

# การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยสู่สากล (Development of Thai Auto Part Industry to Globalization)

ธนรัตน์ กรูวรรณเจริญ\*

\*คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม 39/1 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจันทรเกษม เขตจตุจักร  
กรุงเทพฯ 10900

## บทนำ

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก รวมทั้งใช้ความชำนาญและเทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต ซึ่งส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาการลงทุนจากบริษัทแม่ในต่างประเทศ นอกจากนี้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการเปิดเสรี อย่างรวดเร็ว โดยนับตั้งแต่ นายกรัฐมนตรี (นายอานันท์ ปันยารชุน) ได้ปรับลดมาตรการป้องกันอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ภายในประเทศซึ่งเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 20 ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเทคโนโลยีและคุณภาพสินค้าหรือบริการ และสนับสนุนหลักการค้าเสรี อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีศักยภาพการแข่งขันด้านต้นทุนจากขนาดประหยัด เนื่องจากได้ลงทุนด้านเครื่องจักร และเทคโนโลยีจำนวนมากมีการย้ายถิ่นฐานการผลิตระยะมาที่ประเทศไทย เช่น โตโยต้า อีซูซุ มิตซูบิชิ ฟอร์ด เป็นต้น ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ซึ่งทำหน้าที่ผลิตชิ้นส่วนป้อนเข้าโรงงานประกอบ ทำให้เกิดการเพิ่มมูลค่าของ

ชาติ และเกิดการจ้างงานในประเทศเพิ่มมากขึ้น การจัดหาชิ้นส่วนเป็นลักษณะ Global Sourcing โดยการคำนึงถึงคุณภาพ ราคาที่ต่ำลงๆ ตลอดเวลาทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยต้องพยายามปรับตัวในการผลิตให้ต้นทุนต่ำลง สามารถเผชิญกับการแข่งขันอย่างรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกวัน ผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหม่ๆ จะตั้งโรงงานใกล้เคียงกับโรงงานประกอบรถยนต์ เพื่อเกิดความรวดเร็ว และลดค่าขนส่ง ซึ่งภาครัฐก็ได้ให้การสนับสนุนด้วยการปรับปรุงมาตรการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อดึงดูดให้เกิดการย้ายฐานการผลิตจากต่างประเทศมาตั้งในประเทศไทย โดยมีเป้าหมายที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกหรือเป็น “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย” ในอนาคต และเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ภาคอุตสาหกรรมไทยได้สูงถึง 210 พันล้านบาทต่อปี (สถาบันยานยนต์,

2554) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12 ของภาคอุตสาหกรรมรวมถือเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ภาคอุตสาหกรรมสูงเป็นอันดับสองรองจากอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจึงเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีการจ้างงานมาก สามารถสร้างรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศจากการส่งออกและการดึงดูดการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นมากขึ้น ซึ่งหากมีการพัฒนาอย่างครบวงจรแล้วจะสร้างมูลค่าเพิ่มและก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมแก่ประเทศเป็นอย่างมาก ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมามีอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญ มีมูลค่าส่งออกเป็นอันดับ 2 ของประเทศ เป็นแหล่งรายได้ภาษีสรรพสามิตปีละกว่า 60,000 ล้านบาท ยังไม่รวมภาษีอื่นๆที่เกี่ยวข้อง การผลิตรถยนต์ของประเทศไทยจัดเป็นอันดับที่ 15 ของโลก ในรอบสิบเดือนแรกของปี 2553 อุตสาหกรรมยานยนต์มีมูลค่าการส่งออก 658,578 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วร้อยละ 52 มียอดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ 299,564 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วร้อยละ 44 มีกำลังการผลิตรถยนต์ 1,394,919 คันต่อปี เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 76 คาดว่าในอีก 3 ปีข้างหน้าจะสามารถเพิ่มกำลังการผลิตขึ้นอีกประมาณ 850,000 คันต่อปี ส่วนใหญ่เพื่อการส่งออก ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุด 100 รายแรกของโลก มีการดำเนินการผลิตในประเทศไทยกว่า 55 ราย และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สนับสนุนที่เป็นของคนไทยอีกกว่า 1,000 รายที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของการผลิต

โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะมีตลาดในการจัดจำหน่ายชิ้นส่วนอยู่ 2 ตลาดหลัก ได้แก่

### 1. ตลาดชิ้นส่วนเพื่อนำไปใช้ประกอบยานยนต์ (Original Equipment Market, OEM)

โดยผู้ผลิตต้องผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ป้อนให้กับรถยนต์และจักรยานยนต์รุ่นใหม่สำหรับค่ายยานยนต์ที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยเพื่อประกอบยานยนต์ส่งออกและจำหน่ายในประเทศ และส่งออกชิ้นส่วน

### 2. ตลาดชิ้นส่วนทดแทนหรืออะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market, REM)

เป็นตลาดชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทนชิ้นส่วนเดิมที่เสียหรือสึกหรอตามสภาพการใช้ภายใต้ตราสินค้าของผู้ประกอบยานยนต์ และอีกส่วนหนึ่งเป็นสินค้าทดแทนได้ภายใต้ตราสินค้าอื่น

## ปัจจัยส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศต่างๆ

จากศึกษาข้อมูลเชิงลึกอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศภูมิภาคแถบนี้และของไทยพบว่าแต่ละประเทศมีปัจจัยส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ดังนี้

### 1. ประเทศไทย

ปัจจัยส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย จากข้อมูลแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยฉบับที่ 2 ได้แก่

### 1.1 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

โดยปัจจุบันรัฐบาลไทยเร่งปฏิรูประบบการศึกษาเพื่อพัฒนาแรงงานไทยที่กำลังจะเข้าสู่ตลาดแรงงานให้มีความรู้ความสามารถสูงขึ้นและมีศักยภาพเพียงพอที่จะใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

### 1.2 นโยบายรัฐบาล

รัฐบาลไทยได้กำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆ รวมทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ไว้ดังนี้

1) เพิ่มประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการใช้สิทธิและประโยชน์ภาษีอากร โดยให้สิทธิและประโยชน์แก่โครงการที่มีผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจอย่างแท้จริง และใช้หลักการบริหารและการจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance) ในการให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากร โดยกำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องรายงานผลการดำเนินงานของโครงการที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อให้สำนักงานได้ตรวจสอบก่อนใช้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรในปีนั้นๆ

2) สนับสนุนให้อุตสาหกรรมพัฒนาระบบคุณภาพและมาตรฐานการผลิต เพื่อแข่งขันในตลาดโลก โดยกำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมทุกรายที่มีโครงการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่า

3) ปรับมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้องกับข้อตกลงด้านการค้าและ

การลงทุนระหว่างประเทศ โดยการยกเลิกเงื่อนไขการส่งออกและการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

4) สนับสนุนการลงทุนเป็นพิเศษในภูมิภาคหรือท้องถิ่นที่มีรายได้ต่ำและมีสิ่งสนับสนุนการลงทุนผ่านสำนักงานส่งเสริมการลงทุน (BOI) และพัฒนาอุตสาหกรรมผ่านหลายหน่วยงานเช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวิทยาศาสตร์ และสถาบันเพิ่มผลผลิต เป็นต้น

### 1.3 นโยบายการค้าระหว่างประเทศ

นโยบายการค้าระหว่างประเทศของไทยโดยฝ่ายเลขาธิการขององค์การการค้าโลก(WTO) มีความเห็นว่าในช่วงปี 2543-2546 ที่ผ่านมานโยบายการค้าของไทยไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปมากนัก นับจากการประเมินนโยบายการค้าโดย WTO โดยไทยยังคงดำเนินนโยบายไปตามแนวทางการเปิดเสรี (Liberalization) และมีการปฏิบัติตามหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation: MFN) กับทุกประเทศ นอกจากนี้ยังเห็นว่ารัฐบาลไทยยังคงยึดมั่นนโยบายการเปิดเสรีการค้าและการลงทุนเนื่องจากไทยถือว่านโยบายดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ การส่งเสริมความเจริญเติบโตที่ยั่งยืนและเป็นการบรรเทาปัญหาความยากจน นโยบายดังกล่าวดำเนินตามนโยบายเศรษฐกิจคู่ขนาน (Dual Track Economy) ของรัฐบาลที่ระบุว่าพยายามเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายใน

ประเทศไปพร้อมๆ กับการประสานเศรษฐกิจไทยเข้ากับกระแสโลกาภิวัตน์ของโลก

#### 1.4 การวิจัยและพัฒนา

ในปัจจุบันมีหน่วยงานที่ให้บริการด้าน R&D ครอบคลุมทุกด้านโดยหลายหน่วยงานด้วยกัน แต่ปัญหาที่สำคัญคือการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานที่ให้บริการ R&D กับหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมและหน่วยงาน R&D ด้วยกัน ปัญหาอีกประการหนึ่งคือ หน่วยงานที่ให้บริการด้าน R&D ยังขาดความรู้ในเชิงลึกของแต่ละอุตสาหกรรมย่อยทำให้ในบางครั้งไม่สามารถวิจัยและพัฒนาเชิงลึกจนสามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้ รวมถึงหัวข้อเรื่องที่มีวิจัยในมหาวิทยาลัยหรือหน่วยบริการ R&D ยังไม่ค่อยตรงกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรม

#### 1.5 เทคโนโลยีการผลิต

ด้านความสามารถทางการผลิต (Production Capability) ในภาพรวมทั้งกลุ่ม OEM และ REM ยังอยู่ในช่วงที่ต้องมีการปรับตัวครั้งใหญ่เพื่อผลิตสินค้าให้มีคุณภาพตามมาตรฐานที่ลูกค้าต้องการ

#### 1.6 ต้นทุนการผลิต

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้ง 2 กลุ่มประสบปัญหาด้านต้นทุนสูงทำให้แข่งขันได้ยาก

#### 1.7 การส่งมอบสินค้า

ผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่ม OEM ประสบปัญหาการจัดส่งที่ผู้ประกอบยานยนต์ส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะนำ นโยบายการจัดส่งในลักษณะของระบบ JIT (Just in Time) มาใช้มากขึ้นเพื่อลดภาระในการเก็บชิ้นส่วน

1.8 มีปัญหาด้านความสามารถทางวิศวกรรม และการจัดการ

## 2. ประเทศญี่ปุ่น

มีการยกระดับการพัฒนาผลิตภัณฑ์และระบบการผลิตสำหรับสินค้าชนิดใหม่เพื่อเปิดตลาดใหม่ และมีการสนับสนุนการสร้างช่องทางในการขายโดย

2.1 ยุทธศาสตร์เพื่อการสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนไป

2.2 พัฒนาแบรนด์สินค้าให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนไป

2.3 มีการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภค

2.4 ป้อนการการรั่วไหลของเทคโนโลยี (กระตุ้นให้เกิดความตื่นตัวในบริษัท)

2.5 พัฒนาผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมกับพลังงานทางเลือก

2.6 ผลิตชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

2.7 ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ใช้และปล่อยคาร์บอนต่ำ

## 3. ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

จีนมีความได้เปรียบประเทศผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ประเทศอื่นในเรื่องค่าแรงงานที่ถูก โดยต้นทุนค่าแรงงานของจีนคิดเป็นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับต้นทุนทั้งหมดซึ่งต่ำกว่าค่าแรงงานในเอเชีย แต่ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในจีนมักมีปัญหาเรื่องคุณภาพไม่ผ่านมาตรฐานของผู้ใช้ และยังประสบปัญหาด้านการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ซึ่งเป็น

ปัญหาสำคัญที่ส่งผลต่อการผลิตแบบ Just-in-time ก่อให้เกิดต้นทุนทั้งการจัดเก็บและการขนส่งเพิ่มมากขึ้น

#### 4. ประเทศไต้หวัน

ไต้หวันเป็นประเทศที่มีความต่อเนื่องในกระบวนการวางแผนพัฒนาโดยตลอด ซึ่งนับเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งในการผลักดันการพัฒนาให้ก้าวไกล มุ่งผลิตบุคลากรสาขาวิศวกร (engineer) เป็นส่วนใหญ่ หรือประมาณร้อยละ 58 ของบุคลากรในระดับอุดมศึกษา ซึ่งเป็นกำลังแรงงานที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ไต้หวันมีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อใช้เองภายในประเทศและส่งออก โดยส่งไปยังจีน ญี่ปุ่น เป็นต้น นอกจากนี้มีกลไกที่ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต คือให้ความสำคัญกับการเผชิญสิ่งท้าทายในกระแสโลกาภิวัตน์ ด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการผลิต แต่ปัญหาใหญ่คือค่าแรงที่สูงกว่าประเทศอื่น จึงมีการโยกย้ายการผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลักไปยังประเทศที่มีค่าแรงถูก อาทิ ประเทศจีน ทั้งนี้เพื่อเตรียมพร้อมประเทศที่จะก้าวไปสู่ศตวรรษที่ 21 (สุภารัตน์ พงษ์พิทักษ์, 2552)

#### 5. ประเทศมาเลเซีย

มีกลยุทธ์ Manufacturing ++ เป็นการขยายฐานจากเดิมที่เน้นการผลิต ไปสู่ปัจจัยบวก (+) ใน 2 ทิศทาง คือ ในส่วนต้นน้ำซึ่งเป็นการวิจัยและพัฒนา และออกแบบผลิตภัณฑ์ และในส่วนปลายน้ำเน้นการตลาดและกระจายสินค้า เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน ตลอดทั้งห่วงโซ่แห่งคุณค่า โดยเน้นทั้งในส่วนการเพิ่มประสิทธิภาพ นวัตกรรม ระบบบริหารจัดการที่

เชื่อมโยง เพื่อส่งเสริมการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ เพื่อส่งเสริมให้มาเลเซียเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาค (Automotive Hub) โดยมุ่งเน้นการผลิต การประกอบชิ้นส่วน รวมถึงการกระจายสินค้า ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก มีการวิจัยและพัฒนา เพื่อลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการผลิต ยกย่องขีดความสามารถทางด้านวิศวกรรม เพิ่มคุณภาพของผลิตภัณฑ์ และเป็นเจ้าของดีไซน์ โดยสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ประสบความสำเร็จในประเทศ แต่ยังไม่สามารถแข่งขันในระดับโลกได้ (สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์, 2553)

#### 6. ประเทศอินโดนีเซีย

อุตสาหกรรมยานยนต์ในอินโดนีเซียเป็นอุตสาหกรรมที่น่าสนใจโดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล ซึ่งเน้นการเป็นฐานการผลิตของบริษัทยานยนต์ต่างชาติ โดยมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศไทยมีมูลค่าการนำเข้ามาเป็นอันดับหนึ่งเนื่องจากระยะทางขนส่งใกล้ที่สุด รัฐบาลอินโดนีเซียยังมีนโยบายส่งเสริมการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment, FDI) เพื่อให้การลงทุนจากต่างประเทศผลักดันให้

เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ที่สามารถนำไปเป็นวัตถุดิบให้อุตสาหกรรมต่างๆ ได้ อินโดนีเซียมีแรงงานจำนวนมากแต่คุณภาพแรงงานยังต่ำเมื่อ

เทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาค

## 7. ประเทศเกาหลีใต้

รัฐบาลเน้นการถ่ายทอดเทคโนโลยีและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตรายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ มีตราสินค้าของตนเอง (Brand Owner) เป็นของตัวเอง การกำหนดผลิตภัณฑ์เป้าหมายของเกาหลีใต้กำหนดโดยผู้ผลิตรายานยนต์ในประเทศเป็นหลัก โดยการตัดสินใจเลือกรถยนต์ประเภทที่ทำกำไรสูงสุด (High-margin vehicle) ให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักสำหรับการเป็นฐานการผลิตในประเทศ ในขณะที่รถยนต์ประเภทที่มีกำไรน้อย (Low-margin vehicle) จะย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศ เกาหลีใต้มีแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญที่ช่วยสนับสนุนการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่ได้เปรียบได้แก่ การมีเหล็กในประเทศ และยังเป็นผู้ผลิตเหล็กชั้นนำของโลก เกาหลีใต้ยังมีระบบการรับรองมาตรฐานทั้งการรับรองจากภายนอกและการรับรองด้วยตัวเอง รวมทั้งเน้นด้าน R&D (สถาบันยานยนต์, 2552)

