

องค์การธุรกิจกับบทบาทการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของญี่ปุ่นในประเทศไทย
: กรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์



นางสาวพาริณี ทรัพย์ทวี

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-53-2392-6

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**BUSINESS ORGANIZATION AND THEIR ROLES IN SUPPORTING OF JAPANESE COMPANIES IN
THAILAND
: A CASE STUDY OF AUTOMOTIVE INDUSTRY**

Miss Parinee Subtawee

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts Program in Political Economy**

**Faculty of Economic
Chulalongkorn University**

Academic Year 2005

ISBN 974-53-2392-6

พาริณี ทรัพย์ทวี: องค์กรธุรกิจกับบทบาทการสนับสนุนการค้าเน้นธุรกิจของญี่ปุ่นในประเทศไทย : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์ (BUSINESS ORGANIZATION AND THEIR ROLES IN SUPPORTING OF JAPANESE COMPANIES IN THAILAND : A CASE STUDY OF AUTOMOTIVE INDUSTRY): อาจารย์ที่ปรึกษา: รศ.สามารถ เจ็ยสกุล , 114 หน้า. ISBN 974-53-2392-6.

อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีความสำคัญต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศ โดยรัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ด้วยเล็งเห็นว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ จะส่งผลดีหลายประการทั้งในด้านเศรษฐกิจ การจ้างงานและการพัฒนาเทคโนโลยี รวมถึงทำให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ตามมา อาทิเช่น เหล็ก, พลาสติก, ยางยนต์ และการที่รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการลงทุนด้านยานยนต์นี้เองส่งผลให้เกิดการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ และการชักนำให้บริษัทผู้ผลิตชั้นนำต่าง ๆ เข้ามาสร้างฐานการผลิตในประเทศ รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการต่าง ๆ การลดความเข้มงวดและอัตราภาษี อีกทั้งทั้งทักษะความชำนาญและความละเอียดรอบคอบของแรงงาน ไทยถือเป็นปัจจัยบวกที่ดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามา ปัจจัยเสริมทั้งหมดเหล่านี้ผลักดันให้เกิดการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการลงทุนสูงสุดในประเทศไทย เนื่องจากมีความได้เปรียบด้านนวัตกรรมการผลิตและเงินทุน ยิ่งไปกว่านั้นนักลงทุนชาวญี่ปุ่นยังมีส่วนทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ตามมากับอุตสาหกรรมยานยนต์ นั่นคือ การเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศไทยในรูปแบบที่เรียกว่า cluster ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีจำนวนมากถึง 709 แห่ง แบ่งเป็น โรงงานผลิตชิ้นส่วนเพื่อส่งให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ 386 แห่ง ส่งให้โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ 201 แห่ง และส่งให้โรงงานรถยนต์และรถจักรยานยนต์อีก 122 แห่ง นอกจากนี้การสนับสนุนและส่งเสริมจากภาครัฐที่ตั้งเป้าหมายเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนก็เป็นอีกหนึ่งโอกาสที่จะสร้างการเติบโตอย่างต่อเนื่องให้แก่อุตสาหกรรม ยานยนต์ไทย เห็นได้จากการขยายฐานการลงทุนของบริษัทยานยนต์ใหญ่ ๆ อย่าง Toyota, Isuzu และ Mitsubishi ที่มีแผนการผลิตรถกระบะ 1 คันในประเทศไทยเพื่อจำหน่ายทั้งในประเทศและส่งออกต่างประเทศ ดังเช่น กระบะ 1 คันที่เป็นที่รู้จักภายใต้ชื่อ Toyota VIGO, Isuzu D-Max และ Mitsubishi TRITON เป็นต้น

เมื่อวิเคราะห์พัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสามารถแบ่งได้ 3 ช่วงเศรษฐกิจ คือ Liberalization, Rehabitate, Global Sourcing ตามการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง พบว่านโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ออกมาไม่มีความแตกต่างกันมากนัก เนื่องจากนักลงทุนมีการรวมตัวกันจัดตั้งองค์กรธุรกิจเพื่อให้ข้อมูลกับรัฐบาล ดังนั้นไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอย่างไรก็ตามจึงไม่กระทบต่อนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีความต่อเนื่องและกลายเป็น จุดดึงดูดให้มีการลงทุนเพิ่มในประเทศไทย นอกจากนั้นองค์กรธุรกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เจรจาต่อรองกับรัฐบาล หรือเป็นหน่วยงานกลางแจ้งให้รัฐบาลรับทราบปัญหาและความต้องการของสมาชิกในกลุ่มผ่านกิจกรรมการประชุมสัมมนาระหว่างบุคลากรทางภาครัฐที่มีอำนาจตัดสินใจและนักลงทุนญี่ปุ่น เช่น การประชุมนัดพบธุรกิจญี่ปุ่นกับภาครัฐบาลไทยโดยสมาคมไทย - ญี่ปุ่น หรือการนัดเจรจาของผู้บริหารองค์กรธุรกิจอย่าง JETRO กับรัฐมนตรีของไทย เป็นต้น

ดังนั้น ความต่อเนื่องของนโยบายจากการสนับสนุนขององค์กรธุรกิจนี้เองทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในช่วงปี 2534 – ปัจจุบันเป็นอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่องด้านการเจริญเติบโต อีกทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเอง ก็มีการพัฒนาทักษะฝีมือเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติจึงส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและซื้อขายชิ้นส่วนของภูมิภาค ตลอดจนเป็นฐานการผลิต (Base of Production) ที่สำคัญของผู้ญี่ปุ่นในปัจจุบัน

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเมือง
ปีการศึกษา 2548

ลายมือชื่อนิติติ พาริณี ทรัพย์ทวี
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา 

#4685816529 : MAJOR POLITICAL ECONOMY

KEY WORD: AUTOMOTIVE/ INDUSTRY / ORGANIZATION / JAPANESE COMPANIES

MISS PARINEE SUBTAWEE : BUSINESS ORGANIZATION AND THEIR ROLES IN SUPPORTING OF JAPANESE COMPANIES IN THAILAND : A CASE STUDY OF AUTOMOTIVE INDUSTRY. THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF. SAMART CHIASAKUL, 114 pp.

ISBN 974-53-2392 -6.

Nowadays, automotive industry becomes a part important for Thai economic growth. Thus, Thai government emphasizes and set this kind of industry to be goal. Moreover, there is few advantages particular employment, technology developed and it would benefit to other industries such as steel, plastic chemical and tire manufactories. In addition, government also realizes that automotive industry can pull capital inflow from foreign investors.

As foreign investment promotion policy will persuade top producer companies to construct base of production in Thai, including convenience procedures and tax reduced. Especially, Thai employee skill is also the factor which invites foreign investors. All the factors which we have seen can influence the growth of motor-craft industry in Thai. As we know that Japan is the most investment automotive industry in Thai, because of the advantage of innovation producing and more capital. Moreover, Japanese investor can create other industries which are related to automotive industry. For instance, the increasing of 709 spare part investors in Thai as cluster that can result. The 122 spare part investors are supported to automobile and motorcycle production factories. The 386 spare part investors are supported to automobile factories and the 201 spare part investors are supported to motorcycle production factories.

When we consider the developing of automotive industry in Thai, there are three economic features as following Liberalization, Rehabilitate and Global Sourcing. They were depended on politic era. However, we also found that automotive industry policy, is now not much relied on political part. As the result of car industry organization, is to provide the government information. Thus, when politic is changed, will not effect to car industry policy. In addition, this point can persuade much more investors to invest in our country. Although, another point of car industry, is to negotiate or inform the problem to government when they need help under name of automotive industry association.

Thus, the continuity of this support policy can keep stability growth since 1991-2005. The spare part investors in Thailand will continue to developing of the employee skill to support the investment from the foreign investor. Finally, Thailand is the center of production and trade of spare part for the investor especially for Japanese investor.

Field of study Political Economy

Academic year 2005

Student's signature

PARINEE SUBTAWEE

Advisor's signature

Samart Chiasakul

กิตติกรรมประกาศ

งานศึกษานี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความช่วยเหลือและการสนับสนุน จากท่านอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ สามารถ เจียสกุล และ ท่านประธานหลักสูตร รองศาสตราจารย์ดร. ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ ซึ่งกรุณาสะดวกเวลาให้คำปรึกษาและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาวิทยานิพนธ์ให้มีความถูกต้องชัดเจนมากยิ่งขึ้น ตลอดจนการติดตามความคืบหน้าของวิทยานิพนธ์ ซึ่งเสมือนเป็นกำลังใจและแรงกระตุ้นให้ผู้เขียน มีความพยายามในการทำงานให้สำเร็จลุล่วง ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณในความกรุณา ที่ได้รับจากท่านอาจารย์ทั้งสองเป็นอย่างยิ่ง

ผู้เขียนใคร่ขอขอบพระคุณ บิดา มารดา ที่ได้สนับสนุนการศึกษารอคอยและให้กำลังใจแก่ผู้เขียนเสมอมาจนสำเร็จการศึกษา นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ฝ่ายวิจัย ธนาคารกรุงเทพ จำกัด มหาชน, เพื่อนร่วมงาน รวมถึงผู้บังคับบัญชา **Mr.Hitoshi Ozawa, Executive Vice President** ที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่องานวิทยานิพนธ์ สำหรับความผิดพลาด และข้อบกพร่องประการใดในการศึกษาครั้งนี้ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	18
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	18
1.4 ระเบียบวิธีวิจัย	18
1.5 นิยามศัพท์	19
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	23
1.7 แนวทางการวิเคราะห์	23
บทที่ 2 ทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	25
21 ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการศึกษา	25
21.1 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน	25
21.2 ทฤษฎีการสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันของชาติ	27
21.3 ทฤษฎีการลงทุนระหว่างประเทศ	27
21.4 ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติ	29
21.5 ทฤษฎีห้ามบิน	31
22 แนวคิดการศึกษา	34
22.1 แนวคิดแบบเครือข่าย	34
22.2 แนวคิดการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ	38
23 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	41

บทที่ 3	อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย	45
31	นโยบายรัฐบาล	45
31.1	นโยบายก่อนการเข้าสู่การค้าเสรี 2526-2534	45
31.2	นโยบายในช่วงเสรีเศรษฐกิจเสรี (Liberalization) 2534-2540	46
31.3	นโยบายในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ (Rehabitate after crisis) 2540-2543	50
31.4	นโยบายในช่วงเศรษฐกิจยุคโลกาภิวัตน์ (Global Sourcing) 2543-ปัจจุบัน...	52
32	ภาพรวมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์	57
321	อุตสาหกรรมยานยนต์ 3 ช่วงเศรษฐกิจ	57
321.1	อุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงเสรีเศรษฐกิจเสรี (Liberalization) 2534-2540	57
321.2	วิกฤติเศรษฐกิจ (Rehabitate after crisis) 2540-2543	58
321.3	เศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ (Global Sourcing) 2543-ปัจจุบัน	61
322	โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปัจจุบัน	67
บทที่ 4	บทบาทและความสำคัญขององค์กรธุรกิจต่อการลงทุน (อุตสาหกรรมยานยนต์)	73
41	องค์กรธุรกิจต่อการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์	74
41.1	องค์กรธุรกิจในประเทศไทย	76
41.2	องค์กรธุรกิจญี่ปุ่นที่มีบทบาททางภาคเศรษฐกิจ	81
42	อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยกับการขยายตัวด้านการลงทุนของ บริษัทข้ามชาติในจีน.....	86
บทที่ 5	บทวิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา	89
51	วิเคราะห์โดยใช้ทฤษฎี	89
52	วิเคราะห์ถึงความสำคัญขององค์กรธุรกิจและกลุ่มผลประโยชน์ทางการเมือง	93
53	สรุปผลการศึกษา	98
รายการอ้างอิง		100
ภาคผนวก		
ภาคผนวก ก	รายละเอียดเขตการส่งเสริมการลงทุน	105
ภาคผนวก ข	บทสัมภาษณ์ Mr.Hitoshi Ozawa	110
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์		114

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1.1 บทบาทขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่นใน 3 ช่วงเศรษฐกิจ	5
1.2 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาคงที่ปี 2537-2541	10
1.3 ตารางอัตราการขยายตัวของ GDP ปัจจัยการผลิตและ TFP ปี 2525-2545	14
1.4 ผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิต ปี 2545	15
3.1 ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเปรียบเทียบกับปี 2538-2543	51
3.2 อัตราภาษีรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยในปี 2543	53
3.3 เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิต (แยกตามประเภทยานยนต์)	55
3.4 ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2534-2540 (แยกตามประเภทรถ)	57
3.5 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยปี 2539-2543	59
3.6 ยอดการส่งออกรถยนต์ของไทยปี 2539-2546	59
3.7 ยอดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยปี 2538-2543	61
3.8 ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยปี 2539-2547	62
3.9 ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยปี 2539-2547	62
3.10 ยอดการส่งออกรถยนต์ของไทยปี 2539-2547	63
3.11 ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์แต่ละยี่ห้อปี 2547	63
3.12 ยอดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยตั้งแต่ปี 2539-2547	65
3.13 ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (ที่ส่งชิ้นส่วนและวัสดุโดยตรงให้แก่ผู้ประกอบการยานยนต์ แบ่งตามการใช้งานของชิ้นส่วน)	70
4.1 การเปรียบเทียบการขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่าง ไทย-จีน	87
5.1 ธุรกิจชิ้นส่วนรถยนต์เครือ “ซัมมิท” ที่ทำกำไรสูงสุด	94

ตาราง

หน้า

5.2 ธุรกิจชิ้นส่วนรถยนต์ “ไทยซัมมิท” ที่ทำกำไรสูงสุด..... 94

5.3 ตารางสรุปนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สำคัญ : แนวทางการลงทุน
ต่างประเทศที่ไม่เปลี่ยนแปลงของญี่ปุ่น ตั้งแต่ปี 1999- ปัจจุบัน 96



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

ภาพประกอบ	หน้า
1.1 อุตสาหกรรมสนับสนุนต่อการผลิตรถยนต์	16
1.2 แนวทางวิเคราะห์	24
2.1 การเชื่อมโยงธุรกิจอุตสาหกรรมในแนวทางทฤษฎีสถาบัน	26
3.1 ยอดส่งออกรถยนต์ของไทย พ.ศ. 2539- 2546	60
3.2 ลักษณะโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์	68
3.3 ลักษณะการเชื่อมโยงและจำนวนของกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์	69
4.1 องค์กรธุรกิจตามแนวคิด “เคเรทสุ”	75



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในยุคปัจจุบันการค้าและการลงทุนล้วนอยู่ในกระแสของโลกาภิวัตน์ (**Globalization**) ซึ่งเน้นในเรื่องของการเปิดเสรีที่ประเทศต่าง ๆ ในโลกมีความเชื่อมต่อทางธุรกิจถึงกัน จึงทำให้มีการจัดระเบียบการค้าโลกโดยการจัดตั้งองค์การการค้าเพื่อการกำกับดูแลและกำหนดระเบียบว่าด้วยเรื่องความตกลงทั่วไปทางภาษีศุลกากรและการค้า (**General Agreement on Tariffs and Trade: GATT**) ซึ่งต่อมาได้พัฒนาเป็นองค์การการค้าโลก (**World Trade Organization: WTO***) มีหน้าที่กำกับดูแลประเทศสมาชิกไม่ให้มีความเหลื่อมล้ำทางการค้าระหว่างกัน อีกทั้งมีหน้าที่ในการบริหารข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิก ตลอดจนเป็นตัวกลางในการยุติความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิก โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกของประเทศภาคี **GATT** ในปี **2523** ในลำดับที่ **87** เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรและลดการกีดกันในรูปแบบอื่น ๆ ที่เกิดจากระบบทุนนิยม

ภายใต้ระบบทุนนิยมใหม่หรือ การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในลักษณะนี้ทำให้บริษัทข้ามชาติหรือ **MNCs** เป็นตัวผลักดันให้ประเทศกำลังพัฒนาเกิดความต้องการเงินทุนจากประเทศเหล่านี้ เนื่องจากเป็นแหล่งเงินทุนที่สามารถนำพาให้เศรษฐกิจภายในของประเทศนั้น ๆ สามารถเพิ่มผลผลิตการผลิต (**Productivity**) เพิ่มรายได้ เพิ่มการจ้างงาน และการยกระดับความรู้ด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ เนื่องจากการถ่ายทอดนวัตกรรมทางเทคโนโลยีในรูปแบบของปัจจัยทุนใหม่ ๆ ซึ่งโดยปกติการถ่ายทอดในลักษณะนี้จะไม่เกิดขึ้นจากการลงทุนทางการเงินหรือการค้าระหว่างประเทศทั่วไป อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนให้มีการแข่งขันมากขึ้นในตลาดปัจจัยการผลิตภายในประเทศอีกด้วย อาทิเช่น ทำให้ลูกจ้างในธุรกิจที่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนดังกล่าวได้รับการฝึกอบรมการปฏิบัติงานในธุรกิจสมัยใหม่ เป็นการช่วยสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้กับประเทศที่ได้รับเงินทุน นอกจากนี้ผลกำไรที่เกิดจากวิสาหกิจที่ก่อตั้งจากเงินลงทุนจากต่างประเทศ ยังช่วยให้รัฐบาลของประเทศผู้รับมีรายได้จากภาษีเงินได้นิติบุคคล (**Corporate Tax**) อีกทางหนึ่งด้วย

ดังนั้นแต่ละประเทศจึงพยายามที่จะพัฒนาคุณภาพในส่วนของปัจจัยการผลิต และนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐเพื่อให้ บริษัทข้ามชาติ ต่าง ๆ มีความมั่นใจในการเข้ามาลงทุน ซึ่งไทยเองก็เป็นประเทศหนึ่งที่มีนโยบายสนับสนุนการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ เนื่องจากเป็นการลงทุนที่ทำให้มีเม็ดเงินไหลเข้าประเทศผู้รับเงิน (**Host Country**) และจะแปรรูปเป็นโรงงานและเครื่องจักรในประเทศผู้รับซึ่งยากแก่การถอนกลับ

* ข้อตกลงการเจรจาอนุกรมวิธานไปสู่การจัดตั้งองค์การการค้าโลก ทำให้เกิด **WTO** แทน **GATT** ในปี **2538**

องค์กรธุรกิจ: แรงผลักดันสำหรับธุรกิจการลงทุนต่างประเทศ (ญี่ปุ่น) และนโยบายของไทย

องค์กรธุรกิจ* ของประเทศที่เป็นผู้ลงทุนก็เป็นแรงส่งเสริมอย่างหนึ่งในการสร้างความมั่นใจต่อนักลงทุน เนื่องจากองค์กรธุรกิจจะเป็นสื่อกลางในการเจรจาต่อรองหรือเข้าร่วมในการกำหนดนโยบายของประเทศผู้รับทุน อีกทั้งเป็นแหล่งข้อมูลสำหรับนักลงทุนที่จะเข้ามาดำเนินกิจการในประเทศ เพื่อให้การลงทุนของบริษัทข้ามชาติของตนได้รับความสะดวกต่อการลงทุนจึงถือว่าองค์กรธุรกิจของบริษัทข้ามชาตินั้นสำคัญมาก ทำให้นักลงทุนเกิดความมั่นใจต่อสถานะเศรษฐกิจและปรับนโยบายการลงทุนให้เหมาะสมกับประเทศนั้น ๆ

สำหรับประเทศไทยองค์กรธุรกิจญี่ปุ่น ถือเป็นองค์กรที่มีบทบาทอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมาจากการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นเอง และการจัดตั้งองค์กรธุรกิจในประเทศไทยอย่าง **Japan External Trade Organization (JETRO), Japanese Chamber of Commerce (JCC)** หรือสถาบันอื่น ๆ ที่มีการก่อตั้งในประเทศไทยส่งเสริมให้นักลงทุนญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในภาคอุตสาหกรรมไทย อีกทั้งการช่วยเหลือทางด้านเศรษฐกิจของญี่ปุ่นต่อประเทศไทยที่ส่งผ่านองค์กรธุรกิจ ทำให้ภาครัฐบาลและเอกชนประเทศไทยเห็นความสำคัญขององค์กรธุรกิจที่ได้จัดตั้งขึ้นในประเทศไทย

โดยองค์กรธุรกิจของญี่ปุ่นนั้นถือได้ว่าการจัดตั้งมามากกว่า **30** ปี นับตั้งแต่หลังข้อตกลง “พลาซ่าแอ๊กคอร์ดในปลายปี 1985” ที่ทำให้ญี่ปุ่นมีการเร่งกระแสการย้ายทุนออกนอกประเทศเพื่อแก้ปัญหาการส่งออก, ลดต้นทุนการผลิต ฯลฯ ซึ่งหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญคอยควบคุมอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่นและการส่งออกของญี่ปุ่นคือกระทรวงมิตติ ย่อมาจาก ****MITI (Ministry of International Trade and Industry)** ซึ่งเริ่มสร้างระบบแห่งสถาบันเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจอย่างแท้จริงทำให้กระทรวงนี้มีอำนาจ ในการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้เต็มที่ MITI ได้จัดตั้งองค์กรธุรกิจขึ้นมาเพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่าง องค์กรการค้าภายนอก (JETRO) เป็นหน่วยงานที่ให้บริการด้านข่าวกรองการค้า โดยมีเจ้าหน้าที่ญี่ปุ่นประจำอยู่ในประเทศต่าง ๆ คอยตรวจสอบความเปลี่ยนแปลงในนโยบายอัตราภาษีศุลกากร ข้อกำหนดลักษณะผลิตภัณฑ์ ตลอดจนช่วยเหลือการประชาสัมพันธ์ และการตลาดให้แก่ผลิตภัณฑ์สินค้าใหม่ ๆ ของญี่ปุ่น นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ของ JETRO ในต่างประเทศ

* องค์กรธุรกิจคือ องค์กรหรือสมาคมของธุรกิจเอกชนทั้งที่เป็นธุรกิจประเภทเดียวกันหรือเป็นการรวมกลุ่มในพื้นที่เดียวกัน เพื่อการพัฒนาของกลุ่มและการเป็นตัวแทนในการเจรจาต่อรอง ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสาร เช่น สภาหอการค้าญี่ปุ่น สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น เป็นต้น

** กระทรวงมิตติก่อตั้งขึ้นเมื่อปีค.ศ.1949 แต่ก่อนหน้านั้นญี่ปุ่นก็มีกระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรม (Ministry of Commerce and Industry, MCI) อยู่ในช่วงค.ศ.1925-1943 แล้วมาเป็นกระทรวงยุทธโรปรณ (Ministry Munitions, MM) ในช่วงสั้นๆ ระหว่างค.ศ. 1943-1945 แล้วจึงกลับไปเป็นกระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรมในระยะ ค.ศ.1945-1949 (จากบทความวิชาการ ญี่ปุ่น: การเมืองและนโยบายต่างประเทศ)

เกือบทุกคนจะถูกโอนมาจากกระทรวงมิติ **JETRO** จึงมีลักษณะคล้ายรัฐวิสาหกิจไม่ใช่องค์กรของกระทรวงโดยตรง อย่างไรก็ตาม **JETRO** ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยนั้นก็ทำหน้าที่ให้ความสะดวกและประสานการลงทุนของนักลงทุนญี่ปุ่นในประเทศไทย อีกทั้ง **JETRO** มีหน้าที่ในการส่งเสริมการส่งออกแบบ **Dual Track** ระหว่าง ไทย-ญี่ปุ่น/ญี่ปุ่น-ไทย, ส่งเสริมการลงทุนโดยตรง, ส่งเสริมกิจการอุตสาหกรรมในไทยในเรื่อง (SMEs, อุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาแรงงาน, ระบบการขนส่ง ฯลฯ) รวมถึงส่งเสริมการส่งออกของไทย เช่น การร่วมมือในเรื่องการส่งเสริมหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ หรือการให้คำปรึกษานักลงทุนไทยที่ต้องการไปลงทุนในญี่ปุ่น เป็นต้น

นอกจากนี้ก็มีองค์กรทางภาคเอกชนที่รวมตัวเพื่อติดต่อประสานงานลูกค้าญี่ปุ่นด้วยกันคือสภาหอการค้าญี่ปุ่นในประเทศไทย **JCCB** ปัจจุบัน **JCCB** มีสมาชิกอยู่ประมาณ 1,777 บริษัท ซึ่งมากที่สุดของ **JCC** ที่กระจายอยู่ทั่วโลก หน้าที่ของ **JCCB** นั้นคือสร้างความร่วมมือระหว่าง ญี่ปุ่น-ไทย รวมถึงการจัดหาสำรวจความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจให้แก่นักลงทุนญี่ปุ่น โดยจัดสัมมนาเพื่อให้มีการพบกันระหว่างนักธุรกิจไทย-ญี่ปุ่น ตลอดจนถึงภาครัฐบาลไทย อย่างหนึ่งก็เพื่อได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล และข้อคิดเห็นของนักลงทุน เพื่อนำไปปรับใช้ต่อการกำหนดนโยบาย

สำหรับทางภาครัฐบาลไทยเองก็มีความสัมพันธ์อันดีกับรัฐบาลญี่ปุ่นมาโดยตลอดรวมถึงแสดงความมั่นใจในการลงทุนของญี่ปุ่นที่มีต่อประเทศไทย โดยดูได้จากการจัดสัมมนาระหว่าง ไทย-ญี่ปุ่นที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยกตัวอย่างเช่น คำกล่าวช่วงหนึ่งของงานสัมมนาภายใต้ชื่อ **“Economic Relations between Thailand and Japan” by Ambassador Sakhil Krainiksh at Keio University, Fujisawa Campus, 14 2001** ที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญขององค์กรธุรกิจในการเชื่อมความสัมพันธ์ในการลงทุนระหว่างประเทศ (เนื้อหาจากบางส่วนของงาน)

In economic aspect, Japan is one of the most important trading partners and the largest investor in Thailand. There are approximately 2,500 Japanese-owned business operating in Thailand at present. The fact that Japanese Chamber of Commerce in Bangkok is Japan’s largest chamber of commerce overseas indicates high degree of economic ties between the two countries

Japan has also been very supportive to Thailand’s human resource development. Through the Technological Human Resource Development Program under Japan International Cooperation Agency (JICA), Japan’s assistance has fostered Thailand technical resources to respond to the needs of Thai industry and has helped develop capacity of Thai researchers to pursue R&D activities to meet the necessity (JETRO Bangkok, May 2004)

จากเนื้อหาบางส่วนที่กล่าวมาทำให้ เห็นว่าความแข็งแกร่งและมีแผนงานขององค์กรธุรกิจ ญี่ปุ่น ทำให้การขยายการลงทุนเป็นไปตามกรอบและข้อบังคับที่ถูกต้อง เพราะการ ได้แลกเปลี่ยน ข้อมูล ความต้องการของผู้ลงทุนและผู้รับทุน เช่น นโยบายการขยายการลงทุนกิจการขนาดเล็กและ ขนาดกลาง (SMEs) ที่เพิ่มขึ้นในภาคการลงทุนไทยนั้น องค์กรธุรกิจของญี่ปุ่นเองได้ให้ความสำคัญ ต่อผู้ออกนโยบายทางภาครัฐของไทย เช่น การร่วมมือกับภาครัฐไทยต่อการพัฒนาธุรกิจ SMEs ด้วยการส่งเจ้าหน้าที่ญี่ปุ่นเข้ามาฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ไทยในธนาคาร SMEs เพื่อความเข้าใจในธุรกิจ นี้และสามารถให้คำแนะนำผู้ลงทุน SMEs ในไทยต่อไป โดยโครงการนี้เริ่มตั้งแต่ปี 1999 - มิถุนายน 2005 (จากบทสัมภาษณ์ Mr.Hitoshi Ozawa)

บทบาทขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่นต่อภาครัฐบาลไทยนั้น มีความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในทุกช่วง รัฐบาลและเศรษฐกิจ จุดประสงค์เพื่อให้ธุรกิจของตนดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถสรุปโดย ย่อได้ดังนี้ (ตารางที่1.1)

บทบาทขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่นที่ความสัมพันธ์ต่อเนื่องในภาคเศรษฐกิจไทย โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงเศรษฐกิจคือ **liberalization, rehabitate(after crisis), global sourcing** ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.1 บทบาทขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่นใน 3 ช่วงเศรษฐกิจ

<p>Liberalization 2534-2540</p>	<ul style="list-style-type: none"> - บทบาทของ JCC ในช่วงที่นายกรัฐมนตรี อานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี ปี 2534 เกิดการปฏิวัติรัฐประหาร โดยเริ่มรัฐบาล อานันท์ ปันยารชุน โดยทหาร (บก เรือ อากาศ) ซึ่งเป็นช่วงที่ในญี่ปุ่นเริ่มคณะรัฐบาลมิยาซาวา - จากการสนับสนุนของ JCC ทำให้เกิดการพัฒนาคัดตั้งศูนย์อบรมทางเทคนิคโดยความร่วมมือจากกลุ่ม Keidanren และ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งช่วงรัฐบาลนี้เอง เริ่มใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม (7%) 2540(1997)-2543(2005) - ในปีพ.ศ.2537 รัฐบาลชวน(1) มีการเยือนประเทศญี่ปุ่น - กระทรวงการคลังของไทยอนุมัติสิทธิพิเศษในการจัดเก็บภาษีการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก - ให้สิทธิส่งเสริมการลงทุนของ BOI แก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ - BOI เชิญชวนการลงทุนจากญี่ปุ่นเพื่อสร้างโรงงานรับเหมาช่วงจำนวนประมาณ 50,000 แห่ง - ในปีพ.ศ.2538 รัฐบาลบรรหาร เข้าร่วมการประชุม APEC ที่โอซาก้า - ปีพ.ศ. 2539 BOI ผ่อนคลายข้อจำกัดด้านการลงทุนให้กับบริษัทร่วมทุนต่างชาติ
<p>Rehabitate (after crisis) 2540-2543</p>	<p>บทบาท JCC - ญี่ปุ่นและไทยลงนามร่วมกันในหนังสือกระชับความร่วมมือเกี่ยวกับกรมสถิติอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - เป็นช่วงที่คณะกรรมการอำนวยการต่างประเทศ ดุงานในจีน - แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเอกอัครราชทูต โอตะ ในเรื่องเกี่ยวกับการสร้างความร่วมมือระหว่างญี่ปุ่น-ไทย ในปี 2000 - ในปี 2540 ทาง JCC มีการสำรวจเกี่ยวกับสภาวะการจ้างงาน ของบริษัทร่วมทุนญี่ปุ่นครั้งที่ 1 พร้อมทั้งทำการสำรวจแนวโน้มทางเศรษฐกิจ ไตรมาส 3 ปี 1997 - มีการเปิดศูนย์ฝึกอบรมความสามารถทางเทคนิค อันเกิดจากความร่วมมือของบริษัทญี่ปุ่น-ไทย - เอกอัครราชทูตโอตะ และรัฐบาลญี่ปุ่นลงนามในเอกสารแลกเปลี่ยนทางการจัดหางานผู้ดูแลเงิน จำนวน 105,900 ล้านเยน ให้กับรัฐบาลไทยผ่านทาง OECF - รัฐบาลญี่ปุ่นทำประกันทั่วไปมูลค่า 7 พันล้านเหรียญ USA และค่าประกันการนำเข้าและการลงทุนมูลค่า 1 พันล้านเหรียญ USD ในไทย - กระทรวงการคลังและ ธนาคารแห่งประเทศไทย ออกคำสั่งพักกิจการ เพื่อรอกการควบคุมกิจการของสถาบันการเงิน - เงินบาทเป็นระบบลอยตัว, รับข้อเสนอของ IMF เพื่อฟื้นฟูกิจการ - ประกาศใช้ภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราใหม่ (10%) - การลงนามระหว่างธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกและสถาบันการเงินของญี่ปุ่นเพื่อปล่อยเงินกู้ร่วมกัน (Syndicated Loan) จำนวน 8 หมื่นล้านเยน - รัฐบาลญี่ปุ่นให้เงินช่วยเหลือประเทศไทยทั้งสิ้น 1,850 ล้านดอลลาร์ฯ ผ่านโครงการมิยาซาวา - ทำการสำรวจแนวโน้มเศรษฐกิจของบริษัทร่วมทุนญี่ปุ่นในไทย - Nihon Euro Union ชนะการประมูลระบบรถไฟในการก่อสร้างรถไฟใต้ดิน - ลงนามสัญญากู้ยืมเงินเยน ครั้งที่ 25 จำนวน 15,671 ล้านเยน 2000- 2004
<p>Global Sourcing 2543-ปัจจุบัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - บทบาทของ JCC ค่อด้านนโยบาย และความสัมพันธ์ต่อประเทศไทย ในช่วงรัฐบาลชุดทักษิณ JCC มีการจัดสัมมนา เศรษฐกิจญี่ปุ่น Keidanren เมืองประเทศไทย ปี 2003 จัดประชุมร่วมคณะกรรมการร่วมเศรษฐกิจ และการค้าระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น-ไทย ครั้งที่ 18 ที่กรุงโตเกียว 2001 - ไทยรักไทย ชนะการเลือกตั้ง - ผู้แทนจากสมาพันธ์ คันไซ คันดาริน เข้าพบนายกทักษิณ - 2002 ประชุมร่วมกับนายสมพงษ์ วนภา เลขานุการคนใหม่ของ บีไอไอ - เปิด Website ของ หอการค้าญี่ปุ่น (www.JCC.or.th) - นายกรัฐมนตรี โอรุชิมิเยือนไทย - JCC จัดสัมมนาแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกรมสรรพากรและหอการค้าต่างประเทศ - หอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเชิญญี่ปุ่นเยือนไทย - คณะกรรมการอำนวยการดุงานต่างประเทศ ดุงานที่ประเทศ (จีนและฮ่องกง)

ที่มา www.jcc.or.th

บทบาทภาครัฐบาลกับอำนาจทางการเมืองในการออกนโยบายสำหรับการลงทุนภาคเศรษฐกิจ

การส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐนั้น มีการใช้นโยบาย* เป็นเครื่องมือในการดำเนินการ เพื่อกำหนดภาวะทางเศรษฐกิจให้นักลงทุนและองค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้ยึดปฏิบัติ อย่างไรก็ตามการกำหนดนโยบายนั้นถือเป็นกระบวนการทางเศรษฐกิจการเมืองอย่างหนึ่งเนื่องจากผู้ออกนโยบายส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีฐานะทางการเงินหรือกลุ่มผลประโยชน์ที่มีอำนาจทางการเมือง ทำให้ได้ประโยชน์จากนโยบายที่นำมาใช้ปฏิบัติต่อธุรกิจ ซึ่งช่วงรัฐบาล ฯพณฯ เปรม ติณสูลานนท์ เห็นเด่นชัดมากเนื่องจาก ฯพณฯ เปรม ติณสูลานนท์ เห็นว่าผู้ประกอบการไม่สามารถที่จะบริหารงานทุกด้านให้ประสบความสำเร็จ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้สูงสุดผู้ประกอบการอาจจะมีความชำนาญเฉพาะงานทางด้านการเมืองและสังคม เช่น การบริหารควบคุมคน แต่อาจขาดความชำนาญในการบริหารงานทางด้านเศรษฐกิจนักรการเมืองที่ขึ้นมาปกครองบ้านเมืองส่วนใหญ่จะขาดความรู้ความเข้าใจในทางเศรษฐศาสตร์อย่างถ่องแท้ จึงเกิดการสรรหาบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน และมักจะเป็นผู้ที่ประสบความสำเร็จมาไม่น้อยแล้วในชีวิตการทำงานของตน ให้เข้ามา มีส่วนร่วมทางการเมืองการปกครองหรือเข้ามาช่วยเหลือเป็นที่ปรึกษาในงานของประเทศมากขึ้น (ประกาศศักดิ์ ธานินพงศ์, 2528)

นักธุรกิจจึงเห็นความสำคัญของตนเองในระบบการเมือง โดยเฉพาะนักธุรกิจระดับเจ้าของเงินทุนนั้น เป็นที่ทราบกันว่าคนกลุ่มนี้เป็นกลุ่มอิทธิพลและกลุ่มผลประโยชน์ทางการเมืองมากอาศัยอำนาจทางการเงินแสวงหาบทบาทของตนเองทางการเมืองทั้งเพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจและนำสู่การมีชื่อเสียงในสังคม เพื่อเป็นวงจรกลับไปสู่ความสำเร็จทางธุรกิจต่อไป อีกทั้งมีการใช้เงินสร้างฐานทางการเมืองเพื่อแข่งขันทางธุรกิจกับกลุ่มอื่น จึงไม่น่าแปลกใจที่ว่าเศรษฐกิจการเมืองในแต่ละยุคสมัยอาจมีความแตกต่างกันในบางเรื่องที่กลุ่มผลประโยชน์เปลี่ยนไปตามร่างของรัฐสมัยนั้น ๆ

ดังนั้นจากเหตุการณ์การเมืองที่ผ่านมาทำให้รู้ว่าการเมืองสามารถผลักดันให้นักธุรกิจได้รับผลประโยชน์ โดยทำให้กิจการต่าง ๆ ดำเนินการได้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น อีกทั้งการเมืองกับธุรกิจต่างฝ่ายสนับสนุนซึ่งกันและกัน ซึ่งหมายถึง ระบบการเมืองและธุรกิจทั้งสองนี้จะต้องคอยเกื้อกูลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน นั่นคือการเมืองดี เศรษฐกิจจะดีด้วย หรือถ้าเศรษฐกิจดีการเมืองก็จะมีเสถียรภาพ ข้อนี้ค่อนข้างเห็นได้ชัดในระบบการเมืองทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย เหตุเพราะถ้า

* จากหนังสือนโยบายของรัฐอะไร ทำไมและอย่างไรโดยกุลธร ธนาพงศธร ได้กล่าวไว้ว่า นโยบายหมายถึง กระบวนการที่ต้องจำแนกรายละเอียดเพื่อแบ่งแยกงานกันทำโดยมีความสัมพันธ์กันเหมือนลูกโซ่ การกำหนดนโยบายเป็นการวางวิธีเพื่อให้ได้มาวัตถุประสงค์

นโยบายคือ แนวปฏิบัติซึ่งระบุคุณค่าหรือประโยชน์อันพึงได้รับจากการปฏิบัติ “นโยบายเป็นแนวบริหาร” เป็นแนวกำหนดวิธีการกระบวนการวางแผน และการกำหนดโครงการเพื่อให้สำเร็จวัตถุประสงค์ ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเฉพาะเจาะจง หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของความมุ่งหมาย (ศึกษาเพิ่มเติมได้จาก หนังสือนโยบายของรัฐอะไร ทำไมและอย่างไร โดยกุลธร ธนาพงศธร)

ภาวะเศรษฐกิจในประเทศใดเกิดปัญหาไม่มั่นคง รัฐบาลที่ทำการปกครองประเทศขณะนั้นก็มักเกิดความระส่ำระสายตามไปด้วย นักธุรกิจจึงต้องเรียนรู้และทราบนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินธุรกิจ และรัฐบาลก็ต้องศึกษาปัญหาต่าง ๆ ทางด้านการดำเนินงานที่เกี่ยวกับธุรกิจหมายถึง นักธุรกิจจะต้องคอยติดตามข่าวสารทางการเมืองอยู่อย่างสม่ำเสมอ คอยพิจารณาว่ารัฐบาลมีแนวโน้มอย่างไร จะได้ดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลเพื่อความอยู่รอด

ตัวอย่างของนักลงทุนญี่ปุ่น คือก่อนการลงทุนได้มีการศึกษาแนวนโยบายของประเทศอีกทั้งวัฒนธรรมต่างๆ โดยผ่านองค์กรธุรกิจของตนอย่าง **JETRO, JCC**, หรือแม้แต่สถานทูตญี่ปุ่นก่อนตัดสินใจเข้ามาลงทุน ซึ่งภาพที่เห็นส่วนใหญ่ คือนักธุรกิจญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญกับภาครัฐของไทยมากในทุกๆ รัฐบาลที่ผ่านมา เช่น การร่วมมือปฏิบัติตามกฎการลงทุนของประเทศ การช่วยเหลือทางการศึกษา โดยการจัดให้มีโครงการแลกเปลี่ยนนักเรียนทุนเทคโนโลยี เป็นต้น จึงเป็นเหตุให้การลงทุนในประเทศไทยของนักลงทุนญี่ปุ่นเกิดความคล่องตัว มากกว่านักธุรกิจชาติอื่น ๆ ทำให้เห็นนโยบายการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศส่วนใหญ่จึงเอื้อแก่การลงทุนจากญี่ปุ่น โดยเฉพาะธุรกิจด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง

สำหรับแนวทางการส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐนั้น ประเทศไทยมีการกำหนดนโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ในเรื่องของการลงทุนจากต่างประเทศซึ่งเริ่มมีการกำหนดมาตั้งแต่แผนพัฒนาฉบับที่ 1 และค่อยๆ มีการพัฒนาเรื่อยมาจนถึงปัจจุบันที่ปฏิบัติตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 9 การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจจึงเป็นไปในแนวทางสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย โดยเน้นไปที่อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนนโยบายให้เข้ากับแต่ละช่วงของรัฐบาลโดยนโยบายด้านยานยนต์นั้น เป็นนโยบายที่มีความต่อเนื่องและพัฒนาเรื่อยมาซึ่งสามารถอธิบายได้ ใน 3 ช่วงเศรษฐกิจคือในช่วง เศรษฐกิจเสรี (**Liberalization 2534-2540**), วิกฤติเศรษฐกิจ (**Rehabitate, after crisis 2540-2543**), เศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ (**Global Sourcing 2543-ปัจจุบัน**) ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เศรษฐกิจเสรี (Liberalization 2534-2540)

เพื่อบรรลุผลประโยชน์สูงสุดของชาติโดยยึดถือและเคารพพันธกรณีที่มีอยู่กับต่างประเทศ ตามสนธิสัญญาและความตกลงต่าง ๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคี รวมทั้งกฎบัตรสหประชาชาติและปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์อันดีที่มีต่ออาเซียน ประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศรวมทั้งประเทศมหาอำนาจด้วยการเพิ่มบทบาทของประเทศไทยในวงการเศรษฐกิจของโลก เพื่อสนับสนุนระบบการค้าเสรีและเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ในช่วงรัฐบาลคุณอานันท์ ปันยารชุน เริ่มแรกให้มีการเปิดการค้าเสรี โดยกำหนดนโยบายด้วยการสร้างความมั่นใจให้กลุ่มธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศเกี่ยวกับโอกาสในการประกอบธุรกิจการค้าและการลงทุน เพื่อเร่งรัดการสร้างงานและรายได้ให้กับประชาชน รวมถึงปรับปรุงเศรษฐกิจให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นด้วยการจัดระบบการค้าเสรีด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการเจรจาการค้าระหว่างประเทศเพื่อรักษาผลประโยชน์ส่วนรวมทางเศรษฐกิจนั้นคือ

การเพิ่มการแข่งขัน ประสิทธิภาพ ความเป็นธรรมของธุรกิจต่าง ๆ ด้วยการยกเลิกนโยบายบางอย่างทางการค้าเพื่อเป็นการสนับสนุนภาคการลงทุนดังนี้

1. ยกเลิกหรือลดการผูกขาด รัฐบาลได้ดำเนินการแก้ไขกฎหมายเพื่อยกเลิก ลดการผูกขาด หรือการคุ้มครองอุตสาหกรรมต่าง ๆ ให้ลดน้อยลง โดยพิจารณาว่าอุตสาหกรรมหรือธุรกิจประเภทใดบ้าง ที่รัฐให้การคุ้มครองมากเกินไปจนอุตสาหกรรมนั้นขาดประสิทธิภาพในการผลิตและการพัฒนาคุณภาพสินค้า รวมทั้งการแข่งขันซึ่งกันและกัน ทำให้ประชาชนไม่ได้รับผลประโยชน์จากการคุ้มครอง อุตสาหกรรมนั้น ๆ
2. การยกเลิกควบคุมการนำเข้ารถยนต์ดีเซลใหม่สี่สูบและสี่สูบถึงสำเร็จรูปขนาด 301-1,100 ซีซี การยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งไม่เกิน 2,300 ซีซี
3. การยกเลิกประกาศนโยบายการห้ามตั้ง ขยาย อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่น ฯลฯ
4. การลดภาษีอากร และการค้าอื่น ๆ อีกจำนวนมากเพื่อให้ผู้ผลิตมีต้นทุนการผลิตต่ำ
5. เริ่มมีการนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้
6. การปล่อยน้ำมันลอยตัว, การตั้งกลุ่ม AFTA หรือแม้แต่การจัดตั้งกิจการวิเทศธนกิจที่กรุงเทพฯ
7. การเตรียมพร้อมเรื่องสาธารณูปโภคเพื่อให้ประเทศไทยเป็นแกนนำเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยการริเริ่มโครงการต่าง ๆ อาทิ ขยายทางด่วน การก่อสร้างรถไฟฟ้ามุ่งถึงการสร้างสนามบินหนองงูเห่า

สำหรับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ มีการเปิดโอกาสให้มีการนำเข้ารถยนต์ต่างประเทศเพื่อให้เกิดการแข่งขันนำไปสู่การพัฒนาโดยมีมาตรการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ เช่น ยกเลิกการควบคุมการนำเข้าเฉพาะรถยนต์สำเร็จรูปที่ใช้แล้ว, ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์เพื่อการเกื้อหนุนกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง, ยกเลิกภาษีการค้าโดยนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2535 (ซึ่งถือได้ว่าเป็นมาตรการส่งเสริมการออมของประเทศด้วย) เป็นต้น

ทั้งนี้ นโยบายการเปิดเสรี และการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศทำให้มีการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติเพิ่มมากขึ้น โดยเริ่มมีการเข้ามาตั้งโรงงานเพื่อเป็นฐานการผลิตแห่งใหม่ ในประเทศไทย แต่เนื่องจากช่วงปลายปี 2539- 2540 ประเทศไทยเกิดวิกฤติเศรษฐกิจจากการโจมตีค่าเงินบาท ทำให้ การลงทุนและเศรษฐกิจจะล่อตัว เศรษฐกิจไทยจึงเข้าสู่ยุควิกฤติเศรษฐกิจ (Rehabitate)

วิกฤติเศรษฐกิจ (Rehabitate, after crisis 2540-2543)

วิกฤติเศรษฐกิจปี 40 มาตรการและนโยบายในการบริหารประเทศได้ยึดหลักในแผนพัฒนาฉบับที่ 8 การบริหารประเทศอยู่ในภาวะวิกฤติเศรษฐกิจ สิ่งที่รัฐบาลทำนั้นคือ กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นขั้นตอนโดยให้ความสำคัญในการสร้างเสถียรภาพกระตุ้นและฟื้นฟูเศรษฐกิจเป็นอันดับแรก และระมัดระวังไม่ให้เกิดการแก้ไข ปัญหาด้านหนึ่ง ส่งผลกระทบต่ออีกด้านหนึ่ง เพื่อให้เศรษฐกิจได้ฟื้นตัว ในด้านการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินของต่างประเทศในไทยลดลงมากในปี 2541 และเงินทุนเคลื่อนย้ายสุทธิขาดดุลเพิ่มขึ้นจากปี 2540 มีมูลค่ารวม 413,435 ล้านบาท เนื่องจากการไหลออกของเงินทุนภาคเอกชนเพื่อชำระหนี้ต่างประเทศ มีการลดลงในบัญชีเงินบาทของชาวต่างประเทศแต่ดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุลเป็นจำนวนมาก ช่วยให้ดุลการชำระเงินเกินดุล 57,623 ล้านบาทซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางการเคลื่อนย้ายทุนนั้นส่วนหนึ่งมาจาก เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Direct Investment) ด้วยเช่นกัน ซึ่งมีมูลค่ารวม 304,998 ล้านบาทเทียบกับ 125,274 ล้านบาทในปี 2540 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 143.5 เป็นการลงทุนสุทธิในกิจการธนาคารพาณิชย์ 95,111 ล้านบาท สำหรับการลงทุนในธุรกิจที่ไม่ใช่ธนาคาร ซึ่งนับรวมทั้งการลงทุนในทุนเรือนหุ้นและเงินกู้บริษัทในเครืออื่น ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม และการค้า การลงทุนของไทยในต่างประเทศมีเพียง 4,836 ล้านบาทเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและธุรกิจในประเทศขาดสภาพคล่อง

การลงทุนเบื้องต้นในราคาประจำปี (Gross capital formation) การลงทุนในสินทรัพย์ถาวร ก่อนหักค่าเสื่อมราคา และการเปลี่ยนแปลงในสินค้าคงคลังลดลงอย่างรวดเร็วถึงร้อยละ 40.5 เทียบกับการลดลงร้อยละ 17.8 ในปี 2540 ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ กำลังการผลิตส่วนเกิน และการขาดแคลนสินเชื่อทำให้การลงทุนของภาคครัวเรือนและธุรกิจลดลงร้อยละ 38.9 และ 50.3 ตามลำดับ นอกจากนี้การลงทุนของภาครัฐบาลมีการขยายตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง มีมูลค่าลดลงร้อยละ 25.2

ภาวะเศรษฐกิจ เศรษฐกิจไทยในปี 2541 หดตัวอย่างรุนแรง มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาคงที่ (GDP at constant price) ลดลงถึงร้อยละ 10.8 ภาวการณ์ผลิตลดลงเกือบทุกสาขา

ตารางที่ 1.2 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาคงที่ปี 2537-2541

	2537	2538	2539	2540	2541
1.อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (%)	8.9	9.3	5.9	-1.4	-10.8
2.ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ล้านบาท)	3,634,496.0	4,192,697.0	4,622,832.0	4,740,249.0	4,628,431.0
3.อัตราเงินเฟ้อ (%)	5.0	5.8	5.9	5.6	8.1
4.อัตราการขยายตัวการลงทุน (ราคาปี 2531)					
-ภาคเอกชน (%)	8.8	10.5	2.6	-31.2	-53.2
-ภาครัฐบาล (%)	22.4	12.6	22.0	10.1	-29.4
5. ช่องว่างการออมและการลงทุน ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (%)	-5.6	-8.0	-8.0	-0.4	12.8
-ภาคครัวเรือน	3.6	3.9	2.8	7.6	9.9
-ภาคธุรกิจเอกชน	-14.4	-17.2	-13.6	-11.2	8.6
-ภาครัฐบาล	3.8	3.8	2.9	-0.7	-1.3
-ภาครัฐวิสาหกิจ	-2.3	-2.4	-2.9	-2.8	-1.8
-ภาคสถาบันการเงิน	3.8	3.9	2.8	6.7	-2.6
6.ดุลบัญชีเดินสะพัด (ล้านบาท)	-201,986.0	-336,090.0	-371,228.0	-38,315.0	595,035.0
7.สัดส่วนดุลบัญชีเดินสะพัด ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศ (%)	-5.6	-8.0	-8.0	-0.8	12.9
8.เงินทุนเคลื่อนย้ายสุทธิ (ล้านบาท)	305,851.0	545,121.0	493,530.0	-161,971.0	-413,435.0
9.การเปลี่ยนแปลงของหนี้สิน ต่างประเทศภาครัฐ (ล้านบาท)	-351.0	24,312.0	22,409.0	19,106.0	67,554.0
-รัฐบาล	1,540.0	8,474.0	11,555.0	66,258.0	26,568.0
-รัฐวิสาหกิจ	-1,891.0	15,838.0	10,854.0	-47,152.0	40,976.0

10 โครงสร้างการระดมทุนของภาคการผลิต (%)					
-สถาบันการเงิน	82.94	73.33	55.90	54.81	57.74
-ต่างประเทศ	-4.72	11.25	21.08	-6.48	13.39
-ตลาดทุนและอื่น ๆ	21.78	15.42	23.02	51.67	28.87

ที่มา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ธนาคารแห่งประเทศไทย, กระทรวงพาณิชย์

รัฐบาลชวน หลีกภัย (ในขณะนั้น) ได้ออกมาตรการในการส่งเสริมการลงทุนร่วมกับคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ดังนี้

1. มาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจระยะสั้น

1.1 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับภาษีอากร ได้แก่ การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรเพื่อทดแทนเครื่องจักรเดิม และเพื่อเร่งรัดการส่งออก เป็นต้น

1.2 มาตรการที่ไม่เกี่ยวข้องกับภาษีอากร ได้แก่ การผ่อนผันหลักเกณฑ์การร่วมทุน คือ ผ่อนผันให้โครงการใหม่ และโครงการเดิมที่ได้รับการส่งเสริม แต่ยังไม่เปิดดำเนินการในเขต 1 และ 2 สามารถจำหน่ายสินค้าในประเทศได้โดยไม่คำนึงถึงสัดส่วนการถือหุ้นของต่างประเทศ

2 สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ก่อให้เกิดความคล่องตัวในการใช้เทคโนโลยี จึงได้พิจารณาอนุมัติให้ผู้รับการส่งเสริม นำเข้าแม่พิมพ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนออกไปอีก 5 ปี จนถึงปี 2547

3 การแก้ไขสภาพคล่อง โดยมีแนวคิดสนับสนุนให้ผ่อนปรนการถือหุ้นของนักลงทุนต่างชาติมากขึ้น อนุมัติผ่อนปรนเงื่อนไขของนักลงทุนต่างชาติมากขึ้น โดยอนุมัติให้เฉพาะกรณีผู้เข้าร่วมทุนฝ่ายไทยเห็นชอบให้ผู้ร่วมทุนต่างชาติถือหุ้นข้างมากได้ เพื่อนำมาฟื้นฟูกิจการ

4 อำนวยความสะดวกให้ผู้ส่งออก คือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่มีมาตรการยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบ เพื่อทำการผลิตเพื่อการส่งออก และขยายการยื่นขอส่งเสริมการลงทุนในอีก 1 ปี ให้ผู้ส่งเสริมที่ใช้สิทธิและประโยชน์ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นเพื่อใช้ในการส่งออกที่สิ้นสุดไปแล้วได้รับการขยายเวลาให้ใช้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว

จากนโยบายของคุณชวน หลีกภัย (นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น) นี้เองทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเริ่มขยับตัวขึ้น และการลงทุน จากต่างชาติโดยเฉพาะญี่ปุ่น ก็เริ่มที่จะเข้ามาอีกครั้งหนึ่ง รวมถึงกิจการที่นักธุรกิจญี่ปุ่นได้มีการลงทุนไปบ้างแล้วก่อนเกิดวิกฤติเศรษฐกิจก็ได้มีการเริ่มดำเนินการเพิ่มเติม ถึงแม้จะน้อยกว่าก่อนช่วงเกิดวิกฤติเศรษฐกิจแต่ก็ถือว่าอยู่ในระดับที่ไม่ห่างกันมากนัก อีกทั้งการดำเนินนโยบายของรัฐบาลชวน หลีกภัย เป็นไปอย่างระมัดระวังนั้น ทำให้ไม่สามารถวิงตามเศรษฐกิจโลกได้ทัน จึงกลายเป็น ชวนเชิงซ้า เมื่อมีการเลือกตั้งในสมัยต่อมาทำให้

นักธุรกิจอย่างคุณทักษิณ ชินวัตร ได้มีโอกาสเข้ามาบริหารรัฐบาล ซึ่งถือว่าเข้าสู่ยุค เศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ (Global Sourcing)

เศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ (Global Sourcing 2543-ปัจจุบัน)

ในยุค **Global Sourcing** นั้น รัฐบาลคุณทักษิณ ชินวัตร ซึ่งพื้นฐานมาจากนักธุรกิจ ทำให้ผู้ร่วมรัฐบาลและผู้ออกนโยบายทางเศรษฐกิจเป็นกลุ่มผลประโยชน์ทางด้านธุรกิจ รัฐบาลนี้จึงถูกมองในลักษณะพวกพ้องเสียส่วนใหญ่ และมีนักเศรษฐศาสตร์หลายสถาบันออกมามีพาทย์รัฐบาล จนเป็นที่มาของ “ทักษิณ โฉมใหม่”

อย่างไรก็ตามในช่วงของรัฐบาลนี้ผู้นำประเทศมีวิสัยทัศน์ เปิดกว้างทำให้การลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น รวมทั้งนโยบายในการเปิดเสรีของประเทศก็เด่นชัดมาก จึงทำให้นักลงทุนจากต่างชาติมีความสนใจที่จะลงทุนเพิ่มในประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น ที่แสดงจุดยืนที่ชัดเจนว่าจะสร้างฐานการผลิตเพื่อการส่งออกในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งก็เป็นไปตามนโยบายของประเทศญี่ปุ่นเองที่ต้องการลดต้นทุนการผลิต ด้วยการขยายฐานเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ รวมทั้งฐานที่สำคัญอย่างประเทศไทย

นอกจากนี้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในไตรมาสที่ 2/45 ขยายตัวร้อยละ 51 สูงกว่าร้อยละ 39 ในไตรมาสที่ 1/45 โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนมาจากอุปสงค์ในประเทศและต่างประเทศ การลงทุนขยายตัวร้อยละ 7.6 การส่งออกสินค้าและบริการขยายตัวร้อยละ 12.9 การนำเข้าสินค้าและบริการขยายตัวร้อยละ 12.7 ส่วนรายจ่ายประจำของรัฐบาลลดลงร้อยละ 3.7 โดยลดลงจากค่าซื้อสินค้าและบริการ

ในด้านการผลิต ผลผลิตอุตสาหกรรมขยายตัวสูงถึงร้อยละ 6.7 โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมวิทยุโทรทัศน์ ยานยนต์ วัสดุก่อสร้างและอาหาร เครื่องดื่มเป็นตัวนำ การผลิตปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยขยายตัวร้อยละ 6.7 โดยอุตสาหกรรมเด่นที่ทำให้การขยายตัวโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นประกอบด้วย อาหารเครื่องดื่ม เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า โทรทัศน์ ยานยนต์และอุปกรณ์ขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทบาททางอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นเด่นชัดมากในรัฐบาลทักษิณ เช่น การส่งเสริมการลงทุนด้านยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุนจนสามารถทำให้ประเทศ ได้รับความสนใจในการเป็นฐานการผลิตระดับโลกอย่าง VIGO ของ Toyota อีกทั้งการออก* แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ 2545-2549 เป็นต้น

ภาพรวมการขยายตัวของ GDP ปัจจัยการผลิตและผลิตภาพการผลิตรวม (Total Factor Productivity :TFP) ปี 2525-2545

** การผลิตโดยรวมของประเทศในช่วงปี 2525-2545 มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยร้อยละ 6.04 ต่อปี โดยในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มีอัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.37 ต่อปี ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 6 ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 10.94 ต่อปี และขยายตัวร้อยละ 8.09 ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 7 ในขณะที่ช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 8 มีอัตราเฉลี่ยลดลงร้อยละ 0.11 โดยลดลง

* แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ๒๕๔๕ - ๒๕๔๙
วัตถุประสงค์

1. เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในระยะ 10 ปี
2. กำหนดกรอบนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้สอดคล้องกับโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศ สถานภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ตลอดจนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและการพัฒนาด้านอื่นๆ
3. กำหนดบทบาทของกระทรวงเพื่อทราบปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์
4. อุตสาหกรรม และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในด้านนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างมีประสิทธิภาพและมีความเชื่อมโยงสอดคล้องประสานไปในทิศทางเดียวกัน
5. กำหนดกลยุทธ์ มาตรการ และแผนปฏิบัติการ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) และฉบับต่อไป

(แผนแม่บทต่อเนื่อง) กลยุทธ์ (Strategy)

- 1) สร้างสภาวะแวดล้อมในการดำเนินการธุรกิจที่ดีให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (Competitive Environment Buildup for Thai Automotive Industry)
- 2) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (Competitive Advantage Build Up for Thai Automotive Part Manufacturer)
- 3) สร้างสภาวะแวดล้อมในการดำเนินการธุรกิจที่ดีให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (Competitive Environment Buildup for Thai Automotive Industry)
 - 1) การพัฒนาระบบสารสนเทศและการวิเคราะห์สภาวะ (Business Intelligence Units Development)
 - 2) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Human Resource Development for Auto. Industry)
 - 3) การขยายตลาดโดยการเปิดตลาดการค้าเสรีระหว่างประเทศ (Market Expansion by FTA)
 - 4) การพัฒนากฎระเบียบของรัฐที่โปร่งใสและเอื้ออำนวยต่อการดำเนินการธุรกิจ (Good Governance Policy)
 - 5) การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure)
- 4) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (Competitive Build Up for Thai Automotive Part Manufacturer)
 - 1) การส่งเสริมการค้าและการเชื่อมโยง (Supply Chain Development)
 - 2) การพัฒนาการมาตรฐาน (Standardization Development)
 - 3) การพัฒนาการจัดการและเทคโนโลยีการผลิต (Manufacturing Technology and Management Development)
 - 4) การพัฒนาเทคโนโลยีผลิตภัณฑ์ (Product Technology Development)
 - 5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Human Resource Development for Auto. Industry)

** รายละเอียดข้อมูลจากสต็อกทุนของประเทศไทย ฉบับ พ.ศ. 2545

ในช่วง 2 ปีแรกที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจและปรับตัวดีขึ้นในช่วงหลังวิกฤติเศรษฐกิจส่งผลให้ในช่วงปีแรกของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 5.4

ตารางที่ 1.3 อัตราการขยายตัวของ GDP ปัจจัยการผลิตและ TFP ปี 2525-2545 หน่วย: ร้อยละ

ช่วงเวลา	อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	ปัจจัยแรงงาน	ปัจจัยที่ดิน	ปัจจัยทุน	ผลิตภาพการผลิตรวม
แผนฯ 5 (2525-2529)	5.37	0.74	0.02	4.72	-0.10
แผนฯ 6 (2530-2534)	10.94	0.86	0.01	7.69	2.38
แผนฯ 7 (2535-2539)	8.09	0.37	0.01	7.74	-0.03
แผนฯ 8 (2540-2544)	-0.11	0.26	0.01	1.39	-1.77
● 2 ปีช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ (2540-2541)	-5.94	-0.48	0.00	2.42	-7.88
● 3 ปีหลังวิกฤติเศรษฐกิจ (2542-2544)	3.78	0.75	0.01	0.71	2.31
ปีแรกของแผนฯ 9 (2545)	5.4	1.03	0.02	0.99	3.38
เฉลี่ยปี 2525-2545	6.04	0.58	0.01	5.18	0.28

ที่มา: สศอ กทของประเทศไทย 2002

นโยบายการลงทุนของประเทศไทยกับบทบาทขององค์การธุรกิจที่เป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

จากการศึกษาโดยเปรียบเทียบนโยบายในสามช่วงเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมโดดเด่นที่ภาครัฐให้การส่งเสริมได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ที่ภาครัฐให้ความสนใจและมีนโยบายผลักดัน เพื่อการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและการส่งออกของไทย โดยเริ่มจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรี (กลุ่ม AFTA) การยกเลิกบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศตั้งแต่ปี 2543 ซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญคือ เปลี่ยนจากการที่ภาครัฐให้ความคุ้มครองมาเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยสามารถพัฒนาศักยภาพการแข่งขันในตลาดโลก รวมทั้งสอดคล้องกับนโยบายการค้าเสรีที่ผู้ผลิตรถยนต์ทั่วโลกต่างกำลังมองหาแหล่งลงทุนที่มีประสิทธิภาพและต้นทุนเหมาะสม

ในรอบปี 2545 ภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดี ทั้งนี้เป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในประเทศและมาตรการสนับสนุนด้านต่าง ๆ จากภาครัฐ อาทิ อัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับต่ำ การผ่อนคลายนโยบายการนำเข้าซื้อโดยธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศยกเลิกเพดานการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ของบริษัทเงินทุนจากเดิมร้อยละ 5 ของวงเงินสินเชื่อให้กู้ยืมทั้งหมด เป็นไม่จำกัดจำนวน รวมทั้งการรณรงค์ส่งเสริมการขายที่หลากหลายรูปแบบของแต่ละค่ายรถ ปัจจัยทั้งหลายดังกล่าว ล้วนเป็นแรงกระตุ้นกำลังซื้อที่สำคัญของผู้บริโภคในประเทศ ตลอดจนการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เป็นมูลค่าราว 45 หมื่นล้านบาท ตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ญี่ปุ่น สัดส่วนร้อยละ 26 ของมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนทั้งหมด รองลงมาได้แก่ สหรัฐฯ ร้อยละ 22 และมาเลเซีย ร้อยละ 12

สำหรับตลาดต่างประเทศด้วยศักยภาพโดยรวมของประเทศไทยเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ คุณภาพแรงงาน ปัจจัยด้านสาธารณสุขโลก รวมทั้งเสถียรภาพทางการเมืองก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำจากทั่วโลก โดยเฉพาะบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นเข้ามาขยายการลงทุนในไทยอย่างต่อเนื่อง และใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกโดยเฉพาะรถปิกอัพเพิ่มมากขึ้นตาม (ตารางที่ 1.4)

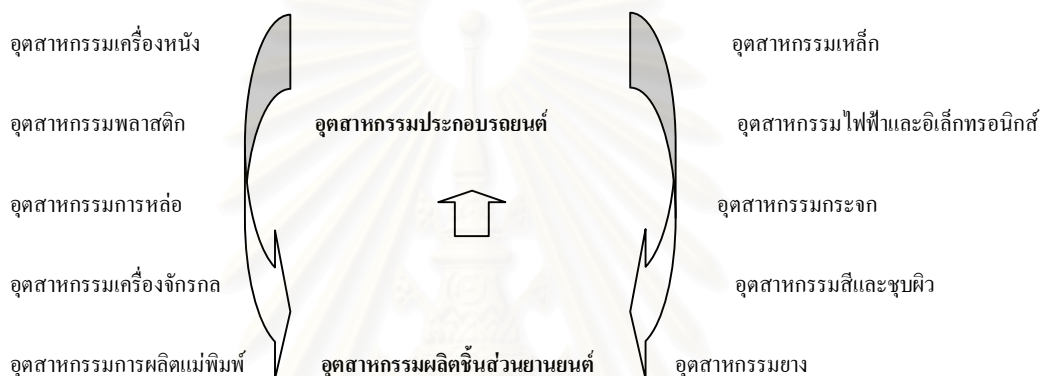
ตารางที่ 1.4 ผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิต ปี 2545

บริษัท	กำลังการผลิต (คัน/ปี)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ประเภทรถยนต์ที่ ผลิต	เครื่องหมาย การค้า
1. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	240,000	22.35	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	โตโยต้า
2. บริษัท เอ็มเอ็มซี สิทริผล จำกัด	190,200	17.71	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถบรรทุก	มิตซูบิชิ
3. บริษัท อีซูซุ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	180,000	16.76	รถปิกอัพ รถบรรทุก	อีซูซุ
4. บริษัท ออโตอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	135,000	12.57	รถปิกอัพ	ฟอร์ด มาสด้า
5. บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด	124,000	11.55	รถปิกอัพ	นิสสัน
6. บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล จำกัด	60,000	5.59	รถยนต์นั่ง	ฮอนด้า
7. บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	40,000	3.73	รถยนต์นั่ง	เซฟไรเล็ด ซาฟิรา
			รถบรรทุก	อีซูซุ
8. บริษัท ฮีโน่ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	28,800	2.68	รถบรรทุก รถโดยสาร	ฮีโน่
				ฮอนด้า
9. บริษัท บางซัน เจนเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	20,000	1.86	รถยนต์นั่ง	ฮุนได
				ไคฮัทสุ และ โซลเด็น
10. บริษัท ธนบุรี ประกอบรถยนต์ จำกัด	18,100	1.69	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก และรถโดยสาร	เมอร์เซเดสเบนซ์
11. บริษัท วาย เอ็ม ซี แอสเซมบลี จำกัด	12,000	1.12	รถยนต์นั่ง	บีเอ็มดับเบิลยู
12. บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟกเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	10,000	0.93	รถยนต์นั่ง	บีเอ็มดับเบิลยู
13. บริษัท ไทยรุ่ง ยูเนียนคาร์ จำกัด (มหาชน)	9,600	0.89	รถบรรทุก	ซีต้า
14. บริษัท ไทย-สวีดิช แอสเซมบลี จำกัด	6,000	0.56	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	วอลโว่
รวม	1,073,700	100.00		

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

อาจกล่าวได้ว่าความสัมพันธ์ที่มีมาต่อเนื่องและยาวนานกับประเทศญี่ปุ่น โดยมีองค์กรธุรกิจที่จัดตั้งในประเทศไทยเป็นตัวกลางนั้น ทำให้การลงทุนจากญี่ปุ่นมาเป็นอันดับ 1 และแนวโน้มการลงทุนน่าจะอยู่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนอย่างต่อเนื่องรวมทั้งอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยเป็นตัวอย่างของระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และการรวมกลุ่มการผลิต (Cluster) ที่เด่นชัดที่สุดในบรรดาอุตสาหกรรมการผลิตต่าง ๆ ในประเทศไทย (ภาพที่ 1.1)

ภาพที่ 1.1 อุตสาหกรรมสนับสนุนต่อการผลิตรถยนต์



ที่มา สถาบันยานยนต์ (Thailand Automotive Institute)

เนื่องจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์จัดเป็นหนึ่งในเครือข่ายของอุตสาหกรรมยานยนต์ (Cluster) ที่สำคัญในประเทศไทย การเติบโตอย่างต่อเนื่องและความสำเร็จของอุตสาหกรรมมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาของประเทศได้ในอนาคต โดยอุตสาหกรรมยานยนต์มีมูลค่ารวมของอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่โดยคิดเป็น 16% ของ GDP และก่อให้เกิดการจ้างงาน 8-9% ของการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรม อีกทั้งการลงทุนจากญี่ปุ่นมีบทบาทต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตของไทยในหลายสาขาที่มีความเกี่ยวเนื่องต่อการผลิตรถยนต์ เนื่องจากมีการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบรวมทั้งโครงรถและตัวถังที่ญี่ปุ่นมีการนำเข้าเป็นอันดับ 1 คือ ในปี 2541 8,329.20 ล้านบาท ปี 2542 22,313.20 ล้านบาท ปี 2543 38,371.10 ล้านบาท (สถาบันยานยนต์, 2000)

ทั้งนี้ผู้ผลิตค่ายรถยนต์ในประเทศไทยได้ปฏิบัติตามนโยบายด้วยการขยายฐานการผลิตเพื่อการส่งออก อาทิ ฮอนด้า จะเพิ่มกำลังการผลิตจาก 7 หมื่นคัน เป็น 1.2 แสนคัน ในปี 2547 โตโยต้าได้เพิ่มงบลงทุนอีก 428 ล้านบาท ในโครงการ IMV (Innovative Multipurpose Vehicle) เพื่อผลิตรถปิกอัพและรถอเนกประสงค์ และโครงการ TTCAP (Toyota Technical Center Asia Pacific) ซึ่งเป็นศูนย์วิจัยและพัฒนาด้านรถยนต์ในประเทศไทยเพื่อร่วมมือกับศูนย์วิจัยในออสเตรเลียในการพัฒนารถยนต์ ซึ่งเพิ่งได้รับส่งเสริมการลงทุนเมื่อกลางปี 2546 สำหรับค่ายตะวันตก เช่น เบนซ์ และฟอร์ด ขยายการลงทุนในไทยเพิ่มขึ้น ขณะที่เปอร์โธต์และซีตรองกำลังสร้างโรงงานกว่า 100 ล้านบาท ซึ่งเน้นทำตลาดรถยนต์นั่งเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก จากเดิมที่ประกอบรถยนต์นั่งเป็นหลัก

อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุนอื่นจึงมีแนวโน้มในทิศทางที่ดีขึ้นเนื่องจากในช่วงแรกบริษัทที่ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนเป็นกิจการขนาดใหญ่ได้มีการวางรากฐานที่มั่นคงทำให้กิจการขนาดเล็กและขนาดกลางของญี่ปุ่นจำนวนมากติดตามบริษัทขนาดใหญ่หรือลูกค้าของตนเข้ามา และมีแนวโน้มเพิ่มจำนวนลงทุนมากขึ้น ซึ่งตรงกับนโยบายของบีโอไอที่ต้องการให้บริษัทขนาดเล็กและกลาง (SMEs) ของญี่ปุ่นเข้ามาลงทุน และส่งผลให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่เกิดการตื่นตัวในการพัฒนาคุณภาพสินค้า ให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

ดังนั้นการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนญี่ปุ่นที่เข้ามาในประเทศไทยอย่างต่อเนื่องโดยมีองค์กรธุรกิจทั้งของรัฐบาลญี่ปุ่น และการรวมตัวของนักธุรกิจด้านยานยนต์คอยให้การสนับสนุนต่อการลงทุนต่างประเทศในสามช่วงเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนผ่าน ของผู้นำรัฐบาลนั้น ทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะศึกษาถึงบทบาทขององค์กรธุรกิจว่ามีส่วนสนับสนุนและประสานการลงทุนให้ต่อเนื่องทั้งต่อนักธุรกิจ และการกำหนดนโยบายของประเทศไทยอย่างไร ถึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีอนาคต และสามารถจะพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทยได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ต้องการที่จะศึกษาถึงบทบาทขององค์กรธุรกิจที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยว่า มีการสนับสนุนการลงทุนของนักลงทุนญี่ปุ่น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ ให้เกิดความต่อเนื่องได้อย่างไร และสามารถทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลไทยให้เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างไร ถึงแม้จะมีความเปลี่ยนแปลงทางการเมืองในแต่ละช่วงเศรษฐกิจไทย วัตถุประสงค์ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงแบ่งเป็น 2 ข้อย่อยดังนี้ คือ

1. เพื่อศึกษาถึง องค์กรธุรกิจว่ามีบทบาทต่อการสนับสนุนนโยบาย และการลงทุนของนักลงทุนญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ตั้งแต่ปี 2534 ปัจจุบัน อย่างไร

2. เพื่อศึกษาถึง ความสอดคล้องและความขัดแย้งของนโยบายรัฐบาลกับกลยุทธ์ ตลอดจนแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทญี่ปุ่นในประเทศไทย อย่างไร

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1.31 ศึกษาเชิงเปรียบเทียบนโยบายของภาครัฐต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงปี (พ.ศ. 2534-ปัจจุบัน)

1.32 ศึกษายุทธปัจจัยการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์จาก

1.321 ภาวะเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่น และการขยายฐานการผลิตจากญี่ปุ่นสู่ประเทศไทย

1.322 กลุ่มทุน และองค์กรธุรกิจที่มีบทบาทต่อการออกนโยบาย และความต่อเนื่องของนโยบายในแต่ละช่วงเศรษฐกิจ

1.4 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นรูปแบบของ **Institution Approach** โดยศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (**Documentary Research**) ที่มีองค์ประกอบข้อมูลของความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรธุรกิจ, บุคคล, กฎหมาย, ขั้นตอน ที่ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุน โดยวิธีการศึกษาคือ

1.41 ศึกษาจากมาตรการและนโยบายที่โดดเด่นในแต่ละช่วงรัฐบาล โดยวิเคราะห์จากโครงสร้างเข้าของทุน (ในส่วนของรัฐบาล) ต่อโครงการการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อศึกษาความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญในแต่ละช่วงเวลาที่เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง

1.42 ศึกษาจากนโยบายและมาตรการที่เกิดจาก นักลงทุนไทยที่มีอำนาจในการออกนโยบายที่ร่วมมือกับองค์กรธุรกิจญี่ปุ่นอย่าง **JCC** ที่เอื้อประโยชน์ ซึ่งกันและกัน

1.43 วิเคราะห์มาตรการและนโยบายที่กำหนดให้เป็นการเฉพาะต่อโครงการสำคัญ ๆ ที่ลงทุนโดยบริษัทญี่ปุ่น

1.44 วิเคราะห์ผลกระทบของปัจจัยภายนอก ที่มีผลต่อการกำหนดนโยบาย นั่นคือการกำหนดให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิต, การย้ายเข้ามาของ SMEs ญี่ปุ่น

1.5 นิยามศัพท์

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีขนาดใหญ่และมีความซับซ้อน ต้องอาศัยความร่วมมืออย่างใกล้ชิดจากผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีจำนวนมากมาย เพื่อให้ชิ้นส่วนยานยนต์แต่ละชิ้นสามารถประกอบเป็นรถยนต์ที่สมบูรณ์และด้วยเหตุที่โครงสร้างของอุตสาหกรรมมีความซับซ้อนจึงมีการใช้ศัพท์เฉพาะ เช่น คำว่า **1st Tier** หรือ **2nd Tier** เป็นต้น ซึ่งสามารถอธิบายโดยแยกประเภทดังนี้คือ

- I การจำแนกผู้ผลิตตามโครงสร้างการผลิต
- II การจำแนกผู้ผลิตตามระดับเทคโนโลยี
- III การจำแนกผู้ผลิตตามรูปแบบการผลิต

I การจำแนกผู้ผลิตตามโครงสร้างการผลิต

1. ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 (1st Tier) เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทอุปกรณ์ (Components) เช่น โคมไฟรถยนต์ เครื่องยนต์ ฯลฯ ป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง บริษัทที่มีศักยภาพที่จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับ 1 ได้ จะต้องมีความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนตามมาตรฐานที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด

2. ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 2 (2nd Tier) เป็นการผลิตชิ้นส่วนย่อย (Individual Parts) เช่น ชิ้นส่วนของโคมไฟรถยนต์ ฝาสูบ ฯลฯ เพื่อป้อนผู้ผลิตในระดับที่ 1 อีกต่อหนึ่ง โดยจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 เพื่อให้สามารถผลิตชิ้นส่วนได้มาตรฐานตามที่ต้องการ

3. ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 3 (3rd Tier) ผลิตวัตถุดิบป้อนผู้ผลิตระดับที่ 2 หรือ 1 เช่น เหล็กแผ่น รีดร้อน เหล็กแผ่นรีดเย็น ขางแผ่น กระจก เม็ดพลาสติก ฯลฯ

โดยในระดับผู้ผลิต **Tier 1, Tier 2, Tier 3** นี้จะเป็นชิ้นส่วนอะไหล่ที่เรียกว่า (**Original Equipment Manufacturing: OEM**) นอกจากนี้ ยังมี ผู้ผลิตต่ำกว่าระดับที่ 3 อีกคือการผลิตชิ้นส่วนเพื่อจำหน่ายในตลาดอะไหล่ (**Replacement Equipment Market: REM**)

กลุ่มที่ **1 OEM (Original Equipment Manufacturing)** หรือ **Direct Supplier** ได้แก่ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่ผลิตชิ้นส่วนส่งให้ผู้ประกอบยานยนต์ในประเทศหรือต่างประเทศโดยตรง

ในกลุ่ม **OEM** นี้สามารถแบ่งย่อยได้เป็นบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ระดับ **1 (1st Tier)** บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับ **2, 3 (2nd / 3rd Tier)** และบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับถัดไปรวมไปถึงการจัดหาวัตถุดิบด้วย ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงระดับการผลิตและประกอบชิ้นส่วนและอะไหล่ นั้น ๆ เป็นหลัก กล่าวคือ ผู้ผลิตในระดับ **1** จะรับผลิตและประกอบชิ้นส่วนหลักให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ โดยอาจจ้างผู้ผลิตระดับที่ **2** หรือระดับถัดไปในการผลิตและจัดชิ้นส่วนย่อยให้บริษัท **OEM** รายหนึ่งอาจจะเป็นทั้งผู้ผลิตระดับ **1st Tier** และ **2nd Tier** ด้วยก็ได้ โดยตลาด **OEM** จะเป็นตลาดที่สามารถขายได้เป็นจำนวนมากและมี **Margin** ต่ำ ดังนั้นบริษัทที่ต้องการขายสินค้าในตลาดนี้ จะต้องมีความสามารถทั้งทางด้านการผลิต การบริหาร การควบคุมต้นทุน และการนำส่ง

กลุ่มที่ **2 REM (Replacement Equipment Manufacturing)** ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ผลิตเพื่อส่งเป็นอะไหล่ในการนำไปใช้เพื่อการซ่อมแซมและทดแทนส่วนที่สึกหรอตามอายุการใช้งานของรถยนต์ ซึ่งแต่ละชิ้นส่วนจะมีอายุการใช้งานที่แตกต่างกันไป โดยมีการแบ่งย่อยตามระดับการผลิตและประกอบได้เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนตั้งแต่ระดับ **1st Tier / 2nd / 3rd Tier** จนกระทั่งการจัดหาวัตถุดิบ เช่นเดียวกับการแบ่งกลุ่มย่อยผู้ผลิตในกลุ่ม **OEM** ผู้ผลิตชิ้นส่วนในตลาดนี้จะมีขนาดหลากหลาย ตั้งแต่ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ไปจนถึงขนาดใหญ่ ทำให้คุณภาพชิ้นส่วนในตลาดมีความแตกต่างกันอย่างมาก ตลาดอะไหล่จึงสามารถแบ่งออกเป็น **3** ส่วน คือ

1. อะไหล่แท้ คือ ชิ้นส่วนรถยนต์ที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ได้ผลิตขึ้นเองหรือว่าจ้างให้ผู้อื่นผลิตโดยผู้ผลิตรถยนต์จะให้การรองรับในเรื่องคุณภาพและมาตรฐานตามที่ตนกำหนด และได้รับการยินยอมให้ใช้เครื่องหมายการค้าของตนอีกด้วย เพื่อใช้เป็นอะไหล่สำหรับการเปลี่ยนซ่อมแซม ซึ่งอะไหล่ประเภทนี้มีระดับคุณภาพเช่นเดียวกับชิ้นส่วนที่สำหรับประกอบรถยนต์ แต่จะแตกต่างกันในเรื่องของราคาจำหน่ายที่ค่อนข้างสูง

2 อะไหล่เทียม คือ ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่เทียมนี้อาจผลิตมาจากโรงงานเดียวกันกับที่ผลิตส่งให้กับผู้ประกอบยานยนต์ก็ได้ โดยมีคุณภาพใกล้เคียงเพียงแต่ไม่ใช่เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิตรถยนต์ หรืออาจจะผลิตจากโรงงานอื่นและใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งคุณภาพและมาตรฐานอาจใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ก็ได้ ขึ้นอยู่กับการผลิตของโรงงานผลิตชิ้นส่วนนั้น

3 อะไหล่ปลอม คือ ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยการปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้หรืออะไหล่เทียม หรือบางครั้งอาจนำชิ้นส่วนรถยนต์ที่ใช้แล้วมาปรับปรุงซ่อมแซมแล้วบรรจุกล่องจำหน่ายอีกครั้งก็ได้ ชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นมักมีมาตรฐานและคุณภาพต่ำกว่าชิ้นส่วนอะไหล่แท้และอะไหล่เทียม

สำหรับความต้องการชิ้นส่วนในตลาด **REM** นี้จะขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้รถยนต์ อายุการใช้งานของชิ้นส่วนนั้น ๆ พฤติกรรมการใช้รถยนต์ พฤติกรรมการบำรุงรักษาซ่อมแซมรถยนต์ ตลอดจนสภาพถนนและสภาพอากาศ ทำให้ความต้องการสินค้าของชิ้นส่วนในตลาด **REM** ไม่นั่นเอง บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนในตลาด **REM** จึงต้องมีการสร้างความสัมพันธ์กับผู้ขาย หรือหน้าร้าน เพื่อให้สามารถขายสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ดีในสภาวะตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันมีการแข่งขันสูง และแนวโน้มการสั่งซื้อชิ้นส่วนและอะไหล่จะใช้วิธี **Global Sourcing** คือ สั่งซื้อสินค้าจากผู้ผลิตที่มีคุณภาพดีราคาถูก ทำให้ผู้ผลิตต้องทำการแข่งขันด้านราคาและเปิดตลาดให้ตนเองมากขึ้นเพื่อความอยู่รอด จึงมีเหตุการณ์ที่ผู้ผลิตรายเดียวกันอาจเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อขายในตลาด **OEM** และ **REM** หรือผู้ผลิตที่เป็นผู้ผลิต **1st Tier** ให้กับบริษัทประกอบรถยนต์ยี่ห้อหนึ่ง อาจเป็นผู้ผลิต **2nd / 3rd Tier** ให้กับบริษัทประกอบรถยนต์ยี่ห้ออื่นก็ได้เช่นกัน

II. การจำแนกผู้ผลิตตามระดับเทคโนโลยี

1. System Integrator มีความสามารถระดับ **Design In** ซึ่งนับเป็นระดับสูงสุด โดยมีศักยภาพในการผลิตสูงมาก สามารถรับคำสั่งจากผู้ผลิตรถยนต์และนำมาออกแบบและผลิตชิ้นส่วนที่สมบูรณ์ (**System Integrated**) โดยนำชิ้นส่วนย่อย ๆ มาประกอบเป็นชิ้นส่วนใหญ่และสามารถเข้าสู่สายการประกอบรถยนต์ได้ทันที

2. System Manufacturer มีศักยภาพใกล้เคียงกับระดับที่ **1** มีความสามารถในการทำ **Block Box Design** กล่าวคือ สามารถออกแบบเสนอแก่ลูกค้า เช่น โรงงานรถยนต์ต้องการให้ออกแบบหม้อน้ำภายในพื้นที่ที่กว้างอยู่ให้ได้ขนาดที่เหมาะสม เป็นต้น โดยมีความสามารถในการวิจัยและพัฒนาและวิศวกรรมในระดับต่ำกว่าผู้ผลิตระดับที่ **1**

3. Assembly Manufacturer มีความสามารถ **Grey Box** เป็นโรงงานที่ออกแบบชิ้นส่วนประกอบเพื่อให้ชิ้นส่วนอื่น ๆ สมบูรณ์แบบได้ เช่น ระบบปรับเบาะนั่งไฟฟ้า ระบบปรับกระจกมองข้าง ระบบท่อลมเครื่องปรับอากาศ เป็นต้น

4 Component Manufacturer มีความสามารถระดับ **Built to Print** ซึ่งเป็นระดับท้ายสุด มีการทำงานไม่ซับซ้อน คือ รับคำสั่งพร้อมแบบจากโรงงานประกอบรถยนต์หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับที่เหนือกว่า จากนั้นก็ผลิตสินค้าตามแบบเท่านั้น

III. การจำแนกผู้ผลิตตามรูปแบบการผลิต

1. ผู้ผลิตที่ใช้เทคโนโลยีสูงและใช้แรงงานน้อย เป็นกลุ่มที่ใช้ทุนเข้มข้น (**Capital Intensive**) เนื่องจากชิ้นส่วนมีความสำคัญต่อการทำงานของรถยนต์และต้องการความเที่ยงตรงสูงมาก ได้แก่ ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง ระบบเบรก วาล์ว ชิ้นส่วนบังคับเลี้ยว คาร์บูเรเตอร์ อุปกรณ์ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง เพลา พวงมาลัย ฯลฯ

ผู้ผลิตกลุ่มนี้มักเป็นบริษัทที่ร่วมทุนกับต่างประเทศ หรือบริษัทในเครือของผู้ประกอบรถยนต์ เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนเหล่านี้จำเป็นต้องใช้เครื่องจักรทันสมัย เทคโนโลยีการผลิตสูง และต้องอาศัยแรงงานที่มีฝีมือในระดับช่างเทคนิคที่เข้าใจระบบการทำงานของรถยนต์เป็นอย่างดี

2. ผู้ผลิตที่ใช้เทคโนโลยีระดับปานกลางและใช้แรงงานค่อนข้างมาก ผู้ผลิตส่วนใหญ่เป็นบริษัทของไทยที่ได้สะสมความรู้ในการผลิตชิ้นส่วนนั้น ๆ มาเป็นเวลานาน และมีแนวโน้มที่จะขยายการลงทุนและติดตั้งเครื่องจักรที่ใช้เทคโนโลยีในระดับก้าวหน้ายิ่งขึ้น เพื่อพัฒนาคุณภาพของชิ้นงาน ได้แก่ อุปกรณ์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนตัวถัง กระจก ไซ้คอป เหล็กกันโคลง แผ่นคลัตช์ พิวส์ ชิ้นส่วนโลหะที่ใช้หล่อและอัดขึ้นรูป ฯลฯ สำหรับชิ้นส่วนบางชนิดที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีค่อนข้างสูง ผู้ผลิตในส่วนนี้เป็นผู้ผลิตในระดับร่วมทุนกับต่างชาติ

3. ผู้ผลิตที่ใช้เทคโนโลยีต่ำและใช้แรงงานมาก ส่วนใหญ่เป็นชิ้นส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีค่อนข้างช้า สามารถผลิตได้ง่าย โดยอาศัยฝีมือแรงงานและเครื่องจักรที่สามารถใช้กับงานอื่นได้ โดยเฉพาะสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์

