

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

1. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เริ่มขึ้นแห่งแรกเมื่อ พ.ศ. 2504 โดยบริษัท ไทยมอเตอร์อู่อุตสาหกรรมจำกัด ผู้ผลิตรถยนต์นั่งและรถบรรทุกพอร์ค มีกำลังผลิตประมาณ 2,700 คันต่อปี (เป็นรถยนต์นั่ง 1,500 คัน) ปริมาณการผลิตที่แท้จริงขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาด ภายหลังบริษัทนี้ได้โอนกิจการมารวมกับบริษัทพอร์คมอเตอร์จำกัด เมื่อเดือนธันวาคมปี 2513

ในปีต่อๆ มาบริษัททรูสตีเจเนอรัลมอเตอร์แอสเซมบลีได้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่ม 1,100 คัน โดยมีกำลังผลิต 4,200 คันต่อปี ภายหลังบริษัทได้เพิ่มผลิตภัณฑ์และรถยนต์เพื่อการทำขึ้นอีกหลายอย่าง บริษัทสยามกลการจำกัด และนิสสันจำกัด ตั้งโรงงานประเภทรถยนต์นั่งคัสสัน-บลูเบิร์ค และรถบรรทุกนิสสันที่มีกำลังการผลิต 3,000 คันต่อปี

ต่อมาอีก 9 บริษัทได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนประกอบรถยนต์ขึ้น รวมทั้งสิ้น 12 บริษัท ในจำนวนนี้ 5 บริษัทประกอบรถยนต์เฉพาะเพื่อการพาณิชย์ ได้แก่บริษัทสหพัฒนายานยนต์จำกัด บริษัทชนบุรีประกอบรถยนต์จำกัด บริษัทอู่ชูมอเตอร์จำกัด บริษัทไทยประจักษ์ ประกอบรถยนต์จำกัด และบริษัทยนตรภัณฑ์จำกัด ส่วนบริษัทปริ้นซ์มอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด บริษัทโตโยต้ามอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด และบริษัทบางชันเจเนอรัลแอสเซมบลีจำกัด (เริ่มผลิต มีนาคม 2515) ประกอบรถยนต์นั่ง โรงงานประกอบรถยนต์ทั้งหมดตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ และพระโขนง นอกจากบริษัทบางชันเจเนอรัลแอสเซมบลี ซึ่งกำลังก่อสร้างที่มันบุรี โรงงานประกอบรถยนต์ดังกล่าวนี้ ผลผลิตที่แท้จริงส่วนใหญ่ยังคงต่ำกว่ากำลังการผลิตที่จดทะเบียนไว้อยู่มาก

2. ลักษณะของอุตสาหกรรม เป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตรถยนต์โดยนำชิ้นส่วนของรถยนต์ซึ่งอาจมาจากหลายโรงงาน จากหลายประเทศมาประกอบทำเป็นรถยนต์ รถยนต์บางยี่ห้อ ที่ได้รับความนิยมอยู่ในตลาดมีการซื้อกรรมสิทธิ์แบบของผลิตภัณฑ์เครื่องยนต์ ระบบการส่งกำลัง ระบบการควบคุมของอีกยี่ห้อหนึ่ง แล้วนำไปประกอบกับชิ้นส่วนอื่นแล้วตรวจตราของตอนออกขาย

ในประเทศไทย บริษัทอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม 13 บริษัท และมีบริษัทอุตสาหกรรมประกอบอะไหล่ยานยนต์อีกมากมายประมาณ 30 บริษัท โดยมีขนาด และความสามารถในการผลิตแตกต่างกันออกไปดังนี้ :-

(1) บริษัทฟอร์คมอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด

เป็นบริษัทแห่งแรกที่เริ่มเปิดกิจการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย โดยโอนกิจการมาจากบริษัทอุตสาหกรรมไทยมอเตอร์จำกัด เริ่มเปิดกิจการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ในวันที่ 9 สิงหาคม 2504 โดยลงทุนร่วมกับบริษัทฟอร์คแห่งประเทศอังกฤษ บริษัทอุตสาหกรรมไทยมอเตอร์จำกัด ได้โอนกิจการให้บริษัทฟอร์คมอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด (ในเคือณ ธันวาคม 2513) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับการสนับสนุนโดยตรงจากบริษัทฟอร์คแห่งเอเชียและแปซิฟิก และเป็นกลุ่มบริษัทหนึ่งใน 3 กลุ่มในเครือบริษัทฟอร์ค กลุ่มบริษัทฟอร์คแห่งละตินอเมริกา และบริษัทฟอร์คแห่งยุโรป ขณะนี้บริษัทฟอร์คมอเตอร์มีทุนจดทะเบียน 5 ล้านบาท และทุนดำเนินการ 86 ล้านบาท หนึ่งแสนบาท ผู้ถือหุ้นเป็นชาวอเมริกัน 100% (ดูภาคผนวกตารางที่ 6) ผู้ถือหุ้นใหญ่คือบริษัทฟอร์คมอเตอร์จำกัด

บริษัทฟอร์คมอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด มีโรงงานประกอบรถยนต์อยู่ที่อำเภอสำโรง จังหวัดสมุทรปราการ มีกำลังผลิตประมาณ 1500 - 3000 คันต่อปี ทำการผลิตรถยนต์นั่ง 5 แบบ รถบรรทุกขนาดเล็ก 2 แบบ และรถบรรทุกใหญ่ 3 แบบ รวมทั้งรถแทรกเตอร์ด้วย มีพนักงาน 439 คน

ในปัจจุบัน ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่ผลิตในประเทศออสเตรเลีย และยุโรป ส่วนรถยนต์ฟอร์คสำเร็จรูป และรถยนต์ที่ประกอบในประเทศแล้วจำหน่ายโดยตัวแทนโดยตรง 2 แห่ง และสาขาตัวแทนอีก 1 แห่ง ได้แก่บริษัทเองไกลไทยมอเตอร์จำกัด บริษัทเอราวัณ มอเตอร์จำกัด และบริษัทไทยยานยนต์จำกัด

(2) บริษัทชนบุรีประกอบรถยนต์จำกัด

เปิดกิจการประกอบรถยนต์ขึ้น เมื่อ 21 ธันวาคม 2504 โดยมีคนไทยลงทุน 100% มีทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 127 ล้านบาท ทำการประกอบรถบรรทุกเบ็นซ์ ตัวถังรถโดยสาร มีพนักงาน 229 คน และกำลังการผลิต 1,500 คันต่อปี

(3) บริษัทกรรณสตรี เจอเนอร์ดี แอสเซมบลีจำกัด

เปิดกิจการประกอบรถยนต์ ในวันที่ 29 พฤษภาคม 2505 เป็นการลงทุนของคนไทย 100% บริษัทนี้มีทุนจดทะเบียน 11 ล้านบาท และมีทุนดำเนินการ 87 ล้านบาท มีพนักงานประ

มาถ 329 คน ทำการผลิตรถยนต์นั่ง และรถบรรทุกชนิดต่างๆ รถยนต์นั่งได้เกรดพิเศษ รถ
แวลเลียนท์ รถอิมิกา รถบรรทุกได้แก่ รถพาร์โก และรถคอกจ และผลิตรถจักรยานยนต์ โดยม
กำลังผลิตประมาณ 1500 - 3000 คันต่อปี ตัวแทนจำหน่ายคือ บริษัทกรรมสูตร(ฝ่ายชาย)จำกัด
และบริษัทรวมจักรมอเตอร์จำกัด

(4) บริษัทสยามกลการ และนิสสันจำกัด

บริษัทนี้เริ่มกิจการประกอบรถยนต์เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2505 คนไทยมีหุ้น 100%
โดยมีทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท และทุนดำเนินการ 118 ล้าน 5 แสนบาท บริษัทแม่คือ บริษัท
นิสสัน และบริษัทคัทสันแห่งประเทศไทย จำกัด ทำการผลิตรถยนต์นั่งคัทสัน และรถบรรทุกนิสสัน โดยมี
กำลังผลิตประมาณ 1500 - 3600 คันต่อปี มีคนงานประมาณ 258 คน

(5) บริษัทโตโยต้า มอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด

เริ่มกิจการเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2507 เป็นการลงทุนของชาวญี่ปุ่น 100% คือ
บริษัทโตโยต้ามอเตอร์จำกัด แห่งโอจิเกน และบริษัทโตโยต้ามอเตอร์เซลส์จำกัด แห่งนาโงยาประ
เทศญี่ปุ่น มีทุนจดทะเบียน 12 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 373 ล้าน 5 แสนบาท สามารถจ้างคน
ทำงานทั้งหมด 300 คน ทำการผลิตรถยนต์นั่ง โตโยต้า และรถบรรทุกโตโยต้า โดยมีกำลังผลิต
ประมาณ 1800 - 4000 คันต่อปี การจำหน่ายทำโดยบริษัทแม่แห่งเดียว

(6) บริษัทปรีนซ์ (มอเตอร์) ประเทศไทยจำกัด

เป็นการลงทุนของคนไทย 60% และญี่ปุ่น 40% เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างบริ
ษัทนิสสันมอเตอร์จำกัด และบริษัทสุมิโตโมไซจิไกชาจำกัด แห่งประเทศญี่ปุ่น และบริษัทสยามกลการ
จำกัด เปิดทำการเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2508 มีทุนจดทะเบียน 7 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 16
ล้าน 4 แสนบาท ทำการผลิตรถยนต์นั่งปรีนซ์ โดยมีกำลังการผลิตประมาณ 840 คันต่อปี มีการจ้าง
คนงานประมาณ 45 คน บริษัทสยามกลการจำกัด เป็นตัวแทนจำหน่ายรถปรีนซ์แต่ผู้เดียว

(7) บริษัทพัฒนายานยนต์จำกัด

ลงทุนระหว่างคนไทย 40% และญี่ปุ่น 60% บริษัทญี่ปุ่นที่มาลงทุนคือบริษัทมิทซูบิชิ
เฮฟวี อินดัสตรี จำกัด และบริษัทชินโตอะโออิไกชาจำกัด แห่งประเทศญี่ปุ่น เปิดทำการประ
กอบรถยนต์เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2509 มีทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท และทุนดำเนินการขณะนี

24 ล้าน 2 แสนบาท มีคนงานจำนวน 42 คน ทำการผลิตรถบรรทุกมีตลับขนาด 1 ตัน $\rightarrow 1\frac{1}{2}$ ตัน มีกำลังผลิตประมาณ 300 - 600 คันต่อปี บริษัทสิทธิผลมอเตอร์จำกัดเป็นตัวแทนจำหน่ายแต่ผู้เดียวในประเทศไทย

(8) บริษัทสิทธิผลมอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด

เป็นการลงทุนของชนญี่ปุ่น 100 % คือบริษัทสิทธิผลมอเตอร์จำกัดแห่งประเทศไทย 50 % และบริษัทมีตลับ(ประเทศไทย)จำกัด 50 % เปิดกิจการเมื่อ 4 พฤศจิกายน 2506 มีทุนจดทะเบียน 34 ล้าน 7 แสนบาท ทุนดำเนินการ 152 ล้าน 7 แสนบาท มีคนงานจำนวน 122 คน ทำการผลิตรถบรรทุกมีตลับ 6 - 16 ตัน มีกำลังผลิตประมาณ 3,600 คันต่อปี จำหน่ายโดยบริษัทมีตลับจำกัด

(9) บริษัทไทยอีโนมอเตอร์จำกัด

เริ่มกิจการวันที่ 1 สิงหาคม 2509 เป็นการลงทุนโดยชาวญี่ปุ่น 100 % คือเป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างบริษัทมีตลับจำกัด บริษัทอีโนมอเตอร์จำกัด และบริษัทอีโนมอเตอร์เซลล์ จำกัด แห่งประเทศญี่ปุ่น มีทุนจดทะเบียน 17 ล้านบาท และทุนดำเนินการ 107 ล้าน 9 แสนบาท ผลิตรถบรรทุกอีโนขนาด 7 - 18 ตัน มีกำลังผลิต 480-1000 คันต่อปี มีคนงานประมาณ 129 คน ผู้แทนจำหน่าย คือบริษัทไทยอีโนมอเตอร์จำกัด (ฝ่ายชาย)

(10) บริษัทไทยประคิมประภอมรถจำกัด

เริ่มกิจการเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2511 เป็นการลงทุนของคนไทย 80% และคนจีน 20% มีทุนจดทะเบียน 15 ล้านบาท และทุนดำเนินการ 10 ล้านบาท ทำการผลิตจ๊อบโกเชอร์ และรถตัวถังรถโดยสารและรถบรรทุกกำลังการผลิต รถจี๊ปประมาณ 300 คันต่อปี และรถตัวถังรถโดยสาร ประมาณ 240 - 300 คันต่อปี และตัวถังรถบรรทุก 240 คันต่อปี จำนวนคนงานประมาณ 197 คน

(11) บริษัทอมัลดาเมเต็กเอ็นจีเนียริงจำกัด

เริ่มกิจการเดือนมีนาคม 2511 ทำการผลิตรถบรรทุกมาทีร์ส-คอบซ์ ขณะนี้เริ่มผลิตแล้ว แต่การผลิตยังต่ำมาก ในอัตรา 2 - 3 คัน

(12) บริษัทบางชัน เจอนอร์ด แอสแซมบลีจำกัด

เริ่มเปิดกิจการเดือนธันวาคม 2511 เป็นการลงทุนระหว่างบริษัทเยเนอรัลมอเตอร์จำกัด 48% อินโดเนเซีย และอังกฤษ 2% คนไทย 50% (บริษัทบางกอกสากลเบอร์ลิโม่เตอร์จำกัด บริษัทบางซิมอเตอร์จำกัด และบริษัทประชาชนจำกัด) มีทุนจดทะเบียน 32 ล้านบาท ทำการผลิตรถยนต์นั่งโฟล์คโอเปิล อัลฟาโรเมโอ และโฮลเดิน มีกำลังผลิตประมาณ 3,000 คันต่อปี

(13) บริษัท บีเอ็ม คอร์ปอเรชันจำกัด

บริษัทนี้เพิ่งได้รับอนุญาตให้ตั้งโรงงานเมื่อเดือนมีนาคม 2515 ผลิตรถยนต์นั่งโดยลงทุน 30 ล้านบาท ซึ่งเป็นคนไทยลงทุนทั้งหมด โดยขอกู้เงินจากประเทศเยอรมัน มีกำลังผลิตประมาณ 1800 คันต่อปี ขณะนี้ยังไม่มีการผลิต บริษัทยนตรกิจจำกัดเป็นตัวแทนจำหน่ายรถสำเร็จรูป B M W และคาดว่าจะจะเป็นตัวแทนจำหน่ายของรถ บี เอ็ม คับบลิว ที่ประกอบภายในประเทศด้วย

บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ทั้ง 13 บริษัท ทำการผลิตรถยนต์ประเภทต่างๆ กันถึง 22 ชนิด เป็นรถยนต์นั่ง 11 ชนิด และรถยนต์ที่ใช้ในการค้า 11 ชนิด สำหรับรถยนต์นั่งยังแยกออกเป็นแบบต่างๆ อีกหลายแบบ แต่ในจำนวนบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ทั้งหมดเป็นการประกอบรถยนต์ขึ้นถึง 6 บริษัท รถเยอรมัน 4 บริษัท อิตาลี 1 บริษัท และรถอเมริกัน 1 บริษัท

เพื่อให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศก้าวหน้ายิ่งขึ้น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมได้ส่งเสริมและให้การคุ้มครองด้านภาษีอากรแก่บริษัทอุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ยานยนต์ ให้สามารถผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ ซึ่งเกี่ยวกับการสึกหรอของยานยนต์บางประเภทเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศอุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ยานยนต์เหล่านี้ บางประเภทมีขนาดเล็ก บางประเภทมีขนาดใหญ่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการผลิตและคุณภาพ ตลอดจนปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมประเภทนั้นๆ

ปัจจุบันมีจำนวนโรงงานทั้งสิ้นประมาณ 62 โรงงานเป็นประเภทยางรถยนต์ 5 โรงงาน ประเภทแบตเตอรี่รถยนต์ 8 โรงงาน ประเภทหม้อน้ำ 4 โรงงาน ประเภทแทนมรถยนต์ 3 โรงงาน ประเภทผ้าเบรคมี 6 โรงงาน ประเภทนอตสกรูมี 4 โรงงาน ประเภทอะไหล่อื่นๆ มี 32 โรงงาน ขนาดกำลังการผลิตมีดังนี้ :-

(ก) ประเภทยางรถยนต์ ปัจจุบันมีโรงงานผลิตยางรถยนต์ใหญ่ๆ ได้แก่ บริษัทไฟรส์โตน (ประเทศไทย)จำกัด บริษัทวิคส์โตนจำกัด บริษัทกุกเคียร์(ประเทศไทย)จำกัด

บริษัทยูนิเวอร์แซลจำกัด มีกำลังการผลิตเต็มประสิทธิภาพดังนี้ ยางนอก 1,115,000 เส้น/ปี ยางใน 800,000 เส้น/ปี โดยเฉพาะในปี 2515⁴⁷ ผลิตยางในได้ 839,000 เส้น/ปี ยางนอก 1,060,000 เส้น/ปี ส่วนใหญ่บริษัทเหล่านี้มีหุ้นจดทะเบียนเป็นของคนไทย โดยเฉพาะบริษัท ยางไฟรส์โตน(ประเทศไทย)จำกัด และบริษัทอุตสาหกรรมผลิตยางยูนิเวอร์แซลจำกัด มีหุ้นจดทะเบียนของคนไทย 100% คาดว่าการผลิตยางรถยนต์จะพอเพียงกับความต้องการภายในประเทศระยะ 1-2 ปีข้างหน้า

(ข) โรงงานผลิตแบตเตอรี่รถยนต์ ปัจจุบันมี 8 โรงงาน คือองค์การแบตเตอรี่ของกรมอุตสาหกรรมทหาร บริษัทยิวซ่าแบตเตอรี่ประเทศไทยจำกัด บริษัทเนชั่นแนลไทยจำกัด บริษัทสยามอีเอส แบตเตอรี่จำกัด บริษัทเอกโซซีเอเต็คแบตเตอรี่แมนแฟกเจอร์โรส(ประเทศไทย) จำกัด บริษัทสยามแบตเตอรี่อินดัสตรีจำกัด บริษัทอนันต์ชัยแบตเตอรี่โกเบจำกัด และบริษัทสยามไบโอเคทีแบตเตอรี่อินดัสตรีส รวมทั้งหมักกำลังการผลิต 904,000 หม้อ/ปี

(ค) โรงงานหมอน้ำรถยนต์ ปัจจุบันมี 4 โรงงาน ได้แก่บริษัทสยามอะไหล่จำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด ช. วัฒนายนต์ บริษัททองไทยพาณิชย์ (1962) จำกัด และบริษัทไทยเรกิเอเตอร์จำกัด มีกำลังการผลิตเต็มที่ได้ 103,500 หม้อ/ปี คาดว่าจะสามารถผลิตได้พอกับความต้องการในประเทศไทยในระยะ 2 - 3 ปีข้างหน้า

(ง) โรงงานผลิตถังน้ำมัน ปัจจุบันมีโรงงานดำเนินการผลิตออกจำหน่ายเพียงโรงงานเดียวคือ บริษัทยานยนต์จำกัด มีกำลังผลิตเต็มที่ 60,000 ลูก/ปี ปริมาณการผลิตในปัจจุบัน 6,000 ลูก/ปี บริษัทกรรณสูตรจำกัด ทำการผลิตใช้เองในโรงงาน นอกจากนี้มีโรงงานอีก 2 โรงงานที่อยู่ในขอบเขตที่จะผลิตถังน้ำมันออกจำหน่ายได้ คือบริษัทสามมิตร และบริษัท ยามาฮ่าจำกัด

(จ) โรงงานผลิตเบาะรถยนต์ มีโรงงานผลิตอยู่ 2 โรงงานคือ โรงงานฟองน้ำไทย และโรงงานไทยยาศากิ นอกจากนี้มีร้านรับซ่อมเบาะขนาด 1-2 กูหา มีประมาณ 25-30 ร้าน มีกำลังผลิตเต็มที่ 30,000 ชุด/ปี

(ฉ) โรงงานแทนขั้ว ปัจจุบันเป็นส่วนที่ปริมาณความต้องการใช้เพิ่มขึ้นทุกปี โรงงานที่ผลิตแทนขั้วในปัจจุบันมี 3 โรงงาน ได้แก่ บริษัทเอ็น เอช เกลสปริง(ประเทศไทย)จำกัด บริษัทสามมิตรมอเตอร์จำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัดโรงงานแทนขั้วสมบุรุษสปริง โรงงานทั้ง 3 มีกำลัง

⁴⁷ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม, รายงานปี 2516, Ibid หน้า 39

การผลิตเต็มที่ 10,600 ตัน/ปี ปริมาณการผลิตในปัจจุบัน 9,900 ตัน/ปี มีการจ้างแรงงานประมาณ 271 คน

(ข) โรงงานผลิตพืชม้วนน้ำ ปัจจุบันมีโรงงานผลิตเพียง โรงงานเดียวคือ บริษัทยานยนต์จำกัด ผลิตใบพืชม้วนน้ำ กำลังผลิตเต็มที่ 840,000 อัน/ปี ปริมาณการผลิตในปัจจุบัน 24,000 อัน/ปี

(ค) โรงงานท่อไอเสีย ปัจจุบันมีโรงงานผลิตอยู่ 3 โรงงานที่สามารถผลิตได้มาตรฐานได้แก่ บริษัทยานยนต์จำกัด โรงงานเอี่ยมเส็ง บริษัทกรรมบุตร เจอเนอร์ดี แอสเซมบลีจำกัด และนอกจากนี้ยังมีร้านเล็กอยู่ทั่วไปที่รับทำท่อไอเสีย แต่ยังไม่ได้มาตรฐาน โรงงานทั้ง 3 มีกำลังผลิตเต็มที่ดังนี้ หม้อเก็บเสียง 180,000 หม้อ/ปี ท่อไอเสีย 360,000 ท่อ/ปี กำลังผลิตในปัจจุบันมีดังนี้ หม้อเก็บเสียง 30,000 หม้อ/ปี ท่อไอเสีย 30,000 ท่อ/ปี

(ง) โรงงานผลิตผ้าเบรกและผ้าคลัช ปัจจุบันมีโรงงานดำเนินการผลิตอยู่โรงงานเดียวคือ ห้างหุ้นส่วนจำกัดสมบูรณผ้าเบรกและผ้าคลัช ผลิตผ้าเบรกและผ้าคลัช 600 ตัน/ปี ผ้าเบรกชนิดยาง 322,000 ชิ้น/ปี ผ้าเบรกชนิดผ้า 1,000 ม้วน/ปี

(ฉ) โรงงานผลิตประเภทอะไหล่ยาง ปัจจุบันมี 4 โรงงาน สามารถผลิตยางอะไหล่ได้เต็มที่ 514,000 ชิ้น/ปี กำลังผลิตในปัจจุบัน 268,200 ชิ้น/ปี

(ช) โรงงานประเภทสลักแป้นเกตุยว (น็อคและสกรู) ปัจจุบันมี 3 โรงงานที่สามารถผลิตส่งโรงงานประกอบรถยนต์ได้คือ บริษัทกัณยการค่าและอุตสาหกรรมจำกัด บริษัทไทยสลักภัณฑ์จำกัด บริษัทไอยบ่า (ประเทศไทย) จำกัด มีกำลังผลิตเต็มที่ 4,020 ตัน/ปี กำลังผลิตในปัจจุบัน 3,105 ตัน/ปี

(ซ) โรงงานผลิตสิรยนต์ มี 3 โรงงานคือ บริษัทนิปปอนเพนท์(ประเทศไทย) จำกัด บริษัทสีไทยกันไซเพนท์จำกัด และบริษัทโอซีโอจำกัด กำลังการผลิตเต็มที่ 600 ตัน/ปี กำลังผลิตในปัจจุบัน 207 ตัน/ปี

(ฌ) โรงงานผลิตเครื่องล่างรถยนต์ นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว มีโรงงานดำเนินการอยู่ 3 โรงงานคือ บริษัทยานยนต์จำกัด โรงงานสมบูรณเพลลาและเกียร์จำกัด และบริษัทสยามอะไหล่จำกัดผลิตภัณฑ์ของโรงงานเหล่านี้คือ ข้อสวม เพลลาข้างปลายเฟือง หูรัศมีแหวนช่วยโยงแดงหน้า แหนยกเพลลากลาง คันส่งรถบรรทุก สลักแหวน สาแหรกรัดยอยหมุดแหวน

สาขากรักแหมบ โดยมีประมาณการผลิตปัจจุบันตามลำดับ 1,000 อัน/ปี 1,200 อัน/ปี 18,292 อัน/ปี 6,000 ชุด/ปี 12,000 อัน/ปี 9,600 อัน/ปี 3,000 อัน/ปี 45,000 อัน/ปี

(ก) โรงงานผลิตลูกยางและยางแทนเครื่อง โรงงานที่ผลิตคือ บริษัทยานยนต์จำกัด โรงงานบริษัทยางอาหฺลยัฒนัสมัยพางฉะยัจำกัดมี 2 โรงงาน ผลิตภัณฑ์ของโรงงานทั้ง 3 มีดังนี้ :- ลูกหมาก บั๊มน้ำ ยางกันฝุ่น ยางกันกระเทือน ยางแทนเครื่อง หอน้ำ มีกำลังผลิตเต็มที่ 60,000 ลูก/ปี 40,000 ตัว/ปี 162,000 อัน/ปี 150,000 คัน/ปี 21,000 อัน/ปี 21,000 อัน/ปี และ 60,000 เส้น/ปี ตามลำดับ ปัจจุบันมีปริมาณผลิตดังนี้ 6,000 ลูก/ปี 21,000 ตัว/ปี 91,200 อัน/ปี 90,000 อัน/ปี 15,000 อัน/ปี 15,000 อัน/ปี 30,000 เส้น/ปี

(ข) โรงงานผลิตอุปกรณ์อื่นๆ ได้แก่ เครื่องคบแต่งรถยนต์ต่างๆ เช่น คอลโซ นาน้ำ ไม้ขอบประตู แผงหน้าปัดรถยนต์ทุกชนิด ไฟเบอร์กลาส เป็นต้น สายไฟฟ้าและShock Absorber ผลิตโดยสยามอะไหล่ เพื่อส่งให้โรงงานประกอบรถยนต์สยามกลการจำกัด

ปัจจุบันโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ ใ้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไปแล้วถึง 30 โรงงาน อย่างไรก็ตาม โรงงานต่างๆ เหล่านี้ก็ยังไม่สามารถจำหน่ายได้ก็เท่าที่ควร เนื่องจากมีปัญหาทางด้านต้นทุนการผลิตสูง คุณภาพ ตลอดจนความสามารถในการผลิตตามมาตรฐานที่โรงงานประกอบรถยนต์ต่างๆ ต้องการ โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศยังคงต้องสั่งซื้อชิ้นส่วนและอะไหล่จากต่างประเทศปีละหลายพันล้านบาท การที่รัฐบาลจะหาทางแก้ไข

3. ขบวนการผลิต อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ดำเนินการผลิตอยู่ในขณะนี้ ผลิตรถยนต์สำเร็จรูปเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยใช้ส่วนประกอบสำคัญๆ เช่น ชัชชีส (Chasis) ตัวถัง (Bodies) และส่วนประกอบอื่นๆ เกือบทั้งหมดยังต้องอาศัยการนำเข้าจากต่างประเทศ ส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศ ซึ่งผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มที่ไม่ต้องอาศัยการนำเข้าคือ ยางใน ยางนอก แหนบคัม หมอน้ำ และหม้อเก็บไฟฟ้า(แบคเตอร์)

นอกจากนั้น ยังมีส่วนประกอบและอุปกรณ์อีกหลายชนิด ซึ่งสามารถผลิตภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ ลดการรั่วไหลของเงินตราต่างประเทศปีละหลายร้อยล้านบาทคือ ห่อไอเสีย สายไฟฟ้า หลอดไฟฟ้า ถังน้ำมัน เบาะที่นั่ง ไม้พืด สวอปาน

หัวเทียน ฝาคัทซี ฝาเบรค ลูกสูบ กันชน โคมไฟฟา เครื่องมือประจำรถ และสีรถยนต์
 มูลค่าส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศ ส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศ ซึ่งบริษัท
 ส่วนใหญ่รับรองคุณภาพและใช้แล้ว นียางใน ยางนอก แหนบ แบตเตอรี่ และหม้อน้ำ ส่วน
 ประกอบดังกล่าวนี้ มีปริมาณเพียงพอสำหรับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ทั้งหมด แต่โรงงานประ
 กอบรถยนต์บางแห่งก็เลือกใช้ส่วนประกอบดังกล่าวบางอย่างที่ทางบริษัทสำนักงานใหญ่รับรองคว
 ภาว่าได้มาตรฐานตามกำหนดไว้เท่านั้น ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศและใช้ยู่กึกเป็นมูลค่าต่อ
 รถยนต์ 1 คัน ประมาณ 3-15% ที่เหลือเป็นมูลค่าของส่วนประกอบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศใช้
 ในการผลิต

ขบวนการผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่แบ่งออกเป็น 5 Station คือนับหลังจากเปิดถัง
 ขึ้นส่วนแล้วฝ่ายStore จะแจกจ่ายชิ้นส่วนไปยัง Station ต่างๆ ตามหน้าที่ของ Station
 นั้น ขบวนการผลิตจะเริ่มกันจาก Station I จนถึง Station V (ดูแผนภาพภาคผนวกค
 รางที่ 7)

สำหรับโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์นั้น เนื่องจากชิ้นส่วนและอะไหล่
 ยานยนต์มีหลายประเภท ฉะนั้นขบวนการผลิตจึงมีหลายวิธี สลับซับซ้อน พอสรุปขบวนการผลิตได้
 ดังนี้

ก. ผลิตโดยกรรมวิธีที่หนักไปในทางเคมี คือนำวัตถุดิบต่างๆ มาผสมกันทาง
 เคมี ให้ได้คุณสมบัติตามที่ต้องการแล้วจึงนำไปแปรเป็นผลิตภัณฑ์ชนิดต่างๆ ตามที่ต้องการ โรงงาน
 ที่มีกรรมวิธีการผลิตดังกล่าวนี้ได้แก่ โรงงานผลิตยางนอกยางใน โรงงานผลิตลูกยางและแหน
 เครื่อง โรงงานผลิตสี โรงงานผลิตฝาเบรค โรงงานทั้ง 4 ประเภทนี้ โรงงานผลิตสีและฝ
 เบรคใช้วัตถุดิบส่วนใหญ่จากต่างประเทศ โรงงานผลิตยางใช้วัตถุดิบส่วนใหญ่ภายในประเทศ

ข. ผลิตโดยกรรมวิธีที่หนักไปทางใช้เครื่องมือกล จำพวกเครื่องวัด เครื่องตัด
 เครื่องเชื่อม เครื่องตัด เครื่องทำเกลียว เครื่องกลึง การผลิตทำโดยใช้วัตถุดิบจำพวกโลหะ
 ต่างๆ ตามชนิดของผลิตภัณฑ์ นำมาทำเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปโดยใช้เครื่องมือกลดังกล่าว ผลิต
 ภัณฑ์บางชนิดจะใช้โลหะเฉพาะ ซึ่งได้แก่โรงงานผลิตแหวนคัมป์ ตัวกะบะรถบรรทุก ตัวถัง
 บรรทุกคนโดยสาร ถังน้ำมัน ใบพัด หม้อน้ำ(สำหรับหม้อน้ำใช้ทองแดงแผ่น และทองเหลือง
 แผ่นเป็นวัตถุดิบด้วย) โรงงานที่ใช้เหล็กแท่ง เหล็กเส้นและลวดเหล็กเป็นวัตถุดิบได้แก่ โรงงาน

ผลิตสติกแผ่นเกลียว เครื่องล้างรถยนต์อื่นๆ โรงงานที่ใช้ท่อเหล็ก แผ่นเหล็ก แผ่นทองแดง เป็นวัตถุดิบได้แก่ โรงงานทำท่อไอเสียรถยนต์

ค. ผลิตโดยใช้กรรมวิธีในข้อ ก. และ ข. รวมกัน ได้แก่โรงงานผลิตหม้อ แบตเตอรี่ สายไฟฟ้า วัตถุดิบของโรงงานทั้ง 2 ประเภทนี้ส่วนใหญ่ต้องสั่งจากต่างประเทศ

ง. ผลิตโดยใช้ช่างฝีมือ ได้แก่ โรงงานทำเบาะรถยนต์ วัตถุดิบส่วนใหญ่สั่งมาจากต่างประเทศ ได้แก่ ฟองน้ำ และแผ่นพลาสติกชนิดต่างๆ



ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



การพิจารณาถึงผลของการที่รัฐบาลไทยการคุ้มครองส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบ
รถยนต์ภายในประเทศ โดยใช้มาตรการภาษีปกป้อง (Protective tariff) มีผลต่อสภาพ,
ลักษณะ และโครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ดังต่อไปนี้คือ

1. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยมีลักษณะ โครงสร้างของการลงทุนเป็นโครง
สร้างการรวมทุน (joint ventures) ระหว่างชาวไทยและชาวต่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นเงิน
ทุนของชาวต่างประเทศ กล่าวคืออุตสาหกรรมนี้มีเงินทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 140,154,000 บาท เป็น
เงินทุนจดทะเบียนของคนไทย 59,332,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 42.33 เป็นเงินทุนจดทะเบียน
ของชาวต่างประเทศ 80,822,000 คิดเป็นร้อยละ 57.67

ตารางที่ 5

	<u>เงินทุนจดทะเบียน</u>	<u>อัตรการถือหุ้น</u>
เงินทุนของคนไทย	59,332,000	42.35
เงินทุนของชาวต่างประเทศ	<u>80,822,000</u>	<u>57.67</u>
เงินทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น	<u>140,154,000</u>	<u>100</u>

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย รายละเอียดต่างๆ โปรดดูภาคผนวกตารางที่ 6

การที่ชาวต่างประเทศมีอัตราถือหุ้นในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มากกว่าคนไทย
นั้น เมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์ไทยได้รับคือเป็นการดึงดูดเงินทุนจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย
ไทยมากขึ้น เป็นการขยายแหล่งงานสาขาอุตสาหกรรมไวชวยรับจำนวนประชากรที่เข้าสู่วัยทำงานมาก
ขึ้นทุกที ประชากรของประเทศไทยในปัจจุบันประมาณ 41,057 ล้านคน อัตราการเพิ่มอยู่ในเกณฑ์
สูงถึงร้อยละ 3.2 - 3.3 ต่อปี ในระยะ 11 ปีที่ผ่านมา (2503-2518) กิจการอุตสาหกรรมที่ได้
รับการส่งเสริมได้เปิดแหล่งงานให้แก่คนไทยไม่น้อยกว่า 243,650 คน⁴⁸ จากจำนวนแรงงานใน

⁴⁸ Board of Investment, Statistics of Promoted Investment since 1960 by
sources of capital Bangkok : Thailand, P. 2

สาขาอุตสาหกรรมทั้งสิ้นประมาณ 1,000,000 คน การขยายตัวของอุตสาหกรรมมีผลให้มูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7.2 ในปี 2513 บริษัทที่ได้รับการส่งเสริม 277 บริษัท สามารถผลิตผลิตภัณฑ์ได้เป็นมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 13,809 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้ส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศมีมูลค่าประมาณ 2,595 ล้านบาท ซึ่งเทียบกับร้อยละประมาณ 18 ของมูลค่าสินค้าขาออกทั้งสิ้นของประเทศ⁴⁹

เมื่อพิจารณาถึง พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนที่ให้สิทธิประโยชน์แก่ชาวต่างประเทศ ได้กำหนดสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนสามารถนำหรือส่งเงินตราต่างประเทศออกนอกประเทศไทยได้ ในกรณีที่เงินทุนนั้นได้นำมาจากต่างประเทศ เงินกู้ค่าไรอันเกิดจากเงินทุนนั้น ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศที่ผู้ได้รับการส่งเสริมมีข้อมูลพัฒนาความสัมพันธ์เกี่ยวกับการให้สิทธิ บริการต่างๆ ในการประกอบกิจการอุตสาหกรรมของผู้ได้รับการส่งเสริม เป็นเครื่องแสดงให้เห็นชัดว่าประเทศไทยอยู่ในฐานะเสียเปรียบ ถ้าเราพิจารณาตัวเลขของธนาคารแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับเงินทุนเข้าและออกจากต่างประเทศพบว่า อัตราการนำเงินทุนเข้า และส่งออกไปต่างประเทศเพิ่มขึ้นทุกๆ ปีดังนี้

ตารางที่ 6

(หน่วย : ล้านบาท)

	<u>2504</u>	<u>2517</u>	<u>2504 - 2517</u>
เงินลงทุนทั้งสิ้นจากต่างประเทศ	138.6	3,613.3 (ป.ศ.พ.ย)	11.08
กำไรและเงินปันผลที่ส่งออกไปต่างประเทศ	202.3	884.0	41.58

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย รายละเอียดต่างๆ โปรดดูในภาคผนวกตารางที่ 8

จากสถิติดังกล่าวเห็นได้ว่า เงินทุนทั้งสิ้นจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 11.08 ต่อปี และอัตราการส่งเงินทุนและกำไรออกนอกประเทศเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ย ร้อยละ 41.58 ต่อปี การที่มีชาวต่างประเทศถือหุ้นในอุตสาหกรรมในประเทศสูง รายได้และผลกำไรที่เกิดจากเงินทุนส่วนหนึ่งจะถูกส่งออกนอกประเทศ (แทนที่เงินดังกล่าวจะนำมาลงทุนเพิ่มเติม เพื่อขยายการผลิตต่อไป และก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้ อันเป็นผลดีแก่เศรษฐกิจของประเทศยิ่งขึ้น นับว่าเป็นความเสียหายเปรียบอันหนึ่งของอุตสาหกรรมของไทย ปัจจุบันอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์กักอยู่ในภาวะการณณ์เช่นกัน อีกประการหนึ่งคืออุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จัดเป็นอุตสาหกรรมประเภทข. ซึ่งได้รับการลดอากรขาเข้า สำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุสังเคราะห์เข้ามาเพื่อประกอบในประเทศครั้งหนึ่ง หมายความว่าประเทศไทยจำต้องสูญเสียรายได้จำนวนหนึ่งไป แทนที่จะนำไปพัฒนาประเทศด้านอื่นๆ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 - 2513 เงินภาษีขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่จะนำมาประกอบเป็นรถยนต์ในประเทศรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 556.7 ล้านบาท⁵⁰

ปี 1961-62
บาท 556.7

2. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของประเทศไทยให้มูลค่าเพิ่ม (Value added) แก่เศรษฐกิจต่ำมาก ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศชาติมากเท่าที่ควร ทั้งนี้เพราะใช้วัตถุดิบตลอดจนชิ้นส่วน และอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศค่อนข้างต่ำ แม้ว่าประเทศไทยจะมีวิสาหกิจประกอบรถยนต์อยู่จำนวนมากก็ตาม แต่มีเพียงบางบริษัทเท่านั้นที่ทำการประกอบรถยนต์อย่างจริงจัง คือนำชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์แบบดัดแยกจากกันโดยสมบูรณ์ (Completely Knocked Down=CKD) มาประกอบ รวมทั้งพ่นสีในประเทศ สำหรับชิ้นประกอบรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศซึ่งโรงงานประกอบรถยนต์ใช้อยู่ในขณะนี้ ได้แก่ยางรถยนต์ แหนบดับ หม้อเก็บไฟฟ้า น็อตและสกรูบางส่วน หม้อน้ำ ถังน้ำมัน, สี ในบรรดาส่วนประกอบเหล่านี้ มียางรถยนต์กับแบตเตอรี่เท่านั้นที่รถยนต์ประกอบในประเทศไทยใช้ทุกคัน นอกนั้น แต่ละโรงงานเลือกใช้บางส่วนอย่างตามความเหมาะสมของรถยนต์ ที่ทางโรงงานประกอบอยู่ พอสรุปได้ว่ารถยนต์หนึ่งที่ประกอบในประเทศไทยใช้ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศไทยเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับมูลค่าของส่วนประกอบและอุปกรณ์ (CKD) ทั้งกัน สำหรับรถยนต์ทุก รถโดยสารและรถอื่นๆ มีมูลค่าและส่วนประกอบที่ผลิตภายในประเทศ

⁵⁰ สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ตัวเลขจากกองสถิติและบัญชีรายได้ประชาชาติ

ยกเว้นตัวถัง) ประมาณร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับมูลค่าและส่วนประกอบ (CKD) ทั้งกัน⁵¹

การที่โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศน้อยมาก เป็นเหตุหนึ่งทำให้มูลค่าเพิ่มอันเนื่องมาจากการประกอบรถยนต์ภายในประเทศมีมูลค่าค่อนข้างต่ำ กล่าวคือ มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.30 ต่อปี สำหรับมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมทั้งหมดเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 13.56 ต่อปี

ตารางที่ 7

Average annual
Rate of Growth %

	<u>2504</u>	<u>2515</u>	<u>2504 - 2516</u>
มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรม			
ประกอบรถยนต์	489.0	1,053,227	5.30
มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมทั้งหมด	7,727,044.8	32,077,655	13.56

ที่มา : สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

แต่อย่างไรก็ตามมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เทียบกับอุตสาหกรรมทั้งหมดเป็นรายปี นับว่าต่ำมาก ดังตารางต่อไปนี้

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵¹ อรรถกฤษ พีชผล , สภาวะอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย, เศรษฐกิจอุตสาหกรรม ปีที่ 3 ฉบับที่ 2 กันยายน 2513 พระนคร : อักษรการพิมพ์ หน้า 18

ตารางที่ 8 มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เมื่อเทียบกับมูลค่าเพิ่มของ
อุตสาหกรรมทั้งหมดภายในประเทศ พ.ศ. 2504 - 2515

(หน่วย - ล้านบาท)

ปี	มูลค่าเพิ่มของ อุตสาหกรรม ประกอบรถยนต์	มูลค่าเพิ่มของ อุตสาหกรรม ทั้งหมด	% ของมูลค่าเพิ่มของ รถยนต์เมื่อเทียบกับมูลค่า เพิ่มของอุตสาหกรรมทั้ง หมด
2504	489.0	7,727,044.3	0.006
2505	14,755.0	8,997,096.3	0.164
2506	45,515.0	9,652,617.5	0.471
2507	135,819.0	10,435,074.7	1.301
2508	176,876.0	11,977,739.7	1.476
2509	191,477.0	13,910,008.0	1.376
2510	263,003.0	16,057,814.9	1.637
2511	321,740.0	17,535,592.7	1.829
2512	293,240.0	19,084,951.4	1.562
2513	112,342.0	20,605,614.2	0.569
2514	157,570.0	22,363,130.2	0.704
2515	209,412.0	23,841,198.6	0.878
2516	165,322.7	32,077,655	3.283

ที่มา : สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

3. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมทารก (Infant industry) ทั้งนี้เพราะได้รับความคุ้มครองโดยอัตราภาษีและสิทธิพิเศษต่างๆ ในด้านอัตราภาษี จะเห็นว่าอัตราภาษีระหว่างรถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built up) และรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศจากชิ้นส่วนนำเข้า (Completely Knocked Down) แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ความแตกต่างนี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่น่าไปสู่การจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้น นับได้ว่าเป็นโรงงานหลังกำแพงภาษี (tariff factories) แทบทั้งสิ้น วิธีการเช่นนี้นับเป็นการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศวิธีหนึ่งที่ไทยนำมาใช้ในกรณีทั่วไป หากมีการเก็บภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปสูง หรือคิดจะควบคุมปริมาณนำเข้าจะโดยวิธีใดก็ตาม จะมีผลให้ประเทศซึ่งผลิตรถยนต์คิดหอบเลียดกำแพงภาษีด้วยการเข้ามาตั้งโรงงานสาขาภายในกำแพงภาษี อุตสาหกรรมที่ตั้งขึ้นแบบนี้ อาจไม่ใช่อุตสาหกรรมที่มีลักษณะมุ่งไปสู่วัตถุดิบ (Supply oriented) แต่ส่วนใหญ่เป็นประเภทที่มุ่งไปสู่ตลาด (market oriented) คือมีแรงดึงดูดของตลาดค่อนข้างสูงนั่นเอง โรงงานประกอบรถยนต์เหล่านี้หวังจะได้รับประโยชน์มากจากการก่อตั้งหน่วยการผลิตขั้นสุดท้ายในประเทศไทย โดยการจะได้รับผ่อนผันไม่เก็บภาษีวัตถุดิบที่ส่งเข้ามา หรือเก็บในอัตราค่อนข้างต่ำ

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทย อัตราการคุ้มครองค่อนข้างสูงมาก เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบอัตราอากรขาเข้า ภาษีการค้า และภาษีเทศบาลระหว่างรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า และรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศจากชิ้นส่วนนำเข้า (CKD) ดูตารางที่ 13

จากการคำนวณอัตราปกป้องที่แท้จริงตามสูตรครอว์เคอมน รถยนต์นั่งมีอัตราปกป้องที่แท้จริง 160 เปอร์เซ็นต์ รถแวน 77 เปอร์เซ็นต์ รถบรรทุก 70 เปอร์เซ็นต์ และ อุปกรณ์รถยนต์หรืออะไหล่รถยนต์ 125 เปอร์เซ็นต์

อาจารย์ไทรรงค์ สุวรรณศิริ⁵² คำนวณอัตราการปกป้อง (effective rates of protection) ของอุตสาหกรรมในประเทศไทย โดยอาศัยกำแพงภาษีและ การยกเว้นอัตราภาษีตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม ปรากฏว่าอุตสาหกรรมไทยมีอัตรา

⁵² Trairong Suwankiri The structure protection and import substitution in Thailand. M.A. Thesis, School of Economics, University of Philippines, The Journal of Economics, vol 5 No. 1, 1970

การปกป้องค่อนข้างสูงมาก อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อยู่ในอันดับที่ 3 ในบรรดาอุตสาหกรรม 14 ประเภทที่จํานวนรายชื่อ

ตารางที่ ๑ Effective of Protection percent (base on Tariff and Tax Exemption from The Industrial promotion Act)

Dairy Product	250
Fats & Oils	185
Automobile	122
Textile Fabrics	104
Thread & Yarn	98
Motorcycles & Bicycle	95
Rolling Mill Products	89
Cereal Products	88
Rubber Goods	86
Glass & Glass Products	72
Paper & Paper Products	65
Electrical Machinery	58
Non - Electrical Machinery	53
Agricultural Machinery	21

ในขณะที่เดียวกันถ้าเราเปรียบเทียบระหว่างประเทศไทย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย ปรากฏว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย มีอัตราการปกป้องแข็งแรงกว่าประเทศทั้งสอง (ประเทศไทย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย อุตสาหกรรมดังกล่าวมีอัตราการปกป้องร้อยละ 122,103, - 53 ตามลำดับ)

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ จัดเป็นอุตสาหกรรมจำพวก ข. ได้รับการลดอัตราภาษีเข้าตามพิกัดศุลกากรและภาษีการค้า ครั้งหนึ่งสำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุที่จำเป็นเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อประกอบการอุตสาหกรรมเป็น ปริมาณที่จะต้องใช้ในการผลิตหรือประกอบเป็นเวลา 5 ปี แต่วัตถุดิบหรือวัสดุนั้นจะต้องไม่ผลิตหรือมีการ กำเนิดภายในประเทศ ซึ่งมีราคา และคุณภาพใกล้เคียงกับชนิดที่ผลิตในต่างประเทศ และต้องไม่ ใช้สิ่งทีภายในประเทศสามารถจัดทำให้ในปริมาณเพียงพอตามที่ต้องการ⁵⁴ สิ่งเหล่านี้เป็นแรงจูงใจ ใจให้การลงทุนรถยนต์ภายในประเทศขึ้น

นโยบายเช่นนี้ พวกนักการคลังอาจมีความคิดเห็นคัดค้านว่าการที่รัฐบาลต้องการให้ บรรลุวัตถุประสงค์โดยการเรียกหรือให้ผลิตหันมาสนใจอุตสาหกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งนั้นไม่จำเป็นต้อง ใช้วิธีการเก็บภาษีเข้า อาจใช้วิธีการอื่นๆ เช่น เงินอุดหนุนช่วยเหลือผู้ผลิต (subsidy) ก็ได้ การให้เงินช่วยเหลือเช่นนี้ทำให้ราคาสินค้าถูกลง มีผู้ต้องการสินค้านั้นมากขึ้น เป็นการขยายการค้า ภายในประเทศดีกว่าภาษีเข้าซึ่งจำกัดขอบเขตภายในประเทศ อย่างไรก็ตามวิธีนี้ทางปฏิบัติ รัฐบาล ไม่ทำเพราะต้องใช้เงินงบประมาณสูงพอสมควร

การตัดสินใจช่วยเหลืออุตสาหกรรมโดยให้อัตราภาษีคุ้มครองนี้ รัฐบาลควรพิจารณา อย่างรอบคอบ หลักสำคัญคือขั้นสุดท้าย อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมนี้จะต้อง สามารถเลี้ยงตัวเองได้หรือไม่มีการเข้ากอบช่วยเหลือต่อไป ในการปฏิบัติทำได้ยากเพราะเราต้อง ศึกษาถึงลักษณะความต้องการภายในประเทศและปัจจัยอื่นๆ อีกมาก อาทิเช่นผลิตเต็มที่แล้วมูลค่าผลิต

⁵³ Trairong Suwankiri, *Ibid*, P. 97

⁵⁴ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พุทธศักราช 2505 และแก้ไขเพิ่มเติม

จะลดลงเพียงใดจึงจะพอเทียบกับมาตรฐานโลกได้ วัตถุประสงค์ในประเทศจะหาได้หรือไม่ ความรู้ความ
 นี้หรือไม่มีตลาดหรือไม่⁵⁵ เป็นต้น Nurkse⁵⁶ ไม่เห็นควยกับนโยบายเช่นนี้ เขาเห็นว่าการใช้
 ภาษีขาเข้าเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมต้องระมัดระวัง เพราะอาจก่อให้เกิดการผิดสินค้าแทนที่สินค้าที่แพง
 และไม่มีประสิทธิภาพดีพอ เป็นผลทำให้รายได้ประชาชาติเพิ่มขึ้นช้าลง นอกจากนี้ถ้าเราส่งเสริมอุตสาหกรรม
 แทนที่สินค้าเข้าอาจมีผลเสียด้านอื่นด้วยเช่นเป็นต้นว่า ถ้าทรัพยากรภายในประเทศเพิ่มขึ้น
 ขาดสินค้าเข้าจะมีผลไปแย่งอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมสินค้าออกจะมีผลทำให้การส่งออกลดลงด้วยการเร่ง
 รัทพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจโดยใช้อุตสาหกรรมแทนที่สินค้าเข้าที่ไม่เป็นหลักประกันอันใดในการ
 พัฒนาการที่เลี้ยงตัวเองได้ในระยะยาว (Self - sustaining growth) ผู้เขียนมีความเห็น
 ว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไทยในระยะแรกจำเป็นต้องให้การคุ้มครองและการคุ้มครอง
 ดังกล่าวมาแล้ว การกำหนดระยะเวลาไว้ด้วย มิเช่นนั้นแล้วอุตสาหกรรมนี้จะเป็นอุตสาหกรรมทารก
 ต่อไปเรื่อย ๆ เป็นอุปสรรคในการพัฒนาให้อยู่ในระดับที่แข่งขันกับตลาดโลกได้

4. ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์
 ด้วยการให้อัตราภาษีคุ้มครอง กระตุ้นให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เห็นได้ชัดที่สุดก็คือการเพิ่มขึ้นของ
 โรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์ทั้งที่ผลิตเพื่อเป็นอะไหล่และผลิตเพื่อป้อนโรงงาน
 อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ ขณะนี้มีโรงงานอะไหล่และอุปกรณ์รถยนต์ทั่วประเทศประมาณมากกว่า 97
 โรงงาน ซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านโรงงานพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตส่วนประกอบ และ
 อุปกรณ์เป็นอันมาก ใ้โรงงานประเภทหลอมหล่อโลหะ โรงงานชุบเคลือบผิวด้วยไฟฟ้า เป็นต้น
 อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะแยกออกให้เห็นเด่นชัดว่าการขยายตัวของอุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นผลมา
 จาก การขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เป็นจำนวนเท่าใด แต่จากการสำรวจซึ่งทาง

55 R.T. Ellsworth, International Economy, Mc - Graw Hill Co., Ltd 1958,
 P.P 199 - 200

56 Ragnar Nurkse, International Trade Theory and Development Policy,
 Howard S, Ellis ed. Economic Development for Latina America St. Martin's
 Press 1951 p.p 251 - 254, 257 - 258

สถาบันบริการอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมได้ดำเนินไปแล้วนั้นปรากฏว่า 80 % ของงาน ขุดเจาะสายไฟฟ้า เป็นงานเกี่ยวกับอุปกรณ์รถยนต์ นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดโรงงานประเภทต่าง ๆ ขึ้นมากมาย เช่น โรงทำสี ทำกระจกนิรภัย ฯลฯ เป็นต้น

อุตสาหกรรมกรรมการซ่อมสร้างรถยนต์ ก็ได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็วการซ่อมสร้างรถยนต์ในประเทศไทย มีหลายขนาด ยังไม่มีมาตรฐานแน่นอนมีตั้งแต่ขนาดใช้คนงาน หนึ่งคนขึ้นไป จนถึง 300 คน และจำนวนเงินทุนที่ใช้ดำเนินการมีตั้งแต่ 800 บาท ขึ้นไปจนถึง 20 ล้านบาท⁵⁷ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทคือ

(1) ประเภทโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของรัฐบาล ได้แก่ โรงงาน เช่น โรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของการขนส่งทหารอากาศ ใช้เจ้าหน้าที่ดำเนินงานประมาณ 300 คน โรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของกรมการขนส่งทางบก ใช้เจ้าหน้าที่ดำเนินงานประมาณ 220 คน และโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ทหาร ซึ่งเป็นโครงการช่วยเหลือของประเทศภาคีองค์การสหประชาชาติคือประเทศออสเตรเลีย ตามโครงการช่วยเหลือทางเศรษฐกิจ มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ 320 คน นอกจากนี้ยังมีโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของสำนักงาน เร่งรัดพัฒนาชนบทสำนักนายกรัฐมนตรี แต่โรงงานซ่อมรถยนต์เหล่านี้ทำการซ่อมสร้างรถยนต์ที่ใช้ในทางราชการเท่านั้น

(2) ประเภทโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ขององค์การรัฐบาล ได้แก่ โรงงานบริษัทขนส่ง จำกัด และองค์การ ร.ส.พ. การดำเนินการของบริษัทขนส่ง จำกัด รัฐบาลเป็นเพียงมีหุ้นส่วนอยู่ในบริษัทประมาณ 97 % ของหุ้นทั้งหมด การซ่อมสร้างรถยนต์ของบริษัทนี้ดำเนินการซ่อมบำรุงรถยนต์ของบริษัทอย่างเดียว ใช้คนงาน ประมาณ 200 คน ส่วนองค์การ ร.ส.พ. มีเงินทุนใช้ดำเนินการบางส่วน ได้รับเงินงบประมาณประจำปีของรัฐบาลช่วยเหลือเป็นรายปี เช่น ในปี 2507 ได้ 5.70 ล้านบาท และในปี 2508 ได้รับ 5.90 ล้านบาท แล้วแต่ความจำเป็น มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานในโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ 235 คน

(3) ประเภทโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของเอกชนได้แก่ โรงงานต่าง ๆ ทั้งพระราชอาณาจักรที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการประกอบและซ่อมรถยนต์ ประมาณทั่วราชอาณาจักรในปี 2515

57 ชลด อิ่มเคชา บทบาทของโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ในการสร้างเสริมความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศไทย, 2509 พระนคร โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หน้า 29

มีโรงงานประกอบและซ่อมรถยนต์ต่างๆ ประมาณ 55 โรงงาน⁵⁸

การที่มีโรงงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องใหม่ ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เป็นผลช่วยให้มีการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น ซึ่งนับได้ว่าเป็นผลทางเศรษฐกิจที่ช่วยงานให้ประชาชนได้มีงานทำเพิ่มขึ้นและและเพิ่มพูนความรู้ความชำนาญให้กับประชาชนด้วย ความมุ่งหมายของโรงงานก็เพื่อทำการซ่อมสร้างเครื่องยนต์และทำการบูรณะฟื้นฟูตัวรถให้คืนสภาพเป็นพาหนะที่ให้บริการได้ดี เพราะยานพาหนะทางถนนมีส่วนช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก ถ้าการซ่อมบำรุงดำเนินไปได้สมความความมุ่งหมายแล้ว ก็สามารถซ่อมรถยนต์ได้หลายพันคัน เพื่อให้ทันต่อการเสื่อมโทรมของรถยนต์ที่ชำรุดมี ละจำนวนมาก ช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศในการสั่งซื้อรถยนต์เข้ามาใช้มาอีกหลาย สำหรับโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ทหารเป็นโรงงานที่ตั้งขึ้นใหม่เพื่อส่งเสริมกิจการซ่อมบำรุงและปรับปรุงสภาพยานพาหนะทางถนนให้หน่วยราชการทหาร โรงงานนี้ได้จัดตั้งขึ้นตามโครงการช่วยเหลือ ของประเทศภาคีองค์การ ส.ป.อ. เป็นโครงการช่วยเหลือทางด้านเศรษฐกิจ⁵⁹

5. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศก่อให้เกิดการใช้วัตถุดิบภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น เช่น ยางพารา เหล็ก ทองแดง ตะกั่ว ดีบุก สังกะสี ฯลฯ เป็นต้น เกษตรกรรมในประเทศค่อยพัฒนาประสบปัญหาพื้นฐานคือ รายได้น้อย ความไม่แน่นอนของรายได้และราคา ปริมาณผลผลิตขึ้นอยู่กับกินฟ้าอากาศเป็นต้น ดังนั้นการที่ตลาดอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และะไหลยานยนต์มีความต้องการวัตถุดิบจากสาขาเกษตรกรรมเพิ่มขึ้น ตลาดเกษตรกรรมขยายกว้างขึ้น ปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น เกษตรกร มีรายได้เพิ่มขึ้น อุปสงค์ต่อวัตถุดิบภายในประเทศจึงกล่าวแยกพิจารณา

⁵⁸ Mallett, G. The economics of agricultural policy, Basil Blackwell Oxford 1968, p. 15.

⁵⁹ กองควบคุมโรงงาน สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงอุตสาหกรรม

⁶⁰ Konti Suphamongkhon, Secretary - General, South - East Asia Treaty Organization, Seato Report 1963 - 1964, September 8, 1964. Mc Grow - Hill p.p 12 - 21

5.1 อุปสงค์ด้านวัตถุดิบ วัตถุดิบสำคัญ ๆ ที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ ยานยนต์มีดังนี้

5.1.1 ยางพารา เป็นวัตถุดิบสำคัญ ๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์ อุตสาหกรรมผลิตแบตเตอรี่ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ที่เป็นยางพารา ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่ประเทศไทยสามารถผลิตได้เป็นอันดับสามของโลก มีพื้นที่ปลูกในจังหวัดภาคใต้เป็นส่วนใหญ่และมีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 4.5 ล้านไร่ มีกำลังการผลิตปริมาณการส่งออกและปริมาณภายในประเทศดังนี้

ตารางที่ 10 (ปริมาณ-ตัน มูลค่า-ล้านบาท ปี 2518 ประมาณการ)

ปี	กำลังผลิต	ปริมาณที่ส่งออก	มูลค่าส่งออก	ปริมาณภายในประเทศ
2508	217405	211405	1998.9	6000
2509	218095	202095	1860.7	16000
2510	219293	209176	1573.8	10117
2511	257791	251792	1734.6	5999
2512	281843	274843	2591.8	7000
2513	287173	279173	2228.0	8000
2514	316324	307324	18887	9000
2515	336943	324443	1897	12500
2516	381904	368204	4197	13700
2517	379188	365188	4455	14000
2518	400000	380000	—	14000

ปริมาณใช้ภายในประเทศเฉลี่ยต่อปี 1574.18 ตัน

ที่มา : กองการยางกรมกสิกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

กันยางจำนวนมากนี้ส่วนใหญ่ถูกนำไปใช้ในอุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์ ซึ่งใช้ยางธรรมชาติเป็นวัตถุดิบส่วนใหญ่ ปัจจุบันอุตสาหกรรมยางรถยนต์ได้เป็นแหล่งรับซื้อยางพาราในประเทศไทยในอัตราเฉลี่ยปีละ 10,000 ตัน เป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยใช้ในการสั่งซื้อยางรถยนต์เข้ามาจากต่างประเทศเป็นสำคัญ โดยปกติแล้วก่อนที่จะมีการตั้งโรงงานผลิตยางรถยนต์ภายในประเทศ ประเทศไทยต้องเสียเงินตราต่างประเทศเพื่อซื้อผลิตภัณฑ์ประเภทนี้ (รวมยางทุกประเภทและยางใน) เป็นจำนวนมากถึงประมาณ 300 ล้านบาทต่อปีและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วคิดต่อกันนอกจากนี้ ยังใช้ยางพาราเพื่อผลิตเบาะรถมอเตอร์ไซด์ และอะไหล่อย่างอื่น ๆ

ปริมาณความต้องการยางรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นประมาณร้อยละ 11 ต่อปี สาเหตุเนื่องจากการที่ปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นในอัตราสูงถึงร้อยละ 12 ต่อปี⁶¹ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2510 ซึ่งเป็นปีที่มีการนำรถยนต์ชนิดต่าง ๆ เข้าในประเทศไทยถึง 163,460 คัน

นอกจากนี้ยังมีการส่งยางรถยนต์ไปจำหน่ายประเทศข้างเคียง เช่น ลาว เวียดนาม ใต้ อินโดนีเซีย ตามแผนพัฒนาฉบับที่ 3 คาดว่าในปี 2519 จะสามารถส่งออกไปขายได้ประมาณ 60,000 ตัน⁶² ในจำนวนนี้จะเป็ยางรถบรรทุกขนาดใหญ่ประมาณ 80 % นอกจากนั้นเป็นยางรถยนต์นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็ก เป็นผลให้ความต้องการวัตถุดิบยางพาราภายในประเทศเพิ่มขึ้นดังนี้

⁶¹ วีระพงศ์ จันทร์โพธิ์ศรี อุตสาหกรรมยางรถยนต์. การวิจัยอุตสาหกรรมยางรถยนต์
กุมภาพันธ์ 2515 พระนคร : เอกสารวิจัยสภาพัฒนาเศรษฐกิจ หน้า 3

⁶² คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม รายงานประจำปี 2514 พระนคร : สยามพับลิเคชันส์ จำกัด หน้า 34

ตารางที่ 11

ปริมาณและมูลค่าการส่งออก

ปี	ขายนอก		ขายใน	
	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (บาท)	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (บาท)
2509	182	26,605	32	1,212
2510	1,138	518,638	2	121
2511	6,627	2,823,702	4,250	109,136
2512	213	242,426	170	29,511
2513	1,387	825,294	961	70,984
2514	4,771	1,823,619		
2515	9,515	3,636,918		

หมายเหตุ ขายนอกยานยนต์ชนิดต่าง
รวมขายในและขายนอกยานยนต์ทุกชนิด

ที่มา : คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อศึกษาอุตสาหกรรมและกระทรวงอุตสาหกรรม

5.1.2 เหล็ก จีคว่าเป็นวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมสำคัญหลายประเภท เหล็ก เหล็กกล้าส่วนใหญ่ 90 % ต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ เนื่องจากความสามารถในการผลิต เหล็ก และเหล็กกล้าในประเทศไทยมีน้อยมาก คือ มีปริมาณปีละ 10,000 ตันเท่านั้น ปริมาณการใช้เหล็กของไทยปี 2509 ประมาณปีละ 600,000 ตัน ในปี 2513 ประมาณปีละ 950,000 ตัน และคาดว่าในปี 2518 ปริมาณการใช้เหล็กจะเป็น 1,400,000 ตัน และเป็น 1,600,000 ตันในปี 2528 มูลค่าการสั่งเหล็กเข้ามาในประเทศไทยในปี 2509 เท่ากับ 1,475 ล้านบาท และในปี 2513 มีมูลค่าประมาณ 2,000 ล้านบาท เหล็กที่ใช้ในอุตสาหกรรมที่สำคัญได้แก่ เหล็ก และเหล็กกล้าที่ทำเป็นแผ่นบางและหนาโดยไม่ได้เคลือบ ปริมาณสั่งเข้าปีละประมาณ 30 % ของปริมาณนำเข้าทั้งหมด

5.1.3 อลูมิเนียม เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตบุษ ชิ้นส่วนและอะไหล่ชิ้นๆ วัตถุดิบประเภทนี้ต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศทั้งหมด ในปี 2511 มีปริมาณเท่ากับ 8,911,563 ก.ก. มูลค่า 140,081,778 บาท ในปี 2513 มีปริมาณเท่ากับ 13,003,720 ก.ก. มูลค่า

274,834,575 บาท ปี 2517 (ม.ค. - มิ.ย.) ปริมาณเท่ากับ 1,033,812 ก.ก. มูลค่า 38,358,001 บาท การใช้ลุมิเนียมเป็นวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ในปัจจุบันยังมีปริมาณน้อยมากส่วนใหญ่ของปริมาณที่นำเข้ามาถูกนำไปใช้กับอุตสาหกรรมอื่น ๆ

5.1.4 ทองแดง ชิ้นส่วนและส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่ใช้ทองแดงเป็นวัตถุดิบได้แก่แหวนรองรับน้ำหนักต่างๆ ปริมาณการนำเข้าในปี 2511 เท่ากับ 5,480,081 ก.ก. มูลค่า 122,355,348 บาท ในปี 2513 ปริมาณเพิ่มเป็น 9,044,585 ก.ก. มูลค่า 148,974,715 บาท 2517 (ม.ค. - มิ.ย.) มูลค่าการนำเข้า 202,705,403 บาท

5.1.5 ตะกั่ว เป็นวัตถุดิบสำหรับใช้ในการผลิตแบตเตอรี่ หม้อน้ำ และอื่น ๆ ปริมาณการนำเข้าในปี 2511 เท่ากับ 3,188,309 ก.ก. มูลค่า 12,132,746 บาท ปี 2513 ปริมาณ 2,983,849 ก.ก. มูลค่า 25,023,048 บาท ปริมาณส่งออกในปี 2511 เท่ากับ 150 ก.ก. มูลค่า 700 บาท ปี 2513 ปริมาณเท่ากับ 962,803 ก.ก. มูลค่า 2,410,446 บาท ปี 2515 ปริมาณการผลิตในประเทศเท่ากับ 4,306 เมตริกตัน ปี 2517 (ม.ค. - มิ.ย.) มูลค่าการนำเข้า 36,273,304 บาท

5.1.6 สังกะสี เป็นวัตถุดิบสำคัญอันหนึ่งสำหรับอุตสาหกรรมผลิตหม้อน้ำรถยนต์ ปริมาณนำเข้าปี 2511 เท่ากับ 16,783,885 ตัน มูลค่า 105,799,513 บาท ในปี 2513 เพิ่มเป็น 18,489,368 ตัน มูลค่า 131,448,591 บาท ปริมาณส่งออกปี 2511 เท่ากับ 50,330 ตันมูลค่า 257,239 บาท ปี 2513 เพิ่มเป็น 693,112 ตัน มูลค่า 3,199,270 บาท ปี 2517 (ม.ค. - มิ.ย.) มูลค่าการนำเข้าเท่ากับ 232,591,452 บาท

5.1.7 ดีบุก ใช้ในการผลิตบุช ชาร์ป และชิ้นส่วนขนาดเล็กอื่น ๆ ปริมาณนำเข้าปี 2511 เท่ากับ 22,325,124 ตัน มูลค่า 1,405,992,517 บาท ปี 2513 เท่ากับ 21,847,263 ตัน มูลค่า 1,618,417,243 บาท ปริมาณส่งออกปี 2511 เท่ากับ 7,980 ตัน มูลค่า 220,709 บาท ปี 2513 เท่ากับ 3,491 ตัน มูลค่า 301,299 บาท ปริมาณผลผลิตปี 2515 เท่ากับ 30,125 เมตริกตัน ปี 2517 (ม.ค. - มิ.ย.) มูลค่าการนำเข้าเท่ากับ 1,532,105 บาท

5.1.8 อื่น ๆ ซึ่งได้แก่ทองเหลืองและเคมีภัณฑ์อื่น ๆ ทองเหลืองเป็นวัตถุดิบในการผลิตหม้อน้ำ ถังน้ำมัน นอตสกรู บุช 1 ชาร์ปและอะไหล่ขนาดเล็กอื่น ๆ ส่วนเคมีภัณฑ์ใช้ในการผลิตแบตเตอรี่รถยนต์ เป็นต้น

5.2 ปริมาณวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ประเภทต่างๆ

5.2.1 ประเภทยางรถยนต์ วัตถุดิบที่ใช้ได้แก่ ยางพารา ยางสังเคราะห์ ผ้าสัก (fabric) pigments สารเคมีและอื่น ๆ วัตถุดิบประเภทยางพารา สารเคมี และวัตถุดิบอื่น ๆ บางชนิดเท่านั้นที่เป็นวัตถุดิบภายในประเทศ ซึ่งมีประมาณ 45% ของวัตถุดิบที่ใช้ทั้งหมด ส่วนวัตถุดิบอื่น ๆ อีก 55% นำเข้าจากต่างประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เยอรมัน

5.2.2 ประเภทแบตเตอรี่ วัตถุดิบที่ใช้ได้แก่ แผ่นธาตุตะกั่ว แผ่นกั้นเปลือกหม้อ และสารเคมีต่าง ๆ วัตถุดิบที่ใช้ภายในประเทศมียางพารา ใช้ในการผลิตเปลือกหม้อ แต่กียังมีปริมาณน้อย และสารเคมีบางชนิดเช่นสารหนู แอนติโมนี ซึ่งมีปริมาณประมาณ 15 - 18 % ของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตทั้งหมด วัตถุดิบอื่น ๆ ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ

5.2.3 ประเภทหมอนำ วัตถุดิบสำคัญใช้ในการผลิตได้แก่แผ่นเหล็ก ทองเหลือง ทองแดง คีมุก ตะกั่ว วัตถุดิบที่ใช้ภายในประเทศ ได้แก่ คีมุก และเหล็กแผ่นมีปริมาณประมาณ 10 - 15% ของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตทั้งหมด วัตถุดิบอื่นๆ นอกจากนี้ ต้องสั่งจากต่างประเทศทั้งหมด เช่นอังกฤษ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น

5.2.4 ประเภทแท่นพิมพ์ วัตถุดิบที่ใช้ได้แก่เหล็กแบบสี่เหลี่ยม ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับทำสปริง เหล็กเหล่านี้ต้องสั่งจากต่างประเทศทั้งหมด ซึ่งส่วนใหญ่สั่งจากประเทศญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังมีเหล็กเส้นแบบที่ใช้สำหรับรัคแท่นบางชนิด เป็นวัตถุดิบที่ผลิตได้ภายในประเทศ แต่มีปริมาณการใช้น้อยมาก คือ มีประมาณไม่เกิน 5% ของวัตถุดิบทั้งหมด

5.2.5 ประเภทท่อไอเสีย สำหรับท่อไอเสียที่ผลิตได้มาตรฐานวัตถุดิบที่ใช้ได้แก่ เหล็กแผ่น และท่อเหล็ก ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่สั่งมาจากต่างประเทศทั้งหมด แต่สำหรับท่อไอเสียที่ผลิตตามร้านเล็ก ๆ ทั่ว ๆ ไปที่ไม่ได้มาตรฐาน ใช้เหล็กแผ่นที่ผลิตได้ภายในประเทศ

5.2.6 ประเภทถังน้ำมัน วัตถุดิบที่ใช้ผลิตได้แก่ ทองแดง แผ่นทองเหลือง และเหล็กแผ่น อย่างไรก็ตามความต้องการวัตถุดิบเหล่านี้ต้องสั่งจากต่างประเทศทั้งหมด

5.2.7 ประเภทผ้าเบรกและคลัช วัตถุดิบที่สำคัญที่ใช้ได้แก่ หินสาลี น้ำยาง (resin) และสารเคมีอื่น ๆ วัตถุดิบภายในประเทศที่ใช้ได้แก่ น้ำยาง แต่มีปริมาณน้อย

มาก คือประมาณ 5 % ของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตทั้งหมด วัตถุดิบอื่น ๆ ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ

5.2.8 ประเภทพืชม้วนน้ำ วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตในปัจจุบันใช้เหล็กแผ่นซึ่งต้องสั่งเข้ามาจากต่างประเทศทั้งหมด

5.2.9 ประเภทเบาะรถยนต์ มี 2 ชนิด คือประเภทพองน้ำธรรมดา กับพองน้ำเทียม ประเภทพองน้ำเทียมนั้น วัตถุดิบต้องสั่งจากญี่ปุ่นทั้งหมด ส่วนพองน้ำธรรมดาใช้วัตถุดิบ ประเภทน้ำยางและสารเคมีอื่น ๆ วัตถุดิบภายในประเทศที่ใช้ผลิตพองน้ำประเภทนี้คือจำพวกยาง ซึ่งมีปริมาณ 15 % ของวัตถุดิบทั้งหมด

5.2.10 ประเภทอะไหล่ยาง วัตถุดิบที่สำคัญได้แก่ยางพารา ยางสังเคราะห์ สารเคมีต่างๆ กระจกบางชนิด วัตถุดิบประเภทยางเป็นวัตถุดิบที่ใช้ภายในประเทศ ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักที่ใช้ในการผลิตมีปริมาณ 70 - 80 % ของปริมาณวัตถุดิบที่ใช้ทั้งหมด นอกจากนั้น วัตถุดิบประเภทสารเคมีต่างๆ และอื่น ๆ ต้องสั่งจากต่างประเทศได้แก่ ญี่ปุ่น และเยอรมัน มีจำนวนประมาณ 20 - 30 % ของวัตถุดิบทั้งหมด

5.2.11 ประเภทสี วัตถุดิบในการผลิตได้แก่ เนื้อสี ; Zine Oxide น้ำยาง ครึ่ง drying Oil วัตถุดิบที่ใช้ภายในประเทศ ได้แก่ คินชาว ซอดค์ และน้ำมันพืชบางเล็กน้อย ซึ่งรวมทั้งหมดมีปริมาณไม่เกิน 40 % ของปริมาณวัตถุดิบที่ใช้ทั้งหมด

5.2.12 ประเภทสลักแป้นเกลียว (นอก สกรู) ผลิตภัณฑ์ประเภทนี้ต้องอาศัยวัตถุดิบที่มีความเหนียว และคงทนต่อแรงอัดและแรงดึงมาก ฉะนั้นวัตถุดิบที่ใช้ซึ่งได้แก่เหล็กเส้น จึงต้องสั่งจากต่างประเทศทั้งหมด เนื่องจากเหล็กที่ผลิตได้ภายในประเทศยังไม่สามารถผลิตได้คุณภาพที่ต้องการได้

5.2.13 ประเภทเครื่องล่าง วัตถุดิบที่ใช้ได้แก่ เหล็กแท่ง เหล็กท่อ เหล็กเส้น เหล็กแผ่น และเหล็กอื่น ๆ ซึ่งผลิตภัณฑ์ประเภทนี้ต้องอาศัยวัตถุดิบที่มีคุณภาพดี เหล็กภายในประเทศยังมีคุณภาพไม่ดีพอ ฉะนั้นผลิตภัณฑ์ประเภทนี้จึงสั่งวัตถุดิบจากต่างประเทศทั้งหมด

5.2.14 อื่น ๆ ได้แก่ เครื่องตกแต่งภายใน ซึ่งต้องการเพียงเพื่อความสวยงามเท่านั้น ส่วนใหญ่จึงใช้วัตถุดิบที่ผลิตได้ภายในประเทศ เช่นไม้สำหรับทำคอลโชน ไม้ขอบประตู แผงหน้าปัดรถยนต์ เป็นต้น

6. ลักษณะเทคนิคการผลิตรถยนต์ในประเทศใช้ส่วนประกอบรถแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์ (CKD) และนิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศ

ประเทศไทยมีบริษัท ประกอบรถยนต์อยู่จำนวนมาก มักจะทำการประกอบรถยนต์ โดยนำเอาชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์แบบรถแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์ (Completely Knocked Down = CKD) มาประกอบซึ่งทำให้ต้องใช้ลำดับขั้นในการประกอบที่ซับซ้อนกว่า และหลายลำดับขั้น อันจะเป็นประโยชน์ในการก่อให้เกิดการว่าจ้างงานมากกว่า และทำให้คนมีโอกาสได้ฝึกฝนเทคนิคในการผลิตที่ซับซ้อนกว่า และลึกซึ้งมากขึ้น เป็นการพัฒนาและยกระดับฝีมือแรงงาน ชาติ สร้างปริมาณงานให้แก่กำลังคนประการหนึ่ง ซึ่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 ครอบคลุมว่าในปี 2519⁶³ ประเทศไทยจะสามารถสร้างปริมาณงานมีให้แก่กำลังคนประมาณ 19.468 ล้านคน หรือมีงานทำให้แก่กำลังคน 2.562 ล้านคนภายในระยะของแผน แต่บริษัทประกอบรถยนต์ส่วนมากนิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศ ทั้งนี้เพราะบริษัท ต่างประเทศ (Parent company) ให้ราคาส่วนลดค่อนข้างสูงดังกล่าว ดังตาราง

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁶³ สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สาม พ.ศ. 2515

ตัวอย่างแสดงราคาส่วนลดและราคาชิ้นส่วนและอะไหล่ที่ผลิตในประเทศของบริษัท

กรณีรถ สำหรับรถ Fiat 124 และ 125

ตารางที่ 12

(หน่วย : บาท)

<u>ประเภทของชิ้นส่วน</u>	<u>ราคาส่วนลด</u>	<u>ราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ</u>	<u>ราคาที่ต่างกัน</u>	<u>เปอร์เซ็นต์ของราคาที่ต่างกัน</u>
<u>เพียต 124</u>				
ยาง 5 เส้น	1,165.50	1,165	— .50	.73
หม้อเก็บไฟฟ้า	172.20	285	112.80	20.84
ถังน้ำมัน	<u>39.48</u>	<u>65</u>	<u>25.52</u>	<u>4.56</u>
	<u>1,530.06</u>	<u>2,065</u>	<u>535.94</u>	<u>100</u>
<u>เพียต 125</u>				
ยางนอก 5 เส้น	1,396.50	1,475	78.50	5.28
หม้อแบตเตอรี่	172.20	285	112.80	7.69
แท่นคัมหลัง 1 ชุด	158.13	250	91.87	6.22
หม้อน้ำ	154.98	574	417.02	28.91
Safety Glass(front&rear)	224.00	840	596.00	42.99
หม้อเก็บเสียงทั้งชุด	<u>219.60</u>	<u>350</u>	<u>130.40</u>	<u>8.91</u>
	<u>2,345.41</u>	<u>3,774</u>	<u>1,428.59</u>	<u>100</u>

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

จากข้อมูลพบวารรถยนต์เพียต 124 ต้นทุนการประกอบรถยนต์ โดยใช้ชิ้นส่วนจากส่วนประกอบและอะไหล่ยานยนต์ภายในประเทศมีราคาสูงกว่าราคาชิ้นส่วนซึ่งสั่งมาจากต่างประเทศมาก ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศบางประเภทมีราคาสูงกว่า 3 เท่า เช่น radiator

ราคาแตกต่างกันถึง 73.87 เปอร์เซ็นต์ ในที่มีขอยกเว้นอยู่กรณีเดียว คือยางรถยนต์ของรถเฟียต 124 ซึ่งเป็นยางที่ใส่ส่วนใหญ่กับรถยนต์นี้โดยทั่วไปในประเทศ จึงมีปริมาณการจำหน่ายสูง เป็นผลให้ปริมาณการผลิตยางขนาดนี้ผลิตออกมาในจำนวนมาก ต้นทุนการผลิตจึงต่ำและสามารถผลิตขายในราคาที่ใกล้เคียงกับบริษัทต่างประเทศมาก เปอร์เซ็นต์ราคาขายจึงแตกต่างกันเพียงร้อยละ .73

สำหรับเฟียต 125 ราคาของชิ้นส่วนและอะไหล่ที่ประกอบภายในประเทศมีราคาแพงมากกว่า 3 เท่า คือ safty glass (front + rear) คิดเป็นร้อยละ 42.99 รองลงมาคือหมอน้ำรถยนต์ร้อยละ 28.91 ทั้งเฟียต 124 และ 125 ยาง หม้อเบตเตอร์ แหนบคัมหมอน้ำ สั่งจากบริษัทไฟร์สโตน ยิวซ่า เอ็นเอชเค และบริษัทของไชยจำกัดตามลำดับ

การที่ราคาชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศมาก สาเหตุเนื่องจากโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศผลิตรถยนต์ออกมาแบบคล้ายกัน ความต้องการใช้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบสำหรับรถยนต์แต่ละแบบจึงมีน้อย และโรงงานอุตสาหกรรมยังจะต้องผลิตตาม Specialization ของโรงงานประกอบรถยนต์จึงทำให้ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบภายในประเทศสูงกว่าราคาจำหน่ายของชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่สั่งมาจากต่างประเทศ พอกล่าวสรุปได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้ คือ

ก. ราคาของชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ได้จากส่วนลคที่บริษัทแม่ลคให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์ เมื่อไม่ต้องการชิ้นส่วนหรือส่วนประกอบชิ้นใดจากโรงงานแม่ให้มากที่สุด เนื่องจากราคาส่วนลคที่บริษัทแม่ลคให้สูงกว่าราคาชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่โรงงานประกอบรถยนต์จะซื้อจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์มาก เช่น โรงงานประกอบรถยนต์ไม่ต้องการหมอน้ำรถยนต์ทางบริษัทแม่จะลคให้ส่วนหนึ่งสำหรับรถยนต์หนึ่งประมาณ 200 บาท ราคานี้ถือว่าราคาของหมอน้ำและจะเรียกราคานี้ว่าราคาส่วนลคและถ้าโรงงานประกอบรถยนต์ไปซื้อหมอน้ำนี้จากโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ในประเทศ ราคานี้ประมาณเท่ากับ 400 บาท

ข. ราคาของชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ผลิตขึ้นได้ภายในประเทศและจำหน่ายให้กับโรงงานประกอบรถยนต์

ค. ราคาของชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศและจำหน่ายเป็นอะไหล่รถยนต์

ง. ราคาของชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศและจำหน่ายเป็นอะไหล่ยานยนต์

ราคาทั้ง 4 ประเภทนี้ ราคาประเภท ก. คือราคาส่วนลดถูกที่สุด ราคาประเภท ข. คือ ชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศและจำหน่ายให้กับโรงงานประกอบรถยนต์แพงกว่าราคาในประเภท ง. ส่วนราคาในประเภท ค. แพงที่สุด

การที่โรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ภายในประเทศ ปัจจุบันมีปริมาณการผลิตและการจำหน่ายน้อยกว่าการนำเข้า

ก. เนื่องจากมีชิ้นส่วนและอะไหล่ที่นำเข้าจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันมาก ทำให้ชิ้นส่วนและอะไหล่ที่ผลิตภายในประเทศจำหน่ายได้น้อย ต้นทุนการผลิตจึงสูง โรงงานผลิตฯ ในปัจจุบันจึงแก้ปัญหาโดยการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพต่ำออกจำหน่าย เพื่อให้ต้นทุนจากการผลิตต่ำพอที่จะจำหน่ายแข่งขันกับชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีการทำเทียมของผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศ โดยอ้างชื่อ และบริษัทต่างประเทศออกจำหน่ายด้วย

ข. โรงงานประกอบรถยนต์ยังไม่หันมาใช้ชิ้นส่วนและอะไหล่ที่ผลิตได้ในประเทศอย่างจริงจัง สำหรับยางรถยนต์ หม้อเบรคเตอร์และแหวนบดมี ราคาแตกต่างกันไม่มากดังตารางข้างต้น เนื่องจากชิ้นส่วนทั้ง 3 ประเภทนี้ เป็นชิ้นส่วนที่มีขนาดที่รถยนต์ส่วนใหญ่ภายในประเทศใช้ จึงมีปริมาณการผลิตและการจำหน่ายสูง ต้นทุนการผลิตจึงต่ำทำให้ราคาส่วนลดต่างกับราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่มากนัก ส่วนชิ้นส่วนและอื่น ๆ ซึ่งมีขนาดและชนิดต่าง ๆ มากชนิด ปริมาณการผลิตจึงต่ำ ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง ปริมาณการจำหน่ายจึงต่ำด้วย เป็นเหตุให้ราคาของชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสูงกว่าราคาส่วนลด โรงงานประกอบรถยนต์จึงนิยมใช้ชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศมากกว่า

ค. ประชาชนยังไม่เชื่อถือและนิยมผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในประเทศจึงหันไปใช้ผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศมากกว่าผลิตภัณฑ์ในประเทศ เป็นเหตุให้ปริมาณการจำหน่ายมีน้อยและต้นทุนการผลิตสูงตามไปด้วย

7. ต้นทุนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศสูงกว่าต่างประเทศ

ขนาดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ค่อนข้างต่ำเราเริ่มผลิตรถยนต์ ตั้งแต่ปี

2504 ซึ่งมีเพียง 525 คัน และได้เพิ่มเป็น 13,543 คัน ในปี 2515 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศทั้งหมดมีประมาณ 10,000 - 13,600 คัน ต่อปี กล่าวคือในปี พ.ศ. 2508 จำนวนการผลิตเพิ่มเป็น 10,095 คัน ในปี 2511 จำนวนการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุดถึง 13,877 คัน และลดต่ำลง ในปี 2512 และ 2513 ซึ่งลดลงมาเป็น 11,847 และ 10,628 คันตามลำดับ (ดูภาคผนวกตารางที่ 11) สาเหตุของการตกต่ำของปริมาณการผลิตนี้ สาเหตุสำคัญประการหนึ่ง คือ ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทางเศรษฐกิจ (Recession) ในปี 2512 และ 2513 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเดือนกรกฎาคม 2513 รัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงอัตราภาษีขาเข้าครั้งใหญ่ ทำให้ต้นทุนในการผลิตรถในประเทศสูงขึ้น นอกจากนั้นการที่ปริมาณการผลิตรถยนต์ภายในประเทศขยายตัวออกไปอย่างมากกว่าควรในระยะ 8 ปี ที่แล้วมา (2508 - 2515) ก็เนื่องจากสภาพของการผลิตรถยนต์ในประเทศเอง อาทิเช่นจำนวนผู้ผลิตมากเกินไป เมื่อเทียบกับขนาดของตลาดที่แคบ รถยนต์ที่ผลิตมีหลายแบบและหลายขนาด ทำให้ยากที่จะผลิตในจำนวนมาก เพื่อให้เกิดความประหยัดทางเศรษฐกิจขึ้น เป็นต้น

นอกจากนั้นขนาดตลาดรถยนต์ในประเทศยังแคบมาก ความต้องการรถยนต์ทั้งหมดในประเทศปี 2504 - 2517 มีเพียงประมาณ 13,240 - 59,402 คัน เป็นความต้องการรถยนต์นั่งประมาณ 3,719 - 20,524 คัน และความต้องการรถที่ใช้ในการค้าประมาณ 9,521 - 38,808 คันเฉลี่ย 54,149 คันต่อปี ตลาดรถยนต์ส่วนใหญ่ในประเทศเป็นตลาดรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า และเป็นรถที่ใช้ในการค้ามากกว่ารถยนต์นั่ง (ดูภาคผนวกตารางที่ 9)

ต้นทุนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย นับว่าอยู่ในระดับสูงมาก สาเหตุใหญ่คือขนาดการผลิตต่ำ และขนาดของตลาดจำกัด ดังที่จะกล่าวในบทที่ 5 นอกจากนี้อัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่นำเข้าในลักษณะ CKD ยังอยู่ในอัตราที่สูงมากปรากฏว่าสำหรับรถยนต์หนึ่ง CKD อากรขาเข้าของรถแต่ละคันสูงถึงประมาณ 25 ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการผลิตอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการนำเข้า (ค่าคลังสินค้า ฯลฯ) ค่าส่วนประกอบและอุปกรณ์ในประเทศ ค่าวัสดุในประเทศ ค่าแรงและค่าใช้จ่ายโรงงาน รวมกันแล้วคิดเป็น 20 - 25 % ของต้นทุนการผลิตเท่านั้น (ดูภาคผนวกตารางที่ 10) ดังนั้นการเพิ่มอัตราอากรขาเข้าของรถนำเข้าแบบ CKD ในเดือนกรกฎาคม 2513 ทำให้ต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้น ซึ่งไม่ใช่

เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุผลทางเทคนิคหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการผลิตโดยตรง

อีกประการหนึ่งก่อนปี 2513 การผลิตรถยนต์ในประเทศต้องเสียภาษีซ้อนที่จะต้องเสียภาษีการค้า และภาษีเทศบาลในคอนนำส่วนประกอบและอุปกรณ์เข้าประเทศครั้งหนึ่งและเมื่อนำชิ้นส่วนประกอบเหล่านั้นมาประกอบเป็นรถสำเร็จรูปแล้ว ยังต้องเสียภาษีการค้าและภาษีเทศบาลระยะก่อนนำเข้าอีกทีหนึ่ง ปัจจุบันภาษีการค้าและภาษีเทศบาลจัดเก็บในขณะที่น่าส่วนประกอบและอุปกรณ์เข้าประเทศได้เลิกกันไปแล้ว อย่างไรก็ตามปัญหาการเสียภาษีซ้อนก็ยังคงมีอยู่ คือส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ ซึ่งบริษัทผู้ประกอบรถยนต์เป็นผู้นำไปใช้ในการประกอบรถยนต์ในประเทศนั้น เป็นส่วนประกอบและอุปกรณ์ซึ่งได้เสียภาษีการค้าและภาษีเทศบาลแล้ว ในฐานะเป็นสินค้าสำเร็จรูปในระยะที่นำไปให้แก่บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ เมื่อบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ได้ซื้อและนำส่วนประกอบและอุปกรณ์เหล่านั้นมาใช้ประกอบเป็นส่วนหนึ่งของรถยนต์สำเร็จรูป บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ต้องเสียภาษีการค้าและภาษีเทศบาลของรถยนต์สำเร็จรูปอีกทีหนึ่ง โดยไม่มีการหักภาษีการค้าของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ได้ออกเสีย ดังนั้นจึงเป็นการคิดภาษีการค้าและภาษีเทศบาลของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ 2 ครั้ง เป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิตให้สูงขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น ตัวอย่างเช่น ผู้ผลิตรถยนต์นำ "แทม" มาใช้ในการประกอบรถยนต์จะต้องเสียภาษีการค้า และภาษีเทศบาลประมาณ 7.7 % ซึ่งรวมอยู่ในราคาขายแทมครั้งหนึ่ง และจะต้องเสียภาษีการค้าและภาษีเทศบาลเมื่อนำแทมนั้นมาประกอบเป็นส่วนหนึ่งของรถยนต์สำเร็จรูปในอัตรา 27.5% ของราคาขายรถเงินสดอีกด้วย

การที่ต้นทุนการผลิตสูง เนื่องจากเหตุผลหลายประการต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว ทำให้ราคาการผลิตได้ในประเทศสูงขึ้น นอกจากนั้นราคาของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศในระยะต้นปี 2515 นี้ เพิ่มมากขึ้นอีกเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงค่าของเงินสกุลต่างๆ ทั่วโลก สาเหตุเนื่องมาจากการที่รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ประกาศคว่ำบาตรแลกเงินดอลลาร์ ส.ร.อ. ซึ่งประกาศยึดถืออยู่เป็นทองคำเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2514 ระบบการเงินระหว่างประเทศจึงอยู่ในภาวะที่ปั่นป่วนตลอดมาจนกระทั่งถึงวันที่ 19 ธันวาคม กลุ่มประเทศ 10 ประเทศ (Group of ten) ได้แก่ ฝรั่งเศส เยอรมันตะวันตก อิตาลี เม็กซิโก เนเธอร์แลนด์ สวีเดน ญี่ปุ่น แคนาดา สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกาได้ตกลงกันที่จะปรับค่าของเงินใหม่ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ปรากฏว่ารัฐบาลสหรัฐอเมริกายินยอมที่จะลดค่าของเงินดอลลาร์เมื่อเทียบ



กับทองคำลงรอยละ 7.89 คือจากเดิม 35 คอลดาร์ทองคำหนัก 1 เอานซ์เป็น 38 คอลดาร์
ต่อ 1 เอานซ์ ส่วนประเทศอื่นๆ ได้ปรับอัตราแลกเปลี่ยนของคนให้สูงขึ้นตาม (ดูตารางที่ 13 และ
ภาคผนวกตารางที่ 11) ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลต่างๆ กับเงินบาทเปลี่ยนไปดังนี้

ตารางที่ 13 การเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลต่างๆ ปี 2514

		อัตราแลกเปลี่ยนเดิม (ต่อบาท)	อัตราแลกเปลี่ยนใหม่ (ต่อบาท)
เยน	ญี่ปุ่น	0.05778	0.067532
มาร์ค	เยอรมัน	5.68306	6.45462
ลีร์	อิตาลี	0.033280	0.035770
ปอนด์ - สเตอริง	อังกฤษ	49.92	54.1988
แฟรงค์	ฝรั่งเศส	3.74492	4.06591

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

การเพิ่มค่าของเงินของประเทศต่างๆ กระทบกระเทือนต้นทุนการขายของรถทั้งแบบ
สำเร็จรูปนำเข้า (CKD) และรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ (SKD) คือราคาขายของ
รถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าสูงขึ้น แต่ในขณะที่เดียวกันต้นทุนการผลิตรถยนต์ในประเทศสูงขึ้นด้วย เนื่อง
จากการเพิ่มค่าของเงินทำให้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถแบบ CKD นำเข้าประเทศในปริมาณ
เท่าเดิมจะมีมูลค่าเพิ่มขึ้น การเพิ่มค่าของเงินมาร์คเยอรมัน ทำให้รถเยอรมันผลิตในประเทศไทย
มีราคาสูงขึ้น การเพิ่มค่าของเงินเยนทำให้รถอิตาลีผลิตในประเทศไทยมีราคาสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม รถ
อังกฤษจะมีต้นทุนการผลิตถูกลงเนื่องจากการลดค่าของเงินปอนด์สเตอร์ลิง แต่รถญี่ปุ่น รถเยอรมัน
และรถอิตาลี เป็นผู้ครองตลาดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยในขณะนี้ ดังนั้นราคารถที่ผลิตได้ใน
ประเทศไทยส่วนใหญ่จึงได้รับการกระทบกระเทือนจากการเปลี่ยนแปลงค่าของเงินในครั้งนี้ และแม้
ว่าค่าของเงินที่เปลี่ยนไปจะเป็นอัตราเล็กน้อย แต่มีผลกระทบกระเทือนต่อราคารถยนต์ผลิตในประ
เทศจะมีมากกว่าเป็นทวีคูณ เพราะต้นทุนรถสำเร็จรูปนำเข้า (CKD) ที่สูงขึ้นทำให้ภาษีนำเข้า
และภาษีการค้าที่ต้องเสียสำหรับรถแต่ละคันมีมูลค่าเพิ่มขึ้น กอ

8. ผู้ประกอบการตัดสินใจลงทุนผลิตรถยนต์นั่งมากกว่ารถใช้เพื่อการค้า

การให้อัตราราคาคุ้มครองของรัฐบาลพบว่า มีช่วงห่างของอัตราราคาคุ้มครอง CKD

และรถสำเร็จรูปนำเข้า CBU (Complete Built up) เกิดขึ้น คืออัตราราคาคุ้มครองรถสำเร็จรูปนำเข้าสูงกว่าอัตราราคาคุ้มครองรถที่ประกอบขึ้นนำเข้าในรูปแบบชิ้นส่วน และอุปกรณ์แยกจากกันโดยสมบูรณ์ (Completely Knocked Down = CKD) จริงอยู่เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ แต่ช่วงห่างของภาษียังไม่มากพอ ทำให้ต้นทุนของรถสำเร็จรูปนำเข้าและต้นทุนของรถที่ประกอบในประเทศไม่แตกต่างกันนัก รถยนต์ซึ่งต้องนำชิ้นส่วนมาประกอบในประเทศต้องผ่านกรรมวิธีในการผลิตตามลำดับขั้นต่างๆ และต้องใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศที่มีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนประกอบประเภทเดียวกันซึ่งผลิตจากต่างประเทศ รวมทั้งต้องมีค่าใช้จ่ายค่าแรงงาน วัสดุค้ำและค่าใช้จ่ายอื่นๆ และยังคงเสียภาษีซ้อนอีกด้วย กล่าวคือที่ผลิตได้ในประเทศซึ่งนำมาใช้ประกอบรถยนต์เป็นชิ้นส่วน และอุปกรณ์ซึ่งเสียภาษีการค้าแล้ว แต่รถยนต์ที่ประกอบเสร็จแล้วก่อนนำขายก็ต้องเสียภาษีการค้าในฐานะรถสำเร็จรูปอีกทีหนึ่ง เป็นการเสียภาษีชิ้นส่วนและอุปกรณ์ผลิตได้ในประเทศซ้อนกันถึงสองครั้ง จากค่าใช้จ่ายต่างๆ เหล่านี้ทำให้ราคาของรถที่ประกอบในประเทศมีราคาจำหน่ายในท้องตลาดไม่แตกต่างจากรถสำเร็จรูปนำเข้าเท่าไรนัก

ช่วงห่างระหว่างอัตราราคาคุ้มครอง CKD และรถสำเร็จรูปนำเข้า (CBU) ในปัจจุบันน้อยมาก (ดูตารางที่ 14) ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศไม่มีกำลังใจที่จะนำรถเข้ามาในรูปแบบชิ้นส่วนและอุปกรณ์แยกจากกัน (CKD) เข้ามาประกอบในประเทศ เนื่องจากการกระทำเช่นนี้ให้ประโยชน์ไม่แตกต่างจากการนำรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศเท่าไรนัก ทั้งการนำรถสำเร็จรูปเข้าประเทศมีความยุ่งยากน้อยกว่าด้วย จึงปรากฏว่ารถสำเร็จรูปนำเข้ายังคงแย่งตลาดรถยนต์ในประเทศส่วนใหญ่

ตารางที่ 14

เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีของรถยนต์ที่ประกอบ
ภายในประเทศ (CKD) และรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า (CUB)

ประเภทรถ	อัตราเดิม (ก่อน 1 กรกฎาคม 2513)		อัตราใหม่ (หลัง 1 ตุลาคม 2513)	
	CKU	CBU	CKD	CBU
1. รถยนต์นั่ง				
อัตราอากรขาเข้า	30%	60%	50%	80%
ภาษีการค้า	20%	20%	25%	30%
2. รถแวน				
อัตราอากรขาเข้า	20%	40%	40%	60%
ภาษีการค้า	5%	5%	7%	7%
3. รถบรรทุก				
อัตราอากรขาเข้า	10%	20%	30%	40%
ภาษีการค้า	5%	5%	7%	7%

ช่วงห่างของอัตราอากรขาเข้าของรถ CKD และรถสำเร็จรูป (CBU) ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง
คือ

รถยนต์นั่ง	30%
รถแวน	20%
รถบรรทุก	10%

ที่มา : สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงในค่านอัตราอากรขาเข้าให้สูงขึ้นหลังตุลาคม 2513 แต่ช่วงห่างของอัตราอากรขาเข้าของรถ CKD และรถสำเร็จรูปนำเข้ายังคงเท่าเดิม ซึ่งมีผลทำให้ราคาขายของรถสำเร็จรูปนำเข้าและรถที่ผลิตในประเทศมีความแตกต่างกันมากขึ้น รถยนต์นั่งได้รับประโยชน์มากกว่ารถบรรทุกทำให้ผู้ประกอบการตัดสินใจผลิตรถยนต์ส่วนตัวมากกว่ารถบรรทุก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกขนาดเล็ก ทำให้เสียเปรียบมากขึ้น เนื่องจากราคาขายของรถสำเร็จรูป

นำเข้าค่ากวารถที่ผลิตในประเทศเสียอีก แม้จะมีการแก้ไขปรับปรุงอัตราภาษีแล้ว สำหรับรถยนต์
 หนึ่งขนาดกลางหลังการปรับปรุงภาษี ราคาขายของรถในประเทศค่ากวารถสำเร็จรูปนำเข้าถึง
 12,814 บาท หรือ 38.73 % และรถยนต์หนึ่งขนาดเล็กราคาขายภายในประเทศต่ำกว่า
 7,809 บาท หรือ 24.82 % (ดูตารางที่ 15 และภาคผนวกตารางที่ 13, 14) กล่าวได้ว่า
 ผู้ประกอบการสนใจลิตรถยนต์หนึ่งมากกว่ารถบรรทุกเพื่อการค้า

**ตารางที่ 15 ความแตกต่างของราคาขายของรถ CKD และ CBU หลังจาก
 ปรับปรุงอัตราภาษี**

	ราคา CBU มากกว่า CKD		ราคา CKD มากกว่า CBU	
	อัตรากรกฎาคม 2513	อัตราธันวาคม 2513	อัตรากรกฎาคม 2513	อัตราธันวาคม 2513
รถยนต์หนึ่งขนาดเล็ก	-2,104	14.99%	7,809	24.82%
รถยนต์หนึ่งขนาดกลาง	3,037	21.64%	12,814	38.73%
รถบรรทุกขนาดเล็ก	-6,699	47.73%	-5,966	18.97%
รถบรรทุกขนาดใหญ่	<u>2,194</u>	<u>15.64%</u>	<u>5,498</u>	<u>17.4%</u>
	<u>14,034</u>	<u>100%</u>	<u>31,457</u>	<u>100%</u>

ที่มา : จำนวนจากภาคผนวกตารางที่ 13, 14

ถ้าเราเปรียบเทียบระบบภาษีอากรแก้ไขล่าสุด (ตุลาคม 2513) จั๊กเก็บแก่รถยนต์ประเภทต่างๆ ที่มีผลต่อต้นทุนในการประกอบรถยนต์ในประเทศและรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าแล้ว จะเห็นได้ว่าสำหรับรถยนต์หนึ่งต้นทุนการนำรถแบบ CKD มาประกอบในประเทศ เมื่อเปรียบเทียบกับราคาขายหลังจากหักภาษีและค่าใช้จ่ายต่างๆ รวมทั้งกำไรแล้วมีอัตราส่วนเป็น 1 : 2.6 ในขณะที่รถสำเร็จรูปนำเข้าอัตราส่วนต้นทุนการนำเข้าต่อราคาขายเป็น 1 : 3 (โดยคิดส่วนของกำไรและค่าใช้จ่ายต่างๆ เป็น 40 % ของมูลค่านำเข้าของรถแบบ CKD แล้ว 20% สำหรับรถสำเร็จรูปนำเข้า) ดังตารางที่

ตารางที่ 16

<u>รถยนต์นั่ง</u>	<u>CKD</u>	<u>CBU</u>
มูลค่านำเข้า C.I.F.	100	100
อากรขาเข้า	50	80
ค่าใช้จ่ายและกำไร	<u>40</u>	<u>20</u>
	190	200
ภาษีการค้าและภาษีเทศบาล	<u>72</u>	<u>94</u>
ราคาขาย	<u>262</u>	<u>294</u>
<u>รถบรรทุก</u>	<u>CKD</u>	<u>CBU</u>
มูลค่านำเข้า C.I.F.	100	100
อากรขาเข้า	40	60
ค่าใช้จ่ายและกำไร	<u>40</u>	<u>20</u>
	180	180
ภาษีอากรและภาษีเทศบาล	<u>15</u>	<u>15</u>
ราคาขาย	<u>195</u>	<u>195</u>

ที่มา : สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

ในขณะที่รถบรรทุกมีอัตราส่วนของต้นทุนการนำเข้า รถแบบ CKD เข้ามาประกอบในประเทศ เปรียบเทียบกับราคาขายมีค่าเท่ากับ 1 : 2 ซึ่งเท่ากับอัตราส่วนของต้นทุนรถบรรทุกสำเร็จรูปต่อราคาขายพอดีคือ 1 : 2

ดังนั้นจึงพอดุลได้ว่า ระบบอัตราภาษีในปัจจุบันจูงใจให้ผู้ผลิต ผลิตรถยนต์นั่งมากกว่ารถบรรทุก ทั้งๆ ที่ความต้องการรถประเภทนี้จะเพิ่มขึ้นในอัตราสูงกว่ารถยนต์นั่งก็ตาม การผลิตรถที่ใช้ในการค้าจึงลดลงไป (ดูภาคผนวกตารางที่ 9, 11) ปริมาณการผลิตที่ไร้ในการค้าเริ่มลดลงนับแต่ปี 2511 คือจาก 6,668 คันมาเป็น 5,737 คันในปี 2512 และ 4,024 คันในปี 2513 และบางบริษัทที่เคยทำการผลิตอยู่ก็ไม่ทำการผลิตอีกเลย อาทิเช่น บริษัทโตโยต้ามอเตอร์

(ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น การกำหนดอัตราภาษีปัจจุบันดังกล่าวนี้ (หลังการเปลี่ยนแปลงครั้ง
หลังสุด ตุลาคม 2513) อาจเนื่องมาจากเหตุผลว่า รัฐบาลเห็นว่าการผลิตรถที่ใช้ในการค้ายัง
ไม่เป็นล่ำเป็นสันพอจึงยังคงจัดเก็บภาษีขาเข้ารถบรรทุกสำเร็จรูปนำเข้าไปใกล้เคียงกับรถนำเข้าแบบ
CKD และจัดเก็บอัตราภาษีการค้าและภาษีเทศบาลในอัตราเดียวกัน ข้อที่น่าสังเกตุก็คือ ถ้าหาก
รัฐบาลไม่ให้สิทธิประโยชน์ในค่านาฬิกาเหล่านี้พอเพียง (ภาษีสูงพอ) อุตสาหกรรมรถยนต์ที่ใช้ใน
การค้า ก็ไม่อาจจะเกิดขึ้นได้.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย