

บทที่ 4

ปัจจัยในการตัดสินใจการลงทุนขึ้นส่วนผองโลหะอัดขึ้นรูปในประเทศไทย และการวิเคราะห์ความได้เปรียบต่อการลงทุน

การศึกษาในหัวข้อนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน โดยจะทำการศึกษาถึงการตอบสนองของผู้ผลิตรถยนต์ต่อสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนจากผู้ผลิตภายในประเทศ มูลเหตุจูงใจทั้งภายในและภายนอกที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจการลงทุนขึ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจากอดีตถึงปัจจุบัน เพื่อเป็นการศึกษาภาพรวมก่อน หลังจากนั้น จะทำการศึกษาปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจการลงทุนขึ้นส่วนผองโลหะอัดขึ้นรูปในประเทศไทย โดยหัวข้อสุดท้ายนี้จะเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่น ประกอบกับการวิเคราะห์นโยบายของภาครัฐที่ได้ศึกษามาเพื่อสรุปประเด็นว่า นโยบายในช่วงใดที่เป็นตัวผลักดันและดึงดูดการลงทุนให้เกิดอุตสาหกรรมประเภทนี้ขึ้นในประเทศไทย หลังจากนั้น จะทำการวิเคราะห์ว่าปัจจัยสำคัญใดบ้างที่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบหากทำการลงทุนขึ้นส่วนดังกล่าวในประเทศไทย

4.1 การตอบสนองต่อสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนจากผู้ผลิตภายในประเทศของรัฐ

จากการที่ประเทศไทยมีนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content Requirement) ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยจำเป็นต้องซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตขึ้นส่วนในประเทศไทย บริษัทผู้ผลิตรถยนต์มีนโยบายการซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตโดยพยายามจะซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตในประเทศไทย โดยจะขอยกตัวอย่างนโยบายของบริษัทโตโยต้าในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งมีการแบ่งการซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตดังนี้

1. ชิ้นส่วน CKD ซึ่งเป็นจำนวน 30% ของมูลค่าชิ้นส่วนทั้งหมดต่อการผลิตกระบะ 1 คัน
2. ชิ้นส่วนอีก 70 % ของมูลค่าชิ้นส่วนทั้งหมดจะสั่งซื้อจากผู้ผลิตภายในประเทศไทย (70% Localization) ซึ่งผู้ผลิตในที่นี่ส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่ถือหุ้นร่วมกันระหว่างไทยและญี่ปุ่น

หลังจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 ในประเทศไทยทำให้บริษัทผู้ผลิตขึ้นส่วนไทยต้องเลิกกิจการไปเป็นจำนวนมาก สำหรับบริษัทที่เหลืออยู่ก็จะถูกซื้อกิจการโดยนักลงทุนชาวญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในยุคนี้รัฐบาลได้ประกาศให้ยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของกิจการโดยให้อิสระกับนักลงทุนต่างชาติในการเข้ามาตั้งกิจการในประเทศไทย โดยสามารถ

ถือหุ้นในบริษัทได้ทั้งหมด 100 % โดยไม่จำเป็นต้องมีส่วนของนักลงทุนชาวไทยเหมือนในอดีต ส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้าซื้อกิจการของผู้ผลิตไทยที่ไม่สามารถดำเนินการต่อในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจได้ โดยฐานผู้ผลิตชิ้นส่วน (Component Parts Maker) ของโตโยต้าในประเทศไทย ในช่วงดังกล่าวมีประมาณ 151 ราย และฐานผู้ผลิตวัตถุดิบ (Direct Material Producer) กว่า 300 ราย ซึ่งฐานผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้นประกอบด้วยบริษัทร่วมทุนญี่ปุ่นประมาณ 63% บริษัทไทยประมาณ 16% บริษัทที่ได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคประมาณ 14% บริษัทร่วมทุนจากประเทศอื่นๆ ประมาณ 5% และบริษัทในเครือของโตโยต้าอีก 2% (วารสารการลงทุนแห่งประเทศไทย, 2538)

ในเวลาต่อมา บริษัทโตโยต้าได้เตรียมปรับแผนการผลิตที่แต่เดิมเน้นตลาดภายในประเทศเป็นหลัก โดยหันมาเน้นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น สืบเนื่องมาจากการที่เงินบาทมีค่าอ่อนตัวลงอย่างต่อเนื่องนั่นเอง นอกจากนี้ การประกาศยกเลิกการบังคับชิ้นส่วนในประเทศในวันที่ 1 มกราคม 2543 ทำให้การตอบสนองต่อการซื้อชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยของบริษัทโตโยต้าเปลี่ยนแปลงไปดังนี้

1. 90% เป็นการซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนข้ามชาติญี่ปุ่นที่มาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ซึ่งการตัดสินใจสั่งซื้อนั้นมักจะเลือกผู้ผลิตที่มีความสัมพันธ์แต่เดิมกับโตโยต้าในอดีต นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างชาติในประเทศไทยโดยส่วนมากเจ้าของการผลิตจะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนจากประเทศญี่ปุ่นมากกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนชาติอื่นๆอยู่แล้ว

2. 10% เป็นการซื้อชิ้นส่วน CKD จากผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศ โดยมักเป็นการนำเข้าผ่านบริษัทแม่ที่โตโยต้าประเทศญี่ปุ่น โดยให้บริษัทแม่เป็นผู้คัดเลือกผู้ผลิตให้ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านคุณภาพและการส่งมอบ (Q & D)

ในระยะต่อมากล่าวได้ว่า นโยบายของบริษัทแม่ได้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในการก้าวเข้าไปสู่ตลาดส่งออกในต่างประเทศพร้อมกัน โดยเฉพาะการผลิตรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ซึ่งต้องคำนึงถึงเรื่องคุณภาพ ราคา และระยะเวลาในการส่งมอบ (QCD) อันเป็นหัวใจสำคัญของการลดต้นทุนการผลิต การย้ายฐานการผลิตมาโดยผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นนั้นก่อให้เกิดความร่วมมือกันอย่างจริงจังกับผู้ผลิตลำดับที่หนึ่งในการที่จะเข้ามาร่วมทำการลงทุนในประเทศไทยเพื่อให้เป็นตลาดรองรับการผลิตใหม่ การสร้างระบบความสัมพันธ์คู่ค้า (Network Group) จึงปรากฏมากขึ้น และเพื่อตอบสนองการผลิตให้ทันตามความต้องการของตลาด นโยบายการจัดส่งแบบ JIT จะช่วยให้สายการผลิตเกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และผลักดันไปสู่การพัฒนาศักยภาพด้านการส่งออกเพื่อรองรับยุคของการเปิดเสรี นโยบายการสั่งซื้อผลิตภัณฑ์ที่มีรูปแบบเดียวกันทั่วโลก (Global Purchasing Policy) จึงได้เข้ามามีบทบาทมากยิ่งขึ้นเพื่อให้เกิด

การแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนเกิดขึ้นจริงในทั่วทุกประเทศที่มีโรงงานผลิตรถยนต์อยู่ ซึ่งถือได้ว่ามีส่วนกระตุ้นให้เกิดการลงทุนของชิ้นส่วนผองโลหะอัดขึ้นรูปที่ต้องพร้อมเข้าสู่การแข่งขันให้เร็วที่สุด

4.2 มูลเหตุจูงใจในการลงทุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของบริษัทญี่ปุ่นในประเทศไทย

นโยบายของภาครัฐเป็นปัจจัยหนึ่งที่สนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเฉพาะสำหรับผู้ลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ภายหลังจากรัฐบาลได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในการกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ เช่น การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) การห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป รวมทั้งการให้ความคุ้มครองทางด้านภาษีอากร เป็นต้น เจตนารมณ์อีกประการหนึ่งก็เพื่อทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องหรืออุตสาหกรรมรองรับขึ้น นั่นคืออุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ โดยนโยบายที่ภาครัฐกำหนดขึ้นในอดีตนั้น วัตถุประสงค์หลักก็เพื่อลดปัญหาและข้อจำกัดด้านการผลิตชิ้นส่วนอันได้แก่ ปัญหาด้านต้นทุนการผลิต เพราะชิ้นส่วนบางอย่างมีต้นทุนการผลิตต่อหน่วยสูงเนื่องจากขนาดการผลิตยังมีจำนวนน้อย ปริมาณความต้องการชิ้นส่วนในการประกอบในโรงงานรถยนต์เพียงปีหนึ่งไม่มาก ซึ่งไม่อาจเปรียบเทียบกับชิ้นส่วนเดียวกันที่ผลิตจากประเทศญี่ปุ่นหรือยุโรปซึ่งมีขนาดการผลิตสูงกว่า ประกอบกับปัญหาการแข่งขันจากตลาดภายนอก โดยผู้ผลิตรถยนต์จะเปรียบเทียบราคาชิ้นส่วนในประเทศว่ามีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนชนิดเดียวกันที่นำเข้าจากต่างประเทศหรือไม่ ทำให้ในอดีตรัฐบาลพยายามที่จะสร้างกำแพงภาษีชิ้นส่วนให้สูงขึ้น

นอกจากนี้ เหตุผลบางประการที่รัฐบาลของประเทศญี่ปุ่นเริ่มให้ความสนใจต่อการออกไปลงทุนนอกประเทศ เนื่องมาจากผลจากการที่ค่าเงินเยนแข็งขึ้นนับตั้งแต่กลางปีพ.ศ. 2528 ถึงกลางปีพ.ศ. 2529 ได้ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นสูงขึ้นถึงประมาณร้อยละ 17 และเหตุการณ์ต่อมาในการประชุม Plaza Agreement เมื่อปีพ.ศ. 2530 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังของกลุ่มประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอันได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร และ แคนาดา ได้มีการตกลงให้ประเทศต่างๆ เพิ่มค่าเงินของตนเองเมื่อเปรียบเทียบกับเงินสหรัฐฯ เพื่อส่งผลให้เงินดอลลาร์สหรัฐฯอ่อนตัวลง อันจะช่วยบรรเทาการขาดดุลของสหรัฐฯได้ จากการตกลงดังกล่าว ทำให้ญี่ปุ่นประสบปัญหาต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นเมื่อคิดเป็นเงินสหรัฐฯ และสามารถส่งออกไปยังประเทศสหรัฐฯได้น้อยลง ส่งผลให้ประเทศญี่ปุ่นต้องพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยหันไปลงทุนในต่างประเทศแทน โดยอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่รัฐบาลญี่ปุ่นให้การผลักดันในขณะนั้น ผู้ผลิตรถยนต์รถยนต์ของญี่ปุ่นหลายบริษัทมีนโยบาย

จะตั้งโรงงานศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ในเครือบริษัทของตนในนานาประเทศ ซึ่งได้ให้ความสนใจต่อแหล่งลงทุนในไทยมาก จึงเกิดโอกาสต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ตามมา ซึ่งผู้ผลิตส่วนใหญ่มองว่าหากเข้ามาตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนในไทย ประเทศไทยน่าจะสามารถพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมส่งออกได้ในอนาคตได้เนื่องจากมีนโยบายส่งเสริมจากภาครัฐอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

แนวโน้มใหญ่ของนโยบายการลงทุนของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติประเทศญี่ปุ่นและผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น คือ “การผลิตในที่ที่มียอดขาย” (Build where you sell) เพื่อลดต้นทุนการผลิต กล่าวคือ เน้นการลงทุนสร้างงานไปทั่วโลกและขายผลิตภัณฑ์เดียวแต่หลากหลายรุ่น ซึ่งกลยุทธ์นี้ทำให้บริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นสามารถสร้างยอดขายและกำไรจากผลประกอบการ และก่อให้เกิดการบุกเบิกตลาดในภูมิภาคอื่นๆ นอกจากนี้ ผลจากยุทธศาสตร์แบบโลกาภิวัตน์ (Global Strategy) ในช่วงหลังที่ผ่านมา บริษัทจึงจำเป็นต้องคิดถึงการผลิตให้ขายได้ทั่วโลกเพื่อแก้ปัญหาด้านการแข่งขัน

ในด้านของแรงงาน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดย่อม รวมทั้งอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของญี่ปุ่นในปัจจุบันกำลังขาดแคลนแรงงานระดับล่าง (Operation Worker) เช่น แรงงานในโรงงานที่ต้องการคนงานยืนประกอบชิ้นส่วน ผู้ทำการคัดชิ้นงานด้วยตา (Visual Inspector) เป็นต้น และเนื่องจากคนรุ่นใหม่ไม่ชอบทำงานในโรงงาน จึงจำเป็นต้องย้ายฐานการผลิตตามอุตสาหกรรมผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายที่ย้ายฐานการผลิตไปก่อนแล้ว

จากการศึกษาในอดีต พบว่าการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นสู่ประเทศไทยจะได้รับแรงผลักดันที่สำคัญจากสาเหตุต่างๆ ดังนี้

1. เพื่อที่จะขยายตลาดสินค้าอุตสาหกรรมในต่างประเทศ
2. หลีกเลี่ยงกำแพงภาษีหรือข้อจำกัดในการนำเข้าของประเทศผู้รับการลงทุน
3. เพื่อแข่งขันกับผู้ลงทุนรายอื่นในประเทศผู้ลงทุน
4. นโยบายของรัฐบาลที่มีต่อการลงทุนต่างประเทศ
5. ปัจจัยด้านแหล่งที่ตั้งและขนาดตลาดในประเทศนั้น
6. ห่วงประโยชน์ทางด้านแรงงานราคาถูก และแรงงานสัมพันธ์ที่ดี
7. แสวงหาแหล่งวัตถุดิบ
8. เสถียรภาพทางการเมือง
9. ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน
10. เสถียรภาพของราคาสินค้า ดูแลการชำระเงินอยู่ในเกณฑ์ดี ค่าเงินมีเสถียรภาพ

ในกรณีของการร่วมทุนนั้น สาเหตุสำคัญที่ญี่ปุ่นร่วมลงทุนกับไทยเนื่องจาก

1. หวังประโยชน์จากการให้บริการของรัฐบาลท้องถิ่น
2. หวังที่จะเพิ่มยอดขายสินค้าหรือปัจจัยการผลิตขึ้นกลางในตลาดไทย
3. หวังประโยชน์จากผู้ร่วมทุนชาวไทยในฐานะที่คุ้นเคยกับตลาดแรงงานท้องถิ่น
4. แข่งขันกับผู้ลงทุนรายอื่น

ซึ่งในปัจจุบันพบว่า การลงทุนของขึ้นส่วนยานยนต์ยานยนต์ประเภทการร่วมทุนนั้นในระยะหลังลดลง สาเหตุเป็นเพราะนโยบายด้านการส่งเสริมการลงทุนข้ามชาติของประเทศไทยเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติมีบทบาทมากยิ่งขึ้น และยังพบว่าบริษัทที่ตั้งโรงงานอยู่เดิมมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นเป็นนักลงทุนชาวญี่ปุ่นทั้งหมดเริ่มมีมากขึ้น

กรณีของบริษัทญี่ปุ่นที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จากการสัมภาษณ์ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 รายหนึ่งซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนปั้มน้ำและปั้มน้ำมันให้กับบริษัทรถยนต์โตโยต้า และเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมผงโลหะอัดขึ้นรูปเนื่องจากมีการซื้อชิ้นส่วนดังกล่าวไปประกอบ พบว่ามูลเหตุจูงใจสำคัญ ที่นักลงทุนญี่ปุ่นใช้ในการพิจารณาเลือกตั้งประเทศไทยเป็นฐานการผลิต เรียงลำดับความสำคัญได้ดังนี้

1. ตลาดในประเทศไทยที่มีขนาดใหญ่ และรายได้ต่อหัวโดยเฉลี่ยมีกำลังซื้อที่เพียงพอ
2. ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในเกณฑ์ดี
3. ค่าแรงในประเทศญี่ปุ่นอยู่ในอัตราที่สูง ประกอบกับการสูงค่าของเงินเยน ทำให้เกิดการลงทุนตลาดนอกประเทศที่มีค่าแรงต่ำกว่า
4. เพื่อป้องกันการสูญเสียตลาด เนื่องจากธุรกิจอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีการเจริญเติบโตและขยายตัวอยู่ในเกณฑ์สูง และมีโรงงานรถยนต์ที่เป็นผู้ผลิตจากประเทศญี่ปุ่นเกือบทุกค่าย
5. เพื่อแสวงหาแหล่งวัตถุดิบราคาถูก
6. เสถียรภาพทางการเมืองและของรัฐบาล ทำให้เอื้อต่อบรรยากาศการลงทุน
7. การได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) การส่งเสริมการส่งออกกรมถึงนโยบายการยกเว้นด้านภาษีอากรต่างๆ (ภาคผนวกง)

นโยบายของประเทศไทยในการส่งเสริมการลงทุน ประเด็นที่นักลงทุนบริษัทนี้ให้ความสนใจมากที่สุดคือ มาตรการและสิทธิประโยชน์ทางภาษีต่างๆ เช่น มาตรการการคืนและชดเชยภาษีอากร เพราะจะช่วยลดเรื่องภาระต้นทุนให้แก่สินค้าที่ส่งออกไปจำหน่ายแข่งขันในตลาดต่างประเทศ (ในทางปฏิบัติ ผู้ดำเนินการจริงคือผู้บริหารผู้ผลิตรถยนต์ แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนจะให้ความร่วมมือในการ

จัดทำเอกสาร) รวมทั้งสิทธิประโยชน์พิเศษในรูปของการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นตามมาตรา 19 ทวิ¹⁰ และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี ไม่ว่าตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมใด ซึ่งจะช่วยทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าต่ำลง

8. ทักษะที่ดีและเป็นมิตรกับชาวต่างชาติ รวมทั้งสภาพความเป็นอยู่และสิ่งแวดล้อมในชีวิตประจำวัน

นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์พบเพิ่มเติมว่า ปัจจัยในเรื่องนโยบายความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งได้แก่ โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนแบบใหม่ (AICO Scheme), เขตการค้าเสรี (AFTA) นั้นแม้ไม่ได้มีผลโดยตรงต่อการตัดสินใจการลงทุนในตอนเริ่มดำเนินการก่อตั้งครั้งแรก แต่มีผลในระยะถัดไปต่อการเพิ่มกำลังผลิตในประเทศไทยเพราะ AFTA จะทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะการกระจายชิ้นส่วนสู่ตลาดในอาเซียนซึ่งมีขนาดใหญ่และมีการเจริญเติบโตสูง

4.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจการลงทุนขึ้นส่วนผองโหลหะอัดขึ้นรูปในประเทศไทย

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริษัทแม่ที่ประเทศญี่ปุ่นคือ บริษัท Sumitomo Electric Industries จำกัด (SEI / Japan) ตัดสินใจขยายการลงทุนขึ้นส่วนดังกล่าวมายังประเทศไทย หลังจากที่ได้มีการลงทุนไปแล้วในบางประเทศ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์กรรมการผู้จัดการใหญ่ และ ผู้จัดการทั่วไปส่วนการขาย บริษัทซูมิโตโมฯ ประเทศไทย ประกอบกับนโยบายของภาครัฐที่มีบทบาทในอดีต สามารถเรียงลำดับความสำคัญได้ดังนี้

¹⁰ มาตรา 19 ทวิ หมายถึง การคืนค่าภาษีอากรให้แก่ผู้นำของเข้ามาเพื่อทำการผลิตผสม ประกอบ หรือบรรจุสินค้าส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ตามสูตรการผลิตที่กรมศุลกากรอนุมัติ หรือประกาศกำหนด โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องส่งออกไปภายใน 1 ปีนับแต่วันนำเข้า ตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482

4.3.1 ผลจากการใช้นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (LCR)

จากนโยบายของรัฐบาลที่ทำการศึกษามาแล้วทั้งหมด สามารถทำการสรุปสาระสำคัญอันเป็นนโยบายที่ดึงดูดให้เกิดการลงทุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนผองโลหะอัดขึ้นรูปดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1

สรุปการดำเนินนโยบายของรัฐบาลในประเทศไทยช่วงปีพ.ศ. 2528 – 2534

ปีพ.ศ.	เพิ่มภาชนะนำเข้าชิ้นส่วน CKD	เพิ่มสัดส่วนการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ	การใช้ชิ้นส่วนตามรายการบังคับ	ยกเลิกการจำกัดรุ่นรถที่ประกอบ	ยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์	ลดภาชนะนำเข้าชิ้นส่วน CKD
2528	X	-	-	-	-	-
2529-2531	X	X	X	-	-	-
2532	-	X	X	-	-	-
2533	-	X	X	X	-	-
2534	-	-	X	X	X	X

ที่มา : เรียบเรียงจากบทที่ 3.1.3 และ 3.1.4

โดยจากการศึกษาของบริษัทแม่ที่ญี่ปุ่นก่อนเข้ามาลงทุนได้ทราบว่า ชิ้นส่วนที่ได้รับการพิจารณาให้มีการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่ปี 2530 นั้นได้แก่ เครื่องยนต์ ระบบเกียร์ อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เป็นชิ้นส่วนในเครื่องยนต์ ซึ่งได้ผลักดันให้บริษัทลูกค้า (1st Tier) ของบริษัทซูมิโตโมฯสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศไทยก่อนหน้า และเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาอีกประการในช่วงนั้นด้วยคือ การปรับอัตราค่าเช่าสูงขึ้นในชิ้นส่วน CKD หลายประเภท นอกจากนี้ในปีพ.ศ. 2530 - 2531 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดโอกาสทางธุรกิจอย่างมากของอุตสาหกรรมรถยนต์ค่ายญี่ปุ่นเพราะมีการถอนกำลังการผลิตของคู่แข่งได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์จากค่ายยุโรป เนื่องจากไม่สามารถทำตามเงื่อนไขนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ ทำให้ชิ้นส่วนหลายประเภทที่นำเข้าจากต่างประเทศสูญเสียศักยภาพทางการแข่งขันด้านราคา

ในช่วงปีพ.ศ. 2530 ได้มีการกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ระบุเป็นรายการ ซึ่งชิ้นส่วนที่มีการใช้กรรมวิธีผองโลหะอัดขึ้นรูปอยู่ในรายการชิ้นส่วนบังคับใช้ในบัญชี ข. ที่สำคัญได้แก่ พูลเลย์เพลาช้อเหวี่ยง (รายการที่ 1.4.5) ซึ่งเป็นชิ้นส่วนสำคัญในชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนย่อยในหม้อน้ำและตัวยึด (รายการที่ 2.1.3) ชิ้นส่วนย่อยในท่อน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันเครื่อง (รายการที่ 2.5.2) ตัวยึด

และข้อดีในระบบท่อไอเสีย (รายการที่ 5.3.1) ชิ้นส่วนย่อยในถังน้ำมันเชื้อเพลิง (รายการที่ 6.2.1) ชิ้นส่วนย่อยในระบบใช้คัพหน้าและหลัง (รายการที่ 12.1.4 และ 12.2.2) ชิ้นส่วนย่อยในถังน้ำมันเบรก (รายการที่ 13.3.4) ชิ้นส่วนต่อและติดตั้งในระบบคลัทช์ (รายการที่ 14.3.4) และ ชิ้นส่วนย่อยในตัวยึดคันเกียร์ในระบบทดกำลัง (รายการที่ 17.3.6) เป็นต้น (ภาคผนวก ข)

ประกอบกับในปีดังกล่าว รัฐบาลได้ประกาศให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้น โดยเงื่อนไขการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลนั้นจะต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ค่ายญี่ปุ่นเข้าครองส่วนแบ่งการตลาดสำคัญและเพิ่มกำลังการผลิตสูงขึ้น ส่งผลให้เกิดการลงทุนใหม่และการลงทุนเพิ่มเติมของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลายประเภท รวมทั้งชิ้นส่วนแผงโลหะอัดขึ้นรูปด้วยเพราะเป็นชิ้นส่วนสำคัญในเครื่องยนต์ดีเซล หลังจากนั้นในปีพ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นปีที่มีการใช้นโยบายการส่งเสริมให้มีการแข่งขันโดยเสรี โดยการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป และการปรับปรุงโครงสร้างภาษีอากรให้มีการเก็บภาษีลดลง รวมทั้งให้มีการยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์ ทำให้กลุ่มธุรกิจภายนอกประเทศเริ่มเข้ามามีบทบาทและมีส่วนร่วมในกระบวนการกำหนดนโยบาย ซึ่งแต่เดิมมีเพียงแต่กลุ่มทางการเมือง ดังนั้นนโยบายของบริษัทแม่หรือผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นเริ่มมีส่วนผลักดันในการเข้ามาลงทุนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์หลายประเภทเช่น ระบบการจัดส่งแบบ JIT ซึ่งต้องการให้โรงงานตั้งอยู่ใกล้โรงประกอบมากที่สุด และ ระบบเครือข่ายสัมพันธ์ภาพแบบ KEIRITSU ที่สั่งซื้อชิ้นส่วนจากกลุ่มธุรกิจที่ถือหุ้นร่วมกัน เพื่อช่วยเสริมสร้างและเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน เป็นต้น จึงได้ทำการเชื้อเชิญให้นักลงทุนชาวญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนร่วมกัน

นอกจากนี้ ในปีพ.ศ. 2537 ได้มีนโยบายส่งเสริมการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลในประเทศ โดยจะต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยทำการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนประเภทเพลาลูกเบี้ยว เพลาช้อเหวี่ยง ไวด์วาล์ว ซึ่งชิ้นส่วนดังกล่าวต้องมีการใช้ชิ้นส่วนย่อยที่ผลิตขึ้นด้วยเทคโนโลยีของชิ้นส่วนแผงโลหะอัดขึ้นรูปเท่านั้น

ข้อสรุปจากการที่รัฐบาลไทยได้ดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมดนี้ กล่าวได้ว่า มีนโยบายสำคัญ 2 ประการที่ทำให้เกิดแรงจูงใจในการเข้ามาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนแผงโลหะอัดขึ้นรูปได้แก่ ประการแรกคือ การบังคับใช้ชิ้นส่วนตามรายการบังคับซึ่งมีชิ้นส่วนของแผงโลหะอัดขึ้นรูปที่สำคัญเช่น พูลเลย์ต่างๆ เมื่อปีพ.ศ. 2530 และในช่วงนั้นยังไม่มีผู้ผลิตรายใดที่มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะผลิตเพราะเป็นชิ้นส่วนที่มีความสำคัญต่อคุณภาพของเครื่องยนต์และต้องลงทุนสูง ดังนั้นโอกาสและช่องทางลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนแผงโลหะอัดขึ้นรูปโดยบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นจึงเกิดขึ้น และประการที่สองคือ การเพิ่มอัตราการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ต้อง

ผลิตขึ้นภายในประเทศเรื่อยมา โดยเฉพาะในปีพ.ศ. 2532 ซึ่งมีการกำหนดให้การผลิตเครื่องยนต์ดีเซลจะต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยบริษัทซูมิโตโมฯ ได้ตัดสินใจเมื่อปีพ.ศ. 2535 ที่จะเข้าทำการลงทุนเพื่อเปิดโรงงานผลิตเพื่อป้อนชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตญี่ปุ่นหลายราย โดยวางแผนการเริ่มสร้างโรงงานในปีพ.ศ. 2539 - 2540 และทำการผลิตจริง (Operation Start) ในเดือนมี.ค. พ.ศ. 2541

4.3.2 ต้นทุนวัตถุดิบ และ ค่าจ้างแรงงาน

ต้นทุนวัตถุดิบที่สำคัญที่สุดคือ ผงโลหะ (Powder Metal) ที่ต้องอาศัยการนำเข้า โดย 90% ของผงโลหะที่บริษัทซูมิโตโมฯ ทำการสั่งซื้อเป็นการนำเข้าจากประเทศสวีเดน ดังที่ได้กล่าวในหัวข้อการผลิตแล้วว่า 97% ของชิ้นงานมีการใช้สัดส่วนจากผงโลหะซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิต โดยได้ทำการเปรียบเทียบอัตราภาชนะนำเข้าดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2

แสดงการเปรียบเทียบอัตราภาชนะนำเข้าของผงโลหะในแต่ละประเทศ (%)

ประเทศ	พ.ศ. 2531	พ.ศ. 2535	พ.ศ. 2540	พ.ศ. 2548
ญี่ปุ่น	1	1	0	0
เกาหลี	2	1	1	1
จีน	3	3	3	2
มาเลเซีย	3	3	3	2
ไทย	6	1	1	1
อินโดนีเซีย	6	6	5	3
ฟิลิปปินส์	10	6	6	3

ที่มา : กรมศุลกากรแห่งประเทศไทย

และ บางส่วนจากการสัมภาษณ์กรรมการผู้จัดการบริษัทซูมิโตโมฯ ประเทศไทย

จากตารางที่ 4.2 พบว่าภาษีการนำเข้า (Tariff) ผงโลหะในช่วงปีพ.ศ. 2535 ถือว่าอยู่ในระดับต่ำสุดในประเทศที่ยังไม่ได้รับการลงทุนอุตสาหกรรมดังกล่าว (เช่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์)

โดยทุกประเทศที่มีโรงงานการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวของบริษัทซูมิโตโมฯ นั้น จะต้องนำเข้าจากแหล่งผลิตเดียวกัน เพราะเป็นการรักษาคุณภาพการผลิตไม่ว่าชิ้นส่วนการผลิตจะถูกผลิตที่โรงงานใดก็ตาม โดยประเทศญี่ปุ่นในปัจจุบันได้ปรับภาษีลดลงอยู่ที่ 0% แล้ว แต่ยังประสบปัญหาเรื่องค่าจ้างแรงงานอยู่ (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กรรมการผู้จัดการบริษัทซูมิโตโมฯ ประเทศไทย, 2549)

เนื่องจากในปีพ.ศ. 2535 ที่ประเทศไทยได้ลดภาษีนำเข้าแผงโลหะลงจาก 6% เป็น 1% ในขณะที่ประเทศมาเลเซียยังใช้อัตราเดิมที่ 3% หรือแม้แต่ประเทศจีนที่ได้รับการลงทุนไปแล้วยังคงใช้อัตราเดิม ทำให้ต้นทุนวัตถุดิบในประเทศไทยต่ำกว่า เกิดความได้เปรียบด้านต้นทุนการผลิตโดยรวม บริษัทแม่จึงตัดสินใจที่จะลงทุนในประเทศไทยแทนการนำเข้าจากประเทศมาเลเซีย

การคำนวณต้นทุนของชิ้นงานต่อชิ้นนั้น สามารถแบ่งสัดส่วนโครงสร้างต้นทุนการผลิตของชิ้นส่วนแผงโลหะอัดขึ้นรูปได้ตามตารางที่ 4.3 โดยแผงโลหะมีสัดส่วนสำคัญที่สุดในต้นทุนการผลิตที่ร้อยละ 40 ค่าเสื่อมราคาแม่พิมพ์และค่าเสื่อมเครื่องจักรที่ต้องใช้เพื่อการผลิตนั้นเป็นการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยทั้งหมดรวมเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 35 ของราคาชิ้นงาน ซึ่งมากกว่าค่าแรงซึ่งมีสัดส่วนที่ร้อยละ 16 ดังนั้นสะท้อนให้เห็นว่าชิ้นส่วนดังกล่าวเป็นการใช้ปัจจัยทุนเข้มข้น (Capital-Intensive) และต้นทุนด้านการบริหาร (Administration Cost) อยู่ที่ร้อยละ 9 โดยพบว่าค่าขนส่งไม่มีผลต่อต้นทุนชิ้นงานเท่าใดนัก เนื่องจากโรงงานผู้ผลิตรถยนต์และผู้ประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นลูกค้าของบริษัทนั้นอยู่ในนิคมที่ได้รับการสนับสนุนให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์ได้แก่ เขตจังหวัดชลบุรี ระยอง และสมุทรปราการ และเหตุผลในการอยู่ในนิคมที่ใกล้เคียงกันเพื่อตอบสนองนโยบายการจัดส่งแบบ Just in time

ตารางที่ 4.3

โครงสร้างต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนแผงโลหะอัดขึ้นรูปต่อชิ้น

ต้นทุน	ร้อยละ *
ค่าวัตถุดิบ (ส่วนผสม และ วัสดุสิ้นเปลือง)	40.0
ค่าเสื่อมราคาแม่พิมพ์	8.0
ค่าเสื่อมเครื่องจักร (กรรมวิธีการผลิตในประเทศ)	27.0
ค่าแรง	16.0
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและการขนส่ง	9.0
รวม	100.0

ที่มา : เอกสารต้นทุนการผลิตของบริษัทซูมิโตโมฯ ประเทศไทย

หมายเหตุ : * ค่าเฉลี่ยคำนวณจากต้นทุนการผลิตของปี พ.ศ. 2548

จากตารางที่ 4.2 และ 4.3 นั้นสะท้อนให้เห็นว่า แม้ชิ้นส่วนดังกล่าวมีการใช้ปัจจัยทุนเข้มข้น (Capital-Intensive) ซึ่งทุกประเทศต้องนำเข้าแม่พิมพ์และเครื่องจักรจากบริษัทแม่ที่ญี่ปุ่นเหมือนกัน แต่การที่ประเทศไทยมีอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบ (ผงโลหะ) ในระดับต่ำ ทำให้มีความได้เปรียบในด้านต้นทุนขั้นต้นซึ่งเป็นสัดส่วนหลักในการผลิต

เหตุผลอีกประการในช่วงของการตัดสินใจคือ บริษัทแม่ได้เล็งเห็นว่าการนำเข้าจากประเทศมาเลเซียมีความเสียเปรียบในแง่การแข่งขันกับผู้ผลิตในประเทศ เนื่องจากโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของชิ้นส่วนผงโลหะอัตราขึ้นรูปหลายรายการยังอยู่ในเกณฑ์ที่สูงอยู่ (ตารางที่ 4.4) โดยเฉพาะชิ้นส่วนหลักๆ ของเครื่องยนต์ ซึ่งบางชิ้นส่วนมีภาษีนำเข้าสูงถึง 40% เช่น Rotor Sub-Assy in Vacuum Pump (ตัวขับเคลื่อนในปั๊มสุญญากาศ ลูกค้ำหลักที่นำเข้าได้แก่ บริษัทเดินโซ่ประเทศไทย จำกัด) โดยเฉพาะชิ้นส่วนพูลเลย์ที่เป็นชิ้นส่วนหลักในเครื่องยนต์ดีเซลที่รัฐบาลได้ให้การส่งเสริมการเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ทำให้ผู้ผลิตในประเทศมีความได้เปรียบถึงแม้ว่ารัฐบาลไทยได้ประกาศลดภาษีนำเข้าลงในชิ้นส่วน CKD ต่ำสุดที่ระดับ 20% ในปีพ.ศ. 2534 แต่ก็ยังเป็นแค่บางรายการเท่านั้น ทำให้ยังคงประสบกับปัญหาด้านการแข่งขันกับผู้ผลิตรายใหญ่จากญี่ปุ่นในเครือฮิตาชิที่ได้ลงทุนในประเทศไทยแล้ว

ตารางที่ 4.4

แสดงภาษีนำเข้าของประเทศไทยในชิ้นส่วนนำเข้าหลัก ณ ปี 2541

รายการ	อัตราภาษีนำเข้า
พูลเลย์เพลลาข้อเหวี่ยง (Pulley, Camshaft)	30%
ตัวหมุนในปั๊มน้ำมัน (Rotor, Sub-assy in Oil Pump)	20%
ตัวขับเคลื่อนในปั๊มสุญญากาศ (Rotor Sub-Assy in Vacuum Pump)	40%
ตัวขับเคลื่อนในปั๊มพวงมาลัยในปั๊มพวงมาลัย (Side Plate, Power Steering)	20%
ชิ้นส่วนในแกนโช้ค	20%

ที่มา : กรมศุลกากรแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ จากการสัมภาษณ์พบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในญี่ปุ่นมีแนวคิดเดียวกันที่จะแก้ไขปัญหาด้านค่าแรงงานที่สูงขึ้นและการขาดแคลนแรงงานในประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากในช่วง

หลังจากปีพ.ศ. 2528 เป็นต้นมา ค่าเงินเยนเติบโตสูงขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลกระทบกระเทือนต่ออุตสาหกรรมหนักในประเทศญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก และราคาส่งออกสินค้าจากญี่ปุ่นสูงขึ้นมาก อุตสาหกรรมส่งออกส่วนใหญ่ของเครือบริษัทซูมิโตโมจึงทำการย้ายฐานการผลิตไปลงทุนในต่างประเทศที่มีค่าแรงที่ถูกกว่า และประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีค่าจ้างแรงงานราคาถูกและมีอุปทานแรงงานเพียงพอ โดยขึ้นงานดังกล่าวนั้นต้นทุนแรงงานถือเป็นสัดส่วนที่ไม่น้อยในการผลิตคืออยู่ที่ระดับ 16% โดยในช่วงปีพ.ศ. 2546 เป็นปีที่ต้องขยายการผลิตในโรงงานเพิ่มเติม เนื่องจากได้รับคำสั่งซื้อจากลูกค้ามากยิ่งขึ้น จากตารางที่ 4.5 พบว่าค่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมการผลิตขึ้นส่วนของไทยยังอยู่ในระดับต่ำกว่าจีนและมาเลเซีย (อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของความสามารถในการผลิตของแรงงานและค่าจ้างแรงงาน สามารถสะท้อนถึงต้นทุนในการผลิตได้ ถ้าค่าจ้างแรงงานต่ำและมีความสามารถในการผลิตของแรงงานสูงจะทำให้สามารถผลิตสินค้าได้ในต้นทุนที่ต่ำลง ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ไม่สามารถทราบค่าจ้างแรงงานที่แท้จริงในอุตสาหกรรมขึ้นส่วนผงโลหะอัดขึ้นรูปของแต่ละประเทศได้)

ตารางที่ 4.5

ค่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมการผลิตขึ้นส่วนของไทยและประเทศอื่นๆ ในปี 2545-2548

ประเทศ	ค่าจ้างแรงงาน (เหรียญสหรัฐต่อชั่วโมง)				
	2545	2546	2547	2548	เฉลี่ย
Japan	18.7	20.3	21.9	21.4	20.58
China	0.80	0.90	1.00	1.10	0.95
Malaysia (*)	0.86	0.88	0.88	0.90	0.88
Thailand (*)	0.61	0.65	0.67	0.73	0.66

ที่มา : Yearbook of Labor Statistic 2005

(*) Economist Intelligence Unit Country Commerce 2001-2006

4.3.3 การรักษาสถาบัน และ ปัจจัยด้านแหล่งที่ตั้ง

เนื่องจากบริษัทซูมิโตโมฯ ประเทศญี่ปุ่น ต้องการรักษาสถาบันลูกค้าในกลุ่มผู้ผลิตรายอื่นที่สำคัญ 2 ค่ายดังนี้

1. ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (1st Tier) ในกลุ่มโตโยต้าเดิมที่ได้ย้ายฐานการผลิตเข้ามา ก่อนแล้ว และการทราบข่าวจากบริษัทโตโยต้าในประเทศญี่ปุ่นว่าจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางในการผลิตรถบรรทุกขนาด 1 ตัน อย่างแน่ชัด

2. เหตุผลจากการทราบข่าวของการเปิดโรงงานร่วมทุนระหว่างบริษัท พอร์ต และ มาสด้า ภายใต้ชื่อ บริษัท ออโต้อัลลายแอนซ์ จำกัด (AAT) ที่จะดำเนินการผลิตจริงในปีพ.ศ. 2537 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการส่งออกเป็นหลัก ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์มาสด้าทำการซื้อเชิญบริษัท ชูมิโตโมะ เข้าทำการลงทุน โดยอาศัยการที่บริษัทชูมิโตโมะเป็นเครือข่ายการผลิตที่ประเทศญี่ปุ่น เป็นเวลานานกว่า 40 ปี โดยชิ้นส่วนพลเลย์ในรถยนต์ห้อยมาสด้าทุกรุ่นที่ออกตลาดในประเทศญี่ปุ่นของ มีการใช้ชิ้นส่วนจากบริษัทชูมิโตโมะเท่านั้น จากเหตุผลด้าน Networking ดังกล่าวทำให้ผู้บริหาร ของบริษัทแม่ที่ญี่ปุ่นตัดสินใจที่จะเข้าการลงทุนในประเทศไทย เพราะสามารถนำชิ้นส่วนของตน ขยายฐานลูกค้าในตลาดส่งออกได้มากยิ่งขึ้น

กล่าวสรุปได้ว่า จากการที่บริษัทข้ามชาติญี่ปุ่นได้ย้ายฐานการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ มายังประเทศไทยนี้เอง ถือเป็นการบุกเบิกอุตสาหกรรมชิ้นส่วนวงล้ออะไหล่ชิ้นรูปในประเทศไทยขึ้น และเนื่องจากความต้องการรถยนต์ภายในประเทศและรถยนต์เพื่อการส่งออกมีจำนวนมากขึ้น เรื่อยๆ ทำให้โรงงานประกอบรถยนต์จำเป็นต้องสรรหาผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น ดังนั้นเพื่อ ป้องกันการสูญเสียตลาด ทำให้บริษัทชูมิโตโมะเกิดความต้องการที่จะรักษาสถานะลูกค้าเดิมของตน เพื่อคงไว้ซึ่งส่วนแบ่งทางการตลาดโดยรวมทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงย้ายฐานการผลิต ตามมา เพราะผู้ผลิตที่เข้ามาก่อนหรือแม้แต่ผู้ผลิตในประเทศระดับท้องถิ่นจะมีความได้เปรียบทั้งใน ด้านต้นทุนการขนส่ง (จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่า สถานที่ตั้งโรงงานของผู้ประกอบการจะอยู่ใกล้กับโรง ประกอบรถยนต์หรืออยู่ในนิคมเดียวกัน) หากชิ้นส่วนใดยังต้องอาศัยการนำเข้าอยู่จะยิ่งเสียเปรียบ ด้านต้นทุนโดยรวมของสินค้า และการติดต่อเสนอราคาทีใกล้ชิดกว่าอาจสามารถสร้างสายสัมพันธ์ ทางการค้าขึ้นใหม่ได้ ดังนั้นหากผู้แข่งขันรายใหม่สามารถแย่งส่วนแบ่งการตลาดตรงนี้ไปได้ จะมีผล ในระยะยาวสำหรับการเสนอราคาเพราะรถรุ่นหนึ่งมีการออกตลาดในระยะเวลาอันสั้นคือ 5-7 ปี และ อาจเสียโอกาสที่ชิ้นส่วนจะเข้าไปแข่งขันกับตลาดส่งออกได้ เพราะบริษัทแม่มักเป็นผู้ดำเนินนโยบาย หาซื้อชิ้นส่วนตามหลัก Global Purchasing Policy แล้วเป็นตัวกลางในการจำหน่ายชิ้นส่วนออกไปสู่ตลาดภายนอกประเทศให้

จากการที่ตลาดในภูมิภาคอาเซียนที่มีความต้องการสูงขึ้น เหตุผลที่เหมาะสมต่อการ ลงทุนอีกประการหนึ่งคือ ความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศไทยที่สามารถเชื่อมโยง กับประเทศอื่นได้ และการมีอุตสาหกรรมโลจิสติกส์รองรับค่อนข้างมาก การกระจายชิ้นส่วนจาก

ประเทศไทยสามารถเข้าถึงตลาดในภูมิภาคอาเซียนได้สะดวกกว่าการกระจายชิ้นส่วนจากประเทศญี่ปุ่น โดยเฉพาะประเทศสำคัญที่มีกำลังซื้อ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และประเทศในกลุ่มตะวันออกกลาง ฯลฯ การที่นักลงทุนต่างชาติออกมาลงทุนในต่างประเทศก็เพื่อความสะดวกในการเข้าหาตลาด ซึ่งย่อมต้องสามารถจะกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดภูมิภาคได้ง่ายขึ้น รวมถึงการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่เข้ามาสู่ภูมิภาคด้วย เป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขัน โดยอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาดเล็กของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค โดยเฉพาะตลาดอินโดจีนและอาเซียนซึ่งเป็นตลาดที่ทวีความสำคัญมากขึ้นในอนาคต เนื่องจากมีแนวโน้มในการใช้รถเชิงพาณิชย์สูงขึ้น ดังนั้นผู้ผลิตจึงจำเป็นต้องหาฐานการผลิตเพื่อการส่งออกที่ไม่ไกลจากแหล่งตลาดเป้าหมายเพื่อทำการรองรับ

เหตุผลเสริมอีกประการหนึ่งคือ ตลาดประเทศญี่ปุ่นมีความต้องการด้านตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ) ไม่สูงมากนัก หากลงทุนการผลิตในประเทศญี่ปุ่นแล้ว ต้นทุนต่อหน่วยอาจไม่คุ้มค่าหากทำการผลิตเพื่อการส่งออกเท่านั้น นอกจากนี้ ประเทศไทยถูกมองว่า เป็นผู้ผลิตที่ไม่เพียงเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกรถบรรทุกขนาดเล็กในอนาคตเท่านั้น แต่เป็นประเทศที่มีตลาดรองรับกำลังการผลิตอยู่ด้วย เพราะด้วยขนาดตลาดในประเทศที่มีผู้ใช้รถบรรทุกขนาดเล็กอยู่จำนวนมาก แม้ในช่วงต้นของการเกิดอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ขนาดของตลาดมีแค่ประมาณ 20%-30% ของกำลังการผลิต แต่ในปัจจุบันเกือบหรือมากกว่า 50% ของการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนส่วนใหญ่ทำการผลิตเพื่อรองรับตลาดในประเทศ และมีการคาดว่าตลาดจะมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต (สัมมนาทิศทางเศรษฐกิจไทย 2545, น.103)

4.3.4 การลดการผลิตของประเทศเจ้าของเทคโนโลยี

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว เนื่องจากกำลังการผลิตของประเทศญี่ปุ่นในหลายโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ผลิตเต็มกำลังการผลิตแล้ว หากขยายการผลิตในประเทศจะทำให้เกิดต้นทุนที่ราคาสูงกว่าโดยเปรียบเทียบ โดยเล็งเห็นว่าหากเข้ามาลงทุนในประเทศไทยนั้นมีข้อดีด้านต้นทุนการผลิตหลายประการ เนื่องจากมีฐานการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนในเครือจากประเทศญี่ปุ่นอยู่จำนวนมาก เมื่อทำการผลิตจริงแล้วจะทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาด สร้างผลกำไรในอนาคตได้มากกว่า ประโยชน์อีกข้อหนึ่งที่จะได้รับคือ การส่งวัตถุดิบหรือสินค้าขั้นสุดท้ายกลับไปยังประเทศญี่ปุ่นเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเภทของญี่ปุ่น ซึ่งชิ้นส่วนผลผลิตที่ผลิตในประเทศไทยแล้วส่งกลับไปญี่ปุ่นนั้นพบว่ามีความต่ำกว่าเดิมที่ตนเคยผลิตมาก่อน (ตารางที่ 4.6)

เป็นการแบ่งสรรการผลิตและการแบ่งงานระหว่างประเทศที่คุ้มค่ามากกว่า เพราะเมื่อประเทศไทยสามารถผลิตสินค้าที่ปริมาณมากขึ้นก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด บริษัทแม่จึงมุ่งหวังให้เป็นแหล่งอุปทานให้กับประเทศอื่นต่อไปในอนาคต โดยทำการส่งออกไปยังต่างประเทศแทนประเทศตน และยังก่อให้เกิดผลดีต่อการจ้างงานในประเทศไทยที่เพิ่มขึ้นด้วย

ตารางที่ 4.6

แสดงการเปรียบเทียบตัวอย่างราคาสินค้าชิ้นงานในกลุ่มประเทศที่มีโรงงานของซูมิโตโมะ ณ ปี 2543

หน่วย : บาท

รายการ*	ญี่ปุ่น	เกาหลี	จีน	มาเลเซีย	ไทย
พูลเลย์เพลาคือเหวี่ยง (Pulley, Camshaft)	225-300	200-250	-	175-210	155-195
ตัวหมุนในปั๊มน้ำมัน (Rotor, Sub-assy in Oil Pump)	100-160	85-120	-	-	60-90
เฟืองตัวเล็ก (Collar)	13-20	-	5-10	11-15	6-12

ที่มา : ข้อมูลราคาสินค้าจากบริษัทซูมิโตโมะ ประเทศญี่ปุ่น

*รายการดังกล่าวเป็นต้นทุนชิ้นงานหน้าโรงงาน (Ex Work) ที่ผลิตในประเทศนั้น

* 1 USD = 40.00 บาท

สรุปได้ว่า ปัจจัยเรื่องราคาสามารถสะท้อนถึงความสามารถด้านการแข่งขัน ขึ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยมีศักยภาพในการส่งออกสูงสุดถือเป็นชิ้นส่วนที่เป็นส่วนประกอบหลักในเครื่องยนต์ดีเซล และเป็นชิ้นส่วนที่ได้คุณภาพเนื่องจากใช้กรรมวิธีการผลิตเหมือนในประเทศญี่ปุ่นทำให้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยจะสามารถทำการแข่งขันได้ตามหลัก Global Purchasing Policy เพราะมีการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) เนื่องจากเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตเพื่อรองรับทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดการส่งออก นอกจากนี้ ยังสามารถส่งกลับไปยังตลาดเดิมที่ประเทศญี่ปุ่น ด้วยต้นทุนดังกล่าวย่อมเกิดผลดีต่อผู้บริโภคในประเทศญี่ปุ่นเองด้วย

อย่างไรก็ตาม เหตุผลที่แม้โรงงานในประเทศญี่ปุ่นจะไม่สามารถแข่งขันด้านราคาในชิ้นส่วนบางรายการได้แล้วในปัจจุบัน แต่นโยบายของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ต้องการให้มีผู้ผลิตชิ้นส่วนในโรงงานอื่นรองรับ (Back up plan) เพื่อป้องกันปัญหาด้านการส่งมอบอันจะทำให้เกิดการขาดแคลนชิ้นงานและสูญเสียเวลาในการผลิต ทำให้ต้องพึ่งพาการผลิตจากบริษัทแม่ซึ่งทำหน้าที่

เสมือนผู้รองรับการผลิตให้บริษัทลูก และสามารถผลิตชิ้นงานได้แน่นอนในยามฉุกเฉินเพราะเป็นแม่แบบแห่งการผลิตทุกชิ้นส่วน ดังนั้นโรงงานในประเทศญี่ปุ่นจึงยังมีประสิทธิภาพอยู่และไม่จำเป็นต้องเลิกการผลิต โดยกรณีของบริษัทซูมิโตโมะนั้นหากไม่สามารถทำการผลิตได้ทันที ก็สามารถให้บริษัทแม่ผลิตชิ้นงานให้ได้ โดยแม่พิมพ์ที่ใช้ในการผลิตส่วนใหญ่ยังมีการเก็บรักษาไว้ที่ประเทศญี่ปุ่น (Spare mould)

4.3.5 ปัจจัยด้านการเป็นฐานการผลิตบรรทุกขนาดเล็ก

จากเหตุผลที่กล่าวมาแล้วนั้น เนื่องจากชิ้นส่วนผงโลหะอัดขึ้นรูปเป็นชิ้นส่วนประเภท Derivative ที่ต้องรับนโยบายการสั่งซื้อของผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งได้มีการประกาศอย่างชัดเจนจากผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นใหญ่หลายค่ายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตบรรทุกขนาดเล็ก ในภูมิภาคอาเซียน ด้วยปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ในปัจจุบันและปัจจัยสนับสนุนทั้งหมดจากภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์ ทำให้ชิ้นส่วนผงโลหะอัดขึ้นรูปในปัจจุบันได้เกิดศักยภาพในการผลิต เมื่อการผลิตในประเทศมีเพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพการผลิตจึงสูงขึ้นทำให้ชิ้นส่วนที่ได้มีคุณภาพ โดยราคาชิ้นส่วนสามารถทำการแข่งขันกับผู้ผลิตต่างประเทศได้เช่น ประเทศเกาหลี ประเทศทางแถบยุโรป เป็นต้น และด้วยนโยบายการค้าระหว่างประเทศและความร่วมมือในโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน จะยิ่งผลักดันให้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยมีโอกาสก้าวเข้าสู่ตลาดการส่งออกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การอาศัยเทคโนโลยีและการวิจัยและพัฒนาต่างๆ ของประเทศเจ้าของเทคโนโลยีเดียวกันคือ ประเทศญี่ปุ่น มีส่วนช่วยให้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยเป็นที่ยอมรับในตลาดโลก ทั้งหมดจึงกล่าวได้ว่า การที่อุตสาหกรรมรถบีค็อพของไทยมีความสามารถในการแข่งขันเหนือรถยนต์ประเภทอื่นนี้เอง ทำให้เกิดความได้เปรียบด้านฐานที่ตั้งการผลิต