



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

บทนำของงานศึกษาเรื่อง “บทบาทและการปรับตัวของภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ในทศวรรษ 1990” มุ่งชี้ประเด็นสำคัญ คือ เหตุใดภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทยจึงต้องให้ความสำคัญต่ออุตสาหกรรมสาขานี้ และจากที่เป็นอุตสาหกรรมที่อาศัยการนำเข้า และการลงทุนจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมนี้สามารถพัฒนาด้านการส่งออกมากน้อยเพียงใด ปัจจัยอะไรและอย่างไรที่กำหนดความสามารถการส่งออก นโยบายอุตสาหกรรมที่ดำเนินอยู่จำเป็นต้องปรับตัวเนื่องจากเหตุผลใด บทนำประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้

- 1) บทบาทและความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ
- 2) องค์ประกอบปัจจัยกำหนดโครงสร้าง ลักษณะอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

1) บทบาทและความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

ลักษณะสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ คือ ลักษณะเชิงกายภาพที่อาศัยการประกอบกันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกันในกระบวนการผลิต และความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในฐานะอุตสาหกรรมเพื่ออนาคตและสร้างผลกระทบต่อดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัด บทบาทและความสำคัญจึงมีดังนี้

1.1 ลักษณะพิเศษทางกายภาพ

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมแห่งอุตสาหกรรม ประกอบด้วยอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ต่างๆ ทั้งชนิด วัสดุและเทคโนโลยีที่ใช้ กระบวนการผลิตจึงเป็นลักษณะการผลิตในเชิงแนวตั้ง (Vertical integration industry) เริ่มตั้งแต่การออกแบบ การผลิต และการตลาด แต่ละขั้นตอนนั้นเทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญทั้งการพัฒนามลิตภัณฑ์ การลดต้นทุนการผลิต เวลา รวมถึงกิจกรรมการวิจัยและพัฒนาเพื่อเสริมสร้างคุณภาพของเทคโนโลยีการผลิต การจัดการ และการพัฒนามลิตภัณฑ์ให้มีคุณสมบัติดีขึ้น (ดูแผนภาพ 1.1 ,1.2)

ระบบการผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ต้องอาศัยอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนเป็นฐาน อุตสาหกรรมทำให้ลักษณะการผลิตเป็นเชิงแนวตั้ง (A vertical integrated chain of production) ซึ่งมีสายการผลิตหลั่นเป็นชั้นๆ เริ่มจากผู้ผลิตขั้นที่ 3 หรือผู้ผลิตวัตถุดิบ (Tertiary Subcon-traction) บ่อนวัตถุดิบแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 2 นำไปประกอบ ผลิตเป็นชิ้นส่วนชั้นกลางให้ผู้ผลิต ขั้นที่ 1

ผลิตชิ้นส่วนสำเร็จสำหรับการประกอบรถยนต์ (ดูแผนภาพ 3.3 : ลักษณะการผลิตเชิงแนวตั้งในอุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนฯ)

แนวโน้มในอนาคตความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ยิ่งต้องใกล้ชิดยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการออกแบบรถยนต์และชิ้นส่วนฯ เนื่องจากแรงกดดันด้านการแข่งขันในเชิงคุณภาพ และการลดค่าใช้จ่ายให้ต้นทุนการผลิตต่ำที่สุด พร้อมกันนั้นความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในด้านอิเล็กทรอนิกส์และวัสดุโลหะที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ (นิตย จันทรมังคละศรี ,2538 :78) ดังนี้

- การวิจัยและพัฒนา เป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างความอยู่รอดของอุตสาหกรรม ดังเช่น การแทนที่วัสดุพื้นฐานเดิม คือ เหล็ก อลูมิเนียม ด้วยวัสดุสมัยใหม่(New Materials) เช่น พลาสติก เซรามิก ที่มีคุณสมบัติดีกว่าในแง่ความแข็ง น้ำหนักเบา อายุการใช้งาน ความคงทนต่อความร้อน ความง่ายในการแปร ขึ้นรูป รวมถึงความประหยัดพลังงานและแรงงานในการผลิต

- เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ จะมีบทบาทสำคัญในหลายๆ ผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะรถยนต์ มูลค่าส่วนประกอบ (Content Value) จะมีที่มาจากจากเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์มากที่สุด

- เทคโนโลยีสารสนเทศจะมีบทบาททำให้ระยะเวลาการออกแบบ และพัฒนาผลิตภัณฑ์จนนำไปสู่การจำหน่ายในเชิงพาณิชย์มีระยะเวลาด้านลง จากเดิมที่ใช้ระยะเวลาประมาณ 7 ปี แนวโน้มในปัจจุบันและอนาคตจะสามารถลดระยะเวลาดังกล่าวเพียง 3-5 ปี พร้อมกันนั้นอายุผลิตภัณฑ์จะลดสั้นลง คือจาก 15 ปี ลดลงเหลือ 6-7 ปี รวมถึงการใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการออกแบบ และการผลิตมากขึ้นเพื่อลดต้นทุนด้านแรงงาน และเวลา

- การใช้เทคโนโลยีการผลิตสมัยใหม่ ด้วยระบบการผลิตแบบยืดหยุ่น (Flexible Manufacturing System) เพื่อลดต้นทุนด้านแรงงาน เวลา รวมถึงต้นทุนการเก็บสินค้าคงคลัง และทำให้ผู้ประกอบการสามารถผลิตรถยนต์ได้หลากหลายแบบ และรุ่นในเวลาเดียวกัน ตอบสนองความต้องการของตลาดที่หลากหลายและทันการณ์มากยิ่งขึ้น มีการมุ่งเน้นการผลิตนอกแหล่งกำเนิดจากบริษัทแม่ (Offshore Production) รวมถึงการแสวงหาแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิตชิ้นส่วนที่ตอบสนองการเพิ่มคุณภาพ การลดต้นทุนและความรวดเร็วในการส่งมอบให้มากที่สุด

ดังนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ จึงเป็นตัวอย่างอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสามารถขยายผลเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ เทคโนโลยีจากการลงทุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ส่วนประกอบ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ การลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีการออกแบบ การผลิต โทรมมนาคม การบริหารจัดการต่างๆ อุตสาหกรรมนี้จึงสามารถสร้างผลกระทบที่เชื่อมโยง

ทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมการผลิต และการพัฒนาเทคโนโลยี รวมถึงผลเชื่อมโยงในทางพาณิชย์ผ่านกิจกรรมการตลาด การส่งเสริมการขาย และการให้บริการหลังการขาย

1.2 ความสำคัญทางเศรษฐศาสตร์

ความที่ "รถยนต์" เป็นสินค้ามูลค่าสูง มีความซับซ้อนของระบบเทคโนโลยี สื่อกภาพลักษณ์ของความทันสมัย ความมีศักดิ์ศรีของประเทศเจ้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ ดังเช่น เกาหลีใต้ หรือมาเลเซียที่ผู้นำประเทศเน้นส่งเสริม "รถยนต์แห่งชาติ" และสื่อภาพลักษณ์ผู้เป็นเจ้าของถึงความมีฐานะทางเศรษฐกิจ ดังนั้นเมื่อเศรษฐกิจของประเทศ หรือภูมิภาคหนึ่งๆ มีการเติบโตสูงและต่อเนื่อง ระดับรายได้ของประชาชนโดยรวมมีกำลังซื้อสูงเพียงพอต่อการถือครองเป็นเจ้าของรถยนต์ได้ ประเทศกำลังพัฒนาทั่วไปจึงมักยืมดีและเปิดรับการลงทุนจากบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ เพื่อตั้งฐานการประกอบรถยนต์ หรือชิ้นส่วนฯ

อย่างไรก็ตามความแตกต่างที่สำคัญของการเป็นอุตสาหกรรมประกอบหรือผลิตขึ้นกับว่าประเทศกำลังพัฒนานั้นมีความพร้อมของอุตสาหกรรมสนับสนุน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯที่สำคัญ มูลค่าเพิ่มสูงเพื่อรองรับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศได้มากน้อยเพียงใด หรือต้องอาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนฯ จากต่างประเทศเพื่อนำมาประกอบรถยนต์ ดังนั้นความแตกต่างระหว่างการพึ่งพิงการนำเข้าชิ้นส่วนฯ กับการผลิตขึ้นส่วนฯ ด้วยอุตสาหกรรมภายในประเทศจึงหมายถึงผลกระทบต่อดุลการค้า และดุลการชำระเงินของประเทศกำลังพัฒนานั้นๆ และมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากผลเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศเจ้าของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯสำคัญเองที่มีการส่งออกไปยังประเทศเจ้าของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

การเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงและต่อเนื่องของประเทศไทยนับแต่ช่วงทศวรรษ 1990* และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาชนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในทิศทางการค้าเสรีมากขึ้นส่งผลให้รถยนต์มีราคาถูกลง อำนาจซื้อของประชาชนเพิ่มสูงขึ้น สามารถเป็นเจ้าของรถยนต์ได้ง่ายและมากขึ้น ค่ายรถยนต์ต่างมุ่งแข่งขันทั้งจากค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นด้วยตนเอง เช่น รถยนต์นั่งโซลูนาคของค่ายโตโยต้า และฮอนด้าซีดี ของค่ายฮอนด้า และแนวโน้มการแข่งขันที่จะรุนแรงยิ่งขึ้น เมื่อรถยนต์นั่งของบริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ (GM.) ของค่ายรถยนต์สหรัฐฯ เริ่มกำลังการผลิตในปี 2541 รวมถึงรถยนต์ปีค้อฟที่การแข่งขันจะรุนแรงยิ่งขึ้นเช่นกัน จากค่ายรถยนต์ฟอร์ดและมาสด้าที่ร่วมทุนผลิตรถยนต์ปีค้อฟ โดยมีอีซูซุ มิตซูบิชิ และโตโยต้ายึดครองตลาดมาก่อน

*แม้ว่าช่วงปี 1998-1997 เศรษฐกิจของประเทศไทยจะเริ่มจะลดตัว (เนื่องจากปัญหาโครงสร้างบางประการ) แต่อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯยังมีความสำคัญในแง่การเติบโตของตลาด จากการเข้ามาลงทุนของค่ายรถยนต์ต่างฯ

ภายใต้การแข่งขันระหว่างค่ายรถยนต์ต่างๆ มีการลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตจากการลงทุนที่มีอยู่เดิม รวมถึงการลงทุนใหม่จากค่ายรถยนต์สหรัฐฯ ที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย มาจากข้อเท็จจริงที่ว่าในช่วงต้นทศวรรษ 1990 ที่ผ่านมากภาวะเศรษฐกิจของภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือกำลังประสบภาวะถดถอย ขณะที่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงและต่อเนื่องจึงเป็นตลาดรถยนต์ที่สำคัญ โดยเฉพาะประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียนที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจ มีขนาดตลาดรถยนต์โดยรวมประมาณ 2 ล้านคันต่อปี ในปี 2543 โดยมีสัดส่วนเป็นตลาดรถยนต์ของประเทศไทยสูงที่สุด คือ 39% (ดูตาราง 1.1 และ 1.2) * จึงเป็นที่สนใจของบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติต่างๆ ในการเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในประเทศไทยและภูมิภาคเพื่อขยายและแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดในภูมิภาคนี้

ลักษณะดังกล่าวทำให้เกิดการคาดหมายว่า กำลังการผลิตรถยนต์อันเกิดขึ้นจากการลงทุนของค่ายรถยนต์ต่างๆ ตามโครงการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ต่อประเทศไทย มีมากเกินไปความต้องการบริโภคภายในประเทศ (ตาราง 1.3 และ 1.4) ซึ่งนักธุรกิจอุตสาหกรรม สื่อมวลชนรวมถึงเทคโนโลยีเชื่อมั่นว่า ปริมาณรถยนต์ที่ล้นตลาดภายใต้สภาพการแข่งขันของค่ายรถยนต์ต่างๆ นี้เองเป็นแรงผลักดันที่ทำให้ประเทศไทยมีฐานะเป็นฐานการส่งออกควบคู่กับการเป็นฐานการผลิตของภูมิภาคอาเซียน ประเด็นนี้มีความสำคัญมาก เพราะหมายถึงการเปลี่ยนแปลงฐานะทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ จากที่เป็นอุตสาหกรรมที่อาศัยการนำเข้าเป็นหลัก และขาดดุลการค้ามาโดยตลอดมาเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก งานศึกษาจะวิเคราะห์ว่าความเชื่อมั่นนี้มีความเป็นไปได้เพียงใด กลไกตลาดจากสภาพการแข่งขันจะนำประเทศไทยไปสู่ความเป็นฐานการส่งออกรถยนต์ได้เพียงใด

พัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ที่ผ่านมา พบว่ามีการเติบโตแทนที่อุตสาหกรรมการผลิตสาขาอื่นๆ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติในหมวดสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีสัดส่วนมูลค่าเป็นอันดับ 2 รองจากหมวดอาหาร เครื่องดื่มและยาสูบในปี 2536 ขณะที่ปี 2537 มีสัดส่วนมูลค่าเป็นอันดับ 3 โดยมีสัดส่วนมูลค่าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับ 8-11% นับแต่ช่วงปี 2531-2537 แม้ว่าจะมีอัตราการเติบโตของมูลค่าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ไม่แน่นอน แต่ด้วยปริมาณมูลค่าดังกล่าวชี้ให้เห็นความมีศักยภาพและบทบาทในมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติที่สำคัญแทนที่หมวดอุตสาหกรรมการผลิตสาขาอื่นๆ (ตาราง 1.5)

* แม้ว่าจะยังไม่มีการศึกษาที่ชัดเจนว่าปัญหาวิกฤตการณ์สถาบันการเงินของประเทศไทย และปัญหาเสถียรภาพค่าเงินสกุลต่างๆ ในกลุ่มอาเซียนที่ตกต่ำลงในช่วงปี 1997 จะกระทบอย่างไรต่อตลาดรถยนต์ แต่คาดว่าผลกระทบน่าจะทำให้ตลาดรถยนต์ลดลง