## 8. ประเทศออสเตรเลีย

ในปัจจุบันออสเตรเลียเป็นฐานการผลิตยานยนต์ภายใต้ตราสินค้าของต่างชาติและส่งไปจำหน่ายยังประเทศแถบตะวันออกกลาง สหรัฐอเมริกา นิวซีแลนด์ โดยมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์เกือบทั้งหมด นอกจากนี้ ออสเตรเลียมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกและยังคงเป็นแหล่งการลงทุนที่น่าสนใจ ออสเตรเลียมีนโยบายการค้าเสรี โดยยึดหลักตามระบบการค้าโลก เพื่อให้สามารถเข้าถึงตลาดในต่างประเทศพร้อมทั้งเอื้ออำนวยให้ผู้ส่งออกสามารถคาดการณ์และได้รับความ

เป็นธรรมทางการค้าโลก มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ แร่ธาตุที่อุดมโดยเฉพาะเหล็กและเหล็กขึ้นรูปที่สามารถนำมาใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ได้ และออสเตรเลียมีภูมิประเทศใกล้ชิดกับประเทศในหมู่เกาะแปซิฟิกได้ใช้ออสเตรเลียเป็นฐานกระจายสินค้าไปยังประเทศหมู่เกาะแปซิฟิกได้

## 9. ประเทศอินเดีย

อินเดียมีประชากรจำนวนมากจึงนับเป็นตลาดที่ใหญ่มาก ประชากรมีการศึกษาดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์ รวมทั้งมีความสามารถด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ตลอดถึงความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษ ทำให้สามารถดำเนินธุรกิจในระดับสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีทรัพยากรธรรมชาติหลากหลาย มีการสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถทางเทคโนโลยีและวิศวกรรมให้กับผู้ประกอบการ สนับสนุนด้าน R&D เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการรถยนต์ตลอดจนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้สามารถผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและมีตราสินค้าเป็นของตัวเอง ตลอดจนลงทุนด้านเทคโนโลยีในวงเงินที่สูง มีการพัฒนาศูนย์วิจัยและพัฒนา และศูนย์ทดสอบ

## 10. ประเทศเวียดนาม

รัฐบาลมีมาตรการเพื่อกระตุ้นการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับการใช้ประโยชน์ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเครื่องยนต์ ระบบเกียร์และเครื่องถ่ายกำลัง ทั้งนี้รัฐบาลจะจัดเตรียมงบประมาณจำนวนหนึ่งเพื่อสนับสนุนกิจกรรมการวิจัยและ

พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เวียดนามมีทรัพยากรแรงงานมากและค่าแรงงานต่ำ เศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องทำให้ประชาชนมีรายได้ต่อหัวมากขึ้น จึงมีกำลังซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น ขณะที่ระบบขนส่งมวลชนในประเทศยังไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควรทำให้ประชาชนนิยมซื้อพาหนะส่วนบุคคล คนเวียดนามมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่เรียบง่าย มีความอดทนในการทำงาน แต่มีปัญหาขาดแคลนแรงงานฝีมือและผู้บริหารระดับกลางที่ยังขาดประสบการณ์ในการทำงานด้านอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์และที่สำคัญลักษณะของแรงงานเป็นแรงงานที่ไม่มีทักษะ แต่เวียดนามมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์เป็นอย่างมากสำหรับอุตสาหกรรมนี้ (สรียา ชัยรัตนานนท์ และคณะ, 2551)

### จุดแข็งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

จากการศึกษาบริบทการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยเทียบกับต่างประเทศพบว่ามีความแข็งแรง ดังนี้

1. แรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยมีประสบการณ์และความชำนาญในอุตสาหกรรมเป็นอย่างดี มีแรงงานฝีมือจำนวนมาก ค่าแรงมีความเหมาะสม

2. ประเทศไทยมีเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนต้นน้ำขนาดกลางและเล็กจำนวนมาก ป้อนวัตถุดิบให้กับโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทคู่ค้าเดิมจากญี่ปุ่นเอง

3. ภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมอย่างชัดเจน มีหน่วยงานที่ส่งเสริมการลงทุนกำกับ ดูแลอุตสาหกรรมอย่างใกล้ชิด ทำให้ทราบความต้องการของผู้ผลิตอย่างรวดเร็ว และได้รับความสนใจจากบริษัทข้ามชาติมาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มขึ้น

4. บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นมีฐานการผลิตขนาดใหญ่ในประเทศไทย และลงทุนในโครงการใหญ่จำนวนมาก

5. ตลาดในประเทศไทยมีขนาดใหญ่ สามารถผลิตรถยนต์เพื่อการบริโภคในประเทศประมาณปีละ 700,000 คันและการส่งออกได้ประมาณปีละ 800,000 คันและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

### จุดอ่อนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีจุดอ่อนพอสรุปได้ดังนี้

1. ในการจัดซื้อวัตถุดิบ ซัพพลายเออร์ (ผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อย) ที่เป็นบริษัทคนไทยมักได้การพิจารณาเป็นลำดับรองจาก ซัพพลายเออร์ญี่ปุ่นที่ตั้งในประเทศไทย ทำให้ซัพพลายเออร์ไทยมีโอกาสในการเข้าสู่การแข่งขันในตลาดได้ยาก

2. ซัพพลายเออร์ไทยแม้มีจำนวนมาก แต่ขาดการเชื่อมโยงกันอีกทั้งมีข้อจำกัดด้านภาษาทำให้ ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในไทยเลือกซื้อชิ้นส่วนและส่วนประกอบผ่านตัวแทนบริษัทญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่

3. ต้นทุนการผลิตค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับจีนและอินเดีย

4. คุณภาพสินค้าต้องได้ตามมาตรฐานที่บริษัทฯ กำหนด บางชนิดต้องส่งไปตรวจสอบยังต่างประเทศ

5. ขาดการพัฒนา รูปแบบผลิตภัณฑ์

6. ขาดการจัดการ โลจิสติกส์ที่ดี

## แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีโอกาพัฒนาขยายธุรกิจได้ ดังนี้

1. เร่งสร้างความเชื่อมโยงในภาคอุตสาหกรรมต้นน้ำเพื่อลดต้นทุนการผลิตและมองโอกาสในการขายยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศเศรษฐกิจใหม่ด้วย

2. ภาครัฐควรส่งเสริมการผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพราะเป็นแนวโน้มที่ตลาดโลกกำลังให้ความสนใจ และยังมีผู้ผลิตจำนวนน้อย การแข่งขันในตลาดโลกยังไม่รุนแรง แต่อุปสรรคคือการถ่ายทอดเทคโนโลยีต่างๆ อาจเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แรงงานฝีมือต้องเรียนรู้ใหม่ ต้องพึ่งพาการสนับสนุนจากภาครัฐในระยะแรก

3. ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่องในระดับร้อยละ 9 ทำให้มีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น

4. อุตสาหกรรมยานยนต์โลกเริ่มฟื้นตัวตามสถานะเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว โดยเฉพาะตลาดอาเซียนและญี่ปุ่น

5. ข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทยทำกับประเทศต่างๆ เริ่มปรับลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ 0 ตั้งแต่ 1 มกราคม 2553 มีส่วนกระตุ้น

การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย อาทิ เขตการค้าเสรีอาเซียน ปรับลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ทุกประเภทเหลือร้อยละ 0 เขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย ปรับลดอัตราภาษีนำเข้า อาทิ ตัวถังรถยนต์ (HS 870710) กันชนและส่วนประกอบของกันชน (HS 8708) และส่วนประกอบของรถจักรยานยนต์ชนิดที่ใช้ในการแข่งขัน (HS 871499) เหลือร้อยละ 0

6. มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทต่างชาติเพิ่มขึ้น

## อุปสรรคของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีอุปสรรค ดังนี้

1. ปัญหาด้านนโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยยังขาดความชัดเจน รัฐบาลต้องมีคำสั่งชะลอโครงการจำนวนหนึ่ง (ปัญหาหมอกควัน) ผู้ผลิตญี่ปุ่นมีความกังวลและเฝ้าดูเหตุการณ์อย่างใกล้ชิด หากภาครัฐไม่สามารถหาข้อยุติได้ในเวลาอันใกล้ การลงทุนของญี่ปุ่นอาจเคลื่อนย้ายไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้

2. การแข่งขันกันระหว่างประเทศในภูมิภาคมีความรุนแรงมากขึ้น ประเทศไทยสูญเสียข้อได้เปรียบด้านค่าแรงถูกให้กับประเทศจีนและเวียดนาม

3. การปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีที่รวดเร็ว โดยเฉพาะเทคโนโลยีพลังงานทางเลือกต้องมีการพัฒนานวัตกรรมให้ทัน จึงก่อให้เกิดปัญหาด้านวิศวกรรมรวมถึงนโยบายการผลิต ECO CAR ทั้งในไทยและจีนยังเป็นปัจจัยเสริมให้ปัญหา



นี้มีความรุนแรงเพิ่มขึ้น

4. ต้นทุนการผลิต โดยเฉพาะต้นทุนวัตถุดิบซึ่งประกอบด้วย เหล็ก พลาสติก และยางพารา

5. การแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงกับ จีน และ อินเดีย

จากการวิเคราะห์ SWOT พบว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีปัญหาที่สำคัญดังนี้

5.1 สถานะเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวก่อให้เกิดการเร่งผลิต

5.2 เทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

5.3 ด้านวิศวกรรม

5.4 ด้านบริการ กระบวนการผลิต

5.5 การเพิ่ม Productivity

5.6 การบริหารจัดการ

ดังนั้นจากบริบทของการแข่งขันและสภาพปัญหาที่กล่าวมาสามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยได้โดย การเพิ่มอัตราผลิตภาพ เพิ่มคุณภาพของสินค้า และลดต้นทุนการผลิต ก็จะเป็นแรงผลักดันให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีความสามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้มากขึ้น นั้นสามารถทำได้โดยใช้

เทคนิคในการจัดการต่างๆอันได้แก่ Kaizen Lean Manufacturing TPM QCC และ JITมาเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยเทคนิคแต่ละชนิดมีผลดังนี้

1) Kaizen ก่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องทำให้อัตราผลิตภาพและคุณภาพเพิ่มขึ้น

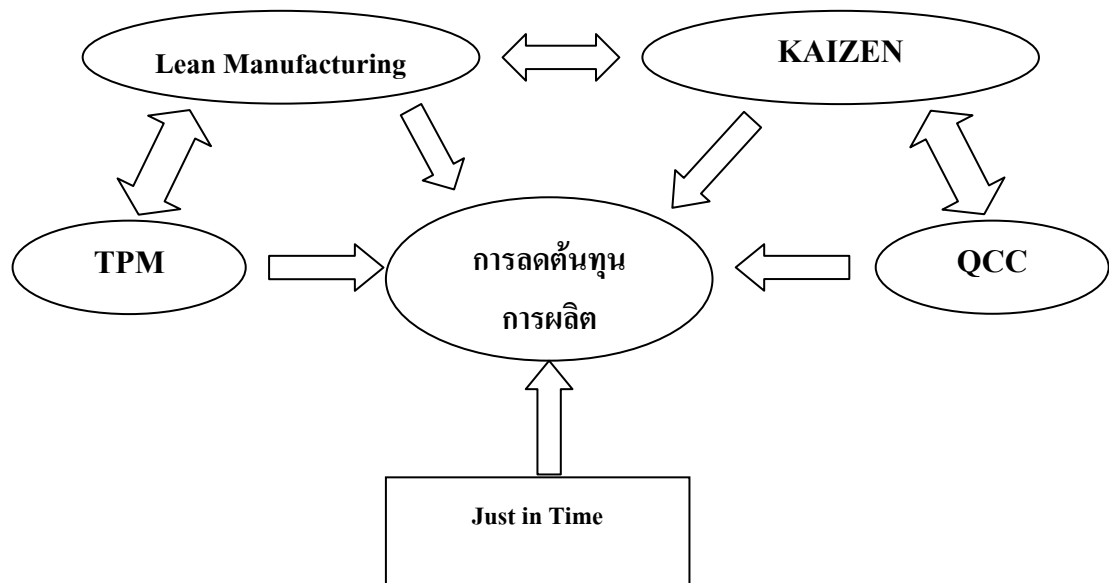
2) Lean Manufacturing ใช้ลดขั้นตอนการผลิตที่ไม่จำเป็นลงส่งผลให้การผลิตมีประสิทธิภาพมากขึ้นและสามารถลดต้นทุนการผลิตลงได้

3) TPM ใช้ปรับปรุงวิธีการซ่อมบำรุงรักษาเพื่อลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาลง

4) QCC สามารถเสริมทั้ง 3 เทคนิคให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยเน้นความร่วมมือของพนักงานซึ่งจะก่อให้เกิดการทำงานเป็นทีมขึ้น มนุษย์สัมพันธ์ในองค์กรจะดีขึ้นและยังสามารถนำไปสู่การสร้างนวัตกรรมในองค์กรต่อไปได้

5) JIT ช่วยลดระดับสินค้าคงคลังทั้งในและนอกกระบวนการ พร้อมมีระบบคัมบังมาช่วยให้งานเป็นขั้นตอนมากขึ้น จึงสามารถทำให้ทั้งประสิทธิภาพการผลิตและ

จากที่กล่าวมาสามารถแสดง ความสัมพันธ์ได้ดังรูปภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แสดง Integrated Model

### บทสรุป

การใช้ Integrated Model จะทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีอัตราผลิตภาพเพิ่มขึ้น สินค้ามีคุณภาพตรงตามมาตรฐาน และความต้องการของลูกค้า มีต้นทุนการผลิตลดลง นอกจากนี้การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยมีการพัฒนานวัตกรรมให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด โดยการเพิ่มมูลค่าให้ชิ้นส่วนยานยนต์โดยใช้หลักของวิศวกรรมคุณค่า มีการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าให้ดีขึ้น โดยมีการจัดการด้านโลจิสติกส์ การสร้างนวัตกรรมอย่างต่อเนื่องให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป มีการปรับปรุงกระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพมีระดับสินค้าคงคลังเท่าที่จำเป็น และมีการพัฒนาลูกค้าสัมพันธ์โดยใช้หลักของ CRM สิ่งตามมา

หลังจากทำ CRM คือความภักดีของลูกค้า (Band Royalty) ซึ่งในปัจจุบันสามารถใช้ ICT มาทำฐานข้อมูลของลูกค้าได้ เพื่อเพิ่มความสามารถในการทำ CRM และสามารถลดต้นทุนการผลิตลงได้ พร้อมมีการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานจะนำไปสู่การจัดการทรัพยากรมนุษย์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ปัจจัยเหล่านี้จะสามารถพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสู่สากลได้

### เอกสารอ้างอิง

สถาบันยานยนต์. (2552). รายงานการศึกษาศักยภาพการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ประเทศเกาหลีใต้. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2554 จากเว็บไซต์: <http://www.engineer-thai.com/>

สถาบันยานยนต์. (2554). รายงานประจำปีไตรมาสที่ 1 พ.ศ. 2554. สืบค้นเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2554 จากเว็บไซต์: <http://www.thaiauto.or.th/>

สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์. (2553). รายงานเศรษฐกิจและสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศของประเทศ

มาเลเซีย. สืบค้นเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2554 จากเว็บไซต์: <http://otp.moc.go.th/>  
สุภารัตน์ พงษ์พิทักษ์. (2552). สรุปภาวะการณ์ลงทุนระหว่างประเทศในประเทศไทย, กรุงเทพฯ: สำนักความร่วมมือ การลงทุนต่างประเทศ.