



บทที่ 2

โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย
นโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้อง และกรรมวิธีการผลิต

ความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลได้เข้ามามีบทบาทในประเทศไทยมาเป็นเวลานานกว่า 80 ปีมาแล้ว โดยรถยนต์นั่งคันแรกนั้นชาวต่างประเทศได้นำเข้ามาขายให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี¹ ในปลายสมัยรัชกาลที่ 5 ต่อมากรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ได้ทรงนำเข้ามาถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชบิดา เมื่อ ร.ศ.123 (พ.ศ.2447) โดยนำมาจากประเทศฝรั่งเศส ซึ่งทรงโปรดมาก จึงโปรดเกล้าให้สั่งเข้ามาอีกหลายสิบคัน หลังจากนั้นพวกเจ้านายและเศรษฐีก็ได้สั่งซื้อกันเข้ามาบ้าง ความต้องการรถยนต์ของไทยในสมัยนั้นมีเพิ่มมากขึ้น เป็นโอกาสให้ชาวต่างประเทศได้เข้ามาตั้งบริษัทส่งรถยนต์เข้ามาขาย เช่น บริษัทบัตเลอร์ แอนด์ เร็บบัสเตอร์ ซึ่งขายรถยนต์ที่ผลิตในอเมริกา และห้างบาโรว์ บราวน์ขายรถยนต์ที่ผลิตในอังกฤษ ประเทศไทยจึงต้องสั่งซื้อรถยนต์นั่งสำเร็จรูป จากต่างประเทศตั้งแต่นั้นมาจนถึง พ.ศ.2504² อุตสาหกรรมรถยนต์จึงได้เริ่มมีการพัฒนาขึ้น และได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2505 โดยให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อยู่ในระดับความสำคัญประเภท ข. และอุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์อยู่ในประเภท ก.

โรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกที่สร้างขึ้น คือ บริษัทอุตสาหกรรมไทยมอเตอร์จำกัด เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ.2504 และต่อมาได้โอนกิจการให้บริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ.2513 และได้เลิกกิจการไปเมื่อ พ.ศ.2519 อุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มต้นด้วยการนำส่วนประกอบและอุปกรณ์จากต่างประเทศ

¹ ยศ วัยรเสถียร ประวัติรถยนต์ กรุงเทพฯ, เคล็ดไทย 2521 หน้า 154-157

² อาษา ดำรงค์ศิริ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กรุงเทพฯ, กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม 2527 หน้า 1

โดยมีการถอดแยกชิ้นส่วนตามที่กรมคุ้มครองกำหนดขึ้น ชิ้นส่วนที่ถอดแยกเหล่านี้เรียกว่า CKD (Complete Knock Down) ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้ในประเทศไทยขณะนั้นก็มีเพียงยาง และแบตเตอรี่เท่านั้น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ทั้งหมด 9 โรงงานด้วยกัน (ดังตารางที่ 1) หลังจากนั้นมาจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต้องออกประกาศงดให้การส่งเสริมการลงทุน แก่กิจการประกอบรถยนต์ เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2512 แต่ก็ปรากฏว่า ยังคงมีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในที่สุดกระทรวงอุตสาหกรรมต้องออกประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในปี พ.ศ. 2521 อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ทำการผลิตอย่างจริงจัง เพียง 14 โรงงาน จากโรงงานทั้งหมด 19 โรงงาน (ดังตารางที่ 2)

ตารางที่ 1 บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ลำดับที่	ชื่อ	วันที่ได้รับการส่งเสริม	กำลังผลิต ชิ้น / วัน	จำนวน คนงาน
1.	บริษัทสยามกลการและนิลสัน จำกัด	4 มี.ค. 2503	15	400
2.	บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	20 พ.ย. 2502	15	100
3.	บริษัทไทยอิโนอุตสาหกรรม จำกัด	22 พ.ค. 2506	30	326
4.	บริษัทปรีณัมมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	17 ม.ค. 2507	8	273
5.	บริษัททรูสตัด เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	6 ม.ค. 2504	15	329
6.	บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	25 พ.ค. 2505	30	400
7.	บริษัทประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (2514) จำกัด	30 มี.ค. 2505	8	34
8.	บริษัทสหพัฒนายานยนต์ จำกัด	22 พ.ย. 2506	8	144
9.	บริษัทอู่ซ่อมมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	2 มิ.ย. 2509	30	299

ที่มา : คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2527

หมายเหตุ จำนวนคนงานหมายถึง จำนวนคนงานขณะที่ได้รับการส่งเสริม

ตารางที่ 2 โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

ลำดับที่	ชื่อโรงงาน	ที่ตั้ง	วันเปิดดำเนินการ
1.	บริษัทกรรณสุด เจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	98 สุ่มวิท ซอย 26 พระโขนง กทม.	29 พ.ค. 2505
2.	บริษัทสยามกลการและนิลสัน จำกัด	28 ซอยศรีจันทร์ สุ่มวิท ซอย 67 พระโขนง กทม.	28 ธ.ค. 2505
3.	บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (โรงงาน 1)	187 หมู่ 9 ต.ลำโรงใต้ อ. พระประแดง จ. สมุทรปราการ	10 ก.พ. 2507
4.	บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (โรงงาน 2)	82/1 หมู่ 11 ต. ลำโรงใต้ อ. พระประแดง จ. สมุทรปราการ	2518
5.	บริษัทปรีณัมมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	86 หมู่ 1 ต.คลองบางปลากด อ. เมือง จ. สมุทรปราการ	13 ธ.ค. 2508
6.	บริษัทสหพัฒนายานยนต์ จำกัด	28 ถ.สุขสวัสดิ์ ต. บางครุ อ. พระประแดง จ. สมุทรปราการ	15 พ.ค. 2509
7.	บริษัทบางชัน เจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	นิคมอุตสาหกรรมบางชัน อ. ลาดกระบัง มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม.	ธ.ค. 2511
8.	บริษัทสุโกศลและมาสด้า อุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	นิคมอุตสาหกรรมบางชัน ถ.ลาดกระบัง-มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม.	
9.	บริษัท วาย.เอ็ม.ซี แอสเซมบลี จำกัด	ถ. ลาดกระบัง-มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม.	2517

ตารางที่ 2 โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อโรงงาน	ที่ตั้ง	วันเปิดดำเนินการ
10.	บริษัทไทยลีวิตซ์ แอสเซมบลี จำกัด	กม.25 ถ.บางนา-ตราด จ.สมุทรปราการ	2519
11.	บริษัทอิชูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	38 หมู่ 22 ต.ปู่เจ้าลี้มิ่งพราย ต.ลำโรงใต้ อ. พระประแดง จ. สมุทรปราการ	2507
12.	บริษัทไทยฮันด์อุตสาหกรรม จำกัด	89 หมู่ 8 ถ. เทพารักษ์ ต. ลำโรงเหนือ จ. สมุทรปราการ	1 ส.ค. 2509
13.	บริษัทไทยประดิษฐ์ประกอบ รถยนต์ (2504) จำกัด	729/2 ถ.จรัลสนิทวงศ์ ต. บางพลัด อ.บางกอกน้อย กทม.	
14.	บริษัทนายเลิศ จำกัด	888 ถ. เพชรบุรี เชิงสะพานเฉลิมโลก กทม.	2511
15.	บริษัทอโศกมอเตอร์ จำกัด	211-213 ถ.สุขุมวิท 21 กทม.	17 มิ.ย. 2519
16.	บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	9 /1 ถ.สุขุมวิท ต. บางเมือง อ.เมือง จ. สมุทรปราการ	2506
17.	บริษัทสยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	กม. 21 ถ.บางนา-ตราด จ. สมุทรปราการ	2520
18.	บริษัทยนตรภัตต์ จำกัด	143 ต.ลำโรงใต้ อ. พระประแดง	2512

ตารางที่ 2 โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อโรงงาน	ที่ตั้ง	วันเปิดดำเนินการ
19	บริษัทอมัลกาเมทีก เอ็นจิเนียริง จำกัด	614 ถ.สุขุมวิท เขตประโชนง กทม.	16 พ.ค. 2512

ที่มา : กองแผนงาน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ค. 2527

ความสำคัญของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ย่วยในการพัฒนาประเทศ เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงาน ทรัพยากร และเงินทุนสูง นอกจากนี้ยังมีความต้องการวัตถุดิบจำนวนมากอันจะทำให้อุตสาหกรรมอื่น ๆ ขยายตัวตามไปด้วย รัฐบาลจึงส่งเสริมให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศ ความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อเศรษฐกิจของประเทศอาจประมวลเป็นข้อใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

1. ทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ตั้งขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนาที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม เช่นประเทศไทยมักจะเป็นการลงทุนและการประกอบ การโดยเอกชน และมีจุดมุ่งหมายเพื่อประกอบการค้าหาผลกำไรเป็นสำคัญ ดังนั้นเพื่อที่จะให้ได้ผลประโยชน์มากที่สุด และมีความเสี่ยงเกิดขึ้นน้อยที่สุด บริษัทผู้ประกอบจึงต้องทำการศึกษา และสำรวจปัจจัยต่าง ๆ ที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมอย่างละเอียด เช่น พื้นที่ สถานที่ตั้ง วัตถุดิบ สภาพแวดล้อม การขนส่งฯ การสำรวจดังกล่าวจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ลงทุนอย่างมาก เพราะผู้ลงทุนจะสามารถหาวิธีการที่จะนำทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่นั้นมาใช้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ขณะเดียวกันก็ทำให้ทรัพยากรธรรมชาตินั้น มีความสำคัญและให้ประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจ โดยส่วนรวมมากยิ่งขึ้น

2. ทางด้านมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์นั้น จะต้องใช้วัตถุดิบทั้งที่ผลิตเองได้ในประเทศ และที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ การใช้วัตถุดิบที่ผลิตได้ในประเทศนั้น จะทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ขึ้น แต่จากข้อเท็จจริงที่สำรวจได้นั้น อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศมากเท่าที่ควร ทั้งนี้เพราะรถยนต์ที่ผลิตขึ้นนั้นใช้วัตถุดิบขึ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศค่อนข้างต่ำ รัฐบาลจึงได้พยายามให้โรงงานเหล่านี้ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นได้ในประเทศ มากขึ้นเป็นลำดับ (ดังนโยบายของรัฐบาล หน้า 253)

3. ทางด้านการว่าจ้างแรงงาน ผลของการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมรถยนต์จะมีผลต่อการว่าจ้างงานในด้านที่ช่วยให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น เป็นการช่วยลดการว่างงานของประชาชนลงได้บ้าง กล่าวคือ เมื่อรวมจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบรถยนต์เข้าด้วยกันแล้ว จะมีมากกว่า 20,000 คนในปี 2527 ถึงแม้จะเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับจำนวน

แรงงานทั้งหมด แต่แรงงานส่วนนี้ก็เป็นแรงงานที่มีประสิทธิภาพสูง เพราะแรงงานที่ใช้ส่วนใหญ่นี้เป็นแรงงานประเภทฝีมือและกึ่งฝีมือ เนื่องจากการประกอบรถยนต์นั้น เทคนิคและประสิทธิภาพของแรงงานเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งที่จะทำให้รถยนต์ที่ผลิตออกมานั้นมีคุณภาพสูง

นอกจากนี้ผลโดยอ้อมที่ตามมาจากการจ้างงานในอุตสาหกรรมรถยนต์นี้ก็คือ ค่าแรงงานที่คนงานในอุตสาหกรรมนี้ได้รับจะอยู่ในระดับค่อนข้างสูง อันจะทำให้อำนาจซื้อเพิ่มขึ้น อุปสงค์ (Demand) ในสินค้าชนิดอื่น ๆ จึงเพิ่มขึ้นตาม เป็นผลให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ในระบบเศรษฐกิจด้วย

4. ด้านก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ดังที่กล่าวแล้วข้างต้นว่า อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกหลายชนิด เช่น อุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ แบตเตอรี่ กระจกกรวด หม้อน้ำรถยนต์ หัวเทียน สัทนรถ อุปกรณ์ไฟฟ้า และชิ้นส่วนรถยนต์ต่าง ๆ อุตสาหกรรมรถยนต์จึงช่วยให้อุตสาหกรรมเหล่านี้ขยายตัวและเจริญก้าวหน้าขึ้นมาก ผลผลิตจากอุตสาหกรรมพื้นฐานดังกล่าวจะนำไปใช้เป็นส่วนประกอบสำหรับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ได้ด้วย เช่น อุตสาหกรรมประกอบเตาอบ ตู้เย็น เครื่องปรับอากาศ และอุปกรณ์สำหรับอากาศยาน เป็นต้น

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์ยังก่อให้เกิดอุตสาหกรรมสืบเนื่องต่อไปอีก คือ อุตสาหกรรมซ่อมรถยนต์ ซึ่งมีอยู่หลายประเภท และหลายขนาด ตั้งแต่ขนาดใช้แรงงานตั้งแต่ 1 คน ถึง 300 คน และจำนวนเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินการมีตั้งแต่ 1000 บาทถึง 20 ล้านบาท

5. ด้านการเปลี่ยนแปลงเทคนิคและการเพิ่มประสิทธิภาพ ดังที่ทราบกันอยู่แล้วว่าการผลิตรถยนต์นั้นจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาช่วยในการพัฒนาตัวสินค้าอยู่ตลอดเวลา เช่น ปรับปรุงให้มีรูปร่างสวยงาม มีประโยชน์ใช้สอยเพิ่มขึ้น และอำนวยความสะดวกสบายได้มากขึ้น นอกจากนี้ในด้านการผลิตก็จะต้องพยายามลดต้นทุนลงให้มากที่สุด และมีขนาดการผลิตที่เหมาะสมมากที่สุด ดังนั้นการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศก็จะเป็นการดึงดูดเทคโนโลยีต่าง ๆ มาจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความก้าวหน้าทางวิชาการมากขึ้น

6. ด้านลดการขาดดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ แต่เดิมนั้นประเทศไทยต้องประสบกับปัญหาดุลการชำระเงินขาดดุลจากการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปปีละหลายพันล้านบาท

การตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศนี้จะช่วยบรรเทาปัญหาการขาดดุลค่าเงินนี้ให้ลดน้อยลงได้

โดยสรุปจะเห็นว่า การที่รัฐบาลอนุญาตให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศนั้น จะก่อประโยชน์ให้แก่เศรษฐกิจโดยส่วนรวมอย่างมากมาได้แก่ ด้านการนำทรัพยากรมาใช้ให้เกิดประโยชน์ ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม ลดการว่างงานและเสริมสร้างแรงงานที่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เป็นการดึงดูดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และช่วยลดการขาดดุลค่าเงินด้วย

จำนวนโรงงาน

ปัจจุบันประเทศไทยมีบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ทั้งสิ้น 14 ราย ผลิตรถยนต์ 21 ยี่ห้อ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทร่วมทุนกับต่างประเทศ มีเพียง 5 บริษัทเท่านั้นที่เป็นของคนไทยทั้งหมด บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ทั้ง 14 ราย ได้แก่

ตารางที่ 3 จำนวนโรงงานผู้ประกอบรถยนต์และยี่ห้อที่ทำการประกอบ

รายชื่อ	ยี่ห้อที่ประกอบ
1. บริษัท กรรณสูต เคนอรัล แอลเซมบลี จำกัด	เพียต พอร์ด
2. บริษัท สยามกลการและนิลสัน จำกัด	ดัทสัน นิลสัน
3. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	โตโยต้า
4. บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	มิตซูบิชิ
5. บริษัท ปรินซ์มอเตอร์ส์ (ประเทศไทย) จำกัด	ซูบารุ อัลฟา-โรมิโอ ดัทสัน นิลสัน
6. บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	อีซูซุ
7. บริษัท ไทยอีโน่อุตสาหกรรม จำกัด	ฮิโน่
8. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	เบนซ์
9. บริษัท วาย.เอ็ม.ซี.แอลเซมบลี จำกัด	บี.เอ็ม.ดับบลิว ซีตรอง เอร์โอด แลนเซีย
10. บริษัท บางซัน เยนเนอรัล แอลเซมบลี จำกัด	อีซูซุ ฮอนด้า โตฮัทสึ โอลเดน ซูซูกิ

ตารางที่ 3 จำนวนโรงงานผู้ประกอบรถยนต์และยี่ห้อที่ทำการประกอบ (ต่อ)

รายชื่อ	ยี่ห้อที่ประกอบ
11. บริษัท สุกโศลมาสด้า อุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	มาสด้า
12. บริษัท ไทยลีวิตซ์ แอสเซมบลี จำกัด	วอลโว่
13. บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	ดัทสัน นิสสัน
14. บริษัท สยามเบนเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	นิสสัน

ที่มา : อาษา ตำรงค์ศิริ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กรุงเทพฯ, กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม 2527 หน้า 6

เงินทุน

การลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย เริ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 โดยมีบริษัทอุตสาหกรรมไทยมอเตอร์ จำกัด ดำเนินการเป็นบริษัทแรก หลังจากนั้นก็ได้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้เพิ่มขึ้นอีกหลายบริษัท จนกระทั่งปัจจุบันนี้มีอยู่ 14 บริษัท ซึ่งในจำนวนนี้เป็นบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเสีย 9 บริษัท มีเงินทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 1,113.5 ล้านบาท มีลักษณะโครงสร้างของการลงทุน เป็นการร่วมลงทุน (Joint Venture) ระหว่างไทยกับต่างประเทศ และลงทุนโดยคนไทยหรือชาวต่างประเทศ ทั้งหมด กล่าวโดยละเอียดได้ดังนี้คือ เป็นบริษัทที่ลงทุนโดยชาติใดชาติหนึ่งล้วน 6 บริษัท ในจำนวนนี้เป็นการลงทุนโดยคนไทยทั้งสิ้น 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 35.71 ของโรงงานทั้งหมด อีก 1 บริษัท เป็นการลงทุนโดยชาวญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 7.14 ที่เหลืออีก 8 บริษัท เป็นการร่วมลงทุนระหว่างไทยกับญี่ปุ่น 6 บริษัทไทยกับสวีเดน 1 บริษัท

เมื่อพิจารณาถึงประโยชน์ที่ไทย ได้รับจากการที่ชาวต่างประเทศมาลงทุนแล้ว จะเห็นได้ว่าเป็นการดึงดูดเงินทุนจากต่างประเทศ เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น และเป็นการช่วยขยายแหล่งงานสาขาอุตสาหกรรมไว้ช่วยรับจำนวนประชากรที่เข้าสู่วัยทำงานมากขึ้นทุกปี

สำหรับเงินทุนของต่างประเทศที่มาลงทุน ในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ซึ่งมีมูลค่าทั้งหมด 456,790,000 บาท จะเป็นเงินทุนของชาวญี่ปุ่นเสีย 426,610,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 93.39 และอีกร้อยละ 6.61 เป็นของชาติอื่น ซึ่งกล่าวได้ว่า ในบรรดาชาวต่างชาตินี้ ญี่ปุ่นเป็นชาติที่มีบทบาทในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของประเทศไทยมากกว่าชาติอื่น ๆ

ตารางที่ 4 จำนวนเงินทุนและจำนวนคนงาน

รายชื่อโรงงาน	เงินทุนจดทะเบียน			จำนวนคนงาน
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	หุ้นไทย (ร้อยละ)	หุ้นต่างชาติ (ร้อยละ)	
1. บริษัท กระดาษลูต เลเนอร์ล แอลเซมบลี จำกัด	57	68.1	31.9	380
2. บริษัท สยามกลการและนิลสัน จำกัด	60	100	-	450
3. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	130	49	51 (ญี่ปุ่น)	850
4. บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	20	40	60 (ญี่ปุ่น)	250
5. บริษัท ปรินซ์มอเตอร์ส์ (ประเทศไทย) จำกัด	9	80	20 (ญี่ปุ่น)	150
6. บริษัท ฮีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	239	51	49 (ญี่ปุ่น)	750
7. บริษัท ไทยฮิโน่อุตสาหกรรม จำกัด	128		100 (ญี่ปุ่น)	300
8. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	30	100	-	200
9. บริษัท วาย.เอ็ม.ซี. แอลเซมบลี จำกัด	60	100	-	550
10. บริษัท บางซัน เยนเนอร์ล แอลเซมบลี จำกัด	16	6.6	34 (ญี่ปุ่น)	160
11. บริษัท ลูโกคัสมาส์ต้า อุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	149	35.6	64.4 (ญี่ปุ่น)	300
12. บริษัท ไทยสวีดิช แอลเซมบลี จำกัด	20	40	60 (สวีเดน)	100
13. บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	175	100	-	550
14. บริษัท สยามเอนเนอร์ล แอลเซมบลี จำกัด	205	100	-	150
รวม	1,113.5			5,140

ที่มา : อาษา ตำราศิริ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กรุงเทพฯ, กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม 2527 หน้า 8

: สัมภาษณ์ ฐิติสุริยรักษ์ การลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย วิทยานิพนธ์

ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการธนาคารและการเงิน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2523 หน้า 210-211

กำลังการผลิต

ในปัจจุบันนี้มีโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยทั้งสิ้น 14 โรงงาน ทำการประกอบรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก รถยนต์โดยสาร และรถอื่น ๆ เช่น รถไถ รถบด รถแทรกเตอร์ เป็นต้นมีกำลังการผลิตรวมกันทั้งสิ้น ประมาณ 153,000 คันต่อปี โดยแยกเป็นกำลังผลิตรถยนต์นั่ง 71,000 คันต่อปี และกำลังผลิตรถยนต์โดยสารและรถยนต์บรรทุกอีก 82,000 คันต่อปี กำลังผลิตนี้อาจเพิ่มขึ้นได้อีกโดยการเพิ่มจำนวนคนงานและชั่วโมงการทำงานให้มากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน ทั้งยังขึ้นอยู่กับแบบของรถยนต์ที่ทำการผลิตและการเปลี่ยนแปลงซึ่งจะต้องเสียเวลาในการตั้งแม่พิมพ์ต่าง ๆ ด้วย รายละเอียดของกำลังการผลิตของแต่ละโรงงาน ปรากฏในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 กำลังการผลิตของผู้ประกอบรถยนต์ ปี 2527

หน่วย: คัน

รายชื่อโรงงาน	กำลังการผลิตต่อปี
1. บริษัท กรรณสูต เจเนอรัล แอลเซมบลี จำกัด	4,800
2. บริษัท สยามกลการและนิลสัน จำกัด	7,200
3. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	40,800
4. บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	10,800
5. บริษัท ปรินซ์มอเตอร์ส์ (ประเทศไทย) จำกัด	2,400
6. บริษัท ฮีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	30,000
7. บริษัท ไทยฮีโน่อุตสาหกรรม จำกัด	9,600
8. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	3,600
9. บริษัท วาย.เอ็ม.ซี.แอลเซมบลี จำกัด	6,000
10. บริษัท บางซัน เยนเนอรัล แอลเซมบลี จำกัด	6,000
11. บริษัท ลูโกคัลมาส์ต้า อุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	9,600
12. บริษัท ไทยลัทธิช แอลเซมบลี จำกัด	3,000
13. บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	18,000
14. บริษัท สยามเอนเนอรัล แอลเซมบลี จำกัด	1,800
รวม	153,600

ที่มา : อาษา ตำราศิริ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กรุงเทพฯ, กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ต้นทุนการผลิต

ต้นทุนการผลิตรถยนต์หนึ่งที่สำคัญ และมีมูลค่าสูงสุดได้แก่ ค่าวัตถุดิบ และวัสดุประกอบ โดยมีสัดส่วนสูงถึงประมาณร้อยละ 80.1 ของต้นทุนการผลิตและการขายทั้งหมด รองลงไปเป็นค่าใช้จ่ายในการขายและบริการ ค่าดอกเบี้ย เงินเดือนและค่าจ้าง และค่าพลังงานตามลำดับ

สำหรับแหล่งที่มาของวัตถุดิบ และชิ้นส่วนประกอบที่ใช้ในการผลิตปรากฏว่าประมาณร้อยละ 75 ของมูลค่าวัตถุดิบทั้งหมด ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากญี่ปุ่น ที่เหลือเป็นวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะว่าจ้างให้โรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต่าง ๆ ในประเทศผลิตป้อนให้ หรือผู้ประกอบการบางรายได้ทำการผลิตชิ้นส่วนบางอย่างใช้เอง จากการศึกษาที่วัตถุดิบส่วนใหญ่ในการประกอบรถยนต์นี้ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ ดังนั้นต้นทุนการประกอบรถยนต์ จึงขึ้นอยู่กับภาษีอากร และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราด้วย นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับราคาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ และส่วนลดที่บริษัทในต่างประเทศลดให้ในการไม่นำส่วนประกอบและอุปกรณ์บางอย่างเข้ามา เพราะได้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศซึ่งส่วนลดที่ได้รับนี้จะไม่เป็นสัดส่วนกับราคาที่ต้องซื้อภายในประเทศ

ตารางที่ 6 : แสดงโครงสร้างต้นทุนการผลิตรถยนต์หนึ่ง¹

ปัจจัยการผลิตและการจำหน่าย	ร้อยละของต้นทุนการผลิตรถยนต์หนึ่ง
1. ค่าวัตถุดิบ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์	80.0
- ในประเทศ	(25.0)
- ต่างประเทศ	(75.0)
2. ค่าพลังงาน (ไฟฟ้าและน้ำมัน)	0.5
3. เงินเดือนและค่าจ้าง	1.7
4. ค่าดอกเบี้ยเงินกู้	4.0
5. ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการ	8.5
6. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	5.3
รวม	100.0

¹ อาษา ตำราธุรกิจ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์, กรุงเทพฯ กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม หน้า

ปัญหาการผลิต

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยพัฒนาไปได้ช้ากว่าต่างประเทศมาก เนื่องจากประสบปัญหานานาประการ ซึ่งแยกเป็นหัวข้อได้ดังนี้

1. ปัญหาวัตถุดิบ

1.1 ชิ้นส่วน CKD ซึ่งเป็นชิ้นส่วน ส่วนใหญ่ที่มีสาระสำคัญ เช่น เครื่องยนต์ เกียร์ ระบบขับเคลื่อน และตัวถัง ยังคงต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ ปัจจุบันชิ้นส่วนเหล่านี้ ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งขณะที่อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรามีการเปลี่ยนแปลงมาก ก็จะมีผลกระทบต่อราคาชิ้นส่วนเหล่านี้และต่อต้นทุนการผลิตรถยนต์

1.2 ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ยังต้องนำเข้าวัตถุดิบรวมทั้ง เครื่องจักร และ เทคนิคการผลิตด้วย ชิ้นส่วนใดที่คัดออกจาก CKD เพราะจะเอาชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศใช้ แทน จะได้รับส่วนลดที่บริษัทแม่ในต่างประเทศเป็นผู้กำหนด ซึ่งจะเป็นจำนวนน้อยมาก นั้นหมายความว่า มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของชิ้นส่วนนั้น

นอกจากนี้ ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ จะต้องได้รับการตรวจสอบและให้การรับรองจากบริษัทแม่ในต่างประเทศก่อนจึงจะนำมาใช้ได้ ทำให้ต้องเสียเวลาและบางครั้งก็ไม่ผ่านการรับรอง หรือบางครั้งกว่าจะได้รับการรับรองก็มีการเปลี่ยนแปลงรถยนต์ใหม่แล้ว

2. ปัญหาเรื่องปริมาณ

การผลิตมีจำนวนน้อย (Small Scale Production) อันสืบเนื่องจากตลาดภายในประเทศมีขนาดจำกัด และประกอบกับรัฐบาลได้ดำเนินการผิดพลาดมาตั้งแต่ต้น เกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในการที่ยอมให้มีการตั้ง โรงงานประกอบขึ้นจำนวนมากถึง 19 โรงงาน โดยมีได้ศึกษาปัญหาได้ละเอียดรอบคอบและการไม่ประสานงานกันระหว่างหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ขาดการศึกษาสภาพและขนาดของตลาดในประเทศอย่างละเอียดเพียงพอ ขนาดการผลิตรถยนต์ในประเทศแต่ละโรงงานมีจำกัด ทำให้ไม่สามารถจะผลิตในขนาดที่ประหยัดในทาง เศรษฐกิจ (Economy of Scale) แต่ละบริษัทยัง ผลิตรถยนต์หลายแบบ ทำให้ขนาดการผลิตของแต่ละบริษัทอยู่ในจำนวนน้อยมาก อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีสูง มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความก้าวหน้าอยู่เสมอ และในขณะเดียวกันก็ต้องการปริมาณการผลิตที่

เรียกว่า Mass Production¹ ซึ่งจะคุ้มกับการลงทุน จากการศึกษาการผลิตรถยนต์ในประเทศพัฒนาพอจะยึดถือเป็นหลักได้ว่าการลงทุนผลิตรถยนต์ผู้ผลิต ต้องผลิตรถยนต์แบบเดียวออกสู่ตลาดได้อย่างน้อยปีละ 100,000 คัน ซึ่งจะคุ้มกับต้นทุนและสามารถดำเนินการต่อไปได้

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยใช้กำลังการผลิตต่ำมาก ประมาณร้อยละ 41-43 ของกำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศทั้งหมด ต้นทุนการผลิตโดยเฉลี่ยสูงสูงกว่ารถยนต์ประเภทเดียวกันที่ผลิตได้ในยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น ฯลฯ

นอกจากการผลิตจะมีขนาดเล็กแล้ว อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศยังประสบปัญหาที่มีกำลังผลิตส่วนเกินเหลืออยู่ (Excess Capacity) แต่ละบริษัทผลิตระดับต่ำกว่าประสิทธิภาพสูงสุด และยังมีขีดความสามารถต่ำอีกด้วย

3. ปัญหาราคาคูณภาพ และมาตรฐานของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตในประเทศเป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย สำหรับราคาชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ในตลาดเมืองไทยมีหลายประเภท แต่อาจจำแนกออกเป็น

- 3.1 ชิ้นส่วนซึ่งสั่งตรงจากบริษัทผู้ผลิตหรือบริษัทแม่ในต่างประเทศ
- 3.2 ชิ้นส่วนที่สั่งจากต่างประเทศ
- 3.3 ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ

ชิ้นส่วนทั้ง 3 ประเภทนี้ ชิ้นส่วนที่ได้รับส่วนลดจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากต่างประเทศมีราคาถูกที่สุด เนื่องจากบริษัทผู้ผลิตหรือบริษัทแม่ (Parent Company) ยอมให้ส่วนลดพิเศษในการนำชิ้นส่วนต่าง ๆ เหล่านั้นเข้ามาในประเทศ เพราะโดยปกติแล้วบริษัทผู้ผลิตที่มาลงทุนในประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย หรือมีส่วนในการลงทุนประกอบรถยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาจะได้รับประโยชน์โดยตรง จากการมาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์น้อยมาก แต่ประโยชน์ที่บริษัทผู้ผลิตจะได้รับมากที่สุดก็คือการขายอะไหล่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์เหล่านี้ บริษัทต่างประเทศหรือบริษัทแม่จึงต้องพยายามที่จะให้บริษัทประกอบรถยนต์ นำชิ้นส่วนประกอบเข้ามามากที่สุด ด้วยเหตุนี้บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศจึงมีความ

¹ วิชิตวงศ์ ณ ป้อมเพ็ชร นโยบายเศรษฐกิจข้อคิดและการวิเคราะห์บททวนความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์, กรุงเทพฯโรงพิมพ์ประชาชน 2516 หน้า 473.

โน้มเยื้องที่จะไม่ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ และสั่งชิ้นส่วนเข้ามาโดยยอมเสียภาษีอากร

การที่จะใช้อุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ของไทยมีคุณภาพดีและได้มาตรฐานนี้ จะต้องมีการนำเครื่องมือ เครื่องจักร อันทันสมัย และเครื่องอัตโนมัติ (Mechanization and Automotion) มาใช้ในการผลิต การผลิตจะต้องทำเป็นจำนวนมาก และผลิตได้เฉพาะรถยนต์แบบใดแบบหนึ่ง หรือชิ้นส่วนใดชิ้นส่วนหนึ่ง โดยเฉพาะ การใช้เครื่องทุ่นแรงซึ่งรวมทั้งการจักรระบบ เครื่องมือเครื่องจักรให้ได้มาตรฐาน จะช่วยลดต้นทุนทำการและการขนย้าย (handling) ในขณะเดียวกันจะมีโอกาสที่จะใช้ประโยชน์จาก เครื่องมือเครื่องจักรได้เต็มประสิทธิภาพและลดต้นทุนสำหรับ เครื่องมือต่าง ๆ แต่สำหรับโรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ในประเทศไทย โรงงานเหล่านี้ผลิตมาเพื่อสนองความต้องการของตลาดในประเทศซึ่งมีจำนวนจำกัดอยู่แล้ว และในขณะเดียวกันความต้องการรถยนต์ในตลาดยังมีหลายประเภท หลายชนิดและหลายแบบ ดังนั้นบริษัทประกอบรถยนต์จึงต้องผลิตรถยนต์ในแต่ละแบบ แต่ละขนาดมีจำนวนน้อย ทำให้ความต้องการอะไหล่รถยนต์แต่ละประเภทอยู่ในวงจำกัดจึงไม่อาจนำเทคนิคการผลิต ซึ่งมีประสิทธิภาพดังกล่าวมาใช้ได้ เพราะจำนวนการผลิตต่ำ ทำให้เกิดต้นทุนการผลิตสูง การที่ขนาดการผลิตของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยยังอยู่ในวงจำกัดต้นทุนการผลิตจึงสูงกว่าที่ควรจะเป็น ประกอบกับในปัจจุบันโรงงานผลิตชิ้นประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ซึ่งมีขนาดใหญ่ทันสมัยและได้มาตรฐานมีจำนวนน้อย ดังนั้นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานจึงมีราคาแพง ส่วนโรงงานซึ่งมีขนาดเล็กก็มีแนวโน้มที่จะผลิตคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานเพื่อให้มีต้นทุนต่ำลง และราคาขายต่ำพอที่จะแข่งขันกับผลิตภัณฑ์ที่สั่งมาจากต่างประเทศได้นับว่าเป็นผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจมาก จึงเป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ โดยอ้างถึงคุณภาพต่ำ ไม่ได้มาตรฐานและราคาแพง เพื่อเลื่อนเวลาหรือหลีกเลี่ยงการใช้อุปกรณ์ชิ้นส่วนภายในประเทศเสีย

4. ความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (Linkage Industries) อุตสาหกรรมเหล่านี้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเพราะเป็นโรงงานที่ประกอบชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ นับเป็นหมื่น ๆ ชิ้น เริ่มตั้งแต่ สลัก น็อต สลัก แหวนลูกสูบ ฯลฯ เป็นต้น บทบาทของอุตสาหกรรมรองหรือสืบเนื่องมีความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศพัฒนาความต้องการอุปกรณ์ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ ประมาณ 60-70 เปอร์เซ็นต์ สำหรับประเทศกำลังพัฒนาอุตสาหกรรมรองมีส่วนช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบ

รถยนต์ในประเทศมาก¹ จากการรวบรวมสถิติและข้อคิดเห็นในการใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย เช่น แหนบดับ พบว่าโรงงานประกอบรถยนต์ไม่นิยมใช้แหงนดับ ที่ผลิตได้ในประเทศเหตุผลคือเคยใช้แหงนที่ผลิตในประเทศ แต่ปรากฏว่าเป็นที่นิยมของลูกค้า แหนบจะล้าเร็วผิดปกติและจะหักทันทีที่เกิด Shock load ไม่ได้มาตรฐานและ specification ตามที่บริษัทผู้ประกอบต้องการ เมื่อคิดแล้วค่าใช้จ่ายแหงนที่ผลิตในประเทศ เทียบกับแหงนที่ผลิตโดยตรงจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในต่างประเทศ การใช้แหงนที่ผลิตในประเทศมีราคาแพงกว่า นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดในการสั่งซื้อครั้งละประมาณ 20 ตันอีกด้วย การไม่ให้ความร่วมมืออย่างจริงจังของบริษัทผู้ประกอบภายในประเทศเป็นเหตุให้ประมาณความต้องการชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศน้อยมาก ตลาดแคบไม่พร้อมที่จะผลิตอะไหล่ให้แก่บริษัทประกอบรถยนต์แนวโนมของโรงงานผลิตชิ้นส่วนสิ่งมุงผลิตที่ต่ำกว่ามาตรฐาน เพื่อลดต้นทุนการผลิตแข่งขันกับอุปกรณ์รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศแทนที่จะปรับปรุงคุณภาพ

นอกจากนี้โรงงานประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ยังประสบปัญหาด้านการขาดแคลนวัตถุดิบ ที่ไม่มีในประเทศไทยต้องสั่งจากต่างประเทศ เช่น เหล็กที่ใช้ทำแผ่นแหงน ส่วนใหญ่สั่งเหล็กมาจากประเทศญี่ปุ่นซึ่งใช้มาตรฐาน JIS ราคาสูง เนื่องจากสั่งเข้ามาจำนวนน้อยเพื่อให้พอเพียงกับการผลิตแทนตบสนองโรงงานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บางบริษัทเท่านั้น

การควบคุมคุณภาพของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ และวัตถุดิบที่ใช้ นับว่าเป็นสิ่งจำเป็นในการผลิตรถยนต์ในประเทศ ชิ้นส่วนประกอบที่มีคุณภาพต่ำขาดความเชื่อถือ ทำให้คุณภาพรถยนต์สำเร็จรูปที่ผลิตได้ต่ำไปด้วย และต้นทุนการผลิตสูงกว่าที่ควรเป็น อีกประการหนึ่งซึ่งทำให้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ผลิตในประเทศ ไม่ได้มาตรฐาน วัสดุที่หาได้มีคุณภาพตามต้องการมีราคาสูงมาก การที่วัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์ที่สำเร็จรูป เช่น เหล็กหล่อ, เหล็กกัด มีคุณสมบัติไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นหลายอย่างในการวัด (milling) และการนำ

¹ ส้มยศ วิฑิตสุริยารักษ์ การลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย
วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชา การธนาคารและการเงิน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2523

เข้าเครื่องจักรเพื่อให้ได้ชิ้นส่วนตามที่ต้องการ การมีฟองอากาศในเหล็กหล่อเป็นปัญหาทั่ว ๆ ไปที่เกิดขึ้นบ่อย ๆ ซึ่งต้องการควบคุมด้วยวิธีการต่าง ๆ ในทุกระดับขั้นของการผลิต หลังจากการวัด (milling) เพื่อที่จะให้แน่ใจว่าจะไม่มีชิ้นส่วน ที่ไม่ได้มาตรฐานที่กำหนด ปัจจุบันมีชิ้นส่วนที่ไม่ได้มาตรฐานอยู่ในอัตราสูงมาก กระทั่งอุตสาหกรรมควรรหาทางแก้ไข เพื่อแก้ไขความไม่พร้อมทางอุตสาหกรรมรองหรืออุตสาหกรรมต่อเนื่องนี้

5. ปัญหาด้านภาษีอากร ในเรื่องภาษีอากรของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ ผู้ผลิตต้องประสบกับภาระภาษีซ้อน เพราะในการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น จะต้องนำวัตถุดิบเข้ามาจากต่างประเทศซึ่งจะต้องเสียอากรนำเข้าและภาษีการค้าและเทศบาล ในพิกัดอัตราของของนั้น ๆ เมื่อผลิตเป็นส่วนประกอบและอุปกรณ์แล้วก็ต้องเสียภาษีการค้าและเทศบาล และเมื่อนำมาประกอบเป็นรถยนต์แล้วก็ต้องเสียภาษีการค้าและเทศบาล รวมถึงบรรดา รถยนต์อีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงมีปัญหาด้านภาษีอากรในอีกประเด็นหนึ่ง คือ ผู้ผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มักจะมีเสียงภาษีการค้าในลักษณะของการรับจ้างทำของ

นอกจากนี้อุตสาหกรรมรถยนต์ ยังต้องประสบกับปัญหาอื่น ๆ อีกมากมาย ได้แก่ ปัญหาดังต่อไปนี้คือ

- ค่าแรงงานสูงเกินไป
- คนงานลาออกบ่อย
- ขาดแคลนคนงาน ข้างฝีมือ และผู้เชี่ยวชาญในการผลิต
- มีภาระหนักในด้านการให้สวัสดิการแก่คนงาน
- ปัญหาทางการเงิน เช่น อัตราดอกเบี้ยสูง ลูกค้ายาระหนีเข้า
- ปัญหาเศรษฐกิจ เช่น อำนาจการซื้อภายในประเทศลดลง

ตารางที่ 7 โครงสร้างอัตราภาษีอากรเกี่ยวกับรถยนต์

รายการ	นำเข้า		เพื่อประกอบใน ประเทศเสรีแล้ว เสียอัตราภาษีการค้า และเทศบาล (%)
	อัตราภาษีอากร นำเข้า (%)	อัตราภาษีการค้าและเทศบาล (%)	
รถยนต์นั่ง			
กรณีนำเข้าเป็นรถสำเร็จรูป (C.B.U.)	180 (ไม่เกิน 2300 cc.)	44	-
กรณีนำเข้าเป็นชิ้นส่วน	300 (มากกว่า 2300 cc.)		
ประกอบในประเทศ (C.K.D)	112	1.65	33

ที่มา : กรมศุลกากร

: คณะกรรมการพัฒนานโยบายอุตสาหกรรม, พ.ศ. 2529



อุตสาหกรรมรถยนต์กับการสนับสนุนของรัฐบาล

เป็นเวลาสิบกว่าปีแล้วที่รัฐบาลได้พยายามใช้มาตรการต่าง ๆ ในอันที่จะควบคุมและส่งเสริมให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้ก้าวหน้า และพัฒนาไปในทางที่เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ อันได้แก่การสนับสนุนให้มีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ การกำหนดนโยบายด้านการผลิต การควบคุมการนำเข้า ตลอดจนมาตรการทางด้านภาษี ซึ่งจะกล่าวสรุปในแต่ละด้านดังนี้

1. การใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ทั้งในประเทศใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 45 ของมูลค่ารวมของวัตถุดิบประกอบรถยนต์ทั้งคัน และมีนโยบายที่จะพยายามเพิ่มการใช้ส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ให้มีตลาดกว้างขวางขึ้นและมีคุณภาพที่ได้มาตรฐานยิ่งขึ้น (ดังรายละเอียดในภาคผนวก ง.)

2. การจำกัดแบบ/ชนิด (Series) ของรถยนต์ นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ทั้งในส่วนนี้ได้กำหนดให้ โรงงานประกอบรถยนต์ซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบรถยนต์ทั้งแบบชนิดของรถยนต์นั้นได้อยู่แล้ว จะเพิ่มหรือเปลี่ยนแบบ ชนิดของรถยนต์ที่ประกอบไม่ได้ นอกจากการเปลี่ยนแบบชนิดของรถยนต์นั้นเพื่อทดแทนแบบ ชนิดที่ได้รับอนุมัติอยู่แล้ว (ภาคผนวก ง เอกสารหมายเลข 5) ซึ่งเป็นการควบคุมให้ปริมาณการประกอบรถยนต์ทั้งของประเทศมีลักษณะประหยัดทางเศรษฐกิจ (Scale of Economy) และได้มีประกาศนโยบายการจำกัดแบบ ชนิด (Series) ของรถยนต์ทั้งเพิ่มขึ้น เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2527 โดยให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2529 ดังนี้คือ

2.1 อนุญาตให้โรงงานซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์ทั้ง ประกอบรถยนต์ทั้งได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ในแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ (Model) แบบหนึ่งให้มีตัวถัง (Body) ได้แบบเดียวและให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด โดยมีความหมายดังนี้คือ

แบบ : ให้หมายถึงรูปร่างภายนอกของตัวถังรถยนต์นั่ง รวมทั้งรูปร่างภายนอกของกระจกและประตูรถยนต์นั่ง เช่น รถยนต์นั่ง 2 ประตู 4 ประตู และรถตรวจการณ์ (Station Wagon)

ระบบเกียร์ : ให้หมายถึงเกียร์ที่ใช้กับรถยนต์นั่งแบบใดแบบหนึ่ง เช่น เกียร์อัตโนมัติ เกียร์ 4 สังกะความเร็ว (4 Speed) และเกียร์ 5 สังกะความเร็ว (5 Speed)

ขนาดของเครื่องยนต์ : ให้หมายถึงจำนวน ซี.ซี. ของเครื่องยนต์ที่ใช้กับรถยนต์นั่ง เช่น รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ 1,300 ซี.ซี., 1,500 ซี.ซี. และ 1,800 ซี.ซี เป็นต้น

2.2 โรงงานใดที่ได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งในรุ่น (Series) ใด หากปรากฏในปีหนึ่งปีใดไม่มีการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นที่ได้รับอนุมัติไปแล้ว กระทรวงอุตสาหกรรมจะยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นนั้น และจะไม่อนุญาตให้มีการนำเอารุ่นอื่นมาลวมสิทธิแทนไม่ว่าด้วยกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

3. การตั้งและขยายโรงงาน เนื่องจากมีกำลังผลิตส่วนเกิน (Exceed Capacity) ในโรงงานประกอบรถยนต์นั่งในประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ออกประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ที่ดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานได้ (ภาคผนวก ง เอกสารหมายเลข 4) ซึ่งนับว่าเป็นการสนับสนุนโรงงานที่ดำเนินการอยู่แล้วให้ได้มีรากฐานที่มั่นคง และมีการแข่งขันกันอย่างมีขอบเขต ไม่ต้องแข่งขันกับโรงงานที่จะเพิ่มขึ้นอีก ทั้งยังทำให้แบบกรประกอบรถยนต์ไม่เพิ่มขึ้นอีก ซึ่งจะทำให้รถยนต์แต่ละแบบที่ประกอบอยู่มีจำนวนมากขึ้น จะเป็นการลดต้นทุนการผลิต

4. การควบคุมการนำเข้า เพื่อส่งเสริมการผลิตในประเทศให้มีลักษณะประหยัดทางเศรษฐกิจ (Scale of Economy) อีกทั้งกำลังการผลิตรถยนต์นั่งในประเทศมีเหลืออยู่มาก กระทรวงพาณิชย์จึงประกาศห้ามนำรถยนต์นั่ง รถยนต์แข่ง และจักรยานยนต์สำเริงรูปเข้ามาในราชอาณาจักร และได้ห้ามนำเข้ารถโดยสารสำเริงรูปชนิด 6 ล้อที่มีที่นั่งตั้งแต่ 30 ที่นั่งขึ้นไปเข้ามาในราชอาณาจักรด้วย นอกจากนี้จะเป็นผลดีดังกล่าวข้างต้นยังเป็นการสนับสนุนและคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งภายในประเทศ ไม่ต้องแข่งขันกับการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเริงรูปจากต่างประเทศ

5. กำแพงภาษี รัฐบาลได้สนับสนุนรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศ โดยการที่ให้รถยนต์นำเข้าสำเริงรูปเสียภาษีอากรในอัตราที่สูงกว่า รถยนต์ที่นำชิ้นส่วนและอุปกรณ์เข้ามาประกอบภายในประเทศ ซึ่งแตกต่างกันร้อยละ 68 ดังตารางที่

ตารางที่ 8 แสดงอาการเข้าของรถยนต์นั่ง (%)

ประเภท	อาการเข้า (X)		ความแตกต่าง (%)
	CKD	CBU	
รถยนต์นั่ง	112	180 (ไม่เกิน 2300 ซี.ซี)	68
		300 (เกินกว่า 2300 ซี.ซี)	188

ที่มา : ฝ่ายการนำเข้า 6

กรมศุลกากร, 2529