



# อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

สำมะโนธุรกิจอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต ทวีราชอาณาจักร

อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมระดับต้นที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ การจ้างงาน การสร้างมูลค่าเพิ่ม การพัฒนาด้านเทคโนโลยีด้านยานยนต์ โดยประเทศไทย มีนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้อย่างต่อเนื่อง เริ่มต้นตั้งแต่ปี 2504 จากการนำชิ้นส่วนยานยนต์ ประเภท Complete Knock Down จากยุโรปและญี่ปุ่น เข้ามาประกอบเป็นรถยนต์<sup>1/</sup> ในปี พ.ศ.2514 รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมการผลิตและใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพื่อต้องการทดแทนการนำเข้า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจึงเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งวิกฤติเศรษฐกิจ ในปี พ.ศ.2540 ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมอื่น กล่าวคือต้องลดจำนวนแรงงาน ลดกำลังการผลิต และปิดกิจการไปบางส่วน แต่อุตสาหกรรมยานยนต์สามารถปรับตัวอย่างรวดเร็ว โดยมุ่งเน้นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น เมื่อเศรษฐกิจฟื้นตัวและนักลงทุนมีความเชื่อมั่น ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการขยายตัวและมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น จนกระทั่งเกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ ในปี 2554 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์โดยเฉพาะการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ข้อมูลที่น่าเสนอ ในบทความนี้ เป็นผลจากการทำสำมะโนธุรกิจอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วย การผลิตยานยนต์ การผลิตตัวถังยานยนต์ การผลิตรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง และการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์

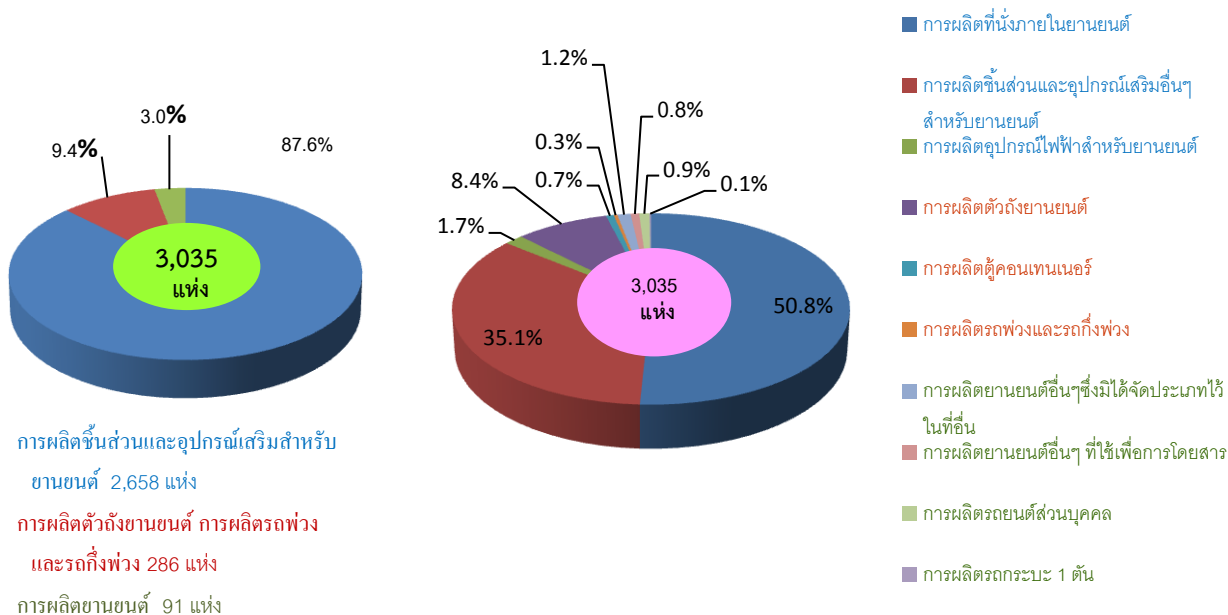
ในปี 2554 มีจำนวนสถานประกอบการ การผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งสิ้นประมาณ 3,035 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์ จำนวน 2,658 แห่ง หรือร้อยละ 87.6 ในจำนวนนี้เป็นการผลิตที่นั่งภายในรถยนต์มากที่สุด จำนวน 1,542 แห่ง (ร้อยละ 50.8) เป็นการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์เสริม 1,064 แห่ง (ร้อยละ 35.1) การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า 52 แห่ง (ร้อยละ 1.7)

สำหรับการผลิตตัวถังยานยนต์ การผลิตรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง มีจำนวน 286 แห่งหรือร้อยละ 9.4 ในจำนวนนี้เป็นการผลิตตัวถังยานยนต์มากที่สุดมีจำนวน 255 แห่ง (ร้อยละ 8.4) เป็นการผลิตตู้คอนเทนเนอร์และการผลิตรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง คิดเป็นร้อยละ 0.7 และร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

ส่วนการผลิตยานยนต์ มีจำนวน 91 แห่งหรือร้อยละ 3.0 ได้แก่ การผลิตรถยนต์ส่วนบุคคล 28 แห่ง การผลิตรถกระบะ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.1 รวมถึงรถยนต์นั่งที่มีกระบะและรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก การผลิตรถอื่นที่ใช้เพื่อการโดยสาร(รถตู้ รถบัสและรถโค้ช) มีจำนวน 36 แห่ง (ร้อยละ 1.2) และเป็นการผลิตยานยนต์อื่นๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น จำนวน 23 แห่งร้อยละ 0.8 เช่น การผลิต รถกระบะมากกว่า 1ตัน รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถที่ใช้ในสนามกอล์ฟ รถดับเพลิง รถกวาดถนน รถห้องสมุดเคลื่อนที่ รถหุ้มเกราะ รถผสมปูน/คอนกรีต รถเครนหรือรถบรรทุกติดปั้นจั่น รถแทรกเตอร์ที่ใช้วิ่งถนนสำหรับลากรถกึ่งพ่วง รถเอทีวี(ATV) รถโกคาร์ท และรถที่คล้ายกันรวมถึงรถแข่ง (แผนภูมิ 1)

