

บทที่ 3

ประวัติอุตสาหกรรมรถยนต์

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2546) ได้จัดทำประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ซึ่งในบทความได้กล่าวไว้ว่าในยุคแรกของการส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศไทย ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ซึ่งมีเป้าหมายในการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า รถยนต์ก็เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ภาครัฐประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งโรงงานขึ้นในประเทศ เนื่องจากความต้องการภายในประเทศสูงขึ้น ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศเพื่อนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built-Up Car: CBU) จากต่างประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นจากนโยบายดังกล่าว กระตุ้นให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ประเทศสหรัฐอเมริกาและกลุ่มประเทศยุโรปสนใจที่จะทำการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยโดยจะตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยและการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วน (Completely Knocked-Down Kits: CKD) จากบริษัทแม่จากต่างประเทศมาทำการประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปจำหน่ายในประเทศไทย

1. เริ่มต้นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ (พ.ศ. 2504–2511)

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังเมื่อปีพ.ศ. 2504 เริ่มจากบริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งได้เปิดดำเนินการประกอบรถยนต์เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2504 ต่อมาก็มีบริษัทที่เปิดดำเนินการมากขึ้นเรื่อยๆ เป็นต้นว่า บริษัททนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด เป็นกิจการประกอบรถบรรทุกยี่ห้อเบนซ์ โดยเปิดดำเนินการในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2504 บริษัทกรรมบุตรเจนอรัลแอสเซมบลี จำกัด ประกอบรถยนต์ยี่ห้อเฟียต วาเลี่ยน ซิมคา และรถบรรทุกยี่ห้อฟาร์โกและคอดจ์ โดยเปิดดำเนินการในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2505 ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะแรกๆเป็นการประกอบรถยนต์สหรัฐและยุโรปเป็นหลัก แต่ต่อมาเริ่มมีการประกอบรถยนต์ญี่ปุ่น โดยบริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด เริ่มประกอบรถยนต์ยี่ห้อคัสสันเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2506 ทั้งนี้โรงงานแห่งแรกตั้งอยู่ที่ถนนสุขุมวิท 64 (ก่อนที่จะย้ายโรงงานมายังถนนบางนา-ตราด กม.21 ในปี 2516) ส่วนบริษัท มิตซูบิชิ (ประเทศไทย) จำกัด ได้เริ่มต้นประกอบรถยนต์อีซู

ชู่ในประเทศไทยในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2506 แต่ได้โอนธุรกิจประกอบรถยนต์อิซูมามาให้ บริษัทอิซูมูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินการแทนนับตั้งแต่เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2509 สำหรับบริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เปิดดำเนินการเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2507 บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด ประกอบรถบรรทุกยี่ห้อมิทซูบิชิ เปิดดำเนินการในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2509 และบริษัท ไทยอีโนอุตสาหกรรม จำกัด เปิดดำเนินการเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2509 และต่อมาเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้เปิดให้การส่งเสริมแก่กิจการผลิตหรือประกอบรถยนต์นั่งรถบรรทุกเมื่อปี พ.ศ. 2504 จะได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าของชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์ในอัตราหนึ่ง โดยลดลงเหลือร้อยละ 30 ร้อยละ 20 และร้อยละ 10 ตามลำดับ จึงทำให้เกิดแรงจูงใจมากขึ้นจากเดิมที่เคยเก็บเท่ากับรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูปคือร้อยละ 60 ร้อยละ 40 และร้อยละ 20 ตามลำดับ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์ปิกอัพ และรถบรรทุก จากการส่งเสริมดังกล่าวทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในระยะแรกเป็นไปด้วยดี ปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จาก 525 คันในปี พ.ศ. 2504 เป็น 13,988 คันในปี พ.ศ. 2511 แต่การประกอบรถยนต์ในขณะนั้นยังเป็นเพียงการนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเพื่อมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปโดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่กี่ชิ้นเท่านั้นเช่น ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ แหนบดับ หม้อน้ำ ท่อไอเสีย ถังน้ำมัน เบาะ สายพาน หัวเทียน ฯลฯ

2. ช่วงแรกของการส่งเสริมใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (2512-2520)

รัฐบาลเริ่มตระหนักว่าแม้จะมีการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย แต่ยังใช้ชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศแทบทั้งหมด ขณะเดียวกันการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศจำนวนมาก ทำให้มีรถยนต์มากมายหลายแบบ ขณะที่ตลาดในประเทศมีขนาดเล็ก จึงไม่มีการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และไม่ช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ให้เติบโตอย่างยั่งยืน เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศเมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2512 งดรับคำขอรับการส่งเสริมในกิจการประกอบรถยนต์ เนื่องจากได้รับการส่งเสริมไปแล้วมากถึง 10 ราย และหันไปเน้นการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แทน

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติในวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2512 ให้จัดตั้ง “คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์” ขึ้นเพื่อกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ขณะเดียวกันกรมศุลกากรออกประกาศให้ยาง แบตเตอรี่ หม้อน้ำ และแหนบดับไม่นับรวมเป็นชิ้นส่วน CKD ที่อยู่ในข่ายเสียอากรขาเข้าในอัตราพิเศษ เพื่อส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนเหล่านี้ที่ผลิตใน

ประเทศแทนการนำเข้า ต่อมาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ภายในสิ้นปี พ.ศ. 2516 เพื่อส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ นโยบายนี้นับได้ว่าเป็นการบีบบังคับให้บริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศต้องกันมาใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศมากยิ่งขึ้น มิฉะนั้นต้องยกเลิกการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย จึงนับว่าเป็นยุคทองสำหรับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อย่างไรก็ตามกระทรวงอุตสาหกรรมได้ทบทวนนโยบาย Local Content โดยชะลอการบีบบังคับใช้ให้ยาวนานออกไป 1 ปี ทั้งนี้ได้ออกประกาศฉบับใหม่เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2515 เลื่อนการกำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคลต้องใช้ส่วนประกอบภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 จากเดิมในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2516 เป็นนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518 เป็นต้นไป

ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมได้มีนโยบายส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนรถบรรทุกเพิ่มเติมจากชิ้นส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนั้นในปี พ.ศ. 2517 จึงได้ออกประกาศกำหนดให้รถบรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis with Engine ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518 เป็นต้นไป จากนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศข้างต้น บริษัทประกอบรถยนต์ต้องพยายามพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าตนเองจะสามารถใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด โดยบางกรณีจะต้องให้ความช่วยเหลือด้านเทคโนโลยีเพื่อให้สามารถผลิตชิ้นส่วนที่ตนเองต้องการใช้ได้ มีการลงทุนจำนวนมากทั้งในลักษณะบริษัทร่วมทุนระหว่างคนไทยกับคนต่างชาติและบริษัทที่คนไทยถือหุ้นทั้งสิ้น อย่างเช่นบริษัท เคนโซ จำกัด (เดิมชื่อนิปปอน เคนโซ จำกัด) ผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้ารถยนต์, บริษัทเทียนผลิตแหวนลูกสูบ, บริษัทอูมิปิสดันแมนูแฟกเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ผลิตลูกสูบ, บริษัท Nippon Gasket ผลิตประเก็น หรืออย่างเช่นบริษัทลูกในเครือปูนซิเมนต์ไทยที่ชื่อว่า “บริษัท นวโลหะ จำกัด” เพื่อผลิตชิ้นส่วนโลหะ ซึ่งไม่ได้ป้อนให้กับบริษัทในเครืออย่างเดียวแต่จะผลิตชิ้นส่วนให้กับผู้ประกอบรถยนต์ด้วย

3. ช่วงที่สองของการส่งเสริมใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (ปีพ.ศ. 2521-2529)

แม้การพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงก่อนหน้านี้ประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังคงมีปัญหาหลายประการ

ประการที่ 1 ยังมีการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จรูปเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นการแข่งขันกับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ

ประการที่ 2 การประกอบรถยนต์ในประเทศยังคงใช้ชิ้นส่วนนำเข้าในอัตราที่สูง ขณะเดียวกันประเทศไทยขาดดุลการค้าสูงมากอันเป็นผลจากวิกฤตการณ์น้ำมัน จึงจำเป็นต้องลดการนำเข้าลง

ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาในข้างต้น กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ออกประกาศในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2521 กำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด จากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 35 ในช่วงสองปีแรก และเพิ่มอีกร้อยละ 5 ต่อปี จนครบร้อยละ 50 ภายในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2526 พร้อมกันนี้กระทรวงพาณิชย์ ได้ออกประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ยกเว้นกรณีเป็นรถยนต์ของคนไทยที่ไปอาศัยในต่างประเทศ ซึ่งใช้แล้วไม่ต่ำกว่า 2 ปี แล้วต้องการนำรถยนต์กลับมาใช้ในประเทศไทย อย่างไรก็ตามการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วเหล่านี้ต้องเสียอากรสูงถึงร้อยละ 150 ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีนโยบายเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนรถบรรทุกในประเทศเช่นเดียวกับการส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนรถเก๋ง จึงได้ประกาศปรับปรุงหลักเกณฑ์การใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถบรรทุกโดยกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 25 ภายใน 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดดังนี้

เกณฑ์ข้อที่ 1 กรณีรถบรรทุกอยู่ในรูปเป็นแชสซีรวมกับเครื่องยนต์ (Chassis with Engine) จากเดิมร้อยละ 10 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 40

เกณฑ์ข้อที่ 2 กรณีรถบรรทุกอยู่ในรูปเป็นแชสซี ติดตั้งเครื่องยนต์ พร้อมกับกระจกหน้า (Chassis with Windshield) จากเดิมร้อยละ 20 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 45

เกณฑ์ข้อที่ 3 กรณีรถบรรทุกอยู่ในรูปเป็นแชสซี ติดตั้งเครื่องยนต์ พร้อมกับกระจกและห้องโดยสาร (Chassis with Cab) จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50

ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเพิ่มเติมอีกหลายครั้งเพื่อเพิ่มเติมอัตรการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศให้สูงขึ้นเรื่อยๆ จนหลังสุดได้กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 60-72 สำหรับรถปิกอัพและร้อยละ 45 สำหรับ

รถบรรทุกขนาดใหญ่ มาตรการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นสัดส่วนมากขึ้น ส่งผลสำคัญ 2 ประการคือ

ประการที่ 1 บริษัทรถยนต์สหรัฐและยุโรปคือ ฟอर्ड GM และเฟียต ได้ถอนตัวจากประเทศไทย เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ ประกอบกับในขณะนั้น เพิ่งสิ้นสุดสงครามเวียดนาม ส่งผลให้ประเทศกลุ่มอินโดจีนคือ เวียดนาม ลาว และกัมพูชา ตกอยู่ภายใต้ระบบคอมมิวนิสต์ ทำให้บริษัทเหล่านี้หันเหแรงว่าไทยจะกลายเป็นคอมมิวนิสต์รายต่อไป ตามทฤษฎีโดมิโน

ประการที่ 2 ให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะชิ้นส่วนพื้นฐานซึ่งผลิตง่ายและไม่ต้องการความเที่ยงตรงแม่นยำมากนัก เช่น ครัมเบรก, ท่อรวมไอเสีย, โช้คอัพ ฯลฯ โดยเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศแทบทั้งสิ้น

ขณะที่ชิ้นส่วนที่ต้องการความเที่ยงตรงแม่นยำสูงและชิ้นส่วนที่ต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก เช่น ระบบส่งกำลัง (Transmission) เพลาข้อเหวี่ยง (Crank Shaft) เสื้อสูบ (Cylinder Block) ฝาสูบ (Cylinder Head) ฯลฯ ยังคงต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากตลาดรถยนต์ในประเทศยังมีขนาดเล็กมาก จึงไม่มีการประหยัดต่อขนาดหากจะผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ

ความรุ่งเรืองของอุตสาหกรรมรถยนต์สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2527 เนื่องจากประเทศไทยได้เผชิญกับวิกฤตเศรษฐกิจครั้งสำคัญระหว่างปี พ.ศ. 2527-2529 โดยขาดดุลการค้าจำนวนมากจนทุนสำรองระหว่างประเทศลดลงไปตามระดับการขาดดุล จนต้องไปขอความช่วยเหลือจาก IMF ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศลดลงอย่างต่อเนื่อง จาก 118,511 คันในปี พ.ศ. 2526 เหลือเพียง 78,454 คันในปี พ.ศ. 2529 ส่งผลต่อเนื่องถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

4. ธุรกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว (ปี พ.ศ. 2530-2533)

เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2528 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังของ 6 ประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกคือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมนี ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร และแคนาดา ได้ประชุมกันที่โรงแรมพลาซ่าไนนครนิวยอร์ก และได้มีข้อตกลงที่เรียกว่า Plaza Agreement ซึ่งกำหนดให้ประเทศต่างๆ เพิ่มค่าเงินของตนเองเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ อันจะส่งผลให้ค่าเงินสหรัฐอ่อนตัวลง เพื่อแก้ไขการขาดดุลการค้าของสหรัฐ ซึ่งข้อตกลง Plaza Agreement ทำให้

ค่าเงินสหรัฐฯ อ่อนตัวลงมาจากเดิม 240 เยนต่อเหรียญสหรัฐฯ ลดลงเหลือเพียง 130 เยนต่อเหรียญสหรัฐฯ ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าในประเทศญี่ปุ่นเมื่อคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ สูงขึ้นมาก กระตุ้นให้บริษัทญี่ปุ่นต้องพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยหันมาลงทุนในต่างประเทศ โดยเลือกมาลงทุนในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทำให้เศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว การเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูง ทำให้อุปสงค์ที่มีต่อรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 78,454 คัน ในปี พ.ศ. 2526 เป็น 304,062 คัน ในปี พ.ศ. 2533 ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ผลิตไม่ทันกับความต้องการของผู้ซื้อ จนถึงกับต้องมีการจองล่วงหน้าหลายเดือนก่อนรับมอบ

จากการที่อุปสงค์ต่อรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อย่างมาก ทำให้มีการลงทุนเป็นจำนวนมาก เป็นการเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยเป็นการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยและญี่ปุ่นเป็นหลัก มีการลงทุนจากผู้ผลิตของสหรัฐและยุโรปน้อยมาก เพื่อส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากยิ่งขึ้นไปอีก กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้การประกอบรถยนต์ปีถัดไปต้องใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่ผลิตภายในประเทศ นับตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 เป็นต้น นอกจากนี้กระทรวงยังได้กำหนดเงื่อนไขว่าการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลดังกล่าวข้างต้นจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขสำคัญ 2 ประการ

ประการที่ 1 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 กรณีผลิตโดยโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และไม่ต่ำกว่าร้อยละ 52 กรณีผลิตโดยโครงการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

ประการที่ 2 กำหนดว่าการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลต้องมีชิ้นส่วนบังคับ 5 ชิ้นคือ ฝาสูบ (Cylinder Head), เสื้อสูบ (Cylinder Block), เพลาลูกเบี้ยว (Cam Shaft) และก้านสูบ (Connecting Rod) กรณีผลิตโดยโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และชิ้นส่วนบังคับ 2 ชิ้น คือ เพลาลูกเบี้ยวและก้านสูบกรณีผลิตโดยโครงการที่ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน

อย่างไรก็ตาม การกำหนดเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนในประเทศจะมีผลทางลบอยู่บ้าง เพราะการผลิตบางชิ้นส่วนต้องการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) หากผู้ผลิตชิ้นส่วนแย่งกันผลิตก็จะมีต้นทุนการผลิตสูงมาก เนื่องจากการลงทุนที่ซ้ำซ้อน โดยเฉพาะการผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์ซึ่งจำเป็นต้องมีขนาดการผลิตขนาดใหญ่ ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาข้างต้นและส่งเสริมให้เกิดการประหยัดขนาด สำนักกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีส่วนร่วมประสานงานเพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างรถยนต์ทั้ง 3 ค่าย คือ โตโยต้า นิสสัน และฮิอุซุ ส่วนค่ายมิซูบิชิไม่ได้เข้าร่วมกับ

โครงการนี้ เพราะการผลิตรถยนต์ปีกอ๊อฟของค่ายนี้ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ดังนั้นเงื่อนไขจึงอยู่ในระดับต่ำกว่า

สำหรับความร่วมมือในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ดีเซล ทางค่ายโตโยต้ารับผิดชอบตั้งโรงงานผลิตเสื้อสูบ โดยตั้งโรงงานอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะ จังหวัดชลบุรี ส่วนค่ายนิสสันรับผิดชอบตั้งโรงงานผลิตฝาสูบ โดยตั้งโรงงานอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมชลบุรี(บ่อวิน) และค่ายอีซูซุรับผิดชอบตั้งโรงงานอยู่ที่เขตอุตสาหกรรมสยามอีสเทิร์นอินดัสเทรียลปาร์ค จังหวัดระยอง จากนั้นทั้ง 2 ค่ายจะนำชิ้นส่วนที่ตนผลิตมาแลกกัน

5. ช่วงเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ (พ.ศ. 2534-2539)

ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534 ได้เกิดเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์การเมืองไทยคือ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ(ร.ส.ช.) ซึ่งมีพลเอกสุนทร คงสมพงษ์ เป็นผู้นำ ได้กระทำรัฐประหารรัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ซึ่งนำมาสู่รัฐบาลพลเรือนชุดใหม่ของนายอานันท์ ปันยารชุน ซึ่งผลกระทบจากการทำรัฐประหารโดย ร.ส.ช. ไม่เพียงส่งผลต่อการเมืองเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อเศรษฐกิจด้วย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมของรัฐบาล อานันท์ คือ ดร.สิปปนนท์ เกตุทัต ได้มีนโยบายการเปิดเสรีอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วย โดยประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งทั้งเป็นรถยนต์ใหม่และใช้แล้ว นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ลดภาษีชิ้นส่วน CKD เหลือเพียงร้อยละ 20 ซึ่งกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศระดับหนึ่ง เนื่องจากยังคงมีเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนเหมือนเดิม

ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 รัฐบาลเล็งเห็นโอกาสที่จะผลักดันให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นได้มีมาตรการสำคัญ 2 ประการ

ประการที่ 1 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งใหม่ เพื่อการแข่งขันเพื่อประสิทธิภาพการผลิต จากนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายยุโรปสนใจตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย

ประการที่ 2 ภายหลังจากปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์มาเป็นเวลา 25 ปี คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศที่ ส. 4/2537 เปิดให้การส่งเสริม

ประเภท 4.27 “กิจการประกอบรถยนต์” อีกครั้งหนึ่งโดยเน้นสนับสนุนโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อส่งออก

สำหรับสิทธิและประโยชน์ที่ผู้ได้รับการส่งเสริมในประเภท 4.27 ที่จะได้รับนั้นขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของโรงงานประกอบรถยนต์ดังนี้

ข้อที่ 1 กรณีโรงงานตั้งอยู่ในเขต 1 จะให้ได้รับสิทธิและประโยชน์เฉพาะที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากร เช่น การอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินและการอนุญาตให้ผู้เชี่ยวชาญต่างชาติมาทำงาน แต่จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผล จะไม่ได้รับสิทธิและผลประโยชน์ทางด้านเครื่องจักรแต่อย่างใด

ข้อที่ 2 กรณีโรงงานตั้งอยู่ในเขต 2 จะได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักรเครื่องหนึ่ง ตามมาตรา 29 เฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผลเป็นเวลา 7 ปี เฉพาะรายได้จากการส่งออกรถยนต์

ข้อที่ 3 กรณีโรงงานตั้งอยู่ในเขต 3 จะได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผลเป็นเวลา 8 ปี ทั้งนี้ เฉพาะรายได้จากการส่งออก จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ของอัตราปกติตามมาตรา 35(2) เป็นระยะเวลา 5 ปี ทั้งนี้ เฉพาะรายได้จากการส่งออก ได้รับอนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้ และได้รับอนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนในด้านนี้

6. ช่วงกระจายอุตสาหกรรมรถยนต์สู่ภูมิภาคปี พ.ศ. 2540

หลังจากมีนโยบายเปิดให้ส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่งเมื่อปี พ.ศ. 2537 ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้เกิดโรงงานที่ทันสมัยหลายแห่ง โดยโรงงานเหล่านี้ต่างจัดตั้งในส่วนภูมิภาค แตกต่างจากเดิมที่กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ เริ่มจากบริษัท โตโยต้า ตั้งฐานการประกอบรถยนต์แห่งที่ 2 ที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยโรงงานแห่งใหม่นี้เน้นการประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แตกต่างจากฐานการผลิตเดิมที่จังหวัดสมุทรปราการที่เน้นการประกอบรถบรรทุก โดยเปิดดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2539 ส่วนบริษัท ฮอนด้า ได้ย้ายฐานการประกอบรถยนต์จากเขตกรุงเทพมหานครไปยังโรงงานแห่งใหม่ใน

ส่วนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดอยุธยา โดยเปิดดำเนินการในเดือน มีนาคม พ.ศ. 2539 บริษัท เอ็ม ซีลีทิพล จำกัด ได้ลงทุนตั้งฐานการผลิตรถปิกอัพมิซูบิชิแห่งที่ 2 ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมบาง จังหวัดชลบุรี โดยเปิดดำเนินการในปี 2539 เช่นกัน

แม้ระยะแรกเป็นการลงทุนของบริษัทญี่ปุ่น แต่ต่อมาการเข้ามาของดีทรอยต์ (บริษัท รถยนต์ของสหรัฐฯ ซึ่งมีศูนย์กลางที่นครดีทรอยต์) หลังยกเลิกการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย นานกว่า 20 ปี เริ่มจากฟอร์ดและมาสด้า โดยเป็นพันธมิตรร่วมลงทุนจัดตั้งฐานการประกอบรถยนต์ ปิกอัพ ที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง โดยประกาศตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2539 และก่อสร้างโรงงานเสร็จและเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2541 ส่วนบริษัท GM ได้ประกาศเมื่อปี พ.ศ. 2539ว่าจะตั้งฐานการประกอบรถยนต์ที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด เช่นเดียวกัน โดยโรงงานเสร็จและเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2543 การเข้ามาของบริษัทรถยนต์ สหรัฐฯ และยุโรปเริ่มเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพื่อป้อนชิ้นส่วนให้กับบริษัทฟอร์ด และ GM เป็นต้นว่า บริษัทวิสตือออน (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท จีเคเอ็น จำกัด, บริษัท เคลฟลาย จำกัด ฯลฯ

อุปสงค์ต่อรถยนต์ภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ แม้จะเพิ่มในอัตราต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาที่แล้ว โดยเพิ่มขึ้นจาก 268,560 คัน เป็น 589,126 คัน ในปี พ.ศ. 2539 ขณะที่ปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นเช่นกันจาก 283,115 คันในปี พ.ศ. 2534 เป็น 559,428 คันในปี พ.ศ. 2539

7. ช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ พ.ศ. 2540-2541

การลดลงอย่างรวดเร็วของอุปสงค์ ซึ่งสวนทางกับกำลังการผลิตในประเทศที่เพิ่มขึ้นจากการเร่งการขยายการลงทุนของผู้ประกอบการในช่วงที่เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา ทำให้เกิดภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน (excess capacity) ซึ่งเกิดจากเศรษฐกิจของประเทศหดตัวลงร้อยละ 1.3 ในปี พ.ศ. 2540 และร้อยละ 9.4 ในปี พ.ศ. 2541 ส่งผลให้กำลังการผลิตรถยนต์ลดลงร้อยละ 35.6 และร้อยละ 56.1 จนมียอดการผลิตเพียง 158,130 คันในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งต่างกับยอดการผลิตในปี พ.ศ. 2539 ที่มีการผลิตสูงถึง 559,428 คัน และประกอบกับการเพิ่มขึ้นของอัตราภาษี โดยมีการเพิ่มขึ้นของอากรขาเข้ารถนั่งสำเร็จรูป (CBU) จากร้อยละ 42 สำหรับรถยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า 2400 CC และจากร้อยละ 68.5 สำหรับรถยนต์ที่มีขนาดเกิน 2400 CC เป็นร้อยละ 80 และการเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ทุกประเภทอีกร้อยละ 5 ของมูลค่ารถยนต์ ณ โรงงาน เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540

ผลจากการที่มีการลดกำลังการผลิตรถยนต์ส่งผลโดยตรงต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับตลาดทดแทน (Replacement Equipment Manufacture: REM) ซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็กเกินการขาดเงินทุนหมุนเวียน ทำให้กิจการขาดสภาพคล่องประกอบกับยังประสบกับการแข่งขันจากผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacture: OEM) ที่ผลิตสินค้ามาแข่งขันในตลาด REM ทำให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กนี้มีจำนวนลดลงจากมีจำนวนประมาณ 600 ราย เหลือเพียงประมาณ 420 ราย

8. ช่วงฟื้นฟูเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2542–ปัจจุบัน

ในปี พ.ศ. 2542 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปรับตัวดีขึ้นหลังหดตัวต่ำสุดในปี พ.ศ. 2541 การปรับตัวดีขึ้นส่วนหนึ่งเป็นผลจากสภาพเศรษฐกิจที่เริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ไตรมาส 4 ปี พ.ศ. 2541 ทำให้ภาคการผลิตของอุตสาหกรรมที่เริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น โดยมียอดการผลิตที่ดีขึ้นร้อยละ 110.1 ซึ่งเกิดจากการที่รัฐบาลมีการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยการปรับลดภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีเงินได้ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของอำนาจซื้อของผู้บริโภคภายในประเทศสูงขึ้น นอกจากนี้ การที่อัตราแลกเปลี่ยนไทยมีค่าลดลงมากและการที่ประเทศต่างๆ เริ่มมีการลดภาษีนำเข้าสินค้าต่างจากต่างประเทศตามข้อตกลงของ GATT และ WTO ทำให้การส่งออกรถยนต์เชิงพาณิชย์กลายเป็นช่องทางใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยมูลค่าการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจาก 12,016 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2541 เป็น 51,706 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2544 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการส่งออกจะเป็นช่องทางใหม่ของสินค้ายานยนต์จากประเทศไทย แต่การเปลี่ยนแปลงนโยบายและข้อบังคับหลายๆ ประการจำทำให้การแข่งขันอุตสาหกรรมยานยนต์รุนแรงมากขึ้นไม่ว่าจะเป็น การที่กระทรวงอุตสาหกรรมยกเลิกการใช้ข้อบังคับด้านการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ เมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ตามพันธกรณีที่มิติดองค์การการค้าโลกดังตารางที่ 3.1 ซึ่งส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทยต้องแข่งขันกับการนำเข้าชิ้นส่วนที่มีราคาถูกและมีคุณภาพสูงกว่าจากต่างประเทศ รวมทั้งการที่บริษัทแม่ใช้นโยบายสรรหาชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและราคาถูกจากทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนประกอบจากสมาชิก AFTA ที่ภาษีนำเข้าจะถูกปรับลดให้อยู่ในระดับร้อยละ 0 - 5 ภายใน ปี พ.ศ. 2546

จากสาเหตุเหล่านี้ รัฐบาลไทยและผู้ประกอบการของชาวไทยจึงจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมของไทย โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ว่าจ้างสถาบันยานยนต์ ทำการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปี พ.ศ. 2545

เพื่อเป็นกลยุทธ์และวิสัยทัศน์ในอีก 10 ปี ข้างหน้า รวมทั้งทำแผนปฏิบัติการในระยะสั้น 5 ปี โดยมีจุดมุ่งหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนของภูมิภาคอาเซียน

ผลจากการที่รัฐบาลวางแนวทางที่ชัดเจนเกี่ยวกับอนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายการลงทุนไม่ว่าจะเป็นแผนการขยายท่าเรือแหลมฉบัง แผนการสร้างระบบรถไฟฟ้ารางคู่ และนโยบายส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับนโยบายย้ายฐานการผลิตของบริษัทผลิตรถยนต์ข้ามชาติ เพื่อลดต้นทุนการผลิตและใช้ประโยชน์จากการลดภาษีนำเข้าในเขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟต้า ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆ เริ่มย้ายฐานการผลิตและสำนักงานขาย รวมทั้งขยายโรงงานผลิตในประเทศไทย อาทิเช่น โตโยต้า สอนต้า อีซูซุ ฯลฯ เป็นมูลค่าหลายล้านบาท

ตารางที่ 3.1 ข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยก่อนการยกเลิกในปี พ.ศ. 2543

ประเภท	ข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนในประเทศขั้นต่ำ
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	ร้อยละ 54 (รายการชิ้นส่วนบังคับ)
รถจักรยานยนต์	
- เครื่องยนต์ดีเซล	ชิ้นส่วนบังคับ 111 รายการ
- เครื่องยนต์เบนซิน	ชิ้นส่วนบังคับ 103 รายการ
รถบรรทุกและรถบัส	
- Chassis /Cab	ร้อยละ 50
- Chassis/Windshields	ร้อยละ 45
- Chassis/Engines	ร้อยละ 40 (รายการชิ้นส่วนบังคับ)

ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรม (2005)

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์จีน

Ray (2006) ได้เขียนบทความเกี่ยวกับเรื่องอุตสาหกรรมรถยนต์จีน ซึ่งในบทความได้กล่าวไว้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จีนเริ่มต้นจากการเปลี่ยนระบบการปกครองเป็นระบบคอมมิวนิสต์ โดยในปี พ.ศ. 2493 รัฐบาลจีนได้ขอความช่วยเหลือจากสหภาพโซเวียต ในการก่อตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นภายในประเทศ ซึ่งจากปี พ.ศ. จนถึงปัจจุบันประเทศจีนได้บรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้มาแล้วตามเป้าหมายได้ 3 ขั้นตอน

ซึ่งในช่วงแรกในปี พ.ศ. 2496 มีการก่อตั้งบริษัท First Automotive Works First (FAW) หรือแปลเป็นภาษาไทยว่า “บริษัทรถยนต์หมายเลข 1” โดยได้รับเทคโนโลยีจากสหภาพโซเวียต เพื่อก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกในประเทศจีนที่นครชานชุน ซึ่งตั้งอยู่ทิศเหนือของกรุงปักกิ่ง โดยในช่วงแรกนั้นทิศทางของนวัตกรรมทางการออกแบบและวิศวกรรมของรถยนต์ในประเทศจีนจะมาจากสหภาพโซเวียตแต่ต่อมาภายหลังจะหันไปทางกลุ่มประเทศยุโรป

การผลิตรถยนต์ในยุคเริ่มต้นส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่ของรัสเซีย โดยมีรหัสโมเดลว่า ZIS ซึ่งเป็นรถยนต์ที่เลียนแบบรถยนต์ของอเมริกันในช่วงก่อนสงครามโลก โดยใช้เครื่องยนต์แถวเรียง 8 สูบ แต่ต่อมามีนวัตกรรมอเมริกันเข้ามาโดยจะวางเครื่อง V8 ในรุ่น ZIM และการออกแบบโดยมีหางและใช้โครเมียมในการตกแต่งภายนอกที่เป็นเอกลักษณ์ของรถยนต์อเมริกันในช่วงปี 60 ในรุ่น ZIL ซึ่งจีนได้ทำการเลียนแบบรถยนต์รุ่น ZIL นี้โดยใช้ชื่อว่า “Hongqi CA 770” ใช้เครื่องยนต์ 5.7 ลิตร มีกำลังถึง 220 แรงม้า ขับเคลื่อนด้วยเกียร์อัตโนมัติ 2 จังหวะ ถึงแม้ว่ารถยนต์ในรุ่นนี้จะมีน้ำหนักมากก็ตามแต่มันสามารถทำความเร็วได้ 160 ไมล์ต่อชั่วโมง แต่การผลิตยังมีจำนวนน้อย เนื่องจากว่าผลิตเพื่อผู้บริหารประเทศระดับสูงของจีนเท่านั้น การตกแต่งภายในจะเป็นสีม่วงดีขอบด้วยสีทอง จากนั้นมีการก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์อีกหลายแห่ง เช่น นครนานกิงและนครเซี่ยงไฮ้ โดยรัฐบาลจีนเน้นการผลิตบรรทุกมากกว่ารถเก๋ง อย่างไรก็ตาม ในภายหลังรัฐบาลจีนและรัฐบาลสหภาพโซเวียตแตกออกกัน จีนจึงพยายามพึ่งตัวเองในด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยทำการวิจัย พัฒนา และออกแบบรถยนต์ด้วยตนเอง

ต่อมาในช่วงปฏิวัติทางวัฒนธรรม รัฐบาลมีนโยบายให้แต่ละท้องถิ่นพึ่งตนเองประกอบกับเกรงว่าโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศจีนจะเป็นเป้าถูกโจมตีจากต่างชาติ จึงมีการก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดเล็กจำนวนมากในมณฑลต่างๆ

การที่จีนมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวนมาก ได้กลายเป็นปัญหาในเวลาต่อมาเนื่องจากโรงงานเหล่านี้เกือบทั้งหมดมีขนาดเล็ก คุณภาพและประสิทธิภาพการผลิตต่ำ โดยในปี พ.ศ. 2522 เมื่อจีนเพิ่งเริ่มเปิดประเทศ จีนผลิตรถยนต์เพียง 185,700 คัน แต่มีโรงงานประกอบรถยนต์มากถึง 130 แห่ง

รถยนต์คันแรกที่ถูกผลิตในประเทศจีนด้วยการออกแบบและใช้วิศวกรรมของจีนเองคือ “Shanghai SH 760” ซึ่งรถธงที่ผลิตใน Shanghai ในปี พ.ศ. 2500 โดยใช้ชื่อว่า “Fenghuang” ดู

โดยรวมแล้วคล้ายกับการเอารถเบนซ์รุ่น 220 S มารวมกับรถยนต์ของโซเวียต และมีความเป็นอเมริกันบ้าง ซึ่งในปี พ.ศ. 2507 ได้มีการปรับปรุงรุ่น SH 760 ใหม่ ในส่วนประกอบหลายๆอย่าง จนมันสามารถทำตลาดได้ถึงปี พ.ศ. 2534 ซึ่งมันสามารถใช้งานได้นานขึ้น ด้วยเครื่องยนต์ 2.2 ลิตร 6 สูบแถวเรียง มี 90 แรงม้า ขับเคลื่อนด้วยเกียร์ธรรมดา 4 จังหวะ โดยกำลังการผลิตสูงสุดของรถยนต์รุ่นนี้ใน Shanghai มีจำนวนประมาณ 6,000 คันต่อปี ในปี พ.ศ. 2527

ในปี พ.ศ. 2528 บริษัท Volkswagen ได้เข้าเซ็นสัญญากับบริษัท SAIC โดยเป็นการร่วมก่อตั้งโรงงานผลิตใน Shanghai จึงทำให้โรงงานใน Shanghai ได้เปิดการผลิต SH 760 โดยจะหันมาพัฒนารถยนต์ Volkswagen ต่อไปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 ซึ่งบริษัทผลิตรถยนต์รายในจากยุโรปได้เป็นพื้นฐานสำคัญให้กับบริษัทรถยนต์ 2 บริษัทคือ Shanghai Volkswagen Automotive Company Ltd (SVW) ผลิต Santana (หรือ PASSAT ที่รู้จักกันในประเทศฝั่งยุโรป) และบริษัท FAW – Volkswagen ผลิต Jetta และ Audi 100 หรือที่รู้จักในปัจจุบันในรุ่น Hongqi Ca7200 ซึ่งทั้งสองบริษัทมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ที่ร้อยละ 56 ซึ่ง Audi 100 จะเป็นรถยนต์ที่ใช้ในส่วนของรัฐบาลแทนที่ของรถยนต์จากอเมริกาและสหภาพโซเวียตที่เคยใช้อยู่ ส่วน Santana 2000 ทำตลาดคล้ายกับ SH 760 ส่วน Jetta มักถูกใช้เป็น Taxi บริษัท Volkswagen มีหุ้นส่วนอยู่ในบริษัท Shanghai Volkswagen อยู่ร้อยละ 50 และมีอยู่ใน FAW – Volkswagen อยู่ร้อยละ 40 Volkswagen ประสบความสำเร็จในจีนมากกว่า 15 ปี

ในช่วงที่ 2 เป็นการเข้ามาของบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่น 2 ราย คือ Honda และ Daihatsu ไม่สามารถประสบความสำเร็จในประเทศจีน เนื่องจากไม่ทำการตลาดและการผลิตอย่างจริงจัง จนถึงช่วงปี พ.ศ. 2523 ถึงปี พ.ศ. 2533 ทั้งสองยี่ห้อนี้มีพัฒนาการที่ดีขึ้นแต่ก็ไม่สามารถประสบความสำเร็จได้เท่ากับ Volkswagen Group ที่มีการร่วมทุนกันจนมีขนาดใหญ่ จนในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2545 บริษัท Toyota ได้เซ็นสัญญากับบริษัท FAW ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดของจีนและยังเป็นผู้ร่วมลงทุนกับบริษัท Volkswagen Group อีกด้วย โดยในส่วนนี้มีกำลังการผลิตอยู่ที่ 30,000 คันต่อปี ที่โรงงาน Tianjin Automotive Industry Corp. (ที่เป็นโรงงานร่วมทุนกับ FAW) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างสายการผลิต Toyota Crown เข้าเป็นรถยนต์ระดับ Luxury ของ FAW

ในช่วงที่ 3 ในปี พ.ศ. 2543 บริษัท Shengang Gold – Cup Auto – Making ใน Liaoning ซึ่งเป็นมณฑลแรกที่มีสายการผลิตรถยนต์ เริ่มด้วยการผลิตรถยนต์ 2 แบบคือ เป็นตัวถังแบบซีดานและแบบแวนการออกแบบจะเป็นในแนวของรถยนต์จากยุโรป แต่ชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ถูกผลิตและออกแบบโดยผู้ผลิตในประเทศจีน ซึ่งรถยนต์ที่ผลิตออกมาจะยึดมาตรฐานยุโรป เพื่อเพิ่มปัจจัยใน

การแข่งขันในระดับโลก ราคาที่นำออกมาขายอยู่ที่ 150,000 หยวน ถึง 200,000 หยวน มีจุดประสงค์จะเพิ่มยอดขายในตลาดภายในประเทศระดับกลางและสูง ผลิตขายในปี พ.ศ. 2543 การเข้ามาของ Jeep Cherokee เป็นโรงงานผลิตที่ใช้ใบอนุญาตของ GM โดยให้การออกแบบอย่างอิสระ แต่ยังคงจำเป็นต้องใช้เครื่องของ GM

นอกจากนี้ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์ (2547) ได้กล่าวในบทความเรื่องอุตสาหกรรมจีน ความท้าทายที่ไม่หยุดนิ่ง ว่าอนาคตของอุตสาหกรรมรถยนต์จีน ปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวขับเคลื่อนคือปัจจัยด้านรัฐบาล ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ปีโตรเคมีเคิล เครื่องจักรกลและโครงสร้างอุตสาหกรรม ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์จีนจะถูกกำหนดโดย 5 ปัจจัยหลักนี้ ซึ่งในปี พ.ศ. 2537 รัฐบาลได้ออกบทบทวนสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศจีนและวิเคราะห์ในส่วนของการผลิตของอุตสาหกรรมนั้นๆ โดยจะหาความสำคัญที่จะแสดงถึงความเป็นไปได้ของอุตสาหกรรมนั้น ดังนั้นจึงต้องการตอบสนอง รายรับที่จะเข้ามา การประหยัดต่อขนาด รวมถึงศักยภาพในการเจริญเติบโตและแน่นอนว่าปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากโรงงานที่มีขนาดเล็กและไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นในอนาคตจะมีแค่ 13 บริษัทที่ดีที่สุดในการผลิตรถยนต์ร้อยละ 91 ของรถยนต์ขายอยู่ในตลาด ซึ่งปัญหาก็คือร้อยละ 56 อยู่กับ Volkswagen แล้วบริษัทเล็กที่รับส่วนแบ่งที่เหลือไปแล้วยังมีต้นทุนที่สูงกว่าบริษัทใหญ่ถึง 3 เท่า ซึ่งในส่วนนี้ปัญหาก็คล้ายกับในประเทศอังกฤษที่มีบริษัทรถยนต์ขนาดเล็กจำนวนมากในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และ 2 โดยมีผู้ผลิตขนาดใหญ่เพียง 2 ถึง 3 ราย ซึ่งอันตรายที่จะเกิดขึ้นนั้นก็คือการลงทุนในการวิจัยที่สูงบวกกับผลผลิตที่ต่ำทำให้เกิดภาวะทางการเงินได้

ปัญหาต่อไปของจีนในส่วนของการขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ต้องออกเป็นนโยบายป้องกันการรุกเข้ามาของบริษัทต่างชาติที่จะเคลื่อนย้ายฐานการผลิตเข้ามาผลิตขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์เองในประเทศจีน ในปี พ.ศ. 2503 ซึ่งไม่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ ไม่ประหยัดต่อขนาดแล้วยังไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี สิ่งนี้เป็นเหตุผลที่ว่าในช่วงก่อนหน้าปี พ.ศ. 2523 กำลังการผลิตจึงต่ำเนื่องจากขึ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์มีไม่เพียงพอ ซึ่ง Volkswagen ถูกบังคับให้ขึ้นส่วนในประเทศสูงถึงร้อยละ 80 ทำให้ต้องมีการอนุญาตนำเข้ารถยนต์และขึ้นส่วนรถยนต์ได้ ดังนั้นส่วนประกอบที่มีการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพสูงจึงมีความจำเป็น

ปัญหาสุดท้ายคือผลกระทบจาก WTO ที่สำคัญและถูกเรียกร้องมากคือภาษีรถยนต์นำเข้าที่เก็บอยู่ที่อัตราร้อยละ 100 โดยมีเป้าหมายในลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 25 ในปี พ.ศ. 2549 ซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้จากการแข่งขันที่จะเพิ่มขึ้น ดังนั้นคุณภาพและราคาจะต้องดีขึ้น

โดยในบทความของยุทธศักดิ์ได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์จีนตลอดจนนโยบายที่กำหนดไว้ในอนาคตดังนี้

1. ตลาดทะลุ 4 ล้านคัน

ในช่วงแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จีนเติบโตช้ามาก หากนับจากปี พ.ศ. 2496 ที่มีโรงงานผลิตรยนต์แห่งแรกโดยใช้เวลายาวนานถึง 38 ปี คือ ปี พ.ศ. 2534 จีนเพิ่งมียอดการประกอบรถยนต์ในประเทศได้เกิน 1 ล้านคัน อย่างไรก็ตามต่อมาอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยใช้เวลาอีกเพียง 9 ปีคือ ในปี พ.ศ. 2543 ยอดการประกอบรถยนต์ในประเทศได้พุ่งเกิน 2 ล้านคัน จากนั้นอีกแค่เพียง 2 ปี ถัดมาคือ ในปี พ.ศ. 2545 ยอดประกอบรถยนต์ในจีนได้ทะลุระดับ 3 ล้านคัน และใช้เวลาอีกเพียงปีเดียวก็ทะลุ 4 ล้านคัน โดยในปี พ.ศ. 2546 สามารถประกอบรถยนต์ในประเทศได้ถึง 4.44 ล้านคัน ส่วนในปี พ.ศ. 2547 คาดว่าจะมียอดประกอบรถยนต์ 5.21 ล้านคัน

จากการที่ตลาดรถยนต์จีนเติบโตในอัตราที่รวดเร็วมาก ทำให้บริษัทข้ามชาติเข้าร่วมลงทุนกับบริษัทจีนเพื่อก่อตั้งฐานการประกอบรถยนต์ โดยมีบริษัทข้ามชาติ 9 รายได้ประกาศว่าจะลงทุนก่อตั้งหรือขยายฐานประกอบรถยนต์ในประเทศจีนเป็นเงินลงทุนรวมกันสูงถึง 600,000 ล้านบาท บริษัท GM ประกาศลงทุน 120,000 ล้านบาท เพื่อขยายการผลิตอีกเท่าตัวเป็น 1.3 ล้านคัน/ปี ส่วนบริษัทโฟล์คสวาเก้นประกาศลงทุน 250,000 ล้านบาท เพื่อขยายกำลังการผลิตอีกเท่าตัวเช่นกันเป็น 1.6 ล้านคัน/ปี ขณะที่ฟอร์ดลงทุน 40,000 ล้านบาทก่อตั้งฐานการผลิตอีกแห่งหนึ่งภายในประเทศจีนคือ นครนานกิง ส่วนโตโยต้าจะลงทุน 30,000 ล้านบาท เพื่อตั้งโรงงานแห่งใหม่ที่นครกวางโจวและขยายโรงงานเดิมที่นครเทียนสิน สำหรับบริษัทไค้มอเตอร์โครสเลอร์ ซึ่งเดิมได้ร่วมทุนกับบริษัท Beijing Automotive Industry Holding Co (BAIC) ในการตั้งโรงงานผลิตรถจี๊ปในประเทศจีนอยู่แล้ว ก็ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท BAIC เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2546 ในโครงการลงทุนเพิ่มเติมอีก 50,000 ล้านบาท เพื่อตั้งฐานการผลิตรถยนต์เมอร์เซเดสเบนซ์จำนวน 25,000 คัน/ปี โดยคาดว่าจะเริ่มผลิตรถยนต์ซีคลาสและอีคลาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป

จากการที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์จำนวนมาก ได้สร้างความวิตกกังวลแก่รัฐบาลจีนค่อนข้างมาก โดยคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ (National Development and Reform Commission) ได้กล่าวว่าการลงทุนดังกล่าวเป็น “การลงทุนที่มีดমনและการแข่งขันที่

เลวร้าย” (Blind investment and vicious competition) เนื่องจากห่วงเกรงว่ากำลังการผลิตยนต์ภายในประเทศจะอยู่ในระดับสูงถึง 14 ล้านคัน/ปี ในปีพ.ศ. 2550 ซึ่งจะทำให้มีกำลังการผลิตเกินความต้องการเกือบเท่าตัวและส่งผลกระทบทางลบอย่างมากต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมนี้

2. นโยบายการคัดเลือกผู้ชนะของจีน

รัฐบาลจีนได้กำหนดให้การผลิตยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศในแผนพัฒนาฉบับที่ 10 ที่ใช้ระหว่างปี พ.ศ. 2544 – 2549 ได้กำหนดจะสร้างความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมเพื่อรับการเปิดการค้าเสรี ภายหลังจากที่จีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ปัญหาที่สำคัญคือการที่จีนมีบริษัทที่ผลิตยนต์จำนวนมากกว่า 100 บริษัทและหลายบริษัทประสบปัญหาการขาดทุน จนต้องปลดพนักงานออก จากเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยทำให้ประสิทธิภาพการผลิตต่ำ ดังนั้นจึงมีนโยบายคัดเลือกผู้ชนะ (Pick the Winner) โดยใช้มาตรการสำคัญ 3 ประการคือ

ประการแรก พยายามกระตุ้นให้บริษัทเหล่านี้ควรรวมเข้าด้วยกันให้เหลือเพียง 3 บริษัทที่เป็นเสาหลักคือ บริษัท First Automotive Works (FAW), บริษัท Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC), และบริษัท Dongfeng Automotive Group ซึ่งการรวมกิจการไม่ใช่เรื่องง่ายๆ เพราะต่างก็ต้องการรักษาความเป็นอิสระและเกรงว่าจะมีการปิดโรงงานในมณฑลนั้นๆ จะเกิดปัญหาการว่างงาน จึงมีการควบรวมเฉพาะที่ประสบปัญหาการขาดทุนจำนวนมาก

ประการที่สอง รัฐบาลจีนตระหนักถึงความสำคัญของบริษัทต่างชาติในการพัฒนาอุตสาหกรรมในจีน แต่อย่างไรก็ตามรัฐบาลจีนก็ไม่อนุญาตให้มาตั้งโรงงานในจีนโดยเสรี แต่อาศัยการที่มีตลาดขนาดใหญ่บีบให้บริษัทต่างชาติร่วมลงทุนกับบริษัทของจีนในอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 50 ถึงแม้ว่า WTO จะต่อรองจีนในการเปิดเสรีการลงทุนแต่จีนก็สามารถได้รับการยกเว้นข้อนี้ ซึ่งการร่วมลงทุนถือว่าเป็นการรับเงินทุน แล้วยังเป็นการดูดซับเทคโนโลยีจากต่างชาติ โดยมีเป้าหมายว่าจะสามารถยืนได้ด้วยตนเอง

ประการที่สาม พยายามส่งเสริมให้มีการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพจากการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) โดยเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2547 คณะกรรมาธิการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติได้ออกกฎระเบียบว่าควรตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ต้องมีขนาดการลงทุนขั้นต่ำ 2,000 ล้านหยวนหรือประมาณ 10,000 ล้านบาท เพื่อป้องกันไม่ให้มีโรงงานขนาดเล็กประสิทธิภาพ

ต่ำ และต้องเป็นเงินทุนของนักลงทุนเองอย่างน้อย 800 ล้านบาทหรือ 4,000 ล้านบาท เพื่อป้องกันปัญหาของสินเชื่อที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคตที่จะกระทบต่อสถาบันการเงินภายในประเทศ

นอกจากนี้ยังมีปริมาณการผลิตชิ้นต่ำเช่น รถยนต์เครื่องยนต์ 4 สูบ 50,000 คันต่อปี รถยนต์เครื่องยนต์ 6 สูบ 30,000 คันต่อปี และยังต้องมีการลงทุนกับการวิจัยและพัฒนาเป็นเงิน 500 ล้านบาทหรือ 2,500 ล้านบาท ให้มีข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 แต่ตามข้อผูกพันกับ WTO จะต้องยกเลิกในมิถุนายน พ.ศ. 2547 พยายามให้มีการผลิตเพื่อการส่งออกโดยกำหนดให้มีการส่งออกในอัตราร้อยละ 40 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด ตามนโยบายของคณะกรรมการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ พ.ศ. 2546 แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนได้ออกกฎระเบียบให้บริษัทต่างชาติถือหุ้นข้างมากในโรงงานประกอบรถยนต์ได้ กรณีตั้งโรงงานในเขตส่งออกและเน้นประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายในต่างประเทศ เท่ากับเป็นการส่งเสริมทางอ้อมมุ่งผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน โดยศูนย์เทคโนโลยีและการวิจัยด้านยานยนต์ของประเทศจีน (China Automotive Technology & Research Center) ได้นำเสนอมาตรฐานด้านประหยัดเชื้อเพลิงเพื่อลดการบริโภคน้ำมัน โดยได้รับการเห็นชอบจาก State Council หรือคณะรัฐมนตรีของจีนเมื่อปี พ.ศ. 2547 โดยกำหนดให้ใช้ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 แม้ว่าเริ่มแรกมาตรฐานนี้จะไม่สูงมากนัก แต่จะมีการปรับให้มีมาตรฐานสูงขึ้นใน พ.ศ. 2551 โดยบริษัทรถยนต์เห็นว่าควรควบคุมคุณภาพการผลิตน้ำมันในจีนที่มีคุณภาพต่ำมากกว่า