

# โอกาสและสู่ทางการลงทุนของจีนในไทยอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

## 1. สภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ถือเป็นภาคธุรกิจที่สำคัญของเศรษฐกิจของประเทศไทยมาตั้งแต่ปี 1961 โดยมีการส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายยังต่างประเทศครั้งแรกในปี 1989 จนในปัจจุบันประเทศไทยได้กลายเป็นฐานการผลิตรถยนต์และส่งออกไปทั่วโลกและคาดการณ์ว่าจะมีกำลังการผลิตไม่ต่ำกว่า 2 ล้านคันในอนาคต

เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญ ภาครัฐจึงให้การส่งเสริมและสนับสนุน เพราะถือเป็นอุตสาหกรรมที่ทดแทนการนำเข้า<sup>1</sup> โดยมีเป้าหมายอย่างชัดเจนและต่อเนื่องที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกหรือเรียกได้ว่าเป็น “Detroit of Asia” ซึ่งผลจากการสนับสนุนนี้ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเติบโตขึ้นเป็นลำดับ อุตสาหกรรมฯมีการลงทุนกว่าร้อยละ 17 (120,000 ล้านบาท) ของการลงทุนรวมของประเทศ (744,500 ล้านบาท) อุตสาหกรรมฯ ยังเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ได้แก่ เหล็ก ปิโตรเคมี ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ยาง และพลาสติก เป็นต้น ทั้งยังสามารถดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศสูงมาก โดยเฉพาะจากบริษัทญี่ปุ่นที่ย้ายฐานการผลิตมาตั้งในไทยแล้วหลายบริษัท และในอนาคตประเทศจีนได้วางแผนที่จะย้ายฐานการผลิตมาในประเทศไทยเช่นกัน

ด้านสถานการณ์ภาพรวมของอุตสาหกรรมฯ แม้ในปี 2009 ได้เกิดวิกฤตการเงินโลก ส่งผลให้ปริมาณการผลิตและความต้องการภายในประเทศลดลงอย่างมาก เช่นเดียวกับการส่งออกที่ต้องหดตัว แต่อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมฯสามารถฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็วในปี 2010 ที่มีมูลค่าการส่งออกถึง 1.3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ (3.9 แสนล้านบาท) คิดเป็นอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2009 ถึงร้อยละ 64.23 และคาดว่าในปี 2011 จะมีมูลค่าการส่งออกสูงถึง 1.5 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ (4.5 แสนล้านบาท)<sup>2</sup> โดยตลาดส่งออกหลักยังคงเป็นประเทศออสเตรเลีย (สัดส่วนร้อยละ 22.7) รองลงมาเป็นประเทศอินโดนีเซีย และซาอุดีอาระเบียตามลำดับ ในขณะที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นตลาดที่มีอัตราการขยายตัวสูงมากที่สุดถึงร้อยละ 1,293.36 รองลงมาเป็นประเทศชิลี และสหราชอาณาจักรตามลำดับ โดยสินค้าที่มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือรถยนต์นั่ง ร้อยละ 50 รองลงมาเป็นรถแวนและปิกอัพ ร้อยละ 37 รถบัสและรถบรรทุก ร้อยละ 7

<sup>1</sup> สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

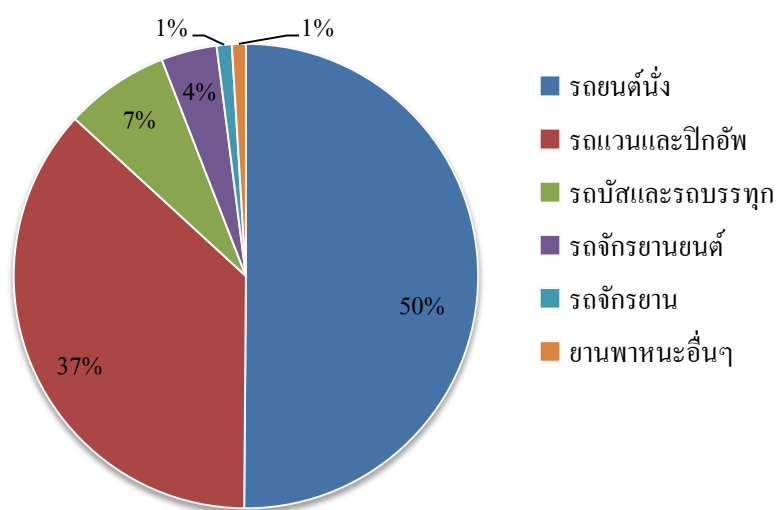
<sup>2</sup> สำนักส่งเสริมสินค้าส่งออก กรมส่งเสริมการส่งออก

ตารางที่ 1 ตลาดส่งออกสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ประเทศ	มูลค่า : ล้าน USD			อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)			สัดส่วน (ร้อยละ)		
	2008	2009	2010 (ม.ก.- ธ.ค.)	2008	2009	2010 (ม.ก.- ธ.ค.)	2008	2009	2010 (ม.ก.- ธ.ค.)
1. ออสเตรเลีย	2,560.32	2,021.92	3,042.29	8.60	-21.03	50.47	22.55	24.78	22.70
2. อินโดนีเซีย	921.58	546.69	1,226.44	56.68	-40.68	124.34	8.12	6.70	9.15
3. ซาอุดีอาระเบีย	772.98	849.24	1,045.59	26.19	9.87	23.12	6.81	10.41	7.80
4. ฟิลิปปินส์	424.35	484.40	757.14	24.62	14.15	56.30	3.74	5.94	5.65
ทส. มาเลเซีย	430.64	383.76	671.20	78.74	-10.89	74.90	3.79	4.70	5.01
6. ญี่ปุ่น	61.91	33.29	463.85	-9.96	-46.23	1,293.36	0.55	0.41	3.46
7. สหราชอาณาจักร	415.20	166.90	377.71	18.71	-59.80	126.30	3.66	2.05	2.82
8. โอมาน	327.58	278.09	358.53	78.38	-15.11	28.93	2.89	3.41	2.68
9. ซิลี	162.36	38.03	354.58	69.75	-76.58	832.48	1.43	0.47	2.65
10. สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	263.97	162.40	269.88	16.69	-38.48	66.18	2.33	1.99	2.01
รวม 10 ประเทศ	6,340.90	4,964.72	8,567.21	25.22	-21.70	72.56	55.85	60.84	63.93
อื่นๆ	5,011.82	3,195.54	4,834.48	24.39	-36.24	51.29	44.15	39.16	36.07
มูลค่ารวม	11,352.73	8,160.26	13,401.68	24.85	-28.12	64.23	100.00	100.00	100.00

ที่มา: สำนักส่งเสริมสินค้าส่งออก กรมส่งเสริมการค้าส่งออก

รูปที่ 1 โครงสร้างสินค้าส่งออกตามมูลค่า (ร้อยละ)



ที่มา: สำนักส่งเสริมสินค้าส่งออก กรมส่งเสริมการค้าส่งออก

ปัจจุบันอุตสาหกรรมฯ สร้างรายได้ให้แก่ประเทศโดยในปี 2010 จากการที่ตลาดตลาดส่งออกมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 52.8 ของตลาดรวม เทียบกับร้อยละ 90.4 ในปีก่อน โดยมีปริมาณการส่งออกรวม 896,065 คัน คิดเป็นมูลค่ารวม 398,409 ล้านบาท ขยายตัวจากปี 2009 ร้อยละ 67.3 และ 57.8<sup>3</sup> สร้างการจ้างงานในระบบเศรษฐกิจประมาณ 2.3 แสนคน สร้างผู้ประกอบการ SMEs อีกประมาณ 1,000 ราย ซึ่งเป็น

<sup>3</sup> สารวิจัยธุรกิจ ปีที่ 14 (22 มีนาคม 2554), งานวิจัยภาวะเศรษฐกิจและพยากรณ์ ฝ่าวิกฤติความเสี่ยงธุรกิจ, ธนาคารกรุงไทย.

ผู้ผลิตชิ้นส่วนสนับสนุนบริษัทรถยนต์ต่างชาติดรถยนต์นั่งและรถปิกอัพส่งออกเกินกว่าครึ่งของยอดการผลิตรวม(กิตติการและศุภกร, 2010)

จากการที่อุตสาหกรรมฯ มีฐานปริมาณความต้องการและการผลิตที่แข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากในปี 2009 ที่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินอย่างรุนแรงของสหรัฐอเมริกาได้กระทบเศรษฐกิจไปทั่วโลก ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์จากเดิมมียอดขายในปี 2010 ลดลงร้อยละ 11.2 แต่อย่างไรก็ตามบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ยังรักษาฐานการผลิตในประเทศไทยอยู่และมีแผนที่จะผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตและตลาดรถยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย และในปี 2010 แม้ประเทศไทยต้องประสบกับเหตุการณ์ทางการเมืองที่ไม่สงบ แต่อุตสาหกรรมฯก็ยังมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องคือที่ 8.1 % ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP)<sup>4</sup>

ทั้งนี้โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยสามารถแยกเป็น 3 ประเภทใหญ่คือ

### 1.1. อุตสาหกรรมรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ถือเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งจากยอดขายภายในประเทศและการส่งออก ดังจะเห็นได้จากรายได้จากภาษีรถยนต์ มีมูลค่ามากถึง 77.2 ล้านบาท มากเป็นอันดับสองรองจากรายได้จากภาษีน้ำมัน หรือคิดเป็นสัดส่วน 19% ของรายได้ภาษีสรรพสามิตทั้งหมด โดยรายได้จากภาษีสรรพสามิตรยนต์ร้อยละ 74 มาจากภาษีรถยนต์ในประเทศ และร้อยละ 26 มาจากภาษีรถยนต์นำเข้า

ตารางที่ 2 สถิติรายได้ภาษีสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2010

อันดับ	สถิติรายได้	ล้านบาท	สัดส่วน
1	ภาษีน้ำมัน	152,825	38%
2	ภาษีรถยนต์รวม	77,202	19%
3	ภาษีเบียร์	58,831	14%
4	ภาษียาสูบ	53,381	13%
5	ภาษีสุรา	42,398	10%
6	ภาษีเครื่องดื่ม	14,245	4%
7	อื่นๆ	6,979	2%
รวม		405,861	100%

ที่มา: สำนักแผนภาษี กรมสรรพสามิต

<sup>4</sup> Business Monitor International, “Thailand Industry Trend Analysis Q2 2010”, May 17, 2010, p. 1

## ปริมาณการผลิต

ในปี 2010 ที่ผ่านมามาประเทศไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์กว่า 1.6 ล้านคัน และคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนมียอดขายกว่า 2 ล้านคันในปี 2014

### ตารางที่ 3 การพยากรณ์ปริมาณและมูลค่าการผลิตรถยนต์รวม

การพยากรณ์*	2009	2010	2011*	2012*	2013*	2014*
ปริมาณการผลิตรถยนต์รวม (คัน)	999,378	1,645,304	1,652,427	1,776,717	1,912,295	2,059,943
มูลค่าการผลิตรถยนต์รวม (พันล้านบาท)	449.66	476.51	510.69	554.5	597.89	644.83

ที่มา: Thailand Autos Report Q1 2011, Business Monitor

ทั้งนี้หากพิจารณาลงในรายละเอียดแยกประเภทของรถยนต์แล้ว พบว่ารถบรรทุกปิกอัพ (รถกระบะ) มีปริมาณการผลิตมากที่สุดหรือคิดเป็นร้อยละ 67 ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมด รองลงมาคือ รถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,800 cc ร้อยละ 28 และ รถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบระหว่าง 1,800 -2,400 cc ร้อยละ 5 ในขณะที่รถยนต์นั่งความจุกระบอกสูบ 2,400 cc และรถยนต์นั่งตรวจการ มีสัดส่วนการผลิตน้อยที่สุดคือร้อยละ 0.4 ของการผลิตทั้งหมด

