

## อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยหลังวิกฤตเศรษฐกิจ : ศึกษานโยบายเสรีข้ามชาติ

ดร. สักกรินทร์ นิยมศิลป์

อุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งประกอบด้วยอุตสาหกรรมรถยนต์ (รวมรถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์) อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ รวมถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์/รถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยในลำดับต้น ๆ ทั้งในแง่มูลค่าการผลิต การส่งออก และการจ้างงาน ทั้งนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักของคลัสเตอร์อุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีมูลค่าการผลิต การลงทุนจากต่างประเทศ การส่งออกและการจ้างงานสูงสุด นอกจากนี้ยังเป็นอุตสาหกรรมดาวรุ่งที่เป็นความหวังในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของไทย

อย่างไรก็ตาม การเติบโตแบบก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมรถยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (จากนี้ไปจะเรียกสั้น ๆ ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน) จนเป็นอุตสาหกรรมส่งออกสำคัญของไทยในปัจจุบันเป็นปรากฏการณ์ที่เพิ่งเกิดขึ้นไม่นานนัก ก่อนหน้านี้ไม่นานนัก วิกฤตทางเศรษฐกิจในปี 2540-41 ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาลของอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยกลุ่มทุนท้องถิ่นที่เป็นผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนส่วนใหญ่ประสบปัญหาขาดทุนหรือขาดสภาพคล่องจนต้องล้มเลิกกิจการ ขณะเดียวกันบทบาทของทุนรถยนต์ข้ามชาติได้เพิ่มสูงขึ้นจนกลายเป็นทุนหลักของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน พร้อมกันนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนซึ่งในอดีตเป็นการผลิตเพื่อมุงตลาดในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้าก็ได้เบนเข็มไปสู่อุตสาหกรรมส่งออกจนก้าวขึ้นเป็นอุตสาหกรรมส่งออกสำคัญของประเทศในเวลาอันรวดเร็ว

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาการปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนหลังภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน (ปี 2540-49) โดยศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงของบทบาทของทุนข้ามชาติและทุนท้องถิ่นทั้งในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วน/อุปกรณ์รถยนต์ รวมถึงบทบาทของรัฐ ตลอดจนปัจจัย เงื่อนไข และสภาพแวดล้อม ที่มีอิทธิพลต่อพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่าโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยภายหลังปี 2540 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากหลายประการ ดังนี้

1) ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ได้เปลี่ยนจากอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าในอดีต (ทศวรรษที่ ค.ศ. 1960-1990) มาเป็นอุตสาหกรรมส่งออกที่สำคัญในลำดับต้น ๆ ของประเทศในทศวรรษที่ ค.ศ. 2000 โดยปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์ได้พัฒนาขึ้นเป็นเครือข่ายอุตสาหกรรม

(cluster) ที่มีการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานระหว่างโรงงานประกอบรถยนต์และโรงงานผลิตชิ้นส่วนในระดับต่าง ๆ ตลอดจนอุตสาหกรรมสนับสนุนนับพันแห่ง โดยมีการกระจุกตัวทางภูมิศาสตร์ในภาคกลางและภาคตะวันออก และก่อให้เกิดการจ้างงานนับแสนคนและมูลค่าการผลิตกว่าหนึ่งล้านล้านบาท

2) ทุนอุตสาหกรรมรถยนต์โดยเฉพาะโรงงานประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่และขนาดกลางส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนการถือครองหุ้นจากกิจการของคนไทยหรือกิจการร่วมทุนที่ไทยเป็นหุ้นใหญ่เป็นกิจการที่ต่างชาติเป็นเจ้าของหรือผู้ถือหุ้นใหญ่อันเป็นผลจากนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ส่วนวิกฤตทางเศรษฐกิจในเอเชียเปรียบเสมือนตัวเร่ง (catalyst) ภาวะโลกาภิวัตน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยให้เกิดเร็วขึ้น

3) ทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เหลืออยู่กระจุกตัวที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท 2<sup>nd</sup> Tier และ 3<sup>rd</sup> Tier อย่างไรก็ตาม มีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท 1<sup>st</sup> Tier จำนวนหนึ่งที่ยังคงอยู่รอดและสามารถเติบโตไปพร้อมกับทุนอุตสาหกรรมข้ามชาติโดยการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานของผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติ รวมทั้งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการและการระดมทุนจากธุรกิจครอบครัวเป็นบริษัทมหาชนมากขึ้น

4) ปัจจัยกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยได้แก่นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐ บทบาทของทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ และการปรับตัวของทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม บทบาทของรัฐและนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์รวมทั้งความสำคัญของทุนท้องถิ่นค่อย ๆ ลดน้ำหนักลงภายหลังการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมรถยนต์และการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ในทางตรงข้าม บทบาทของทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติโดยเฉพาะทุนข้ามชาติจากญี่ปุ่นได้เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ นับตั้งแต่ทศวรรษที่ ค.ศ. 1980 เป็นต้นมาและเพิ่มสูงสุดหลังภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในปลายทศวรรษที่ 1990 ส่วนในทศวรรษที่ 2000 เริ่มเห็นบทบาทของทุนอุตสาหกรรมรถยนต์จากสหรัฐฯ และยุโรปมากขึ้น

5) กระบวนการทางนโยบายของอุตสาหกรรมรถยนต์ รวมทั้งบทบาทของหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนหลังยุคเปิดเสรีของอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยบทบาทของเทคโนโลยีกระทรวงอุตสาหกรรมได้ค่อย ๆ ลดลงหลังการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ขณะที่หน่วยงานอื่น ๆ เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ สศช. กระทรวงพลังงาน เป็นต้น เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและนำเสนอประเด็นใหม่ ๆ ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ เช่น นโยบายจัดตั้งเขตการค้าเสรี นโยบายลดหย่อนภาษีพลังงาน เป็นต้น พร้อมกันนั้นบทบาทของภาคเอกชนได้เพิ่มมากขึ้นจนเป็นที่ยอมรับให้มีส่วนร่วมในกระบวนการทางนโยบายอย่างเปิดเผย เช่น ผ่านคณะกรรมการบริหารของสถาบันยานยนต์ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เสนอแนะนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้ ฝ่ายการเมืองยังเข้า

มามีบทบาทชี้นำทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์มากขึ้นในลักษณะ Industrial Targeting ในสมัยรัฐบาลทักษิณ ชินวัตรทั้งสองสมัย โดยเน้นที่การพัฒนา cluster อุตสาหกรรมรถยนต์และการสนับสนุนการส่งออก อย่างไรก็ตาม เครื่องมือทางนโยบายได้ถูกจำกัดลงเหลือเพียงมาตรการส่งเสริมการลงทุนและการปรับลดภาษีสรรพสามิตเป็นหลัก

งานวิจัยนี้แบ่งเป็น 4 ส่วนหลัก ได้แก่ ภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน ยุทธศาสตร์ของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติในไทย บทบาทของรัฐกับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ในอดีตและปัจจุบัน และการปรับตัวของทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนหลังภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ รายละเอียดดังต่อไปนี้

## 1. ไทยกับอุตสาหกรรมรถยนต์หลังวิกฤตเศรษฐกิจ

### 1.1 อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนกับความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีความโดดเด่น เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ รวมทั้งเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการผลิตสูงถึงกว่าหนึ่งล้านล้านบาทในปัจจุบัน<sup>1</sup> โดยปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่ผลิตรถยนต์มากเป็นอันดับหนึ่งของอาเซียน อันดับสี่ของเอเชียและเป็นลำดับที่สิบสี่ของโลก นอกจากนี้ยังเป็นประเทศผู้ส่งออกรถยนต์คิดอันดับหนึ่งในสิบของโลกอีกด้วย

การเติบโตแบบก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนปรากฏอย่างชัดเจนในตัวเลขการผลิตและการส่งออกที่เพิ่มขึ้นในอัตราตัวเลขสองหลัก ในปี 2548 ประเทศไทยผลิตรถยนต์รวมทั้งสิ้น 1,125,316 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.25 จากปี 2547 โดยแบ่งเป็นรถยนต์ที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 703,405 คัน และเป็นการผลิตเพื่อส่งออก 440,715 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.36 และ 32.72 ตามลำดับ โดยการส่งออกรถยนต์ในปี 2548 มีมูลค่า 203,025 ล้านบาท (สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, 2549) หากรวมการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วนด้วยแล้ว การส่งออกจะมีมูลค่ารวม 310,524 ล้านบาท (กระทรวงพาณิชย์, 2549) เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 40.64 จากยอดส่งออกในปี

<sup>1</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประเมินว่าในปี 2547 การผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 795,628 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นอุตสาหกรรมรถยนต์ 713,853 ล้านบาทและอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ 81,775 ล้านบาท (สถาบันยานยนต์, 2549) ส่วนนายนิพนธ์ ไชยศิริกัญญา รองประธานบริษัท โคโซต้า มอเตอร์ ประเทศไทยและประธานคลัสเตอร์กลุ่มยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประเมินว่ามูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2549 อยู่ที่ประมาณ 1.35 ล้านล้านบาท (ประชาชาติธุรกิจ, 10-12 เมษายน 2549)

2547 ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกรวม 220,802 ล้านบาท โดยมูลค่าการส่งออกมากเป็นอันดับสองตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา จะเป็นรองก็เพียงแต่สินค้าในกลุ่มคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเท่านั้น

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนมีแนวโน้มที่จะขยายตัวในอัตราสูงต่อเนื่องไปอีกอย่างน้อย 4-5 ปีข้างหน้า เนื่องจากปัจจุบันมีการลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนจำนวนมากในประเทศไทย เพื่อรองรับความต้องการรถยนต์ของตลาดโลก โดยเฉพาะภูมิภาคอาเซียน ออสเตรเลียและตะวันออกกลาง โดยคาดว่ากำลังการผลิตของไทยจะเพิ่มเป็นประมาณ 1,431,000 คันในปี 2548-49 โดยขณะนี้ผู้ผลิตรถยนต์หลายรายกำลังขยายกำลังการผลิตมากกว่ารายละหนึ่งแสนคัน เช่น โตโยต้า อิซูซุ ฮอนด้า มิตซูบิชิ ฟอร์ด มาสด้า นิสสัน และจีเอ็ม เป็นต้น ซึ่งทำให้ยอดส่งออกรถยนต์ในปี 2548 เพิ่มแบบก้าวกระโดด

ด้วยปริมาณการผลิตที่ทะลุหลักหนึ่งล้านคันเป็นจำนวนรวมเกือบ 1.13 ล้านคันในปี 2548 ทำให้ประเทศไทยขยับอันดับขึ้นเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับที่ 14 ของโลกโดยมีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 1.82 ของยอดผลิตรถยนต์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม รัฐบาลยังได้วางแผนให้ไทยพัฒนาขึ้นเป็นฐานการผลิตอันดับที่ 9-10 ของโลกภายในปี 2553 ด้วยยอดการผลิตที่ทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 2.0 ล้านคัน โดยเป็นการส่งออกคราวครั้งหนึ่งคือประมาณ 1.0 ล้านคัน (สถาบันยานยนต์, 2549) ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์กลายเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญใกล้เคียงกันกับอุตสาหกรรมในกลุ่มเครื่องใช้ไฟฟ้า คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการผลิตและการส่งออกมากเป็นอันดับหนึ่งของประเทศในปัจจุบัน

ความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อภาคการส่งออกของไทยเป็นปรากฏการณ์ใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเอง ยอดส่งออกรถยนต์ของไทยเพิ่มขึ้นจาก 14,020 คันในปี 2539 เป็น 67,857 คันในปี 2541 และเพิ่มขึ้นเท่าตัวเป็น 125,702 คันในปี 2542 ภายหลังจากผู้ผลิตรถยนต์ค่ายต่างๆ หันมามุ่งตลาดส่งออกควบคู่กับการจำหน่ายในประเทศ หลังจากนั้น การส่งออกได้ขยายตัวในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องจนทำยอดรถยนต์ส่งออกทะลุหลักสองแสนคันในปี 2546 เพิ่มเป็นกว่าสามแสนคันในปี 2547 และมากกว่า 400,000 คันในปี 2548 คาดว่ายอดส่งออกจะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนประมาณ 5.5 แสนคันในปี 2549

ปริมาณรถยนต์ที่ส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วดังกล่าวทำให้กลุ่มสินค้ารถยนต์และชิ้นส่วน/อุปกรณ์ทวีความสำคัญขึ้นมาในฐานะสินค้าส่งออกสำคัญของไทยแบบก้าวกระโดด โดยมูลค่าการส่งออก (หน่วยเป็น US\$) เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.82 ในปี 2546 ร้อยละ 38.59 ในปี 2547 และร้อยละ 41.04 ในปี 2548 เทียบกับการขยายตัวเฉลี่ยของการส่งออกของไทยในอัตราเพียงร้อยละ 17.44 ร้อยละ 20.60

และร้อยละ 14.87 ในช่วงเวลาเดียวกัน จนแซงยอดส่งออกสินค้าในกลุ่มแผงวงจรไฟฟ้าขึ้นมาเป็นสินค้าส่งออกอันดับที่สองของประเทศตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา และยังคงขยายตัวในอัตราสูงกว่าสินค้ากลุ่มเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งของไทย จนทำให้สัดส่วนการส่งออกสินค้ารถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.07 ของสินค้าส่งออกทั้งหมดในปี 2544 เป็นร้อยละ 6.99 ในปี 2548 (เทียบกับสินค้าในกลุ่มเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ที่มีสัดส่วนลดลงจากร้อยละ 12.19 เหลือร้อยละ 10.70 ในช่วงเดียวกัน) หากอุตสาหกรรมรถยนต์สามารถคงการเติบโตในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องทั้งในแง่อุปทานและการขยายตลาดต่างประเทศ ก็มีแนวโน้มว่าอุตสาหกรรมนี้จะกลายเป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งของประเทศไทยไม่เกิน 5-7 ปีข้างหน้า

การส่งออกสินค้าในกลุ่มรถยนต์และชิ้นส่วนที่มีมูลค่าสูงเป็นการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เป็นหลัก โดยในปี 2548 ยอดการส่งออก CBU มีมูลค่า 203,025 ล้านบาทเทียบกับยอดส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนหลักรวม 294,247 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 69 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าทั้งกลุ่ม อย่างไรก็ตาม มีแนวโน้มว่ายอดส่งออกชิ้นส่วนสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ (OEM) จะขยายตัวในอัตราสูง โดยเฉพาะชิ้นส่วนประกอบและชิ้นส่วนตัวถัง โดยยอดส่งออกสินค้าทั้งสองรายการเพิ่มขึ้นจาก 602 ล้านบาทและ 374 ล้านบาทตามลำดับในปี 2539 เป็น 70,329 ล้านบาทและ 6,462 ล้านบาทตามลำดับในปี 2548 เนื่องจากการส่งออกรถยนต์ CKD (Completely Knock-Down Vehicle) ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกจากรถยนต์ CBU และ CKD แล้ว ยอดส่งออกชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์สำหรับตลาดบำรุงรักษารถยนต์ก็มีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องตามการขยายตัวของตลาดรถยนต์ โดยยอดส่งออกสินค้าดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากเพียง 215 ล้านบาทในปี 2539 เป็น 4,100 ล้านบาทในปี 2548

### ตารางที่ 1 การส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนหลักของไทย

ปี พ.ศ.	จำนวน ทั้งหมด	รถยนต์ (CBU)		จำนวน เครื่องยนต์	จำนวน ชิ้นส่วน และ อะไหล่	อุปกรณ์ยึดจับ และ แม่พิมพ์		ชิ้นส่วนสำหรับโรงงาน ประกอบรถยนต์ (O.E.M)		จำนวน อื่นๆ	หมายเหตุ
		หน่วย	จำนวน			หน่วย	จำนวน	ชิ้นส่วน ตัวถัง	ชิ้นส่วน ประกอบ		
2539	6,295.55	14,020	4,253.36	801.98	215.44		43.66	373.62	602.16	5.33	
2540	20,722.84	42,218	16,226.99	2,023.89	505.28	17	56.34	1,037.60	845.16	27.58	
2541	34,110.33	67,857	28,125.55	1,536.77	722.79	6,013	63.70	1,347.27	2,288.36	25.89	
2542	60,105.53	125,702	50,187.21	3,731.81	883.42	177	141.35	1,424.40	3,678.86	58.48	
2543	83,245.46	152,835	63,349.15	7,106.22	1,245.65		119.96	1,556.45	9,531.17	336.86	
2544	107,110.60	175,299	83,894.70	7,481.38	1,758.56	5	141.19	1,989.49	11,748.57	96.71	

2545	107,729.72	180,554	82,474.66	6,087.28	1,796.41	18	145.26	2,879.77	14,196.28	150.06	
2546	138,161.39	235,022	102,208.06	5,290.96	2,182.00	2	171.53	4,220.41	23,499.89	588.54	
2547	202,079.90	332,053	149,232.80	4,316.05	2,909.43		797.48	5,384.80	36,488.59	920.21	
2548	294,247.63	440,715	203,025.36	7,903.79	4,100.47		683.42	6,462.11	70,328.58	1,742.90	

จำนวน : ล้านบาท

ที่มา : สถาบันยานยนต์และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ในด้านการนำเข้า สินค้าในกลุ่มรถยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์กลับมีการนำเข้าในอัตราเพิ่มที่ต่ำกว่า การขยายตัวของการส่งออกมาก การนำเข้าสินค้าทั้งกลุ่มมีมูลค่าเพียง 3,825.9 ล้านดอลลาร์ในปี 2548 เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 8.79 จากปี 2547 ทั้งนี้ มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 383.5 ล้านดอลลาร์ในปี 2546 เหลือ 335.2 ล้านดอลลาร์ในปี 2548 โดยจำนวนรถยนต์นั่งที่นำเข้ามาในประเทศในปี 2548 มีเพียง 24,711 คันเท่านั้น โดยฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่นและอินโดนีเซียเป็นแหล่งนำเข้ารถยนต์นั่งที่สำคัญของไทย อันเป็นผลมาจากการตั้งเครือข่ายการผลิตรถยนต์ข้ามชาติในอาเซียนของผู้ผลิตรถยนต์จากญี่ปุ่นและสหรัฐฯ ส่วนประเทศญี่ปุ่นเป็นแหล่งนำเข้าหลักของรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกของไทย อย่างไรก็ตาม ยอดการนำเข้ารถยนต์โดยสารและรถบรรทุกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราสูงตามการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมในประเทศ

ส่วนการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ มีแนวโน้มชะลอลงตั้งแต่ว่าปี 2546 เป็นต้นมา โดยการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.77 ในปี 2546 ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 19.88 และร้อยละ 7.68 ในปี 2547 และ 2548 ตามลำดับ โดยในปี 2548 การนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวมีจำนวน 3,215 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นสินค้านำเข้าอันดับที่ 10 ของไทย โดยแหล่งนำเข้าหลักของไทยคือญี่ปุ่น นโยบายการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศของโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน กอปรกับการย้ายฐานการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ข้ามชาติเข้ามาในไทย เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้การนำเข้าสินค้าในกลุ่มรถยนต์และชิ้นส่วนชะลอลงแม้ว่าปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วก็ตาม การนำเข้าที่ชะลอลงเมื่อเทียบกับ การส่งออกที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้ไทยได้เปรียบดุลการค้าสินค้าในกลุ่มรถยนต์และชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 1,479 ล้านดอลลาร์ในปี 2546 เป็น 2,510 ล้านดอลลาร์ในปี 2547 และ 4,535 ล้านดอลลาร์ในปี 2548

## 1.2 โครงสร้างตลาดรถยนต์ในประเทศ

ตลาดรถยนต์ไทยประกอบด้วยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ซึ่งรวมถึงรถตู้ รถโดยสาร รถกระบะ 1 คัน รถบรรทุก 2-4 คัน และรถบรรทุกขนาดอื่น ๆ โดยรถกระบะ 1 คันครองส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดราวร้อยละ 57-67 ของตลาดรถยนต์โดยรวมในช่วงปี 2539-2548 ส่วน

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีส่วนแบ่งเฉลี่ยราวร้อยละ 27-35 ในช่วงเวลาเดียวกัน และที่เหลือเป็นรถเพื่อการพาณิชย์ประเภทอื่น ๆ ทั้งนี้ ตลาดรถกระบะ 1 คัน (หรือที่นิยมเรียกรถปิกอัพ) ถือเป็นตลาดรถปิกอัพที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 2 ของโลกรองจากตลาดสหรัฐฯ สำหรับในปี 2547 ยอดขายรถกระบะ 1 คันมีจำนวน 368,911 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58.93 ของตลาดรถยนต์โดยรวม ส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมียอดขายจำนวน 209,110 คัน คิดเป็นส่วนแบ่งร้อยละ 33.40 ของตลาดรถยนต์ในประเทศซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 626,026 คัน แต่ในปี 2548 ยอดขายรถกระบะ 1 คันได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็น 469,657 คัน คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 66.77 ของตลาดรถยนต์โดยรวม นอกจากนี้ไทยจะเป็นตลาดรถปิกอัพอันดับ 2 ของโลกรองจากสหรัฐฯ แล้ว ไทยยังเป็นผู้ผลิตรถปิกอัพมากเป็นอันดับ 2 ของโลกอีกด้วย โดยไทยผลิตรถปิกอัพจำนวน 582,000 คัน ในปี 2547 เทียบกับสหรัฐฯ ซึ่งมียอดขายการผลิต 2.94 ล้านคัน<sup>2</sup>

ตารางที่ 2 ยอดขายรถยนต์ภายในประเทศ

ปี ค.ศ.	ยอดรวม ทั้งหมด	ยอดรวมรถนั่ง ส่วนบุคคล	ยอดรวมรถเพื่อ การพาณิชย์	รถเพื่อการพาณิชย์						
				รถตู้+ รถโดยสาร ขนาดไม่เกิน 30 ที่นั่ง	รถกระบะ 1 คัน	รถบรรทุก 1.5 คัน	รถบรรทุก 2-4 คัน	รถบรรทุก มากกว่า 4 คัน + รถโดยสาร	รถบรรทุก น้อยกว่า 1 คัน	รถขับเคลื่อน 4 ล้อ
1995	571,580	163,371	408,209	12,425	323,813		16,383	31,766	16,402	7,420
1996	589,126	172,730	416,396	12,633	327,663		16,683	31,814	15,018	12,585
1997	363,156	132,060	231,096	8,353	188,324		9,021	11,275	5,642	8,481
1998	144,065	46,300	97,765	2,792	81,263		2,838	3,756	2,841	4,275
1999	218,330	66,858	151,472	4,167	129,904		3,750	3,434	3,018	7,199
2000	262,189	83,106	179,083	6,492	151,703		4,655	4,804	3,780	7,649
2001	296,985	104,502	192,483	6,582	168,639		3,807	4,398	2,686	6,371
2002	409,362	126,353	283,009	8,335	241,266		4,564	5,560	1,664	21,620
2003	533,176	179,005	354,171	8,489	309,144	16	7,366	11,216	1,478	16,492
2004	626,026	209,110	416,916	9,585	368,911	1,949	9,189	14,439	878	11,970
2005	703,405	188,211	515,194	12,891	469,657	2,638	9,616	14,406	580	5,406

หน่วย : คัน

ที่มา : สถาบันยานยนต์, สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

การขยายตัวของตลาดรถปิกอัพในปี 2548 สวนทางกับยอดขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่อยู่ในสภาวะถดถอยหลังจากที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงปี 2545-47 โดยยอดขายจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลลดลงจากจำนวน 209,110 คันในปี 2547 เป็น 188,211 คันในปี 2548 อันเป็นผลมาจากมาตรการอุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลของรัฐบาล ทำให้ผู้บริโภคจำนวนมากหันมาใช้รถปิกอัพหรือรถกระบะคัดแปลง (PPV) แทนการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งใช้น้ำมันเบนซิน แต่ในอนาคต เมื่อราคาน้ำมันดีเซลปรับสูงขึ้นหลังการยกเลิกมาตรการอุดหนุน (ตั้งแต่ครั้งหลังของปี 2548 เป็นต้นมา) ผวนกับ

<sup>2</sup> ประเทศผู้ผลิตรถปิกอัพที่สำคัญรองลงมาได้แก่ แคนาดา เม็กซิโก ญี่ปุ่น บราซิล แอฟริกาใต้ จีน อิหร่านและอาร์เจนตินา ตามลำดับ

การนำรายได้จากการขายน้ำมันดีเซลเข้าชดเชยกองทุนน้ำมัน (เริ่มจากปี 2549) จะทำให้ราคาค่าปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลใกล้เคียงกันมาก คาดว่าจะทำให้ผู้บริโภคหันกลับมาซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นสัดส่วนสูงขึ้นจนเข้าสู่ภาวะปกติ โดยเฉพาะกลุ่มที่มีแนวโน้มจะซื้อรถ PPV เพื่อใช้ทดแทนรถยนต์นั่งในเมือง

สำหรับส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ในไทยของค่ายต่าง ๆ พบว่าในปี 2548 ค่ายรถญี่ปุ่นเป็นผู้ครองตลาดกว่าร้อยละ 80 โดยเจ้าตลาดอันดับ 1-5 ต่างเป็นค่ายรถญี่ปุ่นทั้งสิ้น ได้แก่ โตโยต้า อีซูซุ ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน โดยโตโยต้าสามารถครองส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 37.40 ในปี 2547 เป็นร้อยละ 39.52 ในปี 2548 ส่วนอีซูซุซึ่งครองตลาดอันดับ 2 ก็สามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดเล็กน้อยจากร้อยละ 23.90 เป็นร้อยละ 25.12 ทำให้ส่วนแบ่งของรถทั้งสองค่ายมีสัดส่วนรวมกันถึงกว่าร้อยละ 60 ของตลาดรถยนต์ในไทย ทั้งนี้ ความนิยมในรถปีกอ้อพของโตโยต้าและอีซูซุเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ค่ายรถทั้งสองประสบความสำเร็จในตลาดรถยนต์ไทย ในทางตรงกันข้าม ค่ายรถที่รองลงมาส่วนใหญ่กลับมีส่วนแบ่งตลาดที่ลดลง อาทิ ฮอนด้า จากร้อยละ 12.00 เหลือเพียงร้อยละ 8.32 นิสสัน จากร้อยละ 7.30 เหลือร้อยละ 5.77 ฟอร์ดจากร้อยละ 3.94 เหลือร้อยละ 3.33 เป็นต้น

