

การวิเคราะห์ศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
AN ANALYSIS OF THE POTENTIAL OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN THAILAND
UNDER THE ASEAN ECONOMIC COMMUNITY

จินตนา สมสวัสดิ์ ศิริวรรณ เชียงเหียง

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น โทร.043-202401

E-mail: chisom@kku.ac.th , sirichi@kku.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรม ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบด้านการส่งออกจากค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) เทียบกับประเทศอินโดนีเซีย ด้านการผลิตจากค่าดัชนีต้นทุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ (DRC) เทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (SER) และจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรคจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ต่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ทั้งนี้ ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ แต่ไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดโลก ขณะที่ประเทศอินโดนีเซียไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังตลาดโลก ในด้านการผลิตยานยนต์นั้น ประเทศไทยไม่มีความคุ้มค่าในการนำทรัพยากรภายในประเทศมาใช้ในการผลิตยานยนต์ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิต ดังนั้น ประเทศไทยควรมีนโยบายเร่งพัฒนาทักษะแรงงาน ส่งเสริมการผลิตและใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ: อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ, ดัชนีต้นทุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ

Abstract

The objective of this study was to study the structure of the automotive industry, to examine the competitive advantage in production and exportation of the automotive industry in Thailand compared with the automotive industry of Indonesia by using the revealed comparative advantage index (RCA), the domestic resource cost (DRC) and the real exchange rate (SER), to study the strengths, weaknesses, opportunities, threats from the Asean Economic Community (AEC) for the development of the competitiveness of the automotive

industry of Thailand. The study about the structure of the automotive industry showed that Thailand had the basic infrastructure to support the industrial sector for the expansion of international trade. From the comparative advantage analysis of exporting cars showed that Thailand had comparative advantage in the export of commercial cars but comparative disadvantage in the export of passenger cars to world markets while Indonesia had comparative disadvantage in the export of passenger cars and commercial cars to world markets. Regarding the potential for the production of vehicles in Thailand showed that Thailand does not have value in the domestic resources used in the production of vehicles. It means the automotive industry of Thailand had comparative disadvantage in production. Therefore, Thailand should develop skilled labor, promote the production and use of automotive components within the country and establish a policy to support the production and use of automotive components in the country even more.

Keywords: Thai automotive industry, Revealed comparative advantage index (RCA), Domestic resource cost (DRC)

1. บทนำ

การสนับสนุนของภาครัฐที่มีให้แก่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ทำให้ประเทศไทยได้รับความสนใจจากนักลงทุนต่างชาติในการลงทุนสร้างฐานการผลิตยานยนต์ จนพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่สำคัญของประเทศไทยในปัจจุบัน และถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่รัฐบาลต้องการพัฒนาเพื่อก้าวสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมในอนาคต ด้วยว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทต่อเศรษฐกิจของไทยทั้งจากการจ้างงาน การส่งออก จากความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมที่เป็นธุรกิจ

ต่อเนื่องกันตั้งแต่ก่อนเริ่มกระบวนการผลิตจนถึงหลังส่งมอบยานยนต์ให้แก่ผู้บริโภค

สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในภูมิภาคอาเซียนนั้นถือว่ามีศักยภาพในด้านขนาดของตลาด โครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงโครงสร้างการรวมกลุ่มของผู้ผลิตรายยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ แต่เมื่อพิจารณาในรายสินค้าแล้ว ประเทศไทยมีทั้งข้อได้เปรียบและเสียเปรียบในการแข่งขันทางการตลาดแตกต่างกันออกไป โดยผลจากการศึกษาถึงตำแหน่งทางการตลาดและศักยภาพการแข่งขันของสินค้าอุตสาหกรรมไทยในอาเซียน พบว่า แม้ไทยจะมีส่วนแบ่งตลาดในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนกว่าร้อยละ 50 แต่ส่วนแบ่งตลาดที่มีก็มีความผันผวนขึ้นลงในแต่ละปี ด้วยว่าหลายประเทศในอาเซียนสามารถส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนได้มากขึ้น [1] ซึ่งหลายประเทศในอาเซียน เช่น อินโดนีเซีย เวียดนาม ได้ตั้งเป้าหมายที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาค เช่นเดียวกับประเทศไทย จึงทำให้สภาวะการแข่งขันระหว่างอุตสาหกรรมยานยนต์ของแต่ละประเทศมีแนวโน้มที่จะแข่งขันกันเป็นฐานการผลิตมากยิ่งขึ้น

