



## การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของรัฐบาล

### ๓.๑ คำนำ

รถยนต์เป็นยานพาหนะที่สำคัญและจำเป็นในการพัฒนาประเทศ อีกทั้งเป็นยานพาหนะที่แพร่หลายที่สุดในด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้า

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในภาคพื้นเอเชียที่ปริมาณการใช้รถยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ด้วยเหตุผลหลายประการเช่น<sup>๑</sup>

๑. รายได้ประชาชาติสูงขึ้น และประชาชนมีความสามารถที่จะแสวงหารถยนต์มาใช้ได้มากขึ้น

๒. ระบบการขนส่งสาธารณะ ยังไม่ให้ความสะดวกเพียงพอทำให้บุคคลหรือบริษัทห้างร้านโรงงานองค์การต่าง ๆ มีความจำเป็นที่จะต้องจัดหารถยนต์มาเป็นยานพาหนะเพื่อความสะดวกของตน

๓. ในการพัฒนาประเทศ รัฐได้เน้นหนักไปในการสร้างถนนหรือทางหลวงมากกว่ารถไฟหรือรถราง

๔. ในการเร่งรัดพัฒนาท้องถิ่น หรือชนบทนั้นย่อมทำให้มีการติดต่อขนส่งมากขึ้น ทั้งในด้านการขนส่งสินค้าจากนครหลวง หรือจากโรงงานอุตสาหกรรมไปสู่ชนบทและการนำทรัพยากรหรือวัตถุดิบจากแหล่งในท้องถิ่นเข้าสู่ตลาดในนครหลวง หรือโรงงานอุตสาหกรรม ในการนี้รถยนต์เป็นยานพาหนะที่มีความเหมาะสมและคล่องตัวที่สุด

ในการพัฒนาอุตสาหกรรมนั้นบางประเทศมีจุดประสงค์เพื่อผลิตสินค้าทดแทนสินค้าที่เคยนำเข้ามาจากต่างประเทศ (import substitution policy) บางประเทศก็มีจุดประสงค์เพื่อจะผลิตสินค้าเหล่านั้นออกจำหน่ายในประเทศอื่น ๆ (export promotion policy) ซึ่งแตกต่างกันไปตามความเหมาะสมและความคิดเห็นของแต่ละประเทศ ในประเทศกำลังพัฒนาเช่นประเทศไทยนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมได้กลายเป็นสิ่งจำเป็น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์รัฐบาลได้วาง

นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไว้ ๖ ประการคือ

๑. สนับสนุนให้มีการประกอบรถยนต์ภายในประเทศทดแทนการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศ
  ๒. กำหนดมาตรการให้โรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งดำเนินการอยู่แล้วและที่จะตั้งขึ้นใหม่เป็นกิจการประกอบรถยนต์โดยแท้จริง กล่าวคือให้ประกอบรถยนต์สำเร็จรูปจากส่วนประกอบซึ่งถอดแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์เท่าที่ความสามารถทางเทคโนโลยี ณ ขณะหนึ่งขณะใดจะอนุญาตให้ทำได้
  ๓. กำหนดมาตรการจำกัดจำนวนแบบของรถยนต์ซึ่งประกอบภายในประเทศ เพื่อขยายขนาดเศรษฐกิจของตลาดสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ซึ่งผลิตได้เองภายในประเทศ
  ๔. กำหนดมาตรการให้โรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งได้รับอนุญาตให้ตั้ง ขยาย หรือต่ออายุใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ซึ่งผลิตได้ภายในประเทศตามเป้าหมายและหลักเกณฑ์ ซึ่งทางการจักได้กำหนดขึ้นต่อไป
  ๕. ระวังการอนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งขอตั้งขึ้นใหม่เป็นการชั่วคราวจนกว่าทางการจักได้กำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์ เพื่อปฏิบัติตามนโยบายในข้อ ๑, ๒, ๓ และ ๔ ข้างต้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
  ๖. สำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ซึ่งตั้งอยู่แล้วเดิมขอขยายกำลังผลิต จะอนุญาตให้ดำเนินการได้เฉพาะที่เป็นกิจการขยายกำลังผลิตรถยนต์แบบซึ่งโรงงานได้ประกอบอยู่แล้วเดิม
- ๓.๒ นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

เพื่อให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เจริญก้าวหน้าสอดคล้องตามนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรมจึงเข้ามามีบทบาทในการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เพื่อที่จะแก้ไขปัญหา และอุปสรรค ที่ขัดขวางการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ ตั้งแต่ปี ๒๕๑๒ จนถึงบัดนี้เป็นเวลาประมาณ ๑๐ ปี ในช่วงเวลานี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ๓ ครั้ง แต่ยังคงไว้ซึ่งสาระสำคัญคือยังมุ่งที่จะให้รถยนต์ที่ประกอบ

ภายในประเทศใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเป็นสำคัญ

นโยบายฉบับแรกประกาศเมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๑๔ ซึ่งมีใจความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขประเภทรถยนต์ที่ทำการประกอบ จำนวนแบบและขนาดเครื่องยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศ ขนาดและปริมาณเงินทุนสำหรับโรงงานตั้งใหม่ (เอกสารหมายเลข ๑) เพื่อให้การใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ แต่เนื่องจากการจำกัดแบบการประกอบนี้ทำให้โรงงานประกอบรถยนต์บางโรงงานที่มีแบบการประกอบอยู่มากและได้ลงทุนไปแล้วได้รับความกระทบกระเทือน กระทรวงอุตสาหกรรมจึงประกาศยกเลิกนโยบายฉบับแรกและได้ประกาศนโยบายฉบับใหม่ขึ้นเมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๕ (เอกสารหมายเลข ๒) ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

### ๑. ประเภทแบบและขนาดเครื่องยนต์

โรงงานประกอบรถยนต์ซึ่งประสงค์จะเพิ่ม เปลี่ยนหรือยกเลิกประเภทแบบและขนาดของเครื่องยนต์ซึ่งทำการประกอบอยู่เดิม ให้ยื่นเรื่องราวขออนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรม และเมื่อได้รับอนุมัติแล้วจึงจะดำเนินการได้และมีประกาศเพิ่มเติม ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๑๖ เพื่อความเหมาะสมจึงได้เพิ่มเติมอีกวรรคหนึ่งคือ ในกรณีที่โรงงานประกอบรถยนต์ประกอบเฉพาะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งสำหรับรถยนต์จะต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไทย เป็นมูลค่าอย่างน้อยประมาณร้อยละ ๑๕ ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด (เอกสารหมายเลข ๓) และสำหรับกรณีที่โรงงานประกอบรถยนต์ประกอบเฉพาะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมด้วยกระจกหน้าสำหรับรถยนต์จะต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ซึ่งผลิตในประเทศไทย เป็นมูลค่าอย่างน้อยประมาณร้อยละ ๒๐ ของมูลค่ารวมวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด ทั้งนี้ภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๑๗ (เอกสารหมายเลข ๔)

### ๒. ส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศ

๒.๑ โรงงานประกอบรถยนต์ซึ่งดำเนินการอยู่แล้วและที่จะเปิดดำเนินการต่อไปจะต้องใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ซึ่งผลิตในประเทศไทย เป็นมูลค่าอย่างน้อยประมาณร้อยละ ๒๕ ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด และสำหรับรถยนต์บรรทุก และรถยนต์โดยสารนั้น มูลค่าประมาณร้อยละ ๒๕ ดังนั้น จักต้องไม่รวมมูลค่าของส่วนที่เป็นตัวถังอยู่ด้วย ทั้งนี้ภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๑๗

๒.๒ ภายในระยะเวลาที่กำหนดในข้อ ๒.๑ กระทรวงอุตสาหกรรมอาจประกาศให้ โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประเภทนั้น ๆ ในปริมาณที่พอเพียง และมีมาตรฐานซึ่งทางราชการรับรอง

