

ผลกระทบจากมาตรการการส่งออกที่มีผลต่อการค้า (ทริมส์)

ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

IMPACT ON TRADE RELATED INVESTMENT MEASURES (TRIMS)
TOWARD AUTOMOTIVE PART INDUSTRY IN THAILAND

รุ่งทิwa สุวรรณรัตน์

RUNGTIWA SUWANNARAT

วิทยานิพนธ์นี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยที่ดำเนินการตามหลักสูตรสาขาวิชาเศรษฐศาสตร์
ศาสตราจารย์ ดร. อรุณรัตน์ นาคบุตร

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. 2550

ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)
ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

IMPACT ON TRADE RELATED INVESTMENT MEASURES (TRIMS)
TOWARD AUTOMOTIVE PART INDUSTRY IN THAILAND

รุ่งทิwa สุวรรณรัตน์

RUNGTIWA SUWANNARAT

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2550

**IMPACT ON TRADE RELATED INVESTMENT MEASURES (TRIMS)
TOWARD AUTOMOTIVE PART INDUSTRY IN THAILAND**

RUNGTIWA SUWANNARAT

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF SCIENCE IN INDUSTRIAL MANAGEMENT
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2007

COPYRIGHT 2007

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

| | |
|---------------------------------|---|
| หัวข้อวิทยานิพนธ์ | ผลกระทบจากมาตรการการลดทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย |
| นักศึกษา | นางสาวรุ่งทิwa สุวรรณรัตน์ |
| รหัสประจำตัว | 48064121 |
| ปริญญา | วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต |
| สาขาวิชา | วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม |
| พ.ศ. | 2550 |
| อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ | รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ |
| อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม | รศ.ดร.วรรณารถ แสงมณี |

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับของผลกระทบจากมาตรการการลดทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย 2) เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์กับผลกระทบจากมาตรการการลดทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ในแต่ละด้าน อันได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการตลาดและด้านการบริหาร การจัดการที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย 3) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ภายหลังกการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลดทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) จากข้อตกลงแอกดต์ ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากสถานประกอบการที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการดำเนินการวิจัยจำนวน 275 ราย โดยใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลมีผู้บริหารสถานประกอบการให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามกลับมาเป็นจำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 82.9 ของกลุ่มตัวอย่าง และ ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จ SPSS For Windows (Statistical Package for the Social Science for windows)โดย สถิติที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ค่าร้อยละ (Percentage), ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean : \bar{X}), ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : $S.D.$), การทดสอบ t-test, การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และการเปรียบเทียบรายคู่โดยวิธี Least-Significant Different (LSD)

ผลการวิจัยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ 4 ประการดังนี้

1. ความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการการลดทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ผ่านปัจจัย 3 ด้าน พบว่า ด้านการผลิตและด้านการตลาดได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก ส่วนด้านการบริหารการจัดการได้รับผลกระทบปานกลาง แต่ความคิดเห็น

โดยรวมแล้วผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง โดยสถานประกอบการแต่ละรายมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก

2. ลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ได้แก่ ลักษณะการลงทุน ขนาดของอุตสาหกรรม และลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ได้รับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ในด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน มีเพียงแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่แตกต่างกันทำให้ได้รับผลกระทบด้านการผลิตแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

3. ลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ได้แก่ ลักษณะการลงทุน ขนาดของอุตสาหกรรม และแหล่งที่มาของวัตถุดิบ ได้รับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ในด้านการตลาดไม่แตกต่างกัน มีเพียงลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกันทำให้ได้รับผลกระทบด้านการตลาดแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4. ลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ได้แก่ ลักษณะการลงทุน แหล่งที่มาของวัตถุดิบ และลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ได้รับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ในด้านการบริหารจัดการไม่แตกต่างกัน มีเพียงขนาดของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกันทำให้ได้รับผลกระทบด้านการบริหารจัดการแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

5. ความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายหลังจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มียกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมีผลบังคับใช้ พบว่า โดยรวมแล้วมีปัญหาและอุปสรรคค่อนข้างมาก โดยสถานประกอบการแต่ละรายมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก

| | |
|--------------------------|--|
| Thesis Title | Impact on Trade Related Investment Measures (TRIMs) Toward Automotive Part Industry in Thailand |
| Student | Miss Rungtiwa Suwannarat |
| Student ID. | 48064121 |
| Degree | Master of Science |
| Program | Industrial Management |
| Year | 2007 |
| Thesis Adviser | Assoc. Prof. Atinuch Kanchanapiboon |
| Thesis Co-Adviser | Assoc. Prof. Dr. Woranat Sangmanee |

ABSTRACT

The objective of this research is to 1) To study level Impact on Trade Related Investment Measures (TRIMs) Toward Automotive Part Industry in Thailand. 2) Compare the geographic back ground of Automotive Part Manufacturers against the affect form TRIMs in particulars aspect including manufacturing, marketing and management on the Automotive part Industry 3) To study problems and termination after cancel Local Content Requirement in compliance with TRIMs which is composed by GATT. The sampled group consists of 275 enterprises which are member of Thai Auto – Parts Manufacturers Association. Data used in this research are from questionnaires and 228 executives have answer the questionnaire which is accounted for 82.9%. The result form questionnaires will be calculate by SPSS for Windows by using Percentage, Mean, Standard Deviation and test relationship by t-test and One-way ANOVA used in analyzing data on background of the enterprises with TRIMs impact.

The main findings of the study are as follow:

1. The opinion of the executive on TRIMs through 3 factor finds out that manufacturing and marketing parts are badly affected however, the management is also considerably impacted. Collectively, the impact is medium with the similar idea from the enterprises.

2. Different background of the enterprises in term of capital, size of the industry and type of product market have been indifferently affected by TRIMs in term of manufacturing only source of row material has caused a different impact were statistically significant difference at level 0.01.

3. Different background of the enterprises in term of capital, size of the industry and source of row material have been indifferently affected by TRIMs in term of marketing only type of product market has caused a different impact were statistically significant difference at level 0.01.

4. Different background of the enterprises in term of capital, source of row material and type of product market have been indifferently affected by TRIMs in term of management only size of the industry has caused a different impact were statistically significant difference at level 0.01.

5. The opinion of the executive toward the problem and obstacle occurred against the automotive part Industry by TRIMs to cancel Local Content Requirement which is already effective. It has found out that collectively, there are many problem and obstacle which are similarly taken by the enterprises.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างดี ด้วยคำแนะนำ คำปรึกษาและความเอาใจใส่ เกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรม ชิ้นส่วนยานยนต์ไทย จาก รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารด แสงมณี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ผู้วิจัยซาบซึ้งในความอนุเคราะห์ จากท่านและขอ กราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.จิระเสกข์ ตริเมธสุนทร ผศ.ดร.วินัย พุทธิกุล และ ผศ.ดร.สรรพลสิทธิ์ ลิ้มนรรัตน์ ซึ่งช่วยแนะนำแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในขั้นตอนสุดท้ายทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความถูกต้องสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ คณาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ รศ. สุชาติ เหล่าปรีดา และ ดร.ณรงค์ พิมสาร ที่ให้ความกรุณาช่วยเหลือในการตรวจสอบแบบสอบถามที่จะใช้ในการวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ คุณอัญชลี แซ่เจียม ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและจัดซื้อ บริษัท ABLE PROGRESS จำกัด ปทุมธานี คุณทศพร สักคบัญญัติ ผู้จัดการฝ่ายผลิตบริษัท เกียวริช อิโอ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และ คุณชวลิต โหมคสกุล ผู้จัดการฝ่ายประกันคุณภาพ บริษัท โคโยต้า โคะเซ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ที่ให้ความกรุณาช่วยเหลือในการตรวจสอบแบบสอบถามที่จะใช้ในการวิจัย

ขอขอบพระคุณ บิดา มารดา และทุกคนในครอบครัวที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจให้ ด้วยดีตลอดระยะเวลาที่ได้ทำการศึกษา

ขอขอบพระคุณ ผู้บริหารสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลและการตอบแบบสอบถามในทุกข้ออย่างสมบูรณ์รวมถึงให้ ข้อเสนอแนะต่างๆตลอดระยะเวลาในการเก็บข้อมูล

สุดท้ายขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ธุรการ ภาควิชาภาษาและสังคม ตลอดจนบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม และบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ให้ความช่วยเหลือประสานงาน และอำนวยความสะดวกในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอบแด่ผู้ที่มีพระคุณทุกท่าน

รุ่งทิwa สุวรรณรัตน์

สารบัญ

| | หน้า |
|--|-----------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | I |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | III |
| กิตติกรรมประกาศ..... | V |
| สารบัญ..... | VI |
| สารบัญตาราง..... | IX |
| สารบัญภาพ..... | XII |
| บทที่ 1 บทนำ..... | 1 |
| 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย..... | 7 |
| 1.3 สมมติฐานในการวิจัย..... | 7 |
| 1.4 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย..... | 9 |
| 1.5 ขอบเขตการวิจัย..... | 10 |
| 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย..... | 10 |
| 1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ..... | 11 |
| | |
| บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... | 15 |
| 2.1 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า..... | 15 |
| 2.2 องค์การการค้าโลก (WTO)..... | 22 |
| 2.3 การเจรจาและข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า..... | 24 |
| 2.4 ประวัติความเป็นมาและสถานภาพปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์..... | 39 |
| 2.5 โครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์..... | 42 |
| 2.6 การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์..... | 49 |
| 2.7 ชีตความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์..... | 56 |
| 2.8 ประวัติความเป็นมาของการใช้นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และมาตรการ บังคับใช้ ชิ้นส่วนในประเทศ..... | 58 |
| 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... | 77 |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|---|------|
| บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย..... | 87 |
| 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย..... | 87 |
| 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย..... | 88 |
| 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล..... | 91 |
| 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล..... | 91 |
| 3.5 การกำหนดค่าตัวแปร..... | 92 |
| 3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล..... | 94 |
| | |
| บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล..... | 102 |
| 4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านภูมิหลังของสถานประกอบการ..... | 102 |
| 4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้บริหารเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการ การลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)..... | 106 |
| 4.3 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยภายหลัง มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลบังคับใช้..... | 112 |
| 4.4 การวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่าง กันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิต การตลาด และการบริหารการจัดการแตกต่างกัน..... | 117 |
| | |
| บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ..... | 128 |
| 5.1 สรุปผลการวิจัย..... | 130 |
| 5.2 อภิปรายผล..... | 135 |
| 5.3 ข้อเสนอแนะ..... | 140 |
| | |
| บรรณานุกรม | 144 |

สารบัญ (ต่อ)

| | |
|---------------------------|-----|
| ภาคผนวก..... | 149 |
| ภาคผนวก ก. แบบสอบถาม..... | 150 |
| ประวัติผู้เขียน..... | 160 |

สารบัญตาราง

| ตารางที่ | หน้า |
|--|------|
| 1.1 สถิติปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจำแนกตามประเภทของรถยนต์..... | 5 |
| 1.2 สินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของประเทศไทย..... | 6 |
| 2.1 สรุปการเจรจาการค้าหลายฝ่ายของแอกต์ที่ 8 รอบ..... | 18 |
| 2.2 ชนิดและแหล่งที่มาของวัตถุดิบ..... | 56 |
| 2.3 สรุปการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดและวิธีการคำนวณค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ..... | 71 |
| 2.4 สรุปนโยบายและมาตรการของรัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย..... | 74 |
| 3.1 แสดงสูตรการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA..... | 98 |
| 3.2 แสดงสมมติฐานการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ..... | 100 |
| 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ในแต่ละสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย..... | 102 |
| 4.2 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)..... | 106 |
| 4.3 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผลกระทบจากมาตรการ การลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยผ่าน ปัจจัยด้านต่างๆ..... | 111 |
| 4.4 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคที่ เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยภายหลังจากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้..... | 112 |
| 4.5 แสดงผลการทดสอบลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน โดยวิธี t-test..... | 117 |
| 4.6 แสดงผลการทดสอบขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิต แตกต่างกันโดยวิธี One-way ANOVA..... | 118 |
| 4.7 แสดงผลการทดสอบแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผล กระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA..... | 118 |

สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตารางที่ | หน้า |
|----------|---|
| 4.8 | แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบที่มีแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่แตกต่างกัน ใน 3 ช่วง เป็นรายคู่โดยใช้ LSD 119 |
| 4.9 | แสดงผลการทดสอบลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA 120 |
| 4.10 | แสดงผลการทดสอบลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยวิธี t-test 120 |
| 4.11 | แสดงผลการทดสอบขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA 121 |
| 4.12 | แสดงผลการทดสอบแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA 121 |
| 4.13 | แสดงผลการทดสอบลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA 122 |
| 4.14 | แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบที่มีลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน ใน 3 ช่วง เป็นรายคู่โดยใช้ LSD 123 |
| 4.15 | แสดงผลการทดสอบลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน โดยวิธี t-test 124 |
| 4.16 | แสดงผลการทดสอบขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA 124 |

สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตารางที่ | หน้า |
|--|------|
| 4.17 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบที่มีขนาดของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ใน 3 ช่วง เป็นรายคู่โดยใช้ LSD..... | 125 |
| 4.18 แสดงผลการทดสอบแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA..... | 126 |
| 4.19 แสดงผลการทดสอบลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน โดยวิธี One-way ANOVA..... | 127 |

สารบัญภาพ

| ภาพที่ | หน้า |
|---------------------------------------|------|
| 1.1 แสดงกรอบแนวความคิดในการวิจัย..... | 9 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้ดำเนินนโยบายการค้าเสรีมากขึ้น กล่าวคือรัฐบาลจะเข้าไปมามีบทบาทน้อยที่สุด โดยปล่อยให้เอกชนดำเนินการค้าระหว่างประเทศโดยปราศจากสิ่งกีดขวางและข้อจำกัดเสรีภาพทางการค้า เช่น การตั้งกำแพงภาษี การกำหนดโควต้าสินค้าเข้าและสินค้าออก เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดข้อกีดกันทางการค้าต่างๆ ลง อันจะทำให้การค้าระหว่างประเทศดำเนินและขยายตัวไปอย่างกว้างขวาง ซึ่งจะช่วยให้การจัดสรรทรัพยากรโลกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด อันจะเป็นผลดีต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ และเกิดประโยชน์ต่อผู้ผลิตและผู้บริโภคโดยรวม นโยบายการค้าเสรีจะมีส่วนช่วยให้ปริมาณการค้าในตลาดโลกมีจำนวนมากขึ้น ผู้ผลิตสามารถผลิตสินค้าได้มากขึ้น และประหยัดทรัพยากรการผลิตที่นำไปผลิตสินค้าที่มีต้นทุนสูง ส่วนผู้บริโภคก็สามารถซื้อสินค้าได้ในราคาถูกลง และมีโอกาสในการเลือกซื้อมากขึ้น (ประภรณ์ รักจิตรธรรม. 2539 : 1) ดังนั้น นโยบายการค้าระหว่างประเทศจึงมุ่งสู่ความเป็นการค้าเสรีมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากที่ประเทศต่างๆ ได้ร่วมกันกำหนดข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade) หรือ แกดต์ (GATT) ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2491 ซึ่งเป็นข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศที่ทำหน้าที่ 3 อย่างพร้อมกัน คือ (1) เป็นกฎระเบียบทางการค้าระหว่างประเทศ (2) เป็นเวทีเพื่อการเจรจาการค้า (3) เป็นเวทีให้ประเทศคู่กรณียุติข้อพิพาทการค้า (พิทักษ์ อุดมวิชัยวัฒน์. 2543 : 1) ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2490- ปัจจุบันแกดต์ (GATT) ได้จัดให้มีการเจรจาการค้าหลายฝ่ายในรูปพหุภาคีเพื่อลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคทางการค้าไปแล้วรวม 9 รอบ

การเจรจารอบอุรุกวัยเป็นการเจรจาครั้งที่ 8 (2529- 2537) ซึ่งถือได้ว่าเป็นการเจรจารอบสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อกฎเกณฑ์การค้าโลกมากที่สุด เพราะนอกจากจะมีการเจรจาลดภาษี และอุปสรรคทางการค้า เช่นเดียวกับการเจรจารอบอื่นๆ ที่ผ่านมาแล้ว ยังได้ขยายขอบเขตการเจรจาเพื่อปรับปรุงกฎเกณฑ์ของแกดต์ที่ได้กำหนดมาเกือบ 60 ปี ให้กระชับรัดกุม และมีความทันสมัยต่อสภาวะการค้าโลกในปัจจุบันที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปให้น่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น รวมทั้งได้ยกร่างกฎเกณฑ์การค้าในเรื่อง สินค้าเกษตร สิ่งทอ และเรื่องใหม่ๆ ที่ไม่เคยมีการเจรจาในแกดต์มาก่อน ได้แก่ เรื่องทรัพย์สินทางปัญญาที่เกี่ยวกับการค้า เรื่องมาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า และการค้าบริการ ให้ประเทศสมาชิกได้ถือปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน และที่สำคัญที่สุดคือ ประเทศสมาชิกแกดต์จำนวนกว่า 120 ประเทศ ที่เข้าร่วมเจรจาในรอบอุรุกวัย ได้ตกลงที่จะยกฐานะ

แกตต์ซึ่งเป็นเพียงสัญญาการค้าระหว่างประเทศให้มีฐานะเป็นองค์การระหว่างประเทศ โดยจัดตั้งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) ขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 ปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 150 ประเทศ (ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2549) โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกก่อตั้งในลำดับที่ 59 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2537 องค์การการค้าโลกมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ (พิทักษ์ อุดมวิชัยวัฒน์. 2543 : 1) มีหลักการสำคัญในการดำเนินการค้าระหว่างประเทศเป็นหลักการเดียวกับแกตต์ เช่น การกำหนดมาตรการการค้าระหว่างประเทศโดยไม่เลือกปฏิบัติ (Non-discrimination) การกำหนดและบังคับใช้มาตรการทางการค้าจะต้องมีความโปร่งใส (Transparency) เป็นต้น นอกจากนี้ WTO ยังทำหน้าที่กำกับควบคุมจำนวน 29 ความตกลง ซึ่งหนึ่งในนั้นก็คือ ความตกลงเรื่องมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (Agreement on Trade-Related Investment Measures : TRIMs)

ถึงแม้ว่านโยบายการค้าเสรีจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ แต่ในทางปฏิบัติ หากรัฐบาลดำเนินนโยบายการค้าเสรีโดยมิได้มีการกำหนดมาตรการที่จะคุ้มครองหรือเอื้อประโยชน์ให้กับอุตสาหกรรมภายในประเทศแล้ว ย่อมส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่เป็นของคนไทย ทั้งที่เป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมและอุตสาหกรรมที่เพิ่งเกิดใหม่ในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าเพื่อทดแทนการนำเข้า เนื่องจากในระยะแรกของการผลิตนั้น ต้นทุนการผลิตจะสูงคุณภาพของสินค้ายังต่ำเพราะความชำนาญในการผลิตมีน้อย จึงไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าชนิดเดียวกันจากประเทศอื่นที่มีความชำนาญกว่าได้ (ประภมภรณ์ รักจิตธรรม. 2539 : 1) ดังนั้นจึงอาจจะมีผลทำให้อุตสาหกรรมที่ก่อตั้งขึ้นใหม่และอุตสาหกรรมดั้งเดิมที่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขันอาจต้องยกเลิกกิจการไปในที่สุด ในปัจจุบันการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะกับประเทศกำลังพัฒนาซึ่งมักประสบปัญหาการขาดแคลนเงินทุนภายในประเทศ ดังนั้นมาตรการต่างๆ จึงถูกนำมาใช้ในรูปแบบต่างๆ ที่ช่วยจูงใจหรือสนับสนุนให้เงินทุนจากต่างประเทศเคลื่อนย้ายเข้ามาลงทุนในประเทศเพิ่มมากขึ้น แต่ขณะเดียวกันการกำหนดเงื่อนไขการลงทุนในบางอุตสาหกรรมเพื่อเอื้อประโยชน์แก่อุตสาหกรรมภายในประเทศก็กลายเป็นการปกป้องอุตสาหกรรมบางสาขาในประเทศไปด้วย ดังนั้นเมื่อนักลงทุนจากต่างประเทศต้องเผชิญกับเงื่อนไขบางประการของการลงทุนทำให้ผู้ลงทุนไม่สามารถดำเนินธุรกิจไปในทางที่ทำให้เกิดกำไรสูงสุดได้ ประเทศผู้ลงทุนซึ่งส่วนใหญ่ก็คือประเทศพัฒนาแล้วจึงได้หิวยกประเด็นนี้เข้าเสนอต่อแกตต์โดยเรียกร้องให้มีการขจัดอุปสรรคดังกล่าวลง มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าหรือทริมส์ จึงเข้ามาสู่การพิจารณาในแกตต์ด้วยเหตุผลที่ว่ามาตรการดังกล่าวมีความเชื่อมโยงโดยตรงต่อการค้า เนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ในการลงทุนซึ่งจะทำให้การค้าไม่สามารถตัดสินใจได้อย่างเสรี ก่อให้เกิดผลในเชิงบิดเบือนการค้า กลไกตลาดไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่ (วุฒิพงษ์ เปรมปราโมทย์. 2539 : 4) ซึ่งถือเป็นการปฏิบัติที่ขัดต่อกฎเกณฑ์ของแกตต์ เช่น การบังคับใช้เงินส่วนภายในประเทศและการบังคับให้มีการส่งออก เป็นต้น ทั้งนี้สหรัฐอเมริกาเป็น

ประเทศที่ริเริ่มในการนำประเด็นนี้เข้าสู่การเจรจาในเวทีแกตต์ โดยมีประเทศญี่ปุ่น และกลุ่มประเทศแถบ ยุโรปเป็นผู้ให้การสนับสนุน แต่ในทัศนะของประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ต่างโต้แย้งให้เห็นถึงความจำเป็นของการกำหนดเงื่อนไขในการลงทุนดังกล่าวต่อการพัฒนาประเทศ และการที่ประเทศใดจะลงทุนนั้นย่อมหมายถึงว่า ประเทศผู้ลงทุนได้ยอมรับต่อเงื่อนไข และสถานการณ์นั้นๆ ในประเทศที่ไปลงทุนแล้ว เนื่องจากประเทศเหล่านั้น ไม่มีการบังคับให้ลงทุนแต่อย่างใด (ฝ่ายวิจัยบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2536 : 1)

มาตรการทริมส์ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ประเทศไทยซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาจึงประสบปัญหาดังกล่าวเช่นกัน เนื่องจากประเทศไทยมีกฎเกณฑ์และข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนหลายประการตามข้อห้ามของทริมส์ สำหรับอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและเห็นได้ชัดก็ได้แก่ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ มาตรการทริมส์ที่จะส่งผลกระทบโดยตรง ได้แก่ การห้ามบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศและการห้ามการบังคับการส่งออก เนื่องจากประเทศไทยมีการใช้ข้อบังคับดังกล่าวผ่านมาตรการต่างๆ ในการส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ

ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศจะต้องเผชิญกับปัญหาอย่างแน่นอน ทั้งจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศ และผู้ผลิตชิ้นส่วนในเครือของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลกที่ได้ติดตามบริษัทแม่เข้ามาเพื่อผลิตชิ้นส่วนป้อนให้กับบริษัทเมื่อนั้นๆ ทั้งในด้านของชิ้นส่วนยานยนต์คุณภาพสูง และชิ้นส่วนยานยนต์ที่เน้นทางด้านราคา และผลกระทบที่คาดว่าจะตามมาอีกก็คือ ชิ้นส่วนบางประเภทจะมีการผลิตในประเทศเพิ่มขึ้น ขณะที่บางชิ้นส่วนจะลดการผลิตลง เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์ได้สั่งซื้อชิ้นส่วนจากต่างประเทศ โดยผู้ผลิตที่จะประสบปัญหาก็คือ บริษัทชิ้นส่วนคนไทยที่ซื้อ Know How มาเป็นช่วงๆ หรือซื้อมาเฉพาะรุ่น เฉพาะแบบ เมื่อหมดข้อตกลงแล้วก็แสวงหาใหม่ ผู้ประกอบการรถยนต์จะตัดสินใจเลือกใช้ชิ้นส่วนบนพื้นฐานของธุรกิจและเงื่อนไขของการส่งมอบได้ตามเวลา ซึ่งหากมองถึงความสามารถของผู้ผลิตชาวไทยแล้ว ยังถือว่าอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในเฉพาะตลาดเอเชีย เนื่องจากที่ผ่านมารัฐบาลให้การส่งเสริมแต่ก็ไม่มากพอที่จะทำให้เข้มแข็งจนสามารถแข่งขันได้ในระดับโลก(สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2542 : 14) อีกทั้งในปัจจุบันการจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ของบริษัทผู้ประกอบการเริ่มเป็นแบบ Globalization มากยิ่งขึ้น (ฝ่ายวิจัยบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2539 : 214) ผู้ผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ต่างๆ ที่เคยอาศัยประโยชน์จากสายสัมพันธ์ทางการค้าที่แน่นแฟ้น จะต้องเริ่มเผชิญหน้ากับคู่แข่งจากต่างประเทศมากยิ่งขึ้น เนื่องจากบริษัทผู้ประกอบการเหล่านั้นจะหันไปให้ความสนใจกับเรื่องของมาตรฐานของชิ้นส่วนและต้นทุนที่ต่ำที่สุดของชิ้นส่วนตามลำดับ

หากพิจารณาถึงอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ใน โลกแล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของโลก รองลงมาจากอุตสาหกรรมเหล็กและอุตสาหกรรมต่อเรือ (สำเนา จุลกะรัตน์. 2531 : 9) และแทบทุกประเทศในโลกไม่อาจปฏิเสธความสำคัญของ

รถยนต์ไคไนแ่งที่เป็นยานพาหนะจำเป็นที่มีบทบาทสูงในการขนส่งทางธุรกิจและการใช้เป็นยานพาหนะเดินทาง รัฐบาลของประเทศต่างๆ ทั้งที่เป็นประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนาต่างก็พยายามสนับสนุนให้มีอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศ และอาจรวมถึงการส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศด้วย

รถยนต์ประกอบด้วยชิ้นส่วนต่างๆ มากมายหลายพันชิ้น อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จึงมีความสำคัญอย่างมากต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ ทั้งในด้านการเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ช่วยป้อนวัตถุดิบแก่อุตสาหกรรมรถยนต์และด้านการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานของรถยนต์ เพราะการปรับปรุงสมรรถนะของรถยนต์ส่วนใหญ่ เริ่มมาจากการพัฒนาเทคโนโลยีในชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทต่างๆ ด้วยเหตุที่ชิ้นส่วนรถยนต์มีหลายประเภท ดังนั้น ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่จึงต้องการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ให้เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศ เพื่อจะได้ก้าวไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม เนื่องจากเห็นว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นเป็นจำนวนมาก เช่น อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเหล็ก และโลหะอื่นๆ อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมไฟฟ้า เป็นต้น

นอกจากนั้นอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ยังมีความสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมบริการและผู้บริโภคด้วย รถยนต์เมื่อใช้งานไประยะหนึ่งจะมีปัญหาเกิดขึ้นจำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษา และซ่อมแซมเพื่อให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตามปกติ จึงทำให้เกิดอุตสาหกรรมบริการผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้เป็นอะไหล่ด้วย ยิ่งจำนวนรถยนต์ที่ใช้งานมีมากเท่าใดความต้องการใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ก็เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น ดังนั้นหากพัฒนาอย่างครบวงจรแล้วจะสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศของผลผลิตในอัตราสูง มีการยกระดับเทคโนโลยี และสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อประเทศอีกหลายประการ (อุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย. 2538 : 28)

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์ จำนวน 18 โรงงาน มีกำลังการผลิตรถยนต์โดยรวม ประมาณ 1.3 ล้านคันต่อปี (กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม) ดังในตารางที่ 1.1 แสดงสถิติปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจำแนกตามประเภทของรถยนต์ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 – 2005 (พ.ศ. 2543 – 2548): (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)

ตารางที่ 1.1 สถิติปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจำแนกตามประเภทของรถยนต์
ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 – 2005 (พ.ศ. 2543 – 2548)

| ปี (ค.ศ.) | PASSENGER CAR | OPV&VAN MICRO BUS | BUS | TRUCK | TOTAL |
|-----------|------------------|----------------------|-----|---------|-----------|
| 2000 | 97,129 | 5,960 | 0 | 308,632 | 411,721 |
| 2001 | 156,066 | 4,621 | 271 | 298,460 | 459,418 |
| 2002 | 169,321 | 20,559 | 388 | 394,683 | 584,951 |
| 2003 | 251,684 | 9,130 | 90 | 489,608 | 750,512 |
| 2004 | 299,439 | 4,910 | 213 | 623,519 | 928,081 |
| 2005 | 277,603 | 0 | 412 | 847,301 | 1,125,361 |

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2549)

การใช้กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จากสถิติปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย จะเห็นได้ว่า มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี กล่าวคือ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงจัดเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างความมั่งคั่งให้กับประเทศไทยอย่างมากอุตสาหกรรมหนึ่ง

นอกจากนี้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 – 2548 ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ จัดเป็นสินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของประเทศไทย ในอันดับ 7, 5, 4, 4 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 1.2 (ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร)

ปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ มีจำนวนผู้ประกอบการประมาณ 1,800 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นการผลิตให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งอัตราส่วนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อป้อนให้ตลาดต่างๆ สามารถแบ่งได้ดังนี้

- ผลิตเพื่อป้อน โรงงานประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacture : OEM)
720 ราย คิดเป็นร้อยละ 40
- ผลิตเพื่อใช้ทดแทนหรืออะไหล่ (Replacement Equipment Manufacture : REM)
360 ราย คิดเป็นร้อยละ 20
- ผลิตส่งต่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรายอื่น 594 ราย คิดเป็นร้อยละ 33
- ผลิตเพื่อการส่งออก 126 ราย คิดเป็นร้อยละ 7

ตารางที่ 1.2 สินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของประเทศไทย

| รายการ | มูลค่า (หน่วย : ล้านบาท) | | | |
|--|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| | 2545 | 2546 | 2547 | 2548 |
| 1.เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ | 220,302.7 | 320,525.6 | 304,982.2 | 306,737.3 |
| 2.แผงวงจรไฟฟ้า | 75,837.7 | 93,833.1 | 111,767.4 | 161,385.1 |
| 3.เสื้อผ้าสำเร็จรูป | 97,135.9 | 123,133.0 | 110,356.5 | 112,916.2 |
| 4.ยานพาหนะอุปกรณ์และส่วนประกอบ | 48,419.6 ⁽⁷⁾ | 68,348.4 ⁽⁵⁾ | 91,954.1 ⁽⁴⁾ | 110,670.6 ⁽⁴⁾ |
| 5.เม็ดพลาสติก | 23,980.2 | 40,786.3 | 46,025.8 | 67,918.9 |
| 6.เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ | 43,578.8 | 58,058.2 | 47,233.4 | 67,137.6 |
| 7.อาหารทะเลกระป๋อง | 49,309.3 | 67,952.1 | 65,956.6 | 65,377.3 |
| 8.อัญมณีและเครื่องประดับ | 55,622.3 | 57,350.5 | 59,820.9 | 60,295.0 |
| 9.ข้าว | 65,093.4 | 86,803.1 | 73,812.1 | 58,140.1 |
| 10.ยางพารา | 57,450.0 | 55,406.5 | 43,941.7 | 54,757.4 |
| มูลค่ารวม (รวมสินค้า 10 รายการแรก กับ รายการอื่นๆ) | 1,806,682 | 2,248,089 | 2,214,248 | 2,518,197 |

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร (2549)

จากที่ได้กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านการสร้างพื้นฐานทางอุตสาหกรรม การพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม การจ้างแรงงาน การพัฒนาเทคโนโลยี การสร้างรายได้ภายในประเทศ และการนำไปสู่ความพึ่งพาตนเองทางอุตสาหกรรมในระยะยาว นอกจากนี้ยังช่วยลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศได้เป็นจำนวนมากในแต่ละปี อีกทั้งยังเป็นอุตสาหกรรมสำคัญประเภทหนึ่งที่ประเทศไทยต้องการพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศเพื่อที่จะได้ก้าวไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมุ่งที่จะศึกษาถึง ผลกระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ภายหลังจากข้อตกลงของแอกตว่าด้วยมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้าหรือ ทริมส์ว่า ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบกระเทือนอย่างไร รวมทั้งประเมินถึงขีดความสามารถของผู้ผลิตในแต่ละประเภทของกลุ่มชิ้นส่วนเหล่านั้น เพื่อช่วยให้หน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องต่างๆ

มีข้อมูลพื้นฐานเพื่อใช้ประกอบการพิจารณา การตัดสินใจ รวมทั้งกำหนดแนวทางในการดำเนินนโยบายของรัฐและอุตสาหกรรมซึ่งจะมีผลกระทบต่อการผลิต และการลงทุนต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีดังนี้

1.2.1 เพื่อศึกษาระดับของผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์กับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ในแต่ละด้าน อันได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการตลาดและด้านการบริหารจัดการที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

1.2.3 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ภายหลังการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) จากข้อตกลงแกตต์

1.3 สมมติฐานในการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

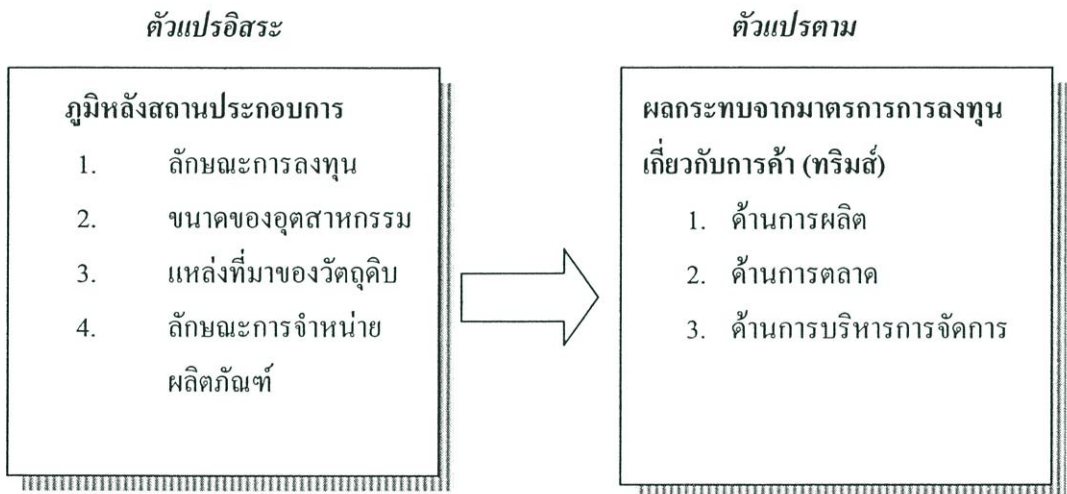
สมมติฐานที่ 1.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

1.4 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

ในการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความตั้งใจที่จะประเมินผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เนื่องจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์นี้ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในอนาคต จึงทำให้ผู้วิจัยเห็นถึงความสำคัญที่จะนำผลกระทบจากมาตรการดังกล่าวมาศึกษา ซึ่งภายในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบในด้านต่างๆของการดำเนินงานของสถานประกอบการอันได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการตลาด และการบริหารการจัดการ ซึ่งได้แสดงผังภาพที่ 1.1 กรอบแนวความคิดของการประเมินผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวความคิดในการวิจัยผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

1.5 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยครั้งนี้มีขอบเขตของการวิจัยดังนี้

1.5.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้บริหารสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Thai Auto – Part Manufacturers Association) ปัจจุบันมีจำนวน 876 คน การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชากรกลุ่มนี้จะทำโดยการสุ่มตัวอย่าง

1.5.2 ตัวแปรที่ศึกษา

1.5.2.1 ตัวแปรอิสระ ภูมิหลังสถานประกอบการ ได้แก่

1. ลักษณะการลงทุน
2. ขนาดของอุตสาหกรรม
3. แหล่งที่มาของวัตถุดิบ
4. ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์

1.5.2.2 ตัวแปรตาม ผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ ได้แก่

1. ด้านการผลิต
2. ด้านการตลาด
3. ด้านการบริหารจัดการ

1.5.3 ขอบเขตเวลา มกราคม 2550 – มีนาคม 2550

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีดังนี้

1.6.1 ทราบถึงผลกระทบของการเจรจาของแกตต์โดยทั่วไปที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

1.6.2 ทราบถึงระดับของผลกระทบจากการเจรจาของแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์โดยรวมและในแต่ละด้านของมาตรการต่างๆ ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อเป็นข้อมูลในการปรับแผนการดำเนินงานของผู้ประกอบการ

1.6.3 ทราบถึงปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ และผลกระทบจากการเจรจาของแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์โดยรวม และในแต่ละด้านของมาตรการต่างๆ ต่ออุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ไทย ทำให้สามารถคาดการณ์ลักษณะผลกระทบที่จะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

1.6.4 ทราบถึงแนวทางการปรับตัวเพื่อประกอบการพิจารณาในการลงทุนและดำเนินการของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยดังนี้

1.7.1 ภูมิหลังของสถานประกอบการ หมายถึง องค์ประกอบต่อไปนี้

1.7.1.1 ลักษณะของการลงทุนของสถานประกอบการ จำแนกเป็น 2 กลุ่ม คือ

- การลงทุนเป็นของชาวไทยทั้งหมด
- การลงทุนเป็นการร่วมลงทุนระหว่างชาวไทยกับชาวต่างชาติ

1.7.1.2 เงินลงทุนจดทะเบียนเริ่มต้น จำแนกเป็น 3 กลุ่ม คือ

- ไม่เกิน 50 ล้านบาท
- มากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท
- มากกว่า 200 ล้านบาทขึ้นไป

1.7.1.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบ

- ภายในประเทศ 100%
- นำเข้าจากต่างประเทศ 100%
- มาจากทั้งภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ

1.7.1.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์

- ตลาดจีนส่วนยานยนต์ภายในประเทศ
- ตลาดจีนส่วนยานยนต์ต่างประเทศ (ส่งออก)
- ตลาดจีนส่วนยานยนต์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (ส่งออก)

1.7.2 ผลกระทบของแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ (TRIMs and Their Impacts) หมายถึง ผลจากภายหลังจากที่มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้ามีผลบังคับใช้ (1 มกราคม พ.ศ. 2543) ที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ไทย

1.7.3 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า หรือแอกต์ (General Agreement on Tariffs and TRADE : GATT) หมายถึง ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ ที่ทำหน้าที่จะจัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศ เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากรและข้อจำกัดทางการค้าอื่นๆ แอกต์ตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อมุ่งที่จะพัฒนาระบบการค้าของโลกให้สามารถดำเนินไปได้โดยเสรี ทั้งนี้โดยการหาทางลดหรือขจัดบรรดาอุปสรรคทางการค้าต่างๆ ทั้งอุปสรรคในรูปของภาษีศุลกากร และที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร อันจะเป็นเครื่องกีดขวางการค้าเสรี ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณการค้าของโลกขยายตัวมากขึ้น อันจะเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาและนำพาความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ตลอดจนความกินดีอยู่ดีของประชากรโลก ซึ่งแอกต์มีหน้าที่สำคัญ 3 อย่าง ซึ่งดำเนินการไปพร้อมๆ กัน คือ เป็นกฎเกณฑ์ทางการค้าระหว่างประเทศ เป็นเวทีเพื่อเจรจาการค้า เป็นเวทียุติข้อพิพาททางการค้า

1.7.4 มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า หรือมาตรการทริมส์ (Trade – Related Investment Measures : TRIMs) หมายถึง การเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัย โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อที่จะส่งเสริมการขยายตัวการเปิดเสรีด้านการค้าของโลก และอำนวยความสะดวกต่อการลงทุนระหว่างประเทศ เป็นมาตรการที่มุ่งจะพยายามลดและยกเลิกเงื่อนไขการป้องกันและการสนับสนุนใดๆ ทางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการลงทุนมาบังคับใช้กับประเทศภาคีของแอกต์ โดยทั่วไปมาตรการทริมส์ ที่จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในประเทศไทยประการสำคัญ ได้แก่ การยกเลิกข้อบังคับให้มีการส่งออก และยกเลิกการบังคับให้มีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

1.7.5 การกำหนดให้มีการส่งออก (Export Requirement) หมายถึง ข้อกำหนดในเรื่องนี้เป็นการกำหนดให้ผู้ลงทุนต้องส่งออกผลิตภัณฑ์ที่ผลิตนั้นในสัดส่วนที่คงที่กับระดับการผลิต หรืออาจจะกำหนดออกมาเป็นปริมาณ หรือมูลค่าของผลิตภัณฑ์ขั้นต่ำที่ต้องส่งออก หรือในสัดส่วนหนึ่งของการนำเข้าที่เกี่ยวกับการลงทุน ข้อกำหนดนี้จะมีผลต่อประเทศผู้รับการลงทุนในกรณีที่ประเทศกำลังเผชิญกับปัญหาดุลการชำระเงินขาดดุลและเพื่อให้ดุลของเงินตราต่างประเทศสำหรับการลงทุนใดๆ เป็นบวกเสมอ อีกทั้งเพื่อป้องกัน การจัดสรรตลาดระหว่างประเทศของนักลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ การรวมตัวกันเพื่อการผูกขาดในตลาดของนักลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งทำให้บางประเทศไม่สามารถส่งออกได้ดังในกรณีของบริษัทข้ามชาติที่มีการจัดสรรตลาดกันระหว่างบริษัทในเครือ โดยการแผ่ขยายการลงทุนไปยังประเทศต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อครอบครอง ส่วนแบ่งในตลาด ในประเทศที่เข้าไปลงทุนนั้นๆ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ามาตรการเหล่านี้จะเป็นหลักประกันสำหรับประเทศผู้รับการลงทุนในอันที่จะควบคุมการส่งออกได้ในระดับหนึ่ง อีกทั้งได้คุณภาพสินค้าที่เหมาะสมซึ่งจะช่วยให้ความสามารถแข่งขันในตลาดโลกมีความเป็นไปได้มากขึ้น

1.7.6 การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) หมายถึง เงื่อนไขที่ นักลงทุนจะต้องซื้อชิ้นส่วน จากแหล่งภายในประเทศผู้รับการลงทุนในสัดส่วนหนึ่ง หรือในมูลค่าที่กำหนด มาตรการนี้จะมีผลในทางลดการไหลออกของเงินตราต่างประเทศเช่นกัน หรืออีกนัยหนึ่งเป็นการลดการนำเข้าไปในสินค้าดังกล่าวหรือเป็นการจำกัดราคาโอน (Transfer Pricing) และความแตกต่างของราคาอันเกิดจากนักลงทุนต่างประเทศ นอกจากนี้ยังเท่ากับชักจูงให้นักลงทุนจากต่างประเทศกระจายประเภทของอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจึงทำให้เกิดขบวนการพัฒนาทาง ด้านอุตสาหกรรมและเป็นการส่งเสริมให้เกิดการปรับปรุงในคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ตลอดจนเพื่อทำการปกป้องผู้ผลิตสินค้าขั้นต้นและชั้นกลางในท้องถิ่น ให้มีความเข้มแข็งขึ้น

1.7.7 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ (Automotive Parts Industry) หมายถึง อุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานของอุตสาหกรรมยานยนต์และมีความเกี่ยวข้องกับ อุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเหล็กและ โลหะอื่นๆ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งทำการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ OEM (Original Equipment Manufacture) และ REM (Replacement Equipment Manufacture)

1.7.8 ชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacture : OEM) หมายถึง ชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบรถยนต์ผลิตเองหรือว่าจ้างผู้ผลิตรายอื่นๆ ทำ การผลิตซึ่งจะต้องผ่านการทดสอบคุณภาพของผลิตภัณฑ์จากบริษัทแม่ เพื่อให้มีคุณภาพสูงตาม มาตรฐานที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนดไว้

1.7.9 ชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อการใช้ทดแทนหรืออะไหล่ (Replacement Equipment Manufacture : REM) หมายถึง ชิ้นส่วนที่มีการสึกหรอตามอายุการใช้งาน ผู้ผลิตที่ผลิตจำหน่ายใน ตลาดนี้ส่วนใหญ่จะเป็น โรงงานขนาดเล็กและขนาดกลาง คุณภาพของสินค้าจึงมีความแตกต่างกัน มากซึ่งตลาดชิ้นส่วนนี้สามารถแยกออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

1.7.9.1 อะไหล่แท้ หมายถึง ชิ้นส่วนอะไหล่ที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ผลิตขึ้นเองหรือ ว่าจ้างให้โรงงานอื่นเป็นผู้ผลิต โดยให้การรับรองในเรื่องคุณภาพ และยินยอมให้ใช้เครื่องหมายการค้า หรือยี่ห้อของรถยนต์นั้นๆ ด้วย ใช้สำหรับจำหน่ายเป็นอะไหล่เพื่อการเปลี่ยนซ่อมแซม อะไหล่ ประเภทนี้มีระดับคุณภาพเช่นเดียวกับชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์ แต่จะแตกต่างใน เรื่องราคาจำหน่ายและปริมาณการผลิต

1.7.9.2 อะไหล่เทียม หมายถึง ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้นโดยไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่เทียมนี้อาจผลิตมาจากโรงงานเดียวกันกับที่ผลิตส่งให้กับผู้ผลิตรถยนต์ก็ได้โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกันเพียงแต่ไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิตรถยนต์หรืออาจผลิตจากโรงงานอื่นที่ผลิตอะไหล่ต่างๆ ไป และใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งคุณภาพและ มาตรฐานอาจใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ก็ได้แล้วแต่นโยบายของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้นๆ

1.7.9.3 อะไหล่ปลอม หมายถึง ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้นโดยปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้หรืออะไหล่เทียมหรือบางครั้งอาจนำชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้แล้วมาปรับปรุงซ่อมแซมแล้วบรรจุกล่องจำหน่ายอีกครั้งก็ได้ซึ่งในเรื่องคุณภาพมาตรฐานแล้วย่อมต่ำกว่าชิ้นส่วนอะไหล่ 2 ประเภทข้างต้น

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากเอกสารต่างๆ ซึ่งจะนำมาเสนอตามลำดับ ดังนี้

- 2.1 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า
- 2.2 องค์การการค้าโลก (WTO)
- 2.3 การเจรจาและข้อตกลงของแอกต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า
- 2.4 ประวัติความเป็นมาและสถานภาพปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
- 2.5 โครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
- 2.6 การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- 2.7 ชัดความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- 2.8 ประวัติความเป็นมาของการใช้นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ
- 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า

(General Agreement on Tariffs and Trade : GATT)

ในสมัยสงครามโลกครั้งที่สองซึ่งเป็นยุคที่เศรษฐกิจของโลกตกต่ำ การค้าของโลกไร้กฎเกณฑ์ อันเป็นผลจากภัยสงคราม ประเทศต่างๆ ในขณะนั้นจึงได้พยายามที่จะก่อตั้งองค์การการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Organization : ITO) เมื่อปี 2490 เพื่อควบคุมดูแลการค้าโลกให้เป็นระเบียบและมีความเป็นธรรม แต่ต้องประสบกับความล้มเหลวเนื่องจากรัฐบาลสหรัฐฯ ไม่สามารถรับรองการจัดตั้ง ITO นี้ได้ เพราะรัฐสภาสหรัฐฯ ไม่ให้ความเห็นชอบด้วยกลัวว่าจะถูกรีดรอนอำนาจการเจรจาการค้าและกำหนดกฎระเบียบการค้าอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นและจะเป็นผลเสียกับตนได้

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะไม่มีองค์การ ITO เกิดขึ้น แต่ประเทศต่างๆ ที่ร่วมเจรจาในขณะนั้นจำนวน 23 ประเทศ (สมาชิกก่อตั้ง) ได้แก่ ออสเตรเลีย เบลเยียม บราซิล พม่า แคนาดา ศรีลังกา ซิลิจีน คิวบา เช็กโกสโลวาเกีย ฝรั่งเศส อินเดีย เลบานอน ลักซ์เซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ นอร์เวย์ ปากีสถาน โรดีเชียใต้ ซีเรีย แอฟริกาใต้ สหราชอาณาจักร และสหรัฐฯ ก็ได้พร้อมใจกันนำเอาความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า หรือแอกต์ (General Agreement on Tariffs and Trade :

GATT) ซึ่งเป็นความตกลงในการจัดตั้งองค์การ ITO มาเป็นกฎเกณฑ์กำกับการค้าระหว่างประเทศ ให้มีระเบียบและเป็นธรรม โดยมีการรับรองความตกลงนี้ องค์การสหประชาชาติ ๓ นครเจนีวา และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2491

ข้อตกลงดังกล่าวในเบื้องต้น มิได้มุ่งที่จะใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินนโยบายทางการค้า แต่เป็นเพียงการบันทึกเรื่องการให้มีสิทธิพิเศษทางด้านภาษีศุลกากรระหว่างประเทศ 23 ประเทศ อันเป็นผลมาจากการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิดังกล่าวเท่านั้น อย่างไรก็ตามในเวลาต่อมาเพื่อให้ข้อตกลงดังกล่าวมีภูมิละเมียด และถือเป็นข้อปฏิบัติของภาคีแกตต์ ข้อตกลงที่พหุภาคีจึงพัฒนาขยาย เป็นปฏิญญาสากลที่วางกว่าด้วยการปฏิบัติในการดำเนินการค้าระหว่างประเทศในเวลาต่อมา

กล่าวโดยทั่วไป แกตต์ตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะมุ่งพัฒนาระบบการค้าของโลก ให้สามารถดำเนินไปได้โดยเสรี ทั้งนี้โดยการหาทางลดหรือขจัดบรรดาอุปสรรคทางการค้าต่างๆ ทั้งอุปสรรคในรูปของภาษีศุลกากร และที่มิใช่ภาษีศุลกากรอันจะเป็นเครื่องกีดขวางการดำเนินการค้าเสรีจะทำให้ปริมาณการค้าของโลกขยายตัวมากขึ้น อันจะเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาและนำพาความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ตลอดจนความกินอยู่ดีของประชากรของโลก และเพื่อเป็นการบรรลุถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าว ในส่วนของภาษีศุลกากรแกตต์ได้วางกฎให้ประเทศต่างๆ ที่จะเข้าเป็นภาคีต้องดำเนินการเจรจากับประเทศที่เป็นภาคีแกตต์อยู่ก่อนตามที่เป็นที่ประเทศนั้นเรียกหรือ โดยการลดอัตราภาษีศุลกากรที่จะเรียกเก็บจากสินค้าตามรายการต่างๆ ที่จะเจรจากัน เป็นการแลกเปลี่ยนกับสิทธิในด้านภาษีศุลกากรดังกล่าวที่ตนจะได้รับจากประเทศภาคีแกตต์ทุกประเทศต่อไปภายหลังจากที่ตนได้เข้าเป็นภาคีแกตต์ สำหรับอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีศุลกากร ซึ่งก็ถือเป็นสิ่งกีดขวางมิให้การค้าของโลกสามารถดำเนินไปได้โดยเสรี แกตต์ก็ได้พยายามวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรการต่างๆ เหล่านี้โดยมีการห้ามใช้มาตรการบางอย่างที่เห็นว่าจะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการค้าเสรี หรือควบคุมมาตรการบางอย่าง ซึ่งบางครั้งอาจเป็นความจำเป็นให้อยู่ในกรอบวินัยที่เหมาะสมเพื่อลดอุปสรรคที่ขัดขวางการดำเนินการค้าเสรีให้ได้มากที่สุด

อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดของแกตต์ในส่วนของอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีศุลกากรนั้น ยังมีความบกพร่องในทางปฏิบัติอยู่ ทั้งนี้เนื่องจากการกำหนดอย่างกว้างๆ และบางกรณียังคงขาดความชัดเจนทำให้มีการตีความ และให้ข้อกำหนดเหล่านี้ไปในทิศทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศของตนและยังมาตรการต่างๆ ที่มิใช่ภาษีศุลกากรถูกนำมาใช้มากขึ้นและในรูปแบบที่แตกต่างกัน โดยที่มาตรการบางอย่างนั้นก็ยังมิได้อยู่ภายใต้กรอบวินัยหรือการควบคุมของแกตต์ ทำให้ความพยายามในการพัฒนาระบบการค้าเสรียังคงมีอุปสรรคอยู่อีกมาก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ประเทศภาคีจะต้องมีการเจรจาและทำความตกลงกันใหม่ เพื่อให้ระบบการค้าของโลกได้พัฒนาไปได้โดยเสรีดังวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

2.1.1 หน้าทีของแอกต์

แอกต์มีหน้าทีสำคัญ 3 อย่าง ซึ่งได้ดำเนินการไปพร้อมๆ กัน คือ

1. เป็นกฎเกณฑ์ทางการค้าระหว่างประเทศ

นอกจากจะมีความตกลงแอกต์ ทีเปรียบเสมือนกฎหมายแม่บทในการกำกับดูแลการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วยบทบัญญัติทั้งสิ้น 38 มาตราแล้ว ยังมีพิธีสารทีเรียกว่า Protocol of Provisional Application ทีประเทศภาคีต้องประกาศรับรองเมื่อเข้าเป็นภาคีคู่สัญญาโดยระบุนเงื่อนไขทีจะปฏิบัติซึ่งรวมถึงการแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบทีเกี่ยวข้องกับการค้าให้สอดคล้องกับความตกลงของแอกต์ นอกจากนี้ประเทศภาคียังต้องยื่นเสนอตารางข้อลดหย่อนภาษีศุลกากร (Schedule of Concession) เพื่อผูกพันอัตราภาษีศุลกากรไว้กับแอกต์ว่าจะไม่เก็บภาษีศุลกากรเกินกว่าทีได้ผูกพันไว้ อย่างไรก็ตาม ประเทศภาคีก็สามารถทีจะขอเพิ่มอัตราภาษีเกินกว่าทีได้ผูกพันไว้ได้ แต่ต้องมีข้อเสนออื่นให้กับประเทศภาคีทีได้รับผลกระทบเป็นการแลกเปลี่ยน

นอกจากนี้ แอกต์ยังได้ดูแลความตกลงย่อยอื่นๆ อีก 9 ความตกลง ซึ่งเป็นวิวัฒนาการทีเกิดขึ้นภายหลังจากเปิดรอบเจรจาการค้าเสรีในระยะต่อมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเจรจารอบโตเกียว ความตกลงย่อยเหล่านี้ ได้แก่ ความตกลงเรื่องเนื้อวัว การอนุญาตการนำเข้าอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า การอุดหนุน การจัดซื้อโดยรัฐ การบินพาณิชย์ สินค้าโคนม การต่อต้านการทุ่มตลาด และการประเมินราคาเพื่อศุลกากร ความตกลงเหล่านี้เป็นความตกลงโดยสมัครใจ ทีประเทศภาคีเลือกทีจะเป็นสมาชิกได้

2. เป็นเวทีเพื่อเจรจการค้า

แอกต์ได้ทำหน้าที่เป็นเวทีสำหรับการเจรจการค้าพหุภาคี ระหว่างประเทศภาคีเพื่อลดอุปสรรคหรือมาตรการกีดกันการค้า ทั้งในรูปมาตรการด้านภาษีศุลกากรและมาตรการทีมิใช่ภาษี

รวมทั้งจัดทำกฎเกณฑ์การค้าขึ้นเพื่อให้ก้าวทันต่อการค้าโลก ภายได้แอกต์ ได้มีการเจรจกันจำนวน 8 รอบ โดยในรอบล่าสุด คือ การเจรจารอบอูรุกวัย ทีเป็นรอบทีได้ปรับปรุงจากแอกต์มาเป็นองค์การการค้าโลก (WTO)

3. เป็นเวทียุติข้อพิพาททางการค้า

แอกต์ยังทำหน้าที่เป็น เวทีสำหรับการไกล่เกลี่ยในการแก้ไขปัญหาข้อพิพาททางการค้าระหว่างสมาชิก โดยจะมีการจัดตั้งคณะผู้พิจารณา (Panel) ขึ้นมาพิจารณาหาข้อสรุปและข้อเสนอแนะในทีประชุมใหญ่ของแอกต์ (GATT Council) ตัดสินใจขั้นสุดท้าย เพื่อให้ประเทศภาคีนั้นๆ แก้ไขกฎหมายและมาตรการทางการค้าให้สอดคล้องกับแอกต์ ดังนั้น กระบวนการยุติข้อพิพาทของแอกต์จึงเป็นเวทีทีทำให้ประเทศเล็กทีได้รับความเป็นธรรมจากการค้าระหว่างประเทศมากที่สุด

2.1.2 การเจรจาและข้อตกลงของแกตต์โดยทั่วไป

นับแต่มีการทำข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้าในปี พ.ศ. 2490 เป็นต้นมา แกตต์ได้จัดให้มีการเจรจาการค้าระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งเรียกว่าการเจรจาการค้าหลายฝ่าย เพื่อหาทางลดอุปสรรคต่อการดำเนินการค้าเสรีมาแล้ว 8 รอบ โดยการเจรจาการค้าหลายฝ่าย 6 รอบแรก นั้นมีวัตถุประสงค์สำคัญคือ การหาทางลดภาษีศุลกากรให้แกกัน โดยตกลงเป็นรายสินค้า ผลจากการเจรจาดังกล่าวทำให้มีการลดภาษีศุลกากรให้แกกันโดยตลอด แต่สินค้าที่เจรจาลดภาษีกันนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่ในกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ ส่วนการเจรจาเพื่อลดหย่อนภาษีในสินค้าเกษตรกรรมนั้นไม่ค่อยประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะประเทศภาคีเริ่มแรกเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นส่วนใหญ่ จึงมุ่งที่จะแก้ปัญหของประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นหลัก

ตารางที่ 2.1 สรุปการเจรจาการค้าหลายฝ่ายของแกตต์ทั้ง 8 รอบ

| รอบ | สถานที่ | ประเทศ เข้าร่วม | วัตถุประสงค์ | ผลการเจรจา |
|--|-----------------------------|--------------------|---|---|
| รอบที่ 1 : Geneva Round (เม.ย.-ค.ค. 1947) | นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์ | 23 | เพื่อลดอัตราภาษีศุลกากร ระหว่างกัน | มีการแลกเปลี่ยนข้อลด หย่อนภาษีศุลกากรทั้งสิ้น 45,000 รายการครอบคลุม กว่าร้อยละ 50 ของปริมาณ การค้าโลก |
| รอบที่ 2 : Ancey Round (ปี 1949) | เมือง Ancey ฝรั่งเศส | 13 | เพื่อให้ประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วม เจรจารอบที่ 1 ได้มีโอกาส เจรจาลดภาษีศุลกากรเพิ่มเติม | มีการลดภาษีระหว่างกันแต่ จำนวนรายการค่อนข้าง น้อย |
| รอบที่ 3 : Torquay Round (ปี 1951) | เมือง Torquay ฝรั่งเศส | 38 | เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกัน | อัตราภาษีโดยเฉลี่ยลดลง ร้อยละ 25 จากระดับปี 1948 |
| รอบที่ 4 : Geneva Round (ปี 1965) | นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์ | 26 | เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกัน | มีการลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันแต่จำนวนน้อย |
| รอบที่ 5 : Dillon Round (ปี 1960-61) | นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์ | 26 | เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากรรวม กลุ่มประเทศเป็นตลาดร่วมยู โรปและต้องการปรับปรุงบท บัญญัติของแกตต์ | มีการลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันประมาณ 4,400 รายการ แต่ไม่รวมสินค้า เกษตรซึ่งเป็นสินค้าที่อ่อน ไหวง่าย |

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

| รอบ | สถานที่ | ประเทศ เข้าร่วม | วัตถุประสงค์ | ผลการเจรจา |
|--|---|--------------------|--|---|
| รอบที่ 6 : Kennedy Round (ปี 1964-67) | นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์ | 62 | เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันและเจรจาความค งข้อยเรื่องการค้าอุป ถถาค | มีการลดภาษีศุลกากรจาก เฉลี่ยร้อยละ 13 เหลือร้อย ละ 7 และยอมรับความค งข้อยเรื่องการค้าอุป ถถาค |
| รอบที่ 7 : Tokyo Round (ปี 1973-79) | กรุงโตเกียว ญี่ปุ่น | 102 | เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันและเจรจาความค งข้อยเกี่ยวกับมาตรการที่มิใช่ ภาษีศุลกากร | มีการลดภาษีศุลกากรจาก เฉลี่ยร้อยละ 7 เหลือร้อยละ 4.7 และมีการรับรองความ คกข้อยจำนวน 9 ความ คกข้อย ดังที่กล่าวมาแล้วข้าง ต้น |
| รอบที่ 8 : Uruguay Round (ปี 1986-93) | เป็กรอบที่เมือง ปุนตา เดล เอส เต อูรุกวัย แต่ เจรจากันที่นคร เจนีวา สวิตเซอร์แลนด์ | 117 | เพื่อเจรจาลดภาษีระหว่างกัน และเจรจาเกี่ยวกับมาตรการที่มิ ใช่ภาษีครอบคลุมทั้งการค้าสิน ค้าและการค้าบริการ และทรัพย์สิน ทางปัญญารวมทั้งสิ้น 16 เรื่อง | มีการลดภาษีศุลกากรลง เฉลี่ยร้อยละ 40 จากระดับ เดิม และมีการตกลงยก ฐานะความตกลงแอกดีซัน เป็นองค์การการค้าโลก (WTO) โดยสมาชิกจะต้อง ยอมรับผลการเจรจาทั้ง 16 เรื่อง การเจรจารอบนี้เป็น การจัดระเบียบทางการค้า ขึ้นใหม่ โดยนำเอาเรื่อง เกษตร สิ่งทอ การค้าบริการ และทรัพย์สินทางปัญญาเข้า มาอยู่ภายใต้แอกดี |

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2548)

เนื่องจากการเจรจาใน 6 รอบแรกนั้นมุ่งแก้ปัญหาทางการค้าทางด้านภาษีศุลกากรเป็นส่วน
ใหญ่ ดังนั้นจึงเป็นการเจรจาเพื่อให้มีการลดอัตราภาษีให้ต่ำลง ส่วนอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี
ศุลกากรมักไม่ได้นำมาพิจารณามากนัก ผลที่ตามมาคือเมื่อระดับภาษีศุลกากรลดลงแต่อุปสรรค
ทางการค้าที่มิใช่ภาษีศุลกากรกลับเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งทำให้ผลจากการลดภาษีศุลกากรให้แก่นัก
กลับไม่ได้ทำให้การค้าระหว่างประเทศขยายตัวมากเท่าที่ควร

จากข้อบกพร่องของการเจรจาหลายฝ่ายเท่าที่ผ่านมา ทำให้การเจรจาหลายฝ่ายในรอบที่ 7 ซึ่งเรียกว่า การเจรจารอบโตเกียวมุ่งประเด็นไปที่การหาทางแก้ปัญหาทางการค้าของประเทศที่กำลังพัฒนามากขึ้น รวมทั้งหาทางลดอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภายใต้กฎการค้าที่เห็นจากการรับรองปฏิญญาแห่งโตเกียว (Tokyo Declaration) ซึ่งได้วางหลักการเกี่ยวกับการที่ประเทศพัฒนาแล้วควรให้การปฏิบัติที่แตกต่างและเป็นพิเศษแก่ประเทศที่กำลังพัฒนา โดยคำนึงถึงความจำเป็นในด้านการพัฒนาการเงิน และการค้าของประเทศเหล่านี้ รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศที่มีการพัฒนาน้อยที่สุด ซึ่งผลของการเจรจาจะได้มีการลดหย่อนภาษีศุลกากรที่เรียกเก็บจากสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเกษตรกรรมและสินค้าบางอย่างที่มีความสำคัญต่อการส่งออกของประเทศกำลังพัฒนา อีกทั้งมีการจัดทำข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรการที่มีใช้ภายใต้กฎการค้าหลายฉบับเช่นกัน

แรงผลักดันสำคัญของการกระตุ้นให้เปิดการเจรจานั้น มีสาเหตุมาจากระบบเศรษฐกิจโลก ประสบกับภาวะวิกฤตทั้งทางด้านการเงินและการค้า โดยที่ค่าเงินของสหรัฐอเมริกาเพิ่มค่าอย่างมาก นอกจากนี้ประเทศต่างๆ มีการใช้นโยบายปกป้องผลประโยชน์ทางการค้าด้วยการกีดกันการนำเข้าสินค้าจากประเทศอื่นอย่างกว้างขวาง ประเทศภาคีแกตต์เองต่างละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหรือวินัยของแกตต์ และโดยเฉพาะการกีดกันการนำเข้าสินค้าในสาขาที่มีความสำคัญต่อการส่งออกของประเทศกำลังพัฒนา เช่น เสื้อผ้าและสิ่งทอและสินค้าเกษตรกรรม เป็นต้น ระบบของแกตต์ซึ่งไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในหลายกรณี และยังคงมีการนำมาตราการกีดกันการค้าที่อยู่นอกเหนือขอบทบัญญัติของแกตต์มาใช้ซึ่งเท่ากับเป็นการทำลายระบบการค้าหลายฝ่ายลง สหรัฐอเมริกา จึงพยายามผลักดันให้มีการเปิดการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบใหม่ขึ้น โดยแรงผลักดันดังกล่าวได้รับความสนับสนุนจากญี่ปุ่นและประชาคมยุโรปในเวลาต่อมา ถึงแม้ว่าประเทศกำลังพัฒนาบางส่วนจะไม่เห็นด้วยก็ตาม แต่แรงผลักดันดังกล่าวก็ได้บังเกิดผลในปี พ.ศ. 2529

2.1.3 การเจรจาและข้อตกลงรอบอุรุกวัย

การเจรจาหลายฝ่ายรอบอุรุกวัย มีลักษณะเด่นและต่างไปจากการเจรจาในรอบที่ผ่านมา คือเป็นการเจรจาที่มีความซับซ้อนและละเอียดอ่อน ประเด็นในการเจรจานั้นมีมากขึ้น นอกจากนี้เนื้อหาของการเจรจาในประเด็นที่แกตต์มีการเจรจาตามปกติซึ่งได้แก่ การเจรจาลดการกีดกันหรือการปล่อยให้ความเสรียิ่งขึ้นในการค้าระหว่างประเทศของสินค้าอุตสาหกรรมต่างๆ เรื่องข้อตกลงเกี่ยวกับการอุดหนุนมาตรการปกป้องต่างๆ เช่น การปฏิบัติในการป้องกันการทุ่มตลาด (anti-dumping code) และการเก็บภาษีตอบโต้การส่งออก (countervailing duty) แล้วการเจรจาในรอบนี้ยังได้รวมถึงประเด็นอื่นๆ ซึ่งจัดเป็นประเด็นการเจรจาใหม่ที่ยังไม่เคยมีการเจรจามาก่อนซึ่งได้แก่ ประเด็นของการค้าบริการทรัพย์สินทางปัญญาและมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า เป็นต้น รวมทั้งประเด็นเดิมที่ยังไม่สามารถนำเข้ามาอยู่ภายใต้ข้อตกลงและการควบคุมดูแลของแกตต์ซึ่งรวมแล้ว สำหรับรอบนี้จะมีการเจรจากันใน 15 หัวข้อ ดังนี้

1. สินค้า การเข้าสู่ตลาด (market Access)

- ภาษีศุลกากร (Tariffs)
- มาตรการที่มีใช้ภาษีศุลกากร (Non-tariff Measures)
- สินค้าเขตร้อน (Tropical Products)
- ผลิตภัณฑ์จากทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Resource-based Products)

ภาคเศรษฐกิจ (Economic Sectors)

- การเกษตร (Agriculture)
- สิ่งทอและเสื้อผ้า (Textiles and Clothing)

กฎ (Rule)

- บทบัญญัติของแกตต์ (GATT Articles)
- มาตรการคุ้มกัน (Safeguards)
- ข้อตกลงและการจัดระเบียบจากการเจรจาการค้าพหุภาคี (MTN Agreements and Arrangements)
- การอุดหนุนและมาตรการตอบโต้ (Subsidies and Countervailing Measures)

สถาบัน (Institutional)

- การทำงานของระบบของแกตต์ (Functioning of the GATT System)
- การระงับกรณีพิพาท (Dispute Settlement)

เรื่องใหม่ (New Issues)

- ทรัพย์สินทางปัญญาที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Intellectual Property issues (TRIPs))
- มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Investment Measures (TRIMs))

2. บริการ การค้าบริการ (Services)

- ข้อตกลงว่าด้วยการค้าที่เกี่ยวข้องกับการบริการ (General Agreement on Trade in Services, (GATS))

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าการเจรจาอบอุรุกวัยเป็นการเจรจารอบที่ 8 รอบสุดท้ายของแกตต์ โดยมีสาเหตุสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์การค้าโลก ในปี 1980 อันเนื่องมาจากภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ที่เกิดจากการที่สหรัฐฯ ขาดดุลการค้ากับญี่ปุ่นเป็นจำนวนมาก และนานต่อเนื่องหลายปี ทำให้สหรัฐฯ พยายามกดดันญี่ปุ่นให้เปิดตลาดภายในให้กับสินค้าสหรัฐฯ มากยิ่งขึ้นในทุกวิถีทาง แต่ญี่ปุ่นไม่ประสงค์ที่จะเผชิญหน้าในการเจรจาสองฝ่ายกับสหรัฐฯ โดยตรง จึงได้

เสนอให้มีการเปิดรอบการเจรจาพหุภาคีขึ้น ในกรอบกว้างภายใต้แอกต์ ประกอบกับการพัฒนาทางการค้าระหว่างประเทศในด้านการค้าบริการ ซึ่งได้แก่ ด้านโทรคมนาคม การเงินการธนาคาร การประกันภัย เป็นต้น การลงทุนและทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งมีมูลค่าการค้า และบทบาทสำคัญต่อการค้าโลกที่สูงขึ้นเรื่อยๆ แต่ยังไม่มีความก้าวหน้ามากนัก เนื่องจากแอกต์ครอบคลุมเฉพาะเรื่องการค้าสินค้าเท่านั้น และเพื่อให้การค้าของโลกมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น ประเทศภาคีแอกต์จึงได้พร้อมใจกันเปิดรอบการเจรจาใหม่ ที่เมืองปุนตา เดล เอสเต เมื่อเดือนกันยายน 2529 ที่เรียกว่า การเจรจาอบอุรุกวัย โดยมีประเทศเข้าร่วมการเจรจาเปิดรอบทั้งสิ้น 75 ประเทศ โดยกำหนดเจรจาเพียง 4 ปี สิ้นสุดในปี 2533

อย่างไรก็ตาม การเจรจาอบนี้ ไม่สามารถยุติได้ตามเวลาที่กำหนดไว้ เนื่องจากสหรัฐฯ และสหภาพยุโรปไม่สามารถตกลงกันได้ ในเรื่องการลดการอุดหนุนสินค้าเกษตร ทำให้การเจรจาต้องยืดเยื้อกว่า 7 ปี โดยสรุปผลการเจรจาในระดับเจ้าที่ได้ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2536 และได้มีการปิดรอบการเจรจา อย่างเป็นทางการในการประชุมรัฐมนตรี เพื่อลงนามรับรองกรรมสารสุดท้าย (Final Act) ที่รวบรวมผลการเจรจาเมื่อวันที่ 15 เมษายน 2537 ที่เมืองมารรัากซ์ ประเทศโมร็อกโก

2.2 องค์การการค้าโลก (WTO)

ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งองค์การการค้าโลก (Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization) อันเป็นผลจากการเจรจาอบอุรุกวัย ได้รับเปลี่ยนยก ระดับแอกต์เดิม หรือที่เรียกว่า GATT 1947 มาเป็นองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2538 มีฐานะเป็นองค์การระหว่างประเทศทัดเทียมองค์การอื่นๆ เช่น ธนาคารโลก และกองทุนเงินระหว่างประเทศ (IMF) เป็นต้น โดยมีหน้าที่บริหารและดูแลความตกลงต่างๆ และข้อตัดสินใจของรัฐมนตรี อันเป็นผลจากการเจรจาอบอุรุกวัย

ปัจจุบัน องค์การการค้าโลกมีสมาชิกทั้งหมด 135 ประเทศ (ณ วันที่ 1 มกราคม 2543) โดยประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกก่อตั้งโดยลำดับที่ 59 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2537 องค์การการค้าโลกมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

2.2.1 หลักการสำคัญของ WTO

หลักการสำคัญในการดำเนินการค้าระหว่างประเทศภายใต้ WTO เป็นหลักการเดียวกันกับหลักของแอกต์ ซึ่งได้ถือปฏิบัติต่อเนื่องกันมากกว่า 50 ปี แล้ว ดังนี้

1. กำหนดให้ใช้มาตรการการค้าระหว่างประเทศโดยไม่เลือกปฏิบัติ

(Non-discrimination)

หลักการไม่เลือกปฏิบัตินี้มีข้อกำหนดที่สำคัญ 2 ประการ คือการปฏิบัติต่อสินค้าจากทุกประเทศเท่าเทียมกัน (Most-favoured Nation Treatments : MFN) กล่าวคือ ประเทศใดๆ จะต้องเรียกเก็บภาษีศุลกากร หรือค่าธรรมเนียมหรือใช้มาตรการใดๆ กับสินค้าที่นำเข้าจากประเทศสมาชิกอื่นๆ เท่าเทียมกันทุกประเทศ และการปฏิบัติต่อสินค้านำเข้าเท่าเทียมกับสินค้าภายในประเทศ (National Treatment) ไม่ว่าจะเป็นการเก็บภาษีภายใน หรือการกำหนดกฎระเบียบต่างๆ

2. การกำหนดและบังคับใช้มาตรการทางการค้าจะต้องมีความโปร่งใส

(Transparency)

กำหนดให้ประเทศสมาชิก พิมพ์เผยแพร่กฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรการทางการค้าแก่สาธารณชน และแจ้งให้ประเทศอื่นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบการค้า รวมทั้งต้องให้ความร่วมมือกับประเทศอื่น เมื่อได้รับข้อเรียกร้องให้ชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรการทางการค้า

3. คุ้มครองผู้ผลิตภายในภาษีศุลกากรเท่านั้น (Tariff-only Protection)

ห้ามใช้มาตรการจำกัดการนำเข้าทุกชนิด ยกเว้นบางกรณีที่สอดคล้องกับบทบัญญัติของแกตต์ และให้ใช้ภาษีศุลกากรเป็นมาตรการเพื่อคุ้มครองผู้ผลิตภายในได้ถ้าต้องการ แต่ต้องพร้อมที่จะเจรจาเพื่อลดอัตราภาษีลงในแต่ละรอบการเจรจา

4. ร่วมกันทำให้การค้าระหว่างประเทศมีเสถียรภาพและความมั่นคง

(Stability and Predictability in Trading Conditions)

ประเทศสมาชิกต้องไม่เพิ่มภาษีศุลกากรเกินกว่าอัตราที่ผูกพันไว้ (bound rate) หากจำเป็นต้องเพิ่มต้องทำการชดเชยผลประโยชน์ให้แก่ประเทศที่เสียหาย

5. ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าที่เป็นธรรม (Fair Competition)

ประเทศสมาชิกสามารถเก็บภาษีตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุนสินค้าเข้าได้ หากได้สวนตามระเบียบของแกตต์แล้วพบว่า มีการทุ่มตลาดหรือการอุดหนุนจริง และก่อให้เกิดความเสียหายแก่อุตสาหกรรมภายใน นอกจากนี้ห้ามไม่ให้ประเทศสมาชิกอุดหนุนการผลิตและการส่งออกจนบิดเบือนกลไกตลาด

6. มีสิทธิใช้ข้อยกเว้นในกรณีฉุกเฉินและจำเป็น

(Necessary Exceptions and Emergency Action)

ประเทศสมาชิกสามารถใช้มาตรการคุ้มกันชั่วคราวในกรณีที่มีการนำเข้ามาผิดปกติ และสามารถจำกัดการนำเข้าเพื่อจุดประสงค์ในการแก้ไขการขาดดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ หรือในกรณีที่เป็นข้อยกเว้นทั่วไป เช่น เพื่อรักษาสุขภาพประชาชน สัตว์ และพืช เพื่อศีลธรรมอันดี และเพื่อความมั่นคงภายใน เป็นต้น

7. **ให้มีการรวมกลุ่มทางการค้าเพื่อลดภาษีระหว่างกันได้หากมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายการค้า (No Trade Blocs)**

ประเทศสมาชิกสามารถตกลงรวมกลุ่มเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะขยายการค้าระหว่างกัน แต่มีเงื่อนไขว่าการรวมกลุ่มต้องไม่มีจุดประสงค์เพื่อกีดกันการนำเข้าสินค้าจากประเทศนอกกลุ่ม และเมื่อรวมแล้วต้องไม่กระทบผลประโยชน์เดิมของประเทศนอกกลุ่ม

8. **มีกระบวนการยุติข้อพิพาททางการค้าให้คู่กรณี**

(Trade Dispute Settlement Mechanism)

เมื่อมีกรณีขัดแย้งทางการค้า ให้หารือเพื่อยุติในกรอบของแอกต์ หากแก้ไขไม่ได้ ให้ยื่นเรื่องต่อองค์กรระดับข้อพิพาท (Dispute Settlement Body : DSB) ของ WTO เพื่อจัดตั้งคณะผู้พิจารณาชั้นพิจารณากรณีดังกล่าว และส่งรายงานผลการพิจารณาให้ประเทศสมาชิกอื่นร่วมกันพิจารณาบังคับให้เป็นไปตามผลการพิจารณาของคณะลูกขุน หากไม่ทำตามผลการตัดสินให้ประเทศผู้เสียหายทำการตอบโต้ทางการค้าได้

9. **ให้สิทธิพิเศษแก่ประเทศกำลังพัฒนาในการปฏิบัติตามพันธกรณี**

(Special and Differential treatment for LDCs)

ผ่อนผันให้ประเทศกำลังพัฒนาจำกัดการนำเข้าได้ หากมีจุดประสงค์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและรักษาเสถียรภาพดุลการชำระเงิน และให้โอกาสประเทศพัฒนาแล้วให้สิทธิพิเศษศุลกากร (GSP) แก่ประเทศกำลังพัฒนาได้ แม้จะขัดกับหลัก MFN ก็ตาม นอกจากนี้ประเทศพัฒนาแล้วจะต้องไม่หวังการตอบแทน เมื่อลดหย่อนภาษีให้

2.3 การเจรจาและข้อตกลงของแอกต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า

มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (Trade-Related Investment Measures, TRIMs) เป็นอีกประเด็นหนึ่งซึ่งจัดเป็น “เรื่องใหม่” ที่ถูกหยิบยกเข้ามาในการเจรจาหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยนี้ เนื่องจากในปัจจุบันการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง ต่อการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะกับประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีประสบการณ์หาการขาดแคลนเงินลงทุนภายในประเทศ ดังนั้นมาตรการต่างๆ จึงถูกนำมาใช้ในรูปแบบต่างๆ ที่ช่วยจูงใจหรือสนับสนุนให้เงินทุนจากต่างประเทศเคลื่อนย้ายเข้ามาลงทุนในประเทศมากขึ้น แต่ขณะเดียวกัน การกำหนดเงื่อนไขในการลงทุนในอุตสาหกรรมบางสาขาเพื่อยังประโยชน์แก่ประเทศ ก็กลายเป็นการปกป้องอุตสาหกรรมบางสาขาในประเทศอีกด้วยเช่นกัน ดังนั้นเมื่อนักลงทุนจากต่างประเทศต้องเผชิญกับเงื่อนไขบางประการของการลงทุนในประเทศผู้รับการลงทุน ทำให้ผู้ลงทุนไม่สามารถดำเนินธุรกิจไปตามพฤติกรรมผู้ลงทุนที่ต้องการกำไรสูงสุดได้ ประเทศผู้ลงทุนต่างๆ จึงได้หยิบยกประเด็นนี้เข้าเสนอต่อแอกต์ โดยเรียกร้อง ให้มีการขจัดอุปสรรคดังกล่าวลง ข้ออ้างสำคัญของประเทศผู้ลงทุนได้แก่

การใช้มาตรการดังกล่าวก่อให้เกิดผลในเชิงที่บิดเบือนการค้า กลไกตลาดไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่ ซึ่งจัดเป็นความล้มเหลวของตลาดประการหนึ่ง ด้วยการแทรกแซงของรัฐบาลจากประเทศผู้รับการลงทุน

2.3.1 ประเด็นในการเจรจา

การเจรจาในประเด็นของมาตรการการลงทุน ที่เกี่ยวกับการค้านี้ ได้กล่าวถึง มาตรการต่างๆ ที่ประเทศผู้ลงทุนกำหนดขึ้นมาใช้ในทางปฏิบัติ ในหลายรูปแบบ ซึ่งแต่ละมาตรการที่ถูกนำมาใช้นั้น มักจะเป็นข้ออ้างว่า เป็นมาตรการภายในประเทศ ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมการพัฒนาประเทศ (โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนา) ให้มีการขยายตัวไปในทิศทางที่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ ในขณะนั้นๆ มาตรการการลงทุนเหล่านี้ ได้แก่

1. การกำหนดให้มีการส่งออก (export requirement)

ข้อกำหนดในเรื่องนี้เป็นการกำหนดให้ผู้ลงทุน ต้องส่งออกผลิตภัณฑ์ที่ผลิตนั้น ในสัดส่วนที่คงที่กับระดับการผลิต หรืออาจจะกำหนดออกมาเป็นปริมาณ หรือมูลค่าของผลิตภัณฑ์ขั้นต่ำที่ต้องส่งออก หรือในสัดส่วนหนึ่งของการนำเข้า ที่เกี่ยวกับการลงทุน ข้อกำหนดนี้ จะมีผลต่อประเทศผู้รับการลงทุน ในกรณีที่ประเทศกำลังเผชิญกับปัญหาดุลการชำระเงินขาดดุล และเพื่อให้ดุลของเงินตราต่างประเทศสำหรับการลงทุนใดๆ เป็นบวกเสมอ อีกทั้งเพื่อป้องกัน การจัดสรรตลาดระหว่างประเทศของนักลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ การรวมตัวกันเพื่อการผูกขาดในตลาดของนักลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งทำให้บางประเทศไม่สามารถส่งออกได้ ดังในกรณีของบริษัทข้ามชาติ ที่มีการจัดสรรตลาดกันระหว่างบริษัทในเครือ โดยการแผ่นขยายการลงทุนไปยังประเทศต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อครอบครอง ส่วนแบ่งในตลาดในประเทศที่เข้าไปลงทุนนั้นๆ ดังนั้น จะเห็นได้ว่ามาตรการเหล่านี้จะเป็นหลักประกันสำหรับประเทศผู้รับการลงทุน ในอันที่จะควบคุมการส่งออกได้ในระดับหนึ่ง อีกทั้งได้คุณภาพสินค้าที่เหมาะสมซึ่งจะช่วยให้ความสามารถแข่งขันในตลาดโลก มีความเป็นไปได้มากขึ้น

2. การบังคับใช้เงินส่วนภายในประเทศ (local content requirement)

เป็นเงื่อนไขที่นักลงทุนจะต้องซื้อชิ้นส่วน จากแหล่งภายในประเทศผู้รับการลงทุน ในสัดส่วนหนึ่ง หรือในมูลค่าที่กำหนด มาตรการนี้ จะมีผลในทางลดการไหลออกของเงินตราต่างประเทศเช่นกัน หรืออีกนัยหนึ่ง เป็นการลดการนำเข้าไปในสินค้าดังกล่าว หรือเป็นการจำกัดราคาโอน (transfer pricing) และความแตกต่างของราคาอันเกิดจากนักลงทุนต่างประเทศ นอกจากนี้ยังเท่ากับชักจูงให้นักลงทุนจากต่างประเทศ กระจายประเภทของอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ จึงทำให้เกิดขบวนการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรม และเป็นการส่งเสริมให้เกิดการปรับปรุงในคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ตลอดจนเพื่อทำการปกป้องผู้ผลิตสินค้าขั้นต้น และขั้นกลางในท้องถิ่นให้มีความเข้มแข็งขึ้น

3. ข้อกำหนดด้านดุลการค้า (trade-balancing requirement)

เพื่อป้องกันมิให้นักลงทุนจากต่างประเทศมีการนำเข้าในสัดส่วนที่สูงกว่าทางด้าน การส่งออก ซึ่งผลของข้อกำหนดนี้มีผลในทางจำกัดการไหลออกของเงินตราจากต่างประเทศ สุทธิเช่นกัน และเพื่อเป็นการป้องกันแหล่งวัตถุดิบในประเทศจากการนำเข้าจากต่างประเทศโดย การกำหนดเป็นข้อผูกมัดทางการขายหรือการทำสัญญาในระยะยาว

4. ข้อกำหนดทางด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการอนุญาต (technology transfer and licensing requirement)

เนื่องจากประเทศผู้รับการลงทุนได้เล็งเห็นความสำคัญของเทคโนโลยี ต่อการ พัฒนาประเทศ ข้อกำหนดนี้จึงถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงให้แก่ผู้ลงทุน ในประเทศ และเพื่อใช้เป็นข้อต่อรองของประเทศผู้รับการลงทุนในการเจรจา ระหว่างประเทศ โดย เป็นการช่วยเสริมฐานะทางการผลิตให้แก่ักลงทุนของประเทศ ซึ่งเทคโนโลยีในที่นี้จะหมายถึง เทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจโดยรวม มิใช่เป็นเพียงเทคโนโลยีเฉพาะการกระทำ นั้น

5. ข้อกำหนดการขายภายในประเทศ (domestic sale requirement)

เป็นข้อกำหนดที่กำหนดให้นักลงทุนจากต่างประเทศขายสินค้าที่ผลิตได้นั้น แก่ ตลาดภายในประเทศ ณ ระดับราคาที่ต่ำกว่าราคาขายในตลาดโลก ทั้งนี้เพื่อเป็นเครื่องยืนยันว่า ผลิต ภัณฑ์ดังกล่าว สามารถตอบสนองความต้องการภายในประเทศอย่างเพียงพอ และในระดับราคาที่ สมเหตุสมผล

6. สิ่งจูงใจในการลงทุน (investment incentive)

การให้สิ่งจูงใจในการลงทุนนั้น จะเป็นการจูงใจที่ต้องกำหนดขึ้นมาเพื่อจูง ใจให้นักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุน เพื่อให้การลงทุนนั้นเข้ามามีส่วนเอื้อต่อการพัฒนา ประเทศในขณะนั้น สิ่งจูงใจนั้น มักออกมาในรูปแบบต่างๆ กัน ซึ่งในสภาพปัจจุบันนี้ มีใช้กันอย่าง แพร่หลายในประเทศที่กำลังพัฒนา และแม้กระทั่งประเทศที่พัฒนาแล้วก็ยังมีใช้อยู่เช่นกัน

7. ข้อจำกัดในการส่งเงินกลับต่างประเทศและเงินตราต่างประเทศอื่นๆ (limitation on remittance and other foreign exchange restrictions)

ข้อจำกัดในการส่งผลกำไรหรือเงินตราต่างประเทศ ประเภทอื่นกลับไปยัง ประเทศยังประเทศแม่หรือประเทศที่สามก็ตาม กำหนดขึ้นเพื่อลดแรงกดดันต่อภาวะดุลการชำระ เงินของประเทศผู้รับทุน อีกนัยหนึ่งคือเพื่อเป็นการป้องกันการไหลออกของเงินตราต่างประเทศ อย่างมาก จนกระทบต่อดุลการชำระเงิน และจะส่งผลเชื่อมโยงต่อผลเสียต่อภาวะเศรษฐกิจของ ประเทศในขณะนั้น

8. การกำหนดการผลิตหรือข้อจำกัดอื่นๆ ภายในประเทศ (manufacturing requirement and limitations)

เป็นมาตรการที่รักษาตลาดให้แก่ผู้ผลิตภายในประเทศ และปกป้องต่อการจัดสรรตลาดระหว่างประเทศโดยบริษัทข้ามชาติ โดยการให้อำนาจในการตอบโต้ในตลาดแก่ผู้ผลิตของประเทศ เพื่อมิให้ถูกทำลายโดยการแข่งขันจากต่างประเทศ อีกทั้งเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการใช้ราคาเป็นเครื่องมือ โดยบริษัทข้ามชาติ และปกป้องผู้ผลิตในประเทศจากการเอาเปรียบจากต่างประเทศ

9. การกำหนดผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก (product mandate requirement)

มาตรการนี้ เป็นการกำหนดให้นักลงทุนส่งออก ในผลิตภัณฑ์เฉพาะที่รัฐบาลกำหนดขึ้นเท่านั้น มาตรการนี้เป็นการตอบโต้ให้นักลงทุนในด้านการจัดสรรตลาดในการกีดกันในทางปฏิบัติ และสนับสนุนต่อเหตุผลด้านดุลการชำระเงินด้วย

10. การกำหนดสัดส่วนการถือหุ้น (local equity requirement)

มาตรการนี้กำหนดขึ้นมา โดยการกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนต่างประเทศในกิจการหนึ่ง เพื่อมิให้มีอิทธิพลในการควบคุมหรือในการดำเนินกิจกรรมใด อันจะก่อให้เกิดผลเสียหายแก่เศรษฐกิจของประเทศ หากกิจกรรมของต่างประเทศนั้น มีอิทธิพลเหนือการดำเนินกิจการของคนไทยในประเทศ

2.3.2 ท่าทีในการเจรจา

การนำเรื่องการลงทุนเข้ามาพิจารณาเพื่อร่างข้อตกลงในแอกต์นั้น นับว่าเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นไม่เคยคำนึงถึงมาก่อน เนื่องจากแอกต์เป็นองค์การที่ตั้งขึ้นมาโดยมีพื้นฐานเพื่อพัฒนาระบบการค้าให้กันไปโดยเสรีเท่านั้น ความพยายามในการนำเรื่องการลงทุนเข้าอยู่ในหัวข้อการเจรจาของแอกต์นั้นเป็นความริเริ่มของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยที่สหรัฐฯ นั้น ไม่เห็นด้วยกับการตั้งข้อปฏิบัติต่างๆ ของรัฐบาลของประเทศที่รับการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตั้งข้อปฏิบัติกับนักลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งข้อปฏิบัติที่ผู้ลงทุนจะแลกกับสิทธิประโยชน์หรือเป็นเพียงเงื่อนไขการอนุญาตให้ตั้งบริษัทประกอบกิจการลงทุนก็ตาม ทั้งนี้โดยมีประเทศญี่ปุ่นให้การสนับสนุน ซึ่งประเทศเหล่านี้ล้วนมีการลงทุนในต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่อยู่แล้ว นอกจากนี้มีแรงสนับสนุนจากกลุ่มประชาคมยุโรปและประเทศในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่บ้าง ทั้งนี้โดยมีพื้นฐานของหลักเหตุผลที่นำมากล่าวอ้างคือ การลงทุนนั้น มีความเชื่อมโยงโดยตรงต่อการค้า ดังนั้น แอกต์ควรจะได้นำเรื่องดังกล่าวเข้าอยู่ในความดูแลของแอกต์ด้วยเช่นกัน เนื่องจากมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้านั้น มักก่อให้เกิดผลในเชิงที่บิดเบือน หรือจำกัดการค้า ตลอดจนถึงการก่อให้เกิดความเสียหายต่อการค้าระหว่างประเทศ แต่ในขณะเดียวกัน ประเทศกำลังพัฒนากลับมองว่ามาตรการทางการลงทุนนั้น เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศกำลังพัฒนา เพื่อให้ยุทธวิธีในการลงทุนหรือการค้า

บรรลุป้าหมายของการพัฒนาเศรษฐกิจ อีกทั้งเพื่อป้องกันความไม่สมบูรณ์ของตลาดภายในและตลาดต่างประเทศ ซึ่งในที่นี้ จะแยกพิจารณาในระดับของท่าทีของประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งได้แก่สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และกลุ่มประชาคมยุโรปและประเทศกำลังพัฒนา ที่มีต่อประเด็นดังกล่าว

ประเทศสหรัฐอเมริกา

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไป ว่าแรงผลักดันในการนำมาตราการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า เข้าสู่การพิจารณาของแอกต์นั้น มาจากสหรัฐอเมริกา เนื่องจากในขณะนั้นสหรัฐฯ มีการลงทุนในต่างประเทศมาก และได้รับภาวะกดดันจากมาตรการการลงทุนที่ต่างประเทศกำหนดขึ้นมาบังคับใช้สหรัฐฯ ได้เสนอให้มีการเจรจาในประเด็นนี้นับแต่ปี พ.ศ. 2524 ในระดับกลุ่ม โดยมีมุ่งประเด็นไปที่ข้อกำหนดในการปฏิบัติในการลงทุนเป็นการเฉพาะ แต่มีการโต้แย้งจากประเทศกำลังพัฒนาด้วยเหตุผลที่ว่า การลงทุนนั้น ไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจการพิจารณาของแอกต์ ทำให้สหรัฐฯ ไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวได้ แต่อย่างไรก็ตาม ท่าทีของสหรัฐฯ ต่อประเด็นดังกล่าวยังคงดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งบรรลุผลในปี พ.ศ.2529 โดยมีประเทศภาคีแอกต์บางประเทศ ให้การสนับสนุน ปัจจัยที่ทำให้สหรัฐฯ เรียกร้องต่อกรณีดังกล่าวคือ ความสำเร็จในการเจรจาเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าอย่างมาก ในการเจรจารอบก่อนๆ จึงทำให้ประเทศภาคี ให้ความสนใจต่อประเด็นทางการค้าลดลง และหันมาให้ความสนใจต่อประเด็นอื่นมากขึ้น เช่น ในเรื่องมาตรการการลงทุนที่น่าจะนำเข้ามาอยู่ในกฎเกณฑ์ของแอกต์ได้ เนื่องจากมีความเชื่อมโยงต่อการค้าโดยตรง

ในการเจรจาหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยนี้ สหรัฐอเมริกา โดยการสนับสนุนจากญี่ปุ่น และกลุ่มประชาคมยุโรป ได้ชี้ให้เห็นถึงผลกระทบในทางที่บิดเบือน หรือจำกัดการค้าระหว่างประเทศ และจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจของประเทศและสวัสดิการของโลกลดลง อันเป็นผลจากการใช้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า ในกรณีนี้ สหรัฐฯ ได้เสนอให้มีการตั้งคณะกรรมการว่าด้วยเรื่องทริมส์ (TRIMs) ขึ้นมาในองค์การของแอกต์ เพื่อดูแลให้เป็นไปตามข้อตกลงของทริมส์ ตามที่ได้ตกลงกันไว้ และเสนอให้ร่างระเบียบและแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับทริมส์ ที่ประเทศคู่สัญญาจะต้องแจ้งมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าที่มีอยู่ให้แอกต์รับทราบ ซึ่งจะสอดคล้องกับหลักการพื้นฐานประการหนึ่งของแอกต์ คือ ความโปร่งใสหรือความไม่เคลือบคลุม (transparency) ของมาตรการต่างๆ ที่ใช้กันในปัจจุบัน

ในระยะเริ่มแรกนั้น สหรัฐฯ เป็นประเทศที่เรียกร้องมากกว่าประเทศอื่นๆ โดยเสนอ 14 มาตรการ ในการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า เพื่อให้มีการพิจารณาห้าม หรือมีการกำหนดระเบียบขึ้นมาใหม่ เพื่อบังคับใช้ แต่อย่างไรก็ตาม ฝ่ายสนับสนุนของสหรัฐฯ นั้นเห็นด้วยเพียง 8 มาตรการเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วย

- (1) การบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ
- (2) การกำหนดการส่งออก

- (3) การกำหนดการผลิตหรือข้อจำกัดอื่นๆ ภายในประเทศ
- (4) ข้อกำหนดด้านดุลการค้า
- (5) การกำหนดผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก
- (6) ข้อกำหนดในการส่งเงินตราต่างประเทศออกไปต่างประเทศ
- (7) ข้อกำหนดในการถ่ายทอดเทคโนโลยี
- (8) การกำหนดสัดส่วนในการถือหุ้น

สิ่งที่สหรัฐอเมริกาต้องการก็คือ การยกเลิกข้อกำหนดในการปฏิบัติทางการลงทุน ที่มีผลต่อการบิดเบือนทางการค้า รวมถึงการกำหนดสิ่งจูงใจต่างๆ ด้วยเช่นกัน ข้อเสนอของสหรัฐฯ คือให้มีการทบทวนกฎเกณฑ์ที่มีความเกี่ยวข้องกับมาตรการการลงทุนให้มีความถูกต้องมากยิ่งขึ้นหรือกำหนดระเบียบใหม่ๆ เพิ่มเติมให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังเสนอให้มีการนำเสนอหลักเกณฑ์พื้นฐานของแอกต์ทางการค้า กล่าวคือ ใช้หลักการไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติเยี่ยงประเทศผู้ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favoured Nations, MFN) การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) และหลักความโปร่งใส (transparency) มาประยุกต์ใช้กับการลงทุน การเสนอให้มีการกำหนดระเบียบการปฏิบัติที่เหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการการลงทุนขึ้นมา ซึ่งสหรัฐฯ ต้อง การที่จะให้ออกมาในรูปของระเบียบบังคับที่เป็นรูปแบบ

ประเทศญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีการลงทุนในต่างประเทศมาก และได้ให้การสนับสนุนต่อการเสนอให้มีการนำมาตรการการลงทุน ที่เกี่ยวกับการค้า เข้าอยู่ในการพิจารณาของแอกต์ ญี่ปุ่นเห็นด้วยกับสหรัฐฯ ในประเด็นที่ว่า ผลของการเจรจาควรจะนำมาซึ่งข้อตกลงใหม่ๆ ในแอกต์ ที่เกี่ยวกับมาตรการการลงทุน นอกจากนี้ ยังได้เสนอให้มีการนำหลักเกณฑ์พื้นฐานของแอกต์ ในเรื่องของการไม่เลือกปฏิบัติ (non-discrimination) ความโปร่งใส (transparency) และการไกล่เกลี่ย (consultation stand dispute settlement) มาใช้กับการลงทุน อย่างไรก็ตาม ญี่ปุ่นไม่มีท่าทีแข็งกร้าวในการเจรจาดังเช่นสหรัฐฯ ญี่ปุ่นได้เสนอให้มีการพิจารณาในประเด็นต่างๆ ข้อเสนอของญี่ปุ่น คือ การจัดความสำคัญของมาตรการลงทุน ดังนี้ คือ

- (1) การบังคับใช้เงินส่วนภายในประเทศ
- (2) การกำหนดการส่งออก
- (3) ข้อกำหนดด้านดุลการค้า
- (4) การบังคับขายในประเทศ
- (5) การถ่ายทอดเทคโนโลยี
- (6) การกำหนดในการผลิตในประเทศ และ
- (7) การกำหนดผลิตภัณฑ์ในการส่งออก

นอกจากนั้น ญี่ปุ่นยังเสนอให้นำกฎเกณฑ์ของแกตต์ที่มีอยู่เดิมมาพิจารณาเพื่อหาทางแก้ไข ในกรณีที่มีความสอดคล้องกับมาตรการดังกล่าว เพื่อมิให้มีผลในเชิงบิดเบือนการค้าข้อเสนอที่สำคัญประการหนึ่ง คือการพิจารณานโยบายระดับชาติและท้องถิ่นให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน วิธีการที่ญี่ปุ่นเสนอที่จะช่วยตรวจสอบผลกระทบของทริมส์ คือการแบ่งผลกระทบที่เกิดขึ้น ที่ไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติของแกตต์อย่างเห็นได้ชัด และผลกระทบที่ค่อนข้างจะคลุมเครือ ซึ่งกลุ่มประเทศภาคีแกตต์ ต้องมีความเห็นสอดคล้องกัน ในอันที่จะห้ามใช้มาตรการทั้งสอง โดยการค่อยๆ ลดการใช้มาตรการการลงทุนจนเลิกไปในที่สุด และประเด็นที่สำคัญต่อมาก็คือ จะต้องมิมีบทบัญญัติที่มีความชัดเจนมากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงผลทางด้านกรจำกัดและบิดเบือนการค้า

กลุ่มประชาคมยุโรป

สำหรับกลุ่มประชาคมยุโรปนั้นมีความเห็นว่า มาตรการการลงทุนจะมีผลหรือไม่ มีเหตุผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการค้าระหว่างประเทศก็ได้ ข้อเสนอของประชาคมฯ คือ พยายามแบ่งแยกระหว่างประเด็นต่างๆ ไป ที่เกี่ยวกับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าโดยเฉพาะ สำหรับการพิจารณาของประชาคมยุโรป และกลุ่มนอร์ดิกส์นั้น มุ่งประเด็นไปที่มาตรการที่ส่งผลต่อการจำกัดการค้าโดยตรง และมีความเชื่อมโยงโดยตรงต่อกฎเกณฑ์ของแกตต์ที่มีอยู่ โดยเสนอให้มีการพิจารณาและแก้ไขกฎเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งมาตรการต่างๆ ที่ประชาคมฯ เห็นว่ามีความเกี่ยวพันทางการค้าโดยตรง ได้แก่

- (1) การบังคับใช้เงินส่วนภายในประเทศ
- (2) การกำหนดการผลิตภายในประเทศ
- (3) การกำหนดการส่งออก
- (4) การกำหนดผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก
- (5) ข้อกำหนดด้านดุลการค้า
- (6) ข้อกำหนดในการส่งเงินกลับต่างประเทศ และเงินตราต่างประเทศอื่นๆ
- (7) ข้อกำหนดการขายภายในประเทศ
- (8) ข้อกำหนดในการผลิตที่เกี่ยวกับส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย

กลุ่มประชาคมยุโรปเห็นว่า วิธีการที่จะเข้าสู่การตกลงในประเด็นนี้คือ การพิจารณามาตรการดังกล่าวควรมีความสัมพันธ์กับกฎหมายของแกตต์ที่มีอยู่เดิม โดยเน้นเฉพาะมาตรการที่มีผลกระทบต่อการค้าโดยตรง เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการค้าเสรี ดังนั้น แกตต์จึงควรที่จะมีการพิจารณาแก้ไขในกฎต่างๆ ของแกตต์ ที่เชื่อมโยงกับมาตรการดังกล่าว เพื่อให้การค้ามีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

ประเทศกำลังพัฒนา

สำหรับประเทศกำลังพัฒนานั้น เงินทุนดูเหมือนจะเป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาประเทศ เพราะเนื่องจากการพัฒนาประเทศนั้น จำเป็นต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก แต่ด้วยข้อจำกัดทางด้านศักยภาพของประเทศกำลังพัฒนาเอง ทำให้เกิดช่องว่างระหว่างเงินออมและเงินทุน เพื่อบรรเทาปัญหาสำคัญดังกล่าว รูปแบบหนึ่งที่ประเทศกำลังพัฒนานิยมนำมาใช้ก็คือ การเปิดให้มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการไหลเข้ามาของเงินลงทุน หรือเร่งรัดการพัฒนาประเทศให้เติบโตอย่างรวดเร็วขึ้น ประเทศกำลังพัฒนามักใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบต่างๆ ตลอดจนการสร้างข้อกำหนดเพื่อการปฏิบัติต่างๆ แก่ผู้ลงทุนทั้งหลาย ในอันที่จะผลักดันหรือก่อให้เกิดการพัฒนาไปในทิศทางที่ต้องการ ซึ่งข้อกำหนดให้การปฏิบัติดังกล่าวของนักลงทุน (จากต่างประเทศ) นี้เอง ที่เป็นข้อกล่าวอ้างของประเทศผู้ลงทุน ว่าส่งผลในทางจำกัด หรือเป็นการบิดเบือนทางการค้า และพยายามที่จะให้ประเทศเหล่านี้กำจัดอุปสรรคดังกล่าวลง

ส่วนท่าทีของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาซึ่งมักใช้มาตรการต่างๆ ในการกำหนดการลงทุนไม่สนับสนุนที่จะให้มีการพิจารณาแก้ไขมาตรการดังกล่าว โดยให้เหตุผลว่า มาตรการการลงทุนนั้น เป็นมาตรการภายใน และไม่ได้อยู่ในความดูแลของแอกต์ มาตรการบางมาตรการนั้น มิได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อการค้าเสมอไป ดังนั้น ประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายจึงเรียกร้องให้การเจรจานั้น จำกัดขอบเขตเพียงเฉพาะมาตรการการลงทุนที่ส่งผลต่อการจำกัด หรือการบิดเบือนทางการค้าโดยตรง ทั้งนี้ ควรที่จะได้คำนึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องการความเติบโต เพราะการกำหนดข้อปฏิบัติในการลงทุนนั้น มีความจำเป็นต่อการกำหนดทิศทางการลงทุนเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาของประเทศ

เงื่อนไขสำหรับการลงทุนที่มีความจำเป็นต่อประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย ด้วยเหตุผลดังนี้

- (1) ความจำเป็นในการกำหนดทิศทางของการลงทุน เพื่อให้เหมาะสมกับการพัฒนา และเป็นไปตามลำดับของความสำคัญที่กำหนดขึ้นตอนนโยบายการพัฒนาของประเทศ
- (2) เพื่อเป็นหลักประกันว่า ผลสุทธิของการไหลของเงินทุน ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือการใช้จ่ายในการนำเข้าวัตถุดิบต่างๆ จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อดุลการชำระเงินของประเทศอย่างรุนแรง
- (3) ประเทศกำลังพัฒนา ถือว่าเป็นความจำเป็นที่จะกำหนดมาตรการใดๆ เพื่อเป็นการลดแรงกดดัน อันเกิดจากการจำกัดทางการค้า (restrictive business practices) จากนักลงทุนจากต่างประเทศ

ดังนั้น ตามทัศนะของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา จึงเห็นถึงความจำเป็นของการกำหนดเงื่อนไขของการลงทุนต่อการพัฒนาประเทศ แต่ถูกมองจากกลุ่มนักลงทุนต่างประเทศ (ซึ่งมักเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว) ว่าเป็นอุปสรรคและบิดเบือนต่อการค้าระหว่างประเทศ โดยกลุ่มประเทศ

กำลังพัฒนาเห็นว่าการเจรจาเรื่อง TRIMs นั้นควรดำเนินต่อไป โดยมีวัตถุประสงค์ในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- (1) พยายามบังคับไป (identification) ว่ามีมาตรการ TRIMs ข้อใดบ้างที่มีผลให้เกิดการจำกัดและบิดเบือนการค้าภายในกฎเกณฑ์ของแอกต์
- (2) พยายามบังคับไป (identification) ว่ามีมาตรการ TRIMs อื่นๆ ที่มีผลให้เกิดการจำกัดและบิดเบือนการค้าที่กฎเกณฑ์ของแอกต์ อาจครอบคลุมไปไม่ถึง และเป็นมาตรการที่อยู่ในขอบเขตของเนื้อหาที่ให้มีการเจรจากัน ตามคำประกาศที่ประชุมรัฐมนตรีที่เมืองปุนตา เดล เอส เด
- (3) ให้พิจารณาด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ ประกอบการพิจารณาเรื่อง TRIMs ด้วย
- (4) หาวิธีการที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายด้านการค้าที่จะเกิดจากการใช้ TRIMs ว่าจะมีอย่างใด ซึ่งรวมทั้งวิธีการที่ไม่ได้มีระบุไว้ในกฎเกณฑ์ของแอกต์ด้วย
- (5) เรื่องอื่นๆ เช่น รูปแบบและวิธีการดำเนินการในขั้นปฏิบัติ (modalities and implementation)

จะเห็นได้ว่า ประเทศกำลังพัฒนาพยายามย้ำเรื่องผลเสียทางการค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากมาตรการการลงทุน และชี้ให้เห็นจุดนี้ เป็นจุดที่เจรจากันเท่านั้น โดยให้มีการคำนึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจของตนที่ต้องมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นเป็นเกณฑ์สำคัญด้วย เพราะในข้อเสนอของประเทศพัฒนาแล้วบางประเทศ มุ่งตรงไปที่ประเด็นของมาตรการการลงทุน (investment measures spere) มากกว่าเรื่องผลเสีย (adverse effect) ของมาตรการการลงทุน

นอกจากนั้น ประเทศซึ่งเป็นฝ่ายเสนอให้มีการเจรจาเพื่อหาทางยกเลิกมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้านั้น คือประเทศที่พัฒนาแล้ว และประเทศกำลังพัฒนาเป็นฝ่ายที่ถูกเรียกร้องให้ยกเลิกมาตรการดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศที่พัฒนาแล้วยังคงมีการใช้มาตรการเกี่ยวกับการลงทุนบางมาตรการอยู่เช่นกัน ดังนั้น มาตรการที่เฝ้าระวังใจในการลงทุนจึงได้รับความสนใจในการเจรจาในรอบนี้ลดลง เนื่องจากประเทศพัฒนาแล้วมีการใช้กันอย่างแพร่หลาย

สำหรับกรณีตัวอย่างของประเทศที่ไม่เห็นด้วยต่อข้อเสนอที่ให้จำกัดมาตรการการขาดทุนเกี่ยวกับการค้านั้น ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเห็นว่าการเจรจาดังกล่าวยากที่จะสัมฤทธิ์ผลได้ ข้อโต้แย้งสำคัญได้แก่

- (1) การที่เสนอให้ยกเลิกมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า โดยอ้างว่าทำให้เกิดการบิดเบือนและจำกัดการค้าแต่เพียงอย่างเดียวนั้นไม่เป็นการเพียงพอ เพราะเมื่อนำมาพิจารณาเทียบเคียงกับภาษีศุลกากร ซึ่งมีผลในทางบิดเบือนและจำกัดทางการค้าเช่นกัน ถึงแม้ว่าภาษีศุลกากรจะมีผลในทางป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศก็ตาม แต่ปรากฏว่า การใช้ภาษีศุลกากรนั้นกลับไม่ขัดต่อกฎของแอกต์ เป็นต้นว่ามาตรการการทุ่มตลาดและการให้เงินอุดหนุน และขณะเดียวกัน อีกประเทศหนึ่งก็สามารถทำการตอบโต้ได้โดยไม่ขัดต่อกฎของแอกต์ หากพิสูจน์ได้ว่าผลของมาตรการทางการค้าของฝ่ายหนึ่งก่อให้เกิดผลเสียต่ออีกฝ่ายหนึ่งได้

(2) มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า นั้น เป็นเครื่องมือที่รัฐบาลใช้เพื่อการเสริมสร้างความเติบโตให้กับเศรษฐกิจ การกระจายการผลิต การเพิ่มการจ้างงาน ตลอดจนการยกระดับทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งก็มีความสอดคล้องกับหลักพื้นฐานของแกตต์ที่ว่า การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้า นั้น เพื่อยกระดับมาตรฐานการครองชีพ การเพิ่มรายได้ ฯลฯ และตามข้อตกลงของแกตต์นั้น ก็อนุญาตให้มีการแลกเปลี่ยนกันได้ หากมีความขัดแย้งกันระหว่างอุปสรรคทางการค้า และเป้าหมายทางการเศรษฐกิจและสังคม และด้วยเหตุผลที่ว่ามาตรการทางการลงทุนนั้นมีความสำคัญต่อการเสริมสร้างสังคมและพัฒนาเศรษฐกิจ ดังนั้น จึงเป็นการยากที่จะมีการต่อรองกัน หากมีความขัดแย้งกันทางการค้า

(3) การตัดสินใจในการลงทุนในทางทฤษฎีและปฏิบัติแล้ว มีความแตกต่างกัน การที่กล่าวมาว่ามาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า นั้น มีผลในทางบิดเบือนการค้า (ทางทฤษฎี) ดังนั้น หากเงื่อนไขในการลงทุนที่ถูกกำหนดขึ้นมา และนักลงทุนเห็นว่ามีความเข้มงวดเกินไป และไม่คุ้มกับการลงทุนก็จะไม่มาลงทุน ซึ่งก็เท่ากับไม่มีผลในทางการค้า แต่ในทางปฏิบัติแล้ว การตัดสินใจลงทุนไม่ขึ้นอยู่แต่เพียงสิ่งจูงใจให้ลงทุนเท่านั้น หากแต่มีปัจจัยอื่นๆ ที่มีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจลงทุนเช่นกัน เช่น ความมั่นคงทางการเมือง ปัจจัยการผลิต คุณภาพแรงงาน เป็นต้น

และเมื่อนักลงทุนมีทางเลือกในการลงทุน ดังนั้นภายใต้การตัดสินใจลงทุน นักลงทุนจะต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ รวมทั้งข้อจำกัดที่ต้องเผชิญด้วยเช่นกัน การลงทุนดังกล่าวจึงจะทำความสมควรใจ

(4) การอ้างว่ามาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า นั้น มีผลอย่างไรต่อการบิดเบือนทางการค้านั้น กระทำโดยการตั้งสมมุติฐานพร้อมทั้งระบุถึงผลที่เกิดขึ้น แล้วทำการพิสูจน์โดยการสำรวจและหาข้อมูลในเชิงประจักษ์มาสนับสนุนสมมุติฐานที่ตั้งขึ้นมาแล้วสรุปผล ซึ่งก็มักจะได้ผลไปตามที่ตั้งไว้เช่นนั้น

ผู้แทนจากสิงคโปร์ได้ย้ำถึงประเด็นหนึ่ง ที่มีได้ถูกกล่าวถึงในรอบการเจรจาครั้งนี้ นั่นคือ ความเสียหายซึ่งอาจเกิดขึ้น หากมีมาตรการแก้ไขผลต่อการบิดเบือนการค้า อันเกิดจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า นอกจากนี้ในการเจรจาครั้งนี้ ไม่ได้เป็นการมุ่งที่จะกำหนดเป็นข้อห้าม หากแต่เพียงต้องการให้พบบัญญัติที่มีอยู่เดิมนั้น มีความรัดกุม เหมาะสม และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่านั้น การจะหามาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว จะต้องทำในลักษณะปรึกษาหารือหรืออาจจะทำในรูปของการโต้เถียงกันในเวทีของแกตต์ ซึ่งประเด็นนี้ต้องการที่จะบรรลุผลในเร็ววัน

สำหรับท่าทีของกลุ่มประเทศอาเซียน ต่อกรณีการยกเลิกมาตรการดังกล่าวนี้ ก็ออกมาในรูปของการไม่เห็นด้วย ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มอาเซียนได้ตระหนักดี ถึงความจำเป็นและให้ความสำคัญของการลงทุนจากต่างประเทศต่อการพัฒนาประเทศ โดยเห็นว่ามาตรการที่เกี่ยวกับการลงทุนนั้น เปรียบเสมือนเครื่องมือในการพัฒนา และหากผลของการใช้มาตรการดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อ

การค้า ซึ่งก็ต้องเป็นที่ยอมรับ และให้การผ่อนปรนเป็นเฉพาะกรณี แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มอาเซียน ก็ไม่เห็นด้วยต่อกรณีที่จะให้มีการยกเลิกมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า ประเทศในกลุ่มอาเซียน ได้พยายามที่จะสร้างกลุ่มเจรจาขึ้นมากลุ่มหนึ่ง เพื่อเป็นผู้คอยดูแลผลประโยชน์และความชอบธรรมในการเจรจาครั้งนี้

กล่าวโดยสรุป การเจรจาในรอบนี้จะเห็นว่าฝ่ายประเทศพัฒนาแล้วเริ่มมีการเรียกร้องให้ประเทศกำลังพัฒนาเป็นฝ่ายให้ หรือเป็นฝ่ายลดข้อกีดกันมากขึ้น และประเด็นที่หยิบยกขึ้นมาในการเจรจาครั้งนี้ มีพื้นฐานความริเริ่มมาจากประเทศพัฒนาแล้วเป็นส่วนใหญ่ ประเด็นปัญหาแต่ละประเด็นยากที่จะหาข้อยุติลงได้ เพราะขณะที่แต่ละฝ่ายต่างอ้างเหตุผลภายในประเทศ และเพื่อผลประโยชน์แก่คนในประเทศเป็นหลัก การบรรลุเป้าหมายการเจรจาจึงขึ้นกับอำนาจต่อรองในการเจรจาเท่านั้น

2.3.3 ทิศทางผลกระทบของมาตรการทริมส์

แม้ว่ามาตรการทริมส์จะมีข้อห้ามในการใช้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าในหลายประเภท แต่ข้อห้ามสองประการหลักที่จะกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยโดยตรงคือ การห้ามการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เนื่องจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นมาตรการหลักที่ประเทศไทยใช้ในการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน โดยผ่านมาตรการต่างๆ เช่น มาตรการให้อนุญาตประกอบยานยนต์ มาตรการการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วน มาตรการการควบคุมการนำเข้าและภาษีอากร มาตรการส่งเสริมการส่งออกและมาตรการข้อกำหนดทางเทคนิค ดังนั้น หากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้แล้วจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งอาจจำแนกตามมาตรการต่างๆ ข้างต้นได้ดังต่อไปนี้

1. มาตรการการอนุญาตประกอบยานยนต์

มาตรการการอนุญาตประกอบยานยนต์ ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้รับผิดชอบ มีข้อกำหนดในการอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ต่อเมื่อโรงงานประกอบยานยนต์เหล่านั้นปฏิบัติตามประกาศ ระเบียบ และข้อกำหนดของกระทรวงดังต่อไปนี้

ก. ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศไทยในการประกอบยานยนต์ตามสัดส่วน และรายการตามบัญชีที่กระทรวงกำหนด

ข. ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งและรถจักรยานยนต์

ค. ทำการประกอบเฉพาะแบบและรุ่นที่ได้รับอนุญาต แต่หากแบบหรือรุ่นใดที่ได้รับอนุญาตแล้ว ไม่ทำการประกอบในปีใดก็ให้ยกเลิกสิทธิในการประกอบแบบและรุ่นนั้น

ง. เป็นการขยายโรงงานประกอบยานยนต์ที่มีอยู่เดิม ไม่ใช่เป็นการตั้งโรงงาน

ใหม่

ดังนั้น หากมาตรการทริพส์มีผลบังคับใช้ มาตรการการอนุญาตประกอบยานยนต์ในข้อ ก. และ ข. จะไม่สามารถบังคับใช้ได้ เนื่องจากขัดต่อข้อห้ามของทริพส์ในประเด็นการห้ามบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (local content) สำหรับข้อ ค. จะขัดต่อข้อห้ามของทริพส์ ในประเด็นของการห้ามบังคับให้ผลิตหรืออนุญาตให้ผลิตเฉพาะสินค้าบางรายการ (manufacturing mandate) สำหรับข้อ ง. ที่เกี่ยวกับมาตรการการห้ามมิให้ตั้งโรงงานใหม่ แม้จะไม่ผิดข้อห้ามของทริพส์ข้อใดข้อหนึ่งก็ตาม แต่ก็ขัดต่อข้อตกลงของการเจรจาเกดต์ว่าด้วยการเข้าถึงตลาด (market access) ที่ห้ามการปกป้องตลาด โดยการใช้มาตรการที่มีใช่อื่นใด (non tariff measures) ซึ่งจากการเจรจาเกดต์ในรอบอุรุกวัยที่ยืดเยื้อมานานนี้ มีจุดประสงค์ที่จะบรรลุข้อตกลงในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศหลายๆ มาตรการร่วมกันทั้งหมด หรือไม่ก็ไม่บรรลุอะไรเลย (get the whole package or none) ซึ่งจากข้อสมมติฐานนี้ หากมาตรการทริพส์มีผลบังคับใช้ มาตรการอื่นๆ ก็จะมีผลใช้เช่นเดียวกัน

2. มาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วน

มาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วน โดยมีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะให้สิทธิพิเศษยกเว้น หรือลดหย่อนทางด้านภาษีเครื่องจักร วัตถุดิบ และภาษีรายได้นิติบุคคลเป็นต้น โดยที่โครงการที่จะได้รับสิทธิพิเศษดังกล่าว จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ เช่น

- ก. การกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เช่น กรณีการประกอบและผลิตเครื่องยนต์
- ข. การกำหนดให้ต้องส่งออก เช่น กรณีการผลิตหม้อกรอง และไส้กรองอากาศ และน้ำมัน
- ค. การกำหนดสัดส่วนในการร่วมทุน เช่น กรณีการประกอบและการผลิตระบบเกียร์

แม้ว่ามาตรการทริพส์ จะไม่ได้มีข้อห้ามให้ประเทศใดให้สิทธิพิเศษเพื่อการส่งเสริมการลงทุนแต่อย่างใด แต่มาตรการทริพส์มีข้อห้ามมิให้นำเอาการได้สิทธิพิเศษจากการส่งเสริมการลงทุนนั้นมาเป็นข้อบังคับในการผลิตหรือส่งออก ตามตัวอย่างของข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนข้างต้น ดังนั้นหากมาตรการทริพส์มีผลบังคับใช้แล้ว มาตรการข้อ ก. ข. และ ค. ข้างต้นก็ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนก็มีแนวโน้มที่จะยกเลิกสิทธิพิเศษทางภาษีอากรดังกล่าว แก่ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิต หากสำนักงานฯ ไม่สามารถจะบังคับใช้ข้อกำหนดต่างๆ ที่ตั้งไว้ข้างต้น

3. มาตรการควบคุมการนำเข้าและภาษีอากร

มาตรการควบคุมการนำเข้าและภาษีอากรซึ่งมีกระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลังเป็นผู้รับผิดชอบ มีสาระสำคัญที่จะให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์หลายประการ เช่น

- ก. ควบคุมการนำเข้าชิ้นส่วนที่สำคัญ เช่น ตัวถังและเครื่องยนต์
- ข. กำหนดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าของชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้าทั่วไปในอัตรา

สูง

ค. กำหนดอัตราภาษีอากรนำเข้าให้มีความแตกต่างระหว่างการนำเข้ารถยนต์สำเร็จ และการนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกครบชุดเพื่อการประกอบรถยนต์สำเร็จรูป

ในกรณีนี้ แม้ว่ามาตรการทริมส์จะมีได้ครอบคลุมถึงการยกเลิกเกี่ยวกับการห้ามและการควบคุมการนำเข้าก็ตาม แต่มาตรการอื่นๆ ของแกตต์ เช่น มาตรการว่าด้วยการเข้าถึงตลาด (market access) ก็มีข้อกำหนดที่จะไม่ให้ประเทศในภาคีของแกตต์ใช้มาตรการกีดกันการนำเข้าซึ่งถือเป็นมาตรการที่เกี่ยวกับการปกป้องตลาด โดยมาตรการที่มีใช้ภาษีอากร (non-tariff protection) ดังนั้นรัฐบาลคงจะไม่สามารถนำมาตรการในข้อ ก. มาใช้บังคับได้ หากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้ แต่ในการเจรจาแกตต์ในรอบอุรุกวัยมิได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับมาตรการใดๆ ที่ห้ามมิให้ประเทศในภาคีใช้มาตรการทางด้านภาษีอากรเพื่อการปกป้อง กลุ่มครอง ส่งเสริมหรือพัฒนาการผลิตสินค้าในประเทศ ดังนั้น มาตรการในข้อ ข. และ ค. จึงยังอาจที่จะใช้ได้ แม้ว่าการเจรจาแกตต์ในทุกกรอบที่ผ่านมาก็จะมีการเจรจาเพื่อให้ประเทศในภาคีเล็ก หรือลดการใช้มาตรการทางการค้าด้านภาษี เพื่อการปกป้องและคุ้มครองการผลิตภายในประเทศ กล่าวคือ จะเพิ่มอัตราภาษีอากรจากเดิมที่เคยตั้งไว้สำหรับสินค้าไม่ได้ แต่สามารถลดลงได้ทั้งในลักษณะการลดลงแบบทวิภาคีหรือพหุภาคี ซึ่งหากประเทศภายใต้ของแกตต์เป็นประเทศคู่ตกลงหรือประเทศที่ร่วมตกลงในการลดภาษีอากรนั้นแล้ว ประเทศอื่นๆ ภายใต้ภาคีของแกตต์ก็อาจจะได้สิทธิจากข้อตกลงนั้นๆ ได้ด้วย

4. มาตรการส่งเสริมการส่งออก

แม้ว่ามาตรการส่งเสริมการส่งออก จะมีใช้มาตรการหลักที่รัฐบาลใช้ในการส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย แต่ในปัจจุบันก็มีชิ้นส่วนยานยนต์หลายประเภทที่ได้รับประโยชน์จากมาตรการดังกล่าว เช่น ดวงไฟ ใต้โครง สปริง แหนบดับ ลูกสูบ ปลายวิลล์ พูลเลอร์ ฯลฯ มาตรการส่งเสริมการส่งออกซึ่งรับผิดชอบโดยหลายหน่วยงานของรัฐ เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงการคลังและกระทรวงพาณิชย์ มีสาระสำคัญที่จะช่วยให้ผู้ผลิตเพื่อการส่งออกมีภาระต้นทุนการผลิตต่ำ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีอากร โดยวิธีการต่างๆ เช่น

- ก. การลดหรือยกเว้นภาษี เครื่องจักร วัตถุดิบ และรายได้นิติบุคคล
- ข. การคืนและชดเชยภาษี
- ค. การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน
- ง. การสนับสนุนทางการตลาด

แท้ที่จริงแล้ว มาตรการทริมส์มิได้มีข้อกำหนดห้ามการช่วยเหลือ หรือสนับสนุนใดๆ เกี่ยวกับการส่งออก หากการช่วยเหลือและสนับสนุนจะไม่ใช่เงินโขบ่งคับให้ต้องทำการส่งออก กล่าวคือ ประเทศภาคีของแกตต์ใดๆ จะให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตใดๆ เพื่อการส่งออกได้ แต่ต้องเป็นไปตามความสมัครใจ มิใช่เป็นการบังคับ ดังนั้นมาตรการในข้อ ก. จึงไม่อาจจะใช้ได้ หากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้ เนื่องจากเป็นเงินโขบ่งคับข้อกำหนดในการรับสิทธิประโยชน์จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประการหนึ่ง สำหรับมาตรการในข้อ ข. และ ค. ของกระทรวงการคลังยังคงสามารถจะใช้ได้ เนื่องจากผู้ผลิตยังสามารถจะเลือกที่จะรับสิทธิประโยชน์หรือไม่ก็ได้ โดยการเลือกที่จะผลิตเพื่อการส่งออกหรือขายในประเทศ อย่างไรก็ตาม มาตรการในข้อ ข. และ ค. ก็อาจจะขัดกับข้อตกลงของการเจรจาของแกตต์ในข้ออื่นๆ เช่น มาตรการที่เกี่ยวกับการอุดหนุน (subsidy) ซึ่งมีข้อห้ามในการอุดหนุนการผลิตเพื่อการส่งไปจำหน่ายในต่างประเทศ แต่ในทางปฏิบัติยังคงจะต้องมีการร้องเรียนและพิสูจน์มาตรการสุดท้ายในข้อ ง. ของกระทรวงพาณิชย์ คูจะเป็นมาตรการเดียวที่ไม่ขัดต่อข้อตกลงของแกตต์ใดๆ

5. มาตรการข้อกำหนดทางเทคนิค

มาตรการข้อกำหนดทางเทคนิคซึ่งอดีตที่ผ่านมา รัฐบาลมิได้ใช้เป็นมาตรการในการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลก็ได้ริเริ่มจัดทำขึ้นโดยผ่านกระทรวงอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มีสาระสำคัญที่จะให้เกิดการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศที่ได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดและต้องการให้มีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศมากกว่ามีเพียงอุตสาหกรรมประกอบเท่านั้น โดยมีมาตรการต่อไปนี้ คือ

ก. การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ เช่น ในกรณีกระจกนิรภัย แหนบ และสปริง รอยนต์ และชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยอื่นๆ เป็นต้น

ข. การกำหนดขั้นตอนการผลิต เช่น ในกรณีการผลิตเครื่องยนต์ซึ่งกำหนดให้มีขั้นตอนการผลิต เริ่มตั้งแต่การใช้ชิ้นส่วนเหล็กหล่อ (casting) และเหล็กทุบ (forging) มากัดกลึง (machining) แล้วจึงนำไปประกอบ (assembling)

สำหรับมาตรการข้อกำหนดทางเทคนิคนี้ จะไม่ถูกระทบจากมาตรการทริมส์และแกตต์ เนื่องจากมาตรการในข้อ ข. เป็นการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์เพื่อการผลิต มิใช่เพื่อการนำเข้า ดังนั้น จึงนับได้ว่าไม่ขัดต่อข้อห้ามทางการเข้าถึงตลาดแต่อย่างไร สำหรับมาตรการในข้อ ก. คูแล้วจะเป็นมาตรการเดียวที่การเจรจาแกตต์ที่ผ่านมาไม่ได้ครอบคลุมถึง ไม่ว่าจะเป็นมาตรการทริมส์ หรือมาตรการอื่นๆ

2.3.4 ภาพรวมของทิศทางผลกระทบ

จากทิศทางของผลกระทบที่กล่าวไปแล้วข้างต้น พอจะสรุปได้เป็นภาพรวมของผลกระทบที่เกิดจากมาตรการทริมส์ และมาตรการอื่นๆ ของแกตต์ได้ดังนี้คือ

1. มาตรการทริมส์

มาตรการทริมส์นับว่าเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดผลกระทบมากที่สุด โดยจะกระทบต่อมาตรการต่างๆ ของรัฐที่ให้การคุ้มครองและส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผ่านมา เช่น มาตรการอนุญาตประกอบยานยนต์ มาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วน มาตรการส่งเสริมการส่งออก โดยอาจแยกได้ดังนี้ คือ

- (1) ข้อห้ามเกี่ยวกับการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (local content)
 - (1.1) มิให้มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ในการประกอบยานยนต์ตามสัดส่วนและรายการตามบัญชีที่ราชการกำหนด
 - (1.2) มิให้มีการบังคับใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่ง และรถจักรยานยนต์
 - (1.3) มิให้บังคับใช้ชิ้นส่วนในการประกอบเครื่องยนต์
- (2) ข้อห้ามเกี่ยวกับการบังคับให้ส่งออก (export requirement)
 - (2.1) มิให้มีการบังคับให้ส่งออกของการผลิตหม้อกรอง ไซ้กรอง และอื่นๆ
 - (2.2) มิให้บังคับให้ส่งออกเครื่องยนต์
- (3) ข้อห้ามเกี่ยวกับการบังคับให้มีการผลิตเฉพาะบางรายการ (product mandate) ซึ่งจะห้ามมิให้บังคับการประกอบยานยนต์เฉพาะแบบหรือรุ่นที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น
- (4) ข้อห้ามเกี่ยวกับการกำหนดสัดส่วนในการร่วมทุน (investment ratio) ซึ่งจะห้ามมิให้กำหนดอัตราส่วนของการร่วมทุนระหว่างผู้ลงทุนชาวต่างประเทศและชาวไทย

2. มาตรการการเข้าถึงตลาด (market access)

มาตรการที่เกี่ยวกับการเข้าถึงตลาดจะเป็นอีกมาตรการหนึ่ง ที่ใช้ลดการปกป้องทางการค้าและการผลิต ซึ่งจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการการอนุญาตประกอบยานยนต์ มาตรการควบคุมการนำเข้าและมาตรการซื้อกำหนดทางเทคนิคบ้างเล็กน้อย โดยอาจแยกได้ดังนี้คือ

- (1) ข้อห้ามเกี่ยวกับการอนุญาตให้ผลิตซึ่งห้ามมิให้จำกัดสิทธิในการทำการผลิต
- (2) ข้อห้ามเกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า ซึ่งห้ามมิให้จำกัดสิทธิในการส่งสินค้าเข้าจากต่างประเทศ
- (3) ข้อห้ามเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ ซึ่งห้ามมิให้กำหนดมาตรฐานของผลิตภัณฑ์เพื่อเป็นการกีดกันการนำเข้า

3. มาตรการการอุดหนุน (subsidy)

มาตรการที่เกี่ยวกับการให้อุดหนุนจะเป็นการช่วยให้เกิดการค้าที่เป็นธรรมมากขึ้นในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมการส่งออก ดังนี้

- (1) การลดหรือยกเว้นภาษี
- (2) การคืนและชดเชยภาษี
- (3) การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน

อย่างไรก็ตาม จากข้อตกลงของมาตรการทริพส์และมาตรการอื่นๆ ของแกตต์ยังมีช่องทางที่จะให้ประเทศในภาคี ยังสามารถที่จะใช้มาตรการทางด้านภาษีอากรและมาตรการทางด้านการส่งเสริมเทคโนโลยีในการคุ้มครองและส่งเสริมการผลิตภายในประเทศ ดังนั้น มาตรการที่เกี่ยวกับมาตรการภาษีอากร และมาตรการข้อกำหนดทางเทคนิคยังคงจะสามารถที่จะใช้ได้ต่อไปคือ

- (1) การกำหนดอัตราภาษีอากรนำเข้าของชิ้นส่วนยานยนต์ ที่นำเข้าทั่วไป ในอัตราสูง
- (2) การกำหนดอัตราภาษีอากรนำเข้าให้มีความแตกต่างระหว่างการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและการนำเข้าชิ้นส่วน เพื่อการประกอบรถยนต์สำเร็จรูป
- (3) การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์เพื่อการผลิต
- (4) การกำหนดขั้นตอนในการผลิต

อย่างไรก็ตาม ลักษณะและความรุนแรงของผลกระทบที่เป็นจริงจะเป็นเช่นไร ก็คงจะต้องขึ้นกับโครงสร้างและขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ

2.4 ประวัติความเป็นมาและสถานภาพปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่ประกอบไปด้วยอุตสาหกรรมประเภทย่อยๆ มากมาย เพราะรถยนต์คันหนึ่งๆ จะมีชิ้นส่วนต่างๆ ถึงประมาณ 3,000-4,000 รายการ มีความเกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีหลายระดับ และใช้วัตถุดิบตั้งแต่เหล็กกล้า จนถึงพลาสติก โรงงานที่ผลิตก็มีหลายขนาด หลายระดับต่างๆ กัน ตั้งแต่โรงกลึงขนาดเล็ก จนถึงโรงงานผลิตเครื่องมื่อกลขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับประเภทของชิ้นส่วน ซึ่งจำแนกออกได้มากจนไม่สามารถกล่าวให้ครบถ้วนในที่นี้ได้ ดังนั้น จะสรุปเฉพาะประเภทที่สำคัญ เพื่อให้เป็นที่เข้าใจถึงภาพรวมอย่างกว้างๆ ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มต้นมาตั้งแต่เริ่มมีการใช้รถยนต์ในประเทศ โดยเป็นการผลิตชิ้นส่วนเพื่อการซ่อมแซมหรือทดแทนชิ้นส่วนบางอย่าง ซึ่งจัดหาซื้อในประเทศไม่ได้ หรือราคาแพง การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในระยะแรกเป็นการผลิตจากโรงซ่อม โรงกลึงเล็กๆ โดยนำวัตถุดิบที่พอหาได้มาผลิตลอกเลียนตามแบบชิ้นส่วนของต่างประเทศ และเป็นการผลิตชิ้นต่อชิ้นเท่านั้น ต่อมาเมื่อมีการใช้รถยนต์มากขึ้น จึงมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ออกจำหน่าย ลักษณะอะไหล่เทียม หรือปลอมชิ้นส่วนที่ผลิตก็เป็นชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นอย่างง่าย ๆ เช่น ชิ้นส่วนยางเพราะสามารถหาวัตถุดิบในประเทศ และไม่ต้องลงทุนในด้านเครื่องมือเครื่องจักรมาก อีกทั้งไม่ได้คำนึงถึงด้านมาตรฐานคุณภาพมากนัก จนกระทั่งในปี 2504 ทางราชการได้กำหนดนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศ โดยเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิต เพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่รัฐประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศ เพราะความต้องการภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเพื่อนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นทุกปี บริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจากกลุ่มประเทศยุโรปและสหรัฐอเมริกาจึงเริ่มสนใจที่จะทำการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย โดยนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วน (Completely Knocked-Down Kits :CKD) จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเข้ามาประกอบ เป็นรถยนต์สำเร็จรูปจำหน่ายในประเทศ โดยบริษัทแรกที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนให้ดำเนินการประกอบรถยนต์คือ บริษัท แองโกลไทยมอเตอร์ ต่อมา คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้สิทธิพิเศษจูงใจเพิ่มขึ้น โดยลดหย่อนภาษีขาเข้าชิ้นส่วน ประกอบรถยนต์ และภาษีการค้าให้แก่ผู้ประกอบการ ทำให้มีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นในประเทศ การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศจึงเริ่มพัฒนาขึ้นเป็นการผลิตเชิงอุตสาหกรรมมากขึ้น เพราะโรงงานประกอบรถยนต์เริ่มใช้ชิ้นส่วนประเภทยาง แบตเตอรี่ และแหวนดับที่ผลิตในประเทศ มีการนำเครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิตเข้ามาช่วยในการผลิต เพื่อป้อนให้โรงงานประกอบรถยนต์ให้ทันความต้องการ

ในปี 2512 กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและวางแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และประกาศให้มียางแบตเตอรี่ หม้อน้ำและแหวนดับ ไม่นับรวมอยู่ใน CKD ซึ่งได้รับสิทธิในด้านอากรนำเข้าในอัตราพิเศษ ในปี 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ขึ้น โดยกำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ประกอบได้ภายในประเทศ ในอัตราร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 นับได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยอย่างจริงจัง ภายใต้การสนับสนุนจากรัฐบาลในลักษณะการกำหนดมูลค่าร้อยละขั้นต่ำของการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ สำหรับรถยนต์ประเภทต่างๆ ได้แก่ รถยนต์บรรทุก รถยนต์โดยสาร รถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) และรถยนต์นั่ง และได้พัฒนามาเป็นการกำหนดรายการชิ้นส่วนบังคับใช้ในปัจจุบัน จากการที่ภาครัฐบาลได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไว้อย่างเด่นชัด ทำให้เกิด

การลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นมาก ทั้งที่เป็นลักษณะการลงทุนกับต่างชาติ และที่เป็นการลงทุนของคนไทยทั้งหมด มีการนำเครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิตที่ทันสมัยมาใช้เพิ่มมากขึ้น มีการจ้างวิศวกรและช่างฝีมือเพิ่มขึ้น ซื่อและเรียนรู้เทคโนโลยีการผลิตจากต่างประเทศทั้งในลักษณะการส่งวิศวกรและช่างฝีมือไปฝึกอบรม หรือดูงานด้านการผลิตในต่างประเทศ และการจ้างผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศมาให้การฝึกอบรมแก่ช่างฝีมือไทย จนกระทั่งในปัจจุบัน กล่าวได้ว่าประเทศไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 54-65 ของรถยนต์ทั้งคัน

แต่ปัญหาที่ประกอบในประเทศมีมากมายหลายแบบ บางแบบมีการประกอบแต่ละปีเป็นจำนวนน้อยมาก การผลิตชิ้นส่วนให้กับรถยนต์แต่ละแบบในปริมาณน้อยและเป็นตลาดที่จำกัด เฉพาะรถยนต์ที่ประกอบเพื่อใช้ภายในประเทศเท่านั้น ทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยสูง นอกจากนี้ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในต่างประเทศก็มุ่งหวังจะจำหน่ายรถยนต์ทั้งคันมากกว่าการจำหน่ายชิ้นส่วนรถยนต์บางส่วน ดังนั้นเมื่อผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศซื้อชิ้นส่วน CKD บางส่วนจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างประเทศ ก็ปรากฏว่า ราคาชิ้นส่วน CKD ซึ่งตัดรายการชิ้นส่วนที่ใช้ในประเทศออกแล้ว จะถูกกว่าราคาชิ้นส่วน CKD ครบทั้งคันเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เพราะได้รับส่วนลดจากราคา CKD ซึ่งนำเข้าจากบริษัทแม่ในต่างประเทศน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับการนำเข้า CKD ครบชุด การกำหนดนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้น จึงเป็นเรื่องลำบาก เพราะจะทำให้ต้นทุนการผลิตของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศเพิ่มสูงขึ้น ประชาชนผู้ใช้รถต้องรับภาระในการซื้อรถราคาแพง ในขณะที่ รัฐบาลจึงมีนโยบายการชะลอการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้น โดยหันไปให้การส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนหลัก (Main Parts) แบบร่วมกันผลิตในปริมาณมาก เพื่อลดต้นทุนการผลิต ทั้งนี้เพราะชิ้นส่วนหลักมีการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าชิ้นส่วนอื่นๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปตามการออกแบบให้เข้ากับยุคสมัย และการผลิตชิ้นส่วนหลัก ยังเป็นโอกาสให้คนไทยได้เรียนรู้เทคโนโลยีเพื่อจะได้นำมาพัฒนาการผลิตรถยนต์ของไทยได้ในที่สุด

ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศหลายประเภท ได้พัฒนาคุณภาพยิ่งขึ้นเป็นอย่างมากจนได้รับความเชื่อถือทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ อย่างไรก็ตามชิ้นส่วนที่ส่งออกได้เป็นส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนประเภทที่ต้องใช้แรงงานมาก หรือใช้วัตถุดิบที่มีภายในประเทศ เช่น หม้อน้ำ แหนบ ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ ใต้โครง เป็นต้น

ปัจจุบันรัฐได้กำหนดมาตรการสนับสนุนการส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายต่างประเทศบริษัทที่ดำเนินการส่งออกแรก คือ บริษัท เอ็มเอ็มซีเอสทีเอส จำกัด ส่งรถยนต์ที่ประกอบโดยชิ้นส่วนในประเทศบางส่วนไปจำหน่ายยังประเทศแคนาดา ในปี 2531 และยังมีบริษัทอื่นๆ ที่ให้ความสนใจที่จะส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายยังต่างประเทศอีกหลายราย จากการที่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยได้พัฒนาจนสามารถส่งออกได้เช่นนี้ ทำให้ความต้องการชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นด้วย ซึ่งจะมีส่วนช่วยให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ มีการพัฒนาทั้งด้านเทคโนโลยีการผลิต และการลดต้นทุนการผลิตลง นอกจากนี้ จากภาวะที่เงินเยนมีค่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์

ของญี่ปุ่นหลายบริษัท หาท่างไปตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์ในต่างประเทศโดยเฉพาะมีนโยบายที่จะตั้งศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ในเครือบริษัทของตนในนานาประเทศ ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่ง ที่ได้รับความสนใจให้เป็นแหล่งลงทุนอันดับแรกๆ ในกลุ่มอาเซียน เพราะมีความพร้อมในด้านทุนการผลิตและค่าแรงต่ำ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ จึงมีผู้ทางที่จะพัฒนาขึ้นเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกอย่างจริงจังได้ในอนาคต

2.5 โครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ความสามารถในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ควรที่จะตั้งบนฐานอันมั่นคงของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ความสามารถอันมีขีดจำกัดของเหล่าประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้งประเทศไทยด้วย ก็ยังไม่สามารถจะพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพอย่างครบวงจรได้ ด้วยลักษณะของชิ้นส่วนยานยนต์ประกอบด้วยชิ้นส่วนต่างๆ นับพันชนิด อีกทั้งระดับเทคโนโลยีก็มีความแตกต่างกันอย่างมาก และปัญหาในเรื่องของเทคโนโลยี ก็เป็นปัญหาหลักที่ยังคงเป็นข้อจำกัดทางด้านการพัฒนา ไม่เฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนเท่านั้น ในการพัฒนาอุตสาหกรรมสาขาอื่นๆ ของไทยก็ยังคงมีปัญหานี้เช่นกัน

หากพิจารณาโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์แล้ว อาจจำแนกออกได้เป็นประเภทๆ ได้ดังต่อไปนี้

2.5.1 จำแนกตามโครงสร้างรถยนต์

โครงสร้างของรถยนต์จะประกอบด้วยกลุ่มชิ้นส่วนต่างๆ 21 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

1. ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนที่สำคัญที่สุด ได้แก่ เสื้อสูบ (cylinder block) ฝาสูบ (cylinder head) ลูกสูบ (piston) แหวนลูกสูบ (piston ring) วาล์วไอดีไอดีเซีย (intake and exhaust valve) ก้านสูบ (connecting rod) เพลาข้อเหวี่ยง (crankshaft) โซ่ราวาลีน (timing chain) ประเก็น (gasket) ฟลายวีล (flywheel) พูลเลย์ต่างๆ

2. อุปกรณ์ส่วนควบของเครื่องยนต์ ได้แก่ หม้อน้ำ (radiator) สายพาน (transmission belt) พัดลม (fan) ใสกรองน้ำมัน (oil filter) คาร์บูเรเตอร์ (carburetor) หรืออุปกรณ์ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงจ่าย (distributor) หัวเทียน (spark plug) ชุดหม้อกรองอากาศ (air filter housing) สายคันเร่ง (accelerator cable)

3. อุปกรณ์ไฟฟ้า ได้แก่ ไดชาร์จ (alternator) ไดสตาร์ท (starter motor) แบตเตอรี่ (battery) ชุดปัดน้ำฝน (wiper) เรกกูเรเตอร์ (regulator)

4. สายไฟ ได้แก่ ชุดสายไฟ สายหัวเทียน (spark plug cable) สายแบตเตอรี่ (battery cable) ฟิวส์ (fuse)
5. ระบบท่อไอเสีย ได้แก่ ท่อไอเสีย (exhaust pipe) และหม้อเก็บเสียง (exhaust silencer)
6. ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ ถังน้ำมัน (fuel tank) ท่อน้ำมัน (fuel pipe) ไส้กรองน้ำมัน (fuel filter) เครื่องวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิง (gauge)
7. ชุดล้อและยาง ได้แก่ กะทะล้อ (alloy wheel) ยางนอก (tyre & tube)
8. ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน ได้แก่ แผ่นวัสดุกันเสียง (sound proofing) ฝ้าปิดหลังคา (roof side inner & garment) พรมปูพื้น (carpet) แผงประตู (door trim) แผงบังแดด (sunvisor) คอนโซล (console) มือหมุนกระจก
9. ชุดเบาะ ประกอบด้วยเบาะและพนักพิงศีรษะ (seat adjustment headrest)
10. ชุดกระจก ได้แก่ กระจกบังลมและหลัง (glass weatherstrip wind-shield) กระจกประตู (glass door) ยางขอบกระจก (glass weatherstrip)
11. ชุดไฟส่องสว่าง ได้แก่ ไฟหน้า (single lamp) ไฟท้าย (tail lamp) ไฟเลี้ยว (turn signal lamp) ไฟส่องป้าย (license plate lamp) ไฟห้องโดยสาร (room lamp)
12. ระบบกันกระแทก ได้แก่ สปริง (spring) ปีกนก (transverse arm) โชคอัพ (shock absorber) เหล็กกันโคลง (front stabilizer bar) ยางกันกระแทก เพลาล้อ (strutaxle)
13. ระบบเบรค ได้แก่ กงห้ามล้อ แผ่นดิสก์เบรค (brake disc) ก้ามปู ฝาเบรค (cover) หม้อลมเบรค ท่อเบรค (brake tube) ชุดเบรคมือ (lever parking brake) ปุ่มแม่เบรค (foot bump)
14. ระบบคลัทช์ ได้แก่ แผ่นคลัทช์ (clutch disc) หวีสปริง สายคลัทช์ (clutch cable) ท่อน้ำมันคลัทช์ (clutch line)
15. ชิ้นส่วนตัวถัง ได้แก่ ฝัก หลังคา ประตู ห้องเครื่องยนต์ โครงด้านข้างฝากระโปรง (bonnet)
16. ชุดกันชน (bumper)
17. ระบบเกียร์ทดกำลัง ได้แก่ เสื่อเกียร์ (gear housing) เพลาเกียร์ (gearshaft) เฟืองเกียร์ (gear) ก้านเกียร์ (gear stem) ประเก็น (gasket)
18. ระบบพวงมาลัย ได้แก่ พวงมาลัย (steering wheel) ก้านพวงมาลัย (steering rod) ชุดเฟืองพวงมาลัยก้านเชื่อมต่อต่างๆ ประเก็น
19. ระบบถ่ายกำลัง ได้แก่ เพลากลาง (prop shaft) จอยท์ (universal joint) ชุดเฟืองท้าย (differential) เพลาขับ (driveshaft)

20. ชุดแผงหน้าปัทม์ ได้แก่ แผงหน้าปัทม์ (dashboard) มิเตอร์วัดความเร็ว (speedmeter) มิเตอร์วัดรอบ (tachometer) เกย์น้ำมัน (fuel gauge) เกย์ความร้อน (temperature gauge) สวิตช์ต่างๆ (switch)

21. อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและอุปกรณ์อื่นๆ ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ (aircondition) วิทยุ (radio) เข็มขัดนิรภัย (safety belt) อุปกรณ์ควบคุมมลภาวะ ยางกันโคลน

2.5.2 จำแนกตามลักษณะการผลิต

ชิ้นส่วนยานยนต์นอกจากจะแบ่งตามกลุ่มของชิ้นส่วนแล้ว ยังสามารถแบ่งได้ตามลักษณะการผลิตได้เป็น 5 ประเภท คือ

1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ แบ่งย่อยตามกรรมวิธีการผลิต คือ

- ชิ้นส่วนโลหะหล่อ ได้แก่ เสื้อสูบ (Cylinder Block) ฝาสูบ (Cylinder Head) ฟลายวีล (Flywheel)
- ชิ้นส่วนโลหะปั๊ม ได้แก่ ชิ้นส่วน ตัวถัง หม้อกรองอากาศ (Air Filter) ถังน้ำมัน (Fuel Tank)
- ชิ้นส่วนโลหะฉีด ได้แก่ ลูกสูบ (Piston) ฝาครอบลูกสูบคาร์บิวเรเตอร์ (Carburetor) เสื้อเกียร์ (Gear Housing)
- ชิ้นส่วนโลหะชุบ ได้แก่ วาล์วไอดี และไอเสีย (Intake & Exhaust Valve) เพลาขับ (Driveshaft) ก้านสูบ (Connecting Rod) เพลาข้อเหวี่ยง (Crankshaft) เพลาแรวลิ้น

2. ชิ้นส่วนพลาสติกและวัสดุที่อยู่ในประเภทเดียวกัน ได้แก่ ไขพืด ชิ้นส่วน ตกแต่งภายในแผงหน้าปัด (Dashboard) กันชน (Bumper) พวงมาลัย (Steering Wheel)

3. ชิ้นส่วนยาง ได้แก่ ยางนอก ยางใน ท่อยาง ยางกันรั้ว สายพาน (Transmission Belt) ยางขอบกระจก (Glass Weatherstrip) และยางกันโคลน

4. อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

- อุปกรณ์ไฟส่องสว่าง ได้แก่ ไฟหน้า (Single Lamp) ไฟท้าย (Tail Lamp) ไฟเลี้ยว (Turn Signal Lamp)
- สายไฟต่างๆ
- อุปกรณ์ที่ใช้กับเครื่องยนต์ ได้แก่ อิกนิชั่นคอยล์ (Ignition Coil) ไดชาร์จ (Alternator) ไดสตาร์ท (Starter) เรกกูเรเตอร์ (Regulator)

5. ชิ้นส่วนที่ทำจากวัสดุอื่นๆ ได้แก่ ปะเก็น (Gasket) ไส้กรองชนิดต่างๆ (Filter) กระจกนิรภัย (Safety Glass) อุปกรณ์ควบคุมมลภาวะ

2.5.3 จำแนกตามกลุ่มผู้ผลิต

ปัจจุบันมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อจำหน่ายให้โรงงานประกอบยานยนต์ประมาณ 150 ราย และมีผู้ผลิตอะไหล่เทียมและอะไหล่ปลอมอีกประมาณ 400 ราย ซึ่งอาจจะจำแนกผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ตามระดับเทคโนโลยีการใช้แรงงานได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลัก และใช้เทคโนโลยีระดับต่ำ ผู้ผลิตในกลุ่มนี้มักเป็นกลุ่มโรงงานขนาดเล็กที่ใช้เงินลงทุนต่ำ ชิ้นส่วนที่ผลิตได้แก่ ชิ้นส่วนโลหะปั๊ม ชิ้นรูปขนาดเล็ก ยางและลวดสปริง นอกจากนี้ได้แก่ ignition สายไฟ ท่อยาง ไคสตาร์ท กระจกนิรภัย ยางขอบกระจก แผงประตู เบาะนั่ง ที่คลุมเบาะ และพรมปูพื้น เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นผู้ประกอบการคนไทย ทั้งนี้เนื่องจากการผลิตแบบง่ายๆ และวัตถุดิบก็สามารถหาได้ในประเทศ

กลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลัก และใช้เทคโนโลยีระดับกลาง ผู้ผลิตในกลุ่มนี้เป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมนี้มาเป็นเวลานาน จนสามารถเพิ่มพูนประสบการณ์และมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยในระดับกลางมาใช้พัฒนาการผลิต จนมีคุณภาพได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ เช่น พิวส์ switch magnetic assy โช้คอัพ เหล็กกันโคลง แผ่นคลัทช์ รวมทั้งชิ้นส่วนตัวถังบางชิ้น ผู้ผลิตกลุ่มนี้ยังคงเป็นผู้ประกอบการคนไทย แต่ก็มีบางประเภทที่เป็นการร่วมทุนกับญี่ปุ่น ทั้งนี้เพราะการผลิตชิ้นส่วนบางชิ้นยังคงต้องอาศัยความชำนาญงาน ซึ่งคนไทยยังไม่สามารถทำได้เท่าที่ควร

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง มีการนำเครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัยมาใช้ควบคู่กับการใช้แรงงานคน ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์และชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของยานยนต์ ชิ้นส่วนประเภทนี้ได้แก่ เครื่องยนต์ วาล์ว คาร์บิวเรเตอร์ หรืออุปกรณ์ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง เพลาลพวงมาลัย ชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับระบบเบรก และอุปกรณ์เกียร์ต่างๆ

2.5.4 จำแนกตามลักษณะการจำหน่าย

พัฒนาการทางด้านการตลาดของชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยนั้น เริ่มด้วยการให้บริการหลังการขาย โดยเริ่มในตลาดอะไหล่เป็นเบื้องต้น โดยที่เทคโนโลยีการผลิตไม่สูงนัก และสามารถผลิตได้ง่าย ซึ่งขณะนั้นเป็นการผลิตเพื่อตอบสนองนโยบายการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า และเมื่อรัฐบาลมีนโยบายกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ จึงนับเป็นจุดเริ่มต้นที่ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์เริ่มขยายวงกว้างขึ้น ทำให้การผลิตขยายตัวขึ้นขณะเดียวกันการผลิตชิ้นส่วนบางประเภทก็พัฒนาสู่ตลาดต่างประเทศด้วยเช่นกัน จะเห็นได้ว่าโครงสร้างตลาดสามารถแบ่งได้เป็น 2 ตลาด คือตลาดภายในประเทศ และตลาดต่างประเทศ

1. ตลาดภายในประเทศ

สำหรับตลาดในประเทศนั้น ยังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ตลาด คือตลาดชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufacture : OEM) และตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (Replacement Equipment Manufacture : REM)

- ตลาดชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufacture : OEM) เป็นชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบรถยนต์ลงทุนผลิตเอง หรือเป็นการว่าจ้างผลิตโดยโรงงานประกอบรถยนต์ว่าจ้างให้โรงงานผลิตชิ้นส่วนทำการผลิต ตามรายละเอียดที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด โรงงานผลิตชิ้นส่วนประเภทนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และมักจะผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์เพียงตลาดเดียว แต่ก็มีการผลิตในลักษณะอะไหล่แท้เพื่อจำหน่ายในตลาดอะไหล่บ้าง ชิ้นส่วนประเภทนี้จะมีมาตรฐานคุณภาพสูง และมีการส่งมอบตามกำหนดที่แน่นอน แต่มักจะเป็นชิ้นส่วนที่ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงตลอดอายุการใช้งานของรถยนต์ ขนาดของตลาดค่อนข้างแคบ ประมาณความต้องการของตลาดส่วนนี้สัมพันธ์กับความต้องการรถยนต์ในประเทศ อีกทั้งนโยบายการเลือกใช้ชิ้นส่วนของโรงงานประกอบรถยนต์และนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

- ตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (Replacement Equipment Manufacture :REM) ส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนที่มีการสึกหรอตามอายุการใช้งาน ผู้ผลิตที่ผลิตจำหน่ายในตลาดนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานขนาดเล็กและขนาดกลาง คุณภาพของสินค้าจึงมีความแตกต่างกันมาก ซึ่งตลาดชิ้นส่วนนี้สามารถแยกออกได้เป็น 3 ประเภทคือ

อะไหล่แท้ ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ผลิตขึ้นเอง หรือว่าจ้างให้โรงงานอื่นเป็นผู้ผลิต โดยให้การรับรองในเรื่องคุณภาพ และยินยอมให้ใช้เครื่องหมายการค้า หรือยี่ห้อของรถยนต์นั้นๆ ด้วย ใช้สำหรับจำหน่ายเป็นอะไหล่เพื่อการเปลี่ยน ซ่อมแซม อะไหล่ประเภทนี้มีระดับคุณภาพเช่นเดียวกับชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์ แต่จะแตกต่างในเรื่องราคาจำหน่าย และปริมาณการสั่งทำ

อะไหล่เทียม ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้น โดยไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่เทียมนี้อาจผลิตมาจากโรงงานเดียวกันกับที่ผลิตส่งให้กับผู้ผลิตรถยนต์ก็ได้ โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกันเพียงแต่ไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิตรถยนต์ หรืออาจผลิตจากโรงงานอื่นที่ผลิตอะไหล่ทั่วไป และใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งคุณภาพและมาตรฐานอาจใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ก็ได้ แล้วแต่นโยบายของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้นๆ

อะไหล่ปลอม ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้น โดยปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้หรืออะไหล่เทียมหรือบางครั้งอาจนำชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้แล้วมาปรับปรุง

ซ่อมแซม แล้วบรรจุกล่องจำหน่ายอีกครั้งก็ได้ ซึ่งในเรื่องคุณภาพมาตรฐานแล้ว ย่อมต่ำกว่าชิ้นส่วนอะไหล่ 2 ประเภทข้างต้น

ลักษณะตลาดชิ้นส่วนในประเทศ มีลักษณะค่อนข้างแคบ โดยเฉพาะตลาดชิ้นส่วนสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ เนื่องจากประมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศยังคงมีจำนวนน้อย อีกทั้งมีหลายยี่ห้อและหลายแบบ จึงทำให้ความต้องการชิ้นส่วนประกอบในแต่ละรุ่น มีจำนวนไม่มาก สภาพการแข่งขันค่อนข้างน้อยกว่าในตลาดอะไหล่ ซึ่งมีความแตกต่างกันในคุณภาพของอะไหล่ อีกทั้งมีการแข่งขันจากต่างประเทศที่เข้ามาแข่งขันด้วย

2. ตลาดต่างประเทศ

ปัจจุบันมีชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยได้มีการพัฒนา ทั้งในด้านคุณภาพและราคา จนสามารถส่งออกไปจำหน่ายในตลาดอะไหล่ต่างประเทศ แข่งขันกับชิ้นส่วนอะไหล่ของไต้หวัน และญี่ปุ่น นอกจากนี้ ยังมีตลาดรองรับในแถบตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย ปากีสถาน และบังคลาเทศ เป็นต้น มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นโดยลำดับ ชิ้นส่วนที่ประเทศไทยสามารถส่งออก ได้แก่ ยางเบตเตอร์ หม้อน้ำ แหนบดับ และไส้กรอง เป็นต้น

สำหรับตลาดชิ้นส่วนที่จำหน่ายให้โรงงานประกอบรถยนต์นั้น ยังคงมีการส่งออกในมูลค่าที่น้อยมาก ทั้งนี้ มีข้อจำกัดการส่งออกหลายประการ เป็นต้นว่า ความไม่พร้อมในด้านการวางแผนการผลิต การควบคุมคุณภาพและการส่งมอบสินค้าให้ตรงตามกำหนดของผู้ซื้อ ซึ่งนับเป็นหัวใจของการค้าระหว่างประเทศ ผู้ผลิตจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางด้านนี้อย่างมาก นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดอื่นๆ ได้แก่ การที่ผู้ผลิตบางรายมีปัญหาเกี่ยวกับข้อผูกพันสัญญากับเจ้าของยี่ห้อในต่างประเทศ ซึ่งระบุนำห้ามการส่งออก ทำให้หมดโอกาสที่จะส่งออกได้ ทั้งๆ ที่คุณภาพและราคาสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

2.5.5 จำแนกตามกลุ่มผู้ผลิตและลักษณะการลงทุน

จากที่กล่าวแล้วข้างต้น การลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในระยะเริ่มต้นนั้น มักจะเป็นกิจการของผู้ประกอบการไทย ซึ่งใช้เทคโนโลยีในการผลิตไม่สูงนักและใช้แรงงานในการผลิตเป็นส่วนใหญ่ วัตถุประสงค์ที่ใช้ก็เป็นประเภทที่สามารถหาได้ภายในประเทศ กิจการในระยะเริ่มต้นนั้นจึงเป็นกิจการขนาดเล็กไม่ใหญ่นัก การผลิตเป็นเพียงเพื่อตอบสนองต่อความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก ชิ้นส่วนที่ผลิตก็ไม่ค่อยได้มาตรฐานเท่าใดนัก ชิ้นส่วนเหล่านั้น ได้แก่ แหนบดับ สปริง และ เบตเตอร์ เป็นต้น

การเริ่มลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เกิดขึ้นอย่างจริงจัง เมื่อรัฐบาลประกาศบังคับให้ผู้ประกอบการยานยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศระดับหนึ่ง ทำให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ขึ้นในประเทศ ตั้งแต่นั้นมา ลักษณะการลงทุนในระยะแรกมีทั้งกิจการของผู้ประกอบการคนไทย และผู้ประกอบการชาวต่างประเทศที่เข้ามาในลักษณะของ

การร่วมทุนกับคนไทย การลงทุนในระยะนั้นเป็นการลงทุนในลักษณะเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลเป็นหลัก อีกทั้งเป็นการลดต้นทุนในการประกอบรถยนต์ในประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการไทย ที่ทำการผลิตในขณะนั้นเป็นการผลิตที่ไม่ค่อยได้มาตรฐาน อีกทั้งต้นทุนในการผลิตสูง เนื่องจากความจำกัดในขีดความสามารถในการผลิตดังกล่าว ขณะที่การผลิตของผู้ประกอบการต่างประเทศนั้นค่อนข้างได้มาตรฐาน อีกทั้งต้นทุนการผลิตต่ำกว่า

ประเทศที่เข้ามาร่วมลงทุนในประเทศที่สำคัญคือ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งส่วนที่ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนผลิตมากได้แก่ ชิ้นส่วนที่เป็นชิ้นส่วนบังคับใช้ และเป็นชิ้นส่วนที่มีความได้เปรียบในลักษณะการเข้ามาใช้แรงงานค่าแรงต่ำในประเทศไทย ซึ่งจะเป็นการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ทั้งการตอบรับต่อนโยบายกำหนดชิ้นส่วนในประเทศ และเป็นการลดต้นทุนการประกอบยานยนต์ในประเทศ ชิ้นส่วนเหล่านี้ได้แก่ คอยล์จุด-ระเบิด (ignition coils) ไคสตาร์ท (starter motor) ยางนอกและยางใน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังเข้ามาลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง โดยเฉพาะการลงทุนในชิ้นส่วนเครื่องยนต์ เช่น ลูกสูบ (piston) ประเก็น (gasket) วาล์ว (valve) และแบร์ริง (bearing) เป็นต้น ส่วนประเทศอื่นๆ ที่เข้าร่วมลงทุน ได้แก่ ฮองกง สิงคโปร์ ไต้หวัน และเดนมาร์ก เป็นต้น แต่ก็ยังจัดว่าเป็นส่วนที่น้อยมาก โดยเข้ามาร่วมลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้แรงงานเป็นหลัก เช่น พรหมปูพื้น ท่อยาง เป็นต้น

2.5.6 จำแนกตามบัญชีในการกำหนดใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ

รัฐบาลได้ประกาศนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นการส่งเสริมและให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยมุ่งทำให้เกิดการพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมการผลิตอย่างแท้จริง สามารถลดการพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ เพราะในอดีตนั้น ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศไปกับการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์จำนวนมหาศาล และโดยที่แนวโน้มความต้องการสินค้าในอนาคตก็ยังคงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ด้วยเหตุผลที่ว่า อุตสาหกรรมยานยนต์นั้น เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงต่ออุตสาหกรรมอื่นๆ ในลักษณะความเชื่อมโยงย้อนหลัง (Backward Linkage) กับอุตสาหกรรมอื่นอีกหลายประเภท และการที่รัฐบาลต้องการให้เกิดมีการพัฒนาในอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นในประเทศ ขณะเดียวกัน ก็ต้องการให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก จึงได้มีการกำหนดให้อุตสาหกรรมยานยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ ซึ่งเท่ากับการให้อำนาจผูกขาดแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในส่วนที่เป็นการบังคับใช้ เพราะไม่ต้องแข่งขันกับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ การกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยนั้น แบ่งเป็น 2 บัญชี ได้แก่

1. บัญชี ก. เป็นบัญชีส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดให้ใช้ทุกรายการ สำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง เป็นต้นว่า ท่อไอเสีย หม้อน้ำ ใต้กรองน้ำมันเครื่อง แบตเตอรี่และโคสตาท์ เป็นต้น

2. บัญชี ข. เป็นบัญชีส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดให้เลือกใช้สำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง โดยเพิ่มเติมจากบัญชี ก. โดยมีอัตรามูลค่าร้อยละของทั้งสองบัญชีรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 54

จากการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศนั้น ก่อให้เกิดผลดี คือ ทำให้เกิดการขยายตัวในการผลิตชิ้นส่วนนั้นๆ และทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมยานยนต์มีโอกาสพัฒนาได้มากขึ้น เพราะหากไม่มีการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศแล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศจะไม่สามารถพัฒนาได้เลย ทั้งนี้เนื่องจากบรรดาผู้ประกอบการจะต้องนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ เพราะต้นทุนในการผลิตชิ้นส่วนของต่างประเทศนั้นมีราคาถูกกว่าและคุณภาพได้มาตรฐานมากกว่า อีกทั้ง ยังมีตลาดชิ้นส่วนจำนวนมากซึ่งผู้ประกอบการสามารถเลือกซื้อได้ อีกทั้งยังมีตลาดชิ้นส่วนจำนวนมากซึ่งผู้ประกอบการสามารถเลือกซื้อได้ ขณะที่การผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศนั้นยังไม่ได้มาตรฐาน อีกทั้งต้นทุนต่อหน่วยยังคงสูงอยู่

2.6 การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

2.6.1 ประเภทของชิ้นส่วนที่มีการผลิตในประเทศไทย

ประเภทของชิ้นส่วนที่มีการผลิตในประเทศ แบ่งได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1) ชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์ เป็นชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบการรถยนต์ลงทุนผลิตเอง หรือว่าจ้างผู้ผลิตรายอื่นทำการผลิตให้ ชิ้นส่วนประเภทนี้มีระดับคุณภาพสูงกว่ามาตรฐานทั่วไป การส่งมอบมีกำหนดเวลาแน่นอน แม้ว่าผู้ผลิตจะได้กำไรในการจำหน่ายน้อย แต่เป็นตลาดที่แน่นอนและระยะยาว

2) อะไหล่แท้ ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้ผลิตขึ้นเอง หรือว่าจ้างให้โรงงานอื่นเป็นผู้ผลิตโดยให้การรับรองในเรื่องคุณภาพ และยินยอมให้ใช้เครื่องหมายการค้าหรือยี่ห้อของรถยนต์นั้นๆ ด้วย ใช้สำหรับจำหน่ายเป็นอะไหล่เพื่อการเปลี่ยนซ่อมแซม ซึ่งในข้อเท็จจริงแล้ว อะไหล่ประเภทนี้มีระดับคุณภาพเช่นเดียวกับชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์ แต่จะแตกต่างในเรื่องราคาจำหน่ายและปริมาณการสั่งทำ

3) อะไหล่เทียม ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้นโดยไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่เทียมนี้อาจผลิตมาจากโรงงานเดียวกันกับที่ผลิตส่งให้กับผู้ผลิตรถยนต์ก็ได้ โดยมีคุณภาพใกล้เคียง แต่ไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิตรถยนต์ หรืออาจผลิต

จากโรงงานอื่นที่ผลิตอะไหล่ต่างๆ ไป และใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งคุณภาพและมาตรฐาน อาจใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ก็ได้ แล้วแต่นโยบายของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น

4) อะไหล่ปลอม ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้น โดยปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้หรืออะไหล่เทียม หรือบางครั้งอาจนำชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้แล้วมาปรับปรุงซ่อมแซมแล้วบรรจุกล่องจำหน่ายอีกครั้งก็ได้ ซึ่งในเรื่องคุณภาพมาตรฐานแล้วย่อมต่ำกว่าชิ้นส่วนอะไหล่ 2 ประเภทข้างต้น

2.6.2 เทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นเหล็กและโลหะอื่นๆ

เทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นเหล็ก และโลหะอื่นๆ จะแตกต่างออกไปตามลักษณะของการผลิตชิ้นส่วน ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 5 ลักษณะคือ

2.6.2.1 ชิ้นส่วนโลหะหล่อ (Caston Metal Part)

กรรมวิธีการหล่อ เริ่มจากการนำแบบชิ้นส่วนยานยนต์มาสร้างเป็นกระสวนและวางรูปสำหรับเทโลหะไว้ตอนบนกระสวน จากนั้น จึงจะทำการหล่อโดยนำเอาโลหะหลอมเหลวเทลงในแบบ หรือกระสวนที่ทำเสร็จแล้ว เมื่อโลหะแข็งตัวจึงถอดแบบออก นำชิ้นงานไปตกแต่งด้วยเครื่องมือกล เช่น เครื่องกลึง เครื่องไส เครื่องวัด ก็จะได้ชิ้นส่วนยานยนต์ตามที่ต้องการ นอกจากนี้ บางโรงงานยังได้มีการนำเข้าเครื่องจักรตามแบบ (Copy Milling Machine) และเครื่องเจียรไน (Surface Grinder) มาใช้ และบางโรงงานก็นำคอมพิวเตอร์มาใช้ควบคุมในขั้นตอนตกแต่งชิ้นงานอีกด้วย ชิ้นส่วนที่ผลิตด้วยวิธีการหล่อ ได้แก่ งานเบรค Fly Wheel, Exhaust Manifold, Main Bearing, Front Axle Member, Steering Box, Wheel (Aluminium) และชุดเครื่องมือ เป็นต้น สำหรับเครื่องมือ เครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนหล่อโลหะ ได้แก่ เตาหลอม อุปกรณ์ควบคุมเครื่องมือกล เครื่องมือทดสอบคุณภาพผลิตภัณฑ์ โดยส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศ

เทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนสำหรับใช้ในการประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่จะซื้อมาจากต่างประเทศ โดยเฉพาะญี่ปุ่น ซึ่งชิ้นส่วนที่ผลิตมีคุณภาพเชื่อถือได้ แต่สำหรับการผลิตเป็นอะไหล่ มีทั้งการใช้เทคโนโลยีที่ซื้อมาจากต่างประเทศ และการผลิตขึ้นโดยอาศัยประสบการณ์ ซึ่งจะทำให้เฉพาะชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีไม่ซับซ้อนมากนัก โดยชิ้นส่วนที่ผลิตจะมีคุณภาพปานกลาง อย่างไรก็ตาม สำหรับเทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งที่ผลิตให้กับโรงประกอบรถยนต์และป้อนตลาดอะไหล่ โรงงานส่วนใหญ่ยังไม่สามารถผลิตชิ้นงานที่มีขนาดใหญ่หรือมีความละเอียดซับซ้อนมากๆ ได้

การหล่อโดยทั่วไปมีหลายประเภทด้วยกัน ได้แก่ การหล่อแบบศูนย์กลาง (Gravity Casting) การหล่อขึ้นรูปแบบละลายขี้ผึ้ง (Lost-Wax Process Casting) และการหล่อแบบสูญญากาศ (Vacuum Casting) สำหรับประเทศไทย ปัจจุบันมีโรงงานหล่ออยู่ประมาณ 70 โรง โดยมีการหล่ออยู่ 2 แบบคือ

- การหล่อแบบศูนย์ถ่วง (Gravity Casting) การหล่อแบบนี้จะเป็นการหล่อแบบเทโลหะหลอมเหลวลงไปในกระสวยที่มีรูเปิดไว้ข้างบน กระสวยจะมีทั้งที่เป็นกระสวยชั่วคราวและกระสวยถาวร (Permanent Mould) เช่น กระสวยไม้ กระสวยเหล็ก เป็นต้น กระบวนการหล่อแบบนี้จะใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก โรงงานหล่อในประเทศส่วนใหญ่จะเป็นโรงหล่อประเภทนี้ และเป็นโรงหล่อขนาดเล็ก ชีงงานหล่อมักมีคุณภาพไม่สม่ำเสมอ มีข้อบกพร่องมาก เช่น เป็นรูพรุนและเป็นตามด อย่างไรก็ตามโรงงานขนาดกลางและขนาดใหญ่บางโรงงานซึ่งเป็นส่วนน้อย จัดอยู่ในประเภทโรงหล่อที่มีคุณภาพของงานค่อนข้างสูง เนื่องจากเทคโนโลยีที่ใช้ส่วนใหญ่นำมาจากต่างประเทศมาใช้ เช่น ใช้เตาหลอมไฟฟ้าแบบเหนี่ยวนำ (Induction Furnace) มีการใช้เครื่องมือตรวจสอบคุณภาพของโลหะหลอมเหลว ก่อนเทลงในกระสวย ดังนั้นชิ้นงานที่ใช้จึงค่อนข้างมีคุณภาพ

- การหล่อแบบอัด (Pressure Die Casting) การหล่อแบบนี้จะใช้ผลิตงานหล่อจำนวนมากๆ และมีความละเอียดซับซ้อน วิธีการหล่อโดยการอัดน้ำโลหะด้วยความดันสูงระหว่าง 20-300 Kilopascal (1 pascal = 1 นิวตัน/ตารางเมตร) การหล่อด้วยวิธีนี้สามารถหล่อชิ้นงานที่มีความละเอียดซับซ้อน โดยชิ้นงานที่ได้มีผิวที่หล่อแล้วสะอาดเกลี้ยงเกลาที่สุด นอกจากนี้ผลิตภัณฑ์เนื้อโลหะที่ได้จะเป็นโลหะเนื้อแน่นละเอียดดี ซึ่งกระบวนการหลอมแบบนี้ยังเหมาะกับโลหะที่หลอมเหลวง่าย งานหล่อประเภทที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่จะเป็นงานหล่ออะลูมิเนียม (Aluminium Die Casting)

2.6.2.2 ชิ้นส่วนโลหะปั๊มขึ้นรูป (Press And Sheet Metal Part)

การปั๊มขึ้นรูปโลหะ หมายถึง กระบวนการปั๊มโลหะให้เป็นรูปร่าง โดยอาศัยแม่พิมพ์ เป็นกรรมวิธีการปั๊มที่เริ่มจากการสร้างแบบจำลอง (Pattern) เพื่อหล่อทำแม่พิมพ์ (Die) จากนั้นก็นำแม่พิมพ์ไปตอกแต่งให้มีรูปร่างและขนาดตามความต้องการด้วยเครื่องมือกล แล้วนำโลหะมาปั๊มกับแม่พิมพ์ การปั๊มขึ้นรูป อาจผ่านกระบวนการหลายขั้นตอนกว่าจะได้ชิ้นงานตามต้องการ โดยเฉพาะกรณีชิ้นงานที่มีความซับซ้อน ชิ้นงานที่ผ่านการปั๊มจะนำไปตัดขอบ เจาะรู บางชิ้นงานก็สามารถนำไปใช้ได้เลย ในขณะที่เดียวกันชิ้นงานบางชิ้นต้องนำไปเชื่อมต่อกับชิ้นงานอื่น เพื่อให้ได้ชิ้นงานตามรูปร่างและขนาดที่ต้องการ โดยไม่ทำให้แผ่นเหล็กเกิดการแตกหรือย่นขณะปั๊มขึ้นรูป ปัจจุบันโรงงานผลิตชิ้นส่วนสำหรับประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่ในประเทศ สามารถออกแบบและสร้างแม่พิมพ์ที่มีคุณภาพดีขึ้น และสามารถส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ ทั้งนี้เนื่องจากการนำเทคโนโลยีและระบบคอมพิวเตอร์มาควบคุมการผลิตด้วย อย่างไรก็ตามยังมีแม่พิมพ์บางส่วนที่มีความสลับซับซ้อนมาก ซึ่งยังต้องนำเข้าอยู่

การปั๊มขึ้นรูปในโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นเพียงขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการผลิตหลายๆ ขั้นตอน การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ทำให้การปั๊มขึ้นรูปมีการเจริญเติบโตและพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เพราะในกระบวนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์บางชิ้น อาจจะ

ต้องมีการบีบขึ้นรูปหลายขั้นตอน จึงทำให้การบีบขึ้นรูปขยายตัวตามไปด้วย ขึ้นส่วนจากการบีบขึ้นรูปที่เกิดขึ้นมีเป็นจำนวนมาก ตั้งแต่ขนาดเล็ก จนถึงขนาดใหญ่ ซึ่งมีความยากง่ายแตกต่างกัน

สำหรับเครื่องมือ เครื่องจักร และวัตถุดิบที่ใช้ในการบีบขึ้นรูปส่วนยานยนต์ พบว่า เครื่องจักรที่นำมาใช้มีทั้งขนาดเล็กประเภท Crank Press ซึ่งสามารถผลิตได้ในประเทศ จนถึงขนาดใหญ่ ประเภทไฮดรอลิก ซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การใช้เครื่องจักรแต่ละแบบแต่ละขนาดจะขึ้นอยู่กับลักษณะของชิ้นงาน ถ้าชิ้นงานต้องการความละเอียดและเป็นชิ้นงานใหญ่และทำยาก ก็จะใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่และมีเทคโนโลยีสูง หากเป็นชิ้นงานขนาดเล็กทำง่ายก็จะใช้เครื่องจักรขนาดเล็ก จากการสอบถามผู้ประกอบการ พบว่า อุตสาหกรรมต่างๆ มีแนวโน้มที่จะใช้เครื่องบีบขึ้นรูปขนาดใหญ่มากขึ้น เพราะผลิตภัณฑ์ที่ได้มีมาตรฐานกว่า ปัจจุบันชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตด้วยการบีบขึ้นรูปในประเทศไทยจะมีขนาดเล็ก นอกจากมีคุณภาพต่ำแล้ว ยังมีปัญหาด้านความปลอดภัย เพราะโรงงานส่วนใหญ่ใช้วิธีป้อนชิ้นงานด้วยมือ สำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในงานบีบขึ้นรูป ชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่จะนำเข้าจากต่างประเทศ

ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้จากการบีบขึ้นรูป ได้แก่ ชิ้นส่วนตัวถัง ถังน้ำมัน หม้อน้ำ หม้อกรองอากาศ ท่อไอเสีย กะทะล้อ ฝาครอบล้อ โช้คอัพ Fan Shroud, Crankshaft Pulley Member Side Frame, Fan Pulley Battery Holder เป็นต้น โดยผลิตภัณฑ์ที่ได้ส่วนใหญ่จะวัดความละเอียดในช่วง 0.05-0.5 มิลลิเมตร ซึ่งจะใช้อุปกรณ์ตรวจสอบแบบง่ายๆ ได้ เช่น อุปกรณ์ตรวจสอบขนาดจำพวก เวอร์เนีย และคาลิเปอร์ เป็นต้น

2.6.2.3 ชิ้นส่วนโลหะทูปขึ้นรูป (Forging Parts)

การทูปขึ้นรูปโลหะ หมายถึง การขึ้นรูปโลหะแบบ Hot Work โดยใช้แรงกระแทก (Impact) หรือแรงกด อุณหภูมิที่ใช้จะต้องสูงเกินกว่าครึ่งหนึ่งของจุดหลอมเหลวของโลหะนั้นๆ ถ้าหากเปรียบเทียบกับกรขึ้นรูปโดยไม่ใช้ความร้อน (Cold Work) แล้ว จะใช้อุณหภูมิที่ต่ำกว่าหรือเป็นอุณหภูมิปกติ

ขั้นตอนการทูปขึ้นรูป เริ่มด้วยการนำชิ้นโลหะที่เตรียมไว้ตามขนาดของชิ้นงานไปเผาจนร้อนแล้วนำไปวางบนแม่พิมพ์ตัวล่าง (Under Die) แล้วจึงเลื่อนแม่พิมพ์ตัวบน (Upper Die) ลงมาทูปชิ้นงานให้กลายเป็นรูปร่างที่ต้องการ ทั้งนี้แม่พิมพ์ตัวบนและตัวล่างจะมีการทำร่องตามรูปร่างของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ต้องการมาก่อนแล้ว ซึ่งส่วนใหญ่โรงงานจะทำใช้เอง สำหรับเครื่องจักรที่ใช้ทูป การทำงานจะอยู่ในลักษณะการขับพลังงานมอเตอร์ โดยผ่านตัวกลาง 3 ลักษณะ คือ มอเตอร์จะขับผ่านเพลาสปินเดิล และขับให้หมุน เพลาล้อเหยียงที่มี Toggle Lever และไฮดรอลิก (ผ่านบีบจับ)

ต่อจากนั้นจะขับกระบอกสูบดันแม่พิมพ์ให้กระแทกลงและยกขึ้นได้ หรือที่นิยมเรียกว่าการทูปแบบใช้ลม ส่วนเตาที่ใช้ในการให้ความร้อนมักเป็นเตาสี่เหลี่ยม ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง

สำหรับผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการทุบขึ้นรูป จะมีความแข็งแรงมากกว่าชิ้นส่วนที่ได้จากการหล่อ โดยมีขนาดน้ำหนักตั้งแต่ไม่กี่กรัม ไปจนถึงขนาดหนักหลายตัน ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้จากการทุบขึ้นรูปได้แก่ แหวนรองคูล้อ แกนเพลลา ก้านสูบ ลูกหมาก อะไหล่พวงมาลัย สกรู น็อต วาล์ว และอื่นๆ โดยเฉพาะในระบบ Transmission Shafts

2.6.2.4 ชิ้นส่วนโลหะฉีด (Metal Injection Parts)

การฉีดโลหะจะใช้เทคโนโลยีและวิธีการคล้ายกับการหล่อ แต่จะใช้วิธีการฉีดโลหะแบบหลอมเหลวเข้าไปในแบบ ในขณะที่การหล่อจะใช้แบบเท ซึ่งในการฉีดนี้จะทำให้เนื้อโลหะเข้าไปในแบบได้ทั่วถึงกว่าการหล่อ เมื่อโลหะแข็งตัวแล้ว จึงถอดแบบออกแล้วนำไปตกแต่งด้วยเครื่องมือกลประเภทต่างๆ ซึ่งลักษณะชิ้นงานก็คล้ายๆ กับชิ้นงานจากการหล่อ

ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้จากการฉีดโลหะ ได้แก่ ลูกสูบและแหวนลูกสูบ (Piston & Ring) ฝาบังโซ่ร้าวลิ้น (Timing Chain Cover) กระทะล้อและฝาครอบล้อ คมคันเกียร์ (Transmission Control) ปัจจุบันโรงงานทำการผลิตชิ้นส่วนโลหะฉีดที่มีคุณภาพสูงยังมีน้อย ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดใหญ่ มีการร่วมทุนกับต่างประเทศ มีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และมีระบบการควบคุมการผลิตที่ทันสมัย ซึ่งมีเทคโนโลยีการผลิตและเครื่องจักรที่ใช้ ตลอดจนวัตถุดิบ ล้วนนำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งสิ้น

2.6.2.5 ชิ้นส่วนโลหะที่ผลิตโดยกรรมวิธีอื่นๆ

กระบวนการผลิตที่กล่าวมาทั้งหมด ยังมีผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทโลหะที่ได้จากกรรมวิธีการผลิตอื่นๆ ได้แก่

- การดึงโลหะ ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนที่ได้ เช่น สปริงวาล์ว คอยล์สปริงหน้าหลัง (Front Rear Coil Spring) เหล็กกันโคลน และแป้นคลัทช์ เป็นต้น
- การตีเกลียวโลหะ ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนที่ได้ เช่น สายคันเร่ง สายคลัทช์ ท่อเบรก (Brake Tube) Shoe And Lining เป็นต้น
- การตัด/พับ ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนที่ได้ เช่น ท่อน้ำมัน และ Brake Pipe เป็นต้น
- การม้วนและเชื่อม ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนที่ได้ เช่น ท่อไอเสีย เป็นต้น
- การอบแข็ง ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนที่ได้ เช่น แหนบหรือสปริง เหล็กกันโครง เป็นต้น

ชิ้นส่วนที่กล่าวมาทั้งหมดมีวิธีการผลิตแตกต่างกันออกไป โดยเทคโนโลยีส่วนใหญ่จะไม่สูงมากนัก ดังนั้น จึงมีผู้ผลิตจำนวนมาก เช่น ท่อไอเสีย แต่ถ้าเป็นการลงทุนด้านเครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีและราคาสูงและผู้ผลิตรายน้อย เช่น การผลิตแหนบและสปริง

2.6.3 การผลิตชิ้นส่วนพลาสติกและวัสดุที่มีอยู่ในประเภทเดียวกัน

การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทพลาสติก มีกรรมวิธีการผลิต โดยการนำเม็ดพลาสติกโดยเฉพาะเม็ดพลาสติกประเภท ABS (Acrylonitrile-Butadiene-Styrene) มาผสมกับสีพลาสติกหลอมละลายในเครื่องฉีดพลาสติก ซึ่งจะอัดส่วนผสมของพลาสติกเข้าสู่แม่พิมพ์ ปัจจุบันเครื่องฉีดพลาสติกสามารถผลิตได้ในประเทศ อย่างไรก็ตาม สำหรับชิ้นส่วนที่มีรูปร่างซับซ้อน ต้องนำเข้าแม่พิมพ์จากต่างประเทศ นอกจากนี้ ชิ้นส่วนพลาสติกบางประเภทที่ผลิตด้วยกรรมวิธีการฉีดขึ้นรูปโดยใช้ความร้อน จำเป็นต้องนำเข้าทั้งวัตถุดิบและเครื่องจักรจากต่างประเทศ ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตจากพลาสติกที่สำคัญ เช่น ใบพัด ถังน้ำ คอนโซล ชิ้นส่วนตกแต่งในห้องโดยสาร Cleaning Tank Washer Nozzle & House Fuse Box ชุดไฟส่องสว่าง และแผงหน้าปัทม์

2.6.4 การผลิตชิ้นส่วนยาง

สำหรับการผลิตชิ้นส่วนยาง เทคโนโลยีและกรรมวิธีการผลิตจะแตกต่างกันไปตามประเภทของชิ้นส่วน เช่น ท่อยางน้ำมัน จะผลิตโดยนำส่วนผสมของยางกับสารเคมีมาเป่า (Extruding) เป็นท่อยางแล้วถักค้ำยหุ้ม จากนั้นเป่ายางหุ้มอีกชั้นหนึ่ง แล้วตัดท่อยางนำไปใส่แบบเพื่อทำการอบให้ได้รูปร่างตามต้องการ แล้วตัดตามความยาวที่ต้องการ หลังจากนั้นจึงนำไปทำความสะอาดและตรวจสอบคุณภาพ

ชิ้นส่วนยางประเภทขึ้นรูป เช่น ยางแท่นเครื่อง ยางกันโคลน ยางกันกระแทก จะมีกรรมวิธีที่ง่ายกว่า คือ นำส่วนผสมของยางกับสารเคมีใส่ในแม่พิมพ์ยาง แล้วเข้าเครื่องอบ จากนั้นนำมาตัดเศษยางทิ้งก็จะได้ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยางตามต้องการ

สำหรับชิ้นส่วนยางประเภทยางรถยนต์ จะมีเทคโนโลยีการผลิตซับซ้อนขึ้น คือสำหรับการผลิตจะต้องทำการผลิตลวดขอบยาง (Bead) และนำเส้นใยมาถาบและตัดโครงเป็นชิ้นผ้าใบ (Band) แล้วนำไปขึ้นรูปกับเนื้อดอกยาง (Tread) ด้วยเครื่องขึ้นรูป แล้วนำไปอบจึงจะได้ยางรถยนต์ตามต้องการ

ส่วนการผลิตยางในจะเริ่มจากการเตรียมส่วนผสมยาง ซึ่งประกอบด้วยยางคาร์บอนแบล็ค และสารเคมีเป็นส่วนผสมสำคัญ แล้วนำไปรีดเป็นแผ่น จากนั้นผ่านเครื่องดันยาง (Extruder) จะได้ยางลักษณะเป็นท่อน้ำไปตีควาล้ว แล้วต่อเป็นรูปร่างกลม ด้วยเครื่องต่อยางใน (Splicer) แล้วนำไปอบจะได้ยางในรถยนต์

การผลิตชิ้นส่วนยาง ส่วนสำคัญจะอยู่ที่ส่วนผสมของยางกับเคมี ตลอดจนการควบคุมอุณหภูมิ และเวลาในการอบเพื่อให้ได้ยางรถยนต์ที่มีคุณภาพดี ใช้งานได้ยาวนาน และสามารถนำไปขึ้นรูปตามแบบที่ต้องการ โดยไม่เกิดการแตกหรือร้าว อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตรายเล็กส่วนใหญ่จะมีปัญหาในเรื่องคุณภาพของชิ้นส่วน เพราะระดับเทคโนโลยีที่ใช้ค่อนข้างต่ำ

2.6.5 การผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ไฟส่องสว่างต่างๆ อิกนิชั่นคอยล์ และเรกูเลเตอร์ เป็นต้น ที่ผลิตในประเทศส่วนใหญ่จะเป็นการประกอบ โดยนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญๆ หรือชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เป็นหัวใจของชิ้นส่วนนั้นๆ จากต่างประเทศ เช่น แกนหัวเทียน ฉนวนทนความร้อน ประเภท High Alumina Ceramics ขั้วต่อปลาย (Terminals) อุปกรณ์วัดความเร็วและวัดร่องเครื่องยนต์ หน้าสัมผัสสวิตช์ แปร่งกัน เลนซ์แก้ว รีเฟล็กเตอร์ ฯลฯ นำมาประกอบกับชิ้นส่วนในประเทศ เช่น ชิ้นส่วนพลาสติก ชิ้นส่วนโลหะ ปะเก็น แหวน จากนั้นนำไปประกอบกับชุดสายไฟแล้วตรวจสอบคุณภาพก่อนจัดส่งให้ลูกค้าต่อไป ชิ้นส่วนเหล่านี้ใช้เทคโนโลยีค่อนข้างสูง จึงต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยอาจเป็นการร่วมทุนกับต่างชาติหรือซื้อเทคโนโลยีเข้ามา

2.6.6 การผลิตชิ้นส่วนอื่นๆ

ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ทำจากวัสดุประเภทอื่นๆ เช่น ชุดปะเก็น ใส้กรอง กระจกนิรภัย และชุดตกแต่งภายใน มีกรรมวิธีการผลิตที่แตกต่างกันตามชนิดของวัสดุที่ใช้

สำหรับชุดปะเก็นวัตถุดิบ จำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศทั้งประเภทที่เป็นคอร์ก หรือ วัสดุสังเคราะห์ จากนั้นนำมาตัดตามแบบ อัดแน่น และเข้าขอบแล้วนำไปทดลอง คุณภาพของผลิตภัณฑ์จะขึ้นอยู่กับคุณภาพของวัตถุดิบเป็นสำคัญ แต่เทคโนโลยีที่ใช้ก็มีส่วนสำคัญ เพราะหากผลิตภัณฑ์มีขนาดไม่เป็นไปตามข้อกำหนดแล้ว จะส่งผลถึงประสิทธิภาพในการทำงานของเครื่องยนต์

ใส้กรองมีหลายชนิดคือ ใส้กรองน้ำมัน ใส้กรองอากาศ กรรมวิธีการผลิตจะคล้ายกัน โดยนำกระดาษกรองหรือวัสดุสังเคราะห์ตัดและขึ้นรูป และประกอบกับชิ้นส่วนย่อยอื่นๆ คุณภาพของใส้กรองขึ้นอยู่กับวัสดุที่ใช้เป็นหลัก เช่นเดียวกับปะเก็น ปัจจุบันยังต้องนำเข้าวัตถุดิบเหล่านี้จากต่างประเทศ

กระจกนิรภัยทำมาจากแผ่นกระจกที่ผลิตในประเทศ ผู้ผลิตสามารถผลิตกระจกนิรภัยได้ทั้งชนิด Laminated และ Tempered ชุดตกแต่งภายในมีหลายชนิด และมีกระบวนการผลิตที่แตกต่างกัน แล้วแต่ชนิดของชิ้นส่วน ตัวอย่างเช่น

- ชิ้นส่วนที่ทำด้วยพรม ได้แก่ Carpet & Rubber Mat Carpet & Floor Mat
- ชิ้นส่วนที่ทำด้วยโฟมฉีด/พีวีซี ได้แก่ แผงประตูและแผงตกแต่งภายในรถเก๋ง (Door Trim) ที่พักแขน (Armrest) Cowl Side Trim Room Partition Pillar Garment Parcer Shelf Spare Wheel Cover และชุดคอนโซล (Centre Console)

2.6.7 วัตถุดิบและแหล่งที่มา

วัตถุดิบที่นำมาใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีหลายประเภท ส่วนใหญ่เข้ามาจากต่างประเทศ ในลักษณะวัตถุดิบและชิ้นส่วนกึ่งสำเร็จรูป มีการใช้วัตถุดิบในประเทศบ้าง แต่เป็นส่วนน้อย

ตารางที่ 2.2 ชนิดและแหล่งที่มาของวัตถุดิบ

| รายการวัตถุดิบ | แหล่งที่มา |
|----------------------------------|-------------------------------|
| เหล็กชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหล็กแผ่น | ญี่ปุ่น เยอรมัน ฝรั่งเศส |
| อลูมิเนียม | ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส |
| ยางสังเคราะห์ | ญี่ปุ่น เยอรมัน |
| พลาสติก และใยสังเคราะห์ต่างๆ | ญี่ปุ่น เยอรมัน |
| เคมีภัณฑ์ต่างๆ | ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เยอรมัน |
| แผงวงจรไฟฟ้า | ญี่ปุ่น |
| ยางธรรมชาติ | ในประเทศ |
| กระจก | ในประเทศ สวีเดน |
| ลวดทองแดง | ในประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา |
| หนังสือตัว | ญี่ปุ่น เยอรมัน |

ที่มา : ข้อมูลเบื้องต้นจากกองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (2548)

2.7 ขีดความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

แม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์จะเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ ในภาคอุตสาหกรรมการผลิตของประเทศไทย แต่ขีดความสามารถทางเทคโนโลยีของผู้ประกอบการไทยได้เปลี่ยนแปลงไป ซ้ำมาก กล่าวคือ ผู้ประกอบการไทยไม่มีความสามารถในการออกแบบไม่ว่าจะเป็นยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ นอกจากนั้นขีดความสามารถในการผลิตงานโลหะก็ยังมีขีดจำกัดอยู่มาก ปัญหาและอุปสรรคในเรื่องดังกล่าวมี 2 สาเหตุ คือ ประการแรก อุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรมที่ใหญ่และส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่ผู้ประกอบการร่วมทุนกับญี่ปุ่น ดังนั้น ส่วนประกอบที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและสำคัญจึงตกอยู่ในกลุ่มของบริษัทในเครือของญี่ปุ่น ประการที่ 2 การแพร่กระจายตัวของความรู้ทางเทคโนโลยีเกิดขึ้นอย่างเชื่องช้า และทัศนคติของผู้ประกอบการต่อการผลิตเชิงอุตสาหกรรม ยังเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการสะสมขีดความสามารถทางเทคโนโลยี ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงยังขาดขีดความสามารถและประสบการณ์ในการผลิตในหลายขั้นตอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกแบบ

จากการตรวจสอบเอกสาร ที่เกี่ยวกับสภาพเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ พอลจะจำแนกตามขีดความสามารถในการออกแบบ (design capability) ซึ่งนับรวมเทคโนโลยีการออกแบบ และเทคโนโลยีเฉพาะผลิตภัณฑ์และขีดความสามารถในการผลิต (manufacturing capability) ซึ่งนับรวมเทคโนโลยีกระบวนการผลิตและเทคโนโลยีการจัดการการผลิตได้ดังนี้

2.7.1 ขีดความสามารถในการออกแบบ

1. เทคโนโลยีในการออกแบบ (design technology)

เทคโนโลยีการออกแบบ คือ เทคโนโลยีที่ต้องใช้เพื่อการออกแบบและการสร้างตัวแบบ (prototypes) เทคโนโลยีพื้นฐานที่จำเป็นต้องใช้ในการออกแบบผลิตภัณฑ์ในเบื้องต้น โดยปกติเทคโนโลยีการออกแบบของกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่ใกล้เคียงกัน มักจะไม่แตกต่างกัน เช่น ในการออกแบบผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลและยานยนต์ ผู้ออกแบบก็จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานในการออกแบบ เทคโนโลยีงานโลหะ การวัดและตรวจสอบ ระบบการกำเนิดการเคลื่อนไหว ระบบส่งกำลัง และความรู้ เกี่ยวกับการใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการทำงาน เป็นต้น

2. เทคโนโลยีเฉพาะผลิตภัณฑ์ (product specific technology)

เทคโนโลยีเฉพาะผลิตภัณฑ์หนึ่งๆ ที่กำหนดการทำงานของชิ้นส่วนและส่วนประกอบต่างๆ ให้ทำงานประสานกัน และสามารถทำงานได้ตามที่ต้องการแตกต่างไปจากผลิตภัณฑ์อื่นๆ และหากผลิตภัณฑ์นั้นๆ ขาดเทคโนโลยีดังกล่าวแล้ว ก็ไม่อาจเรียกว่าเป็นผลิตภัณฑ์นั้นได้ เช่น ยานยนต์จะต้องมีเทคโนโลยีของเครื่องยนต์และระบบส่งกำลัง ในขณะที่ตัวเครื่องยนต์ก็จะต้องมีเทคโนโลยีเกี่ยวกับการสันดาปภายใน ซึ่งเกี่ยวข้องกับลูกสูบและข้อเหวี่ยง และระบบส่งกำลังจะมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการทดรอบและเฟืองเกียร์ (อย่างไรก็ตามในการตัดแปลงและพัฒนาผลิตภัณฑ์ใดผลิตภัณฑ์หนึ่ง ผู้ออกแบบจะต้องมีความรู้เทคโนโลยีการออกแบบอีกด้วย จึงจะรู้เงื่อนไขและข้อจำกัดในการออกแบบเพื่อการตัดแปลงและพัฒนาผลิตภัณฑ์)

2.7.2 ขีดความสามารถในการผลิต

1. เทคโนโลยีในกระบวนการผลิต (process technology)

เทคโนโลยีกระบวนการผลิต คือ เทคโนโลยีที่จะต้องใช้เพื่อให้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของตัวต้นแบบสามารถผลิตได้ในเชิงพาณิชย์ และสามารถประกอบกันเข้าเป็นผลิตภัณฑ์ทำงานได้ตามที่ออกแบบไว้ เทคโนโลยีกระบวนการผลิตที่สำคัญในอุตสาหกรรมชิ้น ส่วนยานยนต์ ก็คือเทคโนโลยีงานโลหะประเภทต่างๆ เช่น การหล่อ การทุบขึ้นรูป การกัดกลึง การชุบผิว การเชื่อมและการปั๊มขึ้นรูป เป็นต้น ความแตกต่างของเทคโนโลยีกระบวนการผลิตหลักๆ จะแตกต่างกันในความละเอียดแม่นยำ และความยากง่ายของผลิตภัณฑ์ ยกตัวอย่างเช่น ในงานหล่อโลหะประเภทเดียวกัน การหล่อเสื้อสูบเครื่องยนต์ก็จะต้องใช้เทคโนโลยีกระบวนการผลิตที่แตกต่างกับการหล่อกระบอกสูบ เป็นต้น

2. เทคโนโลยีการจัดการผลิต (production management technology)

เทคโนโลยีการจัดการการผลิต คือ เทคโนโลยีที่ช่วยให้กระบวนการผลิตเกิดผลผลิตที่สูง และคุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่ดี ซึ่งเกิดจากการควบคุมคุณภาพ การประหยัดเวลา การบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ การจัดการไหลเวียนของงาน ฯลฯ เทคโนโลยีเหล่านี้ ได้แก่ การผลิตแบบทันเวลา (JIT) การวางแผนทรัพยากรการผลิต (MRP II) การควบคุมคุณภาพเบ็ดเสร็จ (TQC) การบำรุงรักษาแบบทวีผล (TPM) และการควบคุมกระบวนการผลิตเชิงสถิติ (SPC) เป็นต้น

2.8 ประวัติความเป็นมาของการใช้นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

ในปี พ.ศ. 2512 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้น ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2512 ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ระดับสูงจากกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก กองทะเบียนกรมตำรวจ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน โดยตำแหน่ง ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ในประเทศ ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และในปีเดียวกัน กรมศุลกากรได้ประกาศให้ ยาง แบริดเดอร์ หม้อน้ำและแหวนดับ ไม่นับรวมอยู่ใน CKD ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งได้รับสิทธิในด้านอากรนำเข้าในอัตราพิเศษ และในปีนี้สิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับหมดอายุลง ประกอบกับ รัฐบาลต้องการลดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือย จึงได้ปรับอัตราอากรขาเข้า CKD เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 20 ของอัตราเดิมทุกรายการ ทำให้อัตราอากรขาเข้า CKD ของรถยนต์นั่ง รถแวนและปิคอัพ และรถบรรทุกเพิ่มเป็นร้อยละ 50 40 และ 30 ตามลำดับ

คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงอุตสาหกรรม ได้เริ่มใช้นโยบายและมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ตั้งแต่ปี 2514 เป็นต้นมา โดยมีรายละเอียดการกำหนดนโยบายและการปรับเปลี่ยนมาตรการในแต่ละช่วงเวลา พอสรุปได้ดังนี้

2.8.1 นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และการบังคับใช้ชิ้นส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2514-2520

