



การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยของรัฐบาล

การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม (Board of Investment) ได้ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุน ใน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับ การส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อ กิจการอุตสาหกรรม โดยพิจารณาอนุญาตการขอบัตรส่งเสริมแก่ผู้ลงทุน ซึ่งผู้ลงทุนจะได้ สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ จุดมุ่งหมายของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ก็คือ การส่งเสริม ให้มีการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดอุปทานของสินค้า (Supply of Goods) โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมที่ยังไม่มีการผลิต เพื่อสนองความต้องการใช้ (Demand of Goods) ในประเทศ

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้แบ่งความสำคัญของอุตสาหกรรมเป็น ๓ ประเภทคือ^๑

๑. ประเภท ก. เป็นอุตสาหกรรมที่จำเป็นและมีความสำคัญต่อระบบ เศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ ได้รับยกเว้นภาษีขาเข้า และภาษีธุรกิจทั้งหมดในการ นำเอาวัตถุดิบเข้ามาผลิต ตัวอย่างของอุตสาหกรรมประเภทนี้ เช่น อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน พืช อุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมหลอมเหล็ก อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ของ ยานยนต์ รวมทั้งอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

๒. ประเภท ข. เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญรองลงไปจากประเภท ก. ได้รับ การยกเว้นภาษีเพียง ๕๐% ในการส่งวัตถุดิบขาเข้า อุตสาหกรรมประเภทนี้อาจใช้เครื่อง

^๑ สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม สำนักนายกรัฐมนตรี

จักรกลเท่ากับประเภท ก. แต่จะใช้วัตถุดิบภายในประเทศน้อยกว่าประเภท ก. ตัวอย่างอุตสาหกรรมประเภทนี้เช่น อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เป็นต้น

๓. ประเภท ค. เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่ได้จัดอยู่ใน ๒ ประเภทข้างต้น มีความสำคัญน้อยกว่า และใช้เครื่องมือ เครื่องจักร น้อยกว่า ๒ ประเภทข้างต้น อุตสาหกรรมประเภทนี้ได้รับการยกเว้นภาษีเพียง ๑/๓ ในการส่งวัตถุดิบเข้าประเทศ ตัวอย่างเช่น อุตสาหกรรมประกอบเครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น โทรทัศน์, พัดลม เครื่องปรับอากาศ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมบางชนิดที่จัดเข้าประเภทใดไม่ได้เลย เช่น อุตสาหกรรมผลิตนาฬิกาข้อมือ อุตสาหกรรมผลิตฟิล์ม เป็นต้น

ประเทศไทยได้เริ่มมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๐๗ โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนให้มีโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นตาม พระราชบัญญัติการลงทุนในปี ๒๕๐๕ โดยจัดอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในกิจการอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม ประเภท ก. คือกิจการที่สำคัญและเป็นประโยชน์ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ โรงงานผลิตหรือประกอบรถจักรยานยนต์จึงได้มีขึ้นในประเทศ ตามกฎเกณฑ์ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ต้องการให้โครงการการลงทุนมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี โดยพิจารณาถึง^๑

๑. จำนวนผู้ผลิตและกำลังการผลิตที่มีอยู่แล้วในประเทศ เปรียบเทียบกับปริมาณความต้องการ
๒. โอกาสที่จะขยายตลาดของกิจการนั้น และโอกาสที่จะชักจูงให้เกิดการต่อเนื่องในอุตสาหกรรมขึ้น (Backward Linkages)
๓. ปริมาณการใช้ทรัพยากร ทุน วัตถุดิบ แรงงานหรือบริการที่มีอยู่ในประเทศ
๔. การได้มาหรือสงวนไว้ ซึ่งเงินตราต่างประเทศ

^๑ เอกสารคำชี้แจง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักนายกรัฐมนตรี
หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณารับคำขอรับการส่งเสริมการลงทุน

๕. ความเหมาะสมของกรรมวิธีการผลิต และ

๖. หลักเกณฑ์อื่น ๆ ที่คณะกรรมการเห็นว่าจำเป็นและเหมาะสมสำหรับกิจการแต่ละประเภท

โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์แห่งแรก คือ โรงงานของบริษัทสยามยามาฮา จำกัด ตั้งในปี ๒๕๐๙ และต่อมามีโรงงานของบริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด ตั้งในปี ๒๕๑๐ และโรงงานของบริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด ตั้งในปี ๒๕๑๑ ตามลำดับรวมเป็นโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนทั้งสิ้น ๓ โรงงาน ต่อมาสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ระงับการให้การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เนื่องจากพิจารณาเห็นว่าทั้ง ๓ โรงงานมีกำลังการผลิตเพียงพอสำหรับปริมาณความต้องการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศแล้ว แต่ในปี ๒๕๑๙ โรงงานของบริษัทไทยควาซากิ จำกัด ก็ได้ตั้งขึ้นอีก ๑ โรงงาน โดยไม่ได้ขอรับการส่งเสริมดังเช่น ๓ โรงงานข้างต้น เนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ระงับการส่งเสริมสำหรับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไปแล้ว บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนทั้ง ๓ บริษัท ได้รับสิทธิประโยชน์ตามประกาศกระทรวง ฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๕ โดยจัดลำดับตามประเภท ก. ซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน เพื่อกิจการอุตสาหกรรม เช่น ได้รับการยกเว้นภาษีขาเข้า และภาษีธุรกิจทั้งหมด ในการนำวัตถุดิบเข้ามาผลิต เครื่องจักร และวัสดุที่จำเป็นจากต่างประเทศ เพื่อประกอบการผลิตในระยะเวลา ๕ ปีแรก^๑

เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่าผู้ลงทุนที่ขอรับการส่งเสริมรายใดมีความเหมาะสมก็จะอนุญาต และให้การส่งเสริม โดยจะกำหนดเงื่อนไข สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับมีรายละเอียดดังนี้คือ

^๑ประกาศกระทรวง, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักนายกรัฐมนตรี
๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๕ (ตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๐๕)

๑. งดเก็บอากรขาเข้าสำหรับ เครื่องจักร ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้ในการอุตสาหกรรม ในเมื่อเริ่มประกอบอุตสาหกรรม หรือเมื่อขยายงานขนาดใหญ่ ทั้งนี้ไม่รวมถึง เครื่องจักร หรือชิ้นส่วนของเครื่องจักรที่ส่งเข้ามาเปลี่ยนใหม่ (Replacement Machinery or Parts) ซึ่งจะต้องเสียอากรขาเข้าตามปกติ

๒. ในกรณีที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมเป็นบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ในระยะเวลาเริ่มกิจการจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์อันเป็นผลผลิตจากงานอุตสาหกรรมภายในระยะเวลา ๕-๘ ปี เป็นที่พึงเข้าใจว่า ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องเสียภาษีเงินได้ตามปกติ สำหรับเงินปันผลจากงานอุตสาหกรรม ที่เขาได้รับประโยชน์ไม่มีการยกเว้น

๓. งดอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ทุกชนิดที่จะนำมาจากต่างประเทศ เพื่อประกอบเป็นเวลา ๕ ปี เป็นที่พึงเข้าใจว่า การนำชิ้นส่วนเข้ามาประกอบนั้นไม่จำเป็นต้องนำเข้ามาทุกชิ้น ส่วนประกอบและอุปกรณ์ชิ้นใดหาได้ในประเทศไทย บริษัทจะไม่นำมา ก็ได้ แต่จะใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์นั้น ๆ ตามที่หาได้ในประเทศ

๔. อนุญาตให้ส่งเงินปันผล กำไร หรือดอกเบีย อันเกิดจากเงินทุน หรือเงินกู้ที่ผู้ลงทุน ส่งหรือนำเข้ามาในประเทศ หรือส่งเงินทุน ดันเงินกู้ที่ส่ง หรือนำเข้ามาในประเทศกลับออกไปได้เป็นเงินตราต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

ก. การส่งกำไร หรือ เงินปันผล เมื่อได้หักภาษีเงินได้ และภาษีอื่นใด ที่พึงเสียพร้อมทั้งได้กันเงินสำรองต่าง ๆ ไว้แล้ว

ข. การส่งกำไรสุทธิ ซึ่งคำนวณว่าจะได้รับสำหรับระยะเวลา ๖ เดือนแรกของปีการเงินของกิจการที่ลงทุนได้ ในอัตราร้อยละ ๕๐ ของกำไรสุทธินั้น

ค. การส่งเงินไปชำระดอกเบีย หรือต้นเงินกู้ตามสัญญา

ง. การส่งเงินที่นำมาลงทุนกลับคืน เมื่อเลิกกิจการหรือเมื่อแสดงให้เป็น ที่พอใจว่ากิจการที่นำเงินมาลงทุนนั้น หมดความจำเป็นที่จะใช้เงินทุนนั้น ในประเทศไทย อีกต่อไป

ทั้งนี้หากจำนวนเงินที่จะส่งออกเป็นจำนวนเงินคร่าวๆมาก ๆ อาจให้เฉลี่ย
ส่งออกเป็นงวด ๆ เพื่อมิให้กระทบกระเทือนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

๕. อนุญาตให้ช่างฝีมือและผู้ชำนาญกิจการอุตสาหกรรมในจำนวนที่สมควรและ
จำเป็นเข้าประเทศได้ แม้ว่าจะเกินกำหนดอัตราควบคุมจำนวนคนเข้าเมือง แต่ให้เป็น
ที่พึงเข้าใจว่า โรงงานจะต้องพยายามใช้ช่างฝีมือและผู้ชำนาญกิจการอุตสาหกรรมคนไทย
ให้มากที่สุด และต้องใช้คนงานไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ นอกจากนี้จะต้องร่วมมือกับ
รัฐบาลไทยรับฝึกนักเรียนอาชีพตามที่ราชการขอรับรองด้วย

๖. โดยปกติจะอนุญาตให้ส่งผลิตภัณฑ์ออกนอกประเทศได้ เว้นแต่ในกรณีจำเป็น
เพื่อประโยชน์ของเศรษฐกิจของประเทศเท่านั้น จึงจะไม่อนุญาตให้ส่งออก

๗. โรงงานจะต้องพยายามใช้วัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะหามาได้ในประเทศให้มากที่สุด
เท่าที่จะทำได้

การให้หลักประกัน

เพื่อจะให้ผู้ลงทุนแน่ใจว่า เมื่อได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการ
ส่งเสริมการลงทุน เพื่อกิจการอุตสาหกรรมแล้ว จะสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมี
ประสิทธิภาพ รัฐบาลจึงได้เสนอหลักประกัน และการคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมที่ได้รับการ
ส่งเสริมดังนี้

๑. รัฐจะไม่โอนกิจการของผู้ได้รับการส่งเสริม เป็นของรัฐ
๒. รัฐจะไม่ประกอบกิจการขึ้นมาใหม่แข่งขันกับผู้ได้รับการส่งเสริม
๓. รัฐจะไม่ทำการผูกขาดการจำหน่ายผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์ชนิดเดียวกันหรือ
คล้ายคลึงกันกับผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบได้

๔. รัฐจะไม่ควบคุมราคาจำหน่ายของผลิตภัณฑ์ หรือผลิตภัณฑ์ที่ได้จากกิจการที่
ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เว้นแต่ในกรณีจำเป็น ในด้านเศรษฐกิจสังคม และความ
มั่นคงของประเทศ แต่จะไม่กำหนดราคาการจำหน่ายให้ต่ำกว่าราคาที่คณะกรรมการเห็น
สมควร

๕. ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับอนุญาตให้ส่งออกนอกราชอาณาจักรได้เสมอไป ซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลผลิตที่ได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเว้นแต่ในกรณีจำเป็น ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ

๖. รัฐจะไม่อนุญาตให้ส่วนราชการ องค์การของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจนำเข้ามา ในราชอาณาจักร โดยให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า และภาษีการค้า ซึ่งผลิตภัณฑ์หรือ ผลผลิตชนิดใด ที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นว่า เป็นชนิดเดียวกันกับผู้ได้รับการส่งเสริม ผลิต หรือประกอบได้ โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกัน และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้

มาตรการคุ้มครอง

การให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรม คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะ พิจารณาให้ตามความเหมาะสมดังนี้

๑. ในกรณีที่จำเป็น เพื่อให้ความคุ้มครองแก่กิจการของผู้ได้รับการส่งเสริม คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดค่าธรรมเนียมพิเศษ สำหรับการนำ เข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลผลิตชนิดเดียวกัน คล้ายคลึงกัน หรือทดแทนกันได้กับผู้ได้รับการส่งเสริม ผลิต หรือประกอบในอัตราที่เห็นสมควร แต่ไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของราคารวมค่า ประกันภัย และค่าขนส่งนอกประเทศของผลิตภัณฑ์ หรือผลผลิตนั้น ในกรณีที่ค่าธรรมเนียม พิเศษดังกล่าวไม่เพียงพอสำหรับ การให้ความคุ้มครองกิจการของผู้ได้รับการส่งเสริม ให้กระทรวงพาณิชย์ ห้ามนำเข้าผลิตภัณฑ์หรือผลผลิตชนิดเดียวกัน คล้ายคลึงกัน หรือทดแทน กันได้กับผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ เข้ามาในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่า ด้วยการควบคุมการส่งออกนอก และการนำ เข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งสินค้าบางอย่าง ดังประกาศของกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๑ ห้ามนำรถยนต์จักรยานยนต์สำเร็จรูปเข้ามาในราชอาณาจักร

๒. ในกรณีที่ผู้ได้รับการส่งเสริมประสบปัญหา หรืออุปสรรคในการดำเนินกิจการ ที่ได้รับการส่งเสริม และร้องเรียนให้คณะกรรมการช่วยเหลือ ให้ประธานคณะกรรมการ มีอำนาจในการสั่งให้ความช่วยเหลือไปตามความเหมาะสม หรือสั่งให้ส่วนราชการ องค์การของรัฐบาล หรือ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องดำเนินการช่วยเหลือต่อไปโดยมิชักช้า

๓. ในกรณีที่โครงสร้าง อัตรา หรือ บริการจัดเก็บภาษีอากร ค่าบริการหรือค่าธรรมเนียม เป็นอุปสรรคต่อการลงทุน ที่พึงให้การส่งเสริม หรือ ที่ให้การส่งเสริมไปแล้วไม่ว่าจะมีผู้ร้องขอให้คณะกรรมการช่วยเหลือ หรือไม่ก็ตาม ให้ประธานคณะกรรมการมีอำนาจส่งส่วนราชการ องค์การของรัฐบาล หรือ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องพิจารณาคำเนินการแก้ไขต่อไป

การคุ้มครองอุตสาหกรรม

ความหมาย

คือ การที่รัฐบาลเข้ายุ่งเกี่ยวกับการค้าขายภายในและภายนอกประเทศ ในทางตรงหรือทางอ้อม จุดประสงค์ก็เพื่อจะให้ผลประโยชน์แก่อุตสาหกรรมภายในประเทศ การคุ้มครองโดยตรง เช่น การใช้ระบบภาษี, โควตา (Quota) การควบคุมการนำเข้าและการส่งออก ส่วนการให้ความช่วยเหลือในรูปแบบอื่น ๆ เป็นการคุ้มครองทางอ้อม การปกป้องหรือคุ้มครองนี้จะมีผลต่อการจูงใจ (Incentive) ในการผลิต ทั้งนี้เพราะมีผลต่อราคาสินค้าปัจจัยการผลิตและมูลค่าเพิ่ม ดังนั้น การคุ้มครองจึงเป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการที่จะจูงใจให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรม

การวัดการคุ้มครองอุตสาหกรรม

สามารถวัดการคุ้มครองได้ ๒ วิธี คือ

๑. การวัดการคุ้มครองตามราคา (Nominal rate of protection)

คือ การใช้อัตราภาษีศุลกากรเป็น เครื่องวัดเปอร์เซ็นต์ความแตกต่างกันระหว่างราคาสินค้า

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, คณะอนุกรรมการวางแผนอุตสาหกรรม, การวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๔ (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, มกราคม ๒๕๒๐) หน้า ๑๐.

ที่ผลิตในประเทศกับราคา ซี.ไอ.เอฟ (C.I.F, Cost Insurance and Freight) ของสินค้าชนิดเดียวกัน แต่วิธีนี้ไม่ได้รวมการคุ้มครองการผลิตวัตถุดิบเข้าไปด้วย อัตราการคุ้มครองจึงผิดจากความเป็นจริง ทั้ง ๆ ที่มีกรรมวิธีการผลิตเท่าเทียมกัน จึงทำให้ราคา ซี.ไอ.เอฟ. ต่ำกว่าเสมอ วิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมใช้

๒. การวัดการคุ้มครองตามมูลค่าเพิ่ม (Effective rate of protection)

คือ การเปรียบเทียบมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ของสินค้าที่ผลิตขึ้นในประเทศกับต่างประเทศ หรือต้นทุนการผลิตในประเทศที่สูงกว่าต่างประเทศ เมื่อมีผลของการคุ้มครองทำให้การผลิตดำเนินไปได้ และสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ดังนั้น การคุ้มครองแบบนี้จึงรวมเอาการคุ้มครองการผลิตวัตถุดิบของสินค้านั้นด้วย และการพิจารณาการวัดการคุ้มครองด้วยวิธีนี้ สามารถวัดเปรียบเทียบต้นทุนและการดำเนินการของอุตสาหกรรมได้ เช่น อุตสาหกรรมที่มีอัตราการคุ้มครองต่ำ แต่สามารถดำรงอยู่ได้ คือ อุตสาหกรรมที่ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ หากในกรณีที่มีอัตราการคุ้มครองสูงสามารถตีความหมายได้สองประการ คือ อุตสาหกรรมนั้นดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพ ต้นทุนสูงกว่าต่างประเทศ หรืออุตสาหกรรมนั้นอาจมีกำไรได้ในอัตราที่สูงมาก ซึ่งเป็นในแง่ของการจูงใจ วิธีนี้นิยมใช้กันมาก ตามทฤษฎีการคำนวณอัตราการคุ้มครองของคอรัคดอน (Cordon)^๑ ซึ่งถือว่าเป็นการคำนวณอัตราการคุ้มครองที่สมบูรณ์สามารถเขียนสมการได้ดังนี้

^๑Baber, G.L. Canadian Tariff Policy, Canadian Journal of Economics and Political Science, (21 November 1955), Oxford Clarendon p.p. 162-163 W. "Cordon, W.M., The Tariff in Attemta (ed), The Economics of Tastratan Industry, Melbourne University Press, 1963.

V_j คือ มูลค่าเพิ่มต่อหน่วยของสินค้า j ที่นำเข้าเมื่อรวมภาษี

V'_j คือ มูลค่าเพิ่มต่อหน่วยของสินค้า j ที่สามารถผลิตได้ในประเทศ

เนื่องจากโครงสร้างภาษี

G_j คือ อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของสินค้า j

P_j คือ ราคาต่อหน่วยของสินค้า j ไม่รวมภาษี

A_{ij} คือ อัตราส่วนวัตถุดิบนำเข้าเพื่อใช้ผลิตสินค้า j

t_j คือ อัตราอากรขาเข้าสำหรับสินค้า j

t_i คือ อัตราอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ i

สามารถเขียนสมการได้ดังนี้

$$V_j = P_j (1 - A_{ij}) \text{ ----- (1)}$$

$$V'_j = P_j (1 + t_j) - P_j A_{ij} (1 + t_i) \text{ ----- (2)}$$

$$G_j = \frac{V'_j - V_j}{V_j}$$

แทนค่า ; (1) และ (2) ในสมการที่ (3)

$$G_j = \frac{P_j (1 + t_i) - P_j A_{ij} (1 + t_i) - P_j (1 - A_{ij})}{P_j (1 - A_{ij})}$$

$$= \frac{P_j + P_j t_j - P_j A_{ij} - P_j A_{ij} t_i - P_j + P_j A_{ij}}{P_j (1 - A_{ij})}$$

$$= \frac{P_j (t_j - A_{ij} t_i)}{P_j (1 - A_{ij})}$$

$$= \frac{t_j - A_{ij} t_i}{1 - A_{ij}} \text{ ----- (*)}$$

จากสมการ (*) ที่ได้สรุปได้ว่า อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง ขึ้นอยู่กับปัจจัย
สำคัญ ๓ ประการคือ

๑. อัตราอากรขาเข้าสำหรับสินค้าชนิดนั้น ๆ (t_j) คือ ถ้าหากมีอัตราอากร
นี้สูงจะได้ อัตราการคุ้มครองสูงด้วย หากอัตราอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบอยู่ในอัตราที่
ใกล้เคียงกัน การคำนวณการคุ้มครองจะสามารถพิจารณาได้ว่าขึ้นอยู่กับปัจจัยนี้เพียงปัจจัย
เดียว

๒. อัตราอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต (t_i) คือหากอัตราอากรนี้
ต่ำ ผู้ผลิตสินค้าก็จะได้รับอัตราการคุ้มครองที่สูง เนื่องจากสามารถซื้อวัตถุดิบที่นำมาผลิต
สินค้าได้ในราคาต่ำ จะทำให้มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ในสินค้าชนิดนั้น และหากอัตราอากรนี้สูง
ขึ้น อัตราการคุ้มครองจะมีแนวโน้มต่ำลง ซึ่งมีความสัมพันธ์ตรงข้ามกัน (Inverse
Relationship) จึงทำให้มูลค่าเพิ่มในสินค้านั้นลดลง

๓. มูลค่าเพิ่ม ($1 - A_{ij}$) คือสินค้าชนิดใดที่ต้องใช้วัตถุดิบจากต่างประเทศใน
อัตราที่สูงจะทำให้มูลค่าเพิ่มในสินค้านั้นลดลง เนื่องจากต้องนำเอาวัตถุดิบจากต่างประเทศ
ในจำนวนมาก อัตราการคุ้มครองก็จะสูง เพราะรัฐบาลประเทศนั้นยอมให้ความคุ้มครอง
โดยมีอัตราภาษีอากรในอัตราที่สูง เพื่อให้มูลค่าเพิ่มของสินค้าที่ผลิตในประเทศ โดยใช้
วัตถุดิบจากต่างประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้น

ดังนั้น อัตราการคุ้มครองของสินค้าชนิดใดจะมากหรือน้อยจะขึ้นอยู่กับ การคุ้มครอง
จากรัฐบาล ในด้านวัตถุดิบ, การกำหนดอัตราภาษีอากร และการกำหนดมูลค่าเพิ่มสินค้าชนิด
นั้นในประเทศ ผ่าน วัตถุประสงค์ต้องการเพิ่มอัตราของมูลค่าเพิ่ม (Value Added)
ในสินค้าในประเทศ จากมูลค่าเพิ่มเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวัดความเคลื่อนไหวของ
ทรัพยากร (Resource Movement) ที่สำคัญในด้านเศรษฐศาสตร์ระดับของมูลค่าเพิ่มที่มี
อัตราสูงจึงหมายถึง การใช้ปัจจัยการผลิตในประเทศที่มีเศรษฐกิจดีคือ ใช้ทรัพยากรต่าง ๆ
อย่างมีประสิทธิภาพ

การคำนวณอัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี ๒๕๒๑ จาก
สูตรการคำนวณของ คอร์ดอน (Cordon) จะเป็นดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{อัตราอากรขาเข้าสำหรับรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป (tj)} &= 60 \% \\
 \text{อัตราอากรขาเข้าสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ (ti)} &= 23 \% \\
 \text{อัตราส่วนการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ (Aij)} &= 48.5 \% \\
 \text{อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ตามมูลค่าเพิ่ม)} &= \frac{tj - ti Aij}{1 - Aij} \\
 &= \frac{(.60) - (.23)(.485)}{1 - (.485)} \\
 &= \frac{.48845}{.515} \\
 &= 94.84 \%
 \end{aligned}$$

ข้อสมมติฐานในการคำนวณอัตราการคุ้มครองของคอร์ดอน (Cordon) ที่สำคัญคือ

๑. การผลิตทั้งในและนอกประเทศใช้เทคนิคการผลิตที่เหมือนกัน และอัตราการใช้ปัจจัยการผลิตต่าง ๆ เท่ากัน (Fixed Technique of Production and Fixed Input Coefficients)

๒. สามารถส่งสินค้ามาจากต่างประเทศ ทั้งที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปมาได้โดยไม่จำกัดจำนวน และในราคาคงที่

๓. ราคาภายในประเทศของสินค้า แต่ละชนิดทั้งที่เป็นสินค้าสำเร็จรูปและวัตถุดิบ เท่ากับราคาของตลาดโลกของสินค้านั้น ๆ บวกกับภาษีที่ต้องเสีย เช่น สมมติว่าราคาตลาดโลกของสินค้าชนิดหนึ่ง เท่ากับ ๑๐๐ บาท ต้องเสียภาษีนำเข้าร้อยละ ๓๐ ดังนั้น ราคาขายภายในประเทศเท่ากับ $100 + \frac{30}{100} \times 100 = 130$ บาท เป็นต้น

จากการคำนวณอัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ มีอัตราการคุ้มครองเท่ากับ ๙๔.๘๕% ซึ่งนับว่าอยู่ในอัตราที่สูง เนื่องจากเพื่อเป็นการจูงใจต่อการลงทุนของผู้ลงทุนในแง่ของผู้ลงทุนสามารถทำอะไร ในอุตสาหกรรมนี้ได้ในอัตราที่สูง เพราะสามารถทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มได้ถึง ๕๑.๕% (หรือ $(1 - .๔๘๕) \times 100$) ทั้งนี้เกิดจากนโยบายของรัฐบาลในการที่จะคุ้มครองอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดอัตราภาษีอากรการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปสูงถึงร้อยละ ๖๐ โดยมีอัตราอากรนำเข้า

วัตถุดิบ หรือส่วนประกอบและอุปกรณ์เพียงร้อยละ ๒๓ เพื่อให้สามารถผลิตรถจักรยานยนต์ ในราคาที่ใกล้เคียงกับตลาดโลกได้ เพราะมูลค่าเพิ่มภายในประเทศนั้นหมายถึง การผลิต ชิ้นส่วนและอุปกรณ์สามารถทำการผลิตได้เป็นจำนวนมาก แต่มีผลเสียคือ ต้นทุนการผลิต วัตถุดิบดังกล่าว อาจจะสูงกว่าต่างประเทศ เนื่องจากต้นทุนของวัตถุดิบพื้นฐาน เช่น เหล็ก ก๊าซ, เคมีภัณฑ์, พลาสติก และวัตถุดิบพื้นฐานอื่น ๆ ที่นำมาใช้ผลิตวัตถุดิบ หรือส่วนประกอบ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ของ รถจักรยานยนต์ยังต้องซื้อจากต่างประเทศ มูลค่าเพิ่มสำหรับรถ จักรยานยนต์ (๕๑.๕%) จึงได้รวมเอาต้นทุนการผลิตวัตถุดิบชิ้นพื้นฐานที่นำมาจากต่างประเทศ ในราคาที่สูงไว้ด้วยดังกล่าว

ตารางที่ ๑๖

แสดงอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมชนิดอื่น ๆ^๑ ข้อมูลเกี่ยวกับภาษีอากรและการยกเว้นได้จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรม

ชนิดอุตสาหกรรม	อัตราการคุ้มครอง (เปอร์เซ็นต์)
๑. นมและผลิตภัณฑ์นม	๒๕๐
๒. ไซส์ตาและน้ำมันสัตว์	๑๘๕
๓. รถยนต์	๑๒๒
๔. สิ่งทอและใยสังเคราะห์	๑๐๔
๕. ด้ายและเส้นใย	๙๘
๖. รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน	๙๕
๗. ผลิตภัณฑ์สายไฟฟ้า	๘๙
๘. ผลิตภัณฑ์จากพืชผล	๘๘
๙. ผลิตภัณฑ์ยาง	๘๘
๑๐. แก้วและผลิตภัณฑ์แก้ว	๗๒
๑๑. กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	๖๕
๑๒. เครื่องจักรกลที่ใช้ไฟฟ้า	๕๘
๑๓. เครื่องจักรกลที่ไม่ใช้ไฟฟ้า	๕๓
๑๔. เครื่องจักรกลการเกษตร	๒๑

^๑Trirong Suwankiri, The Structure protection and Import Substitution in Thailand, M.A. Thesis, School of Economics, University of Philipines, The Journal of Economics Vol 5 No. 1, 1970.

ตารางที่ ๑๖ อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศไทย ปี ๒๕๑๓ โดย
 คุณไตรรงค์ สุวรรณคีรี ซึ่งใช้การคำนวณ โดยอาศัยวิธีของ คอร์ดอน (Cordon)
 ซึ่งมีปัจจัยสำคัญคือ กำแพงภาษีและการยกเว้นภาษีตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุน
 เพื่อกิจการอุตสาหกรรม ปรากฏว่า อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ และจักรยานในประเทศไทย
 ไทย มีอัตราการคุ้มครองค่อนข้างสูง อยู่ในอันดับที่ ๖ จากอุตสาหกรรม ๑๔ ประเภท
 โดยมีอัตราการคุ้มครองร้อยละ ๘๕

การพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์โดยกระทรวงอุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีบทบาทในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์
 โดยตรง ทั้งนี้ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งทำหน้าที่แรก
 เริ่ม เกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ โดยทำการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักร
 ยานยนต์ควบคู่กันไปกับอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อให้อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และรถยนต์
 สามารถพัฒนาขึ้นจนถึงขั้นที่สามารถผลิตรถจักรยานยนต์และรถยนต์ขึ้นได้เองภายในประเทศ
 ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวจะเป็นผู้กำหนดแนวนโยบายในการพัฒนา และกำหนดวิธีการ
 ต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ให้เป็นไปตามแนวทาง
 และเป้าหมายที่ได้วางไว้

๑. แนวนโยบายที่สำคัญในการส่งเสริมการผลิตในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์
 ในประเทศ

นโยบายการส่งเสริมการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศ ก็เพื่อวัตถุประสงค์
 ในการทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Policy) ตามแผนพัฒนา
 เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๔^๑ ซึ่งได้กำหนดแนวทางการ
 พัฒนาอุตสาหกรรมไว้ดังนี้

^๑สำนักงานกสิกรรมค้ำจุน, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,
 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๔ (กรุงเทพมหานคร: สำนักงาน
 คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๒๐), หน้า ๖๓.

"กำหนดเป้าหมายให้ขยายตัวในอัตราร้อยละ ๕.๖ ต่อปี เป้าหมายการขยายตัวในสาขาอุตสาหกรรมนี้กำหนดไว้ให้เพิ่มในอัตราที่สูงกว่า การขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวม ต่อการขยายตัวในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๗ ต่อปี ทั้งนี้ เพื่อให้การขยายตัวในสาขานี้มีส่วนช่วยเหลือ ในการเร่งฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ และให้สามารถรับผลผลิตและแรงงานที่จะมาจากสาขา เกษตร ตลอดจนให้สามารถรักษาอัตราการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมในแนวโน้มที่ไม่ต่ำกว่า ช่วงของแผนพัฒนา ฉบับที่ ๓ ประเภทของอุตสาหกรรมที่จะต้องเร่งให้ขยายตัว เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้คือ อุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า อุตสาหกรรมที่ใช้ผลผลิต เกษตรเป็นวัตถุดิบ และอุตสาหกรรมขนาดย่อมที่ใช้แรงงานมาก"

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่จัดอยู่ในประเภทอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าที่สำคัญอย่างหนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ประกาศใช้นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ สำหรับพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ฉบับแรก เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๑๔ สาระสำคัญของนโยบายฉบับนี้ได้แก่ การสนับสนุนการผลิตรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ เพื่อทดแทนรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้าประเทศและประสงค์จะให้โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์มีขนาดที่เหมาะสม สามารถผลิตรถจักรยานยนต์ได้โดยใช้ส่วนประกอบ, อุปกรณ์ต่าง ๆ จากในประเทศและเพื่อเป็นมาตรการการคุ้มครองแก่ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ที่ทำการผลิตอยู่เดิม โดยกำหนดนโยบายไว้ดังนี้^๑

๑. กระทรวงอุตสาหกรรมจะกระชับการอนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นใหม่เป็นการชั่วคราว กำหนดเวลา ๕ ปี นับตั้งแต่วันออกประกาศนี้ เป็นต้นไป

^๑ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม, เรื่องนโยบายอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

๒. โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์จกต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ ซึ่งผลิตในประเทศไทย เป็นมูลค่าอย่างน้อยประมาณร้อยละ ๕๐ ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด ภายในกำหนด ๒ ปี ทั้งนี้นับตั้งแต่วันออกประกาศนี้เป็นต้นไป

๓. ให้โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ร่วมกันพิจารณาจำกัด จำนวน แบบ และขนาดเครื่องยนต์ ทั้งนี้โดยมุ่งหวังให้ รถจักรยานยนต์ ซึ่งผลิตในประเทศไทยสามารถใช้ส่วนประกอบและอะไหล่ร่วมกันได้มากที่สุด

๔. โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ จกต้องผลิตสินค้า ซึ่งมีคุณภาพตามมาตรฐานและจำหน่ายในราคาซึ่งเป็นธรรมแก่ผู้ซื้อ

ตามประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับนี้ มีผลต่อการเริ่มให้มีการผลิตรถจักรยานยนต์ภายในประเทศเป็นหลักใหญ่ให้มากขึ้น จึงทำให้ในระยะ เริ่มแรกของการประกอบรถจักรยานยนต์ ได้มีโรงงานผลิตและประกอบรถจักรยานยนต์ได้ทำการผลิตขึ้นส่วนบางอย่างของตัวถังขึ้นเอง ต่อมาก็ได้มีการเพิ่มการผลิตขึ้นส่วนอื่น ๆ ที่มีการผลิตในประเทศได้ เช่น เบาะ ไฟท้าย เป็นต้น โดยให้ความร่วมมือกับโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว อีกทั้งปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานให้ได้ใกล้เคียงกับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในต่างประเทศ ต่อมาก็ได้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนอื่น ๆ ในประเทศขึ้นอีกเป็นลำดับ ตามเป้าหมายคือ การใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นได้ในประเทศ ในการประกอบรถจักรยานยนต์ให้ได้ร้อยละ ๕๐ ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบ ทั้งหมดภายในกำหนดระยะเวลา ๒ ปี (ตามรายละเอียดในภาคผนวก ข. เอกสารหมายเลข ๓.)

ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมก็ได้ออกประกาศฉบับที่ ๒ เมื่อวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๑๔ ให้ยกเลิกการระงับการอนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นใหม่ จึงทำให้บริษัทไทยควาซากิ จำกัด ได้จัดตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นอีก ๑ โรงงานและกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศแก้ไขนโยบายรถจักรยานยนต์ขึ้นใหม่ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๒๐ โดยได้ปรับปรุงแก้ไขการกำหนดวิธีใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่สามารถผลิตขึ้นได้ในประเทศให้มากขึ้นคือ กำหนดมูลค่าร้อยละของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์แต่ละรายการไว้ เป็นการตายตัว ตามมูลค่าราคาของชิ้นส่วน

และอุปกรณ์แต่ละรายการ ทั้งนี้เนื่องจากประสบการณ์ที่ผ่านมาั้น กระทรวงอุตสาหกรรม ได้พิจารณาเห็นว่า การคำนวณมูลค่าร้อยละจากราคารถจักรยานยนต์รวมต่อกันโดยตรงนั้น ไม่มีความแน่นอน เพราะราคารถจักรยานยนต์เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ เช่น อัตราแลกเปลี่ยนเงินเยน การขึ้นลงของราคาส่วประกอบ และอุปกรณ์ที่ซื้อ ทั้งภายในและภายนอกประเทศและอัตราภาษีอากร เป็นต้น จึงทำให้การคำนวณจากมูลค่าร้อยละ ๕๐ ที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดไว้นั้นไม่สามารถควบคุมการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ที่ผลิตได้ในประเทศได้แน่นอน คณะกรรมการพัฒนานโยบายรถจักรยานยนต์ จึงได้กำหนดมาตรการควบคุมชิ้นใหม่ โดยขอความร่วมมือจากกองทะเบียนกรมตำรวจ ในการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ โดยบังคับให้รับจดทะเบียนเฉพาะแบบรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรมเท่านั้น และประกาศนโยบายฉบับนี้ยังได้กำหนดขั้นตอนให้ โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้น ตอนการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นได้ในประเทศเป็นร้อยละ ๗๐ ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด ภายในกำหนด ๒ ปี นับตั้งแต่วันประกาศนโยบาย ส่วนโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ที่ขออนุญาตตั้งหรือขยายโรงงานเพิ่มขึ้น จะต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นได้ในประเทศร้อยละ ๗๐ ของมูลค่ารวม วัสดุส่วนประกอบและอุปกรณ์ทั้งหมดในทันที (รายละเอียดภาคผนวก ข. เอกสารหมายเลข ๔ และ ๕) เมื่อเริ่มประกอบกิจการ และเพื่อให้นโยบายนี้บรรลุเป้าหมาย รัฐบาลได้ให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เพื่อขจัดปัญหาการแข่งขันกับรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๒๑ อีกด้วย

กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดวิธีการ และเงื่อนไขในการอนุมัติการประกอบรถจักรยานยนต์ไว้ เพื่อสะดวกสำหรับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ จะนำไปปฏิบัติใช้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการกำหนดแบบรถจักรยานยนต์จะต้องอยู่ในความควบคุมของคณะกรรมการในการพิจารณาอนุมัติ เช่น การเปลี่ยนแปลงรหัส ชื่อ แบบ เครื่องยนต์ น้ำหนักรถ เป็นต้น โดยยื่นเอกสารต่อคณะกรรมการ (รายละเอียดในภาคผนวก ข. เอกสารหมายเลข ๖) ซึ่งเป็นรายละเอียดที่จะใช้ควบคุมการผลิตรถจักรยานยนต์ของผู้ผลิตภายในประเทศให้สามารถผลิตรถจักรยานยนต์ โดย

ใช้วัสดุส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นในประเทศทั้งหมด คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรม ยานยนต์จึงได้ออกประกาศ เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๒๐ กำหนดมูลค้ำร้อยละ ส่วน ประกอบและอุปกรณ์แต่ละรายการที่ผลิตได้ในประเทศ โดยกำหนดแยกรายการต่าง ๆ และ ได้กำหนดมูลค้ำร้อยละของรายการนั้น ๆ ไว้ด้วย เช่น โครงรถจักรยานยนต์, อุปกรณ์ ไฟฟ้า, เครื่องยนต์ และระบบ กำลัง กับส่วนประกอบอื่น ๆ โดยแยกตามชนิด ชนิดของ รถจักรยานยนต์ ๓ ประเภท ดังนี้คือ

๑. รถจักรยานยนต์แบบโครงท่อ (Pipe Frame)
๒. รถจักรยานยนต์แบบครอปค์รว (Mopet)
๓. รถจักรยานยนต์แบบโครงปั๊ม (Press Frame)

โดยกำหนดอัตราร้อยละแยกตามประเภทและรายการต่าง ๆ ไว้ด้วย เช่น ตัวถังรถแบบโครงท่ออัตราร้อยละ ๑๐.๕๒ รถแบบครอปค์รวอัตราร้อยละ ๑๔.๖๕, รถแบบโครงปั๊มอัตราร้อยละ ๑๔.๓๘ (ดังรายละเอียดในภาคผนวก ข. เอกสารหมายเลข ๗) เป็นต้น จึงสามารถกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ได้มีการพัฒนาและ ได้รับการสนับสนุนช่วยเหลือ และควบคุมโดยรัฐบาลเป็นอย่างดี และประสบความสำเร็จ ตามนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ที่ได้วางไว้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพราะ สามารถผลิตรถจักรยานยนต์ขึ้นในประเทศได้ โดยมีคุณภาพและมาตรฐานตามเป้าหมาย ของนโยบายดังกล่าว

แนวนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เพื่อการส่งออก (Export Policy)

กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๒๒ เรื่อง นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อการส่งออก โดยมีความมุ่งหมายเพื่อสนับสนุนให้มีการ ผลิตรถจักรยานยนต์เพื่อส่งออก ซึ่งสามารถได้รับการยกเว้นไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ต่าง ๆ ที่ผลิตในประเทศได้ แต่ชิ้นส่วนบางชนิดคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการ ส่งออกอาจกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ ตามความเหมาะสมหาก ชิ้นส่วนดังกล่าวที่ผลิตได้ในประเทศมีคุณภาพและราคาหัดเทียมกับของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

โดยได้ประกาศเงื่อนไขและวิธีการต่าง ๆ ไว้ (ดังรายละเอียดในภาคผนวก ข. เอกสารหมายเลข ๔ และ ๕)

ในปัจจุบัน (มีนาคม ๒๕๒๓) ได้มีเพียงบริษัทเดียว คือ บริษัทไทยซูทิมอเตอร์ จำกัด ได้ยื่นเรื่องเสนอในการส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาด ๑๐๐ ซี.ซี. จำนวน ๓๐๐ คัน ไปยังประเทศศรีลังกา เนื่องจากทางบริษัทฯ ได้รับโควตาการส่งออกจากบริษัท ซูทิมอเตอร์แห่งประเทศไทย โดยได้ยื่นเรื่องเสนอต่อสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง เพื่อขอให้รัฐบาลช่วยเหลือในการชดเชยภาษีที่ได้เสียไปในการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อประกอบรถจักรยานยนต์ในประเทศ แล้วส่งออกคืนจากรัฐบาล อัตราภาษีศุลกากรที่ได้เสียไปมีมูลค่าประมาณร้อยละ ๑๕ ของราคารถจักรยานยนต์หนึ่งคัน (ราคาต้นทุนผลิต) แต่ในปัจจุบันรัฐบาลยังไม่สามารถกำหนดอัตราคืนภาษีให้แก่ผู้ผลิตได้ เนื่องจากเมื่อคิดราคาต้นทุนผลิตหลังจากการชดเชยภาษีแล้ว ราคาต้นทุนในการส่งออกยังต่ำกว่า ราคาตลาดโลก หรือราคา ซี.ไอ.เอฟ. ทางรัฐบาลจึงเห็นว่าประเทศไทยไม่ได้รับประโยชน์จากการศึกษาคืนภาษีเท่าที่ควร ดังตัวอย่างที่ ๔

ตัวอย่างที่ ๔

ราคาต้นทุนผลิตในประเทศ (หลังจากการนำเข้าชิ้นส่วน		
และอุปกรณ์จากต่างประเทศ)	=	๓๐๐๐ บาท
เมื่อหักภาษีชดเชย ร้อยละ ๑๕	=	๔๕๐ บาท
ดังนั้นราคาเพื่อการส่งออก	=	๓๐๐๐-๔๕๐ บาท
เป็นราคาต้นทุนเพื่อส่งออก	=	๒๕๕๐ บาท

แต่ราคาค้นทุนการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูป ๑ คัน ประมาณ ๒๕๐๐ บาท

ดังนั้นการชดเชยภาษีจึงไม่เกิดประโยชน์เนื่องจากราคาค้นทุนการส่งออกกับต้นทุน การนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูป ในความเป็นจริงควรจะสมารถลดต้นทุนได้มากกว่าการนำเข้าสำเร็จรูป แต่ในการพิจารณาราคาค้นทุนการส่งออก (๒๕๐๐ บาท)

กับราคานำเข้าสำเร็จรูป (๒๕๐๐ บาท) ซึ่งปรากฏว่ามีราคาใกล้เคียงกันมาก หรือบางกรณีอาจจะมีราคาต้นทุนการส่งออกต่ำกว่า เมื่อมีอัตราการค้าเสรีสูงขึ้น จึงหมายความว่า การสนับสนุนการส่งออกรถจักรยานยนต์ ยังไม่เกิดผลดีต่อประเทศไทยเท่าที่ควร เพราะ ยังไม่สามารถลดต้นทุนการส่งออกให้แตกต่างจากราคาต้นทุนการนำเข้าสำเร็จรูปได้มากพอหลังจากมีการขึ้นหรือลดเซกซ์ภาษีแล้ว

เป็นที่คาดกันว่าในอนาคตจะมีการผลิตจักรยานยนต์ในประเทศเป็นสินค้าออกมากขึ้น ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับผู้ผลิตจักรยานยนต์ในประเทศจะสามารถได้รับส่วนแบ่งโควตาตลาดในต่างประเทศจากบริษัทแม่ (Parent Company) คือประเทศญี่ปุ่น ได้หรือไม่ ทั้งนี้ไม่รวมถึงประเทศ เวียดนาม ลาว กัมพูชา พม่า และประเทศในตะวันออกกลาง ซึ่งบริษัทแม่ในประเทศญี่ปุ่น ยังไม่มีตลาดในประเทศดังกล่าว การลดเซกซ์หรือการค้าเสรีในการส่งออก จะมีผลทำให้ราคาส่งออก หรือราคา ซี.ไอ.เอฟ. ต่ำลง ซึ่งในความเป็นจริงเป้าหมายของการลดเซกซ์ภาษี เพื่อลดต้นทุนผู้ผลิตจักรยานยนต์ในประเทศให้ต่ำลง ซึ่งทำให้สามารถสู้ราคากับผู้ผลิตอื่น ๆ ในต่างประเทศได้ แต่หากบริษัทผู้ผลิตในประเทศได้รับการลดเซกซ์ภาษีในอัตราที่ต่ำ การส่งออกจักรยานยนต์ ก็จะไม่สามารถทำได้ เนื่องจากราคาจักรยานยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศมีราคาสูงกว่าประเทศอื่น ๆ

อัตราการค้าเสรีหรือลดเซกซ์ภาษีในการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม โดยทั่วไปจะอยู่ในระดับอัตราร้อยละ ๑๕-๒๐ ของราคาต้นทุนผลิตภายในประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมจักรยานยนต์ รัฐบาลยังไม่สามารถกำหนดอัตราการค้าเสรีที่แน่นอนได้ เนื่องจากการผลิตจักรยานยนต์ในประเทศยังมีต้นทุนสูง อัตราการค้าเสรีเพื่อการส่งออกจึงอยู่ในขั้นการพิจารณาของรัฐบาลต่อไป

ผลการพัฒนาอุตสาหกรรมจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับรายได้ประชาชาติ
ในส่วนของผู้ประกอบการ

ตารางที่ ๑๗

แสดงการเปรียบเทียบรายได้ประชาชาติในส่วนของอุตสาหกรรม: รายได้
 ประชาชาติต่อคน: ความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์กับอุตสาหกรรมรวม.

รายการ	๒๕๑๙		๒๕๒๐		๒๕๒๑	
	ล้านบาท	อัตรา เปลี่ยนแปลง	ล้านบาท	อัตรา เปลี่ยนแปลง	ล้านบาท	อัตรา เปลี่ยนแปลง
รายได้ประชาชาติ	๒๓๘,๕๐๕	-	๓๐๘,๓๑๕	-	๓๕๕,๘๙๕	-
อุตสาหกรรมรวม	๗,๘๒๖	-	๘,๖๕๒	๑๙๐.๐๐	๙,๗๙๙	๑๙๐.๑๔
อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์*	๗๐๓	-	๑,๓๓๕	๘๙.๗๓	๑,๙๙๐	๔๑.๑๔
รายได้ประชาชาติต่อคน (บาท)	๗,๗๑๓	-	๘,๓๗๗	-	๘,๘๗๕	-

แหล่งที่มา: กองบัญชีประชาชาติ, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

* กองทะเบียนธุรกิจ กระทรวงพาณิชย์

การพัฒนาอุตสาหกรรมมีส่วนสำคัญมากต่อการพัฒนาประเทศให้เจริญขึ้น โดยให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น (จากตารางที่ ๑๗) แนวโน้มของรายได้ประชาชาติต่อคนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งแสดงถึงรายได้ของประชาชนเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย และอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการลงทุนในอุตสาหกรรมรวมทั้งประเทศ ซึ่งมีอัตราความเจริญเติบโตในอัตราร้อยละ ๘๘.๗๓ ในปี ๒๕๒๐ และในอัตราร้อยละ ๔๑.๑๔ ในปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ ในขณะที่อุตสาหกรรมรวมของประเทศมีอัตราความเจริญเติบโตในระหว่างร้อยละ ๑๙ ถึง ๑๙.๑๔ ในปี ๒๕๒๐ และ ๒๕๒๑ ตามลำดับ ซึ่งนับว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีอัตราความเจริญเติบโตอยู่ในอัตราที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมรวมทั้งประเทศ ดังนั้นแนวโน้มที่ผ่านมาในอดีตของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เป็นเครื่องแสดงถึงแนวโน้มของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในอนาคตว่าจะมีแนวโน้มที่ดีต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากประชาชนในประเทศมีแนวโน้มของรายได้เพิ่มขึ้น (โดยเฉพาะเกษตรกรในชนบท) ก็จะมีส่วนทำให้อุตสาหกรรมนี้มีการขยายตัวต่อไป ในอนาคตเป็นอย่างมาก เพราะโดยคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจคือ มีราคาถูกกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ๆ และประหยัดน้ำมันสามารถใช้กับสภาพถนนในเมืองหลวงและชนบทได้ โดยสะดวกรวดเร็วเป็นอย่างดี ความต้องการใช้รถจักรยานยนต์จึงมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ต่อไปในอนาคต

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์กับมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในประเทศ

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์สามารถก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในประเทศอยู่ในระดับสูง เนื่องจากรัฐบาลได้พยายามสนับสนุนให้มีการใช้วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ผลิตได้ในประเทศให้มากขึ้นตามลำดับ ซึ่งในปัจจุบันมีการใช้วัตถุดิบในประเทศถึงร้อยละ ๗๐ ของมูลค่ารถจักรยานยนต์ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ จึงก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มต่อรายได้ เพิ่มเฉลี่ยร้อยละ ๓๔ ต่อปี (ดังตารางที่ ๑๘) ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าเป้าหมายของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๔) โดยกำหนด

ให้สาขาอุตสาหกรรมมีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๓๐^๑ ต่อปี^๑ จึงนับได้ว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์สามารถช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้สูงตามเป้าหมายของการพัฒนาประเทศ เพราะมีการจ้างแรงงานและก่อให้เกิดรายได้ในภาคอุตสาหกรรมรวม เมื่อพิจารณามูลค่าเพิ่ม ๗ ราคาปัจจุบันมีมูลค่าเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ ๓๘.๑๒ ต่อปี และมีมูลค่าเพิ่ม ๗ ราคาคงที่เฉลี่ยร้อยละ ๒๘.๘๒ ต่อปี ในขณะที่อุตสาหกรรมรวมทั้งประเทศมีมูลค่าเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ ๑๓.๕๖ (๗ ราคาคงที่) ในปี ๒๕๒๑ (ระยะเวลาเฉลี่ยตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ ถึง ๒๕๒๒) รายละเอียดในตารางที่ ๑๘)

^๑สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักนายกรัฐมนตรี้, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๔), หน้า ๖๔.

ตารางที่ ๑๘

แสดงมูลค่าเพิ่มต่อรายได้, มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาปัจจุบัน และมูลค่าเพิ่ม
ณ ราคาคงที่ (๒๕๑๕) ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

รายการ	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒
๑. ราคาจากโรงงาน	๘๒๔๕	๙๑๘๒	๙๕๓๙	๑๐๖๑๗	๑๒๑๖๒
๒. อัตราการเพิ่ม (%)	๒๕.๗	๑๘.๐	๕๐.๑	๑๙.๙	๒๘.๕
๓. มูลค่าการผลิต (หน่วย: พันบาท)	๖๙๒๑๑๙	๙๐๙๑๑๖	๑๔๑๗๖๒๕	๑๘๙๑๕๗๙	๒๓๗๘๒๒๒๘
๔. อัตราการเพิ่ม (๓) (หน่วย: เปอร์เซ็นต์)	-	-	-	-	๓๕.๐
๕. มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาปัจจุบัน (หน่วย: พันบาท)	๒๗๖,๑๕๕	๓๐๓,๖๖๑	๔๗๓,๔๘๗	๖๕๕,๐๒๘	๙๔๘,๗๕๐
๖. อัตราการเพิ่ม (๕) (หน่วย: เปอร์เซ็นต์)	-	-	-	-	๓๒.๑๒
๗. มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาคงที่ (๒๕๑๕) (หน่วย: ล้านบาท)	๒๐๐.๙	๒๓๗.๑	๓๕๕.๗	๔๒๖.๕	๕๔๗.๖
๘. มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาคงที่ (๒๕๑๕) ของอุตสาหกรรมรวม (หน่วย: ล้านบาท)	๓๗,๑๕๖	๔๓,๑๒๒	๕๘,๘๕๕	๕๔,๙๐๑	-
๙. อัตราการเพิ่ม (๖) (หน่วย: เปอร์เซ็นต์)	-	-	-	-	๒๘.๕๒
๑๐. อัตราการเพิ่ม (๘) (หน่วย: เปอร์เซ็นต์)	-	-	-	๑๓.๕๖	-

แหล่งที่มา: กองโครงการเศรษฐกิจ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