

## บทที่ 6

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เชื่อมโยงจากอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีการพัฒนาควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมยานยนต์ ภายใต้อุปการะคุ้มครองของรัฐบาลมาตลอดเป็นระยะเวลาเกือบ 40 ปี มาตรการที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มากที่สุด จนทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนของไทยพัฒนาจนอยู่ในระดับที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน คือ การกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ โดยมาตรการดังกล่าวส่งผลให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบรถยนต์ เพื่อทำการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งการผลิตในช่วงแรกจะเป็นการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศเป็นหลัก แต่ด้วยมาตรการต่างๆ ของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ การกำหนดสัดส่วนในการลงทุน หรือการกำหนดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าของชิ้นส่วนยานยนต์ในอัตราสูง ทำให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการผลิตและการบริหารจัดการจากผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศ ส่งผลให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้มีการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนสามารถส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้ โดยอุตสาหกรรมยางรถยนต์และวงล้อรถยนต์ต่างก็เป็นอุตสาหกรรมที่มีการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากมูลค่าการส่งออกที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2542 อุตสาหกรรมยางรถบรรทุกมีมูลค่าการส่งออกถึง 4,508 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2534 ถึง 10 เท่าตัว เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมวงล้อรถยนต์ ซึ่งในปี พ.ศ. 2542 มีมูลค่าการส่งออก 2,153 ล้านบาท เมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกในปี พ.ศ. 2534 แล้วพบว่ามีการขยายตัวถึง 12 เท่าตัว

#### 6.1 สรุปผลการศึกษา

ในการศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยางรถบรรทุก และล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบของไทย ได้อาศัยแนวความคิดเกี่ยวกับความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ และแนวความคิดเกี่ยวกับส่วนแบ่งตลาด นอกจากนี้ยังได้ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกที่ส่งไปยังตลาดต่างๆ ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาได้ว่า

1. การคำนวณค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) ของอุตสาหกรรม ขางรถบรรทุก ได้ทำการคำนวณในตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย ประกอบด้วย ตลาดอาเซียน, ญี่ปุ่น, ออสเตรเลีย, สหภาพยุโรป และสหรัฐฯ นอกจากนี้ยังได้ทำการคำนวณในกลุ่มประเทศอื่นๆ ซึ่งนอกเหนือจากตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย รวมทั้งในตลาดโลกอีกด้วย เพื่อที่จะสะท้อนให้เห็น ถึงภาพของความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมขางรถบรรทุกของไทย ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยได้ศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540 ซึ่งตลาดส่งออกขางรถบรรทุกที่สำคัญของไทย เรียง ตามมูลค่าการนำเข้าได้แก่ อาเซียน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย สหภาพยุโรป และสหรัฐฯ ตามลำดับ

**ตารางที่ 6.1** ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏของขางรถบรรทุกของไทย ในช่วง ปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540

ตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย	2536	2537	2538	2539	2540	ค่าเฉลี่ย
1. ตลาดอาเซียน	0.57	0.67	0.89	2.28	1.90	1.26
2. ตลาดญี่ปุ่น	1.03	0.58	0.73	1.67	1.68	1.14
3. ตลาดออสเตรเลีย	1.24	1.17	1.02	0.84	0.77	1.01
4. ตลาดสหภาพยุโรป	0.16	0.13	0.13	0.31	0.22	0.19
5. ตลาดสหรัฐฯ	0.20	0.20	0.18	0.10	0.04	0.14
6. ตลาดอื่นๆ	0.12	0.13	0.14	0.47	1.26	0.42
7. ตลาดโลก	0.26	0.24	0.23	0.37	0.50	0.32

ที่มา: จำนวนจากตารางที่ 5.1

จากตารางที่ 6.1 เมื่อพิจารณาตลอดช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540 พบว่าประเทศไทยมี ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในตลาดอาเซียน ตลาดญี่ปุ่น และตลาดออสเตรเลีย ในขณะที่ ตลาดสหภาพยุโรป ตลาดสหรัฐฯ และตลาดอื่นๆ ประเทศไทยยังไม่มี ความได้เปรียบโดย เปรียบเทียบ แต่เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเพิ่มมากขึ้นในตลาดอาเซียน ตลาดญี่ปุ่น และตลาดอื่นๆ ในขณะที่ตลาดออสเตรเลีย ตลาดสหภาพยุโรป และตลาดสหรัฐฯ ความ ได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศไทยกลับลดลงเรื่อยๆ อย่างไรก็ตามดัชนีความได้เปรียบโดย เปรียบเทียบในตลาดโลกซึ่งใช้เป็นดัชนีที่บ่งบอกถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่แท้จริงของ ไทย พบว่า ประเทศไทยยังไม่มี ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ แต่ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ของไทยมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้น

การคำนวณค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) ของอุตสาหกรรม วงล้อรถยนต์ ได้ทำการคำนวณในตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย ประกอบด้วย ตลาดสหภาพยุโรป อาเซียน และญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังได้ทำการคำนวณในกลุ่มประเทศอื่นๆ ซึ่งนอกเหนือจากตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย รวมทั้งในตลาดโลกอีกด้วย เพื่อที่จะสะท้อนให้เห็นถึงภาพของความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยางรถบรรทุกของไทยได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งตลาดส่งออก ล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบที่สำคัญของไทย เรียงตามมูลค่าการนำเข้าได้แก่ สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และอาเซียน ตามลำดับ

**ตารางที่ 6.2** ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏของล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบของไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540

ตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย	2536	2537	2538	2539	2540	ค่าเฉลี่ย
1. ตลาดสหภาพยุโรป	0.02	0.18	1.41	1.02	2.02	0.93
2. ตลาดอาเซียน	1.98	2.88	1.80	1.63	1.67	1.99
3. ตลาดญี่ปุ่น	0.16	0.02	0.06	0.34	0.35	0.19
4. ตลาดอื่นๆ	0.01	0.02	0.04	0.08	0.06	0.04
5. ตลาดโลก	0.15	0.16	0.24	0.30	0.39	0.25

ที่มา: จำนวนจากตารางที่ 5.2

จากตารางที่ 6.2 เมื่อพิจารณาตลอดช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540 พบว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเพียงตลาดเดียว คือ ตลาดอาเซียน ในขณะที่ตลาดสหภาพยุโรป ตลาดญี่ปุ่น และตลาดอื่นๆ ประเทศไทยยังไม่มีมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ แต่เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศไทยพบว่า ในตลาดอาเซียนซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบอยู่นั้นมีแนวโน้มที่จะสูญเสียความได้เปรียบไปเรื่อยๆ ในขณะที่ตลาดสหภาพยุโรป ตลาดญี่ปุ่น และตลาดอื่นๆ ประเทศไทยกลับมีแนวโน้มที่จะมีความได้เปรียบเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในตลาดโลกซึ่งใช้เป็นดัชนีที่บ่งบอกถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่แท้จริงของไทย พบว่า ประเทศไทยยังไม่มีมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ แต่ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของไทยมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้น

2. ในส่วนของผลการวิเคราะห์แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (CMS) ซึ่งจะช่วยอธิบายถึงสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการส่งออกที่เกิดจากปัจจัยใดจากปัจจัยต่างๆ ต่อไปนี้ ผลจากการขยายตัวทางการค้าของโลก, ผลจากการกระจายตัวของตลาด, ผลจากความสามารถในการแข่งขัน และผลจากทิศทางการเข้าสู่ตลาด โดยได้ทำการศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540

**ตารางที่ 6.3** สรุปการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกของยางรถบรรทุก และล้อและอุปกรณ์  
ส่วนประกอบของไทย วิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่  
ในช่วง ปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540

หน่วย : พันดอลลาร์สหรัฐฯ

ชนิดสินค้า	การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออก	ผลจากการขยายตัวของตลาดโลก	ผลจากการกระจายตัวของตลาด	ผลจากความสามารถในการแข่งขัน	ผลจากทิศทางการเข้าสู่ตลาด
ยางรถบรรทุก	18,417	4,271	1,721	8,185	4,240
ล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ	14,947	3,463	-1,046	10,757	1,772

ที่มา: จากตารางที่ 5.3 และ 5.4

จากตารางที่ 6.3 พบว่ามูลค่าการส่งออกของยางรถบรรทุกของไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540 มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 18,417 พันดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีสาเหตุมาจากความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นของประเทศไทยเป็นสาเหตุหลัก สาเหตุรองลงมาได้แก่ผลจากการขยายตัวของตลาดโลก ผลจากทิศทางการเข้าสู่ตลาด และผลจากการกระจายตัวของตลาด ตามลำดับ โดยผลที่ได้จากแบบจำลองส่วนตลาดคงที่มีความสอดคล้องกับดัชนีความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบที่ปรากฏซึ่งแสดงว่าไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น

มูลค่าการส่งออกล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบของไทยในในช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540 มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 14,947 พันดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีสาเหตุมาจากความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นของประเทศไทยเป็นสาเหตุหลัก สาเหตุรองลงมาได้แก่ผลจากการขยายตัวของตลาดโลก และผลจากทิศทางการเข้าสู่ตลาด ตามลำดับ แต่ผลจากการกระจายตัวของตลาดที่ไม่ดีทำให้มูลค่าการส่งออกของไทยลดลง ซึ่งผลที่ได้จากแบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่มีความสอดคล้องกับดัชนีความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบที่ปรากฏซึ่งแสดงว่าไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น

3. ในการวิเคราะห์หาปัจจัยที่กำหนดมูลค่าการส่งออกที่ส่งไปยังตลาดสำคัญๆ ของไทย ได้ทำการศึกษาในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2534 ถึง ไตรมาสสุดท้ายของปีพ.ศ. 2542 โดยตลาดส่งออกยางรถบรรทุกของไทยที่สำคัญๆ ที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ สหภาพยุโรป, สหรัฐฯ, ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย พบว่าตัวแปรอัตราแลกเปลี่ยน และผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศผู้นำเข้าที่สำคัญ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับมูลค่าการส่งออกยางรถบรรทุกของไทย ดังแสดงสมการที่ 6.1

$$\ln(V_{j,t}^T) = -45.143 + 0.578 \ln(E_t) + 0.861 \ln(Y_{j,t}^T) \quad \dots (6.1)$$

(t - Stat) (-2.124) (3.431) (2.131)

$$\bar{R}^2 = 0.872 \quad DW = 2.189$$

ในส่วนของการวิเคราะห์หาปัจจัยที่กำหนดมูลค่าการส่งออกและอุปกรณ์ส่วนประกอบที่ส่งไปยังตลาดสำคัญๆ ของไทย ได้ทำการศึกษาโดยใช้ตลาดส่งออกที่สำคัญๆ ได้แก่ สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น พบว่าตัวแปรอัตราแลกเปลี่ยน ปริมาณการสะสมทุนในอุตสาหกรรมวงล้อรถยนต์ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับมูลค่าการส่งออกและอุปกรณ์ส่วนประกอบของไทย ดังแสดงสมการที่ 6.2

$$\ln(V_{j,t}^T) = -7.063 + 0.574 \ln(E_t) + 1.861 \ln(K_t^W) \quad \dots (6.2)$$

(t - Stat) (-4.098) (3.895) (3.691)

$$\bar{R}^2 = 0.837 \quad DW = 1.968$$

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษา และสัมภาษณ์ผู้ผลิตที่อยู่ในอุตสาหกรรมยางรถบรรทุกและวงล้อรถยนต์ เห็นสมควรให้ข้อเสนอแนะบางประการเพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยางรถบรรทุกและวงล้อรถยนต์ของไทย ดังนี้

1. จากการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย พบว่า ปัญหาแรงงานเป็นปัญหาหนึ่งที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ประสบอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมักจะเป็นการขาดแคลนแรงงานที่มีมือที่จะทำงานในตำแหน่งที่ต้องการความชำนาญ เช่น การกลึงวง

ลือรถยนต์ที่ผ่านการหล่อให้มีขนาดตามมาตรฐาน หรือการผลิตแม่พิมพ์เพื่อใช้ในการหล่อวงล้อรถยนต์หรือยางรถยนต์ ซึ่งทางรัฐบาลโดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงานควรจะเข้ามาช่วยเหลือให้การอบรมแก่แรงงานที่ต้องการพัฒนาความสามารถของตนเอง โดยอาจจะขอความร่วมมือจากสถาบันเทคโนโลยี หรือมหาวิทยาลัยต่างๆ ให้เปิดการอบรมในสาขาที่ไม่เฉพาะเจาะจงมากเกินไป เนื่องจากสถาบันเหล่านี้มีความพร้อมในเรื่องของเครื่องมือและบุคลากร กระทรวงการคลังควรจะจัดหาเงินทุนให้แรงงานดังกล่าวได้กู้ยืมเพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการอบรม นอกจากนี้ทางทบวงมหาวิทยาลัยควรมีการปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนของคณะวิศวกรรมศาสตร์ และสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมให้บุคลากรที่จะเข้าสู่ตลาดแรงงานมีความพร้อมในการทำงาน โดยจัดให้มีการเรียนในภาคปฏิบัติหรือมีการทำ Work shop มากขึ้น เพื่อให้บุคลากรเหล่านี้มีประสบการณ์และมีความชำนาญในการทำงาน

2. จากการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ปัญหาทางด้านเทคโนโลยีถือเป็นปัญหาที่สำคัญมาก เนื่องจากชิ้นส่วนยานยนต์ถือได้ว่าเป็นผลิตภัณฑ์ทางด้านวิศวกรรม (Engineering Product) ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีในการผลิตในระดับต่างๆ ตั้งแต่ระดับต่ำไปจนถึงสูง ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงได้ โดยส่วนมากจะเป็นการผลิตจากบริษัทที่มีการลงทุนจากต่างประเทศ หรือจากการซื้อเทคโนโลยีโดยตรงจากต่างประเทศ แต่จากการที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ผู้ผลิตของไทยบางส่วนยังไม่เห็นความสำคัญของการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่มีอยู่ ส่งผลให้เทคโนโลยีที่ซื้อเข้ามาล่าช้าอย่างรวดเร็ว ซึ่งสาเหตุหลักที่ผู้ผลิตของไทยไม่ได้ให้ความสำคัญในการวิจัยและพัฒนา เนื่องจากการวิจัยและพัฒนาต้องอาศัยการลงทุนสูงและต้องใช้เวลามากกว่าที่จะเห็นผลเป็นรูปธรรม ดังนั้นรัฐบาลควรที่จะส่งเสริมให้ผู้ผลิตของไทยในส่วนนี้มีแรงจูงใจในการวิจัยและพัฒนา โดยการกำหนดให้ผู้ผลิตต่างๆ สามารถมีค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาหรือค่าใช้จ่ายในการอบรมพนักงานได้สูงขึ้น พร้อมทั้งมีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่สามารถใช้ได้กับผู้ผลิตต่างๆ ไป เช่น เทคโนโลยีการทำแม่พิมพ์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industry) แก่อุตสาหกรรมอื่นๆ เป็นจำนวนมาก โดยในขั้นแรกอาจจะเป็นการซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศ แล้วให้ศูนย์ฯทำการวิจัยและพัฒนาต่อและทำการเผยแพร่แก่ผู้ผลิต ซึ่งอาจจะร่วมมือกับสถานศึกษาต่างๆ ทั้งนี้ต้องมีการสอบถามจากผู้ผลิตก่อนว่าต้องการเทคโนโลยีทางด้านใดมากที่สุด ในส่วนของนักลงทุนต่างชาติ ทางสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ควรจะให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงและมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้นแก่แรงงานไทย

3. ในการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ใน ส่วนของวัตถุดิบ พบว่า วัตถุดิบส่วนใหญ่ที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังไม่สามารถผลิตได้ใน ประเทศ ทำให้ต้องมีการนำเข้าจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ซึ่งวัตถุดิบบางรายการมีการเก็บภาษี นำเข้าในอัตราที่สูง ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนวัตถุดิบ รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังควรปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้าวัตถุดิบใหม่ พร้อมทั้งเร่งรัดการ ปรับลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบ เพื่อช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตชิ้นส่วน นอกจากนี้ เสถียรภาพค่าเงินบาทก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลต่อราคาวัตถุดิบ รัฐบาลจึงควรที่จะให้ความสำคัญต่อการรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาท และทางด้านผู้ประกอบการเองก็ต้องมีการป้องกันความ เสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยอาจจะใช้วิธีการทำ Forward หรือใช้ หลักการบริหารอัตราแลกเปลี่ยนแบบ Natural Hedge ซึ่งวิธีดังกล่าวเหมาะกับบริษัทที่มีการส่งออก ชิ้นส่วนยานยนต์เป็นจำนวนมาก เนื่องจากการนำเงินที่ได้จากการขายสินค้าที่เป็นเงินตราสกุล ต่างประเทศมาจ่ายชำระค่าวัตถุดิบในส่วนที่เป็นเงินตราสกุลเดียวกัน

4. จากการที่องค์กรมาตรฐานอุตสาหกรรมนานาชาติ (International Standard Organization) และบริษัทประกอบรถยนต์ (General Motor, Ford และ Chrysler หรือ Big Three) ได้ มีการออกมาตรฐานเพื่อใช้ควบคุมคุณภาพชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตโดยผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่างๆ ให้ได้คุณภาพสม่ำเสมอ ได้แก่ ISO 9000 และ QS 9000 ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต้องทำการ ปรับปรุงกระบวนการผลิต เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบการต้องการ ซึ่งการปรับปรุง กระบวนการผลิตเพื่อให้ได้มาตรฐานดังกล่าวจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกัน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยบางรายยังไม่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องดังกล่าว ดังนั้นรัฐบาลจึง ควรให้การสนับสนุนแก่ผู้ผลิตที่ต้องการพัฒนากระบวนการผลิตของตน โดยการให้ความรู้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ไม่มีความรู้ และควรให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี โดยให้ผู้ผลิตสามารถนำค่าใช้จ่ายที่ ใช้ในการพัฒนามาตรฐานการผลิตมาใช้หักภาษีเงินได้ได้ 100 % ในช่วง 5 ปีแรก เพื่อเป็นแรงจูงใจ ให้ผู้ผลิตยกระดับมาตรฐานการผลิต

5. จากการศึกษาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยางรถบรรทุก โดยใช้ดัชนี ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ พบว่า ประเทศไทยยังไม่มี ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ในการผลิตยางรถบรรทุกในระดับโลก แต่อย่างไรก็ตาม ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของ ประเทศไทยมีทิศทางการปรับตัวสูงขึ้น โดยสอดคล้องกับการวิเคราะห์แบบจำลอง ส่วนแบ่งตลาดคงที่ ซึ่งพบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้มูลค่าการส่งออกมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น เกิดจากความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้น ขณะที่ผลจากการกระจายตัวของตลาด ทำให้มูลค่า การส่งออกเพิ่มขึ้นน้อยที่สุด ดังนั้น การที่จะทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในการผลิตยางรถ

บรรทุกเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลโดยกรมการส่งเสริมการส่งออกและหอการค้าไทยในประเทศต่างๆ ควรจะให้ความช่วยเหลือในการให้คำแนะนำและข้อมูลทางด้านการตลาด และช่วยทำการประชาสัมพันธ์อย่างรวดเร็วบรรทุกที่ผลิตในประเทศไทย เพื่อส่งเสริมให้มีการส่งออกอย่างรวดเร็วไปยังประเทศต่างๆ มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยกระจายความเสี่ยงจากการที่ต้องพึ่งตลาดสำคัญเพียงไม่กี่แห่ง อย่างไรก็ตามในการส่งออกควรจะเน้นส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียนและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นตลาดที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบอยู่แล้ว

ในส่วนของการศึกษาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมลื้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ โดยใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ พบว่า ประเทศไทยยังไม่มี ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตลื้อรถยนต์ในระดับโลก แต่อย่างไรก็ตาม ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศไทยมีทิศทางในการปรับตัวสูงขึ้น โดยสอดคล้องกับการวิเคราะห์แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ ซึ่งพบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้มูลค่าการส่งออกมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น เกิดจากความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้น ขณะที่ผลจากการกระจายตัวของตลาด ทำให้มูลค่าการส่งออกลดลง ดังนั้น การที่จะทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในการผลิตลื้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลโดยกรมการส่งเสริมการส่งออกและหอการค้าไทยในประเทศต่างๆ ควรจะให้ความช่วยเหลือในการให้คำแนะนำและข้อมูลทางด้านการตลาด และช่วยทำการประชาสัมพันธ์ลื้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศไทย เพื่อส่งเสริมให้มีการส่งออกลื้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบไปยังประเทศต่างๆ มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยกระจายความเสี่ยงจากการที่ต้องพึ่งตลาดสำคัญเพียงไม่กี่แห่ง อย่างไรก็ตามในการส่งออกควรจะเน้นส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียนและสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นตลาดที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบอยู่แล้ว

6. จากการศึกษาแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดมูลค่าการส่งออกของยางรถบรรทุก และลื้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ พบว่า อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเหรียญสหรัฐ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับมูลค่าการส่งออก ซึ่งหมายความว่า ยิ่งเงินบาทมีค่าน้อยลง มูลค่าการส่งออกที่อยู่ในรูปของเงินบาทจะยิ่งสูงขึ้น แต่เนื่องจากการที่วัตถุดิบส่วนใหญ่ที่ใช้ในการผลิตยางรถบรรทุกและลื้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ ยังต้องอาศัยการนำเข้าจากต่างประเทศ ดังนั้น ค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลงจะทำให้ราคาวัตถุดิบสูงขึ้น ซึ่งจะไม่ช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิต รัฐบาลจึงควรให้ความสำคัญในการรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทมากกว่าที่จะทำให้ค่าเงินบาทอ่อนตัวลง

7. แนวทางการศึกษาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในอนาคต ในส่วนของอุตสาหกรรมยางรถบรรทุก ควรจะศึกษาเปรียบเทียบระหว่างบริษัทร่วม



ทุนที่เป็นผู้ผลิตรายใหญ่ ได้แก่ บริดจสโตน กู๊ดเยียร์ หรือ มิซลิน กับบริษัทไทยลัวน ได้แก่ โอตานิ หรือ ดีสโตน ซึ่งสามารถพัฒนาจากการรับจ้างหล่อดอกยางมาเป็นผู้ผลิตยางรถบรรทุกของคนไทยที่สามารถส่งไปขายต่างประเทศ นำเงินตราเข้าประเทศจำนวนมาก เพื่อเป็นตัวอย่างแก่ ชื่นส่วนยานยนต์ชนิดอื่น ทั้งในด้านการบริหาร การจัดการ และการพัฒนาผลิตภัณฑ์