นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015

สถาบันยานยนต์

เมษายน 2556

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทที่ 1 หลักการและเหตุผล	
1.1 บทนำ	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา	3
1.4 วิธีการศึกษาวิจัย	3
บทที่ 2 นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียน	
2.1 ประเทศมาเลเซีย	4
2.1.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศมาเลเซีย	5
2.1.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์มาเลเซีย	8
2.1.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศมาเลเซีย	13
2.1.4 สรุปประเทศมาเลเซีย	17
2.2 ประเทศอินโดนีเซีย	19
2.2.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศอินโดนีเซีย	20
2.2.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย	21
2.2.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศอินโดนีเซีย	27
2.2.4 สรุปประเทศอินโดนีเซีย	31
2.3 ประเทศฟิลิปปินส์	32
2.3.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศฟิลิปปินส์	33
2.3.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ฟิลิปปินส์	35
2.3.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศฟิลิปปินส์	35
2.3.4 สรุปประเทศฟิลิปปินส์	38
2.4 ประเทศเวียดนาม	39
2.4.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศเวียดนาม	40
2.4.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนาม	40
2.4.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศเวียดนาม	41

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
2.4.4 สรุปประเทศเวียดนาม	44
2.5 ประเทศไทย	45
2.5.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศไทย	45
2.5.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2013-2031 (พ.ศ. 2555-2574)	48
2.5.3 แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2012-2016 (พ.ศ. 2555 – 2559)	52
2.5.4 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทย	53
2.5.5 สรุปประเทศไทย	56
บทที่ 3 สรุปผลกระทบวิเคราะห์นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียน	
3.1 ผลกระทบต่อประเทศไทยในบริบทของโอกาสในการเติบโตของตลาด	58
3.2 ผลกระทบต่อประเทศไทยในบริบทของความท้าทายในการประกอบธุรกิจยานยนต์ระหว่างประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน	61
3.3 โอกาสในการพัฒนา Product Champion และการพัฒนารถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Vehicle)	64
3.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	65
3.5 สรุป	66
ภาคผนวก	

บทที่ 1

หลักการและเหตุผล

1.1 บทนำ

จากการร่วมมือกันของหลายประเทศในภูมิภาคอาเซียนอันได้แก่ราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย สาธารณรัฐสิงคโปร์ บรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สหภาพพม่า ซึ่งมีแผนในการรวมตัวกันทางด้านเศรษฐกิจภูมิภาคเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีระหว่างประเทศ หรือตลาดสากล โดยมุ่งให้เกิดผลประโยชน์ร่วมและพัฒนาประเทศในภูมิภาคไปพร้อม ๆ กัน ทั้งนี้การร่วมมือกันดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรีตามข้อตกลงที่ให้แต่ละประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นรวมตัวเป็นชุมชนหรือประชาคมเดียวกันให้สำเร็จภายในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) และการร่วมมือกันดังกล่าวในภาพรวมจึงมีความพยายามที่จะก่อให้เกิด 3 สิ่งสำคัญอันได้แก่

1.1.1 ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community – ASC) มุ่งให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีระบบแก้ไขความขัดแย้งระหว่างกันได้ด้วยดี มีเสถียรภาพอย่างรอบด้าน มีกรอบความร่วมมือเพื่อรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคงทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยและมั่นคง

1.1.2 ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community – ASCC) เพื่อให้ประชาชนแต่ละประเทศอาเซียนอยู่ร่วมกันภายใต้แนวคิดสังคมที่เอื้ออาทร มีสวัสดิการทางสังคมที่ดี และมีความมั่นคงทางสังคม

ส่วนสุดท้ายคือหัวข้อสำคัญที่จะนำมาใช้เป็นปัจจัยหลักสำหรับการวิจัยนี้คือ

1.1.3 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC) มุ่งให้เกิดการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจ และการอำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน อันจะทำให้ภูมิภาคมีความเจริญมั่งคั่ง และสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้เพื่อความอยู่ดีกินดีของประชาชนในประเทศอาเซียน โดย

1.1.3.1) มุ่งให้เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของ สินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการลดปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำทางสังคมภายในปี 2015

1.1.3.2) มุ่งทำให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว (single market and production base)

1.1.3.3) ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียนเพื่อลดช่องว่างการพัฒนาและช่วยให้ประเทศเหล่านี้เข้าร่วมกระบวนการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน

1.1.3.4) ส่งเสริมความร่วมมือในนโยบายการเงินและเศรษฐกิจมหภาคตลาดการเงินและตลาดทุน การประกันภัยและภาษีอากร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม พัฒนาความ

ร่วมมือด้านกฎหมาย การเกษตร พลังงาน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยการยกระดับการศึกษาและการพัฒนาฝีมือแรงงาน

ทั้งนี้ผลจากความร่วมมือกันดังกล่าวข้างต้นส่งผลให้แต่ละประเทศจะต้องมีการเตรียมการเพื่อให้ความร่วมมือกันนั้นเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด แต่ละประเทศจึงต้องมีการจัดทำแผน และนโยบายในด้านต่าง ๆ ขึ้น โดยเฉพาะในด้านนโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สำหรับรองรับการรวมกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC) ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์นี้ก็ถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญในแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศสมาชิกที่มีการผลิตรถยนต์อันได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และประเทศไทย

ในบริบทของแผน และนโยบายทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของแต่ละประเทศข้างต้น จึงไม่สามารถมองข้ามถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยซึ่งสามารถมองในแง่มุมต่าง ๆ ดังนี้

- มุมของโอกาส คือภาวะ และสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นอันจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
    - จำนวนประชากรที่มีมากขึ้น ซึ่งจะทำให้อุปสงค์ และอุปทานมีปริมาณมากขึ้น ก่อให้เกิดตลาดการค้าขาย และการลงทุนนั้นมีขนาดใหญ่ขึ้น
    - เมื่อตลาดการค้าขาย และการลงทุนมีขนาดใหญ่ขึ้น จึงเกิดการแข่งขันมากขึ้นส่งผลให้แต่ละบริษัทจะต้องปรับปรุงเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพสูงขึ้น เช่นการพัฒนาจากอุตสาหกรรมต้นทุนต่ำสู่อุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรอัตโนมัติมากขึ้น (Automation)
    - เมื่อเกิดการพัฒนาการในการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น แต่ละบริษัทจึงต้องมีการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) เพื่อให้เกิดความแข็งแกร่งอย่างยั่งยืน
    - โอกาสในการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิตในภูมิภาค ทำให้เกิดการกระจายการลงทุนมากขึ้น
- มุมของความท้าทาย คือภาวะในการแก้ปัญหา และเอาชนะอุปสรรคที่จะเกิดขึ้น
    - เกิดการแข่งขันกันเองในภูมิภาค เช่นตลาดยานยนต์ในประเทศอินโดนีเซียซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าประเทศไทย รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ก็มีอัตราการเติบโตที่สูงกว่า ส่งผลให้ผู้ผลิตในประเทศอินโดนีเซียมีศักยภาพในการเพิ่มกำลังการผลิตมากขึ้น
    - การเคลื่อนย้ายการลงทุนจะมีพลวัตรสูงขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษานโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อรองรับการรวมตัวกันเป็น AEC ปี 2015 และผลกระทบที่อาจมีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตของการศึกษาจะมุ่งศึกษาเฉพาะประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีการผลิตสินค้า และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นสำคัญอันได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และประเทศไทย

1.4 วิธีการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาจะใช้หลักการวิจัยเชิงบรรยายหรือพรรณนา (Descriptive research) ซึ่งเป็นการวิจัยเพื่อค้นหาข้อเท็จจริงในสภาพการณ์หรือภาวการณ์ของสิ่งที่เป็นอยู่ในปัจจุบันว่าเป็นอย่างไร โดยศึกษาความสัมพันธ์ของนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์แต่ละประเทศในอาเซียนกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ในปัจจุบัน รวมถึงความคิดเห็น และการศึกษาวิจัยอื่นๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะมีต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ในการวิเคราะห์ จะพิจารณาจากแต่ละส่วนย่อยที่มีความสัมพันธ์กัน เพื่อทำความเข้าใจแต่ละส่วนให้ชัดแจ้ง รวมทั้งการสืบค้นความสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ รวมถึงข้อเท็จจริง เพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของแต่ละส่วน ซึ่งจะช่วยให้เกิดความเข้าใจต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างแท้จริง โดยมีขั้นตอนดังนี้

(1) กำหนดขอบเขตหรือนิยามในการวิเคราะห์ให้ชัดเจน

(2) กำหนดจุดมุ่งหมายในการวิเคราะห์

(3) พิจารณาหลักความรู้หรือทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

(4) ใช้หลักความรู้นั้นให้ตรงกับเรื่องที่จะวิเคราะห์

(5) สรุปและรายงานผลการวิเคราะห์

บทที่ 2

นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียน

เนื่องจากนโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนอันมีเป้าประสงค์เพื่อสอดรับการมุ่งทำให้อาเซียนมีการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจให้มีขนาดใหญ่ขึ้นอันจะส่งผลให้เกิดอำนาจในการต่อรองต่าง ๆ ในตลาดสากล ทั้งนี้การอำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน ส่งผลให้เกิดการพัฒนาคุณภาพสินค้า และบริการ รวมถึงการแข่งขันกันทางด้านธุรกิจที่จักต้องมุ่งเน้นต่อคุณภาพเป็นสำคัญมากกว่าการแข่งขันกันด้วยกำแพงภาษี หรือการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นในบทนี้จึงเป็นการศึกษานโยบายของแต่ละประเทศทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยจะพิจารณานำเสนอเฉพาะในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีการผลิตสินค้ายานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ดังต่อไปนี้

2.1 ประเทศมาเลเซีย

ภาพที่ 1 ที่ตั้งประเทศมาเลเซีย

อุตสาหกรรมยานยนต์มาเลเซียที่ถือว่ามีบริษัทรถยนต์ในประเทศซึ่งมักจะเรียกว่าเป็น “รถยนต์แห่งชาติ” อันได้แก่ Proton และ Perodua ที่น่าจะเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบายทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศให้เกิดการคุ้มครองความอยู่รอด และความยั่งยืนของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเป็นสำคัญ รวมไปถึงเรื่องของชาวภูมิบุตร[1] ด้วยเหตุนี้ทางรัฐบาลมาเลเซียจึงได้มีการกำหนดแผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศใน ปี ค.ศ. 2012 และได้กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศที่มีชื่อว่า “National Automotive Policy” หรือ NAP ขึ้นในปี ค.ศ. 2006 ซึ่งมีการปรับแก้อีกครั้งในปี ค.ศ. 2009

2.1.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศมาเลเซีย

การพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศมาเลเซียนั้นได้มีการดำเนินการตามแผนแม่บทที่เรียกว่า “Third Industrial Master Plan” (IMP3) ซึ่งเป็นการวางแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งด้านอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญอันหนึ่งคือเพิ่มความแข็งแกร่งในระดับสากลอย่างยั่งยืนโดยใช้การปรับปรุง และสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ ๆ ทางด้านการผลิตและบริการ รวมถึงอุตสาหกรรมที่มีพื้นฐานเกี่ยวกับการเกษตร และ Non-Government services sector

ในส่วนของเป้าหมายสำคัญที่ต้องการให้ประเทศมาเลเซียบรรลุผลในปีค.ศ. 2020 นั้นสามารถแยกได้ตามกลุ่มอุตสาหกรรมดังนี้

Manufacturing Sector

มีการเติบโตที่ 5.6% ต่อปี สามารถสร้าง Gross Domestic Product (GDP) เป็น 28.5% ในปี ค.ศ. 2020 รวมถึงมีปริมาณการลงทุนต่อปีทั้งหมด RM 27.5 billion

Non-Government Services

มีการเติบโตที่ 7.5% ต่อปี สามารถสร้าง GDP เป็น 59.7% ในปี ค.ศ. 2020 รวมถึงมีปริมาณการลงทุนต่อปีทั้งหมด RM 45.8 billion

External Trade

การส่งออกจะเพิ่มเป็น RM 1.4 trillion ในปี ค.ศ. 2020 โดยมีปริมาณการซื้อขายเพิ่มเป็น RM 2.8 trillion

[1] ชาวภูมิบุตร – คือชาวมาเลเซียเชื้อสายมาเลย์หรือเชื้อสายอื่น ๆ ที่เป็นมุสลิมที่มีถิ่นฐานดั้งเดิมอยู่ในอาณาเขตของประเทศมาเลเซียในปัจจุบัน แต่เนื่องด้วยการเข้ามาของชนชาติพันธ์อื่นเช่นอินเดีย และจีนในช่วงที่ประเทศมาเลเซียถูกปกครองโดยอังกฤษ ปัญหาที่ตามมาคือเนื่องจากชาวจีนมาเลย์ส่วนมากฐานะดีกว่าชาวมาเลย์มุสลิม หรือที่เรียกว่าเป็นชาวภูมิบุตรนั้น จึงทำให้ลูกหลานชาวจีนมาเลย์มีการศึกษาสูง ๆ ตำแหน่งงานสำคัญ ๆ ในประเทศ มหาธีร์ บิน โมฮัมหมัด อดีตนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยของประเทศมาเลเซียได้พิจารณาคิดถึงสภาพปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จึงมีนโยบายส่งเสริมชาวภูมิบุตรโดยให้เงินอุดหนุนชาวมาเลย์มุสลิมดังกล่าวในเรื่องของทุนการศึกษา ให้มีโอกาสศึกษาสูง ๆ เพื่อจะได้ ไม่ถูกชาวจีนมาเลย์ ซึ่งจัดได้ว่าเป็นชนกลุ่มน้อยในมาเลเซียครอบงำทางด้านเศรษฐกิจ
กรณีการประกอบกิจการของคนต่างชาติ มีเงื่อนไขเกี่ยวกับ “ภูมิบุตร”ดังนี้
1) ต้องมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวภูมิบุตรเป็นจำนวนร้อยละ 30 ในโครงสร้างผู้ถือหุ้นของบริษัท
2) ต้องตั้งชาวภูมิบุตรเป็นกรรมการ/หรือคณะกรรมการของบริษัท
3) ต้องจ้างพนักงานในทุกระดับรวมถึงระดับบริหารที่สะท้อนส่วนประกอบทางเชื้อชาติของประชากรมาเลเซีย
อย่างไรก็ตามรัฐบาลปัจจุบันได้ผ่อนคลายกฎนี้ลงมาโดยให้ ชาวต่างชาติสามารถถือหุ้นในกิจการได้ 100 % ในบางกิจการ

Productivity

Total Factor Productivity (TFP) มีการเติบโตที่ 2.6% ต่อปี และมีการเติบโตของ GDP เป็น 41.4% ในช่วงปี ค.ศ. 2006-2020 โดยยุทธศาสตร์สำคัญที่จะช่วยผลักดัน “Third Industrial Master Plan” (IMP3) ได้แก่

2.1.1.1 ปรับปรุงมาเลเซียให้เป็นผู้นำหลักในการค้าขาย โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- เพิ่มความเข้มข้นของการส่งออกสำหรับพื้นที่เป้าหมายที่ขยายตัวขึ้น
- พัฒนา และสนับสนุนภาพลักษณ์สินค้าผลิตภัณฑ์ของประเทศ
- ปรับปรุงการส่งออกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- เพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้แก่บริษัทในประเทศ รวมถึง GLCs[2] และ SMEs[3] ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

2.1.1.2 เสริมสร้างการลงทุนในพื้นที่เป้าหมายที่มีการเติบโต โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- ส่งเสริมการลงทุน และการส่งออกสินค้า และบริการให้มีการเติบโตอย่างมีศักยภาพ
- ส่งเสริมความสามารถของบริษัทในประเทศ รวมถึง GLCs ให้ขยายไปยังพื้นที่ที่มีการเติบโตอย่างมีศักยภาพ
- สร้างสรรค์อุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีชั้นเลิศเฉพาะต่าง ๆ
- ขยายความร่วมมือกับต่างชาติในการจัดตั้ง และขยายการผลิตในมาเลเซีย และ
- สร้างบรรยากาศที่ดีในการลงทุน

2.1.1.3 บูรณาการบริษัทมาเลเซียให้เข้าสู่เครือข่ายธุรกิจทั้งในภูมิภาคและระดับสากล โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมให้เน้นความสามารถหลักขององค์กร (Competency) และความแข็งแกร่งในภูมิภาค และในระดับสากล
- พัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคทั้งในด้านสินค้า และบริการ

2.1.1.4 เสริมสร้างการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- Equitable Distribution
  - สนับสนุนชุมชน Bumiputera Commercial and Industrial Community (BCIC) ให้มีการเติบโตทั้งทางด้านการผลิต และบริการของเจ้าของกิจการที่เป็นชาวภูมิบุตร รวมถึงการลงทุนในต่างประเทศของชาวภูมิบุตร

[2] Government Linked Companies (GLCs) หมายถึงรัฐวิสาหกิจ หรือบริษัทที่เคยได้รับทุนสนับสนุนจากรัฐบาล

[3] Small and Medium Enterprise (SME) คือ “วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม”

- ปรับปรุง และพัฒนาทุนมนุษย์ (Human Capital) ของชาวภูมิบุตรทั้งทางด้านการศึกษา และการฝึกอบรม
- ปรับปรุง และพัฒนาการเป็นเจ้าของกิจการของ BCIC ผ่านการสนับสนุนกิจการขนาดกลาง และขนาดย่อม (SMEs)

- Balanced Regional Development
  - สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างเท่าทียมกัน และเสริมสร้างการบูรณาการอุตสาหกรรมการขนส่ง

2.1.1.5 สนับสนุนความยั่งยืนของการผลิตต่าง ๆ โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- เร่งการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม และสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีการผลิต รวมถึงการสร้างแรงจูงใจต่างๆ
- พัฒนา และสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้ง 12 อุตสาหกรรมประกอบไปด้วย
  - Non-resource based
    - Electrical and electronics
    - Medical devices
    - Textiles and apparel
    - Machinery and equipment
    - Metals
    - Transport equipment
  - Resource based
    - Petrochemicals
    - Pharmaceuticals
    - Wood-based
    - Rubber-based
    - Oil palm-based
    - Food processing
- ส่งเสริม และสนับสนุนการพัฒนาทั้งในประเทศ และที่เป็นส่วนร่วมในภูมิภาค

2.1.1.6 จัดให้ภาคบริการเป็นส่วนที่มีการเจริญเติบโตเป็นหลัก โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- สร้างความแข็งแกร่งทางด้านประสิทธิภาพ และความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการ
- สนับสนุน และพัฒนาการบริการเป้าหมาย 8 สาขา
- พัฒนาศูนย์กลางของภูมิภาคทั้งทางด้านการศึกษา การขนส่ง บริการทางด้านสาธารณสุข และบริการการท่องเที่ยว

- สร้างการเชื่อมโยงในภาคการผลิต
- ดำเนินการพัฒนาความก้าวหน้าอย่างเสรี

2.1.1.7 เพิ่มความสะดวกในการพัฒนาทางด้านความรู้ และสร้างแรงจูงใจในการใช้เทคโนโลยี โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- สนับสนุนให้มีการร่วมมือของสถาบันวิจัยต่าง ๆ ของภาครัฐ และการศึกษาในเชิงลึกทั้งทางด้านเทคโนโลยี และอุตสาหกรรมต่าง ๆ
- สนับสนุนการค้นคว้าวิจัยต่าง ๆ และ
- สนับสนุนการใช้ประโยชน์ทางด้าน ICT และเทคโนโลยีต่างๆ

2.1.1.8 พัฒนานวัตกรรม และเสริมสร้างทุนมนุษย์ โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- การจับคู่ผู้ผลิตต่าง ๆ ที่มีประสบการณ์ที่เป็นที่ต้องการของตลาด
- เพิ่ม และสนับสนุนความรู้ความชำนาญทางด้านเทคโนโลยี และการพัฒนาความรู้ทางด้าน ICT
- สนับสนุนให้มีการร่วมมือของสถาบันการเรียนรู้ และอุตสาหกรรมต่าง ๆ อย่างเหมาะสม และเป็นประโยชน์
- เพิ่มศักยภาพของผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิทยาศาสตร์ และทางด้านวิศวกรรมให้มีคุณภาพตามความต้องการในการวิจัย และพัฒนา

2.1.1.9 เพิ่มความแข็งแกร่งตามภาระหน้าที่ของสถาบันเอกชนต่าง ๆ โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- ส่งเสริมภาคเอกชนให้เป็นสมาชิกของสมาคมการค้า และอุตสาหกรรม
- ส่งเสริมการจัดตั้งสมาคมการค้า และอุตสาหกรรมในประเทศ

2.1.1.10 สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในเชิงธุรกิจ โดยเน้นยุทธศาสตร์ย่อยดังนี้

- เสริมสร้างประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของระบบการขนส่ง
- ทบทวนกฎระเบียบ และบทบัญญัติต่าง ๆ ให้การขยายตัวของทั้งภาคอุตสาหกรรม และการบริการที่มีอยู่ในให้สะดวก รวดเร็วขึ้น
- เสริมสร้างความโปร่งใสทั้งทางด้านนโยบาย กฎระเบียบ และบทบัญญัติต่าง ๆ และ
- ส่งเสริมการค้าที่มีระบบไม่ใช้กระดาษ

2.1.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์มาเลเซีย (National Automotive Policy)

อุตสาหกรรมยานยนต์มาเลเซีย ซึ่งถือว่ามีบริษัทรถยนต์ในประเทศอันได้แก่ Proton และ Perodua ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบายทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ดังนั้นการกำหนดนโยบายดังกล่าวจึงน่าจะมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการคุ้มครองความอยู่รอด และความยั่งยืนของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเป็นสำคัญ ด้วยเหตุนี้รัฐบาลมาเลเซียจึงมีนโยบายเพื่อสอดรับกับ

วัตถุประสงค์ที่กล่าวมาข้างต้น โดยใช้นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศที่มีชื่อว่า “National Automotive Policy” หรือ NAP ขึ้นในปี ค.ศ.2006 และมีการปรับแก้ในปี ค.ศ.2009 และปี ค.ศ.2012

2.1.2.1 National Automotive Policy

ตั้งแต่บริษัทรถยนต์ Proton ได้ถูกตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1985 ซึ่งถือว่าเป็นรถยนต์สัญชาติมาเลเซียนั้น ในมุมมองของประเทศสมาชิกในอาเซียน ถือว่ามาเลเซียได้ประสบความสำเร็จในการพัฒนาขีดความสามารถด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งรวมถึงความสามารถทั้งทางด้านการออกแบบ และการกำหนดรูปลักษณ์ที่มีลักษณะเฉพาะตัว ก่อให้เกิดการผลิตสินค้าแบบเต็มรูปแบบที่จะต้องมีความเชื่อมโยงส่วนประกอบต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน จนกระทั่งปี 2012 ประเทศมาเลเซียก็ถือว่าเป็นประเทศที่มีตลาดการค้ารถยนต์นั่ง (Passenger Vehicle) ขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน โดยมียอดการจำหน่ายรถยนต์ประมาณมากกว่า 600,000 คันต่อปี

ความสำเร็จในการพัฒนาขีดความสามารถอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศมาเลเซียนั้น ส่วนหนึ่งมาจากการสนับสนุนของนโยบายจากภาครัฐที่ช่วยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศนั้นมีการพัฒนาขึ้นอย่างยั่งยืน

จากสถานการณ์ภาวะอุตสาหกรรมทั่วโลกที่มีการหดตัว ส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศ นโยบาย National Automotive Policy (NAP) จึงต้องมีหน้าที่ในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจยานยนต์ในประเทศให้มีความสามารถในการแข่งขัน และสามารถอยู่รอดได้ในภาวะเศรษฐกิจดังกล่าวด้วย ซึ่งนโยบายนี้จะเน้นให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมถึงการเน้นสนับสนุนในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์อีกทางหนึ่ง

2.1.2.2 วัตถุประสงค์ของนโยบายด้านยานยนต์ National Automotive Policy (NAP)

วัตถุประสงค์ของนโยบาย NAP เพื่อจะก่อให้เกิดการสร้างคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจที่มีความยั่งยืนในระยะยาว และส่งผลให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้บริโภคในประเทศ ด้วยการสร้างความแข็งแกร่งของผู้ประกอบการที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล โดยสามารถจำแนกเป้าประสงค์สำคัญต่าง ๆ ได้ดังนี้

2.1.2.2.1 สนับสนุนผู้ประกอบการทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ให้อยู่รอด และมีความยั่งยืน

2.1.2.2.2 สนับสนุนประเทศมาเลเซียให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดสินค้าเฉพาะกลุ่ม (Niche Market)

2.1.2.2.3 สนับสนุนเพื่อคงไว้ซึ่งระดับของเศรษฐกิจ (Level of economic) ของสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มให้มีความยั่งยืน และพัฒนาขีดความสามารถการผลิตในประเทศ

2.1.2.2.4 สนับสนุนระดับการส่งออก (Level of exports) สินค้ายานยนต์ให้สูงขึ้น รวมไปถึงสินค้าที่เป็นลักษณะชิ้นส่วนยานยนต์ที่สามารถแข่งขันได้ในตลาดสากล

2.1.2.2.5 สนับสนุนผู้ประกอบการที่เป็นชาวภูมิบุตรให้สามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ

2.1.2.2.6 ปกป้องผลประโยชน์ของผู้บริโภคในส่วนของค่าเงิน ความปลอดภัย คุณค่าของสินค้าและบริการ

2.1.2.3 การผลักดันนโยบาย National Automotive Policy (NAP)

ในการผลักดันนโยบายให้เกิดเป็นรูปธรรม รัฐบาลมาเลเซียได้กำหนดแนวทางไว้ดังนี้

2.1.2.3.1 รัฐบาลสร้างการสนับสนุน และแรงจูงใจให้เกิดการสร้างเศรษฐกิจที่ยั่งยืน

รัฐบาลจะต้องคอยสอดส่องดูแล และสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องผ่านทางรูปแบบที่ครอบคลุมทั้งทางด้านสิทธิประโยชน์ และแรงจูงใจ โดยมีจุดมุ่งหมายในการสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่เหมาะสม ทั้งการปฏิบัติ การขยายเครือข่าย และการพัฒนาขีดความสามารถผู้ประกอบการในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่เป็นชาวภูมิบุตร ส่วนการสร้างระดับเศรษฐกิจที่มีความมั่นคง และยั่งยืนนั้นจะต้องเกิดขึ้นจากทั้งความสัมพันธ์ทั้งรูปแบบการดำเนินธุรกิจ และระดับการเพิ่มมูลค่าของสินค้า รวมถึงผู้ประกอบการจะต้องสามารถแข่งขันได้ทั้งในตลาดในประเทศ และความสามารถส่งออกอย่างเสรี ทั้งนี้ปริมาณในการขายสินค้าจะต้องไม่ขัดแย้งกับคุณภาพการบริการหลังการขายในเวลาเดียวกัน หรือมีปริมาณการขายสินค้าที่เหมาะสม ส่งผลให้ความสามารถในการบริการหลังการขายยังคงมีคุณภาพ ไม่บกพร่อง

2.1.2.3.2 ขยายขนาดอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

โดยทั่วไปอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการซึ่งอยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกันจะต้องมีความเกื้อหนุนกันเพื่อทำให้เกิดการมุ่งเน้นให้เกิดความสำเร็จของธุรกิจอันจะนำไปสู่ความมั่นใจในการอยู่รอดได้ในการแข่งขัน ทั้งนี้ทางรัฐบาลจะริเริ่มในการประสานความร่วมมือกันของทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรม รวมถึงการจัดทำโครงสร้างอุตสาหกรรมให้เกิดความมั่นคงยั่งยืนต่อไป

2.1.2.3.3 ส่งเสริมยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมกับผู้ประกอบการในต่างประเทศ

รัฐบาลจะให้ความสำคัญทางด้านความเชื่อมโยงสัมพันธ์กันของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ทั้งนี้ด้วยการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องทั้งด้านความร่วมมือกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งผู้ประกอบการในประเทศ และภายนอกประเทศต่าง ๆ อันจะก่อให้เกิดเป็นยุทธศาสตร์ในการสร้างความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันในอุตสาหกรรม อันจะส่งผลดีทั้งในเรื่องของการสร้างโอกาสทางธุรกิจในด้านต่าง ๆ และจะต้อง เป็นตัวผลักดันให้ผู้ประกอบการในประเทศสามารถก้าวเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานทางด้านยานยนต์ที่เป็นสากลต่อไป

2.1.2.3.4 การเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคโดยเฉพาะในตลาดพื้นที่เฉพาะ

จุดมุ่งหมายของรัฐบาลที่จะต้องผลักดันให้ประเทศมาเลเซียเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ของภูมิภาคด้วยการสนับสนุนเพิ่มความ

เชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการที่มีอยู่แล้วในมาเลเซียให้สามารถแข่งขันได้ในการส่งออกผลิตภัณฑ์ไม่ว่าจะเป็นเรื่องราคา และการเสาะหาตลาดที่เป็นเป้าหมายใหม่ ๆ

2.1.2.4 มาตรการสำคัญ

2.1.1.4.1 โครงสร้างอากรสรรพสามิต (Excise duty structure)

โครงสร้างอากรสรรพสามิต (Excise duty structure) จะต้องมีการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะมีผลรวมของ Effective tax rate ที่ลดลงในรถยนต์ทุกประเภท รวมถึงการลดลงของ Tax differential ระหว่างรถยนต์ในแต่ละชนิด (เช่น รถยนต์นั่ง รถ 4WD ขนาดความจุเครื่องยนต์ต่างๆ) ซึ่งในการปรับปรุงโครงสร้างภาษีอากรดังกล่าวนี้จะต้องช่วยส่งเสริมในส่วนของราคาที่จะต้องมีความโปร่งใส หรือเปิดเผยได้ด้วย

2.1.1.4.2 ประกาศข้อกำหนดในการคำนวณอัตราภาษีรถยนต์นำเข้า (Gazetted Values of Import Cars)

นอกเหนือจากที่รัฐบาลจะต้องมีการส่งเสริมในส่วนของราคาที่จะต้องมีความโปร่งใส หรือเปิดเผยได้นั้น รัฐบาลจะต้องประกาศเป็นเอกสารทางราชการถึงข้อกำหนด ที่ใช้ในการคำนวณอัตราภาษีของรถยนต์ที่นำเข้าด้วย

2.1.1.4.3 การกำหนดภาษีนำเข้าในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN CEPT Import Duty)

สนับสนุนส่งเสริมการรวมตัวกันในหมู่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนโดยประเทศมาเลเซียจะต้องลดภาษีนำเข้า (ASEAN CEPT import duty) เป็น 0 % สำหรับรถยนต์ที่ผ่านคุณสมบัติ

2.1.1.4.4 การจัดตั้งกองทุนเพื่อการปรับตัวของอุตสาหกรรม (Industrial Adjustment Fund)

สิทธิประโยชน์จาก Industrial Adjustment Fund จะต้องมีให้กับบริษัททั้งหมดไม่ว่าบริษัทนั้นจะเป็นบริษัทในประเทศ หรือบริษัทต่างชาติ หรือบริษัทร่วมค้า (Joint Venture) ทั้งนี้เงินสำรองดังกล่าวจะต้องช่วยเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสิทธิประโยชน์นี้อาจจะแบ่งเกณฑ์การพิจารณาตาม Scale และ Industry linkage และโดยเฉพาะสิทธิประโยชน์ที่พึงได้จากการทำการวิจัย และพัฒนา

2.1.1.4.5 ใบอนุญาตของสถานประกอบการโรงงาน (Manufacturing Licenses)

รัฐบาลมาเลเซียไม่อนุญาตให้บริษัทที่ไม่มีโรงงานประกอบรถยนต์ในมาเลเซียประกอบธุรกิจด้านยานยนต์ในประเทศ รวมทั้งจะไม่ออกใบอนุญาตประกอบรถยนต์

(Manufacturing License) ให้แก่ผู้ประกอบการรายใหม่ และไม่ให้ Approved Permits (AP) กับบริษัทที่ไม่มี Manufacturing License รวมทั้งห้ามมิให้บริษัทที่มี Manufacturing License ไปรับจ้างประกอบรถยนต์ยี่ห้อใหม่

2.1.1.4.6 การออกใบอนุญาต (Approved Permits)

จำกัดการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ ด้วยการจำกัดการออกใบอนุญาตนำเข้า (Approved Permit (AP)) และกำหนดจำนวนรถยนต์ที่สามารถนำเข้ามาในมาเลเซีย โดยอนุญาตให้เฉพาะผู้ประกอบการที่เป็นชาวภูมิบุตร หรือบริษัทที่มีโรงงานประกอบรถยนต์ในมาเลเซียเท่านั้นที่สามารถนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปได้ตามจำนวนที่กำหนด

2.1.1.4.7 การอนุมัติรูปแบบยานยนต์ (Vehicle Type Approval)

กระบวนการ และวิธีการอนุมัติ Vehicle Type Approval (VTA) ต้องปฏิบัติอย่างครอบคลุม โดยทำในลักษณะที่ป้องกันการนำเข้า และ ป้องกันการจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยกระบวนการ VTA ดังกล่าวนี้จะต้องทำให้แน่ใจได้ว่ามีความเข้มงวดทั้งทางด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ความปลอดภัย และมาตรฐานการควบคุมไอเสีย โดยกระบวนการออก VTA นี้จะรับผิดชอบโดย Road Transport Department (RTD)

2.1.2.5 การทบทวน NAP ในปี 2012 ของมาเลเซีย

ปัจจุบันมาเลเซียได้มีการทบทวน NAP ในประเด็นต่าง ๆ ในปี 2012 เพื่อต้องการให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศมีศักยภาพในการแข่งขันมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางในเรื่อง Energy Efficient Vehicle (EEV) ของภูมิภาค ซึ่งจะเน้นในเรื่องการใช้เทคโนโลยีที่ดีขึ้น ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนายานยนต์ Hybrid การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle (EV)) การพัฒนายานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกเช่น CNG LPG Biodiesel และ Ethanol การพัฒนาเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอนาคตเช่น ไฮโดรเจน และ Fuel cell

ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว มาเลเซียจึงได้มีการทบทวน NAP 2012 ตามหัวข้อดังนี้

- ด้านการลงทุน มาเลเซียมีแนวทางในการสนับสนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลาง (Hub) การผลิตยานยนต์ที่เป็น EEVs และรถยนต์ไฮบริด รวมถึงการพัฒนายุทธศาสตร์ทางด้านต่าง ๆ เช่นระบบการควบคุม การหล่อโลหะ การออกแบบวิศวกรรม และพัฒนาต้นแบบ เป็นต้น
- ด้านเทคโนโลยี มาเลเซียมีการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีทั้งที่มีอยู่ และเทคโนโลยีใหม่ ๆ โดยสร้าง Industrial Centre of Excellence (ICOEs) รวมถึงการจัดตั้ง Digital Engineering Platform (DEP) ขึ้น รวมถึงปรับทิศทางของเทคโนโลยีให้เป็นแนวทาง EEV Technology มากขึ้น

- Operational Competitiveness มาเลเซียมีแนวโน้มในการส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลของผู้ประกอบการทางด้านยานยนต์ในประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลมากขึ้น รวมทั้งสร้างเสริมบุคลากรทางด้านยานยนต์ให้เพียงพอสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์
- Safety and Environment มาเลเซียมีแนวพัฒนา Green Automotive Industry Roadmap (GAIR) 2025 ขึ้นโดยจะเริ่มการทำ Roadmap ในเดือนธันวาคม 2013
- Marketing Expansion & Export มาเลเซียจะส่งเสริมการส่งออกชิ้นส่วน และส่งเสริมกิจกรรมการสร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์ในประเทศให้มากขึ้น
- After Market มาเลเซียจะเน้นการจัดทำมาตรฐานบริการหลังการขาย เพื่อให้ธุรกิจหลังการขายมีการเติบโตมากยิ่งขึ้น

2.1.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศมาเลเซีย

อุตสาหกรรมรถยนต์ในมาเลเซียได้เริ่มต้นขึ้นในปี 1960 ซึ่งก่อนทศวรรษดังกล่าวนั้น รถยนต์โดยส่วนใหญ่ที่ใช้ภายในประเทศมาจากการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built-up (CBU)) ในปี 1963 รัฐบาลมาเลเซียเริ่มสนับสนุนและก่อตั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นมา โดยมีนโยบายในการสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ ซึ่งได้ประกาศใช้นโยบายดังกล่าวเมื่อ เดือน พฤษภาคม ปี 1964 และมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นหลังจากปี 1960 เป็นต้นมาซึ่งเป็นระยะเวลาเดียวกับการเริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย เพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์ โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศและสนับสนุนให้มีการใช้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ และมีการจัดเก็บภาษีนำเข้าสำหรับรถ CBU

ในปี 1997 โรงงานประกอบรถยนต์ทั้ง 6 แห่งได้เริ่มต้นทำการผลิตรถยนต์ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในยุโรป (European automobile manufacturers) และหุ้นส่วนในพื้นที่ซึ่งเป็นตัวแทนจัดจำหน่าย (Distributor) อยู่ก่อนแล้ว โดยบริษัท Swedish Motor Assemblies ได้ประกอบรถยนต์ให้แก่ Volvo บริษัท Asia Automobile Industries Sdn.Bhd ประกอบรถยนต์ให้แก่ Peugeot และ Mazda และ Tan Chong Motors ได้ประกอบรถยนต์ให้แก่ Nisson และ Datsun โดยการนำเข้าในรูปแบบ Completely Knocked-down (CKD) เพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานประกอบรถยนต์

มาเลเซียได้เริ่มต้นโครงการรถยนต์แห่งชาติ (National Car) หรือ Perusahaan Automobile National (Proton) โดยบริษัท โปรตอน โฮลดิ้งส์ เบอร์ฮาด ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2003 เพื่อเป็นบริษัทแม่ในการเข้าไปถือหุ้นในบริษัทอื่น ๆ โดยมีบริษัท Perusahaan Otomobil Nasional Sdn Bhd. เป็นบริษัทในเครือแห่งแรกเปิดดำเนินการในวันที่ 7 พฤษภาคม 1983 และได้เปิดตัวรถยนต์รุ่นแรกที่มีชื่อว่า “Saga” ในวันที่ 9 กรกฎาคม 1985 ซึ่งเป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีโดยมีพื้นฐานจากรถ Mitsubishi Lancer ของบริษัท Mitsubishi Motors นับจากนั้นมาโปรตอนได้ก้าวจากการเป็นผู้ผลิตยานยนต์ภายในประเทศไปสู่การเป็นผู้ผลิตที่สามารถออกแบบ และผลิตรถยนต์รุ่นต่างๆ ได้เอง อาทิ Waja Gen.2 และ Savvy เป็นต้น เพื่อตอบสนองความต้องการในตลาดที่แตกต่างกันออกไป นอกเหนือจากการรุกตลาดภายในประเทศแล้ว โปรตอนยังส่งออกรถยนต์ให้กับตลาดหลักอื่นๆ อีก 4 แห่ง ได้แก่ อาเซียน ตะวันออกกลาง สหราชอาณาจักร และ

ออสเตรเลีย อีกทั้งยังได้พัฒนาเครื่องยนต์รุ่น Campro ที่เป็นเอกสิทธิ์เฉพาะของโปรตอนร่วมกับ โลตัส กรุ๊ป ประเทศอังกฤษอีกด้วย

ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติแห่งที่สอง Perodua ได้ตั้งโรงงานผลิตที่เมือง Serendah ที่รัฐเซอร์ลังงอห์ได้เปิดตัวครั้งแรกในปี 1984 โดยใช้ส่วนประกอบต่าง ๆ จากรถยนต์ Daihatsu อีกทั้ง Daihatsu ยังเป็นผู้ร่วมทุนถือหุ้นในสัดส่วน 20 % ในตอนเริ่มต้น รถยนต์ Perodua เป็นรถที่ขายดีลำดับที่สองของรถยนต์นั่งในมาเลเซีย

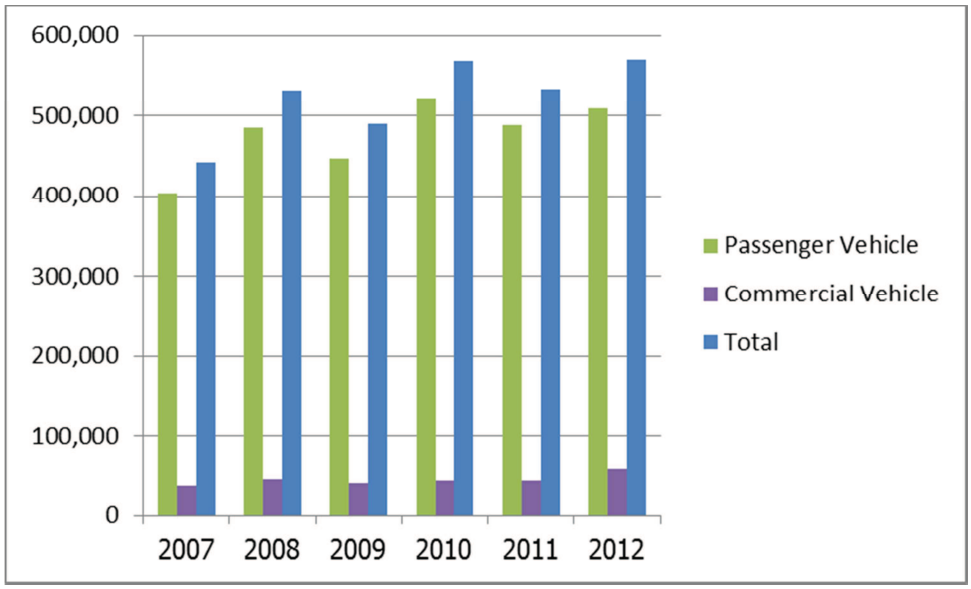
ตารางที่ 1 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถเพื่อการพาณิชย์ของมาเลเซีย

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	403,245	484,512	447,002	522,568	488,261	509,621
Commercial Vehicle	38,433	46,298	42,267	45,147	45,254	59,999
Total	441,678	530,810	489,269	567,715	533,515	569,620

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

หมายเหตุ : Total เป็นจำนวนรวมปริมาณการจำหน่ายรถยนต์แต่ละประเภท

ภาพที่ 2 กราฟแสดงปริมาณการผลิต



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของการผลิตยานยนต์ในทุกประเภทที่มีมากขึ้นนับจากปี 2007 ซึ่งมีการผลิตอยู่ที่ประมาณมากกว่าสี่แสนคันต่อปี มาเป็นมากกว่าห้าแสนคันต่อปีในปี 2012

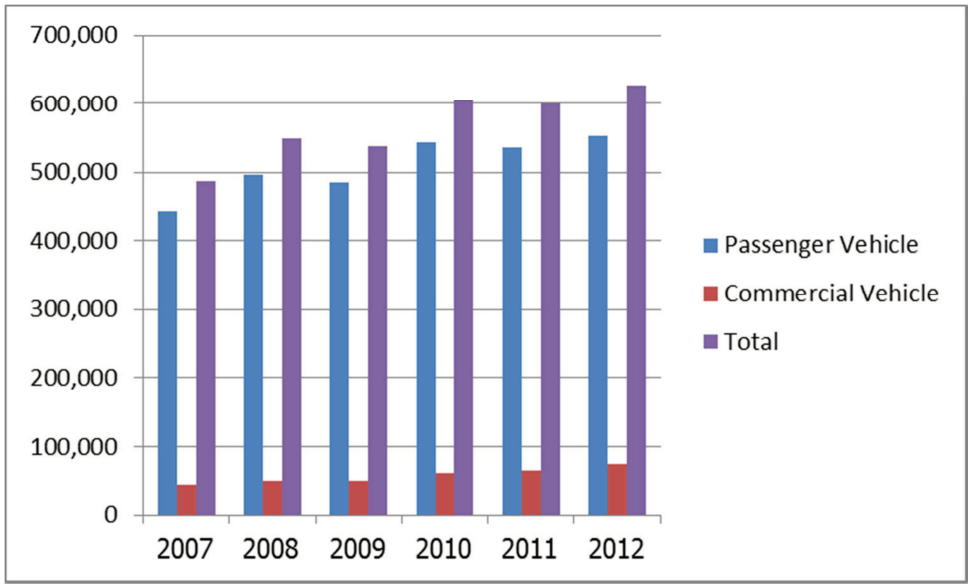
ตารางที่ 2 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถเพื่อการพาณิชย์ของมาเลเซีย

Motor Vehicle	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	442,885	497,459	486,342	543,594	535,113	552,189
Commercial Vehicle	44,291	50,656	50,563	61,562	65,010	75,564
Total	487,176	548,115	536,905	605,156	600,123	627,753

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

หมายเหตุ : Total เป็นจำนวนรวมปริมาณการจำหน่ายรถยนต์แต่ละประเภท

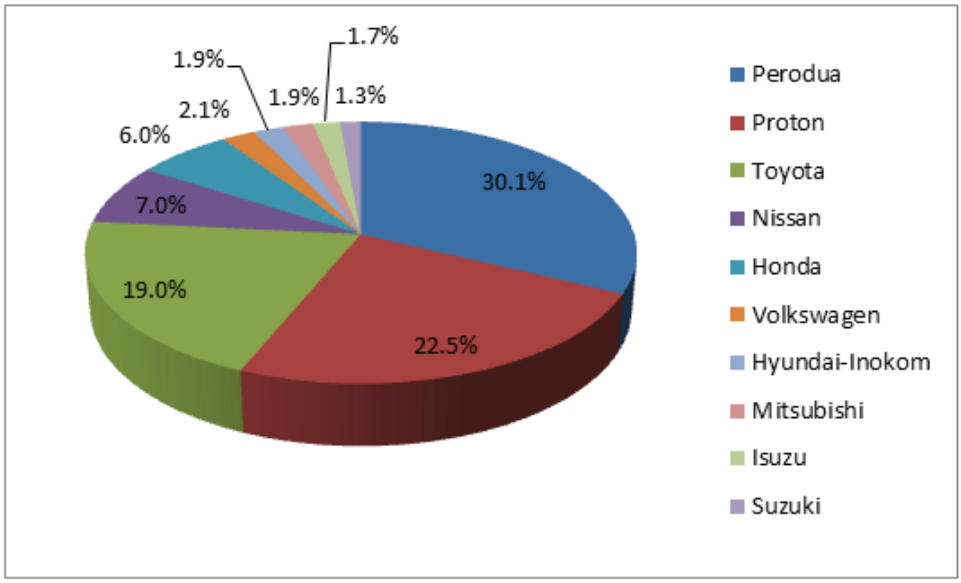
ภาพที่ 2 กราฟแสดงปริมาณการจำหน่าย



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ใหม่ของมาเลเซียทำสถิติสูงสุดในปี 2012 ที่ 627,753 คัน เพิ่มขึ้น 27,630 คัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 จากปริมาณการจำหน่ายในปี 2011

ภาพที่ 3 แสดงสัดส่วน Market Share แยกตามบริษัท



ที่มา : Malaysia Automotive Association (MAA)

ในส่วนของ Market share ของแต่ละค่ายรถ Perodua ยังคงนำอยู่ที่ 30.1% ส่วน Proton ลดลงมาอยู่ที่ 22.5% ในขณะที่ Toyota มี Market Share เพิ่มขึ้นเป็น 19% ทิ้งห่าง Nissan และ Honda ซึ่งอยู่ที่ 7% และ 6% ตามลำดับ ทั้งนี้การที่ Perodua และ Proton ยังคงมี Market share สูงน่าจะเกิดจากมาตรการในการสนับสนุนรถยนต์แห่งชาติ และการสนับสนุนงานของชาวภูมิบุตรที่อยู่ในประเทศด้วย

ตารางที่ 3 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ Hybrid

Year	Units
2009	52
2010	199
2011	8357
2012	15,355

ที่มา : Malaysia Automotive Association (MAA)

ในปี 2012 ปริมาณการขายรถยนต์ไฮบริดมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากรัฐบาลมาเลเซียประกาศมาตรการจูงใจโดยการลดภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ไฮบริด และ EV 100% รวมทั้งลดภาษีสรรพสามิต 50 % ทำให้มีปริมาณการขายรถยนต์ในกลุ่มนี้เพิ่มสูงมากดังแสดงในตารางที่ 3 ซึ่งแรงจูงใจทางด้านภาษีดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่องจนถึงปลายปี 2013

2.1.3.1 ภาษีนำเข้า

ในปี 2002 อาเซียนได้เริ่มมีบทบาทในการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะในทวีปเอเชีย และจากพันธะสัญญาเรื่องการเปิดการค้าเสรีที่มีต่อองค์กรการค้าโลก ประเทศมาเลเซียจึงเริ่มมีการทยอยลดกำแพงภาษีระหว่างประเทศลง

ที่ผ่านมารัฐบาลมาเลเซียได้ยกเลิกนโยบายการป้องกันลงบ้าง ซึ่งจะเห็นได้จากภาษีนำเข้าของ CKD และ CBU จากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นลดลงไปเป็น 0% และ 5% ตามลำดับตามข้อตกลงอาเซียน ส่วนภาษีนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียนนั้นสำหรับ CKD ลดลงเป็น 0-10% ในขณะที่ภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เป็น CBU ลดลงเข้าใกล้ 30% ซึ่งถือว่าการยกเลิกกำแพงภาษีดังกล่าวนั้นทำให้ตลาดยานยนต์ในภูมิภาคมีขนาดใหญ่ขึ้น รวมถึงภาษีสรรพสามิตมีการเรียกเก็บจากรถยนต์ทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นรถยนต์มือสองในประเทศ หรือรถยนต์นำเข้า

2.1.3.2 โอกาสการลงทุน

มาเลเซียให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูงขึ้น ตลอดจนการยกระดับขีดความสามารถในด้านต่าง ๆ ได้แก่

2.1.3.2.1 มีความต้องการบริษัทที่มีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะบริษัทเยอรมันที่มีความรู้เรื่องเทคโนโลยีดี และถือว่ามีความต้องการในอุตสาหกรรมในประเทศ

2.1.3.2.2 มีความต้องการบริษัทที่มีความสามารถในการออกแบบ และการทดสอบ

2.1.3.2.3 มีความสนใจในเรื่องการลงทุนประเภทเครื่องยนต์เชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพสูง และเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก

2.1.3.2.4 มีความสนใจในการร่วมมือกันระหว่างผู้จัดจำหน่ายทั้งใน และต่างประเทศเพื่อให้เกิดการรองรับตลาดอาเซียน และตลาดสากล

2.1.3.2.5 มีความสนใจในเรื่องของการฝึกอบรม และเพิ่มทักษะที่จะทำให้ผลผลิตมีมากขึ้น และมีคุณภาพมากขึ้น

2.1.4 สรุปประเทศมาเลเซีย

แม้มาเลเซียจะเป็นประเทศที่มีขนาดตลาดไม่ใหญ่มากด้วยจำนวนประชากร 29 ล้านคน แต่ด้วยกำลังซื้อที่สูงกว่า มีอัตรารายได้ต่อหัว 10,945.89 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 339,322.53 บาท ทำให้ปัจจุบันมาเลเซียเป็นประเทศที่มีอัตราการถือครองรถยนต์อยู่ที่ 1 : 7 ประเด็นที่น่าสนใจคือมาเลเซียมีกระบวนการจัดทำแผนการพัฒนาที่มุ่งมั่น จริงจัง และต่อเนื่อง โดยจะเห็นว่าแผนพัฒนาที่กำหนดในแต่ละช่วงมีความชัดเจน (Focus) ทำให้รัฐบาลสามารถทุ่มเททรัพยากร รวมถึงการกำหนดนโยบาย และมาตรการต่าง ๆ สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ ทำให้กระบวนการพัฒนามีความก้าวหน้าอย่างชัดเจน

การที่มาเลเซียมีรถยนต์แห่งชาติเป็นทั้งข้อดี และข้อด้อยของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศดังนี้

ข้อดี - ได้รับการยกย่องในศักยภาพ

- ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีครบวงจร

- เกิดการสนับสนุนการวิจัย และพัฒนา
- เกิดการสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรในประเทศ

ข้อด้อย - ขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาเทคโนโลยี

- นักลงทุนต่างชาติรู้สึกว่าไม่ได้รับความเป็นธรรม เพราะรัฐบาลจะต้องโอบอุ้มรถยนต์แห่งชาติ
- มีค่าใช้จ่ายสูงในการพัฒนารถยนต์แห่งชาติให้มีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับรถยนต์ต่างชาติ

2.2 ประเทศอินโดนีเซีย

ภาพที่ 4 ที่ตั้งประเทศอินโดนีเซีย

วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศอินโดนีเซียมีจุดเริ่มต้นตั้งแต่ปี 1927 โดยในระยะเริ่มแรกเป็นเพียงการนำเข้า-ส่งออกสินค้ายานยนต์ ซึ่งกิจกรรมทั้งที่เป็นการประกอบยานยนต์ และนำเข้ารถยนต์นั้น ค่อนข้างถูกจำกัดและยังไม่มีการออกกฎระเบียบเพื่อสนับสนุนกิจกรรมดังกล่าว อย่างไรก็ดีหลังทศวรรษ 1940 การประกอบยานยนต์ในอินโดนีเซียเริ่มมีมากขึ้น โดยเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Completely Knocked–Down (CKD)) มาประกอบในประเทศ ทั้งนี้รัฐบาลอินโดนีเซียได้ให้ความสำคัญของการนำเข้าเงินตราต่างประเทศ ดังนั้น การนำเข้า CKD มาประกอบในประเทศส่วนใหญ่ จึงเป็นไปในลักษณะรัฐบาลกับรัฐบาล (Government to Government (G to G))

ในปี 1966 รัฐบาลอินโดนีเซียภายใต้การนำของ Suharto มีนโยบายในการเพิ่มผู้ผลิตวัตถุดิบขั้นกลางของสินค้าทุกประเภทรวมถึงรถยนต์ รัฐบาลจึงอนุญาตให้มีการนำเข้าทั้งรถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built-Up (CBU)) ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Completely Knocked–Down (CKD)) ชิ้นส่วนกึ่งครบชุดสมบูรณ์ (Semi-Knocked-Down (SKD)) และแม้แต่รถยนต์มือสอง การออกกฎดังกล่าวจึงถือเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย รวมถึงเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศรวมถึงญี่ปุ่น ซึ่งต่อมารัฐบาลได้ประกาศนโยบายการลงทุนจากต่างประเทศในรูปแบบของการร่วมทุน (Joint Ventures) ซึ่งกำหนดให้มีสัดส่วนการถือหุ้นของชาวอินโดนีเซียไม่น้อยกว่าร้อยละ 51

ในปี 1976 ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อินโดนีเซีย โดยรัฐบาลได้ออกนโยบายปกป้องผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เรียกว่า Deletion Program ซึ่งเป็นการจำกัดการนำเข้าชิ้นส่วน CKD เพื่อการประกอบรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เท่านั้น วัตถุประสงค์หลักในการออกนโยบายดังกล่าวต้องการให้มีการกระตุ้นการโอนย้ายเทคโนโลยียานยนต์จากญี่ปุ่นไปสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ เพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และเพิ่มความสัมพันธ์ของผู้ประกอบรถยนต์ขนาดใหญ่กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ

การพัฒนาอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซียเกิดขึ้นในช่วงต้นทศวรรษ 1970 ซึ่งเป็นช่วง Oil Boom ในช่วงนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซีย เกิดความหลากหลายในภาคการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มากขึ้นจนสามารถทำให้เกิดเป็นการผลิตแบบประหยัดต่อขนาดได้ (Economy of Scale) อย่างไรก็ดี ในปี 1983 รัฐบาลพยายามที่จะลดจำนวนยี่ห้อ และรุ่นรถยนต์ในตลาด เพื่อทำให้เกิดสัดส่วนตลาดของรถยนต์แต่ละรุ่นที่มากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการประหยัดต่อขนาด การเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนการผลิต อย่างไรก็ดี มาตรการดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจาก ผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็กและขนาดกลางยังขาดเทคโนโลยี เงินทุน และทักษะแรงงาน และในทางกลับกันยังส่งผลให้เกิดการลงทุนจากต่างชาติซึ่งเข้ามาแย่งตลาดกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนาดกลาง และขนาดย่อม

ในปี 1993 รัฐบาลออกนโยบาย Incentive Program ซึ่งเป็นมาตรการที่ไม่บังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ แต่เป็นมาตรการจูงใจทางภาษีสำหรับผู้ประกอบรถยนต์ที่จะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีเมื่อมีการใช้สัดส่วนชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น โดยลดจากปกติภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่อัตรา 40% เป็น 0% ทั้งนี้ สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งเท่ากับ 40% และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เท่ากับ 20%

ปี 1996 รัฐบาล Suharto ได้จัดตั้งบริษัท Timor Putra Nasional (TPN) เพื่อผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งเป็นการร่วมลงทุนกับ KIA ของเกาหลีใต้ โดยโรงงานที่ผลิตรถยนต์นี้จะทำการผลิตที่เกาหลีใต้ทั้งหมด และส่งออกมายังอินโดนีเซีย โดยจะได้รับสิทธิพิเศษในการยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีขายสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือย อย่างไรก็ดี นโยบายดังกล่าวถูกต่อต้านอย่างหนักจากญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และยุโรป และยังฝ่าฝืนกฎระเบียบการค้าของ WTO

หลังเกิดวิกฤตการการเงินในปี 1998 อินโดนีเซียได้ขอรับความช่วยเหลือจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ต่อมาในปี 1999 อินโดนีเซียได้เข้าเป็นสมาชิกองค์กรการค้าโลก (WTO) ซึ่งมีผลให้อินโดนีเซียกลายเป็นตลาดเสรีอย่างรวดเร็ว มาตรการการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ รวมถึงมาตรการการปกป้องอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ถูกยกเลิก และในช่วงเดือนมิถุนายน ปี 1999 มีการปรับลดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับ CBU และ CKD แต่ยังคงมีอัตราที่สูงอยู่ ทั้งนี้นโยบายส่งเสริมอุสาหกรรมของอินโดนีเซียที่เกิดขึ้นหลังปี 2000 ที่ออกมานั้น เริ่มมีการเปิดเสรีมากขึ้นและเริ่มส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ร่วมด้วย

2.2.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศอินโดนีเซีย

เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2011 ประธานาธิบดี Susilo Bambang Yudhoyono ของอินโดนีเซีย ประกาศแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจอินโดนีเซีย หรือ Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025 (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)) เพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจอินโดนีเซียในระยะยาว ทั้งนี้ภายใต้แผน MP3EI รัฐบาลอินโดนีเซียได้กำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายชัดเจนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ในหมู่เกาะต่าง ๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จำนวนมาก

ทั้งนี้วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของแผน MP3EI นั้นจัดทำขึ้น เพื่อเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจอินโดนีเซียให้ก้าวขึ้นเป็นประเทศผู้นำทางเศรษฐกิจติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลกภายในปี 2568 รวมทั้งส่งเสริมการกระจายการลงทุนและการพัฒนาให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ จากปัจจุบันที่การลงทุนและการพัฒนาส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ที่เกาะ Java อันจะมีส่วนช่วยกระจายรายได้ไปยังประชากรในพื้นที่ชนบท รวมทั้งทำให้เศรษฐกิจอินโดนีเซียมีเสถียรภาพและพึ่งพาตนเองได้มากขึ้น โดยการลงทุนตามแผน MP3EI ในช่วงปี 2554-2557 มีมูลค่าสูงถึง 4,000 ล้านล้านรูเปียะห์ (ประมาณ 460 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) ทั้งนี้เป้าหมายทางเศรษฐกิจภายใต้แผน MP3EI มีดังนี้

ตารางที่ 4 เป้าหมายทางเศรษฐกิจภายใต้แผน MP3EI

เป้าหมาย	รายละเอียด
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)	ตั้งเป้าหมายเพิ่ม GDP จาก 700 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2553 เป็น 4-4.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2568 ซึ่งจะส่งผลให้อินโดนีเซียก้าวขึ้นเป็นประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 9 ของโลก
รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี (GDP per Capita)	ตั้งเป้าหมายเพิ่มรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีจาก 3,000 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2553 เป็น 14,250-15,550 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2568
อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP Growth)	ตั้งเป้าหมายให้เศรษฐกิจอินโดนีเซียปี 2554-2557 ขยายตัวเฉลี่ย 6.4-7.5% ต่อปี และปี 2558-2568 ขยายตัวเฉลี่ย 8-9% ต่อปี เพื่อผลักดันให้ GDP เพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมาย
อัตราเงินเฟ้อ	ตั้งเป้าหมายลดอัตราเงินเฟ้อที่คาดว่าจะอยู่ที่เฉลี่ย 6.5% ในปี 2553-2557 เหลือประมาณ 3% ในปี 2568 เพื่อรักษาเสถียรภาพของระดับราคาสินค้า

ที่มา : Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025

2.2.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย

นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียนั้นมีเป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2012 กำลังอยู่ในช่วงของการพัฒนาด้านการออกแบบ และวิศวกรรม ของกระบวนการผลิต และเมื่อพิจารณาจาก Road Map ของการพัฒนาอุตสาหกรรมนั้น อินโดนีเซียกำลังอยู่ในช่วงเปลี่ยนถ่ายฐานการผลิตยานยนต์จาก ประเภท MPV และ รถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (ปี 2010) เป็น รถยนต์ประเภท MPV รถเพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 24 ตัน รถยนต์นั่งประเภท SUV และรถยนต์นั่งประเภทซีดานขนาดเล็กในปี 2015

ตารางที่ 5 แผนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย

Description	Up to 2010	Up to 2015	Up to 2020	Up to 2025
Type of motor vehicle	MPV, Light Commercial Truck.	MPV, Commercial Truck up to 24 ton, SUV and small economical sedan.	MPV, SUV, Small economical sedan, Commercial truck > 24 ton, Medium size sedan, Hybrid car.	MPV, SUV, Small economical sedan, Commercial truck > 24 ton. Medium size sedan, Hybrid car, Luxury car.
Production base	Production base of MPV, Light Commercial Truck.	Production base of MPV, Commercial Truck up to 24 ton, SUV ,Small economical sedan.	Production base of MPV, SUV, Small economical sedan, Commercial truck > 24 ton, Medium size sedan, Hybrid car.	Production base of MPV, SUV, Small economical sedan, Commercial truck > 24 ton, Medium size sedan, Hybrid car, Luxury car.
Technology acquired	Capable of designing up to 80% of motor cycle. Manufacture of engine, transmission, production base for MPV and Light Commercial Truck.	Capable of designing up to 80% of car motor vehicle for MPV and Light commercial truck. Manufacture of engine, transmission for motor vehicle production base, Commercial Truck up to 24 ton, SUV and Small economical sedan.	Capable of designing up to 80% of car motor vehicle for SUV and small size sedan, Light commercial truck. Manufacture of engine (hybrid engine) Integration of ECU (Engine Control Unit) system.	Capable of designing up to 80% of car motor vehicle for medium size sedan. Manufacture of motor vehicle component for Luxury car quality level.
Capacity of component industry	Capable of supplying component for MPV and Light Commercial Truck.	Capable of supplying component for commercial Truck up to 24 ton, SUV and Small size sedan.	Capable of supplying component for Commercial truck up to 24 ton, Medium size sedan, Hybrid car.	Capable of supplying component for Luxury car quality level.

ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries

ตารางที่ 6 เป้าหมาย และแผนการดำเนินงานการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย

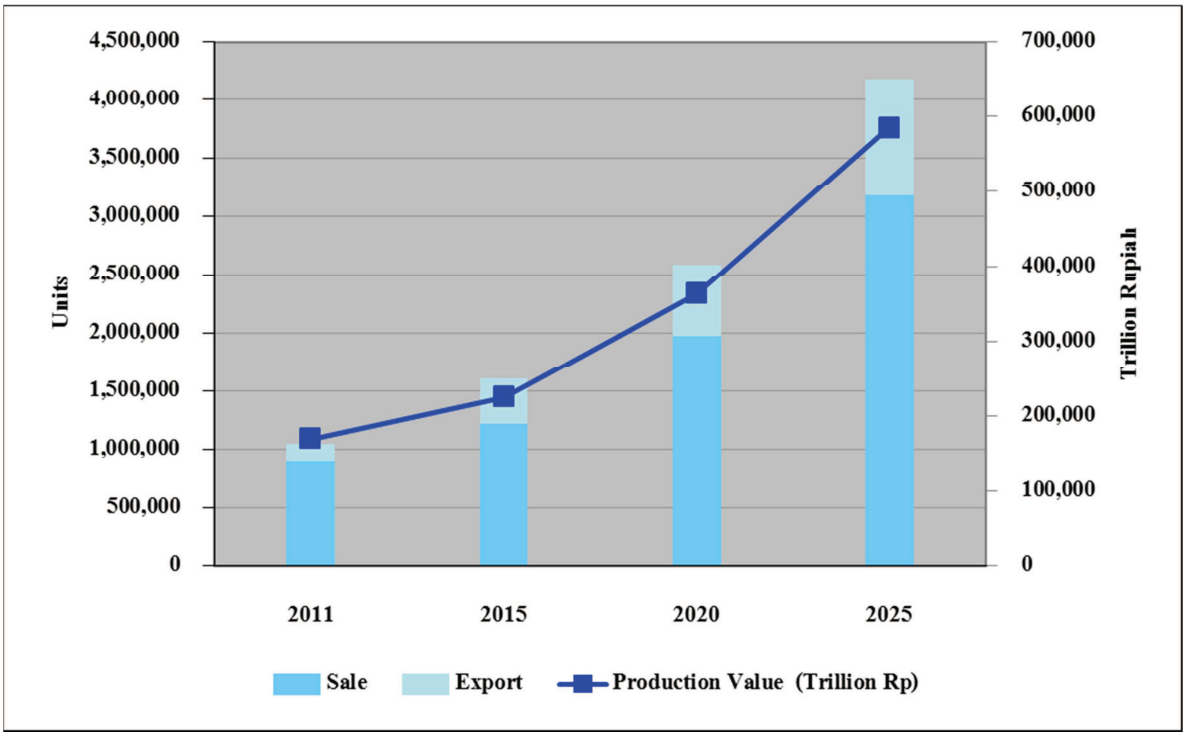
<table>
<tr><th>Core Industry</th><th colspan="2">Supporting Industry</th><th>Related Industry</th></tr>
<tr><td>รถจักรยานยนต์และรถยนต์</td><td colspan="2">เครื่องยนต์, ชิ้นส่วนอิเล็คทรอนิกส์, ชุดส่งกำลัง, เพลา, เครื่องจักร
เหล็ก, กระจก, ระบบกันสะเทือน, ชิ้นส่วนพลาสติก, ตัวถัง, คาร์บูเรเตอร์</td><td>บริการซ่อมบำรุง, Dealer
การบริการการขนส่ง</td></tr>
<tr><td colspan="2">เป้าหมายระยะกลาง (2004-2009)</td><td colspan="2">เป้าหมายระยะยาว (2010-2025)</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. เพิ่มการผลิตรถยนต์เป็น 750,000 คัน/ปี (ขาย (ในประเทศ) : ส่งออก = 90:10)
2. เพิ่มการส่งออกรถยนต์ 10% ต่อปี
3. เพิ่มการผลิตรถจักรยานยนต์เป็น 5 ล้านคัน/ปี เพิ่มการส่งออก 10 % ต่อปี
4. เพิ่มกำลังการผลิตชิ้นส่วน โดยให้มีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ 80%
สำหรับรถยนต์ และมี In-house engineering ของชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์</td><td colspan="2">1. ปรับปรุงกำลังการผลิตสำหรับขายในประเทศให้เป็นยานยนต์ที่มี
การออกแบบและวิศวกรรม
2. ปรับปรุงกำลังการผลิตของรถยนต์ส่งออกให้มีการออกแบบและวิศวกรรม
ที่เป็นที่ต้องการของตลาดโลก</td></tr>
<tr><td colspan="4">กลยุทธ์</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sector : พัฒนาฐานการผลิตรถเพื่อการพาณิชย์ รถยนต์นั่งขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์ ให้มีความชำนาญ และมีการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยี
Technology : พัฒนาการผลิตทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ให้มีการออกแบบอย่างครอบคลุมการผลิตทั้งกระบวนการ</td></tr>
<tr><td colspan="2">แผนการดำเนินงานระยะกลาง (2004-2009)</td><td colspan="2">แผนการดำเนินงานระยะยาว (2010-2020)</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. เพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนระดับ 2nd tier และ 3rd tier
2. ปรับปรุงการใช้ชิ้นส่วนในการผลิตสินค้าหลักและสินค้าที่ใช้เทคโนโลยี
3. ปรับปรุงผลิตภาพ และคุณภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์
4. ปรับปรุงกำลังการผลิตของผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กและผู้ประกอบ
ยานยนต์โดยเพิ่มความเชื่อมโยงของของอุตสาหกรรม</td><td colspan="2">1. พัฒนาศูนย์การวิจัยและพัฒนาสำหรับยานยนต์
2. เพิ่มความร่วมมือกับอุตสาหกรรมที่เป็นวัตถุดิบการผลิตและมหาวิทยาลัย
3. เพิ่มความร่วมมือกับอุตสาหกรรมยานยนต์หลักของโลก
4. ใช้เครือข่ายการตลาดของโลกสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์</td></tr>
<tr><td colspan="4">องค์ประกอบสนับสนุน</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>การปรับปรุงด้านเทคโนโลยี</u>
รถจักรยานยนต์
1. การพัฒนาอย่างรวดเร็วในการผลิต การออกแบบ และวิศวกรรม (2010-2015)
2. ความได้เปรียบของอุตสาหกรรมและยกระดับการใช้เทคโนโลยี (2016-2025)
รถยนต์
1. เริ่มการออกแบบและวิศวกรรมของชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (2004-2009)
2. การพัฒนาอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมและยกระดับเทคโนโลยี (2010-2015)
3. ความได้เปรียบด้านการออกแบบและวิศวกรรมของทุกผลิตภัณฑ์และการผลิต
อย่างเต็มที่ (2016-2025)</td><td colspan="2"><u>ทรัพยากรบุคคล</u>
1. ปรับปรุงขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์ใช้มีความชำนาญในการ
ผลิตและผลิตภัณฑ์ (การพัฒนาเทคโนโลยี)
2. ปรับปรุงศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการจัดการและ
วิศวกรรม</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>การตลาด</u>
1. เพิ่มการส่งออกในประเทศอาเซียน
2. เพิ่มความร่วมมือกับ Supplier
3. พัฒนาเครือข่ายการตลาดของโลก
4. พัฒนาตลาดชิ้นส่วนยานยนต์</td><td colspan="2"><u>สาธารณูปโภคพื้นฐาน</u>
1. Hamonize พิกัดศุลกากรและภาษี
2. ลดภาษีสำหรับการลงทุนใหม่และขยายการลงทุน
3. จัดสิ่งอำนวยความสะดวกและยกเว้นภาษีสำหรับกิจกรรมการพัฒนา
ทรัพยากรมนุษย์และการวิจัยและพัฒนา
4. พัฒนาศูนย์วิจัยและพัฒนาสำหรับยานยนต์
5. ปรับปรุงศักยภาพการผลิตให้รองรับการทดสอบ สำหรับใบรับรองคุณภาพ
สินค้ายานยนต์
6. ปรับปรุงท่าเรือสำหรับการนำเข้า-ส่งออกยานยนต์</td></tr>
</table>

ที่มา : Ministry of Industry of The Republic of Indonesia

ทั้งนี้ อินโดนีเซียยังมีโอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์อีกมาก ด้วยจำนวนประชากรที่มีมากกว่า 200 ล้านคน และปัจจุบันรายได้ต่อหัวประชากรของอินโดนีเซียประมาณ 2,500 เหรียญสหรัฐต่อปี หรือประมาณ 75,000 บาทต่อปี เท่านั้น และมีอัตราการครอบครองรถยนต์ปี 2010 ที่ 38 คนต่อคัน ซึ่งน้อยกว่าอัตราการครอบครองเฉลี่ยของโลกอยู่มาก จึงถือว่ามีโอกาสในการเติบโต ดังนั้น สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย ได้มีการพยากรณ์แนวโน้มการเติบโตของตลาดในปี 2015 ปี 2020 และ ปี 2025 โดยคาดว่า

อินโดนีเซียจะมีการผลิตรถยนต์ 1,610,000 คัน 2,593,000 คัน และ 4,170,000 คัน ตามลำดับ โดยแบ่งเป็นการผลิตเพื่อขายในประเทศร้อยละ 76 และการผลิตเพื่อส่งออก ร้อยละ 24

ภาพที่ 5 คาดการณ์การผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียปี 2011-2025



ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries

จากการคาดการณ์การผลิตรถยนต์ดังกล่าว ประกอบกับปัจจัยด้านความต้องการของตลาดรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียในอนาคต ส่งผลให้รัฐบาลออกนโยบายส่งเสริมการลงทุน Low Cost Green Car (LCGC) ซึ่งเป็นการส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีราคาถูก รวมถึงรถยนต์นั่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นการกระตุ้นตลาดสำหรับชนชั้นกลางในประเทศ ที่มีสัดส่วนตลาดเป็นจำนวนมาก โดยรายละเอียดของนโยบายดังกล่าวคือ

- เป็นการผลิตรถยนต์ประเภท รถยนต์นั่งขนาดเล็กราคาประหยัด รถยนต์ไฮบริด และรถยนต์ไฟฟ้าที่ทำการผลิตในอินโดนีเซียเท่านั้น
- เป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 1,000-1,200 ซีซี และมีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงเท่ากับ 20-22 กิโลเมตรต่อลิตร
- ลดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถ LCGC ลงเพื่อให้จำหน่ายได้ในราคาถูก
- ผู้ประกอบการรถยนต์จะต้องเริ่มทำการผลิตภายใน 2 ปี หลังจากได้รับการอนุมัติ

ทั้งนี้ผู้ประกอบรถยนต์บางรายอย่างนิสสัน ซูซูกิ ต่างมีความสนใจในโครงการลงทุนดังกล่าว และต้องการขยายกำลังการผลิต นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบรถยนต์จากอินเดียยี่ห้อ ทาทา ได้สนใจทำการผลิตโมเดลนาโน ออกสู่ตลาดในอนาคต ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาลงทุนโรงงานประกอบในอินโดนีเซีย

2.2.2.1 มาตรการทางภาษี

ปัจจุบันมาตรการทางภาษีสำหรับสินค้ายานยนต์ของอินโดนีเซีย ที่สังเกตได้ชัดคือ มีการส่งเสริมรถยนต์ประเภทรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (Multi-Purposed Vehicle (MPV)) สำหรับยานยนต์ขับเคลื่อนแบบ 4x2 และขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี โดยกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตต่ำที่สุด คือ ร้อยละ 10 ซึ่งทำให้ปัจจุบัน อินโดนีเซียกลายเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งประเภท MPV ในภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะครอบครัวของชาวอินโดนีเซียมีขนาดใหญ่ จึงมีความนิยมในการใช้รถยนต์ประเภทนี้

ตารางที่ 5 อัตราภาษีสินค้ายานยนต์ของอินโดนีเซียปี 2012

ขนาดเครื่องยนต์: ซีซี	อัตราภาษีในประเทศ		อัตราภาษีนำเข้า				
รถยนต์นั่ง	**สรรพสามิต**	**มูลค่าเพิ่ม**	**MFN**	**ASEAN CEPT**	**CBU**	**CKD**	**IKD**
≤1500	30%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%
1,500-3,000	40%	10%	40%	0%	40%	15%	-
>3,000	75%	10%	40%	0%	40%	15%	-
MPV 4x2							
≤1,500	10%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%
1,500-2,500	20%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%
2,501-3,000	40%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%
>3,000	75%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%
MPV 4x4							
≤1,500	30%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%
1,500-3,000	40%	10%	40%	0%	40%	15%	-
>3,000	75%	10%	40%	0%	40%	15%	-
ขนาดบรรทุก (ตัน)							
รถโดยสาร							
5-24	10%	10%	40%	0%	40%	5%	0.0%
>24	10%	10%	10%	0%	10%	5%	0.0%
รถกระบะ/รถบรรทุก							
< 5	0%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%
5-24	0%	10%	40%	0%	40%	5%	0.0%
>24	0%	10%	10%	0%	10%	5%	0.0%
รถกระบะ4ประตู (4x2/4x4)							
< 5	20%	10%	40%	0%	40%	15%	7.5%

หมายเหตุ : IKD หมายถึง Incompletely knocked-down

CKD หมายถึง Completely knocked-down

ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries

อย่างไรก็ตาม อินโดนีเซียยังมีมาตรการที่มิใช่ภาษีอยู่ด้วย ได้แก่ มาตรการทางด้านเทคนิค และมาตรการขออนุญาตนำเข้า มีรายละเอียดดังนี้

2.2.2.2 มาตรการทางด้านเทคนิค

2.2.2.2.1 ผู้นำเข้ารถยนต์ประเภท CBU (Completely Built-Up) จะต้องเป็นบริษัทนำเข้าที่มีหมายเลขทะเบียนที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าได้ (Angka Pengenal Importir (API)) หรือบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าเฉพาะรถยนต์ (Angka Pengenal Importir Terbatas (APIT))

ในการนำเข้ารถยนต์ดังกล่าวจะต้องยื่นเอกสารดังต่อไปนี้

- หมายเลขของยานพาหนะที่จะนำเข้า (Vehicle Identification Number (VIN)) จากประเทศผู้ผลิตที่เป็นแหล่งกำเนิดของสินค้า
- กรณีที่นำเข้ารถยนต์ไม่เกิน 10 คัน ผู้นำเข้าจะต้องแสดงผลการทดสอบยานพาหนะ (Test Certificate) จากประเทศผู้ผลิตที่เป็นแหล่งกำเนิดสินค้า
- กรณีที่การนำเข้ารถยนต์เกิน 10 คันขึ้นไป ผู้นำเข้าจะต้องแสดงผลการทดสอบยานพาหนะ (Test Certificate) จากกระทรวงคมนาคม ของประเทศอินโดนีเซีย
- ใบรับประกันคุณภาพรถยนต์หลังการขาย ของผู้นำเข้าในอินโดนีเซีย

ผู้นำเข้าจะต้องกรอกรายละเอียดในแบบฟอร์มและยื่นขอต่ออธิบดีกระทรวงโลหะ เครื่องจักรอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรม เพื่อให้ได้รับเครื่องหมายที่แสดงว่าได้รับจดทะเบียนการนำเข้า (Type Registration Marks (TPT)) อย่างถูกต้อง

อย่างไรก็ตาม อินโดนีเซียห้ามนำเข้ารถยนต์ประเภท CBU กรณีต่อไปนี้

- รถยนต์ที่มีที่นั่งน้อยกว่า 10 ที่นั่งแบบซีดานหรือสเตชั่นวากอนที่มีกำลัง 4,000 ซีซี หรือมากกว่า (HS 8703.33.190 และ 8703.90.000) หรือมีราคาสินค้า FOB ตั้งแต่ 40,000 เหรียญสหรัฐขึ้นไป
- รถยนต์ที่มีที่นั่งน้อยกว่า 10 ที่นั่ง ที่มีเพลาขับเคลื่อน 2 จังหวะ ที่มีกำลัง 5,000 ซีซี หรือมากกว่า (HS 8703.24.929)

2.2.2.2.2 ผู้นำเข้าชิ้นส่วนครบสมบูรณ์ (Completely Knocked-Down (CKD)) จะต้องมีประสบการณ์ในการนำเข้ารถยนต์หรือสินค้าอื่นอย่างน้อย 3 ปี โดยมีหลักฐานยืนยันประสบการณ์ในการนำเข้าดังกล่าว และผู้นำเข้าจะต้องได้รับอนุญาตให้นำเข้าจากอธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงการค้าของประเทศอินโดนีเซีย

บริษัท/ผู้นำเข้าจะต้องยื่นเอกสารในการขออนุญาตนำเข้า ดังนี้

- เลขทะเบียนของผู้นำเข้า
- เลขทะเบียนของบริษัท

- เลขประจำตัวผู้เสียภาษี
- หนังสือแต่งตั้งให้เป็นผู้นำเข้าจากหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการขนส่งของรัฐ
- หนังสือรับรองจากกระทรวงคมนาคม

อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงการค้า จะเป็นผู้อนุญาตหรือปฏิเสธ การนำเข้าภายใน 10 วันทำการนับจากวันที่ได้รับเอกสาร และผู้นำเข้าต้องรายงานสถานการณ์การนำเข้าให้แก่อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศหรือผู้อำนวยการการนำเข้า กระทรวงการค้า พร้อมสำเนา

2.2.2.2.3 มาตรการขออนุญาตนำเข้า

สินค้า เครื่องยนต์ และแทรกเตอร์ ที่มีเงื่อนไขหรือจำกัดปริมาณการนำเข้า จะสามารถนำเข้าได้โดยผู้นำเข้าที่ผ่านการรับรองหรือจดทะเบียน ผู้นำเข้าที่เป็นผู้ผลิต (Producer Importers (IP)) ผู้นำเข้าที่เป็นผู้ขาย (Sole Importers (AT)) หรือรัฐวิสาหกิจ เช่น Dahana, Pertamina และ Bulog

2.2.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศอินโดนีเซีย

2.2.3.1 การผลิตรถยนต์ของประเทศอินโดนีเซีย

การผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียในปี 2007-2012 พบว่า มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่า ทั้งนี้รถยนต์ที่ผลิตเป็นส่วนใหญ่ยังคงเป็นรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (ประเภท MPV และ SUV) โดยในปี 2012 อินโดนีเซียมีการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้นจำนวน 1,065,557 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2011 ร้อยละ 27.2 ทั้งนี้ แบ่งเป็นการผลิตรถยนต์นั่ง จำนวน 743,501 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.3 และเป็นการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์จำนวน 322,056 คัน คิดเป็นร้อยละ 16.7

ตารางที่ 6 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท ปี 2007-2012

Motor Vehicle	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	309,208	431,423	352,172	496,524	561,863	743,501
Commercial Vehicle	102,430	169,421	112,644	205,984	276,085	322,056
Total	411,638	600,844	464,816	702,508	837,948	1,065,557

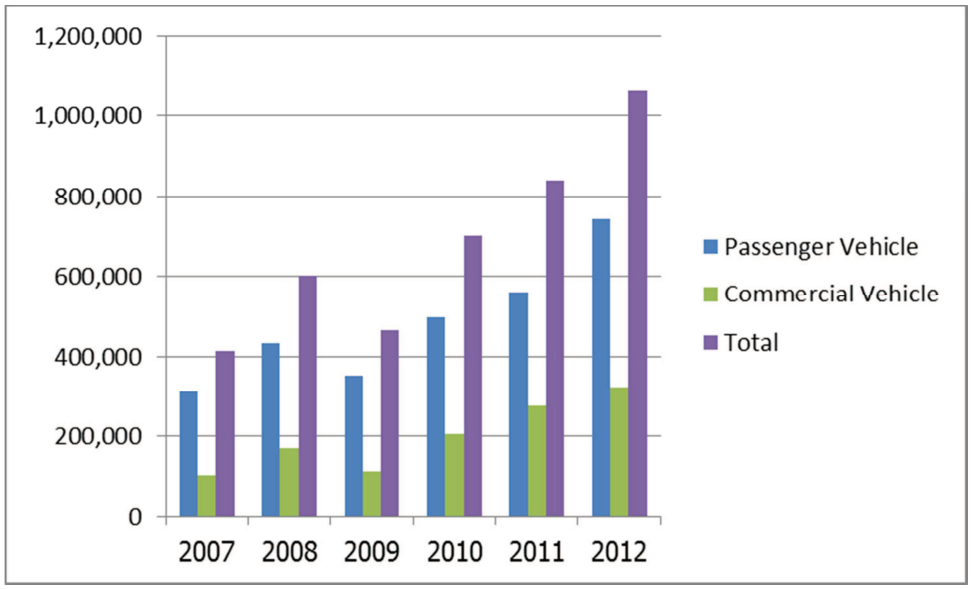
ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ตารางที่ 7 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sedan	1,570	5,923	2,367	4,081	3,231	4,869
SUV,MPV 2x4	302,334	415,997	346,245	477,252	530,762	693,421
SUV,MPV 4x4	5,304	9,503	3,560	15,191	27,870	45,211
Total	309,208	431,423	352,172	496,524	561,863	743,501

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ภาพที่ 6 กราฟแสดงปริมาณการผลิต



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาการผลิตรถยนต์ประเภทอื่นของอินโดนีเซีย พบว่า รถกระบะ/รถบรรทุก และรถโดยสาร มีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างเห็นอย่างเห็นได้ชัด โดยรถทั้ง 2 ประเภทนี้มีการผลิตเพิ่มขึ้นมากกว่า 3 เท่า สำหรับรถกระบะ/รถบรรทุก ผลิตเพิ่มขึ้นจาก 100,754 คันในปี 2007 เป็น 316,757 คันในปี 2012 ส่วนรถโดยสารมีการผลิตเพิ่มขึ้นจาก 1,676 คัน ในปี 2007 เป็น 5,299 คัน ในปี 2012 ทั้งนี้ การเติบโตของตลาดรถยนต์ทั้ง 2 ประเภทนี้ สะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตของระบบเศรษฐกิจมหภาคของอินโดนีเซีย

ตารางที่ 7 ปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์แยกประเภทของอินโดนีเซีย ปี 2007-2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bus	1,676	2,956	2,328	4,106	4,142	5,299
Pick up/Truck	100,754	166,249	110,316	201,878	271,943	316,757
Total	102,430	169,205	112,644	205,984	276,085	322,056

ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries

ตารางที่ 8 ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี 2007-2012

Motorcycle	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	4,722,521	624,265	5,884,021	7,395,390	8,006,293	7,079,721

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

2.2.3.1.1 จำนวนผู้ผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซีย

ตารางที่ 7 รายชื่อผู้ผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซีย

No.	บริษัท	กำลังการผลิตต่อปี		เงินลงทุน	แรงงาน
		กะ	คัน	(Rp Bill)	(คน)
1	PT. ADM (DAIHATSU)	2	350,000	3,174	7,790
2	PT. SIM (SUZUKI)	1	140,000	4,543	6,045
3	PT. TMMIN (TOYOTA)	1	120,000	4,065	5,860
4	PT. KTB (MITSUBISHI)	2	120,000	504	755
5	PT.HPM (HONDA)	2	72,000	1,602	3,000
6	PT.IAMI (ISUZU)	1	51,000	1,052	500
7	PT. HPM (HYUANDAI)	2	27,000	557	441
8	PT. GAYA MOTOR	1	23,000	172	928
9	PT. NMI (NISSAN)	1	30,000	875	643
10	PT. HMMI (HINO)	2	35,000	648	1,000
11	PT. MBI (MERCEDES BENZ)	2	20,000	1,370	411
12	PT. KORINDO HEAVY INDUSTRY	2	10,000	N/A	N/A
13	PT. AMTI (UD TRUCKS)	1	(6,500)	328	(103)
	TOTAL		991,500		27,270

ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries

ปัจจุบัน อินโดนีเซียมีจำนวนผู้ผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 13 ราย มีกำลังการผลิตรวม 991,500 คันต่อปี โดยยี่ห้อผู้ผลิตที่มีกำลังการผลิตสูงสุด 5 อันดับแรกคือ 1) DAIHATSU จำนวน 350,000 คันต่อปี 2) SUZUKI จำนวน 140,000 คันต่อปี 3) TOYOTA จำนวน 120,000 คันต่อปี 4) MITSUBISHI จำนวน 120,000 คันต่อปี และ 5) HONDA จำนวน 72,000 คันต่อปี ทั้งนี้จำนวนแรงงานในผู้ผลิตรถยนต์อินโดนีเซียมีจำนวน 27,270 คน

2.2.3.2 การจำหน่ายรถยนต์ในอินโดนีเซีย

การจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซียในช่วงปี 2007-2012 เมื่อพิจารณาเป็นรายประเภทพบว่า รถยนต์นั่งซีดานมียอดขายเพิ่มขึ้นไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ประเภทอื่น โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.98 คือจาก 27,381 คันในปี 2007 เป็น 34,221 คันในปี 2012 และเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการผลิตรถยนต์ประเภทนี้ ซึ่งในปี 2012 มีจำนวน 4,869 คัน แสดงว่า อินโดนีเซียมีการนำเข้าจำนวน 29,352 คัน เป็นการนำเข้าเพิ่มขึ้นจากปี 2011 คิดเป็นร้อยละ 30.4

เมื่อพิจารณารถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (MPV SUV 2x4 และ MPV SUV 4x4) พบว่า ในปี 2012 มียอดขายจำนวน 746,564 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2011 ร้อยละ 29.7 เมื่อเปรียบเทียบกับยอดผลิตในปี 2012 ที่มีจำนวน 738,632 คัน พบว่า ในรถยนต์ประเภทนี้ อินโดนีเซียต้องอาศัยการนำเข้าเพียง 8,000 คัน น้อยกว่าในปี 2011 ที่ต้องนำเข้ามากกว่า 16,000 คัน

ด้านการขายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ประเภทรถกระบะ/รถบรรทุก นั้น พบว่า ตลาดที่มีการเติบโตอย่างมากในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา ได้แก่ รถกระบะ/รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 5 ตัน และขนาดมากกว่า 24 ตัน สำหรับรถกระบะ/รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 5 ตัน มีปริมาณการขายเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เท่า จาก 108,558 คัน ในปี 2007 เป็น 311,609 คันในปี 2012 โดยในส่วนตลาดของรถประเภทนี้ อินโดนีเซียมีการผลิตในปี 2012 จำนวน 316,757 คัน แสดงว่าอินโดนีเซียมีการผลิตเพียงพอสำหรับการบริโภคในประเทศ

ปริมาณการขายรถโดยสารของอินโดนีเซียในปี 2012 มียอดขายรวม 4,472 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2011 ร้อยละ 16.1

ตารางที่ 8 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	314,769	425,267	359,367	541,475	601,030	780,785
Commercial Vehicle	118,572	178,507	124,164	223,235	292,219	335,445
Total	433,341	603,774	483,531	764,710	893,249	1,116,230

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ตารางที่ 9 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งแยกประเภท

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sedan	27,381	34,300	22,100	33,128	25,741	34,221
MPV, SUV 2x4	285,733	388,790	335,053	504,510	569,768	739,168
MPV, SUV 4x4	1,655	2,177	2,214	3,837	5,521	7,396
Total	314,769	425,267	359,367	541,475	601,030	780,785

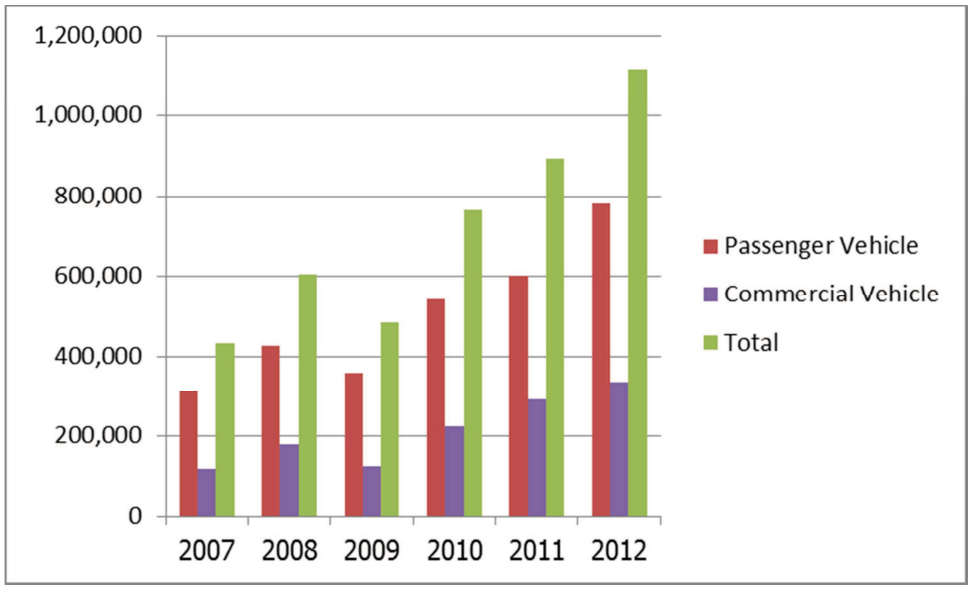
ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries

ตารางที่ 10 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์แยกประเภท

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bus	1,700	2,861	2,469	4,177	3,853	4,472
Pick up/Truck	108,558	161,747	111,743	204,654	270,205	311,609
Double Cabin	8,314	13,899	9,952	14,404	17,161	19,364
Total	118,572	178,507	124,164	223,235	291,219	335,445

ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries

ภาพที่ 7 กราฟแสดงปริมาณการจำหน่ายรถยนต์



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ตารางที่ 11 ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Motorcycle Vehicle	4,713,895	6,280,799	5,881,777	7,398,644	8,043,535	7,141,568

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

2.2.4 สรุปประเทศอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูง เนื่องจากมีโอกาสในประเทศมาก จึงนับเป็นตลาดที่น่าสนใจของผู้ผลิต และในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ในขณะที่ประเทศอื่นในภูมิภาคประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ทำให้อินโดนีเซียซึ่งมีจำนวนประชากรมาก มีความได้เปรียบในด้านนี้สูง ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อสูงขึ้น ทำให้โอกาสการเติบโตยังมีอยู่มาก เห็นได้จากการเติบโตของตลาดรถยนต์ที่เพิ่มเป็น 2 เท่าตัว ภายในระยะเวลาเพียง 4 ปี นอกจากนี้ตลาดรถจักรยานยนต์ที่มีสูงถึงปีละ 8 ล้านคันในปี 2011 เริ่มถึงจุดอิ่มตัว สะท้อนให้เห็นว่าผู้บริโภคเริ่มเปลี่ยนจากการใช้รถจักรยานยนต์ มาใช้รถยนต์มากขึ้น และด้วยนโยบายของรัฐที่เน้นรถยนต์ที่สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคในประเทศเป็นรถยนต์ประเภท Multi Purpose Vehicle (MPV) สามารถดึงดูดการลงทุนใหม่สู่ประเทศได้มากขึ้น ทำให้อินโดนีเซียมีความสามารถในการพึ่งพารถยนต์ที่ผลิตในประเทศมากขึ้น โดยสามารถลดการนำเข้ารถยนต์จาก 62,202 คัน ในปี 2010 มาเป็น 50,673 คันในปี 2012 คิดเป็นลดลงร้อยละ 18.5

2.3 ประเทศฟิลิปปินส์

ภาพที่ 8 ที่ตั้งประเทศฟิลิปปินส์

คนฟิลิปปินส์ส่วนใหญ่มีฐานะปานกลาง ร้อยละ 30 ของประชากรอยู่ในระดับต่ำกว่า Poverty line ผู้มีฐานะดีมีจำนวนอยู่น้อย รวมถึงการคมนาคมขนส่งทางถนนซึ่งไม่สะดวกเท่าที่ควรเนื่องจากมีภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ โดยมีถนน 200,037 กิโลเมตร แต่ลาดยางแล้วเพียง 19,804 กิโลเมตร อีกทั้งยังมีทางซุปเปอร์ไฮเวย์เพียง 2 สาย คือ North Luzon Express Way และ South Luzon Express Way ซึ่งค่าผ่านทางสูงมาก นอกจากนี้ถนนที่แยกจากซุปเปอร์ไฮเวย์ซึ่งเรียกว่าถนนไฮเวย์ เป็นถนน 2 เลน และมีชุมชนอยู่ข้างทางเกือบตลอดทาง ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากกว่าที่ควรเป็นอย่างมาก ส่งผลให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีอยู่ค่อนข้างจำกัด

ส่วนภาวะเศรษฐกิจนั้น อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของฟิลิปปินส์ (GDP Growth) ในปี 2012 มีอัตราการเติบโตที่ 6.6% เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2011 ซึ่งการเติบโตของเศรษฐกิจฟิลิปปินส์ได้แรงหนุนจากการใช้จ่ายอุปโภคบริโภคภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น และการลงทุนของรัฐบาลที่มีมากขึ้น รวมทั้งภาคส่วนการบริการที่มีอัตราการเติบโตสูง เป็นปัจจัยที่สำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจ

ภาคบริการซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของฟิลิปปินส์ ในปี 2012 มีอัตราการเติบโตถึง 7.4% เปรียบเทียบกับเมื่อก่อนหน้าที่มีอัตราการเติบโตเพียง 5.9%

ในขณะที่ ด้านการใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภคของประชาชนขยายตัวอยู่ในระดับ 6.1% และการใช้จ่ายลงทุนของรัฐบาลเพิ่มขึ้น 11.8%

ภาวะตลาดสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์ประเทศฟิลิปปินส์ในส่วนการผลิตนั้น ประเทศฟิลิปปินส์มีปริมาณการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ประมาณปีละ 4.5 ล้านเมตริกตัน คิดเป็นมูลค่ากว่า1,000 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศ ประกอบกับชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศมีราคาค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับสินค้ารถยนต์นำเข้า โดยชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีการผลิตมากได้แก่ ชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ญี่ปุ่น เช่น Toyota Honda Mazda Mitsubishi และยังมีชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับรถยนต์ค่ายอื่นๆ ได้แก่ ฮุนได ฟอร์ด ไครสเลอร์ เชฟโลเรต เป็นต้น ทั้งนี้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในฟิลิปปินส์ขยายตัวเพิ่มขึ้นตามลำดับตั้งแต่ปี 2003 ตามโครงการ Motor Vehicle Development Program (MVDP) จึงทำให้เกิดความต้องการนำเข้าเพิ่มขึ้น โดยจากสถิติการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์ของฟิลิปปินส์มีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 5,000 ล้านเหรียญสหรัฐ มีอัตราการขยายตัวประมาณร้อยละ 5 ต่อปี โดยมีการนำเข้ามากตามลำดับคือ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ไต้หวัน ไทย มาเลเซีย โดยมีการนำเข้าทั้งชิ้นส่วนรถยนต์ใหม่ และชิ้นส่วนรถยนต์มือสองจากญี่ปุ่น และเกาหลีใต้

2.3.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศฟิลิปปินส์

แผนแม่บทหลักในการพัฒนาประเทศฟิลิปปินส์คือ Philippine Development Plan 2011-2016 โดยมีรายละเอียดสำคัญดังนี้

2.3.1.1 แก้ไขภาวะขาดดุลงบประมาณ

จัดได้ว่าเป็นปัญหาสืบเนื่องมาจากรัฐบาลชุดก่อน โดยเน้นการสร้างวินัยทางการคลังโดยใช้วิธีการบริหารงบประมาณแบบคงที่ (Zero – Base Budgeting Policy) ในการนี้ประธานาธิบดีฟิลิปปินส์ ได้ประกาศในระหว่างการแถลงนโยบายในโอกาสเข้ารับตำแหน่ง (State of the Nation Union) เมื่อ กรกฎาคม 2010 ว่าจะเสนอร่างกฎหมายความรับผิดชอบทางการคลัง (Fiscal Responsibility Bill) เพื่อใช้เป็นกลไกในการควบคุมการพิจารณาอนุมัติ เฉพาะโครงการที่สามารถระบุแหล่งที่มาของงบประมาณได้เท่านั้น ซึ่งขณะนี้ร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการพิจารณาของรัฐสภา ทั้งนี้รัฐบาลมีการตั้งเป้าหมายการขาดดุลงบประมาณไว้ 2% ในปี 2013

2.3.1.2 ฟื้นฟูสถานะทางคลัง

โดยการปฏิรูประบบการจัดเก็บภาษีและรายได้เข้ารัฐ การแก้ไขปัญหาการฉ้อราษฎร์บังหลวง/ การลักลอบนำเข้าสินค้าอย่างผิดกฎหมาย (กระทรวงการคลังฟิลิปปินส์ประเมินว่า รัฐบาลฟิลิปปินส์สูญเสียรายได้จากการหลีกเลี่ยงการเสียภาษีประมาณ 250 พันล้านเปโซ ต่อปี) การกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินระหว่างประเทศ และการออกพันธบัตรสกุลเงินเปโซ

2.3.1.3 สนับสนุนการมีส่วนร่วมการเป็นหุ้นส่วนของภาคเอกชน ผ่านความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public – Private Partnership (PPP))

ระดมทุนในการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในภาคการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการเกษตร และโครงสร้างพื้นฐาน โดยประธานาธิบดีเบนิกโน ซีเมออน โกฮวงโก อากีโนที่ 3 ได้ประกาศจะดำเนินโครงการ PPP ให้ได้ 70-100 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 740 พันล้านเปโซ (16.8 พันล้านเหรียญสหรัฐก่อนครบวาระการดำรงตำแหน่งในปี 2016 โดยรัฐบาลฟิลิปปินส์ได้จัดตั้ง PPP Center ซึ่งเป็นหน่วยงานใหม่ ภายใต้องค์การเศรษฐกิจ และการพัฒนาแห่งฟิลิปปินส์ เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานนโยบาย ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ลงทุน ทั้งนี้ รัฐบาลฟิลิปปินส์ได้ประกาศแผนจะเปิดประมูลโครงการ PPP ในปี 2011 จำนวน 10 โครงการ ได้แก่ โครงการเกี่ยวกับการก่อสร้างถนน/ทางพิเศษ 2 โครงการ โครงการเกี่ยวกับการสร้าง/ปรับปรุง/บริหาร ท่าอากาศยาน 4 โครงการ และโครงการเกี่ยวกับการก่อสร้างส่วนขยายของรถไฟฟ้า 2 โครงการ

ในส่วนของการระดมเงินทุน นอกจากแผนการออกพันธบัตร เพื่อใช้ในโครงการสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานระยะเวลา 20 และ 25 ปี และการร่วมมือกับธนาคารในกำกับของรัฐ ในการสนับสนุนค่าชดเชยในการเวนคืน ประธานาธิบดีฟิลิปปินส์ยังแสวงหาโอกาสในการหาเงินทุนจากต่างประเทศ จาก World Bank และ ADB (ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนศึกษารูปแบบการดำเนินโครงการร่วมกัน) และได้ประชาสัมพันธ์โครงการ PPP ให้นักลงทุนต่างประเทศในระหว่างการเยือนต่างประเทศ อาทิ สหรัฐฯ และญี่ปุ่น นอกจากนี้ รัฐมนตรีต่างประเทศฟิลิปปินส์ได้หยิบยกเรื่อง PPP ขึ้นหารือกับประธานาธิบดีเกาหลีใต้ ในระหว่างการเยือนเกาหลีใต้เมื่อมกราคม 2011

2.3.1.4 สร้างเสริมบรรยากาศในการลงทุนในฟิลิปปินส์

โดยการอำนวยความสะดวก และลดขั้นตอนการดำเนินธุรกิจ ให้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น โดยเมื่อกันยายน 2010 รัฐบาลฟิลิปปินส์ได้ริเริ่มใช้ระบบ Electronic Business Name Registration System (eBNRS) ในการขออนุญาตประกอบธุรกิจ/จัดตั้งบริษัท โดยตั้งเป้าหมายจะลดระยะเวลาในการขออนุญาตลงจาก 45 – 60 วัน เหลือ 1 สัปดาห์ โดยระบบดังกล่าวเป็นการปูทางไปสู่การใช้ National Business Registry Database ซึ่งเป็นฐานข้อมูลการจดทะเบียนบริษัทร่วมระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของฟิลิปปินส์ อาทิ กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม คณะกรรมการหลักทรัพย์ และหน่วยงานท้องถิ่น

นอกจากนี้ รัฐบาลชุดปัจจุบันยังเน้นการสร้างความเชื่อมั่นของนักลงทุนทั้งใน และต่างประเทศ ในด้านเสถียรภาพของรัฐบาล และความต่อเนื่องของนโยบาย ปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล โปร่งใส และตรวจสอบได้

2.3.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ฟิลิปปินส์ (Motor Vehicle Development Program (MVDP)

ประเทศฟิลิปปินส์ได้เริ่มใช้ Motor Vehicle Development Program มาตั้งแต่ปี 1973 โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศให้มีประสิทธิภาพ อันประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมสนับสนุน (Auto-supporting industries) ซึ่งรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมดังกล่าวที่สามารถผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม และยังสามารถสร้างศักยภาพด้านเศรษฐกิจของประเทศได้ดีอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากผลการลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวที่มีถึง 100,000 ล้านเปโซ สามารถสร้างงานได้ถึง 75,000 อัตรา รวมถึงมีการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ในปี 2010 ถึง 3 พันล้านเหรียญสหรัฐ อีกทั้งยังช่วยให้เกิดการพัฒนาความรู้ทางด้านเทคโนโลยีให้แก่พนักงานในอุตสาหกรรมดังกล่าวด้วย

ทั้งนี้ MVDP จัดได้ว่ามีส่วนสำคัญในการผลักดันอุตสาหกรรมดังกล่าวโดยใช้มาตรการสร้างแรงจูงใจในการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ได้แก่

2.3.2.1 Income tax holiday มีการยกเว้นภาษีเงินได้ 5 ปีนับแต่บริษัทเริ่มดำเนินการ รวมถึงการลงทุนในผลิตภัณฑ์ยานยนต์โมเดลใหม่ ๆ จะจัดให้เป็นการลงทุนใหม่ด้วย

2.3.2.2 Net operating loss carry-over ในกรณีที่บริษัทเกิดการขาดทุนสุทธิในช่วงสามปีแรกของการดำเนินการสามารถผ่อนผันออกไปในรูปของการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลในปีต่อไปได้

2.3.2.3 Accelerated depreciation ใช้การคิดค่าเสื่อมราคาในอัตราเร่งสำหรับสินทรัพย์ถาวร (Fixed assets)

2.3.2.4 Deduction on training expenses การลดหย่อนภาษีค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมได้หนึ่งเท่าสำหรับการฝึกอบรมพนักงาน แต่ถ้าเป็นบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็น SME จะสามารถลดหย่อนได้สองเท่า

2.3.2.5 Double deduction on research and development ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการวิจัยและพัฒนา สามารถนำมาลดหย่อนภาษีเงินได้เป็นสองเท่าจากเงินได้สุทธิ (Taxable income)

2.3.2.6 Tax and duty free importation of capital equipment การนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์และวัสดุที่ประกอบชิ้นส่วนจะได้รับการยกเว้นภาษี 100 %

2.3.2.7 Tax and duty free importation of training equipment การนำเข้าชิ้นส่วน อุปกรณ์สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับการอบรมภายในจะได้รับการยกเว้นภาษี 100 %

2.3.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศฟิลิปปินส์

2.3.3.1 การผลิต

ปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมดมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี 2009 อยู่ที่ 62,523 คันต่อปีเป็น 75,413 คันต่อปีในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 20.6 โดยมีสัดส่วนรถยนต์นั่งลดลงคิดเป็นร้อยละ 6.5 แต่ในส่วนรถเพื่อการพาณิชย์เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 42.8

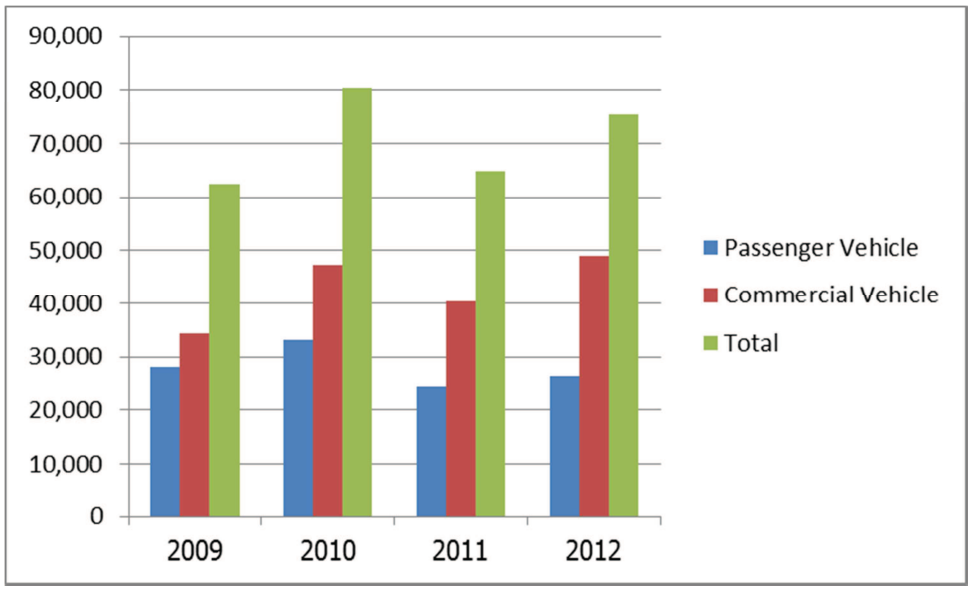
ตารางที่ 12 ปริมาณการผลิตรถยนต์ประเทศฟิลิปปินส์

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	N/A	N/A	28,169	33,161	24,591	26,340
Commercial Vehicle	N/A	N/A	34,354	47,316	40,315	49,073
Total	N/A	N/A	62,523	80,477	64,906	75,413

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

หมายเหตุ : AAF ไม่มีข้อมูลปริมาณการผลิตประเทศฟิลิปปินส์ปี 2007 และ 2008

ภาพที่ 9 กราฟแสดงการเปรียบเทียบปริมาณการผลิตรถยนต์ประเทศฟิลิปปินส์



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

2.3.3.2 การจำหน่ายสินค้ารถยนต์ในประเทศฟิลิปปินส์

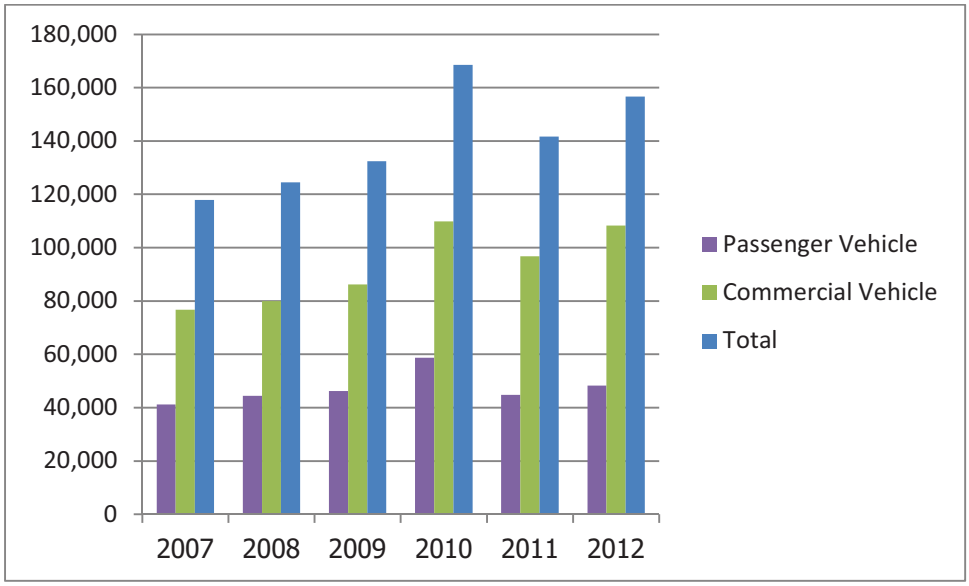
ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมดมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจากปี 2009 ที่ 132,444 คันเป็น 156,654 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 18.3 โดยปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 ส่วนรถเพื่อการพาณิชย์มีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.6

ตารางที่ 13 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ประเทศฟิลิปปินส์

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	41,214	44,428	46,229	58,691	44,862	48,328
Commercial Vehicle	76,689	80,021	86,215	109,799	96,754	108,326
Total	117,903	124,449	132,444	168,490	141,616	156,654

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ภาพที่ 11 กราฟแสดงการเปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ประเทศฟิลิปปินส์



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

2.3.3.3 การนำเข้า

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในฟิลิปปินส์ขยายตัวเพิ่มขึ้นตามลำดับตั้งแต่ปี 2003 ตามโครงการ Car Development Program and Commercial Vehicle Development Program จึงทำให้เกิดความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้น โดยจากสถิติการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของฟิลิปปินส์มีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 2,000 ล้านเหรียญสหรัฐ มีอัตราการขยายตัวประมาณร้อยละ 10 ต่อปี โดยมีการนำเข้ามากตามลำดับคือ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ไต้หวัน ไทย มาเลเซีย โดยมีการนำเข้าทั้งชิ้นส่วนรถยนต์ใหม่ และชิ้นส่วนรถยนต์มือสองจากญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดยมีอัตราภาษีนำเข้า ดังนี้

- MFN ร้อยละ 3-15
- ASEAN CEPT ร้อยละ 3-5 (ตั้งแต่ 1 มกราคม 2010 อัตราภาษีร้อยละ 0)

การนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ จะผ่านผู้นำเข้ารายใหญ่ และส่งสินค้าผ่านตัวแทนจำหน่ายทั่วประเทศฟิลิปปินส์ โดยแหล่งจำหน่ายอะไหล่รถยนต์ในฟิลิปปินส์จะอยู่ที่เมืองเกซอนซิตี้เป็นส่วนใหญ่

ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ทั้งหมดมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจาก 57,841 คันในปี 2006 เป็น 101,289 คันในปี 2012 โดยคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 75.1 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งในปี 2012 มีปริมาณลดลงร้อยละ 62.2 ปริมาณการนำเข้ารถเพื่อการพาณิชย์มีการนำเข้าเพิ่มขึ้นจากปี 2006 ร้อยละ 88.4

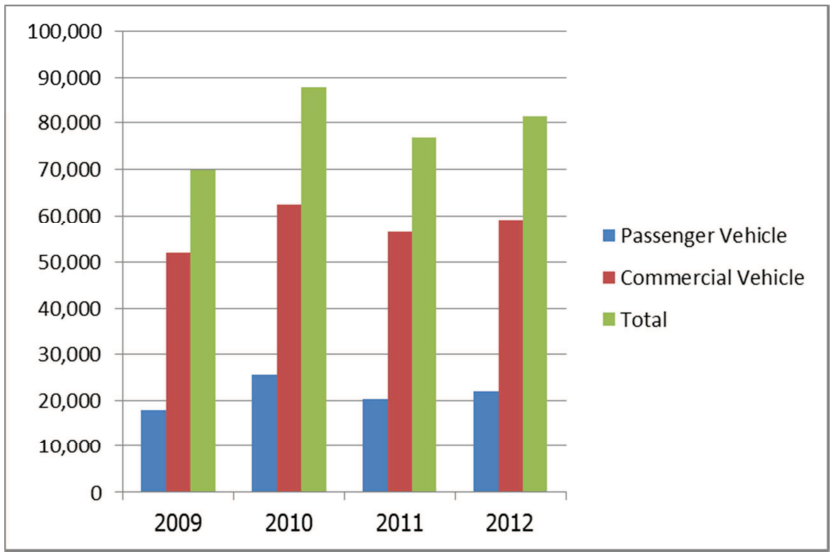
ตารางที่ 14 ยอดการนำเข้ารถยนต์ของประเทศฟิลิปปินส์

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	N/A	N/A	18,060	25,530	20,271	21,988
Commercial Vehicle	N/A	N/A	51,861	62,483	56,439	59,253
Total	N/A	N/A	69,921	88,013	76,710	81,241

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

หมายเหตุ : AAF ไม่มีข้อมูลปริมาณการผลิตประเทศฟิลิปปินส์ปี 2007 และ 2008

ภาพที่ 12 กราฟแสดงการเปรียบเทียบปริมาณการนำเข้ารถยนต์ประเทศฟิลิปปินส์



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

2.3.4 สรุปประเทศฟิลิปปินส์

อุตสาหกรรมยานยนต์ของฟิลิปปินส์ เป็นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศ เนื่องจากปริมาณการผลิตยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดในประเทศ แม้ฟิลิปปินส์จะชักชวน และสนับสนุนการลงทุน แต่ยังไม่ได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเท่าที่ควร เป็นเพราะมาตรการที่กำหนดมิได้มีความแตกต่างไปจากประเทศอื่น ประกอบกับนิสัยของคนฟิลิปปินส์ที่มีความสามารถในด้านการบริการมากกว่า เพราะบุคลากรมีวินัย และมีความรู้ภาษาอังกฤษดี ทำให้ความสนใจที่จะทำงานในภาคการผลิต (โรงงาน) มีไม่มาก ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งให้บริษัทฟอร์ดยุติการผลิตยานยนต์ในฟิลิปปินส์ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2012

2.4 ประเทศเวียดนาม

ภาพที่ 13 ที่ตั้งประเทศเวียดนาม

ภายหลังจากที่ประเทศเวียดนามได้ประกาศใช้การปฏิรูปเศรษฐกิจครั้งประวัติศาสตร์ในปี 1986 โดยใช้ชื่อเรียกว่า ดอย เหม่ย (Doi Moi) อุตสาหกรรมในเวียดนามก็จัดได้ว่ามีความแข็งแกร่งขึ้นตามลำดับ รวมถึงมีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี แต่อย่างไรก็ดีในภาคอุตสาหกรรมถือได้ว่าเป็นช่วงของการเริ่มต้น ดังนั้นอัตราการเติบโตด้านการผลิตจึงเน้นไปที่ปริมาณ ไม่เน้นการเพิ่มมูลค่าสินค้านัก รวมถึงผลิตภัณฑ์ที่ได้จากอุตสาหกรรมยังมีความสามารถในการแข่งขันอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอาเซียน แต่ความได้เปรียบของประเทศเวียดนามอยู่ในส่วนของค่าแรงที่ยังต่ำอยู่ รวมถึงทรัพยากรธรรมชาติที่ยังคงมีอยู่มาก โดยโครงสร้างของอุตสาหกรรมยังเน้นอยู่ในส่วนที่เป็นการแปรรูปสินค้าเกษตร อุปกรณ์รองเท้า เครื่องนุ่งห่ม ส่วนอุตสาหกรรมยานยนต์ถึงแม้จะอยู่ในช่วงของการเริ่มต้นพัฒนา แต่รัฐบาลเวียดนามได้จัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาอยู่เป็นอันดับต้น ๆ

เมื่อย้อนกลับไปเมื่อปี 1991 อุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนามเริ่มต้นด้วยบริษัทต่างชาติสองบริษัทที่เข้ามาลงทุนโดยตรง (Foreign Direct Investment (FDI)) คือ Mekong Auto โดยมีบริษัท Japanese Saeilo Machinery Japan Inc เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ที่ 51% และ Vietnam Motors Corporation (VMC) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง Colombian Motors (Philippines) และ Nichmen Corp. (Japan) จนถึงปัจจุบันมีการขยายไปเป็นโรงงานประกอบรถยนต์ (Assembler) ถึง 17 โรงงาน และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนอยู่ประมาณ 80 โรงงาน ส่วน Market Share ยังคงเป็นของบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนโดยตรงเพิ่มเติมอันได้แก่ Toyota Honda Daewoo Suzuki เป็นต้น ส่วนบริษัทในประเทศที่มีส่วนใน Market share อยู่ก็คือ Truong Hai ที่ 29 %

2.4.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศเวียดนาม

วัตถุประสงค์ของแผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมจะมุ่งไปที่การรักษาระดับอัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมให้สูงอย่างต่อเนื่อง ด้วยผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่มีการพัฒนาคุณภาพ และผลิตด้วยความมีประสิทธิภาพ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพื่อรักษา และขยายส่วนแบ่งการตลาดในประเทศ และต่างประเทศ มุ่งพัฒนาเฉพาะอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงด้วยเทคโนโลยี ผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตพลังงาน และปัจจัยการผลิตที่สำคัญ เอาใจใส่อุตสาหกรรมที่มีการใช้แรงงาน และผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการที่จะเป็นประเทศอุตสาหกรรม และทันสมัย ระมัดระวังให้เกิดความสมดุลในอุปสงค์ และอุปทานของเศรษฐกิจในด้านของผลิตภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับอุตสาหกรรม

ทั้งนี้จะดำเนินการโดยการยกระดับประสิทธิภาพในอุตสาหกรรม เพื่อลดช่องว่างระหว่างมูลค่าการผลิต กับมูลค่าเพิ่ม ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเฉพาะอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ใช้เทคโนโลยีสูง รวมทั้งการยกระดับประสิทธิภาพในอุตสาหกรรมจะดำเนินการคู่ขนานไปกับการพัฒนาชนบท และปกป้องสภาพแวดล้อม พัฒนาคลัสเตอร์[4] เขตอุตสาหกรรมทั่วประเทศตามแผนที่กำหนดศูนย์ของเขตอุตสาหกรรม ขณะที่มุ่งมั่นที่จะลงทุนในการพัฒนาเขตอื่น ๆ ในโครงสร้างที่เหมาะสม หลีกเลี่ยงความขัดแย้งระหว่างภูมิภาคในประเทศ และท้องถิ่น เพิ่มความเข้มข้นในความร่วมมือกันระหว่างอุตสาหกรรม โดยเฉพาะการพัฒนาด้านการผลิต ทั้งในระดับภูมิภาค และระดับสากล ส่งเสริมการค้า และการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทั้งนี้เป้าหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศจะเน้นไปที่อุตสาหกรรมสำคัญคือ ไฟฟ้า ถ่านหิน เหล็ก น้ำมัน และแก๊ส เหมืองแร่

2.4.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนาม

การสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในเวียดนามจะใช้การลดภาษีนำเข้า (Import Tariffs) สำหรับผลิตภัณฑ์รถยนต์ที่เป็นลักษณะ Completely-Built Up (CBU) ที่มีอัตราลดลงจาก 90 % เป็น 60 % ตามปริมาณความต้องการในประเทศ แต่จากนั้นก็ค่อย ๆ มีการปรับขึ้นจนกระทั่งในปัจจุบันอยู่ที่ 83 % อย่างไรก็ตามการผลิตยานยนต์ในประเทศก็ยังไม่สามารถผลิตได้ตามที่วางแผนไว้ โดยมีการผลิตอยู่ที่ 5,000 – 7,000 คันต่อปี อีกทั้งชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบันก็จะเป็นการนำเข้ามาจากบริษัทแม่ หรือบริษัทต่างชาติสูงถึง 90 %

จากปัญหาดังกล่าวกระทรวงอุตสาหกรรม และการค้า (The Ministry of Industry and Trade (MOIT)) ของเวียดนามจึงได้เริ่มเสนอนโยบายการแก้ปัญหาไว้สามประการคือ

[4] คลัสเตอร์ หรือ กลุ่มของธุรกิจและสถาบันที่เกี่ยวข้องมารวมตัวกันดำเนินกิจกรรมอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน (Geographical Proximity) มีความร่วมมือเกื้อหนุน เชื่อมโยง และเสริมกิจการซึ่งกันและกันอย่างครบวงจร (Commonality & Complementarily) ทั้งในแนวตั้งและแนวนอน (Horizontal and Vertical Linkages) เป็นความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมสนับสนุนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกันคือการเพิ่มผลิตภาพ (productivity) ของคลัสเตอร์โดยรวม

- ให้ความสำคัญสำหรับนโยบายด้านการลงทุนที่จะต้องอยู่อยู่ในสถานะที่มีเสถียรภาพ มีความสม่ำเสมอ และมีความโปร่งใส โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องนโยบายทางด้านภาษี เช่นอัตราภาษีสำหรับสินค้าที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ ควรจะมีการค่อย ๆ ลดลงจนเป็นศูนย์
- การใช้งานยานพาหนะอย่างเช่นรถโดยสาร รถบรรทุก รถประหยัดพลังงาน และรถที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจะต้องมีการสนับสนุนโดยภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจทำได้โดยการเสนอแนะไปยังผู้ประกอบการยานยนต์ต่าง ๆ ทำการลด VAT ลง 50 % จากอัตราเดิมเพื่อกระตุ้นตลาด และให้เกิดการขยายตัวการลงทุนมากขึ้น
- การลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะต้องมีการส่งเสริม สนับสนุนทางด้านการแลกเปลี่ยนความรู้ทางด้านเทคโนโลยี และความรู้ทางด้านการจัดการ มากไปกว่านั้นภาคการผลิตรถโดยสารและรถบรรทุกควรจะใช้เครดิต หรือสินเชื่อจากทางรัฐบาลในการสนับสนุน และเพื่อให้อุปสงค์หรือความต้องการยังคงมีอย่างต่อเนื่องจึงควรจะต้องมีการลดภาษีในการซื้อรถโดยสาร และรถบรรทุกดังกล่าวด้วย

2.4.3 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศเวียดนาม

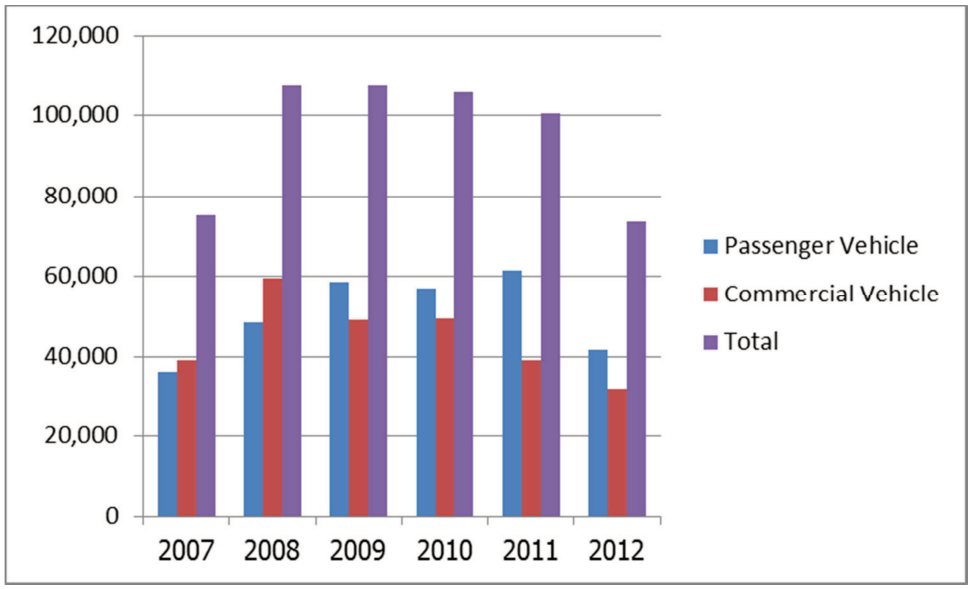
การผลิตรถยนต์ในประเทศเวียดนามตั้งแต่ปี 2007 ทั้งสิ้นจำนวน 75,249 คันมีปริมาณลดลงเป็น 73,673 คันในปี 2012 คิดเป็นลดลงร้อยละ 2.1 ที่ส่วนใหญ่เนื่องมาจากการผลิตรถเพื่อการพาณิชย์ (Commercial vehicle) มีปริมาณการผลิตลดลงอยู่ที่ 32,185 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 17.6 ถึงแม้จะมีการผลิตรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นจาก 36,185 คันในปี 2007 มาเป็น 41,488 คันในปี 2012 คิดเป็น 14.65

ตารางที่ 15 ปริมาณการผลิตรถยนต์ประเทศเวียดนาม

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	36,185	48,327	58,730	56,836	61,379	41,488
Commercial Vehicle	39,064	59,591	49,030	49,330	39,086	32,185
Total	75,249	107,918	107,760	106,166	100,465	73,673

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ภาพที่ 14 กราฟแสดงปริมาณการผลิต



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

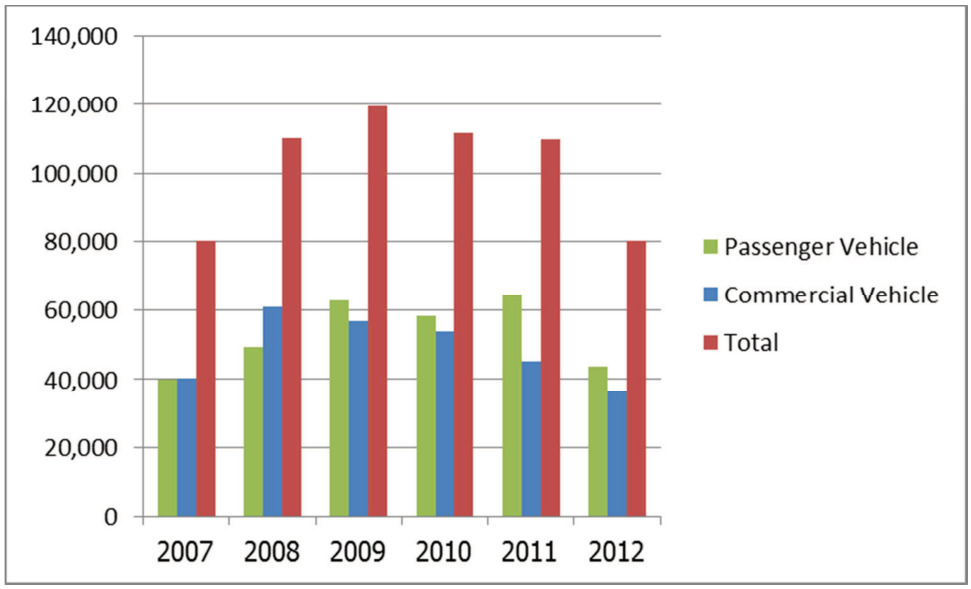
การจำหน่ายรถยนต์ในประเทศเวียดนามตั้งแต่ปี 2007 มีจำนวน 80,392 คันมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็น 80,453 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 0.1 เป็นที่น่าสังเกตว่า ในช่วงปี 2011-2012 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ลดลง เนื่องจากเกิดมหาอุทกภัยในประเทศไทยส่งผลให้ความสามารถในการนำเข้ายานยนต์เพื่อจัดจำหน่ายลดลง

ตารางที่ 16 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศเวียดนาม

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	40,115	49,356	62,723	58,105	64,505	43,692
Commercial Vehicle	40,277	60,830	56,737	53,632	45,155	36,761
Total	80,392	110,186	119,460	111,737	109,660	80,453

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ภาพที่ 15 กราฟแสดงปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศเวียดนาม



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

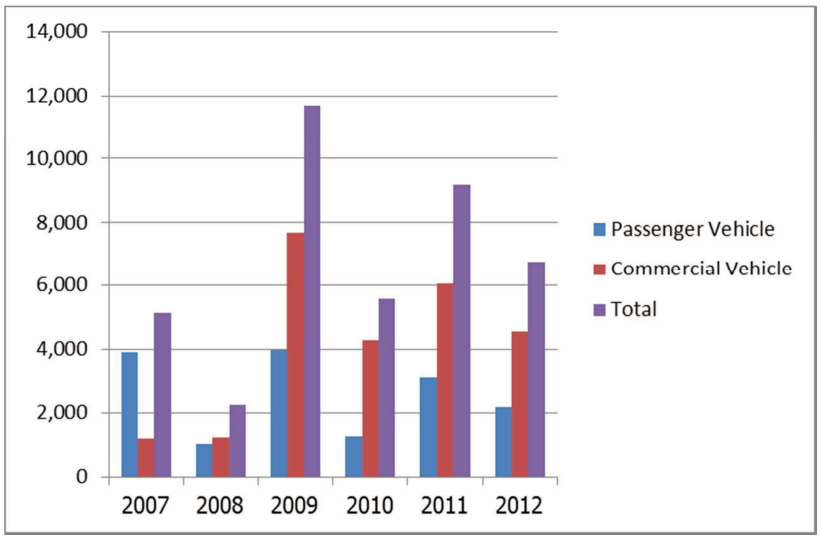
ส่วนการนำเข้ารถยนต์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจากปี 2007 ที่จำนวน 5,143 คันเป็น 6,780 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 31.8 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการนำเข้ารถเพื่อการพาณิชย์ ส่วนรถยนต์นั่งมีการนำเข้าลดลงอยู่ที่ประมาณร้อยละ 43.9

ตารางที่ 17 ยอดการนำเข้ารถยนต์ประเทศเวียดนาม

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passenger Vehicle	3,930	1,029	3,993	1,269	3,126	2,204
Commercial Vehicle	1,213	1,239	7,707	4,302	6,069	4,576
Total	5,143	2,268	11,700	5,571	9,195	6,780

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ภาพที่ 16 กราฟแสดงปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศเวียดนาม



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

2.4.4 สรุปประเทศเวียดนาม

ปริมาณการผลิตรถยนต์ในเวียดนามมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2008 – 2012 คิดเป็นลดลงร้อยละ 31.7 รวมทั้งปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในช่วงดังกล่าวมีแนวโน้มลดลงคิดเป็นร้อยละ 26.9 ทั้งนี้เนื่องจากประเทศเวียดนามมีนโยบายในการสนับสนุนการใช้รถโดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

2.5 ประเทศไทย

ภาพที่ 16 ที่ตั้งประเทศไทย

2.5.1 แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศไทย 2013-2031 (พ.ศ. 2555-2574)

การเปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกในบริบทใหม่ รวมถึงภาวการณ์เตรียมการเข้าสู่สมาคมเศรษฐกิจอาเซียน และกรอบแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยที่จะมีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ส่งผลให้การพัฒนาอุตสาหกรรมไทยในภาพรวม จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนวิสัยทัศน์ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยต้องมีการเตรียมพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมโลกที่จะเกิดขึ้น เพื่อยกระดับศักยภาพของอุตสาหกรรมไทย และนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันกับนานาประเทศในอนาคตได้

ตารางที่ 18 ลักษณะสำคัญของรูปแบบการผลิตที่เปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์

รูปแบบเดิม	รูปแบบใหม่
- การจ้างผลิตโดยพิจารณาจากกำลังการผลิต	- การจ้างผลิตโดยพิจารณาจากทักษะความชำนาญของผู้รับจ้างผลิต
- ความได้เปรียบขึ้นอยู่กับความคุ้มค่าราคา (Economic of scales)	- ความได้เปรียบขึ้นอยู่กับความสามารถในการปรับตัว (Economic for flexibility)
- ผลิตภายใต้มาตรฐานของแหล่งผลิต	- ผลิตภายใต้มาตรฐานสากล

ที่มา : แผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศไทย 2013-2031 (พ.ศ. 2555-2574)
กระทรวงอุตสาหกรรม

การพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยในภาพรวมนั้นจะให้ความสำคัญกับการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และโครงสร้างสนับสนุนสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดรากฐานที่มั่นคงในการต่อยอดสำหรับการพัฒนาของอุตสาหกรรมรายย่อยในแต่ละประเภทได้ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาในด้านบุคลากรผู้ประกอบการ การยกระดับมาตรฐานการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพตามความต้องการของลูกค้าในระดับสากล การสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมในการดำเนินธุรกิจ ทั้งในเรื่องของแหล่งเงินทุน กฎระเบียบข้อบังคับในการนำเข้า ส่งออกสินค้า และการผลิต การส่งเสริมการใช้ทุนมนุษย์ผ่านการส่งเสริมการผลิตบนฐานนวัตกรรมและทรัพย์สินทางปัญญา นอกจากนี้กระแสการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิตที่มีแนวโน้มการเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการในรูปแบบต่าง ๆ มากขึ้นนั้น ยังเป็นปัจจัยหนึ่งในการผลักดันให้มีการพัฒนาคลัสเตอร์ของอุตสาหกรรม เพื่อสร้างความเข้มแข็งและยกระดับศักยภาพในการผลิตให้สูงขึ้นอีกด้วย โดยทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่จัดทำขึ้น กระทรวงอุตสาหกรรมจึงจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 2013-2031 (พ.ศ. 2555-2574) (National Industrial Development Master Plan) โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ดังนี้

2.5.1.1 ยกระดับคลัสเตอร์อุตสาหกรรมและขยายเครือข่ายการผลิตสู่ต่างประเทศ (Internationalized Industrial structure and clusters to capture global opportunities)

ภาพที่ 17 แสดงช่วงเวลาการยกระดับคลัสเตอร์อุตสาหกรรม 3 ระยะ

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

กระทำโดยใช้ศักยภาพของประเทศต่าง ๆ เพื่อสร้างโอกาสในตลาดโลก การสร้างความร่วมมือกันระหว่างประเทศผู้ผลิตจะทวีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยอาศัยศักยภาพที่มีอยู่ของแต่ละประเทศ

ร่วมกันสร้างผลิตภัณฑ์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งในด้านของคุณภาพผลิตภัณฑ์ การลดระยะเวลาที่ใช้ในการผลิตและต้นทุนการผลิต เพื่อนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับตลาดโลก

2.5.1.2 ยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน (Upgrade and create sustainable entrepreneur)

ภาพที่ 18 แสดงช่วงเวลาการยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการ 3 ระยะ

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

ยกระดับศักยภาพของผู้ประกอบการไทยอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดโลก โดยแนวโน้มของความต้องการของผู้บริโภคในอนาคตมีแนวโน้มไปสู่สินค้าที่มีคุณภาพดีและสามารถตอบสนองต่อการดำเนินชีวิตประจำวันได้ในแต่ละกลุ่มเป้าหมายภายใต้การบริการและราคาที่มีความเหมาะสม

2.5.1.3 ยกระดับโครงสร้างสนับสนุนอุตสาหกรรมเพื่อการบริหารจัดการอุตสาหกรรมอย่างบูรณาการ (Enhance competitive industry platform)

ภาพที่ 19 แสดงช่วงเวลาการยกระดับโครงสร้างสนับสนุนอุตสาหกรรม 3 ระยะ

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

โครงสร้างสนับสนุนนับเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยที่จะส่งผลต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมไทยต่อไปในอนาคต ทั้งในด้านของการปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความเหมาะสมต่อสถานการณ์ในโลกที่เปลี่ยนแปลงไปทุกขณะ โดยเฉพาะแนวโน้มของความร่วมมือทางการค้าที่มีเพิ่มมากขึ้นในอนาคต การปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้เท่าทันกับสถานการณ์ จะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถช่วงชิงความได้เปรียบในการแข่งขันของตลาดโลกได้

2.5.2 นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2013-2031 (พ.ศ. 2555-2574)

จากแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 2013-2031 (พ.ศ. 2555-2574) ได้กำหนดรายละเอียดของแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก รวมทั้งแนวทางการพัฒนายานยนต์ในแต่ละช่วงเวลาคือ ระยะสั้น (5 ปี) ระยะกลาง (10 ปี) และระยะยาว (20 ปี) ซึ่งเนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์นั้นเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยจัดได้ว่ามีบทบาทในการเป็นผู้ผลิตตามเจ้าของตราสินค้าที่เป็นบริษัทข้ามชาติเข้ามาลงทุน จึงจำเป็นต้องสร้างแรงงานและโครงสร้างสนับสนุนให้มีความพร้อม เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่องและขยายไปสู่การส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และผลักดันให้เกิดการใช้วัตถุดิบจากภายในประเทศมากกว่าการนำเข้าจากต่างประเทศ

แนวทางในการพัฒนาให้ประเทศไทยสามารถก้าวเข้าสู่การเป็นฐานการผลิตแห่งเอเชียได้นั้น ประกอบด้วย 4 แนวทางหลัก โดยมีการวางแนวทางการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งกับผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ภาพที่ 20 สรุปแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

(1) ยกระดับฝีมือแรงงานเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและรองรับเทคโนโลยีในอนาคต

ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยขาดแคลนแรงงานประมาณ 100,000 คน และประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะขาดแคลนแรงงานฝีมือมากยิ่งขึ้นในอนาคต เพื่อคงไว้ซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จำเป็นต้องมีการยกระดับฝีมือแรงงานในทุกแขนง เพื่อยกระดับความสามารถในการผลิต และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในระดับโลก นอกจากการเร่งพัฒนาทักษะแรงงานที่ขาดแคลนในปัจจุบันแล้ว จะต้องวางแนวทางการพัฒนาทักษะแรงงานเพื่อรองรับเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคตที่จะมีเทคโนโลยีระดับสูงเพิ่มขึ้น

การสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาและภาคอุตสาหกรรม จะทำให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถสื่อสารความต้องการทักษะแรงงานแก่สถาบันการศึกษาเพื่อพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนร่วมกันและร่วมประเมินผลคุณภาพหลักสูตรและผู้จบการศึกษาเพื่อการพัฒนาฝีมือแรงงานในอนาคต และเพื่อสร้างความมั่นคงและความก้าวหน้าในสายอาชีพแก่แรงงาน จึงจำเป็นต้องพัฒนาความก้าวหน้าในสายอาชีพของแรงงาน (Career path) ให้ชัดเจนจะทำให้แรงงานฝีมือรับรู้ว่าอาชีพการงานมีความมั่นคงและสามารถพัฒนาอาชีพการงาน เพื่อแก้ไขปัญหาด้านทัศนคติของแรงงาน รวมถึงการสร้างมาตรฐานการรับรอง

ทักษะฝีมือแรงงาน (Skill certification) โดยความร่วมมือระหว่างกระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงศึกษาธิการ และภาคอุตสาหกรรม เพื่อสร้างมาตรฐานแรงงานที่เป็นที่ยอมรับจากทุกภาคส่วนและกำหนดค่าจ้างแรงงานที่เหมาะสมตามความรู้ความสามารถของแรงงาน ก็จะสร้างความมั่นคงในอาชีพและความก้าวหน้าในสายอาชีพแก่แรงงานเพิ่มมากขึ้น

(2) พัฒนาผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิตเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของประเทศและสร้างการพึ่งพาเทคโนโลยีภายในประเทศ

การวางนโยบายระยะยาวต้องมีความชัดเจน เพื่อส่งสัญญาณที่ดีแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมทำให้เกิดความเชื่อมั่นและเกิดการลงทุนในประเทศอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้จะต้องทบทวนโครงการหรือมาตรการที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ และความโปร่งใสและเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการทุกระดับ โดยเฉพาะนโยบายพลังงานสำหรับยานยนต์ที่ชัดเจน พิจารณาโครงสร้างภาษีโดยมีการประเมินความคุ้มค่าของมาตรการต่าง ๆ อย่างรอบคอบ และสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการในประเทศทั้งผู้ประกอบการไทย และผู้ประกอบการต่างชาติ

การวิจัย และพัฒนาผลิตภัณฑ์ และกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศ สามารถพัฒนาและยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิต โดยมีผู้ประกอบการไทยเป็นผู้วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีมากยิ่งขึ้น ทั้งผู้ประกอบการขนาดใหญ่และผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) สามารถเน้นการสร้างมูลค่า (Value creation) ให้เกิดผลประโยชน์ภายในประเทศสูงสุด โดยมีแนวทางในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ของประเทศไทย ดังนี้

- ผลิตและส่งออกรถยนต์ไฮบริดและรถไฟฟ้า รวมถึงชิ้นส่วนและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น แบตเตอร์รี่ ระบบชาร์จไฟฟ้า ระบบเปลี่ยนแบตเตอร์รี่ สถานีชาร์จไฟฟ้า เป็นต้น
- ดึงดูดความสนใจบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นนำของโลก เพื่อให้เกิดฐานการผลิตชิ้นส่วนเทคโนโลยีระดับสูง และส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ผู้ประกอบการไทย และพัฒนาให้เกิดฐานการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนในประเทศไทย
- สร้างมาตรฐานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในประเทศไทยเทียบเท่ากับกลุ่มประเทศยุโรปเพื่อสร้างภาพลักษณ์สินค้ายานยนต์คุณภาพสูง
- เตรียมความพร้อมในการพัฒนารถ Fuel Cell ใน 20 ปีข้างหน้า

และเพื่อสนับสนุนการวิจัย และพัฒนาของผู้ประกอบการไทยเพื่อการพัฒนาและยกระดับผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิต ศูนย์ทดสอบและสนามทดสอบมีจำเป็นอย่างมาก เนื่องจากมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจะมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น สินค้ายานยนต์จึงจำเป็นต้องผ่านการตรวจสอบมาตรฐานและคุณภาพอย่างเข้มงวดโดยเฉพาะการส่งออกสินค้าไปยังประเทศพัฒนาแล้ว

ในอนาคต เนื่องจากการขาดแคลนแรงงานและการต้องการความรวดเร็วและแม่นยำในการผลิตเครื่องจักรการผลิตจะมีบทบาทมากยิ่งขึ้น แต่ประเทศไทยต้องพึ่งพาการนำเข้าเครื่องจักรการผลิตจากต่างประเทศ โดยในปี 2009 (พ.ศ. 2552) ประเทศไทยต้องนำเข้าเครื่องจักรเป็นมูลค่ากว่า 1 แสนล้านบาท ดังนั้นในเบื้องต้น เพื่อลดการสูญเสียดุลการค้าจากการนำเข้าเครื่องจักร จึงควรให้การสนับสนุนการพัฒนาเครื่องจักรการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ซึ่งจะต้องเริ่มต้นที่เครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีไม่สูงมากนัก และเป็นเครื่องจักรที่ใช้งานเพื่อชดเชยการขาดแคลนแรงงาน เช่น ระบบ Automation ในคลังสินค้า แขนกลยกสินค้า

รถขนสินค้าเดินตามสาย เป็นต้น ตลอดจนผลักดันหน่วยงานที่จะสามารถสนับสนุนด้านเงินทุน และการจัดหาเครื่องจักรแก่ผู้ประกอบการไทย

(3) เชื่อมโยงอุตสาหกรรมสร้างความมั่นคงทางวัตถุดิบต้นน้ำเพื่อสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ผลักดันให้มีแนวทาง และผู้รับผิดชอบที่ชัดเจนในการสนับสนุนอุตสาหกรรมวัตถุดิบต้นน้ำภายในประเทศเพื่อตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมภายในประเทศ และสร้างความเชื่อมโยงวัตถุดิบต้นน้ำกับกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อสร้างความมั่นคงด้านวัตถุดิบต้นน้ำแก่อุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมวัตถุดิบต้นน้ำโดยเฉพาะเหล็กและโลหะต่าง ๆ มักได้รับการต่อต้านจากชุมชนว่าเป็นอุตสาหกรรมที่สกปรกและทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว วัตถุดิบต้นน้ำที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ คือเหล็กและโลหะขั้นกลาง และอุตสาหกรรมการแปรรูปเหล็กและโลหะขั้นกลางเป็นอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการผลิตที่สะอาดแตกต่างจากอุตสาหกรรมการถลุงเหล็กและโลก ดังนั้น จำเป็นต้องทำความเข้าใจกับชุมชนว่าอุตสาหกรรมวัตถุดิบต้นน้ำสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่แท้จริงคืออะไร สามารถควบคุมสภาวะสิ่งแวดล้อมได้อย่างไร และภาครัฐจะต้องมีมาตรการตรวจสอบที่เข้มงวดเพื่อให้ชุมชนสามารถมั่นใจในการดำเนินการของอุตสาหกรรมว่าจะไม่กระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบ

(4) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศไทย

กำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนในภาพรวมของอุตสาหกรรม ที่สามารถสนับสนุนอุตสาหกรรมในประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยการวางนโยบายระยะยาวของภาครัฐจะต้องมีความชัดเจนและกำหนดเงื่อนไขในการปรับเปลี่ยนอย่างชัดเจนซึ่งจะส่งสัญญาณที่ดีแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมทำให้เกิดความเชื่อมั่นและเกิดการลงทุนในประเทศอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ภาครัฐจะต้องทบทวนโครงการหรือมาตรการที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจและความโปร่งใสและเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการทุกระดับ และเพื่อให้ทิศทางการสนับสนุนเทคโนโลยียานยนต์เป็นไปในทิศทางที่ถูกต้อง จำเป็นต้องมีหน่วยงานกลางหรือคณะกรรมการกลางที่มีตัวแทนจากภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมร่วมกันกำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีสถาบันยานยนต์เป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานระหว่างรัฐและเอกชน

การพัฒนาอุตสาหกรรมตามแนวทางดังกล่าวมาเบื้องต้น จำเป็นที่จะต้องมีการวางกรอบระยะเวลาในการพัฒนาที่ชัดเจน เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและตอบสนองต่อเทคโนโลยีและความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสร้างความต่อเนื่องในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อให้ประเทศไทยสามารถรักษาการเป็นฐานการผลิตยานยนต์คุณภาพสูงของเอเชียในอนาคต

2.5.3 แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2012-2016 (พ.ศ. 2555 – 2559)

แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งจัดทำโดยสถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม ได้กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี 2021 (พ.ศ. 2564) ไว้ว่า "ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลก พร้อมด้วยห่วงโซ่อุปทานที่สร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" และกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงาน 5 ประการ ประกอบด้วยความเป็นเลิศใน 3 ด้าน (Center of Excellences-COE) และสิ่งแวดล้อมที่ดีในการดำเนินธุรกิจ 2 ประการ (Good Business Environment-ENV) ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ความเป็นเลิศในด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and technology development)

มีเป้าประสงค์มุ่งสู่ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและงานวิจัย ซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนในการยกระดับความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยการพัฒนาเทคโนโลยีที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา คือเทคโนโลยีรักษ์โลกซึ่งจะต้องประกอบด้วย เทคโนโลยีสะอาด ประหยัด ปลอดภัย โดยตัวอย่างเทคโนโลยีเป้าหมาย เช่น สนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกและพลังงานหมุนเวียน (Alternative and renewable energy) การลดน้ำหนักของยานยนต์ (Light weight vehicles) การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยต่อยานยนต์บนท้องถนน (Vehicle safety) และการเพิ่มความสามารถในการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีระดับสูง (Advance production technology)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาบุคลากร (Human resources development)

มีเป้าประสงค์ในการยกระดับความสามารถของบุคลากรในระดับแรงงานมีฝีมือ ระดับหัวหน้างานระดับวิศวกรทดสอบและวิจัยพัฒนา ตลอดจนผู้บริหาร ให้มีความรู้ความเข้าใจ เพิ่มสูงขึ้น สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและผลิตภาพเพิ่มขึ้น มีการพัฒนาบุคลากรแบบครบวงจรในทุกระดับ โดยการดำเนินโครงการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างยั่งยืน ที่เน้นการพัฒนาระบบการฝึกอบรม การพัฒนาหลักสูตร การพัฒนาวิทยากร รวมถึงการผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมในสถานประกอบการเพื่อให้มีการขยายผลการพัฒนาบุคลากรในวงกว้าง นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในระดับต่าง ๆ ในการเตรียมความพร้อมของนักเรียน/นักศึกษาที่จะเข้าสู่การทำงานในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการ (Entrepreneur strength enhancement)

มีเป้าประสงค์ในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ให้สามารถก้าวเข้าสู่การเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนในห่วงโซ่อุปทานระดับโลก โดยการมีห่วงโซ่อุปทานในประเทศที่เป็น Lean supply chain ทั้งระบบ รวมถึงมีกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green manufacturing) ด้วยการพัฒนาพัฒนาผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์สู่ความยั่งยืน (Sustainable Manufacturing Development for Automotive Supply Chain) โดยมีตัวอย่างกิจกรรม เช่น การพัฒนาผลิตภาพด้วยเครื่องมือในการปรับปรุงที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนา

กระบวนการผลิตที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือ (Cluster Supply Chain Network)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อรองรับแผนยุทธศาสตร์ COE-1 COE-2 และ COE-3

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้คือการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆให้อย่างเพียงพอ ทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาบุคลากร และการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งหากขาดโครงสร้างที่สำคัญเหล่านี้ จะทำให้การดำเนินงานในยุทธศาสตร์อื่น ๆ บรรลุเป้าหมายได้ยาก โดยโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นได้แก่ ศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์ สถาบันพัฒนาบุคลากรยานยนต์ และศูนย์สารสนเทศยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยกฎระเบียบนโยบายภาครัฐ (Policy Integration)

เป้าประสงค์เพื่อสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยการปรับปรุงและกำหนดกฎระเบียบ นโยบายและมาตรการสนับสนุนของภาครัฐให้เอื้ออำนวยต่อการบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อมุ่งสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของโลก มีการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง และมีมาตรฐานสากล อย่างประสานสอดคล้องกัน โดยจะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งชาติ (กยช.) เพื่อบูรณาการนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสอดรับกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางสภาวะการแข่งขันและเทคโนโลยี นวัตกรรมในอนาคต เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมทั้งมีการการศึกษาวิจัยเชิงนโยบาย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมในด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการส่งเสริมการสร้างตราสินค้า และการสร้างตลาดใหม่ สำหรับชิ้นส่วนอะไหล่ (REM)

2.5.4 สถานภาพในอดีตจนถึงปัจจุบันของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทย

2.5.4.1 สถานการณ์การผลิตและจำหน่ายยานยนต์ของไทย

ภายหลังวิกฤติเศรษฐกิจในประเทศไทย ในปี 1998 (พ.ศ. 2541) ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2005 (พ.ศ. 2548) เป็นปีแรกที่ประเทศไทยผลิตรถยนต์ได้ 1 ล้านคัน จากนั้นอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเติบโตเรื่อยมาจนกระทั่งในปี 2009 (พ.ศ. 2552) ซึ่งมีปริมาณการผลิตลดลง อันเนื่องมาจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจการเงินสหรัฐอเมริกา แต่ในปีต่อมาปี 2011 (พ.ศ. 2554) อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสามารถฟื้นตัวได้อีกครั้ง แต่ต้องประสบกับปัญหาอีกครั้ง เมื่อเกิดภัยธรรมชาติในประเทศญี่ปุ่น และมหาอุทกภัยในประเทศไทย ทำให้บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จำนวนมาก และผู้ผลิตรถยนต์บางรายไม่สามารถดำเนินการผลิตได้ตามปกติ ปริมาณการผลิตของประเทศไทยจึงลดลง จากปริมาณการผลิต 1.6 ล้านคันในปี 2010 (พ.ศ. 2553) เป็น 1.45 ล้านคัน และสำหรับในปี 2012 (พ.ศ. 2555) ประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้รวม 2.4 ล้านคัน ซึ่งเป็นปริมาณมากที่สุดตั้งแต่มีการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

สำหรับโครงสร้างการผลิต พบว่า ในช่วงปี 2000-2006 (พ.ศ. 2543 – 2549) การผลิตรถยนต์ของไทยเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศมากกว่าการส่งออก โดยมีสัดส่วนการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศต่อการส่งออกร้อยละ 65:45 แต่หลังจากนั้น (ตั้งแต่ปี 2007 (พ.ศ. 2550) เป็นต้นมา)

สัดส่วนการผลิตเพื่อการส่งออกมีสัดส่วนมากขึ้นเป็นร้อยละ 50:50 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญรายหนึ่งของโลก

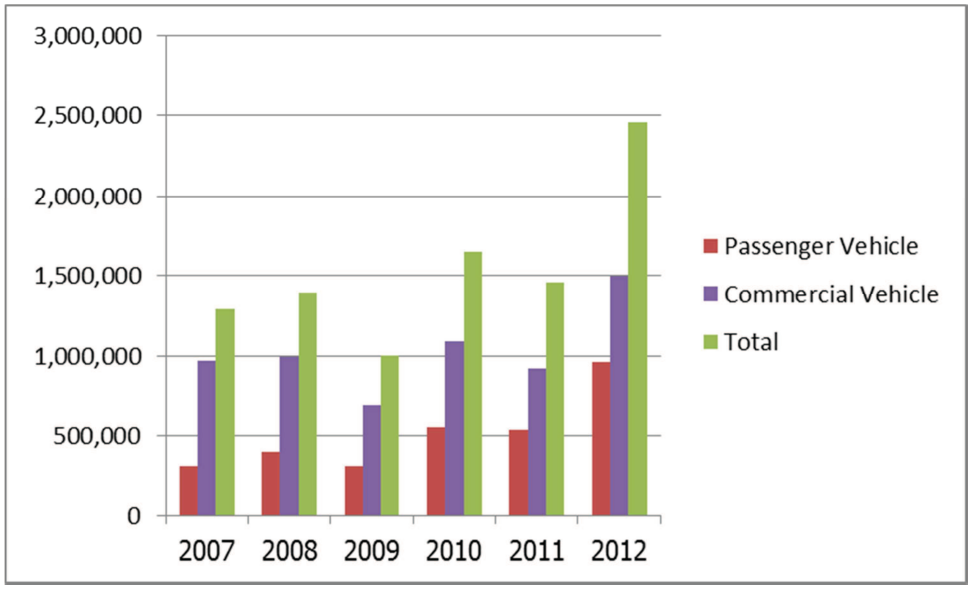
ตารางที่ 19 ปริมาณการผลิต การจำหน่ายในประเทศ และการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	CAGR
Passenger Vehicle	315,444	401,474	313,442	554,387	537,987	957,623	25%
Commercial Vehicle	971,935	992,555	685,936	1,090,917	919,808	1,496,094	9%
Total	1,287,379	1,394,029	999,378	1,645,304	1,457,795	2,453,717	14%

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

Remark : CAGR – Compound annual growth rate (อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีในช่วงระยะ 5 ปี)

ภาพที่ 21 กราฟแสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

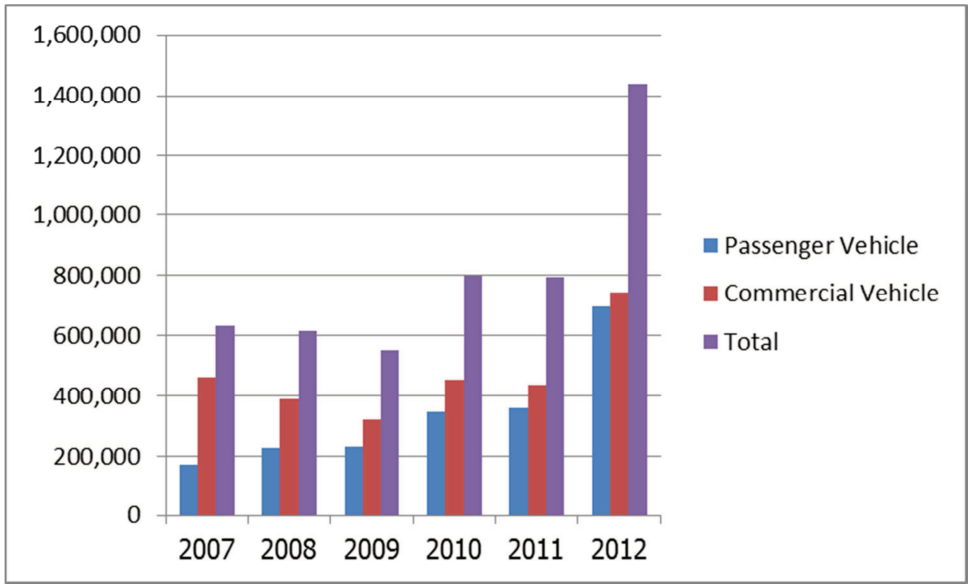
การผลิตรถยนต์ทุกประเภทของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2007 ทั้งสิ้นจำนวน 1,287,379 คันมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็น 2,453,717 คันในปี 2012 โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีในช่วง 5 ปีเป็น 14 % โดยมีผลจากการเพิ่มขึ้นของรถยนต์นั่ง รถเพื่อการพาณิชย์ คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยในช่วง 5 ปีเป็น 25%, และ 9% ตามลำดับ

ตารางที่ 20 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศไทย

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	CAGR
Passenger Vehicle	170,118	226,805	230,037	346,644	360,441	694,234	32%
Commercial Vehicle	461,133	388,465	318,834	453,713	433,640	742,101	10%
Total	631,251	615,270	548,871	800,357	794,081	1,436,335	18%

ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ภาพที่ 23 กราฟแสดงปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศไทย



ที่มา : Asean Automotive Federation : AAF

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี 2007 จำนวน 631,251 คันเพิ่มขึ้นเป็น 1,436,335 คันในปี 2012 โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีในช่วง 5 ปีเป็น 18 % โดยมีผลจากการเพิ่มขึ้นของรถยนต์นั่ง รถเพื่อการพาณิชย์ คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยในช่วง 5 ปีเป็น 32%, และ 10% ตามลำดับ

2.5.5 สรุปประเทศไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนับเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญในลำดับต้นของการพัฒนาประเทศ ภาครัฐจึงให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมนี้มาอย่างต่อเนื่อง ด้วยการกำหนดนโยบาย และยุทธศาสตร์ที่ประสานสอดคล้องระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในการผลักดัน Product champion ของไทยคือรถปิกอัพ 1 ตัน และรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco-Car) จนกระทั่งอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเติบโตมาอย่างต่อเนื่อง และในแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2012-2016 (พ.ศ. 2555 – 2559) กำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่ Green vehicle ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องเผชิญกับความท้าทายของประเทศเพื่อนบ้านที่พยายามยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของตนขึ้นสู่การเป็นฐานการผลิตระดับโลก ดังนั้นในบริบทของไทยจะต้องเร่งการพัฒนาปัจจัยต่าง ๆ ให้อยู่ในระดับที่มีศักยภาพสูงขึ้น ทั้งในด้านบุคลากร องค์ความรู้ และการวิจัยพัฒนา รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอันได้แก่การมาตรฐานที่รวมถึงศูนย์ทดสอบ และวิจัยพัฒนา และนโยบายการส่งเสริมความรู้ที่มุ่งสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีนวัตกรรมสูงขึ้น

บทที่ 3
สรุปผลกระทบวิเคราะห์นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียน

ข้อมูลเบื้องต้นของแผนแม่บท และนโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนที่มีการสรุปเนื้อหาไว้ในบทก่อนหน้านั้น สามารถนำความรู้ดังกล่าวมาวิเคราะห์ถึงโอกาส และความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ผลกระทบต่อประเทศไทยในบริบทของโอกาสในการเติบโตของตลาด

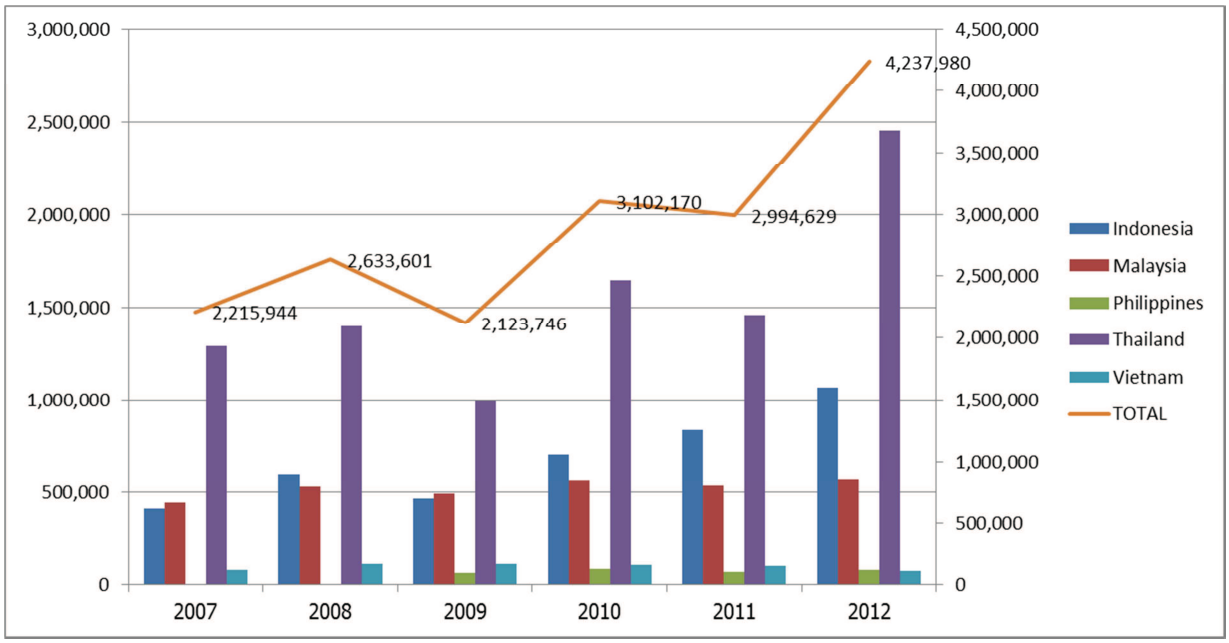
ตารางที่ 20 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในอาเซียน

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Indonesia	411,638	600,844	464,816	702,508	837,948	1,065,557
Malaysia	441,678	530,810	489,269	567,715	533,515	569,620
Philippines	N/A	N/A	62,523	80,477	64,906	75,413
Thailand	1,287,379	1,394,029	999,378	1,645,304	1,457,795	2,453,717
Vietnam	75,249	107,918	107,760	106,166	100,465	73,673
TOTAL	2,215,944	2,633,601	2,123,746	3,102,170	2,994,629	4,237,980

ที่มา : Asean Automotive Federation

หมายเหตุ : AAF ไม่มีข้อมูลปริมาณการผลิตประเทศฟิลิปปินส์ปี 2007 และ 2008

ภาพที่ 23 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ในอาเซียน



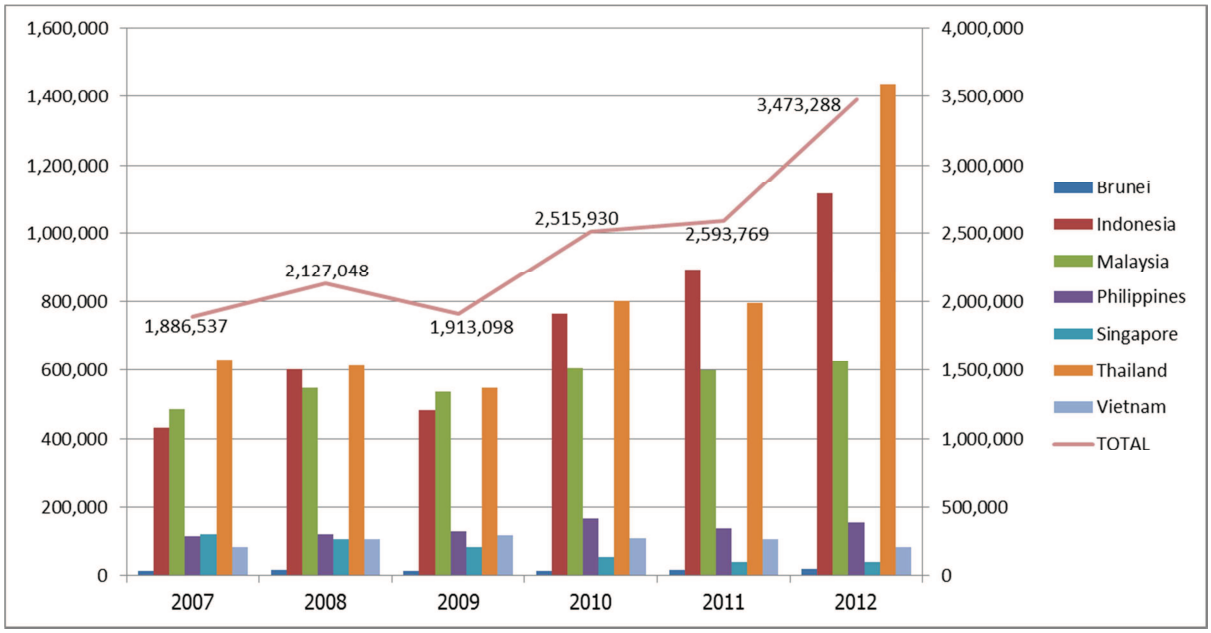
จากภาพที่ 23 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มปริมาณการผลิตรถยนต์ในอาเซียน โดยมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี 2007 จำนวน 2,215,944 คันเป็น 4,237,980 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 91.1 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทยมีการเพิ่มขึ้นจากปี 2007 จำนวน 1,287,379 คันมาเป็น 2,453,717 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 90.1 จัดได้ว่าไทยมีการเติบโตด้านการผลิตที่สูงที่สุดในภูมิภาค

ตารางที่ 21 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในอาเซียน

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Brunei	14,220	14,680	12,365	13,589	14,555	18,634
Indonesia	433,341	603,774	483,550	764,710	894,164	1,116,212
Malaysia	487,176	548,115	536,905	605,156	600,123	627,753
Philippines	117,903	124,449	132,444	168,490	141,616	156,654
Singapore	122,254	110,574	79,503	51,891	39,570	37,247
Thailand	631,251	615,270	548,871	800,357	794,081	1,436,335
Vietnam	80,392	110,186	119,460	111,737	109,660	80,453
TOTAL	1,886,537	2,127,048	1,913,098	2,515,930	2,593,769	3,473,288

ที่มา : Asean Automotive Federation

ภาพที่ 24 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในอาเซียน



จากภาพที่ 24 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในอาเซียน โดยมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี 2007 จำนวน 1,886,537 คันเป็น 3,473,288 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 84.1 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของไทยมีการเพิ่มขึ้นจากปี 2007 จำนวน 631,251 คันมาเป็น 1,436,355 คันในปี 2012 คิดเป็นร้อยละ 127.5 จัดได้ว่าไทยมีการเติบโตด้านการจำหน่ายที่สูงที่สุดในภูมิภาค แต่ในประเทศสิงคโปร์มีแนวโน้มลดลงจากปี 2007 จำนวน 122,254 คันมาเป็น 37,247 คันในปี 2012 คิดเป็นลดลงร้อยละ 69.5 ซึ่งจัดได้ว่าเป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่มีอัตราลดลงมากที่สุดอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากรัฐบาลสิงคโปร์ต้องการควบคุมจำนวนรถยนต์เพื่อแก้ปัญหาการจราจร ด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ในอัตราที่สูง

จากการเปรียบเทียบปริมาณการผลิต และการจำหน่ายรถยนต์ในอาเซียนในปี 2012 4,237,980 คันและ 3,473,288 คันตามลำดับ พบว่ามีส่วนต่างอยู่ที่ 764,692 คัน แสดงให้เห็นถึงอาเซียนมีศักยภาพในการส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายยังประเทศนอกอาเซียนด้วย ดังนั้นตลาดนอกอาเซียนดังกล่าวจึงจัด

ได้ว่าเป็นมีความน่าสนใจในการขยายตลาดได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งการแข่งขันสำหรับตลาดดังกล่าวจักต้องใช้ความร่วมมือกันทั้งด้านเครือข่ายธุรกิจ การต่อยอดการวิจัย และพัฒนานวัตกรรมร่วมกันอย่างเป็นระบบทั้งอาเซียน

3.1.1 จำนวนประชากรที่มีมากขึ้น ทำให้ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้น

ตารางที่ 22 จำนวนประชากรประเทศอาเซียน

ประเทศ	ประชากร (ล้านคน)	ร้อยละ		
		น้อยกว่า 15 ปี	15-64 ปี	65 ปีขึ้นไป
อินโดนีเซีย	241	27	67	6
ฟิลิปปินส์	96.2	35	61	4
เวียดนาม	89	24	69	7
ไทย	64.3	19	71	10
พม่า	54.6	28	67	5
มาเลเซีย	29	27	68	5
กัมพูชา	15	33	63	4
ลาว	6.5	38	58	4
สิงคโปร์	5.3	17	74	9
บรูไน	0.4	26	70	4
รวม	601.3	27	67	6

ที่มา : สถาบันวิจัยประชากร และสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

ประเทศ	ประชากร (ล้านคน)	ร้อยละ		
		น้อยกว่า 15 ปี	15-64 ปี	65 ปีขึ้นไป
อินโดนีเซีย	241	27	67	6
ฟิลิปปินส์	96.2	35	61	4
เวียดนาม	89	24	69	7
ไทย	64.3	19	71	10
พม่า	54.6	28	67	5
มาเลเซีย	29	27	68	5
กัมพูชา	15	33	63	4
ลาว	6.5	38	58	4

สิงคโปร์	5.3	17	74	9
บรูไน	0.4	26	70	4
รวม	601.3	27	67	6

เนื่องจากจำนวนประชากรทุกประเทศในอาเซียนรวมเป็น 601.3 ล้านคนดังแสดงในตารางที่ 22 รวมทั้งความต้องการยานยนต์ของประเทศในอาเซียนที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องดังแสดงในภาพที่ 24 ดังนั้นการแข่งขันต่อไปในตลาดอาเซียนจะอยู่ในรูปแบบการแข่งขันเชิงคุณภาพสินค้ามากกว่าในอดีต เนื่องจากอำนาจการกีดกันโดยใช้มาตรการทางภาษีจะมีแนวโน้มลดลงจนเป็นศูนย์ ดังนั้นประเทศที่มีความได้เปรียบด้านทางด้านเทคโนโลยีทั้งตัวผลิตภัณฑ์ และการผลิตจะถือว่ามีความสามารถในการแข่งขันได้มากขึ้น ซึ่งในส่วนนี้ประเทศไทยจัดได้ว่ามีความได้เปรียบอยู่พอสมควร แต่ทั้งนี้ในส่วนของปริมาณการผลิตของประเทศคู่แข่งสำคัญอันได้แก่อินโดนีเซีย และมาเลเซียนั้นก็มีอัตราการพัฒนาอย่างรวดเร็วเช่นกัน ประเทศไทยในฐานะผู้นำจึงต้องมีการส่งเสริมการวิจัย และพัฒนาให้เกิดอย่างเป็นรูปธรรมให้มากขึ้น

3.1.2 โอกาสในการปรับปรุงการผลิต

ในปัจจุบันดังที่พิจารณาจากนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละประเทศสมาชิกเห็นได้ว่าทุกประเทศจะมีนโยบายในการส่งเสริมการวิจัย และพัฒนา รวมถึงการสนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกกันอย่างทั่วถึง ดังนั้นโอกาสในการปรับปรุงการผลิต และการแลกเปลี่ยนความรู้ทั้งทางด้านเทคโนโลยี และการจัดการจึงน่าจะมีความสะดวก และคล่องตัวมากยิ่งขึ้น อีกทั้งการเคลื่อนย้ายบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ ภายในอาเซียนก็มีความเป็นไปได้ง่ายขึ้น ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ได้ดีขึ้น ซึ่งจัดได้ว่าผลดีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งภูมิภาค

3.2 ผลกระทบต่อประเทศไทยในบริบทของความท้าทายในการประกอบธุรกิจยานยนต์ระหว่างประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน

บริษัทรถยนต์ข้ามชาติทั้งจากยุโรป สหรัฐ และญี่ปุ่น ที่ปัจจุบันมีการตั้งประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญเนื่องด้วยปัจจัยพื้นฐานหลายประการเช่นตำแหน่งที่ตั้ง นโยบายส่งเสริมการลงทุน หรือเรื่องแรงงาน จัดว่าเป็นส่วนสำคัญให้ไทยเป็นผู้ผลิตยานยนต์ที่สำคัญในภูมิภาค แต่อย่างไรก็ตามประเทศอื่น ๆ ได้มีการกำหนดนโยบายที่จะส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งมีความจูงใจกับนักลงทุนได้ไม่น้อยไปกว่านโยบายของไทย ดังนั้นจึงสามารถตั้งข้อสมมุติฐานได้ใน 3 ประเด็นสำคัญคือ

3.2.1 การย้าย/ขยายฐานการผลิต เพราะเล็งเห็นว่าอุตสาหกรรมยานยนต์จะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ไม่เพียงการเติบโตของตลาดในประเทศ แต่ยังมีโอกาสในการส่งออกไปยัง

ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค รวมถึงทั่วโลก ดังนั้นแต่ละประเทศในภูมิภาคจึงมีแนวโน้มที่จะมีการแข่งขันกันเองมากขึ้น

(1) ประเทศมาเลเซีย จัดได้ว่ามีอุตสาหกรรมยานยนต์ใหญ่เป็นอันดับสามของอาเซียน โดยปี 2012 ประเทศมาเลเซียมีการผลิตรถยนต์ได้ 569,620 คัน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 6.76 เมื่อเทียบกับปี 2011 ที่ผลิตได้ 533,515 คันต่อปี ซึ่งจัดได้ว่าภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศมาเลเซียอยู่ในช่วงอิ่มตัว เนื่องจากมีอัตราการเติบโตการผลิตค่อนข้างคงที่ แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในการส่งออก

อย่างไรก็ดีการที่ประเทศมาเลเซียมีรถยนต์แห่งชาติจึงมีการกำหนดแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศหรือ NAP ซึ่งชี้ได้ว่าเป็นความพยายามของภาครัฐให้เกิดความยั่งยืน และอยู่รอดของอุตสาหกรรมยานยนต์ของคนในชาติ รวมถึง Market share ของตลาดยานยนต์ในประเทศที่ส่วนใหญ่ยังเป็นของ Perodua และ Proton ซึ่งเป็นรถยนต์แห่งชาติที่รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนทั้งทางตรง และทางอ้อม ดังนั้นนักลงทุนต่างชาติยังมีความระมัดระวังในเรื่องการย้าย/ขยายฐานการลงทุน

ในทางกลับกันการย้ายฐานการผลิตยานยนต์แห่งชาติไปประเทศอื่น ยังเป็นไปได้ยากเช่นกันเนื่องจากความนิยมของผลิตภัณฑ์ของ Perodua และ Proton ยังมีอยู่ค่อนข้างจำกัดในประเทศอื่น

(2) ประเทศอินโดนีเซีย มีตลาดรถยนต์ (Demand) ที่เติบโตรวดเร็วที่สุดในอาเซียน ทำให้ผู้ผลิตในยานยนต์ในอินโดนีเซียต้องเพิ่มกำลังการผลิตมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากการเติบโตของการผลิตตั้งแต่ปี 2006 ถึงปัจจุบันนั้นมีเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่า ดังนั้นปัจจัยเรื่องอุปสงค์ (Demand) จะเป็นปัจจัยสำคัญอันมีผลให้นักลงทุนทั้งจากญี่ปุ่น ยุโรป และสหรัฐอาจพิจารณาย้าย/ขยายฐานการผลิตไปอินโดนีเซีย รวมถึงการที่รัฐบาลอินโดนีเซียมีนโยบายชัดเจนในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยกำหนด Product Champion ที่บางส่วนมีความคล้ายคลึงกับไทย นอกจากนี้อินโดนีเซียยังมีข้อได้เปรียบในเรื่องแรงงานที่เพียงพอ และมีค่าจ้างต่ำกว่า ในขณะที่ไทยยังมีปัญหาในด้านนี้อยู่มาก

(3) ประเทศฟิลิปปินส์ การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศฟิลิปปินส์จัดได้ว่ายังไม่ประสบผลสำเร็จมากนัก เนื่องจากปัญหาทางการเมืองในประเทศในช่วงที่ผ่านมา อีกทั้งการคมนาคมขนส่งทางถนนยังไม่มีความสะดวกเท่าที่ควร ดังนั้นความต้องการยานยนต์ (Demand) ในประเทศจึงมีอยู่ไม่มาก แต่ก็มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องอย่างช้า ๆ ในอนาคต ส่งผลให้เกิดการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์มีขนาดไม่ใหญ่นัก จึงขาดความได้เปรียบเนื่องจากการประหยัดจากขนาด ในการแก้ปัญหาดังกล่าวทางรัฐบาลฟิลิปปินส์จึงมีการกำหนดนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ฟิลิปปินส์ (MVDP) ขึ้นเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมสนับสนุนยานยนต์เพื่อ

การส่งออก อย่างไรก็ดีประเทศฟิลิปปินส์มีลักษณะเป็นเกาะขนาดเล็กกระจัดกระจาย ทำให้ยากต่อการตั้งโรงงานผลิตที่ต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่ซึ่งในมุมของการย้ายฐานการผลิตจึงอาจทำได้เพียงแค่ในลักษณะของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และสนับสนุนยานยนต์เท่านั้น นอกจากนี้ฟิลิปปินส์จัดว่าเป็นประเทศที่มีการกีดกันทางการค้าสูง โดยเฉพาะมาตรการ NTB หากมีผู้ประกอบการในประเทศได้รับความเดือดร้อนจากสินค้านำเข้า มาตรการ Safe guard และอื่นๆ อาจถูกนำมาใช้เพื่อจำกัดการนำเข้าได้

(4) ประเทศเวียดนาม ถึงแม้อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศเวียดนามจะอยู่ในช่วงของการเริ่มต้นพัฒนา แต่ทางรัฐบาลก็ได้มีการออกนโยบายในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งทางด้านการลดอัตราภาษีนำเข้า การสนับสนุนในการใช้ยานพาหนะต่าง ๆ การสนับสนุนลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อีกทั้งปริมาณทรัพยากรธรรมชาติก็ยังคงมีอยู่สูง ทั้งนี้จึงมีโอกาสในการย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทย หรือการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศเวียดนามในอนาคตก็มีความเป็นไปได้มาก แม้ในช่วงปี 2011 – 2012 จะมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่ทำให้เกิดการชะงักของอุตสาหกรรมยานยนต์ แต่นโยบายเหล่านี้ได้รับการปรับปรุงแก้ไขในปี 2013 ซึ่งจะช่วยให้อุตสาหกรรมยานยนต์เวียดนามเริ่มเติบโตอีกครั้งหนึ่ง

3.2.2 ห่วงโซ่อุปทาน และการรวมกลุ่มกันของธุรกิจ (Cluster)

(1) ประเทศมาเลเซีย จากแผนแม่บทในการพัฒนาอุตสาหกรรมประเทศมาเลเซียที่เน้นการบูรณาการของบริษัทต่าง ๆ ให้เข้าสู่เครือข่ายธุรกิจโดยใช้ยุทธศาสตร์คือการส่งเสริมความสามารถหลักขององค์กร และสร้างจุดเด่นในแต่ละรายบริษัท จากนั้นจึงจะสร้างความเชื่อมโยงกันในภาคการผลิต และเปิดโอกาสในการพัฒนาความก้าวหน้าอย่างเสรี อีกทั้งยังมีการสนับสนุนในการจับคู่ผู้ผลิตต่าง ๆ ตามจุดเด่นของแต่ละผู้ผลิต รามทั้งมีการส่งเสริมการจัดตั้งสมาคมการค้าขาย และอุตสาหกรรมในประเทศ
จากนโยบายของรัฐบาลมาเลเซียดังที่กล่าวข้างต้น ถ้าการดำเนินการต่าง ๆ เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมได้นั้นจะส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันทางด้านการพัฒนาเทคโนโลยีคุณภาพสินค้าจะมีสูงขึ้น และราคาผลิตภัณฑ์ก็น่าจะมีทิศทางที่ลดลง จัดได้ว่าเป็นความท้าทายของประเทศไทยในการแข่งขันในตลาดอาเซียนอีกประการหนึ่ง

(2) ประเทศอินโดนีเซีย ถึงแม้ประเทศอินโดนีเซียสามารถจัดได้ว่ามีความสามารถในการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ค่อนข้างมาก ดังจะเห็นได้จากปริมาณความต้องการ

ในประเทศที่มีอยู่สูง รวมทั้งปริมาณการผลิตยังไม่เพียงพอต่อการบริโภค อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีการนำเข้ารถยนต์จากประเทศไทยอยู่มากอันเนื่องมาจากเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังมีอยู่ค่อนข้างน้อยกว่าประเทศไทย โดยที่ประเทศไทยนั้นมีการพัฒนาเครือข่ายชิ้นส่วนยานยนต์มากว่า 50 ปีแล้ว ทำให้ได้เปรียบในเรื่องของเครือข่ายอุตสาหกรรมมากกว่า

(3) ประเทศฟิลิปปินส์ นโยบายสนับสนุนในเรื่องการรวมกลุ่มธุรกิจอาจจะยังไม่มีมากนัก จึงส่งผลให้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังไม่เพียงพอต่อการใช้งานในประเทศ รวมถึงราคาของชิ้นส่วนยานยนต์ก็ยังสูงเมื่อเทียบกับการนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งในกรณีนี้จึงจัดได้ว่าเป็นโอกาสของประเทศไทยทั้งในการส่งออก และการเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศดังกล่าว

(4) ประเทศเวียดนาม ในปัจจุบันประเทศเวียดนามยังมีการรวมตัวกันในอุตสาหกรรมยังคงมีอยู่ไม่มากนักดังจะเห็นได้จากชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศยังต้องพึ่งพาจากต่างประเทศอยู่ถึง 90 %

3.3 โอกาสในการพัฒนา Product Champion และการพัฒนารถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Vehicle)

(1) ประเทศมาเลเซียจัดได้ว่ามี Product Champion ได้แก่รถยนต์แห่งชาติคือ Proton และ Perodua ซึ่งประเทศมาเลเซียสามารถออกแบบ และสร้างได้เอง ทั้งนี้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวจึงสามารถช่วยส่งเสริมทั้งภาพลักษณ์ และสร้างรายได้ให้กับประเทศ รวมถึงการสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันได้ของบริษัทในประเทศที่เป็นของชาวภูมิบุตร

ในส่วนของการพัฒนารถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Vehicle) ประเทศมาเลเซียยังมีความสนใจในเรื่องการลงทุนในการสร้างเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูง และเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีที่ดีขึ้น ส่งเสริมให้เกิดปัจจัยในการสร้างยานยนต์ EEV ที่ประกอบไปด้วยการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในให้มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ, การพัฒนายานยนต์ Hybrid, การพัฒนายานยนต์ไฟฟ้า (EV), การพัฒนายานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกเช่น CNG, LPG, Biodiesel, Ethanol ,การพัฒนาเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอนาคต

(2) ประเทศอินโดนีเซีย โดยทั่วไปสินค้ายานยนต์สำคัญประเทศอินโดนีเซียคือรถยนต์ที่เป็นลักษณะ MPV หรือ Multi Purpose Vehicles (เก๋งกึ่งตู้เอนกประสงค์) ซึ่งรองรับการใช้งานได้หลากหลาย อีกทั้งในอนาคต ประเทศอินโดนีเซียยังมีแผนในการพัฒนารถเพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 24 ตัน และรถยนต์นั่งประเภทซีดานขนาดเล็ก

(3) ประเทศฟิลิปปินส์ มีพฤติกรรมผู้บริโภคส่วนใหญ่ที่มีฐานะปานกลาง ร้อยละ 30 ของประชากรอยู่ต่ำกว่า Poverty line แต่เนื่องจากรัฐบาลไม่สามารถกระจายระบบขนส่งมวลชนได้ทั่วถึง คนฟิลิปปินส์จึงมีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นจำนวนมาก โดยรถยนต์ที่นิยมใช้ในฟิลิปปินส์ จะเป็นประเภท SUV และ MPV และเป็นรถยนต์ที่ผลิตจากประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกาและยุโรปตามลำดับ และเนื่องจากสภาพถนน และสิ่งสาธารณูปการต่างๆ มีสภาพไม่ดี ทำให้รถยนต์มีความสึกหรอสูงและต้องได้รับการซ่อมแซมอยู่เสมอ รวมทั้งแผนในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นจะเน้นในภาคการเงินเป็นสำคัญ อันจะเห็นได้จากมาตรการต่าง ๆ ดังนั้นการพัฒนา Product Champion และยานยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจึงยังไม่มีการสนับสนุนมากนัก

(4) ประเทศเวียดนาม มีปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศยังคงมีอยู่น้อยถ้าเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียน และมีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศอยู่ในปริมาณที่สูง แต่ทั้งนี้ประเทศเวียดนามก็ยังมีนโยบายในการสนับสนุนการใช้งาน และพัฒนาการใช้งานยานพาหนะอย่างเช่นรถโดยสาร รถบรรทุก รถประหยัดพลังงาน และรถที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจากภาครัฐอย่างต่อเนื่อง

(5) ประเทศไทย มียานยนต์ที่จัดเป็น Product Champion ในประเทศยังคงเป็นรถกระบะขนาดหนึ่งตัน และรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco car) แต่ในปัจจุบันประเทศไทยมีการสนับสนุนรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากภาคพลังงานที่มีการเสนอแนวทางการใช้เชื้อเพลิงเช่น E20, E85 มากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังมีความพยายามในการการลดการใช้เชื้อเพลิงจากฟอสซิลเช่นเบนซิน 91 ลงอีกด้วย ดังนั้นการพัฒนา Product Champion ในอนาคตจึงมีแนวโน้มไปในยานยนต์ และเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น โดยเน้นที่หลักการ สะอาด ประหยัด ปลอดภัย คือ ปล่อยมลพิษต่ำ ประหยัดพลังงาน และมีมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล

(6) ประเทศกัมพูชา ในปัจจุบันถึงแม้ประเทศกัมพูชานั้นไม่ได้มีอุตสาหกรรมยานยนต์ หรือการผลิตยานยนต์ในประเทศนัก แต่การพัฒนารถที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Vehicle) นั้นจัดได้ว่ามีความโดดเด่นอยู่บ้างดังจะเห็นได้จากการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ Angkor ซึ่งจัดได้ว่าเป็นรถยนต์ EV (Electric Vehicle) โดยส่วนประกอบของรถนั้นจะมีการผลิตในประเทศกัมพูชาเป็นบางส่วน และจะมีบางส่วนที่เป็นการนำเข้ามาจากต่างประเทศ

3.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์พบว่าแผนแม่บท 2012-2031 และแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2012-2016 (สถาบันยานยนต์) มีเนื้อหาเพื่อรองรับการแก้ปัญหาครอบคลุมได้ในทุกภาคส่วน ทั้งนี้ในการนำแผนดังกล่าวมาใช้ให้เกิดเป็นรูปธรรมได้ควรต้องจัดทำเป็นมาตรการทาง

กฎหมาย หรือการสร้างแรงจูงใจทางด้านต่าง ๆ เพื่อให้แผนสัมฤทธิ์ผล รวมถึงต้องมีการทบทวนแผนอย่างต่อเนื่องตามการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในยุคโลกาภิวัฒน์

3.5 สรุป

จากวัตถุประสงค์ของการศึกษาพบว่านโยบายของแต่ละสมาชิกในอาเซียนมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการรวมตัวกันเป็นสมาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2015 ซึ่งจะมีประเด็นสำคัญที่คล้ายคลึงกันดังนี้

3.4.1 มาตรการทางด้านภาษี

มีแนวโน้มในการลดอัตราภาษีนำเข้าระหว่างกัน เพื่อให้เกิดการแข่งขันด้านคุณภาพอย่างแท้จริง

3.4.2 มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี

แต่ละประเทศในอาเซียนมีนโยบายในการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนผ่านมาตรการแรงจูงใจ (Incentive) ต่าง ๆ รวมถึงมาตรการยกเว้นภาษี เป็นต้น ส่งผลให้เกิดการแก้ไขจุดบกพร่องในอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3.4.3 การสนับสนุนการวิจัย และพัฒนา รวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

มีนโยบายในการสนับสนุนการวิจัย และพัฒนา ทั้งเพื่อให้เกิดนวัตกรรม ผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ และการสร้างความสามารถในการผลิตวัตถุดิบด้วยตนเองเพื่อลดการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ การวิจัยสามารถนำมาหักลบภาษีเงินได้ รวมถึงมีการสนับสนุนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการใช้พลังงานทางเลือกสำหรับเชื้อเพลิง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การฝึกอบรมแต่ละประเทศมักจะใช้วิธีการลดภาษีหรือนำรายจ่ายดังกล่าวเพื่อไปหักภาษี เป็นต้น

ภาคผนวก

ข้อมูลเพิ่มเติมทางด้านยานยนต์ประเทศในอาเซียน

ประเทศมาเลเซีย

Hicom หรือชื่อเต็มว่า DRB-HICOM Berhad เป็นบริษัทชั้นนำในประเทศมาเลเซียที่ทำธุรกิจในอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งทางด้านการผลิต การประกอบ และการจำหน่ายทั้งในส่วนของรถยนต์นั่ง และรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อ รวมถึงมีโครงการของรถบรรทุกแห่งชาติ (National Truck) และโครงการรถจักรยานยนต์แห่งชาติ ในส่วนของโรงงานประกอบในมาเลเซียจะทำการประกอบยานยนต์ให้กับบริษัทต่าง ๆ เช่น Honda, Isuzu, Suzuki, Mercedes-Benz และ Volkswagen

สัดส่วนการถือครองนั้นมีรัฐบาลถือหุ้นอยู่ที่ 5.39 % ผ่านการลงทุนย่อยในบริษัท Khazanah Nasional Berhad. รวมถึงปลายปี 2012 ถึงต้นปี 2013 บริษัท Hicom ได้ทำการเข้าครอบครองกิจการรถยนต์แห่งชาติ Proton จาก Khazanah Nasional Bhd เป็นสัดส่วน 42.7 % คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1.29 พันล้านริงกิตอีกด้วย

Inokom หรือชื่อเต็มว่า Inokom Corp Bhd จัดเป็นบริษัทประกอบรถยนต์ฮุนไดในประเทศมาเลเซีย โดยมีการจักจำหน่ายรถยนต์นั่งโดยบริษัท Hyundai Sime Darby Motors ซึ่งเป็นการร่วมทุนโดย Hyundai Motor Company และ Sime Darby อีกทั้งนอกจาก Hyundai แล้ว บ. Inokom ยังมีการประกอบยานยนต์ให้แก่ BMW และมีการร่วมกันกับ บ. Range Rover ในการประกอบรถรุ่น Defender อีกด้วย

ประเทศกัมพูชา

Angkor จัดได้ว่าเป็นรถยนต์ EV (Electric Vehicle) ที่มีการเปิดตัวไปตั้งแต่ต้นปี 2013 โดยผู้ผลิต Heng Development Company ซึ่งส่วนประกอบของรถนั้นจะมีการผลิตในประเทศกัมพูชาเป็นบางส่วน และจะมีบางส่วนที่เป็นการนำเข้ามาจากต่างประเทศ ในส่วนของราคาในปัจจุบันยังไม่มีการชี้แจงอย่างเป็นทางการ แต่ทั้งนี้ทางบริษัทมีการเปิดเผยว่าราคาจะต่ำกว่า $10,000 รวมไปถึงจำนวนการผลิตในปี 2013 ก็ยังไม่มีการเปิดเผยในขณะนี้

ภาพที่ 25 รถ Angkor EV 2013

ที่มา : globalpost