

การศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์  
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ทงศักดิ์ จัคดี

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์  
คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา  
สิงหาคม 2559  
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

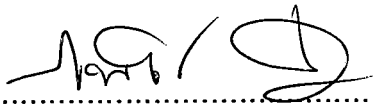
อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา  
งานนิพนธ์ของ ทนงศักดิ์ จัคดี ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม  
หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ของ  
มหาวิทยาลัยบูรพาได้.

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์



.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ฉกร อินทร์พุง)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า

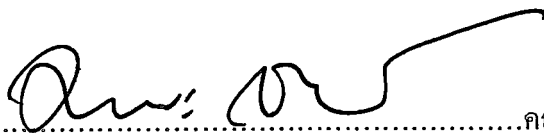


.....ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล)



.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ฉกร อินทร์พุง)

คณะโลจิสติกส์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ ของมหาวิทยาลัยบูรพา



.....คณบดีคณะโลจิสติกส์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มานะ เขาวรัตน์)

วันที่ 19 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2559

## ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยการได้รับความช่วยเหลือและการให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้องและตรวจสอบ แก้ไขข้อบกพร่องจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ณกร อินทร์พยุง ประธานกรรมการที่ปรึกษางานนิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำด้วยดี ตลอดระยะเวลาในการดำเนินการจัดทำนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและเสียสละเวลาของท่านเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ผู้วิจัยขอขอบคุณไปยังเพื่อนพนักงาน ผู้บังคับบัญชาและหัวหน้างาน ที่มีส่วนช่วยตอบแบบสอบถามและให้ข้อมูลที่สำคัญเพื่อนำมาใช้ในงานนิพนธ์ฉบับนี้ด้วย

เหนือสิ่งอื่นใดขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ของผู้วิจัยที่ให้กำลังใจและให้การสนับสนุนในทุก ๆ ด้านอย่างดีที่สุดเสมอมา

ทางผู้วิจัยหวังว่า งานนิพนธ์ฉบับนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้สนใจหรือใช้เป็นแนวทางที่จะศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมในเรื่องธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ และรวมถึงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอีกด้วยซึ่งหากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับ และต้องขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ทนงศักดิ์ จัคดี

54920331: สาขาวิชา: การจัดการการขนส่งและ โลจิสติกส์; วท.ม. (การจัดการการขนส่งและ  
โลจิสติกส์)

คำสำคัญ: ผลกระทบ/ อุตสาหกรรมรถยนต์/ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ทงนงคักคี่ จัดดี: การศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (THE STUDY OF THE EFFECTS OF THE  
AUTOMOTIVE INDUSTRY AND AUTOMOTIVE COMPONENT IN THE ASEAN  
ECONOMIC COMMUNITY) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: ฉกร อินทร์พุง, Ph.D. 71 หน้า. ปี  
พ.ศ. 2559

การวิจัยนี้เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์  
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศไทยและประเทศในกลุ่มสมาชิก AEC โดยได้  
รวบรวมข้อมูลด้านการผลิต ยอดขาย และองค์ประกอบปัจจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงบทวิเคราะห์ วิจารณ์  
ต่าง ๆ แล้วใช้ทฤษฎี SWOT มาช่วยวิเคราะห์ภาพรวมของภาคอุตสาหกรรม และได้จัดทำ  
แบบสอบถามโดยสำรวจจากผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทาน ภายในบริษัทของผู้ทำวิจัยซึ่ง  
เกี่ยวข้องกับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

ผลการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยยังมีโอกาสเติบโตมากยิ่งขึ้น เพราะ  
ประเทศไทยมีความพร้อม และศักยภาพในหลายด้าน เช่นทักษะฝีมือแรงงาน มีความพร้อมของ  
ระบบสาธารณูปโภคที่ครบครัน มีการคมนาคมขนส่งที่ดีและอยู่ในจุดศูนย์กลางของ AEC  
มีผู้ประกอบการที่มีศักยภาพ และได้รับการสนับสนุนที่ต่อเนื่องจากภาครัฐ ส่วนภาคแรงงาน  
ผู้ปฏิบัติงานในทำงานอยู่ในอุตสาหกรรมรถยนต์ มีความรู้พื้นฐานของ AEC อยู่บ้างแต่ไม่มากนัก ยัง  
ต้องการส่งเสริม การฝึกอบรมจากบริษัทและภาครัฐ โดยสิ่งที่กังวลมากที่สุดคือ การใช้ภาษาใน  
การสื่อสาร ความไม่รู้ในกฎระเบียบและวัฒนธรรมของแต่ละประเทศ จึงไม่สนใจหรือมองหา  
โอกาสเพื่อไปทำงานในกลุ่มประเทศ AEC และมีความกังวลน้อยมากกับถูกแย่งงานจากแรงงานจาก  
กลุ่มประเทศสมาชิก AEC เนื่องจากงานที่ทำเป็นลักษณะงานที่เฉพาะทาง และมีแรงงานในประเทศ  
ไทยซึ่งมีศักยภาพให้เลือกร้อยอย่างเพียงพออยู่แล้ว

54920331: MAJOR: TRANSPORT AND LOGISTICS MANAGEMENT;  
M.Sc. (TRANSPORT AND LOGISTICS MANAGEMENT)

KEYWORDS: THE EFFECTS/ AUTOMOTIVE INDUSTRY/ ASEAN ECONOMIC  
COMMUNITY

TANONGSAK JADDEE: THE STUDY OF THE EFFECTS OF THE AUTOMOTIVE  
INDUSTRY AND AUTOMOTIVE COMPONENT IN THE ASEAN ECONOMIC  
COMMUNITY. ADVISOR: NAKORN INDRA-PAYOONG, Ph.D. 71 P. 2016

The purpose of this research is to study the effects to Thailand and AEC membership of the automotive industry and component in the Asean Economic Community, the research will be collect the information data about the production, sales and the relevant factors and applied the SWOT theory of analysis the overview of automotive industry and also to perform the questionnaires for surveys to staff that working in the supply chain field within the company's researcher in automotive industry business.

The results indicated that Thailand automotive industry is likely to grow even more because Thailand is good potential and ready in several aspects such as the Labor's skill, the availability of utilities and good transportation links due to the located in the center of the AEC, good entrepreneurial potentials and well continuation supported of the government. In The labor sector in the automotive industry had fair basic knowledge of the AEC. They need to the contribution of Training by companies and the government public. The most worrying thing is the communication, language skill and an Ignorance of the rules and culture of each country caused of don't interest or look for opportunities to work in the AEC country. They very slight in the concerned with competition of worker and the cheap labor from AEC counties due to the almost jobs need the specifics need the specialist for work and Thailand's worker has the potential for fulfill the requirement of employer and have workers sufficiently.

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	จ
สารบัญ .....	ฉ
สารบัญตาราง .....	ซ
สารบัญภาพ .....	ณ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	2
ขอบเขตของการวิจัย .....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ .....	3
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	4
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง .....	4
งานวิจัย เอกสารและบทความที่เกี่ยวข้อง.....	7
3 วิธีดำเนินการวิจัย .....	14
ลำดับขั้นตอนการวิจัย .....	14
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC).....	15
วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย.....	23
โครงสร้างในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์.....	26
สภาพปัจจุบันของธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศในกลุ่ม AEC .....	34
ตลาดแรงงานของประเทศไทยและประเทศในกลุ่มสมาชิก AEC.....	45
โครงสร้างตลาดแรงงานในกลุ่มสมาชิก AEC.....	45
4 ผลการวิจัย .....	50
วิเคราะห์ SWOT ของ AECกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย .....	50
จัดทำแบบสอบถามและสรุปผล.....	54

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5 สรุปและอภิปรายผล.....	60
สรุปผลการศึกษา.....	60
ข้อเสนอแนะการศึกษา.....	61
บรรณานุกรม.....	62
ภาคผนวก.....	65
แบบสอบถามเพื่องานวิจัย.....	66
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	71

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	สรุปเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการสำคัญของไทย.....	19
2	มูลปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศ .....	30
3	ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ .....	31
4	ข้อมูลปริมาณการส่งออกรถยนต์และมูลค่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2556.....	32
5	ข้อมูลบริษัทผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ในไทย .....	33
6	ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย .....	34
7	ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย.....	35
8	ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของในประเทศอินโดนีเซีย.....	36
9	ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของในประเทศอินโดนีเซีย.....	37
10	ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศฟิลิปปินส์ .....	38
11	ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศฟิลิปปินส์.....	39
12	ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศเวียดนาม .....	40
13	ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศเวียดนาม .....	41
14	ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศบรูไน.....	42
15	ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศสิงคโปร์ .....	42
16	ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศสมาชิก AEC .....	43
17	ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศสมาชิก AEC .....	44
18	ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 4 ข้อ .....	54
19	สรุปผลการตอบแบบสอบถาม ข้อที่ 1-12 .....	56
20	สรุปผลการตอบแบบสอบถาม ข้อที่ 13-18 .....	57



## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 แผนภูมิอธิบายการวิเคราะห์แบบ SWOT .....	4
2 ผู้นำกลุ่มประเทศสมาชิกและสัญลักษณ์ AEC .....	15
3 ประเทศกลุ่มสมาชิก AEC .....	16
4 ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์.....	28

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทย และประเทศสมาชิกอีก 9 ประเทศในภูมิภาคนี้ อันประกอบไปด้วย พม่า ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ บรูไน สิงคโปร์ เวียดนาม กัมพูชา และอินโดนีเซีย ได้มีความตกลงที่จะเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 แต่เนื่องมาจากความไม่พร้อมของประเทศสมาชิก จึงมีมติให้เลื่อนกำหนดการต่าง ๆ เป็นปี พ.ศ. 2559 ซึ่งหมายถึงประเทศสมาชิกจะมีการเปิดเสรีการค้า การบริการ การลงทุน การเงิน และแรงงานฝีมือ โดยมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวที่จะเกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรม การค้า ในธุรกิจ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ได้ ทั้งในรูปแบบของโอกาสและอุปสรรค กอปรกับการแข่งขันกันของภาคธุรกิจในการผลิตในศตวรรษที่ 21 มีความเข้มข้นซับซ้อนและมีความท้าทายเป็นอย่างมาก ทั้งเรื่องความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ปัญหาการเมือง นโยบายของภาครัฐ และภาวะวิกฤตของเศรษฐกิจโลก ที่มีความผันผวน ดังเช่นช่วงระยะเวลา 2-3 ปี ที่ผ่านมา ระบบเศรษฐกิจในทวีปยุโรปและอเมริกามีภาวะชะงักงัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัทต่าง ๆ ทำให้มีการปรับลดหรือปลดพนักงาน เพื่อความอยู่รอดของบริษัทเอง วิกฤตดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจเป็นวงกว้างไม่เฉพาะแค่ยุโรปและอเมริกาเท่านั้น ผลดังกล่าวกระทบกันทั้งระบบโซ่อุปทานทั้งหมดในระบบเศรษฐกิจ ดังนั้นผู้ประกอบการต้องมีการวิเคราะห์และปรับวิธีการดำเนินงานของธุรกิจเพื่อรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่มีการเคลื่อนไหวอย่างรวดเร็วของสถานะตลาดเพื่อความอยู่รอดและก้าวเข้าสู่ AEC ได้อย่างมั่นคง

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ได้ก้าวเข้าสู่ทศวรรษที่ 6 เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับหนึ่ง ซึ่งก้าวขึ้นมาแทนอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่มีมูลค่าการส่งออกที่ลดลงไป อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นตัวขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจหลักของประเทศ ซึ่งมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้ถึง 1,880,007 คันแยกเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 881,832 คัน และผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศกว่า 1 ล้านคัน มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์ นอกจากนี้อุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยยังประกอบด้วยโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งประเภทที่ใช้ในการประกอบใน

ประเทศ (Original Equipment Manufacturer : OEM) และประเภทอะไหล่ (Replacement Equipment Manufacturer : REM) รวมกันอีกเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงกันของเศรษฐกิจภายในประเทศ เกิดการจ้างงาน และเป็นรากฐานที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศด้วย

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระบบธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2. เพื่อศึกษาถึงความเสี่ยงและผลกระทบในด้านการแข่งขันภาคแรงงานและธุรกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะเกิดขึ้นจากผลกระทบการเปิดตลาดการค้าเสรีของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC ในปี พ.ศ. 2559

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ประกอบไปด้วยหัวข้อสำคัญ 2 ประการหลักดังนี้ คือ

1. รวบรวมและเรียบเรียงวรรณกรรม งานวิจัย บทความ วิทยานิพนธ์ เอกสารวิชาการ ข้อมูลทางสถิติ ตลอดจนแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: AEC ในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งมีผลกระทบต่่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
2. ศึกษารูปแบบของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สภาพของธุรกิจและการเติบโตของธุรกิจในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อเป็นแหล่งข้อมูลในการศึกษาของผู้ที่สนใจ กลุ่มอุตสาหกรรมหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สามารถนำผลการศึกษามาประยุกต์ ปรับใช้และเตรียมตัวของผู้สนใจเองและในองค์กร ให้สามารถรับมือกับความเสี่ยงทางธุรกิจได้เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ AEC
2. สามารถคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดกับธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย หลังจากมีการเปิดเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

### ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้เพื่อเป็นการศึกษาและการวิเคราะห์ถึงธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการผลิตและจำหน่ายรวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 และศึกษาผลกระทบในภาพรวมของธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ต่อการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

### นิยามศัพท์เฉพาะ

AEC คือ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community)

รถยนต์นั่ง หมายถึง รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย รถเก๋ง รถแวน รถตู้

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ หมายถึง รถกระบะ รถกระบะ 1 ตัน รถกระบะกึ่งบรรทุก (แบบ Cap และ 4 ประตู) รถยนต์เอนกประสงค์ (PPV, SUV) รถบรรทุกขนาดใหญ่

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งจะศึกษาผลกระทบที่จะเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ระบบโช้ดูดต่าง ๆ ดังต่อไปนี้โดยผู้วิจัยได้รวบรวมและเรียบเรียงเอกสาร และได้นำแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาทำการวิเคราะห์เพื่อใช้ในการศึกษาผลกระทบในด้านต่าง ๆ ดังนี้

### ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

#### ทฤษฎีการวิเคราะห์ SWOT

วิเคราะห์ SWOT คือแนวคิดของ อัลเบิร์ต ฮัมฟรี (Albert Humphrey) ซึ่งเกิดขึ้นทศวรรษที่ 1960-1970 เป็นการวิเคราะห์สภาพองค์กรหรือหน่วยงานในปัจจุบันเพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงาน โดยคำว่า SWOT ย่อมาจากประเด็นที่มีการวิเคราะห์ ได้แก่



ภาพที่ 1 แผนภูมิอธิบายการวิเคราะห์แบบ SWOT (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2556)

S - Strengths หมายถึง จุดเด่น จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายในขององค์กรหรือหน่วยงาน เป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน เช่น จุดแข็งด้านการเงิน จุดแข็งด้านการผลิต จุดแข็งด้านบุคลากร เป็นต้น

W - Weaknesses หมายถึง จุดด้อยจุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายในขององค์กรหรือหน่วยงานเป็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่าง ๆ

O - Opportunities หมายถึง โอกาสที่จะดำเนินการ ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกขององค์กรหรือหน่วยงาน เป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกของบริษัทเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร

T - Threats หมายถึง อุปสรรค ข้อจำกัดหรือภัยคุกคาม ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกขององค์กรหรือหน่วยงาน เป็นข้อจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์ SWOT เป็นเครื่องมือช่วยให้สามารถเข้าใจในสถานการณ์ ช่วยวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกของหน่วยงานหรือองค์กร ซึ่งปัจจัยเหล่านั้นจะสร้างผลกระทบต่อการทำงานขององค์กร เป็นแนวทางที่จะนำจุดแข็งมาสร้างประโยชน์ให้กับองค์กรในขณะเดียวกันก็จะทราบข้อด้อยขององค์กร และนำมาแก้ไขปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งมองหาโอกาสและขจัดอุปสรรคที่จะเกิดจากปัจจัยภายนอก รวมทั้งใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์การวางกลยุทธ์เพื่อให้องค์กรหรือหน่วยงานนั้นบรรลุเป้าหมาย

### ขั้นตอนและวิธีการวิเคราะห์ SWOT

การวิเคราะห์ SWOT จะครอบคลุมขอบเขตของปัจจัยที่กว้างด้วยการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคขององค์กร ทำให้มีข้อมูล ในการกำหนดทิศทางหรือเป้าหมายที่จะถูกสร้างขึ้นมาจากจุดแข็งขององค์กร และแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางสภาพแวดล้อม และสามารถกำหนดกลยุทธ์ที่มุ่งเอาชนะอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมหรือลดจุดอ่อนขององค์กรให้มีน้อยที่สุดได้ ภายใต้การวิเคราะห์ SWOT นั้น จะต้องวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กร โดยมีขั้นตอนดังนี้

#### 1. การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร

การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กรจะเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และพิจารณาความสามารถในทุกๆด้าน ขององค์กรหรือหน่วยงานนั้น ๆ เพื่อจะระบุจุดเด่นจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบและจุดด้อย จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ ให้ครอบคลุมทุก ๆ ด้าน ทั้งในด้าน โครงสร้าง ระบบ ระเบียบ วิถีปฏิบัติงาน ทรัพยากรในการบริหาร (คน เงิน วัสดุ การจัดการ) โดยมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กรหรือหน่วยงานนั้นเอง ว่าปัจจัยที่เป็นข้อดีและจุดเด่น ที่จะสร้างประโยชน์ให้กับองค์กรคืออะไร และความจะดำรงไว้ ส่วนปัจจัยใดที่เป็นจุดด้อย จุดอ่อนทำให้เกิดความเสียเปรียบ

และจำเป็นต้องปรับปรุง และจัดให้หมดไป

## 2. การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร

การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร จะทำให้ค้นหาโอกาสและอุปสรรคในการดำเนินการซึ่งจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่างทั้งในและนอกประเทศ เช่นด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ภาวะทางการเมือง นโยบายต่างของภาครัฐ โอกาสจากสภาพแวดล้อมจะเป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยใดที่จะกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินงานขององค์กรหรือหน่วยงาน สามารถนำข้อดีมาเสริมสร้างเข้มแข็งให้กับองค์กรมากยิ่งขึ้น สำหรับอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอกจะนำปัจจัยมาวิเคราะห์เพื่อหาทางหลีกเลี่ยง ป้องกันและเตรียมรับมือจากปัจจัยที่ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมนั้น

### ข้อพิจารณาในการวิเคราะห์ SWOT มีดังนี้

1. ควรวิเคราะห์แยกแยะควรทำอย่างลึกซึ้ง เพื่อให้ได้ปัจจัยที่มีความสำคัญจริง ๆ เป็นสาเหตุหลัก ๆ ของปัญหาที่แท้จริง กล่าวคือ เป็นปัจจัยที่มีประโยชน์ในการนำไปกำหนดเป็นนโยบาย ตลอดจนสามารถนำไปกำหนดกลยุทธ์ ที่จะทำให้องค์กรหรือหน่วยงานบรรลุเป้าหมายที่เป็นผลลัพธ์ขั้นสุดท้ายได้จริง

2. การกำหนดปัจจัยต่าง ๆ ไม่ควรกำหนดขอบเขตของความหมายของปัจจัยต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น จุดอ่อน (W) หรือ จุดแข็ง (S) หรือ โอกาส (O) หรือ อุปสรรค (T) ให้มีความหมายคาบเกี่ยวกัน จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องตัดสินใจ และชี้ชัดว่าปัจจัยที่กำหนดขึ้นมานั้นเป็นปัจจัยในกลุ่มใด ทั้งนี้เพราะปัจจัยที่อยู่ต่างกลุ่มกัน ก็ต้องสมควรที่จะนำไปกำหนดกลยุทธ์ที่ต่างกันออกไป

### ข้อดี – ข้อเสีย ของการวิเคราะห์ SWOT

ข้อดี เทคนิคการวิเคราะห์ SWOT ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในการวิเคราะห์สถานการณ์ต่าง ๆ ทางธุรกิจและการบริหารเชิงกลยุทธ์ เนื่องจากเป็นเทคนิคที่เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน ให้ความสำคัญสะดวกเป็นอย่างมากสำหรับผู้ที่น่า SWOT มาใช้และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในสถานการณ์ด้านต่าง ๆ มากมาย

ข้อเสีย ของการวิเคราะห์ SWOT มีโอกาสผิดพลาดซึ่งเกิดจาก คุณภาพของข้อมูลที่นำมาใช้วิเคราะห์ ทักษะ ประสบการณ์ และความเข้าใจในความรู้พื้นฐานของเทคนิค SWOT ของผู้วิเคราะห์เองและต้องทำการทบทวน SWOT เป็นระยะ ๆ เพื่อตรวจสอบสภาพว่า เหตุการณ์และปัจจัยต่าง ๆ ที่นำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน ยังเหมือนเดิมหรือมีการเปลี่ยนแปลงไปแล้วหรือไม่ เพราะหากไม่มีการเปลี่ยนข้อมูลในการวิเคราะห์หรือไม่มีการทบทวน SWOT และนำไปกำหนดกลยุทธ์ จะทำให้มีโอกาสที่จะดำเนินการผิดพลาดได้เช่นกัน

## งานวิจัย เอกสารและบทความที่เกี่ยวข้อง

ศิริัญญา เดชกุ่มภักดิ์ (2551) ทำการศึกษาวิจัยความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทย ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ การขนส่งทางรางของไทย โดยทำการเก็บรวบรวมสภาพปัจจุบันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางการขนส่งทางราง ในเรื่องการลงทุน ปัญหาอุปสรรค และโอกาสความเป็นไปได้ในการเปิดเสรีการค้าบริการ ซึ่งได้ทำการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างคือผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ โดยการทำแบบสอบถามทัศนคติ การให้อันดับความสำคัญและการอภิปรายสัมภาษณ์ในเชิงลึก แล้วนำมาประมวลผลทางสถิติโดยโปรแกรม SPSS ซึ่งผลการวิจัยสรุปได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางรางของไทยส่วนใหญ่จะมีขนาดกลางและขนาดย่อม ยังขาดความพร้อมในหลายด้าน โดยเฉพาะการบริหารจัดการ และจะต้องทำการปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้บริการต่างชาติในการเปิดเสรีการค้าบริการ ให้มีต้นทุนต่อหน่วยที่ลดลง และยังมี ความยากลำบากที่จะเข้าใช้บริการของการรถไฟ ทั้งเรื่องการติดต่อสื่อสารกับภาครัฐที่มีหลายหน่วยงาน ทั้งนี้โดยควรจะมีการสนับสนุนในด้านความพร้อมด้านเครือข่าย และพันธมิตรทางธุรกิจ และความพร้อมด้านเทคโนโลยีซึ่งจะส่งผลให้การขยายโอกาสการลงทุนในตลาดต่างประเทศ และคุณภาพในการบริการที่ดีขึ้น

นัจ ชนาภทรกุลธร (2554) ได้ศึกษาแนวโน้มการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วนของประเทศไทย รวมทั้งการศึกษาวเคราะห์ความเคลื่อนไหวและการพยากรณ์มูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ของไทยในอนาคตโดยใช้ทฤษฎีการวิเคราะห์แบบอนุกรมเวลาเข้ามาทำการวิเคราะห์การพยากรณ์ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS ในการวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล ระหว่างปี พ.ศ. 2549 - พ.ศ. 2554 ซึ่งได้แยกการพยากรณ์ตามส่วนของอนุกรมเวลา 4 แบบ คือ แบบแนวโน้ม (Long Term Trend : T) ค่าการผันแปรตามฤดูกาล (Seasonal Variation : S) ค่าการผันแปรตามวัฏจักร (Cyclical Variation : C) และ การผันแปรเนื่องจากเหตุการณ์ไม่ปกติ (Irregular Variation : I)

ผลการศึกษาศถานการณ์การผลิต พบว่าโครงสร้างการผลิตรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ของประเทศไทยนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ ชิ้นส่วนที่สามารถผลิตได้ในประเทศ ซึ่งใช้เทคโนโลยีรวมถึงความรู้ความสามารถของแรงงานภายในประเทศ และชิ้นส่วนประกอบที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยมีแหล่งนำเข้าหลักจากประเทศต่าง ๆ ได้แก่ ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย จีน เกาหลีใต้ และไต้หวัน

สถานการณ์การส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2554 (เดือน ม.ค. - พ.ย.) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2553 ร้อยละ 17.43 อันเนื่องมาจากการผลิตรถยนต์ในช่วงกล่าวมีปริมาณลดลง เนื่องมาจากในปลายปี พ.ศ. 2554 เกิดอุทกภัยครั้งใหญ่



ส่งผลให้นิคมอุตสาหกรรมของประเทศไทยปิดตัวและลดการผลิตลง แต่คาดว่าจะการผลิตจะกลับเข้ามาสู่ภาวะปกติ และเต็มกำลังการผลิตอีกครั้งหนึ่ง

การศึกษาวิเคราะห์ความเคลื่อนไหวและการพยากรณ์มูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบรถยนต์ของไทยในอนาคต โดยแยกตามส่วนอนุกรมเวลา มีผลดังนี้

1. ค่าแนวโน้ม ค่าแนวโน้มที่ได้จากการคำนวณมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ สามารถคาดการณ์ได้ว่ามูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของประเทศไทยจะมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น

2. ค่าความเคลื่อนไหวตามฤดูกาล การวิเคราะห์ค่าความเคลื่อนไหวตามดัชนีฤดูกาล ของมูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบของประเทศไทย จะมีค่าสูงที่สุดในไตรมาสที่ 1 ของปี จากนั้นจะมีมูลค่าลดลงต่ำสุดในไตรมาสที่ 3 และ 4

3. ค่าความเคลื่อนไหวตามวัฏจักร การเคลื่อนไหวตามวัฏจักรของมูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบจะใช้เวลา 2 ปี โดยเริ่มจากระยะเวลาที่มีมูลค่าตกต่ำ ตามด้วยระยะเวลาที่มีมูลค่าฟื้นตัว และระยะเวลาที่มีมูลค่าสูงสุด สุดท้ายจะที่มีมูลค่าการส่งออกหดตัวลง และไปสู่ขั้นตกต่ำอีกครั้ง โดยวัฏจักรจะหมุนเวียนไปเช่นนี้เรื่อย ๆ

4. ค่าความเคลื่อนไหวผิดปกติ จากการศึกษาพบว่า ค่าความเคลื่อนไหวผิดปกติที่เกิดขึ้นนั้นมีค่าผิดปกติเกิดขึ้นน้อยมาก แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีค่าความเคลื่อนไหวที่ผิดปกติเกิดขึ้นอยู่ตลอด กล่าวคือมูลค่าที่ส่งออกที่มีค่าสูงกว่าและต่ำกว่าค่าเฉลี่ยที่ได้

คมสวัสดิ์ เกษพิชัยณรงค์ (2551) ทำการศึกษาวิจัยความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทย ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ ภูมิศึกษาอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ พบว่า ผู้ใช้บริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการไทยมีคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นและเป็นวิสาหกิจขนาดเล็กลง มูลค่าทรัพย์สินต่ำกว่า 50 ล้านบาทและมีพนักงานต่ำกว่า 50 คน มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับบริษัทต่างชาติในระดับปานกลาง และมีโอกาสขยายปริมาณการค้า และการลงทุนเพิ่มมากขึ้น แต่มีอุปสรรคคือ ขาดแคลนเงินลงทุน และเทคโนโลยีในการพัฒนา อันเนื่องมาจากเป็นวิสาหกิจขนาดเล็กลง แต่อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีการค้าในสาขาบริการซอฟต์แวร์โลจิสติกส์เปรียบเทียบกับผู้ให้บริการต่างชาติ ยังมีความเชื่อมั่นว่าจะมีโอกาสขยายบริการที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้มีข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาสู่ความมั่นคงและมีศักยภาพเพื่อการแข่งขัน คือ การรวมกลุ่มจัดตั้งเป็นสมาคมสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ การให้การสนับสนุนของภาครัฐ โดยกำหนดแผนนโยบาย การให้การอบรมและพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ ส่งเสริมและสร้างผู้ประกอบการไทยให้มีประสบการณ์ทางการตลาด เพื่อขยายตลาดไปสู่ตลาดต่างประเทศให้มากยิ่งขึ้น

ศุภนาถ ศิริพงษ์ และกิตติศักดิ์ ดีเสมอ (2555) ได้แสดงความเห็นสรุปผลกระทบหลังการรวมกลุ่ม AEC หลังการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์อาเซียนได้ไว้วางใจ ดังนี้

ประเทศมาเลเซียจะได้รับผลกระทบทางลบมากที่สุด เนื่องจากมาเลเซียมีการเก็บภาษีรถยนต์นำเข้าในอัตราที่สูง เพื่อเป็นการปกป้องบริษัทรถยนต์ของมาเลเซีย แต่เมื่อกำแพงภาษีถูกพังทลายลง จะทำให้เป็นการยากต่อการป้องกันบริษัทผลิตรถยนต์ภายในประเทศ กอปรกับประเทศไทยซึ่งมีความสามารถสูงในการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน และมียอดการส่งออกมากที่สุดในโลก ซึ่งนับเป็นความแข็งแกร่งที่ประเทศอื่นยากจะแข่งขันด้วยในเวลาอันสั้น ในขณะที่ประเทศมาเลเซียมีความโดดเด่นในการผลิตรถยนต์นั่งซีดาน เนื่องจากได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลอย่างชัดเจน

ประเทศอินโดนีเซียเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายของประเทศไทย เนื่องจากในระยะสั้น ไทยจะได้รับประโยชน์จากอินโดนีเซียในฐานะตลาดส่งออกของไทย แต่ในอนาคตเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียจะเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและทำให้อินโดนีเซียมีความสามารถในการผลิตรถยนต์ นั้นย่อมส่งผลถึงประเทศไทยอย่างแน่นอน นอกจากนี้ อินโดนีเซียยังเป็นประเทศที่เจาะตลาดรถยนต์ได้ต่ำสุดในอาเซียน (lowest car penetration) ซึ่งเห็นได้จากนโยบาย Eco-car

ประเทศฟิลิปปินส์ เป็นประเทศผู้บริโภคนิยมมาก เนื่องจากมีการนำเข้ารถยนต์ในปริมาณมาก แต่ถึงกระนั้น ฟิลิปปินส์มีการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง ทำให้มองว่าเป็น supplier รายใหญ่ของภูมิภาค

ประเทศเวียดนาม มีความล่าช้าในการพัฒนาประเทศ ระบบสาธารณูปโภคส่วนใหญ่ยังล่าช้า ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่มีรายได้ต่ำ ทำให้ตลาดรถยนต์ในเวียดนามพัฒนาไปอย่างช้า ๆ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่นำลงทุนมากเป็นอันดับที่ 17 ของโลก และอันดับที่ 4 ของอาเซียน เนื่องจากมีความพร้อมทั้งในด้านระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการลงทุน แรงงานที่มีคุณภาพ การขออนุญาตก่อสร้าง การเข้าถึงกระแสไฟฟ้า และการจดทะเบียนทรัพย์สินในประเทศไทยที่มีขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินการไม่นานเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน รวมทั้งกฎหมายไทยให้ความคุ้มครองนักลงทุนต่างชาติค่อนข้างมาก หากประเทศไทยเข้าสู่การเป็น AEC จะทำให้เกิดเสรีในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ แรงงาน และทุนระหว่างกันมากขึ้น ตลอดจน Supply Chain ภายในภูมิภาคมีความเชื่อมโยงกันมากขึ้นจากการปรับลดและยกเลิกภาษีนำเข้าระหว่างกัน ซึ่งจะส่งผลให้ทุกประเทศในอาเซียนสามารถใช้วัตถุดิบร่วมกันได้โดยไม่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนย้าย ก็จะยิ่งดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาในอาเซียน รวมทั้งไทยมากขึ้น

และถึงแม้ว่าค่าแรงในประเทศไทยจะสูงกว่าหลายประเทศในอาเซียน เช่น เวียดนาม แต่ด้วยศักยภาพฝีมือแรงงานไทยที่สูงกว่า ทำให้ประเทศไทยได้เปรียบประเทศอื่น ๆ ทั้งนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการเปิด AEC เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีความโดดเด่นในแง่ Supply Chain ที่เข้มแข็ง และมีความเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอื่นในอาเซียน ซึ่งจะช่วยลดข้อจำกัดด้านภาษีศุลกากรในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ รวมทั้งข้อจำกัดด้านนโยบายในการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศ นอกจากนี้ การผลิตรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีเป็นหลักทำให้ปัจจัยด้านแรงงานกลับถูกมองข้ามไป

อย่างไรก็ดี การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ทั้งภาคเอกชนที่นำเทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาความสามารถในการผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น ส่วนภาครัฐบาล ให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอย่างมาก สังเกตได้จากการสนับสนุนให้บริษัทรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเป็นส่วนใหญ่ นโยบายรถคันแรก การส่งเสริมการลงทุนผลิตรถ Eco-car ในไทย และนโยบายภาษีการนำเข้าชิ้นส่วนที่ต่ำ เมื่อเทียบกับประเทศในอาเซียน ทำให้ปัจจัยเหล่านี้เป็นตัวดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นในที่สุดแล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะเป็นประเทศที่ได้รับประโยชน์จากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และจะก้าวไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งภูมิภาคอย่างสมบูรณ์แบบ

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2556) โดยสรุปสถานะของตลาดแรงงานไทยในปัจจุบันนับว่าอยู่ในระดับกลางเมื่อเทียบกับภูมิภาคอาเซียน โดยเสียเปรียบอินโดนีเซียและกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม) ในด้านจำนวนแรงงาน และต้นทุนค่าจ้างอ่อนด้อยกว่าฟิลิปปินส์ ในด้านภาษาจะตามหลังสิงคโปร์และมาเลเซีย ในด้านคุณภาพแรงงานและตลาดแรงงานไทยกำลังถูกคุกคามจากปัญหาการขาดแคลนแรงงานและผลิตภาพแรงงานที่ชะลอตัวลง ซึ่งแรงงานเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญนอกเหนือจากปัจจัยทุนและเทคโนโลยี ที่เป็นตัวกำหนดระดับศักยภาพของเศรษฐกิจไทยตลอดจนความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะข้างหน้า ดังนั้นหากว่าไทยต้องการรักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกับศักยภาพที่ประมาณร้อยละ 5 ต่อปี ท่ามกลางโจทย์ท้าทายรอบด้านทั้งผลิตภาพทุนที่ชะลอตัวลงตามการสะสมทุนระดับเทคโนโลยีที่ยังต้องพัฒนาและกำลังแรงงานที่แทบไม่เพิ่มขึ้น (อีกทั้งต้องอาศัยเวลาอีกระยะใหญ่ในการเพิ่มอัตราการขยายตัวของกำลังแรงงาน) ก็คงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องเร่งเพิ่มผลิตภาพแรงงานของประเทศ ผ่านการยกระดับคุณภาพแรงงานซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม โดยเฉพาะภาครัฐบาลที่ต้องทำหน้าที่เป็นแกนกลางสร้างความสอดคล้องระหว่างการผลิตบุคลากรและเป้าหมายการพัฒนาประเทศ จัดตั้งหน่วยงานกลางที่มีหน้าที่ในการ

พัฒนาผลผลิตปัจจัยการผลิต ควบคู่ไปกับการกระตุ้นให้ผู้ใช้แรงงานและผู้ประกอบการมีความตื่นตัวในการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนมีนโยบายด้านสวัสดิการแรงงานและแรงงานต่างด้าวที่ชัดเจน

สุทัศน์ เศรษฐ์บุญสร้าง (2553) ได้บรรยายเกี่ยวกับเรื่องประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนระบุว่าจำนวนประชากรในอาเซียนจะเพิ่มขึ้นจาก 588 ล้านคนในปี พ.ศ. 2553 เป็น 621 ล้านคนในปี พ.ศ. 2558 และจะเพิ่มเป็น 651 ล้านคนในปี พ.ศ. 2563 กำลังแรงงานเพิ่มจากประมาณ 250 ล้านคนเป็นประมาณ 300 ล้านคน ด้วยอัตราค่าแรงงานต่อชั่วโมงมีความแตกต่างกันอย่างมากในกลุ่มอาเซียน ย่อมทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ค่าแรงงานที่ถูกกว่าในประเทศพม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม จะทำให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเหล่านี้สู่ประเทศที่เจริญกว่าและมีการจ่ายค่าแรงสูงกว่า

สมาคมยานยนต์ (2554) ได้เปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียน จากการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียน โดยเปรียบเทียบในปัจจัยด้านต่าง ๆ พบว่าด้านโครงสร้างอุตสาหกรรมและสภาพแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนส่วนใหญ่มีพื้นฐานการพัฒนามาจากผู้ประกอบการยานยนต์ญี่ปุ่น แม้กระทั่งประเทศมาเลเซีย ที่ปัจจุบันมีแบรนด์ผู้ประกอบการเป็นของตนเองก็มียุทธศาสตร์การพัฒนามาจากการร่วมลงทุนของบริษัทยานยนต์ญี่ปุ่นเช่นกัน นอกจากนี้ด้านอิทธิพลระบบการปกครองและประวัติศาสตร์ของการเป็นเมืองขึ้นของแต่ละเทศยังมีผลต่อโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศเวียดนามได้รับอิทธิพลจากอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศจีน ทำให้ปัจจุบันมีความแข็งแกร่งในอุตสาหกรรมยานยนต์ประเภทรถเพื่อการพาณิชย์ โดยเฉพาะรถโดยสารส่วนอุตสาหกรรมยานยนต์ ประเทศฟิลิปปินส์ได้รับอิทธิพลจากอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้ปัจจุบันผู้นำตลาดเป็นผู้ประกอบการยานยนต์จากอเมริกาเช่นกัน สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย โดยภาพรวมแล้วมีศักยภาพของโครงสร้างในอุตสาหกรรมยานยนต์ถือว่าสูงที่สุดในอาเซียน มีกำลังการผลิตรถยนต์รวมสูงสุด โดยเฉพาะรถกระบะ 1 ตัน นอกจากนี้ยังมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความแข็งแกร่ง สำหรับประเทศที่มีศักยภาพในอุตสาหกรรมยานยนต์ รองมาคือประเทศอินโดนีเซีย โดยอินโดนีเซียมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์นั่งประเภท MPV & SUV และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ส่วนอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศมาเลเซียที่มีศักยภาพรองจากประเทศอินโดนีเซีย มีศักยภาพในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและการเติบโตของอุตสาหกรรมอยู่ในภาวะอึมครึม เนื่องจากประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีขนาดตลาดไม่ใหญ่มาก สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนามนับว่ามีศักยภาพในอุตสาหกรรมรถโดยสารเป็นหลัก สำหรับประเทศฟิลิปปินส์แม้ประเทศจะมีขนาดใหญ่แต่ด้วยภูมิประเทศที่เป็น

เกาะส่วนใหญ่และรายได้ต่อหัวประชากรยังอยู่ในระดับต่ำ ทำให้โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ของฟิลิปปินส์มีขีดผลิตค่อนข้างน้อย แต่มีขีดจำหน่ายรถยนต์เป็นสองเท่าของขีดผลิต ดังนั้นฟิลิปปินส์ต้องอาศัยการนำเข้ารถยนต์มากกว่าจำนวนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ แต่อย่างไรก็ดีด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ฟิลิปปินส์ถือว่าเป็นแหล่งส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทระบบส่งกำลัง (Transmission)

ด้านอุปสงค์และแนวโน้มการเติบโตของตลาดพบว่าในปี พ.ศ. 2558 เมื่อเกิดการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนน่าจะมีปริมาณการผลิตมากกว่า 5 ล้านคัน เมื่อพิจารณาด้านนโยบายรัฐบาลพบว่าส่วนใหญ่มีการเน้นการลงทุนรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง รถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงประหยัดพลังงานและเมื่อพิจารณาในโครงสร้างภาษีสรรพสามิตนั้นพบว่า โดยรวมประเทศไทยมีโครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่มีอัตราน้อยกว่าประเทศอื่น ๆ โดยที่ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีโครงสร้างภาษีสรรพสามิตต่ำรองลงมา และมีการสนับสนุนให้เป็นฐานการผลิตรถกระบะและรถบรรทุก ส่วนประเทศมาเลเซียนั้นมีโครงสร้างภาษีสรรพสามิตในอัตราที่สูงมากและยังมีมาตรการต่าง ๆ ที่เป็น NBT (Non-Tariff Barrier) ซึ่งเป็นมาตรการปกป้องยานยนต์แห่งชาติ ส่วนประเทศเวียดนามจะเน้นนโยบายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มากกว่า เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจและรายได้ของประชาชนยังมีอำนาจซื้อรถยนต์ได้ไม่มากนักและยังสามารถนำเข้ารถยนต์มือสองได้ ซึ่งจะต้องชำระภาษีในระบ้อัตราที่สูงมากคือ 3,500 - 17,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือ 100,000 - 500,000 บาท

ด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องนั้นจะเห็นว่าประเทศสมาชิกในอาเซียนส่วนใหญ่มีอุตสาหกรรมสนับสนุนคล้ายคลึงกันคืออุตสาหกรรมยางพารา อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยภาพรวมประเทศไทยถือว่ามีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่อยู่ในระดับดีกว่าประเทศอื่น ๆ ส่วนประเทศเวียดนามนั้นโดยพื้นฐานจะมีอุตสาหกรรมหลักที่ถือว่าเป็นข้อได้เปรียบกว่าประเทศอื่น ๆ แต่เนื่องจากยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควรจึงยังมีศักยภาพไม่มากนัก เมื่อพิจารณาด้านสภาวะปัจจัยการผลิตนั้นในด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคนั้น ประเทศมาเลเซียมีศักยภาพมากกว่าประเทศอื่น ๆ รองมาคือประเทศไทยส่วนประเทศอื่น ๆ ยังต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอีกมาก

ในด้านแรงงานประเทศไทยถือว่ามิ แนวโน้มว่าประเทศไทยจะมีปัญหาในด้านของการขาดแคลนแรงงาน แต่เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์มีระดับค่าจ้างและสวัสดิการอื่น ๆ ที่อยู่ในระดับสูงกว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ ดังนั้นในช่วงแรกปัญหาการขาดแคลนแรงงานจะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมากเช่นอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องประดับ แต่หากสถานการณ์ยังอยู่ในภาวะขาดแคลนแรงงานต่อไปจะทำให้อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีจะเกิดสภาวะการ

ขาดแคลนแรงงานตามไปด้วย ในภาพรวมของการเปรียบเทียบปัจจัยความสามารถในการแข่งขันด้านต่าง ๆ ในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีฐานการผลิตยานยนต์นั้น จะเห็นว่าประเทศไทยยังมีความสามารถในการแข่งขันมากกว่าประเทศอื่นอยู่มาก ทั้งนี้เนื่องจากบางประเทศยังอยู่ในช่วงของการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าซึ่งประเทศไทยได้ผ่านการพัฒนามานี้มาแล้วจนปัจจุบันสามารถเป็นฐานการผลิตรถกระบะ 1 คันของโลก แต่อย่างไรก็ดีหากประเทศสมาชิกอื่น ๆ เช่น อินโดนีเซีย หรือเวียดนาม มีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างรวดเร็ว ในขณะที่ประเทศไทยไม่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงภาวะปัจจัยการผลิตด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องอาจเป็นไปได้ที่ประเทศสมาชิกอื่นจะก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคแทนประเทศไทยได้ในอนาคต

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ เป็นการรวบรวมและศึกษาวรรณกรรม บทความ งานวิจัย เอกสารวิชาการ รวมถึงสิ่งตีพิมพ์และข้อมูลจากสื่อต่าง ๆ ที่กล่าวถึงผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ใน เพื่อนำมาการวิเคราะห์หรืออ้างอิงเพื่อปรับใช้และเป็นแนวทางในการวางแผนดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในการเข้าสู่ AEC

#### ลำดับขั้นตอนการวิจัย

ลำดับและขั้นตอนในการวิจัยแบ่งออกเป็นลำดับขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาและรวบรวมบทความเกี่ยวกับ AEC
  - 1.1 ประวัติความเป็นมาและจุดมุ่งหมายของ AEC
  - 1.2 กรอบแนวทางในการปฏิบัติหรือ AEC BLUEPRINT
2. วิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
  - 2.1 ศึกษาประวัติอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในด้านการผลิตและการจัดจำหน่าย รวมถึงสถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจ
  - 2.2 ศึกษาข้อมูลการผลิตและปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในกลุ่มประเทศสมาชิก AEC
3. ศึกษาตลาดแรงงานของประเทศไทยและประเทศในกลุ่มสมาชิก AEC วิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคของแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
4. ใช้ทฤษฎี SWOT ในการวิเคราะห์ภาพรวมของอุตสาหกรรมและภาคแรงงาน ของธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย
5. จัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นและความเข้าใจในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยสำรวจจากผู้ที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับ โซ่อุปทาน ภายในบริษัทของผู้จัดทำวิจัยซึ่งเกี่ยวข้องกับธุรกิจในกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์
6. ทำการสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

## ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)



ภาพที่ 2 ผู้นำกลุ่มประเทศสมาชิกและสัญลักษณ์ AEC (AEC ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2556)

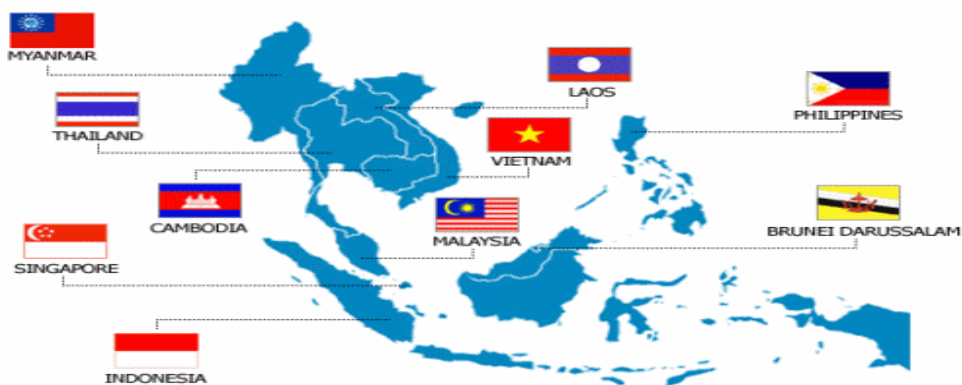
### ประวัติความเป็นมา (AEC ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2556)

AEC เป็นการพัฒนามาจากการเป็น สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of South East Asian Nations : ASEAN) ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2510 โดยมีประเทศผู้ก่อตั้งแรกเริ่ม 5 ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ต่อมาในปี พ.ศ. 2527 บรูไน ก็ได้เข้าเป็นสมาชิกตามด้วย พ.ศ. 2538 เวียดนาม ก็เข้าร่วมเป็นสมาชิก ต่อมา พ.ศ. 2540 ลาวและพม่า เข้าร่วม และปี พ.ศ. 2542 กัมพูชา ก็ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกลำดับที่ 10 ทำให้ปัจจุบันอาเซียนเป็นกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ มีประชากร รวมกันเกือบ 500 ล้านคน

จากนั้นในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 9 ที่อินโดนีเซีย เมื่อ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตกลงกันที่จะจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ซึ่งประกอบด้วย 3 เสาหลัก คือ

1. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)
2. ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (Socio-Cultural Pillar)
3. ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (Political and Security Pillar)





ภาพที่ 3 ประเทศกลุ่มสมาชิก AEC (AEC ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2556)

คำขวัญของอาเซียน คือ “One Vision, One Identity, One Community.” “หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งอัตลักษณ์ หนึ่งประชาคม”

เดิมกำหนดเป้าหมายที่จะตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2563 แต่ต่อมาได้ตกลงกันเลื่อนกำหนดให้เร็วขึ้นเป็นปี พ.ศ. 2558 แต่เนื่องจากความไม่พร้อม ประเทศสมาชิกจึงได้เลื่อนเป็นปี พ.ศ. 2559 และก้าวสำคัญต่อมาคือการจัดทำปฏิญญาอาเซียน (ASEAN Charter) ซึ่งมีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2552 นับเป็นการยกระดับความร่วมมือของอาเซียนเข้าสู่มิติใหม่ในการสร้างประชาคม โดยมีพื้นฐานที่แข็งแกร่งทางกฎหมายและมืองค์กรรองรับการดำเนินการเข้าสู่เป้าหมายดังกล่าวภายในปี พ.ศ. 2559

ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนรวม 10 ประเทศได้แก่ ไทย พม่า มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม ลาว กัมพูชา และบรูไน

ในอนาคต AEC จะเป็นอาเซียน+3 โดยจะเพิ่มประเทศ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เข้ามาอยู่ด้วย และต่อไปก็จะมีการเจรจา อาเซียน+6 จะมีประเทศ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และ อินเดียต่อไป

#### AEC BLUEPRINT (AEC ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2556)

ปี พ.ศ. 2550 อาเซียนได้จัดทำพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) เป็นแผนบูรณาการ งานด้านเศรษฐกิจให้เห็นภาพรวมในการมุ่งไปสู่ AEC ซึ่งประกอบด้วยแผนงานเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ พร้อมกรอบระยะเวลาที่ชัดเจนในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ จนบรรลุเป้าหมายในปี พ.ศ. 2558 รวมทั้งการให้ความยืดหยุ่นตามที่ประเทศสมาชิกได้ตกลงกันล่วงหน้าเพื่อสร้างพันธมิตรยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนอาเซียน

ได้กำหนดยุทธศาสตร์ก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่สำคัญดังนี้

1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน
2. การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง
3. การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน
4. การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

โดยมีรายละเอียดแยกตามหัวข้อดังนี้

#### 1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน

การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะทำให้อาเซียนมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยอาเซียนได้กำหนดกลไกและมาตรการใหม่ ๆ ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินมาตรการด้านเศรษฐกิจที่มีอยู่แล้ว เร่งรัดการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาที่มีความสำคัญลำดับแรก อำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายบุคคล แรงงานฝีมือ และผู้เชี่ยวชาญ และเสริมสร้างความเข้มแข็งของกลไกสถาบันในอาเซียน การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียน มี 5 องค์ประกอบหลัก คือ

##### 1.1 การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี (ตามกรอบ ASEAN Free Trade Area: AFTA)

1.1.1 การลด/ยกเลิกภาษี กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนเก่า 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และบรูไน ต้องยกเลิกภาษีสินค้าใน 9 สาขาเร่งรัด (สาขาเกษตร/ประมง/ไม้ยาง/สิ่งทอ/ยานยนต์/อิเล็กทรอนิกส์/เทคโนโลยีสารสนเทศ/สุขภาพ) ในปี พ.ศ. 2550 และยกเลิกภาษีสินค้าทุกรายการในบัญชีลดภาษี (Inclusion List: IL) ยกเว้นบัญชีสินค้าอ่อนไหวและอ่อนไหวสูงของแต่ละประเทศ ในปี พ.ศ. 2553 และให้ประเทศสมาชิกใหม่อีก 4 ประเทศ ได้แก่ เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา ลดอัตราภาษีสินค้าใน 9 สาขาเร่งรัด ให้เหลือร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2555 และลดอัตราภาษีสินค้าทุกรายการในบัญชีลดภาษีเหลือร้อยละ 5 ในปี พ.ศ. 2553 และ ร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2558 ยกเว้นสินค้าบางรายการจำนวนไม่เกินร้อยละ 7 ของบัญชีลดภาษี อาจยืดหยุ่นให้ลดเหลือร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2561

1.1.2 การขจัดมาตรการที่มีไม่ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTBs) โดยกำหนดให้ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และบรูไน ต้องยกเลิกมาตรการที่มีไม่ภาษี ภายในปี พ.ศ.2553 ประเทศฟิลิปปินส์ภายในปี พ.ศ. 2555 และประเทศสมาชิกใหม่ทั้ง 4 ประเทศ ภายในปี พ.ศ. 2558 ถึง พ.ศ. 2561 โดยจะดำเนินการยกเลิกเป็น 3 ระยะ ตามแผนงานขจัด NTBs ดังนี้ ชุดที่ 1: ภายในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 ซึ่งครอบคลุมสินค้า 5 รายการหลัก ได้แก่ ลำไย พริกไทย น้ำถั่วเหลือง ไบยาสูบ และน้ำตาล ชุดที่ 2: ภายในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 ได้แก่ ปอกระเจา ป่าน มันฝรั่งและ

ชุดที่ 3: ภายในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 ได้แก่ ข้าว เนื้อมะพร้าวแห้ง มะพร้าว น้ำมะพร้าว ชา ถั่วเหลือง เมล็ดกาแฟ กาแฟสำเร็จรูป นํ้านมดิบ นมปรุงแต่ง และนมผงขาดมันเนย

1.1.3 การกำหนดกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (Rules of Origin: ROO) ซึ่งเป็นระเบียบหรือกฎเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการพิจารณาว่าสินค้าที่ส่งออกหรือนำเข้ามีถิ่นกำเนิดจากประเทศใด เพื่อที่จะให้มีความมั่นใจว่าผลประโยชน์ที่ได้รับจากการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรด้วยการยกเว้นภาษีตามที่ระบุในข้อ (1) จะตกอยู่กับสินค้าที่เป็นผลผลิตที่แท้จริงของประเทศสมาชิกอาเซียน ตลอดจนเพื่อให้มีความโปร่งใส มีมาตรฐานที่เป็นสากล และอำนวยความสะดวกให้แก่เอกชน

## 1.2 การเคลื่อนย้ายบริการเสรี (ตามกรอบ ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS)

การเปิดเสรีการค้าบริการ มีเป้าหมายคือ ลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดในด้านต่าง ๆ ลงและเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นให้กับบุคคล/ นิติบุคคลสัญชาติอาเซียน ดังนี้

1.2.1 สาขาบริการสำคัญ (Priority Integration Sectors: PIS) ได้แก่ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาสุภาพ สาขาการท่องเที่ยว และสาขาโลจิสติกส์

1.2.2 สาขาบริการอื่น (Non-Priority Services Sector) ครอบคลุมบริการทุกสาขานอกจากสาขาบริการสำคัญ (priority services sectors) และการบริการด้านการเงิน ที่กำหนดเป้าหมายการเปิดเสรี ทั้งนี้สามารถยกเว้นสาขาที่อ่อนไหวได้ สำหรับสถานะล่าสุด อาเซียนได้ดำเนินการเจรจาลดข้อจำกัดด้านการค้าบริการระหว่างกันและจัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดมาแล้วทั้งสิ้นรวม 7 ชุด โดยได้ลงนามพิธีสารอนุวัติข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการ ชุดที่ 7 ไปเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 ซึ่งในส่วนของไทยได้ผูกพันเปิดตลาดทั้งหมด 143 รายการ ครอบคลุมสาขาบริการหลัก อาทิเช่น บริการธุรกิจ (เช่น วิชาชีพวิศวกรรม สถาปัตยกรรม และบัญชี เป็นต้น) คอมพิวเตอร์และการสื่อสาร การก่อสร้าง การจัดจำหน่าย (เช่น บริการค้าส่งเครื่องกีฬาและบริการแฟรนไชส์ เป็นต้น) การศึกษาในทุกระดับ บริการด้านสุขภาพ บริการสิ่งแวดล้อมและบริการท่องเที่ยว เป็นต้น และยังคงต้องเจรจาเพื่อทยอยเปิดเสรีสาขาบริการอื่น ๆ เพิ่มเติมจนบรรลุเป้าหมายการเปิดเสรีอย่างครบถ้วน ในปี พ.ศ. 2558

1.2.3 สาขาการบริการด้านการเงิน จะทยอยเปิดเสรีตามลำดับอย่างเป็นขั้นตอน เพื่อรักษาไว้ซึ่งความมั่นคงทางการเงิน เศรษฐกิจและสังคม โดยประเทศที่มีความพร้อมสามารถเริ่มดำเนินการเปิดเสรีภายในปี พ.ศ. 2558 ในสาขาที่ระบุไว้ก่อน และประเทศสมาชิกที่เหลือสามารถเข้าร่วมในภายหลัง

ตารางที่ 1 สรุปเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการสำคัญของไทย

สาขา / ปี	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550	พ.ศ.2553	พ.ศ.2556	พ.ศ.2558
สาขาเร่งรัด	ร้อยละ 49	ร้อยละ 51	ร้อยละ 70		
โลจิสติกส์		ร้อยละ 49	ร้อยละ 51	ร้อยละ 70	
สาขาบริการอื่น ๆ	ร้อยละ 30	ร้อยละ 49	ร้อยละ 51		ร้อยละ 70

### 1.3 การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี (ภายใต้ ASEAN Comprehensive Investment

#### Agreement: ACIA)

ลด/ยกเลิก ข้อจำกัดด้านการลงทุนต่าง ๆ ส่งเสริมการร่วมลงทุนในสาขาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และสร้างเครือข่ายด้านการลงทุนของอาเซียน โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะเพิ่มหรือรักษา ระดับความสามารถในการดึงดูดต่างประเทศให้มาลงทุนในอาเซียน และการลงทุนโดยอาเซียนเอง โดยได้มีการปรับปรุงความตกลงด้านการลงทุนที่มีอยู่เดิม (ASEAN Investment Area: AIA) ให้เป็นความตกลงใหม่ (ACIA) ซึ่งมีขอบเขตที่กว้างขึ้น ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่การเปิดเสรีเพื่อให้เข้ามาลงทุน การคุ้มครองการลงทุน การส่งเสริมและอำนวยความสะดวก ในภาคการผลิตการเกษตร การประมง ป่าไม้ เหมืองแร่ และบริการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการลงทุนทางตรงและ การลงทุนในหลักทรัพย์

### 1.4 การเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรี

1.4.1 ด้านตลาดทุน จะเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการพัฒนาและการรวมตัวของ ตลาดทุนในอาเซียน โดยสร้างความสอดคล้องในมาตรฐานด้านตลาดทุนในอาเซียน ความตกลง สำหรับการยอมรับซึ่งกันและกันในคุณสมบัติและคุณวุฒิการศึกษาและประสบการณ์ของผู้ ประกอบวิชาชีพด้านตลาดทุน และส่งเสริมให้ใช้ตลาดเป็นตัวขับเคลื่อนในการสร้างความเชื่อมโยง ระหว่างกันเองในตลาดทุนอาเซียน

1.4.2 ด้านเงินทุนเคลื่อนย้าย จะเปิดให้มีการเคลื่อนย้ายเงินทุนที่เสรียิ่งขึ้นอย่างค่อย เป็นค่อยไป โดยให้สมาชิกมีมาตรการปกป้องที่เพียงพอเพื่อรองรับผลกระทบจากปัญหาความ ผันผวนของเศรษฐกิจมหภาคและความเสี่ยงเชิงระบบรวมถึงการมีสิทธิที่จะใช้มาตรการที่จำเป็น เพื่อรักษาเสถียรภาพ เศรษฐกิจมหภาค รวมถึงการมีสิทธิที่จะใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อรักษา เสถียรภาพเศรษฐกิจมหภาค

### 1.5 การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี

สร้างมาตรฐานที่ชัดเจนของแรงงานฝีมือ และอำนวยความสะดวกให้กับแรงงานฝีมือที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กำหนดให้สามารถเคลื่อนย้ายไปทำงานในกลุ่มประเทศสมาชิกได้ง่ายขึ้น เช่น การจัดทำ ASEAN Business Card เป็นต้น โดยจะมีการบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายหรืออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับบุคคลธรรมดาที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน ให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของแต่ละประเทศ โดยอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตราและออกใบอนุญาตทำงานสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพและแรงงานฝีมืออาเซียน ที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามพรมแดน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ที่ผ่านมา รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ลงนามในข้อตกลงยอมรับร่วมทางวิชาชีพสาขาต่าง ๆ ได้แก่ สาขาแพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล บริการบัญชี บริการวิศวกร สถาปนิก และนักสำรวจ เพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือในภูมิภาคอาเซียน

ทั้งนี้ อาเซียนได้กำหนด 12 สาขาอุตสาหกรรมสำคัญลำดับแรกอยู่ภายใต้ตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียน ได้แก่ เกษตร ประมง ผลิตภัณฑ์ยาง ผลิตภัณฑ์ไม้ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ การขนส่งทางอากาศ สุขภาพ e-ASEAN ท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ รวมทั้งความร่วมมือในสาขาอาหาร เกษตรและป่าไม้การเป็นตลาดสินค้าและบริการเดียวจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายการผลิตในภูมิภาค และเสริมสร้างศักยภาพของอาเซียนในการเป็นศูนย์กลางการผลิตของโลก และเป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานโลก โดยประเทศสมาชิกได้ร่วมกันดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันของอาเซียนได้แก่ยกเลิกภาษีศุลกากรให้หมดไป ทขอยยกเลิกอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภายใน ปรับประสานพิธีการด้านศุลกากรให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและง่ายขึ้น ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนธุรกรรม เคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี นักลงทุนอาเซียนสามารถลงทุนได้อย่างเสรีในสาขาอุตสาหกรรมและบริการที่ประเทศสมาชิกอาเซียนเปิดให้ เป็นต้น

### 2. การเป็นภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง

เป้าหมายสำคัญของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน คือ การสร้างภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง มีความเจริญรุ่งเรือง และมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันมี 6 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ (1) นโยบายการแข่งขัน (2) การคุ้มครองผู้บริโภค (3) สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา (IPR) (4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (5) มาตรการด้านภาษี (6) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ประเทศสมาชิกอาเซียนมีข้อผูกพันที่จะนำกฎหมายและนโยบายการแข่งขันมาบังคับใช้ภายในประเทศ เพื่อทำให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันและสร้างวัฒนธรรมการแข่งขันของภาคธุรกิจที่เป็นธรรม นำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคในระยะยาว

### 3. การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน

การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน มี 2 องค์ประกอบ คือ (1) การพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) (2) ความริเริ่มในการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiatives for ASEAN Integration: IAI) ความริเริ่มดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดช่องว่างการพัฒนา ทั้งในระดับ SME และเสริมสร้างการรวมกลุ่มของกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม ให้สามารถดำเนินการตามพันธกรณีและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน รวมทั้งเพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

### 4. การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

อาเซียนอยู่ในท่ามกลางสภาพแวดล้อมที่มีการเชื่อมต่อระหว่างกันและมีเครือข่ายกับโลกสูง โดยมีตลาดที่พึ่งพากันและอุตสาหกรรมระดับโลก ดังนั้น เพื่อให้ภาคธุรกิจของอาเซียนสามารถแข่งขันได้ในตลาดระหว่างประเทศ ทำให้อาเซียนมีพลวัตเพิ่มขึ้นและเป็นผู้ผลิตของโลก รวมทั้งทำให้ตลาดภายในยังคงรักษาความน่าดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ อาเซียนจึงต้องมองออกไปนอกภูมิภาคอาเซียนบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยดำเนิน 2 มาตรการคือ (1) การจัดทำเขตการค้าเสรี (FTA) และความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิด (CEP) กับประเทศนอกอาเซียน (2) การมีส่วนร่วมในเครือข่ายโซ่อุปทานโลก

### กฎบัตรอาเซียน (ASEAN CHARTER) หรือธรรมนูญอาเซียน

กฎบัตรอาเซียน เปรียบเสมือนรัฐธรรมนูญของอาเซียนที่จะทำให้อาเซียนมีสถานะเป็นนิติบุคคล เป็นการวางกรอบทางกฎหมายและโครงสร้างองค์กรให้กับอาเซียน โดยนอกจากจะประมวลสิ่งที่ถือเป็นค่านิยม หลักการ และแนวปฏิบัติในอดีตของอาเซียนมาประกอบกันเป็นข้อปฏิบัติอย่างเป็นทางการของประเทศสมาชิกแล้ว ยังมีการปรับปรุงแก้ไขและสร้างกลไกใหม่ขึ้นพร้อมกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบขององค์กรที่สำคัญในอาเซียนตลอดจนความสัมพันธ์ในการดำเนินงานขององค์กรเหล่านี้ ให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงในโลกปัจจุบัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของอาเซียนให้สามารถดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับเคลื่อนการรวมตัวของประชาคมอาเซียน ตามที่ผู้นำอาเซียนได้ตกลงกันไว้

ทั้งนี้ผู้นำอาเซียนได้ลงนามรับรองกฎบัตรอาเซียน ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 13 เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ณ ประเทศสิงคโปร์ ในโอกาสครบรอบ 40 ปีของการก่อตั้งอาเซียน แสดงให้เห็นว่าอาเซียนกำลังแสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของอาเซียนที่กำลังจะก้าวเดินไปด้วยกันอย่างมั่นใจระหว่างประเทศสมาชิกต่าง ๆ ทั้ง 10 ประเทศ

และถือเป็นเอกสารประวัติศาสตร์ชิ้นสำคัญที่จะปรับเปลี่ยนอาเซียนให้เป็นองค์กรที่มีสถานะเป็นนิติบุคคล ในฐานะที่เป็นองค์กรระหว่างรัฐบาล ประเทศสมาชิกได้ให้สัตยาบันกฎบัตรอาเซียนครบทั้ง 10 ประเทศ แล้วเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 กฎบัตรอาเซียนจึงมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2551 เป็นต้นไป

### วัตถุประสงค์ของกฎบัตรอาเซียน

วัตถุประสงค์ของกฎบัตรอาเซียน คือ ทำให้อาเซียนเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง และเคารพกฎกติกาในการทำงานมากขึ้น นอกจากนี้ กฎบัตรอาเซียนจะให้สถานะนิติบุคคลแก่อาเซียนเป็นองค์กรระหว่างรัฐบาล (Intergovernmental organization)

โครงสร้างและสาระสำคัญของกฎบัตรอาเซียนกฎบัตรอาเซียน ประกอบด้วยบทบัญญัติ 13 หมวด 55 ข้อ ได้แก่

หมวดที่ 1 ความมุ่งประสงค์และหลักการของอาเซียน

หมวดที่ 2 สถาปนาบุคคลตามกฎหมายของอาเซียน

หมวดที่ 3 สมาชิกภาพ รัฐสมาชิก สิทธิและพันธกรณีของรัฐสมาชิก และการรับสมาชิกใหม่

หมวดที่ 4 โครงสร้างองค์กรของอาเซียน

หมวดที่ 5 องค์กรที่มีความสัมพันธ์กับอาเซียน

หมวดที่ 6 การคุ้มกันและเอกสิทธิ์

หมวดที่ 7 กระบวนการตัดสินใจ

หมวดที่ 8 การระงับข้อพิพาท

หมวดที่ 9 งบประมาณและการเงิน

หมวดที่ 10 การบริหารและขั้นตอนการดำเนินงาน

หมวดที่ 11 อัตลักษณ์และสัญลักษณ์ของอาเซียน

หมวดที่ 12 ความสัมพันธ์กับภายนอก

หมวดที่ 13 บทบัญญัติทั่วไปและบทบัญญัติสุดท้าย

## วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีวิวัฒนาการและการพัฒนามาได้จนถึงปัจจุบันแบ่งออกเป็นช่วง 3 ช่วงใหญ่ ๆ คือ

1. ช่วงแรก (พ.ศ. 2504 - 2511) เป็นช่วงเริ่มต้นของการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งการประกอบรถยนต์เป็นการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูป (Completely Knocked Down: CKD) มาประกอบรถยนต์

2. ช่วงที่สอง (พ.ศ. 2512 - 2533) ถือว่าเป็นช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มมีการเจริญเติบโต แต่การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยได้ส่งผลให้ประเทศไทยขาดดุลการค้าเนื่องจากองนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปเพื่อใช้สำหรับประกอบรถยนต์ รัฐบาลไทยจึงมีนโยบายหันมาส่งเสริม อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนสำเร็จรูปเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยเริ่มบังคับให้บริษัทประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

3. ช่วงที่สาม (พ.ศ. 2534 - ปัจจุบัน) เป็นช่วงที่ประเทศไทยเริ่มเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อส่งเสริมการส่งออก ซึ่งรัฐบาลได้ยกเลิกมาตรการการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ในปี พ.ศ.2534 ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ในปี พ.ศ. 2537 และท้ายที่สุดได้มีการประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย นั้นก้าวเข้าสู่ทศวรรษที่ 6 แล้ว โดยมีแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2555 - 2559 ที่จัดทำโดยสถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นแผนที่ใช้ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืนภายใต้สภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงซึ่งจะต้องให้ความสำคัญกับปัจจัยสำคัญใน 4 ด้านหลัก ๆ ดังนี้

1. นโยบายของภาครัฐที่เหมาะสมในการเอื้ออำนวยให้มีการขยายการลงทุนและตลาดในประเทศโดยนโยบายต่าง ๆ จะต้องมีการบูรณาการอย่างเป็นระบบ

2. การเตรียมการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์

3. การสร้างมูลค่าในประเทศให้มากขึ้นด้วยการเพิ่มผลิตภาพให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

4. การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ

เพื่อให้สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ดังกล่าวสถาบันยานยนต์จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ 5 ประการ โดยการดำเนินงานแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ ความเป็นเลิศใน 3 ด้าน (Center of Excellences



- COE) และสิ่งแวดล้อมที่ดี ในการดำเนินธุรกิจ 2 ประการ (Good Business Environment - ENV) ตามรายละเอียดดังนี้

### ความเป็นเลิศใน 3 ด้าน (Center of Excellences - COE)

**ยุทธศาสตร์ที่ 1** ความเป็นเลิศในด้านเทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา (Research and Technology Development) มีเป้าประสงค์มุ่งสู่ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและงานวิจัย เพื่อยกระดับความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยพัฒนาเทคโนโลยีที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาคือเทคโนโลยีรักษ์โลก ซึ่งจะต้องประกอบด้วยเทคโนโลยีสะอาด ประหยัดปลอดภัย

**ยุทธศาสตร์ที่ 2** ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาบุคลากร (Human Resources Development) มีเป้าประสงค์ในการยกระดับความสามารถของบุคลากรในระดับแรงงานมีฝีมือ ระดับหัวหน้างาน ระดับวิศวกรทดสอบและวิจัยพัฒนา ตลอดจนผู้บริหารให้มีความรู้ความเข้าใจเพิ่มสูงขึ้นสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและผลิตภาพเพิ่มขึ้น เน้นการพัฒนาระบบการฝึกอบรมการพัฒนาหลักสูตรการพัฒนาวិชากรรวมถึงการผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมในสถานประกอบการเพื่อให้มีการยังให้ความสำคัญกับความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในระดับต่าง ๆ ในการเตรียมความพร้อมของนักเรียน นักศึกษา ที่จะเข้าสู่การทำงานในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

**ยุทธศาสตร์ที่ 3** เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการ (Entrepreneur Strength Enhancement) มีเป้าประสงค์ในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ให้สามารถก้าวเข้าสู่การเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนในโซ่อุปทานระดับด้วยการพัฒนาผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน ของอุตสาหกรรมยานยนต์สู่ความยั่งยืน (Sustainable Manufacturing Development for Automotive Supply Chain)

### สิ่งแวดล้อมที่ดีในการดำเนินธุรกิจ 2 ประการ (Good Business Environment - ENV)

**ยุทธศาสตร์ที่ 4** การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้คือการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ให้ได้อย่างเพียงพอทั้งด้านการวิจัยและพัฒนาการพัฒนาบุคลากรและการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ได้แก่ ศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์ สถาบันพัฒนาบุคลากรยานยนต์และศูนย์สารสนเทศยานยนต์

**ยุทธศาสตร์ที่ 5** การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยกฎระเบียบนโยบายภาครัฐ (Policy Integration) เป้าประสงค์เพื่อสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยการปรับปรุงและกำหนดกฎระเบียบนโยบายและมาตรการสนับสนุนของภาครัฐ ให้เอื้ออำนวยต่อการบรรลุเป้าหมายในการพัฒนา

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เพื่อมุ่งสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของโลก มีการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูงและมีมาตรฐานสากลอย่างประสานสอดคล้องกัน โดยจะต้องมีการ จัดตั้งคณะกรรมการกำกับนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งชาติ (กยช.) เพื่อบูรณาการนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางสภาวะการแข่งขันและ เทคโนโลยีนวัตกรรมในอนาคต

ยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ประการจะต้องดำเนินไปพร้อม ๆ กันอย่างเป็นระบบเพื่อให้เกิดผล อย่างเป็นรูปธรรม ด้วยความร่วมมือของหน่วยงานทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐและ หน่วยงานภาคเอกชน โดยมีคณะกรรมการกำกับนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ยานยนต์แห่งชาติ (กยช.) เป็นผู้กำหนดและประสานนโยบาย รวมถึงผลักดันและสนับสนุนการ ดำเนินแผนงาน โครงการ ให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ผลลัพธ์ที่คาดหวังจากแผนแม่บทอุตสาหกรรม ยานยนต์ พ.ศ. 2555-2559 คือ การเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของ ประเทศซึ่งนอกจากผลที่เกิดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจแล้วยังมีผลด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมที่คู่ขนาน ในกระบวนการ พัฒนาเป้าหมายสำคัญของแผนแม่บทฉบับนี้คือ

### 1. เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก โดย

1.1 มีการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ชนิดละไม่น้อยกว่า 3 ล้านคันต่อปีภายในปี พ.ศ. 2560

1.2 มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมประหยัดพลังงานมีมาตรฐาน มลพิษและความปลอดภัยระดับสูงและมีกระบวนการผลิตที่สะอาดมีผลผลิตภาพเพิ่มสูง

### 2. เป็นศูนย์กลางสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจยานยนต์ที่ดีโดย

2.1 มีบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีขีดความสามารถในระดับสูงขึ้นซึ่งมี สัดส่วนของบุคลากรในระดับแรงงานมีฝีมือช่างเทคนิคและวิศวกรเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555

2.2 มีศูนย์ทดสอบวิจัยและพัฒนายานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย

2.3 มีความพร้อมในด้านปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการพัฒนาได้อย่าง เพียงพอและเป็นผู้นำในกลุ่มอาเซียนในด้านมาตรฐานและการทดสอบการพัฒนาบุคลากร

3. เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่จะทำให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักประเทศผู้มี รายได้ปานกลาง (Middle income trap - MIT) โดย

3.1 มีมูลค่าเพิ่มจากการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศเฉลี่ยเกินกว่าร้อยละ 50 ภายใน ปี พ.ศ. 2556

3.2 มีมูลค่าเพิ่มการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในภาคการผลิต (Gross domestic product originating from manufacturing)

3.3 มีมูลค่าการส่งออกมากกว่า 1 ล้านดอลลาร์บาทภายในปี พ.ศ. 2556

### โครงสร้างในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ (ไบรอัน เคฟ ประเทศไทย, 2556) สามารถแบ่งลำดับชั้นต่าง ๆ ตามโครงสร้างของอุตสาหกรรมโดย ออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ อุตสาหกรรมต้นน้ำ อุตสาหกรรมกลางน้ำ และอุตสาหกรรมปลายน้ำ กล่าวคือ

**อุตสาหกรรมต้นน้ำ** คือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและพัฒนาการออกแบบผลิตภัณฑ์ และการผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน โดยส่วนใหญ่บริษัทแม่ที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีที่เป็นผู้ทำการวิจัยและพัฒนาตลอดจนออกแบบยานยนต์ โดยไทยแทบไม่มีบทบาทในขั้นตอนนี้แต่มีแนวโน้มที่จะเข้าไปมีส่วนในด้านการวิจัยและพัฒนาเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากบริษัทประกอบรถยนต์และบริษัทผลิตชิ้นส่วนเริ่มมีการตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาขึ้นในไทยตัวอย่างกิจกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมเครื่องมือเครื่องจักร และอุตสาหกรรมการขนส่งและ โลจิสติกส์ เป็นต้น

**อุตสาหกรรมกลางน้ำ** คือกิจกรรมการผลิตชิ้นส่วนย่อยหรือระบบย่อยการผลิตชิ้นส่วนระบบหลัก เพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์และการประกอบรถยนต์ อุตสาหกรรมกลางน้ำ เป็นอุตสาหกรรมการผลิตของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ตั้งแต่ลำดับชั้นที่ 3rd, 2nd และ 1st Tier เป็นการผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ได้อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง และไม่มีความซับซ้อนในการผลิตมากนักผลิตจะเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในไทยแต่ถ้าเป็นชิ้นส่วนที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่มีความซับซ้อนหรือเป็นชิ้นส่วนที่ต้องใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นระบบควบคุมจะเป็นชิ้นส่วนที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ การผลิตชิ้นส่วนของอุตสาหกรรมกลางน้ำนี้ ลักษณะและมาตรฐานจะถูกกำหนดโดยบริษัทประกอบรถยนต์ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการชาวไทยไม่มีบทบาทมากนักเพราะข้อจำกัดทางด้านเทคโนโลยีและความเชื่อมั่นในการผลิตสินค้าให้ได้ตามมาตรฐาน ทำให้ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 1st Tier และ 2nd ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการจากบริษัทต่างชาติหรือเป็นบริษัทต่างชาติที่มีการร่วมทุนกับคนไทย จะมีบริษัทที่คนไทยเป็นเจ้าของเพียงเล็กน้อย โดยผู้ประกอบการผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 1st Tier และ 2nd มาจากต่างชาติ 287 ราย ซึ่งร้อยละ 40.50 จะเป็นผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่น, ผู้ประกอบการร่วมระหว่างต่างชาติและคนไทย 68 รายและผู้ประกอบการคนไทย 354 ราย โดยในจำนวน 709 รายส่วนผู้ผลิต

ชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 3rd Tier ประเภท Raw Materials หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภท REM (Replacement Equipment Manufacturer) มีผู้ผลิตมากกว่า 1,100 ราย และส่วนใหญ่เป็นประกอบการคนไทย (SMEs) ตัวอย่างกิจกรรมที่สนับสนุนอุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องมือเครื่องจักร การผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ และอุตสาหกรรมด้าน โลจิสติกส์ เป็นต้น

**อุตสาหกรรมปลายน้ำ** คือกิจกรรมการจำหน่ายรถยนต์ที่ประกอบเสร็จแล้วให้กับ ผู้บริโภคผ่านทางตัวแทนจำหน่ายและการบริการหลังการขายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การซ่อมบำรุง อะไหล่ เป็นต้น โดยกิจกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมประกันภัย สถาบันการเงินการซ่อมบำรุงอะไหล่ เป็นต้น

เกิดขึ้นในประเทศไทยและต่างประเทศ	เกิดขึ้นในประเทศไทย					เกิดขึ้นในประเทศไทยและต่างประเทศ
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	← → ← → ← → ← → ← →					→
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	←	←

ภาพที่ 4 ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการวิจัยและพัฒนา, 2553)

### ข้อมูลการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย นับเป็นอุตสาหกรรมอันดับหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการจ้างงานหรือการพัฒนาเทคโนโลยีของประเทศโดยไทย นับเป็นฐานการผลิตเพื่อการจำหน่ายทั้งในและต่างประเทศอีกทั้งยังถือเป็นผู้นำในด้านการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนอีกด้วย โดยจากข้อมูลสถิติ “Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles” (OICA). ในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับที่ 9 ของโลกและเป็นอันดับที่ 4 ของทวีปเอเชีย รองจาก จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ สามารถผลิตรถได้ทั้งสิ้น 2.45 ล้านคัน แต่ถ้ามองในเชิงรถเพื่อการพาณิชย์แล้ว ไทยเป็นอันดับที่ 5 ของโลกและไทยเป็นผู้ผลิตรถกระบะ 1 คันและประเภทรถกระบะ 4 ประตู เป็นอันดับ 1 ด้วยยอดการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเติบโตอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มสูงขึ้น

ส่วนการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน เป็นผลมาจากความต้องการภายในประเทศและความต้องการส่งออก รวมถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและส่วนภูมิภาคอาเซียน รวมถึงเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่ดีขึ้นจึงหันมาซื้อรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากขึ้น โดยในช่วงที่ผ่านมาอุตสาหกรรมยานยนต์และส่วนประกอบมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วผู้ประกอบการหลายรายนำรถยนต์รุ่นใหม่ออกสู่ตลาด เช่น รถยนต์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลเป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีการเติบโตอย่างมากในปี พ.ศ. 2555 โดยจากมาตรการผลักดันและนโยบายของภาครัฐในโครงการรถคันแรก และยอดคำสั่งซื้อที่ค้างมาจากปีก่อนหน้าซึ่งได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม แต่ในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์รวม 2.45 ล้านคัน เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2555 ซึ่งผลิตได้ 2.43 ล้านคัน มีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 1 ซึ่งแทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ จากผลกระทบจากนโยบายรถคันแรกที่หมดลงและปัญหาการเมืองที่เกิดขึ้นในช่วงปลายปี แต่หากนำไปเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2554 แล้วจะเห็นว่าอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 68 แต่สภาพการณ์ปัจจุบัน ในปี พ.ศ. 2557 ต่อเนื่องมาจนถึงปี พ.ศ. 2558 ยอดการผลิตรถยนต์ภายในประเทศลดลงอย่างมาก โดยในปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยผลิตรถยนต์จำนวน 1.88 ล้านคัน และในปี พ.ศ. 2558 ข้อมูลยอดการผลิตจนถึงเดือนตุลาคม มีจำนวนการผลิตทั้งสิ้น 1.59 ล้านคัน อันเป็นผลพวงมาจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอยและการชะลอตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ ประเทศไทยจึงหล่นมาอยู่อันดับที่ 12 ผู้ผลิตรถยนต์ของโลก

ตารางที่ 2 ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม  
(หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	315,444	971,935	1,287,379	-
2551	401,474	992,555	1,394,029	8.28
2552	313,441	685,936	999,378	-28.31
2553	554,387	1,090,917	1,645,304	64.63
2554	537,987	919,808	1,457,795	-11.40
2555	957,623	1,496,094	2,435,717	67.08
2556	1,071,076	1,385,981	2,457,057	0.88
2557	742,678	1,137,329	1,880,007	-23.49
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	1,597,140	

ที่มา: Asean Automotive Federation

### ข้อมูลการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ

ตลาดรถยนต์ภายในประเทศมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2555 ซึ่งรัฐบาลได้มีมาตรการกระตุ้นอุตสาหกรรมรถยนต์หลังจากประสบกับภาวะอุทกภัย โดยมีโครงการรถคันแรก ได้ส่วนลดสูงสุดถึงหนึ่งแสนบาท จึงส่งผลให้เกิดการสั่งซื้อและมีการจำหน่ายภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยมีการจำหน่ายรถยนต์นั่ง 694,234 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 93 รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 742,101 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 71 และยอดรวมการจำหน่ายทั้งหมดอยู่ที่ 1,436,335 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 81 เมื่อเทียบกับปริมาณการจำหน่ายในปี พ.ศ. 2554

ส่วนปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในปี พ.ศ. 2556 เริ่มกลับเข้าสู่สภาวะปกติในช่วงต้นปี และเริ่มลดลงในช่วงปลายปีอันเนื่องมาจากนโยบายรถคันแรกของรัฐบาลได้สิ้นสุดลง รวมถึงปัญหาทางด้านการเมืองภายในประเทศที่ไม่มั่นคง ทำให้ความเชื่อมั่นและปริมาณการซื้อลดลง โดยมีปริมาณลดลงโดยรวมทั้งปีอยู่ที่ ร้อยละ -7 จากปริมาณการจำหน่ายที่ 1,330,672 คัน โดยแบ่งเป็นประเภทรถยนต์นั่ง 665,095 คันและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 665,577 คัน

ปี พ.ศ. 2557 จนถึงปี พ.ศ. 2558 ตลาดของอุตสาหกรรมหดตัวอย่างชัดเจน อันเนื่อง เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว และการอึมตัวของตลาดภายในประเทศ ส่งผลให้ยอดขาย

ภายในประเทศลดลงถึงร้อยละ 33 และมียอดจำหน่ายเพียง 881,832 คันในปี พ.ศ. 2557 และ 621,742 คัน ในเดือนตุลาคมของปี พ.ศ. 2558 ตามตารางที่แสดงด้านล่างนี้

ตารางที่ 3 ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือน ตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	170,118	461,133	631,251	-
2551	226,805	388,465	615,270	-2.53
2552	230,037	318,834	548,871	-10.79
2553	346,644	453,713	800,357	45.82
2554	360,441	433,640	794,081	-0.78
2555	694,234	742,101	1,436,335	80.88
2556	665,095	665,577	1,330,672	-7.36
2557	411,402	470,430	881,832	-33.73
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	621,742	

ที่มา: Asean Automotive Federation



### ข้อมูลการส่งออกรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ในปี พ.ศ. 2556 มีการส่งออกรถยนต์จำนวน 1,128,152 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 ร้อยละ 10 และสำหรับมูลค่าการส่งออกรถยนต์ในปี พ.ศ. 2556 มีทั้งสิ้น 512,186 ล้านบาท มูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 ร้อยละ 6 ตามตารางที่แสดงด้านล่างนี้

ตารางที่ 4 ข้อมูลปริมาณการส่งออกรถยนต์และมูลค่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2556

รายการ / ปี พ.ศ.	2551	2552	2553	2554	2555	2556
จำนวน (คัน)	775,652	535,596	897,332	735,627	1,020,059	1,128,152
เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	12	-31	68	-18	38	10
มูลค่า (ล้านบาท)	351,384	251,343	404,659	345,860	484,023	512,186
เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	-	-28	75	-15	40	6

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สภาอุตสาหกรรม

### ข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการ

ในส่วนของกำลังการผลิตรถยนต์นั่งของประเทศไทยมีจำนวนผู้ผลิตและประกอบจำนวน 10 ราย ได้แก่ Toyota Motor, Honda Automobile, Auto Alliance (Ford and Mazda), Nissan Motor, Mitsubishi Motors, General Motors, Suzuki Motor, BMW Manufacturing, Thonburi Automotive Assembly และ SIG (Shanghai International Group) ด้วยกำลังการผลิตรวมมากกว่า 2,000,000 คันต่อปี นอกจากนี้อุตสาหกรรมรถกระบะ 1 คันของไทยถือว่ามีกำลังการผลิตที่ใหญ่ที่สุดในโลกโดยจำนวนผู้ผลิตรถกระบะ 1 คันมีจำนวนผู้ผลิต 7 ราย ได้แก่ Toyota Motor, Isuzu Motor, Auto Alliance (Ford and Mazda), Nissan Motor, Mitsubishi Motors, General Motors, TATA Motors โดยสัดส่วนร้อยละ 80 ของกำลังการผลิตทั้งหมดในปัจจุบันมาจาก 4 ผู้ผลิตหลัก คือ Toyota Motor, Isuzu Motor, Nissan Motor และ Mitsubishi Motors ซึ่งจะเน้นเรื่องการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นหลัก จำนวนผู้ผลิตในอุตสาหกรรมรถเพื่อการพาณิชย์ของไทย ได้แก่ รถบรรทุกและรถโดยสารมีจำนวน 5 ราย ได้แก่ Isuzu Motor, Thonburi Automotive Assembly, Scania Siam, Hino Motors, Thai-Swedish Assembly

ตารางที่ 5 ข้อมูลบริษัทผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ในไทย

บริษัท / ประเภท	รถยนต์ นั่ง	รถยนต์เพื่อการ พาณิชย์	รถกระบะ 1 ตัน
Toyota Motor (Thailand) Co., Ltd.	✓		✓
Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd.	✓		
Isuzu Motor (Thailand) Co., Ltd		✓	✓
Auto Alliance (Thailand) Co., Ltd.	✓		✓
Nissan Motor (Thailand) Co., Ltd.	✓		✓
Mitsubishi Motors (Thailand) Co., Ltd.	✓		✓
General Motors (Thailand) Co., Ltd	✓		✓
Suzuki Motor (Thailand) Co., Ltd	✓		
BMW Manufacturing (Thailand) Co., Ltd	✓		
SIG (Shanghai International Group)	✓		
TATA Motors (Thailand) Co., Ltd.			✓
Thonburi Automotive Assembly Co., Ltd.	✓	✓	
Scania Siam Co., Ltd		✓	
Hino Motors (Thailand) Co., Ltd.		✓	
Thai-Swedish Assembly Co Ltd		✓	

## สภาพปัจจุบันของธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศในกลุ่ม AEC

### ประเทศมาเลเซีย

อุตสาหกรรมยานยนต์ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของอาเซียน โดยปี พ.ศ. 2557 ประเทศมาเลเซีย ผลิตรถยนต์ได้ 596,418 คัน ลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ที่ผลิตได้ 601,407 คัน ทั้งนี้ในปี พ.ศ. 2557 มีการผลิตรถยนต์นั่งจำนวน 543,892 คัน หรือร้อยละ 90 ของกำลังการผลิตทั้งหมด เป็นการผลิตรถเพื่อการพาณิชย์ จำนวน 51,296 คัน และในปี พ.ศ. 2558 มียอดการผลิตรวมจนถึงเดือนตุลาคมจำนวน 519,171 คัน ซึ่งโดยภาพรวม อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศมาเลเซียอยู่ในช่วงอึมครว เนื่องจากตัวเลขการเติบโตค่อนข้างคงที่ ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	403,245	38,433	441,678	-
2551	484,512	46,298	530,810	20.18
2552	447,002	42,267	489,269	-7.83
2553	522,568	45,147	567,715	16.03
2554	488,261	45,254	533,515	-6.02
2555	509,621	59,999	569,620	6.77
2556	543,892	57,515	601,407	5.58
2557	545,122	51,296	596,418	-0.83
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	519,171	

ที่มา: Asean Automotive Federation

รัฐบาลมาเลเซียมีการสนับสนุนและกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศโดยส่งเสริมให้มีการจัดตั้งยานยนต์แห่งชาติ 2 บริษัท คือ Proton และ Perodua โดยใช้โครงสร้างทางภาษีเป็นตัวป้องกัน ซึ่งได้ส่วนแบ่งทางตลาดมากกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณการจำหน่ายทั้งหมด โดยประเทศมาเลเซียได้จัดเก็บภาษีจากการขายรถยนต์สูงถึงร้อยละ 60-125 ของราคารถที่นำเข้ามาจำหน่าย นั่นจึงกลายเป็นการกีดกันทางการค้าอย่างหนึ่งและปกป้อง Proton และ Perodua ซึ่งเป็นยานยนต์แห่งชาติของตน และเป็นการยากที่ค่ายรถยนต์

จากต่างชาติจะเข้าไปทำการตลาดได้ ในส่วนของรถยนต์นั่งประเภท SUV และ MPV มีอัตราการเติบโตที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากรายได้ต่อหัวของประชากรประเทศมาเลเซียอยู่ในเกณฑ์สูง ประกอบกับอัตราส่วนรถยนต์ต่อประชากร อยู่ที่ 1 ต่อ 5 และชาวมาเลเซียส่วนใหญ่นิยมอาศัยเป็นครอบครัวใหญ่ ส่งผลให้รถยนต์นั่งประเภท SUV และ MPV มีอัตราการเติบโตที่ค่อนข้างสูงเนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างชัดเจน สำหรับตัวเลขการผลิตและการจำหน่ายภายในประเทศจะค่อนข้างใกล้เคียงกัน ทำให้ประเทศมาเลเซียไม่มีความโดดเด่นทางด้าน การส่งออกรถยนต์ ปัจจุบันประเทศมาเลเซียพึ่งพาการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเภทรถยนต์นั่ง

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศมาเลเซียในปี พ.ศ. 2557 นั้นมีปริมาณการจำหน่ายรวม 666,465 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ที่จำหน่ายได้ 655,793 คัน โดยมีการจำหน่ายรถยนต์นั่งจำนวน 588,341 คัน และรถเพื่อการพาณิชย์จำนวน 78,124 คัน และในปี พ.ศ. 2558 มียอดการจำหน่ายจนถึงเดือนตุลาคมเป็นจำนวน 541,142 คัน ดังข้อมูลที่แสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	442,885	44,291	487,176	-
2551	497,459	50,656	548,115	12.51
2552	486,342	50,563	536,905	-2.05
2553	543,594	61,562	605,156	12.71
2554	535,113	65,010	600,123	-0.83
2555	552,189	75,564	627,753	4.60
2556	576,657	79,136	655,793	4.47
2557	588,341	78,124	666,465	1.63
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	541,142	

ที่มา: Asean Automotive Federation

### ประเทศอินโดนีเซีย

ประเทศอินโดนีเซียเป็นผู้ผลิตรถยนต์มากเป็นอันดับ 2 รองจากประเทศไทย ซึ่งมีปริมาณการผลิตในปี พ.ศ. 2557 ผลิตได้ 1,298,523 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ที่ผลิตได้รวม 1,208,211 คัน โดยร้อยละ 70 ของการผลิตทั้งหมดจะผลิตรถยนต์นั่ง และเกือบทั้งหมดเป็นรถยนต์ประเภท SUV และ MPV ของการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ตลาดรถยนต์ของประเทศอินโดนีเซียเป็นตลาดของการผลิตรถยนต์ประเภท SUV และ MPV ข้อมูลสถิติการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียแสดงตามตารางที่ 8 ด้านล่างนี้

ตารางที่ 8 ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของในประเทศอินโดนีเซีย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	309,208	102,403	411,638	-
2551	431,423	169,421	600,844	45.96
2552	352,172	112,644	464,816	-22.64
2553	496,524	205,984	702,508	51.14
2554	561,863	276,085	837,948	19.28
2555	743,501	322,056	1,065,557	27.16
2556	925,111	283,100	1,208,211	13.39
2557	1,013,172	285,351	1,298,523	7.47
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	940,495	

ที่มา: Asean Automotive Federation

ประเทศอินโดนีเซียมีจำนวนประชากรมากกว่า 240 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของประชากรในอาเซียน มีอัตราการขยายตัวการขยายตัวของชนชั้นกลางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลมาจากรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติ เช่น การยกเลิกภาษี 5-10 ปี และการลดภาษีร้อยละ 50 ทุก ๆ 2 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นแรงดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการขยายตัวเพิ่มมากยิ่งขึ้น อุตสาหกรรมยานยนต์มีอัตราการเติบโตเป็นอย่างมากโดยในปี พ.ศ. 2557 ผลิตได้ 1,298,523 คัน ในขณะที่ความต้องการภายในประเทศอยู่ที่ 1,208,219 คัน จึงทำให้การผลิตและต่อความต้องการ

ของผู้บริโภคภายในประเทศได้อยู่ในระดับใกล้เคียงกัน นอกจากนี้รัฐบาลยังสนับสนุนผู้ผลิตที่ผลิตรถยนต์ Eco-car เช่นเดียวกับไทยแต่ต่างกันที่รัฐบาลสนับสนุนให้ผลิตรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,000 ซีซี ซึ่งมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับ Eco-car ของประเทศไทย นอกจากนี้ยังจำกัดราคาการจำหน่ายไม่เกิน 350,000 บาท จึงถูกมองว่าเป็นการแข่งขันคนละตลาดกับการผลิต Eco-car ในไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของอินโดนีเซียจะเป็นคู่แข่งที่สำคัญในอาเซียนคู่กับไทย โดยมองจากปริมาณการผลิตในปีที่ผ่านมาทั้งไทยและอินโดนีเซียมีปริมาณการผลิตที่ใกล้เคียงกันมาก แต่อุปสรรคของประเทศอินโดนีเซีย จะมีปัญหาในเรื่องของฝีมือแรงงาน โดยแรงงานในอินโดนีเซียยังขาดความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานที่มีความซับซ้อน ซึ่งส่งผลให้เครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียมีน้อยกว่าไทยมาก ทั้งนี้ ไทยพัฒนาเครือข่ายชิ้นส่วนรถยนต์มานานกว่า 40 ปีแล้ว ทำให้ได้เปรียบในส่วนนี้อยู่ ประกอบกับสภาพภูมิประเทศอินโดนีเซียเป็นเกาะ ทำให้การพัฒนาชิ้นระบบการขนส่งที่ต้องใช้งบประมาณสูง และมีความความยากลำบากในการขนส่งอีกด้วย ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศอินโดนีเซียในปี พ.ศ. 2557 นั้นมีปริมาณการจำหน่ายรวม 1,208,219 คัน ลดลงร้อยละ 1.8 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2556 ที่จำหน่ายได้ 1,229,901 คัน โดยมีการจำหน่ายรถยนต์นั่งจำนวน 879,461 คัน และรถเพื่อการพาณิชย์ จำนวน 328,558 คัน ส่วนการจำหน่ายรถยนต์ใน พ.ศ. 2558 จนถึงเดือนตุลาคมมีทั้งสิ้น 853,008 คัน

ตารางที่ 9 ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของในประเทศอินโดนีเซีย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	314,769	118,572	433,341	-
2551	425,267	178,507	603,774	39.33
2552	359,386	124,164	483,550	-19.91
2553	541,475	223,235	764,710	58.14
2554	601,945	292,219	894,164	16.93
2555	780,767	335,445	1,116,212	24.83
2556	879,507	350,394	1,229,901	10.19
2557	879,461	328,558	1,208,219	-1.76
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	853,008	

ที่มา: Asean Automotive Federation

### ประเทศฟิลิปปินส์

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศฟิลิปปินส์ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลมากนัก เนื่องจากประเทศเป็นเกาะขนาดเล็กกระจายตัว ทำให้ยากต่อการตั้งโรงงานผลิตที่ต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่ ดังนั้น ฟิลิปปินส์สามารถผลิตรถยนต์ได้ปีละไม่มาก ทำให้ต้องพึ่งพาการนำเข้าเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 50 เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการรถยนต์ภายในประเทศโดยความต้องการรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ต่อรถยนต์นั่งมีอัตราส่วน 60:40 แม้ว่าฟิลิปปินส์จะมีการส่งออกรถยนต์ แต่ก็ยังเป็นปริมาณที่ไม่สูงนัก ทำให้ถูกมองว่า ฟิลิปปินส์เป็นประเทศผู้นำเข้ารถยนต์มากกว่าผู้ส่งออก โดยปริมาณการผลิตรถยนต์ของฟิลิปปินส์ในปี พ.ศ. 2557 สามารถผลิตรวมได้ทั้งหมด 88,845 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ที่ผลิตได้รวม 79,169 คัน โดยผลิตรถยนต์นั่ง 27,070 คัน และ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 61,775 คัน ส่วนการผลิตรถยนต์ใน พ.ศ. 2558 จนถึงเดือนตุลาคมมีทั้งสิ้น 83,874 คัน ตามลำดับดังนี้

ตารางที่ 10 ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศฟิลิปปินส์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
N/A	N/A	63,621	N/A	N/A
28,169	34,354	62,523	-1.73	28,169
33,161	47,316	80,477	28.72	33,161
24,591	40,315	64,906	-19.35	24,591
26,340	49,073	75,413	16.19	26,340
26,490	52,679	79,169	4.98	26,490
27,070	61,775	88,845	12.22	27,070
N/A	N/A	83,874		N/A

ที่มา: Asean Automotive Federation

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศของฟิลิปปินส์ในปี พ.ศ. 2557 สามารถจำหน่ายได้ทั้งหมด 234,747 เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 เมื่อเทียบกับปี 2556 โดย เป็นรถยนต์นั่ง 90,287 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 144,460 คัน ส่วนการจำหน่ายรถยนต์ใน พ.ศ. 2558 จนถึงเดือนตุลาคม

มีทั้งสิ้น 234,951 คัน ตลาดของฟิลิปปินส์จึงเป็นตลาดที่มีการขยายตัวมากของภูมิภาคนี้ และเป็นตลาดที่น่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง ตามตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศฟิลิปปินส์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	41,214	76,689	117,903	-
2551	44,428	80,021	124,449	5.55
2552	46,229	86,215	132,444	6.42
2553	58,691	109,799	168,490	27.22
2554	44,862	96,754	141,616	-15.95
2555	48,328	108,326	156,654	10.62
2556	61,214	120,524	181,738	16.01
2557	90,287	144,460	234,747	29.17
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	234,951	

ที่มา: Asean Automotive Federation

### ประเทศเวียดนาม

รัฐบาลเวียดนามสนับสนุนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศเพื่อเพิ่มตอบสนองความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก เนื่องจากต้องการให้ราคาการผลิตภายในประเทศลดลง ด้วยเหตุนี้ทำให้บริษัทข้ามชาติหลายรายเข้าไปลงทุนจนเกิดการควบรวมกิจการกับบริษัทเวียดนาม เช่น Ford Vietnam Limited หรือ Mekong Auto Corporation เป็นต้น ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของเวียดนามเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยในปี พ.ศ. 2557 มีการผลิตรถยนต์นั่งในจำนวน 74,480 คัน จากปี พ.ศ. 2556 และผลิตรถเพื่อการพาณิชย์เป็นจำนวน 46,604 คัน ผลิตรวมทั้งสิ้นรวมเป็น 121,084 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 29 และเป็นถือเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับ 1 ของผู้ผลิตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การผลิตรถยนต์ใน พ.ศ. 2558 จนถึงเดือนตุลาคมมีทั้งสิ้น 138,347 คัน รายละเอียดตามตารางด้านล่างนี้



ตารางที่ 12 ข้อมูลปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศเวียดนาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือน ตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	36,185	39,064	75,249	-
2551	48,327	59,591	107,918	43.41
2552	58,730	49,030	107,760	-0.15
2553	56,836	49,330	106,166	-1.48
2554	61,379	39,086	100,465	-5.37
2555	41,488	32,185	73,673	-26.67
2556	58,629	35,001	93,630	27.09
2557	74,480	46,604	121,084	29.32
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	138,347	

ที่มา: Asean Automotive Federation

เวียดนามมีการนำเข้ารถยนต์นั่งในสัดส่วนที่มากกว่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ใดๆก็ตาม เวียดนามได้รับการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีจากประเทศจีน ทำให้มีการพัฒนาการผลิต รถเพื่อการพาณิชย์เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถโดยสาร (Bus) ด้วยเหตุนี้เวียดนามจึงค่อย ๆ เพิ่มความ แข็งแกร่งในการส่งออกรถโดยสาร ทั้งนี้ รถที่เวียดนามนำเข้าส่วนใหญ่เป็นรถที่ใช้แล้ว เนื่องจาก ประเทศเวียดนามมีระบบการคมนาคมที่ไม่สะดวกมากนัก ประชากรส่วนใหญ่จึงนิยมใช้ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศเวียดนามในปี พ.ศ. 2557 สามารถจำหน่ายได้รวมทั้งหมด 133,588 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 แยกเป็นรถยนต์นั่ง 77,428 คัน และ 56,160 คัน จากรถประเภทเพื่อการพาณิชย์ เป็นตลาดที่ขยายตัวมากที่สุดในกลุ่มประเทศ AEC นี้

ตารางที่ 13 ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศเวียดนาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	36,185	39,064	75,249	-
2551	48,327	59,591	107,918	43.41
2552	58,730	49,030	107,760	-0.15
2553	56,836	49,330	106,166	-1.48
2554	61,379	39,086	100,465	-5.37
2555	41,488	32,185	73,673	-26.67
2556	58,629	35,001	93,630	27.09
2557	74,480	46,604	121,084	29.32
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	138,347	

ที่มา: Asean Automotive Federation

### ประเทศบรูไนและประเทศสิงคโปร์

ประเทศบรูไนและสิงคโปร์ ประเทศดังกล่าวเหล่านี้ไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ภายในประเทศอันเนื่องมาจากไม่มีความพร้อมในด้านต่าง ๆ เช่น บรูไน และสิงคโปร์เป็นประเทศเล็ก ๆ ไม่เหมาะแก่การสร้างและผลิตรถยนต์ มีเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งอยู่แล้ว โดยสิงคโปร์เป็นตลาดการค้าขายที่ใหญ่และบรูไนพึ่งพิงธุรกิจน้ำมันเป็นหลัก มีปริมาณการใช้และจำหน่ายรถยนต์ค่อนข้างน้อยอันเนื่องมาจากข้อจำกัดต่างทั้งภาษี และพื้นที่ภายในประเทศซึ่งมีขนาดเล็ก โดยมีปริมาณการจำหน่ายรถยนต์รวมในประเภทต่าง ๆ ดังตารางที่ 14 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศบรูไนและตารางที่ 15 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศสิงคโปร์

ตารางที่ 14 ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศบรูไน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือน ตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	13,107	1,113	14,220	-
2551	13,416	11,264	14,680	3.23
2552	11,242	1,123	12,365	-15.77
2553	12,549	1,040	13,589	9.90
2554	13,472	1,083	14,555	7.11
2555	17,854	780	18,634	28.02
2556	17,723	919	18,642	0.04
2557	17,204	910	18,114	-2.83
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	12,157	

ที่มา: Asean Automotive Federation

ตารางที่ 15 ข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศสิงคโปร์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึง เดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ รายการ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
2550	110,814	11,440	122,254	-
2551	100,979	9,595	110,574	-9.55
2552	73,183	6,320	79,503	-28.10
2553	47,273	4,618	51,891	-34.73
2554	33,493	6,077	39,570	-23.74
2555	32,724	4,523	37,247	-5.87
2556	27,955	6,156	34,111	-8.42
2557	35,474	11,969	47,443	39.08
2558 ถึง ต.ค.	N/A	N/A	61,784	

ที่มา: Asean Automotive Federation

### ประเทศลาว ประเทศกัมพูชาและประเทศพม่า

ประเทศลาว กัมพูชาและพม่า ยังไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ เช่นกันอันเนื่องมาจากไม่มีความพร้อมในด้านต่าง ๆ เช่น สาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง แรงงานที่ขาดความรู้ความสามารถและปัญหาทางด้านการเมือง จึงยังไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เกิดขึ้นในประเทศเหล่านี้ และไม่มีบันทึกปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ด้วยเช่นกัน

ตารางที่แสดงด้านล่างนี้คือตารางสรุปยอดปริมาณการผลิตรถยนต์และการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศของประเทศสมาชิก AEC ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม จะเห็นได้จากยอดรวมและการเปลี่ยนแปลงตามตารางดังนี้

ตารางที่ 16 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศสมาชิก AEC ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือนตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ ประเทศ	อินโดนีเซีย		ฟิลิปปินส์			รวม	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
	เซีย	มาเลเซีย	อินโดนีเซีย	เวียดนาม	ไทย		
2550	411,638	441,678	N/A	75,249	1,287,379	3,428,074	-
2551	600,844	530,810	63,621	107,918	1,394,029	3,983,333	16.20
2552	464,816	489,269	62,523	107,760	999,378	3,015,364	-24.30
2553	702,508	567,715	80,477	106,166	1,645,304	4,641,308	53.92
2554	837,948	533,515	64,906	100,465	1,457,795	4,351,959	-6.23
2555	1,065,557	569,620	75,413	73,673	2,435,717	6,582,024	51.24
2556	1,208,211	601,407	79,169	93,630	2,457,057	6,802,901	3.36
2557	1,298,523	596,418	88,845	121,084	1,880,007	5,743,800	-15.57
2558 ถึง ต.ค.	940,495	519,171	83,874	138,347	1,597,140	4,737,820	-17.51

ที่มา: Asean Automotive Federation

ตารางที่ 17 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศสมาชิก AEC ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2558 ถึงเดือน ตุลาคม (หน่วย: คัน); N/A= ไม่มีข้อมูล

ปี พ.ศ./ประเทศ	บรูไน	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	เวียดนาม	ไทย
550	14,220	433,341	487,176	117,903	122,254	80,392	631,251
2551	14,680	603,774	548,115	124,449	110,574	110,186	615,270
2552	12,365	483,550	536,905	132,444	79,503	119,460	548,871
2553	13,589	764,710	605,156	168,490	51,891	111,737	800,357
2554	14,555	894,164	600,123	141,616	39,570	109,660	794,081
2555	18,634	1,116,212	627,753	156,654	37,247	80,453	1,436,335
2556	18,642	1,229,901	655,793	181,738	34,111	98,649	1,330,672
2557	18,114	1,208,019	666,465	234,747	47,443	133,588	881,832
2558 ถึง ต.ค.	12,157	853,008	541,142	234,951	61,784	164,571	621,742

ที่มา: Asean Automotive Federation

## ตลาดแรงงานของประเทศไทยและประเทศในกลุ่มสมาชิก AEC

การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ภายในปี พ.ศ. 2558 ได้มีการทำข้อตกลงยอมรับร่วมกัน เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายการบริการ สินค้า แรงงาน การลงทุนอย่างเสรี โดยกำหนดให้ผู้มีคุณสมบัติในสาขาวิชาชีพ หรือแรงงานที่มีความเชี่ยวชาญในวิชาชีพ 7 สาขา สามารถเคลื่อนย้ายไปทำงานที่ประเทศอื่น ๆ ในอาเซียนได้อย่างเสรี เพื่อเป็นการเพิ่มอัตราการแข่งขันทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ส่งเสริมอาเซียนให้เป็นตลาดเดียว และมีฐานการผลิตร่วมกันนี้เปิดให้แรงงานใน 7 สาขาวิชาชีพคือ

1. อาชีพวิศวกร (Engineering Services)
2. อาชีพพยาบาล (Nursing Services)
3. อาชีพสถาปนิก (Architectural Services)
4. อาชีพการสำรวจ (Surveying Qualifications)
5. อาชีพนักบัญชี (Accountancy Services)
6. อาชีพทันตแพทย์ (Dental Practitioners)
7. อาชีพแพทย์ (Medical Practitioners)

สามารถที่จะเข้าไปทำงานได้อย่างเสรีและถูกกฎหมาย โดยจะต้องได้รับการยอมรับหรือปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ตามที่ประเทศนั้น ๆ ได้กำหนดเอาไว้ การเปิดอาชีพเสรีด้านแรงงานแบบนี้ อาจมีทั้งข้อดี-ข้อเสีย เช่น คนไทยอาจถูกแย่งอาชีพ ปัญหาความอ่อนด้อยทางด้านภาษา อาจจะทำให้แรงงานไทยไม่สามารถแข่งขันกับแรงงานชาติอื่นได้ หรืออาจเป็นโอกาสดีสำหรับแรงงานผู้ที่ต้องการไปทำงานในต่างประเทศ ซึ่งอาจมีค่าจ้างแรงงานที่แพงกว่า สามารถพัฒนาศักยภาพของตนเอง รวมไปถึงการมองหาช่องทางในการทำธุรกิจในกลุ่มประเทศ AEC ได้อีกด้วยเช่นกัน

## โครงสร้างตลาดแรงงานในกลุ่มประเทศ AEC

### ประเทศไทย

ไทยเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรหลายรายการรายใหญ่ของโลก มีที่ตั้งของประเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีดินแดนติดกับประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนถึง 4 ประเทศ จึงเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาคนี้ โดยไทยมีจุดเด่นคือมีสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ทั่วถึง มีระบบธนาคารที่แข็งแกร่ง และประชากรแรงงานอยู่เป็นจำนวนมากถึง 48 ล้านคน มีอัตราการจ้างแรงงานขั้นต่ำที่ 300 บาท/วัน แรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่ขาดทักษะ ดังนั้นเทคโนโลยีในการผลิตจึงเป็นเทคโนโลยีระดับกลาง ๆ แรงงานในไทย

เริ่มขาดแคลนจะตั้งตัว โดยเฉพาะในกลุ่มอาชีพด้านการอาชีวะ ด้านช่างและกลุ่มแรงงานภาค การเกษตรและแรงงานระดับล่าง ประเทศไทยจะมีการเติบโตของสาขาการผลิตต่อไปนี้คือ สาขา การขายส่ง ขายปลีก ภัตตาคารและโรงแรมสาขาการเงิน ประกันภัย อสังหาริมทรัพย์และสาขา บริการสาธารณะ และตั้งเป้าหมายเป็นศูนย์กลางด้าน โลจิสติกส์ และศูนย์กลางการท่องเที่ยวใน ภูมิภาคนี้

### ประเทศมาเลเซีย

แรงงานมีจำนวนประมาณ 20 ล้านคน แรงงานมีจุดเด่นด้านการศึกษาและทักษะสูง มี ค่าแรงขั้นต่ำที่ประมาณ 300 บาท/วัน สามารถรองรับอุตสาหกรรมไฮเทค/เทคโนโลยีซับซ้อนและ ธุรกิจบริการได้ดี ระบบสาธารณูปโภคมีครบครัน มาเลเซียมีฐานการผลิตและส่งออกสินค้าสำคัญที่ คล้ายคลึงกับไทย และมีนโยบายพัฒนาการผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงอย่างจริงจัง และตั้งเป้าหมาย เป็นประเทศพัฒนาแล้วในปี พ.ศ. 2563 ปัญหาของมาเลเซีย คือจำนวนประชากรค่อนข้างน้อย ทำให้ ขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะระดับล่าง

### ประเทศอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียโดดเด่นด้านจำนวนแรงงานกึ่งทักษะโดยแรงงานส่วนใหญ่สามารถอ่านออก เขียนได้ ทำให้สามารถรองรับได้ทั้งอุตสาหกรรมที่พึ่งพาแรงงาน และอุตสาหกรรมที่พึ่งพา เทคโนโลยี อย่างไรก็ตามอินโดนีเซียมีความได้เปรียบในด้านความพร้อมของจำนวนแรงงานและ ค่าจ้างแรงงานที่ถูก เมื่อเทียบกับไทยซึ่งตลาดแรงงานที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน อินโดนีเซียเป็น ประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่สุดในภูมิภาคอาเซียน เป็นตลาดแรงงานขนาดใหญ่ จำนวน ประชากรแรงงานมีจำนวนมากถึง 170 ล้านคน มีอัตราค่าแรงขั้นต่ำที่ 169 บาท/คน มีจุดเด่นที่มี ทรัพยากรธรรมชาติหลากหลายและจำนวนมาก โดยเฉพาะถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ โลหะ ต่าง ๆ มีระบบธนาคารค่อนข้างแข็งแกร่ง นโยบายภายในประเทศเน้น การลงทุนส่วนใหญ่เน้นใช้ ทรัพยากรในประเทศเป็นหลัก จุดอ่อนของประเทศ คือ มีที่ตั้งประเทศเป็นเกาะมีลักษณะกระจายตัว ทำให้สาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่ค่อยสมบูรณ์พร้อมเพียงมากนัก ทั้งยังมีอุปสรรคด้านการ คมนาคมขนส่ง การเชื่อมโยงกันของทั้งประเทศยังไม่ดีนัก ตลาดแรงงานเริ่มมีสัญญาณตั้งตัวใน กลุ่มแรงงานทักษะระดับล่างและแรงงานกึ่งทักษะซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประเทศไทย

### ประเทศฟิลิปปินส์

เป็นประเทศที่มีประชากรมากกว่า 100 ล้านคนประสบผลสำเร็จเป็นอย่างมากกับการ ยกระดับมาตรฐานการศึกษา แรงงานมีความได้เปรียบในการใช้ภาษาอังกฤษ มีอัตราค่าแรงขั้นต่ำอยู่ ที่ 300 บาท/วัน มีประชากรแรงงานจำนวนกว่า 60 ล้านคน ปัญหาของฟิลิปปินส์คือ มีที่ตั้งห่างไกล จากประเทศสมาชิก และระบบโครงสร้างภายในประเทศยังไม่ดีพอ สวัสดิการทางด้านสังคมและ

แรงงานยังไม่ค่อยพัฒนามากนัก จึงทำให้เกิดการเรียกร้องในการเพิ่มค่าแรงและเพิ่มสวัสดิการ โดยกลุ่มสหภาพแรงงานอยู่บ่อยครั้ง การลงทุนและการจ้างงานส่วนใหญ่จะเน้นเพื่อรองรับความต้องการของประชากรภายในประเทศเป็นหลัก

### **ประเทศเวียดนาม**

ประเทศเวียดนาม เป็นประเทศที่มีศักยภาพสูงมากทั้งในด้านกำลังแรงงาน ที่ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศอยู่ในวัยหนุ่มสาว มีประชากรแรงงานอยู่ที่ 65 ล้านคน ค่าแรงที่ยังค่อนข้างต่ำ โดยอัตราค่าแรงขั้นต่ำ 95 บาท/วัน ระบบสาธารณูปโภคยังไม่ดีมากนัก แต่ก็มี การเสริมสร้างและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีเสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจ ทั้งยังมีนโยบายด้านการค้า การลงทุนที่ชัดเจนและบังคับใช้ทั่วประเทศจึงทำให้การลงทุนจากต่างชาติเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในส่วนของธุรกิจบริการบางประเภท สามารถลงทุนได้ร้อยละร้อย หรือสามารถร่วมทุนกับบริษัทท้องถิ่น การร่วมมือทางธุรกิจ และการเช่าสถานที่พร้อมใบอนุญาต ปัจจุบันเป็นทั้งแหล่งผลิตและแหล่งตลาดที่สำคัญใน AEC โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์และอะไหล่ อุปกรณ์ตกแต่งรถจักรยานยนต์ วัสดุก่อสร้าง ธุรกิจซ่อมรถจักรยานยนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค รวมถึงการทำธุรกิจการท่องเที่ยว เป็นตลาดที่มีการเติบโตที่สูงมาก ข้อดีของเวียดนามคือในปัจจุบันแรงงานฝีมือและมีทักษะ ยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อตลาดแรงงานภายในประเทศ เนื่องจากมีอัตราการเจริญเติบโตของธุรกิจให้อัตราที่สูง หากเวียดนามพัฒนาศักยภาพทางด้านฝีมือแรงงานให้มีความรู้และทักษะที่มากขึ้นได้จะเป็นประเทศที่จะมีนำจับตามองเป็นอย่างยิ่งจากนักลงทุนและจะเป็นคู่แข่งสำคัญกับประเทศไทยอีกด้วย

### **ประเทศบรูไน**

บรูไนเป็นประเทศเล็ก ๆ แรงงานมีประมาณ 4 แสนคน เน้นพึ่งพาการส่งออกน้ำมันเป็นหลัก มิ ไม่มีการกำหนดค่าแรงขั้นต่ำเนื่องจากประชากรได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลมีจุดเด่นเรื่องการเมืองการปกครองที่มั่นคง รายได้เฉลี่ยต่อคนค่อนข้างสูง ปัญหาของบรูไนเนื่องจากมีประชากรที่น้อยจึงทำให้ขาดแคลนแรงงาน จึงไม่มีความโดดเด่นในด้านการลงทุน

### **ประเทศสิงคโปร์**

เป็นประเทศเล็ก ๆ ที่มีระบบการเมืองที่มีเสถียรภาพสูง ประชากรที่มีคุณภาพ มีการศึกษาที่สูงสุดในกลุ่มประเทศ AEC มีจำนวนแรงงานแค่ประมาณ 4 ล้านคน เป็นตลาดแรงงานซึ่งมีทักษะสูง รัฐบาลไม่ได้มีการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำไว้เหมือนกับประเทศอื่นๆ มีอัตราค่าจ้างแรงงานอยู่ที่ 1,851 บาท/วัน โดยคิดจากค่าเฉลี่ยของแรงงานไร้ฝีมือ แรงงานของสิงคโปร์จะเป็นแรงงานทักษะสูง สามารถรองรับอุตสาหกรรมไฮเทค เทคโนโลยีซับซ้อนและธุรกิจบริการได้ดี ชำนาญด้านการจัดการทรัพยากรบุคคลและธุรกิจ แต่สิงคโปร์ประสบกับปัญหาอัตราการเติบโตของประชากร



วัยทำงานต่ำกว่าอัตราการเติบโตของแรงงานในระดับที่รุนแรง ดังนั้น จึงมีการพึ่งพาและจ้างแรงงานระดับล่างจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก เศรษฐกิจหลักของประเทศมาจากธุรกิจด้านการส่งออกเป็นหลัก เนื่องจากมีภูมิประเทศที่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการเดินเรือ และเป็นศูนย์กลางการเงินระหว่างประเทศ ในปัจจุบันสิงคโปร์ได้พยายามขยายโครงสร้างเศรษฐกิจมายังภาคบริการมากขึ้น เพื่อลดการพึ่งพาการส่งออกสินค้า

### ประเทศลาว

ลาวเป็นประเทศที่มีลักษณะสังคมและวัฒนธรรมใกล้เคียงกับไทยมากที่สุด มีศักยภาพในด้านค่าแรงแรงงานที่ยังค่อนข้างต่ำ โดยมีประชากรแรงงานที่ 4 ล้านคน ค่าแรงขั้นต่ำ 90 บาท/วัน แรงงานที่มีเป็นแรงงานไร้ทักษะฝีมือ เป็นแรงงานภาคการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ การศึกษาของแรงงานมีค่อนข้างน้อย ระบบสาธารณูปโภคยังมีไม่มาก ลาวมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ทั้งแร่ธาตุ พลังน้ำ และที่ดินสำหรับการทำเกษตร แต่ยังคงขาดแคลนเทคโนโลยีการผลิต แต่ก็มีข้อจำกัดในด้านขนาดตลาดในประเทศที่มีประชากรน้อย และการไม่มีพรมแดนติดทะเลจึงทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องผ่านประเทศอื่น พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงและภูเขา ส่งผลให้การคมนาคมไม่สะดวก โดยช่องทางการเข้าสู่ตลาดในลาว ส่วนใหญ่จะเป็นการร่วมลงทุนส่งออกทางอ้อม และส่งออกทางตรง เป็นกลุ่มธุรกิจบริการเช่น ร้านอาหาร อู่ซ่อมรถ ร้านอาหาร ร้านเสริมสวย นวด-สปา? โรงแรม และธุรกิจมุ่งที่เน้นการท่องเที่ยวทางด้านธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม รวมทั้งธุรกิจที่พัฒนาโครงสร้างและสาธารณูปโภค สร้างถนน ไฟฟ้า เชื้อเพลิง เหมืองแร่ เป็นต้น

### ประเทศกัมพูชา

มีจุดเด่นด้านประชากรที่เพิ่มจำนวนขึ้นทุกปี มีประชากรกลุ่มหนึ่งที่มีกำลังซื้อสูง และมีอุปสงค์ในการบริโภคสินค้าและบริการทุกประเภทในปริมาณสูง มีศักยภาพในด้านค่าแรงแรงงานที่ยังค่อนข้างต่ำ มีแรงงานประมาณ 10 ล้านคน อัตราค่าแรงขั้นต่ำที่ 66 บาท/วัน แรงงานที่มีเป็นแรงงานไร้ฝีมือ ขาดทักษะและการศึกษา และยังคงขาดแคลนอุตสาหกรรมการผลิต รวมทั้งในด้านภาคอุตสาหกรรมและการเกษตร ข้อจำกัดในด้านขนาดตลาดภายในประเทศที่มีประชากรค่อนข้างน้อย และความพร้อมของสาธารณูปโภคที่น้อย แต่เนื่องจากมีค่าจ้างแรงงานที่ถูกมากจึงเป็นที่สนใจในกลุ่มอุตสาหกรรมที่ไม่เน้นแรงงานด้านทักษะฝีมือมากนัก เช่นกลุ่มธุรกิจตัดเย็บเสื้อผ้า กัมพูชามีการเติบโตของตลาดการท่องเที่ยวสูง ได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างประเทศมาก ธุรกิจที่น่าลงทุนคือกลุ่มธุรกิจที่พัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น น้ำ ไฟฟ้า ถนน ซึ่งเป็นธุรกิจที่คล้ายกับประเทศลาว

### ประเทศพม่า

พม่า เป็นประเทศที่สามารถเชื่อมโยงกับจีนและอินเดีย ซึ่งเป็นตลาดการค้าขายที่ใหญ่ ได้เปิดประเทศให้มีการลงทุนได้ไม่นานนัก แต่มีจุดที่น่าสนใจจากนักลงทุนอย่างมากเนื่องจากพม่า มีค่าแรงที่ถูก ประมาณ 60บาท/วัน แรงงานในประเทศสามารถใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสารได้ ปัจจุบันมีการลงทุนขนาดใหญ่หลาย ๆ อย่างในประเทศ เช่น ทำเรื่อน้ำลึกลง ท่อ การจัดตั้งนิคม อุตสาหกรรม พม่ามีประชากรแรงงานประมาณ 38 ล้านคน ส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ และมีทักษะน้อย มีทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์ทั้งแร่ธาตุ น้ำมัน และที่ดินสำหรับทำ การเกษตร นอกจากนี้ยังมีการแข่งขันในประเทศที่ไม่สูงนัก แต่ก็มีข้อจำกัดในด้านความไม่แน่นอน ทางการเมือง การส่งเสริมการลงทุน การขนส่งสินค้าผ่านแดน และมีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคไม่ดีนัก แต่ก็ได้เร่งมีการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นเช่นการพัฒนาโครงข่าย คมนาคมในประเทศเชิงรุก ทั้งทางถนน รถไฟความเร็วสูง และทำเรือ

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

#### วิเคราะห์ SWOT ของ AEC กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

##### จุดแข็ง (Strength)

ปัจจุบันไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์อันดับ 1 ในภูมิภาคอาเซียนเนื่องจากมีปัจจัยสนับสนุน ซึ่งเป็นจุดเด่น ดังนี้

1. ค่ายรถยนต์ชั้นนำของโลกเข้ามาตั้งโรงงานประกอบยานยนต์ในไทยหลายราย เช่น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นมีฐานการผลิตขนาดใหญ่ในประเทศไทยและลงทุนโครงการใหญ่จำนวนมาก

2. อุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ของไทยมีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เข้มแข็งผู้ผลิตมีความเชี่ยวชาญในห่วงโซ่การผลิตและมีเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนต้นน้ำขนาดกลางและเล็กเป็นจำนวนมาก เช่นแม่พิมพ์การขึ้นรูปโลหะและพลาสติกเป็นต้น ซึ่งชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีคุณภาพได้มาตรฐานสากลเช่น ISO 9000, ISO 14000, QS 9000 และเป็นที่ยอมรับในตลาดโลก

3. มีบุคลากรที่มีคุณภาพเนื่องจากผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีแรงงานที่ได้รับการยอมรับว่ามีทักษะฝีมือ มีความชำนาญในการผลิตสูง แรงงานมีประสบการณ์ เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน และแรงงานไทยจะมีจุดเด่นในการทำงานที่ ต้องอาศัยความละเอียดและความคิดสร้างสรรค์จึงทำให้สามารถรองรับได้ทั้งการผลิตพึ่งต้องพาแรงงานและการที่พึ่งต้องพาเทคโนโลยี

4. ทำเลที่ตั้งของประเทศไทยเป็นตำแหน่งที่เหมาะสมสามารถส่งออกสินค้าไปยังประเทศอื่นๆทั้งในเอเชียโอเชียเนียยุโรปและแอฟริกาได้ในระยะทางไม่ไกลนักทำให้ผู้ผลิตรถยนต์จากหลายๆประเทศเลือกไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกรถยนต์โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถกระบะขนาด 1 ตันและรถEco - Car

5. นโยบายรัฐที่ให้การสนับสนุนในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิทธิพิเศษในการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน(BOI) เช่น การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้มาตั้งโรงงานในไทยเป็นต้นนอกจากนี้ BOI ยังให้สิทธิพิเศษสำหรับผู้ผลิตรถยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม(Eco - Car) อีกด้วยการที่ไทยมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้มีส่วนช่วยให้มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมนี้มากขึ้นและยังทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยขยายตัวเพิ่มขึ้น

### จุดอ่อน (Weakness)

1. วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ในไทยเช่นเหล็กกล้าเครื่องยนต์จำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลักเพราะไม่สามารถผลิตเองได้ในไทยทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ผันผวนไปตามราคาของตลาดโลก
2. อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยต้องอาศัยเทคโนโลยีจากต่างประเทศทำให้มีต้นทุนการนำเข้าเทคโนโลยีค่อนข้างสูงอย่างไรก็ตามถ้าหากบริษัทแม่ในต่างประเทศไม่ถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับไทยอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยอาจไม่มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีให้ทันสมัยเทียบเท่ากับต่างประเทศได้
3. ผู้ประกอบการที่ทำการรับจ้างผลิต (OEM) เป็นส่วนใหญ่ซึ่งไม่มีการทำการตลาดและไม่มีการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าของตน
4. ผู้ประกอบการไทยนั้นมีจำนวนมากแต่ขาดการเชื่อมโยงกันอีกทั้งมีข้อจำกัดด้านภาษาทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆในไทยเลือกซื้อชิ้นส่วนและส่วนประกอบผ่านตัวแทนบริษัทชาตินั้นๆเป็นส่วนใหญ่
5. ขาดหน่วยงานทดสอบและออกใบรับรองคุณภาพชิ้นส่วนยานยนต์ทำให้มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากการส่งชิ้นส่วนยานยนต์ไปตรวจสอบมาตรฐานที่ประเทศไต้หวันและอินเดีย
6. การขาดแคลนแรงงานเนื่องจากค่านิยมการทำงานที่เปลี่ยนไป แรงงานไทยมักจะมีค่านิยมโดยให้ความสำคัญกับลักษณะงาน ภาวลักษณะของตำแหน่งงานมากกว่ารายได้ นอกจากนี้เด็กไทยมีค่านิยมที่จะเรียนระดับมหาวิทยาลัยมากขึ้นและเรียนวิชาสายอาชีพลดน้อยลงจึงส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคการผลิต อีกทั้งต้นทุนค่าแรงของไทยที่แพงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน และความสามารถด้านภาษาอังกฤษเมื่อเทียบกับฟิลิปปินส์ สิงคโปร์มาเลเซีย และอินโดนีเซียแล้วทำให้ภาพรวมของแรงงานไทยอยู่ในระดับกลางเมื่อเทียบกับเพื่อนบ้านในภูมิภาคนี้
7. ปัญหาการเมืองภายในประเทศจากการที่เกิดปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองขึ้นในประเทศไทยมีการผลัดเปลี่ยนรัฐบาลหลายชุดภายในระยะเวลาไม่กี่ปีส่งผลให้การดำเนินนโยบายในการพัฒนาประเทศขาดความต่อเนื่องอีกทั้งภาคประชาชนยังมีความขัดแย้งทางด้านความคิดก่อให้เกิดภาวะวิกฤตทางสังคมจนเกิดการชุมนุมและก่อความไม่สงบขึ้นในประเทศหลายครั้ง มีการทำการทำรัฐประหารยึดอำนาจ ซึ่งจากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้กระทบกระเทือนถึงภาพลักษณ์ของประเทศจนนักลงทุนจากต่างประเทศขาดความเชื่อมั่นส่งผลให้การลงทุนจากต่างประเทศเริ่มลดลงส่งผลให้การบริโภคภายในประเทศลดลงตามไปด้วย
8. ปัญหา นโยบายการส่งเสริมและการกระตุ้นยอดขายของภาครัฐ ตัวอย่างนโยบายที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นอย่างมากคือนโยบายรถคันแรก ซึ่งมีทั้งผลดี

และผลเสียมากมาย คือนโยบายนี้ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและการใช้สอยภายในประเทศเป็นอย่างมาก ในช่วงปี พ.ศ. 2555 หลังจากประสบภาวะซบเซาเนื่องจากปัญหาน้ำท่วมในปี พ.ศ.2554 แต่ผลกระทบจากนโยบายดังกล่าวก็สร้างผลเสียที่ตามมาคือ เกิดภาวะซบเซาในตลาดรถยนต์ในปี พ.ศ.2556 จนถึงปัจจุบันเนื่องจากการเร่งดึงอุปสงค์มาใช้แล้วล่วงหน้า ความต้องการซื้อรถยนต์จะค่อย ๆ หดตัวลดลง เกิดมีรถค้างสต็อกในคลังผู้ผลิตรถยนต์แต่ละราย และตลาดมือสองในก็ได้รับผลกระทบ เนื่องจากราคารถคันแรกที่มีราคาต่ำลง จึงทำให้ราคาตลาดมือสองที่ราคาต่ำไปกว่าเกณฑ์ที่ควรจะเป็น

### โอกาส (Opportunity)

1. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกำลังจะมีผลในปีพ.ศ. 2559ทำให้สมาชิกอาเซียนได้แก่ ไทยมาเลเซียพม่าลาวกัมพูชาเวียดนามสิงคโปร์บรูไนฟิลิปปินส์และอินโดนีเซียสามารถส่งออกและนำเข้าสินค้าได้อย่างเสรีซึ่งมีส่วนช่วยให้ไทยสามารถส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศสมาชิกได้โดยไม่เสียภาษีส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยขยายตัวโดยการเพิ่มปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อรองรับปริมาณความต้องการดังกล่าว

2. รถยนต์ประหยัดพลังงาน (Eco - Car) มีแนวโน้มได้รับความต้องการเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน โดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้เลือกไทยให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานเพื่อขายในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศเช่น Nissan Suzuki Mitsubishi เป็นต้นส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีแนวโน้มขยายตัวได้ในอนาคตซึ่งไทยได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์และการขนส่งเนื่องจากประเทศไทยอยู่ตรงกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้มีความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทอะไหล่ทดแทน (REM) และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากยอดจำหน่ายรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น

### อุปสรรค (Threat)

1. ผู้ผลิตยานยนต์ชิ้นส่วนยานยนต์ต่างชาติที่ตั้งฐานการผลิตในไทยมีแนวโน้มย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นในอาเซียนเพื่อแสวงหาความได้เปรียบด้านต้นทุนการผลิตและตลาด โดยเฉพาะต้นทุนค่าจ้างแรงงานและค่าวัตถุดิบที่มีแนวโน้มปรับสูงขึ้น

2. การแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงจากคู่แข่งสำคัญนอกอาเซียนเช่นประเทศจีนและเม็กซิโกในการจัดซื้อวัตถุดิบจากผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อยที่เป็นบริษัทคนไทยมักได้รับการพิจารณาเป็นลำดับรองจากผู้ผลิตชิ้นส่วนของชาตินั้นๆที่ตั้งในประเทศไทยทำให้ผู้ผลิตไทยทำการแข่งขันในตลาดได้ยาก

3. ภาวะเศรษฐกิจโลกส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้รถยนต์ถ้าหากเกิดสภาวะเศรษฐกิจถดถอยย่อมทำให้มีความต้องการรถยนต์ลดลงด้วยเมื่อตลาดโลกมีความต้องการ

รถยนต์นํ้ายลงไทยซึ่งเป็นฐานการผลิตทั้งรถยนต์และชิ้นส่วนย่อมมีการผลิตลดลงด้วยถ้าหากเกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยเป็นเวลานานอาจทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยหดตัวหรือบางส่วนอาจต้องปิดกิจการลง

4. ราคานํ้ามันมีความผันผวน ส่งผลทำให้การวางนโยบายมีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต อาจจะเน้นรถยนต์ประหยัดพลังงานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมซึ่งไทยต้องมีมาตรการด้านพลังงานและภาษีรถยนต์ไปในทางเดียวกันที่ชัดเจนมีจะนั้นอาจเป็นอุปสรรคต่อการตัดสินใจลงทุนของนักลงทุนต่างชาติได้

## จัดทำแบบสอบถามและสรุปผล

ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นและความเข้าใจในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยสำรวจจากผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานภายในบริษัทของผู้จัดทำวิจัยเอง โดยผู้จัดทำวิจัยได้ขอความร่วมมือผู้ปฏิบัติงานจำนวน 9 ท่าน จากฝ่ายต่างๆ คือ ฝ่ายจัดซื้อ (Purchasing) จำนวน 2 ท่าน, ฝ่ายวางแผน (Planning) จำนวน 2 ท่าน, ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (Human Resource) จำนวน 1 ท่าน, ฝ่ายควบคุมคุณภาพ (Quality control) จำนวน 2 ท่าน และฝ่ายคลังสินค้า และโลจิสติกส์ (Warehouse and Logistics) จำนวน 2 ท่าน โดยแบบสอบถามดังกล่าว มีคำถามทั้งหมด 27 ข้อ และแบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ

1. ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 4 ข้อ
  2. แบบสอบถามและคำถามเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ใน จำนวน 18 ข้อ
  3. แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นด้านการเศรษฐกิจ การงานและโอกาสที่จะร่วมงานกับกลุ่มประเทศใน AEC จำนวน 5 ข้อ ซึ่งรายละเอียดของแบบสอบถามมีดังต่อไปนี้ โดยสรุปจากการตอบแบบสอบถามมีดังนี้
- ส่วนที่ 1** แบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับ ข้อมูลส่วนตัว ประวัติการทำงานของผู้กรอกแบบสอบถาม

ตารางที่ 18 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 4 ข้อ

ระดับตำแหน่งผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (ท่าน)	อายุงานเฉลี่ย (ปี)
หัวหน้างาน/ผู้จัดการ	5	10.5
ระดับปฏิบัติการ	4	5.5

**ส่วนที่ 2** แบบสอบถามและคำถามเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ จำนวน 18 ข้อ แบ่งเป็นคำถามให้เลือกคำตอบที่ถูกต้อง จำนวน 12 ข้อ และเชิงสอบถามระดับความเห็น จำนวน 6 ข้อ โดยมีคำถามและผลมีดังนี้

**ข้อที่ 1.** ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC มีประเทศสมาชิกทั้งหมดกี่ประเทศ  
คำตอบคือ 10 ประเทศ มีผู้ตอบถูก 8 ท่านและผิด 1 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 89

**ข้อที่ 2.** ประเทศใดจัดอยู่ในกลุ่มประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน  
คำตอบคือ บรูไน มีผู้ตอบถูกทั้งหมด 9 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 100

**ข้อที่ 3.** AEC จะเริ่มมีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ. ไດ

คำตอบคือ 2558 มีผู้ตอบถูกทั้งหมด 9 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 100 (แบบสำรวจนี้ได้รับก่อนการเลื่อน AEC เป็นปี พ.ศ. 2559)

**ข้อที่ 4.** AEC จะเปิดเสรีในส่วนของ การเคลื่อนย้ายแรงงาน ทั้งหมด 7 สาขาอาชีพ สาขาอาชีพใดดังต่อไปนี้ที่ยังไม่ได้เปิดให้มีการเคลื่อนย้ายเสรี

คำตอบคือ ทนายความ มีผู้ตอบถูก 8 ท่าน และผิด 1 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 89

**ข้อที่ 5.** เมื่อมีการจ้างแรงงานจากกลุ่มประเทศใน AEC ซึ่งจบการศึกษาในระดับปริญญาตรี เพื่อเข้ามาเป็นพนักงาน ท่านคิดว่าเงินเดือน/ค่าจ้างที่ได้นายจ้างต้องจ่ายคือเท่าใด

คำตอบคือ ขึ้นอยู่กับข้อตกลง มีผู้ตอบถูกทั้งหมด 5 ท่าน และผิด 4 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 55

**ข้อที่ 6.** แรงงานในกลุ่มประเทศ AEC สามารถเข้ามาอยู่ทำงานในประเทศสมาชิกได้นานเท่าใด

คำตอบคือ ไม่มีการกำหนดระยะเวลา มีผู้ตอบถูกทั้งหมด 7 ท่าน และผิด 2 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 78 โดย AEC ยังไม่ได้กำหนดเวลาอย่างแน่นอน โดยมีแนวคิดเกี่ยวกับการขออนุญาตทำงาน (Working Visa) โดยมีอายุแต่ละครั้งนานขึ้นจาก 1 ปี เป็น 2 ปี หรือ 4 ปี เพื่อให้การเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรี

**ข้อที่ 7.** หากท่านจดทะเบียนก่อตั้งบริษัทภายในกลุ่มประเทศสมาชิก AEC ท่านจะสามารถถือหุ้นบริษัทได้เท่าไร

คำตอบคือ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 มีคนตอบถูกเพียง 2 ท่าน และผิด 7 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 22

**ข้อที่ 8.** อัตราภาษีการนำเข้า และส่งออกของธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภายในกลุ่มประเทศสมาชิก AEC จะอยู่ในระดับใด

คำตอบคือ ร้อยละ 0 มีผู้ตอบถูก 8 ท่าน และผิด 1 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 89

**ข้อที่ 9.** ในปัจจุบันมีประเทศในกลุ่มสมาชิก AEC ทั้งหมดกี่ประเทศ ที่ตั้งโรงงานประกอบและผลิตรถยนต์ ภายในประเทศ

คำตอบคือ 5 ประเทศ มีผู้ตอบถูก 4 ท่าน และผิด 5 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 44 ประเทศที่สามารถผลิตรถยนต์ได้คือ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เวียดนาม และไทย

**ข้อที่ 10.** ประเทศที่มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมในทุกชนิด มากเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คือ

คำตอบคือ ไทย มีผู้ตอบถูก 8 ท่าน และผิด 1 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 89

**ข้อที่ 11.** รถยนต์ประเภท SUV/MPV มีการผลิตมากที่สุดในประเทศใด



คำตอบคืออินโดนีเซีย มีผู้ตอบถูก 6 ท่านและผิด 3 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 67

**ข้อที่ 12.**ประเทศไทยได้มีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งยานยนต์แห่งชาติขึ้นภายในประเทศเพื่อผลิตและจำหน่ายเป็นแบรนด์ของตัวเอง

คำตอบคือมาเลเซีย มีผู้ตอบถูกทั้งหมด 9 ท่าน โดยผู้ตอบถูกคิดเป็นร้อยละ 100

ตารางที่ 19 สรุปผลการตอบแบบสอบถาม ข้อที่ 1-12

คนที่ตอบถูก	คำถามข้อที่												คะแนนรวม	ร้อยละ
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
ระดับหัวหน้างาน	5	5	5	5	3	4	2	5	2	4	3	5	48	80
ระดับปฏิบัติการ	3	4	4	3	2	3	0	3	2	4	3	4	35	58

จากตารางด้านบนพอสรุปได้ว่าพนักงานในระดับหัวหน้างาน/ผู้จัดการ มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับ AEC มากกว่าพนักงานในระดับปฏิบัติการ ซึ่งผลการตอบคำถามสามารถตอบถูกทั้งสิ้น คิดเป็นร้อยละ 80 และมากกว่าฝ่ายปฏิบัติการที่ตอบได้ร้อยละ 58

คำถามเชิงสอบถามระดับความเห็น จำนวน 6 ข้อ โดยมีคำถามและผลมีดังนี้

**ข้อที่ 13.** ในภาพรวม ท่านคิดว่ากลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยจะได้รับผลกระทบในด้านใดมากกว่ากัน  
 ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามมองว่ามีผลกระทบในด้านบวก 4 ท่าน และมีผลกระทบในด้านลบ 4 ท่าน และไม่ได้รับกระทบ 1 ท่าน

**ข้อที่ 14.**ท่านมีความพร้อมและเตรียมความพร้อมในด้านทักษะ ความรู้ในการทำงานในระดับใดในการเข้าสู่สมาคมเศรษฐกิจอาเซียน  
 ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 6 ท่านตอบว่ามีความพร้อมน้อย และอีก 3 ท่านมีความพร้อมปานกลาง

**ข้อที่ 15.**การเปิดเสรีแรงงานในกลุ่ม AEC ท่านคิดว่าจะมีผลกระทบกับภาคแรงงานภายในประเทศในระดับใด  
 ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามมองว่ามีผลกระทบต่อภาคแรงงานปานกลาง 4 ท่าน กระทบมาก 4 ท่าน และกระทบน้อย 1 ท่าน

**ข้อที่ 16.** ท่านคิดว่าบริษัทของท่านจะได้รับโอกาส การขยายตัวและการเติบโตของบริษัทในระดับใด เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามบริษัทจะได้รับโอกาส การขยายตัวและการเติบโตของบริษัทในระดับน้อย 5 ท่าน ปานกลาง 3ท่าน และมีโอกาสมาก 1ท่าน

**ข้อที่ 17.** ท่านคิดว่าบริษัทของท่านจะได้รับผลกระทบด้านคู่แข่งทางการตลาด ในระดับใด เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามบริษัทจะได้รับผลกระทบจากคู่แข่งในระดับปานกลาง 5 ท่าน และกระทบน้อย 4ท่าน

**ข้อที่ 18.** ท่านคิดว่า ณปัจจุบันประเทศไทยมีความพร้อมแค่ไหนในการเข้าสู่ AEC  
 ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าประเทศไทยมีความพร้อมน้อยจำนวน 5ท่าน มีความพร้อมปานกลาง 3ท่านและมีความพร้อมมาก 1ท่าน

ตารางที่ 20สรุปผลการตอบแบบสอบถาม ข้อที่ 13-18

	คำตอบ	คำถามข้อที่						รวม
		13	14	15	16	17	18	
หัวหน้างาน/ผู้จัดการ จำนวน 5 คน	น้อย	2	4		2	3	2	13
	มาก	2		3				5
	ปานกลาง	1	1	2	3	2	3	12
ระดับพนักงานปฏิบัติการจำนวน 4 คน	น้อย	2	3	1	1	2	4	13
	มาก	2		1	1			4
	ปานกลาง		1	2	2	2		7

จากตารางด้านบนพอสรุปได้ว่าพนักงานในระดับหัวหน้างาน/ผู้จัดการ และพนักงานในระดับปฏิบัติการ มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันจากคำถามเชิงสอบถามระดับความเห็น

**ส่วนที่ 3**แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นด้านการเศรษฐกิจ การงานและโอกาสที่จะร่วมงานกับกลุ่มประเทศใน AEC จำนวน 5ข้อ ซึ่งรายละเอียดของแบบสอบถามมีดังต่อไปนี้แบบสอบถามและคำถามเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

**ข้อที่ 1.** บริษัทของท่านมีการเตรียมความพร้อมในด้าน ความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และความสามารถของพนักงานภายในองค์กร เพื่อเตรียมเข้าสู่ AEC อย่างไรบ้าง

ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตอบว่าบริษัทเองยังไม่มีความพร้อมในการเข้าสู่ AEC และได้ให้ข้อเสนอแนะคือบริษัทควรจัดบอร์ดเพื่อประชาสัมพันธ์และทำการฝึกอบรมให้พนักงานได้ทราบและเข้าใจใน AEC โดยเน้นไปในส่วนที่เกี่ยวข้องก่อนและให้ความรู้ทั่วไปกับพนักงานทุกคน

**ข้อที่ 2.** ท่านคิดว่าบริษัทของท่านหรือกลุ่มบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ จะได้รับโอกาส หรืออุปสรรคทางธุรกิจในด้านใดบ้าง และควรเตรียมความพร้อมในเรื่องใด

ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้

#### โอกาส

1. จะมีการขยายตัวทางการค้าสู่ประเทศสมาชิกและนำรายได้เข้าสู่ประเทศ
2. โอกาสทางการลงทุนและภาษี ที่จะเป็น ร้อยละ 0 จะสามารถส่งออกและนำเข้าสินค้าได้ในราคาที่ถูกลงส่งผลให้ผู้บริโภคได้ใช้สินค้าในราคาที่ถูกลงด้วย
3. มีโอกาสที่องค์กร จะได้รับเทคโนโลยี รวมไปถึงผู้มีความรู้และทักษะเข้ามาปรับปรุงบริษัทที่มากขึ้น

#### อุปสรรคและความเสี่ยง

1. ในขณะที่บริษัทยังมีความพร้อมไม่มากนัก อาจเป็นช่องทางให้คู่แข่งเข้ามาแย่งตลาดได้
2. พนักงานยังมีความรู้และทักษะด้านภาษาต่างประเทศน้อย ทำให้โอกาสที่จะไปทำงานยังต่างประเทศน้อย และโอกาสที่จะมีการแข่งขันในด้านแรงงานมีสูงขึ้น

**ข้อที่ 3.** โอกาสที่บริษัทของท่านหรือกลุ่มบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ จะรับพนักงานจากกลุ่มประเทศ AEC เข้ามาทำงานมีมาก/น้อยในระดับใด

ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบจะทั้งหมดให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันคือบริษัทจะรับพนักงานจากกลุ่มประเทศ AEC เข้ามาทำงานน้อยมาก เนื่องจากการรับแรงงานทางบริษัทจะพิจารณาแรงงานภายในประเทศก่อนเป็นอันดับแรก เพราะแรงงานบางสาขาอาชีพต้องมีความรู้ทักษะเฉพาะ และบริษัทเองสามารถส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมเพิ่มพูนความรู้ ซึ่งจะง่ายกว่าการรับแรงงานจากกลุ่ม AEC เข้ามาทำงาน

**ข้อที่ 4.** ท่านคิดว่าจะมีโอกาส/หรือมีความคิดที่ต้องการจะไปทำงาน ในกลุ่มประเทศ AEC หรือไม่ เพราะอะไร

ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ จากคำถามข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามจะมีคำตอบอยู่ 2 กลุ่มคือ

**กลุ่มที่ 1** ตอบว่ามีโอกาสที่จะไปทำงานหรือคิดที่จะไป เนื่องจากต้องการรายได้ที่สูงขึ้นและจะได้ประสบการณ์ใหม่ๆ แต่ยังมีข้อกังวล 2 เรื่องใหญ่คือ ทักษาด้านภาษาและชีวิตความเป็นอยู่ที่ต่างกันในแต่ละประเทศ

**กลุ่มที่ 2** ตอบว่าไม่มีหรือไม่อยากไปทำงานกับกลุ่มประเทศ AEC ได้ให้เหตุผลว่ามีความสุขกับงานที่ทำ รวมถึงสถานที่ๆเป็นอยู่ปัจจุบัน มีความกังวลด้านภาษาการสื่อสาร และคิดว่าหากจะย้ายงานก็จะยังทำงานในประเทศเพราะตำแหน่งงานยังมีมากและสะดวกกว่าการไปทำงานยังต่างประเทศ

**ข้อที่ 5.**สิ่งที่ตัวท่านและบริษัทของท่านคาดหวังและต้องการการสนับสนุน ในการเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ AEC จากของหน่วยงานภาครัฐในด้านใดบ้าง

ความคิดเห็นสำหรับข้อนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามให้คาดหวังการสนับสนุนจากองค์กร ดังนี้

1. จัดการฝึกอบรมให้ความรู้ในเรื่อง AEC ในด้านทักษะ การทำงานเป็นทีม การเพิ่มความรู้ในด้านภาษาเพื่อที่จะยกระดับความรู้ความสามารถขึ้นไปเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงต่อการเข้าสู่ AEC
2. อยากให้ภาครัฐช่วยส่งเสริม อำนวยความสะดวกและสิทธิประโยชน์ในด้านต่างๆแก่ภาคเอกชนในการลงทุนในกลุ่มประเทศ AEC
3. อยากให้ภาครัฐให้ความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมายและวัฒนธรรมในแต่ละประเทศ
4. ต้องการให้ภาครัฐ ช่วยดูแลด้านค่าครองชีพให้สมดุลกับรายได้ โดยการพิจารณาเรื่องการเพิ่มค่าแรง การลดหย่อนและมาตรการด้านภาษี และควบคุมราคาสินค้าไม่ให้มีราคาที่สูงเกินไป

## บทที่ 5

### สรุปและอภิปรายผล

การศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของภาคส่วนอุตสาหกรรมรถยนต์ รวมถึงทุกภาคส่วนที่มีความเกี่ยวข้องเมื่อมีการเปิดเสรีในด้านต่าง ๆ ทั้งการบริการ การเปิดเสรีทางการเคลื่อนย้ายแรงงาน

ผลการศึกษานี้จะเป็นผลประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ สามารถเตรียมความพร้อมและรับรู้ศักยภาพของตัวเองและองค์กร และขีดข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ รวมถึงช่องทางการแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจ อันเนื่องจากการเปิดเสรีและการเข้าสู่ AEC เพื่อที่จะสามารถแข่งขันทางธุรกิจได้อย่างมั่นคง และยั่งยืน

#### สรุปผลการศึกษา

ในภาคส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยยังมีโอกาสเติบโตมากยิ่งขึ้น อันสืบเนื่องมาจากประเทศไทยมีความพร้อม ความแข็งแกร่ง และศักยภาพในหลายด้าน เช่น การมีทักษะฝีมือ มีความชำนาญในการผลิตสูง แรงงานมีประสบการณ์ เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน การมีระบบสาธารณูปโภคที่ครบครัน และพร้อมกว่าทุก ๆ ประเทศในสมาชิก AEC การมีระบบการคมนาคมขนส่งที่ดี อยู่ในจุดศูนย์กลางของ AEC มีผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่สำหรับป้อนไปยังโรงงานผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ ก่อปรกกับการได้รับการสนับสนุนที่ต่อเนื่องจากภาครัฐในการวางแผน กำหนดทิศทางของอุตสาหกรรมรถยนต์ ช่วยสนับสนุนการลงทุน โดยหน่วยงาน BOI ทำให้ได้รับความสนใจจากผู้ลงทุนต่างประเทศ เข้ามาลงทุนเพิ่ม ซึ่งจะสร้างแรงผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตได้อย่างมั่นคง

ประเทศไทยยังมีโอกาสในการขยายกำลังการผลิตเพื่อส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน ไปยังกลุ่มประเทศได้อีกด้วย อันเนื่องมาจากการเก็บภาษี รั้อยละ 0 โดยประเทศไทยมีโอกาสส่งออกรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศ เวียดนาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย รวมถึงตลาดใหม่ เช่น พม่าและกัมพูชา ซึ่งเปิดประเทศและมีอัตราการเจริญเติบโตที่รวดเร็ว

ทั้งนี้สิ่งที่เป็นข้อกังวลหรือจุดอ่อนของประเทศไทย ที่ควรนำมาพิจารณาเพื่อพัฒนาและปรับปรุง เพื่อให้พร้อมต่อการแข่งขันที่จะรุนแรงและรองรับตลาดที่จะขยายตัวในอนาคต มีดังนี้คือภาคแรงงานที่มีสัญญาณการขาดแคลนแรงงานในด้านการวิชาชีพอุตสาหกรรม ภาษาและการ

สื่อสารของภาคแรงงานที่ยังเป็นจุดอ่อน และยังคงน้อยกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ภาครัฐควรสนับสนุน การวิจัยพัฒนาเทคโนโลยี รวมถึงการทำสถาบันทดสอบหรือวิจัยที่สามารถออกไปรับรองผลิตภัณฑ์ และกำหนดนโยบายการลงทุนและทิศทางการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

ภาคส่วนแรงงาน จากการได้ทำแบบสอบถามข้อคิดเห็น จะเห็นได้ว่าความรู้พื้นฐานของ AEC ประชาชนทั่วไปและแรงงานที่ทำงานอยู่ในอุตสาหกรรมรถยนต์ ยังมีความรู้ที่ไม่มากนักและยัง ต้องการการส่งเสริม การฝึกอบรมจากภาครัฐและจากบริษัทที่ผู้ตอบแบบสอบถามทำงานอยู่ ในด้าน ความพร้อมของภาคแรงงาน ยังให้ความเห็นว่ายังไม่พร้อมต่อการเข้าสู่ AEC มากนัก โดยสิ่งที่กังวล มากที่สุดของภาคแรงงานคือ การใช้ภาษาในการสื่อสาร ความไม่รู้ในกฎระเบียบและวัฒนธรรม ของแต่ละประเทศ จึงทำให้มีความเป็นไปได้หรือการมองหาโอกาสที่จะไปทำงานในประเทศ สมาชิก AEC ที่แค่จำนวนน้อย แต่ไม่มีความกังวลว่าจะมีการแย่งงานจากแรงงานในกลุ่มประเทศ AEC หลังจากเปิดเสรีการเคลื่อนย้ายแรงงาน เพราะเห็นว่าการรับสมัครงานของบริษัทจะพิจารณา บุคลากรภายในประเทศก่อน เนื่องจากลักษณะงานที่ต้องอาศัยความรู้ความสามารถเฉพาะทางซึ่ง ค่อนข้างยากที่จะรับพนักงานจากกลุ่มประเทศ AEC เข้ามาทำงานแทนได้

### **ข้อเสนอแนะการศึกษา**

การศึกษาความพร้อมและผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ทาง ผู้วิจัยได้เลือกเฉพาะทางด้าน โอกาสและผลกระทบ ของการแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์ และ ศึกษากลุ่มแรงงานจากพนักงานที่ทำงานอยู่ในบริษัทเดียวกันกับทางผู้วิจัยเอง ซึ่งเป็นบุคคลส่วน น้อยจากภาคแรงงานของอุตสาหกรรมรถยนต์ ผลของงานวิจัยอาจไม่เพียงพอต่อการตัดสินใจ ดังนั้น เมื่อผู้ที่สนใจจะนำข้อมูลต่าง ๆ จากการวิจัยนี้ไปประกอบการตัดสินใจควรจะศึกษาเพิ่มเติม ให้มากขึ้นและมีกลุ่มข้อมูลที่มากขึ้น เพื่อเป็นการสนับสนุนและการตัดสินใจที่แม่นยำต่อการเข้าสู่ AEC ได้อย่างมั่นคง

## บรรณานุกรม

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2545). รายงานการศึกษาโครงการศึกษาผลกระทบและการกำหนดท่าทีไทยต่อการจัดตั้งเขตการค้าเสรีเอเชีย ตะวันออก. อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์. วันที่ค้นข้อมูล 17 มีนาคม 2557, เข้าถึงได้จาก <http://www.thaifita.com/thaifita/Home/รายงานการศึกษา/tabid/55/ctl/Details/mid/435/ItemID/972/Default.aspx>
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2555). *ถาม? ตอบรอบรู้ AEC 360*. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: พาณิชย์การพิมพ์
- กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. (2555). *การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) รายสาขาอุตสาหกรรม*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2557, เข้าถึงได้จาก [http://www.dip.go.th/Portals/0/AEC/SWOT\\_Analysis](http://www.dip.go.th/Portals/0/AEC/SWOT_Analysis) ของ อุตสาหกรรมรายสาขา.pdf
- คมสวัสดิ์ เกษพิชัยณรงค์. (2551). *การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการ โลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ กรณีศึกษาอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ โลจิสติกส์ไทย*. งานนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ฉัตรชัย เลื่อมประเสริฐ. (2557). *การเปิดเสรีทางการค้าภายใต้ AFTA กกับการปรับตัวสู่ AEC*. วันที่ค้นข้อมูล 16 มิถุนายน 2556, เข้าถึงได้จาก [http://www.thaifita.com/thaifita/portals/0/sem2aug\\_chat.pdf](http://www.thaifita.com/thaifita/portals/0/sem2aug_chat.pdf)
- ถาวร ชลัษเฐียร และขงยุทธ แจ่มมวงษ์. (2556). *ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และอะไหล่ยานยนต์*. วันที่ค้นข้อมูล 15 มีนาคม 2557, เข้าถึงได้จาก [http://www.dsd.go.th/sdp/Region/Download\\_Doc/4911](http://www.dsd.go.th/sdp/Region/Download_Doc/4911)
- นัจ ธานีภัทรกุลธร. (2554). *แนวโน้มการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วนของประเทศไทย*. คณะเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วันที่ค้นข้อมูล 12 มีนาคม 2557, เข้าถึงได้จาก [http://library.cmu.ac.th/faculty/econ/Exer751409/2554/Exer2554\\_no108](http://library.cmu.ac.th/faculty/econ/Exer751409/2554/Exer2554_no108)
- บัญญัติ ศิริปรีชา. (2554). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับการคุ้มครองแรงงานในอนาคต*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2557, เข้าถึงได้จาก [www.labour.go.th/th/attachments/article/9806/ladb-21112554.pdf](http://www.labour.go.th/th/attachments/article/9806/ladb-21112554.pdf)

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- ไบรอัน เคฟ ประเทศไทย. (2556). *อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มิถุนายน 2556, เข้าถึงได้จาก [http://www.bryancaveseminar.com/demo/downloadfile/09\\_TPSO\\_Rev-Final\\_Chap7Vehicles\\_v3.pdf](http://www.bryancaveseminar.com/demo/downloadfile/09_TPSO_Rev-Final_Chap7Vehicles_v3.pdf)
- ไบรอัน เคฟ ประเทศไทย. (2557). *การประเมินความสามารถในการแข่งขัน ของภาคอุตสาหกรรมหลักของไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. วันที่ค้นข้อมูล 20 ธันวาคม 2557, เข้าถึงได้จาก <http://www.insaps.org/portaladmin/uploads/Download/1434950994.pdf>
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556). *การวิเคราะห์สวอต*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2557, เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/การวิเคราะห์สวอต>.
- ศริญญา เดชกุ่มภักดิ์. (2551). *การศึกษาวิจัยความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการ โลจิสติกส์ของ ไทย ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ-การขนส่งทางรางของไทย*. งานนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม. (2554). *ศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2557, เข้าถึงได้จาก [http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file\\_upload/research/211225551136291.pdf](http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file_upload/research/211225551136291.pdf)
- สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม. (2555). *แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ. 2555-2559*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2557, เข้าถึงได้จาก [http://www.thaiauto.or.th/2012/th/research/research-detail.asp?rsh\\_id=39](http://www.thaiauto.or.th/2012/th/research/research-detail.asp?rsh_id=39)
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. (2553). *ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มิถุนายน 2556, เข้าถึงได้จาก [http://www.bryancaveseminar.com/demo/downloadfile/09\\_TPSO\\_Rev-Final\\_Chap7Vehicles\\_v3.pdf](http://www.bryancaveseminar.com/demo/downloadfile/09_TPSO_Rev-Final_Chap7Vehicles_v3.pdf)
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2558). *สถิติอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์*. วันที่ค้นข้อมูล 3 พฤศจิกายน 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.fti.or.th/2016/thai/fittechnicalsubdetail.aspx?id=812>
- สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย. (2557). *สถิติอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย*. วันที่ค้นข้อมูล 7 กุมภาพันธ์ 2557, เข้าถึงได้จาก <http://www.taia.or.th/Statistics/>



## บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุทัศน์ เศรษฐ์บุญสร้าง. (2553). *อนาคตของตลาดแรงงานใน ASEAN ปี พ.ศ. 2558*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2557, เข้าถึงได้จาก [www.labour.go.th/th/attachments/article/9806/lstdb-21112554.pdf](http://www.labour.go.th/th/attachments/article/9806/lstdb-21112554.pdf)
- สุทัศน์ เศรษฐ์บุญสร้าง. (2557). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2558 และหลัง 2558 สำหรับประเทศไทย*. วันที่ค้นข้อมูล 7 กุมภาพันธ์ 2558, เข้าถึงได้จาก <http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/news-20140729-170733-703746.pdf>
- ศุภนาถ ศิริพงษ์ และกิตติศักดิ์ ดีเสมอ. (2555). *ยุทธศาสตร์การค้าช่วงชิงความเป็นหนึ่งในตลาดรถยนต์ AEC*. วันที่ค้นข้อมูล 17 มีนาคม 2557, เข้าถึงได้จาก [http://internet.pcoc.demotoday.net/wappPCOC/14/upload/File\\_IPD\\_FILE14196444.pdf](http://internet.pcoc.demotoday.net/wappPCOC/14/upload/File_IPD_FILE14196444.pdf)
- ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2550). *โครงการศึกษาผลกระทบและการกำหนดท่าทีต่อการจัดเขตเสรีเอเชียตะวันออก*. วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2557, เข้าถึงได้จาก [http://www.thaifita.com/thaifita/portals/0/file/Chapter%207%20-%20Automobile%20\(4%20Nov%202005\).doc](http://www.thaifita.com/thaifita/portals/0/file/Chapter%207%20-%20Automobile%20(4%20Nov%202005).doc)
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2556). *สถานการณ์ตลาดแรงงานไทยในเอเชีย*. *Econ Analysis*, 19(2433), (หน้า1-6)
- AEC ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. (2556). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. วันที่ค้นข้อมูล 26 มิถุนายน 2556, เข้าถึงได้จาก <http://www.thai-aec.com/>
- Asean Automotive Federation. (2556). *ข้อมูลสถิติปริมาณการผลิตและจำหน่ายรถยนต์*. วันที่ค้นข้อมูล 15 มีนาคม 2557, เข้าถึงได้จาก <http://www.asean-autofed.com/statistics.html>

ภาคผนวก





- 12) ประเทศใดมีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งยานยนต์แห่งชาติขึ้นภายในประเทศเพื่อผลิตและจำหน่ายเป็นแบรนด์ของตัวเอง
- เวียดนาม                       มาเลเซีย                       อินโดนีเซีย
- 13) ในภาพรวม ท่านคิดว่ากลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยจะได้รับผลกระทบในด้านใดมากกว่ากัน
- ด้านบวก                       ด้านลบ                       ไม่กระทบ
- 14) ท่านมีความพร้อมและเตรียมความพร้อมในด้านทักษะ ความรู้ในการทำงานในระดับใดในการเข้าสู่สมาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- มาก                       ปานกลาง                       น้อย
- 15) การเปิดเสรีแรงงานในกลุ่ม AEC ท่านคิดว่าจะมีผลกระทบกับภาคแรงงานภายในประเทศในระดับใด
- มาก                       ปานกลาง                       น้อย
- 16) ท่านคิดว่าบริษัทของท่านจะได้รับโอกาส การขยายตัวและการเติบโตของบริษัทในระดับใด เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- มาก                       ปานกลาง                       น้อย
- 17) ท่านคิดว่าบริษัทของท่านจะได้รับผลกระทบด้านคู่แข่งทางการตลาด ในระดับใดเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- มาก                       ปานกลาง                       น้อย
- 18) ท่านคิดว่า ณ ปัจจุบันประเทศไทยมีความพร้อมแค่ไหนในการเข้าสู่ AEC
- มาก                       ปานกลาง                       น้อย

ส่วนที่ 3 ให้ท่านตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะตามหัวข้อที่กำหนด

1) บริษัทของท่านมีการเตรียมความพร้อมในด้าน ความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะและ  
ความสามารถของพนักงานภายในองค์กร เพื่อเตรียมเข้าสู่ AEC อย่างไรบ้าง

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2) ท่านคิดว่าบริษัทของท่านหรือกลุ่มบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์  
จะได้รับโอกาส หรืออุปสรรคทางธุรกิจในด้านใดบ้าง และควรเตรียมความพร้อมในเรื่องใด

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3) โอกาสที่บริษัทของท่านหรือกลุ่มบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์  
จะรับพนักงานจากกลุ่มประเทศ AEC เข้ามาทำงานมีมาก/น้อยในระดับใด

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4) ท่านคิดว่าจะมีโอกาส/หรือมีความคิดที่ต้องการจะไปทำงาน ในกลุ่มประเทศ AEC หรือไม่ เพราะอะไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5) สิ่งที่คุณและบริษัทของคุณคาดหวังและต้องการสนับสนุน ในการเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ AEC จากหน่วยงานภาครัฐในด้านใดบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....