

บทที่ 8

สรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ภาวการณ์บีบคั้นสำคัญหลายประการในการพัฒนาเศรษฐกิจกล่าวคือ ภาวการณ์ช่วย
ให้มีการออมทรัพย์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ กำหนดกระจายของประเทศเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ และเป็น
เครื่องมือส่งเสริมและคุ้มครองกิจการอุตสาหกรรมภายในประเทศ เพื่อสามารถผลิตสินค้าทดแทนการ
นำเข้าจากต่างประเทศ การส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศด้วยมาตรการภาษี
คุ้มครองจากการศึกษาทฤษฎีอัตราคุ้มครองตามแบบของคอร์โคนพบว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์
มีอัตราปกป้องค่อนข้างสูงเพื่อจูงใจชาวต่างประเทศมาลงทุนในประเทศไทย โครงสร้างการลงทุน
ส่วนใหญ่เป็นทุนร่วมระหว่างไทยกับต่างประเทศ อุตสาหกรรมนี้ให้มูลค่าเพิ่มต่ำ เป็นอุตสาหกรรม
ทารก เทคนิคการผลิตใช้ชิ้นส่วนดอกแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์ (Complete Knocked Down) ต้นทุน
การผลิตภายในประเทศแพงกว่าต่างประเทศ ผู้ประกอบการตัดสินใจผลิตรถยนต์นี้มากกว่ารถใช้เพื่อการ
ค้า ทั้งๆ ที่ความต้องการรถภายในประเทศสูง อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมนี้ก่อให้เกิดอุตสาหกรรม
ต่อเนื่อง ความต้องการวัตถุดิบภายในประเทศเพื่อป้อนโรงงานสูง การจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นเพิ่ม
รายได้ประชาชาติ จากการทดสอบผลการส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยวิธีทางสถิติคณิตศาสตร์
Regression Analysis และใช้ t -test เพื่อหาระดับความมีนัยยะสำคัญ พิจารณา
อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่รถยนต์ ยางรถยนต์ Safety Glass สีทา อุปกรณ์ไฟฟ้า หมอน้ำรถยนต์ และ
แบตเตอรี่ ผลก็คือการส่งเสริมอุตสาหกรรม 1 โรง มีผลต่อการลดมูลค่าการนำเข้าปีละหลายล้านบาท

ปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการอุตสาหกรรมรถยนต์คือ ประการแรก ตลาดภายใน
ประเทศมีขนาดจำกัด เนื่องจากราคารถยนต์ค่อนข้างสูง อำนาจการซื้อรวม (Aggregate Demand)
ภายในประเทศค่อนข้างต่ำ แนวโน้มมีความต้องการรถยนต์จากต่างประเทศมากกว่ารถยนต์ภายในประ
เทศ ประการที่สอง การผลิตมีขนาดเล็ก เนื่องจากเหตุผลประการแรกและการที่รัฐบาลอนุมัติ ให้มีผู้
ประกอบการรถยนต์จำนวนมาก โรงงานประกอบรถยนต์แต่ละแห่งไม่สามารถผลิตจำนวนมากในขนาด
ประหยัดทางเศรษฐกิจ (Economy of scale) ได้ นอกจากนี้แต่ละบริษัทยังผลิตรถยนต์หลายแบบ ขนาด
การผลิตของแต่ละบริษัทมีจำนวนน้อยมาก อุตสาหกรรมนี้ใช้เทคโนโลยีสูง การผลิตที่จะคุ้มค่าคือการผลิต
แบบ Mass Production ประการที่สาม ปัญหาค่านาคูคุณภาพ และมาตรฐานอะไหล่รถยนต์ ราคา
ขึ้นส่วนประกอบต่างๆ ราคาที่สูงที่สุดคือราคาชิ้นส่วนที่ได้รับส่วนลดจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ จากต่างประเทศ

มีราคาถูกที่สุดและถูกกว่าชิ้นส่วนผลิตภายในประเทศ เพราะบริษัทผู้ผลิต หรือบริษัทแม่ (Parent Company) ยอมลดส่วนลดพิเศษ สำหรับโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในประเทศไทยได้ลดคุณภาพและมาตรฐาน เพื่อลดต้นทุนการผลิตเพื่อสามารถแข่งขันกับอะไหล่รถยนต์ที่สั่งจากต่างประเทศ โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยไม่ยอมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ประการที่สี่ ปัญหาความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง สาเหตุหนึ่งคืออะไหล่รถยนต์ในประเทศไทยมีราคาสูง คุณภาพต่ำ และไม่ไ้มาตรฐาน โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศมีความต้องการอุปกรณ์และชิ้นส่วนภายในประเทศน้อยมาก มีเพียงบางชนิดเท่านั้นที่นิยมใช้ เช่น แบตเตอรี่ ยาง เป็นต้น เหตุผลจากการสำรวจความเห็นบริษัทประกอบรถยนต์ ให้ความเห็นว่า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ อาทิเช่น แหนบที่ผลิตจาก เอ็น เอส เค สปริง ถ้าเร็วกว่าปกติและจะหักทันทีที่เกิด Shock Load อายุการใช้งานต่ำกว่าต่างประเทศ ราคาแพงกว่า ปัจจัยเหล่านี้เป็นเหตุให้การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์มีกำลังผลิตเหลืออยู่ ประการสุดท้าย ปัญหาอื่นๆ เช่น ขาดแคลนเงินทุน ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ เทคโนโลยี ทักษะความชำนาญของแรงงานต่ำ และปัญหาคานการตลาด อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมประเภท Capital Intensive ใช้เงินทุนมาก ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ส่วนมากนำเข้ามาจากต่างประเทศ ดังนั้นปัญหาขาดเงินตราต่างประเทศเกิดขึ้นเสมอๆ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยปัจจุบันนี้ควรเรียกว่า "อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์" มากกว่าผลิตรถยนต์เพราะอุปกรณ์และชิ้นส่วนประมาณ 60 - 70 % นำเข้ามาจากต่างประเทศ ปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เกิดขึ้น สืบเนื่องจากการส่งเสริมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ จนมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวนมาก และไม่บังคับใช้อะไหล่ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตภายในประเทศเท่าที่ควร

ปัจจุบันนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศก่อนข้างสูงเพื่อพัฒนาโรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมนี้มีผลดีตามเศรษฐกิจ อาทิเช่น การว่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น ลดปริมาณนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ ลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศไหลออกนอกประเทศ และดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ เป็นต้น ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าว ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขแบ่งเป็นสองระยะคือ ระยะสั้น และระยะยาว

ข้อเสนอแนะ

กระทรวงอุตสาหกรรม คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรแก้ไขปัญหาและอุปสรรคระยะสั้นคือ ประการแรก เพื่อแก้ไขค่านศุลกากรภายในประเทศมีขนาดจำกัด ห้ามตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ขึ้นอีก สำหรับรถยนต์ที่ยังไม่ได้ผลิตภายในประเทศ

ซึ่งส่วนมากเป็นรถยนต์ประเภทตู้เพื่อ ขนรับภาชนะเข้าให้สูงขึ้น (จาก 80% เป็น 100%)
 ประการที่สอง การแก้ปัญหาโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยการปรับปรุงคุณภาพ มาตรฐานชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ เพื่อลดต้นทุนการผลิต กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ผลิตภายในประเทศ ในอัตราส่วนที่สูงขึ้นเรื่อยๆ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงภาวะตลาดเงินทุน รัคับความรู้ด้านเทคนิคและทักษะของแรงงาน ประการที่สาม เพื่อแก้ไขปัญหาค่าการผลิตมีขนาดเล็กผลิตจำนวนน้อย ไม่ก่อให้เกิดการประหยัดทางเศรษฐกิจ ห้ามนำรถยนต์ขนาดที่ผลิตได้ภายในประเทศเข้ามาในลักษณะสำเร็จรูป และควบคุมราคารถยนต์ดังกล่าวนี้เพื่อให้ได้ราคาขายที่เป็นธรรมแก่ผู้ผลิตและซื้อ มาตรการนี้อาจทำเพียงชั่วคราว กำหนดให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจใช้รถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศเท่านั้น ประการที่ห้า เพื่อแก้ปัญหาความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ปัญหาการขาดแคลนเงินทุนเทคนิค การให้การสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ให้มากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านวิชาการ เงินทุน และการคุ้มครองจากการแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศชั่วคราวระยะเวลาหนึ่ง ประการสุดท้าย เลิกเก็บภาษีการนำเข้าและผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อแก้ปัญหาโรงงานประกอบรถยนต์ไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศ เช่น ยางรถยนต์เมื่อบริษัทผลิตยางขายใหม่บริษัทผลิตรถยนต์ ต้องเสียภาษีการค้าให้รัฐบาลแล้ว แต่เมื่อบริษัทผลิตรถยนต์นำรถยนต์สำเร็จรูปออกจำหน่าย ต้องเสียภาษีการค้าสำหรับรถยนต์ทั้งคัน ซึ่งรวมราคายางอีกครั้งหนึ่งด้วย

นโยบายระยะยาว

ประการแรก สนับสนุนและส่งเสริมการปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศตลอดจนชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ประการที่สอง วางมาตรการที่จะให้มีการรวมกันระหว่างบริษัทผลิตรถยนต์ให้เหลือเพียง 4-5 บริษัทเท่านั้น เพื่อให้ได้รับประโยชน์จาก Economy of Scale ประการที่สาม ปรับปรุงสาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่งและระบบจราจรให้สอดคล้องกับกระจายตัวของจำนวนยานพาหนะ ประการที่สี่ สนับสนุนและส่งเสริมด้านทุนทรัพย์ กำลังคนของสถาบันทางเทคนิค และวิชาการ รวมทั้งการวิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ ประการที่ห้า ส่งเสริมการผลิตรถยนต์แบบประหยัด (Economy Car) โดยการปรับปรุงแบบรถยนต์ตลอดจนชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ ประการที่หก แก้ไขปรับปรุงระเบียบข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมและสนับสนุนการระดมทุนภายในประเทศโดยส่งเสริมให้มีบริษัทมหาชนมากกว่าบริษัทเอกชน ประการที่

เจ็ด สนับสนุนและส่งเสริมการร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย (Regional co-operation) โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับการร่วมมือในโครงการอุตสาหกรรมหนัก ที่ต้องการตลาดที่กว้างขวางและเงินทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเกินความสามารถที่ประเทศหนึ่งประเทศใดจะดำเนินการไปได้โดยลำพัง และประการสุดท้าย รัฐบาลควรมีนโยบายบังคับใช้ขึ้นส่วนและอุปกรณถ่ายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ตลอดจนกำหนดให้โรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ทั้งภาวพยายามปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานตลอดเวลา เพื่อให้เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย