

การปรับรูปแบบโซ่อุปทานสำหรับ อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อเตรียม ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน*

ประเด็นสำคัญ

- การเปิดการค้าเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะทำให้ภาชี้นำเข้าสินค้าจากกลุ่มประเทศอาเซียนลดลงเป็นศูนย์ ย่อมส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน คำถามที่น่าสนใจคือ การรวมเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มอาเซียนทั้งกลุ่มหรือไม่ งานวิจัยนี้ศึกษาเพื่อปรับรูปแบบโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มุ่งเน้นที่จะศึกษาเชิงโซ่อุปทานถึงผลกระทบของการเปิดเสรีอาเซียนที่มีต่อกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- งานวิจัยได้ศึกษาสภาพปัจจุบันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและกลุ่มประเทศเป้าหมาย คือ ประเทศเวียดนาม มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเป้าหมาย สร้างกลยุทธ์ที่เหมาะสมต่อไป
- ผลจากการวิจัยได้นำเสนอกลยุทธ์เชิงรุกและเชิงรับในการปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยดังนี้
(1) กลยุทธ์เชิงรุก ได้แก่ การลงทุนโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การเชื่อมโยงระบบขนส่งเข้ากับโครงข่ายการผลิต ปฏิรูปมาตรการทางการคลังเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา การจัดการกำลังคนด้านวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมเพื่อรองรับการวิจัยและพัฒนา การสนับสนุนให้เกิด Cluster การวิจัยและพัฒนา ร่วมกับภาคการผลิต ผลักดันกองทุนวิทยาศาสตร์อาเซียน การนำระบบการเรียนรู้แบบ Work Integrated Learning มาใช้กับภาคอาชีวศึกษา การอบรมแรงงาน (Training program) แก่แรงงานต่างชาติเพื่อนำเข้ามาทำงานในไทย และการสร้างอุตสาหกรรมที่ผลิตแหล่งพลังงานของยานยนต์
- (2) กลยุทธ์เชิงรับ ได้แก่ การปรับปรุงคุณภาพของสินค้าและผลิตภัณฑ์ เร่งรัดให้ความรู้ด้านประสิทธิภาพการผลิต และ Supply chain information แก่ Tier2-3 พัฒนาเทคโนโลยีด้านวัสดุและการออกแบบ

* สรุปลงและเรียบเรียงจากโครงการวิจัย เรื่อง การปรับรูปแบบโซ่อุปทานสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดย ผศ.เจริญ สุนทราวาณิชย์และคณะ (2556) สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (ดร.ณัฐพล แสงอรุณ: ผู้สรุปและเรียบเรียง)

1. บทนำ

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยพบว่าจากข้อมูลสถานการณ์การส่งออกอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ปี 2551-2553 มีมูลค่าส่งออกสูงเป็นอันดับ 2 ของประเทศ มากกว่าอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ ยางพารา และเม็ดพลาสติก เป็นรองเพียงอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ แต่ในปัจจุบันการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์สูงเป็นอันดับที่ 1 เพราะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล เช่น นโยบายรถคันแรก ซึ่งทำให้ระบบเศรษฐกิจของไทยมีการขับเคลื่อนไปในทางที่ดี ในปี พ.ศ. 2555 ยอดผลิตและจำหน่ายยานยนต์สูงเป็นประวัติการณ์ถึงกว่า 2.4 ล้านคัน โดยมียอดขายในประเทศกว่า 1.4 ล้านคัน

การเปิดตลาดเสรีอาเซียนจะมีผลอย่างสมบูรณ์ ภาชีนำเข้าสินค้าจากกลุ่มประเทศอาเซียนจะลดลงเป็นศูนย์ ย่อมส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน คำถามที่น่าสนใจคือการรวมเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มอาเซียนทั้งกลุ่มหรือไม่ งานวิจัยนี้ศึกษาเพื่อปรับรูปแบบโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มุ่งเน้นที่จะศึกษาเชิงโซ่อุปทานถึงผลกระทบของการเปิดเสรีอาเซียนที่จะมีต่อกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ดังนั้น การศึกษาดังนี้จึงได้ทำการคัดเลือกประเทศเป้าหมาย นั่นคือ ไทย เวียดนาม มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย โดยทำการศึกษาหัวข้อหลักๆ 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ความเห็นของผู้ประกอบการต่อศักยภาพของอุตสาหกรรมในประเทศ ส่วนที่ 2 ความเห็นของผู้ประกอบการต่อบัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรม และส่วนที่ 3 การประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

2.

ประเด็นค้นพบที่สำคัญเมื่อทำการ ศึกษาเปรียบเทียบในประเทศต่างๆ

1) ความเห็นของผู้ประกอบการต่อศักยภาพ ของอุตสาหกรรมในประเทศเป้าหมาย

- ไทยมีศักยภาพสูงในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน เช่น เรื่องความสามารถของแรงงาน แรงงานมีทักษะ และสามารถพัฒนากระบวนการผลิตไปเป็นระบบการผลิตแบบอัตโนมัติได้ ถึงแม้ว่าจะมีต้นทุนแรงงานที่สูงขึ้นแต่ถือว่าไม่ใช่ปัญหา เพราะยังมีความต้องการแรงงานที่สูงขึ้นอีกมาก

- เวียดนามมีการเตรียมรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) อยู่บ้าง มีการจัดอบรมและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์บ้างแต่ก็น้อย ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนไม่มีแผนเพื่อรองรับการเปิดเสรีอาเซียนเลย ไม่ค่อยมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการผลิต อีกทั้งมีดอกเบี้ยของเงินกู้สูงมาก

- รัฐบาลมาเลเซียให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอย่างมาก ทำให้ศักยภาพสูงในด้านเทคโนโลยีและด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในปัจจุบันผู้ประกอบการของมาเลเซียมีแรงงานแบบประจำร้อยละ 80 ในจำนวนนี้เป็นแรงงานที่มีทักษะจำนวนร้อยละ 90

- ทำเลที่ตั้งโรงงานของผู้ประกอบการของอินโดนีเซียส่วนมากตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม การผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 และ 2 ส่วนมากนั้นเป็นการลงทุนจากต่างประเทศ มีบริษัทที่เป็นการลงทุนจากในประเทศเองบ้างเพียงเล็กน้อย

- ผู้ประกอบการของประเทศฟิลิปปินส์ไม่มีแผนการเพื่อรองรับการเปิดเสรีอาเซียนเลย ยังไม่มีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องนี้ และผู้ประกอบการหลายรายยังไม่ให้ความสำคัญกับการเปิดเสรีอาเซียน ประชาชนนิยมใช้รถมือสอง ศักยภาพในด้านโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ดีเท่าที่ควร

2) ความเห็นของผู้ประกอบการต่อปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรม

- ผู้ประกอบการยานยนต์ไทยโดยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในอันดับต้นๆ คือ ปัจจัยด้านวัตถุดิบ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านโลจิสติกส์ ในขณะที่ปัจจัยที่มีความสำคัญไม่มากนัก คือ ปัจจัยด้านแรงงาน และปัจจัยด้านรัฐบาล ตามลำดับ

- ปัจจัยที่ผู้ประกอบการยานยนต์เวียดนามให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกคือ ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง รองลงมา คือ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านวัตถุดิบ ในส่วนปัจจัยด้านความเสี่ยงและรัฐบาลเป็นปัจจัยที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญในอันดับท้าย

- ปัจจัยด้านความเสี่ยง ผู้ประกอบการมาเลเซียได้ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก ซึ่งแตกต่างกับผู้ประกอบการไทยและเวียดนามที่ให้ความสำคัญในลำดับท้ายๆ นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งและปัจจัยด้านวัตถุดิบ ที่มีความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ

- ผู้ประกอบการยานยนต์ของอินโดนีเซียให้ปัจจัยด้านวัตถุดิบ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจัยด้านโลจิสติกส์เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญเป็นอันดับแรกๆ ในขณะที่ปัจจัยด้านแรงงานและความเสี่ยงมีความสำคัญในอันดับสุดท้าย

- ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทำเลที่ตั้ง และด้านวัตถุดิบ ผู้ประกอบการของฟิลิปปินส์ให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก ในส่วนปัจจัยด้านแรงงานเป็นปัจจัยอันดับสุดท้ายที่ผู้ประกอบการยานยนต์ให้ความสำคัญ

3) การประเมินศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

- ศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้ความสำคัญคือด้านระบบการบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศ มาเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาเป็นด้านกลยุทธ์ของสถานประกอบการมีค่า 3.41 (จาก 5) ในขณะที่ด้านความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการมีค่า 3.08 ให้ความสำคัญเป็นอันดับสุดท้าย

- ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนามให้ความสำคัญกับศักยภาพด้านกลยุทธ์ของสถานประกอบการมีค่า 3.21 มาเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาเป็นประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์มีค่า 3.11 ส่วนด้านความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการมีค่า 2.55 ซึ่งผู้ประกอบการให้ความสำคัญในอันดับสุดท้าย

- ศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซียให้ความสำคัญ คือ ด้านระบบการบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศมีค่า 4.33 มาเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาเป็นด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์มีค่า 3.29 ส่วนด้านความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการมีค่า 3.00 ซึ่งเป็นอันดับสุดท้าย

- ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ฟิลิปปินส์ให้ความสำคัญกับศักยภาพในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์มีค่า 4.33 มาเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาเป็นด้านระบบการบริหารข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีสารสนเทศมีค่า 3.33 ศักยภาพที่มีความสำคัญในลำดับสุดท้าย คือ ความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการมีค่า 2.50

4) การวิเคราะห์และเปรียบเทียบศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์

การเปรียบเทียบศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์แต่ละประเทศเป้าหมาย เมื่อวิเคราะห์รวมทั้งโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วย ผู้ประกอบการรถยนต์ ผู้ส่งมอบลำดับที่ 1 และ 2 พบว่าประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีคะแนนศักยภาพสูงสุด ส่วนประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 2 รองลงมาคือ ประเทศเวียดนาม ประเทศอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยหลักในลำดับแรกๆ ที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญคือ ปัจจัยด้านแรงงาน ปัจจัยด้านวัตถุดิบ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านโลจิสติกส์และปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3.

แนวทางการเพิ่มศักยภาพปัจจัยที่สำคัญ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

การวิเคราะห์ปัจจัยหลัก 8 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านแรงงาน ปัจจัยด้านวัตถุดิบ ปัจจัยด้านโลจิสติกส์ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านรัฐบาล ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง ปัจจัยด้านความเสี่ยงพบว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยยังต้องมีการพัฒนาปัจจัยอีกมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยที่ไทยยังแข่งขันได้ยากข้างต้น

ดังนั้น จึงได้นำเสนอกลยุทธ์และมาตรการที่มุ่งเป้าเชิงรุกเพื่อที่จะให้ผลดีของการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเกิดต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมากที่สุดดังนี้

	กลยุทธ์	ผลลัพธ์	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
เชิงรุก	การลงทุนโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	ลดต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มการกระจุกตัวของการผลิตในประเทศไทย	กระทรวงคมนาคม
	การเชื่อมโยงระบบขนส่งเข้ากับโครงข่ายการผลิต	ลดต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มการกระจุกตัวของการผลิตในประเทศไทย	กระทรวงคมนาคม, กระทรวงอุตสาหกรรม
	ปฏิรูปรูปมาตรการทางการคลังเพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (ลดความล่าช้า เน้นเทคโนโลยีที่ไม่สามารถผลิตได้เอง)	มีการวิจัยและพัฒนาเพิ่มขึ้น	กระทรวงการคลัง
	การจัดการกำลังคนด้านวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมเพื่อรองรับการวิจัยและพัฒนา	เพิ่มนักวิจัยซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถทางการวิจัยในระยะกลางถึงยาว	กระทรวงวิทยาศาสตร์
	การสนับสนุนให้เกิด Cluster การวิจัยและพัฒนา ร่วมกับภาคการผลิต (Science Park)	เกิดความประหยัดต่อขนาดในการวิจัย การถ่ายทอดความรู้ และเทคโนโลยีระหว่างผู้ผลิตและผู้วิจัยทำได้ง่ายขึ้น	กระทรวงวิทยาศาสตร์
	ผลักดันกองทุนวิทยาศาสตร์อาเซียน	มีงานวิจัยร่วมกันในระดับภูมิภาค	กระทรวงต่างประเทศ
	การนำระบบการเรียนรู้แบบ Work Integrated Learning มาใช้กับภาคอาชีวศึกษา	ลดการขาดแรงงานเพิ่มทักษะที่สอดคล้องกับภาคการผลิตและเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในระยะสั้นและยาว	กระทรวงแรงงาน
	มีการอบรมแรงงาน (Training program) แก่แรงงานต่างชาติเพื่อนำเข้ามาทำงานในไทย	เพิ่มจำนวนแรงงานฝีมือและลดต้นทุนค่าจ้างแรงงานโดยเฉลี่ย (หากแรงงานขาดต้นทุนจะสูง)	กระทรวงแรงงาน
	สร้างอุตสาหกรรมที่ผลิตแหล่งพลังงานของยานยนต์	รองรับการเปลี่ยนแปลงด้านพลังงานหลักของยานยนต์ทั้งในแง่ของชนิดพลังงาน และราคาพลังงาน	กระทรวงพลังงาน
เชิงรับ	การปรับปรุงคุณภาพของสินค้าและผลิตภัณฑ์	ได้รับความไว้วางใจในคุณภาพทำให้เกิดการขยายตลาด	กระทรวงอุตสาหกรรม
	รัฐบาลเร่งรัดให้ความรู้ด้านประสิทธิภาพการผลิตแก่ Tier2-3	ผู้ผลิตท้องถิ่นมีความสามารถทางการแข่งขันสูงขึ้น	กระทรวงอุตสาหกรรม
	รัฐบาลเร่งรัดให้ความรู้ด้าน Supply chain information แก่ Tier2-3	ผู้ผลิตท้องถิ่นมีความสามารถทางการแข่งขันสูงขึ้น	กระทรวงอุตสาหกรรม
	พัฒนาเทคโนโลยีด้านวัสดุและการออกแบบ	ผลิตภัณฑ์มีความหลากหลาย (Differentiation) ทำให้มีความสามารถทดแทนโดยผู้ผลิตประเทศอื่นได้ยาก	กระทรวงวิทยาศาสตร์, TCDC

เอกสารอ้างอิง

เจริญ สุนทรวาณิช และคณะ. 2556. การปรับรูปแบบข้ออุปทานสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. รายงานการวิจัย เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

TRF Policy Brief (หรือ เอกสารบทสรุปเชิงนโยบาย) เป็นเอกสารที่สรุปและเรียบเรียงจากงานวิจัยของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เป็นหลัก และอาจมีการนำรายงานวิจัยหรือเอกสารรายงานจากแหล่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบเพื่อให้ได้เนื้อหาที่สมบูรณ์ขึ้น วัตถุประสงค์หลักในการจัดทำ Policy Brief คือ การส่งผ่านผลงานวิจัยของ สกว. ไปสู่ฝ่ายนโยบาย (ผู้กำหนดนโยบาย และ ฝ่ายปฏิบัตินโยบาย)

การจัดทำ TRF Policy Brief มาจากแนวคิดที่ว่า เอกสารงานวิจัยของ สกว. ที่มีอยู่เป็นเอกสารที่มีเนื้อหาค่อนข้างมาก และมีความเป็นวิชาการสูง ซึ่งทำให้เกิดแรงจูงใจกับผู้ใช้ประโยชน์จากงานวิจัยที่จะศึกษาเอกสารวิจัยดังกล่าว ดังนั้น TRF Policy Brief จึงถูกทำขึ้นในลักษณะของบทสรุปเชิงนโยบายที่มีเนื้อหากระชับ มีความยาวประมาณ 5-8 หน้า และพยายามนำเสนอเนื้อหาในรูปแบบที่ให้อ่านเข้าใจได้ง่ายขึ้น

เจ้าของ

โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

กองบรรณาธิการ

ภาคภูมิ ทิพคุณ, ไพรว ศิริพรกิตติ

สถานที่ติดต่อ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ชั้น 14 อาคาร เอส เอ็มทาวเวอร์ 979/17-21 ถนนพหลโยธิน แขวงสามสมนใน เขตพญาไท

กรุงเทพฯ 10400 โทร. 0-2278-8200 ต่อ 8329 โทรสาร 0-2298-0032

ออกแบบ

บริษัท สร้างสื่อ จำกัด www.sangsue.co.th

ดาวน์โหลดเอกสารนี้ได้ที่

<http://prp.trf.or.th>