

## บทที่ 6

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 สรุป

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเริ่มต้นในปี 2504 เมื่อมีโรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกในประเทศ หลังจากที่มีรัฐบาลรัฐบาลประกาศใช้ พรบ.ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 และแก้ไขปรับปรุงสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2505 ด้วยการลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าของชิ้นส่วนรถยนต์แบบแยกส่วน (CKD) เนื่องจากประเทศไทยยังไม่สามารถพัฒนาและผลิตชิ้นส่วนประเภทนี้ได้

การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเริ่มประสบปัญหา เนื่องจากประเทศขาดดุลการค้าต่อเนื่องกันหลายปี ทำให้รัฐบาลต้องกำหนดนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และใช้ภาษีนำเข้าในอัตราสูง เพื่อลดการขาดดุลการค้า และคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ นอกจากนี้ยังมีการห้ามการนำเข้ารถยนต์บางประเภท อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยพัฒนาไปอย่างเชื่องช้า เพราะตลาดรถยนต์ในประเทศมีขนาดเล็ก

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 โดยรัฐบาลลดภาษีนำเข้ารถยนต์ครั้งใหญ่ พร้อมทั้งยกเลิกการนำเข้ารถยนต์บางประเภท และมีการใช้นโยบายรถยนต์แบบแข่งขันแบบเสรี และมีการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนแก่นักลงทุนต่างประเทศ พร้อมทั้งกำหนดนโยบายให้การแข่งขันแท็กซี่ เป็นไปอย่างเสรี ในปี 2536 ซึ่งนโยบายต่างๆ เหล่านี้ ทำให้มีการเคลื่อนย้ายการลงทุนจากต่างประเทศมาลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยสูงมาก และในปี 2541 ประเทศไทยได้ยกเลิกมาตรการกำหนดใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทั้งนี้เพื่อดึงดูดบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่จากต่างประเทศ โดยเฉพาะบริษัทรถยนต์จากสหรัฐ และจากประเทศยุโรป ที่มีบทบาทในอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยค่อนข้างน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นในช่วงที่ผ่านมา

ในขณะที่ราคาพลังงานมีแนวโน้มสูงขึ้นมาก ประเทศไทยได้เริ่มให้มีการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ Eco Car ในปี 2550 โดยรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนการลงทุนอย่างมาก และในปัจจุบันตลาดรถยนต์ประเภทนี้ ก็ได้มีการแข่งขันกันรุนแรงมากขึ้น ทำให้ตลาดรถยนต์ประเภทนี้มีความสดใสมากขึ้นในอนาคต และมีบริษัทหลายแห่งให้ความสนใจผลิตรถยนต์ประเภทนี้มากขึ้น

สำหรับการผลิตหรือการประกอบรถยนต์ของไทย ได้มีการพัฒนามากขึ้นตามลำดับ เนื่องจากประเทศไทยเป็นแหล่งการผลิตที่สำคัญที่สุดของบริษัทรถยนต์ของบริษัทยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ในกลุ่มประเทศ ASEAN และตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา ประเทศไทยสามารถผลิตรถปีคอปขนาด 1 ตันได้เป็นอันดับหนึ่งของโลก และการผลิตรถยนต์ของไทยได้มีการพัฒนามากขึ้นตามลำดับ เนื่องจากการขยายตัวของอุปสงค์จากในและต่างประเทศ

โรงงานประกอบรถยนต์ของไทยในช่วงแรกจะตั้งอยู่ที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ต่อมาได้เริ่มมีการกระจุกตัวอยู่ตามนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ เพื่อความสะดวกในการผลิตในแง่การทำธุรกรรมกับบริษัทที่เกี่ยวข้อง และอีกทั้งยังมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และรัฐบาลก็ได้ให้ความสนับสนุนด้วย แต่หลังจากรัฐบาลได้จัดตั้งโครงการชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Projects) โรงงานประกอบรถยนต์เหล่านี้ได้เคลื่อนย้ายไปสู่พื้นที่นี้มากขึ้น เนื่องจากมีท่าเรือ และ สิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียบพร้อม เหมาะสำหรับการส่งออก

