

คอลัมน์ “จากท่าพระจันทร์ถึงสนามหลวง”

ผู้จัดการรายวัน ฉบับวันศุกร์ที่ 1 พฤศจิกายน 2539

โครงการรถยนต์แห่งชาติอินโดนีเซีย

รังสรรค์ ณะพรพันธุ์

โครงการรถยนต์แห่งชาติกำลังชักนำให้รัฐบาลอินโดนีเซียมีข้อพิพาทกับมหาอำนาจในอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยที่กรณีพิพาทอาจแผ่ขยายไปสู่อุตสาหกรรมอื่นๆในภายหลัง

ผู้นำอินโดนีเซียต้องการมี ‘รถยนต์แห่งชาติ’ ของตนเองมาเป็นเวลาช้านาน ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะต้องการเลียนแบบมาเลเซียที่มีรถยนต์แห่งชาติชื่อ Proton อีกส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะมองการณ์ในด้านดีว่า โครงการ ‘รถยนต์แห่งชาติ’ มีความเป็นไปได้ในประเทศที่มีประชากรมากถึง 190 ล้านคนดังเช่นอินโดนีเซีย เพราะตลาดภายในประเทศใหญ่พอที่จะรองรับได้

ผู้นำอินโดนีเซียที่ผลักดันโครงการรถยนต์แห่งชาติก่อนผู้ใดก็คือ นายฮาบีบี (B.J. Habibie) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิจัยและเทคโนโลยี ซึ่งมอบหมายให้ Strategic Industries Board เป็นผู้รับผิดชอบในการผลิตรถยนต์ชื่อ Maleo นายฮาบีบีเป็นวิศวกรอวกาศ สำเร็จการศึกษาจากประเทศเยอรมนี จึงเป็นธรรมชาติของเขาที่นายฮาบีบีมีนโยบายที่จะใช้เทคโนโลยีเยอรมนีในการผลิต Maleo ส่วนเครื่องยนต์ขนาด 1,200 ซี.ซี. มอบหมายให้บริษัท Orbital Engine แห่งออสเตรเลียเป็นผู้ผลิต ด้วยเหตุดังนี้ Maleo จึงมีสมญานามว่า Habibie's Volkswagen

แต่โครงการรถยนต์แห่งชาติ Maleo ไม่สู้มีความคืบหน้ามากนัก จึงมิได้สร้างปัญหาแก่บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในอินโดนีเซีย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นยี่ห้อต่างๆ กับนายทุนท้องถิ่น

แต่แล้วในเดือนกุมภาพันธ์ 2539 รัฐบาลอินโดนีเซียประกาศให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรแก่บริษัทตั้งใหม่ชื่อ PT Timor Putra Nasional ซึ่งจะผลิต ‘รถยนต์แห่งชาติ’ ยี่ห้อ Timor บริษัทดังกล่าวนี้เป็นของนายฮูโตโม แมนดาลา ปูตรา (Hutomo Mandala Putra) บุตรชายคนสุดท้องของประธานาธิบดีซูฮาร์โต Timor ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตเป็นเวลา 3 ปี โดยมีเงื่อนไขว่า เมื่อสิ้นปีแรกที่ทำการ

ผลิตจกต้องให้ขึ้นส่วนภายในประเทศ (local content) อย่างน้อย 20% และไม่น้อยกว่า 40% และ 60% เมื่อสิ้นปีที่สองและสามตามลำดับ

แต่ PT Timor ไม่เคยมีประสบการณ์ในการผลิตรถยนต์ และไม่มีเทคโนโลยีของตนเอง PT Timor จึงลงทุนร่วมกับ Kia Motors แห่งเกาหลีใต้ และโดยเหตุที่ PT Timor ยังไม่มีโรงงานรถยนต์ของตนเอง จึงมอบหมายให้ Kia Motors ทำการผลิต Timor ในเกาหลีใต้ โดยส่งคนงานอินโดนีเซียไปทำงานในโรงงานของ Kia Motors นั้นเอง ทั้งนี้เพื่อให้ Timor ปรากฏสู่ตลาดภายในปี 2539 นี้

เมื่อรถยนต์ Timor จำนวน 2,084 คันมาถึงอินโดนีเซียเมื่อต้นเดือนกันยายน 2539 หนังสือพิมพ์ภาษาอังกฤษในอินโดนีเซียพาดหัวด้วยสำเนียงถากถางว่า “National Cars Arrive from South Korea” สื่อมวลชนมิได้แสดงความชื่นชมที่อินโดนีเซียมี ‘รถยนต์แห่งชาติ’ เพราะไม่มีส่วนใดของรถ Timor ที่ผลิตในเกาหลีใต้เป็นของอินโดนีเซีย ก่อนหน้านั้นในเดือนกรกฎาคม รัฐบาลอินโดนีเซียประกาศว่า แม้ Timor จะผลิตในเกาหลีใต้ แต่ใช้คนงานอินโดนีเซีย ย่อมต้องถือว่า Made in Indonesia และอยู่ในข่ายที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร

แต่ปัญหาสำคัญที่ PT Timor เผชิญก็คือ ไม่มีธนาคารพาณิชย์โดยยอมออกเอกสารค้ำประกันเพื่อให้ PT Timor นำรถออกจากท่าเรือ พิธีการศุลกากรกำหนดให้ PT Timor ต้องชำระอากรขาเข้า หาก Timor มิได้ให้ขึ้นส่วนภายในประเทศถึง 20% PT Timor จะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าการให้ขึ้นส่วนภายในประเทศตามกำหนด ดังนั้น จึงต้องมีเอกสารค้ำประกันจากธนาคารในกรณีที่ต้องเสียอากรขาเข้าในภายหลัง การที่ PT Timor ไม่สามารถขอให้ธนาคารออกเอกสารค้ำประกันได้เป็นข่าวที่สร้างความฮือฮาในอินโดนีเซียไม่น้อย เพราะมีนัยว่า สถาบันการเงินในอินโดนีเซียมองไม่เห็นอนาคตของโครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor

แต่แล้วรัฐบาลอินโดนีเซียก็ออกมาหนุนหน้า PT Timor นายตุนกี อารีวิโบโว (Tunky Ariwibowo) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมให้สัมภาษณ์ สื่อมวลชนว่า PT Timor ไม่จำเป็นต้องใช้เอกสารค้ำประกันจากธนาคาร เพราะถือเป็นรถยนต์แห่งชาติ

ในทันทีที่ PT Timor นำเข้า Timor จากเกาหลีใต้โดยไม่ต้องเสียอากรขาเข้า ซึ่งปกติเก็บในอัตราสูงถึง 120% ญี่ปุ่นและสหภาพยุโรปแยกกันยื่นฟ้องต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ว่า อินโดนีเซียมิได้ปฏิบัติตามหลักการการไม่ปฏิบัติอย่างลำเอียง (Principle of Non-Discrimination) อันเป็นหลักการพื้นฐานขององค์การการค้าโลกแห่งนี้ ทั้งนี้เป็นที่เข้าใจว่า สหรัฐอเมริกาจะยื่นฟ้องในภายหลัง

นักเศรษฐศาสตร์อินโดนีเซียจำนวนไม่น้อยเรียกร้องให้รัฐบาลอินโดนีเซียหาทางเจรจาในลักษณะทวิภาคีกับญี่ปุ่นและสหภาพยุโรป (รวมทั้งสหรัฐอเมริกาในภายหลัง) และหาทางรวมขอมให้ได้ เพราะหากปล่อยให้องค์การการค้าโลกเข้ามาไกล่เกลี่ยและระงับข้อพิพาทอินโดนีเซียจะเป็นฝ่ายเสียหาย โดยที่ความเสียหายอาจลุกลามไปสู่อุตสาหกรรมหรือภาคเศรษฐกิจอื่น

ปัญหาพื้นฐานของนโยบายรถยนต์แห่งชาติอินโดนีเซียอยู่ที่เจตนารมณ์ของรัฐบาลอินโดนีเซียในการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรเฉพาะแก่ PT Timor หากกล่าวให้ถึงที่สุดก็คือ การให้ประโยชน์แก่ลูกชายคนเล็กของประธานาธิบดีซูฮาร์โตนั่นเอง หากรัฐบาลอินโดนีเซียประกาศนโยบายรถยนต์แห่งชาติเป็นการทั่วไป และกำหนดหลักเกณฑ์ของรถยนต์แห่งชาติอย่างชัดเจน โดยให้สิทธิประโยชน์และการส่งเสริมกลุ่มทุนทั้งภายในและต่างประเทศที่ผลิตรถยนต์แห่งชาติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เสี่ยงครหาจะไม่ดังขรมดังที่เกิดขึ้น ข้อครหายังมีอีกด้วยว่า รัฐบาลอินโดนีเซียเลือกให้สิทธิประโยชน์แก่ PT Timor ทั้งๆที่บริษัทมิได้มีประสบการณ์การประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ เหตุใดจึงไม่ให้บริษัทรถยนต์ที่มีอยู่แล้วเป็นผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ

โครงการรถยนต์แห่งชาติไม่เพียงแต่ทำให้อินโดนีเซียมีข้อพิพาทกับมหาอำนาจในอุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้น หากทว่ายังสร้างปัญหาความขัดแย้งภายในประเทศด้วย กลุ่มทุนที่ประกอบธุรกิจร่วมทุนกับบริษัทรถยนต์ต่างชาติล้วนไม่พอใจนโยบายรถยนต์แห่งชาติ แม้แต่นายบัมบัง ตริฮัตม็อดโจ (Bambang Trihatmodjo) ลูกชายคนที่สองของประธานาธิบดีซูฮาร์โต ซึ่งมีผลประโยชน์ในอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยเป็นประธาน Bimantara Group ก็แสดงความไม่พอใจด้วย ทั้งนี้ Bimantara Group มีแผนที่จะผลิต 'รถยนต์แห่งชาติ' ด้วยการร่วมทุนกับ Hyundai แห่งเกาหลีใต้

ก่อนหน้านี้ ในช่วงปลายเดือนสิงหาคม 2539 นายอาบูริซัล บักรี (Aburizal Bakrie) ประธานกลุ่มทุนยักษ์ใหญ่ Bakrie Group ประกาศที่จะผลิต 'รถยนต์แห่งชาติ' ยี่ห้อ Bakrie แต่เป็นรถแวนขนาดบรรทุก 8 คน ออกแบบเองโดยพนักงานที่เคยมีประสบการณ์การทำงานกับ Volvo และ Leyland โครงการนี้อาศัยทุนภายในประเทศล้วนๆ โดยมีได้ร่วมทุนกับบริษัทระหว่างประเทศ

รวมเบ็ดเสร็จแล้ว ในปัจจุบันอินโดนีเซียมีโครงการรถยนต์แห่งชาติถึง 4 โครงการ นอกจาก Timor ก็มี Maleo ของกระทรวงวิจัยและเทคโนโลยี Bakrie ของ Bakrie Group และโครงการร่วมทุนระหว่าง Bimantara Group กับ Hyundai ในขณะที่ Timor ได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐและภาษีสรรพสามิตเป็นเวลา 3 ปี ไม่เป็นที่แน่ชัดว่า รัฐบาลอินโดนีเซีย

จะให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรแก่โครงการรถยนต์แห่งชาติอื่นๆ หรือไม่ และมากน้อยเพียงใด

เหตุใดกลุ่มทุนในอินโดนีเซียจึงแข่งกันผลิต 'รถยนต์แห่งชาติ' ?

สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรเป็นเหตุผลสำคัญของปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้ ในกรณีของ Timor สิทธิพิเศษทางด้านอากรขาเข้าและภาษีสรรพสามิต ทำให้ Timor สามารถขายได้ในราคาต่ำกว่าปกติถึง 60% ซึ่งทำให้ได้เปรียบผู้ประกอบการรถยนต์อื่นๆในประเทศ

โครงการ 'รถยนต์แห่งชาติ' อาจให้ความภาคภูมิใจแก่ประชาชนภายในประเทศ แต่ก็มีความภาคภูมิใจจอมปลอม เพราะต้องพึ่งพิงเทคโนโลยี กระบวนการผลิต และชิ้นส่วนที่สำคัญจากต่างประเทศ ในกรณีของรถ Proton แห่งมาเลเซีย แม้จะทำการผลิตมานานนับทศวรรษ ก็ยังคงต้องพึ่งพิงเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และต้องประสบปัญหาอย่างมากที่บริษัทร่วมทุน อันได้แก่ Mitsubishi Motors ไม่ยอมถ่ายทอดเทคโนโลยี ความล่าช้าทางเทคโนโลยี และความด้อยศักยภาพในการพัฒนาเทคโนโลยีของตนเอง ทำให้ 'รถยนต์แห่งชาติ' ในโลกที่สามมิอาจถือตัวเป็น Global Car ได้

บริษัทรถยนต์ในโลกล้วนแต่เป็นผู้ผลิต Global Car 'รถยนต์แห่งชาติ' จากโลกที่สามจะทะยานขึ้นเป็น Global Car ได้ต้องสามารถแข่งขันในตลาดระหว่างประเทศได้ ปัญหาที่มีอยู่ว่า หากปราศจากสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรแล้ว 'รถยนต์แห่งชาติ' จะสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรถยนต์อื่นๆภายในประเทศได้มากน้อยเพียงใด ก่อนที่จะพูดถึงความสามารถในการแข่งขันในตลาดระหว่างประเทศ

ความต้องการคุ้มครองประชาชนคนสุดท้ายของประธานาธิบดีซูฮาร์โตให้เติบโตทางธุรกิจ กำลังชักนำให้อินโดนีเซียมีข้อพิพาทกับมหาอำนาจในอุตสาหกรรมรถยนต์ นับเป็นการใช้อำนาจทางการเมืองในการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนบุคคลโดยแท้ โครงการรถยนต์แห่งชาติ Timor เป็นตัวอย่างอันดีของการสละผลประโยชน์ส่วนรวมเพื่อผลประโยชน์ส่วนบุคคล

ในช่วงเวลาที่ผ่านมาสามทศวรรษที่ประธานาธิบดีซูฮาร์โตยึดกุมอำนาจรัฐในอินโดนีเซียเป็นช่วงเวลาที่ตระกูลซูฮาร์โตเพาะหน่อธุรกิจ บัดนี้หน่อธุรกิจของตระกูลซูฮาร์โตแผ่ขยายครอบคลุมอินโดนีเซียทั่วประเทศ

อำนาจเป็นพาหะแห่งผลประโยชน์ทางธุรกิจ