

SMEs



รายงานภาวะเศรษฐกิจ วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

สาขายานยนต์และชิ้นส่วน



โดย ฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายพื้นที่/รายสาขา
สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
เมษายน 2552

คำนำ

รายงานฉบับนี้ จัดทำขึ้นโดยฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายงานที่/รายสาขา (รต.) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) มีวัตถุประสงค์เพื่อรายงานสถานการณ์ภาวะทางเศรษฐกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) สาขายานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นการนำผลการศึกษาโครงการจัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริม SMEs รายงาน และโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs รายงาน ที่สำนักงานฯ ร่วมกับ ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศึกษาไว้มา วิเคราะห์ และประมวลผลเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายงานที่/รายสาขา หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้สนใจในการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมต่อไป

ส่วนนโยบายและยุทธศาสตร์ส่งเสริม SMEs รายงานที่/รายสาขา
ฝ่ายยุทธศาสตร์ SMEs รายงานที่/รายสาขา สสว.

เมษายน 2552

บทนำ

ภาพรวมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย

วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมนับเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจของประเทศในระดับมหภาค โดยมีจำนวนถึงประมาณร้อยละ 99 ของธุรกิจทั้งหมด วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมจึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นฐานรากการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นกลไกหลักในการฟื้นฟูและเสริมสร้างความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเป็นกลไกในการแก้ไขปัญหาความยากจน ข้อมูลที่ยืนยันถึงบทบาททางเศรษฐกิจไทยที่สำคัญดังกล่าวตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของ SMEs การนำเข้าและส่งออกของ SMEs การบริโภคภาคเอกชน การค้า การลงทุนของ SMEs และการจ้างงานของ SMEs บทบาทในการสร้างมูลค่าเพิ่มเฉลี่ย ประมาณร้อยละ ร้อยละ 38.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และมีมูลค่าการส่งออกโดยตรง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.1 ของมูลค่าการส่งออกรวม และการจ้างงาน ร้อยละ 76.0 ของการจ้างงานรวมทั้งหมด

1. นิยามการจำแนกขนาด SMEs

การจำแนกขนาดอุตสาหกรรม SMEs ยึดหลักเกณฑ์ตามกฎหมายกระทรวงอุตสาหกรรม ว่าด้วยการกำหนดจำนวนการจ้างงานและมูลค่าสินทรัพย์ถาวรของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2545 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภทธุรกิจ	ขนาดย่อม		ขนาดกลาง	
	จำนวน	สินทรัพย์ถาวร	จำนวน	สินทรัพย์ถาวร
กิจการการผลิต	ไม่เกิน 50	ไม่เกิน 50	51-200	เกินกว่า 50-200
กิจการบริการ	ไม่เกิน 50	ไม่เกิน 50	51-200	เกินกว่า 50-200
กิจการค้าส่ง	ไม่เกิน 25	ไม่เกิน 50	26-50	เกินกว่า 50-100
กิจการค้าปลีก	ไม่เกิน 15	ไม่เกิน 30	16-30	เกินกว่า 30-60

2. โครงสร้างของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ในปี 2550 จำนวนวิสาหกิจในประเทศไทยมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 2,375,368 ราย โดยจัดเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จำนวน 2,366,227 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 99.6 ของจำนวนวิสาหกิจทั้งหมด ทั้งนี้ แบ่ง SMEs ตามประเภทธุรกิจได้ดังนี้ SMEs ที่อยู่ภาคการค้าและซ่อมบำรุง จำนวน 973,248 ราย หรือร้อยละ 41.1 จำนวนรองลงมาได้แก่ SMEs ที่อยู่ในการบริการ 708,841 ราย หรือร้อยละ 30.0 และที่อยู่ในการผลิตรวม จำนวน 668,185 ราย หรือร้อยละ 28.2 ของจำนวน SMEs ทั้งหมด

ตารางที่ 1 จำนวนและการจ้างงานของวิสาหกิจ ปี 2547 - 2550 จำแนกตามขนาดและประเภทกลุ่มธุรกิจ

ประเภทธุรกิจ	2547			2548			2549			2550		
	LE	SMEs	Total	LE	SMEs	Total	LE	SMEs	Total	LE	SMEs	Total
จำนวนวิสาหกิจ (ราย)												
ภาคการค้าและซ่อมบำรุง	1,384	865,906	867,923	1,481	878,020	880,134	1,211	938,057	939,646	1,266	973,248	974,929
ภาคบริการ	1,106	621,242	623,177	1,138	644,032	646,003	1,192	673,120	674,464	1,223	708,841	710,371
ภาคการผลิตรวม	1,785	691,926	694,026	1,818	696,816	698,949	1,817	661,055	663,465	1,828	668,185	670,596
อื่นๆ	36	20,068	24,524	37	20,201	24,667	12	17,564	21,220	7	15,963	19,472
รวม	4,311	2,199,130	2,209,650	10,493	2,239,069	2,249,753	4,232	2,289,796	2,298,795	4,324	2,366,227	2,375,368
จำนวนการจ้างงาน (คน)												
ภาคการค้าและซ่อมบำรุง	433,286	2,331,196	2,764,482	444,493	2,358,189	2,802,682	379,808	2,376,968	2,756,776	401,670	2,431,432	2,833,102
ภาคบริการ	466,515	2,693,370	3,069,885	480,526	2,639,440	3,119,966	536,783	2,857,284	3,394,067	632,213	3,007,968	3,640,181
ภาคการผลิตรวม	1,711,724	3,431,553	5,143,277	1,734,386	3,459,096	5,193,482	1,726,494	3,402,699	5,129,193	1,776,884	3,460,967	5,237,851
อื่นๆ	3,138	1,374	4,512	3,138	1,435	4,573	443	176	618	-	200	200
รวม	2,614,663	8,357,493	10,972,156	2,662,543	8,458,160	11,120,703	2,643,528	8,637,126	11,280,654	2,810,767	8,900,567	11,711,334

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักงานประกันสังคม ประมวลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

3. บทบาททางเศรษฐกิจของ SMEs

3.1 บทบาทด้านการสร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม SMEs

ภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศในปี 2550 สำหรับ GDP ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีมูลค่า 3,244,974.5 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38.2 ของ GDP รวมทั้งประเทศ มีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 4.2 ต่อปี เมื่อพิจารณามูลค่า GDP ตามขนาดวิสาหกิจพบว่าวิสาหกิจขนาดย่อม มีบทบาทด้านมูลค่า GDP สูงกว่าวิสาหกิจขนาดกลางโดยมูลค่า GDP ของวิสาหกิจขนาดย่อม เท่ากับ 2,175,597.9 ล้านบาท ขยายตัวจากปีก่อนหน้า คิดเป็นร้อยละ 3.9 และมูลค่า GDP ของ วิสาหกิจขนาดย่อม มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 25.6 ของ GDP รวมด้านมูลค่า GDP ของวิสาหกิจขนาดกลางพบว่า ในปี 2550 มูลค่า GDP ของ วิสาหกิจขนาดกลาง เท่ากับ 1,069,376.6 ล้านบาทขยายตัวจากปีก่อนหน้าร้อยละ 4.8 และมีสัดส่วนต่อ GDP รวมคิดเป็นร้อยละ 12.6

โครงสร้างมูลค่า GDP ของ SMEs ในปี 2550 ยังคงมีลักษณะคล้ายคลึงกับปีก่อนหน้าโดยโครงสร้างทางเศรษฐกิจของ SMEs มีความเกี่ยวข้องกับภาคการบริการ ภาคการผลิต และภาคการค้าและซ่อมบำรุงเป็นสำคัญ เช่นเดียวกับโครงสร้าง GDP ของประเทศ โดยภาคการบริการเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญสูงสุดมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 32.2 รองลงมาได้แก่ ภาคการผลิตซึ่งมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 30.7 และ ภาคการค้าคิดเป็นร้อยละ 29.1

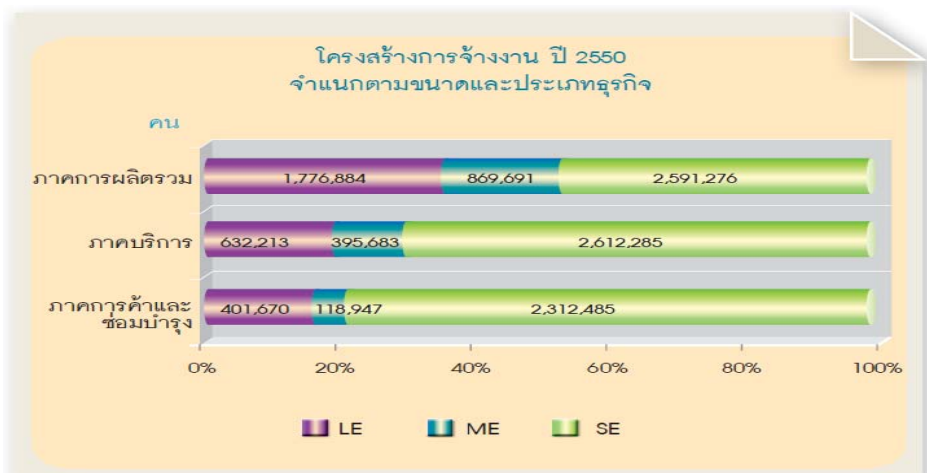
ตารางที่ 2 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ปี 2546-2550 จำแนกตามขนาดวิสาหกิจ

	2546	2547	2548	2549	2550
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาประจำปี (ล้านบาท)					
ประเทศ	5,928,974.0	6,503,487.0	7,104,228.0	7,816,474.0	8,485,200.0
ภาคเกษตร	607,863.0	654,810.0	706,285.0	836,077.0	967,091.0
ภาคนอกเกษตร	5,321,111.0	5,848,677.0	6,397,943.0	6,980,397.0	7,518,109.0
- วิสาหกิจขนาดใหญ่	2,691,814.3	2,954,382.0	3,260,301.3	3,589,655.1	3,889,567.5
- SMEs	2,367,109.7	2,598,656.9	2,816,640.7	3,041,895.9	3,244,974.5
• วิสาหกิจขนาดย่อม	1,613,005.2	1,761,455.2	1,901,333.5	2,043,460.3	2,175,597.9
• วิสาหกิจขนาดกลาง	754,104.5	837,201.8	915,307.2	998,435.6	1,069,376.6
- วิสาหกิจอื่น ๆ	262,187.0	295,638.0	321,001.0	348,846.0	383,567.0
สัดส่วน (ร้อยละ)					
ประเทศ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ภาคเกษตร	10.3	10.1	9.9	10.7	11.4
ภาคนอกเกษตร	89.7	89.9	90.1	89.3	88.6
- วิสาหกิจขนาดใหญ่	45.4	45.4	45.9	45.9	45.8
- SMEs	39.9	40.0	39.6	38.9	38.2
• วิสาหกิจขนาดย่อม	27.2	27.1	26.8	26.1	25.6
• วิสาหกิจขนาดกลาง	12.7	12.9	12.9	12.8	12.6
- วิสาหกิจอื่น ๆ	4.4	4.5	4.5	4.5	4.5
อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาคงที่ (ร้อยละ)					
ประเทศ	7.1	6.3	4.5	5.1	4.8
ภาคเกษตร	12.7	(2.4)	(1.9)	3.8	3.9
ภาคนอกเกษตร	6.5	7.4	5.2	5.2	4.8
- วิสาหกิจขนาดใหญ่	8.5	7.4	5.6	5.4	5.5
- SMEs	4.6	7.6	4.9	5.5	4.2
• วิสาหกิจขนาดย่อม	3.9	6.9	4.7	5.4	3.9
• วิสาหกิจขนาดกลาง	6.2	9.1	5.2	5.5	4.8
- วิสาหกิจอื่น ๆ	3.0	3.2	3.9	0.0	3.1

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประมวลผลโดย สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
หมายเหตุ : วิสาหกิจอื่น ๆ คือ การบริหารราชการและการป้องกันประเทศ

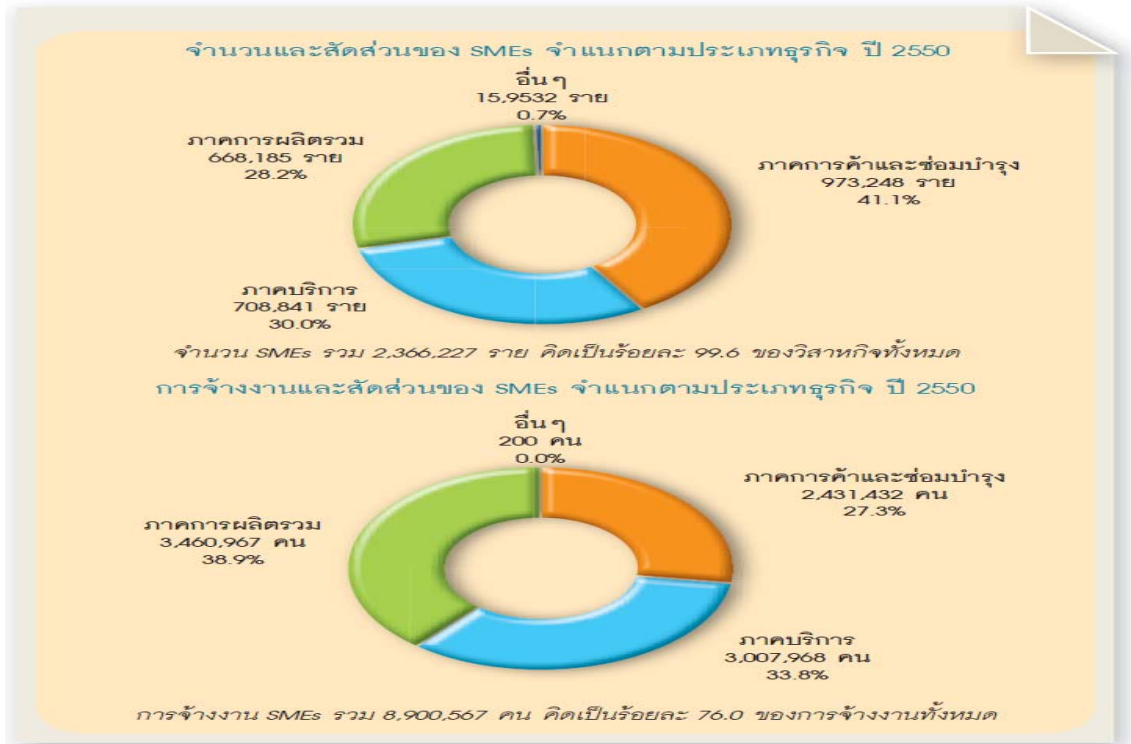
3.2 บทบาทด้านการจ้างงาน

แผนภาพที่ 1 โครงสร้างการจ้างงาน ปี 2550 จำแนกตามขนาดและประเภทธุรกิจ



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักงานประกันสังคมประมวลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

แผนภาพที่ 2 โครงสร้างจำนวน SMEs และการจ้างงานของ SMEs ปี 2550 จำแนกตามประเภทธุรกิจ



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักงานประกันสังคม ประมวลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ในปี 2550 จำนวนวิสาหกิจในประเทศรวมทั้งสิ้น 2,375,368 ราย มีการจ้างงานรวมทั้งสิ้น 11,711,334 คน โดยเป็นการจ้างงานในวิสาหกิจขนาดใหญ่ 2,810,767 คน และเป็นการจ้างงานใน SMEs จำนวน 8,900,567 คน หรือร้อยละ 76.0 ของการจ้างงานรวมทั้งสิ้น โดยภาคการผลิตเป็นประเภทธุรกิจที่มีการจ้างงานสูงที่สุดร้อยละ 38.9 ของการจ้างงาน ใน SMEs ทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ภาคบริการ ร้อยละ 33.8 และภาคการค้า ที่มีจำนวน SMEs สูงที่สุดนั้นมีการจ้างงานเพียงร้อยละ 27.3 ของการจ้างงานใน SMEs ทั้งหมด

3.3 บทบาทด้านการค้าระหว่างประเทศของ SMEs

ตารางที่ 3 สัดส่วนการส่งออกของ SMEs ต่อการส่งออกรวม ปี 2550

	2548	2549	2550
สัดส่วน SMEs EXPORT ต่อ TOTAL EXPORT	29.7%	29.1%	30.1%
สัดส่วน SMEs IMPORT ต่อ TOTAL IMPORT	32.4%	32.7%	29.8%
สัดส่วน SMEs EXPORT ต่อ GDP SMEs	40.5%	44.3%	48.8%
สัดส่วน TOTAL EXPORT ต่อ GDP รวมของประเทศ	52.3%	58.3%	61.9%

ที่มา : กรมศุลกากร ประมวลผลโดย : สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ในปี 2550 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 10,126,995.0 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าการส่งออกรวม 5,254,999.3 ล้านบาท มูลค่าการนำเข้ารวม 4,871,995.7 ล้านบาท เมื่อพิจารณาสัดส่วนการส่งออกโดยรวมของประเทศ สำหรับ SMEs ในปี 2550 มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศรวม 3,036,484.9 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าการส่งออกของ SMEs จำนวน 1,583,310.1 ล้านบาท และเป็นมูลค่าการนำเข้าของ SMEs รวม 1,453,174.9 ล้านบาท ทั้งนี้การส่งออกของ SMEs มีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 10.1 ในขณะที่การนำเข้าหดตัวลงกว่าปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 8.8

4. โครงสร้างอุตสาหกรรม SMEs

ตามผลการศึกษาโครงการแผนการปรับโครงสร้าง SMEs รายสาขา ซึ่ง สสว. ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทำการศึกษา ได้จำแนกโครงสร้างอุตสาหกรรม SMEs ในประเทศไทย ออกเป็น 3 ภาค ได้แก่

1) ภาคการผลิต ประกอบด้วย 3 กลุ่ม ดังนี้

- อุตสาหกรรมวิศวกรรม หมายถึง อุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรกลหรือเทคโนโลยีระดับสูง (High – technology Industries) ในการผลิต แต่อย่างไรก็ตาม ในบางขั้นตอนการผลิตเป็นเพียงการประกอบชิ้นส่วนโดยไม่ต้องอาศัยเทคโนโลยีระดับสูง จึงมีผู้ประกอบการ SMEs อยู่เป็นจำนวนมาก โดยแบ่งออกเป็น 6 สาขา ได้แก่ เหล็กและโลหะประดิษฐ์ เครื่องจักรกล แม่พิมพ์ เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์และชิ้นส่วน

- กลุ่มอุตสาหกรรมเบาที่ใช้แรงงานเข้มข้น หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนแรงงานในการผลิตสูง โดยแบ่งออกเป็น 5 สาขา ได้แก่ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้าและเครื่องหนัง อัญมณีและเครื่องประดับ สิ่งพิมพ์ บรรจุภัณฑ์พลาสติก

- กลุ่มอุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หมายถึง อุตสาหกรรมที่พึ่งพาวัตถุดิบทางการเกษตรเป็นหลัก โดยแบ่งออกเป็น 5 สาขา ได้แก่ อาหาร ยาและสมุนไพร เฟอร์นิเจอร์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง เซรามิกส์

2) ภาคการค้า ประกอบด้วย 2 สาขา ได้แก่ การค้าปลีก และการค้าส่ง

3) ภาคบริการ ประกอบด้วย 9 สาขา ได้แก่ บริการท่องเที่ยว สปาและบริการสุขภาพ ร้านอาหาร การก่อสร้าง บริการขนส่งและโลจิสติกส์ บริการซอฟต์แวร์และDigit Content บริการศึกษา บริการออกแบบ บริการที่ปรึกษา

5. สถานการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทย

สภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองโลกในยุคปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อกระบวนการทำธุรกิจของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม กล่าวคือ

1. **การรวมตัวของกลุ่มเศรษฐกิจ** มีการรวมตัวทางเศรษฐกิจทั้งในระดับทวีปาคี ภูมิภาค และพหุภาคี รวมทั้งบทบาทที่เพิ่มขึ้นของประเทศในเอเชีย โดยเฉพาะจีนและอินเดีย

2. **การเปลี่ยนแปลงในตลาดการเงินโลก** เกิดวิกฤตทางการเงิน ความไม่สมดุล ของเศรษฐกิจประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ส่งผลกระทบต่อค่าเงินสกุลต่างๆ ในโลก ตลาดการเงินและ ตลาดทุนมีความเชื่อมโยงกันทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศ

3. **การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี** มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของ Information and Communication Technology (ICT) เป็นยุคที่มีการขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีหลัก ได้แก่ Biotechnology Material Technology และ Nanotechnology

4. **การเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม** ปัจจุบันทั่วโลกต่างหันมาให้ความสำคัญกับ ประเด็นเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อันเนื่องมาจากความไม่สมดุลกลมกลืนระหว่างการผลิตกับ สภาพแวดล้อม มีการกล่าวถึงเรื่องของ Global Warming และหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity)

5. **พฤติกรรมผู้บริโภค** การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคเป็นปัจจัยสำคัญที่ชี้ ถึงโอกาสของธุรกิจและความสามารถในการแข่งขันของเศรษฐกิจที่ต้องปรับตัวให้เสนอสินค้าและ บริการที่เป็นที่ต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป

6. **การขาดสภาพคล่องทางการเงิน** ในกลุ่ม SMEs เนื่องจากสถาบันการเงินเริ่ม เข้มงวดกับการปล่อยสินเชื่อ

7. **ความผันผวนของต้นทุนพลังงาน และอัตราการแลกเปลี่ยน**

8. **เสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ**

ดังนั้นทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและ SMEs ควรให้ความสำคัญของความ ต่อเนื่องของนโยบาย ในอนาคตอุตสาหกรรมจะเกิดการขยายตัวด้วยการ**เพิ่มผลิตภาพการผลิต** (Productivity) มุ่งเน้นการพึ่งพาวัตถุดิบในประเทศมากขึ้น ใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ บนพื้นฐานของการผลิตบนฐานความรู้ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม **มุ่งเน้นพัฒนาคุณภาพมาตรฐานในด้านสุขอนามัย ความปลอดภัย อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและ ประหยัดพลังงาน** เพื่อลดข้อจำกัดในการกีดกันทางการค้าจากประเทศผู้นำเข้าที่ใช้ปัจจัยดังกล่าว เป็นกำแพงทางการค้า ตลอดจน**ส่งเสริมให้เกิดและยกระดับเครือข่ายวิสาหกิจในลักษณะ เครือข่าย**ให้ครอบคลุมห่วงโซ่อุปทานทั้งระดับประเทศ ภูมิภาคและโลก

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

1. โครงสร้างและสถานภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

1.1 ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยเติบโตอย่างรวดเร็วตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2530 และหลังจากที่ประสบปัญหาวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 อุตสาหกรรมนี้ก็ได้ฟื้นตัวและได้พัฒนามาจนกระทั่งประเทศไทยได้กลายมาเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิตระดับโลก (Global production network, GPN) ของผู้ผลิตหลายค่าย อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศไทย เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐบาลได้มีการออกนโยบายการพัฒนาที่ชัดเจนมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่งตลอดช่วงของการพัฒนามานี้ ซึ่งส่งผลให้ไม่เพียงแต่อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์เท่านั้นที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วเท่านั้น แต่รวมถึงการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมสนับสนุนต่างๆ อย่างมากอีกด้วย ในปีพ.ศ. 2549 อุตสาหกรรมนี้มีผู้ผลิตหลักทั้งสิ้น 14 ราย มีการผลิตถึง 1,176,840 คัน (จากกำลังการผลิตรวม 1,576,500 คัน) และ มีการส่งออกถึง 539,206 คัน ประเทศไทยได้ผ่านการพัฒนา มาจนกระทั่งมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ถึงเกือบสองพันราย แม้ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ผลิตในระดับที่ 2 ก็ตาม มีเพียงจำนวนไม่มากนักที่สามารถเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับที่ 1 ได้ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นผู้ผลิตต่างชาติ หรือ บริษัทร่วมทุนเพราะต้องมีระดับความสามารถทางเทคโนโลยีที่สูง โดยเฉพาะความสามารถทางวิศวกรรมและการออกแบบ สินค้าที่ผลิตและส่งออกมากคือรถกระบะ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลตั้งแต่ 1200-1800 ซีซี และชิ้นส่วนรถยนต์ เช่น ล้อรถยนต์ เข็มขัดนิรภัย หม้อน้ำรถยนต์ ชุดพวงมาลัย กันชนและส่วนประกอบ คลัชและส่วนประกอบ เป็นต้น

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวนมาก พบว่ามูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 เป็นต้นมา โดยในปี พ.ศ. 2542 มีอัตราการเติบโตสูงถึงร้อยละ 110.94 ทั้งนี้เนื่องมาจากปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมนี้ทำให้มูลค่าการผลิตระหว่างปี พ.ศ.2540-2541 ลดลงมาก โดยเฉพาะปี พ.ศ.2541 มูลค่าการผลิตมีอัตราการเติบโตลดลงมากที่สุดคือร้อยละ -63.12 ภายหลังจากที่เศรษฐกิจของประเทศฟื้นตัว อุตสาหกรรมนี้ก็มีมูลค่าการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยปี พ.ศ.2549 อุตสาหกรรมนี้มีมูลค่าเพิ่ม (ตามราคาคงที่) คือ 161,411 ล้านบาท และเพิ่มจากปี พ.ศ.2548 ร้อยละ 7.51 อุตสาหกรรมนี้มีอัตราขยายตัวสูงถึงร้อยละ 37 และ ร้อยละ 22 ในช่วงปี 2546 – 2547 เนื่องจากผู้ผลิตได้ขยายกำลังการผลิตและนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ในช่วงดังกล่าว (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 มูลค่าเพิ่มและอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน (ราคาฐานปี 2531)

ปี	มูลค่า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัว
2541	20,685	-63.12
2542	43,633	110.94
2543	56,510	29.51
2544	74,305	31.49
2545	88,125	18.60
2546	121,590	37.97
2547	148,391	22.04
2548	157,573	6.19
2549	169,411	7.51

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2550

1.2 จำนวนวิสาหกิจและการจ้างงาน

ตารางที่ 2 จำนวนวิสาหกิจจำแนกตามขนาดอุตสาหกรรม ปี 2550

ISIC Code	สาขาอุตสาหกรรม	จำนวนวิสาหกิจ (ราย)					สัดส่วน (ร้อยละ)		
		S	M	L	SMEs	Total	SMEs	L	Total
3410	การผลิตยานยนต์และเครื่องยนต์	4,097	16	12	4,113	4,125	43.27	0.13	43.39
3420	การผลิตตัวถังยานยนต์ รวมทั้งการผลิตรถพ่วงและรถกึ่งรถพ่วง	698	9	6	707	713	7.44	0.06	7.50
3430	การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ประกอบ สำหรับยานยนต์และเครื่องยนต์	2,076	177	167	2,253	2,420	23.70	1.76	25.46
3591	การผลิตรถจักรยานยนต์	2,027	18	20	2,045	2,065	21.51	0.21	21.72
3592	การผลิตจักรยานสองล้อและรถสำหรับคนพิการ	77	2	1	79	80	0.83	0.01	0.84
3599	การผลิตอุปกรณ์การขนส่งอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	103	-	-	103	103	1.08	0.00	1.08
รวม		9,078	222	206	9,300	9,506	97.83	2.17	100

ที่มา: ข้อมูลจาก สำนักงานสถิติแห่งชาติ , กรมพัฒนาธุรกิจการค้า , สนง.ประกันสังคม , การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , BOI , สำนักเทคนิค กทม. , อบจ. 75 จังหวัด ประมวลผลโดย: ศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 5 กุมภาพันธ์ 2552

ตารางที่ 3 จำนวนการจ้างงาน จำแนกตามขนาดอุตสาหกรรม ปี 2550

ISIC Code	สาขาอุตสาหกรรม	จำนวนการจ้างงาน (คน)					สัดส่วน (ร้อยละ)		
		S	M	L	SMEs	Total	SMEs	L	Total
3410	การผลิตยานยนต์และเครื่องยนต์	10,960	2,008	26,137	12,968	39,105	4.67	9.42	14.09
3420	การผลิตตัวถังยานยนต์ รวมทั้งการผลิตรถพ่วงและรถกึ่งรถพ่วง	5,909	1,120	2,808	7,029	9,837	2.53	1.01	3.55
3430	การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ประกอบ สำหรับยานยนต์และเครื่องยนต์	26,354	32,577	130,537	58,931	189,468	21.24	47.05	68.29
3591	การผลิตรถจักรยานยนต์	10,888	3,997	20,793	14,885	35,678	5.36	7.49	12.86
3592	การผลิตจักรยานสองล้อและรถสำหรับคน พิการ	1,051	822	855	1,873	2,728	0.68	0.31	0.98
3599	การผลิตอุปกรณ์การขนส่งอื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	649	-	-	649	649	0.23	0.00	0.23
รวม		55,811	40,524	181,130	96,335	277,465	34.72	65.28	100

ที่มา: ข้อมูลจาก สำนักงานสถิติแห่งชาติ , กรมพัฒนาธุรกิจการค้า , สنج.ประกันกันคม , การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย , BOI , สำนักเทคนิค กทม. , อบจ. 75 จังหวัด ประมวลผลโดย: ศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 5 กุมภาพันธ์ 2552

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และ SMEs มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จากข้อมูลของศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สสว. พบว่าในปี 2550 อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีจำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 9,506 ราย โดยเป็นผู้ประกอบการ SMEs จำนวน 9,300 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 97.83 ในส่วนของการจ้างงาน SMEs อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีการจ้างงานถึง 96,335 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 34.72 ของการจ้างงานรวมในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

1.3 การผลิตภายในประเทศ

การผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จำแนกตามประเภทการผลิตได้ 2 ประเภท ได้แก่ การผลิตรถยนต์ และการผลิตรถจักรยานยนต์ โดยความสามารถในการผลิตรถยนต์ของไทย ในช่วงปี 2548-2551 สามารถผลิตรถยนต์ได้เกินกว่า 1,000,000 คัน ส่วนการผลิตรถจักรยานยนต์นับจากปี 2543-2551 ประเทศไทยสามารถผลิตรถจักรยานยนต์ได้มากกว่า 1,000,000 คัน รายละเอียดตามตาราง 4 และ 5

ตารางที่ 4 จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ ปี 2536-2551

หน่วย : คัน

ปี พ.ศ.	ยอดรวมทั้งหมด	รถนั่งส่วนบุคคล	รถขับเคลื่อนสี่ล้อ	รถตู้โดยสาร	รถโดยสาร	รถบรรทุก
2546	750,512	251,684	8,965	165	90	489,608
2547	960,371	299,439	4,910		213	655,809
2548	1,125,316	277,603			412	847,301
2549	1,193,885	298,819			272	894,794
2550	1,301,149	329,223			578	971,348
2551	1,391,728	399,435			376	991,917

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย , กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 5 จำนวนการผลิตรถจักรยานยนต์ ปี 2539-2551

ปี พ.ศ.	จำนวนทั้งหมด (คัน)	แบบครอบครัว (คัน)	แบบสปอร์ต (คัน)
2542	846,426	810,920	35,506
2543	1,125,723	1,089,476	36,247
2544	1,209,995	1,145,001	64,994
2545	1,961,809	1,903,302	73,842
2546	2,378,491	2,368,272	56,406
2547	2,867,295	2,787,136	80,159
2548	2,358,510	2,265,888	92,622
2549	2,079,555	2,004,547	75,008
2550	1,652,773	1,563,434	89,339
2551	1,923,651	1,767,429	156,222

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย , กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นไป เป็นปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ CBU เท่านั้น หากต้องการทราบยอดผลิต CKD สามารถดูข้อมูลได้ที่รถจักรยานยนต์ส่งออก ส่วนปีก่อนๆ เป็นปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ที่รวม CBU และ CKD เข้าไว้ด้วยกัน

1.4 ยอดขายยานยนต์ภายในประเทศ

ตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นมา ประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้มากกว่า 1 ล้านคัน/ปี โดยตลาดภายในประเทศ และต่างประเทศ มีความสำคัญใกล้เคียงกัน กล่าวคือ ในปี 2550 ไทยผลิตรถยนต์ได้ 1,301,149 คัน และมียอดขายภายในประเทศ 631,251 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 48.51 ในปี 2551 ไทยผลิตรถยนต์ได้ 1,391,728 คัน และมียอดขายภายในประเทศ 614,078 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 44.12

ในส่วนของรถจักรยานยนต์ ในปี 2550 ไทยผลิตรถจักรยานยนต์ได้ 1,652,773 คัน โดยจำหน่ายในประเทศได้ 1,598,613 หรือคิดเป็นร้อยละ 96.72 และในปี 2551 ไทยผลิตรถจักรยานยนต์ได้ 1,923,651 คัน โดยจำหน่ายในประเทศได้ 1,703,376 หรือคิดเป็นร้อยละ 88.55

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า การผลิตรถยนต์ ตลาดภายในประเทศ และต่างประเทศ มีความสำคัญใกล้เคียงกัน ส่วนการผลิตรถจักรยานยนต์ ตลาดภายในประเทศความต้องการของผู้บริโภค สูงกว่าตลาดต่างประเทศ

ตารางที่ 6 ยอดขายยานยนต์ภายในประเทศ ปี 2536- 2551

หน่วย : คัน

ปี พ.ศ.	รวมทั้งหมด	รถนั่งส่วนบุคคล	รถเพื่อการพาณิชย์
2540	349,033	132,060	216,973
2541	140,402	44,235	96,167
2542	218,330	66,858	151,472
2543	262,189	83,106	179,083
2544	297,052	104,502	192,550
2545	409,262	126,253	283,009
2546	533,176	179,005	354,171
2547	628,265	209,110	419,155
2548	703,261	188,211	515,050
2549	682,163	195,458	486,705
2550	631,251	182,767	448,484
2551	614,078	238,990	375,088

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย , กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 7 ยอดขายจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี 2536-2551

หน่วย : คัน

ปี พ.ศ.	ยอดรวมทั้งหมด
2541	526,845
2542	604,010
2543	783,678
2544	907,100
2545	1,327,675
2546	1,766,860
2547	2,026,841
2548	2,112,426
2549	2,054,588
2550	1,598,613
2551	1,703,376

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย , กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1.5 สภาพตลาดและการค้าต่างประเทศ

ประเทศไทยเริ่มส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนในช่วงปลายปี พ.ศ.2533 เป็นต้นมา โดยการส่งออกเหล่านี้เป็นผลมาจากนโยบายของผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติที่ตัดสินใจตั้งฐานผลิตและส่งออกจากประเทศไทย ทำให้มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เนื่องจากความสามารถในการผลิตของไทยมีสูงดังกล่าวแล้วในข้อ 1.3 ทั้งนี้ตั้งแต่ปี 2544 เป็นต้นมาไทยมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์เกินกว่า 1 แสนล้านบาทมาตลอด โดยในปี 2551 มูลค่าการส่งออกสูงถึง 516,243.89 ล้านบาท จากการส่งออกประมาณ 7 แสนคัน

ส่วนรถจักรยานยนต์ แม้ตลาดต่างประเทศจะมีความสำคัญน้อยกว่าตลาดภายในประเทศ แต่ก็สามารถสร้างมูลค่าการส่งออกได้สูง เช่น ในปี 2551 มีมูลค่าการส่งออก 47,076.07 ล้านบาท จากการส่งออกประมาณ 1.25 ล้านคัน โดยมีตลาดประเทศเพื่อนบ้านเป็นตลาดสำคัญของการส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทย

ตารางที่ 8 การส่งออกรถยนต์ และชิ้นส่วน ปี 2539-2551

มูลค่า : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	มูลค่า ทั้งหมด	รถยนต์ (CBU)		มูลค่า เครื่องยนต์	มูลค่า ชิ้นส่วน และ อะไหล่	อุปกรณ์ยึดจับ และแม่พิมพ์		ชิ้นส่วนสำหรับโรงงาน ประกอบรถยนต์ (O.E.M)		มูลค่า อื่นๆ
		จำนวน (คัน)	มูลค่า			หน่วย	มูลค่า	มูลค่า ชิ้นส่วน ตัวถัง	มูลค่า ชิ้นส่วน ประกอบ	
2544	107,110.16	175,299	83,894.70	7,481.38	1,758.56	5	141.19	1,989.49	11,748.57	96.71
2545	107,729.72	181,471	82,474.66	6,087.28	1,796.41	18	145.26	2,879.77	14,196.28	150.06
2546	138,161.39	235,122	102,208.06	5,290.96	2,182.00	2	171.53	4,220.41	23,499.89	588.54
2547	202,079.90	332,053	149,232.80	4,316.05	2,909.43		797.48	5,384.80	36,488.59	920.21
2548	294,243.90	440,705	203,025.36	7,900.79	4,100.74		683.42	6,462.11	70,328.58	1,742.90
2549	342,655.95	538,966	240,714.25	8,447.99	5,026.38	135	571.44	6,677.28	80,489.32	729.29
2550	469,303.35	690,100	325,079.72	21,757.24	8,115.21	730	652.13	39,910.06	72,432.02	1,356.97
2551	516,243.89	775,652	351,383.58	18,029.30	11,007.91	106	2,051.95	71,493.36	61,320.34	957.45

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย , กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 9 การส่งออกรถจักรยานยนต์ ปี 2539-2551

ปี พ.ศ.	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)				จำนวน (คัน)
	มูลค่า ทั้งหมด	CBU&CKD	OEM & Parts	Spare Part	
2544	12,756.38	7,833.36	4,161.58	761.44	272,301
2545	14,013.69	8,318.58	4,269.81	1,425.30	585,320
2546	17,587.89	8,732.62	6,634.08	2,221.19	604,995
2547	29,574.16	14,529.84	11,747.18	3,300.15	831,287
2548	34,926.77	22,768.99	11,428.22	729.56	1,337,586
2549	39,140.48	24,797.24	13,652.26	690.98	1,575,393
2550	42,314.50	27,298.42	14,008.11	1,007.97	1,790,739
2551	47,076.07	26,414.69	20,022.56	638.82	1,252,584

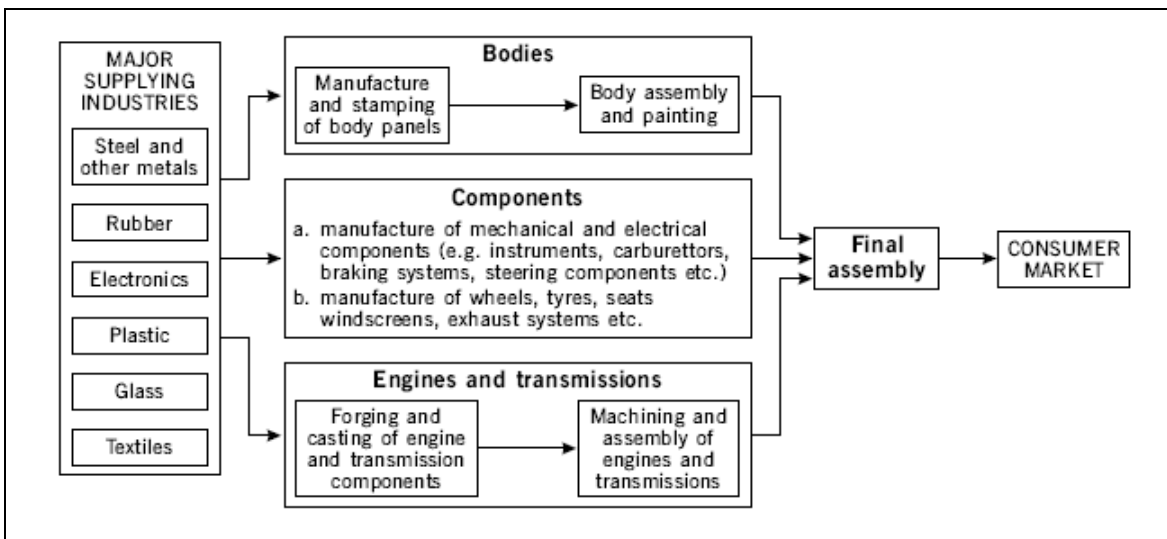
ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย , กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : CKD หมายถึง รถที่ผลิตภายในประเทศ , CBU. หมายถึง รถนำเข้าจากต่างประเทศ

2. ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอาจมองได้จากกระบวนการผลิต ดังแสดงในแผนภาพที่ 1 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนหลากหลายประเภทแต่อาจแบ่งอย่างหยาบๆได้เป็น 3 ประเภท คือ 1) ชิ้นส่วนตัวถังและส่วนประกอบ 2) ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของเครื่องยนต์และระบบส่งกำลัง และ 3) ชิ้นส่วนและส่วนประกอบอื่นๆ (เช่น ชิ้นส่วนกลไกเครื่องยนต์ (mechanical parts) หรือชิ้นส่วนอื่นๆ เช่น ยางขอบกระฉก ยางรถยนต์ กระฉกบังลม เบาะ ระบบเบรค ระบบท่อไอเสีย เป็นต้น) ซึ่งชิ้นส่วนทั้งสามกลุ่มนี้จำเป็นต้องใช้วัตถุดิบจากอุตสาหกรรมอื่นด้วย ในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์นี้ SMEs ของไทยจะมีบทบาทมากในฐานะ ผู้ผลิตระดับที่สองลงไป คือ กลุ่ม Second-tier และ Third-tier supplier ที่เป็นผู้ผลิตหรือทำกระบวนการบางอย่างเพื่อส่งมอบต่อให้ผู้ผลิตในระดับที่สูงขึ้นไป (เช่น ผู้ผลิตในลำดับสามส่งให้ ผู้ผลิตระดับสอง และผู้ผลิตระดับสองส่งมอบให้ผู้ผลิตลำดับหนึ่ง)

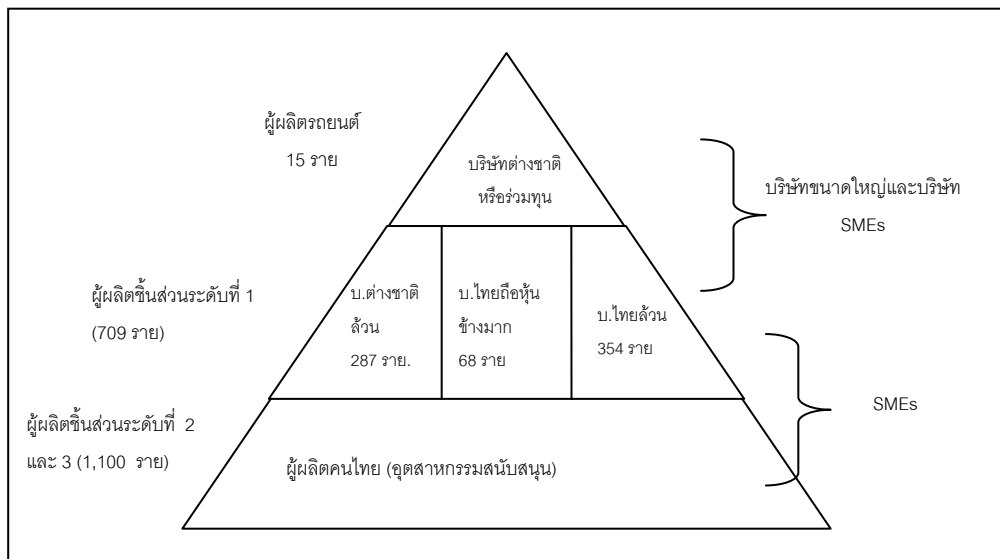
แผนภาพที่ 1 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน



จากการวิเคราะห์สภาพของอุตสาหกรรมในภาพรวม (ดูแผนภาพที่ 2) พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์เป็นผู้ที่มีบทบาทในการสั่งซื้อชิ้นงานและคัดเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีศักยภาพให้เป็น ผู้ผลิตในลำดับที่ 1 หรือ First-tier suppliers ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มนี้มักจะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหญ่ และมักจะมีการร่วมทุนกับต่างชาติ เพราะต้องอาศัยเทคโนโลยีและการออกแบบร่วมกับผู้ผลิตรถยนต์ ในประเทศแม่ ก่อนที่จะโอนการผลิตมายังประเทศไทย ในกลุ่มนี้มีผู้ผลิตคนไทยถือหุ้นใหญ่อยู่จำนวนหนึ่ง (ประมาณ 350 ราย) แต่ผู้ผลิตคนไทยส่วนใหญ่ทำการผลิตชิ้นงานประเภทโลหะพลาสติกและชิ้นส่วนยางงานที่ต้องการความเที่ยงตรงสูงมาก มีผู้ผลิตไทยจำนวนน้อยมากที่สามารถทำได้ เช่น บริษัท SW & Sons ที่ทำงานกลึงความเที่ยงตรงสูง อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตในระดับ First-tier นี้มักจะเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ และจะประกอบด้วยผู้ผลิตต่างอุตสาหกรรมด้วย เช่น อุปกรณ์ไฟฟ้า, อุปกรณ์ไฟ, เครื่องเสียง, สิ่งทอ, ยาง ฯลฯ

จากการจำแนกตาม ISIC 4 หลัก การผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนจัดอยู่ใน ISIC 3410 ซึ่งครอบคลุมสินค้าหลายชนิดและการผลิตหลายขั้นตอนทั้งการประกอบยานยนต์ เครื่องยนต์และ ส่วนประกอบ ส่วน ISIC 3420 เป็นการผลิตตัวถังยานยนต์ และ ISIC 3430 เป็นการผลิตส่วนประกอบยานยนต์หลากหลายประเภท เช่น เบรก, เกียร์, เฟลา, ใช้ค้อพ, ท่อไอเสียและพวงมาลัย อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยประกอบด้วย กลุ่มผู้ประกอบการรถยนต์ ซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติจากญี่ปุ่น ยุโรปและอเมริกา ในขณะที่ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หากพิจารณาว่า SMEs มีความสำคัญในส่วนใดของห่วงโซ่อุปทานนั้น การพิจารณาจาก ISIC 4 หลักนั้นอาจไม่สามารถระบุได้ชัดเจนนัก แต่จากการศึกษารายละเอียดของสินค้าที่ผลิตโดยโรงงานขนาดต่างๆ กันทำให้สามารถกล่าวได้ว่า โรงงานผู้ประกอบการรถยนต์จะเป็นโรงงานขนาดใหญ่ ในขณะที่โรงงานขนาดเล็กใน ISIC 3410 เป็นผู้ให้บริการผู้รถยนต์และซ่อมรถยนต์จำนวนมาก ทั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนลำดับแรก (First tier supplier) ก็มักเป็นโรงงานใหญ่ ในขณะที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนซึ่งเป็นโรงงานลำดับสอง (Second tier) นั้นก็มีทั้งโรงงานขนาดใหญ่ กลางและเล็ก โดยมีโรงงานขนาดการจ้างงาน 21-50 คนมากที่สุด ส่วนโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนอันดับสาม (Third tier) ก็มี SMEs อยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้น การระบุความสำคัญของ SMEs ในห่วงโซ่อุปทานจึงสามารถกล่าวได้ว่า SMEs จะเป็นผู้ผลิตป้อนชิ้นส่วนและซ่อมแซมให้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ขนาดใหญ่ แต่ SMEs จำนวนมากไม่ได้อยู่ในเครือข่ายผู้ผลิตยานยนต์ แต่ถือเป็นการผลิตบางขั้นตอนและให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมแซมดัดแปลง ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็น SMEs มักเป็นผู้ผลิตลำดับสองและสาม (Second and Third tier suppliers)

แผนภาพที่ 2 โครงสร้างอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยปี พ.ศ. 2546



หมายเหตุ: ผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับที่หนึ่ง คือบริษัทที่ส่งชิ้นส่วนให้ผู้ผลิตรถยนต์โดยตรง ในกลุ่มนี้ 386 รายส่งมอบชิ้นส่วนให้ผู้ผลิตรถยนต์, 201 บริษัทส่งให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ และ 122 บริษัทส่งให้ทั้งสองอุตสาหกรรม

ที่มา: สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (Thai Auto – Parts Manufacturers Association: TAPMA), (2002)

3. การวิเคราะห์ SWOT ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

จากการทำ SWOT Analysis ในการศึกษาโครงการจัดทำแผนการปรับโครงสร้างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมรายสาขาพบว่าอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และ อุปสรรคดังต่อไปนี้

จุดแข็ง

- 1) ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย
- 2) มีกำลังการผลิตสูง
- 3) ภาครัฐมีนโยบายที่ดีในการสนับสนุนอุตสาหกรรม
- 4) มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง
- 5) ประเทศไทยได้เปรียบในเรื่องที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ โดยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน อินโดจีน และเชื่อมโยงกับเอเชียได้ด้วย ทำให้เหมาะจะเป็นศูนย์กลางการผลิตและการส่งออกของภูมิภาคนี้
- 6) นโยบายในการส่งเสริมอุตสาหกรรมของรัฐบาล ที่มีการเปิดเสรีทางการค้า รวมทั้งมีมาตรการส่งเสริมการส่งออกที่ชัดเจน ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศได้มาก ก่อให้เกิดระบบการรวมศูนย์ (Cluster System) มากกว่าอุตสาหกรรมอื่นอย่างเห็นได้ชัด

จุดอ่อน

- 1) หน่วยงานต่างๆ ของรัฐขาดวิสัยทัศน์ร่วมและเป้าหมายในระดับชาติ
- 2) ขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะทั้งในด้านการผลิตและการออกแบบในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะบุคลากรเทคนิคระดับสูงเช่น วิศวกร เกิดการแย่งบุคลากรระหว่างผู้ผลิตด้วยตัวเอง
- 3) มูลค่าเพิ่มในประเทศของยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในไทยมีสัดส่วนต่ำ
- 4) ขาดการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อรับรองการเติบโตของอุตสาหกรรม
- 5) อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เงินลงทุนสูง เนื่องจากต้องมีการลงทุนทั้งทางด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์ทดสอบ ทำให้ผู้ผลิตรายย่อยของไทยต้องร่วมลงทุนกับต่างชาติ เพื่อยกระดับความสามารถในการผลิตและทำให้ถูกทุนต่างชาติเข้าครอบครองธุรกิจไป
- 6) จากที่มีบริษัทผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการ
- 7) ปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบพื้นฐาน และวัตถุดิบที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน
- 8) ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์คนไทย ส่วนมากเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็ก ซึ่งสินค้าที่ผลิตได้ยังเป็นสินค้าที่มีคุณภาพต่ำ และมุ่งจำหน่ายในตลาดทดแทน (Replacement Equipment Market: REM) อาจจะประสบปัญหาในการต้องรองรับคำสั่งซื้อจากบริษัทต่างประเทศที่เข้ามาลงทุน

โอกาส

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมีโอกาสเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ อันเนื่องมาจากเหตุผล 7 ประการ คือ

- 1) มีความพร้อมและความสามารถมากที่สุดในภูมิภาคอาเซียนในการประกอบรถยนต์ และผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อีกทั้งมีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพื้นฐานที่เป็นรากฐานรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์
- 2) เขตการค้าเสรีอาเซียน หรือ AFTA จะทำให้มีตลาดที่กว้างขึ้นและมีการขยายตัวในอุตสาหกรรมนี้
- 3) รัฐบาลมีความพร้อมในการให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนให้มีความเข้มแข็งและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน

อุปสรรค

- 1) ข้อจำกัดทางเทคโนโลยีของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ทำให้มีการลงทุนจากต่างประเทศ ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของคนไทยต้องปรับตัว
- 2) ผู้ผลิตที่เป็น SMEs ส่วนใหญ่ไม่สามารถจ้างแรงงานที่มีคุณภาพได้ เพราะทัศนคติของนักศึกษาจบใหม่ไม่ได้ต้องการทำงานโรงงานเล็ก จึงต้องอบรมพนักงานเพื่อเพิ่มพูนความสามารถด้วยตัวเอง แต่ก็ประสบปัญหาการย้ายงาน ทำให้ไม่มีแรงจูงใจในการฝึกอบรม
- 3) สถานการณ์ในอนาคตต้องคอยระวังผู้ผลิตจากประเทศจีนที่มีแนวโน้มที่จะเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทยในการส่งออกในอนาคต โดยเฉพาะการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในตลาดทดแทน (Replacement market) เนื่องจากจีนเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่สุดที่ดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์ระดับโลกเข้าไปลงทุนได้เป็นจำนวนมาก

4. ปัญหาของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ปัญหาของ SMEs ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนพบว่าผู้ผลิตขนาดกลางและเล็กเผชิญกับปัญหาหลายประการทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ด้านการผลิต โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดเล็ก ขาดแหล่งเงินทุนในการขยายกำลังการผลิตและปรับเปลี่ยนเครื่องจักรที่ทันสมัย
2. ขาดแคลนศูนย์ทดสอบและห้องปฏิบัติการ โดยเฉพาะเครื่องมือ อุปกรณ์ทดสอบ ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรม
3. ขาดการพัฒนาบุคลากรในด้านการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ รวมถึงวิศวกร ช่างเทคนิคที่เพียงพอ โดยส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ การคิดค้นวิจัยและพัฒนา หรือแม้กระทั่งการผลิตที่มีความสลับซับซ้อน
4. โรงงานผลิตชิ้นส่วนของไทยเป็นโรงงานขนาดเล็ก จึงไม่มีโอกาสได้เข้าร่วมเครือข่ายของอุตสาหกรรมยานยนต์
5. ผู้ประกอบการภายในประเทศไม่มีการพัฒนาเทคโนโลยีในการออกแบบ พัฒนาชิ้นส่วนเป็นของตนเอง ทำให้ต้องพึ่งต่างประเทศ ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง นอกจากนี้การผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ในบางชิ้นส่วนมีการรับช่วงการผลิตไปยังผู้ประกอบการรายเล็กๆ จำนวนมาก ควบคุมมาตรฐานและจำนวนชิ้นงานที่เสียได้ยาก ในขณะที่เดียวกันทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยขาดการเรียนรู้และพัฒนาความรู้ในชิ้นส่วนที่ตนผลิต
6. ผู้ประกอบการบางรายอาจถูกต่างชาติครอบครองธุรกิจ เพราะอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลงทุนสูง ในด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์ทดสอบทำให้ต้องร่วมลงทุนกับต่างประเทศ ท้ายสุดจึงอาจถูก

ต่างชาติครอบครอง หรือการพึ่งพาการลงทุนต่างประเทศในระดับสูง ทำให้เสี่ยงต่อการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นๆ

5. กลุ่มธุรกิจ SMEs เป้าหมายในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

5.1 กลุ่มธุรกิจ SMEs เป้าหมาย

จากการศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมและห่วงโซ่อุปทานจะพบว่า ผู้ผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติ และผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับ First-tier ส่วนมากจะเป็นบริษัทต่างชาติขนาดใหญ่ และผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญๆ ของรถยนต์ บริษัทคนไทยที่เป็น First-tier ก็เป็นกิจการขนาดใหญ่เช่นกัน ในขณะที่บริษัทไทยที่เป็น SMEs จะอยู่ในระดับรองลงไปมากกว่าและทำหน้าที่สนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับที่หนึ่งอีกทอดหนึ่ง จากการพิจารณาความสำคัญในด้านจำนวนโรงงาน การจ้างงาน สัดส่วนการส่งออก สัดส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศ รวมถึงการพิจารณาโครงสร้างอุตสาหกรรม และบทบาทการแข่งขันภายใต้ Diamond model และ SWOT Analysis ที่ได้นำเสนอข้างต้นพบว่า SMEs ที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย คือ

- การผลิตชิ้นส่วนโลหะ และ พลาสติก
- การผลิตชิ้นส่วนของแม่พิมพ์ทุบขึ้นรูปซึ่งเป็นกิจกรรมที่คนไทยสามารถทำได้ และ หากมีความเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตต่างๆ ให้มากขึ้นก็จะมีส่วนช่วยยกระดับความสามารถในการผลิตโดยรวมได้
- กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ที่ทำกิจกรรมสนับสนุน เช่น การกลึง การเจียระไน การหล่อโลหะ การฉีดโลหะ และ การฉีดพลาสติก

ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้จัดอยู่ใน ISIC 3420 กลุ่ม SMEs เป้าหมายในอุตสาหกรรมนี้จะมีลักษณะพิเศษ กล่าวคือ จะเน้นที่บริการบางขั้นตอนในการผลิต เพราะ ผู้ผลิตรถยนต์ไม่ทำธุรกิจกับผู้ผลิตชิ้นส่วนรายเล็ก แต่จะซื้อและสั่งผลิตจากผู้ผลิตที่มีขนาดใหญ่ มีกำลังการผลิตสูง และ ที่สำคัญคือมีเทคโนโลยีการผลิตส่วนใหญ่แล้วจะเป็นผู้ผลิตต่างชาติ ผู้ผลิตไทยที่มีขนาดใหญ่และมีทุนมากบางรายยังคงสามารถรักษาความสัมพันธ์ทางธุรกิจไว้ได้ การส่งเสริม SMEs เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในภาพรวมจึงต้องเลือกอุตสาหกรรมการผลิตที่ผู้ผลิตไทยมีโอกาสในการผลิต หรือมีความได้เปรียบ เพราะฐานการผลิตรถกระบะขณะนี้อยู่ในประเทศไทย และมีอัตราการขยายตัวสูง

นอกจากกิจกรรมด้านการผลิตแล้ว ในอุตสาหกรรมยานยนต์นี้ยังมี SMEs จำนวนมากที่ให้บริการซ่อมบำรุง ดังนั้น กลุ่ม SMEs เป้าหมายจึงอาจรวมถึงกิจกรรมด้านการให้บริการด้วย ซึ่งไม่จัดอยู่ใน ISIC 34 คือ กลุ่มผู้ให้บริการหลังการขาย (After Sale Service) เช่น การบำรุงรักษาและการซ่อมแซมยานยนต์ ซึ่งจัดอยู่ใน ISIC 5020

5.2 ทิศทางการพัฒนากลุ่มธุรกิจ SMEs เป้าหมาย

ทิศทางการส่งเสริม SMEs เป้าหมายคือความพยายามพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ปรับปรุงคุณภาพ และ ระบบการจัดการ รวมไปถึงความสามารถทางวิศวกรรมที่จำเป็นในการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วน นอกจากนี้ควรส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องจักรได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และสามารถบำรุงรักษาเครื่องจักรให้ใช้งานได้เป็นเวลานาน โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทางทั้งในด้าน

การทำวิจัยและพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วนในกลุ่มเป้าหมาย และศูนย์กลางในการให้คำปรึกษาแนะนำ และถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง รวมถึงการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน การกู้เงิน โดยใช้เครื่องจักรเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกันในการลงทุนซื้อเครื่องจักรใหม่

6. ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์การพัฒนาเทคโนโลยีและประสิทธิภาพการผลิต

ยุทธศาสตร์นี้ดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเรื่องของการพัฒนาเทคโนโลยีในที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ตั้งแต่เทคโนโลยีการออกแบบสำหรับกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีศักยภาพ องค์กรที่ดีผู้ผลิตในอุตสาหกรรมนี้ที่เป็น SMEs ส่วนมากจะดำเนินการผลิตบางขั้นตอน และ ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องของในขั้นตอนการออกแบบ ดังนั้นสิ่งที่สำคัญสำหรับ SMEs เหล่านี้คือการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ปรับปรุงคุณภาพ และ ระบบการจัดการ รวมไปถึงความสามารถทางวิศวกรรมที่จำเป็นในการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วน นอกจากนี้การผลิตชิ้นส่วนบางประเภท เช่น ชิ้นงานกลึง เจียระไน และ การทอบขึ้นรูป จำเป็นต้องอาศัยเครื่องจักรที่มีความเที่ยงตรงสูง จึงยังคงจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ดังนั้นกลยุทธ์ที่สำคัญจึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ SMEs สามารถใช้เครื่องจักรได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และสามารถบำรุงรักษาเครื่องจักรให้ใช้งานได้เป็นเวลานาน ความสามารถบำรุงรักษาเครื่องจักรนี้อาจจะต้องมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทางทั้งในด้านการทำวิจัยและพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วนในกลุ่มเป้าหมาย และศูนย์กลางในการให้คำปรึกษาแนะนำและถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง

แผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาเทคโนโลยีและประสิทธิภาพการผลิต

จุดประสงค์ของกลยุทธ์นี้เพื่อส่งเสริมให้ SMEs ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การใช้เครื่องจักร และสามารถบำรุงรักษาเครื่องจักรให้ใช้งานได้เป็นเวลานาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การใช้เครื่องจักรในการผลิตแม่พิมพ์ทอบโลหะขึ้นรูป เครื่องฉีดโลหะ และ เครื่องฉีดขึ้นงานพลาสติก เพราะการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอีกสามถึงสี่ปีข้างหน้าคาดว่าจะมีสูงถึง 1.8-2 ล้านคัน ความต้องการชิ้นส่วนจะเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว ผู้ผลิตรถยนต์ต้องการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนสามารถตอบสนองความต้องการทุกด้าน คือ Quality, Cost, Delivery, Engineering, Management (QCDEM) ในขณะที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนจำนวนมากยังมีข้อจำกัดด้านเงินทุน การขยายการลงทุนอาจทำได้ยาก ดังนั้นการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตจึงมีความสำคัญค่อนข้างมาก และ ในประเด็นนี้ ภาครัฐและสถาบันที่เกี่ยวข้อง เช่น สถาบันยานยนต์ สถาบันไทยเยอรมัน สถาบันเพิ่มผลผลิต ควรมีบทบาทในการให้คำแนะนำ หรือ ให้การอบรมด้านการบริหารจัดการ การบำรุงรักษาเครื่องจักร การปรับปรุงประสิทธิภาพในสายการผลิต ฯลฯ แก่ผู้ประกอบการไทย ดังนั้นแผนปฏิบัติการจึงควรครอบคลุมกิจกรรมต่อไปนี้ การให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค อบรมและให้คำปรึกษาเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต

ปัญหาสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์คือในอดีตผู้ประกอบการไทยได้รับการคุ้มครองทางภาษีและมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทำให้ไม่ได้เตรียมพร้อมที่จะรับมือกับความเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรม ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยส่วนใหญ่ไม่มีความสามารถด้านวิศวกรรมการผลิต โดยเฉพาะด้านวิศวกรรมผลิตภัณฑ์ การลงทุนส่วนใหญ่จะลงในเครื่องจักรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า แต่ไม่ได้มีการวางแผนในระยะยาว โดยเฉพาะในด้านการออกแบบและวิศวกรรม และสำหรับกิจการขนาดเล็กก็ยังมีข้อจำกัดมาก เพราะไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ผลิตรถยนต์ได้ จึงดำเนินธุรกิจในการผลิตชิ้นส่วนในตลาดทดแทนเท่านั้นและยังมีความสามารถในการผลิตที่จำกัด ดังนั้นในระยะสั้นจึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่จะต้องมีหน่วยงานสนับสนุน ให้ความรู้เกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต การลดของเสีย การใช้เครื่องมือและวัสดุที่เหมาะสมต่อชิ้นงานที่ผลิต รวมถึงการพัฒนาความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักรให้มีความเที่ยงตรง ใช้งานได้นาน แผนปฏิบัติการจึงควรเน้นการให้ความรู้ โดยส่งเสริมให้มีความเชื่อมโยงระหว่างภาคเอกชน และ ภาครัฐบาล หรือ สถานศึกษา โดยควรส่งเสริมให้มีศูนย์ให้คำปรึกษาด้านเทคนิค วัสดุศาสตร์ การสอบเทียบมาตรฐานเครื่องจักร การรับรองคุณภาพแรงงาน เป็นต้น หน่วยงานที่น่าจะมีบทบาทคือ สำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน สถาบันไทยเยอรมัน สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน เป็นต้น นอกจากนี้ภาครัฐควรมีมาตรการส่งเสริมกิจกรรมด้านการวิจัยและพัฒนาด้วย โดยมาตรการด้าน R&D นี้ ควรเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการแสดงความประสงค์และภาครัฐอาจดำเนินการเชื่อมโยงกับภาคการศึกษา เช่น มหาวิทยาลัย ที่มีผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้นๆ ซึ่งในปัจจุบันพบว่ามีบางบริษัทได้พยายามสร้างความเชื่อมโยงนี้ จึงน่าจะมีการส่งเสริมเพื่อขยายผลให้กว้างขวางต่อไป

การจัดตั้งศูนย์ทดสอบผลิตภัณฑ์ยานยนต์เป็นทางเลือกหนึ่งที่ภาครัฐควรส่งเสริมเพราะผู้ผลิตชิ้นส่วนคนไทยจำนวนมากจะได้ประโยชน์จากศูนย์ฯ นี้ โดยศูนย์ฯ จะทำหน้าที่เป็นผู้นำในการศึกษาถึงกฎระเบียบ มาตรฐานชิ้นส่วนยานยนต์ และ นำมาเผยแพร่แก่ผู้ผลิตไทย พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมในการทดสอบและรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมของไทยให้เทียบเท่ากับมาตรฐานของต่างประเทศ หรือ สามารถรับรองชิ้นส่วนที่จะส่งออกไปยังตลาดต่างๆ ได้ เช่น มาตรฐาน UNECE ซึ่งศูนย์นี้จะต้องมีความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับสำนักมาตรฐานอุตสาหกรรม เพราะเป็นหน่วยงานหลักในด้านมาตรฐานผลิตภัณฑ์ ศูนย์ฯ อาจจะมีบทบาทในด้านการเป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนา หรือ เป็นศูนย์รวมของผู้เชี่ยวชาญในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้านต่างๆ เพื่อให้คำปรึกษา แนะนำ หรือแม้แต่วิจัยในโครงการบางโครงการที่ผู้ผลิตเป็นผู้ริเริ่ม มาตรฐานยานยนต์และชิ้นส่วนนี้จะมีส่วนส่งเสริมการส่งออกของไทยและป้องกันการนำเข้าชิ้นส่วนที่ไม่ได้คุณภาพตามมาตรฐาน และ คุ้มครองผู้บริโภคในประเทศได้อีกด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงอุตสาหกรรม

ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงอุตสาหกรรม มีเป้าหมายที่ต้องการสนับสนุนกิจกรรมด้านการผลิต การลงทุนและการเชื่อมโยงขั้นตอนการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเข้าด้วยกัน โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กซึ่งส่วนใหญ่ทำเพียงบางขั้นตอนการผลิต ซึ่งจัดเป็นกิจกรรมใน

อุตสาหกรรมสนับสนุน ทั้งนี้อาจจำเป็นต้องเน้นการส่งเสริมกลุ่มที่ทำการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนที่มีตลาดในประเทศ เช่น ตัวถัง (ISIC 3420) เพราะในกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่จัดว่ามีศักยภาพในแง่ที่มีอุปสงค์ภายในประเทศ และลักษณะของชิ้นงานที่มีขนาดใหญ่ ผู้ผลิตรถยนต์ต้องการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพื่อประหยัดเวลานำเข้า การส่งเสริมกิจกรรมการผลิตนี้จะทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยที่เป็น SMEs มีโอกาสสร้างความเชื่อมโยงไปข้างหลัง สู่กลุ่มผู้ผลิตในอุตสาหกรรมสนับสนุนอื่นๆ ได้ด้วย เนื่องจากการผลิตชิ้นงานต่างๆ เหล่านี้ จะมีความสัมพันธ์กับอุตสาหกรรมการผลิตแม่พิมพ์สูง ดังนั้นการพัฒนาคุณภาพแม่พิมพ์สำหรับยานยนต์เป็นสิ่งสำคัญในการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมนี้

กิจกรรมของยุทธศาสตร์นี้จึงมุ่งเน้นการสร้างโอกาสในการเข้าถึงลูกค้าของผู้ประกอบการ เพื่อให้การขยายฐานลูกค้าทั้งในและต่างประเทศให้เพิ่มขึ้นและเป็นการสร้างอัตราการเติบโตของยอดขาย รวมทั้งสร้างกลุ่มอุตสาหกรรมให้เกิดการช่วยเหลือพึ่งพา มีส่วนร่วมในการวิจัยและพัฒนาเครื่องจักรด้วยกันพยายามส่งเสริมการทำธุรกรรมภายในกลุ่มเพื่อให้พัฒนาความสัมพันธ์ภายในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนให้ครบวงจรมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น ภายใต้ยุทธศาสตร์นี้จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบสารสนเทศอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ด้วยเหตุที่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีความเกี่ยวข้องกับหลายอุตสาหกรรมเช่น อุตสาหกรรมการผลิตแม่พิมพ์ และ อุตสาหกรรมสนับสนุนต่างๆ ด้วย การมีข้อมูลพื้นฐานของผู้ผลิตที่เกี่ยวข้องจึงมีความสำคัญ ยุทธศาสตร์ที่จะดำเนินการจัดทำเว็บไซต์ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนแบบบูรณาการ เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศให้ผู้ประกอบการและผู้สนใจมีเวทีแลกเปลี่ยนและค้นหาข้อมูลทั้งข้อมูลระดับพื้นฐาน ข้อมูลทางเทคนิคและข้อมูลเกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนฐานข้อมูลซึ่งเป็นหนึ่งในปัญหาพื้นฐานของอุตสาหกรรม เป้าหมายสำคัญของ Intelligent Unit คือให้ผู้ประกอบการรวมถึงผู้ผลิต ผู้ใช้ และผู้ค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องสามารถใช้ข้อมูลประเมินสถานการณ์รวมถึงทำธุรกิจร่วมกันได้

แผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงอุตสาหกรรม

เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงไปข้างหลัง (backward linkage) สูง ดังดูได้จากสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศของการผลิตรถกระบะที่มีสูงถึงร้อยละ 90 ดังนั้นแผนปฏิบัติการเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายของยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมนี้จะมุ่งเน้นการสร้างกลุ่มอุตสาหกรรมให้เกิดการช่วยเหลือกันโดยจะเน้นความเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่หนึ่ง กับ ผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับที่สองและสามลงมา โดยกิจกรรมนี้อาจจะนำโดยสถาบันยานยนต์ร่วมกับหน่วยงานหรือสถาบันอื่นๆ เพื่อผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันอย่างเป็นระบบ มีทิศทางที่ชัดเจน ต่อเนื่อง โดยเป้าหมายคือการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม เน้นส่งเสริมให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในขั้นตอนต่างๆ ได้ร่วมมือกันและทำธุรกรรมระหว่างกันเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ภายในห่วงโซ่อุปทานให้เข้มแข็งมากขึ้น โดยเฉพาะการสร้างเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมสนับสนุนในประเทศ เช่น การผลิตแม่พิมพ์

นอกจากนี้ การจะเชื่อมโยงผู้ผลิตในห่วงโซ่อุปทานเข้าด้วยกันนั้นจำเป็นต้องมีระบบสารสนเทศอุตสาหกรรมที่ทันสมัย รวมถึงระบบสารสนเทศของอุตสาหกรรมอื่นด้วย การมีข้อมูลพื้นฐานของผู้ผลิตที่เกี่ยวข้องจึงมีความสำคัญ กิจกรรมที่ควรส่งเสริมคือ การจัดทำเว็บไซต์ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนแบบบูรณาการ เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศให้ผู้ประกอบการและผู้สนใจมีเวทีแลกเปลี่ยนและค้นหาข้อมูลทั้งข้อมูลระดับพื้นฐาน ข้อมูลทางเทคนิคและข้อมูลเกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนฐานข้อมูลซึ่งเป็นหนึ่งในปัญหาพื้นฐานของอุตสาหกรรมทุกอุตสาหกรรม ระบบข้อมูล หรือ เว็บไซต์ที่เผยแพร่กิจกรรมของผู้ประกอบการต่างๆ จะมีส่วนช่วยให้ผู้ผลิตไทยมีโอกาสได้รับคำสั่งซื้อหรือโอกาสธุรกิจใหม่ๆ ด้วย

ในปี 2550 มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจของสถาบันยานยนต์ ซึ่งเป็นโครงการต้นแบบที่ควรจะได้รับส่งเสริมและขยายขอบเขตให้ครอบคลุมอุตสาหกรรมต่างๆ มากขึ้น นอกจากนี้มีโครงการส่งเสริม SMEs ของกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เช่น โครงการพัฒนาต้นแบบธุรกิจ (Business Model) ผู้ประกอบการ SMEs เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และ โครงการวิจัยและพัฒนาระบบข้อมูลสนับสนุนธุรกิจ SMEs ทั้งนี้เป็นโครงการที่ไม่ได้เจาะจงสาขา แต่เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมโดยรวม เช่นเดียวกัน สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม ก็ได้มีโครงการพัฒนาระดับผู้ประกอบการด้านการผลิตและการจัดการตามมาตรฐานสากล โครงการเหล่านี้เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กและมีส่วนสนับสนุนยุทธศาสตร์ที่ 1 ได้อีกด้วย

อย่างไรก็ดี สถาบันยานยนต์น่าจะเป็นผู้รวบรวมข้อมูลพื้นฐาน โดยทำหน้าที่เชื่อมประสานกับสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย และ หน่วยงานอื่นๆ เช่น สภาอุตสาหกรรม รวมถึงสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ด้วย ที่จะทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลของ SMEs ในอุตสาหกรรมนี้ ซึ่งอาจประสานกับสภาอุตสาหกรรม สถาบันไทยเยอรมัน ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ สภาอุตสาหกรรม สำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน (BSID) ทั้งนี้ข้อมูลต่างๆ ที่รวบรวมนี้ควรมีการจัดการอย่างเป็นระบบ และ ปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา

ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากร

วัตถุประสงค์เพื่อผลิตบุคลากรในสาขายานยนต์และชิ้นส่วน และ พัฒนาฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมให้มีทักษะความสามารถที่ตลาดต้องการ ประเด็นเรื่องเร่งด่วนที่จะต้องช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs คือ การพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต ดังนั้นในระยะสั้นนี้ จึงต้องเน้นกลยุทธ์การฝึกอบรมพัฒนาฝีมือแรงงาน โดยระดมความคิดจากผู้ประกอบการ และทำการประสานกับหน่วยงานหรือสถาบันอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในทักษะสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องการเนื่องจากบริษัทขนาดเล็กจะมีปัญหาในการจ้างแรงงานที่มีฝีมือ นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ควรเน้นทั้งการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคลากรใหม่เพื่อเข้าทำงานและการยกระดับฝีมือแรงงานของพนักงานในสถานประกอบการไปพร้อมๆ กัน เพราะอุตสาหกรรมนี้จะมีการขยายตัวอย่างมากในอนาคตอันใกล้นี้ ในปัจจุบัน ทางสถาบันยานยนต์และกระทรวงอุตสาหกรรมได้มีความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว แต่ปัญหาคือ

การหาผู้เข้าร่วมอบรมได้ไม่มาก ดังนั้น ทาง สสว.ควรทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในเรื่องนี้และให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมโครงการนี้ เพื่อให้โครงการที่ดำเนินอยู่นี้มีส่วนยกระดับความสามารถของบุคลากรในทุกๆระดับในระยะยาว เป็นเรื่องที่ว่ากระทรวงศึกษาธิการและสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และ สถานศึกษาทุกระดับได้วางแผนนโยบายร่วมกันเพื่อวางแผนการพัฒนาทรัพยากรบุคคลากรให้ทันต่อการพัฒนาของประเทศ ความพร้อมของทรัพยากรมนุษย์จะมีส่วนช่วยให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในระดับสากลของอุตสาหกรรมเป้าหมายตามนโยบายของรัฐบาล

แผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากร

วัตถุประสงค์เพื่อผลิตบุคลากรในสาขายานยนต์และชิ้นส่วน และ พัฒนาฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมให้มีทักษะความสามารถที่ตลาดต้องการ โดยเน้นทั้งการสร้างบุคลากรใหม่เพื่อเข้าทำงานและการยกระดับฝีมือแรงงานของพนักงานในสถานประกอบการ ทรัพยากรบุคคลากรถือเป็นปัจจัยพื้นฐานสำหรับการพัฒนาในทุกอุตสาหกรรม ในขณะที่อุตสาหกรรมยานยนต์กำลังขยายตัวอย่างมาก จำนวนวิศวกรและช่างเทคนิคในสาขายานยนต์ยังมีจำนวนไม่เพียงพอ ผู้ผลิตคนไทยที่เป็นบริษัท SMEs จึงประสบกับปัญหาขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะที่ตรงกับงานที่ต้องการ ในขณะที่วิศวกรมีจำนวนไม่เพียงพอ ยังมีปัญหาค่านิยมที่ผู้จบในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ไม่ต้องการทำงานในโรงงานเล็กๆ ไม่ต้องการทำงานในสายการผลิต ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนจึงต้องจ้างผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับที่ต่ำลงมา เช่น ในระดับ ปวส. หรือ ปวช. และต้องทำการพัฒนาทักษะโดยการอบรมในโรงงาน จึงมีค่าใช้จ่ายมากและเมื่ออบรมแล้วพนักงานก็อาจจะย้ายงานไปโรงงานที่ใหญ่ขึ้น ทำให้บริษัทขนาดเล็กไม่ต้องการแบกรับต้นทุนในการพัฒนาฝีมือแรงงาน

การพัฒนาบุคลากรจึงถือเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่จะช่วยให้ประเทศไทยสามารถรักษาระดับความสามารถในการแข่งขันได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่จะบรรลุถึงเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในเอเชียความพร้อมของทรัพยากรมนุษย์จะมีส่วนช่วยให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในระดับสากล การขยายการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์จะทำให้เกิดความตึงตัวในตลาดแรงงานขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แผนปฏิบัติการนี้จึงครอบคลุมสองประเด็นสำคัญคือ แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ กิจกรรมย่อยคือการฝึกอบรมและการพัฒนาความสามารถของพนักงานในสาขายานยนต์ การพัฒนาผู้ฝึกสอนเพื่อถ่ายทอดความรู้ให้กับบุคลากรในอุตสาหกรรมที่เป็นผู้ผลิตในระดับสองและสามลงไป การรับรองมาตรฐานฝีมือแรงงาน เป็นต้น และ แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาสถานศึกษาและหลักสูตร โดยเน้นโครงการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน โดยเน้นการพัฒนาหลักสูตรในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสูงที่จะรองรับการผลิตในอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น การผลิตแม่พิมพ์ การผลิตชิ้นส่วนโลหะชุบขึ้นรูป หรือ การฉีดพลาสติก เป็นต้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมประกอบด้วย สถาบันยานยนต์ สถาบันไทยเยอรมัน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และ เอกชนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ นอกจากนี้ อาจอาศัยความร่วมมือจากผู้ผลิตรถยนต์ที่มีการผลิตในประเทศสูง เช่น โตโยต้า

ฮอนด้า เดนโซ และ นิสสัน ดังในโครงการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive Human Resource Development Project, AHRDP) ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างไทยและญี่ปุ่น ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนทำงานร่วมกันในการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะฝีมือ ความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและรัฐบาลนี้สามารถแก้ปัญหาการส่งเสริมที่ไม่ตรงเป้าหมายได้ เพราะภาคเอกชนเป็นผู้ดำเนินการอบรมเอง ดังนั้นเขาพร้อมทราบถึงทักษะที่จำเป็นต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม จึงสามารถกำหนดหลักสูตรการอบรม รวมถึงการรับรองมาตรฐานฝีมือแรงงาน ได้ ในระยะยาว ควรมีกิจกรรมเสริมคือกิจกรรมการแข่งขันฝีมือแรงงานในแต่ละด้าน (ของทักษะที่มีการอบรม) ระหว่างโรงงานต่างๆ เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการ และแรงงานเห็นความสำคัญของการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานอย่างต่อเนื่อง และ ในระยะยาวภาครัฐจำเป็นต้องมีการปรับหลักสูตรการศึกษาให้ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรม โดยเฉพาะการผลิตวิศวกรรมและช่างเทคนิค รวมถึงนักวิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านโลหะวิทยาและวัสดุศาสตร์

7. นโยบายและมาตรการภาครัฐที่สำคัญ

- **นโยบายรัฐบาล** ยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย ตามนโยบายรัฐบาลซึ่งได้แถลงเมื่อเดือนธันวาคม 2551 ได้กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาของแต่ละอุตสาหกรรมและพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในอนาคต เช่น อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรภายในประเทศ **อุตสาหกรรมยานยนต์** อุตสาหกรรมอาหาร และอุตสาหกรรมอัญมณี เป็นต้น โดยปรับปรุงมาตรการส่งเสริมการลงทุนด้านภาษีและที่มีใช้ภาษีให้สามารถจูงใจนักลงทุนได้ และส่งเสริมการร่วมทุนกับบริษัทต่างประเทศ ในอุตสาหกรรมที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง

- **แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ (พ.ศ.2550-2554)** สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ภายใต้กรอบการพัฒนา 5 ปี (พ.ศ.2550-2554) สามารถศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ <http://www.oie.go.th/project/motor/exec2550-2554.pdf>

- **ระบบข้อมูลสารสนเทศยานยนต์** สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ได้ดำเนินการจัดทำระบบข้อมูลสารสนเทศยานยนต์ โดยประกอบด้วยข้อมูลหลัก 11 ฐานข้อมูล ได้แก่

1. ฐานข้อมูลผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์
2. ฐานข้อมูลการผลิตและจำหน่ายยานยนต์
3. ฐานข้อมูลการส่งออกและนำเข้ายานยนต์
4. ฐานข้อมูลการผลิตและจำหน่ายยานยนต์ของโลก
5. ฐานข้อมูลมาตรฐานผลิตภัณฑ์และมาตรฐานการทดสอบด้านยานยนต์ของไทยและต่างประเทศ
6. ฐานข้อมูลด้านมาตรการทางการค้าระหว่างประเทศ
7. ฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยียานยนต์
8. ฐานข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการสนับสนุนต่างๆ กฎระเบียบ และภาษีที่เกี่ยวข้องของภาครัฐ

- 9.ฐานข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ
- 10.ฐานข้อมูลด้านประสิทธิภาพการผลิต (Productivity)
- 11.ฐานข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของไทย

8. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในปี 2552 คาดว่าจะชะลอตัวเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ทั้งการผลิต การจำหน่ายในประเทศ และการส่งออก อันเป็นผลจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบต่อแรงไปทั่วโลก ประกอบกับสถานการณ์ทางการเมืองภายในประเทศที่มีความเปราะบาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในด้านการลงทุน และการบริโภค ประกอบกับปัญหาพื้นฐาน เช่น ด้านการผลิต ศูนย์ทดสอบและห้องปฏิบัติการ บุคลากร และเทคโนโลยี ควรมีแนวนโยบายในการพัฒนาและส่งเสริม ดังนี้

1) นโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ ส่วนใหญ่มุ่งเน้นการพัฒนาส่งเสริมผู้ผลิตและผู้รับจ้างผลิต แต่ยังมี SMEs อีกกลุ่มที่มีความสำคัญคือ กลุ่มผู้ให้บริการหลังการขาย (After Sale Service) เช่น การบำรุงรักษาและการซ่อมแซมยานยนต์ ดังนั้น จึงควรกำหนดกรอบการพัฒนาให้ครอบคลุมถึงกลุ่มดังกล่าว

2) ด้านการพัฒนาบุคลากรนั้น ผู้ประกอบการต้องการพัฒนาด้านวิศวกรรมการผลิต การออกแบบ การวิจัยและพัฒนา

9. ตัวอย่างโครงการของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

โครงการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์

หลักการและเหตุผล

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการจ้างงานในระดับฝีมือแรงงานและวิศวกรจำนวนมากจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่มีอย่างต่อเนื่องและมีการตั้งเป้าหมายการผลิตยานยนต์ในปี 2552 ให้เป็น 1.8 ล้านคัน ทำให้มีความต้องการในการจ้างแรงงานเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม แต่ตลาดแรงงานสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังประสบปัญหาที่สำคัญทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ คือ

- 1) แรงงานฝีมือและหัวหน้างานมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณอุปทานไม่เพียงพอในอนาคต
- 2) วิศวกรการผลิตและวิศวกรวิจัยและพัฒนาขาดทักษะในการเป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเพราะส่วนใหญ่เลือกเดินในสายบริหารเพื่อความก้าวหน้าในอาชีพและรายได้ นอกจากนี้ยังขาดทักษะในการพัฒนาระบบและพัฒนามลิตภัณฑ์เพราะมีการเปิดหลักสูตรด้านนี้น้อย ดังนั้น ปัญหาเร่งด่วนที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเป็นระบบคือ การพัฒนาบุคลากรอุตสาหกรรมยานยนต์ให้มีปริมาณและคุณภาพที่เพียงพอกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในอนาคต รวมทั้งต้องพัฒนาความรู้และทักษะที่เป็นมาตรฐาน

ระยะเวลา: 5 ปี (พ.ศ. 2550-2554)

หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สถาบันยานยนต์ สภาอุตสาหกรรม และสมาคมผู้ประกอบการ
ในอุตสาหกรรมยานยนต์

อุตสาหกรรมเป้าหมาย: ผู้ประกอบการ SMEs ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน
กิจกรรมและวิธีดำเนินโครงการ

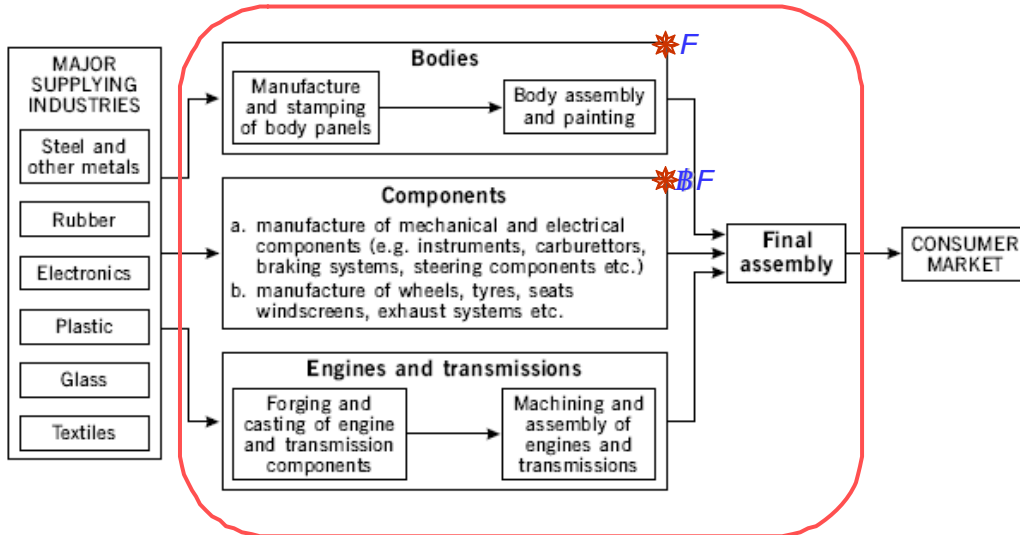
กิจกรรม	วิธีดำเนินการ
กิจกรรมที่ 1 สร้างหลักสูตรฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติสำหรับสาขาเฉพาะ	<ul style="list-style-type: none">- ทบทวนและสำรวจความจำเป็นของงานที่เฉพาะและจำเป็นต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับกลุ่มเป้าหมายโดยจัดทำการสำรวจความต้องการของผู้ประกอบการเกี่ยวกับจำนวนและทักษะของบุคลากรที่ต้องการในระยะ 5 ปี- ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และทำการสรุปผลโดยจัดทำมาตรฐานในงานที่มีความสำคัญและจำเป็นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ให้ครอบคลุมในสาขาและระดับที่กำหนด โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการวิชาการอันประกอบด้วยตัวแทนจากภาคการศึกษา ภาครัฐและเอกชน- พัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมที่สามารถพัฒนาความสามารถของบุคลากรในระดับต่างๆ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร วิศวกรวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ วิศวกรควบคุมการผลิต หัวหน้างาน แรงงานฝีมือ และวิทยากรให้มีทักษะและความสามารถตามที่ต้องการ
กิจกรรมที่ 2 ทดสอบระบบโดยการฝึกอบรมและทดสอบ	<ul style="list-style-type: none">- ปรับปรุงสถานที่และเครื่องจักรให้พร้อมรองรับการฝึกอบรม- ทดลองจัดการฝึกอบรมครูผู้ฝึกทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยมีการทดสอบประเมินผล เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ผ่านการฝึกอบรมมีความรู้และทักษะตามที่กำหนด- ฝึกอบรมการขยายผล โดยให้ครูผู้ฝึกที่ผ่านการอบรมทำการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานจริง- ติดตามประเมินผลการฝึกอบรม
กิจกรรมที่ 3 ขยายผลการใช้หลักสูตรไปยังหน่วยงานอื่น	<ul style="list-style-type: none">- ผลักดันให้มาตรฐานงานที่กำหนดเป็นที่ยอมรับในระดับชาติ โดยประสานงานกับกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน นอกจากนี้ มีการสร้างเครือข่ายการฝึกอบรมเพื่อการขยายผลในวงกว้าง รวมทั้งการพัฒนาสื่อการสอนชุดมาตรฐานและระบบ e-learning

กลุ่มเป้าหมายที่จะได้รับผลประโยชน์จากโครงการ

1. บุคลากรในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
2. ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
3. ลูกค้าได้รับสินค้าที่มีคุณภาพและมีความปลอดภัยสูง

ภาคผนวก

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์



หมายเหตุ: * = SMEs โดยใช้เกณฑ์การจ้างงาน จำนวนโรงงาน และเงินทุนจดทะเบียน
 ₤ = ค่าเงิน F = พลังงาน

- ศึกษา
- ยุทธศาสตร์
- กลยุทธ์
- แผนปฏิบัติการ

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต

ส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องจักรให้เต็มประสิทธิภาพ

การพัฒนาเทคโนโลยีและประสิทธิภาพการผลิต

- ยกระดับความสามารถในการผลิต
- พัฒนาความสามารถด้านการจัดการโรงงาน
- พัฒนามาตรฐาน
- พัฒนาระบบตรวจสอบ
- ปรับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

- ภาครัฐให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค
- ส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถานศึกษา
- จัดตั้งศูนย์ทดสอบผลิตภัณฑ์ยานยนต์

การสนับสนุนความเชื่อมโยง

- สร้างระบบฐานข้อมูลผู้ผลิต
- ส่งเสริมการรับช่วงผลิตระหว่าง SMEs กับ Tier-1 และ Tier-2

- สร้างกลุ่มอุตสาหกรรมให้เกิดการช่วยเหลือกัน
- พัฒนาระบบสารสนเทศที่ทันสมัยและเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น



การพัฒนาบุคลากร

- ส่งเสริมความร่วมมือรัฐ และเอกชนในการพัฒนาฝีมือแรงงาน
- พัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานในด้านต่างๆ แก่บุคลากร

- ฝึกอบรมและพัฒนาความสามารถของพนักงาน และครูผู้สอน
- การพัฒนาสถานศึกษาและหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

บรรณานุกรม

ดร. สมศักดิ์ แต่มบุญเลิศชัย และคณะที่ปรึกษา ศูนย์บริการวิชาการ เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ตุลาคม 2551 โครงการจัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริม SMEs รายสาขา

ดร. สมศักดิ์ แต่มบุญเลิศชัย และคณะที่ปรึกษา ศูนย์บริการวิชาการ เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ตุลาคม 2551 โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs รายสาขา

ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
แผนแม่บทอุตสาหกรรมรายสาขา (สาขายานยนต์) พ.ศ. 2550-2554 สำนักงาน
เศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ศูนย์สารสนเทศและเทคโนโลยี สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาด
ย่อม (สสว.)

รายงานสถานการณ์วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ปี 2550 และแนวโน้มปี
2551

รายงานการศึกษา วิเคราะห์ และเตือนภัย SMEs รายสาขา ปี 2551 โครงการ
การศึกษา วิเคราะห์ และเตือนภัย SMEs รายสาขา (วต.) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลาง
และขนาดย่อม

สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักข้อมูลอุตสาหกรรม 2550 , สำนักธุรกิจทางการค้า
และธุรกิจทางการบริการ พ.ศ. 2545

กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
<http://www.diw.go.th/diw/query.asp>

กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ <http://www.depthai.go.th/ขอมูลการค้าและการส่งออก/ขอมูลสินค้า/tabid/196/Default.aspx>

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งประเทศไทย (BOI)
<http://www.boi.go.th>

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กระทรวงอุตสาหกรรม
<http://www.ieat.go.th>

สถาบันยานยนต์ สถิติยานยนต์ (ยอดขายภายในประเทศ / ยอดผลิต /
ยอดส่งออก) <http://www.thaiauto.or.th/statistic/statistic.asp>

SMEs

รายงานภาวะเศรษฐกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม