

ก้าวใหม่รถยนต์มาเลเซีย

ยุทธศักดิ์ วัฒนาศาสตร์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อประมาณ 20 ปีมาแล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยและมาเลเซียนับว่าเป็นคู่แข่งสำคัญในการแข่งขันตำแหน่งศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในเอเชีย โดยในช่วงนั้นเป็นการแข่งขันที่ดุเดือดกันมาก ไทยเก่งรถยนต์ปิกอัพ มาเลเซียเก่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แต่ทิศทางนโยบายของ 2 ประเทศแตกต่างกันมาก ขณะที่มาเลเซียมุ่งพัฒนารถยนต์แห่งชาตินับตั้งแต่ปี 2526 โดยจำกัดการลงทุนของต่างชาติ ไทยกลับดำเนินนโยบายในทิศทางตรงกันข้าม โดยเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างสิ้นเชิงเมื่อปี 2534 พร้อมกับเร่งส่งเสริมการลงทุนอย่างเต็มที่ภายใต้คำขวัญที่เราคุ้นเคยกันดี คือ **Detroit of Asia**

จากนโยบายที่ผิดพลาดข้างต้น ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์มาเลเซียตกเป็นรองไม่เฉพาะไทยเท่านั้น แต่หล่นมาเป็นอันดับ 3 รองจากอินโดนีเซียด้วย โดยในปี 2556 มีปริมาณการประกอบเพียง 6 แสนคัน เปรียบเทียบกับไทย 2.4 ล้านคัน และอินโดนีเซีย 1.2 ล้านคัน ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทรถยนต์แห่งชาติโปรตอนที่ตั้งความหวังสูงว่าจะก้าวขึ้นเป็นบริษัทชั้นนำในภูมิภาคก็ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ยังมีความสามารถในการแข่งขันต่ำ ส่งออกน้อยมาก ฐานะการเงินไม่ดีนัก ขณะเดียวกันส่วนแบ่งในตลาดรถยนต์ภายในประเทศได้ลดลงไปตามลำดับ แต่นโยบายส่งเสริมต่อไทย ทำให้ชักจูงการลงทุนไปได้จำนวนมาก

จากนโยบายผิดพลาดข้างต้น ทำให้มีสภาพกลิ่นไม่เข้า คายไม่ออก ความจริงแล้วต้องการปรับเปลี่ยนนโยบายมาเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อให้เป็นฐานผลิตและส่งออกของต่างชาติ แต่หวังเกรงว่าจะส่งผลกระทบต่อให้บริษัทรถยนต์แห่งชาติ โดยเฉพาะโปรตอน จะประสบปัญหาทางการเงิน ดังนั้น จึงเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์แบบเป็นขั้นตอน

กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (MITI) ของมาเลเซีย ได้ประกาศปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติ (National Automotive Policy - NAP) เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป กำหนดเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างจำกัด โดยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ รวมถึงเปิดเสรีการถือหุ้นของต่างชาติ เฉพาะกรณีประกอบรถยนต์ขนาดไม่ต่ำกว่า 1,800 ซีซี และมีราคาจำหน่ายไม่ต่ำกว่า 150,000 ริงกิต หรือ 1.5 ล้านบาท เนื่องจากเกรงจะแข่งขันกับรถยนต์แห่งชาติ รวมถึงเปิดเสรีการผลิตรถยนต์หรูหรือ รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์ปิกอัพ และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป ขณะเดียวกันได้ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดโดยยกเว้นภาษีสรรพสามิต

แต่มีการลงทุนจากต่างประเทศอย่างจำกัด กล่าวคือ นับจากประกาศนโยบายถึงปลายปี 2556 มีการลงทุนจากต่างประเทศเพียงแค่ 7 พันล้านบาท น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับที่แห่ไปลงทุนในไทยและอินโดนีเซีย เนื่องจากตลาดใหญ่ของมาเลเซียเป็นรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 1,800 ซีซี ซึ่งยังไม่เปิดเสรี สำหรับนโยบายส่งเสริมรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดค่อนข้างประสบผลสำเร็จ โดยมียอดจำหน่ายรถยนต์ไฮบริด 15,355 คัน ในปี 2555 และเพิ่มเป็น 18,967 คัน ในปี 2556

ล่าสุดเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2557 กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ ซึ่งเรียกย่อๆ ว่า (NAP 2014) โดยมีผลบังคับใช้โดยทันที กำหนดเป้าหมายส่งเสริมให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีความสามารถในการแข่งขันและมีความยั่งยืน เพิ่มปริมาณการประกอบรถยนต์จาก 6 แสนคันในปัจจุบันเป็น 1.25 ล้านคัน ภายในปี 2563 กำหนดเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน (Energy Efficient Vehicles – EEVs) ในเอเชีย ซึ่งครอบคลุมทั้งรถยนต์สันดาปใช้น้ำมันน้อย รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานทางเลือก โดย

ภายในปี 2563 รถยนต์สัดส่วนสูงถึง 85% ที่ผลิตในมาเลเซีย จะต้องเป็นรถยนต์แบบ EEVs เพิ่มการส่งออกจากเพียงแค่ 2 หมื่นคัน เป็น 2 แสนคัน ภายในปี 2563

นโยบายข้างต้น ได้เปิดเสรีการลงทุนของต่างชาติ โดยไม่จำเป็นต้องร่วมทุนกับนักลงทุนมาเลเซีย สำหรับการผลิตรถยนต์ ขนาดต่ำกว่า 1,800 ซีซี แต่มีเงื่อนไขต้องเป็นรถยนต์แบบ EEVs เท่านั้น ขณะเดียวกันรัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณ 2.9 หมื่นล้านบาท สำหรับเป็นเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ และอีก 1.8 พันล้านบาท สำหรับเป็นเงินให้เปล่า เพื่อสนับสนุนการผลิตรถยนต์ EEVs โดยกรณีเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ จะช่วยเหลือในการผลิตทุล แม่พิมพ์ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ ฯลฯ ขณะที่เงินให้เปล่าจะช่วยเหลือในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และช่วยเหลือผู้ประกอบการที่เป็นภูมิบุตร

สำหรับการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดจากเดิมกำหนดจะได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตเป็นการทั่วไป แต่นโยบายใหม่จะยกเว้นภาษีสรรพสามิตเฉพาะกรณีเป็นรถยนต์ประกอบภายในประเทศเท่านั้น มาครอบคลุมถึงรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังจำกัดเวลาการยกเว้น โดยกรณีรถยนต์ไฮบริดจะยกเว้นถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และกรณีของรถยนต์ไฟฟ้า จะยกเว้นถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

แม้การเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ของมาเลเซียจะค่อนข้างช้า และไม่เปิดเสรีเต็ม 100% แต่ก็เป็นเรื่องต้องจับตามองว่าจะมีนโยบายเพิ่มเติมอย่างไรบ้าง เพื่อชักจูงการลงทุนแข่งขันกับไทยและอินโดนีเซีย เพื่อฟื้นฟูอุตสาหกรรมรถยนต์ให้กลับมาสู่ตำแหน่งแนวหน้าของเอเชียอีกครั้งหนึ่ง

บทความตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์โพสทูเดย์ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2557