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการผลิตสาขานี้ยังไม่สามารถพัฒนาด้านการส่งออก ผล
สุทธิของอุตสาหกรรมนี้ในด้านดุลการค้ามีลักษณะขาดดุลการค้านับแต่ช่วงทศวรรษ 1960 ถึง
ปัจจุบัน และมีแนวโน้มที่ภาวะการขาดดุลการค้าจะสูง รุนแรงยิ่งขึ้นจากที่ขาดดุลการค้าประมาณ
8 พันล้านบาทในปี 1986 ขาดดุลเพิ่มมากขึ้นเป็น 1 แสนล้านบาทในปี 1995 (ตาราง 1.6) และ
โดยเปรียบเทียบสัดส่วนของดุลการค้าที่ขาดดุลจากอุตสาหกรรมสาขานี้กับมูลค่าในดุลบัญชีเดิน
สะพัดในช่วงปี 1991-1995 ถือเป็นสัดส่วนที่สูงมากในระดับร้อยละ 27 ในช่วงปี 1991 เพิ่มสูงเป็น
ร้อยละ 36 ในปี 1994 และร้อยละ 31 ในปี 1995

สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตสาขานี้ให้เติบโต มีความสำคัญต่อระบบ
เศรษฐกิจ โดยสังคมต้องรับภาระการส่งเสริม การสนับสนุนรวม 4 ทศวรรษเช่นอุตสาหกรรม
รถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในรูปของดุลการค้าที่ขาดดุลสูงมากและสัดส่วนเป็น 1/4 ถึง 1/3 ของดุล
บัญชีเดินสะพัดเป็นสภาพที่ต้องแก้ไขอย่างยิ่ง และยังสถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศไทยใน
ช่วงปี 1996-1997 ที่ประสบปัญหาภาวะความตกต่ำของการส่งออก การเติบโตทางเศรษฐกิจ
การขาดดุลการค้า ดุลบัญชีเดินสะพัดจึงเป็นปัญหารุนแรงที่ต้องเร่งแก้ไข บทบาทจากภาครัฐ
และภาคธุรกิจเอกชนต้องปรับตัวเพื่อแก้ไขปัญหานี้

พิจารณาความสำคัญด้านการจ้างงาน ประมาณว่าอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ
ในระดับโลกมีการจ้างงานประมาณ 2.5 ล้านคน และจ้างงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องราว 8
ล้านคน (The Economist, May 10, 1997) แต่สำหรับประเทศไทยการจ้างงานไม่ได้สูงมากนักเมื่อ
เปรียบเทียบอุตสาหกรรมการผลิตอื่นๆ โดยอยู่ในระดับ 78,000 คน ในปี 1991 และในระดับ
100,000 คนเมื่อรวมแรงงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง (UNIDO, 1995) (ตาราง 1.7) แต่การลงทุน
ทุนตั้งฐานการผลิตในอนาคตของบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติย่อมส่งผลให้การจ้างงานมี
สูงมากขึ้น

แม้ว่าภายใต้นโยบายเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ จะส่งผลดี
ต่อผู้บริโภคให้มีทางเลือกการบริโภครถยนต์ที่หลากหลายมากขึ้น แต่ประโยชน์นี้มีต้นทุนเศรษฐ
ศาสตร์นอกเหนือจากปัญหาภาวะขาดดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัด ต้นทุนนี้คือ

- ปัญหาการจราจร ความต้องการบริโภครถยนต์มีสูงส่งผลให้อุปสงค์ต่อเนื่องของ
ความต้องการให้รถยนต์ คือ ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการคมนาคมย่อมสูงตามก่อ

ผลกระทบที่เป็นผลสืบเนื่อง คือ การสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการเติบโตของความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการคมนาคม *

- อุปสงค์ต่อเนื่องที่ทำให้เกิดการลงทุนทางสังคมตามมา คือ การก่อสร้าง ขยายถนน สะพานข้ามทางแยกต่างๆ ในพื้นที่การจราจรติดขัดของกรุงเทพฯ เพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร รวมถึงการจ่ายต้นทุนทางเศรษฐกิจ สังคม เช่นการเพิ่มอัตราค่าล้างของตำรวจจราจร อุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ ความเครียดของประชาชนจากปัญหาจราจร

อนึ่ง จากที่ประเทศไทยกำลังสูญเสียความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบเดิม เนื่องจากการเพิ่มสูงขึ้นของค่าจ้างแรงงาน (เมื่อเปรียบเทียบกับจีน เวียดนาม อินโดนีเซีย) และการสูญเสียความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ การเร่งสร้างสรรคความได้เปรียบใหม่จากอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ที่มีขนาดตลาดที่ใหญ่และเติบโตนี้ จึงเป็นโอกาสสำคัญเช่นกันในการดึงประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับประเทศไทย ซึ่งหากพิจารณาตาราง 1.5 จะพบว่าอุตสาหกรรมที่อาศัยความได้เปรียบเดิม เช่น อาหาร สิ่งทอ มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจใน GDP. กำลังถดถอยและอุตสาหกรรมที่เน้นใช้เทคโนโลยีมากขึ้น และแรงงานระดับสูง เช่น ชิ้นส่วนฯ อิเล็กทรอนิกส์ กำลังมีบทบาทและความสำคัญแทนที่

ดังนั้นการย้ายฐานการลงทุนการผลิตรถยนต์จากค่ายรถยนต์ต่างๆ จึงถือเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจที่ดี คำถาม คือ ประเทศไทยโดยภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนจะใช้โอกาสที่ดีทางเศรษฐกิจนี้อย่างไร เพื่อลดทอนปัญหาการขาดดุลการค้า ดุลบัญชีเดินสะพัดของประเทศ และต้นทุนอื่นๆ จากผลกระทบภายนอก และเพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบใหม่ทดแทนความได้เปรียบฯ เดิม รวมถึงพัฒนาการส่งออกอันเป็นช่องทางสำคัญในการแก้ไขปัญหาดุลการค้า ดุลบัญชีเดินสะพัดและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ และดึงผลเชื่อมโยงพัฒนาด้านเทคโนโลยี ยกกระดับความสามารถประกอบการของภาคธุรกิจเอกชนภายในประเทศให้เติบโตเพื่อสามารถมีบทบาททดแทนการพึ่งพิงการลงทุนจากต่างประเทศได้ และสามารถสร้างปัจจัยเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และยกกระดับความสามารถเพื่อผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมในระดับมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น

* แม้ว่าปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มสูงมากขึ้น จะไม่ใช่สาเหตุโดยตรงของปัญหาการจราจร ซึ่งมีสาเหตุมาจากปัญหาการวางผังเมืองที่ขาดระบบและการกำหนดทิศทาง แต่ปริมาณการใช้รถยนต์ในช่วงเวลาความต้องการใช้ถนนสอดคล้องกัน ที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเกินกว่าพื้นที่ผิวจราจรจะรองรับได้ ย่อมก่อปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2) องค์ประกอบของปัจจัยกำหนดโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

โดยความสำคัญข้างต้นของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ บทบาทภาครัฐในประเทศกำลังพัฒนา (ในฐานะสถาบันเพื่อพัฒนา สร้างการเติบโตและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ) จึงต่างให้ความสำคัญต่ออุตสาหกรรมนี้ทั้งสิ้น โดยเปิดรับการลงทุนจากบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ และส่งผลให้บริษัทฯ พัฒนาเครือข่ายการผลิตเกิดลักษณะการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ เกิดลักษณะการค้าภายในได้บริษัทข้ามชาติเดียวกัน (Intra-firm trade) และการค้าภายในอุตสาหกรรมเดียวกัน (Intra-industry trade)

ดังนั้นการส่งออก และการพัฒนายกระดับภาคธุรกิจเอกชนในประเทศสำหรับประเทศกำลังพัฒนาจึงไม่ได้อยู่ในความควบคุม กำหนดทิศทางจากภาครัฐฝ่ายเดียว มีโครงสร้างปัจจัยจำนวนมากที่กำหนดความสามารถ ความสำเร็จของการส่งออกและการพัฒนา ยกกระดับภาคธุรกิจเอกชนภายในประเทศ ความเป็นอุตสาหกรรมระดับโลกของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ทำให้ภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทยมีบทบาทเป็นปัจจัยกำหนดโครงสร้างอุตสาหกรรมนี้ในระดับหนึ่งเท่านั้น บทบาทปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพลและสำคัญยิ่ง คือ นโยบายของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ และสภาพโครงสร้างระบบทุนนิยมโลกเอง เพื่อชี้ให้เห็นลักษณะอิทธิพล และความสำคัญของปัจจัยภายนอกและการมีข้อจำกัดของนโยบายจากภาครัฐ และภาคเอกชนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ การศึกษาในเรื่องนี้จึงมุ่งแจกแจงสาระสำคัญ ดังนี้

- บทบาทและกลไกปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพล บทบาทต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ของประเทศไทย
- วิเคราะห์บทบาทภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทย โดยผ่านนโยบายอุตสาหกรรมที่ดำเนินในช่วงทศวรรษ 1990 ถึงความเหมาะสม และความจำเป็นในการปรับเปลี่ยน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อแจกแจงลักษณะโครงสร้างปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการส่งออก และการพัฒนาความสามารถเพื่อยกระดับการพัฒนาเทคโนโลยี การดำเนินธุรกิจของภาคธุรกิจเอกชนในประเทศ
2. เพื่อวิเคราะห์สถานะบทบาทปัจจุบันของนโยบายอุตสาหกรรมในภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนต่อการสร้างความสามารถด้านการส่งออก การพัฒนาภาคธุรกิจเอกชนในประเทศ รวมถึงข้อเสนอปรับเปลี่ยนบทบาทเพื่อพัฒนากลไกข้างต้น

สมมุติฐาน

1. การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยจะมีผลกระทบตึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ จากบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ ก่อผลกระทบสำคัญ คือ การสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจจากการลงทุนของต่างประเทศ การส่งออกสู่ตลาดโลก และการถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมถึงการสร้างผลกระทบเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ แต่ผลกระทบทางลบที่มีโอกาสเกิดขึ้นด้วยเช่นกัน คือ ปัญหาการขาดดุลการค้า ดุลบัญชีเดินสะพัด เนื่องจากการส่งออกไม่เกิดประสิทธิผลเท่าที่ควร เนื่องจากปัญหาโครงสร้างเศรษฐกิจอุตสาหกรรมภายในประเทศที่มีข้อจำกัดการปรับตัว ไม่สามารถปรับตัวเพื่อยกระดับให้สอดคล้องกับการตกลงประโยชน์จากโอกาสทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น

2. การเปลี่ยนแปลงในสภาพเศรษฐกิจ สังคมโลก บทบาทการลงทุนของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ เป็นปัจจัยสภาพแวดล้อมที่ภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนจำเป็นต้องปรับตัวในหลายด้าน โดยเฉพาะการปรับตัวในเชิงโครงสร้างของนโยบายอุตสาหกรรม บทบาทของภาคธุรกิจเอกชนต่อการลงทุนเพื่อพัฒนาตนเอง แทนการพึ่งพิงรัฐ รวมถึงการพัฒนาโลกเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างกลไกเศรษฐกิจทั้งสองให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ขอบเขตการวิจัย

- บทนำ มุ่งชี้ความสำคัญ และบทบาทของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทยทั้งในเชิงกายภาพ และเชิงเศรษฐศาสตร์ เพื่อแสดงให้เห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมนี้ที่ภาครัฐต้องพิจารณาให้ความสำคัญมากขึ้นกว่าลักษณะการดำเนินการที่เป็นอยู่

- บทที่ 2 ทฤษฎีและกรอบการวิเคราะห์

- บทที่ 3 การเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ สังคมโลกในทศวรรษ 1990 และบทบาททุนข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

- บทที่ 4 อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ : โครงสร้างอุตสาหกรรม เครือข่ายการผลิต และสภาพการค้า

- บทที่ 5 อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ : อุปสรรคการค้า การส่งออกและปัญหาอุตสาหกรรม

- บทที่ 6 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ และข้อจำกัดในบทบาทของภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนไทย

- บทที่ 7 ภาพอนาคตของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน ฯ : โอกาสและเงื่อนไข
- บทที่ 8 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ระเบียบวิธีการวิจัย

1. แหล่งข้อมูลในการศึกษา

1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

- รายงานกิจกรรม [Activity Report] ซึ่งเป็นเอกสารรวบรวมข้อมูล รายละเอียดโครงการลงทุนที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนช่วงปี 1990-1996 ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สทท.)

- ข่าวส่งเสริมการลงทุน ช่วงปี 1990-1996 สทท.

- รายงานประจำปี ช่วงปี 1990-1995 การดำเนินงานของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.)

