

### บทที่ 3

## มาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์

### มาตรการและนโยบายของรัฐบาล

เมื่อเราพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศแล้ว อาจจะสามารถแบ่งปัจจัยเหล่านั้นออกได้เป็น 2 ลักษณะ

1. ปัจจัยจากภายในประเทศ
2. ปัจจัยจากภายนอกประเทศ

1. ปัจจัยจากภายในประเทศ นอกจากมาตรการและนโยบายของรัฐบาลที่จะกล่าวในหัวข้อต่อไป ณ ที่นี้จะกล่าวถึงสิ่งที่ทำให้ตลาดผู้บริโภคมีแนวโน้มเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง

- การเติบโตของผลผลิตมวลรวมประชาชาติ (GNP) และรายได้ประชาชาติ (GDP)
- ผลของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค พัฒนาผู้ด้อยโอกาสและลดช่องว่างของการกระจายรายได้
- นโยบายด้านการเงิน ซึ่งดูจะมีอิทธิพลต่อการขยายตัวของตลาดอุตสาหกรรมรถยนต์มาก โดยเฉพาะอัตราดอกเบี้ยที่จะทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคเปลี่ยนแปลง และอัตราแลกเปลี่ยนเงินอันมีผลต่อต้นทุนการผลิตโดยตรง
- อัตราเฉลี่ยของจำนวนคนต่อจำนวนรถยนต์ สำหรับประเทศไทยในเรื่องนี้เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ นับว่ายังขยายจำนวนรถได้อีกมาก
- ภาวะตลาดหุ้น จะมีผลต่อกำลังซื้อของผู้บริโภค
- อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งมักจะเป็นไปในทางเดียวกันกับอัตราการเจริญเติบโตของตลาดรถยนต์
- เสถียรภาพของรัฐบาล เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการจากต่างชาติให้ความสนใจมาก

## ในการจะทำธุรกิจของไทย

### 1.1 นโยบายและมาตรการของรัฐบาลต่ออุตสาหกรรมรถยนต์

1.1.1 นโยบายด้านการผลิต นับตั้งแต่เริ่มต้นประมาณปี พ.ศ. 2503 รัฐบาลมีเป้าหมายของนโยบายที่จะคุ้มครองผู้ประกอบการรถยนต์ภายในประเทศ โดยพยายามลดการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ มีการขึ้นภาษีนำเข้าหรือลดการนำเข้า เพื่อหวังให้ต่างชาติเข้ามาสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ในไทยให้มากขึ้น ในการดำเนินนโยบายในลักษณะเช่นนี้ทำให้เกิดเป็น "นโยบายการทดแทนการนำเข้า" (Import Substitution Policy) ขึ้น ผลของนโยบายเป็นไปตามความต้องการ บริษัทต่างชาติเข้ามาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในไทยมากขึ้น แต่บริษัทเหล่านั้นก็ไม่ได้ถ่ายทอด Technology มาสู่ประเทศไทยได้มากเท่าที่ควร ลักษณะการประกอบรถยนต์การผลิตมีปริมาณต่ำ มีรุ่นหลากหลาย ทำให้ไม่สามารถเพิ่มยอดการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนได้มากนัก ไม่มีการประหยัดจากขนาดการผลิตจึงไม่เกิดกำไรมากนัก ผู้ประกอบการต่างชาติดำเนินการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศซึ่งราคาแพงกว่าในไทยมาก ในประมาณกลางปี พ.ศ. 2513 รัฐบาลดำเนินการจำกัดการนำเข้ารถยนต์ CBU ได้อย่างดี แต่ผลดีก็ยังคงอยู่ที่ผู้ผลิตต่างชาติที่ตั้งโรงงานในไทยอยู่ดี แทนที่จะเป็นผู้ผลิตไทย

ในปี พ.ศ. 2512 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นองค์กรเข้ามาแทนที่อนุกรรมการการพัฒนาอุตสาหกรรมและได้วางรากฐานเกี่ยวกับการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ในช่วงนั้นได้มีการประชุมสัมมนาที่ประเทศเซดโกสโลวะเกีย ในเรื่อง "Establishment and Development of Automotive Industries in Developing Countries" จากการสัมมนาครั้งนี้ทำให้เกิดแนวคิดและข้อเสนอแก่รัฐบาลไทยเกี่ยวกับความจำเป็นที่เราจะต้องแก้ปัญหาการไม่ประหยัดต่อขนาดการประกอบการ (Diseconomies of Scale) ของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนต่างๆ และเล็งเห็นประโยชน์ของการใช้มาตรการ Local Content การกำหนดโควตานำเข้ารถยนต์ CBU และการควบคุมจำนวนโรงงานในประเทศ

ในปี พ.ศ. 2521 กระทรวงอุตสาหกรรมโดย Automotive Industry Development Committee (AIDC) ออกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ

เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนในประเทศ เริ่มต้นด้วยเปอร์เซ็นต์ต่างๆ ก่อนแล้วค่อยๆ เพิ่มขึ้น

จากที่แต่เดิม AIDC จำกัดจำนวนรุ่นของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไว้แค่ 42 รุ่น (ช่วงปี พ.ศ. 2523-2533) โดยมีความมุ่งหมายแก้ปัญหาปริมาณการผลิตที่ไม่มากพอในแต่ละรุ่นจึงไม่เกิดการประหยัดต่อขนาดการผลิตและปัญหาต้นทุนการผลิต ในส่วนของรัฐบาลเองก็ไม่ให้เปิดโรงงานประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2534 จึงได้มีการยกเลิกข้อห้ามทั้งหมดเรื่องจำนวนรุ่นที่สามารถผลิตได้ภายในประเทศ และยกเลิกข้อห้ามในการเปิดโรงงานประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่

Local Content Requirements เป็นนโยบายในการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศและเป็นการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศขึ้น

ค่า Local Content Requirements ของเครื่องยนต์ประเภทดีเซลจะเพิ่มขึ้นจาก 20 points ในปี 2532 เป็น 70 points ในปี 2539 ส่วนรถยนต์นั่ง รถปิคอัพ และรถบรรทุกจะเป็นดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงสัดส่วนการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (2537)

Local Content Requirement (2537)	
ประเภทรถ	Points Requirement
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	54
รถบรรทุกปิคอัพ	
- เบนซิน	60
- ดีเซล	72
รถบรรทุกขนาดใหญ่	45

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ 3.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

2523-2532	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532
Motorcars <sup>1</sup> (as of Aug. each year)	25p	35p	40p	45p	50p					54p
Trucks <sup>2</sup> (as of Jun. each year)	20p	25p	30p	35p	40p	45p				
	20p	25p	30p	35p	40p	45p	46p	51p		61p

Remark : <sup>1</sup>When local content reaches 50% it may remain at that level for a time and announce increase to 54% as of 2530.

<sup>2</sup>The use of parts in CKD countries imported as chasis with motor and wind screen.

ที่มา : Report on Seminar on the Development of the Motor and Parts Industry in Thailand

รถยนต์ประเภทปิคอัพ จี๊ปแวนและสเตชันเวกอนถูกบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 61 และถ้าขนาดเครื่องยนต์เกิน 1,000 ซีซี ถูกบังคับให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบันนี้ผู้ผลิตจะมีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอยู่ ประมาณระหว่าง 65-80% โดยทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของรถปิคอัพ

ค่า Local Content Requirements ของรถยนต์นั้นมีผลประกาศใช้ตั้งแต่ปี 2517 ในปี 2538 ค่าต่ำสุดสำหรับรถยนต์นั่งจะอยู่ที่ 54 points จนกว่านโยบายของ กอทดีจะมีผลบังคับซึ่งคาดว่าประมาณ พ.ศ. 2543 อย่างไรก็ตามนโยบายนี้มีความสำคัญ และยังมีผลถึงปัจจุบันแม้ว่าการผลักดันนโยบายดังกล่าวจะล่าช้ากว่าที่วางแผนเอาไว้หลายปี ก็ตาม

จากการที่ในปัจจุบันรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความเป็นไปได้ของอุตสาหกรรมรถยนต์ ใน การที่จะทำการส่งออกได้มากขึ้นจึงได้มีการสนับสนุนและส่งเสริมผ่านหน่วยงานต่างๆ เช่น การส่งเสริมการลงทุนของ BOI ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์โดยให้สิทธิประโยชน์พิเศษต่างๆ อาทิลดหย่อนภาษีนำเข้าเครื่องจักร ยกเว้นภาษีเงินได้ ลดหย่อนภาษี ฯลฯ แก่ผู้ผลิตในการ ลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก รัฐบาลเองก็มีนโยบายการส่งเสริมการส่งออก เช่น ยกเว้นการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถที่ผลิตเพื่อการส่งออก ยกเว้นการเก็บ ภาษีชิ้นส่วนที่นำเข้ามาประกอบรวมทั้งภาษี CKD คืนภาษีสำหรับชิ้นส่วนภายในประเทศที่ นำมาผลิตรถยนต์เพื่อส่งออก (Export Credit) เป็นต้น

1.1.2 นโยบายด้านการค้า เริ่มเปิดฉากอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมขึ้นเมื่อกระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปซึ่งห้ามไว้ตั้งแต่ประมาณปีพ.ศ. 2521 และกับการเปลี่ยนโครงสร้างภาษีนำเข้า CBU และ CKD ในปีพ.ศ. 2534 เพื่อเตรียมตัวกับภาวะการแข่งขันกับผู้ผลิตต่างชาติเพราะผลพวงจากการเซ็นสัญญา ในการประชุมแอกต์รอบอรัควียในปี พ.ศ. 2536 ซึ่งหลังจากการเซ็นสัญญานี้เอง รัฐบาล ก็เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงนโยบายที่เคยส่งเสริมและคุ้มครอง อีกทั้งได้ทำการ ปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป อุปกรณ์ ส่วนประกอบและวัตถุดิบด้วย ขณะ เดียวกันก็ต้องวางแผนการที่จะยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และ Asean Brand to Brand Complement พร้อมทั้งไปกับการส่งเสริมการส่งออกอุตสาหกรรม ดังกล่าว ซึ่งสิ่งเหล่านี้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศในทางที่ไม่ดีนักสำหรับอุตสาหกรรมที่ถูกส่งเสริมและคุ้มครองมาตลอด

1.1.3 นโยบายด้านภาษี ในช่วงหนึ่งของอดีตอุตสาหกรรมรถยนต์ไม่ถึง 10 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยถูกคุ้มครองอย่างมากด้วยเครื่องมือด้านนโยบายภาษี ซึ่งในระยะนั้นรัฐบาลใช้กลไกภาษีเป็นเครื่องมือทั้งในการควบคุมปริมาณรถยนต์ และสนับสนุนอุตสาหกรรมประเภทนี้ การจัดเก็บอากรขาเข้าสูงถึงร้อยละ 180 และ 300 สำหรับรถยนต์นั่งไม่เกิน 2,300 และเกิน 2,300 ซีซี อากรชิ้นส่วน (CKD) รถยนต์นั่งถูกเก็บในอัตราร้อยละ 112 (จากตารางที่ 2.1) และยังมีการคุมการนำเข้า จนกระทั่งปีพ.ศ. 2534 ได้มีการปรับโครงสร้างภาษีอากรขาเข้ารถยนต์ CBU และชิ้นส่วนประกอบ CKD ทำให้อัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนนำเข้ามาประกอบลดลงอย่างมาก เป็นเป้าหมายของรัฐบาลที่จะให้การปรับอัตราอากรนี้ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศต้องปรับปรุง และพัฒนาประสิทธิภาพของผลผลิตในประเทศ เพื่อแข่งขันกับตลาดโลก ตามภาวะเสรีที่มีมากขึ้น และเป็นการลดภาระด้านราคาแก่ผู้บริโภค

กระทรวงการคลังเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป หรือรถยนต์นั่งดัดแปลงมาจากรถปิคอัพ (เฉพาะส่วนที่ต้องต่อเติม) และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ขนาดเกิน 2,400 ซีซีและไม่เกิน 2,400 ซีซีในอัตราร้อยละ 38 และ 32.5 ของราคาหน้าโรงงานตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อให้เหมาะสมกับการนำเอาภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทนภาษีการค้าของรัฐบาล

ในปีพ.ศ. 2537 กระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถบางประเภทให้เหมาะสมขึ้น เช่น กำหนดรถยนต์นั่งตรวจการณ์<sup>1</sup> (OFF-ROAD Passenger Vehicle: OPV) จะเสียภาษีสรรพสามิตร้อยละ 27 ของราคารถยนต์ รถยนต์นั่งสำเร็จรูปหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และรถยนต์นั่งหรือรถโดยสารดัดแปลงจากรถปิคอัพที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีขนาดเกิน 2,400 ซีซีแต่ไม่เกิน 3,000 ซีซีและมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า เสียภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 38 ของราคา (สำหรับรถยนต์นั่ง) หรือมูลค่าส่วนที่ดัดแปลง (สำหรับกระบะดัดแปลง) ส่วนที่มีขนาด 3,000 ซีซีหรือกำลังเครื่องเกิน 220 แรงม้า เสียภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 45 ของราคา (สำหรับรถยนต์นั่ง) หรือมูลค่าส่วนที่ดัดแปลง (สำหรับกระบะดัดแปลง) เป็นต้น

<sup>1</sup> หมายถึงรถยนต์ที่มีความสามารถหรือสมรรถนะในการขับเคลื่อนทั้งบนถนน และนอกถนนได้โดยปลอดภัย

สำหรับรถปิคอัพถูกจัดอยู่ในประเภทบรรทุกน้ำหนักบรรทุกแล้วไม่เกิน 4,000 ก.ก. โดยรถปิคอัพ (CBU) จะถูกเก็บในอัตราร้อยละ 60 ส่วนรถปิคอัพ (CKD) จะถูกเก็บในอัตราร้อยละ 20

1.1.4 นโยบายเฉพาะ รัฐบาลได้พิจารณาโยบายบางอย่างเป็นพิเศษ เพื่อส่งผลกับอุตสาหกรรมรถยนต์ อาทิเช่น นโยบายเปิดเสรีระบบแท็กซี่มีเตอร์ นโยบายให้รถยนต์ที่อายุเกิน 10 ปีต้องผ่านการตรวจสภาพ นโยบายให้เอกชนเป็นผู้ทำไมโครบัส นโยบายการส่งเสริมระบบการขนส่งมวลชน การออกข้อบังคับห้ามนำเข้า Used car เป็นต้น

1.1.5 มาตรการในการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศ การพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนถือว่าเป็นสิ่งสำคัญที่จะผลักดันให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ ยิ่งมีความเจริญเติบโตอย่างมั่นคงและนำมาซึ่งศักยภาพในการผลิต การส่งออก ของตลาดรถยนต์และตลาดชิ้นส่วนของประเทศ

1.1.5.1 การให้ชาวต่างชาติสามารถเปิดโรงงานภายในประเทศได้ โดยสามารถถือหุ้นได้ถึง 100% จึงทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างชาติต้องการมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทยตามบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติที่เข้ามา โดยไม่ต้องกลัวกับปัญหาการรั่วไหลของเทคโนโลยีไปยังผู้ร่วมทุน

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่น (JAPANESE AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION) ได้รายงานไว้ว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมามีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กว่า 160 ราย เข้ามาลงทุนผลิตชิ้นส่วนในตลาดอาเซียน ซึ่งในจำนวนนั้นมากกว่า 40% ได้เป็นการเข้ามาลงทุนในประเทศไทย

1.1.5.2 การเปิดเสรีของตลาดชิ้นส่วนในอนาคต และการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูป เป็นสิ่งที่ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศต้องพยายามพัฒนาคุณภาพมาตรฐาน เพื่อการแข่งขันและเป็นที่ยอมรับ และประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อลดต้นทุน ซึ่งในอนาคตโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนระหว่างประเทศ (HBC) จะยิ่งส่งผลให้ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์กว้างขวางขึ้นอีก

1.2 นโยบายและมาตรการที่มีผลต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

1.2.1 รัฐบาลพยายามหาทางพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตอุตสาหกรรมขึ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการกำหนดมาตรฐาน การตั้งสถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กและเครื่องจักร ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการพัฒนาการผลิต การตั้งอนุกรรมการทางเทคโนโลยีเพื่อควบคุมประสานงานกับหน่วยงานอื่นและสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดทางเทคโนโลยี

1.2.2 รัฐบาลอาศัยมาตรการการบังคับใช้ขึ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ เพื่อเป็นการสนับสนุนด้านการผลิตและการใช้ขึ้นส่วนในเบื้องต้น เพราะในขนาดมาตรการนี้ก็จะต้องมีผลน้อยลง ควบคู่กันกับมาตรการดังกล่าวรัฐบาลก็ให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้โดยใช้เครื่องมือทางด้านภาษีอากรและการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ ซึ่งมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์

1.2.3 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนในการผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ของประเทศ โดยมีจุดประสงค์ที่ต้องการกระตุ้นการผลิตเพื่อป้อนตามความต้องการของโรงงานประกอบรถยนต์ และผลิตเพื่อทดแทนนำเข้าเป็นหลัก เพราะอุตสาหกรรมขึ้นส่วนจะเป็นพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อไป

1.2.4 รัฐบาลได้ให้สิทธิประโยชน์ในด้านต่างๆ เพื่อเป็นการกระตุ้นและจูงใจให้มีการส่งออกมากยิ่งขึ้น

1.2.5 รัฐบาลมีนโยบายในการร่วมมือระหว่างประเทศกลุ่มอาเซียน เช่น การร่วมลงทุนทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (AIJV) การแบ่งการผลิตทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (Asean Industrial Complementation) แต่ละประเทศสามารถแลกเปลี่ยนสินค้ากันโดยถือคล้ายกับว่าเป็นสินค้าที่ผลิตในประเทศตน และมีการตกลงให้สิทธิพิเศษทางภาษีกัน เช่น ลดภาษีขาเข้าร้อยละ 50 จากที่เคยเก็บ แต่วิธีนี้ไม่ประสบผลสำเร็จ ในที่สุดจึงได้เปลี่ยนการผลิตเป็นตามยี่ห้อแล้วแลกเปลี่ยนสินค้าตามยี่ห้อที่ผลิตจากแต่ละประเทศแทน (Brand to Brand Complement)

การที่รัฐบาลวางนโยบายและมาตรการเพื่อพัฒนาให้อุตสาหกรรมขึ้นส่วนเติบโต ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการส่งเสริมการลงทุนให้กระจายตัวไปสู่ภูมิภาค เช่น ตั้งกองทุนเพื่อกระจายการผลิตและการจ้างงานไปสู่ภูมิภาค ตั้งธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า สิ่งเหล่านี้เพราะรัฐบาลเห็นว่าการสนับสนุนด้านการเงินก็มีส่วนสำคัญ นอกจากนี้ยังมีมาตร



การในการพิจารณาปรับมูลค่าร้อยละการบังคับใช้ส่วนประกอบ มาตรการที่จะช่วยพัฒนาเทคโนโลยี มาตรการในการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ฯลฯ มาตรการดังกล่าวมาและที่ไม่ได้กล่าวไว้ ณ ที่นั้นก็เพื่อเป็นการสืบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีการเติบโตเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมรถยนต์เอง เพราะในปัจจุบันต่างชาติหันมาลงทุนผลิตชิ้นส่วนในประเทศเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์เองเพื่อแก้ปัญหาการถูกบังคับใช้ชิ้นส่วน สิ่งนี้ทำให้อุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุนเติบโตในอัตราเร็ว อย่างไรก็ตามการเข้ามาของต่างชาติทำให้รัฐบาลต้องคำนึงถึงผู้ผลิตภายในประเทศเดิมและผู้ผลิตชาวไทยเองด้วย

รัฐบาลมีความต้องการที่จะให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมงานโลหะ เพราะรัฐเห็นว่าอุตสาหกรรมงานโลหะเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนที่สำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์แม้ว่าโรงงานโลหะชิ้นกลางของประเทศไทยยังผลิตได้ไม่เพียงพอกับความต้องการในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนดังกล่าว อีกทั้งยังต้องได้รับการพัฒนาด้านคุณภาพและราคาเพิ่มเติมเพื่อแข่งขันกับตลาดโลกก็ตาม ถึงแม้ปัจจุบันมีการใช้มาตรการสนับสนุนส่งเสริมไปแล้ว แต่การดำเนินมาตรการก็ยังไม่มีความชัดเจนเท่าที่ควร ดังนั้นแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมนี้จึงเป็นมาตรการที่รัฐบาลน่าจะให้ความสำคัญเร่งด่วนและรีบดำเนินการให้มีผลมาตรการหนึ่ง

ด้วยหลักการสนับสนุนมาตรการและนโยบายของรัฐบาล ที่ต้องการให้อุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนสามารถแข่งขันด้านราคาและคุณภาพกับทุกๆ ตลาด รัฐบาลมีความเห็นกับการให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นมาใหม่อีก และได้เปิดโอกาสให้ประเทศไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์เพื่อส่งออก ดังนั้นเมื่อ 18 เม.ย. พ.ศ. 2537 รัฐบาลได้อนุญาตให้มีการเปิดโรงงานประกอบรถยนต์โดยเสรีอีก จากเหตุผลสนับสนุน 2 ประการคือ

1. เพื่อเป็นไปตามนโยบายรัฐที่ต้องการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค
2. เพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออกในอุตสาหกรรมดังกล่าวและอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกดังกล่าวให้เติบโตมากขึ้น

2. ปัจจัยภายนอกประเทศ ในที่นี้จะกล่าวถึงปัจจัยบางประการที่เป็นผลมาจากข้อตกลงระหว่างประเทศหรือเป็นมาตรการหรือนโยบายบางอย่างจากต่างประเทศที่มี

อิทธิพลต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย จึงทำให้รัฐบาลไทยต้องมีมาตรการและนโยบาย บางอย่างเพื่อเตรียมพร้อมหรือเป็นผลบีบบังคับจากปัจจัยที่มาจากข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังกล่าว

2.1 อัตราภาษีเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในกลุ่มประเทศอาเซียน ใน ประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกันมีอัตราภาษีที่แตกต่างจากเรา เช่น อัตรา ภาษีศุลกากรของชิ้นส่วนของประเทศฟิลิปปินส์เท่ากับร้อยละ 10 ส่วนของรถทั้งระบบเท่ากับ ร้อยละ 30-50 และอัตราอากรนำเข้าของรถยนต์สำเร็จรูปในประเทศมาเลเซียเท่ากับ ร้อยละ 140-300 แต่เขายกเว้นภาษีชิ้นส่วนให้ ซึ่งแตกต่างจากของไทย

## 2.2 ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ

2.2.1 WTO (WORLD TRADE ORGANIZATION) เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ประเทศไทยมีพันธกรณีกับองค์การการค้าโลก ซึ่งมีข้อตกลงสำคัญที่ประเทศไทยจะต้อง ลดและยกเลิกการปกป้องและสนับสนุนอุตสาหกรรมในประเทศลง โดยข้อตกลงนี้มีส่วน เกี่ยวข้องกับมาตรการการลงทุนทางการค้า (TRIMS) และจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรม รถยนต์ภายในประเทศในมาตรการเหล่านี้เพราะขัดต่อข้อห้ามของ (TRIMS)

2.2.1.1 มาตรการที่ส่งเสริมให้แก่ผู้ผลิตภายในประเทศหรือผลิตเพื่อ การส่งออก เช่นการส่งเสริมการลงทุนของ BOI

2.2.1.2 มาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

2.2.1.3 ข้อห้ามหรือข้อกำหนดต่างๆ เช่น การกำหนดแบบ และรุ่น ของเครื่องยนต์ การห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ การควบคุมการนำเข้า เป็นต้น

แต่ประเทศไทยของเรายังถูกจัดอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา WTO จึงมีการยกเว้น ให้ดำเนินการได้ภายในระยะเวลา 5 ปี (นับจากปี พ.ศ. 2538 เป็นต้นไป) เมื่อเป็นเช่น นี้ทำให้รัฐบาลต้องวางแผนและปรับนโยบายเพื่อรองรับ เช่นการกำหนดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน รถยนต์ที่ต้องการคุ้มครองในอัตราสูงเมื่อไม่สามารถบังคับชิ้นส่วนในประเทศได้ การกำหนด ให้ภาษีนำเข้าของ CBU และ CKD ต่างกัน การคืนและชดเชยภาษีการสนับสนุนด้านการ ตลาด การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ การกำหนดขั้นตอนการผลิต เป็นต้น และการปรับ นโยบายเหล่านี้ก็จะส่งผลกระทบต่อตรงและทางอ้อมต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย เช่น การปรับภาษีนำเข้าชิ้นส่วนที่ต้องการคุ้มครองให้สูงขึ้น จะทำให้ผู้ประกอบรถยนต์หันมาใช้ชิ้น ส่วนที่ผลิตภายในประเทศแทน ดังนั้นในระยะสั้นอาจจะทำให้ต้นทุนการประกอบรถสูงขึ้นก็ได้

### 2.2.2 The ASEAN-BBC (Brand to Brand Complementation)

เป็นโครงการสนับสนุนการค้าชิ้นส่วนระหว่างบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ระหว่างประเทศในกลุ่ม ASEAN โดยแต่ละประเทศจะสามารถนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากประเทศสมาชิกด้วยกัน ที่เข้าร่วมโครงการ ด้วยภานำเข้าในอัตราพิเศษ และส่วนลดหย่อนต่างๆ ตามข้อตกลง (เริ่มตั้งแต่ กันยายน พ.ศ.2534)

### 2.2.3 The ASEAN INDUSTRIAL JOINT-VENTURES (AIJVS)

เป็นบริษัทที่มีผู้ร่วมทุนตั้งแต่ 2 ประเทศสมาชิกขึ้นไป ซึ่งบริษัทของประเทศสมาชิกที่โรงงานตั้งอยู่จะถือหุ้นไม่ต่ำกว่า 40% ส่วนอีกบริษัทจากอีกประเทศสมาชิกจะถือหุ้นอีกอย่างน้อย 5% โดยประเทศร่วมทุนจะสามารถได้ลดภานำเข้าผลผลิตดังกล่าว 90% เป็นเวลา 4 ปี แต่โครงการนี้ยังไม่ค่อยประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะผู้ที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกไม่มั่นใจในความสามารถในการแข่งขันของตลาดภายในประเทศตน

### 2.2.4 The ASEAN FREE TRADE AREA (AFTA) จุดประสงค์หลัก

ของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน ก็เพื่อให้อัตราภาษีศุลกากรในการนำเข้าสินค้าจากประเทศในกลุ่มภาคีอาเซียนลดลงเหลือ 0-5% ในระยะเวลา 15 ปี และเพื่อจำกัดหรือยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้าอื่นๆ (เริ่มดำเนินการ 1 มกราคม พ.ศ.2536)

โดยใช้วิธีการกำหนดอัตราอากรร่วม (COMMON EFFECTIVE PREFERENTIAL TARIFF:CEPT) เป็นแนวทางในการปฏิบัติ ซึ่งสินค้าที่อยู่ในข้อตกลงของ AFTA นั้นต้องมีสัดส่วน Local content มูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ที่ผลิตจากประเทศภาคีอาเซียน และเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมาย จึงได้มีข้อกำหนดว่า สินค้าใดที่ยังลดภานำเข้าไม่ถึงร้อยละ 20 ก็จะไม่ได้รับสิทธิที่ประเทศอื่นๆ มอบให้ในสินค้านั้น (นั่นหมายถึงสินค้านั้นๆ ต้องเป็นสินค้าที่อยู่ในแผนการลดภานำเข้าแล้ว) สินค้าเหล่านี้สามารถแยกเป็นกลุ่มได้ 3 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มที่ให้ลดภานำเข้าแบบปกติ (NORMAL TRACK) โดยจะลดอากรขาเข้าให้เหลือ 0-5% ในเวลา 15 ปี
2. กลุ่มที่ให้ลดภานำเข้าแบบเร่งด่วน (FAST TRACK) โดยจะลดอากรขาเข้าให้เหลือ 0-5% ในเวลา 7-10 ปี (มีอยู่ 15 กลุ่ม)
3. กลุ่มที่มีข้อยกเว้นสงวนไว้ชั่วคราว (EXCLUSION LIST) โดยเป็นสินค้าที่ยังไม่พร้อมที่จะทำการลดอัตราอากร ซึ่งต้องคุ้มครองเป็นการชั่วคราวก่อน

ในกรณีของรถยนต์ซึ่งเป็นสินค้าประเภทหนึ่งที่ได้รับการยกเว้นการลดภานำเข้าชั่วคราว

อย่างไรก็ตามในระยะเวลา 5 ปี ข้างหน้านับจากปี พ.ศ.2538 ก็จะต้องลดภาษีตามข้อกำหนดดังกล่าวอยู่ดี

#### 2.2.5 General Agreement on Tariffs and Trade : GATT

เป็นข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า ในข้อตกลงดังกล่าวมีความต้องการให้ยกเลิกเงื่อนไขในการปกป้องและสนับสนุนต่างๆ ว่าด้วยมาตรฐานการลงทุนทางการค้า (TRIMS) เพราะว่าสำหรับประเทศไทยนโยบายของรัฐบาลในเรื่องเกี่ยวกับการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศและการสนับสนุนการส่งออกถือว่ายังขัดต่อข้อตกลงของแกตต์อยู่ และถ้าถึงเวลาที่มีผลบังคับจากข้อตกลงซึ่งผ่อนผันให้ถึงปี พ.ศ.2543 จะเป็นสิ่งที่รัฐต้องหามาตรการช่วยเหลือและผู้ผลิตเองก็ต้องปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ต่อไป

เพื่อเป้าหมายในการเพิ่มปริมาณและมูลค่าการส่งออกภายในปี พ.ศ.2543 รัฐบาลโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ได้มีนโยบายและมาตรการเพื่อสนับสนุนส่งเสริมการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนในหัวข้อสำคัญๆ ดังนี้

1. มีมาตรการทางภาษี โดยพยายามเร่งลดภาษีศุลกากรในวัตถุดิบและชิ้นส่วนกึ่งสำเร็จรูปให้เหลือเพียงร้อยละ 0-5 ตามข้อปฏิบัติกับ AFTA และปรับเรื่องของการคืนภาษีขาเข้าของวัตถุดิบที่ใช้ผลิตเพื่อส่งออก

2. ตั้งพื้นที่เขตการค้าเสรี (FREE TRADE ZONE : FTZ) ซึ่งจะไม่มีเรื่องของภาษีนำเข้าและส่งออก และรัฐบาลจะเป็นผู้ช่วยเหลือในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานเช่น การคลังการผลิต การบรรจุ การขนถ่ายเป็นต้น

3. พยายามทำให้ชิ้นส่วนรถยนต์ได้มาตรฐานสากล และให้เอกชนจัดตั้งหน่วยงานที่จะทดสอบคุณภาพสินค้าส่งออก

4. ปรับปรุงขั้นตอนวิธีการนำเข้าและส่งออกและให้ใช้วิธีการประเมินราคาของแกตต์ โดยมีการประเมินค่าศุลกากรตามราคาจ่ายจริง นำมาใช้ภายในปี พ.ศ.2539

5. หาวิธีที่สร้างข้อได้เปรียบ หรือได้ประโยชน์จากข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศต่างๆ

## วิเคราะห์ผลกระทบของมาตรการและนโยบายต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ

### 1. นโยบายการผลิต

ขณะที่ประเทศกำลังเกิดปัญหาในการขาดแคลนรถยนต์ประกอบกับราคาของรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อสนองตอบต่อแรงกระตุ้นของข้อตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งถ้ายังไม่ปล่อยให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ถูกคุ้มครองโดยรัฐเป็นเวลานานแล้ว ย่อมจะเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ รัฐบาลจึงได้เริ่มพยายามปรับปรุงโครงสร้างการผลิตขึ้นในปี 2533 ดังเช่น การยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถสำเร็จรูป ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่น ในการประกอบรถยนต์หนึ่ง และนโยบายอื่นๆ อีก ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยรัฐบาลมีนโยบายที่ต้องการให้การประกอบรถยนต์เป็นไปอย่างเสรีมากขึ้น

แม้รัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ จะดำเนินนโยบายดังกล่าวได้ไม่เสร็จสมบูรณ์ แต่รัฐบาลในชุดต่อมา ก็ได้ดำเนินการต่อ โดยมีวัตถุประสงค์ต้องการให้เกิดการนำเข้าโดยเสรี ให้เกิดมีการแข่งขันภายในประเทศ ให้มีการพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต เป็นสำคัญ และผลประโยชน์ที่ผู้บริโภคจะได้รับตามมาในด้านราคาอีกด้วย

อย่างไรก็ตามภายหลังจากที่มีการเปิดเสรีมากขึ้น มีการแข่งขันในตลาดผลของการพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพในการผลิตของอุตสาหกรรมดังกล่าว ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายเท่าที่ควร เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศของเรายังไม่ใหญ่พอ ปัญหาด้านปริมาณการผลิต การประหยัดจากขนาดการผลิตจึงไม่เกิดขึ้น บริษัทต่างชาติที่เข้ามา ก็ไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีเท่าที่ควร ดังนั้นผู้ผลิตภายในประเทศและผู้ผลิตที่เข้ามาจากต่างประเทศ ต่างก็ประสบกับปัญหานี้ แต่ด้วยทางเลือกที่น้อยกว่าจึงดูจะกระทบกับผู้ผลิตภายในประเทศมากกว่า ผลกระทบเหล่านี้ทำให้รัฐบาลยังอยากจะให้มีความคุ้มครองกับอุตสาหกรรมเหล่านี้อยู่บ้าง ดังเช่นการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศที่ยังมีอยู่ถึงปัจจุบัน แม้ว่าในปัจจุบันผลกระทบเหล่านี้จะเริ่มคลี่คลายไปในทางที่ดีแล้วก็ตาม

### 2. นโยบาย Local Content Requirement จุดประสงค์หลักข้อหนึ่งของนโยบาย การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ก็ต้องการให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศสามารถกำเนิดขึ้นมาได้ โดยเริ่มจากการเป็นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และมีพื้นฐานของการคงอยู่ได้ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ด้วยเหตุนี้มาตรการนี้จึงทำให้อุปสงค์ที่มีต่อชิ้นส่วนภายในประเทศสูงขึ้น และ

ราคาขึ้นส่วนเหล่านั้นก็ขยับตัวสูงขึ้นตามมา อย่างไรก็ตามด้วยการคุ้มครองต่างๆ ที่รัฐบาลมีนโยบายต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมขึ้นส่วนประกอบรถยนต์นี้ ก็ทำให้ผู้ประกอบการภายในประเทศของอุตสาหกรรมดังกล่าว ไม่ถูกกระตุ้นให้มีการพัฒนาอย่างจริงจังหรือมีศักยภาพที่จะสามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้ช้าลง นอกจากนี้ความต้องการที่ให้มีการกำเนิดขึ้นของอุตสาหกรรมขึ้นส่วนประกอบรถยนต์ และอุตสาหกรรมรถยนต์ ภายใต้การสนับสนุนจากนโยบาย Local Content Requirement แล้วนั้น สิ่งที่เป็นความหวังให้เกิดขึ้นควบคู่ไปกับการดำเนินนโยบายดังกล่าวคือ การป้องกันการไหลออกของเงินตราต่างประเทศ ในการที่จะต้องจ่ายออกไปเพื่อนำรถยนต์ และอุปกรณ์ เข้ามาในประเทศ แต่มีข้อสังเกตอยู่ว่า ขึ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศในปัจจุบัน ก็ยังจะต้องนำเข้าขึ้นส่วน หรือวัตถุดิบจากต่างประเทศ เพื่อนำมาผลิตเป็นขึ้นส่วนภายในประเทศอีกทีหนึ่ง ซึ่งขึ้นส่วนสำเร็จที่ผลิตในประเทศเหล่านี้จะถูกนับอยู่ในการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศด้วย และเมื่อพิจารณาถึงมูลค่าเพิ่มของขึ้นส่วนสำเร็จกับวัตถุดิบที่นำเข้า จะได้มูลค่าเพิ่มที่ไม่สูงนัก หรือไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดข้อได้เปรียบที่น่าพอใจ อาจกล่าวได้ว่า ความหวังที่จะป้องกันการไหลออกของเงินตราต่างประเทศ จากนโยบายดังกล่าวยังได้ผลอย่างไม่น่าพอใจ และสิ่งนี้จะมีผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินกิจการต่อไปของผู้ประกอบการภายในประเทศด้วย<sup>2</sup>

ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งคือ ขณะที่มีการดำเนินนโยบาย Local Content Requirement ของไทยที่ผ่านมา จะเป็นการเพิ่มสัดส่วนการบังคับใช้มาโดยตลอด แต่ก็ยังต้องมีสัดส่วนของขึ้นส่วนสำเร็จและวัตถุดิบ ที่นำเข้ามาประกอบกับขึ้นส่วนจากภายในประเทศ ถึงแม้ขึ้นส่วนนำเข้าเหล่านั้นจะได้รับการลดหย่อนต่างๆก็ตาม แต่บริษัทแม่ในต่างประเทศ สามารถตั้งราคาของขึ้นส่วนนำเข้าในลักษณะ Transfer pricing (เพราะส่วนลดหย่อนที่ได้ต่ำกว่าอัตราส่วนของขึ้นส่วนที่ลดลง)

### 3. นโยบายด้านภาษี

หลังจากที่รัฐบาลประกาศลดภาษีลงแล้วนั้น ถ้าพิจารณาในด้านของราคา

<sup>2</sup> สัมมนาทางวิชาการ เรื่องแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ภายหลังจากข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (1 มีนาคม 2538)

รถยนต์ นั้นจะพบว่า ราคารถยนต์จะถูกกว่าเมื่อก่อนลดภาษี ความมากขึ้นของราคา  
เปลี่ยนแปลง อาจจะไม่เท่ากับอัตราภาษีที่ลดลง เพราะอย่างไรก็ตาม เรื่องของการ  
เปลี่ยนแปลงคุณภาพของสินค้ายังอยู่ในกำมือของผู้ผลิต โดยที่ไม่กระทบกระเทือนความรู้สึก  
ของผู้บริโภคมากเกินไปนัก ดังนั้นส่วนลดในเรื่องภาษีกับส่วนลดในราคาของผู้บริโภค  
ก็ไม่น่าจะเท่ากัน ดังนั้นผลกระทบในทางลบที่มีต่อผู้ผลิตรถยนต์จึงมีไม่มากนักในระยะสั้น  
และยังลดลงในระยะยาว เพราะหลังจากที่ผลกระทบในระยะสั้นเริ่มคลี่คลายลง ในระยะ  
ยาวอัตราดอกเบี้ย และขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ ก็น่าจะมีความสอดคล้อง  
กับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากราคารถยนต์ที่ถูกลงไม่ใช่ส่วน  
ของกำไรหรือค่า mark up price ที่ผู้ผลิตกำหนดขึ้นลดลง แต่เป็นส่วนลดตรงอัตราภาษี  
ที่รัฐบาลจะได้รับลดลงเสียแทน ผลกระทบอีกทางสำหรับผู้ค้ารถยนต์ใช้แล้วนั้น (รถมือสอง)  
เมื่อราคารถยนต์ใหม่ลดลง ย่อมเป็นผลให้ราคารถยนต์ใช้แล้วต้องลดราคาลงไปด้วย  
อย่างแน่นอน เพื่อเป็นทางเลือกและดึงดูดผู้บริโภค ให้ผู้ค้าอยู่รอดได้ แต่อย่างไรก็ตาม  
ระดับกำไรของผู้ค้า ย่อมขึ้นอยู่กับความแตกต่างของราคาของผู้ค้าซื้อและขายไป เมื่อ  
พิจารณาถึงราคารถยนต์ใหม่ที่ลดลง ย่อมเป็นไปได้ที่จำนวนรถยนต์มือสองที่ออกสู่ตลาดก็แปร  
ผันตามจำนวนความต้องการซื้อรถใหม่ของผู้บริโภค เพราะเมื่อเจ้าของรถเดิมขายรถเก่า  
ซื้อรถใหม่ จำนวนรถใช้แล้วจึงมีมากขึ้น และทำให้ผู้ค้าซื้อรถมาขายได้ในราคาถูกลง

ดังนั้นแม้ว่ารถมือสองราคาจะลดลงแต่ผู้ค้าก็ยังพอได้กำไร หรือขาดทุนไม่  
มาก จากส่วนต่างดังกล่าวอยู่ ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยราคาที่ต่ำกว่ารถใหม่ที่ว่านั้นๆ จะ  
ดึงดูดผู้บริโภคให้ต้องการซื้อรถมือสองได้ขนาดไหน ดังนั้นหลังจากมีการปรับตัวสักระยะ  
หนึ่ง ความรุนแรงของภาวะดังกล่าวก็น่าจะทุเลาลงได้

เมื่อมีการลดภาษีอันเป็นสิ่งที่ทำให้ราคารถยนต์ลดลง กับคำว่า "ของดีราคาถูก"  
ของรถยนต์นอกหรือรถนำเข้า เป็นแรงกระตุ้นอย่างมากที่ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ภายใน  
ประเทศ ต้องเน้นถึงคุณภาพเป็นสำคัญ เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งของตลาดปัจจุบัน การขยายตัว  
ของรถทั้ง 2 ชนิด (รถยนต์นั่งและรถปิคอัพ) จึงมีลักษณะควบคู่กันไป ในภาวะเศรษฐกิจ  
ที่ยังเติบโตในระดับหนึ่ง ในการรักษาและเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพ ของอุตสาหกรรม  
รถยนต์ดังกล่าว อุตสาหกรรมชิ้นส่วนมีผลกระทบโดยตรง เพราะเมื่ออุตสาหกรรมใน  
ประเทศต้องการคุณภาพนั้น หมายถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศต้องมีคุณภาพและ  
ราคาที่สามารถแข่งขันในตลาดได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อภาษีลด ส่วนต่างของภาษีกับราคา

ขึ้นส่วนที่เปลี่ยนแปลงอาจแตกต่างกัน ดังนั้นภาวะการบีบคั้นหรือการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพ อาจมีผลน้อยลง เนื่องจากความเป็นเจ้าของเดียวกัน หรือมีส่วนเป็นเจ้าของที่ผู้ประกอบการอาจใช้การกำหนดราคาตามวิธี "Transfer Pricing" เพื่อชดเชยหรือเพิ่มกำไรในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ดังกล่าวได้ ลักษณะนี้ทำให้การเปลี่ยนแปลงราคามีลักษณะเป็นภาพลวง ซึ่งนั่นหมายถึงว่ารัฐบาลทำได้สำเร็จตามวัตถุประสงค์เมื่อราคาลดลงแต่ทำไม่ได้เท่าที่คาดหวังไว้ ส่วนในกรณีที่ให้มีการเปิดเสรีมากขึ้น พร้อมกับเพิ่มภาวะการแข่งขันในตลาดซื้อชิ้นส่วนประกอบเข้ามายังได้ดี เพราะรณานาเข้าที่มากับภาพลักษณ์ว่าของดีราคาถูกนั้น นอกจากทำให้มีตัวเลือกมากขึ้นในตลาดแล้ว ยังเป็นแรงกระตุ้นด้านราคาและ คุณภาพแก่รถที่ประกอบในประเทศได้เป็นอย่างดี

กล่าวโดยสรุปแล้วจากเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่รัฐบาลต้องการ การลดลงของราคาเกิดขึ้น เกิดการเปิดเสรีมากขึ้น ภาวะการแข่งขันเพื่อกระตุ้นอุตสาหกรรมในประเทศเพิ่มขึ้น แต่การเกิดลักษณะต่างๆอาจจะไม่เต็มเม็ดเต็มหน่วย เท่าที่รัฐบาลต้องการเต็มที่ นอกจากนี้ ผลกระทบด้านลบที่เกิดควบคู่กับด้านดีย่อมมีอยู่ด้วย ดังเช่นรายได้จากภาษีที่หายไปกว่า 10,000 ล้านบาท ในแต่ละปี ภาวะการชงักงันในตลาดรถยนต์และการที่ต้องปรับตัวในอุตสาหกรรมดังกล่าวในช่วงต้น รวมถึงสภาพปัญหาการจราจรที่ทวีความรุนแรงขึ้น ผลกระทบด้านลบต่างๆเหล่านี้ เป็นต้นทุนที่เป็นตัวเงิน และต้นทุนทางสังคม ที่ตีค่าแล้วจะสูงหรือจะต่ำ จะเพิ่มหรือจะลด ก็ขึ้นอยู่กับสภาวะและผลกระทบในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดขึ้นของต้นทุนดังกล่าว

### วิเคราะห์ผลกระทบจากการรวมกลุ่มประเทศ และข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ

การรวมตัวกันของกลุ่มประเทศต่างๆเหล่านี้ วัตถุประสงค์หลักข้อหนึ่ง มุ่งเน้นให้ประเทศภายในกลุ่มสามารถทำการค้ากันโดยเสรีได้มากขึ้น ภายใต้การตกลงร่วมกันของแต่ละกลุ่ม ซึ่งจะมีผลกระทบต่อประเทศไทยในทางตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นด้านการลงทุน การค้า และการตลาด เป็นต้น

1. กลุ่มสหภาพยุโรป ด้วยเหตุผลที่กลุ่มสหภาพยุโรปนี้ ต้องการให้เกิดตลาดแบบไร้พรมแดน โดยที่ไม่มีข้อกีดกัน กฎเกณฑ์ หรือสิ่งใดมากีดขวาง ต่อการดำเนินการ



ค้า และการลงทุน ดังเช่น สามารถเคลื่อนย้าย สินค้า ทุน วัตถุดิบ และกำลังคนได้โดยเสรี ทั้งนี้การกระทำดังกล่าวจะทำให้ กลุ่มสหภาพยุโรป มีศักยภาพในการต่อสู้ แข่งขันมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ถึงแม้จะไม่ส่งผลกระทบโดยตรงก็ตาม กล่าวคือ สภาพการแข่งขันของขนาดตลาด และกำลังซื้อ ของกลุ่มดังกล่าว ที่จะยิ่งส่งเสริมการประหยัดจากขนาดการผลิตของประเทศไทย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอุปกรณ์ประกอบรถยนต์ของประเทศไทยที่กำลังเจริญเติบโตอยู่ในขณะนี้ อย่างไรก็ตาม การรวมกลุ่มดังกล่าวนั้นอาจทำให้ สินค้าอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของไทย ต้องพบกับภาวะการแข่งขันที่รุนแรงของสินค้าจากภายในกลุ่ม และภายนอกกลุ่มดังกล่าว โดยเฉพาะขีดจำกัดด้านคุณภาพและมาตรฐานที่สูง จนเป็นอุปสรรคต่อสินค้าของประเทศไทยด้วย

2. กลุ่มข้อตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) การรวมตัวของกลุ่มประเทศดังกล่าวถึงแม้จะทำให้ตลาดสินค้าของไทยมีขนาดใหญ่ขึ้นก็จริง แต่อุปสรรคจากการตั้งข้อตกลงรวมตัวกันของกลุ่มดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องลดภาษี เรื่องการแลกเปลี่ยนวัตถุดิบระหว่างประเทศในกลุ่มมีความเป็นเสรีมากกว่า หรือตั้งกฎระเบียบเข้มงวดต่างๆ แก่ประเทศนอกกลุ่ม ทำให้มีผลกระทบต่อข้อได้เปรียบของเราลดลงมาก อีกทั้งยังมีความเสียเปรียบด้านการแข่งขันในตลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมรถยนต์ของกลุ่มประเทศดังกล่าว นั้น ได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดสินค้า สัดส่วนแรงงาน และส่วนประกอบที่สูง ที่ต้องมาจากประเทศในกลุ่ม เพราะที่ผ่านมา แนวโน้มของประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา เป็นตลาดส่งออกชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ใหญ่ของไทยตลาดหนึ่งเลยทีเดียว

3. กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเขตเอเชียและแปซิฟิก (APEC) การรวมกลุ่ม ดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายหลักที่จะให้เกิดการช่วยเหลือ และผลประโยชน์ระหว่างกลุ่มสมาชิกที่มีความแตกต่างกันด้านสังคม การเมืองและระดับการพัฒนาประเทศขึ้น แต่ข้อสังเกตอย่างหนึ่งคือการรวมกลุ่มดังกล่าวในจุดประสงค์เริ่มต้น มิได้ต้องการที่จะกีดกันหรือสร้างข้อเสียเปรียบให้แก่ประเทศนอกกลุ่ม อย่างไรก็ตามการเป็นสมาชิกของประเทศไทยในกลุ่มดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดการขยายตัวทั้งการค้าและการลงทุนในประเทศไทย อีกทั้งเราน่าจะสามารถได้รับเทคโนโลยีและความก้าวหน้าใหม่ๆ จากประเทศสมาชิกด้วยกัน แต่ภายใต้กลุ่มความร่วมมือนี้ ซึ่งอยู่ในความต้องการของการช่วยเหลือและประโยชน์ของ

ประเทศในสมาชิก ซึ่งมีประเทศที่มีสังคมและการพัฒนาที่แตกต่างกัน ย่อมอาจจะเกิดความ  
ได้เปรียบและเสียเปรียบขึ้นได้ นั้นหมายถึงประเทศที่ใหญ่กว่า ก้าวหน้าและมีอำนาจ  
ทางเศรษฐกิจมากกว่าย่อมได้รับความเอื้อประโยชน์ในการทำการค้าร่วมกันได้มากด้วย  
ซึ่งสำหรับประเทศไทยเอง ยังมีได้อยู่ในกลุ่มที่ได้เปรียบในกลุ่มความร่วมมือดังกล่าว

4. ข้อตกลงเขตการค้าอาเซียน (AFTA) การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน  
ดังกล่าวย่อมมีผลของการแข่งขันที่มากขึ้นอย่างแน่นอน และสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ของ  
ไทยนั้น ย่อมได้รับผลกระทบในเรื่องการค้าและการลงทุนจากข้อตกลงดังกล่าวด้วย โดย  
ผลกระทบข้อหนึ่งที่ได้รับเหมือนกัน กับผลกระทบจากการรวมกลุ่มอื่นๆ ก็คือสภาพตลาดรอง  
รับที่มีขนาดใหญ่ขึ้น อันจะส่งผลกับอุตสาหกรรมของเราในด้านการผลิตที่มีหลักการประหยัด  
จากขนาดการผลิต และในด้านการลงทุนจะทำให้บริษัทแม่หรือบริษัทจากประเทศที่มีความ  
ก้าวหน้าในอุตสาหกรรมนี้ เช่น ญี่ปุ่น อเมริกา และยุโรป ให้ความสนใจในจุดเด่นของ  
อุตสาหกรรมนี้ในประเทศของเรามากขึ้น อย่างไรก็ตามผลกระทบจากการตั้งข้อตกลงดัง  
กล่าวจะทำให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้นนั้นแสดงถึงว่าอุตสาหกรรม  
รถยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม  
ดังกล่าว จะต้องมีมาตรฐานด้านคุณภาพ และประสิทธิภาพ เพื่อปรับตัวให้สามารถ  
แข่งขันได้มากขึ้น ในภาวะปัจจุบันเป็นระยะที่ข้อตกลงดังกล่าวกำลังมีผลและบทบาท รัฐ  
บาลต้องลดอัตราภาษีลงตั้งแต่ปี 2534 ถึงแม้ว่าในช่วงนี้ข้อตกลงดังกล่าวยังไม่เป็นผลถึง  
ที่สุด จึงเป็นช่วงที่อุตสาหกรรมต่างๆ ดังกล่าวกำลังมีเวลาที่สามารถใช้ในการปรับตัว  
อุตสาหกรรมหลายๆ อย่างสามารถปรับตัวในระดับที่สามารถแข่งขันกับตลาดต่างประเทศได้  
แต่ก็ยังมีอีกหลายๆ อย่างที่ยังเสียเปรียบอยู่ จึงเป็นเหตุให้ผู้ประกอบการต่างๆ ต้อง  
พยายามช่วยเหลือตนเองในด้านคุณภาพ ประสิทธิภาพ และขีดความสามารถในการแข่ง  
ขันให้มากขึ้น ประกอบกับการช่วยเหลือและกระตุ้นของรัฐบาลที่ยังคงมีอยู่ แต่จะต้องลด  
ลงไปอีกในที่สุด ข้อสังเกตอีกอย่างหนึ่งนอกเหนือจากข้อตกลงกันทางด้านภาษีแล้ว อนาคต  
บทบาทที่อาจจะเพิ่มขึ้นของการตกลงร่วมกันของไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย  
ที่จะมีโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ที่ประเทศนั้นมีศักยภาพในการผลิตสูง ซึ่งประเทศ  
ไทยมีความได้เปรียบในการผลิตเครื่องยนต์และชิ้นส่วน อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์  
ตกแต่ง มากกว่าประเทศอื่นในกลุ่ม ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่สำคัญ และมีมูลค่าสูงในการประกอบ  
รถยนต์

5. ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (GATT) ภายใต้วงศ์ประเทศต่างๆ ในโลกที่มีข้อตกลงนี้ด้วยกัน กลุ่มดังกล่าวครองส่วนแบ่งมูลค่าการค้ามากกว่าครึ่งหนึ่งของมูลค่าการค้าโลก ดังนั้นข้อตกลงดังกล่าวสามารถมีอิทธิพลต่อการค้าโลกได้ไม่น้อยเลยทีเดียว ข้อตกลงแกตต์เกิดขึ้นภายใต้วัตถุประสงค์ที่ต้องการให้การค้าของโลกเป็นไปอย่างเสรีมากที่สุด บนพื้นฐานที่มีการขยายตัวทางการค้า การลงทุน และการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของโลก ในด้านผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์นั้น ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศแกตต์ ดูจะเป็นตัวที่สำคัญที่มีอิทธิพลและผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ทำให้เกิดภาวะการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ขณะที่สิทธิพิเศษต่างๆ กำลังลดน้อยลง ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับกลุ่มอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทการขับเคลื่อนและเครื่องยนต์จึงมีค่อนข้างสูง ขณะที่กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ประเภทอื่นๆ เช่น ยาง หม้อน้ำ ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน เป็นต้น ได้รับผลกระทบไม่มากเท่า

ในการพิจารณาถึงกลุ่มอุตสาหกรรมภายในประเทศที่ได้รับผลกระทบหลังจากข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศของแกตต์นั้น บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ศึกษาแบ่งกลุ่มเอาไว้ โดยสามารถแบ่งได้เป็น กลุ่มแรกคือกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนที่มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดภายในประเทศน้อย กลุ่มที่สองคือกลุ่มที่สามารถแข่งขันได้ถ้าได้รับการสนับสนุน และกลุ่มสุดท้ายคือกลุ่มที่มีความสามารถในการแข่งขันได้เองอยู่แล้ว กล่าวคือ ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่มีขีดความสามารถแข่งขันได้น้อยนั้น เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีในการผลิตสูง และใช้แรงงานน้อยในการผลิต จึงทำให้ราคาของผลผลิตออกมาสูง และสูงกว่าต่างประเทศในบางที่ จึงทำให้อุตสาหกรรมกลุ่มนี้ยังมีความเสียเปรียบต่อผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศและได้รับผลกระทบกระเทือนมากกว่ากลุ่มอื่นๆ อันได้แก่ ชิ้นส่วนพวกเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และพวงมาลัย เป็นต้น ส่วนในกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนที่แข่งขันได้หากได้รับการสนับสนุนนั้น จะเป็นชิ้นส่วนที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีในการผลิตที่สูงมากนัก แต่ราคาของตัวสินค้าจะค่อนข้างสูง ดังนั้นหากได้รับการสนับสนุน ผลิตภัณฑ์พวกนี้ก็จะสามารถแข่งขันในตลาดได้ดีขึ้น อย่างไรก็ตามผลกระทบของแกตต์ทำให้การแข่งขันต่างๆ เพิ่มขึ้น และข้อสนับสนุนต่างๆ ก็จะต้องลดลง ดังนั้นในกลุ่มนี้ก็ยังคงมีความเสียเปรียบต่างประเทศอยู่เช่นกัน แต่ก็นับว่ายังสามารถพัฒนาและปรับตัวได้ง่ายกว่าในกลุ่มแรก จึงขึ้นอยู่กับการปรับตัวดังกล่าวและแนวทางการสนับสนุนที่เป็นไปได้ของ

อุตสาหกรรมในกลุ่มนี้ ดังตัวอย่างอุตสาหกรรมในกลุ่มนี้เช่น กระจก ระบบเบรค คลัทช์ อุปกรณ์ไฟฟ้า และตัวถัง เป็นต้น และกลุ่มสุดท้ายคือพวกที่สามารถแข่งขันได้ โดยในการผลิตของอุตสาหกรรมกลุ่มนี้จะใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก และไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตเท่าใดหรือมีการเปลี่ยนแปลงอย่างช้าๆ มีขนาดการผลิตปานกลางแต่อาจต้องใช้แรงงานในการผลิตจำนวนมาก โดยลักษณะแล้วเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่ประเทศเรามีความได้เปรียบหรือเสียเปรียบน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอื่น เพราะสามารถเรียนรู้เทคโนโลยีได้ไม่ยากนักและมีปัจจัยด้านแรงงาน จึงทำให้ผลิตภัณฑ์สินค้าสามารถแข่งขันได้ ดังตัวอย่างชิ้นส่วนอุปกรณ์เช่น อุปกรณ์ประกอบในเครื่องยนต์ ระบบกันกระแทก ท่อไอเสีย อุปกรณ์ตกแต่งภายใน สายไฟ เป็นต้น

ดังนั้นจะเห็นว่าผลกระทบของข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศของแอกต์ แม้จะมีผลค่อนข้างมากต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ก็ตาม แต่หากมีการเตรียมตัวและส่งเสริมให้มีการปรับตัวที่ดี ก็จะทำให้เกิดการสร้างข้อได้เปรียบและลดข้อเสียเปรียบของอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศให้น้อยลงได้