ประกอบกับปี 2558 ที่จะกลายเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทำให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ของภูมิภาคกลายเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ซึ่งจะทำให้เกิดการแข่งขันกันเป็นฐานการผลิตและเร่งพัฒนาขีดความสามารถที่มีอยู่ให้สูงขึ้น แต่ทั้งนี้ก็สามารถใช้ประโยชน์จากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ ด้วยการแบ่งความรับผิดชอบในการผลิตส่วนประกอบของยานยนต์ตามความถนัดและความเหมาะสมของแต่ละประเทศ ซึ่งการแบ่งงานตามความถนัดของแต่ละประเทศจะทำให้การผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนมีความสามารถในการแข่งขันกับผู้ผลิตจากตลาดนอกภูมิภาคได้ [2]

จากความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในด้านการผลิต การส่งออก การจ้างงาน การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมต่างๆ เมื่อต้องประสบปัญหาทั้งการมีต้นทุนการผลิตจากค่าจ้างแรงงานที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ต้องแข่งขันกับประเทศที่มีเทคโนโลยีสูงกว่าหรือกับประเทศในกลุ่มอาเซียนเดียวกัน และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) จึงน่าสนใจศึกษาศักยภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจำแนกตามประเภทยานยนต์ ด้วยการวิเคราะห์ต้นทุนการใช้ทรัพยากรการผลิตภายในประเทศ (DRC) และดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) ของสินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ให้เห็นถึงความสามารถในการแข่งขัน และโอกาส อุปสรรคจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในอนาคต ซึ่งประเทศไทยต้องกำหนดแนวนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการส่งเสริมสินค้าและพัฒนาผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ให้สามารถ

แข่งขัน พร้อมรองรับและตอบสนองกับสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต

2. วัตถุประสงค์

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2) วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในตลาดโลกเทียบกับประเทศในอาเซียน (3) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เมื่อเกิดการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

3. ทฤษฎี กรอบแนวคิดการวิจัยและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การที่ประเทศหนึ่งจะมีข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันได้นั้นต้องประกอบด้วยตัวกำหนดสี่ประการซึ่งมีความสัมพันธ์และส่งผลกระทบต่อความได้เปรียบด้านการแข่งขันของประเทศ ซึ่งการศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เป็นการศึกษาความสามารถด้านการแข่งขันที่กำหนดข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันของประเทศอยู่ 4 ประการที่ประกอบกันเข้าเป็นระบบที่สลับซับซ้อน เรียกว่าระบบเพชร ได้แก่ (1) ปัจจัยการผลิตในประเทศ (2) อุปสงค์ในประเทศ (3) อุตสาหกรรมสนับสนุน และเกี่ยวเนื่องในประเทศ (4) ยุทธศาสตร์โครงสร้างและสภาพการแข่งขันในประเทศ นอกจากนี้ตัวกำหนดทั้งสี่แล้ว สิ่งที่สำคัญที่จะต้องคำนึงถึงคือ เหตุสุดวิสัย และรัฐบาล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความได้เปรียบด้านการแข่งขันของประเทศได้ [3]

การวัดความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบจะพิจารณาถึงต้นทุนเปรียบเทียบและความแตกต่างของปัจจัยที่มีใช้ราคา เช่น ชื่อเสียงของสินค้า และอัตราส่วนมูลค่าการส่งออก การนำเข้า จะสะท้อนให้เห็นถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบทางการค้า คือ ประเทศหนึ่งจะผลิตสินค้าชนิดหนึ่งที่มีต้นทุนเปรียบเทียบต่ำสุดและให้อีกประเทศหนึ่งผลิตสินค้าประเภทอื่น การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในตลาดโลกนั้นสามารถวัดได้จากค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage: RCA) ที่แสดงถึงความได้เปรียบทางการผลิตตามความเชี่ยวชาญเฉพาะอย่างของประเทศใดประเทศหนึ่งในสินค้าชนิดหนึ่งๆ ถ้าประเทศใดประเทศหนึ่งมีค่าสัดส่วนการส่งออกสินค้าใดสินค้าหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับค่าสัดส่วนการส่งออกสินค้าทั้งหมดของประเทศแล้วมากกว่าสัดส่วนการส่งออกสินค้านั้นของโลกเมื่อเทียบกับการส่งออกทั้งหมดของโลกแล้ว จะถือว่าประเทศนั้นมีความได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ [4] และจากความเป็นจริงที่ประเทศต่างๆ ได้กำหนดมาตรการที่เป็นการส่งเสริมและคุ้มครองการผลิตของอุตสาหกรรมภายในประเทศ ทำให้ไม่สามารถสะท้อนถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่แท้จริงของอุตสาหกรรมในแต่ละประเทศ จึงมีการพัฒนาแนวคิดเพื่อใช้อธิบายความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตสินค้า คือ การวัดต้นทุนการใช้ทรัพยากร

ภายในประเทศ (Domestic Resource Cost: DRC) ซึ่งการวัดระดับความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมจะดูจากค่า DRC ของแต่ละอุตสาหกรรมเปรียบเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (Shadow Exchange Rate: SER) และค่า DRC ยังสามารถใช้วัดความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศต่างๆ ในการผลิตสินค้าชนิดเดียวกันได้ โดยวัดจากค่า DRC เปรียบเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงของแต่ละประเทศ [5]

4. วิธีดำเนินงาน

การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นกระบวนการหลักเพื่อให้ได้มาซึ่งเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา นั่นคือตัวแปรกำหนดข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันจากระบบเพชรในทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันและใช้ SWOT Analysis ในการศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมและปัจจัยที่มีผลต่อพัฒนาความสามารถของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย รวมทั้งการใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage: RCA) เป็นเครื่องมือวิเคราะห์ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน เนื่องจากดัชนี RCA เป็นเครื่องมือวัดความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของแต่ละประเทศสำหรับสินค้าประเภทเดียวกัน (Country - Country) ที่ต้องการศึกษา ซึ่งสามารถบอกถึงความสามารถในการส่งออกสินค้าของประเทศว่าเป็นอย่างไรในช่วงระยะเวลาที่ทำการศึกษา หากความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏมีค่าสูงขึ้น จะชี้ให้เห็นถึงความสามารถในการผลิตและส่งออกของสินค้านั้นๆ ของประเทศจะมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่งในอนาคต และมีการวัดความได้เปรียบในการแข่งขันด้านการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจากต้นทุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ (Domestic Resource Cost: DRC) ซึ่งจะช่วยให้เห็นได้ว่า ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบตามค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) นั้น เป็นผลจากความสามารถในการผลิต หรือ การใช้นโยบายทางการค้า ซึ่งทั้งหมดนั้นจะช่วยวัดระดับความสามารถ ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยต่อไป

4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล ทำโดยรวบรวมข้อมูลด้านโครงสร้างอุตสาหกรรม การผลิต นำเข้า-ส่งออก ปัญหา อุปสรรค นโยบายของภาครัฐที่มีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์จากข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) สถาบันยานยนต์ เป็นต้น ส่วนการวิเคราะห์ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) จะใช้ข้อมูลด้านการค้าระหว่างประเทศช่วงปี พ.ศ.2548-2555 ของประเทศไทยและประเทศ

อินโดนีเซียที่รวบรวมจากองค์การสหประชาชาติ (UN) ซึ่งข้อมูลที่น่ามาใช้เป็นข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของแต่ละประเทศที่มีการเก็บรวบรวมไว้อย่างเป็นระบบตามหมวดหมู่สินค้าระหว่างประเทศที่ทุกประเทศยึดถือเป็นมาตรฐานเดียวกันในการรวบรวมข้อมูล ส่วนการวิเคราะห์ด้วยดัชนีต้นทุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ (DRC) และอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (SER) ของไทย จะใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทยในปี พ.ศ.2543 และ พ.ศ.2548 ที่จัดทำขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นตารางล่าสุดที่ได้มีการจัดทำขึ้น

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลจากสถิติมาทำการวิเคราะห์ 2 ประเภท ได้แก่ (1) การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive method) ถึงโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ ปัจจัยส่งเสริมที่ทำให้ไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันจากปัจจัยการผลิต อุปสงค์ในประเทศ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนตลอดจนนโยบายของภาครัฐและเอกชนที่มีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส อุปสรรค (SWOT Analysis) ที่มีต่อการพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยนำมาประกอบการประเมินสถานะของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2) การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative method) เป็นการศึกษาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบด้านการผลิตและด้านการส่งออกยานยนต์ของไทย ซึ่งเป็นสินค้ากลุ่มรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS 8704) ที่ส่งออกไปยังตลาดโลก จากดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) เทียบกับดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศอินโดนีเซีย ในด้านการผลิตจะศึกษาผ่านดัชนีต้นทุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ (DRC) เทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (SER) ของไทย ว่ามีความคุ้มค่าในการนำทรัพยากรภายในประเทศมาใช้ในการผลิตหรือไม่

5. ผลการศึกษา/การทดลอง

5.1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา

ผลการศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมและปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เมื่อเกิดการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มีดังนี้

โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย แสดงส่วนประกอบระบบเพชรสมบูรณ์จากปัจจัยที่ชี้วัดความได้เปรียบและเสียเปรียบในการผลิตและส่งออกยานยนต์ของประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ ดังนี้ (1) **ปัจจัยการผลิตภายในประเทศ** ประเทศไทยมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีท่าเรือ สนามบินที่รองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ มีมาตรการส่งเสริมการลงทุน มียางพาราที่เป็นวัตถุดิบในประเทศที่สามารถผลิตได้ตั้งแต่ขั้นต้นไปจนถึงขั้นปลาย (2) **โครงสร้างและสภาพการแข่งขันในประเทศ** มี

ผู้ประกอบการ 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มผู้ประกอบการยานยนต์และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ประเทศไทยเป็นตลาดรถกระบะ 1 คัน รวมถึงอู่พื้นที่ของรถกระบะ ปัจจุบันอยู่ในช่วงเริ่มต้นการเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กหรือรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco Cars) (3) **อุปสงค์ในประเทศ** ปี 2555 ที่ผ่านมามีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐด้วยนโยบายรถยนต์คันแรก ส่งผลให้ยอดขายและจำหน่ายรถยนต์ในปี 2555 มีอัตราการขยายตัวสูง แต่เมื่อมาตรการสิ้นสุดลงมีผลให้ยอดขายและยอดขายจำหน่ายรถยนต์ในปีถัดมาเติบโตในอัตราลดลง เพราะผู้บริโภคเลื่อนการบริโภครถยนต์ในอนาคตมาใช้ในช่วงที่มีนโยบายรถคันแรกแทน ทั้งนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีแนวโน้มขยายตัวจากการผลิตเพื่อส่งออกมากกว่าจำหน่ายในประเทศ (4) **อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ** ปัจจุบันผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้รวมตัวกันมากขึ้นผ่านการจัดตั้งและให้ความร่วมมือในสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (TAIA) ทำให้สามารถเชื่อมโยงการให้บริการสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำได้ครบถ้วนมากขึ้น และมีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมในด้านการวิจัยและพัฒนา (5) **รัฐบาล** มีการกำหนดนโยบายที่ทำให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ที่จะช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (อีโคคาร์) มีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตสินค้ายานยนต์ที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของโลก เป็นการจัดเก็บตามอัตราการผลิตก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ที่ประกอบด้วยปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนของอุตสาหกรรม และปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาส อุปสรรคเมื่อเกิดการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ผ่านเครื่องมือทางการตลาดที่เรียกว่า SWOT Analysis นั่นคือ (1) **จุดแข็ง** อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีโครงสร้างพื้นฐานที่มั่นคง มีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เหมาะสมแก่การเป็นศูนย์กลางการผลิต มีขีดความสามารถในการผลิตยานยนต์สูง เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์และส่งออกรถกระบะ 1 คันของโลก แรงงานมีทักษะ สามารถเรียนรู้และถ่ายทอดความรู้ได้ (2) **จุดอ่อน** ขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะสูง มีความรู้พื้นฐานด้านภาษาต่างประเทศน้อย ขาดศูนย์รวมในการบริหารจัดการแรงงานในภาพรวม และมีการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าจ้างอย่างรวดเร็ว (3) **โอกาส** มีนโยบายมุ่งเน้นสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ชัดเจน ASEAN Free Flow เปิดโอกาสให้แรงงานไทยที่มีศักยภาพเข้าถึงการจ้างงานได้มากขึ้น ประเทศไทยมี Land-link กับประเทศ CLMV ทำให้มีโอกาสขยายตัวเกี่ยวกับยานยนต์ได้อีก (4) **อุปสรรค** การเคลื่อนย้ายแรงงานไร้ฝีมือจากประเทศเพื่อนบ้านทำให้การปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีล่าช้า ภาษีนำเข้าปัจจัยการผลิตของไทยยังมีอัตราสูง การส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีข้อจำกัดด้านระเบียบ

ข้อบังคับ และการใช้ Labor Saving Technology มาลดต้นทุน อาจปรับตัวได้ช้า ทำให้สูญเสียขีดความสามารถในการแข่งขัน

เมื่อเกิดการรวมตลาดเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำให้อุปสงค์ของตลาดมีขนาดใหญ่(ประชากรประมาณ 600 ล้านคน) ซึ่งใหญ่กว่าการรวมตัวของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป (ประมาณ 500 ล้านคน) แต่ยังมีอำนาจซื้อจำกัด ด้านภาพรวมของฐานการผลิตรถยนต์ในอาเซียน แต่ละประเทศมีฐานการผลิตยานยนต์ของตนเองและส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อบริโภคในประเทศ มีเพียงประเทศไทยเท่านั้นที่มีสัดส่วนการผลิตเพื่อส่งออกมากกว่า นอกจากนี้บริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ในอาเซียนมีพื้นฐานมาจากประเทศญี่ปุ่นเหมือนกัน ทำให้แต่ละประเทศมีการลงทุนจากบริษัทแม่เหมือนกัน ดังนั้น การแย่งส่วนแบ่งตลาดในสินค้าประเภทเดียวกันจึงอาจไม่เกิดขึ้น แต่จะเกิดลักษณะการลงทุนฐานการผลิตยานยนต์ในรูปแบบของการแบ่งหน้าที่ (Allocate) มากกว่า

จากที่กล่าวมาสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่ประกอบกันเป็นระบบเพชรที่สมบูรณ์ได้ ดังภาพที่ 1

5.2 การวิเคราะห์เชิงปริมาณ

ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในตลาดโลกเทียบกับประเทศในอาเซียนมีดังนี้

(1) **การส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703)** ไปยังตลาดโลกในช่วงปี.ศ.2548-2555 พบว่า ค่า RCA ของประเทศไทยมีค่าเพิ่มขึ้นโดยตลอดแต่ยังมีค่าน้อยกว่า 1 (ค่า RCA อยู่ระหว่าง 0.42-0.97) แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดโลก ส่วนค่า RCA ของประเทศอินโดนีเซียนั้นมีค่าเพิ่มขึ้นโดยตลอดแต่ยังมีค่าน้อยกว่า 1 (ค่า RCA อยู่ระหว่าง 0.06-0.34) แสดงให้เห็นว่า ประเทศอินโดนีเซียไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดโลกเช่นกัน (ตารางที่ 1)

จากค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปตลาดโลก พบว่า ประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซียไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดโลก และเมื่อเปรียบเทียบระหว่างสองประเทศ พบว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่มากกว่าประเทศอินโดนีเซีย แต่ประเทศไทยมีแนวโน้มความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกลดลง ขณะที่ประเทศอินโดนีเซียมีแนวโน้มความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้น

(2) **การส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS 8704)** ไปยังตลาดโลกในช่วงปี พ.ศ.2548-2555 พบว่า ค่า RCA ของประเทศไทยมีค่ามากกว่า 1 (ค่า RCA อยู่ระหว่าง 3.42-6.93) แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออก

รณยต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังตลาดโลก ส่วนค่า RCA ของประเทศอินโดนีเซียนั้นมีค่าเพิ่มขึ้นแต่ยังมีค่าน้อยกว่า 1 (ค่า RCA อยู่ระหว่าง 0.01-0.18) แสดงให้เห็นว่า ประเทศอินโดนีเซียไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรณยต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังตลาดโลก (ตารางที่ 2)

จากค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของการส่งออกรณยต์เพื่อการพาณิชย์ไปตลาดโลก พบว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรณยต์เพื่อการพาณิชย์ ขณะที่ประเทศอินโดนีเซียไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรณยต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังตลาดโลก

(3) ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตยานยนต์ของประเทศไทย จากค่า DRC/SER ทำให้เห็นได้ว่าค่า DRC/SER ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีค่าค่อนข้างคงที่ คือ ประมาณ 1.1-1.2 ซึ่งค่า DRC/SER ที่มีค่ามากกว่า 1 แสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยไม่มีความคุ้มค่าในการนำทรัพยากรภายในประเทศมาใช้ในการผลิต ทำให้ไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิต (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 1 ค่าดัชนี RCA ของประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซีย ในการส่งออกรณยต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ไปยังตลาดโลก ปี พ.ศ.2548-2555

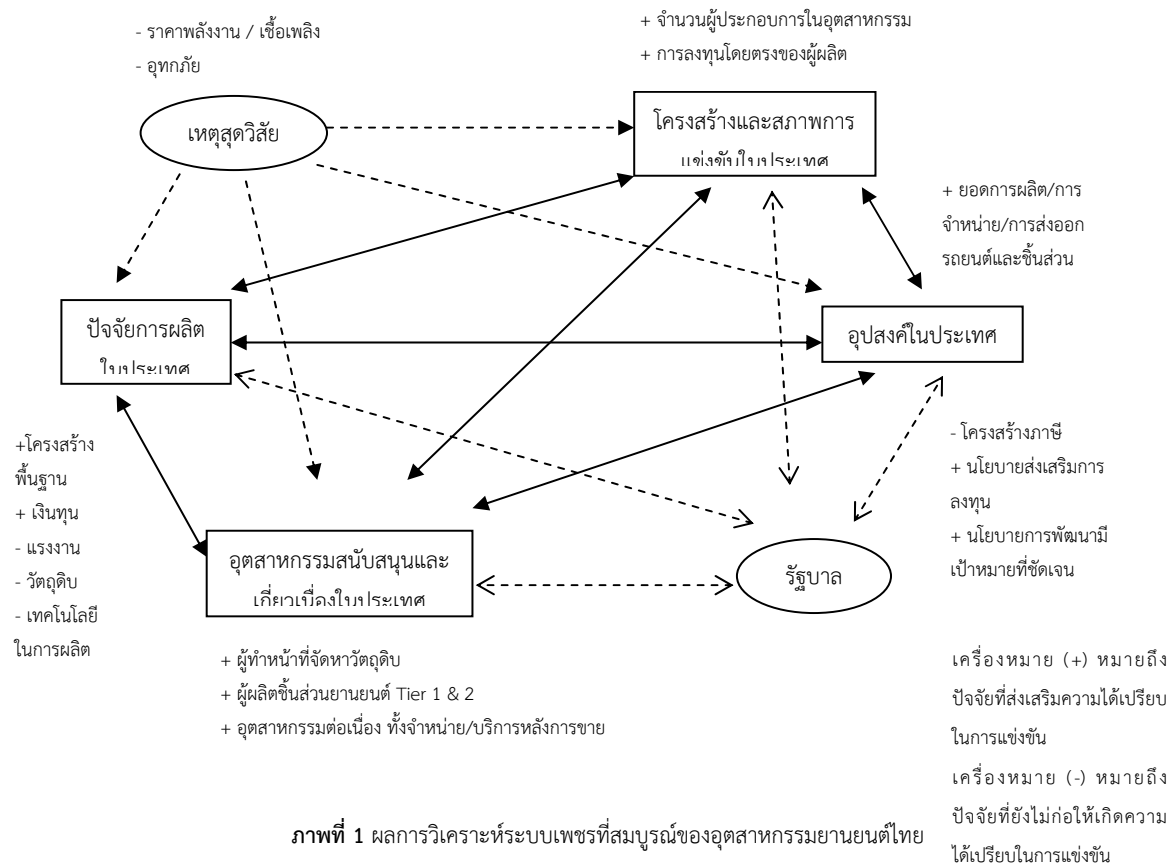
ปี พ.ศ.	ประเทศไทย	ประเทศอินโดนีเซีย
2548	0.42	0.06
2549	0.50	0.08
2550	0.56	0.16
2551	0.75	0.23
2552	0.76	0.15
2553	0.97	0.18
2554	0.77	0.19
2555	0.70	0.34

ตารางที่ 2 ค่าดัชนี RCA ของประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซีย ในการส่งออกรณยต์เพื่อการพาณิชย์ (HS 8704) ไปยังตลาดโลก ปี พ.ศ.2548-2555

ปี พ.ศ.	ประเทศไทย	ประเทศอินโดนีเซีย
2548	3.42	0.01
2549	3.64	0.06
2550	3.36	0.03
2551	4.21	0.08
2552	4.26	0.08
2553	4.85	0.08
2554	3.71	0.15
2555	6.93	0.18

ตารางที่ 3 ค่า DRC/SER และค่าดัชนี RCA ของประเทศไทย ปี พ.ศ.2543 และปี พ.ศ.2548-2555

รายการ	ประเทศไทย								
	2543	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555
1. ค่า DRC/SER ของอุตสาหกรรมยานยนต์	1.15	1.18							
2. ค่า RCA ของการส่งออกรณยต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดโลก (HS 8703)		0.42	0.50	0.56	0.75	0.76	0.97	0.77	0.70
3. ค่า RCA ของการส่งออกรณยต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังตลาดโลก (HS 8704)		3.42	3.64	3.36	4.21	4.26	4.85	3.71	6.93



ภาพที่ 1 ผลการวิเคราะห์ระบบเพชรที่สมบูรณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

6. สรุปและการอภิปรายผล

ผลการศึกษาครั้งนี้มีทิศทางตามกรอบแนวคิดและสอดคล้องกับงานวิจัยในอดีตที่เกี่ยวข้องกับความสามารถของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย(6) จากผลของงานวิจัย พบว่า โครงสร้างของอุตสาหกรรมที่ชี้วัดความได้เปรียบ ประกอบด้วย (1) ปัจจัยการผลิตภายในประเทศ ประเทศไทยมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ภาคอุตสาหกรรม มีมาตรการส่งเสริมการลงทุน มีเพียงยางพาราเป็นวัตถุดิบในประเทศที่ผลิตได้ตั้งแต่วัตถุดิบขั้นต้นไปจนถึงวัตถุดิบขั้นปลาย (2) สภาพการแข่งขันในประเทศ มีผู้ประกอบการ 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มผู้ประกอบการยานยนต์และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งไทยเป็นตลาดรถกระบะ 1 ตันรวมถึงอนุพันธ์ของรถกระบะ ปัจจุบันอยู่ในช่วงเริ่มต้นการเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กหรือรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco Cars) (3) อุปสงค์ภายในประเทศ ปี 2555 ที่ผ่านมามีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐด้วยนโยบายรถยนต์คันแรก ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์มีอัตราการขยายตัวสูง แต่จะมีผลให้ยอดขายรถยนต์ในปีถัดไปเติบโตในอัตราที่ลดลง เพราะผู้บริโภคเลื่อนการบริโภครถยนต์ในอนาคตมาใช้จ่ายในช่วงที่มีนโยบายรถคันแรกแทน (4) อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้รวมตัวกันมากขึ้นผ่านการจัดตั้งสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ทำให้มีความเชื่อมโยง

ในการให้บริการสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำได้ครบถ้วนมากขึ้น (5) รัฐบาล มีเป้าหมายและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ชัดเจน มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ที่ช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (อีโค่คาร์) ปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้ายานยนต์ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของโลก ให้มีการจัดเก็บภาษีตามอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการศึกษาความสามารถในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของประเทศไทยและอินโดนีเซีย ในช่วงปี พ.ศ.2548-2555 โดยใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) สามารถสรุปได้ ดังนี้

ในการแข่งขันส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล พบว่า ประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซียไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดโลก ทั้งนี้ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่มากกว่าประเทศอินโดนีเซีย แต่ไทยมีแนวโน้มความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกลดลงขณะที่อินโดนีเซียมีแนวโน้มความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้น

ด้านการแข่งขันส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ พบว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ขณะที่ประเทศอินโดนีเซียไม่ได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังตลาดโลก เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของประเทศอินโดนีเซียยังเป็นอุตสาหกรรมเริ่มแรกที่อาศัยการนำเข้าเทคโนโลยีและวัตถุดิบในการผลิตจากต่างประเทศ ขณะที่อุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะการผลิตรถกระบะ 1 คันที่ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตลำดับต้นของโลกมาหลายปี ทำให้เกิดความชำนาญในการผลิตและมีอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนที่ทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังตลาดโลกมากขึ้น

ผลการศึกษาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตยานยนต์ของประเทศไทย จากค่าดัชนีต้นทุนการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ (DRC) ที่ปรับค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (SER) พบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยไม่มีความคุ้มค่าในการนำทรัพยากรภายในประเทศมาใช้ในการผลิต อันเกิดจากวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตยานยนต์ในประเทศไทยเป็นเพียงชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตขั้นต่ำและมีการนำเข้าวัตถุดิบที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากต่างประเทศเป็นจำนวนมากประกอบกับอัตราค่าจ้างแรงงานของไทยมีแนวโน้มสูงขึ้น จึงทำให้ต้นทุนการผลิตโดยรวมสูงขึ้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีค่าลดลง

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้

จากการวิเคราะห์ศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น พบว่า ประเทศไทยมีโครงสร้างอุตสาหกรรมที่มีความได้เปรียบในการแข่งขัน แม้ว่า จะมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในด้านการผลิตลดลงจากการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศมาใช้ในการผลิตจำนวนมาก ทำให้ต้นทุนการผลิตรวมสูงขึ้น ขณะที่ในด้านการส่งออก ประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ แต่ไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดโลก ดังนั้น จึงต้องพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เกิดประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการผลิต ขยายตลาดส่งออกเพื่อรักษาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่มีอยู่ โดยเฉพาะการผลิตและส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ไทยมีศักยภาพสูง ทั้งนี้ในการรักษาและยกระดับความสามารถในการแข่งขัน ควรพิจารณาปัจจัย ดังนี้

1. สร้างแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพ เพียงพอต่อความต้องการของอุตสาหกรรม และเพิ่มความสามารถในด้านภาษาต่างประเทศ

2. ส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ เพิ่มการพัฒนาเทคโนโลยีแก่ผู้ผลิตในประเทศและมีการสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตเหล็ก อุตสาหกรรมยาง และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เป็นต้น เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศที่จะช่วยลดต้นทุนการผลิตยานยนต์โดยรวมของประเทศ

3. สนับสนุนการให้บริการข้อมูลด้านการตลาด มีการวิเคราะห์อุปสงค์และโอกาสในการเจาะตลาดแห่งใหม่ ทั้งนี้ควรมีนโยบายทางการตลาด เช่น จัดกิจกรรมส่งเสริมการส่งออก เพื่อส่งเสริมการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในอนาคต และเป็นการรักษาส่วนแบ่งตลาด เพิ่มความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากขึ้น

4. ให้การสนับสนุนแก่ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการผลิตและส่งออก ขณะเดียวกันควรเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นด้วย

7.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ในการศึกษาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตและส่งออกยานยนต์ของประเทศไทย จึงควรศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรม การผลิตและการตลาดของผู้ประกอบการประเทศอื่นๆในอาเซียนเพิ่มเติม
2. ควรศึกษาความสามารถในการผลิตและส่งออกยานยนต์ประเภทต่างๆ เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อนำมาใช้วิเคราะห์ถึงผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในอนาคต

8. เอกสารอ้างอิง

- [1] ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย. (2553). การวิเคราะห์ตำแหน่งการตลาดและศักยภาพการแข่งขันของสินค้าอุตสาหกรรมไทยในอาเซียน. กรุงเทพมหานคร.
- [2] สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. (2554). กลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญในการขับเคลื่อนอาเซียน 2015. กรุงเทพมหานคร.
- [3] สุรัชย์ รัตนกิจตระกูล. (2536). ยุทธการธุรกิจระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เอช.เอ็น.กรุ๊ป.
- [4] Balassa, B. (1965). Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage. The Manchester School of Economics and Social Studies 32, 99-123.