ก1164

ธุรกิจการค้า
The Daily Trade News

ปีที่ ๓๗ ฉบับที่ ๙๖๗๘ วันอังคารที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๐

ทิศทาง อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

อัจฉรา วรศิริสุนทร ธนาคารกรุงเทพ จำกัด

ห้องสมุดกระทรวงวิทยาศาสตร์บริการ

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ได้ถือเป็นอุตสาหกรรมหลักในการพัฒนาประเทศ เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงถึงอุตสาหกรรมอื่น ๆ อย่างกว้างขวาง ประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน ได้มีการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ขึ้นใช้เองภายในประเทศ โดยหวังว่าจะสามารถพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมเพื่อการผลิตรถยนต์อย่างสมบูรณ์แบบต่อไปในอนาคต

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีการพัฒนาขึ้นเป็นครั้งแรก ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 ซึ่งเริ่มมีการประกอบรถยนต์เป็นครั้งแรกจากชิ้นส่วนประกอบ (Completely Knocked Down) ซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ โดยให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อยู่ในความสำคัญประเภท ข. และอุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์อยู่ในประเภท ก. ขณะนั้นโรงงานประกอบรถยนต์มีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพียงยาง แบตเตอรี่และแหนบตับเท่านั้น จนถึงปี พ.ศ. 2512 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ประกาศยกเลิกให้การส่งเสริมแก่โรงงานประกอบรถยนต์ทั้งหมด ขณะเดียวกันกระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น ได้มีการจำกัดแบบของรถยนต์ที่ประกอบขึ้นภายในประเทศ ต่อมาได้ประกาศยกเลิกไป แต่กำหนดให้โรงงานต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่ารวมชิ้นส่วนประกอบทั้งหมด

นโยบายของรัฐต่ออุตสาหกรรมรถยนต์

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา รัฐบาลได้มีนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์โดยผ่านทางส่วนราชการต่าง ๆ ดังนี้คือ

- คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการรถยนต์ 9 กิจการ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2505 และต่อมาปี พ.ศ. 2512 ได้ยกเลิกการให้การส่งเสริม

- กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงการคลัง

1. ห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2521

2. ประกาศของกรมศุลกากรที่ 1/2512 ระบุชิ้นส่วนที่ไม่นับรวมเข้าเป็น CKD เช่น ยาง แบตเตอรี่ และแหนบตับ

3. ประกาศขึ้นภาษีอากรขาเข้าของรถยนต์นั่ง ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2521

CKD จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80
CBU จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150

- กระทรวงอุตสาหกรรม

1. จัดตั้งคณะกรรมการมีหมวดอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2512

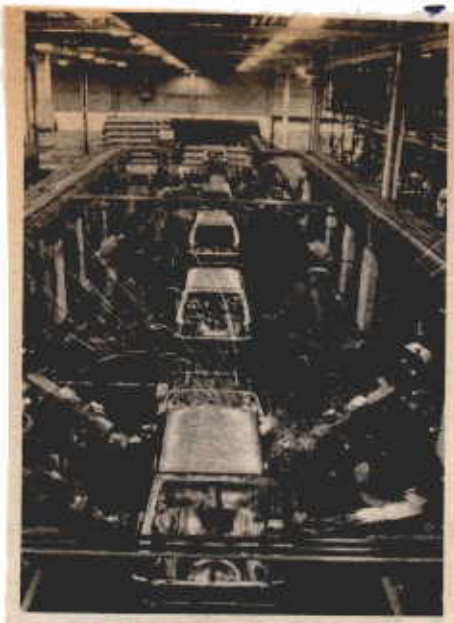
2. ประกาศฉบับแรก วันที่ 19 กรกฎาคม 2514 ในเรื่องการจำกัดแบบรถยนต์ที่จะประกอบ

3. วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2515 ประกาศยกเลิกการจำกัดแบบรถยนต์ และกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่ารวมบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2518

4. วันที่ 1 มกราคม 2518 กำหนดสูตรการคำนวณการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยใช้ราคา C.I.F. เป็นฐาน

5. วันที่ 17 สิงหาคม 2521 ยกเลิกสูตรเดิม (1 มกราคม 2518) และกำหนดให้ใช้ตารางมาตรฐานในการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

6. วันที่ 17 กันยายน 2521 ประกาศห้ามตั้ง ห้ามขยายโรงงานประกอบรถยนต์นั่ง และห้ามเปลี่ยนแบบ ขนาด



7. วันที่ 26 ธันวาคม 2521 ประกาศเรื่องนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อการส่งออก ให้ยกเลิกไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตามประกาศเดิม แต่ให้ใช้ตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

อนุญาตให้ตั้งและขยายโรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกและโดยสาร โดยให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตามที่กำหนดไว้

กำหนดการเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในสำหรับรถบรรทุกและโดยสาร 5 ปี โดยเพิ่มร้อยละ 5 ต่อปี

8. วันที่ 8 มกราคม 2523 อนุญาตให้เปลี่ยนแบบได้ โดยต้องขออนุมัติใหม่

9. วันที่ 23 มกราคม 2523 นโยบายสำหรับรถยนต์แวนให้ถือนโยบายตามอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง ลงวันที่ 17 สิงหาคม 2521 และวิธีการเงื่อนไขลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2521 สำหรับรถตู้หากนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดให้ปฏิบัติตามนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งตามความข้างต้น แต่ถ้านำเข้าบางส่วน ให้ปฏิบัติตามนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกและโดยสาร ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2522 และ 8 มกราคม 2523

10. วันที่ 24 เมษายน 2523 บังคับให้ใช้ส่วนประกอบดังต่อไปนี้คือหม้อน้ำ ท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบตับหน้าและหลัง ยางนอกและยางใน กระจกนิรภัย และดรัมเบรคหน้าและหลัง (เฉพาะรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 3.5 ตัน เป็นต้นไป)

นอกจากนั้นในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มเติม โดยจะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2529 มีสาระสำคัญดังนี้

- อนุมัติให้โรงงานที่ได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่ง ประกอบรถยนต์นั่งได้ทั้งหมด รวมกันไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ในแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ (Model) แบบหนึ่งให้มีตัวถัง (Body) ได้แบบเดียว และให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด

- โรงงานใดที่ได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งในรุ่น (Series) ใด หากปรากฏว่าในปีหนึ่งปีใด ไม่มีการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นที่ได้รับอนุมัติไป กระทรวงอุตสาหกรรมจะยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่น (Series) นั้น และจะไม่อนุญาตให้มีการนำเอารุ่นอื่นมาร่วมสิทธิแทนไม่ว่าด้วยกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

โครงการผลิตรถยนต์แห่งชาติของไทย

ประเทศไทยก็เหมือนประเทศที่กำลังพัฒนาอื่น ๆ อีกหลายประเทศที่มีความมุ่งมั่นในการที่จะพัฒนาเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมให้เจริญรุดหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยให้สามารถเปลี่ยนโฉมหน้าจากอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไปเป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ขึ้นเองภายในประเทศอย่างสมบูรณ์แบบ ทั้งนี้เนื่องจาก

- การส่งเสริมให้มีอุตสาหกรรมเป็นของตนเอง จะทำให้เราสามารถกำหนดรูปแบบที่สอดคล้องกับสภาพสังคม เศรษฐกิจ ตลอดจนการใช้พลังงาน

ภายในประเทศได้อย่างเหมาะสม

- การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอีกแนวทางหนึ่งในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมในประเทศ อันจะเป็นการนำไปสู่ประเทศกึ่งอุตสาหกรรมในอนาคต

- การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จะมีผลต่อเนื่องทั้งในลักษณะ Backward และ Forward Linkage แผ่กระจายอย่างกว้างขวางในระบบเศรษฐกิจ เช่น อุตสาหกรรมผลิตเครื่องเหล็ก ยาง แก้ว พลาสติก อลูมินั่ม สี อุปกรณ์ไฟฟ้า การผลิตชิ้นส่วน ฯลฯ

- จากการใช้ชิ้นส่วนและวัตถุดิบที่ผลิตได้ในประเทศไทยจะส่งผลให้เกิดการประหยัดจากการไหลออกของเงินตราต่างประเทศจากการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์เหล่านั้น

- อุตสาหกรรมรถยนต์มีแหล่งกำเนิดมาจากประเทศที่มีความก้าวหน้าทางอุตสาหกรรม ดังนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศจะมีผลทางด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยี และเป็นแหล่งรองรับแรงงานทั้งจากอุตสาหกรรมรถยนต์โดยตรง และในอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ ที่จะตามมาในอนาคต

โครงการผลิตรถแห่งชาติของไทยนั้น ได้มีบริษัทผู้ผลิตรถชั้นนำหลายบริษัทให้ความสนใจที่จะร่วมลงทุนผลิตและจะส่งรถยนต์ที่ผลิตได้ออกจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศต่อไป โดยในช่วงเดือนกรกฎาคม 2526 บริษัทยนตรกิจ ซึ่งเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ซีตรอง บี เอ็มดับบลิว และเปอโยต์ ในประเทศไทย ได้ขอรับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อผลิตรถยนต์สำเร็จรูปในประเทศไทย โดยจะจัดตั้งโรงงานผลิตขึ้นที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 5,146 ล้านบาท มีเงื่อนไขสำคัญที่ขอรับการส่งเสริมตลอดระยะเวลา 8 ปีดังนี้

- ขอยกเว้นภาษีอากรนำเข้าเครื่องจักรทั้งหมด
- ขอยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
- ขอลดหย่อนภาษีนำเข้าวัตถุดิบร้อยละ 90
- ขอลดหย่อนภาษีการค้าร้อยละ 75

สำหรับเงื่อนไขการขอรับการส่งเสริมนี้ ได้รับการถกเถียงกันอย่างหนัก ปรากฏว่าโครงการดังกล่าวไม่ผ่านมติของที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ นายสถาพร กวิตานนท์ รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ชี้แจงว่ามีปัญหาทางด้านการให้ส่วนลดด้านภาษี ซึ่งทางบริษัทยนตรกิจขอไว้มากเกินไป โดยคิดเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่า 4,000 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีปัญหาทางด้านอื่น ๆ อีกทั้งในด้านสถานภาพของโรงงาน การตลาด และการตรวจสอบทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงจำเป็นต้องระงับโครงการดังกล่าว

อย่างไรก็ตามยังมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นหลายบริษัทที่มีความต้องการร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังประเทศลูกค้าของญี่ปุ่นต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากภาวการณ์ทางด้านเศรษฐกิจของโลกมีผลทำให้ประเทศญี่ปุ่นได้รับผลกระทบกระเทือนอย่างหนักทางด้านการลงทุนตั้งแต่ปลายปี 2528 เป็นต้นมา อัตราค่าจ้างแรงงานภายในประเทศญี่ปุ่นสูงขึ้นมาก เมื่อคิดเทียบเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีเงินเดือนเฉลี่ย 1,872 ดอลลาร์สหรัฐฯ เทียบกับในปีที่ผ่านมาเพียง 1,188 ดอลลาร์สหรัฐฯ ในขณะที่คนงานอเมริกันที่จัดว่าเป็นประเทศที่มีค่าแรงสูงมาก ยังได้รับเพียงคนละ 1,671 ดอลลาร์สหรัฐฯ และเยอรมนีตะวันตก 1,280 ดอลลาร์สหรัฐฯ (คิดอัตราแลกเปลี่ยน 160 เยน ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ) จึงเห็นได้ว่าค่าแรงคนงานญี่ปุ่นทุกวันนี้สูงกว่าในประเทศเกาหลีใต้ 8 เท่า และสูงกว่าคนงานไต้หวัน 6.5 เท่า โดยเฉพาะค่าแรงคนงานในอุตสาหกรรม

รถยนต์ ค่าแรงงานจะยิ่งสูงกว่าคนงานทั่วไปมาก ขณะที่ก่อนปี 2527 ค่าจ้างแรงงานในโรงงานประเทศสหรัฐอเมริกาสูงกว่าของญี่ปุ่นมากกว่าครึ่งเท่า แคนาดาจัดเป็นประเทศที่มีอัตราค่าแรงงานสูงเป็นอันดับสอง ถัดมาได้แก่ ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น จัดอยู่ในอันดับสี่

การที่ค่าเงินเยนสูงขึ้นมากถึงร้อยละ 40 ในระยะ 8 เดือนที่ผ่านมา นอกจากจะมีผลอย่างสำคัญต่อค่าจ้างแรงงานภายในประเทศแล้ว ยังมีผลทำให้ราคาสินค้าส่งออกเพิ่มสูงขึ้นมาก จนไม่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ อุตสาหกรรมส่งออกส่วนใหญ่จึงจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายฐานการลงทุนไปต่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน ในระยะที่ผ่านมาญี่ปุ่นมักให้ความสนใจลงทุนในประเทศเกาหลีใต้และไต้หวันเป็นส่วนใหญ่ ด้วยเหตุที่ว่าประเทศทั้งสองมีพื้นฐานทางอุตสาหกรรมอยู่บ้าง หลังจากญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนในประเทศทั้งสองแล้ว แต่ระยะหลังมักประสบกับปัญหาการกีดกันการนำเข้าจากประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่เสมอ ทั้งนี้เนื่องจากสหรัฐฯ เริ่มเสียเปรียบดุลการค้าทั้งจากประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้และไต้หวันเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ดังนั้นจึงทำให้บริษัทผู้ผลิตสินค้าญี่ปุ่นพยายามหาหนทางลงทุนใหม่ในกลุ่มประเทศอาเซียนและใกล้เคียง

จากผลการศึกษาของศูนย์วิจัยเศรษฐกิจญี่ปุ่นได้เปรียบเทียบประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยให้ข้อคิดเห็นว่า สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจติดลบค่าจ้างแรงงานสูง ส่วนประเทศฟิลิปปินส์แม้จะมีปัจจัยที่จูงใจนักลงทุนอยู่ไม่น้อย แต่ก็ยังคงมีความวุ่นวายทางการเมืองแฝงอยู่ สำหรับประเทศอินโดนีเซีย เศรษฐกิจส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรมน้ำมันเป็นสำคัญ ในขณะที่ราคาน้ำมันตกต่ำเศรษฐกิจของประเทศก็จะซบเซาลง ส่วนมาเลเซียฐานะทางเศรษฐกิจก็ต้องพึ่งพาสินค้าขั้นปฐม เช่น ดีบุก น้ำมันปาล์ม เป็นต้น สำหรับประเทศไทย จากผลการศึกษาของนักวิชาการญี่ปุ่นกล่าววิเคราะห์ว่าเศรษฐกิจไทยจะเติบโตขึ้นประมาณร้อยละ 4.5-5 การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองก็เป็นไปตามระบอบประชาธิปไตย ซึ่งนักลงทุนชาวญี่ปุ่นให้ความสนใจที่จะมาลงทุนเพิ่มมากขึ้น

บริษัทสิทธิผล มอเตอร์ จำกัด เปิดเผยถึงโครงการส่งรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศไทยออกไปจำหน่ายยังประเทศแคนาดาและสหรัฐอเมริกาว่า ทางบริษัทจะได้รับความร่วมมือจากบริษัทมิตซูบิชิ มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น และบริษัท ไครสเลอร์ มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่นจากแคนาดา ประกอบรถยนต์นั่งมิตซูบิชิ แลนเซอร์ รุ่นที่ประกอบและจำหน่ายในประเทศไทยขณะนี้ ในเครื่องหมายการค้า "มิตซูบิชิ-ไครสเลอร์" เพียงแต่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบให้เหมาะสมสำหรับเมืองหนาว และขับเคลื่อนด้วยพวงมาลัยซ้ายเท่านั้น ซึ่งคาดว่าในช่วงแรกที่เริ่มดำเนินการจะสามารถส่งออกได้ประมาณปีละ 25,000 คัน โดยการประกอบรถยนต์นั่งดังกล่าวในระยะแรกจะใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศร้อยละ 52.54 แต่เนื่องจากต้นทุนการประกอบเมื่อเทียบกับราคาจำหน่ายแล้ว ยังคงสูงกว่ามากถึงประมาณ 11,128 บาทต่อคัน ทางบริษัทจึงจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาล

เงื่อนไขที่บริษัทสิทธิผลมอเตอร์ยื่นเสนอขอรับการสนับสนุนต่อคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม ประกอบด้วย

1. ชิ้นส่วน CKD ที่สั่งเข้ามาในประเทศไทยจะขอยกเว้นภาษีอากรทุกประเภท โดยการขอจดทะเบียนโรงงานเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า และขอให้ประกันอัตราต่ำเป็นกรณีพิเศษ

2. ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ซื้อจากผู้ผลิตในประเทศ จะขอยกเว้นภาษีอากรทุกประเภท

3. ขอให้องค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกอำนวยความสะดวกด้านพิธีการ และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

4. ขอส่วนลดพิเศษสำหรับบริการสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า ภาษีที่ดิน และภาษีบำรุงท้องที่

5. ขอลดดอกเบี้ยเงินกู้จากสถาบันการเงินสำหรับอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก

6. ขอให้รัฐรับรองต่อรัฐบาลเดนาดาว่ารถยนต์ที่ส่งออกเป็นรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย และประทับแหล่งที่มาว่า "Made In THAILAND"

7. ขอให้รัฐอนุญาตให้บริษัทนำช่างผู้ชำนาญการมาอยู่ในประเทศไทย 12 คน

8. ขอให้รัฐอนุญาตให้บริษัทนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมาจำหน่ายในประเทศได้ ในมูลค่าร้อยละ 10 ของปริมาณส่งออก

ขณะเดียวกัน นายถาวร พรประภา ประธานบริษัทสยามกลการ เปิดเผยว่า บริษัทสยามกลการเตรียมร่วมมือกับบริษัทนิสสันในประเทศญี่ปุ่นในการนำรถยนต์นิสสันรุ่นพิเศษมาผลิตในประเทศไทย เพื่อส่งออกจำหน่ายในต่างประเทศเช่นเดียวกัน โดยมีการจัดตั้งกรรมการร่วมไทย-ญี่ปุ่น เพื่อปรึกษารายละเอียดต่าง ๆ ร่วมกัน และทางสยามกลการก็พร้อมที่จะใช้ทั้งชิ้นส่วนที่ผลิตจากญี่ปุ่นและผลิตในประเทศไทย ส่วนรถยนต์รุ่นแรกที่จะผลิตคงจะเป็นประเภทรถกระบะ สำหรับตลาดรถยนต์ที่มุ่งเจาะนั้นจะเน้นที่ตลาดในประเทศโลกที่สาม ซึ่งอยู่ในระยะทางที่ค่าขนส่งไม่สูงนัก ทั้งกฎเกณฑ์การส่งรถยนต์เข้าไปขายก็ยังเปิดช่องทางไว้ให้

ทางด้านคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม เมื่อวันที่ 18 กันยายน ที่ผ่านมา ได้มีการประชุมถึงข้อเสนอของทางบริษัทสิทธิผลมอเตอร์ในการขอรับการสนับสนุนจากกระทรวงอุตสาหกรรม และมีมติออกมาว่าจะให้ความช่วยเหลือแก่โครงการร่วมทุนของบริษัทสิทธิผลมอเตอร์ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ นายประมวล สภาวสุ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม กล่าวเสริมว่า ทางด้านหลักการแล้วเห็นชอบด้วย และพร้อมที่จะให้การสนับสนุนเต็มที่ เพราะจะทำให้มีรายได้เข้าประเทศและเป็นการสร้างงานด้วย ส่วนรายละเอียดด้านต่าง ๆ จะต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป เพราะข้อเสนอหลายประการเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลัง ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมจะพิจารณาเองไม่ได้ สำหรับรายละเอียดการขอความสนับสนุนเกี่ยวกับโครงการผลิตรถเพื่อส่งออกของบริษัทผู้ผลิตและประกอบรถยนต์รายอื่นนั้นทางกระทรวงอุตสาหกรรมยังไม่ได้รับการติดต่อมาแต่ประการใด

อุตสาหกรรมรถยนต์ในเอเชีย

เกาหลีใต้ นับว่าเป็นประเทศหนึ่งในเอเชียที่ประสบผลสำเร็จอย่างยิ่งจากการผลิตรถยนต์ส่งออกจำหน่ายยังต่างประเทศ จากการที่รัฐบาลเกาหลีใต้ได้ให้ความสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศเป็นอย่างดี ทั้งด้วยการตั้งกำแพงภาษีสูงเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ และการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นตามลำดับ ปัจจุบันเกาหลีใต้มีโรงงานสร้างรถยนต์ที่ใหญ่และผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ 3 บริษัท ได้แก่ ฮุนได แดวู และเคีย (Hyundai, Daewoo, Kia Industries) โดยที่ 2 บริษัทแรกจะผลิตรถยนต์นั่ง ส่วนบริษัทหลังจะผลิตรถบรรทุกแต่เพียงอย่างเดียว

ฮุนไดเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดในเกาหลีใต้ โดยผลิตรถโพนี ซึ่งครองตลาดรถแท็กซี่ถึงร้อยละ 90 นอก

จากนั้นแล้วฮุนไดยังได้ผลิตรถฟอร์ด สเตลลา ขึ้นด้วย ตามข้อตกลงที่ให้ไว้กับบริษัทฟอร์ดในสหรัฐอเมริกา และท้ายสุดบริษัทฮุนไดได้ร่วมมือกับบริษัทมิตซูบิชิของญี่ปุ่น ซึ่งถือหุ้นของบริษัทอยู่ร้อยละ 10 ในการสร้างรถขับเคลื่อนล้อหน้าแบบใหม่ตามมาตรฐานของมิตซูบิชิ โคลท์ สำหรับการเจาะตลาดในประเทศแคนาดา สหรัฐอเมริกา และยุโรป เป็นหลัก โดยเฉพาะตลาดของรถเล็กซึ่งเป็นตลาดส่วนที่ประเทศญี่ปุ่นครองอยู่

ปัจจุบันฮุนไดในตลาดแคนาดามีส่วนแบ่งการตลาดเท่ากับร้อยละ 21 ของยอดรถนำเข้า และคิดเป็นร้อยละ 4.6 ของยอดขายรถทั่วประเทศ โดย มร. เอส เอช ปาร์ค (S.H. PARK) ประธานบริษัทฮุนได มอเตอร์ อเมริกา (Hyundai Motor America) หวังว่าในระยะต่อ ๆ ไป ส่วนแบ่งการตลาดของฮุนไดในประเทศต่าง ๆ จะต้องเพิ่มมากขึ้นอย่างแน่นอน

สำหรับบริษัท แดวู (Daewoo) ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถยนต์อันดับสอง รองจากฮุนไดก็ได้รับความร่วมมือจากบริษัทเจเนรัล มอเตอร์ ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของสหรัฐอเมริกา โดยการสร้างโรงงานใหม่ มูลค่า 425 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขึ้นในเกาหลีใต้ และเปิดดำเนินการแล้วตั้งแต่วันที่ 4 กันยายน 2529 ที่ผ่านมา ซึ่งมีประสิทธิภาพผลิตรถยนต์ได้ปีละกว่า 160,000 คัน และจะส่งเข้าไปขายในตลาดในสหรัฐฯ เป็นส่วนใหญ่

จึงเป็นที่เชื่อได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของเกาหลีใต้จะมีอนาคตที่สดใสยิ่งประเทศหนึ่งในบรรดาประเทศผู้ผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งหลาย ที่สามารถขยายส่วนแบ่งตลาดในต่างประเทศได้อย่างรวดเร็ว และก้าวหน้าต่อไปได้อย่างไม่หยุดยั้ง

"โปรตอน ซากา" ของมาเลเซีย

โครงการผลิตรถยนต์แห่งชาติมาเลเซีย "โปรตอน ซากา" ได้เริ่มขึ้นตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2526 ซึ่งเป็นการลงทุนร่วมระหว่างบริษัทอุตสาหกรรมหนักแห่งมาเลเซีย (HICOM) โดยบริษัทนี้เป็นผู้ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 70 กับบริษัทมิตซูบิชิ (Mitsubishi Corporation) และบริษัทรถยนต์มิตซูบิชิแห่งญี่ปุ่น (Mitsubishi Motors Corporation of Japan) ในอัตราร้อยละ 15 เท่า ๆ กัน โดยจะทำการผลิตเพียง 2 ขนาดคือ 1300 ซีซี และ 1500 ซีซี

โครงการนี้ได้รับความสนใจจากรัฐบาลของมาเลเซียอย่างมาก เนื่องจากเป็นที่หวังว่าโครงการดังกล่าวจะทำให้ประเทศมาเลเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ครั้งละจำนวนมาก ในระดับต้นทุนต่ำ รวมทั้งจะเป็นการเคลื่อนย้ายเทคโนโลยีที่ทันสมัยจากต่างประเทศไปใช้ในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ของมาเลเซียด้วย ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการใช้ทรัพยากรภายในประเทศให้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการนำเข้าได้เป็นอย่างดี

สำหรับรูปแบบของโรงงานที่ใช้ในการผลิตรถแห่งชาตินี้จะสร้างเลียนแบบโรงงานผลิตรถยนต์มิตซูบิชิที่เมืองโอกาซากิ ซึ่งเป็นโรงงานผลิตรถยนต์ที่ทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศญี่ปุ่น ส่วนรูปแบบของรถโปรตอน ซากา จะสร้างขึ้นจากต้นแบบรถมิตซูบิชิ แลนเซอร์ ฟิโอเร่ (Lancer Fiore) แบบ 4 ประตู และมีแผนการผลิตจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุก ๆ ปี โดยในปี พ.ศ. 2529 จะมีการผลิตทั้งสิ้น 40,250 คัน จนมีจำนวนถึง 100,200 คันในปี 2533

ด้านการตลาดนั้น ในระยะแรกจะมุ่งที่ตลาดภายในประเทศเป็นหลัก โดยตั้งเป้าไว้ว่า รถยนต์แห่งชาติจะสามารถมีส่วนแบ่งการตลาดถึงร้อยละ 60 เปรียบเทียบกับตลาดรถยนต์นั่งในมาเลเซียที่มีส่วนแบ่งการตลาดทั้งสิ้นร้อยละ 70 ขณะที่ภายในประเทศมาเลเซียจะมีปริมาณการใช้รถยนต์ 1 คันต่อประชากรจำนวน 17 คน ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่สูงที่สุดอันดับสองในอาเซียนรอง

จากประเทศสิงคโปร์ ดังนั้นจะเห็นว่าตลาดรถยนต์ภายในประเทศมาเลเซียยังสามารถที่จะขยายได้อีกเป็นจำนวนมาก รัฐบาลมาเลเซียจึงตั้งความหวังไว้ว่ารถยนต์แห่งชาตินี้จะสามารถครองตลาดส่วนใหญ่ภายในประเทศได้ และยังจะช่วยลดปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งให้น้อยลงด้วย

เมื่อพิจารณาทางด้านราคาจำหน่าย ราคารถโปรตอน ซากา จำหน่ายปลีกในประเทศ คันละ 17,465 ริงกิต และ 18,896 ริงกิต ตามขนาดเครื่องยนต์ตามลำดับ โดยจะมีราคาจำหน่ายต่ำกว่ารถยนต์ขนาดเดียวกันที่นำเข้าจากต่างประเทศประมาณ 2,000 ริงกิต ถึง 4,000 ริงกิต

อย่างไรก็ตาม ถ้าจะเปรียบเทียบรถโปรตอน ซากาของมาเลเซียกับรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ เช่น รถยนต์ฮุนไดของเกาหลีใต้ หรือรถยนต์ของบราซิลแล้ว จะพบว่ารถยนต์เหล่านั้นต่างก็ผลิตได้อย่างมีคุณภาพดีกว่ารถยนต์ของมาเลเซียมาก เกาหลีใต้มีการส่งออกผลิตภัณฑ์รถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 เป็นต้นมา หลังจากเริ่มมีการประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศได้เป็นระยะเวลาประมาณ 10 ปี ฮุนไดเริ่มประสบความสำเร็จหลังจากการทดลองส่งจำหน่ายในประเทศแคนาดาเป็นครั้งแรก โดยส่งขายในระดับราคาต่ำ และมียอดจำหน่ายสูงถึง 25,123 คันในช่วงปีแรก นอกจากตลาดแคนาดาแล้ว ฮุนไดยังสามารถเจาะตลาดไปจำหน่ายยังสหรัฐฯ ได้อีกด้วย และในปี 2538 รัฐบาลเกาหลีใต้คาดหวังว่าจะสามารถส่งออกผลิตภัณฑ์รถยนต์ของตนได้ประมาณครึ่งหนึ่งของปริมาณการผลิต 1.3 ล้านคัน หรือประมาณร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์รถยนต์ของโลก ในขณะที่ผลิตภัณฑ์รถแห่งชาติของมาเลเซียจะเริ่มทดลองส่งจำหน่ายในประเทศสาธารณรัฐประชาชาชนจีน สหราชอาณาจักร และเข้าร่วมในงานแสดงสินค้า 'EXPO 86' ที่ประเทศแคนาดา

สำหรับจุดอ่อนที่สำคัญประการหนึ่งของโปรตอน ซากา นี้ ได้แก่ ปัญหาการเจาะตลาดต่างประเทศ จะเริ่มที่ตลาดใดจึงจะเป็นตลาดที่ดีที่สุด ซึ่งนักอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในมาเลเซียให้ความเห็นว่าตลาดตะวันออกกลางอาจจะเป็นตลาดที่ดีสำหรับรถโปรตอน ซากาของมาเลเซีย ในขณะที่ตลาดยุโรปและตลาดสหรัฐอเมริกาคงเป็นตลาดที่ไม่เหมาะสมนักสำหรับรถดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากส่วนแบ่งการตลาดสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กในตลาดเหล่านี้มีไม่กว้างพอ และมักตกอยู่ภายใต้การครองตลาดของรถยนต์ญี่ปุ่น หรือแม้แต่รถฮุนไดของเกาหลีใต้ ซึ่งมีระดับราคาจำหน่ายต่ำกว่ารถโปรตอน ซากา ประมาณ 500 เหรียญสหรัฐฯ ต่อคัน นอกเหนือจากการได้รับสิทธิพิเศษทางด้านศุลกากรจากประเทศผู้นำเข้าเหล่านั้น สำหรับตลาดในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปก็มีการกำหนดความต้องการใช้ส่วนประกอบจากภายในประเทศค่อนข้างสูง ดังตัวอย่างเช่น ในสหราชอาณาจักรกำหนดการใช้ชิ้นส่วนประกอบภายในประเทศร้อยละ 60 ส่วนตลาดประเทศกำลังพัฒนาก็เป็นการยากที่รถโปรตอน ซากาจะสามารถเจาะตลาดเหล่านั้นได้ เนื่องจากประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่จะต้องพยายามปกป้องผลประโยชน์จากการผลิต และการประกอบรถยนต์ภายในประเทศของตน โดยการใช้อัตราภาษีนำเข้าที่ค่อนข้างสูง และการกำหนดโควตาการนำเข้าสำหรับการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ

นอกจากปัญหาด้านการตลาดแล้ว รถโปรตอน ซากา ยังประสบปัญหาเกี่ยวกับด้านการผลิตอีกด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการวางแผนการผลิตในระยะเริ่มแรก

รถโปรตอน ซากา นี้ มุ่งผลิตเพื่อสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศเป็นหลัก ดังนั้นส่วนประกอบสำหรับการผลิตรถซากา จึงไม่ได้ออกแบบในระดับมาตรฐานสากล ในขณะที่รัฐบาลมาเลเซียมีการกำหนดให้ใช้ส่วนประกอบภายในประเทศบางชนิด แต่อุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศส่วนใหญ่ ยังคงอยู่ในระดับเริ่มต้นของการพัฒนา ถึงแม้ว่าจะได้รับความร่วมมืออย่างดีจากบริษัทผู้ผลิตรถมิตซูบิชิอยู่ก็ตาม แต่รถแห่งชาตินี้ยังจำเป็นต้องใช้เวลาอีกสักระยะหนึ่งจึงจะสามารถส่งออกได้อย่างเต็มภาคภูมิ

ประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศต่าง ๆ ยกเว้นประเทศญี่ปุ่นแล้ว ส่วนใหญ่จะยังคงไม่ก้าวหน้ามากนัก แม้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นประเทศที่มีทรัพยากรธรรมชาติจำนวนมากก็ยังคงอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมประเภทนี้ ดังนั้นรัฐบาลจีนจึงได้ร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่อื่น ๆ หลายโรงงาน เพื่อผลิตรถยนต์ในสาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งแต่ปี 2528 เป็นต้นมา

ในประเทศฟิลิปปินส์ การเติบโตทางด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ก็อยู่ในลักษณะของการร่วมมือกันระหว่างบริษัทรถยนต์รายใหญ่ต่าง ๆ กับบริษัทรถยนต์ภายในประเทศ เช่นเดียวกัน ตัวอย่างความร่วมมือระหว่างบริษัทโตโยต้ามอเตอร์ กับเดลต้ามอเตอร์ หรือ มิต์ซูบิชิกับแคนลูบัง ออโตโมทีฟ ฟอร์ด ฟิลิปปินส์ ฯลฯ ซึ่งเป็นเพียงการเติบโตที่เพิ่งจะเริ่มต้นเท่านั้น ในขณะที่สถานการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองภายในประเทศยังคงไม่แจ่มใสมากนัก

จะเห็นได้ว่านอกจากประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศในเอเชียที่สามารถผลิตรถยนต์ขึ้นนำออกมาตีตลาดทั่วโลกแล้ว การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศต่าง ๆ ในแถบนี้จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิตรถรายใหญ่ต่าง ๆ แทบทั้งสิ้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตรถยนต์ของประเทศตน และส่วนใหญ่ก็ยังคงอยู่ในขั้นเริ่มต้นของการพัฒนาเท่านั้น โดยทุกประเทศต่างมุ่งหวังที่จะมีรถยนต์ที่ผลิตได้เองภายในประเทศอย่างสมบูรณ์ พร้อมทั้งคาดหวังว่ารถยนต์แห่งชาติของตนจะเป็นที่ยอมรับในตลาดโลก

อนาคตของอุตสาหกรรมรถยนต์

ปัจจุบันวงการอุตสาหกรรมรถยนต์ชั้นนำทั่วโลกต่างมีการแข่งขันกันอย่างมาก โดยมีการพัฒนาทั้งในด้านคุณภาพ ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้งความพยายามที่จะลดต้นทุนการผลิตลงให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ บริษัทรถยนต์หลายบริษัทร่วมมือกับบริษัทลูกตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ขึ้นเองภายในประเทศต่าง ๆ ซึ่งเป็นประเทศที่มีค่าแรงงานค่อนข้างต่ำ เช่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน เม็กซิโก บราซิล ฯลฯ และส่งรถยนต์ราคาต่ำเหล่านั้นออกจำหน่ายในตลาดโลกต่อไป

สำหรับประเทศไทย มีบริษัทประกอบรถยนต์ภายในประเทศหลายบริษัทให้ความสนใจในโครงการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก โดยจะร่วมมือกับบริษัทผลิตรถยนต์ในต่างประเทศทำการผลิตจากชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งคาดกันว่าจะเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศในด้านที่มีการถ่ายทอดความรู้ทางด้านเทคโนโลยี เป็นแหล่งว่าจ้างแรงงาน รวมทั้งจะมีตลาดการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่แน่นอน แต่ก็ยังมีปัญหาและอุปสรรคอยู่หลายประการ

1. การผลิตในระยะแรกที่รัฐจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการส่งออก รัฐจะต้องสูญเสียรายได้ส่วนหนึ่งในการให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมนี้ ทั้งทางด้านภาษีนำเข้าเครื่องจักร วัตถุดิบ

รวมทั้งภาษีการค้าไปเป็นจำนวนมาก หากให้สิทธิการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการส่งออก เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่ได้รับการส่งเสริม

2. บางครั้งจะพบว่าชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นทดแทนภายในประเทศนั้นเป็นการนำเอาชิ้นส่วนย่อย ซึ่งเป็นวัตถุดิบมาจากต่างประเทศเพื่อประกอบเป็นชิ้นส่วนสำเร็จ แล้วนับว่าเป็น Local Content บ่อยครั้งพบว่าชิ้นส่วนนั้นไม่มีมูลค่าเพิ่มจากการผลิตเลย เนื่องจากการผลิตมีจำนวนจำกัด เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตภายในประเทศกับระดับราคาจากการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปแล้ว มักปรากฏว่าชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศมีต้นทุนสูงกว่ามาก ในบางชนิดอาจสูงกว่า 2 ถึง 3 เท่าตัว ดังนั้นโครงการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกนี้โดยมุ่งหวังที่จะให้มีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศให้สูงขึ้น ก็ย่อมจะเป็นการก่อภาระต่อระบบเศรษฐกิจภาระดังกล่าวเป็นผลมาจากการสูญเปล่าทางด้านการขาดประสิทธิภาพในด้านการผลิต และความไม่สามารถแข่งขันในเชิงประสิทธิภาพกับต่างประเทศได้

3. การมุ่งหวังด้านการสะสมและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากโครงการ อาจไม่สามารถบรรลุถึงเป้าหมายอย่างแท้จริง ทั้งนี้เนื่องจากชิ้นส่วนบางประเภทไม่ต้องแสวงหาเทคโนโลยี และชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีที่ก้าวหน้าในการผลิตก็เป็นเทคโนโลยีที่มากับตัวผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ หรือเป็นเทคโนโลยีที่ติดมากับเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต ส่วนการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อให้บังเกิดความสามารถใช้เทคโนโลยีโดยบุคลากรฝ่ายไทยนั้น มักจะไม่ปรากฏว่าเกิดขึ้นตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ จึงทำให้กรรมวิธีการผลิตหรือลักษณะจำเพาะของสินค้าขึ้นอยู่กับวิศวกรต่างประเทศเพียงไม่กี่คน ซึ่งตัดสินใจเพื่อประโยชน์ของบริษัทผู้ผลิตมากกว่าความเหมาะสมของลักษณะโครงสร้างทางด้านทรัพยากรหรือแนวทางที่รัฐบาลของประเทศผู้ประกอบรถยนต์ที่เป็นฝ่ายสนับสนุน

เมื่อพิจารณาความพร้อมในโครงการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกนี้ จะเห็นได้ว่าโครงการดังกล่าวยังคงไม่มีประสิทธิภาพมากนัก ความอยู่รอดของโครงการตั้งอยู่บนรากฐานของการให้ความสนับสนุนและคุ้มครองทางด้านต่าง ๆ จากรัฐบาลเป็นสำคัญ แต่รถยนต์ที่ผลิตได้ยังคงเป็นรถยนต์ญี่ปุ่นอยู่นั่นเอง หาใช่รถยนต์แห่งชาติไทยอย่างแท้จริงตามเจตนารมณ์ที่ตั้งเป้าหมายไว้แต่เดิมไม่ ขณะที่การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศส่งออกต่างประเทศมีอนาคตค่อนข้างจะสดใส ทั้งนี้เนื่องจากค่าเงินเยนแข็งตัวมาก การผลิตชิ้นส่วนเองที่ประเทศญี่ปุ่นทำให้ต้นทุนการส่งออกสูงขึ้นซึ่งประเทศไทยได้เปรียบประเทศอื่นมากในด้านค่าจ้างแรงงานที่ต่ำ

นายกวี วสุวัต ผู้จัดการใหญ่ฝ่ายอุตสาหกรรม บริษัทสยามกลการ จำกัด เปิดเผยว่า ตามที่บริษัทมีแผนการผลิตชิ้นส่วนไปจำหน่ายต่างประเทศ ภายหลังสินค้าญี่ปุ่นประสบปัญหาราคาสินค้าสูงขึ้น เพราะค่าเงินเยนแข็งตัวนั้น จากการส่งชิ้นส่วนประเภทที่ต้องเปลี่ยนใช้บ่อย เช่น ไส้กรองไปจำหน่ายต่างประเทศในปี 2528 ที่ผ่านมา บริษัทส่งไส้กรองไปจำหน่ายที่ญี่ปุ่นเป็นมูลค่ากว่า 30 ล้านบาท ขณะที่ปัจจุบันทางบริษัทเตรียมแบบแม่พิมพ์รถตู้ มูลค่าประมาณ 10 ล้านบาทไปจำหน่ายยังประเทศได้หวันต่อไป

นอกจากนั้นบริษัทแม่ของทุกบริษัทผลิตรถยนต์ในประเทศไทยได้สั่งให้ทุกบริษัทเร่งศึกษาความเป็นไปได้ของการที่จะมาลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย ดังนั้นในช่วงที่จังหวะและ

MF

โอกาสยังอำนวยให้นี้ การส่งออกของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยควรจะมุ่งไปทางด้านชิ้นส่วนมากกว่า โดยทำการศึกษาถึงความได้เปรียบของประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ที่สามารถผลิตได้ในต้นทุนที่ต่ำกว่าของต่างประเทศ จนสามารถดำเนินการผลิตได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สำหรับทางด้านโครงการผลิตรถยนต์ภายในประเทศนั้นควรจะดำเนินการในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศมากที่สุดในการผลิตรถยนต์ที่สมบูรณ์แบบต่อไปในอนาคต