

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

วิกรม กรมดิษฐ์ (2553 : 1-3) ได้กล่าวไว้ว่า ปัจจุบันรถยนต์ได้กลายมาเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญจนกลายเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิต ไม่ว่าจะประเทศที่ร่ำรวยหรือยากจน ล้วนแล้วแต่มีรถยนต์เป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเพื่อการพัฒนาสังคมแทบทั้งสิ้น จนอาจเรียกว่ารถยนต์เป็นเสมือนปัจจัยสี่ในการดำรงชีวิตของมนุษย์และถือเป็นส่วนหนึ่งในการทำให้เศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ เกิดการเติบโต

ในอดีตตลาดรถยนต์จะผูกขาดโดยยุโรปและอเมริกาเพราะเป็นผู้บุกเบิกและคิดค้น เมื่อประมาณ 50 ปีที่แล้ว เมื่อบริษัทฟอร์ดมีกำลังผลิตจำนวนถึง 8,000 คัน ในขณะที่โตโยต้าผลิตทั้งปียังไม่ถึง 10,000 คัน จึงทำให้บริษัทฟอร์ดเป็นผู้ผลิตรถยนต์มากที่สุดในโลก แต่ปัจจุบันโตโยต้ากลับมีตัวเลขการผลิตกว่า 7,234,439 คันในปี 2552 (OICA. 2009) และก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดของโลกพร้อมกับการเงินที่แข็งแกร่งที่สุด ซึ่งสินค้ามีต้นทุนต่ำกว่าและสามารถประหยัดพลังงานได้ดีกว่าก็จะได้รับความนิยมมากขึ้น

สำหรับประเทศไทยเริ่มส่งออกรถยนต์ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2532 โดยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง 4 ประตูยี่ห้อ Mitsubishi รุ่น Champ ไปประเทศแคนาดา จากวันนั้นถึงปัจจุบันประเทศไทยได้กลายมาเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ส่งออกรถยนต์ไปทั่วโลก

จากสถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์โลกปี พ.ศ. 2552 ที่เผชิญกับยอดขายที่ตกต่ำอย่างหนักจากวิกฤตการณ์การเงินครั้งรุนแรงที่สุดของสหรัฐฯ ซึ่งลุกลามจนนำไปสู่วิกฤตเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกที่รุนแรงที่สุด ภาวะดังกล่าวได้บั่นทอนอำนาจซื้อรวมถึงความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในการใช้จ่ายโดยเฉพาะสินค้าฟุ่มเฟือยราคาสูง เช่น รถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดรถยนต์ของสหรัฐฯที่ประสบปัญหาหนักจนทำให้บริษัทรถยนต์ยักษ์ใหญ่สัญชาติอเมริกัน 2 ราย คือ ไครสเลอร์ และเจเนอรัล มอเตอร์ ต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายสหรัฐฯ ในที่สุด รวมทั้งมีแผนการปิดโรงงานและตัวแทนจำหน่ายหลายแห่งในสหรัฐฯ แม้แต่รัฐบาลในหลาย ๆ ประเทศที่มีอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นของตนเองต่างก็ออกมาตรการเพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศตน

อย่างไรก็ตามบริษัทเหล่านี้ยังรักษาสถานการผลิตในไทย นับเป็นสัญญาณที่แสดงให้เห็นถึงบทบาทของประเทศและศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาค เช่น การมีสภาพเชิงภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ผู้ผลิตส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เดียวกันโดยการรวมตัวเป็นเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546 : 111)

สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย ถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยมีความสำคัญทั้งทางด้านการผลิต การตลาด การจ้างงาน การพัฒนาเทคโนโลยี และการเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น โดยในปี พ.ศ. 2553 มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนสูงถึง 584,009.58 ล้านบาท (สถาบันยานยนต์, 2554 : ออนไลน์) จากตัวเลขดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ดังตารางที่ 1.1 โดยมีภาครัฐเป็นกลไกสำคัญในการกำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

