

บทที่ 2

แนวความคิดเกี่ยวกับการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้ากับ อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

เนื้อหาภายในบทนี้จะกล่าวถึงแนวความคิดทางด้านเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าเสรีที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการแข่งขัน ปัจจัยที่จะกำหนดความได้เปรียบในการแข่งขัน ผลกระทบของการค้าเสรี พบว่าทั้งแนวความคิดทางด้านการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้าต่างก็มีข้อดีข้อเสียของตนเอง แต่ส่วนใหญ่ก็ยังยอมรับว่าการค้าเสรีเหมาะสมกว่าการคุ้มครองทางการค้า อาจจะเป็นเพราะแนวความคิดเหล่านี้มาจากแนวความคิดทางตะวันตกซึ่งต้องการให้ประเทศต่างๆ มีการเปิดเสรีทางการค้า หลังจากนั้นจะมีการกล่าวถึงอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย พบว่าในอดีตมีการนำมามาตรการต่างๆ มาใช้ ไม่ว่าจะเป็น การจำกัดจำนวนรุ่นและ แบบ การบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ ภาษี การตั้งโรงงาน เพื่อต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนเป็นหลักซึ่งเป็นอุตสาหกรรมของคนไทย แต่ปัจจุบันได้มีการเปิดเสรีเพิ่มมากขึ้นทั้งนี้เป็นไปตามความตกลงขององค์การการค้าโลก

2.1 แนวความคิดเชิงเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า

ระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ชนิด คือ ระบบเศรษฐกิจแบบปิด (Autarky) และ ระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade)

ระบบเศรษฐกิจแบบปิด (Autarky) หมายถึง ระบบที่รัฐบาลได้ออกกฎระเบียบต่างๆ เพื่อกีดกันการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศนี้อยู่อย่างโดดเดี่ยว กลายเป็นประเทศปิด ระบบนี้ถือได้ว่าเป็นระบบที่มีการแทรกแซงของรัฐบาล

ระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) หมายถึง ระบบที่รัฐบาลดำเนินนโยบายการค้าแบบ "laissez faire" และไม่มีการแทรกแซงของรัฐบาลไม่ว่าจะเป็นกีดกันหรือสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ ทำให้การค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินไปอย่างเสรีและด้วยความสมัครใจ

อย่างไรก็ตาม ในโลกแห่งความเป็นจริง ไม่มีประเทศใดในโลกที่มีระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศในรูปแบบที่ปิดหรือเปิดเลย แต่มีระบบเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศที่อยู่ระหว่าง 2 ขั้ว ซึ่งบางประเทศอาจมีลักษณะเป็นระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) อย่างมาก หรือบางประเทศมีลักษณะที่เป็นระบบเศรษฐกิจแบบปิด (Autarky) อย่างมาก หรือบางประเทศอาจอยู่ระหว่างกลาง

แนวความคิดทางเศรษฐศาสตร์ที่มีอยู่เป็นการกล่าวถึงทิศทางการค้าที่แต่ละประเทศควรมุ่งไปสู่ว่าเป็นระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) หรือระบบเศรษฐกิจแบบปิด (Autarky) ถ้าประเทศนั้นมุ่งไปสู่นโยบายการค้าระหว่างประเทศที่จำกัดการไหลอย่างเสรีของสินค้าหรือบริการ หรือรักษาผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมภายในโดยทำให้การแข่งขันระหว่างประเทศลดลง แสดงว่าประเทศนั้นเข้าใกล้ระบบเศรษฐกิจแบบปิด จึงเรียกนโยบายการค้าระหว่างประเทศนี้ว่า "Protectionism" แต่ถ้าประเทศนั้นรัฐบาลได้ลดการแทรกแซงต่างๆ ที่มีอยู่ แสดงว่าประเทศนั้นเข้าใกล้ระบบเศรษฐกิจการค้าเสรี จึงเรียกนโยบายการค้าระหว่างประเทศนี้ว่า "Trade Liberalization"

ดังนั้น กรอบแนวความคิดทางเศรษฐศาสตร์ในเรื่องนโยบายการค้าระหว่างประเทศ จึงมีอยู่ 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่สนับสนุนให้เปิดเสรีทางการค้า (trade liberalization) และกลุ่มที่สนับสนุนการคุ้มครองทางการค้า (protectionism)¹

แนวความคิดที่สนับสนุนการค้าเสรีได้เข้ามาแทนที่แนวความคิดในระบบพ่อค้า (mercantilist)² เมื่อประมาณต้นศตวรรษที่ 18 โดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์อย่างง่าย ๆ ในการอธิบายว่าระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) ย่อมทำให้ประเทศชาติและทุกคนได้รับผลประโยชน์ เมื่อเปรียบเทียบกับระบบเศรษฐกิจแบบปิด (Autarky) และระหว่างศตวรรษที่ 19-20 ได้มีการคัดค้านแนวความคิดดังกล่าว โดยกล่าวว่า ระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free

¹ การคุ้มครองทางการค้า หมายถึง นโยบายที่สนับสนุนและกีดกันทางการค้า เนื่องจากนโยบายเหล่านี้เกิดจากการแทรกแซงของรัฐบาล และส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นหรือลดลง

² แนวความคิดนี้สนับสนุนนโยบายการให้ความคุ้มครอง (protectionism) โดยวิธีการให้การอุดหนุน (subsidy) เพื่อช่วยเหลือการส่งออก และมีการเก็บภาษีเพื่อกีดกันการนำเข้า ดังนั้นการค้าในระบบพ่อค้า (mercantilist) จึงเป็นการค้าที่ได้รับประโยชน์ฝ่ายเดียว

Trade) ไม่ได้ให้ผลประโยชน์แก่ทุกคนหรือแม้แต่ประเทศชาติ ซึ่งแน่นอนย่อมมีการโต้แย้งจากกลุ่มที่สนับสนุนระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) จนในที่สุดปัจจุบันนี้แนวความคิดสมัยใหม่เกี่ยวกับการค้าเสรี (Free Trade) ไม่ได้ใช้สมมุติฐานที่ไม่เป็นจริงและไม่ได้ใช้การมองอย่างง่าย ๆ เหมือนในอดีต แต่เป็นแนวความคิดที่มีความซับซ้อนขึ้นโดยใช้ผลลัพธ์ร่วมกันภายใต้แบบจำลองทางการค้าหลายอันซึ่งอ้างอิงสถานการณ์ที่เป็นจริงและมีการยอมรับว่าการค้าเสรีสามารถก่อให้เกิดความสูญเสียพอกๆกับประโยชน์ที่ได้รับ³ โดยแท้จริงแล้วมีการยอมรับโดยทั่วไปในทางเศรษฐศาสตร์ว่าระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) ไม่ใช่นโยบายที่ดีที่สุดเสมอไปที่จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจสูงสุด (the maximize economic efficiency) ในโลกแห่งความเป็นจริง

2.1.1 แนวความคิดทางด้านการค้าเสรี

ภายใต้แนวความคิดเกี่ยวกับระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรีที่กล่าวมาข้างต้นได้ปฏิเสธการแทรกแซงของรัฐบาล แนวความคิดนี้มีรากฐานมาจากแนวความคิดของ อัดัม สมิธ ในเรื่อง “invisible hand” ซึ่งเชื่อมั่นต่อระบบกลไกของตลาดเสรี โดยแท้จริงแล้ว แนวความคิดทางด้านการค้าเสรีที่สำคัญมีอยู่ 2 แนวความคิดคือ แนวความคิดเกี่ยวกับ “Absolute Advantage” ของอัดัม สมิธ (Adam Smith) และแนวความคิดเกี่ยวกับ “Comparative Advantage” ของเดวิด ริคาร์โด (David Ricardo)

ตามแนวความคิดของอัดัม สมิธ ได้เน้นว่าทุกประเทศย่อมได้รับประโยชน์จากการค้าเสรีและสนับสนุนให้ดำเนินนโยบาย “laissez-faire” โดยแต่ละประเทศย่อมมีความชำนาญในการผลิตสินค้าที่ตนมีประสิทธิภาพมากกว่าประเทศอื่นและส่งออกสินค้าส่วนเกินไปยังประเทศอื่นเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ประเทศอื่นมีประสิทธิภาพในการผลิตมากกว่าประเทศตน ภายใต้การเปรียบเทียบที่เรียกว่า “Absolute Advantage” เป็นการเปรียบเทียบจำนวนสินค้าแต่ละชนิดที่แต่ละประเทศสามารถผลิตได้จากการใช้แรงงานจำนวนเท่ากัน เช่น สหรัฐอเมริกาผลิตคอมพิวเตอร์ได้ 100 หน่วยและกาแฟได้ 35 หน่วย ขณะที่บราซิลผลิตคอมพิวเตอร์ได้ 15 หน่วยและกาแฟได้ 115 หน่วย จึงกล่าวได้ว่าสหรัฐอเมริกามี “Absolute Advantage” ในการผลิตคอมพิวเตอร์และบราซิล

³ Steven Suranovic, “Chapter 120 : Evaluating the Controversy Between Free Trade and Protectionism,” *International Trade theory and Policy Analysis*, Available from: <http://www.internationalecon.com/v1.0/ch120/120c010.html>

มี "Absolute Advantage" ในการผลิตกาแฟ ผลจากการค้าเสรีนี้ยอมทำให้ทรัพยากรของโลกถูกจัดสรรอย่างมีประสิทธิภาพ แต่การแทรกแซงการค้าเสรียอมขัดขวางไม่ให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรของโลกอย่างมีประสิทธิภาพและจะปฏิเสธสังคมโลกสำหรับโอกาสในการได้รับประโยชน์ที่เป็นไปได้จากการค้า อย่างไรก็ตาม "Absolute Advantage" สามารถอธิบายได้เพียงส่วนหนึ่งของการค้าในโลก เพราะเมื่อประเทศหนึ่งมี "Absolute Advantage" ต่ำกว่าประเทศอื่นในการผลิตสินค้าทุกชนิด แต่ตามความรู้สึกของคนทั่วไปบอกว่าทุกประเทศต้องผลิตสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อนำเงินมาจ่ายสำหรับสินค้านำเข้า จึงเป็นไปได้ว่าการค้าที่ได้รับความนิยมซึ่งกันและกันไม่จำเป็นต้องให้ผู้ส่งออกมี "Absolute Advantage" เหนือคู่แข่งต่างชาติ

ต่อมาจึงเกิดแนวความคิดที่เรียกว่า "Comparative Advantage" ซึ่ง เดวิด ริคาร์โด ได้แสดงให้เห็นว่าการค้าเสรียังคงให้ประโยชน์แม้ว่าประเทศนั้นมีประสิทธิภาพในการผลิตน้อยกว่าประเทศอื่นสำหรับการผลิตสินค้าทุกชนิด และอาจกล่าวได้ว่า "Absolute Advantage" เป็นกรณีพิเศษของ "Comparative Advantage" แนวความคิดนี้อยู่ภายใต้สมมติฐานว่าแรงงานไม่สามารถเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศแต่สามารถเคลื่อนย้ายภายในประเทศได้อย่างสมบูรณ์ โดยที่แต่ละประเทศมีความชำนาญในการผลิตสินค้าที่ประเทศนั้นมี "Comparative Advantage" ย่อมทำให้ผลผลิตรวมของโลกสำหรับสินค้าทุกชนิดเพิ่มขึ้นและทุกประเทศมีสถานะดีขึ้น⁴ เช่น สหรัฐอเมริกาผลิตเสื้อผ้าได้ 50 หน่วยและอาหารได้ 70 หน่วย ขณะที่อังกฤษผลิตเสื้อผ้าได้ 10 หน่วยและอาหารได้ 40 หน่วย กรณีนี้สหรัฐอเมริกามี "Absolute Advantage" ในการผลิตทั้งเสื้อผ้าและอาหาร แต่กล่าวได้ว่าสหรัฐอเมริกามี "Comparative Advantage" ในสินค้าที่มี "degree of superiority" สูงกว่า (คือเสื้อผ้า มาจากอัตราส่วน $50 \div 10$) และมี "Comparative Disadvantage" ในสินค้าที่มี "degree of superiority" ต่ำกว่า (คืออาหาร มาจากอัตราส่วน $70 \div 40$) เมื่อเปรียบเทียบกับอังกฤษ ดังนั้น สหรัฐอเมริกามีความชำนาญในการผลิตเสื้อผ้า เช่นเดียวกัน อังกฤษมี "Comparative Advantage" ในสินค้าที่มี "degree of inferiority" ต่ำกว่า (คืออาหาร มาจากอัตราส่วน $40 \div 70$) และมี "Comparative Disadvantage" ในสินค้าที่มี "degree of inferiority" สูงกว่า (คือเสื้อผ้า มาจากอัตราส่วน $10 \div 50$) เมื่อเปรียบเทียบกับสหรัฐอเมริกา ดังนั้น อังกฤษมีความชำนาญในการผลิตอาหาร

⁴ Miltiades Chacholiades, International Economics (Singapore : McGraw-Hill Publishing Company, 1990), p. 13-18.

อย่างไรก็ตามยังมีแนวความคิดที่ต่างกันอีกข้อหนึ่งซึ่งเชื่อมั่นต่อการวางแผนของรัฐบาลในการจัดสรรทรัพยากรต่างๆ เพื่อพัฒนาประเทศและไม่ไว้ใจระบบตลาด แต่ในโลกแห่งความเป็นจริงไม่มีประเทศใดประเทศหนึ่งยึดถือการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจข้อใดข้อหนึ่งอย่างสมบูรณ์ บางครั้งมีความจำเป็นที่รัฐต้องเข้าไปมีบทบาททางเศรษฐกิจ เช่น กิจการสาธารณูปโภคมักไม่ได้รับการลงทุนจากภาคเอกชนแต่เป็นสิ่งที่จำเป็นต่อประชาชน เพราะฉะนั้น ทั้งนโยบายและมาตรการของรัฐบาลประกอบกับกลไกตลาดต่างก็มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศ ปัจจุบัน ธุรกิจต่างๆ ต้องเผชิญกับการแข่งขันระหว่างประเทศอย่างสูงในตลาดโลก จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐต้องเข้ามามีบทบาทในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน⁵ ร่วมกับธุรกิจ

2.1.1.1 ความสามารถในการแข่งขัน

ในเรื่องความหมายของความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจหรือบริษัทใดๆ พิจารณาได้ดังนี้

ความหมายที่ 1 “ความสามารถในการแข่งขัน” หมายถึง ความสามารถของบริษัทใดบริษัทหนึ่งที่จะสามารถผลิตสินค้าหรือบริการซึ่งสามารถค้าขายแข่งขันกับบริษัทอื่นๆ ได้ในระดับนานาชาติ ขณะเดียวกันต้องรักษาส่วนแบ่งตลาดเอาไว้และมีผลตอบแทนที่เพียงพอต่อปัจจัยการผลิต⁶

⁵ จิรต์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, ดวงฤดี ศิริเสถียร, ณัฐพงศ์ ทองภักดี, การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน (รายงานทิศทางการเศรษฐกิจและการค้าไทย: ภาคการค้าระหว่างประเทศ), (โดยฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจรายสาขา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เสนอ กระทรวงพาณิชย์ มีนาคม 2542 โครงการแผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ.2540-2549), หน้า 11-22.

⁶ ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, “ความสามารถในการแข่งขันของประชาชาติ,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 (สิงหาคม 2540) : 59-60.

ความหมายที่ 2 “ความสามารถในการแข่งขัน หรือ competitiveness” ของธุรกิจหนึ่งๆ หมายถึง ความสามารถของผู้ประกอบการธุรกิจที่จะออกแบบ ผลิต และบริหารการตลาดของสินค้าและบริการได้ดีกว่าบริษัทคู่แข่งจากทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ⁷

จากทั้งสองความหมายสรุปได้ว่า ความสามารถในการแข่งขันเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการที่บริษัทหนึ่งสามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นได้ ซึ่งอาจจำกัดวงอยู่แค่ภายในประเทศหรือขยายไปถึงระดับนานาชาติ โดยที่ความหมายแรกพิจารณาจากส่วนแบ่งตลาดและผลตอบแทน ส่วนความหมายที่สองพิจารณาจากการออกแบบ ผลิต และการบริหารการตลาดของสินค้าและบริการ

นอกจากนี้ยังมีการให้ความสนใจกับ “ความสามารถในการแข่งขันในระดับประเทศ” (National Competitiveness) ซึ่งมีแต่ละสถาบันได้ให้ความหมายแตกต่างกันไป เช่น

- World Economic Forum ได้ให้คำนิยามไว้ใน Global Competitiveness Report ว่า “ความสามารถของประเทศที่จะบรรลุเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนโดยการเติบโตทางเศรษฐกิจจะวัดจากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัว”
- คณะกรรมาธิการด้านความสามารถในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมของประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา (President's Commission on Industrial Competitiveness) ได้ให้คำนิยามว่า “ความสามารถของประเทศใดประเทศหนึ่งในการผลิตสินค้าและบริการที่ตรงกับความต้องการของตลาดต่างประเทศ ขณะเดียวกันประเทศนั้นยังสามารถรักษาและเพิ่มระดับรายได้ที่แท้จริงของประชากรของตนได้ด้วย”
- กองความมั่นคงของประเทศและกิจการระหว่างประเทศ กรมบัญชีกลาง สหรัฐอเมริกา ให้ความหมายไว้ว่า “ความสามารถของประชาชาติที่จะบรรลุถึงประสิทธิภาพการผลิตในระดับที่จะสามารถเพิ่มมาตรฐานการดำรงชีพของประชาชนอย่างยั่งยืนภายใต้ระบบเศรษฐกิจโลกที่มีความซับซ้อน”

⁷ จิรต์ถิ อิศรางกูร ณ อยุธยา, ดวงฤดี ศรีเสถียร, ณัฐพงษ์ ทองภักดี, การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน (รายงานทิศทางการเศรษฐกิจและการค้าไทย: ภาคการค้าระหว่างประเทศ), หน้า 3.

- ผู้ร่วมสัมมนาเรื่องความสามารถในการแข่งขันที่กรุงโซล เกาหลีใต้ จัดโดย ธนาคารโลก เห็นว่าความหมายของความสามารถในการแข่งขันไม่ควรแคบเกินไป เพราะมีปัจจัยพื้นฐานมากมายที่วัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ มีภาคเศรษฐกิจหลายด้านที่ก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขัน และความสามารถในการแข่งขันของประเทศควรเป็นเป้าหมายสุดท้ายไม่ควรถือว่าเป็นตัวนำไปสู่เป้าหมายอื่น
- ผู้วิจัยจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย⁸ ได้ให้ความหมายไว้ว่า คือ “การที่ประเทศสามารถมีการขยายตัวของการส่งออกและการลงทุนในอัตราที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง พิจารณาได้ใน 2 รูปแบบ ขึ้นอยู่กับการมองความสามารถในการแข่งขันว่าอยู่ในรูปผลิตภัณฑ์หรือพลวัต โดยที่ความสามารถในการแข่งขันในรูปผลิตภัณฑ์พิจารณาจากสถิติการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ขณะที่ความสามารถในการแข่งขันในรูปพลวัตพิจารณาจากความสามารถและศักยภาพในการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว รวมทั้งศักยภาพในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ และการส่งออก เพื่อความสามารถในการปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันของอุปสงค์ของโลกต่อสินค้าส่งออกของประเทศที่พิจารณา”
- ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้กล่าวถึงความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศในความหมายที่ว่า คือ การที่ประเทศส่งออกได้มาก และในขณะเดียวกันการผลิตภายในสามารถทดแทนสินค้าจากต่างประเทศ และทำให้ปริมาณนำเข้าลดลง ซึ่งมีผลสุทธิคือ การส่งออกมีมูลค่าสูงกว่าการนำเข้า ดังนั้น นโยบายการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศจึงหมายถึงนโยบายที่มุ่งเน้นการป้องกันการขาดดุลทางการค้า แต่หากทุกประเทศมุ่งสนับสนุนเฉพาะการส่งออกและลดการนำเข้าเช่นเดียวกันหมด ย่อมทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของโลกหดตัว และทุกประเทศจะได้รับผลกระทบเป็นเหตุให้รายได้และมาตรฐานการครองชีพลดลงในที่สุด ดังนั้นคำจำกัดความของนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศในเชิงปฏิบัติ คือ นโยบายซึ่งทำให้สินค้าที่ผลิตในประเทศไม่ว่าเป็นสินค้าส่งออก หรือสินค้าทดแทนการนำเข้ามีราคาใกล้เคียงกับราคาในตลาดโลก ขณะเดียวกันเป็น

⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 3.

นโยบายที่ทำให้ประเทศสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ด้านการเพิ่มมาตรฐานการครองชีพให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง⁹

อย่างไรก็ตาม Dr. Paul Krugman¹⁰ ไม่เห็นด้วยที่ใช้คำว่า Competitiveness “ความสามารถในการแข่งขัน” ในการเปรียบเทียบระดับประเทศควรใช้คำว่า Domestic Factor Productivity “ประสิทธิภาพการผลิตของปัจจัยภายในประเทศ” จะเหมาะสมกว่า ด้วยเหตุผล 4 ประการ คือ

- (ก) ประเทศชาติแตกต่างจากบริษัทเอกชน ไม่ได้มีการแข่งขันกันเอง การนำประเทศมาเปรียบเทียบกับกันจะทำให้การวิเคราะห์ผิดพลาด
- (ข) การค้าระหว่างประเทศไม่ได้เป็นเรื่องของสงครามหรือเกมกีฬาที่ต้องมีผู้แพ้ผู้ชนะ การค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดชัยชนะทั้งสองฝ่าย เพราะมีการแลกเปลี่ยนสินค้าจำนวนมากซึ่งต่างจากบริษัทเอกชน
- (ค) การเกินดุลหรือขาดดุลทางการค้าของประเทศมีความหมายแตกต่างจากกำไรขาดทุนของบริษัทเอกชน บริษัทมีสิทธิที่จะเลิกสัมกิจการแต่ประเทศไม่ใช่
- (ง) การมองเรื่อง “ความสามารถในการแข่งขัน” อาจทำให้เบี่ยงเบนความสนใจจากประเด็นที่สำคัญ คือ ประสิทธิภาพการผลิต และนำประเทศไปสู่นโยบายที่ผิดพลาดได้ เช่น กำหนดมาตรการที่เป็นการกีดกันทางการค้า

Krugman ได้มีการเสนอเพิ่มเติมว่า ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดมาตรฐานการครองชีพและขีดความสามารถการแข่งขันในตลาดโลกที่สำคัญ คือ การเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพการผลิต “Productivity Growth” เมื่อผลิตภาพมีอัตราเพิ่มสูงย่อมส่งผลให้สินค้าที่ผลิตภายในประเทศมีต้นทุน

⁹ ไพฑูรย์ วิบูลชุตติกุล, “นโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ,” ใน เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยในเศรษฐกิจโลก. จัดโดย ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ บริษัทจัดการอุตสาหกรรม จำกัด สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ณ ห้อง Watergate Ballroom โรงแรม Amari Watergate , 5 มิถุนายน 2540, หน้า 2-1 – 2-2.

¹⁰ ยูทคักดี คณาสวัสดิ์, “ PAUL KRUGMAN ความสามารถในการแข่งขัน...ความคิดอันตราย,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 (สิงหาคม 2540) : 63-66.

ทุนการแข่งขันในตลาดโลกได้ ทำให้การส่งออกขยายตัว ขณะเดียวกันรายได้ที่แท้จริงของประชากรย่อมสูงขึ้นและเมื่อประกอบกับการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการส่งออก ประชากรในประเทศจะมีอำนาจซื้อและสามารถนำเข้าสินค้าต่างๆ จากต่างประเทศได้มากขึ้น โดยไม่ต้องพึ่งพาการกู้ยืมจากต่างประเทศ ในที่สุด ประชากรจะมีสภาพทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นในลักษณะที่สามารถอุปโภคบริโภคสินค้าได้หลากหลายประเภทและในปริมาณที่ต้องการจากทั้งภายในและภายนอกประเทศ¹¹

เนื่องจากความคิดเห็นเกี่ยวกับความสามารถในการแข่งขันค่อนข้างหลากหลาย แต่เมื่อนำมาผสมผสานกับแนวความคิดทางด้านการค้าเสรีที่สนับสนุนให้มีการแข่งขันทางด้านราคา จึงเห็นว่าการเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพการผลิตเป็นสิ่งที่สามารถนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันได้ และจะปรากฏออกมาในรูปผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่เพิ่มขึ้น หรือมาตรฐานการครองชีพของประชาชนที่ดีขึ้น

2.1.1.2 ความได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้า

การที่ประเทศเปลี่ยนจากระบบเศรษฐกิจแบบปิดมาเป็นระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) แบบจำลองทางการค้าของแนวความคิดทางเศรษฐศาสตร์ส่วนใหญ่อธิบายว่าเป็นเพราะประเทศคู่ค้าได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้า ซึ่งแต่ละประเทศที่มาทำการค้าต่อกันย่อมมีพื้นฐานแตกต่างกันอันเป็นบ่อเกิดของการเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพการผลิตและนำไปสู่ความได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้า พื้นฐานที่แตกต่างกันนี้อาจเกิดจากทางด้านผู้ประกอบการ หรือผู้บริโภค นอกจากนี้ปัจจุบันยังยอมรับว่ารัฐบาลมีบทบาทอย่างมากในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน

¹¹ ไพฑูรย์ วิบูลชุตติกุล, "นโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ," ใน เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยในเศรษฐกิจโลก. หน้า 2-2.

2.1.1.2.1 พื้นฐานทางด้านผู้ประกอบการ

2.1.1.2.1.1 ความแตกต่างในเทคโนโลยีการผลิต

เทคโนโลยีการผลิต หมายถึง เทคนิคที่นำมาใช้ในการเปลี่ยนทรัพยากรการผลิตให้เป็นสินค้า ความแตกต่างในเทคโนโลยีการผลิตเป็นพื้นฐานของ the Ricardian Model of Comparative Advantage แม้ว่าประเทศหนึ่งมีเทคโนโลยีการผลิตดีกว่าประเทศอื่นสำหรับการผลิตสินค้าทุกชนิดก็ยังสามารถได้รับประโยชน์จากระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี โดยที่แต่ละประเทศควรผลิตสินค้า (specialization) ที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (the comparative advantage) การพิจารณาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบสามารถดูได้จากต้นทุนค่าเสียโอกาส (the opportunity cost)¹² หรือ ประสิทธิภาพในการผลิต (productivity)¹³ เมื่อแต่ละประเทศส่งออกสินค้าที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบซึ่งมีราคาสูงในประเทศอื่นย่อมส่งผลให้บริษัทต่างๆ ได้รับกำไรมากขึ้นและแรงงานทั้งหมดจะมีการเคลื่อนย้ายจากอุตสาหกรรมที่ไม่มีความได้เปรียบมายังอุตสาหกรรมที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ในที่สุดอุตสาหกรรมที่ไม่มีความได้เปรียบย่อมล้มหายไปและแต่ละประเทศมีความเชี่ยวชาญในการผลิตสินค้าที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ

2.1.1.2.1.2 ความแตกต่างในทรัพยากรที่มีอยู่

ทรัพยากร ได้แก่ ความรู้ความสามารถและความชำนาญของแรงงาน ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในประเทศ the Heckscher-Ohlin (H-O) Model อธิบายว่าประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรทุนควรส่งออกสินค้าที่ใช้ทรัพยากรทุนในการผลิตมาก (the capital-intensive good) และ ประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรแรงงานควรส่งออกสินค้าที่ใช้ทรัพยากรแรงงานในการผลิตมาก (the labor-intensive good) เนื่องจากราคาสินค้าที่ใช้

¹² แต่ละประเทศมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตสินค้าชนิดหนึ่งเมื่อสามารถผลิตด้วยต้นทุนค่าเสียโอกาสที่ต่ำกว่าประเทศอื่น ต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าชนิดหนึ่งคือ จำนวนสินค้าชนิดอื่นที่ต้องถูกยกเลิกเพื่อนำมาผลิตสินค้าชนิดหนึ่งเพิ่มขึ้น 1 หน่วย

¹³ การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการผลิตของสินค้าชนิดต่างๆ ระหว่างประเทศ กำหนดให้แต่ละประเทศควรผลิตสินค้าที่มีประสิทธิภาพการผลิตมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น หรือ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ควรผลิตสินค้าที่มีประสิทธิภาพการผลิตในทางที่แน่นอนที่สุด

ทรัพยากรทุนในการผลิตมากย่อมมีราคาต่ำในประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรทุนเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรแรงงาน ดังนั้นเมื่อส่งออกสินค้าที่ใช้ทรัพยากรทุนในการผลิตมากไปยังประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรแรงงานย่อมทำให้ได้รับกำไรเพิ่มมากขึ้น เหตุผลเดียวกันนี้นำมาอธิบายสินค้าที่ใช้ทรัพยากรแรงงานในการผลิตมาก

2.1.1.2.1.3 การประหยัดต่อขนาดในกระบวนการผลิต

การประหยัดต่อขนาด หมายความว่า การผลิตในปริมาณมากทำให้ต้นทุนต่ำลง การประหยัดต่อขนาดนำมาอธิบายถึงเหตุผลที่ประเทศพัฒนาแล้วมีการค้าขายต่อกันทั้งๆ ที่มีเทคโนโลยีการผลิต ทรัพยากร และความชอบที่คล้ายคลึงกัน ซึ่ง the Ricardian Model และ the H-O Model อธิบายได้ไม่มากนัก นอกจากนี้การประหยัดต่อขนาดและความแตกต่างที่เกิดขึ้นในผลิตภัณฑ์ชนิดเดียวกันสามารถอธิบายถึงเหตุผลที่แต่ละประเทศนำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์ชนิดเดียวกัน (intra-industry trade) แม้ว่าไม่มีความแตกต่างในทรัพยากรและเทคโนโลยีการผลิตระหว่างประเทศ

2.1.1.2.1.4 สภาวะปัจจัยการผลิต¹⁴

ปัจจัยการผลิตในที่นี้หมายถึง ทรัพยากรมนุษย์ ทรัพยากรธรรมชาติ ความรู้ทางเทคนิค สินค้าทุน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เป็นการนำเอาปัจจัยเหล่านี้มาใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด เช่น กรณีของประเทศเนเธอร์แลนด์ มีองค์การวิจัยทางดอกไม้ (Sprenger Institute, Aalsmeer Research Institute) ระบบการขนส่งดอกไม้ทางอากาศ ทำให้กลายเป็นผู้นำด้านดอกไม้ กรณีของญี่ปุ่นมีผู้สำเร็จการศึกษาทางด้านวิศวกรรมศาสตร์มากมาย ทำให้มีความได้เปรียบในอุตสาหกรรมหลายประเภท อย่างไรก็ตามความเสียเปรียบในปัจจัยการผลิตบางประเภทสามารถแปรสภาพมาเป็นความได้เปรียบถ้ารู้จักประยุกต์ดัดแปลงให้มีความเหมาะสม เช่น ญี่ปุ่นขาดแคลนแรงงานจึงคิดค้นกรรมวิธีการผลิตที่ให้เครื่องจักรทำงานโดยอัตโนมัติซึ่งก่อให้เกิดการผลิตที่มีต้นทุนต่ำและสินค้ามีคุณภาพสูง สวีเดนมีอากาศหนาวเย็นจึงมีช่วงเวลาที่เหมาะแก่การสร้างบ้านน้อยมากประกอบกับขาดแคลนแรงงานทำให้คิดค้นวิธีการสร้างบ้านสำเร็จรูป

¹⁴ ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, “ความได้เปรียบในการแข่งขันของประชาชาติ ในทัศนะของ MICHAEL PORTER,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 : 88.

2.1.1.2.1.5 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนควรมาตั้งอยู่รวมกันและร่วมมือประสานงานซึ่งกันและกัน มีการจัดให้โรงงานตั้งอยู่รวมกันเป็นกลุ่มก้อน เพื่อเร่งรัดให้เกิดนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันของธุรกิจภายในประเทศนั้นๆ เช่น แถบ Wurzburg ในเยอรมนี เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการพิมพ์ Silicon Valley ในสหรัฐอเมริกา เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมเซมิคอนดักเตอร์และคอมพิวเตอร์ของโลก ญี่ปุ่นมีความได้เปรียบในการผลิตเครื่องโทรสารเนื่องจากมีความได้เปรียบในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน (การผลิตเครื่องถ่ายเอกสาร)

2.1.1.2.1.6 กลยุทธ์ โครงสร้าง และการแข่งขันระหว่างบริษัทต่างๆ

ความได้เปรียบในการแข่งขันย่อมสามารถเกิดขึ้นได้โดยอ้อมจากกลยุทธ์โครงสร้าง และการแข่งขันระหว่างบริษัทต่างๆ เช่น การกระตุ้นของรัฐบาลญี่ปุ่นเพื่อให้บริษัทญี่ปุ่นสนใจในการปรับปรุงคุณภาพสินค้าส่งผลให้ญี่ปุ่นเป็นผู้นำในการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพสูง โครงสร้างของบริษัทเยอรมนีที่ผู้บริหารมีความรู้ด้านวิศวกรรมทำให้ประสบความสำเร็จในการผลิตสินค้าที่ใช้ความรู้ด้านวิศวกรรมระดับสูง การแข่งขันของบริษัทจำนวนมากย่อมก่อให้เกิดอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่ง เช่น อุตสาหกรรมซอฟต์แวร์และคอมพิวเตอร์ในสหรัฐอเมริกา

2.1.1.2.2 พื้นฐานทางด้านการบริโภคเนื่องจากความต้องการที่แตกต่างกัน

ความต้องการที่มีความแตกต่างกันในสินค้าหรือบริการของแต่ละประเทศย่อมมีส่วนร่วมในการกำหนดการผลิตและการได้เปรียบในการแข่งขัน เช่น ชาวอเมริกันต้องการความสะดวกและรวดเร็ว จึงเป็นผู้นำด้านอาหารจานด่วน บัตรเครดิต ชาวญี่ปุ่นต้องการสินค้าที่มีคุณภาพสูงจึงเป็นผู้นำในการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพสูง เป็นต้น

2.1.1.2.3 พื้นฐานทางด้านบทบาทของรัฐบาล

ผู้วิจัยจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เห็นว่านโยบายและมาตรการของรัฐในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันสามารถแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ นโยบายระดับประเทศ และ นโยบายระดับอุตสาหกรรม

นโยบายระดับประเทศ

เป็นนโยบายที่มุ่งสร้างเสถียรภาพของเศรษฐกิจโดยรวม และยังมีส่วนสำคัญในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ โดยการสร้างสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจของประเทศให้เอื้อต่อธุรกิจต่างๆ ในการผลิตเพื่อแข่งขันในตลาดโลก กล่าวคือ

- นโยบายมหภาค

นโยบายที่สำคัญประกอบด้วย นโยบายการเงิน นโยบายการคลัง และนโยบายอัตราแลกเปลี่ยน ทางด้านนโยบายการเงิน การกำหนดอัตราดอกเบี้ย ณ ระดับที่เหมาะสมยอมสร้างแรงจูงใจในการลงทุนระยะยาวในกิจกรรมที่พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต เช่น การวิจัยและพัฒนา และยังป้องกันการกู้เงินจำนวนมากจากต่างประเทศ นอกจากนี้การควบคุมไม่ให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นสูงเกินไปยอมช่วยให้สินค้าต่างๆ มีราคาถูกเมื่อเทียบกับประเทศที่มีอัตราเงินเฟ้อสูงกว่า เท่ากับช่วยกระตุ้นการส่งออก ทางด้านนโยบายการคลังประกอบด้วยค่าใช้จ่ายและรายได้ของรัฐบาล ด้านค่าใช้จ่ายจำเป็นที่ต้องใช้ในแนวทางที่เกิดประโยชน์มากที่สุด เช่น ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี สำหรับด้านรายได้เน้นไปที่มาตรการทางภาษี โดยอุตสาหกรรมที่เน้นการส่งออกควรมีการยกเว้นภาษีนำเข้าและส่งออก สามารถขอรับภาษีนำเข้าวัตถุดิบคืนภายใต้ขั้นตอนและระยะเวลาที่รวดเร็ว ยกเว้นภาษีเงินได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่งเมื่อเริ่มดำเนินกิจการเพื่อเพิ่มแรงจูงใจและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน อย่างไรก็ตาม มาตรการคืนภาษีและสิทธิประโยชน์ด้านภาษีของกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนควรอยู่ในระยะสั้น แต่ใช้การปรับลดอัตราภาษีศุลกากรให้อยู่ในระดับต่ำเป็นมาตรการหลักเพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและผู้ผลิตสามารถหาวัตถุดิบและเครื่องจักรได้ในราคาตลาดโลก ส่วนด้านนโยบายอัตราแลกเปลี่ยน โดยทั่วไปการวิเคราะห์อัตราแลกเปลี่ยนกับความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศจะพิจารณาจากอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (อัตราแลกเปลี่ยน/อัตราเงินเฟ้อ) เนื่องจากการมีเสถียรภาพของอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสิ่งสำคัญต่อรายได้และต้นทุนของธุรกิจ มาตรการของรัฐจึงควรเน้นไปที่การควบคุมการเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้อและความผันผวนของเงินตราต่างประเทศ

- นโยบายด้านการศึกษาอบรม

ตามแนวความคิดของทฤษฎีที่ว่าด้วยการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแนวใหม่ ทรัพยากรมนุษย์นับว่ามีความสำคัญอย่างมากในการพัฒนาเศรษฐกิจ ดังนั้นการพัฒนาทางการ

ศึกษาและจัดฝึกอบรมจึงถือว่าเป็นตัวแปรสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ

- มาตรการในการสร้างภาพพจน์ที่ดีของสินค้าส่งออก

การสร้างภาพพจน์ที่ดีของสินค้าส่งออกต้องใช้ค่าใช้จ่ายจำนวนมากเกินกว่าที่แต่ละบริษัทสามารถจ่ายได้ รัฐจึงเข้ามาสร้างภาพพจน์ที่ดีได้โดยการสนับสนุนการปรับปรุงคุณภาพของสินค้า โฆษณายี่ห้อสินค้าให้เป็นที่รู้จักในต่างประเทศ และส่งเสริมภาคธุรกิจให้รักษาการผลิตที่มีประสิทธิภาพอย่างสม่ำเสมอ

- โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ

ประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจทางกายภาพ เช่น การคมนาคม โทรคมนาคม พลังงานและโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจในรูปของสถาบัน โดยที่การสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจทางกายภาพเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและมีผลถึงการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางการค้า ในทางตรงข้ามการที่ไม่มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจทางกายภาพอาจก่อให้เกิดการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและสร้างปัญหาคอขวดในการพัฒนาเศรษฐกิจ¹⁵

- วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

แบบจำลองของ Schumpetrian ได้อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาเทคโนโลยีกับความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศว่าการที่ประเทศหนึ่งจะมีความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศขึ้นอยู่กับอัตราการสะสมความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี (rate of technological accumulation) ที่มากกว่าโดยเปรียบเทียบกับอัตราดังกล่าวของประเทศอื่น มากกว่าที่จะขึ้นอยู่กับระดับของเทคโนโลยีในประเทศตน และอัตราดังกล่าวยังชี้ให้เห็นถึงอัตราการเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพการผลิตในประเทศนั้นมีแนวโน้มที่จะมีค่ามากกว่าการเพิ่มขึ้นของค่าจ้างแรงงาน

¹⁵ จิรัตถ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา, ดวงฤดี ศิริเสถียร, ณัฐพงษ์ ทองภักดี, การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน (รายงานทิศทางเศรษฐกิจและการค้าไทย: ภาคการค้าระหว่างประเทศ), หน้า 9.

- การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกันในระดับต่างๆ

การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกันเป็นเครือข่ายทั้งระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ ระหว่างภาคเอกชนด้วยกันเอง หรือระหว่างหน่วยงานของรัฐ เป็นการช่วยเหลือให้การกำหนดนโยบายทั้งภาครัฐและเอกชนเป็นไปในทิศทางเดียวกันที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และยังช่วยลดการครอบครองข้อมูลข่าวสารที่ไม่เท่ากัน โดยเฉพาะความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐถือว่ามีความสำคัญอย่างมากในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ

- มาตรการดูแลการค้าให้เป็นธรรม

เนื่องจากการกีดกันทางการค้าของประเทศผู้นำเข้าผ่านมาตรการภาษีและมีใช้ภาษีเป็นเหตุให้ประเทศที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกลับไม่สามารถแข่งขันได้ ดังนั้น รัฐบาลจึงต้องมีมาตรการดูแลให้ผู้ประกอบการไม่ถูกกีดกันอย่างไม่เป็นธรรม โดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าหรือร้องเรียนองค์การการค้าโลก นอกจากนี้การค้าที่เป็นธรรมภายในประเทศ เช่น ไม่มีการผูกขาด มีการแข่งขันอย่างกว้างขวาง สามารถช่วยให้ระบบเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพ ราคาสินค้าและวัตถุดิบไม่สูงกว่าที่ควร และเป็นการช่วยผู้ประกอบการในการส่งออก

นโยบายระดับภาคอุตสาหกรรม

การกำหนดนโยบายภาคอุตสาหกรรมใดๆ ย่อมส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมนั้นและเป็นไปได้ที่จะส่งผลกระทบต่อภาคอื่นๆด้วย ฉะนั้น การกำหนดนโยบายที่มุ่งต่อการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมหนึ่งจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับภาคเศรษฐกิจอื่นๆด้วย

- นโยบายเกี่ยวกับวัตถุดิบ

นโยบายในเรื่องวัตถุดิบเป็นนโยบายที่มีความแตกต่างกันไปตามประเภทและแหล่งที่มาของวัตถุดิบ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมไม่ให้ราคาวัตถุดิบหรือต้นทุนของผู้ผลิตเพิ่มสูงขึ้นมากเกินไป กรณีที่วัตถุดิบบางประเภทไม่เพียงพอกับความต้องการภายในประเทศ หรือไม่สามารถผลิตได้ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ควรมีการเปิดเสรี หรือเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่ต่ำ เพราะการเก็บอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบในอัตราที่สูงย่อมมีผลให้ความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศของอุตสาหกรรมนั้นลดลง ทั้งนี้การดำเนินมาตรการดังกล่าวต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อตลาดและผู้ผลิตภายในประเทศด้วย

- นโยบายเกี่ยวกับแรงงาน

การแก้ไขปัญหาเรื่องแรงงานจะมีความแตกต่างกันแล้วแต่ประเภทของแรงงาน กรณีของค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอาจแก้ไขโดยกระจายกิจการและโรงงานออกสู่ภูมิภาคแต่ต้องพัฒนาศักยภาพของภูมินาคนั้นควบคู่ไปด้วย ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งเพื่อการส่งออก แรงงานที่มีฝีมือทั้งปริมาณและคุณภาพ การส่งเสริมเรื่องการศึกษาโดยรวมและการฝึกอบรม เฉพาะด้าน

- การพัฒนาปรับปรุงมาตรฐานการผลิต

เนื่องจากการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าทางเทคนิคอย่างแพร่หลายโดยออกกฎระเบียบควบคุมมาตรฐานของสินค้านำเข้าตั้งแต่ขั้นตอนและวิธีการผลิตจนถึงตัวสินค้าขั้นสุดท้ายด้วยเหตุผลเพื่อความปลอดภัยของประชาชน การใช้มาตรการเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อคนข้างมากต่อสินค้าส่งออก ดังนั้น รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการยกระดับของภาคอุตสาหกรรมคุณภาพการผลิตให้ได้มาตรฐานตามที่ต่างประเทศกำหนดไว้ โดยผ่านทาง การสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาผู้ประกอบการ การสร้างกลไกให้ผู้ประกอบการจัดหาวัตถุดิบให้ได้คุณภาพในกรณีที่วัตถุดิบเสื่อมหรือด้อยคุณภาพก่อนถึงโรงงาน

Mr. Carl J. Dahlman ได้กล่าวถึงบทบาทของรัฐบาลในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันไว้ 4 ระดับ ซึ่งคล้ายคลึงกับแนวทางของผู้วิจัยจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย คือ

- สร้างบรรยากาศการทั่วไปในการกระตุ้นการลงทุนและการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยใช้มาตรการต่างๆ ในระดับมหภาค เช่น อัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ
- มีการออกกฎระเบียบต่างๆ เพื่อกระตุ้นให้บริษัทต่างๆ เพิ่มประสิทธิภาพ ทั้งนี้รวมถึงการเปิดเสรีเศรษฐกิจ ส่งเสริมให้แข่งขันเสรีตามกลไกตลาด ลดการผูกขาด
- ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นวัตถุและส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานทางด้านสังคม เช่น ถนน การสื่อสาร ไฟฟ้า การศึกษา
- รัฐบาลอาจกำหนดให้บางอุตสาหกรรมเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายในการส่งเสริมให้มีความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติ และใช้มาตรการต่างๆ ในการสนับสนุน เช่น ทางด้านภาษี การส่งออก

Mr. Paul Hofheinz นักวิเคราะห์นิตยสาร Fortune กล่าวว่า ถ้าบทบาทของรัฐบาลออกมาในรูปการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศมากเกินไปย่อมส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันได้ ทำให้บริษัทต่างๆ ขาดแรงกระตุ้นในการพยายามเพิ่มนวัตกรรมใหม่ๆ และเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต เช่น การคุ้มครองอุตสาหกรรมของ บริษัทเพียตในอิตาลี บริษัทผลิตคอมพิวเตอร์ Groupe Bull ของฝรั่งเศส ส่งผลให้บริษัทประสบผลสำเร็จกับการครองตลาดในประเทศในระยะสั้นแต่ล้มเหลวในระยะยาว แต่การที่รัฐบาลสนับสนุนให้มีการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการทำให้บริษัทมีความพยายามอย่างเต็มที่ที่จะลดต้นทุนและพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ก่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันกับบริษัทของประเทศอื่น เช่น IBM รถยนต์ Lexus ของญี่ปุ่น¹⁶ ความคิดเห็นของ Mr. Paul Hofheinz สอดคล้องกับความคิดเห็นของ Dr. Michael Porter ในการเปิดโอกาสให้บริษัทต่างๆ แข่งขันกันจะทำให้แต่ละบริษัทคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อเอาชนะคู่แข่ง เช่น ประเทศญี่ปุ่นแม้จะมีการคุ้มครองอุตสาหกรรมจากการแข่งขันระหว่างประเทศในระยะต้น แต่ภายในประเทศอุตสาหกรรมต่างๆ ก็ได้มีการแข่งขันกันเอง ไม่ว่าจะบริษัทรถยนต์ ผู้ผลิตเครื่องโทรสาร เป็นต้น¹⁷

นอกจากนี้ Dr. Michael Porter มีความเห็นว่า ประเทศต่างๆ ควรเน้นการคุ้มครองเฉพาะบางอุตสาหกรรมเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมนั้นๆ ซึ่งเป็นพลังสำคัญในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว แนวความคิดนี้เรียกว่า "Cluster-Based Development"¹⁸ ในระดับบริษัท Dr. Michael Porter ถือว่าความสามารถในการแข่งขันเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของบริษัท ในสภาพตลาดที่มีการแข่งขันรุนแรงขึ้น บริษัทต้องปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินการเพื่อให้ได้เปรียบการแข่งขันในระยะยาว ต้องใช้กลยุทธ์การแข่งขันที่แตกต่างจากคู่แข่ง ไม่เลียนแบบคู่แข่งและคู่แข่งสามารถเลียนแบบได้ยาก ต้องมีลักษณะที่เหนือกว่าคู่แข่งในหลายๆ มิติ¹⁹

¹⁶ ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "ความสามารถในการแข่งขันของประชาชาติ," วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 : 61-62.

¹⁷ ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "ความได้เปรียบในการแข่งขันของประชาชาติ ในทัศนะของ MICHAEL PORTER," วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 (สิงหาคม 2540) : 92-93.

¹⁸ ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, "Michael Porter ยอดอัจฉริยะด้านกลยุทธ์ธุรกิจ," วารสารส่งเสริมการลงทุน 8 (สิงหาคม 2540) : 84.

¹⁹ เรื่องเดียวกัน : 81-82.

Dr.Porter²⁰ ได้ให้ความเห็นว่า เพื่อก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันควรมีปัจจัย 4 ประการที่เกื้อหนุนกัน (Diamond of National Competitive Advantage) คือ สภาพแวดล้อมการผลิต สภาพอุปสงค์ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน และ กลยุทธ์ โครงสร้างและการแข่งขันระหว่างบริษัทต่างๆ ซึ่งปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งจะมีส่วนผลักดันให้เกิดปัจจัยอื่นๆ ตามมา ดังนั้นการมีเพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งย่อมไม่ก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันในระยะยาวได้ เมื่อเป็นเช่นนี้รัฐควรเข้ามาจับบทบาท²¹

- ก. ส่งเสริมการก่อให้เกิดปัจจัยการผลิต เช่น ส่งเสริมการศึกษา การพัฒนาเทคโนโลยี การสร้างสาธารณูปโภค
- ข. การกำหนดกฎระเบียบที่เอื้อต่อการเกิดอุปสงค์ เช่น บางประเทศมีการยอมรับเอกสารที่ส่งทางแฟกซ์ว่ายอมรับได้ทางกฎหมาย
- ค. ส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานที่เกี่ยวข้องให้อยู่รวมกันเป็นกลุ่มก้อน
- ง. ลดอุปสรรคที่ขัดขวางต่อการเปิดเสรี เช่น ลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ

2.1.1.3 ผลกระทบที่เกิดจากการการค้าเสรี

แนวทางการค้าเสรีที่ประเทศส่วนใหญ่สนับสนุนนั้นเชื่อว่า จะก่อให้เกิดประโยชน์กับทุกฝ่ายเสมอไปแต่เมื่อหักล้างกันแล้วผลดีมักจะมากกว่าผลเสีย ผลที่ว่าเป็นอย่างไรสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 ระดับ กล่าวคือ

2.1.1.3.1 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการค้าเสรีในระดับประเทศ

แบบจำลองทางการค้าส่วนใหญ่ระบุว่าเมื่อได้มีการเปลี่ยนจากระบบเศรษฐกิจแบบปิดไปเป็นระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรีย่อมมีการเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพโดยรวม ประสิทธิภาพโดยรวมถูกแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ ประสิทธิภาพด้านการผลิต และ ประสิทธิภาพด้านการบริโภค อย่างไรก็ตาม the Immobile Factor Model ระบุว่า มีเพียงประสิทธิภาพด้านการ

²⁰ เรื่องเดียวกัน : 88-92.

²¹ ตามแนวความคิดของระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) จะไม่มีการแทรกแซงของรัฐ แต่ระบบเศรษฐกิจแบบเปิดเสรีทางการค้า (trade liberalization) ย่อมมีการแทรกแซงโดยรัฐได้

บริโภคเท่านั้นที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้การเปิดประเทศอย่างเสรี (Free Trade) ยังทำให้ national welfare²² เพิ่มขึ้น

การเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพด้านการผลิต หมายความว่า การที่ประเทศสามารถผลิตสินค้าและบริการได้เพิ่มขึ้นโดยใช้ปัจจัยการผลิตเท่าเดิม เนื่องจากแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์สมมุติให้ปัจจัยการผลิตมีอยู่คงที่ การเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพด้านการบริโภค หมายความว่า ผู้บริโภคมีสินค้าและบริการให้เลือกเพิ่มมากขึ้นในระดับราคาที่น่าพอใจ

2.1.1.3.2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการค้าเสรีในระดับย่อย

การพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นในระดับย่อยสามารถแบ่งตามจำนวนปัจจัยการผลิตที่ถูกสมมุติในแบบจำลองทางการค้า ดังนี้

2.1.1.3.2.1 แบบจำลองทางการค้าที่สมมุติให้มีปัจจัยการผลิตเพียงหนึ่งชนิด

The Ricardian Model of Comparative Advantage ได้สมมุติให้มีปัจจัยการผลิตเพียงหนึ่งชนิดคือ แรงงาน ซึ่งแรงงานภายในประเทศไม่มีความแตกต่างกัน แต่มีความแตกต่างกันในระดับระหว่างประเทศ การเคลื่อนย้ายของแรงงานไม่มีต้นทุนและมีการจ้างงานอย่างเต็มที่ แบบจำลองนี้จึงนำมาอธิบายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระยะยาว แต่ในระยะสั้นถูกอธิบายด้วย the Standard Ricardian Model ภายใต้แบบจำลองนี้ แรงงานไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ระหว่างอุตสาหกรรมเนื่องจากค่าใช้จ่ายที่สูง ดังนั้น ในระยะสั้น ระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี (Free Trade) ย่อมทำให้แรงงานบางส่วนได้รับประโยชน์ (คือกลุ่มที่ทำงานในอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก : the export industry) และบางส่วนก็สูญเสียประโยชน์ (คือกลุ่มที่ทำงานในอุตสาหกรรมที่แข่งขันกับการนำเข้า : the import-competing industry) ส่วนในระยะยาว ค่าจ้างที่แท้จริง (รายได้/ราคา) ของแรงงานแต่ละคนเพิ่มขึ้นในประเทศคู่ค้าทั้งสองส่งผลให้สามารถบริโภคสินค้าเพิ่มมากขึ้น หรือกล่าวได้ว่าทุกคนได้รับประโยชน์เป็นสถานการณ์ที่ทุกคนเป็นผู้ชนะ (a win-win solution)

²² national welfare หมายถึง การจัดสรรทรัพยากรของประเทศที่มีประสิทธิภาพหรือเหมาะสมในแง่ส่วนรวม เพื่อให้ได้รับคุณค่าทางเศรษฐศาสตร์สูงสุดกับทรัพยากรที่มีอยู่

2.1.1.3.2.2 แบบจำลองทางการค้าที่สมมุติให้มีปัจจัยการผลิตสองชนิด

การพิจารณาสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว ซึ่งถูกอธิบายด้วยแบบจำลองทางการค้า the Immobile Factor Model, the Specific Factor Model และ the Heckscher-Ohlin Model ตามลำดับ ปัจจัยการผลิต 2 ชนิด คือ แรงงาน และ ทุน

The Immobile Factor Model สมมุติให้ปัจจัยการผลิตไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ระหว่างอุตสาหกรรมแต่ยังสามารถเคลื่อนย้ายได้ระหว่างบริษัทภายในอุตสาหกรรมเดียวกัน แบบจำลองนี้สรุปว่าแรงงานและเจ้าของทุนในอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกได้รับอำนาจซื้อเพิ่มขึ้นเมื่อมีการค้าเสรี (trade liberalization) ขณะที่แรงงานและเจ้าของทุนในอุตสาหกรรมที่ต้องแข่งขันกับการนำเข้ากลับมีอำนาจซื้อลดลง

The Specific Factor Model สมมุติให้ปัจจัยการผลิตหนึ่งชนิด (ทุน) สามารถใช้ได้กับอุตสาหกรรมเฉพาะทำให้ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ระหว่างอุตสาหกรรม ส่วนปัจจัยการผลิตชนิดที่สอง (แรงงาน) สามารถเคลื่อนย้ายได้ระหว่างอุตสาหกรรมโดยไม่มีต้นทุน ผลปรากฏว่าเจ้าของทุนในอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกย่อมได้รับผลประโยชน์เมื่อมีการค้าเสรี (Free Trade) แต่เจ้าของทุนในอุตสาหกรรมที่แข่งขันกับการนำเข้าย่อมมีการสูญเสีย สำหรับแรงงานไม่สามารถระบุได้ชัดเจนเนื่องจากต้องพิจารณา preferences ของแรงงานประกอบด้วย

The Heckscher-Ohlin Model สมมุติให้ปัจจัยการผลิตทั้งสองชนิดสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรีระหว่างอุตสาหกรรม เมื่อประเทศอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรทุนก็จะมี การเคลื่อนย้ายของทุนไปสู่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกทำให้เจ้าของทุนได้รับผลประโยชน์เพิ่มขึ้น ส่วนแรงงานมีความต้องการน้อยกว่าทุนทำให้แรงงานได้รับค่าจ้างต่ำลง แต่ถ้าประเทศอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรแรงงานย่อมมีการเคลื่อนย้ายของทุนไปสู่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกทำให้แรงงานได้รับค่าแรงเพิ่มขึ้น ส่วนทุนมีความต้องการน้อยกว่าแรงงานส่งผลให้เจ้าของทุนได้รับประโยชน์ลดลง

จะสังเกตได้ว่าไม่ใช่ทุกคนที่ได้รับประโยชน์จากการค้าเสรีแต่เมื่อรวมแล้วย่อมมีผู้ที่ได้รับประโยชน์มากกว่าผู้ที่สูญเสีย ผู้ที่สูญเสียย่อมไม่พอใจกับระบบการค้าเสรี ดังนั้นจึงมีแนวคิดที่เรียก

ว่า “The compensation principle” เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้จากผู้ที่ได้รับประโยชน์มายังผู้สูญเสียซึ่งทำให้ทุกคนดีขึ้นกว่าที่อยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบปิด อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัตินั้นเป็นสิ่งยากที่จะคำนวณหาว่าควรมีการชดเชยเท่าไร อย่างไร

2.1.2 แนวความคิดด้านมาตรการคุ้มครองทางการค้า

โดยแท้จริงแล้วไม่ใช่มีเพียงแต่ระบบเศรษฐกิจการค้าแบบเสรีเท่านั้นที่ให้ประโยชน์ทางการค้าแก่ประเทศหนึ่ง มาตรการคุ้มครองทางการค้าก็สามารถให้ประโยชน์ทางการค้าแก่ประเทศหนึ่งได้เช่นเดียวกัน และการที่ประเทศต่างๆ นำมาตรการคุ้มครองทางการค้ามาใช้กับอุตสาหกรรมภายในประเทศมักเกิดจากเหตุผล 2 ข้อ คือ เพื่อประโยชน์สาธารณะ และ เพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล มาตรการคุ้มครองทางการค้าต่างๆ ที่เกิดขึ้นสามารถแยกการพิจารณาได้เป็น 2 กลุ่มคือ

2.1.2.1 มาตรการคุ้มครองทางการค้าที่นำมาซึ่งการเพิ่มขึ้นของ national welfare ในประเทศหนึ่งแต่ขณะเดียวกันส่งผลให้ world welfare โดยรวมลดลงหรือไม่เปลี่ยนแปลง

บางครั้งมาตรการเหล่านี้ถูกเรียกว่า “beggar-thy-neighbor” เนื่องจากเป็นมาตรการที่ทำให้ประเทศหนึ่งได้รับประโยชน์จากการสูญเสียของประเทศอื่น ซึ่งได้แก่ the terms of trade argument, the strategic trade policy

The terms of trade argument คือ การที่ประเทศหนึ่งซึ่งเป็นตลาดนำเข้ารายใหญ่ได้มีการกำหนดภาษีศุลกากรหรือโควต้าเพื่อให้ประเทศตนได้รับประโยชน์จากอำนาจผูกขาดทางการค้าและเป็นเหตุให้ national welfare เพิ่มขึ้น หรือ คือ การที่ประเทศหนึ่งซึ่งเป็นตลาดส่งออกรายใหญ่ได้มีการกำหนดภาษีส่งออกหรือ VER กับประเทศส่งออกเพื่อให้ประเทศตนได้รับประโยชน์จากอำนาจผูกขาดทางการค้าและเป็นเหตุให้ national welfare เพิ่มขึ้น

The strategic trade policy เป็นนโยบายการค้าที่นำมาใช้เพื่อลดกำไรของบริษัทต่างประเทศให้ไปสู่บริษัทในประเทศซึ่งทำให้ national welfare ภายในประเทศเพิ่มขึ้น และเป็นเหตุให้ national welfare ของต่างประเทศลดลง เช่น การเก็บภาษีนำเข้าจากบริษัทผูกขาดต่างประเทศสามารถลดกำไรจากบริษัทต่างประเทศไปสู่รัฐบาลของประเทศนำเข้า แม้ว่าราคาสินค้าในประเทศจะเพิ่มขึ้น แต่ national welfare อาจยังคงเพิ่มขึ้น หรือ การอุดหนุนการส่งออกให้กับ

บริษัทในประเทศซึ่งต้องแข่งขันกับบริษัทต่างประเทศในตลาดที่มีผู้ขายเพียง 2-3 ราย ก็อาจจะเพิ่มกำไรให้กับบริษัทภายในประเทศมากกว่าเงินที่อุดหนุนไป อย่างไรก็ตามเนื่องจาก the strategic trade policy เป็นเพียงการจัดสรรทรัพยากรใหม่ระหว่างบริษัทที่ทำกำไรจึงไม่น่าเป็นไปได้สำหรับนโยบายนี้ที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพของเศรษฐกิจโลก

2.1.2.2 มาตรการคุ้มครองทางการค้าที่นำมาซึ่งการเพิ่มขึ้นของ national welfare ในประเทศหนึ่งและ world welfare โดยรวมด้วย

เนื่องจากแบบจำลองทางการค้าส่วนใหญ่ที่สนับสนุนการค้าแบบเสรีได้สมมุติว่าตลาดที่มีอยู่เป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์และอาจกล่าวได้ว่าไม่มีการบิดเบือนของตลาด ทั้งที่ในสภาพความเป็นจริงไม่มีสภาพของตลาดแข่งขันสมบูรณ์และยังมีการบิดเบือนของตลาด ดังนั้นแนวความคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองทางการค้าจึงมีขึ้นเพื่อแก้ปัญหาของตลาดที่มีการแข่งขันไม่สมบูรณ์หรือมีการบิดเบือนของตลาด มาตรการที่นำมาใช้ในเรื่องนี้ ได้แก่ มาตรการเกี่ยวกับการว่างงาน อุตสาหกรรมทารก สิ่งแวดล้อม ความมั่นคงของชาติ ซึ่งเกตต์ก็ได้อนุญาตให้ใช้มาตรการเพื่อเหตุผลด้านความมั่นคง สิ่งแวดล้อม การพัฒนาเศรษฐกิจ

จากการที่มีแนวความคิดที่สนับสนุนการคุ้มครองทางการค้าชี้ให้เห็นว่าการค้าเสรีไม่ได้เป็นประโยชน์แก่ทุกคน และบางทีจะไม่เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติด้วย เช่น the infant industry argument, the terms of trade argument, arguments concerning income redistribution และ strategic trade policy ดังนั้นจึงมีแนวความคิดตอบโต้เพื่อยืนยันว่าการค้าเสรีเป็นนโยบายที่ดี ซึ่งปรากฏออกมาใน 4 เรื่องด้วยกันคือ (แต่ไม่ได้โต้แย้งว่าแนวความคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองทางการค้าดังกล่าวไม่มีเหตุผลทั้งในหลักการและทฤษฎี เพราะโดยแท้จริงแล้วก็มี การยอมรับระหว่างนักเศรษฐศาสตร์ด้วยกันว่าการค้าเสรีอาจจะไม่ใช่ นโยบายที่ดีที่สุดในแง่ของ ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลกแห่งความเป็นจริง)

- The Potential for Retaliation

ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อมีการคุ้มครองทางการค้าคือ มีความเป็นไปได้ที่ประเทศอื่นทำการตอบโต้โดยใช้นโยบายที่คล้ายคลึงกัน นโยบายที่แต่ละประเทศใช้จัดว่าเป็นนโยบายฝ่ายเดียวแบบ "beggar-thy-neighbor" เช่น การกำหนดโควตานำเข้า การบังคับใช้การส่งออกโดยสมัครใจ (VER) ซึ่งในที่สุดภายหลังจากการตอบโต้กัน จึงเป็นไปได้สูงที่ national welfare ของทั้ง

สองประเทศจะลดลง เพราะนโยบายการค้าแต่ละประเทศส่งผลให้ประสิทธิภาพของ world economic ลดลง เมื่อรวมการสูญเสียของประเทศหนึ่งมักจะมากกว่าผลประโยชน์ที่ได้รับเสมอ และถ้าทุกประเทศนำนโยบายเช่นนี้มาใช้ การลดลงอย่างต่อเนื่องของประสิทธิภาพของโลกย่อมมากกว่าประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินมาตรการฝ่ายเดียว เหตุการณ์เช่นนี้ได้เกิดขึ้นแล้ว ระหว่าง Great Depression 1930s อาจกล่าวได้ว่าการตอบโต้จะมีผลต่อความสูญเสียของประเทศทั้งสองเมื่อนโยบายการค้าเริ่มแรกไม่ได้เพิ่มประสิทธิภาพของเศรษฐกิจโลก ถ้าการคุ้มครองได้เกิดขึ้นในตลาดไม่สมบูรณ์หรือมีการบิดเบือนของตลาดก็อาจจะเพิ่มประสิทธิภาพของเศรษฐกิจโลก เพราะได้มีการจัดบางส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพออกไปอันเนื่องมาจากการบิดเบือน ซึ่งจะเห็นได้ว่ากรณีนี้การตอบโต้ในสภาพตลาดต่างกันย่อมส่งผลต่างกันออกไป

- The Theory of the 2nd-Best

ทฤษฎีนี้กล่าวว่าเมื่อตลาดไม่สมบูรณ์หรือมีการบิดเบือนเกิดขึ้นย่อมมีความเป็นไปได้ที่จะใช้การบิดเบือนอีกอันหนึ่งซึ่งถูกออกแบบอย่างระมัดระวังเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและทั่วโลก ที่เป็นเช่นนี้เพราะว่าการบิดเบือนครั้งที่สองสามารถแก้ไขความไร้ประสิทธิภาพที่เกิดจากการบิดเบือนครั้งแรก ตามทฤษฎีมีการแบ่งแยกนโยบายออกเป็น 2 ประเภท คือ นโยบายการค้า และ นโยบายภายในประเทศ ซึ่งนโยบายภายในประเทศสามารถปรับปรุง national welfare ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่านโยบายการค้า ดังนั้นนโยบายที่จะนำมาใช้เพื่อแก้ไขความไม่สมบูรณ์หรือการบิดเบือนของตลาดโดยตรงที่สุด คือ นโยบายภายในประเทศ เช่น นโยบายเกี่ยวกับการผลิตหรือการบริโภคภายในประเทศ ยกเว้นแต่ว่าประเทศนั้นเป็นตลาดระหว่างประเทศขนาดใหญ่ หรือ สินค้าที่มีการค้าขายกันสามารถส่งผลกระทบต่อการจัดหาสินค้าสาธารณะ เช่น ด้านความมั่นคงของชาติ ซึ่งก็ต้องนำนโยบายการค้ามาใช้ แต่ถ้าใช้นโยบายต่างๆ มาใช้กับเศรษฐกิจที่ไม่มีการบิดเบือนจะทำให้ national welfare ลดลง

- Information Deficiencies

ความบกพร่องของข้อมูลสามารถสกัดกั้นการนำมาตรการคุ้มครองที่เหมาะสมที่สุดมาใช้ เพื่อที่จะให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมทารกอย่างมีประสิทธิภาพ หรือจัดผลกระทบจากภายนอกในแง่ลบ หรือกระตุ้นผลกระทบจากภายนอกในแง่บวก หรือลดกำไรของต่างประเทศมายังเศรษฐกิจภายในประเทศ เป็นต้น รัฐบาลจำเป็นต้องมีข้อมูลที่มากพอเกี่ยวกับธุรกิจในตลาด โครงสร้างเกี่ยวกับต้นทุนที่เป็นไปได้ของบริษัท ความยืดหยุ่นของอุปสงค์และอุปทานภายใต้

การเปลี่ยนแปลงของราคา การตอบสนองที่เป็นไปได้ของรัฐบาลต่างประเทศ และอื่นๆ อีกมากมาย ความต้องการข้อมูลย่อมเกิดขึ้นในแต่ละชั้นของกระบวนการตัดสินใจของรัฐบาล ขั้นตอนแรก รัฐบาลจำเป็นต้องพิสูจน์ว่าอุตสาหกรรมใดมีลักษณะที่เหมาะสมที่จะให้ความคุ้มครอง และ ขั้นตอนที่สองรัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดนโยบายการค้าที่เหมาะสมเพื่อใช้ในแต่ละสถานการณ์ และกำหนดภาษีศุลกากรหรือการอุดหนุนในระดับที่เหมาะสม ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลกระทบระหว่างอุตสาหกรรมด้วย ถ้าไม่สามารถทราบได้ว่านโยบายการค้าจะบรรลุเป้าหมายจริงๆ หรือไม่ ก็สมควรที่จะหลีกเลี่ยงการใช้นโยบายเช่นนั้น

- Political Economy Issues

ในสังคมประชาธิปไตยผู้แทนและเจ้าหน้าที่จะดำเนินการตามความต้องการของสาธารณชน การตัดสินใจของรัฐบาลจึงมาจากอิทธิพลของประชาชน ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นต่อนโยบายของรัฐบาลว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ซึ่งกระบวนการแสดงความคิดเห็นนี้เรียกว่า lobby การล็อบบี้สามารถช่วยรัฐบาลในการขจัดความบกพร่องทางด้านข้อมูล แต่ก็อาจสร้างปัญหามากกว่าแก้ปัญหา เช่น นโยบายการค้าที่ก่อให้เกิดประโยชน์ด้านรายได้แก่ประชาชนบางกลุ่มและกลุ่มอื่นเป็นฝ่ายสูญเสียรายได้ ซึ่งถ้ารัฐบาลสนับสนุนนโยบายคุ้มครองที่เป็นประโยชน์พิเศษกับกลุ่มหนึ่งแต่อาจจะก่อให้เกิดความสูญเสียสุทธิต่อเศรษฐกิจทั้งหมด ดังนั้นการคงไว้ซึ่งนโยบายการค้าเสรีจะทำให้เศรษฐกิจสามารถหลีกเลี่ยงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการล็อบบี้ในระบอบประชาธิปไตย

จากที่กล่าวมา แสดงให้เห็นว่าแนวความคิดทางการค้าเสรีไม่ได้เป็นนโยบายที่ดีที่สุดสำหรับทุกคนและทุกสถานการณ์เสมอไป ดังนั้น การที่จะนำมาตรการคุ้มครองการค้ามาใช้ร่วมกับมาตรการของการค้าเสรีต่างย่อมต้องมีการประเมินคุณและโทษพร้อมทั้งผลลัพธ์ของแต่ละนโยบาย อย่างไรก็ตามนักเศรษฐศาสตร์จำนวนมากได้สรุปว่าแม้ว่าการค้าเสรีอาจจะไม่เป็น “technically optimal” แต่ก็ยังเป็น “pragmatically optimal” กล่าวคือ ภายใต้ระบบการค้าที่มีความบกพร่องทางด้านข้อมูลหรือปัญหาอื่นๆ การค้าเสรีก็ยังคงเป็นนโยบายที่เป็นไปได้มากที่สุดที่จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในระดับที่สูงที่สุด

2.2 อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ไม่ใช่อุตสาหกรรมระยะแรกๆ ในประเทศไทย ทั้งนี้ตามโครงการอุตสาหกรรมแห่งชาติที่เกิดขึ้นสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ได้ระบุว่า อุตสาหกรรมหนักคงเริ่มได้ยากในประเทศไทยเนื่องจากขาดปัจจัยหลักหลายอย่าง เช่น เหล็ก ถ่านหิน น้ำมัน แต่อาจทำอุตสาหกรรมอื่นที่ใช้วัตถุดิบภายในประเทศ เช่น ข้าว ยางพารา ไม้สัก แร่ดีบุก เพราะฉะนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมระยะแรกควรแปรรูปผลผลิตทางธรรมชาติให้มีมูลค่าเพิ่มสูงสุด เช่น เพิ่มขั้นตอนการผลิตจากยางดิบเป็นยางแผ่นแล้วเป็นยางรถยนต์ รวมทั้งยังคำนึงถึงการชักชวน สรรหาทุนและเทคโนโลยีจากต่างประเทศมาร่วมด้วยโดยให้แรงจูงใจในการลงทุน แต่ขณะนั้นได้เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ในยุโรปและญี่ปุ่นกำลังจะเริ่มสงครามในเอเชีย ประเทศที่มีขีดความสามารถ เช่น ฝรั่งเศสและญี่ปุ่น จึงไม่สามารถมาช่วยไทยได้²³ เป็นเหตุให้อุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในเวลานั้นเป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าเพื่อ “ปัจจัยสี่” (อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค และที่อยู่อาศัย) เพื่อให้ประชาชนมีสินค้าใช้สอยพอและดำรงชีวิตอยู่ได้ในช่วงสงคราม รวมถึงอุตสาหกรรมของฝ่ายรัฐบาลโดยตรง เช่น การผลิตกระแสไฟฟ้า การผลิตน้ำประปา อาวุธเบา กระสุนปืน โรงงานกระป๋อง โรงงานทอผ้า เป็นต้น อย่างไรก็ตามในช่วงสมัยนั้นเป็นยุคเฟื่องฟูของรัฐวิสาหกิจไม่ใช่ยุคของภาคเอกชน เพราะแนวความคิดชาตินิยมของจอมพล ป. พิบูลสงครามที่ต้องการต่อต้านการยึดครองทางเศรษฐกิจของชาวจีนในประเทศไทย และเพื่อเป็นการตอบแทนให้กับนายทหารที่ได้ช่วยกันทำรัฐประหารเมื่อปี 2490 ด้วยการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้บริหารในรัฐวิสาหกิจเหล่านั้น²⁴ ประกอบกับกฎหมายที่ออกมาช่วงเวลานั้นก็อำนวยความสะดวกให้กับรัฐวิสาหกิจไม่ว่าจะเป็น “พระราชบัญญัติกู้เงินเพื่ออุตสาหกรรมจากประชาชน” ปรากฏว่ากิจการที่ได้รับสิทธิให้กู้เงินส่วนใหญ่แล้วเป็นกิจการของรัฐหรือรัฐมีส่วนร่วมอยู่ด้วย²⁵ พระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การรัฐบาล พ.ศ.2496 ได้มีการให้

²³ ประสงค์ สุขุม, “บทที่ 23 บุกเบิกงานอุตสาหกรรม,” ใน จาก “ยมราช” ถึง “สุขุมวิท” : เหตุการณ์ใน 4 รัชกาล .(กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 401-410.

²⁴ สัญญลักษณ์ เทียมถนอม, เปิดเบื้องลึกชีวิตเทพบุตรอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไทย วิเชียร เผอิญโชค กับตำนานการสร้างอาณาจักร “ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์”. พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มิติใหม่, 2539) หน้า 124-125.

²⁵ ผาณิต รวมศิลป์, “นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัย จอมพล ป. พิบูลสงคราม พ.ศ.2481 ถึง พ.ศ.2487”, (วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521) หน้า 388-390.

อำนาจรัฐบาลในการให้เงินอุดหนุนแก่รัฐวิสาหกิจต่างๆ จากเงินงบประมาณ พระราชบัญญัติส่งเสริมอุตสาหกรรม พ.ศ.2497 มีการเอื้อประโยชน์ต่อโรงงานของรัฐบาลให้ได้รับอภิสิทธิ์ต่างๆ ถึงกระนั้น รัฐวิสาหกิจที่สร้างขึ้นโดยรัฐบาลได้ดำเนินงานอย่างไร้คุณภาพและประสบความสำเร็จอย่างสิ้นเชิง

ขณะนั้นบทบาทของสหรัฐอเมริกาได้เริ่มขึ้นเมื่อมีการลงนามในสนธิสัญญาป้องกันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สปอ.) มีการตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและสหรัฐอเมริกาที่เรียกว่า “ความตกลงร่วมกันทางเศรษฐกิจและวิชาการ พ.ศ.2493” มีการเสนอแนวความคิดของระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมแต่ไม่ได้รับการตอบสนองเท่าที่ควร เนื่องจากความเหนียวแน่นของระบบทุนนิยมโดยรัฐ ต่อมาเมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ.2497 ไทยและสหรัฐอเมริกาได้มีการลงนามใน “ข้อตกลงว่าด้วยการค้าประกันการลงทุนของชาวอเมริกันในประเทศไทย” หลังจากนั้นได้มีการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมอุตสาหกรรม พ.ศ.2497 ซึ่งเจ้าหน้าที่ธนาคารโลกมีบทบาทอย่างสำคัญในการร่างกฎหมายฉบับนี้²⁶ แต่บริษัทของชาวอเมริกันที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลไทยมีเพียงบริษัทเดียวคือ บริษัทฟอร์โมสต์อาหารนม เป็นเหตุให้สหรัฐอเมริกาไม่พอใจการกระทำของรัฐบาลไทยอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีบทบาทของธนาคารโลกที่เข้ามาในรูปการให้เงินกู้กับรัฐบาลไทยเพื่อปรับปรุงการคมนาคมขนส่งซึ่งได้รับความเสียหายอย่างมากระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง และธนาคารโลกได้กำหนดเงื่อนไขการกู้ยืมเงินในโครงการบูรณะการรถไฟ และการทำเรือฯ โดย ให้แยก การรถไฟฯ และการทำเรือฯ ออกเป็นหน่วยงานอิสระแยกจากการควบคุมโดยตรงจากรัฐบาล แต่ขณะนั้นอยู่ในช่วงรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม แม้ได้มีการแยกหน่วยงานทั้งสองก็ตามแต่ก็ยังยึดติดอยู่กับระบบเก่าๆ ทำให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ธนาคารโลกต้องการไม่ได้รับความสำเร็จเท่าที่ควร

ก่อนที่จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้มีการรับแนวความคิดของระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม คือ มีการเชิญบุคคลต่างๆ ไปร่วมประชุมที่ชั้นนิงเดล ประเทศอังกฤษ ซึ่งบุคคลเหล่านี้ต่อมาได้ร่วมงานกับรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ และเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2501 ขณะรักษาตัวอยู่ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา จอมพลสฤษดิ์ และนายถนัด คอมันตร์ ได้พบปะกับ Mr. Dillon รองรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศฝ่ายเศรษฐกิจ ซึ่งมีการกล่าวถึงความ

²⁶ ปฏิมากร คุ่มเดช , ว่าที่ร้อยตรี “ระบอบเผด็จการกับการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศไทย : ศึกษากรณีรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์”, (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการปกครอง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538) หน้า 43.

สำคัญของการลงทุนโดยเอกชนต่างประเทศซึ่งอาจช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่ยังไม่พัฒนาเพิ่มเติมจากเงินช่วยเหลือซึ่งฝ่ายสหรัฐอเมริกาสามารถช่วยได้ ต่อมาเมื่อจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี มีความต้องการที่จะได้รับการสนับสนุนและความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา ทั้งๆ ที่ก่อนหน้านี้มีการโจมตีนโยบายนิยมสหรัฐอเมริกาของรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ประกอบกับสหรัฐอเมริกาต้องการผลประโยชน์จากไทยเพื่อสกัดกั้นการเติบโตของลัทธิคอมมิวนิสต์โดยใช้ประเทศไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ และเพื่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจโดยเฉพาะเรื่องปัจจัยที่สำคัญในการผลิต ดังนั้น รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จึงได้วางแผนระบบเศรษฐกิจใหม่ตามแบบที่สหรัฐอเมริกาแนะนำในสมัย จอมพล ป. พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรี ช่วงที่ 2 (พ.ศ.2484-2500) มีการแก้ไขพระราชบัญญัติส่งเสริมอุตสาหกรรม พ.ศ.2497 ซึ่งปรากฏอยู่ในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 33 เพื่อให้มีหลักการและนโยบายที่ชัดเจนขึ้น นอกจากนี้มีการยอมรับคำแนะนำจากธนาคารโลกให้มีการจัดตั้งหน่วยงานวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจระดับชาติขึ้นเป็นการถาวร มีการจัดตั้งสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ โอนสำนักงานสถิติกลาง ส่วนรายได้ประชาชาติเข้ามาอยู่ในสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ (แม้โครงสร้างและอำนาจหน้าที่จะไม่เหมือนกับข้อเสนอของธนาคารโลกเสียทีเดียว) ให้มีการเสริมสร้างกิจกรรมรากฐานการพัฒนา เช่น การพัฒนาด้านระบบการคมนาคม ขนส่ง การพลังงาน เพื่อสนับสนุนการทำงานของเอกชน และส่งเสริมการผลิตในสาขาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม และธนาคารโลกเห็นว่ารัฐบาลควรพยายามถอนตัวออกจากกิจการอุตสาหกรรม ซึ่งแนวคิดต่างๆ เหล่านี้ได้ปรากฏออกมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อย่างไรก็ตามการพัฒนาที่เกิดขึ้นเป็นไปเพื่อสร้างความมั่นคงในการต่อต้านลัทธิคอมมิวนิสต์เป็นอันดับแรก เช่น การสร้างทางหลวงไปยังพื้นที่ของฐานทัพสหรัฐอเมริกา หรือในเขตเร่งรัดพัฒนาชนบทที่เกี่ยวข้องกับแผนการต่อสู้ผู้ก่อการร้าย มีการนำระบบเบ็ดเตล็ดการมาใช้เพื่อยับยั้งความขัดแย้งและการต่อต้านจากกลุ่มบุคคลต่างๆ ตามแนวความคิดที่ว่า การเปิดโอกาสให้มีการเรียกร้องใดๆ ย่อมนำมาซึ่งภัยของลัทธิคอมมิวนิสต์

จะเห็นได้ว่า สหรัฐอเมริกาและธนาคารโลกได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากต่อเศรษฐกิจไทยในช่วงเริ่มต้นของอุตสาหกรรม ไม่ว่าจะเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การจัดตั้งหน่วยงานต่างๆ รวมถึงการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมอุตสาหกรรม พ.ศ.2497 และ ณ ปัจจุบันนี้ บทบาทขององค์การการค้าโลกได้เข้ามามีอิทธิพลกับเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยที่พยายามลดบทบาทของรัฐในการให้การอุดหนุนภาคเอกชน ซึ่งเป็นแนวความคิดที่ตรงข้ามกับในอดีต

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มขึ้นมาจากกิจการค้าของเก่า หรือที่เรียกว่า "เซียงกง" ซึ่งประกอบการโดยเจ้าแก้วไต้ตั้ง (บิดาของคุณถาวร พรประภา) มีชื่อร้านว่า ตั้งท่งฮวด ในยุค

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้นำรถเก่าที่เหลือใช้จากสงครามของสหประชาชาติมาดัดแปลงแล้วนำออกจำหน่าย โดยไปขอซื้อมาจากอังกฤษ เยอรมัน ฮอลแลนด์ สิงคโปร์ จำนวน 600 คัน และมีจิ้งเอี้ยวเซียง (คุณวิเชียร เผอิญโชคซึ่งเป็นผู้ก่อตั้ง “ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์”) เป็นผู้ทำการดัดแปลง รถที่ดัดแปลงสามารถจำหน่ายได้หมดในเวลาอันรวดเร็ว ประจวบกับคณะทูตของรัฐบาลญี่ปุ่นแนะนำ คุณถาวร พรประภา ในยุคของสยามกลการ ให้ติดต่อกับบริษัทนิสสันมอเตอร์เพื่อให้เอารถยนต์นิสสันเข้ามาจำหน่ายในเมืองไทย ขณะนั้นคนไทยยังไม่นิยมรถญี่ปุ่นและยังเชิดกับพฤติกรรมของคนญี่ปุ่น การจำหน่ายรถญี่ปุ่นจึงไม่ใช่เรื่องง่าย แต่ยุโรปและอเมริกाल้วนมีเอเยนต์เป็นบริษัทใหญ่แล้วทั้งสิ้น สถานการณ์จึงบีบบังคับให้นำรถนิสสันมาจำหน่าย โดยเริ่มด้วยการส่งรถบรรทุกเข้ามา 60 คัน ซึ่งขายด้วยความยากลำบากประกอบกับข้อเสียของรถญี่ปุ่นตรงที่เครื่องร้อนเร็ว แม้จะแก้ไขทุกวิถีทางยอดจำหน่ายรถนิสสันก็ไม่กระเตื้องขึ้น จนกระทั่ง พลตรี ประमाण อติเรกสาร (ยศขณะนั้น) ได้ไปเป็นผู้อำนวยการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) เมื่อปี 2491 จึงได้มีโอกาสส่งรถประจำทางต่อตัวถึงสำเร็จรูปจากญี่ปุ่นเข้ามาดัดแปลงจำหน่ายให้ ร.ส.พ. และยังคงส่งรถมาจำหน่ายให้กับทางราชการ ต่อมาเมื่อมีนโยบายส่งเสริมการลงทุน มีการผลักดันให้มีโรงงานประกอบรถยนต์และโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ขึ้นภายในประเทศไทย สยามกลการจึงได้เข้าร่วมด้วย ส่วนทางด้านจิ้งเอี้ยวเซียงได้เป็นเอเยนต์จำหน่ายรถอีซูซุผ่านทางบริษัท มิตซูบิชิ ในประเทศไทย ต่อมาได้มีการก่อตั้งบริษัท ชัยเจริญกิจมอเตอร์ จำกัดซึ่งผลิตอะไหล่บางชิ้นให้กับอีซูซุ จนกระทั่ง ปี 2510 มีการก่อตั้งห้างหุ้นส่วนไทยรุ่งวิศวกรรมด้วยการร่วมทุนกับตระกูลธนวัฒนาภูกุล ภายหลังจากที่บริษัท อีซูซุ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์อีซูซุขึ้นในประเทศไทยเมื่อปี 2509 ประกอบกับขณะนั้นเป็นช่วงที่รัฐบาลมีนโยบายให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ หลังจากที่มีเหตุการณ์ 14 ตุลา ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ก็ได้กำเนิดขึ้น ถัดมาอีก 1 ปี ตรีเพชรอีซูซุ เซลส์ ได้มีการจัดตั้งด้วยการร่วมทุนระหว่าง มิตซูบิชิคอร์ป ประเทศญี่ปุ่นกับนักธุรกิจของไทยประกอบด้วย จุติ บุญสูง, วรธรณ ชันชื้อ, และพงษ์ สารสิน โดยไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ได้เป็น supplier รายใหญ่ให้กับ ตรีเพชรอีซูซุ เซลส์ ทั้งเรื่องของการผลิตชิ้นส่วนและด้านประกอบ²⁷

²⁷ สัญลักษณ์ เทียมถนอม, เปิดเบื้องลึกชีวิตเทพบุตรอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไทย วิเชียร เผอิญโชค กับตำนานการสร้างอาณาจักร “ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์” พิมพ์ครั้งที่ 1, หน้า 127, 129-130, 133, 140, 145, 150, 187-188.

2.2.1 การเริ่มต้นของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

รัฐบาลของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้มีการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ.2503 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1(พ.ศ.2504-2509) เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ และเพื่อให้คนไทยมีความรู้ความชำนาญในกิจการอุตสาหกรรมต่างๆ โดยมีมาตรการทางด้านภาษี (เช่น การงดเว้นอากรขาเข้า ภาษีเงินได้) และมาตรการที่มีใช้ภาษี (เช่น การถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน การส่งเงินตราต่างประเทศออกนอกประเทศ) เป็นสิ่งจูงใจเงินทุนประกอบอุตสาหกรรมที่มาจากต่างประเทศ การวางนโยบายเศรษฐกิจเช่นนี้เป็นเพราะรัฐบาลได้รับอิทธิพลจากธนาคารโลกและสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นแหล่งเงินกู้ของไทยในการนำมาสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ขณะเดียวกันการสร้างความสัมพันธ์พิเศษระหว่างข้าราชการและนักธุรกิจก็มิอยู่ในช่วงเวลานี้ด้วย เช่นกรณีของบริษัทนิสสัน (หรือดัทสัน) มีคุณถาวร พรประภา เป็นตัวแทนจำหน่ายในประเทศไทย ได้เข้าไปมีความสัมพันธ์กับผู้อำนวยความสะดวกการขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยทำให้สามารถขายรถบรรทุกนิสสันไปทำเป็นรถเมลล์ได้ หรือการที่มีความสัมพันธ์กับนักการเมืองทำให้สามารถซื้อใบอนุญาตแท็กซี่และจำหน่ายดัทสันบลูเบิร์ตในตลาดรถแท็กซี่กรุงเทพได้²⁸

โดยระยะแรกเป็นการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ประเภท Completely Knocked-Down :CKD หมายถึง การนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วนครบชุดจากบริษัทแม่ในต่างประเทศแล้วนำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปจำหน่ายในประเทศ ขณะนั้นบริษัทจากกลุ่มประเทศยุโรปและสหรัฐอเมริกาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนมีอยู่ด้วยกัน 3 บริษัท ซึ่งทั้งสามบริษัทได้ดำเนินการเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์อยู่ก่อนหน้าแล้ว กล่าวคือ (1) บริษัทแองโกลไทยมอเตอร์ (ผู้จำหน่ายรถยนต์ฟอร์ดของอังกฤษ) ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการประกอบรถยนต์นั่งแองเกิลีย คอนซูล คอร์ทีน่า และรถบรรทุกเทมส์ เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2504 บริษัทนี้ได้ดำเนินการกิจการจนถึงสิ้นปี 2513 จึงได้โอนกิจการให้บริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และได้เลิกกิจการไปเมื่อ พ.ศ. 2519 (2) บริษัทธนบุรีพาณิชย์ (ผู้จำหน่ายรถเมอร์เซเดส-เบนซ์) ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถบรรทุกเมอร์เซเดส-เบนซ์ เมื่อ พ.ศ.2504 และ (3) บริษัทกรรณสูตรเจเนอรัลแอส

²⁸ พชรี สีโรรส, รัฐไทยกับธุรกิจใอุตสาหกรรมรถยนต์ (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ก.ย. 2540), หน้า 10-11.

เซมบลี (ผู้จำหน่ายรถเฟียต) ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถยนต์นั่งและรถบรรทุกทั้งยี่ห้อเฟียตและยี่ห้ออื่นๆ ขึ้นกับผู้ที่ตั้งให้ประกอบ เมื่อ พ.ศ.2505²⁹

ในปี พ.ศ.2505 ได้มีการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ.2505 ขึ้นใหม่แทนกฎหมายฉบับเดิม เพื่อต้องการให้มีผู้ลงทุนประกอบกิจการอุตสาหกรรมมากขึ้น โดยการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนเพิ่มขึ้นกว่าเดิมและปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนให้เป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็ว มีการแบ่งกิจการอุตสาหกรรมออกเป็น 3 จำพวกคือ จำพวก ก, ข และ ค³⁰ ผลจากการออกกฎหมายฉบับใหม่นี้ทำให้มีบริษัทต่างๆ เข้ามาขอรับการส่งเสริมการลงทุนเป็นจำนวนมากรวมทั้งบริษัทจากประเทศญี่ปุ่นด้วย ได้แก่ บริษัทสยามกลการและนิสสันประกอบรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเมื่อ พ.ศ.2505 บริษัทโตโยต้า (ประเทศไทย) เปิดโรงงานประกอบรถยนต์เมื่อ พ.ศ.2507 โดยมีผู้ถือหุ้นทั้งหมดและกรรมการบอร์ดเป็นชาวญี่ปุ่น³¹ บริษัทปรีนซ์มอเตอร์ (พ.ศ.2508) บริษัทอิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (พ.ศ.2509) บริษัทสหพัฒนายานยนต์ (พ.ศ.2509) บริษัทไทยฮีโนอุตสาหกรรม จำกัด (พ.ศ.2509) เป็นต้น จนกระทั่ง พ.ศ.2512 มีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนทั้งสิ้น 9 โรงงาน³² คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้ประกาศงดให้การส่งเสริมการลงทุนกับกิจการประกอบรถยนต์ เนื่องจากกำลังการผลิตมีมากจนเพียงพอกับความต้องการภายในประเทศ

²⁹ พันธรียา บรรจงชีพ, “มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย” (วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538), หน้า 25-26.

³⁰ ในการนี้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นอะไหล่ยานยนต์ถูกประกาศให้เป็นกิจการอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมจำพวก ก. คือ กิจการอุตสาหกรรมที่สำคัญและจำเป็นแก่การเศรษฐกิจของประเทศ ส่วนอุตสาหกรรมผลิตหรือประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกถูกประกาศให้เป็นกิจการอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมจำพวก ข. คือ กิจการอุตสาหกรรมที่สำคัญและจำเป็นแก่การเศรษฐกิจของประเทศในอันดับรองจากกิจการอุตสาหกรรมจำพวก ก. ดังนั้นจึงไม่น่าแปลกใจว่าทำไมในระยะเวลาต่อมาถึงมีนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

³¹ พัชรีย์ สิโรต, รัฐไทยกับธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์. หน้า 12.

³² สมคิด แสงอารยะกุล, “การวิเคราะห์อัตราการค้าคุ้มครองของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย” (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2539), หน้า 29.

2.2.2 การดำเนินนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2512 ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมขึ้น (ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์) อันประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ระดับสูงจากกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก กองทะเบียนกรมตำรวจ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมี ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานโดยตำแหน่ง³³ ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลรวมทั้งกำหนดนโยบายและวิธีการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ³⁴ กล่าวคือต้องการสนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ให้เป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์อย่างแท้จริงทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ และสนับสนุนการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ขึ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์³⁵ และนโยบายสำคัญที่ได้นำมาใช้ในช่วงเวลานี้คือ

2.2.2.1 มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

29 กุมภาพันธ์ 2515 ได้มีประกาศให้ผู้ประกอบรถยนต์นั่งต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 25 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป ถ้าผู้ประกอบการรายใดไม่สามารถปฏิบัติตามที่กำหนดจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการประกอบรถยนต์ในแบบดังกล่าว³⁶

2516 กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภทที่มีโครงสร้างตัวรถสมบูรณ์พร้อมเครื่องยนต์ แต่ไม่มีตัวถัง กระบะท้าย และห้องโดยสาร (Chassis with Engine) ต้อง

³³ พันธรียา บรรจงชีพ, "มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย", หน้า 28.

³⁴ สมคิด แสงอารยะกุล, "การวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย", หน้า 30.

³⁵ พันธรียา บรรจงชีพ, "มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย", หน้า 29.

³⁶ พัชรี สิโรต, รัฐไทยกับธุรกิจใอุตสาหกรรมรถยนต์, หน้า 14.

ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในอัตราร้อยละ 15 ของมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป³⁷

2517 กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภทที่มีโครงสร้างตัวรถสมบูรณ์ ไม่มีตัวถังและกระบะท้าย แต่มีกระจกบังลมหน้า (Chassis with Windshield) ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในอัตราร้อยละ 20 ของมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นไป³⁸

2521 กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดตารางมาตรฐานของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง และได้ประกาศกำหนดให้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศจากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี

2522 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดตารางมาตรฐานของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร พร้อมกันนี้ให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปีเป็นระยะเวลา 5 ปี ซึ่งรถยนต์บรรทุกและรถโดยสารมีการกำหนดใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ คือ chassis with engine เพิ่มจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 40, chassis with windshield เพิ่มจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 45, chassis with cab (มีโครงสร้างรถสมบูรณ์ และมีห้องโดยสารส่วนหน้า ไม่มีตัวถัง และกระบะท้าย) เพิ่มจากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 สำหรับรถยนต์นั่งให้มีการเพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นร้อยละ 35 ตามที่กำหนดในปีก่อน³⁹ นอกจากนี้กระทรวงอุตสาหกรรมยังได้ยกเลิกระบบการบังคับใช้ชิ้นส่วนเป็น

³⁷ ศุภภัช ศุภชลาศัย, จรินทร์ เจริญศรีวัฒน์กุล, และ อาชนัน เกาะไพบุญย์, "รายงานวิจัยโครงการแนวโน้มธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ธุรกิจรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์", เล่ม 1 ภาพรวมอุตสาหกรรมและนโยบายของรัฐบาล (เสนอต่อฝ่ายวิชาการ ฝ่ายวางแผน ธนาคารสหธนาคารจำกัด (มหาชน), ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ม.ค. 2540), หน้า 4-7.

³⁸ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม "ประวัติความเป็นมาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย," หน้า 3. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

³⁹ รัชนี วีระวัฒน์ยั้งยง, "ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), หน้า 28.

สัดส่วนต่อมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบมาเป็นระบบให้คะแนนหรือให้แต้ม โดยที่ชิ้นส่วนแต่ละชนิดมีแต้มต่างกันซึ่งต้องใช้ชิ้นส่วนให้ได้แต้มตามที่กำหนด

2523 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศหลักเกณฑ์การปฏิบัติของการประกอบรถยนต์ประเภทแวน ตู้ จี๊ป โดยรถยนต์ประเภทแวนให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง ส่วนรถตู้และประเภทจี๊ปนั้นหากนำเข้าไปในลักษณะสมบูรณ์ครบชุด ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง แต่หากนำเข้าไปในลักษณะ chassis with windshield หรือ chassis with engine ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์บรรทุก/รถยนต์โดยสาร และยังได้ประกาศบังคับใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศกับรถยนต์บรรทุก 7 รายการ คือ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหน้าและหลัง ยางนอกและยางใน กระจกนิรภัย และดรัมเบรคหน้าและหลัง

2525 เนื่องจากแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ได้จัดให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่จะต้องปรับโครงสร้างใหม่ ดังนั้น จึงได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และผลจากการพิจารณาของคณะกรรมการนี้ร่วมกับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นสมควรให้ระงับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 เพราะเห็นว่าชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศแพงกว่าที่นำเข้ามา ทำให้ในปี 2526 กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ประกาศหยุดการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 และส่วนที่เกินร้อยละ 45 จะกำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับต่อไป

2527 กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศใช้ระบบท่อไอเสียเฉพาะที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรวมทั้งกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์นั่งเป็นรายปี ระหว่างปี 2529-2531 เพื่อให้มีการใช้ชิ้นส่วนรายการเดียวกันมากขึ้น อันเป็นการลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนลง

2528 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ) เป็นรายปี ระหว่างปี 2529-2531 เพื่อให้เป็นแนวทางเดียวกับรถยนต์นั่ง

2529 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนของรถยนต์จากระบบแต้มไปเป็นรูปแบบภายใต้ระบบบัญชี 2 ประเภทคือ บัญชี ก เป็นชิ้นส่วนที่บังคับให้ใช้คิดเป็นร้อยละ 27 ของบัญชีชิ้นส่วนทั้งหมด และบัญชี ข เป็นชิ้นส่วนที่

สามารถเลือกใช้ได้ สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนจากทั้งสองบัญชีต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 2530 เพื่อให้การใช้ชิ้นส่วนในประเทศของรถยนต์นั่งเหมาะสมกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมที่ตกต่ำอยู่ในขณะนั้น ต่อมาได้ประกาศบังคับให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้นห้ามใช้เครื่องยนต์สำเร็จรูป ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532 เป็นต้นไป เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนในประเทศ

2532 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ประกาศกำหนดให้รถบรรทุกขนาด 1 ตันที่ประกอบในประเทศซึ่งใช้เครื่องยนต์ที่มีปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ

2534 กระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแทนประกาศเดิมทั้งหมด โดยกำหนดให้รถบรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1,000 ซีซีขึ้นไป ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ

2.2.2.2 มาตรการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์

2514 กำหนดมาตรการจำกัดจำนวนแบบและรุ่นของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศเพื่อให้การผลิตชิ้นส่วนของรถยนต์ไม่มีความยุ่งยาก สามารถก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดการผลิต (Economies of Scale) ชิ้นส่วนรถยนต์และส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยของการประกอบรถยนต์อยู่ในระดับต่ำ

2515 ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์เนื่องจากโรงงานประกอบรถยนต์บางแห่งได้มีการลงทุนเพื่อประกอบรถยนต์ในรุ่นต่างๆที่เกินกว่าข้อจำกัดไปแล้ว

2521 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศห้ามเพิ่มการประกอบจำนวนรุ่น (Series) ของรถยนต์นั่งเพิ่มจากที่เคยประกอบอยู่เดิม

2527 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศจำกัดจำนวนรุ่นและแบบการประกอบรถยนต์นั่งไว้ที่ 42 รุ่นแต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ และแต่ละแบบต้องใช้เครื่องยนต์ขนาดเดียว

และตัวถังแบบเดี่ยวแต่อาจมีระบบส่งกำลังได้ 2 ชนิด ถ้ารุ่นใดได้รับอนุญาตแล้วหากไม่ทำการประกอบภายใน 1 ปี ต้องถูกยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์รุ่นนั้นและไม่อนุญาตให้นำรถยนต์รุ่นอื่นมาสวมสิทธิ์ ทั้งนี้เพื่อเป็นการช่วยเหลืออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนไม่ต้องผลิตชิ้นส่วนมาก

2533 ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบรถยนต์นั่งซึ่งบังคับตั้งแต่ปี 2527 เนื่องจากในทางปฏิบัติการผลิตรถยนต์หลายรุ่นไม่คุ้มต่อการผลิตเพราะไม่เป็นที่นิยมของตลาดแต่จำเป็นต้องผลิตเพื่อรักษาสิทธิใบอนุญาตประกอบรถยนต์รุ่นนั้นๆ เมื่อยกเลิกมาตรการเช่นนี้ทำให้สามารถเลือกผลิตเฉพาะรุ่นที่ตลาดต้องการและผลิตเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิตเพิ่มขึ้น⁴⁰ นอกจากนี้ยังเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ

2.2.2.3 มาตรการเกี่ยวกับการนำเข้า

2504 กำหนดภาชนะนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปในอัตราร้อยละ 55

2505 ลดภาชนะนำเข้าชิ้นส่วน CKD ลงครึ่งหนึ่งของอัตราภาชนะนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปทำให้อัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วน CKD สำหรับรถยนต์นั่ง รถแวน และรถบรรทุกขนาด 1 ตัน (ปิกอัพ) มีอัตราร้อยละ 30 20 และ 10 ตามลำดับ

2512 ประกาศให้ ยาง แบนดเดอร์ หม้อน้ำ และแหวนดับ ไม่รวมอยู่ในชิ้นส่วน CKD ทำให้ไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีอากรและต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูง เท่ากับว่าเป็นแรงจูงใจให้มีการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวขึ้นในประเทศ และปรับอัตราภาชนะนำเข้าชิ้นส่วน CKD ขึ้นอีกร้อยละ 20 เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ทำให้อัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่ง รถแวน และรถบรรทุกขนาด 1 ตัน เพิ่มเป็นอัตราร้อยละ 50 40 และ 30 ตามลำดับ

2513 เพิ่มภาชนะนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากเดิมร้อยละ 55 เป็นร้อยละ 80

2521 ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป CBU ทุกขนาดที่เป็นรถใหม่ แต่ถ้าเป็นรถยนต์เก่าสามารถนำเข้าได้เฉพาะรถยนต์ที่มีปริมาตรกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร

⁴⁰ อ้างแล้ว, หน้า 29.

ซึ่งต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 150 และอากรพิเศษนำเข้าอีกร้อยละ 20 ขณะเดียวกันมีการเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่งจากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80

2523 ปรับอัตราภาษีนำเข้ารถบรรทุกขนาด 1 ตันที่นำเข้าในสภาพเกือบสมบูรณ์ โดยขาดกระบะหลัง เพิ่มจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 80

2528 ปรับอัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วน CKD ของรถแวน รถบรรทุก 1 ตัน รถขับเคลื่อน 4 ล้อ พร้อมทั้งส่วนประกอบของรถประเภทดังกล่าว สำหรับรถบรรทุกขนาดมากกว่า 1 ตัน มีการเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40

2.2.2.4 มาตรการจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ

2515 กำหนดเงื่อนไขของผู้ที่ต้องการประกอบรถยนต์รายใหม่ไว้ว่าต้องติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์การประกอบที่มีขีดความสามารถประกอบได้ไม่ต่ำกว่า 30 คันต่อวัน โดยใช้เวลาทำงานวันละ 8 ชั่วโมง มูลค่าการลงทุนในเครื่องจักรอุปกรณ์และอาคารไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท การกระทำเช่นนี้เท่ากับเป็นการจำกัดจำนวนนักลงทุนที่จะเข้ามาใหม่และปกป้องกลุ่มผู้ประกอบการรถยนต์ที่มีอยู่

2521 ห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่แต่อนุญาตให้โรงงานที่มีอยู่เดิมขยายกำลังการผลิตได้

2.2.3 การเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์

เมื่อไทยได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก ไทยจึงมีพันธะที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับขององค์การการค้าโลก (แกตต์) แต่ในช่วงแรกไทยยังมีนโยบายในการคุ้มครองและกีดกันทางการค้าอย่างชัดเจน ต่อมาเมื่อถูกกดดันจากต่างชาติมากขึ้นทำให้รัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เริ่มปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมให้สอดคล้องกับแกตต์ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปเพื่อให้กระทบต่อผู้ประกอบการน้อยที่สุดโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้⁴¹

⁴¹ พัชรี สิโรต, รัฐไทยกับธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์, หน้า 40-70.

- 31 กรกฎาคม 2533 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ดำเนินการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์บางขนาด
- 20 สิงหาคม 2533 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์นั่ง โดยสามารถประกอบรถยนต์ได้เสรี
- 2534 กระทรวงพาณิชย์ประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการผลิตไม่ทันกับความต้องการและเป็นไปตามนโยบายการเปิดเสรีทางการค้า แต่ยังคงเก็บภาษีนำเข้าและค่าธรรมเนียมพิเศษอัตราร้อยละ 300 และสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตรให้นำเข้ารถใหม่ได้ แต่ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 180 ต่อมาได้มีการเปลี่ยนขนาดกระบอกสูบเป็น 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตรพร้อมทั้งปรับอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตรเป็นร้อยละ 42 และเกิน 2,400 ลูกบาศก์เซนติเมตรเป็นร้อยละ 68.5 ซึ่งไม่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ

เมื่อยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์แล้วก็ต้องมากำหนดอีกว่าอัตราภาษีสำหรับรถนำเข้าที่เหมาะสมควรเป็นเช่นไรสำหรับผู้บริโภค ผู้ประกอบรถ และผู้ผลิตชิ้นส่วน ซึ่งขณะนั้นอัตราภาษีของรถนำเข้าขนาดใหญ่กว่า 2,300 ซีซีเก็บ 600% ขนาดเล็กกว่าเก็บ 400% สำหรับรถที่ประกอบในประเทศเก็บ 160% แต่ไม่ทันที่รัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ จะทำการตัดสินใจในเรื่องนี้ก็เกิดการปฏิวัติขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2534 และเมื่อนายอานันท์ ปันยารชุน เข้ารับตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ก็ได้รับแรงกดดันจากการเจรจาหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยจึงทำให้ไทยต้องเร่งปฏิรูประบบภาษีโดยด่วน⁴² และลดมาตรการกีดกันต่างๆที่มีอยู่

- 10 เมษายน 2534 ยกเลิกการห้ามนำเข้ารถใช้แล้วที่มีเครื่องยนต์มากกว่า 2,300 ซีซีที่มีอายุน้อยกว่า 2 ปีขึ้นไป
- 3 กรกฎาคม 2534 ปรับโครงสร้างอัตราภาษีเป็น

⁴² พัชรี สิโรต, รัฐไทยกับธุรกิจใต้อุตสาหกรรมรถยนต์, หน้า 40-46.

ตารางที่ 2.1 : การปรับโครงสร้างอัตราภาษี ณ 3 กรกฎาคม 2534

	อัตราเก่า			อัตราใหม่		
	ภาษีขา เข้า	ภาษีธุรกิจและภาษีเทศ บาล	รวม	ภาษีขา เข้า	ภาษีธุรกิจและภาษีเทศ บาล	รวม
รถสำเร็จรูปนำเข้า						
- รถเล็ก (2,300ซีซี)	180	217.10	397.10	60	76.06	136.06
- รถใหญ่ (มากกว่า 2,300 ซี ซี)	300	310.50	610.50	100	108.66	208.66
รถบรรทุกสำเร็จรูปนำเข้า	120			60		
รถบรรทุกประกอบในประเทศ	72			20		

อย่างไรก็ตาม สูตรอัตราภาษีในวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 ได้คำนวณอัตราภาษีการค้าตามราคาขายส่งทำให้ราคาต่างระหว่างรถสำเร็จรูปนำเข้ากับรถประกอบในประเทศมีเพียง 2.54 - 5% เท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการในประเทศเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า นอกจากนี้ขณะนั้นมีระเบียบของกรมการค้าต่างประเทศกำหนดว่ารถสำเร็จรูปนำเข้าที่มีเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี จดทะเบียนในต่างประเทศแม้เพียง 1 วันให้ถือว่าเป็นรถใช้แล้วและไม่สามารถนำเข้ามาประเทศได้ มีผลให้รถยนต์สำเร็จรูปขนาดเล็กนำเข้ามาไม่ได้ อย่างไรก็ตาม มีการกล่าวหาว่าบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นได้ขอให้บริษัทแม่ในญี่ปุ่นบอกผู้จำหน่ายรถยนต์ให้จดทะเบียนรถใหม่ทันทีซึ่งทำให้ไม่สามารถนำรถเข้ามาในประเทศได้ การกระทำเช่นนี้ย่อมกระทบต่อผู้นำเข้าโดยตรง ไม่สามารถนำรถเข้ามาแข่งขันในตลาดรถยนต์ของไทยได้

- 27 สิงหาคม 2534 มีการคำนวณอัตราภาษีการค้าใหม่ตามราคา CIF ทำให้ภาระภาษีของรถนำเข้ามาขนาด 2,300 ซีซี เท่ากับ 227.8% และรถขนาด 2,300 ซีซีขึ้นไปเท่ากับ 350%

อัตราภาษีใหม่นี้ถูกต่อต้านจากผู้นำเข้า โดยอ้างว่าสูงเกินไป ไม่ก่อให้เกิดการแข่งขันหรือสร้างประสิทธิภาพให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย และไม่เป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภค

- 30 สิงหาคม 2534 อัตราภาษีใหม่ของรถนำเข้ามาขนาด 2,300 ซีซี เท่ากับ 137.62% และรถขนาด 2,300 ซีซีขึ้นไปเท่ากับ 210.88% ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราภาษีของวันที่ 3 กรกฎาคม 2534

การปรับเปลี่ยนอัตราภาษีไปมาในช่วงเวลา 2 เดือนก่อให้เกิดความสับสนในตลาดรถยนต์ ผู้บริโภคหรือในการซื้อรถใหม่ ผู้ประกอบรถในประเทศชะลอการผลิต ผู้ผลิตชิ้นส่วนไม่ได้รับใบสั่งซื้อจากโรงงานประกอบรถยนต์เลย

เมื่อถึงยุครัฐบาลนายชวน หลีกภัย ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อพิจารณาปรับโครงสร้างภาษีสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมโดยทำการลดภาษีขาเข้าเพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมสนับสนุน ขณะเดียวกันนักธุรกิจได้มีความพยายามให้รัฐบาลเพิ่มอัตราภาษีขาเข้ารถโดยสารนั่งนำเข้า ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมก็มีท่าทีเห็นด้วย แต่กระทรวงการคลังคัดค้านเพราะไม่ต้องการสร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้บริโภคและไม่ต้องการกลับไปสู่ยุค"ผูกขาด" ซึ่งท่าทีที่แน่นอนของกระทรวงการคลังทำให้กระทรวงอุตสาหกรรมไม่มีการแสดงความคิดเห็นอีก

- สิงหาคม 2537 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนลดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนนำเข้าที่ส่งเข้ามาเพื่อประกอบรถสำเร็จรูปส่งออกตั้งแต่ 1,000 คันขึ้นไป
- 28 สิงหาคม 2537 กระทรวงการคลังประกาศลดอัตราภาษีชิ้นส่วนรถยนต์จาก 20% เป็น 10% สำหรับชิ้นส่วนที่ผลิตในกลุ่มอาเซียนตามโครงการ Brand to Brand Complementary Project
- ธันวาคม 2537 การพิจารณาโครงสร้างภาษีใหม่เสร็จสิ้น ปรากฏว่าอัตราภาษีนำเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์เป็น 20% เมื่อประกอบกับการลดภาษีของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนทำให้อัตราภาษีเหลือแค่เพียง 2%
- 2537 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่งโดยให้สิทธิและประโยชน์ตามเขตการลงทุน ขณะเดียวกันกระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ เพื่อให้มีการลงทุนเพิ่มขึ้นและมีการแข่งขันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต
- 2541 คณะรัฐมนตรีได้มีมติยกเลิกมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์นั่งตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 และกระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นเป็นหน่วยงานหลักที่จะส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย⁴³

⁴³ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม "ประวัติความเป็นมาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย," หน้า 6.

- 2542 กระทรวงอุตสาหกรรมและคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ประกาศยกเลิกนโยบายการกำหนดให้โรงงานประกอบยานยนต์ในประเทศใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 เป็นต้นไป พร้อมกับการปรับโครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมยานยนต์ของกระทรวงการคลังซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543

ตารางที่ 2.2 : ลำดับเหตุการณ์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

วัน / เดือน / ปี	เหตุการณ์
2503	ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ.2503
2504	คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมการลงทุนกับอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นครั้งแรก กำหนดภาชนะนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปในอัตราร้อยละ 55
2505	ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ.2505 แทนฉบับเดิมลดภาชนะนำเข้าชิ้นส่วน CKD สำหรับรถยนต์นั่ง รถแวน และรถปิกอัพ เป็นอัตราร้อยละ 30 20 และ 10 ตามลำดับ
2512	ประกาศให้ยาง แบริดเดอร์ หม้อน้ำ และ แหนบดับ ไม่รวมอยู่ในชิ้นส่วน CKD ทำให้ไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีอากรและต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูง ปรับอัตราภาชนะนำเข้าชิ้นส่วน CKD สำหรับรถยนต์นั่ง รถแวน และรถปิกอัพ เป็นร้อยละ 50 40 และ 30 ตามลำดับ
26 สิงหาคม 2512	จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม
2513	เพิ่มภาชนะนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเป็นอัตราร้อยละ 80
2514	จำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์
2515	ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์ กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการรายใหม่ต้องติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สามารถประกอบได้ไม่ต่ำกว่า 30 คันต่อวัน โดยใช้เวลาทำงานวันละ 8 ชั่วโมง มูลค่าการลงทุนสำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ และอาคารไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท
29 กุมภาพันธ์ 2515	ประกาศบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับผู้ประกอบรถยนต์นั่งร้อยละ 25 มีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2518
2516	กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภท chassis with engine ร้อยละ 15 มีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2518
2517	กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภท chassis with windshield ร้อยละ 20 มีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2518
2521	ห้ามเพิ่มการประกอบจำนวนรุ่นของรถยนต์นั่งจากที่เคยประกอบอยู่เดิม ห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่แต่ขยายกำลังการผลิตได้ กำหนดตารางมาตรฐานของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง กำหนดให้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศจากร้อยละ 25 เป็น 50 ภายใน 5 ปี

วัน / เดือน / ปี	เหตุการณ์
2521	<p>ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปทุกขนาดที่เป็นรถใหม่ แต่รถเก่านำเข้าได้เฉพาะรถยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี ซึ่งต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 15 และอากรพิเศษร้อยละ 20</p> <p>เพิ่มอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่งเป็นร้อยละ 80</p>
2522	<p>กำหนดตารางมาตรฐานของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุก และรถยนต์โดยสาร และให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศร้อยละ 5 ต่อปีเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยที่รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารประเภท chassis with engine เพิ่มจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 40 ประเภท chassis with windshield เพิ่มจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 45 ประเภท chassis with cab เพิ่มจากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50</p> <p>ยกเลิกระบบการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจากสัดส่วนต่อมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบมาเป็นระบบให้คะแนนหรือให้แต้ม</p>
2523	<p>ประกาศหลักเกณฑ์ให้รถยนต์ประเภทแวน รวมถึงรถตู้และจี๊ปเมื่อนำเข้าลักษณะสมบูรณ์ครบชุดถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง แต่รถตู้และจี๊ปประเภท chassis with windshield หรือ chassis with engine ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์บรรทุก / รถยนต์โดยสาร</p> <p>ประกาศบังคับใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศกับรถยนต์บรรทุก 7 รายการ คือ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหน้าและหลัง ยางนอกและยางใน กระจกนิรภัย และดรัมเบรคหน้าและหลัง</p> <p>ปรับอัตราภาษีนำเข้ารถบรรทุกขนาด 1 ตันในสภาพเกือบสมบูรณ์โดยขาดกระบะหลังเป็นร้อยละ 80</p>
2525	จัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม
2526	<p>ระงับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 ส่วนที่เกินร้อยละ 45 กำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับ</p>
2527	<p>จำกัดจำนวนรุ่นของการประกอบรถยนต์นั่งเท่ากับ 42 รุ่นแต่ละรุ่นไม่เกิน 2 แบบและแต่ละแบบต้องใช้เครื่องยนต์ขนาดเดียวและตัวถังแบบเดียวแต่อาจมีระบบส่งกำลังได้ 2 ชนิด</p> <p>กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์นั่งเป็นรายปี ระหว่างปี 2529-2531</p>
2528	<p>กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์ปีกอัทเป็นรายปี ระหว่างปี 2529-2531</p> <p>ปรับอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ของรถแวน รถบรรทุก 1 ตัน รถขับเคลื่อน 4 ล้อพร้อมทั้งส่วนประกอบ และเพิ่มอัตราภาษีนำเข้ารถบรรทุกขนาดมากกว่า 1 ตันจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40</p>

วัน / เดือน / ปี	เหตุการณ์
2529	เปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนจากระบบเดิมเป็นระบบบัญชี 2 ประเภท คือ บัญชี ก เป็นชิ้นส่วนบังคับร้อยละ 27 และบัญชี ข เป็นชิ้นส่วนที่สามารถเลือกใช้ได้ แต่เมื่อรวมชิ้นส่วนจากทั้งสองบัญชีต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 มีผลบังคับตั้งแต่ปี 2530 ประกาศบังคับให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้นห้ามใช้เครื่องยนต์สำเร็จรูป ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532
2532	ประกาศกำหนดให้รถบรรทุกขนาด 1 ตันที่มีเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,500 ซีซี ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ
31 กรกฎาคม 2533	ยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์บางขนาด
20 สิงหาคม 2533	ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์นั่ง
2534	ยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีกระบอกสูบขนาด 2,300 ซีซี ขึ้นไปแต่ยังเก็บภาษีนำเข้าและค่าธรรมเนียมพิเศษอัตราร้อยละ 300 สำหรับรถยนต์นั่งที่มีกระบอกสูบขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 180 และเมื่อเปลี่ยนขนาดกระบอกสูบเป็น 2,400 ซีซี รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซีเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 42 และเกิน 2,400 ซีซี เสียภาษีร้อยละ 68.5 แต่ไม่จัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,000 ซีซีขึ้นไปต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ มีการปรับอัตราภาษีไปมาระหว่างเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม
10 เมษายน 2534	ยกเลิกการห้ามนำเข้ารถใช้แล้วที่มีเครื่องยนต์มากกว่า 2,300 ซีซี ที่มีอายุน้อยกว่า 2 ปี ขึ้นไป
2537	กระทรวงอุตสาหกรรมยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่ง คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่ง
สิงหาคม 2537	คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนลดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนนำเข้าที่ส่งเข้ามาเพื่อประกอบรถสำเร็จรูปส่งออกตั้งแต่ 1,000 คันขึ้นไป
28 สิงหาคม 2537	กระทรวงการคลังประกาศลดอัตราภาษีชิ้นส่วนรถยนต์จาก 20% เป็น 10% สำหรับชิ้นส่วนที่ผลิตในกลุ่มอาเซียน
ธันวาคม 2537	อัตราภาษีนำเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์เป็น 20% เมื่อประกอบกับการลดภาษีของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนทำให้อัตราภาษีเหลือแค่เพียง 2%
2541	กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดตั้งสถาบันยานยนต์
2542	ประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 พร้อมปรับโครงสร้างภาษี