

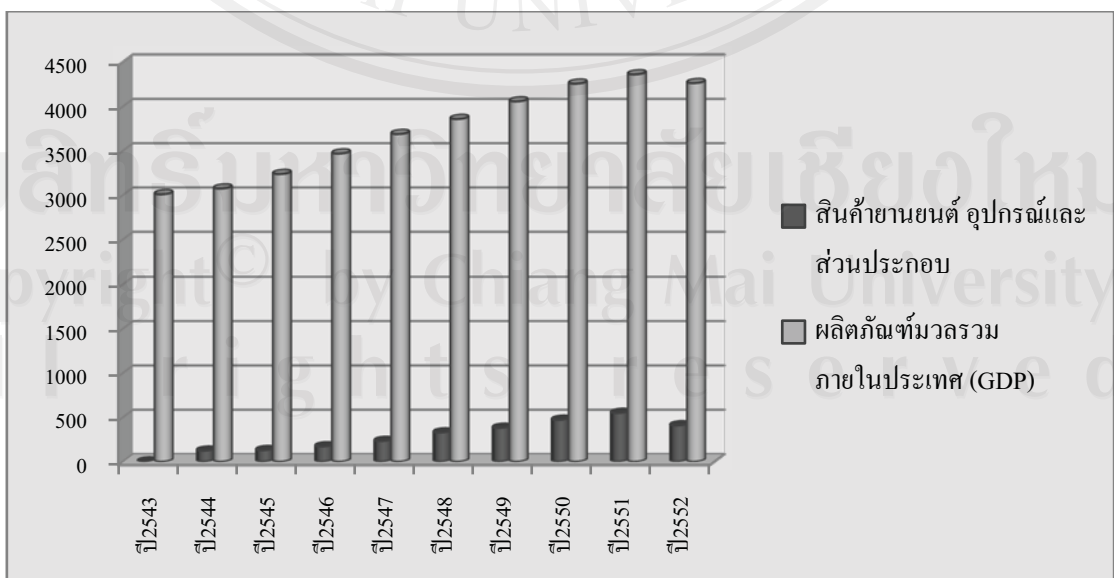
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

ยานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบเป็นสินค้าส่งออกในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ทั้งในด้านมูลค่าการส่งออก การจ้างงาน สร้างรายได้ในรูปเงินตราต่างประเทศให้กับประเทศไทย และก่อให้เกิดผลเชื่อมโยงไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมากมาย อาทิเช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์ อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนวงจร เป็นต้น เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ จะเห็นได้ว่าในช่วงเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมา มูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยสังเกตได้จาก รูปที่ 1.1 และตารางที่ 1.1 สัดส่วนสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.37 ในปี พ.ศ. 2543 เป็นร้อยละ 9.58 ในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

รูปที่ 1.1 สัดส่วนสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 - 2553



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 1.1 แสดงมูลค่าสินค้านำเข้าอุปกรณ์ และส่วนประกอบ กับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 - 2553

ปี	สินค้านำเข้า อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ (หน่วย: พันล้านบาท)	ผลิตภัณฑ์มวลรวม ภายในประเทศ (GDP) (หน่วย: พันล้านบาท)	สัดส่วนมูลค่าสินค้านำเข้า อุปกรณ์และส่วนประกอบ ต่อ GDP
2543	101.298	3,008.4	3.37
2544	122.871	3,073.6	3.99
2545	128.823	3,237.0	3.98
2546	171.002	3,468.1	4.93
2547	232.471	3,688.1	6.30
2548	328.306	3,858.0	8.51
2549	380.644	4,056.5	9.38
2550	471.068	4,256.5	11.01
2551	548.809	4,361.4	12.58
2552	408.299	4,263.3	9.58

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

แต่จากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่เกิดจากการบริหารสินเชื่อที่ไร้ประสิทธิภาพของประเทศ
สหรัฐฯ ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ได้ส่งผลกระทบไปทั่วโลก ทำให้ปริมาณการนำเข้าสินค้านำเข้า
อุปกรณ์และส่วนประกอบของประเทศผู้นำเข้าหลักอย่างประเทศออสเตรเลียซึ่งเป็นตลาดส่งออก
สินค้านำเข้าอุปกรณ์และส่วนประกอบอันดับ 1 ของไทย ได้ลดคำสั่งซื้อลงเพื่อให้สอดคล้องกับ
ความต้องการของผู้บริโภคที่ลดลง เช่นเดียวกับประเทศผู้นำเข้าสำคัญของโลกอื่น ๆ ดังตารางที่
3.2 ที่มีการลดคำสั่งซื้อสินค้านำเข้าอุปกรณ์และส่วนประกอบตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2551
ไม่ว่าจะเป็น สหรัฐอเมริกา เยอรมัน ฝรั่งเศส ฯลฯ จะสังเกตได้ว่ามูลค่าการนำเข้าของแต่ละประเทศ
มีปริมาณที่ลดลงในช่วงปี 2550 – 2551 ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก ทำ
ให้มูลค่าการนำเข้าสินค้านำเข้าอุปกรณ์และส่วนประกอบรวมของทุกประเทศลดต่ำลงอย่างเห็น
ได้ชัดจาก ปี 2551 มีมูลค่าการนำเข้าสินค้านำเข้าอุปกรณ์และส่วนประกอบรวมสุทธิอยู่ที่
998,057 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงเหลือเพียง 690,380 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2552 หรือลดลงถึงร้อย
ละ 44.57

ตารางที่ 1.2 มูลค่าการนำเข้าสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของประเทศผู้นำเข้า
สำคัญของโลก ตั้งแต่ปี 2548 – 2552

(หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

อันดับ	รายประเทศ	2548	2549	2550	2551	2552
1	สหรัฐอเมริกา	185,236	200,073	200,837	179,967	119,497
2	เยอรมัน	62,517	70,787	81,571	83,725	66,473
3	ฝรั่งเศส	46,301	49,154	58,888	62,267	47,286
4	อังกฤษ	55,593	59,326	70,539	60,610	39,522
5	แคนาดา	48,837	53,274	57,773	53,060	38,783
6	อิตาลี	39,803	42,438	51,203	48,577	38,677
7	เบลเยียม	30,538	34,420	41,549	45,351	33,665
8	สเปน	41,420	43,923	53,100	43,125	32,140
9	จีน	11,635	16,386	21,363	25,985	27,587
10	เม็กซิโก	21,086	23,948	25,421	25,049	17,639
11	ออสเตรเลีย	14,187	14,762	18,555	20,650	14,907
	โลก	811,267	847,464	989,181	998,057	690,380

ที่มา: Global Trade Atlas

อย่างไรก็ตามความต้องการสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบในตลาดโลกเริ่มมีการฟื้นตัวให้เห็นจากมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังตลาดโลกในช่วงปี พ.ศ. 2551 ถึง พ.ศ. 2552 ที่มีอัตราการส่งออกที่ลดลงถึง 27.74 % จากตารางที่ 1.3 ต่อมาปริมาณการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทย ในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2553 มีมูลค่า 6,698.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เติบโตร้อยละ 71.8 จากไตรมาสเดียวกันในปี พ.ศ. 2552 โดยการส่งออกรายเดือนเริ่มขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552 เป็นต้นมา หลังจากที่หดตัวติดต่อกันตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2551 แสดงให้เห็นถึงตลาดส่งออกสำคัญมีแนวโน้มดีขึ้น โดยเฉพาะตลาดส่งออกสำคัญของไทย อาทิ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น สหรัฐฯ และตะวันออกกลางยังคงมีอัตราการขยายตัวที่ดีต่อไปประเทศที่เป็นคู่ค้าสำคัญ ซึ่งในทีนี้จะศึกษาประเทศคู่ค้าสำคัญในภาคการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทย ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย ญี่ปุ่นและประเทศสหรัฐฯ

ตารางที่ 1.3 การส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังตลาดโลก ตั้งแต่เดือน ก.ค. 2552 ถึง พ.ค. 2553

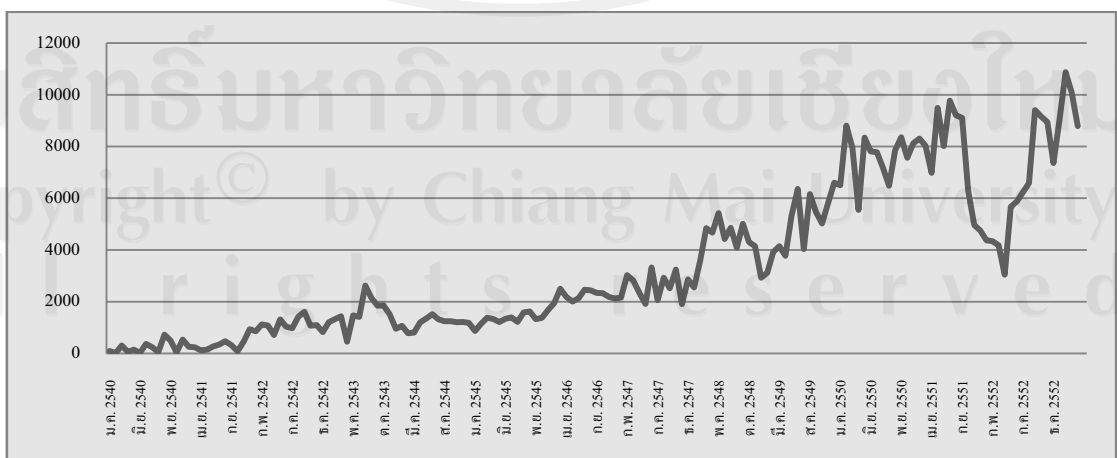
(หน่วย : พันล้านบาทหรือสหรัฐ)

ประเทศ	2548	2549	2550	2551	2552
ออสเตรเลีย	1,273.84	1,575.32	2,612.69	2,833.59	2,213.85
อินโดนีเซีย	1,157.43	836.27	1,399.02	2,144.55	1,309.54
ญี่ปุ่น	765.16	992.86	1,219.17	1,370.20	767.23
มาเลเซีย	653.95	678.85	879.83	1,275.72	1,083.93
ซาอุดีอาระเบีย	474.24	620.36	654.97	814.81	895.07
ฟิลิปปินส์	518.59	605.86	761.00	814.64	820.34
สหรัฐอเมริกา	430.24	519.45	557.65	579.63	459.49
สหราชอาณาจักร	414.72	642.58	527.50	571.93	252.99
เวียดนาม	227.93	262.58	350.81	501.33	582.92
แอฟริกาใต้	279.29	334.64	434.84	397.45	270.97
โลก	10,109.59	12,202.12	16,164.24	19,600.74	14,163.29

ที่มา: สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์

รูปที่ 1.2 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังประเทศออสเตรเลีย แบบรายเดือน ตั้งแต่ ม.ค. 2540 ถึง เม.ย. 2553

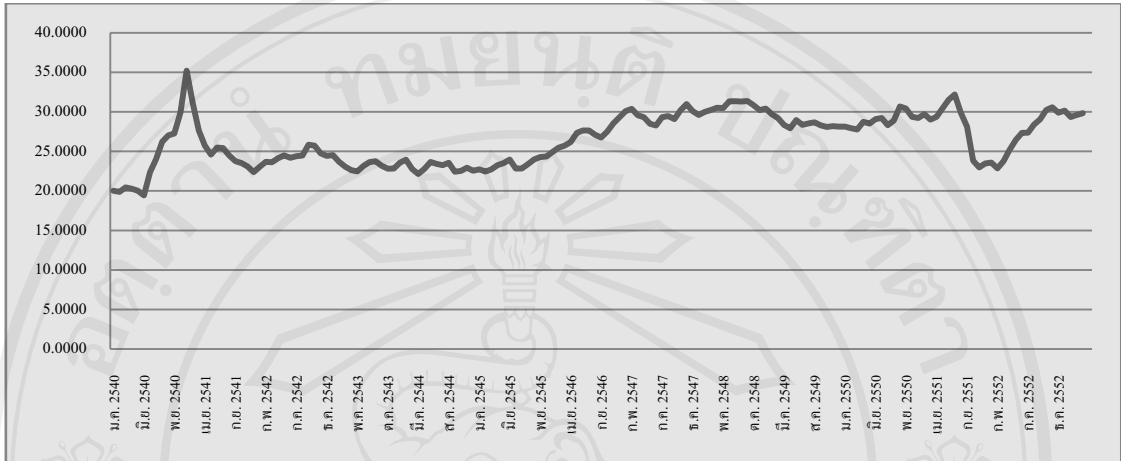
(หน่วย: ล้านบาท)



ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

รูปที่ 1.3 แสดงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทยต่อเงินดอลลาร์ของออสเตรเลีย ตั้งแต่ ม.ค. 2540 ถึงเม.ย. 2553

(หน่วย: THB : AUD)



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาถึง มูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไป ออสเตรเลียจากรูปที่ 1.2 ซึ่งเป็นตลาดหลักในการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทย ออสเตรเลียถือได้เป็นตลาดสินค้ายานยนต์ที่น่าสนใจ เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของออสเตรเลียยังมีค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็กและยังขาดประสิทธิภาพในการผลิต ปัจจัยดังกล่าวทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของออสเตรเลียไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้ทันกับการขยายตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศปริมาณการผลิตรถยนต์ในออสเตรเลียในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศจึงต้องพึ่งพาการนำเข้าสูงถึงร้อยละ 60 ของปริมาณรถยนต์ใหม่ที่ใช้ในประเทศ ดังนั้นจึงเป็น โอกาสของผู้ส่งออกยานยนต์ในไทยที่จะเพิ่มส่วนแบ่งตลาดยานยนต์ในประเทศออสเตรเลีย

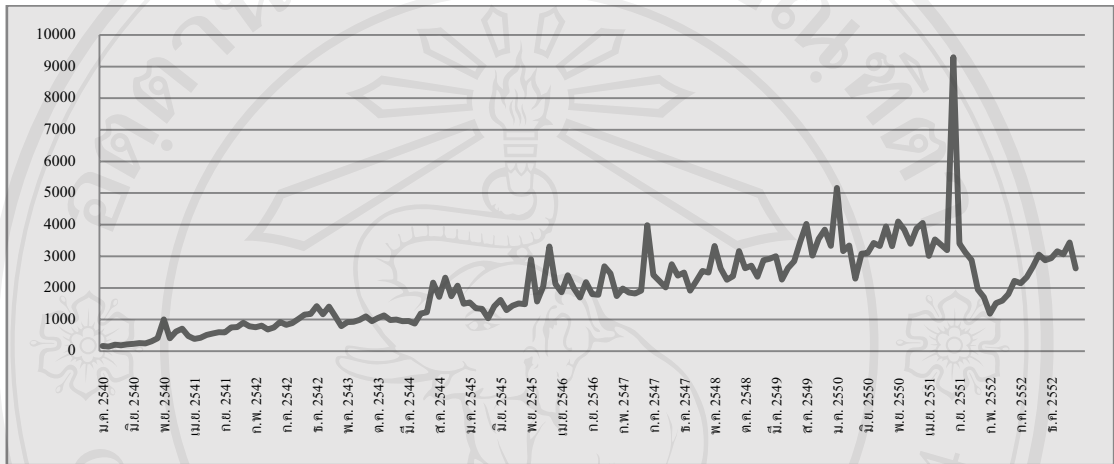
เนื่องจากว่าในช่วงตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2551 ถึง เมษายน พ.ศ. 2552 ออสเตรเลียมีการชะลอการนำเข้าสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยลงอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากวิกฤตทางการการเงินของสหรัฐฯ ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของออสเตรเลีย จนกระทั่งไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2552 เริ่มมีมูลค่าการนำเข้าสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยมากขึ้น

อัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทยต่อเงินดอลลาร์ของออสเตรเลียเป็นตัวแปรที่มีความสำคัญต่อมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังประเทศออสเตรเลีย โดยสังเกตได้จากรูปที่ 1.3 อัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทย (THB) ต่อเงินดอลลาร์ออสเตรเลีย (AUD) มีความผันผวนค่อนข้างมากในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจไทยรวมถึงวิกฤตเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ด้วย อย่างไรก็ตามมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีแนวโน้มในลักษณะ

ที่มีความสัมพันธ์กับอัตราแลกเปลี่ยน โดยสังเกตจากมูลค่าส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของแนวโน้มอัตราแลกเปลี่ยน (เงินบาทอ่อนตัว) ก่อนช่วงชัดเจน

รูปที่ 1.4 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น แบบรายเดือน ตั้งแต่ ม.ค. 2540 ถึง เม.ย. 2553

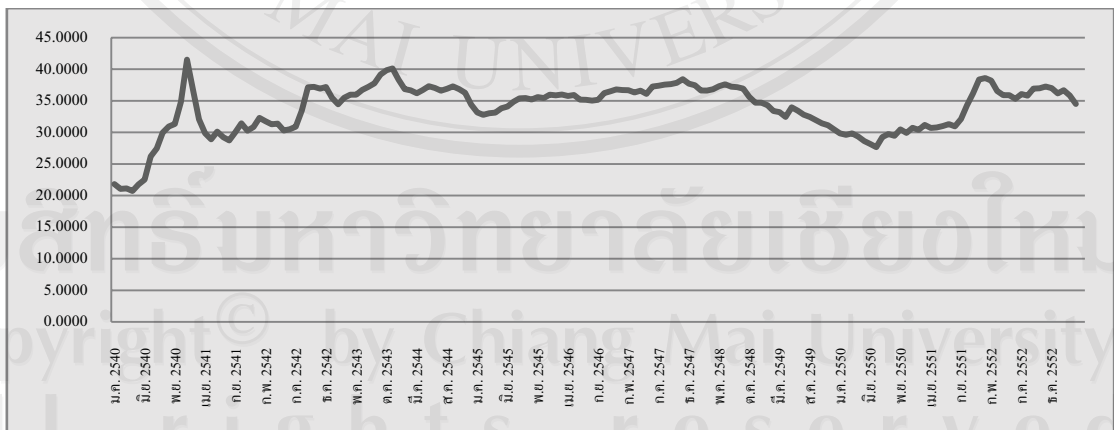
(หน่วย: ล้านบาท)



ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

รูปที่ 1.5 แสดงอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทไทยต่อเงินเยนของญี่ปุ่น ตั้งแต่ ม.ค. 2540 ถึง เม.ย. 2553

(หน่วย THB : 100 JPY)



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

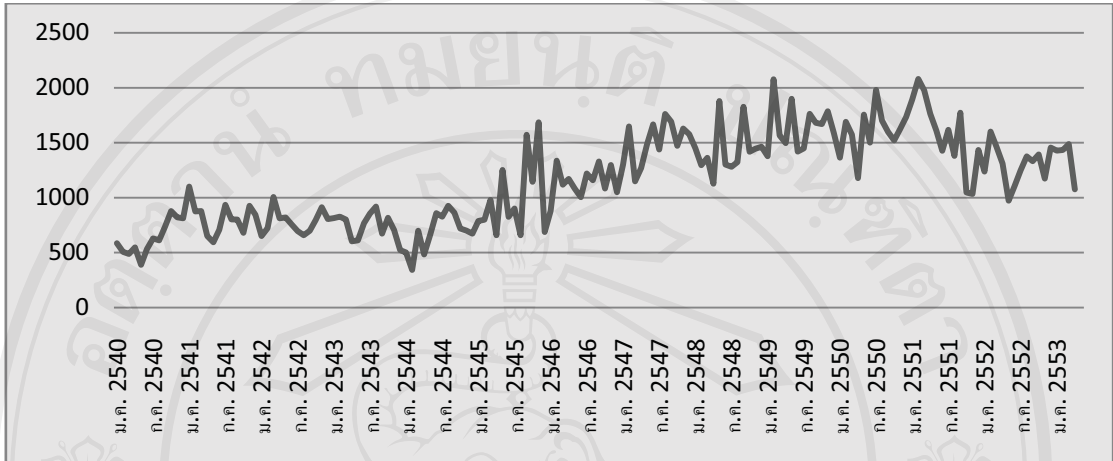
การค้าระหว่างไทยกับประเทศญี่ปุ่นนั้นมีความเป็นเวลานานมาแล้วซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ทำ การค้ากันจะเป็นสินค้าอุตสาหกรรมเป็นหลัก สินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบก็เป็นอีก หนึ่งสินค้าที่มีมูลค่าการค้าระหว่าง 2 ประเทศที่สูงมาก จากรูปที่ 1.4 จะแสดงถึงมูลค่าการส่งออก สินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น จากกราฟจะเห็นได้ว่าในช่วง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2551 ไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบไปยัง ประเทศญี่ปุ่นสูงถึง 9,294.94 ล้านบาท ซึ่งนับว่าเป็นมูลค่าที่สูงมาก ส่งผลให้ตลาดส่งออกยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบไปยังญี่ปุ่นเริ่มมีความน่าสนใจต่อผู้ส่งออกรายใหม่เป็นอย่างมาก

หลังจากนั้น การนำเข้าของญี่ปุ่นเริ่มลดต่ำลงอย่างน่าตกใจ โดยทางการญี่ปุ่นได้ปรับลดอัตรา การขยายตัวของเศรษฐกิจญี่ปุ่นปี 2551 ที่จะติดลบร้อยละ 1.8 จากที่เคยคาดการณ์ไว้ที่ลบ 0.4 เนื่องจากเศรษฐกิจญี่ปุ่นซึ่งพึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก ได้รับผลกระทบเป็นลูกโซ่จากวิกฤต เศรษฐกิจโลก การชะลอตัวลงอย่างมากของการส่งออกไปยังตลาด สหรัฐฯ อังกฤษ และยุโรปบาง ประเทศซึ่งเป็นตลาดคู่ค้าที่สำคัญ ทำให้ส่งผลต่อการผลิตภาค อุตสาหกรรมทั้งอุตสาหกรรมส่งออก โดยตรง และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การจ้างงาน และการใช้จ่ายของภาคครัวเรือน แต่สถานการณ์ ของญี่ปุ่นเริ่มที่จะเข้าที่เข้าทางในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2553 อันเนื่องมาจากทั้งการส่งออก และความต้องการในประเทศขยายตัวมากขึ้น

อัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทยต่อเงินเยนของญี่ปุ่นในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 นั้นได้มีการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนอย่างต่อเนื่อง จากรูปที่ 1.5 แสดงให้เห็นว่าอัตรา แลกเปลี่ยนของเงินบาทไทย (THB) ต่อเงินเยนของญี่ปุ่น (100JPY) มีความผันผวนค่อนข้างมาก ในช่วงวิกฤต อัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทยต่อเงินเยนของญี่ปุ่นปรับตัวสูงสุดอยู่ที่ 41.52 บาท ต่อ 100 เยน หลังจากนั้นก็มีการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศซึ่งไม่ค่อย เห็นความผันผวนมากเท่าไรนักโดยมีช่วงการแกว่งอยู่ที่ประมาณ 40 - 27 บาทต่อ 100 เยน โดย สาเหตุหลักมาจากทั้งปัญหาเศรษฐกิจถดถอยของญี่ปุ่นเอง และปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจโลกด้วย อย่างไรก็ตามมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีแนวโน้มในลักษณะที่มี ความสัมพันธ์กับอัตราแลกเปลี่ยน โดยสังเกตจากมูลค่าส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามการเพิ่มขึ้น ของแนวโน้มอัตราแลกเปลี่ยน (เงินบาทอ่อนตัว)

รูปที่ 1.6 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังประเทศ
สหรัฐฯ แบบรายเดือน ตั้งแต่ ม.ค. 2540 ถึง เม.ย. 2553

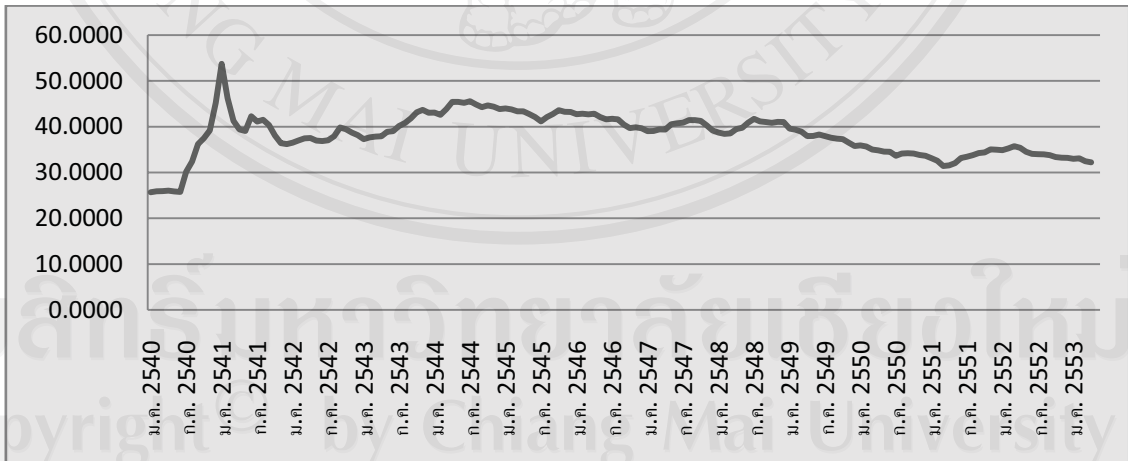
(หน่วย: ล้านบาท)



ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

รูปที่ 1.7 แสดงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทยต่อเงินดอลลาร์ของสหรัฐฯ ตั้งแต่ ม.ค. 2540 ถึง
เม.ย. 2553

(หน่วย: THB : USD)



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

เนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจทางการเงินของสหรัฐอเมริกาได้ส่งผลให้บริษัทยานยนต์ยักษ์ใหญ่ต้องประสบปัญหาทางการเงินอย่างหนักส่งผลเสียหายอย่างมากต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากตลาดยานยนต์ของสหรัฐอเมริกานั้นเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ ดังนั้นเมื่อเกิดวิกฤตเศรษฐกิจทำให้อุตสาหกรรมต้องลดต้นทุนการผลิตลง โดยการลดจำนวนแรงงานลง ทำให้เกิดปัญหาเป็นลูกโซ่

ผลพวงที่ตามมาของวิกฤตเศรษฐกิจคือทำให้เศรษฐกิจของสหรัฐฯ เข้าสู่ช่วงถดถอย อีกทั้งมีการแข่งขันในตลาดยานยนต์จากต่างประเทศสูงเพื่อให้ได้ส่วนแบ่งตลาดในประเทศไป จนกระทั่งเมื่อมีโครงการ Cash for Clunker เพื่อกอบกู้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของสหรัฐฯ ของประธานาธิบดี Barack Obama (รัฐบาลสหรัฐฯ ให้เงินสนับสนุนซื้อรถเก่า 4,500 เหรียญแก่ผู้ที่ซื้อรถใหม่ที่เป็นรถแบบประหยัดน้ำมัน) ซึ่งสิ้นสุดลงเมื่อเดือนสิงหาคม 2552 ที่ผ่าน มีผลกระตุ้นยอดขายรถยนต์เพิ่มขึ้นถึงจำนวน 690,000 คันการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ช่วยให้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของสหรัฐฯ กลับมาคืนชีพได้อีกครั้ง ยอดจำหน่ายของรถยนต์ในสหรัฐฯ ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นนับตั้งแต่เดือนมกราคม 2553 ร้อยละ 6.25 เดือนกุมภาพันธ์ ร้อยละ 13.26 เดือนมีนาคม ร้อยละ 24.41 และเดือนเมษายน ร้อยละ 19.82 เป็นลำดับ

จากการขยายตัวของตลาดจำหน่ายรถยนต์ของสหรัฐฯ ส่งผลกระทบทางตรงต่อการเพิ่มความต้องการอุปกรณ์และส่วนประกอบยานยนต์ สหรัฐฯ หันไปพึ่งการนำเข้าเป็นหลัก เนื่องจากกำลังผลิตในประเทศไม่เพียงพอ โรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในสหรัฐฯ จำนวนมาก เลิกกิจการไปหรือย้ายฐานการผลิตไปต่างประเทศ ในช่วงเศรษฐกิจถดถอย ดังนั้นนี่จึงเป็นโอกาสสำหรับตลาดอุปกรณ์และส่วนประกอบยานยนต์ของไทยในการส่งออกไปยังประเทศสหรัฐฯ จากรูปที่ 1.6 แสดงถึงมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังประเทศสหรัฐฯ จากกราฟจะเห็นได้ว่ามูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบค่อนข้างมีความผันผวนอย่างมาก

แต่ก่อนนั้นไทยได้เคยใช้ระบบตะกร้าเงิน โดยอิงค่าเงินบาทกับเงินสกุลสำคัญของโลกอย่างสหรัฐอเมริกาโดยมีอัตราแลกเปลี่ยนคงที่อยู่ประมาณ 25 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อมาเมื่อเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ “ต้มยำกุ้ง” อัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทยต่อเงินดอลลาร์ของสหรัฐฯ ได้เปลี่ยนไปใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนแบบลอยตัวอย่างมีการจัดการ จึงทำให้เกิดความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างมากในช่วงวิกฤต โดยอัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทยต่อเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ปรับตัวสูงสุดอยู่ที่ 53.74 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจากรูปที่ 1.7 อัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทไทย (THB) ต่อเงินดอลลาร์ของสหรัฐฯ (USD) จะเห็นได้ว่ามีความผันผวนอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยจะสังเกตเห็นได้ว่าตั้งแต่ช่วงปลายปี พ.ศ. 2549 เงินดอลลาร์สหรัฐฯ เริ่มมีการอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ค่าเงินบาทไทยต่อดอลลาร์สหรัฐฯ มีความแข็งค่าขึ้น สาเหตุหลักนั้นมาจากวิกฤตเศรษฐกิจภายในประเทศที่มีผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนจากต่างประเทศทำให้ส่งผลต่อการลดค่าของค่าเงินดอลลาร์อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2551 อย่างไรก็ตามมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีแนวโน้มในลักษณะที่มี

ความสัมพันธ์กับอัตราแลกเปลี่ยน โดยสังเกตจากมูลค่าส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของแนวโน้มอัตราแลกเปลี่ยน (เงินบาทอ่อนตัว)

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้นแสดงให้เห็นว่า ถึงแม้ว่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจไทยทั้งทาง ด้านมูลค่าการค้าระหว่างประเทศและ ด้านการเพิ่มหน่วยการผลิตของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ แต่ก็ยังมีอุปสรรคในการส่งออกจากวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่เกิดจากปัญหาสินเชื่อคุณภาพต่ำ (Sub-prime) ของสหรัฐฯ ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของหลาย ๆ ประเทศ เนื่องจากประเทศสหรัฐฯ เป็นประเทศคู่ค้ารายใหญ่ของโลก เมื่อสหรัฐฯ ประสบปัญหาเศรษฐกิจถดถอย ทำให้ ผู้บริโภคมีความกังวลและมีการใช้จ่ายอย่างระมัดระวังมากขึ้น ส่งผลให้ความต้องการภายในประเทศลดลงจึงต้องลดปริมาณการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ทำให้ในหลาย ๆ ประเทศที่เป็นคู่ค้ากับ สหรัฐฯ เกิดปัญหา ยอดการส่งออกถดถอย โดยเฉพาะประเทศที่เศรษฐกิจต้องพึ่งพาการส่งออกเป็นหลัก ทำให้ได้รับผลกระทบไปด้วย

นอกเหนือจากปัญหาด้านวิกฤตเศรษฐกิจโลกแล้วยังมีปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวกำหนดมูลค่าการส่งออกของประเทศอีกตัวก็คือ อัตราแลกเปลี่ยน ในอดีตนั้นประเทศไทยใช้อัตราแลกเปลี่ยนคงที่แบบอิงตะกั่วเงิน อัตราแลกเปลี่ยนค่อนข้างที่จะคงที่ เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลที่ไม่ต้องการให้อัตราแลกเปลี่ยนผันผวนมาก เพื่อรักษาเสถียรภาพและความเชื่อมั่นต่อค่าเงินบาท ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนไม่สะท้อนภาพที่แท้จริงของเศรษฐกิจไทย อย่างไรก็ตาม จากการที่ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ.2538 โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับเงินเยน ทำให้ใน พ.ศ.2539 ค่าเงินบาทแข็งขึ้นตามค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ จนค่าเงินบาทมีค่าสูงเกินกว่าความเป็นจริง (Over valued) ส่งผลให้การส่งออกหดตัวลงอย่างมาก และการขาดดุลการค้าเพิ่มขึ้น ทำให้ธนาคารแห่งประเทศไทยต้องใช้จ่ายเงินสำรองทางการเป็นจำนวนมากในการแทรกแซงเพื่อพยุงค่าเงินบาท ส่งผลให้เงินทุนสำรองระหว่างประเทศลดลงจำนวนมาก จากประมาณ 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2540 เหลือเพียง 2,800 และ 1,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในเดือนมิถุนายนและกรกฎาคม พ.ศ. 2540 ตามลำดับ ดังนั้น ธนาคารแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงระบบอัตราแลกเปลี่ยนแบบตะกั่วเงินเป็นระบบอัตราแลกเปลี่ยนแบบลอยตัวภายใต้การจัดการ (Managed Floating Exchanging Rate System) ในวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ.2540 และยังคงใช้ระบบดังกล่าวนี้มาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นเหตุผลว่าทำไมการศึกษาในครั้งนี้จึงได้ทำการเลือกข้อมูลอัตราแลกเปลี่ยนในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 นั้นก็เป็นเพราะประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงระบบอัตราแลกเปลี่ยนให้เป็นแบบอัตราแลกเปลี่ยนลอยตัวแบบมีการจัดการ ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนของไทยเกิดความผันผวนเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลงอย่างมากในระยะแรกและมีค่าเฉลี่ย

สูงสุดในเดือน มกราคม พ.ศ. 2541 เท่ากับ 53.40 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ดังรูปที่ 1.7 หลังจากนั้น อัตราแลกเปลี่ยนยังคงมีความผันผวนอยู่ในช่วงระหว่าง 35-40 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ และค่อย ๆ ลดความผันผวนลง

จากรูปที่ 1.3, 1.5, 1.7 จะสามารถสังเกตเห็นได้ว่าหลังจากที่ประเทศไทยได้เปลี่ยนระบบอัตราแลกเปลี่ยนเป็นแบบลอยตัวภายใต้การจัดการแล้ว ทำให้ภาคการค้าระหว่างประเทศไทยที่เคยชินกับระบบอัตราแลกเปลี่ยนแบบตะกร้าเงินที่มีอัตราแลกเปลี่ยนแบบคงที่ ต้องมาเผชิญกับภาวะความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ และอุปทานของตลาดโลก ซึ่งยากต่อการคาดเดา เป็นที่แน่นอนว่าภาคการส่งออกย่อมที่จะได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเช่นเดียวกัน กล่าวคือผลของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนทำให้ราคาสินค้าส่งออกของไทยมีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ส่งผลให้ลูกค้าชาวต่างประเทศมีปฏิกิริยาต่อการเปลี่ยนแปลงของการเปลี่ยนแปลงราคาสินค้าส่งออกของไทยไปด้วย

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงขึ้นลงของอัตราแลกเปลี่ยนนี้เองมีบทบาทสำคัญต่อปริมาณการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบในแง่ของราคาสินค้าในสายตาของชาวต่างประเทศซึ่งได้รับผลกระทบมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยอัตราแลกเปลี่ยนที่อ่อนค่าหรือแข็งค่าลงจะเป็นแรงกระตุ้นต่อมีคำสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศ ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงของปริมาณการส่งออกสินค้าในประเทศ ดังนั้นจึงมีความน่าสนใจทำการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังประเทศออสเตรเลีย ญี่ปุ่นและสหรัฐฯ อีกทั้งเพื่อเป็นการนำผลการศึกษาที่ได้สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาและวางกลยุทธ์ไว้รองรับสำหรับการแข่งขันด้านการส่งออกในอนาคตที่จะทวีความเข้มข้นมากขึ้นต่อไป และนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้แข็งแกร่งแบบยั่งยืน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อทำการทดสอบและศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

เป็นประโยชน์ต่อ การวางแผนพัฒนาและวางกลยุทธ์ต่อองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการทั้ง

ขนาดเล็ก กลางและใหญ่ กรมส่งเสริมการส่งออกกระทรวงพาณิชย์ที่มีหน้าที่ในการให้ข้อมูล ข่าวสารแก่ผู้ส่งออกรายใหม่ ทำให้ผู้ส่งออกรายใหม่ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ รวมถึงสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกได้อย่างยั่งยืน

1.4 ขอบเขตการศึกษาการศึกษา

การศึกษานี้ได้ทำการทดสอบถึงความสัมพันธ์ระหว่างความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ในรูปของค่าเงินบาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย, เงินเยน (100 เยน) และดอลลาร์สหรัฐ ๑ กับความผันผวนของมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยกับประเทศ ออสเตรเลีย, ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสหรัฐอเมริกาตามลำดับ ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ เป็นข้อมูลเป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ของอัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย เยน และดอลลาร์สหรัฐ) และมูลค่าสินค้ายานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบส่งออกของไทยไป ประเทศออสเตรเลีย, ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ซึ่งข้อมูลที่น่าวิเคราะห์ทั้งหมดเป็นข้อมูลอนุกรม เวลาแบบรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2540 ถึงเดือนเมษายน 2553รวมทั้งหมด 160 ข้อมูล โดยการศึกษานี้ ได้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิอนุกรมเวลา (Time Series) แบบรายเดือน ตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ. 2540 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2553