

การปรับตัวด้านแรงงานของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยหลัง  
จากเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน  
Adaptation of Labor in Japanese Automotive Industry in Thailand After  
The ASEAN Economic Community

สร้อยญา ชื่นเย็น<sup>1</sup> และ นิสิต พันธมิตร<sup>2</sup>  
Sarunya Chuenyen<sup>1</sup> and Nisit Panthamit<sup>2</sup>

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแผนการปรับตัวด้านแรงงานของกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทย ด้านศักยภาพและการเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงานต่อการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และศึกษาปริมาณการจ้างงาน ความต้องการแรงงานระดับทักษะต่างๆ รวมถึงแนวโน้มการลงทุนกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น หลังจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตรถยนต์ในอนาคต โดยการวิเคราะห์ผลการศึกษาจากวิธีการพยากรณ์เชิงคุณภาพ

ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่ทำให้แรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ต้องมีการปรับตัวทางด้านทักษะฝีมือแรงงานในอนาคต สามารถแบ่งออกเป็น 3 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านความเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์หลังจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (2) ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงด้านรูปแบบเทคโนโลยีของรถยนต์ในอนาคต และ (3) ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงของกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต แนวทางการปรับตัวของแรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต จำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมทางด้านทักษะความสามารถ และพัฒนาศักยภาพของแรงงานแต่ละระดับดังนี้ (1) แรงงานระดับวิชาชีพ ได้แก่ การออกแบบผลิตภัณฑ์ขั้นสูง การบริหารการผลิตขั้นสูง การคิดวิเคราะห์ การวางแผนเชิงกลยุทธ์ ความเป็นผู้นำ ความสามารถในการแก้ปัญหา และภาษาต่างประเทศในระดับสูง (2) แรงงานระดับฝีมือ ได้แก่ ด้านเทคนิคเครื่องกล อิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง การทำงานกับระบบอัตโนมัติ การคิดวิเคราะห์ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และภาษาต่างประเทศระดับกลางถึงสูง (3) แรงงานระดับไร้ฝีมือ ได้แก่ การทำงานเป็นทีม ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยและมาตรฐานคุณภาพการผลิต การคิดวิเคราะห์ การแก้ไขปัญหา และภาษาต่างประเทศระดับปานกลาง

แนวโน้มความต้องการแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่น แรงงานกลุ่มที่ต้องการเพิ่มขึ้นได้แก่ แรงงานระดับฝีมือ และแรงงานวิชาชีพ ทั้งในระดับปฏิบัติการและวิศวกร ความต้องการแรงงานระดับไร้ฝีมือและแรงงานระดับกึ่งฝีมือ เนื่องจากแรงงานกลุ่มนี้จะถูกแทนที่ด้วยเครื่องจักรและเทคโนโลยีการผลิต แนวโน้มภาวะการลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยในอนาคต ยังคงขอรับการส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากด้วยปัจจัยข้อได้เปรียบของประเทศไทย ได้แก่ ด้านศักยภาพของแรงงานสูง ค่าจ้างแรงงานอยู่ในระดับปานกลาง และตำแหน่งที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการผลิตและกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน

คำสำคัญ : การปรับตัว แรงงาน รถยนต์ญี่ปุ่น อาเซียน แนวโน้ม

## ABSTRACT

This study aimed to investigate the workforce adaptation plans of the Japanese automotive industry in Thailand about the capacity and workforce enhancement of the automotive industry in Thailand as a production base after the opening of the ASEAN Economic Community. Study of employment demand for labor various skill levels including investment trend among Japanese automotive industry after modifying the production model in the future.

The study indicated that factors that make automotive industry labor have to adapt the skilled labor in the future can be divided into three major factors. (1) Factor in the change of the automotive industry after the ASEAN Economic Community. (2) Factor from the change of car propulsion technology in the future. And (3) Factor from the change of the automotive production process in the future. The adaptation of labor in the automotive industry requires preparation skills, ability and development of labor skills. (1) Professional such as advanced production design, advanced production management, analytical thinking, strategic planning, leadership, ability of problem solving, and high level of foreign language skills. (2) Skilled labor such as technical engineering, advanced electrical technique, working with automation system, analytical thinking, information technology, and medium to high level of foreign language skills. (3) Unskilled labor such as teamwork, knowledge of safety and standard quality of manufacturing, analytical thinking, ability of problem solving, and medium level of foreign language skills.

Trend of demand for labor the Japanese automotive industry, the increasing labor group were skilled labor and professional, including operating labor, engineering and decreasing in demand for unskilled labor and semi-skilled labor group because these labor are replaced by automation machines and manufacturing technology. The investment trend for Japanese automotive industry in Thailand in the future was still getting the investment promotion continuously due to the advantages of the country such as high ability of the skilled labor, moderate wages and located in the center of manufacturing and distribution in the region.

Keyword : Adaptation , Labor , Japanese Automotive , ASEAN , Trend

ที่มาและความสำคัญ

การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ถือเป็นโอกาสในการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตระหว่างประเทศสมาชิก ทั้งด้านการค้า สินค้า บริการ การลงทุน และแรงงาน รวมถึงความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน ส่งผลให้สภาพแวดล้อมทางการแข่งขันทางธุรกิจเกิดการเปลี่ยนแปลง เกิดคู่แข่งทางการค้า คู่แข่งทางการตลาด ที่จะไม่จำกัดอยู่เพียงแต่การผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศเท่านั้นแต่จะกลายเป็นผู้ผลิตที่จำหน่ายทั่วประเทศสมาชิกอาเซียนอีก 10 ประเทศ ประเทศที่มีความสนใจและเข้ามาลงทุนในภูมิภาคอาเซียนจำนวนมาก ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น จากสถิติในปี 2558 มีมูลค่าการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในภูมิภาคอาเซียนมากถึง 17.39 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ,2559) ประเทศไทยถือเป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่ได้รับการสนับสนุนการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นมาโดยตลอด ประเทศญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในไทยมากเป็นอันดับที่ 1 ในอาเซียน เนื่องด้วยประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านความพร้อมด้านฐานการผลิต คุณภาพของแรงงานและเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนก่อให้เกิดผลบวกแก่กลุ่มสมาชิกในประเทศอาเซียน ทำให้ประเทศไทยสามารถพิจารณาแหล่งการลงทุนได้มากขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย เนื่องจากบริษัทญี่ปุ่นให้ความสนใจไปลงทุนธุรกิจยานยนต์ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านกลุ่ม CLMV ได้แก่ ประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม และมีแนวโน้มย้ายฐานการผลิตขึ้นส่วนประกอบรถยนต์ไปประเทศอื่นในอาเซียน เพื่อแสวงหาความได้เปรียบด้านต้นทุนการผลิตและตลาดโดยเฉพาะต้นทุนค่าจ้างแรงงานและค่าวัตถุดิบจึงอาจส่งผลให้ประเทศไทยเสียส่วนแบ่งทางการตลาดในอนาคตได้ ภายหลังจากเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยจำเป็นต้องมีการปรับตัวเนื่องจากจะมีการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านกระบวนการผลิต รูปแบบของเทคโนโลยี รูปแบบของการจ้างแรงงาน จากบทวิเคราะห์ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) เห็นว่าผลกระทบจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในภาคอุตสาหกรรมว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ อันดับ 1 ของอาเซียน มีศักยภาพในการผลิตรถยนต์ที่มีความเฉพาะใน 3 ผลิตภัณฑ์ ได้แก่ รถกระบะปิกอัพ 1 ตัน (Pick up 1 Ton) รถยนต์ประหยัดพลังงาน (Eco car) และรถยนต์ขนาดเล็กคุณภาพสูง ซึ่งในส่วนของรถจักรยานยนต์ไทยมีการผลิตเป็นอันดับ 3 รองจากประเทศอินโดนีเซีย และเวียดนาม ดังนั้น หากเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ไทยควรจะรักษาฐานการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กที่มีคุณภาพสูง ฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยออกไปตั้งฐานการผลิตยานยนต์ และขึ้นส่วนในภูมิภาคอาเซียน (ที่มา: กรุงเทพธุรกิจออนไลน์ 6 ตุลาคม 2559 )

แนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยสถาบันยานยนต์และกระทรวงแรงงานมองว่า กลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ในประเทศไทยยังคงมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้อุตสาหกรรมนี้เติบโตได้คือ ประเทศไทยมีแรงงานที่ได้รับการยอมรับว่ามีทักษะฝีมือสูงเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามการที่จะขยายตัวไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต จะต้องเผชิญกับปัญหาการขาดแคลนแรงงานฝีมือเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีการนำเข้าแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ระหว่างกันมา

ทดแทน บางส่วนที่ต้องลดต้นทุนได้ย้ายฐานการผลิตไปอยู่ในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งส่งผลให้ประเทศไทยต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรเพื่อรองรับการขยายตัวและการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต โครงสร้างกำลังแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศไทย ประกอบด้วย ส่วนของผู้ผลิต และส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วน อะไหล่ ซึ่งมีอยู่หลายระดับ (Tier) โดยทั้งสองส่วนมีความจำเป็นที่ต้องพึ่งพาการผลิตต่อกัน สำหรับกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับที่ 1 (Tier 1) มีประมาณ 635 บริษัท ส่วนใหญ่ชาวต่างชาติเป็นเจ้าของหลักจำนวน ร้อยละ 47 กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในลำดับที่ 2, 3 (Tier 2, 3) มีอยู่ทั้งสิ้นประมาณ 2,000 บริษัท การดำเนินกิจการเป็นลักษณะที่มีคนไทยเป็นเจ้าของกิจการ สรุปแล้วทั้งระบบการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ ตั้งแต่ผู้ผลิตลำดับที่ 1- 3 มีการจ้างแรงงานระดับต่างๆ ประมาณ 700,000 คน (ที่มา:คณะอนุกรรมการพัฒนารอบยุทธศาสตร์การพัฒนา กำลังแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์, 2555)

ตามที่รัฐบาลตั้งเป้าให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของอาเซียน หรือเป้าหมายเพื่อการเป็นฐานการผลิตของโลก ปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเพื่อนำไปสู่เป้าหมายดังกล่าวที่สำคัญคือกำลังแรงงานผลิตที่มีทักษะฝีมือ แต่ทั้งนี้ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาขาดแคลนแรงงานทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพทางการผลิต ดังนั้นการศึกษาการปรับตัวด้านแรงงานในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยหลังจากเปิดประชาคมอาเซียนจึงต้องการศึกษาถึงการวางแผนพัฒนากำลังแรงงานเพื่อตอบสนองตลาดแรงงานและรูปแบบเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการผลิตรถยนต์ในอนาคตที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตเป็นแนวคิดอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การประหยัดพลังงาน รวมทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตระดับสูงให้แก่แรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนหาแนวทางในการปรับตัวเพื่อเตรียมการรองรับการพัฒนาและส่งเสริมให้มีการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์จากกลุ่มบริษัทญี่ปุ่นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการพัฒนาศักยภาพแรงงานไทยเพื่อการรองรับการลงทุนฐานการผลิตสินค้าและบริการด้านอื่นๆต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาแผนการปรับตัวด้านแรงงานของกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทย ด้านศักยภาพและการเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงานต่อการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ ในประเทศหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. ศึกษาปริมาณการจ้างงาน ความต้องการแรงงานระดับทักษะต่างๆ รวมถึงแนวโน้มการลงทุนกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น หลังจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตรถยนต์ในอนาคต

## วิธีการศึกษา

### 1. ขอบเขตประชากร

กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยนี้กลุ่มแรก เป็นการศึกษาจากการสัมภาษณ์จากผู้เชี่ยวชาญ

1. ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ ได้แก่ อาจารย์ด้านวิศวกรรมยานยนต์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยของรัฐ จำนวน 2 ท่าน
2. ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ได้แก่ นักวิชาการพัฒนาฝีมือแรงงานชำนาญการ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน จำนวน 2 ท่าน และอาจารย์มหาวิทยาลัยของรัฐ จำนวน 2 ท่าน
3. บริษัทผู้ผลิตอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ ได้แก่ผู้บริหารบริษัทมูราตะ อิเล็กทรอนิกส์ ประเทศไทย จำนวน 2 ท่าน
4. ตัวแทนจากภาคแรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์ ได้แก่ ประธานและรองประธานสหพันธ์แรงงานยานยนต์แห่งประเทศไทย จำนวน 2 ท่าน

### 2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา ( Descriptive Analysis) จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญแล้วนำข้อมูลความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญด้านแผนการปรับตัวด้านแรงงานของกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยมาวิเคราะห์โดยวิธีการพยากรณ์แบบ Delphi Technique

รอบที่ 1 สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ช่วงเดือน กรกฎาคม ถึงเดือน กันยายน พศ. 2559 ในประเด็นดังนี้

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการปรับตัวด้านแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในระดับทักษะต่างๆ โดยศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการใช้เทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ที่ผ่านมาและหลังจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
2. ความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีการใช้พลังงานขับเคลื่อนรถยนต์รูปแบบใหม่ในอนาคต
3. นโยบายหรือแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

รอบที่ 2 สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และตัวแทนแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย ช่วงเดือน ตุลาคม พศ. 2559 ในประเด็นผลกระทบต่อแรงงานระดับทักษะต่างๆ และแนวทางการรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับแรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์หลังเปลี่ยนแปลงรูปแบบเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ในอนาคต

รอบที่ 3 สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และตัวแทนจากภาคแรงงานประเทศไทยแล้วนำข้อมูลความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ เรื่องปริมาณการจ้างงาน ความต้องการแรงงานระดับทักษะต่างๆ รวมถึงแนวโน้มการลงทุนกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยญี่ปุ่น หลังจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตรถยนต์ในอนาคตมาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา ( Descriptive Analysis)

## ผลการศึกษา

การศึกษาเพื่อให้การศึกษابรรลุตามวัตถุประสงค์ แผนการปรับตัวด้านแรงงานต่อการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ ด้านศักยภาพและการเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงานในประเทศหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้ศึกษาจึงทำการวิเคราะห์ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ศึกษาแผนการปรับตัวด้านแรงงานของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยศึกษาแนวทางการพัฒนาทักษะให้แก่แรงงานหลังการเปลี่ยนรูปแบบการผลิตรถยนต์ในอนาคตและการให้ความสำคัญของการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่ส่งผลให้แรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์รวมถึงแรงงานอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในกลุ่มชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ทั้งหมดต้องมีการปรับตัว ทางด้านทักษะฝีมือแรงงานในอนาคต สามารถแบ่งออกเป็น 3 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่

### 1) ปัจจัยด้านความเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์หลังจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

#### ฐานการผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทย

สำหรับในประเทศไทยรัฐบาลไทยได้มีนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างต่อเนื่อง มีเสถียรภาพ และยังให้ความสำคัญต่อการลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น เพราะว่าประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ ความชำนาญ มีนวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัย และมาตรฐานการผลิตขั้นสูง โดยประเทศไทยได้ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและการพัฒนาบุคลากรของไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งการวิจัยและพัฒนา จึงมีนโยบายสนับสนุนให้นักลงทุนญี่ปุ่นเข้ามาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาในประเทศไทยและดำเนินกิจกรรมด้านวิจัยและพัฒนาให้มากขึ้นนอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญต่อการเข้ามาจัดตั้งกิจการสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค (Regional Operating Headquarters: ROH) อย่างมาก เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ (Hub) ของไทยในภูมิภาคอาเซียน โดยรัฐบาลมีการส่งเสริมให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกต่างๆ

#### ฐานการผลิตรถยนต์ประเทศอินโดนีเซีย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของอินโดนีเซียเป็นในลักษณะการเพิ่มยอดขายและการผลิตเพื่อตอบสนองการบริโภคภายในประเทศเท่านั้น เนื่องจากประเทศอินโดนีเซียมีตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพ ด้วยประชากร 240 ล้านคน และประชากรกว่า 50 ล้านคนที่มีกำลังการซื้อรถยนต์ จึงทำให้ประเทศต้องเร่งลงทุนเพิ่มในการผลิตเพื่อรองรับตลาดอินโดนีเซีย แต่ยังไม่ปรากฏชัดว่านักลงทุนต่างชาติ รวมทั้ง ผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น จะมีแนวโน้มพัฒนาให้อินโดนีเซียเป็นฐานการผลิตในภูมิภาคทดแทนประเทศไทย ซึ่งอาจเป็นเพราะอินโดนีเซียยังมีข้อจำกัดหลายอย่างที่จะเป็นฐานการผลิตให้บริษัทรถยนต์ต่างชาติในการส่งออก เพราะยังขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะสูง ซึ่งเป็นปัจจัย

สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ ประกอบกับรัฐบาลอินโดนีเซียยังไม่มียุทธศาสตร์ชัดเจนในการสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในภูมิภาคอาเซียน

### **แนวทางการปรับตัวของแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยต่อการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**

การปรับตัวทางด้านแรงงานและการผลิตนั้น ผู้บริหารบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นมองว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นยังไม่ได้รับผลกระทบในทางตรง แต่ผลกระทบทางอ้อมคือหากมีความต้องการรถยนต์จำนวนมาก จำนวนแรงงานในประเทศไทยผลิตไม่ทันตามความต้องการ ทำให้ต้องพึ่งพาแรงงานต่างด้าวจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาช่วยเหลือในสายพานการผลิต ซึ่งเป็นกลุ่มแรงงานไร้ฝีมือ (Unskilled labor) สำหรับแรงงานระดับทักษะฝีมือขึ้นไปก็ยังไม่ได้รับผลกระทบมากนัก เนื่องจากปัจจุบันมีความรู้ ความเชี่ยวชาญในระดับค่อนข้างสูง อาจจะมีปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาคือทักษะการสื่อสารด้านภาษาต่างประเทศ ได้แก่ ภาษาอังกฤษ และภาษาญี่ปุ่น เพื่อรองรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีในอนาคต

#### **2) ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงด้านรูปแบบเทคโนโลยีของรถยนต์ในอนาคต**

รูปแบบของรถยนต์ที่อาศัยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV)เป็นส่วนในการขับเคลื่อนแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่

1. รูปแบบ Hybrid (HEVs) คือการใช้พลังงานเครื่องยนต์ และมอเตอร์ไฟฟ้า
2. รูปแบบ Plug in Hybrid (PHEVs) คือ การทำงานของเครื่องยนต์ มอเตอร์ไฟฟ้า และสามารถชาร์ตไฟได้
3. รูปแบบ Battery (BEV) คือ การทำงานของแบตเตอรี่ มอเตอร์ไฟฟ้า และสามารถชาร์ตไฟได้
4. รูปแบบ Fuel Cell (FCEVs) คือการทำงานของ Fuel cell และมอเตอร์ไฟฟ้า

#### **แนวทางการปรับตัวของแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยต่อความเปลี่ยนแปลงด้านรูปแบบเทคโนโลยีของรถยนต์ในอนาคต**

##### **ระดับทักษะของแรงงาน**

1. แรงงานระดับไร้ฝีมือ (Unskilled Labor) ทักษะที่ต้องเร่งพัฒนา ได้แก่ ทักษะการทำงานเป็นทีม ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยและมาตรฐานคุณภาพการผลิต ทักษะการคิดวิเคราะห์ การแก้ไขปัญหา และทักษะภาษาต่างประเทศ
2. แรงงานฝีมือ (Skilled Labor) ทักษะที่ต้องเร่งพัฒนาได้แก่ ทักษะด้านเทคนิคเครื่องกล เทคนิคไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง ทักษะการทำงานกับระบบอัตโนมัติ (Automation) การใช้เครื่องมือควบคุมคุณภาพ ทักษะการตรวจสอบพื้นฐาน ทักษะการคิดวิเคราะห์
3. แรงงานระดับวิชาชีพ (Professional) ทักษะที่ต้องเร่งพัฒนาได้แก่ การออกแบบผลิตภัณฑ์/วัสดุศาสตร์ขั้นสูง การเขียนแบบเครื่องกล การใช้ระบบสารสนเทศขั้นสูง

### 3) ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการผลิตรถยนต์ในอนาคต

ความเปลี่ยนแปลงทางด้านอุตสาหกรรมที่สำคัญในปัจจุบันและเป็นกระแสที่ผู้ผลิตและแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตต่างหันมาให้ความสนใจคือ นโยบายอุตสาหกรรม 4.0 หรือ INDUSTRY 4.0 ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยระยะยาว 20 ปี พ.ศ. 2560 -2579โดยมีความเปลี่ยนแปลงของโลกในอนาคตจะเป็นสังคมดิจิทัล (DIGITAL SOCIETY)อุตสาหกรรมยานยนต์ยังจัดให้เป็นอุตสาหกรรมหลักสำคัญ (Super Cluster)ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง (New S curve) โดยมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับด้านกระบวนการผลิตยานยนต์ ได้แก่ Automation, Robotics & Mechatronics, Digital Devices และเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ต

**แนวทางการปรับตัวของแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยต่อความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการผลิตรถยนต์ในอนาคต**

ระดับทักษะของแรงงาน

1. แรงงานระดับไร้ฝีมือ (Unskilled Labor) ต้องการแรงงานที่มีความสามารถคือ ความสามารถการทำงานเป็นทีม และความสามารถในการสื่อสาร

2. แรงงานฝีมือ (Skilled Labor) ต้องการแรงงานที่มีความสามารถคือ ความรู้ในการควบคุมเครื่องจักร การซ่อมบำรุง ระบบอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูงด้วยการพัฒนาของระบบ (Main Frame Computing) คือ ระบบการจัดการทางคอมพิวเตอร์ขนาดใหญ่ที่สามารถประมวลผลข้อมูลจำนวนมากด้วยโปรแกรมหลายชุดเพื่อให้สามารถบริการผู้ใช้หลายคนได้พร้อมกัน และระบบ (Cloud Computing) คือบริการที่ครอบคลุมถึงการให้ใช้กำลังประมวลผล หน่วยจัดเก็บข้อมูล

3. แรงงานระดับวิชาชีพ (Professional) ต้องการแรงงานที่มีความสามารถคือ ทักษะทางด้านการคิดวิเคราะห์ เน้นความคิดสร้างสรรค์ (Creativity) ลดการใช้ทักษะทางกายภาพ มีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับทักษะแรงงานจากแรงงานทั่วไป (Labor) เป็นแรงงานอัจฉริยะ (Intelligence Worker) เนื่องจากในอุตสาหกรรมผลิตในอนาคต จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เข้ามาประมวลผลข้อมูลที่ซับซ้อน(Big data)

**ส่วนที่ 2 ศึกษาปริมาณการจ้างงาน ความต้องการแรงงานระดับความสามารถต่างๆ รวมถึงแนวโน้มการลงทุนกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่น หลังจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตรถยนต์ในอนาคต**

**แนวโน้มความต้องการแรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยในอนาคต**

ผู้เชี่ยวชาญจากคณะกรรมการพัฒนากรอบยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังแรงงานอุตสาหกรรมยานยนต์ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน มีความเห็นสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ได้พยากรณ์ความต้องการแรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ ในอนาคตว่าความต้องการกำลังแรงงานในกระบวนการผลิตเพื่อรองรับการเปิดเสรีตามประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประเทศไทยยังมีจุดอ่อนสำคัญเรื่องของแรงงานซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดในกระบวนการผลิตปัจจุบันและอาจจะส่งผลในอนาคต คือ ปัญหาการขาดแคลนกำลังคน ปัญหาการขาดแรงงานฝีมือที่จะเป็นกำลังแรงงานใหม่เข้าสู่ตลาดแรงงาน และจะมีแนวโน้มว่าแรงงานบางกลุ่มจะมีความ



ต้องการลดลงจึงต้องพิจารณาแนวทาง การเพิ่มผลผลิตการผลิตของแรงงาน (Labor Productivity) เพื่อให้ใช้จำนวนคนเท่าเดิมแต่สามารถผลิตได้มากขึ้น จำเป็นต้องทำการพัฒนาระดับความสามารถและประสิทธิภาพของแรงงาน รวมทั้งยกระดับความสามารถในการจัดการบริหาร เทคนิคการผลิตขั้นสูง การทดสอบ การออกแบบ การวิจัย เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาคอาเซียน (AEC) และตลาดโลก จึงคาดการณ์ว่ามีแนวโน้มความต้องการแรงงานในอนาคตที่เพิ่มขึ้นได้แก่ แรงงานระดับฝีมือ (Skilled Labor) และแรงงานวิชาชีพ (Professional) ทั้งในระดับปฏิบัติการและวิศวกร พร้อมทั้งมีแนวโน้มลดการพึ่งพาแรงงานต่างด้าวจากกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ส่วนใหญ่เป็นแรงงานระดับไร้ฝีมือ(Unskilled Labor) ที่อยู่ในสายพานการผลิต ซึ่งแรงงานระดับไร้ฝีมือ(Unskilled Labor) และแรงงานระดับกึ่งฝีมือ (Semi skilled Labor)จะเป็นกลุ่มที่จะหายไปจากการจ้างงานในอนาคต เนื่องจากจะถูกนำเครื่องจักรและเทคโนโลยีการผลิตรูปแบบใหม่เข้ามาแทนที่

### **แนวโน้มการลงทุนด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในอนาคต**

ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ได้วิเคราะห์แนวโน้มภาวะการลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทย นั้นโดยเห็นว่าจากข้อมูลสถิติภาวะการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์จากญี่ปุ่นในประเทศไทยมีแนวโน้มการลงทุนที่เพิ่มขึ้นทุกปีในอนาคต เนื่องมาจากนโยบายสนับสนุนการผลิตรถยนต์รูปแบบเทคโนโลยีใหม่ รถยนต์ไฟฟ้า (Electricity Vehicle) ดังนั้นอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นที่ใช้ฐานการผลิตในประเทศไทย เป็นอุตสาหกรรมที่มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีค่อนข้างเร็วและเป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทแม่ตั้งนั้นทางอุตสาหกรรมยานยนต์ยังจะมีแนวโน้มการจ้างงานเพิ่มมากขึ้นตามการขยายตัวของตลาดรถยนต์และการเข้ามาส่งเสริมการลงทุนในอนาคต โดยการจ้างงานในอนาคตจะเน้นที่กลุ่มระดับฝีมือ (Skilled Labor)ขึ้นไป

ด้านตัวแทนจากสหพันธ์แรงงานยานยนต์แห่งประเทศไทย ได้ให้ความเห็นประเด็นของการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ หรือโอกาสในการย้ายฐานการผลิตรถยนต์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่นประเทศ อินโดนีเซีย มาเลเซีย รวมถึงการขยายตัวฐานการผลิตขึ้นส่วนประกอบรถยนต์ในกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม เป็นลักษณะการขยายฐานการลงทุนจากประเทศไทยไปยังประเทศข้างเคียง เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ก็จะมีผลผลิตชุดสายไฟ ผ้าคลุมเบาะ ในประเทศกัมพูชา ก่อนจะส่งกลับมาประกอบในไทย ขณะที่การผลิตในไทยทำให้สามารถกลับมาใช้ฐานการผลิตและการขนส่งทางถนนในไทยได้ ส่วนการผลิตในประเทศไทยจะใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นกว่าเดิมและต้องการลดต้นทุนเรื่องค่าจ้างคนเก่าที่มีค่าจ้างและสวัสดิการที่สูงออก (ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มแรงงานไร้ฝีมือ และแรงงานกึ่งฝีมือ)

### **สรุปและข้อเสนอแนะ**

ปัจจัยที่ทำให้แรงงานกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์รวมถึงแรงงานอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในกลุ่มชิ้นส่วน ประกอบยานยนต์ทั้งหมดต้องมีการปรับตัว ทางด้านทักษะฝีมือแรงงานในอนาคต สามารถแบ่งออกเป็น 3 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่

1. ปัจจัยด้านความเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมรถยนต์หลังจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกลุ่มประเทศอาเซียน มี 5 ประเทศเท่านั้นที่มีฐานการผลิตรถยนต์โดยมีสัดส่วนการผลิตรถยนต์ ได้แก่ ประเทศไทยร้อยละ 55 อินโดนีเซียร้อยละ 27 มาเลเซียร้อยละ 14 ฟิลิปปินส์ร้อยละ 2 และเวียดนามร้อยละ 2 ในอนาคตประเทศพม่าจะเป็นประเทศที่ 6 ในภูมิภาคซึ่งประเทศอินโดนีเซียถือเป็นคู่แข่งสำคัญของประเทศไทยในภูมิภาคอาเซียนซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งมีกระบวนการผลิตคล้ายคลึงกับประเทศไทย โดยปัจจัยที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย ขนาดตลาดใหญ่ เนื่องด้วยประชากรของประเทศอินโดนีเซียมากถึง 240 ล้านคน ส่งผลให้นักลงทุนจากบริษัทผู้ผลิตระดับโลกเข้ามาลงทุน เป็นลักษณะของการเพิ่มยอดขายภายในประเทศเท่านั้น ยังไม่มีแผนการลงทุนเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก และนอกจากนี้ ยังมีปัจจัยด้านค่าแรงของประเทศอินโดนีเซียถูกกว่าประเทศไทย

ความต้องการทักษะความสามารถและการพัฒนาศักยภาพของแรงงานระดับต่างๆ ของกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

1. แรงงานระดับวิชาชีพ (Professional) ได้แก่ ทักษะด้านภาษาอังกฤษ ทักษะการบริหารองค์กร ความสามารถด้านการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์

2. แรงงานระดับฝีมือ (Skilled Labor) มีความต้องการแรงงานที่มีความสามารถทักษะด้านช่างยนต์ ทักษะทางด้านไฟฟ้า

3. แรงงานระดับไร้ฝีมือ (Unskilled Labor) ต้องการแรงงานที่มีความสามารถในการทำงานเป็นทีม ความสามารถในการสื่อสาร

2. ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงด้านรูปแบบเทคโนโลยีของรถยนต์ในอนาคต ทิศทางการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคตที่มุ่งเน้นความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการประหยัดพลังงาน (Eco Car) รถยนต์พลังงานมอเตอร์ไฟฟ้า (Hybrid) จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาทักษะความสามารถ และการปรับตัวของผู้ประกอบการรวมถึงแรงงานในประเทศให้สามารถเตรียมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ในระดับโลกรูปแบบของรถยนต์ที่อาศัยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่กลุ่มของรถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle) แรงงานกลุ่มที่ต้องมีการปรับตัวมากที่สุดคือ แรงงานระดับวิชาชีพ (Professional) โดยเฉพาะวิศวกร เนื่องจากเป็นบุคลากรสำคัญที่เป็นกำลังขับเคลื่อนและพัฒนาเทคโนโลยีให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มองว่าแรงงานวิศวกรในอนาคตกลุ่มที่ต้องเน้นการพัฒนาทักษะทางวิศวกรรมศาสตร์มากขึ้น ได้แก่ วิศวกรเครื่องกล วิศวกรไฟฟ้า วิศวกรอุตสาหกรรมและวิศวกรอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

### 3. ปัจจัยความเปลี่ยนแปลงของกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต

ภายใต้แนวคิด “อุตสาหกรรม 4.0 หรือ INDUSTRY 4.0” อุตสาหกรรมยานยนต์เป็น 1 ใน 10 อุตสาหกรรม เป้าหมายของรัฐบาลที่เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตของประเทศ ตามนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ อุตสาหกรรมยานยนต์ยังจัดให้เป็นซูเปอร์คลัสเตอร์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง (New S curve)

โดยมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับด้านกระบวนการผลิตยานยนต์ ได้แก่ Automation, Robotics & Mechatronics, Digital Devices เข้ามามีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตในอนาคต

แนวทางการปรับตัวของแรงงานจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต จำเป็นต้องเพิ่มทักษะ ความรู้ ดังต่อไปนี้

1. ทักษะทางการคิดวิเคราะห์ เน้นความคิดสร้างสรรค์ (Creativity)
2. ทักษะทางด้านข้อมูลสารสนเทศ เพื่อใช้ในกระบวนการวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจขององค์กร
3. ทักษะความรู้ทางด้านไฟฟ้า การซ่อมบำรุงและระบบอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง

### **การพยากรณ์แนวโน้มความต้องการแรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทย**

นักวิชาการได้วิเคราะห์ว่าความต้องการการพัฒนากำลังแรงงานของประเทศเพื่อรองรับการเปิดเสรีด้านการผลิตยานยนต์ตามกรอบความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จุดอ่อนสำคัญของแรงงานไทยทั้งที่ประสบปัญหาอยู่ในปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเกิดในอนาคตคือ การขาดแคลนกำลังคน ขาดทักษะฝีมือกำลังแรงงานใหม่เข้าสู่ตลาดแรงงานค่อนข้างคงที่ และจะมีแนวโน้มว่าแรงงานบางกลุ่มจะมีความต้องการลดลงจึงต้องพิจารณาแนวทาง การเพิ่ม ผลิตภาพแรงงาน (Labor Productivity) เพื่อให้ใช้จำนวนคนเท่าเดิมแต่สามารถผลิตได้มากขึ้น จำเป็นต้องทำการพัฒนาระดับความสามารถและประสิทธิภาพของแรงงาน รวมทั้งยกระดับความสามารถในการจัดการบริหาร เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และตลาดโลก

ตัวแทนทางด้านแรงงานมองว่าหากนายจ้างจะมีการนำเครื่องจักรเทคโนโลยีมาทำงานแทนคนตามนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0 (Industrial 4.0) รัฐบาลควรจะมีบทบาทในการตรวจสอบกฎหมายคุ้มครองแรงงานในการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้แทนการผลิตด้วยกำลังคน ให้นายจ้างต้องจ่ายค่าชดเชยพิเศษ และการบอกกล่าวล่วงหน้าเพิ่มอีกเท่าตัว การที่มีการเลิกจ้างแรงงานกลุ่มลูกจ้างเหมาค่าแรง ทำให้แรงงานกลุ่มไร้ฝีมือ (Unskilled Labor) รู้สึกถึงความไม่มั่นคงในการมีงานทำ และในอนาคตอาจจะเป็นกลุ่มแรงงานที่หายไปสู่อุตสาหกรรมการผลิตได้

### **แนวโน้มภาวะการลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทย**

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยได้รับการขอส่งเสริมการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นมาอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มเพิ่มเงินลงทุนมากขึ้นแนวทางในอนาคตสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles : EV) ซึ่งรัฐบาลไทยมีนโยบายในการพิจารณาทั้งนโยบายส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมการบริโภครถยนต์ไฟฟ้า เพื่อสนับสนุนนักลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นและประเทศอื่นๆเข้ามาลงทุนในประเทศไทย

ภาวะการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์จากญี่ปุ่นในประเทศไทยอาจเป็นไปได้ว่ามีแนวโน้มการลงทุนที่เพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องมาจากนโยบายสนับสนุนการผลิตรถยนต์รูปแบบเทคโนโลยีใหม่ รถยนต์ไฟฟ้า (Electricity Vehicle) ดังนั้นอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นที่ใช้ฐานการผลิตในประเทศไทย จะมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต

(Transfer Technology) จากบริษัทแม่หรือต่างประเทศ และยังต้องการแรงงานคนไทยที่มีทักษะ โดยเฉพาะ แรงงานกลุ่มวิชาชีพ (Professional)ด้านวิศวกรรมศาสตร์ นักวิจัย พัฒนา R&D ค่อนข้างมาก ส่วนแรงงานในระดับ กึ่งฝีมือ (Semi- Skilled Labor) และแรงงานฝีมือ (Skilled Labor) เช่น ช่างเทคนิค ช่างควบคุมเครื่องจักร

ประเด็นแนวโน้มภาวะการลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยในอนาคต สรุปว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นยังคงให้ความสนใจลงทุนในประเทศไทยต่อไป เนื่องด้วยปัจจัยสำคัญคือ ปัจจัยด้านแรงงานไทยที่มี ศักยภาพ และปัจจัยด้านค่าจ้างที่ยังอยู่ในระดับปานกลาง ในประเด็นของการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ หรือโอกาสในการย้ายฐานการผลิตรถยนต์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่นอินโดนีเซีย มาเลเซีย รวมถึงการขยายตัวฐานการผลิตขึ้นส่วนประกอบรถยนต์ในกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม เป็น ลักษณะการขยายฐานการลงทุนจากประเทศไทยไปยังประเทศข้างเคียง ส่วนใหญ่อุตสาหกรรมรถยนต์จากประเทศ ญี่ปุ่นที่ขยายฐานผลิตไปยังประเทศกลุ่ม CLMV คือกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพดี ประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม ที่ค่าจ้างยังต่ำอยู่เป็นต้น

### เอกสารอ้างอิง

กระทรวงอุตสาหกรรมและสถาบันยานยนต์.(2555) . *แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ 2555-2559*. สืบค้นเมื่อ 17 ธันวาคม 2558, จาก

[http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file\\_upload/research/7125561546211.pdf](http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file_upload/research/7125561546211.pdf)

กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. (2559, 6 ตุลาคม ). ยานยนต์อินโดฯ กำลังโต เป็นโอกาสของไทย. สืบค้นเมื่อ 25 ตุลาคม 2559 , จาก [www.bangkokbiznews.com/blog/detail/639136](http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/639136)

คณะกรรมการพัฒนาการรอบยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์(2555). *กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์*. กรุงเทพฯ: กระทรวงแรงงาน.

ผู้จัดการออนไลน์. ( 2559 , 4 สิงหาคม ). *เมืองไทยพร้อมใช้รถไฟฟ้าหรือยัง* .สืบค้นเมื่อ 25 ตุลาคม 2559 , จาก [www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewsID=9590000077485](http://www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewsID=9590000077485)

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย .(2558, ตุลาคม). *ธุรกิจผลิตรถขึ้นส่วนรถยนต์*. สืบค้นเมื่อ 17 ธันวาคม 2558,จาก <https://www.kasikornresearch.com>

สถาบันยานยนต์ .(2555,มีนาคม) . *สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย*. สืบค้นเมื่อ 17 ธันวาคม 2558,จาก <http://www.thaiauto.or.th>.

สถาบันเทคโนโลยี ไทย- ญี่ปุ่น .(2555).*การศึกษาสถานภาพ และแนวโน้มการย้ายฐานธุรกิจของบริษัทสัญชาติ ญี่ปุ่นมายังประเทศไทย*. บริหารธุรกิจสถาบันเทคโนโลยี ไทย- ญี่ปุ่น.

- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2558). *สถิติการลงทุนจากต่างประเทศ*. สืบค้นเมื่อ 30 ธันวาคม 2558, จาก <http://www.boei.go.th>.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). ภาวะการลงทุนเดือนมกราคม-กันยายน 2559. สืบค้นเมื่อ 29 ตุลาคม 2559, จาก <http://www.boei.go.th>.
- สุวรรณ เทพจิตต์.(2558).*โครงการวิจัยทิศทางการบริหารทรัพยากรมนุษย์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในทศวรรษหน้า*. กรุงเทพมหานคร : คณะศิลปศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
- ASEAN Automotive Federation (AAF). (2016). *Asean Automotive Statistics as at October 2016*. Retrieved August 2016, from <http://www.asean-autofed.com/statistics.html>.
- Forin. *Asia Automotive Intelligence*. (2015). Retrieved October 2016, from [www.forin.com](http://www.forin.com)
- Gene Rowe , George Wright. (1999). *The Delphi technique as a forecasting tool: issues and analysis*. [Electronic version]. International Journal of Forecasting ,353–375.
- Jae-Hee Chang, Gary Rynhart and Phu Huynh. (2016). *ASEAN in transformation: Automotive and auto parts - Shifting gears*. [Electronic version]. International Labour Organization.
- Pichuk Phutrakul .(2014). *Human Resource Development Strategy in Automotive Industry (Eco-Car) for ASEAN Hub*. World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering[Electronic version].Vol:8, No:10, 2014
- Pungpond Rukumnuaykit & Piriya Pholphirul. (2015). *Human capital linkages to labour productivity :implications from Thai manufacturers*. [Electronic version].Journal of Education and Work.
- Research Institute Auto Parts Industries, WASEDA UNIVERSITY.(2014). *Automobile and Auto components Industries in ASEAN : Current State and Issues*. [Electronic version].ERIA Research.