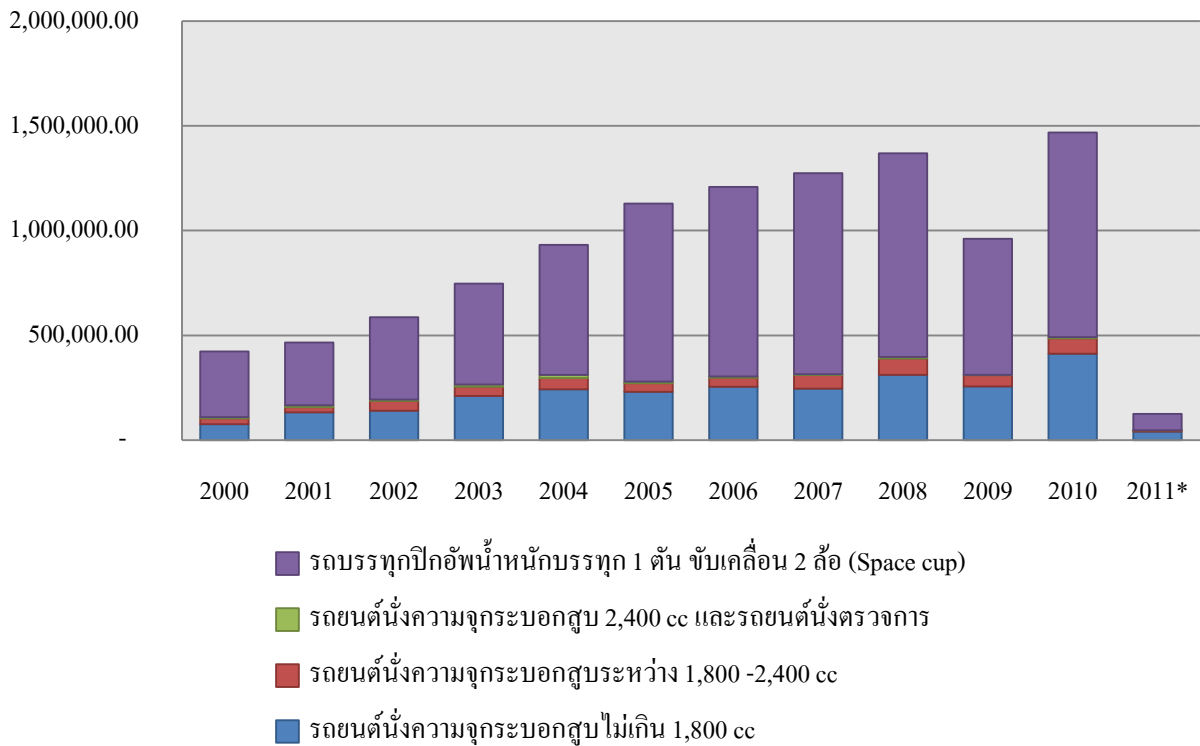
จากการที่ประเทศไทยได้เป็นศูนย์กลางการผลิตรถกระบะ (Pick-up) ขนาด 1 คันที่ใหญ่ที่สุดในโลก<sup>5</sup> ปัจจุบันส่วนหนึ่งเนื่องมาจากรัฐบาลได้สนับสนุนการผลิตสำหรับรถกระบะหรือปิกอัพ ดังจะเห็นได้จากมีการเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งอยู่ระหว่าง 30-50% ในขณะที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถปิกอัพเพียง 3 % ด้วยเหตุนี้จึงส่งผลให้มีสัดส่วนปริมาณการผลิตรถบรรทุกปิกอัพมากที่สุดหรือคิดเป็นร้อยละ 70 ของจำนวนการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และมียอดขายภายในประเทศมากกว่าร้อยละ 50<sup>6</sup>

สำหรับโครงสร้างปริมาณการผลิตรถยนต์ในอุตสาหกรรมฯ พบว่าบริษัท ที่มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมสูงสุด 3 อันดับแรกคือ บริษัทโตโยต้ามอเตอร์มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมสูงที่สุด 5.5 แสนคัน รองลงมาคือบริษัทอิชูซุมอเตอร์ 2.2 แสนคัน และบริษัทมิตซูบิชิมอเตอร์ 2 แสนคัน โดยทั้ง 3 บริษัทมีสัดส่วนการผลิตรถปิกอัพ 1 คันมากที่สุด

<sup>5</sup> Ernst and Young, “Automotive market in Thailand: Industry overview”, 2009

<sup>6</sup> U.S. Trade Representative, “National Trade Estimates Report for Foreign Trade Barriers – Thailand”, 2010, p. 358

รูปที่ 2 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย 2000-2011 (หน่วย : คัน)



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4 สักยภาพการผลิตของไทย (ปี 2009)

ที่	บริษัท	รถยนต์นั่ง	ปิกอัพ 1 ตัน	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม
1	บ. โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	200,000	300,000	50,000	550,000
2	บ. อีซูซุมอเตอร์(ประเทศไทย) จำกัด	-	200,000	20,000	220,000
3	บ. มิตซูบิชิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	50,000	150,000	-	200,000
4	บ. สอนต้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	120,000	-	-	120,000
5	บ. สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด	36,000	96,000	2,400	134,400
6	บ. เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	40,000	120,000	-	160,000
7	บ. ออโต้อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	100,000	150,000	5,000	255,000
8	บ. ซีโนมอเตอร์ส แมนูแฟคเจอร์ริง(ประเทศไทย) จำกัด	-	-	28,800	28,800
9	บ. บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย)	10,000	-	-	10,000
10	บ. มิตซูบิชิ ฟิวส์ ทรัค (ประเทศไทย) จำกัด	-	-	6,000	6,000
11	บ. นิสสันดีเซล(ประเทศไทย) จำกัด	-	-	5,000	5,000

ที่	บริษัท	รถยนต์นั่ง	ปีกอล์ฟ 1 คัน	รถยนต์เพื่อ การพาณิชย์	รวม
12	บ. ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	16,300	-	-	16,300
13	บ. วาย.เอ็ม.ซี.แอสเซมบลี จำกัด	12,000	-	-	12,000
14	บ. สแกนเนีย (ประเทศไทย) จำกัด	-	-	210	210
15	บ. ไทย-สวีดิช แอสเซมบลีย์ จำกัด	10,000	-	-	10,000
16	บ. ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน)	20,000	-	-	20,000
17	บ. ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	-	35,000	-	35,000
ยอดรวม		514,300	1,051,000	117,410	1,782,710

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

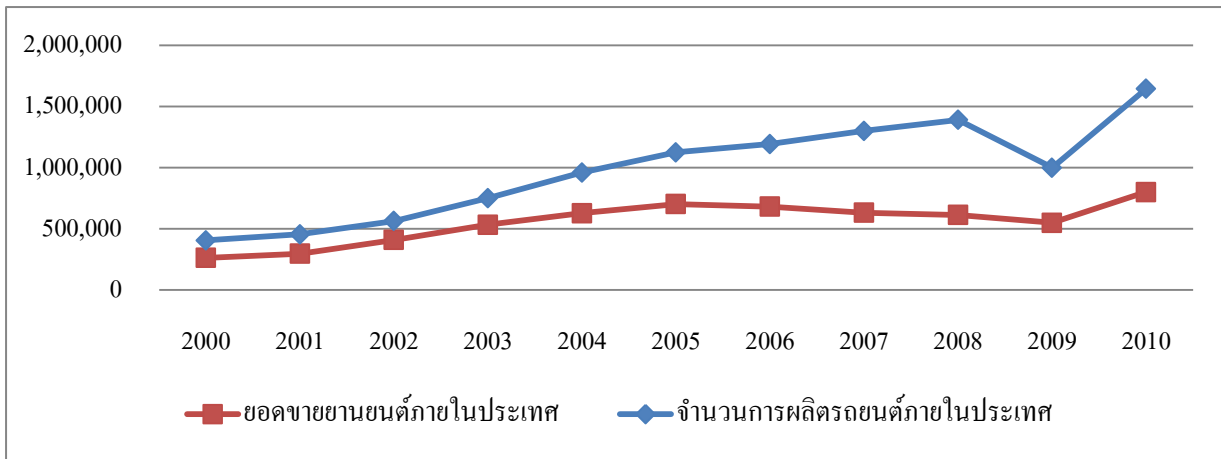
### การบริโภคในประเทศ

สำหรับด้านอุปสงค์ พบว่าในอดีตที่ผ่านมายอดขายรถยนต์ภายในประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2000 มียอดขายเป็นจำนวน 262,189 คัน และเพิ่มขึ้นเป็น 548,871 คันในปี 2009 แม้ยอดขายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวจะลดลงร้อยละ 10.6 จากในปี 2008 ที่มียอดขายถึง 614,078 คัน<sup>7</sup> ทั้งนี้เนื่องมาจากการค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกลดลงกว่า 30% เพราะภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch)<sup>8</sup> แต่สถานการณ์ดังกล่าวสามารถฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็วภายใน 1 ปีถัดมา โดยในปี 2010 มียอดขายรถยนต์ภายในประเทศสูงถึง 800,357 คัน ด้วยเหตุปัจจัยสนับสนุนมาจากราคาพืชผลทางการเกษตรที่ปรับตัวสูงขึ้น การท่องเที่ยวขยายตัว และนโยบายภาครัฐในการกระตุ้นการเงิน ล้วนมีส่วนทำให้ความต้องการในการซื้อสูงขึ้น และเมื่อพิจารณาในแง่ของสัดส่วนของยอดขายภายในประเทศต่อปริมาณการผลิตภายในประเทศแล้วพบว่าสัดส่วนยอดขาย ภายในประเทศมีแนวโน้มลดลง ซึ่งมีนัยยะได้ว่าการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และมีการคาดการณ์ว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศจะสูงถึงกว่า 2 ล้านคันหรือคิดเป็นมูลค่ากว่า 6 แสนล้านบาท

<sup>7</sup> TAIIA อ้างใน Business Monitor International, “Thailand Industry Forecast Q2 2010”, March 12, 2010, p.1

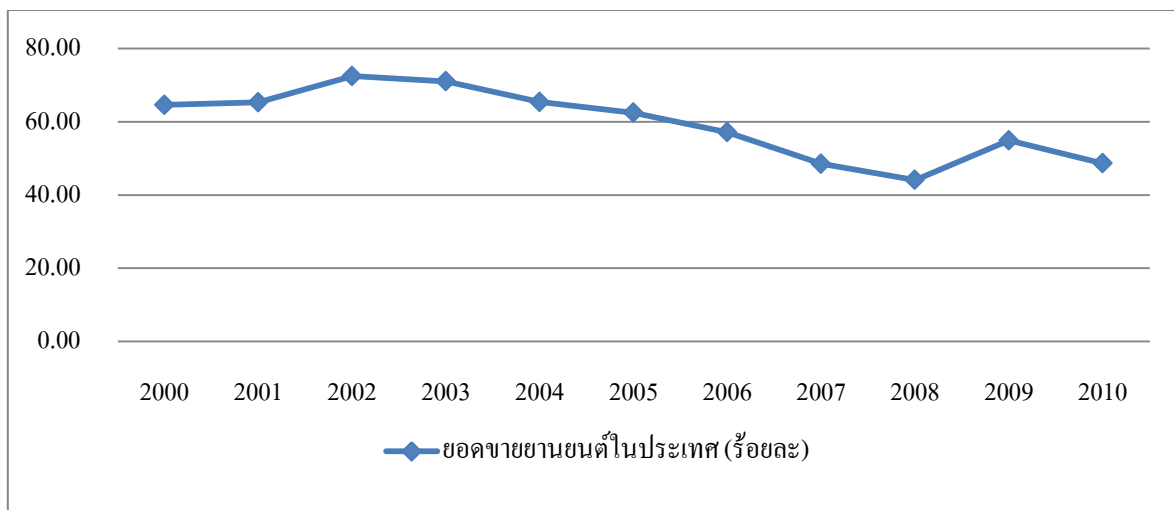
<sup>8</sup> World Trade Organization, International Trade Statistics, 2010, p 39.

