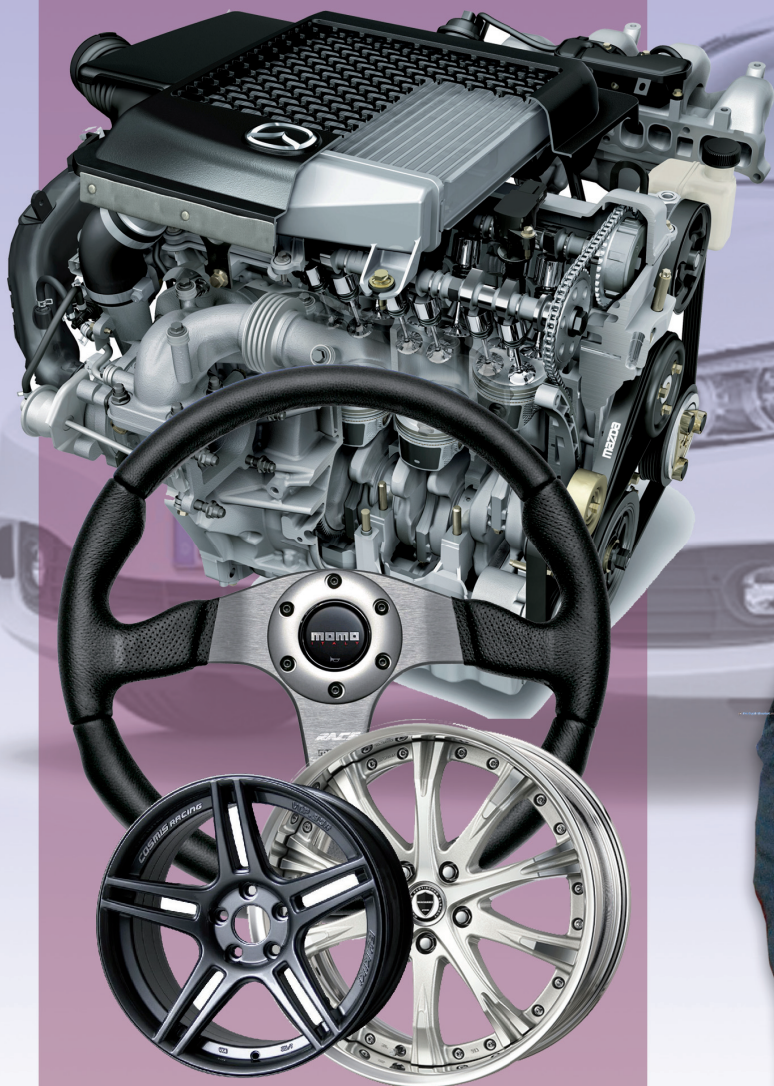




สำนักงาน | OFFICE
เศรษฐกิจอุตสาหกรรม | OF INDUSTRIAL ECONOMICS

DIE SHARE

ปีที่ 4 ฉบับที่ 37 เมษายน 2558



“ทิศทางอุตสาหกรรม
ขึ้นส่วนยานยนต์ไทยปี 2558”

Contents

ประจำเดือนเมษายน 2558

Econ Focus:	“ทิศทางอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยปี 2558”	3
Econ Review:	สรุปสถานการณ์การผลิตภาคอุตสาหกรรม เดือนกุมภาพันธ์ 2558	8
Sharing:	น้ำทะเลจัด ตำนานเล่าขานที่เป็นจริง ณ สิงคโปร์	10
รอบรู้ AEC:	สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม กับการผลักดันเศรษฐกิจภายในประเทศ	12
Movement		15

Editor's Note

สวัสดีคุณผู้อ่านทุกท่าน สำหรับ OIE SHARE ฉบับนี้เริ่มจาก Econ Focus พบกับหัวข้อ “ทิศทางอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ปี 2558” ส่วนสถานการณ์การผลิตอุตสาหกรรมประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2558 จะเป็นอย่างไรพลิกเข้าไปดูได้เลยค่ะ และในคอลัมน์ Sharing ท่านจะได้ทราบถึงน้ำทะเลจัดกับตำนานเล่าขานที่เป็นจริง ณ สิงคโปร์ สุดท้ายพลาดไม่ได้กับคอลัมน์ รอบรู้ AEC มาทำความรู้จักประเทศอาเซียนก่อนก้าวสู่ AEC คือ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามกับการผลักดันทางเศรษฐกิจ และฉบับนี้เรายังเปิดรับความคิดเห็นของทุกท่านทุกช่องทาง พบกันใหม่ฉบับหน้า สวัสดีค่ะ

พบกันใหม่ฉบับหน้า

สวัสดีค่ะ

ที่ปรึกษา

อุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย

ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สมศักดิ์ จันทรวงทอง

รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
ศิริรุจ จุลกะรัตน์

รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
นพมาศ ช้วนกุล

ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม

เพ็ญวิภา ไตรศิริพานิช

ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

บรรณาธิการบริหาร

นางสุราตรี อัครบรรกุล

กองบรรณาธิการ

สมจิตต์ เอี่ยมวรชัย สุภิดา เสมอมีสุข,

ศุภชัย วัฒนวิทย์กรรม, ชาลี ชันศิริ,

ชัยพร มานะกิจจงกล, กฤษณา นุรักษ์,

ปัญชาน ศรีสังข์, นาฏนดา จันทร์สุข,

ประวีรา โพธิ์สุวรรณ, บุญอนันต์ เสวตสิทธิ์,

สุดาพร รักษาชาติ

OIE SHARE ยินดีรับฟังความคิดเห็น คำชี้แนะ และข่าวประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ติดต่อได้ที่ กองบรรณาธิการ OIE SHARE กลุ่มประชาสัมพันธ์และบริการห้องสมุด สำนักบริหารกลาง สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 อีเมล : oieshare@oie.go.th

ข้อมูลนี้ปรากฏใน OIE SHARE เป็นที่คนชอบผู้เขียน



“ทิศทางอุตสาหกรรม ชิ้นส่วนยานยนต์ไทยปี 2558”

กองบรรณาธิการ

ปัจจุบันอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีจำนวนผู้ผลิตมากกว่า 2,300 ราย และมีจำนวนแรงงานประมาณ 600,000 คน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน ทั้งในเรื่องของประสิทธิภาพและผลผลิตภาพการผลิต (Productivity) ในด้านโรงงานและผลิตภัณฑ์ รวมทั้ง ความรู้ความสามารถของบุคลากรและแรงงานที่มีฝีมือ (Skilled Labour) ในปัจจุบัน ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยสามารถส่งออกสินค้าไปขายยังตลาดที่เข้มงวดในเรื่องมาตรฐานสินค้า เช่น ประเทศญี่ปุ่น สหภาพยุโรปและอเมริกาใต้ ในปี 2558 กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะมีการผลิตประมาณ 2.13 ล้านคัน มีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 13.30 เมื่อเทียบกับปีก่อน ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่า อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จะมีการขยายตัวตามไปด้วย

ความท้าทาย

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการเติบโตสูง มีการขยายการลงทุนอย่างต่อเนื่อง มีการพัฒนาด้านนวัตกรรม และเทคโนโลยีตลอดเวลา ในปี 2557 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีการผลิตรถยนต์กว่า 1.88 ล้านคัน และคาดว่าในปี 2560 การผลิตมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเป็น 3.0 ล้านคันต่อปี อันเป็นผลจากนโยบายของภาครัฐ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย การขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลก และการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต ดังนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยควรต้องก้าวให้ทันกับการเจริญเติบโตของบริษัทผู้ผลิตยานยนต์เหล่านี้ โดยเฉพาะในเรื่องของเทคโนโลยี และคุณภาพบุคลากรในทุกๆระดับ เช่น ระดับแรงงานมีฝีมือระดับหัวหน้างาน ระดับวิศวกรทดสอบและวิจัยพัฒนา





และในปี 2558 อาเซียนจะพัฒนาไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งมีประชากรจำนวน 700 ล้านคน และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศรวมกัน 2.69 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ อันจะส่งผลดีต่อภาคอุตสาหกรรมทำให้เกิดตลาดขนาดใหญ่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยสามารถผลิตสินค้าที่ระดับ Economy of Scale ทำให้มีต้นทุนการผลิตถูกลงได้ และสามารถส่งออกสินค้าไปขายตลาดภูมิภาคได้มากขึ้นเนื่องจากไม่มีภาวะภาษีนำเข้า AEC จึงเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนทั้ง OEM, REM และ Accessories ของไทย แต่ในขณะเดียวกัน ผู้ผลิตจะต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงมากยิ่งขึ้น รวมทั้ง เผชิญกับอุปสรรคการค้าอันเนื่องมาจากมาตรการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs : Non-Tariff Barriers) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบต่อสังคม

โอกาสของห่วงโซ่อุปทานชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

นโยบายการส่งเสริมรถยนต์ของภาครัฐส่งผลให้เกิดการพัฒนาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมต้นน้ำ ในลักษณะของห่วงโซ่อุปทานรถไฟฟ้าที่ลากตัวขบวนกระทรวงอุตสาหกรรม จึงได้ให้การส่งเสริมโครงการรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลเฟส 2 หรือ Eco car เฟส 2 เพื่อเป็นการชี้ทิศทางสร้างโอกาสในอนาคตให้กับการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจและการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องเพื่อประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย

ทั้งนี้โครงการEco carเฟส2จะนำมาซึ่งโอกาสทางธุรกิจให้กับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนทั้ง OEM, REM และ Accessories ของไทยต่อไปดังนี้ 1.) สร้างความต้องการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์จำนวนมากทำให้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนสามารถผลิตชิ้นส่วนใหม่ที่ระดับ Economy of Scale 2.) ผู้ผลิต



ชิ้นส่วนสามารถสร้างเครือข่ายใหม่ได้ โดยผ่านทางผู้ผลิตรายใหม่คือ AAT, Ford และ MG เป็นต้น 3.) รถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนที่มีประสิทธิภาพและใช้เทคโนโลยีสูง เพื่อให้ผ่านคุณสมบัติในด้านประหยัดพลังงานด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัยจากการชน ดังนั้นจึงเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความเชี่ยวชาญในเทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงานและการรักษาสิ่งแวดล้อม

แนวทาง กลยุทธ์ และมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยภาครัฐ

ตลอดช่วงเวลาเกือบ 50 ปีของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยได้มีการปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินงานจากนโยบายการบังคับมาสู่นโยบายการเปิดเสรี ปรับเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าเข้าสู่การขยายการส่งออก และปรับเปลี่ยนจากโรงงานประกอบยานยนต์มาสู่การเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยให้สอดคล้องกับทิศทางอุตสาหกรรมยานยนต์โลก ที่มุ่งไปสู่ “Sustainable Mobility” รถยนต์ที่มีความ “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” ซึ่งมีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในตลาดส่งออกและตลาดในประเทศ

หัวใจสำคัญของนโยบายภาครัฐ คือ นโยบาย “International Car” คือ การให้ความเสรี เท่าเทียม และโปร่งใสแก่นักลงทุนทั้งในประเทศและจากทุกประเทศทั่วโลก โดยภาครัฐจะสร้างและรักษาไว้ซึ่งชื่อเสียงในด้านบรรยากาศทางธุรกิจที่เอื้อต่อการเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ สำหรับนักลงทุน

จากทั้งในประเทศและจากทุกประเทศทั่วโลก โดยให้มีความพร้อมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานทรัพยากรบุคคล และมีฐานอุตสาหกรรมต้นน้ำ อุตสาหกรรมแม่พิมพ์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศที่เข้มแข็ง รวมทั้ง การสร้างมูลค่าการลงทุนในประเทศ เพิ่มมูลค่าการผลิตในประเทศให้สูงขึ้น เพิ่มสัดส่วนมูลค่าเพิ่มในประเทศ สร้างโอกาสในการส่งออกรถยนต์ และชิ้นส่วน OEM สร้างเอกลักษณ์สินค้าไทยในตลาดต่างประเทศ สร้างโอกาสให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ REM และ Accessories

ในส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ออกเป็น 3 กลยุทธ์หลัก คือ

- 1) การชี้ทิศทางและสร้างโอกาสเพื่อการวางทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่ชัดเจน เพื่อรองรับพัฒนาการของเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิตยุคใหม่ และสอดคล้องกับโลกในยุคปัจจุบัน และเพื่อเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการไทย ทั้งนี้โดยอาศัยกลไกของโครงสร้างภาษี การส่งเสริมการลงทุน และโครงการและมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ตลอดจนการรณรงค์ต่อมวลชน โดยมีการดำเนินการพัฒนาอย่างเป็นระบบ
- 2) การพัฒนามาตรฐานและการวิจัยซึ่งเป็นการส่งเสริมพัฒนาการด้านปัญญาให้กับอุตสาหกรรมที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย เพราะในอนาคตอุตสาหกรรมไทยจะต้องพัฒนาและแข่งขันได้บนฐานความรู้ การรับจ้างผลิตเพียงอย่างเดียวย่อมไม่ก่อให้เกิดมูลค่าในประเทศมากนัก ในกรณีของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย การสร้างมูลค่าในประเทศ หรือ Value Creation จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาระดับคุณภาพ และการเป็นเจ้าของความคิด ซึ่งต้องอาศัยการพัฒนาศักยภาพด้านการทดสอบ และความสามารถในด้านการออกแบบและวิศวกรรม และ 3) การยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านผลิตภาพนั้น เป็นสิ่งที่ทุกองค์กรจะต้องทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อคงไว้ซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมไทยจึงจำเป็นต้องมีการยกระดับบุคลากรในทุกแขนง โดยเริ่มตั้งแต่หลักสูตร ระบบการเรียนการสอน รวมถึงการจัดสรร อุปกรณ์การเรียนการสอน ห้องแล็บและเครื่องมือทดสอบที่ทันสมัย จนถึงการแข่งขันระดับฝีมือ



บทบาทของ สศอ. ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม ชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

ในช่วงเวลา 50 ปี ของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย สศอ. ได้เข้าไปมีบทบาทในการกำหนดทิศทาง วิสัยทัศน์ และนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมมาโดยตลอด ในปัจจุบัน สศอ. ได้ดำเนินแผนงานเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ดังนี้ 1) จัดสรรงบประมาณตั้งแต่ ปี 2549 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันเพื่อดำเนินโครงการสารสนเทศยานยนต์ เพื่อเป็นการพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมทั้งฐานข้อมูลเกี่ยวกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 2) จัดสรรงบประมาณตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันเพื่อดำเนินโครงการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักในการพัฒนาบุคลากรระดับผู้ปฏิบัติงานและพัฒนาบุคลากรไทยระดับผู้สอนที่มีความรู้ความสามารถ ในการสอนผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้ในการปฏิบัติงานในสาขาต่าง ๆ ได้ซึ่งจะประกอบด้วยวิชาที่เป็นมาตรฐานครอบคลุมในสาขาการผลิต สาขาทดสอบ สาขาวิจัยและการพัฒนา โดยมีวิธีการฝึกอบรมที่ครอบคลุมทั้งภาคทฤษฎีภาคปฏิบัติ และการฝึกอบรม 3) ผลักดันโครงการการจัดตั้งศูนย์ทดสอบกลางเพื่อการทดสอบและรับรองผลิตภัณฑ์ยางล้อ และชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย รวมทั้ง

การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในหลายด้าน ได้แก่ การทดสอบและรับรองผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยานยนต์ ตามมาตรฐานสากล มาตรฐานระดับภูมิภาค มาตรฐานระดับประเทศ และมาตรฐานสากลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง การคุ้มครองผู้บริโภคให้มีความปลอดภัยจากการใช้ยานยนต์และป้องกันผลิตภัณฑ์ที่ไม่มีคุณภาพสู่ตลาด การสร้างความเชื่อถือให้กับยานยนต์ของประเทศในตลาดสากล นอกจากนี้ ยังเป็นแหล่งสร้างองค์ความรู้ในการวิจัย การพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมตลอดจนสถาบันการศึกษาและวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ

แนวโน้มอนาคตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์โลกเผชิญกับประเด็นท้าทายในเรื่อง ปัญหาความผันผวนของราคาพลังงาน และปัญหาโลกร้อน (Global Warming) แรงกดดันด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมดังกล่าวจะทำให้เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยเส้นทางการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์โลกจะมุ่งไปสู่ระบบขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (Electric Motor) ตัวอย่างเช่น รถยนต์เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Vehicle) รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) และรถยนต์ไฮบริดแบบเสียบปลั๊ก (Plug-in Hybrid Electric Vehicle : PHEV) เป็นต้น การขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเป็นเทคโนโลยีใหม่ที่จะเริ่มมาทดแทนเครื่องยนต์สันดาปภายในที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน (Internal Combustion Engine : ICE) เนื่องจากการทำงานของมอเตอร์ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพสูงกว่าเครื่องยนต์สันดาปภายใน อีกทั้ง พลังงานไฟฟ้าเป็นพลังงานสะอาดที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษแก่สิ่งแวดล้อมเหมือนรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทั่วไป อย่างไรก็ตาม การพัฒนาไปสู่เทคโนโลยีแบบขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าอย่างสมบูรณ์แบบยังคงต้องใช้ระยะเวลาอีกช่วงใหญ่ รถยนต์เซลล์เชื้อเพลิงยังมีข้อจำกัดในเรื่องระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ซึ่งยังไม่สามารถรองรับได้เต็มที่เพราะสถานีบริการเติมก๊าซไฮโดรเจนต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก โดยเฉพาะในเรื่องระบบความปลอดภัย ส่วนรถยนต์ไฟฟ้านั้นยังมีข้อจำกัดในเรื่อง ประสิทธิภาพการทำงานของแบตเตอรี่ และการสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบไฟฟ้า 3 เฟส และสถานีชาร์จแบตเตอรี่เพื่อรองรับการใช้งานเป็นต้น

ในช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่การขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าผู้ผลิตรถยนต์จึงได้พยายามพัฒนารถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในที่มีคุณสมบัติ “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” ซึ่งตลาดโลกมีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการ

ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2558
 เสวนา “ทิศทางอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ปี 58”
 วันที่ 16 มีนาคม 2558
 ณ ศูนย์แสดงนิทรรศการและการประชุมไบเทค



พัฒนารถยนต์ให้มีการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่าและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด หรืออีกนัยหนึ่ง ก็คือ รถยนต์ที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ต่ำ ผู้ผลิตรถยนต์มีการเลือกใช้เทคโนโลยีที่แตกต่างกันตามระดับความชำนาญและประสบการณ์ที่สั่งสมมา เช่น ผู้ผลิตค่ายยุโรปส่วนใหญ่มุ่งเน้นการพัฒนาเครื่องยนต์เครื่องยนต์ดีเซลที่มีการปรับปรุงด้านประสิทธิภาพการประหยัดพลังงานให้ดีขึ้น ส่วนผู้ผลิตค่ายญี่ปุ่นมุ่งสู่การพัฒนาเครื่องยนต์ไฮบริดและรถยนต์ทั่วไปที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูงขึ้น

ในส่วนการพัฒนาเครื่องยนต์ที่มีคุณสมบัติด้านความปลอดภัยสูงนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ได้มีการเพิ่มเติมอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเข้ามาเป็นอุปกรณ์หลัก (ไม่ใช่อุปกรณ์เสริมอีกต่อไป) ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อันจะทำให้การใช้รถยนต์บนท้องถนนมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น และภาครัฐลดการสูญเสียอันเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างของอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยดังกล่าวประกอบด้วย 1) อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุก่อนจะเกิดการชน (Active Safety) ได้แก่ ระบบป้องกันล้อล็อก (ABS : Anti-lock Brake System) หรือ ระบบควบคุมการทรงตัว (ESC :Electronic Stability Control) และ 2) อุปกรณ์ความปลอดภัยหลังจากการชนเกิดขึ้น ได้แก่ ถุงลมนิรภัย (Airbag) หรือ เข็มขัดนิรภัยแบบ Pretensioner เป็นต้น

เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์โลกดังกล่าว ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมที่จะปรับตัวให้เติบโตหรืออยู่รอดให้ได้เมื่อการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่นี้มาถึง และความมองเรื่องการเปลี่ยนผ่านด้านเทคโนโลยีเป็นโอกาส ไม่ใช่อุปสรรค ผู้ผลิตชิ้นส่วนจำเป็นต้องเร่งพัฒนาเทคโนโลยีให้เท่าทันกับผู้ผลิตรถยนต์เพื่อก้าวไปพร้อมกัน หากผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยไม่เร่งปรับตัว จะทำให้เกิดความล่าช้า และอาจล้มหายไปจากการทำธุรกิจ นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ควรตระหนักถึงการเข้ามามีบทบาทและส่วนร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยให้มากขึ้น การทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการที่มีการเชื่อมโยงกันอย่างสอดประสานจะช่วยผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีคุณภาพ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศ และก้าวไปสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์อย่างยั่งยืนในอนาคตตามวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้

ที่มา : นายอุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ในการเสวนาหัวข้อ “ทิศทางอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยปี 2558” งานประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2558 สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 16 มี.ค. 58 ณ ศูนย์แสดงนิทรรศการและการประชุมไบเทคบางนา

สรุปสถานการณ์ การผลิตภาคอุตสาหกรรมเดือนกุมภาพันธ์ 2558

สำนักวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

การผลิตภาคอุตสาหกรรมในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 กลับมาขยายตัวร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากตัวเลขฐานต่ำในปีก่อน และความต้องการภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น สำหรับอัตราการใช้จ่ายกำลังการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 อยู่ที่ร้อยละ 61.4

การผลิตอุตสาหกรรมสำคัญในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน จากตัวเลขฐานต่ำในปีก่อนซึ่งเกิดเหตุการณ์ความขัดแย้งทางการเมือง ประกอบกับคำสั่งซื้อจากทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นตามฤดูกาล โดยอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ดัชนีผลผลิตขยายตัวร้อยละ 7.0 เนื่องจากความต้องการจากประเทศสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับความต้องการจากกลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิกซึ่งมีอุตสาหกรรมที่อยู่ในห่วงโซ่การผลิตจำนวนมาก อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์มีดัชนีผลผลิตขยายตัวร้อยละ 3.0 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากฐานตัวเลขต่ำในปีก่อน และคำสั่งซื้อจากประเทศสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรปที่เริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น

สำหรับการผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูปดัชนีผลผลิตขยายตัวร้อยละ 10.4 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากเริ่มเข้าสู่ฤดูร้อนจึงมีสินค้าที่เปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลออกสู่ตลาดทำให้คำสั่งซื้อทั้งจากในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะจากประเทศสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น สำหรับการผลิตสิ่งทอต้นน้ำดัชนีผลผลิตหดตัวร้อยละ 1.7 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน เป็นการลดลงในผลิตภัณฑ์เส้นด้ายจากการปิดโรงงานผลิตเส้นด้ายขนาดใหญ่เนื่องจากการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านต้นทุน แต่อย่างไรก็ตามความต้องการผลิตภัณฑ์ในกลุ่มผ้าผืนยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากประเทศในอาเซียน ได้แก่ ประเทศเวียดนาม และประเทศเมียนมาร์ ที่เป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม

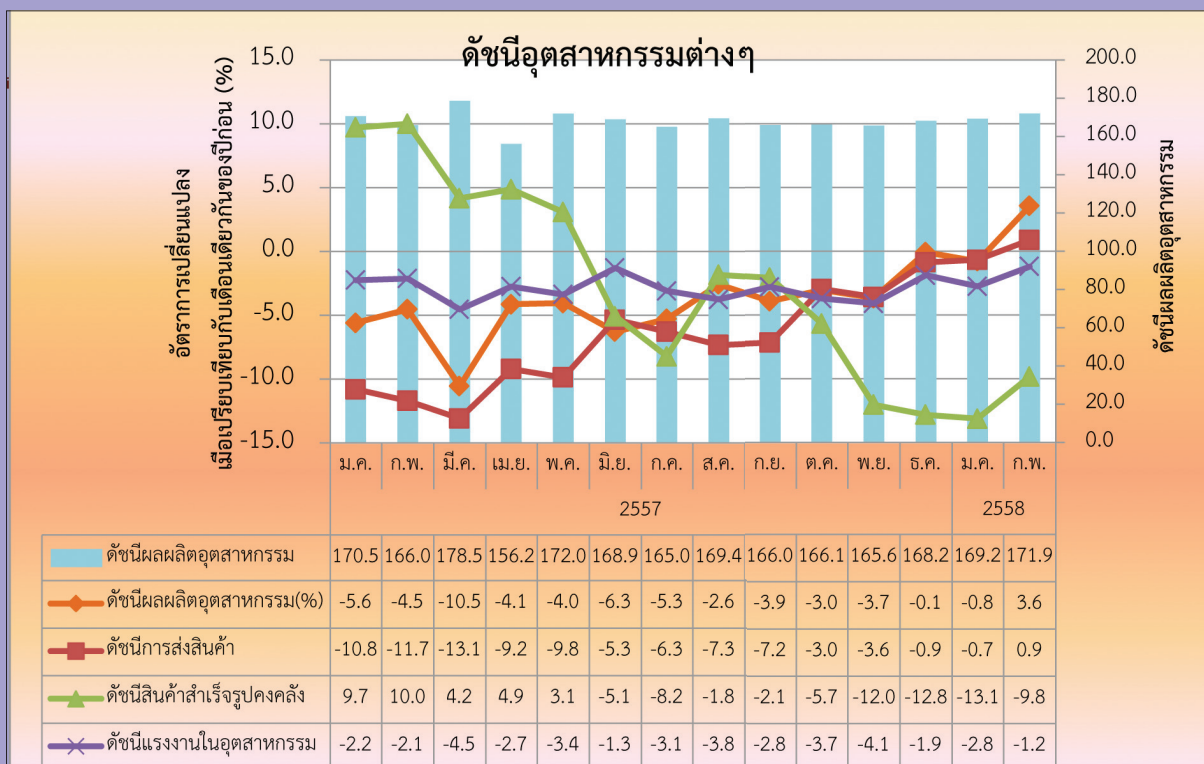
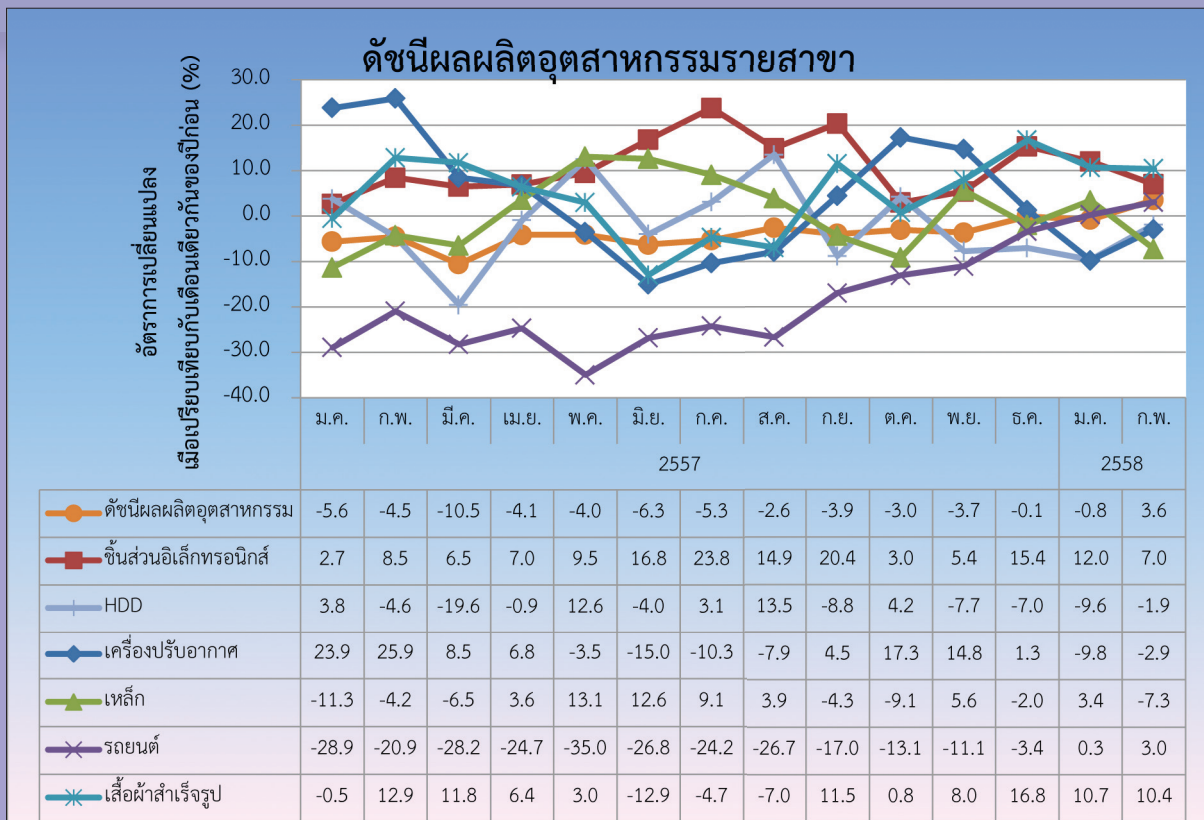
สำหรับการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 ดัชนีการผลิตหดตัวร้อยละ 5.6 เนื่องจากรายได้เกษตรกรที่ปรับลดลงตามราคาสินค้าเกษตร ทำให้กำลังซื้อหลักภายใน

ประเทศลดลงโดยเฉพาะกลุ่มผลิตภัณฑ์หม้อหุงข้าว และตู้เย็น โดยอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องปรับอากาศดัชนีผลผลิตหดตัวร้อยละ 2.9 เนื่องจากสถานการณ์ของประเทศคู่ค้าโดยเฉพาะในวันออกกลางที่ไม่สงบทำให้กำลังซื้อปรับลดลง อุตสาหกรรมการผลิต Hard Disk Drive ดัชนีผลผลิตหดตัวร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อนแต่เป็นการหดตัวที่ลดลง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคที่มีความต้องการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลลดลง แต่มีความต้องการสินค้าในกลุ่ม Hard Disk Drive ที่ใช้กับเทคโนโลยี Cloud มากขึ้น

สำหรับสถานการณ์การผลิตเหล็กหดตัวร้อยละ 7.3 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้เหล็กในประเทศจะขยายตัว แต่การผลิตทั้งเหล็กทรงยาว และเหล็กทรงแบนกลับลดลง เนื่องจากยังคงมีการนำเข้าเหล็กราคาถูกจากจีน

การจำหน่ายสินค้าอุตสาหกรรมในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 มีระดับเพิ่มขึ้น โดยดัชนีการส่งสินค้าขยายตัวร้อยละ 0.9 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ส่วนดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังหดตัวร้อยละ 9.8 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน สำหรับดัชนีแรงงานในอุตสาหกรรมหดตัวร้อยละ 1.2 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยอัตราการใช้จ่ายกำลังการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 อยู่ที่ร้อยละ 61.4







น้ำทะเลืด ดำนานเล่าขานที่เป็นจริง ณ สิงคโปร์

สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ



หากเคยได้ยินเรื่องเล่าตำนานอันศักดิ์สิทธิ์ของ หลวงปู่ทวด พระเกจิอาจารย์ศักดิ์สิทธิ์ของภาคใต้ ในสมัย กรุงศรีอยุธยาที่ได้รับการกล่าวขานถึงตำนานอภินิหารเหยบ น้ำทะเลเป็นน้ำจืดดื่มได้ ว่าจะสามารถเป็นจริงหรือไม่ ปัจจุบัน ได้มีการพิสูจน์แล้วว่า น้ำทะเลสามารถนำมาแปรสภาพให้เป็น น้ำจืดได้จริง ทั้งนี้ ในเดือนเมษายนของทุกปี อุณหภูมิในแถบ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน จะมีอากาศที่ร้อน ระบุและอบอ้าวเป็นประจำ จนทำให้เกิดวัฒนธรรมการเล่นน้ำ หรือประเพณีสงกรานต์เกิดขึ้น ด้วยเพราะสภาพภูมิประเทศ ที่เป็นภูเขาและอยู่ในเขตอากาศร้อนชื้น จึงทำให้เกิดฝนตกและ ก่อให้เกิดแม่น้ำลำคลองน้อยใหญ่ กลายเป็นแหล่งน้ำไหลผ่านจน ออกสู่ทะเลในที่สุด ประเทศต่าง ๆ แถบภูมิภาคนี้ จึงสามารถเล่น น้ำได้อย่างสนุกสนาน โดยไม่ต้องคำนึงถึงปริมาณน้ำว่าจะไม่มี เพียงพอ แต่มีประเทศเล็ก ๆ แห่งหนึ่งของอาเซียน พยายามที่จะสร้างประเพณีเล่นน้ำสงกรานต์ขึ้นมาเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ความพยายามดังกล่าวได้ถูกต่อต้านอย่างหนักเหตุผลหลัก เนื่องจากภายในประเทศไม่มีแหล่งน้ำจืดมากเพียงพอที่จะมา ใช้อย่างฟุ่มเฟือยได้ ประเทศนั้นคือ สิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศขนาดเล็กตั้งอยู่ปลายสุดของแหลม มลายู ประกอบด้วยเกาะใหญ่ 1 เกาะ และเกาะขนาดเล็กกระจาย ล้อมจำนวน 62 เกาะ มีขนาดพื้นที่รวม 700 ตารางกิโลเมตร มี ขนาดเท่ากับเกาะภูเก็ตของไทย ประชากรประมาณ 5.5 ล้านคน ทำให้สิงคโปร์มีข้อจำกัดด้านพื้นที่เพื่อการพัฒนากิจกรรมทาง เศรษฐกิจและด้านทรัพยากรธรรมชาติ รัฐบาลสิงคโปร์จึงให้ ความสำคัญกับสาขาเศรษฐกิจภาคบริการในการขับเคลื่อน เศรษฐกิจ โดยอำนวยความสะดวกทั้งด้านการค้า การเงิน ระบบ สาธารณูปโภค และระบบการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งมีท่าเรือ น้ำลึกและระบบการบริหารจัดการที่รวดเร็ว ส่งผลให้สิงคโปร์เป็น ศูนย์กลางการให้บริการในหลายสาขาของภูมิภาค โดยเฉพาะด้าน การขนส่ง การท่องเที่ยว และการค้า นอกจากนี้ สิงคโปร์ยังเป็น ศูนย์กลางทางการเงินของโลก ทำให้สิงคโปร์กลายเป็นประเทศที่มี ระดับการพัฒนาสูงสุดในกลุ่มสมาชิกอาเซียน

จากการที่สิงคโปร์มีข้อจำกัดด้านทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะป่าไม้ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดน้ำจืดที่สำคัญเพื่อการบริโภค และอุปโภค จึงก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำจืดในประเทศ ซึ่งเป็นปัญหาระหว่างชาติ ทำให้สิงคโปร์ต้องคิดค้นและพัฒนา วิธีการอันหลากหลาย เพื่อให้ได้มาซึ่งแหล่งน้ำจืดให้เพียงพอแก่ การใช้ภายในประเทศ ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบัน แหล่งน้ำจืดหลัก ของสิงคโปร์จะมาจาก 4 แหล่งหลัก (Four National Taps) ประกอบไปด้วย

1) การซื้อน้ำดิบจากประเทศมาเลเซียโดยการตกลง ราคาซื้อขายล่วงหน้าตามสัญญาในแต่ละช่วงปี ซึ่งการซื้อขายนี

เป็นปัญหาโดยตลอด เนื่องจากสิงคโปร์กล่าวหาว่า มาเลเซีย ขายนํ้าจืดในราคาแพงเพราะถือว่า สิงคโปร์ไม่มีทางเลือกอื่น ทั้ง ๆ ที่ได้พยายามเจรจาขอให้ลดราคานํ้าจืดตลอดมาแต่ก็ไม่เคย ประสบความสำเร็จ โดยมาเลเซียอ้างเสมอว่า ราคานํ้าจืดที่ขายให้ กับสิงคโปร์นั้น เป็นราคามิตรภาพขายให้ในราคาที่ต่ำมากแล้วและ ไม่สามารถขายให้ในราคาที่ต่ำกว่านี้ได้อีก ทำให้รัฐบาลสิงคโปร์ ต้องหันไปทํุมเทศสนับสนุนงบประมาณเพื่อใช้ในการศึกษาและวิจัย เพื่อพัฒนาและแสวงหาแหล่งนํ้าจืดอื่น ๆ เพิ่มเติม

2) การใช้เทคโนโลยีรีไซเคิลนํ้าเสียจากการอุปโภค โดยเป็นการนำนํ้าเสียที่ใช้แล้วจากภาคครัวเรือนและภาค อุตสาหกรรมนำมาส่งผ่านอุโมงค์ส่งนํ้า และนำไปผ่านกรรมวิธี การกรองด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและฆ่าเชื้อจนได้นํ้าดิบคุณภาพ ดี แล้วนำกลับเข้าไปใช้ในกระบวนการผลิตของภาคอุตสาหกรรม ได้อีก ส่วนที่เหลือใช้ไปจะนำไปรวมกับแหล่งนํ้าดิบเพื่อผลิตเป็น นํ้าประปาให้ประชาชนได้อุปโภคและบริโภคอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งช่วย ลดปัญหาความขัดแย้งภายในประเทศเรื่องการจัดสรรทรัพยากรนํ้า ของภาคอุตสาหกรรมกับประชาชนสิงคโปร์ได้เป็นอย่างดี ความสำเร็จดังกล่าวนี้ ผู้นำประเทศได้แสดงการตํ้ามนํ้าที่ผ่าน กระบวนการรีไซเคิลให้ประชาชนได้รับชมและรับทราบ สร้าง ความมั่นใจในความสะอาดของนํ้าดื่มของสิงคโปร์

3) แหล่งนํ้าจืดธรรมชาติจากนํ้าฝน โดยสิงคโปร์ได้ มีความพยายามในการพัฒนาพื้นที่สร้างอ่างเก็บนํ้าจากเดิม ที่มีอยู่ตามธรรมชาติเพียง 3 - 4 แห่ง และสร้างเพิ่มเติมอีก 17 แห่งทั่วเกาะ ซึ่งปัจจุบัน Marina Reservoir คือแหล่งนํ้าพื้นที่ ทางธรรมชาติที่ใหญ่ที่สุดของสิงคโปร์ตั้งอยู่บริเวณปากแม่นํ้า ครอบคลุมพื้นที่ 1 ใน 6 ของประเทศ และ

4) สิงคโปร์ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางว่าเป็น ประเทศที่สามารถพัฒนาเปลี่ยนแปลงความเค็มของนํ้าทะเลให้ กลายเป็นนํ้าจืด ผ่านกระบวนการกำจัดเกลือออกจากนํ้าทะเล หรือที่เรียกว่า Desalting ซึ่งสิงคโปร์มีโรงงานผลิตขนาดใหญ่ตั้ง อยู่บริเวณเขื่อนปากแม่นํ้าชื่อว่า Marina Barrage หรือ เขื่อนกั้นนํ้า มาริน่า ถูกสร้างขึ้นบริเวณปากอ่าวเพื่อกั้นระหว่างคลองนํ้าจืด มารินากับนํ้าทะเลแปซิฟิก มีความกว้าง 350 เมตร สร้างเสร็จ เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2551 ด้วยงบประมาณการก่อสร้าง สูงถึง 5,200 ล้านบาท โดยเป็นเขื่อนนอกประสงค์เพื่อใช้งานใน หลายด้าน ได้แก่

- เป็นอ่างเก็บนํ้าจืดใหญ่ที่สุดของสิงคโปร์ (Marina Reservoir) โดยเป็นแหล่งรองรับนํ้าฝนขนาดใหญ่ ที่ไหลรวมมาออกปากอ่าวและเป็นแหล่งผลิตนํ้าดื่มหลัก ของสิงคโปร์ แต่เนื่องจากตอนแรกเริ่มสร้าง นํ้าในเขื่อนเป็น นํ้าเค็ม ดังนั้นจึงต้องใช้เวลาในการถ่ายเทนํ้าเค็มเป็นนํ้าจืด



โดยเริ่มต้นกระบวนการผลิตเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2552 เพื่อลดระดับความเค็มจนกลายเป็นนํ้าจืดมาแทนที่และ สามารถนำไปผลิตเป็นนํ้าประปาดื่มได้ในที่สุด นํ้าทะเล สามารถกลายเป็นนํ้าจืดได้จริง ตามตำนานที่เคยได้ยินกันมา

- ช่วยแก้ปัญหานํ้าท่วมเนื่องจากฝนตกหนักและพื้นที่ดิน ต่ำกว่าระดับนํ้าทะเลในย่านธุรกิจใกล้เคียงที่เป็นปัญหามานาน หลายสิบปี ด้วยระบบประตูระบายนํ้า ที่จะเปิดเมื่อระดับนํ้าทะเล ภายนอกต่ำกว่าระดับนํ้าภายใน แต่หากระดับนํ้าทะเลขึ้นสูงกว่า ระดับนํ้าภายใน ประตูจะระบายนํ้าโดยจะใช้ปั้มนํ้าสูบออกทิ้งลง ทะเลแทนการเปิดประตูเพื่อป้องกันไม่ให้นํ้าเค็มไหลเข้ามา

- เป็นแหล่งพักผ่อนและกิจกรรมทางนํ้าประเภทต่าง ๆ โดยอาคารที่ทำการถูกสร้างขึ้นมาด้วยแนวคิดอาคารเพื่อ สิ่งแวดล้อม เช่น การทำคาดฟ้าอาคารให้เป็นสนามหญ้าเพื่อลด ความร้อนที่จะเข้าสู่ตัวอาคาร การใช้ผนังกระจกสองชั้น และ แผงโซลาร์เซลล์เป็นพลังงาน ภายในยังมีนันทนาการ Sustainable Singapore ที่นำเสนอความเป็นมาของโครงการพร้อมกับการ สร้างจิตสำนึกถึงการอนุรักษ์แหล่งนํ้าที่หายากขึ้นเรื่อย ๆ โดยจัด แสดงความเป็นมาและสาเหตุที่สิงคโปร์ต้องเผชิญอยู่กับนํ้าท่วม และนํ้าเน่าเสีย รวมทั้งวิสัยทัศน์ที่ต้องการแก้ไขปัญหานํ้าอย่าง ยั่งยืนของชาติ

Marina Barrage จึงเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงความพยายาม ของชาวสิงคโปร์ที่ต้องการรักษาแหล่งทรัพยากรนํ้าจืดแม้จะต้อง ทํุมงบประมาณจำนวนมหาศาล เพื่อสร้างเขื่อนปิดกั้นปากอ่าว ทะเลและให้มีแหล่งนํ้าจืดไว้เพื่อการบริหารจัดการ ในอนาคต สำหรับ ประเทศไทย หากยังมีการใช้นํ้าแบบฟุ่มเฟือยไม่ประหยัดและขาด การบริหารจัดการนํ้าที่เหมาะสม ปัญหานํ้าท่วม นํ้าแล้ง นํ้าเน่าเสีย และความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งนํ้าจืดต่าง ๆ ย่อมที่จะลดน้อยลง อย่างแน่นอน และอาจเป็นไปได้ที่จะต้องแสวงหาแหล่งนํ้าและวิธี การใหม่ ๆ อย่างที่สิงคโปร์เคยเผชิญมาแล้ว

จัดทำโดย : ชาลี ชันศิริ
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
ที่มาของข้อมูล : <http://www.pub.gov.sg/Marina>



สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

กับการผลักดันเศรษฐกิจภายในประเทศ

สำนักบริหารกลาง

เวียดนามมีอาณาเขตทิศเหนือติดกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ทิศใต้ติดกับอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ ทิศตะวันออกติดกับทะเลจีนใต้ และทิศตะวันตกติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และราชอาณาจักรกัมพูชา มีเมืองหลวงคือ ฮานอย

ลักษณะภูมิอากาศ เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศ เวียดนามมีความยาว 1650 กิโลเมตร จากเหนือจรดใต้ ทำให้อุณหภูมิและอัตราฝนตกแตกต่างกันไปตามแต่ละพื้นที่ อุณหภูมิในภาคเหนืออาจลดต่ำถึง 10 องศาเซลเซียส และมีลมหนาวจัด ส่วนภาคใต้ร้อนตลอดทั้งปีและมีสภาวะอากาศแบบมรสุม

ประชากร เวียดนามมีประชากรทั้งสิ้นประมาณ 86,116,559 คน ซึ่งเกือบร้อยละ 90 เป็นชาวเวียดนามที่มีถิ่นอาศัยดั้งเดิมอยู่แถบตอนใต้ของจีนและทางตอนเหนือประเทศ เวียดนาม ชนกลุ่มน้อยในประเทศเวียดนามมีอยู่ประมาณร้อยละ 10 ของประชากรทั่วทั้งประเทศกลุ่มที่ใหญ่ที่สุดคือชาวจีน ประมาณ 1.2 ล้านคน ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศ สำหรับชนกลุ่มน้อยที่ใหญ่รองลงมาคือชาวเขาซึ่งแบ่งออกเป็น 30 เผ่า ชนกลุ่มน้อยอันดับที่สามคือชาวเขมร มีประมาณ 600,000 คน



การปกครอง เวียดนามปกครองด้วยระบอบคอมมิวนิสต์และแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 53 เขตการปกครอง โดยมีเมืองใหญ่ 3 เมือง คือ ฮานอย โฮจิมินห์และไฮฟอง และอีก 50 มณฑล

ภาษา เวียดนามใช้ภาษาเวียดนามเป็นภาษาทางการ

ศาสนา ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธร้อยละ 55 คริสต์ร้อยละ 7 และอื่น ๆ อีกร้อยละ 38

สกุลเงิน หน่วยเงินของเวียดนาม คือ ดอง



เวียดนามได้เข้าเป็นสมาชิกอาเซียนในลำดับที่ 7 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2538 โดยมี 2 ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เวียดนามเข้าร่วมเป็นสมาชิกอาเซียน คือปัจจัยทางการเมืองและปัจจัยทางเศรษฐกิจ

เวียดนามกับการผลักดันเศรษฐกิจภายในประเทศ

เวียดนามมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างก้าวกระโดดเนื่องจากมีจุดแข็งที่สำคัญหลายประการ ได้แก่ นโยบายทางเศรษฐกิจที่ผสมผสานระหว่างระบบสังคมนิยมและการตลาด โดยเฉพาะแนวคิด Doi Moi ที่เริ่มตั้งแต่ปี 2529 ซึ่งเปิดทางให้เวียดนามสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศเสรีนิยมเพื่อดึงดูดการค้าและการลงทุน อีกทั้งเวียดนามยังมีเสถียรภาพ

ทางการเมืองสูง ส่งผลให้เกิดความเชื่อมั่นในการลงทุนแก่นักลงทุน รวมไปถึงการที่เวียดนามยังคงอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ อันได้แก่ น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน ป่าไม้ ฯลฯ นอกจากนี้เวียดนามยังมีแรงงานจำนวนมากที่มีค่าแรงต่ำ แต่มีความใฝ่รู้ และมีวินัยในการทำงานจนเป็นที่นิยมของนายจ้างชาวต่างชาติที่เข้ามาทำการค้าและการลงทุน

ในปี 2557 ที่ผ่านมา เศรษฐกิจเวียดนามมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.98 ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่รัฐสภาวางไว้คือร้อยละ 5.8 และในปี 2558 รัฐบาลวางเป้าไว้ว่า การขยายตัวทางเศรษฐกิจจะอยู่ที่ร้อยละ 6.2 แม้ว่าเศรษฐกิจโลกและภายในประเทศยังคงประสบความยากลำบากแต่เวียดนามมีปัจจัยที่ดีที่จะอำนวยความสะดวกเพื่อให้บรรลุอัตราการขยายตัวนี้เพราะบรรดาผู้เชี่ยวชาญทางเศรษฐกิจเวียดนามเห็นว่า การส่งออกยังคงเป็นพลังขับเคลื่อนสำคัญให้แก่การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ซึ่งจนถึงปัจจุบัน นอกจากข้อตกลงพหุภาคีก็บงกซ์การค้าโลกหรือดับเบิลยูทีโอแล้ว เวียดนามยังเป็นสมาชิกของข้อตกลงการค้าเสรีทวิภาคีและพหุภาคี 7 ฉบับกับหุ้นส่วนสำคัญต่าง ๆ ซึ่งในปี 2558 นี้เอง เวียดนามจะปฏิบัติค่านิยมต่างๆตามข้อตกลงฉบับใหม่ๆ ที่ได้ลงนาม ซึ่งจากข้อตกลงดังกล่าว การผสมผสานเข้ากับเศรษฐกิจโลกอย่างกว้างลึกจะอำนวยความสะดวกในการเพิ่มมูลค่าการส่งออกและผลักดันการขยายตัวจีดีพี ปัจจัยสำคัญอีกประการที่มีส่วนร่วมผลักดันการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเวียดนาม คือ เศรษฐกิจมหภาคที่มีเสถียรภาพและเงินเฟ้อที่พยากรณ์ว่าจะอยู่ในระดับต่ำ คือ ประมาณร้อยละ 4 ความสมดุลต่าง ๆ ของเศรษฐกิจที่มีเสถียรภาพจะอำนวยความสะดวกให้แก่การปฏิบัติตามเป้าหมายการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจซึ่งก็เป็นโอกาสที่ดีในสร้างบรรยากาศการประกอบธุรกิจที่สะดวกให้แก่บรรดานักลงทุน โดยเฉพาะ นักลงทุนต่างชาติ

นอกจากนี้ ในปี 2558 ยังมีกฎหมายหลายฉบับที่คอยอำนวยความสะดวก เช่น กฎหมายภาษี กฎหมายศุลกากร กฎหมายลงทุนกฎหมายสถานประกอบการฉบับแก้ไขซึ่งจะส่งผลกระทบต่อบรรยากาศการประกอบธุรกิจและช่วยดึงดูดเงินลงทุนให้เพิ่มขึ้นอีกด้วยซึ่ง ณ เวลานี้ นักลงทุนต่างประเทศยังคงมีความมั่นใจในศักยภาพและบรรยากาศการลงทุนในเวียดนาม โดยสะท้อนในรูปของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) การไหลเข้าของเงินทุนจากต่างประเทศจำนวนมากอย่างต่อเนื่องส่งผลให้การสำรองเงินตราต่างประเทศของเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในรอบปีที่ผ่านมา

นครโฮจิมินห์แหล่งดึงดูดเทคโนโลยีชั้นสูงในการพัฒนาอุตสาหกรรม

ปัจจุบันนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคนครโฮจิมินห์เป็น 1 ในนิคมอุตสาหกรรมไฮเทค 3 แห่งที่ได้รับการจัดตั้งและมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วที่สุดในเวียดนาม นิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้ได้กลายเป็นจุดนัดพบของนักลงทุนด้านเทคโนโลยีชั้นสูงของประเทศพร้อมทั้งสามารถดึงดูดบริษัทเทคโนโลยีชั้นนำต่างๆของโลก เช่น บริษัทฮอนด้าที่ผลิตซีพียู เครื่องปรับอากาศผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ของสหรัฐ บริษัทนิเด็คที่ผลิตมอเตอร์ขับเคลื่อนของญี่ปุ่น บริษัทดาตาโลจิกผู้ผลิตอุปกรณ์อ่านบาร์โค้ดของอิตาลี เป็นต้น นับตั้งแต่จัดตั้งมาจนถึงปัจจุบัน ผู้บริหารนครและนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคนครโฮจิมินห์ได้วางแนวทางพัฒนานิคมอุตสาหกรรมไฮเทคนครโฮจิมินห์ให้กลายเป็นศูนย์กลางเทคโนโลยีชั้นสูงของประเทศ และสร้างชื่อเสียงเพื่อดึงดูดนักลงทุนชั้นนำจากทั่วโลก

นิคมอุตสาหกรรมไฮเทคมีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมของนคร ในด้านการผลิต ที่นี้เป็นศูนย์รวมของโรงงานที่ใช้เทคโนโลยีชั้นสูงโดยปัจจุบันมีบริษัทอินเทลและบริษัทซัมซุงซึ่งเป็นบริษัทอิเล็กทรอนิกส์ชั้นนำระดับโลกมาลงทุนที่นี่และยังมีบริษัทอื่นๆในด้านอาหารและชีวภาพ สิ่งที่สำคัญคือนิคมอุตสาหกรรมเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการวิจัยวิทยาศาสตร์และการจัดตั้งสถานประกอบการ

ปี 2557 นิคมอุตสาหกรรมไฮเทคสามารถดึงดูดโครงการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศได้ 10 โครงการ รวมยอดเงินทุนเกือบสองพันล้านเหรียญสหรัฐและมีมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์กว่าสามพันล้านเหรียญสหรัฐ ภายหลังจาก 12 ปีที่ก่อตั้งและพัฒนา เงินลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคนี้อยู่ที่กว่าหนึ่งหมื่นล้านเหรียญสหรัฐซึ่งถ้าคิดถัวเฉลี่ยต่อพื้นที่แล้วจะพบว่า พื้นที่ 1 เฮกตาร์ สามารถสร้างมูลค่าการส่งออกได้เกือบ 30 ล้านเหรียญสหรัฐต่อปี

ปัจจุบันในนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคนี้มีโครงการที่ได้รับการอนุมัติแล้ว 60 โครงการและมีโครงการที่กำลังดำเนินการ 38 โครงการ โดยเฉพาะ บริษัทซัมซุงของสาธารณรัฐเกาหลีได้ลงทุนโครงการซัมซุง อี คอมเพล็กซ์ที่ใช้เป็นฐานการผลิตเครื่องรับโทรทัศน์ชนิดต่างๆ 1.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ ทางซัมซุงยังวางแผนสำหรับเฟสที่ 2 ซึ่งจะผลิตไฟฟ้าที่ใช้ในครัวเรือน เช่น เครื่องปรับอากาศ ตู้เย็นและเครื่องซักผ้าที่ใช้เทคโนโลยีชั้นสูงล้วนเป็นผลิตภัณฑ์ที่ทางซัมซุง

กำลังทำตลาดในเวียดนามผ่านการนำเข้า นอกจากนี้ ซัมซุงยังจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาหรืออาร์แอนด์ดีเพื่อวิจัยโปรแกรมและซอฟต์แวร์ที่จะใช้ในผลิตภัณฑ์ของทางบริษัทซึ่งจะเริ่มดำเนินการในไตรมาสที่ 2 ของปี 2559 จะสามารถสร้างงานได้ 6,000 ตำแหน่ง

นอกจากการผลิต วิจัย และดึงดูดการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมชั้นสูงแล้ว นครโฮจิมินห์ยังจัดกิจกรรมที่มีความหมายทางวิทยาศาสตร์และการวิจัยระดับนานาชาติผ่านการจัดการประชุมนานาชาติประจำปีทีมนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคโดยแนวทางพัฒนานิคมอุตสาหกรรมไฮเทคอาศัยจุดเด่นของนครโฮจิมินห์ซึ่งเป็นที่ยอมรับของแหล่งบุคลากรที่มีคุณภาพสูงและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ เป็นสถานที่จัดการพบปะของนักวิทยาศาสตร์และนักวิจัยนานาชาติและชาวเวียดนามที่อาศัยในต่างประเทศซึ่งจะใช้ประโยชน์จากศักยภาพนี้มาผลักดันกิจกรรมที่มีมูลค่าสูงทั้งในด้านการผลิต การวิจัย การฝึกอบรมและให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อแนวคิด ผลการวิจัยที่มีอยู่เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อสังคม

ความสำเร็จในเบื้องต้นของนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคนครโฮจิมินห์ไม่เพียงแต่สร้างก้าวกระโดดเกี่ยวกับการดึงดูดเทคโนโลยีชั้นสูงเท่านั้นหากยังมีส่วนช่วยให้เวียดนามเป็นส่วนหนึ่งบนแผนที่ฐานการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีชั้นสูงของโลกอีกด้วย



จัดทำโดย : นางสาวสุดาพร รักษาชาติ สำนักบริหารกลาง
ข้อมูลอ้างอิง : http://rescom.trf.or.th/display/keydefault.aspx?id_colum=2891
<http://www.mfa.go.th/business/th/articles/>
<http://voworld.vn/>



นายอุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นประธานแถลงข่าว ประเด็น “สศอ. ยกระดับ Food Safety ของอุตสาหกรรมอาหารไทย” ซึ่ง สศอ. ผลักดันความเชื่อมั่นครัวไทยด้วยโครงการสร้างความเชื่อมั่นอาหารไทยปลอดภัย มีคุณภาพ Eat Safe Eat Smart รับกระแส Food Safety อาเซียนและระดับโลก เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2558 ณ สศอ.



นายจักรมณต์ ฝาสุกวนิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม และนายสมหมาย ภาชี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ร่วมลงนามในพิธีลงนามบันทึกความร่วมมือเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์อย่างยั่งยืน (Sustainable Mobility) ด้วยกลไก ECO Sticker และภาชี CO2 ระหว่างกระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงการคลัง และร่วมงานเปิดตัวระบบป้ายข้อมูลรถยนต์ “ECO Sticker” โดยมีนายอุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นผู้กล่าวรายงาน เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2558 ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์



นายศิริรุจ จุลกะรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นตัวแทนสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เข้ารับเกียรติบัตรและเข็มสัญลักษณ์เครือข่ายต่อต้านการทุจริต ภายใต้โครงการ “ข้าราชการไทยไร้ทุจริต” เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558 ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล



นายสมศักดิ์ จันทรวงทอง รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการดัชนีอุตสาหกรรม และแถลงข่าวประเด็น "ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) เดือนกุมภาพันธ์ปี 2558" โดยเปิดเผยว่า ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) กลับมาขยายตัวเป็นบวกในรอบ 23 เดือน โดยขยายตัวร้อยละ 3.6 อุตสาหกรรมสำคัญที่ส่งผลต่อการขยายตัว อาทิ การกลั่นน้ำมัน เปียร์ น้ำตาล เครื่องนุ่งห่ม รถยนต์ และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2558 ณ สศอ.

แนะนำ

รายงานการศึกษา และ วิจัยด้านอุตสาหกรรม



คู่มือ ความรู้การส่งเสริมพัฒนา
และเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมพลาสติก

โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางและไม้ยางพารา
ภายใต้เครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ
และหน่วยงานวิจัย



โครงการศึกษาทบทวนเพื่อจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ

นอกจากที่แนะนำมาข้างต้นแล้ว ห้องสมุดสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมยังมีรายงานการศึกษาและวิจัย
ด้านอุตสาหกรรมในรายสาขาอื่น ๆ ให้บริการอีกมากมาย โดยท่านสามารถใช้บริการได้ที่

ห้องสมุดสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ชั้น 2
ตึกสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม
โทร 0 2202 4349

Website <http://intra.oie.go.th/elibrary/>



75/6 ถนนพระรามที่ 6 เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2202 4274, 0 2202 4284 โทรสาร 0 2644 7023
www.oie.go.th