๓. เจื่อนไซในการอนุญาตให้ตั้งโรงงานใหม่

โรงงานประกอบรถยนต์ซึ่งอนุญาตให้ตั้งขึ้นใหม่ จักต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๓.๑ จักต้องเสนอโครงการละเอียด โดยระบุประเภทแบบและขนาดเครื่องยนต์ ซึ่งจะทำ การประกอบรถยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศซึ่งจะใช้ ต่อกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อขออนุญาตในหลักการ

๓.๒ จักต้องมีเครื่องจักรและอุปกรณ์สามารถประกอบรถยนต์จากส่วนประกอบและอุปกรณ์ ซึ่งถอดแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์ได้อย่างน้อยประมาณวันละ ๓๐ คัน ในช่วงระยะเวลาทำงาน ๘ ชั่วโมง ภายในเวลา ๕ ปีหลังจากดำเนินการ

๓.๓ จักต้องมีโครงการลงทุนในเครื่องจักรอุปกรณ์ (รวมทั้งค่าติดตั้ง) และอาคาร สิ่งก่อสร้างเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๒๐ ล้านบาท

ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมได้ปรับปรุงแก้ไขนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ โดยในขั้นแรกได้ปรับปรุงแก้ไขนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งซึ่งประกาศเมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๒๑ ดังต่อไปนี้ (เอกสารหมายเลข ๕)

๑. ให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งซึ่งดำเนินการอยู่แล้ว เพิ่มการใช้ส่วนประกอบอุปกรณ์ ที่ผลิตได้ในประเทศจากร้อยละ ๒๕ เป็นอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ของวัสดุส่วนประกอบทั้งหมด ภายใน กำหนดเวลา ๕ ปีโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ภายในระยะเวลา ๒ ปี นับแต่วันที่ประกาศกระทรวง เรื่องนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งมีผลใช้บังคับ และให้เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ต่อปี ตั้งแต่ สิ้นปีที่ ๓ ปีที่ ๔ และปีที่ ๕ ตามลำดับ ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์กำหนด

๒. โรงงานประกอบรถยนต์นั่งซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบรถยนต์นั่งแบบ/ชนิดของรถยนต์ นั่งโคอยู่แล้ว จะเพิ่มหรือ เปลี่ยนแบบ/ชนิดของรถยนต์นั่งที่ประกอบไม่ได้ นอกจากการ เปลี่ยนแบบ/

๓. ประเภท ค. เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่จัดอยู่ใน ๒ ประเภทข้างต้น มีความสำคัญน้อยกว่าและใช้เครื่องมือ เครื่องจักรน้อยกว่า ๒ ประเภทข้างต้น อุตสาหกรรมประเภทนี้ได้รับยกเว้นภาษีเพียง ๑/๓ ในการส่งวัตถุดิบเข้าประเทศ

นอกจากนั้นยังมีอุตสาหกรรมบางชนิดที่จัดเข้าประเภทใดไม่ได้เลย เช่น อุตสาหกรรมผลิตนาฬิกาข้อมือ อุตสาหกรรมผลิตฟิล์ม เป็นต้น

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้จัดลำดับความสำคัญของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไว้ในกิจการอุตสาหกรรมประเภท ข. ตามประกาศของกระทรวง ฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๔ ซึ่งนับได้ว่าประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในต้นปี ๒๕๐๔ โดยได้รับการจัดลำดับเข้าเป็นอุตสาหกรรมประเภท ข. ดังได้กล่าวข้างต้น จึงมีสิทธิและประโยชน์ที่จะได้รับตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม เช่น การลดอากรขาเข้าและภาษีการค้ากึ่งหนึ่งสำหรับวัตถุดิบและวัสดุที่จำเป็นจากต่างประเทศเพื่อประกอบการผลิตในระยะเวลา ๔ ปีแรก<sup>๑</sup>

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนมีจำนวน ๔ ราย เป็นผลให้เกิดการจ้างแรงงานแก่คนไทยจำนวน ๒,๖๐๖ คน ก่อให้เกิดการระดมทุนจำนวนกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท

<sup>๑</sup> กองแผนงาน, กระทรวงอุตสาหกรรม. อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย หน้า ๑.

## ตารางที่ ๓.๑

บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

แยกตามชนิดของรถยนต์ที่ประกอบ

ชื่อ	ชนิดของรถยนต์ที่ประกอบ	กำลังผลิตต่อ/ปี	จำนวนคนงาน
๑. บริษัทสยามกลการและนิสสันจำกัด	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก	๓๕๐	๕๐๐
๒. บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์จำกัด	รถโดยสาร	๑,๕๐๐	๑๐๐
๓. บริษัททรูมอเตอร์ เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก	๑๕ คัน/วัน	๓๒๔
๔. บริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์บรรทุก	๓๐ คัน/วัน	๒๕๔
๕. บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก	๗,๐๐๐	๕๐๐
๖. บริษัทปรินซ์มอเตอร์ จำกัด	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก	๘ คัน/วัน	๒๗๓
๗. บริษัทสหพัฒนายานยนต์จำกัด	รถยนต์นั่ง	๘ คัน/วัน	๑๔๕
๘. บริษัทไทยฮิลล์อุตสาหกรรมจำกัด	รถบรรทุก	๑๕ คัน/วัน	๓๒๖
๙. ไทยประดิษฐ์ประกอบรถ จำกัด	รถยนต์บรรทุก (แบบรถจี๊ป)	๘ คัน/วัน	๓๔

ที่มา: คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม

เดิมบริษัทฟอร์ตมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน แต่ได้เลิกกิจการไปในปี ๒๕๑๔ จึงทำให้ ผู้ได้รับการส่งเสริมจำนวน ๑๐ ราย เหลือเพียง ๙ ราย เท่านั้น



๓.๓.๑ หลักทั่วไปที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม การลงทุนใช้ในการพิจารณาว่า กิจการใดควรที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนดังที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ ว่าจะต้อง เป็นกิจการที่เข้าข่ายที่คณะกรรมการส่งเสริม การลงทุนพิจารณาได้ว่าเป็น<sup>๑</sup>

ก. กิจการที่สำคัญและเป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของ ประเทศหรือ

ข. กิจการผลิตเพื่อส่งออกไปยังจำหน่ายต่างประเทศ หรือ

ค. กิจการที่ใช้ทุน แรงงาน หรือบริการในอัตราสูง หรือ

ง. กิจการที่ใช้ผลิตผลการเกษตรหรือทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ

ดังนั้นในขั้นแรกผู้ประสงค์ได้รับการส่งเสริม กิจการที่อยู่ในข่ายที่คณะกรรมการส่งเสริม การลงทุนพิจารณาให้ การส่งเสริม คณะกรรมการจะรับไว้พิจารณาในรายละเอียดของโครงการ ลงทุนว่ามีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีหรือไม่ ซึ่งจะได้พิจารณาถึง<sup>๒</sup>

๑. จำนวนผู้ผลิต และกำลังผลิตในกิจการที่เฝียอยู่แล้วในราชอาณาจักร เปรียบเทียบกับ ประมาณการความต้องการ และขนาดกำลังผลิต ที่จะส่งเสริมให้เกิดเพิ่มขึ้น เช่น กิจการใดที่ผู้ ประกอบ การไม่ได้ดำเนินการวิธีการผลิตที่ทันสมัย และในปริมาณที่จะสนองความต้องการภายใน ประเทศได้ต่อไปเกินกว่า ๒ ปี จะไม่ได้รับการพิจารณาคำขอรับการส่งเสริมในกิจการนั้น ยกเว้น รายที่จะทำการผลิตเพื่อส่งออกจำหน่ายต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสำนักงานใช้เกณฑ์ส่งออก เป็นมูลค่า F.O.B. ตั้งแต่ร้อยละ ๘๐ ขึ้นไปของยอดขายในแต่ละปีตามกำลังผลิต เดิมที่ของ เครื่องจักร

๒. โอกาสที่กิจการนั้นจะขยายตลาดให้แก่ผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลหรือประกอบ ได้ในราช อาณาจักรและที่จะสนับสนุนให้มีการผลิตหรือประกอบในราชอาณาจักร

---

<sup>๑</sup>สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักนายกรัฐมนตรี. หลักเกณฑ์ที่ใช้ใน การพิจารณารับคำขอรับการส่งเสริมการลงทุน สิงหาคม ๒๕๒๑, หน้า ๑.

<sup>๒</sup>สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักนายกรัฐมนตรี. ประมวลกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุน, ๒๕๒๑. หน้า ๕-๖.

๓. ปริมาณและอัตราการใช้ทรัพยากร รวมทั้งทุน วัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นและแรงงาน หรือบริการ อย่างอื่น ๆ ที่มีอยู่ในราชอาณาจักร อาทิ กิจการใดที่มีวัตถุดิบภายในประเทศในปริมาณ จำกัด หากให้การส่งเสริมเพิ่มขึ้นจะเป็นการแย่งวัตถุดิบจากผู้ประกอบที่มีอยู่แล้วไม่ว่าจะเป็นผู้ได้ รับการส่งเสริมหรือไม่ก็ตามจะไม่ได้รับการพิจารณาคำขอรับการส่งเสริมในกิจการนั้น ๆ ยกเว้น รายที่สามารถพิสูจน์ให้เป็นที่พอใจของคณะกรรมการได้ว่าจะสามารถจัดหาวัตถุดิบเพื่อสนองปริมาณ การใช้ของตนเองได้คือการนำเข้ามาจากต่างประเทศ หรือการสร้างปริมาณเพิ่มภายในประเทศ เช่นการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร เป็นต้น

๔. จำนวนเงินตราต่างประเทศที่จะประหยัดหรือสงวนไว้ได้ และที่จะนำเข้ามาในราชอาณาจักร

๕. ความเหมาะสมของกรรมวิธีการผลิตหรือประกอบ

๖. หลักเกณฑ์อื่นที่คณะกรรมการเห็นว่าจำเป็นและเหมาะสม เช่น กิจการใดที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำกว่าร้อยละ ๓๐ ของมูลค่าการผลิต จะไม่ได้รับการพิจารณาคำขอรับการส่งเสริม ยกเว้น โครงการที่ทำการผลิตเพื่อส่งออกจำหน่ายต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ หรือโครงการที่อยู่ในประเภท กิจการที่สำคัญและเป็นประโยชน์ในด้านความมั่นคงของประเทศ

๓.๓.๒ เงื่อนไข สิทธิและประโยชน์ที่จะได้รับตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน<sup>๑</sup>

เมื่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่าผู้ลงทุนที่ขอรับการส่งเสริมรายใดมีความเหมาะสมก็จะอนุมัติให้การส่งเสริม โดยจะกำหนดเงื่อนไข สิทธิและประโยชน์ที่จะได้รับ มีรายละเอียดดังที่จะได้กล่าวต่อไปคือ

๑. งดเก็บอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ใช้ในกิจการ อุตสาหกรรมประเภทนี้ในเมื่อเริ่มประกอบกิจการอุตสาหกรรมหรือเมื่อขยายงานขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงวัสดุก่อสร้างที่ผลิตหรือหาซื้อได้ในประเทศไทย เช่น ไม้ ซีเมนต์ เป็นต้น และไม่รวมถึง เครื่องจักรหรือชิ้นส่วนของเครื่องจักรที่ส่งเข้ามาเปลี่ยนใหม่ (Replacement machinery or parts) ซึ่งจะต้องเสียอากรขาเข้าตามปกติ

<sup>๑</sup> คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



สำหรับแท่นประกอบรถยนต์ (Jigs) ซึ่งนับว่าเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องจักรหรือเครื่องอุปกรณ์ที่สำคัญในกิจการอุตสาหกรรมประเภทนี้ จะได้รับการยกเว้นการเก็บอากรขาเข้าด้วยทุกครั้งที่มีการนำเข้ามา อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงแบบรถยนต์

๒. ในกรณีที่ผู้ประกอบอุตสาหกรรมนี้เป็นบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ในระยะเวลาเริ่มกิจการจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลซึ่งได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์อันเป็นผลผลิตจากงานอุตสาหกรรมประเภทนี้ภายในระยะเวลา ๕-๘ ปี

เป็นที่พึงเข้าใจว่า ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องเสียภาษีเงินได้ตามปกติสำหรับเงินปันผลในกิจการอุตสาหกรรมนี้ที่เขาได้รับไปโดยไม่มีการยกเว้น

๓. ลดอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนทุกชนิดที่จะนำมาจากต่างประเทศเพื่อประกอบรถยนต์ โดยกำหนดเก็บอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนเหล่านี้ตามชนิดของรถในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราอากรขาเข้าที่เก็บจากรยนต์ชนิดนั้น ๆ ที่ประกอบสำเร็จมาจากต่างประเทศแล้ว

เป็นที่พึงเข้าใจว่า การนำชิ้นส่วนประกอบเข้ามาเพื่อประกอบเป็นรถยนต์นั้นไม่จำเป็นต้องนำเข้ามาทุกชิ้น ส่วนประกอบชิ้นใดหาได้ในประเทศไทย บริษัทจะไม่นำเข้ามาก็ได้แต่จะใช้ชิ้นประกอบนั้น ๆ ตามที่หาได้ในประเทศไทย

๔. อนุญาตให้ส่งเงินปันผล กำไรหรือดอกเบี้ยอันเกิดจากเงินทุนหรือเงินกู้ที่ผู้ลงทุนส่งหรือนำเข้ามาในประเทศ หรือส่งเงินทุน ดันเงินกู้ที่ส่งหรือนำเข้ามาในประเทศกลับออกไปได้เป็นเงินตราต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

ก) การส่งกำไรหรือเงินปันผล เมื่อได้หักภาษีเงินได้และภาษีอื่นใดที่พึงเสียพร้อมทั้งได้กันเงินสำรองต่าง ๆ ไว้แล้ว

ข) การส่งกำไรสุทธิ ซึ่งคำนวณว่าจะได้รับสำหรับระยะเวลา ๖ เดือนแรกของปีการเงินของกิจการที่ลงทุนได้ในอัตราร้อยละ ๕๐ ของกำไรสุทธินั้น

ค) การส่งเงินไปชำระดอกเบี้ยหรือคืนเงินกู้ตามสัญญา

ง) การส่งเงินที่นำมาลงทุนกลับคืนเมื่อเลิกกิจการ หรือเมื่อแสดงให้เห็นที่พอใจว่ากิจการที่นำเงินมาลงทุนนั้น หมดความจำเป็นที่จะใช้ทุนนั้นในประเทศไทยอีกต่อไป

ทั้งนี้ หากจำนวนเงินที่จะส่งออกเป็นจำนวนคราวละมาก ๆ อาจให้เฉลี่ยส่งออกเป็นงวด ๆ เพื่อมิให้กระทบกระเทือนอัตราแลกเปลี่ยนเงิน

๕. อนุญาตให้ช่างฝีมือและผู้ชำนาญกิจการอุตสาหกรรมในจำนวนที่สมควรและจำเป็น เข้าประเทศได้ แม้ว่าจะเกินอัตรากำหนดควบคุมจำนวนคนเข้าเมือง

แต่ให้เป็นที่ยังเข้าใจว่า โรงงานจะต้องพยายามใช้ช่างฝีมือและผู้ชำนาญกิจการอุตสาหกรรมคนไทยให้มากที่สุด และจะต้องใช้คนงานคนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ นอกจากนี้จะต้องร่วมมือกับรัฐบาลไทยรับฝึกนักเรียนอาชีพตามที่ทางราชการร้องขอด้วย

๖) โดยปกติจะอนุญาตให้ส่งผลิตภัณฑ์ออกนอกประเทศได้ เว้นแต่ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์ของเศรษฐกิจของประเทศเท่านั้น จึงจะไม่อนุญาตให้ส่งออกไป

ถ้าได้เสียอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนหรือวัสดุที่ได้นำมาใช้ในการประกอบเป็นรถยนต์ที่ส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศแล้ว จะได้รับคืนอากรขาเข้าที่ได้เสียไว้แล้วนี้ในอัตรา ๗/๘ ของอากรขาเข้าที่ได้เสียไว้

๗. ในกรณีของการประกอบรถยนต์โดยสารส่วนบุคคล (รถเก๋งนั่ง) ชิ้นส่วนประกอบที่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศนั้นอาจมีแคร่รถ (Chassis) สำเร็จรูปรวมอยู่ด้วยได้ แต่ในกรณีของการประกอบรถยนต์บรรทุก ชิ้นส่วนประกอบที่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศจะมีแคร่รถ (Chassis) สำเร็จรูปรวมอยู่ด้วยไม่ได้ ส่วนประกอบของแคร่รถ (Chassis) ทุกชิ้นจะต้องมาประกอบในประเทศไทย

๘. โรงงานจะต้องพยายามใช้วัสดุและผลิตภัณฑ์ที่หาได้ภายในประเทศให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

๙. บริษัทที่จะทำการประกอบรถยนต์และได้รับการส่งเสริมช่วยเหลือจากรัฐบาลดังกล่าวข้างต้น จะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทย และจะต้องประกอบรถยนต์ได้ไม่ต่ำกว่า ๓๐๐ คัน ในปีแรกเมื่อเริ่มเปิดโรงงาน

๑๐. นอกจากจะประกอบรถยนต์นั่งธรรมดาหรือรถบรรทุกแล้ว ยังจะต้องสามารถประกอบรถยนต์ชนิดอื่น ๆ อาทิ รถแวน รถยนต์โดยสาร หรือ รถแทรกเตอร์ได้อีกด้วย

### ๓.๓.๓ สิทธิและประโยชน์พิเศษ

นอกจากสิทธิและประโยชน์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ผู้ได้รับการส่งเสริมที่ประกอบกิจการในเขตที่คณะกรรมการกำหนดว่าเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วนั้นคณะกรรมการมีอำนาจให้กิจการดังกล่าวได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษ สำหรับนิคมอุตสาหกรรม

บางชั้น ซึ่งอยู่ในบริเวณ อ.มีนบุรี กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเขตที่คณะกรรมการส่งเสริม การลงทุน  
ประกาศเป็นเขตให้การส่งเสริมมีอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ตั้งอยู่ ๓ รายคือ บริษัทบางชั้น  
เจเนอรัล เอสเชมบลี จำกัด บริษัททรนสุด เจเนอรัล เอสเชมบลี จำกัดและ บริษัทสุโกศล  
มาสด้าอุตสาหกรรมรถยนต์จำกัด ในจำนวนนี้มีอยู่เพียง ๑ รายเท่านั้นที่ได้รับการส่งเสริมการ  
ลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนคือ บริษัททรนสุด เจเนอรัล เอสเชมบลี จำกัด

ดังนั้น อาศัยอำนาจตามมาตรา ๓๕ แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน คณะกรรมการ  
ส่งเสริมการลงทุนมีอำนาจให้ผู้ที่ได้รับการส่งเสริม ซึ่งประกอบกิจการอยู่ในเขตหรือบริเวณที่  
กำหนดว่าเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือ หลาย  
อย่างดังต่อไปนี้<sup>๑</sup>

๑. การลดหย่อนภาษีการค้าสำหรับการขายผลิตภัณฑ์ หรือผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการส่งเสริม  
หรือประกอบไม่เกินร้อยละ ๔๐ ของอัตราปกติ เป็นเวลาไม่เกิน ๕ ปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จาก  
การประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม

๒. การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ  
๕๐ ของอัตราปกติที่กำหนด ๕ ปี โดยนับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาตามข้อที่ ๒ ในเงื่อนไขสิทธิ  
และประโยชน์ที่จะได้รับ หรือนับจากวันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนี้ได้รับการส่งเสริม  
ในกรณีที่ได้รับการส่งเสริมไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

๓. การขออนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา ๒ เท่าของจำนวนเงินที่ผู้  
ได้รับการส่งเสริมได้เสียไปเป็นค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อประโยชน์  
ในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคลทั้งนี้ ตามเงื่อนไข วิธีการ และระยะเวลาที่คณะกรรมการ  
กำหนด

๔. การอนุญาตให้หักเงินที่ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่ง  
อำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการพิจารณา  
จากกำไรสุทธิรวมทั้งสิ้นไม่เกินร้อยละ ๒๕ ของเงินที่ลงทุนแล้วในการนี้ โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะ  
เลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่ง หรือหลายปีก็ได้ภายใน ๑๐ ปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้  
จากการลงทุนทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาปกติ

<sup>๑</sup>คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักนายกรัฐมนตรี, ประมวลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ

### ๓.๓.๔ การให้หลักประกัน

เพื่อให้ให้ผู้ลงทุนแน่ใจว่า เมื่อได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมแล้ว จะสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รัฐจึงได้เสนอให้หลักประกันและการคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมดังนี้

- ๑) รัฐจะไม่โอนกิจการของผู้ที่ได้รับการส่งเสริม เป็นของรัฐ
- ๒) รัฐจะไม่ประกอบกิจการขึ้นใหม่แข่งขันกับผู้ได้รับการส่งเสริม
- ๓) รัฐจะไม่ทำการผูกขาด การจำหน่ายผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลชนิดเดียวกัน หรือคล้ายคลึง

กันกับผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบได้

๔) รัฐจะไม่ควบคุมราคาจำหน่ายของผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เว้นแต่ในกรณีจำเป็นในด้านเศรษฐกิจ สังคมและความมั่นคงของประเทศ แต่จะไม่กำหนดราคาจำหน่ายให้ต่ำกว่าราคาที่คณะกรรมการเห็นสมควร

๕) ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมจะได้รับอนุญาตให้ส่งออกนอกราชอาณาจักรได้เสมอไปซึ่งผลิตภัณฑ์ผลิตผลที่ได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เว้นแต่ในกรณีจำเป็นในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ

๖. รัฐจะไม่อนุญาตให้ส่วนราชการ องค์กรของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ นำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้า และภาษีการค้าซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลชนิดใดที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นว่า เป็นชนิดเดียวกันกับผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบได้ โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกันและมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้

### ๓.๓.๕ มาตรการคุ้มครอง

การให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมนั้นคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะพิจารณาให้ตามความเหมาะสมดังนี้

๑. ในกรณีที่จำเป็น เพื่อให้ความคุ้มครอง กิจการของผู้ที่ได้รับการส่งเสริมคณะกรรมการมีอำนาจกำหนดค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับให้นำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลชนิดเดียวกัน คล้ายคลึงกัน หรือทดแทนกันได้กับผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบในอัตราที่เห็นสมควร แต่ไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของราคารวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งนอกประเทศของ

ผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลนั้น ในกรณีที่ค่าธรรมเนียมพิเศษดังกล่าวไม่เพียงพอสำหรับการให้ความคุ้มครองกิจการของผู้ได้รับการส่งเสริม ให้กระทรวงพาณิชย์ห้ามนำผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลชนิดเดียวกัน คล้ายคลึงกัน หรือทดแทนกันได้ กับที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบเข้ามาในราชอาณาจักร ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการส่งออกนอกและการนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง ดังประกาศของกระทรวงพาณิชย์ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๒๑ ห้ามนำรถยนต์นั่ง รถยนต์แข่งและจักรยานยนต์ สำเร็จรูปเข้ามาในราชอาณาจักร และในเดือนเมษายน ๒๕๒๑ ได้ห้ามนำรถยนต์โดยสารสำเร็จรูปชนิด ๖ ล้อ ที่มี ๓๐ ที่นั่งขึ้นไปเข้ามาในราชอาณาจักรด้วย

๒. ในกรณีที่ผู้ได้รับการส่งเสริมประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินกิจการที่ได้รับการส่งเสริม และร้องเรียนให้คณะกรรมการช่วยเหลือให้ประธานกรรมการมีอำนาจสั่งให้ความช่วยเหลือไปตามความเหมาะสม หรือสั่งให้ส่วนราชการ องค์การของรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการช่วยเหลือต่อไปโดยมิชักช้า

๓. ในกรณีที่โครงสร้าง อัตรา หรือบริการจัดเก็บภาษีอากร ค่าบริหารหรือค่าธรรมเนียม เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนที่พึงให้การส่งเสริมหรือที่ให้การส่งเสริมไปแล้ว ไม่ว่าจะมิผู้ร้องเรียนขอให้คณะกรรมการช่วยเหลือหรือไม่ก็ตาม ให้ประธานกรรมการมีอำนาจสั่งส่วนราชการ องค์การของรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการแก้ไขต่อไป

#### ๓.๔ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์กับการสนับสนุนของรัฐบาล

เป็นเวลาสิบปีเศษที่รัฐได้พยายามใช้มาตรการต่าง ๆ ในอันที่จะควบคุมและส่งเสริมให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้ก้าวหน้าและพัฒนาไปในทางที่เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ อันได้แก่มาตรการทางด้านภาษี การส่งเสริมการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ การควบคุมการนำเข้า การกำหนดนโยบายด้านการผลิต ตลอดจนการสนับสนุนด้านการใช้รถยนต์ที่ประกอบขึ้นในประเทศ ซึ่งจะกล่าวโดยสรุปในแต่ละด้านดังนี้

๑. การใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ ตั้งแต่ประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๕ เป็นต้นมาได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศเป็นมูลค่าอย่างน้อยประมาณร้อยละ ๒๕ ของมูลค่ารวมของวัสดุส่วนประกอบรถยนต์ทั้งคันสำหรับรถยนต์นั่ง ส่วนรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร



ได้กำหนดอัตราการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศของมูลค่ารวมวัตถุดิบประกอบทั้งหมด (ไม่รวมมูลค่าของส่วนที่เป็นตัวถังรถ) ตามลักษณะของรถยนต์ที่ประกอบขึ้นดังนี้

- โรงงานประกอบรถยนต์ประกอบเฉพาะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งสำหรับรถยนต์ (Chassis with Engine) ร้อยละ ๑๕
- โรงงานประกอบรถยนต์ประกอบเฉพาะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมด้วยกระจกหน้าสำหรับรถยนต์ (Chassis with Windshield) ร้อยละ ๒๐
- โรงงานประกอบรถยนต์ประกอบเฉพาะแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมห้องคนขับ (Chassis with Cab) ร้อยละ ๒๕

ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์หนึ่ง เมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๒๑ โดยกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์หนึ่งเพิ่มการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศจากร้อยละ ๒๕ เป็นอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ของวัตถุดิบประกอบทั้งหมดภายในกำหนดเวลา ๕ ปีโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ภายในระยะเวลา ๒ ปี นับแต่วันที่ประกาศกระทรวงเรื่องนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์หนึ่งมีผลบังคับและให้เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ต่อปี ตั้งแต่สิ้นปีที่ ๓ ปีที่ ๔ และปีที่ ๕ ตามลำดับ ซึ่งขั้นตอนที่กำหนดไว้ภายในปี ๒๕๒๖ โดยให้คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นผู้กำหนดเงื่อนไขและวิธีการตั้งรายละเอียดภาคผนวก ข ตารางที่ ๑ และภาคผนวก ค. เอกสารหมายเลข ๕ ส่วนการประกอบรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารยังคงใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศในอัตราส่วนเดิมไปก่อนจนกว่ากระทรวงอุตสาหกรรมจะประกาศให้ทราบในภายหลัง

นอกจากนี้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนยังส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ ให้มีตลาดกว้างขวางและผลิตสินค้าที่ได้มาตรฐานเพื่อสนองความต้องการของโรงงานประกอบรถยนต์ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมยังได้กำหนดมาตรฐานของชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ขึ้น และที่ได้ประกาศใช้อย่างเป็นทางการแล้วมี ๖ รายการ ได้แก่ แบตเตอรี่ หม้อสำหรับแบตเตอรี่ ผ้าเบรค สายไฟฟ้า สายพานและกระจกนิรภัย ส่วนที่กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณากำหนดมาตรฐานได้แก่ ยางรถยนต์ ใสหม้อกรองอากาศ เป็นต้น



## ๒. การจำกัดแบบ/ชนิด (Series) ของรถยนต์

ตามประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นึ่งลงวันที่ ๑๗ สิงหาคม ให้โรงงานประกอบรถยนต์นึ่งซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบรถยนต์นึ่งแบบ/ชนิดของรถยนต์นึ่งโดยอยู่แล้ว จะเพิ่มหรือเปลี่ยนแบบ/ชนิดของรถยนต์นึ่งที่ประกอบไม่ได้ นอกจากการเปลี่ยนแบบ/ชนิดของรถยนต์นึ่งเพื่อทดแทนแบบ/ชนิดที่ได้รับอนุมัติอยู่แล้ว (เอกสารหมายเลข ๕) ซึ่งเป็นการควบคุมให้ปริมาณการประกอบรถยนต์นึ่งของประเทศมีลักษณะประหยัดทางเศรษฐกิจ (Scale of Economy)<sup>๑</sup>

## ๓. การตั้งและขยายโรงงาน

เนื่องจากมีกำลังผลิตส่วนเกิน (Exceed Capacity) ในโรงงานประกอบรถยนต์นึ่งในประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๒๑ ห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นึ่งขึ้นใหม่ และได้ประกาศระงับพิจารณาขออนุญาตตั้งและขยายโรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารด้วย จนกว่าการพิจารณานโยบายเกี่ยวกับรถประเภทดังกล่าวจะแล้วเสร็จ<sup>๒</sup> จึงนับว่าเป็นการสนับสนุนโรงงานที่ดำเนินการอยู่แล้วให้ได้มีรากฐานที่มั่นคงและมีการแข่งขันกันอย่างมีขอบเขต ไม่ต้องแข่งขันกับโรงงานที่จะเพิ่มขึ้นอีก ทั้งยังทำให้แบบการประกอบรถยนต์ไม่เพิ่มขึ้นอีก ซึ่งจะทำให้รถยนต์แต่ละแบบที่ประกอบอยู่มีจำนวนมากขึ้น จะเป็นการลดต้นทุนการผลิตได้จากรายงานการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญในด้านการผลิตรถยนต์แล้ว เห็นว่าหากจะให้ต้นทุนการผลิตอยู่ในระดับใกล้เคียงกับประเทศที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์แล้ว ปริมาณการผลิตขั้นต่ำควรจะผลิตประมาณปีละ ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อรถยนต์หนึ่งแบบ แต่ความต้องการของประเทศไทยในขณะนี้มียู่เพียงปีละ ๗๐,๐๐๐-๘๐,๐๐๐ คันสำหรับรถยนต์ทุก ๆ ประเภทและทุกแบบรวมกัน<sup>๓</sup>

<sup>๑</sup> กองแผนงาน, กระทรวงอุตสาหกรรม. อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย หน้า ๔.

<sup>๒</sup> กองแผนงาน, กระทรวงอุตสาหกรรม. อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย หน้า ๔.

<sup>๓</sup> กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ หน้า ๒๗, ๒๘.

#### ๔. การควบคุมการนำเข้า

เพื่อส่งเสริมการผลิตในประเทศให้มีลักษณะประหยัดทางเศรษฐกิจ (Scale of Economy) อีกทั้งกำลังการผลิตรถยนต์นั่งในประเทศมีเหลืออยู่มาก กระทรวงพาณิชย์จึงประกาศห้ามนำรถยนต์นั่ง รถยนต์แข่ง และจักรยานยนต์สำเร็จรูปเข้ามาในราชอาณาจักรเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๒๑ และต่อมาในวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๒๑ ได้ประกาศห้ามนำเข้ารถโดยสารสำเร็จรูปชนิด ๖ ล้อที่มีที่นั่งตั้งแต่ ๓๐ ที่นั่งขึ้นไปเข้ามาในราชอาณาจักรด้วย นอกจากนี้จะเป็นผลดีดังกล่าวข้างต้นยังเป็นการสนับสนุนและคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งภายในประเทศ\* ไม่ต้องแข่งขันกับการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศ

#### ๕. กำแพงภาษี

โดยการที่ให้รถยนต์ที่นำเข้าสำเร็จรูปเสียภาษีอากรในอัตราซึ่งสูงกว่า รถยนต์ที่นำชิ้นส่วนและอุปกรณ์เข้ามาประกอบภายในประเทศ ซึ่งแตกต่างกันร้อยละ ๓๐ ต่อมาเมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๒๑ กระทรวงการคลังได้ประกาศปรับปรุงอากรนำเข้าสำหรับรถยนต์นั่งที่นำเข้ามาประกอบในประเทศ (C K D) และรถยนต์นั่งสำเร็จรูปนำเข้า ทำให้ความแตกต่างดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๗๐

#### ตารางที่ ๓.๒

#### การเปรียบเทียบอากรขาเข้าของรถยนต์ (%)

ประเภท	อากรขาเข้าเดิม		อากรขาเข้าใหม่ ความแตกต่าง ๕%			
	CKD	CBU	CKD	CBU	เดิม	ใหม่
รถยนต์นั่ง	๕๐	๘๐	๘๐	๑๕๐	๓๐	๗๐
รถยนต์แวน, ปิคอัพ, จี๊ป	๕๐	๖๐	๕๐	๘๐	๒๐	๕๐

ที่มา: กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

หมายเหตุ: ใหม่หมายถึงหลังวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๒๑

\* กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ หน้า ๒๗.

สำหรับรถยนต์, ปิคอัพ, จี๊ป เพิ่มมีความแตกต่างกันร้อยละ ๒๐ ระหว่างอัตราขาเข้าของรถยนต์สำเร็จรูปกับการนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์เข้ามาประกอบภายในประเทศ เมื่อหลังเดือนมีนาคม ๒๕๒๑ ทำให้เกิดความแตกต่างถึงร้อยละ ๔๐ ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนให้มีการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ

### ๓.๕ อัตราการปกป้องที่แท้จริงของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

การศึกษาอัตราการปกป้องที่แท้จริง (Effective Protective Rate) นั้นในอดีต นักเศรษฐศาสตร์ให้ความสนใจกับอัตราอัตราขาเข้าแต่เพียงอย่างเดียว จนกระทั่ง ค.ศ. ๑๙๕๕ Barber<sup>๑๐</sup> ซึ่งเป็นนักเศรษฐศาสตร์ชาวแคนาดาได้เสนอให้นำอัตราอัตราขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ส่งเข้ามาสำหรับทำการผลิตสินค้าชนิดนั้น ๆ มาพิจารณาในอัตราการปกป้องที่แท้จริงด้วย แต่ก็ไม่มียุทธศาสตร์คนอื่นที่นำเอาความคิดของ Barber ไปสร้างเป็นทฤษฎีขึ้นมาอย่างสมบูรณ์ จนกระทั่งค.ศ. ๑๙๖๓ Corden นักเศรษฐศาสตร์ชาวออสเตรเลียได้นำแนวความคิดดังกล่าวไปใช้ในการพิจารณาระบบกำแพงภาษีของออสเตรเลีย ต่อมาได้มีนักเศรษฐศาสตร์อีกหลายคนได้ให้ความสนใจอาทิ ศาสตราจารย์ Johnson, Balassa และ Basevi ต่อมาปี ค.ศ. ๑๙๖๖ Corden<sup>๑๑</sup> ได้เขียนทฤษฎีอัตราการปกป้องที่แท้จริงออกตีพิมพ์เป็นบทความที่นับได้ว่าเป็นทฤษฎีสมบูรณ์ที่สุด ในบทความดังกล่าว Corden ได้แสดงอย่างแจ่มแจ้งว่าอัตราการปกป้องที่แท้จริงนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยอะไรบ้างและภายใต้ข้อสมมติอะไรบ้างดังจะได้อธิบายต่อไป

ข้อสมมติฐานของทฤษฎีอัตราการปกป้องที่แท้จริงที่สำคัญคือ

๑. การผลิตทั้งในและนอกประเทศใช้เทคนิคการผลิตที่เหมือนกันและอัตราการใช้ปัจจัยการผลิตต่าง ๆ เท่ากัน (Fixed Technique of Production and Fixed Input Coefficients)

<sup>๑๐</sup>Barber, C.L, Canadian Tariff Policy. Canadian Journal of Economic and Political Science XXI November 1955, Oxford Clarendon pp. 162-163 W  
<sup>๑๑</sup>Corden, W.M, The Tariff in Attempta(ed), The Economics of Tastratan Industry, Melbourne University Press, 1963, pp. 162-163.

<sup>๑๒</sup>Ibid p. 163.

๒. สามารถส่งสินค้า มาจากต่างประเทศทั้งที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป มาได้โดย ไม่จำกัดจำนวนในราคาคงที่

๓. ราคาภายในประเทศของสินค้าแต่ละชนิดทั้งที่เป็นสินค้าสำเร็จรูป และที่เป็นวัตถุดิบ เท่ากับราคาตลาดโลกของสินค้านั้น ๆ บวกกับภาษีที่ต้องเสีย เช่น สมมติว่าราคาในตลาดโลกของ สินค้าชนิดหนึ่งเท่ากับ ๑๐๐ บาท ต้องเสียภาษีขาเข้าร้อยละ ๓๐ ราคาขายภายในประเทศจะ เท่ากับ  $100 + \frac{30}{100} \times 100$  เท่ากับ ๑๓๐ บาท เป็นต้น

๓.๕.๑ ทฤษฎีอัตราปกป้องที่แท้จริงของ Corden

ในอดีต เมื่อก้าวถึงอัตราปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ อัตราอากรขาเข้าของ สินค้าแต่ละชนิดมักจะถูกใช้ เป็นเครื่องวัดอัตราปกป้องของการผลิตสินค้านั้น ๆ ภายใน ประเทศในความเป็นจริงการวัดดังกล่าวหาได้เป็นการวัดอัตราปกป้องที่แท้จริงไม่ กล่าวคืออัตรา ปกป้องไม่ควรคำนวณจากความแตกต่างระหว่างราคาของสินค้าภายในประเทศและราคาสินค้านั้น ในตลาดโลก แต่ควรจะคำนวณจากความต่างของมูลค่าเพิ่ม (Value Added) สำหรับความหมาย ของอัตราปกป้องที่แท้จริงคือ อัตราส่วนซึ่งมูลค่าเพิ่มในการผลิตภายในประเทศสามารถมีค่าเกิน มูลค่าเพิ่มในการผลิตสินค้านั้นเดียวกันภายใต้สถานการณ์ทางการค้าเสรี (Free Trade Condi- tions)

สามารถเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

- $V_j$  = Value added per unit of j in activity j in absence of tariffs
- $V_j'$  = Value added per unit of j in activity j made possible by the tariff structure
- $G_j$  = effective protective rate for activity j
- $P_j$  = Price of j per unit in absence of tariffs
- $A_{ij}$  = Share of i in cost of j in absence of tariff
- $t_j$  = tariff rate on j
- $t_i$  = tariff rate on i

$$V_j = P_j (1-A_{ij}) \dots\dots\dots (1)$$

$$V_{j'} = P_j (1+t_j) - P_j A_{ij} (1+t_i) \dots\dots\dots (2)$$

$$G_j = \frac{V_{j'} - V_j}{V_j} \dots\dots\dots (3)$$

แทนค่า (๑) และ (๒) ลงใน (๓)

$$\begin{aligned}
 G_j &= \frac{P_j (1+t_j) - P_j A_{ij} (1+t_i) - P_j (1-A_{ij})}{P_j (1-A_{ij})} \\
 &= \frac{P_j + P_j t_j - P_j A_{ij} - P_j A_{ij} t_i - P_j + P_j A_{ij}}{P_j (1-A_{ij})} \\
 &= \frac{P_j (t_j - A_{ij} t_i)}{P_j (1-A_{ij})} \\
 &= \frac{t_j - A_{ij} t_i}{1-A_{ij}}
 \end{aligned}$$

จากสมการสรุปได้ว่า อัตราการปกป้องแท้จริงขึ้นอยู่กับปัจจัย ๓ ประการกล่าวคือ

๑)  $t_j$  หรืออัตราอากรขาเข้าสำหรับสินค้าชนิดนั้น ๆ ยิ่ง  $t_j$  มีอัตราสูงอัตราการปกป้องที่แท้จริงก็จะยิ่งสูงขึ้นไป จึงอาจกล่าวได้ว่า การคำนวณอัตราการปกป้องในอดีต ซึ่งพิจารณาปัจจัยนี้เพียงปัจจัยเดียวก็อาจจะให้ค่าที่ถูกต้องได้ ในกรณีที่มูลค่าเพิ่มและอัตราอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ผลิตสินค้าต่าง ๆ ภายในประเทศอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน

๒)  $t_i$  หรืออัตราอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบที่ต้องใช้ในการผลิตนั้น หาก  $t_i$  อยู่ในระดับต่ำ อัตราการปกป้องที่แท้จริงก็มีแนวโน้มที่จะอยู่ในระดับสูง (Inverse Relationship) การพิจารณา  $t_i$  นั้น เขาจะต้องพิจารณาคอมไปถึงการใช้วัตถุดิบทุกชนิด ทั้งที่สั่งมาจากต่างประเทศและที่ผลิตภายในประเทศ สำหรับวัตถุดิบที่ผลิตภายในประเทศ การพิจารณาอัตราภาษีอากร เราจะ

ต้องเปรียบเทียบราคาของวัตถุดิบต่อผู้ผลิตภายในประเทศและผู้ผลิตในตลาดโลกหากรัฐบาลตั้งอัตรา  
 อารขาเข้าสำหรับเหล็กกล้าไว้ร้อยละ ๔๐ โดยใช้ข้อสมมติ (๓) ข้างต้น ผู้ใช้เหล็กภายในประเทศ  
 ก็จะต้องซื้อเหล็กที่ผลิตภายในประเทศในราคาที่แพงกว่าในตลาดโลกร้อยละ ๔๐ ฉะนั้น ในกรณี  
 นี้คือร้อยละ ๔๐ ซึ่งเท่ากับอัตราอากรขาเข้าที่รัฐบาลตั้งเอาไว้ หากรัฐบาลเรียกเก็บภาษีในการขาย  
 เหล็กเพิ่มเติมอีกร้อยละ ๒๐ หมายความว่าผู้ใช้เหล็กภายในประเทศจะต้องซื้อเหล็กในราคาที่แพง  
 กว่าในตลาดโลกถึงร้อยละ ๖๐ (๔๐ + ๒๐) ฉะนั้นความหมายของ  $t_j$  ก็คืออัตราซึ่งผู้ใช้วัตถุดิบ  
 ภายในประเทศต้องเสียเพิ่มในการซื้อวัตถุดิบ เมื่อเทียบกับราคาตลาดโลก

๓)  $1-A_{ij}$  หรือมูลค่าเพิ่ม (Value Added) จากการศึกษาพบว่าระดับมูลค่า  
 เพิ่มที่ต่ำจะมีแนวโน้ม ทำให้ระดับอัตราการปกป้องมีค่าสูง ทั้งนี้เพราะได้พิจารณา  $1-A_{ij}$   
 ในแง่ของตัวหารในสมการ  $\frac{t_j - A_{ij} t_i}{1 - A_{ij}}$  เมื่อพิจารณาอย่างลึกซึ้งถึง  $A_{ij}$  ที่ปรากฏ  
 อยู่ในตัวตั้ง  $(t_j - A_{ij} t_i)$  ถ้า  $(1-A_{ij})$  มีค่าต่ำเท่าไร  $A_{ij}$  ก็มีค่าสูงขึ้นเท่า  
 นั้น ซึ่งจะทำให้ตัวตั้ง  $(t_j - A_{ij} t_i)$  มีค่าต่ำลงพร้อมกับตัวหาร  $(1-A_{ij})$   
 มีค่าต่ำลง มูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นหรือต่ำลง จะมีผลอย่างไรต่อสมการทั้งหมด  $\frac{(t_j - A_{ij} t_i)}{1 - A_{ij}}$   
 นั้นขึ้นอยู่กับว่าการเปลี่ยนแปลงในตัวตั้งหรือตัวหารจะมากกว่ากัน

เราสามารถสรุปได้ว่ายิ่ง  $t_j$  สูง  $t_i$  ต่ำ และมูลค่าเพิ่ม  $(1-A_{ij})$  ต่ำเพียงไร  
 อัตราการปกป้องก็มีแนวโน้มสูงขึ้นเท่านั้น ข้อสรุปนี้มีความสำคัญยิ่งในการพยายามอธิบายการเคลื่อน  
 ไหวของทรัพยากร (Resource Movement) ไปสู่อุตสาหกรรมต่าง ๆ ภายในประเทศโดยที่เรา  
 สามารถคาดได้ว่าทรัพยากรที่จะเคลื่อนไปสู่กิจการซึ่งได้รับการปกป้องในอัตราที่สูง ส่วนปัญหาที่ว่า  
 กิจการใดได้รับการปกป้องสูงหรือไม่นั้นก็จำเป็นที่จะต้องพิจารณาปัจจัย ๓ ประการคือ  $t_j$ ,  $t_i$   
 และมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมนั้นร่วมกัน มิใช่พิจารณาเพียง  $t_j$  แต่เพียงอย่างเดียวเช่นในอดีต

### ๓.๕.๒ การคำนวณหาอัตราคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

จากสูตรของ Corden เราสามารถหาอัตราคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์และอะไหล่ยานยนต์ได้ดังนี้



รถยนต์นั่ง

$$\begin{aligned}
 \text{อัตราอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (t}_j\text{)} &= ๑๕๐\% \\
 \text{อัตราอากรขาเข้าสำหรับส่วนประกอบ CKD (t}_i\text{)} &= ๘๐\% \\
 \text{มูลค่า CKD นำเข้าโดยประมาณ (A}_{ij}\text{)} &= ๖๐\% \\
 \therefore \text{Effective Protective Rate} &= \frac{t_j - t_i A_{ij}}{1 - A_{ij}} \\
 &= \frac{(๑.๕) - (๐.๘)(๐.๖)}{๑ - (๐.๖)} \\
 &= ๒.๕๕ \text{ หรือ } ๒๕๕\%
 \end{aligned}$$

จะพบได้ว่าในปัจจุบันอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งคือ ๒๕๕% ไม่ใช่เพียง ๑๕๐% ตามตัวเลขอากรขาเข้า ในทำนองเดียวกันเราอาจคำนวณหาค่าอัตราคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ใช้เพื่อการค้าดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{รถแวน อัตราอากรขาเข้าสำหรับรถแวน (t}_j\text{)} &= ๘๐\% \\
 \text{อัตราอากรขาเข้าของส่วนประกอบ CKD (t}_i\text{)} &= ๔๐\% \\
 \text{มูลค่า CKD นำเข้าโดยประมาณ (A}_{ij}\text{)} &= ๖๕\% \\
 \therefore \text{Effective Protective Rate} &= \frac{(๐.๘) - (๐.๔)(๐.๖๕)}{๑ - (๐.๖๕)} \\
 &= ๑.๔๔ \text{ หรือ } ๑๔๔\%
 \end{aligned}$$

\* แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์จะจัดอยู่ในประเภทอุตสาหกรรมประเภท ข แต่บริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทยได้ยินยอมไม่ขอรับสิทธิในการลดอัตราอากรขาเข้าสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ (CKD) ตั้งแต่ปี ๒๕๑๓

ชนิดของรถยนต์นั่งเพื่อทดแทนแบบ/ชนิดที่ได้รับอนุมัติอยู่แล้ว (แบบ/ชนิดให้หมายถึง Series ของรถยนต์นั่งที่ได้รับอนุมัติให้ประกอบ) ทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนด ดังนั้นคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จึงได้กำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการอนุมัติประกอบรถยนต์นั่ง เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๒๑ (เอกสารหมายเลข ๖)

๓. กระทรวงอุตสาหกรรมจะพิจารณาอนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานได้ โดยจำกัดปฏิบัติตามข้อ ๑ และข้อ ๒ ของนโยบายฉบับนี้ด้วย

๔. กระทรวงอุตสาหกรรมจะไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ จนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลง

๓.๓ การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม (Board of Investment) ได้ตั้งขึ้นตามบทบัญญัติการส่งเสริมการลงทุนใน พ.ศ. ๒๕๑๗ มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม โดยพิจารณาอนุญาตการขอบัตรส่งเสริมแก่ผู้ลงทุน ซึ่งผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ จุดมุ่งหมายสำคัญของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนก็คือ การสร้างเสริมให้มีการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้แบ่งความสำคัญของอุตสาหกรรมเป็น ๓ ประเภทคือ<sup>๑</sup>

๑. ประเภท ก. เป็นอุตสาหกรรมที่จำเป็นและสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ ได้รับยกเว้นภาษีขาเข้าและภาษีธุรกิจทั้งหมด ในการนำวัตถุดิบเข้ามาผลิต ตัวอย่างของอุตสาหกรรมประเภทนี้ เช่น อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันพืช อุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมหลอมเหล็ก อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ของยานยนต์ เป็นต้น

๒. ประเภท ข เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญรองลงไปจากประเภท ก ได้รับการยกเว้นภาษีเพียง ๕๐% ในการส่งวัตถุดิบขาเข้า อุตสาหกรรมประเภทนี้อาจใช้เครื่องจักรกลเท่ากับประเภท ก แต่จะใช้วัตถุดิบภายในประเทศน้อยกว่าประเภท ก.

<sup>๑</sup>สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม สำนักงานรัฐมนตรี

## รถบรรทุก

อัตราอากรขาเข้าสำหรับรถบรรทุกสำเร็จ ( $t_j$ )	=	๔๐%
อัตราอากรขาเข้าของส่วนประกอบ CKD ( $t_i$ )	=	๓๐%
มูลค่า CKD นำเข้าโดยประมาณ ( $A_{ij}$ )	=	๗๕%
∴ อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของรถบรรทุก	$\frac{(๐.๔)-(๐.๓)(๐.๗๕)}{๑-(๐.๗๕)}$	
		๐.๗ หรือ ๗๐%

ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ก็สามารถคำนวณหาอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง ได้แต่เนื่อง  
จากอุตสาหกรรมนี้จัดอยู่ในอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมประเภท ก. ซึ่งจะได้รับยกเว้นภาษีขา  
เข้าสำหรับวัตถุดิบทั้งหมด เขาจึงคำนวณได้ดังนี้

## อุปกรณ์รถยนต์

อัตราอากรขาเข้าสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์สำเร็จรูป =	๔๐%
อัตราอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ	= ๑๕%
และได้รับการยกเว้นภาษีทั้งหมด	= ๐%
มูลค่า CKD นำเข้าโดยประมาณ ( $A_{ij}$ )	= ๖๐%
∴ Effective Protective Rate	$\frac{(๐.๔)-(๐)(๐.๖)}{๑-(๐.๖)}$
	๑.๒๕ หรือ ๑๒๕%

ในทำนองเดียวกันสำหรับโรงงานที่ไม่ได้รับการส่งเสริม เราก็คำนวณอัตราคุ้มครองที่แท้จริง  
ได้โดยคิดอัตราอากรขาเข้าตามอัตราที่กำหนดไว้อย่างเต็มที่

หมายเหตุ กรณีที่การผลิตสินค้าต้องใช้วัตถุดิบหลายอย่างด้วยกัน การคำนวณ effective

Protective rate จะหาได้จากสมการ

$$G_j = \frac{t_j - \sum_{i=1}^n t_i A_{ij}}{1 - \sum_{i=1}^n A_{ij}}$$

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยมีอัตราการคุ้มครองค่อนข้างสูงมาก เมื่อพิจารณาถึงอัตราอากรขาเข้า ภาษีการค้า และภาษีเทศบาลระหว่างรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าและรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศโดยการนำชิ้นส่วนเข้ามาจากต่างประเทศ (CKD) (ดูตารางที่ ๒,๓)

จากการคำนวณอัตราการปกป้องที่แท้จริงตามสูตรคอรีเทอน รถยนต์หนึ่งมีอัตราการปกป้องที่แท้จริง ๒๕๕ เปอร์เซ็นต์ รถแวน ๑๕๔ เปอร์เซ็นต์ รถบรรทุก ๗๐ เปอร์เซ็นต์ และอะไหล่รถยนต์ ๑๒๕ เปอร์เซ็นต์

อาจารย์ไตรรงค์ สุวรรณคีรี<sup>๑</sup> คำนวณอัตราการปกป้อง (effective rates of protection) ของอุตสาหกรรมในประเทศไทย ในปี ๒๕๑๓ โดยอาศัยกำแพงภาษี และการยกเว้นอัตราภาษีตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมปรากฏว่าอุตสาหกรรมไทยมีอัตราการปกป้องค่อนข้างสูงมาก อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยอยู่ในอันดับ ๓ ในบรรดาอุตสาหกรรม ๑๔ ประเภทดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๓.๓

Effective of Protection Percent (Base on Tariff and Tax  
Exemption from the Industrial Promotion Act)

Dairy Product	250
Fats & Oils	185
Automobile	122
Textile Fabrics	104
Thread & Yarn	98
Motorcycles & Bicycle	95
Rolling M.U. Products	89
Cereal Products	88
Rubber Goods	86
Glass & Glass Products	72
Paper & Paper Products	65
Electrical Machinery	58
Non-Electirical Machinery	53
Agricultural Machinery	21

Trairong Suwankiri The Structure Protection and Import Substitution in Thailand. M.A. Thesis, School of Economics, University of Philippines, The Journal of Economics, Vol 5 No. 1, 1970.

ดังนั้นอาจจะกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย เป็นอุตสาหกรรมทารก<sup>๑</sup> ทั้งนี้เพราะได้รับความคุ้มครองโดยอัตราภาษีและสิทธิพิเศษต่าง ๆ ในด้านอัตราภาษีจะเห็นว่าอัตราภาษีระหว่างรถยนต์สำเร็จรูป (C B U) และรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศจากชิ้นส่วนนำเข้า (C K D) แตกต่างกันซึ่งความแตกต่างนี้เป็นสาเหตุหนึ่งซึ่งนำไปสู่การจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้น นับได้ว่าเป็นโรงงานที่ได้รับการคุ้มครองจากกำแพงภาษี แทบทั้งสิ้น วิธีการนี้เป็นการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศวิธีหนึ่งที่ใช้ในกรณีทั่วไป หากมีการเก็บภาษีขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูปสูงหรือคิดจะควบคุมการนำเข้าจะโดยวิธีใดก็ตามจะมีผลทำให้ประเทศซึ่งผลิตรถยนต์คิดหลบเลี่ยงกำแพงภาษีด้วยการเข้ามาตั้งโรงงานสาขาภายในกำแพงภาษี อุตสาหกรรมที่ดั่งขึ้นแบบนี้ อาจไม่ใช่อุตสาหกรรมที่ดั่งขึ้นเพื่อมุ่งใช้วัตถุดิบภายในประเทศ หากแต่ดั่งขึ้นโดยคำนึงถึงความต้องการของตลาดเป็นสำคัญ คือมีแรงดึงดูดของตลาดค่อนข้างสูงนั่นเอง โรงงานประกอบรถยนต์เหล่านี้หวังจะได้รับประโยชน์มาจากการก่อตั้งหน่วยการผลิตขั้นสุดท้ายในประเทศไทย โดยการจะได้รับผ่อนผันไม่เก็บภาษีวัตถุดิบที่ส่งเข้ามา หรือเก็บในอัตราค่อนข้างต่ำ

---

<sup>๑</sup> วาริตี สังข์ศรีณี ภาษีอากรกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย วิทยานิพนธ์  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พระนคร: ๒๕๑๗. หน้า ๔๔.