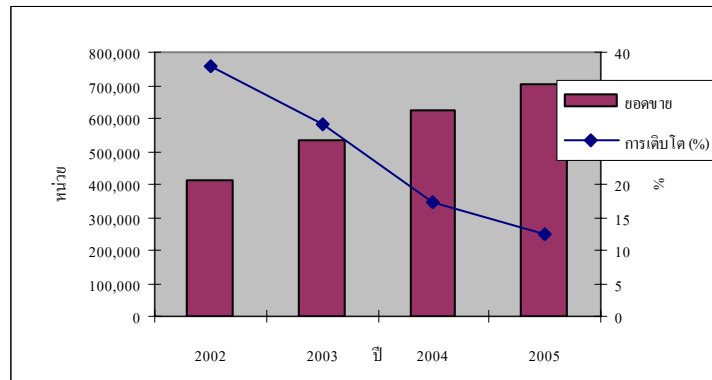
แม้ตลาดรถยนต์ในประเทศจะเติบโตอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา แต่อัตราการเติบโตเริ่มมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2545 เป็นต้นมา โดยยอดการเติบโตรวมลดลงจากร้อยละ 37.8 ในปี 2545 เป็นร้อยละ 29.0 ในปี 2546 ร้อยละ 17.4 ในปี 2547 และเหลือเพียงร้อยละ 12.4 ในปี 2548 คาดว่ายอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศในช่วงห้าปีข้างหน้าจะเติบโตในอัตราที่ชะลอตัวลงเหลือประมาณร้อยละ 5-10 ต่อปี สวนทางกับตลาดส่งออกที่มีแนวโน้มการเติบโตในอัตราสูงราวร้อยละ 20-30 ต่อปีในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เนื่องจากจำนวนครัวเรือนที่มีความสามารถซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลในไทยยังจำกัดที่ผู้มีรายได้ระดับกลางและสูง ซึ่งคิดเป็นเพียงประมาณร้อยละ 15 ของครัวเรือนทั่วประเทศเท่านั้น

การขยายตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมาหลังการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของไทย ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความต้องการเปลี่ยนรถ (ที่ซื้อมาตั้งแต่ยุคก่อนวิกฤต) เนื่องจากมีการคาดการณ์เรื่องรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้น กอปรกับอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำลง ทำให้ผู้บริโภคมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น แต่ในระยะยาวแล้ว การเติบโตในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องจำเป็นต้องอาศัยการขยายฐานผู้ซื้อ โดยแก้ปัญหาการกระจุกตัวของรายได้ และการรักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจและการจ้างงานในอัตราสูง คาดว่าตลาดรถยนต์ในอนาคตของไทยจะยังคงจำกัดอยู่ที่อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลของกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางและสูงในกรุงเทพฯ และรถปีกอ้อพสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้สูงในต่างจังหวัด หากเศรษฐกิจไทยมีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 4-6 ต่อปีในช่วง 5 ปีข้างหน้า ตลาดรถยนต์



ในประเทศอาจมีการขยายตัวประมาณร้อยละ 10 ต่อปีหรือสูงกว่านั้น แต่หากมีปัจจัยลบโดยเฉพาะราคาพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้นในระยะยาว ควบคู่ไปกับภาวะเงินเฟ้อและดอกเบี้ยในอัตราสูงแล้ว อัตราการเติบโตของตลาดรถยนต์ในประเทศอาจลดลงเหลือเพียงร้อยละ 5-10 เท่านั้น

รูปที่ 1 การเติบโตของตลาดรถยนต์ภายในประเทศปี 2545-ปัจจุบัน



### 1.3 โครงสร้างการส่งออกของอุตสาหกรรมรถยนต์

การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงห้าปีที่ผ่านมามีความแตกต่างอย่างสิ้นเชิงกับสถานการณ์เมื่อปี 2540-41 เมื่อวิกฤตทางเศรษฐกิจในประเทศไทยและเอเชียส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในไทยหดตัวอย่างรุนแรงจากจำนวน 589,126 คันในปี 2539 เหลือเพียง 363,156 คันในปี 2540 และตกต่ำถึงขีดสุดด้วยยอดขายเพียง 144,065 คันในปี 2541 หรือคิดเป็นอัตราการหดตัวถึงร้อยละ 38.4 และ 60.3 ในช่วงปี 2540-41 สถานการณ์ดังกล่าวทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องลดกำลังการผลิตหรือหยุดการผลิตชั่วคราว รวมทั้งลดจำนวนคนงานหรือชั่วโมงการทำงานให้น้อยลง จนยอดการใช้กำลังการผลิตในปี 2541 เหลือเพียงร้อยละ 17 เท่านั้น ซึ่งรายได้ที่ลดลงจากยอดขายที่หดตัวลง และเงินทุนหมุนเวียนที่หดหายไปจากการปิดสถาบันการเงินจำนวนมาก กอปรกับภาระหนี้ที่เป็นเงินสกุลบาทที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงระบบอัตราแลกเปลี่ยน อีกทั้งอัตราดอกเบี้ยที่ปรับตัวสูงขึ้น ทำให้ภาคเอกชนประสบปัญหาทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง จนนำไปสู่การปรับโครงสร้างครั้งใหญ่ของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน

ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ โดยเฉพาะโรงงานประกอบรถยนต์ได้แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าโดยการลดกำลังการผลิตและจำนวนพนักงานลง รวมถึงหาผู้ร่วมทุนต่างชาติเพื่อแก้ปัญหาเงินทุนหมุนเวียนและลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาเทคโนโลยี การเพิ่มทุนดังกล่าวทำให้สัดส่วนของทุนต่างชาติเพิ่มขึ้น จนกลายเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในหลายกิจการ นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการเปลี่ยนเป้าหมายทางการตลาดจากอุตสาหกรรมที่มุ่งตลาดในประเทศมาเป็นอุตสาหกรรมที่มุ่งการส่งออกด้วย โดยผู้ผลิตรถยนต์ที่ทดลองส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดที่ใช้

พวงมาลัยขาซึ่งทำได้ง่ายก่อน โดยสอนค้าส่งออกรถยนต์นั่งขนาดเล็กไปสิงคโปร์และบรูไนในปี 2540 และเริ่มส่งออกรถยนต์นั่งขนาดกลางไปยังออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ในปี 2541 ส่วนโตโยต้าเริ่มส่งออกรถปิกอัพไปออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ในปี 2541 เช่นเดียวกัน นิสสันก็หันมาส่งออกรถปิกอัพตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา ในเวลาต่อมา ตลาดหลักของรถแวนและปิกอัพได้ขยายจากออสเตรเลียไปยังอังกฤษ ยุโรปใต้และตะวันออกกลางอีกด้วย

ความพยายามในการส่งออกดังกล่าวทำให้การส่งออกรถยนต์โตแบบก้าวกระโดดจากจำนวน 14,020 คันในปี 2539 เป็น 42,218 คันในปี 2540 จำนวน 67,857 คันในปี 2541 และเพิ่มเป็น 125,702 คันในปี 2542 และสัดส่วนรถยนต์ที่ส่งออกเมื่อเทียบกับการผลิตทั้งหมดเพิ่มจากร้อยละ 2.56 ในปี 2539 เป็นร้อยละ 11.72 ในปี 2540 และร้อยละ 38.41 ในปี 2542 ก่อนที่จะทรงตัวอยู่ในระดับกว่าร้อยละ 30 หลังจากนั้น และขยับตัวสูงขึ้นอีกครั้งตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา อันเป็นผลมาจากการย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพมายังไทยของผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติหลายราย ทำให้สัดส่วนรถยนต์ที่ส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 35.78 และร้อยละ 39.16 ในปี 2547 และ 2548 ตามลำดับ และคาดว่าจะเพิ่มเป็นครั้งหนึ่งของรถยนต์ที่ผลิตได้ทั้งหมดในปี 2553 นอกจากการส่งออกรถยนต์แล้ว การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ก็ได้เติบโตตามไปด้วย การส่งออกดังกล่าวช่วยชะลอผลกระทบจากอุปสงค์ที่หดตัวในประเทศและทำให้เกิดการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในไทย

### ตารางที่ 3 ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของไทย

ปี	ปริมาณผลิต*	ปริมาณส่งออก*	สัดส่วนส่งออกต่อปริมาณผลิต
2539	547,312	14,020	2.56 %
2540	360,303	42,218	11.72 %
2541	158,130	67,857	38.48 %
2542	327,233	125,702	38.41 %
2543	411,721	152,836	37.12 %
2544	459,418	175,299	38.16 %
2545	584,951	180,554	30.87 %
2546	750,512	235,521	31.38 %
2547	928,081	332,053	35.78 %
2548	1,125,316	440,715	39.16 %
เป้าปี 2553	2,000,000	1,000,000	50.00 %

หมายเหตุ : จำนวนคัน

\* ประมาณการ

ที่มา : สถาบันยานยนต์, สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ในปี 2548 ตลาดส่งออกยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยที่สำคัญเรียงตามลำดับ ได้แก่ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น ซาอุดีอาระเบีย มาเลเซีย อังกฤษ ฟิลิปปินส์ สหรัฐฯ สิงคโปร์ และแอฟริกาใต้ โดยทั้งสิบประเทศคิดเป็นตลาดส่งออกกว่าร้อยละ 60 ของไทย อย่างไรก็ตาม ตลาดอาเซียนหลัก (อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์) ถือเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญที่สุดของไทย เนื่องจากมีสัดส่วนรวมกันถึงร้อยละ 27 ของตลาดส่งออกทั้งหมดของไทย เทียบกับตลาดออสเตรเลียซึ่งครองส่วนแบ่งราวร้อยละ 13 อย่างไรก็ตาม ทั้งตลาดอาเซียนหลักและออสเตรเลียมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วเนื่องจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) และเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ซึ่งมีผลบังคับใช้ในปี 2546 และ 2548 ตามลำดับ ส่วนตลาดซาอุดีอาระเบียมีการเติบโตแบบก้าวกระโดด เนื่องจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นของผู้บริโภคจากราคาน้ำมันส่งออกที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ที่ เป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของไทยประกอบด้วยผู้ผลิตรถค่ายญี่ปุ่นและสหรัฐฯ รวมทั้งกลุ่มบริษัทรถยนต์ข้ามชาติที่เกิดจากการควบรวมกิจการของญี่ปุ่นและสหรัฐฯ รวม 6 รายได้แก่ โตโยต้า มิตซูบิชิ จีเอ็มม ฟอर्ड/มาสด้า ฮอนด้า และอิชูซุ โดยยอดส่งออกของผู้ผลิตทั้ง 6 รายคิดเป็นสัดส่วนการส่งออกเกือบร้อยละ 100 ของการส่งออกรถยนต์ของไทย ขณะที่ค่ายรถยุโรปแทบจะไม่มีรถส่งออกรถจากประเทศไทย จะมีบ้างก็เพียงเล็กน้อยเท่านั้น เช่น บีเอ็มดับเบิลและวอลโว่ อนึ่ง ผู้ส่งออกรายสำคัญในช่วงปี 2541-46 คือมิตซูบิ รองลงมาคือกลุ่ม Auto Alliance ผู้ผลิตรถยนต์ฟอर्डและมาสด้า และฮอนด้า

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา โตโยต้า จีเอ็มมและอิชูซุได้เพิ่มการส่งออกแบบก้าวกระโดดเนื่องมาจากการลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิตในไทยจำนวนมาก ทำให้โตโยต้าซึ่งส่งออกรถยนต์ปีละประมาณหมื่นกว่าคันในช่วงปี 2542-2545 สามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกเป็น 27,282 คันในปี 2546 ก่อนที่จะขยับเป็น 52,682 คันในปี 2547 และเพิ่มเป็น 151,824 คันในปี 2548 จนก้าวขึ้นเป็นผู้ส่งออกอันดับ 1 ในปีปัจจุบันจากลำดับที่ 3 ในปี 2547 ส่วนค่ายจีเอ็มมก็เลื่อนอันดับจากผู้ส่งออกอันดับ 6 ในปี 2546 เป็นอันดับ 3 ในปี 2548 เนื่องจากเพิ่มยอดส่งออกจาก 23,493 คันในปี 2546 เป็น 45,248 คัน และ 83,836 คันในปี 2547 และ 2548 ตามลำดับ นอกจากนี้ ค่ายอิชูซุก็สามารถเพิ่มยอดการส่งออกอย่างมีนัยสำคัญ จากเพียง 1,398 คันในปี 2545 เป็น 26,954 คันในปี 2546 และ 42,938 คันในปี 2548 ในทางตรงกันข้าม ผู้ส่งออกสำคัญอีก 2 รายคือมิตซูบิชิและฮอนด้ามีการส่งออกเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้นในปี 2547-48 ในอนาคต คาดว่า ค่ายนิสสันจะเป็นอีกกลุ่มหนึ่งที่สามารถเพิ่มการส่งออกจำนวนมาก เนื่องจากกำลังขยายฐานการผลิตรถปิกอัพจากญี่ปุ่นมายังไทย

#### 1.4 การพัฒนาไปสู่คลัสเตอร์อุตสาหกรรมรถยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยมีลักษณะพิเศษ เนื่องจากมีการกระจุกตัวสูงทั้งในแง่กายภาพ และการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายในลักษณะห่วงโซ่อุปทานจนเกิดเป็นคลัสเตอร์ของอุตสาหกรรมขึ้นอย่างชัดเจน จากการศึกษาของสถาบันยานยนต์ ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์จำนวน 14 ราย อีกทั้งยังมีโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ 5 ราย รวมทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 386 ราย ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ 2,010 ราย และผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์อีก 122 ราย นอกจากนี้ ยังมีอุตสาหกรรมสนับสนุนโดยตรงอีก 1,000 ราย เช่น ธุรกิจหนัง พลาสติก ยางพารา เหล็ก อิเล็กทรอนิกส์ แก้ว สีและปิโตรเคมี เป็นต้น รวมทั้งมีเครือข่ายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น บริการหลังการขาย สินเชื่อรถยนต์ รถมือสอง โลจิสติกส์ บริการทางการเงิน ประกันภัย การศึกษา การวิจัยและพัฒนา และซ่อมบำรุงอีกจำนวนมาก (Vallop, 2002)

โรงงานประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนตลอดจนอุตสาหกรรมสนับสนุนข้างต้นมีการกระจุกตัวหนาแน่นในบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล และได้ขยายไปยังพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา เนื่องจากระบบห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่จำเป็นต้องมีระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน ทำให้เกิดการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานระหว่างโรงงานประกอบรถยนต์กับโรงงานผลิตชิ้นส่วนประเภท OEM โรงงาน 1<sup>st</sup> Tier และ 2<sup>nd</sup> Tier ตลอดจนอุตสาหกรรมสนับสนุน โดยมีระบบขนส่งทางบกไปยังพื้นที่ส่วนต่างๆ ของประเทศและการขนส่งสินค้าทางเรือสำหรับตลาดส่งออกผ่านท่าเรือหลักที่แหลมฉบัง

ในแง่ภูมิศาสตร์ คลัสเตอร์ของอุตสาหกรรมยานยนต์มีการกระจุกตัวของผู้ประกอบการมากถึงร้อยละ 75 ในภาคกลาง รองลงมาคือพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกร้อยละ 16 และพื้นที่อื่นของประเทศอีกร้อยละ 9 (Lecler, 2001) สำหรับพื้นที่ภาคกลาง อุตสาหกรรมยานยนต์ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ (ร้อยละ 42) สมุทรปราการ (ร้อยละ 20) ที่เหลือส่วนน้อยได้แก่ปทุมธานี สมุทรสาคร นครปฐมและนนทบุรี ส่วนในภาคตะวันออกซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง และมาบตาพุด คลัสเตอร์อุตสาหกรรมยานยนต์มุ่งไปที่ ชลบุรี (ร้อยละ 7) ระยอง (ร้อยละ 6) และฉะเชิงเทรา (ร้อยละ 3) สำหรับพื้นที่ส่วนอื่นของประเทศนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์จะเน้นไปที่อยุธยา (ร้อยละ 4) และนครราชสีมา (ร้อยละ 2) ซึ่งเป็นพื้นที่ซึ่งมีเส้นทางขนส่งที่เชื่อมกับคลัสเตอร์ใหญ่ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในภาคกลางและภาคตะวันออกได้สะดวก

คลัสเตอร์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ชัดเจนช่วยสร้างจุดแข็งให้กับอุตสาหกรรมนี้ในประเทศไทย และมีส่วนสำคัญให้อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเลือกประเทศไทยเป็นฐานการลงทุนสำหรับภูมิภาคอาเซียน นอกเหนือไปจากจุดแข็งอื่น ๆ อาทิ นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยาน

ยนต์ของรัฐ เสถียรภาพทางการเมืองในระดับที่ยอมรับได้ ตลาดในประเทศที่ใหญ่พอรองรับกำลังการผลิตรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศที่เหมาะสมกับการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนไปยังตลาดอาเซียนและภูมิภาคอื่น การมีอุตสาหกรรมสนับสนุนในประเทศจำนวนมากทำให้ลดการนำเข้าและผลกระทบจากค่าเงินที่ผันผวน ตลอดจนแรงงานที่มีประสิทธิภาพในอุตสาหกรรมยานยนต์เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้มาเป็นเวลานานถึง 4 ทศวรรษ

อย่างไรก็ตาม คลัสเตอร์อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยยังมีจุดอ่อนหลายประการที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข เพื่อให้ไทยสามารถพัฒนาขึ้นเป็นฐานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนที่สำคัญแห่งหนึ่งของเอเชียในระยะยาว จุดอ่อนที่สำคัญของไทย ได้แก่ การขาดแคลนแรงงานฝีมืออันเป็นผลมาจากระบบการศึกษาที่อ่อนด้อยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ปัญหาพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งตามไม่ทันพัฒนาการของระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ความอ่อนแอของผู้ประกอบการไทยหลังวิกฤตทางเศรษฐกิจ การขาดการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ความล่าช้าของกฎเกณฑ์ด้านเทคนิคและระบบภาษีที่ไม่เอื้ออำนวยให้เกิดนวัตกรรมใหม่ ๆ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์บ่อยครั้งอันเป็นผลมาจากเหตุผลทางการเมือง และ เป็นต้น

## 2. อุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยกับยุทธศาสตร์การลงทุนของบริษัทข้ามชาติ

### 2.1 โลกาภิวัตน์กับยุทธศาสตร์ของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติในอาเซียนและไทย

การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยนอกจากจะเป็นผลจากนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐบาลแล้ว ปัจจัยภายนอกโดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของญี่ปุ่นในเอเชีย ตลอดจนยุทธศาสตร์การลงทุนของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติของญี่ปุ่นในอาเซียน เป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งที่ทำให้เกิดการเติบโตอย่างมหาศาลของอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศไทย ในทศวรรษที่ ค.ศ. 1970-1990 ญี่ปุ่นได้เข้ามาลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดเล็กในประเทศอาเซียนหลายประเทศ ก็เนื่องมาจากแผนการระยะยาวที่ต้องการครองส่วนแบ่งตลาดในภูมิภาคซึ่งมีแนวโน้มการขยายตัวสูง แม้ว่าต้นทุนการผลิตจะสูงและขัดแย้งกับธรรมชาติของธุรกิจรถยนต์ซึ่งจำเป็นต้องผลิตรถจำนวนมากเพื่อการประหยัดเชิงขนาด นอกจากนี้ ญี่ปุ่นยังมีบทบาทสำคัญในการผลักดันนโยบายระดับภูมิภาคเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ของตนในอาเซียน อาทิ ความร่วมมือในกรอบ BBC (Brand to Brand Complementary Scheme) และ AICO (ASEAN Industrial Cooperation Scheme) ซึ่งในที่สุดนโยบายที่มาจากผลักดันของญี่ปุ่นเหล่านี้ได้เป็นเงื่อนไขสำคัญที่ช่วยให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในอาเซียนและประเทศไทย

การแข่งขันระดับโลกของอุตสาหกรรมรถยนต์ในยุคโลกาภิวัตน์ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติพยายามลดต้นทุนการผลิตและขยายตลาดใหม่ ๆ ด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น พัฒนาการที่สามารถจำหน่ายได้ในหลายประเทศพร้อม ๆ กัน โดยใช้พื้นฐานการผลิตและชิ้นส่วนสำคัญร่วมกัน (global platform) ปรับกลยุทธ์การตลาดและการจัดจำหน่ายโดยลดการผูกขาดของคิลเลอร์จัดจำหน่าย ลดต้นทุนด้านแรงงานในประเทศพัฒนาแล้วโดยย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศ ลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนใช้ระบบ Modular Assembly ในการผลิต นอกจากนี้ยังใช้นโยบายจัดซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตทั่วโลกที่เสนอราคาต่ำสุด (global sourcing) สร้างพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติหรือการควบรวมกิจการ เป็นต้น

การแข่งขันระดับโลกของอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าว ทำให้เกิดการควบรวมกิจการของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนทั่วโลก จนเหลือผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติขนาดใหญ่เพียง 7 กลุ่มปรากฏการณ์ดังกล่าว ทำให้เกิดการปรับตัวของผู้ผลิตรถยนต์ทั่วโลก โดยผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นได้กำหนดยุทธศาสตร์การลงทุนในอาเซียนให้เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การแข่งขันระดับโลกของตน โดยมุ่งรักษาส่วนแบ่งตลาดอาเซียนให้มากที่สุดเนื่องจากเชื่อว่าอาเซียนจะเป็นตลาดที่มีอัตราการเติบโตสูงในอนาคต จากการคาดการณ์ว่าชนชั้นกลางในเอเชียและอาเซียนจะเพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยในอาเซียนนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นจะเริ่มจากการร่วมทุนหรือสร้างพันธมิตรกับชาวจีนท้องถิ่นเนื่องจากข้อกำหนดเกี่ยวกับสัดส่วนการถือครองหุ้นของนักลงทุนต่างชาติสำหรับการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์และธุรกิจตัวแทนจัดจำหน่าย

ในปลายทศวรรษที่ 1980s หลังยุค Plaza Accord ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นหาทางลดต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากญี่ปุ่นโดยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นขยายการลงทุนมายังประเทศอาเซียนเพื่อป้อนสินค้าให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ของตน แต่เนื่องจากตลาดอาเซียนแต่ละประเทศมีขนาดเล็ก โรงงานรถยนต์ของญี่ปุ่นจึงต้องการให้มีระบบแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนระหว่างกันเพื่อให้เกิดการประหยัดเชิงขนาด ด้วยเหตุนี้ ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นจึงหาทางเจรจาต่อรองกับรัฐบาลของประเทศอาเซียนให้ลดภาษีชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตและจำหน่ายในภูมิภาคโดยถือเสมือนเป็นการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ โครงการ BBC จึงถือกำเนิดขึ้น หลังจากความสำเร็จของโครงการ BBC ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นได้รู้สึกบีบให้เกิดการรวมตัวของตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ในอาเซียน โดยในปี 1996 ได้เสนอโครงการ AICO เพื่อลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ระหว่างอาเซียนลงอีก โดยเก็บภาษีในอัตราเดียวกัน (flat rate) ที่ร้อยละ 0-5 ก่อนที่เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จะบังคับใช้ในปี 2003 ในที่สุดอาเซียนก็ให้เห็นชอบกับโครงการ AICO โดยผู้ผลิตรถยนต์หลายรายมุ่งผลิตตัวถังรถในไทยและมาเลเซีย แบตเตอรี่ในอินโดนีเซีย เบรกและเพลานในฟิลิปปินส์ แต่ยังคงนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญ เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับเครื่องยนต์ และชิ้นส่วนสำคัญของระบบส่งกำลังจากญี่ปุ่น

หลังจากที่เงินเยนแข็งค่าขึ้นอีกรอบในปี 1994-95 Nissan และ Toyota ได้เริ่มนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตโดยโรงงานของญี่ปุ่นในอาเซียน เนื่องจากพบว่าต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในอาเซียนหลายชนิดโดยเฉพาะชิ้นส่วนมาตรฐาน (standard parts) ต่ำกว่าต้นทุนการผลิตในญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังมีการย้ายฐานการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นมายังอาเซียนมากขึ้นตามลำดับ โดยมี AICO เป็นแรงจูงใจที่สำคัญ โดยประเมินว่าจนถึงปี 1997 มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนสะสมใน 4 ประเทศหลักอาเซียนถึงกว่า 400 กิจการ เครือข่ายการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนดังกล่าวช่วยสร้างพื้นฐานการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่น โดยทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ค่ายญี่ปุ่นถูกกว่ารถยนต์ของค่ายยุโรปและสหรัฐฯ ซึ่งต้องพึ่งพิงการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศในสัดส่วนสูง

## 2.2 Asian Car กับยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นก่อนวิกฤตทางเศรษฐกิจ

ในทศวรรษที่ 1990s ผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติโดยเฉพาะญี่ปุ่นพิจารณาเห็นศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทย และเริ่มกำหนดยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นฐานการผลิตบางประเภทเพื่อสนองยุทธศาสตร์ระดับภูมิภาคของตนในอาเซียน เนื่องจากเห็นว่าไทยมีเครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมสนับสนุนจำนวนมาก กอปรกับมีตลาดในประเทศขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาค โดยก่อนจะเกิดวิกฤตทางการเงินมีการคาดการณ์กันว่าตลาดรถยนต์ในไทยจะเพิ่มเป็นกว่า 800,000 คันในปี 2000 ทำให้ไทยเป็นเป้าหมายการลงทุนที่สำคัญของผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติในอาเซียน เทียบกับประเทศอื่น เช่น อินโดนีเซียซึ่งขาดการประหยัดเชิงขนาดจากการมีโรงงานประกอบรถยนต์เล็ก ๆ จำนวนมากถึง 16 ราย ในฟิลิปปินส์ก็มีโรงงานประกอบรถยนต์เล็ก ๆ ถึง 18 แห่ง ส่วนมาเลเซียก็ถูกครองตลาดโดยบริษัทรถยนต์แห่งชาติซึ่งได้รับการคุ้มครองจากรัฐ ในขณะที่สิงคโปร์ถูกเลือกให้เป็นสำนักงานภูมิภาคของบริษัทรถยนต์หลายแห่ง ไม่ใช่เป็นฐานการผลิต

ในช่วงเวลาดังกล่าว ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นได้มีแนวความคิดเกี่ยวกับการผลิต Asian Car ซึ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลขนาดเล็กสำหรับตลาดชนชั้นกลางที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็วในอาเซียน หลังจากทีรถค่ายเกาหลีเริ่มเข้ามาบุกตลาดอาเซียน ทำให้ค่ายรถญี่ปุ่นหันมาทำตลาดราคาถูกรักษาส่วนแบ่งตลาดของตนเอาไว้ โดยโตโยต้าและฮอนด้าได้เลือกไทยให้เป็นฐานการผลิตรถ Asian Car ฮอนด้าได้เปิดตัวรถ Asian Car รุ่น Honda City ในปี 1996 เพื่อจำหน่ายในตลาดอาเซียนไม่นานหลังจากนั้น โตโยต้าก็ได้เปิดตัวรถราคาประหยัดรุ่น Toyota Soluna ในปี 1997 โดยผู้ผลิตรถยนต์ดังกล่าวมุ่งใช้ชิ้นส่วนในอาเซียนเป็นสัดส่วนสูงเพื่อลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำที่สุด นอกจากแผนการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กสำหรับตลาดอาเซียนแล้ว ผู้ผลิตรถยนต์ค่ายญี่ปุ่นยังเริ่มให้ความสนใจกับการผลิตและส่งออกรถปิกอัพที่ผลิตในไทยด้วย โดยมีคชูบิชิเป็นบริษัทแรกที่ตัดสินใจย้าย

ฐานการผลิตรถปิกอัพจากญี่ปุ่นมายังไทยในช่วงนี้ ยุทธศาสตร์การลงทุนเรื่อง Asian Car และการย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นดังกล่าวทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในเครือบริษัทดังกล่าวเข้ามาลงทุนในไทยจำนวนมาก

ขณะที่ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นขยายการลงทุนมายังอาเซียนและไทยอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 เป็นต้นมา ผู้ผลิตรถยนต์จากสหรัฐฯ และยุโรปกลับถอนตัวออกจากอาเซียนในทศวรรษที่ 1970 และ 1980s หลังจากที่มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในแต่ละประเทศเข้มข้นขึ้น เนื่องจากพิจารณาว่าการลงทุนในตลาดเล็ก ๆ ที่กระจุกกระจายไม่คุ้มค่ากับการลงทุน แต่พอมานทศวรรษที่ 1990 ผู้ผลิตรถยนต์จากสหรัฐฯ และยุโรปได้ปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ของตนในอาเซียนใหม่ เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ระดับโลกที่มุ่งความร่วมมือกิจการ และแผ่ขยายการลงทุนไปยังตลาดเกิดใหม่ที่มีอัตราการเติบโตสูง ยุทธศาสตร์ใหม่ของบริษัทรถยนต์จากสหรัฐฯ และยุโรปข้างต้นสอดคล้องกับนโยบายเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในต้นทศวรรษที่ 1990 ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ค่ายตะวันตก เช่น Chrysler และ Ford ตัดสินใจกลับเข้ามาลงทุนในไทยอีกครั้ง หนึ่งในปี 1995 โดย Chrysler ได้ร่วมทุนกับโรงงานไทย-สวีดิชแอสเซมบลีเพื่อผลิต SUV ส่วน Ford ได้ร่วมทุนกับ Mazda เพื่อผลิตรถปิกอัพ นอกจากนี้ GM ก็ได้เข้ามาลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์ภายใต้แบรนด์ Chevrolet ส่วนค่ายรถยุโรป นั้น BMW ได้เข้ามาสร้างโรงงานเพื่อผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำหรับจำหน่ายในตลาดอาเซียน

อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจเอเชียในปี 1997-98 ทำให้ตลาดรถยนต์ในไทยและอาเซียนหดตัวอย่างรุนแรง โดยตลาดรวมของอาเซียนหลัก 5 ประเทศได้ลดลงจาก 1.49 ล้านคันในปี 1996 เหลือ 1.34 ล้านคันในปี 1997 และ 0.49 ล้านคันในปี 1998 หรือหดตัวลงถึงร้อยละ 10.1 และร้อยละ 63.5 ตามลำดับ ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อโครงการ Asian Car ของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่น และโครงการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ค่ายตะวันตก แม้บริษัทรถยนต์ข้ามชาติและผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นจะคงฐานการผลิตในไทยและอาเซียน แต่ก็ได้ล้มเลิกโครงการ Asian Car ตามแนวความคิดเดิม ส่วนผู้ผลิตรถยนต์ค่ายตะวันตกก็ได้ปรับแผนการลงทุนใหม่ โดย GM ได้ปรับลดโครงการลงทุนในไทยรวมทั้งเปลี่ยนรุ่นของรถที่ผลิตจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งมุ่งตลาดคนชั้นกลางในอาเซียนเป็นรถอเนกประสงค์เพื่อส่งออกไปยังตลาดยุโรปและญี่ปุ่น

### 2.3 ยุทธศาสตร์ของผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติหลังวิกฤตเศรษฐกิจ

ภาวะวิกฤตเศรษฐกิจในอาเซียนเป็นปัจจัยเร่งสำคัญให้กระแสโลกาภิวัตน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ขับเคลื่อนอย่างรวดเร็ว จนนำไปสู่การควบรวมกิจการของอุตสาหกรรมรถยนต์ในอาเซียน โดยในประเทศไทย ภาคเอกชนจำต้องพึ่งพาเงินทุนจากหุ้นส่วนต่างชาติเนื่องจากขาดเงินทุนหมุนเวียน ใน



ขณะเดียวกันภาครัฐก็ได้เปิดประตูให้กระแสโลกาภิวัตน์ไหลบ่าเข้าสู่ประเทศไทย ด้วยการยกเลิกข้อจำกัดเกี่ยวกับสัดส่วนการถือครองหุ้นของชาวต่างชาติในกิจการร่วมทุนหลายธุรกิจ โดยเห็นว่านอกจากจะเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าแล้ว ยังอาจเป็นประโยชน์ในการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการเสริมสร้างขีดความสามารถการแข่งขันในระยะยาวได้

ในช่วงแรก ภาครัฐได้ยกเลิกข้อจำกัดสัดส่วนการถือครองหุ้นของต่างชาติในธุรกิจธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงินก่อน<sup>3</sup> จากนั้นได้แผ่ขยายไปยังธุรกิจอื่น ๆ โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้ออกประกาศเมื่อเดือนธันวาคม 2540 อนุญาตให้ชาวต่างชาติถือหุ้นข้างมากในกิจการที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขต 1 และ 2 ซึ่งเป็นพื้นที่การลงทุนหลักของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน ต่อมาในเดือนธันวาคม 2541 BOI ได้ออกประกาศให้กิจการค้าปลีกและกิจการที่ต่างชาติดลงทุนทั้งสิ้นเป็นกิจการที่สามารถรับการส่งเสริมการลงทุนได้ด้วยนโยบายดังกล่าวจึงเท่ากับเป็นการเปิดทางให้ต่างชาติเข้าควบคุมกิจการของไทยได้อย่างกว้างขวางหรือสามารถเข้ามาลงทุนได้เองในกิจการใหม่โดยไม่ต้องพึ่งหุ้นส่วนท้องถิ่น

ภายในระยะเวลาหนึ่งปีหลังการแก้ไขกฎระเบียบด้านการลงทุนดังกล่าว บริษัทต่างชาติได้ตัดสินใจเพิ่มทุนในกิจการร่วมทุนที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนถึง 180 กิจการ แลกกับการอัดฉีดเงินทุนจำนวน 20,000 ล้านบาทในไทย โดยการเพิ่มทุนของต่างชาติจำนวนมากมุ่งไปที่อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน และในจำนวนโครงการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ในปี 1998 ซึ่งเป็นช่วงเศรษฐกิจหดตัวอย่างรุนแรงนั้น ปรากฏว่าทุนจดทะเบียนรวมของต่างชาติมีสัดส่วนสูงกว่าทุนจดทะเบียนของฝ่ายไทยเป็นครั้งแรกในรอบหลายปีก่อนหน้านั้น (Higashi, 2002)

นอกจากนโยบายข้างต้นแล้ว นโยบายเสรีนิยมตามกระแสโลกาภิวัตน์ของรัฐบาลไทยยังรวมถึงการประกาศยกเลิกข้อบังคับเรื่องการใช้ชิ้นส่วนในประเทศในปี 2543 ตามข้อผูกพันที่ให้ไว้กับองค์การการค้าโลก และเพื่อเป็นการสนองข้อเรียกร้องของผู้ผลิตรถยนต์จากสหรัฐฯ และยุโรปอีกด้วย ยิ่งไปกว่านั้น ไทยยังได้ดำเนินการไข พ.ร.บ. ว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในเดือนสิงหาคม 2542 ตามเงื่อนไขเงินกู้ของ IMF เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการลงทุนของต่างชาติและเป็นการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในประเทศ รวมทั้งปรับให้กฎหมายดังกล่าวสอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยทางการไทยได้ลดประเภทของธุรกิจที่ห้ามต่างชาติเข้าดำเนินกิจการจาก 63 ประเภทเหลือ 43 ประเภท

<sup>3</sup> การปรับเปลี่ยนนโยบายดังกล่าวทำให้ธนาคารพาณิชย์เอกชน 4 แห่งจากทั้งหมด 9 แห่ง ถูกต่างชาติเข้าถือครองหุ้นใหญ่ จากเดิมที่มีข้อจำกัดไว้เพียงไม่เกินร้อยละ 25 เท่านั้น

มาตรการข้างต้นของทางการไทยเป็นแรงดึงดูดสำคัญให้อุตสาหกรรมยานยนต์ข้ามชาติเลือกประเทศไทยเป็นฐานการลงทุนสำหรับภูมิภาคอาเซียน ตามยุทธศาสตร์ขยายการลงทุนในตลาดเกิดใหม่ในเอเชีย ซึ่งรวมถึงจีน อินเดียและอาเซียน โดยค่ายรถญี่ปุ่นได้ปรับยุทธศาสตร์การลงทุนหลังวิกฤตเศรษฐกิจ โดยเลือกไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ในอาเซียนสำหรับรถบางประเภท เช่น โตโยต้ากำหนดให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำหรับผู้มีรายได้สูงคือรถยนต์รุ่น Camry และ Altis โดยส่งชิ้นส่วน CKD ให้โรงงานประกอบรถยนต์ประเทศอาเซียนอื่น สำหรับ Hino Motors ใช้ไทยเป็นฐานผลิตรถบรรทุกสำหรับภูมิภาค ส่วนฮอนด้าก็ผลิตรถรุ่น City และ Jazz ในไทยเพื่อส่งออกไปยังอาเซียนและญี่ปุ่น

นอกจากการปรับแผนการผลิตระยะสั้นและระยะกลางข้างต้นแล้ว ผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติยังได้กำหนดแผนระยะยาวโดยจะย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพจากญี่ปุ่นมายังประเทศไทยแทน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการปรับโครงสร้างการผลิตที่ต้องการลดการผลิตรถรุ่นดังกล่าวที่มีตลาดขนาดเล็กในญี่ปุ่น และมาขยายกำลังผลิตในประเทศที่มีตลาดขนาดใหญ่รองรับแทน นโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยจึงสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติ และทำให้ไทยถูกพัฒนาให้เป็นฐานการผลิตและส่งออกรถปิกอัพแทนที่โรงงานรถปิกอัพในญี่ปุ่น โดยค่ายรถญี่ปุ่นและกลุ่มพันธมิตรสหรัฐฯ-ญี่ปุ่นไม่ว่าจะเป็นมิตซูบิชิ จีเอ็ม-ฮิซุซุ โตโยต้า นิสสัน ฟอर्ड-มาสด้าต่างเลือกไทยให้เป็นฐานการผลิตรถปิกอัพเพื่อส่งออกไปยังตลาดโลกทั้งสิ้น (ยกเว้นเพียงตลาดอเมริกาเหนือซึ่งมีฐานการผลิตขนาดใหญ่อยู่แล้ว) หลังการฟื้นตัวของเศรษฐกิจเอเชีย ผู้ผลิตรถยนต์หลายรายได้ปรับแผนการลงทุนในประเทศไทยใหม่ โดยเพิ่มกำลังการผลิตรถยนต์สำหรับการส่งออก รวมทั้งสร้างโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยหันมาใช้ชิ้นส่วนรถปิกอัพในไทยมากขึ้นจากร้อยละ 60-70 เป็นร้อยละ 90 หรือมากกว่า โดยการถ่ายทอดงานด้านวิศวกรรมให้กับโรงงานผลิตในไทย รวมทั้งให้โรงงานในไทยมีส่วนร่วมในการพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยมุ่งที่ product engineering process ในขณะที่ขั้นตอนการวิจัยและพัฒนา (product planning and development) ยังคงดำเนินการในประเทศญี่ปุ่น ดังตัวอย่างต่อไปนี้

สำหรับค่ายโตโยต้า ซึ่งเป็นผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์อันดับหนึ่งของไทยในปัจจุบัน ได้จัดทำโครงการรถอเนกประสงค์ที่เรียกว่า IMV (Innovative Multi Purpose Vehicle) และกำหนดให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถปิกอัพเพื่อการส่งออก<sup>4</sup> โดยลงทุนในไทยมูลค่า 30,000 ล้านบาท รวมทั้งจัดตั้ง

<sup>4</sup> โครงการ IMV เป็นการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตทั่วโลกของโตโยต้าเพื่อพัฒนารถยนต์ 5 รุ่น ซึ่งจะผลิตใน ภูมิภาคต่าง ๆ รวม 9 ประเทศ เพื่อส่งออกไปยังตลาดโลก โดยตั้งเป้าการส่งออกรถในโครงการ IMV รวมประมาณ 450,000 คันในปี 2548 โดยจะใช้ฐานการผลิตในไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม อาร์เจนตินาและแอฟริกาใต้ เพื่อผลิตรถยนต์ เครื่องยนต์และชิ้นส่วน อาทิ ให้ไทย แอฟริกาใต้และอาร์เจนตินาเป็นฐานผลิตรถปิกอัพเพื่อส่งออก ส่วนอินโดนีเซียจะผลิตรถ MPV รุ่น Innova และ Avanza เป็น

หน่วยงานวิจัยและพัฒนาขึ้นในประเทศไทยภายใต้ชื่อ Toyota Technical Center Asia Pacific ด้วย โดยระยะแรกโรงงานของโตโยต้าจะมีกำลังการผลิตรวม 2.5 แสนคัน/ปี ในปี 2547 ต่อมาโตโยต้าได้ประกาศขยายกำลังผลิตรถทุกประเภทเป็น 300,000 คัน/ปีภายในสิ้นปี 2547 และขยายกำลังผลิตเครื่องยนต์ดีเซลจาก 150,000 เครื่องเป็น 240,000 เครื่อง ต่อมาเมื่อโครงการ IMV ประสบความสำเร็จ โตโยต้าก็ได้เร่งการผลิตจนเต็มศักยภาพที่ 340,000 คัน/ปี รวมทั้งวางแผนลงทุนอีก 18,000 ล้านบาท เพื่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แห่งใหม่ที่ระยองเพื่อผลิตรถในโครงการ IMV เพิ่มเติมจากโรงงานที่สมุทรปราการ ควบคู่กับการลงทุนขยายกำลังการผลิตรถยนต์นั่งที่โรงงานนิคมอุตสาหกรรม Gateway ซึ่งจะทำให้ Toyota มีกำลังการผลิตเพิ่มเป็น 550,000 คันในปี 2550 นอกจากนี้โตโยต้าได้มุ่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในไทยและอาเซียนเป็นหลักโดยปัจจุบันใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในไทยร้อยละ 80 จากอาเซียนอื่นร้อยละ 16 และอีกร้อยละ 4 จากญี่ปุ่น (เบรก ABS และระบบส่งกำลังขับเคลื่อนสี่ล้อ)

สำหรับค่ายมิตซูบิชิ ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายแรกที่ตัดสินใจย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพจากญี่ปุ่นมาไทย ก่อนที่จะเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในเอเชีย เป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่มียุทธศาสตร์การผลิตเพื่อส่งออกจากประเทศไทยมาเป็นเวลานานหลายปี โดยมีประสบการณ์การส่งออกรถยนต์นั่งขนาดเล็กจากไทยไปยังยุโรปได้และอเมริกาเหนือมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1980 เมื่อมีการปรับยุทธศาสตร์ระดับโลกของผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติในทศวรรษที่ 1990 จึงมีการกำหนดยุทธศาสตร์ของอาเซียน โดยให้ความสำคัญกับการผลิตในไทย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และเวียดนาม สำหรับไทย มิตซูบิชิวางบทบาทให้เป็นฐานการผลิตและส่งออกรถปิกอัพไปยังฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย เวียดนามและตลาดโลก และนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปรวมทั้งรถ CKD จากฟิลิปปินส์สำหรับรถที่ไม่ได้ผลิตในไทย<sup>5</sup> โดยยุทธศาสตร์การลงทุนในไทยประกอบด้วย 1) การลงทุนมูลค่า 22,000 ล้านบาทเพื่อพัฒนารถปิกอัพรุ่นใหม่ รวมทั้งรถรุ่น MPV (รุ่น Grandis) และรถ SUV (Outlander) สำหรับส่งออกไปยังตลาดโลก 2) ให้ไทยเป็นฐานการผลิตปิกอัพที่เดียวในโลก โดยไทยจะกลายเป็นฐานลงทุนใหญ่ที่สุดของมิตซูบิชิในอาเซียนนอกประเทศญี่ปุ่น โดยมีการย้ายฐานการผลิตออกจากญี่ปุ่นมายังโรงงานในพื้นที่แหลมฉบังอย่างสมบูรณ์ในปี 2540 ทำให้ขีดความสามารถในการผลิตเพิ่มขึ้นจาก 80,000 เป็น 150,000 คัน 3) จะใช้ชิ้นส่วนท้องถิ่นเพิ่มขึ้น 4) ปรับปรุงระบบจัดจำหน่าย และพัฒนาระบบห่วงโซ่การผลิต

---

ต้น (Toyota Motor Corporation FY 2003 Financial Results, 8 May 2003) โดยคาดว่าโครงการ IMV จะมียอดผลิตในไทย 2840,000 คัน (ส่งออก 140,000 คัน) ยอดผลิตในอินโดนีเซีย 90,000 คัน (ส่งออก 10,000 คัน) ยอดผลิตในแอฟริกาใต้ 60,000 คัน (ส่งออก 30,000 คัน) และยอดผลิตในอาร์เจนตินา 60,000 คัน (ส่งออก 45,000 คัน) (ประชาชาติธุรกิจ 30 สิงหาคม-1 กันยายน 2547)

<sup>5</sup> รายละเอียดใน Steven A Tarok, Thailand & ASEAN Automotive prospects, APEC Investment Mart, 17 October 2003

สำหรับค่ายอิซูซุเป็นบริษัทรถยนต์ที่มุ่งผลิตรถอเนกประสงค์เป็นหลัก และเป็นคู่แข่งสำคัญของโตโยต้าในตลาดรถปิกอัพของไทย แม้โดยยอดขายรวมของรถยนต์ทุกประเภทภายในประเทศ อิซูซุก็ยังคงครองตำแหน่งยอดขายอันดับ 2 เช่นเดียวกัน อิซูซุเป็นค่ายรถยนต์ของญี่ปุ่นอีกบริษัทหนึ่งที่กำหนดให้ไทยเป็นฐานการส่งออกรถปิกอัพไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกนอกสหรัฐฯ ซึ่งอิซูซุมีฐานการผลิตขนาดใหญ่ที่นั่น โดยได้ย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพจาก Fujisawa ในญี่ปุ่นมายังไทยเมื่อปี 2546 และต่อมาในปี 2548 ได้ย้ายฐานการผลิตรถ MPV รุ่น MU-7 จากสหรัฐฯ มายังไทยเช่นกัน นอกจากนี้ ได้ยกระดับ Tri Petch Isuzu Sales ให้เป็นสำนักงานใหญ่สำหรับอิซูซุทั่วโลก รวมทั้งวางแผนจัดตั้งศูนย์จัดซื้อ (International Procurement Center – IPC) สำหรับโรงงานของอิซูซุในญี่ปุ่น อาเซียนและไทย ในระยะแรก อิซูซุร่วมกับจีเอ็มซึ่งเป็นพันธมิตรและหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ในโครงการ 1190 เพื่อผลิตรถปิกอัพรุ่น อิซูซุ ดีแมกซ์ภายใต้แบรนด์ต่าง ๆ ของค่ายจีเอ็ม ส่วนโรงงานของอิซูซุเองที่สำโรงจะผลิตรถอิซูซุเพื่อจำหน่ายในไทย รวมทั้งยังจัดตั้งศูนย์ลอจิสติกส์เพื่อส่งออกรถ CKD อีกด้วย หลังจากที่ประสบความสำเร็จในการทำตลาดรถปิกอัพรุ่นอิซูซุ ดีแมกซ์ ในไทย ค่ายอิซูซุก็ได้ตัดสินใจขยายกำลังการผลิตรถปิกอัพเพิ่มเติมจาก 180,000 คัน/ปี เป็น 300,000 คัน/ปี ในปี 2550 ด้วยเงินลงทุนอีก 3,850 ล้านบาท เพื่อส่งออกรถปิกอัพจำนวนหนึ่ง

ตารางที่ 4 โรงงานประกอบรถยนต์ในไทยและกำลังการผลิต

ลำดับ.	โรงงานประกอบ	ยี่ห้อ	ปี 2002				ปี 2005		แผนอนาคต
			รถนั่ง	ปิกอัพ	รถอื่น	กำลังผลิตรวม	กำลังผลิตรวม		
1	Toyota Motor Thailand	Toyota	100,000	140,000	-	240,000	450,000	550,000	
2	MMC Sittiphol	Mitsubishi	72,000	100,000	15,000	187,000	200,000	n.a.	
3	Isuzu Motors (Thailand)	Isuzu	-	145,000	15,000	160,000	180,000	300,000	
4	Siam Nissan Automobile Siam Motors and Nissan	Nissan	30,000	82,000	1,200	102,000	130,000	200,000	
5	Honda Automobile (Thailand)	Honda	70,000	-	-	70,000	120,000	n.a.	
6	Bangchan General Assembly	Jeep, Chrysler	21,000	-	-	21,000	n.a.	n.a.	
7	Thonburi Automotive Assembly Plant	DaimlerChrysler	13,500	-	1,500	15,000	20,000	n.a.	
8	Y.M.C. Assembly	BMW, Peugeot, VW	12,000	-	-	12,000	12,000	n.a.	
9	Thai Rung union Car	Isuzu	9,600	-	-	9,600	n.a.	n.a.	
10	Hino Motors (Thailand)	Hino	-	-	21,600	21,600	28,800	n.a.	
11	Thai-Swedish Assembly	Volvo, Land Rover	8,500	-	1,500	10,000	10,000	n.a.	

12	AutoAlliance (Thailand)	Ford, Mazda	-	135,000	-	135,000	300,000	n.a.
13	General Motors Assembly Center	Chevrolet	115,000	-	-	115,000	115,000	160,000
14	BMW Thailand	BMW	10,000	-	-	10,000	10,000	n.a.
	<b>Total</b>		<b>467,000</b>	<b>600,200</b>	<b>55,800</b>	<b>1,123,000</b>	<b>1,431,000</b>	<b>n.a.</b>

ที่มา : ปรับปรุงจาก Brooker (2002, Table 3.13), Vallop Tiasiri. (2002) และกรุงเทพมหานครกิจ 4 เมษายน 2548

ทางด้านฮอนด้าซึ่งเป็นบริษัทที่มียอดขายรถยนต์มากเป็นอันดับสามของไทยรองจากโตโยต้าและอิซูซุ เป็นคู่แข่งสำคัญของโตโยต้าในตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แต่เดิม ฮอนด้าให้ความสำคัญกับตลาดประเทศพัฒนาแล้วเป็นหลัก แต่เมื่อมีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งใหญ่ในทศวรรษที่ 1990 ฮอนด้าได้หันมาขยายการลงทุนไปยังประเทศที่มีอัตราการขยายตัวของตลาดรถยนต์อย่างรวดเร็ว โดยยุทธศาสตร์ของฮอนด้าในไทยและอาเซียนมีความแตกต่างจากยุทธศาสตร์ของค่ายรถญี่ปุ่นส่วนใหญ่ที่มุ่งใช้ฐานการผลิตที่ใดที่หนึ่งสำหรับผลิตรถบางประเภทเพื่อส่งออก โดยฮอนด้ามีนโยบายใช้ศูนย์การผลิตหลายแห่งและไม่มีการเจาะจงเลือกใช้ฐานการผลิตใดเป็นฐานส่งออก<sup>6</sup> ในอาเซียน นั้น ฮอนด้าได้ลงทุนสร้างโรงงานทั้งในไทย มาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ แม้ฮอนด้าจะไม่ได้กำหนดนโยบายให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกสำหรับภูมิภาคอาเซียน แต่ในทางปฏิบัติฮอนด้าได้ขยายกำลังการผลิตในไทยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งขยายการส่งออกรถจากไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ ยังกำหนดให้ไทยเป็นสำนักงานใหญ่ประจำภูมิภาคของฮอนด้าอีกด้วย และล่าสุดได้ประกาศตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาประจำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในไทย เพื่อออกแบบเชิงวิศวกรรมและทดสอบเทคโนโลยีรถยนต์แบบ และในอนาคตจะจัดตั้งฝ่ายวางแผนการผลิตและฝ่ายวางแผนการจัดซื้อในไทยแบบครบวงจรอีกด้วย (กรุงเทพมหานครกิจ, 27 ธันวาคม 2547)

#### 2.4 การลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ข้ามชาติในไทย

แผนขยายการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ในไทยตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1990 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันทำให้เกิดการขยายการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระลอกใหม่ตามมา โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นเป็นกลุ่มใหญ่ที่สุด กลุ่ม Toyota เปิดเผยว่าแผนการเพิ่มกำลังการผลิตในไทยเป็น 550,000 คันจะทำให้มีการลงทุนโดยอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมสนับสนุนจากญี่ปุ่นอีกประมาณ 19,000 ล้านบาท ส่วนกลุ่ม AutoAlliance ก็ได้ดึงผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เข้ามาที่ระยองกว่า 30 ราย เป็นต้น จากการสำรวจของ Japan Auto Parts Industries Association (2003) พบว่าไทยเป็นแหล่งลงทุนอันดับต้น ๆ ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์จากญี่ปุ่น โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของญี่ปุ่น

<sup>6</sup> บทสัมภาษณ์นายชาโตชิ โคชิระ กรรมการผู้จัดการและหัวหน้าเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการประจำภูมิภาคเอเชียและโอเชียเนีย บริษัทฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด และประธานกรรมการบริหารเอเชียน ฮอนด้า มอเตอร์ ใน กรุงเทพมหานครกิจ (27 ธันวาคม 2547)

เข้ามาลงทุนในไทยจำนวนทั้งสิ้น 164 ราย มากเป็นลำดับที่ 3 นอกประเทศญี่ปุ่น รองจากการลงทุนในสหรัฐฯ ที่มีจำนวน 277 ราย และจีน 182 ราย และมากเป็นสองเท่าของโครงการลงทุนในอินโดนีเซีย

ก่อนหน้าการลงทุนระลอกใหม่ของผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นในช่วงปลายทศวรรษที่ 1990 และต้นทศวรรษที่ 2000 นั้น การลงทุนในไทยที่ผ่านมาเป็นส่วนหนึ่งของกระแสการลงทุนที่หลั่งไหลเข้าสู่อาเซียน 4 ประเทศ โดยในช่วงปี 1986-90 และปี 1991-95 ไทยเป็นประเทศที่รองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มากที่สุด โดยในช่วงดังกล่าวมีการลงทุนในไทยจำนวน 51 และ 61 โครงการตามลำดับ เทียบกับการลงทุนจำนวน 35 โครงการและ 64 โครงการในอินโดนีเซีย มาเลเซียและฟิลิปปินส์รวมกัน แต่หลังจากปี 1995 เป็นต้นมา การลงทุนในประเทศอาเซียนกลับมีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจน ยกเว้นในประเทศไทยซึ่งยังมีการลงทุนเข้ามาอย่างต่อเนื่อง เมื่อรวมจำนวนโครงการลงทุนสะสมในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของญี่ปุ่นตั้งแต่ปี 1965-97 จะพบว่าประเทศไทยมีการลงทุนรวมมากที่สุดในอาเซียน ตามด้วยอินโดนีเซีย มาเลเซียและฟิลิปปินส์

นอกจากการเข้ามาลงทุนในไทยของผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นแล้ว ตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1990 เป็นต้นมา การลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนจากสหรัฐฯ และยุโรปในไทยก็ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2002 มีผู้ผลิตชิ้นส่วนจากสหรัฐฯ และยุโรปเข้ามาลงทุนในไทยประมาณ 20 ราย เช่น Delphi Automotive system (GM), Visteon and Hella Climate Control (Ford), DANA Spicer เป็นต้น โดยการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ในระยะหลังนี้เริ่มมีการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงและใช้เงินลงทุนมากขึ้น อันเป็นผลมาจากนโยบายเพิ่มสัดส่วนชิ้นส่วนที่ผลิตในไทยเพื่อลดต้นทุนการผลิต ทำให้บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนจำต้องหันมาผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวในไทย นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกไปยังตลาดญี่ปุ่นหลังจากที่บริษัทแม่เพิ่มการนำเข้าชิ้นส่วนจากไทย อันเป็นผลมาจากการปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และต้นทุนการผลิตที่ลดลง

การขยายการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนข้ามชาติจำนวนมากทั้งจากญี่ปุ่น สหรัฐฯ และยุโรปทำให้การแข่งขันของผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทยรุนแรงขึ้น โดยผู้ผลิตรถยนต์ได้กำหนดคุณสมบัติที่เข้มงวดในเรื่องต่าง ๆ เช่น มาตรฐานระดับสากลในเรื่องคุณภาพ ราคา และการตรงต่อเวลา (quality, price and delivery) ความสามารถด้านวิศวกรรม การเชื่อมโยงกับเครือข่ายการผลิตนานาชาติ จิตความสามารถด้าน IT ทั้งนี้ ผู้ผลิตรถยนต์ตั้งเป้าหมายให้ supplier สามารถลดต้นทุนการผลิตเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกโดยคำนวณราคาเทียบกับสินค้าที่ผลิตในญี่ปุ่นเอง ผลก็คือผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยขาดศักยภาพที่จะเป็น Tier 1 เนื่องจากขาดขีดความสามารถในการออกแบบและขาดเงินทุนในการยกระดับเทคโนโลยีการผลิต ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนข้ามชาติหลายรายหันมาสร้าง

เครือข่ายกับ supplier ชาติเดียวกันหรืออย่างน้อยก็เป็นบริษัทร่วมทุนซึ่งมีศักยภาพมากกว่าโรงงานท้องถิ่น แม้จะเป็นในระดับ Tier 2 และ Tier 3 แล้วก็ตาม เช่น Delphi มีเครือข่ายการจัดซื้อกับ supplier ประมาณ 20 รายในไทย แต่ทั้งหมดเป็นธุรกิจร่วมทุนของต่างชาติทั้งสิ้น (Kriengkrai and Takahashi, 2002)

### 3. บทบาทของรัฐกับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ในอดีตและปัจจุบัน

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมพิเศษของไทย เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งในไม่กี่ประเภทที่ภาครัฐมีนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขาในลักษณะ Industrial Targeting นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์มีแนวทางการพัฒนาเป็นลำดับขั้นตอน จากการส่งเสริมการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อทดแทนการนำเข้าในทศวรรษที่ ค.ศ.1960 ส่วนนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพื่อพัฒนาคลัสเตอร์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในทศวรรษที่ 1970 และ 1980 และนโยบายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ในอาเซียนในทศวรรษที่ 1990 เพื่อสร้างการประหยัดเชิงขนาด จนสุดท้ายคือนโยบายเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนในทศวรรษที่ 1990 และ 2000 โดยมีการยกเลิกมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ การอนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นข้างมากในอุตสาหกรรมรถยนต์ และล่าสุดคือนโยบายเขตการค้าเสรีในกรอบทวิภาคีเพื่อเกื้อหนุนการส่งออกสินค้ารถยนต์และชิ้นส่วน

เนื่องจากนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือทางนโยบายและมาตรการด้านต่าง ๆ หลายประการ อาทิ นโยบายด้านภาษีซึ่งรวมถึงภาษีสศุลกากร ภาษีการค้า/มูลค่าเพิ่ม ภาษียานยนต์ประจำปี ภาษีสรรพสามิตรถยนต์และน้ำมัน ภาษีสศุลกากรรถยนต์สำเร็จรูป และชิ้นส่วนยานยนต์ นโยบายส่งเสริมการลงทุนและมาตรการจูงใจต่าง ๆ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (เช่นนิคมอุตสาหกรรมส่งออก) โครงการจัดตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) นโยบายการค้าต่างประเทศ (เช่นเขตการค้าเสรีอาเซียนและข้อตกลงการค้าเสรีทวิภาคี) และนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ดังนั้น หน่วยงานและองค์กรภาครัฐและเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จึงมีจำนวนมาก อาทิ คณะกรรมการเฉพาะที่ตั้งขึ้นมา เช่น คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงพาณิชย์ สภาอุตสาหกรรม สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม บทบาทของแต่ละหน่วยงาน/องค์กร/กลุ่มผลประโยชน์จะแปรเปลี่ยนไปตามสภาวะทางการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศ ตลอดจนประเด็นทางด้านนโยบายในแต่ละช่วง

โดยภาพรวม นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยอาจแบ่งได้เป็น 4 ช่วงสำคัญ ดังนี้

- 1) ช่วงส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ (ทศวรรษที่ 1960-1970) เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า โดยอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมแรก ๆ ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ในช่วงนี้มีโรงงานประกอบรถยนต์เกิดขึ้นถึง 13 ราย
- 2) ช่วงส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนในประเทศ (ทศวรรษที่ 1970-1980)
- 3) ช่วงเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 1990-1997 เป็นช่วงที่กระแสการเปิดเสรีและปัจจัยนอกประเทศมีบทบาทสูงต่อทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ทำให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มอีก 4 ราย
- 4) ช่วงนโยบายส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคหลังวิกฤตทางเศรษฐกิจเป็นต้นมา ประเด็นทางด้านนโยบายที่สำคัญคือ การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ และการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันโดยการปรับโครงสร้างภาษี เช่น ภาษีสรรพสามิต อัตราภาษีขาเข้าวัตถุดิบ โครงการลดหย่อนหักพลังงาน และการเจรจาจัดตั้งเขตการค้าเสรีทวิภาคีเพื่อสนับสนุนการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วน เป็นต้น

### 3.1 นโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ปี ค.ศ. 1990-1997

หลังจากการดำเนินนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ซึ่งประกอบด้วยการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ CBU การจำกัดรุ่นและแบบของรถที่ผลิตในประเทศ การคุมจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ การบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศและการตั้งกำแพงภาษีนำเข้ารถ CKD มาเป็นเวลาหลายปี ในทศวรรษที่ 1990 รัฐบาลไทยได้ปรับเปลี่ยนนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งใหญ่ โดยหันมาเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นลำดับขั้น เริ่มจากการเพิ่มการแข่งขันของตลาดรถยนต์ในประเทศสมัยรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณในปี 2533 สานต่อด้วยนโยบายการปรับลดภาษีนำเข้ารถยนต์ของรัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน ในปี 2534 และการเปิดให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เสรีในเวลาต่อมา

การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเป็นเวลานาน ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ได้ประโยชน์จากค่าเช่าทางเศรษฐกิจจำนวนมาก ในช่วงที่เศรษฐกิจเติบโตและฐานผู้ซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในต้นทศวรรษที่ 1990 ทำให้การผลิตรถยนต์ไม่ทันกับความต้องการจนเกิดการขายใบจองรถยนต์กันอย่างแพร่หลาย รัฐบาลชาติชายฯ จึงมีมติยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี (รวมทั้งรถยนต์มือสอง) และยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์นั่งในปี 2533 แม้ภายหลังการเปลี่ยนรัฐบาลในปี 2534 รัฐบาลอานันท์ฯ ก็ได้สานต่อนโยบายนำเข้ารถยนต์



เสรี โดยยกเลิกข้อจำกัดในการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล<sup>7</sup> และในปี 2535 ได้ปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าใหม่เพื่อลดความแตกต่างระหว่างราคารถที่ผลิตในประเทศกับรถที่นำเข้าลง<sup>8</sup> ทำให้ราคารถยนต์ในประเทศปรับตัวลดลงค่อนข้างมาก ควบคู่กับการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน รัฐบาลได้มีมติในปี 2535 เพื่อจัดเก็บภาษีป้ายทะเบียนรถยนต์ใหม่ จากการจัดเก็บในอัตราอ้อยหลังและคิดตามซีซี เป็นการจัดเก็บในอัตราก้าวหน้าโดยคิดจากจำนวนซีซีและราคา อีกรูปแบบที่สำคัญคือการอนุมัติให้เพิ่มจำนวนรถแท็กซี่รับจ้างในกรุงเทพฯ ได้โดยเสรีในปี 2535 ซึ่งช่วยให้ตลาดรถยนต์นั่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว (ก่อนที่จะเกิดวิกฤตทางการเงินในปี 2540)

นอกจากนโยบายข้างต้น นโยบายที่สำคัญยิ่งในช่วงนี้ ยังรวมถึงนโยบายเปิดเสรีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ไทยดำเนินการตามข้อผูกพันที่ให้กับองค์การการค้าโลก (WTO) โดยรัฐบาลได้มีมติให้ยกเลิกคำสั่งห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ และกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศดังกล่าวในเดือนมกราคม 2537 ทำให้เกิดการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์จากญี่ปุ่น สหรัฐฯ และยุโรป รวมทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวนมากในช่วงทศวรรษที่ 1990 และ 2000 อย่างไรก็ตามแม้รัฐบาลจะนำนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์มาใช้ แต่ในช่วงแรกกระทรวงอุตสาหกรรมก็ยังไม่ให้การคุ้มครองผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ โดยยังคงนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ รวมทั้งควบคุมการนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญ เช่น ตัวถังและเครื่องยนต์ ภายใต้กำแพงภาษีนำเข้าในอัตราสูง

### 3.2 นโยบายส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคปี ค.ศ. 1997-ปัจจุบัน

นโยบายเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนซึ่งเริ่มต้นโดยรัฐบาลชาติชายฯ และอานันท์ฯ ได้นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ครั้งใหญ่ โดยรัฐบาลต่อ ๆ มาได้ตัดสินใจยกเลิกข้อจำกัดเรื่องการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศตามความตกลง TRIMS (Agreement on Trade-

<sup>7</sup> .ในวันที่ 9 เมษายน 2534 คณะรัฐมนตรีภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรีนานนท์ฯ ได้เห็นชอบให้นำเข้ารถยนต์นั่งเสรีเพื่อให้เกิดการแข่งขันและพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต โดยออกประกาศเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2534 มีสาระสำคัญ ดังนี้ 1) ยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี 2) ห้ามนำเข้ารถที่ใช้แล้วยกเว้น 2.1 รถของคนไทยที่อยู่ต่างประเทศและกลับมามีภูมิลำเนาในประเทศ หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามามีภูมิลำเนาในประเทศนำติดตัวเข้ามาใช้เฉพาะตัว 2.2 รถขนาดเกิน 2,300 ซีซีสำหรับบุคคลทั่วไป แต่มีอายุไม่เกิน 2 รุ่นปีการผลิต โดยผ่อนผันให้นำเข้ามาไม่เกิน 2 ปีนับตั้งแต่ประกาศควบคุม

<sup>8</sup> การปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าใหม่มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้ 1) รถขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี เก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 100 ลดลงจากเดิมร้อยละ 300 และลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนจากร้อยละ 112 เป็นร้อยละ 20 2) การนำเข้ารถบรรทุก CBU ขนาดกลางและใหญ่เก็บภาษีในอัตราเดิมที่ร้อยละ 40 แต่ภาษีรถ CKD ลดจากเดิมร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 20 3) ภาษีการค้ารถเกินกว่า 2,300 ซีซีที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินเก็บเพิ่มเป็นร้อยละ 40 จากเดิมร้อยละ 30 4) รถดีเซลเก็บภาษีการค้าร้อยละ 40 เท่าเดิม แต่รถต่ำกว่า 2,300 ซีซีลดภาษีการค้าเหลือร้อยละ 35 5) ภาษีการค้าจัดเก็บรวมภาษีท้องถิ่นอีกร้อยละ 10 ของอัตรากำไรการค้าที่จัดเก็บ ส่วนค่าธรรมเนียมการนำเข้า (surcharge) ให้ยกเลิก

Related Investment Measures) ภายใต้กรอบเจรจาความตกลงทางการค้าและภาษีศุลกากร (GATT) ซึ่งให้มีการยกเลิกข้อบังคับว่าด้วยการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ และไทยได้ยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 เป็นต้นมา

แม้ว่าภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในช่วงแรกดูเหมือนจะทำให้เห็นนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ ชะงักลง โดยรัฐบาลได้หันมาเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์ชั่วคราวในเดือนตุลาคม 2540 เพื่อลดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือยและแก้ไขปัญหาดุลการค้า<sup>9</sup> แต่่นโยบายอื่น ๆ ที่ตามมาหลังจากนั้น ไม่ว่าจะเป็นการแก้ปัญหาสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการ โดยการแก้ไขกฎระเบียบด้านการลงทุน การยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ การจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ตลอดจนการส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกอุตสาหกรรมยานยนต์ กลับเป็นการผนวกให้ไทยเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติอย่างสมบูรณ์แบบ และเปลี่ยนโฉมหน้าอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยให้กลายเป็นอุตสาหกรรมอันดับต้น ๆ ของประเทศทั้งในด้านมูลค่าการผลิตและการส่งออกในทศวรรษที่ 2000 สรุปนโยบายสำคัญที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์หลังวิกฤตทางเศรษฐกิจได้ ดังนี้

### **นโยบายปรับโครงสร้างและจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์**

กระบวนการกำหนดนโยบายของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ โดยเปิดทางให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการทางนโยบายอย่างชัดเจนผ่านช่องทางที่เป็นทางการ โดยรัฐบาลได้จัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นมาในเดือนกันยายน 2544 ตามแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม 13 สาขา<sup>10</sup> ในรูปของมูลนิธิเพื่อให้สถาบันยานยนต์เป็นองค์กรกึ่งอิสระเพื่อทำหน้าที่ศึกษาและเสนอแนะนโยบาย กฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังมีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานและทดสอบชิ้นส่วนยานยนต์ งานวิจัยและพัฒนา และการพัฒนาฝึกอบรมบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์<sup>11</sup> ทั้งนี้โครงสร้างสถาบันยานยนต์ซึ่ง

<sup>9</sup> อย่างไรก็ตาม ภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในปี 2540 ได้ทำให้รัฐบาลหันมาเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์ชั่วคราวในเดือนตุลาคม 2540 เพื่อลดปัญหาดุลการค้าและเป็นการเพิ่มรายได้ของรัฐบาล โดยเพิ่มภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 33 แต่ได้มีการลดภาษีสรรพสามิตลงร้อยละ 2-3 โดยมาตรการทางภาษีดังกล่าวเป็นมาตรการชั่วคราวก่อนที่จะถูกยกเลิกเมื่อต้นปี 2543

<sup>10</sup> หลังภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ รัฐบาลชวน หลีกภัยได้เริ่มแผนปรับโครงสร้างภาคอุตสาหกรรม 13 สาขาตั้งแต่ปี 2541 เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมส่งออกและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรมของไทย

<sup>11</sup> บทบาทสถาบันยานยนต์ประกอบด้วย 1) บริการข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล 2) สนับสนุน supplier โดยให้คำปรึกษา SME เพื่อปรับปรุงผลผลิตภาพการผลิตและคุณภาพ ปรับปรุงการบริหารจัดการตามมาตรฐาน QS9000, ISO14000 และปรับปรุงแผนธุรกิจของโรงงาน 3) สนับสนุนการพัฒนาผลิตภัณฑ์ โดยจัดสร้างห้องทดสอบและเครื่องทดสอบสำหรับชิ้นส่วนพลาสติก และอบรมการพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยร่วมกับสถาบันการศึกษาและภาคเอกชน โดยมีเป้าที่ 31 ผลิตภัณฑ์ 4) พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ ให้การฝึกอบรมใน

ประกอบด้วยคณะกรรมการ 20 คน ที่มาจากภาคราชการและเอกชนอย่างละครึ่งสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทร่วมกันระหว่างรัฐกับเอกชนในการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยนายวัลลภ เตียศิริ ผู้บริหารคนแรกของสถาบันยานยนต์ก็มาจากภาคเอกชน โดยเป็นอดีตผู้บริหารของ Thai Kawasaki Motors

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานภาพของสถาบันยานยนต์ที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐ ทำให้ไม่สามารถผลักดันข้อเสนอและแนวนโยบายต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีแนวคิดที่จะปรับสถานภาพของสถาบันยานยนต์ให้เป็นองค์กรมหาชน ขึ้นตรงกับกระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีการองรับ เพื่อให้บทบาทเป็นที่ยอมรับของภาคราชการและเอกชน และสามารถผลักดันแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ดียิ่งขึ้น โดยคาดว่าจะดำเนินการในปี 2549 เพื่อให้ทันงบประมาณปี 2550

ตารางที่ 5 เป้าหมายการผลิต/ส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต

ประเภท		2003	2006	2010
รถยนต์ 4 ล้อ	ยอดผลิต (คัน)	742,000	1,000,000	1,800,000
	ยอดส่งออก (คัน)	235,000	400,000	800,000
มอเตอร์ไซค์	ยอดผลิต (คัน)	2,424,678	2,500,000	3,000,000
	ยอดส่งออก (คัน)	604,775	500,000	600,000
ชิ้นส่วนยานยนต์	ยอดส่งออก (OEM)	27,500 ล้านบาท	80,000 ล้านบาท	160,000 ล้านบาท
	ยอดส่งออก (REM)	86,800 ล้านบาท	120,000 ล้านบาท	240,000 ล้านบาท
	ยอดส่งออกรวม	114,300 ล้านบาท	200,000 ล้านบาท	400,000 ล้านบาท
ชิ้นส่วนยานยนต์	มูลค่าเพิ่ม	50%	60%	70%

ที่มา สถาบันยานยนต์

สถาบันยานยนต์มีบทบาทสำคัญในการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (พ.ศ. 2545-2549) และทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ระยะ 10 ปี (2545-2554) ซึ่งกำหนดให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค หรือเป็นที่รู้จักกันในนโยบาย “Detroit of Asia” โดยกำหนดวิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี 2554 (Vision 2011) ไว้ว่าให้ “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ โดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง” โดยมีกำหนดวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) ประเทศไทยจะผลิตรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 ล้านคันต่อปีในปี 2549 (รถกระบะ 700,000 คัน รถยนต์นั่ง 300,000 คัน) และส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ในปี 2549 รวมมูลค่าการผลิตมากกว่า 500,000 ล้านบาท 2) ประเทศ

สาขาที่สำคัญกว่า 120 เรื่อง กับบุคลากรกว่า 23,000 คน 5) ทดสอบและให้การรับรองมาตรฐานชิ้นส่วน 6) กำหนดนโยบายประสานงานกับอุตสาหกรรมและหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งจัดทำแผนแม่บท (Vallop Tiasiri, 2002)

ไทยจะผลิตรถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 2 ล้านคันต่อปี และส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ในปี 2549 รวมมูลค่าการผลิตมากกว่า 100,000 ล้านบาท 3) ประเทศไทยจะผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ มีมูลค่าการส่งออกไม่น้อยกว่า 200,000 ล้านบาทในปี 2549 4) ประเทศไทยมีความสามารถในการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วน โดยมีมูลค่าเพิ่มในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ในปี 2549

การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงปี 2546-48 อันเป็นผลมาจากการขยายการส่งออกแบบก้าวกระโดด ทำให้เป้าหมายการผลิตรถยนต์ปีละ 1 ล้านคัน บรรลุเป้าหมายในช่วงปลายแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ระยะที่ 1 ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ปี 2548 เร็วกว่าที่กำหนดไว้ประมาณหนึ่งปี โดยยอดการผลิตรถยนต์รวมในปี 2548 มีจำนวนทั้งสิ้นถึง 1,125,316 คัน ทำให้สถาบันยานยนต์ทำการทบทวนเป้าหมายปริมาณ/มูลค่าการผลิต การจำหน่ายและการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนใหม่ เพื่อเตรียมจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2549-2553) โดยมีการกำหนดเป้าหมายการผลิตรถยนต์ที่ 2 ล้านคันในปี 2553 (จากเดิมที่กำหนดไว้ที่ 1.8 ล้านคัน) ซึ่งจะทำให้ไทยเลื่อนอันดับเป็นประเทศที่ผลิตรถยนต์มากเป็นอันดับ 10 ของโลกจากอันดับที่ 14 ในปัจจุบัน แบ่งเป็นการจำหน่ายในประเทศและการส่งออกอย่างละ 1 ล้านคัน โดยมีมูลค่าการผลิตรวม 1 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ ยอดจำหน่ายรวมในประเทศ 1 ล้านคันจะประกอบด้วยรถกระบะ 700,000 คันและรถยนต์นั่ง 250,000 คัน และรถยนต์เชิงพาณิชย์อีกประมาณ 50,000 คัน ส่วนยอดส่งออก 1 ล้านคันจะประกอบด้วยรถกระบะ 800,000 คันและรถยนต์นั่ง 200,000 คัน สำหรับรถจักรยานยนต์ มีการกำหนดเป้าหมายการผลิตที่ 4 ล้านคันต่อปี โดยแบ่งเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกอย่างละครึ่ง รวมมูลค่าการผลิตกว่า 1 แสนล้านบาท สำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอะไหล่ มีการกำหนดเป้าหมายการส่งออกกว่า 400,000 ล้านบาทต่อปี โดยมีการสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศมากกว่าร้อยละ 70

แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ดังกล่าวมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และภาวะเศรษฐกิจของไทย เนื่องจากจะส่งผลต่อภาวะการค้า การลงทุน การจ้างงาน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ นโยบายพลังงานและสิ่งแวดล้อมของประเทศ โดยภาคเอกชนประเมินว่ามูลค่าการผลิตรถยนต์ในปี 2553 จะคิดเป็นอัตราส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 9 ของ GDP ขณะที่มูลค่าการส่งออกรถยนต์จะมากถึง 300,000-400,000 ล้านบาท ซึ่งจะเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรวมทั้งอุตสาหกรรมสนับสนุนต่าง ๆ เช่น เหล็ก อะลูมิเนียม กระจก ยางพารา และพลาสติก (Ninnart Chaithirapinyo, 2004) นอกจากนี้ยังจะมีการจ้างงานเพิ่มอีกจำนวนมาก โดยสถาบันยานยนต์ประเมินความต้องการแรงงานของอุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงปี 2546-2553 ว่าจะเพิ่มขึ้นอีก

ประมาณ 130,000 คน โดยเป็นวิศวกรถึง 11,000 คน ซึ่งเป็นเรื่องท้าทายที่ภาครัฐและเอกชนต้องเตรียมรับมือกับความต้องการดังกล่าว

ภายใต้แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สถาบันยานยนต์และกระทรวงอุตสาหกรรมได้เสนอโครงการต่างๆ ที่สำคัญต่อรัฐบาล ประกอบด้วย 1) โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้วยการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา ศูนย์ทดสอบชิ้นส่วนยานยนต์และสนามทดสอบยานยนต์วงเงิน 6,000 ล้านบาท 2) แผนการพัฒนาบุคลากรเพื่อให้มีทักษะด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเข้ารับการฝึกอบรมและจัดทดสอบความสามารถและรับรองการทำงานในวงเงิน 1,500 ล้านบาท 3) แผนงานการพัฒนาด้านเทคโนโลยีคลัสเตอร์ยานยนต์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์วงเงิน 500 ล้านบาท 4) โครงการจัดตั้งศูนย์สารสนเทศยานยนต์เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลการผลิต การตลาด และบุคลากรกำลังคนของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบ รวมทั้งการวิเคราะห์และเตือนภัยสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ในวงเงิน 500 ล้านบาท และ 5) ศูนย์ส่งเสริมการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์วงเงิน 200 ล้านบาท (กรุงเทพมหานคร 10 ก.พ. 2548) อย่างไรก็ตาม โครงการเหล่านี้ยังอยู่ในระหว่างพิจารณาของรัฐบาลเนื่องจากต้องใช้งบประมาณสนับสนุนจำนวนมาก และหลายฝ่ายมีความเห็นว่าภาคเอกชน (โดยเฉพาะบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติ) น่าจะมีส่วนร่วมลงทุนในโครงการสำคัญ โดยเฉพาะโครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาและศูนย์ทดสอบชิ้นส่วนยานยนต์ เนื่องจากจะเอื้อต่อการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของทุนข้ามชาติเป็นอย่างมาก

ข้อเสนอโครงการข้างต้นของสถาบันยานยนต์ได้รับการผลักดันอย่างแข็งขันจากสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (TAPMA ) ซึ่งมีบทบาทแข็งขันในการผลักดันข้อเสนอและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุน อื่น ๆ ร่วมกับสถาบันยานยนต์ อาทิ 1) การส่งเสริมอุตสาหกรรมต้นน้ำของภาคยานยนต์ อาทิ เหล็ก แม่พิมพ์และวัตถุดิบ 2) การส่งเสริมธุรกิจยานยนต์ต่อเนื่องทั้งตลาดและอะไหล่ทดแทน การบริการหลังการขาย และโลจิสติกส์ 3) การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนา 4) การพัฒนาองค์ความรู้และข้อมูลยานยนต์ของเอเชียในประเทศไทย เป็นต้น<sup>12</sup>