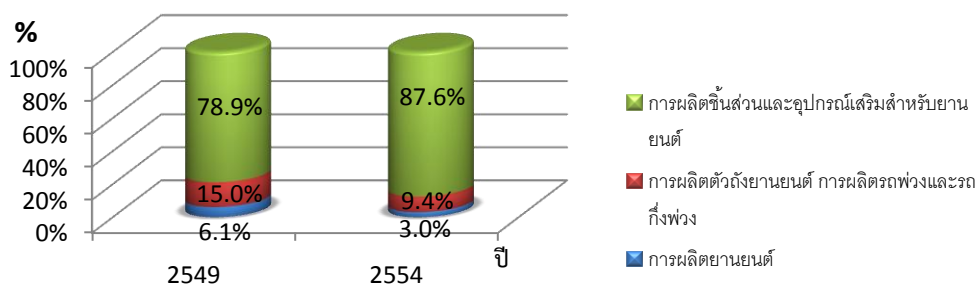
<sup>1/</sup> แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

แผนภูมิ 1 ร้อยละของสถานประกอบการการผลิตยานยนต์ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ



ที่มา : สำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

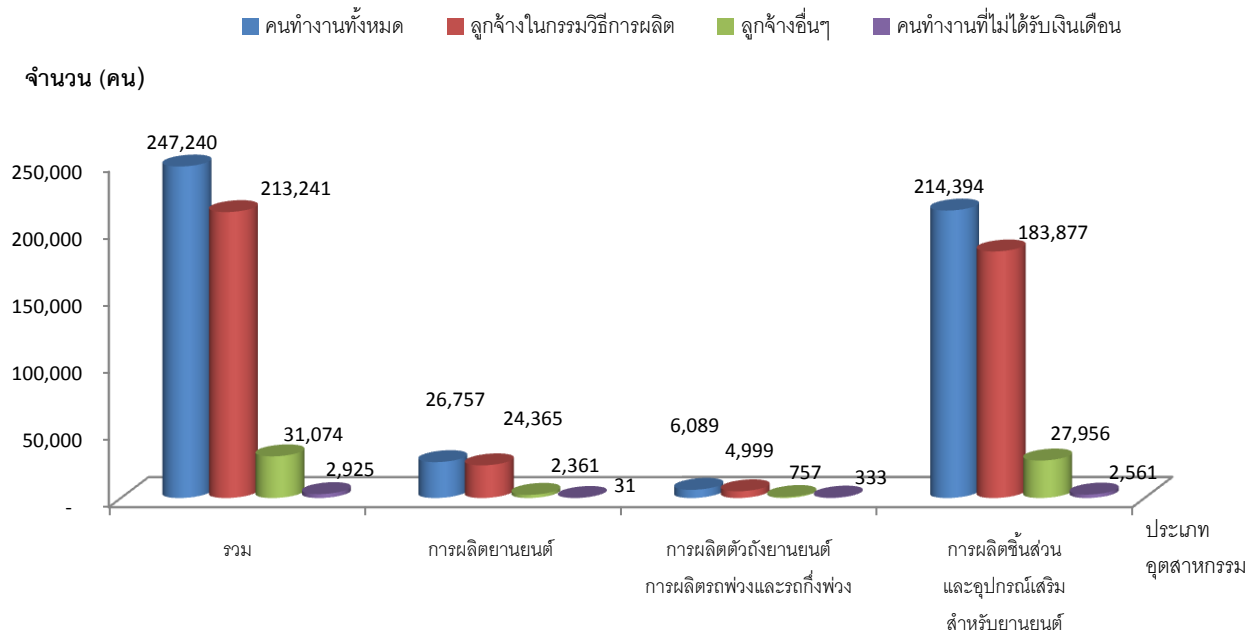
แผนภูมิ 2 ร้อยละของสถานประกอบการการผลิตยานยนต์ จำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในปี 2549 กับปี 2554



ที่มา : สำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 และสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

เมื่อเปรียบเทียบสถานประกอบการการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ ในปี 2549 และปี 2554 พบว่าส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการผลิตรถยนต์และอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 78.9 ในปี 2549 เป็นร้อยละ 87.6 ในปี 2554

### แผนภูมิ 3 จำนวนคนทำงานและลูกจ้าง ในสถานประกอบการผลิตยานยนต์ จำแนกตาม ประเภทอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์

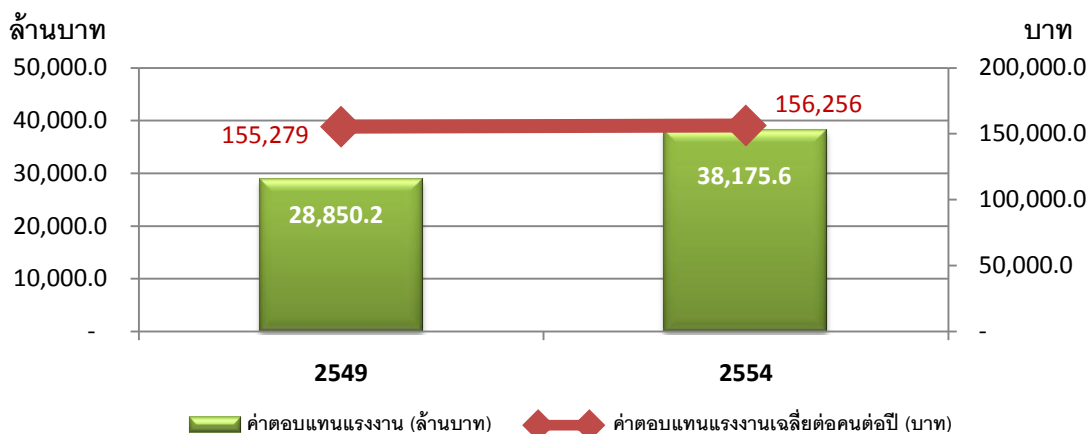


ที่มา : สำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

ในปี 2554 พบว่า สถานประกอบการการผลิตอุตสาหกรรมการยานยนต์มีจำนวนคนทำงานทั้งหมด 247,240 คน เป็นลูกจ้างในกรรมวิธีการผลิตจำนวน 213,241 คน ลูกจ้างอื่นๆจำนวน 31,074 คนและคนทำงานที่ไม่ได้รับเงินเดือน จำนวน 2,925 คน คนทำงานส่วนใหญ่ร้อยละ 86.7 ทำงานในสถานประกอบการ การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์ ได้แก่ การผลิต ที่นั่งภายในยานยนต์ การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่นๆสำหรับยานยนต์ ในจำนวนนี้เป็นลูกจ้างในกรรมวิธี การผลิตมีมากที่สุด สถานประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่นๆสำหรับยานยนต์ ได้แก่ การผลิตเข็มขัดนิรภัย ถังลมนิรภัย ประตู กันชน เบรก กระจุกเกียร์ เพล่า ครัตซ์ ล้อ โช้คอัพของระบบกันสะเทือนหม้อน้ำ หม้อพัก ท่อไอเสีย เครื่องกรองไอเสีย พวงมาลัย แกนพวงมาลัยและกระจุกเกียร์พวงมาลัย ฯลฯ

