

การลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย



นายพิภพ ทองคำกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบัญชีมหาบัณฑิต

ภาควิชาการธนาคารและการเงิน

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. ๒๕๒๓

I16686842

Ⓢ

Investment in Motorcycle Industry  
in Thailand

Mr. Phiphop Thongkungul

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Accountancy

Department of Banking and Finance

Graduate School

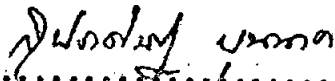
Chulalongkorn University

1980

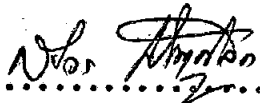
หัวข้อวิทยานิพนธ์      การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย  
โดย                              นายศุภกมล ทองคำกุล  
ภาควิชา                        การธนาคารและการเงิน  
อาจารย์ที่ปรึกษา        นายเอกชัย อธิคมนันทะ  
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม    อาจารย์ปิยรัตน์ คุณะนันท์

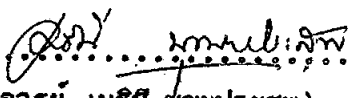
---

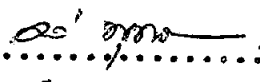
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็น  
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบัณฑิต

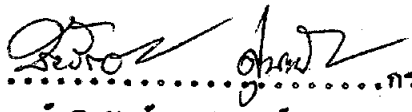
  
.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุประดิษฐ์ บุญนาค)


คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

  
.....ประธานกรรมการ  
(ศาสตราจารย์ สังวร บุญนาค)

  
.....กรรมการ  
(อาจารย์ เมธี บุญนาค)

  
.....กรรมการ  
(อาจารย์ คารณิ ทูตวิบูลย์)

  
.....กรรมการ  
(อาจารย์ ปิยรัตน์ คุณะนันท์)

  
.....กรรมการ  
(นายเอกชัย อธิคมนันทะ)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



๑

ตอบแทนของอุตสาหกรรมนี้อยู่ในอัตราที่สูง นอกจากนี้ในระยะเริ่มแรกของการลงทุนจะมีการขาดทุนอยู่บ้าง เนื่องจากยังไม่เป็นที่นิยมของตลาดและเงินลงทุนสูง รถจักรยานยนต์ที่จะทำการผลิตในประเทศไทยควรเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน ๑๒๕ ซี.ซี. นับว่าเหมาะสมที่สุด จากการศึกษาถึงผู้ลงทุนที่อยู่ในอุตสาหกรรมนี้พบว่า มีเพียง ๓ ราย ที่เป็นผู้ครองตลาดในประเทศได้ทั้งหมด จึงทำให้สามารถเพิ่มกำลังการผลิตและการจำหน่ายได้กำไรสูงทุกปี แม้ว่าต้นทุนในการผลิตจะสูงกว่าต่างประเทศเล็กน้อย แต่ก็สามารถชดเชยต้นทุนที่สูงขึ้นนั้นได้ โดยการเพิ่มราคาจำหน่ายรถจักรยานยนต์ให้สูงขึ้นตามกำลังการผลิตรวมของอุตสาหกรรมนี้ ในปัจจุบันนี้นับว่าเพียงพอกับความต้องการใช้รถจักรยานยนต์ภายในประเทศ และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี จึงเป็นปัญหาของผู้ลงทุนรายใหม่ที่จะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ว่า จะสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายเก่าในด้านการตลาดและต้นทุนในการผลิตให้อยู่ในระดับเดียวกันได้หรือไม่ ปัญหาสำคัญดังกล่าวมีผลกระทบต่อผู้ลงทุนรายใหม่อย่างมาก ทั้งนี้เพราะในปัจจุบันแม้ว่ารัฐบาลอนุญาตให้ตั้งโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศได้ก็ตาม แต่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ตั้งพิจารณาให้การส่งเสริมแก่ผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมนี้แล้ว ฉะนั้นในภาวะการดังกล่าวผู้ลงทุนรายใหม่จึงไม่ควรที่จะลงทุน หากไม่สามารถหาผู้ร่วมลงทุนจากต่างประเทศดังกล่าวได้

ข้อควรพิจารณาในการศึกษาการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ ที่มีผลกระทบต่อราคาของรถจักรยานยนต์ที่มีแนวโน้มสูงขึ้น เพราะจากต้นทุนการผลิตที่สูง และผู้ลงทุนต้องการผลกำไร รัฐบาลควรมีมาตรการบางประการ เช่น การกำหนดราคาจำหน่ายในราคาที่เหมาะสม บุติธรรมสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีจำนวนมากในประเทศไทย และจะมีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะรถจักรยานยนต์มีประโยชน์ ประหยัดน้ำมันและเหมาะสมกับประชาชนทั่ว ๆ ไป ส่วนใหญ่ในประเทศไทย อันจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศได้

Thesis Title      Investment in Motorcycle Industry in Thailand  
Name                Mr. Phiphop Thongkumgul  
Thesis Advisor    Mr. Akachai Athicomnanta  
                      Miss. Piyarath Sunanun  
Department        Banking and Finance  
Academic Year     1979

#### ABSTRACT

This thesis concerns many aspects of the investment of motorcycle industry in Thailand, such as, production, material, labour and capital utilization, financial analysis, such as, financial ratios, cost of production and trend of the industry. The study also includes various kinds of problems associated with those areas. Moreover, attention is also paid to the investment factors, rate of return and the investment criteria employed in the industry. The studying of details mentioned above, is to acknowledge the general structure of the industry.

From the study it is found that the motorcycle industry has been developed in many ways, such as, process of production and other technologies. Also, local raw materials has been used at an increasing rate. The government has a policy to protect the local motorcycle industry against external ones. Measures that have been implemental are the prohibition of motorcycle has been expanded rapidly.

To invest in the industry, the capital expenditure for factory, machinery, equipment and land is estimated to be not less than £ 15 million. The capacity of production should not be less than 40,000 motorcycles per year. In addition, it is necessary that investors acquire technological and financial support from experts and manufactures abroad. During the beginning period of the investment, loss may be incurred because of the lack of market popularity and high capital requirement. However, the rate of return in the industry is generally high. The suitable size of motorcycle, produced in the country, should not be over than 125 c.c. The local market of motorcycle consists of 3 major manufactures and some minor ones. Those major manufactures are able to increase the capacity of production, which would naturally result in high profit. Although the cost of production in the country is a little higher than that in other countries, the compensation can be made by increasing the selling price. At present, the total amount of motorcycle produced is sufficient for the domestic demand. But the demand, increases every year. New investors would certainly face problems if they could not compete with the existing manufacturers in marketing and cost of production. Besides such problems, the Board of Investment has ceased supporting this kind of industry, while the government still permits the setting up of new motorcycle plants. therefore, in such situation, those who want to come into the industry should seek foreign co-investors.

There is a tendency that the selling prices of motorcycle will increase incessantly. This is due to not only high cost of product but also excessive profit required by investors. Therefore, the government should intervene by taking some measures, such as, restricting the selling prices at a level that would be fair and just to the consumers. It must be emphasized that consumers are likely to increase gradually because motorcycles consume less petrol. Such fact will be advantageous to the economy of the country.





## กิติกรรมประกาศ

ผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อผู้มีความสำคัญอย่างมากในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คือ คุณเอกชัย อธิคมนันธะ ซึ่งเป็นผู้ควบคุมการวิจัยได้สละเวลาอันมีค่าช่วยวางแนวทาง ให้คำแนะนำและขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อ อาจารย์ ปิยรัตน์ คุณะนันท์ ที่ได้ตรวจและแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อ คุณอาษา ดำรงศิริ แห่งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม ที่กรุณาให้คำปรึกษาและแนะนำ ตลอดจนช่วยค้นคว้าและรวบรวมเอกสารต่าง ๆ และขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ทุกหน่วยของบริษัทผลิตรถจักรยานยนต์ทั้ง ๔ แห่งที่ได้ให้ความร่วมมือให้ข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ ในการทำวิทยานิพนธ์นี้ ตลอดจนได้ให้ความสะดวก ในด้านการให้ข้อมูลต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์อย่างมาก ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ได้กล่าวนามมาที่ได้สละเวลาอันมีค่าของท่านเป็นอย่างสูง

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณ คณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์คือ ศาสตราจารย์ สังวร ปัญญาติลก อาจารย์เมธิณี บุญยประสพ อาจารย์ดารณี พุทธิวิบลย์ ที่กรุณาตรวจสอบและแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความเรียบร้อย สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อทุก ๆ ท่านที่ได้กล่าวนามในที่นี้ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือ เป็นอย่างดีในการเขียนวิทยานิพนธ์ ตลอดจนเพื่อผลิตปริญญาโททุก ๆ ท่านที่ได้ให้กำลังใจ เป็นอย่างยิ่งตลอดมา

พิภพ ทองคำกุล

สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ

กิตติกรรมประกาศ

รายการตารางประกอบ

รายการแผนภาพ แผนภูมิ และงบการเงิน ประกอบ

บทที่

๑. บทนำ

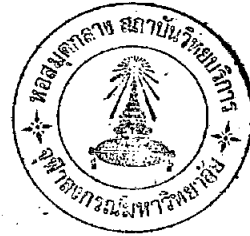
- ความสำคัญของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย
- วัตถุประสงค์ของการศึกษา
- วิธีดำเนินการศึกษาและค้นคว้า
- ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษารวิจัย

๑๒. โครงสร้างของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

- ประวัติความเป็นมาของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์
- ความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์
- ตลาดของรถจักรยานยนต์
- ปริมาณความต้องการรถจักรยานยนต์
- การนำเข้าและการส่งออกรถจักรยานยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์
- การจำหน่ายรถจักรยานยนต์

๓. การดำเนินการของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

- ด้านวัตถุดิบ
- ด้านแรงงาน
- ด้านการผลิต
- ต้นทุนการผลิต
- ปัญหาโดยทั่วไปในการดำเนินการ
- การตั้งราคา



หน้า

ง

ฉ

ช

ค

ฅ

๑

๑

๒

๓

๔

๕

๖

๗

๑๑

๑๓

๑๔

๓๐

๓๕

๓๕

๔๒

๔๔

๕๒

๕๖

๕๘

บทที่

๔. การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์	
ในประเทศไทยของรัฐบาล	๖๒
- การส่งเสริมการลงทุนโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	๖๒
- เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์	๖๔
- การให้สิทธิประกัน	๖๖
- มาตรการการคุ้มครอง	๖๗
- การคุ้มครอง	๖๘
- การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์โดยกระทรวงอุตสาหกรรม	๗๕
- อุตสาหกรรมรถยนต์กับมูลค่าเพิ่มในประเทศ	๘๓
๕. การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	๘๖
- ปัจจัยในการลงทุน	๘๖
- ความช่วยเหลือในด้านการลงทุนจากต่างประเทศ	๘๘
๖. การวิเคราะห์ทางการเงินของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	๙๑
- แหล่งเงินทุนและโครงสร้างของเงินทุน	๙๑
- การบริหารเงินทุนของบริษัทผู้ผลิต	๙๗
- การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน	๑๐๓
- อัตราส่วนสภาพคล่องและสมรรถภาพในการดำเนินงาน	๑๐๓
- อัตราส่วนหนี้สิน	๑๐๘
- อัตราส่วนแสดงสมรรถภาพในการหากำไร	๑๑๑
- อัตราผลตอบแทนต่อผู้ลงทุน	๑๑๕
- การวิเคราะห์จุดเสมอตัว	๑๑๘
- ประโยชน์	๑๒๐
- ความสัมพันธ์ของจุดเสมอตัวกับราคาขายได้ ต้นทุนผันแปร ต้นทุนคงที่ และกำไร	๑๒๑

บทที่

หน้า

๗. สรุปและข้อ เสนอแนะ

๑๒๘

บรรณานุกรม

๑๓๗

ภาคผนวก ก.

๑๔๑

ภาคผนวก ข.

๑๕๑

ประวัติผู้เขียน

๑๗๘

รายการตารางประกอบ

ตารางที่	หน้า
๑. แสดงชื่อบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ จำนวนเงินทุนเริ่มแรก ชื่อรถจักรยานยนต์ และสัดส่วนของผู้ถือหุ้น	๕
๒. แสดงชื่อบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ จำนวนและสถานที่ตั้งของ โรงงานผลิต	๗
๓. แสดงอัตราความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ โดยการเปรียบเทียบมูลค่าทรัพย์สิน ระหว่างปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑	๑๐
๔. แสดงส่วนแบ่งตลาด (Market Share) ของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย ในแต่ละปี แยกตามชื่อการค้า	๑๔
๕. แสดงสถิติรถจักรยานยนต์จดทะเบียนในแต่ละปีในกรุงเทพมหานคร และในส่วนภูมิภาค	๑๕
๖. แสดงการเปรียบเทียบปริมาณความต้องการรถจักรยานยนต์ในแต่ละ ปีเปรียบเทียบกับผลผลิตประชาชาติในประเทศ	๑๗
๗. แสดงสถิติการนำเข้ารถจักรยานยนต์ อัตรา การเปลี่ยนแปลง ของมูลค่าการนำเข้า และอากรการนำเข้า	๒๒
๘. แสดงสถิติการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์และอัตราการ เปลี่ยน แปลงของ ลค่าการนำเข้าและอากรการนำเข้า	๒๔
๙. แสดงสถิติการส่งออกรถจักรยานยนต์และสตูดเตอร์กับการส่งออก ส่วนประกอบและอุปกรณ์ไปยังต่างประเทศในด้านมูลค่าและ ปริมาณในแต่ละปี	๒๗
๑๐. แสดงการเปรียบเทียบรายได้และการครอบครองยานยนต์	๒๙
๑๑. แสดงรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์ รถจักรยานยนต์ที่ผลิตได้ ในประเทศและการนำเข้าจากต่างประเทศ	๔๑
๑๒. แสดงจำนวนคนงาน พนักงาน ผู้บริหารและ เงินลงทุนของ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	๔๒

ตารางที่

หน้า

๑๓. แสดงแบบรถจักรยานยนต์ แยกตามยี่ห้อ และขนาดเครื่องยนต์	๕๖
๑๔. แสดงกำลังการผลิตของแต่ละบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ในปี ๒๕๑๙-๒๕๒๓	๕๕
๑๕. แสดงปริมาณความต้องการ การผลิตภายในประเทศ และ การนำเข้ารถจักรยานยนต์ลำ ไร่จรูป	๕๑
๑๖. แสดงอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ เปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมชนิดอื่น ๆ	๗๔
๑๗. แสดงการเปรียบเทียบรายได้ประชาชาติในส่วนของอุตสาหกรรม รายได้ประชาชาติต่อคนและความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรม รถจักรยานยนต์กับอุตสาหกรรมรวม	๘๒
๑๘. แสดงมูลค่าเพิ่มต่อรายได้ มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาปัจจุบันและมูลค่าเพิ่ม ณ ราคาคงที่ (๒๕๑๕) ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์	๘๕
๑๙. แสดงโครงสร้างของเงินทุนของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย ระหว่างปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑	๙๕
๒๐. แสดงรายได้และค่าใช้จ่ายของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ โดยวิธีเปรียบเทียบเป็นมูลค่าร้อยละต่อยอดขาย (Common Size) ระหว่างปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑	๙๖
๒๑. แสดงอัตราส่วนหนี้สิน ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์	๑๑๓
๒๒. แสดงอัตราส่วนหนี้สิน ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์	๑๐๙
๒๓. แสดงอัตราส่วนแสดงสมรรถภาพในการหากำไร ของอุตสาหกรรม รถจักรยานยนต์	๑๑๔
๒๔. แสดงอัตราผลตอบแทนต่อการลงทุน เงินปันผลและจำนวนหุ้น ของผู้ลงทุน	๑๑๗

๒๕. แสดงการเปรียบเทียบอัตราการเปลี่ยนแปลงของรายได้  
กำไรหลังต้นทุนผันแปร ต้นทุนคงที่ ราคารถจักรยานยนต์  
และอัตราการผลิต ณ จุดเสมอตัว ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์  
ระหว่างปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑

๑๒๖

๒๖. แสดงการเปรียบเทียบการคำนวณหาจุดเสมอตัวของอุตสาหกรรม  
รถจักรยานยนต์ ระหว่างปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑

๑๒๗

## รายการแผนภาพประกอบ

### แผนภาพประกอบที่

หน้า

- |   |    |
|---|----|
| ๑. แสดงสู่ทางการจำหน่ายวิธีที่ ๑  | ๓๑ |
| ๒. แสดงสู่ทางการจำหน่ายวิธีที่ ๒  | ๓๒ |
| ๓. แสดงลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์<br>กับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ทั้ง ๔ บริษัท | ๓๗ |
| ๔. แสดงผังการประกอบรถจักรยานยนต์  | ๔๗ |

## รายการแผนภูมิประกอบ

แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ของปริมาณความต้องการรถจักรยานยนต์  
กับผลผลิตประชาชาติในประเทศ

๒๐

## รายการงบการเงินประกอบ

งบแสดงแหล่งที่มาและแหล่งใช้ไปของเงินทุนระหว่างปี ๒๕๑๕-๒๕๒๐ และ  
ปี ๒๕๒๐-๒๕๒๑ ของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ทั้ง ๔ บริษัท

๔๘