

สถานการณ์อุตสาหกรรมที่อยู่ในข่ายของการศึกษา

เพื่อให้การเข้าใจในข้อมูลที่ใช่เป็นตัวอย่างของการวิจัยนี้ดียิ่งขึ้น ผู้เขียนได้นำเอาสถานการณ์สิ่งทอที่กำลังทรุดตัวลงมาศึกษาพิจารณาเปรียบเทียบกับสถานการณ์อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบันเพิ่มเติม

อุตสาหกรรมสิ่งทอในปัจจุบัน

สมาคมอุตสาหกรรมสิ่งทอแห่งประเทศไทย แจ้งว่าอุตสาหกรรมสิ่งทอกำลังเผชิญ กับวิกฤตการณ์ครั้งใหม่ ซึ่งอาจทำให้อุตสาหกรรมสิ่งทอไทยต้องอยู่ในภาวะวิกฤตยิ่งกว่าที่เคยประสบในปีที่ผ่านมา ปัจจุบันโรงงานและบริษัทใหญ่ ๆ เท่านั้นที่พอจะดำเนินการอยู่ได้ ถ้าวางการสิ่งทอยังคงอยู่ในภาวะขาดทุนต่อไปอีก ๒ ปี จะเป็นปัญหาหนักของประเทศไทยใน ๔ - ๕ เดือนที่ผ่านมาพอค่าที่มีทุนน้อย ต้องปิดกิจการหลบหนีเจ้าหนี้ ส่วนโรงงานที่มีกำไรอยู่ตัวแล้ว ที่ขาดทุนก็ขาดทุนเพิ่มขึ้น ขณะนี้ผู้ผลิตพยายามที่จะขายสินค้าออกต่างประเทศ โดยมุ่งไปที่แอฟริกา ตะวันออกกลาง แต่สู้ราคาผ้าจากไต้หวันและเกาหลีไม่ได้ ฉะนั้น โรงงานสิ่งทอของไทยจึงเลือกผลิตแต่สินค้าที่ประเทศอื่นผลิตไม่ได้ พอค้าไทยพยายามหาช่องทางแทรกในตลาดติดตื้อซื้อขายกับลูกค้าโดยตรงเพื่อตัดคนกลางระหว่างประเทศออก

ขณะนี้ราคาผ้ายตกต่ำ คาดกันว่าราคาผ้าในอนาคตไม่สู้ดี โรงงานทอผ้าจึงรอให้ราคาผ้ายตกต่ำสุดก่อนจึงค่อยซื้อ เวลานี้การขยายการผลิตจึงยังไม่มีตลาดซบเซามาก ภาวะสิ่งทอในปีนี้ตกต่ำยิ่งกว่าปี ๒๕๑๗ อันเป็นปีที่เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันทั่วโลก แต่โรงงานในขณะนั้นสามารถอยู่ได้เพราะเพิ่งผ่านพ้นภาวะสิ่งทอขายดีในปี

๒๕๑๖ มา สำหรับปี ๒๕๑๙ นี้ยังอยู่ในภาวะซบเซาค่อนข้างมากเนื่องจากปีก่อนวิกฤ ทำให้
บรรดาโรงงานทอผ้าอยู่ในภาวะที่ลำบากมากยิ่งขึ้น และต้องลดกำลังการผลิตต่อไปอีก^๑

ในรอบปี ๒๕๒๑ ที่ผ่านมา การคาดหมายว่าสิ่งทอจะผ่านพ้นจากความ
ซบเซาเข้าสู่ภาวะรุ่งเรืองอีกวาระหนึ่งนั้น ไม่ได้เป็นไปตามที่คาดไว้ จากความ
แปรปรวนของสภาพทั่วไปในหลายภาคพื้นของโลก การยึดเชื้อของภาวะซบเซาทาง
เศรษฐกิจ ภาวะเงินเฟ้อ ล้วนเป็นเหตุทำให้การแข่งขันของผลิตภัณฑ์สิ่งทอไม่ว่าจะ
เป็นภายในประเทศหรือระหว่างประเทศยิ่งทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
ภาวะที่อุตสาหกรรมสิ่งทอไทยมีผลผลิตตกอยู่ในตลาดเพิ่มสูงขึ้น ขณะเดียวกันต้นทุน
การผลิตก็เพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย ปกติประเทศไทยทำการผลิตสิ่งทอได้ประมาณ ๑,๑๐๐
ล้านตารางหลาต่อปี และขณะนี้สินค้าสิ่งทอคงเหลืออยู่ในตลาดถึง ๔๐๐ ล้าน
ตารางหลา^๒

เกี่ยวกับการส่งสินค้าสิ่งทอออกไปจำหน่ายต่างประเทศ แม้ว่าปริมาณการ
ส่งออกจะเพิ่มมากขึ้น (ดูตาราง ก) แต่เนื่องจากต้องแข่งขันกับประเทศผู้ผลิตอื่น ๆ
จึงจำเป็นต้องตัดราคาสินค้าให้ต่ำลง ราคาสินค้าสิ่งทอที่ขายได้จึงมีกำไรเพียงเล็กน้อย

ด้านการจำหน่ายผลิตภัณฑ์สิ่งทอภายในประเทศ ตามที่ทางการใช้มาตรการ
ควบคุมการนำเข้าพร้อมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าทำให้สามารถ
ป้องกันการทุ่มตลาดสินค้าจากไต้หวันและเกาหลีได้ แต่เนื่องจากเศรษฐกิจภายใน

^๑ ธนาคารศรีนคร, ข่าวเศรษฐกิจ, ปีที่ ๒ เล่มที่ ๑๘ (กันยายน ๒๕๒๑) :

^๒ ธนาคารกสิกรไทย, สรุปข่าวธุรกิจ, ๑๕ - ๓๐ (มิถุนายน ๒๕๒๑) : ๖.

ตาราง ก. ผลิตภัณฑ์สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูปส่งออก

ประเภท	มีค.-มีย.๒๐	มีค.-มีย.๒๑	อัตราเปลี่ยนแปลง ร้อยละ
ฝ้าย			
ปริมาณ (ตัน)	๖.๕	—	—
มูลค่า (พันบาท)	๖๖	—	—
เส้นใยประดิษฐ์			
ปริมาณ	๑,๕๘๖.๘	—	—
มูลค่า	๓๕,๘๑๓	—	—
ค้ายฝ้าย			
ปริมาณ	๔๒๔	๑๓๓	๑๓๕.๕
มูลค่า	๒๔,๖๒๘	๑๔,๓๘๑	๓๑.๓
ค้ายใยประดิษฐ์			
ปริมาณ	๓,๑๑๐	๔,๘๑๕	๕๓.๓
มูลค่า	๒๐๖,๕๘๘	๑๕๖,๖๓๕	๖๒.๑
ผ้าฝ้าย			
ปริมาณ	๖๑๐,๖๕๕	๕๔๘,๒๔๓	๙.๓
มูลค่า	๔๕๖,๑๔๕	๔๖๑,๓๖๕	๓.๕
ผ้าใยประดิษฐ์			
ปริมาณ	๓๘๔,๑๘๕	๖๑๕,๘๒๑	๖๓.๓
มูลค่า	๕๕๓,๑๔๘	๘๒๑,๒๑๕	๓๒.๓
เสื้อผ้าสำเร็จรูป			
ปริมาณ	๑๕,๔๕๕	๒๑,๘๓๕	๓๐.๕
มูลค่า	๓๓๔,๑๔๐	๖๘๒,๓๕๖	๓๐.๕
	๒,๑๕๔,๘๓๒	๑,๓๓๖,๓๕๒	๑๘.๓

ประเทศยังไม่เอื้ออำนวยการผลิตอุตสาหกรรมสิ่งทอจึงยังไม่แจ่มใสนัก °

สถานการณ์สิ่งทอ ปี ๒๕๒๑ ตั้งอยู่ในภาวะลำบาก เช่น ๒ ปีที่ผ่านมา ปริมาณที่ผลิตในประเทศก็ล้มส่วตก ไม่อาจส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ เพราะถูกจำกัดโควตานำเข้า ขณะนี้แม้จะมีข่าวการส่งสิ่งทอออกนอกคึกคักกว่าปีที่แล้วมา แต่เมื่อดูโดยส่วนรวมทั้งปี สิ่งทอไทยยังอยู่ในภาวะวิกฤติ เจ้าของกิจการทุกแห่งต้องประคับประคองกิจการตัวเอง ทั้งนี้ของธนาคารที่มีต่อกิจการสิ่งทอในประเทศทั้งหมดในขณะนี้มียูเก็บบ ๑ หมื่นล้านบาท ๒ เป็นการปล่อยสินเชื่อให้กับอุตสาหกรรมสิ่งทอที่สูงมากกว่าสถาบันเงินทุนอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ได้มีการเจรจาเรียกร้องโควตานำเข้ากับประเทศคู่ค้าอย่างจริงจัง และเปิดการเจรจาขายสินค้าให้กับกลุ่มประเทศสังคมนิยมอินโดจีนอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะมีส่วนช่วยผ่อนคลายวิกฤติการณ์สิ่งทอที่กำลังเกิดขึ้นในขณะนี้ไปได้บ้าง

ในช่วงเดือนสุดท้ายของปี ๒๕๒๐ ภาวะสิ่งทอกระเตื้องขึ้นบ้าง มีการสั่งซื้อจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น เชื่อว่าในปี ๒๕๒๑ อุตสาหกรรมสิ่งทอไทยจะเริ่มฟื้นตัว ทางคานสมาคมอุตสาหกรรมสิ่งทอไทยได้เตรียมเสนอให้รัฐบาลแก้ไขเรื่องการเก็บภาษีซ้ำซ้อน เพราะปัจจุบันอุตสาหกรรมสิ่งทอต้องเสียภาษีการประกอบกิจการบนค่าย การทอผ้า การย้อม และภาษีจากการพิมพ์ผ้า ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง ประกอบการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปที่สามารถผลิตได้ในประเทศอย่างเพียงพอแล้ว เช่น ผ้าไหม ได้รับความกระทบกระเทือนจากการนำเข้ามาก ในปี ๒๕๒๐ มีการนำเข้า

° ธนาคารศรีนคร, ข่าวเศรษฐกิจ, ปีที่ ๒ ฉบับที่ ๑๘ (กันยายน ๒๕๒๐) : ๑๘,

๒ หนวยวิจัยเศรษฐกิจ ธนาคารศรีนคร, ข่าวเศรษฐกิจ, ปีที่ ๓ เล่มที่ ๒๑ (มกราคม ๒๕๒๑) : ๑๗.

กาวพันล้านบาท

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และผลิตอเนกประสงค์ปัจจุบัน

ในปี ๒๕๑๘ มีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวง อุตสาหกรรม ๑๘ โรงงาน มีกำลังผลิตร่วมกันทั้งสิ้น ๒๕๕ คันต่อวัน ในปี ๒๕๑๘ สามารถผลิตรถยนต์หนึ่ง รถยนต์บรรทุกได้ประมาณ ๓๑,๘๐๕ คัน มากกว่าปี ๒๕๑๗ ซึ่งผลิตได้ ๒๖,๕๓๕ คัน หรือผลิตได้เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๑ เป็นรถยนต์หนึ่ง ๒๑,๐๑๕ คัน และรถบรรทุก ๑๐,๘๐๐ คัน ปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นเนื่องจากความอ่อนตัวของปัญหาการคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสิ่งจูงใจสำคัญ

การส่งเสริมจากรัฐบาล : ได้มีประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ ลงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๑๗ โดยให้โรงงาน อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่เปิดดำเนินการอยู่แล้วและที่จะเปิดใหม่ต้องใช้ส่วน ประกอบและอุปกรณ์ซึ่งผลิตในประเทศ (local content) เป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า ๒๕ % ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด สำหรับรถยนต์ รถบรรทุก และ รถโดยสาร (มูลค่าร้อยละ ๒๕ นี้ไม่รวมมูลค่าของตัวถัง)

นอกจากนี้เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ รัฐบาล ได้ใช้มาตรการกีดกันภาษีขาเข้าเป็นเครื่องมือสะกิดกั้นการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามา ปัจจุบันรถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศประเภทรถยนต์หนึ่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่ หนึ่งไม่เกิน ๑๐ ที่นั่ง จะต้องเสียอากรขาเข้าร้อยละ ๘๐ และภาษีการค้าร้อยละ ๓๐ สำหรับรถบรรทุกชนิดแวนและจี๊ปเสียอากรขาเข้าร้อยละ ๖๐ ภาษีการค้า

เรื่องเดียวกัน.

ร้อยละ ๓๐ และกระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศห้ามการนำรถยนต์ที่ใช้แล้วจากต่างประเทศเข้ามาตั้งแต่วันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๑๘ เป็นต้นไป

นโยบายของรัฐบาลยังคงได้ลดอัตราภาษีอากรขาเข้าและภาษีการค้าแก่รถยนต์ที่นำเข้ามาประกอบในประเทศอย่างมาก การนำรถยนต์ในรูปของโครงรถเข้าทำให้ผู้ผลิตสามารถจำหน่ายและลดค่าใช้จ่ายด้านภาษีขาเข้าลงได้ เพราะต่ำกว่าที่เรียกเก็บจากรยนต์สำเร็จรูปมาก ดังตารางข้างล่างนี้

อัตราอากรขาเข้าและภาษีการค้าของ รถยนต์สำเร็จรูปกับโครงรถที่นำเข้า

รถยนต์ที่นำเข้า	อากรขาเข้า (ร้อยละของราคา)	ภาษีการค้า (ร้อยละของราคา)
รถยนต์นั่ง ประกอบในประเทศ สำเร็จรูป	๕๐ ๘๐	๑๐.๕ ๒๐
รถยนต์บรรทุก ประกอบในประเทศ สำเร็จรูป	๓๐ ๕๐	๑๐.๕ ๗
รถบรรทุกชนิดแวน และปิคอัพ ประกอบในประเทศ สำเร็จรูป	๕๐ ๒๐	๑๐.๕ ๓๐
โครงรถที่มีเครื่องยนต์ ติดตั้ง ประกอบในประเทศ สำเร็จรูป	๑๐ ๒๐	๑๐.๕ ๗

ที่มา : รายงานเศรษฐกิจรายเดือน ธนาคารแห่งประเทศไทย.

การถาวรรถยนต์ภายในประเทศ : ในปี ๒๕๑๔ การสั่งซื้อรถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศมีจำนวน ๔๖,๑๓๘ คัน มูลค่าประมาณ ๒,๑๑๕ ล้านบาท มากกว่าปี ๒๕๑๖ และปี ๒๕๑๗ ร้อยละ ๘ และร้อยละ ๑๔ ตามลำดับ แยกเป็นรถยนต์นั่ง ๓,๘๒๗ คัน มูลค่า ๓๑๔ ล้านบาท และรถยนต์ใช้ในการพาณิชย์ ๓๗,๓๑๒ คัน มูลค่า ๑,๖๘๕ ล้านบาท นอกจากนี้การนำโครงรถเข้ามาเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบ ในโรงงานประกอบรถยนต์ มีจำนวนประมาณ ปีละ ๘,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ คัน มูลค่าประมาณ ๖๐๐ - ๗๐๐ ล้านบาท ส่วนใหญ่นำเข้าจากญี่ปุ่นซึ่งมีถึง ๗๕ % เยอรมันตะวันตก ๑๘ % และอังกฤษ ๑๒ %

สำหรับการใช้รถยนต์ทุกชนิดในประเทศ ปรากฏว่า มีปริมาณเพิ่มขึ้น ปีละ ๒๐,๐๐๐ - ๓๐,๐๐๐ คัน แยกเป็นรถยนต์นั่ง ร้อยละ ๔๓ รถยนต์ใช้งาน และบรรทุก ร้อยละ ๕๗ ในจำนวนนี้เป็นรถยนต์ที่ประกอบเองในประเทศร้อยละ ๓๘ และที่เหลือเป็นรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้า

ในปี ๒๕๑๘ สถานการณ์การจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศมีแนวโน้มขยายตัวขึ้นมากตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นเป็นลำดับ การลงทุนในการขนส่งมวลชนได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะความต้องการใช้รถโดยสารขนาดเล็กเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้บริษัทรถยนต์ในประเทศรายใหญ่ เช่น บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทสยามกลการ จำกัด หันมาผลิตรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กป้อนตลาดมากขึ้น

สถิติการจำหน่ายรถยนต์ทุกชนิดในปี ๒๕๑๘ มีจำนวน ๘๒,๒๐๔ คัน เป็นรถที่ผลิตจากญี่ปุ่น ๗๒,๒๐๓ คัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๗ ของทั้งหมด และรถที่ผลิตจากบริษัทโตโยต้าและนิสสันขายได้รวมกันเกือบครึ่งหนึ่งของจำนวนรถยนต์ทั้งหมด สำหรับสถิติการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศถึงเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๒๐ มียอดรวม ๗,๕๑๖ คัน เทียบกับยอดรายได้ปีก่อนในเดือนเดียวกันซึ่งขายได้เพียง



๒,๘๒๘ คัน คิดเป็นยอดขายที่สูงขึ้นร้อยละ ๑๗ ทั้งนี้ร้อยละ ๘๗ ของจำนวน
กึ่งกลาง เป็นรถยนต์ญี่ปุ่น และแม้ว่าน้ำมันจะมีราคาสูงขึ้นแต่สถิติการขายรถยนต์
ในประเทศไทยไม่ลดลง โดยเฉลี่ยแล้วในปีนี้จะขายเกินละ ๗,๒๐๐ คัน เทียบ
กับปีก่อน ซึ่งมีการจำหน่ายเกินละ ๖,๘๕๐ คันแล้ว

อุตสาหกรรมอหฺลยรถยนต์

รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมประเภทนี้ จึงกำหนดให้
ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน นอกจากนี้ยังมีนโยบาย
ให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศยอมรับและใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศด้วย
ทุกวันนี้โรงงานผลิตอหฺลยรถยนต์ในประเทศไทย สามารถผลิตชิ้นส่วนประกอบสำคัญ
หลายชิ้นของรถยนต์ทั้งประเภทรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก และรถโดยสารได้แล้ว
โดยมีคุณภาพและราคาพอสมควร บางชิ้นมีคุณภาพสูงได้มาตรฐานทัดเทียมกับของ
ต่างประเทศที่เป็นต้นแบบ แต่มีราคาค่าของที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศมาก การ
ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นี้ส่วนใหญ่ผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม
ได้มีบริษัทใหญ่ ๆ หลายบริษัททำการผลิตเพื่อส่งออกด้วย ชิ้นส่วนที่ส่งออกไปจำหน่าย
ต่างประเทศ ได้แก่ โชกอัพ คลัช หม้อน้ำ ล้อรถ และเครื่องทำความเย็น
รถยนต์ ซึ่งมูลค่าส่งออกรวมทั้งสิ้นในปี ๒๕๑๘ ตกประมาณ ๒๐ ล้านบาท

พรมณี อิศรพงศ์ไพศาล, "อุตสาหกรรมอหฺลยรถยนต์ในประเทศไทย",
วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ ปีที่ ๕ เล่มที่ ๒ (กุมภาพันธ์ ๒๕๒๐): ๘๕.

หลังจากที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้วางนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรม
รถยนต์ โดยได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยต้องใช้ส่วนประกอบ
ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ในอัตราร้อยละ ๑๐ (สำหรับแอสซีส์ที่มีเครื่องยนต์สี่สูบ)
หรือร้อยละ ๒๐ (สำหรับแอสซีส์ที่มีเครื่องยนต์สี่สูบพร้อมด้วยกระจกหน้า) และร้อย
ละ ๒๕ (สำหรับรถยนต์ทุกชนิดของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด) ตั้งแต่
วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๑๕ มาแล้วนั้น ปรากฏว่าโรงงานเกือบทุกแห่งสามารถปฏิบัติ
ได้ แม้จะมีปัญหาการได้เปรียบเสียเปรียบในระหว่างผู้ผลิตด้วยกันอยู่บ้างก็ตาม ก็
ยังนับว่านโยบายดังกล่าวได้ช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตอู่รถยนต์ภายในประเทศ
ได้มีขึ้นน้อย อย่างไรก็ตาม ใน กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑ กระทรวงอุตสาหกรรมมีประกาศ
ห้ามโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศขยายกิจการหรือตั้งโรงงานเพิ่ม เพื่อเป็น
มาตรการสำรองของรัฐบาลกับเอกชนที่จะมาขอจดทะเบียนลงทุนใหม่ ทั้งนี้เพื่อ
จะกำหนดให้มีการใช้ส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศเพิ่มขึ้น ^๒

พรณี อิศรพงศ์ไพศาล, "อุตสาหกรรมอู่รถยนต์ในประเทศไทย,
วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ ปีที่ ๕ เล่มที่ ๒ (กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑) : ๕๑.

^๒ สยามจกหมายเหตุ, ปีที่ ๓ ฉบับที่ ๘ ๑๓ - ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๑) :