



บทที่ ๒

โครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

๑. ความเป็นมาของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๔ สาเหตุของการจัดตั้งอุตสาหกรรมนี้ ก็เนื่องมาจากความจำเป็นของการขนส่งในประเทศ ที่จะต้องใช้ยานพาหนะทางบกมากขึ้น หรือมีความต้องการรถยนต์มากขึ้นเรื่อย ๆ จากการศึกษาข้อมูลพบว่า ความต้องการนี้เพิ่มขึ้นในอัตรา ๑๐-๑๕% ต่อปี และมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น ถึงแม้ราคาของยานพาหนะจะสูงขึ้นอันเป็นผลของอัตราภาษีขาเข้าที่เรียกเก็บสูงขึ้นหรือจากสาเหตุอื่น ๆ ก็ตาม จะก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงิน รัฐบาลจึงส่งเสริมให้มีการจัดตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาล่าช้า และอาจได้รับผลดีต่อระบบ เศรษฐกิจในด้านอื่น ๆ เช่น ได้รับความรู้ทางเทคนิคที่ใช้ เพิ่มการจ้างแรงงานในระบบเศรษฐกิจ เพิ่มปริมาณสินค้าตลอดจนมีการใช้ทรัพยากรอย่างเป็นประโยชน์มากขึ้น^๑

นับเป็นเวลา ๑๕ ปีมาแล้ว ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมโรงงานประกอบรถยนต์ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๐๔ โดยให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อยู่ในระดับความสำคัญประเภท ข. และอุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์อยู่ในประเภท ก.^๒ เพื่อให้เป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ทดแทนรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มต้นด้วยการนำส่วนประกอบและอุปกรณ์จากต่างประเทศโดยมีการถอดแยกชิ้นส่วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด ชิ้นส่วนที่ถอดแยกเหล่านี้เรียกว่า Complete Knock Down (CKD)

^๑Vichitvong Na Pombhyara, A Design for Automotive Development Programming in Thailand, ASEAN, 1973.

^๒พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๐๔.

ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้ในประเทศขณะนั้นมีเพียงยางและแบตเตอรี่เท่านั้น และได้มีการลงทุนตั้งโรงงานหลายแห่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่าการมีโรงงานมากเกินไปอาจจะทำให้เกิดผลเสียต่อเศรษฐกิจ จึงได้งดการพิจารณาข้อเสนอส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๒ แต่ก็ยังมีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีก^๑

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นี้เป็นอุตสาหกรรมแรกที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้เข้าไปบทบาทในการพัฒนาโดยตรง โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๑๒ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมนี้สืบต่อจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนซึ่งงดการพิจารณาขอการส่งเสริมในปีเดียวกันนั้น คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ทำการกำหนดนโยบายและวิธีการต่าง ๆ ในการที่จะให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนสามารถเปลี่ยนเป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตรถยนต์ขึ้นใช้ได้เองภายในประเทศ ทั้งนี้โดยกำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นขั้นตอน

๒. โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

โรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกได้ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๔ คือ บริษัทอุตสาหกรรมไทยมอเตอร์จำกัด เริ่มเปิดดำเนินการผลิตรถยนต์นั่ง และรถยนต์บรรทุกพ่วงเมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๐๔ โดยมีกำลังการผลิตประมาณ ๒,๗๐๐ คันต่อปี (เป็นรถยนต์นั่ง ๑,๕๐๐ คัน) ภายหลังบริษัทนี้ได้โอนกิจการมารวมกับบริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๓ ปัจจุบันโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้เปิดดำเนินการมีอยู่ ๑๔ โรงงาน (๑๔ บริษัท) ซึ่งตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ทำการผลิตรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุกและรถชนิดอื่น ๆ มีกำลังผลิตประมาณ ๒๕๑ คันต่อวัน^๒ (๔ ชั่วโมง) หรือประมาณ ๑๑๒,๐๐๐ คันต่อปี ในจำนวน ๑๔ บริษัทนี้มีอยู่เพียง ๔ บริษัทเท่านั้นที่ได้รับการส่งเสริม (ตารางที่ ๒.๑ และ ๒.๒) บริษัทเหล่านี้มีเงินทุนรวมกันมากกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท ในจำนวน ๔ บริษัทนี้

^๑ Industrial Economic and Planning Division Ministry of Industry, Automobile Industry (Specific Industrial Economic) 1978, p. 1.

^๒ Ibid pp. 5.

ตารางที่ ๒.๑

โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

ลำดับที่	ชื่อโรงงาน	ที่ตั้ง	วันเปิดดำเนินการ	กิจการที่ได้รับอนุญาต
๑.	บริษัทกรรมสุด เจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	๔๘ สุขุมวิท ซอย ๒๖ พระโขนง กทม.	๒๔ พ.ค. ๒๕๐๕	รถยนต์นั่ง
๒.	บริษัทสยามกลการและนิสสัน จำกัด	๒๔ ซอยศรีจันทร์ สุขุมวิท ซอย ๖๗ พระโขนง กทม.	๒๔ ธ.ค. ๒๕๐๕	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก
๓.	บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (โรงงาน ๑)	๑๘๗ หมู่ ๔ ต.ลำโรงใต้ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๑๐ ก.พ. ๒๕๐๗	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก
๔.	บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (โรงงาน ๒)	๘๒/๑ หมู่ ๑๑ ต.ลำโรงใต้ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๒๕๑๘	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก
๕.	บริษัทปรีนส์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	๘๖ หมู่ ๑ ต.ควนบางปลากด อ.เมือง จ.สมุทรปราการ	๑๓ ธ.ค. ๒๕๐๘	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก
๖.	บริษัทสหพัฒนายานยนต์จำกัด	๒๔ ถ.สุขสวัสดิ์ ต.บางครุ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๑๕ พ.ค. ๒๕๐๙	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก
๗.	บริษัทบางซันเจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	นิคมอุตสาหกรรมบางซัน อ.ลาดกระบัง มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม.	ธ.ค. ๒๕๑๑	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก ต่าง ๆ จำนวน ๔ แบบ
๘.	บริษัทสุโกศลและมาสด้าอุตสาหกรรมรถยนต์จำกัด	นิคมอุตสาหกรรมบางซัน อ.ลาดกระบัง-มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม.		รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก
๙.	บริษัท วาย.เอ็ม.ซี แอสเซมบลี จำกัด	อ.ลาดกระบัง-มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม.	๒๕๑๗	รถยนต์นั่ง
๑๐.	บริษัทไทยสวีดิช แอสเซมบลี จำกัด	กม.๒๕ ถ.บางนา-ตราด จ.สมุทรปราการ	๒๕๑๙	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก

ลำดับที่	ชื่อโรงงาน	ที่ตั้ง	วันเปิดดำเนินการ	กิจการที่ได้ รับอนุญาต
๑๑.	บริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	๓๘ หมู่ ๒๒ ต.ปู่เจ้าสมิง พราย ต.ลำโรงใต้ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๒๕๐๗	รถยนต์ รถยนต์บรรทุก
๑๒.	บริษัทไทยซีโนอุตสาหกรรม จำกัด	๕๕ หมู่ ๘ ถ.เทพารักษ์ ต.ลำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ	๑ ส.ค. ๒๕๐๔	รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก
๑๓.	บริษัทไทยประดิษฐ์ประกอบ รถยนต์ (๒๕๐๔) จำกัด	๗๒๔/๒ ถ.จรัลสนิทวงศ์ ต.บางพลัด อ.บางกอกน้อย กทม.	๒ ม.ค. ๒๕๑๑	รถจี๊ป รถยนต์นั่ง รถแทรกเตอร์ รถบรรทุก
๑๔.	บริษัทนายเลิศจำกัด	๘๘๘ ถ.เพชรบุรี เชิงสะพานเฉลิมโลก กทม.	๒๕๑๑	รถยนต์
๑๕.	บริษัทอโศกมอเตอร์จำกัด	๒๑๑-๒๑๓ ถ.สุขุมวิท ๒๑ กทม.	๑๗ มี.ย. ๒๕๑๔	รถยนต์บรรทุก
๑๖.	บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	๕๕/๑ ถ.สุขุมวิท ต.บางเมือง อ.เมือง สมุทรปราการ	๒๕๐๖	ทำตัวถังรถยนต์ ประกอบรถยนต์
๑๗.	บริษัทสยามอุตสาหกรรม รถยนต์จำกัด	กม. ๒๑ ถ.บางนา-ตราด จ.สมุทรปราการ	๒๕๒๐	ประกอบรถยนต์
๑๘.	บริษัทยนตรภัณฑ์ จำกัด	๑๔๓ ต.ลำโรงใต้ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๒๕๑๒	รถยนต์บรรทุก รถแทรกเตอร์ ทางทะเล เลอร์ รถมอเตอร์เกียร์ เคอร์, รถไถ รถดักดิน รถบดล้อยาง
๑๙.	บริษัทอมัลกาเมเทค เอ็นจิเนียริง จำกัด	๖๑๔ ถ.สุขุมวิท เขตพระโขนง กทม.	๑๖ พ.ค. ๒๕๑๒	ซ่อมและประกอบ รถยนต์บรรทุก

ที่มา: กองแผนงาน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ ๒.๒

บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการ

ส่งเสริมการลงทุน

ลำดับ	ชื่อ	วันที่ได้รับการส่งเสริม	กำลังผลิต ตัน/วัน	จำนวนคนงาน
๑.	บริษัทสยามกลการและนิสสัน จำกัด	๔ มี.ค. ๒๕๐๓	๑๕	๕๐๐
๒.	บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	๒๐ พ.ย. ๒๕๐๒	๑๕	๑๐๐
๓.	บริษัทไทยซีโนอุตสาหกรรม จำกัด	๒๒ พ.ค. ๒๕๐๖	๓๐	๓๒๖
๔.	บริษัทปรีณัลมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	๑๗ มี.ค. ๒๕๐๗	๕	๒๗๓
๕.	บริษัททรูสแต จี เนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	๖ มี.ค. ๒๕๐๔	๑๕	๓๒๕
๖.	บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	๒๕ พ.ค. ๒๕๐๔	๓๐	๕๐๐
๗.	บริษัทประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (๒๕๑๔) จำกัด	๓๐ มี.ค. ๒๕๐๕	๕	๓๕
๘.	บริษัทสหพัฒนายนยนต์จำกัด	๒๒ พ.ย. ๒๕๐๖	๕	๑๔๔
๙.	บริษัทฮีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	๒ มิ.ย. ๒๕๐๕	๓๐	๒๕๕

ที่มา: คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เป็นบริษัทของคนไทย ๓ บริษัท นอกนั้นเป็นบริษัทที่ร่วมลงทุนระหว่างไทยกับต่างชาติ เช่น ญี่ปุ่น ชาวอเมริกัน และชาติอื่น ๆ บริษัทเหล่านี้มีพนักงานจำนวน ๒,๖๐๖ คน ในปี ๒๕๒๑ นอกจากนี้ยังมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถยนต์อีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์

๓. ความสำคัญของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ต่อ เศรษฐกิจของประเทศไทย^๑

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งซึ่งช่วยในการพัฒนาประเทศ เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงาน ทรัพยากรและเงินทุนสูง นอกจากนี้ยังมีความต้องการวัตถุดิบจำนวนมาก อันจะทำให้อุตสาหกรรมอื่น ๆ ขยายตัวตามไปด้วย รัฐจึงส่งเสริมให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นภายในประเทศ ความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อ เศรษฐกิจไทยอาจประมวลเป็นข้อใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

ประการแรก อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่รวมอุตสาหกรรมอื่นไว้ด้วยกัน ได้แก่ อุตสาหกรรมพื้นฐานต่าง ๆ ซึ่งการขยายตัวของอุตสาหกรรมเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ต่อ เศรษฐกิจโดยส่วนรวมของประเทศอย่างกว้างขวาง นอกจากนั้น อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ยังต้องใช้วัตถุดิบต่าง ๆ เป็นจำนวนมากและสินค้าอุตสาหกรรมอื่นเช่น เหล็ก เหล็กหล่อ (Casting) โลหะผสม แผ่นกระจก สิ่งทอ สี ผลิตภัณฑ์เคมี อุปกรณ์ไฟฟ้า (แผนภาพที่ ๑) ในการที่จะให้ได้มาซึ่งสิ่งเหล่านี้การทำเหมืองแร่ การถลุงแร่ธาตุต่าง ๆ ก็จะต้องขยายตัวออกไป รวมทั้งอาจจะต้องใช้วิธีการใหม่ ๆ มาช่วย มีการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ขึ้น ซึ่งในขณะเดียวกันอาจผลิตชิ้นส่วนอื่น ๆ สำหรับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ไปพร้อม ๆ กัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเครื่องใช้ในบ้าน เช่น ตู้เย็น เตารอบ หรือเครื่องปรับอากาศ อุปกรณ์สำหรับอากาศยาน (แผนภาพที่ ๒)

ประการที่สอง อุตสาหกรรมรถยนต์ ก่อให้เกิดความต้องการคนงานในระดับต่าง ๆ ได้แก่ ช่างฝีมือ เช่น ช่างเหล็ก ช่างเชื่อม ช่างสี ช่างเครื่องมือกล ช่างเทคนิคต่าง ๆ และผู้บริหารงาน

^๑สถาบันบริการอุตสาหกรรมขนาดย่อม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทย. หน้า ๗-๘.

ซึ่งสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ทั้งทางด้านเทคนิค และวิชาการ อาทิเช่น วิทยาลัยเทคนิค มหาวิทยาลัย จะต้องผลิตบุคคลเหล่านี้ออกมา อุตสาหกรรมอื่น ๆ ก็จะได้รับประโยชน์จากผู้ที่ได้รับการศึกษาจาก สถาบันต่าง ๆ เหล่านี้ด้วย

จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ และอุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ช่วยในด้านการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดผลที่ไม่เพียงแต่อุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้น ยังมีผลไปถึงด้านผู้ผลิตวัตถุดิบ ผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทต่าง ๆ หรือที่เรียกว่า Backward linkage effect. ในขณะเดียวกัน อุตสาหกรรมรถยนต์ก็ก่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านกิจกรรมเกี่ยวกับตลาดได้แก่การให้เครดิตแก่ผู้ซื้อ การจัดจำหน่าย การโฆษณา การขยายตัวของกิจการปั๊มน้ำมัน โรงซ่อมรถยนต์ การผลิตอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น หรือที่เรียกว่า Forward linkage effect ดังนั้นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์จึงก่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านความต้องการผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ พร้อม ๆ กับที่ให้อุตสาหกรรมนี้สนองผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ ให้แก่สังคม

นอกจาก เหตุผลดังกล่าวแล้วประเทศไทยยังประสบปัญหาดุลการชำระเงินขาดดุล เนื่องจาก การนำเข้าของรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนอุปกรณ์ปีละหลายพันล้านบาท และความต้องการรถยนต์ และชิ้นส่วนอุปกรณ์เหล่านี้กำลังขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องมาจากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ดังนั้นนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศก็เพื่อเป็นอุตสาหกรรมทดแทนสินค้าเข้า อีกประการหนึ่ง เพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลชำระเงินซึ่งเป็นปัญหาเรื้อรัง

เหตุผลประการหนึ่งในการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ก็เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาประเทศที่พัฒนาแล้ว ในการซื้อรถยนต์และผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับรถยนต์

อย่างไรก็ตามรัฐบาลต้องวางนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้อย่างดี จึงจะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์นี้พัฒนาไปได้อย่างเต็มที่ และวัตถุประสงค์ของนโยบายอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ควรจะมุ่งไปในด้านที่จะให้การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นก่อให้เกิดการจ้างแรงงานในประเทศต่าง ๆ ให้มากที่สุด เป็นการเปิดโอกาสให้มีการนำความรู้ทางด้านเทคนิคมาปรับปรุงใช้และคำนึงถึงผลที่จะมีต่อการชำระเงิน ในขณะเดียวกันก็พยายามลดค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

