บทที่ ๖

สรุปและข้อเสนอแนะ

การลงทุนเป็นสิ่งที่สำคัญในเศรษฐกิจทุกแบบ การลงทุนในประเทศนี้จะช่วยทำให้เกิดการผลิตสินค้าและบริการทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ เกิดการว่าจ้างแรงงานและประโยชน์อีกนานับประการซึ่งเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การลงทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยได้รับการจูงใจจากรัฐบาลด้วยมาตรการภาษีคุ้มครอง จากการศึกษาทฤษฎีอัตราการคุ้มครองตามแบบของคอร์เดอนพบว่า อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีอัตราปกป้องค่อนข้างสูงมาก นอกจากนี้ยังห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปซึ่งสามารถประกอบได้มากแล้วภายในประเทศ เพราะรถยนต์ที่ประกอบในประเทศมีต้นทุนสูงกว่าต่างประเทศ ถ้ารัฐบาลปล่อยให้มีการนำเข้าอย่างเสรีเหมือนสินค้าอื่น ซึ่งสามารถผลิตได้เองภายในประเทศด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าหรือเท่ากับต่างประเทศแล้วรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศซึ่งเดิมประชาชนเชื่อว่ามีคุณภาพด้อยกว่าต่างประเทศ ก็จะขายได้น้อยและเมื่อจำนวนที่ขายไม่คุ้มกับต้นทุนการผลิต โรงงานก็จะหยุดทำการประกอบดังเช่น ปรากฏอยู่ ๔ โรงงานในปัจจุบัน จึงสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยไม่สามารถดำรงอยู่ได้ถ้ารัฐบาลไม่ให้การช่วยเหลือหรือสนับสนุน

โครงสร้างการลงทุนส่วนใหญ่เป็นทุนร่วมระหว่างไทยกับต่างประเทศ อุตสาหกรรมนี้ให้มูลค่าเพิ่มต่ำ เทคนิคการผลิตใช้ชิ้นส่วนถอดแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์ (Complete Knocked Down) ต้นทุนการผลิตในประเทศสูงกว่าต่างประเทศ การผลิตส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ที่ใช้เพื่อการค้ามากกว่ารถยนต์นั่ง ตลาดรถยนต์เป็นตลาดของผู้ขาย ไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนในการตั้งราคารถยนต์ เมื่อมีเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงอย่างหนึ่งอย่างใดที่เกี่ยวกับรถยนต์จึงมักจะทำให้มีการขึ้นราคารถยนต์ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมนี้ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ความต้องการวัตถุดิบภายในประเทศเพื่อป้อนโรงงานสูง การจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น เพิ่มรายได้ประชาชาติ จากการคำนวณผลตอบแทนจากการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ตั้งแต่ ปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ ปรากฏว่ามีอัตราผลตอบแทนที่ไม่สูงเท่าใดนักและในบางปีถึงกับขาดทุน

นอกจากนี้ตลาดของรถยนต์ยังมีขอบเขตจำกัด และมีปัญหากำลังผลิตส่วนเกินเหลืออยู่มาก (excess capacity) ด้วยเหตุผลต่าง ๆ นี้ ลู่ทางการลงทุนในสภาวะการณ์ปัจจุบัน จึงไม่เหมาะที่จะมีการลงทุนเพิ่มในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

สำหรับปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ประการแรกก็คือ ตลาดภายในประเทศมีขนาดจำกัด เนื่องจากราคารถยนต์ค่อนข้างสูง อำนาจซื้อรวมภายในประเทศค่อนข้างต่ำ ประการที่สอง การผลิตมีขนาดเล็ก เนื่องจากเหตุผลประการแรก และการที่รัฐบาลอนุมัติให้มีผู้ประกอบรถยนต์จำนวนมาก โรงงานประกอบรถยนต์แต่ละแห่งไม่สามารถผลิตจำนวนมากในขนาดที่ประหยัดทางเศรษฐกิจ (Economy of scale) ได้ นอกจากนี้แต่ละบริษัทยังผลิตรถยนต์หลายแบบหลายขนาด การผลิตของแต่ละบริษัทมีจำนวนน้อยมาก อุตสาหกรรมนี้ใช้เทคโนโลยีสูง การผลิตที่จะคุ้มค่าคือการผลิตแบบ Mass Production ประการที่สาม ปัญหาด้านราคา คุณภาพ และมาตรฐานอะไหล่รถยนต์ ราคาชิ้นส่วนประกอบต่าง ๆ ที่ต่ำที่สุดคือราคาชิ้นส่วนที่ได้รับส่วนลดจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากต่างประเทศมีราคาถูกที่สุดและถูกกว่าชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ เพราะบริษัทผู้ผลิตหรือบริษัทแม่ (Parent Company) ยอมลดส่วนลดพิเศษให้ สำหรับโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในประเทศไทยได้พยายามผลิตให้คุณภาพและมาตรฐานต่ำลง เพื่อลดต้นทุนการผลิต โดยที่มุ่งจะแข่งขันกับอะไหล่รถยนต์ที่สั่งจากต่างประเทศ โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ประการที่สี่ ปัญหาความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง สาเหตุหนึ่งคืออะไหล่รถยนต์ในประเทศมีราคาสูง คุณภาพต่ำและไม่ได้มาตรฐาน โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศมีความต้องการอุปกรณ์และชิ้นส่วนภายในประเทศน้อยมาก มีเพียงบางชนิดเท่านั้นที่นิยมใช้เช่น แบตเตอรี่ ยาง เป็นต้น เหตุผลจากการสำรวจความเห็นการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศบริษัทประกอบรถยนต์ให้ความเห็นว่า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์อาทิเช่น แหนบที่ผลิตจากบริษัทเอ็น เอช เค สปริง(ประเทศไทย) จำกัด ล้าเร็วกว่าปกติ และจะหักทันทีที่เกิด Shock Load อายุการใช้งานต่ำกว่าต่างประเทศ ราคาแพงกว่า ปัจจัยเหล่านี้เป็นเหตุให้การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์มีกำลังผลิตเหลืออยู่ ประการสุดท้าย ปัญหาอื่น ๆ เช่น ขาดแคลนเงินทุน ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ เทคโนโลยี ทักษะความชำนาญของแรงงานค่อนข้างต่ำ และปัญหาด้านการตลาด อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมประเภท Capital Intensive ใช้เงินทุนมาก ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ส่วนมากนำเข้ามาจากต่างประเทศ ดังนั้นปัญหาขาดแคลนเงินตราต่างประเทศเกิดขึ้นเสมอ ๆ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยปัจจุบันควรเรียกว่า "อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์" มากกว่าผลิตรถยนต์เพราะอุปกรณ์และชิ้นส่วนประมาณ ๖๐-๗๐% นำเข้าจากต่างประเทศ ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เกิดขึ้นสืบเนื่องจากการส่งเสริมผู้ประกอบอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จนมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวนมาก และเพิ่งเริ่มบังคับใช้อะไหล่ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตภายในประเทศอย่างจริงจังเมื่อปี ๒๕๒๑ นี้เอง

ปัจจุบันนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศค่อยข้างสูงเพื่อพัฒนาโรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมนี้มีผลดีอยู่บ้าง อาทิเช่น การว่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น ลดปริมาณการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ ลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ และดึงดูดเงินทุนจากต่างประเทศ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นอาจลดน้อยลงหรือหมดไปได้ถ้าได้รับการแก้ไขอย่างถูกวิธี ซึ่งจะขอแบ่ง ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขเป็นสองระยะคือ ระยะสั้นและระยะยาว

ปัญหาและอุปสรรคระยะสั้น กระทรวงอุตสาหกรรม คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทำการแก้ไขประการแรก เพื่อแก้ไขด้านตลาดภายในประเทศมีขนาดจำกัด ห้ามตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ขึ้นอีก แล้วต้องงดการขออนุญาตเพิ่มหรือเปลี่ยนแบบชนิดของรถยนต์ซึ่งจะยังเป็นการช่วยให้เกิดการประหยัดทางเศรษฐกิจอีกด้วย ประการที่สองการแก้ไขปัญหาโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยการปรับปรุงและควบคุมคุณภาพมาตรฐานชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศในอัตราส่วนที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงภาวะตลาดเงินทุน ระดับความรู้ด้านเทคนิค และทักษะของแรงงาน ประการที่สามเพื่อแก้ไขปัญหาการผลิตมีขนาดเล็กผลิตจำนวนน้อย ไม่ก่อให้เกิดการประหยัดทางเศรษฐกิจ โดยห้ามนำรถยนต์ขนาดที่ผลิตได้ภายในประเทศเข้ามาในลักษณะสำเร็จรูป และควบคุมราคารถยนต์ดังกล่าวนี้เพื่อให้ได้ราคาขายที่เป็นธรรมแก่ผู้ผลิตและผู้ซื้อ มาตรการนี้อาจทำเพียงชั่วคราว กำหนดให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจใช้เฉพาะรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศเท่านั้น ประการที่ห้า เพื่อแก้ไขปัญหาความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ปัญหาการขาดแคลนเงินทุน เทคนิค

ให้การสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ให้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านวิชาการ เงินทุนและการคุ้มครองจากการแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศชั่วระยะเวลาหนึ่ง ประการสุดท้ายเลิกเก็บภาษีการค้าซ้อนแก่ผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อแก้ปัญหาโรงงานประกอบรถยนต์ไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศ เช่น ยางรถยนต์ เมื่อบริษัทผลิตยางขายให้บริษัทรถยนต์ ต้องเสียภาษีการค้าให้รัฐบาลแล้วแต่เมื่อบริษัทผลิตรถยนต์นำรถยนต์สำเร็จรูปออกจำหน่ายจะต้องเสียภาษีการค้าสำหรับรถยนต์นั้นทั้งคัน ซึ่งรวมราคายางไว้ด้วยอีกครั้งหนึ่ง

นโยบายระยะยาว ประการแรก สนับสนุน ส่งเสริมการปรับปรุงคุณภาพ และทำการควบคุมมาตรฐานของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ตลอดจนชิ้นส่วนและอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ ประการที่สองวางมาตรการที่จะให้มีการรวมกันระหว่างบริษัทผลิตรถยนต์ซึ่งมีอยู่มากรายให้เหลือเพียง ๔-๕ บริษัทเท่านั้น เพื่อให้ได้รับประโยชน์จาก Economies of Scale ประการที่สาม ปรับปรุงสาธารณูปโภค การคมนาคม การขนส่งและระบบจราจรให้สอดคล้องกับการขยายตัวของจำนวนยานพาหนะ ประการที่สี่ สนับสนุนและส่งเสริมด้านทุนทรัพย์ กำลังคนของสถาบันทางเทคนิคและวิชาการ รวมทั้งการวิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ ประการที่ห้าส่งเสริมการผลิตรถยนต์แบบที่ประหยัด (Economy Car) โดยการปรับปรุงแบบรถยนต์ตลอดจนชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ประการที่หก แก้ไขปรับปรุงระเบียบข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรม และสนับสนุนการระดมทุนภายในประเทศโดยส่งเสริมให้เป็นบริษัทมหาชนมากกว่าบริษัทเอกชน ประการที่เจ็ด สนับสนุนและส่งเสริมการร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย (Regional co-operation) โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับการร่วมมือในโครงการอุตสาหกรรมหนักที่ต้องการตลาดที่กว้างขวางและเงินทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเกินความสามารถที่ประเทศหนึ่งประเทศใดจะดำเนินการไปได้โดยลำพัง ซึ่งจะเป็นลู่ทางหนึ่งที่จะขยายตลาดรถยนต์ที่มีอยู่ออกไปสู่ต่างประเทศ และประการสุดท้ายรัฐบาลควรมีนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ จนสามารถที่ผลิตรถยนต์โดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นภายในประเทศทั้งหมด ตลอดจนกำหนดให้โรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ดังกล่าวพยายามปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานตลอดเวลา เพื่อให้เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีประสิทธิภาพและเป็นที่นิยม