รูปที่ 3 ยอดขายและปริมาณการผลิตรถยนต์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศไทย (หน่วย:คัน)



ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

รูปที่ 4 สัดส่วนยอดขายภายในประเทศต่อปริมาณการผลิตรวม (หน่วย:คัน)



ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สำหรับโครงสร้างตลาดยอดขายรถยนต์ภายในประเทศในปี 2010 นั้น พบว่าโตโยต้าเป็นผู้ครองตลาด มีส่วนแบ่งทางการตลาดรวมกว่าร้อยละ 40 ในรถยนต์ทุกประเภท และจะเห็นได้ว่า 3 บริษัทแรกที่มีส่วนแบ่งการตลาดสูงที่สุดในรถทุกประเภทเป็นบริษัทผู้ผลิตสัญชาติญี่ปุ่นทั้งหมด

ตารางที่ 5 สถิติการจำหน่ายรถยนต์ เดือนมกราคม — ธันวาคม 2010

ปริมาณยอดขายตลาดรถยนต์รวม 800,357 คัน เพิ่มขึ้น 45.8%

อันดับ	บริษัท	ยอดขาย (คัน)	เพิ่มขึ้น	ส่วนแบ่งตลาด
1	โตโยต้า	326,007	41.4%	40.7%
2	อีซูซุ	152,787	37.7%	19.1%
3	ฮอนด้า	114,056	22.1%	14.3%

ปริมาณยอดขายรถยนต์นั่ง 346,644 คัน เพิ่มขึ้น 50.7%

อันดับ	บริษัท	ยอดขาย (คัน)	เพิ่มขึ้น	ส่วนแบ่งตลาด
1	โตโยต้า	141,733	40.7%	40.9%
2	ฮอนด้า	104,516	18.6%	30.2%
3	นิสสัน	30,070	215.2%	8.7%

ปริมาณยอดขายรถกระบะขนาด 1 คัน (Pure Pick up และ รถกระบะดัดแปลง PPV) 387,793 คัน เพิ่มขึ้น 40.6%

อันดับ	บริษัท	ยอดขาย (คัน)	เพิ่มขึ้น	ส่วนแบ่งตลาด
1	โตโยต้า	164,795	40.5%	42.5%
2	อีซูซุ	141,803	37.0%	36.6%
3	มิตซูบิชิ	31,216	102.7%	8.0%

ปริมาณยอดขายรถเพื่อการพาณิชย์ 453,713 คัน เพิ่มขึ้น 42.3%

อันดับ	บริษัท	ยอดขาย (คัน)	เพิ่มขึ้น	ส่วนแบ่งตลาด
1	โตโยต้า	184,274	41.9%	40.6%
2	อีซูซุ	152,787	37.7%	33.7%
3	มิตซูบิชิ	31,217	102.7%	6.9%

จะเห็นได้ว่ายอดขายรถยนต์ในปี 2010 มีอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นจากปี 2009 เป็นอย่างมาก เช่นรถยนต์นั่งนิสสัน ที่มียอดขายเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 215.2% ผลมาจากการเปิดตัวรถประหยัดพลังงาน (Eco-Car) รุ่นนิสสัน มาร์ช นอกจากนี้พบว่างานมอเตอร์เอ็กซ์โปครั้งที่ 27 ในปี 2010 ที่ผ่านมามีผู้ชมงาน 1,697,157 คน ยอดจองรถยนต์ในงานมีสูงถึง 33,058 คัน ซึ่งขยายตัวสูงกว่ายอดจองในปี 2009 ที่ผ่านมาร้อยละ 31.1 โดยโตโยต้ามียอดจอง 8,309 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 25.1 ของยอดจองทั้งหมด ตามด้วย ฮอนด้า 3,919 คัน (ร้อยละ



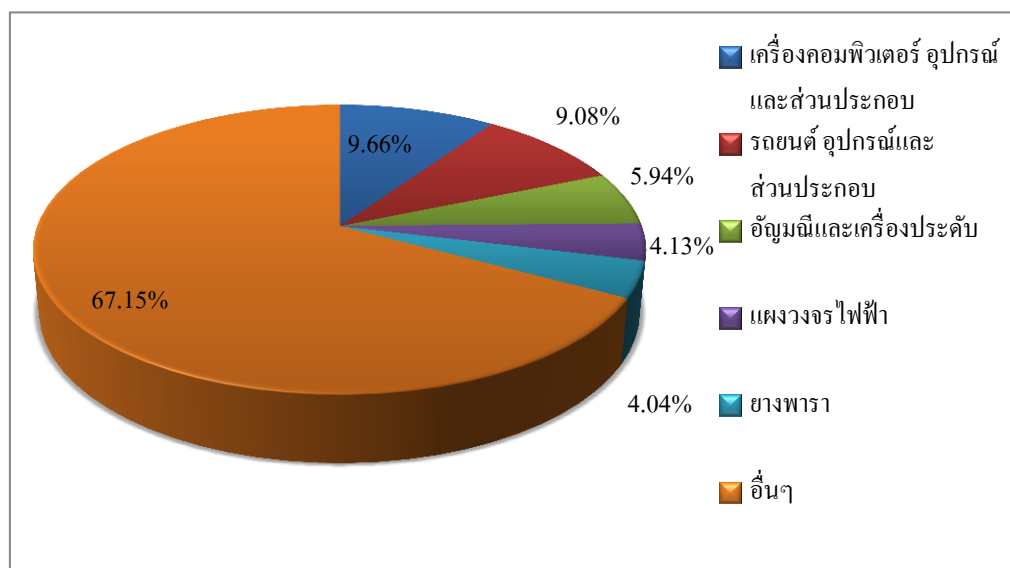
11.9) และอีซูซุ 2,902 (คัน ร้อยละ 8.8) โดยงานดังกล่าวสามารถดึงเม็ดเงินสะพัดสู่ระบบเศรษฐกิจกว่า 36,058 ล้านบาท<sup>9</sup>

แม้กระแสตลาดรถยนต์ในประเทศปัจจุบันจะมุ่งเน้นไปที่รถประหยัดน้ำมันเช่น Eco-Car อย่างไรก็ตามตามตลาดรถบรรทุกปีกอัพ (Pick-up) ก็ยังคงเป็นตลาดที่ใหญ่และมียอดขายสูงมาโดยตลอด โดยในปี 2010 ที่ผ่านมามีผู้ประกอบการที่สามารถครองตลาดคือ โตโยต้า วิโก้และอีซูซุ ดีแมกซ์ ที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี<sup>10</sup> นอกจากนี้ตลาดรถประจำทางและรถบรรทุกนั้นก็ไม่ควรมองข้ามเช่นกัน จากงานแสดงโชว์สินค้า Bus and Truck'11 ครั้งที่ 8 ที่จะจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2011 ที่ศูนย์แสดงสินค้าไบเทค บางนา พบว่ามีผู้ผลิตรถบัส รถบรรทุกจากประเทศจีนหลายกลุ่มที่ตอบรับเข้าร่วมงาน แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ผลิตรถในจีนสนใจเข้ามาตีตลาดในประเทศไทยซึ่งแต่เดิมผู้ผลิตญี่ปุ่นและยุโรปเป็นผู้ครองอยู่<sup>11</sup>

### การส่งออกต่างประเทศ

สภาพการส่งออกของอุตสาหกรรมนี้โดยภาพรวม กว่าครึ่งของปริมาณการผลิตจะถูกส่งออกไปขายยังต่างประเทศ และยังมีมูลค่าการส่งออกสูงเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ (รองจากสินค้าประเภทคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ) คิดเป็นมูลค่าการส่งออกกว่า 5 แสนล้านบาท หรือ 9.08% จากมูลค่าการส่งออกรวมของประเทศ และมีอัตราขยายตัวสูงขึ้นจากปี 2009 ถึง 48.30% โดยประเภทที่ส่งออกมาที่สุดคือรถยนต์นั่ง (50.12%) รองลงมาคือรถแวนและปีกอัพ (36.71%)

**รูปที่ 5 สินค้าส่งออก 5 อันดับแรกของไทย 2010**



ที่มา: สำนักส่งเสริมสินค้าส่งออก กรมส่งเสริมการส่งออก

<sup>9</sup> www.thailandindustry.com, 2010.

<sup>10</sup> “กรุงศรี ออโต้ ทุกเรื่องน่ารู้เกี่ยวกับสินเชื่อยานยนต์”, ฉบับที่ 12, พฤศจิกายน-ธันวาคม 2010.

<sup>11</sup> หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ, ฉบับที่ 2, 13-16 มีนาคม 2011.

ตารางที่ 6 สถิติการจำหน่ายรถยนต์ เดือนมกราคม — ธันวาคม 2010

การส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	2009	2008	2009	2010
มูลค่า : ล้านบาท	447,109.4	513,154.2	378,348.9	561,106.6
อัตรายายตัว (%)	23.38	14.77	-26.27	48.30
สัดส่วน (%)	8.43	8.77	7.28	9.08

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 7 สัดส่วนการส่งออกรถยนต์แต่ละประเภท ปี 2010

อันดับ	รายการ	ร้อยละ
1	รถยนต์นั่ง	50.12
2	รถแวนและปิกอัพ	36.71
3	รถบัสและรถบรรทุก	7.27
4	รถจักรยานยนต์	3.88
5	รถจักรยาน	1.05
6	ยานพาหนะอื่นๆ	0.97
รวม		100

ที่มา : สำนักส่งเสริมสินค้าส่งออก กรมส่งเสริมการส่งออก

### โครงการ Eco-Car

ปัจจุบันกระแสภัยสิ่งแวดล้อมและภาวะโลกร้อนเป็นสิ่งที่รัฐบาลหลายประเทศพิจารณาถึง ด้านประเทศไทย ภาครัฐได้สนับสนุนให้มีการผลิตรถยนต์ที่ลดการปล่อยมลพิษ โดยในปี 2550 ได้จัดทำ ”โครงการรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Eco-Car Project)” เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและจับตลาดนอกเหนือจากรถกระบะ โดยมีนโยบายสนับสนุนและตัวกระตุ้นต่างๆให้แก่ผู้ประกอบการที่ผลิตรถขนาดเล็กและประหยัดน้ำมัน (ใช้น้ำมันน้อยกว่า 5 ลิตร/100 กิโลเมตร) เช่น การเก็บภาษีสรรพสามิต 17% การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรยกเว้นภาษีเงินได้ทุกเขต ไม่เกิน 8 ปี นโยบายลดภาษีสูงสุดถึง 90% สำหรับการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์ เป็นต้น

โดยในปัจจุบันมีบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นหลายค่ายที่ได้ผลิตและจำหน่ายรถ Eco-Car ในประเทศไทยแล้วเช่น Nissan ที่ได้ตั้งโรงงานผลิตในประเทศไทยและได้มีการส่งรถประเภทดังกล่าวไปจำหน่ายที่ญี่ปุ่น

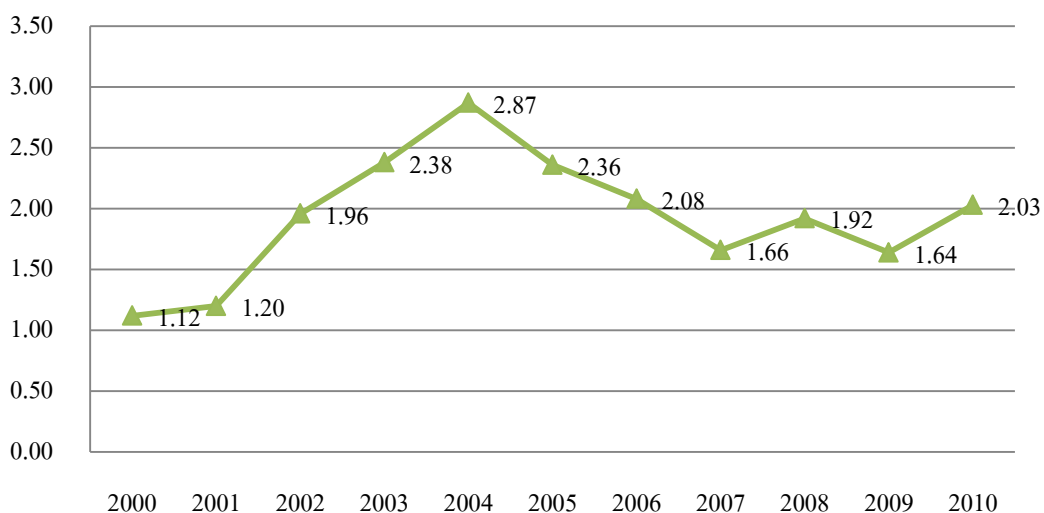
นอกจากนี้ยังมีหลายบริษัทที่วางแผนจะทำการผลิตรถยนต์ Eco-Car ในประเทศไทย เช่น มิตซูบิชิจะเริ่มผลิตรถยนต์ดังกล่าวในประเทศไทยเมืองในต้นปี 2012 ซูกูกิวางแผนที่จะลงทุนเงินจำนวน 7,500 ล้านบาท ในการก่อสร้างโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทย และจะเริ่มการผลิตในเดือน มีนาคม พ.ศ. 2555<sup>12</sup>

## 1.2. อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

### ปริมาณการผลิต

ในปี 2010 มีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย 2.03 ล้านคัน ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2009 ร้อยละ 23 โดยแบ่งเป็นการผลิตรถจักรยานยนต์แบบครบคร่าวประมาณร้อยละ 95 และรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตประมาณร้อยละ 5 การขยายตัวขึ้นนี้สอดคล้องกับเศรษฐกิจของประเทศและประเทศคู่ค้าที่สำคัญในตลาดรถจักรยานยนต์

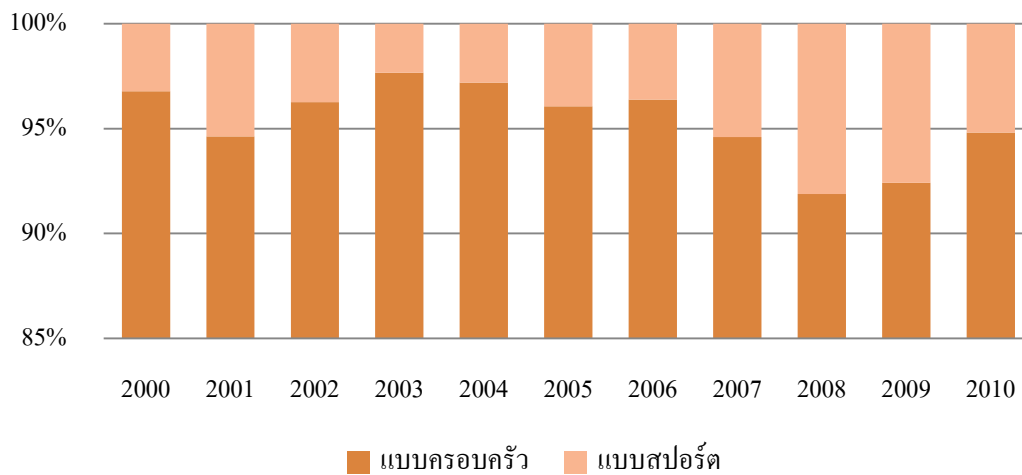
รูปที่ 6 จำนวนการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย (หน่วย: ล้านคัน)



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

<sup>12</sup> www.suzuki.co.th

รูปที่ 7 สัดส่วนการผลิตจักรยานยนต์ในประเทศไทย



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ปริมาณการบริโภคภายในประเทศ

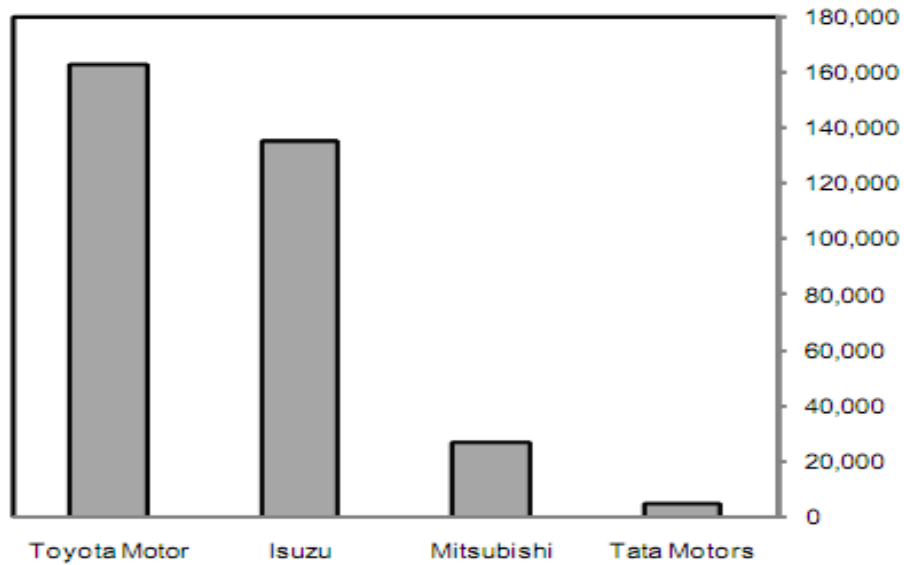
สำหรับยอดขายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศปี 2010 มีการขยายตัวเช่นกันคือ 1.85 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2009 ร้อยละ 20 เนื่องจากเศรษฐกิจดีขึ้นส่งผลให้ผู้บริโภคใช้จ่ายมากขึ้น ราคาสินค้าเกษตรปรับตัวสูงขึ้น ทั้งนี้บริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ที่มียอดขายสูงสุดสองอันดับแรกในเดือนมกราคม ถึง พฤศจิกายนปี 2010 คือ โตโยต้ามียอดขายสูงกว่า 1.6 แสนคัน และฮิซุซุกว่า 1.3 แสนคัน

รูปที่ 8 ยอดขายจักรยานยนต์ในประเทศไทย (ล้านคัน)



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

รูปที่ 9 ยอดขายจักรยานยนต์ในประเทศไทยแยกตามบริษัทผู้ผลิต มกราคม-พฤศจิกายน 2010 (ล้านบาท)

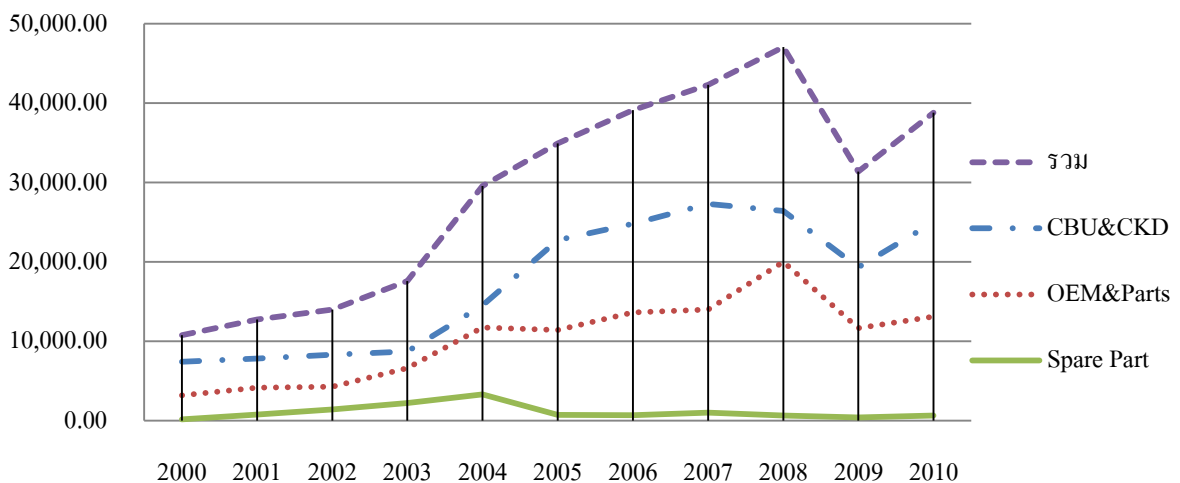


ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

#### ปริมาณการส่งออก

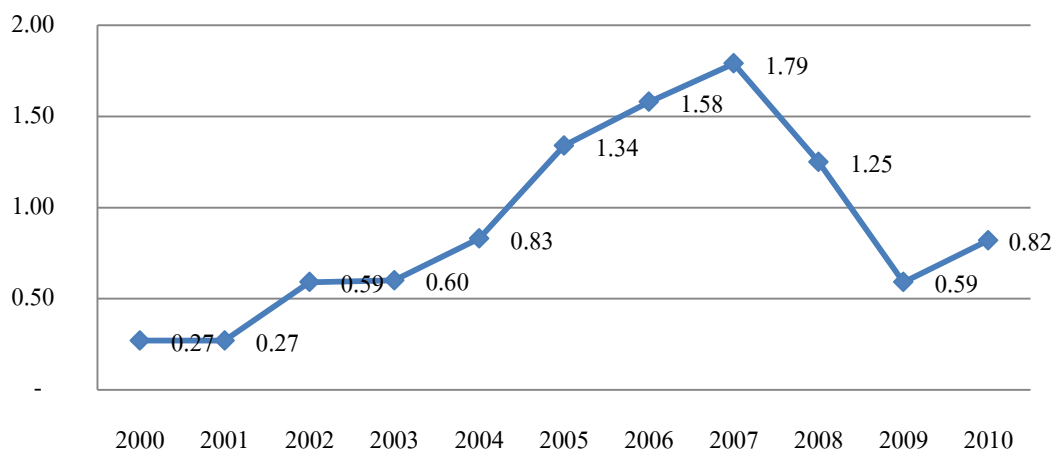
ส่วนตลาดการส่งออกพบว่าการขยายตัวเช่นกัน สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากมีผู้ประกอบการรายใหญ่ส่งออกรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ๆ ไปยังแถบยุโรปและญี่ปุ่น โดยในปี 2010 อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีมูลค่าการส่งออกรวม 3.8 หมื่นล้านบาท โดยสินค้าประเภทที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ CBU & CKD 2.5 หมื่นล้านบาท (816,427 คัน) หรือคิดเป็นร้อยละ 64 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด รองลงมาคือ OEM&Parts มีมูลค่าการส่งออกที่ 1.3 หมื่นล้านบาท และชิ้นส่วนประกอบ (Spare Part) 6 ร้อยล้านบาท

รูปที่ 10 สถิติมูลค่ารถจักรยานยนต์ส่งออก (ล้านบาท)



ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

รูปที่ 11 จำนวนการส่งออก CBU & CKD (คัน)



ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ในด้านต้นทุนภาษีศุลกากรสำหรับรถจักรยานยนต์นั้นลดลงอย่างมาก เนื่องจากในปี 2010 ประเทศไทยได้เข้าร่วมในข้อตกลงอาเซียน เรื่องการลดภาษีนำเข้าสินค้าส่วนใหญ่ระหว่างกันเหลือร้อยละ 0 ซึ่งรถจักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มดังกล่าว และในปี 2015 ประเทศลาว กัมพูชา และพม่า ก็จะลดภาษีนำเข้ารถจักรยานยนต์เหลือร้อยละ 0 เช่นกัน ยกเว้นประเทศเวียดนามที่ยังคงภาษีไว้ที่ร้อยละ 60 เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นสินค้าอ่อนไหวสูงของประเทศ<sup>13</sup>

ตารางที่ 8 การลดภาษีกลุ่มสินค้ารถจักรยานยนต์ (CBU&CKD) ในกลุ่มประเทศอาเซียน

ประเทศ	ภาษีนำเข้าในกลุ่มอาเซียน(ร้อยละ)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
กลุ่มประเทศก่อตั้ง 6 ประเทศ (ไทย, อินโดนีเซีย, มาเลเซีย, ฟิลิปปินส์, สิงคโปร์, บรูไน)	0	0	0	0	0	0
เวียดนาม (ส่วนใหญ่เป็นสินค้าในกลุ่มอ่อนไหวสูง)						
- ชิ้นส่วนครบชุดรถจักรยานยนต์ความจุกระบอกสูบ $\leq$ 125cc.	90	90	75	60	60	60
- รถจักรยานยนต์สำเร็จรูปความจุกระบอกสูบ $\leq$ 250cc.	90	90	75	60	60	60
- อื่นๆ	5	5	5	5	5	0
ลาว	1 - 5	1 - 5	1 - 5	1 - 5	1 - 5	0
กัมพูชา	5	5	5	5	5	0
พม่า	5	5	5	5	5	0

ที่มา: [www.aseansec.org](http://www.aseansec.org)

<sup>13</sup> “ไทยควรเร่งสร้างความได้เปรียบในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์หลังการเปิดเสรีอาเซียน” ปีที่ 16, ฉบับที่ 2773, 2010. ศูนย์วิจัยกสิกรไทย.

### 1.3. อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จัดเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ที่รัฐบาลให้การสนับสนุน เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งไทยเป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่ที่สำคัญแห่งหนึ่งของเอเชียและโลก มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ก่อให้เกิดการจ้างงานและการเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องต่างๆ พร้อมทั้งเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถทำรายได้เข้าสู่ประเทศในแต่ละปีเป็นจำนวนนับแสนล้านบาท ทั้งนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงปี 2011-2012 กำลังอยู่ในช่วงเติบโต เพราะมีรถโมเดลใหม่เกิดขึ้นทั้งหมด 15 โมเดล โดยจากเดิมแต่ละปีจะมีโมเดลรถออกใหม่เพียง 3-5 โมเดลเท่านั้น (ในปี 2011 จะเกิดก่อน 8 โมเดล และปี 2012 จะเกิดขึ้นอีก 7 โมเดล) ซึ่งการที่โมเดลรถใหม่เพิ่มขึ้นนี้จะส่งผลให้กับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เติบโตตามไปด้วยเช่นกัน

ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา การลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนมากเป็นผู้ผลิตต่างชาติที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 1 (First Tier) ซึ่งจากการเข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ซึ่งจากการที่บริษัทต่างชาติเข้ามาถือครองหุ้นส่วนในธุรกิจนี้มากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยบางส่วนต้องออกจากตลาดหรือได้รับความกดดันที่จะต้องยกระดับมาตรฐานสูงขึ้นจากสภาวะการแข่งขันที่มากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนสินค้าชิ้นส่วนประกอบดังกล่าวลดลง ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์มีความได้เปรียบการแข่งขันในด้านต้นทุนเนื่องจากสามารถจัดหาชิ้นส่วนได้ภายในประเทศ ทั้งยังเป็นการดึงดูดให้ผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย การเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์นี้ ผู้ผลิตมีเป้าหมายการจำหน่ายภายในประเทศที่ร้อยละ 70 และส่งออกที่ร้อยละ 30 ซึ่งกำไรเฉลี่ยของอุตสาหกรรมอยู่ที่ประมาณร้อยละ 5-10 และด้วยเหตุจากการเข้ามาลงทุนภายในประเทศ ส่งผลให้ตลาดมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น เพราะในปี 2010 มีผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหม่จากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศไทยแล้วประมาณ 100 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มทุนสัญชาติญี่ปุ่น รองลงมาเป็นทุนจากจีน จากที่แต่ละปีจะมีการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนรายใหม่เข้ามาในไทยเฉลี่ยต่อปีประมาณ 30 รายเท่านั้น<sup>14</sup>

ปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยสร้างงานให้กับแรงงานจำนวนกว่า 100,000 คน<sup>15</sup> มีผู้ผลิต 1,657 ราย และโรงงานรวม 2,237 แห่ง ซึ่งส่วนมากผู้ผลิตดังกล่าวจะกระจุกตัวอยู่ในเขตอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง เช่น สมุทรปราการ ซึ่งพบว่ามีจำนวนของผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบตั้งโรงงานอยู่มากที่สุด รองลงมาคือจังหวัดระยอง และจังหวัดอื่นๆ เช่น ฉะเชิงเทรา ชลบุรี เป็นต้น (Frost & Sullivan, 2009) โดยโรงงานดังกล่าวมักตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานผลิตรถยนต์

ทั้งนี้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในปัจจุบัน ครอบคลุมรายการชิ้นส่วนต่างๆ อันได้แก่ ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนระบบกันสะเทือนและเบรก ชิ้นส่วนตัวถัง ชิ้นส่วนระบบขับเคลื่อนและถ่ายทอด

<sup>14</sup> หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ, ฉบับที่ 2, 16-19 มกราคม 2011

<sup>15</sup> กรมส่งเสริมการค้าส่งออก กระทรวงพาณิชย์

กำลัง ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน และชิ้นส่วนอุปกรณ์ระบบไฟฟ้า เป็นต้น โดยทั่วไปแล้วผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จะมีตลาดในการจัดจำหน่ายชิ้นส่วนอยู่ 2 ตลาดหลัก ได้แก่

1. ตลาดชิ้นส่วนเพื่อนำไปใช้ประกอบยานยนต์ (Original Equipment Market : OEM) โดยผู้ผลิต ต้องผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ป้อนให้กับรถยนต์และจักรยานยนต์รุ่นใหม่ๆ สำหรับค่ายานยนต์ที่เข้ามาตั้งฐาน การผลิตในไทยเพื่อประกอบยานยนต์ส่งออกและจำหน่ายในประเทศ ทั้งนี้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ ในกลุ่มนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์

2. ตลาดชิ้นส่วนทดแทนหรืออะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market : REM) เป็นตลาด ชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทนชิ้นส่วนเดิมที่เสียหรือสึกหรอตามสภาพการใช้งาน ซึ่งชิ้นส่วนแต่ละชิ้นจะมี อายุการใช้งานที่แตกต่างกัน ผู้ผลิตที่ทำการผลิตเพื่อป้อนให้กับตลาดทดแทนนี้มีทั้งผู้ประกอบการขนาด ใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก จึงทำให้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้นั้นมีคุณภาพที่หลากหลายทั้งอะไหล่แท้ อะไหล่ ปลอม และอะไหล่เทียม ซึ่งจะทำให้การจัดจำหน่ายให้กับศูนย์บริการอะไหล่ของค่ายานยนต์ต่างๆ โดยปกติ ศูนย์บริการจะมีการจัดเก็บสต็อกอะไหล่ทดแทนไม่มากนัก จะเน้นเก็บเฉพาะอะไหล่ที่ใช้ในการซ่อมยาน ยนต์บ่อยครั้งเท่านั้น<sup>16</sup>

นอกจากนี้ ยังมีการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายเข้าไปในร้านค้าอะไหล่ทั่วประเทศ ตลอดจน อยู่ซ่อมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนในตลาดทดแทนนี้ ขึ้นอยู่กับปริมาณ การใช้ยานยนต์ภายในประเทศ ซึ่งรถยนต์ รถบรรทุก จักรยานยนต์และอื่นๆ ที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่ง ทางบกในปี 2010 รวมทั้งสิ้น 27.5 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2009 ร้อยละ 4.8 โดยในจำนวนนี้เป็นจำนวนรถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลร้อยละ 17.75 รถบรรทุกส่วนบุคคลร้อยละ 17.78 รถจักรยานยนต์ร้อยละ 62.32 ซึ่งยานยนต์ที่ได้ จดทะเบียนใหม่เหล่านี้ จะมีส่วนทำให้ปริมาณการใช้ยานยนต์ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น อันจะมีผลให้ ความต้องการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในตลาดทดแทนขยายตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วยในอนาคต

ตารางที่ 9 จำนวนรถจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 (หน่วย : พันคัน)

ประเภทรถ	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	2,630	2,903	3,313	3,560	3,809	4,079	4,497
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คน	364	369	395	382	379	384	392
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	3,385	3,664	4,174	4,371	4,552	4,697	4,895
รถจักรยานยนต์	13,207	14,549	15,650	15,962	16,264	16,549	17,157
รถอื่น ๆ	229	244	426	463	507	550	589
รวม	19,815	21,729	23,958	24,738	25,512	26,258	27,530

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

<sup>16</sup> กรุงเทพธุรกิจออนไลน์, 18 กรกฎาคม 2006



## การส่งออก

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยได้มีการขยายการลงทุนและมุ่งพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนสามารถผลิตชิ้นส่วนให้มีความหลากหลาย ตลอดจนมีคุณภาพและมาตรฐานการผลิตอยู่ในระดับที่ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ระดับโลกยอมรับ ทำให้สามารถส่งออกไปจำหน่ายยังประเทศต่างๆ ได้เพิ่มขึ้น โดยการส่งออกในปี 2010 มีมูลค่า 8,572.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.81 จากปี 2009 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 102.01 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าและคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.39 ของมูลค่าการส่งออกรวมทั้งประเทศ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุจากการเพิ่มขึ้นตามการส่งออกรถยนต์ โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM เนื่องจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ เริ่มส่งผลให้มีคำสั่งซื้อเข้ามาอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งการลงทุนเพิ่มเติมจากผู้ผลิตของญี่ปุ่นเนื่องจากค่าเงินเยนที่แข็งตัวขึ้น เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตไทยระดับ SME ได้มีโอกาสมากขึ้น และในปี 2554 นี้มีการคาดการณ์การส่งออกที่ มูลค่า 9,515.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปี 2010

สำหรับตลาดส่งออกหลักคืออินโดนีเซีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย เวียดนาม และอินเดีย รวมกันคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 49.91 ในขณะที่ตลาดใหม่ที่มีอัตราการขยายตัวสูงได้แก่ประเทศอินเดีย ร้อยละ 63.17 ญี่ปุ่น ร้อยละ 60.79 อินโดนีเซีย ร้อยละ 56.07 และ สหรัฐอเมริกา 43.17 โดยโครงสร้างการส่งออกพบว่าสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุดคือส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ร้อยละ 60.4

ตารางที่ 10 มูลค่าการส่งออกของส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์

ประเทศ	มูลค่า : ล้านดอลลาร์ USD			อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)			สัดส่วน (ร้อยละ)		
	2008	2009	2010 (ม.ก.- ธ.ค.)	2008	2009	2010 (ม.ก.- ธ.ค.)	2008	2009	2010 (ม.ก.- ธ.ค.)
1. อินโดนีเซีย	1,223.73	762.85	1,190.58	50.92	-37.66	56.07	14.83	12.71	13.89
2. ญี่ปุ่น	1,308.29	733.94	1,180.13	13.72	-43.90	60.79	15.86	12.23	13.77
3. มาเลเซีย	846.35	700.17	860.84	32.47	-17.27	22.95	10.26	11.66	10.04
4. เวียดนาม	460.37	475.05	529.16	33.55	3.19	11.39	5.58	7.91	6.17
5. อินเดีย	339.36	317.15	517.50	17.55	-6.54	63.17	4.11	5.28	6.04
6. ฟิลิปปินส์	390.29	335.94	478.68	-7.18	-13.93	42.49	4.73	5.60	5.58
7. สหรัฐอเมริกา	427.93	322.25	461.38	-5.35	-24.69	43.17	5.19	5.37	5.38
8. บราซิล	362.83	306.56	410.74	93.09	-15.51	33.98	4.40	5.11	4.79
9. แอฟริกาใต้	384.75	232.72	328.34	-0.51	-39.52	41.09	4.66	3.88	3.83
10. ออสเตรเลีย	273.27	191.92	256.71	7.09	-29.77	33.76	3.31	3.20	2.99
<b>รวม 10 ประเทศ</b>	<b>6,017.18</b>	<b>4,378.55</b>	<b>6,214.05</b>	<b>21.90</b>	<b>-27.23</b>	<b>41.92</b>	<b>72.93</b>	<b>72.94</b>	<b>72.49</b>
<b>อื่น ๆ</b>	<b>2,233.00</b>	<b>1,624.48</b>	<b>2,358.80</b>	<b>4.57</b>	<b>-27.25</b>	<b>45.20</b>	<b>27.07</b>	<b>27.06</b>	<b>27.51</b>
<b>มูลค่ารวม</b>	<b>8,250.18</b>	<b>6,003.02</b>	<b>8,572.85</b>	<b>16.67</b>	<b>-27.24</b>	<b>42.81</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>

ที่มา: กรมส่งเสริมการส่งออก

ตารางที่ 11 โครงสร้างสินค้าส่งออกตามมูลค่าปี 2010 (ร้อยละ)

อันดับ	สินค้า	มูลค่า (ร้อยละ)
1	ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์	60.40
2	เครื่องยนต์แบบลูกสูบและส่วนประกอบ	29.01
3	ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์	7.25
4	เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าจุดระเบิดเครื่องยนต์	2.65
5	ส่วนประกอบรถจักรยาน	0.68

ที่มา: กรมส่งเสริมการส่งออก

ตารางที่ 12 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ (ล้านบาท)

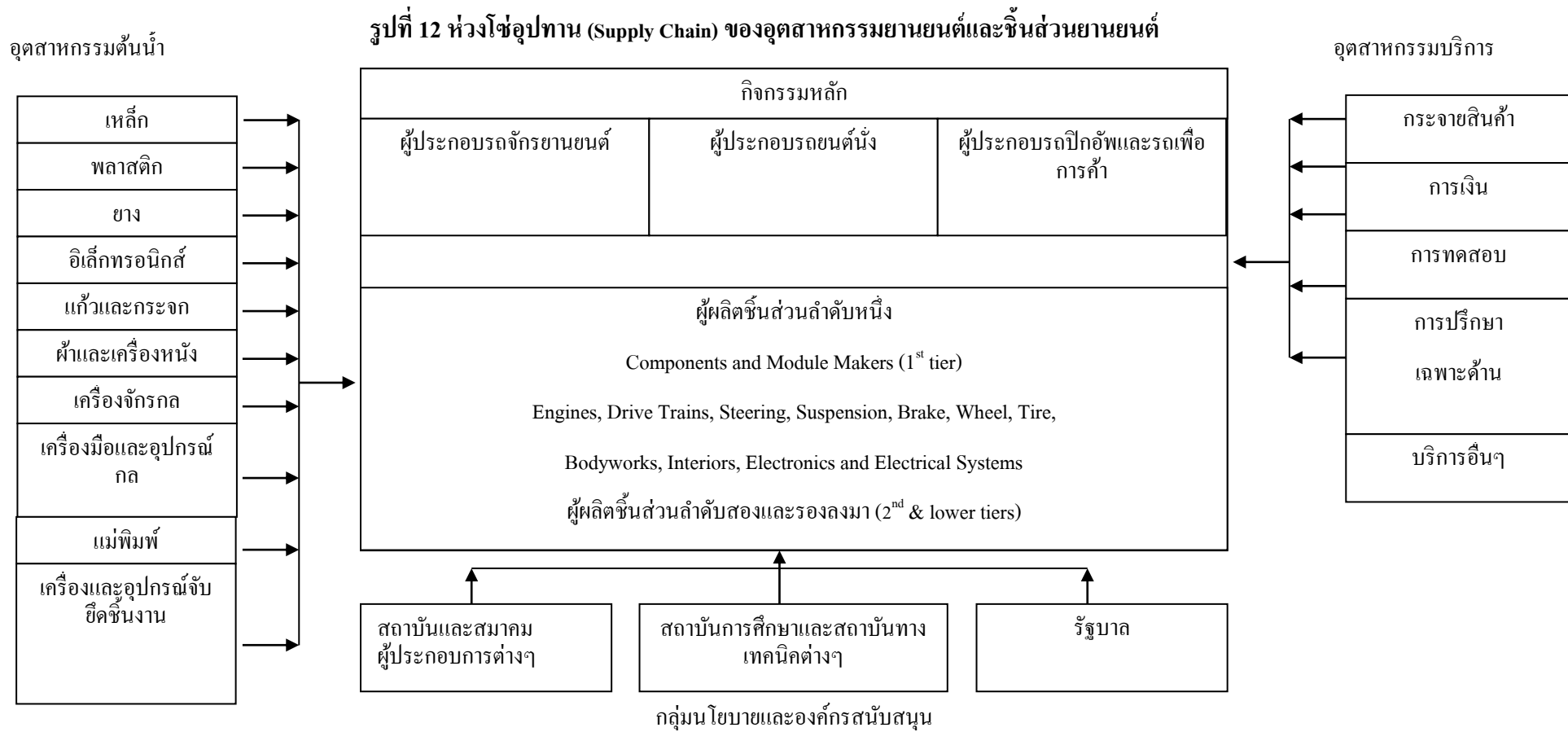
	2009 (ม.ค.- ส.ค.)	2010 (ม.ค.- ส.ค.)	อัตราการเปลี่ยนแปลง
ส่งออก	217969	299564	37.43%
นำเข้า	152360	267496	75.56%
ส่งออก > นำเข้า	65609	32068	-51.12%

ที่มา: สถาบันยานยนต์

## 2. สภาพอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

จากรูปที่ 12 แสดงถึงห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย โดยแสดงให้เห็นถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ แต่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนนี้พบว่า ส่วนใหญ่ยังขาดการเชื่อมโยงจากอุตสาหกรรมต้นน้ำ ทั้งเกิดจากความไม่เพียงพอของวัตถุดิบอย่างอุตสาหกรรมเหล็ก อะลูมิเนียม เป็นต้น หรือเกิดจากความจำกัดด้านเทคโนโลยีและความรู้ในการแปรรูปวัตถุดิบให้เป็นผลิตภัณฑ์สนับสนุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ได้ดีพอ เช่น อุตสาหกรรมยาง ที่แม้ไทยจะเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกยางเป็นอันดับต้นๆ ของโลก แต่จำนวนผลผลิตของยางรถยนต์ในประเทศไทยยังไม่เพียงพอต่อการบริโภค ทำให้ในปัจจุบันต้องนำเข้าจากต่างประเทศ แต่จะได้รับการยกเว้นภาษีการนำเข้าสำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก อย่างไรก็ตามยังมีวัตถุดิบบางประเภทที่ผู้ผลิตชาวไทยสามารถผลิตใช้เองได้อย่างมีมาตรฐาน แต่ส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบที่นำมาใช้เป็นส่วนประกอบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น หรือไม่ก็เป็นชิ้นส่วนที่สร้างกำไรต่ำ

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในปัจจุบันมีการพัฒนาเรื่องมาตรฐานผลิตภัณฑ์ โดยได้รับการสนับสนุนทั้งจากภาครัฐ สมาคม และบริษัทเอกชนมากขึ้นกว่าในอดีต แต่ยังมีข้อจำกัดในเรื่องความสามารถในการผลิต โดยเฉพาะในส่วน of เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์การผลิตบางประเภทที่ต้องมีการนำเข้า และใช้การลงทุนสูง



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

### 3. ความน่าสนใจและอุปสรรคการลงทุนของต่างชาติในไทย

#### 3.1 ความน่าสนใจของประเทศไทยสำหรับนักลงทุนต่างชาติ

ในปี 2011 ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับให้เป็นประเทศที่ง่ายต่อการเข้ามาทำธุรกิจเป็นอันดับที่ 19 จาก 183 ประเทศทั่วโลก<sup>17</sup> ซึ่งภาวการณ์ลงทุนในประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่าเศรษฐกิจประเทศไทยมีทิศทางขยายตัว นักลงทุนมีความเชื่อมั่นต่อภาวะเศรษฐกิจ โดยมีดัชนีคาดการณ์ภาวะธุรกิจในไตรมาสที่ 1 ปี 2011 อยู่ที่ 67.9 เช่นเดียวกับผู้ประกอบการฯ ภาคการค้าและบริการต่างก็ยังมีเชื่อมั่นต่อภาวะเศรษฐกิจที่ได้อยู่ที่ค่าดัชนี 52.9 ซึ่งสวนทางกับทางด้านผู้บริโภค ที่มีความเชื่อมั่นต่อภาวะเศรษฐกิจลดลง<sup>18</sup>

ในอนาคตปี 2015 จะมีการบังคับใช้ข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะก่อให้เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกอาเซียน สร้างแรงจูงใจในการย้ายฐานการลงทุนจากประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น มายังภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยมีจุดแข็งด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ฯ ทั้งในด้านกำลังการผลิตและคุณภาพชิ้นส่วนอยู่แล้ว ดังนั้นจะยิ่งทำให้ประเทศไทยเป็นที่จับตามองในการเป็นฐานศูนย์กลางของภูมิภาคของอุตสาหกรรมฯ ดังกล่าว

จากความต้องการในตลาดยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ทำให้มีผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและต่างชาติก้าวเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเป็นจำนวนมาก จนถือได้ว่าประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญ และเป็นที่ยอมรับจากหลายประเทศทั่วโลก ทั้งนี้เกิดจากข้อได้เปรียบหรือความพร้อมในด้านต่างๆ ที่เอื้อต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน แต่อย่างไรก็ตามยังพบอุปสรรคในการเข้ามาลงทุน ซึ่งจะใช้ SWOT Analysis ในการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

#### จุดแข็ง (Strengths)

- **ความได้เปรียบของที่ตั้ง:** ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่ได้เปรียบเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกันเนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของภูมิภาค เหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของอาเซียนและมีช่องทางขนส่งทั้งทางบกและทางเรือ สามารถลดค่าขนส่งสินค้าแทนส่งจากจีนมาจำหน่ายได้
- **ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน:** ลักษณะการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย จะอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ทำให้การขนส่งชิ้นส่วนเข้าสู่สายการประกอบได้รวดเร็ว นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งของไทยยังมีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ กล่าวคือ ประเทศไทยถือได้ว่ามีถนนที่มีคุณภาพเมื่อเทียบกับหลายประเทศในภูมิภาค โดยถนนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นถนนลาดยางหรือเท

<sup>17</sup> “Doing Business 2011”, The World Bank Group, 2011.

<sup>18</sup> สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์, 2554

คอนกรีตแล้ว และมีถนนเชื่อมต่อยังประเทศอื่นในภูมิภาคอย่างพม่า ลาว กัมพูชา และจีน ซึ่ง คาดว่าจะมีอุปสงค์ต่อยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มมากขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ไทยยังมี ทำเรือน้ำลึกที่มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก รองรับการผลิตส่งออก ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังประเทศในภูมิภาค ยุโรป อเมริกา เอเชียตะวันออก และ เอเชียกลาง

- **ความได้เปรียบด้านแรงงาน:** อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังแข่งขันอยู่บนเงื่อนไขของปัจจัย การผลิตราคาถูก (Low Cost Factor Input) โดยเฉพาะค่าแรงงาน และจำนวนแรงงานที่มีมากพอ รองรับการผลิตของอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับจีนแล้ว ค่าแรงของไทยอาจสูง กว่า แต่ก็มีทักษะและความชำนาญในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์จากการสั่งสม ประสบการณ์มากกว่าเช่นกันอย่างไรก็ตามประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะมีข้อได้เปรียบ ทางด้านค่าแรงสูงขึ้นในอนาคต เนื่องจากการลงทุนในจีนในปัจจุบันได้รับแรงกดดันจากค่าแรง ที่สูงขึ้น เนื่องจากรัฐบาลจีนปรับค่าแรงขั้นต่ำทุกปี ปีละ 20-30% โดยตั้งแต่ต้นปี 2011 ทาง รัฐบาลจีนได้ปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำร้อยละ 20 หรือจาก 960 หยวน (4,800 บาท) เป็น 1,160 หยวน (5,800 บาท) ซึ่งเป็นการขึ้นค่าแรงขั้นต่ำเป็นครั้งที่ 2 ในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา เนื่องจากมี ปัญหาเงินเฟ้อและค่าครองชีพที่สูงขึ้น
- **ประเทศไทยเป็นสมาชิกอาเซียน:** มีการเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกที่ง่ายขึ้น
- **ผู้ประกอบการรถยนต์รายใหญ่ของโลกเข้ามาลงทุนในประเทศไทย:** รถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น (มี ยอดขายร้อยละ 90 ของยอดขายรถยนต์รวม) ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า เป็นต้น หรือรถยนต์จาก ประเทศตะวันตก ได้แก่ เจนเนอรัล มอเตอร์ฟอร์ด เป็นต้น เข้ามาลงทุนสร้างฐานการผลิตใน ประเทศไทยเพื่อจำหน่ายทั้งในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศ ดังนั้นอุตสาหกรรมที่ เกี่ยวข้องกับการประกอบรถยนต์ เช่นอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ มีโอกาสในการผลิตสูงขึ้น ด้วย รวมถึงได้รับการถ่ายทอดการบริหารจัดการการผลิตจากบริษัทประกอบรถยนต์ ทำให้ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประกอบรถยนต์แข็งแกร่งมากขึ้นด้วย

#### **จุดอ่อน (Weakness)**

- **ประเทศไทยไม่ได้เป็นเจ้าของเทคโนโลยี:** เทคโนโลยีในการออกแบบและผลิตเป็นของบริษัท ต่างชาติ ประเทศไทยจึงไม่สามารถกำหนดทิศทางการลงทุนการตลาดเองได้ ต้องพึ่งพานโยบาย จากบริษัทแม่ และผู้ประกอบการไทยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ของผู้ประกอบการจาก ต่างชาติ ดังนั้นผลประโยชน์ที่ได้จากอุตสาหกรรมฯ ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับคนต่างชาติเป็นหลัก

#### **โอกาส (Opportunities)**

- **การสนับสนุนจากภาครัฐ:** ภาครัฐได้มีนโยบายผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศให้ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ใน ภูมิภาค หรือ "Detroit of Asia" โดยทางกระทรวงอุตสาหกรรมมีแผนงานที่จะเร่งพัฒนา

อุตสาหกรรมยานยนต์ให้มีการเติบโต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาศักยภาพ และการเปิดเสรีทางการค้า เพื่อให้มีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางผลิตรถยนต์แห่งเอเชียภายในปี 2010 โดยนโยบายดังกล่าวจะนำมาซึ่งเงินลงทุนในอุตสาหกรรมฯกว่า 10 พันล้านบาท

- **Eco-Car Project:** รัฐบาลได้จัดทำโครงการ “Eco-Car” ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าจะมีปริมาณการลงทุนในรถยนต์ดังกล่าวถึง 7 แสนคัน
- **การฟื้นตัวของยอดขายและปริมาณการผลิต:** จากเดิมในปี 2009 ที่ทั้งยอดขายและปริมาณการผลิตต่างลดลงเนื่องจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลก แต่ในปี 2010 พบว่าอุตสาหกรรมฯ มีการฟื้นตัวอย่างก้าวกระโดดทั้งในด้านยอดขายภายในประเทศ การส่งออก และปริมาณการผลิต ที่เพิ่มขึ้นอย่างเท่าตัว
- **AICO และ AFTA:** ประเทศไทยเข้าร่วมในโครงการ AICO (Asean Industrial Cooperation) และ AFTA (Asean Free Trade Area) รัฐบาลจึงพร้อมสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนให้มีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โอกาสในการส่งออกในอุตสาหกรรมนี้ไปยังกลุ่มอาเซียนและประเทศอื่นๆ จึงมีแนวโน้มสูงขึ้น

#### **อุปสรรค (Threats)**

- **จำนวนแรงงานที่มีคุณภาพ:** อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีแรงงานที่เพียงพอในเชิงปริมาณ แต่ยังคงขาดในเชิงคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของช่างเทคนิค เพราะถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ อย่างไรก็ตามทั้งภาครัฐและเอกชนทราบถึงปัญหาในด้านนี้ ทำให้ปัจจุบันมีการเสนอแผนการยกระดับบุคลากร ผู้ประกอบการ และประสิทธิภาพการผลิตอย่างต่อเนื่องขึ้นในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อปิดจุดอ่อนของอุตสาหกรรม จนนำไปสู่ความแข็งแกร่งในการแข่งขันในตลาดโลกต่อไป
- **ระดับของการวิจัยและพัฒนา:** สำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความสามารถทางเทคโนโลยีสูง ที่เรียกว่า First Tier ซึ่งเป็นผู้ที่ทำงานร่วมกับวิศวกรของโรงงานประกอบรถยนต์อย่างใกล้ชิด และมักจะเป็นโรงงานชาวต่างชาติของแต่ละค่าย ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนคนไทยจะจัดอยู่ในกลุ่ม Second Tier ที่ยังมีข้อจำกัดในเรื่องของเทคโนโลยี และมูลค่าของงานที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยสามารถผลิตได้ เพราะผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยยังมีระดับการวิจัยและพัฒนาในระดับต่ำ ดังนั้นภาครัฐควรส่งเสริมให้ผู้ผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ เดินทางไปขยายการส่งออกในตลาดที่มีศักยภาพ เช่น อาเซียน แอฟริกา ตะวันออกกลาง โอเชียเนีย (ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์) ส่งเสริมและสนับสนุนการยกระดับความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมระดับต้นน้ำ-ปลายน้ำ (Supply Chain Management) และมีการผลักดันให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ รวมตัวกันเป็น Cluster เพื่อจะได้มีอำนาจต่อรองทางการค้า และลดต้นทุนการผลิต

- **ราคาวัตถุดิบที่ผันผวน:** สินค้าส่งออกหลักของไทย (ข้าว ยาง และน้ำตาล) มีราคาที่ผันผวน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเกษตรกร และกดดันให้รัฐต้องรับภาระในการอุดหนุนช่วยเหลือตลอดมา ซึ่งผลกระทบต่ออสังหาริมทรัพย์และอุตสาหกรรมอื่นส่วนขยายเช่น ยางรถยนต์ เป็นต้น
- **ความไม่มั่นคงทางการเมือง:** จากปัญหาความไม่สงบและไม่มั่นคงทางการเมืองในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2006 มีการเปลี่ยนรัฐบาลหลายครั้ง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในเชิงนโยบายจากภาครัฐ การพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และการพาณิชย์ต้องหยุดชะงักเมื่อมีการเปลี่ยนรัฐบาลแต่ละสมัย ส่งผลต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมที่ไม่มีทิศทางที่แน่นอนเปลี่ยนแปลงตามนโยบายที่เปลี่ยนแปลงตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

#### 4. แนวโน้มการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

จากข้อมูลในอดีตที่ผ่านมาสามารถชี้ให้เห็นถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทยว่ามีแนวโน้มการขยายตัวมากขึ้น ทั้งนี้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยได้คาดการณ์ตลาดรถยนต์ในประเทศไทยในปี 2011 ว่ามีทิศทางขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2010 ยอดขายรถยนต์ในประเทศคาดว่าจะไม่ต่ำกว่า 830,000 คัน โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนหลักดังนี้

- 1) สินค้าเกษตรมีราคาสูง เหตุจากภัยธรรมชาติ คาดการณ์ว่าผลผลิตต่ำกว่าความต้องการบริโภค ทำให้กำลังซื้อสูงขึ้นและส่งผลดีต่อเกษตรกรที่มีรายได้เพิ่มขึ้นตาม
- 2) การลงทุนในประเทศขยายตัวต่อเนื่อง กระตุ้นการจ้างงานและเพิ่มรายได้ของประชาชน ภาครัฐมีแนวโน้มลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการรถไฟฟ้า รถไฟรางคู่ เป็นต้น ขณะที่ภาคเอกชนการลงทุนมีทิศทางดีขึ้นจากโครงการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดมีความคืบหน้ามากขึ้น การเปิดเสรีทางการค้า และนโยบายสนับสนุนการลงทุนของบีโอไอ ทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคยังดีต่อเนื่อง
- 3) การเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลตั้งแต่ปี 2010 โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเล็ก สอดคล้องกับทิศทางความต้องการรถยนต์ในตลาดโลกที่มุ่งเน้นการประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการให้การสนับสนุนจากภาครัฐทางด้านภาษีสำหรับรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนรูปแบบต่างๆ ซึ่งจะทำให้ราคาขายรถยนต์ในประเทศถูกลง ทำให้ความนิยมในรถยนต์ประเภทดังกล่าวเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้บริษัทรถยนต์ที่เข้ามาตลาดในประเทศไทย มีโรงงานผลิตและประกอบรถยนต์เกือบทั้งหมดตั้งฐานการผลิตอยู่ในประเทศไทย ด้วยเหตุที่เป็นประเทศที่มีความพร้อมทั้งในด้านชิ้นส่วน อะไหล่ ยานยนต์ และแรงงาน แต่จากภาวะการค้าเสรีในปัจจุบันทำให้ประเทศไทยต้องเร่งปรับปรุงด้านต่างๆ อาทิ ต้องมีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่หลากหลายมากขึ้น ต้องพัฒนาสินค้าที่มีฮือเป็นของตนเอง ความสามารถ

ในการจัดการตลาด รวมทั้งการกระจายอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมไม่ให้กระจุกตัวอยู่ในเฉพาะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ปัจจุบันทั้งภาครัฐและเอกชน จึงร่วมกันวางแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในอนาคตจะมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. การส่งเสริมการประหยัดพลังงาน และการพัฒนาการใช้พลังงานทดแทนทั้งในรถยนต์และในอุตสาหกรรม เช่น ไบโอดีเซล เอทานอล ก๊าซธรรมชาติ พลังงานไฟฟ้า และพลังงานแสงอาทิตย์ ขณะเดียวกัน การผลิตรถยนต์จะต้องคำนึงถึงการรักษาสีสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยและความปลอดภัยต่อสังคม ที่สำคัญยังต้องคำนึงถึงการสร้างโอกาสทางการค้า โดยการขยายตลาดต่างประเทศ อันได้แก่ การเจรจาเขตการค้าเสรีที่สอดคล้องกันอย่างมีระบบ และการส่งเสริมการสร้างความชำนาญ

2. การพัฒนามาตรฐานและการวิจัยเพื่อสร้างมูลค่า เพราะการรับจ้างผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนเพียงอย่างเดียวย่อมไม่ก่อให้เกิดมูลค่า โดยในกรณีของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยการสร้างสรรค์มูลค่า (Value Creation) จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาระดับคุณภาพ และการเป็นเจ้าของความคิด ซึ่งต้องอาศัยการพัฒนาศักยภาพด้านการทดสอบ และความสามารถในด้านการออกแบบและวิศวกรรม ภายใต้กลยุทธ์ที่ภาครัฐกำลังเร่งดำเนินการออกมาตรฐานที่จำเป็น วางแนวทางในการเข้าร่วมเป็นประเทศภาคีสมาชิก UN ECE WP29 ซึ่งเป็นองค์กรที่วางทิศทางข้อกำหนดสำหรับยานยนต์

สำหรับมาตรการที่จะส่งผลเป็นรูปธรรมในการพัฒนามาตรฐานและการวิจัยที่สุด ก็คือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการทดสอบ ทั้งในส่วนของการทดสอบ อุปกรณ์ ห้องแล็บ และบุคลากร เพื่อเป็นหลักประกันคุณภาพ และเป็นเสมือนอุปกรณ์การเรียนการสอนสำหรับบุคลากร เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากร ความสามารถในการออกแบบ และการเป็นเจ้าของความคิด

## 5. บริษัทจีนที่น่าสนใจในการชักจูงมาลงทุนในไทย

ประเภทยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่น่าสนใจในการชักจูงชาวจีนเข้ามาลงทุน คือ รถยนต์ และชิ้นส่วนและอะไหล่ประเภทรถโดยสาร และรถขนาดเล็กที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG/NGV) เป็นเชื้อเพลิง เนื่องจากเป็นประเภทรถที่จะมีความต้องการเพิ่มมากขึ้นในอนาคตทั้งจากการบริโภคภายในประเทศและเพื่อการส่งออก ซึ่งในปัจจุบันมีผู้ประกอบการชาวไทยเริ่มจับมือลงทุนกับนักธุรกิจชาวจีน นำรถสัญชาติจีนเข้ามาทดลองตลาดในไทยแล้ว คือ

1. บริษัท ตงฟง มอเตอร์ ประเทศจีน รุกตลาดรถยนต์ขนาดเล็กของไทย โดยร่วมมือกับบริษัท ดีเอฟเอ็ม มอเตอร์ เซลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ในเครือบริษัท ยูเนียน แสงทอง จำกัด ผู้จำหน่ายอะไหล่ยานยนต์รายใหญ่ของไทย ให้เป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ขนาดเล็ก โดยเริ่มจากการนำเข้ารถกระบะขนาดเล็ก (Mini Truck) รถแวนเล็ก (Mini Van) และเอ็มพีวี (Mini MPV) เครื่องยนต์ 1,100 ซีซี และ 1,300 ซีซี เพื่อเน้นความประหยัด ซึ่งรถทุกรุ่นใช้เชื้อเพลิงได้ทั้งน้ำมันเบนซินและซีเอ็นจี ที่ติดตั้งระบบมาจากโรงงานที่ประเทศจีน ภายใต้ตรา DFM



2. เซอร์ ออโตโมทีฟ คอปอร์เรชั่น ได้ร่วมมือกับบริษัทไทยยานยนต์ และซีพี ส่งรถยนต์มาจำหน่ายในไทยแล้วในงานมอเตอร์เอ็กซ์โป 2008 ครั้งที่ผ่านมา ปัจจุบันได้วางแผนจะเข้ามาตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยและตั้งเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก เพื่อผลิตรถปิกอัพหรือรถยนต์นั่งในการส่งออกไปยังประเทศในภูมิภาค โดยขั้นตอนดังกล่าวอยู่ในช่วงการศึกษาคือ หากเป็นการผลิตรถยนต์นั่งก็จะนำต้นแบบรถที่มีอยู่แล้วเข้ามาประกอบโดยใช้ชิ้นส่วนประกอบร่วมกับประเทศจีน และส่งออกไปประเทศที่ใช้พวงมาลัยขวา เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย อินเดีย ออสเตรเลีย และแอฟริกาใต้ เป็นต้น ในขณะที่รถปิกอัพจะเป็นการพัฒนาต้นแบบใหม่เพื่อความเหมาะสมกับตลาดปัจจุบัน ทั้งนี้บริษัท ไทยยานยนต์คาดว่าใช้เงินลงทุนเพิ่มอีก 100 ล้านบาทในสายการประกอบที่กำลังการผลิตประมาณ 10,000 คันต่อปี แบ่งเป็นการส่งออกต่างประเศร้อยละ 70 และจำหน่ายในประเทศร้อยละ 30<sup>19</sup>

การประกอบรถยนต์เซอร์ในไทยจะไม่เข้าชื้อกับ โรงงานประกอบที่อินโดนีเซีย เพราะเซอร์ฯ มองตลาดในภูมิภาคอาเซียนไว้ 2 กลุ่ม ได้แก่ อาเซียนตอนบนที่มีประเทศ พม่า ไทย ลาว เขมร และเวียดนาม ขณะที่อีกกลุ่มเป็นประเทศอาเซียนกลุ่มล่างประกอบไปด้วยมาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และฟิลิปปินส์ ซึ่งนอกจากตลาดจะไม่เข้าชื้อกันแล้วยังสามารถแลกเปลี่ยนรถยนต์กันได้ในกรณีที่ประกอบรุ่นไม่เหมือนกัน นอกจากนี้ยังเป็นที่น่ายินดีอีกว่าทางเซอร์ฯ ยังต้องการที่จะเพิ่มสายการผลิตรถปิกอัพในไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่สามในอนาคตอีกด้วย<sup>20</sup>

3. ยন্ত্রกิจ คอปอร์เรชั่น ทำการเปิดตัวรถยนต์นั่งใหม่อีก 2 ยี่ห้อคือ “โพลซัน” (Polarsun) และ “จีลี่” (Geely) ซึ่งเป็นรถยนต์นำเข้าจากประเทศจีน เพื่อที่จะสามารถตอบสนองความต้องการผู้ใช้รถได้กว้างขวางมากขึ้น โดยรถยนต์จากจีนทั้งสองยี่ห้อที่นำเข้ามาเปิดตัวได้แก่ “โพลซัน เซ็นจูรี ซีรีส์” (Polarsun Century Series) รถตู้เอนกประสงค์เพื่อรองรับผู้โดยสาร เช่นเดียวกับรถตู้เอนกประสงค์ทั่วไป แต่ราคาจำหน่ายเริ่มต้นที่ 599,000 บาทเท่านั้น นอกจากนี้ยังนำรถยนต์ “จีลี่ ซีเค” (Geely CK) ซีดีคาร์รูปลักซ์หรูหราสไต์ยุโรปให้ผู้มาชมงานมอเตอร์เอ็กซ์โป 2008 ได้ทดลองขับ เพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย ก่อนมีกำหนดเปิดตัวอย่างเป็นทางการราวเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2009

4. บริษัท พีวีเอ มอเตอร์ 2056 จำกัด นำรถปิกอัพขนาดเล็กยี่ห้อ “วูหลิง” เข้ามาเปิดตลาดในไทยเป็นยี่ห้อแรกอย่างเป็นทางการเป็นเวลามากกว่า 3 ปี แล้วและได้รับการตอบรับเป็นที่น่าพอใจ โดยในปี 2010 มีผู้แทนจำหน่าย 7 สาขา และคาดว่าจะขยายเป็น 10-12 สาขาในอนาคต อย่างไรก็ตามแม้จะได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจนผู้บริหารวางแผนจะย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย แต่ก็ได้หยุดไปเนื่องจากประเทศจีนยกเลิกโควตาการนำเข้ารถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งมาตรการดังกล่าวก่อให้เกิดความคล่องตัวในประเทศ

<sup>19</sup> หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจฉบับที่ 2, 617, 13-16 มีนาคม 2011

<sup>20</sup> “ซี.พี.-สินุดพงษ์ร่วมทุนจีนค้นรถเซอร์ลุยตลาดไทย”, ผู้จัดการรายวัน, 14 พฤศจิกายน 2008

จีนเป็นอย่างมาก ประกอบกับความได้เปรียบเรื่องของค่าแรงที่ยังต่ำอยู่ ทำให้การย้ายฐานการผลิตเข้ามายังประเทศไทยยังคงหยุดไว้ก่อน<sup>21</sup>

5. บริษัท สหไทย อินเตอร์เนชันแนล จำกัด และบริษัท แพลททินัม มอเตอร์ เซลส์ นำรถจักรยานยนต์จีน "แพลททินัม" ทั้ง 38 รุ่นเข้ามาเปิดตลาดในประเทศไทยเป็นยี่ห้อแรกด้วยราคาที่ต่ำ มีราคาเริ่มต้นที่ 28,500 บาท และใช้เงินลงทุนกว่า 2,000 ล้านบาทเพื่อเข้ามาตั้งโรงงานในประเทศไทย ทั้งนี้แรกของการเปิดรับจองมียอดสั่งซื้อกว่า 150,000 คัน ซึ่งถือว่าเป็นยอดจองที่สูงที่สุดของการเปิดตัวรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย บริษัทมีการตั้งเป้าหมายยอดขายรถในสิ้นปีนี้ไว้ 200,000 คัน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 6,000 ล้านบาท และคาดว่าใน 5 ปีจะก้าวขึ้นเป็นอันดับ 2 ของตลาดรถจักรยานยนต์ และจะก้าวสู่อันดับ 1 ในอนาคต ทั้งนี้ในช่วงที่ผ่านมาารถที่ขายดีที่สุดได้แก่ รถรุ่นครอบครัว ประมาณ 30% รองลงมาคือรถรุ่น ซ้อปเปอร์ 20% รถรุ่นสปอร์ต 20% และรุ่นอื่นๆ อาทิเช่น สกู๊เตอร์ เอทีวี 30% ซึ่งหากการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่ได้วางไว้ จะส่งผลให้อีก 3 ปี บริษัทสามารถที่จะเข้าไปจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

จะเห็นได้ว่าการเข้ามาในช่วงแรกของชาวจีนส่วนใหญ่จะเป็นการร่วมทุนเพื่อการส่งออกมายังไทย เพื่อเป็นการทดลองตลาด ก่อนตัดสินใจเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยทั้งสิ้น โดยรถยนต์ส่วนใหญ่ที่เริ่มเข้ามาทดลองตลาดในไทยจะเป็นรถยนต์ขนาดเล็ก แต่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ประเภทรถโดยสารก็มีการเข้ามาทดลองตลาดอย่างเงียบๆ ด้วยการส่งรถโดยสารประจำทางสัญชาติจีน ที่ใช้สีเหลืองและออกแบบห้องโดยสารในรูปแบบใหม่มาวิ่งบนท้องถนนกรุงเทพมหานครมากขึ้น ซึ่งผู้ผลิตรถโดยสารในจีนมีหลายราย เช่น

1. **Beiqi Foton Motor Co., Ltd.** เป็นบริษัทขนาดใหญ่ในการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในรูปแบบของตราสินค้าต่างๆ เช่น Auman, AUV, View, Saga, Aumark, Ollin, Sup และ Forland ซึ่งมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ภายใต้สิทธิบัตรตราสินค้าของตนเอง และเพื่อสร้างความได้เปรียบด้านการแข่งขันในด้านราคาที่ต่ำแต่คุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานระดับสากล

2. **Chongqing Hengtong Bus Co., Ltd.** บริษัทผลิตรถยนต์โดยสารที่ใหญ่ที่ใช้พลังงานทดแทนที่ใหญ่ที่สุดในประเทศจีน มีศูนย์วิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ใช้เครื่องยนต์พลังงานทดแทนชั้นหนึ่ง (1<sup>st</sup> Class R&D centre) ในประเทศจีน สามารถผลิตรถโดยสารได้ประมาณ 4000 คันต่อปี อีกทั้งมีการส่งออกไปยังหลายประเทศ เช่น เวียดนาม มอลตา พม่า บังคลาเทศ ไชปรัส ฯลฯ ปัจจุบันบริษัทนี้ได้มีการตั้งโรงงานผลิตในเวียดนามเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

3. **Guangzhou Automobile Group Component Co., Ltd** บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่ใหญ่แห่งหนึ่งทางตอนใต้ของจีน ได้ทำความร่วมมือในการผลิตกับบริษัทผลิตชิ้นส่วนชั้นนำของโลก อาทิเช่น Denso, TST, Bridgestone, Toyota-Boshoku, Hayahi-Telempu, และ Stanley ผลิตภัณฑ์ของ

<sup>21</sup> "รถจีนจะครองอันดับ 3 ของโลก นुकแล้ว 2 ยี่ห้อไทยเป้าหมายแรกในเอเชีย ปี 2010", เว็บไซต์สยามธุรกิจ, 2010.

บริษัท ได้แก่ Automobile seat, Smelting aluminum, aluminum wheel, vehicle lamp, carpet, sound insulator, AC system, Spring, Cushion

**4. Guangzhou Denway Bus Co., Ltd.** บริษัทผู้ผลิต จำหน่าย และแปรรูปรถบัสขนาดกลางและขนาดใหญ่ รวมทั้งมีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และมีการพัฒนาและวิจัยด้านรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ โดยเน้นรถบัสและรถบรรทุกที่ใช้พลังงานทดแทนเป็นหลัก ทั้งนี้มีการจำหน่ายและส่งออกไปยังหลายประเทศในหลายภูมิภาค อาทิเช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย แองโกล่า และประเทศแถบตะวันออกกลาง เป็นต้น

**5. Xiamen Golden Dragon Bus Co.,Ltd** บริษัทผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กและใหญ่ เป็นหลัก ผลิตภัณฑ์หลักได้แก่ Light Van, Light Bus, Commuter BUS, City Bus และ Coach ซึ่งผลิตภัณฑ์ของบริษัทล้วนผลิตตามมาตรฐาน ISO9000

**6. Jianghuai Automotive Co. Ltd. (JAC)** บริษัทผู้ผลิตรถบรรทุกและรถบัส สนใจที่จะลงทุนตั้งโรงงานผลิตในประเทศไทย

**7. บริษัท บริษัท อันซูย เฮลิ ฟอรัคลิฟท์ จำกัด** ผู้ผลิตรถยกและเครื่องจักรกลหนัก ยี่ห้อ "HELI" สนใจที่จะลงทุนตั้งโรงงานผลิตในประเทศไทยเช่นกัน โดยมีเป้าหมายตลาดทั้งในประเทศไทย และใช้เป็นฐานส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนเช่นเดียวกับค่ายเมอร์

**8. Hang Zhou Zhong Ce Rubber Co.,Ltd.** ซึ่งเป็นผู้ผลิตยางล้อรถยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ขอรับการส่งเสริมผลิตยางเรเดียลและยางผสมในประเทศไทย โดยโครงการดังกล่าวที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศไทยนั้นมีผู้ถือหุ้นจากจีน 85% และได้ร่วมทุนกับบริษัทไทยฮิว ยางพาราของประเทศไทย ที่จะรับหน้าที่เป็นผู้จัดหาวัตถุดิบยางธรรมชาติ โดยใช้เงินลงทุนในโครงการจำนวนทั้งสิ้น 4,611.8 ล้านบาท และโรงงานดังกล่าวอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมราชบุรี มุ่งเจาะกลุ่มลูกค้าต่างประเทศ 70% และอีก 30%<sup>22</sup>

## 6. บทสรุป

โอกาสที่ประเทศจีนจะเข้ามาทำการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยนั้น นับว่ามีโอกาสในการชักจูงเพื่อการลงทุนได้ ด้วยเหตุประเทศไทยมีข้อได้เปรียบทั้งในด้านทำเลที่ตั้ง สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี ตลาดที่กำลังขยายตัว และแรงงานในประเทศจีนกำลังมีอัตราค่าแรงที่ปรับตัวสูงขึ้น เป็นต้น ทั้งนี้ปัจจุบันได้มีบริษัทจีนที่เป็นผู้ผลิตทั้งรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบได้เริ่มเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยแล้วทั้งในรูปแบบของการร่วมทุนหรือการเข้ามารุกตลาดเองโดยตรง สิ่งที่ภาครัฐไทยควรทำคือการให้มิโนโยบายสนับสนุนที่ชัดเจน เนื่องจากในปัจจุบันอุตสาหกรรมดังกล่าวยังพบปัญหาอุปสรรคดังนี้

<sup>22</sup> หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ, ฉบับที่ 2,598, 6-9 มกราคม 2011

1. การเคลื่อนย้ายสินค้าอันตรายเข้าไปในบริเวณการทำเรือแหลมฉบัง ผู้ประกอบการต้องนำสินค้าไปฝากเก็บที่คลังสินค้าอันตรายซึ่งทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น
2. ค่าเงินบาทที่ปรับตัวแข็งค่าขึ้น ทำให้ไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับประเทศคู่แข่งได้
3. ขาดแคลนบุคลากรในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และแรงงานระดับกลาง ช่างฝีมือ ช่างเทคนิค เป็นต้น
3. ไม่มีศูนย์กระจายสินค้าในต่างประเทศที่จะช่วยอำนวยความสะดวก และรวดเร็วในการจัดส่งสินค้า
4. ความเสียเปรียบด้านโลจิสติกส์ โดยการจับเก็บค่าขนส่งสินค้าทางเรือมีอัตราที่เพิ่มสูงขึ้น และเรือขนส่งสินค้ามีไม่เพียงพอต่อความต้องการ

ดังนั้นภาครัฐควรให้การสนับสนุนไม่ใช่เพียงแต่อุตสาหกรรมที่เป็นผู้ผลิตเท่านั้นแต่ควรให้ความสนใจตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมฯ ด้วย เช่น

1. สนับสนุนการพัฒนาและวิจัยเทคโนโลยีการผลิตยานยนต์ประหยัดพลังงาน รวมถึงการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ (Original Equipment Manufacturer-OEM) เพื่อรองรับการผลิตรถยนต์ในอนาคต
2. ส่งเสริมและสนับสนุนการเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมระดับต้นน้ำ-ปลายน้ำ (Supply Chain Management)
3. พัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมยานยนต์ โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง และทักษะด้านการออกแบบ
4. ส่งเสริมให้ผู้ผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ ขยายการส่งออกในตลาดที่มีศักยภาพ เช่น อาเซียน แอฟริกา ตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เป็นต้น
5. ผลักดันให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ รวมตัวกันเป็น Cluster เพื่อจะได้มีอำนาจต่อรองทางการค้า และลดต้นทุนการผลิต