สำหรับค่าตอบแทนแรงงาน ลูกจ้างที่ปฏิบัติงานใน สถานประกอบการการผลิต ยานยนต์ ได้รับค่าตอบแทนแรงงานรวมทั้งสิ้น 38,175.6 ล้านบาท หรือเฉลี่ยประมาณ 156,256 บาทต่อคนต่อปี โดยลูกจ้างที่ทำงานเกี่ยวกับการประกอบ/ผลิตรถกระบะ 1 ตัน (รวมถึงรถยนต์นั่งที่มีกระบะ และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก ) ได้รับค่าตอบแทนแรงงานเฉลี่ยต่อคนต่อปีมากที่สุด ประมาณ 191,739 บาท รองลงมา ได้แก่ ลูกจ้างที่ผลิตเกี่ยวกับการผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์และการผลิตรถยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ 162,319 บาทและ 159,638 บาท ตามลำดับ ในขณะที่ลูกจ้างที่ทำงาน การผลิตยานยนต์อื่นๆ ที่ใช้เพื่อการโดยสาร มีค่าตอบแทนแรงงานเฉลี่ยต่อคนต่อปีน้อยที่สุด ประมาณ 83,401 บาท

แผนภูมิ 4 ค่าตอบแทนแรงงาน และค่าตอบแทนแรงงานเฉลี่ยต่อคนต่อปี ในปี 2549 และปี 2554



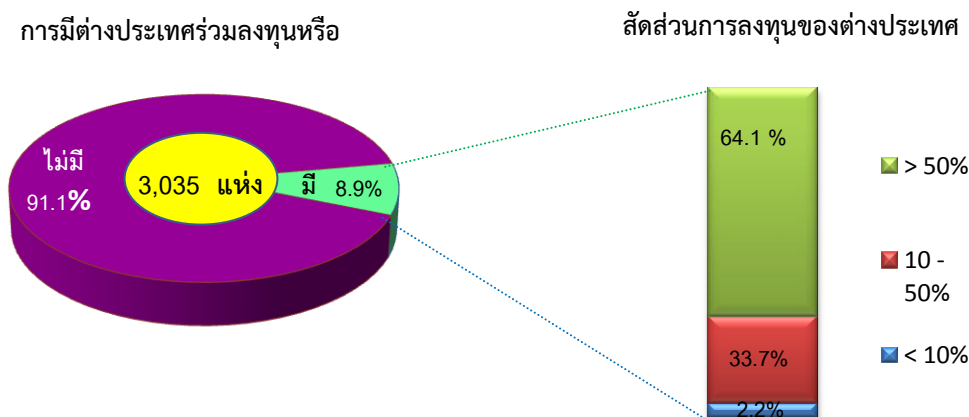
ที่มา : สำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 และสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบค่าตอบแทนแรงงาน และค่าตอบแทนแรงงานเฉลี่ย ในปี 2549 และปี 2554 พบว่า ค่าตอบแทนแรงงานที่ถูกจ้างปฏิบัติงานในสถานประกอบการได้รับเพิ่มขึ้น 32.3% สำหรับค่าตอบแทนแรงงานเฉลี่ย ต่อคนต่อปีก็เช่นเดียวกันจากในปี พ.ศ. 2549 จำนวน 155,279 บาท เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 156,256 บาท ในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6

**การมีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น**

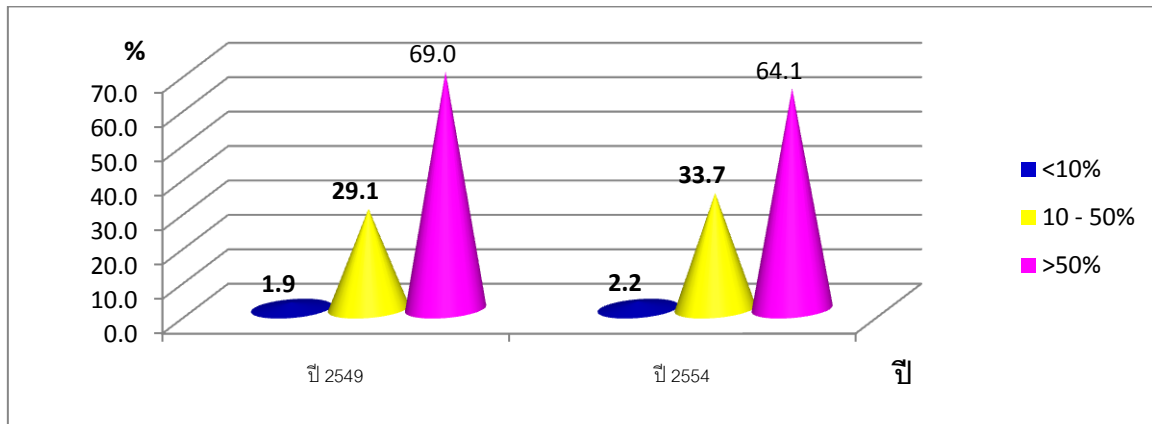
สถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่ (ร้อยละ 91.1) ไม่มีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น และ สถานประกอบการ ที่มีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้นในกิจการมีอยู่เพียงร้อยละ 8.9 ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.1) มีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น มากกว่า 50% สถานประกอบการ ร้อยละ 33.7 มีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น 10 - 50% และสถานประกอบการ ประมาณ ร้อยละ 2.2 มีการลงทุนจากต่างประเทศน้อยกว่า 10%

แผนภูมิ 5 จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยนต์ จำแนกตามการมีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น



ที่มา : สำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

แผนภูมิที่ 6 ร้อยละของสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิต จำแนกตามการมีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น ในปี 2549 และปี 2554



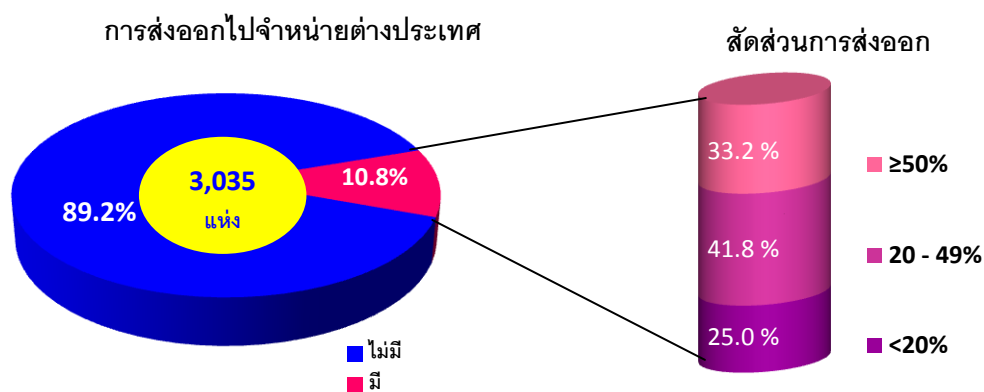
ที่มา : สำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 และสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

เมื่อเปรียบเทียบสถานประกอบการที่มีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น ในปี 2549 และปี 2554 มีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้น 10 - 50% เพิ่มขึ้นมากที่สุด จากร้อยละ 29.1 เป็นร้อยละ 33.7 และที่มีต่างประเทศร่วมลงทุนหรือถือหุ้นน้อยกว่า 10% เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.9 เป็นร้อยละ 2.2

การส่งอุตสาหกรรมยานยนต์ออกไปจำหน่ายต่างประเทศ

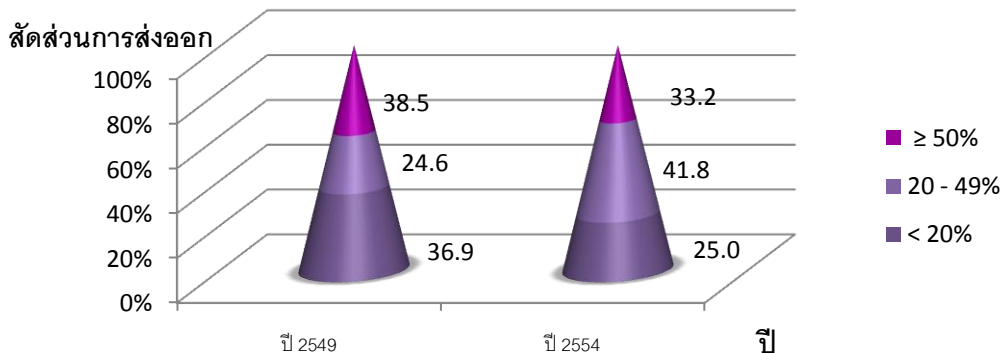
สถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ ที่มีการส่งผลผลิตไปจำหน่ายยังต่างประเทศ มีจำนวน 328 แห่งหรือร้อยละ 10.8 ในจำนวนนี้ร้อยละ 41.8 มีมูลค่าส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ระหว่าง 20 - 49% ของมูลค่าขายผลผลิต และร้อยละ 33.2 มีการส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศ มากกว่า 50% ที่เหลืออีกประมาณ ร้อยละ 25.0 มีการส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศน้อยกว่า 20%

แผนภูมิ 7 ร้อยละของสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ จำแนกตามการส่งผลผลิตออกไปจำหน่ายต่างประเทศ



ที่มา : สำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

แผนภูมิ 8 ร้อยละของสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ จำแนกตาม การส่งผลผลิตไปจำหน่าย ต่างประเทศ ในปี 2549 และปี 2554



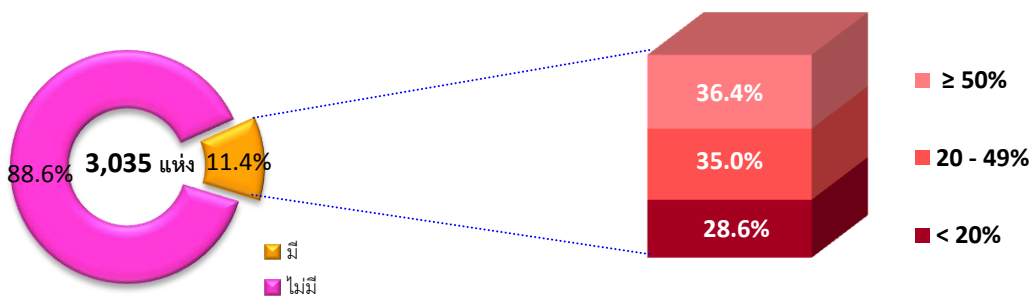
ที่มา :สำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 และสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

เมื่อเปรียบเทียบ สถานประกอบการ ในปี 2549 และปี 2554 พบว่า มีมูลค่าส่งไปจำหน่าย ยังต่างประเทศระหว่าง 20 – 49% ของมูลค่าขายผลผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด จากร้อยละ 24.6 ในปี 2549 เป็นร้อยละ 41.8 ในปี 2554

การใช้วัตถุดิบหรือวัสดุประกอบการผลิตจากต่างประเทศ

สถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศ ประมาณ 346 แห่งหรือร้อยละ 11.4 ในจำนวนนี้ (ร้อยละ36.4) มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศมากกว่าหรือเท่ากับ 50% ประมาณร้อยละ 35.0 มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศ ระหว่าง 20-40% และร้อยละ 28.6 มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศ น้อยกว่า 20%

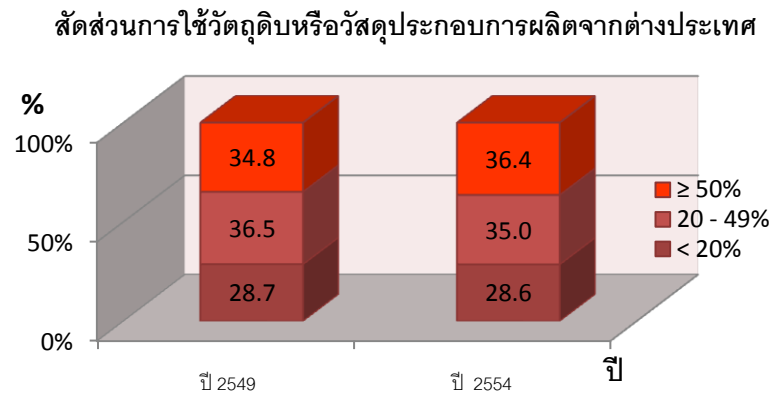
แผนภูมิ 9 ร้อยละสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ จำแนกตามการใช้วัตถุดิบหรือวัสดุ ประกอบการผลิตจากต่างประเทศ



สัดส่วนการใช้วัตถุดิบหรือวัสดุประกอบการผลิตจากต่างประเทศ

ที่มา : สำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

แผนภูมิ 10 ร้อยละสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ จำแนกตามการใช้วัตถุดิบหรือวัสดุประกอบการผลิตจากต่างประเทศ ในปี 2549 และปี 2554



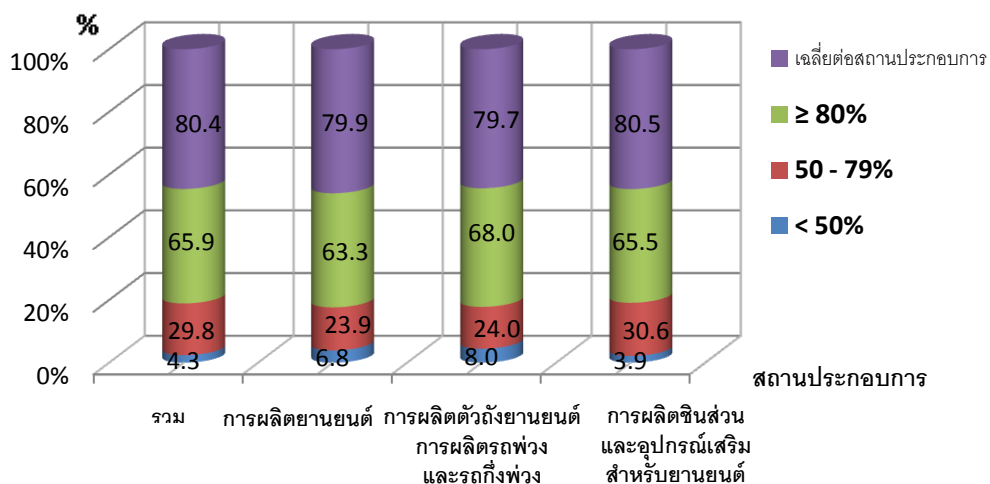
ที่มา : สำนะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 และสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

เมื่อเปรียบเทียบในปี 2549 และปี 2554 พบว่า สัดส่วนของสถานประกอบการที่มีการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศมากกว่าหรือเท่ากับ 50% เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 34.8 เป็นร้อยละ 36.4

อัตราการใช้กำลังการผลิตเฉลี่ย

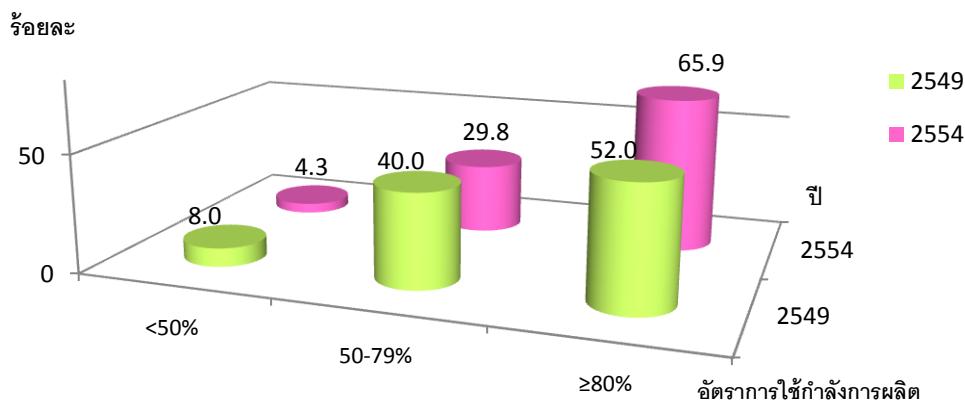
ในปี 2554 สถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์มีอัตราการใช้กำลังการผลิตโดยเฉลี่ยประมาณ 80.4% พบว่า สถานประกอบการร้อยละ 5.9 มีอัตราการใช้กำลังการผลิตมากกว่า 80% ร้อยละ 29.8 มีอัตราการผลิตระหว่าง 50 - 79% และที่มีอัตราการใช้กำลังการผลิตต่ำกว่า 50% มีประมาณร้อยละ 4.3

แผนภูมิ 11 ร้อยละของสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ จำแนกตามอัตราการใช้กำลังการผลิต



ที่มา : สำนะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

แผนภูมิ 12 ร้อยละสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ จำแนกตามอัตราการใช้กำลังการผลิต ในปี 2549 และปี 2554



