

บทที่ 4

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์จัดว่าเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย สามารถหารายได้ให้ประเทศจากการส่งออก ช่วยเพิ่มการจ้างงาน และมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ในบทนี้จะทำการศึกษาภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ในหลายประเด็น ได้แก่ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ การส่งออก และบทบาทของบริษัทข้ามชาติต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ตลอดจนทำการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

4.1 ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ประกอบด้วยอุตสาหกรรมต้นน้ำ ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมปลายน้ำ คือ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ต้องการการลงทุนมูลค่าสูง และใช้แรงงานจำนวนมาก โดยค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ในการผลิตรถยนต์นั้น แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังนี้

-ค่าแรงงาน แม้ว่าการผลิตรถยนต์จะใช้เครื่องจักรกลและเทคโนโลยีขั้นสูง แต่ธุรกิจยังมีความจำเป็นต้องจ้างวิศวกรออกแบบยานยนต์และวิศวกรผลิตรถยนต์อยู่

-ค่าวัตถุดิบ การผลิตรถยนต์มีค่าใช้จ่ายด้านวัตถุดิบสูง โดยค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับเหล็กกล้า อลูมิเนียม เบาะนั่ง ยางรถยนต์ เป็นต้น โดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะจัดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนเหล่านี้จากผู้ผลิตอะไหล่และวัตถุดิบรายอื่นๆ

-ค่าโฆษณา เนื่องจากธุรกิจรถยนต์ เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง มีการผลิตรถยนต์ในรูปแบบที่แตกต่างเพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้าที่แตกต่างกันไป และเพื่อเป็นการรักษาฐานลูกค้าให้ได้มากที่สุด ผู้ผลิตรถยนต์จึงมีค่าใช้จ่ายสูงในการทำวิจัยตลาดและการทำโฆษณา

นอกจากผู้ผลิตรถยนต์แล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์ยังมีหน่วยงานสำคัญอีกกลุ่มหนึ่ง คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยมีผู้ผลิตที่สำคัญดังนี้

-ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้ประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufactures: OEM) โดยปกติแล้ว ผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่ จะทำการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพียงเล็กน้อย แต่จะไม่ผลิตชิ้นส่วนทุกๆชิ้น ซึ่งเป็นส่วนประกอบรถยนต์ ดังนั้นจึงมีผู้ผลิตอีกกลุ่มหนึ่ง ที่ทำการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่างๆ เช่น เบาะ ประตู เพื่อประกอบเป็นรถใหม่โดยเฉพาะ

-**ชิ้นส่วนทดแทน (Replacement Equipment Manufacturing: REM)** หรือชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทอะไหล่ เป็นการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์เพื่อทดแทนชิ้นส่วนที่ชำรุด

-**Rubber Fabrication** คือ ชิ้นส่วนที่ใช้ยางเป็นส่วนประกอบ เช่น ยางรถยนต์ เข็มขัดนิรภัย และ อื่นๆ

โดยการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ สามารถจำแนกตามระดับโครงสร้างการผลิตและลำดับได้ดังนี้

-**ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 1 (First Tier Supplier)** เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทอุปกรณ์ป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง ซึ่งบริษัทจะมีความสามารถจะต้องมีความสามารถทางเทคโนโลยี ในการผลิตชิ้นส่วนให้ได้ตามมาตรฐานตามผู้ประกอบรถยนต์กำหนด

-**ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 2 (Second Tier Supplier)** เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อยหรือจัดหาวัตถุดิบเพื่อป้อนผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 1

-**ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 3 (Third Tier Supplier)** เป็นผู้ผลิตหรือจัดหาวัตถุดิบป้อนผู้ผลิตลำดับ 1 หรือ 2

ผู้ผลิตลำดับแรกมีหน้าที่ในการออกแบบ และสร้าง Module ซึ่งไม่ได้จำเพาะเจาะจงเฉพาะอย่าง (Not Just Individual Component) ในกรณีที่ผู้ผลิตไม่สามารถทำได้ จะเป็นหน้าที่ของผู้ผลิตลำดับที่ต่ำกว่าคือผู้ผลิตลำดับสอง และผู้ผลิตลำดับสาม ซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องกับโรงงานผลิตรถยนต์โดยตรง แต่จะทำหน้าที่ในการจัดหาชิ้นส่วนและวัตถุดิบเฉพาะอย่าง และนำส่งมอบให้แก่ผู้ผลิตลำดับแรก

ในประเทศไทย การผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์กว่าร้อยละ 80 โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ใช้ประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufacturing: OEM) ผู้ผลิตลำดับแรก จะเป็นของบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น และให้บริการแก่บริษัทญี่ปุ่นด้วยตนเอง คือ บริษัทจากประเทศญี่ปุ่น หรือ “keiretsu”¹ โดยบริษัทเหล่านี้สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ (1) บริษัทครอบครัว (Family Companies) (2) บริษัทร่วมทุน โดยเทคโนโลยีเป็นของญี่ปุ่น (A Joint Venture with Japanese Technology Owner) และ (3) บริษัทที่มีการช่วยเหลือด้านเทคนิคหรือมีใบอนุญาตจากบริษัทญี่ปุ่น (A Company Having Technical Assistance or Licensing Agreement with Japanese Firms) แต่ในปัจจุบันนี้มีการเข้ามาของบริษัทผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ที่ไม่ใช่บริษัทของญี่ปุ่นมากขึ้นทั้งในรูปของผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตลำดับ

¹ “Keiretsu” เป็นวิธีการบริหารจัดการในบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น ซึ่งโดยปกติเมื่อผู้ผลิตชาวญี่ปุ่นย้ายฐานการผลิตการประกอบยานยนต์ไปยังประเทศใด ก็มักจะชักจูงให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบในเครือข่ายของตนไปยังประเทศดังกล่าวด้วย

แรก และเป็นผู้ผลิตลำดับสองและลำดับสามมากขึ้น เช่น การเป็นพันธมิตร (Auto Alliance) ของ Ford และ General Motors (GM) ซึ่งเกือบร้อยละ 80 เป็นของบริษัทผลิตส่วนประกอบรถยนต์ประเภท OEM ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภท REM ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตของไทย โดยเฉพาะรถปิกอัพ ซึ่งครองตลาดถึงร้อยละ 80 และอีกร้อยละ 55 สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล และประมาณเกือบร้อยละ 100 สำหรับรถจักรยานยนต์

ในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ ผู้ประกอบการท้องถิ่นของไทยที่เป็นผู้ผลิตลำดับแรก หรือชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้ประกอบยานยนต์ (OEM) ประมาณ 700 ราย ส่วนผู้ประกอบการท้องถิ่นที่เป็นผู้ผลิตลำดับสองและลำดับสาม มีประมาณ 1,100 ราย ซึ่งเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทอะไหล่ (REM)

สถาบันยานยนต์ (2553b) พบว่า โครงสร้างผู้ผลิตชิ้นส่วน REM และลักษณะเครือข่ายการผลิตและธุรกิจ REM ในประเทศไทยมีดังนี้

-Foreign Part Maker ซึ่งหมายถึง ผู้ผลิตทั้งในและต่างประเทศผลิตให้กับผู้ประกอบรถยนต์ ซึ่งเป็นผู้สั่งเข้ามาเอง

-License's Part Maker หมายถึงผู้ผลิตชิ้นส่วน REM ที่ได้รับลิขสิทธิ์ถูกต้องจากผู้ประกอบอนุญาต

-Independent Part Maker หมายถึง ผู้ผลิตชิ้นส่วน REM ที่ทำการผลิตชิ้นส่วน REM ส่งให้กับผู้จัดจำหน่ายที่เป็นระบบอิสระ มีระบบสาขาของศูนย์บริการในรูปแบบการบริหารจัดการของตนเอง เช่น B-Quick และ Car Care เป็นต้น

ในภาพรวม Toyota มีส่วนแบ่งการตลาดในประเทศไทยมากที่สุด ทั้งรถยนต์นั่งและรถยนต์เชิงพาณิชย์และใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปสู่ตลาดส่งออกมากกว่า 100 ประเทศ ในปี 2553 รถยนต์นั่งมีสัดส่วนยอดขายในประเทศดังนี้ Toyota 40.9% (141,733 คัน) Honda 30.2% (104, 516 คัน) และ Nissan 8.7% (30,070 คัน) ขณะที่รถยนต์เชิงพาณิชย์ มีสัดส่วนการตลาดดังนี้ Toyota 40.6% (184,274 คัน) Isuzu 33.7% (152,787 คัน) และMitsubishi 6.9% (31,217 คัน) ตลาดรถยนต์ที่สำคัญของไทยคือ เบลเยียม ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย ขณะที่ส่วนประกอบรถยนต์ส่งออกไปที่ ญี่ปุ่น มาเลเซีย และประเทศแอฟริกาใต้ : ดู <http://entertain.enjoyjam/.net>

ในกลุ่มประเทศ ASEAN ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญที่สุด รถกระบะขนาด 1 ตันเป็นที่นิยมที่สุด และมียอดจำหน่ายมากกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนรถยนต์ทุกประเภท และบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นครองสัดส่วนการตลาดมากที่สุดคือประมาณร้อยละ 90 ปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่ใหญ่เป็น

อันดับสามของประเทศ มีการจ้างงานมากกว่า 300,000 คน ถ้ารวมกับอุตสาหกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้อง อาทิ ชิ้นส่วน และเครื่องตกแต่งรถยนต์ การส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยสามารถทำได้เป็นอันดับสอง หรือประมาณ 15.8 พันล้านดอลลาร์

4.2 ภาพรวมอุตสาหกรรมรถยนต์

รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศให้มากที่สุด เพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยประกาศใช้พรบ.ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 และแก้ไขปรับปรุงสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2505 ด้วยการลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าของชิ้นส่วนรถยนต์แบบแยกส่วน (Completely Knocked Down: CKD) ลงครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ เหลือร้อยละ 30, 20 และ 10 ของราคานำเข้ารถยนต์นั้น, รถแวน, ตามลำดับ เป็นเวลา 5 ปี ผลของมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ ประสบความสำเร็จอย่างสูง ดังจะเห็นได้จาก มีโรงงานประกอบรถยนต์เกิดขึ้นเป็นลำดับ ตั้งแต่ปี 2503 -2512 จำนวน 11 โรงงาน ทำให้ความสามารถในการผลิตเพื่อสนองความต้องการในประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้น

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ในระยะแรกมีลักษณะเป็นการนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากบริษัทแม่ในต่างประเทศ เข้ามาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปเพื่อจำหน่ายในประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเป็นเพียงอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์เท่านั้น ต้องอาศัยการนำเข้าเครื่องจักร, วัตถุดิบ และชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศเป็นหลัก โดยเฉพาะการนำเข้าจากญี่ปุ่นซึ่งมาลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์ในไทยหลายโรง ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศมากขึ้น อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้เองในประเทศน้อยมาก ทั้งนี้เพราะชิ้นส่วนที่ผลิตได้เองมีเพียงไม่กี่ชนิด เช่น ยางรถยนต์ และ แหนบดลัม เป็นต้น

การที่ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดดุลการค้าต่อเนื่องกันเป็นเวลาหลายปี ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหการขาดดุลการค้า รัฐบาลจึงพยายามลดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ อีกทั้งเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2521 รัฐบาลประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั้นสำเร็จรูปขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี เพิ่มภาษีขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built Up: CBU) จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 และชิ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูป (CKD) จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 ตลอดจนเพิ่มมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั้นจากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 35 ภายในเวลา 2 ปี และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 ทุกปีจนกว่าจะถึงร้อยละ 50 นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั้นขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้ตั้งโรงงานที่มีอยู่เดิมขยายกำลังการผลิตได้เพื่อป้องกันการผลิตเกินความต้องการของตลาด และ

ห้ามเปลี่ยนแปลงแบบรายนต์ที่ทำการประกอบ เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบการเข้ามาแข่งขันมากเกินไป อันอาจเกิดผลเสียแก่อุตสาหกรรมโดยรวม เนื่องจากตลาดในประเทศมีขนาดเล็ก²

ต่อมาในปี 2527 ได้มีการประกาศให้จำกัดแบบและรุ่นของรายนต์นั่งในประเทศ ให้สามารถผลิตได้รวมไม่เกิน 42 รุ่น โดยให้แต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แต่ละแบบกำหนดให้ใช้ตัวถังได้เพียงชนิดเดียว และใช้เครื่องได้เพียงชนิดเดียว แต่อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์ได้ 2 ระบบและหากรุ่นใดได้รับอนุญาตแล้ว ไม่ทำการประกอบภายใน 1 ปี จะถูกยกเลิกสิทธิ์การประกอบรายนต์รุ่นนั้นๆ และไม่อนุญาตให้นำรายนต์รุ่นอื่นมาสวมสิทธิ์แทน เพื่อเป็นการลดจำนวนแบบรายนต์นั่งให้ลดน้อยลง ซึ่งเป็นการช่วยให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนไม่ต้องผลิตชิ้นส่วนมากแบบ ทำให้สามารถพัฒนาการผลิตได้เต็มที่

มาตรการต่างๆ ที่ทางการนำมาใช้ล้วนเป็นการปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมรายนต์และชิ้นส่วนรายนต์ เพื่อให้อุตสาหกรรมภายในประเทศอยู่รอดและพึ่งตัวเองได้ แต่มาตรการดังกล่าวไม่ได้ช่วยให้อุตสาหกรรมสามารถพัฒนาไปสู่การผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากตลาดภายในประเทศมีขนาดเล็ก และมีการผลิตรายนต์จำนวนหลายแบบเกินไป อีกทั้งยังขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมรายนต์ ขณะเดียวกัน การคุ้มครองอุตสาหกรรมยังเป็นการสร้างอำนาจผูกขาดให้ผู้ผลิตรายหนึ่ง ทำให้ขาดแรงจูงใจในการพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต

ในปี 2533 รัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรายนต์ที่ประกอบภายในประเทศ ซึ่งเดิมกำหนดไว้ให้มีการผลิตรายนต์นั่งรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น เนื่องจากในทางปฏิบัติ มีรายนต์หลายรุ่นที่ไม่คุ้มต่อการผลิต เพราะไม่เป็นที่นิยมในตลาด แต่ผู้ผลิตมีความจำเป็นต้องผลิตเพื่อรักษาสีในใบอนุญาตประกอบรายนต์รุ่นนั้นๆ ซึ่งไม่คุ้มต่อการลงทุนและนับเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมาก การยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นของรายนต์ที่ผลิตในครั้งนี้ ทำให้ผู้ประกอบการสามารถผลิตรายนต์ได้อย่างเสรีภาพตามความต้องการของตลาด

² ศักดิ์ชัย ชนะรัชชรักษ์ (2547) กล่าวว่าในยุคของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรายนต์ในประเทศ (ปี 2522-2525) นโยบายของรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับรายนต์นั่งมากกว่ารถบรรทุกขนาดเล็กในรูปของภาษีนำเข้าที่จัดเก็บในอัตราสูงทำให้รายนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศมีราคาแพงซึ่งเป็นการช่วยเหลือให้ผู้ประกอบการในประเทศสามารถขายสินค้าในราคาสูง โดยมีผลอย่างมากต่อภาษีการค้าและภาษีสรรพสามิตระหว่างรายนต์นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็ก ผลคือทำให้รัฐบาลจัดเก็บภาษีได้เพิ่มขึ้น แต่ผู้ประกอบการไม่ได้มีความตื่นตัวในการพัฒนาแต่อย่างใด นโยบายของรัฐบาลที่กำหนดจะเป็นในรูปของการหารือร่วมกับผู้ประกอบการเพื่อศึกษาถึงผลกระทบก่อนมีการประกาศใช้ แนวทางกำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมจะนำเสนอจากผู้ประกอบการมากกว่านำเสนอโดยรัฐบาล เพราะรัฐบาลขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในอุตสาหกรรมรายนต์ ข้อบังคับใช้ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศจะร่างโดยบริษัทผู้เป็นเจ้าของสินค้าส่งผ่านผู้ประกอบการเพื่อให้รัฐบาลพิจารณาก่อนประกาศใช้

ซึ่งทำให้มีการผลิตเฉพาะในรุ่นที่ตลาดต้องการ และสามารถผลิตได้จำนวนมาก ทำให้การผลิตมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ มีการพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อแข่งขันกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในต่างประเทศมากขึ้น โดยใช้ตลาดภายในประเทศเป็นจุดเริ่มต้น

การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 โดยรัฐบาลได้ปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าครั้งใหญ่ ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ การลดภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี จากร้อยละ 180 เหลือร้อยละ 60 รถยนต์นั่งขนาดเกิน 2,300 ซีซี จากร้อยละ 300 เหลือร้อยละ 100 และชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่ง จากร้อยละ 112 เหลือร้อยละ 20 สำหรับรถแวน/ปิคอัพสำเร็จรูป มีการลดภาษีนำเข้าจากร้อยละ 120 – 150 เหลือร้อยละ 60 และชิ้นส่วน CKD จากร้อยละ 72 – 93.6 เหลือร้อยละ 20 ต่อมาเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2534 มีการประกาศปรับอัตราภาษีนำเข้าเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์นั่ง, รถจี๊ป/สแตชั่นแวกอน ขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี จากร้อยละ 60 ลงเหลือร้อยละ 42 และขนาดไม่เกิน 2,400 ซีซี จากร้อยละ 100 ลงเหลือร้อยละ 68.5 และ รถบรรทุก และรถโดยสาร จากร้อยละ 40 เหลือร้อยละ 10 และนโยบายที่สำคัญอีกประการหนึ่งของไทย ที่มีผลต่อการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศคือการเปิดตลาดเสรีรถยนต์ในปี 2534 ซึ่งเริ่มต้นการยกเลิกการนำเข้า (Import Ban) นอกจากนี้ ในปี 2536 รัฐบาลได้ยกเลิกการจำกัดจำนวนแท็กซี่ ซึ่งทำให้เกิดการขยายตัวของตลาดรถยนต์ขนาด 1,600 ซีซี เพิ่มอย่างมาก³

ในปี 2541 รัฐบาลได้ยกเลิกนโยบายการกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศ ก่อนกำหนดเดิม คือ ปี 2543 และในปี 2544 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดนโยบายเพื่อดึงดูดนักลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ ที่มีมูลค่าการลงทุนขั้นต่ำ 10 พันล้านบาท ทั้งนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ประกอบด้วยบริษัทประกอบรถยนต์ และโรงงานชิ้นส่วนรถยนต์

³สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย (2541) พบว่าการเปิดตลาดเสรีรถยนต์ของไทย ในปี 2534 เป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามโรงงานของไทยมีขีดความสามารถทางด้านเทคโนโลยีในระดับที่ผลิตชิ้นส่วนแบบ OEM ให้กับบริษัทต่างประเทศในการจำหน่ายในตลาดในประเทศได้เล็กน้อย ระดับดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างไปทางสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆในภูมิภาคอาเซียน เมื่อดูรายละเอียดพบว่า การหล่อขึ้นรูปอลูมิเนียม (Aluminum Alloy Die-Casting) การทุบขึ้นรูป (Die-Forging) การหล่อเหล็กและเหล็กกล้า (Iron and Steel Foundry) เป็นกระบวนการผลิตที่ประเทศไทยมีความสามารถสูง ส่วนกระบวนการผลิตที่ประเทศไทยมีความสามารถทางเทคโนโลยีต่ำ ได้แก่ Presswork งานพลาสติก (Plastic Processing) และงานยาง (Rubber Processing)

ในปี 2550 ประเทศไทยได้มีความริเริ่มในการผลิตรถยนต์อีโกคาร์ (Eco Car) เพื่อประหยัดพลังงาน และคาดว่าจะรถยนต์ประเภทนี้จะผลิตได้ 700,000 คันในปี 2559 นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนในการผลิตรถยนต์ Eco Car โดยได้ยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคล 8 ปี และยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิตสำหรับรถยนต์ประเภทนี้ขนาดเล็ก (Anonymous, 2010) และ ในปี 2554 และ 2555 คาดว่า ตลาดรถยนต์กลุ่ม Eco Car มีแนวโน้มการแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เพราะมีผู้ผลิตรายใหม่ให้ความสนใจเพิ่มขึ้น เช่น ฮุนได และมิตซูบิชิ เป็นต้น (โลกวันนี้, 2554)

4.3 การผลิตรถยนต์

การผลิตรถยนต์ของไทยเริ่มขึ้นในปี 2504 เมื่อมีการก่อตั้ง บริษัท Thai Motor Industry Company และนับตั้งแต่ปี 2504 เป็นต้นมา ปรากฏว่าประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยบริษัท ฟอर्ड มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เปิดดำเนินงานเมื่อเดือนสิงหาคม 2504 บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด เป็นการประกอบรถบรรทุกยี่ห้อ เบนท์ เปิดดำเนินการเมื่อเดือนธันวาคม 2504 บริษัทกรรมsut เจนเนอรัล เอสเซมบลี จำกัด ประกอบรถยนต์ส่วนบุคคลยี่ห้อ เปียต วาเลียน ซิมคา เปิดบริการเมื่อเดือนพฤษภาคม 2505 แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะแรก เป็นการประกอบรถยนต์สหรัฐ และยุโรปเป็นหลัก แต่ต่อมาเริ่มมีการประกอบรถยนต์ของญี่ปุ่น โดย บริษัท สยามกลการและนิสสัน เริ่มประกอบรถยนต์ยี่ห้อดัสน เมื่อเดือนธันวาคม 2505 ส่วนบริษัทมิตซูบิชิ (ประเทศไทย) เริ่มต้นประกอบรถยนต์อีซูซุในประเทศไทย เมื่อเดือน พฤศจิกายน 2506 ส่วนบริษัทโตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เริ่มดำเนินงานอย่างจริงจัง เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2507 (ธนวัฒน์ ทรัพย์ไพบุลย์, 2546)

ในช่วงทศวรรษที่ 2513 โรงงานผลิตรถยนต์ของไทยส่วนใหญ่อยู่ที่กรุงเทพและปริมณฑล เนื่องจากความได้เปรียบในด้านสถานที่ตั้ง เช่น ใกล้ท่าเรือ และเป็นเมืองหลวงของประเทศ และโรงงานเหล่านี้ได้กระจายตัวไปตามนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น โตโยต้า นิสสัน อีซูซุ และ ฮีโน่ ได้ตั้งโรงงานอยู่ที่ นิคมอุตสาหกรรมลำโรง จังหวัดสมุทรปราการ มิตซูบิชิที่นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง มาสด้าที่นิคมอุตสาหกรรมบางชัน แต่หลังจากที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมีนโยบายให้สิทธิพิเศษแก่โรงงานที่ตั้งในเขตส่งเสริมการลงทุน ประกอบกับปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 2523 เนื่องจากการส่งเสริมจากนโยบายรัฐบาล ความเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอุปสงค์ภายในประเทศ ค่าจ้างแรงงานราคาถูก การลดลงของค่าเงินเยนหลังข้อตกลง Plaza

Accord การส่งเสริมจากนโยบายรัฐบาล นอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้ปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์โดยใช้อัตราศุลกากรสูง ความแตกต่างระหว่างอัตราศุลกากรระหว่างรถยนต์ประกอบสำเร็จรูป (CBU) และ ชิ้นส่วนสำหรับประกอบรถยนต์ประเภท CKD ทำให้มีแรงจูงใจสำหรับผู้ผลิตรถยนต์สำเร็จรูปในประเทศ ในขณะเดียวกัน รัฐบาลไทยได้พยายามพัฒนาอุตสาหกรรมส่วนประกอบรถยนต์ได้กำหนดการใช้สัดส่วนวัตถุดิบในประเทศ (Local Content Requirement) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ (Terdudomtham, 1997)

ในช่วงทศวรรษที่ 2533 ทำให้โรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยได้เริ่มเคลื่อนย้ายไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะในนิคมอุตสาหกรรมในโครงการชายฝั่งทะเลตะวันออกได้แก่จังหวัดชลบุรี และระยอง อาทิ มิตรบุษิ ที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เดนโซ และสยามโตโยต้า ที่นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี สำหรับบริษัทรถยนต์ของชาติตะวันตก (AAT, GM และ BMW) ที่ ระยอง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กรุงเทพฯและปริมณฑลยังเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยอยู่

การกระจายตัวของโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยสู่พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก แสดงถึงยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย และการเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิตของโลก (Global Production Network) และการที่โรงงานรถยนต์ตั้งอยู่นิคมอุตสาหกรรมจะได้รับประโยชน์ในด้านการขนส่งและการสื่อสาร ส่วนโรงงานที่ตั้งอยู่นอกนิคมอุตสาหกรรมจะเสียเปรียบในด้านการรับสมัครคนงาน ต้นทุนค่าบำรุงและรักษาเครื่องจักร เป็นต้น นิคมอุตสาหกรรมในภาคกลางได้ตั้งขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ผลิตรถยนต์ เป็นส่วนใหญ่ เพราะสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน รถไฟ ท่าเรือ ฯลฯ ได้ง่าย ผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่จะตั้งโรงงานใกล้กับโรงงานประกอบรถยนต์ โดยกรุงเทพมหานครมีโรงงานผลิตส่วนประกอบรถยนต์ 230 แห่ง รองลงมาได้แก่ สมุทรปราการ 158 แห่ง (Techakanont, 2008)

การประกอบรถยนต์ในประเทศไทยทั้งหมดมาจากบริษัทข้ามชาติ หรือบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นของญี่ปุ่น และยังไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับบริษัทท้องถิ่น ส่วนประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ได้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีบางส่วนเนื่องจากข้อกำหนดนโยบายการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ การผลิตรถยนต์ของไทยได้ขยายอย่างมากตั้งแต่ปี 2544 ในปี 2548 ประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้มากกว่า 1 ล้านคัน และกว่าร้อยละ 40 เป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ทั้งนี้เนื่องจากการเพิ่มบทบาทของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติ แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์และส่วนประกอบในภูมิภาค แต่เป็นที่น่าสังเกตบริษัทท้องถิ่นมีส่วนในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์น้อยมาก เนื่องจากการขาดทักษะความชำนาญทางด้านเทคโนโลยี (Office of Industrial Economics, 2006)

เมื่อพิจารณาถึงบทบาทของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย พบว่ามีประเด็นที่น่าสนใจอยู่ 2 ประเด็น คือ

(1) การเป็นเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของไทย Techakanont (2008) พบว่า บริษัทโตโยต้าใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคลขนาดกลางและขนาดเล็ก และรถกระบะขนาด 1 ตัน บริษัทมาสด้า และฟอร์ด ใช้ฟิลิปปินส์เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคล และใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะ บริษัทฮอนด้าผลิตและส่งออกรถยนต์บางรุ่นได้แก่ Civic, Accord และ City จากประเทศไทย ขณะที่บางรุ่นเช่น Honda Stream ผลิตและส่งออกจากประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งจากตัวอย่างข้างต้นสามารถอธิบายได้ว่าประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายของการผลิตรถยนต์ (Assembler's Production of Network) ขณะที่ Kohpaiboon (2008) กล่าวว่า ในกลุ่มประเทศ ASEAN ไทยส่งออกรถบรรทุกปีค้อพขนาด 1 ตัน (อาทิ Ford Ranger, Ford Everest และ Mazda Fighter) ไปประเทศฟิลิปปินส์ ขณะเดียวกันก็นำเข้ารถบรรทุกขนาดเล็กถึงขนาดกลางจากฟิลิปปินส์

(2) ความสัมพันธ์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในภูมิภาค ศูนย์บริการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2548) กล่าวว่า เมื่อพิจารณาในภาพรวมภาพของอุตสาหกรรมของประเทศในภูมิภาคอาเซียนนั้น มีการความสัมพันธ์ทางการค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ในลักษณะพึ่งพาและเสริมซึ่งกันและกันมากกว่าที่จะแข่งขันกันโดยตรง โดยมีเกาหลีใต้และญี่ปุ่น แต่ประเทศในภูมิภาคอาเซียนและจีนยังต้องแข่งขันกันในเรื่องของการดึงดูดอุตสาหกรรมจากจีนและหากพิจารณาจากศักยภาพด้านการแข่งขันโดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ โดยเฉพาะศักยภาพของอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและสนับสนุน วัตถุดิบที่ใช้ และการสนับสนุนจากภาครัฐ พบว่า ปัจจุบันไทยมีปัจจัยที่สนับสนุนจากการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เนื่องจากคุณภาพของวัตถุดิบและชิ้นส่วนเป็นที่ยอมรับว่ามีคุณภาพสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน หรือแม้แต่ในกรณีของจีน ขณะเดียวกันภาครัฐก็ให้ความสนับสนุนอย่างจริงจัง นอกจากนี้แรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนก็มีความรู้ความสามารถที่ได้รับการถ่ายทอดมาอย่างยาวนานจากผู้ประกอบการญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในไทย

สำหรับความสามารถในการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย ได้นำเสนอเสนอในตารางที่ 4.1 และ 4.2 โดยตารางที่ 4.1 แสดงการผลิตรถยนต์นั่ง และตารางที่ 4.2 แสดงการผลิตรถกระบะของประเทศไทย

ตารางที่ 4.1 จำนวนการผลิตรถยนต์นั่งของประเทศไทย ปี 2536 – 2553

หน่วย : คัน

ปี	1,200 – 1,500 ซีซี	1,501 – 1,800 ซีซี	1,801 – 2,000 ซีซี	2,001 – 2,400 ซีซี	2,401 – 3,000 ซีซี	มากกว่า 3,001 ซีซี
2536	65,698	52,358	15,269	11,124	-	-
2537	56,435	30,019	53,35	18,041	-	-
2538	52,285	49,936	59,30	17,765	-	-
2539	55,217	54,640	10,995	15,875	-	-
2540	62,251	32,765	8,803	8,118	-	-
2541	8,533	68,65	2,154	1,526	-	-
2542	25,217	28,636	4,800	11,264	2,775	24
2543	28,811	44,700	6,651	14,753	2,214	-
2544	31,713	72,788	23,376	25,887	2,320	-
2545	36,407	77,023	25,661	27,700	2,348	2
2546	127,505	77,082	11,711	28,214	7,090	82
2547	154,308	86,005	22,745	30,426	5,916	39
2548	135,013	93,248	18,738	25,531	5,037	36
2549	157,600	89,428	22,799	25,030	3,416	546
2550	139,059	85,031	40,754	60,765	2,111	1,503
2551	170,347	125,625	44,750	49,089	7,20	8,904
2552	155,403	92,266	34,633	27,864	784	2,492
2553	261,129	133,234	51,784	41,567	4,033	2,989

ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (<http://www.fti.or.th>)

ตารางที่ 4.1 พบว่าการผลิตรถยนต์นั่งของประเทศไทย มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ยกเว้นในปี 2541 การผลิตรถยนต์นั่งลดลง เนื่องจากการเกิดวิกฤติเศรษฐกิจในประเทศ ปี 2540 และ ปี 2552 ที่เกิดปัญหาวิกฤติสถาบันการเงินของประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับขนาดของรถยนต์นั่งที่ประเทศไทยผลิตได้มากที่สุด คือ ขนาด 1,200-1,500 ซีซี

ตารางที่ 4.2 จำนวนการผลิตรถบรรทุกของประเทศไทย ปี 2536 – 2553

หน่วย : คัน

ปี	รถกระบะ น้อยกว่า 1 คัน	รถกระบะ 1 คัน	รถกระบะ น้อยกว่า 5 คัน	รถยนต์ นั่งที่มี กระบะ	รถยนต์ นั่งกึ่ง บรรทุก	รถกระบะ 5 – 10 คัน	รถกระบะ มากกว่า 10 คัน
2536	15,151	230,752	1,630	-	-	12,086	13,177
2537	20,229	267,055	1,772	-	-	12,087	20,144
2538	18,955	327,437	1,612	-	-	15,822	30,863
2539	17,993	350,857	3,775	-	-	14,137	28,776
2540	49,03	218,336	1,095	-	-	9,739	11,654
2541	1,977	119,986	324	-	-	500	748
2542	3,854	240,369	1,268	-	-	1,881	1,242
2543	4,601	294,834	3,278	-	-	4,165	1,754
2544	2,398	289,349	1,859	-	-	2,020	2,834
2545	2,375	229,000	3,388	145,107	7,890	2,054	4,569
2546	-	304,839	4,580	160,221	5,803	3,669	10,496
2547	2,397	399,006	7,029	220,127	11,071	3,965	12,214
2548	1,160	443,680	7,910	317,185	62,002	4,926	10,430
2549	964	451,753	7,016	367,801	52,920	4,407	9,993
2550	-	437,626	7,629	458,112	42,638	6,105	9,244
2551	-	423,433	4,337	504,905	45,154	5,787	7,291
2552	-	298,194	3,814	352,859	59,681	3,823	7,107
2553	-	392,996	7,510	558,424	115,339	5,206	10,970

ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (<http://www.fti.or.th>)

เช่นเดียวกันกับการผลิตรถยนต์นั่ง ตารางที่ 4.2 พบว่า การผลิตรถกระบะของประเทศไทย มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ยกเว้นในปี 2541 และ ปี 2552 ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และในปี 2553 ถ้ารวมการผลิตรถกระบะขนาด 1 คัน และรถยนต์นั่งที่มีกระบะแล้ว พบว่าจะมียอดรวมการผลิตสูงถึง 951,420 คัน และรวมกับรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกอีก ก็จะมียอดการผลิตมากกว่า 1 ล้านคัน

ในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีข้อเสนอแนะจากงานวิจัยของ Zsin, Woon Teah and other (2007) และ Vanichaseni (2007) ดังนี้

Zsin, Woon Teah and other (2007) เสนอแนะมาตรการสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยคือ

- (1) รัฐบาลต้องกำหนดนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ให้ชัดเจน จัดอุปสรรคและปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุน
- (2) ประเทศไทยต้องเปลี่ยนจากประเทศที่มุ่งรองรับการลงทุน (Factor Investment Driven) เป็นประเทศที่มุ่งนวัตกรรมใหม่ (Innovation-Driven)
- (3) ประเทศไทยควรขยายบทบาทในการเป็นศูนย์กลาง (Hub) สำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง มากกว่าที่จะมองว่าประเทศเหล่านี้เป็นผู้แข่งขันโดยตรง

Vanichaseni (2007) กล่าวว่าสิ่งที่ประเทศไทยจะประสบความสำเร็จในการเป็นผู้ผลิตรถยนต์ระดับโลก ต้องมีการปรับปรุงในการกิจอย่างน้อย 4 ประการดังนี้

- (1) พัฒนากิจกรรมการสร้างมูลค่าเพิ่มของท้องถิ่น (Developing more Local Creation Activities) ปัจจุบันประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถปิคอัพขนาด 1 ตันที่ใหญ่ที่สุดในโลก ประเทศเราต้องมีการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนประเภท OEM ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการออกแบบ การผลิต ในบริษัทท้องถิ่น ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และลดต้นทุนเพื่อที่จะแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ได้
- (2) การสร้างเครือข่ายผู้ผลิตระดับโลก (Building World-Class Supply Network) การสร้างประเทศไทยให้อยู่ในเครือข่ายระดับโลกต้องสร้างที่ผู้ผลิตในประเทศก่อน โดยมีการรวมกลุ่มของธุรกิจในประเทศในระดับแนวนอน (Horizontal Integration) และมีการการร่วมมือกับบริษัทภายนอก (External Collaboration) เพื่อให้เข้าสู่การเป็นห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)
- (3) การจัดสร้างโปรแกรมการพัฒนาผู้ผลิต (Implementing Supplier Development Programs) ในขั้นตอนนี้จะเป็นการพัฒนาผู้ผลิต โดยมีการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา และสถาบันวิจัยต่างๆ เพื่อให้คุณภาพของผู้ประกอบการหรือผู้บริหารที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์มีประสิทธิภาพ
- (4) การพัฒนาการจัดตั้งสถาบันให้มีประสิทธิภาพ (Developing Effective Institutional Setting) ปัจจัยสำคัญหนึ่งในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์คือ การจัดตั้งสถาบันที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรม ทั้งด้านการศึกษา การฝึกอบรม การวิจัย ที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการและรองรับการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์ได้

4.4 ภาพรวมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

รัฐบาลไทยได้ส่งเสริมด้านการผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ และลดการพึ่งพาการนำเข้า โดยเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ในปี 2508 และงดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในปี 2512 แม้กระนั้นก็ตามก็ยังมีผู้สนใจลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นหลายราย โดยไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลทางการได้ใช้มาตรการด้านภาษีอากรคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ ในปี 2512 โดยการปรับภาษีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เพิ่มขึ้น สำหรับรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิคอัพ และรถบรรทุก เป็นร้อยละ 80, 60 และ 40 ตามลำดับ

รัฐบาลได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2508 แต่ชิ้นส่วนในประเทศยังมีคุณภาพและมาตรฐานที่ต่ำกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้า ชิ้นส่วนที่ได้รับการยอมรับ และมีปริมาณการผลิตมากพอที่จะสนองความต้องการของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ ได้แก่ ยางรถยนต์, แบตเตอรี่ เพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ และสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ให้มีการผลิตอย่างครบวงจร คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จึงกำหนดมาตรการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) สำหรับรถยนต์นั่งในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าชิ้นส่วนรถยนต์ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2516 ต่อมาก็ได้มีการกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถยนต์ใช้ในการพาณิชย์ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 15 ของรถบรรทุก และรถโดยสารประเภทแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง และร้อยละ 20 สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารประเภทแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง พร้อมกระจกหน้า มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518

หลังจากได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหลักเกณฑ์ ในการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศหลายครั้ง ก็ได้มีการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54 สำหรับรถยนต์นั่ง ส่วนรถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศตามรายการบังคับใช้ในสัดส่วนที่กำหนด ซึ่งเพิ่มขึ้นโดยลำดับตั้งแต่ปี 2529 - 2531 นอกจากนี้สำหรับรถปิคอัพ ที่มีขนาดเครื่องตั้งแต่ 1,000 ซีซี ขึ้นไป ให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532 สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารอื่นๆ กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศตามรายการที่บังคับและรายการที่ให้เลือก เมื่อรวมกันแล้วมีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 สำหรับรถประเภทแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง พร้อมกระจกหน้า และไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 สำหรับรถประเภทแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง พร้อมห้องคนขับ

ขณะที่รัฐบาลกำหนดมาตรการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับการประกอบรถยนต์ เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ รัฐบาลยังคงอนุญาตให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศอยู่แต่ได้ใช้มาตรการด้านภาษีอากรเข้ามาให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนในประเทศ โดยกำหนดอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบรถยนต์หันมาใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศมากขึ้น ซึ่งแม้ว่าจะช่วยให้ปริมาณความต้องการใช้ชิ้นส่วนในประเทศขยายตัวมากขึ้น แต่เนื่องจากตลาดชิ้นส่วนของไทยยังจำกัด จึงทำให้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่เกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) ประสบกับปัญหาต้นทุนการผลิตสูง และมีการแข่งขันจากชิ้นส่วนและรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย สามารถผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานหลายชนิด แต่ราคาค่อนข้างสูง และต้องการพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนที่เป็นบางชนิดจากต่างประเทศ รัฐบาลได้ปรับภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112 ในปี 2530 ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น และมีการปรับราคาจำหน่ายสูงขึ้น จากความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2531 – 2532 ส่งผลให้โรงงานประกอบรถยนต์ไม่สามารถผลิตได้ทันกับความต้องการ ทำให้มีการจองรถยนต์ล่วงหน้าเป็นเวลาหลายเดือน ดังนั้นในปี 2534 กระทรวงพาณิชย์ได้ยกเลิกคำสั่งห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนรถยนต์ และเป็นไปตามแนวนโยบายของรัฐบาลที่จะเปิดให้มีการค้าเสรี เป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศเร่งปรับปรุงคุณภาพ และประสิทธิภาพการผลิต อันจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตลดลง และเกิดการแข่งขันในด้านราคามากขึ้น ทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์ โดยสามารถซื้อรถยนต์ในราคายุติธรรม และมีคุณภาพดีขึ้น

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย (2541) พบว่านโยบายของรัฐบาล โดยเฉพาะซึ่งมีช่วยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา คือ การตั้งภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนในระดับสูง และการออกข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ซึ่งนโยบายทั้งสองมีวัตถุประสงค์ที่คล้ายกัน คือ เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศจากการแข่งขันจากภายนอก ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า นโยบายการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของไทยที่มีความยืดหยุ่น กล่าวคือ ชิ้นส่วนที่ถูกกำหนดให้เป็นชิ้นส่วนบังคับนั้นได้เปลี่ยนจากวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนที่ใช้แรงงานเข้มข้นในช่วงต้น มาสู่ชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เช่น จานเบรก ตามระดับพัฒนาของอุตสาหกรรมไทย

นอกจากนี้นโยบายดังกล่าวยังมุ่งให้เกิดการผลิตชิ้นส่วนที่มีการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economy of Scale) มาก เช่น เครื่องยนต์ดีเซล และนโยบายดังกล่าวจึงมีผลทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศมีหลักประกันในด้านการตลาด ในแง่หนึ่งนโยบายดังกล่าวได้ก่อให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้นต่อบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ เนื่องจากชิ้นส่วนภายในประเทศมีราคาสูงกว่า

ชิ้นส่วนนำเข้า อย่างไรก็ตาม บริษัทเหล่านี้ก็สามารถโอนถ่ายต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นนี้ไปให้แก่ผู้บริโภคได้ เนื่องจากไม่ต้องแข่งขันกับรถยนต์ประกอบสำเร็จ (CBU) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งต้องเสียภาษีในอัตราสูง นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้เก็บภาษีนำเข้าส่วนประกอบรถยนต์ถอดแบบครบชุด (CKD) ในอัตราที่ต่ำกว่าภาษีนำเข้าของรถยนต์ที่ประกอบสำเร็จอีกด้วย ทำให้สามารถให้เห็นถึงความยืดหยุ่นของนโยบายดังกล่าวได้จากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ภายในปี 2541 ก่อนกำหนดการเดิมในปี 2543 ที่ไทยได้ตกลงกับองค์การการค้าโลกเพื่อดึงดูดการลงทุนจากบริษัท GM

บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ลำดับแรก ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในกรุงเทพ รองลงมาได้แก่สมุทรปราการ ชลบุรี และระยอง เช่นเดียวกับบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ลำดับสอง และลำดับต่ำกว่า (Second Tier and Lower Tier Suppliers) อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนของไทยซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก จึงไม่ค่อยประสบปัญหากับผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติทั้ง ญี่ปุ่น ยุโรป และ สหรัฐ

สำหรับการให้บริการซัพพลายเออร์ (Supplier) และ ซัพคอนแทรกเตอร์ (Subcontractor) ของบริษัทใหญ่และบริษัทเล็กพบว่า บริษัทขนาดที่มีขนาดการผลิต (Scale of Production) ขนาดใหญ่จะมีความได้เปรียบในการติดต่อกับซัพพลายเออร์ และ ซัพคอนแทรกเตอร์ ขณะที่บริษัทรถยนต์ที่มีสัญชาติเดียวกันไม่มีอิทธิพลต่อการบริการเหล่านี้ (Nopprach, 2006)

สำหรับปัญหาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ สถาบันยานยนต์ (2553b) กล่าวว่า กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน REM ของไทย มีอุปสรรคในการพัฒนาจากเหตุปัจจัยที่มาจากต้นทุน หรือมาจากตัวรถยนต์ อาทิ ข้อจำกัดทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งถือเป็นความลับของผลิตภัณฑ์ (รถยนต์) ข้อจำกัดด้วยเหตุผลเพื่อความปลอดภัยอย่างสูงสุด หรือเรียกว่ากลุ่ม Safety Part และกลุ่มชิ้นส่วนที่มีสิทธิบัตร (Patent) ของ Know-how หรือมีลิขสิทธิ์ (Copyright) ของตราสินค้า (Logo) และ ยี่ห้อ (Brand) ดังนั้น ชิ้นส่วน REM ที่ผู้ผลิตจะสามารถผลิตได้โดยอิสระ จึงอยู่ในกลุ่มชิ้นส่วน REM ประเภทที่ไม่ติดปัญหา 3 ประการข้างต้นและสามารถสร้างแบรนด์ของตนเองได้ สำหรับโอกาสและอุปสรรคของการพัฒนาของกลุ่ม REM นี้คือการขาดแรงสนับสนุนจากภาครัฐ ที่ผ่านมาก็ได้รับแรงสนับสนุนที่ชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม คือ การจัด Road Show แสดงสินค้าในต่างประเทศของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกรมจะออกค่าใช้จ่ายให้เป็นบางส่วน และเป็นผู้ประสานงานดำเนินการให้ในการออกร้านแสดงสินค้าในต่างประเทศ หากแต่ผู้ผลิตต้องการให้รัฐช่วย ในเรื่องต่างๆ อาทิ นโยบายการพัฒนาของกลุ่มชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ โดยเฉพาะคนไทย การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

ในอนาคตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ควรจะมีการปรับตัวดังนี้

(1) อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ควรมุ่งส่งออกมากขึ้น สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2545) กล่าวว่า การปรับตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ควรมุ่งส่งออกมากขึ้น จากเดิมผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทที่ใช้ประกอบยานยนต์ ซึ่งมีความสามารถในการบริหารจัดการการผลิตที่ได้รับการถ่ายทอดจากผู้ประกอบการยานยนต์เป็นอย่างดีควรหันมาผลิตยานยนต์ประเภทอะไหล่ (REM) โดยเฉพาะชิ้นส่วนรถบรรทุกขนาด 1 ตัน และผลิตภัณฑ์ในตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market) ให้มากขึ้น เนื่องจากเป็นตลาดที่มีโอกาสทำกำไรสูงและมีศักยภาพ สำหรับผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทที่ใช้ประกอบยานยนต์ของคนไทยเอง มีโอกาสลดลงจากระดับเดิมในระดับผู้ผลิตลำดับสอง เป็นผู้ผลิตลำดับสามได้ เนื่องจากผู้ประกอบการของไทยมีความสามารถในการออกแบบรถยนต์ต่ำ ผู้ประกอบการจากต่างประเทศที่มีขีดความสามารถและความใกล้ชิดกับผู้ประกอบการระดับที่สูงกว่าสามารถเข้ามาทดแทนได้ง่าย ส่วนผู้แข่งขันที่สำคัญในขณะนี้ ได้แก่ จีน⁴ อินเดีย ไต้หวัน และอินโดนีเซีย

(2) อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ควรพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐาน สถาบันยานยนต์ (2554) กล่าวว่า ในอนาคตผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แบบ OEM จะต้องมีการพัฒนาเพิ่มเติม คือ เป็นผู้ออกแบบทดสอบและผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของตนเองแบบครบวงจร เพื่อให้มีคุณลักษณะ ต้นทุนและคุณภาพ ตามที่ผู้ผลิตรถยนต์ต้องการ หากไม่มีการเตรียมความพร้อมและศักยภาพที่มีอยู่ในปัจจุบันจะทำให้ไม่รักษาสถานะการเป็นผู้ผลิตให้กับผู้ผลิตรถยนต์ได้ ดังนั้นจึงมีผู้ผลิตบางส่วนเริ่มจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาขึ้น ในด้านของผู้ผลิตชิ้นส่วนแบบ REM โดยทั่วไปแล้วจะมีศักยภาพ และทักษะเฉพาะสำหรับผลิตภัณฑ์ของตนเองในระดับที่สามารถแข่งขันได้ เนื่องจากผู้ประกอบการในกลุ่มนี้มักจะต้องรับผิดชอบในการออกแบบ และผลิตสินค้าของตนเองทั้งหมด จึงมีความรู้และประสบการณ์ในการแก้ไขปัญหาได้ แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีอุปสรรค และปัญหาที่เกิดขึ้นจากตลาดการค้าเสรีโดยเฉพาะการรับรองคุณภาพและมาตรฐานของผลิตภัณฑ์ของตนเองให้กับลูกค้า และผ่านมาตรฐานการควบคุมของแต่ละประเทศเพื่อการส่งออก ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท REM จำนวนมากที่ต้องการสนับสนุนการวิจัย ได้แก่ เครื่องมือทดสอบ และการสนับสนุนองค์ความรู้เฉพาะทาง

⁴ สถาบันยานยนต์ (2553c) รายงานว่าถึงแม้ว่าประเทศจีนจะเป็นประเทศที่ผลิตรถยนต์เป็นอันดับเจ็ดของโลก แต่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ เป็นอันดับที่ 20 ของโลกเท่านั้น และมีรายได้เป็นสองในสามของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในขณะที่ประเทศสหรัฐ ญี่ปุ่น และกลุ่มประชาคมยุโรปมีรายได้จากกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้ เป็น 2 เท่าของรถยนต์ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมชิ้นส่วนในจีนยังมีความมีโอกาสพัฒนาอีกมาก โดย KPMG (2009) คาดว่าในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า การผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่จะย้ายมาจีนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ในปี 2559 มีการประมาณการว่า จะมีมูลค่าการผลิตกว่า 350 พันล้านเหรียญ หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 25

4.5 การส่งออก

กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศ “นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก” เมื่อเดือนธันวาคม 2522 มีสาระสำคัญให้โรงงานประกอบยานยนต์เพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ได้รับการยกเว้นไม่ต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม แต่ให้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ตามความคิดเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ต่อมาได้มีข้อตกลงให้มีการแลกเปลี่ยนส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนด้วยกัน (Brand-to-Brand Complementary Project: BBC)⁵ โดยได้รับสิทธิพิเศษเรื่อง การลดอัตราอากรขาเข้าเป็นกรณีพิเศษในลักษณะเท่ากันทุกประเทศคือ ร้อยละ 50 ในกรณีนำเข้ามาเพื่อจำหน่ายเป็นอะไหล่ โดยรัฐให้การสนับสนุนส่งออกรถยนต์ในด้านต่างๆ ดังนี้

-ด้านกฎระเบียบเกี่ยวกับการประกอบ กระทรวงอุตสาหกรรมลดขั้นตอนและระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก และเปิดโอกาสให้เลือกใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์ส่งออกได้ตามความเหมาะสมทั้งในด้านปริมาณคุณภาพและราคา โดยไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์บังคับตามประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

รัฐบาลได้เปลี่ยนยุทธศาสตร์การพัฒนาจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้ามาเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออก (Export-Oriented Industrialization) แผนการพัฒนานี้เริ่มเกิดขึ้นในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 แต่ก็ยังไม่เป็นจริงเป็นจังเท่าใดนักเนื่องจากหลายปัจจัย เช่น ไม่มีการแข่งขันเนื่องจากนโยบายการปกป้องของรัฐบาล ดังนั้นอุตสาหกรรมไทยจึงอ่อนแอเพราะดำเนินอยู่โดยไม่มีการแข่งขัน สินค้าที่ผลิตขึ้นจึงมีราคาสูงแต่คุณภาพต่ำไม่สามารถผลิตขายตลาดนอกประเทศได้

นับตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมาบริษัทเอ็มเอ็มซี ลิททิล (มิตซูบิชิ) ได้บุกเบิกการประกอบรถเพื่อการส่งออกเป็นรายแรกของประเทศโดยได้เริ่มส่งออกรถไปยังประเทศแคนาดา จำนวน 100,000 คัน ในปี 2538 รัฐบาลโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมได้รณรงค์โครงการส่งเสริมการส่งออกรถยนต์ระหว่างปี 2539 – 2543 ด้วยการเสนอกลยุทธ์และ

⁵โครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนในกลุ่มอาเซียน (Brand-to-Brand Complementary Project: BBC) คือโครงการแบ่งการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ยี่ห้อและรุ่นเดียวกัน แล้วนำมาแลกเปลี่ยนกันเฉพาะยี่ห้อนั้น โดยประเทศผู้เข้าร่วมโครงการจะมีสิทธิประโยชน์ในด้านภาษีอากร โดยลดอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ และถือว่าชิ้นส่วนดังกล่าวเสมือนเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ตามข้อบังคับเรื่องสัดส่วนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ (ราชัน วีระพัฒน์ยิ่งยง, 2539)

มาตรการส่งเสริมการส่งออก อาทิ การจัดตั้งเขตการอุตสาหกรรมส่งออก (Free Trade Zone) การปรับปรุงขั้นตอนพิธีการปฏิบัติในการนำเข้าและส่งออก กำหนดใช้มาตรฐานเพื่อยกระดับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ เปิดเสรีให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี 2537 มีนโยบายส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ การยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบเพื่อการส่งออก ตลอดจนการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอื่นๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุน⁶ เช่น การยกเว้นเสียภาษีธุรกิจที่ทำการส่งออกเป็นระยะเวลา 8 ปี เป็นต้น เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างประเทศถือหุ้นในโรงงานประกอบรถยนต์ได้ทั้งหมด ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์เพื่อลดการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ เป็นต้น

ในวันที่ 28 สิงหาคม 2537 รัฐบาลได้ประกาศลดอัตราอากรการนำเข้าเพื่อตอบสนองโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนในกลุ่มอาเซียน (BBC) โดยลดอัตราอากรนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากร้อยละ 20 คงเหลือร้อยละ 10 รวมถึงการส่งเสริมให้มีการผลิตเพื่อการส่งออก ด้วยการลดอัตราอากรนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่ส่งเข้ามาเพื่อใช้ในการประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปลงเหลือร้อยละ 0 โดยจะต้องมีจำนวน 1,000 คันขึ้นไป และยกเว้นภาษีธุรกิจเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 8 ปี ตลอดจนการลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์ลงเหลือร้อยละ 20 เช่น พลาสติก และเหล็ก เป็นต้น ผลของนโยบายทำให้มีผู้ประกอบการให้ความสนใจลงทุนเปิดในบริษัทประกอบรถยนต์เพิ่มอีก 4 บริษัท คือ บริษัทฮอนด้า แมนูแฟคเจอร์ส จำกัด (2538) บริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (2539) บริษัทอโต อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (2539) และบริษัทบีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (2542) ทำให้อัตราส่วนรถยนต์ที่ประกอบในประเทศต่อปริมาณความต้องการปรับตัวเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามโครงสร้างและพฤติกรรมการแข่งขันของผู้ประกอบการเป็นไปในลักษณะตลาดผู้ขายน้อยราย ที่เป็นเช่นนี้เพราะส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 76.7 จะกระจุกตัวอยู่เพียง 4 บริษัทคือ โตโยต้า ฮีซุซุ นิสสัน และมิตซูบิชิ⁷

⁶ Warusiri (2003) กล่าวว่า ก่อนหน้านี้ อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยได้รับประโยชน์จากการลงทุนจากต่างประเทศ มิเพียงแต่ประเทศไทยมีค่าจ้างแรงงานที่ถูกหรือมีโครงสร้างพื้นที่ดีเท่านั้น แต่รัฐบาลไทยได้ทำการยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบ (Raw Material) และ และเครื่องจักร (Machinery) ให้แก่บริษัทต่างประเทศตั้งแต่ปี 2530 ซึ่งมีผลทำให้มีการเคลื่อนย้ายฐานการผลิตรถยนต์มาประเทศไทย อาทิ Toyota, Isuzu, Nissan, Mitsubishi, Honda และ Mazda นอกจากนี้ ผลจากการที่ภาวะเศรษฐกิจในประเทศขยายตัวสูงมากในช่วงปี 2530-2538 ทำให้ความต้องการใช้รถยนต์เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ภูมิภาคได้มีถนนลาดยาง (Paved Road) เพิ่มขึ้นขณะในกรุงเทพก็ยังมีปัญหาเรื่องระบบขนส่งมวลชน

⁷ บุญรอด ปรินาสนทรวินน์ (2539) พบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยได้รับการคุ้มครองเป็นระยะเวลากว่า 30 ปี ทำให้เกิดการผูกขาดโดยผู้ประกอบการการรถยนต์น้อยรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย โดยเฉพาะจาก บริษัทโตโยต้าและนิสสัน ในปี 2534 มีการปรับลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และรถยนต์นั่งสำเร็จรูปตามนโยบายของรัฐที่เปลี่ยนแปลง ทำให้อัตราการกระจุกตัวลดลงจากร้อยละ 80.75 ในปี 80.75 เหลือร้อยละ 65.76 ในปี 2537 แสดงว่ามีการแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น ราคาจำหน่ายรถยนต์นั้น

-ด้านภาษีอากร ในการประกอบรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออก ซึ่งมีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ กระทรวงการคลังชดเชยค่าภาษีอากรให้ตามประเภทของชิ้นส่วนที่ใช้ตามสภาพที่เป็นจริง และกรมศุลกากรลดอัตราเงินค้ำประกันค่าภาษีอากร สำหรับสินค้าที่ขึ้นทะเบียนประเภทโรงผลิตสินค้าจากอัตราปกติร้อยละ 50 ของค่าภาษีอากรของของที่นำเข้าลงเหลืออัตราร้อยละ 25 หรือไม่เกิน 10 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนให้จัดตั้งคลังสินค้าที่ขึ้นทะเบียน ประเภทสินค้าสำหรับประกอบรถยนต์เพื่อส่งออก

-ด้านพิธีปฏิบัติทางศุลกากร กรมศุลกากรอำนวยความสะดวกในด้านการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในการส่งออกสำหรับสินค้าที่ขึ้นทะเบียนประเภทโรงผลิตสินค้าและจัดให้ผู้ส่งออกรถยนต์เป็นผู้ส่งออกกระดุมพิเศษ โดยให้ได้รับสิทธิพิเศษเกี่ยวกับการลดขั้นตอนปฏิบัติต่างๆ ซึ่งทำให้ได้รับความสะดวกและรวดเร็วขึ้น

-ด้านการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทยให้บริการทางด้านสินเชื่อเพื่อการส่งออก (Packing Credit) และกระทรวงการคลังมีนโยบายที่จะให้มีกองทุนประกันสินเชื่อเพื่อการส่งออก เพื่อสร้างหลักประกันแก่ผู้ส่งออก

ในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 การส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยไม่ประสบปัญหามากนัก (ตารางที่ 4.3) ซึ่งในกรณีนี้ จิรายุ บงกชมาศ (2543) กล่าวว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยใช้กำลังการผลิตเพียงร้อยละ 20 ของกำลังการผลิตที่เหลืออยู่ จึงต้องเร่งรัดในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์เพื่อที่จะทำการส่งออก ทั้งนี้การส่งออกรถยนต์ของไทยจะเป็นไปใน 2 ลักษณะ คือ

(1) การได้รับความช่วยเหลือจากบริษัทแม่ ในอดีตผู้ประกอบการในไทยไม่ได้ให้ความสำคัญกับตลาดส่งออกเท่าที่ควร เนื่องจากตลาดในประเทศมีขนาดใหญ่และมีอัตราการเติบโตที่สูงทุกปี นอกจากนี้การจำหน่ายรถในประเทศสามารถทำกำไรให้มากกว่าการส่งออก ดังนั้นเมื่อเกิดความจำเป็นที่จะต้องทำการส่งออกเพื่อลดภาระสต็อกในประเทศจึงไม่สามารถทำได้ทันทีเพราะขาดความรู้ ความชำนาญในด้านการตลาดโดยได้รับความช่วยเหลือจากบริษัทแม่ โดยการให้โควตาการส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดที่บริษัทแม่เคยส่งออก

ลดลงหลังจากการลดลงของภาษีนำเข้า อย่างไรก็ตามร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของราคาโดยเฉลี่ยต่ำกว่าร้อยละของการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีโดยเฉลี่ย แสดงว่านโยบายด้านราคาไม่ใช่กลยุทธ์สำคัญในการแข่งขัน แต่เน้นนโยบายที่ไม่เกี่ยวกับราคา อาทิเช่น การปรับปรุงคุณภาพของรถยนต์นั่งและบริการ เป็นกลยุทธ์ที่ใช้ในการแข่งขัน

(2) การย้ายฐานผลิตมายังประเทศไทย ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพสูงในการประกอบรถยนต์ ดังนั้นผู้ผลิตรถยนต์จากค่ายต่างๆจึงได้ย้ายฐานการประกอบรถยนต์มายังไทยโดยปิดโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้ เนื่องจากหากผลิตในปริมาณมากจะทำให้เกิดการประหยัดจากขนาด ต้นทุนการผลิตจึงต่ำลง เช่น มิตรชัย ฟอर्डและมาสด้านิสสัน เป็นต้น บริษัทมิตรชัยเป็นเพียงรายเดียวในประเทศที่มีการส่งออกรถยนต์มาเป็นเวลานาน โดยส่วนใหญ่จะทำการส่งออกรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก 1 ตัน เนื่องจากมองเห็นความสำคัญของการส่งออกแม้ว่ากำไรต่อหน่วยจะน้อยกว่าการจำหน่ายในประเทศ แต่การส่งออกช่วยให้สามารถผลิตรถได้ในปริมาณมากขึ้นซึ่งทำให้การผลิตเกิดการประหยัดจากขนาด เมื่อต้นทุนการผลิตต่ำลงจึงเป็นผลดีต่อทั้งตลาดในและนอกประเทศ ด้วยเหตุนี้เองมิตรชัยจึงมีส่วนแบ่งตลาดการส่งออกรถยนต์ถึงร้อยละ 90 ของรถยนต์ในประเทศที่มีการส่งออกสำหรับฟอर्डและมาสด้าแม้ว่าจะเพิ่งเข้ามาผลิตรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในไทยแต่มีนโยบายเพื่อการส่งออกอย่างชัดเจน โดยตลาดส่งออกส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่กลุ่มประเทศ โอเชียเนีย (ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเอเชียน) เช่นเดียวกับมิตรชัย โดยเฉพาะประเทศออสเตรเลียซึ่งเป็นประเทศที่ไทยมีการส่งออกไปมากเป็นอันดับหนึ่ง

สำหรับมูลค่าการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย พิจารณาจากตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 มูลค่าการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย ปี 2539 – 2553

ปี	จำนวนรถยนต์ ส่งออก (คัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ชิ้นส่วน รถยนต์ (ล้านบาท)	รวมทั้งหมด (ล้านบาท)
2539	14,020	4,253	2,042	6,295
2540	42,218	16,227	4,545	20,772
2541	67,857	28,126	5,984	34,110
2542	125,702	50,187	9,918	60,105
2543	152,835	63,349	19,896	83,245
2544	175,299	83,895	23,215	107,110
2545	181,471	82,475	24,654	107,129
2546	235,122	102,208	35,953	138,161
2547	332,053	149,233	52,846	202,079
2548	440,705	203,025	91,218	294,243
2549	538,966	240,714	137,941	342,655
2550	690,100	325,079	144,224	469,303
2551	775,625	351,383	164,860	516,243
2552	535,596	251,343	128,143	379,486
2553	896,065	404,659	179,350	584,009

ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (<http://www.fti.or.th>)

ตารางที่ 4.3 พบว่าการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยเพิ่มขึ้นตามลำดับ แม้ว่าจะเกิดวิกฤติเศรษฐกิจในประเทศ เมื่อปี 2540 ก็ตาม แต่วิกฤติเศรษฐกิจครั้งนี้ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยใหญ่ๆ ที่เป็นตลาดรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย แต่ในปี 2552 มูลค่าการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์มียอดการส่งออกลดลง เป็นไปตามภาวะเศรษฐกิจโลก: ดู ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2551) ขณะที่การส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ในปี 2553 สามารถทำรายได้ถึง 896,065 ล้านบาท และมีมูลค่ามากที่สุดเป็นประวัติการณ์ ส่วนในปี 2554 คาดว่า การส่งออกรถยนต์อย่างเดียว จะเพิ่มขึ้นถึงระดับ 1 ล้านคัน เพราะจะมีการลงทุนผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกเพิ่มขึ้นซึ่งเป็นผลจากนโยบายเปิดเสรีทางการค้าของไทย ประกอบกับประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากข้อตกลงทางการค้าของประเทศในกลุ่มอาเซียนบางประเทศ นอกจากนี้ประเทศไทยสามารถขยายตลาดส่งออกไปสู่ตลาดใหม่ เช่น ตะวันออกกลาง แอฟริกา และอเมริกาใต้ เป็นต้น (Positioning Magazine, 2554)

Kohpaiboon (2008) กล่าวว่า รถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ได้เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญที่สุดของรถยนต์ การส่งออกรถยนต์นั้นไม่ได้มีเป้าหมายที่กลุ่มประเทศ ASEAN เพราะประเทศดังกล่าวได้แก่ อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ได้เกิดวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจเช่นเดียวกับไทย ขณะที่การส่งออกรถยนต์เชิงพาณิชย์ได้เปลี่ยนทิศทางไปสู่กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยในช่วงปี 2545-2548 ได้เพิ่มขึ้นกว่า ร้อยละ 50 และเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 12 ในช่วงปี 2542 ถึง 2544 เป้าหมายการส่งออกของรถยนต์เชิงพาณิชย์ไทย คือประเทศออสเตรเลียและญี่ปุ่น

จิรายุ บงกขมาศ (2543) พบว่าไทยมีขีดการพัฒนาในการส่งออกเป็นลำดับ โดยดูได้จากการที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกมากขึ้น คู่แข่งที่สำคัญในการส่งออกรถปิกอัพคือสหรัฐ เนื่องจากการส่งออกไปตลาดเดียวกับไทยคือออสเตรเลีย นอกจากนี้ในระยะยาวประเทศที่คาดว่าจะเป็คู่แข่งที่สำคัญของประเทศไทยคงเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียด้วยกัน เนื่องจากค่าขนส่งไม่แตกต่างกันมากนัก ประเทศเหล่านี้ได้แก่จีนและเกาหลีใต้เป็นประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตรถยนต์ โดยเกาหลีใต้มีความได้เปรียบทางด้านเทคโนโลยีที่ก้าวหน้ากว่าไทย ในขณะที่จีนเป็นตลาดใหญ่ยังมีโอกาสในการพัฒนาเทคโนโลยีอีกมาก อีกทั้งการผลิตยังเกิดการประหยัดจากขนาดรวมทั้งค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าไทย

ตารางที่ 4.4 แสดงมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของประเทศไทย พบว่าชิ้นส่วนประกอบสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ (O.E.M.) มีอัตราการขยายตัวสูงมาก โดยเฉพาะมูลค่าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์

ตารางที่ 4.4 มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของประเทศไทย ปี 2539 – 2553

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่า เครื่องยนต์	มูลค่า ชิ้นส่วนและ อะไหล่	อุปกรณ์ยึด จับและ แม่พิมพ์	ชิ้นส่วนประกอบสำหรับ โรงงานประกอบรถยนต์ (O.E.M.)	
				มูลค่าชิ้น ส่วนตัวถัง	มูลค่า ชิ้นส่วน ประกอบ
2539	802	215	44	374	602
2540	2,024	505	56	1,038	845
2541	1,537	723	64	1,347	2,288
2542	3,732	883	141	1,424	3,679
2543	7,106	1,246	120	1,556	9,531
2544	7,481	1,759	141	1,989	11,749
2545	6,087	1,796	145	2,880	14,196
2546	5,291	2,182	171	4,220	23,500
2547	4,316	2,909	797	5,385	36,489
2548	7,901	4,101	683	6,462	70,329
2549	8,448	5,026	571	6,677	80,489
2550	2,1757	8,115	652	39,910	72,432
2551	18,029	11,008	2,052	71,493	61,320
2552	13,266	12,352	1,064	14,666	86,225
2553	21,610	14,451	498	29,808	111,614

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (<http://www.fti.or.th>)

เมื่อพิจารณาจากศักยภาพการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย พบว่า ไทยสามารถแข่งขันกับกลุ่มประเทศอาเซียนได้ในชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก สำหรับชิ้นส่วนบางประเภทที่มีระดับเทคโนโลยีการผลิตสูง ลักษณะการผลิตจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีสูงและแรงงานน้อย ต้นทุนการผลิตของไทยจะสูงมากซึ่งอาจเป็นปัญหาในการแข่งขันด้านราคาได้ หากแต่เปรียบเทียบศักยภาพการผลิตชิ้นส่วนของไทยกับโลกพบว่า ไทยยังไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ นอกจากนี้หลังจากที่ไทยได้ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศได้อย่างเสรี แม้ว่าการนำเข้าจะ

เสียภาษีค่อนข้างสูง คือ ร้อยละ 33 ก็ตามแต่ชิ้นส่วนนำเข้าก็มีคุณภาพที่สูงกว่าชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยมาก

4.6 บทบาทของบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

บริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ สามารถแบ่งได้ตามพื้นที่ตามภูมิศาสตร์ได้ดังนี้ คือ เอเชีย นำโดยประเทศญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ประเทศในยุโรป และประเทศสหรัฐ ซึ่งในปัจจุบัน บริษัทข้ามชาติเหล่านี้ ได้เคลื่อนย้ายการผลิตสู่ประเทศที่มีค่าจ้างแรงงานต่ำ โดยเฉพาะประเทศในแถบเอเชีย ได้แก่ประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะในประเทศไทย⁸ อินเดีย และ จีน สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของบริษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) การเพิ่มขึ้นของการแข่งขันในระดับโลก (Increased Global Competition)

การเพิ่มขึ้นของการประกอบรถยนต์ การถึงจุดอิ่มตัวของยอดขายรถยนต์ใน 3 ภูมิภาค ได้แก่ อเมริกาเหนือ ยุโรป ตะวันตก (Donor and other, 2004) ซึ่งคำนวณเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 90 ของยอดขายรถยนต์ทั่วโลก ในขณะเดียวกันรัฐบาลของประเทศที่เกิดใหม่ทางเศรษฐกิจ (Emerging Economies) ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ อย่างสูงเป็นนโยบายแบบเสรีมากขึ้น (Takayasu and Mori, 2004) อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงนโยบายให้เป็นแบบเสรีของอุตสาหกรรมรถยนต์ จะเกิดขึ้นระดับภูมิภาคมากกว่าในระดับโลก (Humphrey and Oeter, 2000) เช่น ประชาคมยุโรป (EU) เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area) เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA)

(2) สต็อกของรถยนต์ในตลาดโลกสูงขึ้น Dargay and other (2007) พยากรณ์ว่า

สต็อกของยานยนต์จะเพิ่มขึ้น จาก 800 ล้านคัน ในปี 2545 เป็น 2 พันล้านคัน ในปี 2573 และในจำนวนยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น ประมาณ ร้อยละ 56 อยู่นอกเหนือจากกลุ่มประเทศ OCED เปรียบเทียบกับ ร้อยละ 24 ในปี 2545 ในขณะเดียวกันประเทศจีน จะมีสต็อกของรถยนต์ เพิ่มขึ้น เกือบ 24 เท่าในปี 2573 หรือเป็นจำนวน 390 ล้านคันในปี 2543 โดยการเพิ่มขึ้นของ

⁸ Ernest & Young (2009) พบว่า ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตอันดับ 5 ในกลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิก รองจาก ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ และอินเดีย ประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์มากที่สุดคือประเทศในกลุ่ม ASEAN ได้แก่ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์ และตั้งแต่ปี 2551 ประเทศไทยได้ตลาดรถยนต์แหล่งใหม่ๆ ได้แก่ กลุ่มประเทศละติน อเมริกากลาง และตะวันออกกลาง ประเทศไทยยังเป็นตลาดของรถยนต์ราคาแพง (Luxury Brand) บางชนิด เช่น Mercedes-Benz ซึ่งในปัจจุบันได้จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา ศูนย์การบริการ มูลค่า 600 ล้านบาทในประเทศไทย

อุปสงค์ต่อรถยนต์จะแสดงการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ต่อน้ำมันที่รวดเร็วด้วย นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ต่อรถยนต์ จะมีมากกว่าการเพิ่มขึ้นของรายได้เฉลี่ยต่อหัว ประมาณ 2 เท่า และเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์ต่อรายได้แล้ว จะมีลักษณะสูงในช่วงรายได้ต่ำและจะลดลงเมื่อรายได้ลดลง การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์รถยนต์ย่อมเป็นโอกาสดีของผู้ผลิตรถยนต์ของบริษัทข้ามที่ขยายตลาดรถยนต์โดยย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่า

(3) การเคลื่อนย้ายฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่น Shimokawa (1995) พบว่าหลังจากที่ญี่ปุ่นประสบปัญหาเงินเยนแข็งค่า (Appreciation) อย่างมากตั้งแต่ปี 2536 ทำให้บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นต้องมีการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ (Restructuring) โดยทำการเพิ่มการลงทุนในต่างประเทศ และลดต้นทุนการผลิต โดยในแต่ละบริษัทมีเป้าหมายที่แตกต่างกัน อาทิ โตโยต้ามีเป้าหมายลดต้นทุน 260 พันล้านเยน นิสสัน 200 พันล้านเยน ฮอนด้าและมาสด้า 60 ล้านเยน และมิตซูบิชิ 40 ล้านเยน โดยการลดลงของต้นทุนนี้ จากการปรับโครงสร้างนี้จะเน้นไปที่การลดจำนวนของส่วนประกอบรถยนต์ และจะพัฒนาในด้านอื่นๆ และลดจำนวนชั่วโมงการทำงานของพนักงาน มากกว่าการลดเงินเดือนหรือให้พนักงานออก (Layoff) การเพิ่มการลงทุนในกลุ่มประเทศ ASEAN แต่ยั้่น้อยกว่าการลงทุนในสหรัฐ ซึ่งเป็นตลาดรถยนต์อันดับหนึ่งของโลก

(4) การลงทุนผลิตรถยนต์ในกลุ่มประเทศ ASEAN มีความเสี่ยงน้อย การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของบริษัทข้ามชาติในกลุ่มประเทศอาเซียนก็มีความเสี่ยงน้อยเพราะสามารถจำหน่ายในประเทศเหล่านั้นได้ เพราะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจในอัตราสูง บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นมีการส่งออกรถยนต์กลับไปประเทศญี่ปุ่นน้อย ยกตัวอย่างเช่น การผลิตรถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทยร้อยละ 70 จำหน่ายในประเทศไทย และเหลืออีกร้อยละ 30 ส่งออกกลับไปญี่ปุ่น ขณะที่ร้อยละ 98 ของการผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์จำหน่ายในประเทศไทย การลงทุนผลิตรถยนต์ของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยมีจำนวนมากขึ้น สาเหตุหนึ่งคือประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industry) เช่นอุตสาหกรรมชิ้นส่วน ได้ค่อนข้างดี การเพิ่มค่าของเงินเยนไม่มีส่วนทำให้การผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในประเทศไทย ASEAN มีความได้เปรียบอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากวัตถุดิบมีการนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นค่อนข้างสูง ในกรณีของบริษัทโตโยต้า แม้ว่าค่าจ้างแรงงานในกลุ่มประเทศอาเซียนจะต่ำ แต่เมื่อเปรียบต้นทุนการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในประเทศอาเซียนจะต่ำกว่าการผลิตรถยนต์ในประเทศเพียง ร้อยละ 10 เท่านั้น (Guiheux, www.univ-evry.fr/labours/gerpisa/actes/25/25-7.pdf)

สำหรับความน่าสนใจในการลงทุนของบริษัทต่างชาติในประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2552) ตั้งข้อสังเกตว่า เพราะประเทศไทยมีนโยบายเปิดเสรีมากกว่าประเทศอื่นๆ และประเทศไทยไม่มีนโยบายรถยนต์แห่งชาติ⁹ นอกจากนี้ประเทศไทยยังเป็นประเทศที่มีความต้องการรถยนต์สูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน นอกจากนี้การที่ตลาดยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีอัตราการขยายตัวอยู่ในระดับสูง ทำให้มีผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและต่างชาติก้าวเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเป็นจำนวนมาก จนถือได้ว่าประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญ และเป็นที่ยอมรับจากหลายประเทศทั่วโลก ทั้งนี้อาจเกิดจากข้อได้เปรียบหรือความพร้อมในด้านต่างๆ ที่เอื้อต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ดังต่อไปนี้

-ความได้เปรียบของที่ตั้ง ประเทศไทยถือเป็นประเทศได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน กล่าวคือมีทำเลที่ตั้งในจุดศูนย์กลางของภูมิภาค ทำให้มีระยะทางเฉลี่ยไปยังตลาดหลักนอกภูมิภาคอย่างสหรัฐอเมริกา ยุโรป และออสเตรเลีย เป็นต้น และตลาดในภูมิภาคทั้งญี่ปุ่นประเทศในเอเชียกลาง และประเทศเพื่อนบ้านที่สั้นกว่าประเทศอื่นๆ รวมถึงช่องทางการขนส่งทั้งทางบกและทางเรือในการขนส่งระหว่างประเทศด้วย

-ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ลักษณะการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย จะอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ทำให้การขนส่งชิ้นส่วนเข้าสู่สายการประกอบได้รวดเร็ว นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งของไทยยังมีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ กล่าวคือ ประเทศไทยถือได้ว่ามีถนนที่มีคุณภาพเมื่อเทียบกับหลายประเทศในภูมิภาค โดยถนนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นถนนลาดยางหรือเทคอนกรีตแล้ว และมีถนนเชื่อมต่อประเทศอื่นในภูมิภาคอย่างพม่า ลาว กัมพูชา และจีน ซึ่งคาดว่าจะมีอุปสงค์ต่อยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มมากขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ไทยยังมีท่าเรือ

⁹ Nag and other (2007) เปรียบเทียบการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในสี่ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย ไทย อินเดีย และจีน พบว่า ในประเทศมาเลเซีย อุตสาหกรรมรถยนต์ยังมีความคุ้มครองจากรัฐบาลสูง อาทิ รัฐบาลใช้อัตราภาษีนำเข้าสูง ตลอดจนห้ามนำเข้าต่อรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) การกำหนดเงื่อนไขสัดส่วนใช้วัตถุดิบในประเทศ (Local Content Use Condition) การเข้มงวดเรื่องกฎระเบียบของการเข้าสู่ตลาดของภาคเอกชน การที่มาเลเซียใช้เข้มงวดกับส่วนประกอบรถยนต์ (Component) ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเหล่านี้ไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์พื้นฐาน (Basic Component) ของประเทศอาจมีการเติบโตในอัตราสูง แต่ส่วนประกอบที่สำคัญ (Critical Components) ยังมีการนำเข้าอยู่มาก ประเทศไทยใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมส่วนประกอบรถยนต์ อินเดียใช้นโยบายวิจัยและพัฒนา (R&D) โดยบริษัทขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในประเทศพัฒนาส่วนประกอบรถยนต์พื้นฐาน โดยบริษัทขนาดใหญ่พัฒนาส่วนประกอบที่จำเป็น ขณะที่ประเทศจีนมุ่งพัฒนาในการลดต้นทุนในชิ้นส่วนประกอบเพื่อเพิ่มความสามารถได้เปรียบ ในส่วนของยานยนต์ได้ส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนตลอดจนมุ่งสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี

น้ำลึกที่มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก รองรับการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังประเทศในภูมิภาค ยุโรป อเมริกา เอเชียตะวันออก และเอเชียกลาง

-ความได้เปรียบด้านค่าแรง อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังแข่งขันอยู่บนเงื่อนไขของปัจจัยการผลิตราคาถูก (Low Cost Factor Input) โดยเฉพาะค่าแรงงาน และจำนวนแรงงานที่มีมากพอรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับจีนแล้ว ค่าแรงของไทยอาจสูงกว่า แต่ก็มีทักษะและความชำนาญในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์จากการสั่งสมประสบการณ์มามากกว่าเช่นกัน

-การสนับสนุนจากภาครัฐ ภาครัฐได้มีนโยบายผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยซึ่งเป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศให้ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค หรือ ดีทรอยต์ออฟ เอเชีย (Detroit of Asia) โดยทางกระทรวงอุตสาหกรรมมีแผนงานที่จะเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้มีการเติบโต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาศักยภาพ และการเปิดเสรีทางการค้า เพื่อให้มีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งเอเชีย

-จำนวนแรงงานที่มีคุณภาพ แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยมีแรงงานที่ยังขาดในเชิงคุณภาพโดยเฉพาะ ในส่วนของช่างเทคนิค เพราะถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ อย่างไรก็ตามทั้งภาครัฐและเอกชนทราบถึงปัญหาในด้านนี้ ทำให้ปัจจุบันมีการเสนอแผนการยกระดับบุคลากร ผู้ประกอบการ และประสิทธิภาพการผลิตอย่างต่อเนื่องขึ้นในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อปิดจุดอ่อนของอุตสาหกรรม จนนำไปสู่ความแข็งแกร่งในการแข่งขันในตลาดโลกต่อไป

สำหรับบทบาทของบรรษัทข้ามชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย สามารถสรุปได้เป็น 3 ประเด็น

(1) **บรรษัทข้ามชาติของประเทศตะวันตกเริ่มมีบทบาทมากขึ้นในประเทศไทยและภูมิภาค** Crawford and Bizouras (2003) กล่าวว่า ผู้ผลิตรถยนต์จากสหรัฐได้เริ่มเข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมรถยนต์ในกลุ่มประเทศเอเชียหลังจากประเทศญี่ปุ่น ยกเว้นได้หวั่นเนื่องจากได้หวั่นได้ห้าม (Ban) รถยนต์นำเข้าจากญี่ปุ่น และบริษัท Ford ได้มีบทบาทสำคัญ บริษัทรถยนต์จากสหรัฐได้มีการเข้าสู่ตลาดมาเลเซีย และฟิลิปปินส์ เพื่อแข่งขันกับบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ และได้มีการแข่งขันอย่างรุนแรงในเรื่องของการค้าและการผลิตในประเทศไทย จีน และอินโดนีเซีย โดยบริษัทรถยนต์ของสหรัฐได้ใช้เงินลงทุนอย่างหนัก (Deep Pocket) ได้มีการครอบครอง (Acquire) บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น และบริษัทส่วนประกอบรถยนต์

ที่ประเทศไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของผู้ผลิตรถยนต์จากสหรัฐคือการล็อบบี้ (Lobby) กับรัฐบาลสหรัฐเพื่อรักษาความสัมพันธ์ด้านการค้าให้เป็นปกติกับประเทศจีน และให้รัฐบาลสหรัฐเพิ่มการเข้าถึงตลาดของประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้โดยการตกลงทำสัญญาการค้าทวิภาคี (Bilateral Trade) ซึ่งให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีแก่ผู้ผลิตรถยนต์จากสหรัฐ นอกจากนี้ยังมีการใช้องค์การการค้าโลก (WTO) ในการตอบโต้รัฐบาลอินโดนีเซีย ในโครงการรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งปัจจุบันได้ยกเลิกแล้วโดยรัฐบาลของอินโดนีเซียเอง นอกจากนี้จากการที่เป็นสมาชิกของกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ใน APEC ที่กำหนดให้มีการค้าเสรี และการคุ้มครองการผลิต ทำให้บทบาทของบริษัทรถยนต์ของสหรัฐได้เพิ่มสูงขึ้นในภูมิภาคนี้

(2) บริษัทข้ามชาติชาติตะวันตกเริ่มใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก ดังที่กล่าวมาแล้ว บริษัทที่มีบทบาทที่สำคัญที่สุดประเทศไทยและประเทศในกลุ่ม ASEAN คือ บริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่น แต่ในปัจจุบันบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นนอกจากจะแข่งขันกันเองแล้ว ยังมีบริษัทรถยนต์จากประเทศตะวันตก โดยเฉพาะสหรัฐ เข้ามาแข่งขันด้วย ทำให้ตลาดรถยนต์ในประเทศไทยและภูมิภาคแข่งขันกันทวีความรุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้ Kohpaiboon (2008) กล่าวว่า การเข้ามาสู่ บริษัท OEM ระดับโลกของประเทศสหรัฐ อาทิ General Motors และ Ford เพื่อเข้ามาดำเนินการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในประเทศไทย โดยมีเป้าหมายในการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เริ่มเข้ามามากขึ้นตั้งแต่ในช่วงกลางทศวรรษที่ 2533 และการที่ประเทศไทยประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ก็ได้ได้ผ่อนปรนให้นักลงทุนต่างชาติดำเนินธุรกิจบางประเภทได้ นอกจากนี้ บริษัทประกอบรถยนต์รถยนต์ของญี่ปุ่น และบริษัทใหญ่ๆ ของสหรัฐ ได้แก่ Ford และ GM ก็ได้นำบริษัทลูกเข้ามาตั้งโรงงานในประเทศไทยด้วย เนื่องจากมีทรัพยากรบุคคลในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ของไทยเองได้มีการเรียนรู้และสั่งสมทักษะความชำนาญด้านการผลิตมาอย่างยาวนานจากการรับถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ประกอบการต่างชาติโดยเฉพาะผู้ประกอบการญี่ปุ่น

(3) การปรับตัวของบริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่น การเข้ามาแข่งขันของบริษัทรถยนต์จากประเทศตะวันตก ทำให้ให้บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นต้องมีการปรับตัวด้านบริหารจัดการ โดย Kasuga and other (www.jibic.go.jp/english/research/report/review/pdf/report111.pdf) พบว่า บริษัทผลิตรถยนต์ได้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยสูงมากในช่วงกลางทศวรรษที่ 2533 โดยประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่นในเอเชีย หลังจากประเทศไทยประกาศใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนการผลิตตั้งแต่ทศวรรษที่ 2503 ทำให้มีการดึงดูดอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของการจัดการ บริษัทผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของญี่ปุ่นในไทยมักจะมีการรวมตัว (Agglomeration) เพื่อสร้างอำนาจต่อรอง และวิธีบริหารตามแบบของญี่ปุ่น หรือเรียกว่า “keiretsu” ซึ่งเป็นการบริหารแบบแนวดิ่ง (Vertical) แต่ในปัจจุบันบริษัทของญี่ปุ่นเริ่มประสบปัญหา อันเนื่องมาจากการเข้ามาแข่งขัน

จากชาติตะวันตก ที่สำคัญ ได้แก่จากสหรัฐ และยุโรป เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประเทศในกลุ่ม ASEAN และความต้องการทำธุรกิจร่วมกับบริษัทญี่ปุ่นมากขึ้น โดยการเข้ามาของบริษัทชาติตะวันตกในประเทศไทยมีการเข้าหุ้นรายใหญ่ของบริษัทท้องถิ่น และการจัดการที่มีอิสระมากขึ้น ขณะที่บริษัทของญี่ปุ่นก็ได้มีการปรับตัว อาทิ การทำให้องค์กรมีขนาดใหญ่ (Large-Scale Organization) และการบริหารตามมาตรฐานตะวันตก เพื่อการประหยัดขนาดการผลิต เป็นต้น

(4) กลยุทธ์ของบริษัทข้ามชาติ Charoenporn (2001) กล่าวว่ากลยุทธ์สำคัญที่บริษัทข้ามชาตินิยมมากใช้คือ กลยุทธ์การจัดหาวัตถุดิบและชิ้นส่วนจากทั่วโลก (Global Sourcing) การสร้างเครือข่ายการผลิตเฉพาะตนขึ้น ในลักษณะของการสร้างความสัมพันธ์หรือสร้างพันธมิตรกับผู้ผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนเพื่อป้องกันภัยจากการผลิตของตนโดยเฉพาะ ส่วนระบบการจัดซื้อชิ้นส่วนรถยนต์ของบริษัทจากสหรัฐและจากญี่ปุ่นจะแตกต่างกัน กล่าวคือ การจัดซื้อของบริษัทของสหรัฐจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงการทำธุรกรรมด้านราคา แรงจูงใจ และวินัยด้านการตลาด ขณะที่บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นใช้ความสัมพันธ์กับบริษัทผู้ผลิตมากกว่า

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศไทย อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเริ่มขึ้นในปี 2504 หลังจากรัฐบาลใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย เพื่อลดการขาดดุลการค้า และส่งเสริมการจ้างงาน พัทธ์ สิริธอส (2540) พบว่าอุตสาหกรรมมีปัจจัยทางด้านการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยพิจารณาจากนโยบายรัฐบาลในแต่ละช่วงเวลาเป็นสำคัญ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายรัฐบาลสามารถแบ่งแยกเป็น 2 กลุ่มอย่างชัดเจน คือน กลุ่มผู้ประกอบการรถยนต์ และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน ซึ่งในแต่ละยุค จะมีทั้งฝ่ายได้เปรียบและเสียเปรียบจากนโยบายของรัฐบาล ทั้งนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์สามารถแบ่งออกเป็น 3 ช่วงดังนี้

1. ในช่วงทศวรรษที่ 2503 ถึงกลางทศวรรษที่ 2523 สารที่สำคัญ คือนโยบายของรัฐบาลที่สำคัญคือการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ภาคธุรกิจรถยนต์ได้แบ่งออกเป็นสองฝ่ายอย่างชัดเจน ระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์และฝ่ายผู้ผลิตชิ้นส่วน ผู้ประกอบการรถยนต์รวมตัวกันได้ดีและใช้วิธีการลوبي (Lobby) กระทรวงอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมากกว่าที่จะหันมาพัฒนาตนเองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

2. ปลายทศวรรษที่ 2523 ประเด็นหลักในยุคนี้ได้แก่การที่อุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตขึ้นมาจนต้องพยายามผลิตให้ทันกับความต้องการที่มากขึ้น โดยเฉพาะตลาดในประเทศ และเริ่มส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ปัจจัยภายนอกได้แก่การที่ญี่ปุ่นเพิ่มการลงทุนมากขึ้น มี

การสร้างตลาดระดับภูมิภาคของญี่ปุ่น ในด้านการจัดตั้งองค์กรภาคธุรกิจนั้น ในยุคนี้จะเห็นได้ว่าสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนอ่อนแอขึ้น เพราะนโยบายปกป้องภายในประเทศที่รัฐให้กับผู้ประกอบการธุรกิจ ทำให้กลุ่มธุรกิจจำเป็นต้องปรับตัว สร้างประสิทธิภาพเพื่อรับการแข่งขัน บริษัทชิ้นส่วนต้องรับทำงานหนัก และต่างคนต่างเร่งผลิต จนไม่มีเวลาสามารถรวมตัวกันเป็นกลุ่มผลประโยชน์ที่ต่อรองกันกับรัฐบาล หรือกลุ่มผู้ประกอบการยนต์

3. ตั้งแต่ทศวรรษที่ 2533 เป็นยุคที่อุตสาหกรรมรถยนต์เผชิญกับปัญหาการเร่งสร้างประสิทธิภาพเพื่อให้เป็นไปตามกระแสการเปิดตลาดเสรีรถยนต์ ขณะเดียวกันก็ต้องพยายามใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตามนโยบายบังคับการใช้ชิ้นส่วนซึ่งยังไม่ได้ยกเลิก กลุ่มธุรกิจต้องการเห็นรัฐบาลทำการลดอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ สร้างมาตรฐานการผลิตที่สามารถที่เป็นสากล สนับสนุนการสร้างเครื่องมือทดสอบคุณภาพ ลดความล่าช้าของระบบราชการในกระบวนการศุลกากร

แต่หลังจากประเทศไทยมีนโยบายการค้าเสรี และรัฐบาลได้ส่งเสริมการลงทุน อุตสาหกรรมรถยนต์อย่างมากในปัจจุบัน อาจกล่าวได้ว่าฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ล้วนแล้วแต่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการรถยนต์ หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาโดยละเอียดแล้ว ผู้ได้รับประโยชน์มากที่สุดจากการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย ก็คือบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ โดยเฉพาะบริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่นที่ใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตมานาน และได้รับสิทธิประโยชน์ในการลงทุนสูง ขณะที่ประเทศไทยไม่มีนโยบายรถยนต์แห่งชาติ และยังมีสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่ดีจึงเป็นไปได้สูงว่า ในอนาคตจะมีผู้ผลิตรถยนต์ใหญ่ๆ โดยเฉพาะจากชาติตะวันตกย้ายฐานการผลิตมาที่ประเทศไทยมากขึ้น เนื่องจากรัฐบาลได้ให้การส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ส่วนข้อจำกัดของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทยคือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยยังไม่สามารถพัฒนาตัวเองให้เป็นผู้ผลิตที่มีมาตรฐานได้ ทำให้สูญเสียโอกาสพัฒนาตัวเองให้มีความเป็นความสากลและทันสมัย อีกทั้งยังขาดการถ่ายโอนเทคโนโลยีจากบริษัทรถยนต์ชั้นนำอีกด้วย