ในปี พ.ศ. 2514 กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับแรก เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2514 โดยมีสาระสำคัญ คือ ให้มีการจำกัดจำนวนแบบรถยนต์ทุกประเภทที่ประกอบในประเทศ กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับขนาดการผลิตและมูลค่าการลงทุนต่ำสุด และมาตรการที่สำคัญที่ยังคงใช้ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน คือ มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ซึ่งกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งคัน

ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 เพื่อสนับสนุนให้มีการลงทุนและเกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ให้มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ประกอบรถยนต์และมีปริมาณการผลิตเพียงพอกับความต้องการแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ ซึ่งในขณะนั้นมีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (ได้แก่ ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ และวัสดุที่ใช้ในการเชื่อมโลหะ และทาสี เป็นต้น) ในสัดส่วนรวมเพียงประมาณร้อยละ 5-10 เท่านั้น และเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่ต้องการสนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ให้เป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์อย่างแท้จริง ทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ และสนับสนุนการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ดังนั้นจึงได้กำหนดให้มีการจำกัดจำนวนแบบ (model) และรุ่น (series) เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (economies of scale)

แต่ในที่สุด ความพยายามที่จะจำกัดจำนวนแบบของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยดังกล่าว ก็ต้องถูกยกเลิกไป เนื่องจากมีโรงงานประกอบรถยนต์บางโรงงานที่ได้ลงทุนไปแล้ว และมีโครงการที่จะประกอบรถยนต์หลายแบบ ทำให้มีการร้องเรียนจากบริษัทผู้ประกอบรถยนต์อื่นๆ จนทางการต้องเปลี่ยนนโยบายใหม่ ดังนั้น กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้มีการยกเลิกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับเดือน กรกฎาคม 2514 และออกประกาศนโยบายฉบับปี 2515 ขึ้นใช้แทน เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2515 โดยไม่มีการจำกัดจำนวนแบบในการประกอบโดยนโยบายใหม่มีสาระสำคัญคือ

- ให้รถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศจาก CKD ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ในสัดส่วนร้อยละ 25 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป ถ้าผู้ประกอบการรายใดไม่สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ตามอัตราที่กำหนด จะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการประกอบรถยนต์แบบดังกล่าว

- เงื่อนไขเกี่ยวกับขนาดการผลิต และมูลค่าการลงทุนต่ำสุด กำหนดว่า ผู้ต้องการประกอบรถยนต์จกต้องยื่นขออนุญาตประกอบกิจการต่อกระทรวงอุตสาหกรรม โดยต้องแจ้งแบบขนาดเครื่องยนต์ รายการชิ้นส่วนผลิตขึ้นภายในประเทศ และต้องติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์การประกอบที่มีขีดความสามารถประกอบได้ไม่ต่ำกว่า 30 คันต่อวัน โดยใช้เวลาทำงานวันละ 8 ชั่วโมง และมูลค่าการลงทุนในเครื่องจักร อุปกรณ์และอาคารไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท การกำหนดเงื่อนไขเช่นนี้ ก็เพื่อเป็นอุปสรรคมิให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในอุตสาหกรรม ซึ่งขณะนั้นตลาดในประเทศมีขนาดเล็ก

ต่อมาในปี พ.ศ. 2516 กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีประกาศกำหนดอัตราร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศที่เพิ่มเติม สำหรับรถยนต์บรรทุกและรถโดยสาร ประเภทแชสซีส์กับเครื่องยนต์ (chassis with engine) ให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในอัตราร้อยละ 15 และ (chassis with windshield) ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในอัตราร้อยละ 20 ทั้งนี้เริ่มบังคับใช้พร้อมกันตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป เนื่องจากรถยนต์ทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว มีชิ้นส่วนที่จะใช้ได้ใน

ประเทศน้อยกว่ารถยนต์นั่ง และในปี พ.ศ. 2518 นี้ ก็ได้กำหนดสูตรการคำนวณระดับการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ โดยใช้มูลค่าชิ้นส่วน และภาษีอากรของชิ้นส่วนเป็นข้อมูลในการคำนวณ (สูตรดังกล่าวคือ $LC = A/A+B$ โดยที่ LC คือ อัตราส่วน Local Content, A คือมูลค่าของชิ้นส่วนทั้งหมดที่ซื้อจากผู้ผลิตในประเทศ, B คือมูลค่าของชุดประกอบที่ไม่ครบชุด (Deleted CKD Pack) ที่สั่งเข้าจากภายนอก) แต่เนื่องจากราคาของชิ้นส่วนและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราตลอดเวลา ทำให้อัตราร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย จึงทำให้อัตรา Local Content ที่คำนวณได้ไม่อาจเป็นดัชนีเพื่อชี้แนะว่ามีการประหยัดเงินตราต่างประเทศได้มากน้อยเพียงใด ในแง่ของนักวิชาการจึงสามารถสรุปได้ว่า มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ไม่สามารถสกัดการไหลของเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ด้วยเหตุผลที่ซับซ้อน 2 ประการคือ

ประการแรก ชิ้นส่วนใดที่ทางฝ่ายผู้ประกอบการคัดออกจาก CKD หรือที่เรียกว่า Deleted Item จะได้รับการลดหย่อน (Deletion Allowance) เพียงเฉพาะบางส่วนของราคาชิ้นส่วนนั้น ด้วยเหตุนี้ การประหยัดเงินตราต่างประเทศจึงเป็นเพียงบางส่วน แต่ปรากฏว่า ชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นในประเทศนั้น ส่วนมากเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนย่อย ซึ่งเป็นวัตถุดิบมาจากต่างประเทศเพื่อประกอบเป็นชิ้นส่วนสำเร็จ ซึ่งจะนับเป็น Local Content แต่ชิ้นส่วนเหล่านี้แท้ที่จริงมีมูลค่าเพิ่มค่อนข้างต่ำ และอาจเป็น Negative และเมื่อทำสำเร็จรูปแล้วมักจะมีราคาเทียบเท่ากับ Deletion Allowance ประมาณ 2.5 ถึง 3 เท่าตัว (การเปรียบเทียบราคาภายในประเทศ กับ Deletion Allowance นี้เรียกเป็นศัพท์เทคนิคว่า Cost-Penalty หรือ Penalty Cost)

ประการที่สอง เมื่อประเทศใดก็ตามมีนโยบายที่จะใช้ชิ้นส่วนในประเทศในอัตราที่สูงขึ้นตลอดเวลา ย่อมทำให้ Price Elasticity of Demand for Import of Deleted CKD Pack ยิ่งมีค่าต่ำลงเสมอ เพราะเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องนำเข้า Deleted CKD Pack มาประกอบกับชิ้นส่วนภายในประเทศเพื่อให้เป็นรถยนต์สำเร็จรูป ด้วยลักษณะเงื่อนไขเช่นนี้ ทำให้บริษัทแม่ที่เป็นเจ้าของยี่ห้อในต่างประเทศสามารถตั้งราคา Deleted CKD Pack ในลักษณะที่ให้ส่วนลดหย่อนแก่ผู้ประกอบการน้อยกว่าอัตราส่วนของชิ้นส่วนที่ลดลงไป โดยเฉพาะถ้าผู้เป็นเจ้าของยี่ห้อเป็น Multi national Corporation ที่ตั้งโรงงานประกอบอยู่ในประเทศไทยด้วย ยังเป็นการเปิดโอกาสให้ทำพฤติกรรมแบบ Transfer Pricing ได้ง่ายยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าสูตรการคำนวณนี้จะมีปัญหาหลายประการ แต่ก็ยังคงใช้ต่อเนื่องกันมาจนกระทั่งถึงปี พ.ศ. 2521

ผลจากการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) และมาตรการด้านภาษีอากร ในการคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนในประเทศ โดยกำหนดภาษีขาเข้าชิ้นส่วนในอัตราสูง ในช่วงนี้ทำให้ปริมาณความต้องการใช้ชิ้นส่วนในประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากตลาดในประเทศมีจำกัด และการผลิตชิ้นส่วนในประเทศมีต้นทุนการผลิตสูง ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศจึงประสบปัญหาการแข่งขันจากชิ้นส่วนและรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศ

ประกอบกับเศรษฐกิจโดยอยู่ในช่วงภาวะเงินเฟ้อ เนื่องจากวิกฤตการณ์น้ำมัน โลกครั้งที่ 1 (ปี พ.ศ. 2516-2517) ซึ่งราคาน้ำมันโลกสูงขึ้นกว่า 4 เท่าตัว ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น รถยนต์มีราคาแพง ในขณะที่กำลังซื้อลดลง ทำให้ปริมาณการผลิตรถยนต์มีอัตราขยายตัวสูงกว่าความต้องการ คือ ร้อยละ 27.7 ต่อร้อยละ 18.1 ซึ่งทำให้ปริมาณการผลิตสนองตลาดในประเทศได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 47.4 ของความต้องการรถยนต์ทั้งหมด โดยสามารถผลิตรถยนต์นั่งได้ร้อยละ 65.6 ของความต้องการ และผลิตรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ได้ร้อยละ 37 ของความต้องการ

ข้อสังเกตสำหรับปริมาณการผลิตและความต้องการ ในปี 2520 ซึ่งเป็นปีก่อนหน้าที่จะประกาศมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป และขึ้นภาษีนำเข้าอย่างมากสำหรับรถยนต์ทั้งแบบสำเร็จรูป (CBU) และแบบชิ้นส่วน CKD ที่เข้ามาประกอบรถยนต์นั่งและรถที่ใช้ในการพาณิชย์ นั้น พบว่า ทั้งปริมาณการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์ในปีเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก โดยปริมาณการผลิตได้เพิ่มขึ้นจาก 41,062 คัน ในปี 2519 เป็น 65,874 คัน ในปี 2520 หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 60.4 และปริมาณความต้องการก็ได้เพิ่มขึ้นจาก 78,341 คัน ในปี 2519 เป็น 101,323 คัน หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 29.3 โดยปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งในปี 2520 เพิ่มขึ้นจากปี 2515 ถึงร้อยละ 21.1 และความต้องการก็เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 23.1 ในขณะที่ปริมาณการผลิตและความต้องการรถยนต์นั่ง ในช่วงปี 2517-2519 ลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับการผลิตรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ก็เพิ่มจากปี 2519 ถึงร้อยละ 83.9 และความต้องการเพิ่มร้อยละ 31.6 ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากทั้งผู้ผลิตและผู้ใช้รถยนต์ต่างทราบนโยบายของรัฐบาลล่วงหน้า จึงมีการตัดสินใจซื้อ เพราะคาดว่าราคารถยนต์ในประเทศจะสูงขึ้น ขณะเดียวกันผู้ผลิตก็เร่งขยายการผลิตเพื่อสนองความต้องการของตลาด

2.8.2 นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และการบังคับใช้ชิ้นส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2521-2525

ในปี พ.ศ. 2521 เป็นปีที่ได้มีการปรับนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ครั้งสำคัญ คือ มีการใช้มาตรการควบคุมการนำเข้าและมาตรการภาษีอากรร่วมกับมาตรการ Local Content ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้าที่เรื้อรังมาตั้งแต่ปี 2509 และรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี 2516-2520 การขาดดุลการค้าทวีเพิ่มขึ้นเป็นไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท ต่อปี โดยในปี 2520 เพียงปีเดียว ขาดดุลสูงถึง 22,979 ล้านบาท ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์จึงได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2521 และกระทรวงการคลังก็ได้ประกาศขึ้นภาษีขาเข้ารถยนต์นั่ง ทั้งแบบ CKD และ CBU โดยการนำเข้ารถยนต์แบบ CKD ต้องเสียภาษีนำเข้าเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 ของราคานำเข้า สำหรับรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เสียภาษีนำเข้าเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้าอย่างรุนแรง และเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ นอกจากนี้ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ เห็นว่าควรเพิ่มสัดส่วน Local Content ที่บังคับใช้ให้สูงขึ้น จึงได้ประกาศนโยบายใหม่เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2521 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 สิงหาคม 2521 โดยกำหนดให้รถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วน

ที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยให้เพิ่มเป็นร้อยละ 35 ใน 2 ปีแรก และ 3 ปีต่อไปให้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี จนครบภายในเดือนสิงหาคม 2526 และยังได้ห้ามเพิ่มจำนวนรุ่น (series) หรือเปลี่ยนแบบรถยนต์นั่งจากที่เคยประกอบอยู่เดิม รวมทั้งห้ามการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้ขยายโรงงานได้ เพื่อส่งเสริมให้โรงงานเดิมมีการใช้กำลังการผลิตอย่างเต็มที่

ที่สำคัญคือ ในปี 2521 นี้เอง กระทรวงอุตสาหกรรมได้เปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนในประเทศใหม่ ซึ่งต่างจากวิธีการคำนวณแบบมูลค่า โดยกำหนดค่าร้อยละของแต่ละชิ้นส่วน เป็นค่าความสำคัญในตัวเลขที่แน่นอน โดยทำเป็นตารางมาตรฐาน มีการจำแนกเป็นรายการอย่างละเอียด โดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผู้กำหนดว่า แต่ละชิ้นส่วนมีความสำคัญเป็นตัวเลขเท่าใด ตัวอย่างเช่น หม้อระบายความร้อน มีมูลค่า 0.76 จุด, ฝาสูบ เครื่องยนต์ มีมูลค่า 0.90 จุด, หม้อพักไอเสีย มีมูลค่า 0.90 จุด, กระจกหน้า มีมูลค่า 0.75 จุด, แผ่นหลังคา มีมูลค่า 0.90 จุด, เสื่อเกียร์ มีมูลค่า 0.75 จุด เป็นต้น การใช้คำว่าจุดแทนคำว่าเปอร์เซ็นต์ ก็เพราะในการคำนวณตอนต้นได้กำหนดค่าเบ็ดเสร็จไว้ 100.00 หน่วย แต่ภายหลังมีการพิจารณาว่า อุปกรณ์พิเศษ (Accessories) อาทิ เครื่องปรับอากาศ วิทยุ เข็มขัดนิรภัย ก็ถือเป็นส่วนประกอบของรถยนต์ ดังนั้น จึงมีการนับเกินเป็น 107.70 หน่วย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการสะดวกในการวางแผนการใช้ชิ้นส่วนได้ล่วงหน้า ซึ่งทำให้เกิดผลดีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ด้วย สำหรับการกำหนดค่าความสำคัญของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ คำนวณขึ้นจากมูลค่าของชิ้นส่วนรถยนต์แต่ละรายการ และคำนึงถึงความเป็นไปได้ในการผลิตของประเทศ ทั้งทางด้านเทคนิคการผลิตและการลงทุน โดยกำหนดค่าความสำคัญเอาไว้ในลักษณะที่เป็นการจูงใจให้เกิดการผลิตเพิ่มขึ้นในทิศทางที่พึงประสงค์เอาไว้แล้ว และได้เลือกว่าชิ้นส่วนประเภทที่ใช้ในกระบวนการผลิตแบบ Pressing เป็นชิ้นส่วนที่น่าจะทำก่อนอย่างอื่น จึงได้กำหนดค่าของชิ้นส่วนที่เป็น Pressing ไว้ค่อนข้างจะสูง ทำให้ค่าความสำคัญของชิ้นส่วนไม่มีความสัมพันธ์กับต้นทุนการผลิต (เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพในการผลิต) นอกจากนี้ วิธีคำนวณดังกล่าวนี้ ยังมีจุดอ่อนอีกหลายประการ ที่สำคัญคือ คะแนนต่างๆ ของชิ้นส่วนไม่มีความสัมพันธ์กับมูลค่าเพิ่มของชิ้นส่วนนั้น (เมื่อคำนึงถึงการประหยัดการไหลออกของเงินตราต่างประเทศ) และการเลือกใช้ชิ้นส่วนตามจุดนั้น ก็มีได้แสดงถึงการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คะแนนตามจุดมิได้แสดงว่าชิ้นส่วนนั้นๆ เหมาะสมที่จะมีการผลิตในประเทศไทยหรือไม่ ชิ้นส่วนนั้นสามารถมีขนาดประหยัดจากขนาดการผลิตหรือไม่ ซึ่งประเด็นเหล่านี้ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศ ที่ตลาดรถยนต์มีขนาดเล็ก

ต่อมาเดือนธันวาคม ปี 2522 กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดค่าร้อยละของชิ้นส่วนรถยนต์ บรรทุกและรถโดยสาร เป็นตารางมาตรฐานเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง โดยกำหนดให้รถยนต์ บรรทุกและรถโดยสาร ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ภายใน 5 ปี โดยให้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดในแต่ละประเภท ดังนี้

- แชสชีส์กับเครื่องยนต์ (chassis with engine) จากเดิมร้อยละ 15 เพิ่มเป็นร้อยละ 40
- แชสชีส์กับกระจกหน้า (chassis with windshield) จากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 45
- แชสชีส์กับหัวเก๋ง (chassis with cab) จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มเป็นร้อยละ 50

และยังได้ออกประกาศอนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ ในส่วนที่จะประกอบเพื่อส่ง ออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ได้รับการยกเว้นไม่ต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายใน ประเทศ ตามหลักเกณฑ์ในประกาศนโยบายใช้ชิ้นส่วนในประเทศ แต่ให้ใช้ชิ้นส่วนยานยนต์และ อุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม

มกราคม ปี 2523 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ประกาศกำหนดหลัก เกณฑ์ของการประกอบรถยนต์ประเภทแวน ตู้ และจ๊อป โดยรถยนต์ประเภทแวน ให้ถือปฏิบัติตาม นโยบายรถยนต์นั่ง ส่วนรถยนต์ประเภทตู้ และประเภทจ๊อปนั้น หากนำเข้าไปในลักษณะสมบูรณ์ครบ ชุด ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง แต่ถ้าหากนำเข้าไปในลักษณะแชสชีส์กับกระจกหน้า หรือ แชสชีส์กับเครื่องยนต์ ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์บรรทุกและรถโดยสาร ต่อมาในเดือน เมษายน 2523 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ประกาศกำหนดชิ้นส่วน และอุปกรณ์ บังคับใช้ (compulsory parts) สำหรับรถยนต์บรรทุกรวม 7 รายการ คือ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียง และท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบตัวหน้าและหลัง ยางนอกและยางในกระจกนิรภัย และดรัมเบรค หน้าและหลัง (เฉพาะรถยนต์บรรทุกขนาด 3.5 ตัน ขึ้นไป)

ปี 2524 กระทรวงการคลังได้ปรับอัตราอากรขาเข้ารถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปีค้อพ) ที่นำเข้าไป ในสภาพเกือบสมบูรณ์ โดยขาดเพียงกระบะหลัง (พิกัดที่ 87.02 ข.) เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 40 เป็น ร้อยละ 80 ของราคานำเข้าเท่ากับอัตราอากรขาเข้าของรถปีค้อพที่มีสภาพครบสมบูรณ์ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2524 และได้เปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษีตามน้ำหนักรถยนต์ มาจัดเก็บตามปริมาตรใน กระบะรถบรรทุก เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2525

ปี 2525 จากผลการพิจารณาของคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม (จัดตั้งขึ้นตาม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5) ร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ เห็นควรได้คงสัดส่วน การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ ที่ร้อยละ 45 ส่วนที่เกินกว่านี้ เห็นควรให้ พิจารณากำหนดเป็นรายชิ้นเฉพาะที่มีความเหมาะสมจริงๆ ทั้งนี้เนื่องจากการศึกษาคำนวณแล้วว่า ชิ้นส่วนบังคับที่เกินกว่าร้อยละ 45 จะมี cost penalty สูงขึ้นตามลำดับ เพราะไม่เกิดการประหยัดจาก ขนาดการผลิต เพราะแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศมีมากแบบ ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยสูง และยังมี ปัญหาเรื่องคุณภาพมาตรฐานของชิ้นส่วนที่จะผลิตด้วย ดังนั้น

กระทรวงอุตสาหกรรม จึงได้นำเสนอแนวคิดนี้ต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ซึ่งได้มีมติเห็นชอบตามที่เสนอ จากแนวคิดดังกล่าวเป็นที่มาของการกำหนดนโยบายและมาตรการของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนที่สำคัญ ในปี พ.ศ. 2526

ถึงแม้ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2521-2525 นี้ จะมีการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรม รถยนต์อย่างสูงสุดแล้วก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เกิดการพัฒนาได้ ตามที่มุ่งหวัง เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์ต้องเผชิญกับปัญหาต่างๆ อย่างมาก เพราะเป็นช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันโลกครั้งที่ 2 (ปี พ.ศ. 2522-2523) ทำให้กำลังซื้อของตลาดลดลง และต้นทุนในการผลิตสูงขึ้น เนื่องจากชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้าจากญี่ปุ่นและยุโรปมีราคาเพิ่มสูงขึ้นมากจากค่าของเงินเยนและมาร์คที่เพิ่มขึ้น สำหรับชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ นอกจากจะมีราคาสูงและต้องพึ่งวัตถุดิบจากต่างประเทศแล้ว ยังมีคุณภาพไม่ได้มาตรฐานอีกด้วย นอกจากนี้ การสั่งซื้อส่วนประกอบที่ไม่ครบชุดทำให้บริษัทผู้ผลิตในต่างประเทศให้ส่วนลด (Deletion Allowance) แก่ชิ้นส่วนที่ถูกคัดออกจาก CKD หรือที่เรียกว่า Deletion Item เพียงเฉพาะบางส่วนของราคาชิ้นส่วนนั้น ทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น ผลจากจำนวนรถยนต์ที่ลดลง และการที่มีต้นทุนการผลิตสูงขึ้น เนื่องจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทำให้ราคาขายของรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศพุ่งสูงขึ้นจากเดิมร้อยละ 20-30 ในระหว่างปี 2522-2525 อัตราการขายตัวของปริมาณการผลิตและความต้องการรถยนต์ในประเทศจึงลดลงจากเฉลี่ยร้อยละ 23.09 และร้อยละ 5.81 ต่อปี ในช่วงปี 2513-2521 มาตรฐานเฉลี่ยร้อยละ 4.21 และร้อยละ 0.53 ต่อปี ในช่วงปี 2522-2525

2.8.3 นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และการบังคับใช้ชิ้นส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2526-2532

นโยบายและมาตรการอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนที่สำคัญในปี พ.ศ. 2526 คือ ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2526 มีสาระสำคัญ ดังนี้

(ก) ให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งดำเนินการอยู่แล้ว ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศอย่างน้อย ร้อยละ 45 ของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด สำหรับส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 45 กระทรวงอุตสาหกรรมจะได้กำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับต่อไป ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนด

(ข) โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งแบบหรือชนิดใดอยู่แล้ว จะเพิ่มแบบหรือชนิดของรถยนต์นั่ง ที่ประกอบไม่ได้ ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนด

(ค) กระทรวงอุตสาหกรรม จะไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ที่ดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานเดิมได้

ต่อมาเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2526 คณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจมีมติเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้

(ก) สนับสนุนให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากขึ้น รวมทั้งส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

(ข) ให้คณะกรรมการโดยมีรัฐมนตรีช่วยกระทรวงอุตสาหกรรม (นายจิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา) เป็นประธาน พิจารณารายละเอียดการใช้นโยบายภาษีเพื่อสนับสนุนการใช้ชิ้นส่วนของผู้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น

สำหรับปี 2527 ก็ได้มีการปรับปรุงนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนที่สำคัญ คือ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2527 กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศตามรายการชิ้นส่วนบังคับที่กำหนดให้ใช้เป็นรายปี ในระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2529-2531) โดยให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ประมาณร้อยละ 47 ในปี 2529 ร้อยละ 54 ในปี 2530 และให้เป็นร้อยละ 65 ภายในปี 2531 ของส่วนประกอบทั้งหมดตามรายการบังคับที่กำหนดไว้ตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศรายการเดียวกันมากขึ้น ซึ่งจะเป็นการลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนลง สำหรับนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์มีรายละเอียดดังนี้

1. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2527 ปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งใหม่ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2529 เป็นต้นไป มีใจความดังต่อไปนี้

1.1 อนุญาตให้โรงงานซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่ง ประกอบรถยนต์นั่งได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ในแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ (Model) แบบหนึ่งให้มีตัวถัง (Body) ได้แบบเดียวและให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด

1.2 โรงงานใดที่ได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นใด (Series) หากปรากฏในปีหนึ่งปีใด ไม่มีการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นที่ได้รับอนุมัติไปแล้ว กระทรวงอุตสาหกรรมจะยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นนั้น และจะไม่อนุญาตให้มีการนำเอารุ่นอื่นมาสวมสิทธิแทน ไม่ว่าด้วยกรณีใดๆ ทั้งสิ้น

2. กระทรวงพาณิชย์ ได้ออกประกาศควบคุมการนำเข้าของตัวถังหรือแคปของรถยนต์ไม่ว่าจะนำเข้ามาโดยสมบูรณ์หรือบางส่วน และไม่ว่าจะมีเครื่องยนต์ ช่วงล่าง ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ประกอบของรถยนต์ ประกอบหรือติดตั้งอยู่ด้วยหรือไม่เพียงใดก็ตาม เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่รวมถึงการนำเข้าโดยโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการโรงงานประเภทรถยนต์นั่ง และรถยนต์บรรทุกของกระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน 2527 เป็นต้นไป

3. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้โรงงานผลิตและประกอบรถยนต์ใช้ระบบท่อไอเสียเฉพาะที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเท่านั้น ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 เป็นต้นไป

4. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2527 กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ยื่นเอกสารของรถยนต์ทุกประเภทในแต่ละแบบ (Model) ที่จะขอต่ออายุการประกอบหรือขออนุมัติแบบการประกอบใหม่เพิ่มเติมจากเอกสารอื่นๆ ซึ่งต้องปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขอยู่แล้ว โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2528 เป็นต้นไป ดังต่อไปนี้

4.1 บัญชีแสดงราคาของส่วนประกอบ และอุปกรณ์ของรถยนต์แต่ละรายการของรถยนต์ทั้งคัน (CKD price list) บัญชีแสดงราคาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์แต่ละรายการที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

ถ้าโรงงานใดไม่ปฏิบัติตามความข้างต้น กระทรวงอุตสาหกรรมจะระงับการพิจารณาขอต่ออายุการประกอบและอนุมัติแบบการประกอบรถยนต์แบบใหม่ จนกว่าโรงงานจะแสดงบัญชีรายการราคาดังกล่าวขึ้นต้น

นอกจากนี้ คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาเห็นชอบให้มีการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วน และอุปกรณ์ภายในประเทศในรายการที่กระทรวงอุตสาหกรรมเห็นเหมาะสม เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2527 และให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ในกรณีที่เป็นการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์เพื่อการส่งออก สมควรที่จะมีมาตรการส่งเสริมเป็นพิเศษ เช่น การให้นำมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนมาคำนวณ เป็นการใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ แต่ต้องไม่เกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงอุตสาหกรรมจะกำหนดขึ้น

สำหรับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2528 นั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2528 กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์บรรทุกเล็ก (pick-up) ซึ่งได้แก่รถบรรทุกเล็กซึ่งนำเข้ามาในลักษณะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (Chassis with engines) หรือแชสซีส์ ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมกระจกหน้า (Chassis with windshield) ที่เมื่อนำไปต่อกระบะสำหรับบรรทุกแล้ว มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight) ไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม และมีความยาวช่วงล้อ (Wheel Base) วัดจากจุดศูนย์กลางล้อหน้าถึงจุดศูนย์กลางล้อหลัง ไม่เกิน 3 เมตร ใช้ส่วนประกอบที่ผลิตได้ภายในประเทศตามรายการชิ้นส่วนบังคับที่กำหนดให้ใช้เป็นรายปี ในระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2529-2531) โดยให้รถยนต์บรรทุกเล็กทั้งที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลและแก๊สโซลีน บังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศประมาณร้อยละ 48 ในปี 2529 ร้อยละ 54 ในปี 2530 และให้เป็นร้อยละ 63 ภายในปี 2531 เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับรถยนต์นั่ง ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2529 เป็นต้นไป ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้มีการเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศเพิ่มขึ้น

ส่วนประกอบรถบรรทุกและรถโดยสารอื่นๆ นอกเหนือจากรถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) นั้น ทางราชการยังคงกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content) ในสัดส่วนที่กำหนดไว้ดังนี้

| | |
|--|-----------|
| รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์แต่ไม่มีกระจกหน้า | ร้อยละ 40 |
| รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์และมีกระจกหน้า | ร้อยละ 45 |
| รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์มีกระจกหน้าและ Cab | ร้อยละ 50 |

ในปี 2528 นี้เอง กระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างภาษีอากรของรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนอุปกรณ์บางประเภทให้สูงขึ้น โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2528 เป็นต้นไป คือ เพิ่มอากรขาเข้ารถบรรทุกชนิดแวน รถปิคอัพและรถนั่งแบบจี๊ป จากเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 120 ของราคานำเข้า c.i.f. เพิ่มอัตราอากรขาเข้า CKD ของรถประเภทดังกล่าวจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 60 และเพิ่มอากรขาเข้าแชสซีส์และส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถประเภทดังกล่าว จากเดิม ร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20 ของราคานำเข้า c.i.f. สำหรับรถบรรทุกอื่นๆ เพิ่มอากรขาเข้าจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 50 และเพิ่มอากรขาเข้า CKD ของรถบรรทุกจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40

นอกจากนี้กระทรวงพาณิชย์ได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่ง ที่มีความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกของเครื่องยนต์ ตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป ตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม 2528 แต่ทั้งนี้ต้องเสียอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 200 ของราคานำเข้า c.i.f. และอากรพิเศษอีกร้อยละ 50 ของอัตราอากรขาเข้าปกติที่ต้องเสีย ส่วนรถยนต์ที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกของเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี. ยังคงต้องขออนุญาตในการนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์

ในช่วงปี พ.ศ. 2526-2529 นี้ ประเทศไทยประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ และมีปัญหาการขาดดุลการค้าอย่างรุนแรง จนรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ต้องเร่งแก้ไขด้วยการใช้มาตรการจำกัดการปล่อยสินเชื่อกองธนาคารพาณิชย์ ร้อยละ 18 (เมื่อต้นปี 2527) มาตรการลดค่าเงินบาท ในปลายปี 2527 และประกาศขึ้นภาษีอากรขาเข้า ในปี 2528 ภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาในช่วงปี ประกอบกับความผันแปรของตลาดเงินตราต่างประเทศในปลายปี พ.ศ. 2528 ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ผลคือทั้งปริมาณการประกอบและการจำหน่ายรถยนต์ลดลงตามลำดับ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถยนต์เป็นอย่างมาก และในช่วงนี้เอง คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงได้เปลี่ยนแปลงการกำหนดการใช้ชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์นั่งใหม่ เป็นบัญชี ก. และบัญชี ข. ซึ่งใช้มาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน โดยออกเป็นประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2529 กำหนดให้การประกอบการรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศตามรายการชิ้นส่วนบังคับที่ปรับปรุงใหม่ เป็นบัญชี ก. และ ข. โดยกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในบัญชี ก. ทุกรายการ (มี 28 รายการ มูลค่ารวมร้อยละ 27.07) และเลือกใช้ชิ้นส่วนในบัญชี ข. เพิ่มเติม แต่มูลค่าร้อยละของทั้งสองบัญชีรวมกัน ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 และให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2530

เป็นต้นไป (รายการชิ้นส่วนตามบัญชี ก. และ ข. อยู่ในภาคผนวก ก) พร้อมกันนี้ก็ใช้ประกาศให้รถยนต์ต้องใช้เครื่องยนต์ผลิตได้ในประเทศเท่านั้น

ในปี 2529 นี้ ยังได้กำหนดให้มีการจัดเก็บอากรพิเศษ สำหรับส่วนประกอบที่นำเข้ามาของรถยนต์บางประเภท ได้แก่

- รถบรรทุกชนิดแวน ปิคอัพ และรถนั่งแบบจี๊ป ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาประกอบ เป็นรถดังกล่าวตามพิกัดที่ 87.02 ค. (1) ต้องเสียอากรพิเศษในอัตราร้อยละ 20 ของอัตราอากรขาเข้าที่ต้องเสียตามปกติ และต่อมาเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2529 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ปรับปรุงโครงสร้างภาษี จึงได้มีการปรับอัตราอากรพิเศษของแอสซีส์ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาประกอบของรถประเภทนี้เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 10 รวมเป็นร้อยละ 30 ของอัตราอากรขาเข้าปกติ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 30 มกราคม 2529 เป็นต้น

- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์นั่งตามประเภทพิกัด 87.02 ง. (1) ต้องเสียอากรพิเศษในอัตราร้อยละ 40 ของอัตราอากรขาเข้าปกติ

- เก็บอากรขาเข้าพิเศษสำหรับรถยนต์นั่ง ที่มีความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ขึ้นไป ตามประเภทพิกัดที่ 87.02 ง. (2) ในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราอากรขาเข้าปกติ

2.8.4 นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และการบังคับใช้ขึ้นส่วนตั้งแต่ปี พ.ศ.2533 ถึงปัจจุบัน

จากภาวะเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 และในช่วงต้นปี 2533 ได้ขยายตัวในระดับสูงถึงร้อยละ 10 ทำให้ปริมาณความต้องการใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ไม่สามารถผลิตได้ทันกับความต้องการ แม้ว่าจะทำการขยายการผลิตเพิ่มขึ้นจนเกือบเต็มกำลังการผลิตรวมของทั้ง 12 โรงงาน ที่มีอยู่ประมาณ 214,480 คันต่อปี ทำให้มีการปรับราคาจำหน่ายสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และเกิดธุรกิจการซื้อขายสิทธิใบจองรถยนต์ประเภทต่างๆ อย่างแพร่หลาย รัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ จึงต้องเข้ามาควบคุมราคาและลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ลง เนื่องจากเห็นว่าการคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้อย่างไม่สิ้นสุดจักเป็นอันตรายต่อระบบเศรษฐกิจ และเพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการแข่งขันมากขึ้นตามกติกาการค้าเสรีของแกตต์ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2533 เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ดังนี้

1. ให้ยกเลิกการควบคุมการนำเข้า เฉพาะรถยนต์นั่ง ซึ่งควบคุมการนำเข้าทั้งรถยนต์ใหม่ และที่ใช้แล้ว ที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบไม่เกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร
2. ให้รถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบ เป็นสินค้าต้องห้าม ในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร เว้นแต่รถยนต์ตามข้อ 3.

3. ให้รถยนต์นั่งที่ใช้แล้วต่อไปนี้เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร

3.1 รถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบ ซึ่งคนไทยที่ไปอยู่ที่ต่างประเทศแล้วกลับมามีภูมิลำเนาในประเทศไทย หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามามีภูมิลำเนาในประเทศไทยนำติดตัวเข้ามา เพื่อใช้เฉพาะตัวตามระเบียบที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด.

3.2 รถยนต์นั่งใช้แล้ว ที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบเกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่มีอายุไม่เกิน 2 ปี การผลิต จะผ่อนผันให้นำเข้ามาได้ไม่เกินระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันประกาศควบคุม

เมื่อครบกำหนดระยะเวลาแล้วจะได้มีการพิจารณาผ่อนผันให้เหมาะสมกับสถานการณ์อีกครั้งหนึ่ง

4. รถยนต์นั่งตามข้อ 2 และ 3 ไม่ให้รวมถึงรถยนต์นั่งที่ใช้แล้ว ขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบเกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่ได้บรรจุลงในยานพาหนะจากเมืองค้นทางก่อนวันประกาศควบคุม

และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรมกระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขและวิธีปฏิบัติ สำหรับผู้ประกอบการรถยนต์นั่งที่จะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ โครงสร้างภายในอาคารเข้าสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูป และอาคารเข้าสำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์ภายในประเทศให้มีอัตราที่เหมาะสม เพื่อมิให้กระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและประกอบรถยนต์ในประเทศ

สำหรับนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในปี 2533 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกประกาศงดเว้นการบังคับให้ใช้กรรมภัณฑ์และหลังที่ผลิตในประเทศในการประกอบรถยนต์บรรทุก ที่มีน้ำหนักบรรทุก ตั้งแต่ 3.5 ตัน ขึ้นไปเป็นการชั่วคราวจนถึงสิ้นปี 2534 ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาของการประกอบรถยนต์บรรทุกซึ่งมีความต้องการใช้ในประเทศเพิ่มสูงขึ้น และได้ออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง (เพิ่มเติม) เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2533 โดยให้ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่น (Series) และแบบ (Model) ในการประกอบรถยนต์นั่ง ที่กำหนดไว้ไม่ให้เกิน 42 รุ่น และให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรีไม่จำกัดรุ่น เพื่อให้เห็นนโยบายประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับสถานะการค้าระหว่างประเทศ และเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภค และเพื่อให้กลไกของตลาดเป็นตัวนำในการกำหนดรุ่น หรือแบบ ของการประกอบรถยนต์นั่ง

ปี พ.ศ. 2534 เป็นปีซึ่งนับได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงในนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ครั้งสำคัญที่สุดครั้งหนึ่ง เนื่องจากคณะรัฐมนตรีภายใต้การนำของนายอานันท์ ปันยารชุน ได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างภายในรถยนต์ครั้งใหญ่ รวมทั้งปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เกิดการแข่งขันเสรียิ่งขึ้น นโยบายสำคัญที่ได้ดำเนินการในยุคนี้นี้ ได้แก่

- เห็นชอบให้มีการยกเลิกคำสั่งห้ามนำเข้ารถยนต์นั่ง ซึ่งประกาศใช้ตั้งแต่ปี 2521 เป็นต้นมา และให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปได้อย่างเสรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2534 ทั้งนี้ เพื่อแก้ปัญหารถยนต์ขาดตลาดและมีราคาแพง

- พิจารณาปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 (มีผลบังคับใช้ในวันที่ 2 กันยายน 2534 เป็นต้นไป) เนื่องจากภาวะภาษีของรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี. ในช่วงก่อนหน้าสูงถึงประมาณร้อยละ 400 ของราคารยนต์นำเข้า (สำหรับรายละเอียดการลดอัตราภาษีศุลกากรในรอบปี 2534 แสดงไว้ในตารางที่ 3.2 และการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ในปี 2534 แสดงไว้ในตารางที่ 3.3) หลังจากปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ทั้งหมด ซึ่งรวมถึงภาษีการค้าของรถยนต์ด้วย ทำให้ภาวะภาษีรถยนต์นำเข้า CBU เหลือเพียงร้อยละ 137.62 ทั้งนี้ เพื่อให้รถยนต์นำเข้ามีราคาลดลงใกล้เคียงกับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคโดยตรง

การอนุมัติให้มีการนำเข้ารถยนต์ได้อย่างเสรี และการปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์นี้ ก็เพื่อลดอำนาจการผูกขาดของผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศ ทำให้ประชาชนสามารถเลือกซื้อรถได้ในราคาที่เป็นการสมควรมากขึ้น คุณภาพดีขึ้น รวมทั้งมีแบบและรุ่นให้เลือกมากขึ้น แต่วิธีการคิดคำนวณภาษีของกรมศุลกากรและกรมสรรพากรขณะนั้น มีปัญหาในทางปฏิบัติ จึงมีการใช้ภาษีอัตราดังกล่าวจนถึงสิ้นปี 2534 หลังจากนั้นจึงจะใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแทน โดยเริ่มในปี 2535

- ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่น และแบบของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ เพื่อให้ผู้ผลิตจะได้ไม่จำเป็นต้องผลิตรุ่นที่ไม่เป็นที่นิยม เพราะต้องการรักษาสิทธิใบอนุญาตประกอบรถยนต์รุ่นนั้นๆ ไว้ จะได้มุ่งผลิตเฉพาะรุ่นที่ตลาดต้องการและผลิตเป็นจำนวนมาก จะได้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิตได้

วัตถุประสงค์ของนโยบายต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ก็คือเพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการพัฒนาคุณภาพของรถยนต์ และพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต เพื่อให้ต้นทุนต่ำลง และสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

นอกจากนี้ ในปี 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมยังได้ออกประกาศให้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศ ซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ให้ใช้เครื่องยนต์ที่มีระบบการวนไอเสียเข้ามาในห้องสันดาป และมีระบบการรับควบคุมการป้อน หรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่เครื่องยนต์ โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทำงาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นไป และให้ติดตั้งอุปกรณ์ขจัดมลพิษในระบบไอเสียที่ระบายออกโดยใช้สารเคมี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2536 เป็นต้นไป และกระทรวงพาณิชย์ก็ได้ออกประกาศเพิ่มเติมยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่ง และห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร โดยยกเว้นให้กับ การนำรถยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาสำหรับคนไทยที่ไปอยู่ต่างประเทศ แล้วกลับมามีภูมิลำเนาในประเทศ หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามา มีภูมิลำเนาในประเทศไทย นำคิดตัวเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว นอกจากนั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้

ออกประกาศเพิ่มเติมตามนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ให้ยกเลิกประกาศนโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเดิมทั้งหมด และกำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก คือ รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ใช้ชิ้นส่วนในประเทศที่เป็นบัญชีกำหนดให้ใช้ทุกรายการ หากไม่ได้ใช้รายการใด ต้องนำชิ้นส่วนจากบัญชีเลือกใช้ทดแทนมาใช้แทนด้วยมูลค่าที่เหมาะสมและใกล้เคียงกัน รวมทั้งกำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1,000 ซีซี. ขึ้นไปต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศด้วย

ตารางที่ 2.3 สรุปการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดและวิธีการคำนวณค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

| มาตรการ | ข้อกำหนดและวิธีการคำนวณ |
|--|---|
| <p>1. มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2515-2518 ประกาศเมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ (บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518)</p> | <p>- บังคับให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศใน สัดส่วนที่กำหนด ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - รถยนต์นั่ง บังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศใน สัดส่วนร้อยละ 25 (ในปี พ.ศ. 2515) - รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภทแชสซีส์กับเครื่องยนต์ (chassis with engine) บังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 15 (ในปี พ.ศ. 2516) - รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภทแชสซีส์กับกระจกหน้า (chassis with windshield) บังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 20 (ในปี พ.ศ. 2517) <p>- กำหนดสูตรการคำนวณระดับการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ดังนี้</p> $LC = A$ $A + B$ <p>LC คือ อัตราส่วน Local Content A คือ มูลค่าของชิ้นส่วนทั้งหมดที่ซื้อจากผู้ผลิตในประเทศ B คือ มูลค่าของชุดประกอบที่ไม่ครบชุด (Deleted CKD Pack) ที่นำเข้าบวกลบภาษีขาเข้า</p> |

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

| มาตรการ | ข้อกำหนดและวิธีการคำนวณ |
|---|---|
| <p>2. มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในปี พ.ศ. 2521 ประกาศเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2521 (บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 สิงหาคม 2521)</p> | <p>- กำหนดให้รถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยให้เพิ่มเป็นร้อยละ 35 ใน 2 ปีแรก และ 3 ปี ต่อไปให้เพิ่มร้อยละ 5 ต่อปี จนครบ 50% ภายในเดือนสิงหาคม 2526</p> <p>- คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนในประเทศใหม่โดยกำหนดค่าร้อยละของแต่ละชิ้นส่วนเป็นค่าความสำคัญในตัวเลขที่แน่นอน โดยทำเป็นตารางมาตรฐาน โดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์คำนวณจากมูลค่าของชิ้นส่วนแต่ละรายการ และความเป็นไปได้ในการผลิตของประเทศ เช่น หม้อระบายความร้อน มีมูลค่า 0.76 จุด ฝาสูบเครื่องยนต์มีมูลค่า 0.90 จุด ฯลฯ</p> |
| <p>3. มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในปี พ.ศ. 2522</p> | <p>- กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดค่าร้อยละของชิ้นส่วนรถยนต์บรรทุกและรถโดยสารเป็นตารางมาตรฐานเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง</p> <p>- กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ภายใน 5 ปี โดยให้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดให้แต่ละประเภทดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. แชสซีส์กับเครื่องยนต์ (chassis with engine) จากเดิมร้อยละ 15 เพิ่มเป็นร้อยละ 40 2. แชสซีส์กับกระจกหน้า (chassis with windshield) จากเดิมร้อยละ 20 เพิ่มเป็นร้อยละ 45 3. แชสซีส์กับหัวถัง (chassis with cab) จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มเป็นร้อยละ 50 |
| <p>4. มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในปี พ.ศ. 2525 ประกาศเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2526</p> | <p>- กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 45 สำหรับส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 45 จะได้กำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับต่อไป</p> |

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

| มาตรการ | ข้อกำหนดและวิธีการคำนวณ |
|---|---|
| 5. มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในปี พ.ศ. 2527 ประกาศเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2527 | - กำหนดรายการชิ้นส่วนบังคับใช้เป็นรายชิ้นในระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2529-2531) โดยให้รถยนต์นั่งบังคับใช้ชิ้นส่วน ในประเทศร้อยละ 47 ในปีแรก ร้อยละ 54 ในปีที่ 2 และ ให้เป็นร้อยละ 65 ภายในปีที่ 3 เพื่อให้มีการใช้ชิ้นส่วน รายการเดียวกันมากขึ้น |
| 6. มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในปี พ.ศ. 2528 ประกาศเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2528 | - กำหนดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับการประกอบ รถยนต์บรรทุกเล็ก (pick up) ทั้งเครื่องยนต์ดีเซล และ แก๊สโซลีน โดยกำหนดรายการชิ้นส่วนบังคับใช้เป็นราย ปีในระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2529-2531) โดยบังคับใช้ชิ้น ส่วนในประเทศประมาณร้อยละ 48 ในปีแรก, ร้อยละ 54 ในปีที่ 2 และให้เป็นร้อยละ 63 ภายในปีที่ 3 (รถยนต์ บรรทุกปิคอัพ คือรถยนต์บรรทุกที่เมื่อนำไปต่อกระบะ สำหรับบรรทุกแล้วมีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม และมีความยาวช่วงล้อไม่เกิน 3 เมตร) |
| 7. มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในปี พ.ศ. 2529 ประกาศเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2529 (บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2530) | - กำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตใน ประเทศตามรายการบังคับที่ปรับปรุงใหม่ ซึ่งแบ่งเป็น บัญชี ก. และ ข. โดยกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในบัญชี ก. ทุกรายการ และเลือกใช้ชิ้นส่วนในบัญชี ข. เพิ่มเติม โดย มูลค่าร้อยละของทั้ง 2 บัญชี รวมกันจะต้องไม่น้อยกว่า ร้อยละ 54 |

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2544)

ตารางที่ 2.4 สรุปนโยบายและมาตรการของรัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

| ปี พ.ศ. | นโยบายและมาตรการที่สำคัญ |
|---------|---|
| 2504 | - รัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ เริ่มต้นด้วยการนำเข้าอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วนครบชุด (CKD) |
| 2512 | - การให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริม โดยการลดอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ลงครึ่งหนึ่งของอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ทำให้อากรขาเข้าของ CKD ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิคอัพ และรถบรรทุกมีอัตราร้อยละ 30, 20 และ 10 ตามลำดับ |
| 2518 | - การตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ขึ้นตรงต่อกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ - การปรับอัตราอากรขาเข้า CKD เพิ่มอีกร้อยละ 20 ของอัตราเดิมทุกรายการ ทำให้อากรขาเข้า CKD ของรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิคอัพ และรถบรรทุก เพิ่มเป็นร้อยละ 50, 40 และ 30 ตามลำดับ |
| 2524 | - กระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศสำหรับแต่ละโรงงานทั้งรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก และรถยนต์โดยสาร - การบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งคันภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 |
| 2525 | - ประกาศฉบับใหม่ ไม่มีการจำกัดแบบการประกอบรถยนต์ แต่ยังคงบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 |
| 2526 | - ประกาศกำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis with engine ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 |
| 2527 | - กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis with windshield ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 |
| 2531 | - กำหนดให้รถยนต์ที่นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยเพิ่มเป็นร้อยละ 35 ในช่วง 2 ปีแรก และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 ต่อปี จนครบภายในเดือนสิงหาคม 2526 |

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

| ปี พ.ศ. | นโยบายและมาตรการที่สำคัญ | | | | | | |
|-------------------------|--|---------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------------------------|
| 2532 | <p>- กำหนดให้รถยนต์บรรทุก และโดยสารใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ภายใน 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดในแต่ละประเภท ดังนี้</p> <table data-bbox="425 415 1100 562"> <tr> <td>Chassis with engine</td> <td>จากเดิมร้อยละ 10 เพิ่มเป็นร้อยละ 40</td> </tr> <tr> <td>Chassis with windshield</td> <td>จากเดิมร้อยละ 20 เพิ่มเป็นร้อยละ 45</td> </tr> <tr> <td>Chassis with cab</td> <td>จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มเป็นร้อยละ 50</td> </tr> </table> <p>- อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ในส่วนที่จะประกอบเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้ ต้องใช้ชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ ตามหลักเกณฑ์ในประกาศนโยบายการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม</p> | Chassis with engine | จากเดิมร้อยละ 10 เพิ่มเป็นร้อยละ 40 | Chassis with windshield | จากเดิมร้อยละ 20 เพิ่มเป็นร้อยละ 45 | Chassis with cab | จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มเป็นร้อยละ 50 |
| Chassis with engine | จากเดิมร้อยละ 10 เพิ่มเป็นร้อยละ 40 | | | | | | |
| Chassis with windshield | จากเดิมร้อยละ 20 เพิ่มเป็นร้อยละ 45 | | | | | | |
| Chassis with cab | จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มเป็นร้อยละ 50 | | | | | | |
| 2533 | <p>- กำหนดการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์บังคับสำหรับรถยนต์บรรทุก 7 รายการ ได้แก่ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียง ท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหน้าและหลัง ยางนอก กระจกนิรภัย และดรัมเบรคหน้าและหลัง (เฉพาะรถยนต์บรรทุกขนาด 3.5 ตันขึ้นไป)</p> | | | | | | |
| 2534 | <p>- กระทรวงการคลังปรับอัตราอากรขาเข้ารถบรรทุกขนาดเล็กที่นำเข้าไปในสภาพเกือบสมบูรณ์โดยขาดเพียงกะบะหลัง เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 80</p> | | | | | | |
| 2537 | <p>- กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งเป็นร้อยละ 47 54 และ 65 ในปี 2509, 2530 และ 2531 ตามลำดับ</p> | | | | | | |
| 2538 | <p>- กำหนดกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถบรรทุกเล็กเป็นร้อยละ 48, 54 และ 63 ในปี 2529, 2530 และ 2531 ตามลำดับ</p> <p>- ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนอุปกรณ์บางประเภท คือ ปรับอากรขาเข้า CKD สำหรับรถแวน รถปิคอัพ และรถส่งแบบจ๊อบ จากร้อยละ 40 เพิ่มเป็นร้อยละ 60 และเพิ่มอากรขาเข้า Chassis และส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถยนต์ประเภทดังกล่าวจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20</p> <p>- อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาด 2,300 ซีซี. ขึ้นไป แต่ต้องเสียอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 20 ของราคานำเข้า</p> | | | | | | |

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

| ปี พ.ศ. | นโยบายและมาตรการที่สำคัญ |
|---------|---|
| 2539 | <p>- กำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ ตามรายการบังคับที่ปรับปรุงใหม่ ซึ่งแบ่งเป็นบัญชี ก. และบัญชี ข. โดยมูลค่าร้อยละของทั้งสองบัญชีรวมกันจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 โดยเริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม 2530 เป็นต้นไป</p> <p>- เก็บอากรขาเข้าพิเศษสำหรับรถยนต์ขนาด 2,300 ซีซี. ขึ้นไป ในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ</p> <p>- กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532</p> <p>เกณฑ์ในประกาศนโยบายการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม</p> |
| 2542 | <p>- ประกาศให้มีการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศได้รวมกันไม่เกิน 42 รุ่น และแต่ละรุ่นมีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ</p> |
| 2543 | <p>- ประกาศให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้โดยเสรี ไม่จำกัดรุ่น (Series) เพื่อให้เหมาะสมกับสถานะการแข่งขันด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ</p> |
| 2544 | <p>- กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง รถบรรทุกเล็ก และรถบรรทุกใหญ่ เป็นร้อยละ 54, 60-72 และ 45 ตามลำดับ</p> <p>- กำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1000 ซีซี. ขึ้นไปต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ</p> <p>- ปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ทุกประเภทลดลงจากอัตราเดิม</p> <p>- ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2545</p> <p>- กระทรวงอุตสาหกรรมจัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นเป็นหน่วยงานหลักเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์</p> |
| 2547 | <p>- ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2547 ภายได้กลไกตลาดตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าขององค์การการค้าโลก</p> <p>- ประกาศปรับโครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 (ดังมีรายละเอียดตามตารางโครงสร้างภาษีใหม่ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน)</p> |

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2548)

2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำเนา จุลกะรัตน์ (2522 : บทคัดย่อ) วิจัยเรื่อง “อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก” จากการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดการลงทุนต่อเนื่องในอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง เป็นแหล่งว่าจ้างแรงงานจำนวนมาก ช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการทดแทนการนำเข้า ดังนั้นประเทศต่างๆ จึงส่งเสริมให้มีอุตสาหกรรมนี้เกิดขึ้น สำหรับประเทศไทยได้ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมมาเป็นเวลากว่า 25 ปี โดยให้กำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ให้เติบโตขึ้นเป็นลำดับ นโยบายที่สำคัญคือ การกำหนดให้ยานยนต์ที่ประกอบในประเทศใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ขณะเดียวกันรัฐบาลก็ได้ให้ความคุ้มครอง และช่วยเหลือผู้ผลิต เพื่อให้สามารถดำเนินงานต่อไปได้ตามจุดมุ่งหมาย ผลจากการพัฒนาของรัฐทำให้ผู้ผลิตสามารถผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้มากประเภท และมีคุณภาพทัดเทียมมาตรฐานต่างประเทศ ขณะที่ผู้ประกอบการยานยนต์มีขีดความสามารถทางเทคโนโลยีสูงขึ้น อย่างไรก็ตามยังคงมีปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ กล่าวคือ ปัญหาด้านต้นทุนการผลิตสูง ทั้งนี้เพราะปริมาณการผลิตค่อนข้างต่ำ ต้องนำเข้าวัตถุดิบและเทคโนโลยีจากต่างประเทศ การแก้ไขสถานการณ์ปัจจุบันกระทำได้ยาก เพราะสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำและข้อจำกัดบางประการ เช่น ปริมาณความต้องการภายในประเทศค่อนข้างต่ำ จำนวนแบบรถที่ประกอบมีจำนวนมาก ราคาจำหน่ายสูง เป็นต้น ทางออกที่น่าสนใจ คือ การเพิ่มปริมาณการผลิตเพื่อลดต้นทุนการผลิตลง โดยการส่งออก

วุฒิพันธ์ ฐวาราภูด (2527 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง “ลักษณะของอุตสาหกรรมจีนส่วนรถยนต์ในประเทศไทย” โดยใช้ข้อมูลในปี 2525 โดยทำการศึกษา comparative advantageous และผลของการคุ้มครองในอุตสาหกรรมจีนส่วน 13 ชนิด ซึ่งสามารถใช้ได้ในรถยนต์, รถแวนและปิคอัพ, รถโดยสารและรถบรรทุก คือ กันชน, แบตเตอรี่, ไดชาร์จ(alternator), ไดสตาร์ท (starter motor), กันกระแทก (shock absorber), หม้อน้ำ (radiator), ระบบท่อไอเสีย (exhaust system), แหนบดับ (leaf-spring), ถังน้ำมัน (fuel tank), ยาง (tyre), ขอบประตู (door trim), ที่นั่งและโครงที่นั่ง (seat and seat frame), และกระจกนิรภัย (safety glass) ผลการศึกษาพบว่า มีชิ้นส่วนที่เลือกมาศึกษาเพียงบางชนิดเท่านั้นที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ คือ กระจกนิรภัย, แหนบดับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์, กันชนสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์, หม้อน้ำสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์, แบตเตอรี่, กันกระแทกสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์, ถังน้ำมันของรถโดยสารและรถบรรทุก, ระบบท่อไอเสีย, ยาง, ไดชาร์จของรถโดยสารและรถบรรทุก และที่นั่งและโครงที่นั่ง นอกจากนี้ยังพบว่า อุตสาหกรรมนี้สามารถขยายตัวได้อย่างได้ผล เมื่อ demand ของชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้น โดยลดจำนวนแบบของรถยนต์ลง โดยสรุปว่า การที่รัฐบาลบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทำให้เกิดการบิดเบือน ซึ่งไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับประสิทธิภาพของอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังได้เสนอให้มีการนำหลักการวิเคราะห์

ความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบและการคุ้มครอง ไปใช้ในการพิจารณาวางแผน และกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมที่เหมาะสมมากขึ้นต่อไป

จำลอง เกษะนันท์ (2531 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยเพื่อจัดทำบทความประกอบการสัมมนา โดยอธิบายว่า นโยบายของรัฐบาลเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ นโยบายดังกล่าวได้แก่ นโยบายภาษีและการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการยนต์จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ นโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อทดแทนการนำเข้า นโยบายส่งเสริมการส่งออกผลิตภัณฑ์ยานยนต์ สำหรับนโยบายภาษีและการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์สำเร็จรูปจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ CKD (Complete Knock Down) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ เพราะความต้องการของตลาดภายในประเทศที่ยังมีปริมาณจำกัด นอกจากนี้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะต้องส่งให้ผู้ประกอบการรถยนต์หลายยี่ห้อและหลายแบบ แบบละจำนวนไม่มาก แต่ละแบบแต่ละรุ่นมีปริมาณการประกอบในเกณฑ์ต่ำ ทำให้ไม่สามารถผลิตจำนวนมากทำให้ต้นทุนการผลิตสูงเมื่อเปรียบเทียบกับราคาชิ้นส่วน CKD ที่ผลิตจากต่างประเทศ ดังนั้น การเพิ่มภาษีชิ้นส่วน CKD จะเป็นตัวช่วยให้ราคาของการผลิตชิ้นส่วนในประเทศใกล้เคียงกับราคาชิ้นส่วน CKD เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ แต่ก็จะจะมีผลกระทบต่อราคารถยนต์ซึ่งผู้บริโภคเป็นผู้รับภาระ ในทางกลับกัน หากมีการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ก็จะไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการรถยนต์หันมาใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ซึ่งกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ และเป็นสาเหตุให้รัฐมีการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในเวลาต่อมา

ยุพนา วิวัฒน์ธนกันต์ดั่งค์ (2534 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิเคราะห์ “ผลของการแทรกแซงทางการค้าทั้งการส่งเสริมเพื่อทดแทนการนำเข้าและการส่งเสริมเพื่อส่งออก” โดยใช้แนวคิด (approach) ที่เรียกว่า การวิเคราะห์ภาระภาษี (incidence analysis) โดยพิจารณาในลักษณะดุลยภาพทั่วไป (general equilibrium) พบว่า การคุ้มครองเพื่อการทดแทนการนำเข้าได้ผลลักษณะภาษีอย่างมีนัยสำคัญไปยังภาคการส่งออก และการ โอนภาษี (implicit tax) จากภาคทดแทนการนำเข้าไปสู่การส่งออก มีค่าลดลงตามระยะเวลา และจากผลการคำนวณค่า matrix ของการ โอนรายได้ของประเทศ ไทย โดยใช้ข้อมูลจากโครงสร้างระบบเศรษฐกิจไทย และอัตราภาษีที่แท้จริง (true tariff rate) พบว่า ผู้ได้รับประโยชน์จากการคุ้มครอง คือ ผู้ผลิตสินค้าแข่งขันกับสินค้านำเข้า (import-competing products) และผู้บริโภคสินค้าส่งออกเท่านั้น ส่วนผู้ส่งออก ผู้บริโภคสินค้านำเข้า และผู้ผลิตสินค้าในประเทศ ต้องเป็นผู้จ่ายเพื่อการคุ้มครองในประเทศไทย โดยไม่ได้รับประโยชน์จากการคุ้มครอง และจากการตรวจสอบราคาเปรียบเทียบซึ่งเป็นผลจากการแทรกแซงทางนโยบายการค้า พบว่า ผลสุทธิที่ได้มีค่าน้อยกว่าผลที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้ และพบว่าการคุ้มครองจริง (true protection)

มีค่าน้อยกว่า อัตราการคุ้มครองตามราคา (nominal protection) และได้เสนอว่าถ้ารัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการส่งออกแล้ว รัฐบาลจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ภาคการส่งออกในอัตราที่สูงกว่าภาษีนำเข้า (nominal import tariff) และสนับสนุนให้มีการนำเข้าโดยเสรีด้วย

ประภาพันท์ มนต์มหาจินดา (2536 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ “ปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่เป็นแรงจูงใจในการส่งออก และทำให้เกิดความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบในต้นทุนของหน่วยธุรกิจ” โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) จากการสัมภาษณ์ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 3 ชนิด คือ หม้อน้ำรถยนต์, กระจกนิรภัย และแหวนดับ ซึ่งชิ้นส่วนรถยนต์ที่ถูกเลือกมาศึกษาเหล่านี้ อยู่ภายใต้เงื่อนไขของ Local content requirement (LCR) และมีแนวโน้มในการส่งออกสูง โดยวิเคราะห์แบบพรรณนาโวหาร (descriptive approach) จากผลการศึกษาพบว่า ทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน มีผลกระทบต่อ การส่งออกในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนทั้ง 3 ชนิดนี้ โดยพบว่ามีปัจจัยภายนอก (external factor) 2 ปัจจัย คือ นโยบายส่งเสริมการส่งออกและความเข้มข้นของปัจจัย (factor intensity) ที่ช่วยจูงใจหน่วยธุรกิจให้ส่งออก แต่สำหรับปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น นโยบายกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (LCR) นั้นลดแรงจูงใจในการส่งออก เนื่องจากผลของนโยบาย LCR นี้จูงใจให้หน่วยธุรกิจผลิตชิ้นส่วน เพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ในประเทศ หรือผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ในตลาด OEM (Original Equipment Manufacture) มากกว่าผลิตชิ้นส่วนในตลาด REM (Replacement Equipment Manufacture) ซึ่งเป็นตลาดอะไหล่ที่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้มากกว่า

ส่วนปัจจัยภายใน (internal factors) ได้แก่ ธรรมชาติความเป็นเจ้าของกิจการ การสร้างความสามารถทางเทคโนโลยี ขนาดของหน่วยธุรกิจ และความสามารถทางการตลาด เป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การส่งออกของแต่ละหน่วยธุรกิจที่ศึกษา คือ หน่วยธุรกิจที่มีการร่วมทุนกับต่างประเทศ (joint-venture firms) สามารถครอบครองส่วนแบ่งในตลาด OEM ได้มากกว่าธุรกิจเจ้าของคนไทย ดังนั้นจึงไม่มีแรงจูงใจสำหรับ joint-venture firms ที่จะส่งออก สำหรับการสร้างความสามารถทางเทคโนโลยี การศึกษานี้พบว่า แต่ละหน่วยธุรกิจจะส่งออกมากขึ้น ถ้ามีความชำนาญในการตัดแปลงเครื่องจักร และพบอีกว่าหน่วยธุรกิจขนาดใหญ่จะมีการประหยัดจากขนาดการผลิต (economies of scale) ซึ่งสามารถลดต้นทุนการผลิตได้ ยิ่งกว่านั้น หน่วยธุรกิจซึ่งมีความสามารถทางการตลาดที่เข้มแข็ง จะสามารถส่งออกได้มากขึ้น เนื่องจากสามารถหาลูกค้าเพิ่มและสามารถครอบครองส่วนแบ่งตลาดได้เพิ่มขึ้น

นอกจากนั้นในการศึกษาครั้งนี้ยังได้ยอมรับใน hypothesis 2 ข้อ คือ หน่วยธุรกิจที่เป็น labor intensive จะมีความสามารถในการส่งออกมากกว่าหน่วยธุรกิจที่เป็น capital intensive และธุรกิจขนาดใหญ่จะมีความสามารถในการส่งออกมากกว่าธุรกิจขนาดเล็ก และพบว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยมีส่วนแบ่งตลาดที่ชัดเจน คือ ชิ้นส่วนในตลาด OEM เป็นชิ้นส่วนที่

ใช้ในโรงงานประกอบรถยนต์ และชิ้นส่วนในตลาด REM ใช้เพื่อทดแทนภายในประเทศและส่งออกตลาดต่างประเทศ นอกจากนี้ตลาด OEM ยังมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยธุรกิจร่วมทุนต่างชาติ joint-venture กับอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทญี่ปุ่น ผลจากความจำกัดของตลาดในประเทศโดยเฉพาะในตลาดชิ้นส่วน OEM ทำให้ธุรกิจเจ้าของคนไทยมีแรงจูงใจที่จะส่งออกชิ้นส่วน REM มากกว่า

พันธริยา บรรจงชีพ (2538 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง “มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ : กรณี ศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย” เป็นการศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ และการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศไทย รวมทั้งใช้แนวคิดทางทฤษฎี Local Content ของ Corden (1971) อธิบายผลกระทบของการยกเลิกการใช้มาตรการที่มีต่อผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยทำการคำนวณหาอัตราการคุ้มครองตามราคาที่แท้จริง (Realized NRP) และ Implicit tariff ของชุดตัวอย่างชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบรถยนต์นั่งขนาด 1,600 ซีซี. และรถบรรทุกปีค้อพ ขนาด 1 ตัน

การศึกษาในกรณีประเทศไทย สามารถอธิบายตามทฤษฎี Local Content ได้ว่า การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้า และการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเปลี่ยนแปลงไป โดยการเปลี่ยนแปลงจะเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือถ้าเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าหรือเพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ จะทำให้ปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มสูงขึ้น แต่การใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นจะมีผลต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบรถยนต์อย่างไร ขึ้นกับราคาของชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ จากผลการศึกษาพบว่าชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศส่วนใหญ่ยังมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า จึงทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น

สำหรับผลการคำนวณหาอัตราการคุ้มครองตามราคาที่แท้จริง (Realized NRP) และ Implicit tariff ของชุดตัวอย่างชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบรถยนต์นั่งขนาด 1,600 ซีซี. (จำนวน 75 รายการ) และรถบรรทุกปีค้อพขนาด 1 ตัน (จำนวน 68 รายการ) สรุปได้ดังนี้

- ในกรณีรถยนต์นั่งขนาด 1,600 ซีซี. พบว่าชุดตัวอย่างชิ้นส่วนมีค่า Realized NRP เท่ากับร้อยละ 14.08 หมายความว่า ชุดตัวอย่างมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้าในอัตราร้อยละ 14.08 และไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน แต่เนื่องจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และมีการเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วน จึงทำให้ชิ้นส่วนชุดดังกล่าวมี Implicit tariff เป็นร้อยละ -4.93 ซึ่งแสดงว่าทั้งมาตรการภาษีและมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของชิ้นส่วนชุดนี้ให้สูงขึ้นได้อีกร้อยละ 19.01

- สำหรับในกรณีรถบรรทุกปีค้อพขนาด 1 ตัน พบว่า ชุดตัวอย่างชิ้นส่วนที่ศึกษามีค่า Realized NRP เท่ากับร้อยละ 15.89 หมายความว่าชุดตัวอย่างมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า ในอัตรา

ร้อยละ 15.89 และไม่มีศักยภาพในการแข่งขันเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง แต่เนื่องจากการบังคับใช้จีนส่วนในประเทศและมีการเก็บภาษีนำเข้าจีนส่วนจึงทำให้จีนส่วนชุดดังกล่าวมี Implicit tariff เท่ากับร้อยละ -3.43 ซึ่งแสดงว่าทั้งมาตรการภาษีและมาตรการบังคับใช้จีนส่วนในประเทศ ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของจีนส่วนชุดนี้ให้สูงขึ้นได้อีกร้อยละ 19.32

สรุปผลการศึกษาในภาพรวม พบว่าจีนส่วนที่ผลิตได้ในประเทศส่วนใหญ่มีราคาสูงกว่าจีนส่วนนำเข้า คือเป็นจีนส่วนในกลุ่มที่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน คือมีค่า Realized NRP และ Implicit tariff เป็นบวกสูง และยังคงต้องการการคุ้มครองจากมาตรการของรัฐ โดยจีนส่วนแต่ละรายการต้องการการคุ้มครองในระดับที่ไม่เท่ากัน ดังจะเห็นได้จากค่า Realized NRP ที่กระจายอยู่ในช่วงร้อยละ 4.23 ถึงร้อยละ 2,588.20 ในกรณีของรถยนต์นั่ง และกระจายอยู่ในช่วงร้อยละ 0.35 ถึงร้อยละ 711.57 ในกรณีของรถบรรทุกทุกปีคัพ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ค่า Realized NRP ในกรณีรถยนต์นั่งสูงกว่ากรณีรถบรรทุกทุกปีคัพมาก ซึ่งแสดงว่าจีนส่วนรถยนต์นั่งมีปัญหาในการแข่งขันกับจีนส่วนนำเข้ามากกว่ารถบรรทุกทุกปีคัพ

และเมื่อเปรียบเทียบค่า Realized NRP กับ Implicit tariff ตามแนวคิดของทฤษฎี Local Content ทำให้พบว่า เมื่อมีการคุ้มครองจากภาษีและมาตรการอื่นๆ โดยเฉพาะมาตรการ Local Content ค่าของ Realized NRP จะสูงกว่า Implicit tariff ทุกรายการจีนส่วน ซึ่งแสดงว่าการแทรกแซงของรัฐบาลโดยการคุ้มครองจากการแข่งขันของสินค้านำเข้า ช่วยเพิ่มอำนาจการแข่งขันให้กับจีนส่วนได้ นอกจากนี้ยังพบว่าผลของการแทรกแซงเพื่อการคุ้มครองของรัฐ โดยใช้ภาษีหรือมาตรการบังคับใช้จีนส่วนในประเทศนั้น ขึ้นอยู่กับศักยภาพในการแข่งขันของจีนส่วนด้วย (หรือสัดส่วนราคาในประเทศที่ต่ำกว่าราคานำเข้า) คือผลการแทรกแซงจะช่วยเพิ่มอำนาจแข่งขันได้มาก ในจีนส่วนที่มีศักยภาพในการแข่งขันน้อย และในจีนส่วนที่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขันเลย ในขณะที่ผลการแทรกแซงจะช่วยเพิ่มอำนาจแข่งขันได้น้อยในจีนส่วนที่มีศักยภาพในการแข่งขันมากอยู่แล้ว

สำหรับการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนของจีนส่วนพบว่า ประมาณร้อยละ 70 ของต้นทุนรวมเป็นต้นทุนค่าจีนส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ และพบว่ารถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศมีต้นทุนการนำเข้าวัตถุดิบจีนส่วนและอุปกรณ์จากต่างประเทศในสัดส่วนสูงถึงกว่าร้อยละ 50 ในต้นทุนรวม ซึ่งสูงกว่ารถบรรทุกทุกปีคัพ ที่มีต้นทุนส่วนนี้เพียงประมาณร้อยละ 35 จากสัดส่วนต้นทุนจีนส่วนนำเข้ดังกล่าวทำให้สามารถสรุปได้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และจีนส่วนในปัจจุบันยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดการพึ่งพิงจีนส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศได้ตามที่มุ่งหวัง และการประกอบรถยนต์นั่งมีการพึ่งพิงจีนส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศได้ตามที่มุ่งหวัง และการประกอบรถยนต์นั่งมีการพึ่งพาการนำเข้าในสัดส่วนที่สูงมากและยังพบว่าค่าใช้จ่ายในการบริหารและการผลิตของรถยนต์นั่ง มีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละ 28 ซึ่งสูงกว่ารถบรรทุกทุกปีคัพ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายส่วนนี้เพียงประมาณร้อยละ 20 เท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการผลิตรถปีคัพมีการประหยัดในการผลิตมากกว่ารถยนต์นั่งประมาณร้อยละ 8

นอกจากนี้ยังพบว่า เมื่อไม่มีการบังคับใช้เงินส่วนในประเทศ จะมีการใช้เงินส่วนในประเทศลดลง และมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10.54 ในกรณีรถยนต์นั่ง และประมาณร้อยละ 7.40 ในกรณีรถบรรทุกปิคอัพ ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง และคิดมูลค่าความสูญเสียเป็นเงินจำนวนสูงถึงกว่าหมื่นล้านบาทในแต่ละปีทีเดียว

รชนี วีระวัฒน์ยิ่งยง (2538 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง “ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย” เป็นการศึกษาถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์, อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) เพื่อประเมินถึงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย โดยใช้แนวคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับ Domestic Resource Cost (DRC) และ Shadow Exchange Rate เป็นเกณฑ์ในการตัดสิน พร้อมทั้งนี้ได้ศึกษาถึงปัจจัยสนับสนุนและอุปสรรคที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

ปัจจัยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์

- การประหยัดจากขนาดภายใน (Internal Economies) ซึ่งเกิดจากการขยายกำลังการผลิตของโรงงานประกอบรถยนต์ โดยเฉพาะรถปิคอัพที่มีการย้ายฐานการผลิตมาลงทุนในไทยและมีการประหยัดจากภายนอก (External Economies) จากชิ้นภายในประเทศที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตทำให้ได้ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพ และราคาที่เหมาะสมตลอดจนแรงงานในอุตสาหกรรมมีประสิทธิภาพการผลิตมากขึ้น

- นโยบายของรัฐบาล มีบทบาทสำคัญต่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้แก่ การลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD, การให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมแก่กิจการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก, ยกเว้นภาษีสรรพสามิตแก่รถปิคอัพ ช่วยให้มีการใช้รถปิคอัพในประเทศอย่างแพร่หลายและความร่วมมือในโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศ (BBC) ในกลุ่มสมาชิกอาเซียน

- ขนาดตลาดภายในประเทศซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากมีปัจจัยเกื้อหนุนหลายประการ ได้แก่ อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ, รายได้ต่อหัว, จำนวนประชากร

- ตลาดส่งออกตลาดรถยนต์ในภูมิภาคอาเซียนและอินโดจีน มีแนวโน้มที่จะขยายตัวสูงและรถปิคอัพเป็นรถยนต์ที่จะมีการส่งออกเพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากมีความได้เปรียบในการเป็นฐานการผลิตรถปิคอัพในอาเซียน

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์

- อุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industries) อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในปัจจุบันมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีการออกแบบและงานโลหะ ชิ้นส่วนที่ได้อาศัยเทคโนโลยีไม่สูงนักและมุ่งเน้นการใช้แรงงานเป็นหลัก
- ทักษะแรงงาน ประสบกับปัญหาการขาดแคลนบุคลากรประเภทวิศวกรและช่างเทคนิค

ปัจจุบันประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมรถปิคอัพ ขณะที่อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและประเภทอื่นๆ ยังไม่สามารถแข่งขันได้ สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์โดยรวมของไทยมีปัจจัยสนับสนุนหลายประการ ที่จะเอื้ออำนวยให้มีการเติบโตของอุตสาหกรรมในระดับสูง ได้แก่ การประหยัดจากขนาด, นโยบายของรัฐบาล, ขนาดตลาดภายในประเทศและตลาดส่งออก อย่างไรก็ตามภาครัฐบาลและเอกชนควรร่วมมือกันขจัดอุปสรรคของอุตสาหกรรมไม่ว่าจะเป็นปัญหาของอุตสาหกรรมสนับสนุน, การขาดแคลนวิศวกรและช่างเทคนิคเพื่อนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ให้ประสบความสำเร็จในการแข่งขันกับต่างประเทศในอนาคต

วุฒิพงษ์ เปรมปราโมทย์ (2539 : บทคัดย่อ) วิจัยเรื่อง “ผลกระทบของการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย”

วัตถุประสงค์ของการศึกษามี 3 ประการ ประการแรกเพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ประการที่สอง เพื่อศึกษาถึงอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ประการสุดท้ายเพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์

สำหรับวิธีการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือส่วนแรกใช้วิธีพรรณนาเพื่อศึกษาถึงสาระสำคัญ และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เมื่อมีการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายใน ประเทศรวมทั้งศึกษาสถานภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

ส่วนที่สองเป็นวิธีเชิงปริมาณ ใช้วิเคราะห์หาอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate Protection)

ผลการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งโดยวัดออกมาในรูปของ ERP ได้ผลการคำนวณดังนี้

ก่อนการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ค่า ERP เท่ากับ 85.7%

ภายหลังการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศค่า ERP เท่ากับ 94.75%

จากผลการคำนวณอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์พบว่า ภายหลังการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง มีค่าเพิ่มขึ้นหรืออย่างน้อยหนึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งได้รับการคุ้มครองเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศนั้นมีผลก่อให้เกิดการผูกขาดแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศซึ่งการผูก

ขาดได้ทำให้การผลิตไม่มีประสิทธิภาพ ขาดการแข่งขันทั้งด้านราคาและคุณภาพ ทำให้ราคาของจีน ส่วนถูกบิดเบือนไปในทิศทางที่สูงขึ้นกว่าความเป็นจริง

แต่เมื่อมาตรการบังคับใช้จีนส่วนภายในประเทศจะต้องถูกยกเลิกไปภายในเดือน กรกฎาคม 2541 ก็จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ใน 2 ลักษณะคือ

1. อุตสาหกรรมจีนส่วนรถยนต์ภายในประเทศ จะถูกลดการคุ้มครองลง ทั้งนี้เนื่อง จากอำนาจในการผูกขาดจะหมดไป โดยต้องเผชิญการแข่งขันจากต่างประเทศทั้งด้านราคาและคุณภาพ เป็นที่คาดการณ์ได้ว่าผู้ผลิตจีนส่วนรายใดที่ปรับตัวไม่ทัน มีต้นทุนการผลิตที่สูงและคุณภาพ ไม่ได้ ตามมาตรฐานก็ไม่สามารถที่จะอยู่ในอุตสาหกรรมนี้ได้ ส่วนผู้ที่สามารถปรับตัวได้ก็มีความจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อลดต้นทุนและรักษาคุณภาพให้ได้ตามมาตรฐาน

2. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ จะได้รับการคุ้มครองเพิ่มขึ้นตามผลการคำนวณข้างต้น เนื่องจากผู้ประกอบรถยนต์มีอิสระในการเลือกใช้จีนส่วน ทั้งนี้ผู้ประกอบรถยนต์ที่มีเหตุผลก็ จะต้องเลือกจีนส่วนที่มีคุณภาพดีและมีราคาถูก

จากผลกระทบที่เกิดขึ้น จะทำให้ราคาของจีนส่วนภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงจนใกล้เคียงหรือเท่ากับราคาจีนส่วนที่ผลิตจากต่างประเทศ ทำให้ค่า Implicit Tariff ซึ่งเปรียบเสมือนกับ ภาษีที่เก็บจากผู้ประกอบรถยนต์ อันเนื่องมาจากการมีมาตรการบังคับใช้จีนส่วนภายในประเทศมีค่า เท่ากับศูนย์ ทำให้ผลการคำนวณอัตราการคุ้มครองมีค่าสูงขึ้นนั่นเอง

ประณามารณ์ รักจิตธรรม (2539 : บทคัดย่อ) วิจัยเรื่อง “การวิเคราะห์ผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษีศุลกากรและนโยบายการค้าเสรีของจีนส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด” วัตถุประสงค์สำคัญในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ ศึกษาถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่ง และรถยนต์บรรทุกเล็ก เพื่อพยากรณ์ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่ง และรถยนต์บรรทุกเล็ก เพื่อพยากรณ์ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด และเพื่อเปรียบเทียบถึงผลกระทบของการใช้นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรม และนโยบายการค้าเสรีที่มีต่อชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่กำหนดปริมาณการนำเข้าของจีนส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ความต้องการใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งภายในประเทศ ราคานำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่ง เมื่อรวมภาษีและอัตราแลกเปลี่ยน สำหรับปัจจัยที่กำหนดปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ปริมาณความต้องการใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กภายในประเทศ และราคานำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด ของรถยนต์บรรทุกเล็กเมื่อรวมภาษี

ผลการพยากรณ์แนวโน้มปริมาณการนำเข้าระหว่างเดือนมกราคม 2538 ถึง ธันวาคม 2542 พบว่า ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.43 สำหรับปริมาณนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยเท่ากับ 0.42

ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคาและปริมาณการนำเข้าพบว่า เมื่อรัฐบาลดำเนินการลดอัตราภาษีศุลกากรในแต่ละระดับที่มีการคุ้มครองจนถึงระดับที่มีการค้าเสรี จะมีผลทำให้ราคาสินค้านำเข้าจากต่างประเทศลดลง ผู้บริโภคก็จะบริโภคสินค้านำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น ปริมาณการนำเข้าสูงขึ้นและผลศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่า นโยบายการค้าเสรีมีผลทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกซื้อสินค้าได้ในราคาถูกลง ในขณะที่ผู้ผลิตจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตเพื่อสามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศได้

อำนวยการ พงษ์วิจารณ์ (2540 : บทคัดย่อ) วิจัยเรื่อง “โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารในประเทศไทย ภายหลังจากข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศของแอกต์และอาฟต้า

วัตถุประสงค์หลักในการศึกษานี้ เพื่อศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารของประเทศไทยในปัจจุบัน ทั้งในด้านโครงสร้างการผลิต โครงสร้างการตลาด ตลอดจนศึกษานโยบายการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศตลอดช่วงระยะเวลาว่า 30 ปี ที่ผ่านมานอกจากนี้ยังวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตภายหลังจากที่ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศของแอกต์และอาฟต้า มีผลบังคับใช้ ซึ่งการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองและผลกระทบในครั้งนี้จะใช้แนวคิดทางทฤษฎีการคุ้มครองเป็นหลัก

ผลการศึกษาดังกล่าวพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารของประเทศอื่น ได้แก่ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกและโดยสาร และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ยังไม่สามารถที่จะแข่งขันกับต่างประเทศได้ ถ้าหากไม่ได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาล จะมีเพียงชิ้นส่วนบางรายการที่ใช้วัตถุดิบ และปัจจัยการผลิตที่มีในประเทศเท่านั้น ที่สามารถแข่งขันกับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศได้ ดังนั้นถ้าหากรัฐบาลต้องยกเลิกมาตรการการคุ้มครองต่างๆ ตามกรอบเวลาที่กำหนดแล้ว อุตสาหกรรมนี้จะไม่มีความเหมาะสมพอที่จะแข่งขันกับต่างประเทศได้ รัฐบาลจึงจำเป็นต้องต้องทบทวนถึงความเหมาะสมของมาตรการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ตลอดจนจะต้องหามาตรการอื่นๆ มาเสริม เพื่อให้อุตสาหกรรมนี้เข้มแข็งสามารถแข่งขันกับผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศได้ เช่น ปรับปรุงบัญชีรายการชิ้นส่วนบังคับใหม่ให้สอดคล้องกับความสามารถในการผลิตของประเทศและรัฐบาลจะต้องช่วยเหลือด้านต้นทุนการผลิตในประเทศให้ถูกลง โดยการลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักร ที่นำมาใช้ในการผลิตชิ้นส่วน เป็นต้น

สุภัทตรา ริมสาคร (2541 : บทคัดย่อ) วิจัยเรื่อง “ผลกระทบจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์” การศึกษาในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมยานยนต์และปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมถึงนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย โดยจะเน้นมาตรการทางด้านภาษีไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าชิ้นส่วน CKD อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิตและมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วน ซึ่งจะทำการศึกษาว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านอัตรานำเข้าชิ้นส่วน CKD และมีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิตแทนภาษีการค้าแล้ว จะมีผลกระทบต่อราคารถยนต์อย่างไรบ้าง โดยจะนำภาษีทั้งหมดของการนำเข้าชิ้นส่วน CKD คือ อากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต มาคิดเป็นภาระภาษีรวม ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าจะทำการศึกษาว่าเมื่อภาระภาษีรวมเปลี่ยนแปลงไป จะมีผลอย่างไรต่อราคาของรถยนต์ และเมื่อมีการยกเลิกมาตรการ Local content แล้วราคารถยนต์จะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด ซึ่งจะสามารถสรุปผลของการศึกษาได้ดังนี้

1. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่อภาระภาษีรวมนำเข้าชิ้นส่วน CKD มีค่าโดยเฉลี่ยเท่ากับ 0.74% แสดงว่า เมื่อภาระภาษีรวมมีการเปลี่ยนแปลงไป 1% จะทำให้ราคาของรถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.74% โดยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน
2. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่ออัตราภาษีมูลค่าเพิ่มของรถยนต์นั้นมีค่าเท่ากับ 0.075% แสดงว่าเมื่ออัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงไป 1% จะทำให้ราคาของรถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.075% โดยเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน
3. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ ต่ออัตราการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของรถยนต์มีค่าโดยเฉลี่ยเท่ากับ 0.26% แสดงว่าเมื่ออัตราการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศเปลี่ยนแปลงไป 1% จะทำให้ราคารถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.26% ในทิศทางเดียวกัน
4. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่ออัตราการใช้ชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั้นมีค่าโดยเฉลี่ยเท่ากับ 0.28% แสดงว่าเมื่ออัตราการใช้ชิ้นส่วน CKD เปลี่ยนแปลงไป 1% จะทำให้ราคารถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.28% ในทิศทางเดียวกัน
5. การเปลี่ยนแปลงของภาระภาษีรวม จะมีผลกระทบต่อราคารถยนต์มากกว่าการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศและอัตราการเปลี่ยนแปลงการใช้ชิ้นส่วน CKD เนื่องจากความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่ออัตราภาระภาษีรวมมีค่ามากถึง 0.74% ซึ่งมีค่ามากกว่าความยืดหยุ่นของอัตราการเปลี่ยนแปลงในภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศและอัตราการเปลี่ยนแปลงการใช้ชิ้นส่วน CKD

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาค้นคว้าถึงผลกระทบจากมาตรการการลดทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยอันจะนำไปสู่การสรุปแนวทางการปรับตัว เพื่อประกอบการพิจารณาในการลงทุน และดำเนินการของบริษัทเอกชนและหน่วยงานรัฐ ผู้ศึกษา ได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 เก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.5 การกำหนดค่าของตัวแปร
- 3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการการศึกษาค้นคว้าผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต้าด้วย มาตรการการลดทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์)ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย คือ

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้บริหารสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Thai Auto – Part Manufacturers Association) พบว่าในมีผู้บริหารสถานประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบัน (ปี 2548) มีจำนวน 876 คน

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้เป็นตัวแทนของประชากร ผู้วิจัยใช้สูตรการคำนวณของ Yamane 1967 (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2542 : 5) คือ

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (3.1)$$

- เมื่อ n คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
 N คือ ขนาดของประชากร (876 คน)
 e คือ ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ดังนั้น จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ของผู้บริหารสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

$$n = \frac{876}{1 + (876)(0.05)^2}$$

$$= 274.6$$

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างของผู้บริหารสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่ต้องการทำการสุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลเท่ากับ 275 ราย

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ แบบสอบถาม (แสดงไว้ในภาคผนวก ก.) โดยที่ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยแบบสอบถามจะถูกส่งไปให้กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้บริหารระดับสูงของสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยตอบทางไปรษณีย์ (By Mail Method) โดยคำถามจะมีทั้งคำถามแบบปิด ที่กำหนดคำตอบไว้ให้ผู้ตอบเลือกตอบ และคำถามแบบเปิด ที่ให้ผู้ตอบสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับภูมิหลังของสถานประกอบการ ได้แก่ ลักษณะการลงทุน เงินลงทุนจดทะเบียนเริ่มต้น แหล่งที่มาของวัตถุดิบ ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ การทราบเรื่องข้อตกลงของแอกต์ แหล่งที่มาของข้อมูล และการผ่านการรับรองมาตรฐานสากล เป็นแบบเลือกตอบ มีทั้งหมดจำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบจากข้อตกลงของแอกต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยผ่านปัจจัย 3 ด้าน อันได้แก่

ด้านการผลิต (จำนวน 6 ข้อ)

1. ต้นทุนของวัตถุดิบ
2. ที่มาของแหล่งวัตถุดิบ
3. ปริมาณกำลังการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
4. เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิต
5. จำนวนแบบและจำนวนรุ่นของผลิตภัณฑ์ที่ต้องผลิตตามคำสั่งซื้อของผู้ประกอบการยานยนต์
6. คุณภาพหรือมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้

ด้านการตลาด (จำนวน 8 ข้อ)

1. ขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศ
2. ขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดต่างประเทศ
3. โอกาสที่ผลิตภัณฑ์ของท่านจะถูกทดแทนด้วยสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ
4. ความสามารถในการติดต่อกับต่างประเทศ
5. ความสามารถในการแข่งขันด้านราคากับคู่แข่ง
6. ปริมาณของคู่แข่งรายใหม่
7. ค่าใช้จ่ายในการขาย
8. ค่าใช้จ่ายในการบริการ

ด้านการบริหารการจัดการ (จำนวน 10 ข้อ)

1. ประสิทธิภาพที่ใช้ในการส่งมอบสินค้า
2. ปริมาณการสั่งซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการยานยนต์
3. รายได้จากการจำหน่ายสินค้าภายในประเทศ
4. รายได้จากการจำหน่ายสินค้าส่งออกต่างประเทศ
5. การบริหารองค์กรให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล
6. โอกาสในการพัฒนาและขยายการลงทุน
7. อำนาจต่อรองของลูกค้า
8. อำนาจต่อรองของ Suppliers
9. ภาษีจ่าย (เครื่องจักร วัตถุดิบ และรายได้นิติบุคคล)
10. ดอกเบี้ยจ่าย

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันและอนาคต ภายหลังจากที่มาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) มีผลบังคับใช้ มีคำถามจำนวน 20 ข้อ ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเอง โดยอาศัยแนวเนื้อหาจากแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของกระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2541 – 2545 และมีแบบ

สอบถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคอื่นๆ ที่เห็นว่าเกิดผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์หรือต่อสถานประกอบการเอง

3.2.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.2.1 ผู้วิจัยสร้างคำถามในแบบสอบถาม โดยศึกษาจากทฤษฎี เอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดประเด็นและขอบข่ายของคำถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย ซึ่งแบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ตอน รายละเอียดดังได้กล่าวข้างต้น

3.2.2.2 สร้างแบบสอบถามแล้วนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปเสนอต่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมเพื่อตรวจสอบ และแนะนำเพื่อการแก้ไข รวมทั้งปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความเหมาะสมและทั้งความครอบคลุมเนื้อหาและภาษาที่ใช้แล้วจัดพิมพ์

3.2.2.3 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขแล้วขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อความเที่ยงตรงและความเหมาะสมในการวิจัยพร้อมทั้งพิจารณาความถูกต้องชัดเจนของภาษาที่ใช้ ซึ่งผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 5 ท่าน มีรายนามดังต่อไปนี้

- | | |
|--------------------------|--|
| 1. ดร.ณรงค์ พิมสาร | อาจารย์ประจำภาควิชาครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาด กระบัง |
| 2. รศ. สุชาติ เหล่าปรีดา | อาจารย์ประจำคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง |
| 3. คุณอัญชลี แซ่เจียม | ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและจัดซื้อ บริษัท ABLE PROGRESS จำกัด |
| 4. คุณทศพร สักคบัญญัติ | ผู้จัดการฝ่ายผลิต บริษัท เกียวริช อิโอ (ประเทศไทย) จำกัด |
| 5. คุณชวลิต โหมคสกุล | ผู้จัดการฝ่ายประกันคุณภาพ บริษัท โคโยต้า โคอเซ (ประเทศไทย) จำกัด |

3.2.2.4 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอแนะมาปรับปรุงแก้ไขและนำเสนอต่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมอีกครั้ง เพื่อแก้ไขให้ถูกต้องเหมาะสมและจัดพิมพ์

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจะค้นหาข้อมูลโดยจะใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 แบบคือ

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยผู้วิจัยจะทำการจัดส่งเอกสารไปยังกลุ่มตัวอย่างทางไปรษณีย์ โดยเอกสารส่งไปจะประกอบด้วย แบบสอบถามที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว 1 ฉบับ ของแบบสอบถามที่กำหนดของผู้วิจัย และปิดแสดมปีเรียบร้อยแล้ว หนังสือราชการจากบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง 1 ฉบับ เพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามและส่งแบบสอบถามที่ตอบแล้วกลับคืนผู้วิจัยโดยทางไปรษณีย์

3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นข้อมูลที่ได้จากการ ค้นคว้า รวบรวม จากงานวิจัย บทความ วารสาร เอกสารการสัมมนา สถิติในรายงานต่าง ๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นส่วนประกอบในเนื้อหาและนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

จากแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมา ที่ดำเนินการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแล้ว ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรม SPSS/PC+ (Statistical Package for the Social Science Personnel Computer Plus) Version 13.0 for Window โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ประกอบด้วย ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่า T-Test และ One-way ANOVA โดย

แบบสอบถามตอนที่ 1 ซึ่งเป็นคำถามข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการนำข้อมูลที่ได้แต่ละข้อมาหาค่าความถี่และร้อยละ(Percentage) พร้อมทั้งวิเคราะห์โดยสถิติเชิงบรรยายและนำเสนอในรูปตารางพร้อมคำอธิบาย

แบบสอบถามส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการต่อผลกระทบจากข้อตกลงของเกณฑ์ว่าด้วยมาตรการทรมิสต์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย นำข้อมูลที่ได้อมาหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) โดยการนำมาเปรียบเทียบเพื่อแปลความหมายกับเกณฑ์ที่ตั้งไว้ จากนั้นทำการเปรียบเทียบระดับคะแนนของความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการ ซึ่งประกอบด้วย ด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการบริหารจัดการ และนำเสนอในรูปตารางพร้อมคำอธิบาย

แบบสอบถามส่วนที่ 3 เป็นคำถามที่เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันและอนาคต ภายหลังจากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้จะวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการทางสถิติ โดยการหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และนำเสนอในรูปแบบตารางพร้อมคำอธิบายและส่วนท้ายสุดเป็นการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบการพรรณนาในส่วนของข้อมูลปลายเปิด (Open ended) ซึ่งเกี่ยวกับความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3.5 การกำหนดค่าตัวแปร

ในส่วนของแบบสอบถามตอนที่ 2 ซึ่งเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการต่อผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต้าว่าด้วยมาตรการทริมส์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating scale) ตามวิธีของริน ลิเคิร์ต (Rinses Likert) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 107-108) โดยกำหนดคะแนนไว้ 5 ระดับ ดังนี้

| | |
|------------------|---------------------------------|
| ระดับความคิดเห็น | กำหนดน้ำหนักคะแนนของตัวเลือกตอบ |
| เพิ่มขึ้นมาก | กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 5 คะแนน |
| เพิ่มขึ้นน้อย | กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 4 คะแนน |
| ไม่มีผลกระทบ | กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 3 คะแนน |
| ลดลงน้อย | กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 2 คะแนน |
| ลดลงมาก | กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 1 คะแนน |

เมื่อกำหนดคะแนน และความหมายของแต่ละข้อความแล้ว ผู้ศึกษาจะทำการวิเคราะห์ข้อมูล และกำหนดค่าความหมายค่าเฉลี่ย โดยในการแปรความหมายของค่าเฉลี่ย ผู้ศึกษาได้กำหนดค่าเฉลี่ยความคิดเห็น เพื่อแปลความหมายดังนี้ (Best. 1981)

| ค่าคะแนนเฉลี่ย | คำบรรยาย |
|----------------|---|
| 4.500 – 5.000 | มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มาก |
| 3.500 – 4.499 | มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ค่อนข้างมาก |
| 2.500 – 3.499 | มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ปานกลาง |
| 1.500 – 2.499 | มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ค่อนข้างน้อย |
| 1.000 – 1.499 | มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์น้อย |

การแปลความหมายของค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานจะใช้เกณฑ์ดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2541 : 74)
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D) ระหว่าง 0.000 – 0.999 หมายถึง การกระจายของข้อมูลไม่มากนัก
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D) ระหว่าง 1.000 ขึ้นไป หมายถึง การกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก

ในส่วนของแบบสอบถามตอนที่ 3 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและอุปสรรคของผู้ตอบแบบ
 สอบถามต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันและอนาคตภายหลังมาตรการท
 รมีผลบังคับใช้จะวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการทางสถิติ โดยการหาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าส่วน
 เบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และนำเสนอในรูปแบบตารางพร้อมคำอธิบาย

ซึ่งในแต่ละข้อความภายในแบบสอบถามจะแบ่งคะแนนออกเป็น 5 ระดับ โดยข้อความจะ
 มีค่าคะแนนดังนี้

| | | |
|--|-------|---|
| รายการที่ตรงกับสภาพที่เป็นจริงมาก | คะแนน | 5 |
| รายการที่ตรงกับสภาพที่เป็นจริงค่อนข้างมาก | คะแนน | 4 |
| รายการที่ตรงกับสภาพที่เป็นจริงปานกลาง | คะแนน | 3 |
| รายการที่ตรงกับสภาพที่เป็นจริงค่อนข้างน้อย | คะแนน | 2 |
| รายการที่ตรงกับสภาพที่เป็นจริงน้อย | คะแนน | 1 |

เมื่อกำหนดคะแนนและความหมายของแต่ละข้อความแล้ว ผู้ศึกษาจะทำการวิเคราะห์ข้อมูล
 และกำหนดค่าความหมายของค่าเฉลี่ย โดยในการแปลความหมายของค่าเฉลี่ย ผู้ศึกษาได้กำหนดค่า
 เฉลี่ยความคิดเห็น เพื่อแปลความหมายดังนี้ (Best. : 1981)

| ค่าคะแนนเฉลี่ย | คำบรรยาย |
|----------------|---|
| 4.500 – 5.000 | เป็นปัญหาและอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มาก |
| 3.500 – 4.499 | เป็นปัญหาและอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ค่อนข้างมาก |
| 2.500 – 3.499 | เป็นปัญหาและอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ปานกลาง |
| 1.500 – 2.499 | เป็นปัญหาและอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ค่อนข้างน้อย |
| 1.000 – 1.499 | เป็นปัญหาและอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์น้อย |

การแปลความหมายของค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานจะใช้เกณฑ์ดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2541 : 74)
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D) ระหว่าง 0.000 – 0.999 หมายถึง การกระจายของข้อมูลไม่มากนัก
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D) ระหว่าง 1.000 ขึ้นไป หมายถึง การกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ

3.6.1 สถิติวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เป็นสถิติที่นำมาใช้บรรยายคุณลักษณะของข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาจากกลุ่มประชากรที่นำมาศึกษา ได้แก่

3.6.1.1 ค่าร้อยละ (Percentage) ใช้วิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถามตอนที่ 1 ในเรื่องเกี่ยวกับข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ

$$\text{ค่าร้อยละ} = \frac{\text{ค่าจำนวนที่คำนวณ}}{\text{ค่าจำนวนทั้งหมด}} \times 100 \quad (3.2)$$

3.6.1.2 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) ใช้สำหรับแบบสอบถามในตอนที่ 2 ที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการต่อผลกระทบจากข้อตกลงของภาคีว่าด้วยมาตรการทรมัสต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ในด้านต่างๆ ซึ่งได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการบริหารการจัดการ และแบบสอบถามตอนที่ 3 โดยใช้สูตรสำหรับข้อมูลที่จัดกลุ่มเป็นชั้นคะแนน (Group Data) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 137-142)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n} \quad (3.3)$$

| | | | |
|-------|-----------|---------|--------------------------------------|
| เมื่อ | \bar{X} | หมายถึง | ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของกลุ่มตัวอย่าง |
| | n | หมายถึง | จำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม |
| | $\sum X$ | หมายถึง | ผลรวมของคะแนนทั้งหมด |

3.6.1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้ในการวิเคราะห์และแปลความหมายของข้อมูลต่างๆ ร่วมกับค่าเฉลี่ยในแบบสอบถามตอนที่ 2 และ 3 เพื่อแสดงถึงลักษณะการกระจายของคะแนน โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 143)

$$S.D = \sqrt{\frac{n \sum X^2 - (\sum X)^2}{n(n-1)}} \quad (3.4)$$

| | | | |
|-------|--------|---------|---|
| เมื่อ | $S.D.$ | หมายถึง | ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง |
| | X | หมายถึง | คะแนนแต่ละตัวในกลุ่มตัวอย่าง |
| | n | หมายถึง | จำนวนของข้อมูลในกลุ่มตัวอย่าง |

3.6.2 สถิติวิเคราะห์เชิงอนุมาน (Inferential Statistics)

3.6.2.1 การวิเคราะห์โดยวิธี t-test ใช้ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรต้น 2 กลุ่ม (Independent t-test) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540 :162-163) คือ ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการ โดยใช้ทดสอบสมมติฐานวิจัยดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมติฐานวิจัยเป็นสมมติฐานสถิติ
2. สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบ

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 \text{ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 ไม่แตกต่างกัน}$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2 \text{ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 แตกต่างกัน}$$

3. สถิติที่ใช้ทดสอบ

กรณีที่ 1 เมื่อ $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{S_p \sqrt{\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2}}} \quad (3.5)$$

เมื่อ

$$S_p^2 = \frac{(n_1 - 1)S_1^2 + (n_2 - 1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2} \quad (3.6)$$

$$S_i^2 = \frac{\sum x_i^2 - \frac{(\sum x_i)^2}{n}}{n_i - 1} \quad (3.7)$$

กรณีที่ 2 เมื่อ $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}} \quad (3.8)$$

$$\text{โดยมี } df, v = \frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{\frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} \right]^2}{n_1 - 1} + \frac{\left[\frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{n_2 - 1}} \quad (3.9)$$

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ = α

ถ้าค่า t ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า t จากตาราง ที่ $df = n_1 + n_2 - 2$ หรือ V หรือ ถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่จะมีค่า t มากกว่าค่า t ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า $\mu_1 \neq \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า t ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเปรียบเทียบกับค่า t จากตารางที่ $df = n_1 + n_2 - 2$ หรือ V แล้วแต่กรณี หรือถ้ามีค่า p-value มากกว่าหรือเท่ากับ α จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า $\mu_1 = \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 ไม่แตกต่างกัน

การทดสอบ $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

การที่จะเลือกใช้สูตรกรณีที่ 1 หรือ 2 นั้น จำเป็นต้องทดสอบว่า $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$ หรือไม่ โดยทำการทดสอบโดยใช้ F-test ตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

สมมติฐานสถิติ

$$H_0 : \sigma_1^2 = \sigma_2^2$$

$$H_0 : \sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$$

สถิติที่ใช้ทดสอบ

$$F = \frac{S_1^2}{S_2^2} \text{ เมื่อ } S_1 > S_2, \quad df = (n_1 - 1), (n_2 - 1) \quad (3.10)$$

$$\text{หรือ } F = \frac{S_2^2}{S_1^2} \text{ เมื่อ } S_2 > S_1, \quad df = (n_2 - 1), (n_1 - 1) \quad (3.11)$$

การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ = α

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (n_1 - 1), (n_2 - 1)$ หรือ $df = (n_2 - 1), (n_1 - 1)$ แล้วแต่กรณี จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (n_1 - 1), (n_2 - 1)$ หรือ $df = (n_2 - 1), (n_1 - 1)$ แล้วแต่กรณี จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

3.6.2.2 การวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA (Analysis of variance) ใช้ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มที่ไม่เกี่ยวข้องกัน (Independent Sample) คือ จำนวนเงินลงทุนเริ่มต้น แหล่งที่มาของวัตถุดิบ และลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ กับตัวแปรตาม ซึ่งได้แก่ ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ทางด้านการผลิต การตลาด และการบริหารการจัดการ และวิเคราะห์ความแปรปรวนโดยใช้สูตร One-way ANOVA ขั้นตอนการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA มีดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมติฐานวิจัยเป็นสมมติฐานสถิติ
2. สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบโดยวิธี One-way ANOVA คือ

$$H_0 : \text{ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร } k \text{ กลุ่มไม่แตกต่างกัน}$$

$$H_1 : \text{ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกัน}$$

หรือ

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \dots = \mu_k$$

$$H_1 : \mu_i \neq \mu_j, \text{ เมื่อ } i \neq j$$

$$; i, j = 1, 2, \dots, k$$

3. สถิติที่ใช้ทดสอบ (บุญชม ศรีสะอาด. 2535 : 116)

$$F = \frac{MS_b}{MS_w} \quad (3.10)$$

สูตรสำหรับการวิเคราะห์ค่าต่างๆแสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงสูตรการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA

| Source of Variation | Degree of freedom | Sum Square | Mean Square | F |
|---------------------|-------------------|---|-----------------------------|-------------------------|
| Between Groups | $k - 1$ | $SS_b = \sum_{j=1}^k \frac{T_j^2}{n_j} - \frac{T^2}{n}$ | $MS_b = \frac{SS_b}{k - 1}$ | $F = \frac{MS_b}{MS_w}$ |
| Within Group | $n - k$ | $SS_w = SS_T - SS_b$ | $MS_w = \frac{SS_w}{n - k}$ | |
| Total | $n - 1$ | $SS_T = \sum_{j=1}^k \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij}^2 - \frac{T^2}{n}$ | | |

เมื่อ k คือ จำนวนกลุ่ม

n คือ ขนาดตัวอย่างทั้งหมด

n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j

T_j คือ ผลรวมของคะแนนทุกตัวในกลุ่มตัวอย่างที่ j

T คือ ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

x_{ij} คือ คะแนนแต่ละตัว

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ $= \alpha$

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่จะมีค่า F มากกว่าค่า F ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้ามีค่า p-value มากกว่าหรือเท่ากับ α จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่มไม่แตกต่างกัน

3.6.2.2 การวิเคราะห์ Least Significant Difference (LSD) ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่กรณีที่ใช้ F-test ในการวิเคราะห์ One-way ANOVA มีนัยสำคัญ โดยมีขั้นตอนการคำนวณดังนี้

1. กำหนดระดับนัยสำคัญ α
2. คำนวณค่า LSD จากสูตร

$$\text{LSD} = t_{\frac{\alpha}{2}, n-k} \sqrt{MS_w \left(\frac{1}{n_i} + \frac{1}{n_j} \right)} \quad (3.11)$$

เมื่อ $t_{\frac{\alpha}{2}, n-k}$ คือ ค่าที่ได้จากตาราง t ที่ $df = n - k$ ที่ $\frac{\alpha}{2}$

n_i คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ i

n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j

3. คำนวณหาค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ เมื่อ $i \neq j ; i, j = 1, 2, \dots, k$

เมื่อ \bar{X}_i คือ ค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ i

\bar{X}_j คือ ค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ j

4. การตัดสินใจ

ถ้าค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรคู่ที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรคู่ที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญหรือไม่แตกต่างกัน สำหรับการใช้สถิติทดสอบสมมติฐานสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.2 คือ

ตารางที่ 3.2 แสดงสมมติฐานการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ

| สมมติฐานการวิจัย | สถิติที่ใช้ในการทดสอบ |
|--|-----------------------|
| สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน | |
| สมมติฐานที่ 1.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน | t-test |
| สมมติฐานที่ 1.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน | One-way ANOVA |
| สมมติฐานที่ 1.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน | One-way ANOVA |
| สมมติฐานที่ 1.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน | One-way ANOVA |
| สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน | |
| สมมติฐานที่ 2.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน | t-test |
| สมมติฐานที่ 2.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน | One-way ANOVA |
| สมมติฐานที่ 2.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน | One-way ANOVA |

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

| สมมติฐานการวิจัย | สถิติที่ใช้ในการทดสอบ |
|--|-----------------------|
| สมมติฐานที่ 2.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน | One-way ANOVA |
| สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการจัดการแตกต่างกัน | |
| สมมติฐานที่ 3.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการจัดการแตกต่างกัน | t-test |
| สมมติฐานที่ 3.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการจัดการแตกต่างกัน | One-way ANOVA |
| สมมติฐานที่ 3.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการจัดการแตกต่างกัน | One-way ANOVA |
| สมมติฐานที่ 3.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการจัดการแตกต่างกัน | One-way ANOVA |

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย” ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สอบถามไปยังผู้บริหารสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 275 ราย ได้แบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 228 ราย คิดเป็นร้อยละ 82.9 ซึ่งผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้อมาวิเคราะห์และเสนอผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์และสมมติฐานที่ตั้งไว้

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 4 ตอนดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ

4.2 ความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)

4.3 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายหลังจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลบังคับใช้

4.4 การวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิต การตลาด และการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านภูมิหลังของสถานประกอบการ

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในแต่ละสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

| ข้อมูลภูมิหลังสถานประกอบการ | จำนวน (ราย) | สัดส่วน (ร้อยละ) |
|---|-------------|------------------|
| 1. ลักษณะการลงทุน | | |
| เป็นการลงทุนของชาวไทยทั้งหมด | 28 | 12.3 |
| เป็นการลงทุนของชาวไทยร่วมกับชาวต่างชาติ | 200 | 87.7 |
| รวม | 228 | 100.0 |

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

| ข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ | จำนวน (ราย) | สัดส่วน (ร้อยละ) |
|--|-------------|------------------|
| 2. เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น | | |
| ไม่เกิน 50 ล้านบาท | 52 | 22.8 |
| มากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท | 152 | 66.7 |
| มากกว่า 200 ล้านบาท | 41 | 10.5 |
| รวม | 228 | 100.0 |
| 3. แหล่งที่มาของวัตถุดิบ | | |
| ภายในประเทศ 100% | 68 | 29.8 |
| นำเข้าจากต่างประเทศ 100% | 28 | 12.3 |
| มาจากทั้งภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ | 132 | 57.9 |
| รวม | 228 | 100.0 |
| 4. ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ | | |
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ | 64 | 28.1 |
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ (ส่งออก) | 40 | 17.5 |
| ทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ | 124 | 54.4 |
| รวม | 228 | 100.0 |
| 5. การรับทราบเรื่องข้อตกลงของเกษตรกรด้วยมาตรการทริมส์ | | |
| ทราบเรื่องดีมาก | 4 | 1.8 |
| ทราบเรื่องบ้างแต่ไม่เข้าใจในรายละเอียด | 144 | 63.1 |
| ไม่ทราบเรื่องเลย | 80 | 35.1 |
| รวม | 228 | 100.0 |

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

| ข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ | จำนวน (ราย) | สัดส่วน (ร้อยละ) |
|--|------------------|------------------|
| 6. แหล่งที่มาของข้อมูลเกี่ยวกับข้อตกลงของ ภาคี | | |
| สื่อสารมวลชน | 96 | 41.4 |
| เอกสารสัมมนา | 12 | 5.2 |
| เอกสารจากกลุ่ม/สมาคม/สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทยที่สังกัดอยู่ | 12 | 5.2 |
| เจ้าหน้าที่ราชการ | 20 | 8.6 |
| ลูกค้า | 80 | 34.4 |
| Internet | 12 | 5.2 |
| รวม | 228 (232) | |
| 7. การผ่านการรับรองจากมาตรฐานสากล ของสถานประกอบการ | | |
| ISO 9000 | 156 | 30.0 |
| ISO14000 | 136 | 26.1 |
| IOS/IEC17025 | 4 | 0.8 |
| มอก. 18000 | 23 | 4.4 |
| ISO/IEC Guide 25 | 18 | 3.5 |
| ISO/TS16949 | 184 | 35.2 |
| รวม | 228 (521) | |
| 8.ระยะเวลาในการทำงานในสถานประกอบ การ | | |
| น้อยกว่า 8 ปี | 200 | 87.7 |
| 8 ปีขึ้นไป | 28 | 12.3 |
| รวม | 228 | 100.0 |

จากข้อมูลด้านภูมิหลังของสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในตารางที่ 4.1 พบว่า

ลักษณะของการลงทุน พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างชาวไทยและชาวต่างชาติ มีจำนวนทั้งสิ้น 200 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 87.7 และเป็นการลงทุนของชาวไทยทั้งหมด จำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.3 ซึ่งชาวต่างชาติที่มาร่วมลงทุนส่วนมากเป็นชาวญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลี ตามลำดับ

เงินลงทุนเริ่มต้นในสถานประกอบการ พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่มีเงินลงทุนเริ่มต้นมากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท มีจำนวน 152 ราย คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาเป็นสถานประกอบการที่มีเงินลงทุนเริ่มต้นไม่เกิน 50 ล้านบาท มีจำนวน 52 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.8 และสถานประกอบการที่มีเงินลงทุนเริ่มต้นมากกว่า 200 ล้านบาท มีจำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.5

แหล่งที่มาของวัตถุดิบ พบว่า แหล่งที่มาของวัตถุดิบที่สถานประกอบการนำมาใช้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่มาจากทั้งภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ จำนวน 132 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.9 รองลงมาเป็นวัตถุดิบภายในประเทศ 100 เปอร์เซ็นต์ จำนวน 68 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.8 และมีเพียง 28 รายหรือร้อยละ 12.3 เท่านั้นใช้แหล่งของวัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ 100 เปอร์เซ็นต์

ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่มีลักษณะการจำหน่ายคือ ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศและต่างประเทศ จำนวน 124 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.4 รองลงมาเป็นตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ จำนวน 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.1 และตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ(ส่งออก) จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.5

การรับรู้เรื่องข้อตกลงของเกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ทราบเรื่องบ้างแต่ไม่เข้าใจรายละเอียด จำนวนทั้งสิ้น 144 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.1 ไม่ทราบเรื่องเลย จำนวน 60 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.3 และจำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.5 ทราบเรื่องดังกล่าวดีมาก

แหล่งที่มาของข้อมูล พบว่า แหล่งที่มาของการทราบข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ของสถานประกอบการส่วนใหญ่ มาจากสื่อสารมวลชน คิดเป็นร้อยละ 41.4 รองลงมาเป็นจากลูกค้าของสถานประกอบการเอง คิดเป็นร้อยละ 34.4 และเจ้าหน้าที่ราชการ คิดเป็นร้อยละ 8.6 นอกจากนี้ได้รับทราบข้อมูลมาจากเอกสารสัมมนา, เอกสารจากกลุ่ม/สมาคม/สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยที่สถานประกอบการนั้นๆ สังกัดอยู่ และจากทาง Internet คิดเป็นร้อยละ 5.2 เท่าๆกัน

การผ่านการรับรองมาตรฐานสากล พบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่ได้ผ่านการรับรอง ISO/TS16949 ร้อยละ 35.2 และรองลงมาคือ ISO 9000 คิดเป็นร้อยละ 30.0 และมาตรฐาน ISO14000 คิดเป็นร้อยละ 26.1 นอกจากนี้ได้ผ่านมาตรฐาน ISO/IEC Guide 25, มอก.18000 และ IOS/IEC17025 คิดเป็นร้อยละ 3.45, 4.4 และ 0.76 ตามลำดับ

ระยะเวลาที่ทำงานติดต่อกัน ณ สถานประกอบการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทำงานในสถานประกอบการนี้น้อยกว่า 8 ปี จำนวน 200 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 87.7 และมีเพียง 28 ท่านคิดเป็นร้อยละ 12.3 เท่านั้นที่ทำงานในสถานประกอบการมากกว่า 8 ปี

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้บริหารเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้บริหารที่มีต่อระดับผลกระทบของมาตรการทริมส์ผ่านปัจจัยด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการบริหารการจัดการ จำนวน 228 ราย ได้ผลการศึกษาแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ตามความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

| ผลกระทบของสถานประกอบการระหว่าง ก่อน และ หลัง มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า มีผลบังคับใช้ (1 มกราคม พ.ศ. 2543) | n = 228 | | ระดับของผลกระทบ | ลำดับที่ |
|---|--------------|--------------|--------------------|----------|
| | \bar{X} | S.D. | | |
| ปัจจัยด้านการผลิต | | | | |
| 1. ต้นทุนของวัตถุดิบ | 3.751 | 0.974 | ค่อนข้างมาก | 2 |
| 2. ที่มาของแหล่งวัตถุดิบ | 3.733 | 0.918 | ค่อนข้างมาก | 3 |
| 3. ปริมาณกำลังการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ | 3.602 | 0.953 | ค่อนข้างมาก | 4 |
| 4. เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิต | 3.864 | 0.776 | ค่อนข้างมาก | 1 |
| 5. จำนวนแบบและจำนวนรุ่นของผลิตภัณฑ์ที่ต้องผลิตตามคำสั่งซื้อของผู้ประกอบการยานยนต์ | 3.420 | 0.762 | ปานกลาง | 5 |
| 6. คุณภาพหรือมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ | 3.358 | 0.588 | ปานกลาง | 6 |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 3.662 | 0.633 | ค่อนข้างมาก | |

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

| ผลกระทบของสถานประกอบการระหว่าง ก่อน และ หลัง มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า มีผลบังคับใช้ (1 มกราคม พ.ศ. 2543) | n = 228 | | ระดับของ ผลกระทบ | ลำดับ ที่ |
|---|--------------|--------------|---------------------|--------------|
| | \bar{X} | S.D. | | |
| ปัจจัยด้านการตลาด | | | | |
| 1. ขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศ | 3.440 | 0.774 | ค่อนข้างมาก | 5 |
| 2. ขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดต่างประเทศ | 3.418 | 0.833 | ปานกลาง | 6 |
| 3. โอกาสที่ผลิตภัณฑ์ของท่านจะถูกทดแทนด้วย สินค้านำเข้าจากต่างประเทศ | 3.694 | 1.176 | ปานกลาง | 2 |
| 4. ความสามารถในการติดต่อกับต่างประเทศ | 3.613 | 0.691 | ค่อนข้างมาก | 4 |
| 5. ความสามารถในการแข่งขันด้านราคากับคู่แข่ง | 3.660 | 0.94 | ค่อนข้างมาก | 3 |
| 6. ปริมาณของคู่แข่งรายใหม่ | 3.702 | 0.792 | ค่อนข้างมาก | 1 |
| 7. ค่าใช้จ่ายในการขาย | 3.327 | 1.029 | ปานกลาง | 7 |
| 8. ค่าใช้จ่ายในการบริการ | 3.310 | 0.894 | ปานกลาง | 8 |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 3.608 | 0.373 | ค่อนข้างมาก | |
| ปัจจัยด้านการบริหารการจัดการ | | | | |
| 1. ประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้า | 3.070 | 0.690 | ปานกลาง | 6 |
| 2. ปริมาณการสั่งซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการยาน ยนต์ | 3.611 | 0.833 | ค่อนข้างมาก | 1 |
| 3. รายได้จากการจำหน่ายสินค้าภายในประเทศ | 3.053 | 0.972 | ปานกลาง | 7 |
| 4. รายได้จากการจำหน่ายสินค้าส่งออกต่างประเทศ | 3.102 | 0.940 | ปานกลาง | 5 |
| 5. การบริหารองค์กรให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล | 2.845 | 0.781 | ปานกลาง | 9 |
| 6. โอกาสในการพัฒนาและขยายการลงทุน | 3.424 | 1.004 | ปานกลาง | 3 |
| 7. อำนาจต่อรองของลูกค้า | 3.526 | 1.074 | ค่อนข้างมาก | 2 |
| 8. อำนาจต่อรองของ Suppliers | 3.290 | 0.802 | ปานกลาง | 4 |
| 9. ภาษีจ่าย (เครื่องจักร วัตถุดิบ และรายได้นิติ บุคคล) | 2.863 | 0.918 | ปานกลาง | 8 |
| 10. ดอกเบี้ยจ่าย | 2.833 | 0.688 | ปานกลาง | 10 |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 3.164 | 0.451 | ปานกลาง | |

จากผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 4.2 พบว่า

ปัจจัยด้านการผลิต ความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการส่วนใหญ่พบว่า ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านการผลิตค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.662 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.633 และระดับความคิดเห็นของทุกข้อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.864 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.776

ลำดับที่ 2 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าต้นทุนของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.751 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.974

ลำดับที่ 3 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าแหล่งที่มาของวัตถุดิบใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.733 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.918

ลำดับที่ 4 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่ากำลังการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.602 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.953

ลำดับที่ 5 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าจำนวนแบบและจำนวนรุ่นของผลิตภัณฑ์ที่ต้องผลิตตามคำสั่งซื้อของผู้ประกอบการยานยนต์จะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.420 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.762

ลำดับที่ 6 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าคุณภาพหรือมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้นั้นได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.358 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.588

ปัจจัยด้านการตลาด ความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการส่วนใหญ่พบว่า ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลต่ออุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ในด้านการตลาดมีในระดับค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.608 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.373 และระดับความคิดเห็นของทุกข้อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าปริมาณคู่แข่งรายใหม่ที่จะเข้ามานั้นจะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.702 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.792

ลำดับที่ 2 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าโอกาสที่ผลิตภัณฑ์จะถูกทดแทนด้วยสินค้านำเข้าจากต่างประเทศนั้นจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.694 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.176

ลำดับที่ 3 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าความสามารถในการแข่งขันด้านราคากับคู่แข่งจะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.660 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.944

ลำดับที่ 4 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าความสามารถในการติดต่อกับต่างประเทศได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.613 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.691

ลำดับที่ 5 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.440 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.774

ลำดับที่ 6 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดต่างประเทศจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.418 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.833

ลำดับที่ 7 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าค่าใช้จ่ายในการขายนั้นจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.327 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.029

ลำดับที่ 8 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าค่าใช้จ่ายในการบริการจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.310 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.890

ปัจจัยด้านการบริหารการจัดการ ความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการส่วนใหญ่พบว่า ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านการบริหารการจัดการมีในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.164 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.451 และระดับความคิดเห็นของทุกข้อสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าปริมาณการสั่งซื้อจากผู้ประกอบการยานยนต์จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.611 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.833

ลำดับที่ 2 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าอำนาจต่อรองของลูกค้าจะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.526 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.074

ลำดับที่ 3 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าโอกาสในการพัฒนาและขยายการลงทุนจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.424 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.004

ลำดับที่ 4 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าอำนาจต่อรองของ Suppliers จะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.290 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.802

ลำดับที่ 5 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่ารายได้จากการจำหน่ายสินค้าส่งออกต่างประเทศจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.102 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.940

ลำดับที่ 6 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้าจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.070 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.690

ลำดับที่ 7 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่ารายได้จากการจำหน่ายสินค้าภายในประเทศจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.053 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.972

ลำดับที่ 8 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าภาษีจ่าย(เครื่องจักร, วัตถุดิบ และรายได้นิติบุคคล) จะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.863 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.972

ลำดับที่ 9 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าการบริหารองค์กรให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากลจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.845 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.781

ลำดับที่ 10 ผู้บริหารสถานประกอบการคิดว่าดอกเบี้ยจ่ายจะได้รับผลกระทบปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.833 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.688

สำหรับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์)ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยผ่านปัจจัยด้านการผลิต ปัจจัยด้านการตลาด และปัจจัยด้านการบริหารจัดการสามารถสรุปรวมได้ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) รวม ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) รวม และระดับของผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ รวมตามความคิดเห็นของผู้บริหารผ่านปัจจัยด้านต่างๆ ในภาพรวม

| ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่ เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) | n = 228 | | ระดับของ ผลกระทบ | ลำดับที่ |
|--|-----------|-------|---------------------|----------|
| | \bar{X} | S.D. | | |
| 1. ด้านการผลิต | 3.662 | 0.633 | ค่อนข้างมาก | 1 |
| 2. ด้านการตลาด | 3.608 | 0.373 | ค่อนข้างมาก | 2 |
| 3. ด้านการบริหารจัดการ | 3.164 | 0.451 | ปานกลาง | 3 |
| รวม | 3.478 | 0.323 | ปานกลาง | |

จากตารางที่ 4.3 จะเห็นได้ว่า ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาค่าเฉลี่ยรวมคือ 3.478 และสถานประกอบการแต่ละรายได้รับผลกระทบไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาได้จากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.323 แต่เมื่อพิจารณาผลกระทบในแต่ละด้านพบว่า มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านการผลิตและการตลาดอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.662 และ 3.608 ตามลำดับ ส่วนด้านการบริหารการจัดการมีผลกระทบระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.164 โดยผลกระทบในแต่ละด้านสถานประกอบการแต่ละรายได้รับผลกระทบไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ในระหว่าง 0.373 – 0.633

4.3 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยภายหลังมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลบังคับใช้

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยภายหลังจากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้ (1 มกราคม พ.ศ.2543) แสดงได้ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยภายหลังจากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้

| ปัญหาและอุปสรรคภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) | n = 228 | | ระดับความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรค | ลำดับที่ |
|---|-----------|-------|------------------------------------|----------|
| | \bar{X} | S.D. | | |
| 1. ขาดความชัดเจนของวิสัยทัศน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ | 3.064 | 0.803 | ปานกลาง | 20 |
| 2. ขาดความชัดเจนในการกำหนดเป้าหมายในระดับชาติของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ | 3.082 | 0.946 | ปานกลาง | 19 |
| 3. ขาดบุคลากรในระดับวิศวกรในสายการผลิต | 3.207 | 1.151 | ปานกลาง | 17 |
| 4. คุณภาพของบุคลากร ไม่ตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรม | 3.484 | 1.120 | ปานกลาง | 13 |

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

| ปัญหาและอุปสรรคภายหลังจากการยกเลิก การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) | n = 228 | | ระดับความ คิดเห็นต่อ ปัญหาและ อุปสรรค | ลำดับ ที่ |
|---|-----------|-------|--|--------------|
| | \bar{X} | S.D. | | |
| 5. ขาดความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะการออกแบบชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module) | 3.842 | 0.861 | ค่อนข้างมาก | 5 |
| 6. ขาดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module) | 3.779 | 0.630 | ค่อนข้างมาก | 6 |
| 7. โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ | 3.977 | 0.862 | ค่อนข้างมาก | 1 |
| 8. ผลិតภาพและมูลค่าเพิ่มของการผลิตภายในประเทศต่ำ | 3.510 | 0.861 | ค่อนข้างมาก | 12 |
| 9. ขาดมาตรการสนับสนุนผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดเล็ก(SME) ให้แข็งแรง | 3.584 | 1.023 | ค่อนข้างมาก | 10 |
| 10. ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ ข้อมูลสนับสนุนการผลิตการค้า | 3.882 | 0.746 | ค่อนข้างมาก | 4 |
| 11. ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ ข้อมูลสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม | 3.900 | 0.820 | ค่อนข้างมาก | 3 |
| 12. ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้า ระหว่างประเทศ | 3.663 | 1.122 | ค่อนข้างมาก | 9 |
| 13. ขาดการประสานงานในการเจรจาข้อตกลง ระหว่างประเทศ | 3.676 | 0.960 | ค่อนข้างมาก | 7 |
| 14. ขาดการพัฒนาตลาดส่งออกและตลาดรอง อื่นๆ โดยเฉพาะการขาดการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ใช้ตราเครื่องหมายการค้าของตัวเอง | 3.671 | 0.941 | ค่อนข้างมาก | 8 |
| 15. ขาดหน่วยงานตรวจสอบ และรับรองมาตรฐานของต่างประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์ | 3.148 | 1.083 | ปานกลาง | 18 |

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

| ปัญหาและอุปสรรคภายหลังจากการยกเลิก การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตราการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) | n = 228 | | ระดับความ คิดเห็นต่อ ปัญหาและ อุปสรรค | ลำดับ ที่ |
|---|-----------|-------|--|--------------|
| | \bar{X} | S.D. | | |
| 16. ปัญหาบทบาทการควบคุมของชาวต่างชาติ ในอุตสาหกรรมยานยนต์ | 3.281 | 1.171 | ปานกลาง | 16 |
| 17. ปัญหาบทบาทการเป็นเจ้าของของชาวต่าง ชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์ | 3.323 | 0.882 | ปานกลาง | 15 |
| 18. ขาดการทำวิจัยและพัฒนาการภายในประเทศ ในด้านที่ผู้ประกอบการต้องการและการขาด แคลน R&D ที่ตอบสนองความต้องการที่แท้ จริง | 3.93 | 1.119 | ค่อนข้างมาก | 2 |
| 19. บุคลากรขาดความสามารถในการวิเคราะห์ และแก้ปัญหา | 3.574 | 0.820 | ค่อนข้างมาก | 11 |
| 20. บุคลากรขาดความสามารถด้านภาษาต่าง ประเทศ | 3.387 | 0.814 | ปานกลาง | 14 |
| รวม | 3.552 | 0.622 | ค่อนข้างมาก | |

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยของปัญหาโดยรวม เท่ากับ 3.552 โดยสถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก พิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.622 ส่วนปัญหาและอุปสรรคหลักที่มีความสำคัญ และเกิดผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ปัญหาที่พบ คือ โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.977 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.862

ลำดับที่ 2 ปัญหาที่พบ คือ ขาดการทำวิจัยและพัฒนาการภายในประเทศในด้านที่ผู้ประกอบการต้องการ และการขาดแคลน R&D ที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริง เป็นปัญหาใน

ระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.930 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาแตกต่างกัน มากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.119

ลำดับที่ 3 ปัญหาที่พบ คือ ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลสนับสนุน การพัฒนาอุตสาหกรรม เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.900 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.820

ลำดับที่ 4 ปัญหาที่พบ คือ ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลสนับสนุน การผลิตการค้า เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.882 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.746

ลำดับที่ 5 ปัญหาที่พบ คือ ขาดความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์โดยเฉพาะการออกแบบ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module) เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.842 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.861

ลำดับที่ 6 ปัญหาที่พบ คือ ขาดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยเฉพาะการพัฒนา ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module) เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.779 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.630

ลำดับที่ 7 ปัญหาที่พบ คือ ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าและข้อตกลงระหว่าง ประเทศ เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.960

ลำดับที่ 8 ปัญหาที่พบ คือ ขาดการพัฒนาตลาดส่งออกและตลาดรองอื่นๆ โดยเฉพาะการพัฒนา ชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ใช้ตราเครื่องหมายการค้าตัวเอง เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.671 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.941

ลำดับที่ 9 ปัญหาที่พบ คือ ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าและข้อตกลงระหว่าง ประเทศ เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.663 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาแตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.122

ลำดับที่ 10 ปัญหาที่พบ คือ ขาดมาตรการสนับสนุนผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดเล็ก(SME)ให้แข็งแรง เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.584 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาแตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.023

ลำดับที่ 11 ปัญหาที่พบ คือ บุคลากรขาดความสามารถในการวิเคราะห์และแก้ปัญหา เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.574 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.820

อันดับที่ 12 ปัญหาที่พบ คือ ผลผลิตและมูลค่าเพิ่มของการผลิตภายในประเทศต่ำ เป็นปัญหาในระดับที่ค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.510 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.861

ลำดับที่ 13 ปัญหาที่พบ คือ คุณภาพของบุคลากรไม่ตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรม เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.484 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาแตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.120

ลำดับที่ 14 ปัญหาที่พบ คือ บุคลากรขาดความสามารถด้านภาษาต่างประเทศ เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.387 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.814

ลำดับที่ 15 ปัญหาที่พบ คือ ปัญหาบทบาทการเป็นเจ้าของของชาวต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.323 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.882

ลำดับที่ 16 ปัญหาที่พบ คือ ปัญหาบทบาทการควบคุมของชาวต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.281 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาแตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.171

ลำดับที่ 17 ปัญหาที่พบ คือ ขาดบุคลากรในระดับวิศวกรในสายการผลิต เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.207 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาแตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.151

ลำดับที่ 18 ปัญหาที่พบ คือ ขาดหน่วยงานตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของต่างประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์ เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.148 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาแตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.083

ลำดับที่ 19 ปัญหาที่พบ คือ ขาดความชัดเจนในการกำหนดเป้าหมายในระดับชาติในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.082 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.946

ลำดับที่ 20 ปัญหาที่พบ คือ ขาดความชัดเจนของวิสัยทัศน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นปัญหาในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.064 สถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.803

4.4 การวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิต การตลาด และการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านต่างๆแตกต่างกัน จากจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 228 คน ได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.5 แสดงผลการทดสอบลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน โดยวิธี **t-test**

| ลักษณะการลงทุน | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|---|--------------------|-----------|-------|--------------|
| เป็นการลงทุนของชาวไทยทั้งหมด | 28 | 3.602 | 0.360 | 0.711 |
| เป็นการลงทุนของชาวไทยร่วมกับชาวต่างชาติ | 200 | 3.663 | 0.774 | |

จากตารางที่ 4.5 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.711 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.6 แสดงผลการทดสอบขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกันโดยวิธี One-way ANOVA

| เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D | p-value |
|--|--------------------|-----------|-------|--------------|
| ไม่เกิน 50 ล้านบาท | 82 | 3.639 | 0.455 | 0.609 |
| มากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท | 152 | 3.630 | 0.860 | |
| มากกว่า 200 ล้านบาท | 24 | 3.601 | 0.344 | |

จากตารางที่ 4.6 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.609 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.7 แสดงผลการทดสอบแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกันโดยวิธี One-way ANOVA

| แหล่งที่มาของวัตถุดิบ | จำนวน (n) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--------------------------|--------------|-----------|-------|----------------|
| ภายในประเทศ 100% | 68 | 3.554 | 0.352 | 0.001** |
| นำเข้าจากต่างประเทศ 100% | 28 | 4.020 | 1.821 | |
| มาจากทั้ง 2 แหล่ง | 132 | 3.451 | 0.387 | |

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.7 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.001 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 แสดงว่าแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

กรณีมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ที่มีค่า p-value น้อยกว่า 0.01 จะใช้วิธี LSD หรือ Least Significant Difference เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ด้านการผลิตระหว่างสถานประกอบการที่มีแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่แตกต่างกัน ดังแสดงในตารางที่ 4.8 ดังนี้

ตารางที่ 4.8 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการที่มีแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่แตกต่างกัน ใน 3 ช่วง เป็นรายคู่โดยใช้ LSD

| แหล่งที่มาของวัตถุดิบ | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value | | |
|-----------------------------|--------------------|-----------|-------|---------------------|---------------------------------|--------------------------|
| | | | | ภายในประเทศ 100% | นำเข้าจากต่าง ประเทศ 100% | มาจาก ทั้ง 2 แหล่ง |
| ภายในประเทศ 100% | 68 | 4.022 | 0.355 | - | 0.004** | 0.382 |
| นำเข้าจากต่างประเทศ 100% | 28 | 3.454 | 1.824 | - | - | 0.000** |
| มาจากทั้ง 2 แหล่ง | 132 | 3.789 | 0.380 | - | - | - |

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการที่มีแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่แตกต่างกัน โดยเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่า กลุ่มของสถานประกอบการที่มีที่มาของแหล่งวัตถุดิบมาจากภายในประเทศ 100% กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่มีแหล่งที่มาของวัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศ 100% มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการผลิตแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และ กลุ่มของสถานประกอบการที่มีที่มาของแหล่งวัตถุดิบมาจากนำเข้าจากต่างประเทศ 100% กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่มีแหล่งที่มาของวัตถุดิบจาก ทั้ง 2 แหล่ง มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการผลิตแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ส่วน กลุ่มของสถานประกอบการที่มีที่มาของแหล่งวัตถุดิบมาจากภายในประเทศ 100% กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่มีแหล่งที่มาของวัตถุดิบจากทั้ง 2 แหล่ง มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.9 แสดงผลการทดสอบลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกันโดยวิธี **One-way ANOVA**

| ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ | จำนวน (n =228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--|-------------------|-----------|-------|--------------|
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ | 64 | 3.560 | 0.464 | 0.271 |
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ (ส่งออก) | 40 | 3.377 | 0.272 | |
| ทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ | 124 | 3.604 | 0.936 | |

จากตารางที่ 4.9 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.271 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.10 แสดงผลการทดสอบลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกันโดยวิธี **T-Test**

| ลักษณะการลงทุน | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|---|--------------------|-----------|-------|--------------|
| เป็นการลงทุนของชาวไทยทั้งหมด | 28 | 3.522 | 0.186 | 0.122 |
| เป็นการลงทุนของชาวไทยร่วมกับชาวต่างชาติ | 200 | 3.510 | 0.287 | |

จากตารางที่ 4.9 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.122 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.11 แสดงผลการทดสอบขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยวิธี **One-way ANOVA**

| เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--|--------------------|-----------|-------|---------|
| ไม่เกิน 50 ล้านบาท | 82 | 3.617 | 0.206 | 0.090 |
| มากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท | 152 | 3.488 | 0.298 | |
| มากกว่า 200 ล้านบาท | 24 | 3.461 | 0.230 | |

จากตารางที่ 4.11 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.090 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.12 แสดงผลการทดสอบแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยวิธี **One-way ANOVA**

| แหล่งที่มาของวัตถุดิบ | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--------------------------|--------------------|-----------|--------|---------|
| ภายในประเทศ 100% | 68 | 3.612 | 0.1968 | 0.388 |
| นำเข้าจากต่างประเทศ 100% | 28 | 3.375 | 0.3112 | |
| มาจากทั้ง 2 แหล่ง | 132 | 3.474 | 0.2919 | |

จากตารางที่ 4.12 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.388 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.13 แสดงผลการทดสอบลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยวิธี **One-way ANOVA**

| ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--|--------------------|-----------|-------|---------|
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ | 68 | 3.588 | 0.212 | 0.033* |
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ (ส่งออก) | 28 | 3.477 | 0.164 | |
| ทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ | 132 | 3.515 | 0.327 | |

* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.13 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.033 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 แสดงว่าลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการตลาดแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

กรณีมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ที่มีค่า p-value น้อยกว่า 0.05 จะใช้วิธี LSD หรือ Least Significant Difference เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ด้านการตลาดระหว่างสถานประกอบการที่มีลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน ดังแสดงในตารางที่ 4.14 ดังนี้

ตารางที่ 4.14 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการที่มีลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน ใน 3 ช่วง เป็นรายคู่ โดยใช้ LSD

| ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value | | |
|----------------------------------|--------------------|-----------|-------|-----------------|----------------|-------------------------|
| | | | | ตลาดภายในประเทศ | ตลาดต่างประเทศ | ทั้งตลาดในและต่างประเทศ |
| ตลาดภายในประเทศ | 68 | 3.588 | 0.212 | - | 0.009** | 0.016* |
| ตลาดต่างประเทศ | 28 | 3.477 | 0.164 | - | - | 0.454 |
| ทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ | 132 | 3.515 | 0.327 | - | - | - |

* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.14 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการที่มีลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน โดยเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่ากลุ่มของสถานประกอบการที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ในตลาดภายในประเทศ กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ในตลาดต่างประเทศ (ส่งออก) มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการตลาดแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และ กลุ่มของสถานประกอบการที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ในตลาดภายในประเทศ กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการตลาดแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ส่วน กลุ่มของสถานประกอบการที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ในตลาดต่างประเทศ(ส่งออก) กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการตลาดไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.15 แสดงผลการทดสอบลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน โดยวิธี **t-test**

| ลักษณะการลงทุน | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|---|--------------------|-----------|-------|--------------|
| เป็นการลงทุนของชาวไทยทั้งหมด | 28 | 3.416 | 0.199 | 0.848 |
| เป็นการลงทุนของชาวไทยร่วมกับชาวต่างชาติ | 200 | 0.376 | 0.376 | |

จากตารางที่ 4.15 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.848 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.16 แสดงผลการทดสอบขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน โดยวิธี **One-way ANOVA**

| เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--|--------------------|-----------|-------|---------------|
| ไม่เกิน 50 ล้านบาท | 82 | 3.666 | 0.300 | 0.011* |
| มากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท | 152 | 3.392 | 0.338 | |
| มากกว่า 200 ล้านบาท | 24 | 3.347 | 0.337 | |

* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.16 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.011 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 แสดงว่าขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

กรณีมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ที่มีค่า p-value น้อยกว่า 0.05 จะใช้วิธี LSD หรือ Least Significant Difference เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ด้านการบริหารการจัดการระหว่างสถานประกอบการที่มีขนาดของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ดังแสดงในตารางที่ 4.14 ดังนี้

ตารางที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการที่มีขนาดของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ใน 3 ช่วง เป็นรายคู่ โดยใช้ LSD

| เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value | | |
|---|--------------------|-----------|-------|--------------------|---|---------------------|
| | | | | ไม่เกิน 50 ล้านบาท | มากกว่า 50 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท | มากกว่า 200 ล้านบาท |
| ไม่เกิน 50 ล้านบาท | 82 | 3.666 | 0.300 | - | 0.397 | 0.033* |
| มากกว่า 50 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท | 152 | 3.392 | 0.338 | - | - | 0.003** |
| มากกว่า 200 ล้านบาท | 24 | 3.347 | 0.337 | - | - | - |

* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.17 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการที่มีขนาดของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน โดยเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่า กลุ่มของสถานประกอบการที่เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้นไม่เกิน 50 ล้านบาท กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้นมากกว่า 200 ล้านบาท มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และกลุ่มของสถานประกอบการที่เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้นมากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้นมากกว่า 200 ล้านบาท มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการบริหาร

จัดการแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ส่วน กลุ่มของสถานประกอบการที่เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น ไม่เกิน 50 ล้านบาท กับ กลุ่มของสถานประกอบการที่เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้นมากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท มีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (ทริมส์) ในด้านการบริหารจัดการไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.18 แสดงผลการทดสอบแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการแตกต่างกัน โดยวิธี **One-way ANOVA**

| แหล่งที่มาของวัตถุดิบ | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--------------------------|--------------------|-----------|-------|--------------|
| ภายในประเทศ 100% | 68 | 3.441 | 0.289 | 0.071 |
| นำเข้าจากต่างประเทศ 100% | 28 | 3.271 | 0.398 | |
| มาจากทั้ง 2 แหล่ง | 132 | 3.372 | 0.338 | |

จากตารางที่ 4.18 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.071 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.19 แสดงผลการทดสอบลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการที่แตกต่างกันโดยวิธี **One-way ANOVA**

| ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ | จำนวน (n = 228) | \bar{X} | S.D. | p-value |
|--|--------------------|-----------|-------|--------------|
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ | 64 | 3.3438 | 0.313 | 0.581 |
| ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ (ส่งออก) | 40 | 3.4000 | 0.228 | |
| ทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ | 124 | 3.3935 | 0.377 | |

จากตารางที่ 4.19 พบว่าค่า p-value มีค่า 0.581 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารจัดการไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในการประชุมหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยนั้น มีสิ่งที่แตกต่างไปจากการประชุมในครั้งก่อนที่ผ่าน มาโดยเฉพาะในเรื่องของประเด็นในการพิจารณา การเจรจาในครั้งนี้มิใช่เป็นการเจรจาในเรื่องที่ เกี่ยวกับการค้าโดยตรง หากแต่มีการเพิ่มในประเด็นของการลงทุนรวมทั้งในเรื่องของบริการด้วย โดยมุ่งหวังที่จะให้ประเด็นดังกล่าวเข้าสู่ผูกพันอยู่ในกฎเกณฑ์ของแอกต์ นอกเหนือไปจากประเด็น ทางด้านการค้าที่มีอยู่เดิม

สำหรับมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าหรือทริมส์นั้นเข้ามาสู่การพิจารณาในแอกต์ ด้วยเหตุผลที่ว่า มาตรการดังกล่าวมีความเชื่อมโยงโดยตรงต่อการค้าถือเป็นการปฏิบัติที่ขัดต่อ กฎเกณฑ์ของแอกต์ สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ริเริ่มในการนำประเด็นนี้เข้าสู่การเจรจาในเวที แอกต์โดยได้รับแรงสนับสนุนจากประเทศญี่ปุ่นและกลุ่มประเทศแถบยุโรป เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่ม ประเทศที่เรียกรอ้อนั้นเป็นกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว และส่วนใหญ่จะเป็นประเทศที่เข้าไปลงทุนใน ต่างประเทศ โดยต้องเผชิญกับปัญหาในการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ จากประเทศผู้รับทุนจึงกลายเป็น เสมือนข้อจำกัดในการลงทุนของผู้ลงทุน ส่งผลให้ประเทศผู้ลงทุนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมี เสรีภาพและอย่างมีประสิทธิภาพ หากพิจารณาในมาตรการต่างๆ แล้วจะเห็นได้มาตรการดังกล่าว มาเป็นข้ออ้างในการพิจารณาโดยต้องการให้การลงทุนจัดเข้าในกฎระเบียบของแอกต์ เพื่อให้การ ลงทุนมีความเสรีเช่นเดียวกับประเด็นทางด้านการค้า

ในทัศนะของประเทศผู้รับทุนซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนา ต่างพยายามที่จะแสดง ให้เห็นถึงความจำเป็นของการกำหนดเงื่อนไขในการลงทุนดังกล่าวต่อการพัฒนาประเทศทั้งนี้เห็น ว่ามาตรการดังกล่าวจัดเป็นเครื่องมือหรือกลยุทธ์อย่างหนึ่งที่จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายในการพัฒนา และมีทิศทางที่สอดคล้องประสานกับนโยบายที่กำหนดขึ้นมา ข้อโต้แย้งอีกประการหนึ่งคือ การที่ ประเทศใดจะลงทุนนั้นจะต้องทำการตัดสินใจ ภายใต้เงื่อนไขที่ต้องเผชิญการตัดสินใจลงทุนจะ หมายถึงว่าผู้ลงทุนจะยอมรับต่อสถานการณ์นั้นๆ โดยที่ไม่มีการบังคับให้ลงทุนแต่อย่างไร

มาตรการการลงทุนที่นำมาพิจารณานั้นมีหลายมาตรการที่จัดเข้าในมาตรการการลงทุนที่ เกี่ยวกับการค้า เช่น การบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ การกำหนดการส่งออก การกำหนด ผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก การกำหนดสัดส่วนในการถือหุ้น ข้อกำหนดในการถ่ายทอดเทคโนโลยี และข้อกำหนดในการส่งเงินตราออกต่างประเทศ เงื่อนไขการกำหนดเหล่านี้ล้วนปรากฏอยู่โดย ทั่วไปในประเทศผู้รับลงทุน

ผลกระทบจึงตกอยู่กับประเทศที่ใช้มาตรการดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบอันเกิดแก่ประเทศกำลังพัฒนานั้นมีลักษณะที่รุนแรงกว่าเมื่อเทียบกับผลกระทบที่เกิดกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากสภาพที่ดำรงอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่จำกัด จึงยากที่จะมีการปรับตัวได้ภายในระยะเวลาอันสั้น ประเทศไทยซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ก็ต้องประสบปัญหาดังกล่าวเช่นกัน สำหรับอุตสาหกรรมที่จะได้รับผลกระทบโดยตรงและเห็นชัดก็ ได้แก่ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยมีวิวัฒนาการมากกว่าสองทศวรรษ โดยในระยะเริ่มต้นซึ่งเกิดขึ้นอย่างไม่เป็นทางการนัก การผลิตเป็นการเลียนแบบชิ้นส่วนอย่างง่ายโดยใช้วัตถุดิบที่พอลาได้ภายในประเทศ การผลิตใช้แรงงานเป็นหลักและคุณภาพของสินค้าในขณะนั้นยังไม่ได้มาตรฐานเนื่องจากการผลิตอยู่ในระยะแรกเริ่ม ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตเพื่อขายในตลาดอะไหล่เท่านั้น การพัฒนายังไม่เกิดขึ้นอย่างจริงจัง ขณะเดียวกันทางรัฐบาลได้ประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ ถึงแม้ว่าในระยะแรกจะเป็นการนำเข้าอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดส่วนครบชุดก็ตาม แต่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ก็เริ่มมีการพัฒนาควบคู่กันไป

การประกาศตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จะเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อย่างจริงจัง เพราะได้มีการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศและมีการประกาศบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ และมีการพัฒนาอย่างจริงจังนับแต่นั้นมา พร้อมๆกับการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการจากต่างประเทศเริ่มเข้ามาลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเติบโตขึ้น โดยลำดับ ในระยะต่อมากความสามารถในการผลิตขยายขอบเขตขึ้นจากเดิมซึ่งผลิตแต่ชิ้นส่วนง่ายๆ โดยใช้เทคโนโลยีที่ไม่ซับซ้อนนัก สู่การผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงขึ้น และสามารถผลิตชิ้นส่วนที่ทำหน้าที่สำคัญๆ

มาตรการทริมส์ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยโดยตรงก็คือ การห้ามบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศและห้ามการบังคับการส่งออก โดยที่ประเทศไทยใช้ข้อบังคับดังกล่าวผ่านมาตรการต่างๆ เช่น มาตรการการอนุญาตประกอบยานยนต์ มาตรการส่งเสริมการลงทุน มาตรการควบคุมการนำเข้าและภาษีอากร มาตรการส่งเสริมการส่งออก ดังนั้นมาตรการทริมส์มีผลใช้บังคับ มาตรการของไทยที่มีผลบังคับอยู่นั้น ได้รับผลกระทบอย่างแน่นอนในบางมาตรการนั้น ไม่สามารถนำมาใช้ได้เพราะจะเป็นการขัดต่อกฎของเกดด์ เช่น มาตรการการอนุญาตให้ประกอบยานยนต์ เนื่องจากในข้อกำหนดดังกล่าวมีการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ เป็นต้น

ในบทนี้ผู้วิจัยจะกล่าวโดยสรุปถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีดำเนินการวิจัย สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ โดยประกอบด้วยข้อเสนอสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ข้อเสนอสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป และข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

จากการวิจัยผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ซึ่งเป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ 3 ประการ คือ

1. เพื่อศึกษาระดับของผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย
2. เพื่อเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์กับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ในแต่ละด้าน อันได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการตลาดและด้านการบริหารจัดการที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย
3. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) จากข้อตกลงแกตต์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้คือแบบสอบถามซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับภูมิหลังของสถานประกอบการ ได้แก่ ลักษณะการลงทุน เงินลงทุนจดทะเบียนเริ่มต้น แหล่งที่มาของวัตถุดิบ ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ การทราบเรื่องข้อตกลงของแกตต์ แหล่งที่มาของข้อมูล และการผ่านการรับรองมาตรฐานสากล เป็นแบบเลือกตอบ มีทั้งหมดจำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นคำถามข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการต่อผลกระทบของมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) โดยผ่านปัจจัย 3 ด้าน อันได้แก่

1. ด้านการผลิต จำนวน 6 ข้อ
2. ด้านการตลาด จำนวน 8 ข้อ
3. ด้านการบริหารจัดการ จำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันและอนาคต ภายหลังจากที่มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) มีผลบังคับใช้ มีคำถามจำนวน 20 ข้อ

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นผู้บริหารสถานประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย จำนวน 275 ราย ซึ่งสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลมาได้จำนวน 228 ราย คิดเป็นร้อยละ 82.9 ของขนาดตัวอย่างทั้งหมดที่คำนวณได้

5.1 สรุปผลการวิจัย

การสรุปผลการวิจัยได้แบ่งออกเป็นตอนๆ ดังนี้

5.1.1 ข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ

1. **ลักษณะของการลงทุน** สถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างชาวไทยและชาวต่างชาติ จำนวนทั้งสิ้น 200 ราย คิดเป็นร้อยละ 87.7 และเป็นการลงทุนของชาวไทยทั้งหมด จำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.3 ซึ่งชาวต่างชาติที่มาร่วมลงทุนส่วนมากเป็นชาวญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลี ตามลำดับ

2. **ขนาดของสถานประกอบการ** โดยดูจากเงินลงทุนเริ่มต้นสถานประกอบการส่วนใหญ่มีเงินลงทุนเริ่มต้นมากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท มีจำนวน 152 ราย คิดเป็นร้อยละ 66.7 ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมขนาดกลาง รองลงมาเป็นสถานประกอบการที่มีเงินลงทุนเริ่มต้นไม่เกิน 50 ล้านบาท มีจำนวน 52 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.8 และสถานประกอบการที่มีเงินลงทุนเริ่มต้นมากกว่า 200 ล้านบาท มีจำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.5

3. **แหล่งที่มาของวัตถุดิบ** ส่วนใหญ่วัตถุดิบที่สถานประกอบการนำมาใช้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ นำมาจากทั้งภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ จำนวน 132 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.9 รองลงมาเป็นวัตถุดิบภายในประเทศ 100 เปอร์เซ็นต์ จำนวน 68 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.8 และมีเพียง 28 ราย หรือร้อยละ 12.3 เท่านั้นใช้แหล่งของวัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ 100 เปอร์เซ็นต์

4. **ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์** สถานประกอบการส่วนใหญ่มีลักษณะการจำหน่าย คือ ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศและต่างประเทศ จำนวน 124 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.4 รองลงมาเป็นตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ จำนวน 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.1 และตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ(ส่งออก) จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.5

5. **การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)** สถานประกอบการส่วนใหญ่ทราบเรื่องบ้างแต่ไม่เข้าใจรายละเอียด จำนวนทั้งสิ้น 144 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.1 ไม่ทราบเรื่องเลย จำนวน 60 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.3 และจำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.5 ทราบเรื่องดังกล่าวดีมาก

6. **แหล่งที่มาของข้อมูล** เกี่ยวกับมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ของสถานประกอบการส่วนใหญ่ มาจากสื่อสารมวลชน คิดเป็นร้อยละ 41.4 รองลงมาเป็นจากลูกค้าของสถานประกอบการเอง คิดเป็นร้อยละ 34.4 และเจ้าหน้าที่ราชการ คิดเป็นร้อยละ 8.6 นอกจากนั้นได้รับทราบข้อมูลมาจากเอกสารสัมมนา, เอกสารจากกลุ่ม/สมาคม/สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่สถานประกอบการนั้นๆ สังกัดอยู่ และจากทาง Internet คิดเป็นร้อยละ 5.2 เท่าๆกัน

7. การผ่านการรับรองมาตรฐานสากล สถานประกอบการส่วนใหญ่ได้ผ่านการรับรอง ISO/TS16949 ร้อยละ 35.2 และรองลงมาคือ ISO 9000 คิดเป็นร้อยละ 30.0 และมาตรฐาน ISO14000 คิดเป็นร้อยละ 26.1 นอกจากนี้ได้ผ่านมาตรฐาน ISO/IEC Guide 25, มอก.18000 และ IOS/IEC17025 คิดเป็นร้อยละ 3.45, 4.4 และ 0.76 ตามลำดับ

8. ระยะเวลาที่ทำงานติดต่อกัน ณ สถานประกอบการ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทำงานในสถานประกอบการนี้น้อยกว่า 8 ปี จำนวน 200 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 87.7 และมีเพียง 28 ท่านคิดเป็นร้อยละ 12.3 เท่านั้นที่ทำงานในสถานประกอบการมากกว่า 8 ปี

5.1.2 ความคิดเห็นของผู้บริหารเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (ทริมส์)

1. ด้านการผลิต ผู้บริหารสถานประกอบการส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ด้านการผลิตอยู่ในระดับค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.662 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.633

2. ด้านการตลาด ผู้บริหารสถานประกอบการส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านการตลาดอยู่ในระดับค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.608 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.373

3. ด้านการบริหารการจัดการ ผู้บริหารสถานประกอบการส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านการบริหารจัดการมีในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวม ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.164 และผู้บริหารแต่ละท่านมีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.451

แต่ถ้าพิจารณาผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (ทริมส์) ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยโดยภาพรวมทั้งหมดแล้ว มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาค่าเฉลี่ยรวมคือ 3.478 และสถานประกอบการแต่ละรายได้รับผลกระทบไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาได้จากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.323

5.1.3 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายหลังจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีผลบังคับใช้

พบว่าภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) มีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยของปัญหาโดยรวมเท่ากับ 3.552 โดยสถานประกอบการแต่ละรายได้รับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก พิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.622 ส่วนปัญหาและอุปสรรคหลักที่มีความสำคัญ และเกิดผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยสามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

1. โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ
2. ขาดการทำวิจัยและพัฒนาการภายในประเทศในด้านที่ผู้ประกอบการต้องการ และการขาดแคลน R&D ที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริง
3. ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม
4. ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลสนับสนุนการผลิตการค้า
5. ขาดความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะการออกแบบชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module)
6. ขาดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module)
7. ขาดการประสานงานในการเจรจาข้อตกลงระหว่างประเทศ
8. ขาดการพัฒนาตลาดส่งออกและตลาดรองอื่นๆ โดยเฉพาะการขาดการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ใช้ตราเครื่องหมายการค้าตัวเอง
9. ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
10. ขาดมาตรการสนับสนุนผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดเล็ก(SME)ให้แข็งแรง
11. บุคลากรขาดความสามารถในการวิเคราะห์และแก้ปัญหา
12. ผลติภาพและมูลค่าเพิ่มของการผลิตภายในประเทศต่ำ
13. คุณภาพของบุคลากรไม่ตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรม
14. บุคลากรขาดความสามารถด้านภาษาต่างประเทศ
15. ปัญหาบทบาทการเป็นเจ้าของของชาวต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์
16. ปัญหาบทบาทการควบคุมของชาวต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์
17. ขาดบุคลากรในระดับวิศวกรในสายการผลิต
18. ขาดหน่วยงานตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของต่างประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์

19. ขาดความชัดเจนในการกำหนดเป้าหมายในระดับชาติในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

20. ขาดความชัดเจนของวิสัยทัศน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

5.1.4 เปรียบเทียบลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) แยกต่างหาก

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แยกต่างหากทำให้มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.2 ขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากขนาดของอุตสาหกรรมของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.3 แหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากแหล่งที่มาของวัตถุดิบของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.4 ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน เนื่องจากลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการที่แตกต่างกันทำให้ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ทางด้านการบริหารการจัดการไม่แตกต่างกัน

5.2 อภิปรายผล

จากการวิจัยผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ไทย สามารถนำผลการทดสอบมาอภิปรายได้ดังนี้

5.2.1 ข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ

สถานประกอบการอุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นการร่วมลงทุนระหว่างชาวไทยกับชาวต่างชาติ คิดเป็นร้อยละ 87.7 แต่สัดส่วนการลงทุนของชาวต่างชาติจะมากกว่าชาวไทย เนื่องจากสำหรับประเทศกำลังพัฒนานั้น เงินทุนคูเหมือนจะเป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาประเทศ เพราะเนื่องจากการพัฒนาประเทศนั้น จำเป็นต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก แต่ด้วยข้อจำกัดทางด้านศักยภาพของประเทศกำลังพัฒนาเอง ทำให้เกิดช่องว่างระหว่างเงินออมและเงินทุนเพื่อบรรเทาปัญหาสำคัญดังกล่าว รูปแบบหนึ่งที่ประเทศกำลังพัฒนานิยมนำมาใช้ก็คือ การเปิดให้มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการไหลเข้ามาของเงินลงทุน หรือเร่งรัดการพัฒนาประเทศให้เติบโตอย่างรวดเร็ว ขนาดของอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่จะมีเงินจด

ทะเบียนเริ่มต้นอยู่ที่มากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 66.7 ซึ่งถือว่าเป็นอุตสาหกรรมขนาดกลาง แหล่งวัตถุดิบมาจากทั้งในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 57.9 แต่สัดส่วนของวัตถุดิบจะมาจากภายในประเทศมากกว่านำเข้าจากต่างประเทศ ตลาดที่ใช้จำหน่ายผลิตภัณฑ์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 54.4 และส่วนใหญ่จะมีรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการทริมส์มาบ้างแต่ไม่เข้าใจในรายละเอียดและได้รับทราบข้อมูลจากสื่อมวลชนและลูกค้า และพบว่าส่วนใหญ่จะผ่านมาตรฐานสากล ISO/TS16949 ISO9000 และ ISO14000 จากข้อมูลวิเคราะห์ได้ว่าผู้บริหารส่วนใหญ่คำนึงถึงความสำคัญของมาตรฐานของผลิตภัณฑ์และมาตรฐานของกระบวนการผลิต เพื่อได้มาตรฐานและมีคุณภาพตามที่ต้องการ และผู้ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ถึงแม้จะทำงานที่สถานประกอบการน้อยกว่า 8 ปี แต่จะเป็นระดับผู้บริหารซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มที่มีอายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ทำงาน และมีความเข้าใจในสถานการณ์ปัจจุบันของสถานประกอบการเป็นอย่างดี ทำให้สามารถวิเคราะห์ถึงผลกระทบของมาตรการทริมส์ที่มีต่อสถานประกอบการได้เป็นอย่างดี

5.2.2 ความคิดเห็นของผู้บริหารสถานประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบของมาตรการการลดทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)

จากการศึกษาพบว่าผู้บริหารมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของมาตรการทริมส์ที่เปรียบเสมือนตัวหลายกำแพงขวางกั้นทางการค้าโดยสิ้นเชิง ทั้งนี้เพราะทริมส์คือข้อตกลงที่กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องยกเลิกมาตรการปกป้องคุ้มครองและสนับสนุนอุตสาหกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการลงทุนเพราะฉะนั้นมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศและการบังคับการส่งออกย่อมขัดต่อข้อกำหนดของทริมส์อย่างแน่นอน ซึ่งผลกระทบที่จะตามมาก็คือ กลุ่มผู้ประกอบการยนต์เปลี่ยนไปใช้ชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบนำเข้าทดแทนชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้นทำให้กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต้องสูญเสียตลาดและได้รับการคุ้มครองน้อยลง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พันธริยา บรรจงชีพ (2538 : บทคัดย่อ) ที่พบว่า เมื่อไม่มีการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ จะมีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง และมีการนำเข้ามากขึ้น

เมื่อพิจารณาผลกระทบมาตรการการลดทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์) ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ผ่านปัจจัย 3 ด้าน พบว่าทางด้านผลิตและด้านการตลาดได้รับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ค่อนข้างมาก ส่วนด้านการบริหารการจัดการได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง แต่โดยภาพรวมแล้วผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง

ด้านการผลิต พบว่า เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตได้รับผลกระทบมากที่สุดซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.864 รองลงมาเป็นต้นทุนของวัตถุดิบสูงขึ้น แหล่งที่มาของวัตถุดิบจะมีการนำเข้ามากขึ้น และปริมาณกำลังการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลดลงเนื่องจากเศรษฐกิจและสถานการณ์ภายในประเทศที่ไม่แน่นอนทำให้กำลังซื้อลดลง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สำเนา จุลละรัตน์ (2522 : บทคัดย่อ) ที่

กล่าวไว้ว่า ประเทศไทยมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ให้หลากหลายประเภท เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมหลักลำดับต้นๆของโลก และเป็นบ่อเกิดของอุตสาหกรรมต่อเนื่องอีกหลายประเภทแต่เมื่อมีมาตรการทริบส์ทำให้มาตรการต่างๆที่รัฐบาลออกมาเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศต้องถูกยกเลิกไปด้วย

ด้านการตลาด พบว่า ปริมาณคู่แข่งรายใหม่เพิ่มขึ้น ได้รับผลกระทบมากที่สุดซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.702 รองลงมาเป็นโอกาสที่ผลิตภัณฑ์จะถูกทดแทนด้วยสินค้านำเข้ามีสูงและความสามารถในการแข่งขันด้านราคากับคู่แข่งมีน้อยลง ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ พันธริยา บรรจงชีพ (2538 : บทคัดย่อ) ที่กล่าวไว้ว่า ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า คือมีส่วนชิ้นที่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน

ด้านการบริหารจัดการ พบว่า ปริมาณการสั่งซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการยานยนต์จะลดลงได้รับผลกระทบมากที่สุด ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.611 รองลงมาเป็นอำนาจต่อรองของลูกค้าเพิ่มขึ้นและโอกาสในการพัฒนาและขยายการลงทุนจะลดลง ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ จำลอง เกษะนันท์ (2531 : บทคัดย่อ) ที่กล่าวไว้ว่า หากมีการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนลง ก็จะไม่เกิดแรงจูงใจให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ที่มีราคาสูงและคุณภาพสู้สินค้านำเข้าไม่ได้ ทำให้อำนาจการต่อรองลูกค้า น้อยลง

จากที่กล่าวมาข้างต้นเป็นผลกระทบที่มีค่าเฉลี่ยสูงอยู่ในลำดับต้นๆ เพราะว่าการที่สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นนั้นหมายถึง ต้นทุนของสถานประกอบการต้องเพิ่มขึ้นหรือมูลค่าของสถานประกอบการลดลง ซึ่งเป็นสิ่งที่ทุกๆ สถานประกอบการพยายามหลีกเลี่ยงเพื่อความอยู่รอดขององค์กร

เมื่อเปรียบเทียบลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการผ่านปัจจัย 3 ด้านพบว่า

1. ลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ได้แก่ ลักษณะการลงทุน เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น และลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ได้รับผลกระทบจากมาตรการทริบส์ในด้านการผลิตไม่แตกต่างกัน มีเพียงแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่แตกต่างกันทำให้ได้รับผลกระทบด้านการผลิตแตกต่างกัน โดยสถานประกอบที่แหล่งวัตถุดิบมาจากในประเทศ 100% จะรับผลกระทบจากมาตรการทริบส์มากที่สุด ซึ่งดูจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.022 และสถานประกอบที่แหล่งวัตถุดิบมาจากในประเทศ 100 % กับ มาจากทั้งในประเทศและต่างประเทศได้รับผลกระทบไม่แตกต่างกัน เนื่องจากสถานประกอบที่มีแหล่งวัตถุดิบมาจากทั้ง 2 แหล่งจะเป็นวัตถุดิบมาจากในประเทศในสัดส่วนมากกว่านำเข้าจึงทำให้ผลกระทบออกมาไม่แตกต่างกัน แต่จะแตกต่างกับสถานประกอบการที่นำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ 100 % เนื่องจากเมื่อมีการใช้มาตรการทริบส์ทำให้มีการใช้วัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้นเพราะราคาถูกกว่า คุณภาพดีกว่า และใช้เทคโนโลยีในการผลิตที่สูงกว่า ซึ่งเป็นที่ต้องการของลูกค้ามากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ วุฒิพงษ์ เปรมปราโมชย์ (2539 : บทคัดย่อ) วิจัยเรื่อง “ผลกระทบของการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต่อ

การคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย” กล่าวไว้ว่า จากมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศนั้น มีผลก่อให้เกิดการผูกขาดแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศซึ่งการผูกขาดได้ทำให้การผลิตไม่มีประสิทธิภาพ ขาดการแข่งขันทั้งด้านราคาและคุณภาพ ทำให้ราคาของชิ้นส่วนถูกบิดเบือนไปในทิศทางที่สูงขึ้นกว่าความเป็นจริง

2. ลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ได้แก่ ลักษณะการลงทุน เงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้น และแหล่งที่มาของวัตถุดิบ ได้รับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ในด้านการตลาดไม่แตกต่างกัน มีเพียงลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกันทำให้ได้รับผลกระทบด้านการตลาดแตกต่างกัน โดยตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศจะรับผลกระทบจากมาตรการทริมส์มากที่สุด โดยดูจากค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.588 และได้รับผลกระทบแตกต่างจากตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ (ส่งออก) กับทั้ง 2 ตลาด เนื่องจากสถานประกอบการที่มีจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศจะได้รับการคุ้มครองจากภาครัฐภายใต้เงื่อนไขของ Local content requirement (LCR) ซึ่งทำให้มีแรงจูงใจผลิตชิ้นส่วนเพื่อขายในประเทศ แต่เมื่อเงื่อนไขถูกยกเลิก เพราะมาตรการทริมส์ทำให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ งานวิจัยของ ประภาพันท์ มนต์มหาจินดา (2536 : บทคัดย่อ) ที่กล่าวไว้ว่า นโยบายกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (LCR) นั้นลดแรงจูงใจในการส่งออก เนื่องจากผลของนโยบาย LCR นี้จูงใจให้หน่วยธุรกิจผลิตชิ้นส่วน เพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ในประเทศ หรือผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ในตลาด OEM (Original Equipment Manufacture) มากกว่าผลิตชิ้นส่วนในตลาด REM (Replacement Equipment Manufacture) ซึ่งเป็นตลาดอะไหล่ที่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้มากกว่า

3. ลักษณะภูมิหลังของสถานประกอบการที่แตกต่างกัน ได้แก่ ลักษณะการลงทุน แหล่งที่มาของวัตถุดิบ และลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ได้รับผลกระทบจากมาตรการทริมส์ในด้านการบริหารการจัดการไม่แตกต่างกัน มีเพียงเงินทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่แตกต่างกันทำให้ได้รับผลกระทบด้านการบริหารการจัดการแตกต่างกัน โดยสถานประกอบการที่มีเงินลงทุนเริ่มต้นไม่เกิน 50 ล้านบาท ได้รับผลกระทบมากที่สุด ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.667 และได้รับผลกระทบไม่แตกต่างจากสถานประกอบการที่มีเงินลงทุนเริ่มต้นมากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท แต่แตกต่างกับสถานประกอบการที่มีเงินลงทุนจดทะเบียนเริ่มต้นมากกว่า 200 ล้านบาทเนื่องจากสถานประกอบการที่มีเงินมากกว่า 200 ล้านบาทถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ย่อมมีระบบบริหารจัดการที่ดีกว่า มีผู้บริหารที่มีความรู้ความสามารถ ที่จะรับมือกับปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นได้เร็วกว่าสถานประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง

5.2.3 ปัญหาและอุปสรรคของสถานประกอบการต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันและอนาคต ภายหลังจากมาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้

สำหรับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ภายหลังจากการใช้มาตรการทริมส์แล้วผลจากการวิจัยพบว่า ส่วนมากจะเป็นปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ และขาดการทำวิจัยและพัฒนาการภายในประเทศในด้านที่ผู้ประกอบการต้องการ และการขาดแคลน R&D ที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริง และขาดระบบรวบรวมนำเสนอ และเผยแพร่ข้อมูลสนับสนุนการผลิตการค้า และการพัฒนาอุตสาหกรรม กระทบขาดความสามารถในการออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วนรวมทั้งส่วนประกอบของระบบย่อย (module) เป็นต้น

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก การที่ผู้ประกอบการขาดความสามารถในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ของตนเอง และที่ผ่านมาได้พึ่งพาผู้ว่าจ้างหรือต่างชาติมาตลอด อีกทั้งขาดการเชื่อมโยงกันหน่วยงาน/พัฒนาของภาครัฐ ทำให้ไม่สามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีศักยภาพดีขึ้นและตรงตามความต้องการของผู้ซื้อ ทางด้านการรวบรวมข้อมูลและนำเสนอ นั้นมีเฉพาะการรวบรวมข้อมูลการผลิตและการจำหน่ายในประเทศ แต่ยังไม่มีการรวบรวมข้อมูลการผลิตและการจำหน่ายในตลาดต่างประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการไม่รู้จักความเคลื่อนไหวในตลาดโลก ขาดการปรับตัวเพื่อรับการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน รวมทั้งไม่มีการรวบรวมข้อมูลทางด้านกฎระเบียบการนำเข้าของตลาดโลก ด้านความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การจัดหาเทคโนโลยี ทำให้ผู้ประกอบการถูกจำกัดขอบเขตความก้าวหน้า ซึ่งตรงตามผลการวิจัย ที่พบว่า การรับรู้ข้อตกลงของแกดด์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ ที่ส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 63.2 ทราบเรื่องบ้างแต่ยังไม่ทราบรายละเอียดและเทคโนโลยีที่ใช้ส่วนมากเป็นเทคโนโลยีระดับต่ำเมื่อเทียบกับต่างชาติ ดังบทสัมภาษณ์จากหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับวันที่ 25-27 พฤษภาคม พ.ศ.2543 ของ นาย ภราดร บุณนาค กรรมการผู้จัดการบริษัท ออโต้พาร์ท แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ กล่าวว่า “สำหรับจุดค้อยของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในเวลานี้ยังเสียเปรียบทางด้านเทคโนโลยีเครื่องจักรซึ่งจะต้องเพิ่มศักยภาพทางด้านแรงงานและเครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยยิ่งขึ้น เพื่อสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้”

ดังนั้นเพื่อแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยจึงจำเป็นต้องมีการปรับตัว ทั้งในด้านความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ การลงทุนในการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้ผลิตภัณฑ์ได้มาตรฐานตามที่ตลาดต้องการ โดยเฉพาะ ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อป้อนโรงงานประกอบยานยนต์ ซึ่งสภาพดังกล่าวจะเห็น ได้ชัดเจนจากการประกาศให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนกลุ่ม Big Three จำเป็นต้องได้รับมาตรฐาน Quality System หรือ QS 9000 การพัฒนาระบบการจัดการเพื่อให้สามารถส่งมอบของได้ตรงตามความต้องการและทันเวลา นอกจากนี้ยังต้องพัฒนาหรือขยายตลาดส่งออกให้กว้างขวางยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตให้สูงขึ้นจนสามารถก้าวเข้าสู่ระดับการประหยัดต่อขนาดได้

ดังนั้นสถานประกอบการต้องทำการแก้ไขข้อบกพร่องของตนเอง แต่สิ่งที่เกิดขึ้นนี้อาจมีสาเหตุมาจากการที่ก่อนมีการบังคับใช้มาตรการทริมส์ อุตสาหกรรมได้รับการคุ้มครองจากทางภาครัฐ ในการกำหนดให้ผู้ผลิตต้องใช้วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนภายในประเทศตามที่ทางภาครัฐกำหนด ทำให้ผู้ประกอบการชิ้นส่วนไม่ปรับปรุงผลิตภัณฑ์ให้ได้ตามมาตรฐานและคุณภาพตามที่ตลาดต้องการ อีกทั้งเทคโนโลยีที่ใช้ส่วนมากเป็นเทคโนโลยีในระดับที่ต่ำ เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนมากพัฒนาตนเองมาจากโรงงานขนาดเล็กหรืออุตสาหกรรมครอบครัว อีกทั้งลักษณะการลงทุนเป็นลักษณะร่วมทุนกับต่างชาติในการที่จะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจะเป็นไปได้ยากหรือได้ก็เป็นเทคโนโลยีที่ต่างชาติหรือบริษัทแม่เลิกใช้แล้ว เป็นต้น ซึ่งสาเหตุดังกล่าวสอดคล้องกับงานวิจัยของ วุฒิพงษ์ เปรมปราโมทย์ (2539 : บทคัดย่อ) ที่พบว่า เมื่อมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์จะต้องถูกยกเลิกไป อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ จะถูกลดการคุ้มครอง ทั้งนี้เนื่องจากอำนาจในการผูกขาดจะหมดไป โดยต้องเผชิญการแข่งขันจากต่างประเทศทั้งด้านราคาและคุณภาพ เป็นที่คาดการณ์ได้ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใดที่ปรับตัวไม่ทัน มีต้นทุนการผลิตที่สูงและคุณภาพไม่ได้ตามมาตรฐานก็ไม่สามารถที่จะอยู่ในอุตสาหกรรมนี้ได้ ส่วนผู้ที่สามารถปรับตัวได้ก็มีความจำเป็นที่ต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อลดต้นทุนลงและรักษาคุณภาพให้ได้ตามมาตรฐาน

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้

เป็นข้อเสนอแนะที่ได้เรียงลำดับความสำคัญ จากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง เพื่อเป็นแนวทางการช่วยเหลือจากหน่วยงานในภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ในการที่จะแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น รวมถึงช่วยพัฒนาศักยภาพขีดความสามารถของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ซึ่งได้แก่

1. ควรมีการจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปให้คำแนะนำปรึกษาแนะนำเพื่อเพิ่มผลิตภาพของอุตสาหกรรม พัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการ และสร้างวิทยากรและที่ปรึกษาด้านการวิเคราะห์และประเมินระบบโรงงานให้เพียงพอ
2. ปรับปรุงโครงสร้างภาษี พิธีการนำเข้าวัตถุดิบ และการส่งออกผลิตภัณฑ์ให้เหมาะสม
3. เร่งรัดให้มีการนำระบบมาตรฐานสากล ISO 9000 , ISO 14000 , ISO/IEC Guide25 , มอก.18000เข้าสู่ธุรกิจอุตสาหกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการของบริษัทประกอบยานยนต์ที่ส่วนมากจะนำมาใช้เป็นมาตรฐานในการส่งมอบชิ้นส่วนต่างๆ
4. เร่งดำเนินการพัฒนาและเชื่อมโยงอุตสาหกรรมสนับสนุนชิ้นส่วนยานยนต์ อันได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมแม่พิมพ์ อุตสาหกรรมงาน โลหะ เป็นต้น

5. เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการตลาด และจัดกิจกรรมเพื่อหาพันธมิตรทางการตลาด โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

6. พัฒนาระบบข้อมูลและเครือข่ายการกระจายข้อมูลอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ด้านเทคโนโลยี กระบวนการผลิต วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ รวมถึงกฎระเบียบและมาตรฐานสินค้า เพื่อส่งเสริมให้มีการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ และได้ผลิตภัณฑ์ที่มีมาตรฐาน

7. เสริมสร้างขีดความสามารถของบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลหะโดยการส่งไปอบรมในประเทศที่เป็นแหล่งเทคโนโลยี และพัฒนาขีดความสามารถในการออกแบบ และขีดความสามารถในการจัดการกระบวนการผลิตให้สามารถแข่งขันและเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดให้มากขึ้นหรือรักษาสัดส่วนของตลาดไว้เมื่ออัตราภาษีนำเข้าของชิ้นส่วนลดลง

8. ส่งเสริมให้มีการนำระบบบริหารสมัยใหม่มาใช้ เช่น การลดความสูญเปล่าและเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมของเครื่องจักร (TPM : Total Productive Maintenance)

9. ปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ของหน่วยงานราชการที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการ เช่น การเก็บภาษีสรรพากร เงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยซ้ำ ถึงผลกระทบจากมาตรการทริมส์ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เมื่อเวลาผ่านไปสักระยะหนึ่งหรือสภาวะแวดล้อมได้เปลี่ยนแปลงไป เพราะถึงแม้ว่ามาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ.2543 แล้ว แต่สถานประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเองยังไม่ได้ตระหนักถึงผลกระทบใน ตั้งแต่ระยะแรกๆที่บังคับใช้ จะเห็นได้จากรัฐบาลได้มีการออกนโยบายและมาตรการต่างๆ หลังจากที่มาตรการทริมส์มีผลบังคับใช้แล้วออกมาเป็นระยะๆเพื่อปรับเปลี่ยนนโยบายและมาตรการต่างๆภายในประเทศให้สอดคล้องกับมาตรการทริมส์

2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมอื่นๆของไทยด้วยว่าจะได้รับมากจะทบมากน้อยเพียงใด เพราะไทยเองถือเป็นประเทศสมาชิกของ WTO ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามมาตรการต่างๆที่ WTO บังคับใช้

3. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ประกอบการยานยนต์ ที่มีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อทราบให้ถึงแตกต่างระหว่างการใช้ส่วนภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ

บรรณานุกรม

- กระทรวงอุตสาหกรรม.2541. กลยุทธ์อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.
- กระทรวงอุตสาหกรรม.2533. แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์. กรุงเทพฯ : คณะทำงานพัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขา.
- วารสารอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม.2541. “ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์.” 40 : 25 – 32.
- กระทรวงอุตสาหกรรม.2541. รายงานเรื่อง อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์. กรุงเทพฯ : กองศึกษาภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.
- กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์.2544. กฎเกณฑ์การค้าโลกภายใต้ WTO.[Online].Available : [http : // www.moc.go.th/thai/dbe/ecoco/wto-wto.html](http://www.moc.go.th/thai/dbe/ecoco/wto-wto.html).
- กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์.2544. การเจรจาการค้า , Committee on Trade – Rlated Investment Measures : [http : // www.wto.org/ddf/ep/z1/z1098e.wpf/g/TRIMs/N/1/THA/1](http://www.wto.org/ddf/ep/z1/z1098e.wpf/g/TRIMs/N/1/THA/1).
- กัลยา วานิชย์บัญชา.2540.การวิเคราะห์สถิติ : สถิติเพื่อการตัดสินใจ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กัลยา วานิชย์บัญชา.2543. การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งชาติ.2541. “แผนปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรม แผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการเพื่อการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม.” กระทรวงอุตสาหกรรม. 282 – 309.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.2543. สหสวรรค์ใหม่กับการลงทุนอุตสาหกรรมไทยที่มีศักยภาพ เรื่องอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์. กรุงเทพฯ : ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์.
- จำลอง เกษะนันท์.2531. “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย.” ยานยนต์. 15(101) : 120.
- ช่อนกลิ่น พลอยมี.2539. “ผลกระทบจากข้อตกลงแกตต์ (GATT) ต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย.” วารสารส่งเสริมการลงทุน. 7(10) : 70 – 71.
- โคม ริมปรีงยี.2539. “3 ทศวรรษ ชิ้นส่วนยานยนต์ สิ้นยุคคุ้มครองอุตสาหกรรม.” อุตสาหกรรมสาร. 6(187) : 127 – 135.

- นัยสิทธิ์ รัตนชมภู.2541. “ผลกระทบของวิกฤตเศรษฐกิจที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย.” ภาคนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ,สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ์ จำกัด และคณะ.2538.รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาสู่ทางการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.
- บุษราคัม ศรีรัตน.2539. “นโยบายของรัฐกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์.”
วารสารส่งเสริมการลงทุน. 7(10) : 23 – 25.
- บุษราคัม ศรีรัตน.2539. “แนวโน้มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.” วารสารส่งเสริมการลงทุน.
7(10) : 35 – 36.
- บุษราคัม ศรีรัตน.2539. “วิวัฒนาการ...การให้ส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.” วารสารส่งเสริมการลงทุน. 7(10) : 20 – 22.
- ประคอง กรรณสูตร.2541. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงแก้ไข).
กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ประถมาภรณ์ รักจิตธรรม.2539. “การวิเคราะห์ผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษา
ศุลกากรและนโยบายการค้าเสรีของจีนส่วนอุปกรณ์ครบชุด.” วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย , มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์.2540. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์ และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่7.
กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พันธิริยา บรรจงชีพ.2538. “มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศไทย : กรณีศึกษาอุตสาหกรรม
ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย , มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิทักษ์ อุดมวิชัยวัฒน์.2543. ไทยกับการเจรจาการค้ารอบใหม่ใน WTO. กรุงเทพฯ : สวัสดิการกรม
เศรษฐกิจการพาณิชย์.
- พุลพร แสงบางปลา.2541. “QS 9000 กับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย” ยานยนต์. 25(138) :
135 – 137.
- รัชณี วีระวัฒน์ยิ่งยง.2538. “ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย,
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วิฑูรย์ วงศ์ชัยพงษ์.2542. “CT เพื่อการฟื้นฟูอุตสาหกรรมยานยนต์.” INDUSTRIAL
(56) : 94 – 96.

- วุฒิพงษ์ เปรมปราโมทย์.2539. “ผลกระทบของการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย.” ภาคนิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศิริชัย พงษ์วิชัย.2543.การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์.กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมชัย ไทยสงวนวรกุลและคณะ.2542. “การนำระบบ QS 9000 มาพัฒนา SMEs เพื่อความได้เปรียบในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.” สัมมนาเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการจัดการภาครัฐและเอกชน คณะประศาสนศาสตร์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.2540.THAILAND AUTOMOTIVE INDUSTRY DIRECTORY 1997.กรุงเทพฯ : สภาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.2543.สรุปภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ปี 2542 และแนวโน้มปี 2542.กรุงเทพฯ : ฝ่ายพัฒนาอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.2544.สรุปภาวะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.กรุงเทพฯ : ฝ่ายพัฒนาอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.2544.สรุปภาวะอุตสาหกรรมไตรมาสที่ 1 ปี 2543. กรุงเทพฯ : ฝ่ายพัฒนาอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย.
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.2540.สรุปภาวะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ไตรมาสที่ 2 ปี 2543.กรุงเทพฯ : ฝ่ายพัฒนาอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย.
- สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์.2544.Member of Thai Auto – Parts Manufacturers Association. [Online]. Available : <http://www.thaiautoparts.or.th/member1.html>.
- สุภัคตรา ริมสาคร.2541. “ผลกระทบจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์.” ภาคนิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.2531.อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ กรุงเทพฯ : หน่วยวิจัยอุตสาหกรรม ส่วนวิจัยธุรกิจ ฝ่ายวิจัยและพัฒนา.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.2541.”สภาวะการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในปี 2000.” อุตสาหกรรมสาร. 40(14 – 24) : 14 – 24.

- สำนักนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ.2543.ผลกระทบของการค้าเสรีต่อสถานะเศรษฐกิจสังคมและแรงงานไทย. [Online]. Available : [http : // www.moc.go.th/thai/dbe/economic/21_jan_43.html](http://www.moc.go.th/thai/dbe/economic/21_jan_43.html).
- สำนักนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ.2543.ผลกระทบจากการเข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกที่มีต่อธุรกิจของประเทศไทย รวมถึงการอยู่รอดของธุรกิจไทยในปี 2000. [Online]. Available : [http : // www.moc.go.th/thai/dbe/economic/18_jan_43.html](http://www.moc.go.th/thai/dbe/economic/18_jan_43.html).
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.2544.สถานภาพอุตสาหกรรมและชิ้นส่วน.[Online]. Available : [http : //www.oie.go.th/C:\My Document\Auto\automotive_paper.doc](http://www.oie.go.th/C:\My Document\Auto\automotive_paper.doc).
- สำเนา จุลกะรัตน์.2522.”อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก.”วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย,มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.2527. “รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ภายหลังข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศของแอกต์และอาฟต้า.”สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม.
- อวยชัย คูหากาญจน์.2537.”ข้อตกลง TRIMs และผลกระทบต่อกฎหมายเศรษฐกิจที่ติดต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย.”วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ,สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- อัมพิกา ไกรฤทธิ และคณะ.2541. “ฝ่าวิกฤติ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในมุมมองของนักวิชาการ.” วิศวกรรมสาร.51(6) : 65 – 72.
- อาษา คำรงค์ศิริ.2535. “อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ : แนวโน้มในอนาคตและชิ้นส่วนที่น่าลงทุน.” สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม , กระทรวงอุตสาหกรรม
- อำนวยการ พงษ์วิจารณ์.2540.” โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารในประเทศไทยภายหลังข้อตกลงระหว่างประเทศของแอกต์และอาฟต้า.” การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย , สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- Best , J.W.1981. **Research in Education**. New Jersey : Prentice – Hall.
- Prapapan Monmahachinda.1933. “Factors Affecting the Expotation in Automotive Parts Industry in Thailand.” , Master’s Thesis , Faculty of Economics , Thammasat University.

Wuttipan Tavarangkoon.1984. "Comparative Advantage and Protection in Automobile Part and Components Industry in Thailand." Master's Thesis , faculty of Economics , Thammasat University.

Yupana Wiwattanakantang.1991. "The Effects of Trade Policies in Thailand : The Shifting of Protection Across Sector." Master's Thesis , Faculty of Economics , Thammasat University.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

แบบสอบถาม

แบบสอบถามประกอบงานวิจัย

เรื่อง

ผลกระทบจากมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์)

ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

คำชี้แจง

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นแบบสอบถามการวิจัยเพื่อประกอบวิทยานิพนธ์ปริญญา
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้า
คุณทหารลาดกระบัง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นที่มีต่อผลกระทบจากการยกเลิกการ
บังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งผลของการศึกษา
จะเป็นประโยชน์ต่อการลงทุน และดำเนินการของผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์และหน่วยงาน
ของรัฐ

ดังนั้นจึงขอความร่วมมือท่านตอบแบบสอบถามฉบับนี้ตามความจริงทุกประการ ข้อมูลที่
ท่านตอบจะเก็บเป็นความลับ และจะไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อท่านและหน่วยงานของท่านแต่อย่าง
ใด เนื่องจากข้อมูลที่น่าเสนอในผลงานวิจัยจะนำเสนอในภาพรวม มิได้เสนอเป็นรายบุคคลและ
จะใช้ข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการวิจัยเท่านั้น

แบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ตอน

ตอนที่ 1 : แบบสอบถามเกี่ยวกับ ข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ

ตอนที่ 2 : แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้บริหารเกี่ยวกับผลกระทบจากมาตรการการ
ลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

ตอนที่ 3 : ข้อมูลปัญหาและอุปสรรคภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายใน
ประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า (ทริมส์)

แบบสอบถามเป็นแบบสอบถามสำหรับ ผู้บริหาร เป็นผู้ตอบ (กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ
โรงงาน หัวหน้าฝ่ายผลิต หัวหน้าฝ่ายการตลาด หรือตำแหน่งเทียบเท่า)

การตอบแบบสอบถามนี้ ขอความกรุณาตอบให้ครบทุกข้อ เนื่องจาก ถ้าตอบไม่ครบเพียง
ข้อใดข้อหนึ่งจะทำให้การวิเคราะห์แบบสอบถามไม่สมบูรณ์ และขอให้ท่านตอบตรงกับความเป็น
จริงมากที่สุด

ขอขอบพระคุณอย่างสูงในความร่วมมือ

นางสาวรุ่งทิวา สุวรรณรัตน์

ผู้วิจัย

ตอนที่ 1 ข้อมูลภูมิหลังของสถานประกอบการ

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หน้าข้อความหรือเติมข้อความตามสภาพที่เป็นจริงเกี่ยวกับสถานประกอบการของท่าน

1. ลักษณะการลงทุนของสถานประกอบการของท่านคือข้อใด
 - () การลงทุนเป็นของชาวไทยทั้งหมด
 - () การลงทุนเป็นการร่วมลงทุนระหว่างชาวไทยกับชาวต่างชาติ
(โปรดระบุประเทศ.....)
 - สัดส่วนการลงทุน ไทย.....% ต่างชาติ.....%

2. สถานประกอบการของท่านมีเงินลงทุนจดทะเบียนเริ่มต้นในการประกอบกิจการเท่าใด
 - () ไม่เกิน 50 ล้านบาท
 - () มากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท
 - () มากกว่า 200 ล้านบาทขึ้นไป

3. แหล่งที่มาของวัตถุดิบที่สถานประกอบการของท่านนำมาใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์คือข้อใด
 - () ภายในประเทศ 100%
 - () นำเข้าจากต่างประเทศ 100%
 - () มาจากทั้ง 2 แหล่ง
ภายในประเทศ ประมาณ.....%
นำเข้าจากต่างประเทศ ประมาณ.....%

4. ลักษณะการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของสถานประกอบการของท่านคือข้อใด
 - () ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ
 - () ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ (ส่งออก)
 - () ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

5. ท่านทราบเรื่องข้อตกลงของเกษตรกรว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) ในส่วนการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ มากน้อยเพียงใด
- () ทราบเรื่องดีมาก
 - () ทราบเรื่องบ้าง แต่ไม่เข้าใจในรายละเอียด
 - () ไม่ทราบเรื่องเลย กรุณา ข้ามไปข้อ 7
6. แหล่งที่มาของข้อมูลในข้อ 5 คือข้อใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- () สื่อสารมวลชน
 - () เอกสารสัมมนา
 - () เอกสารจากกลุ่ม/สมาคม/สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ท่านสังกัดอยู่
 - () เจ้าหน้าที่ทางราชการ
 - () ลูกค้า
 - () อื่นๆ โปรดระบุ.....
7. สถานประกอบการของท่านได้รับการรับรองมาตรฐานสากลใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- () ISO 9000
 - () มอก. 18000
 - () ISO 14000
 - () ISO/IEC Guide 25
 - () ISO/IEC17025
 - () ISO/TS16949
 - () อื่นๆ โปรดระบุ.....
8. ระยะเวลาที่ท่านทำงานติดต่อกัน ณ สถานประกอบการแห่งนี้
- () น้อยกว่า 8 ปี
 - () 8 ปีขึ้นไป

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้บริหาร

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความในแบบสอบถามแต่ละข้อแล้วประเมินความคิดเห็นและเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องซึ่งตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงช่องเดียว

ขอให้ท่านเปรียบเทียบผลกระทบของสถานประกอบการของท่านระหว่าง ก่อน และ หลัง มาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์) มีผลบังคับใช้ (1 มกราคม พ.ศ. 2543)

1. มาตรการการอนุญาตประกอบยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้รับผิดชอบมีข้อกำหนดในการอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ต่อเมื่อโรงงานประกอบยานยนต์เหล่านั้นปฏิบัติตามประกาศ ระเบียบ และข้อกำหนดของกระทรวง เช่น ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศไทย การประกอบยานยนต์ตามสัดส่วนและรายการตามบัญชีที่กระทรวงกำหนด และ/หรือ ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งและรถจักรยานยนต์ เป็นต้น
2. มาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะให้สิทธิพิเศษยกเว้นหรือลดหย่อนทางด้านภาษีเครื่องจักร วัตถุดิบ และภาษีรายได้นิติบุคคลเป็นต้น โดยที่โครงการที่จะได้รับสิทธิพิเศษดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ เช่น การกำหนดให้ชิ้นส่วนภายในประเทศ การกำหนดให้ต้องส่งออก การกำหนดสัดส่วนในการร่วมทุน เป็นต้น
3. มาตรการควบคุมการนำเข้าและภาษีอากร ซึ่งมีกระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลังเป็นผู้รับผิดชอบ มีสาระสำคัญที่จะให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์หลายประการ เช่น ควบคุมการนำเข้าชิ้นส่วนที่สำคัญ กำหนดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าของชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้าทั่วไปในอัตราสูง กำหนดอัตราภาษีอากรนำเข้าให้มีความแตกต่างระหว่างการนำเข้ารถยนต์สำเร็จและการนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกครบชุดเพื่อการประกอบรถยนต์สำเร็จรูป เป็นต้น
4. มาตรการส่งเสริมการส่งออก ซึ่งรับผิดชอบโดยหลายหน่วยงานของรัฐ เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงการคลังและกระทรวงพาณิชย์ มีสาระสำคัญที่จะช่วยให้ผู้ผลิตเพื่อการส่งออกมีภาระต้นทุนการผลิตต่ำ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีอากรโดยวิธีการต่างๆ เช่น การลดหรือยกเว้นภาษี เครื่องจักร วัตถุดิบ และรายได้นิติบุคคล การคืนและชดเชยภาษี การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน การสนับสนุนทางด้านการตลาด เป็นต้น

หมายเหตุ เมื่อมาตรการการลงทุนเกี่ยวกับการค้า(ทริมส์)มีผลบังคับใช้ (วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543) มาตรการทั้ง 4 ดังกล่าวข้างต้นนี้ จะไม่สามารถบังคับใช้ได้ เนื่องจากขัดต่อข้อห้ามของทริมส์ อันจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

| ผลกระทบของสถานประกอบการของท่านระหว่าง ก่อน และ หลัง มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้ามีผลบังคับใช้ (1 มกราคม พ.ศ. 2543) | เพิ่ม ขึ้น มาก | เพิ่ม ขึ้น น้อย | ไม่มี ผล กระทบ | ลด ลง น้อย | ลด ลง มาก |
|---|----------------------|-----------------------|----------------------|------------------|-----------------|
| ปัจจัยด้านการผลิต | | | | | |
| 1. ต้นทุนของวัตถุดิบ | | | | | |
| 2. ที่มาของแหล่งวัตถุดิบ | | | | | |
| 3. ปริมาณกำลังการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ | | | | | |
| 4. เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิต | | | | | |
| 5. จำนวนแบบและจำนวนรุ่นของผลิตภัณฑ์ที่ต้องผลิตตามคำสั่ง ซื้อของผู้ประกอบการยานยนต์ | | | | | |
| 6. คุณภาพหรือมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ | | | | | |
| ปัจจัยด้านการตลาด | | | | | |
| 1. ขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศ | | | | | |
| 2. ขนาดหรือส่วนแบ่งตลาดต่างประเทศ | | | | | |
| 3. โอกาสที่ผลิตภัณฑ์ของท่านจะถูกทดแทนด้วยสินค้านำเข้าจาก ต่างประเทศ | | | | | |
| 4. ความสามารถในการติดต่อกับต่างประเทศ | | | | | |
| 5. ความสามารถในการแข่งขันด้านราคากับคู่แข่ง | | | | | |
| 6. ปริมาณของคู่แข่งรายใหม่ | | | | | |
| 7. ค่าใช้จ่ายในการขาย | | | | | |
| 8. ค่าใช้จ่ายในการบริการ | | | | | |

| ผลกระทบของสถานประกอบการของท่านระหว่าง ก่อน และ หลัง มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้ามีผลบังคับใช้ (1 มกราคม พ.ศ. 2543) | เพิ่ม ขึ้น มาก | เพิ่ม ขึ้น น้อย | ไม่มี ผล กระทบ | ลด ลง น้อย | ลด ลง มาก |
|---|----------------------|-----------------------|----------------------|------------------|-----------------|
| ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ | | | | | |
| 1. ประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้า | | | | | |
| 2. ปริมาณการสั่งซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการภายนอก | | | | | |
| 3. รายได้จากการจำหน่ายสินค้าภายในประเทศ | | | | | |
| 4. รายได้จากการจำหน่ายสินค้าส่งออกต่างประเทศ | | | | | |
| 5. การบริหารองค์กรให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล | | | | | |
| 6. โอกาสในการพัฒนาและขยายการลงทุน | | | | | |
| 7. อำนาจต่อรองของลูกค้า | | | | | |
| 8. อำนาจต่อรองของ Suppliers | | | | | |
| 9. ภาษีจ่าย (เครื่องจักร วัตถุดิบ และรายได้นิติบุคคล) | | | | | |
| 10. ดอกเบี้ยจ่าย | | | | | |

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs)

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความที่สอบถามแต่ละข้อความ แล้วประเมินความคิดเห็นและเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในตัวเลือกซึ่งตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงข้อละ 1 คำตอบ

ภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) ของข้อตกลงแกตต์ ท่านคิดว่าตัวเลือกใดเป็นปัญหาหลักที่มีความสำคัญและเกิดผลกระทบอย่างมากต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันและอนาคต

| ปัญหาและอุปสรรคภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) | มาก | ค่อนข้างมาก | ปานกลาง | ค่อนข้างน้อย | น้อย |
|--|-----|-------------|---------|--------------|------|
| 1. ขาดความชัดเจนของวิสัยทัศน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ | | | | | |
| 2. ขาดความชัดเจนในการกำหนดเป้าหมายในระดับชาติของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ | | | | | |
| 3. ขาดบุคลากรในระดับวิศวกรในสายการผลิต | | | | | |
| 4. คุณภาพของบุคลากรไม่ตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรม | | | | | |
| 5. ขาดความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์โดยเฉพาะการออกแบบชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module) | | | | | |
| 6. ขาดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยเฉพาะการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบของระบบย่อย (module) | | | | | |
| 7. โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ | | | | | |
| 8. ผลผลิตภาพและมูลค่าเพิ่มของการผลิตภายในประเทศต่ำ | | | | | |
| 9. มาตรการสนับสนุนผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดเล็ก (SME) ให้แข็งแรง | | | | | |

| ปัญหาและอุปสรรคภายหลังจากการยกเลิกการบังคับใช้จีน ส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) ตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) | มาก | ค่อนข้าง มาก | ปาน กลาง | ค่อนข้าง น้อย | น้อย |
|--|-----|-----------------|-------------|------------------|------|
| 10. ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล สนับสนุนการผลิตการค้า | | | | | |
| 11. ขาดระบบการรวบรวม นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม | | | | | |
| 12. ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ | | | | | |
| 13. ขาดการประสานงานในการเจรจาข้อตกลงระหว่างประเทศ | | | | | |
| 14. ขาดการพัฒนาตลาดส่งออกและตลาดรองอื่นๆ โดยเฉพาะ การขาดการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ใช้ตรา เครื่องหมายการค้าของตัวเอง | | | | | |
| 15. ขาดหน่วยงานตรวจสอบ และรับรองมาตรฐานของต่าง ประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์ | | | | | |
| 16. ปัญหาบทบาทการควบคุมของชาวต่างชาติในอุตสาหกรรม ยานยนต์ | | | | | |
| 17. ปัญหาบทบาทการเป็นเจ้าของของชาวต่างชาติในอุตสาหกรรม ยานยนต์ | | | | | |
| 18. ขาดการทำวิจัย และพัฒนาการภายในประเทศในด้านที่ผู้ ประกอบการต้องการ และการขาดแคลน R&D ที่ตอบสนอง ความต้องการที่แท้จริง | | | | | |
| 19. บุคลากรขาดความสามารถในการวิเคราะห์และแก้ปัญหา | | | | | |
| 20. บุคลากรขาดความสามารถด้านภาษาต่างประเทศ | | | | | |

ปัญหาและอุปสรรคอื่นๆที่ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม
 ชั้นส่วนยานยนต์ และหรือ สถานประกอบการของท่านในปัจจุบันและอนาคต

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณในความกรุณาและความร่วมมือของท่านเป็นอย่างสูง

เมื่อท่านตอบแบบสอบถามเสร็จแล้ว ขอความกรุณาอย่างยิ่งให้ท่านได้โปรดส่งแบบสอบถาม
 กลับคืนทางไปรษณีย์ตามซองเอกสารที่แนบไว้ ภายในวันที่ **20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550**
 ผู้วิจัยใคร่ขอขอบพระคุณมาล่วงหน้า ณ โอกาสนี้

ประวัติผู้เขียน

| | |
|----------------------|---|
| ชื่อ-นามสกุล | นางสาวรุ่งทิวา สุวรรณรัตน์ |
| วัน เดือน ปีเกิด | 16 กันยายน 2521 |
| ที่อยู่ | 42/30 หมู่ 3 ตำบล บ้านสวน อำเภอ เมือง จังหวัด ชลบุรี 20000 |
| ประวัติการศึกษา | 2543 บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาจัดการ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ |
| ประสบการณ์การทำงาน | |
| พ.ศ. 2544 – ปัจจุบัน | เจ้าหน้าที่ฝ่ายเตรียมการและวางแผนการผลิต บริษัท KING – PAC Industrial จำกัด ชลบุรี |