- การสัมภาษณ์นักวิชาการ นักธุรกิจอุตสาหกรรมในอุตสาหกรรมนี้

o นายอุดม วงศ์วิวัฒน์ชัย นักวิชาการอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

o นายอลงกฎ ชูตินันท์ กรรมการผู้จัดการ บ.นวโลหะไทย จำกัด และกรรมการกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

o นายประภคิตติ ศิริไพรัตน์ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วน ฯ ในสภาอุตสาหกรรม

o ดร.อำพน กิตติอำพน ที่ปรึกษากลุ่มบริษัทสมบูรณ

o นายวิวัฒน์ กุลศรี ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป บ.ไทยรุ่งยูเนี่ยน कार (มหาชน) จำกัด

- การรับฟังบรรยายพิเศษเรื่อง "การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย" โดย นายเขมทัตติ สุคนธสิงห์ รองประธานสภาอุตสาหกรรม ฯ

1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

- ข่าวความเคลื่อนไหวที่เกี่ยวข้องเนื่องในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน ฯ ในสื่อสิ่งตีพิมพ์ภาษาไทย คือ ผู้จัดการรายวัน กรุงเทพธุรกิจ คู่แข่งธุรกิจ วารสารส่งเสริมการลงทุน และสื่อตีพิมพ์ ภาษาอังกฤษ คือ The Nation ,The Economist , The Time ,Business Review

- งานวิทยานิพนธ์ รวมถึงงานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องต่อเรื่องดังกล่าว

2.วิธีการศึกษา

- การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ผู้บริหารในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- การรวบรวมข้อมูล สัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ข้าราชการที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม และข่าวความเคลื่อนไหวในแวดวงอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ จากสื่อสิ่งตีพิมพ์

- การใช้กรอบสมมติฐานเพื่อเป็นแนวทางศึกษาจัดเก็บข้อมูล และการตั้งกรอบทฤษฎีการวิเคราะห์ เพื่อเป็นแนวทางวิเคราะห์ข้อมูล ความคิดเห็น และการเรียบเรียงการนำเสนอเชิงพรรณนาวิเคราะห์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้

1. ก่อให้เกิดการวิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ และความสัมพันธ์ของอุตสาหกรรมนี้ต่อประเทศไทยและปัจจัยภายนอกถึงลักษณะโครงสร้างความสัมพันธ์ที่เป็นตัวกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชน

2. เพื่อเป็นแนวทางการกำหนดนโยบายยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วรรณกรรมปริทัศน์

งานศึกษาที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย มีการศึกษาเป็นจำนวนมาก ซึ่งต่างมีแง่มุมการศึกษาที่น่าสนใจและลักษณะเด่นที่แตกต่างกันวรรณกรรมปริทัศน์ส่วนนี้ประกอบด้วย

- รูปแบบการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมของไทย : กรณีศึกษานโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ 2505-2525 (2529) พัชรี ธนะมัย และ นันทวดี จันทราทิพย์

- การเมืองว่าด้วยการลงทุนของญี่ปุ่นและการกำหนดนโยบาย : วิเคราะห์อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย (2536) พัชรี สีโรรส

- Weak State - Strong Country ? The Thai Automobile case [1991] Richard F. Doner

- ประสพการณ์ 30 ปี ของอุตสาหกรรมรถยนต์ : ผันที่ไม่เป็นจริง (2536) สมบูรณ์ ศิริประชัย

- TNC Involvement in the Thai Auto Industry [1993] Mingsarn Satikarn Kaosa-aed

- รายงานผลการศึกษาและสำรวจอุปทานสินค้า กลุ่มที่ 2 : ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ (2537) โดย ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย (2538) พันธวิภา บรรจงชีพ วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- Multinational Enterprises, Global Division of labour & Intra-Firm Trade : A case study of the Thai automobile industry [1995] Nopadol Buranathanung วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกียวโต

- Proton and Malaysia's Motor Vehicle Industry : National Industrial Policies and Japanese Regional Production Strategies [1992] Kit G.Machado

เพื่อแจกแจงประเด็นสำคัญและเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของเนื้อหา ที่มีการศึกษามาก่อนแล้ว ในส่วนของวรรณกรรมปริทัศน์จะเสนอประเด็นสำคัญที่สัมพันธ์ต่อเนื้อหา ดังนี้

ก. ความเป็นมาของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ (สมบุรณ์ ศิริประชัย ; Mingsarn Kaosa-aed ,1993)

ช่วงปี 2503-2512

- ความไม่ประสบผลสำเร็จในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ นโยบายรัฐในช่วงนี้ จึงมุ่งส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ รวมถึงอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ โดยเป็นการส่งเสริมเพื่อทดแทนการนำเข้า
- เครื่องมือหลักของภาครัฐในการส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม 2503 โดยให้สิทธิประโยชน์และตั้งกำแพงภาษีคุ้มครองการลงทุนจากต่างชาติ โดยอุตสาหกรรมรถยนต์จัดอยู่ในบัญชี ข.ได้รับการส่งเสริมกึ่งหนึ่ง
- ภาครัฐพัฒนาโครงการระบบสาธารณูปโภค ตัดถนนเข้าสู่เขตชนบท ตอบสนองและกระตุ้นความต้องการรถยนต์ให้เพิ่มสูงขึ้น อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จากค่ายรถยนต์ ยุโรป และญี่ปุ่นได้ทยอยเข้ามาลงทุนในประเทศไทย

ช่วงปี 2512-2521

- ภาวะการขาดดุลการค้าที่รุนแรง และกระตุ้นให้ภาครัฐต้องแก้ไข อีกทั้งภาครัฐต้องการให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่แท้จริง ไม่ใช่การประกอบ จึงริเริ่มนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ
- กลุ่มผลประโยชน์สำคัญ คือ นักการเมือง นักธุรกิจ เทคโนโลยีต่างร่วมมือบทบาทผลักดันนโยบายอุตสาหกรรม เกิดลักษณะที่นโยบายอุตสาหกรรมมีการปรับเปลี่ยนตามอิทธิพลการเมือง และอำนาจของกลุ่มผลประโยชน์นั้น เช่น การปรับเปลี่ยนข้อกำหนดแบบ รุ่น ของรถยนต์
- มีการกำหนดสูตรคำนวณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศในครั้งแรก โดยถืออัตราส่วนเปรียบเทียบมูลค่าชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ กับมูลค่าชิ้นส่วนทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้า สูตรนี้มีข้อบกพร่อง คือ มีภาวะภาษีแอบแฝงและไม่สะท้อนถึงการใช้ชิ้นส่วนในประเทศที่แท้จริง จึงปรับเปลี่ยนสูตรเป็นการใช้คะแนนจุด (Point) โดยกำหนดคะแนนจุดตามลักษณะชิ้นส่วนที่บังคับใช้ โดยผู้ประกอบการรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้ครบตามเงื่อนไขบังคับ ข้อวิจารณ์วิธีการนี้ คือ คะแนนจุดไม่สัมพันธ์กับมูลค่าเพิ่มของชิ้นส่วนนั้นๆ
- ภาวะการขาดดุลการค้าที่รุนแรงมากขึ้น ทำให้ภาครัฐขึ้นอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนสำเร็จรูป (CKD) เพื่อเป็นรายได้ชดเชยการขาดดุล รวมถึงการห้ามนำเข้า CBU ที่มีขนาดต่ำกว่า 2300 ซีซี ก่อผลให้เกิดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนฯ เป็นมูลค่ามหาศาล

ช่วงปี 2521 - 2534

- ธนาคารโลกได้ให้เงินช่วยเหลือแก่ประเทศไทยเพื่อปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจ รวมถึงการแก้ไขโครงสร้างการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยว่าจ้างนักวิชาการจากธนาคารโลกและ UNIDO ศึกษาวิจัยการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้
- ข้อเสนอของหน่วยงานทั้ง 2 คือ ภาครัฐควรมีมาตรการส่งเสริม สนับสนุนจูงใจการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อพัฒนาเป็นฐานส่งออก แต่นายอบ วสุรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมขณะนั้น ไม่เห็นด้วย และให้ใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นเครื่องมือหลักในการพัฒนาต่อไป
- ภาวะเศรษฐกิจที่เติบโต ตลาดความต้องการรถยนต์เติบโตสูงขึ้นมา ขณะที่กำลังการผลิตรถยนต์ที่มีอยู่ไม่เพียงพอ เกิดความขาดแคลน เกิดตลาดใบจองรถยนต์ พร้อมกันนั้นข้อเรียกร้องของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติโดย

ผ่าน GATT ถึงนโยบายการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีผลด้านกีดกันการ
แข่งขันรถยนต์จากต่างประเทศ ทำให้ภาครัฐปรับเปลี่ยนนโยบายปฏิรูปโครงสร้าง
สร้างภาษีรถยนต์ โดยลดภาษีนำเข้าทั้ง CBU และ CKD รวมถึงเปิดนำเข้าเสรีรถ
ยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า 2300 ซีซี ในปี 2534 ซึ่งก่อผลเปลี่ยนแปลงนโยบาย จากที่
มุ่งคุ้มครองมาโดยตลอด สู่นโยบายการแข่งขันเสรีมากขึ้น

ข. บทบาทของบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ (Mingsarn Kaosa-aed,1993 ,พัชรี สิโรต,
2536 ,Nopadol Buranathanung ,1995)

บรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นเข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมรถยนต์ตั้ง
แต่ช่วงปี 2503 ซึ่งเป็นช่วงการเมืองแบบเผด็จการ (อำมาตยาธิปไตย) อำนาจการบริหารตกอยู่กับ
ทหารและข้าราชการระดับสูง โดยภาคธุรกิจเอกชนมีบทบาทและอำนาจการต่อรองน้อย การปก
ป้องผลประโยชน์ของภาคเอกชนจึงต้องดำเนินการผ่านความสัมพันธ์กับผู้นำทหารและข้าราชการ
ดังนั้นบรรษัทฯ ญี่ปุ่นที่เข้ามาในอุตสาหกรรมรถยนต์จึงร่วมเป็นพันธมิตรกับกลุ่มทุนท้องถิ่นใน
ประเทศซึ่งมักเป็นชาวจีนโพ้นทะเล เพื่อให้ทำหน้าที่ในการเชื่อมต่อความสัมพันธ์กับผู้นำทหาร ดัง
เช่น นิสสัน โดยนายถาวร พรประภา ที่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มทุนการเงิน คือ ธนาคารกรุงเทพ
และทุนข้าราชการ คือ ผู้บริหารประเทศขณะนั้น คือ จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ จอมพลถนอม
กิตติขจร อย่างไรก็ตามการเข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมรถยนต์ของ โตโยต้ากลับมีความแตก
ต่าง คือ ไม่ต้องอาศัยลักษณะความสัมพันธ์เช่นเดียวกับนิสสัน (พัชรี สิโรต ,2536)

ในช่วงต่อมา บทบาทภาคธุรกิจเอกชนไทยเริ่มทวีบทบาทสำคัญและเข้ามามีบทบาท
ในการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจมากขึ้น แต่สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ แม้ว่าจะมี
แนวโน้มของการเติบโตในระดับสูง การกำหนดนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศถูก
กำหนดจากฝ่ายญี่ปุ่นมากกว่าจากภาคธุรกิจเอกชนไทยเอง รวมถึงกระบวนการผลิตรถยนต์และ
ชิ้นส่วนฯ ในประเทศต้องพึ่งพิงการนำเข้า CBU และ CKD ขณะที่การส่งออกมีน้อยมาก ดุลการ
ค้าขาดดุล และมีบรรษัทฯ รถยนต์ญี่ปุ่นยึดกุมตลาดส่วนใหญ่ของประเทศ นอกจากนี้การกำหนด
แบบ รุ่นของรถยนต์ที่หลากหลายของบรรษัทฯ รถยนต์ญี่ปุ่น ทำให้โอกาสการพัฒนา ความ
สามารถของภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ เกิดขึ้นได้ยาก ในส่วนของมาตรการ
บังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศก็ไม่ได้ส่งผลพัฒนาผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ โดยตรง เนื่อง

¹ ดูเหตุผล และรายละเอียดใน (พัชรี สิโรต,2536)

จากความด้อยคุณภาพในการผลิต บรรษัทฯ รถยนต์ญี่ปุ่นแก้ปัญหาโดยนำบริษัทญี่ปุ่นผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ เข้ามาลงทุนในประเทศเพื่อรับช่วงการผลิตแทน เช่น Nippondenso

ความด้อยกว่าด้านเงินทุนและเทคโนโลยีโดยเปรียบเทียบของภาคธุรกิจเอกชนไทย ต่อบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ ทำให้บรรษัทฯ มีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมนี้ นโยบายการมุ่งเสริมการส่งออกของประเทศไทยในช่วงทศวรรษ 1970 ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการส่งออกบ้าง ส่งให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีการเติบโตเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายอุตสาหกรรมโลก [Global Network] ทั้งการเติบโตของตลาดรถยนต์ภายในประเทศและภูมิภาคซึ่งมาจากการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ และการย้ายฐานการผลิตของทุนญี่ปุ่นเนื่องจากปัญหาค่าเงินเยน งานศึกษาคาดหมายว่า การขยายตัวของการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของทุนข้ามชาติทั้งจากญี่ปุ่น และสหรัฐฯ ภายใต้ลักษณะของกลยุทธ์การผลิตที่มุ่งระดับโลก [Global Production Strategies] ทำให้การส่งออกซึ่งยังมีมูลค่าต่ำในปัจจุบันนั้น มีแนวโน้มส่งออกมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ และจากปัจจัยการขยายตัวทั้งตลาดภายในและตลาดส่งออกทำให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตที่มีความสำคัญ

เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนฯ ที่ต้องอาศัยทุน เทคโนโลยีและระบบการผลิตที่ซับซ้อนมากขึ้นช่วยยกระดับสถานะการผลิตจากการประกอบมาเป็นการผลิตรถยนต์มากขึ้น อย่างไรก็ตามผลกระทบเชื่อมโยงยังมีไม่มากนัก เนื่องจากชิ้นส่วนฯ ส่วนใหญ่เป็นการผลิตจากผู้ประกอบรถยนต์ญี่ปุ่น หรือหน่วยผลิตที่ร่วมทุนกับบรรษัทฯ ญี่ปุ่น ดังนั้นปัจจัยความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ และนโยบายการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ [Localization Policy] จึงเป็นสาระสำคัญในการกำหนดสภาพ การค้าในอุตสาหกรรมรถยนต์

นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นข้อบังคับให้บรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติที่ลงทุนในประเทศไทยไม่สามารถนำเข้าชิ้นส่วนฯ จากต่างประเทศได้โดยเสรี โดยต้องใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศตามที่กำหนด ซึ่งชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศนี้มีข้อจำกัดด้านคุณภาพและต้นทุนราคาที่สูงกว่า จากข้อบังคับนี้ทำให้ค่ายรถยนต์ตะวันตกยกเลิกการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ในประเทศไทย ขณะที่ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นได้ย้ายฐานการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ มาผลิตภายในประเทศเพื่อสนองตอบต่อข้อบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศ และรองรับอุตสาหกรรมรถยนต์ของตน ในแง่หนึ่งนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ จึงมีบทบาทสำคัญกระตุ้นการลงทุนจากต่างประเทศ

เมื่อประเทศญี่ปุ่นประสบปัญหาค่าเงินเยนที่เพิ่มขึ้นสูงในช่วงกลางทศวรรษ 1980 ทำให้เกิดความเสียเปรียบด้านความสามารถในการแข่งขัน บรรษัทอุตสาหกรรมข้ามชาติญี่ปุ่นจึง

ต้องดำเนินยุทธศาสตร์อาศัยการลงทุนข้ามประเทศเพื่อตั้งฐานการผลิตในประเทศที่มีความได้เปรียบฯ ดีกว่า เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมของญี่ปุ่นแล้วนำเข้าญี่ปุ่นด้วยต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าการผลิตภายในประเทศเอง หรือเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่ 3 แทนการส่งออกจากประเทศญี่ปุ่นเองโดยตรง

การลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิต รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ของญี่ปุ่นจึงกระจายการลงทุนไปยังประเทศหรือภูมิภาคอื่นๆ จึงเพิ่มสูงขึ้นตามยุทธศาสตร์ข้างต้น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ได้กระจายฐานการผลิตชิ้นส่วนฯ ต่างๆ ไปยังประเทศต่างๆ ทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออก ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเครือข่ายการผลิต การค้าในลักษณะที่เรียกว่า สภาพการค้าภายใต้บริษัทข้ามชาติเดียวกัน (Intra-firm trade) และสภาพการผลิตภายใต้อุตสาหกรรมเดียวกัน (Intra-industry trade) รวมถึงสภาพการค้าภายในภูมิภาคอาเซียนด้วยกัน (Intra-Asean trade) ตัวอย่างที่ชัดเจน คือ โครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนฯ ภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน (BBC Scheme) ซึ่งเป็นการผลิต การค้าชิ้นส่วนฯ ภายใต้การบริหาร ตัดสินใจโดยบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติยี่ห้อนั้นๆ

เมื่อมีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จึงยังเป็นกลไกสนับสนุนการผลิต การค้าในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ที่ผนวกกิจการในแนวตั้ง [Vertical Integration of Components Production in the region] การค้าภายในหน่วยผลิตเดียวกันจึงเป็นลักษณะสำคัญในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ที่ช่วยเพิ่มการค้าภายในภูมิภาคอาเซียนด้วย

อย่างไรก็ตามด้วยลักษณะการค้าภายใต้บริษัทข้ามชาติเดียวกัน ปริมาณ มูลค่า และชนิดของผลิตภัณฑ์ที่มีการส่งออกของประเทศหนึ่งๆ ที่เป็นเครือข่ายการผลิต การค้าข้างต้น จะถูกกำหนด ตัดสินใจ โดยบริษัทข้ามชาตินั้นๆ ผ่านการกำหนดราคาที่เรียกว่า “ราคาโอน” (Transfer pricing) โดยผลิตภัณฑ์ชนิดเดียวกันที่มีการส่งออกไปยังประเทศต่างๆ อาจมีราคาต่อหน่วยผลิตที่แตกต่างกัน ขึ้นกับการกำหนดราคาของบริษัทข้ามชาติ กลไกตลาดหรืออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของประเทศผู้นำเข้าหรือส่งออกไม่มีบทบาทแต่อย่างใดในสภาพการค้าภายใต้ลักษณะนี้ (Intra-firm trade) บริษัทข้ามชาติสามารถดำเนินยุทธศาสตร์การลงทุน การผลิต การค้าของเครือข่ายดังกล่าวในลักษณะก่อประโยชน์ต่อบริษัทฯ เองให้ได้มากที่สุด (Nopadol Buranathanung, 1995 ;230-233)

โดยสรุปประเทศกำลังพัฒนา เช่น ประเทศไทยในฐานะเครือข่ายอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ จึงอาจได้ประโยชน์บ้างจากการส่งออกที่เกิดขึ้นภายใต้การกำกับของบริษัทข้ามชาติ รวม

ถึงการช่วยยกระดับการผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เน้นใช้เทคโนโลยี แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนในประเทศสามารถดึงประโยชน์จากการลงทุนจากต่างประเทศได้มากน้อยเพียงใด

ค. บทบาททุนในประเทศ และภาครัฐ

จากที่กล่าวข้างต้น แม้ว่าบทบาทหลักของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จะอยู่ที่บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ แต่อำนาจในการบังคับ [Enforcement] หรือกำหนดทิศทางนโยบายของภาครัฐเป็นบทบาทสำคัญที่จะเอื้อ ส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอันส่งผลเชื่อมโยงกับภาคธุรกิจเอกชนในประเทศได้ งานศึกษาของพัชรี ลิโรต (2536) ชี้ว่า

ช่วงทศวรรษ 2510 บทบาทของภาคธุรกิจเอกชนไทยเริ่มเติบโตและพัฒนาเป็นทางการมากขึ้น โดยผ่านการตั้งนักการเมือง ข้าราชการระดับสูงเข้ามามีบทบาทดำรงตำแหน่งสำคัญในภาคธุรกิจ การก่อตั้งกลุ่มสมาคมโดยขยายจำนวนสมาชิกให้มากขึ้น พร้อมกันนั้นก็ตั้งนักธุรกิจจากต่างประเทศเข้ามามีบทบาทในกลุ่มสมาคมของภาคธุรกิจเอกชนด้วย ส่งผลให้องค์กรธุรกิจเอกชนเข้มแข็งและมีบทบาทสูงขึ้นในการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรม ดังเช่น การผลักดันของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ในสมาคมอุตสาหกรรมไทยต่อมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศ และมาตรการปกป้องคุ้มครอง จำกัดจำนวนการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ซึ่งภาครัฐก็เห็นด้วยและมีผลให้นโยบายสู่การปฏิบัติ

ขณะที่ท่าทีของบริษัทฯ รถยนต์ญี่ปุ่นไม่เห็นด้วยกับมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ และนโยบายที่ไม่มีการจำกัดแบบ รุ่น รถยนต์ แต่เห็นด้วยในประเด็นเรื่องการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป เพราะได้ประโยชน์ร่วมกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ จากที่ความต้องการชิ้นส่วนฯ ในประเทศต้องมากขึ้นเพราะความต้องการรถยนต์ที่มากขึ้น เนื่องจากไม่มี CBU เข้ามาแย่งตลาด นอกจากนี้ งานศึกษาชี้ด้วยว่าภาครัฐมีนโยบายมุ่งส่งเสริมบริษัทใหญ่ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ของไทยเอง โดยกำหนดนโยบายที่เอื้อประโยชน์กับบริษัทไทยเป็นพิเศษ แต่อย่างไรก็ตามแรงผลักดันการต่อรองของภาครัฐที่มีต่อบริษัทฯ รถยนต์ญี่ปุ่นก็มีข้อจำกัดในด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยยกตัวอย่างการวางเงื่อนไขบริษัทที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนผลิตเครื่องยนต์ดีเซลให้ผลิตในปี 2524 ไม่บรรลุผล เนื่องจากบริษัทญี่ปุ่นขอเลื่อนการผลิตออกไป ด้วยเหตุผลข้ออ้างความขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงช่วง 2521 -2524

ง.นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ

นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ [Local content : LC] ริเริ่มขึ้นโดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงปี 2512 โดยมีผลบังคับใช้ปี 2514 และใช้เป็นนโยบายหลักเงื่อนไขที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ต้องถือปฏิบัติมาจนถึงปัจจุบัน โดยกำหนดให้การผลิตรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่า 54% ในส่วนของรถพาณิชย์กำหนดไม่ต่ำกว่า 61% หน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทสำคัญในการนำนโยบายมาปฏิบัติ คือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) โดยใช้ LC เป็นเงื่อนไขแลกเปลี่ยนมาตรการนโยบายส่งเสริมการลงทุน และกระทรวงอุตสาหกรรมโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) มีบทบาทในการกำหนดรายการและสัดส่วน การบังคับใช้ชิ้นส่วน ในประเทศ

รายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศนี้ จัดแบ่งเป็น 2 บัญชี คือ บัญชี ก. เป็นรายการบังคับชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่ผู้ประกอบการต้องใช้ชิ้นส่วนเหล่านี้ทั้งหมดรวม 28 รายการเป็นสัดส่วน 27.07 % และบัญชี ข. เป็นรายการชิ้นส่วนรวมทั้งหมด 146 รายการที่ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้รายการไหนก็ได้ เงื่อนไขเพียงต้องเลือกใช้ในบัญชียี่ให้ได้สัดส่วนตาม เงื่อนไข LC ในแต่ละประเภทของรถยนต์

จากเงื่อนไขของมาตรการบังคับนี้ ผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งต้องปฏิบัติตามมาตรการบังคับ LC พร้อมทั้งต้องดำเนินการผลิตให้ได้ต้นทุนต่ำ จึงมีลักษณะที่พิจารณาระหว่างการเลือกใช้ ชิ้นส่วนในประเทศ กับนโยบายนำเข้าจากต่างประเทศ คือ

- พิจารณาเปรียบเทียบราคาชิ้นส่วนในประเทศกับชิ้นส่วนนำเข้า (โดยที่คุณภาพ สินค้าเท่าเทียมกันและการส่งมอบตรงเวลา) เพื่อพิจารณาประเมินต้นทุนที่สามารถประหยัดได้จากการเลือกใช้ชิ้นส่วนในประเทศ หรือนำเข้า

- ดูคะแนนจุดของชิ้นส่วนที่เลือกใช้ตามรายการบัญชีการบังคับใช้ LC เพื่อบรรลุ ตามเงื่อนไขดังกล่าว

- ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ กรณีเป็นชิ้นส่วนที่บังคับใช้ (พันธรียา บรรจงชีพ ;2538 , Hiroko Maruhashi ;1996]

การใช้ชิ้นส่วนในประเทศ [Localization] ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นี้ภาครัฐมิได้มีนโยบายหรือมาตรการชัดเจนว่าต้องเลือกใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตโดยกิจการที่เป็นภาคธุรกิจเอกชนไทย 100 % หรือกิจการร่วมทุนแต่อย่างใด มุ่งให้ภาคเอกชนแข่งขันเอง สืบเนื่องจากคุณภาพและความสามารถของชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตโดยภาคธุรกิจเอกชนไทย ยังไม่ได้คุณภาพ และมาตรฐาน รวม

ถึงปัญหาการส่งมอบ ดังนั้นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ ในฐานะอุตสาหกรรมแม่จึงมักเชื่อมโยงอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนจากเครือข่ายการผลิต ย้ายฐานการลงทุนตามเข้ามาเพื่อแก้ปัญหาการผลิตป้อนชิ้นส่วนฯ ตามคุณสมบัติที่อุตสาหกรรมรถยนต์ต้องการ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนที่ย้ายฐานการผลิตตามเข้ามา ไม่ใช่เพียงเฉพาะเหตุผลการเป็นแหล่งอุปทานชิ้นส่วนให้บริษัทแม่ แต่มุ่งประโยชน์จากขนาดตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ ที่เติบโตขึ้นด้วย (Hiroko Maruhashi ;1995) รวมถึงใช้เงื่อนไขโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนภายใต้เงื่อนไขเดียวกัน (BBC Programme) จากที่บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติกระจายการลงทุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ที่มีมูลค่าเพิ่มสูงไปยังประเทศต่างๆ แล้วนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนโดยถือเป็นชิ้นส่วนในประเทศนั้นๆ

นอกเหนือจากความมุ่งหวังของภาครัฐต่อมาตรการ LC ให้มีบทบาทสร้างผลเชื่อมโยงต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนในประเทศแล้ว ความมุ่งหมายอีกประการคือ การประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการที่สามารถผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ได้เองแทนการนำเข้า อย่างไรก็ตาม งานศึกษาของพันธริยา บรรจงชีพ (2538) ชี้ให้เห็นว่าต้นทุนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศนั้นกรณีรถยนต์นั่งต้องอาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศในสัดส่วนร้อยละ 51 - 52 โดยเป็นต้นทุนชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศเพียงร้อยละ 18-21 เท่านั้นของมูลค่าต้นทุนรวม ทั้งที่เงื่อนไขบังคับใช้ LC คือ 54% ขณะที่กรณีรถยนต์ปิคอัพจะมีสัดส่วนมูลค่าชิ้นส่วนที่นำเข้าประมาณร้อยละ 32 -38 เป็นต้นทุนชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศร้อยละ 40-48 ของมูลค่าต้นทุนรวม โดยมี LC ที่ 61%

ความไม่สอดคล้องกันของมูลค่าการใช้ LC กับสัดส่วนการบังคับใช้ LC โดยเฉพาะรถยนต์นั่ง ชี้ให้เห็นว่าเกณฑ์คะแนนจุดของชิ้นส่วนฯ ในประเทศไม่สัมพันธ์กับมูลค่าของชิ้นส่วนในต้นทุนการผลิต ในขณะที่รถบรรทุกปิคอัพจะมีความสอดคล้องด้านต้นทุนมากกว่า นอกจากนี้ยังแสดงว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเลือกการนำเข้าชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศมากกว่าการใช้ชิ้นส่วนในประเทศซึ่งหมายถึงว่าราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสูง และคุณภาพด้อยกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้า การหลีกเลี่ยงไม่ให้อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์สูงจึงเป็นการเลือกใช้ชิ้นส่วนจากต่างประเทศ

จากการที่ต้นทุนการผลิตรถยนต์ประมาณ 70% เป็นต้นทุนชิ้นส่วนฯ นำเข้าจากต่างประเทศ ขณะที่รถปิคอัพมีต้นทุนชิ้นส่วนนำเข้าประมาณ 40% ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน และการเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนการบังคับใช้ LC ทำให้การใช้ชิ้นส่วนในประเทศต้องเปลี่ยนแปลงกระทบต่อต้นทุนการผลิตรถยนต์ด้วย โดยหากมีการเพิ่ม(ลด)อัตราภาษีนำเข้า หรือเพิ่ม(ลด)สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศจะทำให้ปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

เพิ่มสูง (ลดลง) ไปด้วย แต่การใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นและมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบรถยนต์ในทิศทางอย่างไร ขึ้นกับราคาของชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (พันธริยา บรรจงชีพ ,2538 ; [1])

งานศึกษาของพันธริยา บรรจงชีพ (2538) ได้ใช้แนวความคิดทางทฤษฎี Local Content ของ W. M. Corden วิเคราะห์เชิงปริมาณหาอัตราการคุ้มครองตามราคาที่แท้จริง [Realized NRP] ซึ่งเป็นค่าที่แสดงสัดส่วนความแตกต่างระหว่างราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศกับราคานำเข้า ความมออยู่รอดของผู้ผลิตชิ้นส่วนขึ้นกับราคาของชิ้นส่วนที่ผลิตด้วยคุณภาพสินค้าเท่าเทียมกัน และค่าอัตราภาษีแฝง [Implicit Tariff] ซึ่งแสดงสัดส่วนความแตกต่างระหว่างราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศกับราคานำเข้าชิ้นส่วนรวมภาษี โดยวิเคราะห์หาค่าทั้ง 2 ลักษณะจากชุดตัวอย่างชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบรถยนต์นั่ง 1,600 ซีซี จำนวน 75 รายการ และรถบรรทุกปิคอัพ ขนาด 1 ตัน จำนวน 68 รายการ

ผลการวิเคราะห์ค่า Realized NRP กรณีชิ้นส่วนรถยนต์นั่ง 1,600 ซีซี มีค่าอยู่ในช่วงร้อยละ 4.23 ถึงร้อยละ 2,558.20 ขณะที่กรณีรถบรรทุกปิคอัพขนาด 1 ตันชุดตัวอย่างชิ้นส่วนมีค่า Realized NRP กระจายในช่วงร้อยละ 0.35 ถึงร้อยละ 711.57 หมายถึงราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้าตามค่า Realized NRP และจากมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ และการเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วนจึงมีค่า Implicit Tariff ประมาณร้อยละ -4.93 กรณีรถยนต์นั่ง และมีค่า Implicit Tariff ประมาณร้อยละ - 3.43 ในกรณีรถปิคอัพ แสดงว่าการแทรกแซงของภาครัฐโดยมาตรฐานดังกล่าว เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ช่วยเพิ่มอำนาจการแข่งขันให้กับชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศได้ โดยจะมีผลคุ้มครองมากในชิ้นส่วนที่มีศักยภาพการแข่งขันน้อย ขณะที่ชิ้นส่วนที่มีศักยภาพการแข่งขันสูง ผลของการคุ้มครองจากมาตรฐานดังกล่าวจะมีน้อย

พิจารณาในส่วนของโครงสร้างต้นทุนการผลิตรถยนต์และรถบรรทุกปิคอัพ กรณีรถยนต์นั่งมีต้นทุนจากชิ้นส่วนฯ ที่นำเข้าจากต่างประเทศมากกว่าร้อยละ 50 ของต้นทุนรวม ขณะที่รถบรรทุกปิคอัพมีต้นทุนส่วนนี้ประมาณร้อยละ 35 ของต้นทุนรวม จึงหมายถึงรถบรรทุกปิคอัพพึ่งพาการใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศในกระบวนการผลิตมากกว่ารถยนต์นั่ง ดังนั้นการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ การลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนฯ จากต่างประเทศจะส่งผลให้เกิดการลดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศลง และเพิ่มการนำเข้าชิ้นส่วนฯ มากขึ้นประมาณร้อยละ 10.54 กรณีรถยนต์นั่ง และร้อยละ 7.40 กรณีรถบรรทุกปิคอัพ ซึ่งหมายถึงผลกระทบต่อมูลค่าดุลการค้าที่ต้องสูญเสีย

เสียร่วมหลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปี และการเสียโอกาสเพิ่มการจ้างงานในอุตสาหกรรมขึ้น ส่วนฯ ภายในประเทศ แม้จะไม่ได้รวมอยู่ในการศึกษา

เช่นเดียวกับงานศึกษาของพลายพล คุ่มทรัพย์ สุพจน์ จุนอนันตธรรม และคณะ ที่ชี้ว่า การยกเลิกเงื่อนไขบังคับใช้ขึ้นส่วนฯ และการบังคับสัดส่วนการส่งออก (Export Requirement) ทำให้อัตราการคุ้มครองสุทธิ (Effective rate of Assistance : ERA) ซึ่งอยู่ในช่วง 20-43% ที่มีต่ออุตสาหกรรมผลิตขึ้นส่วนในประเทศต้องลดหายไป การยกเลิกจึงก่อผลกระทบมากในขึ้นส่วน และส่วนประกอบเครื่องยนต์ที่ต้องอาศัยการหล่อโลหะ เนื่องจากการผลิตขึ้นส่วนเหล่านี้มีต้นทุนสูง ประสิทธิภาพการผลิตไม่สูงเท่าที่ควร ขนาดการผลิตเล็ก ไม่มีความประหยัดจากขนาดอีกทั้ง ทักษะช่าง และฐานอุตสาหกรรมสนับสนุนไม่เพียงพอ

เงื่อนไขบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ต้องรับภาระในรูปภาษี ที่แฝงอยู่ (Implicit user Tax) ประมาณ 51-124% ของราคานำเข้าในขึ้นส่วนนั้นๆ ซึ่งขึ้นกับว่าขึ้นส่วนนั้นมีศักยภาพการแข่งขันสูงมากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับราคาขึ้นส่วนที่นำเข้า โดยหากเป็นขึ้นส่วนที่มีศักยภาพสูง จะมีค่าอัตราภาษีแฝงต่ำ ซึ่งได้แก่ ขึ้นส่วนอุปกรณ์ส่วนควบของเครื่องยนต์ ขึ้นส่วน ระบบท่อไอเสีย ขึ้นส่วนระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ขึ้นส่วนตบแต่งภายใน ชุดเบาะ ขณะที่ขึ้นส่วนที่มีศักยภาพต่ำ ก็จะมีอัตราภาษีแฝงนี้สูง ซึ่งได้แก่ขึ้นส่วนทุกชนิดในกลุ่มเครื่องยนต์ และระบบส่งกำลัง รวมถึงขึ้นส่วนบางชนิดที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และตัวถังรถยนต์ ดังนั้นการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนฯ จึงทำให้ความสามารถด้านการแข่งขันของอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯในประเทศกับขึ้นส่วนฯ ที่นำเข้าขึ้นกับศักยภาพการแข่งขันของขึ้นส่วนนั้นๆ อัตราภาษีแฝงจากจากที่เคยมีบทบาทสนับสนุนผ่านมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนฯ ในประเทศไม่สามารถหนุนเสริมความสามารถการแข่งขันได้อีกต่อไป

โดยสรุปมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนฯ ช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯในประเทศ แต่เนื่องจากคะแนนจุดของขึ้นส่วนฯ ที่บังคับใช้ไม่สัมพันธ์กับมูลค่าเพิ่มของขึ้นส่วนนั้น มูลค่าการนำเข้าขึ้นส่วนฯ ยังมีอยู่สูง รวมถึงขนาดการผลิตขึ้นส่วนฯ เพื่อให้ได้เงื่อนไขตามมาตรการบังคับทำให้การผลิตไม่ได้ความประหยัดต่อขนาด ต้นทุนการผลิตขึ้นส่วนฯ ในประเทศจึงสูง และระยะเวลาการคุ้มครองที่ไม่มีกำหนดเวลา การปรับตัวเพื่อแข่งขันกับขึ้นส่วนที่นำเข้าจึงไม่เกิดขึ้น โดยรวมคือ มาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนฯ ในประเทศไม่มีประสิทธิผลที่แท้จริง คาดหมายเพียงว่าเมื่อมีการคุ้มครองอุตสาหกรรมทำให้เกิดการพัฒนาได้เอง ไม่จำเป็นต้องมีแผนอุตสาหกรรมผลในทางปฏิบัติจึงเกิดข้อบกพร่องสำคัญ คือ การผลิตรถยนต์ยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้าขึ้นส่วนฯ สำคัญจากต่างประเทศ

อย่างไรก็ตามผลอีกด้านหนึ่งของนโยบายคุ้มครองนี้ คือ ดึงดูดการย้ายฐานการลงทุน
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ จากต่างประเทศเข้ามาด้วยเพื่อผลิตชิ้นส่วนป้อนอุตสาหกรรมรถยนต์ และ
ส่งผลให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนของประเทศโดยเปรียบเทียบก้าวหน้ากว่าประเทศอื่นในอาเซียน
[Doner, 1991] และหากมีการยกเลิกมาตรการนี้ ยิงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมค้าของประเทศเนื่องจาก
แรงกดดันจากการแข่งขันทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ มีโอกาสเลือกชิ้นส่วนที่นำเข้าแทน
ชิ้นส่วนในประเทศ หากชิ้นส่วนที่นำเข้ามีต้นทุนต่ำกว่า และคุณภาพดีกว่าโดยเปรียบเทียบ

จ. ผลกระทบเชื่อมโยงทางเทคโนโลยี และอุตสาหกรรมค้า

การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในประเทศไทยของบริษัทอุตสาหกรรม
รถยนต์ข้ามชาติมีบทบาทระดับหนึ่งในการกระตุ้นให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และบท
บาทการสร้างรายได้ให้กับประเทศจากการส่งออก อย่างไรก็ตามผลเชื่อมโยงทางเทคโนโลยีใน
ช่วงที่ผ่านมาพบว่าลักษณะการผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เน้นใช้แรงงานในการผลิต ใช้เทคโนโลยีระดับทั่ว
ไป เช่น หม้อน้ำ แบริดเตอร์ และแหวนดับ โดยเป็นการผลิตเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการใน
ตลาดการใช้ทดแทน (Replace market) ในขณะที่ชิ้นส่วนฯ ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีระดับสูง และ
ตอบสนองตลาดประกอบรถยนต์ (Original market) การผลิตจะทำได้จากบริษัทร่วมทุนกับต่าง
ประเทศ และหรือบริษัทธุรกิจเอกชนไทยขนาดใหญ่ กิจกรรมผลิตชิ้นส่วนฯ ที่เป็นการร่วมทุนจึงเติบโต
ได้ดีกว่า ขณะที่กิจกรรมผลิตชิ้นส่วนฯ โดยทุนไทยซึ่งมีระดับเทคโนโลยีต่ำ และขาดโอกาสการ
เรียนรู้เทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งหากผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ในประเทศไม่สามารถยกระดับพัฒนาความ
สามารถ อนาคตอาจต้องเลือกผลิตชิ้นส่วนฯ ที่บริษัทผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นไม่ยอมผลิต เช่น ชิ้นส่วนที่
มีลักษณะงานเสี่ยงหนัก และสกปรก (พัชรี สิริโรต, 2536)

ในส่วนของภาครัฐ ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความสามารถด้านเทคโนโลยี
รวมถึงไม่มีโครงการเพื่อพัฒนาด้านเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมดังกล่าว และดำเนินนโยบายใน
ลักษณะขาดความเชื่อมโยงทางนโยบาย (A lack of policy co-ordination) เช่น แนวโน้มการยกเลิก
มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศและเปิดเสรีด้านการค้าจากการแข่งขันในอุตสาหกรรมชิ้น
ส่วนฯ ขณะที่ไม่ได้รับแรงใช้ประโยชน์จาก AFTA ในการเปิดตลาดการแข่งขันในอุตสาหกรรมชิ้น
ส่วนฯ ให้สูงขึ้น (Mingsarn Santikarn, 1993)

การส่งออกอันเป็นนโยบายที่ภาครัฐให้ความสำคัญเพื่อเป้าหมายการรักษาเสถียร
ภาพทางเศรษฐกิจ สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ การส่งออกต้องพึ่งพาและการ
สนับสนุนจากบริษัทฯ ญี่ปุ่น ภายใต้ความเป็นเครือข่ายในระบบการผลิต การค้าของบริษัทฯ

Proton and Malaysia's Motor Vehicle Industry : National Industrial Policies and Japanese Regional Production Strategies [1992] Kit G.Machado

การศึกษากรณีการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของมาเลเซีย มุ่งวิเคราะห์ปฏิสัมพันธ์ และการต่อระหว่างทุนชาติกับทุนข้ามชาติภายใต้สภาพแวดล้อมเศรษฐกิจการเมืองโลก กรณีของมาเลเซียเน้นผู้นำภาครัฐมีบทบาทหน้าที่สำคัญ โดยช่วงปี 1981 นายกรัฐมนตรี ดร.มหาเธร์ บิน โมฮามัด ได้ปฏิรูประบบราชการ HICOM [Heavy Industries Corporation of Malaysia] เป็นในรูปแบบบริษัทโดยกำกับบทบาทการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักในประเทศ การทดลองหาเทคโนโลยีที่เหมาะสม การประยุกต์ใช้เทคนิคการผลิตต่างๆ ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมหนัก เพื่อพัฒนายกฐานะเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ รวมถึงการกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค เพื่อสามารถลดการพึ่งพาทางเศรษฐกิจ และสามารถยกระดับมาเลเซียเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ ในช่วง 3 ทศวรรษ 1990-2020 ตามนโยบาย Vision 2000

โครงการรถยนต์แห่งชาติ [Malaysian National car project] เป็นโครงการหนึ่งของ HICOM เพื่อเป็นเครื่องมือนโยบาย Vision 2000 ดำเนินการโดยบริษัท Perisahan aotomobil Nasional หรือ Proton เมื่อ 7 พ.ค. 1983 โดยเป็นการร่วมทุนระหว่าง HICOM 70% และ Mitsubishi Corporation [MC] และ Mitsubishi Motor Corporation [MMC] องค์กรละ 15

วัตถุประสงค์ของภาครัฐต่อโครงการนี้ คือ เพื่อเป็นการยกระดับประเทศ สู่สายตาของสังคมโลก และเป็นสัญลักษณ์ของความมีศักดิ์ศรีของชาวมาเลเซีย โดยส่งเสริมในลักษณะ Rationalization อันเป็นการส่งเสริมกิจการน้อยราย แต่เป็นกิจการขนาดใหญ่ พร้อมกันนั้นความมุ่งหมายทางเศรษฐกิจ คือ เพื่อส่งเสริม ทักชะการเป็นผู้นำในการออกแบบ การวิจัยและพัฒนากระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมนี้อย่างจริงจัง สนองความต้องการในและนอกประเทศ และเป็นการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นส่วนในประเทศ การสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตใหม่ๆ ที่รับมาจากการร่วมทุน เพื่อให้ประเทศมีวิศวกรและแรงงานที่มีทักษะฝีมือมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม การดำเนินนโยบายเพื่อมุ่งให้เกิดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่บรรลุผลนัก เนื่องจากขนาดการผลิตมีจำนวนน้อยไม่ได้รับความประหยัดจากขนาด ภาครัฐได้ให้การสนับสนุนคุ้มครองอุตสาหกรรมอย่างมากเพื่อให้โครงการฯ บรรลุวัตถุประสงค์ ด้วยเครื่องมือที่สำคัญ คือ - การตั้งกำแพงภาษีศุลกากรนำเข้าในอัตราสูง 140-300% ทำให้รถยนต์นำเข้ารุ่นเดียวกับ Proton มีราคาแพงมากโดยเปรียบเทียบ

- การลดหย่อนภาษีวัตถุดิบที่นำเข้าเพื่อผลิตชิ้นส่วน เพื่อให้ต้นทุนต่ำ
- การจ่ายเงินอุดหนุนให้กับผู้ประกอบการรถยนต์ Proton เพื่อชดเชยส่วนต่างระหว่างราคาขายที่ต่ำกว่าต้นทุนการผลิตรถยนต์ที่ไม่ได้ความประหยัดต่อขนาด เพื่อให้ Proton สามารถจำหน่ายในราคาถูก สร้างความนิยมแก่ผู้บริโภคได้

งานศึกษาชี้ว่าบทบาทของทุนญี่ปุ่นในเชิงการค้า การลงทุนเริ่มทวีความสำคัญในทุกประเทศแถบอาเซียนนับแต่ช่วงทศวรรษ 1970 โดยมุ่งสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันระดับโลก (The Global Competitiveness) ภายใต้กระบวนการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมเดียวกัน (An Intra-industry international Division of Labour) โดยมีสถาบันการเงินญี่ปุ่นสนับสนุนการดำเนินกลยุทธ์การแข่งขันดังกล่าว ทำให้ญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศที่เรียกว่า A Headquarter Country ซึ่งสามารถวางระบบบริหารงานญี่ปุ่น ต่อเครือข่ายการผลิตทั่วโลก จากการร่วมทุนและการสนับสนุนอุตสาหกรรมในประเทศเครือข่ายการลงทุนต่างๆ อีกทั้งเงินโอนจากค่าเงินเยนที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ทุนญี่ปุ่นมุ่งเน้นการผลิตนอกประเทศมากขึ้นในลักษณะการรับช่วงการผลิต การดำเนินการด้านการลงทุนการวิจัยและพัฒนากระทำในระดับภูมิภาคและระดับโลก

ในส่วนของปฏิสัมพันธ์ระหว่าง HICOM และ Mitsubishi ในอุตสาหกรรมรถยนต์ ดำเนินภายใต้สภาพการตอรองที่เงื่อนไขการตอรองขั้นสุดท้ายเป็นประโยชน์กับมิตซูบิชิ รถยนต์รุ่นแรกที่ร่วมผลิต คือ The Saga โดยโรงงาน Proton ดำเนินการผลิตด้านการขึ้นตัวถัง การประกอบ ฟันสีและการตกแต่งขั้นสุดท้าย โดยชิ้นส่วนตัวถังและอื่นๆใช้การนำเข้าโดยดำเนินการจาก Mitsubishi Corporation จากญี่ปุ่น ทั้งนี้งานบริหาร งานเทคนิค ธุรกิจและงานการผลิต ดำเนินโดย HICOM ภายใต้การฝึกอบรมผู้จัดการ แรงงานจากฝ่าย Mitsubishi

สถานะที่เสียเปรียบของ HICOM เห็นได้จากการบรรลุนโยบายด้านการใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศ ราคาต้นทุนการผลิตที่สูง และการพัฒนาเทคโนโลยีที่ต้องพึ่งพาฝ่ายญี่ปุ่น การตอรอง ระหว่าง 2 ฝ่ายจึงเกิดขึ้นโดยฝ่ายมาเลเซียเป็นฝ่ายเสียประโยชน์ การบรรลุประโยชน์ด้านเทคโนโลยีของมาเลเซีย ขึ้นกับการตัดสินใจในเชิงผลประโยชน์ของนโยบายการค้า การลงทุนของฝ่ายทุนญี่ปุ่นเอง ดังเช่น การร่วมทุนของ Mitsubishi ในอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อประสานประโยชน์จากการที่ Mitsubishi มีส่วนร่วมทุนในอุตสาหกรรมน้ำมันแห่งชาติมาเลเซีย (Petronas) อยู่ด้วย ขณะที่ภาระต้นทุนที่สูงของการผลิตก่อผลขาดทุนเป็นภาระหนักของ Proton ดังนั้นเพื่อที่จะลดภาระดังกล่าว โดยเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้มากขึ้น การส่งออกเพื่อปรับปรุงสถานะการเงินของโครงการฯ ผลิตรถยนต์ MMC จึงเข้ามามีบทบาทดำรงตำแหน่งบริหารงาน

Proton รวมถึงการริเริ่มความร่วมมือในเชิงภูมิภาค (Regional complementation Scheme) รวมถึงบทบาทด้านการตลาด ความร่วมมือระหว่าง Proteon กับบริษัทการค้าที่ทำหน้าที่จำหน่าย Proton

ผลจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ทำให้เกิดการผลิตขึ้นส่วนในประเทศเพิ่มมากขึ้น เกิดการเพิ่มจำนวนของอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯ สามารถผลิตชนิดและจำนวนขึ้นส่วนได้มากขึ้น อย่างไรก็ตามการผลิตขึ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูง ยังไม่มีการถ่ายทอดหรือการผลิตในประเทศ เนื่องจากฝ่ายทุนญี่ปุ่นเกรงว่าจะทำให้สูญเสียอำนาจการควบคุมเทคโนโลยี ซึ่งจะกระทบเป็นผลเสียต่อกำไรที่ควรได้ ทุนข้ามชาติญี่ปุ่นจึงมีแรงจูงใจสำคัญในการจำกัดระดับของการผลิตขึ้นส่วนภายในประเทศ นอกจากนี้ทุนข้ามชาติญี่ปุ่นยังใช้วิธีการต่างๆ เพื่อกีดกันการใช้ขึ้นส่วนในประเทศ คือ การสร้างความล่าช้าในกระบวนการทดสอบคุณภาพขึ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ เพื่อให้กระบวนการใช้ขึ้นส่วนในประเทศต้องล่าช้า และใช้ขึ้นส่วนที่นำเข้ามาแทนในกระบวนการผลิต รวมถึงการกำหนดราคาที่แตกต่างกันโดยกำหนดราคาต่ำในขึ้นส่วนที่หาทดแทนได้ จากขึ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ขณะที่กำหนดราคาสูงในขึ้นส่วนที่นำเข้ามา และใช้ขั้นตอนข้างต้นเพื่อใช้ขึ้นส่วนที่นำเข้ามาและราคาสูงกว่าเพื่อให้ผลกำไรสูงขึ้น และหากมาตรการ TRIMs มีผลบังคับใช้ ทุนข้ามชาติญี่ปุ่นก็ยังคงอยู่ในฐานะได้เปรียบ เนื่องจากสามารถควบคุมการถ่ายโอนเทคโนโลยีได้ เมื่อมีการผลิตขึ้นส่วนฯ ในประเทศผู้รับการลงทุน

ความร่วมมือทางอุตสาหกรรมของภูมิภาค โดยการริเริ่มของบรรษัทอุตสาหกรรมข้ามชาติ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์มาเลเซียต้องร่วมเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือดังกล่าว MMC ได้ริเริ่มนำโครงการแลกเปลี่ยนขึ้นส่วนภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน (Brand to Brand Complementation Scheme : BBC) โดยพัฒนาจากความร่วมมืออาเซียน (Asean Industrial Complementation : AIC) ขึ้นสู่การพิจารณาในคณะรัฐมนตรีอาเซียนเพื่อเป็นโครงการรูปธรรมของความร่วมมือทางอุตสาหกรรมของภูมิภาค โดยเริ่มดำเนินการช่วงก่อนปี 1987 ผ่านกระบวนการเจรจาต่อรอง กำหนดข้อตกลงจนบรรลุผลข้อตกลงในปี 1989 และทำให้โตโยต้า และนิสสันริเริ่มดำเนินการนี้เช่นกัน

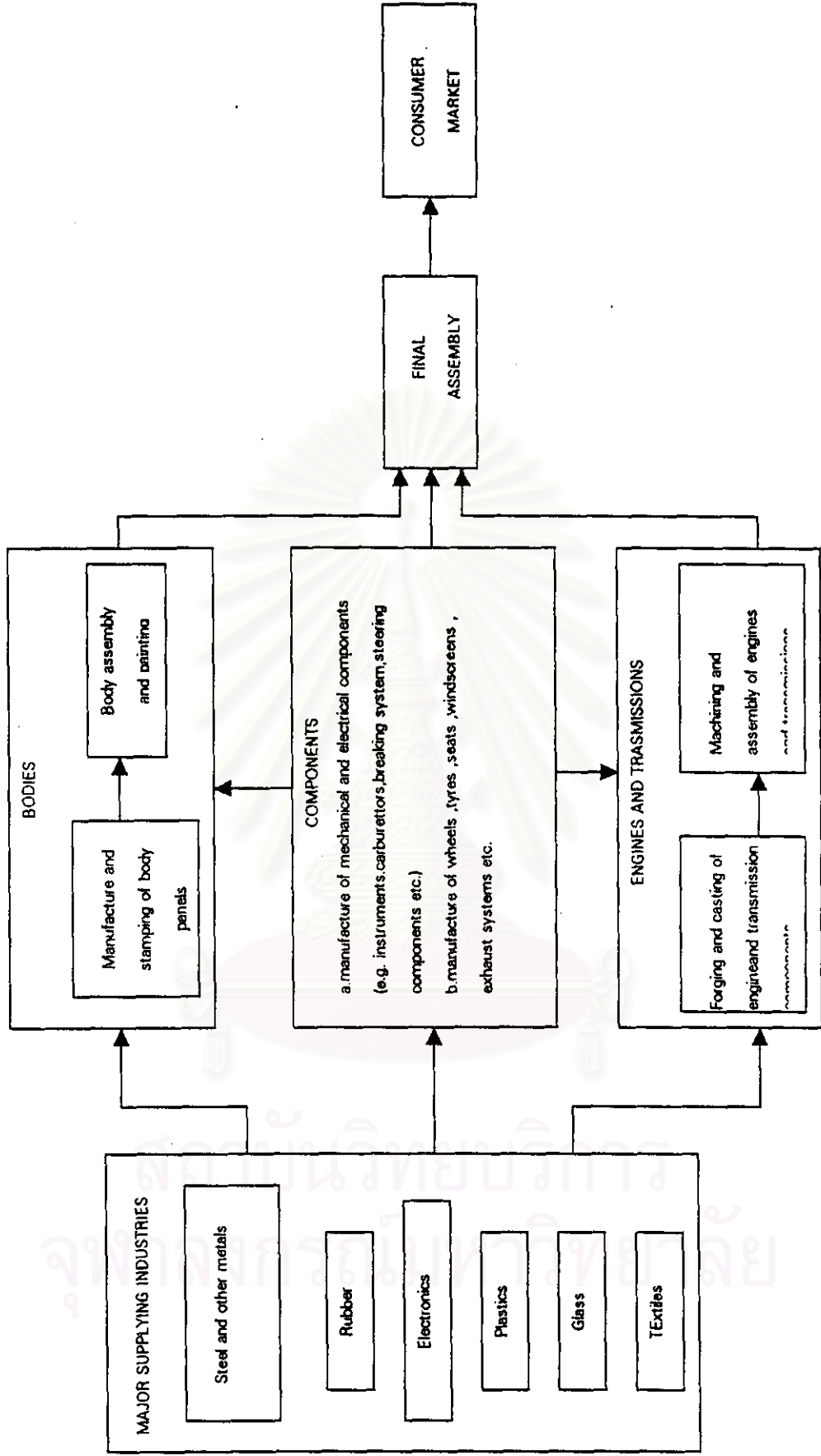
บทเรียนความไม่ประสบผลสำเร็จในการดึงประโยชน์จากการร่วมทุนกับ Mitsubishi ในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และเพื่อแก้ไขความไม่ประสบผลสำเร็จในการบรรลุวัตถุประสงค์ภาครัฐจึงได้ริเริ่มโครงการผลิตรถยนต์แห่งชาติรุ่นที่ 2 เป็นการร่วมทุนกับบริษัท Daihatsu Motor จำกัด ภายใต้อาณัติของโตโยต้า ในปี 1993 เพื่อผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก ราคาไม่แพงรองรับความต้องการของผู้บริโภคระดับกลางลงมา โดยคาดหวังโครงการรุ่นที่ 2 นี้ จะก่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่มาเลเซียและบรรลุวัตถุประสงค์มากขึ้น

โดยสรุป ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก ล้วนสร้างผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ มาเลเซีย การริเริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมหนักเพื่อยกฐานะเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ของ นายกรัฐมนตรีมาเลเซีย นอกเหนือจากปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์การเมืองภายในประเทศเองแล้ว เครื่องมือสำคัญของนโยบายดังกล่าว ต้องอาศัยการพึ่งพาเทคโนโลยีและการลงทุนจากบริษัท อุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ ขณะที่การลงทุนของบริษัทฯ เช่น Mitsubishhi นี้ เป็นไปเพื่อสนองวัตถุประสงค์ที่ใหญ่กว่าทางกลยุทธ์เศรษฐกิจอุตสาหกรรมของ Mitsubishi เอง ภายใต้ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่รับผิดชอบโดยฝ่ายมาเลเซีย ซึ่งอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบในการต่อรอง และการต้องพึ่งพาความสามารถในการบริหารโครงการอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติ ฝ่ายมาเลเซียจึงต้องพยายามอย่างหนักในการต่อรอง เพื่อสร้างผลประโยชน์ให้ตกกับประเทศมากขึ้น

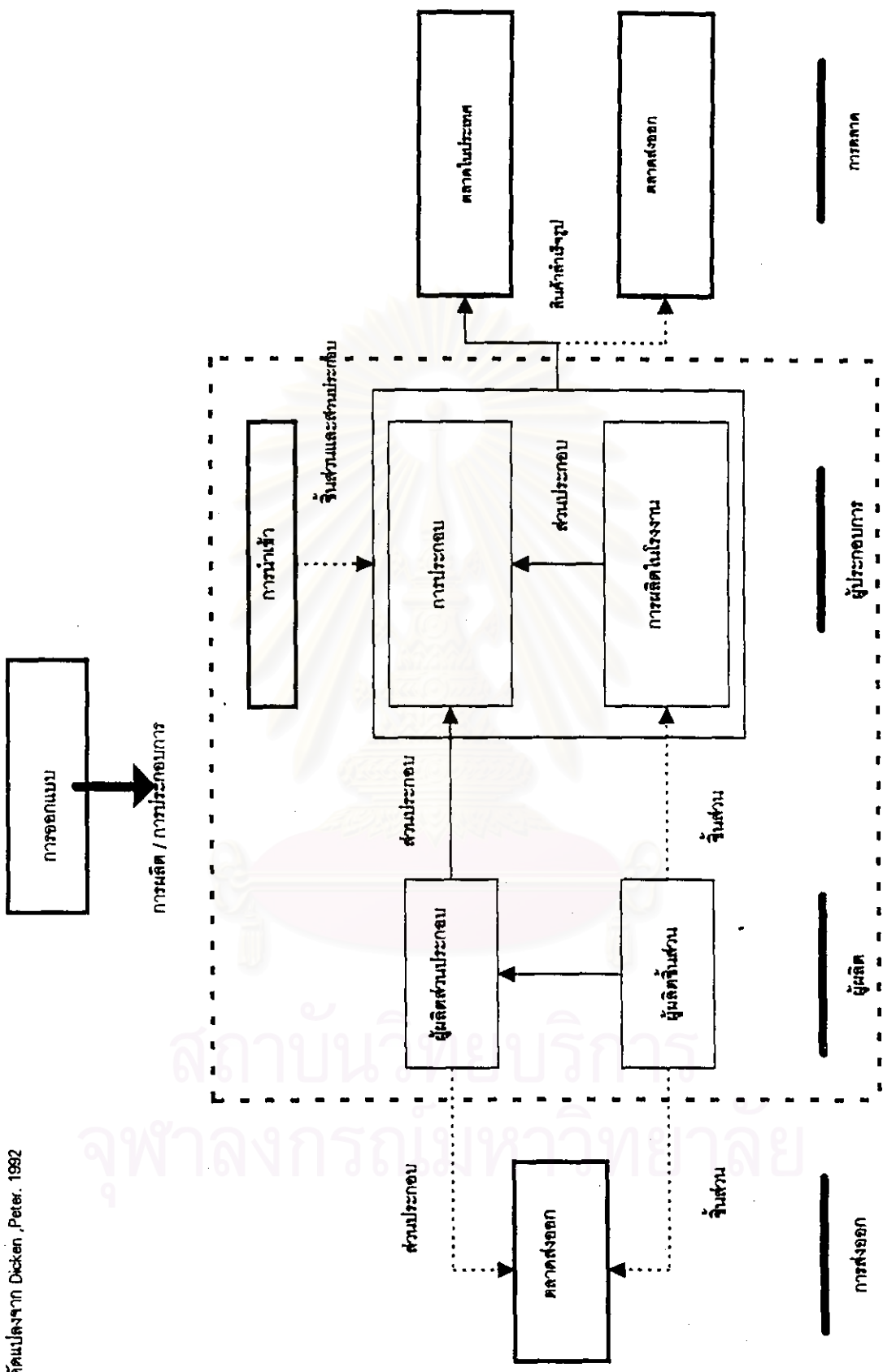
โดยสรุปภาพรวมของวรรณกรรมปริทัศน์ คือ มุ่งความสำคัญต่อมาตรการบังคับใช้ขึ้น ส่วนฯ ในประเทศ โดยชี้ถึงความเป็นมาและข้อบกพร่องของมาตรการนี้ และความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯในประเทศในฐานะส่งเสริมอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯ และการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมนี้ แต่ความไม่สัมพันธ์ด้านเกณฑ์คะแนนจุดกับมูลค่าเพิ่มของขึ้นส่วน สำคัญ และการไม่มีแผนพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นส่วนฯ อย่างเป็นระบบจึงทำให้มาตรการ LC ไม่สามารถพัฒนาขึ้นส่วนฯ เพื่ออุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ที่แท้จริงได้ ส่งผลกระทบต่ออัตราขาดดุลการค้า และการวิเคราะห์นโยบายอุตสาหกรรมจากภาครัฐชี้ให้เห็นการปรับเปลี่ยนตามอิทธิพลการเมืองและกลุ่มผลประโยชน์ อีกทั้งเป็นที่ชัดเจนว่าอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนฯ อยู่ในความควบคุมของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่น งานศึกษาจำนวนหนึ่งจึงมุ่งศึกษาบทบาทและอิทธิพลของบริษัทฯ ญี่ปุ่นที่มีต่อการกำหนดนโยบายและการกำหนดทิศทางของอุตสาหกรรมนี้ในแง่การยึดกุมตลาด การกำหนดรูปแบบความสัมพันธ์ในเชิงการค้า การลงทุนและการผลิตที่มีต่อภาคเศรษฐกิจอุตสาหกรรมนี้ในประเทศไทย การกำหนดรูปแบบการผลิต การค้า การลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนฯ จึงขึ้นกับบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่น

ขณะที่งานศึกษาวรรณกรรมปริทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนฯของ มาเลเซีย สะท้อนความแตกต่างของนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมที่มาเลเซียเน้นนโยบายรถยนต์แห่งชาติเพื่อมุ่งผลด้านการพัฒนาเทคโนโลยี ขณะที่ประเทศเน้นส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ ความคล้ายคลึงของประสบการณ์การพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ทั้ง 2 ประเทศ คือ บริษัท อุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติมีบทบาทหลักสำคัญในการยึดกุมความสามารถในการผลิต การค้า การลงทุนรวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมสาขานี้ต่อประเทศผู้รับการลงทุนซึ่งมักมีอำนาจการต่อรองที่ต่ำกว่าและสถานะที่เสียเปรียบ

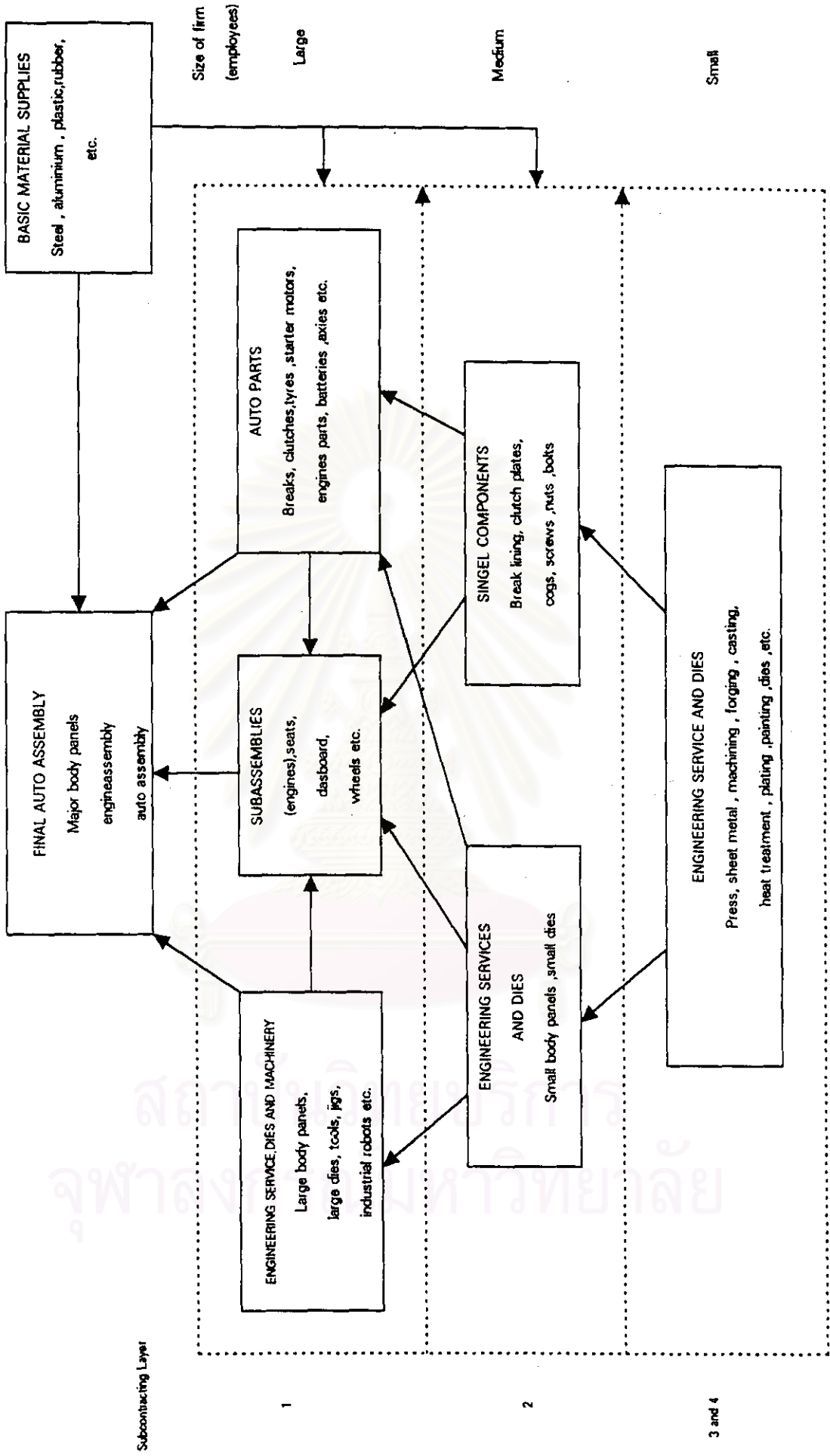
แผนภาพ 1.1 : ชุดของระบบอุตสาหกรรมในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน



แผนภาพ 1.2 : องค์ประกอบกิจกรรมสำคัญในอุตสาหกรรมรถยนต์
ที่มา : ดัดแปลงจาก Dicken, Peter, 1992



แผนภาพ 1.3 : ลักษณะการเติบโตเชิงแนวตั้งในอุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนฯ



ตารางที่ 1.1 ภาวะการเติบโตในตลาดรถยนต์ (รถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์) ของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน

หน่วย : คัน

ประเทศ	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2543
ไทย	304,071	268,560	362,987	456,485	486,214	571,580	880,000
อินโดนีเซีย	275,471	263,073	172,898	214,295	326,471	384,448	650,000
มาเลเซีย	186,390	201,481	158,106	154,401	200,435	285,762	400,000
ฟิลิปปินส์	54,374	46,605	41,855	83,636	103,845	128,897	275,000
สิงคโปร์	35,725	32,496	31,055	43,109	37,599	41,704	45,000
เวียดนาม	-	1,000	5,000	6,000	11,500	33,695	60,000

ที่มา : Automotive Resource Asia Co.ltd. อ้างใน วารสารส่งเสริมการลงทุน ส.ค. 2539

ตารางที่ 1.2 พยากรณ์สัดส่วนตลาดรถยนต์ประเทศไทยปี 2543 ในภูมิภาคอาเซียน

ตลาดรถยนต์	พยากรณ์เดิม	พยากรณ์ใหม่
ภูมิภาคอาเซียน	2 ล้านคัน	2.33
ประเทศไทย	1-1.2 ล้านคัน	880,000
สัดส่วนตลาดรถยนต์ ไทย/อาเซียน	50%	39%

ที่มา : Automotive Resource Asia Co.ltd. อ้างใน วารสารส่งเสริมการลงทุน ส.ค. 2539

ตาราง 1.3 โครงการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

บริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	กำลังการผลิต/ปี	ผลิตภัณฑ์	เป้าหมายการตลาด	สถานที่ประกอบการ
บ.โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	15,300	100,000 และ 250,000 ในปี 2543	รถยนต์นั่ง โคโรน่า โคโรล่า และเอเชพีซี	- มุ่งเน้นตลาดในประเทศ แล้วจึงขยายสู่ตลาดเอเชีย	นิคมฯ เกดเวชิตี จ.ฉะเชิงเทรา
บ. ฮอนด้า คาร์แมนูแฟกเจอร์ จำกัด	2,525	144,000	รถยนต์นั่ง	- มุ่งเน้นตลาดในประเทศ และตลาดอาเซียน ได้เห็น ปากีสถาน	นิคมฯ ไร่จนะ จงอยุธยา

ตัวเลขประมาณการ

บ. เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด	14,000	100,000	รถปิคอัพ	- เน้นตลาดส่งออก 139 ประเทศ (ยุโรป อินโดจีน อิสราเอล ฯลฯ)	นิคมฯ แหลม ฉบัง
บ.เจนเนอร์ มอเตอร์ [GM]	18,750	100,000	รถยนต์นั่ง โอเพิล แอสต รา	- ส่งออก 50% (ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และขยายเป็น 75%	นิคมฯ สยาม ซีเมนต์ จ.ระ ยอง
บ.ออดี อัลลายด์ (ประเทศไทย) จำกัด	11,800	135,000	รถปิคอัพ ขนาด 1 ตัน	- ในประเทศ 50% - ส่งออก 50 % ทั่วโลก ยกเว้น สหรัฐฯ	นิคมฯ ชีต เทิร์นซีบอร์ด จ.ระยอง
โครสเตอร์ (อยูระ- หว่าง การต่อรอง)	ประมาณ 20,000	120,000	รถปิคอัพ	-	-

ที่มา : ผู้จัดการรายวัน 4 มิถุนายน 2539 : 29,30 ; ประชาชาติธุรกิจ 17 สิงหาคม 2538 :29

วารสารส่งเสริมการลงทุน . สิงหาคม,กันยายน และตุลาคม 2539

ตาราง 1.4 กำลังการผลิตของค่ายรถยนต์ต่างๆ ในประเทศไทย

ค่ายรถยนต์ (Brandname)	ประเภทรถยนต์	กำลังการผลิต
โตโยต้า	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ	240,000 (2540)
มิตซูบิชิ	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ	226,000 (2539)
ฟอร์ด-มาสด้า	รถปิคอัพ	135,000 (2540)
ฮิอุซุ	รถปิคอัพ	120,000
ฮอนด้า	รถยนต์นั่ง	110,000
จีเอ็ม	รถยนต์นั่ง	100,000 (2541)
นิสสัน	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ	95,000
ฮิโน	รถปิคอัพ	28,800
บางซัน (ฮุนได โคอีทล ไฮลเดน)	รถยนต์นั่ง	20,000
มาสด้า	รถยนต์นั่ง	20,000
เบนซ์	รถยนต์นั่ง	18,100
บีเอ็มดับเบิลยู เปอร์โยต์	รถยนต์นั่ง	12,000
วอลโว	รถยนต์นั่ง	6,000
วีเอ็มซี	รถปิคอัพ	6,000
รวมกำลังการผลิต		1,138,800 (2541)

ที่มา : ผู้จัดการรายวัน 4 มิถุนายน 2539

ตารางที่ 1.5 สัดส่วนค่าเฉลี่ยกับโครงสร้างประชากร ณ ราคาในปี 2531 จำนวนค่าเฉลี่ยต่อตารางเมตร ปี 2523-2537

รายการเฉลี่ย	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537
ขนาด เนื้อที่ใน ตาราง เมตร	58183	98886	62178	68788	71736	68874	73024	78662	88174	99736	103797	114878	122098	127607	140129
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	23155	24239	24973	26706	26117	29412	33415	39001	45569	51029	54228	59628	65593	68614	68635
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	18491	20591	21517	23602	24918	26677	29786	36472	42340	48910	54627	60974	68228	69887	73206
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	4206	4701	5363	5944	6180	5903	7324	10858	14186	16593	20857	22897	24063	27141	31303
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	8112	6388	6202	6663	7190	6567	7047	7728	7117	8607	7781	5970	8139	5192	6228
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	4755	5245	5721	6629	7316	8822	9790	10387	11310	12462	14503	16845	16408	16906	16841
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	3811	3786	3770	3967	4163	4174	4617	5148	5478	5916	7135	8159	9128	10621	12972
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	3236	3530	3948	4531	4681	4750	4826	4858	4828	5339	5881	6387	7054	7866	8629
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	6096	6694	6661	7154	8191	8556	9908	10834	12180	12938	14509	18224	18826	17617	19441
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	20025	20623	21605	23106	21382	23262	25607	26946	26921	30468	32468	33910	41728	49986	58701
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	5406	4807	4927	5883	6805	6106	7302	8947	11213	12640	14468	16849	18251	20523	24441
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	10002	10738	10881	12381	14340	14887	15285	17828	20939	25728	30822	34237	38188	44868	49229
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	5819	5348	4827	4820	6797	5692	5848	6657	7016	7681	8506	9076	10400	11853	13767
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	4689	5167	5838	6524	6379	6061	7015	8933	10041	12310	14027	16858	18019	20289	21535
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	5292	5650	6456	7534	8701	7776	7806	10276	15253	21840	28402	34680	38808	46030	54990
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	6758	6813	7480	10144	12012	9934	12505	16344	20879	22735	32747	40994	53642	63310	76031
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	18187	20017	18073	22861	22774	16073	16448	22060	33600	42790	51252	50437	61943	81783	74833
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	7709	9280	10036	12168	12313	12817	16472	22024	28903	32221	43159	50759	55837	62364	68790
รวม	211031	233294	230236	265996	271795	267233	293531	341780	402947	467633	540940	604357	672881	748007	816801

อัตราเฉลี่ยต่อตารางเมตร (%)

รายการเฉลี่ย	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537
ขนาด เนื้อที่ใน ตาราง เมตร	26.15	28.81	27.01	28.70	28.38	26.18	24.88	22.43	21.88	21.33	19.19	18.02	18.18	17.06	17.16
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	10.97	10.88	10.86	10.43	10.34	11.01	11.38	11.41	11.31	10.91	10.02	9.87	9.78	8.77	8.38
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	8.76	9.22	9.35	9.22	9.17	9.99	10.15	10.87	10.61	10.48	10.47	11.08	10.14	9.34	8.98
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	1.99	2.11	2.33	2.32	2.27	2.21	2.50	3.18	3.62	3.58	3.88	3.79	3.68	3.63	3.63
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	3.84	2.87	2.89	2.80	2.85	2.48	2.40	2.28	1.77	1.41	1.44	0.99	0.91	0.89	0.78
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	2.25	2.35	2.48	2.59	2.69	3.30	3.34	3.04	2.81	2.86	2.68	2.79	2.44	2.24	2.06
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	1.81	1.70	1.84	1.85	1.93	1.98	1.84	1.81	1.38	1.27	1.32	1.35	1.36	1.42	1.59
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	1.53	1.58	1.71	1.77	1.72	1.78	1.64	1.42	1.20	1.14	1.05	1.06	1.05	1.07	1.08
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	2.89	3.00	2.88	2.79	3.01	3.20	3.17	3.02	2.77	2.68	2.52	2.48	2.36	2.38	2.38
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	9.49	9.19	9.38	9.03	7.87	8.71	8.72	7.88	6.68	6.51	6.00	5.81	6.20	6.68	6.82
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	2.56	2.15	2.14	2.22	2.06	2.28	2.49	2.62	2.78	2.70	2.71	2.75	2.85	2.74	2.89
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	4.74	4.81	4.73	4.84	5.28	5.58	5.21	5.22	5.20	5.50	5.68	5.67	5.68	5.96	6.03
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	2.80	2.40	2.10	1.92	2.13	2.09	1.99	1.92	1.74	1.82	1.87	1.80	1.55	1.56	1.69
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	2.22	2.32	2.48	2.85	2.35	2.26	2.39	2.58	2.49	2.63	2.59	2.76	2.68	2.71	2.64
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	2.51	2.49	2.80	2.84	3.20	2.91	2.86	3.01	3.79	4.63	5.25	5.72	5.72	6.02	6.73
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	3.20	3.08	3.24	3.56	4.42	3.72	4.26	4.78	5.18	4.86	6.06	6.78	7.96	8.48	9.31
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	8.52	8.96	7.85	8.81	8.38	8.01	8.60	8.48	8.34	9.16	9.47	8.38	9.21	10.93	9.18
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	3.85	4.16	4.38	4.76	4.83	4.80	5.81	6.44	6.43	6.89	7.98	8.40	8.30	8.34	8.42
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

โครงสร้างพื้นที่ (%)

รายการเฉลี่ย	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537
ขนาด เนื้อที่ใน ตาราง เมตร	na	8.47	3.88	5.82	9.02	-2.59	4.81	4.97	15.03	13.12	4.07	10.77	6.20	4.51	9.81
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	4.68	3.03	6.94	5.28	4.81	13.81	16.72	16.84	11.98	6.27	9.96	10.01	0.03	4.46
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	11.36	4.50	9.89	5.58	7.05	11.86	22.44	16.09	15.52	15.78	18.27	1.87	2.41	4.78
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	11.80	14.08	10.83	3.97	-4.48	24.07	48.21	30.69	16.90	26.77	9.78	5.09	12.79	15.33
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	-21.13	-3.06	7.27	8.07	-8.66	7.31	9.66	-7.91	-7.17	17.77	-23.27	2.83	-15.59	20.19
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	10.30	9.08	18.87	10.36	20.59	10.97	8.10	8.89	10.19	16.38	16.16	-2.59	3.04	-0.38
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	-0.34	-0.74	8.23	4.89	0.51	8.22	13.97	8.41	8.00	20.61	14.35	11.88	16.36	22.14
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	9.09	11.84	14.77	3.31	1.47	1.80	0.66	-0.82	10.58	6.03	12.82	10.44	13.21	10.56
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	9.81	-0.49	7.40	14.60	4.46	11.14	13.93	12.42	8.22	12.14	4.93	8.66	6.60	10.36
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	2.49	5.27	6.98	-7.42	8.94	9.99	8.23	-0.09	13.17	6.57	4.44	23.06	19.79	11.43
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	-11.08	2.50	15.34	-1.37	8.94	19.59	22.53	25.33	12.73	18.97	13.58	15.63	6.61	19.09
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	7.36	1.33	13.79	15.82	3.68	2.81	16.64	17.46	22.86	19.03	11.81	11.54	16.71	10.46
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	-9.85	-9.74	1.93	17.83	-3.84	4.80	12.10	7.00	8.06	12.20	6.70	14.59	12.06	18.14
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	10.62	8.89	15.71	-2.22	-5.14	15.93	25.92	13.68	22.60	13.95	18.78	8.17	12.49	6.26
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	4.38	16.32	16.70	15.49	-10.83	0.41	31.81	48.43	41.87	31.25	21.75	11.36	16.94	22.12
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	0.81	9.50	35.98	18.41	-17.30	25.86	30.70	27.75	8.89	44.04	26.18	30.61	18.24	20.09
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	10.08	-9.71	24.83	0.94	-29.42	2.33	34.12	82.31	27.38	19.78	-1.59	22.81	32.00	-8.49
เนื้อที่ปลูก เนื้อที่ปลูกในเขตเทศบาล	na	20.12	8.37	21.16	1.27	4.08	28.82	33.71	17.61	24.38	33.95	17.61	10.00	11.89	10.30
รวม	na	5.81	3.11	11.19	6.17	-1.88	9.84	16.43	17.91	16.05	15.68	11.72	11.30	11.20	9.20

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตาราง 1.6. มูลค่านำเข้าและส่งออกของรถยนต์สำเร็จรูป และชิ้นส่วนฯ

(Million of Baht)

Year	CBU		CKD		Total		Trade Balance
	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	
1965	725.5	0.0	612.7	1.3	1,338.2	1.3	-1,336.9
1966	1,482.1	0.0	637.9	1.4	2,120.0	1.4	-2,118.6
1967	1,230.2	0.0	772.5	1.1	2,002.7	1.1	-2,001.6
1968	1,628.9	0.0	707.7	1.1	2,336.6	1.1	-2,335.5
1969	1,562.5	0.0	713.7	1.9	2,276.2	1.9	-2,274.3
1970	1,247.1	0.1	105.8	0.0	1,352.9	0.1	-1,352.8
1971	1,197.3	0.1	131.6	0.7	1,328.9	0.8	-1,328.1
1972	974.0	0.9	115.9	0.1	1,089.9	1.0	-1,088.9
1973	1,627.7	0.0	109.4	0.3	1,737.1	0.3	-1,736.8
1974	1,783.0	0.1	1,115.9	3.6	2,898.9	3.7	-2,895.2
1975	2,073.1	0.6	1,406.7	2.1	3,479.8	2.7	-3,477.1
1976	1,720.9	0.4	2,322.3	2.4	4,043.2	2.8	-4,040.4
1977	2,254.5	0.6	4,635.5	41.3	6,890.0	41.9	-6,848.1
1978	2,058.8	0.3	4,013.0	78.4	6,071.8	78.7	-5,993.1
1979	1,382.2	19.0	4,126.9	149.5	5,509.1	168.5	-5,340.6
1980	572.5	15.7	4,452.7	165.7	5,025.2	181.4	-4,843.8
1981	666.6	11.7	6,639.4	153.1	7,306.0	164.8	-7,141.2
1982	529.6	11.2	4,891.7	176.8	5,421.3	188.0	-5,233.3
1983	8,887.8	1.0	7,609.1	171.6	16,496.9	172.6	-16,324.3
1984	1,130.8	27.4	748.6	202.6	1,879.4	230.0	-1,649.4
1985	11.4	1.1	7,835.3	265.0	7,846.7	266.1	-7,580.6
1986	2,216.8	20.5	6,215.2	320.1	8,432.0	340.6	-8,091.4
1987	4,246.3	82.1	10,655.4	480.7	14,901.7	562.8	-14,338.9
1988	8,473.1	2,048.7	18,232.5	682.3	26,705.6	2,731.0	-23,974.6
1989	8,407.7	1,370.7	29,254.6	765.7	37,662.3	2,136.4	-35,525.9
1990	13445		42277		55722	3279	-52443
1991	16541		30747		47288	3698	-43590
1992	30429		27934		58363	6322	-52041
1993	41249		41409		82658	13227	-69431
1994	52524		52545		95070	19979	-75091
1995	43658		78253		121893	16342	-105551

Source: Department of Customs.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.7 จำนวนสถานประกอบการและแรงงาน

อุตสาหกรรมการผลิต	จำนวนสถานประกอบการ			ปริมาณการจ้างงานแรงงาน		
	(แห่ง)			(พันคน)		
Industry	1989	1990	1991	1989	1990	1991
Food product	4971	4582	2726	247.2	204.3	219.2
Beverages & Tobacco	243	236	243	61.7	127	43.2
Textile	968	1002	1484	309.6	411.2	278.6
Wearing apparel & Footware	954	986	1584	166.2	317.9	290.6
Furniture & fixture	304	238	333	37.4	32.1	29
Paper & Product	123	136	124	22.3	0.8	17.4
Printing & Publishing	330	330	420	31.8	25.1	32.4
Industrial chemical & others	407	293	557	51	33.7	52.2
Rubber product & others	355	368	633	62.7	62	88.1
Tyres & tubes	45	48	53	7.9	13.6	19.9
Plastics products	181	127	490	12.5	20.8	26.3
Non material products	1154	1465	2072	67.3	128	119.7
Metal product	853	625	1478	85.5	105.6	122.8
Non electrical machinery	166	200	419	6.3	66.1	59
Electrical machinery	164	132	276	85.7	84.9	73.6
Electrical industrial machinery	19	1	53	8.1	-	17.4
Electrical Equipments	37	39	86	32.1	35.7	35.4
Electrical appliance & houseware	14	17	19	14.1	8.1	2.2
Other electrical supplier	68	27	103	12.1	7.8	16.5
Transport equipment	350	337	697	58.0	44.0	78.1
Shipbuilding & repairing	30	27	36	1.1	1.4	1.9
Motor vehicle	219	157	447	51.4	31.4	68.4
Motorcycle & bicycles	53	5	77	5.3	0.2	3.9
other manufacturing ind	327	344	562	32.3	76	65.5
Total manufacturing	11938	11179	13926	1360	1717	1608

Source : UNIDO 1995