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในปัจจุบันได้เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายรถยนต์ทั่วโลก และการที่ประเทศไทยไม่มีนโยบายรถยนต์แห่งชาติ ทำให้บริษัทข้ามมีบทบาทที่สำคัญที่สุดในการผลิตรถยนต์ไทย อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีความสัมพันธ์ในแง่การพึ่งพามากกว่าที่จะเป็นคู่แข่งกันในกลุ่มประเทศ ASEAN เนื่องจากแต่ละประเทศ ในกลุ่ม ASEAN มีการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ซึ่งกันและกัน โดยมีบริษัทข้ามชาติเป็นตัวเชื่อม

การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยได้ส่งผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ เพราะเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องโดยตรง โดยรัฐบาลให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2508 แต่การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยยังไม่ได้มาตรฐานจึงต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ และต่อมา ในปี 2516 รัฐบาลกำหนดมาตรการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่ง และในปี 2518 มาตรการนี้ได้ใช้กับรถยนต์เชิงพาณิชย์ ซึ่งแม้ว่ามาตรการดังกล่าวจะช่วยให้ปริมาณความต้องการใช้ชิ้นส่วนในประเทศขยายตัวมากขึ้น แต่เนื่องจากตลาดชิ้นส่วนของไทยยังจำกัด จึงทำให้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่เกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) ประสบกับปัญหาต้นทุนการผลิตสูง และมีการแข่งขันจากชิ้นส่วนและรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และมาตรการดังกล่าวได้ยกเลิก ในปี 2541 เพราะรัฐบาลส่งเสริมนโยบายการค้าเสรี และดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

ประเทศไทยยังมีขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ค่อนข้างต่ำ ส่วนใหญ่เป็นประเภทผู้ผลิตลำดับสองหรือลำดับสาม ที่ผลิตชิ้นส่วนประเภทอะไหล่ (REM) เพราะผู้ผลิต

รถยนต์รายใหญ่ โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์จากญี่ปุ่น ได้นำบริษัทชิ้นส่วนในเครือข่ายการผลิตของตัวเองย้ายฐานการผลิตมาด้วย โดยเฉพาะชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้ประกอบยานยนต์ (OEM) ดังนั้นการถ่ายเทเทคโนโลยีระหว่างบริษัทชิ้นส่วนไทย และบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่จึงมีข้อจำกัดมาก อีกทั้งบริษัทชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยยังมีขนาดเล็ก ทำให้ต้องมีการพัฒนาอีกมาก อย่างไรก็ตามบริษัทชิ้นส่วนของไทยของไทยควรมุ่งส่งออกมากขึ้น เพื่อขยายตลาด เช่นเดียวกับการส่งออกรถยนต์ (CBU)

การส่งออกรถยนต์ของไทยได้เริ่มมีบทบาทสำคัญหลังจากที่ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศ “นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก” เมื่อเดือนธันวาคม 2522 มีสาระสำคัญให้โรงงานประกอบยานยนต์เพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ได้รับการยกเว้นไม่ต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม และต่อมาได้มีข้อตกลงให้มีการแลกเปลี่ยนส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนด้วยกันโดยได้รับสิทธิพิเศษเรื่อง การลดอัตราอากรขาเข้าเป็นกรณีพิเศษในลักษณะเท่ากันทุกประเทศ

การส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยได้มีการขยายตัวในอัตราสูง แม้ในยามที่เกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจในปี 2540 ทั้งนี้มาจากสาเหตุสำคัญ คือ อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีความเข้มแข็ง มีการลงทุนจากต่างชาติเป็นจำนวนมาก การส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยมีมูลค่าการลดลงบ้างในปี 2552 เนื่องจากการวิกฤติสถาบันการเงินของประเทศสหรัฐ แต่อย่างไรก็ตามส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยได้ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วในปี 2553 และในปี 2554 คาดว่าการส่งออกรถยนต์ของไทยจะถึงระดับ 1 ล้านคัน

ไทยมีขีดการพัฒนาในการส่งออกรถยนต์ คู่แข่งที่สำคัญในการส่งออกรถปิอ็อพของไทยคือสหรัฐ เนื่องจากการส่งออกไปตลาดเดียวกับไทยคือออสเตรเลีย นอกจากนี้ประเทศที่คาดว่าจะเป็คู่แข่งที่สำคัญของประเทศไทยคงเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียด้วยกัน เนื่องจากค่าขนส่งไม่แตกต่างกันมากนัก ประเทศเหล่านี้ได้แก่จีนและเกาหลีใต้ เมื่อพิจารณาจากศักยภาพการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย พบว่า ไทยสามารถแข่งขันกับกลุ่มประเทศอาเซียนได้ในชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก แต่จะเสียเปรียบสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีระดับเทคโนโลยีการผลิตสูงแต่แรงงานน้อย หากแต่เปรียบเทียบศักยภาพการผลิตชิ้นส่วนของไทยกับโลกพบว่า ไทยยังไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ แต่หลังจากที่ไทยได้ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถนำเข้าชิ้นส่วนที่มีคุณภาพจากต่างประเทศได้อย่างเสรี แม้ว่าการนำเข้าจะเสียภาษีค่อนข้างสูงถึง ร้อยละ 33 ก็ตาม

เป็นที่ปฏิเสธไม่ได้ว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญของบริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะบริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่น แต่ในช่วงหลัง การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ได้มีความหลากหลายมากขึ้น เนื่องจากการเข้ามาลงทุนแข่งขันจากบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ โดยเฉพาะบริษัทรถยนต์จากสหรัฐ ทั้งเนื่องจากประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ส่งเสริมการแข่งขันอย่างเสรี และการยกเลิกมาตรการกำหนดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการคาดการณ์ว่าตลาดรถยนต์ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศ ASEAN และประเทศเอเชียยังมีเติบโตอีกมากในอนาคต ทำให้ประเทศเหล่านี้จำเป็นต้องหาแหล่งผลิตเพื่อขยายตลาดรถยนต์ ซึ่งในจำนวนนี้ประเทศไทยจัดว่าเป็นประเทศที่ศักยภาพที่สุดในกลุ่มประเทศ ASEAN การเข้ามาแข่งขันของบริษัทข้ามชาติจากประเทศตะวันตกทำให้บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นต้องมีการปรับตัวด้านการบริหารจัดการเพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาดไว้ได้มากที่สุด

นอกจากนี้ งานวิจัยนี้ได้ทำการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนโอกาส และอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย หรือ SWOT Analysis โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ว่าประเทศไทยยังมีโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์อีกมาก เนื่องจากประเทศมีความได้เปรียบประเทศเพื่อนบ้านในเรื่องของ การไม่มีนโยบายรถยนต์แห่งชาติ มีอุตสาหกรรมสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ ผู้ผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนมีการกระจุกกันทางภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นลักษณะของการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) โดยธรรมชาติ ขณะที่จุดอ่อนของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยคือ การขาดแคลนแรงงานฝีมือ การถ่ายทอดเทคโนโลยียังมีน้อย และผู้ประกอบการของไทยยังมีขนาดเล็ก ขาดแคลนเงินทุน ส่วนโอกาสของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยยังมีอีกมาก เพราะอุปสงค์ต่อรถยนต์ทั้งในและต่างประเทศ ยังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งประเทศไทยเป็นประเทศที่ได้รับประโยชน์จากเขตการค้าเสรี โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศ ASEAN ส่วนอุปสรรคที่สำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย คือการแข่งขันกับประเทศจีน เพราะประเทศจีนเป็นตลาดรถยนต์ขนาดใหญ่ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สูงมาก อีกทั้งค่าจ้างแรงงานขึ้นต่ำยังถูกกว่าประเทศไทยอีกด้วย

งานวิจัยนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ ในรูปของ Log Linear เพื่อศึกษาปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ต่อรถยนต์ในประเทศ ในประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์เชิงพาณิชย์ ซึ่งผลการศึกษาสามารถพบว่า ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ต่อการใช้รถยนต์ (Demand for Car Use) ทั้งสองประเภท (ซึ่งในการศึกษานี้ได้ใช้ตัวแปรจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนต่อประชากร 1,000 คน) คือ สัดส่วนถนนลาดยางต่อถนนทั้งหมด เนื่องการเพิ่มอุปทานของถนนเป็นแรงจูงใจในการใช้รถยนต์ ขณะที่ราคาการยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนต่อประชากรในรถยนต์ทั้งสองประเภท แสดงว่าผู้ใช้รถยนต์ไม่ได้คำนึงถึงราคาการยนต์ ส่วนรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการกำหนดอุปสงค์ต่อ

ความเป็นเจ้าของรถยนต์ (Demand for Car Ownership) ทั้งสองประเภท (ซึ่งใช้ตัวแปรจำนวนยอดขายรถยนต์ทั้งสองประเภท) รองลงมาคือปัจจัยด้านราคารถยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์จัดว่าเป็นสินค้าจำเป็นสำหรับผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี

ในส่วนของการเปรียบเทียบปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ต่อรถยนต์ในสองช่วงเวลา คือช่วงก่อนเกิดวิกฤติ (ปี 2530-2540) และช่วงหลังวิกฤติ (ปี 2541-2550) ซึ่งได้ใช้วิธีการของชาร์ว (Chow Test) ได้ผลการศึกษาที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดอุปสงค์ต่อการใช้รถยนต์ของรถยนต์ทั้งสองประเภทในสองช่วงเวลาไม่มีความแตกต่างกัน แต่ปัจจัยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ต่อความเป็นเจ้าของรถยนต์ทั้งสองประเภทมีความแตกต่างกัน

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาลควรมีแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในระยะยาว โดยแผนนี้ต้องมีความเชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่ม ASEAN ว่าควรพิจารณาประเทศเหล่านี้เป็นประเทศหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจมากกว่าเป็นประเทศคู่แข่งโดยตรง เนื่องจากประเทศ ASEAN กำลังรวมเป็นหนึ่งเดียวเหมือนประเทศประชาคมยุโรป ดังนั้นการพึ่งพาประเทศเหล่านี้จึงเป็นสิ่งจำเป็นในอนาคต

2. จุดอ่อนที่สำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยคือ การขาดการถ่ายทอดเทคโนโลยี ดังนั้นจึงเป็นผลทำให้ประเทศไทยขาดความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรม (Innovation) ในการผลิตรถยนต์ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พึ่งพาบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์สูง ดังนั้นรัฐบาลควรมีกฎหมายที่ชัดเจนเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้มากกว่านี้

3. การที่ประเทศไทยขาดแรงงานที่มีทักษะในด้านรถยนต์ ทำให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพของแรงงาน ดังนั้นควรพัฒนาศักยภาพของแรงงานที่มีฝีมือ ตลอดจนช่างเทคนิค ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์ โดยตั้งสถานการศึกษาสำหรับด้านนี้โดยเฉพาะหรือการส่งไปศึกษาต่อประเทศ เพื่อให้มีความรู้ทางด้านภาษาต่างประเทศ ตลอดจนควรให้แรงงานฝึกหัดในต่างประเทศด้วย เพื่อสะสมประสบการณ์

4. ควรเพิ่มระดับการประสานงานกันระหว่างภาครัฐบาลและเอกชนในการกำหนดทิศทางของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในอนาคต เนื่องจากรัฐบาลไปผู้กำหนดนโยบาย ขณะที่ภาคเอกชนเป็นผู้ปฏิบัติ

5. จัดตั้งมีศูนย์ข้อมูลรถยนต์แห่งชาติเพื่อรวบรวมองค์ความรู้เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างเป็นระบบ

6. มุ่งส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน เนื่องจากอุตสาหกรรมนี้จัดว่าที่มีอนาคตของประเทศไทย

7. ส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน Eco Car เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้  
รถยนต์