ในอดีต TAPMA เป็นตัวแทนของผู้ผลิตชิ้นส่วนท้องถิ่นและมีบทบาทในการผลักดันนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ แต่หลังวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 สมาชิกของ TAPMA จำนวนมากได้กลายเป็นบริษัทที่ถือหุ้นใหญ่โดยต่างชาติหรือเป็นบริษัทร่วมทุนกับต่างชาติ ทำให้ในปี 2546 TAPMA ซึ่งมีสมาชิกทั้งประเภท OEM และ REM รวม 296 บริษัท เป็นบริษัทไทยเพียง 155 บริษัท

<sup>12</sup> ความเห็นของนายชงเกียรติ กิตะพานิชย์ นายกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (กรุงเทพมหานคร , 2 มกราคม 2549)

เช่น สมบูรณ์กรุ๊ป ไทยซัมมิท สามมิตรมอเตอร์ ไทยรุ่ง เป็นต้น และเป็นบริษัทร่วมทุนถึง 141 บริษัท เช่น Denso, Kayaba, Delphi และ TRW (Telecom Journal, 4-10 สิงหาคม 2546) จึงไม่น่าประหลาดใจว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในสถาบันยานยนต์และ TAPMA เช่น ความร่วมมือด้านเทคนิคและโครงการฝึกอบรมต่าง ๆ ขณะที่บริษัทรถยนต์จากยุโรปและสหรัฐฯ ขาดความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดดังกล่าว

### นโยบายด้านการลงทุน

นโยบายการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์มีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่หลังภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในปี 2540 โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้แก้ปัญหาเฉพาะหน้าเพื่อช่วยผู้ประกอบการหลายประการ อาทิ ผ่อนคลายข้อกำหนดเรื่องเขตการลงทุนสำหรับอุตสาหกรรมส่งออก ยกเว้นภาษีให้กับเครื่องจักรสำหรับภาคอุตสาหกรรม ยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน จัดตั้ง One-stop Service Center เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักลงทุน อนุญาตให้นักนิคมอุตสาหกรรมเป็นเจ้าของที่ดิน รวมทั้งอนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นข้างมากหรือทั้งหมดในกิจการร่วมทุนเพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่องของภาคธุรกิจ

มาตรการหลังนี้ส่งผลอย่างมากต่อการเปลี่ยนมือของโรงงานประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยภาคเอกชนไทยซึ่งขาดสภาพคล่องหลังจากอัตราแลกเปลี่ยนลอยตัวและสถาบันการเงินหลายแห่งปิดกิจการ ต้องขายกิจการหรือขายหุ้นข้างมากให้กับหุ้นส่วนต่างชาติ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น แลกกับการอัดฉีดเงินทุนจากญี่ปุ่นเพื่อให้กิจการดำรงอยู่ได้ ทำให้ตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยได้ทยอยเปลี่ยนมือเป็นกิจการที่ต่างชาติถือหุ้นใหญ่แทบทั้งสิ้น เช่นเดียวกัน ผู้ผลิตชิ้นส่วนชั้นนำของไทยจำนวนมากก็ต้องขายหุ้นใหญ่ให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนข้ามชาติ

ในสมัยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมแบบชี้เป้า (Industrial Targeting) อย่างชัดเจน โดยมีการปรับโครงสร้างและภารกิจหน่วยงานของรัฐเพื่อสนับสนุนขีดความสามารถของภาคธุรกิจเอกชน รวมทั้งแก้ไขกฎระเบียบภาครัฐ ตลอดจนจัดทำแผนปฏิบัติการด้านเศรษฐกิจหลายประการ โดยกำหนดให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็น 1 ใน 5 อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ ซึ่งประกอบด้วย 1) เกษตรอุตสาหกรรม 2) ยานยนต์ 3) แพ้ชั้น 4) ICT และอิเล็กทรอนิกส์ และ 5) อุตสาหกรรมบริการ

การปรับยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของรัฐบาลทักษิณฯ ทำให้ BOI ต้องปรับนโยบายการลงทุนที่แต่เดิมเป็นการส่งเสริมโดยเน้นที่เขตการลงทุน (zoning) มาเป็นการสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรม (cluster)

โดยพิจารณาสิทธิประโยชน์ตาม cluster ของอุตสาหกรรมนั้น ๆ ตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำถึงปลายน้ำ รวมทั้งโครงการวิจัยและพัฒนา<sup>13</sup> และมุ่งประสานกับหน่วยราชการอื่นเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการลงทุน สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ นั้น มีการกำหนดแผนดึงดูดการลงทุนจากพื้นที่เป้าหมาย ได้แก่ อเมริกาเหนือ เยอรมนี อังกฤษ ญี่ปุ่น อาเซียนและอินเดีย<sup>14</sup>

### **นโยบายรถยนต์ประหยัดพลังงาน**

ในสมัยรัฐบาลทักษิณฯ มีการผลักดันแนวคิดเรื่องรถประหยัดพลังงาน เพื่อส่งเสริมให้เป็นสินค้าส่งออกตัวใหม่ในอนาคตควบคู่กับรถปิกอัพ แต่ข้อเสนอนี้ก็กลับกลายเป็นประเด็นที่มีการต่อสู้กันอย่างเผ็ดร้อน ระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ที่ต้องการผลักดัน โครงการนี้ให้เกิดขึ้นและกลุ่มที่ต้องการให้ระงับโครงการนี้ โดยมีการต่อรองระหว่างผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติ นักการเมืองและเทคโนโลยี จนทำให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการหลายครั้ง และในที่สุดฝ่ายการเมืองได้แทรกแซงเพื่อชะลอโครงการนี้ออกไป อาจกล่าวได้ว่านโยบายรถยนต์ประหยัดพลังงานเป็นนโยบายที่มีการต่อสู้ระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ในอุตสาหกรรมรถยนต์มากที่สุดในช่วงรัฐบาลทักษิณฯ

โครงการรถยนต์นั่งขนาดเล็ก (ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในชื่อ The Best Little car หรือ Eco Car ก่อนจะเปลี่ยนเป็น ACEs Car) ซึ่งเป็นรถประหยัดพลังงาน ได้รับการผลักดันจากฝ่ายการเมืองซึ่งมีแนวคิดที่จะผลักดันอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขนาดเล็ก ราคาถูก (300,000-400,000 บาท) ให้เกิดขึ้น เนื่องจากเห็นว่าตลาดรถปิกอัพซึ่งไทยฝากความหวังอยู่นั้นมีศักยภาพการเติบโตที่จำกัด เนื่องจากอุปสงค์ของตลาดรถยนต์โลกส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขนาดเล็กราคาประหยัดจึงน่าจะเป็นการสร้างทางเลือกให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เนื่องจากคาดว่ารถประหยัดพลังงานดังกล่าวจะได้รับความนิยมจากชนชั้นกลางรุ่นเยาว์ในไทย รวมทั้งเป็นสินค้าส่งออกตัวใหม่ในอนาคต

<sup>13</sup> ยุทธศาสตร์ใหม่ของ BOI ประกอบด้วย 1) ลดการใช้มาตรการทางภาษีเป็นแรงจูงใจให้นักลงทุนแต่หันมาสร้างบรรยากาศการลงทุนโดยอำนวยความสะดวกในด้านการจัดหาแหล่ง supply สินค้า การประสานงานกับหน่วยราชการอื่น การผ่อนคลายนโยบายเรื่องเขตการลงทุน และสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรม (cluster) เป็นต้น 2) กำหนดเป้าหมายดึงดูดเงินลงทุนจากสามภูมิภาคหลักคือยุโรป ญี่ปุ่น และอเมริกาเหนือ โดยเน้นที่ 5 อุตสาหกรรมหลัก 3) ร่วมมือกับองค์กรในต่างประเทศเพื่อทำการประชาสัมพันธ์และการตลาด เช่น ธนาคารในญี่ปุ่นและยุโรป 4) เพิ่มขีดความสามารถของ SMEs และถ่ายทอดเทคโนโลยี 5) ให้ความช่วยเหลือวิสาหกิจชุมชนเพื่อเข้าถึงตลาดต่างประเทศ 6) ศึกษาแนวโน้มการลงทุนทั่วโลกและความตกลงระหว่างประเทศที่ส่งผลกระทบต่อด้านการลงทุน 7) ลดขั้นตอนที่เป็นอุปสรรคในการลงทุน (วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 14 ฉบับที่ 12 เดือนธันวาคม 2546)

<sup>14</sup> ภูมิภาคเป้าหมายประกอบด้วย ภูมิภาคอเมริกาเหนือเน้นอุตสาหกรรมยานยนต์ ไอซีทีและบริการ ยุโรปเน้นที่เยอรมนีในอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ไอซีที เครื่องจักร อังกฤษเน้นอุตสาหกรรมยานยนต์ และเกษตร ญี่ปุ่นเน้นที่อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ไอซีทีและเกษตร อาเซียนเน้นอุตสาหกรรมยานยนต์ บริการ อิเล็กทรอนิกส์ ไอซีทีและซอฟต์แวร์ และอินเดียเน้นดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ไอซีที และเกษตร

โครงการ Eco Car ได้รับการผลักดันจากคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ซึ่งตั้งขึ้นโดยกระทรวงอุตสาหกรรมในสมัยรัฐบาลทักษิณฯ สมัยแรก โดยมีนายวัชร พระนเศษฐ์ ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมและอดีตรองกรรมการบริษัท MMC Sittipol เป็นประธาน<sup>15</sup> และได้ดึงภาคเอกชนเข้ามาเป็นที่ปรึกษาในโครงการนี้ อาทิ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ จีเอ็ม เดมเลอร์ ฟอร์ด และมาสด้า เพื่อให้บริษัทรถยนต์ข้ามชาติดังกล่าวร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าว โดยคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ภายใต้ นายวัชรฯ เสนอให้ใช้มาตรการทางภาษีสรรพสามิตเพื่อสนับสนุนโครงการ Eco Car ในลักษณะเดียวกับที่ใช้กับอุตสาหกรรมรถปิกอัพ ร่วมกับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ จาก BOI โดยในเบื้องต้นได้เสนอรูปแบบของรถ Eco Car ดังนี้ 1) ขนาดของตัวถังที่มีความยาว 3.6 เมตร 2) เครื่องยนต์ผ่านมาตรฐานยูโร 4 3) อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันที่ 5.6 ลิตรต่อ 100 กม. และสามารถเติมเอทานอลร้อยละ 10 ได้ 4) ความปลอดภัยตามมาตรฐาน ECE ของยุโรป (ประชาชาติธุรกิจ 3-5 พ.ค. 2547)

เป็นที่น่าสังเกตว่า นโยบายรถ Eco Car ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญที่อาจส่งผลต่อทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในอนาคต ไม่ได้บรรจุอยู่ในแผนแม่บทของอุตสาหกรรมยานยนต์ การผลักดันนโยบายดังกล่าวจึงเป็นการผลักดันจากฝ่ายการเมืองผ่านคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ซึ่งเป็นกลไกที่ตั้งขึ้นมาโดยฝ่ายการเมืองที่คุมกระทรวงอุตสาหกรรมในขณะนั้น ส่วนกระทรวงอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น กระทรวงการคลัง (ซึ่งดูแลเรื่องการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต) เป็นต้น กลับแทบไม่มีบทบาทในเรื่องนี้

โครงการดังกล่าวสร้างกระแสทั้งคัดค้านและสนับสนุนจากภาคเอกชนกลุ่มต่าง ๆ โดยค่ายรถยนต์ มิตซูบิชิและฮอนด้าเห็นชอบกับนโยบาย Eco Car เนื่องจากมีผลิตภัณฑ์ที่เป็นรถขนาดเล็กในต่างประเทศที่อาจนำเข้ามาผลิตในไทย ซึ่งจะช่วยให้มีส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ในไทย ขณะที่โตโยต้าซึ่งใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถปิกอัพและครองตลาดรถยนต์นั่งประเภท compact car ในรุ่น Soluna Vios ไม่ต้องการให้โครงการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ของตน และคัดค้านไม่ให้มีการกำหนดรูปแบบของรถ Eco Car ที่ตายตัว โดยผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทยแสดงความเห็นว่า ตลาดรถเล็กในเมืองไทยที่ผ่านมาไม่ประสบความสำเร็จ

<sup>15</sup> คณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ซึ่งตั้งขึ้นในเดือนธันวาคม 2546 โดยมีนายวัชร พระนเศษฐ์ ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานและมีกรรมการประกอบด้วย เลขานุการ BOI รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม หัวหน้าสภากฎหมายด้านส่งเสริมอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการ อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เลขานุการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, ผู้ว่าการนิคมอุตสาหกรรม และผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์



เท่าที่ควร และมองว่ารถยนต์นั่งแบบ Soluna Vios หรือ Honda City เป็นรถที่สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการรถยนต์นั่งที่แท้จริงในไทยอยู่แล้ว (ประชาชาติธุรกิจ, 3-5 มกราคม 2548)

อย่างไรก็ตาม การสิ้นสุดลงของรัฐบาลทักษิณฯ สมัยแรก การพ้นตำแหน่งในกระทรวงอุตสาหกรรมของนายวัชรฯ ทำให้นโยบายรถ Eco Car เกิดการเปลี่ยนแปลง โดยในช่วงรัฐบาลทักษิณฯ สมัยที่ 2 กระทรวงอุตสาหกรรมภายใต้ นายวัฒนา เมืองสุข ได้กลายเป็นเวทีต่อสู้ระหว่างกลุ่มที่คัดค้าน-สนับสนุนนโยบาย Eco Car อย่างเข้มข้น โดยกลุ่มโตโยต้าก็ได้เคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่องเพื่อคัดค้านการกำหนดรูปแบบที่ตายตัวโดยเฉพาะประเด็นเรื่องขนาดของเครื่องยนต์และความยาวตัวถังรถ<sup>16</sup> ทำให้ในเวลาต่อมา นายวัฒนาฯ ได้แสดงท่าทียืดหยุ่น โดยจะกำหนดเฉพาะเงื่อนไขเรื่องการประหยัดพลังงานที่ 5 ลิตร/100 กม. และให้แรงจูงใจด้านสิทธิประโยชน์การลงทุนของ BOI เป็นหลัก แทนการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตซึ่งต้องได้รับการเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง (กรุงเทพธุรกิจ, 11 พฤษภาคม 2548) แต่ในเวลาต่อมา นายวัฒนาฯ ได้มีความคิดใหม่ที่จะปรับอัตราภาษีรถปิกอัพประเภท space cab จากเดิมร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 5 และรถปิกอัพ 4 ประตู (double cab) จากร้อยละ 12 เป็นร้อยละ 15 เพื่อลดปัญหาการใช้รถปิกอัพผิดประเภทและการบิดเบือนโครงสร้างภาษี แต่จะหันมาส่งเสริมรถ Eco Car ผ่านทางสิทธิประโยชน์ของ BOI รวมทั้งจะผลักดันให้รถ Eco Car เป็น Taxi ขนาดเล็กที่ราคามีเตอร์ถูกลงอีกด้วย (ประชาชาติธุรกิจ, 9-12 มิถุนายน 2548)

ในทางกลับกัน นายโยอิชิ อาโอกิ อดีตประธานบริษัทฮอนด้า โอโตโมบิล (ประเทศไทย) ได้ทำหนังสือถึงนายวัฒนาฯ แสดงเจตนาของฮอนด้าที่จะผลิตรถประหยัดพลังงานในราคาประมาณ 350,000 บาท โดยคาดว่าปีแรกจะมียอดจำหน่ายกว่า 10,000 คัน และจะส่งออกรถยนต์ดังกล่าวไปขายยังญี่ปุ่นด้วย (ประชาชาติธุรกิจ, 9-12 มิถุนายน 2548) นายจักรมณฑ์ ผาสุกวานิช ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมได้เปิดเผยในเวลาต่อมาว่าค่ายรถที่สนใจลงทุนในโครงการ Eco Car ได้แก่ Honda, Suzuki และ GM รวมเป็นเงินลงทุนกว่าหนึ่งหมื่นล้านบาท และแสดงความเห็นว่าการลงทุนกับรถยนต์ชนิดใหม่จะเป็นผลดีต่อไทย เนื่องจากตลาดรถปิกอัพมีโอกาสที่จะอิ่มตัว นอกจากนี้ รถ Eco Car ยังจะช่วยให้คนไทยมีรถยนต์คันแรกในราคาข่อมเยาและประหยัดพลังงานด้วย (กรุงเทพธุรกิจ, 13 มิถุนายน 2548)

<sup>16</sup> นายนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ รองประธานกรรมการโตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทยกล่าวว่า โตโยต้าไม่เห็นด้วยที่มีการกำหนดความยาวตัวถังรถที่ 3.6 เมตร เนื่องจากรถขนาดเล็กกว่า 3.6 เมตร ไม่ได้รับความนิยมในตลาดโลก แต่เห็นว่าควรกำหนดเพียงอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและค่ามลพิษที่ปล่อยออกมา ในเรื่องนี้ วงการอุตสาหกรรมรถยนต์เชื่อว่าโตโยต้าอาจนำรถรุ่น Yaris ซึ่งมีขนาดตัวถังยาว 3.64-3.66 เมตรมาผลิตในไทยภายใต้โครงการ Eco Car หากมีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดดังกล่าว (ฐานเศรษฐกิจ, 1-4 พฤษภาคม 2548)

การถกเถียงอย่างเปิดเผยเกี่ยวกับนโยบายรถ Aces Car ทำให้นายกรัฐมนตรีสั่งการให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ส.ศ.ช.) ไปศึกษาว่าโครงการรถประหยัดพลังงานควรเดินหน้าต่อไปอย่างไร และเลือกแนวทางการส่งเสริมรูปแบบไหน<sup>17</sup> กระบวนการทางนโยบายดังกล่าวแตกต่างอย่างสิ้นเชิงจากในอดีตสมัยก่อนเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ที่เทคโนโลยีจะมิบทบาทในนโยบายสำคัญ ๆ ตั้งแต่เริ่มต้นในรูปของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ก่อนที่จะนำข้อสรุปเสนอให้ฝ่ายการเมืองพิจารณาตัดสินใจ ในเรื่องนี้ ส.ศ.ช.ให้ความเห็นในเวลาต่อมาว่าควรสนับสนุนข้อเสนอโครงการดังกล่าวของกระทรวงอุตสาหกรรม แต่ให้มีความยืดหยุ่นในเรื่องขนาดของตัวรถ โดยโครงการดังกล่าวจะส่งผลดีคือประหยัดน้ำมันได้ 12.8 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นมูลค่า 285 ล้านบาท จ้างงานเพิ่มขึ้น 32,097 คนในปี 2553 และสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศได้ร้อยละ 75.86 และช่วยให้รายได้จากการเก็บภาษีเพิ่มขึ้นเป็น 45.3 ล้านบาทในปี 2550 และ 158.2 ล้านบาทในปี 2553 (ประชาชาติธุรกิจ, 2-5 มิถุนายน 2548)

แม้จะได้รับการสนับสนุนจากเทคโนโลยีและผู้ผลิตรถยนต์บางราย แต่นโยบาย Eco Car หรือ ACEs Car ก็มีการหักมุมอีกครั้งหนึ่งเมื่อมีการปรับคณะรัฐมนตรี และเปลี่ยนตัวรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมจากนายวัฒนาฯ เป็นนายสุริยะฯ จึงรุ่งเรืองกิจ ซึ่งเป็นเครือญาติที่ใกล้ชิดกับเจ้าของกลุ่ม Thai Summit ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อันดับหนึ่งของไทย หลังจากขึ้นดำรงตำแหน่งไม่นาน นายสุริยะฯ ก็ได้แสดงท่าทีชัดเจนว่าไม่เห็นด้วยกับโครงการ ACEs Car โดยให้สัมภาษณ์ว่าเรื่องนี้ไม่ใช่เรื่องเร่งด่วน และไม่ควรมารถ ACEs Car มาเป็นพระเอกคนใหม่ของอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วยการใช้อัตรภาษีสรรพสามิตที่ร้อยละ 10 เพราะจะทำให้อุตสาหกรรมรถปิ๊อัพและรถยนต์นั่งในประเทศอ่อนแอลง รวมทั้งเห็นว่าภาครัฐไม่ควรให้การสนับสนุนการพัฒนา ACEs Car เป็นพิเศษด้วยการใช้มาตรการทางภาษีเพราะจะเป็นการบิดเบือนโครงสร้างตลาด (ฐานเศรษฐกิจ, 14-17 สิงหาคม 2548) แม้ว่าโครงการนี้จะผ่านการศึกษามาอย่างละเอียดจนได้ข้อสรุปถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นแล้วก็ตาม ท่าทีคัดค้านดังกล่าวทำให้โครงการรถประหยัดพลังงานต้องพับฐานลงและเป็นการยุติข้อถกเถียงในเรื่องนี้โดยปริยาย

### **นโยบายการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต**

ในสมัยรัฐบาลทักษิณฯ 1 ได้มีการตัดสินใจในด้านนโยบายที่สำคัญเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เรื่องหนึ่ง คือการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตเพื่อสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่อนุรักษ์พลังงานและ

<sup>17</sup> กระทรวงอุตสาหกรรมมีข้อเสนอ 2 แนวทางให้ ส.ศ.ช.พิจารณา คือ 1) หากใช้แก๊สโซฮอล์ที่มีส่วนผสมเอทานอลร้อยละ 20 ให้เสียภาษีสรรพสามิตร้อยละ 0 เท่านั้น 2) หากใช้แก๊สโซฮอล์ที่มีส่วนผสมเอทานอลร้อยละ 10 ให้เสียภาษีสรรพสามิตร้อยละ 10 นอกจากนี้ควรได้รับการยกเว้นภาษีเครื่องจักร ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และลดหย่อนภาษีวัตถุดิบอื่น

เป็นการปรับปรุงภาษีเพื่อให้สอดคล้องกับนวัตกรรมรถยนต์ใหม่ ๆ ตามข้อเสนอของฝ่ายเทคโนโลยี โดยเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้ 1) กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งหรือรถเก๋งเป็น 4 อัตรา (เพิ่มจากเดิมที่มีเพียง 3 อัตรา) ตามขนาดความจุของกระบอกสูบเครื่องยนต์ (ซีซี.) โดยให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 30, ร้อยละ 35, ร้อยละ 40 และร้อยละ 50 ตามลำดับ 2) กำหนดให้รถยนต์ประเภทออฟโรดหรือ SUV (Sport Utility Vehicle) และรถตู้โดยสารไม่เกิน 10 ที่นั่ง ต้องเสียภาษีตามขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี.) เช่นเดียวกับรถยนต์นั่งข้างต้น 3) สำหรับรถบรรทุกทุกประเภทประเภต่าง ๆ (ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,250 ซีซี.) ซึ่งเป็นรถยนต์ยุทธศาสตร์ในการส่งออกของไทยนั้น ยังให้คงอัตราภาษีในระดับต่ำคือร้อยละ 3 สำหรับรถบรรทุกทุกประเภท และร้อยละ 12 สำหรับรถบรรทุกดับเบิลแคว้น ในขณะที่รถยนต์นั่งที่บรรทุกจะเสียภาษีเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากอัตราร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 ส่วนรถบรรทุกดัดแปลงที่เดิมต้องเสียภาษีในส่วนที่ดัดแปลงอีกร้อยละ 20 นั้น ได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ 3 สำหรับมูลค่ารถทั้งคัน

สาระสำคัญของการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตครั้งนี้ คือการกำหนดให้มีประเภทรถยนต์ขึ้นมาใหม่ 2 ประเภท ได้แก่ 1) รถยนต์ที่มีนวัตกรรมใหม่ ๆ ในการประหยัดเชื้อเพลิงซึ่งใช้พลังงานไฟฟ้า เช่น รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Car) รถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Car) หรือที่ใช้เซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Car) ซึ่งมีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 10 ส่วนรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน คือใช้เชื้อเพลิงผสมเอทานอลไม่น้อยกว่า 20% หรือที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งมีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 20 2) รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี. ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ 5 ซึ่งเท่ากับรถจักรยานยนต์สองจังหวะ (จากเดิมที่เสียภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง)

สาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่มีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตดังกล่าวก็เนื่องมาจากการพัฒนารูปแบบและประเภทรถยนต์แบบใหม่ ๆ ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา เช่น รถประเภท SUV (Sport Utility Vehicle) หรือรถยนต์ออฟโรดขับเคลื่อน 4 ล้อซึ่งเสียภาษีในอัตราต่ำ รถตู้ดัดแปลงที่เสียภาษีเหมือนรถตู้โดยสารทั่วไป รถยนต์กระบะดัดแปลง (Pickup Passenger Vehicle: PPV) ที่คิดภาษีเหมือนรถบรรทุก รถกระบะบรรทุกแบบ Double Cab 4 ประตู และรถกระบะบรรทุกแบบ Open Cab เป็นต้น ซึ่งโครงสร้างอัตราภาษีเดิมตามไม่ทัน และก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางภาษีระหว่างรถยนต์ประเภทต่างๆ ดังนั้น โครงสร้างภาษีใหม่จึงมีความจำเป็นเพื่อแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเสียภาษี จากปัญหาความสับสนในการตีความและความเห็นที่แตกต่างเกี่ยวกับนิยามประเภทรถยนต์ และสะดวกต่อการบริหารจัดการเก็บภาษี นอกจากนี้ สถานการณ์ด้านพลังงานของโลกที่

ราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ที่เน้นการอนุรักษ์พลังงานจะสนับสนุนให้มีการพัฒนายานยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและสามารถใช้พลังงานทดแทนได้

การปรับโครงสร้างภาษีครั้งนี้จะส่งผลกับรถยนต์นั่งขนาดกลาง-เล็กที่มีขนาดต่ำกว่า 2,000 ซีซี.ที่จะเสียภาษีในอัตราเพียงร้อยละ 30 จากเดิมที่เคยเสียในอัตราร้อยละ 35<sup>18</sup> ในขณะที่รถยนต์ที่มีขนาดใหญ่เกิน 3,000 ซีซี. จะเสียภาษีสูงขึ้นจากอัตราร้อยละ 48 เป็นร้อยละ 50 ในทำนองเดียวกับรถยนต์ประเภท PPV ที่จะเสียภาษีเพิ่มขึ้นจากอัตราร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 และรถที่จะได้รับผลกระทบรุนแรงคือรถยนต์ประเภทออฟโรดขับเคลื่อน 4 ล้อ หรือ SUV ซึ่งเคยเสียภาษีในอัตราเดียวที่ร้อยละ 29 จะต้องเสียภาษีอัตราใหม่แบบรถยนต์นั่งหรือรถเก๋ง คือเสียภาษีตามขนาดเครื่องยนต์ในอัตราตั้งแต่ร้อยละ 30-50 เช่นเดียวกับรถตู้โดยสารไม่เกิน 10 ที่นั่ง ก็ต้องมาเสียภาษีแบบรถยนต์นั่ง ซึ่งจะส่งผลให้ราคาขายรถยนต์เหล่านี้แพงขึ้น อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของภาษีจะอยู่ในวงจำกัดเท่านั้น เนื่องจากรถยนต์ทั้งสองประเภทหลังมีส่วนในตลาดเพียงร้อยละ 6-7 เท่านั้น

การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตดังกล่าวทำให้บริษัทฟอร์ด ประเทศไทย ประกาศว่าฟอร์ดจะเตรียมแผนการดำเนินงานเพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ที่ใช้เอทานอลร้อยละ 20 เพื่อจำหน่ายในประเทศ และส่งออก เนื่องจากไทยมีวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล ขณะที่ฟอร์ดมีเทคโนโลยี Flexible Fuel Vehicles (FFV) ที่ประสบความสำเร็จมาแล้วในบราซิล (ประชาชาติธุรกิจ, 2-5 มิถุนายน 2548) ต่อมาฟอร์ดได้ทำการพัฒนารถยนต์นั่งขนาดกลาง รุ่น Ford Focus ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงผสมเอทานอลร้อยละ 20 เพื่อหวังอัตราภาษีสรรพสามิตในอัตราใหม่ที่ร้อยละ 20 สำหรับเปิดตัวในช่วงปลายปี 2548 ส่วนโตโยต้าก็ได้เริ่มพิจารณาโครงการรถยนต์ประเภทเดียวกัน โดยทดลองนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากบราซิลมาทดสอบในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม โดยไม่มีใครคาดฝัน คณะรัฐมนตรีภายใต้รัฐบาลทักษิณฯ 2 ได้มีมติเลื่อนการลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประเภทนี้เป็นการเฉพาะออกไป โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 แทนในปี 2548 (ประชาชาติธุรกิจ, 15-18 กันยายน 2548) โดยอ้างว่าประเทศไทยยังไม่มีเชื้อเพลิงประเภทก๊าซโซฮอลล์อี 20 สำหรับเติมรถยนต์ดังกล่าวในขณะนี้ แต่คาดว่าจะสามารถพัฒนาเชื้อเพลิงดังกล่าวได้ในปี 2552 การตัดสินใจกลับไปกลับมาดังกล่าวของภาครัฐ ทำให้ผู้บริหารของฟอร์ดไม่พอใจมาก เนื่องจากได้ตั้งราคาจำหน่ายรถยนต์ของตนบนพื้นฐานอัตราภาษีที่ร้อยละ 20 ไว้แล้วในปี 2548 ทำให้ต้องรับภาระต้นทุนดังกล่าว จนมีกระแสข่าวว่าฟอร์ดอาจจะจับแผนการลงทุนเพิ่มเติมในไทย<sup>19</sup>

<sup>18</sup> อย่างไรก็ตาม หลังการปรับภาษีสรรพสามิต พบว่าราคาขายรถยนต์นั่งลดลงน้อยกว่าการปรับลดโครงสร้างภาษีรถยนต์ จากที่เคยปรับเก็บร้อยละ 35 เหลือร้อยละ 30 สำหรับรถยนต์นั่งไม่เกิน 2000 ซีซี ส่งผลให้อัตราภาษีรวมในการจัดเก็บสำหรับรถยนต์ลดลงร้อยละ 12 แต่ราคาขายปรับลดลงเพียงร้อยละ 10 (กรุงเทพธุรกิจ, 10 ก.พ.2548)

<sup>19</sup> สัมภาษณ์นักการทูตระดับสูงของไทยประจำกรุงวอชิงตันดีซี

นโยบายภาษีสรรพสามิตที่เกี่ยวข้องกับรถประหยัดพลังงานมีการเปลี่ยนแปลงอีกครั้งหนึ่งในปี 2549 หลังจากที่เราค่าน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2547-49 และโครงการรถประหยัดพลังงานที่ใช้เชื้อเพลิงผสมเอทานอลมีอุปสรรคในเรื่องของนโยบายที่ไม่แน่นอน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากข้อจำกัดในเรื่องของอุปทานเอทานอลในประเทศที่ไม่เพียงพอและต้นทุนการผลิตค่อนข้างสูง จนทำให้ต้องมีการนำเอทานอลเข้ามาใช้ในการผลิตก๊าซโซฮอลล์ กระทรวงพลังงานจึงเข้ามามีบทบาทในการเสนอให้รัฐบาลส่งเสริมรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีซึ่งเป็นวัตถุดิบที่สามารถผลิตได้ในอ่าวไทยในรูปของการลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในอัตราร้อยละ 20 ทั้งรถยนต์ที่ติดตั้งเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีมาจากโรงงานและรถยนต์ที่นำเครื่องยนต์ไปดัดแปลงในภายหลัง โดยจัดประชุมหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบด้วยสำนักงานพลังงานแห่งชาติ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ปตท. กรมสรรพสามิต สศค. สศอ. และบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ และจัดตั้งคณะทำงานเกี่ยวกับมาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมรถยนต์ที่ใช้เอ็นจีวีและรถยนต์ประหยัดพลังงานขึ้น (พระราชกฤษฎีกา, 24-26 เมษายน 2549) ต่อมารัฐบาลได้เห็นชอบกับข้อเสนอดังกล่าว

### นโยบายส่งเสริมการส่งออก

นโยบายส่งเสริมการส่งออกรถยนต์เป็นนโยบายสำคัญของไทยภายหลังวิกฤตทางเศรษฐกิจ นอกจากการเร่งดำเนินการในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area หรือ AFTA) ซึ่งช่วยในการส่งออกสินค้ารถยนต์และชิ้นส่วนแล้ว รัฐบาลไทยได้ผลักดันนโยบายอื่นที่เป็นรูปธรรมออกมาโดยเฉพาะการจัดตั้งเขตการค้าเสรีทวิภาคี (Bilateral Free Trade Area หรือ Bilateral FTA) และการจัดตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) เพื่ออำนวยความสะดวกในการผลิตและส่งออกสินค้ารถยนต์และชิ้นส่วน รวมทั้งสินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ

เขตการค้าเสรีทวิภาคีเป็นนโยบายทางเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาลพรรคไทยรักไทยที่หวังว่าจะเป็นปัจจัยผลักดันให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัวอย่างรวดเร็ว รวมทั้งเป็นแม่เหล็กที่จะดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ที่ไทยจัดทำความตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีทวิภาคีด้วย แน่แน่นอนว่าเขตการค้าเสรีกับแต่ละประเทศที่มีระดับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ที่แตกต่างกันย่อมส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทยไม่เหมือนกัน แต่ในหลายกรณี อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เป็นเหตุผลสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้รัฐบาลทักษิณฯ 1 และ 2 มุ่งจัดทำเขตการค้าเสรีทวิภาคี เพื่อช่วยส่งเสริมการส่งออกสินค้ารถยนต์และชิ้นส่วน จนเติบโตขึ้นเป็นสินค้าส่งออกลำดับต้น ๆ ของไทยในปัจจุบัน

เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ที่ได้ดำเนินการลดภาษีนำเข้ารถยนต์เหลือร้อยละ 0-5 มาตั้งแต่ปี 2546<sup>20</sup> เป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งที่ดึงดูดให้บรรษัทรถยนต์ข้ามชาติพากันมาตั้งฐานการผลิตในไทย เพื่อส่งออกไปยังตลาดอาเซียน ภายหลังจากการลดภาษีในปี 2546 มูลค่าส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังอาเซียนได้เพิ่มแบบก้าวกระโดดจากประมาณ 73 ล้านดอลลาร์ในปี 2545 เป็น 454 ล้านดอลลาร์ในปี 2546 หรือเพิ่มขึ้นกว่า 6 เท่าในปีเดียว และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากนั้น ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงเชื่อว่า การจัดทำเขตการค้าเสรีกับประเทศผู้นำเข้รถยนต์ เช่น ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ จะช่วยให้การส่งออกรถยนต์ของไทยสามารถเติบโตแบบก้าวกระโดดได้

สำหรับเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ได้จัดทำความตกลงในปี 2547 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2548 เป็นต้นมา โดยอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ไทยต้องการส่งออกไปยังออสเตรเลียควบคู่กับอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น สิ่งทอ เสื้อผ้าสำเร็จรูปและสินค้าบริการบางสาขา โดยมีการประเมินว่า TAFTA จะทำให้ปริมาณสินค้าส่งออกและชิ้นส่วนของไทยไปยังออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.30 เนื่องจากอัตราภาษีที่ลดลงอย่างมาก<sup>21</sup> ในทางกลับกัน การนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดใหญ่ของไทยจากออสเตรเลียก็อาจเพิ่มขึ้นเช่นกันเนื่องจากไทยได้ลดภาษียอดขนาด 3,000 ซีซีขึ้นไปเหลือร้อยละศูนย์ ซึ่งภาคเอกชนเป็นห่วงว่าการลดภาษียอดดังกล่าวอาจทำให้รถยนต์นั่งขนาดใหญ่เข้ามาตีตลาดรถเล็กในไทยเนื่องจากความแตกต่างด้านราคาที่ลดลง (ประชาชาติธุรกิจ, 4 มีนาคม 2547) เช่นเดียวกัน เขตการค้าเสรีไทย-นิวซีแลนด์ซึ่งเริ่มบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2548 ก็มีเนื้อหาในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์คล้ายคลึงกับเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย จึงน่าจะส่งผลดีต่อการส่งออกสินค้ารถยนต์และชิ้นส่วนของไทยเช่นเดียวกับเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย

นอกจากสองประเทศข้างต้น ไทยได้จัดทำ Early Harvest Program สำหรับความตกลงเขตการค้าเสรีกับอินเดีย โดยลดภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์จำนวน 10 รายการจากรายการลดภาษีทั้งสิ้น 84 รายการให้กับอินเดีย โดยเริ่มมาตั้งแต่เดือนกันยายน 2547 แต่คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อมากนัก เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของอินเดียกำลังเริ่มเติบโตและความต้องการในประเทศยังมีสูงเกินกว่าความสามารถในการผลิต ส่วนความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนซึ่งจะเริ่มลดภาษีสินค้าอุตสาหกรรมในเดือนกรกฎาคม 2548 นั้น ยังไม่รวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในรายการลดภาษีใน

<sup>20</sup> มาเลเซียได้ขออนุญาตการลดภาษี โดยใช้อัตราภาษีร้อยละ 140-300 ทรัมรด CBU และร้อยละ 80 สำหรับ CKD ก่อนที่จะลดภาษีลงเหลือร้อยละ 5 ในปี 2551

<sup>21</sup> อัตราภาษีรถยนต์นั่งจากไทยจะลดลงจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 0 และภาษียอดปีที่ลดลงจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 0 ส่วนชิ้นส่วนรถยนต์ อัตราภาษีจะลดลงจากร้อยละ 60 เหลือร้อยละ 40 ก่อนที่จะเหลือศูนย์ในปี 2010

ช่วงแรก เนื่องจากถือเป็นรายการสินค้าอ่อนไหวของทั้งสองประเทศ โดยต่างฝ่ายต่างเกรงผลกระทบของกันและกัน

ส่วนการเจรจาเรื่องการค้าเสรีกับอีกหลายประเทศยังไม่อาจหาข้อสรุป โดยการเจรจากับสหรัฐฯ นั้น ผู้ผลิตรถยนต์สหรัฐฯ ถัดค้านการลดภาษีนำเข้ารถปิกอัพจากไทยซึ่งปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 25 เพราะเกรงการส่งออกทางอ้อมของค่ายรถญี่ปุ่นจากฐานการผลิตในไทย นอกจากนี้ United Auto Workers (UAW) ซึ่งเป็นกลุ่มผลประโยชน์ขนาดใหญ่ในสหรัฐฯ ยังอ้างว่าการลดภาษีดังกล่าวนอกจากจะทำให้ยอดขายรถยนต์ที่ผลิตในสหรัฐฯ ลดลงแล้ว ผู้ผลิตรถยนต์อาจ outsource การผลิตมายังไทยอีกด้วย (The Detroit News, 17 July 2005) ขณะที่ไทยเองก็กังวลกับข้อกำหนดเรื่องทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมอะไหล่รถยนต์ (REM) ของไทย

การเจรจาเขตการค้าเสรีที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์มากที่สุดคือการเจรจาเขตการค้าเสรีกับญี่ปุ่น (ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น Japan-Thailand Economic Partnership หรือ JTEP) โดยฝ่ายญี่ปุ่นเรียกร้องให้ไทยลดภาษีนำเข้าเหล็ก ชิ้นส่วนรถยนต์รวมทั้งรถยนต์ CBU ขนาด 3,000 ซีซีขึ้นไป โดยอ้างว่าเงื่อนไขดังกล่าวมีความจำเป็นในการลดต้นทุนการส่งออกของอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทย ข้อเรียกร้องดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย (JAMA) แต่ถูกคัดค้านอย่างแข็งขันจากอุตสาหกรรมเหล็กของไทย กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ค่ายตะวันตกในไทย และสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (TAPMA) ซึ่งแม้จะประกอบด้วยบริษัทร่วมทุนกับญี่ปุ่นจำนวนมาก แต่ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ซึ่งเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยอยู่แล้ว และเห็นว่าข้อเรียกร้องดังกล่าวของญี่ปุ่นเป็นการช่วยอุตสาหกรรม SMEs ในญี่ปุ่นที่ยังไม่ได้เข้ามาลงทุนผลิตในไทย แต่ต้องการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์เข้ามามากกว่า<sup>22</sup>

การเจรจาเขตการค้าเสรีไทย-ญี่ปุ่น แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ในกรอบการเจรจา JTEP ดังกล่าว และการต่อสู้ระหว่างกลุ่มทุนข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยฝ่ายญี่ปุ่น นั้น นอกจากคณะเจรจาของรัฐบาลจะยื่นข้อเสนอที่เป็นประโยชน์กับผู้ส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์จากญี่ปุ่นแล้ว สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย (JAMA) ยังได้เคลื่อนไหวใน

<sup>22</sup> นายสมพงษ์ เผธิญ โชค กรรมการผู้จัดการ บริษัทไทยรุ่งยูเนี่ยน คาร์ จำกัด (มหาชน) แสดงความเห็นว่าการต่อรองให้ไทยลดภาษีในครั้งนี้มาจากผู้ผลิตชิ้นส่วนบางกลุ่มเท่านั้นที่ต้องการได้ประโยชน์ โดยเฉพาะบรรดาผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นขนาดกลาง (SME) ซึ่งยังไม่มีโรงงานในไทย การเปิดเสรีจะยังทำให้ไทยหมดโอกาสในการผลิตชิ้นส่วนหลัก ที่มีมูลค่าเพิ่มหรือใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และในอนาคตบริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งอาจเปิดโรงงานผลิตชิ้นส่วนและย้ายฐานกลับไปผลิตในญี่ปุ่นเอง ในทางตรงข้าม ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของญี่ปุ่นไม่ได้ให้ความสนใจกับเงื่อนไข FTA มากนักและยังคงเดินหน้าลงทุนต่ออีกจำนวนมาก (กรุงเทพธุรกิจ 3 พฤษภาคม 2548)

ระดับสูง โดยเข้าพบนายกรัฐมนตรีไทยเมื่อเดือนเมษายน 2548 เพื่อให้ไทยลดภาษีนำเข้าเหล็กรถยนต์ CBU และขึ้นส่วนรถยนต์เป็นร้อยละ 0 เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันกับจีนและอินเดีย และขู่ว่าอาจย้ายฐานการลงทุนไปยังประเทศอื่นแทน หากการเจรจาไม่บรรลุผล

ในทางตรงกันข้าม ผู้ผลิตรถยนต์จากสหรัฐฯ และยุโรปได้ออกมากดดันรัฐบาลไทยเพื่อไม่ให้โอนอ่อนตามข้อเสนอของฝ่ายญี่ปุ่น โดยนายคาร์ล ไสเนส เฮกเฮา เช่น ประธานและ CEO บริษัท DaimlerChrysler พร้อมด้วยกลุ่มบริษัทรถยนต์ค่ายตะวันตก เช่น GM, Volvo, Jaguar, BMW, Ford และ Land Rover ได้ทำหนังสือถึงนายสมคิด จาคูศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังในขณะนั้น เมื่อ 31 มีนาคม 2548 เพื่อเรียกร้องให้รัฐบาลไทยถอดอุตสาหกรรมยานยนต์ออกจากการเจรจาเปิดเขตการค้าเสรีไทย-ญี่ปุ่น โดยอ้างถึงข้อเรียกร้องให้เปิดเสรีรถยนต์ CBU ขนาด 3,000 ซีซีขึ้นไปเป็นร้อยละ 0 ในวันที่ 9 มกราคม 2549 ที่จะทำให้ค่ายรถตะวันตกเสียเปรียบในการแข่งขันจนถึงขั้นปิดโรงงานผลิตรถยนต์ในไทย และจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และผู้บริโภค รวมทั้งก่อให้เกิดการผูกขาดโดยผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่น

ในส่วนของภาคเอกชนไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ร่วมกับสภาหอการค้าไทย และกลุ่มอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบใน 5 กลุ่มอุตสาหกรรม คือ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม และสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม ได้เรียกร้องให้ขยายเวลาลดภาษีเป็น 10-15 ปี โดยสรุปความเสียหายและผลกระทบว่าจะทำให้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนไทยกว่า 400-500 แห่งได้รับผลกระทบจนต้องเลิกกิจการ ซึ่งจะกระทบต่อการจ้างงานไม่น้อยกว่า 300,000 คน (ประชาชาติธุรกิจ, 12-15 พ.ค. 2548) ทางด้าน TAPMA ก็ได้ออกโรงคัดค้านเต็มที่โดยส่งตัวแทนเข้าหารือกับภาครัฐ รวมทั้งทำหนังสือถึงนายกรัฐมนตรี ดร.สมคิด จาคูศรีพิทักษ์ นายทง พิทยะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในขณะนั้น และหัวหน้าคณะเจรจาข้อตกลงเขตการค้าเสรีฝ่ายไทย เพื่อชี้แจงผลกระทบและจุดยืนของสมาคม<sup>23</sup>ว่าผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการลดภาษีรถยนต์และชิ้นส่วนคือการขาดดุลการค้ากับญี่ปุ่นในหมวดยานยนต์ที่จะเพิ่มจาก 7.7 หมื่นล้านบาทในปี 2547 เป็น 2.27 แสนล้านบาท ในปี 2549<sup>24</sup> โดยยังไม่รวมผลกระทบในส่วนของตลาดอะไหล่ ในทางกลับกันไทยจะไม่สามารถส่งออก

<sup>23</sup> ผู้ที่ร่วมแถลงข่าวประกอบด้วย นายยงเกียรติ กิตะพานิชย์ นายกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (TAPMA) นายปราโมทย์ พงษ์ทอง ประธานบริษัท วิเชียร โคนามิคอินดัสตรี จำกัด ผู้ผลิตชิ้นส่วนสายไฟและโคมไฟ ราชใหญ่ นายสาโรจน์ วสุวานิช รองประธานและซีโอโอ กลุ่มบริษัทไทยซัมมิต ฮาร์เนส นายภาคินัย อรุณจิตต์ ผู้จัดการโครงการและประสานงานราชการ สำนักงานรองประธานกรรมการ บริษัท ไทยซัมมิต โอโตพาร์ท อินดัสทรีส์ จำกัด ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์รายใหญ่ของไทย นายประกิตติ สิริไพรวัน ประธาน บริษัท ไทยเรดิโอเตอร์ แมนูเฟกเจอร์ จำกัด

<sup>24</sup> จากสมมุติฐานว่าไทยมียอดขายรถ 6.2 แสนคันในปี 2547 และอัตราการเติบโตของตลาดรถยนต์ประมาณร้อยละ 10 ต่อปี จะทำให้ในปี 2549 ไทยมียอดขายรถยนต์เพิ่มเป็น 7.5 แสนคัน



รถยนต์และชิ้นส่วนไปญี่ปุ่นได้มากขึ้นเพราะภานำเข้าญี่ปุ่นปัจจุบันก็ไม่มีอยู่แล้ว นอกจากนี้รถยนต์ในญี่ปุ่นก็มีแบบและรุ่นแตกต่างไปจากประเทศไทย และ ที่ผ่านมาก็ได้มีการกีดกันทางการค้าด้วยเงื่อนไขของการร่วมลงทุนที่ไม่เปิดโอกาสให้หุ้นส่วนคนไทยหรือบริษัทที่ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีของญี่ปุ่นผลิตของนอกสัญชาติและส่งออกไปต่างประเทศ

ผลการเจรจาอบสุดท้ายในเดือนกันยายน 2548 ท่ามกลางแรงกดดันระหว่างกลุ่มทุนขนาดใหญ่ของทั้งสองประเทศ ฝ่ายไทยและญี่ปุ่นตกลงพบกันครึ่งทาง โดยยืดเวลาการลดภาษีรถยนต์และชิ้นส่วนออกไปจากข้อเรียกร้องเดิม และลดภาษีเหล็กบางรายการ แลกกับการลดภาษีสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมหลายรายการ สรุปผลการเจรจาได้ ดังนี้ 1) ไทยยอมลดภาษีสินค้าเหล็กเฉพาะที่ไทยผลิตเองไม่ได้ (เช่น เหล็กคุณภาพดีที่นำมาใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์) ส่วนเหล็กที่ผลิตเองได้แต่ไม่เพียงพอ (เช่น เหล็กกร้อนบางรายการ) ให้โควตาปลอดภาษีกับญี่ปุ่น ส่วนสินค้าเหล็กอื่นๆ คงภาษีไว้ 10 ปี และบางส่วนทยอยลดภาษีจนเป็น 0% ใน 10 ปีข้างหน้า 2) ไทยจะลดภาษีชิ้นส่วนยานยนต์เป็น 0% ในปี 2554 และภาษีสินค้ายานยนต์อ่อนไหว (กลุ่มเครื่องยนต์และชิ้นส่วนเครื่องยนต์) จะเป็น 0% ในปี 2556 3) ไทยยอมทยอยลดภาษีรถยนต์ที่ขนาดเกิน 3,000 ซีซี แต่รถยนต์ขนาดต่ำกว่า 3,000 ซีซี จะเจรจาในอีก 5 ปีข้างหน้า 4) ญี่ปุ่นยอมลดภาษีรองเท้า อัญมณี และสิ่งทอให้ไทย 5) ญี่ปุ่นยอมลดภาษีสินค้าเกษตรให้ไทย ได้แก่ กุ้งสด กุ้งต้ม/แช่เย็น กุ้งแปรรูป ผักผลไม้แปรรูป/กระป๋อง ผลไม้เมืองร้อนสด 6) ญี่ปุ่นให้โควตาสินค้าเกษตรบางรายการกับไทย ได้แก่ กัญชง กากน้ำตาล สับปะรดสด แป้งมันสำปะหลังแปรรูป 7) สินค้าที่จะนำกลับมาเจรจาอีก 5 ปี ได้แก่ น้ำตาลทรายดิบ สับปะรดกระป๋อง และแป้ง และมันสำปะหลังดิบ โดยทั้งสองฝ่ายกำหนดที่จะลงนาม FTA ไทย-ญี่ปุ่น ในเดือนเมษายน 2549 และเริ่มลดภาษีตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2549 เป็นต้นไป

ควบคู่ไปกับการเจรจาเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีในกรอบทวิภาคีกับประเทศต่าง ๆ รัฐบาลไทยโดยกรมศุลกากรได้ออกมาตรการส่งเสริมการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมในรูปแบบการจัดตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) โดยถือเสมือนว่ากระบวนการผลิตสินค้าในเขต Free Zone อยู่ภายนอกประเทศ ดังนั้นเมื่อมีการนำปัจจัยการผลิตเข้าสู่เขตปลอดอากร จะได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า ภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งอากรขาออกในการผลิตเพื่อส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ มาตรการเรื่อง Free Zone นับว่าเป็นประโยชน์อย่างมากต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน เนื่องจากมีบริษัทดังกล่าวจำนวนมากมาขอจัดตั้งเขตปลอดอากรเอง หรือมาขออนุญาตเข้าไปประกอบกิจการในเขตปลอดอากร อาทิ กลุ่มบีเอ็มดับเบิลยู บริษัทไทย-สวีดิชฯ และบริษัทเจนเนอร์อัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรของตนเอง ส่วนบริษัทอิซูซุ โอเปอร์เรชั่น (ไทยแลนด์) อิซูซุมอเตอร์ส (ประเทศไทย) บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟกเจอร์ริง (ประเทศไทย) เป็นต้น

ได้มาขออนุญาตเข้าไปตั้งโรงงานในเขตปลอดอากร (ประชาชาติธุรกิจ, 2-5 มีนาคม 2549) ยิ่งไปกว่านั้น กรมศุลกากรยังได้เสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังพิจารณาร่วมกับประเทศอาเซียนจัดตั้งสหภาพศุลกากรอาเซียนหรือ ASEAN Customs Union เพื่อแก้ปัญหาการบิดเบือนแหล่งกำเนิดสินค้าและเป็นการสนับสนุนสินค้าส่งออก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนอีกด้วย (ประชาชาติธุรกิจ, 3-5 เมษายน 2549) ซึ่งความคืบหน้าในเรื่องนี้จะส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมของไทยอย่างกว้างขวาง จึงเป็นเรื่องที่ควรติดตามอย่างใกล้ชิด

#### 4. ทุนอุตสาหกรรมรถยนต์หลังวิกฤตทางเศรษฐกิจ

##### 4.1 อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ก่อนและหลังวิกฤตเศรษฐกิจ

ในอดีต ตั้งแต่ปี 2515 จนถึงก่อนภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในปี 2540 ทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มาจากตระกูลธุรกิจขนาดใหญ่ในประเทศซึ่งร่วมทุนกับทุนข้ามชาติในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ตระกูลธุรกิจดังกล่าวที่สำคัญได้แก่ ตระกูลสารสิน ชันซื่อ บุญสูง พรประภา และลีอัสระนุกูล แม้ว่าในช่วงนี้ทุนท้องถิ่นจะถือครองหุ้นข้างมากในบริษัทร่วมทุนดังกล่าว<sup>25</sup> หรือในบางกรณีก็ถือหุ้นทั้งหมด<sup>26</sup> แต่ในทางปฏิบัติ ทุนท้องถิ่นในโรงงานประกอบรถยนต์จำเป็นต้องพึ่งพาบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติทั้งในเรื่องการบริหารจัดการและเทคโนโลยีการผลิต ทำให้อำนาจการต่อรองของกลุ่มทุนข้ามชาติในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีสูง

อย่างไรก็ดี ภายใต้ร่มเงาของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเป็นเวลานานหลายทศวรรษ ไม่ว่าจะเป็นการห้ามนำเข้ารถ CBU ในบางช่วง หรือการกำหนดภาษีนำเข้ารถ CBU ในอัตราสูง อุตสาหกรรมรถยนต์ได้ก่อให้เกิดค่าเช่าทางเศรษฐกิจจำนวนมากและเอื้อให้ทุนท้องถิ่นสามารถเติบโตจากการสะสมทุนเป็นระยะเวลานาน โดยกลุ่มทุนท้องถิ่นหลายรายได้ขยายธุรกิจในสายการผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ประโยชน์จากมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการร่วมทุนกับผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนข้ามชาติ โดยเฉพาะจากญี่ปุ่นซึ่งเข้ามาลงทุนในไทยอย่างต่อเนื่อง กลุ่มทุนท้องถิ่นดังกล่าวที่สำคัญ ได้แก่ กลุ่มสยามกลการ สิทธิผล ยন্ত্রกิจ KPN ตรีเพชรอิซูซุ และสยามซีเมนต์ เป็นต้น ในช่วงแรก กลุ่มทุนท้องถิ่นที่ก้าวเข้ามาในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ประกอบด้วย 1). กลุ่มทุนท้องถิ่นเก่าแก่ตั้งแต่ช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง เช่น ตระกูลพรประภา สุโกศล ยิบอินซอย และบุญสูง 2). กลุ่มทุนรุ่นหลังสงครามโลก

<sup>25</sup> ยกเว้นโรงงานประกอบรถยนต์ของโตโยต้า ซึ่งได้รับอนุญาตเป็นพิเศษให้บริษัทโตโยต้ามอเตอร์จากญี่ปุ่นเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่มาตั้งแต่เริ่มต้น

<sup>26</sup> เช่น โรงงานธนบุรีประกอบรถยนต์ของตระกูลวิริยะพันธุ์ (ประกอบรถ Mercedes Benz) หรือโรงงาน YMC ของตระกูลลินตพวงษ์ (ประกอบรถ Citroen, Peugeot, BMW)

ครั้งที่สอง กลุ่มนี้มีฐานทางธุรกิจและอุตสาหกรรมที่หลากหลายกว่ากลุ่มแรก เช่น ตระกูลลือสระนุกูล ลินุตพงษ์ สิทธิอำนาจ สารสิน เป็นต้น 3). กลุ่มทุนธนาคาร เช่นธนาคารกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นกลุ่มทุนเก่าแก่ที่ร่วมลงทุนในธุรกิจจำนวนมาก

ในทศวรรษที่ 1970 ทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ข้างต้น ได้ขยายธุรกิจมายังอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ของตนและของผู้ประกอบรถยนต์ค่ายอื่น ๆ ด้วย โดยมีนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (ที่เริ่มต้นขึ้นในปี 2514 สำหรับรถจักรยานยนต์ และปี 2515 สำหรับรถยนต์) เป็นแรงจูงใจที่สำคัญ เช่น ตระกูลกรรมบุตร (กลุ่มอิตัลไทย) ลินุตพงษ์ (ยন্ত্রกิจ) ลือสระนุกูล (สิทธิผล) และพรประภา (สยามกลการ) ทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เหล่านี้ส่วนใหญ่ได้พัฒนามาเป็นทุนผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของประเทศในเวลาต่อมา นอกจากกลุ่มดังกล่าวแล้ว ยังมีผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM ที่ข้ามสายมาจากธุรกิจอื่น เช่น กลุ่มสยามซีเมนต์ที่ร่วมลงทุนในสยามนิวโลหะ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าว ทำให้เกิด supplier ในระดับ Tier ต่าง ๆ ตามมาจำนวนมาก รวมทั้งผู้ผลิตอะไหล่ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SME ด้วย

ในทศวรรษที่ 1980 ทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่สามารถสะสมทุนจนเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในโรงงานประกอบรถยนต์ได้ เช่น โรงงานประกอบรถยนต์บางคันที่สัดส่วนผู้ถือหุ้นของทุนท้องถิ่นเพิ่มจากร้อยละ 40 เมื่อปี ค.ศ. 1972 เป็นร้อยละ 66 ในปี ค.ศ. 1983 กลุ่มสิทธิผลเพิ่มสัดส่วนผู้ถือหุ้นท้องถิ่นจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 60 ในช่วงเดียวกัน แม้กระทั่งโรงงานโตโยตาก็มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ถือหุ้นท้องถิ่นเป็นร้อยละ 35 จากเดิมที่ไม่มีเลย ส่วนโรงงานอิซูซุและมาสด้าก็เช่นกันที่ทุนท้องถิ่นสามารถเพิ่มสัดส่วนการถือครองหุ้นในช่วงนี้ สำหรับโรงงานผลิตรถยนต์นิสสันของกลุ่มสยามกลการ<sup>27</sup> โรงงานของกลุ่มธนบุรีพาณิชย์และโรงงาน YMC ของกลุ่มยন্ত্রกิจก็เป็นกิจการที่กลุ่มทุนไทยเป็นเจ้าของโดยสมบูรณ์ อาจกล่าวได้ว่า การเติบโตของทุนไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นสู่จุดสูงสุดในทศวรรษที่ 1980 ก่อนที่นโยบายเปิดเสรีด้านการลงทุนจะเกิดขึ้น

การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของโครงสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เกิดขึ้นตามมาในทศวรรษที่ 1990 และ 2000 เมื่อมีการเปลี่ยนนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ จากการปกป้องคุ้มครองผู้ผลิต

<sup>27</sup> สำหรับกลุ่มสยามกลการเริ่มประสบปัญหาในทศวรรษที่ 1980 จากการขยายตัวอย่างรวดเร็วท่ามกลางปัญหาความขัดแย้งของตระกูล จนนำไปสู่การแยกตัวของคุณหญิงพรทิพย์ ณรงค์เดชและครอบครัวออกมาเป็นกลุ่ม KPN ซึ่งต่อมาได้เติบโตเป็นกลุ่มผู้ผลิตรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญกลุ่มหนึ่งในปัจจุบัน

รถยนต์มาเป็นนโยบายเปิดเสรีด้านการค้าและการลงทุน ซึ่งเริ่มเกิดขึ้นก่อนที่จะเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจ โดยมีการอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปในช่วงรัฐบาลชาติชายฯ-รัฐบาลอานันท์ฯ และยกเลิกการจำกัดรุ่นและแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศในปี 2533 การเปิดเสรีให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี 2537 ตลอดจนนโยบายส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น อนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นใหญ่ในอุตสาหกรรมส่งออก การลดขั้นตอนและกฎระเบียบเกี่ยวกับการส่งออก การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ การยกเลิกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ นโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าวทำให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีกหลายแห่ง ตั้งแต่ครั้งหลังของทศวรรษที่ 1990 เป็นต้นมา เช่น AutoAlliance, Honda, GM และ BMW จึงเป็นการเพิ่มการแข่งขันของบริษัทรถยนต์ในประเทศ และสร้างแรงกดดันให้กลุ่มทุนไทยซึ่งในขณะนั้นเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในโรงงานประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่ของประเทศ

ภายหลังการลดค่าเงินบาทและเกิดภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจในปี 2540-41 จนยอดขายรถยนต์ในประเทศลดลงถึงร้อยละ 38.4 และ 60.3 ในช่วงดังกล่าว ทำให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้างต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไม่ว่าจะเป็นโรงงานประกอบรถยนต์ โรงงานชิ้นส่วน ตัวแทนจำหน่ายและดีลเลอร์ ธุรกิจระดับยนต์ ศูนย์บริการรถยนต์ บริษัทลีสซิ่ง สถาบันการเงิน ผู้นำเข้ารถยนต์ ผู้ส่งออก รวมถึงตลาดมือสอง<sup>28</sup> ในส่วนของโรงงานประกอบรถยนต์ ยอดขายที่ลดลงทำให้เกิดกำลังการผลิตส่วนเกินจำนวนมาก แต่ผลกระทบจากวิกฤตดังกล่าวรุนแรงไม่เท่ากัน โรงงานที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่าเพื่อนคือ Honda เนื่องจากมีกำลังการผลิตค่อนข้างน้อย และช่วยแก้ปัญหาเรื่องสินเชื่อให้ลูกค้าแทนสถาบันการเงินที่ต้องปิดตัวลง ส่วนโรงงานที่ได้รับผลกระทบปานกลางได้แก่โรงงานที่มีหุ้นส่วนรถยนต์ข้ามชาติให้การสนับสนุนและมีบริษัทลีสซิ่งเป็นของตนเอง เช่น Toyota, Isuzu และ MMC Sittipol ส่วนโรงงานที่ได้รับผลกระทบรุนแรงคือโรงงานที่มีกำลังการผลิตส่วนเกินจำนวนมากและต้องพึ่งการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศในสัดส่วนสูง ซึ่งมักเป็นโรงงานประกอบรถยนต์ค่ายยุโรป เช่น Thai-Swedish Assembly, YMC Assembly, Thonburi Manufacturing หรือโรงงานประกอบรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ตลาดหดตัวอย่างรุนแรงคือ Hino Motor รวมทั้งโรงงานที่กลุ่มทุนไทยเป็นเจ้าของและผู้บริหารคือ Siam Nissan & Motor และโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดเล็กบางราย เช่น Sukosol Mazda และ Siam VMC (จิรายุส, 2543)

<sup>28</sup> โดยเปรียบเทียบแล้ว กลุ่มรถจักรยานยนต์ได้รับผลกระทบจากวิกฤตทางเศรษฐกิจน้อยกว่ากลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ เนื่องจากมีฐานะทางการเงินค่อนข้างดีก่อนจะเกิดภาวะวิกฤต และชิ้นส่วนเกือบทั้งหมดมาจากโรงงานในประเทศ นอกจากนี้ การลดค่าเงินบาทช่วยให้การส่งออกเป็นไปได้ด้วยดี

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่เกิดขึ้นทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศเกิดปัญหาสภาพคล่อง ยอดขายหดตัวและปัญหาหนี้เสีย จึงต้องแก้ปัญหาเฉพาะหน้าด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังนี้ 1). โรงงานรถยนต์ส่วนใหญ่หยุดสายการผลิตชั่วคราวเพื่อระบายสต็อก และลดต้นทุนแรงงานโดยยกเลิกการทำงานล่วงเวลา ลดเวลาการทำงาน ลดเงินเดือน หรือแม้กระทั่งปลดพนักงานบางส่วน<sup>29</sup> (เช่น Siam VMC และ Volvo) และบางโรงงานถึงกับปิดกิจการลงถาวร เช่น โรงงาน Sukosol Mazda 2). ผู้ร่วมทุนต่างชาติในบริษัทร่วมทุนได้ช่วยเสริมสภาพคล่องโดยจัดหาเงินกู้ยืมต้นทุนต่ำ (เช่น กรณีตรีเพชร อีซูซุเซลส์) หรือเพิ่มทุนจดทะเบียน (เช่น กรณีโตโยต้าและฮอนด้า) ทำให้สัดส่วนผู้ถือหุ้นไทยลดลง และบริษัทแม่จากต่างประเทศเข้ามาบริหารงานเต็มตัว ส่วนผู้ผลิตไทยที่ไม่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติต้องปิดตัวลง หรือใช้ระยะเวลาในการฟื้นตัวนาน 3). บรรษัทรถยนต์ออกมาตรการกระตุ้นตลาดในประเทศ โดยการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่เมื่อภาวะเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว โดยเฉพาะรถปิกอัพและรถ PPV 4). การส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนไปตลาดต่างประเทศเพื่อแก้ปัญหาค่าต้นทุนการผลิตส่วนเกิน โดยบริษัทแม่ของผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติได้จัดสรรโควตาการส่งออกรถยนต์จากบริษัทแม่มายังโรงงานในไทยที่ได้เปลี่ยนทีมผู้บริหารและการถือครองหุ้นแล้ว หรือแม้กระทั่งปิดโรงงานขนาดเล็กในประเทศอื่นและย้ายฐานการผลิตมาไทยเพื่อใช้เป็นฐานส่งออกไปยังภูมิภาคใกล้เคียง

มาตรการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าข้างต้น ทำให้ภายหลังวิกฤตทางเศรษฐกิจ โรงงานประกอบรถยนต์เกือบทั้งหมดในไทยได้กลายเป็นกิจการของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติหรือมีบรรษัทข้ามชาติเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่โดยเด็ดขาด จะมียกเว้นก็เพียงไม่กี่โรงงาน เช่น YMC ของกลุ่มยูนครกิก โรงงานธนบุรีประกอบรถยนต์ของกลุ่มวิริยะพันธ์ โรงงานรถตัดแปลงของกลุ่มไทยรุ่ง เป็นต้น แม้ว่าโรงงานเหล่านี้จะยังมีทุนท้องถิ่นเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ แต่ก็จำเป็นต้องร่วมทุนหรือหาพันธมิตรที่เป็นบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติเพื่อความอยู่รอดในอนาคต หลังหมดสิ้นยุคคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศลง เช่น กลุ่มยูนครกิกได้ร่วมทุนกับ VW, Peugeot และ Citroen เพื่อผลิตรถยนต์ของค่ายดังกล่าวที่โรงงาน YMC ส่วนโรงงานธนบุรีประกอบรถยนต์ซึ่งรับจ้างประกอบรถยนต์ Mercedes Benz ก็ยังดำเนินธุรกิจต่อไปได้เนื่องจากกลุ่ม Daimler Chrysler ไม่ได้เข้ามาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของตนเอง

การปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้นหลังวิกฤตทางเศรษฐกิจ ทำให้ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ประกอบด้วยผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งส่วนใหญ่ผลิตชิ้นส่วนด้วย 14 ราย

<sup>29</sup> อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI มีการเลิกจ้างพนักงานจำนวน 9,426 คนในช่วงกรกฎาคม 2540-กรกฎาคม 2541

ผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหญ่ 28 ราย ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วน 4 ราย ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์รายใหญ่ 2 ราย ผู้ส่งออกรถยนต์ที่สำคัญมีจำนวน 6 รายคือ MMC Sittpol, AutoAlliance, GM, Toyota, Honda และ Isuzu ส่วนผู้ส่งออกรถจักรยานยนต์รายใหญ่คือ Thai Honda Manufacturing, Thai Suzuki Motor และ Kawasaki Motors ทั้ง 9 กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ดังกล่าวถือเป็นผู้ส่งออกหลักของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในปัจจุบันทั้งหมดเป็นทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ข้ามชาติ

#### 4.2 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ก่อนและหลังวิกฤตเศรษฐกิจ

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเริ่มพัฒนาขึ้นหลังการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในทศวรรษที่ 1960s เป็นต้นมา โดยในช่วงแรกผู้ผลิตรถยนต์จะนำเข้าชิ้นส่วน CKD มาผลิตเป็นรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศ แต่หลังจากที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศโดยเพิ่มอัตราส่วนชิ้นส่วนภาคบังคับเป็นลำดับขั้น ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เติบโตขึ้นอย่างชัดเจนตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 เป็นต้นมา การเติบโตของทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ช่วงต้นเป็นการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีเบื้องต้น ใช้เงินลงทุนไม่สูงเนื่องจากไม่ใช้เครื่องจักรราคาแพง อาศัยวงเงินเครดิตในกลุ่มชาวไทยเชื้อสายจีนหรือเงินทุนจากวงแชร์ เป็นต้น ก่อนที่ธุรกิจจะเติบโตขึ้นจนสามารถสะสมทุนและยกระดับการผลิตเป็น supplier ในระดับ 2<sup>nd</sup> Tier และ 1<sup>st</sup> Tier ในเวลาต่อมา บางส่วนได้ร่วมทุนกับบริษัทข้ามชาติหรือซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศจนเติบโตเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหญ่ และได้รวมกลุ่มกันเป็นชมรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของสภาอุตสาหกรรม แต่ยังคงอ่อนแอและตกอยู่ภายใต้การครอบงำของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

ในช่วงปลายทศวรรษที่ 1970 ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นทุนท้องถิ่นเริ่มเข้มแข็งขึ้นและแยกตัวออกมาเป็นสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (TAPMA) เพื่อความเป็นอิสระและเคลื่อนไหวผลักดันนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ที่แตกต่างออกไปจากท่าทีของผู้ผลิตรถยนต์ การเติบโตของทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์เป็นไปอย่างรวดเร็วในทศวรรษที่ 1980 หลังจากคำสั่งห้ามนำเข้ารถ CBU เพื่อแก้ปัญหาดุลการค้าในปี 1978 ตามมาด้วยการจำกัดรุ่นและแบบของรถที่ผลิตในประเทศรวมทั้งการเพิ่มอัตราส่วนชิ้นส่วนในประเทศที่ใช้บังคับเป็นลำดับขั้น ทำให้อัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มจากร้อยละ 25 ในปลายทศวรรษที่ 1970 เป็นร้อยละ 45 ในปี 1983

นอกจากการเติบโตของทุนท้องถิ่นแล้ว บริษัทข้ามชาติก็ได้เข้ามาลงทุนผลิตชิ้นส่วนในไทยจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นซึ่งตามผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่เข้ามาเพื่อครองส่วนแบ่งตลาดในอาเซียน การแข่งขันที่รุนแรงของผู้ผลิตรถยนต์ค่ายญี่ปุ่นด้วยกันเองทำให้เกิดแรง

กดดันให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในเครือข่าย Keiretsu ของตนเข้ามาลงทุนในชิ้นส่วนหลัก ๆ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดเรื่องการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ โดยประเทศไทยเป็นแหล่งลงทุนอันดับหนึ่งในอาเซียนของผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่น การลงทุนเพิ่มขึ้นอย่างมากของผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นในอาเซียนดังกล่าวทำให้การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเริ่มเติบโตขึ้นในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 จนกระทั่งในทศวรรษที่ 1990 การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ได้ทวีความสำคัญและเติบโตอย่างชัดเจนมากขึ้นเมื่อมีโครงการลดภาษีระหว่างชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศอาเซียนด้วยกันตามโครงการ BBC และ AICO ทำให้การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีมูลค่ากว่าสองพันล้านบาทในปี 1996 และกว่าสี่พันล้านบาทในปี 1997

การเติบโตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในช่วงสามทศวรรษ ทำให้ไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน และเกิดการรวมตัวเป็น cluster ของการผลิตชิ้นส่วนหลายประเภททั้งบริษัทไทย บริษัทร่วมทุน และบริษัทชิ้นส่วนข้ามชาติจากญี่ปุ่น ยุโรปและสหรัฐฯ ดังนี้ 1). ชิ้นส่วนตัวถัง มีสัดส่วนร้อยละ 15 ของจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งหมด โดยมีบริษัทท้องถิ่นขนาดใหญ่หลายรายที่เป็น OEM ซึ่งมีความสามารถในการแข่งขันระดับสากลเนื่องจากเริ่มมีการประหยัดเชิงขนาดเกิดขึ้น เช่น กลุ่ม Thai Summit 2). Window systems ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SME ท้องถิ่น 3) Internal trims ส่วนใหญ่เป็น SME ไทย แต่ก็มีผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างชาติลงทุนจำนวนหลายราย 4). External trim components เช่น กระจกและกันชน ส่วนใหญ่เป็น SME ไทย 5). Electrical power & distribution components มีผู้ผลิตท้องถิ่นและต่างชาติจำนวนมาก 6) ระบบแอร์ ส่วนใหญ่เป็น OEM ต่างชาติ 7). Lower Drive-train components ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนข้ามชาติ 8). ยางรถยนต์ เป็นรายการสินค้าส่งออกที่สำคัญในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ โดยโรงงานขนาดใหญ่จะเป็นการลงทุนของต่างชาติ 9). Steering system components ส่วนใหญ่เป็นการประกอบชิ้นส่วนที่นำเข้ามาโดยผู้ผลิตต่างชาติ 10). ระบบเบรก ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลาง นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนของต่างชาติ

ทางด้านผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นซึ่งโหมการลงทุนในอาเซียนจำนวนมากในทศวรรษที่ 1980 และ 1990 เพื่อหวังส่วนแบ่งตลาดที่กำลังเติบโตในอัตราสูง เมื่อเกิดภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจจึงได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง ดังนี้ 1). ผู้ผลิตชิ้นส่วนต้องเลื่อนการลงทุนซื้อเครื่องจักรและแผนการผลิตออกไป รวมทั้งระงับแผนถ่ายเทเทคโนโลยีให้กับบริษัทร่วมทุน เนื่องจากมีการเลื่อนการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ในช่วงปี 1997-98 ออกไป 2). ค่าเงินที่ลดลงทำให้ต้นทุนวัตถุดิบและชิ้นส่วนนำเข้าเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นหาทางลดต้นทุนการผลิต ซึ่งรวมถึงการหันมาใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในอาเซียนเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากบริษัทแม่ผู้ผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่นมียุทธศาสตร์การลงทุนระยะยาวในอาเซียน ดังนั้น ผู้ผลิตรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนของญี่ปุ่นจึงต้องการรักษาเครือข่ายการผลิต

ขึ้นส่วนในอาเซียนของตน ดังนี้ 1) บริษัทแม่ในญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือทางการเงินกับโรงงานลูกของตนในอาเซียน เช่น ผ่อนผันการชำระเงินกู้และเพิ่มทุนในบริษัทลูก 2) ส่งออกชิ้นส่วนจากอาเซียนไปยังโรงงานประกอบรถยนต์ในญี่ปุ่นหรือในประเทศที่สาม 3) ใช้ชิ้นส่วนท้องถิ่นมากขึ้นเพื่อลดต้นทุนการผลิตและเป็นการลดความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยน 4) บริษัทแม่ในญี่ปุ่นได้ย้ายฐานการผลิตชิ้นส่วนบางรายการจากญี่ปุ่นมายังอาเซียน หรือให้อาเซียนเข้าร่วมในกระบวนการผลิตรถยนต์บางรุ่น 5) แบ่งกำลังการผลิตระหว่างโรงงานของญี่ปุ่นในประเทศต่าง ๆ โดยให้ความสำคัญกับโรงงานในอาเซียนมากขึ้น (Mori, 1999)

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนท้องถิ่น การแก้ปัญหาที่มีความคล้ายคลึงกับการแก้ปัญหาของโรงงานประกอบรถยนต์ โดยส่วนใหญ่หันมาลดกำลังผลิต ลดจำนวนพนักงาน และหาผู้ร่วมทุนต่างชาติเพื่อแก้ปัญหาเงินทุนหมุนเวียน/ลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาเทคโนโลยี รวมทั้งเป็นการเพิ่มช่องทางสำหรับตลาดต่างประเทศ โดยบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนร้องขอต่อ BOI ในเดือนสิงหาคม 2540 เพื่ออนุญาตให้ต่างชาติเพิ่มสัดส่วนการถือครองหุ้นในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นการเพิ่มสภาพคล่อง แต่เนื่องจากผู้ร่วมทุนไทยไม่สามารถเพิ่มทุนของตนเองได้ในสัดส่วนเดียวกันกับผู้ร่วมทุนต่างชาติ ทำให้กิจการจำนวนมากตกอยู่ใต้การถือครองหุ้นใหญ่โดยต่างชาติ โดย EEPIC (2000) ประเมินว่าจากจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วน 1,200 รายก่อนช่วงวิกฤตฯ ผู้ผลิตชิ้นส่วนประมาณ 600 รายต้องปิดกิจการลงหรือถูกควมรวมโดยบริษัทต่างชาติ และในบรรดาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เหลือรอดประมาณ 700 ราย นั้น เหลือที่เป็นของคนไทยเองประมาณ 100 รายเท่านั้น ทางด้าน Kriengkrai and Takahashi (2002) ประเมินว่าในปี 1999 มีผู้ผลิตชิ้นส่วนคงเหลือประมาณ 700 รายเช่นกัน ประกอบด้วย OEM ประมาณ 200 รายซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจการของญี่ปุ่นและที่เหลืออีก 500 รายเป็น REM ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจการของคนไทย แต่สถาบันยานยนต์ประเมินว่าในปี 2001 มีผู้ผลิตชิ้นส่วนคงเหลือประมาณ 1,100 ราย ประกอบด้วย 1<sup>st</sup> Tier 709 รายซึ่งมีต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ 287 ราย ต่างชาติถือหุ้นส่วนน้อย 68 รายและกิจการของคนไทยเองจำนวน 354 ราย (Praphad, 2002)

แหล่งข้อมูลบางแห่งเชื่อว่าทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็น OEM และ 1<sup>st</sup> Tier อาจมีจำนวนแค่หลักสิบเท่านั้น โดยนายธนธร จิงรุ่งเรืองกิจ รองประธานบริหารบริษัทไทยซัมมิท ประเมินว่า ปัจจุบันผู้ผลิตชิ้นส่วนที่อยู่ในลำดับ 1<sup>st</sup> tier ที่เป็นของคนไทยมีอยู่ประมาณ 20-40 รายเท่านั้น (ประชาชาติธุรกิจ, 29 พ.ย. -1 ธ.ค. 2547) ส่วน US Foreign Commercial Service (2003) ประเมินว่าก่อนวิกฤตทางเศรษฐกิจ จำนวนโรงงานและบริษัทร่วมทุนของญี่ปุ่นมีสัดส่วนร้อยละ 59 ของผู้ผลิต OEM ทั้งหมด แต่หลังวิกฤตฯ สัดส่วนดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างมาก ผู้ประกอบการทั้งหมดลดลงจาก 1,600 บริษัทเหลือ 1,000 บริษัท และต่อมาบริษัท SME ได้เลิกกิจการอีก 120-150 บริษัท



นอกจากนี้ ในช่วงสามปีหลังวิกฤตฯ มีการอัดฉีดเงินทุนและเพิ่มทุนในกิจการร่วมทุนอีกประมาณ 30,000 ล้านบาท ทำให้ผู้ผลิตในระดับ 1<sup>st</sup> tier ที่เป็นของคนไทยเหลือเพียงร้อยละ 1 ของกิจการทั้งหมดเท่านั้น และผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยที่เหลือก็ลดระดับเป็นผู้ผลิตในระดับ 2<sup>nd</sup> tier หรือ 3<sup>rd</sup> tier เป็นส่วนใหญ่

งานศึกษาชิ้นนี้พบว่า กลุ่มทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ยังคงอยู่รอดมาจนถึงปัจจุบัน อาทิ กลุ่มไทยซัมมิท กลุ่มสิทธิผล กลุ่มสยามกลการ กลุ่มสมบุญณ์ กลุ่มยานภัณฑ์ กลุ่มไทยรุ่งยูเนี่ยน กลุ่มสามมิตรมอเตอร์ กลุ่ม ที.กรุงเทพ กลุ่ม KPN และกลุ่มกมลสุโกศล เป็นต้น ได้ใช้วิธีการต่าง ๆ เพื่อรักษากิจการของตนจนสามารถฟื้นตัวในยุคหลังวิกฤตฯ ดังนี้

- 1) ขายหุ้นในบริษัทย่อยและกิจการที่ไม่ใช่ core assets ของตนเอง โดยส่วนใหญ่เป็นการขายหุ้นในกิจการร่วมทุนกับต่างชาติ เพื่อระดมเงินทุนหมุนเวียนและปรับโครงสร้างหนี้ จากนั้นจึงมุ่งรักษากิจการหลักที่เป็นธุรกิจสร้างรายได้ให้กับบริษัท เช่น กรณีปูนซีเมนต์ไทยขายกิจการในสยามนาโวโลหะเพื่อรักษาธุรกิจในกลุ่มวัสดุก่อสร้างและเชื้อกระดาษ กลุ่มสมบุญณ์ขายหุ้นใหญ่ 9 บริษัทเพื่อรักษาธุรกิจผลิตเพลลาและสปริง หรือกลุ่มเจ้าของ โรงงานรถยนต์ที่ขายหุ้นใหญ่ของตนและหันมาทุ่มเทธุรกิจผลิตชิ้นส่วนแทน เช่น กลุ่มสิทธิผล และกลุ่มสยามกลการ เป็นต้น
- 2) หันมาร่วมทุนกับบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อเข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การผลิตระดับโลก จากเดิมที่มุ่งธุรกิจในประเทศเป็นหลัก เช่น กลุ่มไทยรุ่งซึ่งแต่เดิมเน้นผลิตรถตัดแปลงจากรถปิกอัพเพื่อขายผู้บริโภคในประเทศเป็นหลัก แต่ในยุคหลังวิกฤตเศรษฐกิจไทยรุ่งได้หันมาร่วมทุนกับบริษัทข้ามชาติเพื่อผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และรถตัดแปลงประเภทอื่น ๆ เพื่อรองรับการเติบโตในอนาคต
- 3) หลายบริษัทได้มุ่งขยายสินค้าส่งออกหรือเริ่มเข้าไปลงทุนในต่างประเทศเพื่อการเติบโตระยะยาว เช่น กลุ่มไทยซัมมิทกำลังขยายการลงทุนไปอินเดีย อินโดนีเซียและจีน กลุ่มสมบุญณ์และไทยรุ่งวางแผนส่งออกสินค้าไปต่างประเทศเพื่อใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี เป็นต้น
- 4) ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาหลายบริษัทของไทยได้หันมาตั้ง holding company เพื่อถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนต่าง ๆ และนำ holding company เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เป็นบริษัทมหาชนเพื่อระดมทุนหลังเศรษฐกิจฟื้นตัวแทนการกู้ยืมเงินแบบในอดีต โดยกลุ่มธุรกิจของตระกูลยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน holding company นั้น ๆ เช่น KPN Automotive (ตระกูลณรงค์เดช) ยานภัณฑ์ (ตระกูลพันธ์พานิชย์) Somboon Advance Technology (ตระกูลกิตะพานิชย์) ที กรุงเทพ (ตระกูลเดชไกรศรี) และบริษัท Thai Steel Cable (ตระกูลจุฬางกูร/พัฒนมะเลื่อง) ทำให้ปัจจุบันมีบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ถึง 18 บริษัท ซึ่งแตกต่างจากช่วงก่อนวิกฤตฯ ที่มีบริษัทในกลุ่มยานยนต์เข้าจดทะเบียนไม่ถึง 10 บริษัท ในอนาคตคาดว่าจะมีอีกหลายบริษัทที่จะเข้า

จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพิ่มเติมเพื่อระดมทุนขยายกิจการรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม ประกอบรถยนต์ เช่น กลุ่มสามมิตร เป็นต้น

5) ผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายสามารถพัฒนาสมรรถภาพการผลิตและการบริหารให้สูงขึ้นตามที่รู้จักกันว่า QCDEM (Quality Cost Delivery Engineering Management) ไม่ว่าจะเป็นด้านวิศวกรรมการผลิต คุณภาพของผลิตภัณฑ์ ต้นทุน ตลอดจนการส่งมอบสินค้าให้โรงงานรถยนต์ที่ต้องมีประสิทธิภาพ ทุกขั้นตอน รวมทั้งการนำเอาระบบ JIT (Just in Time) มาใช้มากขึ้น จนสามารถยกระดับมาตรฐานการผลิตได้ตาม ISO 9000, QS 9000 และ ISO 14000 เช่น กลุ่มไทยซัมมิท<sup>30</sup> หรือกลุ่มสิทธิผลที่มีการตั้งกลุ่มธุรกิจในสายวิจัยและพัฒนาเป็นการเฉพาะทำให้ขึ้นเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับแนวหน้าในหลายผลิตภัณฑ์

### สรุป

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญลำดับต้น ๆ ของประเทศ ทั้งในด้านมูลค่าการผลิต การส่งออกและการจ้างงาน อีกทั้งยังทวีความสำคัญขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่อยู่ในวัฏจักรของการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยในช่วงครึ่งแรกของทศวรรษที่ 1990 การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นผลมาจากการขยายตัวของอุปสงค์ในประเทศอันเนื่องมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว แต่เมื่อตลาดรถยนต์ในประเทศหดตัวจากภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ จึงเกิดการปรับโครงสร้างครั้งใหญ่ของอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยมีการควบรวมกิจการของผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน และนำไปสู่การปรับยุทธศาสตร์ขององค์กรธุรกิจ โดยมุ่งขยายตลาดส่งออกเพื่อทดแทนตลาดในประเทศที่หดตัวลง ดังนั้น นับแต่ปลายทศวรรษที่ ค.ศ.1990 เป็นต้นมา อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจึงเป็นการเติบโตบนพื้นฐานของตลาดส่งออกควบคู่ไปกับตลาดรถยนต์ในประเทศ เมื่อถึงกลางทศวรรษที่ ค.ศ.2000 อุตสาหกรรมรถยนต์ก็ได้ฟื้นตัวตัวเองมาเป็นอุตสาหกรรมส่งออกอย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นอุตสาหกรรมแห่งปัจจุบันและอนาคตของไทย แต่อุตสาหกรรมรถยนต์กลับเป็นอุตสาหกรรมที่ถูกครอบงำโดยทุนข้ามชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุนข้ามชาติจากญี่ปุ่น อาจกล่าวได้ว่ายุทธศาสตร์การลงทุนในเอเชียของญี่ปุ่นและกระแสโลกาภิวัตน์ในทศวรรษที่ 1980 และ 1990 ขับเคลื่อนให้เกิดการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วโลก จนนำไปสู่นโยบายการเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในช่วงนั้น ทำให้ไทยถูกกำหนดให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่

<sup>30</sup> ไทยซัมมิทเริ่มลงทุนในด้าน CAD & CAM และอุปกรณ์ทดสอบ/ออกแบบ ตลอดจนพัฒนาขีดความสามารถในด้าน process engineering capability มาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1990 ก่อนที่จะมีการย้ายฐานการผลิตของรถปีโก้ของค่ายต่าง ๆ มายังไทย และพัฒนาขีดความสามารถด้านวิศวกรรมอย่างต่อเนื่องทำให้เติบโตและพัฒนาอย่างรวดเร็วจนขึ้นเป็น OEM ให้กับผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติหลายบริษัท

ที่สุดในอาเซียน ต่อมาภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในช่วงปลายทศวรรษที่ 1990 ได้ทำหน้าที่เป็นปัจจัยเร่งให้ทุนต่างชาติเข้าครอบงำอุตสาหกรรมรถยนต์และเป็นการปูทางให้กับยุทธศาสตร์ใหม่ของญี่ปุ่นที่ต้องการใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกรถยนต์โดยเฉพาะรถปิกอัพ

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มต้นจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เพื่อทดแทนการนำเข้าในทศวรรษที่ ค.ศ.1960 ส่วนนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในทศวรรษที่ 1970 และ 1980 ตามด้วยนโยบายเปิดเสรีการลงทุนในทศวรรษที่ 1990 และการยกเลิกมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในทศวรรษที่ 2000 เพื่อให้เกิดการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศและเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วน หลังวิกฤตทางเศรษฐกิจ รัฐบาลไทยได้เปิดโอกาสให้ทุนข้ามชาติเข้าควบคุมกิจการท้องถิ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์จนนำไปสู่การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งใหญ่ในไทย นับแต่นั้นเป็นต้นมา นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้มุ่งส่งเสริมการลงทุนของบรรษัทข้ามชาติเพื่อให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออก ในสมัยรัฐบาลทักษิณฯ ได้กำหนดให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย 1 ใน 5 ของประเทศ และมีการผลักดันประเด็นทางด้านนโยบายใหม่ ๆ เช่น นโยบาย Eco Car การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต และนโยบายส่งเสริมการส่งออกโดยเฉพาะการจัดตั้งเขตการค้าเสรี

ในช่วงสี่ทศวรรษที่ผ่านมา บทบาทของหน่วยงาน/องค์กรต่าง ๆ ในด้านนโยบายทั้งของรัฐและเอกชนได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยบทบาทเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงอุตสาหกรรมที่ทรงอิทธิพลในทศวรรษที่ 1960-1980 เริ่มลดลงขณะที่เทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงการคลัง BOI และ สศช.เพิ่มมากขึ้นในช่วงปลายทศวรรษที่ 1980 และต้นทศวรรษที่ 1990 ต่อมาในทศวรรษที่ 2000 หน่วยงานอื่น ๆ เช่น กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร และกระทรวงพลังงาน ได้มีส่วนร่วมในกระบวนการทางนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วยเช่นกัน เนื่องจากมีประเด็นด้านนโยบายใหม่ ๆ เช่น การค้าเสรีและการประหยัดพลังงาน ในส่วนของภาคเอกชน นั้น TAPMA ซึ่งเป็นตัวแทนของกลุ่มทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนได้มีบทบาทสำคัญในการผลักดันนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศร่วมกับเทคโนโลยีสารสนเทศของกระทรวงอุตสาหกรรม ก่อนที่กระแสโลกาภิวัตน์จะทำให้บทบาทของทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติเพิ่มมากขึ้นอย่างมหาศาลในทศวรรษที่ 1990 และ 2000 จนทำให้ปัจจุบัน ประเด็นด้านนโยบายหลายเรื่องเป็นผลมาจากการผลักดันและแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติในไทย

การเติบโตของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนได้สร้างผู้ประกอบการท้องถิ่นจำนวนหลายพันรายในช่วงสามทศวรรษแรก โดยหลายกลุ่มธุรกิจใอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นกลุ่มทุนเก่าของประเทศที่เข้ามาลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์ร่วมกับผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติ

แต่หลายกลุ่มก็เป็นกลุ่มทุนใหม่ที่เติบโตในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจนกลายเป็นกลุ่มทุนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สำคัญของประเทศในเวลาต่อมา กลุ่มธุรกิจใอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์หลายรายได้ขยายธุรกิจไปยังอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานรถยนต์ของตน ขณะเดียวกันผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายรายก็ได้เติบโตขึ้นมาจากธุรกิจ SME โดยเริ่มจากการผลิตอะไหล่รถยนต์สำหรับตลาด REM และขยับขึ้นมาเป็นผู้ผลิต OEM ด้วยอานิสงส์ของนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในทศวรรษที่ 1970-1990

การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นเมื่อไทยหันมาเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยอนุญาตให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ และอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ตลอดจนยกเลิกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ดังนั้นเมื่อเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจในปี 1997-1998 สถานการณ์ดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยเร่งกระบวนการโลกาภิวัตน์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย จนทำให้กลุ่มทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์สูญเสียความเป็นเจ้าของในโรงงานประกอบรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนจำนวนมากต้องเลิกกิจการหรือขายหุ้นของตนให้กับผู้ร่วมทุนต่างชาติ

อย่างไรก็ตาม กลุ่มทุนท้องถิ่นบางรายได้ใช้วิธีการต่าง ๆ เพื่อความอยู่รอดและปรับกลยุทธ์การค้าเนินธุรกิจจนสามารถฟื้นตัวและขยายกิจการในช่วงทศวรรษที่ 2000 การปรับตัวของกลุ่มธุรกิจดังกล่าวมีหลายรูปแบบ เช่น ขายกิจการในบริษัทย่อยเพื่อนำเงินทุนมารักษาการเติบโตของบริษัทผลิตชิ้นส่วนหลัก การหาพันธมิตรจากบริษัทข้ามชาติและเข้าสู่เครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ การมุ่งส่งออกสินค้าและขยายธุรกิจในต่างประเทศเพื่อรักษาการเติบโตระยะยาว การมุ่งตลาด niche market แทนการผลิตแบบ mass production การพัฒนาขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีและวิศวกรรมการผลิตเพื่อขึ้นเป็น OEM ตลอดจนการยกระดับการบริหารจัดการให้เป็นสากลเพื่อสามารถระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ เป็นต้น ทำให้ปัจจุบัน อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ท้องถิ่นขนาดใหญ่ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนแล้วถึงเกือบ 20 บริษัท และกลุ่มทุนเหล่านี้บางกลุ่มกำลังเริ่มขยายธุรกิจไปยังต่างประเทศโดยเฉพาะอาเซียน จีนและอินเดียเพื่อยกระดับเป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระดับภูมิภาคในอนาคต

\*\*\*\*\*

## บรรณานุกรม

- Abdulsomad, Kamaruding. 2000. "Between National Development and Globalisation: The Automobile Industry in Malaysia and Thailand at the CrossRoads". Paper presented at the Conference on Globalisation & Democratic Developments in Asia, Lund, Sweden, 1820 May 2000.
- Altbach, Eric. 1998. "Weathering the Storm? Japan's Production Networks in Asia and the Regional Crisis. JEI Report No. 35, 18 September 1998, Japan Economic Institute.
- Chaiyuth Punyasavatsut and Nipon Poapongsakorn. 2003. "Thailand Strategy for Industrial Upgrading". In Ippei Yamazawa and Daisuke Hiratsuka, eds., ASEANJapan Competitive Strategy. Chiba: Institute of Developing Economies, JETRO.
- Chureerat Suwanvithaya. 2004. "The Thailand Automotive Institute in the New Decade". In Automotive Handbook and Directory 20032004. Bangkok: Society of Automotive Engineers—Thailand.
- Dollar, David and Mary HallwardDriemeier. 2000. "Crisis, Adjustment, and Reform in Thailand's Industrial Firms". The World Bank Research Observer, Vol. 15 (1), February.
- Doner, Richard and Ansil Ramsay. 2003 "The Challenges of Economic Upgrading in Liberalising Thailand". In States in the Global Economy: Bringing Domestic Institutions Back In, ed. Linda Weiss. Cambridge: Cambridge University Press.
- Doner, Richard. 1992 . "Politics and the Growth of Local Capital in Southeast Asia: Auto Industries in the Philippines and Thailand." In *Southeast Asian Capitalists*, ed. by Ruth McVey, pp. 191-218. Ithaca, New York: Southeast Asia Program, Cornell University
- EEPC. 2000. Report on Thailand Automotive and Parts Market. EEPC. Singapore.
- Freyssenet, Michel and Y. Lung. 2000. "Between Globalization and Regionalization: What is the Future of the Automobile Industry?" In John Humphrey, Yveline Lecler and Mario Salerno, eds., Global Strategies and Local Realities: The Auto Industry in Emerging Markets. London: Macmillan.
- Higashi, Shigeki. 2002. " Institutional Reform and Corporate Restructuring in Thailand: From Crisis to Recovery". In Ippei Yamazawa and Naoko Amakawa, eds., Development Strategies Toward the 21st Century: The Experiences and Perspectives of Developing Economies and Globalization. Chiba: Institute of Developing Economies, JETRO.

Hoshino, Taeko. 2002. "Firms in Developing Countries and Globalization". In Ippei Yamazawa and Naoko Amakawa, eds., *Development Strategies Toward the 21st Century: The Experiences and Perspectives of Developing Economies and Globalization*. Chiba: Institute of Developing Economies, JETRO.

Humphrey, John. 1999. "Globalisation and Supply Chain Networks: the Auto Industry in Brazil and India". In G. Gereffi, F. Palpacur and A. Parisotto, eds., *Global Production and Local Jobs*. Geneva: International Institute for Labour Studies.

Inoue, Ryuichiro, *Future Prospects of Supporting Industries in Thailand and Malaysia*

Ito, Keiko and Masaru Umemoto. 2004. "IntraIndustry Trade in the ASEAN Region: The Case of the Automotive Industry". Working Paper Series Vol. 200423, September. The International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyushu.

Iwasa, Y. 2000. "Case Study: Impact of the Crisis on the Automobile Industry in ASEAN and Outlook for the Future". In *Restoring East Asia's Dynamism*, ed.by Seiichi Masuyama, Donna Vandenbrink and Chia Siaw Yue. Singapore: ISEAS and Nomura Research Institute.

Kriengkrai Techakanont and Thamavit Terdudomtham. 2004. "Evolution of Interfirm Technology Transfer and Technological Capability Formation of Local Parts Firms in the Thai Automobile Industry". Working Paper Series Vol. 200419, September. The International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyushu.

Kriengkrai Techakanont and Yoshi Takahashi. 2004. *Globalization Strategies of Automobile Assemblers in Thailand and Adaptation of Local Parts Suppliers*. Bangkok.

Lecler, Yveline. 2001. "The Cluster Role in the Development of Thai Car Industry: Some Evidence from Case Studies". Paper presented at Gerpisa/Cokeas Workshop on The Changing Geography of the Automotive Systems, Bordeaux, 3031 March.

Masuyama, Seiichi. 2000. "The Role of Japan's Direct Investment in Restoring East Asia's Dynamism Focus on ASEAN". In *Restoring East Asia's Dynamism*, ed.by Seiichi Masuyama, Donna Vandenbrink and Chia Siaw Yue. Singapore: ISEAS and Nomura Research Institute.

Mori, Minako. 1999. "New trends in ASEAN Strategies of Japaneseaffiliated Automobile Parts Manufacturers: The Role of Exporting and priorities for the Future". RIM March, No. 43. Tokyo: Japan Research Institute.

Mori, Minako. 2002. "The New Strategies of Vehicle Assemblers in Thailand and the Response of Parts Manufacturers". Pacific Business and Industries Vol 2 (4). Tokyo: Center for Pacific Business Studies, Japan Research Institute.

Mori, Minako. 2002. The New Strategies of Vehicle Assemblers in Thailand and the Response of Parts Manufacturers. . Pacific Business and Industries Vol 2 (4).

Mori, Minako. 2003. "The Asian Automobile Market from a Buyers' Perspective: Japan's Experience and the Implications for Thailand and China". Pacific Business and Industries Vol 3 (11). Tokyo: Center for Pacific Business Studies, Japan Research Institute.

Masuyama, Seiichi. 2000. "The Role of Japan's Direct Investment in Restoring East Asia's Dynamism Focus on ASEAN". In Restoring East Asia's Dynamism, ed.by Seiichi Masuyama, Donna Vandenbrink and Chia Siaw Yue. Singapore: ISEAS and Nomura Research Institute.

Ninnart Chaithirapinyo. 2004. "Could Thailand Really Become Another Detroit?". In Automotive Handbook and Directory 20032004. Bangkok: Society of Automotive Engineers—Thailand.

Nipon Poaponsakorn and Chayanit Wangdee. 1997. "The Thailand Automotive Industry". Paper presented at a conference on the ASEAN Automotive Industry in the Emerging Economic Integration Environment: Corporate Strategies and Government Policies.

Office of Industrial Economics. 2002. Automotive Industry in Thailand. Bangkok: Ministry of Industry.

PECC. 2002. "The ASEAN Automotive Industry: Challenges and Prospects". Report Prepared for the APEC Automotive Dialogue. Singapore.

Praphad Phodhivorakhun. 2002. "Perspective of Thai Private Sector on Investment Incentives and Opportunities in Automobile Industries". Paper presented at the Thai Board of Investment Seminar, 26 August, Tokyo.

Shimokawa, Koichi. 2003. "New Strategies of the Japanese Automobile Industry: New Trends in Thailand and China". Paper presented at International Symposium on International Automobile Industry Research, 12 September, Hosei University, Tokyo.

Somphong Wanapha. 2002. "The Shifting Paradigm of FDI Policy and Promotion in Thailand". Global Forum on International Investment: Attracting Foreign Direct Investment for Development, Shanghai, 5-6 December 2002.

Supat Limpaporn. 2003. Speech on An Overview of Automobile Industry in Thailand, 26 February 2003.

Takayasu, Ken'ichi. 2002. "Global Expansion and Asia Strategies in the Vehicle Assembly Industry". Pacific Business and Industries Vol 2 (4).

Takeshima, Shingo. 2002. "The Thai Car Market: New Car Sales Are Expected to Reach 800,000 Units by 2010". Global Watch October Special Issue. Tokyo: UFJ Institute.

Takeshima, Shingo. 2003. "The Consumer Market in Thailand: The Middle Class Leads Its Growth". Tokyo: UFJ Institute.

Terry, Edith. 2002. How Asia Got Rich: Japan, China and the Asian Miracle. New York and London: M.E. Sharpe.

The Brooker Group. 2002. Thailand's Automotive Industry. Bangkok.

Umemoto, Masaru and Eric D. Ramstetter. 2004. "The Boom in Vehicle Exports from Thailand: Protection, Markets and Multinationals". Working Paper Series Vol. 200401, March. The International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyushu, Japan.

US & Foreign Commercial Service and US Department of State. 2003. Overview of Automotive Parts Industry. STATUSA Market Research Reports.

Vallop Tiasiri. 2002. "Can Thailand Maintain Its Competitive Edge?" Paper presented to the 2002 Automotive News Asia Pacific Congress, 23 May 2002.

Yongkiat Kitaphanich. 2004. "Thai Auto Parts Industry Development". In Automotive Handbook and Directory 2003-2004. Bangkok: Society of Automotive Engineers—Thailand.

Yoshiaki Muramatsu. 1997. "Automotive Industry Developments in Thailand During the Last Decade". Paper presented to the Asia Business Forum on Asian Automotive 1997 Conference, Royal Cliff Beach Hotel, 8 September, Pattaya.

กระทรวงอุตสาหกรรม 254 โครังการจัดทำข้อมูลอุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน (สาขายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์)

กาญจน์ พลจันทร์.2517. ผลิตภาพของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ.

ไกรยุทธ ธีรชาตินันท์ 2536. "แนวการจัดเก็บภาษีรถยนต์: กรอบวิเคราะห์และข้อวิจารณ์การลดภาษีรถยนต์" ในรังสรรค์ ชนะพรพันธุ์ (บรรณาธิการ) ภาษีรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์ เอกสารวิชาการหมายเลข 501 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรร่วมกับสถาบันนโยบายศึกษา. กรุงเทพฯ



จิตติมา คูปตานนท์. 2536. “การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีรถยนต์ผู้ครุฑบาลนายอานันท์ ปันยารชุน” ในรัฐสรณ์ ณะพรพันธ์ (บรรณาธิการ) ภาษีรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์ เอกสารวิชาการหมายเลข 501 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรร่วมกับสถาบันนโยบายศึกษา. กรุงเทพฯ.

จิรายุส บงกชมาศ. 2543. “การปรับตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยภายใต้ภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ”. วิทยานิพนธ์คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ.

บริษัทไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์จำกัด(มหาชน). 2539. รายงานประจำปี

พัชรี สีโรต. 2536. “การเมืองว่าด้วยการลงทุนของญี่ปุ่นและการกำหนดนโยบาย: วิเคราะห์อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย” ในรัฐสรณ์ ณะพรพันธ์ (บรรณาธิการ) ภาษีรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์ เอกสารวิชาการหมายเลข 501 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรร่วมกับสถาบันนโยบายศึกษา. กรุงเทพฯ .

พัชรี สีโรต 2540. รัฐไทยกับธุรกิจใอุตสาหกรรมยานยนต์ กรุงเทพฯ สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พันธิยา บรรจงชีพ. 2538. “มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทย กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ .

พิสิษฐ์ เจริญศิริวัฒน์ 2544. เครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นในอาเซียน วิทยานิพนธ์หลักสูตรเศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รัชณี วีรวัฒน์ยิ่งยง. 2539. “ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ.

เรืองศิลป์ พงษ์อร่าม. 2536. “ การวิเคราะห์นโยบายการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ใน ประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก. กรุงเทพฯ.

วสันต์ โพธิ์พิมพานนท์. 2537-2538. ธุรกิจรถยนต์กับผลประโยชน์ของประชาชน กรณีศึกษาตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เมอร์ซีเดสเบนซ์. วิทยานิพนธ์ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 7. กรุงเทพฯ.

สถาบันยานยนต์ 2545. โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ 2545-2549 กรุงเทพฯ : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สถาบันยานยนต์ 2547 โครงการจัดทำข้อมูลอุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (สาขายานยนต์และชิ้นส่วน) กรุงเทพฯ : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สถาบันยานยนต์ 2549. ร่างแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2549-2553

สมชาย พงษ์เพชร. 2538. การพัฒนาอุตสาหกรรมและธุรกิจรถยนต์ในอนาคต. วิทยานิพนธ์  
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 8. กรุงเทพฯ.

สมบูรณ์ ศิริประชัย. 2536. “ประสบการณ์ 30 ปี ของอุตสาหกรรมรถยนต์: ฝันที่ไม่เป็น  
จริง”. ในรัฐสรรค์ ฐนะพรพันธุ์ (บรรณาธิการ) ภาษีรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์ เอกสาร  
วิชาการหมายเลข 501 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรร่วมกับสถาบันนโยบายศึกษา.  
กรุงเทพฯ .

สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วน สมาคมอุตสาหกรรมไทยและสภาอุตสาหกรรมไทย ทำเนียบ  
อุตสาหกรรมยานยนต์ปี 2003-2004

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. 2538. ข้อเสนอโครงการส่งเสริมการส่งออกยานยนต์  
และชิ้นส่วนยานยนต์ 25392443. กรุงเทพฯ .

สำนักงานส่งเสริมการลงทุน. 2538. รายงานวิจัย โครงการศึกษาลู่ทางการลงทุน เพื่อพัฒนา  
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์. บริษัททีมคอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริ่งจำกัด และบริษัท ที ไอ เอส คอนซัล  
แตนต์ จำกัด

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอ สำนักงานส่งเสริมการลงทุน. 2532.  
การส่งเสริมการส่งออกผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนรถยนต์

สำเนา จุลกะรัตน์. 2529-2530. การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก.  
วิทยานิพนธ์ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 29. กรุงเทพฯ.

สุริยะ จีรุงเรืองกิจ . 2539. การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กับความมั่นคงของชาติ. วิทยานิพนธ์  
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 8. กรุงเทพฯ.

อัมพิกา ไกรฤทธิและคณะ. 2541. โครงการวิจัยการบริหารการเพิ่มผลผลิตในกลุ่ม  
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพื่ออนาคต. สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ

\*\*\*\*\*