

ดีทรอยต์แห่งเอเชียหรือ ญี่ปุ่นแห่งเอเชียตอนใต้



คนไทยเราทราบดีและภูมิใจในข้อเท็จจริงที่ว่า ประเทศเราได้มีความก้าวหน้าไปเป็นอย่างมากในอุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับการขนานนามว่าเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย ในปีที่แล้ว เป็นครั้งแรกที่ไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้มากกว่า 1 ล้านคัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถปิกอัพ และมีนโยบายที่จะผลิตให้ได้ถึง 2 ล้านคันภายใน 4 ปีข้างหน้า ขณะนี้โรงงานของโตโยต้าที่สมุทรปราการสามารถผลิตรถปิกอัพได้มากถึง 1 คันต่อกระนั้นก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของลูกค้านับว่าอยู่ในออสตราเลีย ตะวันออกกลางหรืออเมริกาใต้ โตโยต้ามีโรงงานอยู่แล้ว 2 แห่งในประเทศไทย แต่ก็กำลังจะเปิดโรงงานที่ 3 อีกในปีหน้า เพื่อเพิ่มการผลิตให้เพียงพอต่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นทั่วโลก

หนังสือพิมพ์ International Herald Tribune ฉบับวันที่ 20-21 พ.ค. ศกนี้ ได้ลงบทความเกี่ยวกับเรื่องนี้ และกล่าวชมเชยบทบาทและนโยบายของรัฐบาลไทยที่ประสบความสำเร็จในเรื่องนี้ บทความได้กล่าวไว้ว่ารัฐบาลไทยได้ดำเนินการแบบวางมือ (hands-off) ในเรื่องนี้ ไม่เหมือนกับญี่ปุ่นหรือเกาหลีใต้ซึ่งเป็นที่ 1 และที่ 2 ในการส่งออกรถยนต์ในเอเชีย ไทยไม่มีรถประจำชาติของตนเอง และตั้งแต่ทศวรรษที่ 60 มาแล้วเมื่อฟอร์ด โตโยต้าและบริษัทอื่น ๆ ได้เริ่มตั้งโรงงานของตนในประเทศไทย ไทยก็ได้วางนโยบายดูแลเรื่องนี้อย่างใกล้ชิดกับที่ดูแลเรื่องการท่องเที่ยว คือต้อนรับคนต่างชาติให้เข้ามาในประเทศไทยให้มากที่สุด และหวังว่าคนเหล่านี้จะใช้เงินทองเป็นจำนวนมาก และเป็นการสร้างงานไปด้วยในตัว นโยบายนี้ต่างกับนโยบายของจีนเป็นอย่างมากเพราะจีนกำหนดให้ผู้ประกอบการรถยนต์จากต่างประเทศจับคู่กับบริษัทในจีนด้วย ดังนั้นจึงเข้ามามีบทบาทมากในเรื่องของการควบคุมทุกสิ่งทุกอย่างด้วยไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการออกแบบหรือการซื้อชิ้นส่วนต่าง ๆ จีนสามารถส่งออกรถยนต์แบบแก๊งค์ได้ 127,472 คัน ในปีที่แล้ว ขณะที่ไทยส่งออกได้ 442,983 คัน เนื่องจากจีนเป็นตลาดใหญ่ ดังนั้น

การลงทุนจากต่างประเทศจึงหลั่งไหลเข้ามาอย่างไม่หยุดยั้ง แต่ขณะเดียวกันบริษัทรถยนต์เช่น ฟอร์ด เจเนรัล มอเตอร์ส ฮอนด้า อิซูซุ มิตซูบิชิ นิสสันและโตโยต้าต่างก็ยังคงลงทุนในไทยเป็นพัน ๆ ล้านเหรียญต่อไป ทั้งนี้ก็ด้วยเหตุผลใหญ่ที่ว่าไทยมีนโยบายที่ชัดเจนที่ไม่มีการบังคับบริษัทแค่ประการใดทั้งสิ้น ซึ่งเป็นการช่วยให้ราคาค้นทุนยังต่ำอยู่ได้อีกด้วย แต่แรกสุดนั้นการลงทุนของต่างประเทศในไทยเป็นไปเพื่อตลาดไทยทั้งสิ้น ดังนั้นในต้นทศวรรษที่ 90 ไทยจึงยังส่งออกรถยนต์ไปต่างประเทศน้อยมาก แต่ต่อมาเมื่อไทยประสบปัญหาวิกฤติทางเศรษฐกิจเมื่อปี ค.ศ. 1997 ได้ทำให้ความต้องการรถยนต์ในประเทศลดน้อยไปเป็นอันมาก จนทำให้บริษัทผู้ผลิตจำเป็นต้องหาตลาดต่างประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งก็นับว่าโชคดีเพราะมีการลดค่าเงินบาททำให้ค่าจ้างของผู้ประกอบการรถยนต์ลดลงเป็น 150-200 เหรียญต่อเดือนเท่านั้น ต้นทุนจึงถูกลงไปอีกและทำให้การส่งออกดีเกินความคาดหมายนับแต่นั้นมา

ผลการศึกษาที่รัฐบาลญี่ปุ่นจัดทำขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ปรากฏผลว่า โรงงานรถยนต์ญี่ปุ่นที่ประกอบการอยู่ในไทย มีระบบเครือข่ายอุปทานดีกว่า และมีปัญหาในเรื่องการควบคุมคุณภาพน้อยกว่าโรงงานที่ตั้งอยู่ในจีนและอินเดีย นอกจากนี้ ขณะนี้ค่าจ้างในจีนกับไทยเกือบจะไม่แตกต่างกันแล้ว ขณะที่มีแนวโน้มว่าค่าจ้างในจีนจะแซงหน้าไทยในอนาคตนี้ สรุปก็คือไทยมีความได้เปรียบกว่าทั้งจีนและอินเดีย บทความในหนังสือพิมพ์ International Herald Tribune กล่าวต่อไปว่า ถึงแม้คนไทยเองชอบที่จะไปโหมคิ้วตัวเองว่าเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย แต่ตามความเป็นจริงแล้วควรจะเรียกว่า "ญี่ปุ่นแห่งเอเชียตอนใต้" (the Japan of southern Asia) มากกว่า เพราะความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยนั้นเริ่มมาจากการที่โตโยต้าได้ย้ายการผลิตมาที่นี้จากญี่ปุ่น โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับรถปิกอัพ ซึ่งมิตซูบิชิ มาสด้า และอิซูซุก็ได้

ทำเช่นเดียวกัน โดยจะมี
นิสสันเป็นรายต่อไป ปีที่
แล้วนิสสันจำหน่ายรถได้
54,000 คัน ในไทย โดย
ส่งออกได้เพียงสองสาม
ร้อยคัน แต่ในปี ค.ศ.
2008 นิสสันจะเพิ่มการ
ผลิตขึ้นเป็น 200,000 คัน
ต่อปี โดยในจำนวนนี้จะส่ง
ออก 70,000 คัน ญี่ปุ่น
มีบทบาทมากในอุตสาหกรรม

การผลิตรถยนต์ในไทยมาโดยตลอด และแม้แค่บริษัทรถยนต์อเมริกัน
ในไทยก็ร่วมมือใกล้ชิดกับบริษัทญี่ปุ่นในเรื่องนโยบายและการใช้ชิ้นส่วน
ต่าง ๆ ระหว่างบริษัทเจเนรัล มอเตอร์สกับอิชูซุเป็นต้น ทั้งนี้บริษัท
เจเนรัล มอเตอร์สเองก็มีแผนที่จะเพิ่มการผลิตจาก 110,000 ในปีนี้ ขึ้น
เป็น 160,000 คันในปีหน้า

ขณะนี้ไทยเชี่ยวชาญในการผลิตรถปิกอัพขนาด 1 ตัน เนื่องจาก
จากไทยเก็บภาษีเพียงแค่ร้อยละ 3 สำหรับรถปิกอัพที่จำหน่ายในประเทศ
เท่านั้น แต่ต่อไปภายหน้าหากไทยยังต้องการรักษาการเจริญเติบโตของ
อุตสาหกรรมรถยนต์ของตนซึ่งปีหนึ่ง ๆ คิดเป็นร้อยละ 35 ต่อไปได้
แล้ว ไทยก็จำเป็นต้องพัฒนาในเรื่องการผลิตให้หลากหลายยิ่งขึ้นต่อไป
ซึ่งก็กำลังเกิดขึ้นแล้ว เมื่อโตโยต้าได้ตั้งให้ไทยเป็นศูนย์กลางของรถอเนก
ประสงค์ระหว่างประเทศ (International Multipurpose Vehicle
Center) เมื่อสองปีที่แล้ว ซึ่งเป็นโครงการที่มุ่งผลิตรถต่าง ๆ ชนิด เช่น
SUVs และรถบรรทุกขนาดเบาจากฐานผลิตเดียวกัน โครงการนี้ได้
ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนทำให้โตโยต้าประกาศเปิดโรงงาน
ผลิตเป็นโรงที่ 3 ในไทย และยังมีส่วนช่วยให้ไทยสามารถเพิ่มการส่ง
ออกชิ้นส่วนรถยนต์และเครื่องมืออื่น ๆ ขึ้นเป็นสามเท่าถึง 6 พันล้าน
เหรียญภายใน 4 ปี

ทั้งหมดนี้นับว่าเป็นข่าวดีสำหรับประเทศไทยและสมควรที่ทาง
การจะให้การดูแลและสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยโดยใกล้ชิด
ต่อไป.

สาโรจน์ ชวนะวิรัช