

บทที่ 2

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย

2.1 นโยบายการค้าระหว่างประเทศของไทย

2.1.1 นโยบายการค้าระหว่างประเทศของไทยทั่วไป

ในช่วงทศวรรษตั้งแต่ พ.ศ. 2503 (ค.ศ. 1960) เป็นต้นมา รัฐบาลไทยเน้นอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Industries) มีการปรับเปลี่ยนภาษีศุลกากรหลายครั้ง การเปลี่ยนแปลงภาษีศุลกากรในบางครั้งทำเพื่อแก้ปัญหาดุลการค้า แต่ก็มีผลต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงภาษีศุลกากรเป็นไปในทางมีอัตราภาษีสูงขึ้น และภาษีที่เก็บกับสินค้าสำเร็จรูปมีอัตราสูงกว่าสินค้าขั้นกลางและวัตถุดิบมาก การมีอัตราภาษีศุลกากรที่สูงทำให้สินค้านำเข้ามีราคาสูง ซึ่งมีผลกระตุ้นการผลิตสินค้าภายในประเทศ การเก็บภาษีในสินค้าขั้นตอนต่าง ๆ แตกต่างกันมาก มีผลทำให้การอัตรการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rates of Protection) มีอัตราสูงมากสำหรับสินค้าบางชนิดได้แก่อุตสาหกรรมสินค้าสำเร็จรูปเพื่อการบริโภค เช่น อาหาร เคมีภัณฑ์ และรถยนต์ อุตสาหกรรมที่มีอัตราการคุ้มครองที่ต่ำลงมากคือกลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็นประเภทสินค้าขั้นกลางหรือสินค้ากึ่งสำเร็จรูปและสินค้าที่เป็นวัตถุดิบ ซึ่งระบบภาษีศุลกากรลักษณะนี้เป็นการเอื้ออำนวยต่อการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าและมีผลทำให้ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยลดลง เนื่องจากผู้ส่งออกต้องซื้อสินค้าที่เป็นปัจจัยการผลิตในราคาสูงขึ้นทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ดังนั้น เมื่อการผลิตสินค้าทดแทนการนำเข้าได้รับการคุ้มครองสูง มีกำไรมาก ย่อมมีแรงจูงใจต่อการผลิตสินค้าเพื่อป้อนตลาดภายในประเทศ และทำให้ทรัพยากรที่จะนำไปใช้ในการผลิตสินค้าส่งออกลดน้อยลงหรือแพงขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น ในช่วงทศวรรษ พ.ศ. 2523 (ค.ศ.1980) รัฐมีนโยบายส่งเสริมการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมซึ่งรัฐได้กำหนดนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อส่งออกไว้ตั้งแต่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519) แต่ระบบภาษีศุลกากรของไทยที่จะเอื้อต่อการส่งออกก็ยังคงมีความแตกต่างกันในอัตราภาษีและอัตราคุ้มครองอยู่มาก จึงเป็นการลำเอียงในระบบภาษีศุลกากร แต่อย่างไรก็ตามรัฐได้ใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมสินค้าส่งออก เช่น การชดเชยเงินอากรและสิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุน จึงมีส่วนในการหักล้างความลำเอียงดังกล่าวนี้บ้างและทำให้สินค้าอุตสาหกรรมของไทยสามารถขยายตัวส่งไปขายต่างประเทศได้มาก

ตั้งแต่ปี พ.ศ.2533 เป็นต้นมาถึงปัจจุบัน มีการปรับปรุงระบบอัตราภาษีศุลกากรในลักษณะที่เอื้ออำนวยต่อการผลิตเพื่อการส่งออก กล่าวคือ รัฐได้มีการปรับปรุงโครงสร้างพิคัดอัตราภาษีศุลกากรหลายครั้ง มีการลดภาษีเครื่องจักรอุปกรณ์ รถยนต์และสินค้าอื่น ๆ หลาย

ประเภท ในปลายปี 2537 กระทรวงการคลังได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีศุลกากรครั้งใหญ่อีกโดยการลดจำนวนอัตรารวมจากเดิมที่เคยมีการเก็บภาษีตามราคา (Ad valorem rate) อยู่ 39 อัตราก็เหลือลงเพียง 6 อัตราก็คือไม่มีการเก็บภาษีเลขในสินค้าที่รัฐบาลมีนโยบายยกเว้น เช่น อุปกรณ์การแพทย์ เก็บภาษีร้อยละ 1 สำหรับวัตถุดิบส่วนใหญ่ ร้อยละ 5 สำหรับผลิตภัณฑ์ขั้นต้นและสินค้าทุน ร้อยละ 10 สำหรับผลิตภัณฑ์ขั้นกลาง ร้อยละ 20 สำหรับสินค้าสำเร็จรูปและร้อยละ 30 สำหรับสินค้าที่ต้องการความคุ้มครองเป็นพิเศษ เมื่อรวมการปรับลดที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2533 แล้วอัตรารวมจะลดลงจากร้อยละ 30 โดยเฉลี่ยเหลือร้อยละ 17 ในปี 2540 ซึ่งจะมีผลทำให้ประเทศไทยปฏิบัติตามพันธกรณีได้เร็วกว่าความผูกพันที่มีไว้ต่อ WTO และมีส่วนช่วยในการปรับลดภาษีตามข้อตกลง AFTA และการเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้จะทำให้สินค้าส่งออกของไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลกมากขึ้นหรืออุตสาหกรรมที่ด้อยประสิทธิภาพก็ต้องพยายามปรับตัวพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิตมากขึ้น สำหรับผู้ผลิตสินค้าจะสามารถใช้สินค้าถึงสำเร็จรูปและวัตถุดิบนำเข้าในราคาต่ำลง ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง ซึ่งการปรับปรุงอัตราภาษีดังกล่าวคาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อสินค้าอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อการส่งออก

นอกจากการปรับเปลี่ยนด้านอัตราภาษีแล้ว มาตรการส่งเสริมการส่งออกในสินค้าอุตสาหกรรมทั่วไปเพื่อเป็นการจูงใจให้มีการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น ซึ่งเป็นมาตรการสนับสนุนนโยบายการค้าระหว่างประเทศ สิ่งจูงใจที่สำคัญคือ การคืนเงินภาษีอากรขาเข้า ภาษีการค้า และภาษีอื่น ๆ ที่เก็บกับวัตถุดิบหรือวัสดุที่ใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก การให้สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน เช่น เวลามาเข้าวัตถุดิบและวัสดุผลิตสินค้าส่งออกก็ได้รับยกเว้นไม่ต้องจ่ายภาษีในการนำเข้าวัสดุเหล่านั้น ซึ่งจะทำให้ผู้ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกประหยัดต้นทุนได้มากกว่ามาตรการดังกล่าว นอกจากนี้ในปัจจุบันรัฐยังมีการใช้มาตรการการให้สินเชื่อเพื่อการส่งออกโดยการตั้งธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก (Import-Export Bank) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 เพื่อเป็นการให้สินเชื่อแก่ผู้ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกโดยคิดอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ¹

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าปัจจุบันด้านนโยบายการค้าระหว่างประเทศของไทยมีการสนับสนุนให้มีการส่งสินค้าออก โดยการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นเป็นสิ่งจูงใจผู้ส่งออกเพื่อทำให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกต่ำที่สุด รวมทั้งการที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization-WTO) และเป็นสมาชิกอาเซียนผู้ก่อตั้งเขตการค้าเสรีอา

¹ สมศักดิ์ เต็มบุญเลิศชัย, ธรรมวิทย์ เทอดอุดมและวัชรียา โดสงวน, ร่างรายงานการศึกษาทิศทางของพัฒนาอุตสาหกรรมในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : ศูนย์บริการวิชาการคณะเศรษฐศาสตร์, 2538), หน้า 12-23.

เซียน (AFTA) แนวนโยบายการค้าระหว่างประเทศของไทยไม่ว่าจะเป็นด้านการค้าสินค้าและบริการจะต้องมีความเสรีและโปร่งใสแน่นอนในอนาคต

2.1.2 นโยบายการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับยานยนต์

ในระยะเริ่มแรกนโยบายของรัฐที่ให้การส่งเสริมและสนับสนุนการประกอบกิจการอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ก็เพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) จากต่างประเทศ มีการให้การคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ได้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดมีอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ มีการตั้งกำแพงภาษีนำเข้ารถยนต์ (CBU) และชิ้นส่วนถอดแยกครบชุดสมบูรณ์ CKD ไว้ในอัตราที่สูง แต่ปรากฏว่าในช่วง 10 ปีแรก (พ.ศ. 2503 - 2511) อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยนั้นไม่สามารถทดแทนการนำเข้าได้อย่างแน่นอน ในระยะต่อมา (ปี 2512) รัฐบาลจึงให้มีการจัดตั้งองค์กรขึ้นเพื่อกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ที่จะทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์สามารถพัฒนาไปสู่การผลิตยานยนต์ได้ คือ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นองค์กรที่เข้ามาวางรากฐานของ Local Content ตั้งแต่ปี 2514 ซึ่งนโยบายดังกล่าวมีการบังคับใช้มาจนถึงปัจจุบัน

การบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ทำให้ต้องมีการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในส่วนของชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่รัฐบังคับ ผู้ประกอบรถยนต์ไม่สามารถนำเข้าชิ้นส่วนดังกล่าวได้จึงเป็นการบังคับผู้ลงทุนจากต่างประเทศโดยตรงต้องลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วย การใช้มาตรการภาษีโดยการตั้งกำแพงภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปไว้สูงเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศรัฐก็ถูกนำมาใช้เช่นกัน เช่น การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์เมื่อปี 2534 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ CBU ซึ่งการกำหนดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปไว้สูงก็เพื่อเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศและเพื่อให้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศมีความแข็งแกร่งและสามารถพัฒนาขีดความสามารถจนแข่งขันกับชิ้นส่วนจากต่างประเทศได้เมื่อไทยต้องยกเลิกการใช้นโยบายการคุ้มครองต่าง ๆ การลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (CKD) ทำให้ราคานำเข้าชิ้นส่วน CKD ลดลงส่งผลให้ต้นทุนในการประกอบรถยนต์ต่ำลง

รัฐได้มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการส่งออกสินค้าตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 - 2519) โดยการใช้มาตรการต่าง ๆ ผ่านหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การกีดกันอากรขาเข้า การชดเชยภาษี สำหรับการส่งออก โดยผ่านกระทรวงการคลังเป็นต้น โดยอุตสาหกรรมยานยนต์ก็สามารถใช้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวเช่นกัน

การผ่อนผันการบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกเมื่อปี 2522 ก็เป็นการช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกสามารถเลือกใช้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบรถยนต์ได้อย่างเสรีเพื่อให้เกิดการประหยัดต้นทุนในการประกอบรถยนต์มากที่สุด นอกจากนี้เมื่อปี 2537 รัฐได้เปิดใจให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ขึ้นมามีครั้งหนึ่งนับแต่ปีใดให้เกิดส่งเสริมในปี 2512 มีการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ทั้งด้านภาษีและมิใช่ภาษีตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ร.บ. 2520 โดยแบ่งเขตการส่งเสริมเป็น 3 เขต เหมือนอุตสาหกรรมทั่วไป นอกจากนี้ยังให้สิทธิประโยชน์เขตเศรษฐกิจพิเศษที่แผ่อยู่ในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ มาตรการดังกล่าวเป็นสิ่งจูงใจนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์ในประเทศอีกหลายราย เช่น บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น เป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดในโลกพร้อมนำผู้ผลิตชิ้นส่วน (Maker) เข้ามาลงทุนด้วย ซึ่งในอนาคตอันใกล้ประเทศไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคนี้

ในส่วนของการทำงานข้อตกลงระหว่างประเทศที่จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต ประเทศไทยมีพันธกรณีทั้งในระดับภูมิภาคในกลุ่มอาเซียนและระดับโลก กล่าวคือในระดับภูมิภาคอาเซียน ไทยได้ร่วมมือกันกับกลุ่มอาเซียนจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เพื่อลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างกันให้เหลือ 0-5% ภายในปี 2546 แม้ว่าขณะนี้รถยนต์และชิ้นส่วนบางรายการจะยังคงอยู่ในรายการขกเว้นการลดภาษีชั่วคราว (Temporary Exclusion List) แต่ในอนาคตสมาชิกอาเซียนต้องนำเข้ามาบรรจุในรายการลดภาษี เมื่อถึงตอนนั้นอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีเข้มแข็งและพัฒนาขีดความสามารถจนสามารถแข่งขันกับประเทศกลุ่มอาเซียนและเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคนี้ได้ ในระดับโลกไทยเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) และต้องปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) ซึ่งจะมีผลบังคับกับประเทศไทยให้เลิกนโยบายการบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ สำหรับการประกอบรถยนต์ในปี 2543 (ไทยมีระยะเวลาในการปรับตัว 5 ปีนับแต่ปี 2539) อันจะเป็นผลให้ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศมีอิสระในการเลือกใช้ชิ้นส่วนประกอบในการประกอบรถยนต์ การยกเลิกนโยบายการบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศก็จะมีผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศบางภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันต่ำ เช่น ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ระบบเกียร์และพวงมาลัย เป็นต้น ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีในการผลิตสูงผู้ผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวจะต้องปรับตัวเพื่อให้แข่งขันได้ภายในระยะเวลาการปรับตัวและรัฐต้องเร่งริบมาตรการสนับสนุน เช่น การลดภาษีวัตถุดิบลง ดังนั้น จึงสรุปจากภาพรวมได้ว่าปัจจุบันนโยบายของรัฐที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในด้านการค้าระหว่างประเทศยังเป็นการคุ้มครองผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศและรัฐใช้มาตรการสนับสนุนต่าง ๆ ผ่านหน่วยงานของรัฐสำหรับการสนับสนุนและส่งเสริมการส่งออก เมื่อข้อตกลง TRIMs มีผลบังคับกับประเทศไทยการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์จึงจะเริ่มขึ้นอย่างจริงจัง

2.2 กฎหมายและนโยบายของรัฐที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบัน

2.2.1 นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

การประกอบรถยนต์ภายในประเทศในปัจจุบันนั้น ผู้ประกอบการจะใช้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบสำหรับการประกอบรถยนต์จาก 2 แหล่ง คือ

1) ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบที่ผลิตได้ภายในประเทศ (Local Contents) ซึ่งการประกอบรถยนต์แต่ละประเภทจะมีการใช้ชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบเป็นสัดส่วนมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับข้อกำหนดของรัฐ ซึ่งปัจจุบันหน่วยงานที่มีบทบาทในการกำหนดอัตราการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์ คือ กระทรวงอุตสาหกรรม

2) ชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศ อาจจะนำเข้ามาในรูปแบบของชิ้นส่วนประกอบครบชุด (Completely Knocked-Down หรือ CKD)* เป็นชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบรถยนต์ได้นำเข้าจากต่างประเทศ ส่วนมากจะเป็นการนำเข้าจากประเทศแม่ที่เป็นเจ้าของยี่ห้อรถยนต์นั้น ๆ เช่น บริษัท โตโยต้า ในประเทศไทย นำเข้าชิ้นส่วน CKD จากบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น หรืออาจนำเข้ามาในรูปแบบของชิ้นส่วน (Parts) ก็ได้ นอกจากนี้การนำเข้าชิ้นส่วน CKD เพื่อนำมาประกอบเป็นรถยนต์ภายในประเทศ อาจมีการนำเข้าจากกลุ่มประเทศอาเซียนภายใต้โครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนเฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียน (Brand - to - Brand Complementation) เช่น ประเทศไทยนำเข้าไอซ์อ็อปของรถยนต์จากประเทศมาเลเซีย เป็นต้น

นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ (Local Contents Requirement หรือ LCR)** เป็นนโยบายที่กำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ (คณะกรรมการดังกล่าวตั้งขึ้นในปี 2512) นโยบาย LCR ฉบับแรกถูกประกาศใช้เมื่อเดือนกรกฎาคม 2514 โดยกำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516² และมีการเปลี่ยนแปลงอัตราส่วนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นการส่งเสริมและให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และพัฒนาให้เป็นอุตสาหกรรมการผลิตอย่างแท้จริงสามารถลดการนำเข้าชิ้นส่วน

² ศิริบุรณั นาเวรัตน์สุข, ประสบการณ์ 20 ปี ในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ

(กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524), หน้า 35.

* ต่อไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “ชิ้นส่วน CKD”

** ต่อไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “นโยบาย LCR”

จากต่างประเทศ อันเป็นสาเหตุทำให้ไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศในอดีตเป็นจำนวนมาก และด้วยเหตุผลที่อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงต่ออุตสาหกรรมอื่น ๆ ในลักษณะเชื่อมโยงย้อนหลัง (Backward Linkage) อีกหลายประเภท และการที่รัฐบาลต้องการให้เกิดมีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นภายในประเทศและพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นฐานควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมหลัก จึงได้กำหนดนโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์ ซึ่งเท่ากับเป็นการให้อำนาจผูกขาดแก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในส่วนที่เป็นการบังคับใช้เพราะไม่ต้องแข่งขันกับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ³ ผู้เขียนจะกล่าวถึงนโยบาย LCR ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบันที่สำคัญ* ดังต่อไปนี้

ก. นโยบาย LCR สำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ

การประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดนโยบาย LCR ที่สำคัญในปัจจุบัน ดังนี้

- นโยบายการประกอบรถยนต์นั่ง

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2537) เรื่อง นโยบายการประกอบรถยนต์ให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งได้โดยเสรี เป็นการยกเลิกการห้ามมิให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งตั้งแต่ปี 2532 ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2537) ได้กำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งเพื่อจำหน่ายในประเทศต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์นั่งทั้งคัน นโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์นั่งได้กำหนดการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศออกเป็น 2 บัญชี คือ

ก). บัญชี ก. เป็นบัญชีส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดให้ใช้ทุกรายการสำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง ผู้ประกอบการไม่สามารถใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นทดแทนได้ เช่น ท่อไอเสีย หม้อน้ำ แบตเตอรี่ ไส้กรองน้ำมันเครื่อง เป็นต้น บัญชี ก. มีอัตราส่วนร้อยละ 27.07 จะเห็นว่าส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในบัญชี ก. เป็นชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศผลิตได้เป็นส่วนใหญ่และเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศด้วย

³ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ผลกระทบของเกดคว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร : บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย), หน้า 67.

* ในวิทยานิพนธ์นี้ผู้เขียนจะกล่าวถึงและเน้นเฉพาะนโยบาย LCR ของรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเท่านั้น.

ข) บัญชี ข. เป็นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดให้เลือกใช้สำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง โดยเพิ่มเติมจากบัญชี ก. บัญชี ข. มีอัตราส่วนร้อยละ 43.18

การประกอบรถยนต์นั่งเพื่อจำหน่ายในประเทศต้องมีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศของทั้งสองบัญชีรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์นั่งทั้งคัน แต่อย่างไรก็ตามหากผู้ประกอบการมีความจำเป็นไม่สามารถใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศได้ตามรายการและอัตราส่วนที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดไว้ ผู้ประกอบการสามารถขออนุญาตปรับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต่อคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ เช่น บริษัท ก. ซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนโคสตาาร์ทให้กับบริษัท โตโยต้า เพื่อประกอบรถยนต์นั่ง หากบริษัท ก. สั่งปิดโรงงานเนื่องจากพนักงานนัดหยุดงานหรือมีความจำเป็นอย่างอื่นที่ไม่สามารถผลิตและส่งมอบชิ้นส่วนดังกล่าวให้กับบริษัท โตโยต้า ได้ บริษัท โตโยต้า สามารถขออนุญาตปรับการใช้ชิ้นส่วนโคสตาาร์ทภายในประเทศได้ ซึ่งอาจจะขอนำเข้าเป็นชิ้นส่วน CKD แทนชั่วคราวจนกว่าบริษัท ก. จะสามารถผลิตและส่งมอบโคสตาาร์ทให้ได้ เป็นต้น ดังนั้น การประกอบรถยนต์นั่งเพื่อจำหน่ายภายในประเทศทุกรุ่น (series) และทุกแบบ (model) ต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศอย่างต่ำไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์นั่งทั้งหมด⁴

- นโยบาย LCR ของการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 2534 รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก หมายถึง รถยนต์บรรทุกซึ่งนำเข้าในลักษณะของการถอดแยกเพื่อประกอบเป็นรถยนต์บรรทุกในประเทศ ซึ่งเมื่อนำไปต่อกระบะสำหรับบรรทุกแล้วมีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight) ไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม⁵ ปัจจุบันการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) รัฐมีนโยบายให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศทั้งในส่วนของการประกอบและการประกอบรถยนต์ เพื่อเป็นการบรรลุเป้าหมายในการผลิตชิ้นส่วนหลักและการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ ผู้เขียนจะกล่าวถึงนโยบาย LCR สำหรับการผลิตเครื่องยนต์และการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กตามลำดับ

⁴ คู่มือประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับที่ 1 (พ.ศ.2537) เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง ในภาคผนวก ข.

⁵ ข้อ 2 ของประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2534 ในภาคผนวก ข.

- นโยบาย LCR สำหรับการผลิตเครื่องยนต์ของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

กระทรวงอุตสาหกรรม ได้กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532 ทั้งรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องยนต์เบนซินปัจจุบันตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ได้กำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ประกอบเพื่อจำหน่ายภายในประเทศซึ่งมีเครื่องยนต์ขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบตั้งแต่ 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ โดยมีเงื่อนไขดังนี้

(1) เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศตามบัญชีรายการที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดไว้ ซึ่งได้กำหนดไว้เป็นมูลค่าร้อยละของแต่ละรายการของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเครื่องยนต์ของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กทั้งสองชนิด ซึ่งจะระบุขึ้นส่วนภายในประเทศสำหรับผู้ผลิตที่จะนำมาผลิตเป็นเครื่องยนต์และกำหนดเปอร์เซ็นต์ของแต่ละชิ้นส่วนและให้เปอร์เซ็นต์รวมทั้งหมดเท่ากับ 100 โดยมูลค่าร้อยละการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของเครื่องยนต์จะเพิ่มขึ้นตามรอบปี

- กลุ่มชิ้นส่วนสำหรับเครื่องยนต์เบนซิน (แกสโซลีน) มีทั้งหมด 27 รายการ
- กลุ่มชิ้นส่วนสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล มีทั้งหมด 33 รายการ

(2) รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ประกอบเพื่อจำหน่ายภายในประเทศหากมีเครื่องยนต์ขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบน้อยกว่า 1,350 ลูกบาศก์เซนติเมตร ลงมาจนถึง 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร ให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศที่มีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเครื่องยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2536

(3) กรณีรถยนต์ที่ประกอบเพื่อจำหน่ายภายในประเทศซึ่งเข้าข่ายของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ต้องใช้เครื่องยนต์ภายในประเทศตาม (1) และ (2) ข้างต้น หากจะประกอบหรือต่อเติมเพื่อจำหน่ายในลักษณะอื่น เช่น เป็นรถยนต์บรรทุกขับเคลื่อน 4 ล้อหรือเป็นรถจี๊ปหรือรถตู้ และมีปริมาณความต้องการของตลาดเป็นจำนวนน้อย การกำหนดให้ใช้หรือไม่ใช้เครื่องยนต์ภายในประเทศ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จะเป็นผู้พิจารณาตามความเหมาะสมเป็นกรณีไป เนื่องจากรถยนต์ดังกล่าวความต้องการของตลาดมีน้อยหากจะบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนภายใน

ประเทศสำหรับการผลิตเครื่องยนต์เหมือนรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) จะทำให้เป็นการยากและไม่คุ้มทุนของผู้ประกอบรถยนต์⁶

นโยบาย LCR ของการผลิตเครื่องยนต์จะมีความสอดคล้องกับเงื่อนไขการให้การส่งเสริมการลงทุนของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในกิจการผลิตเครื่องยนต์ กล่าวคือ มูลค่าร้อยละของการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศจะมีการเพิ่มขึ้นทุกปี (รอบปีของการอนุมัติการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กจะเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ไปสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน ของปีถัดไป) ปัจจุบันประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (เพิ่มเติม) ลงวันที่ 14 มิถุนายน 2538 ได้กำหนดอัตรามูลค่าร้อยละของการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศสำหรับการผลิตเครื่องยนต์ของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กและได้แยกชนิดเครื่องยนต์ออกเป็น 2 ชนิด คือ เครื่องยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและเครื่องยนต์ที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยเครื่องยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะมีการกำหนดอัตราส่วนการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเครื่องยนต์ภายในประเทศมากกว่าเครื่องยนต์ที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ตามประกาศฉบับดังกล่าว นโยบาย LCR สำหรับการผลิตเครื่องยนต์ของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กจะสิ้นสุดลงวันที่ 30 มิถุนายน 2542 ซึ่งสิ้นสุดลงก่อนที่ข้อตกลงมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (TRIMs) จะมีผลบังคับสำหรับประเทศไทย ผู้ผลิตเครื่องยนต์ต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศให้ครบตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดไว้ เช่น ปีที่ 7 เริ่มวันที่ 1 กรกฎาคม 2538 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2539 กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 64 สำหรับเครื่องยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน⁷ หากผู้ผลิตไม่สามารถทำได้ตามที่กำหนด กระทรวงอุตสาหกรรมจะไม่อนุญาตให้ผลิตเครื่องยนต์นั้นและจะมีผลกระทบต่อผู้ประกอบรถยนต์ ซึ่งจะไม่สามารถประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กต่อไปได้ กล่าวคือ กระทรวงอุตสาหกรรมจะไม่พิจารณาอนุมัติรุ่น (series) หรือ แบบ (model) ใหม่หรือต่ออายุการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กอีกต่อไป

ดังนั้น จะเห็นว่านโยบาย LCR สำหรับการผลิตเครื่องยนต์ภายในประเทศของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กทั้งที่เป็นเครื่องยนต์เบนซินและดีเซล และการกำหนดอัตราร้อยละการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี ทำให้เป็นอุปสรรคและเพิ่มค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้

⁶ ดูประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2534 ในภาคผนวก ข.

⁷ ดูประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (เพิ่มเติม) ฉบับลงวันที่ 14 มิถุนายน 2538 ในภาคผนวก ข.

ผลิตเครื่องยนต์ภายในประเทศ ซึ่งเป็นผลให้ผู้ผลิตเครื่องยนต์ต้องเลิกการผลิตเครื่องยนต์บางชนิด เช่น บริษัท สยาม โตโยต้า มอเตอร์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องยนต์แกสโซลีน (เบนซิน) สำหรับประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กให้กับบริษัท โตโยต้า ได้เลิกผลิตเครื่องยนต์ดังกล่าวเนื่องจากความต้องการของตลาดสำหรับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แกสโซลีนมีน้อยและไม่สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของเครื่องยนต์ได้ตามที่รัฐกำหนด เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์ไม่มีความต้องการที่จะลงทุนเพราะไม่มีความคุ้มทุนอย่างแน่นอนเมื่อมองจากความต้องการของตลาดสำหรับปริมาณการจำหน่าย รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แกสโซลีน ซึ่งมีจำนวนไม่ถึงร้อยละ 10 ของตลาดรถยนต์บรรทุก ขนาดเล็กในแต่ละปี

- การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

นอกจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับเครื่องยนต์แล้ว การประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบาย LCR สำหรับตัวรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเป็นไปตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบาย อุตสาหกรรม การประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2534 ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(1) รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์บังคับของการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (Compulsory Parts) กล่าวคือ รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่รัฐกำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนเฉพาะที่ผลิตได้ภายในประเทศเท่านั้น ไม่สามารถใช้รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นมาทดแทนได้ ซึ่งรัฐมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ภายในประเทศให้รู้ค้ำหน้ายิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันได้กำหนดไว้เป็นจำนวน 7 รายการ ดังต่อไปนี้

1. หม้อน้ำ
2. ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย
3. แบตเตอรี่
4. แหนบดับหน้าและหลัง
5. ขางนอกและขางใน
6. กระจกนิรภัย
7. ครัมเบรกหน้าและหลัง (บังคับเฉพาะรถยนต์บรรทุกที่มีขนาดน้ำหนักตั้งแต่ 3.5 ตันขึ้นไป)

รายการที่ 1-6 มีการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 24 เมษายน 2523 เป็นไปตามประกาศ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ฉบับลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2523 ส่วนรายการที่ 7 มีการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2524 เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ฉบับลงวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2524

(2) รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศที่กำหนดให้ใช้ทุกรายการ การประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเพื่อจำหน่ายภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศทุกรายการ ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ กล่าวคือ เป็นรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่กำหนดไว้ในรายละเอียดทางเทคนิค(Technical Specification) ของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ซึ่งหากปรากฏว่ารายการใดผู้ประกอบการมิได้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศแล้วให้เลือกใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศจากรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ให้เลือกใช้ทดแทนมาใช้ทดแทนได้ โดยรายการที่เลือกใช้ทดแทนจะต้องมีมูลค่าที่เหมาะสมและใกล้เคียงกับรายการที่มีปรากฏในรายละเอียดทางเทคนิค แต่การเลือกใช้ทดแทนดังกล่าวต้องแจ้งให้กระทรวงอุตสาหกรรมทราบก่อน⁸

การประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กซึ่งมีการบังคับใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ (LCR) ตามที่กล่าวไว้ใน (1) และ (2) ข้างต้น หากเป็นรายการที่ระบุไว้ใน (1) รัฐกำหนดให้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศเท่านั้น ผู้ประกอบรถยนต์ไม่สามารถนำรายการอื่นมาทดแทนได้ แต่หากเป็น (2) ผู้ประกอบรถยนต์สามารถเลือกใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศรายการอื่นมาทดแทนรายการที่ระบุไว้ในรายละเอียดทางเทคนิคของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กนั้นได้ แต่ต้องเป็นรายการที่มีมูลค่าของเปอร์เซ็นต์ที่เหมาะสมและใกล้เคียงกับรายการที่ระบุไว้ในรายละเอียดทางเทคนิค

ข. การประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก

เนื่องจากรัฐมีนโยบายส่งเสริมการส่งออกซึ่งคู่ได้จากการที่รัฐมีมาตรการต่าง ๆ มากมายเพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออก เช่น การคืนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบของสินค้าที่ผลิตเพื่อการส่งออก การจ่ายเงินชดเชยสำหรับสินค้าส่งออก เป็นต้น ซึ่งจะกล่าวถึงโดยละเอียดต่อไป รัฐจึงมองเห็นว่าหากมีการกำหนดนโยบายให้ผู้ประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกต้องใช้ส่วนประกอบ

⁸ คูประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2534 ในภาคผนวก ข.

และอุปกรณภายในประเทศเหมือนการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศ จะทำให้เป็นการขู่ขาก เพิ่มค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการรถยนต์มากขึ้น เนื่องจากว่าส่วนประกอบและอุปกรณภายในประเทศ บางรายการมีราคาค่อนข้างแพงกว่าส่วนประกอบและอุปกรณที่นำเข้าจากต่างประเทศ (CKD) ซึ่งจะส่งผลทำให้ไม่มีผู้สนใจประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกและส่งผลต่อดุลการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น รัฐ จึงได้มีนโยบายต่างหากสำหรับการกำหนดการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก นโยบายของรัฐที่ใช้ในปัจจุบันสำหรับการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกในส่วนที่เกี่ยวกับการบังคับใช้ส่วนประกอบและอุปกรณที่ผลิตได้ในประเทศ คือ ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก ฉบับลงวันที่ 26 ธันวาคม 2522 ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ

" การประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณที่ผลิตได้ในประเทศตามที่ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ แต่ให้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณที่ผลิตได้ในประเทศตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนดตามความเหมาะสม หากชิ้นส่วนดังกล่าวสามารถผลิตได้ในประเทศ มีคุณภาพและราคาทัดเทียมกับของที่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศ และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหาได้ภายในประเทศ โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก"⁹ เช่น รถยนต์นั่งประกอบเพื่อการจำหน่ายภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศอย่างต่ำร้อยละ 54 แต่หากเป็นการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกอัตราการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณภายในประเทศจะมีอัตราน้อยกว่าก็ได้ โดยที่ชิ้นส่วนบางรายการที่รัฐบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศผู้ประกอบการอาจนำเข้าจากต่างประเทศได้หากมีราคาถูกและมีคุณภาพดีกว่า แต่อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติเนื่องจากรถยนต์ที่ผู้ประกอบการภายในประเทศส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศมักจะเป็นรุ่นและแบบเดียวกันกับที่ประกอบเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ ผู้ประกอบการจึงมักจะใช้ส่วนประกอบและอุปกรณที่ผลิตได้ในประเทศสำหรับรถยนต์ส่งออกเหมือนกับรถยนต์ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศจะมีการใช้ชิ้นส่วนที่ต่างกันเล็กน้อยเท่านั้น

⁹ ดูประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก ฉบับลงวันที่ 26 ธันวาคม 2522 ในภาคผนวก ข.

2.2.2 นโยบายส่งเสริมการลงทุน

ปัจจุบันรัฐได้ให้การส่งเสริมการลงทุนสำหรับการประกอบอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งมีเครื่องมือที่สำคัญ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 ซึ่งตามกฎหมายดังกล่าว รัฐได้ให้สิทธิประโยชน์เพื่อเป็นการจูงใจและสนับสนุนให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมแก่นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ มีมาตรการทั้งที่เกี่ยวกับภาษีอากรและมิใช่เกี่ยวกับภาษีอากร และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศฉบับที่ 1/2536 เรื่อง นโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน โดยประกาศฉบับนี้ จะกำหนดขอบเขต นโยบายหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุมัติโครงการ หลักเกณฑ์การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้มีการแบ่งเขตการส่งเสริมการลงทุนออกเป็น 3 เขต คือ

(1) เขต 1 ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมเจริญอยู่แล้ว คือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปทุมธานี นนทบุรีและนครปฐม จังหวัดเหล่านี้จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีน้อยมากและได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องส่งออกเป็นส่วนใหญ่ เช่น ต้องมีการส่งออกมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของยอดขายจึงจะได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักรกึ่งหนึ่ง เป็นต้น

(2) เขต 2 จะเป็นจังหวัดที่มีเศรษฐกิจดี มีอุตสาหกรรมค่อนข้างมากและอยู่ในแถบภาคกลาง คือ จังหวัดสมุทรสงคราม ราชบุรี กาญจนบุรี สุพรรณบุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี นครนายก ฉะเชิงเทราและชลบุรี จังหวัดเหล่านี้จะให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีมากกว่าเขต 1 เช่น ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรกึ่งหนึ่ง เฉพาะรายการที่มีอัตราอากรไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 และไม่อยู่ในประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก.13/2533 ลงวันที่ 18 กันยายน 2533 ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลหากมีการส่งออกได้ตามที่กำหนด เป็นต้น

(3) เขต 3 เป็นจังหวัดที่อยู่นอกเหนือจากเขต 1 และ เขต 2 และรวมทั้งนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังด้วย โครงการหรืออุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตนี้ จะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ มากที่สุด รัฐถือว่าเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศและเป็นการส่งเสริมให้มีการลงทุน การจ้างงานในส่วนภูมิภาค เช่น ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรทุกประเภทที่นำเข้ามา ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าของวัตถุดิบ ได้รับยกเว้นค่าบริการสาธารณูปโภคในระยะแรกสำหรับการลงทุน เป็นต้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการต่าง ๆ ของประเทศในปัจจุบันรัฐมุ่งเน้นให้มีการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมในต่างจังหวัด การให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในด้านภาษีอากรสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 3 จึงได้รับมากที่สุด สำหรับกิจการที่เปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนในปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศฉบับที่ 2/2536 เรื่อง ประเภท ขนาดและเงื่อนไขของกิจการที่จะให้การส่งเสริมการลงทุน ลงวันที่ 9 เมษายน 2536 ซึ่งได้แยกบัญชีประเภทกิจการที่จะให้การส่งเสริมการลงทุนเป็น 7 หมวด แต่ละประเภทกิจการที่ อยู่ในหมวดเดียวกันจะมีความเกี่ยวข้องกันและมีการกำหนดเงื่อนไขสำหรับสถานที่ตั้งของกิจการไว้ เช่น การ ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อยู่ในหมวด 4 ประเภท 4.23 ไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่ตั้งโรงงาน เป็นต้น

ก. การส่งเสริมการประกอบรถยนต์

ในช่วงปี 2504-2511 รัฐกำหนดนโยบายเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า รัฐจึงเปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการประกอบรถยนต์ ทำให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศ โดยมีผู้ประกอบการจากประเทศญี่ปุ่น กลุ่มประเทศยุโรปและอเมริกา ต่างเข้ามายื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐ ซึ่งมีทั้งลักษณะของการลงทุนโดยคนไทยเอง และในลักษณะของการร่วมทุนกับบริษัทแม่ในต่างประเทศ บริษัทฯ ที่เข้ามาร่วมทุนในขณะนั้น เช่น Ford, Mercedes Benze, Toyota เป็นต้น โดยเป็นการประกอบรถยนต์โดยสารและรถยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์และนำเข้าอุปกรณ์ประกอบรถยนต์แบบถอดแยกส่วนครบชุด (CKD) เข้ามาประกอบเพื่อสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศ คือ เป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าโดยยังไม่มีการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ ต่อมาปี 2512 รัฐได้จำกัดการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ประกอบรถยนต์ภายในประเทศและเปิดให้มีการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์ ซึ่งในขณะนั้นมีโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ จำนวน 9 โรงงาน¹⁰ ต่อมาในช่วงปี พ.ศ. 2534-2535 รัฐบาลได้เปิดให้มีการส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์อีกครั้ง โดยมีแนวทาง คือ การประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศรัฐบาลเปิดให้มีการส่งเสริมเฉพาะการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดน้ำหนักมากกว่า 8 ตันขึ้นไป โดยไม่ได้ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร ทั้งนี้เพื่อไม่ให้กระทบกับผู้ผลิตที่ดำเนินการอยู่แล้วโดยไม่ได้รับการส่งเสริม สำหรับการผลิตเพื่อการส่งออก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม

¹⁰ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำกัด, ผลกระทบของแอกต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วน , หน้า 21-25

การลงทุนได้อนุมัติให้การส่งเสริมการประกอบรถยนต์ของบริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เป็นการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นใหญ่ กำหนดเงื่อนไขการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่ายอดขาย ได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 6 ปี และสิทธิประโยชน์ในเขตส่งเสริมการลงทุน แต่ไม่ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ¹¹

นอกจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแล้ว หน่วยงานหนึ่งที่ผลักดันการเปิดให้ส่งเสริมอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ขึ้นมาอีกครั้ง คือ กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงการคลัง กล่าวคือ กระทรวงอุตสาหกรรมมีเอกสารที่ อก.1105/429 ลงวันที่ 26 มกราคม 2537 ระบุใจความสำคัญเกี่ยวกับโครงการประกอบรถยนต์ที่ควรให้การส่งเสริมดังมีคุณสมบัติดังนี้ คือ

1. มีกำลังการผลิตขั้นต่ำ 100,000 คันต่อปี
2. ส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณการผลิตในรอบปีภายใน 3 ปี
3. ควรก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม*ภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของมูลค่ารถยนต์ที่ส่งออกทั้งคันภายใน 3 ปี

ส่วนกระทรวงการคลังในช่วงแรกยังสงวนท่าทีเพื่อรักษาผลประโยชน์ในรูปภาษีอากรของรัฐไว้ให้มากที่สุด คือ ถ้าหากต้องมีการลดภาษีต้องให้ไม่น้อยที่สุด แต่อย่างไรก็ตาม ต่อมากระทรวงการคลังได้มีเอกสารที่ กค.0320-7831 ลงวันที่ 7 มีนาคม 2537 มีสาระสำคัญดังนี้ คือ

1. กระทรวงการคลังเห็นด้วยในลักษณะของนโยบายอนุญาตให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการแข่งขันกันด้านราคาและคุณภาพตามกลไกตลาดเสรี รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้มีการใช้ประเทศไทยเป็นฐานในการประกอบรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียเพื่อการส่งออก

2. สำหรับเรื่องภาษีหากเป็นโรงงานที่ผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ ไม่ควรจะได้รับการอุดหนุนโดยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร ยกเว้นกรณีการลงทุนใหม่เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อ

¹¹ บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง จำกัดและบริษัท พี.ไอ.เอส. คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการศึกษาลบับสมบูรณ์ โครงการศึกษารูปร่างการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2538), หน้า 6:5.

* มูลค่าเพิ่ม คือ ราคา FOB ของรถยนต์ส่งออกหักด้วยราคา CIF ของชิ้นส่วนนำเข้า

ส่งออก

3. ในส่วนของการโยกย้ายโรงงานไม่ควรให้การส่งเสริมการลงทุน เพราะไม่ได้ก่อให้เกิดการเพิ่มกำลังการผลิต¹²

ปัจจุบันรัฐได้เปิดให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ทุกประเภท คือ เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2537 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศที่ ส. 4/2537 จึงเป็นการเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์เป็นการทั่วไปอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนี้ได้ให้การส่งเสริมแก่บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด ในปี 2535 ซึ่งตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่การเปิดให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ในครั้งนี้ เป็นการเปิดให้การส่งเสริมเป็นการทั่วไป ไม่มีเงื่อนไขกำหนดให้ต้องมีการส่งออก ผู้ได้รับการส่งเสริมสามารถจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศได้ จึงเป็นการเปิดให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่งนับแต่ปี 2512 เหตุผลที่รัฐเปิดให้การส่งเสริมการประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่งมี 2 ประการ คือ

1. เพื่อเป็นการกระจายอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค ดังจะเห็นได้จากการที่รัฐได้ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรมากมายสำหรับเขตส่งเสริมการลงทุน 3

2. เป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการส่งออกอันเกิดจากแรงกดดันของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นรายใหญ่ในประเทศ กล่าวคือ ปัจจุบันตลาดรถยนต์ภายในประเทศมีอัตราเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก และไทยมีศักยภาพพอที่จะเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกได้ ไม่ว่าจะมองในแง่ด้านต้นทุนการผลิต ความพร้อมในด้านเทคโนโลยีและแรงงาน ถ้าหากรัฐเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการประกอบรถยนต์ด้วยก็ยิ่งจะทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ส่งออกลดลง เช่น การให้เครื่องจักรที่นำเข้ามาสำหรับประกอบรถยนต์ในเขต 3 ได้รับยกเว้นอากรขาเข้า เป็นต้น

ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ส.4/2537 เรื่อง การให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2537¹³ มีสาระสำคัญดังนี้

1. มีการแบ่งเขตส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์เป็น 3 เขต เหมือนกับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมอื่น ๆ และให้สิทธิประโยชน์ทั้งที่เกี่ยวกับภาษีอากรและไม่เกี่ยวกับภาษีอากร

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 6:6.

¹³ ดูประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ส. 4/2537 เรื่อง การให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2537 ในภาคผนวก ค.

2. สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรของโครงการที่ตั้งอยู่ในแต่ละเขตจะมีความแตกต่างกัน เช่น โครงการที่ตั้งอยู่ในเขต 1 จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่หากตั้งโครงการในเขต 3 จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจึงเห็นได้ว่ารัฐมีนโยบายให้โรงงานประกอบรถยนต์ไปตั้งอยู่นอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ แก่โครงการในเขต 3 ทุกอย่างเท่าที่พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ได้กำหนดไว้ เช่น การให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร เป็นต้น

3. สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการย้ายโรงงานประกอบรถยนต์ คือ หากมีการย้ายโรงงานจากเขต 1 ไปอยู่ในเขต 2 หรือจากเขต 2 ไปอยู่เขต 3 เป็นการย้ายออกสู่ภูมิภาค การย้ายโรงงานประกอบรถยนต์ก็จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีเพิ่มขึ้น เช่น หากย้ายจากเขต 1 ไปอยู่ในเขต 2 จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 7 ปี สำหรับรายได้จากการส่งออก เป็นต้น

4. ให้การส่งเสริมการส่งออกรถยนต์ กล่าวคือ หากผู้ได้รับการส่งเสริมส่งออกรถยนต์จะได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบเพื่อเป็นการชดเชยภาษีอากรที่แฝงอยู่ในต้นทุนการผลิตขึ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์ที่ส่งออก ซึ่งจะกล่าวถึงโดยละเอียดในเรื่องนโยบายส่งเสริมการส่งออกยานยนต์ต่อไป

การที่รัฐเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์เป็นการทั่วไปอีกครั้งหนึ่งเป็นการสนับสนุนให้มีการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคภายในประเทศ รวมทั้งเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการรายใหญ่จากต่างประเทศย้ายฐานการผลิตเข้ามาในประเทศไทย เพื่อใช้เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกในอนาคตอันใกล้ อันจะเป็นการสร้างแรงงาน พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศและลดการขาดดุลการค้าอันเนื่องมาจากการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU)

ข. นโยบายส่งเสริมกิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

มาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นผู้รับผิดชอบมีสาระสำคัญที่จะให้สิทธิพิเศษในการยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าภาษีเครื่องจักร วัตถุดิบและภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นต้น ซึ่งเป็นการให้สิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2522 การให้การส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบัน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศที่ 1/2536 เรื่อง นโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน เป็นการ

กำหนดหลักเกณฑ์และการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของการลงทุนในแต่ละเขตตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดประเภท ขนาดและเงื่อนไขของกิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะให้การส่งเสริม โดยได้กำหนดให้กิจการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แต่ละประเภทได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีต่างกันขึ้นอยู่กับโครงการนั้นจะตั้งอยู่ในเขต 1 เขต 2 หรือเขต 3 รวมทั้งมีการกำหนดเงื่อนไขสถานที่ตั้งของโครงการหรือกิจการที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน เช่น การผลิตไส้กรอง หม้อกรองอากาศ จะต้องตั้งโครงการอยู่ในเขต 3 เท่านั้น จึงจะได้รับการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น นอกจากนี้อาจมีการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ สำหรับการให้การส่งเสริม เช่น

1. กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เช่น กรณีการประกอบและผลิตเครื่องยนต์
2. การกำหนดให้ต้องส่งออก เช่น กรณีการผลิตไส้กรองน้ำมัน
3. กำหนดสัดส่วนในการร่วมทุน เช่น การผลิตเกียร์ต้องมีสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน หากจะจำหน่ายภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ยกเว้นโครงการตั้งอยู่ในเขต 3

2.2.3 นโยบายด้านภาษีอากร

ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจะกล่าวถึงโครงสร้างภาษียรถยนต์ที่ใช้บังคับในปัจจุบันที่สำคัญ ๆ ตามหัวข้อต่อไปนี้

ก. ภาษีนำเข้า (Import Duty) ของรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนนำเข้าครบชุดสมบูรณ์ (CKD) ของรถยนต์นั่งและรถยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์บางประเภท

ข. ภาษีสรรพสามิต (Excise Tax) สำหรับรถยนต์นั่งที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนและรถยนต์โดยสาร รถยนต์นั่งตรวจการณ์และรถยนต์ดัดแปลง

ค. ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax)

ง. ภาษีเพื่อเทศบาล (Interior Tax)

ก. ภาษีนำเข้า (Import Duty)

เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังได้ออกประกาศที่ ศก. 5/2534 ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายการจัดเก็บอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนนำเข้าครบชุดสมบูรณ์ (CKD) ใหม่ และต่อมาเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2534 กระทรวงการคลังก็ได้ออกประกาศที่ ศก. 19/2534 โดยให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นไป ได้มีการ

ลดอัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วน CKD อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งผู้เขียนขอสรุปอัตราอากรขาเข้าตามประกาศทั้งสองฉบับดังกล่าวดังต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 อัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนนำเข้าครบชุดสมบูรณ์

ชนิดรถยนต์	อัตราอากรขาเข้า	
	รถยนต์สำเร็จรูป	ชิ้นส่วน CKD
1. รถยนต์นั่งไม่เกิน 2,400 ซี.ซี.	42	20
2. รถยนต์นั่งเกิน 2,400 ซี.ซี.	68.5	20
3. รถยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์ ประเภทรถยนต์กระบะบรรทุกเล็กและรถตู้	60	20
4. ประเภทรถยนต์โดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่	40	10

หมายเหตุ 1. เฉพาะที่เกี่ยวกับการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เท่านั้น

2. รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OFF - ROAD PASSENGER VEHICLE : OPV) อัตราอากรขาเข้าเหมือนกับรถยนต์นั่งทั่วไปขึ้นอยู่กับขนาด ซี.ซี. และการคำนวณอัตราอากรขาเข้าดังตารางข้างต้น คิดจากฐานราคานำเข้าแบบ C.I.F. (Cost, Insurance and Freight)

นอกจากนี้การนำเข้าชิ้นส่วน CKD เพื่อนำมาประกอบรถยนต์ภายในประเทศหากเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์จากกลุ่มประเทศอาเซียน เช่น การนำเข้าชิ้นส่วน Transmission Assy จากประเทศอินโดนีเซีย เป็นต้น อัตราอากรขาเข้าของ CKD จะลดลงจากร้อยละ 20 เหลือถึงหนึ่ง คือ ร้อยละ 10 โดยปัจจุบันกระทรวงการคลังได้ออกประกาศที่ ศก. 6/2537 (บรจ.1) ลงวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นการปฏิบัติตามข้อผูกพันในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียนภายใต้ความตกลงพื้นฐานว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตทางอุตสาหกรรมของอาเซียน ซึ่งจะกล่าวถึงต่อไปและการนำเข้าชิ้นส่วน CKD ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการลดหย่อนอากรขาเข้าของประกาศกรมศุลกากรที่ 18/2537 ลงวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2537 ด้วย ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้า (CKD) จะต้องถอดแยกตามที่กรมศุลกากรได้กำหนดไว้ เช่น เครื่องยนต์ (Engines) ให้ประกอบเข้ามด้วยกันได้ แต่จะต้องไม่มีเครื่องส่งกำลัง (Transmission Assembly) ประกอบมาด้วย เครื่องอุปกรณ์ที่มีไว้ให้เลือกใช้ (Optional) เช่น วิทยุ เครื่องปรับอากาศ ไม่ถือว่าเป็นชิ้นส่วน CKD

2. ชิ้นส่วน (CKD) ต้องไม่เป็นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผู้ประกอบรถยนต์ได้แจ้งต่อกระทรวงอุตสาหกรรมไว้ว่าจะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Parts)

3. ต้องยื่นเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น ภาพลายเส้น (Assembly Manual) Part Catalogue ของยานบกทั้งคันที่เป็นรูปเล่มหรือไมโครฟิล์ม เป็นต้น

4. หากมีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขชิ้นส่วน (Part Number) หรือชื่อชิ้นส่วน (Part Name) ที่นำเข้าต้องได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร และไม่ทำให้แบบของรถยนต์รุ่นนั้นผิดไปจากที่ได้รับอนุมัติไว้เดิม

ข. ภาษีสรรพสามิต

ก่อนวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 ยังไม่มีภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ภาษียนต์ถูกเก็บโดยกรมสรรพากรในรูปแบบของภาษีการค้าเพียงอย่างเดียว แต่หลังจากมีการปรับปรุงปฏิรูประบบภาษีของไทยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 เข้ามาสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax) ที่ใช้แทนภาษีการค้า ทำให้มีผลกระทบต่อสินค้าบางประเภทที่เคยเสียภาษีสรรพสามิตไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตอีกต่อไป ในขณะที่เดียวกันทำให้สินค้าบางประเภทมีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย เช่น เครื่องปรับอากาศ น้ำหอม เป็นต้น รวมถึง รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน หรือรถยนต์ดัดแปลง ซึ่งจัดว่าเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยและหลังวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2537 กระทรวงการคลังได้เก็บภาษียนต์นั่งอีกประเภทหนึ่งซึ่งแยกโดยเด็ดขาดไม่เกี่ยวกับรถยนต์นั่ง คือ รถยนต์นั่งตรวจการณ์ หรือ OPV (Off-Road Passenger Vehicles)¹⁴ ผู้เขียนขอแยกการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภท คือ

- 1). รถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน
- 2). รถยนต์ดัดแปลง
- 3). รถยนต์นั่งตรวจการณ์

¹⁴ สุรพล วรวิธานนท์, "ภาษีสรรพสามิตรถยนต์," สามิตสาร 50(พฤษภาคม-มิถุนายน 2537) : 97-99.

1). ภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน

ตามประกาศกระทรวงการคลังฉบับที่ 27 เรื่อง การลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 32 เรื่อง การลดอัตราภาษีสรรพสามิต มีผล บังคับตั้งแต่วันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2537 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งแบบเก๋งและรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน จัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามขนาดซีซีและแรงม้า ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้ามาแบบสำเร็จรูป (CBU) หรือประกอบภายในประเทศโดยใช้ชิ้นส่วน CKD และชิ้นส่วนภายในประเทศ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 อัตราภาษีสรรพสามิต

ประเภทรถยนต์	อัตราภาษีสรรพสามิตตามมูลค่าร้อยละ
ก. รถยนต์นั่ง	
1.ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซี.ซี.	32.5
2.ขนาดกระบอกสูบเกิน 2,400 ซี.ซี. แต่ไม่เกิน 3,000 ซี.ซี. และกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า	38
3. ขนาดความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซี.ซี. และกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า	45
ข. รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน	
1.ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซี.ซี.	32.5
2. ขนาดความจุกระบอกสูบเกิน 2,400 ซี.ซี.	38

2. ภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ดัดแปลง

ตามความหมายของพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) มาตรา 144 ตรี ได้ให้คำนิยามคำว่า "ดัดแปลง" หมายถึง

1. การกระทำใด ๆ ต่อรถยนต์กระบะหรือสิ่งใด ๆ ตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง

2. เพื่อให้เป็นรถยนต์นั่งหรือเป็นรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน
3. โดยผู้กระทำได้ไม่ใช่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์

กฎกระทรวงฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติสรรพสามิต พ.ศ.2537 ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้รถยนต์บรรทุกที่มีลักษณะเป็นรถตู้ รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งเกินสิบคน รถจักรยานยนต์และรถยนต์กระบะที่มีเฉพาะแชสซีส์และกระจกบังลมหน้า (Chassis with windshield) เป็นสิ่งที่นำไปดัดแปลงเป็นรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนได้ ซึ่งเป็นการกำหนดประเภทของรถยนต์เพิ่มเติมที่สามารถนำไปดัดแปลงได้ ผู้ประกอบรถยนต์ไม่สามารถทำการดัดแปลงรถยนต์ได้ ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบรถยนต์นั่งหรือรถยนต์กระบะ ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้มีการหลีกเลี่ยงการเสียภาษีสรรพสามิต สำหรับรถยนต์กระบะหรือรถ ปิคอัพปกติไม่อยู่ในข่ายต้องเสียภาษีสรรพสามิตแต่เมื่อนำไปดัดแปลงหรือต่อเติมเป็นรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตสำหรับมูลค่าที่ต่อเติมหรือดัดแปลง แต่เดิมผู้ประกอบรถยนต์สามารถทำการดัดแปลงรถยนต์ได้ โดยนำเข้าจากต่างประเทศแบ่งสายการผลิตออก คือ นำรถเข้าในลักษณะที่เป็นรถกระบะแล้วนำไปต่อเติมเป็นรถยนต์นั่งและแจ้งต่อกรมสรรพสามิตว่าเป็นการนำรถกระบะไปดัดแปลง เพื่อจะเสียภาษีสรรพสามิตเฉพาะส่วนที่ต่อเติมหรือดัดแปลง ทำให้รัฐเสียรายได้และไม่เป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ประเภทรถยนต์นั่งเพราะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเต็มคัน¹⁵ ดังนั้นกรมสรรพสามิตจึงได้ประกาศซึ่งมีผลบังคับเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2537 เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของรถยนต์กระบะ รถยนต์ที่มีเฉพาะแชสซีส์และกระจกบังลมหน้าของรถยนต์กระบะ (Chassis with windshield) รถยนต์บรรทุกลักษณะเป็นตู้ ที่จะไปดัดแปลงจะต้องเป็นรถยนต์ที่มีรหัสรุ่นรถยนต์ (Model Code) และแบบแชสซีส์ (Chassis Model) ตามที่อธิบดีกรมสรรพสามิตกำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถยนต์กระบะที่ประกอบภายในประเทศและมีวิ่งอยู่ทั่วไป¹⁶ เช่น รถยนต์กระบะบรรทุกโตโยต้า Model : YN80R-TRKRST Chassis Model : YN80R- เป็นต้น หากเป็นรถยนต์ประเภทอื่นที่นอกเหนือประกาศฉบับนี้ไม่สามารถจะนำไปดัดแปลงได้ การดัดแปลงรถยนต์ต้องใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ คิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของมูลค่าวัสดุและอุปกรณ์ในการดัดแปลงทั้งสิ้น

¹⁵ ฐานุตรา ศรีภิรมย์, “สัมภาษณ์,” เอกสารภาษีอากร 14 (มิถุนายน 2538) : 106-107.

