

บทที่ 5

ปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาผลของการพัฒนาที่ผ่านๆ มา เปรียบเทียบกับการลงทุนของรัฐบาล ในการคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้า และเป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศในด้านต่างๆ แล้วจะเห็นได้ว่า รัฐบาลได้ลงทุนในด้านให้การคุ้มครองไปในอัตราสูงมาก ทั้งการให้สิทธิประโยชน์ในด้านภาษีอากรขาเข้าของวัตถุดิบ ส่วนประกอบ และอุปทานในการประกอบรถยนต์ ภาษีอากรขาเข้าของเครื่องจักร การยกเว้นภาษีรายได้ การคุ้มครองในด้านอื่นๆ แต่ปรากฏว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศไทยให้ผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจน้อยกว่าที่ควร และไม่เป็นที่น่าพอใจ ขนาดของตลาดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีขนาดเล็กลงตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการที่เพิ่มขึ้นในขณะที่ตลาดของรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าได้เพิ่มขึ้น จึงกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศให้ผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจยังไม่เป็นที่น่าพอใจ ไม่ว่าเราจะพิจารณาด้านขนาดของตลาดรถยนต์ในประเทศไทยก็ดี ระดับการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศก็ดี การชักจูงให้เกิดอุตสาหกรรมอื่นๆ ตามมากก็ดี การเพิ่มแหล่งงานให้คนมีภาระว่างทำงานก็ดี ตลอดจนความหวังของรัฐบาลที่จะใช้บรรลุมูลค่าส่งออกในการช่วยดุลการค้า ตลอดจนทำให้ดุลการชำระเงินของประเทศดีขึ้นนั้น ไม่ค่อยมีผล ทั้งนี้เพราะ

1. ตลาดภายในประเทศมีขนาดเล็ก สาเหตุประการแรกคือ รถยนต์ภายในประเทศมีราคาแพง เพราะอัตราภาษีอากรสำหรับอะไหล่รถยนต์นำเข้าค่อนข้างสูง เป็นเหตุให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่าต่างประเทศดังกล่าวนำแล้ว สาเหตุประการต่อมาคือประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม ตามทฤษฎีแล้ว สาขาเกษตรมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับสาขาอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาขาอุตสาหกรรมในฐานะที่เป็นตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์ นอกจากนี้สาขาเกษตรยังเป็นแหล่งทำมาหากินเลี้ยงชีพและที่มาของรายได้ประชากร⁷¹ เนื่องจากพลเมืองไทยมากกว่าร้อยละ 80 มีอาชีพอยู่ในเศรษฐกิจสาขาเกษตร เป็นแหล่งผลิตอาหารเลี้ยงประชากรและสาขาเกษตรยังเป็นแหล่งผลิตสินค้าออกที่สำคัญสำหรับแสวงหาเงินตราต่างประเทศชดเชยการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงิน

⁷¹ วิจิตรวงศ์ ณ ป้อมเพชร์ เศรษฐกิจอุตสาหกรรม, ความสัมพันธ์ระหว่างพัฒนาการเกษตรกับพัฒนาการอุตสาหกรรม, พระนคร ประชาชนการพิมพ์ หน้า 141

ระหว่างประเทศของไทย แต่กรณีประเทศไทยจะเห็นว่าสาขาเกษตรมีได้ช่วยสนับสนุนส่งเสริมในการเป็นตลาดให้แก่สาขาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ประเภทรถยนต์ กล่าวคือประชากรของไทยทั้งหมดประมาณ 40 ล้านคน เป็นเกษตรกรประมาณ 32 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 80 ของประชากรทั้งหมดโดยทั่วไป เกษตรกรมีฐานะยากจน ก็จะเห็นได้จากผลของการสำรวจรายได้เกษตรกรต่อครัวเรือนของกองเศรษฐกิจการเกษตรปี 2496 รายได้สุทธิของเกษตรกรต่อครัวเรือนเท่ากับ 1,485 บาทต่อปี สำหรับการสำรวจใหม่ปี 2512-2513 ตัวเลขรายได้สุทธิเท่ากับ 1,438 บาท⁷² ตัวเลขดังกล่าวนี้อาจคลาดเคลื่อนบ้าง เพราะเป็นการสำรวจบางกลุ่ม บางท้องที่ แต่อย่างไรก็ตามได้แสดงให้เห็นแนวโน้มเชิงได้ชัดเจกว่า รายได้สุทธิของเกษตรกรไทยในระยะ 10-20 ปีที่ผ่านมาไม่สูงขึ้นเลย นอกจากนี้การสำรวจปี 2514⁷³ พบว่าครัวเรือนที่มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 1,800 บาท ในเขตเทศบาลทั่วราชอาณาจักร สำหรับภาคเหนือมีร้อยละ 84 ภาคใต้อ้อยละ 78 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีร้อยละ 74 ภาคกลางร้อยละ 66 และนครหลวงกรุงเทพฯ อ้อยละ 57 เกษตรส่วนใหญ่มีรายได้น้อยและมีภาระในการเลี้ยงดูเด็กมากเกินไปกำลังความสามารถ จึงให้เด็กออกจากโรงเรียนมาช่วยประกอบอาชีพช่วยเหลือครอบครัวก่อนวัยอันสมควร และไม่เห็นคุณค่าการให้การศึกษาแก่บุตร⁷⁴ การที่ฐานะของเกษตรกรซึ่งเป็นกระดูกสันหลังของชาติมีฐานะตกต่ำเช่นนี้ และการกระจายรายได้ในประเทศยังมีความเหลื่อมล้ำไม่เท่าเทียมกันมากระหว่างเมืองหลวงและชนบท อันอาจข้อส่วนรวมหรืออุปสงค์รวม (aggregate demand) ของระบบเศรษฐกิจต่ำ นอกจากปริมาณความต้องการของตลาดรถยนต์ภายในประเทศต่ำปัจจุบันตลาดรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศยิ่งแคบลงไปอีก ทั้งนี้เพราะมีรถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันต่างๆ ที่มีพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน เพื่อกิจการอุตสาหกรรมออกมาให้บริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศได้สิทธิพิเศษในการนำส่วนประกอบอุปกรณ์บางส่วนเข้ามาประกอบในประเทศก็ตาม แต่ยังไม่ปรากฏว่ามีกำลังรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาเป็นจำนวนมาก รถยนต์ที่ประกอบในประเทศมีเพียง 1/3 ของรถยนต์ทั้งหมดในตลาด 2/3 เป็นรถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ

⁷² นโยบายพัฒนาการเกษตรกรของคณะปฏิวัติ สมัยจอมพลถนอมกิติขจร พ.ศ. 2515 สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีน หน้า 36

⁷³ สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีน รายงานจากการสำรวจทัศนคติของครัวเรือนที่มีรายได้น้อย พ.ศ. 2514 ในเขตเทศบาลทั่วราชอาณาจักร หน้า 8

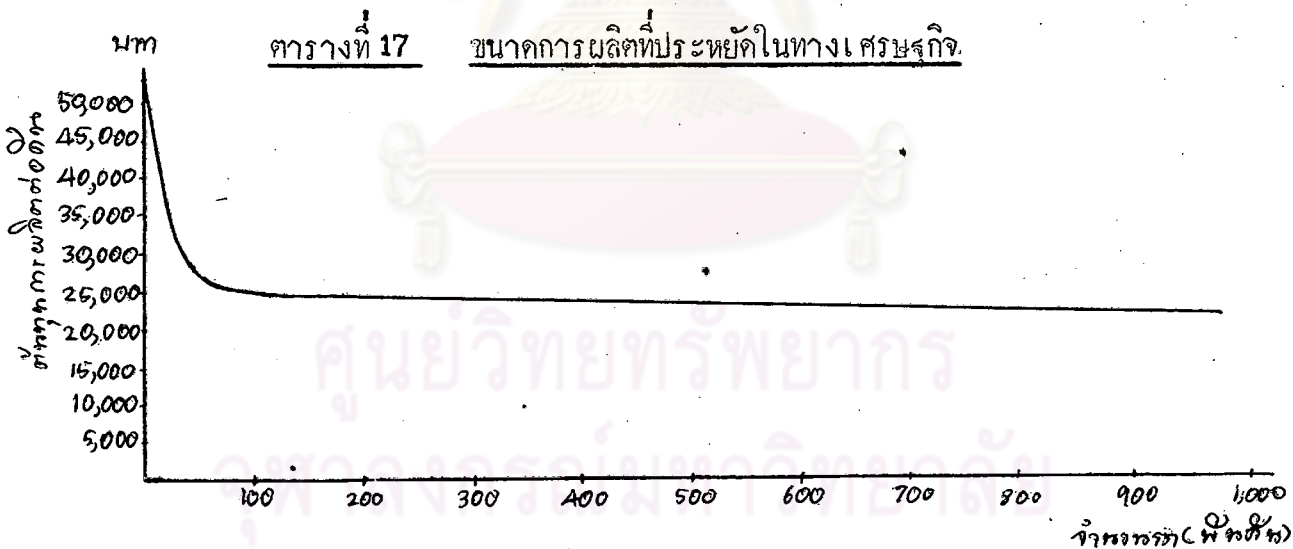
สภาพพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ Ibid หน้า 21

⁷⁴ สภาพพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ Ibid หน้า 21



2. การผลิตมีขนาดเล็ก (Small Scale Production) อันเป็นผลสืบ

เนื่องจากสาเหตุข้อแรก และประกอบกับรัฐบาลได้ดำเนินการให้ตลาด ไปตั้งแคตตัน เกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในการที่ยอมให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นจำนวนมากถึง 13 ราย โดยมีได้ศึกษาปัญหาให้ละเอียดรอบคอบและการไม่ประสานงานกันนี้ในระหว่างหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ขาดการศึกษาสภาพและขนาดตลาดในประเทศอย่างละเอียดเพียงพอ ขนาดการผลิตรถยนต์ในประเทศของแต่ละโรงงานจำกัด ทำให้ไม่สามารถจะผลิตในขนาดที่จะประหยัดในทางเศรษฐกิจได้ (economy of scale) แต่ละบริษัทยังผลิตรถยนต์หลายแบบ ทำให้ขนาดการผลิตของแต่ละบริษัทอยู่ในจำนวนน้อยมาก อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีสูง มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความก้าวหน้าอยู่เสมอ และขณะเดียวกันก็ต้องการปริมาณการผลิตที่เรียกว่า "Mass Production"⁷⁵ จึงจะคุ้มกับการลงทุน จากการศึกษาการผลิตรถยนต์ในประเทศพัฒนาพอจะยึดถือเป็นหลักได้ว่า การลงทุนผลิตรถยนต์ผลิตต่อผลิตต่อรถยนต์แบบเดียวออกสู่ตลาดได้อย่างน้อยปีละ 100,000 คัน จึงจะคุ้มกับต้นทุนและสามารถดำเนินการต่อไปได้ทั้งแผนภาพต่อไปนี้



Source : George Maxcy and numbrey Siberston , The Motor Industry Cambridge Studies in Industry (London: George Allen and Urwin, Ltd, 1959) p. 94.

⁷⁵ วิจิตรวงศ์ ณ ป้อมเพชร นโยบายเศรษฐกิจชอคิดและการวิเคราะห์บทบาทความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์, พระนคร โรงพิมพ์ประชาชน 2516 หน้า 473

ยกตัวอย่างเช่น จากตารางแสดงต้นทุนเฉลี่ยระยะยาว (long run average cost) ของผู้ผลิตแห่งหนึ่งในประเทศอังกฤษในระหว่าง ค.ศ. 1950 ซึ่งต้นทุนการผลิตเฉลี่ยต่อหน่วยจะไม่คุ้มการผลิตจนกระทั่งบริษัทสามารถผลิตรถยนต์ในจำนวนที่เหมาะสมถึง 200,000 คันต่อปีแล้วจึงจะมีกำไร Russell Martin Moore⁷⁶ ทำการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาโดยเลือกศึกษากรณีของประเทศ อาร์เจนตินา พบว่าการผลิตรถยนต์ทำให้ต้นทุนต่ำที่สุดนั้นของผลิตอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 220,000 คันต่อปี ประเภทของรถที่เป็นที่นิยมอย่างกว้างขวางในอาร์เจนตินาคือ รถขนาดน้ำหนัก 1,000 กิโลกรัม และมีกำลังจุประมาณ 1,300 ซีซี แต่ในปีที่เขาค้นคว้าวิจัย ค.ศ. 1970 นั้น ประเทศอาร์เจนตินาเพิ่งผลิตรถยนต์ได้ 200,000 คันต่อปีเท่านั้น ฉะนั้นราคารถยนต์ที่ผลิตในอาร์เจนตินาจึงสูงกว่าราคารถยนต์เดียวกันที่ผลิตในสหรัฐอเมริกาและยุโรปถึง 2.2 เท่า เนื่องมาจากการผลิตยังไม่ถึงขั้น large scale production ทำให้ไม่ได้รับประโยชน์จาก economy of scale ดังนั้นต้นทุนการผลิตจึงสูง อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทย กำลังการผลิตต่ำมากประมาณโรงงานละ 15,000 - 18,000 คันต่อปี ต้นทุนการผลิตโดยเฉลี่ยจึงสูงกว่ารถยนต์ประเภทเดียวกันที่ผลิตได้ในยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น ฯลฯ

นอกจากการผลิตจะมีขนาดเล็กแล้ว อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศยังประสบปัญหาที่มีกำลังผลิตส่วนเกินเหลืออยู่ (excess capacity) แต่ละบริษัทผลิตระดับต่ำกว่าประสิทธิภาพสูงสุดและยังมีขีดความสามารถต่ำอีกด้วย ดังตารางต่อไปนี้

76

Russell Martin Moore of La Asociation de Fabricas de Automotors

(ADEFA) et al. "Los Factores que Distorsionan la Formacion de les Cos la Industries Automotriz Argentina" Unpublished study, New York:

Mc Grow - Hill 1969 p. 32

ตารางที่ 18 ขีดความสามารถและปริมาณการผลิตของบริษัทประกอบรถยนต์ใน
ประเทศไทย พ.ศ. 2512-2517

บริษัท	ขีดความสามารถ/ปี	ปริมาณการผลิต(คัน)					
		2512	2513	2514	2515	2516	2517
1. กอรรถสุภัตร	1500-3000	2323	1741	1252	1937	-	4340
2. ฟอรัคมอเตอร์	1500-3000	1185	1751	1837	2086	-	-
3. โตโยต้า	1800-4000	1397	841	2318	3402	6014	5694
4. สยามกลการ	1500-3000	1875	1510	1278	2623	2840	2251
5. สหพัฒนายานยนต์	400-480	221	188	486	46	-	-
6. อีซูซุ	3000-3600	3479	1939	2625	-	-	3047
7. ปริ้นซ์	600-700	264	667	154	168	-	-
8. ฮีโน่	480-1000	336	772	772	1003	1300	1320
9. ฮอนด้า	650-700	721	287	251	-	-	-

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

3. ปัญหาราคา คุณภาพและมาตรฐานส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย สำหรับราคาชิ้นส่วนประกอบอันต่างๆ ในตลาดเมืองไทยมีหลายประเภท แต่อาจจำแนกออกได้เป็น (1) ชิ้นส่วน ซึ่งสั่งตรงจากบริษัทผู้ผลิต หรือบริษัทแม่ในต่างประเทศ (2) ชิ้นส่วนที่สั่งจากต่างประเทศ (3) ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ชิ้นส่วนทั้ง 3 ประเภทนี้ ชิ้นส่วนที่ใคร่รับส่วนลดจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากต่างประเทศมีราคาถูกที่สุด เนื่องจากบริษัทผู้ผลิตหรือบริษัทแม่ (parent company) ยอมให้ส่วนลดพิเศษในการนำชิ้นส่วนต่างๆ เหล่านั้นเข้ามาในประเทศไทย เพราะโดยปกติแล้วบริษัทผู้ผลิต ซึ่งมาลงทุนในประเทศไทยกำลังพัฒนาทั้งหลาย หรือมีส่วนในการ

ลงทุนประกอบรถยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาจะไ้รับประโยชน์โดยตรง จากการมาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์น้อยมาก แต่ประโยชน์ที่บริษัทผู้ผลิตจะไ้รับมากที่สุดคือการขายอะไหล่ ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์เหล่านี้ บริษัทต่างประเทศหรือบริษัทแม่จึงต้องพยายามที่จะไ้ให้บริษัทประกอบรถยนต์ส่งรถยนต์เข้ามา โดยนำชิ้นส่วนประกอบเข้ามามากที่สุดด้วยเหตุนี้ บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศจึงมีความโน้มเอียงที่จะไม่ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ และส่งชิ้นส่วนเข้ามา โดยยอมเสียภาษีอากร

การที่จะให้อุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ของไทยมีคุณภาพดีและเข้ามาตรฐานนั้น จะต้องมี การนำเครื่องมือ เครื่องจักรอัตโนมัติ และเครื่องอัตโนมัติ (Mechanization and Automation) มาใช้ในการผลิต การผลิตจะต้องทำเป็นจำนวนมาก และผลิตได้เฉพาะรถยนต์แบบใดแบบหนึ่ง หรือชิ้นส่วนใดชิ้นส่วนหนึ่ง โดยเฉพาะ การใช้เครื่องทุ่นแรง ซึ่งรวมทั้งการจักรระบบ เครื่องมือเครื่องจักรให้ไ้มาตรฐาน จะช่วยลดต้นทุนทำการและการขนย้าย (handling) ในขณะเดียวกันจะมีโอกาสที่จะไ้ประโยชน์จากเครื่องมือเครื่องจักรได้เต็มประสิทธิภาพและลดต้นทุนสำหรับเครื่องมือต่างๆ แต่สำหรับโรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ในประเทศไทย โรงงานเหล่านี้ผลิตมาป้อนความต้องการของตลาดในประเทศซึ่งมีจำนวนจำกัดอยู่แล้ว และในขณะเดียวกัน ความต้องการรถยนต์ในตลาดยังมีหลายประเภท หลายชนิดและหลายแบบ ดังนั้นบริษัทประกอบรถยนต์จึงต้องผลิตรถยนต์ในแต่ละแบบ แต่ละขนาด ทำให้ความต้องการการอะไหล่รถยนต์แต่ละประเภทอยู่ในวงจำกัด จึงไม่อาจนำเทคนิคการผลิตซึ่งมีประสิทธิภาพดังกล่าวมาใช้ได้ เพราะจำนวนการผลิตต่ำ ทำให้เกิดการไม่ประหยัดทางเศรษฐกิจขึ้น (diseconomies of scale) การที่ขนาดการผลิตของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยยังอยู่ในวงจำกัด ต้นทุนการผลิตจึงสูงกว่าที่ควรจะเป็น ประกอบกับในปัจจุบันโรงงานผลิตส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์ซึ่งมีขนาดใหญ่ทันสมัยและไ้มาตรฐานมีจำนวนน้อย ดังนั้นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศที่มีคุณภาพและไ้มาตรฐานจึงมีราคาแพง ส่วนโรงงานซึ่งมีขนาดเล็กก็มีแนวโน้มที่จะผลิตคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน เพื่อให้มีต้นทุนต่ำลง และราคาขายต่ำพอที่จะแข่งกับของผลิตภัณฑ์ที่ส่งมาจากต่างประเทศได้ นับว่าเป็นผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจมาก เป็นข้อบกพร่องที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ผลิตขึ้นภายในประเทศ โดยอาจถึงคุณภาพต่ำ ไม่ไ้มาตรฐานและราคาแพง เพื่อเลื่อนเวลาหรือหลีกเลี่ยงการใช้อุปกรณ์ชิ้นส่วนภายในประเทศเสีย

4. ความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมช่วย หรือคองเน็อง (Linkage Industries) อุตสาหกรรมเหล่านี้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย เพราะเป็นโรงงานที่ประกอบชิ้นส่วน และอะไหล่ยานยนต์ นับเป็นหมื่นๆ ชิ้น เริ่มตั้งแต่ สลัก น๊อต สกรู แวนลูกสูบ ฯลฯ เป็นต้น บทบาทของอุตสาหกรรมรองหรือสืบเนื่องมีความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ในประเทศพัฒนาความต้องการอุปกรณ์ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศประมาณร้อยละ 60 สำหรับประเทศกำลังพัฒนาอุตสาหกรรมรองมีส่วนช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศมาก⁷⁷ จากการรวบรวมสถิติ และข้อคิดเห็นในการใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ เช่น เหน็บคัมป์ของโรงงานประกอบรถยนต์โดยพบว่า บริษัทอมัลคา เค็ด อีนจิเนียริง จำกัด บริษัทฟอร์คมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทกรรณสุทรเจนเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด ไม่นิยมใช้ เหน็บคัมป์ของบริษัทอื่น เอช เค สปริงที่ผลิตได้ในประเทศไทย เหตุผลคือเคยใช้แทนที่ผลิตในประเทศแต่ปรากฏว่าไม่เป็นที่ยอมรับของลูกค้า เหน็บจะตัวเร็วผิดปกติ และจะหักทันทีที่เกิด Shock load ไม่ได้มาตรฐาน และ specification ตามที่บริษัทผู้ประกอบต้องการ เมื่อคิดแล้วค่าใช้จ่าย เหน็บที่ผลิตในประเทศ เที่ยบอายุกับแทนที่ผลิตโดยตรงจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในต่างประเทศ การใช้แทนที่ผลิตในประเทศมีราคาแพงกว่า นอกจากนั้นยังมีข้อกำหนดในการสั่งครั้งละประมาณ 20 คัน อีกด้วย การไม่ให้ความร่วมมืออย่างจริงจังของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศไทย เป็นเหตุให้ประมาณความต้องการชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศน้อยมาก ตลอดจนแบบไม่พร้อมที่จะเป็นโรงงานป้อนอะไหล่ให้แก่บริษัทประกอบรถยนต์ แนวโน้มของโรงงานผลิตชิ้นส่วนจึงมุ่งผลิตที่ต่ำกว่ามาตรฐาน เพื่อลดต้นทุนการผลิตแข่งขันกับอุปกรณ์รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศแทนที่จะปรับปรุงคุณภาพ

นอกจากนี้โรงงานประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ยังประสบปัญหาด้านขาดแคลนวัตถุดิบ ที่ไม่มีในประเทศไทย ต้องสั่งมาจากต่างประเทศ เช่น เหล็กที่ไซซ์ที่หนาแน่นแทน ส่วนใหญ่สั่งเหล็กมาจากประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีมาตรฐาน JIS ราคาสูง เนื่องจากสั่งเข้ามาจำนวนน้อย เพื่อให้พอเพียง

⁷⁷ Establishment and Development of Automotive Industries in Developing Countries, report and proceeding of seminar held in Karlovy Vary, Czechoslovakia 24 February - 14 March 1996 Part II proceeding of the seminar p. 95

กับการผลิตแทนที่สนอง โรงงานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ บางบริษัทเท่านั้น ปัจจุบันอุตสาหกรรม ประกอบชิ้นส่วน และอะไหล่รถยนต์จึงประสบปัญหา กำลังผลิตเหลืออยู่ (excess capacity) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 19 ขีดความสามารถและปริมาณการผลิตของบริษัทผลิตชิ้นส่วน
ประกอบรถยนต์บางประเภทในประเทศไทย พ.ศ. 2510-2514

ประเภท	ขีดความสามารถ/ปี		ปริมาณการผลิตต่อปีของแต่ละประเภท				
	สามารถ/ปี	บริษัทผู้ผลิต	2510	2511	2512	2513	2514
แทนที่	9,900 อัน	เอ็นเอชเคสปริงค์ (ประเทศไทย) จำกัด สามมีคมอเตอร์ จำกัด สมบุรุษสปริง จำกัด	6053	6,009	5,968	4,723	5,020
หมอน้ำ	125,925 ใบ	สยามอะไหล่ จำกัด ช.วัฒนายนต์ จำกัด ทองไทยพานิชย์(1962) จำกัด	-	10,426	8,680	13,006	21,296

(ม.ก-ต.ก)

ที่มา : รายงานบริษัทอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์กระทรวงอุตสาหกรรม

การควบคุม คุณภาพของส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ และวัตถุดิบ ที่ใช้นั้นเป็นสิ่งจำเป็น ในการผลิตรถยนต์ในประเทศ ชิ้นส่วนประกอบที่มีคุณภาพต่ำขาดความเชื่อถือ ทำให้คุณภาพรถยนต์สำเร็จรูปที่ผลิตได้ต่ำไปค่าย และต้นทุนการผลิตสูงกว่าที่ควรเป็น อีกประการหนึ่ง ซึ่งทำให้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ผลิตในประเทศไม่ไคคุณภาพตามมาตรฐาน วัสดุที่หาได้มีคุณภาพตามต้องการมีราคาสูงมาก การที่วัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น casting เหล็กหล่อ forging มีคุณสมบัติไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นหลายอย่างในการ milling และการนำเข้าเครื่องจักร เพื่อให้ได้ชิ้นส่วนตามที่ต้องการ การมีฟองอากาศในเหล็กหล่อเป็นปัญหาที่ๆ ไปที่เกิขึ้นบ่อยๆ ซึ่งต้องการการควบคุมทวิวิธีการต่างๆ ในทุกระดับชั้นของการผลิต หลัง จาก milling เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่มีชิ้นส่วนที่ไม่ไคตามมาตรฐานที่กำหนด ปัจจุบันมีชิ้นส่วนที่ไม่ไคมาตรฐานอยู่ในอัตราสูงมาก กระทรวงอุตสาหกรรมควรหาทางแก้ไข เพื่อแก้ไขความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมรอง หรือต่อเนื่องนี้

5. อื่นๆ อาทิเช่นปัญหาขาดแคลนเงินทุนที่เป็นเงินตราต่างประเทศ เทคโนโลยีทักษะความรู้ความชำนาญของแรงงาน (skill labour) และด้านการตลาด อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมประเภท capital intensive ใช้เงินทุนมาก ไทยเป็นประเทศเกษตรกรรมการเกษตรที่พึ่งพิงค่า ดังนั้นการส่งออกบรรยากาสที่คิดเพื่อดึงดูเงินทุนที่เป็นเงินตราต่างประเทศเข้ามายังประเทศเราจึงสำคัญมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะเศรษฐกิจของประเทศขณะนี้มีความคล่องตัวน้อย กำลังซื้อของประชาชนลดลงบวกกับภาษีที่เพิ่มขึ้น ทำให้ราคารถยนต์สูงมาก ปริมาณการขายของหลายบริษัทลดลง มีรถยนต์ค้างในสต็อกมาก หรือบางครั้งความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าจากต่างประเทศเช่น เกิดการสไตรท์ หรือภัยธรรมชาติ เหตุดังกล่าวทำให้เงินทุนต้องไปจมอยู่กับสินค้า ไม่สามารถนำมาหมุนเวียนได้ตามปกติ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เงินทุนเวียนเพิ่มขึ้น ปัญหาที่ประสบอยู่ระยะนี้คือเงินทุนหมุนเวียนดังกล่าวจะหาได้จากที่ไหน และจะชำระคืนอย่างไรในสภาวะเศรษฐกิจปัจจุบัน ปัญหาเทคโนโลยี อุตสาหกรรมประเภทนี้ใช้เทคนิคการผลิตค่อนข้างสูง ต้องเปลี่ยนแปลง model ให้ทันสมัยกับรสนิยมผู้ใช้อยู่เสมอ ปรับปรุงประสิทธิภาพและศึกษาค้นประดิษฐ์สิ่งใหม่แปลก ๆ (innovations) เพื่อสามารถแข่งขันกับอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันได้⁷⁸ สำหรับประเทศไทย บริษัทอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีจำนวนมาก และค่อนข้างจะผูกขาดตลาด การปรับปรุงเทคนิคการผลิตก็กระทำที่เมืองแม่เสมอ สำหรับปัญหาการที่แรงงานขาดทักษะความรู้ความชำนาญ ไม่เป็นปัญหามากนัก อาจแก้ไขได้โดยการตั้งสถานฝึกอบรมขึ้นภายในโรงงาน แนะนำวิธีการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรกลต่างๆ อาจยืมหรือนำผู้เชี่ยวชาญจากประเทศพัฒนาแล้ว มาแนะนำและควบคุมได้ ข้อน่าสังเกตคือการเลียนแบบจากต่างประเทศทุกประการมักเกิดช่องว่างทางเทคนิค (technological gaps) เสมอ และประการสุดท้ายปัญหาการขาดที่ประสบอยู่ เนื่องมาจากนโยบายรัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขบ่อยครั้ง จนบริษัทผู้ประกอบการเกิดความไม่แน่ใจว่า รัฐบาลจะมีนโยบายมุ่งหมายไปทางใด นับว่าเป็นอุปสรรคต่อการวางแผนการผลิตและการตลาดระยะยาวของบริษัทผู้ประกอบการต่างๆ เป็นเหตุให้บางบริษัทถึงกับต้องหยุดซ้งกิจการดำเนินงาน เพื่อรอคู้ท่าของรัฐบาลว่าจะมีนโยบายอย่างไรต่อไป ดังนั้นหากรัฐบาลวางนโยบายที่แน่นอนและสามารถ

78

Alfred D. Chandler Giant Enterprise, Ford General Motors, and The Automobile industry, P. 111.

สร้างบรรยากาศการลงทุนให้เป็นที่มั่นใจแก่ผู้ประกอบการแล้ว จะสามารถแก้ไขอุปสรรคต่างๆ ให้ลุล่วงไปได้

การที่ตลาดภายในประเทศแคบ การผลิตมีขนาดเล็ก ราคาอุปกรณชิ้นส่วนค่อนข้างสูง คุณภาพและมาตรฐานต่ำ ความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมช่วยหรือค่อเนื่อง ซากแค้นทุน ค้างกลางมาแล้ว เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยให้ขยายกว้างต่อไป โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศมีมากเกินไป ผลิตรถยนต์หลายแบบหลายขนาด แต่ละโรงงานมีขีดความสามารถต่ำ มีกำลังการผลิตเหลืออยู่ เป็นต้น ค้างกลางมาแล้ว นับเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนซบเซาลง ปริมาณการผลิตต่ำ มีกำลังการผลิตเหลืออยู่ ไม่สามารถขยายการผลิต เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลง และปรับปรุงมาตรฐานแข่งขันกับอะไหล่ยานยนต์จากต่างประเทศได้จะเห็นได้ว่า การกระทำของโรงงานประกอบรถยนต์ค้างกลางไม่สนับสนุนการใช้อุปกรณและทรัพยากรที่ผลิตในประเทศเท่าที่ควร

"This document is the property of the
Thailand Information Center (TIC),
Chulalongkorn University and is to be
returned within two weeks to the
Thailand Information Center, Ratasart
Building 3, Chulalongkorn University"

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย