

บทที่ 3

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

3.1 ความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มต้นในปี 2503 เมื่อจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรีในยุคนั้นต้องการปรับปรุงตลาดอุตสาหกรรมโดยอาศัยความช่วยเหลือจากภาคเอกชนทั้งไทยและต่างประเทศ เพื่อที่จะเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจ¹ ในปี 2504 ซึ่งเป็นระยะแรกของการประกอบรถยนต์มีโรงงานประกอบรถยนต์เพียงโรงงานเดียว เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย เทคโนโลยีการผลิตและความสามารถทางด้านแรงงาน จึงต้องใช้เวลาในการเรียนรู้และพัฒนา การผลิตในปีแรกจึงผลิตได้น้อยไม่เพียงพอต่อความต้องการ โรงงานประกอบรถยนต์สามารถประกอบรถยนต์ได้เพียง 525 คัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.7 ของความต้องการใช้ทั้งหมด

ต่อมาในปี 2505 รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม 2505 ซึ่งตามกฎหมายฉบับนี้ รัฐบาลได้ใช้ภาษีอากรเป็นมาตรการในการส่งเสริมการลงทุน และอุตสาหกรรมรถยนต์ก็เป็นรายการหนึ่งที่ได้รับสิทธิพิเศษ บริษัทที่เคยนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) จึงยื่นคำร้องขอตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้น โดยบริษัทเหล่านี้ได้หันไปนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูป (CKD) เข้ามาประกอบแทน และในขณะนี้เอง ประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายรวมทั้งประเทศไทยด้วย ต่างก็มีแนวความคิดในการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศด้วยการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า (import substitution) จึงมีการเพิ่มมาตรการการปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ อุตสาหกรรมรถยนต์ก็ได้รับการปกป้อง โดยการลดหย่อนภาษีนำเข้าชิ้นส่วนและภาษีการค้ำลง กิ่งหนึ่งของอัตราปกติ โดยเสียภาษีนำเข้าเพียงร้อยละ 30 20 และ 10 สำหรับรถยนต์นั่ง รถบรรทุก เล็ก และรถบรรทุกใหญ่ ตามลำดับ ในขณะที่อัตราภาษีปกติของรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้ามีอัตรา ร้อยละ 60 40 และ 20 ตามลำดับ จากสิทธิประโยชน์ของนโยบายส่งเสริมการลงทุนและมาตรการ ปกป้องคุ้มครองจากรัฐบาล ทำให้มีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เป็น 11 โรงงาน

¹พัชรี สิริโรต. "การเมืองว่าด้วยการลงทุนของญี่ปุ่นและการกำหนดนโยบาย : วิเคราะห์อุตสาหกรรม ประกอบรถยนต์ในประเทศไทย," วารสารเศรษฐศาสตร์สังคมศาสตร์ ปีที่ 11 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2536)

ภายในระยะเวลา 10 ปี รัฐบาลจึงประกาศงดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี 2512 โดยหันไปให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แทน² มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นเป็นการเฉพาะ มีหน้าที่กำหนดนโยบายต่าง ๆ ในการทำงานที่ให้อุตสาหกรรมรถยนต์พัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมาตรการและนโยบายที่สำคัญก็คือ การบังคับให้รถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศในอัตราที่กำหนด นโยบายนี้ประกาศเมื่อปี 2515 แต่ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2517 ทั้งนี้เพื่อให้อุตสาหกรรมปรับตัวโดยบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 25 โดยประมาณ นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (local content) นับเป็นเครื่องมือสำคัญของรัฐบาลที่มีผลบังคับใช้จนถึงปัจจุบัน โดยมีการปรับปรุงหลายครั้งเพื่อความเหมาะสม ปัจจุบันรถยนต์นั่งและรถบรรทุกต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศประมาณร้อยละ 54 และ 65 ตามลำดับ นอกจากนี้นโยบายที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ การจำกัดจำนวนแบบ (model) และรุ่น (series) ของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ โดยสังเกตเห็นว่าการประกอบรถยนต์ของไทยในขณะนั้นมีแบบและรุ่นมากเกินไป ก่อให้เกิดการไม่ประหยัดจากขนาดการผลิต ซึ่งนโยบายนี้ประกาศใช้เมื่อปี 2514 และประกาศยกเลิกไปเมื่อปี 2533

ในช่วงปี 2504-2507 อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศมีการประกอบรถยนต์นั่งในสัดส่วนสูงกว่ารถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ แต่นับตั้งแต่ปี 2508 เป็นต้นมา สัดส่วนการประกอบรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์มีแนวโน้มสูงขึ้น

ในระยะแรก โรงงานประกอบรถยนต์มีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพียงบางรายการ เช่น ยาง แบตเตอรี่ และแหวนดับ ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้อย่างเต็มที่ และปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์สามารถตอบสนองความต้องการได้น้อย คือประมาณร้อยละ 22.5 เท่านั้น ในปี 2512 และ 2513 ปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสองประเภทลดลงเนื่องจากได้รับผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของโลก หลังจากนั้นสภาวะเศรษฐกิจของไทยเริ่มฟื้นตัวขึ้นในปี 2514 ปริมาณการนำเข้ามีอัตราเพิ่มสูงถึงร้อยละ 40.75

² วิชา ทิพย์-อุตสาห. "เส้นทางยนตรกรรมไทย : วิวัฒนาการสู่วันที่รอคอย," วารสารเศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม ธันวาคม 2536.

ในช่วงระยะปี 2515-2516 ปริมาณการผลิตรวมยังคงเพิ่มในอัตราสูง ต่อมาในปี 2517-2518 ปริมาณการผลิตขยายตัวในอัตราที่ลดลง เนื่องจากเกิดวิกฤตการณ์น้ำมัน ทำให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้น ในขณะที่กำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง ผู้ประกอบการจึงลดการผลิตลง อัตราการขยายตัวของตลาดรถยนต์ในปี 2518 ลดลงร้อยละ 4.56

ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในปี 2517-2519 ลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์เพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ผลิตทราบถึงนโยบายของทางการล่วงหน้าว่า รัฐจะประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป และขึ้นภาษีสำหรับชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้ามาประกอบรถยนต์ และคาดการณ์ว่าปริมาณความต้องการรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ในประเทศจะเพิ่มสูงขึ้น ผู้ผลิตจึงเร่งทำการผลิตเพื่อให้ทันต่อความต้องการ

ในปี 2520 การประกอบรถยนต์ทั้งสองประเภทได้ขยายตัวต่อเนื่องมาจากปี 2519 และเริ่มลดลงอีกครั้งในช่วงปี 2521 และ 2522 ปริมาณการผลิตในช่วงปี 2521-2529 อัตราการขยายตัวได้ลดลง เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจในช่วงนี้ค่อนข้างชบเซา ยกเว้นปี 2526 มีการลดราคาน้ำมันถึง 2 ครั้ง อัตราดอกเบี้ยและอัตราเงินเฟ้อลดต่ำลง การขยายตัวของการผลิตรวมในปี 2526 จึงเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 41.37

ตั้งแต่ปี 2528 เป็นต้นมา ปริมาณการผลิตรวมมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการปรับโครงสร้างภาษี ทำให้ต้นทุนการผลิตเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ประกอบกับช่วงปลายปีค่าเงินดอลลาร์สหรัฐได้ลดต่ำลง และค่าเงินสกุลอื่น ๆ มีค่าแข็งตัวขึ้น โดยเฉพาะเงินเยนญี่ปุ่น อันมีผลต่อเนื่องไปถึงปี 2529 นับตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมา ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศได้ฟื้นตัวขึ้น ราคาพืชผลเกษตรที่สำคัญเริ่มสูง ทำให้อำนาจซื้อของประชาชนมีมากขึ้น ในขณะที่อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลดลง การปรับปรุงระเบียบเกี่ยวกับการเช่าซื้อรถยนต์ โดยลดอัตราเงินดาวน์และการขยายเวลาผ่อนชำระก็มีผลทำให้ปริมาณการประกอบเพิ่มขึ้นตามความต้องการของผู้ใช้ กล่าวคือ ในช่วงปี 2530 ปริมาณการประกอบรถยนต์มีจำนวน 98,148 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2529 ร้อยละ 32.34 และในปี 2531 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจไทยมีอัตราสูง ปริมาณการประกอบเพิ่มขึ้นสูงถึง 154,183 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2530 ถึงร้อยละ 57

อัตราการขายตัวของการประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นตามการขายตัวทางเศรษฐกิจตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมา ในปี 2532 2533 และ 2534 มีการประกอบรถยนต์นั่งร้อยละ 27.51 24.20 และ 27.18 ของจำนวนรถยนต์ทั้งหมด ในปี 2534 การประกอบรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ลดลงอย่างมาก ในขณะที่การประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยทำให้การประกอบรถยนต์โดยรวมของปีนี้ลดลง สาเหตุเนื่องจากการเกิดสงครามอ่าวเปอร์เซีย ภาวะเศรษฐกิจซบเซา อัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน CKD จากต่างประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการซื้อรถยนต์ลง โดยเฉพาะรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ และเมื่อพิจารณาด้านราคาค่าจำหน่าย ราคารถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศมีราคาใกล้เคียงกับรถยนต์ในประเทศมากขึ้น รถยนต์จากต่างประเทศจึงสามารถแบ่งส่วนแบ่งตลาดได้เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน กลุ่มตลาดรถยนต์ปิคอัพบางส่วนได้หันไปใช้รถยนต์นั่งแทน ด้วยสาเหตุที่ว่ารถปิคอัพนั้นเมื่อนำไปต่อเติมแล้วราคาจะใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งมากขึ้น ดังนั้นในปี 2534 นี้ จึงเป็นปีที่อุตสาหกรรมรถยนต์ก้าวไปสู่การผลิตที่เป็นไปตามกลไกของตลาดคือ เข้าสู่ระบบเสรีมากขึ้น

ในช่วงปลายปี 2534 อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะนโยบายของรัฐในด้านการลดอัตราภาษีรถยนต์ และการเปิดให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศได้โดยตรง ซึ่งส่งผลต่อภาวะการผลิต การจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ เช่น จากเดิมส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์นั่งต่อรถยนต์ปิคอัพเป็นร้อยละ 25:75 ได้เปลี่ยนแปลงเป็นร้อยละ 30:70³ และได้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ภาวะการแข่งขันของตลาดรถยนต์ในประเทศทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น

นโยบายรถยนต์เสรีที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี 2534 มีผลทำให้ตลาดรถยนต์พุ่งลงจากปี 2533 ทั้งนี้เนื่องจากเกิดข่าวลือต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงสร้างภาษีนำเข้าใหม่ เช่น ข่าวลือว่ารัฐบาลจะยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษรถยนต์ทั้งสามประเภทคือ รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ และรถบรรทุกที่ต่ำกว่า 2,300 ซีซี หรือข่าวลือว่ารถยนต์ประกอบในประเทศจะเสียภาษีลดลงจากร้อยละ 112 เหลือเพียงร้อยละ 20 เป็นต้น ทำให้เกิดความสับสนและคาดคะเนอัตราภาษีใหม่ ผู้ซื้อจำนวนมากที่รอที่จะซื้อ

³ ฝ่ายวิจัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. "อุตสาหกรรมรถยนต์", ภาวะธุรกิจอุตสาหกรรมปี 2534 และแนวโน้มในอนาคต.

รถยนต์ เพราะคาดหวังว่าราคารถยนต์จะลดลงหลังจากปรับภาษี ทำให้ยอดจำหน่ายรถยนต์รวมทุกประเภทของทุกบริษัทลดลง

ในปี 2535 ยอดจำหน่ายรถยนต์ดีขึ้นมาก อัตราการขยายตัวของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์โดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลก็เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 82 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก เนื่องจากมีการชะลอการซื้อมาจากช่วงกลางปี 2534 แต่อัตราการขยายตัวของปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกประเภทมีแนวโน้มชะลอลง โดยเฉพาะในกลุ่มของรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ ปริมาณการผลิตได้ขยายตัวลดลงเป็นอย่างมาก เนื่องจากในปี 2535 ภาวะเศรษฐกิจและการก่อสร้างของไทยชะลอลง ประกอบกับในช่วงที่ผ่านมาการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ทำให้ความได้เปรียบทางด้านราคาของรถปิคอัพลดลง ผู้บริโภคบางส่วนจึงหันไปใช้รถยนต์นั่งแทน

ในช่วงปี 2535-2536 อุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วโลกไม่ว่าของญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และยุโรป ได้อยู่ในช่วงซบเซา แต่อุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลับขยายตัวอย่างรวดเร็ว ถึงแม้จะมีขนาดตลาดที่เล็กกว่าผู้ผลิตรายใหญ่ก็ตาม แต่อัตราการขยายตัวของยอดขายรถยนต์ของประเทศต่าง ๆ ในแถบนี้ก็เป็นแรงจูงใจสำคัญในการเข้าสู่ตลาด ประกอบกับได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการลงทุนในประเทศมากขึ้น เช่น การปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ตลอดจนการยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของประเทศไทย การลดอัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วนหากผู้ผลิตในประเทศสามารถใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ตามเป้าหมายของประเทศอินโดนีเซีย การปรับวิธีการคำนวณอัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้มากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความสามารถในการส่งออกชิ้นส่วนไปต่างประเทศของประเทศมาเลเซีย ซึ่งมาตรการเหล่านี้ก็มุ่งเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ และเป็นการเพิ่มแรงจูงใจในการย้ายฐานการผลิตของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะจากประเทศญี่ปุ่นนั่นเอง แต่อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศในแถบนี้ โดยเฉพาะในเรื่องของขนาดตลาดแล้ว ประเทศไทยถือว่ามีขนาดตลาดรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุด คือมากกว่า 450,000 คันหรือเกือบครึ่งหนึ่งของตลาดในประเทศอาเซียน⁴ และอัตราการขยายตัวของยอดขายรถยนต์ของไทยในช่วงปี 2532-2536 ก็สูงถึงกว่าร้อยละ 200 นอกจากนี้ความได้เปรียบในด้านการเป็นประตูเปิดสู่อินโดจีนที่บริษัทรถยนต์ทั่วโลกต่างก็ต้องการเข้าไปแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดใหม่นี้ ประเทศไทยจึงถือ

⁴ จิรายุส บงกชมาศ. "อุตสาหกรรมรถยนต์", วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), ปีที่ 28 ฉบับที่ 11 (พฤศจิกายน 2539) หน้า 26-31.

ตารางที่ 3.1 : ปริมาณการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ

ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์	รวม	การเปลี่ยนแปลง (%)
2504	310	215	525	
2505	908	276	1,184	125.52
2506	1,817	1,628	3,499	195.52
2507	3,987	3,289	7,276	107.95
2508	4,408	5,687	10,095	38.74
2509	4,898	5,749	10,647	5.47
2510	6,211	6,607	12,818	20.39
2511	7,209	6,779	13,988	9.13
2512	6,110	6,030	12,140	-13.21
2513	6,604	4,063	10,667	-12.13
2514	9,017	5,997	15,014	40.75
2515	11,630	7,755	19,385	29.11
2516	17,935	9,499	27,434	41.52
2517	17,582	14,891	32,473	18.37
2518	15,524	15,467	30,991	-4.56
2519	15,333	25,729	41,062	32.50
2520	18,564	47,310	65,874	64.43
2521	21,869	45,200	67,069	1.81
2522	21,602	45,137	66,739	-0.49
2523	23,441	50,544	73,985	10.86
2524	26,650	60,506	87,159	17.81
2525	24,629	52,655	77,284	-11.13
2526	33,945	75,314	109,259	41.37
2527	36,127	74,910	111,037	1.63
2528	24,861	58,244	83,105	-25.16
2529	21,046	53,116	74,162	-10.76
2530	29,333	68,815	98,148	32.34
2531	54,459	99,724	154,183	57.09
2532	58,761	154,787	213,548	38.50
2533	73,766	231,077	304,843	42.75
2534	76,938	206,177	283,115	-7.13
2535	100,276	233,685	323,961	14.42
2536	144,449	275,412	419,861	29.60
2537	109,822	323,504	433,326	3.21
2538	154,500	331,351	485,851	12.12

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

เป็นประเทศที่มีความเหมาะสมที่สุดในเขตภูมิภาคนี้ ดังนั้นในช่วงปี 2536-2537 จึงมีการตัดสินใจขยายฐานการผลิตในประเทศเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์นั่งหรือรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ นอกจากนั้นแล้วผู้ประกอบการรถยนต์ของยุโรปและสหรัฐอเมริกาต่างก็มีการเคลื่อนไหวในการศึกษาความเป็นไปได้ในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเช่นกัน อีกทั้งรัฐยังมีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ให้เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่เป็นอันดับที่สามรองจากญี่ปุ่นและเกาหลีใต้

3.2 ลักษณะและสภาวะทั่วไปของอุตสาหกรรมในปัจจุบัน

3.2.1 การผลิตรถยนต์

การประกอบรถยนต์ของไทยในระยะแรกต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศในด้านเครื่องจักร อุปกรณ์การผลิต ความรู้ในการประกอบรถยนต์และการตรวจสอบคุณภาพ รวมทั้งการออกแบบโรงงานและการติดตั้งเครื่องจักร แหล่งเทคโนโลยีส่วนใหญ่มาจากเจ้าของเครื่องหมายการค้ารถยนต์ในต่างประเทศ ส่วนใหญ่มาจากประเทศญี่ปุ่น โดยมีการทำสัญญาผูกพันเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิค (technical assistance) ซึ่งบางรายผู้แทนจากบริษัทแม่ในต่างประเทศมีอำนาจควบคุมการบริหารการผลิตและการตลาด การประกอบรถยนต์ในประเทศได้มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีมาเป็นลำดับ ทั้งในด้านความรู้ในกระบวนการผลิต ความรู้เกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรเครื่องมือที่ทันสมัย และความสามารถในการผลิตเครื่องจักรสำหรับใช้ในการผลิต

รถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศมีขนาดตั้งแต่ 1,200-1,500 ซีซี และ 1,800-2,000 ซีซี ในระยะหลัง ๆ ผู้ผลิตได้หันมาผลิตรถขนาดเครื่องยนต์ใหญ่ ๆ มากขึ้น เนื่องจากความนิยมของผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไปจากอดีต รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์มีปริมาณการผลิตลดลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่ (ขนาด 5 ตัน) ส่วนรถบรรทุกเล็กหรือรถปิคอัพ ยังมีปริมาณการผลิตสูงถึงร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์

ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวน 13 โรงงาน ซึ่งมีกำลังการผลิตรวมประมาณ 607,300 คัน/ปี เป็นโรงงานที่ประกอบเฉพาะรถยนต์อย่างเดียว 3 โรงงาน ประกอบรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์อย่างเดียว 4 โรงงาน ประกอบทั้งรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ควบคู่กันจำนวน 6 โรงงาน โรงงานประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นกิจการร่วมทุนกับบริษัทผลิตรถยนต์ของต่างชาติ ได้แก่ ญี่ปุ่น, ยุโรป, เกาหลี เป็นต้น โดยมากกว่าร้อยละ 90 ของบริษัทรถยนต์ทั้งหมดในประเทศไทยเป็นการร่วมทุนกับบริษัทแม่จากญี่ปุ่น

3.2.1.1 วัตถุดิบ

วัตถุดิบในการประกอบรถยนต์คือชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศซึ่งเรียกว่า CKD ซึ่งส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น เยอรมัน อังกฤษ ฝรั่งเศส และอิตาลี นำเข้ามาประกอบกับชิ้นส่วนรถยนต์บางอย่างที่สามารถผลิตขึ้นได้ภายในประเทศทั้งนี้จะต้องใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามอัตราส่วนที่ทางราชการกำหนด ซึ่งในปัจจุบันต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 54 ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้เองและใช้อยู่ในปัจจุบันมีรายละเอียดดังตารางที่ 3.2 แต่อย่างไรก็ตามวัตถุดิบพื้นฐานในการผลิตบางชนิดต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ

ปัจจุบันชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศจำแนกตามวัตถุดิบที่ใช้และลักษณะการผลิตได้เป็น 5 กลุ่ม⁵ คือ

1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่น ๆ แบ่งเป็นกลุ่มย่อยตามกรรมวิธีผลิตหลักคือ
 - ชิ้นส่วนโลหะหล่อ เช่น เสื้อสูบ ฝาสูบ ฟลายวีล (flywheel) เป็นต้น
 - ชิ้นส่วนโลหะปั๊ม ได้แก่ ชิ้นส่วนตัวถัง หม้อกรองอากาศ ถังน้ำมัน
 - ชิ้นส่วนฉัด เช่น ลูกสูบ ฝาครอบ ฝาสูบ คาร์บูเรเตอร์ เสื้อเกียร์ เป็นต้น
 - ชิ้นส่วนชุบ เช่น วาล์วไอดีไอเสีย เพลาขับ ก้านสูบ เพลาข้อเหวี่ยง เพลาแรวลิ้น เป็นต้น
 - ชิ้นส่วนโลหะจากกรรมวิธีอื่น ๆ
2. ชิ้นส่วนพลาสติกและวัสดุที่อยู่ในประเภทเดียวกัน ได้แก่ ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน แผงหน้าปัด กันชน พวงมาลัย เป็นต้น
3. ชิ้นส่วนยาง ได้แก่ ยางนอก ยางใน ท่อยาง ยางกันรั้ว สายพาน ยางขอบกระจก ยางกันโคลน
4. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ แยกออกได้เป็น
 - อุปกรณ์ไฟส่องสว่าง เช่น ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว เป็นต้น
 - สายไฟต่าง ๆ
 - อุปกรณ์ที่ใช้กับเครื่องยนต์ เช่น อิกนิชั่น คอยล์ ไดชาร์จ ไดสตาร์ท เรคกูเรเตอร์ เป็นต้น

⁵ บุษราคัม ศรีรัตน. "โครงสร้างชิ้นส่วนยานยนต์", *วารสารส่งเสริมการลงทุน*, ปีที่ 7 ฉบับที่ 10 (ตุลาคม 2539) : หน้า 26-30.

ตารางที่ 3.2 : รายการส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ

ลำดับที่	รายการ	หมายเหตุ
1	ยาง	
2	แหวน	
3	แบตเตอรี่	
4	หม้อน้ำ	
5	ท่อไอเสียและหม้อพัก	
6	โรตอร์พวอบเปอร์	
7	ชุดสายไฟรถยนต์	
8	ไฟท้าย	
9	เบาะ	
10	กระจกหน้า, กระจกหลัง และกระจกข้าง	
11	ยางขอบกระจก	
12	แผงข้างประตูและฝานูหลังคา	
13	ฝาครอบล้อ	
14	กะทะล้อ	
15	มือหมุนและที่เปิดปิดประตู	
16	ฝ้ายาง	
17	พรมปูพื้น	
18	ถังน้ำมัน	
19	Ignition Coil	
20	Alternator-Generator	
21	Distributor	
22	Starter	
23	หัวเทียน	
24	ที่ปิดน้ำฝนพร้อมมอเตอร์ฉีดน้ำกระจกหน้า	
25	แตร	
26	ท่อน้ำมันและท่อไฮดรอลิคต่าง ๆ	
27	สี	
28	ใบพัด	
29	ไส้กรองอากาศ ไส้กรองน้ำมันเครื่อง	
30	ท่อต่าง ๆ	
31	สายพาน	
32	จานครั้บ	
33	Cab & Rear Body	สำหรับรถบรรทุก
34	วิทยุติดรถยนต์	
35	ชิ้นส่วนของพื้นรถบางชิ้น (Floor Mat)	
36	ลูกสูบและแหวนลูกสูบ	
37	ชุดประเก็นเครื่องยนต์	

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

-มีเตอริอิลคทรอนิกส์ต่าง ๆ

5. ชิ้นส่วนที่ทำจากวัสดุอื่น ๆ เช่น ประเก็น กระงกนิรภัย ใ้กรองชนิดต่าง ๆ อุปกรณ์ควบคุมมลภาวะ เป็นต้น

3.2.1.2 กรรมวิธีการผลิต

กรรมวิธีการผลิตหรือการประกอบที่สำคัญนั้นได้แก่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ต่าง ๆ ที่ถอดแยกมาจากต่างประเทศ (CKD) และชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ (local content) ประกอบกันเข้าเป็นตัวถังโดยใช้เครื่องมือจับกันให้เข้ารูป (ใช้ Jig & Fixture) แล้วเชื่อมจุดต่าง ๆ ต่อกันนั้นนำไปล้างน้ำยาเพื่อให้ไขมันต่าง ๆ หมด ผ่านกรรมวิธีกันสนิม แล้วจึงนำมาพ่นสี ต่อกันนั้นจึงนำตัวถังที่พ่นสีแล้วมาใส่อุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น เครื่องยนต์ เบาะ เครื่องล่าง ฯลฯ เมื่อเสร็จแล้วก็ต้องผ่านการทดสอบต่าง ๆ จึงจะแล้วเสร็จ (รูปที่ 3.1)

3.2.1.3 โครงสร้างต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์

ในการประกอบรถยนต์ประเภทต่าง ๆ มีค่าใช้จ่ายที่สำคัญ 5 ประการคือ

1.ค่าชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (CKD)

2.ค่าชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ (OEM)

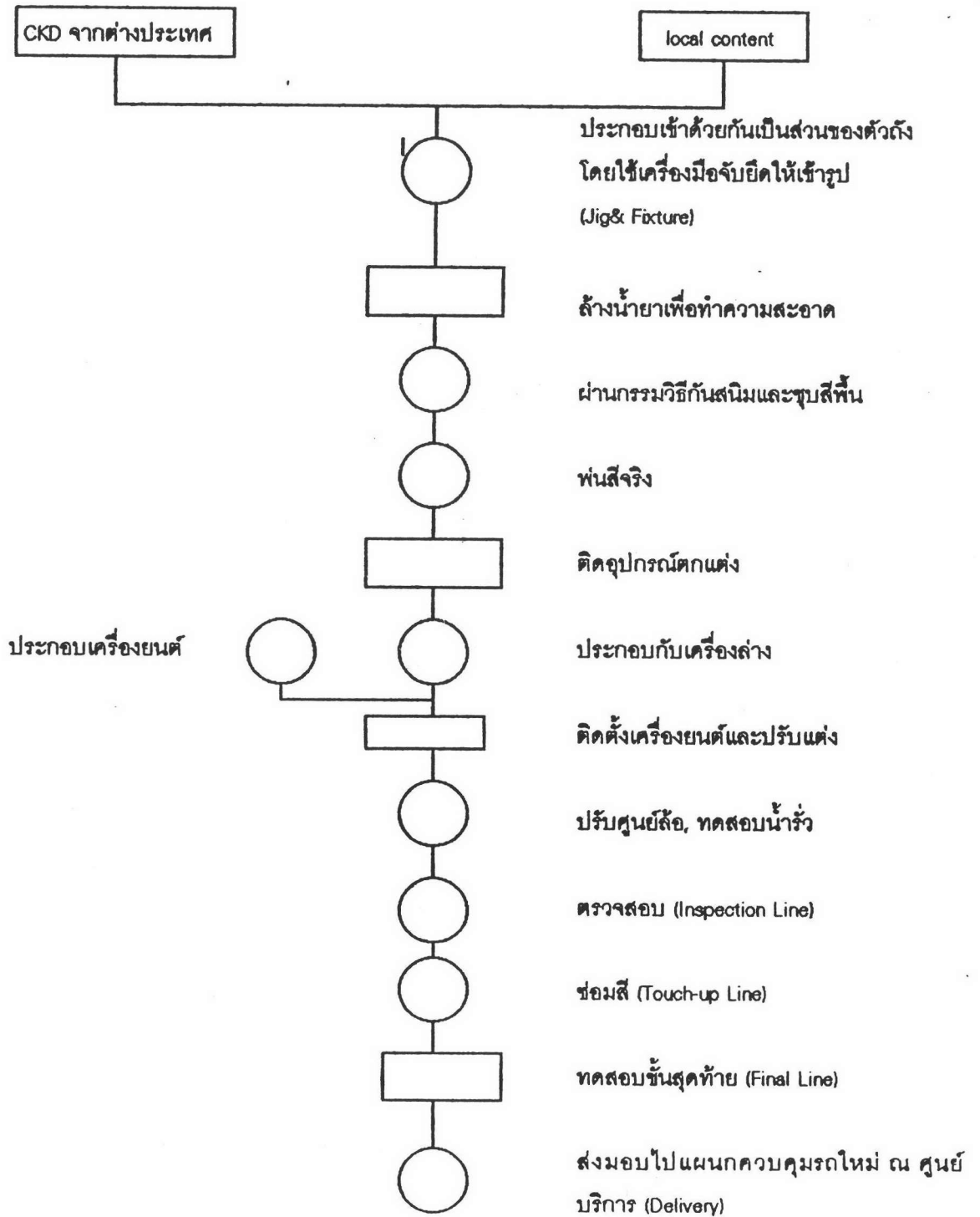
3.ค่าใช้จ่ายในการประกอบ

4.ค่าใช้จ่ายในการจำหน่าย

5.ค่าภาษีอากร ซึ่งประกอบด้วยค่าอัตราภาษีขาเข้าชิ้นส่วน

อุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และค่าภาษีการค่าการจำหน่ายรถยนต์

รูปที่ 3.1
ขั้นตอนการประกอบรถยนต์



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

3.2.2 การตลาด

3.2.2.1 ตลาดในประเทศ

ในช่วงปี 2504-2505 ซึ่งเป็นระยะแรกของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยนั้น ปริมาณความต้องการซื้อรถยนต์ของตลาดภายในประเทศมีมากกว่าปริมาณการผลิต โรงงานประกอบรถยนต์สามารถประกอบรถยนต์ได้เพียง 525 คัน ในปี 2504 ในขณะที่ความต้องการมีถึง 6,860 คัน หรือผลิตได้เพียงร้อยละ 7.7 ของความต้องการใช้ทั้งหมด ปริมาณความต้องการรถยนต์มีความผันผวนตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศซึ่งได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ของโลกในช่วงต่าง ๆ มาโดยตลอด (ตารางที่ 3.3)

ในปี 2520 ซึ่งเป็นปีก่อนการประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปและชิ้นอากรสำหรับชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้ามาประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.1 ปริมาณความต้องการรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นมาก เนื่องจากผู้บริโภคราบถึงนโยบายของรัฐบาลก่อนล่วงหน้า จึงมีการตัดสินใจซื้อรถยนต์ เพราะคาดว่าราคารถยนต์ภายในประเทศจะเพิ่มสูงขึ้น ปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 60.43 เนื่องจากผู้ผลิตเร่งทำการผลิตเพื่อให้ทันกับความต้องการ

ความต้องการรถยนต์ได้เริ่มลดลงตั้งแต่ปี 2521 เนื่องจากรถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศไม่สามารถเข้ามาแข่งขันในตลาดภายในประเทศได้ สัดส่วนตลาดที่เคยเป็นของรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศถูกแทนที่โดยรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ รถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศสามารถจำหน่ายได้ถึงร้อยละ 94.1 ของปริมาณที่ซื้อขายรถยนต์นั่งทั้งหมด

ในช่วงปี 2521-2525 อัตราการขยายตัวของความต้องการรถยนต์ภายในประเทศได้ลดน้อยลงเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมในระบุนั้นค่อนข้างซบเซา แต่ในปี 2526 มีการลดลงของราคาน้ำมันถึง 2 ครั้ง ภาวะเศรษฐกิจจึงฟื้นตัวเล็กน้อย ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยและอัตราเงินเฟ้ออยู่ในระดับต่ำ และราคาพืชผลเกษตรหลายชนิดมีราคาดี ความต้องการรถยนต์ในปี 2526 จึงเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 29.84

ตารางที่ 3.3 : ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ใหม่ในประเทศ

ปี	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์	รวม	การเปลี่ยนแปลง
2504	3,542	3,318	6,860	-
2505	4,658	3,680	8,328	21.40
2506	9,096	6,303	15,399	84.91
2507	11,178	9,891	22,078	43.37
2508	10,974	13,724	24,698	11.87
2509	14,984	15,835	30,819	24.78
2510	23,316	26,115	49,431	60.39
2511	27,898	36,188	64,086	29.65
2512	24,376	41,069	65,445	2.12
2513	21,828	27,438	49,266	-24.72
2514	18,008	26,595	44,603	-9.46
2515	18,027	26,156	44,183	-0.94
2516	30,175	39,843	70,018	58.47
2517	29,211	44,644	73,855	5.48
2518	23,388	54,729	78,177	5.85
2519	20,699	57,642	78,341	0.21
2520	25,480	75,843	101,323	29.34
2521	23,233	66,034	89,267	-11.90
2522	22,043	66,816	88,859	-0.46
2523	26,739	62,184	88,923	0.07
2524	27,098	62,037	89,135	0.24
2525	27,344	63,802	91,146	2.26
2526	32,966	85,374	118,340	29.84
2527	31,610	81,858	113,468	-4.12
2528	22,153	63,946	86,099	-24.12
2529	21,950	56,531	78,481	-8.85
2530	26,938	74,394	101,332	29.12
2531	38,759	107,733	146,492	44.57
2532	47,705	160,436	208,141	41.60
2533	65,813	238,297	304,110	46.10
2534	66,778	202,052	268,830	-11.60
2535	121,453	241,583	363,036	35.00
2536	172,452	282,548	455,000	25.30
2537	154,500	331,351	485,851	6.80
2538	158,701	408,915	567,616	16.80

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ปี 2528 ยอดขายรถยนต์มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากมาตรการจำกัดสินเชื่อของทางการและการประกาศลดค่าเงินบาทลงในตอนปลายปี ทำให้ต้นทุนนำเข้าชิ้นส่วน CKD สูงขึ้น นอกจากนั้นรัฐบาลยังได้มีการประกาศปรับโครงสร้างภาษีครั้งใหญ่ ส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมากและในช่วงปลายปียังเกิดภาวะตลาดเงินตราต่างประเทศผันแปร กล่าวคือ ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาได้ลดต่ำลงและค่าเงินสกุลอื่น ๆ มีค่าแข็งตัวขึ้น โดยเฉพาะค่าเงินเยนญี่ปุ่น การค้ารถยนต์ในปี 2528 จึงเป็นปีที่ตกต่ำที่สุด และมีผลต่อเนื่องมาจนถึงปี 2529 แต่ในปี 2529 ผู้บริโภคได้หันมานิยมใช้รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น คือขนาด 1,800-2,000 ซีซี⁶

ปี 2530 สภาวะเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว พร้อมกับการขยายตัวของการลงทุนจากต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ยยังคงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับมีการปรับปรุงแก้ไขระเบียบการนำเข้ารถยนต์สำหรับบริษัทเงินทุนของการอำนวยความสะดวกธุรกิจการค้ารถยนต์ คือให้ลดอัตราเงินดาวน์จากร้อยละ 30 ให้เหลือร้อยละ 25 และให้ผ่อนชำระได้เพิ่มขึ้นจาก 42 งวดเป็น 48 งวด ทำให้ยอดขายรถยนต์มีแนวโน้มสูงขึ้นโดยตลอด

ในช่วงปี 2534 มีการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ใหม่ในช่วงปลายปี ผู้บริโภคต่างก็มีการชะลอการซื้อรถยนต์ ประกอบการเปิดให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศได้โดยตรง ซึ่งได้ส่งผลต่อภาวะการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ และในปี 2535 ตลาดรถยนต์ก็เริ่มฟื้นตัว ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้นมาก เนื่องจากมีความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพื่อใช้เป็นแท็กซี่มีเตอร์

จนกระทั่งในปี 2536-2537 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศได้เติบโตในอัตราที่ชะลอลง ซึ่งสาเหตุหลักก็เนื่องมาจากปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งเกิดจากแท็กซี่ได้ลดลง ความต้องการรถยนต์นั่งเริ่มอึมตัว เนื่องจากการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ในปี 2534 ทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ต่ำลงจนจูงใจให้ผู้บริโภคซื้อรถยนต์ไปเป็นจำนวนมากแล้วในปีก่อน ๆ ประกอบกับมีการแข่งขันในตลาดรถยนต์นั่งสูงมาก ทั้งรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศและรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ผู้บริโภคจึงมีทางเลือกมากขึ้นและชะลอการซื้อเพื่อ

⁶ อาษา คำรังศิริ, อุตสาหกรรมรถยนต์ : แนวนโยบายบางประการในการพัฒนา, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, กรกฎาคม 2535.

รถยนต์รุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงกว่า ในช่วงครึ่งหลังของปี 2537 ยอดจำหน่ายรถยนต์ก็
กระเตื้องขึ้นเนื่องจากการประกาศปรับอัตราเงินเดือนของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ

ปัจจุบันสภาวะตลาดภายในประเทศอยู่ในภาวะขยายตัว และในอนาคต
ผู้ผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศคงจะต้องแข่งขันกับสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศโดย
เฉพาะสินค้าประเภทชิ้นส่วนมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศยังได้รับความ
คุ้มครองอยู่ แต่จากนโยบายเปิดเสรีทางการค้าส่งผลให้ประเทศไทยต้องยกเลิกการบังคับใช้
ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในอนาคต ทำให้ผู้ผลิตต้องเตรียมรับสภาวะการแข่งขันที่มีแนวโน้ม
รุนแรงขึ้น ทั้งในด้านมาตรฐานและด้านราคากับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งเป็นที่นิยมของผู้บริโภคแบ่งออกเป็น 3 ประเภท
คือ ⁷

-รถยนต์ใช้แล้ว จะเป็นรถยนต์ที่นิยมในกลุ่มผู้ใช้ที่มีรายได้ปาน
กลางหรือค่อนข้างต่ำ ราคารถยนต์ใช้แล้วจะลดลงจากรถยนต์ใหม่ประมาณร้อยละ 20-30
ขึ้นอยู่กับปีที่ผลิต

-รถยนต์ใหม่ขนาด 1,800 ซีซี ขึ้นไป เป็นรถยนต์ขนาดใหญ่และ
ส่วนมากเป็นรถยนต์ยุโรป มุ่งผู้มีรายได้สูง

-รถยนต์ใหม่ขนาด 1,200-1,800 ซีซี เป็นรถยนต์นั่งที่ได้รับความนิยมสูง
เนื่องจากมีความคล่องตัวสูง ประหยัดน้ำมัน และรูปแบบสวยงาม รถยนต์ที่ได้รับความนิยม
สูงจะเป็นรถยนต์ของญี่ปุ่น แต่ปัจจุบันค่าเงินเยนสูงขึ้น ทำให้รถยนต์ญี่ปุ่นราคาใกล้เคียงกับ
รถยนต์ยุโรป และบางยี่ห้อได้ปรับราคาสูงกว่ารถยนต์ยุโรป ทำให้ผู้บริโภคหันไปใช้รถยนต์ยุโรป
เพิ่มขึ้น

รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ ความนิยมขึ้นอยู่กับภาวะการใช้งาน ราคา
ความคงทน และความสวยงาม จำแนกได้ดังนี้

-รถยนต์ใช้แล้ว เป็นที่นิยมของผู้มีรายได้น้อยที่ประกอบอาชีพ
ทางการเกษตร ลักษณะการใช้งานเป็นการใช้งานแบบเอนกประสงค์

⁷ อาษา คำรงค์ศิริ, อุตสาหกรรมรถยนต์ : แผนนโยบายบางประการในการพัฒนา.

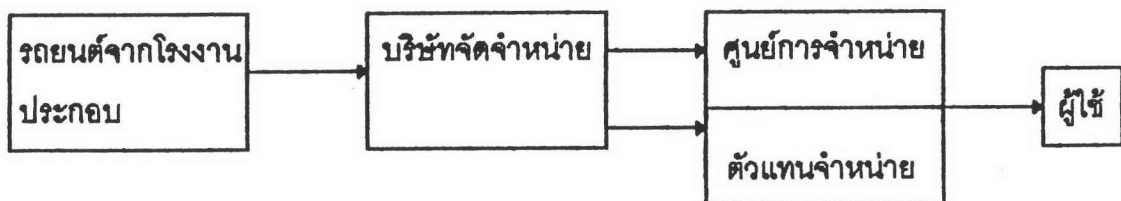
-รถยนต์ใหม่ขนาด 1,200-2,500 ซีซี เป็นรถยนต์ที่ได้รับความนิยมสูงสุด เนื่องจากราคาไม่แพงมาก มีความคล่องตัวสูง ใช้งานได้เอนกประสงค์ ลูกค้าน่าจะเป็นผู้มีรายได้ปานกลางขึ้นไป

-รถยนต์ขนาดใหญ่ 2-7 คันขึ้นไป เป็นรถบรรทุก 6 ล้อ และ 10 ล้อ ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นผู้ทำธุรกิจขนาดใหญ่ในการขนส่งต่าง ๆ

3.2.2.2 วิธีการจำหน่าย

การจำหน่ายจะมีบริษัทจัดจำหน่ายทำหน้าที่ทางด้านตลาดให้โดยเฉพาะ เมื่อโรงงานประกอบรถยนต์สำเร็จรูปแล้ว บริษัทจัดจำหน่ายจะรับสินค้าจากโรงงานและทำการกระจายไปยังศูนย์จำหน่าย ตัวแทนจำหน่ายที่มีอยู่ตามจังหวัดใหญ่ ๆ ทั่วประเทศ หรือแม้แต่จำหน่ายให้กับผู้ใช้โดยตรง ดังแผนภาพ

รูปที่ 3.2 : ช่องทางการจำหน่ายรถยนต์



วิธีการขนส่งโดยทั่วไปจะใช้การขับไปส่งตัวแทนจำหน่ายหรือศูนย์การจำหน่ายโดยตรง และเมื่อผู้ใช้ซื้อก็จะขับจากศูนย์การจำหน่ายเช่นกัน ไม่นิยมขนส่งโดยพาหนะอื่น ๆ เนื่องจากรถยนต์มีขนาดใหญ่ ค่าบริการขนส่งมีอัตราสูงและยังไม่สะดวก

3.2.2.3 ตลาดต่างประเทศ

ประเทศผู้นำทางอุตสาหกรรมรถยนต์โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นประสบปัญหาค่าเงินเยนสูงขึ้นเรื่อย ๆ นับตั้งแต่ปี 2528 เป็นต้นมา ทำให้ญี่ปุ่นสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขันกับต่างประเทศ จึงต้องย้ายฐานการลงทุนไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น ญี่ปุ่นจึงพยายามหา

แหล่งลงทุนใหม่ในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเลือกประเทศไทยเป็นแหล่งลงทุนใหม่ เนื่องจากมีความได้เปรียบกว่าประเทศอื่น ๆ ในด้านอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งอยู่ในเกณฑ์ดี ค่าจ้างแรงงานถูกและสถานการณ์การเมืองค่อนข้างสงบมั่นคง โดยเปรียบเทียบประเทศไทยได้รับการพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีจนอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยสามารถพัฒนาการผลิต มีการส่งออกรถยนต์นั่งไปขายยังต่างประเทศ

ตั้งแต่ปี 2508-2521 มีการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปยังมีน้อยมาก (ตารางที่ 3.4) ตั้งแต่ปี 2521-2529 เป็นต้นมามีปริมาณการส่งออกสูงขึ้นกว่าช่วงปี 2508-2521 ในปี 2526 มีการส่งออกลดลงมาก เนื่องจากความต้องการภายในมีอัตราเพิ่มขึ้นสูงมาก ตั้งแต่ปี 2530 การส่งออกเริ่มสูงขึ้น มีการส่งออกรถยนต์นั่งจำนวน 488 คัน รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารจำนวน 40 คัน ในปี 2531 ผลจากการที่รัฐบาลกำหนดมาตรการสนับสนุนการส่งออกในด้านต่าง ๆ ทำให้บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด ซึ่งเซ็นสัญญากับบริษัท ไครสเลอร์ จำกัด ส่งออกรถยนต์นั่งไปยังประเทศแคนาดาเป็นจำนวน 100,000 คัน ภายในระยะเวลา 6 ปี (2531-2536) ทำให้ปริมาณการส่งออกรถยนต์ในปี 2531 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 13,500 คัน ในปี 2532 คณะกรรมการพัฒนาการส่งออกได้กำหนดเป้าหมายการส่งออกรถยนต์นั่งให้จำนวน 20,500 คัน ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์มีความตื่นตัวในการพยายามส่งออกรถยนต์นั่งมากขึ้น โดยมีการเจรจาที่จะส่งออกไปยังตลาดในแถบยุโรป

การส่งออกรถยนต์ในปี 2537 (ทั้งในรูปรถยนต์นั่งสำเร็จรูปและรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์) มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 2,197.6 ล้านบาท ลดลงจากจากปี 2536 ร้อยละ 20.6 โดยเป็นรถยนต์นั่งสำเร็จรูป 1,810 คัน และรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ 7,467 คัน ทั้งนี้รถยนต์นั่งมีมูลค่าส่งออกลดลงร้อยละ 57.2 เนื่องจากแคนาดาซึ่งเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญของไทยเปลี่ยนไปนำเข้ารถยนต์จากสาธารณรัฐเกาหลีแทน เพราะมีราคาถูกกว่า รวมทั้งการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อใช้ในประเทศและทดแทนการนำเข้า การผลิตจึงมีปริมาณไม่มากพอที่จะทำให้ต้นทุนการผลิตลดลงจนสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายใหญ่ในต่างประเทศได้ สำหรับรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์มีมูลค่าการส่งออกลดลงร้อยละ 7.5 เนื่องจากผู้ประกอบการในประเทศเพิ่งเริ่มขยายกำลังการผลิตเพื่อส่งออก ประกอบกับความต้องการในประเทศยังขยายตัวในเกณฑ์สูงจึงผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศเป็นหลัก รถยนต์ที่ส่งออกส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกขนาดต่ำกว่า

ตารางที่ 3.4 : ปริมาณการส่งออกของรถยนต์สำเร็จรูป ระหว่างปี 2508-2538

ปี	รถยนต์นั่งสำเร็จรูป ส่งออก (คัน)	รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์ ส่งออก (คัน)	รวมส่งออก (คัน)
2508	1	-	1
2509	-	-	-
2510	-	-	-
2511	-	-	-
2512	-	-	-
2513	-	3	3
2514	-	3	3
2515	8	11	19
2516	-	-	-
2517	3	-	3
2518	3	6	9
2519	6	-	6
2520	2	4	6
2521	2	1	3
2522	10	74	84
2523	7	35	42
2524	2	24	26
2525	4	14	18
2526	1	3	4
2527	2	17	19
2528	12	8	20
2529	20	26	46
2530	488	40	518
2531	13,500	4,415	17,915
2532	9,032	631	9,663
2533	5,826	442	6,268
2534	15,688	144	15,832
2535	2,406	1,671	4,077
2536	3,544	8,546	12,090
2537	1,810	7,466	9,277
2538	1,558	7,189	8,747

ที่มา : กรมศุลกากร

5 ตัน (เช่น รถแวน รถปิคอัพ) โดยมีตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เยอรมนี โดมินีกา ฝรั่งเศส สเปน ลาว ตุรกี ปากีสถาน เนเธอร์แลนด์ และอิสราเอล⁸

สำหรับการส่งออกอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในปี 2538 รถยนต์สำเร็จรูปมีมูลค่าการส่งออกประมาณ 1,863.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2537 ประมาณ 90 ล้านบาท เป็นรถยนต์นั่งสำเร็จรูป 1,558 คัน และรถยนต์ซึ่งเป็นผลมาจากการย้ายฐานการผลิตจากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งในอนาคตผู้ผลิตจากประเทศสหรัฐอเมริกา มีแนวโน้มจะย้ายฐานการผลิตมาประเทศไทยเช่นกัน เนื่องจากประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีความต้องการรถยนต์สูงมากกว่าประเทศอื่น ๆ และยังเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการผลิต ทั้งในด้านต้นทุนการผลิต และแรงงานที่มากกว่าประเทศเพื่อนบ้าน จึงส่งผลให้มีการพัฒนาในอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำ สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ โดยเฉพาะการผลิตรถยนต์ปิคอัพ ปัจจุบันต้นทุนการผลิตของไทยต่ำเทียบเท่ากับต้นทุนการผลิตในประเทศญี่ปุ่น

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยมีแนวโน้มที่จะเติบโตอีกมาก และแนวโน้มในการส่งออกรถยนต์ที่ผลิตในประเทศจะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ประมาณร้อยละ 30-40 ทั้งนี้ประเทศกำลังจะกลายเป็นประเทศที่มีบทบาทรองรับการย้ายฐานผลิตจากประเทศญี่ปุ่น ที่กำลังลดบทบาทการผลิตรถยนต์ในประเทศของตนเองลงไปและย้ายฐานการผลิตสู่ภูมิภาคมากขึ้น โดยอาศัยแรงผลักดันจากบริษัทญี่ปุ่นเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

3.3 นโยบายและการสนับสนุนของรัฐบาล

3.3.1 นโยบายส่งเสริมการลงทุน

ในปี 2503 อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยได้รับสิทธิประโยชน์คือ ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าลงครึ่งหนึ่ง สำหรับวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศเพื่อนำมา

⁸ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย, สรุปภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2637 และแนวโน้ม 2638, หน้า 64-62.

ประกอบในโรงงานเป็นเวลา 5 ปีแรก ต่อมามีการประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อ
กิจการอุตสาหกรรม พ.ศ.2505 อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งและรถบรรทุกได้รับการจัดไว้ใน
ประเภท ข. โดยได้รับสิทธิพิเศษคือ ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ส่วนประกอบ/อุปกรณ์
เครื่องมือ และเครื่องใช้จำเป็น โรงงานสำเร็จรูป และอุปกรณ์ก่อสร้างโรงงาน

ในปี 2512 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ประกาศยกเลิกการให้การส่งเสริม
การลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ เนื่องจากได้พิจารณาเห็นว่ากำลังการผลิต
เพียงพอต่อความต้องการในประเทศในขณะนั้นแล้ว อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะไม่มีการส่งเสริมการ
ลงทุน แต่ปรากฏว่ายังมีผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มากขึ้นอีก
หลายราย

ในเดือนเมษายน 2537 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติเปิดให้มีการ
ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ชิ้นใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

(1) ให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในอนาคต เพิ่ม
ปริมาณการผลิตให้สูงขึ้น มีต้นทุนการผลิตต่ำลงพอที่จะแข่งขันกับต่างประเทศได้

(2) ให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อัน
เป็นผลจากการขยายการส่งออก

(3) ให้เกิดการกระจายการลงทุนไปสู่ภูมิภาคในอุตสาหกรรมรถยนต์
อุตสาหกรรมชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมีอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นแกนนำ

(4) เพื่อลดต้นทุนและให้ความสะดวกแก่ผู้ประกอบการรถยนต์เพื่อส่งออก ใน
การรับขดเชยภาระภาษีที่แฝงอยู่ในกระบวนการผลิตชิ้นส่วนอย่างสะดวกรวดเร็ว โดยสนับสนุน
สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการอุดหนุนการส่งออก

การให้สิทธิประโยชน์ แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง ได้แก่

- เพื่อกระจายการลงทุนไปสู่ส่วนภูมิภาค ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการ
ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักร สำหรับผู้ผลิตที่ตั้งโรงงานในเขต 2 หรือเขต 3

- เพื่อสนับสนุนการส่งออก ในการส่งเสริมที่จะปลดภาระภาษีในการ
ประกอบรถยนต์เพื่อส่งออก โดยได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ (เฉพาะส่วนที่ส่งออก) เพิ่มเติม และให้
ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบตามมาตรา 30 เพื่อเป็นการชดเชยภาระภาษีที่แฝงอยู่ในต้นทุน
การผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถยนต์ที่ส่งออก

ตารางที่ 3.5: สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับตามหลักเกณฑ์ใหม่ มีดังนี้

เขต 1	เขต 2	เขต 3
สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับ ภาษีอากร	<ul style="list-style-type: none"> -ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักร 50 % -ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (เฉพาะส่วนส่งออก) 7 ปี -ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบเพื่อชดเชยภาษีที่แฝงอยู่ในการผลิตขึ้นส่วนในประเทศของรถยนต์ส่งออก 	<ul style="list-style-type: none"> -ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรทั้งสิ้น 100 % -ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (เฉพาะส่วนส่งออก) 8 ปี -ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล 50 % (เฉพาะส่วนส่งออก) 5 ปี นับจากวันสิ้นสุดการยกเว้นภาษีเงินได้ -สิทธิประโยชน์ในเขตส่งเสริมการลงทุน ตามมาตรา 35(3) คือหักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า ค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี และมาตรา 35(4) หักค่าสิ่งอำนวยความสะดวก จากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนในการนั้น -ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบตามมาตรา 30 เพื่อชดเชยภาษีที่แฝงอยู่ในการผลิตขึ้นส่วนในประเทศของรถยนต์ส่งออก

หมายเหตุ : เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร สมุทรปราการ

เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก อัญญา ราชบุรี สระบุรี
สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง

เขต 3 ได้แก่ 60 จังหวัดที่เหลือ และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ชลบุรี

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

3.3.2 นโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและการประกอบรถยนต์

หน่วยงานที่มีบทบาทโดยตรงต่อการกำหนดนโยบายด้านการผลิตและการประกอบรถยนต์ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม นโยบายหลักที่ประกาศใช้ประกอบด้วย นโยบายการจำกัดจำนวนแบบและรุ่นของรถยนต์ที่ประกอบ และนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (local content requirement) จุดมุ่งหมายของการดำเนินนโยบายทั้งสอง เนื่องจากสาเหตุ 2 ประการ คือ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า แต่ตลาดภายในประเทศมีขนาดเล็ก หากปล่อยให้มีการผลิตรถยนต์ที่มีจำนวนแบบและรุ่นมากเกินไป ทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยมีค่าสูง เนื่องจากเป็นการผลิตในปริมาณน้อยจนไม่ก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด (economies of scale) และอีกประการหนึ่งการกำหนดให้รถยนต์ประกอบภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศตามที่กำหนด เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์

ในปี 2512 กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและวิธีการต่าง ๆ เพื่อเกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศ และได้จัดตั้งคณะกรรมการอุตสาหกรรมยานยนต์แทนคณะกรรมการอุตสาหกรรมรถยนต์ ในขณะเดียวกันกรมศุลกากรได้ประกาศให้ยาง แบบเตอะรี หม้อน้ำ และแหวนดับ ไม่นับรวมในชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศโดยได้รับสิทธิทางด้านอากรนำเข้าในอัตราพิเศษ

ในปี 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับแรก คือให้มีการจำกัดจำนวนแบบรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ และกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 แต่ต่อมา นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับแรกก็ถูกประกาศยกเลิก เนื่องจากมีโรงงานประกอบรถยนต์บางโรงงานได้ลงทุนไปแล้วและมีโครงการที่จะประกอบรถยนต์หลายแบบ กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ประกาศนโยบายใหม่ โดยไม่มีการจำกัดจำนวนแบบการประกอบ แต่ให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 25 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518

ในปี 2516 กระทรวงอุตสาหกรรม ได้กำหนดอัตราร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเพิ่มเติมอีกสำหรับรถยนต์บรรทุก/โดยสาร ประเภทคัสซีกับเครื่องยนต์เป็นร้อยละ 15 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 และในปี 2517 ได้ประกาศกำหนดอัตราร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้นอีก สำหรับรถยนต์บรรทุก/โดยสาร ประเภทคัสซีกับกระจกหน้า เป็นร้อยละ 20 ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เช่นกัน เนื่องจากรถยนต์ทั้ง 2 ประเภทนี้ ชิ้นส่วนที่จะใช้ได้ในประเทศมีน้อยกว่ารถยนต์นั่ง และในปี 2518 ก็ได้ประกาศสูตรคำนวณการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยใช้ราคาและภาษีอากรของชิ้นส่วนเป็นมูลค่าในการคำนวณ

ในปี 2521 กระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป และกระทรวงการคลังก็ได้ประกาศขึ้นอัตราอากรขาเข้าของรถยนต์นั่ง คือ CKD จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 และ CBU จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดการขาดดุลการค้าและคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ และในปีเดียวกันนี้กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกสูตรการคำนวณมูลค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของรถยนต์นั่ง ซึ่งใช้ราคาภาษีอากรของชิ้นส่วนเป็นมูลค่าการคำนวณ โดยเปลี่ยนเป็นการคำนวณมูลค่าร้อยละ ชิ้นส่วนของรถยนต์เป็นตารางที่มีค่าแน่นอน และได้กำหนดให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยให้เพิ่มเป็นร้อยละ 35 ภายใน 2 ปีแรก และต่อไปให้เพิ่มร้อยละ 5 ต่อปีจนครบ และได้ห้ามเพิ่มการประกอบจำนวนรุ่น (series) ของรถยนต์นั่งเพิ่มจากที่เคยประกอบอยู่เดิม รวมทั้งห้ามการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ด้วย

ในปี 2522 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกสูตรการคำนวณมูลค่าร้อยละของรถยนต์บรรทุก/โดยสารเดิม และได้กำหนดเป็นตารางมาตรฐานเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง โดยให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี เป็นระยะเวลา 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดในแต่ละประเภท⁹ และในปีเดียวกันนี้เอง กระทรวงอุตสาหกรรมก็ได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก คือ อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ใน

⁹ ประเภทคัสซีกับเครื่องยนต์ เพิ่มจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 40
ประเภทคัสซีกับกระจกหน้า เพิ่มจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 45

ส่วนที่จะประกอบเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้รับการยกเว้นไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม โดยให้ใช้ชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามประกาศคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม

ในปี 2523 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติของการประกอบรถยนต์ประเภทแวน ตู้ และจ๊ิบ โดยรถยนต์ประเภทแวน ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง ส่วนรถยนต์ประเภทตู้และจ๊ิบนั้น หากนำเข้าในลักษณะสมบูรณ์ครบชุดให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง แต่ถ้าหากนำเข้าในลักษณะคัสซิ่งกับกระจกหน้า หรือคัสซิ่งกับเครื่องยนต์ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์บรรทุก/โดยสาร ต่อมาในเดือนธันวาคม 2524 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้สำหรับรถยนต์บรรทุก 7 รายการ คือ หม้อน้ำชุด หม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหน้า และหลัง ยางนอกและยางใน กระจกนิรภัย และดัมเบรคหน้าและหลัง

ในปี 2525 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 กระทรวงอุตสาหกรรม ได้จัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่เห็นสมควรให้ระงับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 เนื่องจากเห็นว่าชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้ามาก สืบเนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ไม่มีการประหยัดจากขนาดการผลิต (economies of scale) ดังนั้นในปี 2526 กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ประกาศหยุดการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 และส่วนที่เกินร้อยละ 45 จะกำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับต่อไป พร้อมกับห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานที่มีอยู่เดิมทำการขยายโรงงานได้ และกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งแบบ/ชนิดใดอยู่แล้ว ห้ามเพิ่มแบบ/ชนิดของรถยนต์นั่งอีก

ในปี 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งได้รวมกันไม่เกิน 42 รุ่น (series) โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ (model) แต่ละแบบให้มีตัวถังได้แบบเดียว และใช้เครื่องยนต์ขนาดเดียวแต่ให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด นอกจากนี้หากรถยนต์นั่งรุ่นใดไม่มีการประกอบในปีหนึ่งปีใดจะยกเลิกสิทธิการประกอบและไม่มีการทดแทน

รุ่นที่ยกเลิกนั้น และได้กำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศใช้ระบบท่อไอเสียเฉพาะที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 รวมทั้งได้กำหนดขึ้นส่วนบังคับใช้สำหรับรถยนต์นั่งเป็นรายปี ระหว่างปี 2529-2531 โดยปีแรกกำหนดไว้ 67 รายการ ปีที่ 2 เพิ่มขึ้นอีก 42 รายการ และปีที่ 3 เพิ่มขึ้นอีก 56 รายการ ทั้งนี้เพื่อให้มีการใช้ชิ้นส่วนรายการเดียวกันมากขึ้น ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนลง

ในปี 2528 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดขึ้นส่วนบังคับใช้สำหรับรถยนต์ปิคอัพเป็นรายปี ระหว่างปี 2529-2531 เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับรถยนต์นั่ง ซึ่งรถยนต์บรรทุกปิคอัพ คือรถยนต์บรรทุกที่เมื่อนำไปต่อกระบะสำหรับบรรทุกแล้วมีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม และมีความยาวช่วงล้อไม่เกิน 3.0 เมตร โดยรถยนต์ปิคอัพที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ปีแรกกำหนดให้ใช้ 70 รายการ ปีที่ 2 เพิ่มขึ้นอีก 18 รายการ และปีที่ 3 เพิ่มขึ้นอีก 23 รายการ ส่วนรถยนต์ปิคอัพที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ปีแรกกำหนดให้ใช้ 60 รายการ ปีที่ 2 เพิ่มขึ้นอีก 23 รายการ และปีที่ 3 เพิ่มขึ้นอีก 19 รายการ และกระทรวงพาณิชย์ก็ได้ประกาศอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซี โดยกระทรวงการคลังก็ได้เปลี่ยนอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซี จากร้อยละ 150 เป็นร้อยละ 200

ในปี 2532 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกประกาศกำหนดให้รถยนต์ปิคอัพที่ประกอบในประเทศใช้เครื่องยนต์ขนาดกระบอกสูบไม่เกิน 2,500 ซีซี ทั้งที่เป็นเครื่องยนต์ดีเซลและแก๊สโซลีนใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532 ยกเว้นรถยนต์ปิคอัพที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 1,350 ซีซี สำหรับรถยนต์ขนาดอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากที่กำหนดไว้คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จะพิจารณา กำหนดให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศตามเวลาที่เหมาะสมต่อไป นอกจากนั้นกระทรวงอุตสาหกรรมยังได้ยกเลิกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งซึ่งได้ออกประกาศในเดือน มีนาคม 2526 เดือนสิงหาคม 2527 และเดือนธันวาคม 2527 ทั้ง 3 ฉบับ และออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมใหม่แทน โดยไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งซึ่งดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานได้ รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศที่กำหนดบังคับใช้ในบัญชี ก. ทุกรายการ และเลือกการ

ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศจากบัญชี ข. เพิ่มเติม¹⁰ เมื่อรวมกันแล้วจะต้องมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 และจะอนุญาตให้มีการประกอบรถยนต์นั่งเพื่อจำหน่ายในประเทศได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แบบหนึ่งให้มีตัวถังได้แบบเดียวและให้มี เครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด

ในเดือนสิงหาคม 2533 กระทรวงอุตสาหกรรมมีประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง โดยให้ยกเลิกการจำกัดจำนวนแบบและรุ่นในการประกอบรถยนต์ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 42 รุ่น ให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรี ไม่จำกัดรุ่น เพื่อให้นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ และคำนึงถึงประโยชน์ของผู้บริโภค

เดือนเมษายน 2534 กระทรวงพาณิชย์ประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศ และห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร โดยยกเว้นให้กับรถยนต์นั่งใช้แล้ว เข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับคนไทยที่ไปอยู่ต่างประเทศแล้ว กลับมามีภูมิลำเนาในประเทศ หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามามีภูมิลำเนาในประเทศนำติดตัวมาเพื่อใช้เฉพาะตัว

เดือนพฤษภาคม 2534 กระทรวงอุตสาหกรรม ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) โดยยกเลิกประกาศเดิม และให้ใช้ประกาศใหม่คือ กำหนดให้รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กก.) ต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศตามบัญชีที่กำหนดไว้ทุกรายการ หากไม่ได้ใช้รายการใดต้องนำชิ้นส่วนจากบัญชีเลือกใช้ทดแทน มาใช้แทนกันด้วยมูลค่าที่เหมาะสมและใกล้เคียงกัน รวมทั้งกำหนดให้รถบรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,000 ซีซี ขึ้นไป ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเท่านั้น

¹⁰ ในปี 2534 รัฐบาลได้จำแนกชิ้นส่วนประกอบยานยนต์เข้าไว้ในหมวดบัญชี 2 ประเภท คือ

บัญชี ก. สำหรับชิ้นส่วนบังคับ

บัญชี ข. สำหรับชิ้นส่วนเพื่อเลือกในการผลิต สำหรับกำหนดทิศทางในการผลิตและก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต

เดือนมกราคม 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรม ประกอบรถยนต์นั่ง โดยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ เข้าสู่ยุคการเปิดเสรี การตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ทั้งนี้เพื่อให้มีการลงทุนในกิจการประเภทนี้มากขึ้น และเพื่อให้เกิด การแข่งขันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

3.3.3 นโยบายด้านภาษีอากรและภavnนำเข้า

ก. ภาษีนำเข้า

ก่อนปี 2505 อัตราอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน CKD ของ รถยนต์นั่ง, รถแวนและรถปิคอัพ, รถบรรทุก เท่ากับ ร้อยละ 60, 40 ละ 20 ของราคา CIF ตาม ลำดับ

ปี 2505 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ให้สิทธิประโยชน์แก่ กิจ การที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยลดอัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วน CKD ลงครึ่งหนึ่งคือ เป็น ร้อยละ 30, 20 และ 10 ของราคา CIF สำหรับรถยนต์นั่ง, รถแวนและรถปิคอัพ และรถบรรทุก ตามลำดับ

ปี 2512 ประกาศขึ้นอัตราอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่ง รถแวนและรถปิคอัพ และรถบรรทุก เป็นร้อยละ 80 60 และ 40 ของราคา CIF ตามลำดับ เนื่องจากในปี 2512 ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดดุลการค้าอย่างรุนแรง และห้ามนำเข้ารถยนต์ใช้แล้ว เว้นแต่ได้รับ อนุญาต

ปี 2521 กระทรวงพาณิชย์ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ซึ่งเป็นมาตรการ คุ่มครองสูงสุดแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ และประกาศเพิ่มอัตราอากรขาเข้าของ ชิ้นส่วน CKD เป็นร้อยละ 80 ของราคา CIF และเพิ่มอัตราอากรขาเข้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่ได้ รับการผ่อนผันให้นำเข้าได้ จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 ของราคา CIF

ปี 2524 กระทรวงการคลังขึ้นอัตราอากรขาเข้าสำหรับรถบรรทุกปิคอัพจากเดิม ร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 80 ของราคา CIF

ปี 2527 กระทรวงพาณิชย์ประกาศควบคุมการนำเข้าตัวถังหรือแค็บ (cab) ของ รถยนต์ ไม่ว่าจะนำเข้ามาโดยสมบูรณ์หรือบางส่วน ไม่ว่าจะม็ีเครื่องยนต์ช่วงล่าง ส่วนประกอบ

และอุปกรณ์ของรถยนต์ประกอบติดตั้งอยู่ด้วยหรือไม่ก็ตาม ต้องขออนุญาตนำเข้า ยกเว้นการนำเข้าโดยโรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรม

ปี 2528 มีการประกาศปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนรถยนต์ ดังนี้

(1) เพิ่มอัตราอากรขาเข้าสำหรับรถบรรทุกชนิดแวน ปิคอัพ และรถจี๊ป จากเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 120 ของราคา CIF

- เพิ่มอัตราอากรขาเข้าสำหรับ CKD ของรถแวน ปิคอัพ และรถจี๊ป จากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 60 ของราคา CIF

- เพิ่มอัตราอากรขาเข้าสำหรับ chassis ส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถแวน ปิคอัพ และรถจี๊ป จากเดิมร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20 ของราคา CIF

(2) เพิ่มอัตราอากรขาเข้าสำหรับรถบรรทุก จากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 50 ของราคา CIF

- เพิ่มอัตราอากรขาเข้าสำหรับ CKD ของรถบรรทุก จากเดิมร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 ของราคา CIF

(3) อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบ ตั้งแต่ 2,300 ซีซี ขึ้นไป แต่ต้องเสียอากรขาเข้าร้อยละ 200 ของราคา CIF

(4) ประกาศเก็บอากรพิเศษ

- รถแวน ปิคอัพ และจี๊ป รวมทั้งชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้า เสียอัตราร้อยละ 20 ของอากรขาเข้าที่ต้องเสียตามปกติ

- ชิ้นส่วน CKD สำหรับรถยนต์นั่งและรถโดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 30 คน เสียอัตราร้อยละ 40 ของอากรขาเข้าตามปกติ

- รถยนต์นั่งที่มีความจุช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี ขึ้นไป เสียอัตราร้อยละ 50 ของอากรขาเข้าตามปกติ

ปี 2529 รัฐบาลประกาศขึ้นอัตราอากรขาเข้าสำหรับ chassis ส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถแวน ปิคอัพ จากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 30 ของราคา CIF

ปี 2530 กระทรวงการคลังประกาศปรับอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์นั่ง คือ

-รถยนต์ CBU ขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2,300 ซีซี เป็นร้อยละ 150 และเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษร้อยละ 20

-รถยนต์ CBU ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 2,300 ซีซี เป็นร้อยละ 200 และเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษร้อยละ 50

-รถยนต์ CKD จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112

ปี 2532 กระทรวงการคลังปรับลดอัตราภาษีนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาประกอบเป็นแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง สำหรับรถบรรทุกแวนและปิคอัพ เหลือร้อยละ 30 เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงอุตสาหกรรมที่กำหนดให้รถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ

ปี 2534 ในวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 มีการประกาศปรับโครงสร้างภาษีอากรครั้งสำคัญ สำหรับรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ดังตารางที่ 3.6 และต่อมาในวันที่ 26 ธันวาคม มีการประกาศอัตราภาษีอากรเพิ่มเติมสำหรับรถยนต์ ดังตารางที่ 3.7

ตารางที่ 3.6 : สรุปการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีขาเข้าของรถยนต์ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2534

ประเภท	อภกรขาเข้า						ภาษีการค้า	
	เดิม			ใหม่			เดิม	ใหม่
	ปกติ	พิเศษ	รวม	ปกติ	พิเศษ	รวม		
1.รถยนต์นั่ง								
1.1 CBU ไม่เกิน 2,300 ซีซี								
-เครื่องยนต์เบนซิน	150	20	180	60	-	60	40	35
-เครื่องยนต์ดีเซล	150	20	180	60	-	60	50	35
1.2 CBU เกิน 2,300 ซีซี								
-เครื่องยนต์เบนซิน	200	50	300	100	-	100	40	40
-เครื่องยนต์ดีเซล	200	50	300	100	-	100	50	40
1.3 CKD	112	-	112	20	-	20	1.5	1.5
2.รถปิคอัพ/แวน								
2.1 CBU 1 ตอน	100	20	120	60	-	60	9	9
CBU 2 ตอน	100	50	150	60	-	60	9	9
2.2 CKD 1 ตอน	72	-	72	20	-	20	1.5	1.5
CKD 2 ตอน	72	30	93.6	20	-	20	1.5	1.5
3.รถบรรทุก/รถโดยสาร								
3.1 CBU	40	-	40	40	-	40	9	9

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจ กระทรวงอุตสาหกรรม, สรุปสถานภาพอุตสาหกรรม, สิงหาคม 2539.

ตารางที่ 3.7 : สรุปการเปลี่ยนแปลงภาษีขาเข้าของรถยนต์ เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2534

ประเภท	เดิม	ใหม่
1.รถยนต์นั่ง, รถจี๊ป/สเตชั่นแวกอน		
-ไม่เกิน 2,400 ซีซี	60	42
-เกิน 2,400 ซีซี	100	68.5
2.รถบรรทุก	40	10
3.รถโดยสาร	40	10

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจ กระทรวงอุตสาหกรรม, สรุปสถานภาพอุตสาหกรรม, สิงหาคม 2539.

ข. ภาษีสรรพสามิต

ปี 2535 กระทรวงการคลังประกาศเก็บภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งสำเร็จรูปหรือรถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถปิคอัพ (เฉพาะส่วนที่ต่อเติม) และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซี ในอัตราร้อยละ 32.5 และ 38 ของราคาหน้าโรงงาน ตามลำดับ

ปี 2537 มีการประกาศปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปหรือรถยนต์โดยสารที่ดัดแปลงมาจากรถปิคอัพที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน และมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซี ดังนี้

-รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 2,400 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 38 ของราคา (สำหรับรถยนต์นั่ง) หรือมูลค่าที่ดัดแปลง (สำหรับรถยนต์ปิคอัพที่ดัดแปลง)

-รถยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 45 ของราคา (สำหรับรถยนต์นั่ง) หรือมูลค่าที่ดัดแปลง (สำหรับรถปิคอัพที่ดัดแปลง)

-สำหรับรถบรรทุกขนาดเล็กสำเร็จรูป (ปิคอัพ) รัฐบาลไม่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ค. นโยบายการนำเข้า

ปี 2521 กระทรวงพาณิชย์ มีนโยบายห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี และรถยนต์โดยสารสำเร็จรูปขนาดตั้งแต่ 30 ที่นั่ง ขึ้นไป

ปี 2534 กระทรวงพาณิชย์ ได้ใช้นโยบายเปิดเสรีการนำเข้ารถยนต์นั่งจากต่างประเทศทุกขนาด โดยไม่มีการจำกัดแบบและรุ่น ส่วนรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดต้องเป็นสินค้าที่ขออนุญาตนำเข้า

3.3.4 นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

ปี 2522 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศใช้นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก เพื่อให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ

นโยบายการสนับสนุนการส่งออกรถยนต์สรุปได้ดังนี้

-โรงงานประกอบรถยนต์เพื่อส่งออก ได้รับยกเว้นไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ แต่อनुญาติให้ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

-โรงงานประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกที่มีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ จะได้รับขดเขยภาษีอากรตามประเภทของชิ้นส่วนที่ใช้ตามความเป็นจริง

-ลดภาระการค้าประกันค่าภาษีอากรของชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่นำมาผลิตรถยนต์เพื่อส่งออก จากร้อยละ 50 ของค่าภาษีอากร เหลือร้อยละ 25 หรือไม่เกิน 10 ล้านบาท

-ธนาคารแห่งประเทศไทยให้บริการด้านสินเชื่อเพื่อการส่งออก (packing credit) และกระทรวงการคลัง มีนโยบายที่จะตั้งกองทุนประกันสินเชื่อเพื่อการส่งออก

3.3.5 นโยบายประสานความร่วมมือระหว่างประเทศอาเซียน

ก. โครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน (Brand to Brand Complementary : BBC) เป็นการร่วมกันของประเทศสมาชิกอาเซียน 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย เป็นการแบ่งการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ยี่ห้อและรุ่นเดียวกัน แล้วนำมาแลกเปลี่ยนเฉพาะยี่ห้อนั้น โดยประเทศที่เข้าร่วมโครงการจะมีสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรคือ ลดอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ และถือว่าชิ้นส่วนดังกล่าวเสมือนเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ ตามข้อบังคับเรื่องสัดส่วนการผลิตภายในประเทศ (local content)

ชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะนำมาแบ่งกันผลิตภายใต้โครงการ BBC จะต้องเป็นชิ้นส่วนที่มีการผลิตอยู่แล้วในประเทศที่เข้าร่วมโครงการ และต้องเป็นชิ้นส่วน/ส่วนประกอบสำหรับรถยนต์นั่ง/รถบรรทุกยี่ห้อเดียวกัน ทั้งนี้ชิ้นส่วนที่จะนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันจะต้องได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับของตลาด

ข. โครงการร่วมลงทุนด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industrial Joint Venture : AIJV) เป็นโครงการลงทุนร่วมทางด้านอุตสาหกรรมกับประเทศอาเซียน เพื่อขยายตลาดการค้าและขยายฐานทางภาคอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศ ซึ่งกำหนดให้ภาคเอกชนในประเทศสมาชิกตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปร่วมลงทุนกัน หรือร่วมลงทุนกับต่างชาติ ผลิตภัณฑ์ที่ร่วมลงทุนอาจเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีการผลิตในประเทศผู้ร่วมลงทุนในโครงการประเทศใดประเทศหนึ่ง โดยผลิตภัณฑ์จากโครงการร่วมมือนี้จะได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีอากร ประเทศที่เข้าร่วมโครงการจะต้องลดอัตราภาษีศุลกากรอย่างน้อยร้อยละ 90 ของอัตราปกติแก่ผลิตภัณฑ์นั้น และได้รับความคุ้ม

ครองจากประเทศที่เข้าร่วมโครงการในการจัดตั้งโรงงานผลิตภัณฑ์เดียวกันเป็นระยะเวลา 3 ปี ส่วนประเทศภาคีอื่นๆ ที่ไม่ได้ร่วมโครงการจะต้องให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (ASEAN Preferential Trading Arrangements : PTA) ระหว่างร้อยละ 25-50

ผลิตภัณฑ์จากโครงการ AIJV ไค เป็นชิ้นส่วนสำหรับประกอบเข้ากับผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ในประเทศที่เข้าร่วมในโครงการกำหนดการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ให้ถือเสมือนว่าผลิตภัณฑ์ AIJV นั้น เป็นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

3.3.6 มาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Investment Measures : TRIMS)

เป็นข้อตกลงของแกตต์ (General Agreement on Trade and Tariff :GATT) ซึ่งมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยใน 2 ประเด็นคือ การห้ามการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ และการห้ามการบังคับให้ส่งออก ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญที่รัฐบาลไทยใช้เป็นมาตรการส่งเสริม และคุ้มครองอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ภายหลังจากแกตต์มีผลบังคับใช้ในปี 2543 ประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกของแกตต์ จะต้องยอมรับมาตรการต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นข้อตกลงร่วมกัน โดยจะค่อย ๆ ปรับลดการบังคับใช้ชิ้นส่วนและลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนเพื่อให้ผู้ผลิตปรับตัวได้ทันเวลา

3.4 ปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์

1. ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน จากกรณีที่บริษัทผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรที่มีฝีมือ โดยเฉพาะบุคลากรเทคนิคระดับสูงเช่น วิศวกร ซึ่งคาดว่าจะดีขึ้นในอนาคต เนื่องจาก

-มีโครงการร่วมมือระหว่างผู้ผลิตรถยนต์และสถานศึกษา เช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้จัดการสอนวิศวกรรถยนต์โดยเฉพาะ โดยได้รับความช่วยเหลือด้านเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ จากโตโยต้า และมิตซูบิชิ ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

-การฝึกอบรมคนงานไทยทั้งในประเทศและต่างประเทศ

-การขยายจำนวนการผลิตวิศวกรของสถาบันการศึกษา โดยเฉพาะวิศวกรที่

สำเร็จจากมหาวิทยาลัยเอกชนและมหาวิทยาลัยของรัฐที่ตั้งขึ้นใหม่เริ่มทยอยจบออกมาทำงาน เช่น มหาวิทยาลัยมหานคร มหาวิทยาลัยรังสิต มหาวิทยาลัยพายัพ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ฯลฯ

-บริษัทรถยนต์หลายแห่งสนใจจัดตั้งสำนักงานวิจัยและพัฒนารถยนต์ในประเทศไทย เช่น ในปี 2537 โตโยต้าได้ส่งวิศวกรไปประเทศญี่ปุ่น 20 คน เพื่อไปศึกษาด้านออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์¹¹

2. ปัญหาความล่าช้าในขั้นตอนการบริการของรัฐบาลและระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ ขยายตัวไม่ทันกับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลก็ได้พยายามเร่งขยายระบบการคมนาคมและการสื่อสารออกไปทั่วประเทศ

3. ปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบพื้นฐาน เช่น เหล็ก พลาสติก และอลูมิเนียม เป็นต้น ผู้ผลิตต้องเสียภาษีนำเข้าวัตถุดิบสูงถึงร้อยละ 30-60 ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ไม่สามารถลดต่ำลงได้

4. ปัญหาการขาดการวิจัยและพัฒนาคุณภาพสินค้า (Research & Development) เนื่องจากรัฐบาลยังไม่มีนโยบายในการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาคุณภาพสินค้าเท่าที่ควร ทำให้คุณภาพสินค้าของไทยยังไม่ได้มาตรฐาน

5. ประเทศไทยยังไม่มีภาระประหยัดจากขนาดในการผลิตรถยนต์ ส่งผลให้ไม่สามารถประสบความสำเร็จในการเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกได้ เนื่องจากประเทศที่จะส่งออกรถยนต์ได้นั้นควรจะเป็นประเทศที่ผลิตรถยนต์ได้ไม่ต่ำกว่าปีละ 1 ล้านคัน ซึ่งในขณะนี้การประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีประมาณ 550,000 คัน/ปี แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากได้มีการขยายกำลังการผลิตเป็นจำนวนมากในปัจจุบัน คาดว่าในระยะ 4-5 ปีข้างหน้า การประกอบรถยนต์ของไทยจะเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านคัน/ปี

6. ภาพลักษณ์เกี่ยวกับรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย รสนิยมของผู้บริโภคในต่างประเทศ อาจจะไม่นิยมรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย โดยนิยมรถยนต์ที่ผลิตในญี่ปุ่น เยอรมัน หรือสหรัฐอเมริกา ซึ่งอาจจะต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งเพื่อสร้างภาพลักษณ์รถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยให้ดีขึ้น ซึ่งในความเป็นจริงแล้วรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยนับว่ามีคุณภาพไม่ด้อยกว่าประเทศอื่นๆ โดยจากการสำรวจของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ในประเทศญี่ปุ่นพบว่า คุณภาพรถยนต์โตโยต้า โคโรล่า และ ไฮลักซ์ ที่ผลิตในประเทศไทยได้รับการตัดสินว่ามีคุณภาพดีที่สุดในบรรดาโรงงานประกอบรถยนต์ใน 25 ประเทศ

7. ปัญหาในเรื่องของอัตราภาษี ปัจจุบันภาระภาษีรวมที่เรียกเก็บจากรถยนต์นำเข้ายังอยู่ในเกณฑ์สูง ทั้งนี้เนื่องจากรัฐยังมีนโยบายที่จะใช้มาตรการทางด้านภาษีอากรเพื่อคุ้มครองผู้ผลิต

¹¹ ยุทธศักดิ์ टनाสวัสดิ์, "อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์", วารสารส่งเสริมการลงทุน, ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 มกราคม 2539 : หน้า 48-54.

ภายในประเทศอยู่ แม้ว่าจะได้มีการปรับลดอัตราภาษีอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้ารถยนต์ใหม่ได้ โดยเสรีแล้วก็ตาม แต่รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศเหล่านั้นไม่สามารถแข่งขันทางด้านราคากับรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศได้

8. ปัญหาจากความต้องการของตลาดเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ปัจจุบันผู้ผลิตรถยนต์ไม่สามารถวางแผนการผลิตล่วงหน้าระยะยาวได้ เพราะภาวะความต้องการของตลาดจะเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจ ในบางครั้งความต้องการรถยนต์บางรุ่นได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนผู้ผลิตไม่สามารถขยายกำลังการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการได้ทัน แต่ในทางตรงกันข้าม ความต้องการรถยนต์บางรุ่นก็อาจลดลงอย่างรวดเร็วได้เช่นกัน ทำให้มีรถยนต์เหลือค้างสต็อกอยู่เป็นจำนวนมาก

9. ปัญหาภาวะการแข่งขันค่อนข้างสูง ปัจจุบันผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศต้องแข่งขันกับบรรดาผู้ผลิตด้วยกันจากค่ายต่าง ๆ เพื่อพยายามรักษาส่วนแบ่งตลาดของตน ทำให้มีการนำเอากลยุทธ์ทางการตลาดมาเป็นจุดสนใจในการส่งเสริมการขาย เช่น การลดราคา การให้บริการเงินผ่อนโดยคิดอัตราดอกเบี้ยต่ำ การมีของแถมหรือแถม และการให้สิทธิพิเศษด้านบริการต่าง ๆ เป็นต้น นอกจากนี้ ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศยังต้องแข่งขันกับผู้นำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศอีกด้วย สำหรับในด้านการส่งออกนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศต้องแข่งขันกับผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศที่มีค่าแรงงานต่ำกว่า เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย และเวียดนาม ซึ่งล้วนแต่ผลิตรถยนต์เข้ามาแข่งขันในตลาดโลกมากขึ้น

ดังนั้น ประเทศจึงควรเร่งแก้ไขปัญหาต่าง ๆ โดยเร็ว เนื่องจากปัจจุบันศักยภาพในการผลิตของประเทศคู่แข่ง เช่น จีน และเวียดนาม กำลังดีขึ้น และมีความได้เปรียบด้านตลาดที่กว้างกว่า ค่าจ้างแรงงานถูก และบริษัทรถยนต์จากต่างประเทศเริ่มให้ความสนใจเข้าไปลงทุนเช่นกัน ขณะเดียวกัน ประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียน เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ต่างก็เร่งให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์อีกด้วย