

รายงานผลการวิจัย

เรื่อง

ศักยภาพและขีดความสามารถด้านการแข่งขัน ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร. อัจฉรา จันทร์ฉาย

รองศาสตราจารย์จินตนา บุญบังการ

รองศาสตราจารย์สุมน มาลาสิทธิ์

รองศาสตราจารย์สุพัตรา บุญมาก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พักตร์ผจง วัฒนสินธุ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุทธิมา ชำนาญเวช

อาจารย์ ดร. พรรณนิภา รอดวรรณะ

อาจารย์ ดร. จิตติพร ชมภูคำ

มีนาคม 2549

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เงินอุดหนุนงบประมาณแผ่นดิน

ประจำปีงบประมาณ 2547

คำนำ

การวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนจากงบประมาณแผ่นดินในการศึกษา ผลการศึกษานี้สำเร็จได้ โดยได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลจากผู้ประกอบการ และผู้บริหารจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ผลการศึกษา คาดว่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในการใช้เป็นค่าอ้างอิง (Benchmark) ในการเปรียบเทียบศักยภาพการแข่งขัน และต่อภาครัฐในการนำผลการศึกษาไปใช้ในการพัฒนา อุตสาหกรรมต่อไป



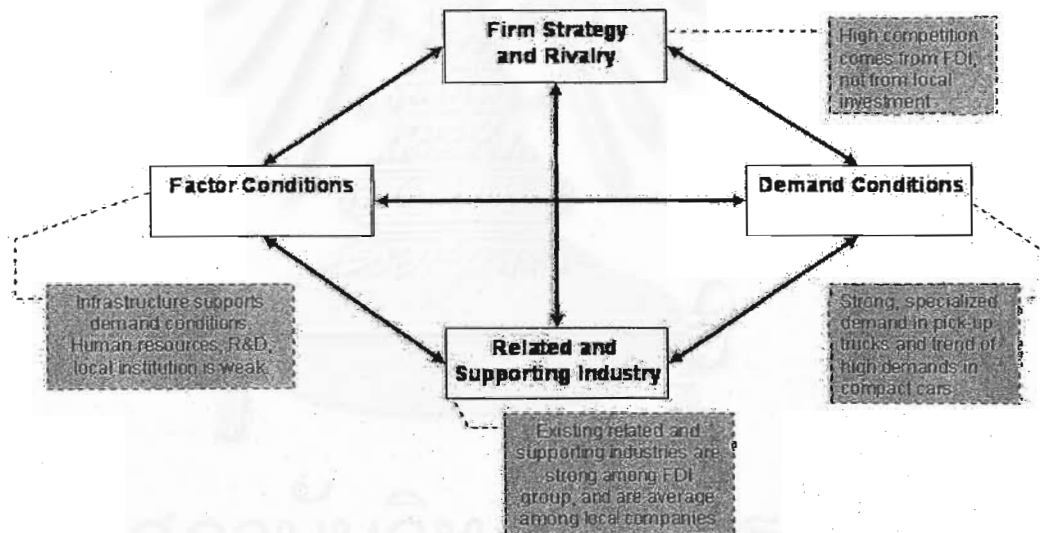
สถาบันวิจัยบริหาร
วาลงกรณ์มหาวิทาลัย

บทสรุปผู้บริหาร

การศึกษาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา ศักยภาพของอุตสาหกรรม รวมถึงการสร้างดัชนีชี้วัดศักยภาพของอุตสาหกรรม การศึกษาใช้การ วิจัยจากข้อมูลทุติยภูมิและปฐมภูมิ โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ ผลการศึกษาสรุปได้ ดังนี้

ศักยภาพการแข่งขัน โดยใช้ตัวแบบ Diamond Model

Diamond Model for Automotive Industries



ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะสั้นนั้นยังคงมีอยู่ ทั้งนี้เนื่องจาก

1. ความต้องการที่มีลักษณะเฉพาะที่สามารถใช้ได้เอนกประสงค์ในตลาดรถปิกอัพ และความต้องการรถยนต์นั่งขนาดเล็กของประชากรวัยทำงานนั้น ส่งผลให้ตลาดยานยนต์ในประเทศเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. การแข่งขันที่รุนแรงซึ่งเป็นนโยบายจากบริษัทแม่จากต่างประเทศทำให้เกิดการแข่งขันกัน โดยมีการเพิ่มเซกเมนต์ทางการตลาดใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง และเน้นการนำเสนอรูปลักษณ์ของรถยนต์ ตลอดทั้งแคมเปญต่าง ๆ เพื่อดึงดูดผู้บริโภค
3. ระบบถนนไฮเวย์ ทางยกระดับ ทางด่วน ถนนวงแหวนรอบนอก ประเทศไทยถูกจัดว่ามีสัดส่วนถนนไฮเวย์ที่รวดยางและเทคอนกรีตอยู่ในอันดับที่ 14 ของโลก
4. อุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง (Supporting and Related Industries) มีความสามารถในการแข่งขันอยู่ในระดับปานกลาง อันเนื่องมาจากบริษัทที่มีบริษัทแม่ร่วมทุนหรือบริษัทที่มีบริษัทแม่จากต่างประเทศสนับสนุน

อย่างไรก็ตามความสามารถในการแข่งขันในระยะสั้นของไทยไม่สามารถแข่งขันได้ในระยะยาวเนื่องจาก

1. ประเทศไทยพึ่งพิงความสามารถในการแข่งขันของบริษัทยานยนต์ข้ามชาติ ซึ่งบริษัทข้ามชาติเหล่านี้มี First Tier Supplier และ โรงงานผลิตรถยนต์เป็นของตนเอง โดยการวิจัยและพัฒนาตลอดจนความรู้ทางด้านเทคนิคขั้นสูงยังไม่ได้ถ่ายทอดมายังบุคลากรของไทยมากเพียงพอที่จะทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีความแข็งแกร่ง
2. ต้นทุนในการผลิตสูงและประสิทธิภาพในการผลิตอยู่ในระดับต่ำทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว
3. บุคลากร สถาบันการศึกษา และ สถาบันที่ทำงานวิจัย (Intangible Resources) ยังขาดความพร้อม อาทิเช่น บุคลากรยังไม่มีความสามารถในภาคปฏิบัติมากพอและขาดความรู้เฉพาะทางสถาบันการศึกษาที่สอนทางด้านยานยนต์โดยเฉพาะยังมีอยู่น้อย และ สถาบันที่ทำงานวิจัยยังไม่มีความสามารถมากพอที่จะทำงานวิจัยที่ซับซ้อนหรือเทคโนโลยีขั้นสูงได้ เป็นต้น

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมสนับสนุนที่ไม่มีบริษัทแม่ร่วมทุนหรือบริษัทที่มีบริษัทแม่จากต่างประเทศสนับสนุนมีความสามารถในการแข่งขันน้อย

ดัชนีชี้วัดความสามารถการแข่งขันโดยใช้ BSC

ผลการศึกษาได้จัดทำดัชนีชี้วัดเพื่อประเมินศักยภาพการแข่งขัน ดังนี้

	ดัชนี	ค่าอ้างอิง
ด้านการเงิน	ร้อยละของค่าแรงต่อต้นทุนรวม	13.41
	ร้อยละของค่าวัสดุคิบบและชิ้นส่วนต่อต้นทุนรวม	59.05
	ร้อยละของค่าเสื่อมราคาต่อต้นทุนรวม	9.03
	ร้อยละของค่าพลังงานต่อต้นทุนรวม	3.85
	ร้อยละของค่าวิจัยและพัฒนาต่อต้นทุนรวม	2.62
	ร้อยละของค่าดอกเบี้ยต่อต้นทุนรวม	6.34
	ร้อยละของค่าใช้จ่ายใน โรงงานและค่าเสียหายต่อต้นทุนรวม	13.13
	กำไรต่อสินทรัพย์รวม (ROA)	6.39%
	กำไรต่อยอดขาย (ROS)	10.19%
	กำไรต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE)	7.52%
	อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	7.10 เท่า
	อัตราส่วนทุนหมุนเวียนอย่างถึงแก่น	4.62 เท่า
	D/R ratio (หนี้สิน : ทุน)	0.19 : 1
	อัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์	0.96 รอบ
	อัตราการหมุนเวียนของสินค้า	19.15 รอบ
	ระยะเวลาการถือสินค้า	39.76 วัน
	อัตราการหมุนเวียนของลูกหนี้	6.56 รอบ
ด้านลูกค้า	มูลค่าการร้องเรียนของลูกค้า	1.44%
	การพัฒนาลูกค้าใหม่	5.36%
	การรักษาลูกค้า	78.42%
	การพัฒนาช่องทางการจำหน่ายสินค้า	24.76%
ด้านประสิทธิภาพ การบริหาร	อัตราการใช้กำลังการผลิตของเครื่องจักร	72.22%
	ระยะเวลาผลิตและจัดส่งสินค้า (วัน)	29.10 วัน
	คุณภาพตามข้อกำหนดของลูกค้า	87.59%

	ดัชนี	ค่าอ้างอิง
	มูลค่าแรงงานต่อมูลค่าเครื่องจักร	1.29%
	อัตราของเสีย	35.89%
	เทคโนโลยีการผลิต	H 33.33% M 66.67%
	อัตราการออกจากงานของพนักงาน	11.97%
	อัตราส่วน Technical Man Power	21.51%
ด้านการเรียนรู้และเติบโต	การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ปีละ	25.74
	สัดส่วนการผลิต OEM:ODM:OBM	51.47 : 3.13 : 3.13
	มูลค่าสินค้าใหม่ต่อมูลค่าสินค้ารวม	16.75%
	ค่าใช้จ่ายการพัฒนาอุตสาหกรรม	280,000 บาท
	จำนวนวันในการฝึกอบรมต่อคน	
ระดับคนงาน	5.06 วัน/คน	
ระดับผู้ควบคุมคนงาน	6.72 วัน/คน	
ระดับผู้บริหาร	5.39 วัน/คน	

ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาค้นคว้าได้เสนอแนะโดยจัดทำแผนที่กลยุทธ์โดยภาคอุตสาหกรรมและภาครัฐ รวมทั้งผู้ประกอบการต้องมีการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน 5 ด้าน ได้แก่ Market Efficiency Industrial Efficiency Infrastructure Supporting & Related Industry ด้าน Industrial Development และด้านการเงิน