### ตารางที่ 1.1

#### รถยนต์และชิ้นส่วนส่งออก

มูลค่า : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	มูลค่าทั้งหมด	มูลค่ารถยนต์ (CBU)	มูลค่าเครื่องยนต์	มูลค่าชิ้นส่วนและอะไหล่	อุปกรณ์ยึดจับและแม่พิมพ์	มูลค่าชิ้นส่วนตัวถัง	มูลค่าชิ้นส่วนประกอบ	มูลค่าอื่น ๆ
2544	107,111.16	83,894.70	7,481.38	1,758.56	141.19	1,989.49	11,748.57	96.71
2545	107,729.72	82,474.66	6,087.28	1,796.41	145.26	2,879.77	14,196.28	150.06
2546	138,161.39	102,208.06	5,290.96	2,182.00	171.53	4,220.41	23,499.89	588.54
2547	202,079.90	149,232.80	4,316.05	2,909.43	797.48	5,384.80	36,488.59	920.21
2548	294,243.90	203,025.36	7,900.79	4,100.74	683.42	6,462.11	70,328.58	1,742.90
2549	342,655.95	240,714.25	8,447.99	5,026.38	571.44	6,677.28	80,489.32	729.29
2550	469,303.35	325,079.72	21,757.24	8,115.21	652.13	39,910.06	72,432.02	1,356.97
2551	516,243.89	351,383.58	18,029.30	11,007.91	2,051.95	71,493.36	61,320.34	957.45
2552	379,486.62	251,342.99	13,266.37	12,531.84	1,063.66	14,665.70	86,225.42	390.64
2553	584,009.58	404,659.37	21,610.39	14,451.09	1,304.38	29,808.52	111,614.19	561.64

ที่มา : สถาบันยานยนต์, 2554 : ออนไลน์.

จากการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องประกอบกับภาวะการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาคและในประเทศ รวมทั้งบริษัทผู้ผลิตรายอื่นต่างพยายามนำโครงสร้าง Supply Chain เข้ามาใช้โดยอาศัยนโยบาย Global Platform เพื่อช่วยลดต้นทุนที่เกิดจากการวิจัยและพัฒนา และลดต้นทุนการผลิตจากการประหยัดจากขนาด (Economic of Scale) ประกอบกับการยกเลิกมาตรการบังคับให้ผู้ผลิตรายอื่นในไทยต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ รวมถึงนโยบายเปิดเสรีทางการค้าภายใต้กฎของ WTO และเขตการค้าเสรีอาเซียน AFTA ได้ส่งผลกระทบต่อแนวโน้มการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอย่างมาก แต่ในแง่ของผู้ผลิตรายอื่นนั้นส่งผลดีต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ซึ่งสามารถเลือกซื้อชิ้นส่วนในระบบ Global Sourcing เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพด้วยต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด แต่ในขณะเดียวกันก็ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่จะต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้ดีขึ้น (สำนักงานวิจัยธุรกิจ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด(มหาชน). 2545 : ออนไลน์) จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต้องแข่งขันกันอย่างรุนแรงมากขึ้นทั้งในด้านราคาคุณภาพของสินค้า ความสามารถของกำลังการผลิต รวมถึงข้อกำหนดอื่น ๆ ที่ลูกค้าต้องการ

โดยทั่วไปต้นทุนการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นต้นทุนของชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบ คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60.0 ส่วนที่เหลือจะเป็นค่าจ้างแรงงาน ดอกเบี้ยและต้นทุนอื่น ๆ (อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน. ม.ป.ป. : 10) ดังตารางที่ 1.2

### ตารางที่ 1.2

#### โครงสร้างต้นทุนการประกอบรถยนต์ของไทย

โครงสร้างต้นทุนการผลิต	ประเภทรถยนต์	
	รถยนต์นั่ง (ร้อยละ)	รถกระบะ 1 คัน (ร้อยละ)
ต้นทุนชิ้นส่วนภายในประเทศ	31.0	48.2
ต้นทุนชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศ	29.4	37.0
ดอกเบี้ย	2.2	2.1
ค่าแรงงาน	2.0	2.0
อื่น ๆ	35.4	10.7
รวม	100.0	100.0

ที่มา : ศูนย์ศึกษาเอเปค มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2003 : ออนไลน์.

ซึ่งต้นทุนเหล่านี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากผู้ส่งมอบ อันเนื่องจากไม่มีองค์การใดจะสามารถผลิตชิ้นส่วนได้เองทั้งหมด ดังนั้นการคัดเลือกผู้ส่งมอบที่ไม่เหมาะสมก็จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนไปด้วย ในประเทศไทยกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ประกอบด้วย ผู้ประกอบยานยนต์ 19 ราย ผู้ประกอบรถจักรยานยนต์ 8 ราย และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 1675 ราย (ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. 2554 : ออนไลน์) ซึ่งจะเห็นว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีเป็นจำนวนมากทำให้การบรรลุเป้าหมายในการคัดเลือกผู้ส่งมอบทำได้ยาก Wilson (1994 : 34-41) ได้กล่าวไว้ว่าการกำหนดหลักเกณฑ์ในการตัดสินใจถือเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดของกระบวนการคัดเลือกผู้ส่งมอบเพื่อให้ตรงกับความต้องการและวัตถุประสงค์ขององค์การ เนื่องจากแต่ละองค์การจะมีเงื่อนไขและสถานการณ์ที่แตกต่างกันดังนั้นองค์การจึงจำเป็นต้องทำการเลือกและระบุหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกผู้ส่งมอบให้เหมาะสมและตรงตามวัตถุประสงค์ โดยจะสามารถลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันได้มากขึ้น โดยทั่วไปการประเมินความสามารถของผู้ส่งมอบมีหลักเกณฑ์ เช่น ประสิทธิภาพทางด้านเทคนิค เทคโนโลยีทางการผลิต ราคา คุณภาพของผลิตภัณฑ์ การบริการ และการส่งมอบ การคัดเลือกนี้้องค์การอาจจะกำหนดรายละเอียดของข้อกำหนดที่สำคัญซึ่งผู้ส่งมอบ ควรต้องมีระบบดังกล่าวอยู่รวมถึงการไปตรวจประเมิน ณ สถานที่ผลิตหรือวิธีการใด ๆ ที่ได้มาซึ่งข้อมูลดังกล่าว การมีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมจะนำไปสู่การได้ผู้ส่งมอบสินค้าหรือบริการที่เหมาะสม (Right Supplier) คุณภาพที่เหมาะสม (Right Quality) เวลาที่เหมาะสม (Right Time) ราคาที่เหมาะสม (Right Price) และจำนวนที่เหมาะสม (Right Quantity)

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงศึกษาถึงรายละเอียดเกี่ยวกับปัจจัยในการคัดเลือกผู้ส่งมอบชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยมุ่งหวังให้งานวิจัยนี้เป็นประโยชน์ต่อบริษัทในการตัดสินใจเลือกผู้ส่งมอบที่เหมาะสมต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

เพื่อศึกษาและจัดระดับความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือกผู้ส่งมอบชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์

## 1.3 ขอบเขตการศึกษาวิจัย

การวิจัยนี้มุ่งศึกษาถึงปัจจัยในการคัดเลือกผู้ส่งมอบชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยได้ทำการศึกษา 69 บริษัท ครอบคลุมทุกประเภทของชิ้นส่วนรถยนต์ คือ Accessories Parts,

Body Parts, Drive Transmission & Steering Parts, Electronic Parts, Engine Parts, Exterior Parts, Interior Parts, Lighting & Electrical Parts, Suspension & Brake Parts กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ระดับ Tier 1

ระยะเวลาในการวิจัยซึ่งการวิจัยนี้ทำการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยในการคัดเลือกผู้ส่งมอบชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยใช้เวลาในการแจกแบบสอบถามให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ และสรุปผลการศึกษาดังแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2554 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554

#### 1.4 คำนิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

Supplier ผู้ส่งมอบ หมายถึง ผู้ส่งมอบชิ้นส่วนรถยนต์ที่ส่งมอบให้กับระดับ Tier 1

OEM (Original Equipment Manufacturer) หมายถึง โรงงานหรือบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ เช่น โตโยต้า ฮอนด้า

REM (Replacement Equipment Manufacturer) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าในกลุ่ม After Market โดยจะทำการผลิตอะไหล่ทดแทนให้กับสินค้าที่มีข้อบกพร่องที่ออกจำหน่ายในตลาดมาแล้ว

Tier 1 หมายถึง ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในลำดับที่หนึ่ง ซึ่งจะนำเอาชิ้นส่วนย่อยต่าง ๆ จากผู้ผลิตลำดับที่สองมาประกอบเข้าด้วยกันให้เป็นชิ้นส่วนหลักที่พร้อมทำงาน

Tier 2 หมายถึง กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่จะนำไปใช้ประกอบเป็นเครื่องยนต์หรือส่วนประกอบหลักของตัวรถก่อนที่จะนำไปประกอบเป็นรถทั้งคันอีกต่อหนึ่งในลำดับต่อไป

Global Platform หมายถึง การพัฒนารถยนต์ให้สามารถจำหน่ายได้ในหลายประเทศพร้อมกัน โดยใช้พื้นฐานการผลิตและชิ้นส่วนสำคัญร่วมกัน

#### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงระดับของปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการคัดเลือกผู้ส่งมอบสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์
2. เพื่อใช้ปัจจัยที่ได้ศึกษามาเป็นแนวทางในการคัดเลือกผู้ส่งมอบสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ รวมถึงใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาองค์การและผลิตภัณฑ์สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์