



สถาบันระหว่างประเทศ
เพื่อการค้าและการพัฒนา

วิกฤตการณ์โลก

ผลกระทบต่ออุตสาหกรรม

ยานยนต์และชิ้นส่วน



สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา
International Institute for Trade and Development

2008

สารบัญ

หน้า

วิกฤตการเงินโลก ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

1.	การผลิตและการค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก	1
2.	การผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย	4
2.1	โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย	4
2.2	ต้นทุนการผลิต	9
2.3	แหล่งวัตถุดิบ	9
3.	การค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย	11
3.1	การค้าภายในประเทศ	11
3.2	การส่งออก	12
3.3	การนำเข้า	15
4.	ความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย	16
4.1	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม	16
4.2	การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขัน	19
4.3	การวิเคราะห์ความสามารถในการปรับตัว	22
4.4	การวิเคราะห์การกำกับดูแลกิจการ	23
4.5	การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ	24
4.6	การวิเคราะห์งบการเงิน	24
4.7	การวิเคราะห์ในระดับธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	33
5.	สถานการณ์ปัจจุบันในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก	35
6.	สถานการณ์ปัจจุบันและผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินโลกต่อ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในไทย	37
6.1	สถานการณ์ปัจจุบัน	37
6.2	ผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินโลก	38
7.	ห่วงโซ่คุณค่าระดับโลกของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	44

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
8. เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	48
8.1 การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิตยานยนต์ของโลก	49
8.2 ความเป็นมาของเครือข่ายการผลิตยานยนต์ในไทย	50
8.3 เครือข่ายการผลิตของบริษัทข้ามชาติจากญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์	52
8.4 เครือข่ายการผลิตของบริษัทข้ามชาติจากสหรัฐอเมริกาและยุโรปในอุตสาหกรรมยานยนต์	56
8.5 เครือข่ายการผลิตของบริษัทข้ามชาติจากญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์	57
9. ปัญหาสำคัญอื่นๆ ของอุตสาหกรรมนอกจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินโลก	59
9.1 ความไม่แน่นอนทางการเมือง	59
9.2 ความไม่สอดคล้องของนโยบายภาครัฐ	59
9.3 การแข่งขันกับประเทศคู่แข่ง	60
9.4 การไม่มีอุตสาหกรรมต้นน้ำ	61
9.5 ความผันผวนของราคาวัตถุดิบ	61
9.6 การไม่มีศูนย์ทดสอบคุณภาพชิ้นส่วนยานยนต์	62
9.7 ปัญหาที่มาจากมาตรการด้านภาษี	62
9.8 ปัญหาด้านการตลาดและการส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงาน	62
9.9 การไม่มีเครือข่ายการค้าของผู้ผลิตชิ้นส่วน	63
9.10 ปัญหาการเรียกคืนรถยนต์ของโตโยต้าและฮอนด้า	63
10. บทเรียนและโอกาสจากวิกฤตการณ์	63
10.1 บทเรียนจากวิกฤตการณ์	63
10.2 โอกาสจากวิกฤตการณ์	65
11. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	66
11.1 มาตรการภาครัฐที่จะช่วยบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ	66
11.2 มาตรการให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมที่ภาครัฐกำลังดำเนินการอยู่	70

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
12. บทสรุป	72
13. เอกสารอ้างอิง	75

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.	ผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกปี ค.ศ. 2008	77
ก.1	วิกฤตการณ์ซับไพรม์	77
ก.2	การส่งผ่านผลกระทบของปัญหาสินเชื่อซับไพรม์สู่ภาคการเงินของสหรัฐอเมริกา	77
ก.3	ผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกต่อภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกา	79
ก.4	ช่องทางการส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินไปยังประเทศอื่น	81
ก.5	การส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกจากสหรัฐอเมริกาไปภูมิภาคยุโรป	83
ก.6	การส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกจากสหรัฐอเมริกาไปภูมิภาคเอเชีย	96
ก.7	มาตรการของสหรัฐอเมริกาในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ	109
ก.8	มาตรการของยุโรปในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ	113
ก.9	มาตรการของเอเชียในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ	117
ก.10	มาตรการระดับนานาชาติในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ	120
ก.11	ข้อสรุปมาตรการในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ	122
ก.12	แนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกจากวิกฤตการณ์การเงินที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2008	124
ก.13	ผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกปี ค.ศ. 2008 ต่อไทย	128
ก.14	เอกสารอ้างอิง	135
ภาคผนวก ข.	จำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบด้านยอดขายจำแนกตามระดับความรุนแรงของผลกระทบ	138
ภาคผนวก ค.	สรุปประเด็นสัมมนาระดมสมอง	148

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1	ปริมาณการผลิตถยนต์ในปี ค.ศ. 2008	3
ตารางที่ 2	ปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ปี ค.ศ. 2008	4
ตารางที่ 3	บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในไทย	7
ตารางที่ 4	สถานที่ตั้งและรถยนต์ที่ทำการผลิตในไทย	8
ตารางที่ 5	โครงสร้างต้นทุนการประกอบรถยนต์ของไทย	9
ตารางที่ 6	คำมัธยฐานของอัตราส่วนสภาพคล่องของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน	25
ตารางที่ 7	อัตราส่วนสภาพคล่องของผู้ประกอบรถยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	25
ตารางที่ 8	อัตราส่วนสภาพคล่องของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	26
ตารางที่ 9	คำมัธยฐานของอัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	27
ตารางที่ 10	อัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานของผู้ประกอบรถยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	28
ตารางที่ 11	อัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	29
ตารางที่ 12	อัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	29
ตารางที่ 13	อัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของผู้ประกอบรถยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	30
ตารางที่ 14	อัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	31
ตารางที่ 15	อัตรากาเรเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	31
ตารางที่ 16	อัตรากาเรเติบโตของผู้ประกอบรถยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	32
ตารางที่ 17	อัตรากาเรเติบโตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)	32
ตารางที่ 18	ลักษณะทางธุรกิจที่ส่งผลให้ธุรกิจมีความเข้มแข็งมากและกลยุทธ์ ที่ธุรกิจใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน	34

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ภาคผนวก

ตารางที่ ก.1	มูลค่าการตัดสินใจขนาดสินทรัพย์ของสถาบันการเงินสำหรับปี ค.ศ. 2007 - 2010	85
ตารางที่ ก.2	อัตราการเปลี่ยนแปลงในดัชนีราคาที่อยู่อาศัยของสหรัฐอเมริกาและประเทศในสหภาพยุโรป	87
ตารางที่ ก.3	การปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปเมื่อเลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย	91
ตารางที่ ก.4	ดัชนีหลักทรัพย์ในสหภาพยุโรปเมื่อสิ้นปี ค.ศ. 2009	92
ตารางที่ ก.5	การขยายตัวของมูลค่าการส่งออกจากภูมิภาคยุโรปไปสหรัฐอเมริกา	94
ตารางที่ ก.6	อัตราส่วนสินทรัพย์สภาพคล่องของระบบธนาคารในภูมิภาคเอเชีย	99
ตารางที่ ก.7	มูลค่าความเสียหายจากการลงทุนในหลักทรัพย์และกองทุนของเลแมนบราเดอร์สของประเทศในภูมิภาคเอเชีย	99
ตารางที่ ก.8	การตัดสินใจสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทของประเทศในภูมิภาคเอเชีย	100
ตารางที่ ก.9	อัตราส่วนกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยงของประเทศในภูมิภาคเอเชีย	101
ตารางที่ ก.10	การปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียเมื่อเลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย	102
ตารางที่ ก.11	การปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาและภูมิภาคเอเชียปี ค.ศ. 2009 (ข้อมูลเดือนมกราคม - พฤศจิกายนเมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2008)	105
ตารางที่ ก.12	การหดตัวของส่งออกจากประเทศในภูมิภาคเอเชียไปสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 2009	106
ตารางที่ ก.13	มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของจีน	108
ตารางที่ ก.14	มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของบางประเทศในสหภาพยุโรป	116
ตารางที่ ก.15	อัตราดอกเบี้ยนโยบายของประเทศในภูมิภาคเอเชีย	117
ตารางที่ ก.16	มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของบางประเทศในภูมิภาคเอเชีย	119
ตารางที่ ก.17	ประเทศที่เข้าโครงการรับความช่วยเหลือด้านการเงินจาก IMF	122
ตารางที่ ก.18	สรุปมาตรการในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ	124
ตารางที่ ก.19	การคาดการณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชีย	127
ตารางที่ ก.20	อัตราส่วนที่แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงของสถาบันการเงินในไทย	130
ตารางที่ ก.21	การดำรงสินทรัพย์สภาพคล่องและเงินกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง	131

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 1	ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์ก่อนวิกฤตการณ์การเงินโลก ค.ศ. 2008	2
ภาพที่ 2	โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย	6
ภาพที่ 3	สัดส่วนการผลิตรถยนต์ของไทยในปี ค.ศ. 2008	8
ภาพที่ 4	การนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย	10
ภาพที่ 5	แหล่งนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยปี ค.ศ. 2008	10
ภาพที่ 6	สัดส่วนยอดขายจำหน่ายรถยนต์ในไทยปี ค.ศ. 2009	11
ภาพที่ 7	ส่วนแบ่งตลาดของรถปิกอัพในไทยปี ค.ศ. 2009	11
ภาพที่ 8	ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์นั่งในไทยปี ค.ศ. 2009	12
ภาพที่ 9	ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของไทย	13
ภาพที่ 10	ตลาดส่งออกรถยนต์นั่งของไทยปี ค.ศ. 2009	13
ภาพที่ 11	ตลาดส่งออกรถบรรทุกของไทยปี ค.ศ. 2009	14
ภาพที่ 12	มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วน OEM ของไทย	14
ภาพที่ 13	ตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยปี ค.ศ. 2009	15
ภาพที่ 14	มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งของไทย	16
ภาพที่ 15	ห่วงโซ่คุณค่าระดับโลกของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย	47
ภาพที่ 16	เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	54
ภาพที่ 17	เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของโตโยต้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	55
ภาพที่ 18	เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของบีเอ็มดับเบิลยู	57
ภาพที่ 19	เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของเดมโซในภูมิภาคเอเชีย	58
ภาคผนวก		
ภาพที่ ก.1	การขยายตัวของสินเชื่อในสหภาพยุโรป (คิดเป็นสัดส่วนต่อ GDP)	86
ภาพที่ ก.2	Credit Default Swap ของประเทศในสหภาพยุโรป	88
ภาพที่ ก.3	TED Spread ของยุโรป	88
ภาพที่ ก.4	การลงทุนทางตรงระหว่างประเทศและการลงทุนในหลักทรัพย์ของภูมิภาคยุโรป	93

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ก.5	TED Spread ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย 98
ภาพที่ ก.6	TED Spread ของญี่ปุ่น 98
ภาพที่ ก.7	การเคลื่อนไหวของดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชีย 103
ภาพที่ ก.8	การไหลเข้าของเงินลงทุนสุทธิในหลักทรัพย์ในเอเชียและดัชนีหลักทรัพย์ ของบางประเทศของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ในภูมิภาคเอเชีย 104
ภาพที่ ก.9	เงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิและดัชนีหลักทรัพย์ของญี่ปุ่น 105
ภาพที่ ก.10	TED Spread ของไทย 130

วิกฤตการเงินโลก ผลกระทบต่อ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่มีมูลค่าการค้าที่สูง แต่เป็นอุตสาหกรรมที่มีการกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มของบริษัทข้ามชาติเพียงไม่กี่บริษัท โดยไทยไม่มีบริษัทผลิตรถยนต์เป็นของตนเอง แต่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของบริษัทยานยนต์ข้ามชาติหลายๆ บริษัท ซึ่งบริษัทข้ามชาติเหล่านี้ใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศและเพื่อเป็นฐานการผลิตสำหรับการส่งออก การเข้ามาของอุตสาหกรรมดังกล่าวก่อให้เกิดอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงเป็นจำนวนมาก มีการจ้างแรงงานและสร้างรายได้ในระดับที่สูง แต่ด้วยลักษณะของอุตสาหกรรมที่เป็นการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศเป็นหลัก และเป็นอุตสาหกรรมที่มุ่งเน้นการส่งออก จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินโลกปี ค.ศ. 2008 อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยผู้ประกอบการต้องประสบกับการหดตัวของยอดขายในประเทศและยอดส่งออกอย่างรุนแรง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับผู้ประกอบการของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนทั่วโลก ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องมีการปรับลดกำลังการผลิตและมีการปลดคนงานในอุตสาหกรรม

การหดตัวของยอดขายในอุตสาหกรรมยานยนต์นี้ ส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงมากจะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนในชั้นที่ 2 (Tier 2) และชั้นที่ 3 (Tier 3) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการชาวไทยและเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการเหล่านี้ยังประสบปัญหาเพิ่มเติมในด้านสภาพคล่องอันเนื่องมาจากยอดขายที่หดตัวอย่างรุนแรงและความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน

อย่างไรก็ตาม ข้อสังเกตประการหนึ่งจากวิกฤตฯ ครั้งนี้ คือ ภาครัฐยังมีบทบาทน้อยในการบรรเทาผลกระทบของอุตสาหกรรม ไม่ว่าจะเป็นการกระตุ้นกำลังซื้อของผู้บริโภคหรือการช่วยเหลือผู้ประกอบการในด้านสภาพคล่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 2 และ 3 ซึ่งแตกต่างจากมาตรการในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศอื่นๆ ที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญ

1. การผลิตและการค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการกระจุกตัวสูงภายในบริษัทข้ามชาติเพียงไม่กี่บริษัท ในช่วงก่อนวิกฤตฯ บริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มหลักๆ ได้ดังนี้

ในด้านการผลิต ตารางที่ 1 แสดงถึงปริมาณการผลิตรถยนต์หนึ่งปี ค.ศ. 2008 ของประเทศที่มีปริมาณการผลิตสูงสุดในโลก 10 ประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่าญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ผลิตรถยนต์หนึ่งมากที่สุดในโลก รองลงมาได้แก่ จีน เยอรมัน สหรัฐอเมริกา และเกาหลีใต้

ตารางที่ 1 ปริมาณการผลิตรถยนต์หนึ่งปี ค.ศ. 2008

ลำดับ	ประเทศ	จำนวน (คัน)	สัดส่วน
1	ญี่ปุ่น	9,916,149	18.84
2	จีน	6,737,745	12.80
3	เยอรมัน	5,526,882	10.50
4	สหรัฐอเมริกา	3,776,358	7.17
5	เกาหลีใต้	3,450,478	6.56
6	บราซิล	2,561,496	4.87
7	ฝรั่งเศส	2,145,935	4.08
8	สเปน	1,943,049	3.69
9	อินเดีย	1,829,677	3.48
10	รัสเซีย	1,469,429	2.79

ที่มา: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

ในส่วนของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์นั้น ตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่าสหรัฐอเมริกามีปริมาณการผลิตที่สูงที่สุด หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.55 (ลดลงจากปี ค.ศ. 2007 ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 34.11) และไทยมีปริมาณการผลิตสูงเป็นลำดับที่ 4 ของโลกในปี ค.ศ. 2008 จากเดิมที่อยู่ในอันดับที่ 5 เมื่อปี ค.ศ. 2007 โดยในหมวดสินค้านี้ สินค้าที่ไทยทำการผลิตมากที่สุด ได้แก่ รถปิกอัพขนาด 1 ตัน

ในการประกอบรถยนต์คันหนึ่งๆ นั้น จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนเป็นจำนวนมาก ซึ่งลักษณะการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในปัจจุบันจะมีลักษณะที่เป็น “เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ” (International Production Network) กล่าวคือ ส่วนประกอบต่างๆ จะถูกผลิตในหลายๆ ประเทศ แล้วส่งไปรวมกันเพื่อประกอบเป็นรถยนต์ โดยจะกล่าวถึงรายละเอียดของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ในส่วนต่อไป

ตารางที่ 2 ปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ปี ค.ศ. 2008

ลำดับ	ประเทศ	จำนวน (คัน)	สัดส่วน
1	สหรัฐอเมริกา	4,928,881	27.55
2	จีน	2,607,356	14.57
3	ญี่ปุ่น	1,647,480	9.21
4	ไทย	992,433	5.55
5	เม็กซิโก	949,942	5.31
6	แคนาดา	882,153	4.93
7	บราซิล	658,979	3.68
8	สเปน	598,595	3.35
9	ตุรกี	525,543	2.94
10	เยอรมัน	513,700	2.87

ที่มา: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

2. การผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้ให้กับประเทศจากการส่งออกสูงเป็นอันดับ 2 ในปี ค.ศ. 2008 โดยมีมูลค่าการส่งออกประมาณ 15,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีการจ้างงานสูงประมาณ 350,000 คน ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการจำหน่ายภายในประเทศและเพื่อการส่งออกของบริษัทข้ามชาติของทั้งสหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น เป็นอุตสาหกรรมที่มีการวางรากฐานมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลให้การสนับสนุนมาโดยตลอด จึงจัดได้ว่ายานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญของประเทศ

2.1 โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วนหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

- 1) อุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งผลิตและประกอบ
 - รถยนต์นั่ง
 - รถกระบะ เช่น รถปิกอัพ เป็นต้น
 - รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ เช่น รถตู้ รถบรรทุก และรถโดยสาร เป็นต้น

โดยในอุตสาหกรรมนี้ สินค้าที่ทำรายได้สูงสุดให้ไทยในแง่ของมูลค่าการส่งออก คือ รถปิกอัพขนาด 1 ตัน

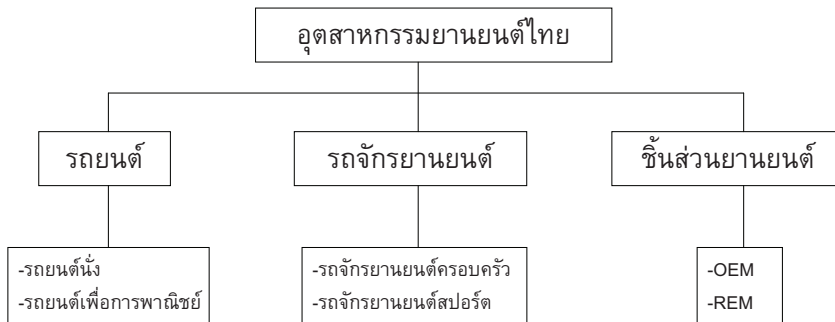
- 2) อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์¹ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น
 - รถจักรยานยนต์ครอบครัว
 - รถจักรยานยนต์สปอร์ต
- 3) อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำและอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น
 - การผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์โดยตรง (Original Equipment Manufacturing: OEM) ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนแบบ OEM นี้ถือได้ว่าเป็นผู้จัดหาวัตถุดิบโดยตรง (Direct supplier) ให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์
 - การผลิตชิ้นส่วนเพื่อเป็นอะไหล่และชิ้นส่วนทดแทน (Replacement Equipment Manufacturing: REM)

นอกจากนี้ ในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ยังสามารถแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการตามลักษณะโครงสร้างและลำดับการผลิตได้ดังนี้

- ผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 1 (First-tier) ซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง (Original Equipment Manufacturing: OEM) โดยลักษณะชิ้นส่วนที่ทำการผลิตจะเป็นระบบหลักของยานยนต์ เช่น ระบบเบรก ระบบเครื่องยนต์ และระบบไฟฟ้า เป็นต้น
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 2 (Second-tier) ซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยหรือระบบย่อย เพื่อป้อนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 1 เพื่อนำไปประกอบเป็นระบบหรือชิ้นส่วนขนาดใหญ่ต่อไป
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 3 (Third-tier) เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อส่งต่อไปให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 1 และ 2 อีกต่อหนึ่ง โดยจะเป็นชิ้นส่วนขนาดเล็กที่เป็นส่วนประกอบของระบบต่างๆ เช่น ชิ้นส่วนที่ทำจากพลาสติก ยาง เครื่องมือ และเครื่องใช้ต่างๆ เป็นต้น

¹ งานศึกษาชิ้นนี้จะศึกษาเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เท่านั้น แต่จะไม่ศึกษาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

ภาพที่ 2 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเกือบทั้งหมดเป็นการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ บริษัทข้ามชาติที่เป็นผู้ลงทุนทางตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์นี้ เป็นเจ้าของเทคโนโลยีในการผลิตและเป็นเจ้าของตราสินค้า (Brand) การประกอบรถยนต์ในไทยจะเป็นการประกอบภายใต้ตราสินค้าของบริษัทแม่ที่เป็นบริษัทข้ามชาติ โดยเป็นการประกอบเพื่อจำหน่ายภายในประเทศและเพื่อการส่งออก กลยุทธ์การผลิตและการดำเนินธุรกิจนั้นจะถูกกำหนดโดยบริษัทแม่ในต่างประเทศ โดยประเทศที่มีบทบาทมากที่สุดในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ทั้งในด้านการผลิต ยอดจำหน่าย และการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น

นอกจากนี้บริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะจากญี่ปุ่นยังมีการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศและเพื่อส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังโรงงานประกอบที่ตั้งอยู่ในประเทศอื่นๆ ซึ่งรูปแบบของการลงทุนทางตรงจากบริษัทข้ามชาติ มีทั้งในลักษณะการเป็นเจ้าของกิจการโดยบริษัทข้ามชาติทั้งหมด หรือการถือหุ้นร่วมกับผู้ถือหุ้นชาวไทย การเป็นตัวแทนจำหน่าย และการอนุญาตให้บริษัทคนไทยเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือทำการประกอบ

ไทยมีบริษัทผู้ประกอบรถยนต์รวม 15 ราย ซึ่งเป็นบริษัทในเครือบริษัทข้ามชาติทั้งสิ้น ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติจากญี่ปุ่น โดยรถยนต์ที่มีการผลิตในไทยจะเป็นรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ แต่รถยนต์ที่ผลิตเพื่อการส่งออกจะเป็นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถปิกอัพขนาด 1 ตัน ดังข้อมูลที่แสดงในตารางที่ 3

บริษัทประกอบรถยนต์เหล่านี้ มีที่ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์กระจุกตัวอยู่ในบริเวณภาคกลางและภาคตะวันออก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา ฉะเชิงเทรา และระยอง ดังที่แสดงในตารางที่ 4 นอกจากนี้ โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ยังมีที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับโรงงานประกอบรถยนต์อีกด้วย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดต้นทุนค่าขนส่งและลดต้นทุนการถือสินค้าคงคลังสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์

ตารางที่ 3 บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในไทย

	ผู้ผลิตรถยนต์	ผู้จัดจำหน่าย (Distributor)	ยี่ห้อ	ประเภทรถยนต์	ประเภทรถยนต์ที่ส่งออก
1	Auto Alliance (Thailand) Co., Ltd.	Ford Sales and Service Thailand Co., Ltd. Mazda Sales Thailand Co., Ltd.	Mazda, Ford	Pick-up	Pick-up Pick-up
2	Bangchan General Assembly Co., Ltd.	Daimler Chrysler (Thailand) Co., Ltd.	Cherokee	OPV	-
3	BMW Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.	Bayerische Motoren Werke (Thailand) Co., Ltd.	BMW	Passenger Car	-
4	General Motors (Thailand) Co., Ltd.	Chevrolet Sales (Thailand) Co., Ltd.	Chevrolet	Passenger Car	Passenger Car
5	Hino Motors (Thailand) Co., Ltd.	Hino Motors (Thailand) Co., Ltd.	Hino	Truck, Bus	Truck 5-10 tons up
6	Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd.	Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd.	Honda	Passenger Car	Passenger Car
7	Isuzu Motor (Thailand) Co., Ltd.	Tri Petch Isuzu Sales Co., Ltd.	Isuzu	Pick-up, Truck	Pick-up, PPV
8	MMC Sittipol Co., Ltd.	MMC Sittipol Co., Ltd.	Mitsubishi	Passenger Car, Pick-up, Truck	Pick-up
9	Siam Motors & Nissan Co., Ltd.	Siam Motors & Nissan Sales Co., Ltd.	Nissan, Suzuki	Passenger Car, OPV, Pick-up	-
10	Siam Nissan Automobile Co., Ltd.	Siam Motors & Nissan Sales Co., Ltd.	Nissan	Pick-up	Pick-up
11	Thai Swedish Assembly Co., Ltd.	Swedish Motors (Public) Co., Ltd.	Volvo	Passenger Car, Bus, Truck	-
12	Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd.	Daimler Chrysler (Thailand) Co., Ltd.	Mercedes Benz	Passenger Car	-
13	Toyota Motor Thailand Co., Ltd.	Toyota Motor Thailand Co., Ltd.	Toyota	Passenger Car, Pick-up	Passenger Car, Pick-up
14	Y.M.C. Assembly Co., Ltd.	Yontrakit Volkswagen Marketing	Peugeot, Volkswagen, Audi	Passenger Car	-
15	Thai Rung Union Car (Public) Co., Ltd.*		TR Passport	Van	-

หมายเหตุ: บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบรถดัดแปลงประเภท Station wagon และ Double cab ให้กับอู่ซ่อมและนิสสัน

ที่มา: แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545 - 2549

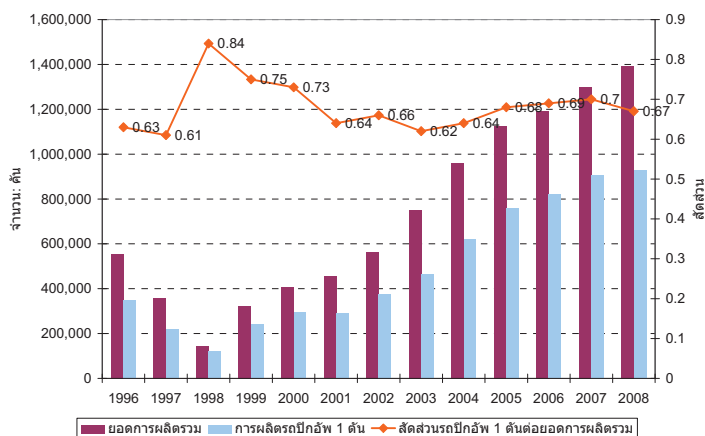
ตารางที่ 4 สถานที่ตั้งและรถยนต์ที่ทำการผลิตในไทย

กรุงเทพมหานคร	สมุทรปราการ	สมุทรสาคร	พระนครศรีอยุธยา	ฉะเชิงเทรา	ระยอง
เปอริโยต์ โพล์กสวาเกน ออดี้ เชอโรกี	โตโยต้า อิชูซุ นิสสัน วอลโว่ ฮีโน่ เบนซ์	ไทยรุ่งยู เนี่ยน	ฮอนด้า	โตโยต้า อิชูซุ	ฟอร์ด/ มาสด้า เซฟโรเลต บีเอ็ม ดัดบิลิว มิตซูบิชิ

ที่มา: แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545 - 2549

เมื่อพิจารณาในด้านการผลิต ในช่วงก่อนวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 การผลิตรถยนต์ในไทยเป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าและเน้นจำหน่ายให้กับตลาดในประเทศเป็นหลัก แต่ภายหลังจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 ผู้ผลิตจำเป็นต้องแสวงหาตลาดทดแทนตลาดในประเทศที่หดตัวลง ประกอบกับแรงจูงใจด้านภาษีและข้อตกลงเขตการค้าเสรี การผลิตรถยนต์จึงเปลี่ยนไปสู่การผลิตเพื่อการส่งออก สำหรับประเภทของรถยนต์ที่ผลิตนั้น จากภาพที่ 7.3 จะพบว่ามีการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตันมากที่สุด โดยคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด²

ภาพที่ 3 สัดส่วนการผลิตรถยนต์ของไทยในปี ค.ศ. 2008



ที่มา: สถาบันยานยนต์

² ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2002 ไทยเริ่มมีการผลิตรถยนต์นั่งที่มีกระบะหรือที่เรียกว่า Double-Cap กล่าวคือ เป็นรถยนต์นั่งที่สร้างบนโครงสร้างของรถกระบะและมีตอนท้ายเปิดโล่งสำหรับบรรทุกของ ซึ่งเป็นประเภทหนึ่งของรถปิกอัพขนาด 1 ตัน

2.2 ต้นทุนการผลิต

ต้นทุนการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นต้นทุนของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้ในการประกอบ คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ส่วนที่เหลือจะเป็นค่าจ้างแรงงาน ดอกเบี้ย และต้นทุนอื่นๆ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 โครงสร้างต้นทุนการประกอบรถยนต์ของไทย

โครงสร้างต้นทุนการผลิต	ประเภทรถยนต์	
	รถยนต์นั่ง	รถปิกอัพ
ต้นทุนชิ้นส่วนภายในประเทศ	31.0	48.2
ต้นทุนชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศ	29.4	37
ดอกเบี้ย	2.2	2.1
ค่าแรงงาน	2	2
อื่นๆ	35.4	10.7
รวม	100	100

ที่มา: ศูนย์ศึกษาเอเปค มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2003)

2.3 แหล่งวัตถุดิบ

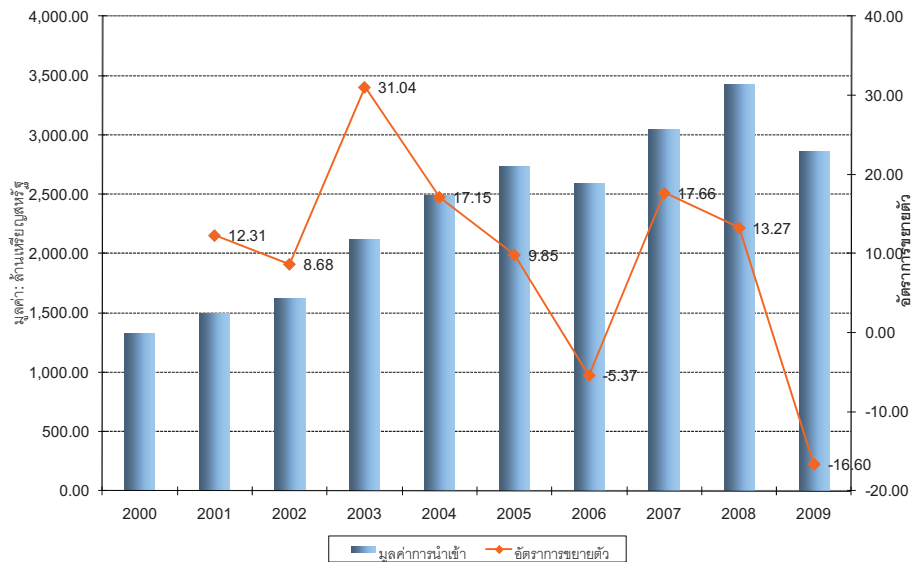
ชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิตรถยนต์แบ่งได้เป็นสองประเภทหลัก คือ

1. ชิ้นส่วนที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่ไม่มีความซับซ้อน และไม่ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต เช่น ชิ้นส่วนตัวถัง ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน ชิ้นส่วนย่อยๆ เช่น ชิ้นส่วนพลาสติก น็อต และยาง เป็นต้น

2. ชิ้นส่วนที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ได้แก่ชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงมาเกี่ยวข้องในการผลิต เช่น ชิ้นส่วนที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้า หรือชิ้นส่วนประกอบเครื่องยนต์เบนซิน โดยจะเป็นการนำเข้าจากประเทศที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีหรือประเทศที่เป็นเจ้าของบริษัทแม่

มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย มีการขยายตัวที่สูงอย่างต่อเนื่องตามการขยายตัวของฐานประกอบรถยนต์ในไทย ดังที่แสดงในภาพที่ 4 โดยมีการขยายตัวสูงสุดในปี ค.ศ. 2003 และมูลค่าการนำเข้ามีการปรับตัวลดลงอย่างมากในปี ค.ศ. 2009 อันเป็นผลมาจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้น

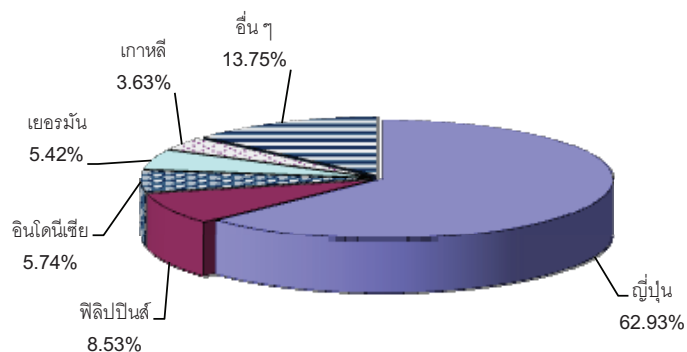
ภาพที่ 4 การนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย



ที่มา: World Trade Atlas ห้องสมุดการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการค้าส่งออก

ไทยมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากญี่ปุ่นมากที่สุด โดยแหล่งนำเข้าที่สำคัญรองลงมา ได้แก่ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และเยอรมัน ดังที่แสดงในภาพที่ 5 ทั้งนี้ บริษัทยานยนต์ข้ามชาติ ในไทย ส่วนใหญ่เป็นบริษัทจากญี่ปุ่น จึงมีการนำเข้าชิ้นส่วนที่ไม่สามารถผลิตได้เองในไทยจาก ญี่ปุ่นมากที่สุด ในขณะที่ ฟิลิปปินส์และอินโดนีเซีย ก็เป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของ บริษัทยานยนต์ข้ามชาติเช่นกัน

ภาพที่ 5 แหล่งนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยปี ค.ศ. 2008



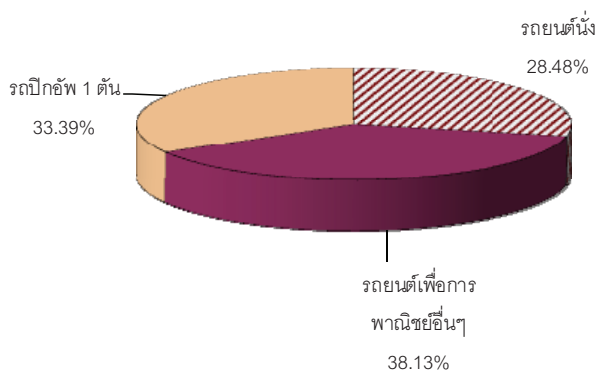
ที่มา: World Trade Atlas ห้องสมุดการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการค้าส่งออก

3. การค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย

3.1 การค้าภายในประเทศ

ถ้าพิจารณายอดขายภายในประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) จะพบว่า รถที่มียอดขายสูงที่สุดได้แก่รถปิกอัพขนาด 1 ตัน รองลงมาได้แก่รถยนต์นั่ง ภาพที่ 6 แสดงถึงสัดส่วนของยอดขายรถยนต์ในไทย ปี ค.ศ. 2009

ภาพที่ 6 สัดส่วนยอดขายรถยนต์ในไทยปี ค.ศ. 2009

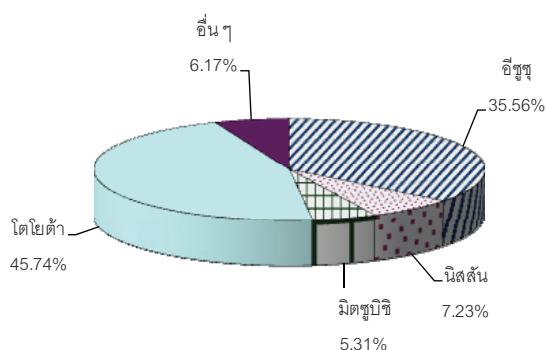


ที่มา: CEIC

หมายเหตุ: ข้อมูลเดือนมกราคม-พฤศจิกายนปี ค.ศ. 2009

เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งตลาดของรถปิกอัพขนาด 1 ตัน ในปี ค.ศ. 2009 จะพบว่าโตโยต้ามีส่วนแบ่งตลาดสูงที่สุด รองลงมา คือ อิซูซุ นิสสัน และมิตซูบิชิ ดังที่แสดงในภาพที่ 7

ภาพที่ 7 ส่วนแบ่งตลาดของรถปิกอัพในไทยปี ค.ศ. 2009

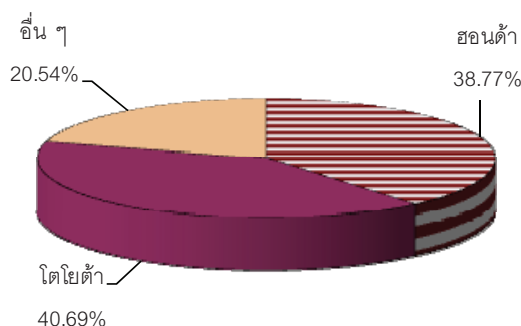


ที่มา: CEIC

หมายเหตุ: ข้อมูลเดือนมกราคม-พฤศจิกายนปี ค.ศ. 2009

ในส่วนของรถยนต์นั้น ในปี ค.ศ. 2009 บริษัทที่มียอดขายเป็นอันดับ 1 ในไทย ได้แก่ โตโยต้า รองลงมาได้แก่ฮอนด้า ดังที่แสดงในภาพที่ 8

ภาพที่ 8 ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์นั่งในไทยปี ค.ศ. 2009



ที่มา: CEIC

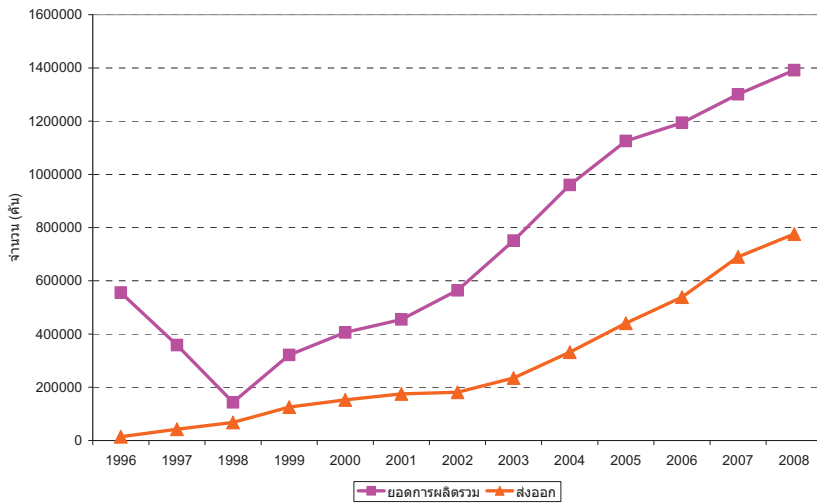
หมายเหตุ: ข้อมูลเดือนมกราคม-พฤศจิกายนปี ค.ศ. 2009

3.2 การส่งออก

ดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยนั้น เป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกและทดแทนการนำเข้า ภาพที่ 9 แสดงให้เห็นถึงปริมาณการผลิตและการส่งออกรถยนต์ของไทย ซึ่งมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เป็นที่น่าสังเกตว่า ถึงแม้ไทยจะเผชิญกับวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 1997 แต่ยอดขายรถยนต์เพื่อการส่งออกกลับไม่ได้ลดลงเลย

จากภาพที่ 9 จะเห็นได้ว่าในช่วงก่อนวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 การส่งออกรถยนต์ของไทยเมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตแล้วมีไม่มากนัก ซึ่งสะท้อนว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในช่วงก่อนวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 มุ่งเน้นเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก แต่ภายหลังวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 ปริมาณการส่งออกขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยหันมามุ่งเน้นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น

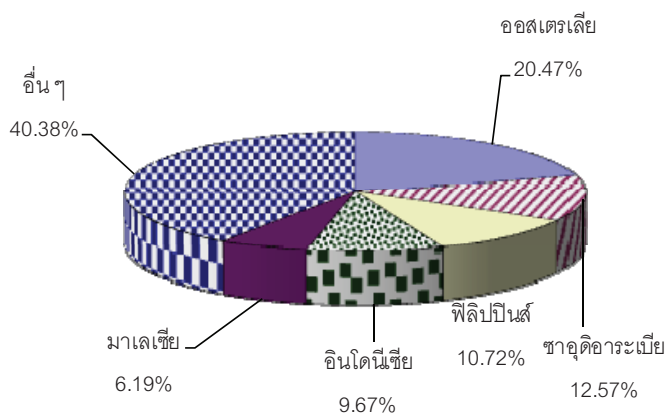
ภาพที่ 9 ปริมาณการผลิตและส่งออกถยนต์ของไทย



ที่มา: สถาบันยานยนต์

ถ้าพิจารณาถึงประเทศคู่ค้าในรถยนต์นั้นจะพบว่า ตลาดส่งออกหลักของไทย ได้แก่ ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย ฟิลิปปินส์ เป็นต้น โดยออสเตรเลียเป็นตลาดส่งออกรถยนต์หนึ่งที่สำคัญที่สุดของไทย ดังที่แสดงในภาพที่ 10

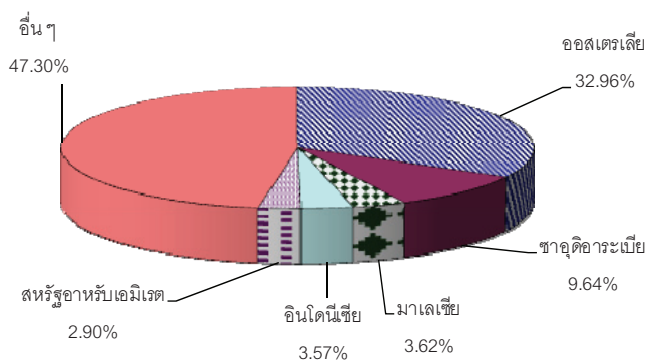
ภาพที่ 10 ตลาดส่งออกรถยนต์หนึ่งของไทยปี ค.ศ. 2009



ที่มา: World Trade Atlas ห้องสมุดการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการส่งออก

ในส่วนของการส่งออกบรรทุก (รวมรถปิกอัพ) ของไทยนั้น ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ได้แก่ ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย มาเลเซีย เป็นต้น โดยออสเตรเลียเป็นตลาดส่งออกที่มีความสำคัญที่สุด ดังที่แสดงในภาพที่ 11

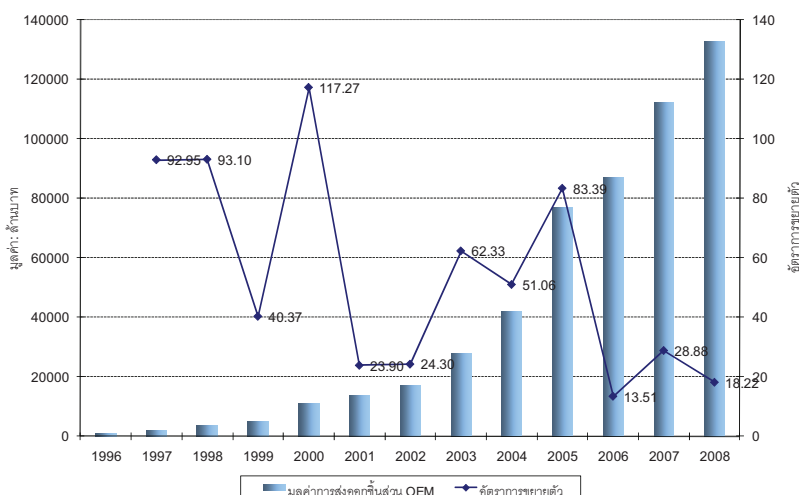
ภาพที่ 11 ตลาดส่งออกบรรทุกของไทยปี ค.ศ. 2009



ที่มา: World Trade Atlas ห้องสมุดการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการส่งออก

เมื่อพิจารณาถึงการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ในส่วนของชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับส่งให้โรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง (OEM) มูลค่าการส่งออกของไทยในส่วนนี้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ดังที่แสดงในภาพที่ 12

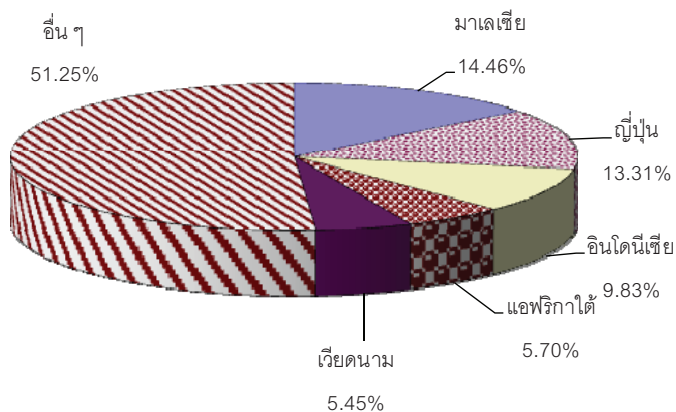
ภาพที่ 12 มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วน OEM ของไทย



ที่มา: สถาบันยานยนต์

ตลาดส่งออกที่สำคัญของชิ้นส่วนยานยนต์ในปี ค.ศ. 2009 ดังที่แสดงในภาพที่ 13 ได้แก่ มาเลเซีย ญี่ปุ่น และอินโดนีเซีย โดยการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยไปยังญี่ปุ่นนั้น เนื่องจากไทยอยู่ในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของญี่ปุ่น โดยทำหน้าที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อส่งกลับไปใช้ในประเทศ

ภาพที่ 13 ตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยปี ค.ศ. 2009

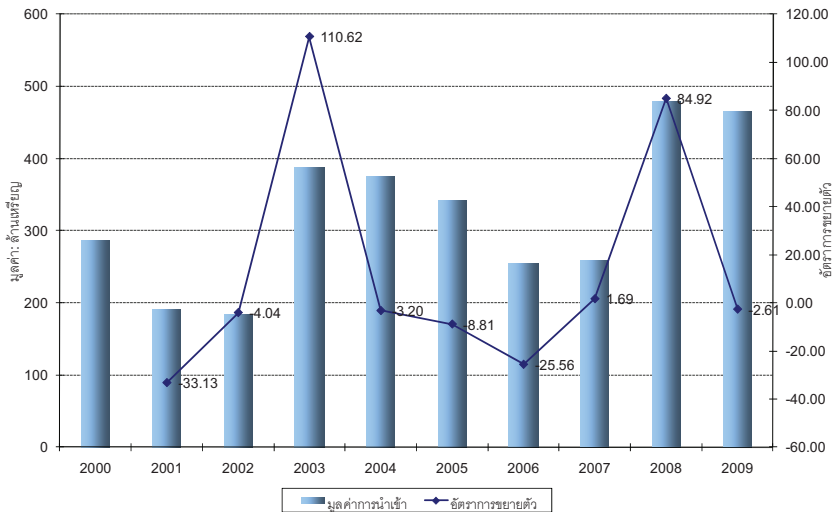


ที่มา: World Trade Atlas ห้องสมุดการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการส่งออก

3.3 การนำเข้า

ถึงแม้ว่าไทยจะเป็นฐานการผลิตรถยนต์ให้กับบริษัทข้ามชาติ แต่ไทยก็ยังมีการนำเข้ารถยนต์ในรุ่นและแบบที่ไม่ได้มีการผลิตในประเทศ โดยมูลค่าการนำเข้าโดยรวมของรถยนต์นั้นมีการขยายตัวที่ลดลงในช่วงที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกพุ่งขึ้นสูงเป็นประวัติการณ์ในช่วงปี ค.ศ. 2006 ดังที่แสดงในภาพที่ 14 โดยแหล่งนำเข้าที่สำคัญของไทยได้แก่ ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และเยอรมัน

ภาพที่ 14 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งของไทย



ที่มา: World Trade Atlas ห้องสมุดการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการค้าส่งออก

สำหรับบรรพทุกนั้น ไทยมีการนำเข้าที่น้อยมาก ในปี ค.ศ. 2008 มีมูลค่าการนำเข้าประมาณ 190 ล้านบาท โดยแหล่งนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ญี่ปุ่น และอินโดนีเซีย

4. ความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย

การวิเคราะห์ความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อาศัยข้อมูลจากการสัมภาษณ์ การวิเคราะห์ทางการเงิน ประกอบกับข้อมูลทฤษฎีภูมิ เพื่อทราบถึงความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมในด้านต่างๆ ได้แก่ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม ชี้ความสามารถในการแข่งขัน ความสามารถในการปรับตัว ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ และปัจจัยพื้นฐานจากงบการเงิน

4.1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

ในประเด็นด้านความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยนี้ จะพิจารณาจากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม (SWOT analysis) จากงานศึกษาที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

จุดแข็งของอุตสาหกรรม

- ไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์ของผู้ประกอบรถยนต์รายใหญ่ของโลกเกือบทุกบริษัท ทำให้มีอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องและเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำให้กับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ มีการรวมตัวเป็นเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ของผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วน ทำให้อุตสาหกรรมนี้มีความเข้มแข็ง
- มีนโยบายส่งเสริมนิคมอุตสาหกรรมที่เข้มแข็งและต่อเนื่อง นำไปสู่การพัฒนาระบบสนับสนุนผู้ประกอบการในด้านต่างๆ ภายในนิคมอุตสาหกรรม อาทิเช่น ระบบโลจิสติกส์ที่เอื้ออำนวยต่อระบบการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ และมีแผนแม่บทของอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตอย่างชัดเจน
- ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของไทยในฐานะที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอินโดจีน รวมถึงการเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคเอเชียใต้และโอเชียเนีย ทำให้มีข้อเปรียบในด้านโลจิสติกส์
- การได้รับการถ่ายทอดเทคนิคการบริหารจัดการที่ทันสมัยจากบริษัทข้ามชาติ มาปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการผลิต
- เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ในปี ค.ศ. 2010 ไทยจะเริ่มเป็นฐานการผลิตให้กับรถยนต์ประเภทอีโคคาร์ (Eco car) ซึ่งเป็นรถยนต์ขนาดเล็กและประหยัดพลังงาน
- ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วน เริ่มมีแนวโน้มในการพัฒนาศักยภาพในด้านการผลิต การออกแบบสินค้า และการตลาด เป็นของตนเอง รวมทั้งการกระจายความเสี่ยงด้วยการกระจายตลาด
- ผู้ประกอบการของไทยมีการเรียนรู้จากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่ผ่านมา จึงสามารถเตรียมพร้อมรับมือต่อสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้เป็นอย่างดี

จุดอ่อนของอุตสาหกรรม

- อานาจารตัดสินใจในประเด็นสำคัญต่างๆ ขึ้นอยู่กับบริษัทข้ามชาติ ทำให้ไทยไม่สามารถกำหนดทิศทางการลงทุนและการตลาดเองได้
- ไทยไม่ได้เป็นเจ้าของเทคโนโลยีในการผลิตและการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติมีอยู่อย่างจำกัด

- วัตถุดิบต้นน้ำที่สำคัญ เช่น เหล็ก หนัง กระดาษ เป็นสินค้าที่ต้องนำเข้า เพราะไทยไม่สามารถผลิตเองได้
- ไทยยังไม่มีศูนย์ทดสอบคุณภาพชิ้นส่วนยานยนต์
- อุปสรรคทางการค้าบางอย่างส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ เช่น การเก็บภาษีนำเข้าโครงสร้างพื้นฐานของรถบรรทุกในส่วนของแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (Chassis with windshield and engine)
- อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานอยู่ที่ร้อยละ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราภาษีร้อยละ 3 ของรถปิกอัพ ซึ่งไม่สร้างแรงจูงใจที่ดีพอให้กับผู้ประกอบการ ประกอบกับข้อจำกัดในการทำการตลาดของรถยนต์ประหยัดพลังงานที่จะมีการลงทุนสร้างฐานการผลิตในไทย

โอกาสของอุตสาหกรรม

- การเพิ่มขีดความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้เป็นที่ยอมรับ
- การที่ผู้ประกอบการบางรายจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาขึ้นในไทย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มระดับการถ่ายทอดเทคโนโลยีมายังผู้ประกอบการไทยในอนาคตและจะเป็นการเพิ่มบทบาทของผู้ประกอบการไทยในการทำวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์
- ผู้บริโภคมีความตื่นตัวด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้พลังงานทางเลือกมากขึ้น เป็นโอกาสในการหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ตามที่ตลาดต้องการ เช่น รถยนต์ไฮบริดและรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฮบริด (Hybrid) เป็นต้น
- ช่วงเศรษฐกิจซบเซาทำให้ต้นทุนค่าขนส่งทางเรือลดลงจากร้อยละ 19 เหลือเพียงร้อยละ 6-7 ทำให้ผู้ซื้อในต่างประเทศสั่งสินค้าเพิ่มขึ้น
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนในยุโรปปิดกิจการเป็นจำนวนมาก เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สูงขึ้น บริษัทประกอบรถยนต์จึงเปลี่ยนมาใช้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในต่างประเทศที่มีต้นทุนถูกกว่าทดแทน
- ตลาดในแถบตะวันออกกลาง แม้จะเผชิญกับวิกฤตฯ แต่ก็ยังมีรายได้จากน้ำมัน ทำให้ประเทศเหล่านี้ยังมีกำลังซื้ออยู่
- การพัฒนาชิ้นส่วนที่มีน้ำหนักเบา มีขนาดเล็กลง เพื่อใช้เป็นชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงาน

ภาวะคุกคามของอุตสาหกรรม

- นโยบายการจัดซื้อชิ้นส่วนยานยนต์ในลักษณะการวางแผนจัดหาชิ้นส่วนในระดับโลก (Global sourcing) ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยอาจเสียเปรียบผู้ผลิตจากประเทศอื่นๆ เช่น จีน ในแง่ต้นทุน
- การผลิตรถยนต์อีโคคาร์ซึ่งเป็นรถยนต์ขนาดเล็กและประหยัดพลังงาน จะทำให้การแข่งขันด้านต้นทุนรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้นทุนด้านแรงงาน
- ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองเป็นผลเสียต่อบรรยากาศในการลงทุนและความเชื่อมั่นของบรรษัทข้ามชาติ
- การปล่อยสินเชื่อบริษัทของสถาบันการเงินมีความเข้มงวดมากขึ้น ซึ่งส่งผลโดยตรงกับยอดจำหน่ายภายในประเทศ
- ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าบางประเทศมีผลกระทบต่อการส่งออก อาทิ ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับซาอุดีอาระเบีย
- การไม่มีความชัดเจนในทิศทางของนโยบายพลังงาน เช่น ชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิง มาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการอุดหนุนราคาก๊าซ LPG และ NGV ซึ่งส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับการตัดสินใจซื้อรถปิกอัพที่ใช้น้ำมันดีเซล
- ผู้ประกอบการไทยเผชิญกับประเทศคู่แข่งที่มีต้นทุนแรงงานที่ถูกกว่า เช่น จีน อินเดีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม เป็นต้น
- ประเทศเพื่อนบ้านมีการส่งเสริมการลงทุนอย่างจริงจัง มีตลาดภายในที่เติบโตมากขึ้น ประกอบกับข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน อาจส่งผลให้การขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมเกิดขึ้นในประเทศอื่นแทนที่จะเป็นไทย
- วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เช่น เหล็ก หนังสัตว์ เม็ดพลาสติก มีราคาที่สูงขึ้นตามภาวะการณ์ในตลาดโลก และวัตถุดิบเหล่านี้ไม่สามารถผลิตได้ในไทย

4.2 การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขัน

ความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่ม

แม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนจำนวนมากในไทยจะเป็นส่วนหนึ่งของฐานการผลิตให้กับเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ แต่อุตสาหกรรมนี้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากกว่า เนื่องจากไทยเป็นฐานทั้งในส่วนของการประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วน และมีผู้ประกอบการไทยหลายแห่ง ทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลางและขนาดย่อม มีบทบาทในการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญ รวมถึงมีส่วนร่วมในการออกแบบชิ้นส่วนที่จะใช้เมื่อ

รถยนต์จะมีการออกรุ่นใหม่ จึงสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่คุณค่าที่อยู่ในไทยได้สูง ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนทดแทน ได้เริ่มมีการสร้างตราสินค้าเป็นของตนเอง รวมถึงการออกแบบผลิตภัณฑ์ทั้งหมดด้วยตนเอง ดังนั้น ความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมนี้มาจากการที่บริษัทต่างชาติเข้ามาตั้งฐานผลิตในไทยมาเป็นเวลานาน ทำให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ให้กับผู้ประกอบการภายในประเทศ

กลยุทธ์การแข่งขัน

บริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ส่วนมากเป็นบริษัทข้ามชาติที่มีการกำหนดกลยุทธ์การแข่งขันอย่างชัดเจน แต่ละบริษัทพยายามหาจุดแข็งหรือความแตกต่างของผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างตลาดเฉพาะของตนเอง เช่น ความโดดเด่นทางด้านเทคโนโลยี สมรรถนะของรถยนต์ รูปลักษณ์และการออกแบบ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ความหรูหรา เป็นต้น

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนจะเน้นที่คุณภาพสินค้า ราคา และการส่งสินค้าได้ตามเวลาที่ผู้ประกอบการกำหนด เนื่องจากอุตสาหกรรมจะใช้ระบบทันเวลาพอดี (Just-in-time) ในการผลิตเป็นหลัก ผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายแห่งจึงเลือกสถานที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับผู้ประกอบ เพื่อลดต้นทุนในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ผลิภาพการผลิต

บริษัทในอุตสาหกรรมส่วนมากเป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ซึ่งมีเทคโนโลยีการผลิตระดับสูง มีเครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัย และมีแบบจำลองหรือวิธีการในการจัดการการผลิตเป็นของตนเองที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบคัมบัง (Kanban) ประกอบกับแรงงานไทยมีทักษะในระดับที่สูง ทำให้กระบวนการผลิตเป็นไปอย่างราบรื่นและได้ประสิทธิภาพสูง ปัญหาด้านการผลิตในไทยเกิดจากการขาดอุตสาหกรรมต้นน้ำที่จำเป็นต่อการผลิต เช่น เหล็ก กระจก หนัง ทำให้มีระยะเวลาในการส่งมอบวัตถุดิบ (Lead time) ที่สูง จึงต้องมีการวางแผนการผลิตล่วงหน้า และปรับแผนการผลิตอย่างสม่ำเสมอตามการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

การวิจัยและพัฒนาและการสร้างนวัตกรรมใหม่

ไทยเริ่มมีบทบาทในขั้นตอนการวิจัยและพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมากขึ้น โดยบริษัทผู้ประกอบรถยนต์หลายแห่งเริ่มมีการเปิดศูนย์วิจัยและพัฒนา (Technical Center) ในไทยเพื่อรับผิดชอบในการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนในรถยนต์รุ่นใหม่ รวมถึงการปรับปรุงย่อย (Minor change) ของรถยนต์รุ่นที่ได้ออกมาแล้ว ซึ่งคาดว่าไทยจะมีส่วนร่วมในกระบวนการวิจัยและพัฒนามากยิ่งขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยได้เริ่มเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการออกแบบชิ้นส่วนมากขึ้น ผู้ประกอบการบางรายมีการออกแบบและผลิตชิ้นส่วนเสริม (Optional part) ให้กับผู้ประกอบการรถยนต์

ปัจจัยสนับสนุนจากภายนอก

การมีข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียและความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น เป็นปัจจัยส่งเสริมการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ให้กับบริษัทข้ามชาติในการย้ายฐานการผลิตสินค้าส่งออกไปยังออสเตรเลียมาที่ไทย ในกรณีของความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น จะช่วยลดข้อจำกัดทางภาษีและอุปสรรคทางการค้าในการนำเข้าชิ้นส่วนที่จำเป็นจากญี่ปุ่น อีกทั้ง ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่กำลังจะมีผลบังคับใช้จะยิ่งเกื้อหนุนการผลิตในลักษณะเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันไทยเป็นผู้ผลิตรถปิศาจขนาด 1 ตันที่สำคัญของโลก เนื่องจากไทยมีตลาดในประเทศขนาดใหญ่สำหรับรถปิศาจขนาด 1 ตัน ซึ่งทำให้มีการประหยัดต่อขนาดในการผลิต นอกจากนี้ ไทยยังมีแผนแม่บทสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งกำหนดทิศทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างเป็นระบบ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมมีการรวมตัวกันที่เข้มแข็งในรูปของสมาคมวิชาชีพ ผ่านกลุ่มอุตสาหกรรมในสภาอุตสาหกรรม

สรุปการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขัน

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในไทย มีความสามารถในการแข่งขันในระดับที่สูง โดยในที่นี้จะแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1. ความสามารถในการแข่งขันของบริษัทที่อยู่ในอุตสาหกรรม

ผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทย โดยมากเป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ ซึ่งมีกลยุทธ์การแข่งขันที่ชัดเจน มีผลิตภาพการผลิตสูง และมีการวิจัยและพัฒนาเพื่อออกผลิตภัณฑ์ใหม่อยู่เสมอ

2. ความสามารถในการแข่งขันของไทยในฐานะการเป็นฐานการประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วน

ไทยมีความได้เปรียบจากการเริ่มมีแผนการส่งเสริมการลงทุนและการกำหนดแผนแม่บทของอุตสาหกรรมยานยนต์ก่อนประเทศอื่นในภูมิภาค ทำให้บริษัทข้ามชาติทั้งผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วน เข้ามาลงทุนในไทย จนเกิดเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ด้านการผลิตขนาดใหญ่ จึงมีความได้เปรียบในด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิตด้วยระบบทันเวลาพอดี (Just-in-time) อีกทั้ง ยังมีปัจจัยเสริมจากทักษะฝีมือแรงงานและทัศนคติในการทำงานที่ดีของแรงงานไทย ในระดับปฏิบัติการ นอกจากนี้ บริษัทในไทยยังมีความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์สูง อันเป็นผลมาจากการเป็นฐานการผลิตมานาน จึงได้รับการถ่ายทอดองค์ความรู้และ

เทคโนโลยี และนำความรู้ที่ได้รับมาปรับเปลี่ยนการผลิตของตนเอง ประกอบกับการมีข้อตกลง เขตการค้าเสรี ทำให้ไทยยังคงรักษาความสามารถในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของอุตสาหกรรม ยานยนต์และชิ้นส่วนในภูมิภาคอยู่

การมีความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะในส่วนของ การสร้างมูลค่าเพิ่มและผลิตภาพ การผลิตจะช่วยบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ ได้ การสร้างมูลค่าเพิ่มจะช่วยให้ผู้ผลิตมีอัตรากำไร ที่สูงขึ้นในขณะที่ผลิตภาพการผลิตจะช่วยให้ผลิตสินค้าได้โดยมีต้นทุนที่ถูกลง ซึ่งทั้ง 2 ปัจจัยมี ความสำคัญในการช่วยให้บริษัทรับมือกับวิกฤตฯ ได้เป็นอย่างดี

4.3 การวิเคราะห์ความสามารถในการปรับตัว

ความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาด

หากพิจารณาบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ จะพบว่ามีความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์ การตลาดสูง โดยมีการออกแบบกลยุทธ์การตลาดเป็นการเฉพาะเพื่อกระตุ้นยอดขายในภาวะวิกฤตฯ ที่ส่งผลให้อุปสงค์ของรถยนต์ลดลง เช่น การลดราคา การเสนอเงื่อนไขสินเชื่อที่จูงใจมากขึ้น มีการออกรถยนต์ที่มีสเปกแบบจำกัดช่วงเวลา การนำเข้ารถยนต์ในรุ่นที่ปกติไม่มีการจัดจำหน่าย ในไทย การให้ของแถมเพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อเร็วขึ้น การใช้ประโยชน์จากข้อมูลและ ข้อเสนอแนะจากลูกค้าในการปรับปรุงการให้บริการและการเสนอผลิตภัณฑ์ที่จะเป็นที่สนใจสำหรับ ลูกค้า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยกระตุ้นให้ลูกค้าหันมาบริโภคสินค้าในยามที่เกิดวิกฤตฯ ในส่วน ของผู้ผลิตชิ้นส่วนจะมีการปรับเปลี่ยนมาให้ความสำคัญกับตลาดชิ้นส่วนทดแทนมากขึ้น และ มีการลดราคาสินค้า อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่ในเครือข่ายการผลิตจะมีข้อจำกัดในด้านการปรับเปลี่ยน ตลาดปลายทางเนื่องจากการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายยังประเทศใดจะเป็นแผนที่บริษัทแม่เป็นผู้กำหนด

ความสามารถในการปรับตัวด้านผลผลิต

ในกรณีของผู้ประกอบรถยนต์จะมีรถยนต์หลายรุ่นและหลายรูปแบบที่ตอบสนองตลาด ในระดับต่างๆ อย่างไรก็ดีตาม ผลิตภัณท์แต่ละชนิดของผู้ประกอบการมักมีการตอบสนองกับวัฏจักร ธุรกิจที่ใกล้เคียงกัน จึงมีความสามารถในการปรับตัวด้านผลผลิตไม่มากนัก

ในกรณีของผู้ผลิตชิ้นส่วนจะมีความสามารถในการปรับตัวด้านผลผลิตมากกว่า เนื่องจาก ผู้ประกอบการหลายแห่งจะผลิตชิ้นส่วนให้มากกว่าหนึ่งอุตสาหกรรม เช่น ยานยนต์และฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ ซึ่งแต่ละอุตสาหกรรมมีการตอบสนองต่อวัฏจักรธุรกิจและระยะเวลาในการฟื้นตัวที่แตกต่างกัน และถึงแม้จะพิจารณาผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพียงอย่างเดียวก็ยังมีทั้งตลาดแบบ OEM และ REM ซึ่งตอบสนองต่อวัฏจักรธุรกิจในทิศทางตรงกันข้าม กล่าวคือ ตลาด REM จะได้ ผลประโยชน์จากภาวะเศรษฐกิจถดถอย

ความสามารถในการปรับตัวด้านกระบวนการผลิตและการจ้างงาน

ในกรณีของผู้ประกอบการยนต์มีความสามารถในการปรับเปลี่ยนปริมาณสินค้าที่ผลิตสูง เพราะการใช้ระบบทันเวลาพอดี (Just-in-time) ในการผลิต และยังมีมีการปรับแผนการผลิตเป็นระยะ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้การถือวัตถุดิบและสินค้าคงเหลืออยู่ในระดับที่ต่ำ จึงมีต้นทุนในการปรับเปลี่ยนปริมาณการผลิตไม่มากนักและสามารถส่งผ่านผลกระทบไปยังผู้ส่งมอบวัตถุดิบ (Supplier) ได้

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนจะมีต้นทุนในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตที่สูงกว่า เนื่องจากวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก จึงต้องอาศัยเวลาในการปรับเปลี่ยนก่อให้เกิดต้นทุนจากการถือสินค้าคงคลังที่สูง

ในส่วนของการจ้างงาน อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีการใช้พนักงานระดับปฏิบัติการในรูปแบบของพนักงานชั่วคราวหรือลูกจ้างแบบรับเหมาช่วง (Subcontract) เป็นจำนวนมาก ทำให้การลดการจ้างงานสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว แต่ยังมีข้อจำกัดในการหาแรงงานทดแทนเมื่ออุตสาหกรรมมีการฟื้นตัว ผู้ประกอบการจึงเลือกที่จะลดแรงงานเป็นมาตรการหลังการลดการลงทุนและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในการดำเนินงาน

ความสามารถในการปรับตัวด้านแหล่งเงินทุน

ในกรณีของบริษัทข้ามชาติจะมีสถานะทางการเงินที่เข้มแข็ง ฟังฟังผลประกอบการสะสมและเงินทุนจากบริษัทแม่เป็นหลัก และยังสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินได้ แต่ในกรณีของบริษัทไทยในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ อาจประสบปัญหาในการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าว สถาบันการเงินจัดอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยงสูง ทำให้เกือบทุกบริษัทไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินได้ แม้จะเป็นบริษัทที่มีผลประกอบการดีและมีสินทรัพย์จำนวนมาก

4.4 การวิเคราะห์การกำกับดูแลกิจการ

ผู้ประกอบการยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่ โดยมากจะเป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ ซึ่งมีระบบการบริหารจัดการที่ดี และมีการเปิดเผยข้อมูลให้บุคคลภายนอกได้รับทราบ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศหรือต่างประเทศ แม้บางบริษัทจะมีการซื้อขายระหว่างบริษัทภายในเครือแต่ก็มีนโยบายให้ทุกบริษัทสามารถอยู่ได้ด้วยตัวเอง กล่าวคือเป็นศูนย์กำไร (Profit center) และการจัดหาวัตถุดิบโดยมากยังยึดหลักการเปรียบเทียบต้นทุน แม้จะให้ความสำคัญกับผู้ส่งมอบวัตถุดิบ (Supplier) จากชาติเดียวกันด้วย โดยเฉพาะในกรณีของบริษัทจากญี่ปุ่น

แต่หากพิจารณาผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็กจะเป็นบริษัทที่ดำเนินงานแบบครอบครัว จึงไม่มีการเปิดเผยข้อมูลให้มีความโปร่งใสเพียงพอ

4.5 การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ

บริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีลักษณะของการเป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศสูง โดยไทยมีบทบาทในการเป็นผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญของภูมิภาค จึงได้รับผลกระทบทั้งจากการค้าทางตรงและทางอ้อม นอกจากนี้ ข้อแตกต่างของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนจากอุตสาหกรรมฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์คือการที่มีบริษัทแม่ เป็นบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ครั้งนี้อย่างรุนแรงจนต้องเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย การส่งผ่านผลกระทบจากวิกฤตฯ ทางเครือข่ายการผลิตจึงรุนแรงกว่าอุตสาหกรรมอื่นๆ เนื่องจากบริษัทที่มีบริษัทแม่ในประเทศต้นตอของวิกฤตฯ จะได้รับผลกระทบทั้งจากการพึ่งพิงตลาดส่งออกและแหล่งเงินทุน

นอกจากนี้ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจากวิกฤตฯ ยังมีความสำคัญต่อผลกำไรและราคาวัตถุดิบ กล่าวโดยสรุปแล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการแพร่กระจายวิกฤตฯ จากต่างประเทศสูง ทั้งจากการค้าทางตรงและทางอ้อม และจากการอยู่ในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศที่บริษัทแม่อยู่ในประเทศที่เป็นต้นตอของวิกฤตฯ รวมถึงการพึ่งพิงแหล่งเงินทุนจากบริษัทแม่ดังกล่าว

4.6 การวิเคราะห์งบการเงิน

ด้านสภาพคล่อง

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนด้านสภาพคล่องของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนดังที่แสดงในตารางที่ 6 จะเห็นว่าอุตสาหกรรมมีค่ามัธยฐาน³ เฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปีของอัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเร็วเท่ากับ 1.40 และ 1 เท่าตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงระดับสภาพคล่องที่ดี ทั้งนี้ เนื่องจากสินทรัพย์หมุนเวียนที่มีส่วนมากจะเป็นสินทรัพย์ที่สามารถแปลงเป็นเงินสดได้เร็ว ดังจะเห็นได้จากการที่อัตราส่วนทั้งสองมีค่าใกล้เคียงกัน และมีอัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้าและสินค้าคงเหลือเท่ากับ 6.07 และ 10.09 เท่าตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการขายสินค้าที่ค่อนข้างเร็วของอุตสาหกรรม แต่ใช้เวลาในการเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าค่อนข้างนาน เนื่องจากลักษณะของธุรกิจที่มีราคาสินค้าค่อนข้างสูง จึงมีการให้เครดิตที่นานกว่าอุตสาหกรรมอื่น

³ คณะผู้วิจัยเลือกใช้ค่ามัธยฐานของอัตราส่วนสภาพคล่องแทนค่าเฉลี่ย เนื่องจากค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่คำนวณโดย BOL ไม่สามารถเป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมที่ดี เนื่องจากค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมมีค่าสูงเกินความเป็นจริงจากตัวอย่างที่มีอัตราส่วนทางการเงินสูงหรือต่ำผิดปกติ ดังนั้น จึงเลือกใช้ค่ามัธยฐานซึ่งบอกถึงอัตราส่วนทางการเงินของบริษัทที่อยู่กึ่งกลางของอุตสาหกรรม

แต่เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วจะเห็นว่าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโดยรวมมีฐานะสภาพคล่องอยู่ในระดับที่ดี

ตารางที่ 6 คำนวณฐานของอัตราส่วนสภาพคล่องของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

อัตราส่วนทางการเงิน	ปี			
	2006	2007	2008	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.31	1.31	1.95	1.40
อัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเร็ว (เท่า)	0.85	0.94	1.65	1.00
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	6.27	5.48	7.29	6.07
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	9.95	9.05	13.78	10.09

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

หากพิจารณาอัตราส่วนสภาพคล่องจำแนกตามประเภทของธุรกิจ จากตารางที่ 7 จะพบว่าบริษัทประกอบรถยนต์มีสภาพคล่องที่สูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวมเป็นอย่างมาก โดยมีอัตราส่วนสภาพคล่องและสินทรัพย์หมุนเวียน⁴ เท่ากับ 2.07 และ 1.57 เท่าตามลำดับ อีกทั้งยังมีความสามารถในการขายสินค้าและเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย จึงแสดงให้เห็นถึงความเข้มแข็งในด้านสภาพคล่องของบริษัท

ตารางที่ 7 อัตราส่วนสภาพคล่องของผู้ประกอบรถยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)

อัตราส่วนทางการเงิน	ความเป็นเจ้าของ			รวมทุกบริษัท
	สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.74	1.45	1.22	2.07
อัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเร็ว (เท่า)	1.27	1.18	0.94	1.57
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	34.60	7.50	6.49	7.14
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	26.43	17.82	13.25	16.55

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

⁴ ในส่วนของผู้ประกอบรถยนต์ จะเป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี (ปี ค.ศ. 2006 - 2008) ของบริษัทประกอบรถยนต์จำนวน 12 บริษัท

เมื่อพิจารณาธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ดังที่แสดงในตารางที่ 8 จะพบว่าค่าเฉลี่ย⁵ ของอัตราส่วนสภาพคล่องและสินทรัพย์หมุนเร็วอยู่ที่ 1.68 และ 1.30 เท่าซึ่งแสดงให้เห็นถึงสภาพคล่องที่ดีจากการมีสินทรัพย์ระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูงเป็นหลัก นอกจากนี้ ยังมีความสามารถในการขายสินค้าที่เร็วกว่าผู้ประกอบการรายอื่น ซึ่งอาจเป็นผลมาจากราคาสินค้าที่ถูกกว่า อีกทั้ง ยังมีลูกค้าทั้งบริษัทผู้ประกอบการและผู้ซื้อขั้นสุดท้ายที่ต้องการซื้ออะไหล่รถยนต์ในลักษณะของอะไหล่เทียมหรือส่วนเสริม (Optional part)

หากพิจารณาตามประเภทของธุรกิจจะพบว่าบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่างชาติเป็นบริษัทที่มีฐานะสภาพคล่องดีที่สุดในขณะที่บริษัทร่วมทุนและบริษัทไทยขนาดกลางจะมีอัตราส่วนสภาพคล่องที่ต่ำกว่าบริษัทประเภทอื่นๆ

หากพิจารณาตามขนาดของธุรกิจแล้ว จะพบว่าบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนาดใหญ่มีฐานะทางสภาพคล่องดีที่สุดในปีที่มีค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปีของอัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ที่ 1.81 เท่าและมีอัตราส่วนการหมุนเวียนสินค้าน้ำหนักเฉลี่ยที่ระดับ 12.15 เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการขายสินค้าได้อย่างรวดเร็วแม้จะมีระยะเวลาในการเก็บหนี้จากลูกค้าที่ช้ากว่าบริษัทประเภทอื่นๆ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งทำให้สามารถให้เครดิตกับลูกค้าได้ในเวลาที่นานกว่า แต่ในขณะเดียวกันบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กก็มีฐานะทางสภาพคล่องที่แข็งแกร่งเช่นกัน ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งคือบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนจะมีความแตกต่างทางสภาพคล่องระหว่างบริษัทที่มีผลประกอบการดีและบริษัทที่มีผลประกอบการแย่น้อยมาก สิ่งที่จะแตกต่างกันมากคือ อัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเร็ว ซึ่งจากการศึกษาพบว่าบริษัทที่มีผลประกอบการไม่ดี มีการถือสินทรัพย์หมุนเวียนในรูปแบบที่แปลงเป็นเงินสดได้ช้า เช่น วัตถุดิบและสินค้าคงคลังสูง ในขณะที่บริษัทที่มีผลประกอบการในระดับที่ดีจะมีระยะเวลาการขายสินค้าที่ช้ากว่าบริษัทที่มีผลประกอบการดีเป็นอย่างมาก

ตารางที่ 8 อัตราส่วนสภาพคล่องของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)

อัตราส่วนทางการเงิน	ประเภทบริษัท									รวมทุก ประเภท บริษัท
	ขนาด			ความเป็นเจ้าของ						
	เล็ก	กลาง	ใหญ่	ต่างชาติ				ร่วมทุน	ไทย	
				สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	อื่น ๆ			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	6.56	2.84	2.21	2.36	2.40	1.29	2.26	1.32	1.66	1.68
อัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเร็ว (เท่า)	1.24	1.20	1.41	1.45	2.14	0.64	1.80	1.09	1.21	1.3
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	9.19	6.40	6.89	3.83	7.15	9.91	6.26	7.24	7.35	7.16
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	20.30	8.43	12.15	10.27	15.62	4.62	7.75	19.15	11.11	12.9

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

⁵ ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วน จะเป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี (ปี ค.ศ. 2006 - 2008) ของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ทำการสุ่มตัวอย่างมา 63 บริษัท

กล่าวโดยสรุป อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโดยทั่วไปมีฐานะทางสภาพคล่องที่ดี มีการถือสินทรัพย์หมุนเวียนที่มีสภาพคล่องสูงไว้มากและสามารถขายสินค้าได้เร็ว ยกเว้นในกรณีของบริษัทที่มีผลประกอบการไม่ดีจะมีการถือสินทรัพย์หมุนเวียนที่มีสภาพคล่องต่ำ เช่น สินค้าคงเหลือไว้มาก และยังมีระยะเวลาในการขายสินค้าที่นานกว่าบริษัทประเภทอื่นๆ มาก

ด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

หากพิจารณาความสามารถในการทำกำไรของอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในตารางที่ 9 จะพบว่าค่ามัธยฐานเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปีของอัตรากำไรขั้นต้นและกำไรสุทธิจะอยู่ที่ระดับ ร้อยละ 14 และ 3.09 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการมีส่วนเพิ่ม (Markup) ในราคาสินค้าในระดับที่สูง แต่มีต้นทุนในการดำเนินงานที่สูงเช่นกัน และมีอัตรากำไรของสินทรัพย์รวมและสินทรัพย์ถาวรเท่ากับ 6.07 และ 10.09 เท่าตามลำดับ จึงอาจสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโดยรวมยังมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่ไม่สูงมากนัก

**ตารางที่ 9 ค่ามัธยฐานของอัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ
อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน**

อัตราส่วนทางการเงิน	ปี			
	2006	2007	2008	ค่าเฉลี่ยถ่วง น้ำหนัก 3 ปี
อัตรากำไรขั้นต้น (เปอร์เซ็นต์)	16.36	12.28	12.16	14.00
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (เปอร์เซ็นต์)	2.68	1.18	6.16	2.52
อัตรากำไรสุทธิ (เปอร์เซ็นต์)	2.19	3.11	5.80	3.09
อัตรากำไรของสินทรัพย์รวม (เท่า)	6.27	5.48	7.29	6.07
อัตรากำไรของสินทรัพย์ถาวร (เท่า)	9.95	9.05	13.78	10.09
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (เท่า)	1.78	3.55	9.39	3.61

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

ในส่วนของประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทประกอบรถยนต์ จากตารางที่ 10 จะพบว่า บริษัทประกอบรถยนต์มีอัตรากำไรขั้นต้นและกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับร้อยละ 9.76 และ -0.82 ตามลำดับ แต่มีทิศทางความสามารถในการทำกำไรที่เพิ่มขึ้น รวมถึงสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่ดีขึ้นตามลำดับ นอกจากนี้ บริษัทประกอบรถยนต์ยังมีอัตรากำไรของสินทรัพย์ถาวรที่สูงถึง 9.18 เท่า แสดงให้เห็นถึงการใช้จ่ายเงินจากสินทรัพย์ถาวรอย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรม

หากพิจารณาตามประเทศที่มาลงทุนจะพบว่าผู้ประกอบการรายหนึ่งที่ประสบปัญหาด้านการทำกำไรคือบริษัทจากยุโรป ซึ่งมีอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ -6.90 ในขณะที่บริษัทญี่ปุ่นมีความสามารถในการทำกำไรสูงที่สุด อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าบริษัทสหรัฐอเมริกามีประสิทธิภาพในการทำงานและการประหยัดต่อขนาด ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับบริษัทประเภทอื่นๆ ในอุตสาหกรรม และยังมีอัตรากำไรสุทธิรวมของสินทรัพย์รวมสูงที่สุด

**ตารางที่ 10 อัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานของผู้ประกอบการรายหนึ่ง
จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)**

อัตราส่วนทางการเงิน	ความเป็นเจ้าของ			รวมทุกบริษัท
	สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	
อัตรากำไรขั้นต้น (เปอร์เซ็นต์)	3.64	8.59	13.92	9.76
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (เปอร์เซ็นต์)	0.56	2.00	-2.19	-1.15
อัตรากำไรสุทธิ (เปอร์เซ็นต์)	0.95	2.77	-6.90	-0.82
อัตรากำไรสุทธิของสินทรัพย์รวม (เท่า)	2.82	2.17	0.98	1.71
อัตรากำไรสุทธิของสินทรัพย์ถาวร (เท่า)	5.88	17.08	3.20	9.18
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (เท่า)	3.13	8.50	-9.48	0.99

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

หากพิจารณาประสิทธิภาพในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนดังที่แสดงในตารางที่ 11 จะพบว่า ค่าเฉลี่ยของอัตรากำไรขั้นต้นและกำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 14.39 และ 0.72 ตามลำดับ ซึ่งชี้ให้เห็นถึงสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงกว่าบริษัทผู้ประกอบเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมีการหมุนของสินทรัพย์รวมและสินทรัพย์ถาวรที่ต่ำกว่า สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่น้อยกว่าบริษัทผู้ประกอบรายหนึ่ง โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งมีอัตรากำไรสุทธิในระดับที่ต่ำมาก และอัตราส่วนดังกล่าวยังมีความแตกต่างจากอัตรากำไรขั้นต้นเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจเกิดจากลักษณะของธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนในเครื่องมือเครื่องจักรและเทคโนโลยีสูง จึงเหมาะที่จะดำเนินกิจการขนาดใหญ่เพื่ออาศัยประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด

นอกจากนี้ บริษัทต่างชาติและบริษัทร่วมทุนยังมีความสามารถในการทำกำไรและประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่สูงกว่าบริษัทไทยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะบริษัทไทยส่วนมากจะเป็นบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็ก เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการทำกำไรระหว่างบริษัทที่มีผลการดำเนินงานดีและไม่ดีจะพบว่าบริษัททั้งสองแบบมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ใกล้เคียงกัน แต่จะมีความแตกต่างในอัตรากำไรสุทธิที่สูง จึงอาจกล่าวได้ว่าประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่สะท้อนผ่านสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการประหยัดต่อขนาดมีผลอย่างมากต่อการทำกำไรของธุรกิจ

**ตารางที่ 11 อัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)**

อัตราส่วนทางการเงิน	ประเภทบริษัท									รวมทุก ประเภท บริษัท
	ขนาด			ความเป็นเจ้าของ						
	เล็ก	กลาง	ใหญ่	ต่างชาติ				ร่วมทุน	ไทย	
				สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	อื่น ๆ			
อัตรากำไรขั้นต้น (เปอร์เซ็นต์)	17.71	12.28	13.83	21.53	12.43	1.07	17.19	13.47	15.54	14.39
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (เปอร์เซ็นต์)	-1.14	0.89	4.34	-1.35	10.76	-18.74	8.59	2.46	0.05	1.8
อัตรากำไรสุทธิ (เปอร์เซ็นต์)	-5.52	0.70	4.72	-6.28	5.45	-16.40	7.35	4.14	-1.46	0.72
อัตรากำไรต่อหุ้นของสินทรัพย์รวม (เท่า)	1.95	1.26	1.18	2.47	1.00	1.46	1.09	1.63	1.46	1.41
อัตรากำไรต่อหุ้นของสินทรัพย์ถาวร (เท่า)	6.97	5.87	4.22	6.26	3.42	6.07	2.95	6.93	5.75	5.47
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (เท่า)	-3.56	1.51	5.54	-16.13	7.80	-23.08	4.21	1.46	1.45	1.88

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

กล่าวโดยสรุปแล้ว ขนาดของธุรกิจมีผลอย่างมากต่อความสามารถในการทำกำไรของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ธุรกิจที่มีขนาดใหญ่มักมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่สูงกว่า และสามารถทำกำไรได้มากกว่าบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทในอุตสาหกรรมมีต้นทุนคงที่สูง จึงทำให้ประโยชน์ของการประหยัดต่อขนาดแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน

ด้านโครงสร้างเงินทุน

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ที่แสดงในตารางที่ 12 จะพบว่า มีค่าเฉลี่ยของอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมที่ 0.60 เท่า และมีสัดส่วนหนี้สินระยะยาวคิดเป็นร้อยละ 15.40 ของสินทรัพย์รวมทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงการพึ่งพิงหนี้สินที่มากกว่าอุตสาหกรรมอื่น โดยเฉพาะหนี้สินระยะยาว แต่ยังมีภาระกระจายแหล่งเงินทุนระหว่างหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นที่ใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 12 อัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

อัตราส่วนทางการเงิน	ปี			
	2006	2007	2008	ค่าเฉลี่ยถ่วง น้ำหนัก 3 ปี
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.61	0.66	0.40	0.60
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	34,969.79	5,623.57	7,964.95	18,469.35
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาวต่อสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)	16.50	17.61	5.17	15.40

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

หากพิจารณาโครงสร้างเงินทุนของบริษัทประกอบรถยนต์ จากตารางที่ 13 บริษัทประกอบรถยนต์จะมีการพึ่งพิงหนี้สินในระดับที่ต่ำกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรม โดยมีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม เท่ากับ 0.47 เท่า และเป็นหนี้สินระยะยาวเพียงร้อยละ 5.76 และเมื่อพิจารณาแยกตามความเป็นเจ้าของกิจการจะพบว่า บริษัทสหรัฐอเมริกามีการใช้แหล่งเงินทุนจากหนี้สินต่ำที่สุด และไม่มีการใช้หนี้สินระยะยาวเลย แต่จากการสัมภาษณ์ พบว่านับตั้งแต่ปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา ทางบริษัทแม่ได้เริ่มมีการเปลี่ยนนโยบายให้บริษัทในไทยพึ่งพิงแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินมากยิ่งขึ้น จึงเชื่อได้ว่าการเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าวจะทำให้โครงสร้างเงินทุนของบริษัทสหรัฐอเมริกามีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่แสดงในอัตราส่วนทางการเงินตามตารางที่ 13 ในขณะที่บริษัทญี่ปุ่นมีการพึ่งพิงหนี้สินมากกว่าบริษัทจากสหรัฐอเมริกา แต่มีการใช้หนี้สินระยะยาวในระดับที่ต่ำมากคือร้อยละ 1.32 กล่าวคือ หนี้สินส่วนมากจะอยู่ในลักษณะของหนี้สินระยะสั้นเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนและเจ้าหน้าที่การค้า โดยบริษัทยุโรปจะมีการพึ่งพิงหนี้สินและใช้หนี้สินระยะยาวสูงกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรม

**ตารางที่ 13 อัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของผู้ประกอบรถยนต์
จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)**

อัตราส่วนทางการเงิน	ความเป็นเจ้าของ			รวมทุกบริษัท
	สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.34	0.55	0.56	0.47
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	3.56	8.91	14.82	9.63
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาวต่อสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)	0.00	1.32	15.87	5.76

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

ตารางที่ 14 จะแสดงอัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วน ซึ่งจะเห็นได้ว่าบริษัทในกลุ่มนี้มีการพึ่งพิงหนี้สินมากกว่าผู้ประกอบรถยนต์เป็นอย่างมาก รวมถึงสัดส่วนการใช้หนี้สินระยะยาวที่สูงกว่า โดยเฉพาะบริษัทไทยขนาดเล็กซึ่งมีอัตราส่วนหนี้สินรวมสูงถึง 0.80 เท่า และเป็นสัดส่วนหนี้สินระยะยาวเท่ากับร้อยละ 16.26 ในขณะที่บริษัทร่วมทุนและบริษัทต่างชาติจะมีการใช้หนี้สินเป็นแหล่งเงินทุนในสัดส่วนที่ต่ำกว่าบริษัทไทย เมื่อพิจารณาควบคู่กับผลประกอบการของบริษัทจะเห็นว่าบริษัทที่มีผลประกอบการไม่ดี จะมีการพึ่งพิงหนี้สินในระดับที่สูงมาก โดยเฉพาะในกรณีของบริษัทขนาดเล็ก และมีการพึ่งพิงหนี้สินระยะยาวมากขึ้น ประกอบกับความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่ต่ำจากผลการดำเนินงานที่ไม่ดี ทำให้บริษัทในกลุ่มนี้มีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจสูง ทั้งจากความสามารถในการทำกำไรและโครงสร้างหนี้สิน

**ตารางที่ 14 อัตราส่วนโครงสร้างเงินทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
จำแนกตามประเภทบริษัท (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)**

อัตราส่วนทางการเงิน	ประเภทบริษัท								รวมทุก ประเภท บริษัท	
	ขนาด			ความเป็นเจ้าของ						
				ต่างชาติ				ร่วมทุน		ไทย
	เล็ก	กลาง	ใหญ่	สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	อื่น ๆ			
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.78	0.61	0.50	1.68	0.34	0.98	0.45	0.56	0.69	0.61
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	36.93	-32.45	22.68	462.17	53.99	-44.42	108.77	-16.59	0.17	11.36
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาวต่อสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)	13.74	11.84	8.85	0.40	7.36	37.83	17.66	8.48	12.34	11.06

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

ด้านการเติบโต

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีการเติบโตในยอดขายและกำไรในระดับที่สูง ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 15 โดยมีค่ามัธยฐานเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี ของอัตราการเพิ่มของรายได้และอัตราการเพิ่มของกำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 10.57 และ 10.23 ตามลำดับ

ตารางที่ 15 อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

อัตราส่วนทางการเงิน	ปี			
	2006	2007	2008	ค่าเฉลี่ยถ่วง น้ำหนัก 3 ปี
อัตราการเพิ่มของรายได้รวม (เปอร์เซ็นต์)	14.07	6.93	11.16	10.57
อัตราการเพิ่มของกำไรสุทธิ (เปอร์เซ็นต์)	8.42	14.66	3.35	10.23
อัตราการเพิ่มของสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)	8.97	4.68	7.14	6.85

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

ตารางที่ 16 จะแสดงการเติบโตของรายได้และกำไรของผู้ประกอบการรถยนต์ จะพบว่ามีการเพิ่มของรายได้และกำไรที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก แสดงให้เห็นถึงการอึดตัวของธุรกิจประกอบรถยนต์ซึ่งอาจมาจากการใช้ประโยชน์จากกำลังการผลิตอย่างเต็มที่แล้ว หากพิจารณาตามความเป็นเจ้าของจะพบว่าบริษัทญี่ปุ่นมีการเติบโตของรายได้สูงที่สุดที่ระดับร้อยละ 26.84 และบริษัทสหรัฐอเมริกามีการเติบโตของกำไรสุทธิสูงสุดถึงร้อยละ 72.96 แสดงให้เห็นถึงการมีส่วนแบ่งตลาดที่เพิ่มขึ้นของบริษัทญี่ปุ่น ในขณะที่บริษัทยุโรปถือได้ว่าเป็นบริษัทที่มีการหดตัวของรายได้และกำไร ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและรสนิยมของผู้บริโภคจากสถานการณ์ที่น้ำมันแพงขึ้น ทำให้ความนิยมในรถยนต์จากยุโรปที่มีความหรูหราและมีขนาดใหญ่ลดลง จึงทำให้ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์จากบริษัทยุโรปมีการหดตัวลง

ตารางที่ 16 อัตราการเติบโตของผู้ประกอบการยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท
(ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)

อัตราส่วนทางการเงิน	ความเป็นเจ้าของ			รวมทุกบริษัท
	สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	
อัตราการเพิ่มของรายได้รวม (เปอร์เซ็นต์)	4.80	26.84	-15.06	5.11
อัตราการเพิ่มของกำไรสุทธิ (เปอร์เซ็นต์)	72.96	-19.84	-44.44	-10.44
อัตราการเพิ่มของสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)	-5.73	20.09	-8.18	3.97

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วน อัตราการเติบโตของผู้ประกอบการในตารางที่ 17 แสดงให้เห็นว่ามีอัตราการเพิ่มของรายได้รวมที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม แต่มีกำไรสุทธิที่ต่ำกว่า โดยบริษัทต่างชาติจะมีการเติบโตของรายได้ในระดับที่สูงที่สุด ในขณะที่บริษัทไทยโดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กจะมีการขยายตัวของรายได้และกำไรต่ำที่สุด

ตารางที่ 17 อัตราการเติบโตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำแนกตามประเภทบริษัท
(ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 3 ปี)

อัตราส่วนทางการเงิน	ประเภทบริษัท									รวมทุก ประเภท บริษัท
	ขนาด			ความเป็นเจ้าของ						
				ต่างชาติ				ร่วมทุน	ไทย	
	เล็ก	กลาง	ใหญ่	สหรัฐอเมริกา	ญี่ปุ่น	ยุโรป	อื่น ๆ			
อัตราการเพิ่มของรายได้รวม (เปอร์เซ็นต์)	9.40	18.55	17.92	82.47	6.13	156.23	37.91	18.42	11.09	121.31
อัตราการเพิ่มของกำไรสุทธิ (เปอร์เซ็นต์)	3.72	5.22	-4.76	85.40	3.87	-131.78	17.81	9.73	-4.39	-13.29
อัตราการเพิ่มของสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)	9.21	9.09	14.98	48.05	10.86	4.05	17.08	8.25	12.13	19.68

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัยโดยอาศัยข้อมูลจาก BOL

หากพิจารณาตามขนาดของบริษัทจะพบว่า บริษัทขนาดเล็กมีการเติบโตของรายได้ต่ำกว่าบริษัทประเภทอื่น ในขณะที่บริษัทขนาดใหญ่มีการหดตัวของกำไรสุทธิซึ่งอาจเป็นผลของการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น โดยบริษัทที่มีผลประกอบการดีส่วนมากจะเป็นบริษัทที่มีการขยายตัวของรายได้ในระดับที่สูง

สรุป

บริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนโดยมาก จะเป็นบริษัทที่มีปัจจัยพื้นฐานที่เข้มแข็งจากความสามารถในการแข่งขันในระดับที่สูง โดยเฉพาะด้านการสร้างมูลค่าเพิ่มและผลิตภาพการผลิตที่สูง ประกอบกับการมีความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาด ผลผลิตและกระบวนการผลิตในระดับที่สูง จึงช่วยบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ ได้เป็นอย่างดี บริษัทส่วนใหญ่

มีความเข้มแข็งทางด้านสภาพคล่องและโครงสร้างเงินทุน เว้นแต่บริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กบางแห่ง จึงสามารถรับมือกับวิกฤตฯ ได้แม้ว่าบริษัทบางแห่งในอุตสาหกรรมจะได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ อย่างรุนแรงผ่านการมีความเชื่อมโยงกับต่างประเทศสูงมาก ไม่ว่าจะเป็นในแง่ของการเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศหรือการพึ่งพิงตลาดส่งออก

4.7 การวิเคราะห์ในระดับธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ผลการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างระดับผลกระทบทางยอดขายจากวิกฤตฯ และคุณลักษณะต่างๆ ทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน พบว่า ปัจจัยที่มีส่งผลให้ธุรกิจมีความเข้มแข็งมาก และสามารถบรรเทาผลกระทบด้านยอดขายให้กับธุรกิจในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน คือ ความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาด และการมีระดับความเชื่อมโยงกับต่างประเทศที่ต่ำ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทที่มีความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาดสูง จะมีการออกแผนการส่งเสริมการขายที่ช่วยดึงดูดลูกค้าให้ซื้อสินค้าในช่วงวิกฤตฯ ได้ โดยเฉพาะในส่วนของการตลาดในประเทศ หรือการกระจายตลาดในกลุ่มประเทศต่างๆ ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ในระดับที่แตกต่างกัน ทำให้ความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในกลุ่มประเทศใดประเทศหนึ่งลดลง ในขณะที่ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศมีความสำคัญในการกำหนดผลกระทบจากวิกฤตฯ เนื่องจากวิกฤตฯ ในครั้งนี้เกิดขึ้นในประเทศคู่ค้าเป็นหลัก การกระจายยอดขายไปตลาดในประเทศจะช่วยลดผลกระทบจากวิกฤตฯ ได้ นอกจากนี้บริษัทที่อยู่ในเครือข่ายของประเทศที่เป็นต้นตอของวิกฤตฯ จะได้ผลกระทบด้านแหล่งเงินทุนจากการที่บริษัทแม่เข้าสู่กระบวนการล้มละลาย ทำให้ต้องเปลี่ยนมาพึ่งพิงแหล่งเงินทุนในประเทศ ซึ่งเข้าถึงได้ยากในภาวะวิกฤตฯ

ในส่วนของผลผลิตภาพการผลิตจะเป็นลักษณะความสัมพันธ์ในรูปแบบซึ่งธุรกิจได้รับผลกระทบรุนแรงหากมีผลผลิตภาพการผลิตสูง ซึ่งเกิดจากลักษณะของธุรกิจในอุตสาหกรรมที่บริษัทที่มีผลผลิตภาพการผลิตต่ำ จะเป็นบริษัทขนาดเล็กและกลาง ซึ่งจะเน้นการผลิตเพื่อจำหน่ายในตลาดชิ้นส่วนทดแทนหรือ REM เป็นหลัก ซึ่งตลาดเหล่านี้จะมียอดขายแปรผกผันกับวัฏจักรธุรกิจ (Counter cyclical) จึงได้รับผลกระทบน้อยกว่าบริษัทขนาดใหญ่ที่มีผลผลิตภาพการผลิตสูงที่อาจเป็นผู้ประกอบรถยนต์หรือเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนแบบ OEM ที่มียอดขายแปรผันตามภาวะเศรษฐกิจอย่างชัดเจน นอกจากนี้ ผู้ผลิตในตลาด REM ยังเน้นการขายตลาดในประเทศที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ในระดับที่ต่ำกว่า

บริษัทที่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของยอดขายต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ได้สัมภาษณ์ มีการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจต่างๆ ดังที่สรุปไว้ในตารางที่ 18

**ตารางที่ 18 ลักษณะทางธุรกิจที่ส่งผลให้ธุรกิจมีความเข้มแข็งมากและกลยุทธ์ที่ธุรกิจ
ใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน**

ลักษณะทางธุรกิจที่ส่งผลให้ ธุรกิจมีความเข้มแข็งมาก	กลยุทธ์ที่ใช้
ขีดความสามารถในการแข่งขัน	
ผลิตภาพการผลิต	- ใช้ระบบหุ่นยนต์อัตโนมัติเข้ามาช่วยในกระบวนการผลิตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการใช้แรงงาน - การลงทุนในเครื่องจักรที่ทันสมัยเพื่อใช้ในการผลิตชิ้นส่วน OEM ซึ่งมีมาตรฐานสูง
ความสามารถในการปรับตัว	
ความสามารถในการปรับตัว ด้านกลยุทธ์การตลาด	<u>ผู้ประกอบการยนต์</u> - การให้สินเชื่อเพื่อการซื้อรถยนต์แบบปลอดดอกเบี้ยเป็นระยะเวลาที่นานขึ้น - การออกรถยนต์รุ่นใหม่หรือนำเข้ารถยนต์ที่เดิมไม่ได้มีการจำหน่ายในประเทศ - การมีของแถมที่จูงใจ เช่น ทองคำ ประกันภัยชั้นหนึ่งเป็นระยะเวลา 1 ปี - การออกรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ CNG เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในภาวะที่น้ำมันมีราคาแพง <u>ผู้ผลิตชิ้นส่วน</u> - การผลิตสินค้าให้กับทั้งบริษัทผู้ประกอบการยนต์ในลักษณะ OEM และขายในตลาด REM จะช่วยผ่อนคลายผลกระทบด้านยอดขายในภาวะวิกฤตฯ ได้เนื่องจากทั้งสองตลาดนี้มีการตอบสนองต่อวัฏจักรธุรกิจในทางตรงกันข้ามกัน - การผลิตชิ้นส่วนที่สามารถจำหน่ายให้กับหลายบริษัทและสำหรับรถยนต์หลายรุ่น เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง - มีการกระจายสินค้าไปในหลายอุตสาหกรรม
ความเชื่อมโยง กับต่างประเทศ	- การกระจายตลาดทั้งในประเทศและตลาดส่งออก - อยู่ในเครือข่ายของบริษัทที่มีความเข้มแข็ง - พึ่งพิงแหล่งเงินทุนภายในประเทศหรือผลกำไรสะสม

ตารางแสดงจำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบด้านยอดขายจำแนกตามระดับความรุนแรงของผลกระทบจะแสดงอยู่ในภาคผนวก ข.

5. สถานการณ์ปัจจุบันในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงมาจากวิกฤต โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุตสาหกรรมยานยนต์ในสหรัฐอเมริกาและแคนาดาซึ่งประสบปัญหามาตั้งแต่มาก่อนวิกฤต เนื่องจากการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องของราคาน้ำมันตั้งแต่ปี ค.ศ. 2003 เป็นต้นมา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการบริโภคจากรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ เช่น รถยนต์อเนกประสงค์ (Sport Utility Vehical: SUV) ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์หลักของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในสหรัฐอเมริกา เป็นรถยนต์ขนาดเล็ก นอกจากนี้ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในสหรัฐอเมริกามีต้นทุนการผลิตที่สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ต้นทุนด้านแรงงาน อันเนื่องมาจากพันธะสัญญากับสหภาพแรงงานอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในสหรัฐอเมริกายู่ในสถานะเสียเปรียบในการแข่งขันกับบรรษัทข้ามชาติอื่นๆ ที่มีฐานการผลิตในสหรัฐอเมริกา

วิกฤต ที่เกิดขึ้นยิ่งเพิ่มปัญหาให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐอเมริกาซึ่งอยู่ในภาวะที่เลวร้ายอยู่แล้ว ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐอเมริกาประสบปัญหาด้านสภาพคล่องอย่างหนัก ประกอบกับการลดลงของอุปสงค์อันเนื่องมาจากการที่ผู้บริโภคกำลังซื้อที่ลดลงและเข้าถึงแหล่งสินเชื่อได้น้อยลง และสินค้าหลักที่ทำการผลิตของผู้ผลิตเป็นรถยนต์ขนาดใหญ่ซึ่งเป็นรถที่สิ้นเปลืองพลังงาน ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในสหรัฐอเมริกาประสบภาวะขาดทุนอย่างหนัก จนต้องขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาในด้านสภาพคล่อง จนนำมาซึ่งการเข้าสู่กระบวนการล้มละลายของเจเนอรัลมอเตอร์และไครซ์เลอร์ ซึ่งเป็นสองในสามบริษัทหลักในอุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐอเมริกาที่รู้จักกันในนาม Big Three ในกรณีของไครซ์เลอร์ การเข้าสู่กระบวนการล้มละลายทำให้มีการปิดโรงงานประกอบรถยนต์หลายแห่ง รวมไปถึงการยกเลิกสัญญาตัวแทนจำหน่าย (Dealership) ร้อยละ 25 ของตัวแทนจำหน่ายทั้งหมดในสหรัฐอเมริกา สำหรับเจเนอรัลมอเตอร์นั้น ถือได้ว่า เป็นการเข้าสู่กระบวนการล้มละลายของบริษัทอุตสาหกรรมการผลิตที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์กระบวนการล้มละลายของสหรัฐอเมริกา ข้อมูลจากกระทรวงการคลังของสหรัฐอเมริกาเมื่อเดือนมิถุนายนปี ค.ศ. 2009 ระบุว่า รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ใช้เงินไปแล้วทั้งสิ้น 80.3 พันล้านเหรียญสหรัฐในการช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์ โดยวงเงินนี้รวมถึงการช่วยเหลือภายหลังจากที่เจเนอรัลมอเตอร์และไครซ์เลอร์เข้าสู่กระบวนการล้มละลายแล้ว

การเข้าสู่กระบวนการล้มละลายของทั้งสองบริษัทดังกล่าว ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์สหรัฐอเมริกา ในกรณีของเจเนอรัลมอเตอร์มีการปรับโครงสร้างใหม่ โดยรัฐบาลสหรัฐอเมริกาคือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ บริษัทมีขนาดเล็กลง ผลิตภัณฑ์บางส่วนจะถูกจำหน่ายออกไป เช่น วอซซอลและโอเปิลซึ่งเป็นตราสินค้าของเจเนอรัลมอเตอร์ ในสหราชอาณาจักรและเยอรมันได้ถูกจำหน่ายให้กับแมกนา อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งเป็นบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของแคนาดา สำหรับกรณีของไครซ์เลอร์นั้น ภายหลังการปรับโครงสร้าง เพียต

ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ของอิตาลีจะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยมีรัฐบาลสหรัฐอเมริกาและแคนาดาถือหุ้นด้วย และจะมีการปิดโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มเติมเพื่อให้บริษัทมีขนาดเล็กลง

ผลกระทบของวิกฤตฯ ได้ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างไปยังอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศอื่นๆ ทั่วโลก โตโยต้า ซึ่งเป็นบริษัทที่มีกำลังการผลิตรถยนต์สูงที่สุดในโลก ประกาศการขาดทุนครั้งแรกในรอบ 70 ปี นับตั้งแต่การก่อตั้งบริษัทเป็นต้นมา โดยคาดการณ์ว่าจะขาดทุนถึง 1.5 แสนล้านเยน จากการตกต่ำของยอดขายในตลาดทั่วโลก และโตโยต้ายังประสบปัญหาจากความบกพร่องของผลิตภัณฑ์ ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภค ทำให้บริษัทได้รับผลกระทบด้านยอดขายที่รุนแรงขึ้นไปอีก นิสสันคาดการณ์ว่าจะมีการขาดทุนในปีการเงิน 2008 ถึง 1 แสนล้านเยน ซึ่งเป็นการขาดทุนครั้งแรกในรอบ 14 ปี บริษัทอื่นๆ เช่น ฮอนด้า อิซูซุ นิสสัน มิตซูบิชิ ล้วนแต่ประกาศลดกำลังการผลิตรถยนต์ในปี ค.ศ. 2009 ทั้งสิ้น ปัญหาที่ทุกบริษัทประสบเช่นเดียวกัน คือ การหดตัวของอุปสงค์ในตลาดโลก ในช่วงไตรมาสแรกของปี ค.ศ. 2009 อุตสาหกรรมยานยนต์ในญี่ปุ่นมีการปรับลดกำลังการผลิตลงประมาณร้อยละ 40 ซึ่งส่งผลกระทบไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมเหล็กกล้า และอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

อุตสาหกรรมยานยนต์ในยุโรปก็ประสบปัญหาอย่างหนักเช่นเดียวกัน ในเดือนธันวาคมปี ค.ศ. 2008 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในยุโรปมีการหดตัวลงร้อยละ 17.8 บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เริ่มมีการประกาศลดกำลังการผลิตและในหลายๆ ประเทศเริ่มที่จะมีแผนในการลดกำลังแรงงานที่ใช้ในการผลิตลง เปอร์โยซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของฝรั่งเศสได้ประกาศลดจำนวนคนงานลง 11,000 คน ในปี ค.ศ. 2009 โดยจะเริ่มปลดคนงานจากโรงงานนอกฝรั่งเศสในยุโรปก่อน ผลประกอบการของเปอร์โย ในปี ค.ศ. 2008 มีการขาดทุนถึง 443 ล้านเหรียญสหรัฐ และคาดการณ์ว่าในปี ค.ศ. 2009 บริษัทจะยังประสบภาวะขาดทุน ขณะที่เรโนลต์ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถยนต์ของฝรั่งเศสเช่นกัน มีผลกำไรในปี ค.ศ. 2008 ลดลงถึงร้อยละ 78

สำหรับเฟียตซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถยนต์ของอิตาลี ได้รายงานว่ารายรับในไตรมาสสุดท้ายของปี ค.ศ. 2008 ลดลงถึงร้อยละ 19 และผลกำไรลดลงร้อยละ 44

ทั้งนี้ จากการสำรวจความเห็นผู้ประกอบการบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก โดยนักวิเคราะห์อุตสาหกรรมรถยนต์ Global Inside สรุปแนวโน้มอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกว่า ยังไม่ฟื้นตัวจนกว่าจะผ่านพ้นปี ค.ศ. 2010 ไปแล้ว โดยมีสาเหตุดังต่อไปนี้

ประการแรก ภาวะหดตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งในยุโรป สหรัฐอเมริกา และเอเชีย จะยังคงดำเนินต่อไป แม้ว่าจะมีความช่วยเหลือจากรัฐบาลของประเทศต่างๆ ออกมาเป็นระยะ โดยกลุ่ม Big Three ของสหรัฐอเมริกาจะเผชิญแรงกดดันจากขีดความสามารถในการแข่งขันที่ลดลง ทั้งจากความล่าช้าในการพัฒนาเทคโนโลยีประหยัดพลังงาน และต้นทุนที่สูงกว่าบริษัท

ผู้ประกอบการรถยนต์จากญี่ปุ่น ทำให้กลุ่ม Big Three ต้องลงทุนอีกมากในการปรับเปลี่ยนสายการผลิต รวมถึงปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างรุนแรงของค่าย Big Three เป็นจุดเปลี่ยนที่ทำให้โตโยต้ามีโอกาสขึ้นเป็นเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับ 1 ของโลกในปี ค.ศ. 2009 จากเดิมที่อยู่ในอันดับ 2

ประการที่สอง ผู้ผลิตรถยนต์ที่เน้นตลาดระดับบนของสหรัฐอเมริกาและยุโรป มีแนวโน้มขายกิจการให้กับค่ายรถของจีนและอินเดียมากขึ้น ต่อเนื่องจากการที่ทาฮา มอเตอร์ ของอินเดียเข้าซื้อจากรักและแลนด์โรเวอร์จากฟอร์ด และค่ายรถจีนซื้อแอสตัน มาร์ติน ในปี ค.ศ. 2008 นอกจากนี้ยังมีรถยนต์ระดับหรูหลายยี่ห้อที่มีแนวโน้มจะถูกขายกิจการให้กับค่ายรถเอเชียและรัสเซียเช่นกัน ขณะที่การควบรวมกิจการของค่ายรถยุโรปด้วยกันเองอาจไม่ประสบผลสำเร็จ เมื่อพิจารณาจากการล้มเหลวของการควบกิจการระหว่างเจนเนอรัลมอเตอร์กับไครซ์เลอร์หรือปอร์เช่กับโพล์สวาเกน เป็นต้น เนื่องจากบริษัทผลิตรถยนต์ของยุโรปและสหรัฐอเมริกาต่างก็มีพื้นฐานทางการเงินที่อ่อนแอ

ประการสุดท้าย แรงกดดันของการแข่งขันจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์จากญี่ปุ่นที่มีพัฒนาการด้านเทคโนโลยีที่รวดเร็ว ทำให้ค่ายรถตะวันตกต้องร่วมมือกันด้านการวิจัยและพัฒนามากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์ประหยัดพลังงาน เห็นได้จากตัวอย่างที่เริ่มเกิดขึ้น เช่น การร่วมมือระหว่างบีเอ็มดับเบิลยูกับเปอร์โยเป็นต้น

6. สถานการณ์ปัจจุบันและผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินของโลกต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยได้รับผลกระทบเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศอื่นๆ กล่าวคือ มีการหดตัวของปริมาณการผลิต ยอดจำหน่ายและยอดส่งออกที่รุนแรง ในภาพรวมของปี ค.ศ. 2009 พบว่า ปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์หดตัวถึงร้อยละ 36.2 ยอดจำหน่ายสำหรับตลาดในประเทศลดลงร้อยละ 22.3 ในขณะที่ยอดการส่งออกลดลงร้อยละ 37.8

6.1 สถานการณ์ปัจจุบัน

ด้านการผลิต

ในด้านการผลิตรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ 1 ตัน ซึ่งเป็นสินค้าหลักที่มีการผลิตในไทย ในปี ค.ศ. 2009 มีการหดตัวร้อยละ 21.5 และ 31.1 ตามลำดับ ซึ่งการหดตัวดังกล่าวยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าช่วงวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ปี ค.ศ. 1997 - 1998 ซึ่ง ณ จุดต่ำสุดในช่วงนั้น ปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยหดตัวถึงร้อยละ 80.3

ด้านการค้า

ยอดการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศนั้นประสบกับภาวะหดตัวเช่นกัน โดยในปี ค.ศ. 2009 รถปิกอัพ 1 ตันมีอัตราการหดตัวร้อยละ 18.47 ในขณะที่รถยนต์นั่งมีการหดตัวเพียงร้อยละ 0.09 เท่านั้น

เป็นที่สังเกตว่า ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวทั้งสองช่วง คือ ปี ค.ศ. 1997 - 1998 และ 2007 - 2008 รถปิกอัพเป็นรถที่ได้รับผลกระทบจากการหดตัวของตลาดมากกว่ารถยนต์นั่ง ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการที่ตลาดส่วนใหญ่ของรถปิกอัพอยู่ในภาคเกษตรกรรมหรือภาคชนบท ซึ่งมีความอ่อนไหวต่อภาวะเศรษฐกิจ และมักจะชะลอการตัดสินใจซื้อเมื่อรายได้มีความไม่แน่นอน

จากสถานการณ์เศรษฐกิจที่ชะลอตัวและแรงกดดันจากภาวะว่างงานที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนที่จำเป็นต้องซื้อรถยนต์ เปลี่ยนมาซื้อรถยนต์มือสองแทน แม้จะไม่ได้เป็นสินค้าทดแทนกันได้อย่างสมบูรณ์ แต่จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก สะท้อนให้เห็นทิศทางการตลาดรถยนต์มือสองที่เติบโตสวนทางกับตลาดรถยนต์ใหม่

เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ในปี ค.ศ. 2009 นั้น จะพบว่าได้รับผลกระทบที่รุนแรงเช่นกัน โดยมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์มีการหดตัวร้อยละ 21.95 ในขณะที่มูลค่าการส่งออกรถยนต์ทุกชนิดมีการหดตัวร้อยละ 28.47 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ อย่างรุนแรง

6.2 ผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินโลก

สำหรับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่มีต่อผู้ประกอบการนั้น จะแบ่งผลกระทบออกเป็นด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านยอดขาย ด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน ด้านความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน จากการเข้าสู่กระบวนการล้มละลายของเจเนอรัลมอเตอร์และไครสเลอร์ในสหรัฐอเมริกา และด้านวัตถุดิบและสินค้าคงคลัง

ผลกระทบด้านยอดขาย

ในส่วนของผู้ประกอบการรถยนต์นั้น แม้ว่าวิกฤตฯ ครั้งนี้ส่งผลให้ยอดขายของผู้ประกอบการลดลงในช่วงร้อยละ 25 - 75 แต่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่รุนแรงเท่ากับวิกฤตการณ์เมื่อปี ค.ศ. 1997 ส่วนหนึ่งคาดว่าเป็นผลมาจากการที่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยมีการปรับตัวมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่วิกฤตการณ์ครั้งก่อน ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วน โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายใหญ่มองว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่รุนแรงเท่ากับในช่วงที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม การลดลงของยอดขายนี้เกิดขึ้นทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออกเกือบทุกประเทศ ยกเว้นในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ยังมีรายได้จากการส่งออกน้ำมัน จึงยังมีกำลังซื้อสูงอยู่ สำหรับตลาดส่งออกนั้น ยอดการส่งออกรถยนต์นั่งและรถปิกอัพได้รับผลกระทบที่รุนแรงพอๆ กัน แต่สำหรับ

ตลาดในประเทศรถปิกอัพได้รับผลกระทบที่รุนแรงกว่ารถยนต์นั่ง เนื่องจากรถปิกอัพเป็นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ มีการใช้อย่างแพร่หลายในต่างจังหวัดในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอย ประกอบกับราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ จึงทำให้ยอดขายรถปิกอัพในประเทศหดตัวลงอย่างมาก นอกจากนี้ การที่ราคาน้ำมันดีเซลปรับตัวสูงขึ้นสูงมากเมื่อเทียบกับน้ำมันเบนซิน ทำให้ผู้ซื้อบางส่วนเปลี่ยนมาซื้อรถยนต์นั่งแทนรถปิกอัพ ส่งผลให้ยอดขายรถปิกอัพในประเทศได้รับผลกระทบที่รุนแรงมากกว่ารถยนต์นั่ง

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศและต่างประเทศตกต่ำอย่างรุนแรงมาจากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการเปิดเผยว่าการขายรถยนต์ในประเทศเป็นการขายผ่านระบบสินเชื่อถึงร้อยละ 70 - 80 โดยในช่วงก่อนวิกฤตฯ มีการกำหนดเงินดาวน์เพียงร้อยละ 15 ของมูลค่าการซื้อขาย แต่ในช่วงวิกฤตฯ สถาบันการเงินมีความเข้มงวดมากขึ้น มีการกำหนดเงินดาวน์ขั้นต่ำเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 20 - 25 รวมทั้งพิจารณาในแง่ของความสามารถในการผ่อนชำระ จึงส่งผลกระทบโดยตรงกับการตัดสินใจซื้อรถยนต์ของผู้บริโภค

แต่ผู้ประกอบการบางรายที่จำหน่ายรถยนต์สำหรับตลาดระดับบน กลับได้รับผลกระทบในทางบวกจากวิกฤตฯ โดยผู้ประกอบการเปิดเผยว่ายอดขายมีการปรับตัวสูงขึ้นประมาณ ร้อยละ 8 ในปี ค.ศ. 2009 เนื่องจากผู้ซื้อไม่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ

ในส่วนของผลกระทบด้านยอดขายที่มีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้น จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วน OEM พบว่า ผู้ประกอบการมียอดขายที่ปรับตัวลดลงเช่นเดียวกับผู้ประกอบรถยนต์ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดเล็กจะเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ทั้งนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่สัมภาษณ์ มีตลาดปลายทางหลักเป็นผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศ การหดตัวของยอดขายรถยนต์ ส่งผลกระทบต่อเนื่องมายังผู้ผลิตชิ้นส่วน โดยผู้ประกอบการมียอดขายลดลงร้อยละ 20 - 35 ขณะที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายที่ได้สัมภาษณ์นั้น เปิดเผยว่า ผลกระทบที่ได้รับด้านยอดขายนั้นรุนแรงน้อยกว่าผลกระทบเฉลี่ยที่อุตสาหกรรมได้รับ เนื่องจากผู้ประกอบการเป็นผู้จัดหาชิ้นส่วนให้กับรถยนต์บางรุ่นที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ไม่มากนัก จึงทำให้การลดลงของยอดขายไม่รุนแรงมากเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น

อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า แม้อัตราโดยรวมของชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับโรงงานประกอบรถยนต์จะหดตัวค่อนข้างมาก ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับผู้ประกอบรถยนต์ กล่าวคือมีการหดตัวประมาณร้อยละ 40 แต่ผู้ประกอบการบางรายใช้วิธีการกระจายผู้ซื้อออกไปสู่กลุ่มหรือค่ายรถยนต์ต่างๆ ทำให้ยอดคำสั่งซื้อจึงอาจจะมิได้ตกลงเท่ากับตลาดโดยรวม

นอกจากนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่เป็นบริษัทข้ามชาติที่ผลิตชิ้นส่วนให้กับอุตสาหกรรมต่างๆ หลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น โดยผู้ประกอบการเปิดเผยว่า ยอดขายชิ้นส่วนให้กับอุตสาหกรรม

ยานยนต์นั้น ได้รับผลกระทบที่รุนแรงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบที่ได้รับจากอุตสาหกรรมอื่นๆ โดยมียอดขายในอุตสาหกรรมยานยนต์ลดลงถึงร้อยละ 60 - 70 แต่ในภาพรวมของการดำเนินธุรกิจผู้ประกอบการที่มีการผลิตชิ้นส่วนให้อุตสาหกรรมอื่นๆ นอกเหนือจากอุตสาหกรรมยานยนต์ จะได้รับผลกระทบในด้านยอดขายน้อยกว่าผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์แต่เพียงอย่างเดียว โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนให้กับอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เพราะมีการฟื้นตัวที่รวดเร็วกว่าอุตสาหกรรมยานยนต์มาก

อย่างไรก็ดี ผู้ผลิตชิ้นส่วน REM กลับได้รับผลกระทบด้านยอดขายที่รุนแรงน้อยกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM ในภาพรวมของผู้ผลิตชิ้นส่วน REM มีการเปลี่ยนแปลงของยอดขายร้อยละ -10 ถึงร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยผู้ประกอบการที่ได้สัมภาษณ์เปิดเผยว่ามียอดขายปรับตัวเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10 ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการที่ในช่วงที่ผ่านมา ผู้ประกอบการหลายรายได้มีการปรับตัวเพื่อเพิ่มศักยภาพการผลิตของตนเองเป็นอย่างมาก ทั้งในแง่การลดต้นทุน เพิ่มความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ (เช่นการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการที่มีผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน อาทิ เหล็กและพลาสติก) และการร่วมทุนกับผู้ประกอบการต่างประเทศที่มีเครือข่ายการค้าที่เข้มแข็ง และมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเฉพาะในด้านนี้ เช่น ใต้หวัน

นอกจากนี้ การที่ผู้บริโภคมีความระมัดระวังเรื่องการใช้จ่ายอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการซื้อรถยนต์ใหม่ ยอดการซื้อรถยนต์ใหม่จึงมีการปรับตัวลดลงอย่างมาก ขณะที่ผู้บริโภคที่มีรถยนต์อยู่แล้ว หันมาใช้การซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่แทน จึงส่งผลให้อุปสงค์ของตลาดชิ้นส่วนที่ใช้เป็นอะไหล่ทดแทนขยายตัวสูงขึ้น ขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการรถยนต์เริ่มมีการมองหาชิ้นส่วนเพื่อทดแทนชิ้นส่วน OEM ที่มีราคาสูงกว่า ซึ่งส่งผลดีต่อผู้ผลิตชิ้นส่วน REM อีกด้วย

อย่างไรก็ดี นอกจากผลกระทบที่มีต่อยอดขายแล้ว ผลกระทบที่เกิดขึ้นอีกอย่างหนึ่ง คือ การแข่งขันด้านราคาของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้น เพื่อรักษาบริษัทให้สามารถดำเนินกิจการอยู่ได้ แม้ว่าจะได้กำไรน้อยลงหรือไม่ก็กำไรเลยก็ตาม การแข่งขันด้านราคาเช่นนี้ไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในประเทศเท่านั้น แต่เป็นผลมาจากกระบวนการที่เกิดขึ้นทั่วโลก เพราะลูกค้าเองก็มีการแข่งขันด้านราคาเช่นกัน จึงส่งผลกระทบมาถึงผู้ผลิตในไทยและผู้จัดหาชิ้นส่วนที่เป็นผู้จัดส่งวัตถุดิบด้วยเช่นกัน

ผลกระทบด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน

ผู้ประกอบการรถยนต์ในไทยเป็นผู้ประกอบการจากบริษัทข้ามชาติทั้งสิ้น จึงมีการพึ่งพิงแหล่งเงินทุนจากบริษัทแม่ประกอบกับการใช้แหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินในประเทศ และผลประกอบการสะสมควบคู่กันไป ในช่วงภาวะวิกฤตฯ ผู้ประกอบการบางรายเปิดเผยว่า ทางบริษัทแม่มีนโยบายให้

พึ่งพึ่งแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินในประเทศให้มากขึ้น และวิกฤตฯ ยังส่งผลให้บริษัทแม่ชะลอการขยายการลงทุนในไทยออกไปก่อน

ผู้ประกอบการบางรายที่พึ่งพึ่งแหล่งเงินทุนจากบริษัทแม่แต่เพียงอย่างเดียว เมื่อบริษัทแม่ประสบปัญหาด้านผลประกอบการและสภาพคล่องอย่างรุนแรง ทำให้ต้องเปลี่ยนมาใช้แหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินในประเทศในการขยายการลงทุน กลับประสบปัญหาในการขอสินเชื่อเนื่องจากสถาบันการเงินไม่มั่นใจในความเข้มแข็งของบริษัทแม่ และต้องมีการป้องกันตนเองเช่นกัน ขณะที่สถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ก็มีความเสี่ยงสูง แม้ว่าผู้ประกอบการในไทยเองจะมีสินทรัพย์มูลค่าสูงที่สามารถใช้ค้ำประกันสินเชื่อได้ อย่างไรก็ดี เมื่ออุตสาหกรรมเริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัว ทางสถาบันการเงินจึงยอมปล่อยสินเชื่อให้ ขณะที่บางบริษัทก็จำเป็นต้องกระจายแหล่งเงินทุนออกไปหลายๆ แหล่ง ทั้งการพึ่งสถาบันทางการเงินและจากผู้ลงทุน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการบางราย ก็ไม่ได้ประสบปัญหาในด้านการพึ่งพึ่งแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินในประเทศ โดยผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับผลกระทบนั้นให้เหตุผลว่า น่าจะมาจากการที่เป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง มีผลประกอบการที่ดีมาโดยตลอด จึงทำให้สถาบันการเงินเห็นว่าผู้ประกอบการมีความเสี่ยงต่ำ

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น ผู้ประกอบการที่สัมภาษณ์ใช้ผลกำไรสะสมร่วมกับแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินในประเทศ โดยมีการใช้แหล่งเงินทุนจากบริษัทแม่ หรือแหล่งเงินทุนจากตลาดหลักทรัพย์ร่วมด้วย ผู้ประกอบการที่พึ่งพึ่งแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินนั้นประสบปัญหาการขออนุมัติขยายวงเงินสินเชื่อเพิ่มเติม เนื่องจากในช่วงวิกฤตฯ สถาบันการเงินจะไม่ปล่อยสินเชื่อให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพราะถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยงสูง แม้ว่าบางรายยังมีผลประกอบการและผลกำไรยังอยู่ในระดับดีก็ตาม ซึ่งการที่สถาบันการเงินไม่ปล่อยสินเชื่อนี้เองเป็นส่วนสำคัญอีกส่วนหนึ่ง ที่ทำให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ต้องปิดกิจการไปเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ผู้ประกอบการบางรายที่มีการขยายการลงทุนในช่วงปีก่อน มีการเจรจากับสถาบันการเงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้และยืดระยะเวลาการชำระหนี้ และชะลอการขยายการลงทุนอีกด้วย

นอกจากนี้ ปัญหาการเมืองระหว่างประเทศก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลกระทบเช่นกัน อาทิ สถาบันการเงินของสหรัฐอเมริกา จะไม่รับธุรกรรมที่มาจากบางประเทศเช่น อิรัก อิหร่าน หรือซีเรีย และจะถูกจำกัดธุรกรรมและสินเชื่อที่เกี่ยวข้องทั้งหมด แม้แต่มีเงินมาก็ยังไม่รับ ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวเพื่อรับสถานการณ์นี้เช่นกัน หากเป็นผู้ประกอบการรายเล็ก ๆ ก็จะทำให้ปัญหารุนแรงมากขึ้น เพราะนอกจากสถาบันการเงินจะไม่ปล่อยสินเชื่อแล้ว ผู้ประกอบการยังไม่สามารถเปิดเอกสารสินเชื่อ (Letter of credit) หรือขายลดตั๋วสัญญาใช้เงินได้ จึงเป็นการสร้างปัญหาในด้านการตลาดเพิ่มขึ้นอีกทางหนึ่ง

ผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์มีส่วนการส่งออกที่สูงและในผลิตภัณฑ์บางรุ่น มีการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศในสัดส่วนที่มาก ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจึงมีผลกระทบต่อผลประกอบการ โดยเฉพาะเมื่อมีการตกลงราคาแล้ว และอัตราแลกเปลี่ยนที่ปรับลดลงก็จะทำให้ผู้ประกอบการได้รับเงินค่าสินค้าต่ำกว่าที่ตกลงไว้เมื่อคิดเป็นเงินบาท แต่ในทางตรงกันข้าม เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนปรับสูงขึ้น ผู้ซื้อก็จะขอลดราคาลง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการรถยนต์ที่สัมภาระส่วนใหญ่มีการใช้เครื่องมือเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเต็มจำนวน โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนบางส่วนไม่ได้ใช้เครื่องมือในการประกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน เพราะได้มีการทำสัญญาตกลงกับลูกค้าไว้แล้ว และความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการน้อย เนื่องจากผู้ประกอบการมีส่วนการส่งออกที่ไม่สูงมาก ผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายมีนโยบายการรับชำระเงินเป็นเงินบาท จึงทำให้ไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการกลุ่มนี้ก็ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ในอนาคตคาดว่าจะต้องใช้เครื่องมือประกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนเช่นกัน เนื่องจากทำไรต่อหน่วยในการทำธุรกิจเริ่มมีแนวโน้มลดลง ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจึงมีผลกระทบต่อผลกำไรรุนแรงมากขึ้น

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น เนื่องจากผู้ประกอบการมีการนำเข้าวัตถุดิบพื้นฐานจากต่างประเทศ ความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนจึงส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการ แต่ผู้ประกอบการมีข้อตกลงในการขอปรับเปลี่ยนราคาสินค้ากับผู้ซื้อในกรณีที่มีความผันผวนในต้นทุนการผลิต ทำให้สามารถส่งผ่านความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้บ้าง

นอกจากนี้ มีผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายได้รับผลกระทบในทางบวกจากการที่เงินสกุลยูโรแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับค่าเงินบาท⁶ ทำให้ผู้ประกอบการได้ยอดสั่งซื้อจากทางกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้น เนื่องจากชิ้นส่วนจากประเทศไทยมีราคาถูกลงเมื่อเปรียบเทียบกับสั่งซื้อชิ้นส่วนที่ผลิตจากในสหภาพยุโรปเอง

นอกจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนในช่วงวิกฤตฯ แล้ว การที่ค่าเงินบาทอยู่ในทิศทางของการแข็งค่าขึ้นในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา จากประมาณ 48 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ เป็น

⁶ ค่าเงินยูโรมีการแข็งค่าขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินบาทในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 และไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 จากระดับ 49.26 บาทต่อ 1 ยูโรเมื่อสิ้นไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2008 มาอยู่ที่ระดับ 46.62 บาทต่อ 1 ยูโรเมื่อสิ้นไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2008 โดยมีการแข็งค่ามากที่สุดในเดือนพฤศจิกายนปี ค.ศ. 2008 ที่ระดับ 44.57 บาทต่อ 1 ยูโร

ประมาณ 33 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ ทำให้ผลประกอบการของบางบริษัทลดลงค่อนข้างมาก เนื่องจากผู้ซื้อหันไปซื้อสินค้าจากประเทศคู่แข่งเช่น จีนและมาเลเซียมากขึ้นเพราะมีราคาถูกกว่า ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องปรับราคาสินค้าลง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งและรักษาฐานลูกค้าเดิมไว้ เพราะหากผู้ซื้อเปลี่ยนไปซื้อสินค้ากับผู้ผลิตรายอื่นก็จะไม่กลับมาซื้อกับผู้ผลิตรายเดิมอีก ดังนั้น ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา เมื่อค่าเงินบาทแข็งขึ้น ผู้ผลิตชิ้นส่วน REM จึงประสบภาวะขาดทุนค่อนข้างมาก ผู้ผลิตหลายรายจึงเปลี่ยนมาเพิ่มสัดส่วนการผลิตสินค้า OEM มากขึ้น และเปลี่ยนมาแข่งขันในด้านคุณภาพ ซึ่งสินค้าไทยสามารถแข่งกับสินค้าจากจีนได้ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าจากมาเลเซียและไต้หวัน จะมีคุณภาพใกล้เคียงกัน ฉะนั้น ราคาสินค้าของไทยจึงต้องอ้างอิงกับราคาสินค้าของทั้งสองประเทศ เพื่อให้แข่งขันกันได้

ผลกระทบจากการเข้าสู่กระบวนการล้มละลายของเจเนอรัลมอเตอร์และไครซ์เลอร์

การเข้าสู่กระบวนการล้มละลายของเจเนอรัลมอเตอร์และไครซ์เลอร์ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ของสหรัฐอเมริกานั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการในไทยมากนัก ด้วยเหตุผล 2 ประการ คือ ประการแรก บริษัทรถยนต์ในไทยส่วนใหญ่เป็นค่ายรถยนต์ญี่ปุ่น มากกว่าสหรัฐอเมริกา และประการที่สอง บริษัทที่สามารถผลิตชิ้นส่วนให้กับบริษัททั้งสองแห่งได้นั้น ต้องเป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่มีเงินทุนจำนวนมากเพื่อพัฒนาต้นแบบ (Model) ของชิ้นส่วนที่มีลักษณะเฉพาะ ซึ่งจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนมากกว่า 100 ล้านบาทต่อปี ผู้ประกอบการในไทยที่ผลิตสินค้าให้กับบริษัททั้งสองแห่งจึงมีน้อยราย ประกอบกับทั้งสองบริษัทมีส่วนแบ่งของตลาดในไทยที่น้อย สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น ผู้ประกอบการที่ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ทางผู้ประกอบการไม่ได้มีการขายชิ้นส่วนให้กับทั้ง 2 บริษัทแต่อย่างใด จึงไม่ได้รับผลกระทบจากการที่ทั้ง 2 บริษัทเข้าสู่กระบวนการล้มละลายในสหรัฐอเมริกา

ในส่วนของผู้ประกอบการรถยนต์นั้น ผู้ประกอบการบางรายมองว่าจะได้รับผลกระทบในทางบวกจากการเข้าสู่กระบวนการล้มละลายของเจเนอรัลมอเตอร์และไครซ์เลอร์ เนื่องจากผู้บริโภคสูญเสียความเชื่อมั่นในบริษัททั้งสอง และหันมาซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการรายอื่นแทน

อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ จะเป็นผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทลูกของบริษัททั้งสองในไทย โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบในด้านภาพลักษณ์ขององค์กรและความเชื่อมั่นของผู้บริโภค ทั้งๆ ที่ผลกระทบที่เกิดขึ้นที่บริษัทแม่ ไม่ได้ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงกับบริษัทลูกในไทยก็ตาม อีกทั้งบริษัทลูกในไทยยังเป็นบริษัทที่สร้างผลกำไรให้กับบริษัทแม่อีกด้วย

ผลกระทบด้านวัตถุดิบและสินค้าคงคลัง

ผู้ผลิตชิ้นส่วนมีการสั่งซื้อวัตถุดิบล่วงหน้าตามยอดประมาณการณ์การผลิตของผู้ประกอบการรถยนต์ที่มีการทำแผนการไว้ล่วงหน้าแล้วเป็นรายไตรมาส แต่เมื่อเกิดวิกฤตขึ้น ผู้ประกอบการรถยนต์มีการลดกำลังการผลิตลงอย่างกะทันหัน ผู้ผลิตชิ้นส่วนไม่สามารถปรับการสั่งซื้อวัตถุดิบได้ทัน ทำให้

มีวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตเสร็จแล้วค้างอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของผู้ประกอบการ

ในช่วงวิกฤตฯ ผลกระทบด้านวัตถุดิบที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งมาจากการที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นเป็น 150 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และคาดว่าจะขึ้นไปถึง 200 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ทำให้ผู้ประกอบการทุกรายสั่งซื้อและสำรองวัตถุดิบเป็นจำนวนมากเพื่อป้องกันความเสี่ยงด้านราคา แต่เมื่อราคาน้ำมันปรับลดลง ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนค่อนข้างมากจากการสำรองวัตถุดิบในช่วงที่ราคาสูงไว้เป็นจำนวนมาก แม้ว่าผู้ประกอบการจะสามารถระบายวัตถุดิบดังกล่าวบางส่วนหรือทั้งหมดออกไปได้ในระยะเวลาต่อมา

นอกจากนี้ การปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัตถุดิบก็เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กหลายรายประสบปัญหาขาดทุนจนต้องปิดกิจการไป แม้ว่าโดยรวมแล้ว อาจจะไม่รุนแรงเท่ากับวิกฤตการณ์ในปี ค.ศ. 1997 ก็ตาม

7. ห่วงโซ่คุณค่าระดับโลกของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ห่วงโซ่คุณค่าระดับโลกของอุตสาหกรรมยานยนต์ สามารถแบ่งออกเป็นกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

- อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ การวิจัยและพัฒนา การออกแบบผลิตภัณฑ์ และการผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน
- อุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนย่อยหรือระบบย่อย การผลิตชิ้นส่วนระบบหลักเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ และการประกอบรถยนต์
- อุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ การจำหน่าย (ค้าปลีก) และการส่งออก

อุตสาหกรรมต้นน้ำ

สำหรับการวิจัยและพัฒนา การออกแบบผลิตภัณฑ์นั้น กิจกรรมนี้จะเกิดขึ้นที่บริษัทแม่ที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีที่เป็นผู้ทำการวิจัยและพัฒนา ตลอดจนออกแบบยานยนต์ โดยไทยไม่มีบทบาทในขั้นตอนนี้ แต่มีแนวโน้มที่ไทยจะเข้าไปมีส่วนในด้านการวิจัยและพัฒนา เนื่องจากบริษัทประกอบรถยนต์และบริษัทผลิตชิ้นส่วน เริ่มมีการตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาขึ้นในไทย

ในส่วนของการผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน ไทยไม่มีแหล่งวัตถุดิบขั้นพื้นฐานภายในประเทศ เช่น เหล็ก หนังสืงทอสำหรับทำพรม เม็ดพลาสติก ทำให้ไทยต้องนำเข้าวัตถุดิบขั้นพื้นฐานเป็นส่วนใหญ่ โดยวัตถุดิบขั้นพื้นฐานที่ไทยสามารถผลิตได้เองมีอยู่ชนิดเดียว คือ ยาง

ผู้ผลิตวัตถุดิบขั้นพื้นฐานนี้เป็นผู้ผลิตขั้นส่วนชั้นที่ 3 โดยเป็นผู้ประกอบการชาวไทยที่มีขนาดเล็กและขนาดกลางเป็นหลัก โดยลักษณะการดำเนินงานจะเป็นการนำเข้าวัตถุดิบขั้นพื้นฐานจากต่างประเทศ มาแปรรูปเป็นชิ้นส่วนพื้นฐานหรือชิ้นส่วนขนาดเล็กทั่วไปสำหรับการประกอบยานยนต์ และส่งต่อไปให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมกลางน้ำเพื่อนำไปใช้เป็นส่วนประกอบการผลิตชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีความซับซ้อนมากขึ้นต่อไป

กิจกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมเครื่องมือเครื่องจักร และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

อุตสาหกรรมกลางน้ำ

เป็นการนำชิ้นส่วนขั้นพื้นฐานมาประกอบเป็นชิ้นส่วนย่อย หรือระบบย่อยของชิ้นส่วนยานยนต์ (ชิ้นส่วนชั้นที่ 2) หรือเป็นระบบหลักของชิ้นส่วนยานยนต์ (ชิ้นส่วนชั้นที่ 1) โดยถ้าเป็นชิ้นส่วนที่ไม่ได้อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต จะเป็นชิ้นส่วนที่สามารถผลิตได้ในไทย แต่ถ้าเป็นชิ้นส่วนที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่มีความซับซ้อนหรือเป็นชิ้นส่วนที่ต้องใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นระบบควบคุม จะเป็นชิ้นส่วนที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

การผลิตชิ้นส่วนของอุตสาหกรรมกลางน้ำนี้ ลักษณะและมาตรฐานจะถูกกำหนดโดยบริษัทประกอบรถยนต์ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการชาวไทยไม่มีบทบาทมากนัก เพราะข้อจำกัดทางด้านเทคโนโลยีและความเชื่อมั่นในการผลิตสินค้าให้ได้ตามมาตรฐาน ทำให้ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 1 และ 2 ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการจากบริษัทข้ามชาติหรือเป็นบริษัทข้ามชาติที่มีการร่วมทุนกับคนไทย จะมีบริษัทที่คนไทยเป็นเจ้าของเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

จุดที่น่าสนใจในอุตสาหกรรมกลางน้ำนี้ คือ ในบางชิ้นส่วน บริษัทแม่ที่เป็นบริษัทข้ามชาติจะเปิดโอกาสให้บริษัทผู้ผลิตในประเทศ เป็นผู้ร่วมออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วนตามลักษณะและคุณสมบัติ (Specification) ที่บริษัทแม่เป็นผู้กำหนด โดยบริษัทประกอบรถยนต์จะเลือกซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตที่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำที่สุด และมีความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนตามคุณสมบัติที่กำหนดได้

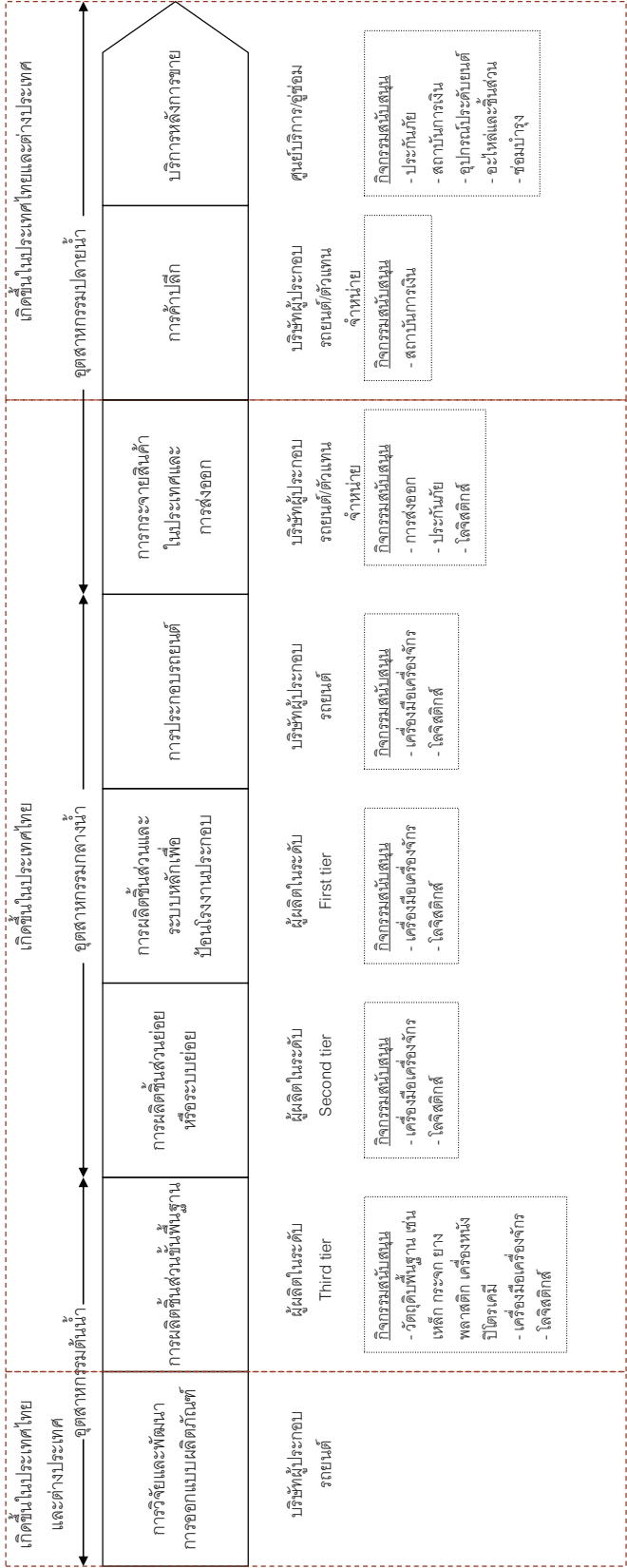
สำหรับการประกอบรถยนต์นั้น เป็นการอาศัยชิ้นส่วนชั้นที่ 1 และ 2 จากอุตสาหกรรมกลางน้ำมาประกอบเป็นรถยนต์ เพื่อจำหน่ายในประเทศและเพื่อการส่งออก ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมกลางน้ำที่เป็นผู้ประกอบการต้นน้ำเป็นบริษัทข้ามชาติทั้งสิ้น

กิจกรรมสนับสนุนสำหรับอุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องมือเครื่องจักร อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมประกันภัย เป็นต้น

อุตสาหกรรมปลายน้ำ

ได้แก่การจำหน่ายรถยนต์ที่ประกอบเสร็จแล้วให้กับผู้บริโภค ผ่านทางตัวแทนจำหน่าย และการบริการหลังการขายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การซ่อมบำรุง อะไหล่ เป็นต้น โดยกิจกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมประกันภัย สถาบันการเงิน การซ่อมบำรุง อะไหล่ เป็นต้น

ภาพที่ 15 ห่วงโซ่คุณค่าระดับโลกของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



ที่มา: จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

8. เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของผู้ประกอบรถยนต์จากสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น โดยมีผลิตภัณฑ์ที่สำคัญที่สุด คือ รถปิกอัพขนาด 1 ตัน โดยการเลือกฐานที่ตั้งของผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น ผู้ประกอบการจะพิจารณาจากอุปสงค์ของตลาดในประเทศเป็นหลัก และจากการที่ไทยมีตลาดในประเทศขนาดใหญ่ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเดียวกัน มีแรงงานที่มีทักษะฝีมือดี มีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนที่เอื้ออำนวย จากการที่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ จึงทำให้ผู้ประกอบรถยนต์ซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติ เลือกมาตั้งฐานการประกอบรถยนต์ในไทย

แม้ว่าในระยะแรก ปัจจัยหลักในการเข้ามาลงทุนตั้งฐานการประกอบรถปิกอัพของค่ายรถยนต์ต่างๆ ทั้งสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น คือ การตอบสนองความต้องการในประเทศ แต่หลังจากที่ได้มีการลงทุนพัฒนาฐานการประกอบและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ มาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจเมื่อปีค.ศ. 1997 ที่เป็นเสมือนตัวเร่งให้บริษัทรถยนต์ต่างชาติเข้ามาลงทุนในไทยเร็วขึ้นนั้น ทำให้ปัจจุบันไทยเป็นฐานการประกอบรถปิกอัพให้กับค่ายรถยนต์ในอันดับต้นๆ ของโลก ไม่เฉพาะการตอบสนองความต้องการในประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการส่งออกไปทั่วโลกด้วยเช่นกัน

การที่ไทยเป็นที่ตั้งของฐานการประกอบรถยนต์จากค่ายต่างๆ ทำให้เกิดอุตสาหกรรมสนับสนุนที่สำคัญตามมา คือ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ซึ่งผู้ประกอบการต่างชาติที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนมีการลงทุนตั้งฐานการผลิตในไทย โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อส่งให้กับผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศ และมีการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังฐานการประกอบรถยนต์ในประเทศอื่นๆ ด้วย ผู้ประกอบการต่างชาติในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 ขณะที่ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 2 และ 3 โดยผู้ประกอบการไทยที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 นั้นมีอยู่เพียงไม่กี่รายเท่านั้น

อีกทั้งผู้ประกอบรถยนต์ใช้ระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just in time) จึงทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนเลือกทำเลที่ตั้งโรงงานผลิตของตนเองหรือศูนย์กระจายสินค้า อยู่ภายในรัศมีไม่เกิน 200 กิโลเมตรจากผู้ประกอบรถยนต์ เพื่อเป็นการลดต้นทุนค่าขนส่ง จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีการกระจุกตัวอยู่ในบริเวณภาคกลางตอนล่างและภาคตะวันออก

ตลาดส่งออกหลักของรถยนต์ที่ผลิตได้ในไทย จะเป็นประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ โดยสาเหตุสำคัญที่ออสเตรเลียเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญของไทยมาจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย อย่างไรก็ตาม ตลาดในภูมิภาคตะวันออกกลางเริ่มมีแนวโน้มกลายเป็นตลาดส่งออกรถยนต์ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของไทย โดยเฉพาะรถปิกอัพ แต่ก็จะมี

ผู้ประกอบการบางรายที่ใช้ไทยเป็นฐานการประกอบเพื่อส่งรถยนต์ออกไปจำหน่ายทั่วโลกด้วยเช่นกัน

8.1 การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิตยานยนต์ของโลก

กลยุทธ์การผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์โลก เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ในช่วงทศวรรษที่ 1970 จากกลยุทธ์การผลิตรถยนต์จำนวนมาก (Mass production) จากโรงงานไม่กี่แห่งเพื่อจำหน่ายในตลาดในประเทศและเพื่อส่งออก มาเป็นแนวทางการผลิตที่มีลักษณะเป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ (International production network) โดยสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1970 บริษัทรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาเริ่มสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขันและส่วนแบ่งของตลาดให้กับบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาต้องแสวงหากกลยุทธ์ในการลดต้นทุนการผลิตลง เช่น การย้ายฐานการผลิตไปยังแคนาดาผ่านทาง US-Canada Auto Pact 1965 และเม็กซิโกผ่านทางข้อตกลงเขตการค้าเสรีสหรัฐอเมริกา-เม็กซิโก

2. การแข็งค่าของเงินเยนเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐในทศวรรษ 1980 ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นสูญเสียความได้เปรียบในการส่งออก บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นจึงแสวงหาแนวทางในการลดต้นทุนการผลิตโดยการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ไทยและอินโดนีเซีย

3. การล่มสลายของระบอบปกครองแบบคอมมิวนิสต์ในยุโรปกลางและตะวันออก และการลงนามในเขตการค้าเสรีระหว่างกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปในขณะนั้นกับกลุ่มประเทศยุโรปตะวันออก ส่งผลให้กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุโรปตะวันตกย้ายฐานการผลิตไปยังกลุ่มประเทศยุโรปตะวันออกเพื่อแสวงหาประโยชน์ทางด้านค่าแรงที่ถูกลงและประโยชน์ทางด้านสิทธิภาษีภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรี

4. นโยบายอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า (Import substitution) และการกีดกันทางการค้าในช่วงทศวรรษ 1980 เช่นการกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบจากภายในประเทศ (Local content) ทำให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์เข้ามาลงทุนในด้านการประกอบและผลิตชิ้นส่วนในประเทศอื่น ๆ มากขึ้น

5. การประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และกำลังการผลิตที่มีมากเกินไป (Excess capacity) โดยอุตสาหกรรมยานยนต์จะได้รับประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด จากการขยายกำลังการผลิต ตลาดรถยนต์ในสหรัฐอเมริกา ยุโรปตะวันตก และญี่ปุ่น เป็นตลาดที่เติบโตเต็มที่แล้ว (Mature) และประสบปัญหาต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น ในประเทศกำลังพัฒนาที่มีการลงทุนจากบริษัทข้ามชาตินั้น ตลาดท้องถิ่นไม่ได้มีขนาดที่ใหญ่เพียงพอที่จะทำให้ผู้ผลิตได้รับประโยชน์จากการประหยัด

ต่อขนาด ต่อมาเมื่อนโยบายอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าเปลี่ยนไปเป็นอุตสาหกรรมที่มุ่งเน้นการส่งออก ทำให้บริษัทข้ามชาติได้รับประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดจากการผลิตในประเทศกำลังพัฒนาเพื่อจำหน่ายตลาดภายในและภายนอกประเทศ

6. การขยายตัวของตลาดประเทศกำลังพัฒนา (Emerging markets) โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 และการฟื้นตัวที่รวดเร็วภายหลังวิกฤตการณ์ดังกล่าว ประกอบกับภาวะราคาสินทรัพย์ในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ตกต่ำ อันเป็นผลมาจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 1997 ทำให้กลุ่มบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ย้ายฐานการผลิตเข้ามาตั้งในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อทำการผลิตสำหรับจำหน่ายตลาดภายในประเทศและเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังประเทศอื่นในภูมิภาคและโลก

7. ผู้บริโภคในแต่ละภูมิภาคมีความต้องการรถยนต์ในลักษณะที่แตกต่างกัน สภาพการใช้งานและมาตรฐานด้านความปลอดภัยในแต่ละพื้นที่ก็มีความแตกต่างกัน รายได้ของผู้บริโภคในแต่ละตลาดก็ไม่เท่ากัน ทำให้การผลิตรถยนต์ลักษณะเดียวกันเพื่อจำหน่ายในทุกๆ ตลาดจึงเป็นไปได้ยาก

ปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นก่อให้เกิดลักษณะการผลิตที่เป็น “เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ” (International production network) ขึ้นในอุตสาหกรรมยานยนต์ กล่าวคือ มีการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ กระจายอยู่ในหลายๆ ประเทศ และส่งชิ้นส่วนเหล่านั้นไปทำการประกอบ ณ โรงงานประกอบในประเทศใดประเทศหนึ่งเพื่อประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูป เพื่อจำหน่ายภายในประเทศนั้นๆ หรือส่งออกไปจำหน่ายยังประเทศอื่น โดยบริษัทที่ผลิตชิ้นส่วนต่างๆนี้อาจเป็นบริษัทย่อยของบริษัทประกอบรถยนต์ หรือเป็นบริษัทที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันเลยก็ได้

จะเห็นได้ว่า เครือข่ายการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น เป็นการเชื่อมโยงของผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างๆ และผู้ประกอบรถยนต์ โดยที่กิจกรรมการผลิตต่างๆ เหล่านี้ไม่จำเป็นต้องอยู่ในประเทศเดียวกัน

8.2 ความเป็นมาของเครือข่ายการผลิตยานยนต์ในไทย

การเข้ามาลงทุนในไทยของบริษัทข้ามชาติในด้านการประกอบรถยนต์ ส่งผลให้เกิดการขยายตัวในอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่สำคัญ คือ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นการลงทุนทางตรงจากต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ขั้นที่ 1 ในช่วงหลังวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเปลี่ยนทิศทางการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าและตอบสนองความต้องการรถยนต์ในประเทศเป็นหลัก มาเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยขยายตัวมากขึ้นเพื่อรองรับปริมาณการผลิตรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้น

การเข้ามาใช้ไทยเป็นฐานการผลิตในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศนั้น กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์กลุ่มแรกที่เข้ามาลงทุนในไทยคือกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่น การเปิดเสรีในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เริ่มขึ้นในช่วงต้นทศวรรษ 1990 ประกอบกับนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในไทยขยายตัวอย่างมาก กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐอเมริกาได้เริ่มเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยในช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 โดยการเข้าสู่ตลาดของไทยนั้น จะเป็นในลักษณะของการเป็นพันธมิตรหรือร่วมทุนกับบริษัทญี่ปุ่น เช่น การร่วมลงทุนของฟอร์ดและมาสด้า ในการจัดตั้งฐานการผลิตรถปิกอัพที่จังหวัดระยองเป็นต้น แต่เป็นที่น่าสนใจว่า การเข้ามาใช้ไทยเป็นฐานการผลิตของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของสหรัฐอเมริกาจะมุ่งไปที่การผลิตรถปิกอัพเป็นหลัก ในขณะที่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของยุโรปนั้นจะมุ่งไปที่การผลิตรถยนต์นั่ง การเข้ามาตั้งฐานการผลิตของกลุ่มบริษัทรถยนต์จากสหรัฐอเมริกาและยุโรปในช่วงหลังวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 นั้น ทำให้กลุ่มบริษัทดังกล่าว สามารถควบคุมกิจการได้อย่างสมบูรณ์ เพราะไทยได้มีการผ่อนคลายกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเป็นเจ้าของธุรกิจของชาวต่างชาติภายหลังวิกฤตการณ์ครั้งดังกล่าว ซึ่งจะแตกต่างจากกลุ่มบริษัทของญี่ปุ่นซึ่งเข้ามาในไทย ในช่วงที่ยังมีการกำหนดเงื่อนไขการเป็นเจ้าของกิจการของชาวต่างชาติที่ค่อนข้างเข้มงวด

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น และกลุ่มบริษัทรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาและยุโรป ยังมีแนวทางการดำเนินการเรื่องการจัดหาชิ้นส่วนที่แตกต่างกัน โดยของกลุ่มบริษัทญี่ปุ่นจะเน้นการจัดหาวัตถุดิบจากบริษัทในเครือเดียวกันหรือบริษัทที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันทางธุรกิจ ในขณะที่กลุ่มบริษัทรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาและยุโรป จะเน้นไปที่การจัดหาวัตถุดิบที่มีต้นทุนการผลิตที่ถูก และมีลักษณะผลิตภัณฑ์ตามที่บริษัทต้องการ โดยจะมาจากผู้ผลิตรายใดก็ได้ที่มีต้นทุนที่ถูกและมีประสิทธิภาพในการจัดส่งชิ้นส่วนไปยังโรงงานประกอบ ซึ่งต่อมา กลุ่มบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น ได้เริ่มมีการปรับตัวที่จะใช้แนวทางการหาวัตถุดิบและชิ้นส่วนเช่นเดียวกับที่กลุ่มบริษัทรถยนต์ของสหรัฐอเมริกาและยุโรปใช้ การดำเนินนโยบายดังกล่าวของกลุ่มบริษัทยานยนต์จึงเป็นส่วนกระตุ้นให้เกิดเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศขึ้น

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นผู้จัดหาชิ้นส่วน (Supplier) ให้กับผู้ประกอบการรถยนต์นั้น ก็มีเครือข่ายของตนเองทั้งในแง่ของปัจจัยการผลิตและการตลาดเช่นกัน ซึ่งวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนที่นำมาผลิตหรือประกอบอีกชิ้นหนึ่งนั้น อาจไม่ได้ผลิตในประเทศทั้งหมด แต่ก็จะนำเข้ามาจากประเทศที่อยู่ใกล้เคียง ขึ้นอยู่กับการวางกลยุทธ์และการวางแผนจัดหาชิ้นส่วนในระดับโลก (Global sourcing) เป็นหลัก เพียงแต่การนำเข้าจากประเทศใกล้เคียงหรือประเทศที่เปิดเสรีการค้าระหว่างกัน ก็จะได้ประโยชน์ในแง่ของต้นทุนการขนส่งหรือต้นทุนด้านภาษีที่ต่ำกว่าประเทศอื่นๆ ที่อยู่ไกลออกไปหรือไม่ได้ทำข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศ

8.3 เครือข่ายการผลิตของบริษัทข้ามชาติจากญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์

ในส่วนของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติจากญี่ปุ่นนั้น เป็นกลุ่มที่มีส่วนแบ่งตลาดในประเทศทั้งรถยนต์นั่งและรถปิกอัพในสัดส่วนที่สูงมาก และไทยเป็นฐานการประกอบเพื่อการส่งออกที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรถปิกอัพ จึงทำให้ในกระบวนการประกอบ มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 80 - 90 เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนที่อยู่ในไทยสามารถขยายกำลังการผลิตเพื่อให้ได้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดได้ ในขณะที่รถยนต์นั่ง จะมีสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศน้อยกว่า คือ อยู่ที่ประมาณร้อยละ 50-60

สำหรับผู้ประกอบการบางราย จะใช้ไทยเป็นฐานประกอบรถยนต์หลักแห่งเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ผู้ประกอบการอีกส่วนหนึ่งจะมีฐานประกอบในประเทศอื่นในภูมิภาคนี้ด้วย เช่น มาเลเซีย เวียดนาม อินโดนีเซีย ซึ่งไทยจะมีการนำเข้ารถยนต์บางรุ่นและชิ้นส่วนบางชิ้นจากฐานประกอบในประเทศเหล่านี้ อีกทั้งมีการนำเข้าชิ้นส่วนที่ไม่สามารถผลิตเองได้ เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ชิ้นสูง จากบริษัทแม่ในญี่ปุ่นด้วย การกำหนดว่าฐานการผลิตในแต่ละประเทศจะผลิตสินค้าอะไรนั้น บริษัทแม่จะพิจารณาจากหลายๆ ปัจจัย เช่น ขนาดของตลาดในประเทศ ความต้องการของผู้บริโภค โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของแต่ละประเทศ ปัจจัยด้านแรงงาน การกระจายความเสี่ยงในการผลิต เป็นต้น ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นลักษณะของการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (Sharing resource) ในระดับภูมิภาคเป็นหลัก หรืออาจกล่าวรวมๆ ว่า เป็นลักษณะของการวางแผนจัดหาชิ้นส่วนในระดับโลก (Global sourcing) ได้เช่นกัน

ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนในการดำเนินธุรกิจนั้น ผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ระยะยาวค่อนข้างมาก กล่าวคือ ในการเลือกผู้จัดหาชิ้นส่วน (Supplier) ของผู้ประกอบการนั้น นอกจากความเป็นบริษัทในเครือแล้ว ก็จะมีการพิจารณาจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการ เช่น การทำธุรกิจร่วมกันมาก่อน การที่บริษัทแม่มีความสัมพันธ์ในเชิงธุรกิจต่อกัน เป็นต้น โดยพิจารณาพร้อมกับข้อเสนอด้านราคา โดยมีข้อกำหนดด้านปริมาณการผลิตขั้นต่ำเป็นเครื่องประกันความเสี่ยง ซึ่งลักษณะความสัมพันธ์นี้เอง ทำให้เมื่อเกิดวิกฤต ผู้ประกอบการญี่ปุ่นจึงมีมาตรการต่างๆ ในการให้ความช่วยเหลือผู้จัดหาชิ้นส่วน (Suppliers) ของตนเอง อย่างไรก็ตาม มาตรฐานคุณภาพสินค้า ความสามารถทางการผลิต (Performance) และความสามารถในการปฏิบัติตามข้อตกลง (Commitment) ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่บทบาทอย่างมากต่อการตัดสินใจเลือกผู้จัดหาชิ้นส่วนของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่น

สิ่งที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งก็คือ ความสามารถด้านเทคโนโลยีของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนกล่าวได้ว่าอยู่ในอันดับต้นๆ ของอาเซียนนั้น ทำให้ปัจจุบันไทยมีความสามารถที่จะทำการปรับเปลี่ยนรูปแบบอุปกรณ์บางส่วนของรถยนต์ในลักษณะการปรับปรุงย่อย (Minor change) ได้ รวมทั้งการบริการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ การสำรวจตลาดเพื่อกำหนดแนวคิด

สำหรับรถยนต์ต้นแบบและการทดสอบ เป็นต้น ขณะที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายเริ่มมีความสามารถด้านเทคโนโลยีสูง จนอยู่ในระดับที่ร่วมทำการพัฒนา (Co-development) และออกแบบชิ้นส่วนกับบริษัทรถยนต์ได้เช่นกัน รวมทั้งมีแนวโน้มที่ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นบางแห่ง จะจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาในไทย หรือให้บุคลากรของไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการออกแบบด้วยเช่นกัน

ในภาพรวมของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น แต่ละประเทศที่เกี่ยวข้อง มีบทบาทในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ ดังนี้

ไทยมีบทบาทในฐานะเป็นผู้ประกอบรถยนต์ โดยอาศัยชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ และชิ้นส่วนที่นำเข้าจากประเทศต่างๆ ที่อยู่ภายใต้เครือข่ายการผลิตเดียวกัน ตลอดจนการนำเข้าชิ้นส่วนจากบริษัทแม่ในญี่ปุ่น ชิ้นส่วนที่ไทยทำการผลิต ได้แก่ เครื่องยนต์ดีเซล ชิ้นส่วนชิ้นรูป ชิ้นส่วนจากพลาสติกและเรซิน และกระบอกสูบ เป็นต้น

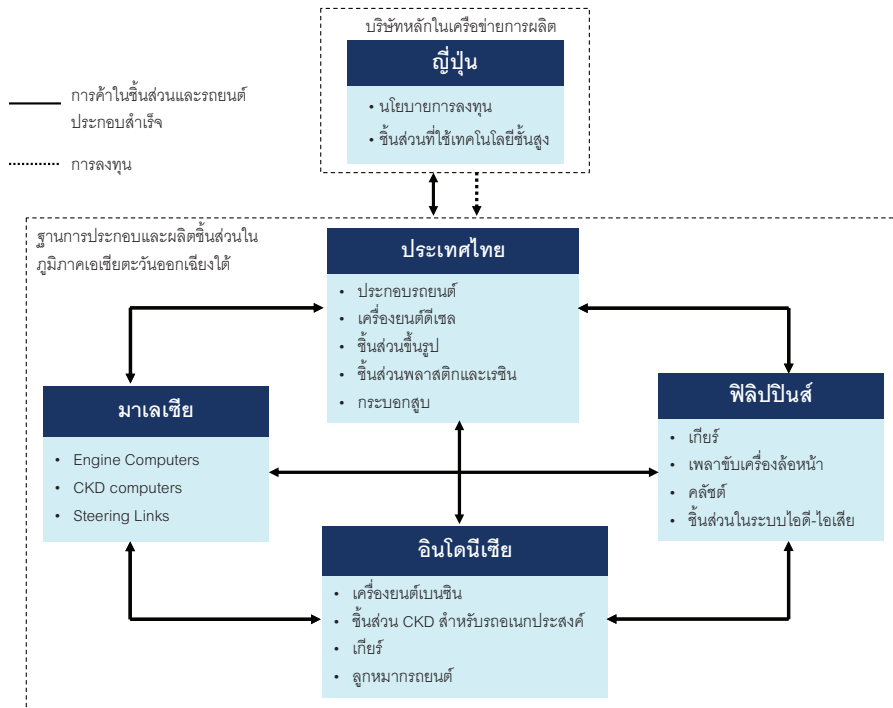
มาเลเซียมีบทบาทในฐานะเป็นผู้ผลิตคอมพิวเตอรืที่ควบคุมเครื่องยนต์ แผงหน้าปัดรถยนต์ และ Steering link

ฟิลิปปินส์มีบทบาทในฐานะเป็นผู้ผลิตระบบเกียร์ เฟลล็กซ์เคลื่อนล้อหน้า สวิตช์ต่างๆ และชิ้นส่วนในระบบไอดี-ไอเสีย

อินโดนีเซียมีบทบาทในฐานะเป็นผู้ผลิตเครื่องยนต์เบนซิน ชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูป (Complete Knock Down: CKD) สำหรับรถยนต์อเนกประสงค์ เกียร์ และลูกหมากรถยนต์

โดยในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศนี้ ญี่ปุ่นในฐานะที่เป็นบริษัทหลักจะเป็นผู้กำหนดนโยบายในการดำเนินการของเครือข่ายการผลิต และมีบทบาทในการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

ภาพที่ 16 เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่น
ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ที่มา: Tsukamoto (2006)

ตัวอย่างของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศในประเทศไทย: โตโยต้า

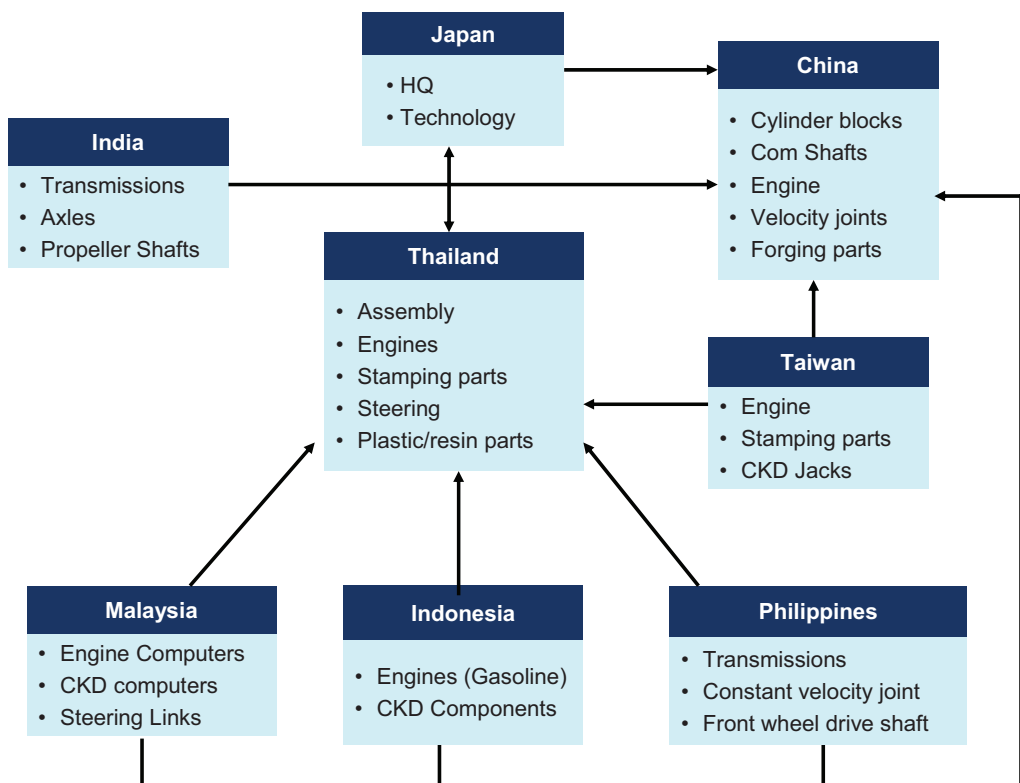
ในที่นี้จะกล่าวถึง เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่นในไทย โดยจะยกตัวอย่างของโตโยต้า เนื่องจากเป็นบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดในโลก และมีส่วนแบ่งตลาดที่สูงที่สุดในไทย โดยลักษณะของเครือข่ายการผลิตของโตโยต้าในไทยสามารถสรุปได้ดังนี้

- ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถปิกอัพ เพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ
- มีเครือข่ายของกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์สนับสนุนในประเทศ ทั้งที่เป็นบริษัทในเครือของโตโยต้าเอง และบริษัทอื่นๆ ที่เป็นบริษัทข้ามชาติและบริษัทไทย
- มีการพึ่งพิงชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศเป็นหลัก และนำเข้าชิ้นส่วนที่ไม่สามารถผลิตได้หรือไม่ได้ทำการผลิตจากต่างประเทศ

- ในด้านเทคโนโลยียังต้องพึ่งพิงบริษัทแม่ในญี่ปุ่น
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนจะตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานประกอบรถยนต์

ภาพที่ 17 แสดงบทบาทของไทยในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของโตโยต้า โดยไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์ ในด้านชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบนั้น โตโยต้าเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนชิ้นรูป ชิ้นส่วนพลาสติกและเรซิน ในขณะที่มีการนำเข้าชิ้นส่วนอื่นๆ จากบริษัทผลิตชิ้นส่วนของโตโยต้าในต่างประเทศ เช่น คอมพิวเตอร์ที่ควบคุมเครื่องยนต์จากมาเลเซีย เครื่องยนต์เบนซินจากอินโดนีเซีย หรือระบบเกียร์จากอินเดีย เป็นต้น นอกจากนี้โตโยตัวยังใช้ชิ้นส่วนอื่นๆ ที่ผลิตได้โดยบริษัทชิ้นส่วนในไทยที่เป็นบริษัทข้ามชาติ เช่น เดนโซ่อีกด้วย

ภาพที่ 17 เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของโตโยต้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ที่มา: ประยุกต์จาก Dent (2008)

8.4 เครือข่ายการผลิตของบริษัทข้ามชาติจากสหรัฐอเมริกาและยุโรปใน อุตสาหกรรมยานยนต์

ผู้ประกอบการรถยนต์ที่เป็นบริษัทข้ามชาติจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป มีส่วนแบ่งตลาดในประเทศไม่สูงมากนัก ทำให้ในการประกอบรถยนต์นั้นมีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูป (CKD) เพื่อมาประกอบเป็นรถยนต์ในไทย

ในส่วนของผู้ประกอบการรถยนต์ที่เป็นบริษัทข้ามชาติจากยุโรปนั้น มีการใช้ไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายรถยนต์ในประเทศและส่งออกไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้น เนื่องจากตลาดในไทยมีขนาดเล็ก

แต่ในการประกอบรถปิกอัพนั้น ผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทจากสหรัฐอเมริกาได้มีการจับมือเป็นพันธมิตรกับผู้ประกอบการจากญี่ปุ่น ในการใช้ชิ้นส่วนบางรายการร่วมกัน และมีการจ้างให้ผู้ประกอบการจากญี่ปุ่นเป็นผู้ประกอบรถปิกอัพให้ ซึ่งทำให้ในการประกอบรถปิกอัพนั้นในบางรุ่น ผู้ประกอบการสามารถใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ (Local content) ในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 80 แต่โดยทั่วไปรถปิกอัพที่ผลิตในไทยจะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมากกว่าร้อยละ 50 เช่นเดียวกับเทคโนโลยีด้านการผลิตก็จะมีการถ่ายทอดให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศด้วยเช่นกัน ในส่วนของผู้ประกอบการจากยุโรป ไม่ได้มีการประกอบรถปิกอัพในไทย

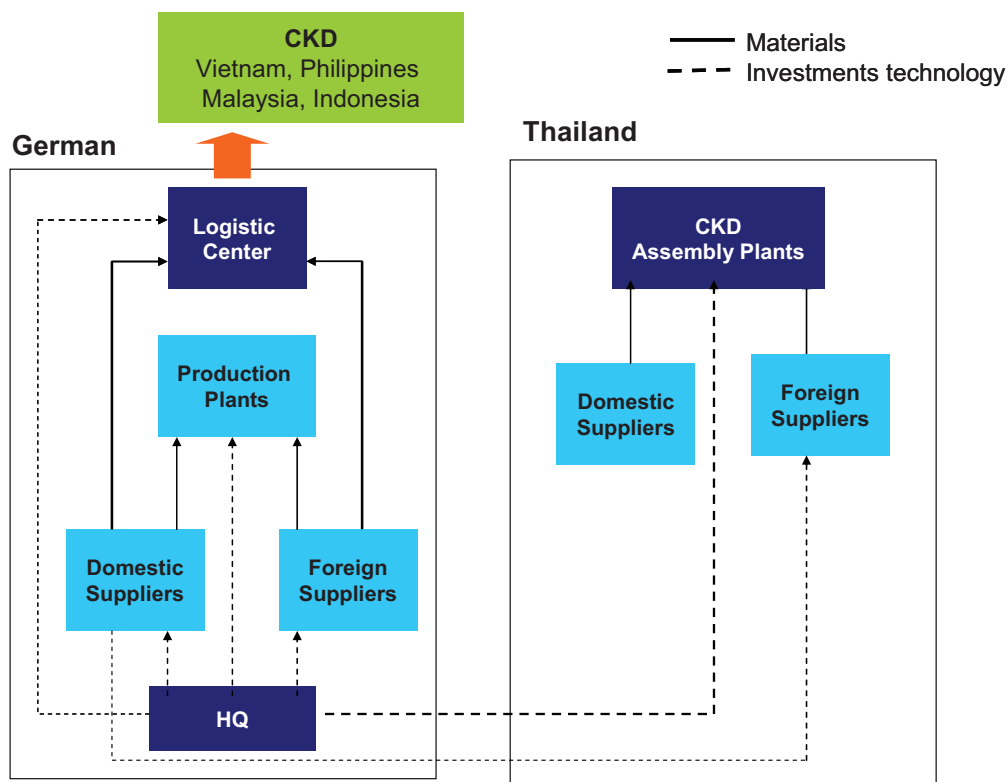
ตัวอย่างของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศในไทย: บีเอ็มดับเบิล

ในที่นี้จะกล่าวถึง เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ยุโรปในไทย โดยจะยกตัวอย่างของบีเอ็มดับเบิล กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ยุโรปมีส่วนแบ่งตลาดในไทยไม่สูงมากนัก อันเนื่องมาจากปัจจัยด้านราคา สิ่งที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา คือ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ยุโรปไม่ได้มุ่งเน้นการสร้างฐานการผลิตรถปิกอัพในไทย เน้นการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูป (CKD) มากกว่าผลิตชิ้นส่วนเองในภูมิภาค และเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศและภูมิภาคเป็นหลัก ลักษณะของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของบีเอ็มดับเบิลในไทยสามารถสรุปได้ ดังนี้

- เป็นโรงงานประกอบรถยนต์ของบีเอ็มดับเบิลแห่งเดียวในภูมิภาคเอเชียที่มีบีเอ็มดับเบิลเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100
- เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกของบีเอ็มดับเบิลไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- เป็นโรงงานประกอบโดยใช้ชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูป (CKD) ซึ่งมาจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ (ทั้งบริษัทต่างชาติและบริษัทคนไทย) และชิ้นส่วนที่นำเข้าจากเยอรมัน โดยชิ้นส่วนนำเข้าจากเยอรมันนั้นจะเป็นชิ้นส่วนขั้นที่ 1 และชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนทางเทคโนโลยี

ภาพที่ 18 แสดงให้เห็นถึง เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของบีเอ็มดับเบิลว ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพึ่งพิงวัตถุดิบ การลงทุน และเทคโนโลยีจากบริษัทแม่ในเยอรมนีเป็นด้านหลัก โดยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ (ทั้งของบริษัทต่างชาติและบริษัทคนไทย) ร่วมด้วย

ภาพที่ 18 เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของบีเอ็มดับเบิลว



ที่มา: ปรับปรุงจาก Dicken (2003)

8.5 เครือข่ายการผลิตของบริษัทข้ามชาติจากญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ในที่นี้จะกล่าวถึงเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย ซึ่งเป็นบริษัทในเครือบริษัทข้ามชาติของญี่ปุ่น โดยบริษัทที่จะกล่าวถึง คือ เดนโซ่

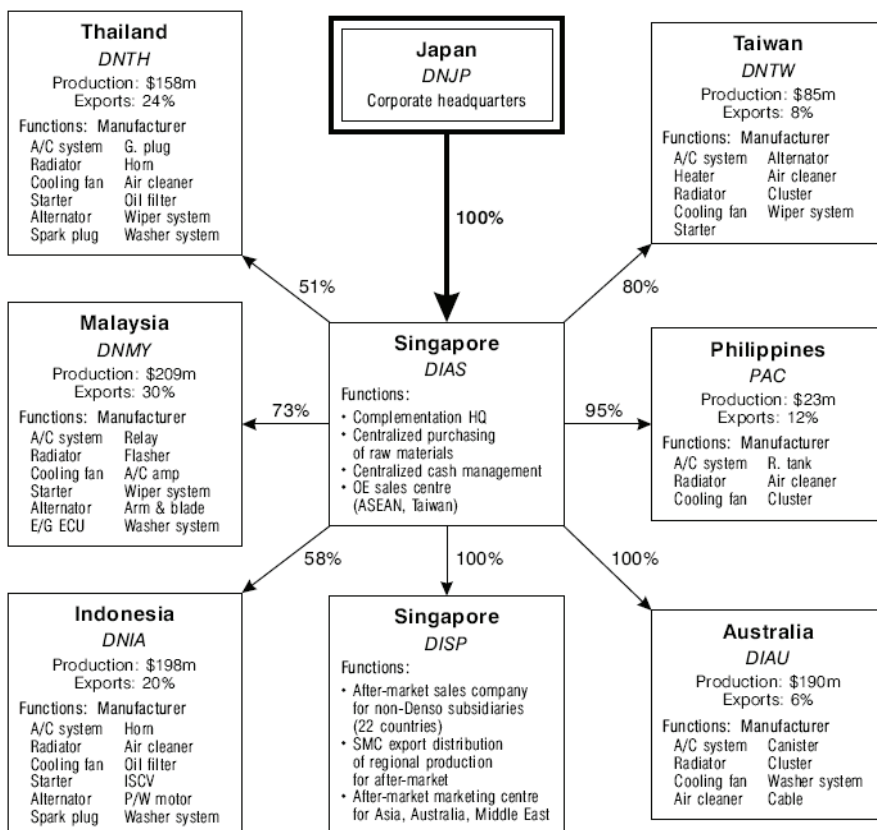
ตัวอย่างของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศในไทย: เดนโซ่

เดนโซ่ เป็นบริษัทข้ามชาติของญี่ปุ่นที่ทำการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับระบบความร้อน ระบบควบคุมพลังงาน ระบบไฟฟ้า โดยเดนโซ่มีฐานการผลิตกระจายอยู่ในหลายๆ ประเทศ

ทั่วโลก ลักษณะของเครือข่ายการผลิตของเดนโซ คือ การตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่มีโรงงานประกอบรถยนต์ กล่าวคือ เดนโซตั้งฐานการผลิตตามผู้ซื้อในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ในไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ ใต้หวัน ฟิลิปปีนส์ และมีสำนักงานภูมิภาคอยู่ที่สิงคโปร์ ทำหน้าที่ในด้านการบริหารจัดการและการจัดซื้อวัตถุดิบสำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โรงงานผลิตในแต่ละประเทศ ทำการผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากบริษัทแม่เพื่อผลิตและจำหน่ายให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ ตลอดจนส่งออกไปยังประเทศต่างๆ สำหรับบางชิ้นส่วน เช่น ระบบปรับอากาศ จะมีการผลิตในทุกประเทศที่มีการตั้งโรงงาน แต่บางชิ้นส่วนจะมีการผลิตเฉพาะเป็นบางโรงงานเท่านั้น และส่งไปจำหน่ายยังโรงงานอื่นๆ ที่ไม่ได้ทำการผลิต

ภาพที่ 19 แสดงให้เห็นถึงเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียของบริษัทเดนโซ

ภาพที่ 19 เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของเดนโซในภูมิภาคเอเชีย



ที่มา: Dicken (2003)

บทสรุป

บทบาทหลักของไทยในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การเป็นผู้ประกอบรถยนต์ โดยจะเห็นได้จากการที่ไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์ของผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทข้ามชาติเกือบทุกบริษัท ซึ่งไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศ และเพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ มีบริษัทหลักในแต่ละเครือข่ายการผลิตเป็นผู้กำหนดนโยบายที่สำคัญต่างๆ เช่น การออกแบบ การวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยีในการผลิต ตลอดจนตลาดส่งออกของเครือข่ายการผลิต

นอกจากนี้ ไทยยังเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศอีกด้วย เช่น ในตัวอย่างของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของญี่ปุ่น ไทยจะเป็นผู้ผลิตเครื่องยนต์ดีเซล ชิ้นส่วนชิ้นรูป ชิ้นส่วนจากพลาสติกและเรซิน เป็นต้น สำหรับชิ้นส่วนอื่นๆ ที่ไม่ได้ผลิตในไทย จะนำเข้ามาจากประเทศอื่นในเครือข่ายการผลิต เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น

ปัจจัยที่ส่งเสริมบทบาทของไทยในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมยานยนต์ มาจากการที่ไทยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อยู่เป็นจำนวนมาก ผู้ประกอบการเหล่านี้มีทำเลที่ตั้งที่ใกล้กับผู้ประกอบรถยนต์ ทำให้ผู้ประกอบการสามารถประหยัดต้นทุนค่าขนส่ง และการถือสินค้าคงคลัง และไทยมีตลาดภายในประเทศที่จะรองรับปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมได้

9. ปัญหาสำคัญอื่นๆ ของอุตสาหกรรมนอกจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินโลก

9.1 ความไม่แน่นอนทางการเมือง

ความไม่แน่นอนในสถานการณ์ทางการเมืองเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกประการ ที่ทำให้ผู้ประกอบการขาดความมั่นใจในการขยายการลงทุนเพิ่มเติมในประเทศ อีกทั้งผู้ประกอบการบางรายยังมีการชะลอการลงทุนในไทย นอกจากนี้ ความไม่มั่นคงทางการเมืองยังส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภค จึงทำให้ผู้บริโภคชะลอการใช้จ่ายลง

9.2 ความไม่สอดคล้องของนโยบายภาครัฐ

ปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่จะส่งผลถึงทิศทางของอุตสาหกรรมในอนาคต คือ ความไม่สอดคล้องกันของนโยบายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม (ด้านแผนแม่บทอุตสาหกรรม) กระทรวงพลังงาน (นโยบาย

พลังงาน) กระทรวงการคลัง (นโยบายภาษี) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (มาตรฐานสิ่งแวดล้อม) ต่างก็มีแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการของตนเอง แต่ขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างกระทรวงเพื่อเป็นแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาลสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงทำให้นโยบายและแนวทางของแต่ละกระทรวงไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรม พลังงาน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งในปัจจุบัน ผู้บริโภคในตลาดโลกมีความตื่นตัวในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน และมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมถูกนำมาใช้เป็นมาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ ความไม่ชัดเจนในด้านนโยบายพลังงานนี้ จึงส่งผลกระทบต่อการทำงานของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก

ตัวอย่างของความไม่สอดคล้องในด้านนโยบาย ได้แก่ การที่กระทรวงการคลังประกาศลดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ลงร้อยละ 5 ตามข้อเสนอของกระทรวงพลังงาน รวมถึงการที่กระทรวงพลังงานลดราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ให้ถูกกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 แต่ยังไม่มีการออกมาตรการอื่นๆ มารองรับ เช่น การส่งเสริมให้มีสถานีบริการน้ำมันที่จำหน่ายน้ำมันดังกล่าวอย่างทั่วถึงและเพียงพอ ส่งผลให้ผู้ซื้อรถยนต์สำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ต้องหันไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 แทน ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมจึงไม่แน่ใจในทิศทางของนโยบายดังกล่าว เพราะการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อรองรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 นั้นจะต้องมีการปรับเปลี่ยนการผลิตครั้งใหญ่และมีต้นทุนที่เกี่ยวข้องสูงมาก เนื่องจากแอลกอฮอล์ในน้ำมันมีคุณสมบัติกัดกร่อนชิ้นส่วนที่ทำจากยางและเรซิน ความไม่สอดคล้องของนโยบายดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อการจัดสินใจลงทุนและการปรับเปลี่ยนการผลิตของผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ ภาครัฐยังไม่มีความชัดเจนในเรื่องการอุดหนุนราคาก๊าซ LPG และ NGV ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงกับการตัดสินใจซื้อรถปิกอัพที่ใช้น้ำมันดีเซลอีกด้วย

9.3 การแข่งขันกับประเทศคู่แข่ง

ถึงแม้ว่าไทยจะมีข้อได้เปรียบหลายประการเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค เช่น โครงสร้างพื้นฐาน ความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมสนับสนุน การเป็นศูนย์กลางในการผลิตแห่งสำคัญของโลกในรถปิกอัพขนาด 1 ตัน ชื่อเสียงของอุตสาหกรรม และความเชื่อถือในเรื่องคุณภาพแรงงาน แต่การที่ไทยมีค่าจ้างแรงงานที่สูงขึ้น ทำให้ไทยสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขันในด้านต้นทุนแรงงานให้กับจีน อินเดีย อินโดนีเซีย และเวียดนามซึ่งมีค่าจ้างแรงงานที่ถูกกว่า ในส่วนของจีนและอินเดียนั้น มีค่าแรงที่ถูกกว่าไทยประมาณร้อยละ 50 และผู้ประกอบการไทยที่มีโรงงานในจีนระบุว่า การผลิตจากโรงงานในจีนนั้นมีต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าไทยถึงร้อยละ 30 ในขณะที่ประสิทธิภาพของแรงงานจีนสูงกว่าคนไทยประมาณ 3 เท่า และในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ระบบการผลิตของจีนเริ่มมีการพัฒนามากขึ้น มีความร่วมมือทางด้านเทคโนโลยีกับบริษัทญี่ปุ่นและไต้หวัน จึงสามารถเพิ่มศักยภาพทางการผลิตได้ค่อนข้างมาก และผลิตสินค้าได้ราคาถูกกว่าไทย

ในส่วนของนโยบายส่งเสริมการลงทุนนั้น แม้ว่าไทยจะเป็นประเทศแรกๆ ในภูมิภาคที่มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนให้บรรษัทข้ามชาติมาตั้งฐานการผลิตในประเทศ แต่ในปัจจุบัน ประเทศคู่แข่งสำคัญ เช่น เวียดนาม มีการใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนอย่างจริงจัง และมีมาตรการดึงดูดการลงทุนที่มีประสิทธิภาพกว่า ประกอบกับการมีค่าแรงที่ถูกกว่า อาจทำให้เกิดการขยายการลงทุนหรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นๆ ได้

นอกจากนี้ การที่อินโดนีเซียมีตลาดภายในประเทศที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งซึ่งดึงดูดให้บรรษัทข้ามชาติเข้ามาตั้งฐานการผลิตในอินโดนีเซีย เพื่ออาศัยประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดอีกด้วย

ปัจจัยต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น อาจทำให้ไทยมีความสามารถในการแข่งขันในการเป็นฐานการผลิตลดลง ซึ่งอาจสร้างความเสี่ยงให้บรรษัทข้ามชาติตัดสินใจขยายการผลิตในฐานการผลิตอื่นหรือย้ายฐานการผลิตออกจากไทย

9.4 การไม่มีอุตสาหกรรมต้นน้ำ

ไทยยังไม่สามารถผลิตวัตถุดิบขั้นพื้นฐานที่ใช้ในอุตสาหกรรม เช่น เหล็ก หนังก และกระจกได้ ทำให้ต้องพึ่งพิงการนำเข้าจากต่างประเทศ ผู้ประกอบการจึงขาดความสามารถในการปรับตัวด้านวัตถุดิบคงคลัง เนื่องจากการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศจำเป็นต้องมีการสั่งซื้อสินค้าล่วงหน้า ซึ่งบางครั้งต้องทำการสั่งซื้อล่วงหน้าเป็นเวลาหลายเดือน นอกจากนี้ ไทยยังต้องพึ่งพิงการนำเข้าเครื่องจักรที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ได้อีกด้วย

9.5 ความผันผวนของราคาวัตถุดิบ

วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เช่น เหล็ก หนังสัตว์ เม็ดพลาสติก มีราคาที่ผันผวนตามภาวะการณ์ในตลาดโลก ทำให้ผู้ประกอบการเผชิญกับความไม่แน่นอนในด้านต้นทุนการผลิต อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตชิ้นส่วนมีแนวทางในการรับมือปัญหาความผันผวนของราคาวัตถุดิบ โดยการมีข้อตกลงในการขอปรับราคาสินค้ากับผู้ซื้อในช่วงระยะเวลาที่กำหนด หรือเมื่อราคาวัตถุดิบมีการเปลี่ยนแปลงเกินกว่าช่วงที่มีการตกลงไว้ ผู้ประกอบการบางรายประสบภาวะขาดทุนจากความผันผวนของราคาวัตถุดิบ เนื่องจากมีการซื้อวัตถุดิบในเพื่อเป็นวัตถุดิบคงคลังในช่วงก่อน ที่ราคาจะมีการปรับตัวลดลง

9.6 การไม่มีศูนย์ทดสอบคุณภาพชิ้นส่วนยานยนต์

ในส่วนของการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้น ไทยยังไม่มีศูนย์ทดสอบคุณภาพชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งจะเป็นองค์กรที่ทำหน้าที่ทดสอบและรับรองคุณภาพของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ประกอบการไทย เป็นผู้ผลิต

9.7 ปัญหาที่มาจากมาตรการด้านภาษี

มาตรการด้านภาษีบางอย่างของไทยยังเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการ เช่น การเก็บภาษีนำเข้าโครงพื้นฐานของรถบรรทุกในส่วนของแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (Chassis with windshield and engine) เนื่องจากไทยไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนนี้เองได้ เพราะว่ามีปริมาณการผลิตเพื่อให้ถึงจุดคุ้มทุนนั้นสูงมาก และปริมาณการประกอบรถบรรทุกในไทยมีน้อย จึงทำให้ผู้ประกอบการต้องนำเข้าชิ้นส่วนนี้จากต่างประเทศ แต่จากนโยบายการเก็บภาษีนำเข้า ทำให้ต้นทุนการผลิตของไทย สูงกว่าประเทศคู่แข่ง เช่น อินโดนีเซีย ที่มีภาษีนำเข้าเป็นศูนย์ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการบางรายปิดโรงงานประกอบรถบรรทุกในไทย และย้ายฐานการผลิตไปที่อินโดนีเซียแทน

นอกจากนี้ การเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียนส่งผลให้ภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ภายในภูมิภาคอาเซียนเป็นศูนย์ อาจส่งผลให้การขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมเกิดขึ้นในประเทศอื่นแทนที่จะเป็นไทยได้

9.8 ปัญหาด้านการตลาดและการส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงาน

จากการที่ภาครัฐมุ่งส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์อีโคคาร์ โดยมีการกำหนดเงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนไว้ว่า นับตั้งแต่ปีที่ 5 ของการทำการผลิต ผู้ประกอบการรถยนต์จะต้องมียอดการผลิตให้ได้อย่างน้อย 100,000 คันต่อปี ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการรถยนต์ได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้วทั้งสิ้น 6 ราย ผู้ประกอบการบางรายที่ได้สัมภาษณ์มีความกังวลในประเด็นเรื่องตลาดปลายทางของรถยนต์ประหยัดพลังงาน เนื่องจากรถยนต์ดังกล่าวมีขนาดเล็ก ประกอบกับผู้ซื้อในไทยให้ความสำคัญกับสมรรถนะของรถยนต์มากกว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จึงอาจทำให้รถประหยัดพลังงานไม่เป็นที่นิยมของผู้ซื้อในประเทศ ในส่วนของตลาดส่งออกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เองยังขาดความตื่นตัวในเรื่องของการประหยัดพลังงานและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการทำการตลาดของรถยนต์ประหยัดพลังงานที่จะมีการลงทุนสร้างฐานการผลิตในไทย

นอกจากนี้ อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานยังสูงถึงร้อยละ 18 ในขณะที่ภาษีสำหรับรถปิกอัพอยู่ที่ร้อยละ 3 ทำให้ผู้ประกอบการเห็นว่าอัตราภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ประหยัดพลังงานนี้ยังไม่สร้างแรงจูงใจที่ดีพอให้กับผู้ประกอบการ

ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้อาจส่งผลให้รถยนต์ประหยัดพลังงานไม่ประสบความสำเร็จในฐานะผลิตภัณฑ์เป้าหมาย (Product champion) ตัวใหม่ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยดังที่ได้มีการวางแผนไว้

9.9 การไม่มีเครือข่ายการค้าของผู้ผลิตชิ้นส่วน

ผู้ประกอบการบางรายเห็นว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทย มุ่งเน้นไปที่การรับจ้างผลิตชิ้นส่วน เพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ ไม่ได้มีการสร้างตราผลิตภัณฑ์เป็นของตนเองและไม่ได้มีการสร้างเครือข่ายทางการค้าเพื่อการจำหน่ายและกระจายสินค้า จึงทำให้ช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าเป็นไปอย่างจำกัด

9.10 ปัญหาการเรียกคืนรถยนต์ของโตโยต้าและฮอนด้า

โตโยต้าและฮอนด้า ได้มีการเรียกคืนรถยนต์ที่มีข้อบกพร่องจากกระบวนการผลิตซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่ โดยในช่วงต้นปี ค.ศ. 2010 โตโยต้ามีการเรียกคืนรถยนต์ในยุโรปจำนวน 1.8 ล้านคัน และในสหรัฐอเมริกาจำนวน 2.3 ล้านคัน เนื่องจากปัญหาด้านคันเร่งและเบรก นอกจากนี้ยังมีการระงับการจำหน่ายรถยนต์อีก 8 รุ่นในยุโรปและอเมริกาเหนือ มีการประมาณว่าโตโยต้ามีการประกาศเรียกคืนรถยนต์ทั่วโลกแล้วทั้งสิ้นกว่า 8 ล้านคัน ในส่วนของฮอนด้า นั้น มีการเรียกคืนรถยนต์กว่า 950,000 คันอันเป็นผลมาจากปัญหาด้านถุงลมนิรภัยและปัญหาระบบควบคุมกระแสไฟฟ้าฝั่งคนขับ โดยทางโตโยต้าและฮอนด้าได้ยอมรับว่าความบกพร่องที่เกิดขึ้น เป็นผลมาจากการเร่งทำการผลิตรถยนต์ในช่วงที่ตลาดกลับมาฟื้นตัวอีกครั้งจากวิกฤตที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2008

10. บทเรียนและโอกาสจากวิกฤตการณ์

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ในครั้งนี้อย่างรุนแรง แต่จากการที่อุตสาหกรรมได้ผ่านวิกฤตการณ์ในปี ค.ศ. 1997 ที่มีความรุนแรงกว่า ส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ประสบการณ์ดังกล่าวมาช่วยในการรับมือผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ได้ ดังนั้น การสรุปถึงบทเรียนและโอกาสจากวิกฤตฯ ครั้งนี้จึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ประกอบการในการรับมือกับวิกฤตฯ ที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต โดยบทเรียนและโอกาสจากวิกฤตฯ ครั้งนี้ สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

10.1 บทเรียนจากวิกฤตการณ์

การเตรียมความพร้อม

บทเรียนประการแรกสำหรับผู้ประกอบการหลายรายให้ความเห็นตรงกัน คือ ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดทำแผนป้องกันหรือการเตรียมความพร้อมของตนเอง เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจจะ

เกิดเหตุการณ์ในลักษณะนี้ โดยผู้ประกอบการมีความเห็นว่าการเตรียมความจะเป็นวิธีในการรับมือวิกฤตฯ ได้ดีกว่าการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าที่เกิดขึ้น

ผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงจากวิกฤตฯ มีการวางแผนการและออกมาตรการต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กรและผลิตภัณฑ์มาเป็นระยะเวลานานก่อนเกิดวิกฤตฯ ดังนั้น เมื่อเกิดวิกฤตฯ ขึ้น ผู้ประกอบการจะมีความพร้อมและมีความสามารถในการปรับตัวที่สูงกว่า จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้มาตรการเฉพาะหน้า เช่น การปลดคนงาน ซึ่งจะเป็นปัญหากับผู้ประกอบการในระยะยาวได้ เนื่องจากเมื่อเกิดการฟื้นตัวของอุตสาหกรรม จะประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการที่มีการติดตามแนวโน้มของเทคโนโลยีและตลาดอยู่เสมอ จะมีความพร้อมในการรับมือกับวิกฤตฯ ได้ดีกว่า เช่น การออกผลิตภัณฑ์ที่ตอบสนองความต้องการของตลาดในเรื่องความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งผลิตภัณฑ์ดังกล่าวจะได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ในระดับที่ต่ำกว่า

การกระจายตลาดปลายทางของผลผลิต

บทเรียนที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งมาจากกลุ่มผู้ประกอบการบางรายที่ไม่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ในระดับที่รุนแรงมากนัก เนื่องจากการเน้นการทำตลาด REM มากกว่า OEM โดยผู้ประกอบการกลุ่มนี้ให้ความเห็นว่า การรับจ้างผลิตให้กับบริษัทต่างประเทศเพียงอย่างเดียว แต่การผลิตรูปแบบดังกล่าวมีกำไรค่อนข้างน้อยและต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดหรือข้อจำกัดของบริษัทในต่างประเทศค่อนข้างมากแม้ว่าจะทำให้บริษัทมีชื่อเสียง และเมื่อเศรษฐกิจตกต่ำความต้องการชิ้นส่วนแบบ REM ก็จะลดลงตามยอดขายรถยนต์ที่ลดลง ซึ่งแตกต่างจากการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อป้อนให้กับตลาดชิ้นส่วนทดแทนที่ความต้องการขึ้นอยู่กับราคาเป็นหลัก ทำให้บริษัทสามารถกำหนดราคาและรูปแบบการทำตลาดได้ด้วยตนเอง และยังมีโอกาสได้รับการยอมรับและสร้างชื่อเสียงของบริษัทในตลาดต่างประเทศ หากมีความสามารถด้านการออกแบบและพัฒนาสินค้าที่ดี อีกทั้งยังมีผลิตภัณฑ์ที่มียอดขายแปรผกผันกับภาวะเศรษฐกิจ จึงช่วยกระจายความเสี่ยงให้ผู้ประกอบการ

หลักฐานที่เป็นเครื่องยืนยันความสำเร็จของบริษัทในกลุ่มนี้ พิจารณาได้จากการที่บางบริษัทสามารถส่งสินค้าที่เป็นชิ้นส่วนอะไหล่หรือ REM ออกไปขายทั่วโลกได้มากกว่า 100 ประเทศทั่วโลก และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 20 ต่อปี บริษัทในกลุ่มนี้จึงเป็นกลุ่มที่อาจกล่าวได้ว่า หากได้รับความช่วยเหลือที่เหมาะสมจากภาครัฐในการพัฒนาศักยภาพในด้านการผลิต การออกแบบสินค้า และการตลาด ก็มีโอกาที่จะเติบโตและพัฒนาศักยภาพการผลิตและการส่งออก จนสามารถก้าวขึ้นไปเป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่ได้ในอนาคต

การปรับตัวด้านการผลิตและการจ้างงาน

บทเรียนที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งจากวิกฤตฯ ครั้งนี้คือ เมื่อความต้องการในตลาดกลับมาเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการและผู้ผลิตชิ้นส่วนไม่สามารถปรับตัวได้ทันกับความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจึงกลายเป็นต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) อย่างหนึ่ง โดยเฉพาะการปลดพนักงานออกไปในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ มีบางส่วนพบว่าหลังจากได้เงินชดเชยจำนวนหนึ่งแล้ว ก็ออกจากภาคอุตสาหกรรมเปลี่ยนไปทำงานในธุรกิจบริการและภาคเกษตรเลย โดยไม่ต้องการที่จะกลับเข้ามาทำงานในภาคอุตสาหกรรมอีก จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนประสบปัญหาขาดแคลนแรงงาน

10.2 โอกาสจากวิกฤตการณ์

นอกจากบทเรียนที่ผู้ประกอบการได้รับดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว วิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นยังได้สร้างโอกาสหลายประการให้กับผู้ประกอบการ ได้แก่

ผู้ประกอบการต้องการหาผู้จัดหาชิ้นส่วนรายใหม่

โอกาสประการหนึ่งของผู้ผลิตชิ้นส่วนมาจากการที่ผู้ประกอบการในสหภาพยุโรปต้องปิดกิจการไปเป็นจำนวนมาก เนื่องจากการแข็งค่าขึ้นของเงินสกุลยูโรและค่าครองชีพแพงขึ้น ผู้ประกอบการในสหภาพยุโรปจึงลดการผลิตในประเทศลง และเปลี่ยนมาใช้ผู้ผลิตในต่างประเทศเช่น ผู้ผลิตในไทยและจีนเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาสินค้าและต้นทุนถูกกว่ามาก

การปรับตัวด้านการบริหารจัดการภายในองค์กร

วิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างการบริหารงานในบริษัทแม่ของผู้ประกอบการบางราย โดยอำนาจการบริหารและการตัดสินใจในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการตลาด การกระจายสินค้าจะถูกกระจายอำนาจจากบริษัทแม่มายังสำนักงานใหญ่ในส่วนภูมิภาคและสำนักงานในไทยมากขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มบทบาทของสำนักงานในไทยในการกำหนดนโยบายในการดำเนินธุรกิจ ทำให้การตัดสินใจและการกำหนดนโยบายมีความคล่องตัวและยืดหยุ่นมากขึ้น สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคในแต่ละตลาดได้ดีขึ้น มีการปรับวิสัยทัศน์ด้านการตลาดจากการมุ่งเน้นผลิตภัณฑ์ที่ผู้ประกอบการมีความชำนาญ มาเป็นผลิตภัณฑ์ที่ตรงกับความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น

การมุ่งเน้นผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ผู้ประกอบการส่วนหนึ่งมีมุมมองว่า วิกฤตฯ ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกนี้เป็นจุดที่เร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในเทคโนโลยีเร็วยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการหันมาให้ความสนใจกับรถยนต์ประหยัดพลังงาน ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทย มีจุดมุ่งหมายที่จะ

เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกรถยนต์อีโคคาร์ และจะก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องด้านชิ้นส่วนยานยนต์ อันจะเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยที่สามารถคิดค้นและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีน้ำหนักเบา มีขนาดเล็กกลง เพื่อใช้เป็นชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์อีโคคาร์ได้ การเกิดตลาดเฉพาะสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานดังกล่าว จึงน่าจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในระยะยาว

นอกจากนี้ ผู้ประกอบรถยนต์บางรายยังเห็นว่า การที่ผู้ประกอบรถยนต์รายสำคัญในสหรัฐอเมริกาได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่รุนแรงจนต้องเข้าสู่กระบวนการล้มละลายนั้น เป็นโอกาสที่ทางบริษัทจะเข้าไปตั้งฐานการผลิตรถยนต์พลังงานทางเลือก เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในขณะที่ผู้ประกอบรถยนต์ในสหรัฐอเมริกากำลังฟื้นตัวจากการปรับโครงสร้างของบริษัทภายหลังจากการออกจากกระบวนการล้มละลาย

11. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงกับภาคต่างประเทศสูง อีกทั้งยังมีบางบริษัทอยู่ในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของบริษัทข้ามชาติที่อยู่ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นต้นตอของวิกฤตฯ และได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ อย่างรุนแรง ดังนั้น ระดับความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ จะมีผลต่อความเข้มแข็งของธุรกิจในการรับมือกับวิกฤตฯ เป็นอย่างมาก ปัจจัยอื่นๆ ที่ช่วยให้ธุรกิจสามารถบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ ได้ ประกอบไปด้วย ผลิภาพการผลิต ความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาด และความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ

นอกจากนี้ ในกรณีของผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็กและขนาดกลาง ยังประสบปัญหาด้านสภาพคล่อง เนื่องจากการระงับการให้สินเชื่อของสถาบันการเงินในภาวะที่เกิดวิกฤตฯ เนื่องจากสถาบันการเงินจัดให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยงสูง ดังนั้น นโยบายภาครัฐที่สามารถบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ และสร้างความเข้มแข็งในการรับมือกับวิกฤตฯ ให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม จะประกอบไปด้วยมาตรการดังต่อไปนี้

11.1 มาตรการภาครัฐที่จะช่วยบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ

11.1.1 มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ

มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ประกอบไปด้วย

1. การกระตุ้นกำลังซื้อภายในประเทศระยะสั้นเพื่อชดเชยกับความต้องการจากต่างประเทศที่ลดลง

ภาครัฐควรออกมาตรการกระตุ้นกำลังซื้อภายในประเทศในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ ในประเทศ คู่ค้าหลัก โดยใช้ทั้งมาตรการทางการเงินและการคลัง เช่น การอนุญาตให้นำรายจ่ายในการซื้อ รถใหม่ไปใช้ในการหักลดหย่อนภาษีเงินได้ หรือการออกนโยบายให้สถาบันการเงินภายในประเทศ ผ่อนคลายความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อเพื่อการซื้อรถยนต์ เนื่องจากธุรกรรมส่วนใหญ่อยู่ใน รูปของสินเชื่อ หากตลาดภายในประเทศมีขนาดที่ใหญ่ขึ้น จะเป็นการลดการพึ่งพิงตลาดต่างประเทศ และยังเป็นการเพิ่มความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาดให้กับผู้ประกอบการ

2. การให้ช่วยเหลือด้านสภาพคล่องกับผู้ประกอบการโดยเฉพาะระดับชั้นที่ 2 และ 3

ในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ นโยบายสินเชื่อเป็นส่วนหนึ่งที่สามารถสร้างผลกระทบให้กับผู้ประกอบการ ได้เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งมีบทเรียนมาจาก วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 1997 ที่ทำให้ผู้ประกอบการจำนวนมากต้องปิดกิจการลง เพราะขาดการสนับสนุนด้านสินเชื่อ อีกส่วนหนึ่งที่เป็นผลกระทบจากนโยบายที่เข้มงวดในการ ปล่อยสินเชื่อผู้บริโภค กล่าวคือ ผู้บริโภคไม่สามารถได้รับสินเชื่อในการซื้อสินค้าคงทน (เช่น รถยนต์) ดังนั้น ในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ ผู้ประกอบการอาจได้รับผลกระทบจากทั้งสองทาง คือ การขาด สภาพคล่องในการดำเนินงาน และข้อจำกัดของผู้ซื้อซึ่งส่งผลกระทบต่อยอดขาย

ภาครัฐจึงอาจมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนสินเชื่อในตลาดการเงิน ซึ่งอาจทำได้ โดยการสร้างกลไกเพื่อให้เกิดการประกันการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินต่างๆ โดยเฉพาะ สถาบันการเงินเอกชน ที่มีลูกค้าอยู่ในระบบเป็นจำนวนมาก และส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการ ขนาดกลางและขนาดเล็กที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 2 และ 3 ที่ต้องการสินเชื่อ โดยการให้ความ ช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนเหล่านี้จะช่วยให้ผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นที่ 1 มีวัตถุดิบ ใช้ในการผลิตอย่างต่อเนื่องและไม่กระทบต่อผลผลิตการผลิตของธุรกิจ

11.1.2 มาตรการเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมในระยะยาว

ในส่วนของมาตรการเพื่อสร้างความเข้มแข็งในระยะยาวให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์และ ชิ้นส่วน จะประกอบไปด้วย

1. การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการรถยนต์มาตั้งฐานการผลิตและศูนย์วิจัยด้านเทคนิคในไทยเพิ่มขึ้น

ภาครัฐควรมีมาตรการเพื่อชักจูงให้ผู้ประกอบการรถยนต์เข้ามาตั้งศูนย์วิจัยด้านเทคนิค (Technical center) อย่างเต็มรูปแบบขึ้นในประเทศ เพื่อทำหน้าที่ด้านการวิจัยและพัฒนาการออกแบบ ผลิตภัณฑ์ เนื่องจากในปัจจุบันไทยเป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่อยู่แล้ว การมีศูนย์วิจัยด้านเทคนิค จะทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศมีความครบวงจรมากขึ้น และก้าวไปสู่กิจกรรม ในห่วงโซ่คุณค่าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้การทำงานร่วมกันระหว่างวิศวกร ชาวไทยกับชาวต่างชาติที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีในการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ซึ่งเป็น กระบวนการถ่ายทอดเทคโนโลยีมายังไทยอีกรูปแบบหนึ่ง และการมีศูนย์วิจัยทางเทคนิคของ ผู้ประกอบการรถยนต์ จะดึงดูดให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนมาตั้งศูนย์วิจัยด้านเทคนิคของตนเองเพื่อทำงานร่วมกับ

ผู้ประกอบการรายอื่นอีกด้วย ซึ่งจะเป็นการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยผ่านทางการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากการเข้าไปมีส่วนร่วมในด้านการออกแบบผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วน ส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายมากขึ้น ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการมีความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาดที่มากขึ้นด้วย

2. การส่งเสริมให้มีศูนย์วิจัยและพัฒนา และศูนย์ทดสอบมาตรฐาน

สิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญประการหนึ่งของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน คือ ศูนย์วิจัยและพัฒนา และศูนย์ทดสอบมาตรฐาน ทั้งในส่วนของรถยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งในปัจจุบันบริษัทแม่เป็นผู้รับผิดชอบหน้าที่ดังกล่าว แต่ในส่วนของผู้ประกอบการชาวไทย โดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม ยังไม่สามารถลงทุนในการจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวด้วยตนเองนั้น ภาครัฐจึงอาจมีส่วนเข้ามาส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา และศูนย์ทดสอบมาตรฐาน เพื่อให้ลดต้นทุนในการส่งไปทดสอบในต่างประเทศ และยังเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการพัฒนาสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการชาวไทยได้อีกเช่นกัน และการที่ผู้ผลิตสามารถผลิตชิ้นส่วนได้ตามมาตรฐานที่กำหนด จะเป็นการเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตให้กับธุรกิจให้อุตสาหกรรมโดยรวมได้อีกด้วย

3. การปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าเพื่อสร้างแรงจูงในการตั้งฐานการผลิตในไทยและส่งเสริมผู้ประกอบการภายในประเทศ

ผลการศึกษาจากการสำรวจพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้าเพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดแรงจูงใจในการเข้ามาตั้งฐานการผลิตภายในประเทศ ส่งเสริมผู้ประกอบการภายในประเทศ และป้องกันการย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความพยายามในการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติและไทยเป็นอย่างมาก ตัวอย่างของมาตรการภาษีที่มีปัญหา เช่น ภาษีนำเข้าโครงสร้างพื้นฐานของรถบรรทุกในส่วนของแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (Chassis with windshield and engine) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการโยกย้ายฐานการผลิตรถบรรทุกไปยังมาเลเซีย การลดภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ตามข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ส่งผลให้รถยนต์นั่งและชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้าจากญี่ปุ่นมีราคาถูกลง ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ

การปรับปรุงโครงสร้างภาษีสินค้านำเข้าเพื่อก่อให้เกิดแรงจูงใจในการตั้งฐานการผลิตในไทยจะช่วยลดต้นทุนทางการค้า (Trade cost) ของผู้ประกอบการ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการมีผลผลิตภาพการผลิตที่สูงขึ้น

4. การพัฒนาแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรม

ปัจจัยที่สร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมในระยะยาวคือ การพัฒนาทรัพยากรบุคคล เนื่องจากบุคลากรเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการตัดสินใจความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในอนาคต หากสามารถผลักดันเรื่องการพัฒนาบุคลากร โดยมุ่งเน้นบุคลากรในสายวิศวกรรมศาสตร์ และการจัดตั้งสถาบันการศึกษาเฉพาะทางด้านการช่าง รวมทั้งส่งเสริมในด้าน

การออกแบบ และการวิจัยและพัฒนา โดยร่วมมือกับบริษัทรถยนต์รายใหญ่ๆ เพื่อยกระดับการพัฒนาบุคลากรโดยรวมทั้งระบบ และไม่จำกัดเฉพาะค่ายรถยนต์ค่ายใดค่ายหนึ่ง ก็จะทำให้อุตสาหกรรมทั้งหมดได้รับประโยชน์ร่วมกัน

5. การทำการตลาดผลิตภัณฑ์

แนวทางที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การทำการตลาดเชิงรุก เพื่อส่งเสริมให้ทั่วโลกยอมรับในคุณภาพของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตจากไทย และให้ตรา Made in Thailand หมายถึง คุณภาพ และมาตรฐานในระดับสูงของการผลิตจากอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่นเดียวกับ Made in Japan ซึ่งจะเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในตราผลิตภัณฑ์และเป็นการสร้างความเข้มแข็งในด้านกลยุทธ์การตลาดให้กับผู้ประกอบการ

6. การผลักดันมาตรการด้านภาษีเพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาและใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทิศทางนโยบายของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และมาตรการด้านภาษีด้านสิ่งแวดล้อม จำเป็นต้องบูรณาการร่วมกับนโยบายด้านพลังงานของประเทศด้วยเช่นกัน เนื่องจากกำหนดทิศทางด้านพลังงานโดยภาครัฐ อาทิเช่น การส่งเสริมให้ใช้รถที่ใช้น้ำมัน E85 จะส่งผลกระทบไม่เฉพาะกับผู้ประกอบการรถยนต์เท่านั้น แต่ยังรวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนด้วย เพราะการออกแบบรถยนต์เพื่อรองรับน้ำมันในแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ การใช้น้ำมันที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสมในสัดส่วนที่สูง จะมีผลทำให้ชิ้นส่วนที่ทำจากยางในรถยนต์สึกหรอเร็วกว่าปกติ หรือถึงน้ำมันจะต้องใช้อะลูมิเนียมแทนเหล็ก เป็นต้น รวมทั้งสถานีบริการน้ำมันต้องมีการสำรองน้ำมันในส่วนนี้เพิ่มขึ้น ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเกี่ยวข้องเลยไปถึงภาษีธุรกิจต่างๆ เช่น ภาษีบำรุงท้องที่ เป็นต้น ดังนั้น นโยบายด้านพลังงานที่ใช้ในรถยนต์ ควรมีการกำหนดให้มีความสอดคล้องกัน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง (นโยบายภาษี) กระทรวงอุตสาหกรรม (แผนแม่บทอุตสาหกรรม) กระทรวงพลังงาน (การผลิตน้ำและสถานีบริการน้ำมัน) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (มาตรฐานสิ่งแวดล้อมและมลพิษ)

นอกจากนี้ จากทิศทางของโลกที่มีการคำนึงถึงผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น มาตรการที่ช่วยในการสร้างและขยายตลาดในประเทศของผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการในด้านการผลิต เนื่องจากเมื่อขนาดตลาดในประเทศใหญ่เพียงพอ จะก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดในการผลิต ซึ่งจะเป็นปัจจัยดึงดูดให้บริษัทข้ามชาติย้ายฐานการผลิตสินค้าประเภทดังกล่าวมายังไทย ดังเช่นที่เกิดขึ้นกับรถปิกอัพขนาด 1 ตัน

7. มาตรการส่งเสริมทางด้านการตลาด

การสนับสนุนหรืออุดหนุนค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมการจัดแสดงสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในต่างประเทศ เป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยให้บริษัทหลายแห่งสามารถพัฒนาศักยภาพทางการส่งออกในต่างประเทศให้เติบโตมากขึ้น ทั้งนี้ แม้ว่าการอุดหนุนในปัจจุบันจะมีแนวโน้มลดลง แต่ก็ยังอยู่

ในระดับที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่รัฐบาลควรจะรักษาไว้ แม้บางครั้งการออกงานแสดงสินค้าอาจไม่ได้มีคำสั่งซื้อเข้ามา แต่ก็เป็นการประชาสัมพันธ์สินค้าของไทยให้เป็นที่รู้จักในต่างประเทศมากขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในระยะยาว นอกจากนี้ การจัดตั้ง ‘คลินิกส่งออก’ เพื่ออำนวยความสะดวกและให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ ให้แก่ผู้ประกอบการที่มีประวัติการส่งออกที่ดีต่อเนื่องมาเป็นเวลานานจะเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่ช่วยเหลือผู้ส่งออกและสร้างแรงจูงใจในการทำธุรกิจระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี

มาตรการส่งเสริมการตลาดที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การจัดทำฐานข้อมูลของประเทศคู่ค้าที่สำคัญทั้งในแง่ของกฎระเบียบและข้อกำหนดต่างๆ รวมทั้งข้อมูลการตลาดและวัฒนธรรมของประเทศคู่ค้าสำคัญหรือมีความเป็นไปได้ในการเปิดตลาดที่สูง ซึ่งปัจจัยเริ่มมีความสำคัญมากขึ้นในการทำตลาดในปัจจุบัน เพราะหากมีความเข้าใจความรู้สึกนึกคิดและวัฒนธรรมของแต่ละประเทศก็จะช่วยให้เชื่อมความสัมพันธ์ทางการค้าได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น

มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการตลาดข้างต้นจะช่วยกระจายฐานลูกค้าและตลาดส่งออกมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการปรับตัวด้านกลยุทธ์การตลาดให้กับผู้ประกอบการ

8. การพัฒนาอุตสาหกรรมต้นน้ำของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ในปัจจุบัน วัตถุดิบต้นน้ำส่วนมากของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหล็กซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญ ยังต้องมีการนำเข้าจากต่างประเทศ ดังนั้น รัฐบาลจึงควรมีการสนับสนุนให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมต้นน้ำในประเทศ สิ่งดังกล่าวนอกจากจะทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางการผลิตภายในประเทศมากขึ้นแล้ว จะช่วยให้ผู้ประกอบการมีระยะเวลาในการส่งวัตถุดิบ (Lead time) ที่สั้นลง ซึ่งเป็นการเพิ่มผลผลิตการผลิตให้กับผู้ประกอบการ

11.2 มาตรการให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมที่ภาครัฐกำลังดำเนินการอยู่

มาตรการให้ความช่วยเหลือต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ภาครัฐกำลังดำเนินการอยู่นั้น กล่าวได้ว่า เป็นมาตรการที่ภาครัฐให้ความช่วยเหลือแก่ภาคอุตสาหกรรมทุกกลุ่ม ซึ่งแตกต่างจากประเทศอื่นๆ ที่มีมาตรการในการให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นการเฉพาะ เช่น จีนมีการออกมาตรการลดภาษีร้อยละ 50 สำหรับรถยนต์ 1,600 ซีซี เยอรมันลดภาษีให้กับผู้ที่ต้องการเปลี่ยนรถยนต์เก่าซึ่งมีอายุการใช้งานมากกว่า 8 ปี เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา และบราซิลที่มีการลดภาษีร้อยละ 50 ในขณะที่ไทยยังไม่มีมาตรการในการช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นการเฉพาะแต่อย่างใด และการเสนอแนวทาง ให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมที่ผู้ประกอบการเสนอไปยังภาครัฐ ก็ไม่ได้รับการตอบสนองอีกด้วย

โดยมาตรการให้ความช่วยเหลือของรัฐที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม ในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อาจจำแนกได้เป็นมาตรการระยะสั้นและระยะยาวที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

11.2.1 มาตรการระยะสั้น

การชะลอการปลดคนงาน

ภาครัฐได้มีการริเริ่มโครงการต้นกล้าอาชีพ เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ว่างงานและผู้ที่ตกงานเพื่อเข้ามาฝึกอาชีพ แม้ว่าที่ผ่านมา โครงการนี้ส่วนใหญ่เน้นไปที่การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ว่างงานหรือผู้ที่จบการศึกษาแต่ยังไม่มีงานทำ แต่ผู้ประกอบการบางกลุ่มก็ได้เสนอให้ภาครัฐเข้ามาช่วยสนับสนุนการชะลอการปลดคนงาน โดยร่วมกันกับผู้ประกอบการในการจ้างคนงานต่อไปโดยโครงการจะจัดทำการศึกษาฝีมือและทักษะเพิ่มเติม (Retrain) ให้กับแรงงาน ชดเชยจำนวนชั่วโมงทำงานที่ลดลง ซึ่งส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมเนื่องจากการจ้างคนงานกลับมาเมื่ออุตสาหกรรมเริ่มฟื้นตัวนั้นจะทำได้ยาก และต้องมีการลงทุนเพื่อสร้างทักษะแรงงานใหม่

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการเห็นว่าโครงการนี้ดำเนินการอย่างล่าช้าไม่ทันกับสถานการณ์และมีขนาดของโครงการที่ไม่ใหญ่เพียงพอ ไม่มีความชัดเจนในเรื่องการช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการไม่ปลดคนงาน และโครงการนี้มุ่งเน้นไปที่ผู้ว่างงานมากกว่าการชะลอการเลิกจ้างในภาคอุตสาหกรรม

11.2.2 มาตรการระยะยาว

การส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์อีโคคาร์

ภาครัฐมีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์อีโคคาร์โดยมีจุดมุ่งหมายให้ไทยเป็นฐานการผลิตของรถยนต์ประเภทนี้ และเพื่อให้เป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมาย (Product champion) ของไทยควบคู่ไปกับรถปิกอัพ ซึ่งจะเป็นการกระจายความเสี่ยงในผลิตภัณฑ์ส่งออกของอุตสาหกรรม ซึ่งแต่เดิมนั้นเฉพาะรถปิกอัพขนาด 1 ตันเท่านั้น

มาตรการด้านการเพิ่มผลผลิตภาพการผลิต

รัฐบาลมีนโยบายที่จะส่งเสริมให้ภาคอุตสาหกรรมทำการเพิ่มผลผลิตภาพเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน โดยได้ให้การสนับสนุนด้านงบประมาณแก่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) เพื่อให้สถาบันอิสระภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงอุตสาหกรรม 6 สถาบัน ดำเนินการสนับสนุนการเพิ่มผลผลิตภาพการผลิต (Productivity) ให้แก่อุตสาหกรรมต่างๆ จำนวน 17 โครงการ วงเงิน 243 ล้านบาท โดยเป็นโครงการผ่านสถาบันยานยนต์ 2 โครงการ วงเงิน 80 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการภายใต้แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพและผลผลิตภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม (Productivity) พ.ศ. 2551 - 2555 ซึ่งสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการดำเนินการเรื่องดังกล่าว

ในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มีการอบรมบุคลากรที่มีอยู่เดิมและที่กำลังจะเข้าสู่อุตสาหกรรม จำนวน 500 คน และมีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ การพัฒนากระบวนการผลิต

และการยกระดับคุณภาพมาตรฐาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพของอุตสาหกรรมซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว 401 โรงงาน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการให้คำปรึกษา วินิจฉัย และตรวจประเมินโรงงาน

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวยังมีอุปสรรคสำคัญ กล่าวคือ ผลกระทบจากวิกฤตฯ ทำให้ผู้ประกอบการเกิดการชะลอการตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการ เนื่องจากผู้ประกอบการบางรายประสบปัญหาทางธุรกิจ ยอดสั่งซื้อลดลง ทำให้ต้องชะลอการผลิต ตลอดจนปรับลดเวลาทำงานของพนักงาน ลดค่าใช้จ่ายในทุกด้าน และให้ความสนใจในการแก้ปัญหาธุรกิจเฉพาะหน้ามากกว่าการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตซึ่งเป็นเรื่องระยะยาว ทำให้ทางสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมต้องเร่งประสานงานกับสถาบันอิสระที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการให้ปรับวิธีดำเนินการต่างๆ เช่น การขยายเวลารับสมัคร ปรับแผนการอบรมสัมมนาให้ตรงกับความต้องการของผู้เข้าร่วมปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เช่น การจัดอบรมเพื่อเพิ่มความรู้และทักษะให้กับพนักงานที่มีเวลาว่างจากการปรับลดเวลาทำงาน การฝึกอบรมเพิ่มทักษะในลักษณะการรักษาสภาพการจ้างงาน เป็นต้น ในส่วนกิจกรรมปรึกษาแนะนำก็ให้ปรับแนวทางการให้คำปรึกษาโดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาเร่งด่วนด้านธุรกิจที่โรงงานเป้าหมายกำลังประสบหรือได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ

นอกจากนี้ ในส่วนของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก กระทรวงอุตสาหกรรมโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ยังได้มอบหมายให้สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติเป็นผู้ดำเนินการโครงการปรับปรุงผลิตภาพ (Productivity Improvement) ของอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) หรือโครงการสร้างต้นแบบการพัฒนาประสิทธิภาพภายในองค์กรด้วยการเพิ่มผลผลิต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ในการพัฒนาศักยภาพของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่สำคัญ โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (Structural Adjustment Loan หรือเงินกู้ SAL) วงเงิน 17 ล้านบาท เพื่อตอบสนองต่อแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพของภาคอุตสาหกรรม หรือแผนแม่บทการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ซึ่งเป็นแผนแม่บทสำคัญของกระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการผลิตในด้านต่างๆ ได้แก่ การจัดการผลิต การจัดการมาตรฐานคุณภาพ และการจัดการทรัพยากรมนุษย์ ให้กับอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จำนวน 48 บริษัท ในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ ครอบคลุม 5 กลุ่มอุตสาหกรรม คือ อาหาร ยานยนต์และชิ้นส่วน พลาสติก เฟอร์นิเจอร์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

12. บทสรุป

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมที่มีลักษณะอยู่ในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์ที่สำคัญของบริษัทข้ามชาติจากสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น

สำหรับการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศและเพื่อการส่งออกไปยังภูมิภาคอาเซียน โอเชียเนีย และตะวันออกกลาง โดยมีสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ รถปิกอัพขนาด 1 ตัน การเข้ามาตั้งฐานการผลิต รถยนต์ของบริษัทข้ามชาติเหล่านี้ ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วน ยานยนต์ มีการจ้างงานและสร้างรายได้เป็นจำนวนมาก และการมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ที่เข้มแข็ง ส่งผลให้ผู้ประกอบการรายอื่นๆ ตัดสินใจเข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยเช่นกัน

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยังมีปัจจัยอื่นที่ส่งเสริมให้อุตสาหกรรม มีความแข็งแกร่ง อันได้แก่ การที่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมมีการรวมตัวเป็นเครือข่ายวิสาหกิจ ที่มีความเข้มแข็ง มีแผนแม่บทซึ่งกำหนดทิศทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ชัดเจน และเป็น อุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการไทยได้เริ่มเข้าไป มีบทบาทร่วมกับบริษัทแม่หรือบริษัทคู่ค้าในการพัฒนาและออกแบบชิ้นส่วนของผลิตภัณฑ์ให้ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของผู้ประกอบการไทย แต่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ยังเผชิญกับ ปัญหาที่สำคัญหลายประการ เช่น ความไม่ชัดเจนด้านนโยบายพลังงานของภาครัฐ และการที่ประเทศ ไทยยังไม่มีอุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น เหล็ก หิน และกระจก ทำให้ประเทศไทยต้องพึ่งพิงการ นำเข้าวัตถุดิบดังกล่าว

เมื่อเกิดวิกฤตฯ ขึ้น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอีกอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับ ผลกระทบต่อตลาดในประเทศและตลาดส่งออกอย่างรุนแรง ดังจะเห็นได้จากการปรับลดกำลังการผลิต อย่างรุนแรงของผู้ประกอบการรถยนต์ การประกาศลดกะในการทำงานและการปลดพนักงานรับเหมาช่วง ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ในด้านยอดขาย ตลาดส่งออกได้รับผลกระทบที่รุนแรงกว่าตลาด ในประเทศ ซึ่งแตกต่างจากเมื่อวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี ค.ศ. 1997 ที่ตลาดในประเทศได้รับ ผลกระทบที่รุนแรงมากกว่า การปรับลดกำลังการผลิตของผู้ประกอบการยนต์ ส่งผลต่อเนื่องไปยัง ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 2 และ 3 ซึ่งเป็นผู้ประกอบการ ขนาดกลางและขนาดเล็ก ประกอบกับการที่สถาบันการเงินไม่ปล่อยสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมในช่วงวิกฤตฯ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กประสบปัญหาด้าน สภาพคล่องอย่างรุนแรง อย่างไรก็ดี ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นชิ้นส่วนทดแทน (REM) จะได้รับผลกระทบ ด้านยอดขายจากวิกฤตฯ น้อย เนื่องจากเป็นสินค้าที่แปรผันตรงข้ามกับวัฏจักรธุรกิจ

ในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2008 เริ่มมีสัญญาณฟื้นตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน ดังจะเห็นได้จากการที่ผู้ประกอบการเริ่มมีการเพิ่มกะในการทำงาน มีจ้างแรงงาน กลับเข้าทำงานเพิ่มขึ้น แต่ผู้ประกอบการประสบปัญหาในการหาแรงงานเพื่อมาชดเชยแรงงาน ที่เลิกจ้างไป

สำหรับบทบาทของภาครัฐในการให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เพื่อบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ นั้น ยังไม่มีมาตรการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน ซึ่งแตกต่าง

จากประเทศอื่นๆ เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป หรืออินเดีย ที่มีมาตรการให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์เป็นการเฉพาะ

ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมจะได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่รุนแรง แต่จากการที่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมมีบทเรียนจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจเมื่อปี ค.ศ. 1997 ตลอดจนอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยยังมีความได้เปรียบเหนือประเทศอื่นในภูมิภาค จึงทำให้อุตสาหกรรมนี้สามารถฝ่าฟันวิกฤตฯ ครั้งนี้ไปได้ นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเป็นฐานการผลิตรถอีโคคาร์เพื่อการส่งออก ซึ่งอาจกลายเป็นผลิตภัณฑ์หลักอีกชนิดหนึ่งของอุตสาหกรรมนอกเหนือจากรถปิกอัพขนาด 1 ตัน

13. เอกสารอ้างอิง

1. ศูนย์ศึกษาเอเปค มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2003), โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ, รายงานฉบับสมบูรณ์เล่ม 4
2. สถาบันยานยนต์ (2002), โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545 - 2549, กันยายน 2002
3. Dent, C. (2008), *East Asian Regionalism*, Routledge, Oxford.
4. Dicken, P. (2003) "Global production network in Europe and East Asia: the automobile components industries", Global Production Network (GPN) Working Paper No. 7, University of Manchester.
5. Tsukamoto, H. (2006), "Japan's come back: new business development in Asia", Japan External Trade Organization (JETRO)'s presentation, May 2nd, 2006.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

ผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกปี ค.ศ. 2008

ก.1 วิกฤตการณ์ซับไพรม์

วิกฤตการณ์ทางการเงินที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกาได้สร้างความปั่นป่วนให้กับระบบการเงินและเศรษฐกิจโลกอย่างมากนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 2008 เป็นต้นมา ต้นเหตุของวิกฤตการณ์ในครั้งนี้เกิดขึ้นจากการค้างชำระหนี้ในสินเชื่อประเภทซับไพรม์ ซึ่งเป็นสินเชื่อประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีคุณภาพต่ำกว่าสินเชื่อแบบปกติ โดยปัญหาของสินเชื่อประเภทซับไพรม์ได้เริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่ช่วงต้นปี ค.ศ. 2007 เมื่อเกิดการล้มละลายของบริษัทที่ให้สินเชื่อด้านอสังหาริมทรัพย์ (Mortgage Companies) หลายแห่ง รวมถึงอัตราการค้างชำระหนี้ประเภทซับไพรม์และสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์

สาเหตุของวิกฤตการณ์ซับไพรม์นั้นประกอบด้วยกันหลายปัจจัย อันได้แก่

- ภาวะฟองสบู่ในภาคอสังหาริมทรัพย์ของสหรัฐอเมริกานับตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 1997 อันเป็นผลทำให้ราคาอสังหาริมทรัพย์ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก ก่อนเกิดภาวะฟองสบู่แตกในปี ค.ศ. 2006
- ความหย่อนยานในมาตรการกำกับดูแลสินเชื่อประเภทซับไพรม์
- การเอื้อประโยชน์จากกฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่อนุญาตให้ใช้สินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยเท่านั้นในการหักลดหย่อนภาษี
- การปรับตัวเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่องในช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์ซับไพรม์ ทำให้ความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ลดลง

ก.2 การส่งผ่านผลกระทบของปัญหาสินเชื่อซับไพรม์สู่ภาคการเงินของสหรัฐอเมริกา

ปัญหาการเสื่อมคุณภาพของสินเชื่อประเภทซับไพรม์ได้ลุกลามไปยังภาคการเงินของสหรัฐอเมริกาและส่งผลกระทบอย่างรุนแรง เนื่องมาจากการใช้สินเชื่อประเภทนี้ค้ำประกันการออกตราสารทางการเงิน ที่เรียกว่า Mortgage-Backed Securitization (MBS) และตราสารอนุพันธ์ประเภท Collateralized Debt Obligation (CDO)

ตราสารทางการเงินเหล่านี้ ได้ขยายผลของสินเชื่อประเภทซับไพรม์ ซึ่งแท้จริงแล้ว มีมูลค่าน้อยกว่า 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และมีมูลค่าของสินเชื่อที่มีปัญหาอยู่เพียงไม่เกิน 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐ (คิดเป็นร้อยละ 1.42 ของ GDP ของสหรัฐอเมริกา) ให้กระทบภาคการเงินของสหรัฐอเมริกาอย่างกว้างขวางและรุนแรง สาเหตุมาจากการใช้สินเชื่อประเภทซับไพรม์ค้ำประกันการออกตราสาร ซึ่งได้แก่

1. การออกหรือลงทุนในตราสารอนุพันธ์เหล่านี้ทำให้การทำธุรกรรมทางการเงินระหว่างสถาบันการเงินมีความเกี่ยวโยงมากขึ้น ส่งผลให้ความเสี่ยงที่สถาบันการเงินอื่นจะมีปัญหาเมื่อสถาบันการเงินแห่งหนึ่งประสบปัญหาด้านสภาพคล่องมีมากยิ่งขึ้น
2. ธุรกรรมที่เกี่ยวกับ MBS และ CDO มักจะอยู่ในลักษณะที่อยู่นอกงบดุลของสถาบันการเงิน (Off balance sheet) จึงยากแก่การตรวจสอบโดยธนาคารกลาง ผู้ลงทุนและผู้ฝากเงิน และการดำเนินธุรกรรมดังกล่าวจะทำผ่านหน่วยลงทุนพิเศษที่เรียกว่า Structure Investment Vehicles (SIVs) ซึ่งจะทำให้ผู้ลงทุนและผู้ฝากเงินไม่ทราบว่าสถาบันการเงินมีการลงทุนในตราสารที่มีปัญหาจนกว่า SIVs จะเกิดปัญหขนาดหนักจนสถาบันการเงินที่เป็นเจ้าของต้องตัดกลับมาเป็นสินทรัพย์ในบริษัทแม่
3. ลักษณะของตราสาร MBS และ CDO ที่ไม่มีตลาดกลางในการซื้อขาย และมีสภาพคล่องต่ำ ประกอบกับความซับซ้อนของตราสาร ทำให้ผู้ลงทุนไม่ทราบความเสี่ยงที่แท้จริงของตราสารเหล่านี้ ซึ่งส่งผลให้ราคาของตราสารประเภทนี้ปรับตัวลดลงอย่างมาก เมื่อเกิดปัญหากับสินเชื่อประเภทซับไพรม์ เนื่องจากความไม่สมมาตรของข้อมูลระหว่างผู้ออกตราสารและนักลงทุน
4. ราคาของตราสารประเภท MBS และ CDO ที่ลดลงส่งผลกระทบต่อ SIVs และกองทุนป้องกันความเสี่ยง (Hedge fund) ที่ลงทุนในตราสารเหล่านี้ ประสบภาวะการณ์ขาดทุนอย่างหนัก จนต้องเทขายสินทรัพย์ที่มีอยู่ เพื่อให้มีเงินสดเพียงพอกับการเรียกหลักประกันเพิ่ม (margin calls) ซึ่งทำให้ SIVs และกองทุนป้องกันความเสี่ยงหลายแห่งมีขนาดสินทรัพย์ที่เล็กเกินกว่าจะดำรงอยู่ได้ จึงทำให้สถาบันการเงินที่เป็นบริษัทแม่ต้องนำ SIVs หรือกองทุนเหล่านี้ตัดกลับเข้ามาเป็นขาดทุนของตน ซึ่งทำให้ขนาดสินทรัพย์ของบริษัทแม่ลดลง
5. เมื่อสภาพคล่องและมูลค่าสินทรัพย์ลดลง สถาบันการเงินจะถูกปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือถดถอย และทำให้สถาบันการเงินต้องดำรงเงินสำรองเพิ่มสูงขึ้น ตลอดจนมีราคาสินทรัพย์ลดลง ยิ่งส่งผลกระทบต่อขนาดสินทรัพย์ของสถาบันการเงิน ซึ่งจริงจรงดังกล่าวทำให้สถาบันการเงินประสบภาวะการณ์ขาดสภาพคล่องในที่สุด

จากสาเหตุที่กล่าวมา เราจะเห็นปัญหาของวิกฤตการณ์ซับไพรม์ที่มีต่อภาคการเงินของสหรัฐอเมริกาได้จากการลดขนาดสินทรัพย์จำนวนมากของสถาบันการเงินหลายแห่ง เช่น วาโชนีเยซีดีกรุ๊ป เมอร์ริลลินช์ และมอร์แกนสแตนลีย์ การถูกควมรวมกิจการของแบร์สตีร์นส์ การล้มละลายของเลแมนบราเดอร์สไปจนถึงการขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรงของเอไอจี จนต้องอาศัยเงินกู้ฉุกเฉินจากธนาคารกลางสหรัฐอเมริกา

ปัญหาที่เกิดขึ้นกับเลแมนบราเดอร์สและสถาบันการเงินหลายแห่ง ส่งผลกระทบอย่างมากต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนในตลาดเงินของสหรัฐอเมริกา ดังจะเห็นได้จากการแห่ถอนเงินจากกองทุนในตลาดเงินของสหรัฐอเมริกาถึง 15,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วงเวลาเพียง 2 วันในเดือนกันยายน ค.ศ. 2008 นอกจากนี้ TED spread⁷ ของสหรัฐอเมริกาได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากเป็นประวัติการณ์ โดยมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมาอยู่ที่ระดับร้อยละ 4.56 หลังจากการล้มละลายของ เลแมนบราเดอร์ส และปัญหาที่เกิดขึ้นกับเอไอจี ซึ่งในสถานการณ์ปกติ TED spread ของสหรัฐอเมริกาจะเคลื่อนไหวระหว่างร้อยละ 0.25 ถึงร้อยละ 0.5 เท่านั้น สะท้อนให้เห็นถึงการขาดความเชื่อมั่นในตลาดเงินของสหรัฐอเมริกาอย่างรุนแรง โดยผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในช่วงปี ค.ศ. 2008 ทำให้ธนาคารในสหรัฐอเมริกาต้องปิดตัวลงถึง 77 แห่ง และในปี ค.ศ. 2009 บรรษัทประกันเงินฝากของสหรัฐอเมริกา (Federal Deposit Insurance Corporation) ต้องเข้าควบคุมกิจการของธนาคารที่ประสบปัญหาในสหรัฐอเมริกาถึง 140 แห่ง⁸

ก.3 ผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกต่อภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกา

ในส่วนของภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกานั้น ได้มีสัญญาณของภาวะเศรษฐกิจถดถอยนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2008 และในไตรมาสที่ 1 ปี ค.ศ. 2009 GDP ที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกามีการหดตัวถึงร้อยละ 6.4 ซึ่งเป็นการหดตัวที่รุนแรงที่สุดนับจากปี ค.ศ. 1982 อย่างไรก็ตาม GDP ที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกาเริ่มกลับมาขยายตัวในไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2009 ที่ระดับร้อยละ 0.7 แม้จะไม่เพียงพอที่จะทำให้อัตราการเติบโตทั้งปีเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการหดตัว

⁷ TED Spread คือ ส่วนต่างระหว่างอัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคาร (Interbank rate) กับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่มีความเสี่ยง ซึ่งได้แก่ อัตราดอกเบี้ยของตั๋วเงินคลังสหรัฐ โดย TED Spread นี้แสดงถึงค่าส่วนเพิ่มความเสี่ยง (Risk premium) ของตลาดเงิน เนื่องจากตั๋วเงินคลังสหรัฐนั้นถือได้ว่าเป็นหลักทรัพย์ที่ไม่มีความเสี่ยง ดังนั้น ถ้าค่า TED Spread ปรับตัวสูงขึ้น แสดงว่าความเสี่ยงในตลาดเงินปรับตัวสูงขึ้น โดย TED Spread สามารถใช้เป็นตัววัดการเปลี่ยนแปลงในความชอบความเสี่ยงของนักลงทุนในตลาด

⁸ ข้อมูลจาก Failed Bank List ของบรรษัทประกันเงินฝากของสหรัฐอเมริกา

ของเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในช่วงครึ่งปีแรก ส่งผลให้ในภาพรวมของปี ค.ศ. 2009 GDP ที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกามีการหดตัวร้อยละ 2.4

หากพิจารณาอัตราการว่างงานในสหรัฐอเมริกา จะพบว่าการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 5.8 ในปี ค.ศ. 2008 เป็นร้อยละ 9.3 ในปีค.ศ. 2009 โดยเดือนที่มีอัตราว่างงานสูงที่สุดคือ เดือนตุลาคมปี ค.ศ. 2009 โดยมีอัตราการว่างงานที่ระดับร้อยละ 10.1 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นในภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตามสถานการณ์การจ้างงานในสหรัฐอเมริกาเริ่มมีการปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น โดยมีอัตราการลดลงเหลือร้อยละ 9.7 ในเดือนกุมภาพันธ์ปี ค.ศ. 2010 ซึ่งถือว่าการปรับตัวที่เร็วกว่าการคาดการณ์ จากเดิมที่ศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจ มหาวิทยาลัยมิชิแกน แอนอาร์เบอร์ (RSQE) คาดการณ์ว่าอัตราการว่างงานจะเริ่มปรับตัวลดลงในไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2010

ในส่วนของการบริโภค ในไตรมาสที่ 2 ปี ค.ศ. 2008 ได้มีการปรับตัวลดลงครั้งแรกว่าจากปี ค.ศ. 1990 และต่ำที่สุดนับจากปี ค.ศ. 1981 ที่ระดับร้อยละ 3 และการบริโภครวมทั้งปีของปี ค.ศ. 2008 นั้น มีการหดตัวร้อยละ 1.4 อย่างไรก็ตาม มาตรการช่วยเหลือภาคการเงินและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ส่งผลให้การบริโภคกลับมาขยายตัวร้อยละ 1.05 ในปี ค.ศ. 2009

เมื่อพิจารณาถึงภาคอสังหาริมทรัพย์ จะพบว่าราคาอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐอเมริกามีการปรับตัวลดลงร้อยละ 20 ในปี ค.ศ. 2008 และร้อยละ 4.7 ในปี ค.ศ. 2009 จากที่เคยปรับตัวสูงขึ้นถึงร้อยละ 124 ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1997 - 2006 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงภาวะฟองสบู่แตก

นอกจากนี้ภาคการผลิตของสหรัฐอเมริกาได้มีการหดตัว โดย Philly Fed Factory Index ปรับตัวลดลงมาที่ระดับ -41.3⁹ ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2009 ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดในรอบ 18 ปี ในขณะที่ ISM factory index ปรับตัวมาที่ระดับต่ำสุดในรอบ 26 ปี เมื่อเดือนธันวาคมปี ค.ศ. 2008 ที่ระดับ 36.2¹⁰ ก่อนที่ดัชนีผลผลิตทั้งคู่จะปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยในเดือนธันวาคมปี ค.ศ. 2009 Philly Fed Factory Index ปรับตัวขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 20.4 และ ISM Factory Index ปรับตัวขึ้นมาที่ระดับ 56.5 ซึ่งเป็นสัญญาณที่แสดงให้เห็นว่าภาคการผลิตของสหรัฐอเมริกามีการปรับตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น อันเป็นผลมาจากการใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐในปีค.ศ. 2009

ในส่วนของราคาหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์ของสหรัฐอเมริกามีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนมีระดับต่ำที่สุดในรอบ 11 ปี อยู่ที่ระดับ 6,469.95 ในวันที่ 6 มีนาคมปี ค.ศ. 2009 แม้ว่าจะมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่องในภายหลัง แต่ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤตฯ

⁹ ถ้า Philly Fed Factory Index มีค่าต่ำกว่า 0 หมายความว่า มีการหดตัวในภาคอุตสาหกรรมการผลิต

¹⁰ ถ้า ISM factory index มีค่าต่ำกว่า 50 หมายความว่า มีการหดตัวในภาคอุตสาหกรรมการผลิต

ปัจจัยเหล่านี้ล้วนทำให้การลงทุนของสินทรัพย์ถาวรลดลง และการจับจ่ายใช้สอยของผู้บริโภค ลดต่ำลงไปอีก เมื่อรวมเข้ากับภาวะความปั่นป่วนในภาคการเงิน จึงทำให้เกิดการถดถอยของภาค เศรษฐกิจที่แท้จริงในสหรัฐอเมริกาอย่างรุนแรงในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ถึงไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2009

ก.4 ช่องทางการส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินไปยังประเทศอื่น

งานศึกษาของกรรณีย์และสมประวิณ (2008) ได้แบ่งช่องทางการวิกฤตการณ์ทางการเงิน จากประเทศหนึ่งจะส่งผ่านไปยังประเทศอื่นๆ ได้ออกเป็น 3 ช่องทาง ได้แก่ 1) ช่องทางภาคการเงิน 2) ช่องทางตลาดทุน และ 3) ช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

ก.4.1 ช่องทางภาคการเงิน

วิกฤตการณ์ทางการเงินที่เกิดขึ้นในประเทศหนึ่ง สามารถแพร่กระจายไปยังอีกประเทศ ผ่านช่องทางภาคการเงินได้ เนื่องจาก

- การตื่นตัวของสภาพคล่องในตลาดการเงินโลกจะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องในตลาด การเงินภายในประเทศได้เช่นเดียวกัน
- การถือครองสินทรัพย์ในกองทุนหรือสถาบันการเงินในประเทศที่มีปัญหา
- การมีธุรกรรมเกี่ยวเนื่องกับสถาบันการเงินที่มีปัญหา
- การเข้ามาลงทุนในตลาดเงิน หรือถือหุ้นสถาบันการเงินในประเทศ โดยกองทุนหรือ สถาบันการเงินในประเทศที่มีปัญหา ซึ่งอาจเกิดการถอนทุนหรือเทขายสินทรัพย์ เมื่อกองทุนหรือสถาบันการเงินเหล่านี้ประสบปัญหา
- ปัญหาความไม่สมมาตรของข้อมูล ทำให้เกิดความตื่นตระหนกในผู้ลงทุนและผู้ฝากเงิน เมื่อเกิดปัญหาขึ้นกับสถาบันการเงินในประเทศอื่น อาจทำให้ความเชื่อมั่นในภาคการเงิน หรือสถาบันการเงินลดลง และเกิดการเทขายสินทรัพย์หรือแห่ถอนเงินได้

ก.4.2 ช่องทางตลาดทุน

วิกฤตการณ์ทางการเงินในประเทศหนึ่ง จะส่งผลกระทบต่อตลาดทุนของตนเองและ ส่งผ่านผลกระทบไปยังตลาดทุนของประเทศอื่นได้ ดังนี้

- ผลตอบแทนและความผันผวนในผลตอบแทนของตลาดทุน จะประกอบไปด้วยส่วน ที่เกิดจากการส่งผ่านจากตลาดทุนในต่างประเทศ (Spillover Effect) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศที่เกิดปัญหาขึ้นคือสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการส่งผ่านผลกระทบไปสู่ตลาดอื่นได้ เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในตลาดยุโรป

- การเทขายหลักทรัพย์จากกองทุนและนักลงทุนในประเทศที่เกิดปัญหา ซึ่งอาจเนื่องมาจากความต้องการเงินสดเพื่อให้เป็นไปตามการเรียกหลักประกันเพิ่ม (margin calls) หลังจากมูลค่าสินทรัพย์ที่ถือครองมีการปรับตัวลดลง หรือการปรับเปลี่ยนความชอบในความเสี่ยง ทำให้ตัดสินใจลดการลงทุนในบางตลาด เช่น ตลาดประเทศกำลังพัฒนา
- สภาพเศรษฐกิจหรือตลาดเงินที่อ่อนแอ จะส่งผลกระทบต่อปัจจัยพื้นฐานของบริษัท ซึ่งมีผลกระทบต่อเนื่องถึงราคาหุ้นของบริษัทเหล่านั้น
- ความอ่อนไหวของนักลงทุนจากปัญหาความไม่สมมาตรของข้อมูล ความไม่แน่นอนจากความผันผวนของเศรษฐกิจที่สูง และพฤติกรรมหมู่ (Herding behavior) ทำให้เกิดการเทขายหลักทรัพย์ในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในประเทศอื่น

นอกจากนี้ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในตลาดทุนจากวิกฤตการณ์ทางการเงิน สามารถส่งผ่านไปยังภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงได้ ผ่านผลด้านความมั่งคั่ง (Wealth effect) ของผู้บริโภค เนื่องจากผู้บริโภคและภาคธุรกิจนิยมสะสมความมั่งคั่งผ่านการลงทุนและการออมในตลาดทุน วิกฤตการณ์ทางการเงินจะส่งผลให้ราคาหลักทรัพย์ในตลาดทุนลดลง ซึ่งส่งผลให้ผู้บริโภคมีความมั่งคั่งน้อยลง จึงมีการใช้จ่ายใช้สอยและลงทุนน้อยลง ส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังภาคเศรษฐกิจที่แท้จริง

ก.4.3 ช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

วิกฤตการณ์ทางการเงินในประเทศหนึ่ง สามารถส่งผลกระทบต่ออีกประเทศหนึ่งผ่านช่องทางการค้าระหว่างประเทศได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าประเทศที่เกิดปัญหาเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญ และประเทศที่ได้รับผลกระทบเป็นประเทศที่พึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก โดยช่องทางการค้าระหว่างประเทศ สามารถแบ่งได้เป็น

- การค้าทางตรง เป็นผลมาจากการลดลงในอุปสงค์ของประเทศที่มีปัญหาโดยตรง ซึ่งทำให้ยอดการส่งออกสินค้าไปยังประเทศนั้นลดลง
- การค้าทางอ้อม เป็นผลจากการส่งออกที่ลดลงในสินค้าขั้นกลางไปยังประเทศที่ทำการผลิตหรือประกอบสินค้าขั้นสุดท้ายที่ลดลง เนื่องจากการลดลงของการบริโภคขั้นสุดท้ายในอุปสงค์ของตลาดที่มีปัญหา
- ผลลูกโซ่ (Multiplier effect) โดยเป็นผลมาจากการที่ประเทศอื่นๆ ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจจากประเทศที่มีปัญหา มีระดับรายได้ที่ลดลง จะทำให้มีการนำเข้าสินค้าลดลงตามไปด้วย

- การอ่อนตัวของอัตราแลกเปลี่ยนในประเทศที่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน ทำให้ราคาสินค้าในประเทศนั้นถูกกว่าประเทศอื่นโดยเปรียบเทียบ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศคู่แข่งมีแรงกดดันจากการอ่อนตัวของอัตราแลกเปลี่ยน และเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินตามมาในที่สุด

งานศึกษาได้สรุปว่าช่องทางการค้าระหว่างประเทศจะเป็นช่องทางการส่งผ่านวิกฤตการณ์ทางการเงินมายังไทยได้รุนแรงที่สุด งานศึกษาชิ้นนี้จึงเลือกช่องทางดังกล่าวมาศึกษาเป็นสำคัญ

อย่างไรก็ตาม งานศึกษานี้จะไม่คำนึงถึงผลจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเนื่องจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนของไทยและประเทศที่ส่งออกสินค้าใกล้เคียงกับไทยปรับตัวในทิศทางเดียวกัน ผลจากการใช้แทนกัน (Substitution effect) จึงเกิดขึ้นอย่างจำกัด

ก.5 การส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกจากสหรัฐอเมริกาไปภูมิภาคยุโรป

สหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปมีขนาดทางเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับ 1 และ 2 ของโลก อีกทั้งยังมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจทั้งในด้านการเงิน การค้า และการลงทุนระหว่างกันเป็นมูลค่ามหาศาล งานศึกษาของ IMF (2009e) ได้ศึกษาถึงอิทธิพลของการเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาที่มีต่อสหภาพยุโรป และพบว่าถ้าเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกาหดตัวลงร้อยละ 1 จะส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปหดตัวลงร้อยละ 0.5 ดังนั้นการเกิดวิกฤตการณ์ซัปไฟร์มในสหรัฐอเมริกาจึงส่งผลกระทบต่อไปยังเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปอย่างรุนแรง

ในปี ค.ศ. 2009 เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปมีการหดตัวถึงร้อยละ 4.2 โดยเป็นผลมาจากการหดตัวของการลงทุนภาคเอกชนและการส่งออก ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนมาอยู่ที่ระดับร้อยละ 20.3 ในเดือนพฤษภาคมปี ค.ศ. 2009 ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงต่ำสุดนับจากปี ค.ศ. 2000 และเมื่อพิจารณาอัตราการว่างงานจะพบว่ามีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 7.7 ในเดือนธันวาคมปี ค.ศ. 2008 มาอยู่ที่ระดับร้อยละ 9.4 เมื่อสิ้นปี ค.ศ. 2009

นอกจากนี้ บริษัทล้มละลายในสหภาพยุโรปมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก โดยมีจำนวนบริษัทที่ล้มละลายเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในเยอรมันในปี ค.ศ. 2009 และในสหราชอาณาจักรเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2008

สิ่งดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปได้รับการส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกปี ค.ศ. 2008 จากสหรัฐอเมริกา โดยจะทำการศึกษาการส่งผ่านผลกระทบโดยแบ่งช่องทางการส่งผ่านผลกระทบออกเป็น 3 ช่องทาง ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในส่วนที่ ก.4 ซึ่งประกอบไปด้วย ช่องทางภาคการเงิน ช่องทางตลาดทุน และช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

ก.5.1 ช่องทางภาคการเงิน

วิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกาได้ส่งผลกระทบต่อเนื่องมายังภาคการเงินของยุโรปโดยเฉพาะในส่วนของการเสียหายจากการมีธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทและสถาบันการเงินที่เกี่ยวข้อง การมีลักษณะทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกับสหรัฐอเมริกาส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนในยุโรป อีกทั้งปัญหาสภาพคล่องจากวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกาที่ก่อให้เกิดการดึงตัวในตลาดเงินของสหภาพยุโรปตามไปด้วย ซึ่งส่งผลกระทบที่รุนแรงต่อประเทศในยุโรป โดยเฉพาะประเทศที่มีหนี้สาธารณะในระดับที่สูงอีกด้วย

สถาบันการเงินในยุโรปได้รับความเสียหายจากการถือครองสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทหรือการมีธุรกรรมเชื่อมโยงกับสถาบันการเงินที่มีการลงทุนในสินเชื่อบริษัท ดังจะเห็นได้จากข้อมูลการประมาณมูลค่าการตัดลดขนาดสินทรัพย์ของสถาบันการเงินยุโรปปี ค.ศ. 2007-2010 ของ IMF (2009a) ที่แสดงในตารางที่ ก.1 ซึ่งจะเห็นว่าสหราชอาณาจักรได้รับผลกระทบดังกล่าวรุนแรงกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคยุโรป อีกทั้งสัดส่วนการตัดลดมูลค่าสินทรัพย์ของสหราชอาณาจักร (ร้อยละ 7.2) กับสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 8.2) ยังอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสถาบันการเงินในสหราชอาณาจักรมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความเกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทหรือสถาบันการเงินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ในอัตราที่สูงใกล้เคียงกับสถาบันการเงินในสหรัฐอเมริกา

ตารางที่ ก.1 มูลค่าการดัดลดขนาดสินทรัพย์ของสถาบันการเงินสำหรับปีค.ศ. 2007-2010

ประเทศ	มูลค่าการดัดลดขนาด สินทรัพย์ (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	สัดส่วนเมื่อเทียบกับสินทรัพย์ ของระบบธนาคาร (ร้อยละ)
สหราชอาณาจักร	604	7.2
สหภาพยุโรป (เฉพาะประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโร)	814	3.6

ที่มา: IMF (2009a)

ความเสียหายจากสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทที่สถาบันการเงินในสหราชอาณาจักรได้รับ ส่งผลให้สถาบันการเงินหลายแห่งต้องขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลหรือยอมรับข้อเสนอซื้อกิจการ (Takeover) หรือควบรวมกิจการกับสถาบันการเงินอื่น (Merger) เพื่อไม่ให้ล้มละลาย เช่น ธนาคารแบรดฟอร์ดแอนด์บิงลีย์ (Bradford & Bingley) ต้องขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหราชอาณาจักรจนนำไปสู่การยึดกิจการโดยรัฐ (Nationalize) ธนาคารอัลไลแอนซ์แอนด์เลสเตอร์ (Alliance & Leicester) ต้องยอมรับข้อเสนอการซื้อกิจการของธนาคารบังโก ซานตานเดอร์ (Banco Santander) ซึ่งเป็นกลุ่มสถาบันการเงินจากสเปน และการเข้าถือหุ้นของกระทรวงการคลังของสหราชอาณาจักรในธนาคารรอยัลแบงก์ออฟสกอตแลนด์ (Royal Bank of Scotland: RBS) ธนาคารเฮชบีโอเอส (HBOS) และธนาคารลอยด์ ทีเอสบี (Lloyd TS)¹¹

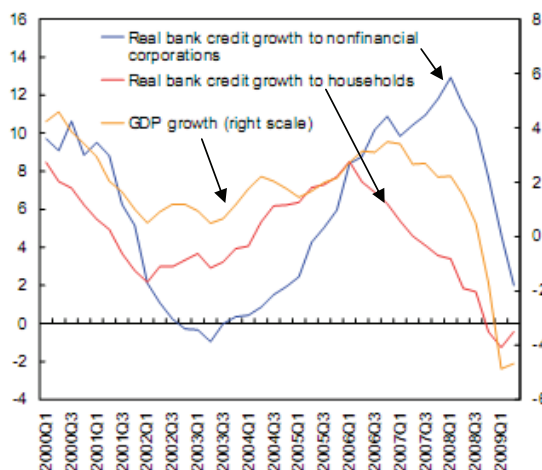
เช่นเดียวกับกับสถาบันการเงินอื่นๆ ในยุโรป เช่น ฟอร์ติส (Fortis) ของกลุ่มประเทศเบลเยียมและลักเซมเบิร์ก และ เด็กซ์ียา (Dexia) ของเบลเยียมและฝรั่งเศส ที่ต้องขอความช่วยเหลือจากรัฐบาล เนื่องจากประสบปัญหาด้านสภาพคล่องจากความเสียหายจากสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทและความเชื่อมโยงกับสถาบันการเงินที่มีปัญหาในสหรัฐอเมริกา

จากผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสถาบันการเงินของสหภาพยุโรปดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ส่งผลให้การขยายตัวของสินเชื่อในระบบสถาบันการเงินยุโรปมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 2008 เนื่องจากความเสี่ยงในระบบการเงินที่สูงขึ้นในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ การปรับเปลี่ยนความชอบในความเสี่ยงของสถาบันการเงิน รวมถึงการที่สถาบันการเงินมีหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ที่สูง จึงมีความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อมากขึ้นเพื่อป้องกันการเพิ่มขึ้นของหนี้สูญที่อาจทำให้ไม่สามารถรักษาสัดส่วนเงินกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง (Capital adequacy ratio) ได้ตามมาตรฐาน Basel II

¹¹ การที่กระทรวงการคลังของสหราชอาณาจักรเข้าถือหุ้นในธนาคารเฮชบีโอเอสและธนาคารลอยด์ ทีเอสบีนั้น เป็นการเข้าถือหุ้นภายใต้เงื่อนไขว่าทั้งสองธนาคารจะต้องมีการควบรวมกิจการกัน

ซึ่งสอดคล้องกับ IMF (2009b) ที่พบว่าสินเชื่อภาคครัวเรือนของยุโรปมีการหดตัวในไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2008 รวมถึงการขยายตัวที่ลดลงของสินเชื่อภาคธุรกิจ ดังที่แสดงในภาพที่ ก.1

ภาพที่ ก.1 การขยายตัวของสินเชื่อในสหภาพยุโรป (คิดเป็นสัดส่วนต่อ GDP)



ที่มา: IMF (2009b)

นอกจากนี้ หลายประเทศในยุโรปยังประสบปัญหาฟองสบู่ในภาคอสังหาริมทรัพย์ เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะสหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส สเปน และไอร์แลนด์ ซึ่งส่งผลให้สถาบันการเงินขาดสภาพคล่อง เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สูญในสินเชื่ออสังหาริมทรัพย์อันเป็นผลจากการเพิ่มสูงขึ้นของอัตราดอกเบี้ย และการลดลงของมูลค่าสินทรัพย์ที่ใช้ค้ำประกันเงินกู้ (Collateral) ส่งผลให้ลูกหนี้มีความสามารถในการชำระหนี้ลดลง

อย่างไรก็ตาม ปัญหาฟองสบู่แตกในภาคอสังหาริมทรัพย์ของสหภาพยุโรปมีความรุนแรงน้อยกว่าของสหรัฐอเมริกา ดังจะเห็นได้จากการปรับตัวลดลงของราคาที่อยู่อาศัยในระดับที่น้อยกว่า ดังที่แสดงในตารางที่ ก.2 นอกจากนี้ สถาบันการเงินในภูมิภาคยุโรปไม่ได้มีการออกตราสารอนุพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ซับซ้อนมาก เช่น CDO ดังเช่นที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา จึงทำให้การขยายผลกระทบของสินเชื่อที่มีปัญหาสู่ภาคการเงินอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า

**ตารางที่ ก.2 อัตราการเปลี่ยนแปลงในดัชนีราคาที่อยู่อาศัยของสหรัฐอเมริกา
และประเทศในสหภาพยุโรป**

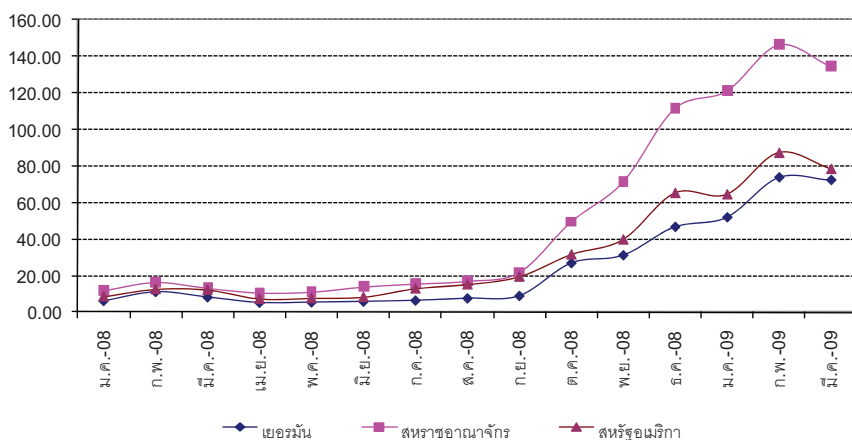
ประเทศ	อัตราการเปลี่ยนแปลงใน ดัชนีราคาที่อยู่อาศัยใน ไตรมาสที่ 1 ปี ค.ศ. 2009
สหรัฐอเมริกา	-14
สหราชอาณาจักร (เฉพาะอังกฤษและเวลส์)	-12.6
สเปน	-6.5
ไอซ์แลนด์	-6.8
เยอรมัน	0.3
อิตาลี	-3.5
ฝรั่งเศส	-8.3

ที่มา: Financial Times

ปัญหาฟองสบู่แตกในภาคอสังหาริมทรัพย์ เป็นหนึ่งในปัญหาเศรษฐกิจมหภาคของยุโรปที่มีความคล้ายคลึงกับสหรัฐอเมริกา อีกทั้งกลุ่มประเทศทั้งสองยังมีความคล้ายคลึงกันในปัจจุบัน เศรษฐกิจอื่นๆ เช่น โครงสร้างตลาดเงิน โครงสร้างทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ประกอบกับการที่ภาคการเงินของยุโรปมีความเชื่อมโยงกับสหรัฐอเมริกาในระดับที่สูง จึงส่งผลให้นักลงทุนมีการปรับเปลี่ยนการคาดการณ์ภาวะเศรษฐกิจของยุโรปว่าอาจประสบปัญหาเช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา นักลงทุนจึงขาดความเชื่อมั่นในการลงทุนในตลาดเงินของสหภาพยุโรป ซึ่งพิจารณาได้จาก Credit Default Swap (CDS) spread¹² ในยุโรปนับจากไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2008 ที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงไตรมาสแรกของปี ค.ศ. 2009 ซึ่งสะท้อนถึงความเสี่ยงที่สูงขึ้นในตลาดเงิน ดังที่แสดงในภาพที่ ก.2

¹² Credit Default Swap (CDS) เป็นตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ในการประกันความเสี่ยงสำหรับการผิดนัดชำระ (Default) ของตราสารหนี้ โดย Credit Default Swap spread คือ ค่าธรรมเนียมที่ผู้ซื้อการประกันความเสี่ยงเป็นผู้จ่ายให้กับผู้ขาย CDS การปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นของ CDS spread นี้สะท้อนถึงความเสี่ยงในการผิดนัดชำระที่เพิ่มสูงขึ้น หรือค่าส่วนเพิ่มความเสี่ยง (Risk premium) ของตราสารหนี้เมื่อเทียบกับตราสารที่ไม่มี ความเสี่ยง เช่น ตั๋วเงินคลัง (Treasury Bill)

ภาพที่ ก.2 Credit Default Swap ของประเทศในสหภาพยุโรป



ที่มา: IMF (2009a)

หากพิจารณาสภาพคล่องของตลาดเงินยูโรจะพบว่ามีคามตึงตัวอย่างรุนแรงนับจากปี ค.ศ. 2008 ดังจะเห็นได้จาก TED spread¹³ ของประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโรได้มีการปรับตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นช่วงที่เลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลายในสหรัฐอเมริกา TED spread ของสหภาพยุโรปได้ปรับตัวสูงขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 3.25 เมื่อเปรียบเทียบกับในภาวะปกติที่ค่า TED spread จะอยู่ที่ระดับร้อยละ 0.1 ถึง 0.2 ดังที่แสดงในภาพที่ ก.3

ภาพที่ ก.3 TED Spread ของยุโรป



ที่มา: Zanders (<http://zanders.eu>)

¹³ TED Spread ของประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโร คือ ส่วนต่างระหว่างอัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารของสหภาพยุโรป (European Interbank offer rate: EURIBOR) กับอัตราดอกเบี้ยที่ไม่มีความเสี่ยง ซึ่งในภาพที่ ก.3 ใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรของเยอรมนี

การดึงตัวของสภาพคล่องในตลาดเงินยังส่งผลต่อสถาบันการเงินในยุโรปเป็นอย่างมาก เช่น การที่ธนาคารแลนด์สแบงก์ (Landsbanki) กลิตนีร์ (Glitnir) และโคพิทิง (Kaupthing) ของไอซ์แลนด์ซึ่งเป็นธนาคารที่พึ่งพิงแหล่งเงินทุนจากตลาดการเงินระหว่างประเทศและการรับฝากเงินจากต่างประเทศ¹⁴ ประสบปัญหาสภาพคล่องอย่างรุนแรงอันเนื่องมาจากการดึงตัวของสภาพคล่องในตลาดการเงินระหว่างประเทศในช่วงปลายเดือนกันยายนและต้นเดือนตุลาคมปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้ฝากเงินอย่างมากจนเกิดการแห่ไปถอนเงิน (Bank run) ส่งผลให้รัฐบาลไอซ์แลนด์ต้องเข้ามาควบคุมและยึดกิจการ (Nationalize) เพื่อป้องกันการล้มของสถาบันการเงินดังกล่าว และยับยั้งไม่ให้ผลกระทบลุกลามไปยังสถาบันการเงินอื่นๆ ในประเทศ

นอกจากนี้ ธนาคารนอร์ทเทิร์นร็อก (Northern Rock) ซึ่งเป็นสถาบันการเงินที่เน้นการปล่อยสินเชื่อให้กับภาคอสังหาริมทรัพย์ในสหราชอาณาจักร ยังประสบปัญหาด้านสภาพคล่องและไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนจากตลาดการเงินระหว่างประเทศได้ เนื่องจากภาวะดึงตัวของตลาดเงินและการลดการปล่อยสินเชื่อให้กับสถาบันการเงินที่มีธุรกรรมเกี่ยวข้องกับภาคอสังหาริมทรัพย์ แม้ว่าธนาคารจะมีฐานะทางการเงินที่ดีก็ตาม ทำให้ธนาคารต้องขอความช่วยเหลือฉุกเฉินจากธนาคารกลางอังกฤษในช่วงเดือนกันยายนปี ค.ศ. 2008 ผู้ฝากเงินจึงเกิดความไม่มั่นใจในสถานะของธนาคาร จนส่งผลให้เกิดการแห่ไปถอนเงิน (Bank run) เป็นครั้งแรกในรอบกว่า 100 ปีของระบบธนาคารในสหราชอาณาจักร กระทรวงการคลังและธนาคารกลางอังกฤษจึงต้องประกาศรับประกันเงินฝากของธนาคารนอร์ทเทิร์นร็อก เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ฝากเงินและให้ความช่วยเหลือกับธนาคารในด้านสภาพคล่องจนนำมาสู่การยึดกิจการโดยภาครัฐในเดือนกุมภาพันธ์ปี ค.ศ. 2009 ในที่สุด

การดึงตัวของตลาดเงิน ยังส่งผลกระทบต่อประเทศในสหภาพยุโรปที่มีระดับหนี้สาธารณะและการขาดดุลงบประมาณที่สูง และพึ่งพิงการกู้เงินจากตลาดการเงินระหว่างประเทศอันประกอบไปด้วย กรีซ สเปน โปรตุเกส และไอร์แลนด์¹⁵ ซึ่งต้องเผชิญกับต้นทุนในการกู้ยืมที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก นักลงทุนจึงขาดความเชื่อมั่นในความสามารถในการชำระหนี้ของประเทศดังกล่าว ซึ่งส่งผลต่อเนื่องให้เงินยูโรอ่อนค่าลงด้วย โดยกรีซเป็นประเทศที่ได้รับผลกระทบรุนแรงที่สุดในกลุ่มนี้เนื่องจากมีระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP สูงที่สุด และผลกระทบดังกล่าวทำให้องค์กรจัดอันดับความน่าเชื่อถือต่างปรับลดระดับความน่าเชื่อถือของพันธบัตรรัฐบาลของกรีซลงมาที่ระดับขยะ (Junk status)

¹⁴ การรับฝากเงินของธนาคารดังกล่าว ส่วนมากจะมาจากประชาชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของสหราชอาณาจักร

¹⁵ เมื่อพิจารณาระดับหนี้สินต่อ GDP จะพบว่าของกรีซอยู่ที่ระดับร้อยละ 112.6 สเปน ร้อยละ 54.3 และไอร์แลนด์ ร้อยละ 65.8

วิกฤตการณ์หนี้สาธารณะของกรีซส่งผลให้ผู้นำของประเทศในสหภาพยุโรปต้องหามาตรการให้ความช่วยเหลือเป็นการเร่งด่วน เพื่อไม่ให้เกิดการส่งผลกระทบลุกลามไปยังประเทศอื่นๆ ที่ใช้เงินสกุลยูโร โดยเฉพาะประเทศที่มีปัจจัยพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันกับกรีซ เช่น สเปน โปรตุเกส ไอร์แลนด์ และอิตาลี และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการถอนตัวจากการใช้เงินสกุลยูโรของกรีซหรือประเทศอื่นๆ ที่ประสบปัญหาในลักษณะเดียวกัน

กล่าวโดยสรุป สหภาพยุโรปได้รับผลกระทบของวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกาผ่านช่องทางภาคการเงินที่รุนแรง อันจะเห็นได้จากการตัดลดขนาดสินทรัพย์ของสถาบันการเงินในภูมิภาคยุโรป อันเป็นผลมาจากการลงทุนในสินเชื่อบีบอัด และการที่สถาบันการเงินในหลายๆ ประเทศในยุโรปประสบปัญหาด้านสภาพคล่องที่รุนแรง จนรัฐบาลจำเป็นต้องเข้ามาให้ความช่วยเหลือหรือควบคุมกิจการเพื่อป้องกันไม่ให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นลุกลามออกไปมาก รวมถึงการขาดความเชื่อมั่นของนักลงทุนอันเนื่องมาจากการที่หลายประเทศในสหภาพยุโรปมีลักษณะทางเศรษฐกิจมหภาคที่คล้ายคลึงกับสหรัฐอเมริกา เช่น ปัญหาฟองสบู่แตกในภาคอสังหาริมทรัพย์ และปัญหาการดึงตัวของตลาดเงินที่ส่งผลให้ประเทศที่พึ่งพิงหนี้สินต่างประเทศในสัดส่วนที่สูงจนเกิดปัญหาลุกลามเป็นวิกฤตการณ์หนี้สาธารณะในยุโรป

ก.5.2 ช่องทางด้านตลาดทุน

ผลตอบแทนและความผันผวนของราคาหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์ของยุโรป นอกจากจะถูกกำหนดโดยปัจจัยพื้นฐานและพฤติกรรมของนักลงทุนในตลาดแล้ว ยังมีส่วนที่ได้รับผลกระทบมาจากตลาดหลักทรัพย์ของประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงในตลาดหลักทรัพย์และระบบเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาจะส่งผลกระทบมายังตลาดหลักทรัพย์ของสหภาพยุโรปอย่างรวดเร็วและรุนแรงมากยิ่งขึ้น เนื่องจากความอ่อนไหวของนักลงทุน ดังจะเห็นได้จากการปรับตัวลดลงอย่างรุนแรงของดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคยุโรป และการชะลอตัวของการไหลเข้าของเงินลงทุนในหลักทรัพย์ในช่วงดังกล่าว

งานศึกษาของ Diebold และ Yilmaz (2008) ทำการวัดระดับการส่งผ่านผลกระทบจากตลาดทุนในสหรัฐอเมริกามายังตลาดทุนของประเทศอื่นๆ และพบว่าผลตอบแทนของตลาดทุนเยอรมันได้รับผลกระทบจากสหรัฐอเมริกาถึงร้อยละ 40.8 ในขณะที่ตลาดทุนของอังกฤษและฝรั่งเศส ได้รับผลกระทบที่ส่งผ่านถึงร้อยละ 40.3 และ 38.3 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของตลาดหลักทรัพย์สหรัฐอเมริกาที่มีต่อตลาดหลักทรัพย์ของยุโรปเป็นอย่างมาก

Hwang และคณะ (2009) ได้ทำการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เชิงพลวัตแบบมีเงื่อนไข (Dynamic conditional correlation) ระหว่างดัชนีหลักทรัพย์ของสหรัฐอเมริกากับอีก 38 ประเทศจากภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และลาตินอเมริกา โดยผลการศึกษาพบว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างดัชนีหลักทรัพย์ของสหรัฐอเมริกาและของยุโรปจะมีการปรับตัวสูงขึ้นในช่วงที่

เกิดวิกฤตฯ โดยเฉพาะในช่วงปลายปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดความปั่นป่วนในตลาดการเงินสหรัฐฯ อันเนื่องมาจากการล้มละลายของเลแมนบราเดอร์ส แสดงให้เห็นว่าวิกฤตการณ์ซับไพรม์ทำให้ผลกระทบจากตลาดหลักทรัพย์สหรัฐอเมริกาส่งผ่านมายังตลาดหลักทรัพย์ในยุโรปได้มากกว่าในภาวะปกติ

งานศึกษาของ Horta และคณะ (2008) ซึ่งพิจารณาถึงการแพร่กระจายผลกระทบจากวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกาไปยังกลุ่มประเทศ G7 ได้ข้อสรุปใกล้เคียงกับ Hwang และคณะ (2009) กล่าวคือ ในช่วงวิกฤตการณ์ซับไพรม์นั้น ตลาดหลักทรัพย์ในกลุ่มประเทศ G7 ในยุโรป เช่น อิตาลี สหราชอาณาจักร และฝรั่งเศส จะได้รับผลจากการติดต่อ (Contagion effect) จากสหรัฐอเมริกา และในวันที่ 15 กันยายนปี ค.ศ. 2008 ที่เลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย จะพบว่า ดัชนีหลักทรัพย์ของยุโรปมีการปรับตัวลดลงอย่างรุนแรงเช่นเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์ของสหรัฐอเมริกา ดังที่แสดงในตารางที่ ก.3

**ตารางที่ ก.3 การปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป
เมื่อเลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย**

ดัชนีหลักทรัพย์	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ดัชนี Down Jones (สหรัฐอเมริกา)	-4.4
ดัชนี Euro Stoxx 50 (สหภาพยุโรป)	-3.67
ดัชนี FTSE (สหราชอาณาจักร)	-3.92
ดัชนี CAC-40 (ฝรั่งเศส)	-3.78
ดัชนี DAX (เยอรมัน)	-2.74

ที่มา: Bloomberg

อย่างไรก็ดี ดัชนีหลักทรัพย์ของสหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส และเยอรมัน รวมถึงดัชนี Euro Stoxx 50 ได้มีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นับจากจุดต่ำที่สุดในเดือนมีนาคมปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา แม้ว่าเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปจะยังอยู่ในช่วงเศรษฐกิจถดถอยในไตรมาสที่ 2 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อดัชนีหลักทรัพย์ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 นั้นเป็นการปรับตัวที่รุนแรงกว่าที่ควรจะเป็น (Overshoot)

ตารางที่ ก.4 เปรียบเทียบดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคยุโรป ณ จุดต่ำสุดเมื่อเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 2009 กับเมื่อสิ้นปี ค.ศ. 2009

ตารางที่ ก.4 ดัชนีหลักทรัพย์ในสหภาพยุโรปเมื่อสิ้นปีค.ศ. 2009

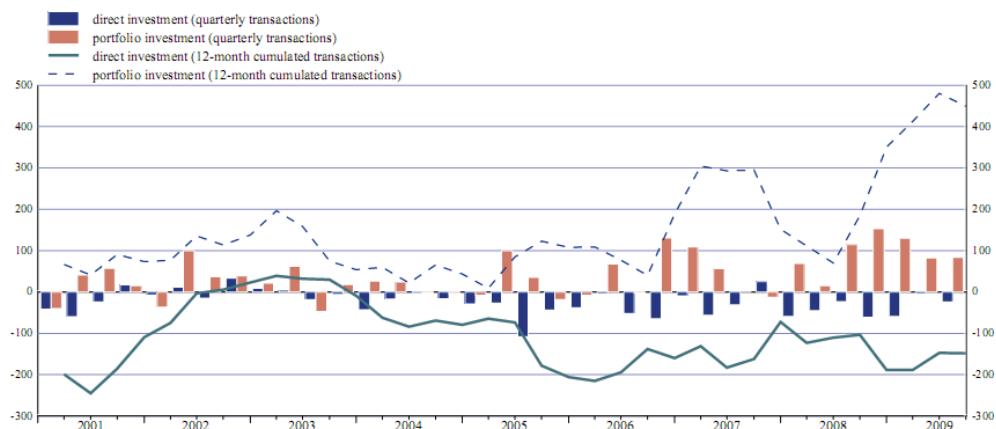
ดัชนีหลักทรัพย์	มีนาคม ค.ศ. 2009	สิ้นปี ค.ศ. 2009
ดัชนี Euro Stoxx 50 (สหภาพยุโรป)	1,809.9	2,964.9
ดัชนี FTSE (สหราชอาณาจักร)	3,645.8	5,412.8
ดัชนี CAC-40 (ฝรั่งเศส)	2,519.2	3,936.3
ดัชนี DAX (เยอรมัน)	3,666.4	5,957.4

ที่มา: Bloomberg

เมื่อพิจารณาถึงการลงทุนในหลักทรัพย์จากต่างประเทศในภูมิภาคยุโรป โดยอาศัยข้อมูลการไหลเข้าสุทธิของเงินลงทุนในหลักทรัพย์ (Net portfolio investment) จากภาพที่ ก.4 จะพบว่ายังมีการไหลเข้าสุทธิของเงินลงทุนในหลักทรัพย์อย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่าตลาดหลักทรัพย์ในภูมิภาคยุโรปไม่ได้รับผลกระทบจากการถอนการลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติมากนัก เนื่องจากตลาดสหภาพยุโรปเป็นตลาดที่พัฒนาแล้ว (Mature market) จึงถือว่ามีความเสี่ยงในทัศนคติของนักลงทุนที่ต่ำกว่าตลาดของประเทศกำลังพัฒนาโดยเปรียบเทียบ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงความชอบในความเสี่ยง (Risk appetite) ในช่วงที่เกิดวิกฤต จะทำให้นักลงทุนเลือกการการลงทุนในตลาดของยุโรปมากกว่าตลาดประเทศกำลังพัฒนา

อย่างไรก็ดี การไหลเข้าสุทธิของเงินลงทุนในหลักทรัพย์มีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์ กล่าวคือ เงินลงทุนในหลักทรัพย์ไหลเข้าสุทธิลดลงอย่างมากในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ซึ่งมีสาเหตุมาจากการที่นักลงทุนและกองทุนป้องกันความเสี่ยงมีการขายหลักทรัพย์เพื่อให้มีเงินสดเพียงพอกับการเรียกหลักประกันเพิ่ม (Margin call) เนื่องจากภาวะขาดทุนจากสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทหรือการลงทุนในสินทรัพย์ที่ออกโดยสถาบันการเงินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤต และภาวะการขาดความเชื่อมั่นของนักลงทุน

ภาพที่ ก.4 การลงทุนทางตรงระหว่างประเทศและการลงทุนในหลักทรัพย์ของภูมิภาคยุโรป



ที่มา: European Central Bank Monthly Bulletin, January 2010

กล่าวโดยสรุปแล้ว การส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกาไปยังภูมิภาคยุโรปทางตลาดทุนนั้น เป็นผลจากการติดต่อ (Contagion effect) จากตลาดหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากทิศทางการปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ในสหภาพยุโรปซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับของสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่วิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกามีความรุนแรงมาก โดยอยู่ในลักษณะการปรับเปลี่ยนที่รุนแรงกว่าที่ควรจะเป็น (Overshoot) ในขณะที่นักลงทุนส่วนมากยังมีความเชื่อมั่นในการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ของยุโรป จึงทำให้ดัชนีหลักทรัพย์ในยุโรปปรับตัวลดลงอย่างรุนแรงในระยะสั้นเท่านั้น

ก.5.3 ช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

สหภาพยุโรปเป็นกลุ่มประเทศที่มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศสูงที่สุดในโลก หรือประมาณ 1,363.9 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี ค.ศ. 2008 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7 ของ GDP ของสหภาพยุโรป โดยมีสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของสหภาพยุโรป กล่าวคือกลุ่มประเทศทั้งสองมีมูลค่าการค้าระหว่างกันถึง 631 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี ค.ศ. 2008 หรือคิดเป็นร้อยละ 46.2 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของสหภาพยุโรป ในปี ค.ศ. 2009 สำนักงานผู้แทนการค้าของสหรัฐอเมริกาประมาณการณ์ว่ามูลค่าความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนระหว่างสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปอยู่ที่ระดับ 2.7 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อวัน และก่อให้เกิดการจ้างงานรวมกันถึง 14 ล้านคน

ลักษณะการค้าของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกานั้น จะเป็นการค้าทางตรงเป็นหลัก เนื่องจากทั้งสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปมีค่าจ้างแรงงานที่สูง การไปตั้งฐานการผลิตในอีกประเทศหนึ่งของบรรษัทข้ามชาติ จึงเป็นไปได้เพื่อการผลิตสำหรับจำหน่ายสินค้าในประเทศนั้นๆ

ไม่ใช้การลงทุนเพื่อสร้างเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ จึงมีความสัมพันธ์ในรูปแบบของการค้าทางอ้อมระหว่างกันไม่สูงนัก

สินค้าส่งออกที่สำคัญจากยุโรปไปยังสหรัฐอเมริกาคือสินค้าอุตสาหกรรม เช่น เครื่องจักร อุปกรณ์การขนส่ง และรถยนต์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 40 ของมูลค่าการส่งออกไปสหรัฐอเมริกาทั้งหมด สินค้าส่งออกที่สำคัญอื่นๆ ได้แก่ เคมีภัณฑ์ เชื้อเพลิง และสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ ซึ่งสินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าทุนและสินค้าตามวัฏจักร (Pro-cyclical) เมื่อสหรัฐอเมริกาเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอันเนื่องมาจากวิกฤตที่เกิดขึ้น จึงส่งผลให้เกิดการหดตัวในอุปสงค์ของสินค้านำเข้าจากสหภาพยุโรปอย่างรุนแรง โดยในปี ค.ศ. 2009 มูลค่าการนำเข้าของสหรัฐอเมริกาจากสหภาพยุโรปมีการหดตัวลงถึงร้อยละ 23.5 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ค.ศ. 2008 ดังที่แสดงอยู่ในตารางที่ ก.5

ตารางที่ ก.5 การขยายตัวของมูลค่าการส่งออกจากภูมิภาคยุโรปไปสหรัฐอเมริกา

ประเทศ	ปี ค.ศ. 2008 (ร้อยละ)	ปี ค.ศ. 2009 (ร้อยละ)
สหภาพยุโรป	N/A	-23.5
เยอรมัน	4.6	-26.9
อิตาลี	3.14	-26.9
ฝรั่งเศส	5.76	-22.7
สหราชอาณาจักร	2.98	-18.9

ที่มา: International Trade Administration, US Department of Commerce

ในส่วนของการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศนั้น เมื่อพิจารณาจากข้อมูลของ European Economic Statistic ปี ค.ศ. 2009 จะพบว่าสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปมีความเกี่ยวข้องกัน ในด้านการลงทุนระหว่างประเทศที่สูง โดยสหรัฐอเมริกาคือประเทศที่มีการเข้ามาลงทุนทางตรงในสหภาพยุโรปสูงเป็นอันดับ 1 หรือคิดเป็นร้อยละ 45 ของการลงทุนทางตรงทั้งหมดในสหภาพยุโรป¹⁶ อย่างไรก็ดี ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี ค.ศ. 2009 นั้น ข้อมูลจากกระทรวงพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกาแสดงให้เห็นว่ายังมีการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศจากสหรัฐอเมริกาเข้ามาในสหภาพยุโรปอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีอัตราการเติบโตที่ลดลงก็ตาม ซึ่งแสดงให้เห็นว่าช่องทางการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศไม่ได้เป็นช่องทางในการส่งผ่านผลกระทบจากวิกฤต แต่อย่างใด

¹⁶ ข้อมูลปี ค.ศ. 2007

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าสหภาพยุโรปได้รับผลกระทบในด้านการค้าทางตรงที่รุนแรง โดยมีการหดตัวของส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกาในอัตราที่สูง แต่เมื่อพิจารณาการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศ จะพบว่าสหภาพยุโรปไม่ได้รับผลกระทบทางช่องทางนี้เนื่องจากไม่มีการลงทุนแต่อย่างใด

ก.5.4 บทสรุปและสถานการณ์ปัจจุบัน

สหภาพยุโรปเป็นภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงจากวิกฤตฯ ที่มีต้นกำเนิดในสหรัฐอเมริกา โดยช่องทางที่สหภาพยุโรปได้รับผลกระทบที่รุนแรงได้แก่ช่องทางภาคการเงินและการค้าระหว่างประเทศ ในส่วนของช่องทางภาคการเงินนั้น เกิดจากการที่ยุโรปกับสหรัฐอเมริกามีความเชื่อมโยงของภาคการเงินระหว่างกันที่สูงมาก ผลกระทบจากวิกฤตฯ จึงลุกลามมายังสถาบันการเงินในยุโรปได้อย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากการตั้งตัวของสภาพคล่องในตลาดเงินของยุโรป การตัดลดมูลค่าสินทรัพย์ของสถาบันการเงินอันเนื่องมาจากสินเชื่อซับไพรม์หรือจากความเชื่อมโยงกับสถาบันการเงินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ อย่างรุนแรง การขาดความเชื่อมั่นของนักลงทุน และปัญหาต่อเนื่องมายังหนี้สาธารณะของรัฐบาลในหลายประเทศของสหภาพยุโรป

ในส่วนของช่องทางด้านการค้าระหว่างประเทศนั้น เนื่องจากสหรัฐอเมริกาคือประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของสหภาพยุโรป ภาวะเศรษฐกิจถดถอยในสหรัฐอเมริกา ทำให้เกิดการหดตัวของอุปสงค์ในสินค้านำเข้าอย่างรุนแรง จึงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของยุโรปผ่านช่องทางการค้าระหว่างประเทศอย่างรุนแรง โดยเฉพาะประเทศที่เป็นคู่ค้าสำคัญกับสหรัฐอเมริกา เช่น เยอรมัน สหราชอาณาจักร และฝรั่งเศส

ในส่วนของช่องทางด้านตลาดทุนนั้น สามารถส่งผ่านผลกระทบจากวิกฤตฯ ได้ในระยะสั้นเท่านั้น ดัชนีหลักทรัพ์ของประเทศในสหภาพยุโรปได้รับผลกระทบที่รุนแรงในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 และไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 แต่ได้มีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาต่อมา และยังมีแนวโน้มการไหลเข้าของเงินลงทุนในหลักทรัพ์อย่างต่อเนื่อง แม้จะปรับตัวลดลงอย่างมากในช่วงปลายปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดวิกฤตฯ ส่งผลกระทบต่อสหรัฐอเมริกาอย่างรุนแรง

ก.6 การส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกจากสหรัฐอเมริกาไปภูมิภาคเอเชีย¹⁷

เศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียมีความเชื่อมโยงกับสหรัฐอเมริกาในระดับที่สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากสหรัฐอเมริกาเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญที่สุดของภูมิภาคเอเชีย เมื่อเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาประสบภาวะถดถอย จึงส่งผลกระทบมายังประเทศในภูมิภาคเอเชียอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อันจะเห็นได้จากงานศึกษาของ IMF (2008) ที่พิจารณาการแพร่กระจายของภาวะเศรษฐกิจถดถอยจากสหรัฐอเมริกามายังภูมิภาคเอเชีย และพบว่าหากเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกามีการหดตัวลงร้อยละ 1 จะทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียหดตัวลงร้อยละ 0.6 ในงานศึกษาชิ้นเดียวกันนี้ยังพบว่าประเทศที่มีความเชื่อมโยงทางการค้าและการเงินในระดับที่สูงกับสหรัฐอเมริกา จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาในระดับที่รุนแรงขึ้นตามไปด้วย

การส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกามายังภูมิภาคเอเชีย จะเห็นได้จากการเกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยของประเทศในภูมิภาคในเวลาไล่เลี่ยกับสหรัฐอเมริกา ข้อมูลของ ADB (2009b) แสดงให้เห็นว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของหลายประเทศในภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ เกาหลีใต้ ฮังการี มาเลเซีย ไทย และไต้หวัน มีการหดตัวลดลงตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2008 และมีการหดตัวของเศรษฐกิจหดตัวรุนแรงที่สุดในไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 สอดคล้องกับอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกาที่มีการหดตัวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2008 ในขณะที่ญี่ปุ่นมีการหดตัวของเศรษฐกิจตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2008 และมีการหดตัวรุนแรงที่สุดในไตรมาสที่ 4 ของปีเดียวกัน

ในส่วนของการคาดการณ์ อัตราการเติบโตของการผลิตภาคอุตสาหกรรมของเกาหลีใต้ ฮังการี สิงคโปร์ และไต้หวันมีการหดตัวอย่างรุนแรงในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ในขณะที่ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นมีการหดตัวอย่างรุนแรงในไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกาได้แพร่กระจายมายังภูมิภาคเอเชียแล้ว

สำหรับภาคเกษตรกรรมซึ่งเป็นหนึ่งในภาคการผลิตที่มีความสำคัญมากสำหรับประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชียนั้น กลับไม่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้น เนื่องจากสินค้าเกษตรเป็นสินค้าจำเป็น นอกจากนี้ในปี ค.ศ. 2008 ราคาสินค้าเกษตรโดยรวมยังมีการปรับตัวสูงขึ้น อันเป็นผลมาจากปัญหาภัยแล้งในประเทศผู้ผลิตหลายประเทศ และปัญหาราคาน้ำมันที่ปรับตัวขึ้นสูง

¹⁷ ภูมิภาคเอเชียในที่นี้ หมายรวมถึง กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม) และเอเชียตะวันออก (จีน ญี่ปุ่น ฮังการี เกาหลีใต้ ไต้หวัน)

ในส่วนต่อไปจะกล่าวถึงช่องทางการแพร่กระจายวิกฤตฯ จากสหรัฐอเมริกามายังภูมิภาคเอเชีย โดยจะแบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 ช่องทาง ได้แก่ ช่องทางภาคการเงิน ช่องทางตลาดทุน และช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

ก.6.1 ช่องทางภาคการเงิน

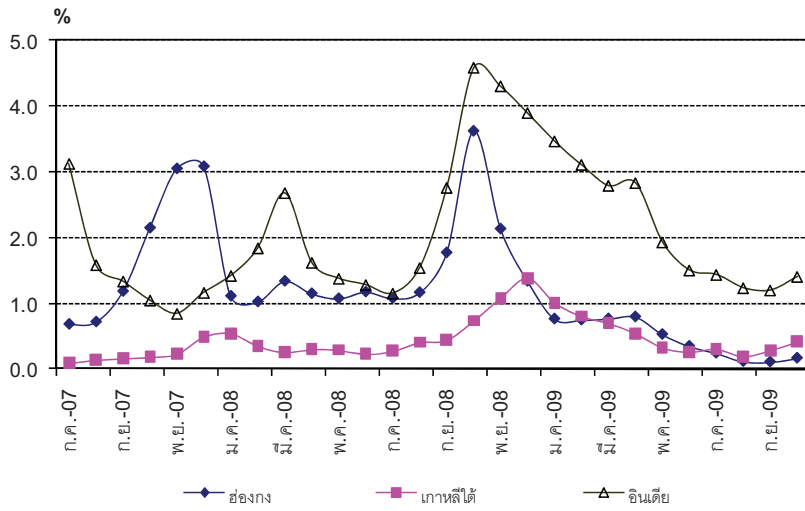
ความเชื่อมโยงระหว่างภาคการเงินของภูมิภาคเอเชียและสหรัฐอเมริกาเกิดได้หลายช่องทางดังที่ได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อ ก.4.1 โดยช่องทางที่เป็นไปได้คือ การดึงดูดของตลาดเงินในภูมิภาคเอเชียตามภาวะตลาดเงินของสหรัฐอเมริกาและโลก และความเชื่อมโยงผ่านสถาบันการเงินที่ถือครองหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อบริษัทที่ประสบปัญหาในสหรัฐอเมริกา

หากพิจารณาถึงความดึงดูดของสภาพคล่องในตลาดเงิน ในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี ค.ศ. 2008 อันเป็นช่วงที่วิกฤตการณ์ซับไพรม์ได้ลุกลามไปยังภาคการเงินของสหรัฐอเมริกาและประเทศต่างๆ ทั่วโลก จะพบว่ากลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียได้รับผลกระทบในด้านสภาพคล่องซึ่งส่งผ่านมาจากสหรัฐอเมริกาเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากค่า TED spread¹⁸ ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย เช่น เกาหลีใต้ ฮองกง อินเดีย และญี่ปุ่นที่มีการปรับตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเดือนกันยายนและตุลาคมของปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเป็นช่วงที่วิกฤตฯ ได้แพร่กระจายไปทั่วโลก TED spread ของบางประเทศในภูมิภาค เช่น อินเดียและฮองกงมีการปรับตัวสูงขึ้นกว่า 2 เท่า เมื่อเทียบกับเดือนมกราคมปี ค.ศ. 2008 ในขณะที่ TED spread ของญี่ปุ่นมีการปรับตัวขึ้นสูงกว่า 3 เท่าในไตรมาสสุดท้ายของปี ค.ศ. 2008 เมื่อเทียบกับเดือนมกราคมปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดวิกฤตฯ ดังที่แสดงในภาพที่ ก.5 และ ก.6

อย่างไรก็ดี TED spread ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย มีการปรับตัวกลับเข้าสู่ระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดวิกฤตฯ อย่างรวดเร็วในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าภูมิภาคเอเชียนั้นไม่ได้ประสบปัญหาด้านสภาพคล่องที่รุนแรงอย่างแท้จริง แต่สถานการณ์ที่เกิดขึ้น เป็นการปรับตัวของตลาดเงินในลักษณะรุนแรงกว่าที่ควรจะเป็น (Overshoot) ประกอบเข้ากับพฤติกรรมหมู่นักลงทุนเท่านั้น และถ้าพิจารณาอัตราส่วนสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current assets) ต่อหนี้สินระยะสั้นของสถาบันการเงินในภูมิภาค ดังที่แสดงในตารางที่ ก.6 จะเห็นได้ว่าส่วนมากประเทศในภูมิภาคเอเชียจะมีอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง แสดงให้เห็นว่าภาคการเงินของภูมิภาคเอเชียยังมีฐานะทางสภาพคล่องที่ดี ความดึงดูดในตลาดเงินที่เกิดขึ้นเป็นเพียงการปรับเปลี่ยนการคาดการณ์ของผู้ลงทุนเกี่ยวกับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นเท่านั้น

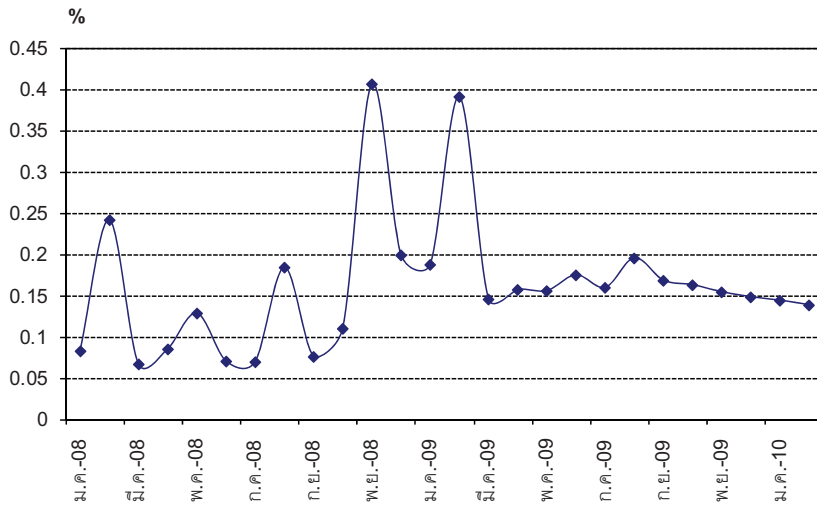
¹⁸ TED spread ในที่นี้คือ ส่วนต่างของอัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารระยะเวลา 3 เดือน (Interbank rate) และอัตราดอกเบี้ยของตั๋วเงินคลังระยะเวลา 3 เดือนของประเทศที่กล่าวถึง ในส่วนของ TED spread ของญี่ปุ่น คือ ส่วนต่างของอัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารระยะ 1 เดือนและอัตราดอกเบี้ยตั๋วเงินคลังระยะเวลา 1 เดือน

ภาพที่ ก.5 TED Spread ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย



ที่มา: IMF (2009c)

ภาพที่ ก.6 TED Spread ของญี่ปุ่น



ที่มา: CEIC

ตารางที่ ก.6 อัตราส่วนสินทรัพย์สภาพคล่องของระบบธนาคารในภูมิภาคเอเชีย

ประเทศ	อัตราส่วนสินทรัพย์สภาพคล่องต่อสินทรัพย์ทั้งหมด	อัตราส่วนสินทรัพย์สภาพคล่องต่อหนี้สินระยะสั้น
จีนและฮ่องกง*	26	50
อินโดนีเซีย**	25.9	30.8
เกาหลีใต้**	35.3	101.4
มาเลเซีย*	14.6	41.6
ฟิลิปปินส์**	35.6	55.6
สิงคโปร์*	69.3	77.9

ที่มา: ADB (2009a)

*เป็นข้อมูลของไตรมาสที่ 4 ปีค.ศ. 2008

**เป็นข้อมูลเฉลี่ยของปีค.ศ. 2008

หากพิจารณาถึงการถือครองสินทรัพย์หรือกองทุนที่มีธุรกรรมเกี่ยวเนื่องกับสถาบันการเงินในสหรัฐอเมริกาที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ซับไพรม์นั้น งานศึกษาของ Shirai (2009) พบว่าธนาคารและสถาบันการเงินในภูมิภาคเอเชียมีพฤติกรรมไม่ชอบความเสี่ยง (risk averse) การลงทุนในสินทรัพย์ต่างประเทศจะเน้นไปที่ตราสารที่มีความเสี่ยงต่ำ เช่น ตัวเงินคลังของสหรัฐฯ และมีการลงทุนในหลักทรัพย์ที่ออกโดยสถาบันการเงินในต่างประเทศไม่สูงนัก ดังจะเห็นได้จากการลงทุนในหลักทรัพย์และกองทุนของเลแวนบราเดอร์สของสถาบันการเงินในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดของสินทรัพย์ของระบบธนาคารในแต่ละประเทศดังที่แสดงในตารางที่ ก.7

ตารางที่ ก.7 มูลค่าความเสียหายจากการลงทุนในหลักทรัพย์และกองทุนของเลแวนบราเดอร์สของประเทศในภูมิภาคเอเชีย

ประเทศ	การลงทุนในหลักทรัพย์และกองทุนของเลแวนบราเดอร์ส (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	สินทรัพย์ทั้งหมดของระบบธนาคาร (พันล้านเหรียญสหรัฐ)
ญี่ปุ่น	2.2	11,350
จีน	0.38	5,950
เกาหลีใต้	1.34	1,144

ที่มา: Reuter และ James et.al. (2008)

นอกจากนี้ ภาคการเงินของกลุ่มประเทศเอเชียยังไม่มีการออกตราสารอนุพันธ์ประเภทใหม่ๆ ที่มีความซับซ้อนมาก เช่น ตราสารที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อสังหาริมทรัพย์ รวมถึงยังมีระดับการลงทุนในตราสารดังกล่าวในปริมาณที่ต่ำ เพราะตลาดการเงินยังไม่พัฒนาเพียงพอที่จะมีความรู้ความเข้าใจในตราสารทางการเงินดังกล่าว ซึ่งแตกต่างไปจากสถาบันการเงินและกองทุนในสหรัฐอเมริกาหรือยุโรป

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ภาคการเงินในภูมิภาคเอเชียได้รับผลกระทบจากการถือครองสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพรม์ ดังจะพิจารณาได้จากตารางที่ ก.8 ซึ่งแสดงถึงการดัดลดสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพรม์ของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย

**ตารางที่ ก.8 การดัดลดสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพรม์ของประเทศ
ในภูมิภาคเอเชีย**

	ญี่ปุ่น	เกาหลีใต้	จีน	มาเลเซีย	ภูมิภาค เอเชีย
การดัดลดสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพรม์ (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	8.7	0.4	2.8	0.1	19.5
การดัดลดสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพรม์ (คิดเป็นสัดส่วนต่อสินทรัพย์ทั้งหมดของระบบธนาคาร)	0.08%	0.04%	0.05%	0.03%	0.09%

ที่มา: James et.al. (2008)

อีกทั้งสถาบันการเงินในภูมิภาคเอเชียยังมีความเข้มแข็งอยู่มาก หากพิจารณาฐานะทางสภาพคล่องของสถาบันการเงินในภูมิภาคเอเชียจากอัตราส่วนเงินกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง (Capital adequacy ratio) ในปี ค.ศ. 2009 จากตารางที่ ก.9 จะเห็นได้ว่าประเทศต่างๆ ในภูมิภาค เช่น อินโดนีเซีย เกาหลีใต้ มาเลเซีย และไทย ต่างมีอัตราส่วนดังกล่าวสูงกว่ามาตรฐาน Basel II ที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 8 และอยู่ในระดับที่สูงกว่าช่วงวิกฤตการณ์การเงินปี ค.ศ. 1997 ทั้งนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบในการกำกับดูแลสถาบันการเงิน และการดำเนินงานของสถาบันการเงินที่มีความระมัดระวังมากขึ้นนับตั้งแต่วิกฤตการณ์ทางการเงินในภูมิภาคเอเชียเมื่อปี ค.ศ. 1997 จึงทำให้ระบบสถาบันการเงินของประเทศเหล่านี้มีความแข็งแกร่ง และได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

และเมื่อพิจารณาการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินในภูมิภาคเอเชีย จากงานศึกษาของ ADB (2009a) จะพบว่าประเทศส่วนใหญ่ยังมีการขยายตัวของสินเชื่ออย่างต่อเนื่อง แต่มีอัตราการขยายตัวที่ไม่สูงมากนัก และมีการชะลอตัวนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 เว้นแต่บางประเทศ เช่น ใต้หวันและฮ่องกง ที่มีการหดตัวของสินเชื่อนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2008 การขยายตัวของสินเชื่อในภูมิภาคนี้ เป็นผลมาจากการที่สถาบันการเงินมีฐานะทางการเงินที่เข้มแข็งและมีสภาพคล่องอยู่ในระดับที่สูง

นอกจากนี้ ยังมีบางประเทศเช่น จีน ซึ่งมีอัตราการขยายตัวของสินเชื่อในระดับที่สูงแม้ในช่วงวิกฤตฯ ทั้งนี้เนื่องจากจีนมีปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ดี สถาบันการเงินมีความเข้มแข็ง มีตลาดในประเทศขนาดใหญ่ซึ่งสามารถรองรับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นต่อการส่งออกได้

ตารางที่ ก.9 อัตราส่วนกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยงของประเทศในภูมิภาคเอเชีย

ประเทศ	อัตราส่วนกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง ปี ค.ศ. 1997	อัตราส่วนกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง ปี ค.ศ. 2008
อินโดนีเซีย	8	16.8
เกาหลีใต้	7.25	10.9
มาเลเซีย	11.4	12.6
ฟิลิปปินส์	16	15.5
ไทย	9.81	15.3

ที่มา: ADB (2000) และ Pomerleano (2009)

จากข้อมูลที่ได้กล่าวมาแล้ว จึงสามารถสรุปได้ว่าภาคการเงินของภูมิภาคเอเชียมีความเข้มแข็งซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากบทเรียนจากวิกฤตการณ์การเงินในปี ค.ศ. 1997 จึงทำให้วิกฤตฯ ครั้งนี้ส่งผลกระทบต่อภาคการเงินของภูมิภาคแต่เพียงในระยะสั้นเท่านั้น และเป็นผลมาจากการปรับตัวในตลาดเงินที่รุนแรงกว่าที่ควรจะเป็น เนื่องจากความตื่นตระหนกของนักลงทุน แต่เมื่อระยะเวลาผ่านไป สถานการณ์ต่างๆ ในภาคการเงินมีการปรับตัวเข้าสู่ภาวะปกติดังเช่นในช่วงก่อนการแพร่กระจายผลกระทบจากวิกฤตฯ จากสหรัฐอเมริกา

ก.6.2 ช่องทางตลาดทุน

การเคลื่อนไหวของดัชนีหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาจะส่งผลกระทบให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะวิกฤตฯ ซึ่งนักลงทุนมีความอ่อนไหวมากเป็นพิเศษ ดังจะเห็นได้จากงานศึกษาของ Diebold และ Yilmaz (2008) ที่พบว่า

ผลตอบแทนของตลาดหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกา สามารถเปลี่ยนแปลงผลตอบแทนของตลาดหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียในทิศทางเดียวกันที่ระดับเฉลี่ยประมาณร้อยละ 7.1¹⁹

งานศึกษาของ Frank และ Fesse (2008) ได้ทำการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เชิงพลวัตแบบมีเงื่อนไข (Dynamic conditional correlation: DCC) ระหว่างความเสี่ยงในตลาดเงินของสหรัฐอเมริกากับความเสี่ยงในตลาดทุนของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ในเอเชีย ซึ่งผลการศึกษาพบว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน และระดับความสัมพันธ์ของตลาดทุนในสองภูมิภาคเพิ่มสูงขึ้นหลังจากการเกิดวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาที่เลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย

งานศึกษาดังกล่าวได้ผลสรุปที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในช่วงวิกฤตฯ ซึ่งจะเห็นได้จากการที่ตลาดหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียนั้นมีความอ่อนไหวต่อวิกฤตฯ ที่เริ่มต้นกำเนิดในสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างมาก เช่น ในวันที่ 15 กันยายนปี ค.ศ. 2008 เมื่อเลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลายนั้น ดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียได้มีการปรับตัวลดลงอย่างมากตามดัชนีหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกา แม้เหตุการณ์ดังกล่าวจะยังไม่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงของภูมิภาคเอเชียก็ตาม ดังที่แสดงในตารางที่ ก.10

ตารางที่ ก.10 การปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียเมื่อเลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย

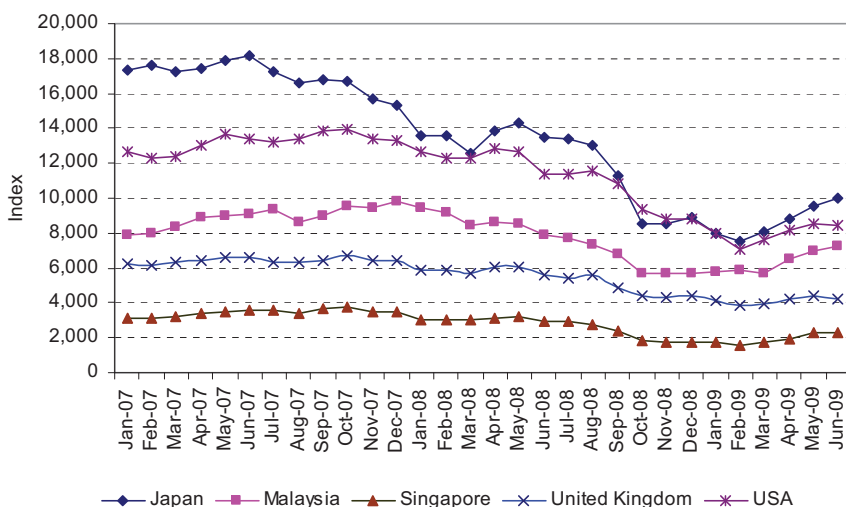
ดัชนีหลักทรัพย์	การปรับตัวในวันที่เลแมนบราเดอร์สเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย (ร้อยละ)
ดัชนี Dow Jones (สหรัฐอเมริกา)	-4.4
ดัชนี Nikkei -225 (ญี่ปุ่น)	-4.95
ดัชนี Hang Seng (ฮ่องกง)	-5.4
ดัชนี Shanghai Composite (จีน)	-4.47
ดัชนี SET (ไทย)	-2.78

ที่มา: Bloomberg

¹⁹ โดยผลตอบแทนของตลาดหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาส่งผ่านมายังผลตอบแทนของตลาดหลักทรัพย์ในเกาหลีใต้ ร้อยละ 8.3 มาเลเซีย ร้อยละ 4.1 ฟิลิปปินส์ ร้อยละ 11.1 ไต้หวัน ร้อยละ 6.4 ไทย ร้อยละ 6.3 และสิงคโปร์ ร้อยละ 16.8

นอกจากนี้ การเคลื่อนไหวของดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียและสหรัฐอเมริกาในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ ยังมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางเดียวกัน โดยเฉพาะช่วงทิศทางขาลงของตลาดหลักทรัพย์ในปี ค.ศ. 2008 ดังที่แสดงในภาพที่ ก.7

ภาพที่ ก.7 การเคลื่อนไหวของดัชนีหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชีย

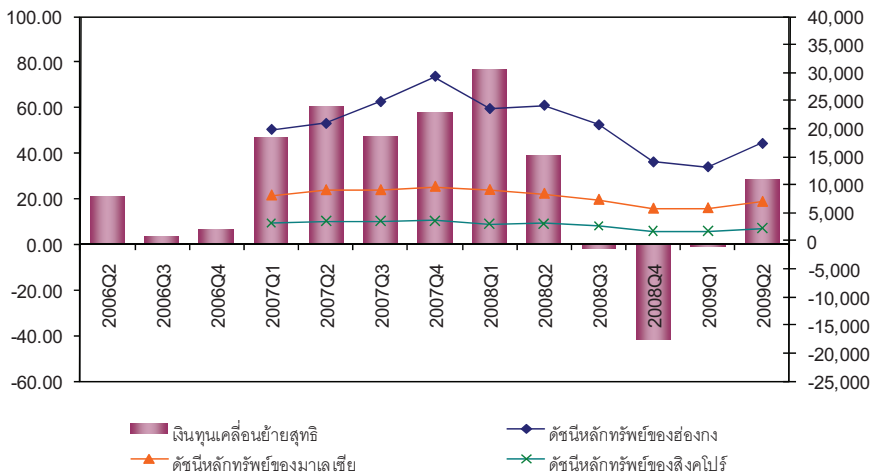


ที่มา: CEIC

สาเหตุของการส่งผ่านผลกระทบจากประเทศอื่นมายังตลาดทุนในเอเชีย อาจมาจากผลของการติดต่อ (Contagion effect) เป็นสำคัญ Dash และ Mallick (2009) และ Kogrid และคณะ (2009) ได้ศึกษาถึงผลจากการติดต่อ (Contagion effect) ที่เกิดขึ้นกับตลาดหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชีย โดยงานของ Dash และ Mallick (2009) พิจารณาถึงผลจากการติดต่อจากวิกฤตฯ ในสหรัฐอเมริกา มายังตลาดหลักทรัพย์ของอินเดีย ขณะที่ Kogrid และคณะ (2009) ศึกษาถึงผลดังกล่าวในช่วงที่วิกฤตการณ์ทางการเงินในปี ค.ศ. 1997 แพร่กระจายจากไทยไปมาเลเซีย

หากทำการพิจารณาเฉพาะตลาดหลักทรัพย์ในกลุ่มตลาดเกิดใหม่ (Emerging markets) จะพบว่าการปรับตัวลดลงของดัชนีหลักทรัพย์นั้น สอดคล้องกับการไหลออกของเงินลงทุนต่างประเทศ ในหลักทรัพย์ของภูมิภาคด้วยซึ่งมีความรุนแรงมากในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ดังที่แสดงในภาพที่ ก.8

ภาพที่ ก.8 การไหลเข้าของเงินลงทุนสุทธิในหลักทรัพย์ในเอเชียและดัชนีหลักทรัพย์
ของบางประเทศของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ในภูมิภาคเอเชีย



ที่มา: IMF (2009a) และ CEIC

การปรับตัวลดลงของดัชนีหลักทรัพย์และการไหลออกของเงินทุนจากต่างประเทศในช่วงเวลาดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการปรับเปลี่ยนของความชอบในความเสี่ยง (Risk appetite) ของนักลงทุน เนื่องจากนักลงทุนมองว่าการลงทุนในกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ เช่น ในภูมิภาคเอเชียมีความเสี่ยงสูง จึงเกิดการโยกย้ายเงินทุนออกจากภูมิภาคนี้ แต่จากภาพที่ ก.8 จะเห็นว่าเงินลงทุนไหลเข้ามายังภูมิภาคนี้อีกครั้งในช่วงเวลาไม่นาน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการไหลออกของเงินทุนในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เป็นการปรับตัวในลักษณะที่รุนแรงเกินกว่าที่ควรจะเป็น (Overshoot) ไม่ได้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยพื้นฐานอย่างแท้จริง และเมื่อพิจารณาดัชนีหลักทรัพย์เป็นรายประเทศ จะพบว่าดัชนีหลักทรัพย์ของประเทศในภูมิภาคเอเชียมีการปรับตัวสูงขึ้นกว่าของสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างมาก ดังที่แสดงในตารางที่ ก.11

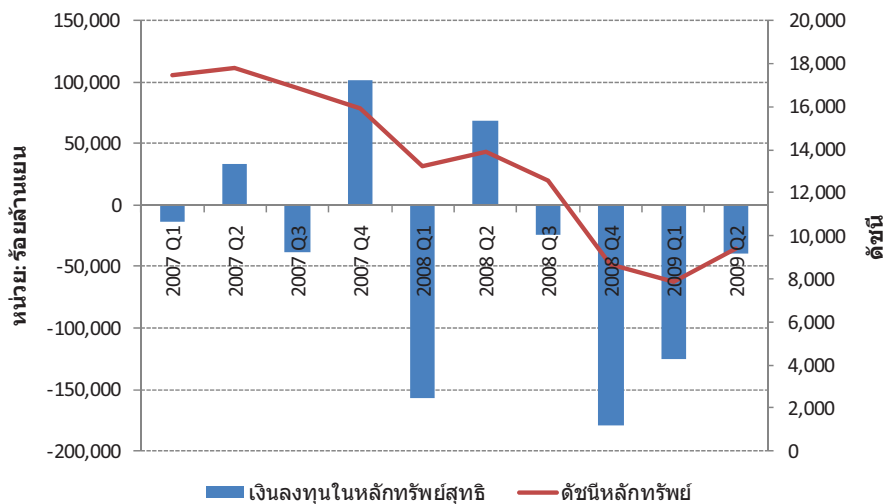
ในส่วนในตลาดหลักทรัพย์ญี่ปุ่น ซึ่งเป็นตลาดที่พัฒนาแล้ว (Mature market) ในเอเชีย จะมีการปรับตัวลดลงของดัชนีหลักทรัพย์อย่างรุนแรงในไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการไหลออกสุทธิของเงินลงทุนในหลักทรัพย์ ดังที่แสดงในภาพที่ ก.9 เนื่องจากการปรับการคาดการณ์ของนักลงทุนว่าเศรษฐกิจของญี่ปุ่นอาจเข้าสู่ภาวะถดถอยอีกครั้งจากการลดลงของการค้าระหว่างประเทศเพราะการชะลอตัวของเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาและการแข็งค่าของค่าเงินเยน หลังจากที่มีเริ่มมีการฟื้นตัวในปี ค.ศ. 2007 จากภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1991

ตารางที่ ก.11 การปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาและภูมิภาคเอเชียปี ค.ศ. 2009
(ข้อมูลเดือนมกราคม-พฤศจิกายนเมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2008)

ประเทศ	การปรับตัวของดัชนีหลักทรัพย์ (ร้อยละ)
สหรัฐอเมริกา	14.7
ญี่ปุ่น	12.6
จีน	80
อินโดนีเซีย	80
ไทย	57.1
สิงคโปร์	53.5
มาเลเซีย	42.3
เกาหลีใต้	39.5

ที่มา: ADB (2009a)

ภาพที่ ก.9 เงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิและดัชนีหลักทรัพย์ของญี่ปุ่น



ที่มา: CEIC และธนาคารกลางของญี่ปุ่น

กล่าวโดยสรุป ภูมิภาคเอเชียได้รับการส่งผ่านผลกระทบจากวิกฤตฯ ผ่านช่องทางตลาดทุน ในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเป็นช่วงที่วิกฤตฯ ได้ลุกลามไปยังภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงของสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ดี ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่นั้น เป็นการปรับตัวที่รุนแรงกว่าที่ควรจะเป็น (Overshoot) ในช่วงที่นักลงทุนมีความอ่อนไหวต่อวิกฤตฯ เท่านั้น ดัชนีตลาดหลักทรัพย์ในภูมิภาคมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นจนเข้าใกล้ระดับก่อนเกิดวิกฤตฯ และ

เริ่มมีการไหลเข้าของเงินทุนมายังภูมิภาคนี้อีกครั้งตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2009 ในส่วนของตลาดทุนของญี่ปุ่น ซึ่งเป็นตลาดที่พัฒนาแล้วในภูมิภาคเอเชีย ก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ เช่นกัน อันเป็นผลมาจากการปรับการคาดการณ์ของนักลงทุนในภาวะเศรษฐกิจของญี่ปุ่น จึงทำให้มีการปรับตัวลดลงของดัชนีหลักทรัพย์และการไหลออกของเงินลงทุนสุทธิในหลักทรัพย์อย่างรุนแรงในไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008

ก.6.3 ช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

ประเทศในภูมิภาคเอเชียส่วนใหญ่พึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก และมีสหรัฐอเมริกาเป็นตลาดปลายทางที่สำคัญ ในปี ค.ศ. 2008 สัดส่วนการส่งออกของภูมิภาคเอเชียไปยังสหรัฐอเมริกา คิดเป็นร้อยละ 28.6 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด ดังนั้น เมื่อเกิดวิกฤตฯ ขึ้นในสหรัฐอเมริกา จะส่งผลให้อุปสงค์ต่อสินค้าขั้นสุดท้ายของสหรัฐอเมริกาปรับตัวลดลงอย่างรุนแรง และส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังประเทศผู้ส่งออก อีกทั้งลักษณะการผลิตสินค้าในภูมิภาคเอเชียที่อยู่ในรูปแบบเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ ทำให้ผลกระทบจากการหดตัวของอุปสงค์ในสินค้าขั้นสุดท้าย จะถูกส่งต่อจากประเทศผู้ประกอบสินค้ามายังประเทศผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบในภูมิภาคอีกด้วย จึงกล่าวได้ว่าประเทศในภูมิภาคเอเชียได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ในด้านการค้าระหว่างประเทศทั้งจากการค้าทางตรงและทางอ้อม

หากพิจารณาการค้าทางตรงระหว่างภูมิภาคเอเชียกับสหรัฐอเมริกา จะพบว่ามูลค่าการส่งออกไปสหรัฐอเมริกามีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 2005 แต่วิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกหดตัวอย่างมาก ดังที่แสดงในตารางที่ ก.12 โดยประเทศที่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงได้แก่ญี่ปุ่นและมาเลเซีย

ตารางที่ ก.12 การหดตัวของการส่งออกจากประเทศในภูมิภาคเอเชียไปสหรัฐอเมริกา
ในปี ค.ศ. 2009

ประเทศ	อัตราการหดตัวของมูลค่าการส่งออก ไปสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 2009
จีน	-12
ญี่ปุ่น	-31.1
เกาหลีใต้	-18.4
ไต้หวัน	-21.9
มาเลเซีย	-24.3
ไทย	-18.9

ที่มา: International Trade Administration, US Department of Commerce

นอกจากนี้ ประเทศในภูมิภาคเอเชียยังมีความสัมพันธ์กับสหรัฐอเมริกาในรูปแบบของการค้าทางอ้อมอีกด้วย ผ่านทางการค้าในชิ้นส่วนและส่วนประกอบ (Parts and components) ระหว่างประเทศภายในภูมิภาคเดียวกัน งานศึกษาของ Chia (2010) Authukorala และ Kohpaiboon (2009) และ Singapore Ministry of Trade and Industry (2009) พบว่าการค้าในชิ้นส่วนและส่วนประกอบระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย เป็นผลมาจากลักษณะการผลิตของอุตสาหกรรมที่เป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ จึงมีการค้าในชิ้นส่วนและส่วนประกอบเพื่อนำมาใช้ในการประกอบเป็นสินค้าขั้นสุดท้ายส่งไปจำหน่ายยังตลาดภายนอกภูมิภาค ซึ่งได้แก่กลุ่มประเทศ G3 ซึ่งสอดคล้องกับสถิติการค้าของภูมิภาคเอเชียที่พบว่าการค้าในชิ้นส่วนและส่วนประกอบคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.6 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของภูมิภาคในปี ค.ศ. 2006 และกว่าร้อยละ 50 เป็นการค้าในภูมิภาคเดียวกัน (Intra-regional trade)

งานศึกษาของ Authukorala และ Kohpaiboon (2009) พบว่าจีนเป็นตลาดปลายทางที่สำคัญที่สุดสำหรับการค้าชิ้นส่วนและส่วนประกอบภายในภูมิภาค โดยการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมของจีนจากประเทศในภูมิภาคเอเชียกว่าร้อยละ 40 จะอยู่ในลักษณะของชิ้นส่วนและส่วนประกอบสำหรับนำมาผลิตสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีลักษณะเป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ โดยมีจีนเป็นฐานการประกอบสินค้า ซึ่งได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และเครื่องจักรกล นอกจากนี้ งานศึกษาของ Authukorala และ Kohpaiboon (2009) และ Singapore Ministry of Trade and Industry (2009) ยังเน้นถึงบทบาทของจีนในการเป็นผู้นำเข้าชิ้นส่วนและส่วนประกอบของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีลักษณะเป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศและเป็นอุตสาหกรรมส่งออกหลักที่สร้างรายได้สูงเป็นอันดับหนึ่งให้กับประเทศในภูมิภาคอาเซียนและจีน โดยประเทศในภูมิภาคอาเซียนทำหน้าที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบ เพื่อส่งให้จีนนำไปประกอบเป็นสินค้าขั้นสุดท้ายก่อนส่งออกไปจำหน่ายยังกลุ่มประเทศ G3 ดังนั้น การที่เศรษฐกิจของตลาดปลายทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกา มีการหดตัวจากวิกฤตที่เกิดขึ้น จะส่งผลกระทบผ่านช่องทางการค้าทางอ้อมมายังประเทศต่างๆ ที่เป็นผู้ส่งออกชิ้นส่วนและส่วนประกอบให้กับจีนได้

อย่างไรก็ตาม จากตารางที่ ก.13 จะเห็นได้ว่ามูลค่าการนำเข้าของจีนจากภูมิภาคเอเชียจะมีการปรับตัวลดลงก่อนการหดตัวของมูลค่าส่งออกจากจีนไปสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป ทั้งนี้เนื่องจากการนำเข้าของจีนจากภูมิภาคเอเชียนั้นอยู่ในรูปของชิ้นส่วนและส่วนประกอบ การลดลงของการนำเข้านี้เกิดจากการหดตัวของคำสั่งซื้อในสินค้าขั้นสุดท้าย และเป็นสัญญาณว่ามูลค่าการส่งออกในช่วงเวลาถัดไปจะมีการปรับตัวลดลง ซึ่งสอดคล้องกับสถิติการค้าระหว่างประเทศซึ่งแสดงในตารางที่ ก.13 ที่แสดงให้เห็นว่าประเทศในภูมิภาคเอเชียได้รับผลกระทบทางการค้าทางอ้อมผ่านเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

ตารางที่ ก.13 มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของเงิน

	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่า การส่งออก		การเปลี่ยนแปลงในมูลค่า การนำเข้า
	สหรัฐอเมริกา	สหภาพยุโรป	ภูมิภาคเอเชียตะวันออก
ไตรมาสที่ 4 ปี ค.ศ. 2008	4.1	0.7	-23.5
ไตรมาสที่ 1 ปี ค.ศ. 2009	-17.7	-14.7	-35.3

ที่มา: Authukorala และ Kohpaiboon (2009)

ในส่วนของการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียนั้น จะพบว่ายังมีการไหลเข้าสู่ของเงินลงทุนทางตรงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าภูมิภาคเอเชียไม่ได้รับการส่งผ่านผลกระทบจากวิกฤตฯ ผ่านช่องทางนี้แต่อย่างใด เว้นแต่บริษัทที่อยู่ในเครือของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ โดยตรง อาจได้รับผลกระทบในด้านการพึ่งพิงแหล่งเงินทุนจากบริษัทแม่ ในกรณีของบริษัทแม่มีที่ตั้งอยู่ในประเทศที่เป็นต้นตอหรือได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่รุนแรง

กล่าวโดยสรุป จากการที่ภูมิภาคเอเชียพึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก จึงทำให้ได้รับผลกระทบด้านการค้าระหว่างประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างรุนแรงจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา โดยผลกระทบด้านการค้าทางอ้อมนั้น เกิดขึ้นจากการที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียทำหน้าที่เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบให้กับจีน ซึ่งเป็นผู้ประกอบสินค้าก่อนส่งไปจำหน่ายยังกลุ่มประเทศ G3 อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ จะพบว่าไม่ได้รับผลกระทบอย่างใด

ก.6.4 บทสรุปและสถานการณ์ปัจจุบัน

ผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่มีต้นตอในสหรัฐอเมริกา มีการส่งผ่านมายังภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านช่องทางด้านการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศในภูมิภาคเอเชียเป็นประเทศที่พึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก และสหรัฐอเมริกาจัดเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญของประเทศในภูมิภาคนี้ จึงทำให้ได้รับผลกระทบในรูปแบบการค้าทางตรงและทางอ้อม

ในส่วนของช่องทางภาคการเงินนั้น ประเทศในภูมิภาคเอเชีย ไม่ได้รับผลกระทบจากความเสียหายจากหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพร์มหรือการมีธุรกรรมกับสถาบันการเงินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ มากนัก เนื่องจากภาคการเงินของภูมิภาคมีความเข้มแข็ง โดยเฉพาะภาคสถาบันการเงินในกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ของเอเชีย อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบและการดำเนินการหลังเกิดวิกฤตการณ์การเงินปี ค.ศ. 1997 จะมีเพียงผลกระทบจากการดึงตัวของสภาพคล่องในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 เท่านั้น

ในส่วนของช่องทางตลาดทุนนั้น ตลาดหลักทรัพย์ในภูมิภาคเอเชียมีการผันแปรไปในทิศทางเดียวกันกับตลาดหลักทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาอยู่แล้ว และได้รับผลกระทบที่รุนแรงในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ดังจะเห็นได้จากการปรับตัวลดลงของดัชนีหลักทรัพย์ เพราะผลจากการติดต่อกับสหรัฐอเมริกาและการไหลออกของเงินลงทุนสุทธิในหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตาม การปรับตัวที่เกิดขึ้นในตลาดหลักทรัพย์ในกลุ่มตลาดเกิดใหม่มาจากความอ่อนไหว การปรับเปลี่ยนความชอบในความเสี่ยงของนักลงทุนและการคาดการณ์แนวโน้มตลาดในระยะสั้น มากกว่าการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้าง ในขณะที่ตลาดหลักทรัพย์ของญี่ปุ่นซึ่งเป็นตลาดที่พัฒนาแล้ว ประสบปัญหาการปรับเปลี่ยนการคาดการณ์ของนักลงทุนว่าเศรษฐกิจญี่ปุ่นอาจเข้าสู่ภาวะถดถอยอีกครั้ง จึงทำให้มีการปรับตัวลดลงของดัชนีหลักทรัพย์และมีการไหลออกสุทธิของเงินลงทุนในหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 ดัชนีตลาดหลักทรัพย์ทั้งในกลุ่มตลาดเกิดใหม่และญี่ปุ่นมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าในส่วน of ญี่ปุ่น การปรับตัวที่เพิ่มขึ้นนี้จะยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่ากลุ่มตลาดเกิดใหม่ในเอเชียและสหรัฐอเมริกาก็ตาม

ก.7 มาตรการของสหรัฐอเมริกาในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงมาตรการของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้น โดยจะแบ่งมาตรการออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ การใช้นโยบายการเงินในการกระตุ้นเศรษฐกิจ มาตรการในการช่วยเหลือภาคการเงิน มาตรการในการปรับปรุงการกำกับดูแลภาคการเงิน และมาตรการในการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Stimulus package)

ก.7.1 นโยบายการเงิน

ธนาคารกลางของสหรัฐอเมริกา (Federal Reserve) ได้ใช้นโยบายการเงินในการเพิ่มสภาพคล่องในตลาดเงิน ลดต้นทุนการกู้ยืม และเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจโดยการผ่านมาตรการต่าง ๆ ดังนี้

- ลดอัตราดอกเบี้ยนโยบาย (Federal funds rate) ลงอย่างต่อเนื่องจนอยู่ในระดับร้อยละ 0.0 และคงอัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ระดับนี้ตั้งแต่เดือนธันวาคม ค.ศ. 2008 จนถึงปัจจุบัน
- การประกาศซื้อพันธบัตรรัฐบาลและหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมของภาคอสังหาริมทรัพย์ (Mortgage-related securities) เป็นวงเงิน 1.25 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ
- จัดตั้งโครงการปล่อยกู้หลักทรัพย์ที่ได้รับการค้ำประกันจากสินทรัพย์ (Term Asset-Backed Securities Loan Facility: TALF) ขึ้นเพื่อสนับสนุนการซื้อหลักทรัพย์ที่มีสินทรัพย์ค้ำประกัน โดยสินทรัพย์ดังกล่าวประกอบด้วย เงินกู้ของนักเรียนนักศึกษา

เงินกู้ของอุตสาหกรรมยานยนต์ เงินกู้ของบัตรเครดิต และเงินกู้ที่มีการค้ำประกัน โดยสำนักบริหารธุรกิจขนาดเล็ก (Small Business Administration) ซึ่งคาดว่าจะสามารถก่อให้เกิดการปล่อยกู้ให้กับผู้บริโภคและธุรกิจขนาดเล็กได้สูงถึง 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

- การประกาศซื้อตั๋วเงินคลังระยะยาวเป็นวงเงินไม่เกิน 300 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งส่งผลให้อัตราผลตอบแทนของตั๋วเงินคลังระยะ 10 ปี (10-year Treasury yield) ลดลงจากร้อยละ 2.9 เหลือต่ำกว่าร้อยละ 2.6

ก.7.2 มาตรการในการช่วยเหลือภาคการเงิน

รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ออกมาตรการต่างๆ ในการช่วยเหลือภาคการเงิน สามารถสรุปได้ดังนี้

- กระทรวงการคลังของสหรัฐฯ ได้เข้าควบคุมกิจการของแฟนนีเมและเฟรตดีแมค ซึ่งเป็นวิสาหกิจของรัฐ (Government-sponsored enterprise: GSE) ในด้านสินเชื่ออสังหาริมทรัพย์
- ธนาคารกลางสหรัฐฯ ให้ความช่วยเหลือแก่เอไอจีซึ่งเป็นบริษัทด้านการประกันภัยขนาดใหญ่เป็นวงเงิน 123 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- ธนาคารกลางสหรัฐฯ อนุมัติให้โกลด์แมนแซคส์และมอร์แกนสแตนลีย์ซึ่งเป็นวาณิชธนกิจขนาดใหญ่เปลี่ยนสภาพเป็นธนาคาร เพื่อให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ มีอำนาจการกำกับดูแลและตรวจสอบสถาบันการเงินทั้งสองแห่ง และสร้างช่องทางให้สถาบันการเงินทั้งสองสามารถกู้ยืมเงินจากธนาคารกลางผ่านหน้าต่างเงินกู้ซื้อลด (Discount window) ได้
- ธนาคารกลางสหรัฐฯ ปล่อยกู้ให้กับเจพีมอร์แกนและเชสเป็นวงเงิน 29 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อใช้ในการซื้อกิจการของแบร์สเติร์นส์ซึ่งเป็นวาณิชธนกิจขนาดใหญ่ที่ประสบปัญหาการขาดทุนอย่างหนักเนื่องจากวิกฤตการณ์ซับไพรม์ เพื่อป้องกันการล้มละลายของแบร์สเติร์นส์ที่อาจก่อให้เกิดภาวะตื่นตระหนกในตลาดเงิน
- การประกาศใช้กฎหมายสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจฉบับฉุกเฉิน ปี ค.ศ. 2008 (Emergency Economic Stabilization Act 2008) ซึ่งนำมาสู่การจัดตั้งโครงการบรรเทาสินทรัพย์ที่มีปัญหา (Troubled Asset Relief Program: TARP) วงเงิน 700 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อใช้ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการเงินของสหรัฐอเมริกาผ่านการเข้าไปถือหุ้นในสถาบันการเงินและการซื้อสินทรัพย์ที่มีปัญหา (Toxic assets) จากวิกฤตการณ์ซับไพรม์ ซึ่งในปัจจุบันกระทรวงการคลังสหรัฐฯได้

ใช้วงเงินภายใต้ TARP ไปแล้วทั้งสิ้นร้อยละ 42 ของวงเงินทั้งหมด โดย TARP นี้ได้รับการขยายเวลาดำเนินการไปจนถึงเดือนตุลาคมปี ค.ศ. 2010

- การแก้ไขปัญหาสินทรัพย์ที่มีปัญหา (Toxic assets) ผ่านการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnership Investment) โดยการใช้เม็ดเงินจากภาคเอกชนร่วมกับเงินจาก TARP ในการซื้อสินทรัพย์ที่มีปัญหาจากสถาบันการเงินเพื่อทำให้สถาบันการเงินมีความแข็งแกร่งมากขึ้น
- กระทรวงการคลัง ธนาคารกลาง และบริษัทประกันเงินฝากของสหรัฐอเมริกา (Federal Deposit Insurance Corporation: FDIC) ร่วมกันค้ำประกันความเสียหายจากสินทรัพย์ที่มีปัญหา (Toxic assets) ของซีดีทีกรุ๊ปในวงเงิน 306 พันล้านเหรียญสหรัฐ²⁰ นอกจากนี้ กระทรวงการคลังยังได้ให้การสนับสนุนด้านการเงินเพิ่มเติมกับซีดีทีกรุ๊ปภายใต้ TARP อีกเป็นวงเงินรวมทั้งสิ้น 45 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- การจัดทำทดสอบภาวะวิกฤต (Stress test) กับสถาบันการเงินขนาดใหญ่จำนวน 19 แห่ง เพื่อหามาตรการในการรับมือในกรณีที่เกิดวิกฤตการณ์รุนแรงขึ้นในอนาคต

ก.7.3 มาตรการในการปรับปรุงการกำกับดูแลภาคการเงิน

รัฐบาลสหรัฐฯ ได้มีการเสนอกฎหมายต่างๆ ไปยังรัฐสภาเพื่อปรับปรุงการกำกับดูแลภาคการเงิน ประกอบด้วย

- การเสนอให้เพิ่มอำนาจให้ธนาคารกลางในการกำกับดูแลธุรกิจที่ไม่ใช่ธนาคารที่อาจส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของระบบการเงินของประเทศ
- การเสนอให้จัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบธนาคารระดับชาติ (National Bank Supervisor) โดยเป็นการรวมองค์กรต่างๆ ที่ทำหน้าที่กำกับดูแลระบบธนาคารให้เป็นองค์กรเดียว
- การเสนอให้เพิ่มการกำกับดูแลตลาดสำหรับธุรกรรมการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ (Securitization market) ในด้านความโปร่งใสและการกำกับดูแลบริษัทจัดอันดับความน่าเชื่อถือ (Credit rating)
- การเสนอให้เพิ่มการกำกับดูแลการซื้อขายตราสารอนุพันธ์ผ่านตลาดต่อรองหรือนอกตลาด (over-the-counter)

²⁰ ภายใต้การให้ความช่วยเหลือนี้ ซีดีทีกรุ๊ปจะเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหาย 29 พันล้านเหรียญสหรัฐแรก ความเสียหายส่วนที่เหลือจะเป็นภาระของทั้ง 3 หน่วยงานที่ร่วมกันค้ำประกันความเสียหาย

- ธนาคารกลางสหรัฐฯ เสนอแนวทางการกำกับดูแลการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารสถาบันการเงิน เพื่อไม่ให้เกิดการกำหนดค่าตอบแทนสร้างแรงจูงใจที่ทำให้ผู้บริหารดำเนินนโยบายที่สร้างความเสี่ยงให้กับสถาบันการเงิน

ก.7.4 มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ

สำหรับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา สามารถสรุปได้ดังนี้

- การประกาศใช้กฎหมายกระตุ้นเศรษฐกิจ ปี ค.ศ. 2008 (Economic Stimulus Act 2008) ซึ่งมีสาระสำคัญได้แก่การลดภาษีให้กับผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง การสร้างแรงจูงใจด้านภาษีให้กับภาคธุรกิจ เช่น การหักค่าใช้จ่ายและค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ การขยายเพดานสินเชื่อสังหาริมทรัพย์ที่แพลนนี้เมและเฟรตดีแมคซึ่งเป็นวิสาหกิจของรัฐสามารถซื้อได้
- การประกาศใช้กฎหมายฟื้นฟูเศรษฐกิจและการลงทุนแห่งสหรัฐอเมริกา ปี ค.ศ. 2009 (American Recovery and Reinvestment Act 2009) ภายใต้วงเงิน 787.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อใช้ในการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการลดภาษีและการลงทุนของภาครัฐ โดยการใช้จ่ายของภาครัฐผ่านกฎหมายฉบับนี้จะเน้นไปที่โครงการที่เกี่ยวข้องกับพลังงานสะอาด การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน สะพาน ระบบส่งน้ำ) การศึกษา การลดภาษี การสร้างงาน การลดต้นทุนด้านสาธารณสุข การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ เป็นต้น
- รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ใช้เงินจำนวน 75.9 พันล้านเหรียญสหรัฐภายใต้ TARP ในการช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งรวมถึงการให้ความช่วยเหลือกับเจเนอรัล มอเตอร์และไครซ์เลอร์โดยรัฐบาลสหรัฐอเมริกาคจะเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 60 ในเจเนอรัล มอเตอร์และถือหุ้นร้อยละ 8 ในไครซ์เลอร์

สำหรับข้อวิจารณ์ต่อมาตรการของรัฐบาลสหรัฐอเมริกานั้น ในส่วนของมาตรการช่วยเหลือภาคการเงิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง TARP นั้น ถูกวิจารณ์ว่าวงเงินไม่เพียงพอที่จะใช้ในการซื้อสินทรัพย์ที่มีปัญหาจากสถาบันการเงิน และการให้ความช่วยเหลือสถาบันการเงินผ่าน TARP ไม่สามารถแก้ไขปัญหาสภาพคล่องในตลาดการเงินได้ เพราะไม่มีหลักประกันว่าสถาบันการเงินที่ได้รับความช่วยเหลือจะเริ่มทำการปล่อยกู้อีกครั้ง อีกทั้งการใช้การลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnership Investment) ในการซื้อสินทรัพย์ที่มีปัญหานั้น จะมีความยุ่งยากในการกำหนดราคาสินทรัพย์ เนื่องจากสินทรัพย์ที่มีปัญหาส่วนมากอยู่ในรูปแบบของตราสารอนุพันธ์ที่มีความซับซ้อนมาก ยากแก่การทราบมูลค่าที่แท้จริงในยามที่เกิดวิกฤตฯ

สำหรับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านกฎหมายฟื้นฟูเศรษฐกิจและการลงทุนแห่งสหรัฐอเมริกาปี ค.ศ. 2009 (American Recovery and Reinvestment Act 2009) นั้น ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ในเรื่องของการมีข้อความให้ซื้อสินค้าสหรัฐอเมริกาในมาตรการดังกล่าว ซึ่งทำให้สหรัฐอเมริกาถูกโจมตีว่ากำลังจะใช้มาตรการกีดกันทางการค้าอีกด้วย

อย่างไรก็ดี Congressional Budget Office (CBO) ได้มีการประมาณว่าในไตรมาสสุดท้ายของปี ค.ศ. 2009 กฎหมายฉบับนี้ก่อให้เกิดการสร้างงานใหม่สูงถึง 2.1 ล้านตำแหน่ง และก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ 3.5 ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีการคาดการณ์ว่ากฎหมายฉบับนี้จะช่วยให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจมากขึ้นในปี ค.ศ. 2010

ก.8 มาตรการของยุโรปในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงมาตรการของภาครัฐใช้ในการรับมือวิกฤตฯ ในยุโรป โดยจะแบ่งมาตรการออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ การใช้นโยบายการเงินในการกระตุ้นเศรษฐกิจ มาตรการในการช่วยเหลือภาคการเงิน มาตรการในการปรับปรุงการกำกับดูแลสถาบันการเงินและมาตรการในการกระตุ้นเศรษฐกิจ

ก.8.1 นโยบายการเงิน

ธนาคารกลางของสหภาพยุโรปใช้นโยบายการเงินในการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยการลดอัตราดอกเบี้ยลงจากร้อยละ 4.5 ในเดือนกันยายนปี ค.ศ. 2008 เหลือร้อยละ 2 ในเดือนมกราคมปี ค.ศ. 2009 และอยู่ที่ระดับร้อยละ 1 ในเดือนพฤษภาคมปี ค.ศ. 2009 และคงอัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ระดับนี้จนถึงสิ้นปี ค.ศ. 2009

ในขณะที่ธนาคารกลางของอังกฤษก็ได้มีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนกันยายนปี ค.ศ. 2008 จากร้อยละ 5 มาอยู่ที่ร้อยละ 0.5 ในเดือนเมษายนปี ค.ศ. 2009 และคงอัตราดอกเบี้ยจนถึงเดือนธันวาคมปี ค.ศ. 2009 นอกจากนี้ธนาคารกลางของอังกฤษยังได้เพิ่มปริมาณเงินในระบบอีกเป็นจำนวน 125 ล้านปอนด์เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจอีกทางหนึ่งด้วย

ก.8.2 มาตรการในการช่วยเหลือภาคการเงิน

สาระสำคัญของมาตรการนี้ได้แก่การเข้าไปให้ความช่วยเหลือสถาบันการเงินที่มีปัญหาในด้านสภาพคล่อง อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากวิกฤตฯ ที่แพร่กระจายเข้ามาในยุโรป โดยมาตรการที่กลุ่มประเทศในยุโรปประกาศใช้ สามารถสรุปได้ดังนี้

- การขยายวงเงินการรับประกันเงินฝาก ซึ่งนอกเหนือจากที่แต่ละประเทศดำเนินการเองแล้ว ที่ประชุมรัฐมนตรีคลังของสหภาพยุโรปยังเห็นชอบให้กำหนดแนวทางร่วมกันในด้านการรับประกันเงินฝาก โดยรัฐบาลแต่ละประเทศจะขยายวงเงินขั้นต่ำ

ในการรับประกันเงินฝากจาก 20,000 ยูโร เป็น 50,000 ยูโร นอกจากนี้ในแต่ละประเทศมีการขยายวงเงินการรับประกันเงินฝาก ดังนี้

- รัฐบาลสหราชอาณาจักรประกาศขยายวงเงินรับประกันเงินฝากเป็น 50,000 ปอนด์
- รัฐบาลไอร์แลนด์ประกาศรับประกันเงินฝากเต็มจำนวนให้กับธนาคารจำนวน 6 แห่ง
- รัฐบาลเยอรมันประกาศรับประกันบัญชีเงินฝากเอกชนทุกบัญชี
- การให้ความช่วยเหลือในการเพิ่มทุนให้กับสถาบันการเงิน ซึ่งเป็นมาตรการที่ประกาศใช้ในเกือบทุกประเทศ เช่น
 - รัฐบาลฝรั่งเศสจัดเตรียมเงินกู้จำนวน 320 ล้านยูโรให้กับธนาคารและสถาบันการเงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง และเตรียมวงเงินอีก 40 พันล้านยูโรสำหรับให้ความช่วยเหลือในการเพิ่มทุนของสถาบันการเงิน
 - รัฐบาลเยอรมันประกาศแผนค้ำประกันเงินกู้ให้กับภาคธนาคารจำนวน 400 ล้านยูโร อีกทั้งยังมีการจัดตั้งกองทุนเสถียรภาพตลาดการเงิน (Soffin) เพื่อเป็นแหล่งให้ความช่วยเหลือสถาบันการเงินในด้านสภาพคล่องและให้ความช่วยเหลือด้านการเพิ่มทุน รวมถึงจัดตั้งสถาบันการเงินที่ทำหน้าที่ในการถือสินทรัพย์ที่มีปัญหา (Bad bank)
 - รัฐบาลสหราชอาณาจักรเสนอมาตรการค้ำประกันสินเชื่อ (Credit Guarantee Scheme) เพื่อค้ำประกันหนี้สินระยะสั้นให้กับสถาบันการเงิน และจัดตั้งแผนจัดซื้อหลักทรัพย์ (Asset Purchases Plan) เป็นวงเงิน 200 พันล้านปอนด์ในการช่วยซื้อหนี้และพันธบัตรรัฐบาลจากสถาบันการเงินเพื่อช่วยเสริมสภาพคล่อง
 - รัฐบาลไอร์แลนด์จัดเตรียมวงเงินจำนวน 10 พันล้านยูโรเพื่อใช้ในการเพิ่มทุนให้กับสถาบันการเงิน
- ภาครัฐของบางประเทศในยุโรป ได้แก่ เดนมาร์ก ไอร์แลนด์ เยอรมัน อิตาลี สวีเดน และสหราชอาณาจักร ได้เข้าไปให้ความช่วยเหลือในการซื้อสินทรัพย์ที่มีปัญหาจากสถาบันการเงิน

- การเข้าควบคุมกิจการสถาบันการเงินที่ประสบปัญหาเป็นของรัฐ ดังที่เกิดขึ้นในเนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร ออสเตรีย เยอรมัน ไอซ์แลนด์
- การเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับสถาบันการเงิน โดยในสหราชอาณาจักรมีการกำหนดให้สถาบันการเงินขนาดใหญ่เพิ่มเงินกองทุนชั้นที่ 1 (Tier 1 capital) ซึ่งรัฐบาลจะเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือในด้านแหล่งเงินทุน

ก.8.3 มาตรการในการปรับปรุงการกำกับดูแลสถาบันการเงิน

สหภาพยุโรปมีการเสนอแนวทางในการปรับปรุงการกำกับดูแลสถาบันการเงินดังต่อไปนี้

- การจัดตั้งคณะกรรมการจัดการความเสี่ยง (European Systemic Risk Council) ซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนธนาคารกลางของประเทศต่างๆ ในสหภาพยุโรป ซึ่งจะทำหน้าที่ในการให้คำแนะนำในด้านการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจมหภาค โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อรักษาเสถียรภาพทางการเงินของสหภาพยุโรปร่วมกัน
- การจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลระบบการเงิน (European System of Financial Supervisors) ซึ่งจะประกอบไปด้วยองค์กรกำกับดูแลภาคการเงินของประเทศในสหภาพยุโรป ทำหน้าที่ในการวางแผนทางการกำกับดูแลภาคการเงินเพื่อให้ประเทศในสหภาพยุโรปมีแนวทางการกำกับดูแลในทิศทางเดียวกัน

ก.8.4 มาตรการในการกระตุ้นเศรษฐกิจ

เป็นมาตรการที่ออกมาเพื่อกระตุ้นการบริโภคและการลงทุนในช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำ โดยสาระสำคัญของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจนี้ สามารถแบ่งออกได้เป็น

- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการก่อสร้างหรือบูรณะสาธารณูปโภค การลงทุนในการศึกษา การวิจัยและพัฒนา การลงทุนในเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับพลังงานสะอาด เป็นต้น
- การกระตุ้นการใช้จ่าย เช่น การลดภาษีบุคคล ภาษีนิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น
- การให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมหรือภาคธุรกิจที่ประสบปัญหา เช่น การให้ความช่วยเหลือด้านการเงิน
- การใช้จ่ายในสวัสดิการสังคม เพื่อเป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ เช่น คนว่างงาน ผู้สูงอายุ และผู้มีรายได้น้อย

ตารางที่ ก.14 มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของบางประเทศในสหภาพยุโรป

ประเทศ	วงเงิน (พันล้าน เหรียญสหรัฐ)	โครงสร้าง พื้นฐาน	การ กระตุ้น การใช้จ่าย	การให้ความ ช่วยเหลือ อุตสาหกรรมที่ ประสบปัญหา	สวัสดิการ สังคม
สหภาพยุโรป	256	✓	✓	-	-
เยอรมัน	65	✓	✓	อุตสาหกรรม ยานยนต์	✓
สหราชอาณาจักร	29.6	✓	✓	ผู้ประกอบการเงินกู้ให้ วิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดเล็ก	✓
ฝรั่งเศส	33	✓	✓	อุตสาหกรรม ยานยนต์	✓
เนเธอร์แลนด์	7.5	✓	✓	-	✓
สเปน	14.3	✓	-	อุตสาหกรรม ยานยนต์	✓
สวีเดน	2.7	✓	-	-	✓

ที่มา: Congressional Research Service (2009)

ในส่วนของมาตรการของสหภาพยุโรป วงเงิน 256 พันล้านเหรียญสหรัฐดังที่แสดงในตารางที่ ก.14 นั้น เป็นแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ (Economic Recovery Plan) ซึ่งจะให้ความช่วยเหลือในโครงการลงทุนระหว่างประเทศในสหภาพยุโรป โดยเน้นไปที่โครงการที่เกี่ยวข้องกับพลังงานสะอาด และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโทรคมนาคม ตลอดจนการกระตุ้นการบริโภคในแต่ละประเทศ

อย่างไรก็ตาม มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของบางประเทศในยุโรปยังก่อให้เกิดข้อวิจารณ์ถึงความมีประสิทธิภาพของนโยบาย เช่น IMF แสดงความไม่เห็นด้วยกับนโยบายของสหราชอาณาจักรที่กระตุ้นการใช้จ่ายด้วยการลดภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 2.5 เป็นการชั่วคราว เพราะมาตรการในลักษณะดังกล่าวจะไม่ได้ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างแท้จริง ในส่วนของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของเยอรมันนั้น มีการวิจารณ์ว่าการกระตุ้นการใช้จ่ายในประเทศอาจไม่มีผลในการกระตุ้นเศรษฐกิจมากนัก เนื่องจากเยอรมันพึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก และถึงแม้ว่าบางประเทศในสหภาพยุโรป

จะเริ่มมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2009 แต่ยังไม่มีความมั่นใจที่แน่ชัดว่าเป็นผลมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ หรือเป็นผลจากการขยายตัวของการค้าโลกซึ่งส่งผลดีต่อภาคการส่งออกของสหภาพยุโรป

ก.9 มาตรการของเอเชียในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงมาตรการของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการรับมือวิกฤตฯ ในส่วนของภูมิภาคเอเชีย โดยจะแบ่งมาตรการออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ นโยบายการเงิน มาตรการในการช่วยเหลือภาคการเงิน และมาตรการในการกระตุ้นเศรษฐกิจ

ก.9.1 นโยบายการเงิน

ธนาคารกลางของญี่ปุ่นได้ร่วมมือกับธนาคารกลางของประเทศอื่นๆ เช่น สหรัฐอเมริกา ในการลดดอกเบี้ยลงอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นการเพิ่มสภาพคล่องให้กับระบบเศรษฐกิจจนเหลือร้อยละ 0.1 ในเดือนธันวาคมปี ค.ศ. 2008 นอกจากนี้ธนาคารกลางของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียได้ใช้นโยบายการลดอัตราดอกเบี้ยเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้กับระบบเศรษฐกิจเช่นกัน ดังที่แสดงในตารางที่ ก.15

ตารางที่ ก.15 อัตราดอกเบี้ยนโยบายของประเทศในภูมิภาคเอเชีย

ประเทศ	อัตราดอกเบี้ย ณ ปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ 2010)	อัตราดอกเบี้ยก่อน การเปลี่ยนแปลง ครั้งสุดท้าย	วันที่มีการ เปลี่ยนแปลงครั้ง สุดท้าย
เกาหลีใต้	2	3	16 กุมภาพันธ์ 2009
ญี่ปุ่น	0.1	0.3	19 ธันวาคม 2008
ฮ่องกง	0.5	1.5	17 ธันวาคม 2008
จีน	5.31	5.58	22 ธันวาคม 2008

ที่มา: <http://www.fxstreet.com>

อย่างไรก็ตาม จีนได้มีการประกาศขึ้นอัตราดอกเบี้ยตัวเงินคลังระยะ 3 เดือน ในช่วงต้นปี ค.ศ. 2010 ในอัตราร้อยละ 0.04 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อจะควบคุมเงินเฟ้อและเพื่อป้องกันไม่ให้อัตราดอกเบี้ยมีการเติบโตที่รวดเร็วเกินไป เพราะเกรงว่าจะเป็นการสร้างภาวะฟองสบู่ในราคาสินทรัพย์

ก.9.2 มาตรการในการช่วยเหลือภาคการเงิน

มาตรการในส่วนของการช่วยเหลือภาคการเงินนี้จะมีออกมาเฉพาะบางประเทศที่ได้รับผลกระทบในภาคการเงินจากการแพร่กระจายของวิกฤตฯ เช่น รัฐบาลเกาหลีได้ประกาศรับประกันหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศของภาคธนาคารเป็นจำนวน 100 พันล้านเหรียญสหรัฐ และประกาศให้ความช่วยเหลือภาคการเงินเป็นวงเงิน 30 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมาตรการช่วยเหลือภาคการเงินของเกาหลีได้รวมทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 14 ของ GDP ในขณะที่ฮ่องกงมีการประกาศรับประกันเงินฝากจำนวน 773 พันล้านเหรียญสหรัฐไปจนถึง ค.ศ. 2010²¹

ก.9.3 มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ

หลายประเทศในภูมิภาคเอเชียมีการประกาศมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมการบริโภคและการลงทุน อันเป็นผลมาจากการที่เศรษฐกิจโลกเข้าสู่ภาวะถดถอย โดยพิจารณาได้จากตารางที่ ก.16 มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจนั้น แบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทหลัก คือ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน การกระตุ้นการใช้จ่ายภายในประเทศผ่านการลดภาษี การให้ความช่วยเหลือทางการเงินกับอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ และการเพิ่มรายจ่ายด้านสวัสดิการสังคม โดยมาตรการที่แต่ละประเทศให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่ การลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และการกระตุ้นการใช้จ่าย

จีนเป็นประเทศที่ใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยมีวงเงินสูงที่สุดถึง 586 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยงบประมาณส่วนใหญ่จะถูกนำไปใช้ในด้านโครงการก่อสร้างโครงการด้านคมนาคมและการฟื้นฟูพื้นที่ที่ได้รับความเสียหายอย่างรุนแรงจากแผ่นดินไหวและภัยธรรมชาติในช่วงปีที่ผ่านมา

²¹ ภายหลังการล้มละลายของเลแมนบราเดอร์ส์มีข่าวลือเกิดขึ้นในฮ่องกงว่า แบงก์ฮ้อฟิสต์เอเชีย ซึ่งเป็นธนาคารในฮ่องกงประสบภาวะขาดทุนอย่างหนักอันเป็นผลมาจากการการถือครองหลักทรัพย์ของเลแมนบราเดอร์ส์และเอไอจี ซึ่งเป็นบริษัทประกันภัยในสหรัฐอเมริกาที่กำลังประสบปัญหาทางการเงิน ข่าวลือนี้ส่งผลให้ผู้ฝากเงินกับแบงก์ฮ้อฟิสต์เอเชียเกิดความไม่มั่นใจและเกิดการถอนเงินออกจากธนาคารเป็นจำนวนมาก อันเป็นผลให้ทางการฮ่องกงต้องประกาศการประกันเงินฝากเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ฝากเงิน

ตารางที่ ก.16 มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของบางประเทศในภูมิภาคเอเชีย

ประเทศ	วงเงิน (พันล้าน เหรียญสหรัฐ)	โครงสร้าง พื้นฐาน	การกระตุ้น การใช้จ่าย	การให้ความ ช่วยเหลือ อุตสาหกรรม ที่ประสบปัญหา	สวัสดิการ สังคม
จีน	586	✓	✓	-	✓
ญี่ปุ่น*	250	-	✓	-	
เกาหลีใต้	14.64	✓	✓	อุตสาหกรรมก่อสร้าง และวิสาหกิจขนาด กลางและเล็ก	✓
เกาหลีใต้**	37.87	✓	✓	-	-
เวียดนาม	6	✓	✓	-	-
ฟิลิปปินส์	7.01	✓	✓	-	✓
ไทย	3.35	✓	✓	-	✓
สิงคโปร์	13.7	✓	✓	-	✓
มาเลเซีย	1.93	✓	✓	-	-
อินเดีย	4	✓	✓	อุตสาหกรรม สิ่งทอ ยานยนต์ อสังหาริมทรัพย์	-
ไต้หวัน	15.6	✓	✓	-	✓

ที่มา: Congressional Research Service (2009)

* รวมความช่วยเหลือภาคการเงิน

**เป็นการลงทุนในโครงการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ก.10 มาตรการระดับนานาชาติในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงมาตรการรับมือวิกฤตฯ ในระดับนานาชาติ โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ มาตรการในส่วนของกลุ่มประเทศ G-20 และของ IMF

ก.10.1 มาตรการของกลุ่มประเทศ G-20

กลุ่มประเทศ G-20²² เป็นการรวมกลุ่มอย่างไม่เป็นทางการของประเทศพัฒนาแล้วและประเทศที่เป็นตลาดเกิดใหม่ เพื่อเป็นช่องทางในการสร้างความร่วมมือในด้านการสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โดยในการประชุมผู้นำของกลุ่มประเทศ G-20 ในเดือนพฤศจิกายนปี ค.ศ. 2008 ได้มีการให้ความเห็นชอบในแผนปฏิบัติการเพื่อปฏิรูประบบการเงิน โดยมีสาระสำคัญคือ

- การสร้างความโปร่งใสและความเข้มแข็งให้กับการตรวจสอบและกำกับดูแลสถาบันการเงิน โดยให้องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานทางบัญชีไปดำเนินการวางแผนทางในการประเมินมูลค่าสินทรัพย์ที่มีความซับซ้อน ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องในด้านการเปิดเผยข้อมูลการถือครองสินทรัพย์ และส่งเสริมเสถียรภาพในระบบสถาบันการเงิน
- การส่งเสริมความน่าเชื่อถือ (Integrity) ในตลาดการเงิน
- การปรับปรุงการกำกับดูแลบริษัทจัดอันดับความน่าเชื่อถือ (Credit rating agencies)
- การเพิ่มความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านการกำกับดูแลภาคการเงิน
- การปฏิรูปองค์กรทางการเงินระหว่างประเทศ โดยเสนอให้ IMF มีบทบาทในการเฝ้าระวังความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ และขยายจำนวนสมาชิกของเวทีการหารือด้านเสถียรภาพทางการเงิน (Financial Stability Forum หรือ FSF)²³ ให้รวมถึงกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ (Emerging market)

²² สมาชิกของกลุ่มประเทศ G-20 ประกอบไปด้วยประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก 19 ประเทศ และสหภาพยุโรป

²³ เวทีการหารือด้านเสถียรภาพทางการเงิน (Financial Stability Forum หรือ FSF) ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมเสถียรภาพในระบบการเงินระหว่างประเทศ และเป็นช่องทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำกับและดูแลระบบการเงิน โดยสมาชิกของ FSF ประกอบไปด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ผู้ว่าการธนาคารกลาง และหัวหน้าหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลสถาบันการเงินของกลุ่มประเทศ G-7 และตัวแทนขององค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น IMF, World Bank และ Bank of International Settlement

ต่อมาในการประชุมผู้นำของกลุ่มประเทศ G-20 ที่กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร เมื่อเดือนเมษายน 2009 ที่ประชุมกลุ่มประเทศ G-20 มีข้อสรุปดังนี้

- การร่วมมือในการใช้นโยบายการคลังเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยมีวงเงินรวมกันจำนวน 5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี ค.ศ. 2010
- การจัดตั้งคณะกรรมการดูแลเสถียรภาพทางการเงิน (Financial Stability Board หรือ FSB) มาทำหน้าที่แทนเวทีการหารือด้านเสถียรภาพทางการเงิน เพื่อเป็นช่องทางให้ประเทศสมาชิกร่วมมือกันในการกำกับดูแลสถาบันการเงินและการกำหนดนโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมความมีเสถียรภาพของระบบการเงินโลก
- การส่งเสริมความร่วมมือในการปราบปรามการใช้บางประเทศเป็นฐานเลี่ยงภาษี (Tax havens)
- การเพิ่มวงเงินสนับสนุนให้กับ IMF อีก 750 ล้านเหรียญสหรัฐเพื่อใช้เป็นวงเงินในการให้ความช่วยเหลือประเทศที่ประสบปัญหาวิกฤตฯ
- การให้ความช่วยเหลือกับธนาคารเพื่อการพัฒนาในภูมิภาคต่างๆ อีก 100 ล้านเหรียญสหรัฐ

โดยการดำเนินงานตามแนวทางและข้อตกลงต่างๆ นี้จะเป็นหน้าที่ของแต่ละประเทศและองค์การระหว่างประเทศที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

ก.10.2 มาตรการของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF)

บทบาทของ IMF คือ การประสานงานด้านการให้ความช่วยเหลือทางการเงินกับประเทศที่มีความจำเป็น การติดตามภาวะการณ์เศรษฐกิจมหภาคในระดับประเทศและระดับโลก การเป็นแหล่งกู้ยืมแหล่งสุดท้าย (Lender of the last resort) ตลอดจนการให้ความช่วยเหลือในด้านเทคนิคกับประเทศต่างๆ

นับตั้งแต่ผลกระทบของวิกฤตฯ ได้แพร่กระจายไปทั่วโลก มีประเทศหลายประเทศได้เข้าโครงการรับความช่วยเหลือด้านการเงินจาก IMF ดังที่แสดงในตารางที่ ก.17 ซึ่งประเทศที่เข้ารับการช่วยเหลือจะต้องรับเงื่อนไขการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจ (Policy conditionality) ตามที่ IMF กำหนดด้วย

ตารางที่ ก.17 ประเทศที่เข้าโครงการรับความช่วยเหลือด้านการเงินจาก IMF

ประเทศ	วงเงินที่ขอรับความช่วยเหลือ (พันล้านเหรียญสหรัฐ)
อังกฤษ	15.7
ไอซ์แลนด์	2.1
ยูเครน	16.5
ปากีสถาน	7.6
เลทเวีย	2.4
เซอร์เบีย	0.52

ที่มา Congressional Research Service (2009)

นอกจากนี้ทาง IMF ยังได้ออกมาตรการเสริมสภาพคล่องระยะสั้น (Short-term Liquidity Facility หรือ SLF) เพื่อเสริมสภาพคล่องให้กับกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดี ซึ่งจะเป็นการกู้ที่ไม่มีเงื่อนไขทางนโยบาย (Policy conditionality) มาเกี่ยวข้อง

ก.11 ข้อสรุปมาตรการในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ

มาตรการในการรับมือวิกฤตฯ ที่ประเทศส่วนใหญ่ใช้ ได้แก่ การลดอัตราดอกเบี้ยและอัดฉีดสภาพคล่องเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และการให้ความช่วยเหลือสถาบันการเงินที่มีปัญหาซึ่งสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก.11.1 นโยบายการเงิน

ธนาคารกลางของประเทศหลายแห่งในโลกที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ใช้การลดอัตราดอกเบี้ยในการกระตุ้นเศรษฐกิจ และลดความตึงตัวของสภาพคล่อง อีกทั้งประเทศที่ได้รับผลกระทบในภาคการเงินรุนแรงยังได้เพิ่มปริมาณเงินในระบบเศรษฐกิจเพื่อบรรเทาการตึงตัวของสภาพคล่องอีกด้วย

ก.11.2 มาตรการในการช่วยเหลือสถาบันการเงิน

ผลกระทบจากความเชื่อมั่นของประชาชนในสถาบันการเงินอันเนื่องมาจากภาวะขาดทุนที่เกิดขึ้นจากสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพรม์ ทำให้รัฐบาลและธนาคารกลางใช้มาตรการประกันเงินฝากเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชน และป้องกันไม่ให้เกิดการล้มของสถาบันการเงิน

อันเนื่องมาจากการแห่ถอนเงินเป็นจำนวนมาก (Bank run) ตัวอย่างของมาตรการประกันเงินฝาก เช่น การขยายวงเงินประกันที่มีอยู่เดิม หรือการขยายระยะเวลาการประกันเงินฝาก เป็นต้น

สำหรับประเทศที่สถาบันการเงินได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่รุนแรง ภาครัฐเข้ามา มีบทบาทในการช่วยเหลือสถาบันการเงินโดยการให้กู้ยืมเงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง การเข้าไปถือหุ้นในสถาบันการเงิน การค้ำประกันเงินกู้ การค้ำประกันความเสียหายจากสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อซับไพรม์ การเข้าไปซื้อสินทรัพย์ที่มีปัญหา (Toxic asset) จากสถาบันการเงิน และในบางกรณี รัฐบาลและธนาคารกลางจะเข้าไปควบคุมกิจการของสถาบันการเงินที่ประสบปัญหาอย่างรุนแรง เช่น การเข้าควบคุมกิจการของแฟรนไชส์และเฟรตตี้แมคในสหรัฐอเมริกา หรือธนาคารนอร์ทเทิร์นร็อกในสหราชอาณาจักร

ก.11.3 มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ

ในช่วงที่เศรษฐกิจทั่วโลกอยู่ในภาวะชะลอตัว รัฐบาลในแต่ละประเทศได้ออกมาตรการทางการคลังในการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Fiscal stimulus package) โดยมีสาระสำคัญ คือ

- กระตุ้นการใช้จ่ายของภาคเอกชนผ่านการลดภาษี
- เพิ่มการใช้จ่ายของภาครัฐผ่านการลงทุนในโครงการก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ระบบคมนาคมขนส่ง เป็นที่น่าสังเกตว่าในสหรัฐอเมริกาและยุโรป มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจะมีการใช้จ่ายในด้านการวิจัยและพัฒนาพลังงานสะอาด และพลังงานทางเลือก ในขณะที่ในภูมิภาคเอเชีย มีเพียงเกาหลีใต้ประเทศเดียวเท่านั้นที่มีการใช้จ่ายเงินไปในด้านนี้
- การให้ความช่วยเหลือกับอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ อย่างรุนแรง เช่น การให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์ในสหรัฐอเมริกา เยอรมัน สเปน อินเดีย
- การบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ผ่านทางโครงการสวัสดิการสังคมต่างๆ

ตารางที่ ก.18 สรุปมาตรการในการรับมือวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ

มาตรการให้ความช่วยเหลือ	สหรัฐอเมริกา	สหภาพยุโรป	ภูมิภาคเอเชีย
<u>นโยบายการเงิน</u>	✓	✓	✓
<u>มาตรการให้ความช่วยเหลือภาคการเงิน</u>			
การควบคุมกิจการสถาบันการเงินที่มีปัญหา	✓	✓	-
การให้ความช่วยเหลือสถาบันการเงินในด้านสภาพคล่อง	✓	✓	เกาหลีใต้
การซื้อสินทรัพย์ที่มีปัญหา (Toxic asset) จากสถาบันการเงิน	✓	✓	-
การขยายวงเงินการรับประกันเงินฝาก		✓	ฮ่องกง
ปรับปรุงการกำกับดูแลภาคการเงิน	✓	✓	-
<u>มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ</u>			
การให้ความช่วยเหลือรายอุตสาหกรรม	ยานยนต์	ยานยนต์	จีน (ยานยนต์ ก่อสร้าง สิ่งทอ อสังหาริมทรัพย์)

ก.12 แนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกจากวิกฤตการณ์การเงินที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2008

งานศึกษาของ IMF (2009b) ได้ทำการศึกษาภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้น 122 ครั้งในประเทศที่พัฒนาแล้ว 21 ประเทศ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า โดยเฉลี่ยแล้วภาวะเศรษฐกิจถดถอยจะมีระยะเวลาประมาณ 1 ปี และช่วงที่เศรษฐกิจขยายตัวจะเกิดขึ้นมากกว่า 5 ปี โดยภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่ยาวนานที่สุดกินเวลา 3 ปี ซึ่งปัจจัยที่มีผลทำให้ภาวะเศรษฐกิจถดถอยมีความรุนแรงหรือความยาวนานมากขึ้นได้แก่

1) ภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงิน

งานศึกษาของ IMF (2009b) พบว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่มีความเกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงิน จะมีความรุนแรงและยาวนานกว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยตามปกติ โดยภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงิน มักจะเกิดจากภาวะฟองสบู่ในราคาสินทรัพย์ ซึ่งเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินขึ้น จะทำให้ราคาสินทรัพย์ตกลงอย่างมาก ส่งผลกระทบต่อเนื่องมายังความมั่งคั่งที่ลดลงของภาคเอกชน ทำให้การบริโภคลดลงเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ปัญหาความ

ตั้งตัวในภาคการเงินทำให้การปล่อยสินเชื่อเป็นไปได้ยากขึ้น ประกอบกับอัตราการว่างงานที่เพิ่มขึ้น และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดลง ส่งผลต่อเนื่องให้ระดับการบริโภคลดลงอย่างรุนแรง ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงินจะฟื้นตัวช้าและมีความรุนแรงกว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยโดยทั่วไป

2) ภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้นพร้อมกันในหลายประเทศ

งานศึกษาของ IMF (2009e) ให้คำจำกัดความของภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้นพร้อมกันในหลายประเทศ (Highly synchronized recessions) คือ ภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้นในประเทศมากกว่า 10 ประเทศในเวลาเดียวกัน ซึ่งงานศึกษาชิ้นนี้พบว่า ภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้นพร้อมกันในหลายประเทศ จะมีความรุนแรงและระยะเวลายาวนานกว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยแบบอื่นๆ โดยที่จะมีระยะเวลาการเกิดเศรษฐกิจถดถอยนานกว่าแบบอื่นถึงร้อยละ 40

