



FACULTY OF ECONOMICS

THAMMASAT UNIVERSITY

FACULTY OF ECONOMICS, THAMMASAT UNIVERSITY

เศรษฐศาสตร์ ตลาดวิชา

หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ

สิงหาคม 2015

ผลของ FTA ต่อความท้าทายของ
ผู้ประกอบการไทยภายใต้ GSC ในอุตสาหกรรม

รศ.ดร.อาชนัน เกาะไพบุลย์

พีเชรธรินทร์ วงศ์เจริญ

คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

อุตสาหกรรมยานยนต์ (รถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์) เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายของการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศมาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 1 เมื่อกว่าครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา ตั้งแต่หลังวิกฤตเศรษฐกิจราวปี 2540 ที่ไทยถูกเลือกให้เป็นฐานการผลิตหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) ของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติชั้นนำต่างๆ ทั่วโลก อุตสาหกรรมไทยได้เปลี่ยนโฉมอย่างมากและเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์พัฒนาขึ้น และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนคนไทยมีส่วนร่วมในเครือข่ายเป็นจำนวนมาก ยอดการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมาก จากหลักแสนคันในปี 2541 จนทะยานขึ้นเกินกว่าล้านคันในปี 2548 และมากกว่า 2 ล้านคันในปี 2555 มากติดอันดับหนึ่งในสิบของประเทศผู้ผลิตรถยนต์ของโลก ครอบคลุมแบ่งการส่งออกรวมทั้งหมดของประเทศที่สูงกว่าร้อยละ 10 ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องยืนยันถึงศักยภาพการผลิตและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่สามารถก้าวมาถึงจุดนี้ได้อย่างภาคภูมิใจ

อย่างไรก็ตาม ทุกวันนี้ความตกลงการค้าเสรีเข้ามามีบทบาทต่อทิศทางการค้าและการผลิตของประเทศต่างๆ มากขึ้น ก่อให้เกิดความวิตกกังวลเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การลงทุนของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติค้าขายต่างๆ ถ้าหากเกิด FTA ใหม่ๆ มีโอกาสที่จะส่งผลกระทบต่อเหล่าผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่มีอยู่เป็นจำนวนมากหรือไม่ หรือแนวโน้มการย้ายฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์เหล่านั้นไปผลิตยังประเทศอื่นจะเป็นไปได้หรือไม่ การที่จะตอบคำถามเหล่านี้ได้เราคงต้องพิจารณาลงไปถึงว่าโดยธรรมชาติแล้วลักษณะของอุตสาหกรรมนี้ว่าเป็นอย่างไรเป็นสิ่งแรก

อุตสาหกรรมยานยนต์มีลักษณะเฉพาะตัวที่น่าสนใจอยู่สองประการ ประการแรก อุตสาหกรรมที่มีผู้ผลิตเป็นผู้ขับเคลื่อน (Producer Driven) เครือข่ายการผลิต (Production Network) กล่าวคือ ทิศทางการค้าของรถยนต์และแหล่งการระดมวัตถุดิบ และชิ้นส่วนต่างๆ ตลอดจนแหล่งผลิตรถยนต์หลักจะถูกกำหนดมาอย่างชัดเจนตามกลยุทธ์การลงทุนของบริษัทข้ามชาติเป็นหลัก ประการที่สอง อุตสาหกรรมนี้มีลักษณะการลงทุนและมีการกระจุกตัว (Cluster) สูง เพื่อเป็นการลดต้นทุนการผลิตและขนส่ง ส่งผลให้โรงงานประกอบรถยนต์และแหล่งผลิตชิ้นส่วนต่างๆ จึงมักจะอยู่ในละแวกใกล้เคียงกัน และภายในภูมิภาคหนึ่งๆ จะมีเพียง 1-2 ประเทศที่ถูกเลือกเป็นลูกข่ายของฐานการผลิตหลัก โดยระดมวัตถุดิบจากภายในและรอบๆ ประเทศนั้นๆ เกิดเป็นเครือข่ายการผลิตในภูมิภาค (Regional Production Network) ดังจะเห็นตัวอย่างได้จาก ไทยและอินโดนีเซียถูกเลือกให้เป็นฐานการผลิตหลักในภูมิภาคอาเซียนครอบคลุมไปถึงโอเชียเนีย สิ่งนี้เกิดขึ้นในภูมิภาคอื่นๆ เช่นกัน เช่น อาร์เจนตินาและ

บราซิลเป็นฐานการผลิตในอเมริกาใต้ หรือโปแลนด์และฮังการีในยุโรป ตัวเลขการค้าทั้งส่งออกและนำเข้าจึงค่อนข้างจะมีลักษณะค้ำกันเองภายในภูมิภาคตลอดทศวรรษที่ผ่านมา

กรอบการเจรจา FTA สำคัญที่หากมีการตกลงและมีผลบังคับใช้เมื่อไร จะส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมไทยอย่างแน่นอนคงหนีไม่พ้นกรอบเจรจามีประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐฯ หรือสหภาพยุโรป เข้ามามีส่วนร่วมในการเจรจา แต่ถึงอย่างไรก็ตามกรอบเหล่านี้คงไม่กระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในภาพรวมด้วยเหตุผลสองประการ ประการแรก FTA เหล่านี้คงไม่ได้กระทบต่อทิศทางการค้าหรือทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตอย่างแน่นอนจากข้อเท็จจริงที่ทิศทางการค้าที่ถูกกำหนดให้กระจุกอยู่ในภูมิภาคเดียวกัน ผลของ FTA กรอบหลักๆ ที่มีส่วนกำหนดทิศทางการค้าของไทยจริงๆ จึงเป็นกรอบที่คู่เจรจาต่างเป็นผู้ที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน อย่างเช่น กรอบอาเซียน อาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ หรือไทย-ญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งกรอบเหล่านี้ต่างมีผลบังคับใช้และมีส่วนกำหนดทิศทางการค้าในปัจจุบันไปหมดแล้ว ประการที่สอง แม้เนื้อหาภายใต้กรอบความตกลงที่มีประเทศเหล่านี้เข้าร่วมด้วยอาจมีมาตรการที่อาจกระทบต่อเครือข่ายการผลิต อาทิ มาตรฐานการผลิต ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม แต่เนื่องจากบริษัทข้ามชาติมีบทบาทนำและได้ติดตามมาตรการเหล่านี้อย่างใกล้ชิด ดังนั้นมาตรการเหล่านี้ได้มีการทยอยนำมาสู่การปฏิบัติอยู่ตลอด ดังนั้นจึงไม่น่าจะมีผลกระทบส่วนเพิ่มเติมอย่างมีนัยยะสำคัญแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม วันนี้อันตรายหลักที่แท้จริงของผู้ประกอบการไทยไม่ได้อยู่ที่ผลของความตกลง FTA ใหม่ๆ จะทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตจนเป็นปัญหาต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยที่มีอยู่เป็นจำนวนมากหรือไม่ แต่อยู่ที่ว่าจะทำอย่างไรให้สามารถดำรงอยู่ในเครือข่ายการผลิตภายใต้การคุมของบริษัข้ามชาติได้อย่างยั่งยืน ภายใต้บริบทของการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วที่ผู้ผลิตไทยต้องพัฒนาตามอยู่ตลอดเวลา ประกอบกับสถานะชะลอตัวของเศรษฐกิจทั่วโลก ที่กระทบต่อการส่งออกและกำลังซื้อของคน นอกจากนี้การเผชิญปัญหา กำลังการผลิตส่วนเกินจำนวนมากของค่ายรถยนต์ต่างๆ อันเป็นผลพวงจากนโยบายรถคันแรก ที่ส่งผลให้บริษัทรถยนต์ค่ายต่างๆ หันมาแข่งขันกันอย่างรุนแรงเพื่อชิงส่วนแบ่งการตลาดมากยิ่งขึ้นในปัจจุบันได้กลายมาเป็นแรงกดดันทางด้านต้นทุนการผลิตแก่ผู้ประกอบการไทยอีกส่วนหนึ่ง