

บทที่ 1



* บทนำ

ระบบบัญชีของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ในที่นี้จะกล่าวถึงวิธีการบันทึกรายการข้อมูลทางการบัญชีที่ถูกต้อง การควบคุมภายในที่ดี การบันทึกต้นทุนการผลิต รวมตลอดถึงการรายงานที่มีประสิทธิภาพ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย หมายถึงอุตสาหกรรมที่นำชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ถอดแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์ (C.K.D.=Complete Knock Down) มาประกอบกันเข้าจนเป็นรถยนต์สำเร็จรูป

~~1.1~~ ที่มาของปัญหา

รถยนต์ซึ่งครั้งหนึ่งเคยถือว่าเป็นสิ่งฟุ่มเฟือย แต่ปัจจุบันกลายเป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวันและต่อเศรษฐกิจของประชาชนเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจากความรวดเร็วของรถยนต์ที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ การขยายตัวทางการค้าและการคมนาคมขนส่งได้ก่อให้เกิดความต้องการรถยนต์และรถบรรทุกขนาดต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ในระหว่างปี พ.ศ. 2510-2521 ประเทศไทยมีการนำรถยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์เข้าประเทศเพิ่มขึ้นทุกปี จาก 2,361 ล้านบาทเป็น 7,550 ล้านบาท (ตารางที่ 1.1)

รัฐบาลได้ให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2505-2512 โดยมีจุดประสงค์เพื่อเปลี่ยนจากการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศเป็นการนำชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ถอดแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์เข้ามาประกอบเป็นรถยนต์โดยโรงงานภายในประเทศ นอกจากนี้ยังได้รับความรู้ด้านเทคนิคการผลิต การเพิ่มกำลังแรงงานแล้ว อุตสาหกรรมนี้ยังก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องคือเกิดอุตสาหกรรมผลิตวัตถุดิบชิ้นส่วนภายในประเทศ เพื่อสนองความต้องการด้านชิ้นส่วนแก่ผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดการลงทุนเพิ่ม และนำพาทรัพยากรภายในประเทศไปใช้ประโยชน์อีกด้วย ด้วยเหตุนี้โรงงานประกอบรถยนต์จึงได้ก่อตั้งขึ้นและได้ขยายตัวจนเป็นอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ

ปัจจุบันผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์กำลังประสบกับปัญหาด้านต้นทุนการผลิตที่สูง ทั้งนี้จากสาเหตุหลายประการดังนี้

ตารางที่ 1.1

การเปรียบเทียบราคาส่วนของการนำรถยนต์เข้ากับมูลค่าสินค้าเข้าทั้งหมด

(มูลค่า : ล้านบาท)

ปี	สินค้าเข้า		เครื่องจักรและอะไหล่		รถยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์		เคมีภัณฑ์		เหล็ก		เครื่องนุ่งห่ม	
	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ
2510	22,188	100	4,482	20.20	2,361	10.64	1,351	6.09	1,231	5.55	1,779	8.02
2511	24,103	100	5,213	21.63	2,770	11.49	1,422	5.90	1,303	5.41	1,542	6.40
2512	25,966	100	5,761	22.19	2,523	9.72	1,727	6.65	1,406	5.41	1,329	5.12
2513	27,009	100	6,142	22.74	2,204	8.16	1,962	7.26	1,647	6.10	1,427	5.28
2514	26,794	100	5,770	21.53	2,191	8.18	2,293	8.56	1,704	6.36	909	3.39
2515	30,875	100	6,420	20.79	2,213	7.17	2,713	8.79	2,046	6.63	966	3.12
2516	42,184	100	8,215	19.47	3,399	8.06	4,136	9.80	3,037	7.20	1,345	3.19
2517	64,044	100	13,458	21.03	4,182	6.53	5,893	9.20	4,322	6.75	1,695	2.65
2518	66,835	100	14,703	22	4,542	6.73	5,522	8.26	3,236	4.84	1,585	2.37
2519	72,877	100	12,946	17.76	5,174	7.10	6,795	9.32	4,669	6.41	1,475	2.02
2520	94,177	100	16,147	17.15	7,958	8.45	8,363	8.88	6,352	6.74	1,658	1.76
2521	108,859	100	21,738	19.77	7,550	6.94	9,566	8.79	7,788	7.15	2,123	1.95

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

1. การกำหนดอัตราภาษีการนำเข้าสินค้าประเภทชิ้นส่วนอุปกรณ์ซึ่งกำหนดโดยรัฐบาลนั้นค่อนข้างสูง โดยเฉพาะรถยนต์นั่ง อัตราอากรขาเข้าเป็น 80 % ของราคา C.I.F. และอัตราภาษีการคำนวณภาษีเทศบาลอีก 1.65 % ของราคา (C.I.F. + อากรขาเข้า + กำไรมาตรฐาน) เมื่อผลิตเสร็จและนำออกขายจะต้องเสียภาษีการค้าในอัตรา 33 % ของราคาขายปลีกอีกด้วย (ตารางที่ 1.2)

2. ความจำเป็นที่ต้องสั่งซื้อชิ้นส่วนอุปกรณ์การผลิตจากต่างประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมการผลิตในด้านนี้ภายในประเทศยังไม่ก้าวหน้านัก ฉะนั้นถ้าอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสูงขึ้นจะผลทำให้ราคาชิ้นส่วนที่สั่งซื้อมาสูงขึ้นด้วย

3. การไม่ล่ามารถผลิตให้เต็มกำลังการผลิตที่มีอยู่ เนื่องจากมีโรงงานผลิตจำนวนมากกล่าวคือกำลังการผลิตเต็มสำหรับปี 2521 จะได้รับรถยนต์รวม 159,100 คัน แต่ปริมาณการผลิตได้จริงมีเพียง 65,365 คัน คิดเป็นร้อยละ 41.08 ของกำลังผลิตรวม เฉพาะรถยนต์นั่งใช้กำลังการผลิตไปเพียงร้อยละ 28.01 ของกำลังการผลิตรถยนต์นั่งที่มีอยู่ทั้งหมด (ตารางที่ 1.3) และความต้องการรถยนต์ทั้งในปัจจุบันและอนาคตอยู่ในประมาณระหว่าง 71,500 คันถึง 104,800 คัน (2522-2526) (ตารางที่ 1.4) แสดงว่าภายใน 3 ปีข้างหน้า (2524-2526) โรงงานทั้งหมดก็ยังไม่สามารถผลิตให้เต็มกำลังการผลิตที่มีอยู่ (ถ้ากำลังการผลิตเต็มที่เท่าปี พ.ศ. 2521)

จากสาเหตุทั้ง 3 ประการดังกล่าว ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้จึงต้องจำหน่ายสินค้าในราคาที่สูง แต่ผู้ประกอบการก็ได้พยายามควบคุมต้นทุนการผลิตภายในโรงงานโดยพยายามลดค่าใช้จ่ายทุกประเภท ได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนการผลิต ค่าใช้จ่ายในการขายและค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน ทั้งนี้โดยอาศัยระบบการรวบรวมข้อมูลที่มีประสิทธิภาพที่เสนอโดยฝ่ายบัญชี

✓1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ความมุ่งหมายในการศึกษา เรื่องระบบบัญชีของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เพื่อที่จะ

1. ทำการศึกษาถึงโครงสร้างและประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ได้แก่ กำเนิดของอุตสาหกรรมนี้ การพัฒนาตัวเองของอุตสาหกรรมตั้งแต่เริ่มก่อตั้งขึ้น จนถึงปัจจุบันในด้านกำลังผลิต ต้นทุนผลิต ตลาดรถยนต์ในประเทศ สัดส่วนของรถยนต์ในตลาด

การวัดเก็บอัตราภาษีอากรเกี่ยวกับรถยนต์



ประเภทของรถ	นำเข้า		เมื่อประกอบในประเทศแล้วเสียอัตราภาษีอากรค่าและเทศบาล (%)
	อัตราอากรขาเข้า (%)	อัตราภาษีการค้าและเทศบาล (%)	
1. รถยนต์นั่ง			
1.1 กรณีนำเข้ามาเป็นรถสำเร็จรูป (C.B.U)	150	44	-
1.2 กรณีนำเข้าเป็นชิ้นส่วนประกอบในประเทศ (C.K.D.)	80	1.65	33
2. รถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ (Truck)			
2.1 กรณีนำเข้าเป็นรถสำเร็จรูปโดยมีลักษณะดังนี้			
ก. รูปรถสำเร็จรูปทั้งคัน	40	7.7	-
ข. รูป Chassis with engine	20	7.7	-
ค. รูป Chassis with windshield	20	7.7	-
ง. รูป Chassis with Cab	40	7.7	-
2.2 กรณีนำเข้าเป็น C.K.D. โดยมีลักษณะดังนี้			
ก. รูป Chassis with engine	10	1.65	7.7
ข. รูป Chassis with windshield	10	1.65	7.7
ค. รูป Chassis with Cab	30	1.65	7.7
3. รถบรรทุกขนาดเล็ก (Van, Jeep, Pich-up)			
3.1 กรณีนำเข้าเป็นรถสำเร็จรูปโดยมีลักษณะดังนี้			
ก. มีลักษณะเป็นรถยนต์นั่ง (มีที่นั่งข้างหลังคนขับ)	80	44	-
ข. มีลักษณะเป็นรถบรรทุก (ไม่มีที่นั่งข้างหลังคนขับ)	80	7.7	-
3.2 กรณีนำเข้าเป็น (C.K.D.)	40	1.65	ลักษณะรถนั่ง 33 ลักษณะรถบรรทุก 7.7

ที่มา : กรมศุลกากร

: คณะกรรมการพัฒนานโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ 1.3

เปรียบเทียบกำลังการผลิตกับปริมาณการผลิตรถยนต์ปี 2520-2521

รายละเอียด	ปี	
	2520	2521
กำลังการผลิตรถยนต์นั่งสูงสุด (คัน)	65,100	74,100
จำนวนรถยนต์นั่งที่ประกอบ (คัน)	18,564	20,760
คิดเป็นร้อยละของกำลังผลิต	28.52	28.01
กำลังการผลิตรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารสูงสุด (คัน)	85,000	85,000
จำนวนรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่ประกอบ (คัน)	47,310	44,605
คิดเป็นร้อยละของกำลังผลิต	55.65	52.47
กำลังการผลิตรวมสูงสุด (คัน)	150,100	159,100
จำนวนรถยนต์ทั้งหมดที่ประกอบ (คัน)	65,874	65,365
คิดเป็นร้อยละของกำลังผลิตรวม	43.88	41.08

ที่มา : กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 1.4

ประมาณการความต้องการรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทย 2522-2526

หน่วย : คัน

ปี พ.ศ.	ประเภทรถยนต์		
	รถยนต์นั่ง	รถที่ใช้ในการพาณิชย์	รวม
2522	22,000	49,500	71,500
2523	24,200	54,500	78,700
2524	26,600	60,000	86,600
2525	29,300	66,000	95,300
2526	32,200	72,600	104,800

ที่มา : คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

และการนำเข้าไปในประเทศ รวมทั้งศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมนี้ด้วย

2. ศึกษาถึงโครงสร้างการสั้ดแบ่งหน่วยงานบริหารภายในอุตสาหกรรม เพื่อเป็นแนวทางในการวางระบบการควบคุมภายใน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบบัญชี อันได้แก่การสั้ดหน่วยงานทั่วไป การสั้ดหน่วยงานภายในโรงงาน และการสั้ดหน่วยงานของฝ่ายบัญชี-การเงิน

3. ศึกษาค้นคว้าถึงวิธีการปฏิบัติงานภายในอุตสาหกรรม อันจะเป็นประโยชน์แก่การวางระบบบัญชี ซึ่งได้แก่ ขบวนการผลิต การสั้ดซื้อวัตถุดิบอันล้วนมาเพื่อผลิต การสั้ดจำหน่ายสินค้าที่ผลิตได้ การคำนวณหาต้นทุนสินค้าที่ผลิตและขาย

4. เล่นระบบบัญชีที่มีประสิทธิภาพ แก่ผู้เกี่ยวข้องที่จะนำไปทดลองปฏิบัติอันได้แก่ การสั้ดหมวดหมู่บัญชีอย่างมีระเบียบ การบันทึกรายการในล้มุดบัญชีที่ประหยัดเวลาจากเอกสารที่ออกแบบไว้อย่างรัดกุม ตลอดจนการสรุปลผลจากล้มุดบัญชีออกมาในรูปของรายงานที่ให้อั้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่ผู้บริหาร

✓ 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

เนื่องจากอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีการแข่งขันกันในเรื่องผู้ผลิตที่จะจำหน่ายสินค้าของตนให้ได้มากที่สุด ผู้ผลิตแต่ละรายถึงพยายามที่จะลดต้นทุนสินค้าของตนเพื่อผลกำไรที่มากกว่าคู่แข่ง ดังนั้นผู้ผลิตในอุตสาหกรรมจึงมีทางเลือก 2 ทาง คือ ตั้งโรงงานทำการผลิตและจำหน่ายเอง หรือว่าจ้างโรงงานอื่นผลิตโดยตนเอง เป็นเพียงซื้อชิ้นล้วนอุปกรณ์มาให้ และตนก็สั้ดจำหน่ายเอง ฉะนั้นจึงสรุปถึงลักษณะของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้ 2 ประเภท คือ

1. ผู้ผลิตที่ซื้อชิ้นล้วนอุปกรณ์และทำการผลิตเป็นรถยนต์สำเร็จรูป และสั้ดจำหน่ายเอง
2. ผู้ผลิตที่รับจ้างประกอบรถยนต์ และได้ค่าจ้างในการประกอบรถยนต์เป็นผลตอบแทน

นอกจากนี้ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยังสั้ดทำวิธีล้งเสริมการจำหน่ายด้วยการเปิดบริการด้า่นอะไหล่และบริการซ่อมรถยนต์แก่ลูกค้าผู้ซื้อรถยนต์ของตนอีกด้วย

การศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะได้จำกัดขอบเขตการศึกษา เฉพาะกิจการที่อยู่ในลักษณะที่ 1 ดังกล่าวมาแล้วและจะไม่รวมถึงระบบบัญชีการให้บริการด้า่นอะไหล่และบริการ

1.4 วิธีการศึกษา

การศึกษานี้จะค้นคว้าจากข้อมูลรายงาน เอกสารที่มีการจัดพิมพ์เผยแพร่ทั่วไปจากวารสาร ซึ่งจัดทำโดยสถาบันต่าง ๆ จากหนังสือตำราและรวมทั้งการสัมภาษณ์และการสังเกตการณ์ ชนิดของข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

ก. การสัมภาษณ์ (Interview) เพื่อประมวลความคิดเห็นจากบุคคลต่าง ๆ ทั้งที่เป็น นักวิชาการและผู้ประกอบการในธุรกิจอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และผู้ปฏิบัติงานด้านบัญชีในอุตสาหกรรมนี้

ข. การสังเกตการณ์ (Observation) โดยการสังเกตการณ์วิธีการดำเนินงานของ กิจการในอุตสาหกรรมนี้ เช่น ขั้นตอนการผลิต

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยค้นคว้าจากรายงานวารสารหนังสือตำราต่าง ๆ ทั้งภาษาไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เช่น ประกาศและคำสั่งต่าง ๆ ของ หน่วยงานราชการ รายงานสถิติ วารสารของหน่วยงานราชการและเอกชนและจากตำราเกี่ยวกับระบบบัญชี เช่น การ ผลิตประเภทบัญชี รูปแบบสมุดบัญชี การบันทึกรายการทางการบัญชีและการเล่นออรรถางานต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ ต่อฝ่ายบริหาร

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

จากการศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ คาดว่าจะได้ประโยชน์ดังนี้

1. สำหรับผู้บริหารในอุตสาหกรรมนี้ ใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมการปฏิบัติงานภายในกิจการ เนื่องจากได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ

2. ผู้บริหารในอุตสาหกรรมจะได้ทราบข้อมูลการดำเนินงานของกิจการตนอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพคือ เป็นข้อมูลที่ถูกต้องและช่วยในการตัดสินใจด้วย

3. ผู้ปฏิบัติงานด้านบัญชีในอุตสาหกรรมนี้ห้สัปฏิบัติที่ยืดหยุ่นได้

4. นักศึกษาและผู้ทีสนใจจะสามารถค้นคว้าหาความรู้เกี่ยวกับ เรื่องระบบบัญชีของอุตสาหกรรม ประกอบรถยนต์ได้