

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การที่ประเทศไทยได้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆมากมาย อุตสาหกรรมที่รัฐบาลได้มีการสนับสนุนให้มีการลงทุนเพื่อลดการนำเข้า เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ล้วนแล้วเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลให้การสนับสนุนและอุตสาหกรรมต่างๆได้ทำให้มีรายได้เข้าสู่ประเทศอย่างมากมาย ส่งผลให้รัฐบาลมีความต้องการที่จะให้เอกชนลงทุนในอุตสาหกรรมที่เป็นประโยชน์ เพราะการที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมต่าง ๆ นั้น มีผลดีต่อเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นการจ้างงาน เงินลงทุนจากต่างประเทศ

อุตสาหกรรมรถยนต์ก็เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่รัฐบาลให้การสนับสนุน เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์ได้มีความสัมพันธ์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านการผลิต การจ้างงาน การพัฒนาเทคโนโลยีและการเชื่อมโยงต่อเนื่องอื่นอีกหลายประเภท การที่อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้เข้าสู่ประเทศเป็นอย่างมาก และเมื่อประเทศไทยได้ประสบกับปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำในปี พ.ศ. 2539 นั้นทำให้รัฐบาลได้มีการกระตุ้นการลงทุนจากบริษัทผลิตรถยนต์ต่างประเทศ เพื่อที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ และเพื่อจำหน่ายในประเทศ

เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบในโครงสร้างขั้นเศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน (Infrastructure) ภูมิประเทศที่เหมาะสมในการกระจายสินค้า ทางด้านแรงงานที่มีทักษะทำให้ประเทศไทยได้เปรียบประเทศต่างๆที่สนใจที่จะให้ผู้ผลิตต่างชาติเข้ามาลงทุน และจากการที่ประเทศไทยได้มีการสร้างพันธมิตรเพื่อที่จะมีการร่วมนทุนกับผู้ผลิตต่างชาติ ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อที่จะมีการรองรับการขยายตัวในอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งล้วนแล้วเป็นผลดีต่อประเทศไทย

All rights reserved

ตาราง 1.1 ปริมาณการผลิตรถยนต์ระหว่างปี 2543 – 2544

(หน่วย: คัน)

ประเภทยานยนต์	มกราคม-มิถุนายน			2544		
	2543	2544	% เปลี่ยนแปลง	ไตรมาสที่ 1 (ม.ค.-มี.ค.)	ไตรมาสที่ 2 (เม.ย.-มิ.ย.)	% เปลี่ยนแปลง
รถยนต์	190,767	216,330	13.40	109,877	106,453	-3.12
รถยนต์นั่ง	48,710	73,738	51.38	33,758	39,980	18.43
รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน	135,665	137,662	1.47	73,687	63,975	-13.18
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ อื่นๆ	6,392	4,930	-22.87	2,432	2,498	2.71
รถจักรยานยนต์	600,785	667,486	11.10	340,658	326,828	-4.06
ครอปคริว	582,174	642,627	10.38	328,428	314,199	-4.33
สปอร์ต	18,611	24,859	33.57	12,230	12,629	3.26

ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2545)

ดังที่ได้แสดงตาราง 1.1 จะพบว่าการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยนั้นมีการขยายตัวที่น่าสนใจต่อการลงทุน แต่อาจจะประสบกับปัญหาที่มาจากการใช้ปัจจัยการผลิตภายในประเทศนั้นลดลง โดยเฉพาะรถยนต์ปิกอัพ 1 คัน ที่มีอัตราที่ลดลง สืบเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำในปี พ.ศ.2539 แต่ประเภทรถยนต์นั่งมีอัตราการขยายตัวที่น่าสนใจ จากที่รถยนต์นั่งมีการผลิตที่ขยายตัวทำให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น

ปริมาณการจำหน่ายยานยนต์ภายในประเทศก็มีอัตราการขยายตัวที่ดี ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงความต้องการที่ประชาชนต้องการที่จะบริโภคมากขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทย และการที่รัฐบาลได้มีการกระตุ้นการบริโภค โดยการลดภาษีต่างๆที่เป็นแรงจูงใจในการซื้อรถยนต์ประเภทต่างๆตามความเหมาะสม

ตาราง 1.2 ปริมาณจำหน่ายยานยนต์ภายในประเทศระหว่างในปี พ.ศ. 2543 – 2544

(หน่วย: คัน)

ประเภทยานยนต์	มกราคม-มิถุนายน			2544		
	2543	2544	% เปลี่ยนแปลง	ไตรมาสที่ 1 (ม.ค.-มี.ค.)	ไตรมาสที่ 2 (เม.ย.-มิ.ย.)	% เปลี่ยนแปลง
รถยนต์	122,339	140,018	14.45	61,737	78,281	26.80
รถยนต์นั่ง	40,235	46,714	16.10	20,785	25,929	24.75
รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน	69,543	81,497	17.19	35,782	45,715	27.76
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ อื่นๆ	12,561	11,807	-6.00	5,170	6,637	28.38
รถจักรยานยนต์	407,367	448,241	10.03	216,007	232,234	7.51
ครอปทราฟ	390,474	434,116	11.18	208,733	225,383	7.98
ซาปอร์ต	16,893	14,125	-16.39	7,274	6,851	-5.82

ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2544)

และจากการที่รัฐบาลได้มีการสนับสนุนการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก ทำให้รัฐบาลมีการยกเว้นข้อบังคับและมาตรการที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ลงทุนจากต่างประเทศ มีการลดภาษีต่างๆที่ทำให้เป็นที่น่าสนใจต่อการลงทุน การผลิตเพื่อการส่งออกเองก็เป็นประโยชน์ต่อประชาชนส่วนมาก เพราะการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์มีการจ้างงานมากถึง 285,000 คน และมีมูลค่าการส่งออกประมาณ 1.6 แสนล้านบาท(สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม: 2544) ทำให้ประชาชนมีรายได้และมีงานทำที่มั่นคง

แนวโน้มปริมาณการส่งออกในอนาคตคาดว่าจะมีการเติบโตและการแข่งขันที่รุนแรงทำให้ผู้ผลิตภายในประเทศจะต้องมีการปรับตัวเพื่อที่สมดุลกับการส่งออกที่มีการแข่งขันกันรุนแรงและการที่ประเทศจีนได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศไทย เพราะการที่ประเทศจีนได้เป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกนั้น ทำให้ผู้ประกอบการจากต่างประเทศให้ความสนใจในการลงทุนที่ประเทศจีนมากขึ้น ทั้งทางด้านแรงงานที่ถูกกว่า มีปัจจัยการผลิตที่มากกว่า และการกระตุ้นจากรัฐบาลจีน ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นการแข่งขันการค้าระหว่างประเทศ

ตาราง 1.3 การส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนระหว่างในปี พ.ศ. 2543 – 2544

หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐ

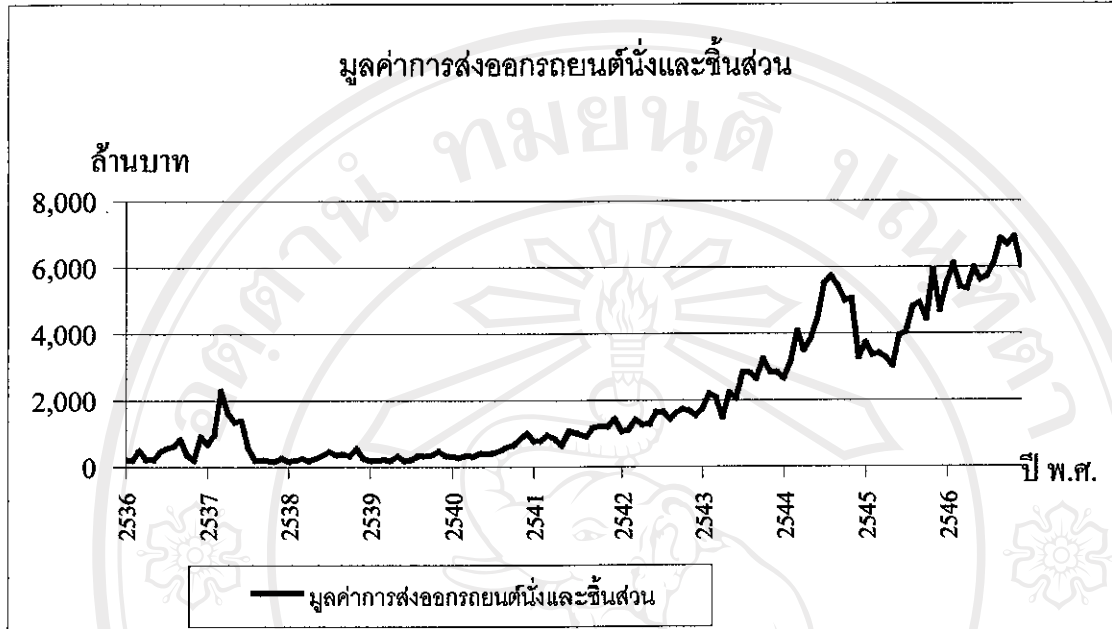
รายการ	2543 (ม.ค.- มิ.ย.)	2544 (ม.ค.-มิ.ย.)	เปลี่ยน แปลง %	2544 (ม.ค.- มิ.ค.)	2544 (เม.ย.- มิ.ย.)	เปลี่ยน แปลง %
รถยนต์และชิ้นส่วน	984.6	1159.6	17.8%	581.6	578	-0.62%
รถยนต์นั่ง	59.9	265.3	342.9%	120.3	145	20.53%
รถบรรทุกและรถปิกอัพ	546.8	525.2	-4.0%	278.4	246.8	-11.35%
ชุดสายไฟในรถยนต์	118.5	72.2	-39.1%	37.2	35	-5.91%
ชิ้นส่วนรถยนต์	259.4	297	14.5%	145.7	151.3	3.84%
รถจักรยานยนต์และชิ้นส่วน	141.3	128.6	-9.0%	66.1	62.5	-5.45%
เครื่องยนต์สันดาปภายใน แบบลูกสูบ	156.7	145.6	-7.1%	75	70.6	-5.87%
เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับ จุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วน ประกอบ	31.8	23.2	-27.0%	12.1	11.1	-8.26%
ยานยนต์และชิ้นส่วน	1,338.3	1,491.2	11.4%	751.1	740.1	-1.46%

ที่มา: กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ (2544)

จากที่ประเทศไทยต้องการที่จะเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก ทำให้มีการสนับสนุนทางด้านต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นออกกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ จัดหาแรงงานที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นที่น่าสนใจกับนักลงทุนต่างชาติมากยิ่งขึ้น การที่มีความได้เปรียบในด้านต่างๆ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่น่าสนใจสำหรับนักลงทุนจากต่างชาติ

ตามที่รัฐบาล ได้มีการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ทำให้มีการปรับตัวสู่การแข่งขันที่รุนแรง พร้อมทั้งการส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดที่มีการบริโภคที่หลากหลาย และเป็นการกระตุ้นการส่งออกให้มีการขยายตัวเป็นที่น่าพอใจ จึงจะต้องทำการพยากรณ์ปริมาณการส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดต่างประเทศ เพื่อที่จะได้มีการเตรียมตัวในการผลิตและพร้อมในการวางแผนงานในอนาคต อีกทั้งเพื่อที่จะหาตลาดใหม่ที่กำลังการบริโภคสูง และการวางแผนงานในสายการผลิตได้อย่างถูกต้อง ทั้งหมดแล้วการพยากรณ์ปริมาณการส่งออกรถยนต์นั้น ทำให้มีข้อมูลจากการคาดคะเนตามหลักคณิตศาสตร์ที่สามารถนำไปอ้างอิงได้

ตาราง 1.4 มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วน พ.ศ.2536-พ.ศ.2546



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2546)

จากตาราง 1.4 จะเห็นได้ว่าแนวโน้มการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนของ ประเทศไทยนั้นมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นมาก พร้อมทั้งการที่จะต้องกระจายสินค้าที่ผลิตได้ไปยังตลาดที่มีการแข่งขันไม่รุนแรง ทำให้ประเทศไทยมีการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์นั่งและ ชิ้นส่วนไป ยังทั่วโลก แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวของการส่งออกนั้นส่งผลให้รัฐบาลมีนโยบายกระตุ้นการลงทุนทั้งภาคเอกชนภายในประเทศและจากต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นผลดีโดยตรงกับประเทศไทย

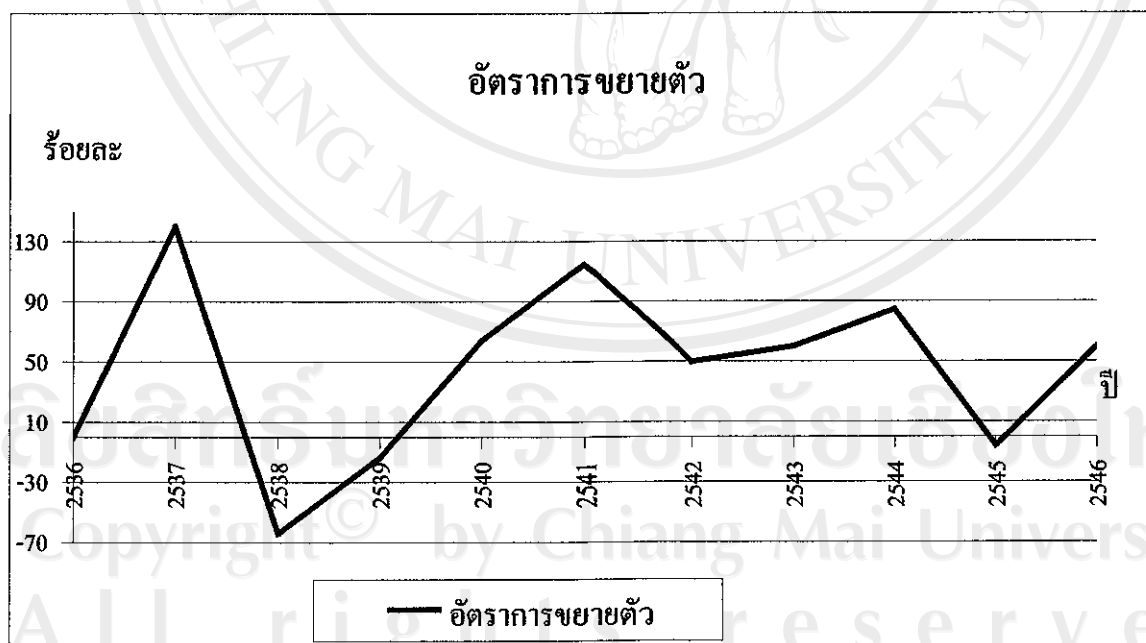
ส่วนในด้านตลาดการส่งออกประเทศไทยได้ส่งออกไปยังตลาดทั่วโลก โดยตลาดส่งออกของประเทศไทยในปี 2544 ที่สำคัญได้แก่ กลุ่มประเทศยุโรปมีสัดส่วนร้อยละ 49.6 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 34.7 จากปี 2543 โดยเฉพาะประเทศเบลเยียมมีสัดส่วนการนำเข้าจาก ประเทศไทยเพิ่มขึ้น ในส่วนของตลาดที่รองลงมา ได้แก่ ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น (ทิพย์ ตรงธรรมจริง: 2546)

All rights reserved

ตาราง 1.5 มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนตั้งแต่ พ.ศ. 2536-พ.ศ.2546

ปี พ.ศ.	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)
2536	4,428	-
2537	10,608	140
2538	3,806	-64
2539	3,293	-13
2540	5,406	64
2541	11,586	114
2542	17,349	50
2543	27,756	60
2544	51,245	85
2545	48,149	-6
2546	76,995	60

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2547: ออนไลน์)



รูป 1.1 แสดงอัตราการขยายตัวของรถยนต์นั่งและชิ้นส่วน พ.ศ. 2536-พ.ศ. 2546

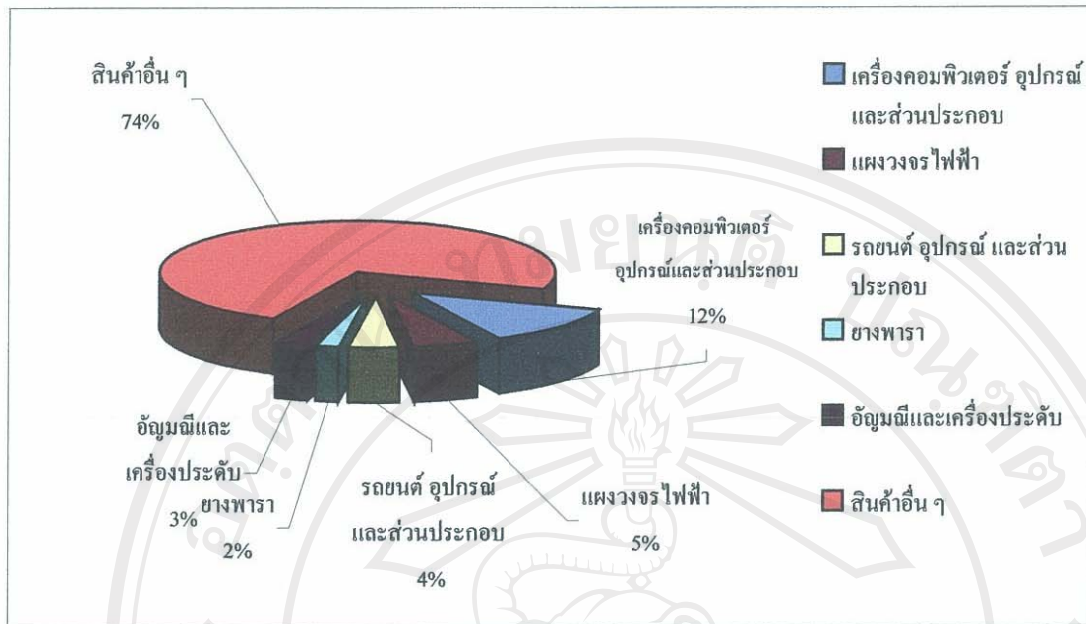
ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2547: ออนไลน์)

จากรูป 1.1 แสดงได้ว่าอัตราการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนของประเทศไทยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะหลังจากเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่เมื่อพิจารณาดูในปีพ.ศ. 2545 พบว่ามีอัตราการขยายตัวการส่งออกที่ลดลง เนื่องมาจากการที่ประเทศจีนได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกทำให้สินค้าที่มาจากประเทศจีนที่มีราคาถูกกว่าสามารถที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดและส่งผลกระทบต่อตรงประเทศไทย

ตาราง 1.6 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้าที่สำคัญของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2544-พ.ศ.2546

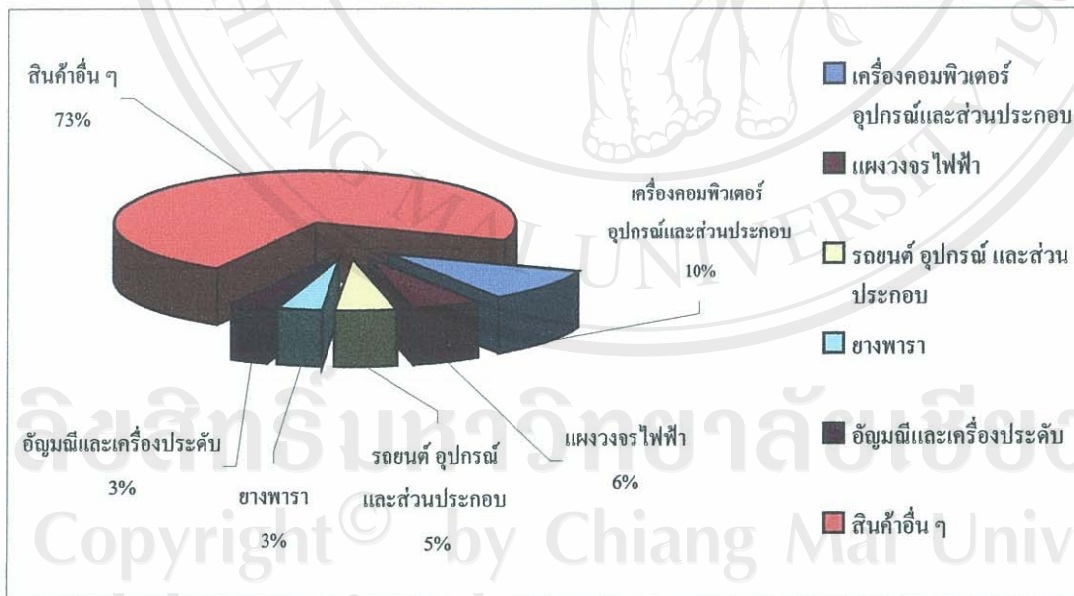
รายการ	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)			สัดส่วน (ร้อยละ)		
	2544	2545	2546	2544	2545	2546
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	351,797.80	320,571.90	340,076.40	12.2	10.9	10.2
แผงวงจรไฟฟ้า	154,879.50	148,064.20	191,606.50	5.37	5.02	5.75
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	117,613.80	125,270.80	165,104.40	4.08	4.24	4.95
ยางพารา	58,708.00	74,603.60	115,822.70	2.04	2.53	3.47
อัญมณีและเครื่องประดับ	81,312.20	93,081.30	104,543.80	2.82	3.15	3.14
สินค้าอื่น ๆ	2,120,391.40	2,190,475.10	2,416,774.80	73.50	74.19	72.53
รวมมูลค่าการส่งออก	2,884,702.70	2,952,066.90	3,333,928.60	100	100	100

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2547: ออนไลน์)



รูป 1.2 แผนภูมิแสดงสัดส่วนการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนกับสินค้าที่ส่งออกอื่น ๆ ที่สำคัญ
ในปี พ.ศ. 2544

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2547: ออนไลน์)



รูป 1.3 แผนภูมิแสดงสัดส่วนการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนกับสินค้าที่ส่งออกอื่น ๆ ที่สำคัญ
ในปี พ.ศ. 2546

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2547: ออนไลน์)

แต่เมื่อพิจารณาการเพิ่มขึ้นของสัดส่วนการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนทำให้มีความน่าสนใจที่จะศึกษาการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้นว่ามีลักษณะการขยายตัวไปในทิศทางใด พร้อมทั้งเป็นการวางแผนกลยุทธ์การตลาดได้ถูกต้อง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อพยากรณ์มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนรายเดือน โดยวิธีการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลอง ARIMA

1.3 ประโยชน์ที่จะได้จากการศึกษา

- 1) เพื่อสามารถพยากรณ์มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนในอนาคต ด้วยแบบจำลอง ARIMA
- 2) เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการผลิตรถยนต์นั่งและชิ้นส่วน ในการตัดสินใจวางแผนการผลิตและการส่งออกให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ในการศึกษารั้งนี้จะพิจารณามูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนซึ่งจะใช้มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วน ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2536 ถึง พ.ศ.2546 จำนวนทั้งหมด 132 เดือน

1.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษารั้งนี้เป็น ข้อมูลทุติยภูมิ (Time-Series Data) ซึ่งได้ใช้ข้อมูลมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนของไทยเป็นรายเดือน จำนวน 132 เดือน ตั้งแต่ ปีพ.ศ.2536 ถึง พ.ศ.2546 โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ธนาคารแห่งประเทศไทย

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

รถยนต์นั่งและชิ้นส่วน (Passenger Cars and Parts) คือ รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่ใช้ในการขับขีและชิ้นส่วน