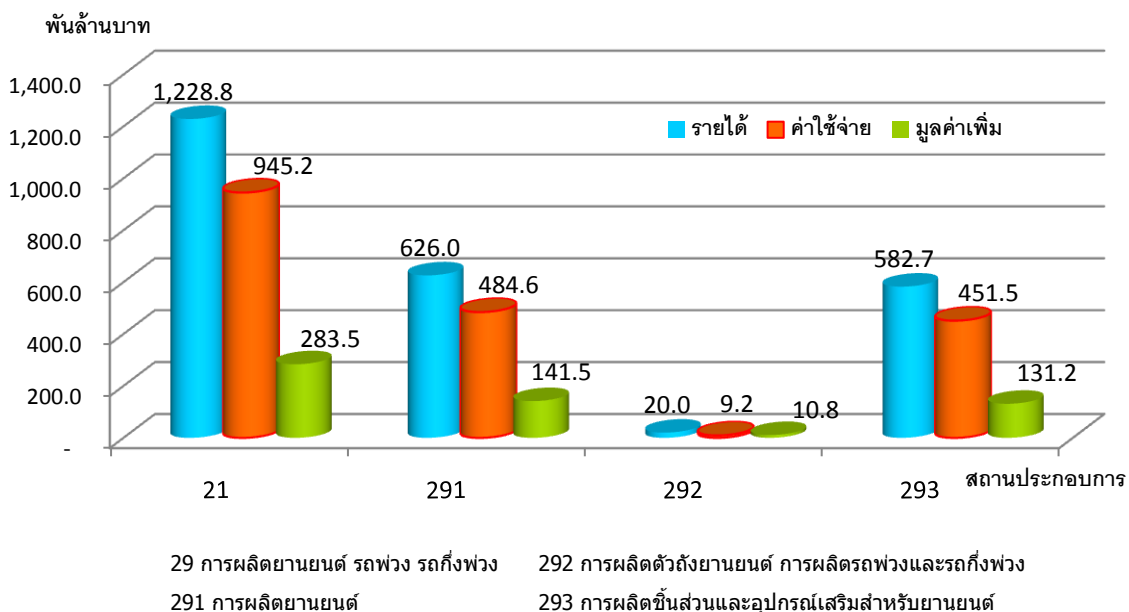
ที่มา : สำนะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 และสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

เมื่อเปรียบเทียบ ในปี 2549 และปี 2554 พบว่า สถานประกอบการที่มีอัตราการใช้กำลังการผลิตมากกว่า 80% เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 52.0 ในปี 2549 เป็นร้อยละ 65.9 ในปี 2554

**รายได้ ค่าใช้จ่ายและมูลค่าเพิ่ม**

สถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ ในปี 2554 มีรายได้ (มูลค่าผลผลิต) รวมทั้งสิ้นประมาณ 1,228.8 พันล้านบาท เป็นรายจ่าย(ค่าใช้จ่าย)ชั้นกลางประมาณ 945.3 พันล้านบาท และมูลค่าเพิ่มประมาณ 283.5 พันล้านบาท โดยมีสัดส่วนของมูลค่าเพิ่มต่อมูลค่าผลผลิตประมาณร้อยละ 23.1

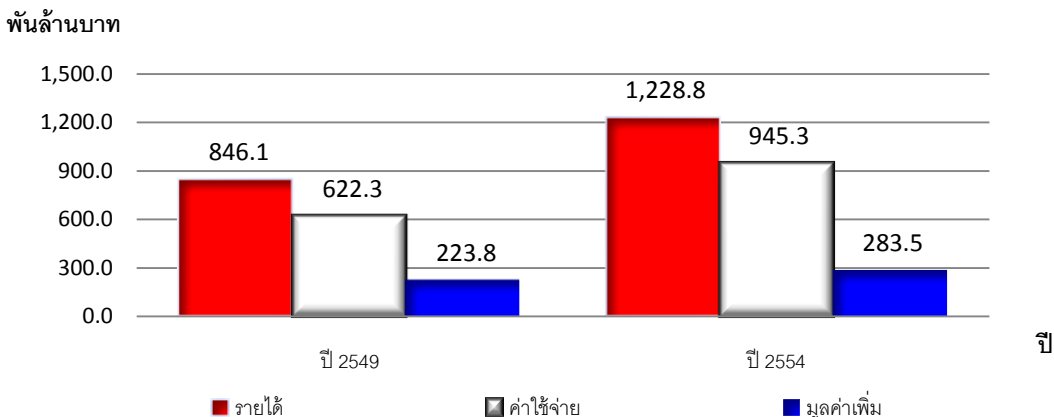
แผนภูมิ 13 รายได้ รายจ่ายและมูลค่าเพิ่ม



ที่มา : สำนะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต



แผนภูมิ 14 รายได้ รายจ่าย และมูลค่าเพิ่มของสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ใน ปี 2549 และ ปี 2554



ที่มา :สำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 และสำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

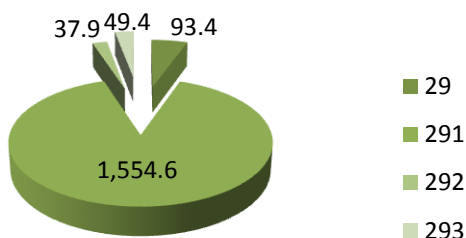
เมื่อเปรียบเทียบ รายได้ (มูลค่าผลผลิต) รายจ่าย (ค่าใช้จ่ายขั้นกลาง) และมูลค่าเพิ่ม ในปี 2549 และปี 2554 พบว่า มีมูลค่าเพิ่มขึ้น

เมื่อพิจารณาสถานประกอบการ การผลิต ยานยนต์ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง ในปี 2554 พบว่ามีมูลค่าเพิ่มเฉลี่ยต่อสถานประกอบการ โดยรวมประมาณ 93.4 ล้านบาท สถานประกอบการผลิตยานยนต์ มีมูลค่าเพิ่มเฉลี่ยต่อสถานประกอบการมากที่สุดประมาณ 1,554.6 ล้านบาท รองลงมา คือ สถานประกอบการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์ และสถานประกอบการผลิตตัวถังยานยนต์ การผลิตรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง ประมาณ 49.4 และ 37.9 ล้านบาท ตามลำดับ

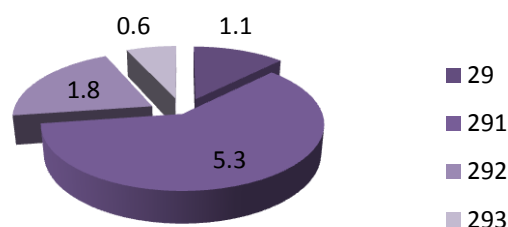
สำหรับมูลค่าเพิ่มต่อคนทำงานของ สถานประกอบการ การผลิต ยานยนต์ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง โดยรวม ประมาณ 1.1 ล้านบาท สถานประกอบการผลิตผลผลิตยานยนต์ มีมูลค่าเพิ่มเฉลี่ยต่อ คนทำงาน มากที่สุด ประมาณ 5.3 ล้านบาท รองลงมา คือ สถานประกอบการผลิตตัวถังยานยนต์ การผลิตรถพ่วงและรถกึ่งพ่วงและสถานประกอบการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมสำหรับยานยนต์มีประมาณ 1.8 และ 0.6 ล้านบาท ตามลำดับ

แผนภูมิ 15 มูลค่าเพิ่มเฉลี่ยต่อสถานประกอบการและต่อคนทำงาน จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรมยานยนต์

มูลค่าเพิ่มเฉลี่ยต่อสถานประกอบการ (ล้านบาท)



มูลค่าเพิ่มเฉลี่ยต่อคนทำงาน (ล้านบาท)



29 การผลิตยานยนต์ รถพ่วง รถกึ่งพ่วง 292 การผลิตตัวถังยานยนต์ การผลิตรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง

ที่มา : สำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ.2555 : อุตสาหกรรมการผลิต

### การดำเนินกิจการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาจากปี 2549 - 2554

พบว่า สถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 108.2 จำนวนคนทำงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 54.8 ส่วนจำนวนคนงานเฉลี่ยต่อสถานประกอบการลดลง 25.6

ด้านการจ้างงาน พบว่า มีจำนวนลูกจ้างเพิ่มขึ้น ร้อยละ 54.1 ส่วนค่าตอบแทนแรงงานที่ได้รับ พบว่า มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 54.7 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

สำหรับมูลค่าผลผลิต ค่าใช้จ่ายขั้นกลางและมูลค่าเพิ่มในการดำเนินกิจการ มีมูลค่า เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.4 57.4 และ 31.4 ตามลำดับ

### แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555-2574

ประเทศไทยมีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มา กว่า 40 ปีและได้รับการยอมรับให้เป็นประเทศฐานการผลิตที่มีคุณภาพ ทั้งยังเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน และเป็นประเทศฐานการผลิตรถปิกอัพไม่เกิน 1 ตันเป็นอันดับ 1 ของโลก เพื่อรักษาศักยภาพในการแข่งขันและสร้าง จุดยืนที่มั่นคงของประเทศไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของโลก ได้กำหนดเป้าหมายในการ พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไว้ดังนี้ “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิต ยานยนต์แห่งเอเชีย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศโดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่มีความเข้มแข็ง ” โดยผู้ประกอบการในประเทศไทย จะต้องปรับตัวและพัฒนาตนเองให้ทันกับเทคโนโลยีและความต้องการของผู้บริโภคในตลาดโลก ที่เปลี่ยนแปลงไป เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการผลิต มุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ตอบสนองต่อความต้องการของ ผู้บริโภคและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าของประเทศไทยให้มากที่สุด เพื่อรักษาจุดยืนของประเทศไทยในการเป็น ประเทศฐานการผลิตหลักของเอเชียแปซิฟิก แนวโน้มของการพัฒนาสินค้ายานยนต์นั้น ประเทศไทยจะต้องมุ่งเน้นไปที่สินค้าหลัก 4 ชนิด คือ

- รถปิกอัพไม่ เกิน 1 ตัน และรถปิกอัพ ดัดแปลง
- รถยนต์นั่ง ขนาดเล็ก คุณภาพสูง
- จักรยานยนต์
- อะไหล่ยาน ยนต์และ ชิ้นส่วน ตกแต่ง

ประเทศไทยควรจะขยายบทบาทจากการเป็นฐานการประกอบยานยนต์ไปสู่การมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ และระบบสำเร็จรูปที่สำคัญสำหรับยานยนต์ในอนาคต คือ รถไฮบริด รถไฟฟ้า และรถ fuel cell อีกด้วย ซึ่งระบบ และอุปกรณ์ของยานยนต์ในอนาคตเหล่านี้จะมีบทบาทในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ในอนาคตเป็น อย่างมาก ประเทศไทยควรส่งเสริมให้เกิดการลงทุนจากบริษัทผู้ผลิต ชิ้นส่วนระดับโลกให้สร้างฐานการผลิตอุปกรณ์

และระบบที่สำคัญในประเทศไทย และมุ่งให้เกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้สู่ผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างฐานความรู้ ด้านเทคโนโลยียานยนต์ในประเทศไทย แนวทางในการพัฒนาให้ประเทศไทยสามารถก้าวเข้าสู่การเป็นฐานการผลิตแห่งเอเชียได้นั้นจ ะ ประกอบด้วย 4 แนวทางหลัก โดยจะมีการวางแนวทางการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งกับผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1 ยกระดับฝีมือแรงงาน เพื่อพัฒนา ประสิทธิภาพการผลิต และรองรับเทคโนโลยี ในอนาคต
  - พัฒนาฝีมือ แรงงานทั้ง ปริมาณและ คุณภาพ
  - พัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงาน

2 พัฒนาผลิตภัณฑ์และ กระบวนการผลิตเพื่อ พัฒนาศักยภาพการ แข่งขันของประเทศ และสร้าง การพึ่งพา เทคโนโลยี ภายในประเทศ

- พัฒนา ผลิตภัณฑ์
- ยกระดับ กระบวนการผลิต

3. เชื่อมโยงอุตสาหกรรม สร้างความมั่นคงทาง วัตถุดิบต้นน้ำเพื่อ สนับสนุนการขยายตัว ของ อุตสาหกรรมยานยนต์และ ชิ้นส่วนยานยนต์
  - เชื่อมโยง อุตสาหกรรม วัตถุดิบต้นน้ำ
  - สร้างความ เชื่อมมั่นแกภาคประชาชน
4. ยกระดับโครงสร้าง สนับสนุนเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขัน
  - สร้างนโยบาย ส่งเสริมการลงทุน ที่ชัดเจน และเป็นธรรม

การสร้างความสามารถหลักเฉพาะด้านที่มีความสามารถสูงสุด (Focus on Specialized Core Competency) โดยการปรับเปลี่ยนจากการจ้างผลิตที่ขึ้นอยู่กับกำลังการผลิตของผู้ประกอบการแต่ละรายไปสู่ การจ้างผลิตที่พิจารณาจากความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการเป็นสำคัญ ดังนั้นความได้เปรียบในการแข่งขัน จึงขึ้นอยู่กับความสามารถในการปรับตัว (Economic for flexibility) และการกำหนดมาตรฐานการผลิตจะขึ้นอยู่กับ มาตรฐานสากล ทั้งนี้เพื่อตอบสนองต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกในการพัฒนากระบวนการผลิตให้มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ลักษณะสำคัญของรูปแบบการผลิตที่เปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ เช่น

- การจ้างผลิตโดยพิจารณาจากทักษะความชำนาญของผู้รับจ้างผลิต
- ความได้เปรียบขึ้นอยู่กับความสามารถในการปรับตัว (Economic for flexibility)
- ผลิตภายใต้มาตรฐานสากล

ทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยตามแผนแม่บทการพัฒนา อุตสาหกรรมไทย เพื่อยกระดับศักยภาพของ อุตสาหกรรมและนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันกับนานาประเทศ ในอนาคตได้ มี 3 แนวทาง คือ

1. ประเทศไทยจะเป็นฐานการผลิตยานยนต์ ระดับคุณภาพที่สำคัญของเอเชีย แปซิฟิก สามารถ ผลิตยานยนต์คุณภาพสูงส่งออกไปทั่วโลกโดย
  - ระยะสั้น มุ่งเน้นการยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการผลิต
  - ระยะกลาง มุ่งเน้นในการ วิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์และระบบสำเร็จรูป รวมถึงตลาด อะไหล่และ ชิ้นส่วนตกแต่งเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มแกสินค้าไทยให้มากที่สุด
  - ระยะยาวเป็นผู้นำ ในการผลิตการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมเมคคาทรอนิกส์ ของเอเชียแปซิฟิก ค มี มาตรการสิ่งแวดลอมที่เข้มงวดเทียบเท่ามาตรฐานยุโรป
2. สิ้นคยานยนต์ที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญคือรถปิกอัพไม่เกิน 1 ตันและรถปิกอัพดัดแปลง รถยนต์นั่งขนาดเล็กคุณภาพสูง จักรยานยนต์ อะไหล่ยานยนต์และชิ้นส่วนตกแต่ง
3. ประเทศไทยสามารถพัฒนาเครื่องจักรระดับ semi-automation เพื่อทดแทน การนำเข้า เครื่องจักรจากต่างประเทศและชดเชยการขาดแคลนแรงงาน (ที่ : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวง อุตสาหกรรม)

## เอกสารอ้างอิง

1. สำมะโนธุรกิจและอุตสาหกรรม พ.ศ. 2555 : อุตสาหกรรมการผลิต ทัวราชอาณาจักร
2. แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2555 – 2559 และ ของสถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม และแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ.2555-2574 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
- 3 สำนักงานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ พ.ศ. 2555
4. ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2554 และ [www.aseansec.org](http://www.aseansec.org)
5. สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

.....

### นิยาม

**1. รายได้** หมายถึง มูลค่าขายผลผลิต รายรับจากการขายสินค้าที่ซื้อมาจำหน่ายในสภาพเดิม รายรับจากการรับจ้างเหมาทำการผลิตสินค้าให้สถานประกอบการอื่น โดยสถานประกอบการจัดหาวัสดุให้ รายรับจากการให้บริการ บำรุงรักษา ซ่อมแซม และติดตั้งให้แก่สถานประกอบการอื่น รายรับจากการให้เช่าอาคาร อาคารพร้อมที่ดิน ยานพาหนะ เครื่องจักรและเครื่องมือ ฯลฯ และรายรับอื่นๆ และส่วนเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินค้าคงเหลือ

**มูลค่าขายผลผลิต** ได้แก่ มูลค่าการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่สถานประกอบการผลิตขึ้นเองและ /หรือที่สถานประกอบการอื่นผลิตให้ โดยสถานประกอบการเป็นผู้จ่ายค่าวัสดุ และวัสดุประกอบที่ใช้ในการผลิตในระหว่างเดือนมกราคม – เดือนธันวาคม 2554 ทั้งนี้ให้รวมมูลค่าผลผลิตที่สถานประกอบการผลิตเพื่อใช้เอง หรือให้คนทำงานเป็นส่วนหนึ่งของค่าตอบแทนแรงงาน ผลผลิตที่จัดส่งให้สำนักงานใหญ่ สำนักงานสาขา หรือสำนักงานขายของโรงงาน และรายรับจากการขายผลพลอยได้และเศษวัสดุ

**2. ค่าใช้จ่าย** (ค่าใช้จ่ายชั้นกลาง) ได้แก่ รายจ่ายที่ใช้ในการดำเนินการในขบวนการผลิตของสถานประกอบการในรอบปี 2554 ประกอบด้วย ค่าซื้อวัตถุดิบและวัสดุประกอบที่ใช้ในการผลิต ค่าใช้จ่ายในการผลิต (ค่าเชื้อเพลิงและค่าไฟฟ้าที่ใช้ในการผลิต ค่าติดตั้งซ่อมแซมและบำรุงรักษาสินค้าที่จำหน่ายให้ลูกค้า ค่าติดตั้งซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องจักร เครื่องมือฯ และค่าใช้จ่ายในการผลิตอื่นๆ) ค่าซื้อสินค้าที่ซื้อมาจำหน่ายในสภาพเดิม ค่าจ้างเหมาจ่ายให้ สถานประกอบการอื่นผลิตสินค้าให้ โดยสถานประกอบการจัดหาวัสดุให้ ค่าธรรมเนียมที่จ่ายสำหรับลูกจ้างเช่า (แรงงานเช่า) ค่าใช้จ่ายในการขายของสถานประกอบการ (ค่าโฆษณา ค่าขนส่งสินค้าที่ขาย ค่านายหน้า ค่าประกันภัย และค่าใช้จ่ายในการขายอื่นๆ) ค่าใช้จ่ายในการบริหารและดำเนินงานของสถานประกอบการ (ค่าใช้จ่ายในการบริหารและดำเนินงานฯ หักด้วยค่าเช่าที่ดิน ค่าดอกเบี้ยจ่าย หนี้สูญ และขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนฯ) ส่วนเปลี่ยนแปลงมูลค่าวัตถุดิบและวัสดุประกอบฯ คงเหลือ

**3. มูลค่าเพิ่ม** คำนวณโดย : รายได้ (มูลค่าผลผลิต) – ค่าใช้จ่าย (ค่าใช้จ่ายชั้นกลาง)

.....