¹⁶ สุรพล วรวิทยานนท์, “ภาษีสรรพสามิตรถยนต์,” สามิตสาร 50, หน้า 100.

การคำนวณภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ดัดแปลง คือ คำนวณจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการดัดแปลง กล่าวคือ ให้ถือเอาราคาค่าจ้างแรงงานดัดแปลงบวกด้วยราคาค่าวัสดุอุปกรณ์หรือค่าจ้างทำของซึ่งรวมค่าวัสดุอุปกรณ์ที่จ่ายจริงเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษีสรรพสามิต แต่ต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำสำหรับค่าใช้จ่ายและค่าวัสดุอุปกรณ์ในการดัดแปลงที่กรมสรรพสามิตกำหนดไว้ เช่น นำรถยนต์กระบะหรือรถยนต์ที่มีเฉพาะแชสซีส์และกระบังลมหน้า (Chassis with winshield) ของรถยนต์กระบะมาดัดแปลงเป็นรถยนต์นั่งสองตอนท้ายบรรทุก 2 ประคูด (กระบะทั่วไป) ต้องไม่ต่ำกว่า 65,000 บาท เป็นต้น โดยกรม สรรพสามิตได้ประกาศหลักเกณฑ์ดังกล่าวเมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2536 ซึ่งเป็นการกำหนดราคาขั้นต่ำของการดัดแปลงรถยนต์เพื่อป้องกันการแข่งมูลค่าการดัดแปลงที่ต่ำของผู้ดัดแปลงรถยนต์

สำหรับอัตราภาษีสรรพสามิตของการดัดแปลงรถยนต์จัดเก็บตามขนาดความจุกระบอกสูบและแรงม้าของรถยนต์ที่ดัดแปลง โดยใช้หลักเกณฑ์และอัตราเดียวกับภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสารตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 1). (ดูตารางที่ 2)

3). ภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OFF-ROAD PASSENGER VEHICLES : OPV)

ก่อนวันที่ 2 มีนาคม 2537 รถยนต์นั่งตรวจการณ์ไม่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) เป็นรถยนต์ที่มีสรรพภาพสูงกว่ารถกระบะแต่ความหรูหราสะดวกสบายน้อยกว่ารถยนต์นั่งทั่วไป คืออยู่ระหว่างรถยนต์นั่งแก๊งทั่วไปกับรถกระบะจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดจัดเก็บภาษีขึ้นมาใหม่อีกประเภทหนึ่งโดยแยกเป็นเอกเทศ ไม่มีกำหนดความจุกระบอกสูบและแรงม้ามาเป็นตัวแบ่งภาษี¹⁷ การเก็บภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งตรวจการณ์มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 2 มีนาคม 2537 ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องการลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) ตามประกาศกระทรวงการคลังดังกล่าว รถยนต์นั่งตรวจการณ์ทุกประเภททุกขนาดต้องเสียภาษีสรรพสามิตเท่ากัน คือ 27% ของมูลค่ารถ ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือประกอบภายในประเทศ เพราะถือว่ารถยนต์ประเภทนี้มีระดับของความฟุ่มเฟือยอยู่ระหว่างรถยนต์บรรทุกและรถยนต์นั่งแบบแก๊ง จึงมีเหตุผลในเชิงภาษีอากรที่ต้องกำหนดประเภทรถแยกออกมาต่างหากและให้เสียอัตราภาษีระหว่างรถยนต์นั่งแบบแก๊งและรถบรรทุก¹⁸

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 101.

¹⁸ ฐานุตรา ศรีภิรมย์, “สัมภาษณ์,” เอกสารภาษีอากร 14, หน้า 109.

สำหรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดว่ารถยนต์นั่งลักษณะใดเป็นรถยนต์นั่งตรวจการณ (OPV) กระทรวงการคลังได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้

1. เป็นรถยนต์นั่งที่มีความสามารถหรือสมรรถนะในการขับเคลื่อนบนถนนและนอกถนนได้โดยปลอดภัย

2. ต้องมีคุณลักษณะเฉพาะต่าง ๆ ครบถ้วน เช่น มีระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ มีที่นั่งอย่างน้อย 4 ที่นั่ง ไม่มีกระโปรงท้ายยื่นออกมาเหมือนรถยนต์นั่งแบบเก๋ง เป็นต้น

3. ต้องไม่เป็นรถยนต์ที่เกิดจากการดัดแปลงรถยนต์นั่งแบบเก๋ง

ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวไม่มีส่วนของความจุกระบอกสูบ (ซี.ซี) หรือแรงม้ามาเกี่ยวข้อง จึงเป็นการเปิดกว้างสำหรับรถยนต์ประเภทนี้

ค. ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax)

ภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่รัฐนำมาใช้แทนระบบภาษีการค้าตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 โดยรถยนต์นั้นไม่ว่าจะนำเข้าจากต่างประเทศ (CBU) หรือประกอบภายในประเทศ ผู้นำเข้าหรือผู้ประกอบการรถยนต์ต้องมีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ส่วนความรับผิดชอบในภาระภาษีเกิดขึ้นเมื่อใดแล้วแต่ข้อเท็จจริง ส่วนการดัดแปลงรถยนต์นั้น ถือว่าเป็นการให้บริการต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 เช่นกัน

สำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้ามาในรูปชิ้นส่วน CKD หรือชิ้นส่วนอะไหล่ หรือผลิตชิ้นส่วนเพื่อจำหน่ายในประเทศ มีภาระภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7

ง. ภาษีเพื่อเทศบาล (Interior Tax)

ภาษีเพื่อเทศบาลเป็นอัตรากาที่เรียกเก็บจากผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิตตามกฎหมายว่าด้วยภาษีสรรพสามิต ซึ่งเป็นการจัดเก็บตามพระราชกฤษฎีกาเพิ่มอัตรากาเพิ่มอัตรากาเพิ่มอัตรากาเพิ่มเพื่อนำไปจัดสรรให้แก่กรุงเทพมหานครและราชการส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2527 โดยมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 19 พฤศจิกายน 2527 ดังนั้น รถยนต์ประเภทที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต คือ รถยนต์นั่งแบบเก๋ง รถยนต์ดัดแปลงและรถยนต์นั่งตรวจการณ ผู้ประกอบการหรือผู้นำเข้ามีหน้าที่ต้องเสียภาษีเพื่อเทศบาลในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต ส่วนรถยนต์ประเภทอื่น ๆ เช่น รถยนต์กระบะ รถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น ไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีเพื่อเทศบาล

2.2.4 นโยบายสนับสนุนการส่งออก

ปัจจุบันนี้ รัฐได้ใช้นโยบายส่งเสริมการส่งออกสำหรับสนับสนุนอุตสาหกรรมภายในประเทศหลายประเภทมิใช่เฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์เท่านั้น การสนับสนุนการส่งออกซึ่งรับผิดชอบโดยหลายหน่วยงานของรัฐ เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงการคลัง ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะช่วยให้ผู้ผลิตเพื่อการส่งออกมีภาระต้นทุนที่ต่ำในการผลิตสินค้าเพื่อให้สามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศในตลาดโลกได้ การสนับสนุนการส่งออกของไทยมักจะทำในรูปแบบการให้สิทธิพิเศษเกี่ยวกับภาษีอากร โดยวิธีการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้¹⁹

- ก. การลดหรือยกเว้นภาษีเครื่องจักร วัตถุดิบและรายได้นิติบุคคล
- ข. การคืนและการชดเชยภาษี
- ค. การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน

ก. การลดหรือยกเว้นภาษีเครื่องจักร วัตถุดิบและรายได้นิติบุคคล

ปัจจุบันการลดหรือยกเว้นภาษีเครื่องจักร วัตถุดิบและรายได้นิติบุคคลสำหรับการส่งออกนั้น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เป็นเครื่องมือในการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรแก่ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและได้ออกประกาศฉบับที่ 1/2536 เรื่อง นโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน ลงวันที่ 9 เมษายน 2536 ซึ่งตามประกาศดังกล่าวได้กำหนดให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรสำหรับโครงการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และมีการส่งออก เช่น หากตั้งโครงการอยู่ในเขต 1 และมีการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่ายอดขาย จะได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรกึ่งหนึ่งสำหรับรายการเครื่องจักรที่มีอากรไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 หรือได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 1 ปี สำหรับโครงการที่ส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่ายอดขาย หรือ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 3 ปี สำหรับโครงการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่ายอดขาย เป็นต้น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ใช้มาตรการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรเพื่อเป็นแรงจูงใจและสนับสนุนโครงการส่งออกสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และกิจการอื่น ๆ ซึ่งสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้มากหรือน้อยขึ้นอยู่กับโครงการจะตั้งอยู่ในเขตใด หากตั้งโครงการในเขต 3 ก็จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีมากที่สุด

¹⁹ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำกัด , ผลกระทบของแอกต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย, หน้า 31.

สำหรับกิจการประกอบรถยนต์ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศที่ ส. 4/2537 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2537 ซึ่งถือว่าเป็นการเปิดให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่งนับแต่เลิกให้การส่งเสริมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2512 ตามประกาศฉบับดังกล่าวได้ให้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการส่งออกเฉพาะโครงการที่ตั้งอยู่ในเขต 2 และ 3 นอกจากนี้ตามข้อ 3. ของประกาศดังกล่าว ยังให้สิทธิผู้ส่งออกได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบเพื่อชดเชยภาษีอากรที่แฝงอยู่ในต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศสำหรับรถยนต์ที่ส่งออก²⁰ กล่าวคือ การส่งออกรถยนต์นั้น นอกจากจะได้รับการคืนภาษีสำหรับชิ้นส่วนนำเข้า (CKD) ตามมาตรา 19 ทวิ ของพระราชบัญญัติกรมศุลกากร ที่จะได้กล่าวต่อไป และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เครื่องจักรหากส่งออกรถยนต์ถึงกำหนดแล้ว ในส่วนของชิ้นส่วนในประเทศยังจะได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบเพื่อชดเชยภาษีอากรที่แฝงอยู่ในต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Parts) ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศที่ ป. 5/2537 เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิและประโยชน์ในการลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบสำหรับการประกอบรถยนต์ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1. ผู้ประกอบรถยนต์ต้องยื่นรายละเอียดของมูลค่าและรายการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของรถยนต์ที่ส่งออกให้สำนักงานฯ พิจารณา
2. การพิจารณาอัตราการลดหย่อนจะใช้อัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกตามประกาศคณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักรเป็นเกณฑ์พิจารณา
3. การพิจารณาอัตราการลดหย่อนจะใช้เป็นฐานเพื่อการพิจารณาชดเชยอัตราขาเข้าวัตถุดิบที่แฝงอยู่ในต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนจากการส่งออกรถยนต์เป็นระยะเวลา 1 ปีเท่านั้น หากกระทรวงการคลังมีการเปลี่ยนแปลงอัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากรต้องมีการเปลี่ยนฐานการพิจารณาใหม่
4. ต้องมีการส่งออกรถยนต์ไปก่อนจึงจะได้รับอนุมัติให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบในอัตราร้อยละ 90 สำหรับรถยนต์ที่จำหน่ายภายในประเทศเป็นการชดเชยภายหลัง แต่มูลค่าลด

²⁰ ดูประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ส. 4/2536 เรื่อง การให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ ในภาคผนวก ก.

ห่อขนอากาศเข้าวัดดูดิบดังกล่าวจะไม่เกินอากาศเข้าวัดดูดิบที่แฝงอยู่ในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ สำหรับรถยนต์ส่งออก²¹

ปัจจุบันสำนักงานฯ ได้ประกาศให้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวแก่บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัดเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2537 ซึ่งถือว่าเป็นบริษัทผู้ประกอบรถยนต์บริษัทฯ แรกที่ได้ใช้สิทธิ ตามประกาศฉบับดังกล่าว

นอกจากนี้การส่งออกรถยนต์นั่งสำเร็จรูป ยังได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 มาตรา 100 และได้ออกกฎกระทรวงมาเป็นแนวทางการปฏิบัติสำหรับการยกเว้นหรือคืนหรือลดภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าส่งออกพร้อมระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ดังได้กล่าวมาแล้วว่ารถยนต์นั่งต้องเสียภาษีสรรพสามิต แต่หากมีการส่งออกจะได้รับการยกเว้นภาษี พร้อมกันนี้เครื่องปรับอากาศที่ติดตั้งในรถยนต์ก็ได้รับยกเว้นภาษีอากรเช่นเดียวกัน ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามวิธีการและขั้นตอนการขอยกเว้นภาษีสรรพสามิตตามที่ได้กล่าวถึงข้างต้น

ข. การคืนและชดเชยภาษี

- การขอคืนค่าภาษีอากร

การขอคืนค่าภาษีอากรเป็นการขอคืนตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ซึ่งบัญญัติว่า " ของที่ส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศหรือส่งไปเป็นของใช้สิ้นเปลืองในเรือเดินทางไปเมืองต่างประเทศ ถ้าพิสูจน์เป็นที่พอใจอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายว่า ได้ผลิตหรือผสมหรือประกอบหรือบรรจุด้วยของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรให้คืนเงินเข้าสำหรับของดังกล่าวที่เรียกเก็บไว้แล้วให้แก่ผู้นำเข้า

ดังนั้นหากมีการนำเอาของหรือวัตถุดิบเข้ามาเพื่อผลิต ผสมหรือประกอบแล้วส่งออก ไปต่างประเทศ ผู้ส่งออกสามารถใช้สิทธิขอคืนอากาศเข้าวัดดูดิบดังกล่าวตามมาตรานี้ได้ เป็นมาตรการสนับสนุนและส่งเสริมการส่งออกสินค้าอีกประการหนึ่ง ในปัจจุบันหากผู้ประกอบการ (กรณีเป็นนิติบุคคล) มีความมั่นใจว่าเมื่อผลิต ผสมหรือประกอบสินค้าแล้วจะส่งออกอย่างแน่นอน ไม่จำเป็นต้องใช้เงินสดชำระอากาศเข้าสำหรับวัดดูดิบที่นำเข้าสามารถใช้หนังสือค้ำประกันของธนาคารมาค้ำ

²¹ ดูประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ป.5/2537 เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิและประโยชน์ในการลดหย่อนอากาศเข้าวัดดูดิบสำหรับการประกอบรถยนต์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2537 ในภาคผนวก ค.

ประกันอัตราอากรขาเข้า เพียงแค่กึ่งหนึ่งแล้วนำวัตถุดิบมาผลิตสินค้า หากมีการส่งออกภายใน 1 ปี นับแต่วันนำเข้าก็สามารถขอลดหนี้ หนังสือค้ำประกันของธนาคารได้ หากไม่มีการส่งออกภายในระยะเวลาดังกล่าวจะต้องชำระอากรขาเข้าเต็มจำนวนและชำระเงินเพิ่มให้ครบถ้วนและจะเสียสิทธิในการได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าเพียงกึ่งหนึ่ง

กรณีการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป ผู้ประกอบรถยนต์ซึ่งนำชิ้นส่วน CKD เข้ามาเพื่อประกอบรถยนต์ก็สามารถนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารประกันอากรขาเข้ากึ่งหนึ่งของชิ้นส่วน CKD ได้ และหากได้ประกอบรถยนต์และส่งออกภายในกำหนด 1 ปี นับแต่วันนำเข้าชิ้นส่วน CKD ก็สามารถขอคืนอากรขาเข้าหากได้ชำระไว้เป็นเงินสดหรือถอนหนังสือค้ำประกันของธนาคารคืนได้ สำหรับผู้ส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ก็สามารถปฏิบัติได้ในการทำงานเดียวกัน สำหรับการขอคืนค่าอากรขาเข้าของวัตถุดิบที่นำเข้ามาเพื่อผลิตเป็นชิ้นส่วนรถยนต์และส่งออกภายในกำหนด 1 ปี นับแต่วันนำเข้าวัตถุดิบ

-การชดเชยค่าภาษีอากร

เนื่องจากรัฐมนตรีนโยบายที่จะเร่งรัดให้มีการสนับสนุนการส่งออกสินค้าออกไปจำหน่ายในต่างประเทศให้มากขึ้น จึงได้มีการใช้มาตรการหลายด้านเพื่อช่วยเหลือและลดภาระให้ผู้ส่งออกมากที่สุด ซึ่งมาตรการหนึ่ง คือ การให้การชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร เพื่อเป็นการปลดเปลื้องภาระภาษีที่แฝงอยู่ในวัตถุดิบ เพื่อให้ผู้ผลิตสินค้าส่งออกสามารถผลิตสินค้าในต้นทุนที่วัตถุดิบปลอดภาษี อันจะเป็นการส่งเสริมให้มีการส่งออกสินค้าออกไปจำหน่ายต่างประเทศมากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขายสินค้าแข่งขันกับสินค้าของต่างประเทศในตลาดโลก ประเทศไทยใช้มาตรการนี้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514 ซึ่งจะมีการพิจารณาว่าสินค้าใดควรจะได้รับ การชดเชยค่าภาษีอากรและควรได้รับการชดเชยเป็นจำนวนเท่าใดและกำหนดอัตราเงินชดเชยเป็นอัตราตามสภาพของสินค้านั้น ๆ พิจารณาข้อเท็จจริงว่ามีภาระภาษีอยู่ในต้นทุนการผลิตสินค้าแต่ละชนิดเป็นหลัก แล้วจ่ายเงินชดเชยค่าภาษีอากรให้แก่ผู้ส่งออกเป็นบัตรภาษีให้ผู้ส่งออกไปเครดิตภาษีอากรที่จะต้องเสียต่อไปแทนการจ่ายเป็นตัวเงิน การกำหนดอัตราเงินชดเชยเป็นอัตราตามสภาพ (บาทต่อตัน กิโลกรัม ฯลฯ) เช่น

กระจกแผ่นเรียบ อัตราเงินชดเชยตันละ 153.40 บาท

พรมขนสัตว์ อัตรา กิโลกรัมละ 34.98 บาท

อัตราตามสภาพดังกล่าวใช้สำหรับการคิดภาษีชดเชยการส่งออกสินค้าจนกระทั่งวันที่ 31 สิงหาคม 2528 จึงเลิกใช้วิธีการดังกล่าว ต่อมามีการตรากฎหมายรองรับการให้ชดเชยค่าภาษีอากร คือ พระราชบัญญัติชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524 ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 15

สิงหาคม 2524 และได้เปลี่ยนการให้ชดเชยค่าภาษีอากรจากที่กำหนดไว้ตามสภาพเป็นอัตราตามราคา ซึ่งกำหนดอัตราไว้แน่นอนตามพิกัดอัตราศุลกากรตามประกาศคณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร และมีการปรับปรุงอัตราเงินชดเชยฯ ให้มีความละเอียดมากขึ้นเพื่อให้สามารถชดเชยภาษีอากรได้ถูกต้องตามความเป็นจริงมากที่สุด จนกระทั่งรัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงระบบการจัดเก็บภาษีอากร โดยนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้แทนภาษีการค้าตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 ภาระภาษีการค้าที่แฝงอยู่ในต้นทุนสินค้าจึงหมดไป คณะกรรมการจึงกำหนดอัตราเงินชดเชยขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับระบบภาษีมูลค่าเพิ่มและยกเลิกอัตราเงินชดเชยเดิมที่กำหนดไว้ 2 อัตรา คือ "อัตรา ก." สำหรับการส่งออกสินค้าที่ผู้ผลิตสินค้าไม่ได้รับหรือไม่ได้ใช้สิทธิคืนหรือยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรตามกฎหมายอื่น นอกจากได้รับการ ยกเว้นภาษีอากรเครื่องจักรตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และ "อัตรา ข." สำหรับการส่งออกสินค้าที่ผู้ผลิตได้รับหรือได้ใช้สิทธิคืนหรือยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรตามกฎหมายอื่น นอกจากได้รับยกเว้นภาษีเครื่องจักรตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน แต่ยังคงมีภาระภาษีแฝงอยู่เหลือเพียงอัตราเดียว โดยผู้มีสิทธิได้รับเงินชดเชยหรือผู้ผลิตสินค้าส่งออกจะต้องไม่ได้รับหรือไม่ได้สิทธิคืนหรือยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรตามกฎหมายอื่นนอกจากได้รับยกเว้นภาษีเครื่องจักรตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน²²

ปัจจุบันการให้อัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากรเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากรฯ ที่ อ.2/2538 เรื่อง กำหนดอัตราเงินชดเชย ลงวันที่ 8 มีนาคม 2538 มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 10 มีนาคม 2538 ออกตามความในพระราชบัญญัติชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524 ได้กำหนดอัตราเงินชดเชยแยกออกตามประเภทพิกัดอัตราอากรขาเข้า (เลข 6 หลัก) มีทั้งหมด 77 ประเภท โดยกำหนดอัตราเงินชดเชยเป็นร้อยละของราคาส่งออกมีอัตราเดียว ใช้สำหรับกรณีและผู้ขอรับเงินชดเชยไม่ได้ใช้สิทธิคืนหรือยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับสินค้าส่งออก ดังนี้

1. ขอนคืนอากรขาเข้าตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ดังได้กล่าวมาแล้ว
2. ยกเว้นอากรขาเข้าเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

²² ร้อยโทล้วน ปางสุข, คู่มือการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขอคืนเงินอากรฯ และการขอชดเชยค่าภาษีอากร (กรุงเทพมหานคร : กรมศุลกากร, 2535), หน้า 3-5.

3. ยกเว้นอากรขาเข้าเกี่ยวกับเขตอุตสาหกรรมส่งออกตามพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

4. ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ที่ไม่ใช่การยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสำหรับเครื่องจักร

การให้เงินชดเชยค่าภาษีอากรตามประกาศดังกล่าวเป็นการให้สำหรับการส่งสินค้าออกและเป็นการให้แบบอัตราเดียว กล่าวคือ เมื่อผู้ส่งออกได้ใช้สิทธิตามประกาศดังกล่าวแล้ว ไม่สามารถใช้สิทธิ ตามกฎหมายอื่นอีกสำหรับการขอคืนหรือยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากร ทำนองเดียวกันหากได้ใช้สิทธิขอคืน หรือยกเว้นหรือลดหย่อนตามกฎหมายอื่นแล้วไม่สามารถใช้สิทธิตามประกาศดังกล่าว อีก เช่น บริษัท ก. เป็นผู้ส่งออกรถยนต์จำหน่ายต่างประเทศ หากใช้สิทธิตามประกาศฉบับนี้ คือ ได้รับเงินชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับการส่งออกตามประเภทพิกัด 8703.10 อัตราร้อยละ 8.23 ของราคารถยนต์ที่ส่งออก บริษัท ก. จะไม่สามารถใช้สิทธิขอคืนค่าภาษีอากรสำหรับชิ้นส่วนนำเข้าครบชุดสมบูรณ์ (CKD) ตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติกรมศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 หรือขอใช้สิทธิลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่แฝงอยู่ในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถยนต์ที่ส่งออกตาม มาตรา 30 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ในทำนองเดียวกัน หากผู้ส่งออกขอใช้สิทธิตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติกรมศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 และมาตรา 30 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับชิ้นส่วนนำเข้า (CKD) และชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Part) ก็ไม่สามารถขอชดเชยค่าภาษีอากรตามประกาศกระทรวงการคลังที่ อ.2/2538 ได้อีก สำหรับการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์กำหนดอัตราชดเชยค่าภาษีอากรมีความแตกต่างกันแล้วแต่ลักษณะของชิ้นส่วนนั้นจะเข้าประเภทสินค้าและพิกัดอัตราศุลกากรใด เช่น เข็มขัดนิรภัย ประเภทพิกัด 8708.21 อัตราชดเชยกำหนดไว้ร้อยละ 6.86 เป็นต้น

ดังนั้น การขอคืน ยกเว้นหรือชดเชยค่าภาษีอากรตามกฎหมายฉบับต่าง ๆ สำหรับการส่งออกรถยนต์หรือชิ้นส่วนรถยนต์ ผู้ส่งออกควรศึกษาวิธีการ เปรียบเทียบผลดีผลเสียของแต่ละวิธีตามกฎหมาย ประกาศฉบับต่าง ๆ ให้ถ่องแท้และเลือกเอาวิธีการที่ให้ประโยชน์แก่ตนเองมากที่สุด เพื่อเป็นการลดต้นทุนการผลิตให้มากที่สุด ซึ่งจะช่วยให้สินค้าส่งออกของไทยสามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศในตลาดโลกได้

ก. การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน

การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนตามหัวข้อที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2515 เท่านั้น คลังสินค้าทัณฑ์บนตามพระราชบัญญัติศุลกากร แบ่งออกเป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ

1. คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ตามมาตรา 8
2. คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ตามมาตรา 8 ทวิ (2)
3. คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร ตามมาตรา 8 ทวิ (1)

ในวิธานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจะกล่าวถึงเฉพาะคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าเท่านั้น คลังสินค้าทัณฑ์บนถือว่าเป็นโรงผลิตสินค้าประเภทหนึ่งนอกเหนือจากโรงพักสินค้าที่มั่นคง คลังสินค้าประเภทโรงผลิตสินค้าเป็นคลังสินค้าของโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรเป็นผู้อนุมัติให้จัดตั้งเป็น คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าและต้องปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทดังกล่าว ต้องมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่กำหนด เช่น ต้องเป็นกิจการที่มีการผลิตเพื่อการส่งออกร้อยละ 80 ขึ้นไปจึงจะขอตั้งคลังสินค้าฯ ประเภทดังกล่าวได้ เป็นต้น ผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทนี้สามารถนำวัตถุดิบจากต่างประเทศเข้ามาทำการผลิต ผสมหรือประกอบเป็นสินค้าสำเร็จรูปออกไปจำหน่ายต่างประเทศ โดยงดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและอากรขาออกแก่ของที่ปล่อยออกไปจากคลังสินค้าฯ เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่จำเป็นที่จะเป็นการส่งออกในสภาพเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพที่ผลิต ผสมหรือประกอบเป็นของอื่น ตามมาตรา 88 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2515²³

การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า จึงเป็นมาตรการสนับสนุนการส่งออกของรัฐ โดยการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีเนื่องจากวัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อผลิต ผสมหรือประกอบเป็นสินค้าเพื่อการส่งออกจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าและขาออก และของที่เก็บในคลังสินค้าฯ สามารถเก็บรักษาไว้เป็นระยะเวลา 2 ปี ไม่ว่าจะอยู่ในสภาพใดนับแต่วันนำเข้าหากไม่มีการส่งออกภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ต้องชำระภาษีอากร การจัดตั้งคลังสินค้าฯ ประเภทนี้เหมาะแก่ผู้ประกอบการที่ส่งสินค้าออกเป็นส่งใหญ่ สำหรับผู้ประกอบการของไทยปัจจุบันที่ขอตั้งคลังสินค้า

²³ กรมศุลกากร, ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร 2530(แก้ไขเพิ่มเติมมิถุนายน 2533) เล่ม 2 (กรุงเทพมหานคร : กรมศุลกากร), หน้า 99.

คำศัพท์บนประเภทโรงผลิตสินค้า คือ บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด ณ. นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังซึ่งได้ประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกเป็นส่วนใหญ่ ผู้ประกอบการรายอื่นยังไม่มีใครขอตั่งคลังสินค้าฯ เนื่องจากรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศยังไม่อาจแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ ส่วนผู้ประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ ส่วนใหญ่ในปัจจุบันจะเป็นการผลิตเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์และตลาดอะไหล่ภายในประเทศ จึงยังไม่มีผู้ประกอบการรายใดขอตั่งคลังสินค้าฯ ประเภทดังกล่าว ในอนาคตหากประเทศไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์และผลิตชิ้นส่วนในภูมิภาคอาเซียน การขอตั่งคลังสินค้าฯที่บนประเภทโรงผลิตสินค้าฯจะได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการมากขึ้น (ความเห็นของผู้เขียน)

2.2.5 นโยบายเกี่ยวกับมาตรฐานผลิตภัณฑ์

ก. มาตรฐานผลิตภัณฑ์ในปัจจุบัน

ปัจจุบันสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภคครอบคลุมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้ง 24 สาขา เช่น ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ วัสดุก่อสร้าง อาหาร เชมมิคส์ ฯลฯ ในการกำหนดมาตรฐานจะใช้วิธีการเห็นพ้องต้องกันของคนส่วนใหญ่ คือ ให้มีคณะกรรมการวิชาการขึ้นมากำหนดมาตรฐาน ซึ่งมีผู้แทนจากบุคคล 3 ฝ่าย คือ ผู้ผลิต ผู้บริโภคและนักวิชาการจากสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานต่าง ๆ²⁴ การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ก็เพื่อให้ผู้ประกอบการใช้เป็นเกณฑ์ในการผลิตสินค้า เมื่อผู้ผลิตได้ผลิตสินค้าที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานที่ได้กำหนดผลิตภัณฑ์นั้นก็จะได้รับใบอนุญาตให้แสดงเครื่องหมายมาตรฐานที่ผลิตภัณฑ์ได้²⁵ มาตรฐานผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในประเทศไทยในปัจจุบันมี 2 ประเภท คือ

1. มาตรฐานทั่วไป เมื่อสำนักงานมาตรฐานฯ ได้กำหนดมาตรฐานเรื่องใดเรื่องหนึ่งแล้ว หากผู้ผลิตหรือผู้ทำสนใจสามารถยื่นขออนุญาตแสดงเครื่องหมายมาตรฐานได้ด้วยความสะดวกใจเมื่อผ่านการตรวจโรงงาน กระบวนการควบคุมคุณภาพและกรรมวิธีการผลิตที่เชื่อถือได้ ประกอบการนำผลิตภัณฑ์นั้นไปตรวจสอบยังหน่วยงานตรวจสอบ เมื่อเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดก็จะได้รับ

²⁴ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, มาตรฐานไทยจากอดีตสู่ปัจจุบัน 25 ปี (กรุงเทพมหานคร : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2537), หน้า 9.

²⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 29.

อนุญาตให้ใช้เครื่องหมายมาตรฐานทั่วไปแสดงบนผลิตภัณฑ์ได้ การปิดเครื่องหมายมาตรฐานทั่วไปแสดงบนผลิตภัณฑ์จะช่วยทำให้ผู้บริโภคมีความมั่นใจในผลิตภัณฑ์นั้น

2. **มาตรฐานบังคับ** เป็นมาตรฐานที่กำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยและป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่ประชาชนหรือกิจการอุตสาหกรรมหรือเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะมีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ผลิตภัณฑ์นั้น ๆ ต้องเป็นไปตามมาตรฐานหรือที่เรียกว่า **มาตรฐานบังคับ** ซึ่งผู้ผลิต ผู้จำหน่ายและผู้นำเข้าจะต้องผลิต จำหน่ายและนำเข้าแต่ผลิตภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานเท่านั้น หากไม่ทำตามจะมีความผิดตามกฎหมาย ผลิตภัณฑ์ที่ได้รับใบอนุญาตต้องแสดงเครื่องหมายมาตรฐานบังคับ

นอกจากนี้ยังมีมาตรฐานเฉพาะด้านความปลอดภัย เป็นมาตรฐานบังคับอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นการให้การรับรองคุณภาพผลิตภัณฑ์เฉพาะด้านความปลอดภัย จะเน้นความปลอดภัยในการใช้งาน

ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 นั้น เป็นการรับรองเฉพาะส่วนของผลิตภัณฑ์ที่ได้ผลิต จำหน่ายและนำเข้าเท่านั้น ขณะนี้ ประเทศไทยได้ประกาศใช้อนุกรมมาตรฐานระบบคุณภาพ มอก. ISO-9000 ที่มีเนื้อหาเหมือนกันทุกประการกับมาตรฐาน ISO 9000 Series & Quality System ขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานและให้การรับรองระบบคุณภาพของโรงงานหรือธุรกิจอุตสาหกรรม เป็นการให้การรับรองคุณภาพทั้งระบบของโรงงานหรือธุรกิจอุตสาหกรรม ซึ่งประกอบด้วย การจัดการ การบริหาร การผลิต ตลอดจนการให้บริการ หากผู้ประกอบการได้ผ่านการตรวจสอบตามระบบ มอก.9000 แล้วสามารถจะแสดงเครื่องหมายรับรองระบบคุณภาพบนเอกสารสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ได้ ทั้งนี้ ยกเว้นบนผลิตภัณฑ์และหีบห่อของผลิตภัณฑ์²⁶ การผ่านมาตรฐานตามระบบ มอก.9000 จะช่วยให้ผลิตภัณฑ์นั้น ๆ ได้รับความเชื่อถือและแข่งขันในตลาดการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น

ข. มาตรฐานรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบัน

ในประเทศไทยปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับกิจการผลิตและประกอบรถยนต์ เนื่องจากรถยนต์มีหลายแบบและหลายขนาดมากที่ประกอบภายในประเทศ มีการใช้ชิ้นส่วนเป็นจำนวนมาก ถึงแม้จะมีพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 บังคับใช้สำหรับการผลิตสินค้าประเภทและชนิดต่าง ๆ ก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถออกหรือมีข้อกำหนดมาตรฐาน-

²⁶ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, มาตรฐาน : ข้อมูลทั่วไป (เอกสารเผยแพร่), หน้า 12-14.

ฐานสำหรับการประกอบรถยนต์ได้ แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาใช้บังคับ เฉพาะด้านความปลอดภัยแก่รถยนต์ที่ประกอบ นำเข้าหรือจำหน่ายภายในประเทศ ซึ่งเป็นมาตรการ เพื่อควบคุมมลพิษที่เกิดจากรถยนต์ ในขณะที่มีการควบคุมมลพิษที่เกิดจากรถยนต์ทั้งรถยนต์ที่ใช้ เครื่องยนต์เบนซินและดีเซล เช่น รถยนต์นั่งเบนซินต้องผ่านมาตรการตรวจสอบไอเสีย (Emission Control) ตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน ผู้ประกอบ ผู้จำหน่ายหรือผู้นำเข้า จึงจะสามารถประกอบ จำหน่ายหรือนำเข้าได้ เป็นต้น ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวเป็นการบังคับผู้ประกอบหรือนำเข้ารถยนต์ต้อง ปฏิบัติตาม หากรถยนต์แบบหรือรุ่นใดไม่ผ่านมาตรฐานบังคับเฉพาะด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับสารมลพิษ กรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่จดทะเบียนรถยนต์ก็จะไม่ดำเนินการจดทะเบียนรถยนต์แบบและรุ่นนั้น ๆ ให้ นอกจากนี้หากมีการฝ่าฝืน คือ ทำการผลิต จำหน่ายหรือนำเข้า ซึ่งรถยนต์ไม่ผ่านมาตรฐานดังกล่าวจะมีความผิดทั้งทางอาญาและทางแพ่ง

สำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น ในปัจจุบันการกำหนดมาตรฐานชิ้นส่วน ต่าง ๆ ต้องอาศัยมาตรฐานของต่างประเทศเป็นหลักประกอบกับการพิจารณามาตรฐานของบริษัทที่ ผลิตด้วย มาตรฐานชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ประเทศไทยใช้แล้วมีจำนวนมากกว่า 29 ฉบับ มีทั้งมาตรฐาน บังคับและมาตรฐานทั่วไป นอกจากนี้ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการอีกประมาณ 60 กว่าฉบับ²⁷ มาตรฐานบังคับของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่มีการประกาศใช้แล้วในปัจจุบัน เช่น กระจกนิรภัย เป็นต้น ส่วนมาตรฐานทั่วไปของชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ประกาศใช้แล้ว เช่น โช้และสายพาน ยางล้อรถ เป็นต้น

2.3 อุตสาหกรรมรถยนต์

2.3.1 สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์

ประเทศไทยไม่อาจถือได้ว่ามีอุตสาหกรรมรถยนต์จนกระทั่งปีพ.ศ.2504 ซึ่งเริ่มมีการ ประกอบรถยนต์เป็นครั้งแรกจากชิ้นส่วนประกอบครบชุด (Completely knocked-down หรือ CKD ซึ่ง นำเข้าจากต่างประเทศมาประกอบในประเทศ ก่อนหน้านั้นความต้องการรถยนต์ทั้งสิ้นเป็นการสั่งเข้า แบบสำเร็จรูป (Completely Built-up หรือ CBU)* จากผู้ผลิตในกลุ่มประเทศยุโรปและสหรัฐ-

²⁷ บัณฑิต บลิหจินดา, “ความสอดคล้องของกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้าและการผลิตรถยนต์ของ ไทยต่อหลักเกณฑ์ของแอกดต์,” (วิทยานิพนธ์ ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 57.

* วิทยานิพนธ์นี้จะเรียกว่า “รถยนต์ CBU”

อเมริกา²⁸ ซึ่งในขณะนั้นเป็นช่วงสมัยรัฐบาลของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้เริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อสร้างประเทศให้ทันสมัยเชิงอารยะประเทศ รัฐบาลในขณะนั้นเลือกใช้ยุทธศาสตร์ทดแทนการนำเข้า (Import substitution strategy) โดยส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย เครื่องมือหลักในขณะนั้น คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ.2503 มีการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ แก่นักลงทุนต่างชาติมีการตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นกลไกการส่งเสริมการลงทุนอย่างจริงจังและยังมีการตั้งกำแพงภาษีคุ้มครองการลงทุนของต่างชาติ²⁹ ผลของนโยบายดังกล่าวเป็นการกระตุ้นให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศทั้งในลักษณะของการลงทุน โดยคนไทยเองและในลักษณะการร่วมลงทุนกับบริษัทแม่ในต่างประเทศ โดยในช่วงปี 2504-2511 มีผู้ประกอบการจากประเทศญี่ปุ่น กลุ่มประเทศในยุโรปและสหรัฐอเมริกาต่างเข้ามาขึ้นขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน บริษัทฯ ที่เข้ามาเข้ามาลงทุนในขณะนั้นได้แก่ Ford, Mercedes Benz, Fiat, Mitsubishi, Nissan, Toyota, Hino และ Isuzu ในระยะแรกของการผลิตเริ่มต้นด้วยการประกอบรถยนต์โดยสารและรถยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์³⁰ เป็นการประกอบเพื่อสนองตอบความต้องการของตลาดภายในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้า

อย่างไรก็ตาม แม้รัฐบาลจะให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ แต่ปรากฏว่าผู้บริโภคนคนไทยยังนิยมการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) อยู่เป็นจำนวนมาก เมื่อเทียบกับรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศโดยใช้ชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) อัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มจากปี 2504 คือ 91:9 เป็น 75:25 ปรากฏการณ์ดังกล่าวชี้ชัดว่า อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ยังไม่สามารถทดแทนการนำเข้าได้อย่างแน่นอนอนประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศไปเป็นจำนวนมากในแต่ละปี เป็นเหตุให้ประเทศไทยขาดดุลการค้ารุนแรงขึ้นในปี 2509 ขาดดุลการค้า 11,037 ล้านบาท

²⁸ เบญจรัตน์และศิริบูรณ์ เนาวัฒน์สุข, รายงานฉบับที่ 5 การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2524), หน้า 12.

²⁹ บัณฑิต บลือจินดา, “ความสอดคล้องของกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้าและการผลิตรถยนต์ของไทยต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์,” หน้า 6.

³⁰ ฝ่ายวิจัย บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ผลกระทบของแกตต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า, หน้า 21-22.

ในขณะที่ปี 2508 ขาดดุลการค้าเพียง 3,224 ล้านบาท ในปี 2512 รัฐบาลจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น³¹

ตั้งแต่ปี 2512 แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศได้เปลี่ยนแปลงอย่างเด่นชัด ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากการเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และอีกส่วนหนึ่งเป็นผลจากการศึกษาขององค์การเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ (UNIDO) ซึ่งให้ความช่วยเหลือทางการเงินและเทคนิคแก่ประเทศไทยในช่วงปี 2510-2514 ต่อมาในเดือนกรกฎาคม 2514 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ประกาศใช้นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Contents Requirement หรือ นโยบาย LCR) ซึ่งเป็นหัวใจหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ เนื่องจากว่าหากไม่มีการบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ประเทศไทยจะมีเฉพาะโรงงานประกอบรถยนต์เท่านั้น โดยได้กำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศมีการขึ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 และมีนโยบายอื่น ๆ อีก เช่น การจำกัดแบบและรุ่นของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ เป็นต้น นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นนโยบายที่มีผลบังคับจนถึงปัจจุบันนี้ ส่วนนโยบายอื่น ๆ เช่น การจำกัดแบบและรุ่น ได้มีการยกเลิกหมดแล้ว³²

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐเข้ามามีบทบาททั้งในด้านการผลิตและด้านการตลาดมาโดยตลอด ได้แก่ การจำกัดจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์หนึ่ง การห้ามนำเข้ารถยนต์ เป็นต้น จนกระทั่งเมื่อกลางปี 2534 เป็นต้นมา รัฐเริ่มมีมาตรการผ่อนคลายนโยบายการควบคุมต่าง ๆ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัวอย่างรวดเร็วและส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากกำลังซื้อภายในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย ปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์จึงกลายเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่มีมูลค่าถึง 170,000

³¹ กาญจนวรรณ สารโชค, “อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย,” วาสารเศรษฐกิจ 17 (ตุลาคม 2528) : 91-96.

³² บัณฑิต บลือจินดา, “ความสอดคล้องของกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้าและการผลิตรถยนต์ของไทยต่อหลักเกณฑ์ของเกดต์,” หน้า 6-10.

ล้านบาท มีการจ้างงานเกือบ 50,000 คน และทำให้เกิดอุตสาหกรรมเชื่อมโยงต่าง ๆ ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนจากวัสดุต่าง ๆ ³³

ปัจจุบันนี้ ประเทศไทยถือเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับ ความสนใจจากนักลงทุนต่างชาติ ตลอดมา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการมีตลาดภายในประเทศขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับระยะเริ่มแรกที่ก่อตั้ง อุตสาหกรรมรถยนต์ ความสามารถในการสร้างความประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) ของ การผลิต ประกอบกับขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศที่เพิ่ม ขึ้น แต่ปัจจัยที่สำคัญที่เป็นจุดเริ่มต้นหลักของการหักเหทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของ ไทยขณะนี้ คือ ค่าเงินเยนที่ได้พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ของญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก และการเพิ่มขึ้นของค่าเงินเยนในครั้งนี้ญี่ปุ่นไม่สามารถแก้ไขวิกฤติ การณ์ได้ด้วยการขยายความต้องการสินค้าในประเทศให้เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็จำเป็นต้องหลีกเลี่ยง การแข่งขันที่มีต้นทุนแรงงานต่ำกว่าโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ (NICS) และอุตสาหกรรม รถยนต์ก็กระทบต่อญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก ราคาสินค้าที่ผลิตในประเทศและราคาสินค้าที่ผลิตจากต่าง ประเทศไม่มีความแตกต่างกันมากขึ้นทุกที ในขณะเดียวกันสินค้าจากประเทศอื่น ๆ ได้มีการพัฒนา คุณภาพมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในตลาดโลกมากยิ่งขึ้น ความสามารถในการแข่งขันของสินค้าญี่ปุ่นกับ ประเทศต่าง ๆ กำลังจะลดน้อยลงไป ดังนั้น ทางออกทางหนึ่งของผู้ประกอบอุตสาหกรรมญี่ปุ่นต่างให้ ความสนใจเป็นอย่างมากขณะนี้ คือ การโยกย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตด้วย ต้นทุนที่ต่ำ จะเห็นได้ว่าการหลั่งไหลของการลงทุนจากญี่ปุ่นเข้าสู่ประเทศไทยยังคงมีสัดส่วนที่สูงกว่า การลงทุนจากประเทศอื่น ๆ เป็นอย่างมาก คือในช่วงเดือนมกราคม- ตุลาคม 2537 มีการขอรับการ ส่งเสริมการลงทุนจากญี่ปุ่นสูงถึง 192 ราย ในจำนวนนี้อุตสาหกรรมที่ได้รับความสนใจจากนักลงทุน ญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก คือ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ทำให้ปรากฏแน่ชัดแล้วว่าประเทศไทย กำลังจะกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย ถึงแม้ว่าขณะนี้กำลังการผลิตจะ ยังไม่สามารถเปรียบเทียบกับประเทศอื่น เช่น เกาหลีที่มีกำลังการผลิตรถยนต์ในแต่ละปีสูงถึง 2 ล้าน คันแต่การก้าวเข้ามาของผู้ประกอบอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นในขณะนี้ก็ถือว่าเป็นก้าวสำคัญและ

³³ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ภาวะอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ปี 2536 (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2536), หน้า 82.

เป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยให้ก้าวไปสู่การส่งออกในอนาคต³⁴

ในส่วนของนโยบายของรัฐบาลไทยในการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการผลิตและส่งออกรถยนต์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมรถยนต์อย่างจริงจัง อีกทั้งสนับสนุนให้มีการย้ายฐานการผลิต การลงทุนไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะเขตส่งเสริมการลงทุน คือ เขต 2 และเขต 3 เพื่อจูงใจให้มีการย้ายหรือขยายฐานการผลิตมายังประเทศไทย ดังนั้น จึงคาดว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในระยะ 2-3 ปีข้างหน้า จะเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อสนองตอบความต้องการภายในประเทศเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น สำหรับการย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยนั้น จะทำให้ได้รับผลดีอีกทั้งได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตใหม่ ๆ มากขึ้นให้เกิดการประหยัดทางด้านการผลิตที่เกิดจากขนาดหรือที่เรียกว่า Economy of Scale³⁵

2.3.2 การผลิต

ปัจจุบันประเทศไทย มีโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งสิ้น 12 แห่ง กำลังการผลิตประมาณ 450,000 คันต่อปี แต่กำลังการผลิตอาจปรับเพิ่มขึ้นโดยการเพิ่มเวลาการทำงานและจำนวนแรงงานโดยมีตัวกำหนดกำลังการผลิตสูงสุด คือส่วนของห้องพ่นสีและอบสี³⁶ โดยมากเป็นการประกอบรถยนต์แต่ละยี่ห้อเอง ผู้ผลิตรายใหญ่ ได้แก่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด บริษัท อีซูซุ มอเตอร์ บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล บริษัท สยามนิสสัน และในปัจจุบันโรงงานประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่ใช้กำลังการผลิตในระดับเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ 70 (ดูรายชื่อโรงงานประกอบรถยนต์ไทยในปี 2537 และแผนงานในการขยายการผลิตข้างล่าง ตารางที่ 3)

³⁴ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำกัด, ภาวะอุตสาหกรรมปี 2537 และแนวโน้มในอนาคต (กรุงเทพมหานคร : บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2537), หน้า 188.

³⁵ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารนครธน จำกัด (มหาชน), รวมบทวิเคราะห์ข้อตกลงแกตต์ ผลกระทบและการปรับขีดความสามารถของไทย (กรุงเทพมหานคร : ธนาคารนครธน จำกัด (มหาชน)), หน้า 76.

³⁶ สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, “อุตสาหกรรมยานยนต์”, 2537. (พิมพ์ดีด)

ตารางที่ 3

รายชื่อโรงงานประกอบรถยนต์ไทยในปี พ.ศ. 2537 และแผนงานในการขยายการผลิต³⁷

โรงงานประกอบรถยนต์	กำลังการผลิต 2537 (คัน)	กำลังการผลิตส่วนขยาย	ปีที่เริ่มขยาย
1. โตโยต้ามอเตอร์(ปทท)	150,000	100,000	2539
2. ไทย-สวีดิส แอสเซมบลีย์	6,600	กำลังอยู่ในช่วงพิจารณา	-
3. ไทย-ฮิโนอุตสาหกรรม	14,000	-	-
4. ชนบุรีประกอบรถยนต์	3,400	-	-
5. บางซันเซนเนอร์ล แอสเซมบลีย์	43,200	-	-
6. วาย เอ็ม ซี แอสเซมบลีย์	14,000	-	-
7. สยามนิสสัน ออโตโมบิล	70,000	กำลังอยู่ในช่วงพิจารณา	-
8. สยามนิสสัน & มอเตอร์	48,000	-	-
9. เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล	100,000	100,000	2538
10. สุโกศล & มาสด้าอุตสาหกรรม	29,000	กำลังอยู่ในช่วงพิจารณา	-
11. ฮอนด้าคาร์แมนูแฟคเจอร์ริง	15,000	100,000	2539
12. อีซูซุ มอเตอร์ (ปทท)	100,000	40,000	2538

จากตารางที่ 3 โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศมีกำลังการผลิตรวมกันเป็นจำนวนมาก รวมทั้งได้มีการขยายกำลังการผลิตอีกด้วย โดยเฉพาะโรงงานประกอบรถยนต์ยี่ห้อของญี่ปุ่น เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ขยายกำลังการผลิตโดยตั้งโรงงานประกอบรถยนต์แห่งใหม่ในนิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีกำลังการผลิตสูงสุด 100,000 คันต่อปี เปิดดำเนินการเมื่อต้นปี 2539 มีกำลังการผลิตเริ่มต้น 50,000 คันต่อปี และจะเปิดดำเนินการได้เต็มโครงการประมาณกลางปี 2540

³⁷ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ภาวะอุตสาหกรรมปี 2537 และแนวโน้มอนาคต. หน้า 199.

ตารางที่ 4
ยอดการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยปี 2536-2537

หน่วย : คัน

ประเภทรถยนต์	2536	2537	เปลี่ยนแปลง
1. รถยนต์นั่ง			
-ขนาด 1201-1500 ซี.ซี.	65,698	56,435	-14%
-ขนาด 1501-1800 ซี.ซี.	52,358	30,019	-43%
-ขนาด 1801-2000 ซี.ซี.	15,269	5,335	-65%
-มากกว่า 200 ซี.ซี.	11,124	18,041	62%
รวมรถยนต์นั่ง	144,449	109,830	-24%
2. รถจักรยานยนต์, รถแวน, ไมโครบัส	1,770	1,738	-2%
3. รถโดยสาร			
-ต่ำกว่า 10 คัน	418	255	-39%
-มากกว่า 10 คัน	428	891	108%
รวมรถโดยสาร	846	1,146	35%
รถบรรทุก			
-รถกระบะต่ำกว่า 1 คัน	15,151	20,229	34%
-รถกระบะ 1 คัน	230,752	267,055	16%
-รถบรรทุกต่ำกว่า 5 คัน	1,630	1,772	9%
-รถบรรทุก 5-10 คัน	12,086	12,144	0%
-มากกว่า 10 คัน	13,177	20,144	53%
รวมรถบรรทุก	272,798	321,287	18%
รวมทั้งสิ้น	419,861	434,001	3%

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 4 ในปี พ.ศ. 2537 ปริมาณการประกอบรถยนต์ทุกประเภทเป็น 434,001 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2536 ประมาณร้อยละ 3% ซึ่งอัตราการเพิ่มขึ้นอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับ 2-3 ปีที่ผ่านมา มีสาเหตุหลัก ๆ มาจากการลดลงของปริมาณความต้องการของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่เกิดจากแท็กซี่มีเตอร์ได้ลดลง ปริมาณการประกอบรถยนต์นั่งจึงลดลงเหลือเพียง 109,830 คัน ในปี พ.ศ. 2537 ลดลงจากปี พ.ศ. 2536 ซึ่งมีปริมาณการผลิต 144,449 คัน หรือลดลงประมาณร้อยละ 24% ส่วนรถเพื่อใช้ในการพาณิชย์กลับมีปริมาณการประกอบได้เพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในรถบรรทุกมากกว่า 10 ตัน และรถปิคอัพทั้งขนาดต่ำกว่า 1 ตันและขนาด 1 ตัน มียอดรวมทั้งหมด 321,287 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2536 ซึ่งมีปริมาณการผลิตเพียง 275,796 คัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 18% ทั้งนี้เนื่องจากมีภาวะการก่อสร้างและการลงทุนที่ดี

ในปัจจุบันจากการที่รัฐบาลต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกโดยได้มีมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ ได้แก่ เปิดให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ได้โดยเสรี ยกเลิกการจำกัดแบบและรุ่นของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างประเทศเข้าถือหุ้นในบริษัทประกอบรถยนต์ได้ 100% รวมทั้งการใช้มาตรการส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมิใช่ภาษี ปรากฏว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี เพราะผู้ผลิตรายใหญ่ของญี่ปุ่น 4 ราย คือ โตโยต้า มิตซูบิชิ ฮอนด้าและนิสสัน ได้ประกาศลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกโดยรายแรกได้ยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนและได้รับอนุมัติแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทฯ รถยนต์จากสหรัฐอเมริกาซึ่งถือเป็นค่ายใหญ่ คือ ไครสเลอร์ ฟอร์ด มาสด้าและเจนเนอรัลมอเตอร์ ก็ได้ตัดสินใจลงทุนในประเทศไทยโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้อนุมัติให้การส่งเสริมการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของฟอร์ดมาสด้าและเจนเนอรัลมอเตอร์ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงเป็นที่คาดการณ์ว่าภายในปี ค.ศ. 2000 ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ของอาเซียน โดยจะมีกำลังการผลิตถึง 1 ล้านคันเพื่อป้อนตลาดภายในประเทศ ประมาณ 700,000-800,000 คัน ที่เหลือจะเป็นการส่งออก³⁸

2.3.3. การตลาด

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วโลกไม่ว่าของญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และยุโรป ได้อยู่ในช่วงซบเซา แต่อุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลับขยาย

³⁸ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ภาวะอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมปี 2537 (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2537), หน้า 95.

ตัวอย่างรวดเร็ว ถึงแม้จะมีขนาดตลาดที่เล็กกว่าประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ เช่น สหรัฐอเมริกา ซึ่งมียอดจำหน่ายในปี พ.ศ. 2536 สูงถึง 14 ล้านคัน แต่อัตราการขยายตัวของยอดขายรถยนต์ของประเทศต่าง ๆ ในแถบนี้ เป็นแรงจูงใจที่สำคัญในการเข้าสู่ตลาด โดยเฉพาะประเทศไทยถือว่ามีความต้องการรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็มากกว่า 450,000 คันต่อปี หรือเกือบครึ่งหนึ่งของตลาดในประเทศอาเซียนเมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ที่มีขนาดตลาดไม่ถึง 250,000 คันต่อปี และถือเป็นตลาดรถปิกอัพขนาด 1 คันที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ความได้เปรียบในด้านการเป็นประตูเปิดสู่อินโดจีน ที่บริษัทรถยนต์ทั่วโลกต่างจ้องโอกาสในการเข้าชิงส่วนแบ่งของตลาดใหม่นี้ ถึงแม้จะยังมีปริมาณความต้องการที่ต่ำ แต่การเข้าสู่ตลาด (Access to market) ก่อนก็หมายถึงการสร้างรากฐานของการครองตลาดอินโดจีนในอนาคต ประเทศไทยจึงมีความพร้อมและเหมาะสมยิ่งในเขตภูมิภาคแห่งนี้ไม่ว่าจะเป็นด้านของตลาดในประเทศและต่างประเทศตลอดจนความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีที่ยังคงมีระดับที่เหนือกว่าอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์³⁹

ก. ตลาดในประเทศ

ปัจจุบันภาวะเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในเกณฑ์ดี มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นและส่งผลถึงราคารถยนต์ด้วย ซึ่งการที่ราคารถยนต์สูงขึ้นนั้นเป็นผลเนื่องมาจากปัจจัยหลายประการ กล่าวคือ ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้น เป็นต้น รวมทั้งความต้องการของตลาดที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากประชาชนมีกำลังการซื้อสูงขึ้น⁴⁰ แต่อย่างไรก็ตาม นับแต่ปี 2534 ที่รัฐบาลได้ปรับโครงสร้างภาษีอากรรถยนต์ใหม่ รวมทั้งได้มีการอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์ได้โดยเสรีโดยไม่มีการจำกัดจำนวน รุ่นและแบบ ทำให้มีการแข่งขันของผู้ประกอบการมากขึ้น ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกซื้อรถยนต์หลายยี่ห้อ รุ่นและแบบ ดังปรากฏยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศตั้งแต่ปี 2533-2538 ดังต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 5)

³⁹ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ภาวะอุตสาหกรรมปี 2537 และแนวโน้มในอนาคต, หน้า 199-200.

⁴⁰ ฝ่ายนโยบายกองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, สภาวะปัจจุบันของอุตสาหกรรมรถยนต์ (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม, 2531), หน้า 7.

ตารางที่ 5
ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศตั้งแต่ปี 2533-2538

หน่วย : คัน

ปี	ปริมาณการจำหน่าย		
	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์	รวม
2533	65,846	238,198	304,062
2534	66,779	201,781	268,560
2535	121,488	241,499	362,987
2536	174,162	282,299	456,461
2537	155,670	230,008	485,678
2538	163,371	408,209	571,580

หมายเหตุ รถยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์รวมรถยนต์บรรทุกทุกชนิด

ที่มา : สำนักงานประชาสัมพันธ์บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

จากตารางปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ ยอดจำหน่ายรถยนต์ใช้ในการพาณิชย์มากกว่ายอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง โดยในช่วงปี พ.ศ. 2534 ยอดจำหน่ายรถยนต์ทั้งสองประเภทมีปริมาณลดลง เนื่องมาจากรัฐบาลได้ประกาศโครงสร้างอัตราภาษีอากรรถยนต์ใหม่ ทำให้ผู้บริโภคชะลอการซื้อรถยนต์ ปีต่อมาปริมาณการจำหน่ายเพิ่มมากขึ้น จนกระทั่งในปี 2537 อัตราการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีอัตราลดลง สาเหตุหลักมาจากปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งเกิดจากแท็กซี่ที่เคยนำตลาดในปี พ.ศ. 2536 ลดลงเป็นอย่างมาก แต่ยอดจำหน่ายรถยนต์โดยรวมในปี พ.ศ. 2537 ได้กระเตื้องขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง ซึ่งเป็นผลมาจากการประกาศปรับอัตราเงินเดือนของราชการ และรัฐวิสาหกิจ ประกอบกับช่วงปลายปีได้รับการกระตุ้นจากภาครัฐและเอกชนที่เร่งปิดงบประมาณประจำปีอีกด้วย⁴¹ ในปี 2538 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ก็เพิ่มจากปี 2537 เป็นการเพิ่มอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทำให้ผู้บริโภคมีกำลังการซื้อรถยนต์ ประกอบกับผู้จำหน่ายรถยนต์ใช้กลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการขายเป็นอย่างมาก เช่น ให้อ่างเงินค่างวดในอัตราต่ำ คิดดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น

⁴¹ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ภาวะธุรกิจอุตสาหกรรมปี 2537 และแนวโน้มในอนาคต. หน้า 201.

ตลาดรถยนต์ภายในประเทศกว่าร้อยละ 90 เป็นของตลาดรถยนต์ญี่ปุ่น โดยบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด มียอดขายมากที่สุดในกลุ่มรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและบริษัท ตรีเพชโรชิชู มียอดขายมากที่สุดในกลุ่มของรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ รถยนต์เกาหลี คือ ฮุนได ซึ่งเริ่มเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยและมีการตั้งโรงงานประกอบด้วย ในปัจจุบันมีแนวโน้มของยอดจำหน่ายมากขึ้นเรื่อย ๆ ในส่วนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และในส่วนของรถยนต์ยุโรปนั้น เบนซ์และบีเอ็มดับเบิลยู ยังคงเป็นยี่ห้อหลักที่ครองส่วนแบ่งของตลาดในประเทศเป็นหลัก โดยมีส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 10 ต่อปี ของตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมด สาเหตุที่ตลาดในประเทศนิยมรถยนต์ญี่ปุ่น เนื่องจากราคาถูกกว่าโดยเปรียบเทียบกับยุโรปหรือสหรัฐอเมริกา การบริการหลังการขายโดยมีอะไหล่ไว้คอยบริการอย่างเพียงพอ เมื่อรถยนต์เกิดเสียหรือขัดข้องก็สามารถหาอะไหล่ทดแทนได้ง่าย ขายเปลี่ยนมือได้ง่ายและราคาไม่ตกมากนัก

ตลาดรถยนต์ภายในประเทศนอกจากเป็นรถยนต์ที่มีการประกอบภายในประเทศแล้ว ยังมีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ถือได้ว่าเป็นการแย่งตลาดส่วนหนึ่งของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากได้รับความเชื่อถือในด้านคุณภาพ แม้จะมีราคาแพงกว่ารถยนต์ที่ผลิตหรือประกอบภายในประเทศเนื่องจากอัตราภาษีก็ตาม แต่ขณะเดียวกันการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปก็ก่อให้เกิดผลดีคือ มีการแข่งขันภายในประเทศเพื่อให้ผู้ประกอบการรถยนต์ภายในประเทศ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพการผลิต โดยผู้บริโภคจะมีโอกาสเลือกซื้อสินค้าที่มีคุณภาพในราคาที่เหมาะสม⁴² ในช่วง 2 ปี (ตั้งแต่ปี 2536- 2537) ที่ผ่านมามีปริมาณการนำเข้ารถยนต์ CBU ของไทยเป็นดังนี้ (ดูตารางที่ 6)

⁴² บัณฑิต บลีนจินดา, “ความสอดคล้องของกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้าและการผลิตรถยนต์ของไทยต่อหลักเกณฑ์ของแอกด,” หน้า 41.

ตารางที่ 6

ปริมาณการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูประหว่างปี 2536-2537

หน่วย : คัน มูลค่า : ล้านบาท

ปี	จำนวนการนำเข้า	มูลค่า
2536	392,875	49,594.0
2537	385,376	35,216.1

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การนำเข้ารถยนต์ CBU ส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด รองลงมาเป็นการนำเข้าจากยุโรปและเกาหลีตามลำดับ หลังจากรัฐบาลได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดต่ำกว่า 2,300 ซี.ซี. ตั้งแต่ปี 2535 เป็นต้นมา ทำให้ยอดการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ⁴³ โดยในปี 2536 ขอดนำเข้ารถยนต์ 392,875 คัน แต่เริ่มชะลอตัวลงอย่างชัดเจนในปี 2537 ซึ่งสาเหตุหลักที่ยอดนำเข้ารถยนต์ได้ชะลอตัวลงอย่างมากนี้ เนื่องมาจากในช่วงปี 2536 รัฐบาลได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์อย่างเสรีประกอบกับอัตราภาษีนำเข้าได้ลดต่ำลง ปริมาณการนำเข้าจึงพุ่งขึ้นสูงมาก แต่เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนโดยเฉพาะเงินเยนและเงินมาร์คในปี 2537 ได้แข็งตัวขึ้น ต้นทุนการนำเข้ารถยนต์จึงสูงขึ้น ส่งผลให้ความต้องการรถยนต์นำเข้าลดต่ำลง⁴⁴

ข. ตลาดต่างประเทศ

การส่งออกรถยนต์ที่ประกอบได้ภายในประเทศไปจำหน่ายต่างประเทศของไทย ยังมีปริมาณที่น้อยมากเมื่อเทียบกับการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศดังปรากฏตามปริมาณและมูลค่าการส่งออก รถยนต์ตั้งแต่ ปี 2534-2537 ดังต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 7 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกรถยนต์ปี 2534-2538)

⁴³ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ภาวะอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมปี 2536 (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2537), หน้า 83.

⁴⁴ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ภาวะอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมปี 2537, หน้า 203.

ตารางที่ 7

ปริมาณและมูลค่าการส่งออกรถยนต์ปี 2534-2538

ปริมาณ : คัน

มูลค่า : ล้านบาท

ปี	การส่งออก					
	รถยนต์นั่ง		รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์		รวม	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
2534	7,826	912.7	147	55.6	7,981	968.3
2535	2,406	451.2	1,671	356.7	4,077	807.9
2536	3,548	711.2	8,564	1,982.9	12,112	2,694.1
2537	2,130	305.1	9,912	1,832.5	12,042	2,137.6

ตลาดรถยนต์สำหรับการส่งออกของไทย คือ แคนาดา เป็นตลาดสำหรับส่งออกรถยนต์นั่งของไทย แต่ก็มีปัญหาการแข่งขันในตลาด เนื่องจากคุณภาพของรถยนต์ และไม่มีแนวโน้มการส่งออกมากขึ้น คือ การส่งออกรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ ซึ่งตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เยอรมัน ตุรกี ฝรั่งเศส ลาว ปากีสถาน ฟิลิปปินส์ และเนเธอร์แลนด์

ถึงแม้ว่าการตัดสินใจเข้ามาลงทุนของบริษัทผลิตรถยนต์ต่างประเทศ จะเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาศักยภาพฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในอนาคต แต่ปัจจุบันบริษัทฯ ต่าง ๆ เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ยังคงผลิตเพื่อการจำหน่ายภายในประเทศเป็นหลัก การส่งออกรถยนต์นั่งในอนาคต 2-3 ปีข้างหน้าจึงจะยังไม่กระเตื้องขึ้น ส่วนรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์นั้น ตลาดในประชาคมยุโรปและประเทศกำลังพัฒนาหลายแห่งรวมทั้งอินโดจีนจะเป็นตลาดส่งออกที่ยังมีความต้องการเพิ่มขึ้น⁴⁵

⁴⁵ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ภาวะธุรกิจอุตสาหกรรมปี 2537 และแนวโน้มในอนาคต, หน้า 203.

2.4 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

2.4.1 สถานภาพทั่วไป

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ถือเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานของอุตสาหกรรมยานยนต์ และมีความเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรม เหล็กและโลหะอื่น ๆ อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ จึงมีความสำคัญต่อการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศทั้งในด้านการสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรม การจ้างแรงงาน การพัฒนาเทคโนโลยีและการสร้างรายได้ของประเทศ⁴⁶

ในระยะแรกการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เป็นการผลิตจากโรงซ่อม โรงกลึงเล็ก ๆ โดยนำ วัตถุดิบมาผลิตลอกเลียนตามแบบชิ้นส่วนของต่างประเทศ และเป็นการผลิตชิ้นส่วนขึ้นต่อชิ้นเท่านั้น เมื่อมีการใช้รถยนต์มากขึ้นจึงมีผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ออกจำหน่ายในลักษณะอะไหล่เทียบหรือ ปลอม ชิ้นส่วนที่ผลิตเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นอย่างง่าย สามารถหาวัตถุดิบได้ภายในประเทศและไม่ต้อง ลงทุนในด้านเครื่องมือ เครื่องจักรมาก เช่น ชิ้นส่วนยาง โดยไม่ต้องคำนึงถึงด้านมาตรฐานคุณภาพมากนัก⁴⁷ คือมุ่งตอบสนองความต้องการการใช้ทดแทนหรือตลาด REM (Replacement Equipment Market) จนกระทั่งได้มีการประกาศใช้นโยบาย LCR การผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ หรือตลาด OEM (Original Equipment Market) จึงมีขึ้นอย่างจริงจัง มาตรการดังกล่าวถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการลงทุนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ได้อย่างสมบูรณ์แบบทำให้ ชิ้นส่วนรถยนต์เกิดขึ้นโดยเฉพาะชิ้นส่วนประเภทที่ต้องใช้เทคโนโลยีระดับสูงและใช้เงินลงทุนเป็น จำนวนมาก⁴⁸ และเมื่อความต้องการใช้รถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ทำให้การลงทุนใน อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นมากทั้งที่เป็นลักษณะการร่วมทุนกับต่างชาติ และเป็นการลง ทุนของไทยทั้งหมด ปัจจุบันประเทศไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 54-65 ของรถยนต์ ทั้งคัน ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศหลายประเภทได้พัฒนาคุณภาพอย่างมาก จนได้รับความเชื่อถือ จากตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ โดยในช่วงที่ผ่านมามูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ ได้มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุก ๆ ปี และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ มาเลเซีย อินโดนีเซีย

⁴⁶ สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, อุตสาหกรรมยานยนต์, 2532. (พิมพ์ดีด)

⁴⁷ บัณฑิต บลิจินดา, “ความสอดคล้องของกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้าและการผลิตรถยนต์ของ ไทยต่อหลักเกณฑ์ของแกตต์.” หน้า 17.

⁴⁸ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ เพื่อการส่งออก (กรุงเทพมหานคร : บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2537), หน้า 1.

และฟิลิปปินส์ ซึ่งประเทศไทยมีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในการประกอบรถยนต์มากที่สุด นอกจากนี้ มาตรการ LCR ต้องถูกยกเลิกไปจากการที่ข้อตกลงแกตต์มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2538 เป็นต้นไป แนวโน้มการปกป้องอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยจะต้องลดลงและข้อบังคับอื่น ๆ ที่ขัดต่อข้อตกลงแกตต์จะถูกยกเลิกไป ผู้ผลิตไทยต้องเร่งรัดพัฒนาคุณภาพทางด้านการผลิตและแสวงหาตลาดส่งออก เพื่อให้สอดคล้องกับระบบการค้าเสรี⁴⁹

2.4.2 การผลิต

2.4.2.1 สภาพทั่วไป

ปัจจุบันมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยประมาณ 400 ราย โรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในภาคตะวันออกและภาคกลาง เช่น จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดอยุธยา สำหรับทางด้านวัตถุดิบส่วนใหญ่จะมีการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยแหล่งนำเข้า ที่สำคัญได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น เยอรมัน ฝรั่งเศสและสหรัฐอเมริกา ซึ่งวัตถุดิบที่นำเข้าส่วนใหญ่จะเป็นเหล็กชนิดต่าง ๆ อลูมิเนียม เคมีภัณฑ์ ขางธรรมชาติและขางสังเคราะห์ เป็นต้น⁵⁰

ปัจจุบันชิ้นส่วนรถยนต์นั้นสามารถจำแนกได้ตามลักษณะการผลิตและระดับเทคโนโลยีที่ใช้ได้เป็น 5 ประเภท ดังนี้

1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่น ๆ ซึ่งอาจแบ่งกลุ่มย่อยลงไปได้อีกตามกรรมวิธีการผลิตหลัก คือ

1.1 ชิ้นส่วนโลหะหล่อ ได้แก่ เสื้อสูบ (Cylinder Block) ฝาสูบ(Cylinder Head) ฟลายวีล (Flywheel) เป็นต้น

1.2 ชิ้นส่วนโลหะปั๊ม ได้แก่ ชิ้นส่วนตัวถัง หม้อกรองอากาศ (Air Filter)

1.3 ชิ้นส่วนโลหะฉีด ได้แก่ ลูกสูบ(Piston) ฝาครอบฝาสูบ คาร์บิวเรเตอร์ เสื้อเกียร์ (Gear Housing) เป็นต้น

1.4 ชิ้นส่วนโลหะชุบ ได้แก่ วาล์วไอดีและไอเสีย (Intake & Exhaust Valve) เพลาขับ (Drivershaft) ก้านสูบ เพลาข้อเหวี่ยง(Crankshaft) เพลาราวลิ้น เป็นต้น

⁴⁹ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารนครธน จำกัด(มหาชน), รวมบทวิเคราะห์ข้อตกลง GATT ผลกระทบและการปรับขีดความสามารถของไทย, หน้า 73.

⁵⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 81.

2. ชิ้นส่วนพลาสติกและวัสดุที่อยู่ในประเภทเดียวกัน ได้แก่ ไขพืด ชิ้นส่วนตกแต่งภายในแผงหน้าปัทม์ (Dashboard) กันชน (Bumper) พวงมาลัย (Steering Wheel) เป็นต้น
3. ชิ้นส่วนยาง ได้แก่ ยางนอก ยางใน ท่อยาง ยางกันรั้ว สายพาน ยาง ขอบกระบอก
4. อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ แยกเป็น อุปกรณ์ไฟส่องสว่าง เช่น ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว เป็นต้น สายไฟต่าง ๆ และ อุปกรณ์ที่ใช้กับเครื่องยนต์ เช่น ไคซาร์จ (Alternator) ไคสตาร์ท (Starter) เป็นต้น
5. ชิ้นส่วนที่ทำจากวัสดุอื่น ๆ เช่น ปะเก็น (Gasket) กระงกนิรภัย เป็นต้น⁵¹

2.4.2.2 ประเภทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบันสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ

- ก. ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ตามระดับเทคโนโลยีและการใช้แรงงาน
- ข. ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จำแนกตามการป้อนตลาดชิ้นส่วน
- ค. ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ตามระดับการใช้เทคโนโลยีและการใช้แรงงาน แบ่งได้เป็น 3

กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลักและใช้เทคโนโลยีระดับต่ำ ผู้ผลิตในกลุ่มนี้มักเป็นกลุ่มโรงงานขนาดเล็กที่ใช้เงินลงทุนต่ำ บางรายเป็นผู้ผลิตที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายรวมทั้งส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นสมาชิกของสภาอุตสาหกรรมยานยนต์⁵² ชิ้นส่วนที่ผลิตได้แก่ ชิ้นส่วนโลหะปั๊มขึ้นรูปขนาดเล็ก ยางและลวดสปริง เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นผู้ประกอบการคนไทย ทั้งนี้เนื่องจากการผลิตเป็นแบบง่าย ๆ และวัตถุดิบก็สามารถหาได้ภายในประเทศ⁵³

กลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลักและใช้เทคโนโลยีระดับกลาง ผู้ผลิตในกลุ่มนี้เป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมนี้มาเป็นเวลานานจนสามารถเพิ่มทุนประสิทธิภาพและมีการนำเข้าเทคโนโลยีที่ทันสมัยในระดับกลางมาใช้พัฒนาการผลิตจนมีคุณภาพได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ เช่น

⁵¹ “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ขยายผลต่ออุตสาหกรรมเชื่อม โยงสูง,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 7 (กรกฎาคม 2538) : 33-34.

⁵² คณะทำงานอุตสาหกรรมรายสาขา, “แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์,” 2532. (พิมพ์ผิด)

⁵³ ฝ่ายวิจัยเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อการส่งออก หน้า 14.

ฟิวส์ โช๊คอัพ เป็นต้น ผู้ผลิตกลุ่มนี้เป็นผู้ประกอบการคนไทย แต่มีบางประเภทที่เป็นการร่วมทุนกับ ญี่ปุ่น ทั้งนี้เพราะการผลิตชิ้นส่วนบางชิ้นยังคงต้องอาศัยความชำนาญงาน ซึ่งคนไทยยังไม่สามารถทำได้ดีเท่าที่ควร และผู้ผลิตชิ้นส่วนในกลุ่มนี้ยังขาดประสิทธิภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นสมาชิกของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง มีการนำเข้าเครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัยมาใช้ควบคู่กับการใช้แรงงานคน ได้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์และชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถยนต์ เป็นต้น ผู้ผลิตในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นบริษัทร่วมทุนกับต่างประเทศหรือบริษัทในเครือของโรงงานประกอบรถยนต์ ชิ้นส่วนประเภทนี้ได้แก่ เครื่องยนต์ วาล์ว การ์บิวเรเตอร์หรืออุปกรณ์ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง เพลลาพวงมาลัย ชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับระบบเบรกและอุปกรณ์เกียร์ต่าง ๆ⁵⁴

ข. ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ตามลักษณะการป้อนตลาดชิ้นส่วน แบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือ

ประเภทแรก คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อขายโดยตรงแก่ผู้ผลิตรถยนต์ (Primary Market) เพื่อนำไปประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market-OEM) มีสัดส่วน 40% ผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งหมด โดยชิ้นส่วนที่ผลิตได้จะต้องได้ตามมาตรฐานที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนดตลอดจนสามารถส่งมอบให้ผู้ประกอบรถยนต์ได้ตามกำหนดเวลา มักจะเป็นโรงงานขนาดใหญ่ที่มีเทคโนโลยีการผลิตค่อนข้างสูง ผลิตเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์เพียงตลาดเดียว แต่ก็มีบ้างที่ผลิตอะไหล่แท้เพื่อจำหน่ายในตลาดอะไหล่ด้วย

ประเภทที่สอง คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนผู้ผลิตชิ้นส่วนอื่น ๆ อีกต่อหนึ่ง (Secondary or more downstream suppliers) ไม่ได้ขายโดยตรงแก่ผู้ผลิตรถยนต์มีสัดส่วนประมาณ 33%

ประเภทที่สาม คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อขายเป็นอะไหล่เท่านั้น (Replacement Equipment Market-REM Suppliers) เพื่อขายเป็นอะไหล่เทียบ โดยไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบรถยนต์ แต่ใช้เครื่องหมายการค้าของตน เนื่องจากชิ้นส่วนมีคุณภาพไม่ดีเพียงพอที่จะขายให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์มีสัดส่วนประมาณ 20%

ประเภทสุดท้าย คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อการส่งออกโดยเฉพาะมีสัดส่วนประมาณ 7%⁵⁵

⁵⁴ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ผลกระทบของแกดต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการก้าต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย, หน้า 44.

⁵⁵ ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์, “อุตสาหกรรมสนับสนุนของประเทศไทยอยู่ในระดับใดของโลก,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 7 : 22-23.

กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แต่ละรายสามารถผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ หลายชนิดด้วยกันขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีและความต้องการของตลาด โดยโรงงานสามารถปรับเปลี่ยนการผลิตได้ตลอดเวลาทำให้ไม่สามารถทราบถึงขนาดที่แท้จริงของกำลังการผลิตชิ้นส่วนแต่ละประเภทได้ และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์หลายรายไม่ได้ทำการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพียงอย่างเดียวแต่ยังทำผลิตภัณฑ์อื่น ๆ โดยใช้เครื่องมือเครื่องจักรชุดเดียวกันควบคู่กันไป หรือในทางตรงกันข้ามบางโรงงานอาจจะผลิตสินค้าอื่นเป็นหลักและผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เป็นสินค้ารอง โดยใช้กำลังการผลิตส่วนที่เหลือ จึงเป็นการยากที่จะประมาณกำลังการผลิตในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แต่ละรายการออกมาเป็นตัวเลขได้⁵⁶

2.4.3 การตลาด

พัฒนาการทางการตลาดของชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยนั้น เริ่มต้นด้วยการให้บริการหลังการขายโดยเริ่มในตลาดอะไหล่เป็นเบื้องต้นโดยใช้เทคโนโลยีการผลิตไม่สูงนักและสามารถผลิตได้อย่างง่าย ๆ ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ซึ่งขณะนั้นเป็นการผลิตเพื่อตอบสนองนโยบายการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า และเมื่อรัฐบาลมีนโยบายกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ (Local Contents Requirement) หรือ LCR ในปี 2514 จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์เริ่มขยายวงกว้างขึ้นทำให้การผลิตขยายตัวขึ้นและพัฒนาไปจนสามารถส่งออกไปแข่งขันยังตลาดต่างประเทศได้⁵⁷

ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าโครงสร้างตลาดชิ้นส่วนรถยนต์สามารถแบ่งได้เป็น 2 ตลาด คือ ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศกับตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ต่างประเทศ

2.4.3.1 ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ

ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ตลาด ตามลักษณะการจำหน่ายและการนำไปใช้ คือ ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำไปประกอบรถยนต์ (OEM) และตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (REM) หรืออะไหล่ทดแทน

⁵⁶ “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ ขยายผลต่ออุตสาหกรรมเชื่อมโยงสูง,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 7 : 33.

⁵⁷ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ผลกระทบของแกตต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย, หน้า 45.

ก) ตลาดชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market:OEM) เป็นตลาดที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ผลิตขึ้นเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ โดยชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้นั้นหนึ่งต้องได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด สองสามารถส่งมอบผลิตภัณฑ์ให้กับผู้ประกอบรถยนต์ได้ตามแผนการประกอบ

จากกฎเกณฑ์ทั้งสองประการดังกล่าวข้างต้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สามารถเข้าถึงตลาดนี้ (Access to Market) จึงมักเป็นโรงงานที่ผู้ประกอบรถยนต์ลงทุนหรือร่วมลงทุนด้วย หรือโรงงานประกอบรถยนต์ว่าจ้างให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำการผลิตตามรายละเอียดที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด และทำการตรวจสอบคุณภาพที่ค่อนข้างเข้มงวด โรงงานผลิตชิ้นส่วนเหล่านี้ส่วนใหญ่จึงมักเป็นโรงงานขนาดใหญ่ที่มีเทคโนโลยีการผลิตค่อนข้างสูงและได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดย ทำการผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์เพียงตลาดเดียว แต่ก็มีบ้างที่ทำการผลิตอะไหล่แท้เพื่อจำหน่ายในตลาดอะไหล่

ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์นั้นถือว่า ค่อนข้างแคบและยากแก่การเข้าสู่ตลาดสำหรับผู้ลงทุนรายใหม่ อย่างไรก็ตาม ตลาดนี้เป็นตลาดที่มีความแน่นอนเนื่องจากการทำสัญญาการส่งมอบชิ้นส่วนที่แน่นอน ทำให้ง่ายต่อการวางแผนการผลิต สำหรับปริมาณความต้องการนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการใช้รถยนต์ภายในประเทศ นโยบายของผู้ประกอบรถยนต์ในการเลือกใช้ชิ้นส่วนต่าง ๆ และนโยบาย LCR (Local Contents Requirement)⁵⁸ ซึ่งปัจจุบันรัฐได้กำหนดไว้ค่อนข้างสูง คือ รถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศ จะต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 54 และรถปิกอัพใช้ร้อยละ 70 ของจำนวนชิ้นส่วนที่ประกอบทั้งคัน จึงนับได้ว่ามาตรการดังกล่าวเป็นการส่งเสริมการตลาดชิ้นส่วนประเภทนี้ด้วย โดยสัดส่วนทางการตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ประเภท OEM มีประมาณร้อยละ 75-80 ของมูลค่าตลาดรวมชิ้นส่วนรถยนต์⁵⁹

สำหรับข้อจำกัดของการขยายตัวของตลาดชิ้นส่วน OEM ที่สำคัญนั้นเป็นผลเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจของไทยเติบโตเร็วมาก ทำให้ความต้องการรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมาก จนทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในตลาดชิ้นส่วนเพื่อการประกอบรถยนต์เกิดปัญหาดังนี้

- ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไม่สามารถสนองตอบความต้องการของผู้ประกอบรถยนต์

⁵⁸ “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ขยายผลต่ออุตสาหกรรมเชื่อมโยงสูง,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 7 : 34.

⁵⁹ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารนครธน จำกัด (มหาชน), รวบรวมวิเคราะห์ข้อดกกลางแกตต์ ผลกระทบและการปรับขีดความสามารถของไทย. หน้า 82.

- คุณภาพของชิ้นส่วนที่ผลิตมักไม่ได้มาตรฐานตามที่กำหนด
- การส่งมอบสินค้าไม่ตรงต่อเวลา⁶⁰

ข) ตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (Replacement Equipment Market : REM) คือ ตลาดชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อเป็นการทดแทนชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีการสึกหรอตามอายุการใช้งาน ผู้ผลิตที่ผลิตจำหน่ายในตลาดนี้ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานขนาดเล็กและขนาดกลาง คุณภาพของสินค้าจึงมีความแตกต่างกันมาก ซึ่งตลาดชิ้นส่วนนี้สามารถแยกออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

อะไหล่แท้ เป็นชิ้นส่วนอะไหล่ที่บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ผลิตขึ้นเองหรือว่าจ้างให้โรงงานอื่นเป็นผู้ผลิต โดยให้การรับรองในเรื่องคุณภาพและยินยอมให้ใช้เครื่องหมายการค้าหรือยี่ห้อของรถยนต์นั้น ๆ ด้วย ใช้สำหรับเพื่อการเปลี่ยนซ่อมแซมอะไหล่ประเภทนี้มีระดับคุณภาพเช่นเดียวกับชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์แต่ละจะแตกต่างกันในเรื่องราคาจำหน่ายและปริมาณการสั่งทำ

อะไหล่เทียม เป็นชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้นโดยไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่เทียมนี้อาจผลิตมาจากโรงงานเดียวกันกับที่ผลิตส่งให้กับผู้ประกอบรถยนต์ก็ได้ โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกันเพียงแต่ไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบรถยนต์หรืออาจผลิตจากโรงงานอื่นที่ผลิตอะไหล่ทั่ว ๆ ไป และใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งคุณภาพและมาตรฐานอาจใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ก็ได้แล้วแต่นโยบายของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น ๆ

อะไหล่ปลอม เป็นชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้นโดยปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้และอะไหล่เทียมหรือบางครั้งอาจนำชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้แล้วมาปรับปรุงซ่อมแซมแล้วบรรจุกล่องจำหน่ายอีกครั้งก็ได้ คุณภาพและมาตรฐานจะต่ำกว่าชิ้นส่วนอะไหล่ 2 ประเภทข้างต้น⁶¹

ขนาดของตลาดอะไหล่ทดแทนนี้ยากแก่การเก็บข้อมูลเนื่องจากผู้ประกอบการในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลางและขนาดเล็ก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตอะไหล่ปลอม อันเป็นการดำเนินการที่ผิดกฎหมายด้วย อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่กำหนดขนาดของตลาดอะไหล่ทดแทนนี้ คือ

⁶⁰ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัดและบริษัท พี.ไอ.เอส. คอนซัลแตนท์ จำกัด, รายงานการศึกษาระดับสมบูรณณ์ โครงการศึกษาอู่ทางการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์, หน้า 3:9.

⁶¹ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ผลกระทบของแกตต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย, หน้า 45.

- จำนวนรถยนต์ที่ใช้อยู่
- อายุการใช้งาน (Longevity) ของชิ้นส่วนนั้น ๆ
- พฤติกรรมการใช้รถยนต์
- พฤติกรรมการบำรุงรักษาและซ่อมแซมรถ
- สภาพทางกายภาพ อาทิเช่น สภาพถนน สภาพอากาศ เป็นต้น⁶²

สำหรับข้อจำกัดของตลาดอะไหล่ทดแทนเกิดจากจำนวนรถยนต์ที่ใช้ในประเทศยังค่อนข้างน้อยประกอบกับรถยนต์ที่วิ่งอยู่บนถนนของไทยแม้จะมีอายุค่อนข้างมาก แต่ผู้ใช้รถยนต์นิยมใช้อะไหล่มือ 2 ซึ่ง ถูกกว่าหรือใช้วิธีซ่อมมากกว่าการเปลี่ยนอะไหล่ ตลอดจนรถยนต์ในประเทศมีมากมายหลายรุ่น ทำให้ขนาดการผลิตไม่เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economy of scale) อย่างไรก็ตาม จากภาวะความต้องการรถยนต์ที่สูงมากของไทยในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา แนวโน้มของตลาดอะไหล่ทดแทนจะเพิ่มสูงขึ้น⁶³ ปัจจุบันสัดส่วนของตลาดอะไหล่ทดแทนมีประมาณร้อยละ 15 ของมูลค่าตลาดรวมของตลาดชิ้นส่วนรถยนต์

2.4.3.2 ตลาดต่างประเทศ

ก. การนำเข้า

ดังได้กล่าวมาแล้วแต่ต้นแล้วว่าในการประกอบรถยนต์ของไทยผู้ประกอบการจะใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในการประกอบจาก 2 แหล่ง คือ ชิ้นส่วน CKD และชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Parts) ซึ่งสาเหตุเนื่องมาจากปัจจุบันผู้ผลิตในประเทศยังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่มีคุณภาพสูงบางอย่างได้ ดังนั้น การประกอบรถยนต์ในประเทศจึงยังต้องอาศัยชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศอยู่เป็นจำนวนมาก การนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์มีทั้งการนำเข้าในแบบชิ้นส่วน CKD เพื่อนำมาประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็นอะไหล่ทดแทน ในช่วงปี 2531-2536 มีการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์เท่ากับ 29,476.69 48,947.93 77,077.28 59,413.23 57,510.94 และ 79,214.84 ล้านบาท ตามลำดับหรือมีอัตราการนำเข้าเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 27.02 ต่อปี โดยอุปกรณ์รถยนต์ที่มีสัดส่วนมูลค่าการนำเข้ามากทุกปี ได้แก่ ส่วนประกอบเครื่องยนต์ เพลาส่งกำลัง อุปกรณ์ไฟฟ้ารถยนต์ เครื่องยนต์

⁶² “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ขยายผลต่ออุตสาหกรรมเชื่อมโยงสูง,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 7 : 35.

⁶³ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารนครธน จำกัด (มหาชน), รวบรวมวิเคราะห์ข้อตกลงแกตต์ ผลกระทบและการปรับขีดความสามารถของไทย, หน้า 82.

ดีเซลและเครื่องยนต์เบนซิน โดยประเทศที่ไทยนำเข้าส่วนใหญ่ ได้แก่ ญี่ปุ่น เยอรมัน สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน อังกฤษ สวีเดน สิงคโปร์ เกาหลีและอื่น ๆ

เมื่อพิจารณาอัตราการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นแล้วจะพบว่า ตัวถังรถยนต์มีอัตราการนำเข้าสูงเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมา ได้แก่ หม้อน้ำ กระจุกเกียร์และส่วนประกอบ กระจกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยตามลำดับ ในขณะที่อัตราเพิ่มของการนำเข้าชิ้นส่วนบางชนิดจะลดลง เช่น เพลาที่ไม่ใช่เพลาชับเคลื่อนเครื่องยนต์ดีเซล ชิ้นส่วนรพ่วงและกึ่งรพ่วงและแหวนรถยนต์ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม หลังจากที่มีการประกาศใช้นโยบายลดภาษีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลงในปี 2534 ซึ่งมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์โดยตรงแล้ว แต่อัตราการนำเข้าชิ้นส่วนส่วนใหญ่ยังเพิ่มสูงขึ้นทุกปี เช่น กระจกนิรภัย กระจุกเกียร์และส่วนประกอบ เป็นต้น แต่มีบางชิ้นส่วนที่นำเข้าลดลง เช่น เครื่องยนต์เบนซินและเครื่องยนต์ดีเซล⁶⁴

ข. การส่งออก

ปัจจุบันชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้มีการพัฒนาทั้งในด้านคุณภาพและราคาจนสามารถส่ง ออกไปจำหน่ายในตลาดอะไหล่ต่างประเทศแข่งขันกับชิ้นส่วนอะไหล่ของไต้หวันและญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังมีตลาดรองรับในแถบตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย ปากีสถานและบังคลาเทศ เป็นต้น การส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผ่านมาส่วนใหญ่เป็นการส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่

สำหรับตลาดชิ้นส่วนที่จำหน่ายให้โรงงานประกอบรถยนต์(OEM) นั้นมีการส่งออกในมูลค่าที่น้อยมาก เนื่องจากมีข้อจำกัดการส่งออกหลายประการ เช่น ความไม่พร้อมในการวางแผนการผลิต การควบคุมคุณภาพและการส่งมอบสินค้าให้ตรงตามกำหนดของผู้ซื้อ ซึ่งนับเป็นหัวใจของการค้าระหว่างประเทศผู้ผลิตจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางด้านนี้อย่างมาก นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดอื่น ๆ ได้แก่ การที่ผู้ผลิตบางรายมีข้อสัญญากับเจ้าของยี่ห้อในต่างประเทศ ซึ่งระบุห้ามการส่งออกทำให้หมดโอกาสที่จะส่งออกได้บ้าง ๆ ที่ชิ้นส่วนมีคุณภาพและราคาสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้⁶⁵

⁶⁴ “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ขยายผลต่ออุตสาหกรรมเชื่อมโยงสูง,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 7 : 35.

⁶⁵ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ผลกระทบของแอกต์ว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย, หน้า46.

ปัจจุบันการส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่ของไทยยังคงมีปริมาณสูง ขณะเดียวกันการส่งออกชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ในรูปแบบชิ้นส่วน CKD โดยทั่วไปก็สูงขึ้นเรื่อย ๆ ทุกปี แม้จะมีการชะลอตัวลงบ้างในผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนบางชนิดในช่วงปี 2533-2534 เนื่องจากนโยบายการลดภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปซึ่งมีผลให้การผลิตชิ้นส่วนบางชนิดลดลง เช่น แอสซีส์ เจ็มซัดนิรภัย และเบาะ เป็นต้น แต่หลังจากที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ประกอบการได้ปรับปรุงการผลิตและขยายตลาดมากขึ้นการผลิตชิ้นส่วนจึงมีมากขึ้น และทำให้การส่งออกมีมากขึ้นตาม โดยในปี 2532-2536 มีมูลค่าการส่งออกเท่ากับ 7,120.65 8,957.57 11,692.05 12,919.76 และ 33,414.11 ล้านบาท ตามลำดับ หรือมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 39.07 ต่อปี อุปกรณ์ชิ้นส่วนที่มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกมากกว่า 1,000 ล้านบาท ได้แก่ ประเก็นและส่วนประกอบที่ทำด้วยโลหะ ชุดสายไฟรถยนต์ บอลเบียร์ริง คลัทช์และส่วนประกอบจานจ่ายรวมคอยล์จุดระเบิด นอกจากนี้ยังมีชิ้นส่วนรถยนต์อื่น ๆ ที่มีมูลค่าการส่งออกค่อนข้างมากในแต่ละปี เช่น หลอดไฟรถยนต์ อุปกรณ์ที่ให้แสงอื่น ๆ และส่วนประกอบเครื่องยนต์ เป็นต้น⁶⁶

อัตราการขยายตัวของการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ในอนาคตนั้น เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว ประกอบกับรัฐบาลได้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยให้เป็นไปตามข้อตกลงการค้าเสรีมากขึ้นและปัจจัยที่สำคัญคือการย้ายฐานการผลิตของผู้ผลิตรายใหญ่จากต่างประเทศมายังประเทศไทยเพื่อขยายตลาดส่งออก เข้าสู่ประเทศกำลังพัฒนาในแถบเอเชีย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ผลิตรายใหญ่จากประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกาและอังกฤษ จากสาเหตุดังกล่าวจึงส่งผลให้แนวโน้มการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว⁶⁷

⁶⁶ “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ขยายผลต่ออุตสาหกรรมเชื่อมโยงสูง,” วารสารส่งเสริมการลงทุน 7 : 36.

⁶⁷ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารนครธน จำกัด (มหาชน), รวบทวิเคราะห์ข้อตกลงแกดต์ ผลกระทบและการปรับขีดความสามารถของไทย, หน้า 83.