

คอลัมน์ "หอคอยส่องโลก"

Financial Day ฉบับวันพุธที่ 26 มิถุนายน 2539

โครงการรถยนต์แห่งชาติอินโดนีเซีย

รังสรรค์ ณะพรพันธุ์

เมื่อ General Motors แห่งสหรัฐอเมริกาประกาศแผนการลงทุนเพื่อผลิตรถ Opel ในประเทศไทย เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 นั้น General Motors ได้ถือโอกาสประกาศระงับแผนการลงทุนในประเทศอินโดนีเซียพร้อมกันไปด้วย โครงการรถยนต์แห่งชาติอินโดนีเซียนับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ GM ตัดสินใจอย่างเด็ดขาดเช่นนี้

รัฐบาลอินโดนีเซียมีดำริที่จะมีโครงการรถยนต์แห่งชาติ (National Car Project) เจริญรอยตามมาเลเซียมาเป็นเวลาช้านาน แต่เมื่อนโยบายดังกล่าวนี้ปรากฏเป็นรูปธรรมและรัฐบาลประกาศในเดือนกุมภาพันธ์ 2539 ให้บริษัท PT Timor Putra Nasional เป็นผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ เสียงวิจารณ์ก็ดังขรม เพราะบริษัทนี้เป็นของนายฮูโตโม แมนดาลา ปุตรา (Hutomo Mandala Putra) ผู้มีชื่อเล่นว่า Tommy บุตรชายคนเล็กของประธานาธิบดีซูฮาร์โต การใช้อำนาจทางการเมืองในการให้สัมปทานหรือผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่สมาชิกในครอบครัวประธานาธิบดีซูฮาร์โต แม้จะกระทำอย่างแพร่หลายจนเป็นเรื่องชาชินของประชาชนชาวอินโดนีเซีย แต่กระแสความไม่พอใจก็สะสมเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

PT Timor Putra Nasional กำหนดให้ใช้ชื่อ Timor เป็นยี่ห้อรถยนต์แห่งชาติ แต่เป็นเพราะบริษัทอินโดนีเซียดังกล่าวนี้ไม่มีเทคโนโลยีของตนเองและไม่มีความชำนาญพิเศษในการผลิตรถยนต์ จึงต้องร่วมมือกับบริษัทรถยนต์ต่างชาติ ในกรณีนี้ Timor เลือกลง Kia Motors แห่งเกาหลีใต้เป็นผู้ร่วมทุน และรถยนต์ที่จะผลิตก็เป็นแบบ Sephia ของ Kia Motors โดยมีแผนการว่า จะเริ่มผลิตออกขายในเดือนกันยายน 2539 และเพื่อที่จะให้การผลิตเป็นไปตามกำหนดการ การผลิตในระยะแรกจะกระทำในโรงงานของ Kia Motors ในเกาหลีใต้ โดย Timor ส่งคนงานจากอินโดนีเซียไปเรียนรู้งานในโรงงานนั้น

การให้สัมปทานการผลิตรถยนต์แห่งชาติแก่ Timor เป็นที่ติฉินนินทานิยามิจำเพาะแต่ชาวบ้านเท่านั้น หากนายบัมบัง ตริฮัตมอดโจ (Bambang Trihatmodjo) ลูกชายคนที่สองของประธานาธิบดีซูฮาร์โตก็ออกมาวิพากษ์วิจารณ์ด้วย ทั้งนี้ไม่เป็นที่แน่ชัดว่าเป็นการเล่นละครหรือไม่ แต่นายบัมบัง ตริฮัตมอดโจ ก็ได้อาศัยอิทธิพลและบารมีของพ่อในการเข้าไปผูกขาดการผลิตในหลายต่อหลายอุตสาหกรรม แม้ในอุตสาหกรรมรถยนต์เอง บัมบังก็เป็นประธาน Bimantara

Group ซึ่งผลิตรถยนต์ร่วมกับ Hyundai แห่งเกาหลีใต้ บัมบังยืนยันว่า Bimantara Group จะแข่งขันกับ Timor อย่างเอาเป็นเอาตาย

การออกโรงของบัมบัง ตริฮัตมีอดใจ ทำให้มีการปล่อยข่าวออกมาจากรัฐบาล ชูฮารีโตว่า โครงการรถยนต์แห่งชาติอาจมีได้มีเพียงโครงการเดียว โดยโครงการที่สองอาจให้สัมปทานแก่ Bimantara Group และโครงการที่สามอาจตกแก่ Garmak Motors ซึ่งลงทุนร่วมกับ General Motors แห่งสหรัฐอเมริกา

การปล่อยข่าวดังกล่าวนี้ นอกจากต้องการลดทอนความไม่พอใจของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศแล้ว ยังหวังผลในด้านการต่างประเทศด้วย โครงการรถยนต์แห่งชาติอินโดนีเซียก่อให้เกิดความไม่พอใจอย่างมากแก่บรรษัทรถยนต์ยักษ์ใหญ่ของโลก และผู้นำประเทศมหาอำนาจ เพราะมีการเลือกปฏิบัติอย่างลำเอียง รัฐบาลอินโดนีเซียให้การปกป้องและคุ้มชู Timor อย่างมาก Timor ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ อีกทั้งยังไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตอีกด้วย ในขณะที่บริษัทรถยนต์อื่น ๆ มิได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรดังกล่าวนี้

การให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรอย่างเลือกปฏิบัติเช่นนี้เอง ทำให้บรรษัทยักษ์ใหญ่ดังเช่น General Motors ระงับการลงทุนในอินโดนีเซีย ก่อนหน้านั้นในปี 2536 GM ได้ประกอบธุรกิจร่วมกับ Garmak Motors แห่งอินโดนีเซียในการผลิตรถ Opel แบบ Vectra และ Astra โดยลงทุนมากกว่า 110 ล้านดอลลาร์ โครงการรถยนต์แห่งชาติจึงทำให้อินโดนีเซียมิใช่สวรรค์สำหรับผู้ประกอบการรถยนต์อีกต่อไป

แต่ความไม่พอใจมิได้จำกัดในหมู่บรรษัทรถยนต์เท่านั้น รัฐบาลประเทศมหาอำนาจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นกำลังซึ่งนำหน้ากว่า จะยื่นเรื่องฟ้องต่อองค์การการค้าโลก (WTO) หรือไม่ เพราะการเก็บภาษีอากรอย่างลำเอียงน่าจะขัดต่อหลักการการไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination Principle) ซึ่งเป็นหลักการพื้นฐานของ GATT และ WTO ญี่ปุ่นกำลังจับมือกับสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปในการเล่นเกมอินโดนีเซียใน WTO เพียงแต่ต้องระมัดระวังกระแสการต่อต้านญี่ปุ่น ซึ่งเคยรุนแรงในอินโดนีเซียในปลายทศวรรษ 2510

ความไม่พอใจของกลุ่มประเทศมหาอำนาจ จนถึงกับจะยื่นฟ้อง WTO ดังกล่าวนี้นี้ ยังความเดือดเนื้อร้อนใจแก่นายตุนกี อารีวิโบโว (Tunky Ariwibowo) รัฐมนตรีกระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมแห่งอินโดนีเซียอย่างมาก นายอารีวิโบโวถึงกับต้องเดินสายชี้แจงกับรัฐบาลประเทศมหาอำนาจ แต่ไม่เป็นที่แน่ชัดว่าจะได้ผล

รัฐบาลอินโดนีเซียพยายามแก้เกมด้วยการยกเว้นภาษีสรรพสามิตแก่รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเกินกว่า 60% ประกาศของ

ประธานาธิบดีซูฮาร์โตเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2539 ดังกล่าวนี้อ้างอิงกับรถยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 1,600 ซีซี และรวมถึงรถจักรยานยนต์ รถแวน และรถปิคอัพด้วย ส่วนรถประเภทอื่นๆ หากภายในสิ้นปีแรกก็ทำการผลิตใช้ขึ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศตั้งแต่ 20% ขึ้นไป ก็จะได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตด้วย

การยกเว้นภาษีสรรพสามิตแก่รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศตามเงื่อนไขดังกล่าวนี้ นับเป็นการปรับมาตรการภาษีสรรพสามิตเพื่อลดการเลือกปฏิบัติ โครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตเป็นเวลาอย่างน้อย 3 ปี โดยมีเงื่อนไขว่า ภายในสิ้นปีแรกก็ต้องใช้ขึ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศอย่างน้อย 20% และเพิ่มเป็น 40% เมื่อสิ้นปีที่สอง และไม่น้อยกว่า 60% เมื่อสิ้นปีที่สาม ตามประกาศใหม่นี้รถยนต์ที่ผลิตในอินโดนีเซียอยู่ก่อนแล้ว หากใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศเกินกว่า 60% ก็ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตตามเงื่อนไขที่กำหนดเช่นเดียวกัน ส่วนโครงการการผลิตรถยนต์ใหม่ หากภายในสิ้นปีแรกสามารถใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศไม่น้อยกว่า 20% ก็ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตเช่นเดียวกับโครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor

แต่การเลือกปฏิบัติยังคงมีอยู่ในกรณีอาคารเช่า นับตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2536 เป็นต้นมา รถยนต์ที่ใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศเกินกว่า 60% ได้รับยกเว้นอาคารเช่าสำหรับขึ้นส่วนนำเข้า ในขณะที่โครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor ได้รับยกเว้นอาคารเช่าด้วยเงื่อนไขที่ผ่อนปรนกว่ามาก โดยที่ในปีแรกก็ทำการผลิตหากใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศไม่น้อยกว่า 20% ก็ได้รับยกเว้นอาคารเช่าแล้ว

ข้อที่น่าสังเกตก็คือ ทั่วทั้งอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในอินโดนีเซียมีอายุมากกว่า 20 ปี แต่เกือบไม่มีรถยนต์ยี่ห้อใดเลยที่ใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศเกินกว่า 60% Toyota Kijang ซึ่งลงทุนมากกว่าสองทศวรรษ ก็ยังใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศเพียง 50% เศษ ข้อที่ผู้คนเป็นอันมากอดกังขามีได้ก็คือ เงื่อนไขการใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Policy) จะมีการเลือกปฏิบัติหรือไม่ หากรัฐบาลอินโดนีเซียเข้มงวดในเรื่องนี้ ที่เป็นที่น่าขันคือโครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor จะไม่ได้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต เพราะเป็นไปไม่ได้ที่ Timor จะใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศเกินกว่า 60% ภายใน 3 ปี แม้ในปีแรกนี้ Timor ก็คงมิได้ใช้ขึ้นส่วนใดๆที่ผลิตในอินโดนีเซีย เพราะย้ายไปผลิตในโรงงานของ Kia Motors ในเกาหลีใต้ หาก Timor มิได้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต โครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor ก็ต้องล้มเหลวตั้งแต่ต้น เพราะมีอาจแข่งขันกับรถยนต์ยี่ห้ออื่นๆได้ หากไม่ต้องการให้โครงการนี้ล้มทั้งยืน รัฐบาลอินโดนีเซียก็ต้องเอาหูไปนาเอาตาไปไร่ ไม่บังคับใช้

เงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ หากการณ์เป็นไปตามกรณีหลังนี้ การเลือกปฏิบัติย่อมเกิดขึ้น และจะกลายเป็นข้อพิพาทการค้าระหว่างประเทศในที่สุด

ด้วยเหตุที่หวังอย่างเต็มเปี่ยมว่าจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต Timor จึงหวังว่าจะขายในราคาเพียงคันละ 13,000-17,000 ดอลลาร์ เทียบกับ Honda Accord ซึ่งขายในราคาคันละ 40,000 ดอลลาร์ นับว่าราคาต่ำกว่ามาก ด้วยความได้เปรียบในด้านภาษีนี้เอง Timor จึงหวังที่จะลดทอนการผูกขาดของ Kijang และ Panther ซึ่งในปัจจุบันมีส่วนแบ่งตลาด 60% ในอินโดนีเซีย

Timor จะเริ่มผลิตออกขายในเดือนกันยายน 2539 โดยคาดว่าจะผลิตได้ปีละ 50,000 คันนับตั้งแต่ปี 2541 และเพิ่มเป็นปีละ 100,000 คันนับตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นไป แผนการผลิตที่กำหนดไว้อย่างมองการณ์ดีเกินไปนี้ แขนงอยู่กับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต

ประชาชนชาวอินโดนีเซียเริ่มตั้งคำถามว่า จะมีรถยนต์แห่งชาติไปทำไมกัน ในเมื่อไม่มีส่วนใดของรถ Timor ที่จะเป็นความภาคภูมิใจของชาวอินโดนีเซียได้ ยิ่งในการผลิตปีแรกที่ย้ายเข้าไปผลิตในโรงงานของ Kia Motors ในเกาหลีใต้ด้วยแล้ว ก็เป็นอันว่าจะไม่มีชิ้นส่วนที่ผลิตในอินโดนีเซียปรากฏในรถ Timor รุ่นแรก Timor ไม่มีเทคโนโลยีของตนเอง ทั้งไม่ปรากฏแน่ชัดว่าจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจาก Kia Motors หรือไม่ โดยที่ Kia Motors รับผิดชอบเทคโนโลยีจาก Mazda Motors อีกทอดหนึ่ง ในประการสำคัญ แม้ว่า Timor มีแผนที่จะส่งออกไปขายต่างประเทศภายใน 3 ปี แต่ก็ยากที่จะถีบตัวขึ้นมาเป็นรถยนต์ระดับโลก (world class) ความล้มเหลวของโครงการรถยนต์แห่งชาติ Proton ของมาเลเซีย มิใช่เรื่องที่ Timor ต้องการเรียนรู้

โครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor หวังที่จะอาศัยการปลุกกระดมความรักชาติเพื่อขายรถแก่ประชาชนชาวอินโดนีเซีย แต่ชาวอินโดนีเซียที่ซื้อรถ Timor ด้วยความรักชาตินั้น บางคนอาจมิได้ล่วงรู้ว่า ถ้าไรจากความรักชาติกระจุกอยู่ในครอบครัวประธานาธิบดีซูฮาร์โตนั่นเอง