หากพิจารณาถึงภาวะเศรษฐกิจถดถอยอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 2008 จะพบว่าเป็นภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงิน ทั้งนี้เนื่องจากต้นกำเนิดของวิกฤตฯ ครั้งนี้เกิดจากปัญหาในสินเชื่อซับไพรม์ อีกทั้งยังเป็นภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้นพร้อมกันในหลายประเทศ โดยมีประเทศพัฒนาแล้วถึง 15 ประเทศจาก 22 ประเทศอยู่ในภาวะเศรษฐกิจถดถอยตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 โดยภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงินตามปกติ จะได้ปัจจัยสนับสนุนเชิงบวกมาจากการส่งออก หรืออุปสงค์จากภายนอกประเทศ ดังนั้น เมื่อเกิดขึ้นพร้อมกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกิดขึ้นพร้อมกันในหลายประเทศ จะส่งผลให้ภาวะเศรษฐกิจถดถอยในครั้งนี้มีมีความรุนแรงและยาวนานมากกว่าปกติ

อย่างไรก็ดี นโยบายการเงินและการคลังที่มีประสิทธิภาพจะสามารถลดความรุนแรงและความยาวนานของภาวะเศรษฐกิจถดถอยได้ โดยงานศึกษาของ IMF (2009e) พบว่าการใช้นโยบายการคลังและการเงินแบบขยายตัวจะสามารถลดระยะเวลาของภาวะเศรษฐกิจถดถอยได้ โดยการใช้นโยบายการเงินเพียงอย่างเดียวจะไม่มีผลอย่างมีนัยสำคัญต่อภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงิน เนื่องจากช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน จะทำให้ช่องทางการส่งผ่านนโยบายการเงินอย่างอัตราดอกเบี้ย และการกู้ยืมจากธนาคารไม่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การใช้นโยบายการคลัง จำเป็นจะต้องคำนึงถึงเสถียรภาพทางการเงินในระยะยาวร่วมด้วย เนื่องจากการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยใช้นโยบายการคลัง สามารถลดการบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชนได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่หนี้สาธารณะอยู่ในระดับที่สูง

กล่าวโดยสรุปแล้ว วิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นในครั้งนี้มีลักษณะของภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตการณ์ทางการเงิน และเกิดขึ้นพร้อมกันในหลายประเทศ อันเป็นเหตุให้วิกฤตฯ ในครั้งนี้มีความรุนแรงและยาวนานกว่าปกติ ดังนั้น จึงเป็นการยากที่แต่ละประเทศจะฟื้นตัวจากภาวะเศรษฐกิจ

ถดถอยได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากการหดตัวในอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้นโยบายการคลังเข้าช่วยเหลือ แต่จะต้องคำนึงถึงภาระหนี้สาธารณะในระยะยาวประกอบด้วย

ก.12.1 แนวโน้มการฟื้นตัวของสหรัฐอเมริกา

เศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกาเริ่มแสดงสัญญาณของการฟื้นตัว โดยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจติดต่อกันนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมาและ IMF (2009a) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกามีการขยายตัวร้อยละ 2.7 และร้อยละ 2.4 ในปี ค.ศ. 2010 และ 2011 ตามลำดับ สาเหตุที่ IMF คาดการณ์ว่าปี ค.ศ. 2010 จะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าปี ค.ศ. 2011 นั้นเป็นผลมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่มีการประกาศใช้ในช่วงปี ค.ศ. 2008 - 2009 อย่างไรก็ดีตาม อัตราการว่างงานของสหรัฐอเมริกายังมีการปรับตัวสูงขึ้นจากการคาดการณ์โดยศูนย์ RSQE ของมหาวิทยาลัยมิชิแกน แอนอาเบอร์ พบว่าอัตราการว่างงานในปี ค.ศ. 2010 จะอยู่ที่ระดับร้อยละ 9.5 ซึ่งเพิ่มขึ้นมาจากปี ค.ศ. 2009 ที่ระดับร้อยละ 9.3 อย่างไรก็ดีตาม อัตราการว่างงานจะมีการปรับตัวลดลงนับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ปี ค.ศ. 2010 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการฟื้นตัวของภาคเศรษฐกิจที่แท้จริง

ก.12.2 แนวโน้มการฟื้นตัวของภูมิภาคยุโรป

สหภาพยุโรปเริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ โดยฝรั่งเศสและเยอรมันมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2009 ที่ระดับร้อยละ 1.4 และ 1.3 ตามลำดับ ซึ่งถือเป็นกลุ่มประเทศแรกในสหภาพยุโรปที่หลุดพ้นจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย และการหดตัวของเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปโดยรวมในช่วงครึ่งหลังของปี ค.ศ. 2009 อยู่ที่ระดับร้อยละ 1 เท่านั้น จากที่มีอัตราการหดตัวในช่วงครึ่งปีแรกสูงถึงร้อยละ 10

ในส่วนของแนวโน้มการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต IMF คาดการณ์ว่าในปี ค.ศ. 2010 เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปที่ใช้เงินสกุลยูโรจะมีการขยายตัวที่ร้อยละ 1 สหราชอาณาจักรจะมีการขยายตัวร้อยละ 1.4 อย่างไรก็ดีตาม IMF ยังคาดการณ์ว่าบางประเทศในยุโรป เช่น สเปน และไอร์แลนด์จะยังคงมีการหดตัวของเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 2010 อยู่ และในส่วนของระบบเศรษฐกิจของตลาดเกิดใหม่ในยุโรปจะมีการขยายตัวในอัตราร้อยละ 2

IMF (2009a) ยังมีการคาดการณ์ว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหภาพยุโรปจะเป็นไปอย่างเชื่องช้า เนื่องจากปัญหาในภาคการเงินซึ่งยังมีความอ่อนแอทำให้ภาคเอกชนมีข้อจำกัดในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน ประกอบกับปัญหาอัตราการว่างงานที่อยู่ในระดับสูงซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถใช้อุปสงค์ภายในประเทศทดแทนการส่งออกที่มีการหดตัวจากวิกฤตฯ ได้

นอกจากนี้ ในช่วงต้นปี ค.ศ. 2010 สหภาพยุโรปได้เผชิญปัญหาทางเศรษฐกิจ จากการที่กลุ่มประเทศที่มีหนี้สินต่างประเทศในระดับสูงและมีการขาดดุลงบประมาณมาอย่างยาวนาน เช่น

กรีซ สเปน และโปรตุเกส ประสบปัญหาในด้านสภาพคล่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของกรีซ ซึ่งส่งผลให้นักลงทุนขาดความเชื่อมั่น ทำให้เงินยูโรอ่อนค่าลง ผู้นำประเทศในสหภาพยุโรปจึงมีการร่วมมือกันเพื่อหามาตรการในการให้ความช่วยเหลือกรีซในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบลุกลามไปยังประเทศอื่นๆ ในสหภาพยุโรปที่มีปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตาม ปัญหาหนี้สาธารณะในกรีซได้ทวีความรุนแรงขึ้นอย่างมาก จนมีการคาดการณ์ว่าปัญหาดังกล่าวจะเป็นชนวนให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยเป็นระลอกที่ 2 ในยุโรป และอาจส่งผลกระทบต่อการหดตัวของสหรัฐอเมริกาได้เช่นกัน

ก.12.3 แนวโน้มการฟื้นตัวของภูมิภาคเอเชีย

ในส่วนของแนวโน้มการฟื้นตัวจากวิกฤตของภูมิภาคเอเชียนั้น IMF คาดการณ์ว่าภูมิภาคเอเชียจะมีการฟื้นตัวจากวิกฤต ครึ่งนี้ค่อนข้างรวดเร็ว เนื่องมาจากภาคการเงินของภูมิภาคนี้ได้รับผลกระทบจากวิกฤต ทั้งทางตรงและทางอ้อมน้อย ประกอบกับภาคการเงินในกลุ่มตลาดเกิดใหม่ของเอเชียมีความเข้มแข็งขึ้นเนื่องจากบทเรียนจากวิกฤตการณ์การเงินในปี ค.ศ. 1997 นอกจากนี้ประเทศต่างๆ เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ตลอดจนประเทศในภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจีนและญี่ปุ่นได้มีการใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ ซึ่งจะช่วยให้มีการฟื้นตัวของการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศดังกล่าว และจะเป็นผลดีต่อประเทศในเอเชียซึ่งพึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก

จากข้อมูลของ IMF (2010) กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชียมียัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยในปี ค.ศ. 2009 อยู่ที่ร้อยละ 6.5 และมีการคาดการณ์ว่าจะมีอัตราการเติบโตในปี ค.ศ. 2010 จะอยู่ที่ร้อยละ 8.4 ในขณะที่ญี่ปุ่นมีการมียัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจจ้อยละ -5.3 ในปี ค.ศ. 2009 โดยตารางที่ ก.19 จะแสดงการคาดการณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของ IMF ของประเทศและกลุ่มประเทศที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย

ตารางที่ ก.19 การคาดการณ์อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชีย

ประเทศ	อัตราการเติบโตปี ค.ศ. 2010	อัตราการเติบโตปี ค.ศ. 2011
จีน	10	9.7
ญี่ปุ่น	1.7	2.2
กลุ่ม ASEAN-5	4.7	5.3

ที่มา: IMF (2010)

ก.13 ผลกระทบของวิกฤตการณ์การเงินโลกปี ค.ศ. 2008 ต่อไทย

เศรษฐกิจของไทยมีความเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ G3 ในระดับที่สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งตลาดของกลุ่มประเทศ G3 นี้เป็นตลาดปลายทางที่สำคัญของสินค้าส่งออกจากไทย มูลค่าการส่งออกจากไทยไปกลุ่มประเทศ G3 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 33.15 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดในปี ค.ศ. 2009 และจากการที่กลุ่มประเทศดังกล่าวประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจถดถอยอันเนื่องมาจากวิกฤตฯ ที่มีต้นกำเนิดในสหรัฐอเมริกา จึงส่งผลกระทบต่อเนื่องมายังไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เมื่อพิจารณาการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย จากรายงานของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะพบว่ามีการหดตัวอย่างรุนแรงในไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 ถึงร้อยละ 7.1 แต่ในไตรมาสที่ 2 และ 3 มีการหดตัวที่น้อยลงเหลือเพียงร้อยละ 4.9 และ 2.8 ตามลำดับ และในภาพรวม เศรษฐกิจไทยในปี ค.ศ. 2009 มีการหดตัวร้อยละ 2.3 เท่านั้น เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ทำให้การส่งออกของไทยมีการขยายตัวมากขึ้น

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมของไทยหดตัวมากที่สุดในประวัติศาสตร์ที่ร้อยละ 18.8 เมื่อเดือนธันวาคม 2008 ในปี ค.ศ. 2009 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมมีการหดตัวร้อยละ 5.2 โดยอุตสาหกรรมที่มีการหดตัวที่รุนแรงได้แก่ ยานยนต์ (ร้อยละ 23.3) เครื่องใช้ไฟฟ้า (ร้อยละ 14.6) สิ่งทอ (ร้อยละ 6.2) แต่ในส่วนของสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ กลับมีการขยายตัวร้อยละ 2.1 ในส่วนของการบริโภคของภาคเอกชนเติบโตที่อัตราร้อยละ 0.8 ในเดือนธันวาคมปี ค.ศ. 2008 และหดตัวร้อยละ 4.8 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี ค.ศ. 2009 ซึ่งเป็นการหดตัวครั้งแรกในรอบ 10 ปี แต่เริ่มมีการขยายตัวในไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2009 ทำให้ในภาพรวมของปี ค.ศ. 2009 การบริโภคภาคเอกชน มีการหดตัวร้อยละ 2.5 ขณะที่การลงทุนหดตัวต่อเนื่องนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี ค.ศ. 2008 ต่อเนื่องมาตลอดทั้งปี ค.ศ. 2009 โดยมีการหดตัวถึงร้อยละ 11.4

อัตราการว่างงานในปี ค.ศ. 2009 อยู่ที่ระดับร้อยละ 1.5 เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 2008 ที่ระดับร้อยละ 1.4 โดยข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อุตสาหกรรมที่มีการเลิกจ้างงานสูงที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ โดยอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์มีการลดการจ้างพนักงานชั่วคราวลงถึงร้อยละ 68 แต่ในปัจจุบัน เนื่องจากมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นของคำสั่งซื้อ จึงมีการจ้างพนักงานกลับเข้าทำงานเพื่อทดแทนแรงงานที่มีการเลิกจ้างไปในช่วงวิกฤตฯ

จากข้อมูลที่ได้กล่าวมา จะเห็นได้ว่าไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้นและเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2008 ในส่วนต่อไปจะกล่าวถึงช่องทางการส่งผ่านผลกระทบจากวิกฤตฯ มายังไทย แนวโน้มการฟื้นตัว ตลอดจนนโยบายของภาครัฐที่ใช้ในการบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตฯ

ก.13.1 ช่องทางการส่งผ่านผลกระทบมายังไทย

ในส่วนช่องทางการส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตฯ มายังไทยนั้น จะแบ่งการส่งผ่านออกเป็น 3 ช่องทาง ได้แก่ ช่องทางภาคการเงิน ช่องทางตลาดทุน และช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

ช่องทางภาคการเงิน

ระบบสถาบันการเงินและภาคการเงินของไทย ยังได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตฯ เพียงเล็กน้อย โดยมีสัญญาณการตื่นตัวของสภาพคล่องในภาคการเงินสูงขึ้นในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน ปี ค.ศ. 2008 สอดคล้องกับภาคการเงินโลกที่มีการตื่นตัวในสภาพคล่องนับจากการล้มละลายของเลแมนบราเดอร์สและปัญหาสภาพคล่องของเอไอจีซึ่งจะเห็นได้จาก TED spread²⁴ ของไทยที่เพิ่มขึ้นจากเดิมที่ระดับร้อยละ 0.05 ในช่วงต้นเดือนกันยายน ไปอยู่ที่ระดับร้อยละ 0.44 ในเดือนตุลาคม และประมาณร้อยละ 0.62 ในเดือนพฤศจิกายน ดังแสดงในภาพที่ ก.10 สะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมั่นที่ลดลงของการกู้ยืมเงินระหว่างสถาบันการเงินในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ระดับ TED spread ในไทยยังนับได้ว่าต่ำกว่าประเทศอื่นๆ เช่น สหรัฐอเมริกา และยุโรป อีกทั้ง ยังมีสินทรัพย์สภาพคล่องในระดับที่สูง จึงรับมือกับสถานการณ์สภาพคล่องตึงตัวได้เป็นอย่างดี

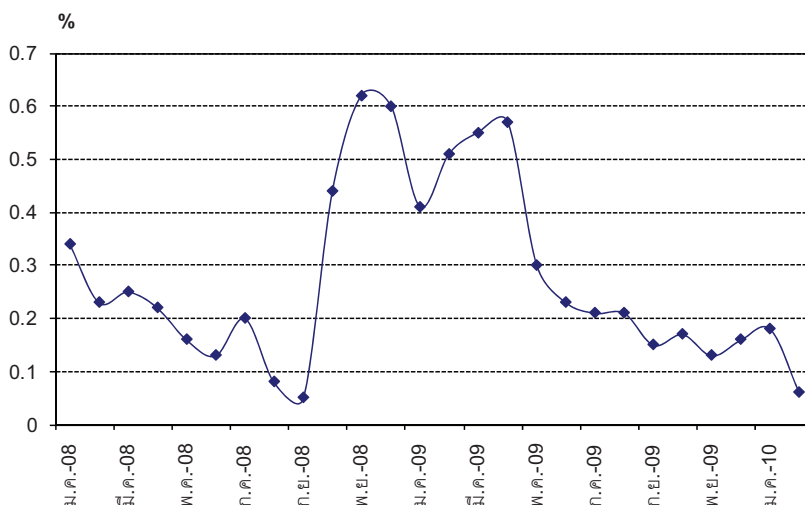
ในส่วนของสถาบันการเงินในไทย ยังนับว่ามีความเข้มแข็งอยู่มาก โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับช่วงปี ค.ศ. 1997 ทั้งนี้เนื่องจากนับตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี ค.ศ. 1997 ไทยได้มีการปฏิรูประเบียบในการกำกับดูแลสถาบันการเงินหลายประการ อันได้แก่

- ปรับปรุงกฎหมายล้มละลาย
- กระบวนการปรับปรุงโครงสร้างหนี้
- เพิ่มความเข้มงวดของมาตรฐานการกำกับดูแลด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เช่น เงินกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง การกันสำรองหนี้สงสัยจะสูญ
- การกำกับดูแลแบบรวมกลุ่ม (Consolidated Supervision)
- การกันสำรองหนี้ด้วยคุณภาพตาม IAS 39 (2006)
- การใช้มาตรฐานเงินกองทุนตาม Basel II (2008)
- สถาบันการเงินมีนโยบายในการดำเนินงานที่รัดกุมยิ่งขึ้น เช่น การแยกกระบวนการพิจารณาสินเชื่อออกจากกระบวนการหลอกลัก

²⁴ TED spread ในที่นี้ คำนวณได้จากผลต่างของอัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคาร 1 เดือน (Bangkok Interbank Offer Rate: BIBOR) และอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล 1 เดือน

การดำเนินนโยบายที่รัดกุมของสถาบันการเงินในไทย จะเห็นได้จากอัตราส่วนที่แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงในการดำเนินงานของสถาบันการเงินนั้นอยู่ในระดับที่ต่ำมาก โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับอัตราส่วนดังกล่าวในช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี ค.ศ. 1997 ดังแสดงให้เห็นได้ในตารางที่ ก.20

ภาพที่ ก.10 TED Spread ของไทย



ที่มา: CEIC

ตารางที่ ก.20 อัตราส่วนที่แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงของสถาบันการเงินในไทย

	ก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินปี ค.ศ. 1997	ปัจจุบัน
อัตราส่วนระหว่างเงินกู้และเงินฝาก (Loan to Deposit Ratio)	143.26	85.8 (พฤศจิกายน 09)
สินเชื่อต่อคุณภาพต่อสินเชื่อทั้งหมด	31.04%	5.26% (ธันวาคม 08)
สัดส่วนหนี้ต่างประเทศต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ 274	ร้อยละ 35 (ไตรมาส 2, 2008)
สำรองที่กันไว้ต่อสำรองที่พึงกัน	n/a	ร้อยละ 122.46
สัดส่วนสำรองที่กันไว้ต่อหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ก่อนหักสำรอง (Gross NPL)	n/a	ร้อยละ 67
สัดส่วนการถือสินทรัพย์ต่างประเทศ	n/a	ร้อยละ 8.83

นอกจากนี้ สถาบันการเงินในไทยยังมีการดำรงสินทรัพย์สภาพคล่อง และเงินกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยงสูงกว่าเกณฑ์ที่ธนาคารแห่งประเทศไทยได้กำหนดไว้ ดังที่แสดงในตารางที่ ก.21

ตารางที่ ก.21 การดำรงสินทรัพย์สภาพคล่องและเงินกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง

	เกณฑ์ตามธนาคารแห่งประเทศไทย	อัตราส่วนจริง (ไตรมาสที่ 4 ปี 2008)
การดำรงสินทรัพย์สภาพคล่อง	ร้อยละ 6 ของเงินฝาก	ร้อยละ 11.7
อัตราส่วนเงินกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยง	ร้อยละ 8.5	ร้อยละ 16.2 (พฤศจิกายน 09)
อัตราส่วนเงินกองทุนชั้นที่ 1 ต่อสินทรัพย์เสี่ยง	ร้อยละ 4.25	ร้อยละ 11.9 (พฤศจิกายน 09)

ช่องทางตลาดทุน

ตลาดทุนในไทยได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ อย่างเห็นได้ชัดในช่วงปี ค.ศ. 2008 ประกอบกับสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศ จึงทำให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์ปรับตัวลดลงเป็นอย่างมาก โดยมีจุดต่ำสุดที่ 384.15 และมีดัชนีราคาหลักทรัพย์ ณ สิ้นปีที่ระดับ 449.96 ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงร้อยละ 48 จากปี ค.ศ. 2007 ก่อนจะมีการปรับตัวขึ้นมาอย่างต่อเนื่องนับจากเดือนมีนาคมปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา สอดคล้องกับภาวะของตลาดทุนทั่วโลกจนมาอยู่ที่ระดับ 734.54 เมื่อสิ้นปี ค.ศ. 2009

สาเหตุที่ตลาดหุ้นในไทยปรับตัวลดลงอย่างมาก เนื่องมาจากผลตอบแทนในตลาดหุ้นของไทยนั้น ขึ้นอยู่กับผลตอบแทนที่ส่งผ่านมาจากประเทศอื่นเป็นอย่างมาก จากงานศึกษาของ Diebold และ Yilmaz (2008) พบว่าผลกระทบที่ส่งผ่านจากต่างประเทศมายังผลตอบแทนของตลาดทุนไทย คิดเป็นร้อยละ 41.8 ของผลกระทบทั้งหมด การส่งผ่านผลกระทบจากต่างประเทศจะเห็นได้จากการที่การซื้อขายของนักลงทุนและกองทุนต่างประเทศ มีผลอย่างมากต่อการเคลื่อนไหวของดัชนีราคาหลักทรัพย์ของไทย ในช่วงที่นักลงทุนต่างชาติมีมูลค่าการซื้อขายหลักทรัพย์ไทยสุทธิอย่างต่อเนื่อง ตลาดหุ้นไทยจะมีการปรับตัวลดลงตลอด เนื่องจากกำลังซื้อจากนักลงทุนและสถาบันในไทยไม่เพียงพอที่จะต้านทานแรงเทขายจากนักลงทุนต่างประเทศ

นอกจากนี้ ความอ่อนไหวของนักลงทุน ยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อนักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ทั้งในไทย และนักลงทุนต่างประเทศ ในช่วงที่เกิดวิกฤตฯ ขึ้น นักลงทุนต่างประเทศมีการปรับเปลี่ยนความชอบในความเสี่ยงลดลง ทำให้การลงทุนในตลาดประเทศกำลังพัฒนาลดลงตามไปด้วย ขณะเดียวกัน นักลงทุนในไทยยังมีความอ่อนไหวและความตื่นตระหนกง่าย

จึงเกิดพฤติกรรมหมูในการเทขายหลักทรัพย์ในช่วงที่ผ่านมา แม้ว่าไทยจะไม่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตฯ โดยตรงก็ตาม

กล่าวโดยสรุปแล้ว ช่องทางตลาดทุน เป็นช่องทางหนึ่งที่สามารถส่งผ่านวิกฤตฯ มายังไทยได้ เนื่องจากตลาดทุนของไทยขึ้นอยู่กับต่างประเทศเป็นสัดส่วนที่สูง แต่การที่ตลาดทุนในไทยสามารถฟื้นตัวกลับมาได้เร็ว จึงทำให้การส่งผ่านผลกระทบทางช่องทางนี้ยังมีไม่มากนัก เมื่อเทียบกับช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

ช่องทางการค้าระหว่างประเทศ

ช่องทางการค้าระหว่างประเทศนับได้ว่าเป็นช่องทางที่สามารถส่งผ่านผลกระทบมายังไทยได้มากที่สุด เนื่องจากการชะลอตัวของระบบเศรษฐกิจโลกและการที่อุปสงค์ภายนอกประเทศปรับตัวลดลงอย่างรุนแรงนับตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 4 ปี ค.ศ. 2008 อีกทั้งไทยยัง仍是ประเทศที่พึ่งพิงการส่งออกเป็นหลัก โดยการส่งออกของไทย คิดเป็นร้อยละ 64.27 ของ GDP ในปี ค.ศ. 2008 นอกจากนี้รูปแบบของการค้าระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน ยังมีการเชื่อมโยงในลักษณะของการค้าในสินค้าชั้นกลางเพื่อการผลิตต่อเป็นจำนวนมาก จากการเป็นฐานการผลิตให้บริษัทข้ามชาติในลักษณะของเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่ส่งออกไปยังจีนและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย ดังนั้น ผลกระทบจากการค้าระหว่างประเทศจึงส่งผ่านมายังไทยทั้งการค้าทางตรงและทางอ้อม

เมื่อพิจารณาสถิติการส่งออกของไทย จะพบว่าการหดตัวลงอย่างมาก โดยในปี ค.ศ. 2009 การส่งออกมีการหดตัวร้อยละ 14.2 โดยสินค้าส่งออกสำคัญที่มีการปรับตัวลดลงได้แก่ สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร²⁵ (ร้อยละ 13.5) อิเล็กทรอนิกส์ (ร้อยละ 13.1) ยานยนต์ (ร้อยละ 27.7) เครื่องใช้ไฟฟ้า (ร้อยละ 13.8) สิ่งทอ (ร้อยละ 10.5) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าไทยได้รับผลกระทบที่รุนแรงจากวิกฤตฯ ที่เกิดขึ้น

และเมื่อพิจารณาผลกระทบด้านการค้าทางตรงจากมูลค่าการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศ G3 ในปี ค.ศ. 2009 จะพบว่าการหดตัวร้อยละ 20.72 โดยสินค้าส่งออกสำคัญไปยังกลุ่มประเทศเหล่านี้ ประกอบไปด้วย สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนเครื่องจักรและอุปกรณ์การขนส่ง อาหาร เป็นต้น ซึ่งล้วนแต่เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทยทั้งสิ้น โดยในส่วนของอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนนั้น มูลค่าการส่งออกในกลุ่มประเทศ G3 ซึ่งประกอบด้วยสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่นมีการหดตัวร้อยละ 17.62 ร้อยละ 23.03 และร้อยละ 21.65²⁶ ตามลำดับในปี ค.ศ. 2009

²⁵ การปรับตัวลดลงของมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตร เป็นผลมาจากการลดลงของราคาสินค้าในตลาดโลก

²⁶ ข้อมูลของเดือนมกราคม-ตุลาคม ปีค.ศ. 2009

ในส่วนของการค้าทางอ้อมนั้น หากพิจารณาจากสถิติสินค้าส่งออกของไทยในปี ค.ศ. 2009 จะพบว่ามีส่วนส่วนของสินค้าส่งออกที่เชื่อมโยงกับเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศสูงถึงร้อยละ 28.4 โดยสินค้าที่สำคัญจะประกอบด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ยานยนต์ และชิ้นส่วน แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ การหดตัวของสินค้าขั้นสุดท้ายในอุตสาหกรรมเหล่านี้ในตลาดปลายทาง ย่อมส่งผลกระทบต่อมายังไทยในฐานะผู้ผลิตและส่งออกชิ้นส่วนและส่วนประกอบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ดังนั้น การส่งผ่านผลกระทบของวิกฤตฯ มายังไทย จะผ่านช่องทางการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ซึ่งจะเป็นช่องทางการส่งผ่านผลกระทบที่งานศึกษาชิ้นนี้จะให้ความสำคัญ

ก.13.2 แนวโน้มการฟื้นตัวของไทย

เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มการปรับตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น ดังจะเห็นได้จากการขยายตัวของเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2009 ที่ระดับร้อยละ 5.8 ซึ่งเป็นการขยายตัวครั้งแรกในรอบปี โดยมีปัจจัยสำคัญมาจากการฟื้นตัวของการส่งออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดสหรัฐอเมริกา จีน และกลุ่มประเทศอาเซียน การผลิตภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัวร้อยละ 9.9 อันเป็นผลมาจากการขยายตัวของการส่งออก อัตราการใช้กำลังการผลิตในไตรมาสที่ 4 ของปี ค.ศ. 2009 อยู่ที่ระดับร้อยละ 67.2 ปรับตัวสูงขึ้นกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ระดับร้อยละ 56.5 และเมื่อพิจารณาอัตราการว่างงาน จะพบว่าการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง จากระดับร้อยละ 2 ในไตรมาสที่ 1 ของปี ค.ศ. 2009 มาอยู่ที่ระดับร้อยละ 1 ในไตรมาสที่ 4 ของปีเดียวกัน

ในส่วนของแนวโน้มเศรษฐกิจในปี ค.ศ. 2010 นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีการคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของไทยจะเติบโตที่ระดับร้อยละ 3.5 ถึง 4.5 ซึ่งเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ทำให้ไทยมีรายได้จากการส่งออกมากขึ้น อัตราการว่างงานในปี ค.ศ. 2010 คาดว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 1.4 ซึ่งลดต่ำกว่าอัตราการว่างงานของปี ค.ศ. 2009 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 1.5

อย่างไรก็ดี แนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยยังมีความเสี่ยงอยู่ ถ้าภาวะเศรษฐกิจโลกมีการชะลอตัวลงอีกครั้งในปี ค.ศ. 2010 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศที่เป็นตลาดส่งออกหลักของไทย นอกจากนี้ ความผันผวนทางการเมืองในประเทศยังจะส่งผลให้เศรษฐกิจไทยมีการชะลอตัวลงด้วย

ก.13.3 นโยบายของภาครัฐบาล

ในช่วงที่ผ่านมา มีการออกนโยบายของภาครัฐบาลเพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจที่สำคัญดังต่อไปนี้

นโยบายการคลัง

- โครงการช่วยเหลือค่าครองชีพ โดยจัดสรรเงินให้ผู้ประกันตนและข้าราชการที่มีรายได้ประจําน้อยกว่า 14,000 บาทต่อเดือน ได้รับเงินช่วยเหลือคนละ 2,000 บาทครั้งเดียว
- โครงการช่วยเหลือคนตกงาน โดยการจัดอบรมผู้ว่างงานเพื่อเพิ่มศักยภาพเป็นเวลา 6 เดือน ในขณะอบรมจะได้รับเงินช่วยเหลือยังชีพเดือนละ 5,000 บาทต่อเดือน
- โครงการเรียนฟรี 15 ปีตั้งแต่อนุบาล จนถึง ม. 6 เพื่อช่วยเหลือผู้ปกครองและนักเรียน
- โครงการเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อยกระดับชุมชน สานต่อกองทุนเอสเอ็มแอล เพื่อสร้างงานและวางรากฐานในชนบท
- ต่ออายุโครงการ 5 มาตรการ ทั้งน้ำประปา ไฟ รถเมล์ รถไฟฟ้าฟรีอีก 6 เดือน
- โครงการช่วยเหลือเงินยังชีพคนชรา ที่ไม่อยู่ในระบบสวัสดิการคนละ 500 บาทต่อเดือน
- ช่วยเหลือค่าครองชีพอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านคนละ 600 บาท
- โครงการจำหน่ายสินค้าราคาถูกให้กับประชาชนผู้มีรายได้น้อย
- โครงการลดผลกระทบธุรกิจการท่องเที่ยว
- โครงการสนับสนุนอุตสาหกรรมอาหารและธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- โครงการที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและสินค้าสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า อ่างเก็บน้ำ ถนน ปรับปรุงสถานีอนามัย อาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ตำรวจ ชุตลอคคูคลอง เป็นต้น
- การปรับลดภาษีบางประเภท เช่น การลดภาษีธุรกิจเฉพาะ เพิ่มเพดานยกเว้นภาษีสำหรับวิสาหกิจชุมชน ขยายวงเงินได้พึงประเมินขั้นต่ำที่ต้องคำนวณภาษี ยกเว้นภาษีเงินได้ให้แก่ผลประโยชน์จากการโอนหุ้นของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) การอนุญาตให้ผู้ซื้อที่อยู่ใหม่นำค่าใช้จ่ายในการซื้อไปหักลดหย่อนค่าใช้จ่ายไม่เกิน 3 แสนบาท ในการคำนวณภาษีเงินได้ประจำปี
- โครงการลงทุนภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะที่ 2 หรือที่รู้จักกันในนามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ซึ่งได้รับอนุมัติมูลค่าทั้งหมด 1,431,330 ล้านบาท เป็นการลงทุนระหว่างปี ค.ศ. 2009 - 2012 มีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างงานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคเอกชน ตัวอย่างของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการนี้ เช่น โครงการลงทุนด้านแหล่งน้ำและระบบชลประทานขนาดเล็ก โครงการก่อสร้างถนนในชนบท โครงการสาขาขนส่งมวลชนและระบบราง โครงการลงทุนในด้านเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ (Creative economy)

นโยบายการเงิน

- การลดอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงเพื่อกระตุ้นการลงทุนและรักษาเสถียรภาพของค่าเงิน
- การให้เงินสนับสนุนเพื่อกระตุ้นการให้สินเชื่อของธนาคารของรัฐ เช่น ธนาคารออมสิน ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ธนาคารเพื่อการส่งออกและการนำเข้า ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย
- การค้ำประกันสินเชื่อให้กับธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม
- การกระตุ้นการให้สินเชื่อของสถาบันการเงิน

โดยมาตรการต่างๆ ที่ออกมายังถูกวิพากษ์วิจารณ์ถึงควมมีประสิทธิภาพและความสำเร็จ โดยประเด็นที่น่าเป็นห่วงคือความล่าช้าในการดำเนินนโยบาย เช่น โครงการช่วยเหลือคนตกงาน และควมมีประสิทธิภาพของโครงการในการกระตุ้นการใช้จ่ายใช้สอยของภาคครัวเรือน เช่น โครงการช่วยเหลือค่าครองชีพ นอกจากนี้ มาตรการบางอย่างยังขาดความร่วมมือจากหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น การกระตุ้นการให้สินเชื่อ

ก.14 เอกสารอ้างอิง

1. กรรณีย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และสมประวิณ มันประเสริฐ (2008) “ผลกระทบของวิกฤตการณ์ซับไพรม์ต่อประเทศไทย” *จุฬาลงกรณ์ปริทัศน์*, 30(117-118), 1-23
2. ADB (2009a), *Asia Economic Monitor*, December 2009, Asian Development Bank, Philippines
3. ADB (2009b), *Asian Development Outlook 2009 Update*, Asian Development Bank, Philippines
4. ADB (2008), “The US financial crisis, global financial turmoil, and developing Asia: is the era of high growth at an end?”, ADB Economics Working Paper Series No. 139
5. ADB (2000), *Asia Recovery Report 2000*, Asian Development Bank
6. Athukorala, P. and Kohpaiboon, A. (2009), “Intra-regional trade in East Asia: the decoupling fallacy, crisis, and policy challenges”, Departmental Working Papers 2009-09, Australian National University, Economics RSPAS

7. Chia, S. (2010), "Regional trade policy cooperation and architecture in East Asia", Asian Development Bank Institute, Working Paper Series No. 191
8. Congressional Research Service (2009), *The Global Financial Crisis: Analysis and Policy Implications*, Congressional Research Service Report for Congress
9. Dash, A. and Mallick, H. (2009), "Contagion effect of global financial crisis on stock market in India", Mimeo
10. Diebold, F. and Yilmaz, K. (2008), "Measuring financial asset return and volatility spillovers, with application to global equity markets", NBER Working Paper 13811
11. Frank, N. and Hesse, H. (2009), "Financial spillovers to emerging market during the global financial crisis', IMF Working Paper, WP/09/104
12. Fukao, K., Ishido, H. and Ito, K. (2003), "Vertical intra-industry trade and foreign direct investment in East Asia", RIETI Discussion Paper Series 03-E-001
13. Horta, P., Mendes, C. and Vieira, I. (2008), "Contagion effects of the US subprime crisis on developed countries", CEFAGE-UE Working Paper 2008/08
14. Hwang, I, In, F. and Kim, T. (2009), "Contagion effects of the U.S. subprime crisis on international stock markets", Mimeo
15. IMF (2009a), *Global Financial Stability Report: Navigating the Financial Challenges Ahead*, October 09, International Monetary Fund, Washington DC
16. IMF (2009b), *Regional Economic Outlook: Europe – Securing Recovery*, October 09, International Monetary Fund, Washington DC
17. IMF (2009c), *Regional Economic Outlook: Asia and Pacific – Building a Sustained Recovery*, October 09, International Monetary Fund, Washington DC
18. IMF (2009d), *Regional Economic Outlook: Asia and Pacific – Global Crisis The Asian Context*, May 09, International Monetary Fund, Washington DC
19. IMF (2009e), *Global Financial Stability Report: Responding to the Financial Crisis and Measuring Systemic Risk*, April 09, International Monetary Fund, Washington DC

20. IMF (2008), *Regional Economic Outlook: Asia and Pacific*, April 08, International Monetary Fund, Washington DC
21. James, W. et.al. (2008), "The US financial crisis, global financial turmoil, and developing Asia: is the era of high growth at an end?", ADB Economics Working Paper Series No. 193
22. Kogid, M. et.al. (2009), "Asian financial crisis: an analysis of the contagion and volatility effects in the case of Malaysia", *International Journal of Business and Management*, 4(5), 128-138
23. Park, C. (2007), "Can East Asia weather a US slowdown", ERD Working Paper No. 95
24. Pomerleau, M. (2009), "Why is the impact of the global financial crisis on the banking system in East Asia?", ADBI Working Paper Series No. 146
25. Shirai, S. (2009), "The impact of the US subprime mortgage crisis on the world and East Asia: through analyses of cross-border capital movement", ERIA Discussion Paper Series, ERIA-DP-2009-10
26. Singapore Ministry of Trade and Industry (2009), "How reliant are East Asian economies on final demand in China and the G3?", *Economic Survey of Singapore*, First Quarter 2009, 22-29

ภาคผนวก ข.

จำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์
และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบด้านยอดขาย
จำแนกตามระดับความรุนแรงของผลกระทบ

จำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ
ด้านยอดขายรุนแรงมากที่สุด

ลักษณะของบริษัท	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
<u>ความสามารถในการแข่งขัน</u>					
การสร้างมูลค่าเพิ่ม			1		
กลยุทธ์การแข่งขัน			1		
ผลิิตภาพการผลิต	1				
การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม		1			
ปัจจัยสนับสนุนจากภายนอก			1		
<u>ความยืดหยุ่น</u>					
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาด				1	
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนผลผลิต			1		
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต การจ้างงาน และด้านต้นทุน			1		
ความยืดหยุ่นในด้านแหล่งเงินทุนและสภาพคล่อง				1	
ความยืดหยุ่นด้านวัตถุดิบและสินค้าคงคลัง			1		

	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี
<u>ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ</u>				
เครือข่ายการผลิต	1			
การพึ่งพิงตลาดต่างประเทศ	1			
ความเป็นเจ้าของและการกำหนดนโยบาย	1			
การพึ่งพิงแหล่งเงินทุน	1			
<u>การกำกับดูแลกิจการ</u>				
เครือข่ายบริษัท		1		
ความโปร่งใสและการเปิดเผยข้อมูล			1	

ลักษณะของบริษัท	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย มาก	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย	ใกล้เคียง ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย มาก
<u>อัตราส่วนทางการเงิน</u>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง			1		
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเร็ว			1		
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า			1		
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	1				
อัตรากำไรขั้นต้น				1	
อัตรากำไรสุทธิ			1		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์			1		
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม			1		
อัตราส่วนความสามารถ ในการชำระดอกเบี้ย			1		
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาว ต่อสินทรัพย์รวม					1
อัตราการเติบโตของรายรับรวม			1		
อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ		1			
อัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม				1	

จำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ
ด้านยอดขายรุนแรงมาก

ลักษณะของบริษัท	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<u>ความสามารถในการแข่งขัน</u>					
การสร้างมูลค่าเพิ่ม			1		
กลยุทธ์การแข่งขัน			1		
ผลิตภาพการผลิต		1			
การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม		1			
ปัจจัยสนับสนุนจากภายนอก			1		
<u>ความยืดหยุ่น</u>					
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาด				1	
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนผลผลิต			1		
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต การจ้างงาน และด้านต้นทุน		1			
ความยืดหยุ่นในด้านแหล่งเงินทุนและสภาพคล่อง		1			
ความยืดหยุ่นด้านวัตถุดิบและสินค้าคงคลัง		1			

	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี
<u>ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ</u>				
เครือข่ายการผลิต	1			
การพึ่งพิงตลาดต่างประเทศ	1			
ความเป็นเจ้าของและการกำหนดนโยบาย	1			
การพึ่งพิงแหล่งเงินทุน		1		
<u>การกำกับดูแลกิจการ</u>				
เครือข่ายบริษัท	1			
ความโปร่งใสและการเปิดเผยข้อมูล		1		

ลักษณะของบริษัท	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย มาก	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย	ใกล้เคียง ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย มาก
<u>อัตราส่วนทางการเงิน</u>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง			1		
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเร็ว			1		
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า			1		
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ				1	
อัตรากำไรขั้นต้น				1	
อัตรากำไรสุทธิ			1		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์				1	
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม		1			
อัตราส่วนความสามารถ ในการชำระดอกเบี้ย			1		
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาว ต่อสินทรัพย์รวม					1
อัตราการเติบโตของรายรับรวม	1				
อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ			1		
อัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม			1		

จำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ
ด้านยอดขายรุนแรงปานกลาง

ลักษณะของบริษัท	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<u>ความสามารถในการแข่งขัน</u>					
การสร้างมูลค่าเพิ่ม		2	2	1	
กลยุทธ์การแข่งขัน	3	1		1	
ผลิตภาพการผลิต	2	3			
การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม	2	1	1		
ปัจจัยสนับสนุนจากภายนอก			4		1
<u>ความยืดหยุ่น</u>					
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาด		4		1	
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนผลผลิต		3		2	
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต การจ้างงาน และด้านต้นทุน		4		1	
ความยืดหยุ่นในด้านแหล่งเงินทุนและสภาพคล่อง	3	2			
ความยืดหยุ่นด้านวัตถุดิบและสินค้าคงคลัง		3	1	1	

	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี
<u>ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ</u>				
เครือข่ายการผลิต	5			
การพึ่งพิงตลาดต่างประเทศ	2	3		
ความเป็นเจ้าของและการกำหนดนโยบาย	4	1		
การพึ่งพิงแหล่งเงินทุน		1	4	
<u>การกำกับดูแลกิจการ</u>				
เครือข่ายบริษัท	3	2		
ความโปร่งใสและการเปิดเผยข้อมูล	2	3		

ลักษณะของบริษัท	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย มาก	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย	ใกล้เคียง ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย มาก
<u>อัตราส่วนทางการเงิน</u>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	1		4		
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเร็ว	1		4		
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า			4	1	
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	1	3	1		
อัตรากำไรขั้นต้น			5		
อัตรากำไรสุทธิ		3	2		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	1	4			
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม		1	1	2	1
อัตราส่วนความสามารถในการ ชำระดอกเบี้ย	1	1	3		
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาวต่อ สินทรัพย์รวม			1	1	3
อัตราการเติบโตของรายรับรวม		3	2		
อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ	2	2	1		
อัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม		4	1		

จำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ
ด้านยอดขายรุนแรงน้อย

ลักษณะของบริษัท	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<u>ความสามารถในการแข่งขัน</u>					
การสร้างมูลค่าเพิ่ม		1	2		
กลยุทธ์การแข่งขัน	2	1			
ผลิตภาพการผลิต		3			
การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม	1	1			
ปัจจัยสนับสนุนจากภายนอก			3		
<u>ความยืดหยุ่น</u>					
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาด		3			
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนผลผลิต		2	1		
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต การจ้างงาน และด้านต้นทุน	1	1	1		
ความยืดหยุ่นในด้านแหล่งเงินทุนและสภาพคล่อง	1			2	
ความยืดหยุ่นด้านวัตถุดิบและสินค้าคงคลัง		1		2	

	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี
<u>ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ</u>				
เครือข่ายการผลิต	1			2
การพึ่งพิงตลาดต่างประเทศ	1	1	1	
ความเป็นเจ้าของและการกำหนดนโยบาย	1			2
การพึ่งพิงแหล่งเงินทุน		1		2
<u>การกำกับดูแลกิจการ</u>				
เครือข่ายบริษัท	3			
ความโปร่งใสและการเปิดเผยข้อมูล	1	1	1	

ลักษณะของบริษัท	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย มาก	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย	ใกล้เคียง ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย มาก
<u>อัตราส่วนทางการเงิน</u>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	1			2	
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเร็ว	1		1	1	
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า			1	1	
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ			1	1	
อัตรากำไรขั้นต้น		2		1	
อัตรากำไรสุทธิ	1		1		1
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์		1	2		
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม		1	1		1
อัตราส่วนความสามารถ ในการชำระดอกเบี้ย			2		
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาว ต่อสินทรัพย์รวม		1	1		1
อัตราการเติบโตของรายรับรวม			1	1	
อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ			2		
อัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม			1	1	

จำนวนและลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบ
ด้านยอดขายรุนแรงน้อยที่สุด

ลักษณะของบริษัท	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<u>ความสามารถในการแข่งขัน</u>					
การสร้างมูลค่าเพิ่ม		1		1	
กลยุทธ์การแข่งขัน		2			
ผลิตภาพการผลิต			2		
การวิจัยและพัฒนา การสร้างนวัตกรรม	1		1		
ปัจจัยสนับสนุนจากภายนอก			2		
<u>ความยืดหยุ่น</u>					
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาด	1	1			
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนผลผลิต		1		1	
ความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต การจ้างงาน และด้านต้นทุน			2		
ความยืดหยุ่นในด้านแหล่งเงินทุนและสภาพคล่อง	1			1	
ความยืดหยุ่นด้านวัตถุดิบและสินค้าคงคลัง				1	

	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี
<u>ความเชื่อมโยงกับต่างประเทศ</u>				
เครือข่ายการผลิต	1			1
การพึ่งพิงตลาดต่างประเทศ	1		1	
ความเป็นเจ้าของและการกำหนดนโยบาย	1			1
การพึ่งพิงแหล่งเงินทุน				
<u>การกำกับดูแลกิจการ</u>				
เครือข่ายบริษัท	1			1
ความโปร่งใสและการเปิดเผยข้อมูล		2		

ลักษณะของบริษัท	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย มาก	สูงกว่า ค่าเฉลี่ย	ใกล้เคียง ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย	ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย มาก
<u>อัตราส่วนทางการเงิน</u>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง			1	1	
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเร็ว			1	1	
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า				1	
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ		1		1	
อัตรากำไรขั้นต้น			1		1
อัตรากำไรสุทธิ			1		1
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์			1		1
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม	1	1			
อัตราส่วนความสามารถ ในการชำระดอกเบี้ย			2		
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาว ต่อสินทรัพย์รวม		1			1
อัตราการเติบโตของรายรับรวม			2		
อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ					1
อัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม				1	1

ภาคผนวก ค.

สรุปประเด็นสัมมนาระดมสมอง²⁷

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนฯ

1. การรับมือกับวิกฤตฯ

ผู้ประกอบการมีแนวทางการรับมือกับวิกฤตฯ ดังนี้

- การพัฒนารถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก เช่น รถยนต์ไฮบริด (Hybrid) หรือรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Eco car) เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค และรับมือกับความผันผวนของราคาน้ำมัน
- ผู้ประกอบการมีการชะลอการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนในโครงการใหม่ๆ เว้นแต่การลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพและพัฒนากระบวนการผลิต ที่ยังคงมีการลงทุนตามปกติ แต่อาจไม่มีการขยายวงเงิน

2. การพัฒนาอุตสาหกรรมในระยะยาว

ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ให้มีความเข้มแข็งในระยะยาวนั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอให้ภาครัฐกำหนดนโยบายในเชิงรุกในประเด็นที่สำคัญ 3 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นด้านการตลาด ประเด็นด้านยุทธศาสตร์ และประเด็นด้านอุปสรรคทางการค้า

- ประเด็นด้านการตลาด – ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการรักษาตลาดส่งออกเดิม และมุ่งเน้นไปที่ตลาดใหม่ที่มีศักยภาพ เช่น ตลาดตะวันออกกลางที่ยังมีกำลังซื้ออยู่ นอกจากนี้ ภาครัฐควรมีการติดตามข้อมูลและการเคลื่อนไหวของตลาดอยู่ตลอดเวลา และรวบรวมข้อมูลดังกล่าวเพื่อช่วยเหลือภาคการส่งออก
- ประเด็นด้านยุทธศาสตร์ – ไทยควรมีการวางแผนยุทธศาสตร์พัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในระยะยาว โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านพลังงาน โดยแผนยุทธศาสตร์นี้จะต้องไม่เปลี่ยนแปลงไปตามรัฐบาล นอกจากนี้ ภาครัฐจะต้อง

²⁷ สัมมนาระดมสมอง จัดขึ้นเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม ปี ค.ศ. 2009 ณ สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

เน้นการพัฒนาคุณภาพแรงงานให้มีทักษะความรู้ความชำนาญตามความต้องการของตลาด และมีจำนวนมากเพียงพอกับความต้องการในภาคอุตสาหกรรม

- ประเด็นด้านอุปสรรคทางการค้า – ภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมควรมีการประสานความร่วมมืออย่างเข้มข้นมากขึ้นในแง่ของการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการเตรียมมาตรการต่างๆ เพื่อสร้างความพร้อมให้กับผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อสร้างความพร้อมในการรองรับมาตรการที่มีใช้ทางด้านภาษี (NTB) ซึ่งคาดว่าจะเป็อุปสรรคทางการค้าที่สำคัญอย่างมากในอนาคต เช่น มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ด้านแรงงาน ด้านสุขอนามัย ด้านสังคมและศิลปวัฒนธรรม และด้านการเมือง รวมทั้งมิติจากสหประชาชาติและองค์กรระหว่างประเทศต่างๆ ที่สำคัญต่างๆ เป็นต้น

3. จุดอ่อนของอุตสาหกรรมที่เห็นได้จากวิกฤตฯ

วิกฤตฯ ช่วยให้เห็นจุดอ่อนที่สำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในหลายๆ ด้าน คือ

- ด้านอัตราแลกเปลี่ยน – นโยบายอัตราแลกเปลี่ยนไม่เอื้ออำนวยต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- ด้านพลังงาน – ความไม่สอดคล้องกันของยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านพลังงานและยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน
- ด้านอุตสาหกรรมต้นน้ำ – ไทยไม่มีอุตสาหกรรมต้นน้ำที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมเหล็ก ทำให้เสียเปรียบในด้านต้นทุนเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศผู้ผลิตรายสำคัญที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น จีนและอินเดีย
- ด้านความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน – ภาคเอกชนเองก็มีการให้ข้อมูลที่ขาดความชัดเจนอยู่มาก เช่น การที่ภาคเอกชนเรียกร้องให้ภาครัฐลดภาษีสรรพสามิต แต่ภาคเอกชนเองก็ไม่สามารถให้คำตอบได้ชัดเจนว่า หากภาครัฐลดภาษีแล้วจะทำให้รายการยนต์ลดลงได้กี่เปอร์เซ็นต์ ทำให้ภาครัฐก็ไม่มี ความมั่นใจเช่นกันว่า มาตรการดังกล่าวจะเกิดประโยชน์ต่อผู้บริโภคหรือไม่

4. บทบาทของภาครัฐ

นอกเหนือจากบทบาทของภาครัฐในการพัฒนาอุตสาหกรรมในระยะยาว ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ผู้เข้าร่วมสัมมนา ยังเสนอมาตรการต่างๆ ที่ภาครัฐควรดำเนินการ ได้แก่

- ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - ภาครัฐควรที่จะมีส่วนเข้ามาส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา และศูนย์ทดสอบมาตรฐาน เพื่อลดต้นทุนในการส่งไปทดสอบในต่างประเทศ และยังเป็น การเพิ่มศักยภาพด้านการพัฒนาสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการไทยได้อีกเช่นกัน
- ด้านสินเชื่อ - ภาครัฐควรเข้ามาเป็นผู้ค้ำประกันการปล่อยสินเชื่อให้กับสถาบันการเงินต่างๆ โดยเฉพาะสถาบันการเงินเอกชน เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการขนาดเล็ก และขนาดกลางที่ประสบปัญหาด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน
- ด้านส่งเสริมการลงทุน - ภาครัฐควรมีการปรับปรุงนโยบายด้านภาษีเพื่อให้ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติมากขึ้น
- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน - ภาครัฐควรมีการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบโลจิสติกส์ ระบบการสื่อสาร เป็นต้น
- ด้านการศึกษาและพัฒนาแรงงาน - ภาครัฐควรเข้ามาช่วยดูแลในด้านการพัฒนาคุณภาพแรงงาน ให้มีทักษะฝีมือที่มีมาตรฐานตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศ อาทิ การเน้นการศึกษาในรูปแบบสหกิจศึกษา ที่ให้ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ได้มีโอกาสเข้ามาศึกษาและทำงานในสถานประกอบการจริง ก่อนที่จะสำเร็จการศึกษา ออกมาอย่างน้อย 1-2 ภาคการศึกษา เพื่อให้ผู้สำเร็จการศึกษามีประสบการณ์จริงในการทำงาน
- ด้านภาษี - ในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องการให้เน้นเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างทางด้านภาษี อาทิ ภาษีนำเข้า และภาษีสรรพสามิต เพื่อป้องกันการย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ที่มีความพยายามในการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ
- ด้านการวางแผน - รัฐบาลควรมีการคำนึงถึงทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมในระยะยาวควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหาระยะสั้น และควรมีการกำหนดงบประมาณระยะยาวเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีความเข้มแข็งมากขึ้น รวมทั้งการเสริมสร้างจุดแข็งของอุตสาหกรรมมากกว่าการแก้ไขปรับปรุงจุดอ่อน เพื่อให้การพัฒนา มีความก้าวหน้ามากขึ้น

5. การฟื้นตัวของอุตสาหกรรม

- ผู้ประกอบการเชื่อว่าการฟื้นตัวในปัจจุบัน ยังไม่ใช้การฟื้นตัวที่แท้จริง เป็นเพียงการปรับตัวดีขึ้นจากจุดต่ำที่สุดเท่านั้น ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงรอดูทิศทางการฟื้นตัวนี้ว่าจะเป็นเช่นไรในอนาคต

6. ปัจจัยเสี่ยงของอุตสาหกรรม

- ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่สุด ได้แก่ ปัจจัยทางการเมือง เนื่องจากส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในการซื้อสินค้า และความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการในการลงทุน ตลอดจนการให้ความสำคัญของภาครัฐในการริเริ่มนโยบายและมาตรการใหม่ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรม

