

ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

สู่การเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

Thailand Auto Part Manufacturing Industry Development Strategy Toward ASEAN'S Auto Part Production Hub

ปริชา ด้วงน้อย¹

10.14456/jrgbsrangsit.2017.11

บทคัดย่อ

กว่าห้าทศวรรษของการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐบาลไทยมีผลให้อุตสาหกรรมนี้มีความแข็งแกร่งจนเป็นเศรษฐกิจสาขาหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สร้างงาน ถ่ายทอดเทคโนโลยีและ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องทั้งแบบเชื่อมต่อไปข้างหน้าและข้างหลัง การเปลี่ยนแปลงบริบทของการแข่งขันและเทคโนโลยีที่ได้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนแม้จะมีผู้ประกอบการรายใหม่นอกเหนือจากค่ายญี่ปุ่นซึ่งครองตลาดมาตั้งแต่ต้นเข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ในประเทศไทย แต่ก็ไม่ทำให้การแข่งขันเป็นเสรีมากขึ้นนัก การรวมเศรษฐกิจระดับภูมิภาคเพื่อเปิดเสรีทางการค้าการลงทุนจะทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุนเช่นชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยได้ประโยชน์เพิ่มขึ้นและพัฒนาไปเป็นฐานการผลิตในระดับภูมิภาค (Hub) หรือไม่เป็นประเด็นสำคัญที่ยังขาดการวิจัยอย่างเป็นระบบ การวิจัยเชิงคุณภาพที่อาศัยข้อมูลทุติยภูมิจากงานวิจัย แหล่งราชการและสมาคมที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลปฐมภูมิจากผู้ให้ข้อมูลหลักที่อยู่ในราชการ อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และตัวแทนค่ายยานยนต์ทำให้เห็นพัฒนาการในการบริหารอุตสาหกรรมและชิ้นส่วนที่เปลี่ยนแปลงไปควบคู่กับการเปิดฐานการผลิตใหม่จากประเทศไทยไปสู่ประเทศอื่น

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ยังคงเป็นหัวใจสำคัญของ “ห่วงโซ่อุปทานยานยนต์” ที่ต้องมีราคาต่ำ คุณภาพตรงตามต้องการ จัดส่งตรงเวลา อยู่ใกล้กับโรงงานประกอบยานยนต์ ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการอยู่ในประเทศไทยสามารถตอบสนองได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม ภาครัฐการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงไปจากอดีตที่เคยเป็นการร่วมทุนระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์กับทุนท้องถิ่นของไทยมาเป็นการลงทุนแบบทางตรงโดยผู้ประกอบการมากขึ้นเรื่อยๆ อาจจะทำให้การถ่ายทอดเทคโนโลยีในอนาคตมาสู่ผู้ประกอบการท้องถิ่นไม่เกิดขึ้น ผลประโยชน์ที่จะเกิดตามมาแก่ทุนไทยนอกจากจะน้อยลงในทางตรงแล้ว การเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนและการจัดเก็บภาษีให้ประเทศอาจจะลดสัดส่วนลงได้ ผู้ประกอบการที่เป็นทุนท้องถิ่นของไทยจะลดลงเพราะการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในอนาคตต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และใช้เงินทุนสูง การทำชิ้นส่วนย่อยเองของบริษัทข้ามชาติทั้งในประเทศไทยและการขยายฐานประกอบยานยนต์จะลดโอกาสของทุนไทยให้มีบทบาทในระดับภูมิภาค นอกจากนี้จะมีแนวโน้มนโยบายรัฐที่เอื้อต่อการร่วมรักษาผลประโยชน์ที่ไม่กระทบต่อผลประโยชน์ในภาพรวมของทุนต่างชาติ

คำสำคัญ: ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, ทุนท้องถิ่น, บริษัทข้ามชาติ

¹ นักศึกษาปริญญาเอก หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาผู้นำทางสังคม ธุรกิจ และการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต

Abstract

Over five decades has the support of the automotive industry from Thai government been so strong, resulting in the economy's main branch in propelling the economy, job creation, technology- passing on and continuous development in the industrial aspect, including both forward and backward connection. The evolution in the context of competition and beneficial technology from the arising of free trade and investment has occurred, although new entrepreneurs aside from the Japan party which has been governing the market in the first place had entered this industry in Thailand but did not liberate the competition much. Whether the assembling of the economy in the regional level in order to liberate trade and investment will contribute more benefit to supportive industries such as Thailand's automotive component industry and develop to a hub in regional production or not, are the main issues that still lack systematic research. Qualitative research that requires secondary data from researches, governmental sources and related associations, and primary data from main informants in government service, automotive component industry and agents of the automotive party, visualizes the development in managing changeable industries and components alongside with the initiation of the new production base from Thailand to other countries simultaneously.

Automotive component industry still remains as the heart of the "automotive supply chain" that has low prices, timely deliveries and being near automobile assembling factories which Thailand's active automotive component producers are able to respond properly. Nevertheless, automotive component investment has transformed from the past joint venture of automobile assemblers and local Thai capital to an increasing in direct investment by the automobile assemblers. This might lead to a halt in passing on future technology to local entrepreneurs. Benefits following Thai capital apart from the decrease in direct way, being the important automotive component production base of ASEAN and collecting taxation for the country might lessen the proportion. Local capital entrepreneurs of Thailand will be reduced because of the future automotive component production which uses a higher level of technology and a high amount of investment. Producing component pieces of the Multinational Corporation, both in Thailand and the expansion of automobile assembling base, will diminish Thai capital probability of having a role in the regional level unless there are policies from the government that favors participation in protecting the benefits that do not affect the overall image of foreign capital.

Key words: Asean Economic Community, Thai's Capital, Multi National Corporation

1. บทนำ

หลายทศวรรษที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่อง จนปัจจุบัน อุตสาหกรรมยานยนต์มีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก โดยจุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย เกิดขึ้นหลังวิกฤตการณ์เศรษฐกิจของไทยเมื่อปี พ.ศ. 2540 ซึ่งบริษัทประกอบยานยนต์ข้ามชาติรายใหญ่ของโลกที่มีฐานการผลิตอยู่ในประเทศไทยได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ของตนเองจากเดิมมุ่งเน้นการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศและภูมิภาคอาเซียนมาเป็นการผลิตยานยนต์ในลักษณะที่เป็นฐานการผลิตระดับโลก (Globalization of Production) ด้วยโครงร่าง (Platform) แบบมาตรฐานเดียวเพื่อจำหน่ายไปทั่วโลก โดยมีเป้าหมายในการลดต้นทุนการผลิตลงให้น้อยที่สุด และเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ด้วยเหตุนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยจึงก้าวเข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์อย่างเต็มตัว กอปรกับภาครัฐได้มีนโยบายและมาตรการที่ชัดเจนและอุตสาหกรรมยานยนต์ได้กลายเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของภาครัฐที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา หากพิจารณาถึงปัจจัยที่ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยประสบความสำเร็จอย่างต่อเนื่อง พบว่าปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งนั้นคือการที่ประเทศไทยมีห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีความเข้มแข็งมาก กล่าวคือ ทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ท้องถิ่นและบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ข้ามชาติมีความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของบริษัทประกอบยานยนต์ ด้วยเหตุนี้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ถือเป็นหัวใจหลักที่สำคัญของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากในการผลิตยานยนต์ 1 คันจำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนยานยนต์มากถึง 20,000 – 30,000 ชิ้น เพื่อนำมาประกอบรวมกัน (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548, น. 2) ด้วยเหตุที่ผู้ประกอบการไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนทั้งหมดได้ด้วยตนเองจึงจำเป็นต้องอาศัยผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เข้ามาสนับสนุนทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จึงเป็นไปในลักษณะของการพึ่งพาซึ่งกันและกันอยู่สูง ด้วยเหตุนี้การจะพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้ก้าวหน้าจึงจำเป็นต้องพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ให้เติบโตไปพร้อมกันด้วย

จากวิสัยทัศน์ของกระทรวงอุตสาหกรรมที่มีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2555-2559 ที่ระบุไว้ภายในปี พ.ศ.2564 ประเทศไทยจะเป็นฐานการผลิตยานยนต์ของโลก พร้อมด้วยการส่งเสริมให้ห่วงโซ่อุปทานสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มภายในประเทศและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2555, น. 4-7) สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นที่ว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมยานยนต์ต้องได้รับการพัฒนาและมีมาตรการในการสนับสนุนที่เหมาะสมเพื่อให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ เพราะหากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีความเข้มแข็ง สามารถผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากลเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ในราคาที่แข่งขันกับตลาดโลกและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มภายในประเทศได้แล้วนั้นย่อมเป็นการช่วยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีความสามารถในการแข่งขันกับอุตสาหกรรมยานยนต์จากต่างประเทศได้ทั้งในด้านมาตรฐานการผลิตและด้านการตลาดอีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้หากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีความก้าวหน้ามากขึ้นจะทำให้บทบาทของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีมากกว่าการเป็นห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมยานยนต์แต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่จะสามารถยกระดับขึ้นมาเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศอีกทางหนึ่งด้วยเช่นกัน

ดังนั้น การกำหนดนโยบายจากภาครัฐตลอดจนมาตรการสนับสนุนในด้านต่างๆ ที่มีความเหมาะสมเพื่อบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยให้เข้มแข็งได้นั้นจำเป็นต้องเข้าใจถึง

โครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และความสัมพันธ์เชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมยานยนต์ ตลอดจนปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกต่างๆ ที่มีผลต่อห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เช่น นโยบายจากภาครัฐ, บทบาทของบรรษัทข้ามชาติทั้งในฐานะของผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์, ทิศทางและความต้องการของตลาดยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของโลก, การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, นโยบายการจัดซื้อชิ้นส่วนยานยนต์จากทั่วโลก (Global Sourcing) เป็นต้น ปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวนี้ล้วนมีผลต่ออนาคตและการปรับตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยได้อย่างชัดเจนในบริบทที่มีการเปลี่ยนแปลงโดยโลกาภิวัตน์ควบคู่กับการเปิดเสรีระดับภูมิภาคที่เข้มข้นขึ้นเรื่อยๆ ดังตัวอย่างของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งนโยบายสาธารณะที่มีอยู่อาจจะต้องได้รับการทบทวนและปรับปรุงให้สอดคล้องกับบริบทที่ผู้ประกอบการที่มีพฤติกรรม โน้มเอียง ไปสู่การแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์มีอำนาจผูกขาดเหนือตลาดตลอดห่วงโซ่อุปทาน (อีกทั้งมีอำนาจในการทรงอิทธิพลต่อ นโยบายสาธารณะได้ด้วย) ทำให้การปักหมุด (Positioning) อนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐบาลจำเป็นต้องอาศัยยุทธศาสตร์และนวัตกรรมทางนโยบายของภาครัฐและการวางยุทธศาสตร์ระดับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต้องมีความรอบคอบมากขึ้น มีการสอดประสานผลประโยชน์ระหว่างภาคส่วนต่างๆ ในประเทศและระหว่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือที่สร้างสรรค์เพื่อให้ประเทศไทยสามารถวางเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาคอาเซียนได้

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาและประเมินเงื่อนไขที่จำเป็นและเพียงพอของประเทศไทยในการเป็นฐานการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนเพื่อทำการเสนอแนะแนวทางการปรับนโยบายของภาครัฐและการปรับตัวเชิงกลยุทธ์ของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ตามพัฒนาการของการจัดซื้อชิ้นส่วนยานยนต์จากทั่วโลกเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

3. การดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเครื่องมือที่แตกต่างกัน 2 ชนิด

1) การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) จะค้นคว้าในประเด็น

1.1) โครงสร้าง สถานภาพ ตลอดจนทิศทาง โอกาส และแนวโน้มในอนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

1.2) ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ โดยบรรษัทข้ามชาติ ตลอดจนผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดขึ้น และการวิเคราะห์เชื่อมโยงกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจของบรรษัทประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ข้ามชาติในประเทศไทย

1.3) ปัจจัยที่มีผลต่ออนาคตและการปรับตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย อาทิเช่น การเปิดประชาคมเศรษฐกิจเสรีอาเซียน (AEC), นโยบายการจัดซื้อชิ้นส่วนยานยนต์จากทั่วโลก (Global Sourcing) เป็นต้น

1.4) โครงสร้างและปฏิสัมพันธ์ของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของการผลิตยานยนต์ในประเทศไทย ตลอดจนปัจจัยที่ทำให้โครงสร้างและปฏิสัมพันธ์ภายในห่วงโซ่อุปทานเปลี่ยนแปลงไปจากในอดีตและ

มีผลต่อเนื่องไปยังปัจจุบันและอนาคต และส่งสัญญาณให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยต้องเร่งปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

1.5) นโยบายของภาครัฐที่มีผลต่อทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

1.6) การศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนวัตกรรมเชิงนโยบาย การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

2) การสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured หรือ Guided Interview) โดยรายละเอียดของการใช้เครื่องมือทั้ง 2 ชนิด ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีดังต่อไปนี้

2.1) อุปกรณ์และเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ประกอบไปด้วยเครื่องมือที่ใช้เพื่อเก็บบันทึกข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้เพื่อการประมวลผลข้อมูล ได้แก่ สมุดบันทึก, เครื่องบันทึกเสียง, เครื่องบันทึกภาพนิ่ง, เครื่องบันทึกภาพเคลื่อนไหว, คอมพิวเตอร์ ฯลฯ นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ทำการออกแบบการจัดการข้อมูลที่รวบรวมได้ให้เป็นระเบียบเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปทำการวิเคราะห์ได้อย่างสะดวกและถูกต้องต่อไป

2.2) แบบการสัมภาษณ์ เป็นกรอบคำถามที่ถูกพัฒนาและกำหนดขึ้นจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ได้จากการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) เพื่อช่วยกำหนดประเด็นในการสัมภาษณ์ให้กับผู้วิจัยเพื่อไม่ให้เกิดการหลงประเด็นหรือพลาดประเด็นใดประเด็นหนึ่งที่สำคัญในการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไปในภายหลัง ทั้งนี้การสัมภาษณ์จะสิ้นสุดลงต่อเมื่อผู้วิจัยได้ข้อมูลที่สามารถตอบวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ของการศึกษาวิจัยครั้งนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ

1) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล (Research Instruments) จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเครื่องมือที่แตกต่างกัน 2 ชนิด ได้แก่

1.1) การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแนวทางหนึ่ง ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการวิจัยเชิงเอกสารถูกจัดเป็นข้อมูลทฤษฎีที่มีที่มาจากข้อมูลจากการศึกษาและค้นคว้าเอกสารทางวิชาการ, ตำรา, ผลงานวิจัยที่ผ่านมาในอดีต, ข้อมูลจากการค้นคว้าทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์และสื่อสารสนเทศต่างๆ จากสถาบันอุดมศึกษาของภาครัฐและเอกชน ทั้งภายในและจากต่างประเทศ, แหล่งข้อมูลจากส่วนราชการและหน่วยงานที่มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และรวมถึงข้อมูลที่ได้มาจากเว็บไซต์ทางอินเทอร์เน็ตจากแหล่งข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับ ทั้งนี้เพื่อนำเอาองค์ความรู้ดังกล่าวมาใช้ในการสร้างเครื่องมือที่เหมาะสมในกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลทางวิชาการที่มีประสิทธิภาพในขั้นต่อไป

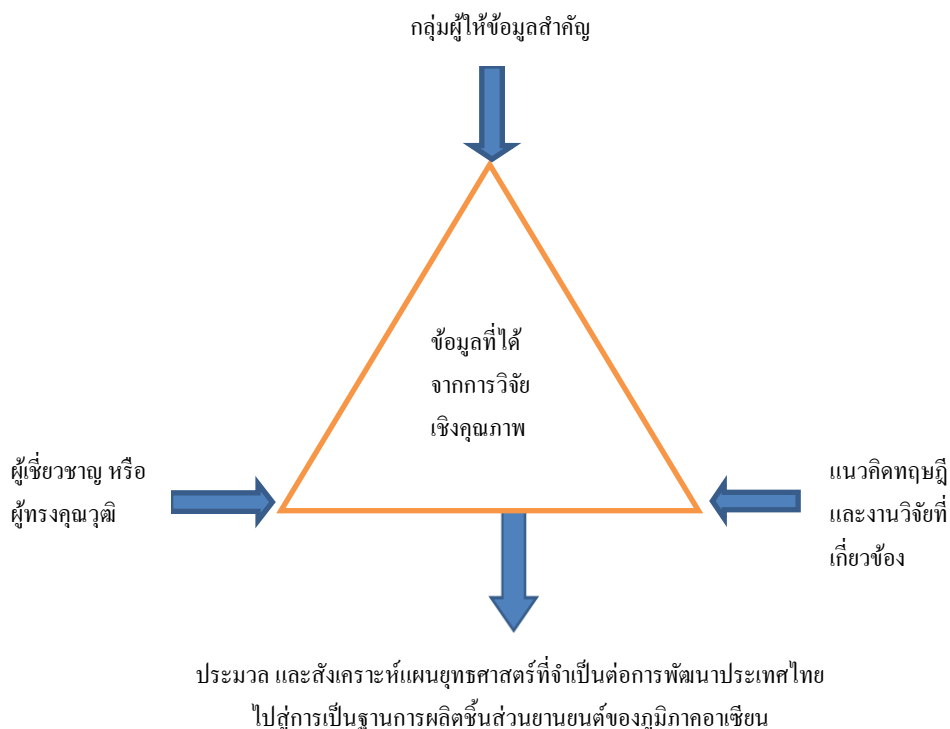
1.2) การสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured หรือ Guided Interview) ผู้วิจัยได้ทำการออกแบบโครงสร้างของข้อคำถามที่มีรูปแบบการสัมภาษณ์ที่ไม่มีการกำหนดโครงสร้างของข้อคำถามที่มีความชัดเจนตายตัว เพียงแต่มีการกำหนดแนวข้อคำถามแบบเปิดกว้างหรือเป็นการใช้คำถามแบบปลายเปิด (Open-Ended Questions) ซึ่งเป็นกระบวนการวิจัยที่มีผลทำให้ข้อคำถามมีความยืดหยุ่นและเปิดกว้างหรือมีการนำคำสำคัญ (Keywords) และการใช้เทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้างนั้นจะช่วยให้ผู้วิจัยสามารถปรับเปลี่ยนถ้อยคำ

ของข้อคำถามให้มีความสอดคล้องกับผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคนในแต่ละสถานการณ์ สถานภาพ หรือในสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปได้

การตรวจสอบข้อมูล

1) การตรวจสอบข้อมูลทฤษฎี ผู้วิจัยจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลประเภทนี้โดยการหาข้อมูลประเภทเดียวกันจากแหล่งข้อมูลหลายแหล่งและทำการเปรียบเทียบข้อมูลประเภทเดียวกันจากแหล่งที่มาที่แตกต่างกันว่าข้อมูลที่ได้นั้นมีความถูกต้องตรงกันหรือไม่อย่างไร รวมถึงพิจารณาความสอดคล้องกันของข้อมูลด้วย ทั้งนี้หากข้อมูลดังกล่าวมีความสอดคล้องกันจากหลายแหล่งที่มาจะถือว่าข้อมูลทฤษฎีนั้นๆมีความถูกต้องแล้ว จึงทำการนำเสนอผลการวิจัยเชิงเอกสารในเชิงวิเคราะห์ต่อไป

2) การตรวจสอบข้อมูลปฐมภูมิ ผู้วิจัยจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลประเภทนี้โดยการใช้คำถามเดียวกันกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญหลายๆ คน และทำการเปรียบเทียบคำตอบที่ได้รับจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญแต่ละคนกับข้อมูลทฤษฎี มาพิจารณาร่วมกับนำข้อมูลที่ได้อีกจากการสังเกตของผู้วิจัยขณะทำการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วย นอกจากนี้ผู้วิจัยจะนำวิธีการตรวจสอบความน่าเชื่อถือแบบสามเส้า (Triangulation Method) ซึ่งสุกวงค์ จันทวานิช (2546, น. 128-130) กล่าวว่า การตรวจสอบความน่าเชื่อถือแบบสามเส้านี้ถือเป็นวิธีการในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 วิธีการตรวจสอบความน่าเชื่อถือแบบสามเส้า
ที่มา: สรุปโดยผู้วิจัยโดยดัดแปลงจาก สุกวงค์ จันทวานิช (2546)

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยจะนำข้อมูลทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์ โดยรายละเอียดของขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นดังนี้

1) การวิเคราะห์ข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีอยู่เดิม ไปพร้อมๆ กับการเก็บข้อมูลใหม่ ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลในระดับนี้ต้องการผลการวิเคราะห์ 2 ประการ คือ

1.1) วิเคราะห์ว่าข้อมูลที่ได้รับมีความหมายอยู่ในกรอบที่สร้างไว้หรือนอกกรอบ และอยู่ในกลุ่มของตัวแปรใดเพื่อที่

1.2) ข้อมูลที่ได้มีเพียงพอให้สามารถนำไปวิเคราะห์เพื่อสร้างข้อสรุปได้หรือไม่ และต้องผ่านการตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูลด้วยวิธีสามเส้า (Triangulation Method)

2) การทำข้อสรุปชั่วคราว โดยทำการนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้มาทำการจัดหมวดหมู่ใหม่ตามความหมายและลักษณะของข้อมูล ซึ่งแต่ละหมวดหมู่จะมีความหมายเฉพาะเป็นกลุ่มๆ ไป เพื่อที่จะสามารถวิเคราะห์ได้ว่าข้อมูลในหมวดหมู่แต่ละหมวดหมู่ที่แตกต่างกันออกไปนั้นสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการอธิบายปัญหาของการวิจัยครั้งนี้ได้หรือไม่อย่างไร

3) การกำจัดข้อมูลหรือลดทอนข้อมูล เป็นการตัดข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับการวิจัยออกไปเพื่อให้สามารถทำการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างถูกต้องมากที่สุด ทั้งนี้ทั้งนั้นข้อมูลที่ถูกต้องที่จะต้องเป็นข้อมูลที่ผู้วิจัยเชื่อมั่นว่าไม่มีความเกี่ยวข้องกับการวิจัยจริงๆ แล้วเท่านั้น

4) การแปรผล ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยจะนำเอาข้อมูลที่แตกออกเป็นหน่วยย่อยๆ ที่มีความหมายเฉพาะและที่ได้ให้รหัสไว้แล้วในขั้นต้นก่อนหน้านี้อีกกลับเข้ามารวมกันเป็นกลุ่มๆ ตามความหมายที่เหมือนกันเพื่อทำให้ข้อมูลเหล่านั้นสะท้อนความหมายเป็นเรื่องราวๆ ไป

การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

ในการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ และจากการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าเอกสารและสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องที่เป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่คัดเลือกจนครบถ้วนแล้วนั้นสามารถทำการสรุปเบื้องต้นในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

1) จากเป้าหมายในอดีตที่ต้องการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในช่วงเริ่มต้นเพื่อลดการนำเข้ายานยนต์จากต่างประเทศมาสู่ในช่วงกลางของอุตสาหกรรมระหว่างปี พ.ศ.2520 - 2540 ด้วยการส่งเสริมการลงทุน, การสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศและพัฒนาความสามารถในการผลิตเพื่อการส่งออก พบว่าประเทศไทยเริ่มมีนโยบายเปิดเสรีทางการค้าและได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization หรือ WTO) และร่วมลงนามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area หรือ AFTA) จนถึงปัจจุบันได้เข้าสู่ยุคการค้าเสรีอย่างเต็มตัว ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถก้าวเข้าสู่การเป็นผู้ผลิตยานยนต์ที่สำคัญในระดับโลกได้และในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความสามารถในการผลิตยานยนต์ได้จำนวนมากที่สุดเมื่อเทียบกับทุกๆ ประเทศในภูมิภาคนี้

2) นโยบายการจัดซื้อชิ้นส่วนยานยนต์จากทั่วโลก (Global Sourcing) และการกีดกันทางการค้ารูปแบบอื่นๆ โดยบริษัทประกอบยานยนต์ข้ามชาติ พบว่า บริษัทประกอบยานยนต์ข้ามชาติเหล่านี้จะมีรูปแบบของการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกันในด้านของลักษณะและแหล่งที่มาของชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำมาประกอบเป็นยานยนต์ของแต่ละ

บริษัท โดยความแตกต่างนี้สามารถนำมาจำแนกประเภทของบริษัทประกอบยานยนต์ข้ามชาติออกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ได้แก่

2.1) กลุ่มผู้ประกอบการที่มีการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศในรูปแบบของการว่าจ้างผลิตตามแบบ หรือ OEM (OEM: Original Equipment Manufacturer) ซึ่งประกอบด้วย บริษัทประกอบยานยนต์ข้ามชาติจากประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาทั้งหมด

2.2) กลุ่มผู้ประกอบการที่นำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์สำเร็จรูป หรือ CKD (CKD ; Complete Knock Down) จากต่างประเทศเข้ามาประกอบเป็นยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยผู้ประกอบการภายใต้ตราสินค้า BMW, Mercedes Benz, Tata และ MG

3) เมื่อเกิดการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยนั้นมีความได้เปรียบประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนเป็นอย่างมาก เช่น การได้แรงงานฝีมือระดับล่างเข้ามาเสริมแรงงานของไทยที่มีแนวโน้มจะขาดแคลนซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญของประเทศไทยในอนาคตอันใกล้, ประเทศไทยมีประสบการณ์ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สูงกว่าประเทศอื่นในภูมิภาค, มีโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่สามารถสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เติบโตต่อไปได้ และความต้องการทางด้านการใช้ยานยนต์ของประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศลาว, เวียดนาม, กัมพูชา และเมียนมาร์ ที่กำลังมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการคมนาคมภายในประเทศเพิ่มมากขึ้นนั้นจะส่งผลให้ตลาดยานยนต์ในภูมิภาคขยายตัวและจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ดำเนินการในประเทศไทยด้วย รวมถึงการศึกษาและทำความเข้าใจกฎระเบียบใหม่ช่องทางที่เป็นประโยชน์ทางการค้า การศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายธุรกิจและการใช้แรงงานที่เหมาะสมกับธุรกิจจากประเทศในภูมิภาค และควรสร้างความสัมพันธ์หรือสร้างเครือข่ายกับบริษัทคู่ค้า รวมทั้งการมีความเข้าใจด้านภาษาของลูกค้าก็สามารถสร้างความได้เปรียบทางการค้าและเพิ่มการลงทุนเพิ่มในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยได้เช่นกัน

4) การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) เพื่อหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยนั้นพบว่า

4.1) โอกาสที่สำคัญที่ผู้ผลิตยานยนต์สามารถปรับตัว พัฒนาศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของตน โดยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมทางด้านการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แบบใหม่ๆ และต้องปรับตัวให้ทันกับความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์แห่งอนาคตก็จะทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีความได้เปรียบในตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้นวัตกรรมใหม่ๆ ดังกล่าวได้ ในทางกลับกันหากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไม่สามารถปรับตัวเพื่อให้อุตสาหกรรมรองรับกับการเปลี่ยนแปลงของตลาดยานยนต์ได้ทันก็อาจจะต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นด้วย

4.2) การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในอีก 10 ปีข้างหน้าจะมีทิศทางไปสู่การผลิตยานยนต์แห่งอนาคตที่มีความจำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นการผลิต โดยการใช้เทคโนโลยีการผลิตขั้น และการลงทุนต้องใช้เงินทุนสูงมากขึ้น ดังนั้นหากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สามารถพัฒนาให้แรงงานในระบบมีทักษะพิเศษที่แตกต่างจากแรงงานทั่วไปก็จะทำให้เป็นการขยายโอกาสในการจ้างงานและเพิ่มมูลค่าให้กับแรงงานไทยได้อีกทางหนึ่งและสามารถทำให้เกิดการเพิ่มการลงทุนจากบริษัทต่างชาติเพิ่มขึ้นได้อีกทางหนึ่ง และ

4.3) การใช้นโยบาย Global Sourcing เป็นเครื่องมือในการคิดค้นทางการค้าของบริษัทประกอบยานยนต์ข้ามชาติ นอกจากจะสร้างโอกาสให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยในการมีช่องทางจำหน่ายสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น แต่ในอีกทางหนึ่งกลับพบว่าเป็นอุปสรรคต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยด้วยเช่นกันถ้า

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ผลิตยานยนต์ได้ เนื่องจากนโยบาย Global Sourcing ถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการกีดกันทางการค้าจากบริษัทประกอบยานยนต์ และบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ข้ามชาติอีกด้วย

5) ยุทธศาสตร์และแผนกลยุทธ์ SO หรือกลยุทธ์จุดแข็งกับโอกาสหรือยุทธศาสตร์เชิงรุก (SO Strategy) เป็นยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมในการปรับตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เนื่องจากรูปแบบและความสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในฐานะที่เป็นหัวใจสำคัญในห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นรูปแบบการผลิตยานยนต์แบบโครงข่ายการผลิตยานยนต์ระดับโลก (Global Production Network) และการมีนโยบายจัดซื้อชิ้นส่วนยานยนต์จากทั่วโลก (Global Sourcing) ของบริษัทข้ามชาติเป็นบทบาทที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทข้ามชาติในประเทศไทยสามารถนำผลที่ได้ไปทำการกำหนดแผนการดำเนินงานในช่วงระยะเวลาต่างๆ ได้ ดังนี้

5.1) แผนการดำเนินการระยะสั้น (1-3 ปี) มีดังต่อไปนี้

5.1.1) การสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 2 – Tier 3 ในการทำตลาดเชิงรุกเพื่อส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่ (REM) ในกลุ่มประเทศ CLMV เช่น จัด Roadshow ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเพื่อพบปะกับคู่ค้าในกลุ่มประเทศ CLMV เป็นต้น

5.1.2) เพิ่มเงินลงทุนจากภาครัฐ (Public Investment) ด้านการวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยี และนวัตกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งในรูปแบบของ Public R&D และ Co-fund R&D ระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐ โดยเน้นไปที่การวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์แห่งอนาคตและที่ต้องใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง รวมถึงการจัดตั้งกองทุนวิจัยและพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทุกลำดับขั้นสามารถเข้าถึงได้อย่างเป็นธรรม และ

5.1.3) ออกมาตรการทางการเงินเพื่อจูงใจให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเพิ่มมากขึ้น

5.2) แผนการดำเนินงาน ระยะกลาง (3-5 ปี)

5.2.1) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับสถาบันการศึกษา และ/หรือ ภาคเอกชนเพื่อสร้างหลักสูตรการเรียนการสอนที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทักษะทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แห่งอนาคต โดยเฉพาะด้านวิศวกรรม Mechatronics and Robotics ที่มีความสามารถในการออกแบบและวิจัยผลิตภัณฑ์ด้าน Mechatronics ตลอดจนการดูแลควบคุมเครื่องจักรกล หุ่นยนต์ และซอฟต์แวร์ระบบสมองกลฝังตัว (Embedded Software) เป็นต้น

5.2.2) ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค, การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ และการสื่อสารให้ทันสมัยเพื่อเอื้อต่อการเป็นฐานกระจายชิ้นส่วนยานยนต์ไปประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน

5.2.3) ทำการตลาดเชิงรุกไปยังประเทศคู่ค้านอกภูมิภาค เช่น การเดินสายจัดแสดงสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในต่างประเทศ, สร้าง Platform เพื่อเชื่อมโยงผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยกับคู่ค้าต่างประเทศ โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย, เร่งการเจรจาการเปิดเสรีทางการค้าหรือการเจรจาเพื่อลดข้อกีดกันทางการค้าที่มีอยู่กับประเทศคู่ค้าใหม่ๆ เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายใต้ตราสินค้าต่างประเทศ

5.3) แผนการดำเนินงาน ระยะยาว (5-10 ปี) กล่าวคือ

5.3.1) มีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงาน (Regional Focal Point) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการกระจายชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน

5.3.2) ปรับรูปแบบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากเดิมที่มีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับยานยนต์ปกติมาเป็นชิ้นส่วนยานยนต์เพื่ออนาคตตามความต้องการของตลาดและส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในการทำการสร้างตราสินค้าของไทยให้ชัดเจน เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

นอกจากนี้จากประสบการณ์ของผู้วิจัยที่ได้พบเห็นและจากการทำงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มาเป็นระยะเวลานานนั้น พบว่าผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยนั้นเป็นผู้ลงทุนจากต่างชาติ หรือบริษัทข้ามชาติเป็นส่วนใหญ่ และผู้ลงทุนจากต่างชาติที่มีมูลค่าการลงทุนสูงสุดในประเทศไทยคือผู้ผลิตยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น นับตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันนี้ ซึ่งในอดีตนั้นการลงทุนในประเทศไทยของบริษัทข้ามชาติจากประเทศต่างๆ นั้นจะเป็นการลงทุนแบบร่วมทุน หรือ Joint venture เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายการลงทุนของประเทศไทย โดยที่ผู้ร่วมทุนที่เป็นทุนท้องถิ่นของไทยต้องมีสัดส่วนสูงกว่าผู้ร่วมทุนจากต่างชาติเช่น ทุนท้องถิ่นไทยถือหุ้นร้อยละ 51 ทุนต่างชาติ หรือบริษัทข้ามชาติถือหุ้นร้อยละ 49 เป็นต้น ทำให้ทุนท้องถิ่นของไทยมีอำนาจในการต่อรองต่างๆ ได้บ้าง เช่น เทคโนโลยีการผลิต การพัฒนาบุคลากรเพื่อการผลิต และการถ่ายทอดทางเทคโนโลยีบางอย่างที่เป็นไปเพื่อการผลิต เป็นต้น

ในเวลาต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงด้านการค้าการลงทุนจากอดีตที่มีการปกป้องผู้ผลิตที่เป็นทุนท้องถิ่นค่อยๆ ลดลงตามกระแสโลกาภิวัตน์ทำให้รูปแบบการลงทุนค่อยๆ เกิดการเปลี่ยนแปลง และเมื่อประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกหรือ WTO ทำให้การปกป้องคุ้มครองทุนท้องถิ่นของประเทศไทยหมดไป ซึ่งรวมถึงอำนาจในการต่อรองเรื่องต่างๆ ของทุนท้องถิ่นของไทยก็หมดตามไปด้วยเช่นกัน ดังนั้นบริษัทข้ามชาติจึงมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการลงทุนจากการเป็น Joint Venture มาเป็นการลงทุนทางตรง (FDI) ในการดำเนินกิจการใหม่ในประเทศไทย และอีกทั้งพยายามเปลี่ยนการลงทุนที่แต่เดิมเป็น Joint Venture มาเป็นการลงทุนทางตรงเพิ่มขึ้นอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นการขอซื้อหุ้นจากทุนท้องถิ่นของไทย ไม่ส่งออเดอร์ให้ทำให้ธุรกิจเกิดปัญหาและไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ และรวมถึงการหยุดการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สำคัญให้เกิดขึ้นกับทุนท้องถิ่นไทยในเวลาต่อมาอีกด้วยเพราะการลงทุนแบบญี่ปุ่นนั้นจะเป็นการลงทุนในแนวอนคือการออกแบบ วิจัย และพัฒนาจะทำที่ประเทศญี่ปุ่น (Tier 0.5 และผู้ผลิตยานยนต์) ส่วนการผลิตชิ้นส่วนทำในหลายๆ บริษัท หลายๆ ประเทศ และนำมาประกอบขึ้นตอนสุดท้ายในบริษัทที่เป็นของญี่ปุ่นเองซึ่งเรียกว่า “การทำให้เป็นอุตสาหกรรมโดยปราศจากการพัฒนาเทคโนโลยี” ในแบบของบริษัทญี่ปุ่น ทำให้ทุนท้องถิ่นของไทย และประเทศอื่นๆ ในอาเซียนไม่ได้รับการพัฒนา ในเรื่องของการวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยี แต่จะเป็นเพียง “ผู้ผลิตตามคำสั่ง และตามแบบการผลิต” ที่ถูกออกแบบมาจากบริษัทข้ามชาติทั้งสิ้น

4. ผลการวิจัย

จากผลของการศึกษาวิจัยเพื่อประเมินเงื่อนไขที่จำเป็นและเพียงพอของประเทศไทยในการเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียนนั้นผลการวิจัยได้ชี้ให้เห็นว่าเงื่อนไขที่จำเป็นคืออุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้นเป็นหัวใจสำคัญของ “ห่วงโซ่อุปทานยานยนต์” ที่ผู้ผลิตยานยนต์ต้องการคือ “ผู้ผลิตชิ้นส่วนของ

ยานยนต์ที่มีราคาต่ำ คุณภาพตรงตามต้องการ จัดส่งตรงเวลา อยู่ใกล้กับโรงงานประกอบยานยนต์” และจากผลการวิจัยได้ชี้ให้เห็นว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการกิจการอยู่ในประเทศไทยสามารถตอบสนองความต้องการนี้ได้เป็นอย่างดี การที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการกิจการในประเทศไทยสามารถตอบสนองความต้องการที่จำเป็นในด้านอุปทาน (Supply) และด้านอุปสงค์ (Demand) ในอุตสาหกรรมยานยนต์หรือในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ได้อย่างครบถ้วนและสมบูรณ์กว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนจึงทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความพร้อมที่สุดในภูมิภาคอาเซียนในการเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน และตอบสนองความต้องการของผู้ผลิตยานยนต์ได้ดีที่สุดในภูมิภาคนี้

เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์และเสนอแนะนโยบายและแผนการดำเนินการเพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอย่างยั่งยืนไว้ดังต่อไปนี้

1) แผนการดำเนินการระยะสั้น (1-3 ปี) มีดังต่อไปนี้

1.1) การสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 2 – Tier 3 ในการทำตลาดเชิงรุกเพื่อส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่ (REM) ในกลุ่มประเทศ CLMV เช่น จัด Roadshow ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเพื่อพบปะกับคู่ค้าในกลุ่มประเทศ CLMV เป็นต้น

1.2) เพิ่มเงินลงทุนจากภาครัฐ (Public Investment) ด้านการวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งในรูปแบบของ Public R&D และ Co-fund R&D ระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐ โดยเน้นไปที่การวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์แห่งอนาคตและที่ต้องใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง รวมถึงการจัดตั้งกองทุนวิจัยและพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทุกลำดับขั้นสามารถเข้าถึงได้อย่างเป็นธรรม และ

1.3) ออกมาตรการทางการเงินเพื่อจูงใจให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเพิ่มมากขึ้น

2) แผนการดำเนินงาน ระยะกลาง (3-5 ปี)

2.1) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับสถาบันการศึกษา และ/หรือ ภาคเอกชนเพื่อสร้างหลักสูตรการเรียนการสอนที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทักษะทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แห่งอนาคต โดยเฉพาะด้านวิศวกรรม Mechatronics and Robotics ที่มีความสามารถในการออกแบบและวิจัยผลิตภัณฑ์ด้าน Mechatronics ตลอดจนการดูแลควบคุมเครื่องจักรกล หุ่นยนต์ และซอฟต์แวร์ระบบสมองกลฝังตัว (Embedded Software) เป็นต้น

2.2) ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค, การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ และการสื่อสารให้ทันสมัยเพื่อเอื้อต่อการเป็นฐานกระจายชิ้นส่วนยานยนต์ไปประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน

2.3) ทำการตลาดเชิงรุกไปยังประเทศคู่ค้าออกภูมิภาค เช่น การเดินสายจัดแสดงสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในต่างประเทศ, สร้าง Platform เพื่อเชื่อมโยงผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยกับคู่ค้าต่างประเทศโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย, เร่งการเจรจาเปิดเสรีทางการค้าหรือการเจรจาเพื่อลดข้อกีดกันทางการค้าที่มีอยู่กับประเทศคู่ค้าใหม่ๆ เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายใต้ตราสินค้าต่างประเทศ

3) แผนการดำเนินงาน ระยะยาว (5-10 ปี) กล่าวคือ

3.1) มีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงาน (Regional Focal Point) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการกระจายชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน

3.2) ปรับรูปแบบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากเดิมที่มีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับยานยนต์ปกติมาเป็นชิ้นส่วนยานยนต์เพื่ออนาคตตามความต้องการของตลาดและส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในการทำการสร้างตราสินค้าของไทยให้ชัดเจน เพื่อทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

5. การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากผลของการศึกษาวิจัยและการประเมินเงื่อนไขที่จำเป็นและเพียงพอของประเทศไทยในการเป็นฐานการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนนั้นผลการวิจัยได้ชี้ให้เห็นว่าเงื่อนไขที่จำเป็นและเพียงพอเริ่มมาจากในอดีตที่ต้องการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในช่วงเริ่มต้นเพื่อลดการนำเข้ายานยนต์จากต่างประเทศมาสู่ในช่วงกลางของอุตสาหกรรมระหว่างปี พ.ศ.2520 - 2540 ด้วยการส่งเสริมการลงทุน, การสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศและพัฒนาความสามารถในการผลิตเพื่อการส่งออก โดยประเทศไทยเริ่มมีนโยบายเปิดเสรีทางการค้าและได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization หรือ WTO) และร่วมลงนามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area หรือ AFTA) จนถึงปัจจุบันได้เข้าสู่ยุคการค้าเสรีอย่างเต็มตัว ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถก้าวเข้าสู่การเป็นผู้ผลิตยานยนต์ที่สำคัญในระดับโลกได้และในภูมิภาคอาเซียนนั้น ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความสามารถในการผลิตยานยนต์ได้จำนวนมากที่สุด เมื่อเทียบกับทุกๆ ประเทศในภูมิภาคนี้ (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), 2016) ซึ่งประเทศไทยและประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนนั้นเป็นที่ทราบกันว่าผู้ที่ทำการควบคุมทิศทางการเจริญเติบโตของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในภูมิภาคนี้ล้วนแต่เป็นต่างชาติที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยี ซึ่งทำการขยายการลงทุนมาทำการลงทุนในประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนไม่ว่าจะเป็นบริษัทข้ามชาติจากประเทศญี่ปุ่น อเมริกา หรือประเทศจากทวีปยุโรปก็ตาม ทั้งนี้ก็เพื่อวัตถุประสงค์ในอดีตที่ต้องการควบคุมให้ตลาดเป็นของตนเองไม่เปลี่ยนแปลงไปสู่ผู้ผลิตยานยนต์รายอื่นๆ ซึ่งในภูมิภาคอาเซียนนี้เป็นที่ทราบกันว่าบริษัทข้ามชาติจากประเทศญี่ปุ่นคือผู้ลงทุนที่มีมูลค่าการลงทุนและมีผลการดำเนินการผลิตสูงที่สุด และต่อมาหลังวิกฤตปี พ.ศ.2540 ที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยและส่งผลกระทบต่อประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนอีกด้วยจึงทำให้ผู้ผลิตยานยนต์ที่ลงทุนในประเทศไทยและในภูมิภาคอาเซียนต่างทำการปรับเปลี่ยนแผนนโยบายจากเดิมผลิตเพื่อตลาดในประเทศที่ลงทุนอยู่นั้นมาเป็นการใช้การผลิตที่มีอยู่ในประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายในประเทศข้างเคียง รวมถึงขยายไปในประเทศต่างๆ ที่มีความต้องการยานยนต์ทั้งในระดับภูมิภาคและรวมถึงตลาดต่างๆ ในโลกอีกด้วย

จากเหตุการณ์ที่กล่าวมาทำให้ความต้องการในการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มีสูงขึ้นจากเดิมเป็นจำนวนมากส่งผลให้ผู้ผลิตยานยนต์ต้องเสาะหาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างครบถ้วนซึ่งจากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลเชิงเอกสารและจากการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ทำงานในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ผู้วิจัยประสพด้วยตัวเองจากการปฏิบัติหน้าที่ในการเป็นผู้ตรวจประเมินระบบคุณภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความเห็นสอดคล้องกันว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดกิจการอยู่ในประเทศไทยนั้นเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีศักยภาพและความสามารถในการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพตามข้อกำหนดของลูกค้า ส่งมอบตามเวลาที่ลูกค้าต้องการ ด้วยต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ย่อมมีความได้เปรียบ และเป็นที่

ต้องการของผู้ผลิตยานยนต์ จะทำให้ผู้ผลิตยานยนต์สนใจลงทุนและขยายการลงทุนในประเทศไทย และส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการในประเทศไทยเป็นผู้ผลิตสำคัญที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ในระดับภูมิภาค และเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ของโลกอีกด้วย และสอดคล้องกับ John Humphrey and Olga Memedoric (2003) ที่พบว่า ความต้องการของลูกค้าเกี่ยวกับยานยนต์และองค์ประกอบอื่นๆ มีผลกับปริมาณความต้องการของยานยนต์เป็นอย่างมาก เช่น ผู้ซื้อต้องการรถยนต์ที่ตรงตามต้องการ, ราคาต่ำ, ผู้ผลิตรถยนต์ต้องผลิตได้ตรงตามกฎหมายแต่ละประเทศที่จะขายรถยนต์ไป, ความประหยัด, ปลอดภัย, การจับขีที่สอดคล้องกับสภาพการจับขีของแต่ละประเทศ รูปทรงตรงตามต้องการของผู้ซื้อ ดังนั้น การใช้ Plat Form มาตรฐานจึงต้องสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อได้ด้วย ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเป็นผู้ผลิตที่สามารถตอบสนองความต้องการด้านคุณภาพ และด้านต่างที่ลูกค้าที่เป็นผู้ผลิตยานยนต์ต้องการได้ และยังพบว่าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีอัตราการถูกคัดทิ้ง (Rejection Rate) อยู่ในระดับต่ำ คือ 10-150 ppm (ส่วนในล้านส่วน) และต่ำกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้อง 2 ประการ ได้แก่

1) แรงงานของไทยเป็นแรงงานที่มีความประณีตและมีการสั่งสมประสบการณ์ทางการผลิตด้วยเทคโนโลยีพื้นฐานที่เป็นที่ยอมรับและผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานสากลอยู่เสมอ เช่น ISO 9000, ISO 14000 และ ISO/TS 16949 เป็นต้น

2) ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยหลายรายมีเครื่องทดสอบคุณภาพชิ้นส่วนยานยนต์เป็นของตนเอง ถึงแม้จะเป็นการทดสอบที่ไม่ครบทั้งระบบแต่สามารถทดสอบสินค้าของตนในข้อกำหนดที่สำคัญก่อนส่งมอบให้แก่ลูกค้า และหากพบว่าสินค้าไม่ได้คุณภาพตามข้อกำหนดก็สามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทันที ทำให้สินค้าที่ส่งออกไปมีคุณภาพตรงตามข้อกำหนดส่งผลให้มีอัตราการคัดทิ้งน้อย

ทั้งนี้ยังมีข้อมูลยืนยันอีกว่าการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการอยู่ในประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มของผู้ผลิตที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีคุณภาพสูงที่สุดในภูมิภาคอาเซียน โดย Japan Automobile Manufacturers Association (BOI, 2015, p. 7) โดยปัจจัยที่เป็นทั้งข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย คือ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของรถกระบะกว่าร้อยละ 85 ของการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมด (BOI, 2015, p. 7) ในขณะที่ตลาดยานยนต์ทั่วโลกมีรถยนต์นั่งครองส่วนแบ่งการตลาดสูงสุด ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยจึงมีข้อจำกัดในการหาตลาดเพื่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของตนเอง แต่สิ่งที่เป็นข้อได้เปรียบคือ การที่ทำให้ประเทศไทยสามารถเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของรถกระบะในภูมิภาคนี้ และถือเป็นจุดแข็งที่ทำให้ผู้ประกอบการยานยนต์ทุกค่ายให้ความสนใจที่จะย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย

ดังนั้น จึงควรพิจารณาถึงความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทอื่นๆ นอกจากชิ้นส่วนยานยนต์ของรถกระบะเพื่อเป็นการขยายโอกาสและทางเลือกของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไม่ให้ถูกจำกัดอยู่เฉพาะการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อรถกระบะเท่านั้นและทำให้ในอนาคตสามารถผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อการส่งออกได้จากเดิมในปัจจุบันที่ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้เกือบทั้งหมดเพื่อการประกอบยานยนต์ภายในประเทศ (BOI, 2015 : 07) และจากการวิจัยในแง่ของจำนวนผู้ผลิตยานยนต์ พบว่าประเทศไทยมีผู้ประกอบการยานยนต์ที่ดำเนินธุรกิจในประเทศไทยจำนวน 18 บริษัท (สถาบันยานยนต์, 2557) ซึ่งจากการศึกษาของ John Humphrey and Olga Memedoric (2003) ได้ทำการศึกษาแนวทางการดำเนินการกับระบบห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ว่า ผู้ผลิตยานยนต์จะใช้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เดิมที่ใช้อยู่ถ้าสามารถตอบสนองกับความต้องการในการเพิ่ม หรือขยายการผลิตไปยังส่วน

ต่างๆ ที่ต้องการ และจะสรรหาผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหม่ก็ต่อเมื่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เดิมนั้นไม่สามารถย้ายตามหรือตอบสนองความต้องการได้ ซึ่งจากการศึกษานี้สอดคล้องกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญทุกท่านที่เห็นว่าผู้ผลิตยานยนต์จะเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มการลงทุนหรือเพิ่มกำลังการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในทุกๆ ที่ที่มีการผลิตยานยนต์ จากที่กล่าวมาจึงเห็นได้ว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผู้ผลิตยานยนต์มากที่สุดในภูมิภาคจึงเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคและควรส่งเสริมการลงทุนของผู้ผลิตยานยนต์ ส่งเสริมและควบคุมไม่ให้เกิดการย้ายฐานการผลิตของผู้ผลิตยานยนต์แล้วนั้นประเทศไทยจะเป็นประเทศที่เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความสำคัญในภูมิภาคอย่างยั่งยืน และในขณะนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการในประเทศไทยมีจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งสิ้นสูงถึง 1,700 ราย (สถาบันยานยนต์, 2557)

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า เส้นโซ่ที่จำเป็นในด้านอุปทาน (Supply) และด้านอุปสงค์ (Demand) ในอุตสาหกรรมยานยนต์หรือในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความพร้อมในการเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียนและตอบสนองความต้องการของผู้ผลิตยานยนต์ได้

6. บทสรุป

อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้นเป็นหัวใจสำคัญของ “ห่วงโซ่อุปทานยานยนต์” ที่ต้องมีราคาต่ำ คุณภาพตรงตามต้องการ จัดส่งตรงเวลา อยู่ใกล้กับ โรงงานประกอบยานยนต์ ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการอยู่ในประเทศไทยสามารถตอบสนองได้เป็นอย่างดีที่สุดในภูมิภาคอาเซียน

จากที่กล่าวมาผู้วิจัยต้องการจะชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยและผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการกิจการอยู่ในประเทศไทยมีความเจริญเติบโตและกลายเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศและเป็นอุตสาหกรรมสำคัญของภูมิภาคอาเซียนได้นั้นเกิดตามหลัง หรือเกิดขึ้นภายใต้การส่งเสริม และพัฒนาจากภาครัฐเพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีคุณภาพ และเติบโตขึ้นตามการลงทุน และขยายการลงทุนของผู้ผลิตยานยนต์ที่มาเปิดดำเนินการในการผลิตยานยนต์ในประเทศไทยซึ่งเกิดขึ้นได้จากการที่ประเทศไทยมีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ตามที่ผู้ผลิตยานยนต์ต้องการตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน และขณะนี้ทุกประเทศในภูมิภาคอาเซียนกำลังปรับตัวเพื่อให้ผู้ผลิตยานยนต์ย้ายฐานการผลิตหรือขยายฐานการผลิตโดยไปตั้งโรงงานประกอบยานยนต์ที่ประเทศของตน ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอีกสิ่งหนึ่งที่ค้นพบจากการศึกษาถึงเงื่อนไขที่จำเป็นผ่านการวิจัยครั้งนี้ คือการส่งเสริม ผลักดันให้เกิดการขยายการลงทุน เพิ่มการลงทุน ขยายกำลังการผลิตของผู้ผลิตยานยนต์ภายในประเทศไทย ก็จะสามารถทำให้ความได้เปรียบต่างๆ ที่มีอยู่ของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการในประเทศไทยได้ถูกใช้อย่างเต็มที่ และจะกลายเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างยั่งยืน

ในขณะนี้ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนได้มีข้อเสนอที่จะให้ผลประโยชน์ตอบแทนอย่างสูงกับผู้ผลิตยานยนต์เพื่อชักจูงให้ผู้ผลิตยานยนต์ไปเปิดดำเนินการกิจการประกอบยานยนต์ในประเทศของตนเพราะรู้ดีว่าเมื่อมีการเปิดดำเนินการกิจการในการประกอบยานยนต์ในประเทศของตนแล้วในวันต่อไปในวันข้างหน้าจะทำให้เกิดการลงทุนด้านการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เกิดขึ้นภายในประเทศของตนต่อไปตามหลักของการย้ายตามการผลิตยานยนต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทาน และจากสิ่งที่พบเห็นนี้ผู้วิจัยต้องการชี้ให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยที่ต้องหันมาร่วมมือกันอย่างจริงจัง และตัดสินใจอย่างชัดเจนว่าจะทำอย่างไรจึงจะทำให้อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีอยู่ในประเทศไทยจะไม่ย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศอื่นๆ และยังคงเพิ่มการลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิตต่อไปใน

ประเทศไทย เช่น ให้ผลตอบแทนทางภาษีเพิ่มขึ้น หรือให้การสนับสนุนต่างๆ ต่อผู้ผลิตยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

สิ่งหนึ่งที่ผู้วิจัยต้องการบอกกับผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์คือต้องมีข้อมูลที่ชัดเจนว่า “คุ้มค่าหรือไม่กับการลงทุนต่างๆ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน” ทั้งนี้เพราะผู้ผลิตที่จะเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เปิดดำเนินการในประเทศไทยในอนาคตจะเป็นการลงทุนทางตรงซึ่งเป็นการลงทุนของบรรษัทข้ามชาติเป็นส่วนมากหรืออาจกล่าวได้ว่าเกือบทั้งหมด (ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และเงินลงทุนสูง) ดังนั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่าประชาชนชนส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่คนไทยนั้นจะเป็นเพียง “ผู้ที่มีงานทำในอุตสาหกรรม” ยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เท่านั้นซึ่งผู้วิจัยมองว่ามูลค่าที่ได้จากการมีงานทำในอุตสาหกรรมยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้นไม่มีมูลค่าตอบแทนที่ “เหมาะสมหรือไม่” ต่อการลงทุนของประเทศไทยที่ทุ่มเทลงไปในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

7. เอกสารอ้างอิง

- สุภางค์ จันทวานิช. (2546). *วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กระทรวงอุตสาหกรรม. (2555). *แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2555-2559*. กรุงเทพฯ: กระทรวงอุตสาหกรรม.
- ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). *อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- สถาบันยานยนต์. (2557). *รายงานการศึกษา: การศึกษาโครงสร้างการผลิตชิ้นส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์.
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). (2016). *2016 Production Statistics*. Retrieved from <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- International Organization of Motor Vehicle Manufactures. (2015). *2015 Production Statistics*. Retrieved from <http://www.oica.net/category/production-statistics/>.
- Humphrey, J., & Memedovic, O. (2003). *The Global Automotive Industry Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries*. Vienna: United Nations Industrial Development Organization, BOI. (2015). *Thailand: Global Green Automotive Production Base*. Bangkok: n.p.