. ผู้ผลิตรายานยนต์และชิ้นส่วนระดับโลกเกือบทุกบริษัทรวมตัวกันอยู่ในประเทศไทย
4. ไทยมีความพร้อมและความสามารถมากที่สุดในภูมิภาคอาเซียนในการประกอบรถยนต์และผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อีกทั้งมีมาตรการการส่งเสริมอุตสาหกรรมพื้นฐานที่เป็นรากฐานรองรับอุตสาหกรรมรถยนต์
5. ไทยมีนโยบายและเป้าหมายชัดเจนในการปรับปรุงมาตรการทางภาษีให้สอดคล้องกับนโยบายการค้าเสรีที่เป็นหัวใจสำคัญของการลงทุน
6. ความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางระหว่างอินโดจีนและอาเซียน
7. เสถียรภาพทางการเมืองของไทย ถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง แต่ส่วนใหญ่ นโยบายการบริหารประเทศไม่ได้เปลี่ยนแปลงจากเดิม
8. ไทยไม่มีบริษัทรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งเป็นกำแพงกีดกันการแข่งขันจากภายนอก และไทยมีเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ
9. โครงการ ASEAN Industrial Cooperation (AICO) และ ASEAN Free Trade Area (AFTA) จะทำให้มีการขยายตัวในอุตสาหกรรมนี้ (โชคชัย, 2541)

2.1.3.2 จุดอ่อน (Weakness)

1. องค์กรอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนจะต้องช่วยเหลือตนเองมากขึ้น โดยไม่ควรคาดหวังความช่วยเหลือจากภาครัฐมากเกินไป

2. องค์กรจะต้องมียุทธวิธีทางการตลาดมากขึ้น ควรมีการวิจัยและพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้

3. ปรับตัวให้เหมาะสมกับสถานการณ์อยู่เสมอ

4. ต้นทุนการผลิตสูงวัตถุดิบพื้นฐานขาดแคลนและไม่ได้มาตรฐานทำให้ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

5. กระบวนการผลิตมีข้อจำกัด ด้านมาตรฐานและเทคโนโลยี

6. การลงทุนขนาดใหญ่เป็นการลงทุนจากต่างประเทศทำให้ผู้ประกอบการและชิ้นส่วนรถยนต์ ที่มีการลงทุนโดยคนไทยต้องปรับตัว

7. กำลังคนและแรงงานไม่พร้อมรับเทคโนโลยีบุคลากรยังมีคุณภาพไม่ดีพอกับความต้องการที่จะเชื่อมโยงนโยบายและการแปลงแผนสู่การปฏิบัติ

8. ตลาดและการส่งออก มีข้อจำกัดในเรื่องการหาตลาดใหม่ ทำให้ขาดระบบการรวบรวมและนำเสนอข้อมูล จึงเกิดปัญหาการปรับตัวด้านการผลิตให้สอดคล้องกับสถานการณ์

9. การพัฒนาต้องนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศขาดการทำ R&D ที่เหมาะสมในด้านที่ผู้ประกอบการต้องการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัญญาการถ่ายทอดเทคโนโลยีมีความเสียเปรียบไม่เอื้อต่อการพัฒนา

10. รัฐต้องสร้างทัศนคติที่ดีต่ออุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วน

12. รัฐต้องให้ความช่วยเหลืออย่างจริงจังมากขึ้น

13. การช่วยเหลือของรัฐควรพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วนก่อนหลัง

14. ต้องมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการว่ามีความก้าวหน้ามากน้อยเพียงใด

15. ทุกฝ่ายจะต้องเสียสละช่วยเหลือกันอย่างจริงจัง โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

16. นโยบายและบริการของภาครัฐยังไม่สามารถสนับสนุนอุตสาหกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

17. ขาดการเตรียมการรองรับมาตรการ AFTA และ AICO

2.1.3.3 โอกาส (Opportunity)

1. การลดต้นทุนโดยการลดภาษีสรรพสามิตซึ่งเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการในสถานะวิกฤตได้ส่วนหนึ่ง

2. การเพิ่มอำนาจการซื้อ โดยการยืดระยะเวลาการชำระเงินจากเดิมออกไป

3. รัฐควรเร่งเศรษฐกิจในภาพรวมเพื่อขยายตลาด

4. การเปิดตลาดใหม่เพื่อเพิ่มตลาดการส่งออกให้มากขึ้น

5. ปรับปรุงขั้นตอนการส่งออก

6. แก้ไขปัญหาความไม่คล่องตัวในการส่งออกทางอ้อม (Indirect Export) โดยให้โรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีเงื่อนไขต้องส่งออกสามารถขายให้กับผู้ผลิตเพื่อการส่งออกรายอื่นได้โดยตรง และสามารถขอคืนภาษีได้

7. คืบหน้ายี่ห้อหลังแก่บริษัทที่อยู่ภายใต้โครงการ BBC (Brand to Brand Complementation)

8. ลดภาษีภายใต้โครงการ AICO (Asean Industrial Co-Operation) ซึ่งตามโครงการจะมีการจัดเก็บภาษีศุลกากรในอัตรา 0-5

9. ประกาศอัตราลดหย่อนการส่งออกเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2541 กำหนดให้ผู้ส่งออกได้รับลดหย่อนในอัตราร้อยละ 2.34-3.20 ของราคาส่งออกตามประเภทของรถยนต์

10. ส่งเสริมการพัฒนาผลิตภัณฑ์ รูปแบบผลิตภัณฑ์ และช่องทางการจำหน่ายในตลาดโลก

2.1.3.4 อุปสรรค (Threat)

1. ภาครัฐและภาคเอกชนขาดความชัดเจนในวิสัยทัศน์ร่วม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขาดเป้าหมายในระดับชาติ

2. โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสม

3. มีความขัดแย้งทางด้านโครงสร้างและการสนับสนุนในการผลิต

4. ขาดการทำวิจัยและการพัฒนาในด้านที่ผู้ประกอบการต้องการ

5. ขาดการส่งเสริมความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ

6. รัฐไม่ได้จัดหาแหล่งเงินทุนให้แก่กลุ่มผู้ประกอบการที่มีขีดความสามารถสูงแต่ขาดสภาพคล่อง

7. การคืนภาษีอากรให้แก่ผู้ประกอบการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของรัฐปฏิบัติการล่าช้า (โชคชัย, 2541)

2.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในทศวรรษ 1980 รัฐบาลไทยได้เปลี่ยนยุทธศาสตร์การพัฒนาจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้ามาเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออก (Export-Oriented Industrialization) แผนการพัฒนานี้เริ่มขึ้นกลางทศวรรษ 1970 ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 3 เมื่อประเทศต้องเผชิญหน้ากับปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำอันมีสาเหตุมาจากวิกฤตน้ำมันจึงมีมาตรการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมได้แก่การปรับปรุงอัตราภาษี ยกเลิกมาตรการควบคุมราคาสินค้า เพิกถอนมาตรการการห้ามนำเข้าสินค้าต่างประเทศส่งเสริมการลงทุนการผลิตเพื่อการส่งออกลดหรือยกเลิกมาตรการละเว้นภาษีสำหรับสินค้านำเข้าประเภทเครื่องจักรและวัตถุดิบทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนในอุตสาหกรรมแบบใช้ต้นทุนสูง (Thanamai, 1985 : 164) เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2524 สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยเสนอรายงานนโยบายชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์ (Localization Policy for Automobile

Production) เพื่อยื่นต่อรัฐบาลไทย เนื่องจากการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม โดยบังคับใช้
 ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ 45% นั้น รัฐบาลควรควบคุมคุณภาพในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ
 และบังคับให้มีการตรวจสอบมาตรฐานสินค้าส่งออก (Doner, 1991 : 206)

ปัจจัยที่มีผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยในตลาดโลก ประกอบด้วย 4 ประการ
 คือ

1. ปัจจัยทางด้านอุปสงค์ (Demand)
2. ปัจจัยทางด้านอุปทาน (Supply)
3. ปัจจัยทางด้านนโยบายของรัฐ (Government Policy)
4. ปัจจัยทางด้านกติกาการค้าโลก (World Trade Regulations) (นวลน้อย, 2545 : 14-18)

นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 ไทยต้องยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ
 (Local Content) ตามข้อผูกพันกับองค์การการค้าโลก (WTO) การประกาศดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อ
 อุตสาหกรรมโดยตรง ขณะเดียวกันรัฐบาลได้ประกาศลดภาษีสรรพสามิตเพื่อเป็นการชดเชยซึ่ง
 จะช่วยในการดึงดูดให้ต่างชาติเพิ่มการลงทุน พร้อมกับส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีมาช่วยในการผลิต
 ซึ่งจะทำให้ไทยสามารถแข่งขันในตลาดเสรีทางการค้าได้ (ณรงค์, 2543 : 3) เนื่องจากมาตรการทาง
 ภาษีอากรทำให้ระบบโครงสร้างอุตสาหกรรมเปลี่ยนแปลงไปอุตสาหกรรมยานยนต์จึงต้องเพิ่ม
 ประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ จึงมีความจำเป็นจะต้องพัฒนา
 เทคโนโลยีการผลิตรวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีเหล่านี้ ไปสู่อุตสาหกรรมต่อเนื่อง (จักรมณต์,
 2531)

เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์เป็นเจ้าของเทคโนโลยียานยนต์ซึ่งมีการวิจัยและพัฒนาอยู่เสมอ ดังนั้น
 ผู้ผลิตในไทยยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีตลอดจนรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทเป็นอย่างมาก
 (สุธรรม, 2545) อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยได้มีการขยายการลงทุนและมุ่ง
 พัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนสามารถผลิตชิ้นส่วนให้มีความ
 หลากหลายตลอดจนมีคุณภาพและมาตรฐานการผลิตอยู่ในระดับที่ผู้ผลิตรถยนต์และ
 รถจักรยานยนต์ระดับโลกยอมรับทำให้สามารถส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้เพิ่มขึ้น โดย
 การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของปี 2550 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 132,516.57 ล้านบาท เพิ่มขึ้น
 จากปี 2549 ร้อยละ 29.41 (เชี่ยวเวทย์, 2552 : 1-8)

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2546 กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์สภาอุตสาหกรรม กระทรวง
 อุตสาหกรรม และสถาบันยานยนต์ร่วมกันเสนอโครงการ Detroit of Asia โดยในปี 2549 จะ
 สามารถผลิตรถยนต์ได้ 1 ล้านคัน ส่งออก 40% และในปี 2553 จะสามารถผลิตรถยนต์ได้ 1.8 ล้าน
 คัน เป็นการส่งออก 800,000 คัน สร้างมูลค่าเพิ่ม 70% ซึ่งไทยจะเป็นฐานการผลิตยานยนต์และ
 ชิ้นส่วนยานยนต์ของโลก แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ของไทยจะได้

อันดับจากผู้ผลิตรถยนต์ของโลกจากอันดับเดิม 15 มาเป็นอันดับที่ 14 และในการส่งออกรถยนต์ของโลก จะเลื่อนจากอันดับ 8 มาเป็นอันดับที่ 7 ของโลก (นินนาท, 2548 : 14-15)

ไทยมีความจำเป็นที่จะต้องมีการมีแผนแม่บทอุตสาหกรรมที่ชัดเจนและเหมาะสมกับสถานการณ์เพื่อชี้นำหน่วยงานของรัฐในการกำหนดนโยบายพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม ยานยนต์ไทยให้มีการขยายตัว และเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน (สุธรรม, 2545 : 2)

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (Tovey, 1997 : 6-7) ดังนั้นการถ่ายทอดเทคโนโลยีอุตสาหกรรมจึงพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป พบว่าอัตราส่วนที่ญี่ปุ่นถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่บริษัทลูกประมาณ 50% ส่วนอีก 50% ของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เป็นองค์ประกอบที่สำคัญจะนำเข้าจากญี่ปุ่นเป็นหลัก (Tetsuo, 2550 : 36)

Johzen Takeuchi กล่าวว่า การถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ญี่ปุ่นมีต่อประเทศไทยมีปัญหาคือแรงงานไทยไม่สนใจในการพัฒนาฝีมือที่ใช้ในการดำเนินการผลิตของบริษัทญี่ปุ่น ซึ่งแตกต่างจากบริษัทในอเมริกาและยุโรป ได้มีการพัฒนาฝีมือที่ใช้ในการทำงาน อยู่เสมอสิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นถึงความตั้งใจในระดับหนึ่งของการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีให้แก่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยการออกแบบเทคโนโลยีอุตสาหกรรมที่เรียนรู้การออกแบบกันในวันนี้ เป็นการสร้างสรรค์สิ่งที่จะออกแบบขึ้นเพื่อสำหรับวันพรุ่งนี้ (Swanson, 2553 : 54)

Potschko Daniel, (2005 : 1-47) กล่าวว่า การจัดการความรู้ภายในองค์กรหรือกลุ่ม คลัสเตอร์เดียวกันยังไม่สามารถตอบสนองเทคโนโลยีให้ครบทุกด้านได้ จำเป็นต้องมีการแลกเปลี่ยนความรู้เดียวกันนอกกลุ่มอุตสาหกรรมหรือกลุ่มคลัสเตอร์ซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับความสามารถด้านเดียวกัน คณะผู้วิจัยได้นำ Model ของ Potschko Daniel มาศึกษาและได้นำเสนอแนวคิดดังนี้คือ

1. ด้านการบริหารกระบวนการผลิต สามารถที่จะศึกษารูปแบบสายการผลิตอุตสาหกรรมจากฮาร์ดดิสค์ เพื่อลดต้นทุนและเวลาอีกทั้งยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพสายการผลิตเช่นเดียวกัน Toyota Production System

2. ด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ สามารถศึกษาได้จากอุตสาหกรรมด้านอื่นที่มีกระบวนการผลิตเหมือนอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

3. ด้านทักษะและความเชี่ยวชาญงาน ควรศึกษาเทคโนโลยีด้าน Safety and Comfort Style

4. ด้านชิ้นส่วนโลหะและอุปกรณ์ สามารถเรียนรู้เทคโนโลยีระบบกลไกและฟังก์ชันที่พัฒนาโดยระบบไฟฟ้า (Electrical Dynamics System)

Albu (1997 : 15) ได้เสนอแนวคิดว่าขีดความสามารถทางเทคโนโลยี (Technological Capability) คือ ความสามารถที่เกิดขึ้นในการสร้างนวัตกรรม 6 ประการ ได้แก่

1. กิจกรรมได้มาซึ่งเทคโนโลยี (Investment Activities)
2. องค์การเพื่อการผลิต (Process and Production Organization)
3. กิจกรรมสร้างความโดดเด่นของผลิตภัณฑ์ (Product Center Activities)
4. การจัดหาสินค้าทุน (Supply of Capital Goods)
5. การจัดหาวัตถุดิบ (Input Supply)
6. การสนองตอบต่อผู้บริโภค (Customer Orientation)

Newaz Sharif (1995 : 32-35) กล่าวว่า แหล่งความรู้ทางเทคโนโลยีที่สามารถซื้อได้โดยองค์กรคือการปรับปรุงขีดความสามารถทางเทคโนโลยี 6 ประการ คือ

1. ความสามารถในการจัดการ (Transaction Capability)
2. ความสามารถในการขาย (Vending Capability)
3. ความสามารถในการได้มา (Acquiring Capability)
4. ความสามารถในการดัดแปลง (Modifying Capability)
5. ความสามารถในการออกแบบ (Designing Capability)
6. ความสามารถในการสร้างสรรค์ (Generating Capability)

Emst (1998 : 5-45) มีแนวคิดว่าควรมุ่งเน้นการเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อการสร้างขีดความสามารถทางเทคโนโลยี การพัฒนาการผลิต และกลยุทธ์ทางการตลาด ดังนี้

1. ขีดความสามารถในด้านการผลิต (Production Capability)
2. ขีดความสามารถในการลงทุน (Investment Capability)
3. ขีดความสามารถในการสร้างการเปลี่ยนแปลงในระดับย่อย (Minor Change Capability)
4. ขีดความสามารถในการสร้างกลยุทธ์ทางการตลาด (Strategic Market Capability)
5. ขีดความสามารถในการสร้างความเชื่อมโยง (Linkage Capability)
6. ขีดความสามารถในการสร้างความเปลี่ยนแปลงในระดับสูง (Major Change Capability)

Sanjaya Iall (1995 : 165-186) ได้แบ่งขีดความสามารถทางเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมออกเป็น 3 ระดับ คือ

1. ระดับความซับซ้อน (Complicate) ได้แก่
 - 1.1 งานประจำอย่างง่าย
 - 1.2 การดัดแปลงอย่างง่าย
 - 1.3 การเสี่ยงที่จะใช้วิธีการใหม่
2. ด้านการลงทุน (Investment) ได้แก่
 - 2.1 เริ่มการลงทุน
 - 2.2 การจัดการโครงการ

2.3 วิศวกรรมขบวนการ

2.4 วิศวกรรมการผลิต

3. ด้านการผลิต (Production) ได้แก่

3.1 วิศวกรรมอุตสาหกรรม

3.2 ระบบการเชื่อมต่อภายใน

3.3 การส่งมอบเทคโนโลยีแบบสำเร็จรูป

Bell and Pavitt (1995 : 69-101) ได้เสนอการพัฒนาศักยภาพทางเทคโนโลยี โดยการแยกฟังก์ชันของการทำงาน โดยแบ่งเป็นกิจกรรมหลักและกิจกรรมสนับสนุน ประกอบด้วย

1. กิจกรรมหลัก คือ การลงทุน (Investment) ได้แก่

1.1 การตัดสินใจในการลงทุน

1.2 การเตรียมการและการสนับสนุนโครงการ

1.3 กระบวนการผลิต

1.4 การพัฒนาผลิตภัณฑ์

2. กิจกรรมสนับสนุน (Production) ได้แก่

2.1 การพัฒนาการต่อเชื่อม

2.2 การสนับสนุนเกี่ยวกับเครื่องจักร

2.3 การสนับสนุนเทคโนโลยี

Jain and Triandis (1990 : 21) กล่าวว่า กระบวนการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ถ่ายทอดจากตัวบุคคลไปยัง กลุ่มคนหรือบุคคลอื่น ๆ นั้น จะทำให้เกิดความรู้ใหม่ๆ ที่ได้รับไปใช้ในการพัฒนา

Khalil (2000 : 1-2) ได้เสนอรูปแบบของการถ่ายทอดเทคโนโลยีออกเป็น 3 กลุ่มคือ

1. ช่องทางทั่วไป (General Channels) เป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ และดำเนินไปโดยปราศจากส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องจากแหล่งกำเนิดเทคโนโลยี

2. การทำวิศวกรรมย้อนรอย (Reverse Engineering) เป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ไม่ได้รับการช่วยเหลือจากเจ้าของเทคโนโลยีด้วยการทำวิศวกรรมย้อนรอยหรือการเลียนแบบ

3. การถ่ายทอดแบบมีการวางแผน (Planned Channels) เป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีอย่างมีวัตถุประสงค์ซึ่งประกอบด้วย กระบวนการวางแผนและยินยอมจากเจ้าของเทคโนโลยี โดยมีข้อตกลงผูกพันได้แก่

3.1 สิทธิการใช้เทคโนโลยี (Licensing) คือ การซื้อสิทธิการใช้จากเจ้าของเทคโนโลยี

อาจเป็นการซื้อขายโดยตรงหรือเป็นส่วนแบ่งจากเทคโนโลยีนั้น

3.2 แฟรนไชส์ (Franchise) คือ การที่เจ้าของเทคโนโลยีสนับสนุนอาจเป็นวัตถุดิบ การตลาด หรือการฝึกอบรม

3.3 ร่วมทุน (Joint Venture) คือ การร่วมมือระหว่าง 2 องค์กรขึ้นไป ทำการพัฒนา เทคโนโลยีเฉพาะทางร่วมกัน

3.4 การทำสัญญาเหมารวม (Turnkey Project) คือ การซื้อเทคโนโลยีที่ถูกสร้างและ ออกแบบมาแล้วมาใช้งานได้ทันทีโดยรวมการฝึกอบรมด้วย

3.5 การลงทุนของบริษัทข้ามชาติ (Foreign Direct Investment : FDI) คือ กลุ่มองค์กร ในระดับชาติหลายประเทศ ร่วมมือกันในการลงทุนในการผลิตผลิตภัณฑ์ หรือวัตถุดิบอย่างใด อย่างหนึ่งข้ามประเทศ ทำให้เกิดเทคโนโลยีข้ามประเทศขึ้น

3.6 การเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกัน (Technical Consortium and Joint R&D) เป็นการ ร่วมมือกันของกลุ่มองค์กรหรือประเทศขนาดใหญ่มากกว่า 2 ประเทศขึ้นไป เพื่อทำการสนับสนุน หรือก่อให้เกิดความร่วมมือซึ่งกันและกัน

ผู้วิจัยได้สรุปงานวิจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง การศึกษาปัญหาและความต้องการความ ช่วยเหลือของอุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์จากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลก ไว้ 5 เรื่อง ดังนี้

2.2.1 รายงานการวิจัยเรื่อง ศักยภาพการแข่งขันด้วยระบบบริหารคุณภาพ ISO/TS 16949 และ ระบบการผลิตแบบลีน ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ (สิทธิพร, 2550)

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และ ชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ในด้านกิจกรรมหลักในส่วนของโลจิสติกส์นำเข้า กระบวนการผลิต และโลจิสติกส์ขาออก เปรียบเทียบศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมส่งออกยานยนต์ และ ชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านกิจกรรมหลักในส่วนของโลจิสติกส์นำเข้า กระบวนการผลิต โลจิสติกส์ ขาออกและรูปแบบระบบการบริหารการผลิต ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ พนักงานระดับ ผู้บริหารที่ดูแลรับผิดชอบในการบริหารการผลิตด้วยระบบบริหารคุณภาพ ISO16949 ที่ตั้งอยู่บน นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ดจังหวัดระยองเท่านั้น ระยะเวลาที่ศึกษาเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2549 ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2549

ผลการศึกษาพบว่า ศักยภาพทางการแข่งขันในด้านกิจกรรมหลักในส่วนของโลจิสติกส์นำเข้า กระบวนการผลิตและขาออก ของสถานประกอบการโดยรวมมีศักยภาพในการแข่งขันค่อนข้าง สูงและในส่วนของศักยภาพการแข่งขันในด้านกิจกรรมสนับสนุน ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ของสถานประกอบการโดยรวมมีศักยภาพในการแข่งขันในระดับค่อนข้างสูงเช่นกัน ซึ่งส่งผลให้ ศักยภาพการแข่งขันโดยรวมทั้งในด้านกิจกรรมหลักและกิจกรรมสนับสนุนอยู่ในระดับค่อนข้างสูง ด้วย

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ตามรูปแบบการผลิต พบว่า รูปแบบการผลิตที่ต่างกัน มีผลต่อศักยภาพการแข่งขันแตกต่างกัน รูปแบบระบบการบริหารการผลิตที่มีระบบบริหารคุณภาพ ISO 16949 และระบบการผลิตแบบลิ้นร่วมกันจะมีศักยภาพการแข่งขันที่สูงกว่าการบริหารการผลิตด้วยระบบบริหารคุณภาพแบบลิ้นเพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่ง แสดงให้

เห็นว่าการบริหารการผลิตสามารถที่จะมีมากกว่าหนึ่งรูปแบบระบบการผลิตได้ และเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันให้สูงกว่ามีรูปแบบระบบการบริหารการผลิตเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ต้องพิจารณาความสอดคล้องกันของระบบการบริหารการผลิตที่จะมาใช้ควบคู่กัน จากผลการวิจัยนี้สามารถบอกได้ว่ารูปแบบระบบบริหารคุณภาพ ISO 16949 และระบบการบริหารแบบลิ้นเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ได้ ข้อกำหนดนี้ควรมุ่งสู่หลักการผลิตที่กำจัดความสูญเสีย และเชื่อมโยงกับความมีประสิทธิภาพของระบบบริหารคุณภาพ เหตุผลในการใช้ระบบการบริหารการผลิตที่ต่างกันมีผลต่อศักยภาพการแข่งขันแตกต่างกัน ระบบการบริหารการผลิตมีผลต่อศักยภาพการแข่งขันในด้านกิจกรรมหลักในส่วนของกระบวนการผลิต คือ สถานประกอบการที่ใช้ระบบบริหารการผลิตเพราะเป็นความต้องการของลูกค้าจะมีศักยภาพการแข่งขันในด้านกิจกรรมหลักในส่วนของกระบวนการผลิตต่ำกว่า สถานประกอบการให้เหตุผลในการใช้ระบบบริหารการผลิตเพราะเป็นนโยบายขององค์กร เพราะในส่วนของกระบวนการผลิตนั้น ความต้องการของลูกค้าเข้ามาไม่ถึง หมายความว่าความต้องการของลูกค้าส่วนใหญ่ต้องการสินค้าที่มีคุณภาพ ถูกต้อง ครบจำนวน ส่งมอบทันเวลา ใช้วัตถุดิบในการผลิตตามที่ต้องการ แต่ไม่ระบุในความต้องการของลูกค้าในส่วนของกระบวนการผลิต เช่น ต้องไม่มีงานกองรอระหว่างสถานีงาน ความสามารถในการลดเวลาเครื่องจักร การส่งมอบงานให้กระบวนการถัดไปตรงเวลาคงเดิม

2.2.2 รายงานการวิจัยเรื่อง การศึกษาสมรรถนะการดำเนินงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมกระทรวงอุตสาหกรรม, 2552)

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงสมรรถนะการดำเนินงานในอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อเปรียบเทียบถึงผลประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์แต่ละปี ซึ่งช่วยในการวางแผนเชิงนโยบาย ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544-2549 ใน 4 กลุ่มธุรกิจได้แก่ การผลิตยานยนต์และเครื่องยนต์, การผลิตตัวถังยานยนต์, การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานยนต์, การผลิตจากรยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่า ในอุตสาหกรรมยานยนต์ อันประกอบไปด้วย หมวดการผลิตรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และการผลิตจากรยานยนต์ จากการศึกษา ทำให้เราทราบว่าหมวดการผลิตรถยนต์เป็นหมวดการผลิตที่ขยายตัวของมูลค่าการผลิตมากที่สุด แต่ก็เป็น

การผลิตที่ใช้วัตถุดิบในประเทศเพื่อการผลิตเป็นสัดส่วนน้อยที่สุดซึ่งหากมีมาตรการจากภาครัฐ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้วัตถุดิบในประเทศให้มากขึ้นได้ มูลค่าเพิ่มของหมวดการผลิตรถยนต์จะยิ่งมีมากและ ประเทศก็จะได้ประโยชน์มากขึ้นจากการลดการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศทั้งนี้ มาตรการส่งเสริมการใช้วัตถุดิบในประเทศ อาจทำได้โดยการสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ ให้มีทักษะการผลิตที่มีประสิทธิภาพ มีการใช้ต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ในขณะที่ผลิตสินค้าได้อย่างมีคุณภาพ เพื่อป้องกันชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีคุณภาพของผู้ผลิตรถยนต์ต่อไปเพราะการกีดกันการนำเข้าโดย การใช้มาตรการทางภาษีหรือโดยมาตรการกีดกันอื่น ๆ อาจเป็นไปได้ยากในโลกการค้าเสรีเช่นปัจจุบัน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มในหมวดการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ที่อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มในหมวดการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มอยู่ในระดับที่ไม่สูงมากยังคงสามารถขยายตัวได้อีก หากได้รับการสนับสนุนอย่างถูกต้อง ด้านการส่งออกหมวดการผลิตรถยนต์ยังคงเป็นหมวดที่มีสัดส่วนการส่งออกมากที่สุดเนื่องจากไทยเป็นฐานการผลิตการส่งออกรถกระบะ 1 คันของผู้ผลิตรถยนต์หลายค่ายส่วนหมวดการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ นั้น สัดส่วนการส่งออกยังคงอยู่ในระดับต่ำซึ่งเป็นการส่งชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อนำไปใช้เป็นอะไหล่ทดแทนนั้น ยังไม่สามารถสู้เจ้า ตลาดอย่างประเทศไต้หวัน และคู่แข่งที่มีราคาค่าต่ำกว่าอย่างประเทศจีนได้ ดังนั้น การรวมกลุ่มกันของผู้ผลิต เพื่อการต่อสู้ทางการตลาดจึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับเรื่องการบริหารต้นทุนพบว่าในทุกหมวดการผลิตยกเว้นการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารที่มีแนวโน้มลดลง ซึ่งถือเป็นสัญญาณที่ดีเพราะการบริหารงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้ลดต้นทุนได้ส่วนหนึ่ง

2.2.3 รายงานการวิจัยเรื่อง การศึกษาเชิงเปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยและเวียดนาม : อุตสาหกรรมยานยนต์ (สรียา, 2551)

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรม ศักยภาพทางเศรษฐกิจการค้า และความเป็นคู่ค้าและ คู่แข่งทางการค้า ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในเชิงเปรียบเทียบระหว่างประเทศเวียดนามกับประเทศไทย ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย หลังจากที่ประเทศเวียดนามเข้าเป็นสมาชิกของ WTO เพื่อประเมินขีดความสามารถ (RCA) และการคิดวิเคราะห์แบ่งส่วนตลาด (CMS) และปัจจัยผลประโยชน์เปรียบเทียบ (Dynamic Diamond Model) ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเปรียบเทียบกับประเทศเวียดนามในระยะยาว และศึกษาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยเปรียบเทียบกับประเทศเวียดนาม

จากการที่ประเทศเวียดนามมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว มีอัตราการเจริญเติบโตของ GDP ที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้นในช่วงปี 2535-2539 โดยมีอัตราการเจริญเติบโต เฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 24 และในปี 2550 มีอัตราการเจริญเติบโตของ GDP อยู่ร้อยละ 8.5 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย

ในช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ที่มีอัตราการเจริญเติบโตของ GDP สูงที่สุดในปี 2537 อยู่ที่อัตราร้อยละ 12.3 จนกระทั่งในปี 2550 อัตราการเจริญเติบโตของ GDP ของประเทศได้ลดลงเรื่อยมาและอยู่ในระดับร้อยละ 4.8 ทำให้เวียดนามถูกมองว่าอาจเป็นคู่แข่งที่สำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทยเนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติที่คล้ายกันและมีอาหารเป็นผลิตภัณฑ์ส่งออกหลักในหมวดเกษตรกรรม และสิ่งทอเป็นผลิตภัณฑ์ส่งออกอันดับต้น ๆ ในหมวดอุตสาหกรรมเช่นเดียวกันและแม้ว่าไทยจะได้เปรียบด้านศักยภาพในการแข่งขันในปัจจุบัน ทั้งในเรื่องของเทคโนโลยีการผลิตคุณภาพของสินค้าและแรงงานที่มีฝีมือ แต่เมื่อพิจารณาถึงอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยแล้วพบว่าความสามารถในการพัฒนาเทคโนโลยีและคุณภาพสินค้าเวียดนามให้ทัดเทียมประเทศไทยอาจใช้เวลาไม่นาน เนื่องจากเวียดนามมีปัจจัยในการดึงดูดการลงทุนของบริษัทข้ามชาติในเรื่องของต้นทุนแรงงานที่ต่ำกว่าประเทศไทย ซึ่งเทคโนโลยีและการพัฒนาคุณภาพสินค้าจะถูกถ่ายทอดให้เวียดนามหลังจากมีบริษัทต่างประเทศเข้าไปตั้งฐานการผลิต

2.2.4 รายงานการวิจัยเรื่อง การสำรวจผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบจากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจในปัจจุบัน พ.ศ. 2551 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2551)

จากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศส่งผลให้ผู้ประกอบการต่างก็ได้รับผลกระทบอย่างทั่วถึง และต้องปรับตัวเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ในการนี้สำนักงานสถิติแห่งชาติจึงได้ทำการสำรวจผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบจากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน วัตถุประสงค์ในการสำรวจครั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและสะท้อนให้รัฐบาลทราบถึงผลกระทบที่ได้รับจากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ ตลอดจนการหาแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นให้ตรงจุดและสอดคล้องกับความต้องการเพื่อเป็นข้อมูลให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเพื่อให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้นสำหรับครั้งนี้ สำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการธุรกิจ/อุตสาหกรรมที่มีคนทำงาน 200 คนขึ้นไปทั่วประเทศจำนวนทั้งสิ้น 1,713 รายในระหว่างวันที่ 9-15 ธันวาคมปี พ.ศ. 2551 ผลการสำรวจพบว่า

2.2.4.1 ผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจทางการเงินในต่างประเทศต่อเศรษฐกิจไทยจากวิกฤตเศรษฐกิจทางการเงินในต่างประเทศที่เกิดขึ้นผู้ประกอบการร้อยละ 96.0 เห็นว่าจะทำให้เศรษฐกิจของไทยได้รับผลกระทบ และร้อยละ 2.9 เห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบ มีเพียงร้อยละ 1.1 ไม่ทราบ/ไม่มีความเห็น โดยผลกระทบที่เศรษฐกิจไทยได้รับผู้ประกอบการร้อยละ 58.6 ระบุว่ามาก ร้อยละ 30.5 ระบุว่าปานกลาง และร้อยละ 6.9 ระบุว่าน้อยโดยผู้ประกอบการธุรกิจ/อุตสาหกรรมทุกประเภทมากกว่าร้อยละ 76 เห็นว่าเศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบ

2.2.4.2 ผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจในปัจจุบันต่อธุรกิจ/อุตสาหกรรมที่ดำเนินการอยู่ผู้ประกอบการธุรกิจ/อุตสาหกรรมส่วนใหญ่ร้อยละ 90.2 ระบุว่าได้รับผลกระทบจากวิกฤตภายในประเทศและต่างประเทศและร้อยละ 8.8 ไม่ได้รับผลกระทบ มีเพียงร้อยละ 1.0 ที่ไม่ทราบ/ไม่มีความเห็น ซึ่งผลกระทบที่ได้รับผู้ประกอบการธุรกิจ/อุตสาหกรรมร้อยละ 34.8 ระบุว่ามาก ร้อยละ 40.0 ปานกลาง และร้อยละ 15.4 น้อยโดยผู้ประกอบการทุกประเภทธุรกิจ/อุตสาหกรรมมากกว่าร้อยละ 79 ระบุว่าได้รับผลกระทบ

2.2.4.3 ความต้องการให้รัฐบาลเข้ามาช่วยเหลือ/สนับสนุนให้ธุรกิจขับเคลื่อนไปได้ด้วยดีในภาวะวิกฤตเศรษฐกิจขณะนี้ ผู้ประกอบการธุรกิจ/อุตสาหกรรมโดยรวมร้อยละ 51.9 ต้องการให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือ/สนับสนุน เพื่อให้การดำเนินธุรกิจขับเคลื่อนไปได้ด้วยดี

2.2.5 รายงานการวิจัยเรื่อง การศึกษาวิเคราะห์ถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ท่ามกลางภาวะวิกฤต (ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจ, 2541)

ผลการศึกษา พบว่า ภายหลังจากการประกาศเปิดเสรีและปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ตั้งแต่ปี 2535 เป็นต้นมา อัตราการขยายตัวของตลาดรถยนต์เพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยร้อยละ 30 ต่อปี แต่ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวที่เริ่มส่งสัญญาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 จนเข้าสู่ภาวะวิกฤตในปี พ.ศ. 2540 ส่งผลให้ตลาดรถยนต์ถดถอยอย่างรุนแรง โดยอัตราการขยายตัวของยอดขายในปี พ.ศ. 2540 ลดลงจากปี พ.ศ. 2539 ถึง ร้อยละ 38.4 และในปี พ.ศ. 2541 ช่วง ม.ค.-ก.ย. ลดลงถึงประมาณร้อยละ 69 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2540 ทำให้โรงงานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งระบบรวมทั้งกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย มีจุดเริ่มต้นมาจากการผลิตเพื่อการสนองตลาดอะไหล่ทดแทนเป็นสำคัญ ต่อมาภาครัฐได้สนับสนุนให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเต็มที่ ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนขยายตัวในอัตราสูง เมื่อเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจทำให้กำลังซื้อภายในประเทศซบเซาอย่างรุนแรงจนส่งผลกระทบต่อตลาดรถยนต์ภายในประเทศซึ่งเป็นตลาดหลักของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ส่งผลให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์หดตัวถึง ร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2541 สำหรับสถานการณ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่เผชิญกับภาวะการชะลอตัวของตลาดในประเทศต่อไปจนทำให้ต้องเร่งหาตลาดส่งออกทดแทนมากขึ้นท่ามกลางแนวโน้มตลาดรถยนต์โลกที่ไม่แจ่มใส การแข่งขันในตลาดส่งออกจึงตัวมากขึ้นมีการแข่งขันกันดัดราคามากขึ้น โดยเฉพาะคู่แข่งสำคัญ เช่น ฮองกง ไต้หวันและจีน ที่มีขีดความสามารถในการทำตลาดทุกภูมิภาค เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตไทยที่มุ่งเน้นตลาดภายในประเทศหลัก สำหรับผู้ผลิตที่ไม่สามารถแข่งขันได้อาจต้องปิดกิจการไปจำนวนหนึ่ง

2.3 สรุปงานวิจัยเข้าสู่ประเด็นปัญหาของการวิจัย

ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดการจ้างงาน และทำให้เกิดรายได้ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยการดำเนินธุรกิจกำลังก้าวเข้าสู่ยุคโลกไร้พรมแดน หรือที่เรียกว่า สังคมโลกาภิวัตน์ ซึ่งเป็นยุคแห่งการเปิดกว้างทางการค้าและการแข่งขันที่ธุรกิจสามารถขยายตัวได้อย่างรวดเร็วและขยายขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมไปทั่วโลก ทำให้ต้องตื่นตัวต่อการแข่งขันทั้งในด้านจำนวนคู่แข่งและความซับซ้อนในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องเข้าใจสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ตลอดจนสามารถคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นกับองค์กร หากผู้ประกอบการละเลยไม่สนใจ ก็จะทำให้เกิดความเสียหายในธุรกิจทำให้องค์กรล้มเหลวได้ ทั้งจากสภาพแวดล้อมภายในองค์กร สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรและยังต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งในด้านของเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน ซึ่งเกิดจากการเชื่อมโยงต่อเนื่องกันในลักษณะของเครือข่าย ทำให้ความเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนต่าง ๆ ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดวิกฤตเศรษฐกิจย่อมสร้างความเสียหายอย่างรวดเร็ว รุนแรง และกว้างขวาง อย่างเช่น วิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2550-2552 ได้แก่ วิกฤตเศรษฐกิจแฮมเบอเกอร์ไครซิส ของประเทศสหรัฐอเมริกา วิกฤตเศรษฐกิจยุโรปของประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ และวิกฤตเศรษฐกิจเงินคองของประเทศเวียดนาม ซึ่งวิกฤตเศรษฐกิจทั้งหลายเหล่านี้ล้วนส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม อีกทั้งยังส่งผลทำให้ธุรกิจอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบไม่สามารถรับมือกับผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ ทั้งจากสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและจากวิกฤตเศรษฐกิจที่เพิ่มระดับความรุนแรงของปัญหามาทำให้ธุรกิจต้องปิดกิจการลงเป็นจำนวนมาก

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า จากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศส่งผลให้ผู้ประกอบการต่างได้รับผลกระทบอย่างทั่วถึง โดยวิกฤตเศรษฐกิจทางการเงินในต่างประเทศที่เกิดขึ้นทำให้เศรษฐกิจของไทยได้รับผลกระทบ และผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมทุกประเภทก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤตภายในประเทศและต่างประเทศเป็นอย่างมากเช่นกัน ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจในภาวะวิกฤตเศรษฐกิจนั้นมีทั้งปัจจัยทางสภาพแวดล้อมภายใน และปัจจัยทางสภาพแวดล้อมภายนอก อีกทั้งในภาวะวิกฤตเศรษฐกิจผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรม ยังต้องการความช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจขับเคลื่อนไปได้ด้วยดีดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นให้ตรงจุดและสอดคล้องต่อความต้องการของผู้ประกอบการและเป็นข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ความช่วยเหลือโดยทำการศึกษาวิจัยเรื่องการศึกษาปัญหาและความต้องการความช่วยเหลือของยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อการส่งออก จากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลก ซึ่งศึกษาปัญหาที่

ส่งผลต่อยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก พร้อมกับความต้องการในการแก้ไขปัญหา และความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาความต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานต่าง ๆ ผู้วิจัยทำการศึกษาเฉพาะในประเด็นปัจจัยภายในที่มีผลต่อการดำเนินงานของผู้ประกอบการ

2.4 กรอบแนวคิด