

บทที่ 6

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ และผลสัมฤทธิ์ในบทบาท ของภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทย

ในฐานะประเทศกำลังพัฒนาซึ่งต้องอาศัยการลงทุนจากต่างประเทศเป็นพลังสำคัญ ในการพัฒนาเศรษฐกิจ Gary Gereffi ได้เสนอแนวทางบทบาทภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนของ ประเทศกำลังพัฒนา เพื่อยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศโดยสรุป 3 ประการ คือ

- การยกระดับประสิทธิภาพการผลิตภายในประเทศให้สูงขึ้น
- การจัดความสัมพันธ์ใหม่ระหว่างทุนในประเทศ และทุนต่างชาติ
- การร่วมเป็นส่วนหนึ่งของเขตภูมิภาคเศรษฐกิจ

ในบทนี้จึงเป็นการศึกษาโดยรวบรวมข้อมูล และนโยบายจากภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับ การพัฒนาอุตสาหกรรม การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในภาค ธุรกิจเอกชน และการวิเคราะห์แนวโน้มนโยบายอุตสาหกรรมที่ภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนไทย ดำเนินการสอดคล้องแนวคิดของ Gary Gereffi เพียงใด และวิเคราะห์ลักษณะข้อบกพร่อง ใน นโยบายอุตสาหกรรมของกลไกเศรษฐกิจทั้ง 2 หน่วย โดยมีลำดับเนื้อหา ดังนี้

6.1 กลไกเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน

6.2 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ มุมมองจากภาครัฐ : เนื้อหานโยบาย และการปรับเปลี่ยน

6.3 การปรับตัวของภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

6.4 วิเคราะห์ข้อจำกัดในนโยบายอุตสาหกรรมของภาครัฐ

6.5 สรุป

6.1 กลไกเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน

นโยบายอุตสาหกรรมของภาครัฐ ภายใต้การผลักดันจากภาคธุรกิจเอกชนในประเทศ

* และต่างประเทศ** ในฐานะอุปสงค์ อุปทานนโยบายเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์

* สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

.2535) สามารถจัดกลุ่มนโยบายได้ 4 ลักษณะ คือ

1) การรักษาเสถียรภาพ และการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาว ในรูปของนโยบายเศรษฐกิจมหภาค

2) การจัดสรรทรัพยากรระหว่างภาคเศรษฐกิจ ดังเช่น นโยบายส่งเสริมการลงทุน นโยบายภาษีอากร นโยบายการค้าระหว่างประเทศ ฯลฯ

3) การพัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขา ในรูปนโยบายเฉพาะอุตสาหกรรมนั้นๆ

4) การกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค โดยเครื่องมือสำคัญ คือสิทธิประโยชน์ที่ให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ซึ่งแตกต่างกันไปตามพื้นที่เขตส่งเสริมการลงทุน

นอกจากกลุ่มนโยบายข้างต้น นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องเนื่องในฐานะนโยบายสนับสนุน คือ นโยบายพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี นโยบายพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ นโยบายด้านแรงงานและสวัสดิการสังคม

กลุ่มนโยบายเหล่านี้มีโครงสร้างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องตามตาราง 6.1 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าภายใต้แนวนโยบายหนึ่งๆ นั้นมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายกรมกอง และหลายสังกัด ดังนั้นการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหนึ่งๆ จึงเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน คุณภาพและผลสำเร็จของนโยบายจึงขึ้นกับการมีภาพรวมใหญ่และควมมีระบบของทิศทางนโยบายอุตสาหกรรม หน่วยงานสำคัญที่กำหนดทิศทางอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ คือ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนโดยมีองค์ประกอบของคณะกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนของหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

- กระทรวงอุตสาหกรรม
 - ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ประธานคณะกรรมการ
 - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการ
 - กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
 - สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม
- กระทรวงพาณิชย์
 - กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

*

บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ รวมถึงโครงสร้างส่วนบน (Superstructure) ของระบบทุนนิยมโลก ดังเช่น องค์การการค้าโลก (WTO)

- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- กระทรวงการคลัง
 - สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
 - กรมศุลกากร
- สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

บทบาทหน้าที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ (นายอุดม วงศ์วิวัฒน์ชัย * ,สัมภาษณ์ ,28 มิถุนายน 2538) เพื่อทำหน้าที่ดังนี้

- การวางแผน ทิศทางแนวนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน
- การเป็นหน่วยประสานงาน แนวนโยบายฯ จากหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้อง ให้แนวนโยบายดำเนินอย่างมีทิศทางการพัฒนาในเชิงภาพรวม
- การทำหน้าที่รับเรื่องราวร้องทุกข์ ความคิดเห็นจากภาคธุรกิจเอกชนทั้งไทยและต่างประเทศถึงปัญหาข้อขัดข้องของภาคเอกชนในการดำเนินแนวนโยบาย รวมถึงอุปสรรคที่ต้องการภาครัฐเข้าแก้ไข

โดยมีสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ทำหน้าที่เลขานุการ ศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมทั้ง 2 สาขา เพื่อนำเสนอข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ ทั้งนี้โดยมีหน่วยงานภาคเอกชน คือ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) ร่วมบทบาทในการเสนอข้อมูล ปัญหาและความต้องการต่อคณะกรรมการฯ

ข้อพิเศษของการกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมสาขานี้ คือ ความเป็นอุตสาหกรรมระหว่างประเทศที่ถูกรวมต่างๆ ของอุตสาหกรรมนี้ บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติเป็นผู้กำหนดในกรอบที่ไร้พรมแดนเชิงโลกาภิวัตน์ ขณะเดียวกันกรอบในเชิงภูมิภาคนิยม [Regionalization] โดยผ่านบทบาทของภาครัฐในการสร้างกลุ่มภูมิภาคเศรษฐกิจ [Economic trade bloc] ต่างๆ ก็เป็นกลไกทำให้อุตสาหกรรมนี้ดำเนินการในระดับภูมิภาค ดังเช่น โครงการความร่วมมือทางอุตสาหกรรมของอาเซียน หรือการจัดตั้ง AFTA เพื่อมีบทบาทดึงดูดการลงทุน ส่งเสริมการผลิต การค้าในภูมิภาคนี้ หรือการฟื้นฟูบทบาทสภาอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียน [Asean Automive Federation : AAF] ที่มีบทบาทวางมาตรฐาน ข้อต่อรองการลงทุนในภูมิภาค กล่าวได้ว่า

* นักวิชาการอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ เป็นตัวอย่างอุตสาหกรรมที่แสดงถึงความเกี่ยวเนื่องต่อหน่วยเศรษฐกิจในระดับแนวกว้างและแนวดิ่ง (ดูแผนภาพ 6.1 กลไกของหน่วยเศรษฐกิจทั้งใน และนอกประเทศต่อการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ) (ที่มา : สรุปจากบทที่ 3 ,4 ,ตาราง 5.1 และแผนภาพ 5.1) และจากหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนเหล่านี้เองที่จะมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมต่อไป

6.2 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ มุมมองจากภาครัฐ : เนื้อหานโยบายและกฎปรับเปลี่ยน

“ประเทศไทยไม่ได้มีความได้เปรียบอะไรอย่างเด่นชัดที่เหนือกว่ามาเลเซีย หรืออินโดนีเซีย แต่สิ่งที่ประเทศไทยได้เปรียบมากที่สุด คือ รัฐบาลไทยไม่ได้ควบคุมอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างเข้มงวด เหมือนกับกรณีของ 2 ประเทศข้างต้น ..ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีนโยบายให้อุตสาหกรรมรถยนต์แข่งขันอย่างเสรี ทำให้บรรยากาศการลงทุนดีมาก”

Mr. Nobunari Matsushita ผู้อำนวยการ บ.ฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด (วารสารส่งเสริมการลงทุน, สิงหาคม 1996 : 53)

คำกล่าวข้างต้นเป็นข้อวิจารณ์และชี้ภาพรวมได้ดีต่อนโยบายภาครัฐในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ของประเทศไทยนับแต่ปี 1990 -1996 สามารถแจกแจงลักษณะและเนื้อหาสำคัญ (ดูตาราง 6.1) ดังนี้

6.2.1 การเน้นครอบคลุมอุตสาหกรรมโดยรวม

ในบางประเทศ เช่น เกาหลีใต้ดำเนินนโยบายเฉพาะอุตสาหกรรม กำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายในอุตสาหกรรมหนัก และอุตสาหกรรมเคมี เช่น เหล็ก อโลหะ ต่อเรือ ปีโตรเคมี สิ่งทอ เครื่องจักรกล อิเล็กทรอนิกส์ (อนุภาพ ภิรลภ 2535 : 12) และใช้มาตรการเข้าแทรกแซงกลไกตลาด และสนับสนุนภาคธุรกิจอุตสาหกรรมโดยตรง เช่น การออกกฎหมายพัฒนาอุตสาหกรรม การจัดสรรเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การรวมกิจการ [merger] ขนาดเล็กให้เป็นกิจการขนาดใหญ่ การคัดเลือกประเภท ชนิดรวมถึงเงื่อนไขของการลงทุนจากต่างประเทศที่ต้องมีคุณสมบัติ หรือหลักเกณฑ์สอดคล้องกับความต้องการของภาครัฐเกาหลีใต้

แต่ในกรณีของประเทศไทย การดำเนินนโยบายอุตสาหกรรมมีความแตกต่าง คือ การมุ่งเน้นนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมโดยรวม นโยบายเฉพาะเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมสาขาที่สำคัญ คือ นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศ รวมถึงการบังคับใช้ชิ้นส่วนหลัก สำหรับการ

ประกอบบริดจ์ข้อ ข้อวิพากษ์ต่อนโยบายนี้ คือ การไม่มีนโยบายเสริมในรูปของนโยบายอุตสาหกรรมเฉพาะ เมื่อให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมแล้วก็ให้กลไกตลาดเป็นตัวนำการปรับตัว จึงไม่ก่อผลสำเร็จเท่าที่ควรในการพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นส่วนๆ ขณะที่ข้อสนับสนุนของนโยบายนี้ คือ การเพิ่มความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันกับขึ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามนโยบายนี้จะมีผลยกเลิกในปี 2543 ตามเงื่อนไขการยกเลิกมาตรการการลดภาษีที่เกี่ยวข้องกับการค้า (TRIMs) ยกเว้นกรณีประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งมีผลยกเลิกปี 2541 เนื่องจากใช้เป็นเงื่อนไขข้อแลกเปลี่ยนการย้ายฐานการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการส่งออกของ G.M.

ลักษณะนโยบายโดยรวมที่สำคัญคือ นโยบายส่งเสริมการลงทุน และนโยบายส่งเสริมการส่งออก อันเป็นนโยบายเครื่องมือหลักโดย สกท. ซึ่งเป็นองค์กรที่มีเครื่องมือพิเศษ คือ การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร และการบริการอื่นๆ เป็นเครื่องมือสำคัญดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยแลกเปลี่ยนกับสิทธิประโยชน์หรือบริการอื่นๆ ที่ สกท. ให้ ภายใต้เงื่อนไขข้อกำหนดในเรื่องการส่งออก และหรือการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศ ดังนั้นนโยบายส่งเสริมการลงทุน นโยบายส่งเสริมการส่งออกจึงเป็นแนวทางสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทยมาโดยตลอด นับแต่ช่วงปี 1970 ถึง 1990

นโยบายนี้ยังถูกใช้เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนอุตสาหกรรมสนับสนุน (supporting industry) เนื่องจากการผลิตขึ้นส่วนๆ หรือส่วนประกอบรถยนต์ของอุตสาหกรรมขึ้นส่วนๆ หรืออิเล็กทรอนิกส์ ต้องพึ่งพิงการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเป็นมูลค่ามหาศาล นโยบายส่งเสริมการลงทุนจึงถูกใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยให้การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ไม่ว่าโครงการลงทุนจะตั้งในเขตใดก็ตาม (ดูประเภทอุตสาหกรรมสนับสนุนในตาราง 6.2 ข้อ 2.4)

6.2.2 การส่งเสริมการส่งออก

ภาครัฐสนับสนุนการส่งออกด้วยเครื่องมือสำคัญ คือ การช่วยลดต้นทุนทางการเงิน โดยการคืนอากรขาเข้าวัตถุดิบที่นำเข้ามาใช้ผลิตเพื่อส่งออก และการช่วยชดเชยภาษีอากรสำหรับการส่งออก ควบคู่กับการพยายามแก้ไขกฎระเบียบราชการ ระเบียบศุลกากร โดยการจัดตั้งเขตส่งเสริมการส่งออก (Export processing zone) โดยถือเป็นพื้นที่ปลอดภาษีอากรนำเข้า และส่งออก และมีการอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษ สามารถประกอบกิจกรรมได้ครบวงจรทั้งการผลิต การค้า การกระจายสินค้า บรรจุ ขนถ่ายรวมถึงการวิจัย และพัฒนา

ภาพรวม คือ ภาครัฐพิจารณา และดำเนินนโยบายส่งเสริมการส่งออกผ่านการสนับสนุนด้านการเงิน และการอำนวยความสะดวกด้านระเบียบราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พัฒนา

กลไกตัวเร่ง (Catalyst) เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันการส่งออก ขณะที่ในความเป็นจริงแล้ว ความสามารถการแข่งขันการส่งออก ขึ้นกับความพร้อม ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในการแข่งขัน (Comparative advantage) มากกว่าการมีความพร้อมของกลไกตัวเร่ง

ขณะเดียวกัน ข้อวิพากษ์ของภาคธุรกิจเอกชนต่อเครื่องมือ “ตัวเร่ง” ส่งเสริมการส่งออก คือ ความล่าช้าในมาตรการสนับสนุนด้านการเงิน และความยุ่งยากในระเบียบราชการ และที่สำคัญ คือ กลไกการแข่งขันในตลาดต่างประเทศต้องการปัจจัยสนับสนุนมากกว่านี้ ปัจจัยกำหนดสำคัญ คือ ภาคธุรกิจเอกชนในอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออกต้องมีความพร้อม การยกระดับความสามารถด้านเทคโนโลยีและการพัฒนาจัดการด้านธุรกิจ

6.2.3 นโยบายเพื่อพัฒนาเทคโนโลยี

กรอบนโยบายภาครัฐต่อการพัฒนาเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในประเทศไทย มีเครื่องมือนโยบายที่สำคัญ คือ

- การใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนในกิจการด้านการวิจัยและพัฒนาโดย สกท. ให้สิทธิพิเศษยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และสิทธิประโยชน์อื่นๆ ตามเขตที่ตั้ง และยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย

- การส่งเสริมการลงทุนก่อตั้งกิจการสำนักงานภูมิภาค (Headquarter) โดยบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติตั้งสำนักงานลักษณะนี้เพื่อเป็นฐานบัญชาการ รับผิดชอบและตัดสินใจนโยบายด้านธุรกิจต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน ดังเช่น การส่งเสริมการลงทุน บ.เอเชียยนฮอนด้ามอเตอร์จำกัดในประเทศไทยเป็นสำนักงานภูมิภาคครอบคลุมภูมิภาคอาเซียน นอกเหนือจากสำนักงานภูมิภาคญี่ปุ่น ยุโรป อเมริกา (วารสารส่งเสริมการลงทุน, สิงหาคม 2539 ; 42)

- การสนับสนุน ส่งเสริมให้ภาคธุรกิจเอกชนมีการพัฒนาคุณภาพการผลิตให้ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ (ISO 9000) ผ่านการเร่งรัด การดำเนินงานของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) และการพัฒนาให้ภาคเอกชนมีบทบาทเสริม ร่วมกับภาครัฐในด้านการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ

- แผนงานสนับสนุนอุตสาหกรรมขนาดกลาง และขนาดย่อมด้านเทคโนโลยี และความรู้ในผู้ประกอบการอยู่ระหว่างการพัฒนาด้วยงบประมาณ 40 ล้านบาทในช่วงปี 2539-2543

หากพิจารณาความหมายเทคโนโลยีว่า หมายถึง ความรู้ในวิทยาการสมัยใหม่ที่นำมาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์ในกระบวนการผลิต การออกแบบ การจัดการในเชิงธุรกิจอุตสาหกรรม องค์ประกอบสำคัญของเทคโนโลยี ประกอบด้วย ส่วนที่เป็น Hardware คือ โรงงาน อุปกรณ์

เครื่องจักรและส่วนที่เป็น Software คือ ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ในด้านเทคนิค เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และทักษะมนุษย์ คุณภาพแรงงานต่อความสามารถใช้ประโยชน์ในเทคโนโลยีนั้นๆ [Natarajan & Miang, 1992 : 48-49]

เห็นได้ว่า เครื่องมือที่ภาครัฐใช้เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีให้ความสำคัญกับองค์ประกอบเทคโนโลยีในด้าน Hardware ในลักษณะให้สิทธิพิเศษทางการคลังต่อกิจการด้านการวิจัยและพัฒนา * การก่อตั้งสำนักงานภูมิภาค การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ ขณะที่องค์ประกอบส่วนที่สำคัญไม่ได้ให้ความสำคัญที่ชัดเจน เช่น การพัฒนาเพื่อให้กิจการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ได้รับการรับรอง ISO 9000 โดย สมอ. ก็ประสบปัญหาความล่าช้าจาก สมอ. ในการตอบสนองความต้องการที่รวดเร็วของภาคเอกชน ขณะที่แผนงานพัฒนาเทคโนโลยีและความรู้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนาดกลาง นับเป็นนโยบายที่สอดคล้องลักษณะการพัฒนาเทคโนโลยีข้างต้น เพียงแต่ยังอยู่ในขั้นตอนการพัฒนาแผนงานสู่ภาคปฏิบัติเท่านั้น

ลักษณะสำคัญอีกประการที่ทำให้นโยบายมุ่งเน้นการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศไม่ประสบผล คือ กลุ่มเทคโนโลยีให้ความสำคัญกับกลไกราคามากเกินไป คือ เห็นว่าการถ่ายทอดเทคโนโลยีนั้น มีลักษณะที่เป็นไปตามกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจ จากที่เทคโนโลยีการผลิตมีการถ่ายทอด เมื่อขนาดตลาดรถยนต์ในประเทศและภูมิภาคเติบโตจนมีขนาดการลงทุน การผลิตที่ประหยัด จึงทำให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์สำหรับเพื่อรองรับภาวะตลาดที่ซับซ้อน และความต้องการท้องถิ่นโดยเฉพาะมากขึ้นตามมาเอง หรือการก่อตั้งศูนย์การวิจัย และพัฒนาของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ต่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้เทคโนโลยีการออกแบบจำเป็นต้องมีการถ่ายทอด แต่ผลสำเร็จการถ่ายทอดเทคโนโลยี มิได้ขึ้นกับบริษัทอุตสาหกรรมข้ามชาติเท่านั้น แต่ยังขึ้นกับความพร้อม ความสามารถและการลงทุนของภาครัฐ ภาคเอกชนไทยในการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมถึงมาตรการภาครัฐเพื่อสนับสนุนการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีในด้าน Software ด้วย ซึ่งพิจารณาจากแนวนโยบายภาครัฐก็พบว่า ภาครัฐไม่ได้ให้ความสำคัญแต่อย่างใด

* ดูข้อถกเถียงในนิตยสาร จันทร์มังคละศรี (2538) ซึ่งเห็นว่าภาครัฐให้ความสำคัญกับการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาโดยภาครัฐ ขณะที่ช่องทางพัฒนาในด้านผลิตภัณฑ์ให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ มิได้มีการให้ความสำคัญเท่าที่ควร ขณะที่งานศึกษาของ สยามกร เจียสกุล (2538) ชี้ว่า ความไม่เป็นระบบ และเอกภาพของนโยบายอุตสาหกรรม รวมถึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับการลงทุนด้านการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ทำให้ฐานความสามารถของประเทศในด้านนี้อ่อนแอ

6.2.4 นโยบายเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ

รัฐบาลผ่อนปรนให้กิจการโดยทุนต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดหรือถือหุ้นข้างมาก หากมีความสามารถในการส่งออกมากกว่าร้อยละ 50 ขึ้นไป ก็จะได้รับอนุญาตกรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของกิจการตามที่กำหนด(ดูตาราง 6.2 ข้อ 7.3 และ 7.4) เนื่องจากการส่งออกมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจไทย และเสถียรภาพทางเศรษฐกิจขึ้นกับดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ ผลของนโยบายนี้ทำให้บรรษัทอุตสาหกรรมข้ามชาติสามารถกำหนดทางเลือก ลักษณะ ประเภท โครงสร้างทุนของกิจการที่เข้ามาลงทุนในประเทศ ขณะที่ สกท. คาดหวังว่าลักษณะนโยบายเช่นนี้จะส่งผลดีต่อการพัฒนาความเจริญ การจ้างงานในพื้นที่ภูมิภาคของประเทศไทย ตัวอย่างที่ชัดเจน คือ กรณีของบริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ [GM] ที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตและส่งออกรถยนต์นั่ง GM สามารถกำหนดโครงสร้างทุนในกิจการที่เข้ามาลงทุนเป็นกิจการทุนต่างชาติ 100% จากการจัดพื้นที่โครงการในเขต 3 (จ.ระยอง) และมีเป้าหมายการส่งออก 80% ของยอดขายโดยไม่จำเป็นต้องอาศัยการร่วมทุนในประเทศ แต่อย่างไร

ข้อวิจารณ์ต่อนโยบายนี้ คือ นอกเหนือจากรายได้ประชาชาติจากการส่งออกแล้ว ผลเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในเรื่องการพัฒนาภูมิภาค รวมถึงผลเชื่อมโยงต่อกิจการ หรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเกิดขึ้นด้วยหรือไม่ โดยเฉพาะด้านการสร้าง หรือจ้างงาน ทั้งนี้เพราะ สกท. อนุญาตการนำเข้าช่างฝีมือ วิศวกรจากต่างประเทศ ในแง่หนึ่งเพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานเหล่านี้ แต่ก็ส่งผลเท่ากับการลดแรงกดดันหรือเงื่อนไขที่ทำให้ภาคธุรกิจเอกชนต้องลงทุนพัฒนาทรัพยากรบุคคลภายในประเทศเอง อีกทั้งเป็นการตัดโอกาสพัฒนาคุณภาพแรงงานช่างเทคนิค วิศวกรไทย

ช่วงปี 1994-1996 เศรษฐกิจไทยประสบความผันผวนทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะปัญหาการขาดดุลการค้าซึ่งกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจซึ่งถือเป็นปัญหาที่ภาครัฐไทยให้ความสำคัญมาโดยตลอด มาตรการหนึ่งที่น่ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้า คือ นโยบายการควบคุมสินเชื่อเพื่อซื้อรถยนต์ โดยเพิ่มวงเงินดาวน์สูงขึ้น และระยะเวลาการชำระหนี้ที่สั้นลง เพื่อจำกัดกลุ่มผู้บริโภคเฉพาะผู้มีอำนาจซื้อที่แท้จริง โดยธนาคารแห่งประเทศไทยให้เหตุผลว่าเพื่อให้เกิดการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ในแบบ รุ่น ยี่ห้อที่สอดคล้องกับกำลังซื้อของผู้บริโภค อีกทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาจากเงื่อนไขเดิมที่ก่อให้เกิดการบริโภคสินค้าฟุ่มเฟือย การออมของครัวเรือนที่ลดลง และป้องกันความเสี่ยงกับธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์

นโยบายควบคุมสินเชื่อนี้ นอกเหนือจากกระทบต่อรถยนต์ราคาสูงแล้ว ยังกระทบต่อความต้องการถือครองรถยนต์ระดับกลางและรถจักรยานยนต์ด้วย (นินนาท ไชยธีรภิญโญ , สัมภาษณ์, วารสารส่งเสริมการลงทุน, สิงหาคม , 2539) อย่างไรก็ตามปัญหาเสถียรภาพทาง

เศรษฐกิจเป็นปัญหาที่ก่อผลกระทบต่อสังคมโดยรวม ดังนั้นนโยบายการควบคุมปริมาณสินเชื่อการจัดซื้อรถยนต์จึงเป็นนโยบายที่กั้นกรองพฤติกรรมผู้บริโภคในการประเมินความสามารถการถือครองรถยนต์ที่เหมาะสม

นอกจากนโยบายควบคุมสินเชื่อซึ่งเริ่มในปี 2539 ในปีเดียวกันนโยบายผ่อนคลายนโยบายการใช้สินเชื่อส่วนบุคคลในประเทศในการประกอบรถยนต์ราคาสูงในบางแบบ หรือรุ่นโดยสามารถนำเข้าชิ้นส่วนฯ ที่ต้องการในอัตราภาษีรถยนต์สำเร็จรูปเพื่อลดการขาดดุลการค้าให้น้อยลงกว่าการนำเข้าในรูปแบบ CBU ที่มีราคาแพง ก็เป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ราคาสูง

6.2.5 นโยบายส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาค

เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ภาครัฐฯใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาคโดยคาดหมายว่าโครงการลงทุนที่ตั้งฐานการผลิตในเขตภูมิภาค จะเป็นกลไกก่อให้เกิดการพัฒนา ระบบสาธารณูปโภค ก่อให้เกิดการจ้างงาน การใช้วัตถุดิบในภูมิกาศนั้น สิทธิประโยชน์พิเศษด้านภาษีอากรจึงเป็นเสมือนสิ่งชดเชย แลกเปลี่ยนให้กับโครงการที่ตั้งฐานการผลิตในเขตพื้นที่ที่ขาดความพร้อม สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ นโยบายส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาค มิได้ส่งผลให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคเท่าที่ควรแต่อย่างใด เนื่องจากพื้นที่เขต 3 ซึ่งให้สิทธิประโยชน์มากที่สุดอยู่ห่างไกลจากส่วนกลางเพียงประมาณ 160 กิโลเมตร^{๑*} อีกทั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขต 3 มีความพร้อมด้านระบบสาธารณูปโภคอยู่แล้ว นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงเป็นแหล่งที่ตั้งของโครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นจำนวนมาก^{๑**}

ดังนั้นการเปิดให้กิจการที่ทุนต่างชาติถือหุ้นทั้งหมด และตั้งฐานการผลิตในพื้นที่เขต 3 สามารถจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในตลาดภายในประเทศได้ด้วย เป็นนโยบายที่เพียงมิได้ช่วยการพัฒนาในเขตภูมิภาคแล้ว เพราะฐานโรงงานอยู่ไม่ไกลจากส่วนกลางนัก ยังอาจเป็นนโยบายที่ก่อผลเสียต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศด้วย เพราะฐานโรงงานอยู่ไม่ไกลจากพื้นที่ส่วนกลาง และ

* ประมาณระยะทางจาก กทม. ถึง จ. ระยอง ซึ่งเป็นจังหวัดที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์เทียบเท่าเขต 3

** นิคมอุตสาหกรรม จ.ระยอง เช่น มาบตาพุด , ตะวันออก , ผาแดง , อมตะจีที , อีลทีเอ็นบีเออร์ค โจนะ , วิ.เค.แอล. , นครินทร์อินดัสเตรียล ปาร์ค , 304 อินดัสเตรียล ปาร์ค , สวนอุตสาหกรรมระยอง

จ. ชลบุรี เช่น บ่อวิน , แหลมฉบัง

จ.ฉะเชิงเทรา เช่น บางปะกง เกดเวย์ เวโกร์

ตั้งอยู่ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมซึ่งมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคระดับหนึ่งอยู่แล้ว ยังอาจเป็นนโยบายที่ก่อผลเสียต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ภายในประเทศด้วย เนื่องจากความสามารถของกิจการต่างชาติในการแข่งขันกับกิจการทุนภายในประเทศสามารถทำได้โดยสะดวก ไม่มีข้อจำกัดเรื่องระยะทาง และการขนส่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ผลิตขึ้นได้ ขณะที่ผลประโยชน์สังคมจากที่สกท. คาดหวังให้การส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติในพื้นที่เขต 3 จะมีบทบาทกระตุ้นความเจริญในพื้นที่ภูมิภาคก็ไม่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ตามปัจจัยสภาพการตลาด และโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานทั้งทางกายภาพและทางสังคม ถือเป็นปัจจัยสำคัญของการตัดสินใจเลือกที่ตั้งโรงงาน สิ่งจูงใจหรือสิทธิประโยชน์พิเศษเพื่อจูงใจการลงทุนเป็นเสมือนของแถมให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ตั้งใจไปเขตภูมิภาคอยู่แล้ว นโยบายกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคนับเป็นนโยบายที่ดี แต่การดำเนินการผ่านนโยบายส่งเสริมการลงทุนสู่ภูมิภาคอาจให้ประสิทธิภาพการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคที่ต่ำกว่าการดำเนินนโยบายการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายสร้างรายได้ในชนบทซึ่งเป็นประโยชน์ต่อชนบท และก่อผลโดยตรงมากกว่า (มิ่งสรรพ ขาวสะอาด, 2536)

การปะปนกันของนโยบายส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาค นโยบายกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และนโยบายพัฒนาความเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ทำให้ประสิทธิภาพในผลสำเร็จของนโยบายดังกล่าวไม่ชัดเจนหรือส่งผลสำเร็จเท่าที่ควรได้

6.2.6 นโยบายด้านภาษีอากร

เป็นนโยบายที่มีการต่อรองระหว่างภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนมาโดยตลอด นับแต่ปี 1991 เมื่อรัฐบาลสมัยนายกรัฐมนตรีอานันท์ ปันยารชุนริเริ่มปฏิรูปโครงสร้างภาษีนำเข้า CBU และ CKD รวมถึงการเปิดเสรีนำเข้ารถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2,200 ซีซี จากที่มีการจัดเก็บภาษีนำเข้า CBU และ CKD ในอัตราสูง และห้ามการนำเข้า CBU ที่มีขนาดต่ำกว่า 2,200 ซีซี ภาคธุรกิจเอกชนในอุตสาหกรรมนี้ โดยผ่านสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยพยายามต่อรอง ปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษี (พัชรี สีโรต , 2536) แต่ภาครัฐมีนโยบายมุ่งสร้างสภาพการค้าเสรีให้เกิดขึ้น อัตราภาษีที่จัดเก็บจึงเป็นไปตามตารางที่ 7.2

ภาครัฐมิได้ปรับนโยบายลดภาษี ครอบคลุมวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตชิ้นส่วนฯ เหตุผล คือ ภาครัฐพิจารณาว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนได้รับการคุ้มครองจากมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศ ทำให้ไม่เห็นความจำเป็นปรับลดอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบเพื่อผลิตชิ้นส่วน แต่เมื่อมีการเลื่อนระยะเวลายกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ เร็วขึ้น ธุรกิจในประเทศพบว่าระยะเวลาการ

ปรับตัวจากที่เคยได้รับการคุ้มครอง เพื่อรับกับสภาพแข่งขันที่เสรีมากขึ้นไม่พอเพียง อีกทั้งความร่วมมือทางอุตสาหกรรมของอาเซียนแบบใหม่ก็อยู่ระหว่างการตกลง [AICO] และโครงสร้างภาษีตามหลักการ CEPT ตามความร่วมมือในเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จะเริ่มมีผลได้ ก็ต่อเมื่อเข้าปี 2543 ดังนั้นภาคธุรกิจเอกชนโดยสภาอุตสาหกรรมฯ จึงพยายามตอรองให้ภาครัฐปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีนำเข้าวัตถุดิบเพื่อผลิตชิ้นส่วนให้เหลืออัตราร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 5 สินค้าชั้นกลางในอัตราร้อยละ 10 และสินค้าสำเร็จรูปในอัตราร้อยละ 20 โดยเร็ว เนื่องจากอัตราเดิมที่จัดเก็บกับวัตถุดิบเพื่อผลิตชิ้นส่วนฯ เช่น เหล็ก หลอดหรือท่อโลหะ พลาสติก ยาง ฯลฯ มีอัตราภาษีอยู่ระหว่างร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 50 (ดูตาราง 4.13) ขณะที่การนำเข้า CKD เสียอัตราภาษีร้อยละ 20 ทำให้เกิดความเสียเปรียบระหว่างชิ้นส่วนที่นำเข้า กับชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ การปรับลดอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบจึงเพื่อเสริมความสามารถในการแข่งขันกับชิ้นส่วนฯ ที่นำเข้า ช่วงปี 1991-1996 ที่การตอรองอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบเพื่อผลิตชิ้นส่วนฯ ให้ลดต่ำเหลือร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 5 เป็นประเด็นปัจจุบันที่สำคัญของการตอรองระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน

นอกเหนือจากนโยบายที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีการปรับตัวของภาครัฐต่อแนวนโยบายอุตสาหกรรมที่น่าสนใจ ดังนี้

6.2.7 นโยบายอื่นๆ

6.2.7.1 การจัดตั้งหน่วยพัฒนาความเชื่อมโยงอุตสาหกรรม [BOI unit for industrial linkage development : BUILD Unit] ช่วงปี 2535 สกท.ได้จัดตั้งหน่วยงานนี้เพื่อทำหน้าที่พัฒนาอุตสาหกรรมรับช่วงการผลิตในประเทศ โดยจัดประสานความสัมพันธ์ความต้องการระหว่างอุตสาหกรรมที่เป็นผู้ซื้อ กับอุตสาหกรรมผู้ขายให้ 2 ฝ่ายได้ประสานธุรกิจการค้าต่อไป ดังนั้นสำหรับอุตสาหกรรมที่กระบวนการผลิตต้องใช้ชิ้นส่วนต่างๆ มาร่วมประกอบจำนวนมาก เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ Build Unit จึงมีบทบาทพัฒนาอุตสาหกรรมรับช่วงการผลิต

6.2.7.2 การจัดทำระบบข้อมูลอุตสาหกรรม การตลาดหรือช่องทางส่งออก ในปี 2539 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ได้ลงทุนว่าจ้างบริษัทวิจัยศึกษา และพัฒนาระบบข้อมูลดังกล่าวเพื่อเสริมสร้างโอกาสความสามารถในการส่งออกรถยนต์ และชิ้นส่วนฯ

6.2.7.3 การเปิดให้ภาคเอกชนมีบทบาทด้านการพัฒนาคุณภาพแรงงาน ทรัพยากรมนุษย์ ดังเช่นการร่วมกับ G.M. โดยผ่านมหาวิทยาลัยบูรพา จัดตั้งมหาวิทยาลัย G.M. เพื่อเป็นสถาบันพัฒนาช่างฝีมือด้านอุตสาหกรรมยานยนต์

6.2.7.4 การเปิดส่งเสริม ความร่วมมือทางอุตสาหกรรมระดับภูมิภาคอาเซียน คือ โครงการพัฒนาความร่วมมือใหม่ทางอุตสาหกรรม (AICO) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินการที่กว้างขวางกว่าโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน (BBC Scheme) รวมถึงการพัฒนาความร่วมมือในลักษณะเขตภูมิภาคทางเศรษฐกิจอาเซียน และเขตอนุภาคทางเศรษฐกิจต่างๆ ซึ่งช่วยเสริมขยายตลาดให้ใหญ่ขึ้น และการเข้าถึงทรัพยากร แหล่งพลังงานจากภูมิภาคเศรษฐกิจเหล่านี้ ซึ่งเป็นนโยบายที่จำเป็นสำหรับอุตสาหกรรมที่ซับซ้อน เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน

6.3 การปรับตัวของภาคธุรกิจเอกชนในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

ภาวะการแข่งขันในตลาดเสรีมากขึ้นของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน รวมทั้งนโยบายลดหรือยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรม ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ไทยจะต้องรีบเร่งปรับตัวเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและการอยู่รอดในอุตสาหกรรมนี้ต่อไป ขณะที่อุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งอยู่ในความควบคุมของบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติจะได้รับผลดีจากการเปลี่ยนแปลง ดังเช่นความเห็นของนักธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ต่างชาติที่วิเคราะห์ผลกระทบนี้ว่า (วารสารส่งเสริมการลงทุน, กรกฎาคม 2538 ;39)

“ ไทยจะต้องมีการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ให้มีคุณภาพเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันเมื่อ GATT มีผลบังคับใช้ ดังนั้นในแง่การแข่งขันกับต่างประเทศแล้ว ขณะนี้ไทยยังสู้ไม่ได้ แต่หากมองในแง่ผู้ผลิตรถยนต์เอง เมื่อนำ GATT มาบังคับใช้แล้ว ผู้ผลิตจะได้รับผลดีเพราะต้นทุนในการผลิตรถยนต์ต่ำลง เนื่องจากภาชี้นำเข้าชิ้นส่วนต่างๆ ลดลง”

MR.Komei Amano รองประธานบริษัทฮอนด้า คาร์ส แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด

ดังนั้นการปรับตัวของภาคธุรกิจเอกชนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ จึงเป็นเรื่องสำคัญในการเสริมสร้างพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจากการศึกษาพบว่าภาคธุรกิจเอกชนมีการปรับตัวทั้งในระดับโครงสร้าง และการปรับตัวในระดับหน่วยผลิตเอง

6.3.1 การปรับตัวในระดับโครงสร้าง

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯมีการรวมกลุ่มพัฒนาเป็นสถาบัน คือ กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ ในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยโดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ

- เป็นตัวแทนในการประสานนโยบายและดำเนินงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน
- ศึกษาแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมและกิจการที่เกี่ยวข้อง

- ให้คำปรึกษาและเสนอข้อเสนอแนะแก่ภาครัฐเพื่อ พัฒนาอุตสาหกรรม

ภาพรวมของการปรับตัวเชิงโครงสร้างมี 2 ลักษณะ คือ การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบการบริหาร กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมสาขานี้ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และการพัฒนาสร้างการรวมกลุ่มความร่วมมือระหว่างกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในระหว่างประเทศด้วยกัน ดังนี้

6.3.1.1 การปรับโครงสร้างการบริหารของกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ

กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) ได้ปรับโครงสร้างการบริหารงานขององค์กร จากที่เดิมประธานกลุ่มอุตสาหกรรมดำเนินการกิจกรรมต่างๆ เป็นหลัก มาเป็นการคัดเลือกคณะกรรมการบริหาร 20 คนเพื่อบริหารงานโดยแบ่งเป็น 4 ฝ่าย (นายอัจฉรินทร์ สารสาส, สัมภาษณ์, ประชาชาติธุรกิจ, 29 เมษายน 2539 : 39) คือ

- ฝ่ายประสานงานต่างประเทศ มีหน้าที่ติดต่อประสานงานกับนักลงทุนจากต่างประเทศ และกับฝ่ายต่างประเทศของสภาอุตสาหกรรมฯ

- ฝ่ายวิชาการ ทำหน้าที่ศึกษาหาแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ และเทคโนโลยีการผลิต รวมถึงการประสานงานหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

- ฝ่ายประสานงานราชการ ทำหน้าที่ประสานงานหน่วยราชการ รวมถึงการลobbey ให้ภาครัฐเห็นความสำคัญของกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ และการส่งเสริมให้ประเทศไทยได้พัฒนาเป็นประเทศอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting industrial country)

- ฝ่ายกิจกรรมทั่วไป ทำหน้าที่ดูแลสมาชิกสัมพันธ์ กิจกรรมประชุมสังสรรค์ รวมถึงการรวบรวมผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ยังไม่เป็นสมาชิกให้เข้ามาอยู่ร่วมกัน

6.3.1.2 การปรับโครงสร้างสู่ความร่วมมือระหว่างประเทศ

การปรับตัวในเชิงโครงสร้างอีกลักษณะ คือ การสร้างความร่วมมือของภาคธุรกิจเอกชนด้วยกันในระดับความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนฯ ของกลุ่มอาเซียน ได้ฟื้นฟูบทบาทความร่วมมือของสภาอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียน (Asean Automotive Federation : AAF) เป็นการรวมกลุ่มของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์จากที่เคยยุติบทบาทเมื่อ 10 ปีก่อน (นินนาท ไชยธีรภิญโญ, สัมภาษณ์, วารสารส่งเสริมการลงทุน, สิงหาคม, 2539) ให้มีอำนาจการต่อรอง การกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมสาขานี้ต่อภาครัฐของประเทศสมาชิกทั้ง 4

(มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และไทย และแนวโน้มที่จะขยายกลุ่มสมาชิกโดยรวมพม่า ลาว และกัมพูชา) จุดประสงค์ของ AAF คือ

- เสริมสร้าง และพัฒนาธุรกิจยานยนต์ระหว่างสมาชิกในกลุ่มอาเซียน
- เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างสมาชิกของกลุ่ม AAF ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- เป็นตัวแทนภาคเอกชนในการเจรจา แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับภาครัฐ
- รวบรวมข้อมูลต่างๆ และภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต
- สร้างความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดในภูมิภาค และทั่วโลก

รวมถึงจุดประสงค์ที่สำคัญ คือ การยกระดับมาตรฐานอาเซียนเท่าเทียมมาตรฐานโลก จากเดิมที่ไม่มีมาตรฐานและครอบงำเนินธุรกิจของตนเอง ทำให้เป็นจุดอ่อนที่กลุ่มอาเซียนต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนโดยไม่มี การต่อรองเท่าที่ควร ตัวอย่าง ที่ชัดเจน คือ ค่ารถยนต์สหรัฐฯ

บทบาทของกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ จากที่ ดำเนินการในขอบเขตระดับประเทศได้ปรับเปลี่ยนการดำเนินการเป็นลักษณะการรวมกลุ่มภาคธุรกิจเอกชนในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของกลุ่มประเทศอาเซียนเข้าด้วยกัน ดังที่ AAF ได้ดำเนินกิจกรรมสำคัญในขอบเขตระหว่างประเทศ ด้วยกัน คือ

- การมีมติรวมเพื่อส่งเสริมมาตรฐาน [Harmonization] ยานยนต์ในแต่ละประเทศต้องใกล้เคียงกันใน 2 ด้าน คือ ความปลอดภัยและมาตรฐานสิ่งแวดล้อมเพื่อศึกษาในจุดต่างและจุดร่วมระหว่างอัน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาความมีมาตรฐานร่วมกัน อันหมายถึงโอกาสการขยายตลาดการผลิตการค้าชิ้นส่วน และรถยนต์สำเร็จรูปให้เพิ่มสูงขึ้นในภูมิภาค

- การดูแล ศึกษาในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยี การศึกษารายละเอียดของมาตรฐานสินค้า คือ QS 9000 เพื่อเตรียมความพร้อมการเป็นแหล่งอุปทานชิ้นส่วนให้กับค่ายรถยนต์สหรัฐฯ

- การดูแล บริหารงานด้านกิจกรรมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศต่างๆ ในกลุ่มในด้านมาตรฐาน โครงสร้างภาษาที่สอดคล้องกัน รวมถึงความร่วมมือใน AICO

ข้อพึงตระหนัก คือ การปรับตัวลักษณะนี้เป็นของบรรษัทอุตสาหกรรมข้ามชาติญี่ปุ่น และรัฐบาลญี่ปุ่นเพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองกำกับบทบาท ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของภูมิภาค

กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (MITI) ภาครัฐของญี่ปุ่นได้เข้ามามีบทบาทเพื่อเสริมศักยภาพการแข่งขันของบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นเองโดยร่วมมือในกรอบอาเซียนผ่านการ

ประชุมร่วมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนและรัฐมนตรีการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (AEM-MITI) โดยมีมติจัดตั้งกลุ่มทำงานผู้เชี่ยวชาญเพื่อให้คำปรึกษาแก่คณะทำงานด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกัมพูชา ลาว และพม่า เพื่อพิจารณาสรางเครือข่าย การตลาด และความร่วมมือแก่กลุ่มประเทศดังกล่าวซึ่งภาวะเศรษฐกิจอยู่ระหว่างการเติบโต จุดประสงค์ก็เพื่อให้เครือข่ายตลาดเชื่อมโยงต่อกันมากขึ้นทั้งการลงทุน การค้า และการผลิตเพื่อเป็นพื้นฐานให้ขนาดการผลิตที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมีขนาดการผลิตที่ประหยัด (Economy of scale) มุ่งเสริมสร้างให้เกิดตลาดร่วมในอาเซียนให้สินค้าที่ผลิตมีความเป็นหนึ่งเดียวกัน (Harmonization) ในเรื่องมาตรฐานและความปลอดภัย ซึ่งทำให้การซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนฯ ระหว่างประเทศทำได้โดยง่าย ด้วยมาตรการนี้เองทำให้บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่น เพิ่มบทบาทและความเข้มแข็ง ศักยภาพการแข่งขันในภูมิภาคนี้สูงมากขึ้น (กรุงเทพธุรกิจ, 10 กรกฎาคม 2539 ; 1,6) ซึ่งหาก AAF สามารถพัฒนาบทบาทเข้มแข็งมากขึ้น ทำให้ประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคนี้มีศักยภาพการแข่งขันต่อรองกับบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติตะวันตก โดยอาศัยการพึ่งพิงบริษัทฯ ญี่ปุ่นเป็นฐานสนับสนุนการต่อรอง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นมียุทธศาสตร์การปรับตัวการแข่งขันทางธุรกิจอุตสาหกรรมเพื่อรักษาตลาดรถยนต์ในภูมิภาคนี้โดยประสานผลประโยชน์ร่วมกับประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น

ในส่วนต่อไปนี้เป็นการศึกษาเชิงประจักษ์โดยสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ เพื่อศึกษาว่าภายใต้สภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ภาคธุรกิจเอกชนในประเทศแต่ละหน่วยผลิตมีการปรับตัวเพื่อรับการเปลี่ยนแปลงนี้อย่างไร และเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงบางลักษณะ เช่น การปรับโครงสร้างภาษีอากร การกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมบางลักษณะต้องอาศัยการกำหนดนโยบายจากภาครัฐ จึงศึกษาด้วยว่าภาคธุรกิจเอกชนต้องการทิศทาง และลักษณะของนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในลักษณะใดจากภาครัฐ เพื่อเป็นแนวทางประสานการกำหนดนโยบายต่อไป

6.3.2 การปรับตัวในระดับหน่วยผลิต

การศึกษาเชิงประจักษ์ในส่วนนี้ มุ่งวิเคราะห์ตัวอย่างการปรับตัวของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เป็นกิจการภายในประเทศ โดยใช้การสัมภาษณ์ความคิดเห็น แผนงานการปรับตัวการดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมในอนาคตที่ผู้ประกอบการมีต่อทิศทางนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ จากภาครัฐ และสภาพการเปลี่ยนแปลงโดยรวมต่ออุตสาหกรรมนี้ กลุ่มผู้ประกอบการ

อุตสาหกรรม* ที่ได้ศึกษาสัมภาษณ์นี้โดยรวมนอกเหนือจากเป็นผู้บริหารระดับในองค์กรธุรกิจ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ แล้ว ยังมีบทบาทสำคัญในการบริหาร กำหนดทิศทางการทำงานของกลุ่ม อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ดังนั้นข้อมูล และความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้บริหารเหล่านี้จึง เป็นทัศนคติและความคิดเห็นของผู้มีประสบการณ์ต่อธุรกิจอุตสาหกรรมสาขานี้มาโดยตลอด

และเนื่องจากความขัดข้องในการสัมภาษณ์บริษัทผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้น ส่วนฯ อื่นๆเท่าที่ควร อีกทั้งข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลา* ดังนั้นนอกเหนือจากการสัมภาษณ์ งาน ศึกษาได้อ้างอิงข้อมูลการปรับตัวของบริษัทอุตสาหกรรมบางองค์กรซึ่งมีการวิเคราะห์ และนำเสนอ ในสื่อมวลชนประกอบงานศึกษาด้วย

จากการศึกษาพบว่าความตื่นตัวต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงต่อการแข่งขันในตลาด เสรีซึ่งภาคธุรกิจเอกชนในประเทศได้รับกระแสเดือนมากกว่า 3 ปี จะปรากฏในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้น ส่วนที่เป็นกิจการขนาดใหญ่ ขณะที่กิจการขนาดกลางและขนาดย่อมไม่มีความตื่นตัวหรือให้ความ สนใจเท่าที่ควร ดังเช่นการจัดสัมมนาเกี่ยวกับความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงในแวดวงอุตสาหกรรม รถยนต์และชิ้นส่วนฯ ภายในประเทศ พบว่ากิจการผู้ผลิตชิ้นส่วนเข้าร่วมการสัมมนาน้อยกว่า บริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ (ปราโมทย์ พงษ์ทอง, สัมภาษณ์ กรุงเทพฯ, 14 พฤศจิกายน 2539 : 9) ข้อสังเกตจากนักธุรกิจอุตสาหกรรมที่ตื่นตัวไม่ตื่นตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในกิจการขนาด กลาง/ย่อม คือ องค์กรเหล่านี้มุ่งเน้นตลาดอะไหล่ทดแทน (REM) โดยเฉพาะตลาดอะไหล่เทียม และอะไหล่ปลอมซึ่งสามารถให้ผลประกอบการที่น่าพอใจ นักธุรกิจบางรายเห็นว่าไม่มีความจำ เป็นต้องปรับตัว การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเป็นสภาพปัญหาที่ไม่ร้ายแรง (อลงกฎ ขุนินันท์ , สัมภาษณ์, สัมภาษณ์, 27 สิงหาคม 2539; ประกิตติ ศิริไพวัฒน์, สัมภาษณ์, 30 พฤศจิกายน 2539)

ลักษณะการปรับตัวในระดับหน่วยผลิตของภาคธุรกิจเอกชนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ จำแนกเป็นลักษณะต่างๆ (ดูตารางที่ 6.3) ดังนี้

6.3.2.1 การพัฒนาเพื่อการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ

การได้รับการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ ย่อมหมายถึงการได้รับการยอมรับและ เชื่อถือในคุณภาพการผลิต และหมายถึงโอกาสทางธุรกิจในการเป็นคู่ค้า แหล่งอุปทานชิ้นส่วนฯ

* ข้อมูลบทบาท สถานะของผู้ให้สัมภาษณ์ใน บทนำ หัวข้อ วิธีการศึกษา และหรือในรายการอ้างอิง และภาคผนวก ข.

** ข้ออ่อนที่งานศึกษาระดับนี้ และคาดหวังว่างานศึกษาที่จะพัฒนาความรู้ต่อไปในแวดวงหัวข้อนี้ คือ การพิจารณากลุ่มตัวอย่างที่ ครอบคลุม ชนิดและโครงสร้างกิจการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ทั้งขนาดกลาง ย่อมและกิจการขนาดใหญ่ ด้วยจำนวนที่หลากหลาย เพียงพอ รวมถึงช่องทาง และโอกาสการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว

ให้กับบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ ปัญหา คือ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯและที่เกี่ยวข้องต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ที่ได้รับการรับมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9002 มีจำนวนเพียง 9 องค์กร (ดูตาราง 6.4) ขณะนี้ยังไม่มีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ รายใดที่ได้รับการรับมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งรวมความสามารถด้านการออกแบบด้วย

บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ บางบริษัทอยู่ระหว่างการปรับปรุงและรอการตรวจสอบเพื่อรับการรับรอง ISO 9000 สาเหตุความล่าช้า คือ สมอ.มีข้อจำกัดด้านบุคลากรและความพร้อมในการตรวจสอบจึงไม่สามารถให้การตรวจสอบและรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพทันความต้องการ ถ้าจะใช้บริการของหน่วยงานต่างประเทศต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสูงมากโดยเปรียบเทียบกับ สมอ.

6.3.2.2 การขยายกำลังการผลิต

ขนาดตลาดรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ที่เติบโตขึ้นด้วยนั้น ทำให้ภาคธุรกิจเอกชนลงทุนด้านเทคโนโลยี อุปกรณ์ เครื่องจักรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายกำลังการผลิต ดังเช่น บริษัท นวโลหะ จำกัด บริษัทผลิตภัณฑวิศวะไทย จำกัด ที่ลงทุนขยายโรงงานเพื่อเพิ่มกำลังการผลิตให้มากขึ้น หรือการลงทุนเพิ่มเครื่องจักรมูลค่า 1,200 ล้านบาทขยายกำลังการผลิตกระจกนิรภัยจาก 1.8 ล้านตารางเมตร/ปี เป็น 4 ล้านตารางเมตร/ปี ของ บ.เซฟตี้กราฟ จำกัด หรือกรณีกลุ่มสมบูรณที่ขยายเพิ่มเครื่องจักรสำหรับงานผลิตชิ้นส่วนฯ ต่างๆ

6.3.2.3 การซื้อเทคโนโลยี

เป็นช่องทางที่ภาคธุรกิจเอกชนสามารถพัฒนาความสามารถในการผลิต พร้อมกับคงอำนาจการบริหารกิจการของตนเอง โดยภาคธุรกิจเอกชนจ่ายค่าธรรมเนียม (Royalty) ให้แก่บริษัทเจ้าของเทคโนโลยีนั้นๆ ดังเช่นกรณีบริษัทไทยเรดิโอเตอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตหม้อน้ำรถยนต์เลือกการปรับปรุงคุณภาพการผลิตโดยการซื้อเทคโนโลยี โดยบริษัทมุ่งลงทุนพัฒนาความสามารถของหน่วยผลิตในการรับเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาคุณภาพการผลิตผลิตภัณฑ์ให้ได้รับการยอมรับ หรือบริษัทสามมิตร มอเตอร์แมนูแฟคเจอร์ จำกัดที่ซื้อเทคโนโลยีการใช้คอมพิวเตอร์เพื่อช่วยในการผลิต และการออกแบบและระบบการผลิตจากโตโยต้าเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต

6.3.2.4 การปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต

โดยทั่วไปวิธีการนี้เป็นแนวทางปฏิบัติของสถานประกอบการอุตสาหกรรมโดยทั่วไป กระแสการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทำให้ผู้ประกอบการ เช่น บริษัทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย จำกัด (บริษัทร่วมทุน) ต้องปรับตัวโดยระยะสั้น คือ พัฒนาความสามารถในการผลิตในขอบเขตระยะสั้น เช่น ปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต ลดของเสีย และประสานความร่วมมือที่ใกล้ชิดมากขึ้นกับ บริษัทแม่

6.3.2.5 การร่วมทุน

เป็นช่องทางสำคัญที่ภาคธุรกิจเอกชนจะพัฒนาความสามารถและสร้างความมั่นคง ในความสามารถผลิตชิ้นส่วนฯ ด้วยเทคโนโลยีของบริษัทร่วมทุน และความมั่นคงด้านการตลาด อันเนื่องจากความมีเครือข่ายทางธุรกิจในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ และรถยนต์ในลักษณะเป็นเครือ เดียวกัน (Family business) ซึ่งมีความแน่นอนในการซื้อขาย รวมไปถึงด้านเงินทุน ขณะเดียวกันลักษณะการร่วมทุนทำให้อำนาจการบริหารองค์กรต้องขึ้นกับบริษัทต่างชาติที่ร่วมทุนด้วย อีกทั้งสถานะที่เสียเปรียบของภาคธุรกิจเอกชนไทยในด้านเทคโนโลยี ทุน และการตลาด ทำให้ภาค ธุรกิจเอกชนไทยอาจต้องรับเงื่อนไขการร่วมทุนที่เสียเปรียบ เช่น ถูกจำกัดปริมาณ และตลาดการ ส่งออก กรณี บ.ไทยรุ่งฯ เลือกใช้การตั้งบริษัทลูก คือ บ.ออลโตลิฟ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับ บริษัทผู้ผลิตเข็มขัดนิรภัย จากประเทศสวีเดน ขณะที่บริษัทแม่ คือ บ.ไทยรุ่งฯ ยังเป็นกิจการที่ผู้ บริหารเป็นทุนภายในประเทศ เพื่อรักษาอำนาจการบริหาร และสามารถเข้าถึงจุดได้เปรียบของ บริษัทร่วมทุน หรือกรณีกลุ่มบริษัทสมบูรณฯ ใช้วิธีการจัดตั้งบริษัทเครือข่ายเป็นบริษัทร่วมทุนกับ บริษัทญี่ปุ่นกลุ่มต่างๆ เพื่อผลิตชิ้นส่วนฯ ประเภทต่างๆ

6.3.2.6 การลงทุนในด้านการศึกษาและพัฒนา

ภาคธุรกิจเอกชนบางองค์กรตระหนักในความสำคัญของการลงทุนในการวิจัยและ พัฒนามากขึ้น เนื่องจากเดิมการผลิตชิ้นส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ เป็นการรับแบบการผลิต [Drawing] ชิ้นส่วนฯ จากบริษัทผู้ประกอบรถยนต์มาดำเนินการผลิต แต่ปัจจุบันความสัมพันธ์ ลักษณะนี้กำลังเปลี่ยนแปลงไป เนื่องด้วยกระแสการแข่งขันที่รุนแรงทำให้บริษัทผู้ประกอบรถ ดยนต์มีแนวโน้มผลักภาระการลงทุนการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนฯ ให้กับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ เป็นผู้ รับผิดชอบด้านการออกแบบมากขึ้น ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ต้องลงทุนเพื่อแข่งขัน ในการออกแบบผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนฯ พร้อมข้อเสนอราคา คุณภาพเพื่อเสนอแข่งขันในการจำหน่าย

กับบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ กรณีลักษณะนี้จะกดดันต่อกิจการที่เป็นภาคธุรกิจเอกชนในประเทศมากกว่ากิจการร่วมทุนซึ่งบริษัทต่างชาติที่ร่วมทุนเป็นฐานสนับสนุนจุดอ่อนนี้อยู่ และหากภาคธุรกิจเอกชนไทยต้องการรักษาสถานะความเป็นเจ้าของกิจการนี้ จำเป็นต้องลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเองมากขึ้น

6.3.2.7 การพัฒนา ขยายการส่งออก

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ บางองค์กพิจารณาว่า ทิศทางต่อไปจำเป็นต้องพิจารณาในระดับที่พ้นจากขอบเขตเฉพาะภายในประเทศ จำเป็นต้องมองการส่งออกด้วยเพราะตลาดภายในประเทศมีการแข่งขันที่รุนแรง ขณะที่ตลาดส่งออกยังมีโอกาสและรู้ทางการแข่งขันได้ เช่น ภูมิภาคอเมริกาใต้ แอฟริกา เช่น กรณีบริษัท ไทยรุ่งฯ ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาช่องทางส่งออก ในตลาดดังกล่าวโดยอาศัยเครือข่ายจากบริษัทฯ คู่ค้า

อย่างไรก็ตามกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมโดยรวมที่ได้สัมภาษณ์ (ยกเว้นกลุ่มสมบูรณซึ่งเน้นการส่งออก โดยผ่านเครือข่ายตลาดจากการร่วมทุน) เห็นความสำคัญต่อการแก้ปัญหาเพื่อแข่งขันตลาดในประเทศเป็นลำดับแรก มากกว่าการให้ความสำคัญต่อตลาดส่งออก

6.3.2.8 การมุ่งเน้นตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน

โครงสร้างตลาดชิ้นส่วนฯ ประกอบด้วยตลาดชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ (Original equipment market : OEM) ซึ่งเป็นตลาดที่มีมูลค่าการค้าแน่นอน ผลิตภัณท์ชิ้นส่วนต้องได้มาตรฐานระบบคุณภาพเพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ และมีมูลค่าสูงในตลาดความต้องการรถยนต์ที่เริ่มเติบโตขึ้น ขณะที่ตลาดอีกลักษณะ คือ ตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน (Replace equipment market : REM) เป็นตลาดเพื่อป้อนชิ้นส่วนฯ ทดแทนชิ้นส่วนที่สึกหรอตามอายุการใช้งาน มีมูลค่าสูงในตลาดความต้องการรถยนต์ที่เติบโตเต็มที่แล้ว คุณภาพชิ้นส่วนงานที่ผลิตมีทั้งอะไหล่แท้ อะไหล่เทียม และอะไหล่ปลอม ขึ้นกับคุณภาพและลักษณะของผู้ผลิต

การปรับตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ เข้าสู่ตลาดนี้เป็นช่องทางหนึ่งในการพัฒนาโอกาสทางธุรกิจในตลาดที่การแข่งขันไม่รุนแรงเท่าตลาด OEM ในกรณีที่หน่วยผลิตมีกำลังการผลิตที่เกินความต้องการ (Over supply) การมุ่งตลาด REM ประกอบด้วยทำให้ได้ความคุ้มค่าของการลงทุน และเป็นช่องทางการส่งออกที่สำคัญกว่าตลาด OEM สำหรับศักยภาพในปัจจุบันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ไทย

6.3.3 แนวนโยบายที่ต้องการจากภาครัฐ

นอกเหนือจากแนวทางการปรับตัวของภาคธุรกิจเอกชนเองแล้ว ภาคธุรกิจเอกชน ต้องการนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อรับกระแสการแข่งขันในตลาดเสรี คือ

6.3.3.1. การเร่งปรับโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบ

แนวนโยบายเพื่อขานรับเป้าหมายการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมนี้ คือ การทำให้ โครงสร้างต้นทุนภาวะภาษีในการผลิตขึ้นส่วนฯ มีอัตราต่ำ กระตุ้นให้เกิดการลงทุนผลิตขึ้นส่วนใน ประเทศ แต่โครงสร้างภาษีนำเข้าวัตถุดิบในปัจจุบันไม่เอื้อต่อการลงทุนผลิตขึ้นส่วนในประเทศ โดยเฉพาะเมื่อการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศมีผลบังคับใช้ในปี 2541 (กรณีผลิต รถยนต์นั่ง) หากไม่มีการปรับโครงสร้างนำเข้าวัตถุดิบเพื่อผลิตขึ้นส่วนฯ โดยเร็ว จะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันกับขึ้นส่วนที่นำเข้า (แซมทิตี สุนทรสิงห์, บรรยายพิเศษ, 19 สิงหาคม 2539) เนื่องจากอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบเพื่อผลิตขึ้นส่วนมีอัตราในระหว่างร้อยละ 5 ถึง ร้อยละ 50 ขณะที่ภาษีนำเข้า CKD เก็บอัตราเพียงร้อยละ 20 ข้อเรียกร้องให้เร่งปรับโครงสร้าง อัตราภาษีจึงปรากฏทั้งจากภาคธุรกิจเอกชนในประเทศทั้งทุนไทยและทุนต่างชาติ

ความล่าช้าในการตัดสินใจปรับลดโครงสร้างภาษีนำเข้าวัตถุดิบ เกิดจากเหตุ 2 ประการ คือ

- ข้อห่วงเกรงต่อการจัดเก็บรายได้ภาษีศุลกากรที่ลดน้อยลงซึ่งจะกระทบต่อดุลบัญชีเดินสะพัดของประเทศ ข้อสังเกตจากนักธุรกิจอุตสาหกรรมเห็นว่า ความที่หน่วยงานภาครัฐขาดความเป็นเอกภาพ ทำให้หน่วยงานภาครัฐต่างรับผิดชอบในขอบเขตเฉพาะหน่วยงานของตนโดยขาดความรู้ และความเข้าใจต่อทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยรวม ทำให้เกิดลักษณะการ ดำเนินนโยบายที่ไม่สอดคล้องกัน ดังเช่น การถือความสำคัญต่อมูลค่ารายได้ภาษีศุลกากรของ กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (แซมทิตี สุนทรสิงห์, บรรยายพิเศษ, 19 สิงหาคม 2539)

- วัตถุดิบที่นำเข้าบางชนิดเป็นผลิตภัณฑ์จากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ถ้าลดอัตราภาษี จะกระทบต่ออุตสาหกรรมปิโตรเคมีซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐให้ความคุ้มครองอยู่* (ประกิตติ ศิริโพธิ์วัน, สัมภาษณ์, วารสารส่งเสริมการลงทุน, ตุลาคม 2539 : 39-41)

* ภาครัฐมีนโยบายคุ้มครอง โดยเน้นสร้างรายได้เปรียบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เนื่องจากการต้องมีขนาดการลงทุนที่ประหยัด และเพื่อใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการค้นพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย นโยบายคุ้มครองจากภาครัฐจึงปรากฏทั้งในรูปการกีดกัน การแข่งขันในตลาดโลกซึ่งมีต้นทุนราคาถูกกว่า ผ่านมาตรการภาษีนำเข้าและค่าธรรมเนียมพิเศษ การให้มีกิจการเพียงราย เดียว ผลการคุ้มครองทำให้ผู้ผลิตมุ่งขายตลาดในประเทศมากกว่าการส่งออก (ธารยะ ปริชามตดา, 2535 : 30,36)

ความหลักล้นด้านนโยบายของภาครัฐนี้เอง จึงทำให้การปรับโครงสร้างภาษีนำเข้า วัตถุประสงค์จากภาครัฐยังไม่สามารถประกาศสร้างผลเชิงปฏิบัติได้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาความสามารถในการแข่งขันของจีนส่วนที่ผลิตในประเทศกับจีนส่วนที่นำเข้า มิได้มาจากปัญหาเฉพาะ โครงสร้างภาษีนำเข้าเท่านั้น ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่กำหนดความสามารถในการแข่งขันด้วย ที่สำคัญ คือ ฐานเทคโนโลยี เงินทุน ความพร้อมด้านบุคลากร รวมถึงการมีช่องทางความเป็น เครือข่ายการค้า การผลิต ตลาด

6.3.3.2 ความสัมฤทธิ์ผลในโครงการ AICO

โครงการความร่วมมือทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (AICO) เป็นโครงการที่พัฒนาเพื่อ ทดแทนโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน (BBC scheme) และโครงการร่วมทุนทาง อุตสาหกรรมของอาเซียน (AIJV) ซึ่งกำลังสิ้นสุดลง และโครงการเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ซึ่งยังไม่มีผลบังคับใช้ ประโยชน์ของโครงการ AICO ที่ภาคธุรกิจเอกชนต้องการให้บรรลุผล คือ

- เป็นโครงการร่วมมือด้านอุตสาหกรรม ที่ครอบคลุมทุกประเภทอุตสาหกรรม (ไม่ จำกัดเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ ดังเช่น BBC Scheme)
- เปิดช่องให้ผู้ถือหุ้นท้องถิ่น บริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กในประเทศนั้นได้รับ ประโยชน์ในส่วนของ การลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการผลิตสินค้าลดต่ำลงจาก อัตราภาษีที่ เหลือเพียง 0 - 5%
- เปิดโอกาสให้สิทธิประโยชน์แก่บริษัทที่ได้รับอนุมัติเข้าร่วม AICO ในเรื่องของการ หักค่าใช้จ่ายด้านทุนวิจัยและพัฒนา การฝึกอบรม การอำนวยความสะดวก สะดวกในการนำเข้าผู้เชี่ยวชาญ จากต่างประเทศ

ข้อสังเกตเชิงลบต่อโครงการ AICO คือ

- สินค้านำเข้าจะเข้ามาแข่งขันกับสินค้าชนิดเดียวกับที่มีอยู่ในตลาด เนื่องจากสินค้า ที่นำเข้าตามโครงการ AICO จะมีราคาต่ำกว่าสินค้าที่ผลิตในประเทศ ภาคธุรกิจเอกชนไทยจะถูกตี ตลาด ปัญหานี้ค่อนข้างจะร้ายแรงเพราะกิจการของภาคธุรกิจเอกชนไทยมีชื่อเสียงเปรียบกิจการ ต่างชาติ หรือกิจการขนาดใหญ่อยู่แล้ว กิจการต่างชาติได้เปรียบเรื่องเครือข่ายการค้า การลงทุน
- โอกาสที่บริษัทขนาดเล็กจะได้รับโอกาสร่วมเป็นพันธมิตรในธุรกิจการค้า การลงทุน ทางอุตสาหกรรมจากบริษัทต่างชาติเป็นไปได้ยาก เนื่องจากเงื่อนไขสำคัญ คือ ความมีชื่อเสียง หรือช่องทางการค้า การตลาด การผลิตเป็นที่รู้จักในตลาดต่างประเทศ บริษัทขนาดเล็กซึ่งมีข้อ จำกัดเรื่องทุน เทคโนโลยี รวมถึงเครือข่ายตลาดที่ด้อยกว่าบริษัทขนาดใหญ่ จึงอยู่ในสถานะที่

เสียเปรียบบริษัทขนาดใหญ่ จึงเป็นไปได้ยากสำหรับบริษัทขนาดเล็กที่จะได้สิทธิประโยชน์จาก AICO (ผู้จัดการรายวัน ,10/4/39 :29,30)

- โครงการฯ อาจจะไม่มีความน่าสนใจ เพราะ AICO มีขั้นตอนที่มีความยุ่งยาก ข้อระยะเวลาพิจารณาในส่วนของภาครัฐที่กำหนดไว้ 60 วัน และการดำเนินขั้นตอนทุกอย่างแล้วเสร็จใน 134 วัน ไม่น่าที่จะเป็นไปได้โดยง่าย เนื่องจากความลังเลใจในการตัดสินใจของภาครัฐในประเทศต่างๆ ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น (นายนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ ,สัมภาษณ์ ,ผู้จัดการรายวัน ,10/4/39)

ความไม่ชัดเจนของโครงการ AICO ทำให้มีคำถาม และ ประเด็นที่ต้องพิจารณาดหลายประการ เช่น สินค้าที่ได้รับอนุมัติจะรวมรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ด้วยหรือไม่ และโครงการความร่วมมือ เช่น BBC จะจัดอยู่ใน AICO ด้วยหรือไม่ ผลประโยชน์จะตกกับกลุ่มอาเซียนโดยรวมมากขึ้น หรือตกกับประเทศหนึ่งๆ เท่านั้น (สยามโพสต์ ,14 เมษายน 2539 ; วัฏจักร 11 พฤษภาคม 2539) กลุ่มอาเซียนเห็นว่าไทยมีความพร้อมในอุตสาหกรรมนี้มากที่สุด ข้อห่วงเรื่องความเสียเปรียบจาก AICO ต่อประเทศไทยจึงทำให้การวางข้อตกลงความร่วมมือยังไม่บรรลุผล

6.3.3.3 การส่งเสริมการลงทุนด้านการพัฒนาเทคโนโลยี

การส่งเสริมการลงทุนที่ผ่านมาของ สกท. มุ่งที่อุตสาหกรรมการผลิตที่ขาดแคลน ขณะที่การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมใหม่เป็นปัจจัยสำคัญต่อยุทธศาสตร์การแข่งขันในอนาคตมากขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องมีการลงทุนจากทุกฝ่าย ทิศทางต่อไปของ สกท.ต่ออุตสาหกรรมการผลิต รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในประเทศที่ควรปรับเน้นความสำคัญ คือ การส่งเสริมการลงทุน หรือการลงทุนของภาคเอกชนในกิจการด้านการวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีมากขึ้น (อำพน พันธ์อำพน ,สัมภาษณ์ ,18 ธันวาคม 2539) ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ศูนย์ถ่ายเทเทคโนโลยีควรพิจารณาปรับเปลี่ยนเพิ่มมาตรการจูงใจมากขึ้น และควบคู่ไปพร้อมกัน คือ การกำกับให้องค์กรภาคเอกชนไทยมีส่วนร่วมในโครงการส่งเสริมการลงทุนลักษณะนี้ด้วย

6.3.3.4 วิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

ข้อเรียกร้องของภาคเอกชนต่อภาครัฐด้านความช่วยเหลือต่างๆ รวมถึงข้อต่าหนดต่อภาครัฐ คือ ความต้องการวิสัยทัศน์ในการดำเนินแผน ทิศทางพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ แต่ภาคเอกชนก็ไม่ได้มีข้อเสนอ หรือแผนรายละเอียดที่ชัดเจนนักว่าภาครัฐควรวางวิสัย

ทัศนคติต่ออุตสาหกรรมนี้ในลักษณะอย่างไร วิธีการใด และสำหรับภาครัฐไทยที่มีความบกพร่องในกลไกระบบราชการ (Government failure) ภาคเอกชนจะต้องลงทุนค่าใช้จ่าย (ต้นทุน เวลา ความคิด แรงงาน) ร่วมสนับสนุนภาครัฐพัฒนาวิสัยทัศน์ต่ออุตสาหกรรมนี้เช่นกัน

ความตื่นตัวของภาครัฐจึงขึ้นกับบุคคล ข้าราชการนั้นๆ ว่าตระหนักและมีบทบาท ซึ่งเป็นเรื่องน่ายินดีที่ภาครัฐในปัจจุบัน (1996-1997) ให้ความสำคัญต่อการวางวิสัยทัศน์ ผ่านการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาอุตสาหกรรม การริเริ่มศึกษาพัฒนาจัดตั้งกลไกสถาบันพัฒนาอุตสาหกรรม ยานยนต์ (ตาราง 6. 6)

การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนรวมถึงความร่วมมือทางเศรษฐกิจของเขตอนุภูมิภาคต่างๆ เพื่อเป็นช่องทางโอกาสการแข่งขันอุตสาหกรรมเป็นวิสัยทัศน์ที่ดีของภาครัฐที่ควรให้ความสำคัญ เพื่อพัฒนาบทบาทให้อุตสาหกรรมขึ้นส่วนของประเทศไทยมีบทบาทเป็นแกนนำในการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ และพัฒนาขนาดการผลิตให้ได้ความประหยัดต่อขนาด การรวมกลุ่ม AFTA หรือเขตอนุภูมิภาคจึงเป็นช่องทางโอกาสสำคัญที่ภาครัฐควรกระตุ้น และกำหนดวิสัยทัศน์แก่ภาคเอกชนในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ให้ข้ามพรมแดนในประเทศ โดยมุ่งการลงทุนข้ามประเทศในเชิง Global มากขึ้น ดังเช่น การผลิตชิ้นส่วนฯ บางชนิดที่เน้นใช้แรงงานมาก อาจจำเป็นต้องลงทุนแหล่งอื่นเพื่อรักษาความได้เปรียบในการแข่งขัน รวมถึงการส่งออกในตลาดเหล่านี้โดยมุ่งใช้ประโยชน์จากอนุภูมิภาคซึ่งมีการวางแผนลงทุนระบบสาธารณูปโภคต่างๆ

วิสัยทัศน์จากภาครัฐในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในลักษณะ Global และพัฒนาความได้เปรียบฯ ใหม่ของประเทศเองจึงเป็นสาระสำคัญต่อภาครัฐกิจเอกชนในการกำหนดทิศทาง แผนงานธุรกิจอุตสาหกรรม ซึ่งจำเป็นที่ภาครัฐต้องมีการศึกษา วางแผนยุทธศาสตร์เพื่อประโยชน์จากความร่วมมือระหว่างประเทศ (อำพน พันธ์อำพน ,สัมภาษณ์ ,18 ธันวาคม 2539)

6.4 วิเคราะห์ข้อจำกัดในนโยบายอุตสาหกรรม

ภาครัฐมุ่งพัฒนาภาคอุตสาหกรรมโดยผลักดันผ่านนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและนโยบายส่งเสริมการส่งออก ในขณะที่นโยบายอุตสาหกรรมแนวทางอื่น เช่น การผลักดันการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาผู้ประกอบการในประเทศไม่มีการให้ความสำคัญ ประเทศไทยไม่มีแผนอุตสาหกรรม (Industrial Plans) ที่ชัดเจนหรือมีรูปแบบการจัดการเฉพาะเรื่องมีแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม [Kraiuydt Dharatayakinant, 1995 : 99-101] แต่มีแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรวมๆ เช่น ผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) ด้านส่งเสริม



เสริมการส่งออก การพัฒนาอุตสาหกรรมในภูมิภาค การส่งเสริมการลงทุน ลักษณะสำคัญของ การพัฒนาอุตสาหกรรมมุ่งดำเนินการตามกลไกตลาด ให้การแข่งขันเป็นตัวคัดเลือก และนำไปสู่ การพัฒนาเอง

เริ่มปี 1991 เศรษฐกิจ สังคมไทย เริ่มเข้าสู่กระแสการแข่งขันเสรี โดยการริเริ่มจัดตั้ง เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) รวมถึงการเปิดเสรีทางการเงิน ภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญแทนที่ ภาครัฐมากขึ้น โดยภาครัฐได้ปรับบทบาทใหม่ เน้นบทบาทกลไกกำกับดูแล ส่งเสริมและสนับสนุน การดำเนินการของภาคเอกชนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กำหนดไว้เท่านั้น ดังที่อดีตนายก รัฐมนตรีได้ให้เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

“... คนของรัฐหรือระบบราชการของรัฐนั้นไม่มีทางที่จะเชื่ออำนาจให้รัฐวิสาหกิจใด หรือกิจกรรมเศรษฐกิจใดๆ ที่รัฐเป็นผู้รับผิดชอบสามารถดำเนินการไปได้โดยมีประสิทธิหรือผล ก้าว ... วิธีการที่ดีที่สุด คือ ต้องส่งเสริมให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและอย่างเป็นธรรม ...”

“... รัฐซึ่งเป็นข้าราชการไม่มีหน้าที่และไม่มีความรู้เพียงพอที่จะไปช่วยตัดสินใจเรื่อง เหล่านั้นให้กับนักธุรกิจ เราต้องให้เป็นข้อกำหนดวินัยจัย หรือการตัดสินใจของนักธุรกิจเอง และ เขาจะรับผิดชอบต่อข้อกำหนดตกลงใจของเขา ถ้าเขาขาดทุนก็เป็นความรับผิดชอบของเขา ถ้า รัฐเข้าไปยุ่งในกระบวนการตัดสินใจมากเกินไปผลก็คือรัฐจะต้องรับผิดชอบต่อตัดสินใจนั้นด้วย และความรับผิดชอบนั้นก็จะเป็นไปสูขบวนการอย่างหนึ่ง ซึ่งบิดเบือนขบวนการทางเศรษฐกิจที่ดี”

อานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรี (2534-2535)

“งานของรัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน” (เล่มที่ 1)

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี สำนักนายกฯ

ขณะเดียวกัน ภารกิจอื่นๆ ของภาครัฐที่มากขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงพัฒนาการ เศรษฐกิจ และสังคมที่เข้าสู่ความเป็นประเทศอุตสาหกรรมมากขึ้น ขณะที่การรวมศูนย์ หรือผูก ขาดอำนาจการตัดสินใจทางนโยบายเศรษฐกิจเฉพาะภาครัฐยิ่งก่อความไร้ประสิทธิภาพ และ วิกฤตการณ์ได้ง่ายและมากขึ้น พร้อมกันนั้นเศรษฐกิจ สังคมที่ผูกกับกระแสการเปลี่ยนแปลงทาง เศรษฐกิจ สังคมโลกทำให้ประเทศไทยมีฐานะและบทบาทในเวทีระหว่างประเทศมากขึ้น จึงเป็น ไปได้ยากสำหรับประสิทธิผล และประสิทธิภาพการพัฒนาเศรษฐกิจโดยการรวมศูนย์อำนาจ เฉพาะภาครัฐ (Christensen & Ammar Siamwalla, 1993)

เป้าหมายภาครัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมสาขานี้ คือ การมุ่งให้ประเทศไทยเป็น ฐานการผลิต และฐานการส่งออกทั้งในรูป CBU และ CKD ผ่านการส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรม

กรรมรถยนต์โดยไม่จำกัดค่าย ดังนั้นบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ของคนไทย เช่น บ.ไทยรุ่งฯ บ.บางชันฯ และ บ.สยาม วิ. เอ็ม.ซี.ยานยนต์จำกัด บ.ธนบุรีผู้ประกอบการก็ได้รับการถือปฏิบัติเช่นเดียวกับบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติอื่นๆ คำสัมภาษณ์ของเลขาธิการ สกท. คือ “ปล่อยให้ตลาดเป็นผู้ตัดสินใจเอง” [Business week : Nov.20 ,1995] เป็นข้อยืนยันแนวทางพัฒนาของประเทศไทยต่ออุตสาหกรรมนี้ นโยบายเปิดเสรีในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯเป็นนโยบายที่เอื้อประโยชน์ต่อบรรษัทข้ามชาติ เพราะสามารถใช้สภาพการค้าเสรี สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรของ AFTA ที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกให้เป็นประโยชน์ต่อบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติได้

จากภาพรวมนโยบายภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทย เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในหัวข้อ 6.2 และ 6.3 พบข้อจำกัดของนโยบายสาขานี้ อันเนื่องจากภาครัฐไม่มีวิสัยทัศน์ที่ชัดเจน และมีความบกพร่องของภาครัฐเอง ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อโอกาสและความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจเอกชนไทย ดังนี้ คือ

6.4.1 ปัญหาจากวิสัยทัศน์ของภาครัฐ

1) ภาครัฐให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้โดยไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการคุ้มครอง การเปลี่ยนแปลงนโยบายในสมัยนายกรัฐมนตรีอานันท์ ปันยารชุนช่วงปี 1991 เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุทางการเมือง^{*} และโดยที่นายกรัฐมนตรีผู้นี้มีพื้นฐานจากความเป็นนักธุรกิจอุตสาหกรรมในระดับประเทศให้ความสำคัญต่อกลไกตลาดและการค้าเสรี ประสานกับสภาพเศรษฐกิจ สังคมที่ซบเซารับนโยบายดังกล่าว การยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์จึงมีผลสัมฤทธิ์ขึ้น^{**}

2) การยกเลิกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนฯในประเทศกรณีรถยนต์นั่งในช่วงปี 2539 ที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2541 ก็เกิดขึ้นในลักษณะที่ไม่ใช่การวางแผนล่วงหน้า แต่เกิดขึ้นจากปัญหาเฉพาะหน้า คือ ความต้องการแย่งชิงฐานการผลิตรถยนต์นั่งของ G.M. จากฟิลิปปินส์ โดยยอมยกเลิกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศเร็วขึ้น 2 ปี โดยไม่ได้มีนโยบายรูปธรรมหนุนเสริมความสามารถการแข่งขันของภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ

3) ช่วงพัฒนาการที่ผ่านมา ภาครัฐไม่ได้ตระหนักในความสำคัญและการดำเนินที่เป็นรูปธรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพแรงงาน ความสามารถทางด้านเทคโนโลยี ทำให้ความสามารถทางด้านเทคโนโลยี คุณภาพการผลิตชิ้นส่วนของกิจการโดยทุนภายในประเทศด้อยกว่ากิจการที่

^{*} เนื่องจากการปฏิวัติของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อ 23 กุมภาพันธ์ 2534 และ ๗๓๗ นายอานันท์ ปันยารชุนได้รับการแต่งตั้งเป็นนายกรัฐมนตรี

^{**} ดูการวิเคราะห์รายละเอียดใน พัชรีย์ สิโรต (2536)

เป็นการร่วมทุนหรือกิจการโดยทุนต่างชาติ ทั้งที่ปัจจัยคุณภาพแรงงาน ทรัพยากรมนุษย์ เทคโนโลยีเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญมากของประเทศกำลังพัฒนาในการยกระดับความสามารถเพื่อดึงดูดผลประโยชน์ทางบวกจากการลงทุนจากต่างประเทศ ดังนั้นการลงทุนจากต่างประเทศในประเทศไทยเพื่อผลิตชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าเพิ่มสูงทางเทคโนโลยีและทางเศรษฐกิจก็จะเกิดขึ้นได้ยาก

ข้อที่ขัดในประเด็นนี้ คือ คำกล่าวของผู้บริหารในสมาคมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของญี่ปุ่น คือ Mr. Kazunori Shibasaki [Vice chairman & executive managing director of Japan auto parts industrial association] [The Nation, March 6, 1997 : B1-2] ซึ่งชี้ว่า โดยภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในภูมิภาคอาเซียน (รวมถึงประเทศไทย) มีสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในภูมิภาคที่ต่ำกว่าภูมิภาคอื่น นั่นคือ การผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียนใช้ชิ้นส่วนฯ ภายในภูมิภาคเพียงร้อยละ 55 ขณะที่สัดส่วนดังกล่าวในภูมิภาคยุโรป และอเมริกาเหนืออยู่ที่ ร้อยละ 71 และ 74 ตามลำดับ เนื่องจากข้ออ่อนในปัจจัยคุณภาพแรงงาน และเทคโนโลยี การผลิตของภูมิภาคอาเซียนยังต้องอาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนจากญี่ปุ่น หรือบริษัทแม่เป็นหลัก

4) ทิศทางนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของ สกท. ในด้านหนึ่งส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในการหนุนเสริม ช่องว่างระหว่างความต้องการเงินลงทุน กับปริมาณเงินออมที่มีอยู่ในระบบเศรษฐกิจ และผลดี (ในเชิงทฤษฎี) ด้านการจ้างงาน การถ่ายทอดเทคโนโลยี และช่องทางการตลาด การส่งออก อย่างไรก็ตามวิสัยทัศน์ของภาครัฐจะพิจารณาเฉพาะแต่ผลดีเพียงขอบเขตของการลงทุนจากต่างประเทศไม่ได้ เพราะนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศอาจแก้ปัญหาระยะสั้นจากช่องว่างระหว่างความต้องการเงินลงทุนกับเงินออมที่ขาดแคลน และดุลบัญชีเดินสะพัดที่ขาดดุล แต่นโยบายนี้ส่งผลกระทบในลักษณะเป็นปัญหาระยะยาวด้วยเช่นกัน

ปัญหาระยะยาวนี้ คือ หากภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ไม่มีบทบาทเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม โดยเฉพาะการร่วมเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิตแหล่งอุปทานชิ้นส่วนฯ กับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่บรรษัทฯ เข้ามาลงทุน การประกอบกิจการของบรรษัทฯ เลือกใช้ชิ้นส่วนฯ ที่นำเข้าจากต่างประเทศ อีกทั้งการส่งออก CBU / CKD ก็ไม่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ปัญหารุนแรงที่จะเกิดขึ้น คือ ภาวะการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ และการล้มละลายของกิจการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ไทยที่ไม่สามารถแข่งขันได้

โดยสรุป ภายใต้แนวทางและบทบาทการปรับตัวของภาครัฐเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมสาขานี้ จากที่ภาครัฐมีนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในเชิงเปิดเสรีการลงทุน ทั้งยัง

ส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศควบคู่ไปกับการส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาคอีกทั้งยังสร้างเงื่อนไขขนาดความต้องการรถยนต์ที่ใหญ่ เงื่อนไขตามหลักการ CEPT ของเขตภูมิภาคเศรษฐกิจเสรีอาเซียน (AFTA) และเป็นประเทศผู้ริเริ่มการจัดตั้ง AFTA ในปี 1991 ภาครัฐจึงประสบความสำเร็จในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจสังคมโลก ดึงประโยชน์ที่พึงเกิดขึ้นได้จากกระแสการค้าการลงทุนที่เกิดขึ้นโดยไร้พรมแดน [Globalization]

แต่ความที่วิสัยทัศน์ของภาครัฐมิได้กำหนดทิศทางและเป้าหมายระยะยาว การดำเนินทิศทางพัฒนาอุตสาหกรรมสาขานี้จึงมีลักษณะมุ่งแก้ไขปัญหาลเฉพาะหน้า จนอาจเป็นปัญหาระยะยาวได้ ปัจจัย 2 ประการที่ต้องให้ความสำคัญเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาและประโยชน์จากสภาพโลกาภิวัตน์ ซึ่งบางเรื่อง/ประเด็นต้องวางวิสัยทัศน์และดำเนินการในระยะยาว คือ การยกระดับประสิทธิภาพการผลิต และการจัดความสัมพันธ์ระหว่างทุนในประเทศและทุนข้ามชาติ [Gereffi, 1995] ภาครัฐมิได้ให้ความสำคัญแต่อย่างใด แต่มอบหมายเป็นภาระหน้าที่ของภาคธุรกิจเอกชนเอง ดังเช่นจากตัวอย่างที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ที่พยายามปรับตัวโดยวิธีการต่างๆ ทั้งจากการพัฒนาช่องทางความร่วมมือ การลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนามากขึ้น การพัฒนาความสามารถเพื่อได้รับการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ โดยมีได้มีมาตรการแยกแยะที่ชัดเจนนักระหว่างความแตกต่างของบรรษัทอุตสาหกรรมข้ามชาติกับผู้ประกอบการเอกชนไทย แตกต่างจากภาครัฐของเกาหลีใต้ซึ่งมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพหนุนเสริมความสามารถของภาคธุรกิจเอกชนให้เข้มแข็งเติบโตขึ้น

ความไม่ตระหนักต่อความสำคัญของภาคธุรกิจเอกชนภายในประเทศ และไม่ได้ดำเนินการนโยบายเพื่อพัฒนา ยกกระดับความสามารถด้านเทคโนโลยี ด้านการเติบโตของธุรกิจจึงเป็นความแตกต่างสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบแนวนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมของเกาหลีใต้ที่ให้ความสำคัญกับกลไกเศรษฐกิจตัวนี้มากทั้งจากการผลักดันให้การลงทุนจากต่างประเทศเอื้อประโยชน์ต่อภาคธุรกิจเอกชนในประเทศด้วยเครื่องมือสำคัญ ดังนี้

- การคัดเลือก จัดลำดับความสำคัญของประเภทอุตสาหกรรมที่ให้การส่งเสริมและเป็นที่ต้องการของเกาหลีใต้

- การกำหนดเงื่อนไขให้การลงทุนจากต่างประเทศต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับภาคธุรกิจเอกชนที่ร่วมทุนดำเนินกิจการ

- การบังคับการรวมกลุ่มธุรกิจเอกชนขนาดเล็กที่มีอยู่จำนวนมากให้รวมกลุ่มเป็นธุรกิจขนาดใหญ่เพื่อความประหยัดต่อขนาด [Merger]

- การให้ความสำคัญต่อการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ ประสิทธิภาพแรงงาน

- การกำหนดเงื่อนไขที่ชัดเจนในเรื่องเวลา มาตรการเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ และดำเนินพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เพื่อเป็นแรงกดดันการพัฒนาความสามารถอุตสาหกรรมในประเทศต่อการแข่งขัน

ผลของความสำเร็จการพัฒนาภาคเอกชนภายในประเทศ ทำให้กลไกเศรษฐกิจนี้มีบทบาทเป็นเครือข่ายอุปทานที่มีประสิทธิภาพสูงในการเชื่อมโยงต่อการผลิตสินค้าชั้นกลาง ขึ้นส่วนๆ ส่วนประกอบในสินค้าสำเร็จรูป และจากการวางความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมสนับสนุน จึงเป็นฐานสนับสนุนอุตสาหกรรมการส่งออกให้ได้รับปัจจัยการผลิตที่มีคุณภาพในราคาตลาดโลก และกลายเป็นปัจจัยที่ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมมูลค่าเพิ่ม และเทคโนโลยีระดับสูงขึ้นอันสอดคล้องกับความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบใหม่ที่เกาหลีได้พัฒนาขึ้น

6.4.2 ปัญหาจากความเป็นรัฐ “อ่อน

นอกเหนือจากปัญหาของภาครัฐด้านวิสัยทัศน์แล้ว ปัญหาของภาครัฐในความเป็นรัฐ “อ่อน” 2 ประการ คือ

6.4.2.1 การมีข้อจำกัดต่อแนวคิด และมาตรการเชิงปฏิบัติในนโยบายอุตสาหกรรม

6.4.2.2 ปัญหาจากระบบโครงสร้างหน่วยงานภาครัฐ

6.4.2.1 การมีข้อจำกัดต่อแนวคิด และมาตรการเชิงปฏิบัติในนโยบายอุตสาหกรรม

ภาครัฐมีแนวคิดที่ให้ความสำคัญ และเชื่อถือต่อกลไกตลาดว่าเป็นเครื่องมือพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ และขึ้นส่วนๆ จากคำสัมภาษณ์ของเทคโนโลยีในเครือท่านหนึ่งคือ นายจักรมณฑ์ ผาสุกวณิช รองเลขาธิการ สกท. (กรุงเทพฯธุรกิจ, 5 สิงหาคม 2539, น.10) ที่ชี้ว่าปัจจัยหลักที่ส่งให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ได้สมบูรณ์แบบ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 4 ประการ คือ

- การมีที่ตั้งเป็นศูนย์กลางการผลิตของภูมิภาค ครอบคลุมอาเซียน และมีตลาดขนาดใหญ่ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

- มีการย้ายฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์ชั้นนำจากทั่วโลกมายังประเทศไทย

- การมีฐานอุตสาหกรรมขึ้นส่วนๆ จำนวนมาก และมีคุณภาพการผลิตรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์

- ภาครัฐให้การสนับสนุนแผนการลงทุนจากทุกค่ายอย่างเท่าเทียมกัน

คำสัมภาษณ์ดังกล่าว แสดงนัยที่ซ่อนอยู่ว่าด้วยปัจจัยสนับสนุนข้างต้นทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาเป็นฐานผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนๆได้ รวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยี

โดยีที่จะเกิดขึ้นได้เอง จากการที่มีการลงทุนอุตสาหกรรมสาขานี้ในประเทศเป็นมูลค่าสูงและจำนวนมาก ขณะที่มิได้ชี้ชัดเจนต่อไปว่า ผลลงเอยของการที่ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ของภูมิภาคจะส่งผลกระทบอย่างไรต่อไป

การพิจารณาจากมูลค่าและจำนวนโครงการที่บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์หรือชิ้นส่วนข้ามชาติอาจมิได้ให้ความหมายนัก เนื่องจากผลได้แท้จริงของความต้องการการลงทุนจากต่างประเทศ คือ เกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบตลาดในเศรษฐกิจ เช่น ตลาดแรงงาน เนื่องจากการจ้างงานมากขึ้น ตลาดทุนเนื่องจากสถานะดุลการค้าที่เกินดุลเพราะมีการส่งออกในอุตสาหกรรมนี้มากกว่านำเข้า ตลาดสินค้าเนื่องจากการขยายตัวของตลาดรถยนต์และชิ้นส่วนฯ รวมถึงเกิดการยกระดับความสามารถเทคโนโลยี ความคาดหมายเหล่านี้เป็นสิ่งที่ยังไม่สามารถชี้ชัดได้ ต้องอาศัยการศึกษาวิจัยเพื่อยืนยันผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นด้วย หรือพร้อมกันนั้นในเมื่อแนวทางนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมสาขานี้ได้ดำเนินการในลักษณะนี้แล้ว ภาระหน้าที่ต่อไปคือ การสร้างปัจจัยความพร้อม ความสามารถต่างๆภายในประเทศเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมนี้ให้ได้ประสิทธิภาพของประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น เช่น การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพแรงงานเพื่อโอกาสในการจ้างงาน และยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตแรงงานต่อไป การพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อผลการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ โครงสร้างสาธารณูปโภคเพื่อความพร้อมรองรับการลงทุน ฯลฯ และภาระหน้าที่ในด้านการลดทอนปัญหา หรือผลด้านลบจากการเข้ามาแข่งขัน เปิดรับผู้ประกอบการภายในประเทศ เช่น การจัดตั้งหน่วยงานทำหน้าที่ให้คำปรึกษา การพัฒนากิจการธุรกิจอุตสาหกรรม การพัฒนาระบบข้อมูลอุตสาหกรรม แหล่งตลาด เทคโนโลยีเพื่อผลด้านการต่อช่องทางเลือก การร่วมมือระดับเขตภูมิภาค เศรษฐกิจเพื่อผลด้านการขยายตลาด การต่อรองต่อบรรษัทฯ ฯลฯ ภาระหน้าที่เหล่านี้เป็นแนวนโยบายที่ภาครัฐควรให้ความสำคัญ และความจริงแล้วทั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนฯ ต่างเป็นอุตสาหกรรมชั้นนำที่ทุกประเทศทั้งประเทศที่พัฒนาแล้ว และกำลังพัฒนาต่างให้การสนับสนุนคุ้มครองทั้งสิ้น เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่ส่งผลสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ นโยบายการแทรกแซงจากภาครัฐเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมนี้จึงเป็นสิ่งจำเป็น (นายเชมทิตี สุคนธสิงห์, บรรยายพิเศษ, 19 สิงหาคม 2539)

ในทางทฤษฎีและประสบการณ์การพัฒนาของกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่แนวทางโดยกว้างของนโยบายอุตสาหกรรม คือ การปกป้อง [Protection] และหรือการส่งเสริม [Promotion] สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมเป้าหมาย แต่ในรายละเอียดและแนวทางโดยเฉพาะว่าจะมีลักษณะนโยบายในแนวทางใด จังหวะการใช้นโยบายอย่างไร รวมถึงการกำหนดระดับ

สภาพการแข่งขันเป็นเรื่องซับซ้อนมากกว่าการมุ่งเน้นนโยบายอุตสาหกรรมเพียงในรูปของนโยบายการค้า นโยบายส่งเสริมการลงทุน (Chang ,1993) ดังเช่น ลักษณะนโยบายอุตสาหกรรมของประเทศไทยที่เป็นอยู่ ซึ่งมีได้ดำเนินการในสาระสำคัญ และต้องการบทบาทภาครัฐที่เข้มแข็งในการดำเนินและกำกับนโยบาย

รูปธรรมปัญหาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ไทยในอนาคตที่จะเป็นปัญหารุนแรงในอนาคต คือ ความไม่สามารถปรับตัวได้ทันทั่วทั้งกับการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ กับผู้ประกอบการจากต่างประเทศ โดยเฉพาะมาตรฐานระบบคุณภาพ (ISO 9000 และหรือ QS 9000) ซึ่งเป็นตัวชี้ชัดโอกาสการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วน แหล่งอุปทานให้กับค่ายรถยนต์ทั้งสหรัฐฯ และญี่ปุ่น ขณะที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของไทยมีจำนวนน้อยรายมากที่ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9000 ขณะที่ภาครัฐยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพเพียงพอเพื่อหนุนช่วยภาคธุรกิจเอกชนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของไทยเท่าที่ควร นอกจากเป็นการแก้ไขปัญหาของภาคธุรกิจเอกชนกันเอง

ดังนั้นเมื่อมีการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ แต่แหล่งอุปทานชิ้นส่วนต่างๆ เพื่อใช้ในการประกอบมาจากการนำเข้า (ซึ่งสามารถทำได้โดยเสรีเมื่อมาตรการ TRIMs มีผลบังคับใช้) และหรือมาจากผู้ผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในเครือข่ายของอุตสาหกรรมรถยนต์เอง โดยภาคธุรกิจเอกชนในประเทศเองไม่มีบทบาทเกี่ยวข้อง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในลักษณะนี้ย่อมหมายถึงการสูญเสียดุลการค้า ดุลการชำระเงินต่างประเทศ และการสร้างผลเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ของต่างประเทศ

6.4.2.2 ปัญหาจากระบบโครงสร้างหน่วยงานภาครัฐ

ตัวอย่างจากอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ เป็นสิ่งชี้ชัดว่าเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมนี้จำเป็นต้องดำเนินการในหลายด้านทั้งเชิงการค้า การต่างประเทศ การอุตสาหกรรม การพัฒนาคุณภาพแรงงาน และเทคโนโลยี ฯลฯ แต่ความที่นโยบายอุตสาหกรรมและมาตรการภาครัฐถูกดำเนินภายใต้หน่วยงานรัฐแต่ละหน่วยโดยอิสระ รับผิดชอบและดำเนินการเฉพาะขอบเขตเป้าหมายงานในสังกัดของตนเท่านั้น ขาดความเชื่อมโยงและการกำหนดทิศทาง การดำเนินนโยบายอุตสาหกรรมในภาพรวมใหญ่ ทำให้บทบาทการพัฒนาอุตสาหกรรมมักตกกับหน่วยงานที่มีเครื่องมือ หรือมีกลไกบังคับทิศทาง ดังเช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สทท.) สามารถใช้กลไก สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนเข้ามามีบทบาทกำหนดทิศทางและสภาพการแข่งขันทางอุตสาหกรรม ทำให้บทบาทหน้าที่ที่เน้นส่งเสริมการลงทุนของ สทท. มีความสำคัญมากกว่า

เป็นสถาบันที่มีอิทธิพลสำคัญ กำหนดทิศทางนโยบายอุตสาหกรรมของประเทศ ขณะที่กลไกหน่วยงานรัฐด้านอื่นที่อาจมีความจำเป็นต่อการพัฒนาความสามารถการประกอบการของกิจการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯไทย เช่น กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม สำนักงานวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ แต่ไม่มีกลไกเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ เช่น สกท.เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้หน่วยงานเหล่านี้ไม่มีบทบาทเท่าที่ควร นอกเหนือจากปัญหาภายในของหน่วยงานในระบบราชการเอง

หรือพิจารณาจากคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ กลับมีบทบาทเป็นที่ปรากฏต่อสาธารณชน^{*} น้อยกว่า สกท. ทั้งที่คณะกรรมการฯ นี้เป็นองค์กรกำหนดทิศทางที่แท้จริง และหากพิจารณาโครงสร้างคณะกรรมการฯ หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านแรงงาน คือ กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมก็ไม่ได้มีบทบาทร่วมแต่อย่างใดสะท้อนถึงโครงสร้างในโลกกำหนดทิศทางพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศที่ไม่ได้คำนึงถึงความสำคัญของปัจจัย “แรงงาน”

โดยสรุป ปัญหาจากข้อจำกัดของภาครัฐด้านวิสัยทัศน์ และความเป็นรัฐอ่อน ทำให้พัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ภาคการพัฒนาในปัจจุบันสำคัญ คือ คุณภาพแรงงาน และเทคโนโลยี รวมถึงมิได้มีการกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ชัดเจน แต่อาศัยการเปลี่ยนแปลงตามเหตุปัจจัยภายนอก เช่น การต่อรอง กระแสการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจสังคมภายนอก อีกทั้งระบบโครงสร้างหน่วยงานภาครัฐที่ขาดความเชื่อมโยง บทบาท ทิศทางการพัฒนาขึ้นกับอิทธิพลของหน่วยงานภาครัฐ ทำให้สภาพอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ของประเทศโดยรวมยังมีความอ่อนแอ อาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศเป็นหลักสำคัญ

จากภาพรวมข้างต้นที่ชี้ข้อจำกัดหลายด้านของภาครัฐ และการเปิดบทบาทให้ภาคเอกชนมีบทบาทแทนที่ภาครัฐ ข้อวิจารณ์ของนักเศรษฐศาสตร์สำคัญของไทยต่อบทบาทภาครัฐ สอดคล้องกับข้อสรุปข้างต้นที่ชี้ข้ออ่อนของภาครัฐและต้องการบทบาทภาคเอกชนมาแทนที่ ดังนี้

“บทบาทของรัฐไทยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมาและต่อไป มีลักษณะต่างจากประเทศอุตสาหกรรมใหม่อื่นๆ ในเอเชียซึ่งรัฐบาลคอยช่วยซ่อมแซม บูรณะความล้มเหลวของตลาด ประเทศไทยกลับอาศัย (กลไก)ตลาดมาแก้ปัญหาความล้มเหลวของรัฐบาล โดยตัวการแทรกแซงของภาครัฐซึ่งมีข้อบกพร่องในการดำเนินงาน ไม่มีประสิทธิภาพและเป้าประสงค์ที่ชัดเจนทางความคิด สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหานี้ คือ การขาดกลไกรัฐที่มีคุณภาพ

“รัฐขาดอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องมือในเชิงสถาบันที่จะเข้าแบกรับหน้าที่การติดตามตรวจสอบบังคับใช้กฎระเบียบ และให้สวัสดิการสังคมเพื่อกำกับควบคุมเศรษฐกิจที่ก้าวหน้า

^{*} พิจารณาจากข่าวสารที่ปรากฏ มักปรากฏข่าวสารจาก สกท. ในฐานะองค์กรแหล่งข่าวมากกว่าคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ แม้ว่าตัวนี้จะมีชื่อชัดเจน แต่ก็สะท้อนให้เห็นอิทธิพล บทบาทของ สกท.ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ

ปัจจุบันนี้ประเทศไทยไม่ได้ต้องการรัฐที่มีบทบาทแทรกแซงเชิง Activist state แต่ต้องการรัฐที่มีบทบาทต่ำสุดที่ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสามารถคาดคะเนปัญหาอันลับซับซ้อน ซึ่งจะต้องบังเกิดขึ้นอย่างแน่นอนในอนาคต

Scott R.Christensen & Ammar Siamwalla [Bangkok Post, June 23,1994 ;18]

6.5 สรุป

นโยบายอุตสาหกรรมเป็นเครื่องมือสำคัญของภาครัฐในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของประเทศให้เกิดการยกระดับความสามารถในการผลิต และสร้างสรรค์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบใหม่อยู่ตลอดเวลา แนวทางโดยกว้างของนโยบายอุตสาหกรรมที่ประเทศกำลังพัฒนามุ่งเน้น คือ การมุ่งปกป้อง คุ้มครองอุตสาหกรรมที่ยังอ่อนแอให้แข็งแรงเพียงพอต่อการมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก โดยมีระยะเวลาการคุ้มครองที่ชัดเจนและแน่นอน ก่อนที่จะนำไปสู่นโยบายการส่งเสริมความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมนั้นในตลาดโลกโดยใช้แรงผลักดันของการแข่งขันในตลาดเป็นกลไกกดดันให้อุตสาหกรรมเร่งพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต

ภายใต้แนวทางดังกล่าวของนโยบายอุตสาหกรรมนี้ ยังมีความซับซ้อนของนโยบายที่ภาครัฐในกรณีประเทศที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาอุตสาหกรรมให้เป็นระดับนำของโลก (ภายใต้แรงผลักดันของภาคธุรกิจเอกชนในและนอกประเทศต่อทิศทางการนโยบาย) ต้องกำหนดแนวทางที่ชัดเจนมากขึ้น คือ การกำหนดคัดเลือกอุตสาหกรรมเป้าหมาย การกำหนดขอบเขต ระยะเวลาของการปกป้องหรือส่งเสริมการแข่งขันของอุตสาหกรรมนั้น ช่วงจังหวะของการใช้นโยบาย การกำหนดระดับของการแข่งขัน รวมถึงการกำหนดเงื่อนไข มาตรการหนุนเสริมอื่นๆ เพื่อผลักดันให้ได้ทิศทางตามวิสัยทัศน์ที่ชัดเจนของภาครัฐ

สำหรับประเทศไทยกรอบของนโยบายอุตสาหกรรมจากภาครัฐซึ่งส่งผลต่อเนื่องถึงภาคธุรกิจเอกชนไทย กลุ่มนโยบายเศรษฐกิจอันประกอบด้วยนโยบายระดับมหภาค คือ นโยบายรักษาเสถียรภาพและการเติบโตทางเศรษฐกิจ นโยบายเพื่อจัดสรรทรัพยากรระหว่างภาคเศรษฐกิจ และนโยบายในระดับจุลภาค คือ นโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขา และนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค กลุ่มนโยบายเหล่านี้มีหน่วยงานภาครัฐ คือ กลุ่มกระทรวงที่ดูแลและเกี่ยวข้องด้านเศรษฐกิจ (พาณิชย์ การคลัง การต่างประเทศ สำนักนายกรัฐมนตรี คมนาคมอุตสาหกรรม ฯลฯ) และองค์ประกอบของนโยบายอุตสาหกรรมซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำกับทิศทาง ดังเช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม คณะ

กรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ฯลฯ แต่สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมระดับโลก นอกจากบทบาทหน่วยงานของภาครัฐที่กำหนดนโยบายแล้ว ยังมีสถาบันองค์การภาคธุรกิจเอกชนในและนอกประเทศร่วมบทบาท กำกับทิศทางนโยบายอุตสาหกรรมด้วยที่สำคัญ คือ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียน (AAF) และบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติเอง

แม้ว่าบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติจะมีบทบาทสำคัญ แต่ในระดับประเทศนโยบายภาครัฐเป็นกรอบทิศทางนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขาให้ภาคธุรกิจเอกชนในและนอกประเทศต้องกำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับกรอบนโยบายของภาครัฐ ซึ่งสำหรับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ จากภาครัฐเปิดให้ภาคธุรกิจเอกชนมีบทบาทนำ ภายใต้กรอบนโยบายที่ภาครัฐมุ่งทิศทางการค้าเสรี เปิดรับการลงทุนในอุตสาหกรรมสาขานี้โดยเสรี ไม่จำกัดค่าย เน้นใช้กลไกราคาแทนบทบาทเดิมที่ภาครัฐเคยเข้าแทรกแซงและมีผลบิดเบือนกลไกตลาดมาก่อน ดังเช่น นโยบายจำกัดการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ การกำหนดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ในอัตราสูง

ภาพรวมของภาครัฐเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ คือ การดำเนินนโยบายที่เน้นครอบคลุมอุตสาหกรรมโดยรวม ทั้งจากนโยบายส่งเสริมการลงทุน นโยบายส่งเสริมการส่งออก การส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาค การรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ขณะที่นโยบายที่ต้องการการแทรกแซงจากภาครัฐ คือ นโยบายการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในด้าน Software เช่น ความรู้ Know how ความเชี่ยวชาญ นโยบายการพัฒนาคุณภาพแรงงาน ทรัพยากรมนุษย์ ภาครัฐก็ไม่ได้ให้ความสำคัญด้วย ขณะที่บางนโยบายที่นำสนใจอยู่ระหว่างการผลักดัน ดังเช่น การจัดทำระบบข้อมูลอุตสาหกรรม ข้อมูลการตลาด การพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมการผลิต กับอุตสาหกรรมสนับสนุน รวมถึงการดำเนินนโยบายอุตสาหกรรมในกรอบระหว่างประเทศ ผ่านความร่วมมือทางอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ คือ โครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน และโครงการความร่วมมือทางอุตสาหกรรมแบบใหม่ซึ่งจะมาแทนที่ ก่อนที่เขตการค้าเสรีอาเซียนจะเข้ามามีบทบาทกำหนดทิศทางการค้า การลงทุนของภูมิภาคอาเซียนใหม่

ทิศทางนโยบายอุตสาหกรรมจากภาครัฐที่มุ่งเปิดเสรี ส่งเสริมสภาพการแข่งขัน ลดหรือยกเลิกนโยบายมาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้มากขึ้น ทำให้ภาคธุรกิจเอกชนไทยโดยเฉพาะในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนจำเป็นต้องเร่งรัดการปรับตัว เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันกับชิ้นส่วนที่นำเข้า หรือชิ้นส่วนที่ผลิตโดยบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ หรือชิ้นส่วนฯ ข้ามชาติ ความสำเร็จในการปรับตัวของภาคธุรกิจเอกชนไทยพบใน 2 ลักษณะ คือ การปรับตัวในเชิงโครงสร้าง

ดังเช่น การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารงานของกลุ่มอุตสาหกรรมขึ้นส่วนโดยกระจายฝ่าย และความรับผิดชอบโดยเฉพาะเพื่อเสริมสร้าง ประสิทธิภาพการบริหารให้มากขึ้น ขณะเดียวกัน กลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนในสภาอุตสาหกรรมของกลุ่มประเทศอาเซียนยังมีการรวมกลุ่มภายใต้บทบาทการสนับสนุนของกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ(MITI) ของ ญี่ปุ่นที่หนุนเสริมบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ ความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกของกลุ่มอุตสาหกรรมให้มีการดำเนินนโยบายที่เป็นเอกภาพร่วมกับ กลุ่มอาเซียนต่ออุตสาหกรรมนี้ซึ่งส่งผลให้ขนาดตลาดอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนฯ ขยายขนาดขึ้น และมีอำนาจการต่อรองจากการรวมกลุ่มกับบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ค่ายตะวันตกมากขึ้น

การปรับตัวในอีกลักษณะ คือ การปรับตัวในระดับหน่วยผลิตว่าผู้ประกอบการใน อุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนฯ ดำเนินการอะไรเพื่อรับมือกับสภาพการเปลี่ยนแปลงการแข่งขันเสริมมากขึ้น ซึ่งพบว่าตัวอย่างการปรับตัวเป็นลักษณะความพยายามสร้างสรรค์ความสามารถในการแข่งขันให้มากขึ้น ดังเช่น การลงทุนในด้านกาวิจัยและพัฒนา การร่วมทุนกับกิจการต่างชาติ เพื่อประโยชน์ในด้านเทคโนโลยีและการตลาด การพัฒนาเพื่อการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ

ภายใต้ความพยายามปรับตัวของภาคธุรกิจเอกชนไทยนี้ ภาครัฐไม่สามารถดำเนินนโยบายเฉพาะเพื่อคุ้มครอง หรือให้การอุดหนุนความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจเอกชนไทยแล้ว เนื่องด้วยเหตุผลจากข้อตกลงใน GATT/WTO แต่มีมาตรการอื่นๆ ที่รัฐบาลทำได้และภาคเอกชนต้องการให้ภาครัฐเปลี่ยนแปลงนโยบายอุตสาหกรรม ดังนี้

- การเร่งปรับโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบ ให้มีลักษณะโครงสร้างที่สมดุลและสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯ สร้างสถานะการแข่งขันที่เท่าเทียมกับขึ้นส่วนฯ ที่นำเข้าโดยตรง

- แม้ภาคธุรกิจเอกชนจะมีข้อวิจารณ์ถึงผลได้ของโครงการความร่วมมือทางอุตสาหกรรมแบบใหม่ของอาเซียน (AICO) ในการเปิดโอกาสให้อุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็กได้มีช่องทางมากขึ้น และมีส่วนร่วมในเครือข่ายของการผลิตในอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯ สิทธิประโยชน์ด้านสนับสนุนการฝึกอบรม การวิจัยและพัฒนา การนำเข้าผู้เชี่ยวชาญ ในทางปฏิบัติข้อเสนอนี้อาจเป็นไปได้ยาก บริษัทขนาดใหญ่มีโอกาสมากกว่าบริษัทขนาดกลางหรือขนาดย่อม แต่ผลสำเร็จของข้อตกลงนี้ยังคงเป็นผลดีต่อกิจการภาคเอกชนไทยขนาดใหญ่

- การกำหนดวิสัยทัศน์ที่ชัดเจนถึงแนวทางพัฒนาอุตสาหกรรมในเชิงรุกเพื่อทดแทนการสูญเสียความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในด้านแรงงาน กลุ่มอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯ ที่เน้นใช้แรง

งานในกระบวนการผลิตอาจไม่เหมาะกับการผลิตภายในประเทศไทยอีกต่อไป ซึ่งภาครัฐจำเป็นต้องเร่งรัดประสิทธิภาพการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาคุณภาพแรงงานเพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบใหม่ และความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เน้นใช้เทคโนโลยีในการผลิตมากขึ้นและลดการผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เน้นใช้แรงงาน

ข้อเรียกร้องของภาคธุรกิจเอกชนข้างต้นเป็นภาพสะท้อนให้เห็นข้อจำกัดในนโยบายอุตสาหกรรมของภาครัฐที่สื่อถึงปัญหาของภาครัฐจากที่มีข้อจำกัดด้านวิสัยทัศน์ ทำให้การดำเนินนโยบายอุตสาหกรรมไม่เป็นระบบ ดังเช่น การเปิดให้อุตสาหกรรมไทยเข้าร่วมการแข่งขันในตลาดการค้าเสรีอาเซียนและขยายฐานการแข่งขันมากขึ้น โดยไม่มีนโยบายเพื่อพัฒนาปัจจัยภายในประเทศ โดยเฉพาะการเร่งรัดพัฒนาความสามารถในการผลิต และการจัดความสัมพันธ์ระหว่างทุนในประเทศและทุนข้ามชาติในทิศทางหนุนเสริมความสามารถของทุนในประเทศ ปัญหาภาครัฐที่สำคัญอีกประการ คือ ความเป็นรัฐ “อ่อน” จากที่มีข้อจำกัดในแนวคิดและมาตรการเชิงปฏิบัติในนโยบายอุตสาหกรรม และปัญหาเชิงโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ คือ การมีแนวคิดมาตรการต่อนโยบายอุตสาหกรรมในลักษณะ “หยาบ” มุ่งเน้นเพียงการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ การลงทุนในภูมิภาค ขณะที่งานสำคัญอื่นๆ ที่มุ่งเน้นโดยเฉพาะต่อการยกระดับความสามารถในการผลิตของภาคอุตสาหกรรมในประเทศไม่ได้ถูกเน้นย้ำ ขณะเดียวกันความที่โครงสร้างหน่วยงานภาครัฐขาดการประสานในทิศทางภาพรวมใหญ่ ความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงานที่ต่างกระทรวง กรมกอง หมายความว่าแม้ว่าจะมีการประสานในรูปของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ แต่กลไกกำกับการทำงานที่ต่างกัน ทำให้ทิศทางนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ จากภาครัฐมีข้อจำกัดในเนื้อหาและแนวทางปฏิบัติ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.1 บทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐต่อการพัฒนาภาคเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

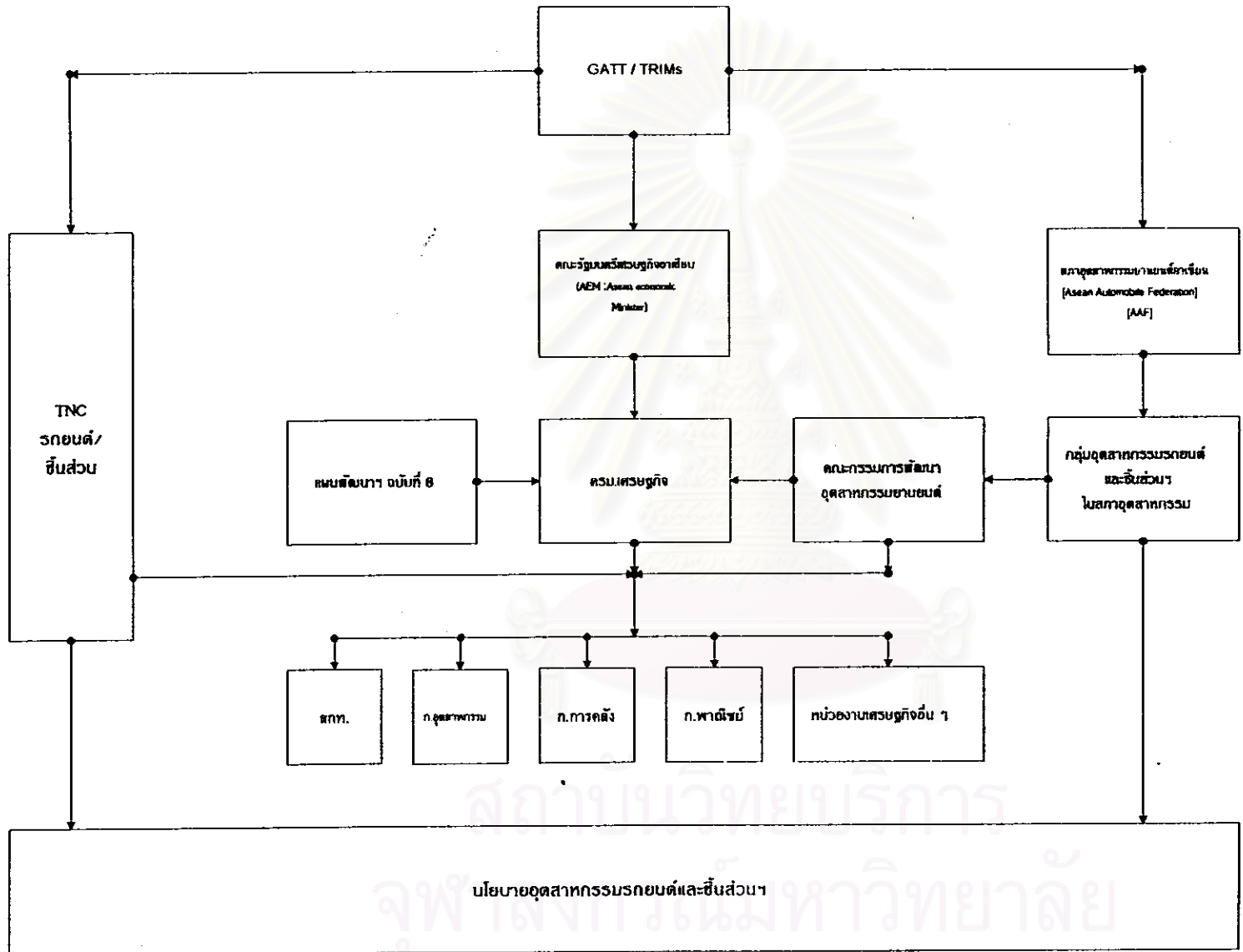
เป้าหมายนโยบาย	การลงทุน	การพัฒนา ภูมิภาค	การพัฒนา อุตสาหกรรม ขนาด กลาง/เล็ก	การส่งออก	การพัฒนา ทรัพยากร มนุษย์	การพัฒนา วิทย์ และ เทคโนโลยี	การพัฒนา นิคมอุตสาหกรรม
การกำหนดนโยบาย	NESDB ,BOI	NESDB ,DIP OIE	NESDB,DIP, OIE	NESDB , MOC	NESDB ,MOI MOE ,DIP	NESDB,MOE,MST E	NESDB, IEAT
การศึกษาและวิจัย	-ditto-	-ditto-	-ditto-	-ditto-	-ditto-	-ditto-	-ditto-
การส่งเสริมโครงการเฉพาะ (Program Implimentation Promotion ,Key Agency]	BOI , IDD	MOI [DIP , OIE]	MOI [DIP , OIE]	DEP	MIL ,MOE MSTE ,DIP	MOI , MSTE	IEAT
การสนับสนุนด้านการเงิน	IFCT	IFCT]GSR	SIFC , IFCT			TTC , MTEC	
การสนับสนุนภาษีและการคลัง	BOI ,MOF	BOI ,MOF	BOI ,SICGC	BOT			
การเป็นแหล่งข้อมูลข่าวสาร	BOI ,IFCT	MOI [DIP],BOI	MOI ,DIP ,BOI	DEP	MOI , MOE , DIP	IDO,TMDPC MIDI,TISI, NSTDA,DSD	
การสัมมนา ฝึกอบรม	BOI ,IDD ,IFCT	DIP	BOI,IFCT,DIP	DEP	DSD,ISD DOVE,MIDI	MIDI, DSD,MTEC, TTC,DOVE,ISD	IEAT,BOI

ที่มา : JICA 1995

หมายเหตุ : ดูชื่อหน่วยงานรองอักษรย่อในหน้าถัดไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

NESDB	:	National economic social development board สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
BOI	:	Board of Investment สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
TISTR	:	Thailand institute of scientific and technological Research สำนักงานวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
MTSE	:	Ministry of science ,technology and environment กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม
NSTDA	:	National science &technology development agency สำนักงานวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
MTEC	:	National metal & material technologycenter ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ
TTC	:	Technology transfer center ศูนย์ถ่ายทอดเทคโนโลยี
DIP	:	Department of industrial promotion กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
OIE	:	Office Industrial Economic สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
MOI	:	Ministry of industry กระทรวงอุตสาหกรรม
IFCT	:	Industrial Finance Corporation of Thailand บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
IEAT	:	The industrial estate authority of Thailand การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
DEP	:	Department of intellectual property กรมทรัพย์สินทางปัญญา
MOE	:	Ministry od education กระทรวงศึกษาธิการ
MOC	:	Ministry of commerce กระทรวงพาณิชย์
TISI	:	Thai Industrial Standard Institute สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
DOVE	:	Department of Vocational Education กรมอาชีวศึกษา
BOT	:	Bank of Thailand ธนาคารแห่งประเทศไทย
MOF	:	Ministry of finance กระทรวงการคลัง



แผนภาพ ๖.๑ กลไกเศรษฐกิจทั้งในและนอกประเทศต่อการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

ที่มา สรุปลจากบทที่ ๓,๔ ,ตาราง ๔.๑ และแผนภาพ ๔.๑

<p>ตาราง 6.2 นโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ และนโยบายที่เกี่ยวข้องต่ออุตสาหกรรมฯ แนวนโยบายหลักและมาตรการปฏิบัติ</p>	<p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p>
<p>1. นโยบายเปิดเสรีโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ</p> <p>1.1 อนุญาตให้จัดตั้งและขยายโรงงานได้โดยเสรี ยกเว้นเครื่องยนต์ของรถบรรทุกเล็ก ขนาดไม่เกิน 2,500 CC.</p> <p>1.2 กำหนดให้การประกอบรถยนต์ในประเทศต้องใช้ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศตามเกณฑ์ที่กำหนดของรถยนต์ แต่ละประเภท คือ</p> <p>1.2.1 รถยนต์นั่งไม่เกินร้อยละ 54 (ยกเล็ก 1 ก.ค. 2541)</p> <p>1.2.2 รถยนต์บรรทุกเล็ก ตามรายการที่กำหนด (ประมาณร้อยละ 60-70) และใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ</p> <p>1.2.3 กำหนดผู้ผลิตรถปิคอัพที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายในปี 2543 ต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขการได้รับการส่งเสริม คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องใช้เครื่องยนต์ ดีเซลที่ใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้ถึง 70% เพิ่มขึ้นจากเดิม - กำหนดบังคับให้ชิ้นส่วนหลัก 5 รายการ เป็นบัญชีบังคับ คือ เทลา ลูกเบี้ยว เทลาข้อเหวี่ยง ก้านสูบ เสือสูบ และฝาครอบลูกสูบ(ยกเล็ก 2543) <p>1.2.4 รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารไม่น้อยกว่าร้อยละ 40-50 และใช้ชิ้นส่วนบังคับ 7 รายการ (หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหน้าและหลัง ยางนอกและใน กระฉกนิรภัย และครั้บเบรคน้ำและหลัง) (ยกเล็ก 2543)</p> <p>1.3 ยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศ (LC) กรณีผลิตรถยนต์นั่ง ในปี 2541 และกรณีรถเพื่อการพาณิชย์ ในปี 2543</p>	<p>กระทรวงอุตสาหกรรม</p>
<p>2. นโยบายส่งเสริมการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์และผลิตชิ้นส่วน</p> <p>2.1 ให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์และผลิตชิ้นส่วนฯ โดยได้รับสิทธิและประโยชน์ตามหลักเกณฑ์ที่ สกท. กำหนด</p> <p>2.2 การเพิ่มสิทธิประโยชน์พิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุน ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และชิ้นส่วน 14 ประเภท</p> <p>2.2.1 อุปกรณ์หัวจับเครื่องมือ</p> <p>2.2.2 อุปกรณ์หรือวัสดุสำหรับงานตัด กัด เเซาะ กลึง โส และ ทำเกลียว</p> <p>2.2.3 อุปกรณ์หรือวัสดุสำหรับงานขัด</p> <p>2.2.4 ชิ้นส่วนของโลหะอัดรีดรูป</p> <p>2.2.5 การชุบเคลือบผิวโลหะ และทาสติก</p>	<p>สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน</p>

<p>2.2.6 การชุบแข็ง</p> <p>2.2.7 ศูนย์ตัด กัด เซาะ กลึง ไส ทำเกลียว และขัดชิ้นส่วนโลหะกรณีที่มีการออกแบบชิ้นการผลิต และทำงานด้วยระบบคอมพิวเตอร์</p> <p>2.2.8 ชุดข้อต่อสายไฟสำหรับงานผลิตอิเล็กทรอนิกส์ เฉพาะกรณีที่มีการผลิต ชิ้นส่วนโลหะและชิ้นส่วนพลาสติกขึ้นเองเท่านั้น</p> <p>2.2.9 แบตเตอรี่ แบบ NI-CD และแบตเตอรี่แห้งแบบ Rechargeable รวมทั้งแบตเตอรี่ที่มีลักษณะเดียวกัน</p> <p>2.2.10 ชิ้นส่วนผลิตจากพลาสติกวิศวกรรม</p> <p>2.2.11 แม่พิมพ์</p> <p>2.2.12 อุปกรณ์จับยึด</p> <p>2.2.13 การหล่อโลหะ</p> <p>2.2.14 ชิ้นส่วนผงโลหะอัดขึ้นรูป</p> <p>2.3 จัดตั้ง “โครงการพัฒนาเชื่อมโยงอุตสาหกรรม” BUILD Units ดำเนินงานในระดับแผนงาน เพื่อส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน เชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผลิตสินค้าสำเร็จรูป กับบริษัทผลิตชิ้นส่วนของสินค้าสำเร็จรูป</p>	
<p>3. นโยบายส่งเสริมการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนฯ</p> <p>3.1 ยกเว้นให้การประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนด</p> <p>3.2 ให้คืนภาษีอากรสำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาใช้ผลิตเพื่อส่งออก ตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร</p> <p>3.3 ให้การชดเชยภาษีอากรสำหรับการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง</p> <p>3.4 ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบตาม ม.30 แห่ง พรบ. ส่งเสริมการลงทุน เพื่อชดเชยอากรขาเข้าวัตถุดิบที่แฝงอยู่ในต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ สำหรับรถยนต์ที่ส่งออก</p> <p>3.5 อนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ซึ่งช่วยให้วัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิตในคลังสินค้าทัณฑ์บนไม่ต้องชำระค่าภาษีอากร เป็นการผ่อนคลายภาระทางการเงินแก่ผู้ส่งออก</p> <p>3.6 ดำเนินมาตรการเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) โดยจัดตั้งเขตการค้าเสรีสำหรับการลงทุนประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมส่งออก ตั้งแต่การผลิต การค้าและการบริการ โดยปลอดภาวะภาษีอากรขาเข้าและส่งออก และอำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากร การขออนุญาตประกอบกิจการ</p>	<p>สกท.</p> <p>ก.อุตสาหกรรม</p> <p>กรมศุลกากร</p> <p>สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง</p> <p>การนิคมอุตสาหกรรมฯ</p> <p>ก.อุตสาหกรรม</p>

<p>ต่างๆ โครงสร้างพื้นฐานและบริการที่จำเป็นจากภาครัฐให้กับผู้ประกอบการในเขตนี้</p> <p>3.7 ทิศารณาปรับโครงสร้างภาษีศุลกากรที่จัดเก็บกับ วัตถุประสงค์ ให้ต่ำกว่าชิ้นส่วนสำเร็จรูป ซึ่งคาดหมายสัดส่วนภาษีศุลกากร คือ วัตถุประสงค์กำหนดอัตรา 1-5% สินค้าชั้นกลาง กำหนดอัตรา 10% และสินค้าสำเร็จรูป กำหนดอัตรา 20% (อยู่ระหว่างการตัดสินใจ)</p> <p>3.8 แผนการจัดทำข้อมูลอุตสาหกรรม : วัตถุประสงค์ แหล่งเทคโนโลยี และข้อมูลการตลาด</p>	<p>กระทรวงการคลัง สศอ.</p>
<p>4. นโยบายประสานความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน (เพื่อส่งเสริมการส่งออก)</p> <p>4.1 ร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียนในโครงการความร่วมมือทางอุตสาหกรรม คือ โครงการ AUV. มละโครงการ BBC ซึ่งช่วยให้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ส่ง ออก ในโครงการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากร และถือเป็นเสมือนชิ้นส่วน ที่ผลิตในประเทศผู้นำเข้า</p> <p>4.2 พัฒนาโครงการ AICO เพื่อทดแทนโครงการ AUV. และโครงการ BBC ก่อนที่จะเข้าสู่ช่วงการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยใช้หลักภาษี CEPT ใน AFTA</p>	<p>กระทรวงอุตสาหกรรม</p>
<p>5. นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>5.1 กำหนดให้รถยนต์นั่งต้องติดตั้งเครื่องกรองไอเสีย</p> <p>5.2 จัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากเครื่องยนต์ และประกาศให้รถยนต์ประเภทต่างๆ ต้องเป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว โดยมาตรฐานข้างต้นที่ได้นำมาใช้แล้ว จนถึงปัจจุบันมีดังนี้</p>	<p>กระทรวงอุตสาหกรรม</p>
<p>5.2.1 รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ ดีเซล</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ระดับที่ 1 (มอก.1085-2535) ไม่ได้บังคับใช้ ■ ระดับที่ 2 (มอก.1120-2535) บังคับใช้ตั้งแต่ 30 มี.ค.2538 ■ ระดับที่ 3 (มอก.1280-2538) อยู่ในระหว่างดำเนิน คาดว่าจะบังคับใช้ตั้งแต่ มี.ค.2539 <p>5.2.2 รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ระดับที่ 1 (มอก.1140-2536) บังคับใช้ตั้งแต่ 29 มี.ค. 2538 ■ ระดับที่ 2 (มอก.1285-2538) คาดว่าจะบังคับใช้ตั้งแต่ มี.ค. 2540 ■ ระดับที่ 3 (93/59/EEC) คาดว่าจะบังคับใช้ตั้งแต่ มี.ค.2542 <p>5.2.3 รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ■ ระดับที่ 1 (มอก.1180-2538) บังคับใช้ตั้งแต่ 1 ก.ค. 2538 ■ ระดับที่ 2 (EURO I) คาดว่าจะบังคับใช้ตั้งแต่ ม.ค. 2540 ■ ระดับที่ 3 (EURO II) คาดว่าจะบังคับใช้ตั้งแต่ ม.ค.2542 	
<p>6. นโยบายด้านภาษีอากร</p> <p>จัดเก็บตามอัตราภาษี รายละเอียดตามตารางที่ 5.3 โดยหน่วยงานที่จัดเก็บตามประเภทภาษีอากร</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ อากาศขาเข้า ■ ภาษีสรรพสามิต ■ ภาษีมำรุงท้องที่ และภาษีมูลค่าเพิ่ม 	<p>กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมสรรพากร</p>
<p>7. นโยบายเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ</p> <p>7.1 ปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการปล่อยสินเชื่อเพื่อซื้อรถยนต์ เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้า และปัญหาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจโดยกำหนดให้สถาบันการเงินหรือบริษัทเงินทุนปล่อยสินเชื่อโดยถูกค้ำต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข คือ เพิ่มวงเงินค้ำเป็น 25%</p> <p>7.2 อนุญาตให้การผลิตรถยนต์ที่มีระดับราคาสูงในบางแบบ รุ่น สามารถผลิตได้โดยไม่ต้องใช้ LC ให้ถึง 54% ตามข้อกำหนดสามารถนำเข้าชิ้นส่วนที่ ต้องการในอัตราภาษีรถยนต์สำเร็จรูป</p> <p>7.3 กิจการที่ส่งออกได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของยอดขายเปิดให้เป็นกิจการที่ต่างชาติสามารถถือหุ้นได้ทั้งหมด</p> <p>7.4 กิจการที่ส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของยอดขายเปิดให้เป็นกิจการที่ต่างชาติสามารถถือหุ้นข้างมาก เฉพาะโครงการที่อยู่ในเขต 1 หรือ 2</p>	<p>ธนาคารแห่งประเทศไทย สศอ. สกท. สกท.</p>
<p>8. นโยบายเพื่อพัฒนาด้านเทคโนโลยี</p> <p>8.1 ส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งสำนักงานภูมิภาค</p> <p>8.2 ส่งเสริมการลงทุนในกิจการการวิจัยและพัฒนา อุตสาหกรรมพื้นฐาน โดยได้รับสิทธิประโยชน์ตามเขตที่ตั้ง และการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี</p> <p>8.3 แผนงานสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม การยกระดับเทคโนโลยีการผลิต และความรู้ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนาดกลาง/ย่อม (อยู่ระหว่างพัฒนาแผนงานเพื่อดำเนินการช่วง 2539-2543)</p> <p>8.4 สนับสนุนและพัฒนาภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ให้มีความสามารถพัฒนามาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9000 และให้การรับรอง</p>	<p>สกท. สกท. สศอ. สวทช. สมอ.</p>

<p>9. นโยบายส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาค</p> <p>9.1 ให้สิทธิประโยชน์จูงใจเป็นพิเศษสำหรับโครงการลงทุนในเขตส่งเสริมการลงทุนที่ไกลความเจริญ โดยได้รับสิทธิประโยชน์มากกว่าเขตฯ ที่อยู่ใกล้ความเจริญ</p> <p>9.2 ให้สิทธิประโยชน์แก่โรงงานหรือโครงการที่ขอย้ายฐานที่ตั้งโรงงานไปยังภูมิภาค</p> <p>9.3 เปิดให้กิจการที่ต่างชาติสามารถถือหุ้นทั้งหมด สามารถจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในประเทศได้ทั้งหมดของยอดขาย หากเป็นโครงการที่ตั้งอยู่ในเขต 3</p>	<p>สกท.</p>
--	-------------

ที่มา - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2538

- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (เอกสารเผยแพร่)

สิทธิประโยชน์จูงใจเขต 1

เขต 1	เขต 2	เขต 3
<ul style="list-style-type: none"> - ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักรกึ่งหนึ่งในกิจการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 หรือตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตอุตสาหกรรม - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี ในกิจการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 หรือตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตอุตสาหกรรม - ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น (ส่วนที่ส่งออกไม่น้อยกว่า 30% ของยอดขาย) เป็นเวลา 1 ปี 	<ul style="list-style-type: none"> - ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักรกึ่งหนึ่ง - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 ปี และเพิ่มเป็น 7 ปี ถ้าตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตอุตสาหกรรม - ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น (ส่วนที่ส่งออกไม่น้อยกว่า 30% ของยอดขาย) เป็นเวลา 1 ปี 	<ul style="list-style-type: none"> - ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักร - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และลดหย่อนอีก 50% เป็นเวลา 5 ปี - ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น (ส่วนที่ส่งออกไม่น้อยกว่า 30% ของยอดขาย) เป็นเวลา 5 ปี - อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่า เป็นเวลา 10 ปี - อนุญาตให้หักค่าติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก 25%

ตารางที่ 6.3 อัตราภาษีที่จัดเก็บตามประเภทรถยนต์

รถยนต์ตัวเรื้อป (CBU)

ประเภทรถ	จากหน้าเข้า	ภาษีสรรพสามิต	ภาษีนำร่องท้องถิ่น	ภาษีมูลค่าเพิ่ม
1. รถยนต์นั่ง / จี๊ป / แวน				
■ ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี	42	32.5	10	7
■ ขนาด 2401 - 3000 ซีซี	68.5	38	10	7
■ ขนาดเกิน 3000 ซีซี	68.5	45	10	7
2. รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก	60	-	-	7
3. รถยนต์บรรทุกขนาดกลาง /ใหญ่ (ที่ยังไม่ต่อตัวถัง)	30	-	-	7
4. รถยนต์บรรทุกขนาดกลาง/ใหญ่ (ที่ต่อตัวถังแล้ว) และรถยนต์โดยสาร	40	-	-	7
5. รถยนต์เอนกประสงค์ (Off-Road)				
■ ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี	42	27	10	7
■ ขนาดเกิน 2400 ซีซี	68.5	27	10	7

ชิ้นส่วนสำหรับประกอบรถยนต์ (CKD)

ประเภทรถ	จากหน้าเข้า	ภาษีสรรพสามิต	ภาษีนำร่องท้องถิ่น	ภาษีมูลค่าเพิ่ม
1. รถยนต์นั่ง / จี๊ป / แวน				
■ ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี	20	32.5	10	7
■ ขนาด 2401 - 3000 ซีซี	20	38	10	7
■ ขนาดเกิน 3000 ซีซี	20	45	10	7
2. รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก	20	-	-	7
3. รถยนต์บรรทุกขนาดกลาง /ใหญ่ (ที่ยังไม่ต่อตัวถัง)	10	-	-	7
4. รถยนต์บรรทุกขนาดกลาง/ใหญ่ (ที่ต่อตัวถังแล้ว) และรถยนต์โดยสาร	20	-	-	7
5. รถยนต์เอนกประสงค์ (Off-Road)	20	27	10	7

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2538

ตารางที่ 6.4 ตัวอย่างการปรับตัวของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม	แนวทางการปรับตัว
บริษัทผลิตภัณฑ์ไทย จำกัด	<p>1. โครงการลงทุนจัดตั้งโรงงาน Machining แห่งที่ 2 กำลังการผลิต 10,000 ตัน/ปี โดยจัดตั้งบริษัทใหม่ ในลักษณะผู้ร่วมทุนเดิมของบริษัทฯ มูลค่า 800 ล้านบาท ในนิคมอุตสาหกรรมบางปะกง รองรับกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ตั้งฐานการผลิตภาคตะวันออกของประเทศ</p> <p>2. โครงการร่วมทุนกับ บ.ต่างชาติเพื่อตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนฯ อีก 2 โครงการ คือ</p> <p>2.1 ซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บ.สยามเทคนิค ผลิตชิ้นส่วนเหล็กที่ผ่านการรีดและขึ้นรูปร้อน (Hot forged parts & hot press parts)</p> <p>2.2 ร่วมลงทุนในโครงการผลิตชิ้นส่วนเหล็กที่ผ่านการรีดและขึ้นรูปเย็น (Cold forged parts & cold press parts) เช่น เหล็กเพลาขาว ลวดเหล็ก กับผู้ร่วมทุนอื่นๆ ในรูป บ. T.S.K. Forging Co.ltd. มูลค่า 500 ล้านบาท</p>
กลุ่มบริษัทสมบูรณ	<p>1. โครงการขยายการลงทุน ด้านกำลังการผลิต และเครื่องจักร</p> <p>1.1 ขยายกำลังการผลิตชิ้นส่วนฯ จาก 900 ตัน/เดือน เป็น 2,500 ตัน/เดือน ในช่วงปี 2539 - 2542 เงินลงทุน 800 ล้านบาท</p> <p>1.2 ขยายกำลังการผลิตโครงการปั๊ม ขึ้นรูปแบบบร้อน จาก 60,000 ชิ้นงาน/เดือน เป็น 100,000 ชิ้นงาน/เดือน เงินลงทุน 300 ล้านบาท</p> <p>1.3 ขยายเพิ่มเครื่องจักรกลภายในโรงงาน สำหรับงานหล่อและงานปั๊มขึ้นรูปแบบบร้อน เงินลงทุน 300 ล้านบาท</p> <p>2. โครงการร่วมทุน (Joint venture) ของกลุ่มธุรกิจการร่วมทุน</p> <p>2.1 โครงการผลิตเบรค กลุ่มสมบูรณกับ บ.นิชิโงะ จำกัด (ญี่ปุ่น) ในสัดส่วนหุ้น 51 : 49 เงินลงทุน 300 ล้านบาท</p> <p>2.2 โครงการผลิตคันส่งชัก อยู่ระหว่างการศึกษาค่าความคุ้มค่าในการลงทุน</p>
บริษัทเซฟตี้กราด จำกัด (ผู้ผลิต และจำหน่ายกระจก นีร กัยในเครืออชาธิ)	<p>3. ย้ายโรงงานผลิตจากพระประแดง ไปนิคมอุตสาหกรรมบางปะกง รองรับฐานการผลิตของกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ภาคตะวันออกของประเทศ</p> <p>4. ขยายเพิ่มเครื่องจักร และกำลังการผลิตจาก 1.8 ล้านตารางเมตร/ปี เป็น 4 ล้านตารางเมตร/ปี เงินลงทุน 1,200 ล้านบาท</p>

<p>กลุ่มบริษัทสามมิตรมอเตอร์</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับเปลี่ยนแผนงานการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตจากระยะแผนงานที่กำหนด 5 ปี สดระยะแผนงานเป็น 3 ปี งบประมาณในแผนงานนี้ 1,000 ล้านบาท 2. ขยายธุรกิจในตลาดต่างประเทศ คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยร่วมลงทุนกับบริษัทท้องถิ่นผลิตชิ้นส่วนฯ แม่พิมพ์ ชิ้นส่วนรถบรรทุก รวม 5 บริษัท 3. พัฒนาความร่วมมือด้านเทคโนโลยีกับบริษัทโตโยต้า ออโตบอดี จำกัดผลิตแม่พิมพ์และอุปกรณ์จับยึด โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการผลิต (CAD/CAM) . 4. การพัฒนางานในด้านการวิจัยและพัฒนา เงินลงทุน 2.5% ของรายได้แต่ละปี และการลงทุนจัดซื้อ Know how
<p>บ.ไทยรุ่งยูเนี่ยน คาร์ ฯ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาสายธุรกิจด้านการวิจัยและพัฒนา 2. จัดตั้งบริษัทในเครือ โดยร่วมทุนกับบริษัทผู้ผลิตเสริมซัดนิรภัยจากสวีเดน จัดตั้ง บ.ออลดีฟ จำกัด เพื่อผลิตเสริมซัดนิรภัย 3. อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบมาตรฐาน ISO 9002 4. พัฒนาเครือข่ายการตลาดการส่งออกโดยอาศัยช่องทางจากบรรษัทฯ ข้ามชาติ เช่น อีซูซุ สวีเดน ในภูมิภาคอเมริกาใต้ อัฟริกา
<p>บ.บางซิ่นฯ เจเนเนอรัล มอเตอร์ฯ</p>	<p>อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อพัฒนาธุรกิจด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ โดยหาบริษัทต่างชาติเพื่อร่วมทุนผลิตชิ้นส่วนฯ ที่ใช้เทคโนโลยีระดับปานกลาง เพื่อรองรับผลกระทบในธุรกิจรับจ้างประกอบรถยนต์ที่มีการเปลี่ยนแปลงได้สูง เนื่องจาก บริษัทฯ ไม่มีผลิตภัณฑ์ของตนเอง ต้องอาศัยคำสั่งผลิตจากบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ เช่น ฮอนด้า ฮุนได ว่าจ้างประกอบ ซึ่งหากบรรษัทฯ เหล่านี้ประกอบเองอาจก่อผลกระทบต่อบริษัทได้</p>
<p>บ.สยาม วีเอ็มซี จำกัด</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผลิตรถปิคอัพขนาด 1 ตันโดยใช้เครื่องยนต์จากอิตาลี 2. อยู่ระหว่างการพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์ เนื่องจากยังไม่ได้มาตรฐานคุณภาพและเงื่อนไขโครงสร้างราคามีราคาสูง ไม่สามารถแข่งขันได้ 3. อยู่ระหว่างการพัฒนาเครือข่ายช่องทางบริหารจัดการจำหน่ายในและต่างจังหวัด
<p>บ.อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย จำกัด (บ.ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ลงทุนปรับเปลี่ยนคุณภาพเครื่องจักรเพื่อขยายกำลังการผลิต และลดปริมาณของเสีย 2. ประสานงานกับบริษัทแม่ คือ NISSAN Motor เพื่อขยายช่องทางส่งออกเครื่องยนต์ดีเซล รวมถึงการร่วมลงทุนเพื่อผลิตชิ้นส่วนเหล็กหล่อ (ฝาสูบ อื่นๆ) 3. ปรับเปลี่ยนรุ่น คุณภาพของเครื่องยนต์ให้ตรงความต้องการของตลาด และสอดคล้องกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษ

บ.ไทยเรติเดอร์ จำกัด	4.การพัฒนาระบบการจัดการเพื่อให้ได้การรับรอง ISO 9002
	1. ดำเนินนโยบายพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานการผลิตโดยซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศ แทนการลงทุน
	2. อยู่ระหว่างการพัฒนามาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9000
บริษัท เอ็น เอช เค สปริง (ประเทศไทย) จำกัด (เป็น บริษัทร่วมทุน ไทย : ญี่ปุ่น)	3. อยู่ระหว่างการพัฒนาขยายปริมาณการส่งออก
	1. ปรับเปลี่ยนแผนงานเพื่อลดต้นทุนการผลิต
	1.1 ลดการพึ่งพาชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศ โดยดำเนินการผลิตชิ้นส่วนฯ ที่จะเป็นส่วนประกอบทุกชิ้นในประเทศ
	1.2 แสวงหาแหล่งวัตถุดิบจากแหล่งใหม่ที่ได้มาตรฐานเดียวกับญี่ปุ่น แต่ราคาต่ำกว่า
	1.3 เพิ่มประสิทธิภาพสายการผลิต โดยปรับวิธีการทำงานแบบใหม่ และนำระบบคุณค่าทางวิศวกรรม (Value Engineering : VE) มาพัฒนาการออกแบบเพื่อลดต้นทุนการผลิต
	4. พัฒนาระบบสารสนเทศ โดยว่าจ้าง บ.ไอริส - ไอเฟค จำกัด ให้เป็นที่ปรึกษา ระบบสารสนเทศ โดยนำระบบคอมพิวเตอร์เชื่อมโยงเครือข่ายโรงงาน ที่มีอยู่ 3 แห่ง เพิ่มประสิทธิภาพด้านสารสนเทศในการควบคุมสินค้าคงคลัง
	5. ลดต้นทุนการผลิตและสนองเป้าหมายยอดขายสูงขึ้นเป็น 2 เท่าจาก 2,300 ล้านบาทเป็น 6,000-7,000 ล้านบาท/ปี ในช่วงปี 2543

ที่มา : - การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ (ดูภาคผนวก ข้อมูลพื้นฐานของตัวอย่างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในประเทศ)

- เอกสารแนะนำผลิตภัณฑ์ ข้อมูลบริษัท (Company profile)
- วารสารส่งเสริมการลงทุน , สิงหาคม , ตุลาคม 2539

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตาราง 6.5 ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ที่ได้รับการรับมาตรฐานระบบคุณภาพ มอก.9002-2537 (ISO 9002-1994) | มาตรฐานระบบคุณภาพ : การประกันคุณภาพในการพัฒนา การผลิต การติดตั้ง และบริการ

ที่	เลขที่ใบรับรอง	วันที่รับรอง	ผู้ประกอบการ	กิจการและข่ายงานที่รับรอง
1.	942015/16	18/08/94	บ. สี โอ ซี โอ (ประเทศไทย) จำกัด 34/5 ถ.แจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด นนทบุรี 11120	การผลิตผลิตภัณฑ์สี และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง สีพ่นรถยนต์ สีอุตสาหกรรม ธรรมชาติ
2.	942020/21	29/09/94	บ. กู้ดเยียร์ (ประเทศไทย) จำกัด 50/9 ม.3 ถ.พหลโยธิน อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี 12120	การผลิตยางรถยนต์นั่ง รถบรรทุก รถโดยสาร โดยเครื่องหมายความการค้า Goodyear ที่จดทะเบียนแล้ว
3.	952036/37	27/04/95	บ. เองเคิลไทย จำกัด 71/1 ถ.พญาไท ช.ราชเทวี กท.10400	การผลิตถาวร วัสดุยึดแน่น วัสดุยา รอยต่อสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์
4.	942043/44	27/06/95	บ. ไทยบริดจสโตน จำกัด 14/3 ม.1 ถ.พหลโยธิน อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี 12120	การผลิตยางรถยนต์นั่ง รถบรรทุก รถโดยสาร โดยเครื่องหมายความการค้า Bridgestone และ Firestone ที่จดทะเบียนแล้ว
5.	952045/46	01/08/95	บ. นวโลหะไทย จำกัด 1 ถ.พัฒนาพงศ์ ต.บ้านครัว อ.บ้านหม้อ จ.สระบุรี 18270	การผลิตเหล็กหล่อรูปพรรณ สำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์
ที่	เลขที่ใบรับรอง	วันที่รับรอง	ผู้ประกอบการ	กิจการและข่ายงานที่รับรอง
6.	952046/47	26/09/95	บ. ทีโอเอ เพ้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด 31/2 ม.3 ถ.บางนา ตราด อ.บางเสาธง สมุทรปราการ 10540	การผลิตผลิตภัณฑ์สี และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง สีพ่นรถยนต์ สีอุตสาหกรรม ธรรมชาติ
7.	952050/51	13/11/95	บ. นิปปอนเดนโซ (ประเทศไทย) จำกัด 369 ม.3 ถ.เทพารักษ์ อ.เมือง สมุทรปราการ 10270	การประกอบเครื่องปรับอากาศสำหรับรถยนต์ หรือตามที่ได้ตกลงไว้กับ ลูกค้า
8.	952053/54	13/11/95	บ. ยูเนียนพลาสติก จำกัด (มหาชน) นิคมอุตสาหกรรมบางชัน ถ. สุขาภิบาล 2 มีนบุรี กท.10510	การผลิตผลิตภัณฑ์ ชิ้นส่วนพลาสติก ชนิดเทอร์โมพลาสติก โดยกรรมวิธี ฉีดขึ้นรูป (Injection Moulding) ประกอบและตกแต่ง
9.	962054/56	10/01/96	บ. นิปปอนเพนต์ (ประเทศไทย) จำกัด 101 ม.3 ถ.สุขสวัสดิ์ อ.พระประแดง สมุทรปราการ	การผลิตผลิตภัณฑ์สี สีพ่นรถยนต์ สีอุตสาหกรรมหนัก และผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในการผสมก่อนการเคลือบสี

ที่มา : สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม 3 มิ.ย.2539

ตาราง 6.6 แนวนโยบายการปรับตัวของภาครัฐ

ประเภทการพัฒนา	มาตรการ
- เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมส่งออก	0 สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันอิสระของกลุ่มอุตสาหกรรม 0 ส่งเสริมให้มีระบบเตือนภัยล่วงหน้า 0 สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ทดสอบ เพื่อให้สินค้าได้มาตรฐานสากล 0 กระจายงานรับรองมาตรฐานให้สถาบันอิสระของกลุ่มอุตสาหกรรม 0 จัดตั้งเขตอุตสาหกรรมส่งออก (Export processing Zone) และเขตประกอบการอุตสาหกรรมที่ปลอดภาษี (Free trade zone)
- ส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม	0 สนับสนุนงบประมาณ บุคลากรให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม และสถาบันเพิ่มผลผลิต 0 สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันอิสระทำหน้าที่วิจัยและพัฒนา 0 สนับสนุนให้สภาอุตสาหกรรมจังหวัดต่างๆ รวมตัวกันในลักษณะสหพันธ์ระดับประเทศ เพื่อร่วมกำหนดนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรม 0 ตั้งศูนย์บริการ one stop Service เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนเครื่องจักร
- การพัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขา	0 ให้กระทรวงอุตสาหกรรมและสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยร่วมจัดทำแผนกลยุทธ์พัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขาให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี โดยคำนึงปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาวัตถุดิบ การตลาด ทรัพยากรมนุษย์ นโยบายรัฐ
- การย้ายฐานการผลิตในประเทศ	0 จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมรองรับการย้ายฐานการผลิต 0 สนับสนุนทางการเงิน 0 สนับสนุนพัฒนาอุตสาหกรรมชุมชน และชนบทขนาดเล็กที่มีประสิทธิภาพ 0 เข้มงวดการตรวจสอบโรงงาน ควบคู่กับการย้ายโรงงาน
- การจัดการเทคโนโลยีและการปรับเปลี่ยนเครื่องจักร	0 ส่งเสริมการลงทุนโดยมีเงื่อนไขให้ถ่ายทอดเทคโนโลยี 0 ตั้งกองทุนการแลกเปลี่ยนเครื่องจักร 0 ผลิตบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการด้านวิทย์และมีมือแรงงาน 0 ให้อุตสาหกรรมขนาดใหญ่เป็นที่เล็งด้านการจัดการให้อุตสาหกรรมขนาดกลาง/ย่อม
- การจัดการสิ่งแวดล้อมทางอุตสาหกรรม	0 กำหนดหลักเกณฑ์ "ผู้สร้างมลพิษ เป็นผู้จ่าย" และ "กันไว้ดีกว่าแก้" 0 จัดทำแผนแม่บทการจัดการกากอุตสาหกรรมใน 6 เดือน 0 ดูแลผลประโยชน์ของประเทศให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรมและสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ

ที่มา : ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย "ภาวะธุรกิจและอุตสาหกรรม" มกราคม 2540