



### โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเป็นมาคล้ายคลึงกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ คือเป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกหลายประเภท ทั้งยังเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐให้การสนับสนุนและส่งเสริมเพื่อผลิตทดแทนการนำเข้า มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2507 ในขณะนั้นปรากฏว่ามี 3 บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน คือ บริษัท สยามยามาฮ่า จำกัด บริษัทไทยฮอนด้า แมนูแฟคเจอร์ส จำกัด และบริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด โดยทั้ง 3 รายได้เริ่มเปิดดำเนินการผลิตมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509, 2510 และ 2511 ตามลำดับ ต่อมาเมื่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ประกาศระงับการส่งเสริมแก่กิจการ ประเภทดังกล่าวแล้วได้มีอีก 2 บริษัทได้ยื่นขออนุญาตตั้งโรงงาน โดยมีได้รับการส่งเสริม คือ บริษัทไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด เริ่มเปิดดำเนินการผลิตเมื่อปี พ.ศ. 2519 และบริษัทกระฉูด เจริญเนอรัล แอชแชมบลี จำกัด เพิ่งได้รับอนุญาตให้ตั้งโรงงานจากกระทรวงอุตสาหกรรม เมื่อกลางปี พ.ศ. 2525 และสามารถเปิดดำเนินการผลิตได้ประมาณเดือนมีนาคม 2526

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ลงทุนสูงและยังเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องมีการขยายตัวอยู่ตลอดเวลาตามการพัฒนาประเทศและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งต้องมีการลงทุนในด้านการเพิ่มความรู้ ความสามารถแก่คนงานเกี่ยวกับเทคนิคใหม่ ๆ อยู่เสมอโดยส่งช่างเทคนิคไปฝึกงานในต่างประเทศ ฉะนั้นผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศไทยที่เปิดดำเนินการ 4 รายแรก จึงจัดเป็นบริษัทขนาดใหญ่หรือค่อนข้างใหญ่ โดยมีการจ้างงานรวมกันทั้งสิ้น 2,213 คน ในปี พ.ศ. 2525 และมีเงินทุนจดทะเบียนรวมกัน 57 ล้านบาท เป็นหุ้นคนไทยร้อยละ 63.5 ที่เหลือร้อยละ 36.5 เป็นหุ้นของชาวญี่ปุ่นที่เข้ามาร่วมลงทุนกับบริษัทไทยฮอนด้าฯ และบริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ฯ ส่วนอีกสองบริษัทถือหุ้นโดยคนไทยทั้งหมด แต่ก็อาศัยเทคโนโลยีด้านการผลิตจากประเทศญี่ปุ่น ทั้งหมด

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบขนาดการลงทุนและผลการดำเนินงานของโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์

(หน่วย : ล้านบาท)

บริษัท/จำกัด	ปีที่เปิด ดำเนินการ	เงินทุนจดทะเบียน	ปี พ.ศ. 2524			
			มูลค่าทรัพย์สิน ทั้งสิ้น	จำนวนของผู้ถือหุ้น	มูลค่าขาย	กำไรสะสม
1. สยามยามาฮ่า	2509	9 ไทย 100%	1,569.5	295.7	1,935.8	286.7
2. ไทยฮอนด้า	2510	20 ไทย : ญี่ปุ่น 40 : 60	427.3	99.9	1,258.7	77.8
3. ไทยซูซูกิมอเตอร์	2511	18 ไทย : ญี่ปุ่น 51 : 49	682.0	347.3	1,345.8	327.3
4. ไทยคาวาซากิมอเตอร์	2519	10 ไทย 100%	169.4	50.3	451.6	39.3
รวม		57	2,848.2	793.2	4,991.9	731.1

ที่มา หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบจำนวนการจ้างงานของโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์

บริษัท/จำกัด	จำนวนการจ้างงาน (คน)	
	2524	2525
1. สยามยามาฮ่า	1,291	1,212
2. ไทยฮอนด้า	408	369
3. ไทยซูซูกิมอเตอร์	461	449
4. ไทยคาวาซากิมอเตอร์	141	183
รวม	2,301	2,213

ที่มา : หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

กำลังการผลิต

ในทางปฏิบัติขนาดกำลังการผลิตของรถจักรยานยนต์จะไม่แน่นอน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนการจ้างงานเป็นสำคัญ ในระยะที่ผ่านมาผู้ประกอบการผลิตรถจักรยานยนต์ทั้ง 4 รายได้ขยายกำลังการผลิตรถจักรยานยนต์มาเป็นลำดับจากปีละเพียง 110,500 คันในปี พ.ศ. 2519 เพิ่มขึ้นเป็น 338,000 คันในปี 2523 และ 396,500 คัน ในปี พ.ศ. 2524 และกลับลดลงเล็กน้อยเหลือ 304,474 คัน ในปี 2525 เนื่องจากเศรษฐกิจซบเซาส่งได้มีการลดจำนวนคนงานลง บริษัทที่ได้ลดกำลังการผลิตลงได้แก่ บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ และบริษัทสยามยามาฮ่า ในขณะที่บริษัทไทยคาวาซากิ กลับขยายกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวเนื่องมาจากในปีนั้นบริษัทไทยคาวาซากิได้เริ่มผลิตรถแบบครบคร่าวออกสู่ตลาดเป็นปีแรก

ตารางที่ 3 กำลังการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศ

บริษัท/สำนัก	2519	2523	2524	2525
1. ไทยออนด้าแมนูแฟคเจอร์ริง	30,900	96,000	132,500	132,500
2. สยามยามาฮา	21,600	109,000	120,000	105,600
3. ไทยซูซูกิมอเตอร์	40,000	108,000	120,000	86,374
4. ไทยคาวาซากิ	18,000	25,000	24,000	60,000
รวมกำลังการผลิต	110,500	338,000	396,500	384,474
รวมปริมาณการผลิตจริง	103,600	283,979	304,779	292,708
อัตราการใช้จ่ายการผลิต(%)	93.8	84.0	76.9	76.1

หมายเหตุ : บริษัท กรรณสูตร เชนเนอร์ล แอชแอสบลิ จำกัด ได้รับอนุญาตเมื่อกลางปี 2525 จากกระทรวงอุตสาหกรรม ให้ประกอบรถจักรยานยนต์ประเภท Scooter ตรา "เวสป้า" โดยมีกำลังการผลิตวันละ 25 คัน โดยเริ่มการผลิตได้ในเดือน มีนาคม 2526

ที่มา : หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ปริมาณการผลิตและจำหน่าย

การดำเนินการผลิตรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ ตั้งแต่ปี 2509-2525 ส่วนใหญ่จะเป็นรถขนาดเล็กคือขนาด 72-125 ซีซี. ซึ่งมีแบบและรุ่นแตกต่างกันออกไปตามลักษณะการใช้งาน สามารถจำแนกรถจักรยานยนต์ที่ประกอบภายในประเทศได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้ :

1. แบบครอบครัว (Moped) เป็นรถที่ง่ายที่สุดและขี่ได้ทั้งหญิงชายเป็นแบบที่มีความนิยมมาก สัดส่วนการผลิตรถจักรยานยนต์แบบนี้ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 49.2 ของการประกอบรถจักรยานยนต์ทั้งสิ้นในปี พ.ศ. 2522 เป็นร้อยละ 71.0 ในปี พ.ศ. 2525 (ตารางที่ 4)

2. แบบสปอร์ต (On the road motorcycle) เป็นรถที่มีความเร็วสูงและมีความสวยงาม ผลิตมากเป็นอันดับสองรองจากรถประเภทแรก คือมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 21.1 ของจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ประกอบทั้งหมดในปี พ.ศ. 2525

3. รถใช้งานธุรกิจ (Business Bike) เป็นรถที่ออกแบบให้มีความแข็งแรง ไม่เน้นความสวยงามเหมือนรถสปอร์ต มีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 4.6 ในปี พ.ศ. 2525

4. แบบวิบาก (On and off the road motorcycle) เป็นรถที่มีความแข็งแรง เหมาะสมกับทางทุรกันดาร หรือจะใช้วิ่งบนถนนเรียบก็ได้ มีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 3.3 ในปี พ.ศ. 2525

ตั้งแต่เริ่มประกอบรถจักรยานยนต์ในประเทศในปี พ.ศ. 2509 เป็นต้นมาปรากฏว่าปริมาณการผลิตได้ขยายเพิ่มขึ้นเป็นลำดับจาก 24,192 ในปี พ.ศ. 2514 ซึ่งเป็นเพียงร้อยละ 29 ของปริมาณความต้องการในประเทศ เป็น 149,524 คันในปี พ.ศ. 2520 และ 283,979 คันในปี พ.ศ. 2523 หรือเป็นร้อยละ 71.8 และ 97.6 ของปริมาณความต้องการใช้ในประเทศ จึงเห็นได้ว่าก่อนปี พ.ศ. 2523 ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ขยายตัวเร็วมาก คือเฉลี่ยปี 2517-2523 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 24.9 ต่อปี อย่างไรก็ตาม วัฏธรมีได้เริ่มชะลอตัวลง โดยในปี พ.ศ. 2524 มีวัฏธรมีเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.3 และลดลงเป็นร้อยละ 4.0 ในปี 2525 หรือมีผลผลิตเพียง 292,703 คัน ทั้ง ๆ ที่ในปี 2525 ปริมาณการจำหน่ายขยายตัวถึงร้อยละ 17.6 จากปีก่อน ทั้งนี้สาเหตุเป็นเพราะในปี 2524 การจำหน่ายลดลงร้อยละ 2.3 ทำให้ตอนสิ้นปีมีสินค้าคงคลังมาก ส่งผลให้โรงงานต้องลดการผลิตในปี 2525 ลง เพื่อระบายสินค้าและลดภาระด้านต้นทุนการผลิต ในช่วงที่วัฏธรมีออกเบี่ยงสูง (ประมาณ 19%) (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 4 ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ผลิตในปี 2522-25

ประเภท รถจักรยานยนต์	กำลัง การผลิต ปี 2525 (คัน)	กำลัง เครื่องยนต์ (ซีซี)	ปริมาณการผลิต							
			2522		2523		2524		2525	
			จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ครอบครัว	273,863	72-86	120,230	49.2	187,449	66.0	204,388	67.1	207,820	71.0
สปอร์ต	73,019	98-118	80,774	33.1	57,166	20.1	55,757	18.3	61,760	21.1
ใช้งานธุรกิจ	21,399	72-124	23,410	9.6	11,857	4.2	23,417	7.6	13,464	4.6
วิบาก	16,193	98-125	15,520	6.3	27,428	9.7	21,217	7.0	9,659	3.3
อื่น ๆ	-	-	4,274	1.8	-	-	-	-	-	-
รวม	384,474	-	244,208	100.0	283,979	100.0	304,779	100.0	292,703	100.0

ที่มา : หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5 แสดงอุปสงค์และอุปทานรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย 2517-25

(หน่วย : คัน)

ปี	อุปสงค์	อุปทานรถจักรยานยนต์			สัดส่วนปริมาณ ผลผลิตภายใน ต่ออุปสงค์ รวม (%)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (+/-%)	
		ผลผลิตภายใน	นำเข้า	รวม		ปริมาณการผลิต	ปริมาณขาย
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)/(1)	(6)	(7)
2517	108,279 *	66,779	41,501	108,280	61.7	+18.0	
2518	142,088 *	83,939	58,155	142,094	59.1	+25.7	+31.2
2519	169,001 *	103,600	65,412	169,012	61.3	+23.4	+18.9
2520	208,332	149,524	89,259	238,783	71.8	+44.3	+23.3
2521	215,189	190,776	26,781	217,557	88.7	+27.6	+3.3
2522	222,641	244,208	575	244,783	109.7	+28.0	+3.5
2523	290,849	283,979	776	284,755	97.6	+16.3	+30.6
2524	284,134	304,779	1,688	306,467	107.3	+7.3	-2.3
2525	334,238	292,703	3,200	295,903	87.6	-4.0	+17.6
อัตราเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย						+20.7	+15.8

หมายเหตุ (1) เป็นยอดการค้าหน้าขาย รวมทั้งรถจักรยานยนต์ที่ผลผลิตภายในและที่นำเข้า

\* เป็นปริมาณขายที่คำนวณจากปริมาณผลิต + นำเข้า - ส่งออก โดยสมมติว่าสต็อกคงที่

ที่มา : หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

008563

มีข้อที่น่าสังเกตสำหรับปริมาณการจำหน่ายรถยนต์จักรยานยนต์ในปี 2525 ซึ่งขยายตัวในอัตราค่อนข้างสูง ทั้งที่ภาวะเศรษฐกิจค่อนข้างซบเซานั้น ตามข้อเท็จจริงปรากฏว่า ปริมาณการจำหน่ายดังกล่าวเพิ่งเริ่มกระเตื้องขึ้นจริง ๆ ช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2525 โดยช่วงก่อนหน้านั้นภาวะการจำหน่ายทั่วไปยังคงซบเซาต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2524 (ตารางที่ 6) สาเหตุสำคัญเพราะในช่วงปลายปีมีการแข่งขันกันจำหน่ายทั้งการเสนอให้ส่วนลดและมีของแถม หุ้มโฆษณาเพื่อให้ปริมาณการจำหน่ายบรรลุเป้าหมายที่กำหนด

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบปริมาณการผลิตและปริมาณจำหน่ายรถยนต์จักรยานยนต์เป็นรายเดือน ปี 2524-2525

เดือน	ปริมาณการผลิต			ปริมาณจำหน่าย		
	2524 (1)	2525 (2)	อัตราเปลี่ยนแปลง (3)=(2)/(1) (±%)	2524 (4)	2525 (5)	อัตราเปลี่ยนแปลง (6)=(5)/(4) (±%)
ม.ค.	20,865	14,924	-28.5	19,505	13,414	-31.2
ก.พ.	18,151	24,315	+34.0	18,287	15,201	-61.9
มี.ค.	28,324	26,908	- 5.0	24,629	23,134	- 6.1
เม.ย.	28,458	26,714	- 6.1	24,502	22,987	- 6.2
พ.ค.	28,898	22,820	-21.0	23,301	24,155	+ 3.7
มิ.ย.	31,112	27,522	-11.5	27,920	23,796	-14.8
ก.ค.	28,091	26,608	- 5.3	24,262	23,076	- 4.9
ส.ค.	23,188	27,248	+17.5	21,539	19,474	- 9.5
ก.ย.	22,529	25,225	+12.0	19,643	21,247	+ 8.2
ต.ค.	21,396	21,510	+ 0.5	18,869	24,249	+28.5
พ.ย.	28,940	24,327	-15.9	22,890	31,775	+38.8
ธ.ค.	24,817	24,582	- 0.9	38,787	91,730	+136.5
รวม	304,769	292,703	- 4.0	284,134	334,238	+ 17.6

ที่มา : หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย



ความต้องการรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ประมาณความต้องการรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยปรากฏว่า สถิติการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศได้เพิ่มขึ้นจาก 450,473 คัน ในปี พ.ศ. 2517 เป็น 746,858 คัน ในปี พ.ศ. 2522 และ 1,263,000 คันในปี พ.ศ. 2525 ตามลำดับ โดยมีอัตราเพิ่มในช่วง 2517-2525 เฉลี่ยร้อยละ 15.8 ต่อปี ซึ่งนับว่าอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนดังกล่าว เป็นรถที่อยู่ในส่วนภูมิภาคถึงร้อยละ 76.7 (ตารางที่ 7)

สำหรับประมาณความต้องการรถจักรยานยนต์ในภาคอีสานก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นลำดับเช่นกัน โดยดูจากสถิติการจดทะเบียนรถใหม่ใน 16 จังหวัดของภาคอีสาน ปรากฏว่าได้เพิ่มขึ้นจาก 20,396 คัน ในปี พ.ศ. 2520 เป็น 51,186 คันในปี พ.ศ. 2524 โดยมีอัตราเพิ่มในช่วง 2520-2524 เฉลี่ยร้อยละ 26.3 ต่อปี ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่สูงมากเช่นเดียวกัน (ตารางที่ 8 และ 9)



ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 7 สถิติยานพาหนะของจังหวัดกรุงเทพมหานครและจังหวัดในลุ่มภูมิภาค

ปี	จำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียน [1]						อัตราการเปลี่ยนแปลงรวม (+%) (4)	ยอดขาย (5)	สัดส่วนรถใหม่ต่อรถที่จดทะเบียนทั้งหมด (%) (6)=(5)/(3)
	เขตกทม. (1)		ส่วนภูมิภาค (2)		รวมทั้งประเทศ (3)				
	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ			
2517	74,428	16.5	376,045	83.5	450,473	100		108,279*	23.8
2518	87,545	18.7	380,920	81.3	468,465	100	+4.0	142,088*	30.2
2519	94,195	18.4	417,062	81.6	511,257	100	+9.1	169,001*	33.9
2520	121,149	30.0	282,139	70.0	403,288	100	-21.1	208,332	31.0
2521	133,536	20.3	522,940	79.7	656,476	100	+62.8	215,189	32.8
2522	126,732	17.0	620,126	83.0	746,858	100	+13.8	222,641	29.8
2523	144,762	16.3	743,772	83.7	888,534	100	+19.0	290,849	32.7
2524	260,957	23.6	846,956	76.4	1,107,913	100	+24.7	284,134	25.6
2525	294,588	23.3	968,412	76.7	1,263,000	100	+14.0	334,238	26.5
อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย							+15.8		

หมายเหตุ (5) เป็นยอดการจำหน่าย รวมทั้งรถจักรยานยนต์ที่ผลิตภายในและที่นำเข้า

\* เป็นปริมาณขายที่คำนวณจากปริมาณผลิต + นำเข้า - สิ่งออก โดยสมมติว่าสต็อกคงที่

ที่มา [1]: แผนจดทะเบียนรถยนต์ กองกำกับการ 3 กองทะเบียน กรมตำรวจ

(5): หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 8 สถิติการจดทะเบียนรถใหม่ใน 16 จังหวัดภาคอีสาน

(หน่วย : คัน)

จังหวัด	ปี	2520	2521	2522	2523	2524
นครราชสีมา		3,059	4,438	5,743	8,408	8,979
ชัยภูมิ		724	495	803	918	1,164
บุรีรัมย์		1,125	1,138	1,000	1,011	3,751
สุรินทร์		843	1,130	2,009	1,618	2,002
ศรีสะเกษ		960	1,100	2,200	2,950	2,677
ขอนแก่น		2,457	2,807	2,142	5,885	4,645
อุดรธานี		1,699	1,964	2,858	4,441	4,775
เลย		1,567	922	2,047	2,550	2,389
หนองคาย		781	909	1,338	1,824	2,184
นครพนม		558	770	1,094	2,071	3,680
สกลนคร		1,048	2,291	1,501	2,016	4,619
กาฬสินธุ์		217	79	557	975	1,030
จุกุบลราชธานี		2,224	3,478	3,060	4,956	4,605
ยโสธร		956	1,329	1,084	903	1,158
ร้อยเอ็ด		1,543	1,737	1,867	1,728	2,223
มหาสารคาม		635	793	880	1,117	1,305
รวม		20,396	25,380	30,183	43,371	51,186

ที่มา : แผนทะเบียนรถยนต์ กองกำกับการ 3 กองทะเบียน กรมตำรวจ

ตารางที่ 9 แสดงการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์ในภาคอีสานปี 2520-24

ปี	สัดส่วนการจดทะเบียนรถใหม่	อัตราการเปลี่ยนแปลงรวม (±%)
2520	20,396	
2521	25,380	+24.4
2522	30,183	+18.9
2523	43,371	+43.7
2524	51,186	+18.0
อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย		+26.3

ที่มา : แผนทะเบียนรถยนต์ กองกำกับการ 3 กองทะเบียน กรมตำรวจ

#### นโยบายและมาตรการในการส่งเสริมของรัฐ

ประเทศไทยได้เริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมจักรยานยนต์ เมื่อปี พ.ศ. 2507 โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้โรงงานประกอบจักรยานยนต์ขึ้นตามพระราชบัญญัติการลงทุนปี พ.ศ. 2505 ซึ่งให้อุตสาหกรรมจักรยานยนต์อยู่ในระดับความสำคัญประเภท ก. โรงงานประกอบจักรยานยนต์แห่งแรกคือโรงงานของบริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อเดือนมิถุนายน 2509 ต่อมาโรงงานประกอบจักรยานยนต์ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้นอีก 2 โรงงาน คือโรงงานของ บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด และโรงงานของบริษัทไทยยูซูกิมอเตอร์ จำกัด รวมเป็นโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนทั้งสิ้น 3 โรงงาน ต่อมาสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้เร่งให้การส่งเสริมการลงทุนโรงงานประกอบจักรยานยนต์ แต่ก็ยังมีโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นโดยมิได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนอีก 2 บริษัท คือ บริษัทไทยควาซาก็มอเตอร์ จำกัด เริ่มเปิดดำเนินการผลิตเมื่อปี พ.ศ. 2519 และบริษัทกรรณสูตร เจนเนอร์ล แอชแฮมบลิ จำกัด เพิ่งได้รับอนุญาตให้ตั้งโรงงานในกลางปี พ.ศ. 2525 รวมเป็น 5 โรงงาน

กระทรวงอุตสาหกรรมได้เข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาอุตสาหกรรมควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยมอบให้คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งทำหน้าที่แรกเริ่มเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นผู้กำหนดแนวนโยบายและวิธีการต่าง ๆ ในการที่จะให้อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นจนถึงขั้นผลิตรถจักรยานยนต์ขึ้นได้เองในประเทศ ดังต่อไปนี้

1. นโยบายอุตสาหกรรมฉบับแรกได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2514 สำคัญของนโยบายฉบับนี้ คือ ได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมดภายในกำหนด 2 ปี นับจากวันที่ประกาศ (คือวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2514) และเพื่อให้มีการแข่งขันในขอบเขตอันควร ก็ได้ระงับการตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นเป็นการชั่วคราวกำหนดเวลา 5 ปี นับจากวันที่ประกาศ คือตั้งแต่ 3 พฤศจิกายน 2514 - 2 พฤศจิกายน 2519 (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ก.)

2. ต่อมาเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2520 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศปรับปรุงนโยบายจักรยานยนต์ใหม่ คือ

(1) ได้กำหนดวิธีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ คือ กำหนดมูลค่าร้อยละของส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์แต่ละรายการไว้เป็นการตายตัว ทั้งนี้เนื่องจากประสบการณ์ที่ผ่านมา การคำนวณมูลค่าร้อยละจากราคาโดยตรงนั้นไม่แน่นอนซึ่งขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนเงิน การขึ้นลงของราคาส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ซื้อทั้งภายในและภายนอกประเทศ อัตราภาษีอากร เป็นต้น

(2) ได้กำหนดมาตรการควบคุมขึ้น โดยขอความร่วมมือจากกองทะเบียน กรมตำรวจในการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ ให้รับจดทะเบียนเฉพาะแบบที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรมเท่านั้น

(3) ได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ในประเทศใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มเป็นร้อยละ 70 ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบอุปกรณ์ทั้งหมด ภายในกำหนดเวลา 2 ปี นับจากวันที่ 19 กรกฎาคม 2520 ส่วนโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ที่ขออนุญาตตั้งหรือขยายขึ้นใหม่จะต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้จากภายในประเทศร้อยละ 70 ในทันที (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ก.)

3. เพื่อให้นโยบายตามประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรมบรรลุเป้าหมาย รัฐจึงได้ให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เพื่อขจัดการแข่งขันจากต่างประเทศ โดยกระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูป เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2521 เป็นต้นมา

4. ภาษีอากรนำเข้าและภาษีการค้า ภาษีอากรที่จะต้องเสียสำหรับชิ้นส่วนวัสดุดิบและจักรยานยนต์สำเร็จรูป คือ ภาษีอากรนำเข้า ภาษีการค้าและเทศบาล สำหรับชิ้นส่วนวัสดุดิบที่นำ

เข้าจะต้องแยกเสียอากรขาเข้าตามพิกัดอัตราของส่วนประกอบและอุปกรณ์นั้นโดยเฉลี่ยจะเสียในอัตราร้อยละ 23 ในขณะที่ศักรยานยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้าต้องเสียในอัตราร้อยละ 60 ดังรายละเอียดในตารางที่ 10 และ 11

ตารางที่ 10 สรุปรูปอัตราภาษีอากรของศักรยานยนต์สำเร็จรูป ส่วนประกอบและอุปกรณ์

รายการ	ศักรยานยนต์สำเร็จรูป (%)	ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ศักรยานยนต์ (%)
อากรขาเข้า	60	23*
ภาษีการค้าของผู้ผลิต	-	2.2
ภาษีการค้าของผู้จำหน่าย	13.2	13.2

หมายเหตุ \* เป็นอัตราเฉลี่ย

ที่มา : รายงานของอนุกรรมการพิจารณาโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม  
กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 11 อัตราภาษีอากรของส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์ที่นำเข้ามาประกอบ

รายการ	อัตราภาษีร้อยละ	
	อากรขาเข้า	ภาษีการค้าและเทศบาล
1. ชิ้นส่วนเครื่องยนต์	15	1.65
2. ชิ้นส่วนตัวถัง	30	1.65
3. Ignition Coil	15	1.65
4. อุปกรณ์	30	1.65
5. แหวนยาง	50	1.65
6. เครื่องมือ	15	1.65
7. สายไฟ	30	1.65
8. กระจก่องหลัง	30	1.65
9. ถังพลาสติก	60	7.70
10. ป้ายชื่อพลาสติก	30	1.65

ที่มา : รายงานของอนุกรรมการพิจารณาโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

จะเห็นว่าฝ่ายรัฐบาลให้ความสนับสนุนช่วยเหลืออุตสาหกรรมนี้เป็นอย่างดี ทั้งในด้าน การส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ การห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปเพื่อ ป้องกันการแย่งชิงจากต่างประเทศ ทั้งยังช่วยเหลือในเรื่องของภาษีอากรด้วย