ชิ้นส่วนประเภทนี้ส่วนใหญ่จะเป็นงานประเภทโลหะตัดเชื่อม เช่น ท่อไอเสีย ถังน้ำมัน อ่างน้ำมันเครื่อง หรือเป็นงานประกอบ เช่น ชุดส่องสว่าง ประเก็น ท่อยาง ไคสตาร์ท ยางขอบประตู แผงประตู เบาะนั่ง พรมปูพื้น ฯลฯ ใช้สัดส่วนของแรงงานเข้มข้น และบริษัทส่วนใหญ่เป็นของคนไทย

ผู้ผลิตที่ใช้เทคโนโลยีสูงและใช้แรงงานน้อย เป็นกลุ่มที่ใช้ทุนเข้มข้น (**Capital Intensive**) เนื่องจากชิ้นส่วนมีความสำคัญต่อการทำงานของรถยนต์และต้องการความเที่ยงตรงสูงมาก ได้แก่ ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง ระบบเบรก วาล์ว ชิ้นส่วนบังคับเลี้ยว คาร์บูเรเตอร์ อุปกรณ์ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง เพลา พวงมาลัย ฯลฯ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษานี้เป็นการศึกษาจากผลที่เกิดขึ้นในอดีต ถึงปัจจุบันซึ่งทำให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ทางภาคเศรษฐกิจของประเทศไทยนั้นคือ

1.61 ทำให้ได้ทราบลักษณะการดำเนินธุรกิจแบบเครือข่ายในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

1.62 บทบาทขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่นมีส่วนสำคัญอย่างไรต่อการแทรกซึมเข้ามากำหนดนโยบายในด้านการลงทุนโดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทย

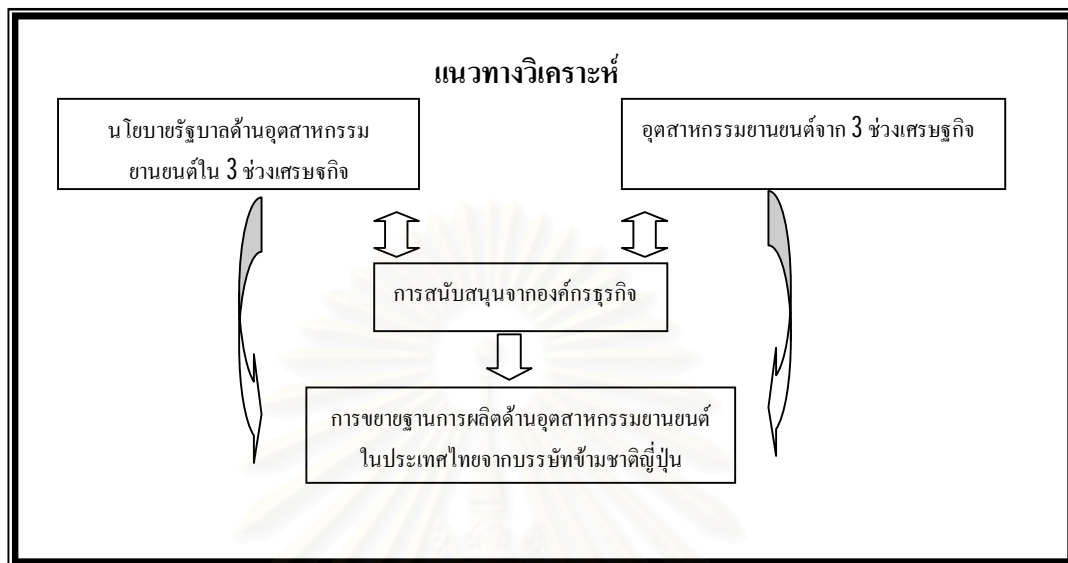
1.63 การดำเนินนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในช่วง พ.ศ.2534-ปัจจุบัน มีความต่อเนื่องหรือเปลี่ยนแปลงอย่างไร เมื่อเกิดผลกระทบจากปัจจัยภายในและภายนอก

อีกทั้งทำให้รับรู้ทิศทางและแนวโน้มการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในประเทศไทยในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุน และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีของประเทศไทยที่เกิดขึ้นจากการย้ายฐานการผลิตของบริษัทข้ามชาติอย่างญี่ปุ่น ตลอดจนการสร้างเครือข่ายการผลิตของธุรกิจญี่ปุ่น รวมถึงบทบาทของภาครัฐที่มีกระแสของเศรษฐกิจการเมืองมีผลอย่างไรต่อการลงทุน จากต่างประเทศและผลกระทบภายนอกประเทศในระบบเศรษฐกิจโลกมีผลกระทบอย่างไรบ้างกับประเทศไทยในการเปิดเสรีการลงทุน และการตั้งรับในภาคธุรกิจที่อาจจะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต

1.7 แนวทางการวิเคราะห์

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาด้วยการวิเคราะห์เชิงพรรณนาแบบเปรียบเทียบ โดยใช้กรอบทฤษฎีของเศรษฐศาสตร์สถาบัน, ทฤษฎีบริษัทข้ามชาติ, ทฤษฎีการลงทุนระหว่างประเทศ, ทฤษฎีการสร้างรายได้เปรียบเทียบในการแข่งขันของชาติ และ ทฤษฎีห่านบิน ตลอดจนการนำแนวคิดแบบเครือข่าย และการแบ่งงานระหว่างประเทศมาใช้ในการศึกษา โดยการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือการศึกษาถึงความสำคัญขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่นต่อการดำเนินนโยบายการลงทุนในประเทศไทย และการขยายเครือข่ายทางธุรกิจที่ทำให้เกิดความแข็งแกร่งในภาคธุรกิจของตน โดยแนวทางวิเคราะห์ดังนี้คือ

ภาพที่ 1.2 แนวทางการวิเคราะห์



ตามแนวทางการวิเคราะห์เพื่อศึกษาว่า องค์กรธุรกิจมีส่วนสนับสนุนอย่างไรต่อ การออกนโยบายของรัฐบาล และอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งมีผลต่อเนื่องถึงการลงทุนของนักธุรกิจญี่ปุ่น และการขยายฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

ทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาในบทนี้เป็นการอธิบายถึง องค์การธุรกิจแนวคิด ทฤษฎี ที่มีบทบาทต่อการดำเนินธุรกิจและการเข้ามาลงทุนของบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น สามส่วนดังนี้

21 ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการศึกษา

21.1 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน

21.2 ทฤษฎี การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของชาติ

21.3 ทฤษฎีการลงทุนระหว่างประเทศ

21.4 ทฤษฎีบริษัทข้ามชาติ

21.5 ทฤษฎีห้าบัน

22 แนวคิดการศึกษา

22.1 แนวคิดแบบเครือข่าย

22.2 แนวคิดการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ

23 การศึกษางานวรรณกรรมปริทัศน์

21 ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการศึกษา

21.1 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน

* ผู้ให้กำเนิดคนสำคัญของสำนักนี้คือ ธอร์สไตน์ เวเบลน (Thorstein Veblen) สำหรับผู้ผลักดันและค้นหาข้อเท็จจริงของสำนักนี้คือ (Wesley C. Mitchell) สูดท่ายคือ (John R. Commons) มีบทบาทสำคัญในการ โน้มน้าวสาธารณชนให้เห็นความจำเป็นในการปฏิรูปสังคม การศึกษา เศรษฐศาสตร์สถาบันเป็นการศึกษาเชิงสหวิทยาการมุ่งสำรวจความสัมพันธ์ต่าง ๆ ระหว่างอำนาจทางการเมือง ความมั่นคง ค่านิยมทางวัฒนธรรม รวมทั้งการพัฒนาการทางเทคโนโลยีสถาบัน อุดมการณ์

สถาบันยังหมายถึงลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจกับการเมืองและด้านอื่น ๆ ในสังคมมนุษย์อีกด้วย นอกจากนี้ลักษณะสำคัญของเศรษฐศาสตร์สถาบันนิยมยังบอกว่าไม่ควรมองเศรษฐกิจเพียงด้านเดียวแต่ให้มองถึงโครงสร้างอำนาจ อำนาจนี้ย่อมหมายความว่าจะระบบเศรษฐกิจกลุ่มผู้มีผลประโยชน์ที่มีอำนาจในการออก กฎ ระเบียบ ให้ปฏิบัติตาม ซึ่งแนวคิดของสถาบันยัง

* ที่มาจากการบรรยายในหลักสูตรเศรษฐศาสตร์การเมืองรายวิชาทฤษฎีแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์โดย ดร.ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์ ในหัวข้อ “ทฤษฎีและการศึกษาแนวเศรษฐศาสตร์และประวัติศาสตร์ในทศวรรษ 1980”

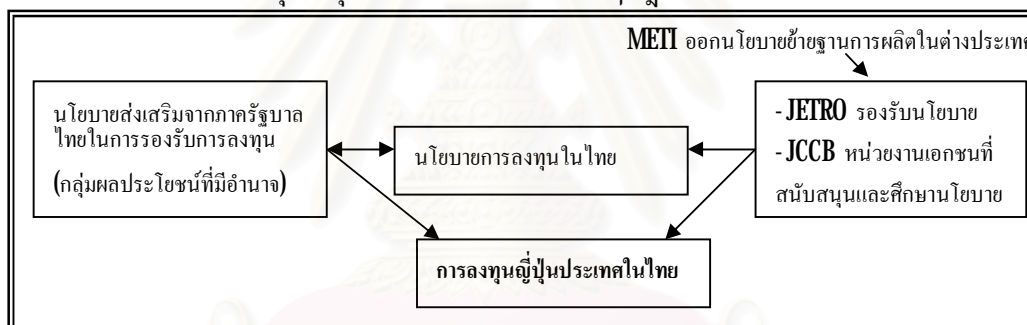
บอกอีกว่าอริปไตยที่แท้จริงก็คืออริปไตยของผู้ผลิตรายใหญ่ เหตุเพราะผู้บริโภคมักถูกชักจูงตามความต้องการของผู้ผลิตเหล่านั้น

สำหรับมุมมองต่อโครงสร้างสถาบันของเศรษฐศาสตร์การเมืองและสถาบันนิยมที่มองถึงกลุ่มผู้ออกนโยบายต่อการลงทุนจากต่างประเทศคือ

การใช้โครงสร้างสถาบันมองบทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ เช่น สมาคม นายจ้าง สมาคมลูกจ้าง สหภาพแรงงานต่าง ๆ และกลุ่มผลประโยชน์ที่มีส่วนต่อการออกนโยบาย นอกจากนี้สถาบันบอกว่าเราต้องมองรัฐ หรือรัฐบาลในฐานะที่เป็นองค์กรที่จัดการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในการรองรับการลงทุน

ทั้งนี้ในแนวคิดของทฤษฎีสถาบันสามารถนำมาศึกษาในภาคองค์กรธุรกิจที่ถูกจัดตั้งขึ้นมาเพื่อเชื่อมโยงธุรกิจอุตสาหกรรมได้ดังนี้

ภาพที่ 21 การเชื่อมโยงธุรกิจอุตสาหกรรมในแนวทางทฤษฎีสถาบัน



ที่มา: จากการศึกษาข้อมูลที่น่ามาวิจัย

จากภาพที่ 21 การเชื่อมโยงของสถาบันต่าง ๆ นั้นเพื่อตอบสนองให้เกิดการสนับสนุนและความสัมพันธ์ทางองค์กรธุรกิจเพื่อให้บรรลุในเป้าหมายเดียวกันของแต่ละสถาบันเนื่องจากโครงสร้างสถาบันต่อบทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ สามารถเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมแนวทางเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

21.2 ทฤษฎีการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของชาติ

ผู้ที่นำเสนอทฤษฎีนี้คือ ศาสตราจารย์ไมเคิล อี พอร์เตอร์ ในค.ศ. 1990 โดยนำเสนอในบทความวิชาการ **“The Competitive Advantage of Nations”** ใช้มุมมองแบบ **Dynamic Diamond** ซึ่งอธิบายว่าประเทศจะมีความสามารถในการแข่งขันได้ต้องประกอบด้วย 4 ส่วนคือ

1. เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต (**Factor Condition**) เช่น การมีแรงงานที่มีทักษะ ที่ส่งเสริมการแข่งขัน การมีวัตถุดิบที่ดี เป็นต้น
2. เงื่อนไขของความต้องการผลิต (**Demand Condition**) คือสามารถผลิตแล้วขายได้ในประเทศที่มีกำลังบริโภค
3. อุตสาหกรรมที่สนับสนุนและต่อเนื่องกัน (**Linkage Industrial**)
4. เงื่อนไขด้านกลยุทธ์และโครงสร้างของธุรกิจ ตลอดจนกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้อการแข่งขัน

จาก ทฤษฎี การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของชาติ ของไมเคิล อี พอร์เตอร์ นั้นสามารถเป็นแนวทางสำหรับการศึกษาในเรื่องการลงทุนของญี่ปุ่นในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะในเรื่องของปัจจัยการผลิตสำหรับการขยายการลงทุนและ นโยบายของรัฐบาลที่ออกมาเพื่อรองรับการลงทุนที่มีการเพิ่มตัวมากขึ้นในปัจจุบัน รวมทั้งการฝึกฝนทางด้านทักษะแรงงาน ด้วยการตั้งศูนย์ฝึกอบรม ศูนย์วิจัยข้อมูล ที่บริษัทญี่ปุ่นมาก่อตั้งที่เมืองไทยเพื่อให้แรงงานนั้นมารองรับการลงทุนของตน เป็นต้น

มุมมองจากทฤษฎีนี้จะเป็นการศึกษาถึงความได้เปรียบทั้งในรูปแบบการลงทุนตลอดจนความได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจการค้า ที่เป็นผลมาจากการขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย นั่นคืออุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งในภาพรวมแล้วนั้นการลงทุนของบริษัทยักษ์ชาติญี่ปุ่นถือว่ามี ความได้เปรียบในทุก ๆ ด้าน ทั้งปัจจัยด้านเทคโนโลยี, การเงินการลงทุน และที่สำคัญคือการแทรกซึมขององค์กรธุรกิจที่มีผลในการออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนของตน ตลอดจนอำนาจการเจรจาต่อรองที่ญี่ปุ่นมีต่อภาคเศรษฐกิจไทย ดังเช่น การต่อลงทางด้าน FTA ไทย-ญี่ปุ่นที่มีข้อตกลงกันโดยยอมผ่อนผันภาษีการนำเข้าสินค้าเศรษฐกิจทั้งจากประเทศไทย และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

21.3 ทฤษฎีการลงทุนระหว่างประเทศ

ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการลงทุนระหว่างประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 แนวทางหนึ่งเป็นทฤษฎีที่พัฒนาขึ้นมาเพื่อแสวงหาคำตอบต่าง ๆ ส่วนอีกแนวทางหนึ่งเป็นแนวทางที่จะนำมศึกษาในงานชิ้นนี้นั้นคือการมุ่งอธิบายถึงผลกระทบของการลงทุนระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศผู้ลงทุน

¹ ข้อมูลจาก www.google.com/search?q=Michael+E.Porter

และผู้รับทุน โดยอธิบายว่าเหตุใดองค์กรธุรกิจ(ญี่ปุ่น) จึงมีการเพิ่มการลงทุนในต่างประเทศ โดย ทฤษฎีที่นำมาศึกษาคือ

ทฤษฎีความจำเริญเติบโตขององค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมนักเศรษฐศาสตร์อย่าง เพน โรส (**Edit Tilton Penrose**) ได้ชี้ให้เห็นว่าในขณะที่สภาพแวดล้อมมิได้เป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจแล้ว องค์กรธุรกิจที่มีทรัพยากรอยู่ในองค์กรมาก เช่น ความชำนาญด้านการบริหาร บุคลากร หรือ เทคโนโลยี เป็นต้น มีแนวโน้มที่จะขยายขอบข่ายงานของตน ซึ่งข้อได้เปรียบที่องค์กรธุรกิจ ต่างประเทศมีอยู่เหนือองค์กรธุรกิจของประเทศผู้รับทุนนั้นคือ ความได้เปรียบทางด้านสิทธิบัตร (**patents**) ความรู้ทางด้านเทคนิค (**know how**) หรือความรู้ทางด้านจัดการ ภายใต้การแข่งขันในตลาดแข่งขันเสรีองค์กรธุรกิจต่างประเทศจึงมีส่วนของอำนาจผูกขาด ซึ่งก็หมายความว่า โครงสร้าง ของตลาดจะมีลักษณะของการแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์ และเนื่องจากความไม่สมบูรณ์ของตลาดนี้เอง ทำให้องค์กรธุรกิจต่างประเทศผู้ลงทุนยินดีที่จะลงทุน ในรูปของการลงทุนทางตรง แทนที่จะ แสวงหากำไรโดยการขายสิทธิบัตรของตน

จากการแข่งขันภายในตลาดไม่สมบูรณ์ นี้ทฤษฎีที่ได้รับการวิจารณ์กันมากคือ ทฤษฎีของ เคฟว์ (**R.E. Caves**) เป็นทฤษฎีที่มุ่งอธิบายสาเหตุของการลงทุนทางตรงต่างประเทศใน ภาคอุตสาหกรรม โดยเคฟว์มีความเห็นว่าการลงทุนทางตรงต่างประเทศโดยการขยายตัวของ องค์กรธุรกิจไปสู่ต่างประเทศซึ่งอาจจะเป็นการขยายตัวด้านแนวนอน (การขยายตัวแนวนอนคือ การขยายการผลิตสินค้าในต่างประเทศ โดยเป็นสินค้าชนิดเดียวกันกับบริษัทแม่ที่ผลิตอยู่ใน ประเทศ) หรือการขยายตัวแบบแนวตั้ง (การขยายตัวแบบแนวตั้งคือ การลงทุนผลิตสินค้าที่อยู่ใน ชั้นต่าง ๆ ของกระบวนการผลิตมีลักษณะสำคัญประการหนึ่งคือ เทคนิควิทยาการที่นำมาในแต่ละ ขั้นตอนจะต่างกันมาก) ซึ่งจะเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมที่ตลาดภายในประเทศและต่างประเทศมี ลักษณะพิเศษเท่านั้น อีกทั้งองค์กรธุรกิจในอุตสาหกรรมนั้นมักจะมีสาขาในต่างประเทศค่อนข้าง สูงด้วย เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมผลิตสินค้าผู้บริโภคที่มีอายุการใช้งานค่อนข้างนาน ต่าง ๆ ซึ่งลักษณะการขยายตัวด้านการลงทุนระหว่างประเทศนี้สามารถนำมาอธิบายได้ในการ ขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์จากญี่ปุ่นสู่ประเทศไทย (รัตนาศายคณิต, 2530: 34-39)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

21.4 ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติ

การขยายตัวของบรรษัทข้ามชาติหมายถึง ธุรกิจที่มีขนาดใหญ่ที่มีสาขาตั้งอยู่ในประเทศต่าง ๆ โดยลาลล์และสตรีทเทน(S.Lall and P.Streeten) พยายามหาเหตุผลมาอธิบายสาเหตุทางเศรษฐกิจของการขยายตัวของบรรษัทข้ามชาติ (สุวินัย ภรณวลัย, 2535) โดยแบ่งเป็น

1. การพิจารณาลักษณะของความได้เปรียบต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดอำนาจผูกขาด เนื่องจากมีคู่แข่งน้อยกว่า (oligopolistic advantages) ที่องค์การธุรกิจต่างประเทศใหญ่ ๆ มีเหนือองค์การธุรกิจในประเทศ

2. พิจารณาความได้เปรียบของการลงทุนทางตรงในต่างประเทศที่มีเหนือการผลิตเพื่อการส่งออก

3. พิจารณาความได้เปรียบของการลงทุนทางตรงในต่างประเทศที่มีเหนือการขายสิทธิบัตร นอกจากนี้ความได้เปรียบบางด้านจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้นถ้ามีคู่แข่งในตลาดน้อยราย ความได้เปรียบดังกล่าว (สุวินัย ภรณวลัย, 2535) ได้แก่

1. ความได้เปรียบด้านทุนบรรษัทข้ามชาติมักจะมีทุนมากกว่าหรือสามารถหาแหล่งเงินทุนที่เสียด้านทุนถูกกว่านักลงทุนภายในประเทศ

2. ความได้เปรียบด้านการจัดการ ซึ่งมีประสิทธิภาพมากกว่าธุรกิจภายในประเทศทำให้บรรษัทข้ามชาติทำการลงทุนแข่งขันกับธุรกิจภายในประเทศได้ดีกว่า

3. ความได้เปรียบอันเกิดจากอำนาจในการต่อรองและอำนาจทางการเมือง องค์การธุรกิจหรือบรรษัทข้ามชาติมักจะมีอำนาจการต่อรองกับรัฐบาลของประเทศที่กิจการ ไปตั้งสาขาอยู่ค่อนข้างสูง จึงทำให้ได้รับสิทธิพิเศษบางอย่างหรือเงื่อนไขที่ค่อนข้างผ่อนปรน เนื่องจาก

31 บรรษัทข้ามชาติอาจเป็นเจ้าของทรัพยากรที่หายาก เช่น เงินทุน เทคโนโลยีที่เจ้าของประเทศไม่มี

32 บรรษัทข้ามชาติอาจมีอำนาจทางการเมืองเหนือรัฐบาลของประเทศผู้รับทุน ซึ่งอำนาจดังกล่าวอาจเป็นผลสืบเนื่องมาจากอำนาจทางการเมืองของรัฐบาลประเทศตนได้แผ่ขยายมายังประเทศที่กิจการ ไปตั้งสาขาด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การให้ความช่วยเหลือทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ทางทหาร ความสัมพันธ์ทางการเมืองและทางการเมืองการปกครอง เป็นต้น

4. ความได้เปรียบทางด้านเทคโนโลยี ในทัศนะของลาลล์และสตรีทเทนนั้นคือ เทคโนโลยีมิได้หมายถึงการแสวงหาความรู้เกี่ยวกับศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น แต่ยังหมายถึงความสามารถที่จะนำความรู้ต่าง ๆ นั้นมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านธุรกิจอีกด้วย ซึ่งมีความหมายคล้ายคลึงกับคำว่า “innovations”

5. ความได้เปรียบทางการตลาด คือการวิจัยทางการตลาด (**market research**) ที่สามารถรับข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ และเข้าใจถึงความต้องการของผู้บริโภค รวมถึงการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย (**advertising and promotion**)

6. ความได้เปรียบทางด้านความสามารถเข้าควบคุมวัตถุดิบ นั่นคือการที่บริษัทข้ามชาติใดสามารถเข้าควบคุมวัตถุดิบได้ก็ย่อมมีความได้เปรียบเหนือกิจการอื่นที่ไม่มีความสามารถ

7. ความได้เปรียบอันเกิดจากการประหยัดขนาด (**economies of scale**) ทำให้กิจการขนาดใหญ่ ๆ ได้เปรียบเหนือผู้ที่เข้ามาแข่งขันรายเล็ก ๆ

นอกจากนั้นในทัศนะของลาธส์และสตรีทเทน บริษัทข้ามชาติในเชิงเศรษฐศาสตร์ จะเปรียบเสมือนการจัดการองค์การหรือแรงกระตุ้น (สุวินัย ภรณวลัย, 2535) คือ

1. เน้นไปทางด้านขนาดของกิจการ การกระจายตามสภาพและขนาดของการประกอบกิจกรรมในต่างประเทศของบริษัทข้ามชาติ ซึ่งจะให้เห็นความแตกต่างระหว่างบริษัทข้ามชาติกับกิจการที่มีลักษณะต่อไปนี้

1.1 กิจการขนาดใหญ่ของประเทศที่ทำการลงทุนทางตรงต่างประเทศค่อนข้างน้อยมากหรืออาจทำการลงทุนบ้างแต่มีขนาดเล็ก

1.2 กิจการขนาดใหญ่ซึ่งทำการลงทุนทางตรงต่างประเทศเพียงหนึ่งหรือสองประเทศ

2. บริษัทข้ามชาติตามความหมายด้านจัดการองค์การ (**organizational definition**) มักเน้นการวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ การรวมศูนย์อำนาจการตัดสินใจการบังคับบัญชากลยุทธ์ต่าง ๆ ที่นำมาใช้หรือความสามารถของกิจการในฐานะเป็นหน่วยหนึ่งที่ดำเนินการอยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3. บริษัทข้ามชาติตามความหมายด้านแรงกระตุ้น (**motivational definition**) ซึ่งเกี่ยวข้องกับจัดการและควบคุม มักเป็นที่สนใจของผู้เชี่ยวชาญทางการจัดการ (**management specialists**) โดยพยายามที่จะสอดแทรกปรัชญาและแรงกระตุ้น เพื่อวางหลักเกณฑ์ของคำว่า “นานาชาติ” (**multinationality**)

ทฤษฎีสำหรับวิเคราะห์บริษัทข้ามชาติตามทัศนะของ (Hood and Young 1979, chapter 9)

ทฤษฎีบริษัทข้ามชาติ ในกรอบแนวคิดทางทฤษฎีแบบ “The global neo-classical model” หมายถึงพวกที่เห็นว่ารัฐชาติ (Nation State) มีความไร้ประสิทธิภาพในการควบคุม (Control) ทรัพยากรในโลกนี้หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมีการประสานผลประโยชน์ทางร่วมกัน และจะต้องยอมรับในข้อดี (Benefit) ที่เกิดจากการบริหารทรัพยากรของบริษัทข้ามชาติ และเหล่ารัฐชาติ จะต้องยอมรับว่าพวกบริษัทข้ามชาติสามารถช่วยแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจ และบริษัทข้ามชาติเองก็จะแสดงบทบาทโดยทั่วไปที่เป็นประโยชน์ต่อรัฐชาติและระบบโลกโดยไม่ขัดแย้งกัน และจุดเด่นของสำนัก “The global neo-classical model” คือการมีลักษณะที่มุ่งปฏิบัติหรือมุ่งเป็นนโยบาย โดยยอมรับบทบาทที่มีวิริยภาพของประเทศผู้รับการลงทุนว่า สามารถจะใช้ประโยชน์จากบริษัทข้ามชาติในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตนได้ การใช้กรอบทฤษฎีนี้เนื่องมาจากว่าผู้ศึกษามุ่งเน้นถึงพฤติกรรมการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ (ญี่ปุ่น) ที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการลงทุน โดยมีเหตุการณ์สำคัญทางเศรษฐกิจ การเมือง และนโยบายของรัฐเป็นตัวแปรสำคัญในการลงทุน (สุวินัย ภรณวลัย, 2535)

การศึกษาในเชิงทฤษฎีบริษัทชาตินี้ จะวิเคราะห์ผลกระทบการลงทุนของญี่ปุ่น ต่อประเทศไทยโดยอาศัยแนวคิดนักเศรษฐศาสตร์กระแสหลัก เป็นแนวทางการศึกษา กล่าวคือ จะดูผลกระทบดังกล่าวต่อตัวแปรเศรษฐศาสตร์มหภาคที่สำคัญ ๆ และการเกี่ยวเนื่องจากภาครัฐที่ค่อนข้างมีอำนาจผูกขาดโดยออกมาในรูปแบบของนโยบาย

21.5 ทฤษฎีห่านบิน

* แนวคิด (Flying geese model) ของ Mr. Kaname Akamatsu เศรษฐกิจโลกที่มีการเจริญเติบโตอย่างไม่สมดุล (A theory of Unbalanced Growth in the World Economy) เป็นการอธิบายโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่มีความเหมือนและต่างกันในประเทศทางทวีปยุโรปจนทำให้เกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรม ซึ่งสามารถนำมาใช้อธิบายเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียได้ดังนี้คือ

• ความแตกต่างและความเหมือนของโครงสร้างเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (Differentiation and Uniformization of International Economic Structure)

ในโลกของการเปลี่ยนแปลงทุกวันนี้ มีทิศทางไปในการปรับเข้าสู่ความเหมือนกันหรือใกล้เคียงกันมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นที่ใดก็ตาม ซึ่งจะเห็นได้ชัดในเรื่องของการกระจายตัวในภาคการผลิตที่คนสวนใหญ่เรียกว่า Know-how ซึ่งโครงสร้างเศรษฐกิจที่เหมือนกันนี้ ทำให้มีผลกระทบ

* ที่มาจากการบรรยายในหลักสูตรเศรษฐศาสตร์การเมืองรายวิชา ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมือง โดย รศ.ดร.วรวีท ขจรวิเลิศ ในหัวข้อ “A theory of Unbalanced Growth in the World Economy”

ทางการพัฒนาเศรษฐกิจด้วยคือถ้าประเทศหนึ่งหยุดพัฒนาแล้วจะส่งผลให้ประเทศอื่น ๆ ที่มีโครงสร้างเหมือนกันหยุดการพัฒนาไปด้วย

ความเหมือนกัน (**Similarity / Homogeneity**) มีผลในทางแปรผันต่อประโยชน์จากการค้า (**Gain from trade**) และความแตกต่างของต้นทุนเชิงเปรียบเทียบ (**Difference in comparative cost**) นั่นคือ การส่งออกของประเทศที่เป็นผู้นำการผลิตลดลง และการผลิตภายในประเทศก็ลดลง เนื่องจากโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศอุตสาหกรรมต่างมีเหมือนกัน

Synthesis Dialectics อธิบายถึงการที่ประเทศหนึ่งมีโครงสร้างที่เหมือนกันกับอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งโครงสร้างที่คล้ายคลึงกันหรือแบบเดียวกันจะมีความสัมพันธ์เชิงตอบโต้หรือขัดแย้งเข้าไปทดแทนกัน (**Substitute**) และในทางตรงข้ามก็เช่นเดียวกัน การที่ประเทศหนึ่งมีโครงสร้างที่แตกต่างกับอีกประเทศหนึ่ง จะมีความสัมพันธ์เชิงสนับสนุนและส่งเสริมซึ่งกันและกัน (**Complementary**)

ทฤษฎีการบินของห่านป่าบินในการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (**Wild-Geese-Flying Pattern of Economic Growth**)

* วัฏกรรมของประเทศที่พัฒนาแล้ว หรือประเทศอุตสาหกรรมนั้น จะสร้างให้เกิดความแตกต่าง (**Differentiation**) ของเศรษฐกิจ แล้วจะพัฒนาไปสู่ระบบการค้าที่เป็นแบบเสรีในที่สุด (**Liberalization of International trade**) ซึ่ง **Akamatsu** มีแนวคิดในการอธิบายสาเหตุของคลื่นยาวทางเศรษฐกิจ (**Structural Wave**) ว่า **Innovation** ในประเทศอุตสาหกรรมก้าวหน้า เป็นตัวสร้างกระบวนการความแตกต่างของเศรษฐกิจโลก ซึ่งนำมาสู่การขยายตัวและการเปิดเสรีทางการค้า แต่การกระจาย **Innovation** ไปสู่ประเทศอื่น ได้ผลักดันให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจโลกที่เหมือนกัน คือ การหยุดชะงักของการค้าโลก และออกนโยบายปกป้องทางเศรษฐกิจมาใช้

Akamatsu กล่าวถึง ประเทศด้อยพัฒนาที่ยังไม่บรรลุถึงขั้นเติบโตของประเทศอุตสาหกรรม การเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นตามแบบแผนของห่านบิน ซึ่งแบ่งลักษณะออกเป็น **3Stage** คือ

Stage1. Import

เมื่อประเทศด้อยพัฒนาได้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการค้าโลก ประเทศด้อยพัฒนาจะถนัดในการผลิตสินค้าขั้นปฐมเพื่อการส่งออก และนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมจากประเทศอุตสาหกรรมก้าวหน้าเพื่อการบริโภคภายในประเทศ

นี่คือความแตกต่างทางโครงสร้างต้นทุนเปรียบเทียบระหว่างประเทศด้อยพัฒนากับประเทศอุตสาหกรรมก้าวหน้า นอกจากนี้ ในขั้นนี้การเติบโตและการขยายตัวทางการค้าของประเทศด้อย

* เรื่องเดียวกัน, หน้า 31.

พัฒนาไม่มีความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เหมือนกัน แต่กลับมีความสัมพันธ์กับประเทศที่อยู่ห่างไกลกันที่มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่ต่างกัน

Stage2 Domestic Production

ประเทศด้อยพัฒนาเริ่มทดแทนการนำเข้าและผลิตสินค้าเพื่อขยายตลาดภายในซึ่งสามารถระบายสินค้าได้ดี เนื่องจากมีลักษณะกระจุกตัวเพราะเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยของคนรวยกลุ่มเล็ก ๆ แต่มีอำนาจซื้อสูง จึงสร้างกำไรและแรงจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติมาลงทุน ดังนั้นการพัฒนาการบริโภคโดยการนำเข้าจึงเป็นเพียงการวางรากฐานในการผลิตสินค้าเพื่อขายเอง เมื่ออุตสาหกรรมการผลิตสินค้าเพื่อการบริโภคเติบโตขึ้นทัดเทียมกับประเทศอุตสาหกรรมก้าวหน้า การนำเข้าสินค้าเพื่อการบริโภคลดลง แต่กลับนำเข้าสินค้าทุน (เครื่องจักร) **technology** จึงเกิดความแตกต่างทางโครงสร้างต้นทุนเชิงเปรียบเทียบระหว่างการนำเข้าสินค้าทุน และการส่งออกสินค้าเพื่อการบริโภค

Stage3 Export Stage

การขยายตัวของอุตสาหกรรมเพื่อการบริโภคในประเทศกำลังพัฒนาทำให้มีความสามารถส่งออกสินค้าเหล่านี้ ประเทศกำลังพัฒนาเริ่มมีความคล้ายคลึงกับประเทศก้าวหน้าโดยเฉพาะ การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการบริโภคแตกต่างกับประเทศเพื่อนบ้าน ที่แต่ก่อนมีโครงสร้างทางเศรษฐกิจเหมือนกันเพราะมีเงื่อนไขทางธรรมชาติที่คล้ายกัน เช่น ในจีน และอินเดีย สามารถผลิตข้าว/ชา/ไหม ได้เหมือนกัน

ดังนั้นประเทศกำลังพัฒนาจะส่งออกสินค้าเพื่อการบริโภคไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่มีการผลิตในขั้นปฐมและนำเข้าวัตถุดิบ/อาหาร จากประเทศเหล่านี้ การค้ากับประเทศด้อยพัฒนาจะเพิ่มขึ้น ซึ่งในขั้นที่ 3 นี้ การผลิตภายในประเทศ เริ่มต้นโดยการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปแล้วพัฒนาไปสู่การส่งออกอุตสาหกรรม

ในระยะสั้นการผลิตสินค้าทุนที่ใช้ในประเทศเริ่มขึ้นในขั้นตอนนี้ แต่ขั้นตอนการนำเข้ามีมาตั้งแต่ขั้นที่ 2 ซึ่งนำมาสู่การพัฒนาตลาดเป็นตัวกระตุ้นให้มีการลงทุนในประเทศกำลังพัฒนา ในขณะเดียวกัน เมื่อหันหลังกลับไปมองยังประเทศเพื่อนบ้านที่อดีตเคยเป็นประเทศด้อยพัฒนาเหมือนกัน (**Homogeneity**) ปัจจุบันนี้ได้พัฒนาก้าวล้ำไปไม่เท่ากันอีกแล้วโดยได้กลายเป็นสินค้าพวก (**Heterogeneity**)

จากทั้ง 3 Stage ข้างต้นทำให้สามารถ สรุปได้ว่า ทฤษฎีการบินของห่านป่าในการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (**Wild-Geese-Flying pattern of Economic Growth**) นั้นเป็นการแสดงให้เห็นถึงรูปแบบของการพัฒนาของประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งได้เจริญรอยตามประเทศที่พัฒนาแล้วไปทุก ๆ ขั้นตอน

ทั้งนี้ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับประเทศภายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งดูจากอดีตจนถึงช่วงปี 1990 นั้นญี่ปุ่นจะเป็นผู้นำทางด้านเศรษฐกิจมาโดยตลอด ถ้าดูในวิถีของทฤษฎีห้าบินแล้ว ญี่ปุ่นก็เปรียบเสมือนหัวน้ำผึ้งและประเทศกำลังพัฒนาในลักษณะของฝูงห่าน (**flying geese model**) โดยประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ไทย) มีการเลียนแบบการพัฒนาประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูงขึ้น ทำให้การลงทุนระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นเป็นไปในแบบ (**product life cycle** ในแนวคิดของ **Raymond Vernon**) คือ ในช่วงแรก มีการผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ขึ้นมา จากประเทศพัฒนาแล้วและมีการส่งออกไปสู่ประเทศกำลังพัฒนา ช่วงที่สองเมื่อประเทศกำลังพัฒนาที่มีความต้องการสินค้าเพิ่มมากขึ้น ประเทศผู้ผลิตอาจมีการย้ายการผลิตหรือไปลงทุนในประเทศผู้นำเข้า ซึ่งต่อมาประเทศผู้นำเข้าจะสามารถเรียนรู้เทคโนโลยีในการผลิตและสามารถผลิตสินค้านั้นได้เอง พร้อมทั้งส่งออกประเทศอื่นต่อไป ส่วนประเทศผู้คิดค้นก็จะหยุดการผลิตผลิตภัณฑ์เดิม เปลี่ยนมาเป็นการนำเข้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวแทนเพื่อลดต้นทุนการผลิต

2.2 แนวคิดการศึกษา

2.2.1 แนวคิดแบบเครือข่าย

แนวคิดแบบเครือข่ายที่มีการศึกษาในปัจจุบันนั้น ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับเครือข่ายในเรื่องของคอมพิวเตอร์ **network** และบุคลากรในองค์กร ซึ่งเครือข่ายของงานวิจัยชิ้นนี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับเครือข่ายขององค์กรธุรกิจ ประกอบด้วยธุรกิจเอกชน และหน่วยงานทางภาครัฐ ที่มีผลต่ออุตสาหกรรมด้านยานยนต์ และเพื่อให้มีความชัดเจนของงานชิ้นนี้ การศึกษาแนวคิดแบบเครือข่ายการผลิตจะนำมาอธิบายลักษณะการผลิตที่ใช้ในปัจจุบัน

เครือข่ายการผลิต (**Network of Production**) ของ **Walter Hatch** และ **Kozo Yamamura** นั้นได้แบ่งเครือข่ายการผลิตไว้ 3 ลักษณะคือ **HUB, CLUSTER, WEB** ซึ่งทั้ง 3 แบบนั้นสามารถนำมาใช้อธิบายอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีการเชื่อมโยงทางด้านการผลิตได้เป็นอย่างดี นั่นคือ

1. เครือข่ายการผลิตแบบ HUB เป็นลักษณะเครือข่ายการผลิตแบบแรกเริ่มคือ บริษัทสาขาซึ่งส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทแม่กับผู้ประกอบการภายในท้องถิ่นจะมีความผูกพันใกล้ชิดกับบริษัทแม่ของตนในญี่ปุ่น โดยจะไม่มี การติดต่อระหว่างกันเองเท่าใดนัก ซึ่งลักษณะสำคัญของเครือข่ายการผลิตนี้คือ โรงงานที่ตั้งขึ้นในประเทศต่าง ๆ นั้นจะทำหน้าที่เป็นโรงงานประกอบชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่นำเข้ามาจากบริษัทแม่เป็นส่วนใหญ่ และมุ่งผลิตเพื่อขายตลาดภายในประเทศเป็นสำคัญ

2. เครือข่ายแบบ CLUSTER คือ บริษัทแม่อาจย้ายฐานการผลิตไปยังบริษัทสาขาที่มาตั้งก่อน และมีการชักชวนกลุ่มผู้รับเหมา การผลิตชิ้นส่วนให้ย้ายฐานมาผลิตชิ้นส่วนในประเทศเดียวกัน ถ้าผู้รับเหมาไม่ย้ายการผลิตมาบริษัทแม่ก็จะทำการติดต่อกับบริษัทผลิตชิ้นส่วนที่อยู่ในประเทศนั้น ซึ่ง

ในลักษณะนี้จะมีโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนตั้งขึ้นในประเทศต่าง ๆ เพื่อส่งให้บริษัทสาขาในต่างประเทศ ทำหน้าที่ผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนต่ำกว่าบริษัทในประเทศแม่ขายให้แก่โรงงานสาขาภายในประเทศนั้น ๆ โดยใช้เทคโนโลยีจากประเทศแม่

3. เครือข่ายแบบ WEB คือ มีบริษัทสาขาเชื่อมโยงเข้าถึงกันอย่างใกล้ชิดโดยบริษัทจะนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูงจากบริษัทแม่ ในขณะที่ชิ้นส่วนอื่น ๆ นั้นจะแลกเปลี่ยนซื้อขายไปมาระหว่างบริษัทสาขาด้วยกัน ที่กระจายตามภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งเป็นลักษณะเครือข่ายที่แบ่งกันทำตามความถนัด เฉพาะอย่างเท่านั้นและมีความซับซ้อนมากขึ้น

สำหรับการสร้างเครือข่ายของบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นที่ย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศต่าง ๆ นั้นรวมถึงประเทศไทย จะเป็นไปในลักษณะของการสร้างเครือข่ายแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศตามความถนัด เฉพาะอย่างเพื่อลดต้นทุนการผลิต โดยนอกจากจะเป็นการตั้งโรงงานเพื่อผลิตสินค้าขายในตลาดท้องถิ่นแล้ว การผลิตในประเทศต่าง ๆ ภายใต้ระบบเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่นยังเป็นการผลิตเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่สามอย่างสหรัฐ ยุโรป ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่รวมถึงการส่งกลับประเทศญี่ปุ่นด้วย

ในส่วนของเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่น - ไทย นั้นปัจจุบันจะเป็นไปในรูปแบบของ **Cluster** ด้วยเหตุที่นโยบายของรัฐบาลไทยมีความชัดเจนมากในเรื่อง ของการพยายามสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุนให้เป็น แบบ **Cluster** มากขึ้น

Cluster ได้รับการพัฒนามาจากทฤษฎีว่าด้วยความได้เปรียบในการแข่งขันของชาติ ของศาสตราจารย์ ไมเคิล อี.พออร์เตอร์ จากบทความวิชาการ **“The Competitive Advantage of Nations”** ซึ่งพบว่าประเทศที่ประสบความสำเร็จในภาคการลงทุนนั้น จะต้องมีการเสริมในเรื่องของ **Cluster** ในรายการสินค้าอยู่ในประเทศด้วยเสมอ ซึ่ง **Cluster** ในความหมายของพออร์เตอร์ คือเครือข่ายที่ประกอบด้วยคุณลักษณะ 4 ประการมารวมกัน ประกอบด้วย

- 1) การเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน คุณลักษณะนี้ชัดเจนในตัวเองอยู่แล้ว
- 2) ความร่วมมือซึ่งจะนำไปสู่ความเชื่อถือว่าไว้วางใจซึ่งเป็นต้นทุนทางสังคมที่สำคัญประการหนึ่ง
- 3) การแข่งขัน ข้อแตกต่างของ คลัสเตอร์ คือเป็นความร่วมมือที่อยู่บนพื้นฐานของการแข่งขัน
- 4) ทำให้แตกต่างจากคำว่า **cartel** ที่มุ่งกำหนดกลไกราคาหรือปริมาณเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน ในบรรดาหมู่สมาชิก และประสิทธิภาพโดยรวม

²ไมเคิล อี. พออร์เตอร์, “การรวมกลุ่มธุรกิจเพื่อความอยู่รอด อุตสาหกรรมไทย,” มติชนรายวัน (วันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2546)

การประยุกต์เครือข่ายแบบ **Cluster** กับภาคการผลิตของไทยนั้น จะมุ่งเน้นการเลือกส่งเสริมอุตสาหกรรมเฉพาะด้าน ที่มีพื้นฐานแนวคิดว่าอุตสาหกรรมนั้น จะสร้างความมั่งคั่งได้มากกว่าประเภทอื่น ในขณะที่แนวคิดคลัสเตอร์กลับมุ่งเน้นถึงการเชื่อมโยงผลผลิต ความสามารถในการแข่งขันและกลไกตลาด โดยไม่มุ่งส่งเสริมคลัสเตอร์ใด โดยเฉพาะ ทำให้คลัสเตอร์ยังคงเป็นแนวคิดที่ค่อนข้างใหม่สำหรับประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม หลังวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 เป็นต้นมา โอกาสที่จะเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสังคมเศรษฐกิจไทยเริ่มปรากฏให้เห็นชัดเจนได้ในระดับหนึ่ง โดยที่แนวคิดแบบคลัสเตอร์ ได้พุ่มพืดัวขึ้นในหมู่นักวิชาการไทย หลายสถาบัน เช่น กลุ่ม **C&C (Cluster for Competitiveness)** ซึ่งเกิดจากการรวมตัวของกลุ่มนักธุรกิจ นักคิดและอาจารย์มหาวิทยาลัยของประเทศ และได้เริ่มแพร่หลายไปยังกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม คลัสเตอร์ในฐานะเครื่องมือทางยุทธศาสตร์และนโยบาย ทำให้ คลัสเตอร์กลายเป็นเครื่องมือทางยุทธศาสตร์และนโยบายของรัฐ

ภาครัฐ ได้มีการบรรจุ แนวคิดแบบคลัสเตอร์ไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 (2545-2549) ในลักษณะของการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในรูปแบบต่าง ๆ ระหว่างสถาบัน การเชื่อมโยงธุรกิจขนาดใหญ่นักธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) อย่างสมดุล สะท้อนออกมาในยุทธศาสตร์สำคัญ ๆ ดังนี้

ก. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการพัฒนาชนบทและเมืองอย่างยั่งยืน ซึ่งได้มุ่งการสร้างเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจและสังคมระหว่างเมืองและชนบทให้มีบทบาทสนับสนุนซึ่งกันและกัน

ข. ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งรัฐบาลชุดปัจจุบัน ได้กำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ที่พึงปรารถนาของไทย ซึ่งจะให้ความสำคัญกับการก้าวไปสู่การมีระบบเศรษฐกิจสมัยใหม่ ที่มีสมรรถนะ (**Modern/ High Performance Economy**) ซึ่งมีลักษณะสำคัญ 5 ประการ ได้แก่

- 1) การเพิ่มความเร็วในการดำเนินงาน
- 2) การสร้างธรรมาภิบาลทั้งภาครัฐและเอกชน
- 3) โครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ
- 4) การบริหารด้านเศรษฐกิจที่รอบคอบ
- 5) ทูทางสังคมที่มีคุณภาพ

ทั้งนี้ ได้มีการนำแนวคิดแบบคลัสเตอร์เข้ามาเป็นแนวทาง ในการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการบนพื้นฐานแนวคิดที่ว่า ความสามารถในการแข่งขัน จะต้องเกิดจากประสิทธิ ภาพโดยรวม อันเป็นผลมาจากการรวมตัวของกลุ่มภาคการผลิต ซึ่งจากเดิมที่มุ่งเน้นเพียงการพัฒนา ระดับประกอบการ เพื่อส่งเสริมการลงทุน และเพื่อปรับเปลี่ยนโครงสร้างที่ให้ผลในวงจำกัด

ประโยชน์และข้อได้เปรียบของ Cluster

³กระบวนการคลัสเตอร์ (clustering process) ส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการแข่งขัน โดยจะช่วยเพิ่มผลผลิตของบริษัทผู้ประกอบการ พร้อมกับเพิ่มขีดความสามารถทางนวัตกรรม และช่วยกระตุ้นให้เกิดธุรกิจใหม่ขึ้นมา โดยอาจสรุปข้อได้เปรียบของคลัสเตอร์ ดังนี้

1) การจัดหาองค์ประกอบพิเศษในการผลิตได้ง่ายรวมทั้งจุดเด่นเรื่องต้นทุนของการจัดหาจะต่ำกว่ารูปแบบอื่น ๆ ด้วย

2) การจัดแบ่งหน้าที่การผลิต ตามความชำนาญของผู้ประกอบการแต่ละรายการในคลัสเตอร์ จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาความเชี่ยวชาญของแต่ละบริษัท และขนาดของการผลิตมีแนวโน้มที่ขยายใหญ่ขึ้น

3) การเข้าถึงแหล่งทรัพยากรมนุษย์ที่มีประสิทธิภาพและความชำนาญเฉพาะด้าน

4) การเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศ เนื่องจากคลัสเตอร์ประกอบด้วยบริษัทผู้จัดวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนพิเศษ ให้สถาบันสนับสนุน ทั้งที่เป็นสถาบันการศึกษา และสถาบันวิจัยข้อมูล/สารสนเทศ

5) การเสริมซึ่งกันและกัน ข้อได้เปรียบ ประการนี้มาจากโครงสร้างของคลัสเตอร์ที่เป็นระบบ ที่ครอบคลุมทุกด้าน และทุกขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตตลอดห่วงโซ่ของการเพิ่มมูลค่า

6) ระดับคุณภาพและผลการดำเนินการ ซึ่งการแข่งขันภายในคลัสเตอร์เป็นแรงกดดันให้มีการเปรียบเทียบคุณภาพของผลิต ภัณฑ์/บริการ ระหว่างผู้ประกอบการ

7) การพัฒนาความสามารถด้านนวัตกรรม เพราะความใกล้ชิดระหว่างผู้ประกอบการตลอดสายการผลิตกับลูกค้า ทำให้สามารถทราบถึงความต้องการของลูกค้าและแนวโน้มของความต้องการได้เป็นอย่างดี ประการสำคัญที่ต้องเน้นก็คือความเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตได้ช่วยทำให้กระบวนการสร้างนวัตกรรมมีประสิทธิภาพ ภาพสูงขึ้น และการสร้างธุรกิจใหม่ภายใน คลัสเตอร์

จากบทบาทและรูปแบบของ เครือข่ายแบบคลัสเตอร์ นักลงทุนต่างชาติโดยเฉพาะญี่ปุ่นให้ความสำคัญเพื่อประโยชน์ทางการลงทุน โดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นเป็น ไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งผู้ประกอบการไทยกำลังให้ความมั่นใจเพราะ การรวมตัวในรูปแบบของคลัสเตอร์ เป็นการรวมตัวเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจตนเองอย่างแท้จริงภายใต้ความต้องการที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมไทยอย่างยั่งยืน

³เรื่องเดียวกัน, หน้า 35

2.2.2 แนวคิดการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ

การแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศนั้น เริ่มมีการใช้ในประเทศอุตสาหกรรมที่อยู่ในยุโรป เพื่อเป็นการลดต้นทุนการผลิต และทำให้เกิดการพัฒนาสินค้าระหว่างประเทศ โดยประเทศที่เป็นผู้นำทางด้านอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจอย่างญี่ปุ่น ได้นำแนวคิดนี้มาใช้กับอุตสาหกรรมเศรษฐกิจของตน ทั้งอุตสาหกรรมด้านอิเล็กทรอนิกส์, อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมประเภทอื่น

ทั้งนี้การศึกษาแนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศ (**International Division of Labor**) ในยุคแรก ๆ นั้น ได้นำเสนอโดย นักเศรษฐศาสตร์ชาวญี่ปุ่นชื่อ โคจิมา โดยมีเนื้อหาที่น่าสนใจดังนี้

โคจิมา ได้นำเสนอทฤษฎี การค้าการลงทุนระหว่างประเทศ โดยอยู่บนหลักการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ (**International Division of Labor**) ซึ่งยึดหลักต้นทุนการผลิตเปรียบเทียบ (**Comparative Cost**) โดยให้ความสนใจกับปัญหาที่ว่าทำอย่างไร ถึงจะทำให้การลงทุนในต่างประเทศ สามารถก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ส่งออกทุน ในรูปของการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และการปรับโครงสร้างทางอุตสาหกรรมในประเทศที่เริ่มสูญเสียความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบในการแข่งขันระดับประเทศ ซึ่งก่อประโยชน์แก่ประเทศผู้รับการลงทุน ในรูปของการยกระดับโครงสร้างอุตสาหกรรมอย่างเหมาะสม กับขั้นตอนการพัฒนาเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมของประเทศนั้นด้วย กล่าวคือ ถ้าบริษัทในญี่ปุ่นพบว่าตนเองจะสูญเสียความได้เปรียบในธุรกิจของตนที่มีกำลังการผลิตต้นทุนสูงอยู่ในประเทศอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่เกิดจากภาวะเศรษฐกิจในประเทศตลอดจนค่าแรงค่าจ้างงานที่มีอัตราสูงมากในประเทศญี่ปุ่น จึงทำให้เกิดที่มาของการขยายฐานการผลิตมาในประเทศไทยเนื่องจากค่าจ้างแรงงานถูกกว่ามากซึ่งอยู่บนหลักการของการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ (**International Division of Labor**) (สุวินัย ภรณวลัย, 2535 : 156) อีกทั้งการแบ่งงานระหว่างประเทศ ทำให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีตามมาด้วย ตลอดจนการปรับปรุงรูปแบบ การผลิตของประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำลง ซึ่งการทำเช่นนี้สามารถที่จะทำให้เกิดประโยชน์แก่ทั้ง 2 ประเทศมากขึ้น เสมือนว่าเป็นการยกระดับมาตรฐานการผลิตของไทย

จุดมุ่งหมายของการแบ่งงานระหว่างประเทศคือให้เกิดการผลิต การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศช่วยส่งเสริมให้เกิดการประหยัดต่อขนาดการผลิต (**Economy of scales in Production**) สำหรับฐานการผลิต และประกอบชิ้นส่วนด้านยานยนต์ ในระบบเศรษฐกิจทุนนิยมปัจจุบันการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศได้มีการยอมรับมากขึ้น เพราะมีเป้าหมายอยู่ที่การผลิตเพื่อขายในตลาดให้ได้กำไรสูงสุด ทำให้เกิดการขยายการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นที่มีการขยายฐานการผลิต โรงงานประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เข้ามาในประเทศไทยเพื่อลดต้นทุนการผลิต ตลอดจนการพยายามสร้างสินค้าให้มีคุณภาพสูงขึ้น โดยกระจายกำลังการผลิตตามความถนัดของประเทศนั้น ๆ ซึ่งเห็นได้จากอุตสาหกรรมด้านยานยนต์นั้น เช่นการย้าย

ฐานการผลิตรถกระบะ ของโตโยต้า ที่ให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ และส่งออกต่างประเทศอย่างกระบะ VIGO หรืออย่าง ค่ายมิตซูบิชิที่กำลังทำการผลิต รถกระบะภายใต้ชื่อ TRITON โดยวางแผนการเปิดตัวในช่วงปลายเดือนสิงหาคม 2548 ตลอดจน ISUZU ที่ประสบความสำเร็จกับการผลิตและจำหน่ายรถกระบะ D-MAX ทำให้มีการคาดการณ์ว่าการผลิตด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยการแบ่งงานนี้ทำให้เกิดเป้าหมายการผลิตภายในประเทศของแต่ละประเทศในเอเชีย รวมถึงการพัฒนาอัตราการผลิตของชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศและการเพิ่มขึ้นของการส่งออกโดยที่ความเสี่ยงลดลง

นอกจากนี้ แนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศ (International Division of Labor) ยังได้รับการสนับสนุนจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอาเซียน เช่น Asean Free Trade Area (AFTA) และ *ASEAN Industrial Cooperation Scheme (AICO) ที่ส่งเสริมในเรื่องของการแบ่งงานระหว่างประเทศ ตลอดจนประสานงานกับผู้ผลิตและเครือข่ายการผลิตที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน ** สำหรับประเทศไทยได้มีการอนุมัติการลงทุนที่ AICO เป็นคนสนับสนุนให้ อย่างผู้ผลิตยานยนต์ของญี่ปุ่นเช่น โตโยต้า, ฮอนด้า หรืออย่างผู้ผลิตชิ้นส่วนอย่างเดนโซ, เครื่องใช้ไฟฟ้า มัตซึชิตะ เป็นต้น โดย AICO มีวัตถุประสงค์คือ

1. ขยายความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างภาคเอกชนของอาเซียน
2. เพิ่มศักยภาพในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของอาเซียน
3. สนับสนุนการแบ่งการผลิต
4. ลดต้นทุนการผลิตโดยลดภาษีนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปถึงสำเร็จรูปและวัตถุดิบ
5. เพิ่มการลงทุนระหว่างอาเซียนและนอกอาเซียน
6. เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมอาเซียน

สำหรับการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศในอาเซียนของผู้ผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์มีปัจจัยหลัก 3 ประการคือ

1. การขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดภายในประเทศ
2. การริบเร่งการสร้างพื้นฐานการผลิตชิ้นส่วน
3. ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

จากแนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศนี้ ทำให้นักลงทุนญี่ปุ่นมีการย้ายฐานการผลิตพร้อมทั้งขยายการลงทุนไปในประเทศกำลังพัฒนาที่มีความต้องการการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ แต่ทั้งนี้ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการลงทุนต่างประเทศคือ มาตรการ หรือ

* AICO หรือความร่วมมืออุตสาหกรรมอาเซียน ได้มีการลงนามของรัฐมนตรีอุตสาหกรรมอาเซียน ในข้อตกลงว่าด้วยโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนเมื่อ เดือนมิถุนายน 2539 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2539: WWW.dtmcc.go.th

** Re-evaluation of the International Division of Labor in Japan's Automobile by Koichi Shim

นโยบายที่รองรับการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่ญี่ปุ่นให้ความสำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตเพื่อเป็นฐานการส่งออกมากที่สุด ทำให้ “การแบ่งงานระหว่างประเทศตามความถนัด” นั้นเป็นยุทธศาสตร์ด้านหนึ่งของเศรษฐกิจญี่ปุ่น

* ทั้งนี้ **MEIT** กระทรวงเศรษฐกิจญี่ปุ่น ได้ออกนโยบายสนับสนุนการย้ายฐานการผลิตจากญี่ปุ่นไปลงทุนในต่างประเทศโดยเฉพาะในแถบภูมิภาคเอเชีย เพื่อลดต้นทุนการผลิต โดยการลงทุนของญี่ปุ่นในประเทศไทยนั้น **MEIT** ได้จัดตั้งองค์กรธุรกิจอย่าง **JETRO Bangkok** ในประเทศไทย เพื่อศึกษาทางด้านนโยบาย และปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อตัดสินใจในการลงทุนตามความเหมาะสมและความถนัดของประเทศนั้น ๆ ซึ่งประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่พร้อมด้วยสาธารณูปโภค การสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐและตลาดภายในประเทศที่ใหญ่พอสำหรับการรองรับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ จึงทำให้ “การแบ่งงานระหว่างประเทศตามความถนัด” ที่นำมาใช้ในประเทศไทยนั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยดูได้จาก การผลิตด้านชิ้นส่วนยานยนต์ ในปี **1998** มีผู้ผลิตจากญี่ปุ่นถึง **80%**

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

* Re-evaluation of the International Division of Labor in Japan's Automobile by Koichi Shim

23 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการค้นคว้าพบว่า มีงานหลายชิ้นที่ศึกษาถึงการเจริญเติบโตด้านการลงทุนของญี่ปุ่นในเรื่องของอุตสาหกรรมยานยนต์ อย่างในเรื่องของความสัมพันธ์ด้านการลงทุนและเศรษฐกิจระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยมีความสัมพันธ์ทางด้านการค้า กับญี่ปุ่นมาอย่างยาวนานตั้งแต่ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 - 2 ช่วงปี พ.ศ. 2457 - 2482 โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคที่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น ทำให้ประเทศไทยขาดดุลการค้ากับประเทศญี่ปุ่น (พรณี บัวเล็ก, 2513) และด้วยอุปสงค์ของผู้บริโภคในประเทศไทย ตลอดจนการผลักดันด้านนโยบายการลงทุนต่างประเทศเพื่อลดต้นทุนการผลิตของญี่ปุ่น ทำให้เกิดการลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในเมืองไทย โดยได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลไทย ซึ่งทำให้เกิดการเข้ามาของกลุ่มผลประโยชน์ที่ต้องการใช้ความสัมพันธ์ของรัฐบาลในภาคการเมือง เพื่อสร้างผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างทุนชาติและทุนต่างชาติ เป็นหลัก ดังนั้นผลประโยชน์ที่ได้รับจากการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ จึงถูกมองในแง่ของบริบทความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (ธีระศิลป์ เทเพนทร์, 2534) ทั้งนี้การลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทยนั้น มีทั้งผลดีและผลเสีย ซึ่งผลดีนั้นคือการลงทุนเป็นสาเหตุนำไปสู่การผลิตโภคภัณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งมีคุณภาพมากขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งยังทำให้ประเทศกำลังพัฒนาอย่างไทยเก็บภาษีได้เพิ่มขึ้น ซึ่งรัฐสามารถนำมาพัฒนาประเทศได้และผลประโยชน์สำคัญที่ได้จากการลงทุนโดยตรงนั้นคือ การเข้ามาของเทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าการฝึกอบรมคนงานที่จะได้รับการสอนจากนักลงทุนญี่ปุ่นแต่ ข้อเสียของการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ลงทุนมากเกินไปอาจทำให้ประเทศผู้รับทุนบางส่วนเสียผลประโยชน์ได้ ตลอดจน การเคลื่อนย้ายทุนจากต่างประเทศทำให้เกิดการบริโภคน้ำมัน การออมภายในประเทศลดลง อีกทั้งการส่งออกเพิ่มขึ้นทำให้เกิดปัญหาอัตราทางการค้าที่น้อยลงทำให้เกิดปัญหาดุลการชำระเงิน และ บริษัทต่างประเทศอาจนำมาสู่การเข้าแทรกแซงในกิจการภายในของประเทศนั้นได้ (นางวรรณพร ชูอำนาจ, 2536) โดยการเข้ามานั้น อยู่ในรูปแบบของการใช้ช่องว่างของนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของประเทศไทยที่ต้องการใช้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นตัวขับเคลื่อน ให้เกิดการขยายตัวด้านการลงทุน ดังเช่นการศึกษาในเรื่องการลงทุนของบริษัททรอยด์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกาและบริษัททรอยด์ข้ามชาติยุโรปในประเทศไทยที่มีการศึกษาด้านนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ของรัฐบาลในการส่งเสริมการลงทุนและการส่งออก ตลอดจนเสถียรภาพความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจการเมืองของประเทศไทย รวมถึงปัจจัยเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเปรียบเทียบกลยุทธ์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยกับ ประเทศอินโดนีเซีย, มาเลเซียและ ฟิลิปปินส์ ก่อนการเข้ามาเพิ่มการลงทุนในประเทศไทย โดยผลของการศึกษาพบว่า บริษัททรอยด์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกาและบริษัททรอยด์ข้ามชาติยุโรป สามารถบรรลุเงื่อนไขความได้เปรียบในการเป็นเจ้าของสินทรัพย์บางประการ ได้แก่ ความได้เปรียบทางด้านเทคโนโลยีการผลิตและการจัดการ, ชื่อเสียงและยี่ห้อที่คนรู้จักกันทั่วโลก, ความได้เปรียบในเรื่องเงินทุน ที่เกิดจากบริษัทข้ามชาติเอง นอกจากนั้นการศึกษาได้กล่าวถึง

ปัจจัยทางด้านนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ที่มีส่วนส่งเสริมให้เกิดเสรีในอุตสาหกรรมยานยนต์ (กัลยารัตน์ สถิตรุ่งพรชัย, 2546) โดยนโยบายที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ค่อย ๆ มีการเติบโตขึ้นในประเทศไทย โดยเริ่มเห็นได้จากช่วงปี พ.ศ. 2503-2546 ยุคการส่งเสริมการลงทุนกิจการประกอบรถยนต์ ยุคการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ยุคการคุ้มครองอุตสาหกรรมผู้ประกอบการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมผู้การค้าเสรี และยุคการส่งเสริมการส่งออกซึ่งการสนับสนุนให้เกิดการผลิตเพื่อการส่งออกนี้เองทำให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการทั้งภายในประเทศไทยและผู้ประกอบการต่างประเทศ โดยผลกระทบของนโยบายรัฐบาลที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในส่วนของผู้ประกอบการ ทำให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรม แต่ในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาด้านเทคโนโลยีนั้นก็คือ กรอบของนโยบายที่มุ่งให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น และมีได้มีการนำประเด็นของเทคโนโลยีเข้ามาพิจารณาอยู่ในกระบวนการกำหนดนโยบาย รวมถึงการขาดแคลนบุคลากร ที่มีความรู้และความชำนาญเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีอยู่ในหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐบาล ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของผู้ประกอบการไทยขาดการวิจัยและพัฒนาสินค้าซึ่งเป็นปัญหาต่อการแข่งขันในระดับประเทศ (ศักดิ์ชัย ชนะรัชชรักษ์, 2547)

ดังนั้น จึงมีงานศึกษาในเรื่องของการถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติเกิดขึ้นมากมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงมูลเหตุจูงใจต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยี ตลอดจนลักษณะการถ่ายทอดเทคโนโลยีการออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์ของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติจากบริษัทแม่ให้กับบริษัทลูกในประเทศไทย ซึ่งงานศึกษาพบว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติจากญี่ปุ่นได้นำทฤษฎีการถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทข้ามชาติมาศึกษาถึงความได้เปรียบที่เหนือกว่าประเทศที่เข้าไปลงทุน รวมถึงเป้าหมายการค้าเน้นธุรกิจเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดคือการผูกขาดของบริษัทผ่านการผลิตของบริษัทสาขา โดยอาศัยความไม่สมบูรณ์ของตลาดให้เกิดการเชื่อมโยงเข้ากับแนวคิดการแข่งขันน้อยรายกับการลงทุนต่างประเทศ และการศึกษาพบว่าบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่จะคำนึงถึงผลประโยชน์ที่เกิดกับบริษัทที่มาจากส่วนต่างๆ ทั่วโลก โดยรวบรวมสินทรัพย์ของบริษัทกับแหล่งทรัพยากรที่มีอยู่ในแต่ละประเทศ นอกจากนี้ในการศึกษาได้กล่าวถึงมูลเหตุจูงใจของการเข้ามาลงทุนในประเทศไทยของบริษัทรถยนต์ร่วมทุนข้ามชาติจากประเทศญี่ปุ่นสู่ประเทศไทย โดยศึกษาการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์จากบริษัทร่วมทุนข้ามชาติสู่ประเทศที่ได้รับการลงทุน ในรูปแบบของการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (สพโชค นุญญแพทย, 2546) นอกจากนี้ยังมีการศึกษาถึงเครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นในอาเซียน โดยผลของการศึกษาของเครือข่ายการผลิต และการค้าชิ้นส่วนรถยนต์ ระหว่างประเทศของบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นในภูมิภาคอาเซียนนั้น เป็นไปในแนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศ (International Division of Labor) และการค้าระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมเดียวกัน โดยบริษัทรถยนต์ข้ามชาติที่กำหนดเครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศที่มีการศึกษาโดยมากนั้นคือ บริษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นคือ

โตโยต้า และ ฮอนด้า ที่ได้แบ่งการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ตามแนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศโดยทำการจัดสรรให้ฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แต่ละแห่งในอาเซียนทำการผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ซึ่งการศึกษาได้บอกถึงผลดีของแนวคิดการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ คือทำให้เกิดการขยายตัวทางการค้า ลดต้นทุนการผลิต รวมถึงทำให้โครงข่ายการผลิตของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นในกลุ่มประเทศอาเซียนมีความสัมพันธ์เป็นหนึ่งเดียวกันกับระบบการผลิตของบริษัทแม่ในประเทศญี่ปุ่น ทำให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ และขณะเดียวกันอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศกำลังพัฒนาในอาเซียนก็ได้รับการพัฒนาให้มีความเจริญก้าวหน้าด้วยซึ่งรวมไปถึงประเทศไทยเช่นกัน (พิสิษฐ์ เจริญศิริวัฒน์, 2544) เนื่องจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนในกรณีของเครือข่ายการผลิตรถยนต์ ได้มีการเปลี่ยนแปลงในการย้ายฐานการผลิตจากประเทศญี่ปุ่นและประเทศอุตสาหกรรมใหม่ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างเช่น ประเทศไทย, ฟิลิปปินส์ ในลักษณะเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ โดยเป็นการลงทุนเพื่อแสวงหาแหล่งทรัพยากรและตลาดรวมทั้งเพื่อปรับตัวต่อโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมแบบทดแทนการนำเข้าของประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคที่ผลักดันให้ญี่ปุ่นเปลี่ยนจากการส่งออกมาสู่การลงทุนในต่างประเทศเพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรคทางการค้า (ซึ่งเป็นผลจากการปรับค่าเงินเยนหลังข้อตกลงของ *Plaza Accord) โดยเริ่มในช่วง 1970 นอกจากนี้ยังได้ศึกษาบทบาทการลงทุนทางตรงในต่างประเทศอันก่อให้เกิดเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่น ในเอเชีย ต่อความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศภายใต้อุตสาหกรรมเดียวกัน โดยที่อาเซียนถูกเชื่อมโยงเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายอุตสาหกรรมจากการย้ายฐานการผลิตของญี่ปุ่นในรูปแบบของบริษัทข้ามชาติที่ขยายการลงทุน (ปิยะนันท์ สุขสุวรรณ, 2543) อีกทั้งยังการศึกษาเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีผ่านกลไกการรับช่วงการผลิตซึ่งเป็นการศึกษาในส่วนของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้กับยานยนต์ด้วยเช่นกัน โดยศึกษาถึงการถ่ายทอดทางเทคโนโลยีในรูปแบบความสัมพันธ์ **Backward Linkage** คือจากบริษัทต่างชาติผู้ผลิตในท้องถิ่น โดยเป็นไปในรูปแบบของผู้ซื้อกับผู้รับจ้างหรือรับช่วงผลิต ทั้งนี้เพราะผู้ผลิตท้องถิ่นที่มีความสัมพันธ์กับบริษัทต่างชาติที่มีเทคโนโลยีที่มีระดับสูงกว่าจะมีโอกาสเรียนรู้และได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยี ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้พิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงของการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่มาพร้อมกับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (อภิรัตน์ พูลแก้ว, 2534)

* ข้อตกลงพลาซ่าแอนด์คอร์ดมีการตกลงเมื่อ 22/9/1985 โดยกลุ่มประเทศเศรษฐกิจ 5 ประเทศคือ ฝรั่งเศส เยอรมันตะวันตก ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกาและอังกฤษ โดยมีการเซ็นสัญญาที่โรงแรมพลาซ่าอินนิวอร์ค จุดประสงค์เพื่อลดค่าเงินเยน แต่ในทางตรงข้ามข้อตกลงนี้ทำให้สกุลเงินเยนมีการแข็งค่าขึ้น และเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ญี่ปุ่นเกิดเศรษฐกิจฟองสบู่ จนทำให้เกิดแผนการย้ายเงินทุนและการผลิตออกสู่ต่างประเทศ

จากการค้นคว้าเกี่ยวกับการเข้ามาลงทุนของบริษัทข้ามชาติ โดยส่วนใหญ่แล้วเป็นการศึกษาในแง่มุมมองของการลงทุน โดยอาศัยความได้เปรียบทางด้านเทคโนโลยี และเงินลงทุนตลอดจนการอาศัยความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ อีกทั้งนโยบายที่รองรับด้านการลงทุน ทำให้ผู้ศึกษามีความสนใจที่จะศึกษาถึงปัจจัยอีกด้านหนึ่งที่ทำให้เกิดนโยบายการรองรับการลงทุน โดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ นั่นคือการศึกษาถึงองค์การธุรกิจกับบทบาทการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศไทย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย

ปัจจุบันการเข้ามาลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นนั้น ส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของ บริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นที่มีการลงทุนเป็นอันดับหนึ่งในประเทศไทย และมีรูปแบบการลงทุนอย่างต่อเนื่องทั้งในเรื่อง การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ การขยายฐานการผลิต รถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศไทยและส่งออกต่างประเทศตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ 2534- ปัจจุบัน ซึ่งการลงทุนอย่างต่อเนื่องนั้นส่วนหนึ่งมาจาก นโยบายรัฐบาลในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ ด้วยเช่นกัน การศึกษาในบทนี้จึงเป็นการอธิบายภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายของ อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

แนวทางการดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมในแต่ละประเทศเพื่อให้เกิดผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดนั้น มาจากการควบคุมของสถาบันที่มีอำนาจในการออกนโยบายเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตาม สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยก็เช่นกัน ผู้ประกอบการในประเทศและผู้ประกอบการจากต่างชาติ (บริษัทข้ามชาติ) ได้มีการศึกษาและให้ความสำคัญต่อยุทธศาสตร์ด้าน อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อให้ธุรกิจของตน สามารถดำเนินไปได้ โดยใช้ประโยชน์จากนโยบาย ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงตามสภาวะเศรษฐกิจ และการเมืองทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จึงทำให้เกิด องค์การธุรกิจทั้งภาครัฐและเอกชน ใช้ความพยายามทำให้สถาบันของตนมีความสำคัญต่อการออก นโยบาย

ทั้งนี้เราสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของนโยบายโดยแบ่งตามช่วงเศรษฐกิจได้ดังนี้

3.1 นโยบายรัฐบาล

3.1.1 นโยบายก่อนการเข้าสู่การค้าเสรี 2526-2534

การปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั้นในช่วงปี 2526 รัฐบาลได้ประกาศ จำกัดรุ่นและแบบของรถยนต์นั้นในประเทศไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นจะประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ และแต่ละแบบกำหนดให้ใช้ตัวถังได้เพียงชนิดเดียวและใช้เครื่องยนต์ได้เพียงขนาดเดียว แต่ อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์ได้ 2 ระบบ และหากรุ่นใดได้รับอนุญาตแล้วไม่ทำการประกอบภายใน 1 ปี จะถูกยกเลิกสิทธิ์การประกอบรถยนต์รุ่นนั้น ๆ และไม่อนุญาตให้นำรุ่นอื่นมาใช้สิทธิ์แทน มาตรการดังกล่าวนับเป็นการช่วยให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนไม่ต้องผลิตชิ้นส่วนมากแบบ ทำให้ สามารถพัฒนาการผลิตได้อย่างเต็มที่ โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อให้สามารถผลิตรถยนต์สำเร็จรูปได้ เอง การจำกัดจำนวนรุ่นและแบบที่จะประกอบขึ้นทำให้สามารถช่วยให้กิจการผลิตชิ้นส่วน และ อุปกรณ์ภายในประเทศแต่ละรายการผลิตได้ในปริมาณที่มากขึ้นก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economic of Scale) โดยกำหนดบังคับใช้เป็นรายชิ้น และแบ่งขั้นตอนการใช้เป็น 3 ปี

ด้านอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย สามารถผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานหลายชนิด แต่ราคาก่อนข้างสูง เพราะต้องพึ่งพาชิ้นส่วนนำเข้าที่จำเป็นบางชนิดจากต่างประเทศ อีกทั้งรัฐบาลได้ปรับภาษีชิ้นส่วนนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112 ในปี 2530 ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น แต่ความต้องการรถยนต์อย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2531-2532 ส่งผลให้โรงงานประกอบรถยนต์ ไม่สามารถผลิตได้ตามความต้องการ จึงเป็นผลให้กระทรวงพาณิชย์ยกเลิกคำสั่งห้ามนำเข้ารถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซี.ซี. เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการขาดแคลนรถยนต์และเป็นไปตามแนวนโยบายของรัฐบาล ที่จะเปิดให้มีการค้าเสรี เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศเร่งปรับปรุงภาพและประสิทธิภาพการผลิต อันจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตลดลง และเกิดการแข่งขันในด้านราคามากขึ้น ทำให้ผู้บริโภคสามารถซื้อรถยนต์ในราคายุติธรรมและมีคุณภาพดีขึ้น

การเปลี่ยนแปลงเงิน โบนัส

ในปี 2533 รัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ ซึ่งเดิมกำหนดไว้ให้มีการผลิตรถยนต์นั่งรวมไม่เกิน 42 รุ่น เนื่องจากในทางปฏิบัติมีรถยนต์หลายรุ่นไม่คุ้มต่อการผลิต เพราะไม่เป็นที่นิยมในตลาด แต่ผู้ผลิตมีความจำเป็นต้องผลิตเพื่อรักษาสีในใบอนุญาตประกอบรถยนต์รุ่นนั้น ๆ ซึ่งไม่คุ้มต่อการลงทุนและนับเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมาก การยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นในการผลิตครั้งนี้ ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์สามารถผลิตรถยนต์ได้อย่างเสรี ตามความต้องการของตลาด ซึ่งจะทำให้มีการผลิตเฉพาะในรุ่นที่ตลาดต้องการสามารถผลิตได้จำนวนมาก รวมถึงการผลิตที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

3.1.2 นโยบายในช่วงเศรษฐกิจเสรี (Liberalization) 2534-2540

การเปลี่ยนแปลงด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2534 รัฐบาลได้ประกาศนโยบายยกเลิกการห้ามนำเข้ารถใช้แล้วที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 2,300 ซี.ซี. ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า 2 ปีขึ้นไป โดยก่อนหน้านี้รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดเครื่องยนต์เกินกว่า 2,300 ซี.ซี. ได้รับอนุญาตให้นำเข้าได้โดยต้องเสียอากรนำเข้าสูงถึงร้อยละ 600 ส่วนรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2,300 ซี.ซี. จะต้องเสียอากรนำเข้าในอัตราร้อยละ 400 ในขณะที่รถยนต์ที่ประกอบในประเทศจะต้องเสียภาษีประมาณร้อยละ 100

นอกจากนี้ช่วงวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 รัฐบาลได้ปรับลดการจัดเก็บอากรขาเข้าและภาษีการค้ำในส่วนของการนำเข้ารถยนต์ลง ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจาก การเข้าร่วมเจรจาการค้าหลายฝ่าย รอบอุรุกวัยคือ

1. ลดภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปขนาดไม่เกิน 2,300 ซี.ซี. จากร้อยละ 180 เหลือร้อยละ 60 รถยนต์ขนาดเกิน 2,300 ซี.ซี. จากร้อยละ 300 เหลือร้อยละ 100 และชิ้นส่วน CKD (complete knock down) ของรถยนต์นั่งจากร้อยละ 112 เหลือร้อยละ 20

2. รถแวน/ปิคอัพสำเร็จรูปมีการลดภาษีนำเข้าจากร้อยละ 120-150 เหลือร้อยละ 60 และ ชิ้นส่วน CKD จากร้อยละ 72-93.6 เหลือร้อยละ 20

ในวันที่ 26 ธันวาคม 2534 มีการประกาศอัตราภาษีขาเข้าเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์นั่ง, รถจี๊ป/ สเตชันแวกอน ขนาดไม่เกิน 2,400 ซี.ซี. จากร้อยละ 60 เหลือ ร้อยละ 42 และขนาดเกิน 2,400 ซี.ซี. จากร้อยละ 100 ลดลงเหลือร้อยละ 68.5 รถบรรทุกและรถโดยสารจากร้อยละ 40 เหลือร้อยละ 10 ซึ่งอัตราภาษีใหม่จะเป็นแรงจูงใจให้ผู้ผลิตในประเทศเร่งพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อแข่งขันกับรถยนต์นำเข้า (ศักดิ์ชัย ชนะรัชชรักษ์, 2547)

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการที่รัฐบาลได้ปรับเปลี่ยนการจัดเก็บอากรขาเข้าและภาษีการค้ำในส่วนของการนำเข้ารถยนต์ลง ทำให้อุปสงค์ในตลาดหดตัวลงเนื่องจากผู้บริโภคคาดหวังว่าราคารถยนต์หลังปรับภาษีจะมีราคาถูกลง จึงชะลอการซื้อทำให้ยอดรวมของทุกบริษัทในปี 2534 มีเพียง 268,560 คัน เมื่อเทียบกับปี 2533 ที่มียอดจำหน่าย 304,062 คัน หรือลดลงร้อยละ 11.7 (ศักดิ์ชัย ชนะรัชชรักษ์, 2547)

ปี 2535 บทบาทของรัฐบาลผสมที่นำโดย นายชวน หลีกภัย โดยมีนายธารินทร์ - นิมานเหมินท์ เป็นรัฐมนตรีกระทรวงการคลังนั้น มีการกระตุ้นเศรษฐกิจจากการปฏิรูปโครงสร้าง ภาษีสำหรับสินค้าอุตสาหกรรม ด้วยการลดภาษีขาเข้าลง เพื่อช่วยอุตสาหกรรมสนับสนุน (supporting industries) ต่าง ๆ เช่น อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และสินค้าประเภททุน อีกทั้งเพื่อ ต้องการกระตุ้นภาคอุตสาหกรรมซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ ก็เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ได้รับ ประโยชน์จากการลดภาษีครั้งนี้

การเปลี่ยนแปลงเงิน โบนัส

ปี พ.ศ. **2537** รัฐบาลได้ออกประกาศยกเลิกการควบคุมการตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทย เนื่องจากรัฐบาลต้องการให้เม็ดเงินจากบริษัทข้ามชาติ เข้ามาเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจในประเทศ และปริมาณการส่งออก ทำให้บริษัทข้ามชาติหลายบริษัทสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ โดยเฉพาะบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่น

หลังการเปิดเสรีและปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าเมื่อวันที่ **3** กรกฎาคม **2534** แล้วนั้น ในปี **2537** คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ชิ้นใหม่เพื่อ

1. ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในอนาคต เพิ่มปริมาณการผลิตให้สูงขึ้น มีต้นทุนการผลิตต่ำลงพอที่จะแข่งขันกับต่างประเทศได้
2. ผลักดันให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อันเป็นผลจากการขยายการส่งออก
3. พยายามให้เกิดการกระจายการลงทุนไปสู่ภูมิภาคในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ตลอดจนอุตสาหกรรมชิ้นส่วน
4. เป็นการลดต้นทุนและให้ความสะดวกแก่ผู้ประกอบการเพื่อส่งออก ในการรับชดเชยภาระภาษีที่แฝงอยู่ในกระบวนการผลิตชิ้นส่วนอย่างสะดวกรวดเร็วโดยสนับสนุนสิทธิประโยชน์ จากการส่งเสริมการลงทุน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการอุดหนุนการส่งออก

หลังจากเปิดให้มีการส่งเสริมในปี **2537** เป็นต้นมา มีโครงการได้รับการส่งเสริมการลงทุนไปแล้ว **5** โครงการ (พัชรีย์ สิโรตส, **2540**) คือ

1. บริษัทฮอนด้า คาร์ส แมนูแฟคเจอร์ริง มีกำลังการผลิต **90,000** คัน/ปี มีเงินลงทุน **2,500** ล้านบาท จ้างแรงงาน **2,100** คน ตั้งโรงงานที่สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รวมทั้งรถเอเชียนคาร์สที่ออกแบบและผลิตสำหรับตลาดในแถบเอเชีย และจะส่งออกชิ้นส่วนของรถรุ่นนี้ไปประกอบในประเทศอื่น ๆ ด้วย
2. บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีกำลังผลิต **200,000** คัน/ปี มีเงินลงทุน **9,000** ล้านบาท จ้างแรงงาน **3,100** คน ตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

3. บริษัทสยาม วิเอ็มซี จำกัด มีกำลังผลิต 24,000 คัน มีเงินทุน 700 ล้านบาท จ้างแรงงาน 660 คน ตั้งโรงงานที่จังหวัดระยองผลิตรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก 1 คัน เป็นการออกแบบและใช้ชื่อทางการค้าของคนไทย

4. บริษัท Auto Alliance จำกัด มีกำลังการผลิต 200,000 คัน/ปี มีเงินลงทุน 8,900 ล้านบาท จ้างแรงงาน 1,700 คน ตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม Eastern Seaboard จังหวัดระยองผลิตรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก 1 คัน เพื่อส่งออกปีละ 30,000-40,000 คัน

5. บริษัท General Motors (GM) กำลังการผลิต 100,000 คัน/ปี มีเงินลงทุน 16,000 ล้านบาท จ้างแรงงาน 2,100 คน ตั้งโรงงานที่จังหวัดระยอง ผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลยี่ห้อ Opel เพื่อส่งออกประมาณ 50,000-60,000 คันต่อปี รวมทั้งยื่นข้อเสนอ ให้รัฐบาลไทยยกเลิกข้อกำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในช่วงกลางปี 2540 (กำหนดเป็นทางที่จะยกเลิกคือปี 2543)

ปัจจัยกดดันจากการเข้ามาลงทุนของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติและความต้องการด้านอุตสาหกรรมภายในของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลายประการได้แก่

1. กระทรวงการคลังขยายตัวจากบทบาทเดิมที่มุ่งรักษานโยบายเศรษฐกิจมหภาคมาเป็นการเน้นที่ระดับอุตสาหกรรมเฉพาะด้าน เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นต้น

2. ภาคเอกชนถูกกดดันให้เป็นกลุ่มธุรกิจสมัยใหม่ที่เพียบพร้อมไปด้วยข้อมูล และการชี้แจงแบบมีอาชีพถ้าต้องการให้รัฐบาลรับฟังข้อเรียกร้องของกลุ่มตน

3. ภาคเอกชนต้องแข่งขันกันเพื่อขยายวงความสัมพันธ์กับภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกระทรวงการคลังซึ่งนับวันได้เข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมยานยนต์มากขึ้น

จากแนวโน้มใหม่เหล่านี้ทำให้ภาคธุรกิจต้องปรับตัวจากการลงทุนแบบเก่าคือการเข้าหาให้ภาครัฐคุ้มครองเป็นการเข้ามากำหนดบทบาทนโยบายเพื่อกลุ่มผลประโยชน์ของตนเองโดยใช้กลยุทธ์ทางการเมืองเป็นเครื่องมือ

รัฐบาลช่วงปี 2538 ได้ออกมาตรการควบคุมสินเชื่อเพื่อลดการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ทำให้รัฐบาลไทยหันมาตั้งเป้าผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อส่งออก จะเห็นได้ว่ากลไกจากภาครัฐคือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลังได้ร่วมมือกันผลักดันนโยบายให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก ในเดือน

สิงหาคม 2538* สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้ร่าง “ข้อเสนอโครงการส่งเสริมการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 2539-2543” เสนอกลยุทธ์และมาตรการส่งเสริมการส่งออกดังนี้

1. การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมส่งออก (Free Trade Zone)

มาตรการการจัดตั้งเขตการค้าเสรี มีวัตถุประสงค์ 2 ประการคือ

(1) มาตรการการค้าเสรีจะกำหนดพื้นที่เฉพาะสำหรับการลงทุนเพื่อประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างครบวงจรการผลิต การค้า และการบริการโดยมุ่งเพื่อการส่งออกตลาดต่างประเทศเป็นสำคัญ

(2) มาตรการเขตการค้าเสรีจะจัดขึ้นตอนพิธีการ ทางศุลกากรและภาระทางภาษีอากรที่ส่งผลกระทบต่อทุนสินค้าและระยะเวลาในการผลิตและส่งออกสินค้า รวมทั้งปัญหาภาษีและระเบียบปฏิบัติของรัฐอื่น ๆ ซึ่งจะช่วยให้การผลิตการค้าเกิดความสะดวก

2 การปรับปรุงขั้นตอนพิธีการปฏิบัติในการนำเข้าส่งออก

3 กำหนดใช้มาตรฐานเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์

4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

5 เปิดเสรีให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี 2537

6 มีนโยบายส่งเสริมการลงทุน

7 เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างประเทศถือหุ้นในโรงงานประกอบรถยนต์ได้ทั้งหมด

8 ยกเลิกการกำหนดรุ่นและแบบของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศปี 2533

9 ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์เพื่อลดการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ (ปี 2534)

3.1.3 นโยบายในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ (Rehabitate after crisis) 2540-2543

การชะลอตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงต้นปี พ.ศ. 2540 ถึงปลายปี พ.ศ. 2541 มีเหตุปัจจัยหลักมาจากการล่มสลายของเศรษฐกิจฟองสบู่ที่ทำให้มีการประกาศลอยตัวค่าเงินบาท ตลอดจนการปิดสถาบันการเงิน 56 แห่ง ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์นั้นคือ

* ข้อมูลจาก สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม “ข้อเสนอโครงการส่งเสริมการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 2539-2543” สิงหาคม 2538 คัดจากรัฐไทยกับธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ ดร.พัชรี ลิโรตส หน้า 70

1. การลอยตัวค่าเงินบาทอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2540 ได้ทำให้ต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศสูงขึ้นอันส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

2. การปิดสถาบันการเงิน 56 แห่ง และการรักษาเสถียรภาพของค่าเงินบาทโดยการกำหนดนโยบายอัตราดอกเบี้ยสูงของรัฐบาลได้ส่งผลในทางลบต่อการขายรถยนต์ในระบบเช่าซื้อ เนื่องจากกำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง

3. การดำเนินนโยบายการคลังเพื่อแก้ปัญหารายได้ตกต่ำของรัฐบาลส่งผลทั้งในทางตรงและทางอ้อมต่อการลดลงของอุปสงค์รถยนต์ในประเทศดังนี้

31. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) จากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2540 ส่งผลให้ราคารถยนต์ปรับตัวสูงขึ้นตามภาระภาษีโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8

32. การเพิ่มอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU (complete build up) จากร้อยละ 42 สำหรับรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2,400 ซี.ซี. จากร้อยละ 68.50 สำหรับรถยนต์ขนาดเกินกว่า 2,400 ซี.ซี. เป็นร้อยละ 80 เท่ากัน และการเรียกเก็บอากรพิเศษ (Surcharge) เพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราที่จัดเก็บเดิมมาตรการทั้ง 2 มีผลทำให้รถยนต์นำเข้ามีราคาสูงขึ้นประมาณร้อยละ 13.50 นอกจากนี้ได้เพิ่มอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนสูงขึ้นจากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 22 จึงมีผลให้รถยนต์ในประเทศสูงขึ้นร้อยละ 0.8

33. การเพิ่มภาษีสรรพพิต สำหรับรถยนต์ทุกประเภทอีก ร้อยละ 5 ของมูลค่ารถยนต์หน้าโรงงานเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2540 ทำให้อัตราภาษีที่จะเก็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.20 ซึ่งมีผลทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ปรับตัวสูงขึ้นประมาณร้อยละ 10.70

34. ยอดการผลิตด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ลดลงตามภาวะเศรษฐกิจโดยเห็นได้ชัดในปี 2541 เมื่อเทียบกับปี 2538 ตาม (ตารางการผลิตรถยนต์ที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 ยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเปรียบเทียบปี 2538-2543

(แยกตามประเภทรถ)

หน่วย : คัน

	2538	2539	2540	2541	2542	2543
รถยนต์นั่ง	127,640	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	70,603	68,929	29,926	6,136	14,148	19,758
รถกระบะ 1 คัน	327,437	350,857	218,336	119,986	240,369	294,834
รวม	525,680	558,365	360,303	158,130	327,233	411,721

ที่มา : www.thaiauto.or.th

สำหรับกลุ่มประเทศในอาเซียนนั้นได้รับแรงกดดันให้มีการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ โดยกลุ่มประเทศสมาชิกร่วมกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เพื่อปรับลดกำแพงภาษีการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ให้เหลือร้อยละ 0-5 ภายใน พ.ศ.2546 ตลอดจนร่วมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ให้โดดเด่นในสายตาของนักลงทุนต่างประเทศ นอกจากนี้ได้มีการผลักดันโครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมใน พ.ศ. 2539 ภายใต้ชื่อ โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแบบใหม่ (ASEAN Industrial Cooperation Scheme- AICO) ซึ่งโครงการดังกล่าวเปรียบเสมือนกับเป็น การเริ่มดำเนินการค้าทางอุตสาหกรรมภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนล่วงหน้า

การเปลี่ยนแปลงด้านความร่วมมือ

ผลของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ และการส่งเสริมความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างประเทศส่งผลให้บรรษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นสามารถประสานความได้เปรียบจากการเครือข่ายการลงทุนในอาเซียนให้เข้ากับสิทธิประโยชน์จากการเข้าร่วมโครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมภายในอาเซียน เช่น **BBC Scheme** และ **AICO Scheme** เพื่อดำเนินกลยุทธ์การผลิตรถยนต์สำเร็จรูปผ่านเครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศ ทำให้ฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในแต่ละประเทศได้รับการจัดสรร ให้ทำการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ตามแนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศ (**International Division of Labor**) เพื่อให้การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เกิดการประหยัดต่อขนาด (**Economy of Scales**) และจากเป็นการผลิตเพื่อรองรับ ความต้องการในระดับภูมิภาค ตลอดจนยังสนับสนุนให้เกิดความชำนาญเฉพาะด้านในกระบวนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วย

31.4 นโยบายในช่วงเศรษฐกิจยุคโลกาภิวัตน์ (Global Sourcing) 2543-ปัจจุบัน

ตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 เป็นต้นมา ประเทศไทยได้ประกาศยกเลิกมาตรการกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนชิ้นต่ำในประเทศ (**Local Content Requirement**) ตามพันธกรณีที่ให้ไว้กับองค์การการค้าโลก (WTO) เพื่อให้การแข่งขันดำเนินไปในรูปแบบระบบเสรี ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศและการผลิตยานยนต์เพื่อการส่งออกในอนาคต ทำให้การใช้ชิ้นส่วนในประเทศลดลงมีการนำเข้าเพิ่มขึ้น และในขณะเดียวกัน รัฐบาลได้ปรับการจัดเก็บภาษีสรรพากร แบบอัตราก้าวหน้าตามปริมาณความจุของเครื่องยนต์ในอัตราร้อยละ 37.5 สำหรับความจุเครื่องยนต์ที่น้อยกว่า 2,400 ซี.ซี. ร้อยละ 43 สำหรับความจุเครื่องยนต์ระหว่าง 2,400 ซี.ซี. - 3,000 ซี.ซี. และร้อยละ 50 สำหรับความจุเครื่องยนต์ที่มากกว่า 3,000 ซี.ซี. ลดลงเหลือร้อยละ 35, 41, 48 ตามลำดับในส่วนของรถปิคอัพได้ปรับลดลงจากร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 3

ตารางที่ 32 อัตราภาษีรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยในปี 2543

ชนิดของรถยนต์	ภาษ้นำเข้า				ภาษีสรรพสามิต		ภาษี ท้องถิ่น	ภาษี มูลค่าเพิ่ม
	ก่อน 1 ม.ค. 2543		ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2543		ก่อน 1 ม.ค. 2543	ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2543		
	CBU	CKD	CBU	CKD				
รถยนต์นั่ง/รถ 4x4/แวน ความจุ้น้อยกว่า 24 ลิตร	80%	20%	80%	33%	37.5%	35%	10%	7%
ความจุระหว่าง 24-30 ลิตร	80%	20%	80%	33%	43%	41%	10%	7%
ความจุมากกว่า 30 ลิตร	80%	20%	80%	33%	50%	48%	10%	7%
รถยนต์อเนกประสงค์	80%	20%	80%	33%	32%	29%	10%	7%
รถปิคอัพ	60%	20%	60%	33%	5%	3%	10%	7%
แชสซีส์รถบรรทุก	30%	10%	30%	10%	0%	0%	0%	7%
รถบรรทุกและรถบัส	40%	20%	40%	33%	0%	0%	0%	7%

ที่มากระทรวงการคลัง คัดจาก: พิสิษฐ์ เจริญศิริวัฒน์

การกระตุ้นเศรษฐกิจโดยการส่งเสริมการลงทุนจากบริษัทข้ามชาตินั้น รัฐบาลมีการออกนโยบายแบบเปิดด้วยการให้ ระบบเศรษฐกิจทั้งภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยรัฐบาล ได้จัดตั้งหน่วยงานขึ้นเพื่อส่งเสริมการลงทุนในประเทศ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และการนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งมีหน้าที่ในการให้สิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูด การลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติ นอกจากนี้ยังได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการของทางราชการที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนและการค้า พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน และเพิ่มขีดความสามารถทางเทคโนโลยี เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกต่อนักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติ โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและการนิคมได้มีการจัดเตรียม* เขตการส่งเสริมการลงทุน ตามปัจจัยทางเศรษฐกิจ โดยใช้รายได้และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของแต่ละจังหวัดเป็นเกณฑ์ให้ยึดปฏิบัติ

การเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย

ในสมัยรัฐบาลทักษิณฯ ได้มีการตัดสินใจในด้านนโยบายที่สำคัญเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์เรื่องหนึ่งคือ ** การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตเพื่อสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่อนุรักษ์พลังงานและเป็นการปรับปรุงภาษีเพื่อให้สอดคล้องกับนวัตกรรมรถยนต์ใหม่ ๆ โดยที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547 ก็ได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างภาษี

* รายละเอียดนิคมอุตสาหกรรม (ภาคผนวก ก)

** โครงการวิจัย เรื่อง กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ (กรกฎาคม 2547) ภายใต้โครงการ “Structure and Dynamics of Capital in Post - Crisis Thailand” โดยสักรินทร์ นิยมศิลป์ (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

สรรพสามิตใหม่ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ **1**) กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งหรือรถเก๋ง เป็น **4** อัตรา (เพิ่มจากเดิมที่มีเพียง **3** อัตรา) ตามขนาดความจุของกระบอกสูบเครื่องยนต์ (ซีซี.) โดยให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ **30**, ร้อยละ **35**, ร้อยละ **40** และร้อยละ **50** ตามลำดับ **2**) กำหนดให้รถยนต์ประเภทออฟโรดหรือ **SUV (Sport Utility Vehicle)** และรถตู้โดยสารไม่เกิน **10** ที่นั่งต้องเสียภาษีตามขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี.) เช่นเดียวกับรถยนต์นั่งข้างต้น **3**) สำหรับรถบรรทุกปีกอัพประเภทต่าง ๆ (ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน **3,250** ซีซี.) ซึ่งเป็นรถยนต์ยุทธศาสตร์ในการส่งออกของไต้หวัน ยังให้คงอัตราภาษีในระดับต่ำคือร้อยละ **3** สำหรับรถปีกอัพปกติ และร้อยละ **12** สำหรับรถปีกอัพดับเบิลเด็ค ในขณะที่ยกเว้นภาษีรถบรรทุกจะเสียภาษีเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากอัตราร้อยละ **18** เป็นร้อยละ **20** ส่วนรถปีกอัพดัดแปลงที่เดิมต้องเสียภาษีในส่วนที่ดัดแปลงอีกร้อยละ **20** นั้น ได้รับการลดอัตราภาษีลงมาเหลือร้อยละ **3** สำหรับมูลค่ารถทั้งคัน

สาระสำคัญของการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตครั้งนี้ คือการกำหนดให้มีประเภทรถยนต์ขึ้นมาใหม่ **2** ประเภท ได้แก่ **1**) รถยนต์ที่มีนวัตกรรมใหม่ๆ ในการประหยัดเชื้อเพลิงซึ่งใช้พลังงานไฟฟ้า เช่น รถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (**Hybrid Electric Car**) รถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (**Electric Powered Car**) หรือที่ใช้เซลล์เชื้อเพลิง (**Fuel Cell Powered Car**) ซึ่งมีที่นั่งไม่เกิน **10** คน ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ **10** ส่วนรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน คือ ใช้เชื้อเพลิงผสมเอทานอลไม่น้อยกว่า **20%** หรือที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ซึ่งมีที่นั่งไม่เกิน **10** คน ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ **20** **2**) รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน **250** ซีซี. ให้เสียภาษีในอัตราร้อยละ **5** ซึ่งเท่ากับรถจักรยานยนต์สองจังหวะ (จากเดิมที่เสียภาษีในอัตราเดียวกับรถยนต์นั่ง)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 33 เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตแยกตามประเภทยานยนต์

ประเภทยานยนต์และอัตราภาษี (ร้อยละ)			
1. รถยนต์นั่ง ;			
แบ่งแบบเดิม	ภาษีเดิม	แบ่งแบบใหม่	ภาษีใหม่
ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี.	35	ขนาดไม่เกิน 2000 ซีซี.	30
ขนาด 2401-3000 ซีซี.	41	ขนาด 2001-2500 ซีซี.	35
ขนาดเกิน 3000 ซีซี.	48	ขนาด 2501-3000 ซีซี.	40
		ขนาดเกิน 3000 ซีซี. (หรือ เกิน 220 แรงม้า)	50
ประเภทยานยนต์		อัตราภาษีเดิม	อัตราภาษีใหม่
2. รถยนต์นั่งตรวจการกรม (OPV หรือ SUV)		29	คิดภาษีตามซีซีเหมือนรถยนต์นั่ง
3. รถยนต์โดยสารหรือรถตู้ ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน		35, 41	คิดภาษีตามซีซีเหมือนรถยนต์นั่ง
4. รถยนต์บรรทุกกระบะปีกอัม		3	3
5. รถยนต์กระบะปีกอัมประเภท Double Cab		12	12
6. รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pickup Passenger: PPV)		18	20
7. รถยนต์กระบะดัดแปลง		20 (เฉพาะส่วนดัดแปลง)	3 (ทั้งคัน)
8. รถยนต์กระบะปีกอัม บรรทุกที่มีขนาดเกิน 3,250 ซีซี.		3, 12 และ 18	50
9. รถยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง (ไม่เกิน 10 ที่นั่ง ไม่เกิน 3,000 ซีซี.)		เหมือนรถยนต์นั่ง	10
10. รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน (ไม่เกิน 10 ที่นั่ง ไม่เกิน 3,000 ซีซี.)		เหมือนรถยนต์นั่ง	20
11. รถยนต์นั่งสามล้อ/รถที่ใช้เครื่องจักรยานยนต์ไม่เกิน 250 ซีซี.		เหมือนรถยนต์นั่ง	5

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

สาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่มีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตดังกล่าวก็เนื่องมาจากการพัฒนารูปแบบ และประเภทรถยนต์แบบใหม่ๆ ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา เช่น รถประเภท SUV (Sport Utility Vehicle) หรือรถยนต์ออฟโรดขับเคลื่อน 4 ล้อ ซึ่งเสียภาษีในอัตราต่ำ รถตู้ดัดแปลงที่เสียภาษีเหมือนรถตู้โดยสารทั่วไป รถยนต์กระบะดัดแปลง (Pickup Passenger Vehicle: PPV) ที่คิดภาษีเหมือนรถบรรทุก รถกระบะบรรทุกแบบ Double Cab 4 ประตู และรถกระบะบรรทุกแบบ Open Cab เป็นต้น ซึ่งโครงสร้างอัตราภาษีเดิมตามไม่ทัน และก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางภาษีระหว่างรถยนต์ประเภทต่างๆ ดังนั้น โครงสร้างภาษีใหม่จึงมีความจำเป็นเพื่อแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเสียภาษี จากปัญหาความสับสนในการตีความและความเห็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับนิยามประเภทรถยนต์ และสะดวกต่อการบริหารจัดการเก็บภาษี นอกจากนี้ สถานการณ์ด้านพลังงานของโลกที่ราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้โครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ที่เน้นการ

อนุรักษ์พลังงานจะสนับสนุนให้มีการพัฒนายานยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและสามารถใช้พลังงานทดแทนได้

การปรับโครงสร้างภาษีครั้งนี้จะส่งผลต่ีบรยยนต์นั่งขนาดกลาง-เล็กที่มีขนาดต่ำกว่า 2,000 ซีซี. ที่จะเสียภาษีในอัตราเพียงร้อยละ 30 จากเดิมที่เคยเสียในอัตราร้อยละ 35* ในขณะที่รถยนต์ที่มีขนาดเกิน 3,000 ซีซี. จะเสียภาษีสูงขึ้นจากอัตราร้อยละ 48 เป็นร้อยละ 50 ในทำนองเดียวกับรถยนต์ประเภท PPV ที่เสียภาษีเพิ่มขึ้นจากอัตราร้อยละ 18 เป็นร้อยละ 20 และรถที่จะได้รับผลกระทบรุนแรงคือรถยนต์ประเภทออฟโรดขับเคลื่อน 4 ล้อ หรือ SUV ซึ่งเคยเสียภาษีในอัตราเดียวที่ร้อยละ 29 จะต้องเสียภาษีอัตราใหม่แบบรถยนต์นั่ง หรือรถเก๋ง คือเสียภาษีตามขนาดเครื่องยนต์ในอัตราตั้งแต่ร้อยละ 30-50 เช่นเดียวกับรถตู้โดยสารไม่เกิน 10 ที่นั่ง ก็ต้องมาเสียภาษีแบบรถเก๋ง ซึ่งจะส่งผลให้ราคาขายรถยนต์เหล่านี้แพงขึ้น อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของภาษีจะอยู่ในวงจำกัดเท่านั้น เนื่องจากรถยนต์ทั้งสองประเภทหลังมีส่วนในตลาดเพียงร้อยละ 6-7 เท่านั้น

นอกจากนี้ยังมีเรื่องของเขตการค้าเสรี ซึ่งเป็นนโยบายทางเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาล โดยคาดว่าจะเป็นกลยุทธ์ทางการค้าที่จะสามารถผลักดัน ให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัวได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งเป็นแม่เหล็กที่จะดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศที่มุ่งใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ที่ไทยจัดทำความตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีด้วย โดยนโยบายนี้รัฐบาลได้ศึกษาจากกรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA) ที่ได้จัดดำเนินการลดภาษีนำเข้ารถยนต์เหลือร้อยละ 0-5 มาตั้งแต่ปี 2546** เป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งที่ดึงดูดให้บรรษัทรถยนต์ข้ามชาติพากันมาตั้งฐานการผลิตในไทยเพื่อส่งออกไปยังตลาดอาเซียนโดยมีการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์กันตามกฎหมายด้วยอัตราภาษีที่ต่ำ ภายหลังกการลดภาษีในปี 2546 มูลค่าส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังอาเซียนก็ได้เพิ่มแบบก้าวกระโดดจากประมาณ 73 ล้านดอลลาร์ในปี 2545 เป็น 454 ล้านดอลลาร์ในปี 2546 หรือเพิ่มขึ้นกว่า 6 เท่าในปีเดียว ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงเชื่อว่า การจัดทำ*** เขตการค้าเสรีกับประเทศผู้นำเข้ารถยนต์ เช่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ จะช่วยทำให้การผลิตเพื่อส่งออกทั้งรถยนต์นั่งขนาดเล็กและรถกระบะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

การเปลี่ยนแปลงของนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ถือได้ว่าเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญอย่างหนึ่งในภาคการลงทุนของไทย อีกทั้งนักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นมีหน่วยงานกลางทั้งภาครัฐและ

* หลังการปรับภาษีสรรพสามิต พบว่าราคาขายรถยนต์นั่งลดลงน้อยกว่าการปรับลดโครงสร้างภาษียนต์ จากที่เคยปรับเก็บร้อยละ 35 เหลือร้อยละ 30 สำหรับรถยนต์นั่งไม่เกิน 2000 ซีซี ส่งผลให้อัตราภาษีรวมในการจัดเก็บสำหรับรถยนต์ลดลงร้อยละ 12 แต่ราคาขายปรับลดลงเพียงร้อยละ 10 (กรุงเทพธุรกิจ, 10 ก.พ. 2548)

** มาเลเซียได้ขอผ่อนผันการลดภาษี โดยใช้อัตราภาษีร้อยละ 140-300 สำหรับรถ CBU และร้อยละ 80 สำหรับ CKD ก่อนที่จะลดภาษีลงเหลือร้อยละ 5 ในปี 2551

*** ไทยมีการเจรจากับญี่ปุ่นในเรื่องการจัดทำเขตการค้าเสรีด้วยเช่นกัน (อธิบายไว้ในส่วนของ JEFTA)

เอกชนอย่าง JETRO และ JCCB ตลอดจนสถาบันด้านยานยนต์ละจีนส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิก อยู่ช่วยสนับสนุนและให้ข้อมูลด้านการลงทุนเพื่อให้เชื่อมโยงกับภาครัฐ ในการออกนโยบาย ในการทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้นการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ ในแต่ละช่วงเศรษฐกิจจึงเป็นไปตามครรลองของการกำหนดนโยบาย โดยการเปลี่ยนแปลงของนโยบายศึกษาได้จากการลงทุนครั้งนี้

3.2 ภาพรวมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

3.2.1 อุตสาหกรรมยานยนต์ 3 ช่วงเศรษฐกิจ

3.2.1.1 เศรษฐกิจเสรี (Liberalization) 2534-2540

3.2.1.2 วิกฤติเศรษฐกิจ (Rehabitate after crisis) 2540-2543

3.2.1.3 เศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ (Global Sourcing) 2543-ปัจจุบัน

3.2.2 โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปัจจุบัน

3.2.1 อุตสาหกรรมยานยนต์ 3 ช่วงเศรษฐกิจ

3.2.1.1 อุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงเศรษฐกิจเสรี (Liberalization) 2534-2540

จากการที่ ในช่วง 2534 เป็นช่วงที่รัฐบาลมีการประกาศปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าครั้งใหญ่ อีกทั้งเป็นยุคของการริเริ่มการเปิดเสรีตามนโยบายของรัฐบาลทำให้อัตราการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีการเพิ่มขึ้นเป็นลำดับรายละเอียดตาม (ตารางที่ 3.4)

ตารางที่ 3.4 ยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2534-2540 (แยกตามประเภทรถ) หน่วย : คัน

	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540
รถยนต์นั่ง	76,938	104,596	144,449	109,830	127,640	138,579	112,041
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	36,237	46,668	44,660	57,116	70,603	68,929	29,926
รถกระบะ 1 คัน	169,940	176,725	230,752	267,055	327,437	350,857	218,336
รวม	283,115	327,989	419,861	434,001	525,680	558,365	360,303

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์

จากตารางเห็นได้ว่าหลังจากเปิดยุทธศาสตร์ทางการค้าด้วยการเปิดเสรี และมีการใช้นโยบาย ในการรองรับการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นทำให้อัตราการผลิตเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน โดยในปี 2534 การผลิตรถยนต์นั่ง 76,938 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 36,237 คัน และรถกระบะ 1 คัน 169,940 คัน เมื่อเทียบกับปี 2535-2539 ยอดการผลิตมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยยอดการผลิตในปี 2539 การผลิตรถยนต์นั่ง 138,938 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 68,929 คัน

และ รถกระบะ 1 คัน 350,857 คัน ทั้งนี้ยอดการผลิตเริ่มลดลงหลังจากเกิดวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 โดยการผลิตรถยนต์นั่ง 112,041 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 29,926 คัน และ รถกระบะ 1 คัน 218,336 คัน

อย่างไรก็ตามหลังจากเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ถึงแม้การผลิตรถยนต์จะลดลงแต่ก็ถือว่าเป็นการชั่วคราวเท่านั้น เนื่องจากนักลงทุนชะลอการลงทุนเพื่อค้ำประกันการดำเนินงานนโยบายของรัฐบาลที่เข้ามาแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ ซึ่งภาครัฐสามารถทำได้ด้วยการให้ความมั่นใจแก่นักลงทุนตลอดจนดำเนินนโยบายการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศที่ชัดเจน เนื่องจากต้องการให้การลงทุนนั้นเป็นกลไกในการขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจไทย การลงทุนจากญี่ปุ่นจึงเริ่มเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และจากการศึกษาข้อมูลขอรับการส่งเสริมการลงทุน ประเทศญี่ปุ่นก็ยังเป็นประเทศที่เข้ามาลงทุนอันดับหนึ่งในประเทศไทย

จีนส่วนยานยนต์

ในปี 2534 มีการเพิ่มประสิทธิภาพจีนส่วนยานยนต์เพื่อให้มีความสอดคล้องต่อการเปิดตลาดเสรีรถยนต์ ขณะเดียวกันก็ต้องการรักษาการบังคับใช้จีนส่วนในประเทศไว้ด้วย ปัจจัยภายนอกของยุคนี้ได้แก่ AFTA, การที่ญี่ปุ่นย้ายฐานการผลิตเข้ามาไทย, การเป็นสมาชิก GATT และ WTO ที่มีผลอย่างมากต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรม การจัดตั้งองค์การภาคธุรกิจยุคนี้มีลักษณะสับสนและแตกแยกในสมาคม มีการพยายามพัฒนาเป็นกลุ่มวิชาชีพเพื่อสร้างประสิทธิภาพหน่วยงานรัฐในยุคนี้ได้แก่กระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม และคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ในช่วง Liberalization อุตสาหกรรมจีนส่วนยานยนต์ จึงมีตัวเลขการนำเข้าและส่งออกที่ไม่แน่นอนมากนัก แต่ผู้ประกอบการรถยนต์ส่วนใหญ่ยังคงนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญจากบริษัทแม่ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงกว่า จีนส่วนยานยนต์ในประเทศ

3.21.2 วิกฤติเศรษฐกิจ (Rehabitate after crisis) 2540-2543

จากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นส่งผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศตั้งแต่ปี 2540 ลดลงเป็นจำนวนมาก กล่าวคือ จากยอดจำหน่ายรวมในประเทศปี 2539 เป็นจำนวน 589,126 คัน เหลือเพียง 363,156 คัน และ 146,207 คัน ในปี 2540 และ 2541 ตามลำดับ อย่างไรก็ตามหลังจากที่รัฐบาลได้แก้ไขวิกฤตเศรษฐกิจ ด้วยการใช้นโยบายการคลังที่เข้มงวดตลอดจนแสดงให้นักลงทุนจากบรรษัทข้ามชาติเห็นถึงความชัดเจนในการส่งเสริมการลงทุน จากต่างชาติเพื่อเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่อกระตุ้นด้าน การจ้างงาน และระบบหมุนเวียนทางการเงินนั้น ทำให้ยอดจำหน่ายรวมในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดย ในปี 2542 ยอดจำหน่ายรวมจำนวน 218,330 คัน และ ปี 2543 ยอดจำหน่ายรวม 262,189 คัน ตามตารางที่ 3.5

ตารางที่ 35 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยปี 2539-2540

ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2543 (แยกตามประเภทรถ) หน่วย : คัน

ประเภท	2539	2540	2541	2542	2543
รถยนต์นั่ง	172,730	132,060	46,300	66,858	83,106
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	76,148	34,291	14,369	14,369	19,731
รถกระบะ 1 คัน	327,663	188,324	81,263	129,904	151,703
รถอื่น ๆ	12,585	8,481	4,275	7,199	7,649
รวม	589,126	363,156	146,207	218,330	262,189

ข้อดีของวิกฤตเศรษฐกิจที่ส่งผลให้ค่าเงินบาทอ่อนตัวนั้น ทำให้ราคารถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเมื่อเทียบกับเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกามีราคาต่ำลง ทำให้ด้านการส่งออกรถยนต์ของไทยมีการปรับตัวสูงขึ้น โดยในปี 2542 และปี 2543 มียอดการส่งออก 125,702 คัน และ 152,836 คันตามลำดับ ตาม (ตารางที่ 36) และ ภาพของยอดการส่งออก (ภาพที่ 31)

ตารางที่ 36 ยอดการส่งออกรถยนต์ของไทยปี 2539-2546

ยอดการส่งออกรถยนต์ของไทย (จำนวนคัน และมูลค่า)

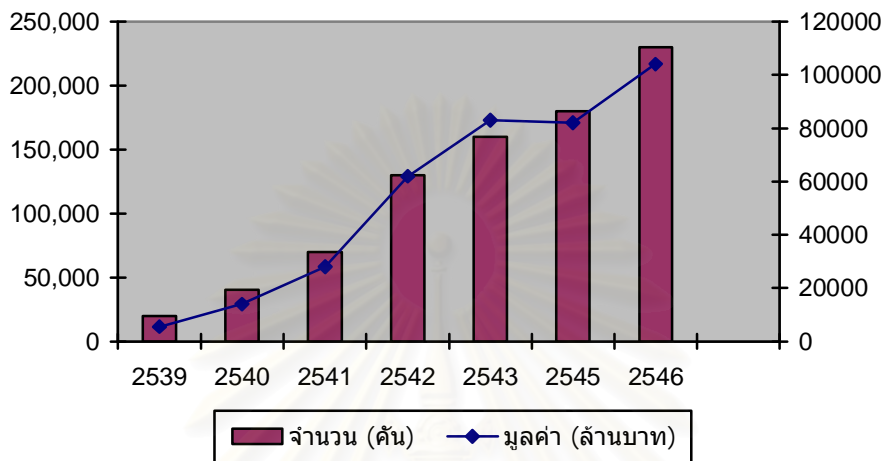
	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
จำนวน (คัน)	14,020	42,218	67,857	125,702	152,836	175,293	181,471	235,042
มูลค่า (ล้านบาท)	4,253.36	16,226.99	28,125.55	60,105.53	83,044.41	107,917.99	82,825.94	138,161.38
% การเปลี่ยนแปลง (คัน)	59.23%	201.13%	60.73%	85.25%	21.59%	137.46%	3.52%	63.88%
% การเปลี่ยนแปลง (มูลค่า)	104.27%	281.51%	73.33%	113.70%	38.16%	165.74%	-23.25%	84.63%

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 3.1 ยอดส่งออกรถยนต์ของไทย พ.ศ. 2539- 2546

หน่วย : คัน

มูลค่า (ล้านบาท)



ชิ้นส่วนยานยนต์

จากการส่งเสริมการลงทุนต่างประเทศในปี 2537 การเข้ามาลงทุนเพิ่มจากนักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะด้านชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้ามาตั้งโรงงานผลิตเพื่อการส่งออกนั้น ทำให้การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในปี 2538 มีมูลค่ารวมการส่งออกทั้งสิ้น 830.96 ล้านบาท ชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด ได้แก่ ยางยานพาหนะ (361.68 ล้านบาท) เครื่องยนต์และส่วนประกอบ OEM (41.34 ล้านบาท) ชิ้นส่วนอื่น ๆ (427.94 ล้านบาท) อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2540 ยอดการส่งออกยังมีได้ลดลงไปพร้อมกับเศรษฐกิจขาลง เนื่องจากมียอดการส่งออกเดิมอยู่ แต่อย่างไรก็ตามการส่งออกเริ่มมีการชะลอตัวบ้างในช่วงปี 2541 เนื่องจากการชะลอการดำเนินงานของรัฐบาล และเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนับจากปี 2542 และ 2543 ตามลำดับสำหรับตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของไทยได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย แอฟริกาใต้ และอินโดนีเซีย (ตารางที่ 3.7)

ตารางที่ 37

ยอดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538- 2543

หน่วย : ล้านบาท

Spare parts	2538	2539	2540	2541	2542	2543
Engine	361.68	802	2023.89	1536.8	3731.81	7106.22
Spare parts	-	215.44	505.28	495.29	883.42	1245.65
Jig & Die	-	43.66	56.34	63.7	141.35	119.96
OEM parts	41.34	975.78	1882.76	3488.6	5103.26	11087.62
Others	427.94	5.33	27.58	25.89	58.48	336.68
รวม	830.96	2042.21	4495.85	5610.2	9918.32	19896.13

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ในส่วนของการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ ที่ประเทศไทยนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์มากที่สุด 5 อันดับแรกคือ ญี่ปุ่น เยอรมนี ฟิลิปปินส์ สวีเดน และอินโดนีเซีย

3.21.3 เศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ (Global Sourcing) 2543-ปัจจุบัน

อุตสาหกรรมยานยนต์ปี 2543 ยอดรวมการผลิตรถยนต์มีการเพิ่มขึ้นคือ 411,721 คัน เมื่อเทียบ 2541 และ 2542 ซึ่งเป็นช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ โดยยอดรวมการผลิตคือ 158,365 คัน และ 327,233 คัน ตามลำดับ และในปี 2547 (มกราคม - ธันวาคม) ปี 2547 มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมจำนวน 928,081 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2546 (750,512 คัน) มีอัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 23.66 ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยรวมจำนวน 626,026 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2546 (533,176 คัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.41 ยอดส่งออกรถยนต์ จำนวน 332,253 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2546 (235,042 คัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.17 รายละเอียดตาม (ตารางที่ 38- ตารางที่ 310)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 38 ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยปี 2539-2547

ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539- 2547 (แยกตามประเภทรถ) หน่วย : คัน

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	เปลี่ยนแปลง 46/47 (%)
รถยนต์นั่ง	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321	251,684	299,439	18.97%
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	66,385	28,322	4,186	8,326	13,798	9,382	12,774	20,925	34,753	66.08%
รถกระบะ 1 คัน	350,857	218,336	119,986	240,369	294,834	289,349	382,297	468,938	588,979	25.60%
รถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV)	2,544	1,604	1,950	5,822	5,960	4,621	20,559	8,965	4,910	-45.23%
รวม	558,365	360,303	158,130	327,233	411,721	459,418	584,951	750,512	928,081	23.66%
เพิ่มขึ้น/ลดลง (%)	6.22%	-35.47%	-56.11%	106.94%	25.82%	11.58%	27.32%	28.30%		

หมายเหตุ : 1. ในปี 2533-2538 ยอดรถยนต์นั่งตรวจการณไม่ได้แยกออกจากรถยนต์เพื่อการพาณิชย์

2. รถกระบะ 1 คัน ได้รวมทั้งรถ Double Cab และรถ PPV ไว้ในที่นี้ด้วย

ตารางที่ 39 ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยปี 2539-2547

ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547 (แยกตามประเภทรถ) หน่วย : คัน

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	เปลี่ยนแปลง 46/47 (%)
รถยนต์นั่ง	172,730	132,060	46,300	66,858	83,106	104,502	126,353	179,005	209,110	16.82%
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	76,148	34,291	14,369	14,369	19,731	17,541	20,123	28,565	36,038	26.16%
รถกระบะ 1 คัน	327,663	188,324	81,263	129,904	151,703	168,639	241,266	309,114	368,911	19.34%
รถอื่น ๆ	12,585	8,481	4,275	7,199	7,649	6,370	21,620	16,492	11,967	-27.44%
รวม	589,126	363,156	146,207	218,330	262,189	297,052	409,362	533,176	626,026	17.41%
เพิ่มขึ้น/ลดลง (%)	3.07%	-38.36%	-59.74%	49.33%	20.09%	13.30%	37.81%	30.25%	17.41%	

ตารางที่ 310 ยอดการส่งออกรถยนต์ของไทยปี 2539-2547

ยอดการส่งออกรถยนต์ของไทย (จำนวนคัน และมูลค่า)

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	เปลี่ยนแปลง 46/47 (%)
จำนวน (คัน)	14,020	42,218	67,857	125,702	152,836	175,293	181,471	235,042	332,053	41.27%
มูลค่า (ล้านบาท)	4,253.36	16,226.99	28,125.55	60,105.53	83,044.41	107,917.99	82,825.94	138,161.38	149,232.8	8.01%
เปลี่ยนแปลง (คัน) %	59.23%	201.13%	60.73%	85.25%	21.59%	137.46%	3.52%	63.88%		
เปลี่ยนแปลง (มูลค่า) %	104.27%	281.51%	73.33%	113.70%	38.16%	165.74%	-23.25%	84.63%		

จากยอดการผลิตที่เพิ่มขึ้นในปี 2547 นั้น ทำให้รถยนต์แต่ละยี่ห้อมียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น โดยส่วนแบ่งตลาดจะเป็นไปตามสัดส่วน ตามความพอใจของผู้บริโภคและโปรโมชั่น ตลอดจนความนิยมของ Brand นั้น ๆ (ตารางที่ 311)

ตารางที่ 311 ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์แต่ละยี่ห้อ ปี 2547

ยอดขายรถยนต์รวม ปี 2547 (ม.ค. - ธ.ค.)			
อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	ส่วนแบ่ง การครองตลาด (%)
1	โตโยต้า	234,177	37.41
2	อิชูซุ	149,918	23.95
3	ฮอนด้า	75,005	11.98
4	นิสสัน	45,697	7.30
5	มิตซูบิชิ	36,856	5.89
6	ฟอร์ด	24,718	3.95
7	มาสด้า	14,130	2.26
8	เชฟโรเลต	17,345	2.77
9	อื่น ๆ	28,180	4.50
	รวม	626,026	100.00

ยอดขายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)			
อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	ส่วนแบ่ง การครองตลาด (%)
1	อิชูซุ	10,164	21.17
2	ฮิโน	9,889	20.60
3	โตโยต้า	7,554	15.74
4	ฟอร์ด	4,361	9.08
5	เกียร์	2,572	5.36
6	นิสสัน	2,347	4.89
7	มิตซูบิชิ	1,674	3.49
8	มาสด้า	963	2.01
9	อื่น ๆ	8,481	17.67
	รวม	48,005	100.00

ตารางที่ 311 ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์แต่ละยี่ห้อ ปี 2547 (ต่อ)

รถกระบะ 1 คัน				รถยนต์นั่ง			
อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	ส่วนแบ่ง การครองตลาด (%)	อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	ส่วนแบ่ง การครองตลาด (%)
1	อิชูซุ	139,753	33.38	1	โตโยต้า	103,464	49.48
2	โตโยต้า	123,159	37.88	2	ฮอนด้า	70,712	33.82
3	นิสสัน	34,378	9.32	3	นิสสัน	8,972	4.29
4	มิตซูบิชิ	29,670	8.04	4	มิตซูบิชิ	5,512	2.64
5	ฟอร์ด	19,332	5.24	5	เชฟโรเลต	6,351	3.04
6	มาสด้า	11,625	3.15	6	เบนซ์	5,166	2.47
7	เชฟโรเลต	10,994	2.98	7	อื่น ๆ	8,933	4.27
	รวม	368,911	100.00		รวม	209,110	100.00

ส่วนแบ่งการครองตลาดของประเภทรถยนต์ในไทย รถกระบะ 1 คัน ยังคงครองส่วนแบ่งการครองตลาดได้มากที่สุด ในปี 2547 (ม.ค. - ธ.ค.) โดยมีส่วนแบ่งการครองตลาด ร้อยละ 58.93 รองลงมาคือ รถยนต์นั่งร้อยละ 33.40 รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) ร้อยละ 5.76 และรถยนต์อื่น ๆ (รถขับเคลื่อน 4 ล้อ) ร้อยละ 1.91 ตามลำดับ

ค่ายรถส่วนใหญ่มีแผนขยายการลงทุนและผลิตในไทยเพิ่มขึ้น เช่น ฮอนด้าจะเพิ่มกำลังการผลิตจาก 70,000 คัน เป็น 120,000 คันต่อปี ในปี 2547 หลังจากที่โตโยต้าประกาศลงทุนเพิ่ม 42.8 และ 27 ล้านบาทสำหรับโครงการ International Multipurpose Vehical : IMV ที่จะผลิตรถกระบะและอเนกประสงค์โดยใช้โครงสร้างร่วมกัน และโครงการ R&D. ในไทย ตามลำดับ ขณะที่ค่ายตะวันตกเช่น เบนซ์ และฟอร์ด ก็ลงทุนเพิ่มการผลิตในไทย โดยวางแผนส่งออกภายใต้ AFTA ที่มีความคืบหน้ามากขึ้น ส่วนค่ายใหม่เช่น เปอร์โย-ซีตรอง กำลังขึ้นไลน์ประกอบในไทยกว่า 100 ล้านบาท เน้นการทำตลาดรถยนต์นั่งเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก จากเดิมที่เน้นสายการประกอบรถยนต์นั่งเป็นหลัก กระแสการลงทุนและผลิตในไทยจึงนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางตลาดรถกระบะของไทยอย่างเด่นชัด

ชิ้นส่วนยานยนต์

จากนโยบายที่เด่นชัดของรัฐบาลจากช่วงปี **2543** และการขยายตัวของโรงงานประกอบรถยนต์ ที่เพิ่มขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีการขยายการลงทุนเข้ามาตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนด้านยานยนต์เพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการลดต้นทุนการผลิตอีกทั้งฐานการผลิตในประเทศไทยนั้นนักลงทุนต่างชาติก็มีเป้าหมายการผลิตเพื่อส่งออก ทำให้ยอดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยเพิ่มขึ้น โดยการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ในส่วนที่บริษัทผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ได้ทำการส่งออกในปี **2547** (ม.ค. - ธ.ค.) มูลค่าทั้งสิ้น **47,865.13** ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี **2546** ร้อยละ **32.96 (11,432.09** ล้านบาท) ชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการส่งออกมากที่สุดคือ **OEM Parts** มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น **38,488.59** ล้านบาท รองลงมาคือ **Engine** มูลค่า **4,316.07** ล้านบาท และ **Spare parts** มีมูลค่าการส่งออก **2,909.44** ล้านบาท (ตารางที่ 312)

ตารางที่ 312

ยอดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. **2539-2547**

หน่วย : ล้านบาท

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	% การเปลี่ยนแปลง 46/47
Engine	802.00	2,023.89	1,536.77	3,731.81	7,106.22	8,309.80	6,091.10	5,376.36	4,316.07	-19.72%
Spare parts	215.44	505.28	495.29	883.42	1,245.65	1,758.56	1,789.59	2,152.55	2,909.44	35.16%
Jig & Die	43.66	56.34	63.70	141.35	119.96	141.19	145.26	312.44	797.48	155.24%
OEM parts	975.78	1,882.76	3,488.55	5,103.26	11,087.62	13,736.85	17,076.05	27,554.80	38,488.59	39.68%
Others	5.33	27.58	25.89	58.48	336.68	96.70	150.06	604.07	920.73	52.42%
รวม	2,042.21	4,495.85	5,610.20	9,918.32	19,896.13	24,043.10	25,255.06	36,000.22	47,432.31	31.76%

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

แผนการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นในประเทศไทย

มิตซูบิชิ มอเตอร์ส มีการลงทุนโดยให้โรงงานในไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะแห่งเดียวในโลก โดยประกาศการลงทุนเพิ่ม 8,000 ล้านบาท เพื่อเตรียมขยายโรงงานเพิ่มเติมจากการที่กำลังการผลิตเต็ม ภายในปี 2546 รวมถึงมีแผนการสร้างศูนย์วิจัยและพัฒนารถยนต์บรรทุกขนาด 1 ตัน และการจะเปลี่ยนแปลงบริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัดมาเป็น บริษัท มิตซูบิชิมอเตอร์ส (ประเทศไทย) ปัจจุบัน ได้มีการเปลี่ยนแปลงให้เป็น “บริษัท มิตซูบิชิมอเตอร์ส (ประเทศไทย)” แล้ว

โตโยต้า มอเตอร์ จำกัด จะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะ รถยนต์นั่งอเนกประสงค์ รวมไปถึงเครื่องยนตืซีเซล และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ OEM เพื่อส่งออกขายทั่วโลก คาดว่าจะใช้เงินลงทุนทั้งหมดไม่ต่ำกว่า 30,000 ล้านบาท และการลงทุนในเรื่องของศูนย์วิจัยและพัฒนาบนเนื้อที่กว่า 2,000 ไร่ (สร้างเสร็จปี 2548 พร้อมเปิดดำเนินงานแล้ว โดยใช้ชื่อ TTCAP, Toyota Technical Center Asia Pacific)

ฮอนด้า มอเตอร์ ไซค์ มีการลงทุนเพิ่มในขั้นต้น 800 ล้านบาท สร้างสำนักงานใหม่ และสนามทดสอบในไทย ตลอดจนผลักดันให้เป็นศูนย์กลางพัฒนารถจักรยานยนต์และเครื่องยนต์อเนกประสงค์ การลงทุนอยู่ระหว่างปี 2546-2547¹ อีกทั้งแผนการตั้งสถาบัน R&D สำหรับมอเตอร์ไซค์ในเดือน ธันวาคม 2548 ด้วยเงินลงทุน 200 ล้านบาท เพื่อให้ประเทศไทยเป็น Production base ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ซูซูกิมอเตอร์ เตรียมลงทุนสร้างโรงงานแห่งใหม่ในประเทศไทยปี 2548 เพื่อใช้เป็นฐานการผลิตขับเคลื่อน 4 ล้อขนาดเล็ก และรถยนต์นั่งสำหรับภูมิภาคอาเซียนรวมถึงตลาดเอเชียในอนาคต

จากแผนการลงทุนรถยนต์ในไทยนั้น ทำให้ศักยภาพการลงทุนผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกที่ชัดเจนขึ้น เป็นปัจจัยดึงดูดให้บริษัทแม่เร่งลงทุนด้านเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาคุณภาพรถยนต์ในไทยอย่างเข้มข้นขึ้น

การผลิตและกำลังการผลิต : กำลังการผลิตรวมของรถยนต์ของไทยอยู่ในระดับประมาณ 1.15 ล้านคัน ด้วยอัตราการใช้กำลังการผลิตร้อยละ 51.1 ในปี 2545 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 39.9 ในปีก่อน โดยมียอดผลิตเท่ากับ 5.8 แสนคัน เพิ่มขึ้นจาก 4.6 แสนคัน หรือขยายตัวร้อยละ 27.3 จากปีก่อน ซึ่งส่วนใหญ่ยังใช้กำลังการผลิตเพียงกะเดียว และสายการผลิตรวมยังคงเน้นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 71.1 ในปี 2545 การเคลื่อนฐานผลิตเข้ามาของค่ายรถที่ส่วนใหญ่จะเน้นการ

¹ ข้อมูลจาก www.nikkei.co.jp/cgi-bin/November1st_2005 (Nikkei Net Interactive)

ผลิตรถกระบะมากขึ้น รวมทั้งการปรับตัวของค่ายรถยุโรปบางรายที่ยังมียอดการผลิตน้อยโดยการเข้าหาโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน(AICO) และจะเน้นให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะอย่างเดียวโดยยุบสายผลิตรถยนต์นั่งไปผลิตในประเทศอื่น แล้วส่งกลับมาขายในไทยภายใต้อัตราภาษีที่ต่ำ ขณะที่ค่ายรถใหญ่ของญี่ปุ่นเช่น โตโยต้าที่เตรียมใช้โครงสร้างรูปแบบ (platform) ของรถกระบะร่วมกับรถอเนกประสงค์ในโครงการ **International Multipurpose Vehical:IMV** ซึ่งช่วยลดต้นทุนเสริมขนาดการผลิตที่ใหญ่อยู่แล้ว และจะทำให้กำลังการผลิตของโตโยต้าในไทยมีโอกาสเพิ่มสูงถึงร้อยละ 40 ของกำลังการผลิตของโตโยต้าทั่วโลก ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยเสริมการเป็นจ้าวรถกระบะของไทยให้มีศักยภาพต่อการแข่งขันแบ่งตลาดในระดับโลกได้มากขึ้นในระยะยาว

นอกเหนือจากนั้นการเปลี่ยนแปลงของนโยบายและการเข้ามาลงทุนของบริษัทข้ามชาติซึ่งจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะนั้น ต้องใช้ชิ้นส่วน OEM ที่มีคุณภาพสูง ทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตของ SMEs ญี่ปุ่นเข้ามาด้วยโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจึงเกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

3.22 โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปัจจุบัน

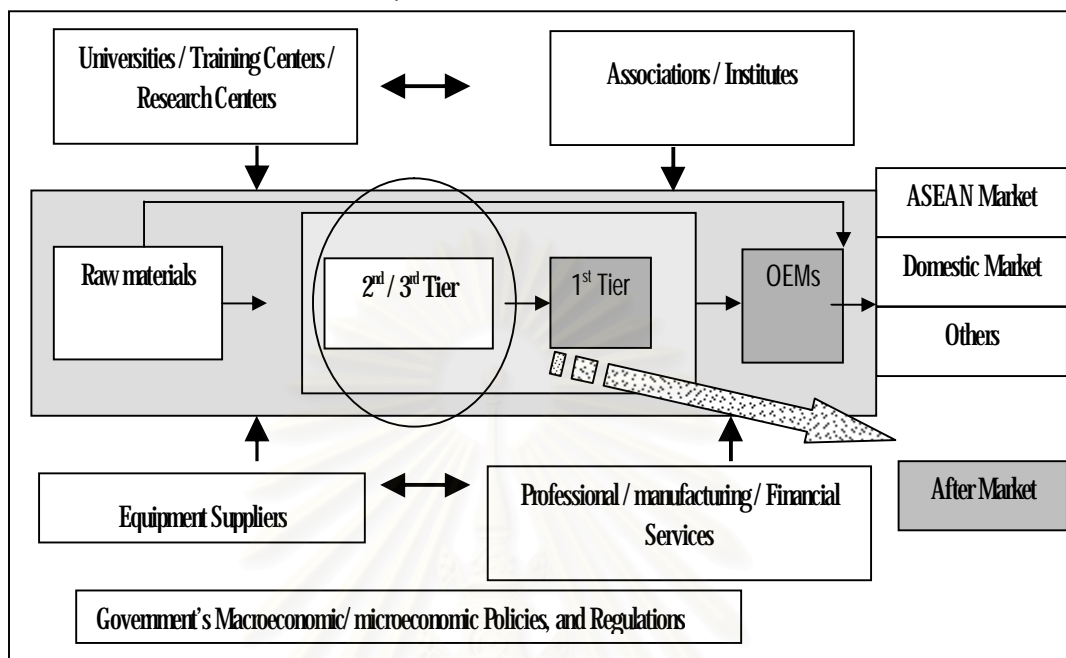
²โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ประกอบไปด้วย ลักษณะโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ สถานะปัจจุบันของผู้ประกอบยานยนต์ สถานะปัจจุบันของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ การกระจุกตัวของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ บทบาทใหม่ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และความร่วมมือในอุตสาหกรรมยานยนต์โดยลักษณะ โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์คือ

ลักษณะโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยประกอบด้วยผู้ประกอบการหลัก 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ แต่หากรวมอุตสาหกรรมสนับสนุนอื่น ๆ และธุรกิจต่อเนื่องที่เกี่ยวข้อง สามารถแบ่งกลุ่มธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์ตามลักษณะของ Cluster ตามภาพที่ 32

² สถาบันยานยนต์ www.thaiatv.or.th

ภาพที่ 3.2 ลักษณะ โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์



ภาพ 3.2 แสดงโครงสร้างอุตสาหกรรมตามลักษณะของ Cluster ตามข้อมูลข้างต้น และความเชื่อมโยงกับองค์กรหรือหน่วยงานแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน (ดร.สุธรรม วาณิชเสนี, สัมมนาเชิงปฏิบัติการ 15 มกราคม 2545) คัดจาก สถาบันยานยนต์

³จากภาพข้างต้น แสดงให้เห็นถึงกลุ่มที่อยู่ในอุตสาหกรรมการผลิตตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ คือตั้งแต่ ผู้จัดหาวัตถุดิบ ส่งให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับ 2nd/3rd Tier 1st Tier จนถึงผู้ผลิต OEMs ซึ่งมีทั้งที่ผลิตเพื่อขายจำหน่ายในประเทศ และจำหน่ายต่างประเทศ โดยนอกจากสายการผลิตจะมีธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์อื่นด้วย อาทิ Equipment Suppliers หรือ กลุ่ม Supporting industries กลุ่มธุรกิจการเงินธนาคาร กลุ่มสถาบันการศึกษา การฝึกอบรมพัฒนาบุคลากร และการวิจัย และกลุ่มสมาคม และสถาบันเฉพาะทาง โดยมีภาครัฐมีบทบาทในการวางนโยบายในการพัฒนาและออกกฎระเบียบ ในแต่ละกลุ่มที่กล่าวมาที่อยู่ใน Cluster ของอุตสาหกรรมยานยนต์ดังกล่าว *สามารถแจกแจงจำนวนผู้ที่อยู่ในแต่ละกลุ่มได้ ดังนี้

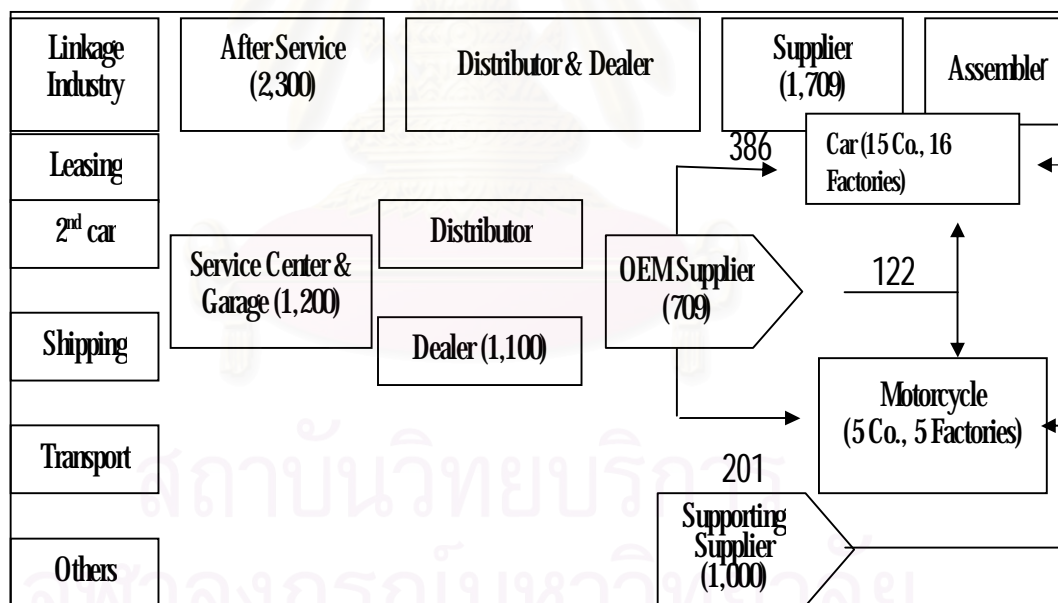
³ข้อมูลจาก www.thaiauto.or.th

* โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย: คัดจาก โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยของสถาบันยานยนต์)

1. ผู้ประกอบรถยนต์ 16 บริษัท มีจำนวนโรงงาน 17 โรงงาน
2. ผู้ประกอบรถจักรยานยนต์ 5 บริษัท มีจำนวนโรงงาน 5 โรงงาน
3. ผู้ประกอบรถดัดแปลง 3 ราย
4. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 1,709 ราย แบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ

กลุ่มที่ 1 OEM (Original Equipment Manufacturing) หรือ Direct Supplier ได้แก่ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่ผลิตชิ้นส่วนส่งให้ผู้ประกอบยานยนต์ในประเทศหรือต่างประเทศโดยตรง

กลุ่มที่ 2 REM (Replacement Equipment Manufacturing) ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ผลิตเพื่อส่งเป็นอะไหล่ในการนำไปใช้เพื่อการซ่อมแซมและทดแทนส่วนที่สึกหรอตามอายุการใช้งานของรถยนต์ ซึ่งแต่ละชิ้นส่วนจะมีอายุการใช้งานที่แตกต่างกันไป โดยมีการแบ่งย่อยตามระดับการผลิตและประกอบได้เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนตั้งแต่ระดับ 1st Tier/ 2nd / 3rd Tier จนกระทั่งการจัดหาวัตถุดิบ ภาพที่ 3.3 ลักษณะการเชื่อมโยง และจำนวนของกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์



ภาพ 3.3 แสดงการเชื่อมโยงและจำนวนของกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์

สถานะปัจจุบันของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ปัจจุบันผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ส่งชิ้นส่วนและวัสดุโดยตรงให้แก่ผู้ประกอบการยานยนต์ (**Direct Supplier**) มีทั้งสิ้น 709 ราย (เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ 386 ราย เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนสำหรับรถจักรยานยนต์ 201 ราย และเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ 122 ราย) ผู้ผลิตชิ้นส่วนสนับสนุน ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs มีจำนวนประมาณ 1,000 ราย อู่รถยนต์และศูนย์บริการซ่อมรถยนต์และรถจักรยานยนต์อีกประมาณ 1,200 ราย ในจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งหมด ร้อยละ 50 เป็นบริษัทที่ถือหุ้นโดยคนไทยทั้งหมด ร้อยละ 40 เป็นบริษัทที่ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ และที่เหลืออีกร้อยละ 10 เป็นบริษัทที่ผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นคนไทย

⁴ เราสามารถแบ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนตามกลุ่มการใช้งานของชิ้นส่วนได้ 8 กลุ่ม กลุ่มชิ้นส่วนเครื่องยนต์ กลุ่มชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้า กลุ่มชิ้นส่วนระบบถ่ายเทคกำลั่งและขับเคลื่อน กลุ่มชิ้นส่วนระบบกันสะเทือนและเบรก กลุ่มชิ้นส่วนตัวถัง กลุ่มตกแต่งภายใน กลุ่มแม่พิมพ์ และกลุ่มอื่นๆ ซึ่งกลุ่มอื่นๆ จะรวมผลิตที่ไม่สามารถจัดเข้ากลุ่มใน 7 กลุ่มแรกได้ เช่น ชิ้นส่วนพลาสติก bolts, nut ชิ้นส่วนยาง แผ่นเหล็ก เป็นต้น

ตารางที่ 313 ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (ที่ส่งชิ้นส่วนและวัสดุโดยตรงให้แก่ผู้ประกอบการยานยนต์) แบ่งตามการใช้งานของชิ้นส่วน

กลุ่ม	ไทย 100%	% ของ (1)	ผู้ถือหุ้น ใหญ่เป็น ไทย	% ของ (1)	ผู้ถือหุ้น ใหญ่เป็น ต่างชาติ	% ของ (1)	ทั้งหมด ของกลุ่ม (1)
1. ชิ้นส่วนเครื่องยนต์	20	31.7	8	12.7	35	55.6	63
2. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้า	15	28.8	10	19.2	27	51.9	52
3. ชิ้นส่วนระบบขับเคลื่อนและถ่ายเทคกำลั่ง	17	32.7	6	11.5	29	55.8	52
4. ชิ้นส่วนระบบกันสะเทือนและเบรก	13	37.1	1	2.9	21	60.0	35
5. ชิ้นส่วนตัวถัง	57	47.9	17	14.3	45	37.8	119
6. กลุ่มตกแต่งภายใน	18	46.2	2	5.1	19	48.7	39
7. แม่พิมพ์	8	36.4	1	4.5	13	59.1	22
รวม (1-7)	148	38.7	45	11.8	189	49.5	382
8. อื่นๆ	206	63.0	23	7.0	98	30.0	327
รวมทั้งหมด (1-8)	354	49.9	68	9.6	287	40.5	709

แหล่งที่มา: การสำรวจโดยสถาบันยานยนต์

⁴ ข้อมูลจาก www.thaiauto.or.th

จากตารางที่ 3.13 จำนวนบริษัทที่ถือหุ้นโดยคนไทยทั้งสิ้นยังคงมีมากที่สุด ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับบริษัทที่ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ แต่เมื่อพิจารณาในกลุ่มชิ้นส่วนหลักแล้ว โดยไม่นับรวมกลุ่มอื่น ๆ จะพบว่า กลุ่มบริษัทที่ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติยังคงมีจำนวนมากที่สุดในแต่ละกลุ่ม ยกเว้นกลุ่มชิ้นส่วนตัวถังซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่มีเทคโนโลยีการผลิตที่ไม่ซับซ้อนมากนัก

จากการศึกษาจำนวนสัญชาติผู้ถือหุ้นตามข้อมูลข้างต้น พบว่า กลุ่มบริษัทที่ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาตินั้น ส่วนใหญ่เป็นผู้ถือหุ้นสัญชาติญี่ปุ่น ประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับนี้ ผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่นยังคงมีบทบาทอยู่มาก นอกจากนั้น เราพบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตชิ้นส่วนให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์รายใดรายหนึ่งโดยเฉพาะ (**Exclusive Supplier**) มีจำนวนประมาณ 446 ราย หรือร้อยละ 60 ทำการผลิตชิ้นส่วนให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์ระดับโลก

ความร่วมมือในอุตสาหกรรมยานยนต์

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ระหว่างผู้ประกอบรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในอดีตนั้น ผู้ประกอบรถยนต์จะมีบทบาทอย่างมากในการให้ความช่วยเหลือพัฒนาให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนให้ได้คุณภาพตามความต้องการของผู้ประกอบ ทั้งนี้ เนื่องจากนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งมีทั้งการกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ และเลือกใช้ โดยรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งมีทั้งการกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ และเลือกใช้ โดยรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่ง 54% รถปิคอัพ 70% รถบรรทุกใหญ่ 40% ทำให้ผู้ประกอบรถยนต์จำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนตามความต้องการให้ได้ เพื่อให้สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ครบตามร้อยละที่กำหนดแต่ นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจำเป็นต้องยกเลิกตามข้อตกลงการค้าโลก เพื่อสนับสนุนการค้าเสรี โดยได้ประกาศยกเลิกตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 ดังนั้น ปัจจุบัน ผู้ประกอบรถยนต์ไม่จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในการประกอบรถยนต์อีกต่อไป และสามารถจัดหาชิ้นส่วนได้จากทั่วโลกโดยใช้นโยบาย **Global Sourcing** คือ จัดหาชิ้นส่วนที่ได้คุณภาพและราคาถูกที่สุดเพื่อลดต้นทุนและได้เปรียบคู่แข่งในด้านราคา

ความสัมพันธ์ของผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนในปัจจุบัน อาจกล่าวได้ว่าเป็นความสัมพันธ์แบบกำหนดให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำตามความต้องการ (**Captive Relationship**) โดยการกำหนดคุณลักษณะของสินค้าให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำหน้าที่ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์เอง ซึ่งแน่นอนว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนจะต้องแบกรับภาระต้นทุนในส่วนนี้เองเช่นเดียวกัน ตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบยานยนต์ต้องการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนปรับปรุงคุณภาพ และลดต้นทุนให้เป็นไปตามที่ผู้

ประกอบยานยนต์กำหนดไว้ โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนจะต้องปฏิบัติตาม ทำให้ความร่วมมือเพื่อช่วยเหลือพัฒนา ผู้ผลิตชิ้นส่วนในอนาคตเริ่มพัฒนาไปตาม **Supply Chain** มากขึ้น

คุณภาพและราคาถูก รวมทั้งจำนวนตามที่ต้องการ การส่งมอบที่ตรงเวลา ให้แก่ต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความสามารถในการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์สามารถเลือกใช้วัสดุคุณภาพในการผลิตอย่างเหมาะสม และสามารถผลิตชิ้นส่วนให้ได้คุณภาพตามที่ผู้ประกอบการรถยนต์ต้องการหรืออาจมากกว่าที่ต้องการ จะมีความได้เปรียบกว่า ซึ่งความสามารถดังกล่าวจำเป็นจะต้องลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนา และมีผู้ที่เชี่ยวชาญทางวิศวกรรมอย่างมาก จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้แนวทางความร่วมมือและการช่วยเหลือเพื่อพัฒนาให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในอนาคตกำลังเริ่มพัฒนาไปตาม **supply chain** มากขึ้น

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่ารูปแบบการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ และโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่ปัจจุบันเป็นไปในรูปแบบของ **Cluster** นั้น มีผลมาจากนโยบายที่เปลี่ยนแปลงตามภาวะการเมืองและเศรษฐกิจ ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กรธุรกิจด้านยานยนต์ที่มีกลุ่มผลประโยชน์แอบแฝงอยู่ จึงทำให้องค์กรธุรกิจเปรียบเสมือนสถาบันที่คอยกำหนดควบคุมทิศทางการดำเนินไปของนโยบายเพื่อเป้าหมายทางธุรกิจของตน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

บทบาทและความสำคัญขององค์กรธุรกิจต่อการลงทุน (อุตสาหกรรมยานยนต์)

การลงทุนภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นในประเทศไทยนั้นต้องอาศัยปัจจัยด้านเงินลงทุน สถานที่ตั้ง โรงงาน ทักษะแรงงาน ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ตลอดจนการผลักดันด้านนโยบายของภาครัฐจนทำให้เกิดการขยายการลงทุน นอกจากนี้การสร้างธุรกิจแบบเครือข่ายด้วยการนำร่องเข้ามาลงทุนของบริษัทแม่ ทำให้เกิดการลงทุนของ Supplier ธุรกิจด้านชิ้นส่วนยานยนต์ (SMEs) จากญี่ปุ่นตามเข้ามาในประเทศไทย ทำให้เกิดการเชื่อมโยงของเศรษฐกิจจากภายในประเทศสู่ภายนอกประเทศ โดยผ่านองค์กรธุรกิจที่ถูกจัดตั้งขึ้นทั้งจากภาครัฐและเอกชนที่ตั้งอยู่ตามประเทศนั้น ๆ โดยองค์กรธุรกิจจะเป็นหน่วยงานกลางคอยประสานงานและรองรับธุรกิจของตน พยายามหาข้อมูลพร้อมทั้งศึกษาในธุรกิจเป้าหมายของตน (ยานยนต์) ซึ่งการทำความเข้าใจต่อองค์กรธุรกิจ ทั้งในเรื่องของวัตถุประสงค์, ความสำคัญขององค์กร จะทำให้ได้ทราบถึงแนวทางการดำเนินงานขององค์กรธุรกิจ ที่มีบทบาททั้งต่อการออกนโยบายของภาครัฐ และการดำเนินธุรกิจของเอกชนว่าสามารถนำทางให้ธุรกิจยานยนต์มีการเติบโตได้อย่างไรในประเทศไทยภายใต้การเปลี่ยนแปลงในด้านการเมืองและนโยบาย

ทั้งนี้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูงและเป็นอุตสาหกรรมที่มีจำนวนผู้ผลิตโดยเฉพาะในรูปแบบของ Brand อยู่ในวงจำกัด ซึ่งถ้าเป็นผู้ประกอบการข้ามชาติจากญี่ปุ่น ยี่ห้อที่คนไทยรู้จักดีคือ Toyota, Honda, Isuzu, Mitsubishi เป็นต้น และถ้าเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่คนไทยส่วนใหญ่รู้จักดีนั่นคือ กิจการในเครือ *Summit จึงทำให้องค์กรธุรกิจด้านยานยนต์ในประเทศไทย ที่เกิดจากการรวมตัวของผู้ประกอบการต่างชาติ และผู้ประกอบการไทย นั้น มีข้อมูลในการเจรจาต่อรองกับภาครัฐ โดยการทำวิจัยและรวบรวมข้อมูลเพื่อทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย รวมตลอดถึงการเจรจาต่อรองโดยอาศัยรายงานที่ทำการศึกษาวิจัยเป็นหลัก และติดต่อกับกระทรวงการคลังในลักษณะที่เป็นทางการ คือทำในนามของกลุ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ไม่ใช่ในรูปแบบของแต่ละบริษัทอันจะถูกมองว่าต้องการ ลีอบบีแบบเก่า ๆ เพื่อให้เกิดนโยบายในการสนับสนุนกิจการของตนและกลุ่มผลประโยชน์ที่ร่วมกันเป็นสมาชิกขององค์กร

จากที่นักลงทุนให้ความสำคัญต่อภาครัฐนั้นทำให้ พัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นควบคู่ไปกับระบบทางการเมืองของไทยที่เปลี่ยนเป็นระบบเปิดมากขึ้น นักธุรกิจจึงเข้ามามีบทบาททางการเมืองมากขึ้น ในขณะเดียวกันก็มีการสนับสนุน โครงการสำคัญต่าง ๆ ของรัฐบาลเช่นการช่วยเหลือด้านเงินทุนอย่าง โครงการมิยาซากะว่า ในปี 2540 การสนับสนุนโครงการเด็กยากไร้ของ Toyota เป็นต้น สังคมไทยจึงหลากหลายและซับซ้อนมากขึ้น และนั่นหมายความว่ารัฐบาลต้อง

* กิจการในเครือ Summit เป็นกิจการเกี่ยวกับชิ้นส่วนยานยนต์ เช่น บริษัทในเครืออย่าง Thai Summit, Summit Autopart and etc.

อาศัยฝีมือมากขึ้นเพื่อรองรับข้อต่อรองจากกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีความหลากหลาย ในผลประโยชน์ที่แตกต่างกัน

ความสัมพันธ์ที่เปลี่ยนแปลงไประหว่างรัฐบาลกับภาคอุตสาหกรรมจึงสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของการเมืองไทย ทำให้องค์กรธุรกิจมีความแข็งแกร่งขึ้นจนสามารถดำเนินการในฐานะกลุ่มผลประโยชน์ที่จะปกป้องผลประโยชน์ของสมาชิกได้ ตลอดจนการที่นักธุรกิจบางคนมีบทบาทกว้างขึ้นในสังคมการเมืองเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์กับธุรกิจของตน ทำให้เกิดข้อเท็จจริงที่ว่า ธุรกิจมีบทบาทมากขึ้นในเศรษฐกิจของไทย อีกทั้งการเมืองระบบใหม่เปิดตัวเองจนทำให้เป็นโอกาสสำหรับนักธุรกิจได้เข้ามามีบทบาทในระบบการเมือง และใช้สถาบันการเมืองปกป้องธุรกิจตน

ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผน ตลอดจนรองรับปัญหาและข้อเรียกร้องจากนักลงทุน องค์กรธุรกิจที่เกิดขึ้นจึงมีหลายทางเลือกแต่สำหรับในประเทศไทย นั่นคือ องค์กรธุรกิจของบริษัทข้ามชาติ(ญี่ปุ่น)ที่เข้ามาลงทุน และองค์กรธุรกิจที่เกิดขึ้นภายในประเทศ จากการรวมตัวของผู้ประกอบการไทยและต่างชาติ ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

4.1 องค์กรธุรกิจต่อการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์

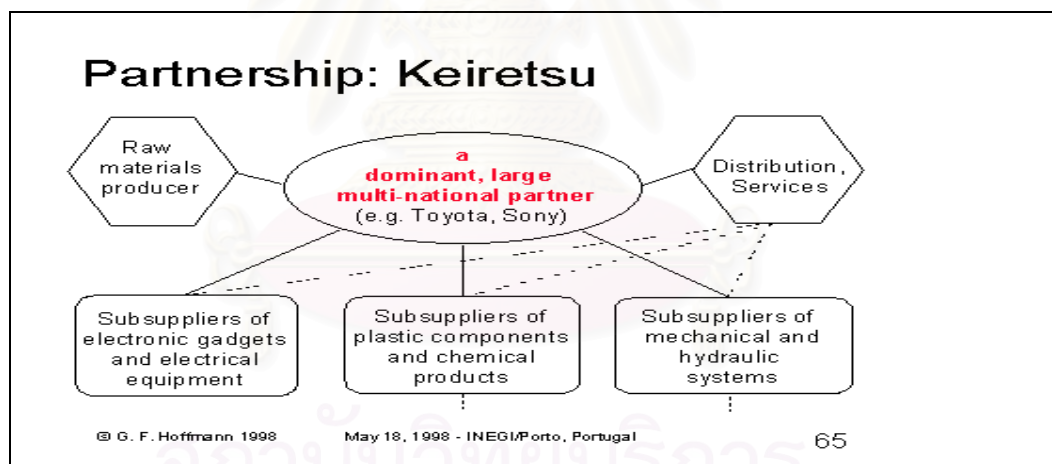
องค์กรธุรกิจทางภาครัฐและเอกชนหรือสมาคมของธุรกิจเอกชนทั้งที่เป็นธุรกิจประเภทเดียวกัน หรือการรวมกลุ่มในพื้นที่เดียวกันเพื่อการพัฒนาของกลุ่มธุรกิจตนในบพนี้ มีการเน้นการศึกษาไปที่องค์กรธุรกิจที่มีบทบาทต่อการลงทุนของบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่น ที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่นอย่าง **JETRO** หรือองค์กรธุรกิจที่เกิดขึ้นจากการรวมตัวของนักลงทุนเอกชนอย่าง **Japanese Chamber of Commerce Bangkok (JCCB)** และสมาคมยานยนต์ไทย เป็นต้น โดยองค์กรธุรกิจเหล่านี้มีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือ ช่วยสนับสนุนการลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

สำหรับองค์กรธุรกิจในประเทศไทยที่มีบทบาทต่อการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นตัวแปรสำคัญในด้านการลงทุนนั้น ได้แก่องค์กรธุรกิจที่เกิดจากการรวมตัวทางภาคเอกชน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

1. สถาบันยานยนต์ (Thai Automobile Institute)
2. สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Thai Auto-Parts Manufacturer Association)
3. สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (Thai Automotive Industry Association)
4. กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (Automotive Industry Club, The Federation of Thai Industries)
5. กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (Auto-Parts Industry Club, The Federation of Thai Industries)

ในส่วนขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่นนั้นได้เริ่มมีมาตั้งแต่สมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง ดังเช่นกลุ่มธุรกิจ **Zaibatsu** ถือว่าเป็นกลุ่มธุรกิจในยุคแรก ๆ ที่เป็นศูนย์กลางในการควบคุมบริษัทลูกหรือบริษัทในเครือ โดยกลุ่ม **Zaibatsu** นี้มีสมาชิกในกลุ่มเป็นเจ้าของกิจการโดยตระกูลใดตระกูลหนึ่งเท่านั้น เนื่องจากสามารถควบคุมบริษัทลูก หรือบริษัทในเครือได้โดยบริษัทเหล่านี้ยังคงตำแหน่งผูกขาดจำนวนน้อยรายทางธุรกิจ (**Oligopoly**) อีกด้วย นอกจากนี้ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ได้มีองค์กรหรือกลุ่มธุรกิจกำเนิดขึ้นมาในชื่อ “คิเงียวชูคัง” เป็นบริษัทต่างธุรกิจมารวมตัวกันเป็นกลุ่มเดียว มีความสัมพันธ์แบบแน่นแฟ้นภายในกลุ่มของตนโดยผ่านวิธีการต่าง ๆ เช่น การถือหุ้น การร่วมมือทางเทคโนโลยี การให้กู้แก่บริษัทภายในกลุ่มที่เงื่อนไขค่อนข้างพิเศษกว่าบริษัทที่ไม่ได้สังกัดอยู่ในกลุ่ม การมีกลไกตลาดร่วมกัน การหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในกลุ่ม เป็นต้น และกลุ่ม “คิเงียวชูคัง” นี้เองได้นำไปสู่การศึกษาเกี่ยวกับธุรกิจแบบ “คิเงียวกรุป” อันเป็นกลุ่มธุรกิจแบบ “ทุนอุตสาหกรรม” ซึ่งเป็นการรวมตัวกันเป็นองค์กรธุรกิจตามแนวตั้งเป็นความสัมพันธ์ ระหว่างบริษัทแม่กับบริษัทลูก ปัจจุบันเรียกองค์กรธุรกิจตามแนวตั้งนี้ว่า “เคเรทสุ” (**Keiretsu**) ซึ่งพบมากในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อย่างอุตสาหกรรมอากาศยานยนต์ เป็นต้น

ภาพที่ 41 องค์กรธุรกิจตามแนวตั้ง “เคเรทสุ”



paginas.fe.up.pt/~ptcastro/PORTOIN2/sld065.htm

ปัจจุบันองค์กรธุรกิจที่มีบทบาทต่อการเข้ามาลงทุนในประเทศไทยของนักลงทุนญี่ปุ่น ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรม หรือที่นักธุรกิจส่วนใหญ่ เรียกว่า *METI โดยองค์กรธุรกิจที่ METI จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนธุรกิจของญี่ปุ่นที่กระจายอยู่ต่างประเทศนั้น มีหน้าที่ให้ความอนุเคราะห์แก่นักลงทุนญี่ปุ่นที่ต้องการลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งองค์กรธุรกิจดังกล่าวที่นักลงทุนให้ความสำคัญคือ JCCB หรือ JETRO เป็นต้น

1. หอการค้าญี่ปุ่น กรุงเทพฯ **Japanese Chamber of Commerce Bangkok (JCCB)**
2. องค์กรการค้าภายนอก **JETRO (Japan External Trade Organization)**

ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นที่มาขององค์กรธุรกิจเกิดจากกลุ่มทุนทั้งภาครัฐและเอกชน จึงได้มีบทบาทต่อการให้ข้อมูลและแนวคิดทางธุรกิจในกลุ่มของตนต่อภาครัฐ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการสนับสนุนด้านนโยบาย โดยวัตถุประสงค์และหน้าที่หลักของแต่ละองค์กรธุรกิจ มีดังนี้

4.1.1 องค์กรธุรกิจในประเทศไทย

สถาบันยานยนต์ (Thai Automobile Institute)

สถาบันยานยนต์ เป็นองค์กรอิสระซึ่งก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยความร่วมมือของภาครัฐและเอกชน เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2541 และจัดตั้งขึ้นโดยกระทรวงอุตสาหกรรม เมื่อวันที่ 14 กันยายนในปีเดียวกัน ในรูปแบบการบริหารองค์กรในลักษณะขององค์กรอิสระ ภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยใช้กฎระเบียบการบริหารงาน แบบเอกชน ไม่ผูกพันระเบียบปฏิบัติ ข้อบังคับของราชการ และรัฐวิสาหกิจ

สถาบันยานยนต์เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันในตลาดโลกให้มีความคล่องตัวในการดำเนินงาน การกิจหลักของสถาบันคือการสนับสนุนให้เกิดนโยบายที่เอื้อประโยชน์ต่อภาครัฐ และประสานงานเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและต่อเนื่องในอุตสาหกรรม-ธุรกิจยานยนต์ไทย รวมถึงการกำหนด และจัดทำมาตรฐาน รวมทั้งให้บริการด้านการตรวจสอบ ทดสอบ ให้การรับรองผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วน และวัสดุยานยนต์ อีกทั้งวิจัยพัฒนาข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อเสนอแนะแก่รัฐบาลในการกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายของภาครัฐ

* ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1949 จากเดิมคือ MITI, Ministry of International Trade and Industry (จากบทความ ญี่ปุ่น: การเมืองและนโยบายต่างประเทศ) ปัจจุบันคือ METI, Ministry of Economy, Trade and Industry

สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Thai Auto-Parts Manufacturer Association)

จากการที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนเกิดความไม่มั่นใจในนโยบายของรัฐบาลที่มีผลมาจากการยกเลิกนโยบายจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศจึงมีการรวมตัวกันขึ้นและสร้างความเป็นเอกเทศในการเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ จนถึงร่วมกันจัดตั้ง "สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย" ขึ้นในปี พ.ศ. 2521 (โดยได้รับการอนุมัติให้จัดตั้งเป็นสมาคมจากกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2521) เพื่อเป็นศูนย์กลางของนักอุตสาหกรรมด้านชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ ในอันที่จะปกป้องรักษา ส่งเสริม และพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของชาติ ปัจจุบันสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีสมาชิกกว่า 372 บริษัท โดยมีวัตถุประสงค์คือ

1. ส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจการผลิตหรือการรับจ้างทำชิ้นส่วนอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ของยานยนต์ภายในประเทศ โดยร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจดังกล่าวด้วย

2. สนับสนุนและช่วยเหลือสมาชิกแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ รวมทั้งเจรจาทำความตกลงกับบุคคลภายนอก เพื่อประโยชน์ร่วมกันในการประกอบวิสาหกิจของสมาชิก สอดส่องและติดตามความเคลื่อนไหวของตลาดการค้าชิ้นส่วน อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ของยานยนต์ทั้งภายใน - นอกประเทศ เพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจและการเงินของประเทศ

3. ทำการวิจัยเกี่ยวกับการประกอบวิสาหกิจการผลิตชิ้นส่วน อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ของยานยนต์ แลกเปลี่ยนและเผยแพร่ ความรู้ในทางวิชาการตลอดจนข่าวสารการค้าเกี่ยวกับวิสาหกิจดังกล่าว

4. ขอสถิติหรือเอกสารหรือขอรับทราบข้อความใด ๆ จากสมาชิกเกี่ยวกับการดำเนินวิสาหกิจการผลิตและการรับจ้างทำชิ้นส่วน อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ของยานยนต์ ทั้งนี้ขึ้นกับความยินยอมของสมาชิก

5. ส่งเสริมคุณภาพชิ้นส่วน อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ของยานยนต์ที่ผลิตหรือรับจ้างทำหรือจำหน่ายโดยสมาชิกให้เข้ามาตรฐาน และส่งเสริมการผลิตและการรับจ้างทำของ เพื่อให้สินค้าดังกล่าวมีปริมาณเพียงพอแก่ความต้องการของตลาด ตลอดจนวิจัย และปรับปรุงวิธีการผลิตและการค้าให้ได้ผลดียิ่งขึ้น

6. ทำความตกลงหรือวางระเบียบให้สมาชิกปฏิบัติหรืองดเว้นการปฏิบัติ เพื่อให้การประกอบวิสาหกิจการผลิตและการรับจ้างทำ ชิ้นส่วน อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ของยานยนต์ได้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย

7. ประนีประนอมข้อพิพาทระหว่างสมาชิก หรือระหว่างสมาชิกกับบุคคลภายนอกในการประกอบวิสาหกิจ

8. ส่งเสริมความสามัคคี กีฬาเพื่อพลานามัยและจัดงานสังสรรค์บันเทิงเป็นครั้งคราว โดยไม่เกี่ยวข้องกับทางการเมือง

9. ประกอบกิจการสาธารณกุศล และให้ความอนุเคราะห์แก่สมาชิก ในด้านสวัสดิการภายในขอบเขตที่ไม่ต้องห้ามตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติสมาคมการค้า พ.ศ. 2509

บทบาทของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการร่วมมือกับภาครัฐบาลเพื่อกำหนดนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ มีดังนี้

1. เป็นตัวแทนภาคเอกชนด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยนำเสนอปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ต่อภาครัฐบาล

2. เป็นตัวแทนภาคเอกชนไทยด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการเจรจา ระหว่างประเทศ

3. ปกป้องสิทธิ และความยุติธรรมอันพึงมีต่อสมาชิก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของสมาชิก

4. เป็นศูนย์รวมข้อมูลข่าวสารในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งภายในและต่างประเทศ เพื่อบริการสมาชิก

ทั้งนี้ นโยบายที่โดดเด่นของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์คือ

1. ให้มีการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อเพิ่มมูลค่าและการส่งเสริมการส่งออกชิ้นส่วนในประเทศ ของบริษัทสมาชิกไปยังทุกภูมิภาคตามมาตรฐานโลก

2. ให้การส่งเสริม, สนับสนุนการซื้อขายชิ้นส่วน และการร่วมผลิต เพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ

3. ดำเนินการจัดหาข่าวสาร, ข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกชิ้นส่วน ทั้งประเภท OEM และ REM ในเรื่องคุณภาพของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ ทุกระดับของโรงงาน

4. เป็นศูนย์กลางด้านข้อมูล, ข่าวสาร และกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสมาชิก

5. ให้การส่งเสริมการจัดประกวดการออกแบบผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งการจัดแสดงสินค้าของสมาชิกฯ เป็นประจำทุกปี

6. ติดตามผลและให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการทำโครงการศูนย์ทดสอบวิจัย และพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์, โครงการ **Cluster** พันธมิตรอุตสาหกรรม และโครงการอบรมพัฒนาบุคลากร (**Train the trainer**)

7. ให้การสนับสนุนส่งเสริมการค้าในโครงการ **AICO/AFTA** ของสมาชิก เน้นเฉพาะสมาชิก **SMEs** ของประเทศในกลุ่ม **ASEAN** และศึกษาการทำข้อตกลงการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (**FTA**)

8. สนับสนุนโครงการลดต้นทุนการผลิตของสมาชิก, การพัฒนาระบบการจัดการ และพัฒนาบุคลากร

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (Thai Automotive Industry Association)

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสำนักงานได้เมื่อ 15 กรกฎาคม 2524 ปัจจุบันมีสมาชิก 151 บริษัท โดยมีสถานะเป็นองค์กรธุรกิจเอกชนที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด

วัตถุประสงค์ของสมาคมได้แก่การประสานงานระหว่างสมาชิกกับหน่วยงานราชการและเอกชนทั้งในและต่างประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อตอบสนองนโยบายของทางราชการในการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร จัดสัมมนาร่วมกับสถาบันหรือสมาคมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของสมาชิก และให้คำปรึกษา เสนอแนะต่อหน่วยงานต่าง ๆ ของทางราชการในขอบเขตของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งต่อสมาชิกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (Automotive Industry Club, The Federation of Thai Industries)

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นส่วนหนึ่งของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2519 โดยการรวมตัวของผู้ผลิตและผู้ประกอบรถยนต์ และจักรยานยนต์ภายในประเทศ โดยเป็นหนึ่งใน 33 กลุ่มของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ทำหน้าที่ประสานงานกับกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์เพื่อให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของผลิตภัณฑ์และสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยในทุก ๆ ด้านร่วมกับรัฐบาล

นอกจากนี้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ยังให้ความร่วมมือและสนับสนุนในกิจกรรมของรัฐและสภาอุตสาหกรรม และเข้าร่วมในการกำหนดนโยบายและวางแผนในการพัฒนายานยนต์ของภาครัฐ และเป็นศูนย์กลางในการประสานงานระหว่างสมาชิก และภาครัฐเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินธุรกิจยานยนต์ รวมถึงการเป็นผู้รวบรวมข้อมูลสถิติที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์

ส่วนภารกิจด้านต่างประเทศนั้น กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ทำหน้าที่ตัวแทนของภาคอุตสาหกรรมไทยในการประสานนโยบายและการดำเนินงานกับภาครัฐ เพื่อให้บรรลุข้อตกลงและการเจรจาการค้าและการลงทุนของไทยที่เอื้อประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อมุ่งหวังให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (Auto-Parts Industry Club, The Federation of Thai Industries)

กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2519 โดยการรวมตัวของนักอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นสมาชิกของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยสมัยนั้น (ปัจจุบันคือ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) เพื่อประสานงานกับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ ต่อภาครัฐในการวางนโยบายที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งในแนวทางเดียวกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย คือ

1. ส่งเสริมและพัฒนาการประกอบอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
2. แก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการประกอบอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
3. ส่งเสริมสนับสนุนเกี่ยวกับการศึกษาวิจัย
4. ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ

บทบาทของกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์คือการทำหน้าที่เป็นผู้แทนของภาคเอกชนในการให้ข้อเสนอแนะ การวางนโยบายและการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นการส่งเสริมให้สมาชิกพัฒนาตนเอง ทั้งทางด้านจัดการ การตลาดและมาตรฐานของชิ้นส่วนยานยนต์ ในด้านต่างประเทศนั้น กลุ่มยังเป็นแกนนำของภาคเอกชนในการเจรจาชักชวนให้เกิดการลงทุนและขยายตลาด อย่างต่อเนื่อง

จากคุณลักษณะขององค์กรธุรกิจดังกล่าวข้างต้นทำให้สมาชิกกลุ่มบางส่วนที่มีอำนาจทางการเมืองบรรลุปทบาทในการเจรจาเรียกร้องกับภาครัฐที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านนโยบายได้สะดวกขึ้น ทำให้เห็นนโยบายที่ออกมาเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจของตนเป็นส่วนใหญ่ เช่น กรณีการขยายนิคมอุตสาหกรรมอมตะของนักธุรกิจไทยล้วนมาจากการศึกษานโยบายส่งเสริมการลงทุนซึ่งต้องมีการจัดเตรียมด้านสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศทำให้เกิดการขยายตัวของนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นพร้อม* สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่ภาครัฐให้การสนับสนุนตามมา

41.2 องค์กรธุรกิจญี่ปุ่นที่มีบทบาททางภาคเศรษฐกิจ

การผลักดันให้เศรษฐกิจญี่ปุ่นขยายการลงทุนในต่างประเทศนั้น เริ่มจากหลังข้อตกลง “พลาซ่าแอ๊กคอร์ดในปลายปี 1985” ทำให้ญี่ปุ่นมีการเร่งกระแสการย้ายทุนออกนอกประเทศเพื่อแก้ปัญหาการส่งออก การลดต้นทุนการผลิต ฯลฯ ซึ่งหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญคอยควบคุมอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่นและการส่งออกของญี่ปุ่นคือกระทรวงมิติ ซึ่งสร้างองค์กรธุรกิจเพื่อสนับสนุนธุรกิจของตนไว้ในประเทศต่าง ๆ และปัจจุบันได้เกิดองค์กรธุรกิจจากการรวมตัวของนักลงทุนเองเพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับธุรกิจของตน ตามรายละเอียดดังนี้

หอการค้าญี่ปุ่น กรุงเทพฯ Japanese Chamber of Commerce Bangkok (JCCB)

หอการค้าญี่ปุ่น กรุงเทพฯ ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1954 มีสมาชิกทั้งสิ้น 1,203 บริษัท ซึ่งนับเป็นหอการค้าญี่ปุ่นในต่างประเทศที่มีจำนวนสมาชิกมากที่สุดในโลก ปัจจุบันประเทศไทย และประเทศญี่ปุ่น เป็นคู่ค้าที่สำคัญต่อกันมีความสัมพันธ์ทั้งด้านเศรษฐกิจและการเมืองอย่างใกล้ชิด โดยวัตถุประสงค์ของหอการค้าญี่ปุ่น กรุงเทพฯ กำหนดไว้คือ

1. เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาการค้า อุตสาหกรรม และเศรษฐกิจโดยรวมระหว่างญี่ปุ่น และประเทศไทย
2. เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกันและความสมัครสมานสามัคคีกัน ระหว่างสมาชิกหอการค้าฯ
3. เพื่อให้ความช่วยเหลือ ให้คำปรึกษา และอำนวยความสะดวกแก่สมาชิกหอการค้าฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาในกิจกรรมการค้าและอุตสาหกรรมของสมาชิก
4. เพื่อดำเนินงานด้านอื่น ๆ ตามหน้าที่และบทบาทของหอการค้าฯ ที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัติ หอการค้า พ.ศ.2509

* สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในนิคมอุตสาหกรรมอยู่ในภาคผนวก ก

จากวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนของหอการค้าญี่ปุ่นกรุงเทพฯ การแสดงความเชื่อมั่นต่อภาครัฐบาลไทยจากประธานหอการค้าญี่ปุ่นปัจจุบัน **Mr. Shiyoshi Noro** ซึ่งกล่าวต่อบริษัทที่เป็นสมาชิกไว้ว่า

“หลังจากภาวะเศรษฐกิจในปี **1997** ประเทศไทย มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงถึง **6.7%** ซึ่งเป็นอัตราที่สูงในกลุ่มประเทศอาเซียน และในปีนี้ก็คาดว่าจะมีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับสูงเช่นกัน ถึงแม้จะมีเรื่องไข้หวัดนก และสถานการณ์ความไม่สงบในชายแดนภาคใต้ต่าง ๆ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ขาดความเชื่อมั่นก็ตาม หากแต่ภายใต้การนำของคณะรัฐบาลชุดปัจจุบันก็เชื่อมั่นว่าจะสามารถแก้ปัญหาได้ในที่สุด รัฐบาลยังต้องแก้ไขปัญหาค่าเงินบาทที่อ่อนค่าทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด และปัญหาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน แต่อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงจะสามารถแก้ปัญหาเศรษฐกิจเหล่านี้ได้โดย ทางหอการค้าฯ จะประสานความร่วมมือและความคิดกับบริษัทสมาชิกในเรื่องบทบาทของหอการค้าฯ และสิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อช่วยให้บริษัทสมาชิกมีความเจริญเติบโตทางธุรกิจ ในขณะที่เดียวกันก็มีประโยชน์ เกื้อกูลต่อเศรษฐกิจไทย เราต้องการที่จะเติบโตไปด้วยกัน”

ซึ่งการแสดงความเชื่อมั่นดังกล่าวต่อภาครัฐบาล และเศรษฐกิจของไทยทำให้นักลงทุนจากญี่ปุ่นมีความมั่นใจต่อการขยายการลงทุนในไทย โดยดูได้จากการขอรับการส่งเสริมการลงทุนในช่วงปี **2003** จำนวน **236** โครงการ เงินลงทุน **80,099** ล้านบาท (ข้อมูลจาก **BOI**) อีกทั้งเพื่อความก้าวหน้าทางธุรกิจของบริษัทสมาชิกทั้งหมดเป็นไปอย่างราบรื่น ทางหอการค้าฯ จึงมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดกับรัฐบาลไทย รวมทั้งกับกลุ่มทางเศรษฐกิจและองค์กรภาคเอกชน เช่น **FIT, BOT** พร้อมกันนี้จะเป็นตัวแทนของบริษัทสมาชิกเจรจากับทางรัฐบาลในเชิงสร้างสรรค์ (**Constructive motion**) ด้วย

ทั้งนี้การประสานงานระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลญี่ปุ่น โดยผ่านตัวกลางอย่างหอการค้าญี่ปุ่นนั้น ทำให้ความสัมพันธ์ทางการค้ามีการพัฒนาจนมีการจัดตั้ง “ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่ใกล้ชิดไทย- ญี่ปุ่นอย่าง **Japan - Thailand Economic Partnership Agreement (JTEPA)**” ซึ่งเกิดขึ้นจากการหารือของนายกรัฐมนตรี ไทยและญี่ปุ่น ในระหว่างการประชุม **Boao Forum for Asia** ณ มณฑลไหหลำ สาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าเห็นควรให้มีการจัดตั้งคณะทำงานร่วมเพื่อศึกษาการเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่ใกล้ชิดไทย-ญี่ปุ่น เพื่อผลักดันความร่วมมือที่ครอบคลุมรอบด้าน ทั้งด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งการจัดทำความตกลงการค้าเสรี โดยให้ยึดรูปแบบความตกลง **Japan-Singapore for a New-Age Economic Partnership Agreement (JSEPA)** เป็นตัวอย่างในการทำความตกลงไทย-ญี่ปุ่น และต่อมา ในวันที่ **11** ธันวาคม **2546** ผู้นำทั้งสองได้พบหารือทวิภาคีและเห็นชอบให้เริ่มการเจรจาอย่างเป็นทางการเพื่อจัดทำความตกลง **JTEPA** โดยให้เริ่มการประชุมเจรจากรั้งแรกที่ประเทศไทยในต้นปี **2547**

ในเบื้องต้นทั้งสองฝ่ายได้แบ่งกลุ่มการเจรจาไว้ทั้งสิ้น 21 กลุ่ม อาทิ การเปิดตลาดสินค้าและบริการ การลงทุนและการเคลื่อนย้ายบุคคล ทรัพย์สินทางปัญญา มาตรการปกป้องทางการค้า พิธีการด้านศุลกากร นโยบายการแข่งขันและกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า เป็นต้น โดยแต่ละกลุ่มจะมีผู้นำในการเจรจาซึ่งไทยได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเจรจา JTEPA อย่าง เป็นทางการ ครั้งที่ 1 ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 16-17 กุมภาพันธ์ 2547 และทั้งสองฝ่ายได้เห็นพ้องกันในการอบการเจรจา (Framework of the Negotiations) หรือ TOR ของ JTEPA อาทิ หลักการการเจรจา โครงสร้างและขอบเขตการเจรจา ซึ่งรวมเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเสรีการค้าและการลงทุน การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และความร่วมมือด้านบวกในสาขาต่าง ๆ เช่น ความร่วมมือด้านการบริการการเงิน ความร่วมมือด้านการเกษตร ป่าไม้และประมง เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การศึกษาและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การท่องเที่ยว วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ทั้งนี้จากการเจรจาที่รัฐบาลไทยเป็นเจ้าภาพครั้งที่ 9 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2548 โดยมีการประชุมในระดับรัฐมนตรีระหว่างรองนายกรัฐมนตรีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ นายทง พิทยะ และ Mr. Nakagawa เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2548 - 1 สิงหาคม 2548 ที่ผ่านมา ได้ข้อยุติในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1. เหล็ก - เหล็กกรัดร้อนที่ไม่ผลิตในไทย ยกเลิกภาษีทันที สำหรับเหล็กอื่น ๆ ทุกรายการ ยกเลิกภาษีภายในปีที่ 11
2. ชิ้นส่วนยานยนต์ - (สำหรับ OEM) - ในรายการที่ไม่อ่อนไหว ยกเลิกภาษีภายในปี 2554 ส่วนรายการอ่อนไหว ยกเลิกในปี 2556 (โดยมีเงื่อนไขว่าความตกลง AFTA ต้องมีผลบังคับใช้จริงในปี 2553)
3. รถยนต์สำเร็จรูป (CBU) - เกินกว่า 3,000 ซีซี - เริ่มลดในปีแรกที่ JTEPA มีผลบังคับใช้ โดยลดจาก 80% เหลือ 60% ในปี 2552 และคงไว้จนกว่าจะมีการเจรจากันใหม่ ส่วนที่ ต่ำกว่า 3,000 ซีซีให้มีการเจรจาใหม่ภายใน 5 ปี
4. สินค้าเกษตร - ญีปุ่น ลด/เลิก ภาษีให้ไทย ในสินค้า อาทิเช่น ไข่ปรุงสุก ไข่สดแช่เย็น เนื้อปลากระป๋อง ทุเรียน ผักสดแช่เย็น กุ้งสด กุ้งต้ม แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูป ทุเรียน มะละกอ มะม่วง มังคุด เป็นต้น
5. ความร่วมมือ ดกกลงกันได้ด้านมาตรฐานสุขอนามัย ความร่วมมือทรัพยากรมนุษย์ ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี ความร่วมมือด้านการสื่อสาร ด้านการท่องเที่ยว SME ส่งเสริมบรรยากาศการลงทุน

6 ด้านการค้าบริการ/ลงทุน ไทยจะสามารถส่งพ่อครัวแม่ครัว คนดูแลคนสูงอายุ ครูสอนภาษาไทย รำไทย และสามารถเข้าไปทำงานในสาขาอาชีพดังเช่น ด้านโฆษณา ทัวร์ บริการโรงแรม เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีองค์กรธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อธุรกิจญี่ปุ่นซึ่งกระทรวงพาณิชย์-อุตสาหกรรมญี่ปุ่น **METI (Ministry of Economic Trade and Industry)** ได้ตั้งขึ้นมาเป็นรูปแบบองค์การการค้าภายนอก หรือที่รู้จักกันดีในชื่อ **JETRO**

องค์การการค้าภายนอก JETRO (Japan External Trade Organization)

สำนักงาน เจโทร กรุงเทพฯ ได้จัดตั้งขึ้นในปีพ.ศ. 2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าญี่ปุ่นเข้ามายังประเทศไทย และสำรวจสภาพตลาด การลงทุนและเศรษฐกิจไทย เพื่อสนองตอบต่อสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนไปทางเศรษฐกิจญี่ปุ่น ที่ได้ดูแลการค้าต่างประเทศเป็นจำนวนมาก รวมถึงความขัดแย้งทางด้านเศรษฐกิจที่รุนแรงขึ้น และการที่ธุรกิจญี่ปุ่นจำนวนมากขยายการลงทุนเข้ามาในพื้นที่แถบเอเชีย ทาง เจโทร กรุงเทพฯ จึงได้ให้ความร่วมมือในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นและไทย โดยได้มีการส่งเสริมการนำเข้า ส่งเสริมให้มีการลงทุนจากญี่ปุ่นในประเทศไทย สนับสนุนการให้ความรู้ต่ออุตสาหกรรมระดับรากหญ้ารวมถึงธุรกิจขนาดกลางและเล็กของไทยและให้การสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย เช่น โครงการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ นอกจากนี้ยังได้ให้การสนับสนุนทางด้านความรู้ และให้ความร่วมมือทางด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและพลังงาน การปกป้องทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น โดย ในปี 2543 ได้มีการจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมธุรกิจ (**Business Support Center (BSCT)**) ขึ้นเพื่อเป็นศูนย์บริการแบบครบวงจร (**one-stop service center**) สำหรับผู้ที่สนใจจะลงทุนในประเทศไทยโดยตรงจากทางญี่ปุ่นรายใหม่

นอกจากนี้ เจโทร กรุงเทพฯ ยังเป็นหนึ่งในสาขาหลักของสำนักงานต่างประเทศของเจโทรที่มีอยู่ทั้งหมด 80 แห่งทั่วโลก ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลของนักลงทุน ญี่ปุ่นและไทยด้วยการจัดตั้ง ศูนย์ส่งเสริมธุรกิจในประเทศไทย (Business Support Center in Thailand: BSCT) เพื่อเป็นศูนย์ส่งเสริมธุรกิจแห่งแรกที่จัดตั้งขึ้นนอกประเทศญี่ปุ่น โดยศูนย์นี้จะเป็นตัวจักรที่สำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในประเทศไทยด้วยการสนับสนุนจากวิสาหกิจขนาดกลางและย่อม (**SMEs**) ของญี่ปุ่น ทั้งนี้บริการต่าง ๆ ของศูนย์นี้จะอำนวยความสะดวกในการสรรหาโอกาสในการทำธุรกิจร่วมกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและย่อมของไทยและญี่ปุ่น รวมถึงการเป็นศูนย์กลางประสานงานของสำนักงานเจโทรในภูมิภาคเอเชีย อีกด้วย

จากบทบาทหน้าที่ขององค์กรธุรกิจที่กล่าวมาข้างต้น บทบาทขององค์กรทั้งภายในประเทศไทยและญี่ปุ่น ต่างมีเป้าประสงค์อย่างเดียวกันคือความพยายามผลักดันให้ภาครัฐไทยเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และให้รูปแบบของการสนับสนุนในภาคอุตสาหกรรมออกมาในเชิงนโยบายโดยการให้ข้อมูลที่ได้นักลงทุนต่างชาติ นักลงทุนชาวไทยตลอดจนการทำวิจัย ต่อภาครัฐบาล ตลอดจนการส่งตัวแทนขององค์กรธุรกิจเข้าไปเป็นสมาชิกในภาคการเมือง เช่น การร่วมรัฐบาลของกลุ่มทุนอย่าง กลุ่มจิ้งจอกเรื่องกิจ (จุฬารัง) หรือการได้เข้าร่วมรัฐบาลของ นายวัฒนา เมืองสุข รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์(ในปี2546)

นอกเหนือจากนี้การแสดงความบทบาทขององค์กรธุรกิจต่อการให้ความร่วมมือกับภาครัฐบาลไทย ถือได้ว่ามีส่วนสำคัญมากเช่น การตอบรับนโยบายการลงทุนซึ่งถือเป็น * ยุทธศาสตร์ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เห็นถึงความพร้อมในการสนับสนุนของไทย ²โดยองค์กรธุรกิจญี่ปุ่น ทั้ง JETRO และ JCCB ได้ตอบรับนโยบายด้วยการจัดสัมมนาโดยให้ข้อมูลแก่นักลงทุนญี่ปุ่นในประเทศไทย และภาครัฐของญี่ปุ่น ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ (SMEs) สนใจย้ายฐานการผลิตเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งเป็นไปตามแผนอุตสาหกรรมยานยนต์ในแนวทางที่กำหนด คือการลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ในรูปแบบของ cluster โดยตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ การเพิ่มทุนของบริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทยที่มีกระจายโรงงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแห่งใหม่ และมีการเชิญชวนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Supplier) เข้ามาตั้งโรงงานการผลิตในบริเวณเดียวกัน เป็นต้น

ดังนั้นการจัดตั้งองค์กรธุรกิจที่กล่าวมาข้างต้น โดยอยู่ภายใต้วัตถุประสงค์หลักที่ต้องการสนับสนุนในธุรกิจการลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย และเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศญี่ปุ่นด้วยนั้น ทำให้องค์กรธุรกิจพยายามสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ การเมือง ด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การจัดสัมมนา การช่วยเหลือสังคม การให้ความรู้ด้าน

¹ นายวัฒนาเมืองสุข, “ถูกมองว่าเป็นตัวแทนกลุ่มซีพี,” ผู้จัดการออนไลน์ (11 ตุลาคม 2545)

* จากวารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 14 ฉบับที่ 12 ธันวาคม 2546 มีการอธิบายถึงยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ดังนี้

- ลดการใช้มาตรการภาษีเป็นแรงจูงใจแก่นักลงทุน โดยอำนวยความสะดวกในการจัดหาแหล่ง Supply สินค้า การประสานกับหน่วยงานราชการอื่นๆ การผ่อนคลายเรื่องกฎระเบียบการลงทุน

- กำหนดเป้าหมายในการดึงเงินลงทุนจากสามภูมิภาคหลักคือ ญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกาเหนือ

- ร่วมมือกับองค์กรธุรกิจในประเทศเพื่อทำการตลาดและประชาสัมพันธ์

- เพิ่มขีดความสามารถของ SMEs และถ่ายทอดเทคโนโลยี

- ให้ความช่วยเหลือรัฐวิสาหกิจชุมชนเพื่อเข้าถึงตลาดต่างประเทศ

- ศึกษาแนวโน้มการลงทุนและความตกลงระหว่างประเทศที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุน

- ลดขั้นตอนที่เป็นอุปสรรคในการลงทุน

² สัมภาษณ์ Mr. Hitoshi Ozawa, เจ้าหน้าที่บริหารธนาคารกรุงเทพ, บทบาทขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่น, 28 กันยายน 2548

³ สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่บริหารโตโยต้า, แผนการลงทุนโรงงานการผลิตแห่งใหม่, 13 ธันวาคม 2548

เทคโนโลยีด้วยการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรม เป็นต้น ตลอดจนอำนวยความสะดวกและประสานงานภาครัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ องค์กรธุรกิจในประเทศไทยยังมีการศึกษาถึงการลงทุนของบริษัทข้ามชาติในจีน ซึ่งถือได้ว่าเป็นประเทศคู่แข่งของไทยในการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ และเนื่องจากจำนวนนักลงทุนญี่ปุ่นที่ให้ความสนใจเข้าไปลงทุนเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการศึกษาถึงแนวโน้มในการแข่งขันกับประเทศจีนดังนี้

4.2 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยกับการขยายตัวด้านการลงทุนของบริษัทข้ามชาติในจีน

บริษัทยานยนต์ข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนในไทยนั้น มีการใช้กำลังการผลิตเฉลี่ยที่ร้อยละ 51.1 ของกำลังการผลิตรวม 1.15 ล้านคัน โดยอุปสงค์ขยายตัวร้อยละ 37.8 ในปี 2545 จากการใช้กลยุทธ์กระตุ้นตลาดทำให้เกิดรถรุ่นใหม่ ๆ ทอยออกมาอย่างต่อเนื่อง และจากการย้ายฐานการผลิตรถกระบะมาไทยของหลายค่ายรถเพื่อขยายเป้าส่งออกภายใต้ข้อตกลงของ AICO และ AFTA โดยจีนยังเป็นคู่แข่งที่ต้องระวังในระยะยาวเนื่องจากการย้ายฐานลงทุนของต่างชาติเข้าไปมากเช่นกันแม้ในระยะสั้นจีนจะยังมีอุปสรรคจากข้อกำหนดการเข้าร่วมทุนจากต่างชาติที่เข้มงวดอยู่ก็ตาม

จีน ในปี 2547 - 48⁴ ได้ผ่อนคลายเพิ่มโควตาให้ค่ายบีเกอรี่ (จีเอ็ม เดมเลอร์ ฟอร์ด) และฟอร์ด) ส่งรถเข้าไปขายในจีนมากขึ้น เพื่อลดแรงกดดันที่สหรัฐฯ เสียดุลการค้าจีนมหาศาล โดยจีเอ็ม ฟอร์ด และเดมเลอร์ ฟอร์ดจะส่งออกรถไปจีนจำนวน 4,500 คัน, 5,000 คัน และ 4,500 คันตามลำดับ ก่อนที่จีเอ็ม และ ฟอร์ดจะเพิ่มการผลิตในจีนอีกร้อยละ 50 เป็น 7.66 แสนคัน และ 2.28 ล้านคัน ในปี 2549 และ 2550 ตามลำดับ จีนซึ่งมีโรงงานประกอบรถยนต์มากถึง 123 โรง อยู่แล้ว กำลังเพิ่มการผลิตถึงระดับ 5.0 ล้านคันในปี 2547 จากเพียง 3.25 และ 4.0 ล้านคันในปี 2545 และ 2546 ตามลำดับ ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินได้ในระยะยาว จากจำนวนรถยนต์ที่เหลือค้างในจีนที่เริ่มเพิ่มเป็นกว่า 1 แสนคัน ในช่วงปลายปี 2546 ทำให้ศักยภาพของตลาดจีนที่จะรองรับการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเริ่มลดถอยลง โดยเฉพาะภายหลังปี 2551 มีการคาดการณ์ว่าตลาดรถยนต์ภายในของจีนจะเริ่มเข้าสู่ภาวะการชะลอตัว

ปัจจุบัน ค่ายรถต่าง ๆ กำลังผลักดันให้รัฐบาลจีนผ่อนคลายกฎระเบียบเข้มงวดในภาคบริการทางการเงิน การเปิดเสรีของสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในจีนอย่างรวดเร็ว จะเป็นปัจจัยที่เร่งให้โครงสร้างตลาดรถยนต์ของจีนมีการปรับเปลี่ยนเร็วขึ้นด้วย ซึ่งอาจกดดันให้ผู้ผลิตรถรายเล็กในท้องถิ่นที่เสียเปรียบด้านเทคโนโลยีในการแข่งขันอยู่แล้วเกิดการเสียเปรียบทางการแข่งขันมากขึ้น แต่การที่อุปสงค์ทางด้านรถยนต์ของจีนที่สูงถึง 3 ล้านคันและเติบโตร้อยละ 42 ในปี 2545 ยังคงทำให้จีน

⁴ ข้อมูลจาก www.thaiautopart.or.th

เป็นคู่แข่งสำคัญที่จะดึงดูดเงินทุนจากบริษัทข้ามชาติเข้าไปอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าหากยอดขายของจีนยังเติบโตอีกเพียงร้อยละ 10-15 ในปี 2546 ก็จะทำให้จีนกลายเป็นยักษ์ใหญ่ด้านตลาดรถยนต์แห่งชาติเยอรมนีที่อึดตัวมานาน โดยในปี 2545 จีนเริ่มพัฒนาโครงการ “Detroit of China” ที่ตอนใต้ของเซี่ยงไฮ้เพื่อให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนด้วยงบลงทุน 275 แสนล้านบาท ที่มีทั้งโรงงานรถยนต์และโรงงานชิ้นส่วนขนาดใหญ่ ศูนย์ R&D อย่างเพียบพร้อมภายในปี 2550 ปัจจุบันค่ายรถชั้นนำที่เข้าไปลงทุนมีทั้งโตโยต้า โฟล์ค วอร์ค เบนซ์ อย่างไรก็ตามจีนสร้างข้อจำกัดที่บังคับให้ค่ายรถต่างชาติต้องร่วมทุนกับผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจในท้องถิ่นซึ่งมักมีปัญหาด้านการจัดการและขาดการสะสมเทคโนโลยีที่ต่อเนื่อง รวมทั้งผลิตภาพแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนต่ำเพียงแค่ 1 ใน 18 เมื่อเทียบกับญี่ปุ่น อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนของค่ายรถใหม่ในจีนจึงยังต่ำมากหากเทียบกับไทยด้วยเช่นกัน ด้วยเหตุนี้เองนักลงทุนบางส่วนจึงมีการเปลี่ยนการลงทุนจากจีนเข้ามาในประเทศไทยแทน

ตารางที่ 41 การเปรียบเทียบการขยายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่าง ไทย-จีน

ปัจจัย	ไทย	จีน
ความแน่นอนในการลงทุน	มีความเด่นชัดในการเป็นศูนย์กลางในการเป็นตลาด และผลิตรถกระบะอย่างชัดเจน หลังจากการนำร่องของ Toyota ในโครงการ IMV (International Multipurpose Vehical)	มีความหลากหลายของประเภทรถยนต์ทั้งรถยนต์นั่งขนาดเล็กไปจนถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่ โครงสร้างการลงทุนด้านการผลิตและตลาดภายในจึงไม่ค่อยชัดเจน
นโยบาย	มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศของภาครัฐ รวมถึงการจัดตั้งสถาบัน R&D และสถาบันเทคโนโลยีอย่าง TTCAP (Toyota Technical Center Asia Pacific) เป็นต้น	ข้อกีดกันของจีนที่บังคับให้ค่ายรถต่างชาติต้องร่วมทุนกับผู้ประกอบการรัฐวิสาหกิจในท้องถิ่น ซึ่งมีปัญหาด้านการจัดการ รวมถึงขาดการสะสมเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง
ผลิตภาพแรงงาน	ไทยมีการฝึกฝนแรงงานในระดับ skill labor เพิ่มมากขึ้น จากการส่งเสริมของภาครัฐและองค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการขยายการลงทุนจากบริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรมยานยนต์	ส่วนใหญ่เป็นแรงงานในระดับ unskill labor โดยยังคงพึ่งพาแรงงาน skill labor จากบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาลงทุน

ความน่าสนใจในการลงทุน	มีความพร้อมในระบบสาธารณูปโภคพร้อมทั้งพื้นที่รองรับการลงทุน ที่ตั้งอยู่ในจังหวัดต่าง ๆ ในรูปแบบของนิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนการให้ความสนับสนุนจากองค์กรธุรกิจทั้งจากทางภาครัฐ และเอกชน	จุดแข็งของจีนจึงอยู่ที่โอกาสในระยะยาวจากขนาดของตลาดที่ใหญ่ซึ่งจะเอื้อต่อการปรับศักยภาพในการแข่งขันในอนาคต
เป้าหมาย	Detroit of Asia	Detroit of China

ที่มา : จากการรวบรวมข้อมูล



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

บทวิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษา

การวิเคราะห์แบ่งเป็น 2 ส่วนคือ

5.1 วิเคราะห์โดยใช้ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติ ทฤษฎีการลงทุนระหว่างประเทศ ทฤษฎีการสร้าง ความได้เปรียบในการแข่งขันของชาติ ทฤษฎีห่านบิน และทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน ตลอดจน แนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศและแนวคิดเครือข่าย ซึ่งสามารถนำมาวิเคราะห์ในเรื่อง อุตสาหกรรมยานยนต์ของบรรษัทข้ามชาติญี่ปุ่น นโยบายรัฐบาล และความสำคัญขององค์กรธุรกิจ

5.2 วิเคราะห์ถึงความสำคัญขององค์กรธุรกิจและกลุ่มผลประโยชน์ทางการเมือง

ดังนั้นเมื่อนำผลการศึกษาจากส่วนที่หนึ่ง และส่วนที่สองมาวิเคราะห์เข้าด้วยกันแล้ว จะทำให้เห็นถึงความสำคัญขององค์กรธุรกิจต่อการสนับสนุนการลงทุนของนักธุรกิจญี่ปุ่นในประเทศไทย ว่ามีความสำคัญอย่างไรต่อการลงทุน โดยเฉพาะในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์

5.1 วิเคราะห์โดยใช้ทฤษฎี

จากแรงผลักดันของเศรษฐกิจภายในของญี่ปุ่นตั้งแต่ช่วงปี1990 ทำให้ญี่ปุ่นตระหนักถึง ความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รัฐบาลญี่ปุ่นจึงกำหนดนโยบาย ส่งเสริมให้มีการขยายฐานการลงทุนไปในต่างประเทศ ในรูปแบบของการสร้างเครือข่ายการแบ่ง งานระหว่างประเทศ ตามความถนัดเฉพาะด้าน เพื่อลดต้นทุนการผลิตที่จะเกิดขึ้น โดยลักษณะ สำคัญของการผลิตสำหรับบริษัทญี่ปุ่น คือการแยกผลิตชิ้นส่วนอุตสาหกรรมภายในบริษัทที่ตั้งอยู่ ตามประเทศต่าง ๆ เพื่อให้การจัดหาชิ้นส่วนอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นอยู่ภายใต้ต้นทุนต่ำที่สุด ซึ่ง ประเทศไทยก็จัดเป็นหนึ่งในประเทศที่ญี่ปุ่น ต้องการใช้เป็นฐานการผลิต โดยเฉพาะด้านยานยนต์ ตลอดจนกำหนดให้องค์กรธุรกิจของตนที่ตั้งอยู่ในประเทศนั้น ๆ ศึกษาภาวะเศรษฐกิจและ นโยบายว่ามีแนวทางการลงทุนในลักษณะใด เพื่อให้การเข้าไปลงทุนของธุรกิจตนในต่างประเทศ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

การลงทุนของบรรษัทข้ามชาติญี่ปุ่นในประเทศไทยปัจจุบันนั้น ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนโดย การสร้างฐานการผลิตโดยเฉพาะ โครงการผลิตรถกระบะ 1 ตัน เพื่อจำหน่ายในประเทศ และส่งออก ต่างประเทศซึ่งถือว่าเป็นยุทธศาสตร์การค้า และการแบ่งงานระหว่างประเทศ ของญี่ปุ่น

นอกจากนี้ การลงทุนของบรรษัทข้ามชาติญี่ปุ่นในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ถือว่าเป็น อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และใช้เทคโนโลยีสูงจึงจำเป็นต้องมีฐานสนับสนุนทางด้านอุตสาหกรรม (Supporting Industries) รองรับเป็นจำนวนมาก และมีผลต่อเนื่องทำให้อุตสาหกรรมขนาดเล็กและ ขนาดกลางที่เป็น “Sub-Contact” ของบรรษัทญี่ปุ่น (SMEs) มีการขยายฐานลงทุนเข้ามาในประเทศ

ไทยเป็นจำนวนมาก ทั้งอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ยางยนต์ โลหะ เบรก และอื่น ๆ ที่เป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง โดย ลักษณะการลงทุนของบริษัทญี่ปุ่นในประเทศไทยมีดังนี้

1. การปรับเพิ่มจากเดิมที่เป็นเพียงการประกอบชิ้นส่วนนำเข้าให้กลายเป็นสินค้าขั้นสุดท้าย หรือสำเร็จรูปในเมืองไทย ให้เป็นการมุ่งพัฒนาการผลิตเพื่อทำให้ประเทศไทยเป็น “ฐานการผลิตเพื่อการส่งออก” ในที่สุด

2. ประเภทธุรกิจที่เข้ามาลงทุนมีความหลากหลาย ตั้งแต่อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น

3. มีการจ้างงานตามขนาดของบริษัท ที่เข้ามาลงทุน

4. การใช้ระบบการแบ่งงานระหว่างประเทศโดยกำหนดบทบาทของประเทศไทยให้เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนและประกอบสินค้า

5. ศึกษานโยบายของภาครัฐบาลไทย โดยผ่านองค์กรธุรกิจของญี่ปุ่น ด้วยการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์

จากลักษณะการลงทุนนี้ พบว่าเป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า และเป็นการวางฐานการผลิตเพื่อขยายตลาดทั้งภายในประเทศไทยเองและตลาดส่งออก มีผลให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่ทำการผลิตในประเทศ มีการพัฒนาคุณภาพเพื่อให้ได้มาตรฐานสูงขึ้น

สำหรับความได้เปรียบในการแข่งขันที่เกิดจากความเข้มแข็งของเครือข่ายการผลิตและการจัดจำหน่ายที่เกิดจากการขยายตัวในแนวตั้ง (**Vertical Integration**) เพื่อเป็นแหล่ง อุปทานของวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางในกระบวนการผลิต ตลอดจนการขยายตัวในแนวนอน (**Horizontal Integration**) ผ่านบริษัทในเครือเพื่อสร้างอำนาจการผูกขาดนั้น คือเอกลักษณ์ของบรรษัทข้ามชาติญี่ปุ่นที่เกิดขึ้นในโลกปัจจุบัน

การลงทุนระหว่างประเทศของญี่ปุ่นในประเทศไทยนั้นพบว่านักลงทุนญี่ปุ่นมีความได้เปรียบนักลงทุนไทยในหลาย ๆ ด้าน เช่น ด้านเงินทุนและเทคโนโลยี เป็นต้น ญี่ปุ่นจึงใช้ความได้เปรียบนี้มาเป็นกลยุทธ์ในการต่อรอง เชิงธุรกิจตลอดจนนโยบายต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการแข่งขัน ซึ่งสามารถอธิบายได้โดยใช้ทฤษฎีการแข่งขันของชาติ กล่าวคือแนวทางการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นนั้น ถือได้ว่าเป็นการลงทุนที่ใช้นโยบายรัฐบาลเป็นเครื่องมือ ในการสร้างความได้เปรียบทางเศรษฐกิจ เนื่องจากนักลงทุนเห็นว่าประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางในด้านยานยนต์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีการสนับสนุนการลงทุนด้วยการออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนด้านยานยนต์และธุรกิจ **SMEs** จากต่างประเทศ ตลอดจนเตรียมความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภค สำหรับนักลงทุนตามนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในขณะเดียวกันนโยบายของรัฐบาลญี่ปุ่นเองก็ต้องการขยายฐานการผลิตในต่างประเทศ นโยบายของทั้ง 2 ประเทศจึงเป็นนโยบายที่

เกี่ยวกัน ทำให้การตัดสินใจและการวางแผนการตลาดของนักลงทุน มีประสิทธิภาพมากขึ้น นั่นคือการให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกขายในต่างประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านยานยนต์ที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนและมีความต่อเนื่อง อีกทั้งนักธุรกิจญี่ปุ่นสามารถดำเนินการควบคุมธุรกิจได้ด้วยตนเองทั้งการต่อช่องทางเศรษฐกิจโดยผ่านทางองค์กรธุรกิจ หรือการเจรจาโดยตรงกับทางภาครัฐบาลไทยตัวอย่างเช่น ข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจที่ใกล้ชิดไทย-ญี่ปุ่น ในเรื่องเหล็กและชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น

สำหรับลักษณะเศรษฐกิจแบบผู้นำของประเทศญี่ปุ่นในเอเชีย หรือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น ทำให้การดำเนินธุรกิจ และอุตสาหกรรมเป็นไปในลักษณะผู้นำ โดยประเทศที่ญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนมีฐานะเป็นเสมือนผู้ตาม นักวิชาการส่วนใหญ่จึงนำทฤษฎีห่านบินมาใช้ในการอธิบายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นนี้ในรูปแบบของการเลียนแบบการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา (เอเชีย หรือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้) กับประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูงกว่าอย่างญี่ปุ่น อีกทั้งแนวทางเศรษฐกิจและการตลาดของญี่ปุ่นกับประเทศผู้รับทุนการผลิตอย่างประเทศไทย ยังดำเนินในแบบวัฏจักรการผลิต (product cycle) ซึ่งชี้ทิศทางการลงทุนระหว่างประเทศในผลิตภัณฑ์หนึ่ง ๆ แต่ก็ขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์ในวัฏจักรนั้น ๆ คือในระยะแรกผลิตภัณฑ์ถูกคิดค้นและผลิตขึ้นมาใหม่ ประเทศผู้ผลิตจะใช้ในประเทศ และส่งออกในเวลาต่อมาเมื่อผลิตภัณฑ์นั้นเป็นที่ต้องการ ผู้ผลิตจะมีอำนาจในการผูกขาดการผลิตและการต่อรอง และเมื่อความต้องการจากประเทศผู้นำเข้าเพิ่มสูงขึ้น ผู้ผลิตก็จะย้ายการผลิตหรือไปลงทุนในประเทศผู้นำเข้า ซึ่งตามขั้นตอนนี้ผู้นำเข้าจะพยายามเรียนรู้เทคโนโลยี และขั้นตอนการผลิตต่าง ๆ จนสามารถผลิตสินค้าตัวเองได้และสุดท้ายจะนำไปสู่การส่งออก

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบแนวการศึกษาแบบวัฏจักรการผลิตกับแนวทางการขยายการลงทุนด้านยานยนต์ของญี่ปุ่นในประเทศไทยนั้น การดำเนินการทางเศรษฐกิจในปัจจุบันกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาเทคโนโลยีการผลิตต่าง ๆ ด้วยการให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะ และชิ้นส่วนยานยนต์ต่าง ๆ โดยการผลิตนี้ก็เป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ และเพื่อการส่งออกด้วยเช่นกัน อย่างรถกระบะ **VIGO** หรือ รถกระบะ **TRITON** เป็นต้น

อย่างไรก็ดี การดำเนินธุรกิจของญี่ปุ่น จะเป็นไปได้ด้วยดีนั้นมิได้ขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับนโยบายการลงทุนของประเทศนั้น ๆ ด้วยเช่นกัน อาทิการย้ายฐานการผลิตจำนวนมากของญี่ปุ่นที่เข้ามาในประเทศไทย นักลงทุนได้มีการศึกษานโยบายของรัฐบาล รวมถึงสภาพแวดล้อมของประเทศไทยโดยผ่านหน่วยงานตัวแทนของประเทศตน อย่าง **JETRO, JCCB** ก่อนที่จะตัดสินใจเข้ามาลงทุน

บทบาทภาครัฐของไทยจึงมีความสำคัญมากสำหรับการตัดสินใจในการออกนโยบาย เนื่องจากภาครัฐของไทยนั้นเป็นเสมือนสถาบันที่เชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและการเมือง รวมถึงโครงสร้างอำนาจในการออกกฎ ระเบียบ และนโยบายให้เกิดการปฏิบัติตาม ซึ่งสามารถศึกษาได้โดยใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน เพราะทฤษฎีนี้จะให้ความสำคัญในเชิงสหวิทยาการกับความสัมพันธ์ในสถาบันต่าง ๆ และเมื่อทำการศึกษานโยบายการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ และการสนับสนุนทางนโยบายด้านยานยนต์ต่าง ๆ แล้ว ล้วนทำให้เห็นได้ว่ากลุ่มนักธุรกิจญี่ปุ่นใช้หลักการลงทุนโดยยึดถือนโยบายและกฎเกณฑ์ที่ประเทศไทยได้วางไว้เป็นกลยุทธ์ในการลงทุน โดยศึกษาผ่านองค์กรธุรกิจของตนทั้งภาครัฐและเอกชน ทำให้กลุ่มผลประโยชน์ด้านยานยนต์ทั้งภายในประเทศไทย และ ต่างประเทศมีการรวมตัวกันเป็นองค์กรธุรกิจ หรือสมาคมธุรกิจ เพื่อให้กลุ่มของตนได้รับข้อมูลโดยตรงจากรัฐบาลและในขณะเดียวกันยังสามารถเสนอความต้องการของกลุ่มตนต่อรัฐบาลได้ เพื่อประโยชน์ต่อการออกนโยบายสนับสนุนด้านการลงทุนของกลุ่มตน โดยผ่านองค์กรธุรกิจที่เป็นสมาชิกอยู่

นอกจากนี้ องค์กรธุรกิจยังมองเห็นถึงความสำคัญของหน่วยงานทางภาครัฐอย่างคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ด้วยการร่วมมือในการให้ข้อมูลและสนับสนุนนโยบายที่มาจากหน่วยงานดังกล่าว เนื่องจากสมาชิกขององค์กรประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานทั้งทางภาครัฐและเอกชนเป็นคณะกรรมการ ซึ่งมาจาก กระทรวงอุตสาหกรรม, กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, กระทรวงการคลัง, สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ทำให้คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นสถาบันที่มีบทบาทสำคัญในการวางแผนและทิศทางของนโยบายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมทั้งเป็นหน่วยงานที่คอยประสานงานกับองค์กรธุรกิจเอกชนในการดำเนินธุรกิจในประเทศไทย ตลอดจนทำหน้าที่รับฟังความคิดเห็นและปัญหาจากภาคธุรกิจเอกชนทั้งไทยและต่างประเทศ ถึงข้อขัดข้องในการดำเนินนโยบาย และอุปสรรคของการดำเนินธุรกิจที่ต้องการให้ภาครัฐเข้าไปช่วยแก้ไข (ทำเป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, 2000-2002)

ดังนั้นการศึกษาในบทบาทขององค์กรธุรกิจนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าหน้าที่และวัตถุประสงค์ของแต่ละองค์กรไม่มีความแตกต่างกันมากนัก แต่ความสำเร็จขององค์กรธุรกิจที่มีอำนาจในการต่อรองกับภาครัฐนั้น คือการรวมตัวกันของกลุ่มผลประโยชน์ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมีเป้าหมายเดียวกันคือความสำเร็จของกลุ่มธุรกิจของตน ซึ่งทำให้องค์กรธุรกิจเกิดความแข็งแกร่งและมีอำนาจในการต่อรองสูง โดยอาจกล่าวได้ว่าอำนาจการต่อรองขององค์กรธุรกิจที่มีความแข็งแกร่งนั้นเสมือนเป็นอำนาจต่อรองเชิงสถาบัน จึงทำให้การดำเนินธุรกิจด้านอุตสาหกรรมยานยนต์(ญี่ปุ่น) เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เนื่องจากนักลงทุนมีความเชื่อมั่นต่อองค์กรธุรกิจตน

5.2 วิเคราะห์ถึงความสำคัญขององค์กรธุรกิจและกลุ่มผลประโยชน์ทางการเมือง

บทบาทขององค์กรธุรกิจในช่วง Liberalization, Rehabitate, และ Global Sourcing นั้น มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมยานยนต์โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการลงทุนของนักธุรกิจญี่ปุ่น เนื่องจาก องค์กรธุรกิจทั้งของไทยอย่าง สถาบันยานยนต์ สมาคมชิ้นส่วนยานยนต์ และองค์กรธุรกิจญี่ปุ่นอย่าง JETRO หรือ JCCB นั้นมีอำนาจในการต่อรองกับผู้ออกนโยบายเพื่อสนับสนุนธุรกิจของตน ให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากอุตสาหกรรมยานยนต์ เพราะสมาชิกที่อยู่ในองค์กรธุรกิจ นั้น ๆ มีการแทรกซึมของกลุ่มผู้มีผลประโยชน์อยู่ทั้งทางธุรกิจและการเมือง และจากการเคลือบแฝงนี้เองทำให้เห็นนโยบายการลงทุนที่ออกมาส่งเสริมไปถึงกลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกัน ยกตัวอย่าง เช่นกลุ่มทุน "จิ้งรุ่งเรื่องกิจ" ที่มีนายสุริยะ จิ้งรุ่งเรื่องกิจ อยู่ในคณะรัฐบาล และมีบริษัท ในเครือซัมมิทเป็นกิจการของครอบครัว

* การเข้ามาของนายสุริยะ จิ้งรุ่งเรื่องกิจ นั้น เริ่มต้นจาก การเข้าสู่การเมืองในปี 2541 ใน โควตาของพรรคกิจสังคม รัับหน้าที่ดูแลเป็น รัฐมนตรีช่วยว่าการอุตสาหกรรม อยู่ในรัฐบาลชวน หลีกภัย 2 ซึ่งเป็นช่วงที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุน และส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ แต่ กลุ่มซัมมิทยังไม่โดดเด่นมากนักใน ช่วงรัฐบาลนี้จนกระทั่งในปี 2544 ได้ย้ายมาสังกัดในพรรคไทย รักไทย ด้วยการรับตำแหน่งเลขาธิการพรรค และ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม จนถึง ปัจจุบัน อาณาจักรธุรกิจ "จิ้งรุ่งเรื่องกิจ" มีธุรกิจในเครือประมาณ 99 บริษัท แบ่งเป็น

1. ธุรกิจในเครือ ซัมมิท ที่ถือว่าอยู่ใน กลุ่มจิ้งรุ่งเรื่องกิจ จำนวน 58 บริษัทส่วนใหญ่มีชื่อ นำหน้าว่า "ซัมมิท" แบ่งเป็นธุรกิจเกี่ยวกับ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ และ จักรยานยนต์ จำนวน 41 บริษัท ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ 17 บริษัท

2. ธุรกิจในเครือ ไทยซัมมิท และบริหารงาน โดยกลุ่มจิ้งรุ่งเรื่องกิจ จำนวน 41 บริษัทเกือบ ทั้งหมดใช้ชื่อนำหน้าว่า "ไทยซัมมิท" แบ่งเป็นธุรกิจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์และ จักรยานยนต์ จำนวน 36 บริษัท ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 5 บริษัท ไม่รวมธุรกิจในต่างประเทศ ประมาณ 4 บริษัท จากการตรวจสอบงบการเงินระหว่างปี 2544-2547 เฉพาะธุรกิจผลิตชิ้นส่วน รถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน 20 บริษัท มีกำไรสุทธิรวมถึง 18,800 ล้านบาท แบ่งเป็นธุรกิจ "ซัมมิท" จำนวน 9,326 ล้านบาท และธุรกิจ "ไทยซัมมิท" จำนวน 9,479 ล้านบาท (ดูตาราง 5.1 และ 5.2 ประกอบ)

* ประชาชาติธุรกิจ (วันที่ 13 ตุลาคม 2548)

ตารางที่ 51 ธุรกิจชิ้นส่วนรถยนต์เครื่อง “ซัมมิต” ที่ทำกำไรสูงสุด

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อ	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547
ซัมมิต แหลมจบบัง โอโต บอดีเวิร์ค	1,075.9	106.4	82.2	432.6
ซัมมิต แหลมจบบัง โอโตซัท แมนูแฟคเจอร์ริง	522.0	555.4	185.2	114.1
ซัมมิต ออโตบอดีอินคัสตรี	235.5	299.6	425.5	ไม่มีข้อมูล
ซัมมิต โชวา แมนูแฟคเจอร์ริง	100.2	345.3	333.1	457.1
ซัมมิต โอโตซัท อินคัสตรี	242.4	310.1	496.5	334.1
อีสเทิร์น ที.ยู. โฟม อินคัสตรี	85.2	177.3	297.4	327.7
ซัมมิต โอโต อินคัสตรี กรุป	154.3	145.9	219.5	170.1
ซัมมิต แอควานซ์ แมททีเรียล	130.7	105.4	82.2	116.1
จอห์นสัน คอนโทรลส์ แอนด์ ซัมมิต อินทีเรียล	43	165.2	147.6	ไม่มีข้อมูล
บางกอก ซีกเกิล วิง	72.9	114.2	81.2	88.2

ที่มา: รวบรวมโดยประชาชาติธุรกิจ หน้าการเมือง วันที่ 13/10/2005

ตารางที่ 52 ธุรกิจชิ้นส่วนรถยนต์ “ไทยซัมมิต” ที่ทำกำไรสูงสุด

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อ	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547
ไทยซัมมิต แหลมจบบัง โอโต พาร์ท	1,051.3	1,276.7	1,023.7	1,131.6
ไทยซัมมิต โอโตพาร์ท อินคัสตรี	308.5	99.2	468.8	ไม่มีข้อมูล
ไทยซัมมิต ธารเนต	345.0	340.9	122.0	165.2
ไทยซัมมิต มิทซูบะอิเล็คทริกแมนูแฟคเจอร์ริง	71.9	244.3	297.7	338.1
ไทยซัมมิต พีเคเค	93.7	89.1	40.3	282.4
ไทยซัมมิต เอนจินเนียร์ริง	55.5	76.4	67.1	113.7
ไทยซัมมิต อาร์แอนด์ดี เกรท เทคโนโลยี	19.7	75.1	38.7	43.9
ไทยซัมมิต ฮีโรเทค	13.5	28.8	43.7	71.6
ไทยธนาธร อุตสาหกรรม	23	36.1	8	36.6
ไทยซัมมิต เทป	11.1	19.4	27.4	ไม่มีข้อมูล

ที่มา: รวบรวมโดยประชาชาติธุรกิจ หน้าการเมือง วันที่ 13 ตุลาคม 2548

บริษัทในเครือซัมมิทที่ทำกำไรต่อเนื่องสูงสุด 4 ปี คือ บริษัท ซัมมิท แหลมฉบัง โอโตบอดีเวิร์ค จำกัด กำไรสุทธิรวม 1,695 ล้านบาท บริษัท ซัมมิท โอโตซีทอินดัสตรี จำกัด กำไรสุทธิรวม 1,382 ล้านบาท บริษัท ซัมมิท แหลมฉบังโอโตซีท แมนูแฟคเจอร์ริง จำกัด กำไรสุทธิรวม 1,376 ล้านบาท และบริษัท ซัมมิท โซว่า แมนูแฟคเจอร์ริง จำกัด กำไรสุทธิรวม 1,235 ล้านบาท และบริษัทในเครือไทยซัมมิทที่ทำกำไรต่อเนื่องสูงสุด 4 ปี คือ บริษัท ไทยซัมมิท แหลมฉบังโอโตพาร์ท จำกัด กำไรสุทธิรวม 4,481 ล้านบาท บริษัท ไทยซัมมิท โอโตพาร์ท อินดัสตรี จำกัด กำไรสุทธิรวม 1,771 ล้านบาท (ไม่รวมปี 2547) บริษัท ไทยซัมมิท ฮาร์เนส จำกัด กำไรสุทธิรวม 972 ล้านบาท และบริษัท ไทยซัมมิท มิทซูบะ อิเล็กทริกแมนูแฟคเจอร์ริง จำกัด กำไรสุทธิรวม 950 ล้านบาท (เรื่องเดียวกัน : หน้า 95)

จากตัวอย่างข้างต้นนี้ชี้ให้เห็นว่าการออกนโยบายโดยกลุ่มผลประโยชน์นั้นมีส่วนอย่างยิ่งในการเอื้อต่อธุรกิจของตน ซึ่งนอกจากกลุ่มผลประโยชน์นี้ได้แทรกซึมเข้ามาในภาครัฐแล้วในส่วนของเอกชน "กลุ่มธุรกิจจึงรุ่งเรืองกิจ และจุฬาลงกรณ์" ได้เข้าไปแทรกซึมอยู่ในองค์กรธุรกิจต่าง ๆ อย่างสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เป็นต้น และนอกจากกลุ่มทุนไทยแล้วยังมีกลุ่มทุนต่างชาติที่เป็นกำลังหลักทางเศรษฐกิจไทยอื่น ๆ ด้วย เช่น ฮอนด้า, โตโยต้า, มิทซูบิชิที่ใช้สื่อกลางอย่างองค์กรธุรกิจ รายงานถึงความต้องการและข้อมูลต่าง ๆ ที่ตนต้องการโดยการจัดประชุมระหว่างภาครัฐและนักธุรกิจ หรือการนัดพบส่วนตัวกับผู้มีอำนาจทางการเมือง เพื่อให้ได้ทราบถึงปัญหาและความต้องการโดยตรง

ทั้งนี้บทบาทขององค์กรธุรกิจ ที่ก่อตั้งขึ้นจากภาคเอกชนของประเทศไทย และ การจัดตั้งจากรัฐบาล หรือนักธุรกิจญี่ปุ่น อย่าง JETRO, JCCB นั้นถือได้ว่ามีบทบาทและอำนาจในการต่อรองสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจาก เป็นศูนย์กลางข้อมูลระหว่างภาครัฐไทย ในการออกนโยบายรองรับการลงทุนจากนักธุรกิจญี่ปุ่น อีกทั้งองค์กรธุรกิจยังคอยให้คำปรึกษานักลงทุนญี่ปุ่น ที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยทั้งในด้านภาษี เศรษฐกิจและการเมือง โดยเฉพาะด้านการเมือง นักลงทุนญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญในข้อนี้มาก เนื่องจากนักลงทุนเห็นว่าเมื่อการเมืองมั่นคง เศรษฐกิจย่อมจะมั่นคงด้วย อย่างนโยบายการขยายฐานลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นนั้นมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ ปี 1990 ถึงปัจจุบันทำให้การขยายฐานการลงทุนในต่างประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นได้ชัดจากประเทศไทยที่มีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศรองรับซึ่งแม้จะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองหรือทางเศรษฐกิจบ้างก็ตามแต่ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมยานยนต์จะไม่ค่อยได้รับผลกระทบมากนัก เนื่องจากองค์กรธุรกิจทั้งของไทยและญี่ปุ่นคอยควบคุมดูแลให้เกิดการลงทุนไปในแนวทางเดียวกัน โดยใช้นโยบายที่มีอยู่เป็นเครื่องมือ จึงเกิดความต่อเนื่องในด้านการลงทุน

และถึงแม้ว่านโยบายการลงทุนจะมีการเปลี่ยนแปลงตามช่วงสมัยของรัฐบาล แต่ด้วยความแข็งแกร่งขององค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องด้านยานยนต์ ทำให้การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์มีการพัฒนาการลงทุนตามการเปลี่ยนแปลงของรัฐบาลด้วยเช่นกัน

การเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายที่ทำให้เกิดการขยายการลงทุน

สิ่งที่นักลงทุนญี่ปุ่นให้ความสำคัญ เพื่อตัดสินใจในการลงทุนนั้นคือ ความมั่นคงและความต่อเนื่องด้านนโยบาย ทางภาครัฐ ซึ่งประเทศไทยมีจุดยืนที่ชัดเจนสำหรับการส่งเสริมเรื่องการลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมอุตสาหกรรมหลักอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ 5.3 ตารางสรุปนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สำคัญ : แนวทางการลงทุนต่างประเทศที่ไม่เปลี่ยนแปลงของญี่ปุ่น ตั้งแต่ปี 1999- ปัจจุบัน

ช่วงเวลา	นโยบายสำคัญ
Liberalization	
1990	ยกเลิกจำนวนรุ่นของรถยนต์นั่ง
1991	โครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งใหม่ และกำหนดมาตรฐานไอเสียเครื่องยนต์เบนซินใหม่
1992	น้ำมันปลอดสารและ catalytic converter
1993	มาตรฐานไอเสียรถจักรยานยนต์
1994	อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ และ BOI ให้การส่งเสริม และลดภาษีตาม BBC
1996	กระทรวงพาณิชย์ให้นำเข้ารถจักรยานยนต์ได้
Rehabitate	
1997	ยกเลิกข้อบังคับขึ้นส่วนในประเทศรถจักรยานยนต์ ยกเว้นรุ่นไม่เกิน 150 ซีซี ให้ใช้เครื่องยนต์ในประเทศ และกำหนดภาษีสรรพสามิตร้อยละ 3
1998	กรม.ประการยกเลิกนโยบายบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศปี 2000 และประกาศโครงสร้างภาษีนำเข้าใหม่ปี 2000 และตั้งสถาบันยานยนต์
1999	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกนโยบายบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศปี 2000 กระทรวงการคลังประกาศโครงสร้างภาษีนำเข้าใหม่ปี 2000
2000	-ยกเลิกขึ้นส่วนบังคับในประเทศ -นิยาม CKD ใหม่โดยเพิ่มภาษี แต่ลดภาษีสรรพสามิต ลดภาษีขึ้นส่วนบางรายการ -กำหนดภาษีสรรพสามิตรถปิกอัพใหม่ร้อยละ 3 รถ PPV ร้อยละ 18

Global Sourcing	
2002	แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์/นโยบายส่งเสริมการลงทุน
2004	ปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต
2004-2005	FTA ทวิภาคีกับอินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ฯลฯ
2005	นโยบายรถ eco-cais (จัดเตรียม พื้นที่การนิคมรองรับการลงทุน), โครงการ FTA ไทย-ญี่ปุ่น

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และรายงานข่าวต่าง ๆ คัดลอกจากโครงการวิจัยเรื่องกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ กรกฎาคม 2547 โดย สักกรินทร์ นิยมศิลป์

จากตารางแม่ช่วงเศรษฐกิจจะมีการเปลี่ยนแปลงแต่พบว่านโยบายก็มีการเปลี่ยนแปลงด้วยเช่นกันแต่การรองรับขององค์กรธุรกิจอย่าง JETRO และ JCCB ซึ่งติดตามข้อมูลและแก้ไขปัญหาให้กับนักลงทุน โดยเสนอต่อภาครัฐทำให้นโยบายที่มีการเปลี่ยนแปลงได้รับการแก้ไขจากภาครัฐมาโดยตลอดทำให้ภาพรวมของการย้ายฐานการผลิตด้านยานยนต์จากญี่ปุ่นเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

¹ ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์ Mr.Hitoshi Ozawa,EVP. ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ธนาคารกรุงเทพที่รับผิดชอบดูแลกลุ่มลูกค้าญี่ปุ่นได้ให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับองค์กรธุรกิจอย่าง JETRO และ JCCB ไว้ดังนี้

JETRO Center ที่ตั้งอยู่ในประเทศต่าง ๆ เป็นเสมือนองค์กรธุรกิจของนักลงทุนญี่ปุ่นที่เป็นตัวกลางระหว่างนักลงทุนญี่ปุ่นและภาครัฐของประเทศนั้น ๆ จึงสามารถบอกได้ว่า **JETRO** ก็คือหนึ่งในตัวแทนของ **MITI** ซึ่งข้อตกลงหนึ่งที่ **MITI** มอบให้เป็นภารกิจหนึ่งของ **JETRO** คือการอนุเคราะห์ข้อมูลและช่วยดูแลนักลงทุนญี่ปุ่น

นอกจากนี้ **Mr. H. Ozawa** ยังให้ความเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของนักลงทุนญี่ปุ่นในประเทศไทยที่สามารถต่อรองเชิงธุรกิจกับรัฐบาลได้โดยตรงดังนี้

1. จากความร่วมมือของนักลงทุนญี่ปุ่น ทำให้เกิดการจัดตั้งสมาคมหอการค้าญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยบทบาทของสมาคมนั้นคือ การติดตามข้อมูลและนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐของไทย ตลอดจนการจัดงานประชุมสัมมนาระหว่างนักลงทุนญี่ปุ่น และภาครัฐบาล ทำให้นักลงทุนญี่ปุ่นได้รับทราบการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงการรับฟังข้อคิดเห็นจากนักลงทุน

¹ สัมภาษณ์ Mr.Hitoshi Ozawa, เจ้าหน้าที่บริหารธนาคารกรุงเทพ, “บทบาทขององค์กรธุรกิจญี่ปุ่น”, 28 กันยายน 2548

2 บริษัทใหญ่ ๆ อย่างบริษัทที่มีการขยายการลงทุนด้านยานยนต์ในประเทศ จะมีการลือบบีบุคคลสำคัญที่มีตำแหน่งสูงในภาครัฐ ด้วยเงินบริจาค เช่นการบริจาครถยนต์, ทุนการศึกษา เป็นต้น หรือการแลกเปลี่ยนการฝึกอบรมด้านแรงงาน ระหว่างไทย - ญี่ปุ่น ตลอดจนการเชิญบุคคลสำคัญของภาครัฐ ไปร่วมพิธีสำคัญ ๆ ของบริษัท

สำหรับปัญหาด้านการลงทุน ซึ่งถ้าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับ ภาษีและการขนส่ง บริษัทหรือนักลงทุนก็จะติดต่อกับหน่วยงานของรัฐได้โดยตรง แต่ถ้าเป็นปัญหาใหญ่ ๆ ที่บริษัทไม่สามารถแก้ไขได้ ทางบริษัทจะดำเนินการผ่านตัวแทนของรัฐบาลหรือภาคเอกชนญี่ปุ่น อย่าง **Jetro, JCCB** หรือสถานทูตญี่ปุ่น ดังเช่น การรับเหมาก่อสร้างที่สนามบินสุวรรณภูมิ ในสมัยรัฐบาลชวน หลีกภัย ได้ลงมติเลือกบริษัทญี่ปุ่นเข้ามาดำเนินการ แต่เมื่อถึงสมัยรัฐบาลทักษิณมีการเปลี่ยนแปลงเป็นเลือกบริษัทอเมริกันแทน ซึ่งปัญหานี้ทางรัฐบาลญี่ปุ่น ได้เข้ามาช่วยเหลือ โดยเจรจากับรัฐบาลทักษิณ ผ่านทางสถานทูตญี่ปุ่น เป็นต้น

ในส่วนของส่วนอื่นที่เกี่ยวกับการลงทุน และความสัมพันธ์ของนักลงทุนญี่ปุ่นกับภาครัฐไทย ตลอดจนความสัมพันธ์ทางธุรกิจจนทำให้เกิดความร่วมมือทางธุรกิจนั้น ได้ถูกจัดไว้ในภาคผนวก **2**

ทั้งนี้ความสำคัญขององค์กรธุรกิจในการสนับสนุนการลงทุนของนักลงทุนญี่ปุ่นในประเทศไทย ทั้งในด้านการให้ข้อมูลการลงทุน เพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดนโยบายมารองรับการดำเนินธุรกิจของตน รวมทั้งสิทธิพิเศษต่าง ๆ ตามนิคมอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องและเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทย จนทำให้ประเทศไทยในปัจจุบันกลายเป็น **Production Base** (ฐานการผลิตที่สำคัญ) ของประเทศญี่ปุ่น

5.3 สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาพบว่า ก่อนการเข้ามาลงทุนของธุรกิจญี่ปุ่นในประเทศไทยนั้น นักธุรกิจญี่ปุ่นจะมีการศึกษาพื้นฐานของประเทศที่กำลังจะเข้าไปลงทุน โดยพื้นฐานที่เวลานั้นคือ ภาวะเศรษฐกิจ, สาธารณูปโภค, ภูมิประเทศ ตลอดจนประเพณีวัฒนธรรม ต่าง ๆ รวมถึงนโยบายและสิทธิพิเศษที่เอื้อต่อธุรกิจของตน ซึ่งการศึกษาต่าง ๆ เป็นการศึกษาโดยผ่านองค์กรธุรกิจของตน อย่าง **JETRO, JCCB** เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวนั้นถูกตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนในประเทศนั้น ๆ และคอยให้ความสะดวกต่อธุรกิจของตน รวมทั้งรองรับปัญหาต่าง ๆ ของนักธุรกิจที่เกิดขึ้นระหว่างการลงทุน อยู่ในประเทศผู้รับทุน

นอกจากนี้พบว่า การลงทุนของนักธุรกิจญี่ปุ่นในประเทศไทยปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องและเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทย ทำให้มีการรวมกลุ่มธุรกิจ โดยจัดตั้งเป็นองค์กรธุรกิจยานยนต์ขึ้นมาอย่าง สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์, สมาคมชิ้นส่วนยานยนต์ และอื่น ๆ เพื่อความแข็งแกร่งทางธุรกิจและ เป็นตัวกลางในการเจรจาต่อรองกับรัฐบาล ในการออกนโยบายเพื่อประโยชน์ต่อกลุ่มธุรกิจตน

อย่างไรก็ดีความแข็งแกร่งขององค์กรธุรกิจที่เกิดขึ้น มิได้มาจากการรวมตัวของนักธุรกิจที่สำคัญเพียงอย่างเดียว แต่มีการแทรกซึมของกลุ่มผลประโยชน์ จากภาคธุรกิจเอกชนที่เข้ามามีอำนาจบริหารในรัฐบาล และมีอำนาจในการออกนโยบาย ทำให้องค์กรธุรกิจที่จัดตั้งขึ้นสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นและน่าเชื่อถือให้แก่องค์กรของตนด้วย

ดังนั้น จากการศึกษาพบว่าถึงแม้ประเทศไทยจะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองใน 3 ช่วงเศรษฐกิจ แต่เมื่อมองนโยบายด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ตลอดจนนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศซึ่งมีผลมาจากการดำเนินงานขององค์กรธุรกิจที่คอยควบคุมและให้ข้อมูลการลงทุนต่อรัฐบาลในยุคต่าง ๆ ถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงแต่ก็เป็นไปในลักษณะเชิงสนับสนุนการลงทุน เนื่องจากมีหน่วยงานกลางอย่างองค์กรธุรกิจของญี่ปุ่น และของไทยที่มีบทบาทสำคัญต่อการลงทุนด้านยานยนต์ จนทำให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของญี่ปุ่น (Production Base) ทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่อง และกลายเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทยอยู่ในขณะนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรณีการ ตรีภักดีตระกูล. 2547. “ความกีดหน้าการเจรจาเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีกับประเทศกลุ่มต่าง ๆ.” ฝ่ายวิจัย ธนาคารกรุงเทพฯ.

กัลยารัตน์ สถิตรุ่งพรชัย. 2546. “การลงทุนของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกาและบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติยุโรปในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

การลงทุนทุนนิคมอุตสาหกรรม ปี 2547. หนังสือพิมพ์มติชน. (วันอังคารที่ 14 ธันวาคม 2547) : หน้า 17.

กุลชน ธนาพงศธร. นโยบายของรัฐ. 2522. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

“ไทยแลนด์ โฟกัส 2004.” หนังสือพิมพ์มติชน. (21 กันยายน 2547) : ฉบับที่ 9691, ปีที่ 27.

ธีระศิลป์ เทเพนทร์. 2534. “ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ไม่เท่าเทียมกันศึกษากรณีการลงทุนของญี่ปุ่นในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

นนทพันธ์ ภักดีผดุงแดน. กำเนิดนโยบายของรัฐบาลต่อรัฐสภา (พ.ศ. 2475-2543). ในงานพระราชทานเพลิงศพ นางศรี กระตุกฤกษ์. บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน).

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร: คณะอาจารย์จากเศรษฐศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ร่วมกับข้าราชการกองต่างประเทศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2540. การพัฒนาอุตสาหกรรมและการลงทุนระหว่างไทย-ญี่ปุ่น. กรุงเทพฯ.

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร: สถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2545 - 2548. กรุงเทพฯ : สถาบันยานยนต์.

ปกป้อง จันวิทย์. “MNCs และ FDI คดีต่อประเทศกำลังพัฒนาจริงหรือ?” หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ (22 สิงหาคม 2546).

พงษ์พัฒน์ คุโรวาท. เศรษฐศาสตร์ญี่ปุ่น : ฝันร้ายอันยาวนานผ่านพ้นไปแล้วหรือ. 21 พฤษภาคม 2547. ส่วนวิจัยเศรษฐกิจ ฝ่ายวิจัย. ธนาคารกรุงเทพฯ (เอกสารใช้ภายใน).

- พรรณณี บัวเล็ก. 2513. “จักรวรรดินิยมญี่ปุ่นกับการพัฒนาทุนนิยมไทยช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 – 2 ช่วงปี พ.ศ. 2457 – 2482”. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- พรรณณี อิศรางกูร ณ. อุทธยา. บทบาทของญี่ปุ่นในเศรษฐกิจไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พัชรี สีโรรส. กันยายน 2540. รัฐไทยกับธุรกิจในอุตสาหกรรมยานยนต์. 2,000 เล่ม. พิมพ์ครั้งที่ 1. โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิชิต ลิขิตกิจสมบูรณ์. เอฟทีเอไทย-ญี่ปุ่นใกล้บรรลุความเป็นจริง. คอลัมน์มองมุมใหม่. หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ. (3 มีนาคม 2548).
- พิสิษฐ์ เจริญศิริวัฒน์. 2544. เครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นในอาเซียน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไมเคิล อี. พอร์เตอร์. “การรวมกลุ่มเพื่อความอยู่รอดอุตสาหกรรมไทย.” หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน: (9 ตุลาคม 2546).
- ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์. พฤศจิกายน 2547. อุตสาหกรรมรถยนต์. วารสารส่งเสริมการลงทุน.
- ยุทธศาสตร์ยานยนต์ 2548 ไทยได้อะไรจากดีทรอยต์เอเชีย. หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ. (วันจันทร์ที่ 29 พฤศจิกายน – วันพุธที่ 1 ธันวาคม 2547) : หน้า 4.
- รังสรรค์ ชนะพรพันธุ์. กันยายน 2541. วิกฤติการณ์การเงิน และ เศรษฐกิจการเงินไทย. พิมพ์ครั้งแรก. กรุงเทพฯ: คบไฟ.
- วรรณพร ชูอำนาจ. 2536. การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น : ศึกษาปัจจัยที่จะส่งผลต่อความสำเร็จในการประกอบธุรกิจในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์ และ คาร์ล ทรอคกี. (ม.ป.ป.). การพัฒนาแบบพึ่งพิง: ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับญี่ปุ่น.
- ศักดิ์ชัย ชนะรัชชรักษ์. 2547. ผลกระทบของนโยบายรัฐบาลที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยในส่วนของผู้ประกอบการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- ศิริกุล จงธนสารสมบัติ, สุชาย ปิยภัณฑ, ประวิทย์ จันทรสว่าง. กันยายน 2529. รายงานการศึกษาเรื่องอุตสาหกรรมยานยนต์ เสนอต่อทบวงเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.
- ศิริพร วัชชวัลคุ. กรกฎาคม 2544. ญี่ปุ่นกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โครงการวิชาโทเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. คณะเศรษฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สพโชค บุญญแพทย์. 2546. การถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ กรณีศึกษาการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สมบูรณ์ ศิริประชัย. 2528. การถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทย. เอกสารวิชาการหมายเลข55. ISBN 974-570-552-7. สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สมพงษ์ วนากา. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนวิสัยทัศน์การส่งเสริมการลงทุนและความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย.
- สมภพ มานะรังสรรค์. JAPAN FINANCE การเงินบนรอยคราบเศรษฐกิจฟองสบู่กรุงเทพฯ: ISBN 974-914-882-6. นัท รีพลับลิก.
- สำนักโฆษกสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. ผลการดำเนินงาน 3 ปี ของรัฐบาลนายกรัฐมนตรีชวน หลีกภัย. มายด์ พับลิชชิ่ง จำกัด.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สต็อกทุนของประเทศไทย ฉบับ พ.ศ. 2545. กรุงเทพฯ.
- สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีสำนักนายกรัฐมนตรี. 2535. งานของรัฐบาล อานันท์ ปันยารชุน. พิมพ์ครั้งที่ 1.
- สุวินัย ภรณวลัย. 2540. ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติกับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย. พิมพ์ครั้งที่3. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุวินัย ภรณวลัย. เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยโครงสร้างเศรษฐกิจญี่ปุ่นกับการพัฒนาของระบบทุนนิยมโลกหลังสงครามโลกครั้งที่2. 2536. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- อภิรัตน์ พูลแก้ว. 2534. การถ่ายทอดเทคโนโลยีผ่านกลไกการรับช่วงการผลิต กรณีศึกษาอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ภาษาอังกฤษ

Charles W.L. Hill. International Business Competing in the Global Marketplace. Fifth Edition. Irwin : Mc Graw-Hill.

Ippey Yamazawa. 2000. Developing Economies in The Twenty – First Century. Institute of Developing Economies Japan External Trade Organization. Aiko Printing.

Jesse Hastings. May 2004. Thailand of Investment Cost of Doing Business. BOI Investment Review. (Volume 13): 14.

Jetro Bangkok. May 2004. Toward the Strengthening Economic Ties between Thailand and Japan.

Mr.Hitoshi Ozawa. Executive Vice President. Operations of Japanese Business in Thailand , 28 September 2005.

Osamu Watanabe. 23 January 2003. Towards an East Asia Free Business and Economic Area : The roles of Thailand and Japan. Thai-Japanese Association Seminar. Hilton International. Bangkok, Thailand.

Sakthip Krairiksh (14 2001). Seminar Economic Relations between Thailand and Japan. Keio University, Fujisawa Campus.

Sutham Vanichseni and Vallop Tiasiri. Development Process. January 2002. Bangkok. Thailand Automotive Institute.

Tax Newsletter – Thailand: August 2004.

Thailand Automobile Institute. Thailand Automotive Industry Review Situation. Thailand Automotive Industry “Directory 2005 – 2006”.



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

เขตการส่งเสริมการลงทุน ตามปัจจัยทางเศรษฐกิจ และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของแต่ละจังหวัดเป็นเกณฑ์

เขต 1 ประกอบด้วย **6** จังหวัดใน ส่วนกลาง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และ สมุทรสาคร

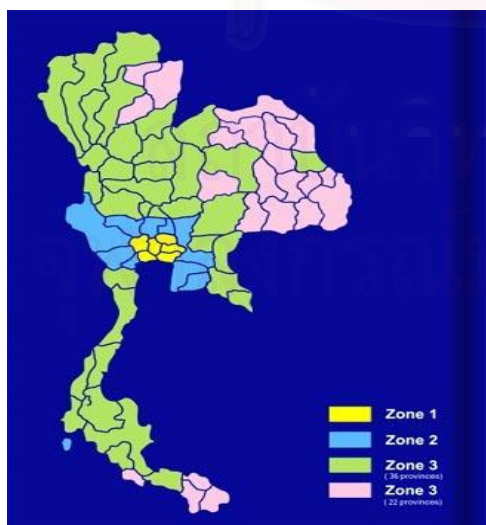
เขต 2 ประกอบด้วย **12** จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ราชบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต ระยอง ราชบุรี สมุทรสงคราม สระบุรี สุพรรณบุรี และอ่างทอง

เขต 3 ประกอบด้วย **58** จังหวัด ให้ท้องที่ทุกจังหวัดในเขต 3 เป็นเขตส่งเสริมการลงทุน

แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ **36** จังหวัด และ **22** จังหวัด รายได้ต่ำ ดังนี้

36 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ กำแพงเพชร ขอนแก่น จันทบุรี ชัยนาท ชุมพร เชียงราย เชียงใหม่ ตรังตราด ตาก นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ ประจวบคีรีขันธ์ ปราจีนบุรี พังงา พัทลุง พิจิตร พิษณุโลก เพชรบุรี เพชรบูรณ์ มุกดาหาร แม่ฮ่องสอน ระนอง ลพบุรี ลำปาง ลำพูน เลย สงขลา สระแก้ว สิงห์บุรี สุโขทัย สุราษฎร์ธานี อุตรดิตถ์ อุทัยธานี

22 จังหวัด ได้แก่ กาฬสินธุ์ นครพนม นราธิวาส น่านบุรีรัมย์ ปัตตานี พะเยาแพร่ มหาสารคาม ยโสธร ยะลา ร้อยเอ็ด ศรีสะเกษ สกลนคร สตูล สุรินทร์ หนองบัวลำภู ชัยภูมิ หนองคาย อุบลราชธานี อุรธานี และอำนาจเจริญ



เขต 1

โครงการที่ตั้งสถานประกอบการในจังหวัด
กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี
สมุทรปราการ และ สมุทรสาคร

เขต 2

โครงการที่ตั้งสถานประกอบการในจังหวัด
กาญจนบุรี ราชบุรี นครนายก
พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต ระยอง ราชบุรี
สมุทรสงคราม สระบุรี สุพรรณบุรี และ อ่างทอง

เขต 3

โครงการที่ตั้งสถานประกอบการในท้องที่ **58**
จังหวัด

สรุปสิทธิและประโยชน์สำหรับคำขอที่ยื่นระหว่าง 1 ม.ค.2548- 31 ธ.ค.2552

I. เขต 1

โครงการที่ตั้งสถานประกอบการในจังหวัดกรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและสมุทรสาคร

โครงการที่ตั้งในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 1

-ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรกึ่งหนึ่ง เฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้า ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10

-ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 3 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการ ที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการ ให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน ระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและ ประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี

-ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออก เป็นระยะเวลา 1 ปี

โครงการที่ตั้งนอกนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 1

-ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรกึ่งหนึ่ง เฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้า ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10

-ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออก เป็นระยะเวลา 1 ปี

II. เขต 2

โครงการที่ตั้งสถานประกอบการในจังหวัดกาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต ระยอง ราชบุรี สมุทรสงคราม สระบุรี สุพรรณบุรีและอ่างทอง

โครงการที่ตั้งในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 2 (ไม่รวมนิคม อุตสาหกรรมแหลมฉบังและนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดระยอง)

-ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร (สำหรับโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2552)

-ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 7 ปี (สำหรับโครงการที่ยื่นขอรับการ ส่งเสริมภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2552) ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุน ตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับ ใบรับรอง

ระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี

- ให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับที่ผลิตเพื่อการส่งออก เป็นระยะเวลา 1 ปี

โครงการที่ตั้งนอกนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 2

- ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเครื่องหนึ่ง เฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10

- ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 3 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี

- ให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 1 ปี

III. เขต 3

โครงการที่ตั้งสถานประกอบการในท้องที่ 36 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ กำแพงเพชร ขอนแก่น จันทบุรี ชัยนาท ชุมพร เชียงราย เชียงใหม่ ตรัง ตราด ตาก นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ ประจวบคีรีขันธ์ ปราจีนบุรี พังงา พัทลุง พิจิตร พิษณุโลก เพชรบุรี เพชรบูรณ์ มุกดาหาร แม่ฮ่องสอน ระนอง ลพบุรี ลำปาง ลำพูน เลย สงขลา สระแก้ว สิงห์บุรี สุโขทัย สุราษฎร์ธานี อุตรดิตถ์ อุทัยธานี

โครงการที่ตั้งในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในท้องที่ 36 จังหวัด และโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมภายในวันที่ 31 มกราคม 2552 ซึ่งตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดระยอง

- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร

- ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี

-ให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 5 ปี

-ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิ ที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติเป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

-อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่าเป็นระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม

-อนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนแล้วในการนั้นในกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่ง หรือหลายปีก็ได้ภายใน 10 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ

-ให้ได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ ร้อยละ 75 เป็นระยะเวลา 5 ปี (จะอนุมัติให้คราวละ 1 ปี) ยกเว้นนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และ โครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 เป็นต้นไป ที่ตั้งสถานประกอบการในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดระยอง จะไม่ได้รับสิทธิข้อนี้

โครงการที่ตั้งนอกนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในท้องที่ 36 จังหวัด

-ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร

-ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี

-ให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 5 ปี

-อนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนแล้วในการนั้นในกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่ง หรือหลายปีก็ได้ภายใน 10 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ

IV. เขต 3

โครงการที่ตั้งสถานประกอบการในท้องที่ 22 จังหวัด ได้แก่ กาฬสินธุ์ นครพนม นครราชสีมา บัณฑิตบุรี ปัตตานี พะเยาแพร่ มหาสารคาม ยโสธร ยะลา ร้อยเอ็ด ศรีสะเกษ สกลนคร สตูล สุรินทร์ หนองบัวลำภู ชัยภูมิ หนองคาย อุบลราชธานี อุรธานี และอำนาจเจริญ

- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร

- ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา **8 ปี** ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ **10 ล้านบาท**ขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน **ISO 9000** หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา **2 ปี** นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล **1 ปี**

- ให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา **5 ปี**

- ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิ ที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ **50** ของอัตรากำหนดเป็นระยะเวลา **5 ปี** นับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

- อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา **2 เท่า** เป็นระยะเวลา **10 ปี** นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม

- อนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ **25** ของเงินที่ลงทุนแล้วในการนั้นในกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่ง หรือหลายปีก็ได้ภายใน **10 ปี** นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ

- ให้ได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ ร้อยละ **75** เป็นระยะเวลา **5 ปี** (จะอนุมัติให้คราวละ **1 ปี**) ทั้งนี้ สำหรับโครงการที่ตั้งในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับส่งเสริมและยื่นขอรับการส่งเสริมภายในวันที่ **31 ธันวาคม 2552**

* ข้อมูลจาก WWW.ieat.go.th ปรับปรุงล่าสุดเมื่อ กุมภาพันธ์ 2548

ภาคผนวก ข

บทสัมภาษณ์ **Mr. Hitoshi Ozawa, Executive Vice President** เจ้าหน้าที่บริหารธนาคารกรุงเทพ
 รับผิดชอบธุรกิจลูกค้าญี่ปุ่นรายใหญ่ นครหลวง เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2548

- ลูกค้าที่อยู่ในความดูแล 70% มีลูกค้าที่อยู่ใน line การผลิตด้านยานยนต์ อย่าง **Honda Group, Toyota Group, Mitsubishi Group** (ในส่วนของ line การผลิต), **Isuzu Group, Hino Group, Minebea Group, Marubeni Group** เป็นต้น

- ลูกค้าที่อยู่ในความดูแล 30% เป็นลูกค้าที่อยู่ใน line การผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า, เครื่องใช้ในครัวเรือน และ **Trading Firm**

จากการขยายการลงทุนของญี่ปุ่นในประเทศไทยที่เพิ่มขึ้นดิฉันจึงได้ทำการศึกษาว่าปัจจัยใดบ้างที่ทำให้นักลงทุนญี่ปุ่นสนใจประเทศไทย รวมถึงองค์กรธุรกิจญี่ปุ่น อย่าง **JETRO, JCCB** ด้วยค่ะ ขอเริ่มคำถามแรกค่ะ

อยากทราบเหตุผลของการขยายการลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นนั้นเกิดขึ้นจากสาเหตุใดค่ะ

1. ตลาดภายในประเทศญี่ปุ่นเริ่มแคบและอยู่ในวงจำกัด
2. การลงทุนในด้านอุตสาหกรรมมีต้นทุนสูงทำให้การขยายตัวด้านการลงทุนลดลง
3. เริ่มสูญเสียการแข่งขันทางการตลาดต่างประเทศ

ทำไมญี่ปุ่นถึงเลือกไทยเป็นฐานการลงทุนค่ะ

ก่อนการลงทุนในต่างประเทศ ทั้งทางภาครัฐบาลและเอกชนมีการศึกษาการลงทุนในประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ในแถบเอเชีย ทั้งฟิลิปปินส์, อินโดนีเซีย, ไทย, หรือแม้กระทั่ง จีน โดยเหตุผลที่เข้ามาลงทุนในไทยนั้นมี 2 ช่วงคือ

1. ช่วงแรก คือช่วงหลังพลาซ่า แอคคอร์ด ในปี ค.ศ. 1990 โดยเหตุผลในการเลือกประเทศไทยเป็นฐานรองรับการลงทุน นั้นคือ

1.1 ประเทศไทยมีความมั่นคงทางการเมือง แม้จะมีการเปลี่ยนรัฐบาล และประเทศไทยยังมีความมั่นคงมากในเรื่องของศูนย์รวมทางจิตใจที่มีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข

1.2 ประชาชนไทยไม่ก้าวร้าว หรือต่อต้านคนญี่ปุ่น เมื่อเทียบกับ ฟิลิปปินส์ หรืออินโดนีเซีย

1.3 ไม่มีความขัดแย้งในเรื่องการนับถือศาสนา

1.4 บุคลิกลักษณะและ ความชำนาญด้านการงานเชิงวิชาชีพของคนไทยอยู่ในขั้นที่ถือว่าดีมาก นั้นคือ

-ประชาชนมากกว่า 95% สามารถอ่านภาษาไทยได้

-แรงงานไทยมีสายตาที่ดีสำหรับทำงานที่มีรายละเอียด ในโรงงานอุตสาหกรรม

ได้

1.5 ไทยและญี่ปุ่นมีวัฒนธรรมที่คล้ายกันคือ การมีความเกรงใจ ตรงไปตรงมา

1.6 การเพิ่มขึ้นของประชากรที่มีคุณภาพ

1.7 การรองรับการลงทุนต่างชาติของประเทศไทย โดยใช้นโยบายรองรับจาก **Board of Investment**

2 ช่วงที่สอง คือ ช่วงหลังปี ค.ศ. 2000 เหตุผลในการเลือกประเทศไทยเป็นฐานรองรับการลงทุน นั่นคือ

21 ประเทศไทยมีการจัดระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการขยายการลงทุนจากต่างชาติ โดยเฉพาะในด้านการจัด **Zone** ของนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐของไทย

22 ความเสี่ยงด้านการลงทุนต่ำ เนื่องจากเทคโนโลยี ผลิตภัณฑ์ รวมถึง **supplier** มีการพัฒนาตามญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในไทย

23 เป็นการกระจายความเสี่ยงในด้านการลงทุนคือไม่ลงทุนแค่ในประเทศเดียว เช่น อาจจะลงทุนทั้งในประเทศจีน และประเทศไทย เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากสิ่งที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้อย่าง อุทกภัย วิกฤตเศรษฐกิจ เป็นต้น

24 การรองรับของตลาดผู้บริโภค เมื่อมีการเทียบแล้วในประเทศจีนถึงแม้จะมีประชากรมาก แต่ประชากรส่วนใหญ่ยังมีฐานะยากจน ต่างจากประเทศไทยที่ประชากรมีฐานะที่อยู่ในระดับที่มีกำลังซื้อเพิ่มมากขึ้น

JETRO Center ที่ตั้งอยู่ในประเทศต่าง ๆ มีส่วนสำคัญต่อ **METI** อย่างไรคะ

JETRO Center ที่ตั้งอยู่ในประเทศต่าง ๆ เป็นเสมือนองค์กรธุรกิจของนักลงทุนญี่ปุ่น ที่เป็นศูนย์กลางระหว่างนักลงทุนญี่ปุ่นและภาครัฐของประเทศนั้น ๆ

ทั้งนี้สามารถบอกได้ว่า **JETRO** ก็คือสาขาหนึ่งของ **METI** และ **METI** ก็คือข้อตกลงหนึ่งของ **JETRO**

ทำไมบริษัท/นักลงทุน ญี่ปุ่น ในไทยถึงมีความสัมพันธ์ที่สามารถต่อรองเชิงธุรกิจกับรัฐบาลได้โดยตรงคะ

1. นักลงทุนญี่ปุ่นมีความร่วมมือ จัดตั้งสมาคมหอการค้าญี่ปุ่นในประเทศไทย โดยบทบาทของสมาคมนั่นคือ การติดตามข้อมูลการลงทุนจากภาครัฐของไทย ตลอดจนการจัดงานประชุมสัมมนาระหว่างนักลงทุนญี่ปุ่น และรัฐบาล

จากการประชุมสัมมนาแก่นักลงทุนญี่ปุ่นในวาระต่าง ๆ นั้น ทางภาครัฐของไทยจะมีการ
 แจ้งการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงรับฟังข้อคิดเห็นจากนักลงทุน

2 บริษัทใหญ่ ๆ อย่างบริษัทที่มีการขยายการลงทุนด้านยานยนต์ในประเทศ จะมีการ
 ล็อบบี้บุคคลสำคัญที่มีตำแหน่งใหญ่ในภาครัฐ ด้วยการบริจาค เช่น การบริจาครถยนต์, ทุนการศึกษา
 เป็นต้น หรือการแลกเปลี่ยนการฝึกอบรมด้านแรงงาน ระหว่างไทย - ญี่ปุ่น ตลอดจนการเชิญบุคคล
 สำคัญของภาครัฐไปร่วมพิธีสำคัญ ๆ ของบริษัท

ส่วนใหญ่แล้วถ้าบริษัท/นักลงทุน ญี่ปุ่น มีปัญหาด้านการลงทุนจะมีการติดต่อกับภาครัฐอย่างไรคะ

ถ้าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นอย่าง ภาษี/ การขนส่ง บริษัทหรือนักลงทุนก็จะติดต่อโดยตรงกับ
 หน่วยงานของรัฐได้ แต่ถ้าเป็นปัญหาใหญ่ ๆ ที่บริษัทไม่สามารถแก้ไขได้ ทางบริษัทจะดำเนินการ
 ผ่านตัวแทนของรัฐบาลหรือภาคเอกชนญี่ปุ่น อย่าง JETRO, JCC หรือสถานทูตญี่ปุ่น ดังเช่น

การรับเหมาก่อสร้างที่สนามบินสุวรรณภูมิ ในสมัยรัฐบาลชวน หลีกภัย ได้ตัดสินใจเลือก
 บริษัทญี่ปุ่นเข้ามาดำเนินการ แต่เมื่อถึงสมัยรัฐบาล ทักษิณ มีการเปลี่ยนแปลงเลือกบริษัทจาก
 อเมริกา ซึ่งปัญหานี้ รัฐบาลญี่ปุ่นได้เข้ามาช่วยเหลือโดยเจรจากับรัฐบาล ทักษิณ ผ่านทางสถานทูต
 ญี่ปุ่น เป็นต้น

**ในการทำธุรกิจกับคนญี่ปุ่น ไม่ว่าจะป็นธุรกิจใดก็ตามคนญี่ปุ่นจะให้ความสำคัญกับการสร้าง
 ความสัมพันธ์กับ บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจนั้น ๆ ทำให้อยากทราบว่า การสร้าง
 ความสัมพันธ์ทางธุรกิจระหว่างบริษัทญี่ปุ่นกับการทำธุรกิจในประเทศไทยนั้นเป็นอย่างไรคะ**

โดยปกติแล้วการทำงานของคนญี่ปุ่น ด้วยกันเองเราจะใช้ระบบอาวุโส นั่นคือ การให้เกียรติ
 ผู้ที่มีประสบการณ์ หรือมีความอาวุโสสูงกว่า ดังเช่น บริษัทที่มีสำนักงานในประเทศไทยและมี
 บริษัทแม่ที่ประเทศญี่ปุ่น จะมีการเปลี่ยนผู้บริหารทุก ๆ 2-4 ปี โดยเมื่อครบวาระแล้วงานจาก
 ผู้บริหารคนเก่าจะถูกถ่ายเทไปยังผู้บริหารคนใหม่ที่มารับช่วงต่อ ตลอดจนการพาไปแนะนำตัวกับ
 บริษัทลูกค้าที่เกี่ยวข้อง

การนัดประชุมกับลูกค้าหรือนักลงทุนญี่ปุ่น ส่วนใหญ่แล้วเป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
 ข้อมูลระหว่างนักลงทุนด้วยกัน จุดประสงค์หลักคือ การสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญ
 ในการทำธุรกิจการค้า

ทั้งนี้การดำเนินงานของคนไทยกับญี่ปุ่นต่างกันคือ

-บริษัทของคนไทยผู้บริหารหรือเจ้าของจะเป็นผู้ตัดสินใจเพียงผู้เดียว

-บริษัทญี่ปุ่นจะเป็นไปในลักษณะการแบ่งงานรับผิดชอบแล้วให้อำนาจตัดสินใจแก่ผู้ดูแลรับผิดชอบนั้น ซึ่งอาจมีตั้งแต่

-ประธานบริษัท/ ผู้อำนวยการ/ ผู้จัดการฝ่ายบัญชี / ผู้จัดการฝ่ายจัดการ/ ผู้จัดการฝ่ายประสานงาน/ ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคล ฯลฯ

ซึ่งการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีคือ การรู้จักกับทุกระดับชั้น เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการทำงาน หรือถ้าเกิดปัญหาเกี่ยวกับ ส่วนงานใดในบริษัทนั้น ส่วนงานอื่นก็จะช่วยประสานทำความเข้าใจให้ได้



ปัจจุบันทราบมาว่า SMEs ในประเทศญี่ปุ่นมีการชะลอตัว ทำให้มีการย้ายฐานการลงทุน มาประเทศไทยโดยเฉพาะธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นก็มีการผลักดันในเรื่องนี้ด้วยเช่นกัน ถ้าเป็นในส่วนของธนาคารไม่ทราบว่ามีการดำเนินการอย่างไรบ้างคะ

จริง ๆ แล้ว SMEs project เป็นโครงการที่รัฐบาลไทยให้การสนับสนุนอยู่แล้ว และต้องการพัฒนาธุรกิจนี้ขึ้นมา โดย Mr. Kuwata, Director of METI เป็นผู้ริเริ่มให้การสนับสนุน โดยเรียกว่า SMEs program ให้กับรัฐบาลไทย ด้วยการส่งเจ้าหน้าที่ญี่ปุ่นซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้าน SMEs เข้าไปฝึกอบรมให้กับคนไทยใน SMEs Bank เพื่อให้เจ้าหน้าที่คนไทยได้เข้าใจในธุรกิจ SMEs ให้มากขึ้น ก่อนการปล่อยกู้ โดยโครงการนี้เริ่มตั้งแต่ปี 1999 - มิถุนายน 2005

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวพริณี ทรัพย์ทวี จบการศึกษามัธยมศึกษา ที่โรงเรียนเซนต์โยเซฟ บางนา ศึกษาต่อปริญญาตรี ที่มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ปัจจุบันทำงานให้กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ สังกัดธุรกิจลูกค้าญี่ปุ่น (สายลูกค้าธุรกิจรายใหญ่นครหลวง) ประสบการณ์ในการทำงานด้านธนาคารกับลูกค้าญี่ปุ่น และผู้บังคับบัญชาชาวญี่ปุ่น รวม 9 ปี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย