

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

ผลกระทบของอุทกภัยที่ส่งผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

FLOOD AFFECTING INVESTMENT IN THE  
AUTOMOTIVE PARTS INDUSTRY



T129952



เลขหมู่.....  
เลขทะเบียน.....  
วัน,เดือน,ปี.....

จ. 279๗  
2556

.b. 129952  
.i. ....

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาบริหารธุรกิจ

วิทยาลัยการบริหารและจัดการ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2556

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**FLOOD AFFECTING INVESTMENT IN THE  
AUTOMOTIVE PARTS INDUSTRY**



**AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT  
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF  
MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION  
IN BUSINESS MANAGEMENT  
ADMINISTRATION AND MANAGEMENT COLLEGE  
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

**2013**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**COPYRIGHT 2013**

**ADMINISTRATION AND MANAGEMENT COLLEGE**

เอกสารนี้เป็นทรัพย์สินของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชื่อเรื่อง	ผลกระทบของอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
นักศึกษา	น.ส. จันทรา สรรพกิจจานนท์
รหัสนักศึกษา	54671211
ปริญญา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	บริหารธุรกิจ
พ.ศ.	2556
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อุรสา บัวตะมะ
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระร่วม	รองศาสตราจารย์อมรศรี ตันพิพัฒน์

### บทคัดย่อ

สถานการณ์อุทกภัยเมื่อปลายปี พ.ศ. 2554 ที่ผ่านมามีได้ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างต่อภาคสังคม และภาคเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างความเสียหายต่อนิคมอุตสาหกรรม 7 แห่ง ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี ซึ่งนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นแหล่งที่ตั้งสำคัญของโรงงานต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน เป็นต้น อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลก ในการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนของนักลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลทฤษฎีภูมิระหว่างมกราคมปี พ.ศ. 2545 ถึงกันยายนปี พ.ศ. 2555 และสร้างแบบจำลองการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในรูปแบบการถดถอยเชิงซ้อน

ผลการศึกษาพบว่าอุทกภัยปี พ.ศ. 2554 ที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศลดลงร้อยละ 8.7 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2553 อัตราเงินเฟ้อช่วงตุลาคม และกันยายนสูงขึ้นร้อยละ 4.19 และร้อยละ 0.19 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2553 และส่งผลกระทบต่อปริมาณการผลิตยานยนต์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เนื่องจากเกิดภาวะขาดแคลนชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้ในการผลิต ทำให้ปริมาณการผลิตยานยนต์ภายในประเทศลดลงร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2553 ดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในช่วงตุลาคมถึงธันวาคมลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2553 และส่งผลให้มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ช่วงตุลาคม และพฤศจิกายนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2553 นอกจากนี้ได้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของแรงงาน ทำให้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แรงงานเกิดความเครียดเพิ่มขึ้น การออมลดลง การติดต่อสื่อสารและการคมนาคมขนส่งเป็นไปด้วยความยากลำบาก และส่งผลต่อคุณภาพน้ำในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเกิดการเสื่อมโทรมแต่อยู่ในค่ามาตรฐานน้ำทิ้งที่อุตสาหกรรมกำหนดขึ้น

ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการลงทุนทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ (IMP) ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ (QTY) พบว่ามีความสัมพันธ์ทิศทางเดียวกับมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี (W) และสถานการณ์น้ำท่วม (D1) มีความสัมพันธ์ทิศทางตรงข้ามกับมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุทกภัยที่เกิดขึ้นได้ส่งผลให้ค่าดัชนีความเชื่อมั่นของนักลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ลดลง ซึ่งทางภาครัฐมีการออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้ความช่วยเหลือกับผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยและเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน โดยแบ่งมาตรการออกเป็น 2 ส่วน คือ มาตรการกระตุ้นอุตสาหกรรมยานยนต์เกิดการขยายตัว และมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบอุทกภัย พบว่าหลังจากที่ได้มีการประกาศใช้มาตรการต่าง ๆ ส่งผลให้ค่าดัชนีความเชื่อมั่นของนักลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น และมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีค่าเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน

แม้ว่าประเทศไทยจะมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของโลก หากแต่ในอนาคตประเทศต่าง ๆ กำลังพัฒนาด้านเทคโนโลยีการผลิต ทักษะความรู้ความสามารถของแรงงาน เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ในการลงทุน ดังนั้นประเทศไทยควรที่จะพัฒนาทักษะความรู้ความสามารถ และคุณภาพของแรงงานให้สูงขึ้นตามอัตราค่าแรงขั้นต่ำที่รัฐบาลประกาศขึ้น เนื่องจากอัตราค่าแรงขั้นต่ำเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิต ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจของนักลงทุนรวมทั้งภาครัฐบาล และหน่วยงานเอกชนต่าง ๆ ควรมีการกำหนดมาตรการสนับสนุนการลงทุนรวมทั้งมาตรการในการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้เกิดความแข็งแกร่ง สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก และสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



<b>Title</b>	Flood Affecting Investment in the Automotive Parts Industry
<b>Student</b>	Miss. Juntra Suppakitjanon
<b>Student ID.</b>	54671211
<b>Degree</b>	Master of Business Administration
<b>Program</b>	Business Administration
<b>Year</b>	2013
<b>Advisor</b>	Professor Dr. Urasa Buatama
<b>Co - Advisor</b>	Associate Professor Amornsri Tanpipat

### ABSTRACT

The flooding at the end of the year 2011 that has affected on society and economic sectors of the country. The damage of the seven industrial estates in the provinces Ayutthaya and Pathumthani. As which the said industrial estates are the locations of the automotive industry, automotive parts industry, new industrial electronic parts, etc. This industry is a key industry in the economy of the country. The production is the foundation of the world. The purpose of this study was to investigate the impact of the floods affecting investment in the automotive parts industry. Using secondary data between January 2002 and September 2012, and the modeling of investment in the automotive parts industry in the multiple regression.

The results showed that the flood occurred in 2011 has affected the country's economic growth rate down (GDP) 8.7 percent compared to the 2010, rate of inflation during October and September decreased 4.19 percent and 0.19 percent respectively, compared to the same period of 2010 and resulted in the production of motor vehicles, both local and foreign, due to a shortage of parts used in manufacturing. It causes the production of motor vehicles in the country by 2011 decreased 11 percent compared to the 2010. Thai Industries Sentiment Index (TISI) of the automotive parts industry in October to December, a decrease compared to the same period of 2010. Furthermore, the impact on the lives of workers, saving was reduced, stress was increased communication and transportation was difficult which affected to the quality of water in the industry declined but still not up to the standard set up industrial waste-water.

The six affecting investment factors are including GDP countries, foreign currency exchange rate (ER), Imports of Automotive Parts (IMP), the quantity of automobiles and motorcycles production (QTY) is in line with the value of the investment in the automotive parts

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

industry. The average minimum wage in Ayutthaya and Pathumthani (W) and floods (D1) are associated in the direction opposite to the value of the investment in the automotive parts industry. As the flood occurred, this has resulted in the investor confidence of the automotive parts industry has decreased which the government has taken various measures to provide assistance to household that have been affected by flooding. For the increase confidence of investors divided into two parts : the stimulus measures in the automotive industry to grow and measures to help households affected by flooding found that after the announcement of the measures, as a result the confidence of investors in the automotive parts industry has increased as well.

Although Thailand has the potential to become an important part of the automotive world if in the future, the various countries developing technical production technology, skill, knowledge and abilities of the workforce for the new alternative investment. Therefore Thailand should develop skills and knowledge and quality of labor as for the minimum wage as part of the cost of production which effect the decisions of investors including the government and private agencies. Measures should be established to support the business including measures to prevent problems that may occur in the future for being strong and competitive in the global market and confidence to investors.

## กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระครั้งนี้สำเร็จลุล่วงได้ ผู้ค้นคว้าขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาอิสระ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อุรสา บัวตะมะ ผู้ซึ่งกรุณาให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็น ตรวจสอบและแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่าง ๆ รวมทั้งให้ความรู้เพิ่มเติมอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้าทำให้การศึกษาอิสระฉบับนี้สมบูรณ์เป็นอย่างดี รวมทั้งขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาอิสระร่วม รองศาสตราจารย์อมรศรี ตันพิพัฒน์ ผู้ซึ่งกรุณาให้คำแนะนำ ตลอดจนแก้ไขปรับปรุงการค้นคว้าอิสระฉบับนี้ และรองศาสตราจารย์ ดร.กุลกัญญา ณ ป้อมเพ็ชร ที่กรุณาร่วมเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระในครั้งนี้

ขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านของวิทยาลัยการบริหารและจัดการจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่ถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ในการประยุกต์ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ นอกจากนี้ขอขอบคุณเพื่อนนักศึกษาและเจ้าหน้าที่ทุกท่านของสาขาวิชาบริหารธุรกิจ วิทยาลัยการบริหารและจัดการทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ข้าพเจ้าตลอดมา

ท้ายนี้ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ รวมถึงทุก ๆ ท่านที่ไม่ได้กล่าวในที่นี้ที่ให้ความอนุเคราะห์ และความช่วยเหลือสนับสนุนจนทำให้การค้นคว้าอิสระนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี  
ไว้ ณ โอกาสนี้

จันทรา สรรพกิจจานนท์



# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ .....	I
ABSTRACT .....	III
กิตติกรรมประกาศ .....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	VIII
สารบัญภาพ.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.5 นิยามศัพท์ .....	4
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง .....	5
2.1 ข้อมูลอุทกภัย.....	5
2.2 ผลกระทบของอุทกภัย .....	7
2.3 ทฤษฎีการสังเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดการลงทุนระหว่างประเทศ.....	9
2.4 ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันระหว่างประเทศ .....	14
2.5 ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติ.....	20
2.6 แนวคิดการเลือกทำเลที่ตั้งสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม.....	21
2.7 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	26
2.8 วิธีดำเนินการวิจัย .....	28
บทที่ 3 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ .....	31
3.1 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย .....	31
3.2 วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย.....	32
3.3 ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	36
3.4 สถานที่ตั้งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	38

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.5 แนวโน้มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ .....	39
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	43
4.1 ผลกระทบอุทกภัยที่มีผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ .....	43
4.2 การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ .....	47
4.3 ผลการวิเคราะห์ .....	48
4.4 มาตรการสนับสนุนการลงทุนจากภาครัฐบาล .....	51
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ .....	57
5.1 สรุป .....	57
5.2 ข้อเสนอแนะ .....	58
5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป .....	59
บรรณานุกรม .....	60
ภาคผนวก.....	64
ประวัติผู้เขียน .....	66

# สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 อันดับประเทศผู้ผลิตรถยนต์ของโลกปี พ.ศ. 2554.....	2
1.2 อุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยปี พ.ศ. 2554.....	3
3.1 ข้อกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2529 ถึงปี พ.ศ. 2531 .....	35
3.2 ข้อมูลการขอรับการส่งเสริมสิทธิจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.....	40
4.1 มูลค่าความเสียหายประมาณการของนิคมอุตสาหกรรม.....	44
4.2 ค่าทางสถิติของสมการถดถอยเชิงซ้อน .....	48
4.3 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์โดยการวิเคราะห์ ในรูปแบบสมการถดถอยเชิงซ้อน .....	49
4.4 โครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามมาตรการส่งเสริมการลงทุน เพื่อฟื้นฟูการ ลงทุนจากวิกฤติอุทกภัย .....	56



# สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์.....	36
3.2 สถานที่ตั้งบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ .....	38
4.1 ปริมาณการผลิตยานยนต์ของประเทศไทย.....	45
4.2 ดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	46
4.3 มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ .....	51
4.4 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย .....	52



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทย โดยปี พ.ศ. 2554 ไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์ (Assembler) รายใหญ่อันดับที่ 14 ของโลก (ตารางที่ 1.1) และเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของญี่ปุ่น โดยรถยนต์ที่ผลิตในไทยกว่าร้อยละ 80 เป็นรถยนต์จากค่ายญี่ปุ่น เช่น ฮอนด้า โตโยต้า นิสสัน มิตซูบิชิ และฮิโนะ นอกจากนี้เป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ ไทยยังเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญทั้งการผลิตชิ้นส่วนระบบหลักของรถยนต์ และการผลิตชิ้นส่วนย่อยรวมทั้งชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน โดยโครงสร้างของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่ม Direct Supplier หรือ OEM Supplier (1<sup>st</sup> Tier) ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่จัดส่งชิ้นส่วนให้โรงงานประกอบยานยนต์โดยตรง และกลุ่ม Indirect Supplier หรือ Raw Material (2<sup>nd</sup> Tier และ 3<sup>rd</sup> Tier) ได้แก่ กลุ่มผู้ทำหน้าที่จัดหาวัตถุดิบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในกลุ่ม 1<sup>st</sup> Tier และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อยที่ทำการรับจ้างผลิตชิ้นส่วนให้กลุ่ม 1<sup>st</sup> Tier

สถานการณ์อุทกภัยเมื่อปลายปี พ.ศ. 2554 ที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมการผลิต และได้สร้างความเสียหายต่อนิคมอุตสาหกรรม 7 แห่ง ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี นิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นแหล่งที่ตั้งสำคัญของโรงงานต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมที่ได้รับความเสียหายนั้นจัดเป็นอุตสาหกรรมหลักของเศรษฐกิจไทย และเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลกเช่นกัน

จากการประเมินความเสียหายเบื้องต้นของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) พบว่าโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยจำนวนทั้งหมด 9,859 โรงงาน แบ่งเป็นโรงงานที่ตั้งอยู่ภายในนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 838 โรงงาน และโรงงานที่ตั้งอยู่ภายนอกนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 9,021 โรงงาน (ตารางที่ 1.2)

อุทกภัยที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยที่มีผลต่ออุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ของโลก ซึ่งการหยุดผลิตอย่างกระทันหันทำให้ห่วงโซ่อุปทานต้องหยุดชะงัก และส่งผลต่อการผลิตยานยนต์ แม้ว่าอุตสาหกรรมจะฟื้นตัวได้เร็วแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งก่อสร้าง เครื่องจักร และผลจากการหยุดการผลิตทำให้นักลงทุนขาดความเชื่อมั่นในการลงทุน ซึ่งอาจส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งของการลงทุน รวมทั้งการกระจายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่น ๆ ดังนั้นการดำเนินการเตรียม

เอกสาร  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ความพร้อมในการป้องกันปัญหาอุทกภัย รวมทั้งมาตรการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยที่เกิดขึ้นจึงเป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน

ตารางที่ 1.1 อันดับประเทศผู้ผลิตรถยนต์ของโลกปี พ.ศ. 2554

อันดับผู้ผลิตรถยนต์	ประเทศผู้ผลิต	จำนวนที่ผลิต (คัน)
1	CHINA	18,418,876
2	USA	8,653,560
3	JAPAN	8,398,654
4	GERMANY	6,311,318
5	SOUTH KOREA	4,657,094
6	INDIA	3,936,448
7	BRAZIL	3,406,150
8	MEXICO	2,680,037
9	SPAIN	2,353,682
10	FRANCE	2,294,889
11	CANADA	2,134,893
12	RUSSIA	1,988,036
13	IRAN	1,648,505
14	THAILAND	1,478,460
15	UK	1,463,999
16	CZECH REP.	1,199,834
17	TURKEY	1,189,131
18	INDONESIA	837,948
19	POLAND	837,132
20	ARGENTINA	828,771

ที่มา : (<http://www.oica.net>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1.2 อุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยปี พ.ศ. 2554

อุตสาหกรรม	ผลกระทบ
เหล็ก และเหล็กกล้า	<p>ผลิตภัณฑ์ : เหล็กทรงยาว เหล็กทรงแบน</p> <p>กระทบทั้งอุตสาหกรรมเนื่องจากผู้สั่งซื้อประสบปัญหาต้องปิดโรงงาน และการขนส่งเป็นไปด้วยความยากลำบาก จึงทำให้คำสั่งซื้อลดลง</p>
ยานยนต์ และชิ้นส่วนประกอบ	<p>ผลิตภัณฑ์ : รถยนต์ ชิ้นส่วน และอะไหล่รถยนต์</p> <p>กระทบทั้งในพื้นที่ที่ได้รับความเสียหายโดยตรง และพื้นที่อื่น เนื่องจากขาดแคลนชิ้นส่วนสำคัญ ทำให้ต้องหยุดการผลิตชั่วคราว และนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศมาชดเชยในระยะหนึ่ง</p>
ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์	<p>ผลิตภัณฑ์ : คอมพิวเตอร์ และส่วนประกอบ โดยเฉพาะฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า และกล้องดิจิทัล</p> <p>กระทบห่วงโซ่การผลิตของกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 27 ของการผลิตในภาคอุตสาหกรรม และการส่งออกโดยรวมของไทย เนื่องจากได้รับความเสียหายกว่าครึ่งหนึ่งของการผลิตรวมของประเทศ ทำให้เกิดการขาดแคลนชิ้นส่วน และวัตถุดิบในการผลิต โดยเฉพาะฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ และคาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อเนื่องไปจนถึงไตรมาส 1/2555</p>
สิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่ม	<p>ผลิตภัณฑ์ : เส้นใยสิ่งทอ ผ้าฝ้าย เครื่องนอน ผ้าลูกไม้ เสื้อผ้าที่ผลิตจากผ้าถัก และเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่ผลิตจากผ้าทอ</p> <p>กระทบต่ออุตสาหกรรมสิ่งทอทั้งภาคการผลิต และการส่งมอบสินค้า การส่งออก รวมทั้งการรับคำสั่งซื้อทั้งระบบห่วงโซ่การผลิต</p>
อาหาร และเครื่องดื่ม	<p>ผลิตภัณฑ์ : ชาพร้อมดื่ม กาแฟกระป๋อง นมข้นหวาน น้ำผลไม้ และน้ำดื่มบรรจุขวด</p> <p>กระทบโดยตรงทั้งด้านการผลิต การส่งมอบสินค้า การส่งออก เนื่องจากโรงงานผลิตส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อุทกภัย</p>

ที่มา : สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. 2555

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาผลกระทบของอุทกภัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนของนักลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

## 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

## 1.4 ขอบเขตการศึกษา

พิจารณาถึงผลกระทบของอุทกภัยที่ส่งต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี และปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ระหว่างมกราคมปี พ.ศ. 2545 ถึง กันยายนปี พ.ศ. 2555

ระยะเวลาในการศึกษา 6 เดือน ตั้งแต่กรกฎาคมปี พ.ศ. 2555 ถึงธันวาคมปี พ.ศ. 2555

## 1.5 นิยามศัพท์

Direct Supplier หรือ OEM Supplier (Original Equipment Manufacturing) หรือ 1<sup>st</sup> Tier คือ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ (Components) เช่น คอมโพรตยนต์ เครื่องยนต์ ล้อ ยาง เป็นต้น เพื่อป้อนให้ผู้ประกอบยานยนต์โดยตรงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ โดยชิ้นส่วนที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้จะเป็นชิ้นส่วนที่มีคุณภาพสูง

Indirect Supplier หรือ Raw Material หรือ 2<sup>nd</sup> Tier และ 3<sup>rd</sup> Tier คือ กลุ่มผู้ผลิตที่ทำหน้าที่ผลิตชิ้นส่วนย่อย เพื่อป้อนให้กับกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนในกลุ่ม 1<sup>st</sup> Tier เช่น ชิ้นส่วนของคอมโพรตยนต์ ฝาสูบ เม็ดพลาสติก เป็นต้น

## บทที่ 2

# แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาผลกระทบของอุทกภัยที่ส่งผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ทำการวิจัยได้ทำการศึกษาจากแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้

### 2.1 ข้อมูลอุทกภัย

อุทกภัย คือ ภัยธรรมชาติเกิดจากน้ำท่วม เมื่อระดับน้ำในแม่น้ำหรือคลองสูงขึ้นจนล้นตลิ่ง แล้วไหลออกท่วมบริเวณภายนอก ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อมนุษย์ สัตว์ พืชพันธุ์ธัญญาหาร การสูญเสียหน้าดินไปกับกระแสน้ำ (อาทิตย์ เลิศล้ำ, 2546)

สาเหตุของการเกิดอุทกภัย แบ่งออกเป็น 2 สาเหตุ ดังนี้

#### 1. สาเหตุจากธรรมชาติ

1.1 ฝนตกหนักจากพายุฝน หรือพายุฝนฟ้าคะนองที่เกิดขึ้นติดต่อกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง ทำให้ฝนตกหนักต่อเนื่องกันนาน ๆ มีปริมาณน้ำฝนมากจนไม่อาจไหลลงสู่ต้นน้ำลำธารได้ทันจึงท่วมในพื้นที่ต่ำ ปრაกฏการณ์อีกประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งบริเวณที่ราบเชิงเขาใกล้ต้นน้ำในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน คือ พายุฟ้าคะนองและฝนที่ตกหนักในป่า บนภูเขา ทำให้น้ำฝนที่มีปริมาณมากจากในป่า และบนภูเขาไหลลงสู่ที่ราบเชิงเขาอย่างรุนแรง ทำให้เกิดน้ำท่วมขึ้นในระยะสั้น ๆ เรียกว่า น้ำท่วมโดยฉับพลัน

1.2 พายุดีเปรสชัน พายุโซนร้อน และพายุไต้ฝุ่น พายุหมุนเขตร้อนและรุนแรงที่สุดในทางอุตุนิยมวิทยาจัดเป็นปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่มีลมแรงพัดเวียนทวนเข็มนาฬิกาเข้าสู่ศูนย์กลางซึ่งมีความกดอากาศต่ำที่สุด บริเวณศูนย์กลางของพายุลมจะเจียบสงบ และไม่มีฝนแตกต่างจากบริเวณโดยรอบของศูนย์กลางพายุที่มีลมแรง ท้องฟ้าเต็มไปด้วยเมฆ และมีฝนตกหนัก พายุหมุนเขตร้อนนี้องค์การอุตุนิยมวิทยาโลกได้กำหนดให้เรียกชื่อพายุตามขนาดความเร็วลมใกล้บริเวณศูนย์กลางพายุไว้ดังนี้

1.2.1 พายุดีเปรสชัน (Depression) มีความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางต่ำกว่า 63 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

1.2.2 พายุโซนร้อน (Tropical Storm) มีความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางระหว่าง 63 ถึง 117 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

1.2.3 พายุไต้ฝุ่น (Typhoon) มีความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางตั้งแต่ 118 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ความเสียหายที่เกิดจากพายุหมุน เกิดจากสาเหตุใหญ่ 3 ประการ คือ ลมพัดแรง น้ำท่วมจากฝนที่ตกหนักมาก และคลื่นพายุซัดฝั่ง

1.3 น้ำทะเลหนุน คือ ระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดและหนุนให้ระดับน้ำในแม่น้ำสูงขึ้น ทำให้น้ำในแม่น้ำลดลงมากหรือหยุดไหล ส่งผลให้น้ำในแม่น้ำไม่สามารถระบายลงสู่ทะเลได้ ซึ่งหากระยะเวลาที่น้ำทะเลหนุนนี้เป็นระยะเวลาเดียวกับที่น้ำในแม่น้ำมีระดับสูงอยู่แล้วย่อมก่อให้เกิดการล้นตลิ่งท่วมขังบริเวณบ้านเรือนริมฝั่งแม่น้ำได้

1.4 ลมมรสุม คือ ลมที่พัดในทิศทางประจำเป็นระยะเวลานานจนเป็นฤดูกาลซึ่งประเทศไทยมีลมมรสุมอยู่ 2 ฤดู คือ

1.4.1 ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พัดจากมหาสมุทรอินเดียปะทะขอบฝั่งตะวันตกของภาคใต้และเมื่อผ่านอ่าวไทยจะปะทะกับขอบฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย โดยเริ่มตั้งแต่พฤษภาคมและสิ้นสุดลงในตุลาคม ขณะที่มีการจัดจจะมีความเร็วสูงถึง 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นระยะเวลานานหลายวัน ทำให้คลื่นลมแรง ระดับน้ำทะเลตามขอบฝั่งสูงขึ้น และเมื่อเกิดฝนตกหนักจะทำให้เกิดน้ำท่วมได้

1.4.2 ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พัดจากประเทศจีนและไซบีเรียเข้าสู่ประเทศไทยปะทะขอบฝั่งตะวันออกของภาคใต้ ลมมรสุมนี้มีกำลังแรงจัดเป็นครั้งคราว เมื่อบริเวณความกดอากาศสูงในประเทศจีนมีกำลังแรงขึ้นจะทำให้มีคลื่นค่อนข้างใหญ่ในอ่าวไทย และมีระดับน้ำทะเลสูงกว่าปกติ บางครั้งทำให้มีฝนตกหนักทางภาคใต้ ตั้งแต่จังหวัดชุมพรลงไปทำให้เกิดน้ำท่วมได้อย่างกว้างขวางในบริเวณภาคใต้

1.5 แผ่นดินไหวหรือภูเขาไฟระเบิด เมื่อเกิดแผ่นดินไหวหรือภูเขาไฟใต้น้ำระเบิดเปลือกโลกบางส่วนจะได้รับการกระทบกระเทือนอย่างต่อเนื่องกัน บางส่วนของผิวโลกจะสูงขึ้นและบางส่วนของผิวโลกจะยุบลง ทำให้เกิดคลื่นใหญ่ในมหาสมุทร หรือคลื่นสึนามิ เกิดน้ำท่วมขึ้นตามเกาะ และเมืองตามขอบฝั่งทะเลได้

## 2. สาเหตุจากมนุษย์

2.1 การตัดไม้ทำลายป่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นทำให้ปริมาณน้ำฝนไม่สามารถดูดซึมโดยลำต้น ใบ และรากได้ การไหลบ่าของผิวดินเร็วขึ้นในบริเวณที่โล่ง เพราะไม่มีต้นไม้ในการช่วยชะลอน้ำส่งผลให้อัตราการไหลของน้ำสูงขึ้น นอกจากนี้ฝนที่ตกลงมามีโอกาสชะหน้าดินซึ่งจะทำให้ความชุ่มชื้นของน้ำและตะกอนที่มากับน้ำมีมากขึ้นตามไปด้วย

2.2 การพัฒนาชุมชนที่ไม่ถูกหลักวิชา ได้ส่งผลเสียตามมาในระยะยาว คือ ในการพัฒนาพื้นที่ชุมชน โดยการก่อสร้างถนนตัดผ่านลำน้ำธรรมชาติ ซึ่งลำน้ำดังกล่าวจะทำหน้าที่ระบายน้ำภายในพื้นที่ชุมชนลงสู่สายน้ำหลัก การก่อสร้างที่ลัดถนน ณ จุดตัดของลำน้ำอาจมีขนาดไม่เพียงพอ หรือบางบริเวณอาจจะไม่มีการก่อสร้างเลย ทำให้ไม่สามารถระบายน้ำออกนอกพื้นที่ชุมชนได้ ก่อให้เกิดสภาพน้ำท่วมขัง นอกจากนี้พื้นที่ชุมชนส่วนใหญ่จะมีการสร้างบ้าน



อยู่ริมคลองและในคลอง ซึ่งเป็นการก่อสร้างรุกล้ำลำน้ำสาธารณะ ทำให้ขนาดของลำน้ำแคบลง แล้ว ยังมีการทิ้งสิ่งปฏิกูลลงลำน้ำทำให้ลำน้ำตื้นเขินอีกด้วย

2.3 การทำลายคันดินป้องกันน้ำท่วม เช่น พื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยาทางกรมชลประทาน ได้สร้างคันกั้นน้ำท่วมตลอดริมแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำย่อยจากช่วงจังหวัดชัยนาทจนถึงอำเภอ บางไทร โดยคันกั้นน้ำเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นคันกั้นน้ำป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่เกษตรกรรม ต่อมาเกิด การพังทลายของตลิ่งทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบกับราษฎรที่อาศัยอยู่นอกคันป้องกัน น้ำท่วมมักจะทำลายคันป้องกันน้ำท่วม ทำให้ปริมาณน้ำหลากเข้าไปในพื้นที่ป้องกันน้ำท่วมของ กรมชลประทาน

2.4 การสูบน้ำบาดาล เป็นเหตุที่ทำให้แผ่นดินเกิดการทรุดตัว ทำให้ระดับน้ำท่วม เพิ่มขึ้น และระยะเวลาที่น้ำท่วมยาวนานขึ้น

ระยะของการเกิดอุทกภัยสามารถแบ่งย่อยได้เป็น 3 ระยะดังนี้

1. ระยะวิกฤต คือ ระยะที่น้ำเริ่มท่วมเป็นระยะที่น้ำเริ่มเอ่อล้นหรือไหลบ่ามา แต่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าระดับน้ำจะมีมากน้อยเพียงใด และท่วมถึงระดับไหน ซึ่งต้องมีการเฝ้าระวัง ระดับน้ำอยู่ตลอดเวลา

2. ระยะทรงตัว คือ ระยะที่น้ำเริ่มทรงตัว ระดับน้ำขึ้นสูงสุดแล้วไม่เพิ่มอีกแต่ไม่ลด ระดับลง ถ้าหากมีปัจจัยเสริม เช่น ฝนตกหนักหรือน้ำไหลบ่าเพิ่มอีกก็จะกลับสู่ระยะวิกฤตใหม่ได้

3. ระยะน้ำลด เมื่อน้ำอยู่ในระยะทรงตัว ถ้าไม่มีปัจจัยเสริมเข้าม่าน้ำท่วมก็จะเข้าสู่ ระยะน้ำลดซึ่งบางครั้งเรียกระยะนี้ว่าระยะหลังวิกฤตเพราะได้ผ่านพ้นอันตรายจากน้ำท่วมแล้ว

การป้องกันและลดความเสียหายจากอุทกภัย แบ่งออกเป็น 2 วิธี

1. พยายามชะลอการไหลของน้ำให้กักชะงักหน้าดิน โดยเฉพาะบริเวณต้นน้ำลำธาร ให้น้อยที่สุด
2. พยายามลดความรุนแรงของน้ำในแม่น้ำที่ไหลท่วมที่ราบ

## 2.2 ผลกระทบของอุทกภัย

ผลกระทบของอุทกภัย แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ผลกระทบทางตรงมักเกิดขึ้นขณะที่กำลัง เกิดอุทกภัย เช่น ความแรงของกระแสน้ำที่ไหลลงมาจากที่สูงทำให้บ้านเรือน ชีวิต ทรัพย์สิน และ สิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ได้รับความเสียหาย เป็นต้น และผลกระทบทางอ้อมมักเกิดขึ้นหลังจากเกิด อุทกภัยเป็นระยะเวลาหนึ่งและเกิดขึ้นต่อเนื่อง แม้ว่าจะไม่มีอุทกภัยแล้วก็ตาม เช่น การระบาดของ โรคที่มียน้ำเป็นสื่อ ความยากลำบากในการดำรงชีวิตทั้งในขณะที่เกิดอุทกภัยและหลังจากอุทกภัย สิ้นสุดลง ปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม ปัญหาความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินของผู้ประสบภัย

เอกสารลดจนปัญหาทางการเอง เป็นต้น ใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 1. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจที่เกิดจากอุทกภัยมีหลายประการ โดยผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นนั้นส่งผลต่อเนื่องแม้ว่าอุทกภัยจะสิ้นสุดลง ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

1.1 สิ่งก่อสร้าง ระบบสาธารณูปโภค และที่อยู่อาศัยได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมขังหรือถูกน้ำพัดพาไป ซึ่งหลังจากอุทกภัยสิ้นสุดต้องสูญเสียงบประมาณ และค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพเดิม

1.2 พื้นที่เกษตรกรรมและการปศุสัตว์ได้รับความเสียหาย ทั้งที่เกิดจากอุทกภัยโดยตรงหรือเกิดจากโรคระบาดที่เกิดขึ้นหลังจากอุทกภัยสิ้นสุด

1.3 ระบบเศรษฐกิจเกิดการหยุดชะงัก สินค้าต่าง ๆ ได้รับความเสียหาย ส่งผลให้ธุรกิจบางแห่งต้องปิดตัวลง บางแห่งต้องใช้เวลาในการฟื้นฟูกิจการให้ดีขึ้น บางแห่งต้องลดการจ้างงานหรือลดขนาดของธุรกิจลง เกิดการชะงักของระบบเศรษฐกิจในภาพรวมเศรษฐกิจ และผลกระทบต่อส่วนบุคคล เช่น การค้าขาย การจ้างงาน การว่างงาน เนื่องจากการคมนาคมเป็นไปด้วยความยากลำบาก หรือไม่สามรถดำเนินธุรกิจได้

1.4 รัฐต้องทุ่มงบประมาณในการบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดจากเหตุอุทกภัย ทั้งการอพยพ การจัดหาที่อยู่ชั่วคราว การรักษาพยาบาลและฟื้นฟูสภาพจิตใจ การฟื้นฟูระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่ถูกน้ำท่วมทำความเสียหาย รวมทั้งระบบคมนาคม เช่น ถนน ทางรถไฟ สนามบิน เป็นต้น ระบบสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ ทำให้เงินงบประมาณส่วนหนึ่งถูกนำมาใช้เพื่อการฟื้นฟู ซึ่งส่งผลกระทบต่องบประมาณของประเทศ เพราะต้องนำเงินที่จะใช้เพื่อการพัฒนาประเทศมาช่วยเหลือผู้ประสบภัย และบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดขึ้น ความสำคัญของเศรษฐกิจเป็นความสำคัญตั้งแต่ตัวบุคคล ครอบครัว และรวมกันเป็นระดับประเทศชาติ โดยหากประเทศมีเศรษฐกิจที่ดี ประชาชนก็จะอยู่ดี มีความสุข มีความปลอดภัย มีคุณภาพชีวิตที่ดี กล่าวได้ว่าเศรษฐกิจเป็นเครื่องกำหนดความเป็นไปของชีวิตมนุษย์ ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันรวมถึงอนาคต

## 2. ผลกระทบทางสังคม การเมือง และสุขภาพอนามัย

อุทกภัยที่เกิดขึ้นทำให้ฐานะทางเศรษฐกิจได้รับผลกระทบ ส่งผลให้ผู้ประสบภัยมีฐานะทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป หากไม่ได้รับการดูแลจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ จะทำให้ผู้ประสบภัยขาดความเชื่อมั่นศรัทธาต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความร่วมมือระหว่างชุมชนและภาครัฐ อาจส่งผลให้เกิดการปลุกระดมทางการเมืองขึ้น ส่วนผลกระทบทางด้านสุขภาพอนามัย แบ่งออกได้ดังนี้

2.1 เสียชีวิตจากการจมน้ำ หรือถูกวัตถุที่น้ำพัดพามา เช่น ดิน โคลน ต้นไม้ ท่อนซุงทับ หรือถูกไฟฟ้าช็อต หรือสิ่งก่อสร้างถล่มทับ

2.2 บาดเจ็บจากการถูกวัตถุต่าง ๆ ที่กระแสน้ำพัดพามากระแทก ตะปูตำ ลื่นหกล้ม ลัดขีมีพิษ กัด ต่อย บางครั้งอาจเกิดแผ่นดินเลื่อน แผ่นดินถล่มจากกระแสน้ำพัดพาลงมาจากที่สูงซึ่งเขา

เนินเขาสูงที่ราบมีทั้งกระแสน้ำ ทราบ หิน ดิน โคลน ไหลลงมาพร้อมทั้งต้นไม้ที่หักโค่นถูกระแสน้ำพัดพาลงมาทำอันตรายบ้านเรือนที่อยู่บริเวณที่ราบ ทรัพย์สินเสียหาย เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้

2.3 การเจ็บป่วยด้วยโรคต่าง ๆ มักเกิดขึ้นเมื่อน้ำท่วมขังนาน ๆ อาจเกิดโรคทำเอื้อย โรคฉี่หนู โรคระบาดทางเดินอาหาร โรคระบาดทางเดินหายใจ ไข้หวัดต่าง ๆ โรคบิด ไทฟอยด์ เป็นต้น

2.4 สุขภาพจิตเสื่อม เนื่องจากขวัญเสียจากการไร้ที่อยู่อาศัย คนรู้จักเสียชีวิต ขาดแคลนเครื่องอุปโภคบริโภค ความยากลำบากในการดำรงชีวิต ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การคมนาคมไม่สะดวก สุขภาพवालชำรุด สิ่งแวดล้อมไม่ดี เป็นต้น

ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากอุทกภัยเป็นผลที่ตามมาหรือเกิดขึ้นจากอุทกภัยในส่วน ของพื้นที่ดิน น้ำ อากาศ ป่าไม้ สัตว์ พืช ทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ และสิ่งที่มีมนุษย์ทำขึ้นที่อยู่ใน สภาพแวดล้อมนั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลในทางลบที่สร้างความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมทั้งในระยะสั้น และระยะยาว หลังจากอุทกภัยผ่านพ้นไปและก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อการดำรงชีวิตของ มนุษย์และสัตว์ที่อาศัยอยู่ในระบบ อุทกภัยก่อให้เกิดปัญหาและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามมา หลายประการ เช่น การพังทลายของป่า ไม้และหน้าดิน การเกิดน้ำเน่าเสียจากการขังของน้ำในชุมชน เมืองเป็นระยะเวลานาน ปัญหาการอุดตันของห้องส้วมและการจัดสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นในระหว่าง น้ำท่วม ความเสียหายต่อระบบระบายน้ำ ระบบรวบรวมน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย ถนนชำรุดมิติดิน โคลน รวมทั้งเศษขยะ เนื่องจากปัญหาอุทกภัยความเสียหายต่อระบบประปาหมู่บ้านและบ่อบาดาล เสริมระบบประปา การเน่าเสียของน้ำในพื้นที่ที่รับน้ำเมื่อน้ำขังเป็นเวลานานอาจเกิดสภาพน้ำเน่าเสีย เมื่อระบายน้ำออกจากพื้นที่จะทำให้แหล่งรองรับน้ำดังกล่าว ได้รับผลกระทบและอาจเน่าเสียตลอดลำน้ำ ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ท้ายน้ำ และอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำดิบเพื่อการประปาและผู้ใช้น้ำประกอบอาชีพ เป็นต้น

### 2.3 ทฤษฎีการตั้งเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดการลงทุนระหว่างประเทศ

คันทิงได้พยายามพัฒนาทฤษฎีที่เขาเห็นว่าเป็นทฤษฎีที่สมบูรณ์กว่าทฤษฎีอื่น ๆ ในการ อธิบายสาเหตุของการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ (Dunning, 1993) ตามแนวคิดของคันทิงการ ที่องค์การธุรกิจตัดสินใจทำการลงทุนในต่างประเทศนั้น ไม่ใช่ขึ้นอยู่กับเหตุผลที่ว่าองค์การธุรกิจ มีความได้เปรียบในปัจจัยบางประการ แต่การที่จะตัดสินใจลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศขึ้นอยู่กับ ปัจจัย หรือเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประการ ได้แก่ ความได้เปรียบในการเป็น เจ้าของสินทรัพย์บางอย่าง ความได้เปรียบในการทำให้เป็นประโยชน์แก่องค์การด้วยตนเอง และ ความได้เปรียบที่เกิดจากแหล่งที่ตั้งซึ่งถ้าไม่สามารถบรรลุเงื่อนไขทั้ง 3 ประการดังกล่าวข้างต้นแล้ว องค์การธุรกิจก็จะเลือกทางเลือกอื่นแทนการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



1. ความได้เปรียบในการเป็นเจ้าของสินทรัพย์พิเศษบางอย่าง (Ownership – Specific Advantages) ปกติองค์การธุรกิจจะต้องมีสินทรัพย์อยู่ในครอบครอง เพื่อนำสินทรัพย์เหล่านั้นมาก่อนให้เกิดประโยชน์ สินทรัพย์ขององค์การธุรกิจอาจเป็นสินทรัพย์ที่มีตัวตน เช่น สถานที่ทำการ อาคาร โรงงาน เครื่องจักร เป็นต้น และทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตน สินทรัพย์บางอย่างขององค์การธุรกิจอาจเป็นสินทรัพย์ที่องค์การธุรกิจอื่น ๆ ที่ตั้งอยู่ในแหล่งเดียวกันต่างก็มีอยู่เช่นเดียวกัน เช่น สภาพแวดล้อมทางสังคม กฎหมาย และการค้าที่ส่งเสริมการลงทุน ความพร้อมของตลาดแรงงาน โครงสร้างของตลาด เป็นต้น แต่มีสินทรัพย์พิเศษบางอย่างที่แต่ละองค์การธุรกิจสร้างเองหรือได้มาครอบครองโดยวิธีการต่าง ๆ เช่น โดยการซื้อสิทธิบัตร หรือซื้อสัมปทาน เป็นต้น สินทรัพย์เหล่านั้น ได้แก่ ความรู้ทางเทคโนโลยี การจัดการประสบการณ์หรือทักษะของบุคลากรภายในขององค์การ ฯลฯ องค์การธุรกิจแต่ละแห่งย่อมจะมีความสามารถแตกต่างกันในการสร้าง หรือได้มาซึ่งสินทรัพย์พิเศษต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน บางองค์การอาจจะมีสินทรัพย์พิเศษเหล่านั้นน้อยกว่า จึงทำให้แต่ละองค์การธุรกิจมีความได้เปรียบมากยิ่งขึ้น ถ้าองค์การธุรกิจมีการกระจายฐานการผลิตไปยังแหล่งต่าง ๆ หรือประเทศต่าง ๆ ความได้เปรียบจากการเป็นเจ้าของสินทรัพย์พิเศษบางอย่าง แบ่งออกได้ ดังนี้

1.1 ความได้เปรียบที่ไม่จำเป็นต้องเกิดจากการกระจายการผลิตไปยังประเทศอื่น ได้แก่ ขนาดและความมั่นคงของกิจการ สินค้าที่ผลิตและกระจายการผลิตสินค้าหลาย ๆ ชนิด ความสามารถในการแสวงหาประโยชน์จากการให้แรงงานทำหน้าที่เฉพาะอย่าง และความชำนาญของแรงงาน อำนวยในการผูกขาด การมีทรัพยากรที่ดีกว่า ตราเครื่องหมายการค้า ระบบการจัดการด้านการผลิตต่าง ๆ มีเพียงพอกับความต้องการโดยได้รับสิทธิพิเศษบางประการเหนือคู่แข่งรายอื่น ๆ ความสามารถในการเข้าถึงตลาดของสินค้า การได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาล เป็นต้น

1.2 ความได้เปรียบที่กิจการสาขาได้รับจากบริษัทแม่ ได้แก่ ความรู้ด้านการจัดการ การบริหารและการตลาด การวิจัยและพัฒนากิจการสาขา มักได้รับประโยชน์ในเรื่องเหล่านี้จากบริษัทประเทศแม่โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือถ้าจำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายก็จะเสียค่าใช้จ่ายต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับกิจการอื่น ๆ ที่มีได้เป็นกิจการสาขา นอกจากนี้การจัดตั้งสาขายังก่อให้เกิดการประหยัดแก่องค์การในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการผลิต ด้านการซื้อวัตถุดิบ ด้านการจัดหาเงินทุน และเงินหมุนเวียนในกิจการด้านการตลาด เป็นต้น

1.3 ความได้เปรียบที่เกิดจากการกระจายฐานการผลิตไปยังประเทศต่าง ๆ การที่กิจการกระจายฐานการผลิตไปยังประเทศต่าง ๆ นั้น เป็นการทำให้กิจการมีความได้เปรียบต่าง ๆ เพิ่มขึ้น และทำให้กิจการได้รับความรู้ หรือข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการตลาด การจัดหาวัตถุดิบ ได้ดีกว่ากรณีที่องค์การธุรกิจทำการผลิตในประเทศของตนเท่านั้น การกระจายฐานการผลิตไปยังประเทศต่าง ๆ ยังมีผลทำให้กิจการสามารถหาประโยชน์ได้จากปัจจัยการผลิต หรือสภาพแวดล้อมของประเทศนั้น ๆ และทำให้สามารถกระจายการเสี่ยงภัยด้วย

2. ความได้เปรียบในการทำให้เป็นประโยชน์แก่องค์กรด้วยตนเอง (Internalization Incentive Advantages) เมื่อองค์กรธุรกิจมีความได้เปรียบประการต่าง ๆ แล้วประโยชน์ที่องค์กรธุรกิจได้รับจะมากขึ้นต่อเมื่อกิจการสามารถนำความได้เปรียบต่าง ๆ ที่ตนมีอยู่ใช้ให้เกิดประโยชน์แทนที่จะขาย หรือให้เช่าความได้เปรียบนั้นให้แก่กิจการภายนอก นั่นคือองค์กรธุรกิจจะต้องได้รับประโยชน์จากความได้เปรียบของตนเอง โดยการขยายฐานการผลิตของตนเองไปในต่างประเทศ แทนการแสวงหาประโยชน์จากภายนอกกิจการ โดยการขายหรือทำสัญญาให้เช่าแก่องค์กรธุรกิจ การแสวงหาประโยชน์จากความได้เปรียบโดยการขยายกิจการออกไปในต่างประเทศนั้น ทำให้องค์กรธุรกิจได้รับผลประโยชน์บางประการ เช่น ต้นทุนเกี่ยวกับการตลาดอาจจะลดลงได้บ้าง สามารถหลีกเลี่ยงมาตรการการเข้าแทรกแซงของรัฐบาล โดยการตั้งกำแพงภาษี หรือการกำหนดโควตา เป็นต้น

3. ความได้เปรียบที่เกิดจากแหล่งที่ตั้ง (Location-Specific Advantages) เมื่อองค์กรธุรกิจมีความได้เปรียบ 2 ประการแล้ว องค์กรธุรกิจจะต้องสามารถทำกำไรได้โดยใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบของตนร่วมกับปัจจัยการผลิตบางอย่างที่มีอยู่ภายนอกประเทศ จึงจะทำให้ องค์กรธุรกิจตัดสินใจไปลงทุนในต่างประเทศ ความได้เปรียบจากแหล่งที่ตั้งจะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับแหล่งทรัพยากร คุณภาพของทรัพยากร และราคาของทรัพยากรของประเทศนั้น ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการสื่อสาร ขนาดการเข้าแทรกแซงของรัฐบาลในการผลิต การควบคุมการนำเข้า ปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ประเทศมีอยู่ ความแตกต่างของวัฒนธรรม จรรยาบรรณนิยม และ ประเพณี เป็นต้น

การที่นักลงทุนจะตัดสินใจเลือกลงทุนโดยตรงในประเทศใดประเทศหนึ่ง มูลเหตุหรือปัจจัยจูงใจที่สำคัญเกิดขึ้นจากการที่ประเทศผู้รับทุนนั้นมีความได้เปรียบในแหล่งที่ตั้งในด้าน การมีปัจจัยเฉพาะบางประการที่นักลงทุนมีความต้องการอยู่มากกว่าในประเทศของตนเอง โดยปัจจัยนี้สามารถทำให้ต้นทุนการผลิตของนักลงทุนต่ำกว่าการลงทุนในประเทศของตนได้ ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับแหล่งทรัพยากรทั้งที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ และที่จัดเตรียมไว้โดยประเทศผู้รับการลงทุน ได้แก่

3.1 ปัจจัยด้านนโยบายของรัฐบาล การดำเนินนโยบายของรัฐบาลย่อมมีผลกระทบต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เช่น นโยบายกีดกันทางการค้า ทั้งในรูปของการใช้ภาษีอากร หรือไม่ใช้ภาษีอากร จะทำให้ผู้ผลิตในต่างประเทศสามารถส่งออกสินค้าไปยังประเทศนั้น ๆ ได้ลดลง ดังนั้นเพื่อรักษาสัดส่วนตลาดของตน ธุรกิจจึงหันมาใช้การลงทุนตั้งโรงงานผลิตในประเทศนั้น โดยตรง หรือรัฐบาลที่มีการวางนโยบายเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนจากต่างประเทศในประเทศของตน โดยถ้ามีการให้สิทธิประโยชน์และความช่วยเหลือ ตลอดจนให้ความคุ้มครองในด้านต่าง ๆ อย่างครบถ้วน จะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เพราะช่วยอำนวยความสะดวก รวมทั้งช่วยลดต้นทุนในด้านต่าง ๆ นอกจากนี้บรรยากาศทางการเมืองก็มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ



เริ่มออกไปลงทุนโดยตรงในต่างประเทศ ซึ่งอาจมีเหตุผลเพื่อหาแหล่งที่มีค่าจ้างแรงงานต่ำ เพื่อหลีกเลี่ยงกำแพงภาษี และเพื่อรักษาระดับกำไรขององค์กรไว้ เป็นต้น ดังนั้นประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูงกว่าย่อมจะออกไปลงทุนในต่างประเทศก่อนประเทศที่มีระดับการพัฒนาที่ต่ำกว่า

สรุปได้ว่าทฤษฎีการสังเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ เป็นทฤษฎีที่อธิบายเงื่อนไขหรือความได้เปรียบที่มีผลต่อการตัดสินใจลงทุนทำการผลิตในต่างประเทศขององค์กรธุรกิจต่าง ๆ ได้สมบูรณ์กว่าทฤษฎีอื่น ๆ และสามารถใช้อธิบายการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศได้ทุกประเภท ได้แก่ การลงทุนโดยตรงด้านทรัพยากรธรรมชาติ การผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าสินค้า การกระจายสินค้า และด้านบริการอื่น ๆ เช่น การธนาคาร และการประกันภัย เป็นต้น

สำหรับปัจจัยที่กำหนดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยนั้น โดยจากการสำรวจของซูเอชิโร (Suehiro, 1985) ซึ่งใช้ทัศนคติของคณบดีเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณา โดยพิจารณาว่าปัจจัยหลักที่กำหนดการลงทุนโดยตรงในต่างประเทศมี 4 ปัจจัย คือ

1. ปัจจัยทางการตลาด (Marketing Factor) เช่น ขนาดของตลาด ความคาดหวังเกี่ยวกับการเจริญเติบโตของตลาดในอนาคต เป็นต้น ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยได้จำแนกปัจจัยทางการตลาดเพื่อปกป้องตลาดที่มีอยู่เดิม หรือเพื่อพัฒนาตลาดใหม่ในประเทศไทย เพื่อรักษารฐานทางท้องถิ่นไว้รับใช้ตลาดใกล้เคียง เพื่อส่งเสริมการส่งออกวัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูปจากประเทศผู้ส่งออก

2. ปัจจัยทางด้านต้นทุนค่าใช้จ่าย (Cost Factor) เช่น ต้นทุนทางด้านค่าจ้างแรงงาน ความสามารถในการเข้าถึงวัตถุดิบ และค่าขนส่ง ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นต้น ปัจจัยที่กำหนดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยได้จำแนกปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยด้านต้นทุนค่าใช้จ่ายดังนี้ เพื่อรักษา พัฒนา หรือเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบได้ดียิ่งขึ้น เพื่อเสริมกำลังแข่งขันโดยการลดต้นทุนการผลิต เพราะเป็นแหล่งแรงงานราคาถูก เพื่อใช้สิทธิที่ได้รับจากรัฐบาลไทย เพื่อใช้ประสบการณ์ในด้านการผลิตด้วยเทคนิคระดับสูง เพื่อใช้ประสบการณ์ในด้านการผลิตด้วยเทคนิคที่ใช้แรงงานหนาแน่น และเพื่อใช้ความชำนาญทางการตลาด

3. อุปสรรคทางการค้า (Trade Barriers) โดยอุปสรรคทางด้านกำแพงภาษีเป็นปัจจัยที่กำหนดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย

4. สิ่งจูงใจสำหรับการลงทุน (Investment Incentives) เช่น การส่งเสริมการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรม นโยบายการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย ซูเอชิโร กล่าวว่า ในกรณีของประเทศไทย ปัจจัยที่ 1 ปัจจัยที่ 2 และปัจจัยที่ 4 จะมีบทบาทในการกำหนดกิจกรรมและมูลค่าการลงทุนโดยตรงของบรรษัทข้ามชาติในประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยามให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2.4 ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงแข่งขันระหว่างประเทศ

ไมเคิล อี พอร์เตอร์ (Porter. 1990) กล่าวว่า ประเทศแต่ละประเทศต่างมีลักษณะของธรรมชาติ คุณสมบัติเฉพาะตน และความสามารถในการคิดสร้างสรรค์แตกต่างกันไป ซึ่งก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ และการแข่งขันในตลาดโลก ดังนั้น ไมเคิล อี พอร์เตอร์ จึงแสดงให้เห็นว่าการดำเนินธุรกิจอย่างแท้จริง คือ ธุรกิจเอกชน ฉะนั้นการค้าระหว่างประเทศจึงเป็นการมองภาพรวมตั้งแต่ระดับประเทศ ระดับรัฐบาล ตลอดจนระดับธุรกิจเอกชนรวมกันที่จะค้นหาความได้เปรียบเชิงแข่งขันของตนที่มีเหนือผู้อื่น และตัดสินใจทำธุรกิจระหว่างประเทศ ซึ่งจะให้ประโยชน์แก่ตนเองมากกว่าการดำเนินธุรกิจในประเทศเท่านั้น

ปัจจัยกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันทั้ง 4 สถานะที่ก่อให้เกิดธุรกิจระหว่างประเทศได้แก่

1. สถานะด้านปัจจัยการผลิต (Factor Conditions) ปัจจัยการผลิตที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ ความสามารถในการสร้างสรรค์ ยกระดับและขยายเพิ่มปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ให้ก้าวหน้าและพัฒนาต่อไป เพื่อทำการผลิตผลิตภัณฑ์ที่สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า ได้แก่ แรงงานที่มีความชำนาญในการปฏิบัติงาน เงินทุน เทคโนโลยี และอุปกรณ์ต่าง ๆ สถานะด้านปัจจัยการผลิตสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1.1 ทรัพยากรมนุษย์ หมายถึง ปริมาณ คุณภาพ และราคา (เงินเดือน ค่าจ้าง ผลประโยชน์ และสวัสดิการทั้งหมด) ของบุคลากรในทุกระดับตั้งแต่ระดับล่างสุด ไปจนถึงระดับสูงสุดในทุกอาชีพสาขา

1.2 ทรัพยากรกายภาพ หมายถึง ปริมาณ คุณภาพ ความยากง่ายในการนำมาใช้ และราคาหรือต้นทุนของทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในประเทศ เช่น ที่ดิน น้ำ แร่ ไม้ แหล่งไฟฟ้า พลังงานน้ำ ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศ ขนาดของประเทศและเขตแบ่งเวลาของประเทศ เป็นต้น

1.3 ทรัพยากรความรู้ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วแหล่งทรัพยากรความรู้ของประเทศ ได้แก่ มหาวิทยาลัย สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย สำนักงานสถิติ และสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เป็นต้น

1.4 ทรัพยากรทุน หมายถึง เงินทุน และเงินออมต่าง ๆ ในทุกรูปแบบ

1.5 โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบขนส่ง ระบบโทรคมนาคม ระบบไปรษณีย์ ระบบเงินโอน และระบบสาธารณสุข เป็นต้น

ตามแนวคิดนี้ได้จัดลำดับของปัจจัยการผลิตไว้ 2 วิธี วิธีแรกแบ่งปัจจัยการผลิตออกเป็นปัจจัยพื้นฐานและปัจจัยขั้นสูง โดยปัจจัยพื้นฐาน หมายถึง ทรัพยากรธรรมชาติ สภาพภูมิอากาศ ตำแหน่งที่ตั้ง แรงงานที่ไม่ชำนาญ แรงงานกึ่งชำนาญ และทุนประเภทหนี้ ซึ่งปัจจัยเอกสเหล่านี้เป็นปัจจัยที่ได้รับการพัฒนาไม่มากนัก โดยปัจจัยพื้นฐานจะเป็นบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบการค้า ไม่ว่าจะเป็นใครๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เชิงแข่งขันไม่ยั่งยืนเพราะปัจจัยพื้นฐานเป็นบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบเชิงแข่งขันขั้นต่ำ คือ ปัจจัยพื้นฐานหลายอย่างสามารถทดแทนได้ด้วยปัจจัยอื่น ๆ ในประเทศหรือปัจจัยเดียวกันในต่างประเทศ ถึงแม้จะไม่มีปัจจัยพื้นฐานในประเทศหรือไม่สามารถหาสิ่งทดแทนปัจจัยพื้นฐานในประเทศได้ บริษัทก็สามารถเสริมสร้างข้อได้เปรียบ โดยการใช้กลยุทธ์ระดับโลกด้วยการเข้าไปซื้อหรือไปตั้งสาขาในประเทศอื่นที่มีข้อได้เปรียบในด้านนี้ ส่วนปัจจัยขั้นสูง หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานทางโทรคมนาคมสมัยใหม่ บุคลากรที่ได้รับการศึกษาในระดับสูง และสถาบันวิจัยต่าง ๆ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยที่ได้รับการพัฒนามาพอสมควร โดยปัจจัยขั้นสูงจะมีความสำคัญมากในการเสริมสร้างข้อได้เปรียบด้านการแข่งขัน คือปัจจัยขั้นสูงหลายอย่างหาได้ยากเนื่องจากการพัฒนาปัจจัยขั้นสูงต้องใช้เงินทุนสูงและใช้เวลาสะสมเป็นเวลานาน รวมทั้งปัจจัยขั้นสูงไม่สามารถที่จะจัดหาทดแทนได้ในต่างประเทศหรือจากการเข้าไปตั้งสาขาในต่างประเทศเพราะปัจจัยขั้นสูงส่วนมากจะตั้งอยู่ในประเทศแม่เท่านั้น

วิธีที่สองในการจัดลำดับปัจจัยการผลิต คือ การแบ่งปัจจัยการผลิตเป็นปัจจัยทั่วไปและปัจจัยเฉพาะทาง ปัจจัยทั่วไป หมายถึง ระบบถนน แหล่งเงินทุนประเภทนี้และบุคลากรระดับปริญญาตรีที่ไม่จำกัดว่าต้องใช้กับอุตสาหกรรมใด โดยปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันต่ำ สำหรับปัจจัยเฉพาะทาง หมายถึง บุคลากรที่ได้รับการศึกษาเฉพาะทาง โครงสร้างพื้นฐานสำหรับจุดมุ่งหมายพิเศษเฉพาะทาง และวิทยาการความรู้ขั้นสูงเฉพาะทาง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มักจะพัฒนาจากปัจจัยทั่วไป โดยปัจจัยเฉพาะทางก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันขั้นสูง

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า ปัจจัยขั้นสูงและปัจจัยเฉพาะทางเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดนวัตกรรมได้มากกว่าปัจจัยทั่วไปและปัจจัยพื้นฐาน ดังนั้นในการพัฒนาความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศและของบริษัทจำเป็นต้องยกระดับและเพิ่มจำนวนของปัจจัยการผลิตอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยพื้นฐานหรือปัจจัยทั่วไป ไปสู่ปัจจัยขั้นสูง หรือปัจจัยเฉพาะทาง นอกจากนี้มาตรฐานในการแบ่งระหว่างปัจจัยพื้นฐานกับปัจจัยขั้นสูง และระหว่างปัจจัยทั่วไปกับปัจจัยเฉพาะทางจะถูกยกระดับเพิ่มสูงขึ้นไปพร้อมกับความเจริญก้าวหน้าของประเทศ ปัจจัยขั้นสูง และปัจจัยเฉพาะทางในปัจจุบันจะกลายเป็นปัจจัยพื้นฐานและปัจจัยทั่วไปสำหรับอนาคต ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องพัฒนาปัจจัยการผลิตอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ แม้ว่าประเทศจะมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันที่เกิดขึ้นเนื่องจากการที่ประเทศมีปัจจัยการผลิตมาก แต่ความได้เปรียบเชิงแข่งขันในลักษณะนี้มักเป็นความได้เปรียบขั้นต่ำ และมักก่อให้เกิดการใช้ปัจจัยการผลิตที่มีอยู่อย่างไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ในทางตรงกันข้ามการที่ประเทศมีความเสียเปรียบด้านปัจจัยการผลิตขั้นพื้นฐาน เช่น การขาดแคลนแรงงาน ขาดแคลนวัตถุดิบ และสภาพอากาศที่หนาวมาก เป็นต้น อาจส่งผลให้เกิดแรงกดดันให้พัฒนานวัตกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ซึ่งเทคโนโลยีเหล่านี้มักทำให้ประเทศมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันสูง รวมทั้งทำให้ประเทศสามารถยกระดับและเพิ่มความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศมากขึ้นด้วย อย่างไรก็ตามการที่ความเสียเปรียบด้านปัจจัย

เอกสารนี้เป็นทรัพย์สินทางปัญญาของสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเชียงใหม่ โดยสงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อประโยชน์ของประเทศไทยและประเทศไทยเท่านั้น

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



การผลิตจะกระตุ้นให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้ก็ต่อเมื่อความเสียเปรียบด้านปัจจัยการผลิตนั้นเกิดขึ้นในประเทศนั้นก่อนประเทศอื่น ๆ และจะเกิดขึ้นในประเทศอื่น ๆ อีกภายหลัง

2. สถานะด้านอุปสงค์ (Demand Conditions) เป็นความสามารถที่จะแข่งขันและประสบความสำเร็จของธุรกิจในตลาดภายในประเทศ ถ้าธุรกิจสามารถทำกำไรได้ดี และเป็นผู้ครอบครองส่วนแบ่งตลาดรายใหญ่จะมีความมั่นคงในประเทศแม่เป็นทุนก่อให้เกิดความเชื่อมั่นและมีโอกาสประสบความสำเร็จในตลาดต่างประเทศสูง ดังนั้นถ้าธุรกิจสามารถทำให้อุปสงค์ของลูกค้าของตนกลายเป็นผลกำไรแก่ธุรกิจก็ควรดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ สถานะด้านอุปสงค์ในประเทศมีอิทธิพลต่อการดำเนินการต่าง ๆ ของบริษัท โดยประเทศจะมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรมหรือในส่วนของอุตสาหกรรมที่อุปสงค์ของประเทศให้รูปแบบความต้องการของผู้ซื้อที่ชัดเจน หรือเกิดขึ้นก่อนประเทศอื่น รวมทั้งการที่ผู้ซื้อในประเทศกดดันให้บริษัทต่าง ๆ ในประเทศพัฒนานวัตกรรมเร็วกว่าประเทศอื่น ๆ ทำให้ประเทศมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรมหรือในส่วนของอุตสาหกรรมนั้น ดังนั้นเห็นว่าลักษณะของเส้นอุปสงค์ในประเทศที่แตกต่างกันจะก่อให้เกิดข้อแตกต่างระหว่างประเทศในด้านความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ

ในบางครั้งอาจเข้าใจว่าการส่งออกหรือตลาดระหว่างประเทศมีผลทำให้อุปสงค์ในประเทศมีความสำคัญลดต่อการเสริมสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ แต่ในความเป็นจริงอุปสงค์ในประเทศมีผลต่อการเสริมสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศมากกว่าอุปสงค์ในต่างประเทศหลาย ๆ ประเทศรวมกัน เนื่องจากบริษัทมีความเข้าใจความต้องการของผู้ซื้อในประเทศมากกว่าความต้องการของผู้ซื้อในต่างประเทศ ซึ่งความเป็นจริงแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการอยู่กับผู้ซื้อรายสำคัญต่อการเสริมสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันของบริษัทและประเทศ สำหรับอุปสงค์ในประเทศที่มีอิทธิพลต่อความได้เปรียบเชิงแข่งขัน จะถูกแบ่งเป็น 4 ลักษณะได้แก่

2.1 ขนาดของตลาด ถ้าตลาดในประเทศมีขนาดใหญ่แสดงถึงความสามารถในการรองรับการผลิตได้มากย่อมสร้างโอกาสที่จะลดต้นทุนการผลิตต่อหน่วยหรือก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดได้ และผู้ผลิตยังสามารถลดต้นทุนการผลิตต่อหน่วยได้จากการสะสมความชำนาญในการผลิตหลาย ๆ ครั้งด้วย นอกจากนี้การผลิตจำนวนมากเพื่อตอบสนองอุปสงค์ในประเทศที่มีขนาดใหญ่ส่งผลให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตให้ดีขึ้น ทำให้การผลิตในประเทศสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก อย่างไรก็ตามตลาดขนาดใหญ่จะส่งผลให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้ในตลาดโลกก็ต่อเมื่อเสริมด้วยลักษณะที่ดีต่าง ๆ ของอุปสงค์อื่น ๆ

2.2 ผู้ซื้อที่จริงจัง ผู้ซื้อรวมถึงผู้อุปโภคบริโภค ช่องทางการจัดจำหน่าย และผู้ที่เป็นองค์การหรือบริษัทต่าง ๆ โดยผู้ซื้อเหล่านี้จะมีส่วนในการเสริมสร้างข้อได้เปรียบเชิงแข่งขัน คือผู้ซื้อในประเทศจริงจังในการซื้อสินค้าและบริการแล้ว จะมีการตั้งมาตรฐานในการเลือกซื้อสินค้าหรือบริการนั้นสูง ซึ่งเป็นแรงกดดันให้บริษัทต้องพัฒนาข้อได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรม

2.3 อุปสงค์ในประเทศที่เกิดขึ้นก่อนประเทศอื่น และอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นเพื่อสนองตอบอุปสงค์ในประเทศจะมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้ ถ้าอุปสงค์ที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นก่อนในประเทศแล้วจึงกลายเป็นอุปสงค์สากลที่เกิดขึ้นในประเทศอื่น ๆ ภายหลัง ในทางตรงข้าม ถ้าอุปสงค์ในประเทศตอบสนองต่ออุปสงค์สากลล่าช้า จะส่งผลให้ประเทศนั้นเสียเปรียบด้านการแข่งขันระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมนั้นได้

2.4 ส่วนผสมอุปสงค์ในประเทศในอุตสาหกรรมหนึ่ง ๆ อาจมีหลายส่วนตลาด บางตลาดอาจมีลักษณะของอุปสงค์คล้ายคลึงกับอุปสงค์ในตลาดโลก ซึ่งถ้าตลาดนั้นมีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมสูงกว่าตลาดเดียวกันในประเทศอื่น จะส่งผลให้บริษัทสามารถมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในตลาดนี้ได้ ในทางตรงข้ามถ้าตลาดนั้นมีความสำคัญในอุตสาหกรรมต่ำกว่าตลาดส่วนเดียวกันนี้ในประเทศอื่น ประเทศจะเสียเปรียบด้านการแข่งขันระหว่างประเทศในอุตสาหกรรม

3. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและเกื้อหนุนกัน (Related and Supporting Industries) ธุรกิจที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ขาย ผู้เป็นแหล่งวัตถุดิบ หรือบริษัทขนส่งที่ให้ประโยชน์ด้านต้นทุน ค่าขนส่ง และธุรกิจอื่นที่ต้องประสานงานเพื่อความสำเร็จในลักษณะเป็นเครือข่ายที่แน่นแฟ้นก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันสูง และสามารถดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศได้ดี ประเทศมีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่มีความได้เปรียบเชิงแข่งขัน ส่งผลให้อุตสาหกรรมที่มีอุตสาหกรรมสนับสนุนนั้นสนับสนุนอยู่มีการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ มีวัตถุดิบที่มีคุณภาพ และมีต้นทุนการผลิตต่ำ ซึ่งส่งผลให้อุตสาหกรรมนั้นมีความได้เปรียบเชิงแข่งขัน โดยความได้เปรียบเชิงแข่งขันที่เกิดขึ้น เนื่องจาก

3.1 ช่องทางที่รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และบางครั้งมีสิทธิพิเศษมากกว่าผู้ผลิตรายอื่นในต่างประเทศในการเข้าถึงวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนที่ดีที่สุด

3.2 ความร่วมมือกันระหว่างบริษัทผู้ใช้กับบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบ ชิ้นส่วนหรือเครื่องจักร ถ้าสำนักงานใหญ่ของบริษัทผู้ผลิตและของบริษัทผู้ใช้อยู่ในประเทศเดียวกันมีการทำกิจกรรมสำคัญร่วมกัน และมีผู้บริหารอยู่ในประเทศเดียวกันย่อมส่งผลให้เกิดความร่วมมือกันอย่างจริงจัง

3.3 ความร่วมมือกันในด้านกระบวนการนวัตกรรม และกระบวนการยกระดับและเพิ่มจำนวนบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบเชิงแข่งขัน คือ ถ้าผู้ขายวัตถุดิบช่วยให้บริษัทมองเห็นถึงวิธีใหม่ โอกาสใหม่ เทคโนโลยีใหม่ บริษัทมีช่องทางที่รวดเร็วในการเข้าถึงข้อมูลใหม่ ความคิดใหม่ มุมมองใหม่ และนวัตกรรมใหม่ของผู้ขายวัตถุดิบ ซึ่งเมื่อทุกฝ่ายร่วมมือกันแก้ไขปัญหาลากเปลี่ยนแนวคิดการวิจัยและพัฒนาจะร่วมกันก่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้ในที่สุด นอกจากนี้ผู้ขายวัตถุดิบมักจะกระจายข้อมูลใหม่หรือนวัตกรรมใหม่ไปสู่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลให้อัตราความเร็วในการสร้างนวัตกรรมภายในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ ถูกเร่งให้เร็วขึ้น อย่างไรก็ตามประเทศหนึ่งไม่จำเป็นต้องมีความได้เปรียบ



เชิงแข่งขันในทุกอุตสาหกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมหนึ่งเพื่อให้อุปสงค์นั้นมีความได้เปรียบเชิงแข่งขัน เนื่องจากวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนบางอย่าง ไม่มีความสำคัญมากนักต่อนวัตกรรมที่เป็นบ่อเกิดของความได้เปรียบเชิงแข่งขันสามารถซื้อได้จากต่างประเทศ และในส่วนของเทคโนโลยีทั่วไปที่อุตสาหกรรมนั้นนำมาใช้แต่เพียงบางส่วนก็สามารถหาซื้อได้จากต่างประเทศ

อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง หมายถึง อุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่บริษัทสามารถประสานบางกิจกรรมหรือใช้บางกิจกรรมร่วมกัน หรือหมายถึงอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่มีสินค้าเสริมกันโดยกิจกรรมที่ประสานกันหรือใช้ร่วมกันอาจเป็นการพัฒนาเทคโนโลยี การผลิต การจัดจำหน่าย การตลาด หรือบริการ เป็นต้น ซึ่งถ้าอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องมีบริษัทแม่อยู่ใกล้กันและมีนวัตกรรมเดียวกันจะทำให้มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกันนั้นเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้การที่มีอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอยู่ในประเทศเดียวกันเป็นการเพิ่มโอกาสที่จะมีคู่แข่งรายใหม่เข้ามาในอุตสาหกรรม ซึ่งคู่แข่งรายใหม่ที่มาจากอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องเหล่านี้มักนำแนวทางใหม่ หรือมุมมองใหม่ในการแข่งขันเข้ามาในอุตสาหกรรม ส่งผลให้เกิดนวัตกรรมทางด้านบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบเชิงแข่งขันได้ในอุตสาหกรรมนั้น

4. กลยุทธ์โครงสร้างการแข่งขันของธุรกิจ (Firm Strategy Structure and Rivalry) เป็นลักษณะเด่นของธุรกิจที่สร้างสรรค์ และดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีลักษณะเด่นใดเป็นกรอบบังคับตายตัว แต่ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม ความยืดหยุ่นของแต่ละองค์การที่มีต่อธุรกิจประเภทนั่นเอง ซึ่งปัจจัยที่เป็นบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบ ได้แก่ กลยุทธ์โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันในประเทศของบริษัท โดยถ้าตัวกำหนดนี้ในประเทศใดสอดคล้องกับข้อได้เปรียบเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมใดในประเทศนั้น ตัวกำหนดนี้จะช่วยส่งเสริมให้ประเทศมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรมนั้นได้ ซึ่งประกอบด้วย

4.1 กลยุทธ์และโครงสร้างของบริษัทในประเทศ วัฒนธรรมของประเทศย่อมมีผลกระทบต่อการใช้กลยุทธ์และโครงสร้างของบริษัทในประเทศแม้ว่าไม่มีประเทศใดที่ทุกบริษัทในประเทศนั้นเลือกใช้กลยุทธ์ และ โครงสร้างแบบเดียวกันหมด แต่บริษัทส่วนมากในประเทศเดียวกัน มักมีลักษณะร่วมกันบางประการที่แตกต่างจากบริษัทในประเทศอื่น เช่น ประเทศอิตาลี บริษัทที่ประสบความสำเร็จระหว่างประเทศมักเป็นบริษัทเอกชนขนาดเล็กถึงกลาง ที่บริหารโดยครอบครัว ส่วนในประเทศเยอรมันผู้บริหารระดับสูงของบริษัทมักมีพื้นฐานการศึกษาทางด้านเทคโนโลยี รวมทั้งบริษัทต่าง ๆ มักมีระบบการจัดการและโครงสร้างองค์การแบบลำดับขั้นสูงต่ำ เป็นต้น ประเทศมักจะมีมีความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรมแตกต่างกันต่าง ๆ ที่ลดต้นทุนด้วยการผลิตครั้งละมาก ๆ ไม่มีความสำคัญมากนักหรือสามารถทดแทนได้ด้วยวิธีอื่น

4.2 สภาพการแข่งขันในประเทศของบริษัท สภาพการแข่งขันในประเทศทั้งด้านราคา และด้านอื่น ๆ เช่น ด้านเทคโนโลยี ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญมากที่สุดในการกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ ถ้าในประเทศมีการแข่งขันที่รุนแรงจะเป็น

แรงผลักดันให้ผู้ผลิตต้องพัฒนานวัตกรรม และต้องปรับปรุงกลยุทธ์ในการผลิตให้สามารถผลิตสินค้าที่มีคุณภาพด้วยต้นทุนต่ำ ซึ่งทำให้สามารถแข่งขันในต่างประเทศได้ในที่สุด รวมทั้งการที่ในประเทศมีการแข่งขันที่รุนแรงเป็นแรงกดดันให้บริษัทต้องส่งออกเพื่อขยายตลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าการลดต้นทุนจากการผลิตครั้งละมาก ๆ เป็นบ่อเกิดสำคัญของความได้เปรียบเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมนั้น การแข่งขันในประเทศมีประโยชน์มากกว่าการแข่งขันระหว่างประเทศในการกดดันให้เกิดการพัฒนาและนวัตกรรม เนื่องจากผู้แข่งขันรายใหญ่ในประเทศมักก่อให้เกิดแรงกดดันที่เห็น และรู้สึกได้ชัดเจนกว่าผู้แข่งขันในต่างประเทศ ความสำเร็จของผู้แข่งขันในประเทศเป็นการช่วยชี้แนวทางให้แก่ผู้แข่งขันรายอื่น รวมทั้งเป็นการดึงดูดผู้แข่งขันรายใหม่ให้เข้ามาในอุตสาหกรรม นอกจากนี้การแข่งขันในประเทศเป็นแรงกดดันให้นวัตกรรมที่สร้างขึ้นเป็นไปในแนวทางที่จะสามารถจะยกระดับความได้เปรียบเชิงแข่งขัน เนื่องจากผู้แข่งขันในประเทศอยู่ในประเทศเดียวกัน ข้อได้เปรียบต่าง ๆ ที่ทำได้ง่ายในประเทศนั้นไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันหรือความเสียเปรียบแก่ผู้แข่งขันแต่ละราย ดังนั้นผู้แข่งขันในประเทศจึงจำเป็นต้องแสวงหาข้อได้เปรียบทางการแข่งขันขั้นสูง ซึ่งเป็นความได้เปรียบเชิงแข่งขันที่ยั่งยืน นอกจากประโยชน์ที่กล่าวมาข้างต้นแล้วการแข่งขันภายในประเทศจะมีประโยชน์มากขึ้นถ้าผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันอยู่กระจุกตัวหรืออยู่ในเมืองเดียวกัน เนื่องจากการที่บริษัทอยู่ในบริเวณเดียวกันจะทำให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมสามารถเผยแพร่ได้อย่างรวดเร็ว บริษัทต้องมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาเพื่อรักษาความได้เปรียบเชิงแข่งขันของตนไว้ มีผลทำให้อุตสาหกรรมเจริญก้าวหน้าไปเร็วกว่าผู้แข่งขันในประเทศที่อยู่กระจัดกระจายกัน

จากที่กล่าวมาข้างต้น เป็นปัจจัยที่เป็นบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ อย่างไรก็ตามแนวคิดของ ไมเคิล อี พอร์เตอร์ มีอีก 2 ปัจจัยที่ไม่ใช่ตัวกำหนดโดยตรง แต่เป็นตัวแปรที่มีผลต่อตัวแปรทั้ง 4 ที่กำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ ได้แก่

5. เหตุสุควิสัย (Chance) เหตุสุควิสัย หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทต่าง ๆ ในอุตสาหกรรม (โดยบ่อยครั้งอยู่นอกเหนือการควบคุมของรัฐบาลในประเทศนั้นด้วย แต่อาจจะอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลประเทศอื่น) เช่น สิ่งประดิษฐ์ใหม่ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีครั้งสำคัญ การเปลี่ยนแปลงราคาปัจจัยการผลิตครั้งสำคัญ การเพิ่มสูงขึ้นอย่างกระทันหันของอุปสงค์ การตัดสินใจทางการเมืองโดยรัฐบาลประเทศอื่น ๆ และภาวะสงคราม เป็นต้น เหตุสุควิสัยดังกล่าวข้างต้น มีความสำคัญต่อการกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ เหตุสุควิสัยอาจลบล้างข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันของผู้แข่งขันรายเดิม จึงเกิดช่องว่างที่ผู้แข่งขันรายใหม่สามารถชนะผู้แข่งขันรายเดิม

6. รัฐบาล (Government) รัฐบาลเป็นตัวแปรที่มีผลกระทบต่อตัวกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขัน 4 อย่างข้างต้น โดยรัฐบาลสามารถที่จะส่งเสริมหรือขัดขวางการเสริมสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศได้ แต่รัฐบาลไม่มีความสามารถที่จะสร้างความได้เปรียบ

เชิงแข่งขันได้โดยตรงต้องกระทำผ่านการดำเนินนโยบายในการส่งเสริมการวิจัย และการพัฒนา การสนับสนุนอุตสาหกรรมให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ ย่อมส่งผลให้อุตสาหกรรมมีต้นทุนต่ำ และ ก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันได้ในที่สุด ในทางตรงข้ามถ้ารัฐบาลดำเนินนโยบายผิดพลาด ย่อมส่งผลให้อุตสาหกรรมไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศในตลาดโลกได้

## 2.5 ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติ

การขยายตัวของบรรษัทข้ามชาติ หมายถึง ธุรกิจที่มีขนาดใหญ่ที่มีสาขาตั้งอยู่ในประเทศ ต่าง ๆ โดยลาลส์และสตรีทเทนพยายามหาเหตุผลมาอธิบายสาเหตุทางเศรษฐกิจของการขยายตัว ของบรรษัทข้ามชาติ (สุวินัย ภรณาวลัย. 2535) โดยแบ่งเป็น

1. การพิจารณาลักษณะความได้เปรียบเสียเปรียบต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดอำนาจผูกขาด เนื่องจากมีผู้แข่งขันน้อยรายที่องค์การธุรกิจต่างประเทศใหญ่ ๆ มีเหนือองค์การธุรกิจในประเทศ
2. พิจารณาความได้เปรียบการลงทุนในต่างประเทศที่มีเหนือการผลิตเพื่อการส่งออก
3. พิจารณาความได้เปรียบของการลงทุนทางตรงในต่างประเทศที่มีเหนือการขาย สิทธิบัตร

นอกจากนี้ความได้เปรียบบางด้านจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้นถ้ามีคู่แข่งในตลาดน้อยราย ความได้เปรียบดังกล่าว ได้แก่

1. ความได้เปรียบด้านทุน บรรษัทข้ามชาติมักจะมีทุนมากกว่าหรือสามารถจัดหา แหล่งเงินทุนที่เสียด้านทุนถูกกว่านักลงทุนภายในประเทศ
2. ความได้เปรียบด้านการจัดการ ซึ่งมีประสิทธิภาพมากกว่าธุรกิจภายในประเทศ ทำให้บรรษัทข้ามชาติทำการลงทุนแข่งขันกับธุรกิจภายในประเทศได้ดีกว่า

3. ความได้เปรียบอันเกิดจากอำนาจในการต่อรองและอำนาจทางการเมือง องค์การ ธุรกิจหรือบรรษัทข้ามชาติมักจะมีอำนาจต่อรองกับรัฐบาลของประเทศที่กิจการ ไปตั้งสาขาอยู่ ก่อนข้างสูง จึงทำให้ได้รับสิทธิพิเศษบางอย่างหรือเงื่อนไขที่ค่อนข้างผ่อนปรน เนื่องจาก

3.1 บรรษัทข้ามชาติอาจเป็นเจ้าของทรัพยากรที่หายาก เช่น เงินทุน เทคโนโลยี

3.2 บรรษัทข้ามชาติอาจมีอำนาจทางการเมืองเหนือรัฐบาลของประเทศผู้รับทุน ซึ่งอำนาจดังกล่าวอาจเป็นผลสืบเนื่องมาจากอำนาจทางการเมืองของรัฐบาลประเทศตนได้แผ่ขยาย มายังประเทศที่กิจการ ไปตั้งสาขาด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การให้ความช่วยเหลือทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ทางทหาร ความสัมพันธ์ทางการเมือง เป็นต้น

4. ความได้เปรียบทางด้านเทคโนโลยีในทัศนะของลาลส์และสตรีทเทน เทคโนโลยี ไม่ได้หมายถึงการแสวงหาความรู้เกี่ยวกับศาสตร์ต่าง ๆ เท่านั้นแต่หมายถึงความสามารถที่จะนำ

เอกส ความรู้ต่าง ๆ นั้นมาประยุกต์ใช้ เพื่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านธุรกิจอีกด้วย ให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



5. ความได้เปรียบด้านการตลาด หมายถึง การวิจัยการตลาดที่สามารถรับข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ และเข้าใจความต้องการของผู้บริโภค รวมทั้งการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

6. ความได้เปรียบด้านความสามารถเข้าควบคุมวัตถุดิบ คือ การที่บริษัทข้ามชาติใดสามารถเข้าควบคุมวัตถุดิบได้ก็ย่อมมีความได้เปรียบเหนือกิจการอื่นที่ไม่มีความสามารถ

7. ความได้เปรียบอันเกิดจากการประหยัด ทำให้กิจการขนาดใหญ่ ๆ ได้เปรียบเหนือผู้ที่จะเข้ามาแข่งขันรายเล็ก ๆ

นอกจากนั้นในทัศนะของลาสส์และสตรีทเทน บริษัทข้ามชาติในเชิงเศรษฐศาสตร์ จะเปรียบเสมือนการจัดการองค์การหรือแรงกระตุ้น คือ

1. เน้นไปทางด้านขนาดของกิจการ การกระจายตามสภาพและขนาดของการประกอบกิจกรรมในต่างประเทศของบริษัทข้ามชาติ ซึ่งจะทำให้เห็นความแตกต่างระหว่างบริษัทข้ามชาติกับกิจการที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

1.1 กิจการขนาดใหญ่ของประเทศที่ทำการลงทุนทางตรงต่างประเทศค่อนข้างน้อยมากหรืออาจทำการลงทุนบ้างแต่มีขนาดเล็ก

1.2 กิจการขนาดใหญ่ซึ่งทำการลงทุนทางตรงต่างประเทศเพียงหนึ่งหรือสองประเทศ

2. บริษัทข้ามชาติตามความหมายของการจัดการองค์การ เน้นการวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ การรวมศูนย์อำนาจการตัดสินใจการบังคับบัญชากลยุทธ์ต่าง ๆ ที่นำมาใช้ หรือความสามารถของกิจการในฐานะเป็นหน่วยหนึ่งที่ดำเนินการอยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3. บริษัทข้ามชาติตามความหมายด้านแรงกระตุ้น ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดการและควบคุม มักเป็นที่สนใจของผู้เชี่ยวชาญทางด้านการจัดการ

## 2.6 แนวคิดการเลือกทำเลที่ตั้งสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม

การเลือกทำเลที่ตั้งเป็นโรงงานอุตสาหกรรมเป็นเรื่องสำคัญสำหรับผู้บริหารหรือผู้ประกอบการเพราะการกำหนดที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมมีผลโดยตรงต่อค่าใช้จ่ายทั้งในส่วนต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผัน ซึ่งผลกำไรจากบริษัทจะได้รับผลกระทบทันที หากการตัดสินใจเลือกที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมไม่เหมาะสม แต่มีความจำเป็นจะต้องเลือกสถานที่ตั้งโรงงานใหม่ ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการก็ต้องตัดสินใจวางแผนเลือกที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการดำเนินการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำเลที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึง สถานที่สำหรับประกอบกิจกรรมทางธุรกิจขององค์กร เช่น โรงงาน โกดังสินค้า สำนักงานใหญ่ หรือสาขา เป็นต้น ที่ตั้งโรงงานมีความสำคัญต่อการผลิตและการดำเนินการ การเลือกที่ตั้งจึงเป็นกระบวนการในการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อกำหนดสถานที่ที่ธุรกิจสามารถดำเนินงานได้สะดวกและมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยพิจารณาจากต้นทุน รายได้ ความสัมพันธ์ที่มีต่อบุคลากร ลูกค้า ตลาด และวัตถุดิบ ตลอดจนสภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน

การเลือกทำเลที่ตั้งโรงงานเป็นการตัดสินใจที่สำคัญของธุรกิจ เนื่องจากการลงทุนในแต่ละครั้งจะมีปริมาณสูงและการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายหลังการกำหนดที่ตั้งโรงงานจะมีค่าใช้จ่ายและค่าเสียโอกาสเกิดขึ้นซึ่ง (ฉัตรภูพันธ์ เขจรนันท์. 2542) เสนอไว้ดังนี้

1. การลงทุน (investment) ปกติการลงทุนในสถานที่ อาคาร เครื่องจักร และอุปกรณ์จะต้องใช้เงินลงทุนสูงและเคลื่อนย้ายยาก ซึ่งผู้บริหารต้องตัดสินใจเกี่ยวกับการเช่าหรือซื้อขาดว่าทางเลือกใดมีความเหมาะสมกว่ากัน

2. ต้นทุนการบริหาร (management cost) การตัดสินใจเลือกที่ตั้งย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดการทางการเงินและต้นทุนการดำเนินงาน เนื่องจากที่ตั้งแต่ละแห่งมีต้นทุนที่แตกต่างกัน เช่น ค่าขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ การติดต่อสื่อสาร และค่าจ้างแรงงาน เป็นต้น

3. การขยายกิจการ (growth) การขยายตัวในอนาคตขององค์กรทั้งด้านการดำเนินงานหรือตลาด ซึ่งผู้บริหารจะต้องพิจารณาข้อเปรียบเทียบของแต่ละทางเลือกเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความคับแคบในการดำเนินงานหรือให้บริการในอนาคต แต่ถ้าธุรกิจจัดเตรียมพื้นที่มากเกินไปจะเป็นการลงทุนที่ไม่มีผลตอบแทนตลอดจนก่อให้เกิดต้นทุนที่สูงในการดำเนินงาน

4. ความได้เปรียบในการแข่งขัน (competitive advantage) เป็นประเด็นสำคัญในการตัดสินใจของผู้บริหาร ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของธุรกิจ ที่ตั้งที่เหมาะสมช่วยให้ต้นทุนการดำเนินงานของธุรกิจต่ำทั้งต้นทุนทางตรงและทางอ้อม ตลอดจนช่วยดึงดูดผู้บริโภค ซึ่งจะช่วยสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับธุรกิจ

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งโรงงานมีอยู่มากมาย แต่มีเพียงปัจจัยไม่กี่อย่างที่มีผลสำคัญต่อการตัดสินใจ เช่น ในกรณีของโรงงานผลิตสินค้าปัจจัยที่มีผลอย่างสำคัญต่อการเลือกที่ตั้งประกอบด้วยความพร้อมทางด้านพลังงาน เส้นทางการขนส่ง และแหล่งวัตถุดิบ เช่น โรงงานอุตสาหกรรมเหล็กกล้าต้องอยู่ใกล้แหล่งพลังงาน คือ ไฟฟ้า โรงงานปูนซีเมนต์ต้องอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ เป็นต้น นอกจากนี้เส้นทางการขนส่งทั้งทางน้ำ บก และอากาศก็จะมีผลอย่างสำคัญต่อต้นทุนการผลิตและจำหน่าย

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของโรงงาน อาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือปัจจัยที่เกี่ยวกับทรัพยากรการผลิต และปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม



## 1. ปัจจัยที่เกี่ยวกับทรัพยากรการผลิต

ปัจจัยที่เกี่ยวกับทรัพยากรการผลิต ประกอบด้วย วัตถุดิบ ตลาดสินค้า แรงงาน ที่ดิน การขนส่ง แหล่งพลังงาน และสาธารณูปโภคต่าง ๆ

### 1.1 วัตถุดิบ

การตัดสินใจเลือกที่ตั้งโรงงานที่ใกล้แหล่งวัตถุดิบมีเหตุผลหลัก เพื่อลดต้นทุนการผลิตที่เกิดจากการขนส่งวัตถุดิบ อุตสาหกรรมที่เลือกที่ตั้งโรงงานใกล้แหล่งวัตถุดิบ ได้แก่ อุตสาหกรรมทางการเกษตร และอุตสาหกรรมที่ต้องแร่ธาตุเป็นวัตถุดิบ เช่น โรงงานปูนซีเมนต์ โรงงานถลุงสังกะสี โรงงานสับประดกระป๋อง และโรงงานปลากระป๋อง เป็นต้น

### 1.2 ตลาด

โรงงานหรือการค้าดำเนินการในลักษณะที่ใช้วัตถุดิบน้อยมักนิยมตั้งใกล้ตลาดสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการด้านการบริการ เช่น โรงแรม โรงภาพยนตร์ และห้างสรรพสินค้า เป็นต้น นอกจากนี้โรงงานอุตสาหกรรมบางประเภทต้องตั้งใกล้ตลาดสินค้า เพราะสินค้าที่ผลิตเกิดการเน่าเสียได้ง่าย ตัวอย่างเช่น โรงงานทำขนมปัง โรงงานไอศกรีมและนมสด เป็นต้น

การพิจารณาเลือกที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมว่าควรอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ หรืออยู่ใกล้ตลาด (สมศักดิ์ ตรีสัตย์, 2537) ประกอบด้วยสาเหตุดังต่อไปนี้

1.2.1 เมื่อวัตถุดิบผ่านกรรมวิธีการผลิตแล้วน้ำหนักเปลี่ยนแปลงไปน้อยมาก หรือน้ำหนักไม่เปลี่ยนแปลงเลย ลักษณะเช่นนี้โรงงานควรจะอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบมากกว่าตลาด เช่น โรงงานไม้หิน โรงงานปูนซีเมนต์ โรงงานถลุงแร่ เป็นต้น

1.2.2 เมื่อวัตถุดิบผ่านกรรมวิธีการผลิตแล้วน้ำหนักเปลี่ยนแปลงไปมากเมื่อผ่านกรรมวิธีการผลิต และสำเร็จเป็นสินค้าสำเร็จรูปออก กรณีโรงงานควรจะอยู่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบเช่นกัน เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งวัตถุดิบ เช่น โรงงานน้ำตาลควรตั้งอยู่ใกล้ไร่อ้อย โรงงานทำสับประดกระป๋องควรตั้งอยู่ใกล้ไร่สับประด

1.2.3 เมื่อวัตถุดิบมีอยู่ทั่วไป กรณีเช่นนี้โรงงานควรจะอยู่ใกล้ตลาดเพราะผลผลิตที่ออกจากโรงงานจะได้ส่งเข้าจำหน่ายในตลาดทันที เมื่อโรงงานอยู่ใกล้ตลาดบางครั้งลูกค้าจะเข้ามาซื้อสินค้าได้โดยตรงในโรงงาน ซึ่งจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งลงไปอีก

1.2.4 เมื่อวัตถุดิบเป็นของที่เน่าเสียหายง่าย เช่น กุ้ง ปลา ผลไม้ และผัก ซึ่งเป็นวัตถุดิบของโรงงานทำอาหารกระป๋อง หรือผลไม้กระป๋อง โรงงานเช่นนี้ควรตั้งอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบและวัตถุดิบก็ควรมีปริมาณมากพอ เพื่อให้ได้วัตถุดิบที่มีคุณภาพและลดค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาวัตถุดิบ เสี่ยงต่อความเน่าเสียน้อย หากตั้งโรงงานไกลก็จะต้องมีการขนส่งอย่างรวดเร็ว และต้องลงทุนในการเก็บรักษาวัตถุดิบเพิ่ม ซึ่งทั้งหมดจะทำให้ราคาสินค้าสำเร็จรูปสูงตามไปด้วย

### 1.3 แรงงาน

แรงงานเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งของการผลิต โดยเฉพาะอุตสาหกรรมบางประเภทที่ต้องใช้แรงงานมาก เช่น อุตสาหกรรมทอผ้า อุตสาหกรรมประกอบเครื่องไฟฟ้าและแผงวงจรไฟฟ้า และอุตสาหกรรมหัตถกรรมต่าง ๆ เป็นต้น ความเพียงพอของแรงงานตลอดจนค่าจ้างแรงงานของทำเลที่ตั้งโรงงานแต่ละแห่ง ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกสถานที่ตั้งโรงงานใหม่ในเมืองใหญ่หรือชุมชนใหญ่ย่อมมีแรงงานทั้งที่เป็นช่างชำนาญงานและแรงงานไม่ใช่ฝีมืออยู่มาก แต่ค่าแรงก็มักจะสูงกว่าในเมืองเล็กหรือชุมชนเล็ก การตัดสินใจเลือกที่ตั้งโรงงานจึงต้องพิจารณาถึงความเพียงพอของแรงงานและค่าแรงงานประกอบกันที่ดิน การซื้อที่ดิน เพื่อปลูกสร้างโรงงานตามปกติทำเลในเขตเมืองจะมีราคาสูงและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ตามมาก็จะราคาสูงด้วย ดังนั้นโรงงานส่วนมากจะตั้งไกลเมืองออกไปอยู่ตามชนบทหรือชานเมือง นอกจากราคาที่ดินต้องพิจารณาแล้ว ลักษณะที่ดินก็ต้องพิจารณาดูด้วยเช่นกันสำหรับงานก่อสร้างโรงงาน เช่น ลักษณะที่ดินต่ำจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการถม อย่างไรก็ตามปัจจุบันเพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุนและติดตามควบคุมระบบการทำงานภายในโรงงานที่อาจจะส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อสภาพสิ่งแวดล้อม ทางน้ำและทางอากาศ รัฐบาลจึงได้กำหนดเขตอุตสาหกรรม ขึ้นที่เรียกว่า “นิคมอุตสาหกรรม”

### 1.4 การขนส่ง

การขนส่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการกำหนดค่าใช้จ่ายในการลงทุน และค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะส่งผลให้ราคาสินค้าสูงหรือต่ำลงได้ ดังนั้นการขนส่งจึงจัดเป็นปัญหาที่ต้องพิจารณาด้วยความระมัดระวัง รอบคอบมีเหตุผล เพราะปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ทั้งวัตถุดิบดิคน เครื่องจักร อุปกรณ์และสิ่งทีสนับสนุนการผลิตต่าง ๆ ที่จะนำไปสู่โรงงานต้องอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น หลังจากนั้นเมื่อโรงงานทำการแปรรูปวัตถุดิบเป็นผลิตภัณฑ์แล้วก็ต้องขนส่งสู่ตลาด ปัญหาที่ต้องพิจารณาเรื่องการขนส่ง คือ ระยะระหว่างวัตถุดิบกับโรงงาน และระยะระหว่างโรงงานกับตลาด หรือแหล่งจำหน่ายสามารถขนส่งได้กี่วิธี ขนส่งอย่างไรจึงจะเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้อยที่สุด

นอกจากนี้ในเรื่องของการขนส่งผู้บริหารอุตสาหกรรมควรจะพิจารณาถึงหลักดังต่อไปนี้

#### 1.4.1 ทางเลือกของการขนส่ง

#### 1.4.2 ระยะทาง

#### 1.4.3 เวลา

#### 1.4.4 ลักษณะของเส้นทาง

#### 1.4.5 ปัญหาการจราจร

#### 1.4.6 แนวโน้มในอนาคต

#### 1.4.7 ลักษณะภูมิประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ของคณะเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 1.4.8 ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

#### 1.4.9 อื่น ๆ

### 1.5 พลังงาน

ธรรมชาติของอุตสาหกรรมแต่ละรูปแบบอาจมีความต้องการแหล่งต้นกำลัง และเชื้อเพลิงที่แตกต่างกันไป ส่วนใหญ่มักต้องการแหล่งต้นกำลังจากกระแสไฟฟ้าโดยใช้บริการกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตมากกว่าที่จะผลิตกระแสไฟฟ้ามาใช้เอง เพราะต้นทุนการผลิตต่ำกว่า บางครั้งโรงงานอาจมีเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้าสำรองไว้เพื่อในกรณีกระแสไฟฟ้าดับ กระทั่งหันหรือในยามฉุกเฉินอันมีผลกระทบต่อระบบการผลิต โดยเฉพาะโรงงานที่ติดตั้งระบบการผลิตแบบต่อเนื่องนั้นจะต้องคำนึงถึงสิ่งนี้ด้วย

### 1.6 สาธารณูปโภค

โรงงานอุตสาหกรรมทุกโรงงานจำเป็นต้องใช้น้ำ ไฟฟ้า ระบบบำบัดน้ำเสีย อุตสาหกรรมหลายชนิดมีมลภาวะ เป็นภัยต่อชีวิตและธรรมชาติ เช่น สารเคมี น้ำมัน ก๊าซ ควันทันไฟ โรงงานจำเป็นต้องรับผิดชอบต่อสังคมและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดในการพยายามกำจัดสิ่งเป็นพิษเหล่านี้ไม่ให้เกิดมลภาวะขึ้นมาได้

## 2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม หมายถึง ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของชุมชนที่โรงงานนั้นตั้งอยู่ ปัจจัยเหล่านี้อาจไม่มีผลโดยตรงต่อต้นทุนการผลิตหรือการดำเนินการแต่จะมีผลทางอ้อมต่อการดำเนินการ เช่น การทำงานของคนงาน การควบคุมการทำงานของคนงาน และปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่

2.1 สภาพการยอมรับของชุมชนที่มีต่อธุรกิจที่ทำอยู่ ถ้าโรงงานผลิตสินค้าหรือบริการที่ขัดต่อความเชื่อของคนในชุมชน หรือขัดต่อหลักธรรมคำสั่งสอนทางศาสนาในชุมชนย่อมไม่ได้รับการยอมรับจากชุมชน

2.2 สภาพความเป็นอยู่ของชุมชน คุณภาพของชีวิตในชุมชน เช่น แหล่งพักผ่อน สภาพภูมิอากาศ โรงเรียน โรงพยาบาล สถานปฏิบัติกิจทางศาสนา มาตรฐานค่าครองชีพ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น

2.3 กฎระเบียบและกฎหมายของชุมชน เช่น ภาษีต่าง ๆ ได้แก่ ภาษีการค้า ภาษีป้าย ภาษีโรงเรือน กฎหมายแรงงาน กฎหมายการจ้างงาน และอื่น ๆ

2.4 สภาพการรวมตัวทางธุรกิจและอุตสาหกรรมในชุมชน ความช่วยเหลือในธุรกิจ สภาพการแข่งขันทางธุรกิจ

## 2.7 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิลัดักษณ์ ธารเยี่ยม (2547) ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการลงทุนของบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศไทย โดยข้อมูลทฤษฎีในปี พ.ศ. 2520 ถึงปี พ.ศ. 2546 โดยใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณด้วยสมการถดถอยเชิงซ้อนเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ และการวิเคราะห์เชิงพรรณนา เพื่อศึกษาโครงสร้างทั่วไปของการเข้ามาลงทุนโดยตรงของบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรที่มีผลกระทบต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ระดับการเปิดประเทศ และปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ เนื่องจากผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศยิ่งมาก จะแสดงถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้นักลงทุนสนใจที่จะลงทุนเพิ่มขึ้น ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์เป็นการผลิตเพื่อใช้ภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นถ้าปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้การเข้ามาลงทุนโดยตรงของบริษัทข้ามชาติมีเพิ่มมากขึ้น

สาโรช เย็นอุดม (2547) ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบของการเปิดการค้าเสรีที่มีต่อการส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ ใช้ข้อมูลทฤษฎีในปี พ.ศ. 2530 ถึงปี พ.ศ. 2545 โดยทำการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นเพื่ออธิบายผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่าการค้าเสรีส่งผลให้มีการเข้ารับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น โดยปัจจัยที่ใช้แทนการค้าเสรี คือ มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ อัตราการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และรายได้จากภาษีศุลกากรนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ดังนั้นการเปิดการค้าเสรีจะทำให้มีการลงทุนในประเทศเพิ่มมากขึ้น สำหรับผู้ประกอบการเดิมในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องในประเทศก็ควรปรับเปลี่ยนนโยบายการดำเนินงานของตนเอง เพื่อเตรียมพร้อมกับการเปิดการค้าเสรีของประเทศไทยกับนานาประเทศ ได้แก่ การพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิต พัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพ เพื่อให้ประเทศสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ เพราะยังมีการขยายการค้าเสรีมาก ทำให้การแข่งขันในตลาดโลกย่อมมีมากขึ้นเช่นกัน นอกจากนี้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศและของโลก

พาริณี ทรัพย์ทวี (2548) ทำการศึกษาเรื่ององค์การธุรกิจกับบทบาทการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2534 ถึงปี พ.ศ. 2548 โดยใช้ข้อมูลทฤษฎีเพื่อวิเคราะห์บทบาทขององค์การธุรกิจที่มีต่อการสนับสนุนนโยบายและการลงทุน เอกสารฉบับใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ของนักลงทุนญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่าพัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสามารถแบ่งได้เป็น 3 ช่วงเศรษฐกิจตามการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง คือ ช่วงเศรษฐกิจเสรี ช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ และช่วงเศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ และจากการศึกษาพบว่านโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ออกมาไม่มีความแตกต่างกันมากนัก เนื่องจากนักลงทุนมีการรวมตัวกันจัดตั้งองค์การธุรกิจเพื่อให้ข้อมูลกับรัฐบาล ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองจึงไม่ส่งผลกระทบต่อนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีความต่อเนื่อง และกลายเป็นจุดดึงดูดให้มีการลงทุนเพิ่มในประเทศไทย นอกจากนี้องค์การธุรกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เจรจาต่อรองกับรัฐบาล หรือเป็นหน่วยงานกลางแจ้งให้รัฐบาลรับทราบปัญหาและความต้องการของสมาชิกในกลุ่มผ่านกิจกรรมการประชุมสัมมนาระหว่างบุคลากรทางภาครัฐที่มีอำนาจตัดสินใจและนักลงทุน เช่น การประชุมนัดพบธุรกิจญี่ปุ่นกับภาครัฐบาลไทยกับสมาคมไทย-ญี่ปุ่น หรือการนัดเจรจาของผู้บริหารองค์การธุรกิจอย่าง JETRO กับรัฐมนตรีของไทย เป็นต้น ดังนั้นความต่อเนื่องของนโยบายสนับสนุนขององค์การธุรกิจทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในช่วงปี พ.ศ. 2534 ถึงปี พ.ศ. 2548 เป็นอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องด้านการเจริญเติบโต อีกทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเอง ก็มีการพัฒนาทักษะฝีมือ เพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติจึงส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต และซื้อขายชิ้นส่วนของภูมิภาค ตลอดจนเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของญี่ปุ่นในปัจจุบัน

ณัฐวัชร เพชรสุวรรณ (2549) ศึกษาเรื่องการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลทศวรรษใน ช่วงปี พ.ศ. 2520 ถึงปี พ.ศ. 2548 เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นในประเทศไทย และสภาพโครงสร้างการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นในประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่าการลงทุนโดยตรงจากนักลงทุนญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย เพราะเมื่ออัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเพิ่มสูงขึ้นทำให้ผู้ที่เข้ามาลงทุนสามารถที่จะนำเงินมาลงทุนได้มากขึ้น หรือเมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทยเพิ่มขึ้นแสดงว่าประเทศมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นทำให้นักลงทุนญี่ปุ่นตัดสินใจลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยนั้นต้องพึ่งพาเงินทุนโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่น ดังนั้นรัฐบาลควรมุ่งเน้นการพัฒนา เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน นอกจากนี้ควรมีมาตรการการส่งเสริมให้มีการไหลเข้าของเงินทุนจากประเทศญี่ปุ่นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความแข็งแกร่ง และสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก โดยมีประเด็นที่ควรพัฒนา และปรับปรุง ได้แก่ ระบบการเรียนรู้และพัฒนาเทคโนโลยีวิศวกรรมการผลิต พัฒนาระบบการผลิตให้มีคุณภาพในระดับมาตรฐานสากล ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาด้านข้อมูลข่าวสาร และกำหนดมาตรการการสนับสนุน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิจการที่มีคนไทยถือหุ้นอยู่ในเรื่องการกำหนดเงื่อนไข และการส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีภายในอุตสาหกรรมยานยนต์มาสู่คนไทย

รุ่งทิวา สุวรรณรัตน์ (2550) ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับของผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย และเปรียบเทียบปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์กับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการบริหารจัดการที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจและใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ทำการสุ่มตัวอย่างจากสถานประกอบการที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำนวน 275 ราย จากผลการศึกษาพบว่าปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านการผลิตและด้านการตลาดได้รับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ก่อนข้างมาก ในขณะที่ด้านการบริหารจัดการได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายหลังจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมีผลบังคับใช้ พบว่าโดยรวมมีปัญหาและอุปสรรคค่อนข้างมากโดยสถานประกอบการแต่ละรายมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก ซึ่งปัญหาและอุปสรรคหลักที่มีความสำคัญและก่อให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ ขาดการทำวิจัยและพัฒนาการภายในประเทศ ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอ และเผยแพร่ข้อมูลในด้านต่าง ๆ เป็นต้น

## 2.8 วิธีดำเนินการวิจัย

### 2.8.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยรวบรวมจากเอกสารงานวิจัย และข้อมูลทางสถิติที่หน่วยงานราชการ และหน่วยงานเอกชนได้เก็บรวบรวมไว้ โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 หัวข้อดังนี้

#### 1. ศึกษาผลกระทบของอุทกภัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

1.1 ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อภาคเศรษฐกิจ และภาคอุตสาหกรรม จากบทความ และข้อมูลต่าง ๆ ที่หน่วยงานราชการ และหน่วยงานเอกชน ได้จัดทำขึ้น

1.2 ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์มกราคมปี พ.ศ. 2554 ถึง กันยายนปี พ.ศ. 2555 จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1.3 ดัชนีความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มกราคมปี พ.ศ. 2551 ถึงกันยายนปี พ.ศ. 2555 จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

## 2. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

2.1 มูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์มกราคมปี พ.ศ. 2545 ถึงกันยายนปี พ.ศ. 2555 จากกรมส่งเสริมการส่งออก กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

2.2 อัตราค่าแรงขั้นต่ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี จากกรมแรงงาน

2.3 ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2.4 อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานของประเทศไทย ดัชนีราคาผู้บริโภค และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากธนาคารแห่งประเทศไทย

2.5 ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

2.6 มาตรการ และนโยบายภาครัฐบาล ได้แก่ นโยบายกระทรวงพาณิชย์ นโยบายกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นต้น

2.7 การสนับสนุนขององค์การธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น

### 2.8.2 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมมาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) เป็นการศึกษาข้อมูลจากเอกสารงานวิจัย ข้อมูลทางสถิติที่ภาครัฐบาล และหน่วยงานเอกชนจัดทำขึ้นที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของอุทกภัยที่เกิดขึ้น โครงสร้างของการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งมาตรการ และนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และมาตรการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย

2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยการสร้างแบบจำลองในรูปแบบการถดถอยเชิงซ้อน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(Multiple Regression Model) ทำการประมาณค่าสัมประสิทธิ์แบบกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares)

แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบจำลองในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ทฤษฎีการสังเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดการลงทุนระหว่างประเทศของคันทิง ซึ่งกล่าวว่าการลงทุนในต่างประเทศจะเกิดขึ้นเนื่องจากมีมูลเหตุจูงใจหรือหลายปัจจัยขึ้นอยู่กับพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ รวมทั้งแนวคิดของซูเอฮีโระ ที่กล่าวว่าในกรณีของประเทศไทยปัจจัยทางด้านการตลาด ปัจจัยด้านต้นทุนค่าใช้จ่าย และปัจจัยทางด้านสิ่งจูงใจสำหรับการลงทุนถือว่ามีบทบาทสำคัญในการกำหนดกิจกรรมและมูลค่าการลงทุน รวมทั้งจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องสามารถสร้างแบบจำลองเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยได้ดังนี้

$$INV = a_0 + a_1GDP + a_2W + a_3INF + a_4ER + a_5EX + a_6IMP + a_7QTY + a_8D1$$

กำหนดให้

INV	คือ มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ (ล้านบาท)
GDP	คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย (ล้านบาท)
W	คือ อัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี (บาท)
INF	คือ อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน (ร้อยละ)
ER	คือ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ)
EX	คือ มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ (ล้านบาท)
IMP	คือ มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ (ล้านบาท)
QTY	คือ ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ (คัน)
D1	คือ ตัวแปร DUMMY ที่ใช้แทนช่วงน้ำท่วม 0 แทน ช่วงที่ไม่เกิดน้ำท่วม 1 แทน ช่วงที่เกิดน้ำท่วม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



### บทที่ 3

## ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

### 3.1 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่รัฐบาลให้การสนับสนุน เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งประเทศไทยเป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยก่อให้เกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก และก่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่าง ๆ พร้อมทั้งเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถทำรายได้เข้าสู่ประเทศในแต่ละปีเป็นจำนวนนับแสนล้านบาท

จากการที่ภาครัฐเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศโดยเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานประกอบยานยนต์ในประเทศขึ้นในปี พ.ศ. 2504 นับเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมด้านนี้อย่างจริงจัง การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเป็นการผลิตชิ้นส่วนเพื่อการขายอะไหล่เป็นส่วนมาก ต่อมาเมื่อโรงประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้น การผลิตชิ้นส่วนจึงพัฒนาเป็นการผลิตในเชิงอุตสาหกรรม โรงงานประกอบยานยนต์เริ่มใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เกิดโรงงานผลิตชิ้นส่วนเป็นจำนวนมากและสามารถผลิตชิ้นส่วนได้หลากหลายชนิด

ในระหว่างปี พ.ศ. 2512 ถึงปี พ.ศ. 2520 รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น เพื่อกำหนดนโยบายส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของภาคเอกชนผู้ประกอบการด้านการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้รวมตัวกันเป็นชมรมในสมาคมอุตสาหกรรมไทยเพื่อร่วมให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะในทิศทางและความเป็นไปได้ของนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2514 รัฐบาลมีนโยบายจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคมปี พ.ศ. 2516 ต่อมานโยบายดังกล่าวถูกยกเลิกให้คงไว้เฉพาะการกำหนดชิ้นส่วนร้อยละ 25 แต่เลื่อนกำหนดออกไปเป็นภายในวันที่ 1 มกราคมปี พ.ศ. 2518 ผู้ผลิตชิ้นส่วนจึงเกิดความไม่มั่นใจในนโยบายของรัฐบาลประกอบกับนโยบายยังมีความไม่สมบูรณ์ และข้อคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบายไม่สอดคล้องกัน ชมรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เล็งเห็นว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศจำเป็นต้องมีความเป็นปึกแผ่นอันหนึ่งอันเดียวกันและเป็นเอกเทศในการเสนอข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ จึงร่วมกันจัดตั้ง “สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย” ขึ้นในปี พ.ศ. 2521 (โดยได้รับการอนุมัติให้จัดตั้งเป็นสมาคมจากกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 มิถุนายนปี พ.ศ. 2521) เพื่อเป็นศูนย์รวมของ

เอกชนอุตสาหกรรมด้านชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศที่จะปกป้องรักษา ส่งเสริม และพัฒนาการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของชาติ สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยได้เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 29 มิถุนายนปี พ.ศ. 2521 จนถึงปัจจุบัน โดยให้บริการและแก้ไขปัญหาคาความเดือดร้อนของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย. 2554)

บทบาทของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

1. ร่วมมือกับภาครัฐในการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
2. เป็นตัวแทนภาคเอกชนด้านอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยนำเสนอปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ต่อภาครัฐ
3. เป็นตัวแทนภาคเอกชนไทยด้านอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการเจรจา ระหว่างประเทศ
4. ปกป้องสิทธิ และความยุติธรรมอันพึงมีต่อสมาชิก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของสมาชิก
5. เป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลข่าวสารในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ เพื่อบริการสมาชิก

### 3.2 วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยนั้นแบ่งออกเป็น 3 ช่วงใหญ่ ๆ ดังนี้

1. ช่วงเริ่มต้นส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมประกอบการยานยนต์ (ปี พ.ศ. 2503 ถึงปี พ.ศ. 2512)

รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมให้มีการตั้งโรงงานประกอบการยานยนต์ในประเทศไทยมากที่สุดเพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2503 และแก้ไขปรับปรุงสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ในปี พ.ศ. 2505 กำหนดนโยบายทางภาษีอากรเป็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนโดยการให้สิทธิประโยชน์และตั้งกำแพงภาษีคุ้มครองการลงทุนจากต่างประเทศด้วยการลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าชิ้นส่วนยานยนต์แบบแยกส่วน (Complete Knocked Down : CKD) ลงครึ่งหนึ่งของราคาปกติเหลือร้อยละ 30 ร้อยละ 20 และร้อยละ 10 ของราคานำเข้าสำหรับรถยนต์นั่ง รถแวน และรถบรรทุกตามลำดับเป็นระยะเวลา 5 ปี เนื่องจากรัฐบาลต้องการลดการขาดดุลการค้าจึงได้กำหนดนโยบายการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ผลของมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ประสบความสำเร็จอย่างสูง

อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยในระยะแรกมีลักษณะเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนจากบริษัทแม่ในต่างประเทศ เพื่อเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปและ

จำหน่ายภายในประเทศเป็นหลัก อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจึงเป็นเพียงอุตสาหกรรมประกอบเท่านั้น โดยอาศัยการนำเข้าเครื่องจักร วัตถุดิบ และชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศเป็นหลัก โดยเฉพาะการนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศมากขึ้น เนื่องจากชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้เองในประเทศมีเพียงไม่กี่ชนิด ได้แก่ ยางรถยนต์ แหนบดับเบตเตอร์รี แม้ว่ารัฐบาลมีการกำหนดมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในกลุ่มดังกล่าว แต่เนื่องจากผู้ประกอบการยังขาดความรู้ ความชำนาญตลอดจนเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตจึงต้องได้รับความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญของบริษัทแม่ ส่วนชิ้นส่วนยานยนต์อื่นที่ใช้ในการประกอบรถยนต์จะนำเข้าจากต่างประเทศทั้งหมด ต่อมาปี พ.ศ. 2512 รัฐบาลประกาศใช้มาตรการส่งเสริมด้านการผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศและลดการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศ โดยกำหนดมาตรการด้านภาษีอากร เพื่อเพิ่มคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศ ปรับภาษีอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Complete Built Up : CBU) เพิ่มขึ้นสำหรับรถยนต์นั่ง รถแวน และรถกระบะกับรถบรรทุก เพื่อให้ผู้ประกอบการมีแรงจูงใจในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศโดยลดการนำเข้าลง

## 2. ยุคเริ่มการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (ปี พ.ศ. 2513 ถึงปี พ.ศ. 2520)

แม้ว่ารัฐบาลได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 แต่ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศยังมีคุณภาพและมาตรฐานที่ต่ำกว่าชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้า เพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศและสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยให้มีการผลิตครบวงจร คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จึงกำหนดมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ดังนี้ สำหรับรถยนต์นั่งในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าชิ้นส่วนรถยนต์มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมปี พ.ศ. 2516 ต่อมาได้มีการกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์โดยมีสัดส่วนร้อยละ 20 สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารประเภทแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง และร้อยละ 15 สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารประเภทแชสซีส์ที่ไม่มีกระบอกถังลมหน้า โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมปี พ.ศ. 2518 เป็นต้นไป หลังจากเปลี่ยนแปลงแก้ไขหลักเกณฑ์ในการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศหลายครั้ง จึงได้ข้อสรุปให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54 นับเป็นจุดเริ่มต้นของการเติบโตของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ขณะที่รัฐบาลกำหนดมาตรการการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตภายในประเทศสำหรับประกอบยานยนต์เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ รัฐบาลยังคงอนุญาตให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศอยู่แต่ใช้มาตรการด้านภาษีอากรเข้ามาให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ โดยกำหนดอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศในอัตราสูงเพื่อจูงใจผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เปลี่ยนมาใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมากขึ้น แม้ว่าปริมาณในการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากตลาดในประเทศยัง



มีขนาดเล็ก ทำให้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศประสบปัญหาต้นทุนสูง ในขณะที่คุณภาพของชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ในระดับต่ำและมีการแข่งขันจากชิ้นส่วนยานยนต์และรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (สำหรับปัจจุบันมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศได้ยกเลิกแล้ว)

### 3. ยุคเพิ่มการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ (ปี พ.ศ. 2521 ถึงปี พ.ศ. 2532)

การที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาการขาดดุลการค้าต่อเนื่องกันเป็นเวลาหลายปี เนื่องจากวิกฤตการณ์น้ำมันดิบ ดังนั้นรัฐบาลจึงได้หาทางที่จะลดการนำเข้าและสร้างความคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างเต็มที่ โดยในปี พ.ศ.2521 รัฐบาลประกาศห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี และเพิ่มภาษีขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 และชิ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูปจากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 ตลอดจนการเพิ่มมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์จากเดิมที่กำหนดไว้ร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายในระยะเวลา 5 ปี โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 ในช่วง 2 ปีแรก และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 จนกว่าจะถึงร้อยละ 50 นอกจากนี้รัฐบาลยังประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบยานยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานที่มีอยู่แล้วขยายกำลังผลิต เพื่อป้องกันการผลิตเกินความต้องการของตลาดและห้ามเปลี่ยนแปลงระบบรถยนต์ที่ทำการประกอบ เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้ามาแข่งขันมากเกินไป ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลเสียต่ออุตสาหกรรมโดยรวมเนื่องจากตลาดในประเทศมีขนาดเล็ก ต่อมาปี พ.ศ. 2525 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม เนื่องจากในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ต้องการให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการปรับโครงสร้างใหม่ ซึ่งผลการพิจารณาของคณะกรรมการ คือ การบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศที่ร้อยละ 45 เนื่องจากราคาชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนยานยนต์นำเข้า ต่อมาปี พ.ศ. 2527 ได้มีการประกาศจำกัดแบบและรุ่นของรถยนต์นั่งในประเทศให้สามารถผลิตได้รวมไม่เกิน 42 รุ่น โดยให้แต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แต่ละแบบกำหนดให้ใช้ตัวถังได้เพียงชนิดเดียวและใช้เครื่องได้เพียงชนิดเดียวแต่อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์ 2 ระบบ และหากรุ่นใดได้รับอนุญาตแล้วแต่ไม่ทำการประกอบภายใน 1 ปี จะถูกยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์ในรุ่นนั้น ๆ ซึ่งเป็นการช่วยให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไม่ต้องผลิตชิ้นส่วนมาก ทำให้เกิดการประหยัดต้นทุนการผลิต

มาตรการที่ภาครัฐประกาศใช้ล้วนเป็นการปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อให้อุตสาหกรรมภายในประเทศอยู่รอดและพึ่งตัวเองได้ แต่มาตรการดังกล่าวไม่ได้ช่วยพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต เนื่องจากตลาดภายในประเทศมีขนาดเล็กและมีการผลิตรถยนต์จำนวนหลากหลายเกินไป ขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมยานยนต์ ขณะเดียวกันการคุ้มครองอุตสาหกรรมเป็นการสร้างอำนาจผูกขาดให้ผู้ผลิต ทำให้ผู้ผลิตขาดแรงจูงใจในการพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต ด้านผู้บริโภคต้องมารับภาระมากขึ้น โดยการซื้อ



รถยนต์ในราคาสูงแต่ทางเลือกในการซื้อรถยนต์น้อยลงเพราะไม่สามารถเลือกซื้อรถยนต์ที่ผลิตจากต่างประเทศซึ่งอาจมีคุณภาพดีกว่าและมีราคาเท่าเทียมกันได้

ปี พ.ศ. 2528 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์มากขึ้นสำหรับรถบรรทุกขนาดเล็ก เพื่อเป็นมาตรฐานเดียวกับรถยนต์นั่ง และกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนยานยนต์บางประเภทให้สูงขึ้นโดยปรับภาษีอากรขาเข้าชิ้นส่วนสำหรับรถแวนและรถบรรทุกขนาดเล็กจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 60 และปรับภาษีอากรขาเข้าของรถบรรทุกเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 อีกทั้งออกข้อกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศตามรายการบังคับใช้ในสัดส่วนที่กำหนดซึ่งเพิ่มขึ้นโดยลำดับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 ถึงปี พ.ศ. 2531 (ตารางที่ 3.1) ส่งผลทำให้บริษัท ฟอร์ด จีเอ็ม และ เพียท ถอนการลงทุนออกจากประเทศไทยเนื่องจากไม่สามารถทำตามเงื่อนไขการบังคับใช้ชิ้นส่วนได้ ส่งผลให้ผู้ผลิตยานยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นที่ยังสามารถตั้งโรงงานอยู่ครองส่วนแบ่งตลาดส่วนใหญ่ของรถบรรทุกกลายเป็นผู้ผลิตที่มีอำนาจเหนือตลาดทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกน้อยลง อย่างไรก็ตามผลกระทบด้านบวกที่เกิดขึ้น คือ เกิดการลงทุนและขยายกำลังการผลิตต่อผู้ผลิตยานยนต์ชาติญี่ปุ่นเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดในประเทศ โดยในช่วงดังกล่าวผู้ผลิตยานยนต์ได้ทำการเชิญผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชาวญี่ปุ่นให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทย ทำให้ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยเจริญเติบโตมากขึ้น

ตารางที่ 3.1 ข้อกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2529 ถึงปี พ.ศ. 2531

ประเภทรถ	พ.ศ. 2529	พ.ศ. 2530	พ.ศ. 2531
รถยนต์นั่ง	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 47	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 65
รถบรรทุกขนาดเล็ก	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 48	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 63

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. 2555

ปี พ.ศ. 2530 รัฐบาลเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจากรายปีเป็น “ การกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ ” 28 รายการในบัญชี ก.และให้เลือกใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในบัญชี ข. เพิ่มขึ้นซึ่งมูลค่าร้อยละของชิ้นส่วนที่ใช้จากทั้งสองบัญชีรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ต่อมาในวันที่ 1 กรกฎาคม ปี พ.ศ. 2532 กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้รถยนต์เป็นชิ้นส่วนบังคับโดยมุ่งเน้นที่รถบรรทุกขนาดเล็กหรือรถยนต์ปิคอัพที่มีขนาดเครื่องตั้งแต่ 1,000 ซีซี โดยต้องใช้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศไทยเท่านั้นซึ่งกำหนดไว้ร้อยละ 20 ในปีแรกและมีการวางแผนเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยไปเป็นร้อยละ 80

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภายในปี พ.ศ. 2539 โดยการกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้และให้เลิกใช้ชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นอีกโดยให้มีการเพิ่มปริมาณชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศเป็นจำนวนร้อยละ 10 ของทุกปี

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานหลายชนิดแต่ราคาค่อนข้างสูงและต้องนำเข้าส่วนหรือวัสดุที่จำเป็นบางชนิดจากต่างประเทศ ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นและทำให้การปรับราคาจำหน่ายรถยนต์สูงขึ้น จากความต้องการของผู้บริโภคที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2531 ถึงปี พ.ศ. 2532 ส่งผลให้โรงงานประกอบยานยนต์ไม่สามารถผลิตได้ทันความต้องการของตลาด ในปี พ.ศ. 2532 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกข้อกำหนดให้รถบรรทุกที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 ซีซี ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้น โดยกำหนดเงื่อนไขว่าการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลดังกล่าวจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 (กรณีโครงการได้รับการส่งเสริมการลงทุน) และไม่ต่ำกว่าร้อยละ 52 (กรณีผลิตในโครงการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน) และกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบเพิ่มแต่สามารถขยายโรงงานแห่งเดิมได้ สำหรับการจำกัดจำนวนรุ่นผลิตและการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศยังคงไว้ตามเดิม

### 3.3 ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีผู้ประกอบการประมาณ 1,809 บริษัท โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ดังนี้ (ภาพที่ 3.1)

กลุ่มผู้ประกอบการ	จำนวนผู้ประกอบการ		จำนวนบุคลากร
	ผู้ประกอบการรถยนต์	ผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์/ กระบะ	* ผู้ประกอบรถยนต์ 50,000 คน * ตัวแทนจำหน่าย, ศูนย์บริการ 200,000 คน
กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (Tier 1)	ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ (386 บริษัท)	ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และจักรยานยนต์ (122 บริษัท)	ผู้ผลิตชิ้นส่วนจักรยานยนต์ (201 บริษัท)
กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 และลำดับรองลงมา (Tier 2 & 3)	Engines, Drivetrains, Steering, Suspension, Brake Wheel, Tire, Bodyworks, Interiors, Electronics and Elec Systems		ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 350,000 คน อุตสาหกรรมสนับสนุน 100,000 คน
	ผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดเล็ก (1,100 บริษัท) Stamping, plastics, rubber, machining, casting, forging, function, electrical, trimming		

ภาพที่ 3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับก้า ที่มา : สถาบันยานยนต์. 2554. มอนูญาตให้เนาไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 1<sup>st</sup> Tier หรือ Direct OEM Supplier (Original Equipment Manufacturer) เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ป้อนให้โรงงานประกอบยานยนต์โดยตรง เช่น โคมไฟรถยนต์ ล้อ ยาง เป็นต้น โดยชิ้นส่วนที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้จะเป็นชิ้นส่วนที่มีคุณภาพสูง ซึ่งมาตรฐานชิ้นส่วนจะถูกกำหนดโดยผู้ผลิตรถยนต์ ปัจจุบันผู้ประกอบการในกลุ่ม 1<sup>st</sup> Tier มีทั้งสิ้น 709 บริษัท แบ่งเป็นผู้ประกอบการจากต่างประเทศ 287 บริษัท (เป็นผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่นร้อยละ 40.50) และผู้ประกอบการร่วมระหว่างต่างชาติและไทย 68 บริษัท และผู้ประกอบการไทย 354 บริษัท โดยจำนวน 709 บริษัท แบ่งออกเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 386 บริษัท ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ 201 บริษัท ที่เหลือเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อการจำหน่ายทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์

2. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 2<sup>nd</sup> Tier และ 3<sup>rd</sup> Tier ประเภท Raw Materials หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภท REM (Replacement Equipment Manufacturer) เป็นกลุ่มที่จัดหาวัตถุดิบให้กับผู้ผลิต 1<sup>st</sup> Tier หรือเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อจำหน่ายในตลาดอะไหล่ทดแทน หรือผู้ผลิตที่สนับสนุนด้านการผลิต (Equipment Supplier) เช่น เม็ดพลาสติก หลอดไฟ เป็นต้น ซึ่งในจำนวนนี้มีผู้ผลิตมากกว่า 1,100 บริษัท และส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการไทย โดยการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่หรือชิ้นส่วน REM แบ่งออกเป็น

2.1 อะไหล่แท้ คือ ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผู้ผลิตรถยนต์ได้ผลิตขึ้น หรือว่าจ้างให้ผู้อื่นทำการผลิต โดยผู้ผลิตรถยนต์จะให้การรองรับด้านคุณภาพและมาตรฐานตามที่กำหนด และได้รับการยินยอมให้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อใช้เป็นอะไหล่สำหรับเปลี่ยนซ่อมแซม ซึ่งอะไหล่ประเภทนี้จะมีคุณภาพระดับเดียวกับชิ้นส่วนที่สำหรับประกอบรถยนต์ แต่แตกต่างกันเรื่องของราคาจำหน่ายที่ค่อนข้างสูง

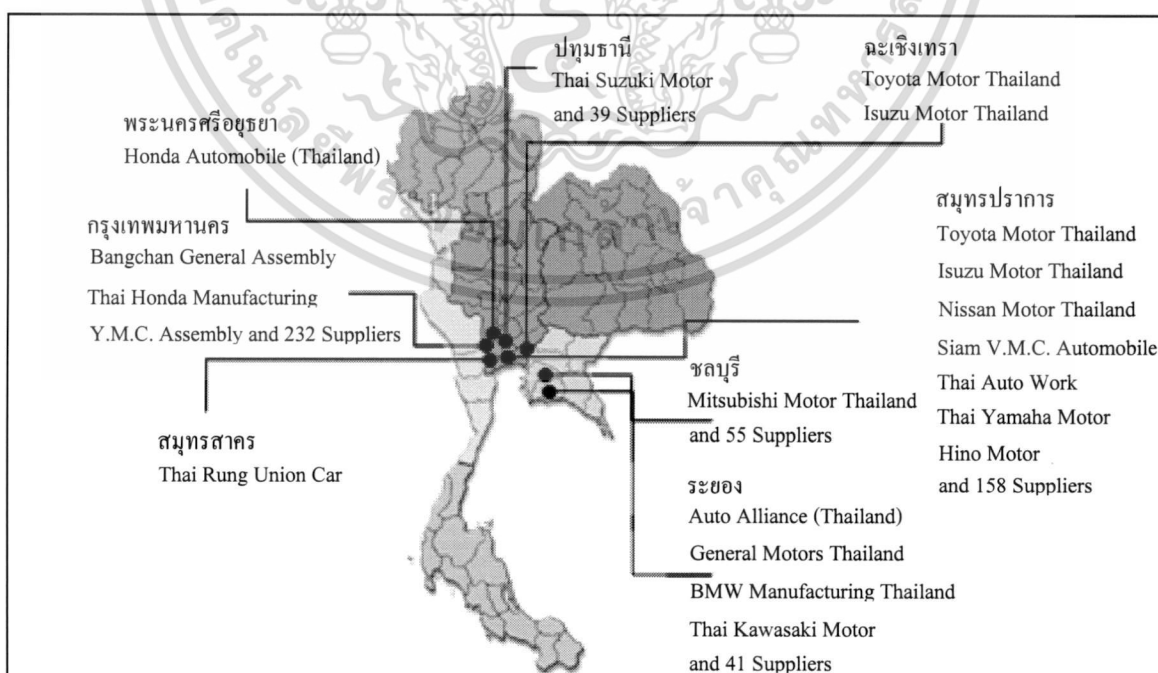
2.2 อะไหล่เทียม คือ ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่เทียมนี้อาจผลิตจากโรงงานเดียวกับที่ผลิตส่งให้โรงงานประกอบรถยนต์ โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกันหรืออาจผลิตจากโรงงานอื่น และใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งคุณภาพและมาตรฐานอาจใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ขึ้นอยู่กับโรงงานผลิตชิ้นส่วนนั้น

2.3 อะไหล่ปลอม คือ ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยการปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้ หรืออะไหล่เทียมหรือบางครั้งอาจนำชิ้นส่วนที่ใช้แล้วมาปรับปรุง ซ่อมแซม และบรรจุส่งขาย ปกติจะมีคุณภาพต่ำกว่าอะไหล่ประเภทอื่น ๆ การผลิตส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตในโรงงานขนาดเล็ก และใช้เครื่องหมายการค้าอย่างผิดกฎหมาย



### 3.4 สถานที่ตั้งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

เมื่อพิจารณาทำเลที่ตั้งของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่พบว่า อุตสาหกรรมดังกล่าวจะตั้งโรงงานในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียงเป็นส่วนใหญ่ เช่น พระนครศรีอยุธยา ชลบุรี ระยอง เป็นต้น (ภาพที่ 3.2) ซึ่งจังหวัดเหล่านี้ส่วนใหญ่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน สามารถเชื่อมโยงกับระบบการคมนาคมขนส่ง เช่น สนามบิน และท่าเรือ เป็นต้น และจากนโยบายการลดต้นทุนที่เกิดจากการจัดเก็บชิ้นส่วนของผู้ผลิตยานยนต์โดยการนำระบบการผลิตแบบ Just-In-Time (JIT) มาใช้ ซึ่งระบบ JIT นั้นผู้ผลิตยานยนต์จะไม่จัดเก็บชิ้นส่วนไว้ภายในโรงงาน เมื่อโรงงานผลิตยานยนต์ต้องการใช้ชิ้นส่วนก็จะสั่งซื้อไปยังผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อให้จัดส่งชิ้นส่วนเข้ามายังโรงประกอบตามชนิด จำนวน เวลา และสถานที่ที่กำหนด โดยบางครั้งเกิดปัญหาจัดส่งชิ้นส่วนให้ลูกค้าไม่ทันตามเวลา ดังนั้นเพื่อป้องกันปัญหาจัดส่งชิ้นส่วนยานยนต์ให้ลูกค้าไม่ทันตามกำหนด ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เลือกตั้งโรงงานผลิตใกล้เคียงกับโรงงานประกอบยานยนต์ที่ตนเองจัดส่งชิ้นส่วนให้ และผู้ผลิตหลายรายเลือกตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมเดียวกับโรงงานประกอบยานยนต์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนและโรงงานประกอบ ช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่ง ด้านบรรจุภัณฑ์ และที่สำคัญช่วยเพิ่มศักยภาพในการบริหารการผลิตด้วยระบบ JIT ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ทำให้ผู้ผลิตสามารถวางแผนการผลิตได้พอดีความต้องการของผู้ซื้อ ส่งมอบสินค้าได้ตรงเวลาโดยไม่ต้องผลิตเผื่อสินค้าไว้



ภาพที่ 3.2 สถานที่ตั้งบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับ **ทีมวิจัย Vanichseni and Tiasiri, 2002** กรุณาให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



### 3.5 แนวโน้มอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์

ปัจจุบันประเทศไทยต้องเผชิญกับการสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขัน เพราะคุณภาพแรงงานต่ำกว่าค่าแรง และทักษะแรงงานยังอยู่ในระดับต่ำ ทำให้เผชิญกับปัญหาด้านการแข่งขันในการผลิตสินค้าเทคโนโลยีกับประเทศที่มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ การแข่งขันด้วยองค์ความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ประเทศไทยจึงต้องเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมด้วยการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม โดยยกระดับห่วงโซ่มูลค่าเพิ่มด้วยองค์ความรู้ เทคโนโลยีให้สูงขึ้น และเชื่อมโยงความต้องการโลกให้สอดคล้องกับศักยภาพหลักของไทย (Core Competency) ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อ การกำหนดแนวทางการพัฒนานิคม

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับกลุ่มอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะขับเคลื่อนมูลค่าการผลิตสินค้า อุตสาหกรรมโดยรวมเพิ่มขึ้นในระยะ 4-5 ปี โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้คือ

#### 1. กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบัน

กลุ่มอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ในปัจจุบันพึ่งพาการเคลื่อนย้ายฐานการลงทุนที่ใช้แรงงาน ไร้ฝีมือค่าแรงต่ำ และใช้เทคโนโลยีนำเข้าเป็นหลัก โดยนโยบายที่ภาครัฐกำหนดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กลไกตลาดสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ให้ความสำคัญกับการพัฒนา ศักยภาพภายในเพื่อพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้น้อยเกินไป ดังนั้นเพื่อให้กลยุทธ์การพัฒนา อุตสาหกรรมมีประสิทธิภาพมากขึ้น รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องศึกษา วิเคราะห์ศักยภาพ เพื่อจัด กลุ่มตามความสามารถของแต่ละรายอุตสาหกรรมในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ซึ่งจากผล การวิเคราะห์สามารถแบ่งอุตสาหกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบันออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1.1 กลุ่มที่มีศักยภาพสูง (Potential Industries) เป็นกลุ่มที่มีความสามารถในการ แข่งขันและความน่าสนใจสูง เพราะศักยภาพในด้านการผลิตและการค้าค่อนข้างดีกว่า อุตสาหกรรมอื่น ๆ และมีสัดส่วนความต้องการในตลาดโลกที่สูงมาก ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรม ยานยนต์ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลาสติก อุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมปลาและอาหารทะเล กระจกป้องกัน และอุตสาหกรรมแปรรูปผักและผลไม้

1.2 กลุ่มที่ต้องพัฒนา (Improving Industries) เป็นกลุ่มที่มีศักยภาพการผลิตและ การค้า และสัดส่วนความต้องการในตลาดโลกในระดับปานกลาง ได้แก่ อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมยา อุตสาหกรรมสิ่งทอแฟชั่น อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อุตสาหกรรมเครื่องใช้ในบ้านและสำนักงาน อุตสาหกรรมข้าว และอุตสาหกรรมน้ำตาล และ อุตสาหกรรมเนื้อสัตว์และสัตว์ปีก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3 กลุ่มที่ต้องปรับปรุง (Survival Industries) เป็นกลุ่มที่มีศักยภาพการผลิตและการค้า และมีสัดส่วนความต้องการในตลาดโลกในระดับต่ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องจักร อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์เหล็ก อุตสาหกรรมเรือโลหะ อุตสาหกรรมกระดาษ อุตสาหกรรมยาสูบ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนเรือ ทางรถไฟ และเครื่องบิน อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์นม และอุตสาหกรรมอาหารสัตว์

กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสูง เป็นอุตสาหกรรมอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายในระยะ 5 ปีข้างหน้า ซึ่งสอดคล้องกับอุตสาหกรรมที่ขอรับการส่งเสริมสิทธิจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เช่น อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้าขอรับการส่งเสริมเพิ่มขึ้นจาก 201 โครงการในปี พ.ศ. 2547 เป็น 260 โครงการในปี พ.ศ. 2549 เงินลงทุนประมาณ 80 พันล้านบาท เป็นต้น (ตารางที่ 3.2) อย่างไรก็ตามเมื่อนำประเภทของอุตสาหกรรมที่มีอยู่ และลักษณะการขยายตัวในแหล่งที่ตั้งปัจจุบัน พบว่านอกจากกลุ่มอุตสาหกรรมศักยภาพสูงแล้ว อุตสาหกรรมบางประเภทในกลุ่มอุตสาหกรรมที่ต้องพัฒนาและปรับปรุง คือ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมกระดาษ และอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าจะต้องถูกนำมาพิจารณา เพื่อพัฒนาพื้นที่ตั้งให้เหมาะสมกับลักษณะของอุตสาหกรรมดังกล่าว

ตารางที่ 3.2 ข้อมูลการขอรับการส่งเสริมสิทธิจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ประเภทโครงการ	จำนวนโครงการ		
	ปี พ.ศ. 2547	ปี พ.ศ. 2548	ปี พ.ศ. 2549
เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร	251	206	214
เหมืองแร่ เซรามิกส์ และ โลหะขั้นมูลฐาน	35	39	43
อุตสาหกรรมเบา	93	111	113
ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักรและอุปกรณ์ขนส่ง	248	281	261
อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องไฟฟ้า	201	229	260
เคมี กระดาษ และพลาสติก	156	174	130
บริการ และสาธารณูปโภค	219	281	336

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2555ก

## 2. กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างโอกาสใหม่

กลุ่มอุตสาหกรรมนี้จะเป็นกลุ่มที่สร้างโอกาสใหม่หรือ New S curve และคำนึงถึงความเชื่อมโยงระหว่างสาขาเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ และลดการพึ่งพาเทคโนโลยีและวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การนำความสามารถหลักของประเทศไทยมาพัฒนาต่อยอด เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิตทางการเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติ และภูมิปัญญาท้องถิ่น และต้องเป็นอุตสาหกรรมที่ให้การสนับสนุนภาคการผลิตและบริการให้เกิดมูลค่าเพิ่มขึ้น เช่น อุตสาหกรรม stem cell ทำให้อุตสาหกรรมบริการทางการแพทย์มีความก้าวหน้ามากขึ้น หรืออุตสาหกรรม embedded technology เช่น RFID ทำให้ระบบโลจิสติกส์มีคุณภาพและต้นทุนถูกลง เป็นต้น และต้องวิเคราะห์แนวโน้มความต้องการของตลาดทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศควบคู่ไป ผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุตสาหกรรมของประเทศไทยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต คือ อุตสาหกรรมเอทานอล และอุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพย่อยสลายได้ อุตสาหกรรมที่จะใช้เป็นเป้าหมายในการกำหนดแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมสำคัญในอนาคต ประกอบด้วยกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและพลาสติก กลุ่มอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมเคมี กลุ่มอุตสาหกรรมสิ่งทอ กลุ่มอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง กลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า กลุ่มอุตสาหกรรมกระดาษ กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า กลุ่มอุตสาหกรรมปลาและอาหารทะเล กระป๋อง กลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปผักและผลไม้ กลุ่มอุตสาหกรรมเอทานอล และกลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555)

สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์นั้น ปัจจุบันประเทศไทยมีศักยภาพและโอกาสที่จะเป็นฐานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใหญ่แห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย เพราะกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลกได้ตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยเพื่อการส่งออก ทำให้แนวโน้มการลงทุนและการส่งออกของอุตสาหกรรมนี้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามพบว่าจุดอ่อนที่ต้องได้รับการพัฒนา เพื่อพึ่งตนเองได้อย่างเพียงพอ มั่นคง และสามารถเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการผลิตและผลิตภัณฑ์ด้วยฐานความรู้ เช่น ขาดแรงงานทักษะสูง และการวิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการผลิตให้สูงขึ้น เป็นต้น

การผลิต ส่งออก และนำเข้า ในปี พ.ศ. 2548 มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมประมาณ 1 ล้านกว่าคัน เพิ่มขึ้นจากปีผ่านมาร้อยละ 21 โดยมีปริมาณการส่งออกทั้งสิ้น 4.4 แสนคัน คิดเป็นมูลค่า 2 แสนกว่าล้านบาท มีตลาดส่งออกอยู่ที่ประเทศออสเตรเลีย อินโดนีเซีย เป็นต้น รถจักรยานต์สามารถผลิตได้ 3.5 ล้านคัน อัตราขายตัวร้อยละ 23 สามารถส่งออกได้ 1.3 ล้านคัน มูลค่า 3 หมื่นกว่าล้านบาท มีตลาดสำคัญ คือ ประเทศอินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา เป็นต้น ในขณะที่ชิ้นส่วนยานยนต์สามารถส่งออกได้ถึงมีมูลค่าถึง 9 หมื่นกว่าล้านบาท ในขณะเดียวกันมีการนำเข้ารถยนต์มีมูลค่าถึง 2 หมื่นกว่าล้านบาท และชิ้นส่วนรถยนต์ 2 แสนกว่าล้านบาท เช่นกัน

โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ คือ การสร้างบุคลากรหลักในเชิงคุณภาพที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางและประสบการณ์ตรง ได้แก่ วิศวกร ช่างเทคนิค และแรงงาน รวมทั้งการสร้างกลไกและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่อการทำวิจัยและพัฒนา การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ รวมถึงอุปกรณ์

ทดสอบที่ได้มาตรฐาน อีกทั้งการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ให้มีความเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้า ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากกระบวนการผลิตรถยนต์ในแต่ละขั้นตอน คือ ปัญหาน้ำเสียจากกระบวนการชุบสีและพ่นสี อากาศเสียจากใช้สารเคมีอันตรายและพ่นสี กากของเสีย และมลพิษทางเสียงจากการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามนิคมอุตสาหกรรมมีการควบคุมปัญหาเหล่านี้อย่างเข้มงวด แต่ภายนอกนิคมอุตสาหกรรมยังคงต้องดำเนินการศึกษาและแก้ไขอย่างเป็นระบบ

แนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย

1. ชีตีสทางสร้าง โอกาสให้เกิดการลงทุนแบบครบวงจรในพื้นที่ที่ศักยภาพและภาครัฐมีความพร้อมที่จะเข้าไปสนับสนุนและพัฒนาในเชิงพื้นที่
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและจัดระบบ โลจิสติกส์ให้เป็นระบบ โดยการพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งให้เอื้อต่อการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการควบคู่ไปกับการสร้างเครือข่ายการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตและการตลาดผ่านความร่วมมือภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุน
3. พัฒนามาตรฐานและการวิจัยผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ โดยเฉพาะการส่งเสริมการประหยัดพลังงานและพลังงานทดแทน
4. การยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการในหลักสูตรการเรียนการสอนในภาคการศึกษาทุกระดับเพื่อเพิ่มผลิตภาพและคุณภาพในระยะยาว รวมทั้งจัดเตรียมการทดสอบและบุคลากรที่มีองค์ความรู้เชิงลึกที่ตรงความต้องการของผู้ประกอบการ
5. สนับสนุนและส่งเสริมการสร้างนวัตกรรมผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ หรือเครื่องหมายการค้าที่ไทยเป็นฐานการผลิตได้ เช่น การส่งเสริมโครงการรถยนต์ทางเลือกใหม่ในประเทศไทย เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่องผลกระทบของอุทกภัยที่ส่งต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 การศึกษาเชิงพรรณนา โดยศึกษาผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ มาตรการที่สนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และส่วนที่ 2 การวิเคราะห์เชิงปริมาณ เกี่ยวกับปัจจัยที่มีต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยการสร้างแบบจำลองการลงทุนในรูปแบบการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Regression Model)

#### 4.1 ผลกระทบอุทกภัยที่มีผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

อุทกภัยในประเทศไทยปี พ.ศ. 2554 เป็นอุทกภัยรุนแรงที่เกิดขึ้นในช่วงฤดูมรสุมของประเทศไทย ส่งผลกระทบต่อบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาและลุ่มแม่น้ำโขง เริ่มตั้งแต่ปลายเดือนกรกฎาคมและสิ้นสุดเมื่อวันที่ 16 มกราคมปี พ.ศ. 2555 (แต่การฟื้นฟูยังมีต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน) ส่งผลให้ราษฎรได้รับผลกระทบมากกว่า 12.8 ล้านคน ธนาคารโลกประเมินมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นประมาณ 1.44 ล้านล้านบาท เมื่อธันวาคมปี พ.ศ. 2554 และถือเป็นภัยพิบัติที่ก่อให้เกิดความเสียหายมากที่สุดเป็นอันดับสี่ของโลก

อุทกภัยดังกล่าวส่งผลให้พื้นที่กว่า 150 ล้านไร่ ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่อุตสาหกรรมใน 65 จังหวัด 684 อำเภอ ราษฎรได้รับความเดือดร้อน 4,086,138 ครัวเรือน 13,595,192 คน บ้านเรือนเสียหายทั้งหมด 2,329 หลัง บ้านเรือนเสียหายบางส่วน 96,833 หลัง พื้นที่การเกษตรคาดว่าจะได้รับความเสียหาย 11.20 ล้านไร่ ถนน 13,961 สาย ท่อระบายน้ำ 777 แห่ง ฝาย 982 แห่ง ทำนบ 142 แห่ง สะพานและคอสะพาน 724 แห่ง และส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 813 ราย ในพื้นที่ 44 จังหวัด อุทกภัยครั้งนี้ถือเป็นอุทกภัยครั้งร้ายแรงที่สุดในด้านของปริมาณน้ำและจำนวนผู้ที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งความเสียหายร้ายแรงจากอุทกภัยในครั้งนี้ได้ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างทั้งต่อภาคเศรษฐกิจ และสังคม ดังนี้

##### 1. ผลกระทบต่อเศรษฐกิจภาพรวม

จากการประเมินผลกระทบของอุทกภัยต่อเศรษฐกิจ พบว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของเศรษฐกิจ (GDP) ในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2554 ลดลงประมาณร้อยละ 8.7 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2554 เนื่องจากน้ำได้ท่วมในนิคมอุตสาหกรรมโรจนะและนิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร โดยนิคมอุตสาหกรรมโรจนะเป็นแหล่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ การแจ้งให้ถือการถือสิทธิ์ เมื่อผู้ใดเห็นประโยชน์ในการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2555ข) และพบว่าอัตราเงินเฟ้อของตุลาคมปี พ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.19 เมื่อเปรียบเทียบกับตุลาคมปี พ.ศ. 2553 และเมื่อเปรียบเทียบกับกันยายนปี พ.ศ. 2554 พบว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.19 เนื่องจากเกิดภาวะการขาดแคลนสินค้า (กระทรวงพาณิชย์. 2554)

## 2. ผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรม

อุทกภัยครั้งนี้ได้ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยเกิดอุทกภัยขึ้นในนิคมอุตสาหกรรมเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์จำนวน 7 แห่ง ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี เบื้องต้นประเมินความเสียหายของโรงงานภายนอกนิคมอุตสาหกรรมประมาณ 2.4 แสนล้านบาท และโรงงานภายในนิคมอุตสาหกรรมเท่ากับ 2.4 แสนล้านบาท ซึ่งนิคมอุตสาหกรรมที่ได้รับความเสียหายประกอบด้วยนิคมอุตสาหกรรมนวนคร นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ นิคมอุตสาหกรรมไฮเทค นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน นิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร นิคมอุตสาหกรรมบางกะดี และนิคมอุตสาหกรรมแฟคตอรีแลนด์ (ตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1 มูลค่าความเสียหายประมาณการของนิคมอุตสาหกรรม

รายชื่อนิคมอุตสาหกรรมที่ได้รับความเสียหาย		มูลค่าความเสียหาย (พันล้านบาท)
นวนคร	จังหวัดปทุมธานี	86.5
โรจนะ	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	74.6
ไฮเทค	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	32.0
บางปะอิน	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	27.5
สหรัตนนคร	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	8.0
บางกะดี	จังหวัดปทุมธานี	6.6
แฟคตอรีแลนด์	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	1.8
รวม		237.1

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม. 2555

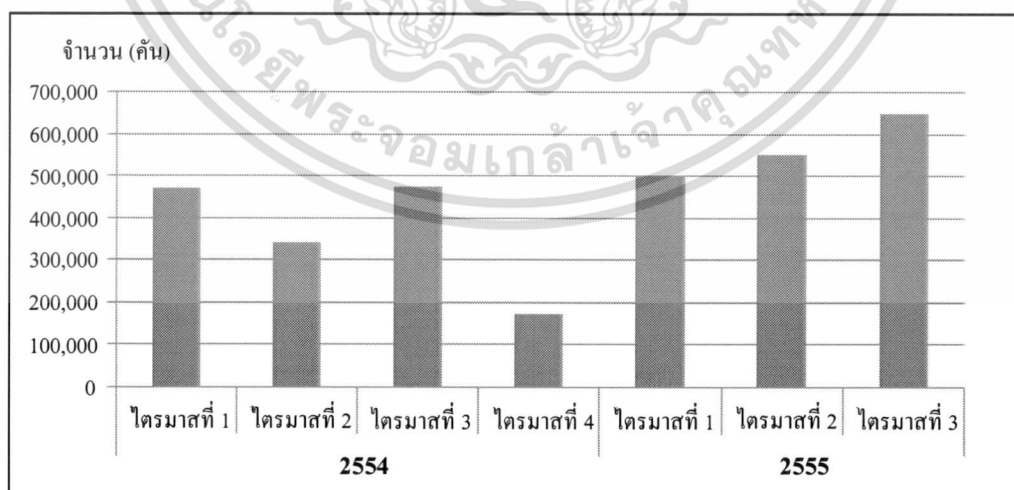
จากอุทกภัยที่เกิดขึ้นได้ส่งผลให้โรงงานอุตสาหกรรมที่ทำการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานีได้เลิกประกอบการจำนวนทั้งหมด 7 โรงงาน แบ่งเป็นโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 1 โรงงาน คือ บริษัท พีชเซอร์ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด และโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี 6 โรงงาน ได้แก่ บริษัท โทวา สปริง (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท พูจี ซินเซอ (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท ตงหยาง (ไอเคไอ) วิถีเกิด พาร์ท จำกัด บริษัท คาวาเบะ เทคโนโลยีพลาส (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท ซากะ พรีซิชั่น

เอกสารนี้เป็นทรัพย์สินของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ หากมีการนำข้อมูลไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ถือว่าผิดกฎหมาย

(ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท ไคชิน จำกัด (สาขาปทุมธานี) (กระทรวงอุตสาหกรรม. 2555)

จากผลการสำรวจผู้ประกอบการรอบพิเศษเกี่ยวกับผลกระทบของอุทกภัยในช่วง ตุลาคมปี พ.ศ. 2554 ถึงพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2554 พบว่าร้อยละ 95 ของผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบจากอุทกภัย โดยเกือบร้อยละ 50 ได้รับผลกระทบในระดับมากถึงมากที่สุด ซึ่งธุรกิจ ในภาคการผลิตได้รับผลกระทบรุนแรงกว่าธุรกิจในภาคนอกการผลิต โดยอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากอุทกภัยที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อโรงงานที่อยู่ในพื้นที่อุทกภัย และส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่อยู่นอกพื้นที่อุทกภัยผ่านเครือข่ายการผลิต เนื่องจากโรงงานหลายแห่งสั่งซื้อชิ้นส่วนจากโรงงานที่อยู่ในพื้นที่อุทกภัย ทำให้ขาดแคลนชิ้นส่วนและไม่สามารถผลิตได้นอกจากนี้ระบบการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบมีอุปสรรคจากอุทกภัยทำให้ต้องใช้เวลาในการจัดส่งเพิ่มขึ้น (ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2554ก)

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยมากที่สุด เนื่องจากผู้ผลิตรายใหญ่รวมทั้งผู้ผลิตวัตถุดิบและชิ้นส่วนยานยนต์ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมที่ถูกอุทกภัยโดยตรง เช่น บริษัทฮอนด้าซึ่งตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมโรจนะได้รับผลกระทบอย่างหนักจนต้องหยุดการผลิตชั่วคราว นอกจากนี้ความเสียหายจากที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบต่อเครือข่ายการผลิตยานยนต์โลก เนื่องจากเกิดการขาดแคลนชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศไทยทำให้ต้องลดปริมาณการผลิตยานยนต์ ส่งผลให้ปริมาณยานยนต์ในตลาดโลกลดลงและมีปรับราคาเพิ่มขึ้น เช่น ปริมาณการผลิตรถยนต์ภายในประเทศลดลง 3-3.5 แสนคันในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2554 (ภาพที่ 4.1)



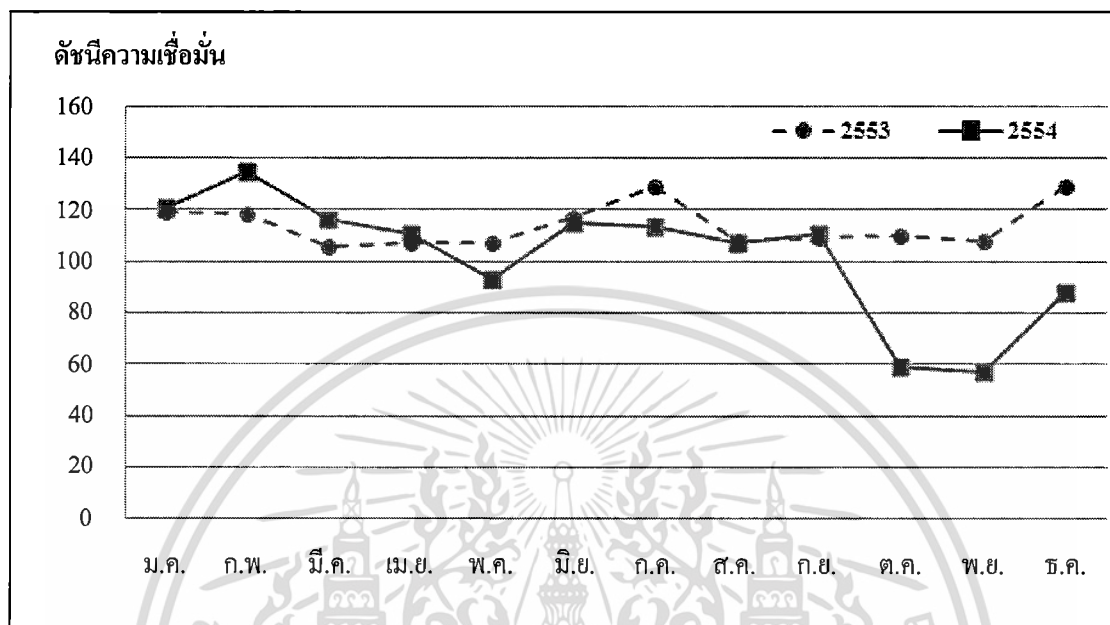
ภาพที่ 4.1 ปริมาณการผลิตยานยนต์ของประเทศไทย

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2555ก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



จากผลกระทบดังกล่าวได้ส่งผลต่อดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรมที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ลดลง เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลช่วงตุลาคม และพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2553 และปี พ.ศ. 2554 (ภาพที่ 4.2)



ภาพที่ 4.2 ดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์  
ที่มา : สถาบันอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2555

### 3. ผลกระทบต่อภาวะการยังชีพของแรงงาน

จากผลการสำรวจของความคิดเห็นของแรงงานจำนวน 1,440 คน ระหว่างวันที่ 25 ถึงวันที่ 30 เมษายนปี พ.ศ. 2555 พบว่าปัญหาอุทกภัยที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของแรงงาน ทำให้แรงงานเกิดความเครียดเพิ่มขึ้น การออมลดลง เนื่องจากต้องนำรายได้ส่วนหนึ่งไปซ่อมแซมบ้านเรือนที่ได้รับความเสียหาย รวมทั้งการติดต่อสื่อสาร และการคมนาคมขนส่งระหว่างที่พักกับสถานที่ทำงานเป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากโรงงานบางแห่งไม่ได้อยู่ในพื้นที่อุทกภัยและเปิดทำการปกติ ส่งผลให้แรงงานมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการคมนาคมทางรถเป็นการคมนาคมทางเรือโดยสารที่คิดอัตราค่าโดยสารแพงกว่าปกติ และบางครั้งทำให้แรงงานต้องลางาน หรือมาทำงานไม่ตรงเวลา เป็นต้น (มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, 2555)

### 4. ผลกระทบทางสังคม

#### 4.1 ผลกระทบด้านสาธารณสุข

วิกฤตอุทกภัยได้สร้างผลกระทบต่อแรงงานทั้งสุขภาพกาย และสุขภาพใจเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลสถิติจำนวนแรงงานที่เข้ารับการรักษาพยาบาลจำแนกตามสวัสดิการค่ารักษาพยาบาล พบว่าจำนวนผู้เข้ารับการรักษาพยาบาลในปี พ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2553 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



โดยทางกระทรวงสาธารณสุขได้จัดหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ไปให้บริการด้านการแพทย์ และการสาธารณสุขแก่ผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่อุทกภัยใน 37 จังหวัด ซึ่งโรคที่พบเป็นอันดับแรก ได้แก่ โรคน้ำกัดเท้า รองลงมาได้แก่ ไข้หวัด และผื่นคัน (กระทรวงสาธารณสุข. 2555)

#### 4.2 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

สถานการณ์อุทกภัยซึ่งเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน และสุขภาพอนามัยของประชาชน รวมถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัญหาอุทกภัยขังและเน่าเสีย และปัญหาขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่จะเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ภายหลังจากที่ระดับน้ำเริ่มลดลงแล้ว ซึ่งจากการตรวจสอบคุณภาพน้ำในนิคมอุตสาหกรรมช่วงที่เกิดอุทกภัย พบว่าคุณภาพน้ำเริ่มเสื่อมโทรมแต่ยังไม่เกินมาตรฐานน้ำทิ้งที่อุตสาหกรรมกำหนด และจากการตรวจสอบการรั่วไหลของสารเคมีในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพบว่าไม่มีการเจือปนของสารเคมีอันตรายหรือสารโลหะหนักในน้ำ พบเพียงน้ำมันหรือสารอินทรีย์ที่ระเหยง่ายลอยอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งสารเคมีเหล่านี้เมื่อถูกแสงแดดจะเกิดการระเหยและสลายไปในอากาศ ทำให้ไม่เป็นอันตรายต่อพื้นที่และบุคคลที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรม (กรมควบคุมมลพิษ. 2555)

#### 4.2 การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยการสร้างแบบจำลองในรูปแบบการถดถอยเชิงซ้อน ทำการประมาณค่าสัมประสิทธิ์แบบกำลังสองน้อยที่สุดซึ่งสามารถเขียนแบบจำลองได้ดังนี้

$$INV = a_0 + a_1GDP + a_2W + a_3INF + a_4ER + a_5EX + a_6IMP + a_7QTY + a_8D1$$

กำหนดให้

INV	คือ	มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ (ล้านบาท)
GDP	คือ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย (ล้านบาท)
W	คือ	อัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี (บาท)
INF	คือ	อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน (ร้อยละ)
ER	คือ	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ)
EX	คือ	มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ (ล้านบาท)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นไว้เพื่อใช้ประกอบการศึกษาวิจัยเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์อื่นใดได้โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

QTY	คือ	ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ (คัน)
D1	คือ	ตัวแปร DUMMY ที่ใช้แทนช่วงอุทกภัย 0 แทน ช่วงที่ไม่เกิดอุทกภัย 1 แทน ช่วงที่เกิดอุทกภัย

### 4.3 ผลการวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย พบว่าแบบจำลองการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีความสัมพันธ์ ดังนี้

$$INV = a_0 + a_1 \text{LOG}(\text{GDP}) + a_2 W + a_3 \text{ER} + a_4 \text{IMP} + a_5 \text{QTY} + a_6 \text{D1}$$

ตารางที่ 4.2 ค่าทางสถิติของสมการถดถอยเชิงซ้อน

ตัวแปรทางสถิติ	ค่าทางสถิติ
N	43
R Square	0.806
Adjusted R Square	0.774
Durbin-Watson	1.982
F-Statistic	24.935
Significant	0.000

ที่มา : จากการคำนวณ

จากค่าทางสถิติของแบบจำลองตามผลการทดสอบ (ตารางที่ 4.2) พบว่า ค่า R Square มีค่าเท่ากับ 0.806 ซึ่งอธิบายได้ว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองนี้ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย อัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ ปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และตัวแปร DUMMY ที่ใช้แทนช่วงอุทกภัย สามารถใช้อธิบายการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้ร้อยละ 80.60 ส่วนอีกร้อยละ 19.40 ของการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีผลมาจากปัจจัยอื่น ๆ

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์โดยการวิเคราะห์ในรูปแบบสมการถดถอยเชิงซ้อนด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (ตารางที่ 4.3)

**ตารางที่ 4.3** ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์โดยการวิเคราะห์ในรูปแบบสมการถดถอยเชิงซ้อน

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ที่ ประมาณค่าได้	ค่าความคลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่	-99833.800	16780.010	-5.950	0.000
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย	8180.781	1427.383	5.731	0.000
อัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ย	-142.642	57.325	2.488	0.018
อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1474.144	308.948	4.771	0.000
มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์	0.422	0.143	2.956	0.005
ปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์	0.028	0.010	-2.700	0.010
ตัวแปร DUMMY	-7068.043	3804.868	-1.858	0.071

ที่มา : จากการคำนวณ

ค่าสัมประสิทธิ์ของความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ กับมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้ด้วยสมการถดถอยเชิงซ้อน ดังนี้

$$INV = -99833.800 + 8180.781\text{LOG}(\text{GDP})^{**} - 142.642W^{**} + 1474.144ER^{**} + 0.422IMP^{**} + 0.028QTY^{**} - 7068.043D1^{*}$$

หมายเหตุ \*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.10

จากสมการข้างต้น สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้ดังนี้

1. มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) คือ เมื่อเศรษฐกิจของประเทศไทยขยายตัวสูงขึ้นจะส่งผลให้เกิดการลงทุนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งกล่าวได้ว่าเมื่อเศรษฐกิจของประเทศไทยโตขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น 8,180.781 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญ

2. มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับ อัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี (W) คือ เมื่ออัตราค่าแรงงานขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานีสูงขึ้น จะส่งผลให้มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ลดลง ซึ่งกล่าวได้ว่าเมื่ออัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานีเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลทำให้การลงทุนของนักลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ลดลง 142.642 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากอัตราค่าแรงขั้นต่ำเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิต ดังนั้นอัตราค่าแรงขั้นต่ำที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อการตัดสินใจลงทุนของนักลงทุน

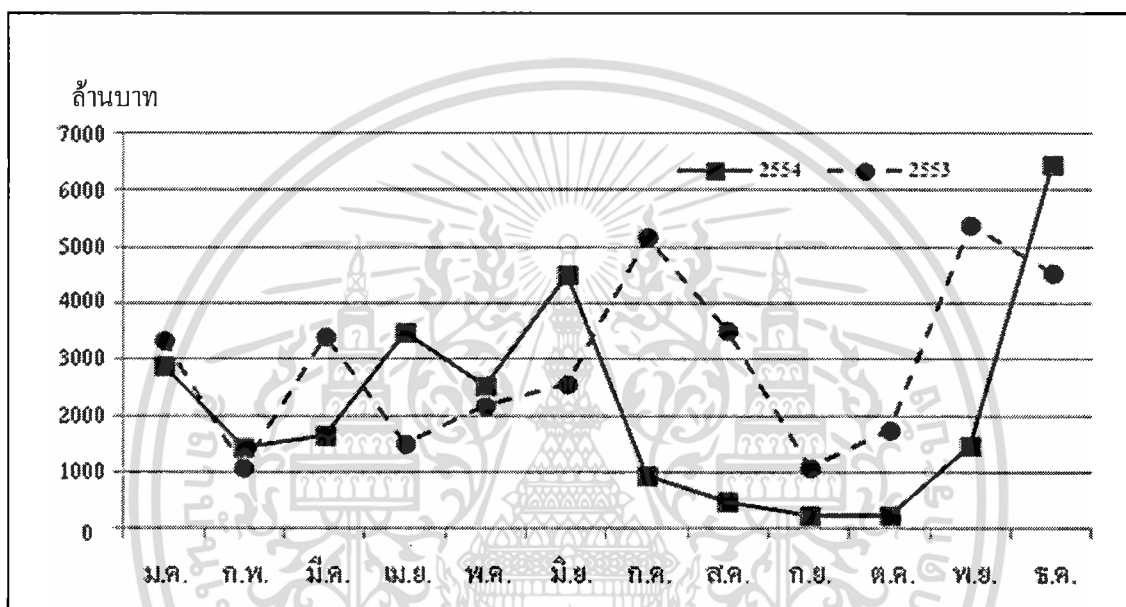
3. มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) คือ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสูงขึ้น จะส่งผลให้เกิดการลงทุนเพิ่มมากขึ้น กล่าวได้ว่าเมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้การลงทุนของนักลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น 1474.144 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งช่วงที่ทำการศึกษพบว่าอัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศมีแนวโน้มอัตราแลกเปลี่ยนที่ลดลง (เงินบาทแข็งค่าขึ้น) อัตราแลกเปลี่ยนลดลงนั้นส่งผลให้จีนส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศมีราคาถูกลง ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าต่อหน่วยลดลง ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนของนักลงทุน

4. มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับ มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ (IMP) คือ เมื่อมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์สูงขึ้น จะส่งผลให้เกิดการลงทุนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งกล่าวได้ว่าเมื่อมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลทำให้การลงทุนของนักลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น 0.422 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญ หมายความว่าเมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสูงขึ้น (เงินบาทแข็งค่าขึ้น) ทำให้ราคาชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้ามีราคาถูกลง ส่งผลให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ต้นทุนการผลิตสินค้าต่อหน่วยลดลง ทำให้นักลงทุนมีการลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น

5. มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับ ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ (QTY) คือ เมื่อปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น จะส่งผลให้เกิดการลงทุนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งกล่าวได้ว่าเมื่อปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลทำให้การลงทุนของนักลงทุนในอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น 0.028 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญ หมายความว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีการเพิ่มคำสั่งซื้อชิ้นส่วนยานยนต์มากขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์มีการเติบโตขึ้น ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจลงทุนของนักลงทุน



6. สถานการณ์อุทกภัยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ หมายความว่าสถานการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นส่งผลให้นักลงทุนขาดความเชื่อมั่นในการลงทุน ซึ่งจากข้อมูลดัชนีความเชื่อภาคอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์พบว่าลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันกับปีก่อนหน้าที่จะเกิดอุทกภัย (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2555) และจากข้อมูลมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์พบว่ามูลค่าการลงทุนในช่วงตุลาคม และพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2554 มีมูลค่าการลงทุนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงตุลาคม และพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2553 (ภาพที่ 4.3)



ภาพที่ 4.3 มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์  
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2555

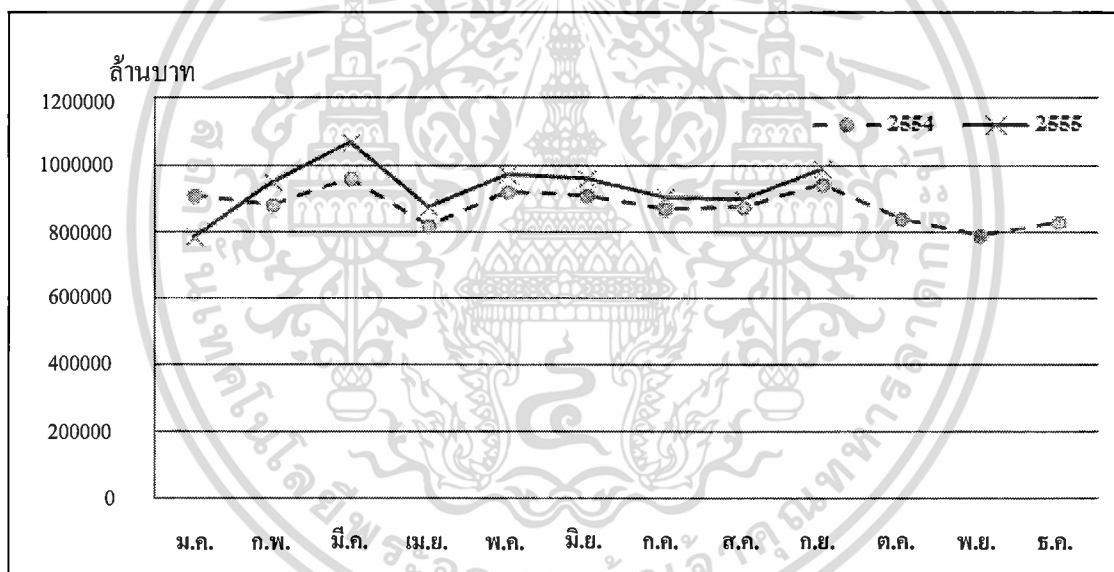
#### 4.4 มาตรการสนับสนุนการลงทุนจากภาครัฐบาล

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนประกอบด้วย ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ อัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการสังเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดการลงทุนระหว่างประเทศ โดยปัจจัยด้านต้นทุนค่าใช้จ่ายคือ อัตราค่าแรงขั้นต่ำ และปัจจัยเชิงใจสำหรับนักลงทุน คือ ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และจากผลกระทบอุทกภัยปี พ.ศ. 2554 ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ทำให้ภาครัฐบาล และหน่วยงานเอกชนมีการกำหนดมาตรการ และนโยบายต่าง ๆ

เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน และเป็นการสนับสนุนให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งประกอบด้วยนโยบายต่าง ๆ ดังนี้

1. นโยบายรถยนต์คันแรก เป็นเป็นนโยบายที่กระตุ้นภาคเศรษฐกิจให้เกิดการขยายตัวในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งกระตุ้นให้ประชาชนเกิดการสั่งซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น โดยคืนเงินภาษีสรรพสามิตเท่ากับที่จ่ายจริงในการซื้อรถยนต์คันแรก แต่จะได้เงินคืนไม่เกิน 100,000 บาท และภาครัฐจะคืนภาษีได้เมื่อครอบครองรถยนต์ไปแล้วเป็นเวลา 1 ปี (กรมสรรพสามิต, 2555)

นโยบายดังกล่าวได้ส่งผลให้มีปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้น และส่งผลให้บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน เนื่องจากชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมีมูลค่าสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2554 (ภาพที่ 4.4)



ภาพที่ 4.4 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทย

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555

2. นโยบายสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เป็นหน่วยราชการสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมที่มีหน้าที่ส่งเสริมให้เกิดการลงทุน และทำหน้าที่ด้านการตลาดในการประชาสัมพันธ์ประเทศไทยในฐานะแหล่งรองรับการลงทุนที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งของภูมิภาค ซึ่งจากสถานการณ์อุทกภัยปี พ.ศ. 2554 ทางสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อเยียวยาบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนที่ได้รับผลกระทบจากภาวะอุทกภัยและเพื่อฟื้นฟูความเชื่อมั่นของนักลงทุน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรนำไปใช้

1. จุดติดต่อประสานงานสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
 

สำนักงานได้กำหนดให้มีจุดติดต่อเพื่อให้ความช่วยเหลือบริษัทที่ได้รับส่งเสริมซึ่งประสบปัญหาอุทกภัย โดยแบ่งออกตามประเภทอุตสาหกรรมดังนี้

  - 1.1 หมวดเกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร และหมวดอุตสาหกรรมเบา
  - 1.2 หมวดเหมืองแร่ เชรามิกส์ และโลหะขั้นมูลฐานและหมวดอุตสาหกรรมโลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง
  - 1.3 หมวดอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า
  - 1.4 หมวดอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก และกิจการบริการและสาธารณูปโภค
  - 1.5 การออกวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน
2. มาตรการเพื่อบรรเทาปัญหาธุรกิจหยุดชะงักจากวิกฤติอุทกภัย
  - 2.1 อนุญาตให้ผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมสามารถเคลื่อนย้ายเครื่องจักร หรือวัตถุดิบ หรือสินค้าสำเร็จรูปออกนอกโรงงาน หรือผ่อนผันที่ตั้งโรงงานชั่วคราวเป็นเวลา 6 เดือน หรือนับแต่ยื่นคำขอ (อาจขยายเวลาได้ หากมีความจำเป็น)
  - 2.2 ผ่อนผันให้ผู้ได้รับการส่งเสริมที่ได้รับผลกระทบอุทกภัยสามารถว่าจ้างผู้อื่นผลิตได้ทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราว เพื่อมิให้กิจการต้องหยุดชะงักลง และสามารถรักษาลูกค้าเดิมไว้ได้
  - 2.3 สำนักงานฯ กระทรวงแรงงาน และสำนักงาน ตม. จะเร่งรัดการอนุมัติวีซ่าและใบอนุญาตทำงานสำหรับผู้ชำนาญการต่างชาติ เพื่อให้สามารถเดินทางเข้ามาช่วยติดตั้งและซ่อมแซมเครื่องจักรในโครงการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย
3. มาตรการเพื่อลดภาระภาษีของผู้ประกอบการที่เสียหายจากอุทกภัย
  - 3.1 มาตรการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรที่นำเข้ามาทดแทนเครื่องจักรที่เสียหายจากอุทกภัย โดยให้เพิ่มกำลังการผลิตได้ตามกำลังการผลิตจริงของเครื่องจักรที่นำมาทดแทน (ต้องยื่นคำขอยภายในวันที่ 30 มิถุนายนปี พ.ศ. 2555)
  - 3.2 วัตถุดิบที่นำเข้าโดยได้รับการยกเว้นอากรตามมาตร 36(1) แห่งพรบ. ส่งเสริมการลงทุน ซึ่งต้องใช้ผลิตเพื่อการส่งออก แต่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย สำนักงานฯ จะอนุญาตให้ตัดบัญชีวัตถุดิบเป็นส่วนสูญเสีย โดยไม่มีภาระภาษีอากร
  - 3.3 ขยายเวลาการยกเว้น/ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับส่งเสริมที่เสียหายโดยตรงจากอุทกภัย และยังมีสิทธิประโยชน์ภาษีเงินได้เหลืออยู่ แบ่งเป็น 2 ประเภทดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3.1 ผู้ที่อยู่ในข่ายสามารถยื่นขอรับสิทธิฯ ตามมาตรการนี้ ได้แก่ ผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมอยู่เดิม และยังมีสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เหลืออยู่ที่มีเครื่องจักร/หรืออาคารโรงงานได้รับความเสียหายจากอุทกภัย

3.3.2 เงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนตามมาตรการนี้ ได้แก่ เงินลงทุนในสินทรัพย์ถาวร เช่น ค่าก่อสร้างอาคาร โรงงานและค่าเครื่องจักร และอุปกรณ์ตาม หลักเกณฑ์ปกติที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมค่าซ่อมแซมอาคาร โรงงาน เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ได้รับความเสียหาย และค่าเครื่องจักรอุปกรณ์ที่นำเข้ามาทดแทนเครื่องจักรเก่าที่เสียหาย

3.4 สำหรับนิคม/เขตอุตสาหกรรม ทั้งที่เสียหายและไม่เสียหายจากอุทกภัย ที่ประสงค์จะลงทุน เพื่อพัฒนาหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยในอนาคต จะให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และขยายวงเงิน จากเดิมไม่เกินร้อยละ 100 เป็นไม่เกินร้อยละ 200 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน

### 3. มาตรการจากกระทรวงการคลัง

เรื่องการยกเว้นอากรศุลกากรในเขตพื้นที่ประสบอุทกภัยลงวันที่ 5 มกราคมปี พ.ศ. 2555 ให้ยกเว้นอากรสำหรับของไม่ว่าจะอยู่ในพิศัดประเภทใด ที่นำเข้ามาเพื่อใช้ผลิตหรือ ประกอบเป็นส่วนประกอบหรืออุปกรณ์ประกอบ ไม่ว่าจะสำเร็จรูปหรือไม่ โดยมีหลักเกณฑ์และ เงื่อนไขกำหนดไว้ว่า “ผู้ได้รับสิทธิ คือ ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีโรงงานประสบ อุทกภัยในพื้นที่ที่อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยหรือผู้ว่าราชการจังหวัดแล้วแต่กรณี ประกาศให้เป็นพื้นที่ประสบภัยพิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินทดรองราชการ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติกรณีฉุกเฉินปี พ.ศ. 2546 ซึ่งสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ให้การรับรอง และของที่นำเข้าต้องได้รับการอนุมัติการนำเข้าและออกหนังสืออนุมัติการนำเข้า โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และผู้นำเข้าต้องแสดงหนังสือดังกล่าวขณะนำเข้า ” (กระทรวงการคลัง. 2554)

### 4. ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย เรื่องการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้ที่ ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยปี พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ปี พ.ศ. 2555 สาระสำคัญสรุป ได้ดังนี้ (ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2554ข)

4.1 วงเงินให้ความช่วยเหลือทั้งสิ้น 300,000 ล้านบาท เป็นส่วนของ ธปท. ไม่เกิน 210,000 ล้านบาท และสถาบันการเงินสมทบไม่น้อยกว่า 90,000 ล้านบาท สัดส่วนการให้ ความช่วยเหลือ ธปท. ไม่เกินร้อยละ 70 และ สถาบันการเงินไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30

4.2 ให้ความช่วยเหลือผ่านธนาคารพาณิชย์ สาขาธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศ และสถาบันการเงินเฉพาะกิจของรัฐ 6 แห่ง ได้แก่ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร ธนาคารเพื่อการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง

และสถาบันการเงินเฉพาะกิจของรัฐ 6 แห่ง ได้แก่ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร ธนาคารเพื่อการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ธนาคารออมสิน ธนาคารอาคารสงเคราะห์ และธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย

### 4.3 กลุ่มเป้าหมาย

4.3.1 ผู้ประกอบวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) ทั้งที่เป็นนิติบุคคล และบุคคลธรรมดา

4.3.2 บุคคลธรรมดาที่มีภูมิลำเนาที่อยู่อาศัย สถานที่ทำงาน สถานที่ประกอบอาชีพ หรือสถานประกอบธุรกิจหรือการค้าของตน ซึ่งได้รับความเสียหายจากอุทกภัยปี พ.ศ. 2554 ในเขตพื้นที่ที่มีการประกาศเป็นพื้นที่ประสบภัยพิบัติกรณีฉุกเฉินตามประกาศกระทรวงการคลังเกี่ยวกับเงินทอรองราชการเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยกรณีฉุกเฉิน

4.4 ระยะเวลาความช่วยเหลือไม่เกิน 5 ปี โครงการสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคมปี พ.ศ. 2561 โดย สถาบันการเงิน จะต้องยื่นคำขอกู้ยืมเงินต่อ ธปท. ภายในวันที่ 31 ธันวาคมปี พ.ศ. 2556

4.5 วงเงินให้ความช่วยเหลือ SME รายละไม่เกิน 30 ล้านบาท บุคคลธรรมดา รายละไม่เกิน 1 ล้านบาท โดยการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของ สถาบันการเงิน

4.6 อัตราดอกเบี้ยที่ ธปท.คิดจากสถาบันการเงินร้อยละ 0.01 ต่อปี โดยให้สถาบันการเงินคิดจาก SME และบุคคลธรรมดา ในอัตราไม่เกินร้อยละ 3 ต่อปี

4.7 ธปท. จะกำหนดวงเงินที่จะจัดสรรให้แก่สถาบันการเงินแต่ละแห่ง เพื่อให้สามารถกระจายความช่วยเหลือ ไปถึงผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยในเขตพื้นที่ดังกล่าว ได้อย่างทั่วถึง

จากมาตรการสนับสนุนการลงทุน ในอุตสาหกรรมของรัฐบาลที่ช่วยในการฟื้นฟู อุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่มกราคมปี พ.ศ. 2555 ส่งผลให้ดัชนีความเชื่อมั่น ภาคอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีค่าเพิ่มขึ้น (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2555) และจาก ข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พบว่ามีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่เมษายน ถึงธันวาคมปี พ.ศ. 2555 เป็นมูลค่ารวม 98,230.69 ล้านบาท (ตารางที่ 4.4)

**ตารางที่ 4.4** โครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามมาตรการส่งเสริมการลงทุน  
เพื่อฟื้นฟูการลงทุนจากวิกฤติอุทกภัย

เดือน (ปี พ.ศ. 2555)	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)
เมษายน	6	4,433.10
พฤษภาคม	-	-
มิถุนายน	11	5,228.30
กรกฎาคม	27	15,884.84
สิงหาคม	24	13,401.65
กันยายน	-	-
ตุลาคม	34	27,788.85
พฤศจิกายน	-	-
ธันวาคม	40	31,493.95

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2555

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 5

# สรุปและข้อเสนอแนะ

### 5.1 สรุป

สถานการณ์อุทกภัยเมื่อปลายปี พ.ศ. 2554 ที่ผ่านมา ได้ส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ทำให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2554 ลดลงร้อยละ 8.7 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2554 ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการผลิตของประเทศ เนื่องจากพื้นที่ประสบอุทกภัยเป็นสถานที่ตั้งของอุตสาหกรรมการผลิตหลักของประเทศ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก และเหล็กกล้า อุตสาหกรรมไฟฟ้า และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมอาหาร และเครื่องคั้ม เป็นต้น อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ ส่งผลให้ภาคการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต้องหยุดการผลิตชั่วคราว ทำให้ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ภายในประเทศลดลงประมาณ 3-3.5 แสนคัน เนื่องจากขาดแคลนชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิต ทำให้ต้องมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศ มาชดเชยในการผลิต ปัญหาดังกล่าวได้ส่งผลให้ดัชนีความเชื่อมั่นของนักลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีค่าลดลง โดยทางภาครัฐบาลและหน่วยงานเอกชนต่าง ๆ ได้มีการออกมาตรการ เพื่อให้ความช่วยเหลือกับผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย และเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน ซึ่งแบ่งมาตรการออกเป็น 2 ส่วน คือ มาตรการกระตุ้นอุตสาหกรรมยานยนต์ให้ขยายตัว และมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย พบว่าหลังจากประกาศใช้มาตรการต่าง ๆ ทำให้ค่าดัชนีความเชื่อมั่นของนักลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีค่าเพิ่มขึ้น และมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีค่าเพิ่มขึ้นเช่นกัน

จากการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ พบว่ามีปัจจัยที่ส่งผลต่อการลงทุนทั้งหมด 6 ปัจจัย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ (IMP) ปริมาณการผลิตรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ (QTY) มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกับมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และอัตราค่าแรงขั้นต่ำเฉลี่ยระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี (W) และสถานการณ์น้ำท่วม (D1) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับมูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ดังนั้นการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีการผลิต การพัฒนาแรงงานให้มีคุณภาพ รวมทั้งนโยบายสนับสนุนของภาครัฐ และองค์กรเอกชน ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่นักลงทุนใช้เป็นเงื่อนไขในการตัดสินใจลงทุน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยจะมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของโลกในปัจจุบัน หากแต่ในอนาคตประเทศต่าง ๆ กำลังพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีการผลิตทักษะแรงงาน เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้นักลงทุนตัดสินใจเลือกลงทุน ดังนั้นประเทศไทยควรจะพัฒนาปรับปรุง และแก้ไขจุดด้อย เพื่อให้เกิดความแข็งแกร่ง สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก และสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน ซึ่งจากการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ทำให้ทราบว่า

1. อัตราค่าแรงขั้นต่ำมีผลต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เนื่องจากอัตราค่าแรงขั้นต่ำเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิต ปัจจุบันรัฐบาลได้ปรับขึ้นอัตราค่าแรงขั้นต่ำเป็น 300 บาท ทั้งประเทศ ทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตัดสินใจลงทุนของนักลงทุน ดังนั้นการพัฒนาทักษะความรู้ความสามารถและคุณภาพของแรงงานให้สูงขึ้นเป็นเรื่องที่จำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อให้ให้นักลงทุนตัดสินใจเลือกลงทุนในประเทศไทยแทนการตัดสินใจลงทุนในประเทศที่อัตราค่าแรงต่ำกว่าประเทศไทย เช่น การพัฒนาทักษะด้านภาษา ทักษะด้านการปฏิบัติงาน ทักษะด้านการคิดค้นเทคโนโลยีการผลิต เพื่อเป็นการเพิ่มผลิตภาพและประสิทธิภาพการผลิตให้สูงขึ้น

2. นโยบายของภาครัฐ และนโยบายขององค์กรเอกชนเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่นักลงทุนนำมาพิจารณาตัดสินใจเลือกลงทุนต่อในอนาคต หรือตัดสินใจย้ายฐานการลงทุนไปยังประเทศอื่น ๆ ที่มีมาตรการสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน ดังนั้นภาครัฐ หรือหน่วยงานเอกชนควรมีการกำหนดมาตรการในการสนับสนุนกิจการการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งมาตรการในการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ปัญหาภัยธรรมชาติ ปัญหาความไม่มั่นคงทางการเมือง เป็นต้น



### 5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ศึกษาผลกระทบของนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ที่ภาครัฐบาลและหน่วยงานเอกชน กำหนดขึ้นเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย รวมทั้งมาตรการกระตุ้นการลงทุน หลังเกิดอุทกภัย
2. ศึกษารูปแบบมาตรการและนโยบายสนับสนุนการลงทุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และมาตรการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยของประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บรรณานุกรม

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2552. ผลกระทบของการเปิดเสรีทวิภาคีระหว่างไทยกับ  
ออสเตรเลียในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ. (ออนไลน์). แหล่งที่มา :  
<http://www.thaifita.com/trade/study>
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2550. โครงการศึกษาผลกระทบและกำหนดท่าทีไทยต่อ  
การจัดตั้งเขตการค้าเสรีตะวันออก. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.thaifita.com>
- กรมการค้าไทย. 2555. ข้อมูลมูลค่าการส่งออก และนำเข้าสินค้าของไทย. (ออนไลน์).  
แหล่งที่มา : <http://www2.ops3.moc.go.th>
- กรมควบคุมมลพิษ. 2555. รายงานการแก้ไขบรรเทาปัญหาน้ำท่วมขังน้ำเสีย. (ออนไลน์).  
แหล่งที่มา : <http://wqm.pcd.go.th/water/images/stories/wqm/followup/flooding0255.pdf>
- กรมสรรพสามิต. 2554. โครงการรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล. (ออนไลน์).  
แหล่งที่มา : <https://firstcar.excise.go.th>
- กระทรวงแรงงาน. 2555. อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.nesdb.go.th>
- กระทรวงการคลัง. 2554. มาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการปี 2554. (ออนไลน์).  
แหล่งที่มา : [http://www.mof.go.th/home/Press\\_release/News2011/122.pdf](http://www.mof.go.th/home/Press_release/News2011/122.pdf)
- กระทรวงสาธารณสุข. 2555. ข้อมูลสถิติสาธารณสุข. (ออนไลน์). แหล่งที่มา :  
<http://bps.ops.moph.go.th/index.php>
- กระทรวงอุตสาหกรรม. 2555. รายงานของกระทรวงอุตสาหกรรมต่อคณะรัฐมนตรี 2554.  
(ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.industry.go.th>
- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2554. รายงานประจำปี 2554. (ออนไลน์).  
แหล่งที่มา : <http://www.ieat.go.th>
- กิตติยา จีนแก้ว. 2551. ปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงจากประเทศไทยในประเทศสมาชิก  
อาเซียนใหม่. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ณัฐพันธ์ เขจรนนท์. 2542. การบริหารธุรกิจ. กรุงเทพฯ : บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด (มหาชน)
- ณัฐวัชร เพชรสุวรรณ. 2549. การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นในประเทศไทย.  
สารนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. 2555. วิเคราะห์ประเด็นธุรกิจ : อุตสาหกรรม  
รถยนต์ฟื้นตัวเร็ว ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ปี 2555 เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง. (ออนไลน์).  
แหล่งที่มา : <http://www.exim.go.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2554ก. **มหาอุทกภัย 2554 ผลกระทบและแนวโน้มการฟื้นตัว**

**จากการสำรวจผู้ประกอบการ.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

<http://www.bot.or.th/Thai/EconomicConditions/Pages/index.aspx>

\_\_\_\_\_ . 2554ข. **การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจาก**

**อุทกภัยปี พ.ศ. 2554.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

[http://www.bot.or.th/Thai/FinancialMarkets/Fin\\_AssisToEconSector/Pages/index.aspx](http://www.bot.or.th/Thai/FinancialMarkets/Fin_AssisToEconSector/Pages/index.aspx)

ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2555ก. **อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

[http://www.indexpr.moc.go.th/price\\_present/cpi/stat/others/report\\_core1.asp](http://www.indexpr.moc.go.th/price_present/cpi/stat/others/report_core1.asp)

\_\_\_\_\_ . 2555ข. **อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร.**

(ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www2.bot.or.th/statistics/BOTWEBSTAT.aspx>

กระทรวงพาณิชย์. 2554. **ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปของประเทศ (เงินเฟ้อ) เดือนตุลาคม 2554.**

(ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www2.moc.go.th/main.php>

พาริณี ททรัพย์ทวี. 2548. **องค์กรธุรกิจกับบทบาทการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของญี่ปุ่นในประเทศไทย : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์.** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. 2555. **ชีวิตความเป็นอยู่ของผู้ใช้แรงงานไทยในปีนี้ (พ.ศ. 2555)**

**เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2554).** (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://dusitpoll.dusit.ac.th>

รุ่งทิwa สุวรรณรัตน์. 2550. **ผลกระทบจากมาตรการการลดทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่อ**

**อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต.

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

วรรณวิมล สว่างเงินยวง. 2555. **ความสำคัญของห่วงโซ่อุปทานของไทยต่อเศรษฐกิจโลก.**

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.bot.or.th>

วิไลลักษณ์ ธารเอี่ยม. 2547. **ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการลงทุนของบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรม**

**ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต.

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ศุภนาท ศิริพงษ์. 2555. **ผลกระทบจากอุทกภัยน้ำท่วมครั้งรุนแรงปี 2555 ต่อภาคอุตสาหกรรม**

**ในประเทศไทย.** สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

<http://www.tpsol0.org>

ศูนย์วิจัยกสิกร. 2555. **ผลกระทบน้ำท่วมปี 2554 ต่อภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจไทย.**

(ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.kasikornresearch.com>

ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. 2555. **อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

<http://www.data.thaiauto.or.th/iu>

สถาบันยานยนต์. 2554. **รายงานประจำปี 2554.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

<http://www.thaiauto.or.th>

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2554. **โอกาสและความเสี่ยงของเศรษฐกิจปี 2554.**

(ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.fti.or.th>

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2555ก. **สถิติการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วน.** (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.fti.or.th>

\_\_\_\_\_. 2555ข. **ดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรม.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

<http://www.fti.or.th>

สมศักดิ์ ตรีสัตย์. 2537. **การออกแบบและวางผังโรงงาน.** กรุงเทพฯ : สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี

สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย. 2554. **ประวัติความเป็นมา.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

<http://www.thaiautoparts.or.th/index.php>

สาโรจ เย็นอุดม. 2547. **ผลกระทบของการเปิดการค้าเสรีที่มีต่อการส่งเสริมการลงทุนของ  
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย.** สารนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต.

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2555ก. **ภาพรวมและแนวโน้ม**

**อุตสาหกรรมในประเทศไทย.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.nesdb.go.th>

\_\_\_\_\_. 2555ข. **ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ไตรมาสที่ 4/ 2554.** (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.nesdb.go.th>

\_\_\_\_\_. 2555ค. **ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ไตรมาสที่ 2/ 2555.** (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.nesdb.go.th>

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2554. **มาตรการช่วยเหลือผู้ได้รับการส่งเสริม**

**การลงทุนที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา :

[http://ns.boi.go.th/thai/download/law\\_regulations/739/4\\_2554.pdf](http://ns.boi.go.th/thai/download/law_regulations/739/4_2554.pdf)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2555. **สถิติการให้การส่งเสริมการลงทุน.** (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.boi.go.th/index.php?page=statistics>

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. 2555. **ผลกระทบจากอุทกภัยน้ำท่วมครั้งรุนแรงปี 2554**

**ต่อภาคอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.tafathai.org>

สำนักบริการข้อมูล และสารสนเทศ. 2553. **แนวคิดการเลือกทำเลที่ตั้งสำหรับโรงงาน**

**อุตสาหกรรม.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.idis.ru.ac.th/report>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



สำนักวิชาการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2554. **โอกาสและความเสี่ยงของเศรษฐกิจปี 2554.** (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.fti.or.th>

สุวินัย ภรณวลัย. 2535. **ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติกับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย.** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

อาทิตย์ เลิศล้ำ. 2546. **ความต้องการของผู้ประสภภัยนำท่วมและการจัดการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมกรณีศึกษา:บ้านลำปาว อำเภอเขื่อนขันธ์ จังหวัดกาฬสินธุ์.** วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Dunning, John H. 1993. **International Production and the Multinational Enterprise.** London : George Allen & Unwin Publishers Ltd.

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. 2011. **2011 PRODUCTION STATISTICS.** [Online]. Available : <http://oica.net/category/production-statistics>

Porter, M.E. 1990. **The Competitive Advantage of Nation.** Hong Kong : The Macmillan Press.

Suehiro, A. 1985. **Capital Accumulation and Industrial Development of Thailand.** Thailand : Social Research Institute, Chulalongkorn University.

Vanichseni, S. and Tiasiri, V. 2002. **Development of National Strategic Plan: Cluster-based Development Process.** Thailand : Thailand Automobile Institute.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### ตารางผนวกที่ 1 ผลการคำนวณค่าสมการถดถอยเชิงซ้อน

Dependent Variable : INV

Method: Least Squares

Sample: 2550Q1 2555Q3

Included observations: 43

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-99833.800	16780.010	-5.950	0.000
LOG(GDP)	8180.781	1427.383	5.731	0.000
W	-142.642	57.325	2.488	0.018
ER	1474.144	308.948	4.771	0.000
IMP	0.422	0.143	2.956	0.005
QTY	0.028	0.010	-2.700	0.010
D1	-7068.043	3804.868	-1.858	0.071
R-squared	0.806	F-statistic		24.935
Adjusted R-squared	0.774	Prob(F-statistic)		0.000
S.E. of regression	4475.691	Durbin-Watson stat		1.982

ที่มา: จากการวิเคราะห์. 2555

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ประวัติผู้เขียน

- ชื่อ-นามสกุล** นางสาวจันทร์รา สรรพกิจจานนท์
- วันเดือนปีเกิด** 2 เมษายน พ.ศ. 2528
- สถานที่เกิด** กรุงเทพมหานคร
- สถานที่อยู่ปัจจุบัน** 656/57 ซอยคล้ายจินดา ถนนประชาธิปไตย แขวงหิรัญรุจี เขตธนบุรี  
จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10600
- ประวัติการศึกษา** พ.ศ. 2549 สำเร็จการศึกษาหลักสูตร วิทยาศาสตรบัณฑิต  
สาขาวิชาฟิสิกส์ประยุกต์ คณะวิทยาศาสตร์  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- ประสบการณ์ทำงาน** พ.ศ. 2550 – ปัจจุบัน เจ้าหน้าที่ฝ่ายรับประกันคุณภาพ  
บริษัท ไทยสแตนเลย์การไฟฟ้า จำกัด (มหาชน)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้