



บทที่ 2

การผลิต

### รูปแบบของการประกอบรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยโดยทั่วไป มีการประกอบรถยนต์ 2 รูปแบบ ดังนี้<sup>1</sup>

1. รูปแบบที่ 1 การประกอบรถยนต์แบบ S.K.D. (Semi Knocked Down) เป็นการประกอบรถยนต์โดยสั่งซื้อเครื่องยนต์ ตัวถัง ประตู รวมทั้งเครื่องตกแต่งรถ เช่น หน้าปัทม กระจก และอื่น ๆ จากบริษัทที่เป็นผู้ผลิตในต่างประเทศเข้ามาประกอบในประเทศ การประกอบรถยนต์ในลักษณะนี้ต้องอาศัยอะไหล่และอุปกรณ์ทุกชิ้นจากบริษัทผู้ผลิตในต่างประเทศ ตลอดจนความรู้เกี่ยวกับเทคนิคการประกอบต่าง ๆ ด้วย

2. รูปแบบที่ 2 การประกอบรถยนต์แบบ C.K.D. (Completely Knocked Down) เป็นการประกอบรถยนต์โดยอะไหล่และอุปกรณ์บางส่วนสั่งซื้อจากบริษัทผู้ผลิตในต่างประเทศ ส่วนอะไหล่และอุปกรณ์อีกบางส่วนสั่งซื้อจากโรงงานในประเทศ การประกอบรถยนต์แบบ C.K.D. ในปัจจุบันยังจำแนกได้เป็น 2 ลักษณะคือ

2.1 ลักษณะ A-CAP. เป็นการประกอบรถยนต์โดยสั่งซื้อส่วนที่เป็นตัวถัง ฝากระโปรง ตัวถังด้านหน้า เครื่องยนต์ และแชสซีส์\* (Chassis) เข้ามาประกอบในประเทศ โดยที่ส่วนประกอบอื่นที่เหลือสามารถผลิตได้ภายในประเทศแล้ว

2.2 ลักษณะ E-Chassis เป็นการประกอบรถยนต์โดยสั่งซื้อเฉพาะส่วนที่เป็นฝากระโปรง ตัวถังด้านหน้า เครื่องยนต์ และแชสซีส์ เข้ามาประกอบในประเทศ โดยที่ส่วนประกอบอื่นที่เหลือรวมทั้งตัวถังด้วยนั้น สามารถผลิตได้ภายในประเทศแล้ว

---

<sup>1</sup> สัมภาษณ์ ฉัตรเกษม ศิระแพทย์, ผู้จัดการฝ่ายการตลาดบริษัทสยามกลการจำกัด, 5 ตุลาคม 2526.

\* ส่วนของรถยนต์ที่อยู่ตรงฐานระหว่างล้อทั้งสอง, ทำหน้าที่เป็นแกนรับน้ำหนัก

วิธีการประกอบรถบรรทุกของประเทศไทยในปัจจุบันอยู่ในรูปแบบของการประกอบแบบ C.K.D. และเป็นลักษณะแบบ E-Chassis คือสั่งเข้าเฉพาะตัวแชสซีส์ ฝากระโปรง และตัวเครื่องยนต์ ส่วนตัวแก้ง (Cap) ประตู และตัวถัง (Rear Body) ผลิตจากโรงงานภายในประเทศ ซึ่งกรรมวิธีผลิตอะไหล่และชิ้นส่วนในประเทศไทยในปัจจุบันได้พัฒนาก้าวหน้าไปจนถึงขั้นอุตสาหกรรมหนัก (Heavy Industry) โดยมีการลงทุนสร้างเครื่องจักร เช่น เครื่องปั๊มหัวถังขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพมาก ๑.คือสามารถปั๊มหัวถัง ประตู และตัวแก้ง (Cap part) สำเร็จรูปได้

ปัจจุบันรัฐบาลมีกฎหมายบังคับให้ใช้อะไหล่และชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content) เป็นสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยในปี 2526 รัฐบาลกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศของ E-Chassis ร้อยละ 30 และในต้นปี 2527 กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มอีกร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 35

ส่วนกรรมวิธีในการประกอบนั้น เมื่อทำการสั่งชิ้นส่วนและอะไหล่ที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ทั้งจากในประเทศและต่างประเทศครบถ้วนแล้ว จึงทำการจัดลำดับชิ้นส่วนอะไหล่ตามความสำคัญในการใช้งาน และจัดอะไหล่เหล่านั้นส่งเข้าจุดเตรียมประกอบ เริ่มจากการเชื่อมต่อตัวถัง โดยยกชิ้นส่วนตัวถังแต่ละด้านวางบนแท่นและล็อกแต่ละชิ้นส่วนให้เข้าที่ แล้วทำการเชื่อมด้วยลวดเชื่อมไฟฟ้า ๑.เมื่อเชื่อมเสร็จแล้วนำไปทำความสะอาดน้ำมัน แล้วจึงพ่นสีทั้งภายในและภายนอก จากนั้นจึงนำเอาส่วนประกอบและเครื่องยนต์เข้าติดตั้งจนเสร็จและทำการตรวจสอบสภาพอีกครั้งก่อนส่งไปจำหน่าย

#### จำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

หลังจากรัฐบาลประกาศให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ. 2505 จำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นทุกปี จนถึงปี 2526 มีจำนวนโรงงานที่ประกอบรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ภายในประเทศอยู่ 16 บริษัท ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้คือ <sup>1</sup>

<sup>1</sup> สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม, "สินค้าอุตสาหกรรมที่ผลิตภายในประเทศ," ยานบก 19 (มีนาคม 2526.) : 1-5.

1. บริษัท วรรณสุดเจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด  
ที่อยู่ ก. 27-36 หมู่ 14 นิคมอุตสาหกรรมบางชัน  
 ถนนสุขยาภิบาล 2 เขตมีนบุรี กทม.  
 โทรศัพท์ 317-7911, 317-7921, 317-7931  
ยี่ห้อที่ผลิต เพียบต พอร์ด ฟุโซ่
2. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด  
 โรงงานประกอบรถยนต์โตโยต้า 1  
ที่อยู่ 187 หมู่ที่ 9 ตำบลลำโรงเหนือ  
 อำเภอเมือง สมุทรปราการ  
 โทรศัพท์ 394-0312, 394-1156-7  
ยี่ห้อที่ผลิต โตโยต้า ไฮลักซ์
3. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด  
 โรงงานประกอบรถยนต์โตโยต้า 2  
ที่อยู่ 82/1 หมู่ 11 ตำบลลำโรงใต้ อำเภอพระประแดง  
 สมุทรปราการ  
 โทรศัพท์ 394-2560-4  
ยี่ห้อที่ผลิต โตโยต้า ไฮลักซ์ โตโยต้าโคโรลล่า โตโยต้า โคโรน่า
4. บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด  
ที่อยู่ 74 หมู่ 2 ก.ม.21 ถนนบางนา-ตราด  
 ตำบลศรีษะจรเข้ใหญ่ อำเภอบางพลี  
 สมุทรปราการ โทรศัพท์ 393-9708  
ยี่ห้อที่ผลิต ต้าสัน (รถบรรทุกเล็ก)
5. บริษัท สุกศลมาส์ต้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด  
ที่อยู่ นิคมอุตสาหกรรมบางชัน เขตมีนบุรี กทม.  
 โทรศัพท์ 317-7031-5  
ยี่ห้อที่ผลิต มาสด้า
6. บริษัท ฮีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด  
ที่อยู่ 38 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ต.ลำโรงใต้ อ.พระประแดง

สมุทรปราการ

โทรศัพท์ 394-0513 394-0633 394-0982

ยี่ห้อที่ผลิต ฮีซูซู

7. บริษัทสหพัฒน์ยานยนต์ จำกัด

ที่อยู่ 61 หมู่ 4 นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง แขวงลำปลาหัว

เขตลาดกระบัง กทม.

โทรศัพท์ 393-9830-5

ยี่ห้อที่ผลิต โคล์ท กาแลนท์ มิตรซูบิ

8. บริษัท บางซันเอนเนอร์จี้ เอเชียมบิล จำกัด

ที่อยู่ นิคมอุตสาหกรรมบางซัน 99 หมู่ 4

ถนนสุขุมวิท 2 แขวงคันนายาว

เขตบางกะปิ กทม.

โทรศัพท์ 317-7622-7

ยี่ห้อที่ผลิต ฮีซูซู เจมินี โตฮัทสึ เรโนลท์ ซูซูกิ (รถยนต์นั่ง)

9. บริษัท ไทยฮิโนอุตสาหกรรม จำกัด

ที่อยู่ 99 หมู่ 8 ซอยเทพารักษ์ ถนนสุขุมวิท ตำบลลำโรงเหนือ

อ.เมือง สมุทรปราการ

โทรศัพท์ 394-0343-4

ยี่ห้อที่ผลิต โตโยต้าโตน่า ฮิโน

10. บริษัท ปรินซ์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

ที่อยู่ 86 หมู่ 1 ถนนสุขุมวิท ตำบลในคลองบางปลากด

สมุทรปราการ

โทรศัพท์ 462-5057 462-6724-5

ยี่ห้อที่ผลิต ซูบารุ ตักสัน

11. บริษัทสยามกลการและนิลสัน จำกัด

ที่อยู่ 28 ถนนสุขุมวิท 67 (ซอยศรีจันทร์) แขวงคลองตัน

เขตพระโขนง กทม.

โทรศัพท์ 392-0031-8

ยี่ห้อที่ผลิต ตักสัน

12. บริษัท สยามเฮเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด  
ที่อยู่ 76 หมู่ 1 ก.ม.21 ถนนบางนา-ตราด  
 ต.ศีรษะจรเข้ใหญ่ อ.บางพลี สมุทรปราการ  
 โทรศัพท์
- ยี่ห้อที่ผลิต นิสสัน ซูซูกิ
13. บริษัท ไทยลวดีย แอสเซมบลี จำกัด  
ที่อยู่ ก.ม.25 ถนนบางนา-ตราด อ่าเภอบางพลี  
 สมุทรปราการ โทรศัพท์
- ยี่ห้อที่ผลิต วอลโว่ ฮอนด้า (รถยนต์นั่ง)
14. บริษัท รนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด  
ที่อยู่ 55/1 ถนนสุขุมวิท ต.บางเมือง อ.เมือง สมุทรปราการ  
 โทรศัพท์ 394-1021 394-1589
- ยี่ห้อที่ผลิต เมอร์ซิเดส-เบนซ์
15. บริษัท วาย.เอ็ม.ซี.แอสเซมบลี จำกัด  
ที่อยู่ ตรงข้ามเสาไฟฟ้าแรงสูง 154-156 ถนนลาดกระบัง-มีนบุรี  
 แขวงคลองลำธารประเวศน์ เขตลาดกระบัง กทม.  
 โทรศัพท์
- ยี่ห้อที่ผลิต บี.เอ็ม.ดับเบิลยู เปอร์โยต์ ชีตรอง
16. บริษัท สยามฟูสิคาร์ท จำกัด  
ที่อยู่ 75 หมู่ 2 ก.ม.21 ถนนบางนา-ตราด  
 ต.ศีรษะจรเข้ใหญ่ อ.บางพลี สมุทรปราการ  
 โทรศัพท์ 233-7203-8 ต่อ TM.323
- ยี่ห้อที่ผลิต นิสสัน ดิเซล (รถยนต์โดยสาร)

จากรายละเอียดข้างต้น จะเห็นว่า โดยความเป็นจริงแล้ว ผู้ประกอบการผลิตมีเพียง 15 ราย เนื่องจากโรงงานที่ 2 และโรงงานที่ 3 เป็นของผู้ประกอบการรายเดียวกัน ซึ่งในจำนวนโรงงานที่ประกอบรถยนต์ทั้ง 16 โรงงานข้างต้น 7 โรงงานแรกเป็นโรงงานที่ประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กล้วนเป็นส่วนใหญ่ และมีการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดอื่นบ้างบางส่วน ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้คือ

ตารางที่ 1 แสดงปริมาณรถยนต์บรรทุกเล็กที่แต่ละโรงงานท่าอากาศยานประกอบในปี 2526

ชื่อโรงงาน	ยี่ห้อผลัด	อัตราการใช้กำลังการผลิต เมื่อเทียบกับกำลังการผลิต เต็มที่(Full Capacity)	ปริมาณการผลิต ณ การทำงาน 1 กะ (คัน : ปี)
1. บริษัท กรรมสุดเจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	ฟอร์ด	น้อยกว่าร้อยละ 50	7,000
2. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด โรงงาน 1	โตโยต้าไฮสปี	ร้อยละ 75	22,600
3. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด โรงงาน 2	โตโยต้าไฮสปี	ร้อยละ 75	22,600
4. บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	ดัทสัน	ร้อยละ 75	13,000
5. บริษัท สุโกศลมาส์ต้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	มาสด้า	น้อยกว่าร้อยละ 50	19,000
6. บริษัท ฮีโน่มอเตอร์(ประเทศไทย) จำกัด	ฮีโน่	ร้อยละ 75	7,000
7. บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	มิตซูบิชิ	น้อยกว่าร้อยละ 50	91,200 คันต่อปี
		รวม	

ที่มา : สัมภาษณ์พิเศษ กรม ส.ระแพทย, ผู้จัดการฝ่ายการตลาดบริษัทสยามกลการ จำกัด, 19 ตุลาคม 2526.

จากตารางจะเห็นว่าในปัจจุบันทุกโรงงานยังใช้กำลังการผลิตไม่เต็มที่ โรงงานที่ใช้กำลังการผลิตสูงสุด ใช้กำลังการผลิตเพียงร้อยละ 75 ของกำลังการผลิตเต็มที่ (Full Capacity) เท่านั้น ได้แก่ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด โรงงาน 1 และ โรงงาน 2 บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด และบริษัท ฮีลุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ส่วนอีก 3 โรงงานที่เหลือ คือ บริษัท กระบี่อุตสาหกรรม แอลซีเอ็มบี จำกัด บริษัท สุก่อผลมาส์ต้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด และบริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด ใช้กำลังการผลิตน้อยกว่าร้อยละ 50

ส่วนอีก 9 โรงงานที่เหลือเป็นโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเป็นส่วนใหญ่ และมีการประกอบรถยนต์แบบอื่นบ้างบางส่วน ซึ่งถ้าทั้ง 16 โรงงานใช้กำลังการผลิตอย่างเต็มที่ (Full Capacity) และทำงานเพียงวันละ 1 กะ (Period) จะสามารถประกอบรถยนต์ได้รวมประมาณ 150,000 คันต่อปี ซึ่งในจำนวนนี้แยกเป็นรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กประมาณ 90,000 คัน คิดเป็นร้อยละ 60 ของกำลังการผลิตรถยนต์ทั้งหมด

#### ปริมาณความต้องการรถยนต์ในประเทศไทย (Total Automobile Market).

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภทในประเทศไทยในปี 2525 มีจำนวนรวม 91,076 คัน ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 2 ซึ่งในจำนวนนี้ปริมาณการจำหน่ายที่สูงที่สุดคือ ปริมาณการจำหน่ายรถบรรทุกขนาดเล็กเท่ากับ 46,423 คัน คิดเป็นร้อยละ 50.97 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมด รองลงไป คือ ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่ง รถบรรทุกขนาดใหญ่ และรถบรรทุกขนาดกลางตามลำดับ จากตัวเลขแสดงปริมาณการจำหน่ายดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ปริมาณความต้องการรถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2521 จนถึงปี 2525 เพิ่มขึ้นทุกปี ยกเว้นในปี 2522 ซึ่งปริมาณความต้องการโดยส่วนรวมลดลง ดังจะเห็นได้จากปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ที่ลดลงร้อยละ 2.45 เมื่อเทียบกับปี 2521 ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3 ทั้งนี้ เป็นเพราะปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งลดลงเป็นอย่างมากถึงร้อยละ 8.37 และในขณะเดียวกันในตลาดรถบรรทุกปริมาณการจำหน่ายยังคงเพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อรวมทั้งสองตลาดเข้าด้วยกัน จึงทำให้ปริมาณการจำหน่ายรวมลดลงเล็กน้อย ซึ่งการที่ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งลดลงถึงร้อยละ 8.37 ในปี 2522 มีสาเหตุจากปัจจัยแวดล้อมภายนอก (External Factor) 2 ประการดังนี้คือ

1. การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 6 และ 7 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในปี 2522 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภทเพิ่มสูงขึ้นมาก ทั้งน้ำมันเบนซิน จู๊ปเปอร์ น้ำมันเบนซินธรรมดา และน้ำมันดีเซล คือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 58.38 58.84 และ 84.84 ตามลำดับ ซึ่งนับเป็นอัตราการเพิ่มที่สูงที่สุดในช่วงระหว่างปี 2521-ปี 2525

2. การที่รัฐบาลปรับภาษีขาเข้าของชิ้นส่วนนำเข้าแบบ C.K.D. ของรถยนต์นั่ง ในกลางปี 2521 จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 ซึ่งมีผลให้ราคาค่าหน่วยรถยนต์นั่งในปลายปี 2521 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 50 และทำให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในปี 2522 ลดลงดังที่ปรากฏ

จากตารางที่ 2 เมื่อนำมาวิเคราะห์หาส่วนแบ่งการตลาด (Market Share) ของรถยนต์ยี่ห้อต่าง ๆ ในประเทศไทย ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 4 พบว่าในปี 2525 ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกขนาดเล็กที่สุด คือ สูงถึงร้อยละ 50.97 รองลงไปคือรถยนต์นั่ง รถบรรทุกขนาดใหญ่ และรถบรรทุกขนาดกลาง ตามลำดับ

ส่วนแบ่งการตลาดของรถยนต์นั่ง อยู่ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 23.76 ในปี 2521 และปี 2522 และตั้งแต่ปี 2523 จนถึงปี 2525 ส่วนแบ่งการตลาดของรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนเกือบถึงร้อยละ 30 ส่วนทางด้านรถบรรทุก เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกจึงสูงมาก ในปี 2521 และปี 2522 ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกโดยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 70.51 และตั้งแต่ปี 2523 จนถึงปี 2525 ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกมีแนวโน้มลดลง และเมื่อทำการวิเคราะห์ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกโดยละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5 แล้ว พบว่า ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกขนาดเล็กที่สุด คือ มีส่วนแบ่งการตลาดโดยเฉลี่ยร้อยละ 73.87 และตั้งแต่ปี 2521 ถึงปี 2525 ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกเล็กมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ส่วนแบ่งการตลาดของรถบรรทุกขนาดใหญ่และรถบรรทุกขนาดกลางมีแนวโน้มลดลง เมื่อทำการพยากรณ์ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในอนาคตโดยใช้สมการเส้นตรงถดถอย พบว่าปริมาณการจำหน่ายรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในอนาคตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเพิ่มจาก 46,423 คันต่อปี ในปี 2525 เป็น 51,904 คันต่อปี ในปี 2530 ดังแสดงในตารางที่ 5.1 และในรูปประกอบที่ 1

จากข้อมูลแสดงราคาขายปลีกของน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ ในตารางที่ 6 และจากข้อมูลแสดงอัตราการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ ในตารางที่ 7 ยืนยันว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยี่ห้อดีเซลต่ำกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยี่ห้ออื่นมาก และในการ





ขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงครั้งหลังสุดในปี 2524 ราคาน้ำมันดีเซลมีอัตราการเพิ่มขึ้นต่ำที่สุด คือ เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 12.99 ในขณะที่น้ำมันเบนซินซูเปอร์และน้ำมันเบนซินธรรมดามีอัตราการเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 37.24 และ 23.11 ตามลำดับ

การที่น้ำมันดีเซลมีราคาถูกและมีอัตราการเพิ่มขึ้นนี้เองที่มีผลทำให้ตลาดรถบรรทุกเล็ก เริ่มเปลี่ยนจากรถบรรทุกที่ใช้แก๊สโซลีนเป็นเชื้อเพลิง มาเป็นรถบรรทุกที่ใช้ น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ดังมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 8 ซึ่งจะเห็นได้ว่า อัตราส่วนของรถบรรทุกเล็กที่ใช้แก๊สโซลีนเป็นเชื้อเพลิงลดลงเรื่อย ๆ จากร้อยละ 90 ในปี 2521 ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 17 ในปี 2525 ปีที่อัตราส่วนของรถบรรทุกเล็กที่ใช้แก๊สโซลีนเป็นเชื้อเพลิงลดลงมากที่สุด คือปี 2524 ซึ่งลดลงจากปี 2523 ถึงร้อยละ 30 ทั้งนี้เนื่องจากอัตราการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซล เพิ่มขึ้นน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 12.99

ตารางที่ 2 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภทในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2521-2525

(หน่วย : คัน/ปี)

ปี	รถยนต์นั่ง (1)	รถบรรทุก เล็ก (2)	รถบรรทุก กลาง (3)	รถบรรทุก ใหญ่ (4)	รวมรถบรรทุก (2)+(3)+(4)	รวม* (1)+(2)+(3)+(4)
2521	20,698	38,671	11,025	8,280	57,976	84,470
2522	18,965	44,385	7,445	7,809	59,639	82,397
2523	26,303	43,338	6,858	5,852	56,048	88,225
2524	26,390	41,731	8,597	7,126	57,454	89,236
2525	26,395	46,423	6,162	6,702	59,287	91,076

ที่มา : บริษัทสยามกลการ จำกัด, "สถิติปริมาณการจำหน่าย" (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สยามกลการ จำกัด, 2526), ไม่ปรากฏเลขหน้า.

\* รวมรถยนต์ประเภทอื่น เช่น รถโดยสาร รถแวน และรถมินิ (Mini-bus)

ตารางที่ 3 แสดงปริมาณการล่าหน่วยรถยนต์ในประเทศไทย ที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2521-2525

(หน่วย : คันต่อปี)\*

ปี	(1) รถยนต์นั่ง		(2) รถบรรทุกเล็ก		(3) รถบรรทุกกลาง		(4) รถบรรทุกใหญ่		(2)+(3)+(4) รวมรถบรรทุก		(1)+(2)+(3)+(4) รวม	
	ปริมาณที่ เพิ่ม(ลด)	ร้อยละ	ปริมาณที่ เพิ่ม(ลด)	ร้อยละ	ปริมาณที่ เพิ่ม(ลด)	ร้อยละ	ปริมาณที่ เพิ่ม(ลด)	ร้อยละ	ปริมาณที่ เพิ่ม(ลด)	ร้อยละ	ปริมาณที่ เพิ่ม(ลด)	ร้อยละ
2522	(1,733)	8.37	5,714	14.77	(3,580)	32.47	(471)	5.68	1,663	2.86	(2,073)	2.45
2523	7,338	38.69	(1,047)	2.35	(587)	7.88	(1,957)	25.06	(3,591)	6.02	5,828	7.07
2524	87	0.33	(1,607)	3.70	1,739	25.35	1,274	21.77	1,406	2.50	1,011	1.14
2525	5	0.01	4,692	11.24	(2,435)	28.32	424	5.95	1,833	3.19	1,840	2.06

ที่มา : ข้อมูลปรับปรุงจากตารางที่ 2

\* รวมรถยนต์ประเภทอื่น เช่น รถโดยสาร รถแวน และรถมินิ (Mini-bus)

ตารางที่ 4 แสดงส่วนแบ่งการตลาด (Market Share) ของรถยนต์ชนิดต่าง ๆ ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2521-2525

(หน่วย : ร้อยละ)

ปี	รถยนต์นั่ง	รถบรรทุกเล็ก	รถบรรทุกกลาง	รถบรรทุกใหญ่	รวมรถบรรทุก	รวม *
	(1)	(2)	(3)	(4)	(2)+(3)+(4)	(1)+(2)+(3)+(4)
2521	24.50	45.78	13.05	9.80	68.64	100
2522	23.02	53.87	9.04	9.48	72.38	100
2523	29.81	49.12	7.77	6.63	63.53	100
2524	29.57	46.76	9.63	7.99	64.38	100
2525	28.98	50.97	6.77	7.36	65.10	100
เฉลี่ย	27.18	49.30	9.25	8.25	66.81	100

ที่มา : ข้อมูลปรับปรุงจากตารางที่ 2

ตารางที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบส่วนแบ่งการตลาดของรถยนต์บรรทุกขนาดต่าง ๆ ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2521-2525

(หน่วย : ร้อยละ)

ปี	รถบรรทุก			รวม *
	ขนาดเล็ก	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	
2521	66.70	19.02	14.28	100
2522	74.42	12.48	13.09	100
2523	77.32	12.24	10.44	100
2524	72.63	14.96	12.40	100
2525	78.30	10.39	11.30	100
เฉลี่ย	73.87	13.82	12.30	100

ที่มา : ข้อมูลปรับปรุงจากตารางที่ 2

\* ส่วนที่เหลือเป็นของรถยนต์ประเภทอื่น เช่น รถโดยสาร รถแวน และรถมินิ (Mini-bus)

ตารางที่ 5\_1 แสดงวิธีการพยากรณ์ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในอนาคต  
โดยวิธีการวิเคราะห์เชิงถดถอย (Regression Analysis) และใช้สมการ  
เชิงเส้นตรง (Linear Equation)

ปี	x	y	(x- $\bar{x}$ )	(x- $\bar{x}$ ) <sup>2</sup>	(y- $\bar{y}$ )	(x- $\bar{x}$ )(y- $\bar{y}$ )
2521	1	38,671	-2	4	-4,238.60	8,477.20
2522	2	44,385	-1	1	1,475.40	-1,475.40
2523	3	43,338	0	0	428.40	0
2524	4	41,731	1	1	-1,178.60	-1,178.60
2525	5	46,423	2	4	3,513.40	7,026.80
	15	214,548		10		12,850.-

สมการ คือ  $\hat{Y} = a + bx_t$

โดยให้  $\hat{Y}$  = ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในอนาคตมีหน่วยเป็นคันต่อปี

และ  $x_t$  = ตัวแปรเวลา ณ เวลาที่ t

$$b = \frac{\sum (x-\bar{x})(y-\bar{y})}{\sum (x-\bar{x})^2}$$

$$= \frac{12,850}{10}$$

$$= 1,285$$

$$a = \bar{y} - b\bar{x}$$

$$= 42,909.60 - (1,285)(3)$$

$$= 39,054.60$$

ได้สมการแนวโน้มเชิงเส้นตรง คือ  $\hat{Y} = 39,054.60 + 1,285 X_t$

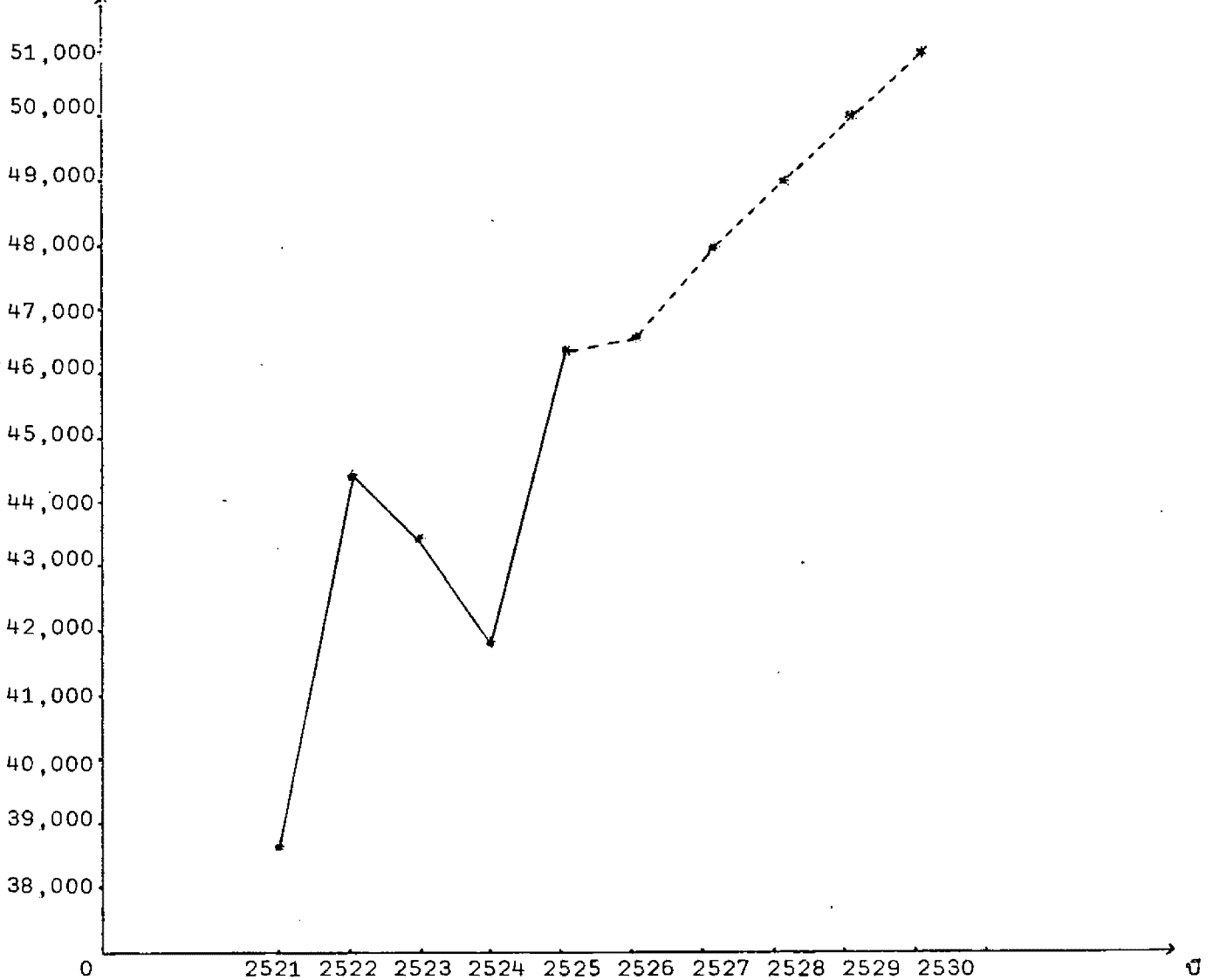
จากสมการดังกล่าวสามารถพยากรณ์ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กใน

ปี 2526 2527 2528 2529 และ 2530 ได้เท่ากับ 46,764 48,049 49,334

50,619 และ 51,904 คันต่อปี โดยให้ค่า  $X_t = 6$  7 8 9 และ 10 ตามลำดับ

รูปประกอบที่ 1 แสดงแนวโน้มปริมาณการจำหน่ายรถบรรทุกขนาดเล็ก ตั้งแต่ปี 2521-2530

ปริมาณการจำหน่าย  
รถบรรทุกขนาดเล็ก  
คัน/ปี



— ปริมาณการจำหน่ายรถบรรทุกขนาดเล็กในอดีตและปัจจุบัน

----- แนวโน้มปริมาณการจำหน่ายรถบรรทุกขนาดเล็กในอนาคต

หมายเหตุ ปริมาณการจำหน่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แม้ว่าในปี 2524 ปริมาณการจำหน่ายจะลดลงมาก ซึ่งเป็นเพราะการที่รัฐบาลประกาศขึ้นราคาน้ำมัน ซึ่งถ้าไม่พิจารณาตัวเลขในปีนี้ก็เห็นว่าปริมาณการจำหน่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

ตารางที่ 6 แสดงราคาขายปลีกของน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ ระหว่างปี 2521-2525

ประเภทของน้ำมันเชื้อเพลิง	ราคาขายปลีก (บาท/ลิตร)				
	ปี 2521	ปี 2522	ปี 2523	ปี 2524	ปี 2525
1. แก๊สโซลีน (Gasoline)					
1.1 เบนซินซูเปอร์ (Super หรือ Premium)	4.95	7.84	9.80	13.45	คงเดิม
1.2 เบนซินธรรมดา	4.69	7.45	9.26	11.40	คงเดิม
2. ดีเซล (Diesel)	2.64	4.88	6.54	7.39	คงเดิม

ที่มา : สัมภาษณ์ ศิตรงคม ศิระแพทย์, ผู้จัดการฝ่ายการตลาดบริษัทสยามกลการ จำกัด,  
8 พฤศจิกายน 2526.

ตารางที่ 7 แสดงอัตราการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ ตั้งแต่ปี 2522-2525

ประเภทของน้ำมันเชื้อเพลิง	การเพิ่มขึ้นของราคาขายปลีก							
	ปี 2522		ปี 2523		ปี 2524		ปี 2525	
	ราคา ที่เพิ่ม (บาท)	ร้อยละ	ราคา ที่เพิ่ม (บาท)	ร้อยละ	ราคา ที่เพิ่ม (บาท)	ร้อยละ	ราคา ที่เพิ่ม (บาท)	ร้อยละ
1. แก๊สโซลีน (Gasoline)								
1.1 เบนซินซูเปอร์	2.89	58.38	1.96	25.00	3.65	37.24	-	-
1.2 เบนซินธรรมดา	2.76	58.84	1.81	24.29	2.14	23.11	-	-
2. ดีเซล (Diesel)	2.24	84.84	1.66	34.01	0.85	12.99	-	-

ที่มา : ข้อมูลปรับปรุงจากตารางที่ 6

ตารางที่ 8 แสดงอัตราส่วนระหว่างรถบรรทุกเล็กที่ใช้แก๊สโซลีนเป็นเชื้อเพลิง และรถบรรทุกเล็กที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ระหว่างปี 2521 ถึงปี 2525

(หน่วย : ร้อยละ)

	รถบรรทุกเล็กที่ใช้แก๊สโซลีนเป็นเชื้อเพลิง	รถบรรทุกเล็กที่ใช้้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง
ปี 2521	90	10
ปี 2522	80	20
ปี 2523	75	25
ปี 2524	45	55
ปี 2525	17	83

ที่มา : สัมภาษณ์ ศิตรงเกษม ศิระแพทย์, ผู้จัดการฝ่ายการตลาดบริษัทสยามกลการ จำกัด,  
8 พฤศจิกายน 2526.

#### กฎหมายและการควบคุมจากภาครัฐบาล

นับตั้งแต่ปี 2504 เป็นต้นมา รัฐบาลได้มีนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์โดยผ่านทางส่วนราชการต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. ในปี 2505 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการรถยนต์ 9 กิจการด้วยกัน ลักษณะของการส่งเสริมการลงทุนอยู่ภายใต้เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2505 และการดำเนินมาตรการทางภาษีอากร เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ผลิตภายในประเทศ โดยเก็บภาษีขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built up หรือ C.B.U.) สูงกว่าการนำเข้าในลักษณะของ Completely Knocked down หรือ C.K.D.

2. ในปี 2512 รัฐบาลโดยกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น ทำหน้าที่สำคัญ คือ เป็นผู้กำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้อุตสาหกรรมนี้ดำเนินไปในแนวทางการพัฒนาอันถูกต้องเหมาะสมสอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในขณะนั้น ๆ ตลอดจนให้มีประสิทธิภาพการผลิตอยู่ในระดับสูงด้วย อันจะมีผลเชื่อมโยงถึงอุตสาหกรรมอีกหลายอย่าง เช่น อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ และชิ้นส่วนยานยนต์ขึ้นภายในประเทศ กิจการผลิตแบตเตอรี่ ยางรถยนต์ กิจการซื้อ-ขายรถยนต์ กิจการซ่อมแซมรถยนต์ ฯลฯ เป็นต้น

3. ในปี 2514 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ดำเนินการจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบขึ้นภายในประเทศ เนื่องจากเห็นว่า การประกอบรถยนต์หลายแบบนี้ ผิดหลักการผลิตในลักษณะที่มีการประหยัดจากขนาด (Economics of Scale) นโยบายนี้ได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2514 มีสาระสำคัญสรุปได้ว่า<sup>1</sup>

- ก. โรงงานประกอบแต่ละแห่งจะต้องเลือกประกอบรถยนต์ประเภทเดียวกัน คือ รถยนต์นั่งหรือรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์
- ข. โรงงานประกอบรถยนต์นั่งที่ดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว จะประกอบได้ไม่เกิน 3 แบบ และในจำนวนนี้จะมีแบบที่ใช้เครื่องยนต์เกินกว่า 2,000 ซีซี ได้ไม่เกิน 1 แบบ
- ค. โรงงานประกอบรถยนต์นั่งที่จะเปิดใหม่ให้ประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ และจะต้องไม่มีแบบใดที่ใช้เครื่องยนต์เกินกว่า 2,000 ซีซี
- ง. โรงงานประกอบรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว จะประกอบได้ไม่เกินกว่า 5 แบบ
- จ. โรงงานประกอบรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ที่จะเปิดใหม่จะประกอบได้ไม่เกินกว่า 3 แบบ

ทั้งนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2515 เป็นต้นไป แต่ปรากฏว่ายังไม่ทันที่จะได้ขึ้นนโยบายดังกล่าว รัฐบาลก็ได้ยกเลิกนโยบายนี้ไปเสียก่อนในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2515 เนื่องจากเห็นว่าประกาศดังกล่าวไม่อาจปฏิบัติได้ในความเป็นจริง โดยเฉพาะในส่วนที่ว่า โรงงานประกอบแต่ละแห่งจะต้องเลือกประกอบรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เพียงอย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น เพราะโรงงานที่ประกอบรถยนต์นั่งสามารถจะใช้เครื่องจักรเครื่องมือที่มีอยู่ประกอบรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ได้ และโรงงานที่ประกอบรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ก็สามารถใช้เครื่องจักรเครื่องมือที่มีอยู่ประกอบรถยนต์นั่งได้เช่นเดียวกัน และในช่วงเวลาเดียวกันได้มีการกำหนดนโยบายให้โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศต้องใช้นั้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content หรือ L.C.) ดังนี้คือ

รถยนต์นั่งต้องใช้ L.C. เป็นอัตราส่วนร้อยละ 25

รถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งติดตั้งเครื่องยนต์และกระจกหน้า ต้องใช้ L.C. เป็นอัตราส่วนร้อยละ 20 และรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งติดตั้งเครื่องยนต์แต่ไม่มีกระจกหน้า

<sup>1</sup> สุริดา, "อุตสาหกรรมยานยนต์ เผ่าทหารกล้าสหัสหัตดิน," ธุรกิจการเงิน (สิงหาคม 2525) : 68-69.



ต้องใช้ L.C เป็นอัตราส่วนร้อยละ 15 ทั้งนี้ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 เป็นต้นมา

4. วันที่ 1 มกราคม 2518 กระทรวงอุตสาหกรรมโดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้กำหนดลู่ทางการค้าและการใช้ L.C โดยใช้ราคา CIF\* เป็นฐาน

5. ในปี 2521 รัฐบาลโดยกระทรวงพาณิชย์สังเกตเห็นว่า การนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ได้สร้างปัญหาการขาดดุลการค้าต่อเนื่องกันมาหลายปี จึงได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (C.B.U.) ตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2521 ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2521 กระทรวงการคลัง ได้ประกาศขึ้นภาษีขาเข้า C.B.U. จากเดิมที่เคยคิดเก็บร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 และเพิ่มภาษีขาเข้า C.K.D. จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 ในเดือนสิงหาคม ปี 2521 กระทรวงอุตสาหกรรม โดยคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ยกเลิกสูตรการค้าและการใช้ L.C เดิม (ประกาศใช้ 1 มกราคม 2518) และกำหนดให้ใช้ตารางมาตรฐานในการใช้ L.C แทน พร้อมทั้งประกาศให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งในประเทศต้องเพิ่มการใช้ชิ้นส่วน L.C จากร้อยละ 25 เป็นอย่างน้อยร้อยละ 35 ภายในเวลา 2 ปี และเพิ่มอีกร้อยละ 5 ต่อปีจนกว่าจะถึงร้อยละ 50 ภายในปี 2526 ในเดือนกันยายน 2521 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศห้ามตั้งหรือขยายโรงงานประกอบรถยนต์นั่งและห้ามเปลี่ยนแปลงและขนาดเครื่องยนต์ นอกจากจะแทนแบบเก่า และในเดือนธันวาคมปีเดียวกัน คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก ดังนี้คือ

- ให้ยกเลิกไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (L.C.) ตามประกาศเดิม แต่ให้ใช้ตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

- อนุญาตให้ตั้งและขยายโรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร โดยให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตามที่กำหนดไว้

- กำหนดการเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถบรรทุกและรถยนต์โดยสาร 5 ปี โดยเพิ่มร้อยละ 5 ต่อปี

6. ในปี 2523 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศอนุญาตให้ผู้ประกอบรถยนต์เปลี่ยนแปลงได้ โดยต้องขออนุมัติใหม่และได้ประกาศบังคับให้ใช้ส่วนประกอบ

---

\* Cost, Insurance and Freight Price

ดังต่อไปนี้ คือ หม้อน้ำ ชุดหม้อน้ำ ท่อไอเสีย แบริดเตอร์<sup>1</sup> แหนบตีหม้อและหลัง ยางนอกและยางใน กระฉกนรภัยและดรัมเบรคหน้าและหลัง (เฉพาะรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 3.5 ตันขึ้นไป)

7. ในปี 2524 รัฐบาลได้ประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติ การจัดเก็บภาษีรถยนต์ใหม่ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2525 เป็นต้นไป ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้คือ<sup>1</sup>

ก. ได้เปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษี จากการเก็บภาษีตามน้ำหนักรถยนต์มาเป็น การจัดเก็บภาษีตามปริมาณในกระบอกสูบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

ข. กำหนดอัตราการจัดเก็บภาษีรถยนต์ในกรณีที่มีบุคคลธรรมดาเป็นเจ้าของ จะคำนวณตามความจุในกระบอกสูบ ดังนี้

- ขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 600 ลูกบาศก์เซนติเมตร เสียลูกบาศก์เซนติเมตร ละ 0.50 บาท

- ส่วนที่เกิน 600 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตร เสียลูกบาศก์เซนติเมตรละ 1.50 บาท

- ส่วนที่เกิน 1,800 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป เสียลูกบาศก์เซนติเมตร ละ 4 บาท

ค. ในกรณีที่มีบุคคลเป็นเจ้าของ และมีได้ให้บุคคลธรรมดาเช่าซื้อ การประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้เช่าซื้อของนิติบุคคลนั้น กำหนดให้ต้องเสียภาษีเป็น 2 เท่าของอัตราปกติ

และเมื่อเดือนสิงหาคม 2524 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ กำหนดให้ ผู้ประกอบรถยนต์ต้องเพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตจากในประเทศในการประกอบรถยนต์นั่ง จากเดิมร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 40 ส่วนการประกอบรถบรรทุกและรถโดยสาร ต้องเพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศอีกร้อยละ 5 ตั้งแต่ต้นปี 2524 เป็นต้นไป ดังนี้คือ

<sup>1</sup> ธนาคารแห่งประเทศไทย, "อุตสาหกรรมรถยนต์," ภาวะธุรกิจและอุตสาหกรรม ปี 2524 (2525) : 151-152.

รถบรรทุกและรถโดยสาร	สัดส่วนร้อยละของชิ้นส่วนภายในประเทศ	
	เดิม (2518-2523)	ใหม่ (2524)
ที่ติดตั้ง เครื่องยนต์แต่ไม่มีกระจกหน้า	15	20
ที่ติดตั้ง เครื่องยนต์และมีกระจกหน้า*	20	25
ที่ติดตั้ง เครื่องยนต์และมีกระจกหน้าและ cab	25	30

8. ในปี 2525 นอกจากรัฐบาลจะประกาศใช้นโยบายการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 45 ของมูลค่าชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ประกอบรถยนต์นั่งแล้ว ยังมีการเสนอให้ยกเลิกการห้ามนำเข้าสำเร็จรูป (C.B.U.) ด้วย โดยมีสาระสำคัญดังนี้คือ<sup>1</sup>

8.1 ห้ามประกอบรถยนต์แบบที่ไม่สามารถขายได้มากกว่า 1,000 คัน/ปี และหากประกอบแล้ว แต่ไม่อาจขายได้ตรงตามเป้าหมาย ต้องปรับอัตราภาษีขาเข้ารถ C.K.D. ที่นำเข้ามาแล้วเป็นอัตราภาษีของ C.B.U. (จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150) ซึ่งเป้าหมายเช่นนี้จะทำให้เหลือแบบที่แน่ใจในจำนวนการขายอย่างแน่ชัดน้อยแบบลง

8.2 หากว่าการห้ามประกอบดังกล่าวทำให้ผู้ซื้อขาดเสรีภาพในการเลือก จนไม่อาจยอมรับได้ ก็สมควรที่จะพิจารณาให้นำเข้าในลักษณะประกอบสำเร็จรูป (C.B.U.) ได้ ภายใต้ขอบเขตจำกัดต่อไปนี้คือ

ก. ให้นำเข้าได้ในอัตราที่สัมพันธ์กับชิ้นส่วนในประเทศ ที่ผู้ประกอบสามารถใช้ได้เกินอัตราที่กำหนด สำหรับแบบที่ทำการประกอบอยู่ ซึ่งมีค่าเสมือนว่าการนำเข้ารถที่ประกอบสำเร็จรูป (C.B.U.) จะต้องเอาไปหักออกจากชิ้นส่วนในประเทศ ที่ผู้ประกอบใช้อยู่ สำหรับแบบที่ทำการประกอบอยู่นั้น

ข. ให้นำเข้าได้ในอัตราที่สัมพันธ์กับการส่งออกชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ ไม่ว่าจะผู้ส่งออกจะเป็นผู้ประกอบยานยนต์หรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้เพื่อผลักดันการส่งออกของอะไหล่ยานยนต์ และป้องกันมิให้การนำเข้า C.B.U. ต้องใช้เงินตราต่างประเทศที่หามาได้จากสินค้าประเภทอื่น

\* เป็นแบบของรถบรรทุกเล็กที่มีการประกอบในประเทศไทยปัจจุบัน

<sup>1</sup> องอาจ วัชชัย, "เมื่อรถนอกจะบุกอีกครึ่ง," ยานยนต์ (สิงหาคม-กันยายน 2525) : 19-20.

ค. อัตราภาษีขาเข้า C.B.I.B. ควรมีความแตกต่างกับภาษีขาเข้า C.K.D.

พอที่จะไม่ทำให้เกิดการนำเข้ามากเกินไป

อย่างไรก็ตามนโยบายซึ่งรัฐบาลได้กำหนดขึ้นดังกล่าว ก็ยังมีได้มีการประกาศไว้  
อย่างเป็นทางการแต่อย่างใด

### สรุป

อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์มีการพัฒนาเรื่อย ๆ หลังจากมีการห้ามนำเข้า  
รถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศ เมื่อ 1 มกราคม 2521 มีการเปลี่ยนแปลงภาษีขาเข้า  
เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการผลิตในประเทศ โดยเก็บภาษีชิ้นส่วนแยกสมบูรณ์ (C.K.D.) จาก  
ร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 และเก็บภาษีรถประกอบนอกจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150

อย่างไรก็ตาม นโยบายทางด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น  
รัฐบาลยังคงส่งเสริมทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ มากกว่าการคำนึงถึงต้นทุนใน  
การผลิต ซึ่งนโยบายดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่ง  
รัฐบาลได้ประกาศให้หุดยุติชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไว้แค่ร้อยละ 45 ตั้งแต่ปี 2525 แต่ก็มี  
เงื่อนไขบังคับให้เสียภาษีเป็นรายชิ้น ซึ่งเมื่อสมัยที่ยังใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพียงร้อยละ  
25-30 นั้น ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนในประเทศยังถูกกว่าชิ้นส่วนนำเข้าสำเร็จรูป (C.K.D.  
Part) จากญี่ปุ่น แต่เมื่อเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนมากขึ้น แต่ละเปอร์เซ็นต์ที่เพิ่มขึ้นนั้น หมายถึงต้นทุน  
การผลิตรถยนต์นั่งแต่ละคันจะต้องเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1,000-2,000 บาท<sup>1</sup> ทำให้ต้นทุนเพิ่ม  
สูงขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงปัจจุบันต้นทุนการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศสูงกว่าราคารถยนต์ที่นำเข้า  
แล้ว ซึ่งมีผลต่อเนื่องทำให้ตลาดรถยนต์นั่งแคบลงไป เพราะราคาสูงเกินกว่ากำลังซื้อ

ส่วนทางด้านอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกเล็กนั้น ยังได้รับผลกระทบจาก  
นโยบายนี้ค่อนข้างน้อย เนื่องจากการประกอบรถยนต์บรรทุกเล็กในประเทศไทยปัจจุบันเป็น  
ลักษณะ E-Chassis ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศในปัจจุบันเพียงร้อยละ 35  
ซึ่งยังไม่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านต้นทุนการผลิตเหมือนกับอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง แต่อย่างไร  
ก็ตาม ถ้ารัฐบาลกำหนดให้เพิ่มอัตราส่วนของชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นไปเรื่อย ๆ ในอนาคต  
อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกเล็ก ก็คงจะประสบกับปัญหาแบบเดียวกับที่อุตสาหกรรม  
ประกอบรถยนต์นั่งประสบอยู่ในปัจจุบันเช่นเดียวกัน

<sup>1</sup> นายอิทธิโร ชาติโต, "อุตสาหกรรมรถยนต์ไม่ฟื้นก่อนปี 30," ฐานเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ดี ผลดีของการที่รัฐบาลเลือกส่งเสริมทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ก็ก่อให้เกิดประโยชน์มากมาย เช่น ก่อให้เกิดการว่าจ้างแรงงานภายในประเทศ การลดการขาดดุลการค้าระหว่างประเทศ และมีการนำเทคโนโลยีทางอุตสาหกรรมแบบใหม่ ๆ เข้ามา เนื่องจากบริษัทแม่ในต่างประเทศได้พยายามมอบเทคโนโลยี ความรู้ต่าง ๆ ให้กับพนักงานวิศวกรรม ให้ความสนับสนุนถ่ายทอดความรู้ทางการผลิตให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น พยายามลดต้นทุนการผลิตและพัฒนาระบบงานให้ทันสมัย ดังนั้นผลประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจึงมีอยู่มากมาย ดังจะเห็นได้ว่าการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้ามากที่สุด ในกลุ่มประเทศเอเชียอาคเนย์ด้วยกัน<sup>1</sup> ส่วนผลเสียของการเน้นหนักทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ก็คือ ต้นทุนรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยสูงกว่ารถนำเข้า ปัจจุบันรถที่นำเข้าสำเร็จรูป (C.B.U.) เสียภาษีร้อยละ 150 และชิ้นส่วนที่นำเข้ามาประกอบ (C.K.D.) เสียภาษีร้อยละ 80 ถ้ารัฐบาลลดภาษีรถนำเข้าสำเร็จรูป ราคาจะระหว่างรถที่ประกอบขึ้นภายในประเทศ กับรถที่นำเข้าก็จะใกล้เคียงกัน ซึ่งจะกระทบกระเทือนต่อผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศ

---

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน