

## บทที่ 5

### วิเคราะห์ผลกระทบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะซีอีโอและรุ่นของอาเซียนต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

ตามที่ผู้เขียนได้กล่าวถึงนโยบายของรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ข้อตกลงและความร่วมมือทางด้านการค้าและอุตสาหกรรมของอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์รวมทั้งสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ในบทที่ผ่านมา ในบทนี้ ผู้เขียนจะวิเคราะห์ถึงผลกระทบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ถึงแม้ว่าบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC จะถูกยกเลิก โดยมติคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนและกลุ่มอาเซียนได้มีการทำความตกลงฉบับใหม่ขึ้นมาแทน คือ ความตกลงพื้นฐานว่าด้วยโครงการอุตสาหกรรมของอาเซียน (AICO) ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่บันทึกความเข้าใจฉบับดังกล่าวก็ยังมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จนกว่าผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยแต่ละซีอีโอที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะเลิกการประกอบหรือผลิตรถยนต์รุ่นที่มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนภายใต้โครงการ BBC ดังนั้น ผู้เขียนจะวิเคราะห์ผลกระทบในแง่ของกฎหมาย นโยบาย และอื่นๆ ทั้งทางลบและทางบวก ผู้เขียนได้มีการสัมภาษณ์ขอความเห็นจากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจากแนวความคิดของผู้เขียนด้วย ซึ่งจะกล่าวถึงโดยละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 ผลกระทบในทางลบของการดำเนินการตามโครงการ BBC การดำเนินการตามโครงการ BBC ของผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยแต่ละซีอีโอก่อให้เกิดผลกระทบต่อกฎหมาย นโยบาย และอื่นๆ ของไทยที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในทางลบ ดังต่อไปนี้

5.1.1 การกำหนดบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์หรือการใช้นโยบาย LCR

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า การประกอบหรือผลิตรถยนต์ในประเทศไทย รัฐได้ใช้นโยบายบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ หรือ นโยบาย LCR โดยผ่านหน่วยงานที่รับผิดชอบในปัจจุบัน คือ กระทรวงอุตสาหกรรม การประกอบรถยนต์ภายในประเทศมีการบังคับใช้นโยบาย LCR ทุกประเภท (ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนมุ่งศึกษาเฉพาะกรณีรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเท่านั้น) ซึ่งการใช้นโยบาย LCR เป็นการให้การส่งเสริมและสนับสนุน รวมทั้งเป็นการปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อให้อุตสาหกรรมดังกล่าวมีความเจริญแข็งแกร่งอันจะนำไปสู่การมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดการค้าโลกได้ อย่างไรก็ตาม นโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยจะยังคงมีผลบังคับต่อไปจน

กว่าข้อตกลงว่าด้วยมาตรการการลงโทษที่เกี่ยวกับการค้า หรือ TRIMs ขององค์การการค้าโลก (WTO) จะมีผลบังคับใช้สำหรับประเทศไทย (ข้อตกลง TRIMs จะมีผลบังคับใช้สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2543)

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 9 ก) ได้ระบุให้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์ที่นำเข้าตามโครงการ BBC เป็นเสมือนหนึ่งส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ (Local Content Accreditation) หากประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC นั้นมีนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ หรือ LCR ดังนั้น ผู้เขียนขอแยกวิเคราะห์ผลกระทบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ต่อนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศของไทยของการประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กสำหรับการประกอบหรือผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศกับการประกอบหรือผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกดังต่อไปนี้

5.1.1.1 การกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศหรือนโยบาย LCR สำหรับรถประกอบหรือผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ

โดยขอแยกเป็นการบังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กตามลำดับ

ก. การกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายรถยนต์นั่ง ลงวันที่ 18 มกราคม 2537<sup>1</sup> ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์นั่งเพื่อจำหน่ายภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 โดยมีการแบ่งแยกออกเป็นบัญชี ก. และบัญชี ข. โดยบัญชี ก. กำหนดอัตราส่วนไว้ร้อยละ 27.07 ส่วนบัญชี ข. กำหนดอัตราส่วนร้อยละ 43.18 ในการประกอบรถยนต์นั่งผู้ประกอบหรือผลิตต้องใช้ชิ้นส่วนตามที่กำหนดไว้ในบัญชี ก. และบัญชี ข. รวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ชิ้นส่วนที่กำหนดไว้ในบัญชี ก. เป็นชิ้นส่วนบังคับผู้ประกอบรถยนต์นั่งต้องใช้ทุกรายการ ส่วนบัญชี ข. เป็นชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบรถยนต์นั่งสามารถเลือกใช้บางรายการเพื่อให้ได้จำนวนเปอร์เซ็นต์รวมตามที่กำหนด คือ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 เมื่อพิจารณาจากนโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์นั่งแล้ว รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในบัญชี ก. ผู้ประกอบรถยนต์ไม่สามารถนำเข้าชิ้นส่วนดังกล่าวภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้เพราะเป็นรายการชิ้นส่วนของรถยนต์นั่งที่บังคับเด็ดขาดต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศเท่านั้นและเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศด้วย

<sup>1</sup> นโยบายการประกอบรถยนต์นั่ง ลงวันที่ 18 มกราคม 2537 ในภาคผนวก ข.

และจากการสอบถามเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามนโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์นั่งกล่าวว่า<sup>2</sup> “ผู้ประกอบการรถยนต์นั่งของไทยจะไม่ได้รับอนุมัติให้นำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์นั่งรายการที่กำหนดไว้ในบัญชี ก. ภายใต้โครงการ BBC เนื่องจากต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวภายในประเทศ ส่วนรายการชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์นั่งที่ระบุไว้ในบัญชี ข. ผู้ประกอบการรถยนต์สามารถนำเข้าตามโครงการ BBC” เมื่อผู้ประกอบการรถยนต์นั่งได้นำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์นั่งภายใต้โครงการ BBC และได้ขออนุมัติมูลค่าอัตราร้อยละของชิ้นส่วนดังกล่าวต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องแล้ว (กระทรวงอุตสาหกรรม) ก็สามารถนำมาคำนวณรวมกับส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศรายการอื่น ๆ เพื่อให้ได้มูลค่าเปอร์เซ็นต์รวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ตามนโยบายของการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์นั่งได้ สำหรับชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่ไม่ได้ระบุไว้ในบัญชี ก. และบัญชี ข. ซึ่งปกติจะเป็นชิ้นส่วน CKD ที่ผู้ประกอบการรถยนต์นำเข้าจากบริษัทฯ แม้ในต่างประเทศ หากผู้ประกอบการรถยนต์ได้นำเข้าตามโครงการ BBC และได้ขออนุมัติมูลค่าร้อยละของชิ้นส่วนดังกล่าวต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้นโยบาย LCR (กระทรวงอุตสาหกรรม) ผู้ประกอบการรถยนต์นั่งสามารถนำมารวมคำนวณมูลค่าเปอร์เซ็นต์กับชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศได้ ผู้เขียนขอยกตัวอย่างประกอบคำอธิบาย เช่น บริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย ได้นำเข้าชิ้นส่วน Link Assy, Steering Gear ตามโครงการ BBC จากประเทศมาเลเซียเพื่อประกอบรถยนต์นั่งโตโยต้า โทโรลล่า ซึ่งชิ้นส่วนดังกล่าวยังไม่ได้กำหนดมูลค่าร้อยละไว้ในนโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์นั่ง หากบริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย ต้องการใช้สิทธิตามบันทึกความเข้าใจด้วยโครงการ BBC โดยนำชิ้นส่วนดังกล่าวมารวมคำนวณอัตรามูลค่าร้อยละของการประกอบรถยนต์นั่ง ต้องยื่นขอให้กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณากำหนดมูลค่าร้อยละของชิ้นส่วนดังกล่าว แล้วนำมาคำนวณรวมกับส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศรายการอื่นในบัญชี ก. และบัญชี ข. เพื่อให้ได้ครบตามที่รัฐกำหนดไว้ คือ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 54

ดังนั้น บันทึกความเข้าใจด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 9 ก) ไม่มีผลกระทบต่อการบังคับใช้นโยบาย LCR การประกอบรถยนต์นั่งสำหรับรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ระบุไว้ในบัญชี ก. (ร้อยละ 27.07) แต่มีผลกระทบต่อการบังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ระบุไว้ในบัญชี ข. ซึ่งเป็นบัญชีกำหนดให้เลือกใช้เพื่อให้ได้ครบกำหนด

<sup>2</sup> สัมภาษณ์ พิพัฒน์ พัฒนพันธ์, นักวิชาการ กองศึกษาภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, 12 กุมภาพันธ์ 2540.

คือ ร้อยละ 54 ของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์นั่งทั้งคัน ผู้ประกอบรถยนต์สามารถนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ระบุไว้ในบัญชี ข. หรือรายการอื่นนอกจากรายการที่ระบุไว้ในบัญชี ก. และบัญชี ข. ภายใต้โครงการ BBC แล้วให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกำหนดมูลค่าร้อยละของส่วนประกอบหรืออุปกรณ์นั้นและนำมาคำนวณรวมกับรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นที่ระบุไว้ในบัญชี ก. เพื่อให้ได้มูลค่าร้อยละไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์นั่งทั้งหมด ซึ่งจะทำการบังคับใช้นโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์นั่งในส่วนของบัญชี ข. ไม่ได้ผล

ข. การกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2535<sup>3</sup> ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเป็นการบังคับ 7 รายการ (Compulsory Parts) คือ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหน้าและหลัง ขางนอกและข้างใน กระจกนิรภัย ครัมเบรกหน้าและหลัง ทั้ง 7 รายการผู้ประกอบรถยนต์จะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศเท่านั้นและไม่สามารถนำรายการอื่นมาทดแทนได้ ส่วนรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในรายละเอียดทางเทคนิค (Technical Specification) ได้กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กต้องใช้ทุกรายการ อย่างไรก็ตามหากรายการใดมิได้ใช้ให้เลือกใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศที่ให้เลือกใช้มาทดแทน โดยจะต้องมีมูลค่าที่เหมาะสมและใกล้เคียงกันกับรายการที่ได้ระบุไว้ในรายละเอียดทางเทคนิค (Technical Specification) ปัจจุบันมูลค่าร้อยละการใช้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ผลิตได้ภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์ขนาดเล็กของไทยประมาณร้อยละ 70-80 เปอร์เซ็นต์ เมื่อพิจารณาจากนโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ มีรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่บังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอย่างเด็ดขาดจำนวน 7 รายการ ไม่สามารถนำส่วนประกอบและอุปกรณ์รายการอื่นมาทดแทนได้ ผู้ประกอบการจึงไม่สามารถนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ดังกล่าวภายใต้โครงการ BBC ได้ แต่สำหรับรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในรายละเอียดทางเทคนิค (Technical Specification) แม้จะกำหนดให้ใช้ทุกรายการ แต่ก็ไม่ได้เด็ดขาดเพราะผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นมาทดแทนได้ หากมีมูลค่าเหมาะสมและใกล้เคียง ผู้ประกอบ

---

<sup>3</sup> คูประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2535 ในภาคผนวก ข.

การจึงสามารถนำเข้ารายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในรายการรายละเอียดทางเทคนิคหรือรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในรายละเอียดทางเทคนิคภายใต้โครงการ BBC และให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกำหนดมูลค่าร้อยละแล้วนำมาคำนวณรวมกับรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศอื่น ๆ เพื่อขออนุมัติประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กและจากการสอบถามความเห็นจากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กกล่าวว่า<sup>4</sup> “รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ 7 รายการ ผู้ประกอบการจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศเท่านั้น จะนำเข้าจากต่างประเทศในรูปแบบชิ้นส่วน CKD หรือชิ้นส่วนไม่ได้ เนื่องจากต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ ส่วนรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในรายละเอียดทางเทคนิค (Technical Specification) ผู้ประกอบการสามารถนำเข้าภายใต้กรอบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้”

แต่อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติผู้ประกอบการรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแทบจะไม่นำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่รัฐได้กำหนดหรือให้เลือกใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตามโครงการ BBC เนื่องจากมีผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศที่ได้มาตรฐานและสามารถส่งมอบให้ผู้ประกอบการรถยนต์ได้ตามแผนการประกอบ ถึงแม้ว่าการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ตามโครงการ BBC จะได้รับสิทธิพิเศษลดภาษีขาเข้าก็หนึ่งก็ตาม แต่เมื่อคำนวณต้นทุนในการนำเข้าคุณภาพและมาตรฐานของชิ้นส่วนรวมทั้งความแน่นอนในการส่งมอบ ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ไม่นิยมการนำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC สำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่รัฐได้กำหนดให้ใช้ภายในประเทศและมีผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศอยู่แล้ว ส่วนใหญ่ชิ้นส่วนที่นำเข้าตามโครงการ BBC จะเป็นชิ้นส่วนที่อยู่นอกเหนือรายการที่กำหนดไว้ในนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศหรือกำหนดไว้แต่ไม่มีการผลิตภายในประเทศ ดังนั้น การนำเข้าชิ้นส่วน CKD ของผู้ประกอบการภายใต้โครงการ BBC มีผลกระทบต่อการใช้บังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกเพื่อการจำหน่ายภายในประเทศต่ำหรือแทบจะไม่มีเลย

---

<sup>4</sup> สัมภาษณ์ พิพัฒน์ พัฒนพันธ์, นักวิชาการ กองศึกษาภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, 12 กุมภาพันธ์ 2540.

### 5.1.1.2 การกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศหรือนโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ว่ารัฐไม่เคร่งครัดการบังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก เนื่องจากต้องการให้ผู้ประกอบรถยนต์สามารถผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกด้วยต้นทุนที่ต่ำและชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศบางรายการที่รัฐกำหนดไว้ให้ใช้ภายในประเทศมีราคาก่อนเข้าแพงและมีคุณภาพดีกว่าชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่นำเข้าจากต่างประเทศ การประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกอาจจะมีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศไม่ถึงเกณฑ์ที่กำหนดไว้ก็ได้ กล่าวคือ ร้อยละ 54 สำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง ร้อยละ 70-80 สำหรับการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ผู้ประกอบรถยนต์จึงสามารถนำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC มาเพื่อประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกโดยไม่ต้องคำนึงถึงนโยบาย LCR ได้ แม้ส่วนประกอบและอุปกรณ์นั้นจะเป็นรายการที่บังคับเด็ดขาดก็ตาม หากชิ้นส่วนนั้น ๆ มีต้นทุนต่ำกว่าชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ผู้ประกอบรถยนต์ก็สามารถเลือกใช้ได้และในทางปฏิบัติกระทรวงอุตสาหกรรมก็ไม่เคร่งครัดการบังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก ดังนั้น จึงเห็นว่า บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 9 ก) ไม่มีผลกระทบต่อการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก เนื่องจากไม่มีการเคร่งครัดในการคำนวณอัตรามูลค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศเพื่อขออนุมัติการประกอบรถยนต์ต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง เมื่อผู้ประกอบรถยนต์นำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ตามโครงการ BBC ผู้ประกอบการจึงไม่มีความสนใจที่จะขอให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกำหนดอัตรามูลค่าร้อยละเพื่อนำมารวมคำนวณกับชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศเหมือนการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ

### 5.1.2 การส่งเสริมการลงทุนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า รัฐได้ให้การส่งเสริมการลงทุนกิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์โดยผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ทั้งทางด้านภาษีอากรและมีใช้ภาษีอากรตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 การซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนภายใต้กรอบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ระหว่างบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่อาศัยอยู่ในประเทศกลุ่มอาเซียนและนำเข้าชิ้นส่วนนั้นมาเพื่อประกอบรถยนต์ เป็นการแบ่งผลิตชิ้นส่วนที่แตกต่างกันแล้วนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันระหว่างบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่อาศัยอยู่ใน อันจะทำให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economy of Scale) ซึ่งจะเห็นว่า

บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศอาเซียนแต่ละประเทศจะเสนอชิ้นส่วน CKD เพื่อนำมาซื้อขาย ภายใต้โครงการ BBC แยกต่างหากและเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศของตน ผู้เขียนขอยกตัวอย่าง เช่น บริษัท โตโยต้า ฟิลิปปินส์ นำชิ้นส่วน Transmission (ระบบส่งกำลัง) ส่งขายให้บริษัท โตโยต้า ประเทศไทย ภายใต้โครงการ BBC ในทำนองเดียวกัน บริษัท โตโยต้าประเทศไทย ก็ส่งชิ้นส่วน Floor Panel (พื้นรถยนต์) ไปขายให้กับบริษัท โตโยต้าฟิลิปปินส์ภายใต้โครงการ BBC เช่นเดียวกัน ซึ่งผลที่ตามมา คือ แม้รัฐจะมีนโยบายให้การส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วน Transmission ภายในประเทศโดยไม่กำหนดเขตการลงทุนและให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ มากมาย ผู้ประกอบรถยนต์ที่ถือโตโยต้าในประเทศไทย ก็ไม่สนใจที่จะลงทุนผลิตชิ้นส่วน Transmission เนื่องจากการนำเข้าชิ้นส่วนดังกล่าวภายใต้โครงการ BBC ได้รับสิทธิพิเศษลดอากรขาเข้ากึ่งหนึ่งจากอัตราปกติ ซึ่งหากบริษัท โตโยต้าประเทศไทยจะลงทุนตั้งโรงงานผลิต Transmission เองหรือร่วมลงทุนหรือว่าจ้างบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศผลิตชิ้นส่วนดังกล่าว ต้นทุนในการดำเนินการอาจจะแพงมากกว่า เนื่องจากยังขาดแรงงานที่มีความชำนาญ เทคโนโลยีและผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศสำหรับการผลิตชิ้นส่วน Transmission นอกจากนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศรายอื่นก็ไม่ได้ที่จะลงทุนผลิตชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบรถยนต์ได้นำเข้าตามโครงการ BBC เนื่องจากไม่แน่ใจว่าหากลงทุนผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวแล้ว บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่ซื้อหรือไม่ เนื่องจากตลาดชิ้นส่วนเพื่อการประกอบรถยนต์ (OEM) การเข้าสู่ตลาดกระทำได้ยาก และอีกประการหนึ่งเป็นเพราะนโยบายของบริษัทฯ แม้ที่ต้องการให้บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่ซื้อเดียวกันหรือบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM สำหรับรถยนต์ที่ซื้อใดซื้อหนึ่งที่ตั้งอยู่ในประเทศอาเซียนแต่ละประเทศ ผลิตชิ้นส่วน OEM ที่แตกต่างกัน ซึ่งนอกจากจะขายชิ้นส่วนนั้น ๆ ในตลาดภายในประเทศแล้ว ยังสามารถส่งขายให้บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่ซื้อเดียวกันในกลุ่มอาเซียนภายใต้กรอบของโครงการ BBC ได้ด้วย

จากการที่ได้สอบถามความเห็นของเจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน<sup>5</sup> เกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว มีความเห็นว่า การซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC ระหว่างบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่ซื้อเดียวกันในกลุ่มอาเซียน เมื่อบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยนำเข้าชิ้นส่วน CKD ชิ้นใดจากผู้ประกอบรถยนต์ที่ซื้อเดียวกันจากประเทศอาเซียนอื่นแล้ว บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่ซื้อนั้นหรือว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ก็จะไม่ลงทุนผลิตชิ้นส่วนนั้น ๆ เลย เนื่องจากมองกันว่า การนำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC นั้นนอกจากจะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี คือ ลดอากรขาเข้ากึ่งหนึ่งจากอัตราปกติ

<sup>5</sup> สัมภาษณ์ สดิล วิศาลสวัสดิ์, เจ้าหน้าที่ส่งเสริมการลงทุน 7 กองส่งเสริมการลงทุนที่ 4 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 20 กุมภาพันธ์ 2540.

ยังสามารถให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการขออนุมัติประกอบรถยนต์ กำหนดมูลค่าร้อยละ ของชิ้นส่วนนั้นและนำมาคำนวณรวมกับชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศรายการอื่น ๆ เพื่อให้ได้ครบ กำหนดตามนโยบาย LCR อีกด้วย

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า บันทึกรความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC มีผลกระทบต่อ การตัดสินใจลงทุนในประเทศสำหรับชิ้นส่วนที่มีการนำเข้าตามโครงการ BBC ของบริษัทผู้ประกอบ รถยนต์ยี่ห้อเดียวกันและผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ยี่ห้อ นั้น ด้วย รวมทั้งการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนสำคัญที่ยังไม่มีการผลิตในไทยของผู้ผลิตชิ้นส่วนใน ประเทศ เช่น ระบบส่งกำลัง พวงมาลัย เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากตลาดรถยนต์ภายใน ประเทศของไทยมีขนาดใหญ่กว่าตลาดรถยนต์ของประเทศอาเซียนอื่น ๆ มาก หากผู้ผลิตชิ้นส่วน ภายในประเทศกล้าลงทุนผลิตชิ้นส่วนที่มีการนำเข้าตามโครงการ BBC โดยใช้เทคโนโลยีที่สูง แรงงานที่มีคุณภาพสูงกว่าประเทศในกลุ่มอาเซียน น่าจะเข้าสู่ตลาดชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ (OEM) ได้ เนื่องจากจะมีความได้เปรียบในด้านการส่งมอบที่แน่นอนตามแผนการประกอบของผู้ ประกอบรถยนต์ ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยอาจต่ำกว่าการที่ผู้ประกอบรถยนต์นำเข้าชิ้นส่วน CKD ตามโครงการ BBC นอกจากนั้น การนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากต่างประเทศไม่มีความแน่นอนของ การส่งมอบให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทางพิธีการศุลกากรมาก ซึ่งหาก พิเคราะห์จริง ๆ ต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วน CKD ตามโครงการ BBC อาจจะแพงกว่าการซื้อจากผู้ ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ

### 5.1.3 ผลกระทบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ต่อรายได้ของรัฐ

ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ตอนที่ 9 ข) ได้กำหนดให้ประเทศ สมาชิกอาเซียนที่มีเอกชนผู้ประกอบรถยนต์เข้าร่วมโครงการ BBC แต่ละชุด จะต้องให้สิทธิพิเศษ ทางภาษี คือ ลดภาษีขาเข้าให้แก่ส่วนประกอบหรืออุปกรณ์ของรถยนต์ที่นำเข้าตามโครงการ BBC เพื่อประกอบเป็นรถยนต์ (OEM) ไม่ร้อยละกว่าร้อยละ 50 ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า อัตราภาษีขาเข้า ชิ้นส่วน CKD ที่ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยต้องชำระเมื่อนำเข้า CKD ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นมา คือ อัตราร้อยละ 20 ไม่ว่าจะนำเข้าชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่งหรือรถ ดยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ)

เมื่อรัฐบาลได้ประกาศให้สิทธิพิเศษทางภาษีตามที่ระบุไว้ในตอนที่ 9 ข) ของ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC แก่ผู้ประกอบรถยนต์ที่นำเข้าชิ้นส่วน CKD โดยกระทรวง การคลังได้ออกประกาศลดอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้าตามโครงการ BBC เพื่อนำมา ประกอบเป็นยานบก (รถยนต์) ภายในประเทศให้เหลือกึ่งหนึ่งโดยให้มีผลในทางปฏิบัติตั้งแต่วันที่



31 สิงหาคม 2537 คือ ดัชนีตราอากรจากร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 10 สำหรับชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ซึ่งเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีที่ได้ทำไว้กับประเทศสมาชิกอาเซียนและเป็นผลทำให้รัฐเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ไปส่วนหนึ่ง ผู้เขียนขอยกตัวอย่างกรณีของบริษัท โตโยต้า ประเทศไทยฯ ที่ได้นำเข้าชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเข้ามาภายใต้โครงการ BBC พร้อมจำนวนภาษีที่บริษัทฯ ได้รับการลดหย่อนลงเหลือถึงหนึ่งจากอัตราภาษีปกติสำหรับการนำเข้าชิ้นส่วน CKD ตั้งแต่ปี 2537 (กันยายน-ธันวาคม) ถึงปี 2539 (พฤศจิกายน) ดังต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 ชิ้นส่วนและมูลค่าภาษีขาเข้าชิ้นส่วน CKD ที่บริษัท โตโยต้า  
ประเทศไทยฯ ได้ใช้สิทธิลดภาษีขาเข้าตามโครงการ BBC

มูลค่า : บาท

ปี	2537	2538	2539
ชื่อชิ้นส่วน	มูลค่า*	มูลค่า	มูลค่า**
1. Shock Absorber (โช้คอัพ)	1,405,769	3,524,712	-
2. Steering Link (พวงมาลัย)	1,055,678	1,915,984	2,478,343
3. Transmission Assy (เกียร์)	80,339,839	140,050,869	121,189,395
4. Flasher Assy (ไฟเลี้ยว)	-	-	268,127
5. Box sub-assy (ที่เขี่ยนุหรี)	-	-	191,253
6. Insulator (เครื่องป้องกันไฟรั่ว)	-	-	565,961
7. Louver, Cowl Top	-	-	343,155
ยอดรวมแต่ละปี	82,801,286	145,491,565	125,036,234.80
ยอดรวมทั้งหมดทุกปี	353,329,085.80		

หมายเหตุ ข้อมูลจากฝ่ายนำเข้า-ส่งออกบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

\* ปี 2537 มูลค่าตั้งแต่เดือนกันยายน ถึงเดือนธันวาคม

\*\* ปี 2539 มูลค่าตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนพฤศจิกายน

จากตารางที่ 10 จะเห็นว่ารัฐเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีขาเข้าชิ้นส่วน CKD เฉพาะบริษัท โตโยต้าฯ ประเทศไทย เพียงบริษัทเดียว ช่วงปี 2537 ( กันยายน - ธันวาคม) ถึงปี 2539 (พฤศจิกายน) เป็นเงินจำนวนรวมทั้งสิ้น 353,329,085.80 บาท ซึ่งเป็นเงินจำนวนมากพอสมควรหากรวมกับบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์อื่น ๆ ของไทยที่เข้าร่วมโครงการ BBC เช่น มิตซูบิชิ นิสสัน

วอลโว่ ฮอนด้า เป็นต้น จำนวนเงินที่รัฐต้องขาดรายได้จากการจัดเก็บภาษีขาเข้าชิ้นส่วน CKD ต้องเพิ่มอีกเป็นจำนวนมาก

หากรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังได้ประกาศให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่ชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้าตามโครงการ BBC ให้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยตั้งแต่วันที่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC ในตอนแรก คือ ตั้งแต่วันที่บริษัทมิซูบิชิฯ ได้เข้าร่วมโครงการ BBC เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2532 จะทำให้บริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยเข้าร่วมโครงการ BBC อีกเป็นจำนวนมากหรือรัฐได้ออกประกาศให้คืนเงินภาษีขาเข้าชิ้นส่วน CKD หรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารที่นำมาค้ำประกันภาษีขาเข้าให้แก่ผู้ประกอบการที่นำชิ้นส่วน CKD ตามโครงการ BBC ก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2537 ซึ่งในปัจจุบันนี้รัฐยังไม่ได้คืนให้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยอยู่เป็นจำนวนมากหลายร้อยล้านบาท ซึ่งจะส่งผลให้รัฐต้องขาดรายได้จากการเก็บภาษีชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้าภายใต้โครงการ BBC อีกเป็นจำนวนมาก

ดังนั้น บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC จึงมีผลกระทบต่อรายได้ของรัฐ คือ รัฐต้องลดภาษีขาเข้าชิ้นส่วน CKD จากอัตราปกติร้อยละ 20 ให้เหลือเพียงกึ่งหนึ่งร้อยละ 10 ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2537 เป็นต้นมา ในปัจจุบันแม้ว่าโครงการ BBC จะถูกยกเลิกไปแล้วเนื่องจากผลของความตกลงพื้นฐานว่าด้วยความร่วมมือทางอุตสาหกรรมของอาเซียน (AICO) SEOM จะไม่อนุมัติโครงการ BBC ชุดใหม่ให้แก่ผู้ประกอบการอาเซียนอีกต่อไป แต่โครงการ BBC ที่ได้รับอนุมัติจาก SEOM แล้วและเป็นรถยนต์ยี่ห้อและรุ่นที่ยังมีการประกอบภายในประเทศอยู่ ผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยก็ยังมีสิทธินำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC และรัฐก็ยังต้องลดภาษีขาเข้าให้กึ่งหนึ่งจนกว่ารถยนต์รุ่นนั้น ๆ ผู้ประกอบการจะเลิกการประกอบ

#### 5.1.4 ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ

ซึ่งจะแบ่งเป็นผลกระทบต่อตลาดชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market : OEM) และตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน(Replacement Equipment Market : REM) ดังนี้

ก. ผลกระทบต่อตลาดชิ้นส่วนเพื่อการประกอบรถยนต์ (OEM) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ตลาดชิ้นส่วน OEM เป็นตลาดที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนผลิตขึ้นเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งชิ้นส่วนที่ผลิตต้องได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบการกำหนดและสามารถส่งมอบให้กับ

ผู้ประกอบการรถยนต์ได้ตามแผนการประกอบ ส่วนใหญ่ผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM จะผลิตชิ้นส่วนที่ได้กำหนดไว้ในนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศหรือนโยบาย LCR ภายใต้กรอบบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC เป็นการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วน OEM ระหว่างซัพplierด้วยกัน หากชิ้นส่วน CKD ที่ผู้ประกอบการนำเข้าเป็นชิ้นส่วนเดียวกันกับชิ้นส่วนที่มีผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM ภายในประเทศอย่างแน่นอน โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีใช้ชิ้นส่วนบังคับโดยเด็ดขาดที่ต้องใช้ภายในประเทศ หากเป็นชิ้นส่วนที่มีการบังคับให้ใช้ภายในประเทศโดยเด็ดขาดจะไม่สามารถนำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC ใดๆก็ตาม ในทางปฏิบัติหากผู้ประกอบการจะนำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC ที่มีผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศและได้ส่งมอบให้กับผู้ประกอบการซัพplierนั้น ๆ อยู่แล้ว จะต้องมีการดูแลอันสมควรที่ผู้ประกอบการต้องนำเข้าชิ้นส่วน CKD แทนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เช่น ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่ได้มาตรฐาน เกิดปัญหากับผู้ผลิตชิ้นส่วนจนไม่สามารถส่งมอบชิ้นส่วนตามแผนการประกอบรถยนต์ได้ เป็นต้น และต้องขออนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องด้วย ดังนั้น การนำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้กรอบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC จึงมีผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacturer : OEM) ต่ำมาก

ข. ตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market : REM) ซึ่งเป็นตลาดชิ้นส่วนเพื่อการทดแทนชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีการสึกหรอตามอายุการใช้งานของรถยนต์ ตลาดอะไหล่ทดแทนจะมีทั้งที่เป็นอะไหล่แท้ อะไหล่เทียมและอะไหล่ปลอมตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ภายใต้กรอบบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC การซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ครอบคลุมเฉพาะชิ้นส่วนเพื่อการประกอบรถยนต์หรือตลาด OEM เท่านั้น ดังนั้น การนำเข้าชิ้นส่วน CKD ภายใต้โครงการ BBC จึงไม่มีผลกระทบต่อตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทน (REM) แต่อย่างใด

5.1.5 คุณค่าการค้าระหว่างประเทศ การที่ผู้ประกอบการของไทยนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ตามโครงการ BBC โดยเฉพาะเป็นชิ้นส่วนที่สำคัญและมีมูลค่ามาก เช่น Transmission เกียร์ เป็นต้น ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศยังไม่สามารถผลิตได้ ชิ้นส่วนเหล่านี้ก่อนที่จะมีโครงการ BBC ผู้ประกอบการของไทยจะนำเข้าจากบริษัทฯแม่ในต่างประเทศที่อยู่นอกกลุ่มอาเซียน แต่เมื่อมีโครงการ BBC และมีการให้สิทธิพิเศษทางภาษีด้วย ผู้ประกอบการจึงนำเข้าจากกลุ่มประเทศอา

เจียมแทนและมีจำนวนมาก ที่เป็นเช่นนี้เพราะตลาดรถยนต์ของไทยมีขนาดเกือบครึ่งหนึ่งของตลาดรถยนต์รวมของอาเซียนทุกประเทศ ส่วนการส่งออกชิ้นส่วนตามโครงการ BBC ของผู้ประกอบการรถยนต์ไทยมีมูลค่าไม่มากเมื่อเทียบกับการนำเข้า ยกตัวอย่าง เช่น กรณีของบริษัท โตโยต้า ประเทศ จำกัด การนำเข้าชิ้นส่วน CKD ตามโครงการ BBC มีมูลค่ามากกว่าการส่งออกถึงสองเท่า (ดูตารางที่ 8 และ 9 ในบทที่ 4) ทำให้ไทยต้องเสียดุลการค้าในส่วนของการนำเข้าส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ให้แก่ประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC

ผู้เขียนขอสรุปผลกระทบทางลบของการดำเนินการของผู้ประกอบการรถยนต์ไทยภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ที่มีต่อนโยบาย กฎหมายและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเป็นตารางดังนี้

ลำดับ	ประเด็น	ผลกระทบ
1.	ก. การบังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ	มี
	- รถยนต์นั่ง - รถยนต์กระบะบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ)	มี
	ข. การบังคับใช้นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก	ไม่มี
2.	นโยบายการส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	มี
3.	รายได้ของรัฐจากการจัดเก็บภาษีอากรนำเข้าชิ้นส่วน CKD	มี
4.	ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ	
	ก. ตลาดชิ้นส่วนเพื่อการประกอบรถยนต์ ข. ตลาดชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทน	มี ไม่มี
5.	ดุลการค้าระหว่างประเทศในส่วนของการนำเข้าส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์	มี

5.2 ผลดีของการดำเนินการตามโครงการ BBC ตามที่ผู้เขียนได้กล่าวถึงผลกระทบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ของผู้ประกอบการแต่ละบริษัทของไทยและในกลุ่มประเทศอาเซียน ก่อให้เกิดผลดีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศและกลุ่มอาเซียนในด้านการค้าและอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอกล่าวถึงผลดี

ของการดำเนินการตามโครงการ BBC ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศและความร่วมมือภายในกลุ่มอาเซียน ดังต่อไปนี้

5.2.1 ผลดีของการดำเนินการตามโครงการ BBC ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย การดำเนินการตามโครงการ BBC ก่อให้เกิดผลดีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศโดยรวมในประเด็นต่อไปนี้

ก. ทำให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์ในประเทศต่ำ ดังได้กล่าวมาแล้วว่าการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC ของผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษี คือ ได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าตั้งจากอัตราปกติ คือ จากอัตราปกติร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 10 การลดอัตราอากรดังกล่าวทำให้ต้นทุนในการประกอบรถยนต์ของผู้ประกอบการรถยนต์แต่ละยี่ห้อของไทยที่เข้าร่วมโครงการ BBC ต่ำกว่าการนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากประเทศนอกกลุ่มอาเซียน ซึ่งจะ เป็นประโยชน์สำหรับผู้บริโภคทำให้ราคารถยนต์ที่จำหน่ายภายในประเทศมีราคาถูก ยิ่งผู้ประกอบการนำเข้าชิ้นส่วน CKD ตามโครงการ BBC เป็นจำนวนมากเท่าใด ต้นทุนการประกอบรถยนต์ก็จะยิ่งลดต่ำลง

ข. การคำนวณอัตรามูลค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ดังที่กล่าวมาแล้วว่าการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศมีการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ หรือนโยบาย LCR การนำเข้าชิ้นส่วน CKD ตามโครงการ BBC ให้ถือเสมือนหนึ่งว่าเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ดังนั้น ผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยสามารถนำเอามูลค่าร้อยละของชิ้นส่วนที่นำเข้าตามโครงการ BBC มาคำนวณรวมกับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศรายการอื่นเพื่อให้ได้ครบถ้วนตามนโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์ในประเทศและขออนุมัติประกอบรถยนต์ต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้

ค. ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และเป็นฐานในการผลิตชิ้นส่วนเพื่อการส่งออก การดำเนินการตามโครงการ BBC ของผู้ประกอบการรถยนต์ของไทยแต่ละยี่ห้อ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงจากบริษัทเจ้าของยี่ห้อหรือบริษัทแม่เนื่องจากชิ้นส่วนที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนภายใต้โครงการ BBC ต้องเป็นชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและมาตรฐานสากล ดังนั้น หากผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยที่ได้เข้าร่วมโครงการ BBC โดยผ่านผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศได้ผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและมาตรฐานเป็นที่ยอมรับแล้ว จะทำให้ไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนนั้นในการส่งออกจำหน่ายในตลาดอาเซียนและชิ้นส่วนรถยนต์ดังกล่าวจะมีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะแข่งขันในตลาดโลกได้ต่อไป

ง. การใช้ทรัพยากรในประเทศ การดำเนินการตามโครงการ BBC ของผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศแต่ละยี่ห้อ ก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรภายในประเทศ กล่าวคือ ตาม

บันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการ BBC ได้กำหนดให้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนภายใต้โครงการ BBC จะต้องมีการใช้วัตถุดิบที่มีแหล่งกำเนิด (Rule of Origin) ในประเทศอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้วัตถุดิบในประเทศในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะเข้าร่วมโครงการ BBC นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมการจ้างแรงงานภายในประเทศอีกด้วย โดยเฉพาะในส่วนของแรงงานฝีมือที่มีความชำนาญด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

จ. ช่วยลดการขาดดุลการค้าระหว่างประเทศ ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวมาแล้วว่า ผู้ประกอบรถยนต์ของไทยมีการนำชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้โครงการ BBC จากประเทศอาเซียนมากกว่าการส่งออก ซึ่งสาเหตุเนื่องจากตลาดรถยนต์ของไทยมีขนาดใหญ่กว่าตลาดรถยนต์ของประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มอาเซียนมาก ทำให้ไทยต้องขาดดุลการค้ากับประเทศอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการ BBC ในส่วนของการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ หากผู้ประกอบรถยนต์ของไทยแต่ละปีหือเสาะหาตลาดต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นตลาดในกลุ่มอาเซียนหรือตลาดนอกกลุ่มอาเซียนเพื่อส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) แทนที่จะจำหน่ายภายในประเทศเพียงอย่างเดียว ซึ่งหากสามารถกระทำได้จะช่วยลดการขาดดุลการค้าในส่วนของ การนำเข้าชิ้นส่วน CKD ตามโครงการ BBC ปัจจุบันผู้ประกอบรถยนต์ของไทยหลายปีกำลังดำเนินการมาตรการดังกล่าว เช่น บริษัท ฮอนด้า ประเทศไทย บริษัท โตโยต้า ประเทศไทย เป็นต้น

5.2.2 ผลดีของการดำเนินการตามโครงการ BBC ต่อกลุ่มอาเซียน ดังได้กล่าวมาแล้วว่า โครงการ BBC เป็นหนึ่งในโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มอาเซียน โดยเห็นเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ การดำเนินการตามโครงการ BBC ประสบความสำเร็จในระดับหนึ่งและก่อให้เกิดผลดีต่อความร่วมมือในด้านการค้า เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในอาเซียนดังต่อไปนี้

ก. การแบ่งปันทรัพยากรภายในกลุ่มอาเซียน (Resource Sharing) การดำเนินการภายใต้โครงการ BBC ของผู้ประกอบรถยนต์ในอาเซียน ก่อให้เกิดการแบ่งปันทรัพยากรภายในกลุ่มอาเซียนในด้านวัตถุดิบ กล่าวคือ ชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะซื้อขายตามโครงการ BBC ต้องมีการใช้วัตถุดิบภายในอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 มีการร่วมมือและช่วยเหลือกันในเรื่องเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ตลอดจนความร่วมมือด้านแรงงานที่มีความชำนาญในอุตสาหกรรมยานยนต์

ข. ทำให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economy of Scale) การที่ผู้ประกอบรถยนต์ในอาเซียนเข้าร่วมโครงการ BBC โดยผ่านผู้ประกอบรถยนต์แต่ละปีหือ ซึ่งชิ้นส่วนที่ประเทศอาเซียนแต่ละประเทศนำมาซื้อขายภายใต้โครงการ BBC จะเป็นชิ้นส่วนที่มีการผลิตในประเทศและมีความชำนาญในการผลิตอยู่แล้ว ในขณะที่ชิ้นส่วนดังกล่าวจะไม่มีการผลิตใน

ประเทศอาเซียนที่นำเข้า ดังนั้น การดำเนินการตามโครงการ BBC ของผู้ประกอบการรถยนต์ในอาเซียนทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับการประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacturer : OEM) สามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศและผู้ประกอบรถยนต์ยี่ห้อเดียวกันในอาเซียนได้ ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต่อชิ้นมีราคาถูกลงจนถึงขั้นเกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต อันจะทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในอาเซียนสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์นอกอาเซียนอื่น ๆ ได้ในตลาดโลก

ก. มาตรฐานและคุณภาพของชิ้นส่วนรถยนต์ ตามที่กล่าวมาแล้วว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในกลุ่มอาเซียนที่ผลิตเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์แต่ละยี่ห้อที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะได้รับการถ่ายทอดและสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากบริษัทเจ้าของยี่ห้อและหรือบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในอาเซียน รวมทั้งการตรวจสอบคุณภาพ การรับรองมาตรฐานการผลิตชิ้นส่วน ดังนั้น ชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนภายใต้โครงการ BBC จึงเป็นชิ้นส่วนที่มีคุณภาพ และได้มาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งเป็นการพัฒนามาตรฐานการผลิตและคุณภาพของชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีการผลิตในอาเซียนอีกด้วย

ง. ส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือด้านการค้า และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ การดำเนินการภายใต้โครงการ BBC ของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์แต่ละยี่ห้อภายในอาเซียนทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์ยี่ห้อเดียวกันในอาเซียนและผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ทำให้ความร่วมมือด้านการค้าและอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนขยายตัวมากขึ้น นอกเหนือจากความร่วมมือทางการค้าและอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่มีการดำเนินการอยู่แล้ว โดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ โครงการ BBC มีส่วนช่วยให้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก และทำให้ความสัมพันธ์ภาคเอกชนในกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์มีความแน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น

.....