

เวทีสาธารณะ: อนาคตเราเลือกได้



● **มิ่งสรรพ วาสอาด**
ผู้อำนวยการ
สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ ม.เชียงใหม่

อนาคตอุตสาหกรรม ยานยนต์

ในการมองอนาคตของประเทศไทย สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะได้เชิญคุณวัลลภา เตียศิริ อดีตผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์และผู้ทรงคุณวุฒิอีกหลายท่าน มาสรุปสถานการณ์และอนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่จะเล่าสู่กันฟังดังต่อไปนี้ ประเทศไทยเป็น Hub ในการผลิตยานยนต์โดยมีผลิตภัณฑ์ที่เป็น Niche ตามทิศทางรัฐบาลได้กำหนดไว้ เนื่องจากไทยยังเป็นประเทศเกษตรกรรม จึงมีการสนับสนุนการใช้รถกระบะเพื่อเกษตรกรรม และรถ Eco-Car เพื่อใช้ในเมือง

ขนาดของตลาดยานยนต์ในประเทศของไทยนั้นเป็นที่ 9 ของโลก ในขณะที่ขนาดของการผลิตยานยนต์ในประเทศของไทยนั้นเป็นที่ 7 ของโลก โดยเฉลี่ยแล้วคนไทย 4 คนมีรถหนึ่งคัน และรถยนต์ต้องเปลี่ยนเพราะสึกหรอทุก 10 ปี ทำให้ตลาดในประเทศไทยรวมทั้งการส่งออกยังจะโตได้อีก หากต้องการทำให้ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ต่อไป เราต้องทำรถคุณภาพดีราคาถูก มีการพัฒนา Supply Chain ที่ดีขึ้น และมีนโยบายที่ชาญฉลาดที่เห็นแก่ประโยชน์ที่จะเกิดกับการพัฒนาประเทศ

ประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น ไม่ต้องการขยายการผลิตให้ใหญ่ขึ้นเพราะตลาดค่อนข้างเต็มแล้ว โดยเฉลี่ยมีรถหนึ่งคันต่อสองคน แต่ประเทศที่กำลังพัฒนาต้องการรถมากขึ้น ปัจจุบันรถที่ผลิตในไทยส่วนใหญ่ถูกส่งออกไปยังประเทศในทวีปอเมริกาใต้ ในขณะที่ประเทศไทยยังสามารถขยายฐานการผลิตในประเทศได้ ด้วยกติกากอง FTA ทำให้ไม่จำเป็นต้องไปตั้งฐานการผลิตในต่างประเทศ ยกเว้นรถกระบะซึ่งประเทศไทยไม่สามารถขายให้สหรัฐอเมริกาได้เนื่องจากมีภาษี Chicken Tax อยู่ 25% (ภาษีนี้นี้ถูกเรียกว่า Chicken Tax เพราะในปี 1972 สหรัฐอเมริกาได้ประท้วงที่ยุโรปขึ้นภาษีนำเข้าไก่และตอบโต้โดยการตั้งภาษีป้องกันตลาดรถในประเทศ) ถ้ารัฐบาลไทยสามารถโน้มน้าวให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกายกเลิกภาษีได้ตลาดของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยจะมีโอกาสที่ดีขึ้นอีก

ปัจจุบันประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ออกแบบทำรถต้นแบบ แต่ความรู้ทั้งหมดอยู่กับบริษัทต่างประเทศ และเครื่องยนต์ทำในประเทศญี่ปุ่น แต่เทคโนโลยีการประหยัดน้ำมัน ความปลอดภัย พลังงานในรูปแบบใหม่ ยังเป็นการวิจัยของบริษัทรถยนต์ในต่างประเทศ

ปัจจุบันไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้ทั้งคันก็จริง แต่เรายังออกแบบและแก้ไขแบบไม่ได้ นอกจากนี้ ถ้าโรย้งเป็นของบริษัทต่างชาติทั้งหมด หากคนไทยคิดจะออกแบบรถยนต์เองได้ต้องเริ่มจากการทดสอบและผลิตชิ้นส่วนเพื่อที่จะพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางด้าน Quality Assurance เพราะถ้าจะส่งรถออกไปให้ประเทศญี่ปุ่นหรือยุโรปผลิตภัณฑ์ต่างๆ ต้องมีการรับผิดชอบในคุณภาพ (Product Liability) ซึ่งจะทำให้การรับผิดชอบชิ้นส่วนต่างๆ ถ้าย้อนไปยังบริษัทชิ้นส่วน เพราะบริษัทรถยนต์ไม่สามารถรับความเสี่ยงได้ทั้งหมด

ปัจจุบันผู้ผลิตชิ้นส่วนใช้แรงงานต่างด้าวส่วนใหญ่ การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะโดยเสรีถืออาจเป็นการช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้



ในด้านคู่แข่ง จีนยังไม่ใช่คู่แข่งไทยในปัจจุบัน รัฐบาลของจีนมีนโยบายที่จะทำให้จีนมีอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลัก ทำให้บริษัทยานยนต์ในต่างประเทศย้ายไปจีนเพื่อที่จะยึดพื้นที่ในตลาดจีนเท่านั้น แต่ต้องใช้เวลามากกว่าที่จีนจะสามารถผลิตรถที่มีคุณภาพได้ ส่วนฐานการผลิตของญี่ปุ่นหลักๆ ยังมีอยู่ที่สหรัฐอเมริกาและไทย ปัจจุบันญี่ปุ่นได้ย้าย SMI (Small and Medium Industry) มาไทยแล้ว แต่ความไม่มั่นคงทางการเมืองของไทยทำให้ญี่ปุ่นได้สร้างฐานการผลิตใหม่ในอินโดนีเซียแล้ว เพราะฉะนั้นบริษัทต่างประเทศสามารถย้ายออกจากประเทศไทยได้เสมอ รวมไปถึง Supply Chain ทั้งหมดด้วย

ขณะที่รถที่ผลิตในไทยเพื่อการส่งออกนั้นผลิตได้ตรงตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรฐานโลก แต่รถที่ผลิตเพื่อขายในไทยนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว รัฐบาลจึงควรกำหนดมาตรฐานเหล่านี้ด้วย เพื่อเป็นการยกระดับการผลิตอย่างต่อเนื่อง

ในอีก 20 ปีการเดินทางของคนไทยนอก กทม. ยังคงไม่มีระบบการขนส่งที่ดีทำให้ต้องใช้รถ ต่อไป ประกอบกับประเทศไทยยังไม่มีการขยายเมืองให้ติดกันเหมือนญี่ปุ่น จึงทำให้รถกระบะยังคงขายได้ต่อไป ยกเว้นจะมีการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากการนำเขารถราคาถูกจากจีน ถ้ารถราคาถูกจากจีนสามารถนำเข้าไทยได้โดยไม่มีการอุดหนุนอุตสาหกรรมรถในประเทศไทยจะหมดไป

ในอีก 20 ปีอุตสาหกรรมไทยจะยังเป็นอุตสาหกรรมของบริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น แต่สำหรับบริษัทอเมริกันนั้นผู้บริหารอาจเป็นชาวต่างชาติจากประเทศอื่นได้ สำหรับประเทศญี่ปุ่นผู้บริหารมักเป็นชาวญี่ปุ่น ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้ก็คือการจ้างงานและทักษะแรงงาน

ปัจจุบันในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ใช้คนจบมัธยมมากกว่า 70% คนจบอาชีวฯ 20% และผู้บริหารอีก 10% ในอนาคตจะมีความต้องการคนจบอาชีวฯมากขึ้น ถึงแม้ว่าแรงงานทั้งหมดอาจจะเท่าเดิมหรือน้อยลง เพราะระบบการผลิตที่มี Labor Productivity สูงจำเป็นต้องมีความรู้ทางเทคนิคมากขึ้น

ในอีก 20 ปีประเทศไทยยังไม่สามารถเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำได้อย่างประเทศเกาหลี หากประเทศไทยต้องการเป็นประเทศที่ใช้สมองแทนแรงงานก็ต้องพัฒนาแรงงานของเราให้มีคุณภาพ ในอนาคตประเทศไทยต้องมุ่งเน้นพัฒนาบุคลากรโดยเฉพาะระบบการศึกษาของอาชีวฯ เพราะจะมีการเปลี่ยนความต้องการแรงงานในภาคอุตสาหกรรมจากแรงงานฝีมือเป็นแรงงานเทคนิค ต้องใช้คนที่มีความรู้ความสามารถมากขึ้น และเราต้องสนับสนุนนโยบายดึงดูดบริษัทข้ามชาติให้เข้ามาทำ R&D ในประเทศไทย

นโยบายที่ชาญฉลาดจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อรัฐบาลไม่มีคอร์รัปชัน มีเสถียรภาพ และปกป้องผลประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าของพรรคหรือของกลุ่มผลประโยชน์
ปัญหาที่เห็นถ้าจะอยู่ตรงนั้นนี้แหละ!!