๓.๑ ทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่ตั้งขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมทั้งหลาย มักจะมีการลงทุนและประกอบการโดยเอกชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อประกอบการค้าหาผลกำไรหรือมีจุดมุ่งหมายทางการแสวงหาผลกำไร (profit motivation) เป็นสำคัญ^๑ ดังนั้นในการลงทุนจะต้องทำการศึกษาและสำรวจปัจจัยต่าง ๆ ที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมอย่างละเอียด เช่น พื้นที่ สถานที่ตั้ง วัตถุดิบที่มีอยู่ในประเทศนั้น สภาพตลาด การขนส่ง ฯลฯ การสำรวจดังกล่าวจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ลงทุนอย่างมาก เพราะผู้ลงทุนจะสามารถหาวิธีการที่จะนำทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่นั้นมาใช้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด หรืออาจจะช่วยให้ทรัพยากรธรรมชาติมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงจัดได้ว่า อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีส่วนในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นประโยชน์

จากการศึกษาตามข้อเท็จจริง พบว่า การใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศกำลังพัฒนา เช่น ประเทศไทย ยังไม่ได้คำนวณประโยชน์แก่เศรษฐกิจอย่างเต็มที่ ด้วยเหตุผลที่ว่ายังไม่ได้มีการวิจัยค้นคว้าถึงแหล่งทรัพยากรอย่างแท้จริง อีกทั้งวิธีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด และการพิจารณาจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมโดยทั่วไปไม่ได้อาศัยข้อมูลในการตัดสินใจที่เหมาะสม การตั้งโรงงานมักจะขึ้นอยู่กับความสะดวกสบายของผู้เป็นเจ้าของกิจการ หรือเหตุผลอื่น ๆ ซึ่งไม่ใช่สิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม

๓.๒ ทางด้านมูลค่าเพิ่ม (Value Added)

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศมากเท่าที่ควร เพราะรถยนต์ที่ผลิตขึ้นนั้นใช้วัตถุดิบ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในประเทศค่อนข้างต่ำ รัฐบาลก็พยายามให้โรงงานเหล่านี้ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นในประเทศมากขึ้นเป็นลำดับ สำหรับส่วนประกอบรถยนต์ที่ผลิตในประเทศซึ่งโรงงานประกอบรถยนต์ใช้อยู่ในขณะนี้ ได้แก่ ยางรถยนต์ แหนบดับ หม้อเก็บไฟฟ้า หม้อน้ำ ถังน้ำมัน สี สายไฟ เบาะ กระจก ท่อไอเสีย ในบรรดาส่วนประกอบเหล่านี้ มียางรถยนต์กับแบตเตอรี่เท่านั้นที่รถยนต์ประกอบในประเทศใช้ทุกคัน นอกนั้นแต่ละโรงงานก็เลือกใช้ชิ้นส่วนบางอย่างตามความเหมาะสมของรถยนต์ที่ประกอบอยู่ สรุปได้ว่า ในปี ๒๕๒๑ รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศใช้ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศประมาณร้อยละ ๒๗

^๑ กัญจนี พลจันทร์, ผลิตภาพของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ วิทยานิพนธ์ ๒๕๑๗

ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศ เพิ่มขึ้นจากเดิมคือประมาณร้อยละ ๒๕ เป็นประมาณร้อยละ ๕๐ ของมูลค่าส่วนประกอบและอุปกรณ์ทั้งสิ้นภายในปี ๒๕๒๖ สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสาร ใช้ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศประมาณร้อยละ ๒๕ ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งสิ้น อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มูลค่าเพิ่มของการประกอบรถยนต์บรรทุกและรถโดยสารต่ำกว่าการประกอบรถยนต์นั่ง ดังในตาราง ๒.๓ (แผนภาพ ๓ และ ๔)

ตารางที่ ๒.๓ มูลค่าเพิ่ม (Value Added) เนื่องมาจากการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์

หน่วย : พันบาท

	๒๕๑๓	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาตลาด (Value Added at Current Price)								
• มูลค่าเพิ่มของการประกอบรถยนต์นั่ง	๒๔๗,๘๓๓	๒๐๐,๐๖๔	๒๘๖,๖๔๓	๑,๐๕๕,๕๕๘	๑,๑๖๗,๓๕๖	๑,๑๓๙,๗๑๐	๑,๑๘๖,๔๓๘	๑,๕๕๖,๕๒๐
• มูลค่าเพิ่มของการประกอบรถยนต์บรรทุกและรถโดยสาร	๘๖,๖๐๔	๑๑๙,๖๒๐	๑๗๐,๕๔๕	๒๑๑,๕๙๓	๕๕๕,๗๒๖	๗๖๕,๕๐๗	๑,๐๕๕,๑๐๓	๑,๕๗๑,๒๙๔
• มูลค่าเพิ่มทั้งหมด ณ ราคาตลาด	๓๓๔,๔๓๗	๓๑๙,๖๘๔	๔๕๗,๑๘๘	๑,๒๖๗,๐๕๑	๑,๗๒๓,๐๘๒	๑,๙๐๕,๒๑๗	๒,๒๔๑,๕๔๑	๓,๑๒๘,๒๑๔
มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาคงที่ (Value Added at Constant Price, 1972)								
• มูลค่าเพิ่มของการประกอบรถยนต์นั่ง	๒๕๒,๗๘๕	๒๒๐,๗๗๕	๒๘๖,๖๔๓	๗๓๐,๕๙๔	๘๖๔,๙๐๕	๗๗๕,๓๗๗	๗๕๔,๖๕๐	๙๑๓,๗๓๐
• มูลค่าเพิ่มของการประกอบรถยนต์บรรทุกและรถโดยสาร	๘๘,๕๘๘	๑๑๙,๗๖๘	๑๗๐,๕๔๕	๑๙๖,๘๙๔	๒๗๙,๕๗๐	๓๐๐,๘๑๔	๖๓๑,๕๗๐	๙๒๐,๑๓๖
• มูลค่าเพิ่มทั้งหมด ณ ราคาคงที่ ๒๕๑๕	๓๔๑,๓๗๓	๓๔๐,๕๔๓	๔๕๗,๑๘๘	๙๒๗,๔๘๘	๑,๑๔๔,๔๗๕	๑,๐๗๖,๑๙๑	๑,๓๘๖,๒๒๐	๑,๘๓๓,๘๖๖

ประการที่สำคัญคือในอดีตจนถึงปัจจุบันการประกอบรถยนต์ของประเทศไทยนั้นใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศน้อยมาก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ มูลค่าเพิ่มขึ้นเนื่องมาจากการประกอบรถยนต์ในประเทศมีมูลค่าค่อนข้างต่ำ กล่าวคือมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จะมีอัตราเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ ๕.๓๐ ต่อปี ในขณะที่มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมทั้งหมดเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย ๑๓.๕๖ ต่อปี

ตารางที่ ๒.๔

อัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เปรียบเทียบกับมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมทั้งหมดในประเทศไทย

รายการ	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	Average annual Rate of Growth(%)
มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ (หน่วย: ล้านบาท)	๑,๑๓๔	๑,๐๗๖	๑,๓๘๖	๑,๘๓๓	๒,๒๓๓	๕.๓๐
มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมทั้งหมด (หน่วย: ล้านบาท)	๓๔,๔๐๓	๓๗,๑๔๖	๔๓,๑๒๒	๔๘,๘๕๕	๕๔,๘๐๑	๑๓.๕๖

ที่มา: สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

๓.๓ ทางด้านการว่าจ้างแรงงาน

ในประเทศกำลังพัฒนาการตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นย่อมต้องการแรงงานเพิ่มขึ้นจากจำนวนคนงานที่มีอยู่เดิมในระบบเศรษฐกิจนั้น ๆ แรงงานที่ได้รับค่าจ้างจากอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่มีฝีมือ (skilled labor) และกึ่งมีฝีมือ เพราะการประกอบรถยนต์นั้นเทคนิคและประสิทธิภาพของแรงงานเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่สุดประการหนึ่งที่จะทำให้รถยนต์ที่ผลิตรายนั้นมีความสูง ดังนั้นค่าแรงงานที่คนงานได้รับจะค่อนข้างสูง อันจะทำให้มาตรฐานการครองชีพของคนงานที่ขึ้นเปรียบเสมือนเป็นการเพิ่มจำนวนรวมของอำนาจซื้อ (Aggregate Purchasing Power) โดยทางอ้อมกล่าวคือ เมื่อแรงงานมีรายได้จากการทำงาน ก็จะต้องมีอุปสงค์ (Demand) ในสินค้าชนิดอื่น ๆ มากขึ้น เป็นผลให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ในระบบเศรษฐกิจอีกด้วย

กล่าวโดยสรุป ผลการขยายหรือตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์จะมีผลต่อการจ้างงานในด้านที่ช่วยให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น มีการปรับปรุงคุณภาพและความอดทนของแรงงาน ตลอดจนไปถึงมาตรฐานการครองชีพของแรงงาน แต่จากการศึกษาพบว่า จำนวนคนงานในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเมื่อเทียบกับจำนวนรวมของคนงานทั้งหมดแล้ว จะเห็นได้ว่ามีจำนวนน้อยมาก ในประเทศฟิลิปปินส์ จำนวนคนงานในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการขนส่ง และคมนาคมต่าง ๆ มีอยู่ ๓.๔% ของจำนวนแรงงานทั้งหมด^๑ ในขณะที่ประเทศไทยมีจำนวนคนงานในอุตสาหกรรมนี้เพียง ๐.๑๔% ของจำนวนแรงงานทั้งหมด^๒ เท่านั้น ดังนั้นเมื่อพิจารณาเฉพาะด้านแรงงานของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยจะเห็นว่าไม่ได้ก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อภาวะเศรษฐกิจโดยรวมเท่าใดนัก ผลดีส่วนใหญ่จะตกอยู่กับแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น ๆ

^๑President Economic Staff, Industrial Growth Pattern, An Investment Handbook of Facts & Figures, The Phillippines, 1972, p. 39.

^๒ฝ่ายประเมินกำลังคน กองวางแผนประชากรและกำลังคน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ข้อมูลสถิติเพื่อการวางแผนประชากร, กำลังแรงงาน การว่างงาน ๒๕๑๓-๒๕๒๐. ก.ศ. ๒๕๒๒.

๓.๔ ด้านก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ด้วยการใช้อัตราภาษีคุ้มครอง จะกระตุ้นให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เห็นได้ชัด เจนที่สุดก็คือการเพิ่มขึ้น ของโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และอุปกรณ์ทั้งที่ผลิต เพื่อ เป็นอะไหล่และผลิตเพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ ขณะนี้มีโรงงานผลิตอะไหล่ และอุปกรณ์รถยนต์ทั่วประเทศประมาณมากกว่า ๔๗ โรงงาน ซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านโรงงานพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์เป็นอันมาก ได้แก่โรงงานประเภทหล่อโลหะ โรงงานชุบเคลือบผิวด้วยไฟฟ้า เป็นต้น อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะแยกออกให้เห็นเด่นชัดว่าการขยายตัวของอุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นผลมาจากการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เป็นจำนวนเท่าใด^๑ จากการสำรวจของสถาบันบริการอุตสาหกรรม ส่งเสริมอุตสาหกรรมนั้นปรากฏว่า ๘๐% ของงานชุบโลหะด้วยไฟฟ้า เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์รถยนต์ นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดโรงงานประกอบต่าง ๆ ขึ้นอีกมากมาย เช่นโรงงานทำสี ทำกระจกนิรภัย เคมีภัณฑ์ พลาสติก เป็นต้น (แผนภาพที่ ๑)

การขยายตัวอย่างรวดเร็วของอีกอุตสาหกรรมหนึ่งที่สืบเนื่องมาจากอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ก็คืออุตสาหกรรมซ่อมสร้างรถยนต์ ซึ่งมีอยู่หลายประเภทและหลายขนาดซึ่งยังไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน ตั้งแต่ขนาดใช้แรงงานหนึ่งคนขึ้นไปจนถึง ๓๐๐ คน และจำนวนเงินทุนที่ใช้ดำเนินการมีตั้งแต่ ๘๐๐ บาทขึ้นไปจนถึง ๒๐ ล้านบาท^๒ พอที่จะแบ่งได้เป็น ๓ ประเภท ดังนี้คือ

(๑) ประเภทโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของรัฐบาล ได้แก่โรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของการขนส่งทหารอากาศ ใช้เจ้าหน้าที่ดำเนินงานประมาณ ๓๐๐ คน โรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของกรมการขนส่งทางบกซึ่งใช้เจ้าหน้าที่ดำเนินงานประมาณ ๒๒๐ คน และโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ทหารอันเป็นโรงงานที่ตั้งขึ้นใหม่เพื่อส่งเสริมกิจการซ่อมบำรุงและปรับปรุงสภาพยานพาหนะทางถนนให้แก่หน่วยราชการทหาร โรงงานนี้ได้จัดตั้งขึ้นตามโครงการช่วยเหลือทาง เศรษฐกิจของประเทศ ภาท้องักการสหประชาชาติ คือ ประเทศออสเตรเลีย มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ๓๒๐ คน นอกจากนี้ยังมีโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท สำนักนายกรัฐมนตรี แต่โรงงานซ่อมสร้างรถยนต์เหล่านี้ทำการซ่อมสร้างรถยนต์ที่ใช้ในทางราชการเท่านั้น

^๑ กองควบคุมโรงงาน สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงอุตสาหกรรม

^๒ กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

(๒) ประเภทโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ขององค์การรัฐบาล ได้แก่ โรงงานบริษัทขนส่ง จำกัด และองค์การ ร.ส.พ. การดำเนินงานของบริษัทขนส่ง จำกัด รัฐบาลถือหุ้นอยู่ในบริษัทประมาณ ๕๗% ของหุ้นทั้งหมด การซ่อม สร้างรถยนต์ของบริษัทนี้ดำเนินการซ่อมบำรุงรถยนต์ของบริษัทอย่าง เดียว ใช้คนงานประมาณ ๒๐๐ คน สำหรับองค์การ ร.ส.พ. ทุนที่ใช้ดำเนินการบางส่วน ได้รับ จากเงินงบประมาณประจำปีของรัฐบาลช่วยเหลือเป็นรายปี ปีละกว่า ๕ ล้านบาท (แล้วแต่ความ จำเป็น) มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานในโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ ๒๓๖ คน

(๓) ประเภทโรงงานซ่อมสร้างรถยนต์ของเอกชน ได้แก่ โรงงานต่าง ๆ ทั่วประเทศที่ ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการประกอบและซ่อมรถยนต์ ในปี ๒๕๑๔ มีโรงงานประกอบและซ่อมรถยนต์ ต่าง ๆ ทั่วราชอาณาจักรประมาณ ๕๕ โรงงาน^๑

ความมุ่งหมายของโรงงานก็เพื่อทำการซ่อมสร้าง เครื่องยนต์และทำการบูรณะ ฟื้นฟูไว้รอดให้ คิมสภาพเป็นพาหนะที่ใช้บริการได้ดี เพราะยานพาหนะทางถนนมีส่วนช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของ ประเทศอย่างมาก ถ้าการซ่อมบำรุงดำเนินไปได้สมตามความมุ่งหมายแล้ว ก็จะสามารถซ่อมรถยนต์ได้ ปีละหลายพันคัน เพื่อให้ทันกับการเสื่อมโทรมของรถยนต์ ที่ชำรุดปีละจำนวนมาก กล่าวโดยสรุปการที่ มีโรงงานและอุตสาหกรรมต่อเนื่องใหม่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เป็นผลช่วยให้มีการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น ซึ่งนับได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อ เศรษฐกิจที่ได้ขยายงานให้ประชาชนมีงานทำ เพิ่มขึ้นและเพิ่มพูนความชำนาญ ให้กับประชาชนด้วย

๓.๕ ทางด้านการเปลี่ยนแปลงเทคนิคและการเพิ่มประสิทธิภาพ

ประเทศที่กำลังพัฒนาส่วนใหญ่มีพื้นฐานทาง เศรษฐกิจเป็นแบบเกษตรกรรม การที่จะ ปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เป็นประเทศอุตสาหกรรมนั้น มีความจำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือ เครื่องจักร หรือสินค้าทุน (Capital goods) สินค้าเหล่านี้ต้องสั่งเข้ามาจากประเทศอื่น ๆ ซึ่งมักจะเป็น ประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งสิ้น และเมื่อประเทศกำลังพัฒนาได้ปรับปรุงระบบ เศรษฐกิจของตนไประยะเวลาหนึ่งจนถึงระดับที่ช่วยเหลือตนเองได้ ก็จะขยายการผลิตให้กว้างขวางออกไป จนสามารถ ขยายการส่งออกในสินค้าเพื่อทดแทนการนำเข้า ดังนั้นสินค้าชนิดใหม่ซึ่งถูกผลิตขึ้นในประเทศนั้นจึง

^๑Mallett. G. The economics of agricultural policy, Basil Blackwell Oxford 1968, p. 15.

ต้องมีการแก้ไขปรับปรุงเทคนิคที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้น เพื่อให้เหมาะสมกับขนาดของการผลิต (Scale of Production) ที่เป็นอยู่ จะช่วยลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลงได้ ซึ่งก็เท่ากับเป็นการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ด้วย นั่นก็คือ การเพิ่มขึ้นของผลิตภาพ เป็นการแสดงให้เห็นว่า การใช้ปัจจัยการผลิตเท่าเดิม สามารถเพิ่มผลผลิตได้มากขึ้น หรือต้นทุนการผลิตต่อหน่วยลดลง เมื่อปริมาณผลิตผลมีมากขึ้น ก็เป็นแนวทางที่จะทำให้ราคาสินค้านั้น ๆ ลดลง ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นการกระตุ้นความต้องการของประชาชนให้มีมากขึ้น อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ก็อยู่ในขอบเขตของการพิจารณาดังกล่าว นอกจากนั้นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังจัดได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องการผู้เชี่ยวชาญ และความชำนาญพิเศษขั้นเป็นเทคนิคเฉพาะสำหรับอุตสาหกรรมนี้ ในระยะแรกของการจัดตั้งอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในแต่ละบริษัทของประเทศไทย ส่วนมากจะมีปัญหาการขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญ ดังนั้นจึงได้มีการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญดังกล่าวมาจากต่างประเทศ และบุคคลเหล่านี้ส่วนใหญ่ก็ยังคงอยู่จนถึงปัจจุบันนี้

๓.๖ สรุปความสำคัญของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ต่อระบบ เศรษฐกิจของประเทศไทย

วัตถุประสงค์ประการหนึ่งของรัฐบาล ที่ให้มีการตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นในประเทศไทย ก็เพื่อให้มีการทดแทนการนำเข้าของรถยนต์ชนิดต่าง ๆ อุตสาหกรรมดังกล่าวจึงก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องหลายประเภทด้วยกัน ประการสำคัญคือมีบทบาทน้อยมากในด้าน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ด้านมูลค่าเพิ่ม ด้านการว่าจ้างแรงงาน ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงเทคนิคและการเพิ่มประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมยังอยู่ในขั้น เริ่มต้น เท่านั้น

๔. ลักษณะของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์โดยทั่วไปมักจะนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์จากโรงงานหลายแห่ง จากหลายประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูป บริษัทประกอบรถยนต์บางแห่งได้ทำการซื้อกรรมสิทธิ์

แบบผลิตภัณฑ์ เครื่องยนต์ ระบบการส่งกำลัง หรือระบบการควบคุม ของรถบางยี่ห้อแล้วนำไป ประกอบกับชิ้นส่วนอื่น เพื่อผลิตรถยนต์ขึ้นมาโดยใช้ตราของตนเอง

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในระยะแรก เริ่ม จะเป็นการนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์ แยกจากกันอย่างสมบูรณ์ (CKD) เข้ามาประกอบในประเทศ ซึ่งในปีแรก (พ.ศ. ๒๕๐๔) มีการ ประกอบรถยนต์ภายในประเทศทั้งหมด ๕๒๕ คัน จากความต้องการรถยนต์ทั้งหมด ๖,๘๖๐ คัน แต่ การนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศในปีเดียวกันก็มีจำนวนถึง ๖,๓๓๕ คัน จากปี พ.ศ. ๒๕๐๔- ๒๕๑๘ การนำเข้าของรถยนต์สำเร็จรูปมีจำนวนมากกว่ารถยนต์ที่ประกอบขึ้นภายในประเทศ ดังนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในอดีตเป็นการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาภายในประเทศเสีย ส่วนใหญ่ (ตารางที่ ๔) และอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีอยู่ก็ เป็นการประกอบมากกว่าที่จะเรียกว่าอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์

๔. วัตถุประสงค์

สำหรับวัตถุประสงค์ของการประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่ได้แก่ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่นำ เข้า มาจากต่างประเทศในลักษณะที่ถอดแยกกันตามที่กรมศุลกากรกำหนด ซึ่งเรียกว่า Completely knocked down (CKD) (เอกสารหมายเลข ๗,๘) กับ Semi-Knocked down (SKD) และ อีกส่วนหนึ่งก็เป็นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นเองภายในประเทศ (Local Parts) ดังจะได้ แยกกล่าว เป็นสองส่วนดังนี้

๔.๑ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

ตั้งแต่มีอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ขึ้นภายในประเทศจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๑๒ นับได้ว่ารัฐบาล มีบทบาทในอุตสาหกรรมนี้เป็นอย่างมาก การประกอบรถยนต์จึงเป็นการนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์แยก ออกจากกัน (CKD) เข้ามาประกอบเป็นคันภายในประเทศซึ่งอาจกล่าวได้ว่าในขณะนั้นแทบจะ ไม่ได้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศเลย ต่อมาภายหลังรัฐบาลได้เห็นถึงความ สำคัญของอุตสาหกรรมนี้ จึงได้กำหนดนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อที่จะให้มีการผลิตรถยนต์ ขึ้นภายในประเทศและในขณะ เดียวกันก็ เป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ด้วย ดังจะได้กล่าวโดยละเอียดในบทที่ ๓

ในปัจจุบันการนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์เพื่อ เข้ามาประกอบเป็นรถยนต์ เมื่อ เปรียบ เที่ยงกับ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศแล้วจะมีอัตราส่วนที่ลดลง (เอกสารหมายเลข ๔,๕) การนำเข้า ดังกล่าวได้แก่ ตัวถัง เครื่องยนต์ แชลชีส์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่น ๆ การนำเข้าชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์มีมูลค่า ๒,๓๕๔,๘๘๐ ๓,๒๐๓,๓๑๐ และ ๕,๐๖๙,๓๔๖ พันบาทในปี ๒๕๑๘ ๒๕๑๙ และ ๒๕๒๐ ตามลำดับจะเห็นได้ว่า มูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ ๓๓.๗ (พ.ศ. ๒๕๑๘-๒๕๑๙) และร้อยละ ๕๘.๒๕ (พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๐) ดูตาราง ๒.๕ ปัจจัยสำคัญประการหนึ่ง ก็เนื่องมาจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศสูงขึ้นโดยเฉพาะเงิน เยนของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะมีผลต่อ เนื่องถึงต้นทุนและราคาขายคงจะได้อีกต่อไป อย่างไรก็ตามส่วนประกอบและอุปกรณ์ ที่กล่าวข้างต้นได้มีการผลิตขึ้นภายในประเทศบ้างแล้วแต่ยังมีจำนวนไม่มากและ เป็นการผลิต เพื่อใช้เอง ส่วนประกอบที่กล่าวถึงนี้ ได้แก่ ตัวถัง แชลชีส์ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามบริษัทประกอบรถยนต์ส่วนมากนิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่าง ประเทศ ทั้งนี้เพราะบริษัทต่างประเทศ (Parent Compony) ให้ราคาส่วนลดค่อนข้างสูง ดังตัวอย่างแสดงราคาส่วนลดและราคาชิ้นส่วนและอะไหล่ที่ผลิตในประเทศของบริษัททรูสต เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด สำหรับรถ Fiat ๑๒๔ และ ๑๒๕

ตารางที่ ๒๕

แสดงประเภท ปริมาณ และมูลค่าของส่วนประกอบและผลิตภัณฑ์อะไหล่รถยนต์ที่นำเข้า

รายการ	๒๕๑๘		๒๕๑๙		๒๕๒๐		๒๕๒๑ (ม.ค.-มี.ค.)	
	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)
<u>ชิ้นส่วนอุปกรณ์นำเข้าเพื่อประกอบเป็น</u>								
รถบรรทุก รถโดยสาร(หน่วย)	๒๙,๐๑๓	๓๒,๔๗๕	๒๘๙	๔.๑๕๐	๑๐๐	๓,๗๑๐	๒๐	๓,๔๙๖
แวนจ๊อปและพิกอัพ (หน่วย)	๗๖๓	๓๙,๐๗๓	๑๕,๑๐๐	๑๐,๗๐๖	๑๖๐	๔,๗๖๐	๓,๐๕๙	๔,๒๐๘
รถยนต์นั่งและอื่น ๆ (หน่วย)	๑๓,๙๕๔	๕๕๒,๙๑๐	๓๕๐,๘๑๒	๕๑๓,๕๕๗	๑๙,๖๑๘	๘๑๘,๙๕๔	๖,๕๔๗	๓๐๙,๔๑๑
แชสซีส์มีเครื่องยนต์ติดตั้ง(หน่วย)	๑๒,๕๖๔	๑,๐๔๐,๐๙๖	๒๙,๔๒๑	๑,๙๔๓,๔๗๒	๓๗,๙๑๖	๓,๑๓๖,๙๙๖	๖,๘๘๗	๕๒๙,๐๓๖
แชสซีส์, เครื่องยนต์(ก.ก.)	๕๕๖,๕๗๑	๒๔,๘๗๘	๒๘๘,๑๙๑	๑๑,๒๔๒	-	-	-	-
<u>แชสซีส์มีเครื่องยนต์ติดตั้ง</u>								
แวน จ๊อป พิกอัพ (คัน)	๒	๔๐๗	๑๘	๗๖๗	๑๙๒	๔๓,๘๗๘	-	-
รถบรรทุก (คัน)	๔๖๑	๖๑,๒๓๕	๖๕๒	๔๐,๕๘๙	๑,๑๑๙	๑๑๕,๙๓๑	๕	๕๕๗
รถโดยสาร (คัน)	๒๖	๕,๓๓๘	๘๕	๗,๑๙๔	๕๙๗	๑๙๐,๗๗๓	๑๓	๕,๓๗๒
รถอื่น ๆ (คัน)	๕๓	๙,๘๕๙	๓๔	๒,๗๖๘	๗๙	๙,๑๔๙	๑๐	๒,๕๘๑
<u>ตัวถัง</u>								
รถยนต์นั่ง รถโดยสาร (หน่วย)	๒,๗๙๑	๕,๘๑๕	๔,๐๐๗	๑๒,๒๑๑	๑,๒๔๘	๔,๕๐๖	๕๖	๔๑
รถบรรทุกอื่น (หน่วย)	๒,๑๔๘	๔,๗๕๑	๑,๙๘๑	๑๑,๐๑๙	๒,๘๐๖	๖,๕๕๑	๕๖	๒๖๔
ส่วนประกอบ อุปกรณ์ และอะไหล่								
รถยนต์ต่าง ๆ (คัน)	๑๕,๕๗๙	๕๗๙,๐๕๓	๑๗,๖๘๑	๖๓๒,๖๕๔	๑๗,๓๖๙	๗๓๔,๒๕๗	๓,๒๐๖	๑๘๕,๗๕๘
รวม		๒,๓๙๕,๘๘๐		๓,๒๐๓,๓๑๐		๕,๐๖๙,๓๔๖		๑,๐๔๑,๖๑๗

ที่มา: กรมศุลกากร

: หน่วยอุตสาหกรรม ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ๒.๖

แสดงความแตกต่างของราคาส่วนลดและราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ

(หน่วย: บาท)

ประเภทของชิ้นส่วน	ราคาส่วนลด	ราคาชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ	ราคาที่ต่างกัน	เปอร์เซ็นต์ของราคาที่ต่างกัน
<u>Fiat ๑๒๔</u>				
ยางนอก ๕ เส้น	๑,๑๖๔.๕๐	๑,๑๖๕	- .๕๐	.๗๓
หม้อเก็บไฟฟ้า	๑๗๒.๒๐	๒๘๕	๑๑๒.๘๐	๒๐.๘๔
ถังน้ำมัน	๓๘.๘๘	๖๕	๒๕.๕๒	๕.๕๖
	๑,๕๓๐.๐๖	๒,๐๖๕	๕๓๕.๔๔	๑๐๐.๐๐
<u>Fiat ๑๒๕</u>				
ยางนอก ๕ เส้น	๑,๓๙๖.๕๐	๑,๔๗๕	๗๘.๕๐	๕.๖๓
หม้อแบตเตอรี่	๑๗๒.๒๐	๒๘๕	๑๑๒.๘๐	๗.๖๔
แหวนดับหลัง ๑ ชุด	๑๕.๑๓	๒๕๐	๒๓๔.๘๗	๖.๒๒
หม้อน้ำ	๑๕๔.๘๘	๕๗๕	๔๒๐.๑๒	๒๗.๘๑
Safety Glass (Front & Rear)	๒๒๔.๐๐	๘๔๐	๖๑๖.๐๐	๔๒.๘๔
หม้อเก็บเสียงทั้งชุด	๒๑๙.๖๐	๓๕๐	๑๓๐.๔๐	๘.๙๑
	๒,๓๔๕.๔๑	๓,๗๗๕	๑,๔๒๙.๕๔	๑๐๐.๐๐

ที่มา: กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

จากข้อมูลพบว่ารถยนต์เพียง ๑๒๔ คันทุนการประกอบ โดยใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจะมีราคาสูงกว่าการใช้ชิ้นส่วนซึ่งสั่งซื้อมาจากต่างประเทศ ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศบางประเภทมีราคาสูงกว่า ๓ เท่า เช่น radiator ราคาแตกต่างกันถึง ๗๓.๘๗ เปอร์เซ็นต์ ในที่นี้ยกเว้นกรณียางรถยนต์ของรถเพียง ๑๒๔ เพียงอย่างเดียว ซึ่งเป็นยี่ห้อที่ใช้เหมือนกับรถยนต์นั่งโดยทั่วไป จึงมีปริมาณจำหน่ายสูงเป็นผลให้ปริมาณการผลิตยางขนาดนี้ผลิตออกมาเป็นจำนวนมาก ต้นทุนการผลิตจึงต่ำและสามารถผลิตขายในราคาที่ใกล้เคียงกับบริษัทต่างประเทศมาก ราคาจึงแตกต่างกันเพียงร้อยละ ๗๓

สำหรับเพียง ๑๒๕ ราคาของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศมีราคาสูงกว่า ๓ เท่าคือ Safety Glass (Front & Rear) คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๘๘ รองลงมาคือหมอน้ำรถยนต์ร้อยละ ๒๘.๘๑

การที่ราคาชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศมาก มีสาเหตุเนื่องมาจากโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศผลิตรถยนต์ออกมากแบบคล้ายกัน ความต้องการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับประกอบรถยนต์แต่ละแบบจึงมีจำนวนน้อย และโรงงานอุตสาหกรรมยังจะต้องผลิตตามข้อกำหนด (Specification) ของโรงงานประกอบรถยนต์ จึงทำให้ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศสูงกว่าราคาจำหน่ายของชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศ

๕.๒ ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทย

ในการศึกษานี้จะพิจารณาถึงอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์เป็นสำคัญ เพราะอุตสาหกรรมนี้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในด้านที่เกี่ยวกับวัตถุดิบภายในประเทศของรถยนต์ สำหรับวัตถุดิบประสงค์ในการผลิตของอุตสาหกรรมนี้มีแตกต่างกันมากมายพอที่จะรวบรวมได้เป็น ๒ ประการดังนี้

ก. เพื่อใช้ในการทดแทน ชิ้นส่วนที่สึกหรอ และชำรุดเสียหาย เนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีมาตรการควบคุมที่เกี่ยวกับอายุการใช้งานของรถยนต์เหมือนต่างประเทศ ฉะนั้นรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า ๕ หรือ ๑๐ ปี ก็อาจพบได้บ่อยในท้องถนน รถยนต์เหล่านี้จึงเป็นตลาดขนาดใหญ่ของอุตสาหกรรมประเภทนี้ สำหรับปัจจัยสำคัญที่กำหนดความต้องการส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ใช้ทดแทน

ชิ้นส่วนที่เสียหาย ได้แก่ ประเกศ แบบ และยี่ห้อของรถยนต์ ซึ่งมีอยู่ ๑๑๑ แบบ^๑ (เดิมมีอยู่ ๘๔ แบบ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๒๒ กระทรวงอุตสาหกรรมอนุมัติเพิ่มอีก ๒๗ แบบ) จึงทำให้มีความต้องการส่วนประกอบ หรืออะไหล่รถยนต์ที่แตกต่างกันออกไป นอกจากนี้สภาพของถนนและดินฟ้าอากาศของประเทศก็มีความสำคัญในการกำหนดความต้องการส่วนประกอบและอุปกรณ์เช่นเดียวกัน ถ้าสภาพถนนไม่ดีและมีฝุ่นมาก จะทำให้ความต้องการชิ้นส่วนของแชสซีส์หรือเครื่องยนต์เพิ่มมากขึ้น อาทิ เช่น แหนบ (Shock-Absorber), Tie-rodends, สปริง ผ้าเบรก หม้อกรอง ลูกสูบ และแหวนลูกสูบ เป็นต้น^๒ ถ้าอากาศร้อนและชื้น จะทำให้ต้องเปลี่ยนสายไฟจุดระเบิด (Ignition wiring) และชิ้นส่วนประกอบอย่างบ่อยขึ้น ส่วนอากาศหนาว จะทำให้ต้องเปลี่ยนแบตเตอรี่และสตาร์ทเตอร์เร็วขึ้น

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่สำคัญที่สุดประการหนึ่ง ซึ่งมีผลต่อความต้องการชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ก็คือ ความรู้ความชำนาญทางเทคนิคของผู้ขับขี่ และผู้ที่ให้บริการเกี่ยวกับรถยนต์ กล่าวคือ ถ้าหากไม่ทราบวิธีการใช้และรักษาอย่างถูกต้องแล้ว จะทำให้ชิ้นส่วนบางอย่างของรถซึ่งควรจะใช้ได้นาน สึกหรอไปเร็วกว่าที่ควร ผู้ขับขี่ที่ไม่มีประสบการณ์หรือไม่มีความระมัดระวังพอ จะทำให้รถต้องเปลี่ยน คลัช, transmissions, เบรก และวาล์ว บ่อยมาก สำหรับหน่วยบริการเกี่ยวกับรถ ถ้าไม่มีความรู้เกี่ยวกับรถพอ ไม่มีอุปกรณ์พอ ก็จะทำให้รถต้องเปลี่ยนหัวเทียน, ยาง, ปะเก็น (gasket) บ่อยขึ้น เป็นต้น

ข. เมื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ เดิมชิ้นส่วนและอุปกรณ์ประกอบรถยนต์นั้น บริษัทผู้ประกอบรถยนต์จะทำการสั่งเข้ามาจากบริษัทแม่ในต่างประเทศ การที่รัฐบาลมิได้บังคับอัตราการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศตั้งแต่เริ่มอนุญาตให้มีการประกอบรถยนต์ขึ้น จนกระทั่งถึงปี ๒๕๑๔ ทำให้อัตราการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศยังอยู่ในอัตราต่ำคือ ๔-๑๓%

^๑สมาคมอุตสาหกรรมไทย อุตสาหกรรมยานยนต์, อินดัสตรี มีนาคม-เมษายน ๒๕๒๒, หน้า ๔๖.

^๒สถาบันบริการอุตสาหกรรมขนาดย่อม, กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทย หน้า ๓๗

ของมูลค่าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ทั้งหมด กล่าวคือ รถยนต์นั่งใช้ประมาณ ๔-๖% รถบรรทุกขนาดเล็กใช้ประมาณ ๑๐% และรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้ประมาณ ๑๓% ของมูลค่าส่วนประกอบและอุปกรณ์ทั้งหมด ดังนั้นความต้องการส่วนประกอบและอุปกรณ์เพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ในประเทศ ยังอยู่ในขอบเขตจำกัด อย่างไรก็ตาม ต่อมาภายหลัง รัฐบาลได้ประกาศนโยบายให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศมากขึ้น ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๑๔ และ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๕ โดยกำหนดอัตราขั้นต่ำของการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไว้ ๒๕% ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด (เอกสารหมายเลข ๑, ๒) ต่อมาได้มีนโยบายเพิ่มเติมอีก ๒ ฉบับ ประกาศใช้เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๑๖ และ ๒ พฤษภาคม ๒๕๑๗ (เอกสารหมายเลข ๓, ๔) โดยเฉพาะประกาศฉบับลงวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๒๑ ได้กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศจากร้อยละ ๒๕ เป็นอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ของวัตถุดิบประกอบทั้งหมดภายในกำหนดเวลา ๔ ปี (รายละเอียดเอกสารหมายเลข ๕) จึงคาดว่าโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์สามารถขยายตัว เพื่อสนองความต้องการชิ้นส่วนรถที่โรงงานประกอบรถยนต์จำเป็นต้องใช้

จึงอาจสรุปได้ว่าการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ในปัจจุบัน เป็นการผลิตเพื่อใช้ทดแทนชิ้นส่วนที่สึกหรอและเสียหายมากกว่า เป็นการผลิตเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์และเนื่องจากตลาดภายในประเทศของการประกอบรถยนต์มีขีดจำกัดในการขยายตัว นอกจากนี้แบบและชนิดของรถยนต์มีจำนวนมากมายทำให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในประเทศขยายตัวออกไปได้ช้า

๕.๓ ประเภทของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์

อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่รถยนต์นั้นได้เริ่มต้นมาตั้งแต่มีรถยนต์ในประเทศ โดยทำการเริ่มผลิตชิ้นส่วนบางอย่างเพื่อเป็นการซ่อมหรือทดแทนอะไหล่บางอย่าง ซึ่งจัดหาซื้อภายในประเทศไม่ได้หรือราคาแพง โดยเริ่มจากโรงซ่อม โรงกลึง ต่อมาก็เริ่มผลิตขายในตลาดอะไหล่ซึ่งอาจแบ่งอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ตามขนาดของโรงงานอะไหล่ในขณะนี้ เป็น ๓ ประเภทด้วยกันคือ^๑

^๑Industrial Economics & Planning Division, Ministry of Industry
Specific Industry Economics Report (อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์),

ค. อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่รถยนต์ขนาดเล็ก ทำการผลิตอะไหล่ด้วยความชำนาญของตนเอง ที่เรียกว่า "อะไหล่เทียม" (Bogus Auto Parts) ซึ่งเป็นการผลิตเลียนหรือลอกแบบอะไหล่แท้ (Genuine Auto Parts) โดยใช้เครื่องหมายการค้าของตนเองหรือปลอมเครื่องหมายให้เหมือนของแท้ อุตสาหกรรมประเภทนี้มีผู้ผลิตจะเลียนแบบและปรับปรุงแก้ไขคุณภาพด้วยตนเอง เครื่องมือในการผลิตก็อาจสร้างขึ้นเอง โดยมุ่งจะผลิตผลิตภัณฑ์ให้ได้ราคาถูกไม่คำนึงถึงคุณภาพมาตรฐานใด ๆ และจำหน่ายในตลาดอะไหล่โดยเฉพาะ ทั้งนี้จะเลือกผลิตเฉพาะชิ้นส่วนที่ต้องมีการเปลี่ยนอยู่บ่อย ๆ

ข. อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่รถยนต์ขนาดกลาง ทำการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ โดยอาศัยเทคนิคจากต่างประเทศ เพื่อผลิตอะไหล่ให้ได้ตามมาตรฐานต่างประเทศ อุตสาหกรรมขนาดนี้อาจพัฒนามาจากอุตสาหกรรมขนาดเล็กหรือตั้งขึ้นใหม่ โดยเริ่มในรูปของการร่วมลงทุน (Joint Venture) ชื่อเทคนิค (Know How) และกรรมสิทธิ์ (Royalty) จากต่างประเทศ อุตสาหกรรมประเภทนี้สามารถผลิตอะไหล่ให้ได้ตามมาตรฐานต่างประเทศ โดยใช้เครื่องหมายการค้าและการรับรองจากผู้ผลิตในต่างประเทศ การผลิตนั้นก็อาศัยวัตถุดิบหรือวัตถุดิบกึ่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อรักษาไว้ซึ่งคุณภาพมาตรฐาน การที่นำวัตถุดิบกึ่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศเข้ามาเพื่อผลิตนั้น มิได้หมายความว่าไม่สามารถผลิตได้เอง แต่เนื่องจากชิ้นส่วนบางอย่างของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์หากผลิตในประเทศเองในปริมาณที่น้อยแล้วจะไม่คุ้มกับการลงทุน และจะทำให้ต้นทุนการผลิตในประเทศสูงมากขึ้น อุตสาหกรรมประเภทนี้ได้เกิดขึ้นมากมายหลังจากที่ทางราชการได้กำหนดนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ โดยให้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ที่ประกอบในประเทศใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นขั้นตอน โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศหันไปใช้การสนับสนุนโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศ ในรูปของการร่วมลงทุนหรือให้เทคโนโลยีแก่โรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ขนาดเล็กที่มีอยู่แล้วให้ขยายโรงงานขึ้นมาเป็นโรงงานขนาดกลาง เพื่อป้องกันส่วนที่...คุณภาพและมาตรฐานแก่โรงงานประกอบรถยนต์และโรงงานขนาดดังกล่าวนี้ได้ตั้งขึ้นใหม่ก็มี ทั้งนี้เพราะรัฐบาลมีนโยบายที่แน่นอนในการที่จะให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้นเป็นลำดับ



๓. อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ขนาดใหญ่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
มักจะ... ทุนกับต่างประเทศผลิตชิ้นส่วน อะไหล่ที่มีคุณภาพและมาตรฐาน เพื่อป้อนโรงงานประ
กอบรถยนต์... ผลิตอะไหล่ซึ่งมีความต้องการมากในตลาด

๔.๔ จำ... โรงงาน เงินลงทุนและจำนวนคนงาน

โรงงานผลิตอะไหล่และชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบันมีอยู่มากมาย อีกทั้งอะไหล่และชิ้นส่วน
อุปกรณ์รถยนต์สามารถผลิตได้จากโรงงานอื่น ๆ ที่ไม่ใช่โรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์โดย
ตรงได้ จำนวนโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์โดยตรงในขณะนี้มีไม่น้อยกว่า ๑๓๐ โรงงาน
ในจำนวนนี้ได้รับการส่งเสริมจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม
๒๕๒๐ มีจำนวน ๔๔ โรงงาน

จำนวนคนงานในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์มีทั้งคนงานชายและหญิง
จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐,๐๐๐ คน สำหรับจำนวนคนงานในโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
นั้นมีคนงานประมาณ ๖,๒๔๔ คน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมนี้ช่วยลดอัตราการว่างงานของ
แรงงานได้มากอุตสาหกรรมหนึ่ง

การลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์นั้น ต้องใช้เงินทุนจำนวนมากและ
ต้องใช้ความรู้ในด้านเทคนิคมากมายหลายด้าน สำหรับเงินทุนจดทะเบียนในอุตสาหกรรมนี้ไม่ต่ำกว่า
๑,๒๐๐ ล้านบาทเมื่อพิจารณาเฉพาะโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการ
ลงทุนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๒๐ มีเงินทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น ๓๕๑ ล้านบาท (ดูรายละเอียดภาค
ผนวก ข. ตารางที่ ๕)

๔.๕ การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์

การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์มีความจำเป็นต้องใช้วัตถุดิบซึ่งส่วนใหญ่จะนำเข้ามา
จากต่างประเทศ เช่น เหล็กชนิดต่าง ๆ พลาสติก เคมีภัณฑ์ ฯลฯ จากประเทศญี่ปุ่น เยอรมัน
ฝรั่งเศส อิตาลี อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา วัตถุดิบที่นำเข้ามานี้บางชนิดมีลักษณะเป็นวัสดุโกลนคือ
มีการขึ้นรูปมาเรียบร้อยแล้ว และนำมาผ่านกรรมวิธีอีกบางขั้นตอนก็จะเป็นชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์
กับได้นำชิ้นส่วนบางชิ้นซึ่งสำเร็จรูปแล้วจากต่างประเทศมาประกอบเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

เพื่อประกอบกันเข้าเป็นชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่เป็นชุด เช่น การผลิต Starter ซึ่งเป็นการนำชิ้นส่วนสำเร็จรูปมาจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ นำเข้ามาประกอบกับชิ้นส่วนบางชิ้นที่ผลิตขึ้นเองในประเทศเพื่อประกอบเป็น Starter เป็นต้น เพราะการจะผลิตเองทุกชิ้นในประเทศย่อมทำให้ต้นทุนการผลิตสูงมาก ส่วนวัสดุที่ใช้ในประเทศก็มีบ้าง เช่น ยางธรรมชาติ หนัง โบรมะพร้าว เม็ดพลาสติก เป็นต้น

สำหรับกรรมวิธีการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยมีกรรมวิธีแตกต่างกันออกไปตามประเภทของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ฉะนั้นขบวนการผลิตจึงมีหลายวิธีสลับซับซ้อน พอสรุปขบวนการผลิตได้ดังนี้

ก. ผลิตโดยกรรมวิธีที่หนักไปทางด้านเคมี คือนำวัตถุดิบต่าง ๆ มาผสมกันทางเคมีให้ได้คุณสมบัติตามที่ต้องการแล้วจึงนำไปแปรเป็นผลิตภัณฑ์ชนิดต่าง ๆ ตามที่ต้องการ โรงงานที่มีกรรมวิธีการผลิตดังกล่าวได้แก่ โรงงานผลิตยางนอกรยางใน โรงงานผลิตลูกยางและแท่นเครื่อง โรงงานผลิตสี โรงงานผลิตผ้าเบรค โรงงานทั้ง ๔ ประเภทนี้ โรงงานผลิตสีและผ้าเบรคใช้วัตถุดิบส่วนใหญ่จากต่างประเทศ โรงงานผลิตยางใช้วัตถุดิบส่วนใหญ่ภายในประเทศ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก ก. แผนภาพที่ ๕, ๖

ข. ผลิตโดยกรรมวิธีที่หนักไปทางใช้เครื่องมือกล จำพวกเครื่องมือ เครื่องตัด เครื่องเชื่อม เครื่องตัด เครื่องทำเกลียว เครื่องกลึง การผลิตทำโดยใช้วัตถุดิบจำพวกโลหะต่าง ๆ ตามชนิดของผลิตภัณฑ์ นำมาทำเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปโดยใช้เครื่องมือกลดังกล่าว ผลิตภัณฑ์บางชนิดจะต้องใช้โลหะเฉพาะซึ่งได้แก่โรงงานผลิตแหวนดับ ตัวกะบะรถบรรทุก ตัวถังรถบรรทุกคนโดยสาร ถังน้ำมัน ใบพัด หม้อน้ำ (สำหรับหม้อน้ำใช้ทองแดงแผ่น และทองเหลืองเป็นวัตถุดิบด้วย) โรงงานที่ใช้เหล็กแท่งเหล็ก เต้นและลวดเหล็ก เป็นวัตถุดิบได้แก่ โรงงานผลิตสลักแบ็นเกลียว เครื่องล่างรถยนต์อื่น ๆ โรงงานที่ใช้ท่อเหล็ก แผ่นเหล็ก แผ่นทองแดงเป็นวัตถุดิบได้แก่ โรงงานทำท่อไอเสียรถยนต์ ดูรายละเอียดในภาคผนวก ก. แผนภาพที่ ๗, ๘

ค. ผลิตโดยใช้กรรมวิธีในข้อ ก และ ข รวมกัน ได้แก่ โรงงานผลิตหม้อแบตเตอรี่ สายไฟฟ้า วัตถุดิบของโรงงานทั้ง ๒ ประเภทนี้ส่วนใหญ่สั่งจากต่างประเทศ

ง. ผลิตโดยใช้ช่างฝีมือได้แก่ โรงงานทำเบาะรถยนต์ วัตถุดิบส่วนใหญ่สั่งมาจากต่างประเทศ ได้แก่ ฟองน้ำ และแผ่นพลาสติกชนิดต่าง ๆ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก ก. แผนภาพที่ ๘

๔.๖ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในปัจจุบัน

การผลิตของโรงงานผลิตชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในขณะนี้ และยังคงดำเนินการอยู่ ๔๔ บริษัท ในจำนวนนี้มีบริษัทไทยเซพติกกลาสจำกัด และห้างหุ้นส่วนจำกัด สังกัดารงค์อุตสาหกรรม เท่านั้นที่ทำการผลิตกระจกนิรภัย กำลังการผลิตรวม ๔๔,๔๐๐ แผ่นต่อปี

สำหรับเบตเตอรีมีอยู่ ๖ บริษัทคือ บริษัท อี.เอส.พี.ไทยแลนด์ จำกัด กำลังการผลิต ๖๐,๐๐๐ หน่วย/ปี บริษัทยิวซ่าเบตเตอรี(ประเทศไทย) จำกัด กำลังการผลิต ๑๘๘,๘๘๔ หน่วย/ปี บริษัทเนชั่นแนลไทยจำกัด กำลังการผลิต ๔๐,๐๐๐ หน่วย/ปี บริษัทสยามเบตเตอรีอินดัสตรี จำกัด กำลังการผลิต ๓,๐๐๐ หน่วย/ปี บริษัทแอลโซซีเอทเทคเบตเตอรีแมนูแฟคเจอร์เรอส์ (ประเทศไทย) จำกัด กำลังการผลิต ๕๒,๓๐๓ หน่วย/ปี บริษัทสยาม.บี.เอส.เบตเตอรีจำกัด กำลังการผลิต ๑๔๓,๕๓๔ หน่วย/ปี รวมกำลังการผลิตเบตเตอรีของบริษัท ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเท่ากับ ๔๘๗,๘๓๒ หน่วย/ปี

บริษัทที่ผลิตหมอน้ำรถยนต์ทั้งหมดมี ๖ บริษัท ได้แก่ บริษัทสยามอะไหล่จำกัด กำลังการผลิต ๒๔,๐๐๐ หน่วย/ปี บริษัทนิปปอนเค็นโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด กำลังการผลิต ๕๑๓ หน่วย/ปี บริษัททองไชยพาณิชย์ จำกัด กำลังการผลิต ๑๘,๐๐๐ หน่วย/ปี บริษัทไทยเรดิเอเตอร์ กำลังการผลิต ๕,๐๒๐ หน่วย/ปี ห้างหุ้นส่วนจำกัด ข. วัฒนายนต์ กำลังการผลิต ๑๕,๐๐๐ หน่วย/ปี บริษัท ซี. เอช โอโตพาร์ท จำกัด กำลังการผลิต ๒๔,๐๐๐ หน่วย/ปี จึงมีกำลังการผลิตรวมของหมอน้ำรถยนต์ ๔๐,๕๓๓ หน่วย/ปี

กำลังการผลิตแทนเบรดยนต์มีทั้งสิ้น ๔๔,๗๒๐ ตัน/ปี โดยเป็นกำลังการผลิตของบริษัท เอ็น.เอส.เค.สปริง(ประเทศไทย) จำกัด ๔,๓๒๐ ตัน/ปี ห้างหุ้นส่วนจำกัดโรงงานแทนบสมมุณี สปริง ๓๘,๐๐๐ ตัน/ปี และบริษัทบางกอกสปริง อินดัสเตรียลจำกัด ๓,๖๐๐ ตัน/ปี สำหรับกำลังการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์อื่น ๆ ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ข. ตารางที่ ๕ ซึ่งกำลังการผลิตของบริษัทเหล่านี้ได้ใช้ไปเกือบเต็มกำลังการผลิตแล้ว

บริษัทที่มีได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนก็มีอยู่จำนวนมาก ฉะนั้นโรงงานผลิตชิ้นส่วนหรืออะไหล่รถยนต์ในประเทศไทยปัจจุบันมีจำนวนประมาณ ๑๕๐ โรงงาน^๑ โดยส่วนใหญ่แต่ละบริษัททำการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์หรืออะไหล่มากกว่า ๑ ชนิด ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้แล้วในประเทศไทย เช่น ยางรถยนต์ แหนบ ผ้าเบรก หม้อน้ำ สี แบตเตอรี่ ถังน้ำมัน ท่อไอเสีย สายพาน เบาะที่นั่ง ชิ้นส่วนที่ทำด้วย Fiber glass (ดูแผนภาพที่ ๑๐)

สำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่คาดว่าจะผลิตได้ในอนาคตอันใกล้หรือผลิตได้แล้วแต่ยังมีจำนวนน้อย ได้แก่ ลูกสูบ ปะเก็น ชุดแผ่นคัลซ์ กันชน แหนบสปริง วงล้อ ฝาครอบล้อ กระจกนิรภัย อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ใช้กับรถยนต์ เช่น Coil distributor, Alternator, Regulator, Spark Plug, Electrical Connector, Starter. (ดูแผนภาพที่ ๑๑ ในภาคผนวก ข.)

จากการศึกษาพบว่า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่รัฐได้กำหนดมาตรฐานไปแล้วจนถึงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๒๒ มีอยู่เพียง ๖ ชนิด เท่านั้น ซึ่งได้แก่ กระจกนิรภัย แบตเตอรี่ ผ้าคัลซ์ ผ้าเบรก สายไฟฟ้า แหนบ และในขณะนี้กระทรวงอุตสาหกรรมกำลังพิจารณากำหนดมาตรฐานของยางรถยนต์อยู่^๒ อันเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้ผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ในประเทศไทยให้ความสำคัญในคุณภาพของสินค้าที่ผลิตน้อย

อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า แม้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จะขยายตัวขึ้นตามลำดับ แต่ชิ้นส่วนที่ผลิตได้นั้นเป็นชิ้นส่วนเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่ไม่ค่อยมีความสำคัญมาก เมื่อเทียบกับประเทศใกล้เคียง เช่น ฟิลิปปินส์ ซึ่งมีการผลิตตัวถังรถยนต์ (Body) หรือได้หัวรถ สามารถผลิตเครื่องยนต์ (Engine) ไปได้แล้ว^๓ ฉะนั้นอุตสาหกรรมนี้จึงควรได้รับความเอาใจใส่ และสนับสนุนจากรัฐบาลให้มากขึ้น ในด้านการผลิตชิ้นส่วน เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ นอกจากนี้แล้วอาจจะทำรายได้ให้กับประเทศมากขึ้นกว่าในอดีต ซึ่งเริ่มเคย

^๑ธนาคารกรุงเทพจำกัด. "อุตสาหกรรมอะไหล่รถยนต์", วารสารเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๒๐. ปีที่ ๔ เล่ม ๓๒

^๒กึ่งมาตรฐานสินค้า กระทรวงอุตสาหกรรม

^๓กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศไทย หน้า ๔๖.

ส่งแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งของรถบรรทุกออกไปประเทศมาเลเซียในปี ๒๕๑๔ จำนวน ๒๖ คัน มูลค่า ๒,๗๒๗,๖๗๘ บาท (F.O.B. Value) และในปี ๒๕๒๐ ได้ส่งชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ เพื่อประกอบเป็นรถโดยสาร รวมทั้งเพื่อประกอบเป็นแชสซีส์ของรถยนต์นั่ง รถจี๊ป และแลนต์โรเวอร์ และ รถบรรทุก ไปยังประเทศมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และญี่ปุ่นคิดเป็นมูลค่า ๕๖๐,๕๔๔ บาท (F.O.B. Value) นอกจากนี้ยังมีชิ้นประกอบและอะไหล่รถยนต์อื่น ๆ ที่ส่งออกดังนี้

ตารางที่ ๒.๗

แสดงมูลค่าการส่งออกของชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ปี ๒๕๑๗-๒๕๒๐

(หน่วย: ล้านบาท)

ปี	มูลค่าส่งออก (F.O.B)
๒๕๑๗	๑๔.๕๒
๒๕๑๘	๑๒.๕๒
๒๕๑๙	๒๓.๑๐
๒๕๒๐	๔๐.๘๗

ที่มา: กรมศุลกากร

๕.๗ การจำหน่ายชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์

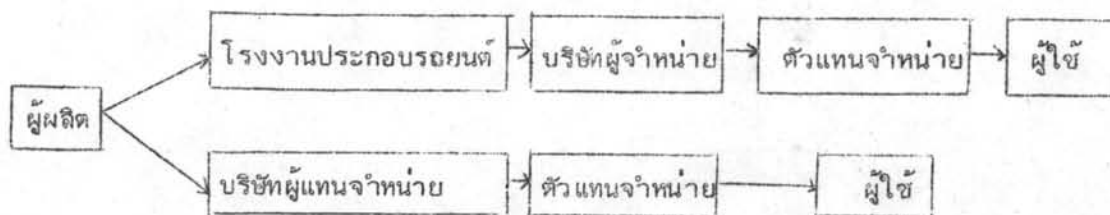
การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ส่วนใหญ่ผลิตเพื่อจำหน่ายตลาดภายในประเทศและสินค้าที่ผลิตในประเทศเหล่านี้มักจำหน่ายในลักษณะปลอมหรือเลียนแบบของจริง แล้วทำการจำหน่ายในราคาต่ำกว่าอะไหล่แท้ที่นำเข้า ทั้งนี้เพราะผู้ใช้อยังมีความเชื่อและนิยมในสินค้าต่างประเทศอยู่

สู่ทางการจำหน่ายชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศมีอยู่ ๒ ช่องทางด้วยกันคือ ประการแรกทำการจำหน่ายให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์ ได้แก่ โรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ขนาดกลางและขนาดใหญ่ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เพื่อกิจการอุตสาหกรรมนอกจากนั้นโรงงานเหล่านี้ยังทำการจำหน่ายในตลาดอะไหล่อีกด้วย อีกช่องทางหนึ่งเป็นการจำหน่ายในตลาดอะไหล่ได้แก่ ผู้ผลิตที่มีโรงงานขนาดเล็ก ๆ

แผนภาพที่ ๒.๑

แสดงช่องทางการจำหน่ายชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศ



เมื่อเปรียบเทียบราคาจำหน่ายของทั้งสองวิธีสำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ชนิดเดียวกัน พบว่า การจำหน่ายให้โรงงานประกอบรถยนต์มีราคาต่ำกว่าการจำหน่ายในตลาดอะไหล่ประมาณร้อยละ ๓๐^๑ นอกจากนี้ราคาจำหน่ายในตลาดอะไหล่ยังขึ้นอยู่กับคุณภาพอีกด้วย ตารางที่ ๒.๔ จะเป็นการแสดงราคาโดยเฉลี่ยชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผู้ผลิตจำหน่ายให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์สำหรับรถยนต์ขนาด ๑๖๐๐ ซี.ซี.

^๑อาษา ดำรงศิริ, อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์, พ.ศ. ๒๕๒๑, หน้า ๑๓.

ตารางที่ ๒.๘

ราคาโดยเฉลี่ยของชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่จำหน่ายให้โรงงานประกอบรถยนต์

หน่วย: บาท

ประเภท	ราคาจำหน่ายให้โรงงานประกอบรถยนต์
๑. หม้อน้ำ	๕๓๕
๒. Ignition-Coil	๑๕๐
๓. Alternator	๖๗๐
๔. Regulator	๑๒๕
๕. Starter	๖๕๐
๖. Battery	๒๕๐
๗. ยาง	๕๐๐
๘. ท่อไอเสีย	๓๓๕
๙. ลี	๓,๐๓๐
๑๐. สายไฟ	๗๘๑
๑๑. ชุดปั๊มน้ำฝน	๓๕๐
๑๒. แผงข้างประตู	๖๕๖
๑๓. เบาะ	๓,๘๕๐
๑๔. กระจก	๑,๕๖๐
๑๕. ที่บังแดด	๒๐๐
๑๖. ชุดฉีดน้ำล้างกระจก	๑๑๕
๑๗. วิทยุรถยนต์	๑,๑๕๕

ที่มา: กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมและโรงงานประกอบรถยนต์

I16345265

สำหรับลู่ทางการจำหน่ายในต่างประเทศมีอะไหล่บางประเภทเท่านั้นที่ส่งออก เป็นจำนวนมาก เช่น ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ หม้อน้ำรถยนต์ ชิ้นส่วนพลาสติก เป็นต้น

ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่มีการส่งออกนี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีปริมาณการผลิตสูง ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง จึงมีราคาที่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ อีกทั้งได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของสินค้าไว้ด้วย อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบปริมาณการส่งออกกับปริมาณการผลิตทั้งหมดภายในประเทศแล้วนับได้ว่ายังมีการส่งออกในปริมาณต่ำ เช่น ปริมาณการส่งออกของยางรถยนต์ โดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ ๖.๕๖ ของการผลิตทั้งหมดในประเทศ ตั้งแต่ปี ๒๕๑๗-๒๕๒๐ หรือการส่งออก แบตเตอรี่โดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ ๕.๔๕ ของการผลิตภายในประเทศ ทั้งนี้เนื่องมาจากความต้องการภายในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี กล่าวคืออัตราความต้องการของแบตเตอรี่เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๓.๘๓, ๑๕.๓ และ ๑๘.๗ ในปี ๒๕๑๘, ๒๕๑๙ และ ๒๕๒๐ ตามลำดับ สำหรับยางนอก รถยนต์ความต้องการภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๔.๘๒, ๒๕.๘๔ ในปี ๒๕๑๘, ๒๕๒๐ ตามลำดับ และอัตราความต้องการภายในรถยนต์ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นกัน ดูรายละเอียดในภาคผนวก ข. ตารางที่ ๖, ๗ การผลิตส่วนใหญ่จึงเป็นการสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศ

๕.๘ ปัญหา

การที่รัฐบาลได้ให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์โดยจัดเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่ได้รับสิทธิพิเศษจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และได้กำหนดเงื่อนไขให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศตามขั้นตอน อีกทั้งสนับสนุนให้มีการส่งชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศโดยคืนภาษีอากรต่าง ๆ ให้แก่ผู้ส่งออกและสนับสนุนให้มีการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตได้ในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยจะให้ผู้ผลิตในกลุ่มประเทศอาเซียนได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ นอกเหนือไปจากผู้ผลิตที่มีอยู่ในกลุ่ม จะทำให้สามารถเพิ่มปริมาณการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ อันเป็นแนวทางหนึ่งที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ยังคงประสบปัญหาอยู่หลายประการด้วยกันคือ

๑. ต้นทุนการผลิต

ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับต้นทุนการผลิตของต่างประเทศซึ่งเป็นผู้ผลิตโดยตรงแล้ว ส่วนใหญ่ต้นทุนการผลิตยังสูงกว่าต่างประเทศมาก ยกเว้นชิ้นส่วนและอุปกรณ์บางชนิดที่จำเป็นต้องใช้แรงงานหรือฝีมือมากแล้วต้นทุนการผลิตอาจใกล้เคียงกัน เช่น เบาะรถยนต์ เป็นต้น ทั้งนี้ก็เพราะในต่างประเทศนั้นทำการผลิตเป็นจำนวนมาก (Mass Production) แต่โรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศในปัจจุบันมีปริมาณการผลิตและการจำหน่ายน้อย อันสืบเนื่องมาจากสาเหตุหลายประการด้วยกัน ซึ่งจะได้อธิบายโดยสรุปดังนี้

ก. เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ เข้าจากต่างประเทศมาก จึงเป็นการแข่งขันกับการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศ ทำให้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศจำหน่ายได้น้อย ต้นทุนการผลิตจึงสูง โรงงานที่ผลิตในปัจจุบันจึงแก้ปัญหาโดยทำการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพต่ำออกจำหน่าย เพื่อให้ต้นทุนการผลิตต่ำพอที่จะจำหน่ายแข่งขันกับชิ้นส่วนและอะไหล่ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ นอกจากนี้ก็ยังใช้วิธีการทำ เทียมหรือเลียนแบบผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศ โดยอ้างยี่ห้อและบริษัทต่างประเทศออกจำหน่ายด้วย

ข. โรงงานประกอบรถยนต์ยังไม่หันมาใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตขึ้นได้ในประเทศอย่างจริงจัง สำหรับกรณียางรถยนต์ แบตเตอรี่และแอมบดบมีราคาแตกต่างกันไม่มากนัก ดังแสดงในตาราง ๒.๖ เนื่องจากชิ้นส่วนทั้ง ๓ ประเภทนี้เป็นชิ้นส่วนที่มีขนาดที่รถยนต์ส่วนใหญ่ภายในประเทศใช้อยู่ จึงมีปริมาณการผลิตและการจำหน่ายสูง ต้นทุนการผลิตจึงต่ำ ทำให้ราคาส่วนลดต่างจากราคาชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศไม่มากนัก สำหรับชิ้นส่วนอื่น ๆ ซึ่งมีจำนวนมาก แต่เมื่อแยกชนิดของชิ้นส่วนโดยละเอียดแล้ว จะพบว่าความต้องการชิ้นส่วนในแต่ละชนิดมีจำนวนน้อย สาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากในประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์มากชนิดและยิ่งไปกว่านั้นรถแต่ละชนิดยังออกแบบไม่เหมือนกัน จึงต้องใช้ชิ้นส่วนที่มีขนาดและคุณสมบัติแตกต่างกันไปตามยี่ห้อ ชิ้นส่วนที่ผลิตในแต่ละชนิดและชนิดที่แตกต่างกันจึงมีปริมาณการผลิตต่ำ ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง ปริมาณการจำหน่ายจึงต่ำด้วย

เป็นเหตุให้ราคาขึ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสูงกว่าราคาส่วนลด โรงงานประกอบรถยนต์จึงนิยมใช้
 ชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศมากกว่า

ค. ประชาชนยังไม่เชื่อถือและนิยมผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในประเทศ จึงหันไปใช้ผลิตภัณฑ์
 จากต่างประเทศมากกว่าผลิตภัณฑ์ในประเทศ เป็นเหตุให้ปริมาณการจำหน่ายมีน้อยและต้นทุนการ
 ผลิตสูงตามไปด้วย

๒. คุณภาพและราคา

การผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในประเทศส่วนใหญ่ ยังให้ความสำคัญในการตรวจสอบคุณภาพ
 ของผลิตภัณฑ์น้อย มักจะทำการตรวจสอบคุณภาพระหว่างการผลิตและก่อนนำออกสู่ตลาดโดยตรวจ
 ด้วยตาเปล่าเท่านั้น นอกจากนี้โรงงานส่วนใหญ่ยังใช้วิธีให้ตลาดและผู้ใช้เป็นผู้ตรวจสอบคุณภาพ
 เอาเอง กล่าวคือ ผลิตตามความเคยชินพียงที่เคยทำมา เมื่อผู้ใช้ลองใช้แล้วใช้ได้อีกก็ถือเป็นแบบทำ
 ต่อ ๆ มา ซึ่งมัก เป็นโรงงานที่รับผลิตตามแบบที่ผู้ใช้สั่ง ดังนั้นชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตภายใน
 ประเทศส่วนใหญ่มีคุณภาพต่ำกว่าต่างประเทศ ซึ่งอาจจะมีผลทำให้คุณภาพรถยนต์ที่ผลิตขึ้นมีคุณภาพ
 ต่ำไปด้วย และทำให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่าที่ควรจะเป็น ยิ่งไปกว่านั้นมาตรฐานของรถยนต์เป็นความ
 เชื่อมโยงที่สำคัญเบื้องต้นในการค้า และอุปสรรคที่ไม่สามารถหาวัสดุในประเทศให้ได้คุณภาพตามต้องการ
 หรือหาได้แต่มีราคาสูงมากจึง เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่ทำให้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไม่ได้คุณภาพตาม
 มาตรฐานหรือถ้าผลิตได้มาตรฐานก็จะมีราคาสูงเมื่อ เทียบกับราคาขึ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศและ

ประการสุดท้ายที่ทำให้คุณภาพของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศต่ำก็คือ การผลิตที่
 ขึ้นอยู่กับเครื่องจักรที่ต้องใช้ฝีมือคนงานเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งต่างกับประเทศที่พัฒนาแล้ว การผลิตขนาด
 ใหญ่จะทำการตั้งมาตรฐานและรายละเอียดต่าง ๆ ในการผลิต ซึ่งทำโดยเครื่องจักร นอกจากนั้น
 ประเทศไทยยังขาดวิศวกรช่างเทคนิค ที่มีความรู้ความชำนาญที่จะนำเครื่องจักร เครื่องมือที่ทันสมัย
 แบบอัตโนมัติมาปรับปรุงใช้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ต้นทุนการผลิตต่ำและมีคุณภาพผลิตภัณฑ์ทัดเทียม
 ต่างประเทศ อันจะเป็นแนวทางที่ทำให้ราคาของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศมีราคาต่ำลง

๓. ภาษีอากรของวัตถุดิบ

เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์บางประเภทมีความจำเป็นต้องใช้วัตถุดิบหลายชนิดจากต่างประเทศเพราะวัตถุดิบเหล่านั้นไม่สามารถหาได้ภายในประเทศ หรืออาจมีแต่ต้นทุนสูงมาก โดยนำมาทำการผลิตเป็นชิ้นส่วนสำเร็จรูปภายในประเทศ ซึ่งวัตถุดิบที่นำเข้ามาแต่ละชนิดต้องเสียภาษีอากรวัตถุดิบในอัตราต่าง ๆ กันเมื่อรวมภาษีอากรและมูลค่าวัตถุดิบเข้าด้วยกันแล้วเปรียบเทียบกับ การนำชิ้นส่วนสำเร็จรูปเข้ามา ซึ่งเสียภาษีอากรรวมครั้งเดียวจะถูกกว่า เป็นการเปิดช่องทางให้มีการนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศเข้ามาจำหน่ายแข่งขันกับผู้ผลิตภายในประเทศ

๔. ความล่าช้าในการส่งของ

โรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศมักประสบปัญหาในเรื่องกำหนดการส่งของเพราะโรงงานประกอบรถยนต์มักนิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตจากโรงงานที่มีมาตรฐานการผลิตเป็นที่ยอมรับ ซึ่งส่วนใหญ่ก็ได้แก่โรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และโรงงานที่ทำการผลิตชิ้นส่วนได้มาตรฐานดังกล่าวมีจำนวนน้อยหรือชิ้นส่วนบางประเภทอาจมีเพียงหนึ่งหรือสองโรงงาน เท่านั้น เช่น การผลิตกระจกนิรภัยเป็นที่ยอมรับของโรงงานประกอบรถยนต์ทั่วไปมีอยู่ ๒ โรงงานเท่านั้นคือ บริษัท ไทยเซฟตี้กลาส จำกัด กับห้างหุ้นส่วนจำกัดสง่าดำรงอุตสาหกรรม โรงงานประกอบรถยนต์ต้องสั่งหรือว่าจ้างจากโรงงานซึ่งมีจำนวนน้อยอยู่แล้วทำให้เกิดปัญหาเรื่องส่งของให้ไม่ทันตามกำหนดเวลา สร้างความเสียหายให้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์อย่างมาก การประกอบรถยนต์ต้องหยุดซงกหรือล่าช้า ในกรณีนี้โรงงานประกอบรถยนต์ก็จะทำการปรับโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ เพื่อเป็นการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น

๖. กำลังคน

การยกกระดับเศรษฐกิจของประเทศให้สูงขึ้น วิธีหนึ่งที่ทำได้อีกโดยการลดอัตราการว่างงานของประชากร ดังจะเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทยแต่ละฉบับ ได้มีการวางแผนประชากร และกำลังคน ในปี ๒๕๒๐ ประเทศไทยมีประชากรประมาณ ๔๔ ล้านคนเป็นผู้อยู่ในกำลัง

แรงงาน ๒๐.๕^๑ หรือประมาณ ๔๗.๖ เปอร์เซ็นต์ของประชากรทั้งประเทศ และในจำนวนนี้เป็นผู้ที่มิงานทำประมาณ ๑๔.๗ ล้านคน แยกเป็นผู้ทำงานในภาคเกษตรกรรมเสีย ๑๕.๔ ล้านคนและทำงานนอกภาคเกษตรกรรม ๔.๓ ล้านคนโดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมมีอัตราการว่างงานเพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลา ในปี ๒๕๑๙-๒๕๒๐ มีอัตราเพิ่มขึ้น ๔.๗% ทั้งนี้เนื่องมาจากได้มีการลงทุนเพิ่มภายในประเทศมูลเหตุจริงใจประการหนึ่งที่ทำให้นักลงทุนตัดสินใจลงทุนในประเทศไทยก็เพราะอัตราค่าจ้างแรงงานยังต่ำเมื่อเทียบกับประเทศที่ได้รับการพัฒนาทางอุตสาหกรรมแล้ว อีกทั้งคุณภาพของแรงงานอยู่ในเกณฑ์ดีกว่าระดับมาตรฐานดังแสดงในตารางที่ ๒.๔

ตารางที่ ๒.๔

แสดงคุณภาพแรงงานของไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ประเทศ	แรงงาน
๑. ฮองกง	ค ค ค ค ค ค ค ค ค ค ค ค ค ค
๒. เกาหลีใต้	
๓. ญี่ปุ่น	
๔. สิงคโปร์	
๕. ไต้หวัน	
๖. มาเลเซีย	
๗. ไทย	
๘. ฟิลิปปินส์	
๙. อินโดนีเซีย	
คะแนนเฉลี่ย (๑-๙)	
๑๐. จีน	
๑๑. เวียดนาม	
๑๒. พม่า	
๑๓. ลาว	
๑๔. กัมพูชา	

ที่มา: Asian Business & Industry, March 1978

^๑ กองวางแผนประชากรและกำลังคน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

หมายเหตุ	คะแนน	ความสำคัญ
	๔	ดีมาก
	๔	ดี
	๓	พอใช้
	๒	เลว
	๑	เลวมาก

๒.๑ จำนวนและประเภทแรงงานในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ทำให้เกิดการว่างงานในระดับต่าง ๆ ทั้งผู้บริหารงานและช่างฝีมือ เช่น ช่างเหล็ก ช่างเชื่อม ช่างเครื่องกล ช่างสี ช่างไฟฟ้า และช่างเทคนิคต่าง ๆ นอกจากนี้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อื่น ๆ อีกมากมาย เช่น โรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ โรงงานหลอมหล่อ โลหะ โรงงานชุบโลหะ โรงงานทำสี โรงงานทำกระจกนิรภัย ฯลฯ ดังนั้นการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ย่อมจะก่อให้เกิดการว่างงานเพิ่มขึ้นไม่เฉพาะแต่อุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้นแต่ยังก่อให้เกิดการว่างงานเพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมต่อเนื่องดังกล่าวข้างต้นอีกด้วย

ในปี ๒๕๑๔ ซึ่งมีผู้ดำเนินการประกอบรถยนต์ ๑๓ บริษัท ทำให้มีการจ้างงานในอุตสาหกรรมนี้จำนวน ๓,๕๐๐ คน และก่อให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์อีก ๔,๑๐๐ คน ในปี ๒๕๒๑ มีการจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ประมาณ ๔,๐๐๐ คน สำหรับปี ๒๕๒๒ มีการจ้างงานในอุตสาหกรรมนี้ ๕,๐๕๕ คน และแรงงานในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ก็เพิ่มขึ้นซึ่งมีจำนวนไม่ต่ำกว่า ๕,๐๐๐ คน รวมเป็นประมาณไม่ต่ำกว่า ๑๐,๐๕๕ คน ทั้งนี้หากรวมการจ้างงานในอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ด้วยแล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์จะก่อให้เกิดการจ้างงานในจำนวนที่สูงกว่านี้มาก (ดูรายละเอียดในตารางที่ ๒.๑๐)

สำหรับจำนวนคนงานในบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนทั้ง ๔ บริษัทมีอยู่ ๓,๐๒๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๘๕ ของแรงงานทั้งหมดในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

จำนวนแรงงานในแต่ละบริษัทมีมากน้อยต่างกัน ตามปริมาณงาน บริษัทที่มีจำนวนแรงงานน้อยที่สุดเท่ากับ ๔๔ คน และจำนวนแรงงานที่มากที่สุดในจำนวน ๑๔ บริษัทก็คือ ๖๑๖ คน จึงนับได้ว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีส่วนช่วยลดอัตราว่างงานได้บ้าง

เมื่อพิจารณาประเภทของแรงงานที่ได้รับการว่าจ้างในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่จะเป็นเพศชาย จากการศึกษาโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยทั้ง ๑๔ โรงงาน จะเป็นเพศชายถึงร้อยละ ๙๐.๐๖% ส่วนที่เหลือเพียงร้อยละ ๙.๙๔% เป็นเพศหญิง คูตารางที่ ๒.๑๐ ทั้งนี้เป็นเพราะในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ซึ่งประกอบธุรกิจประกอบรถยนต์เพื่อนำออกจำหน่ายในตลาด งานหลักที่สำคัญก็คือการผลิตรถยนต์ ซึ่งจะต้องใช้ความรู้และความชำนาญทางเทคโนโลยีอย่างมาก เช่น ช่างพ่นสี ช่างเชื่อม ช่างยนต์หรือ เครื่องมือกลและเป็นที่ยอมรับกันว่าเพศที่มีความสามารถในด้านนี้ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ดังนั้นแรงงานที่เป็นเพศหญิงจึงมีบทบาทน้อยโดยเฉพาะในโรงงานประกอบรถยนต์

จากการสำรวจมีอยู่ ๙ โรงงานที่ได้ใช้แรงงานหญิงในโรงงานเลย แรงงานหญิงที่ได้รับการว่าจ้างจะได้ทำงานแผนกต่าง ๆ เช่น แผนกบุคคล แผนกการเงินและการบัญชี แผนกขาย แผนกจัดซื้อหรือแผนกธุรการ อย่างไรก็ตามยังมีการใช้แรงงานหญิงในแผนกโรงงานอยู่บ้างในบางหน้าที่ เช่น เย็บเบาะนั่ง ติดขอบยางประตู เค็นสายไฟ ตรวจสอบสี ใส้ลกรู และพนักงานทำความสะอาด เป็นต้น แต่มีจำนวนน้อยมาก เมื่อแบ่งกำลังคนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ตามลักษณะงานอาจแบ่งได้เป็น ๓ ระดับคือ

ระดับที่ ๑ งานที่ไม่ต้องใช้เทคนิค เช่น พนักงานทำความสะอาด พนักงานขับรถ ช่างงานเดินสายไฟ พนักงานแกะกล่องและเตรียมวัสดุ พนักงานเตรียมรถก่อนพ่นหรือชุบสี พนักงานเย็บเบาะนั่งช่างติดอุปกรณ์และตกแต่งรถยนต์ พนักงานรับโทรศัพท์ เป็นต้น ระดับที่ ๒ งานที่ใช้เทคนิคเช่น ช่างเชื่อม ช่างพ่นสี ช่างเครื่องยนต์ และงานตรวจสอบคุณภาพ เป็นต้น

ระดับที่ ๓ งานระดับบริหาร เช่น ผู้จัดการแผนกโรงงาน ผู้จัดการแผนกการเงินและบัญชี ผู้จัดการฝ่ายธุรกิจ การผู้จัดการฝ่ายบุคคล กรรมการผู้จัดการและประธานกรรมการ เป็นต้น

จากการสำรวจอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไตรมาสที่ ๑ ใน พ.ศ. ๒๕๒๒ ของธนาคารแห่งประเทศไทย ปรากฏว่า พนักงานระดับที่ไม่ต้องใช้เทคนิคมีจำนวนประมาณ ๗๗.๐๐% ส่วนใหญ่

ตารางที่ ๒.๑๐

แสดงจำนวนแรงงานของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ๒๕๒๒

ชื่อบริษัท	จำนวนแรงงาน		
	รวม	ชาย	หญิง
* ๑. บริษัทกรรสุตเจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	๓๕๕	๓๑๐	๔๕
* ๒. บริษัทสยามกลการและนิลสัน จำกัด	๓๘๔	๓๖๑	๒๓
* ๓. บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (โรงงาน)	๑๘๑	๑๘๔	๗
* ๔. บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (โรงงาน)	๒๗๑	๒๖๐	๑๑
* ๕. บริษัทปรีมมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	๒๕๖	๒๔๖	๑๐
* ๖. บริษัทสหพัฒน์ยานยนต์ จำกัด	๑๘๖	๑๗๗	๙
๗. บริษัทบางซันเจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	๒๑๖	๒๐๖	๑๐
๘. บริษัทสุโกศลและมาสด้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	๑๗๐	๑๔๔	๒๖
๙. บริษัททวาย. เอ็ม.ซี. แอสเซมบลี จำกัด	๓๓๐	๓๑๓	๑๗
๑๐. บริษัทไทยลิ่งคิสแอสเซมบลี จำกัด	๑๘๐	๑๖๔	๑๖
* ๑๑. บริษัทฮีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	๕๐๕	๔๒๐	๘๗
* ๑๒. บริษัทไทยอีโนอุตสาหกรรม	๒๘๔	๒๗๑	๑๓
* ๑๓. บริษัทไทยประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (๒๕๐๔) จำกัด	๒๒๔	๑๙๓	๓๑
๑๔. บริษัทนายเลิศ จำกัด	๔๖	๓๖	๑๐
๑๕. บริษัทอโตคอมอเตอร์ จำกัด	๒๕๐	๒๑๔	๓๕
* ๑๖. บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	๓๖๓	๒๘๓	๘๐
๑๗. บริษัทสยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	๖๑๖	๕๘๔	๓๒
๑๘. บริษัทยนตรภัณฑ์ จำกัด	๘๔	๗๒	๑๒
๑๙. บริษัทอมัลกา เม เท็ค เอ็นจิเนียริง จำกัด	๘๔	๗๕	๑๔
รวม	๕,๐๕๔	๔,๕๕๖	๕๐๓

ที่มา: กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

โรงงานประกอบรถยนต์

* เป็นบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

ระดับการศึกษาต่ำกว่าอาชีวศึกษา ได้แก่ มัธยมศึกษาปีที่ ๓ ประถมศึกษาปีที่ ๔ และปีที่ ๗ หน่วยงานระดับที่ใช้เทคนิคมีจำนวนประมาณ ๑๘.๐๘% มีระดับการศึกษาชั้นอาชีวศึกษาและได้รับการเลื่อนตำแหน่งขึ้นมา ส่วนงานระดับบริหารมีจำนวนประมาณ ๔.๙๓% ส่วนใหญ่เป็นผู้ได้รับการศึกษาชั้นมหาวิทยาลัยหรือผู้ที่ได้รับการฝึกฝนมา เป็นพิเศษจากกิจการของตนเอง นอกจากนี้ยังได้แก่ผู้เชี่ยวชาญพิเศษที่จ้างมาจากต่างประเทศ

โรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมบางซัน กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ล้วนแต่อยู่ในภาคกลาง ซึ่งมีทั้งโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและที่ไม่ขอรับการส่งเสริม ซึ่งมีจำนวนแรงงานถึงประมาณ ๔,๐๐๐ คน โดยค่าผลิตภาพของแรงงานไทยเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๐^๑ ซึ่งหมายความว่า การประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ๑ หน่วย ต้องใช้แรงงานถึง ๓ หน่วย และมีค่าผลิตภาพแรงงานเพิ่มจากหน่วยสุดท้าย (Marginal labour output ratio) เท่ากับ ๓.๗ ก็คือจะต้องมีการเพิ่มขึ้นของแรงงานถึง ๓.๗ หน่วย จึงจะทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้น ๑ หน่วย การผลิตที่เป็นอยู่ในปัจจุบันต้องใช้แรงงานเป็นส่วนสำคัญ และใช้เป็นจำนวนมากอันแสดงถึงคุณภาพของแรงงานในการประกอบรถยนต์อยู่ในระดับที่มีประสิทธิภาพต่ำ ทั้งนี้เพราะต้องใช้แรงงานเป็นจำนวนมากเพียงจะทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นเพียง ๑ หน่วย ดังนั้นการว่าจ้างแรงงานจึงมีอัตราการเปลี่ยนแปลงมากกว่าปริมาณการผลิต ในภาวะที่เศรษฐกิจขยายตัว ก็จะมีการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น เพื่อจะได้นำกำลังการผลิตที่เหลืออยู่ออกมาใช้ สำหรับบริษัทที่มีกำลังการผลิตรถยนต์ตั้งแต่ ๓๐ คัน/วันขึ้นไป มีแรงงานประมาณ ๑๗๐-๖๒๐ คน นับว่าอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ใช้แรงงานมากประเภทหนึ่ง

การพิจารณารับคนงานระดับที่ไม่ต้องใช้เทคนิค ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่มีความรู้ในระดับต่ำแล้วให้การฝึกอบรมให้เชิดความชำนาญภายหลังทั้งนี้จะต้องเป็นงานที่ไม่ต้องใช้พื้นฐานความรู้มาก แต่ใช้ความชำนาญหรือความเคยชิน และสำหรับการรับคนงานระดับที่ใช้เทคนิค จะต้องมีความรู้ในวิชาชีพเฉพาะด้าน เช่น ช่างสี ช่างเชื่อม เป็นต้น ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ต้องพิจารณาเป็นอันดับรองลงมา ถ้าขาดความชำนาญหรือ ประสบการณ์ก็จะต้องทำการฝึกอบรม คนงานในระดับนี้จึงควรมีความสำคัญมากระดับหนึ่ง เพราะการประกอบรถยนต์ คุณภาพถือว่าเป็นสิ่งสำคัญ รถที่ผลิตจะมีคุณภาพและให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้นาน้อยเพียงใดจะขึ้นอยู่กับความสามารถของแรงงานในระดับนี้เป็นสำคัญ ฉะนั้นแรงงานที่มีความรู้ความชำนาญงานมาก มักจะถูกประเมินหรือซื้อตัว

^๑ กาญจน่า พลจันทร์ ผลิตภาพของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ วิทยานิพนธ์, ๒๕๑๗

โดยการเสนออัตราเงินเดือนที่สูงกว่าที่ได้รับผู้มาก ซึ่งทำให้ต้นทุนของการว่าจ้างพนักงานสูงขึ้นไปอีก การแย่งตัวหรือซื้อตัวพนักงานระดับที่สำคัญนี้ สาเหตุเนื่องมาจากการขาดแคลนบุคคลที่มีความรู้หรือได้รับการฝึกฝนทางด้านนี้

อัตราค่าจ้างของแรงงานในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีอัตราที่ไม่แตกต่างกันมากนัก เพราะในบรรดาผู้ประกอบการรถยนต์ด้วยกัน ได้จัดให้มีกลุ่มผู้จัดการงานบุคคลโรงงานประกอบรถยนต์ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน ๑๔ บริษัท โดยจัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข่าวสาร และข้อมูลระหว่างสมาชิกด้วยกัน ทั้งยังได้กำหนดมาตรฐานด้านสวัสดิการของพนักงานโรงงานประกอบรถยนต์ไว้ ๒๖ ประการด้วยกัน ดังแสดงในเอกสารหมายเลข ๔ ภาคผนวก ก.

สำหรับพนักงานในอุตสาหกรรมนี้ที่เป็นชาวต่างประเทศ จะทำงานในโรงงานที่มีการลงทุนจากต่างประเทศมากกว่า ๕๐% ซึ่งในขณะนี้มียุ่ ๕ บริษัท หรือบริหารงานโดยชาวต่างประเทศซึ่งมีข่าวยานเชื่อมโยงกับโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศนั้น ๆ และโรงงานบางแห่งที่มีการลงทุนโดยชาวต่างประเทศ ดังกล่าวจะมีพนักงานชาวต่างประเทศควบคุมการดำเนินงาน และชาวต่างประเทศเหล่านี้ตามข้อเท็จจริงแล้วจะทำงานในด้านการผลิตเป็นส่วนใหญ่

๗. เงินทุน

การลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย เริ่มตั้งแต่ปี ๒๕๐๔ โดยมีบริษัทอุตสาหกรรมไทยมอเตอร์จำกัด ดำเนินการเป็นบริษัทแรก หลังจากนั้นก็ได้มีการลงทุนประกอบรถยนต์ขึ้นอีกหลายบริษัท จนกระทั่งปัจจุบันนี้มีอยู่ ๑๘ บริษัทในจำนวนนี้เป็นบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อจูงใจการอุตสาหกรรมเสีย ๕ บริษัท ในอุตสาหกรรมนี้มีเงินทุนดำเนินงานค่อนข้างสูงคือมีจำนวน ๔๘๑ ล้านบาท เงินทุนจะทะเบียนทั้งสิ้น ๔๔๘.๗๓๔ ล้านบาท^๑ ซึ่งมีลักษณะโครงสร้างของการลงทุนเป็นการร่วมลงทุน (joint ventures) ระหว่างไทยกับชาวต่างประเทศ และลงทุนโดยคนไทยหรือชาวต่างชาติทั้งหมด กล่าวโดยละเอียดได้ดังนี้คือ เป็นบริษัทที่ลงทุนโดยชาติใดชาติหนึ่งล้วน ๘ โรงงาน ในจำนวนนี้เป็นการลงทุนโดยคนไทยทั้งสิ้น ๗ โรงงาน คิดเป็นร้อยละ ๓๘.๘๔ อีก ๑ โรงงานเป็นการลงทุนโดยชาวญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ ๕.๕๖ ที่เหลืออีก ๑๐ บริษัทเป็นการร่วมลงทุนระหว่างไทยกับชาติอื่น ๆ ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐฯ สวีเดน อังกฤษ

^๑ กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

อินโดนีเซีย สิงคโปร์ เป็นต้น ในจำนวนดังกล่าวเป็นการร่วมลงทุนระหว่างไทยกับญี่ปุ่น ๕ บริษัท ไทยกับอเมริกัน ไทยกับสวีเดน และไทยกับสิงคโปร์ อย่างละ ๑ บริษัท อีกสองบริษัทเป็นการลงทุนระหว่างไทยกับชาติอื่น ๆ เช่น อังกฤษ อินโดนีเซีย เมื่อพิจารณาถึงประโยชน์ที่ไทยได้รับจากการที่ชาวต่างประเทศมาลงทุน ถือเป็นการดึงดูดเงินทุนจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้นเป็นการช่วยขยายแหล่งงานสาขาอุตสาหกรรมไว้ช่วยรับจำนวนประชากรที่เข้าสู่วัยทำงานมากขึ้นทุกปี^๑ ประชากรไทยในปัจจุบันประมาณ ๔๔ ล้านคน อัตราการเพิ่มอยู่ในเกณฑ์สูงถึงร้อยละ ๓.๒-๓.๓ ต่อปี ในระยะ ๑๑ ปีที่ผ่านมา (๒๕๐๓-๒๕๑๔) กิจการอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมได้เปิดแหล่งงานให้แก่คนไทยไม่น้อยกว่า ๒๔๓,๖๕๐ คน^๒ จากจำนวนแรงงานในสาขาอุตสาหกรรมทั้งสิ้นประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ คน การขยายตัวของอุตสาหกรรมมีผลให้มูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๑๓.๕๖ ต่อปี ในปี ๒๕๑๓ บริษัทที่ได้รับการส่งเสริม ๒๗๗ บริษัท สามารถผลิตผลิตภัณฑ์เป็นมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ ๑๓,๘๐๔ ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้ส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศมีมูลค่าประมาณ ๒,๕๔๕ ล้านบาท ซึ่งเท่ากับร้อยละประมาณ ๑๘ ของมูลค่าสินค้าขาออกทั้งสิ้นของประเทศ^๓

เมื่อพิจารณาถึงเงินทุนของต่างประเทศที่มาลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีมูลค่า ๒๑๑,๑๖๔,๖๘๐ บาท เป็นเงินทุนของชาวญี่ปุ่นเสีย ๑๗๑,๐๘๕,๓๗๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๘๑.๐๒ และอีก ๑๔.๔๘% เป็นชาติอื่นได้แก่ อเมริกัน สวีเดน อังกฤษ อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ จึงกล่าวได้ว่าในบรรดาชาวต่างชาตินี้ ชาวญี่ปุ่นเป็นชาติที่มีบทบาทในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมากกว่าชาติอื่น ๆ มูลเหตุจูงใจที่ทำให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศจึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจ

^๑วาริณี สังขศรีศรี ภาช้อการกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย วิทยานิพนธ์ ๒๕๑๗ หน้า ๔๔.

^๒Board of Investment, Statics of Promoted Investment since 1960 by sources of capital Bangkok: Thailand, p. 2.

^๓คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, รายงานประจำปี ๒๕๑๔ พระนคร สยามพิบลีเคชันส์ จำกัด, หน้า ๕.

Raymon Vernon ได้อธิบายเกี่ยวกับเหตุผลของการลงทุนจากต่างประเทศไว้ดังนี้^๑

"การลงทุนชนิดใดก็ตามจะเป็นสิ่งดึงดูดใจผู้ลงทุนก็ต่อ เมื่อผลจากการลงทุนที่เขาคาดว่า จะได้มีค่าสูงกว่าต้นทุน และเป็นทางเลือกที่จะได้ผลตอบแทนสูงสุด ส่วนทางด้านประเทศเจ้าบ้าน นั้น การลงทุนจะเป็นสิ่งที่น่าสนใจ เมื่อเมื่อรายจ่ายหรือต้นทุนที่คาดว่า จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ลงทุน นั้นมีค่าต่ำกว่าผลได้ทางสังคม และเป็นทางเลือกที่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด"

จะเห็นวัตถุประสงค์เบื้องต้นของการลงทุนในต่างประเทศก็คือผลตอบแทนที่ได้รับจากการ ลงทุนในอัตราที่สูงกว่าผลตอบแทนที่จะได้จากการลงทุนภายในประเทศของตนเอง การเคลื่อนไหว ของเงินลงทุนโดยทั่วไปมักจะมาจากประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐ อังกฤษ ซึ่งมีทุนมาก ไปยังประเทศที่มีระดับการพัฒนาต่อยกว่า และมีทรัพยากรเงินทุนน้อย ซึ่งภายใต้สภาพเช่นนี้ความ สามารถในการให้ผลผลิตเพิ่ม (Marginal product ivity) ของทรัพยากรทุนยังมีระดับสูง อยู่ และสูงกว่าผลผลิตเพิ่มซึ่งเงินลงทุนจำนวนเดียวกันก่อให้เกิดขึ้นภายในประเทศของตนเอง การ เคลื่อนไหวของเงินทุนระหว่างประเทศเช่นนี้ จัดได้ว่าเป็นกระบวนการที่ทำให้เกิดความเท่าเทียม กันระหว่างประเทศ โดยทำให้การแบ่งสรรและใช้ประโยชน์ทรัพยากรของโลกมีประสิทธิภาพมากขึ้น

การลงทุนจากต่างประเทศนอกจากจะกระทำไปเพื่อหวังผลตอบแทนในอัตราสูงแล้ว ยัง กระทำไปเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ บางประการซึ่งจะเพิ่มพูนกำไรให้แก่ผู้ลงทุนในทางอ้อมอีกด้วย^๒

๑. เพื่อรักษาแหล่งวัตถุดิบราคาถูกที่มีมั่นคง
๒. เพื่อชักนำให้มีการส่งออกสำหรับสินค้าประเภทลงทุน และผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป
๓. เพื่อรักษาตลาดในต่างประเทศสำหรับสินค้าออกที่เคยจำหน่ายอยู่แล้ว

^๑ดร.อุดม เกิดพิบูลย์, การลงทุนต่างประเทศในไทย โรงพิมพ์พิทยเกษตร ๒๕๑๘ หน้า ๖๐.

^๒Ibid, p. 62.

ตามที่ได้อ้างไว้ในตอนต้นแล้วว่า ญี่ปุ่นได้มีบทบาทการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมาก และกระทรวงการค้าต่างประเทศกับกระทรวงอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยญี่ปุ่นได้ศึกษาและจำแนกเหตุผลหรือสาเหตุที่สูงใจให้ชาวญี่ปุ่นไปลงทุนในต่างประเทศออกเป็น ๘ ประการคือ^๑

๑. การส่งสินค้าประเภทวัตถุดิบและสินค้ากึ่งสำเร็จรูป (half-finished goods) ไปยังบริษัทต่าง ๆ ที่ลงทุนในประเทศนั้น
๒. การส่งสินค้าประเภทเครื่องจักรจากญี่ปุ่นไปยังบริษัทต่าง ๆ ที่ลงทุนในประเทศนั้น ๆ
๓. การขายสินค้าที่นำเข้ามาจากญี่ปุ่นในประเทศที่เข้าไปลงทุน เป็นลักษณะของบริษัทที่ตั้งขึ้นเพื่อจำหน่ายสินค้าที่นำเข้ามาจากญี่ปุ่น เช่นบริษัทการค้า
๔. การแสวงหาตลาดใหม่ บริษัทที่มุ่งแสวงหาตลาดใหม่มีเหตุผลว่า เพื่อลดข้อเสียเปรียบของสินค้าญี่ปุ่นที่ส่งออกในแง่ของต้นทุนการผลิต ซึ่งต้องแข่งขันกับสินค้าที่ผลิตในประเทศนั้น ๆ
๕. การรักษาตลาดในประเทศที่เข้าไปลงทุน เพื่อเป็นการขจัดข้อกีดกันทางภาษีและการนำเข้าสินค้าญี่ปุ่น บริษัทญี่ปุ่นจึงเข้าไปลงทุนในประเทศนั้น ๆ เพื่อเป็นการรักษาตลาด
๖. การขยายตลาดในประเทศที่เข้าไปลงทุน
๗. การส่งสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศที่เข้าไปลงทุน ไปยังประเทศที่ ๓ (Third Countries)
๘. การส่งสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศที่เข้าไปลงทุนไปยังญี่ปุ่น

นอกจากเหตุผลต่าง ๆ ตามที่ได้อ้างไว้แล้วนั้น ยังมีเหตุผลที่ญี่ปุ่นไปลงทุนในต่างประเทศคือ^๒

^๑ ธีรวัฒน์ชัย อรรถการ บทบาทของการลงทุนของญี่ปุ่นในประเทศไทย โปธิ์สามต้นการพิมพ์ ๒๕๑๘, หน้า ๑๒, ๑๔.

^๒ Ibid p. 14.

๑. ค่าแรงงานในประเทศญี่ปุ่นเพิ่มสูงขึ้นอีกมาก เนื่องจากเริ่มขาดแคลนแรงงานทำให้บริษัทญี่ปุ่นไปลงทุนในประเทศกำลังพัฒนาที่มีแรงงานเหลือ เพื่อและค่าจ้างแรงงานถูก

๒. มีการแข่งขันกันอย่างมากในระหว่างบริษัทที่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกัน ทำให้บางบริษัทไปลงทุนในต่างประเทศที่มีการแข่งขันน้อยกว่า และบางทีก็ไม่ต้องแข่งขันกับใคร เพราะกลายเป็นผู้บุกเบิกการลงทุนด้านนั้นในบางประเทศเลย

๓. เนื่องจากการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ลงทุนตามนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของประเทศกำลังพัฒนาทั่วไป จึงจูงใจให้บริษัทญี่ปุ่นเข้าไปลงทุน

๔. เนื่องจากนโยบายป้องกันหรือการส่งเสริมอุตสาหกรรม (Protectionist Policy) ภายในประเทศของรัฐบาลประเทนั้น ๆ มาตรการดังกล่าวรัฐบาลไทยได้ใช้เป็นเครื่องจูงใจให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ดังต่อไปนี้

- ๑) งดเว้นภาษีเงินได้ที่เก็บจากกำไรของบริษัทชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งหลังจากเริ่มกิจการ
- ๒) ยกเว้นหรือลดอากรขาเข้าสำหรับ เครื่องจักรกลที่ใช้ในการผลิต ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป และวัตถุดิบที่ส่งเข้ามาใช้
- ๓) ตั้งกำแพงภาษีคุ้มครองหรือวิธีอื่น ๆ ที่คล้ายกัน

สำหรับมาตรการทั้ง ๓ ประการ จะได้นำไปกล่าวโดยละเอียดในบทที่ ๓ ซึ่งเกี่ยวข้องกับบทบาทของรัฐบาลในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

๕. เหตุผลอื่น ๆ เหตุการณ์ใหม่ที่น่าสนใจทางการลงทุนจากต่างประเทศที่เกิดขึ้นเร็ว ๆ นี้ ก็คือแนวโน้มที่ธุรกิจของญี่ปุ่นภายใต้การส่งเสริมของรัฐบาลญี่ปุ่นจะเข้ามาตั้งโรงงานใหม่ ๆ ขึ้นในส่วนต่าง ๆ ของเอเชีย เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาความแออัด และปัญหาความสกปรกต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งกำลังเป็นปัญหาสำคัญในญี่ปุ่น^๑

สำหรับเหตุผลสำคัญที่ญี่ปุ่นมาลงทุนในประเทศไทย ก็เพื่อเป็นการผลิตทดแทนการส่งสินค้าเข้า โดยใช้วัตถุดิบนำเข้าและอาศัยแรงงานค่าจ้างต่ำในประเทศประกอบกับบรรยากาศการลงทุน

^๑James E. Londes, Japanese Direct Investment in Development ECAFE Countries, Bangkok, 1971 (mimeographed)

(Investment Climate) โดยทั่วไปดีพอสมควร^๑ หากเปรียบเทียบความมีเสถียรภาพทางการเมือง เศรษฐกิจกับประเทศใกล้เคียงบางประเทศ เช่น ลาว เขมร เวียดนาม ก็เห็นว่าของไทยดีกว่า

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งในหลาย ๆ อุตสาหกรรมของไทยที่มีการลงทุนจากต่างประเทศ และสิ่งที่รัฐบาลควรจะได้คำนึงก็คือประเทศเราได้รับหรือสูญเสียผลประโยชน์อะไรบ้างจากการลงทุนของชาวต่างชาติ ซึ่งจะแยกกล่าวดังนี้

ก. ผลประโยชน์หรือผลตอบแทนที่ประเทศไทยได้จากการลงทุนจากต่างประเทศมีอยู่หลายประการด้วยกันคือ^๒

๑. การลงทุนเอกชนจากต่างประเทศจะช่วยสมทบการออมในประเทศ เพื่อให้มีระดับเพียงพอกับการสะสมทุนที่เหมาะสม เป็นที่ยอมรับกันว่าทุนเอกชนจากต่างประเทศจะกลายเป็นแหล่งที่มาของทรัพยากรจากต่างประเทศแหล่งสำคัญ เพราะการช่วยเหลือของรัฐบาลต่างประเทศกำลังลดลงทุกขณะ

๒. การไหลเข้าของเงินทุน เอกชนจากต่างประเทศช่วยบรรเทาการขาดดุลชำระ เงิน

๓. มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะแพร่หลายออกไปสู่กิจการผลิตอื่น (Economics of Scale) ในลักษณะของวิธีการผลิตวิธีใหม่ หรือวิธีการจัดการธุรกิจใหม่ ๆ สิ่งเหล่านี้มักจะติดเข้ามากับเครื่องจักรอุปกรณ์ ที่ผู้ลงทุนชาวต่างประเทศนำเข้ามาติดตั้ง

๔. บริษัทต่างประเทศสามารถมีบทบาทในกิจการบุกเบิก กล้าเสี่ยงในกิจการที่ธุรกิจของบุคคลในประเทศไม่กล้าทำ

เพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์รายการของผลประโยชน์เหล่านี้จะแบ่งออกเป็น ๒ กลุ่ม กลุ่มหนึ่งอาจจะเรียกว่าเป็นผลประโยชน์โดยตรงหรือผลประโยชน์ระยะสั้น อีกพวกหนึ่งเรียกว่าผลตอบแทนทางอ้อมหรือผลตอบแทนระยะยาว

^๑ Thomas W. Allen, Direct Investment of Japanese Enterprises in Southeast Asia, (Bangkok: ECOEN, 1973), pp. 17-18.

^๒ อุดม เกิดพิบูลย์ ตร., การลงทุนต่างประเทศในไทย ๒๕๑๔. หน้า ๖๔-๗๑.

ผลตอบแทนจากทางตรงก็คือการเพิ่มของมูลค่าการผลิตแห่งชาติที่เกิดขึ้นจากการแบ่งสรรทรัพยากรเงินทุนที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศ คือระหว่างประเทศเจ้าของทุนกับประเทศเจ้าบ้าน ซึ่งจะมีผลทำให้รายได้ประชาชาติของประเทศเจ้าบ้านเพิ่มขึ้น ส่วนนี้คือส่วนของ Value Added ที่ตกอยู่ในประเทศเจ้าบ้าน ซึ่งมีอยู่สองลักษณะคือ ส่วนที่เป็นรายได้ของเจ้าของปัจจัยการผลิตของเราที่ผู้ลงทุนชาวต่างประเทศใช้อยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าแรงงาน และอีกส่วนหนึ่งอยู่ในลักษณะของภาษีบางชนิดที่กิจการของชาวต่างชาติเสียให้แก่รัฐบาล

ส่วนผลประโยชน์ทางอ้อมหรือผลประโยชน์ระยะยาว มีดังนี้

๑. การไหลเข้ามาของเงินทุนจากต่างประเทศ ช่วยเข้ามาสมทบเงินออมในประเทศ ทำให้รายได้ประชาชาติของเราขยายตัวได้ในอัตราที่สูงกว่าเดิม การขาดดุลชำระเงินซึ่งเป็นอาการของการขาดแคลนเงินออมในประเทศก็จะลดลงด้วย

๒. การถ่ายทอดเทคนิค วิทยาการและความก้าวหน้าทางวิชาการที่ชาวต่างประเทศนำเข้ามา ทำให้อัตราการขยายตัวของรายได้ประชาชาติสูงขึ้นไปอีก นอกเหนือจากผลของการไหลเข้าของเงินทุนตามข้อ (๑) และผลจะทำให้การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตเป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งจะช่วยให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้อีกแรงหนึ่ง

ข. ต้นทุนหรือการสูญเสีย การสูญเสียในรายการที่มองเห็นได้ก็คือส่วนแบ่งของ Value Added ที่เป็นเจ้าของทุนชาวต่างประเทศได้ส่งกลับประเทศ^๑ ทำให้เกิด Net Capital out flow อาจะเกิดขึ้นเนื่องจากการส่งเงินปันผล ดอกเบี้ย ค่าลิขสิทธิ์ ซ้ำส่วนประกอบและวัตถุดิบจากต่างประเทศในปีหนึ่ง ๆ มากกว่าการลงทุนใหม่จากต่างประเทศ และในกิจการที่เป็นของชาวต่างประเทศนี้แต่ละแห่งก็จะมีผลระยะยาว เป็นการทำให้เกิด Net outflow อยู่แล้ว คือ เงินทุน inflow ที่นำเข้ามาในขั้นแรกนั้น ทำให้เกิด consequential out flows ในลักษณะต่าง ๆ นาน ๆ ไปก็จะทำให้ Reserve ของเราลดลง นอกเสียจากว่าประเทศเราจะทำให้มี inflow ใหม่เกิดขึ้นทุก ๆ ปี หรือใช้อำนาจทางกฎหมายลด outflow ลงบ้าง การที่มี Net out flow มากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะการลงทุนด้วย อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ซึ่งเป็นกิจการประเภท assembly plant จะมี out flow สูงและมากกว่ากิจการประเภท Domestic resource based.

^๑Wickham Skinner, American Industry in Developing Economic, John Wiley and Sons, Inc. 1968, p. 147.

๘. การผลิต

โรงงานประกอบรถยนต์เมื่อมีวัตถุดิบ แรงงาน และเงินทุนตั้งตัวได้กล่าวถึงข้างต้นแล้ว ก็มีความพร้อมที่จะทำการประกอบรถยนต์ได้ ฉะนั้นต่อไปก็จะทำการศึกษาถึง วิธีการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย และเพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ กรุณาดูแผนภาพที่ ๑๒ ในภาคผนวก ก.

๘.๑ กรรมวิธีในการผลิต

โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศจะมีกรรมวิธีในการประกอบคล้ายคลึงกันพอที่จะแบ่ง ขบวนการผลิตออกเป็น ๔ Station คือนับจาก เปิดล้างชิ้นส่วน ที่สั่งมาจากต่างประเทศ เจ้าหน้าที่ จะทำการตรวจสอบคุณภาพของชิ้นส่วนอะไหล่ว่ามีรอยบุบเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นหรือไม่ ถ้าไม่มี เจ้าหน้าที่จะแยกชิ้นส่วนอะไหล่ออกเป็น ๓ ส่วน คือชิ้นส่วนที่เป็นโลหะแผ่น เช่น ส่วนประกอบของ ตัวถัง ชิ้นส่วนที่จะประกอบกับเครื่องยนต์และแชสซีส์ เช่น ท่อต่าง ๆ กระจุกเกียร์ คลัทช์ เป็นต้น และชิ้นส่วนที่จะประกอบภายในตัวถังรถ เช่น วงจรสายไฟ แผงประตู ผ้าหลังคา กระจก จะถูกแยกเตรียมไว้อีกชุดหนึ่ง เมื่อแยกชิ้นส่วนแล้ว ฝ่าย Store จะจ่ายชิ้นส่วนไปยัง Station ต่าง ๆ ตามหน้าที่ของ Station นั้น ขบวนการผลิตจะเริ่มจาก Station 1 ดังนี้

Station 1 เป็นการนำเอาชิ้นส่วนโลหะแผ่นที่บ่มขึ้นรูปมาแล้ว หรือบ่มขึ้นเองมาประกอบกันบนแท่นประกอบหรือแม่พิมพ์ (Assembling Jig) แท่นประกอบแต่ละอันใช้ได้สำหรับรถเพียงแบบเดียวเท่านั้น แล้วใช้เครื่องเชื่อมแบบ Spot Welding เชื่อมจุดต่าง ๆ ยกเว้นบริเวณที่หัวเชื่อมเข้าทำงานไม่ได้ก็จะใช้เครื่องเชื่อมไฟฟ้าหรือแก๊ส (ARC & GAS Welding) ทำหน้าที่แทน

Station 2 ทำการเชื่อมตัวถังซึ่งจะเชื่อมด้วยไฟฟ้า โดยทำการเชื่อมตัวถังด้านข้างก่อนแล้วจึงนำไปเชื่อมติดกับหลังคาต่อไป การเชื่อมแต่ละจุดจะต้องผ่านการตรวจจากพนักงานควบคุมคุณภาพทุกขั้นตอน การทำงานของพนักงานฝ่ายเชื่อม จะทำงานตามความชำนาญของแต่ละคนและปฏิบัติต่อเนื่องกัน ตัวถังรถยนต์บางรุ่นหรือบางจุดต้องเชื่อมด้วยแก๊ส เพื่อให้เนื้อโลหะของตัวถังรถไม่มีรอยร้าว เสร็จแล้วนำไปขีดเพื่อลบรอยคมต่าง ๆ ออกและติดประตูทั้ง ๔ บาน รวมทั้งกระจังหน้าท้ายและกระจังหน้า แล้วขีดด้วยเครื่องขีดต่อไปอีกจนเนื้อโลหะไม่มีรอยคม และมีเนื้อเรียบเสมอกัน ต่อจากนั้นนำตัวถังรถไปขีดเรียบด้วยกระดาษทรายน้ำชนิดละเอียด เพื่อให้เนื้อโลหะเรียบสนิทพร้อมทั้งเคาะตกแต่งส่วนต่าง ๆ ให้ถูกต้องและเรียบร้อยด้วย

นำตัวถังที่เสร็จจากงานโลหะแล้วเข้าเครื่องไขมันที่ติดอยู่กับตัวถัง เพราะชิ้นส่วนของรถยนต์แต่ละส่วน ที่ส่งมาจากต่างประเทศนี้อาบน้ำมันกันสนิมไว้ เมื่อประกอบเป็นตัวถังแล้วต้องล้างด้วยน้ำยาประเภทโซดาไฟ กับน้ำร้อน เพื่อให้เนื้อโลหะสะอาดก่อนที่จะนำไปพ่นสี เมื่อล้างไขมันออกแล้วต้องเป่าลมให้แห้ง สำหรับตัวถังรถยนต์ส่วนล่างต้องนำมาอาบน้ำยากันสนิมให้ทั่วด้วย ตัวถังรถยนต์เมื่อล้างด้วยน้ำร้อนแล้วยังต้องนำมาขัดล้างสนิมออกด้วยน้ำยาซัลฟอนิกเพื่อให้ตัวถังสะอาดจริง ๆ เป่าลมให้แห้ง เสร็จแล้วเคลือบผิวด้วยสารเคมีที่เรียกว่า ซิงค์ฟอสเฟต (Zinc Phosphate) ซึ่งมีคุณสมบัติต่อต้านการเป็นสนิมได้ดี และช่วยให้สีที่เคลือบ เกาะกับเนื้อเหล็กได้ดีด้วย แล้วยาตะเข็บ (Plastic Sealer Application) ด้วยสารพิเศษเพื่อป้องกันน้ำเข้าทางตะเข็บต่าง ๆ แล้วนำไปอบให้แห้ง ต่อจากนั้นนำตัวถังไปพ่นสีพื้นและนำเข้าอบไว้ด้วยอุณหภูมิ ๑๕๐°c ในเวลาประมาณ ๓๐ นาที หรือ ๑๓๕° c ในเวลาประมาณ ๔๕ นาที เมื่อนำรถออกจากห้องอบก็พ่นพ่นกันโค้ดโค้ดให้ต้องรถเมื่อพ่นโค้ดแห้งสนิทก็นำไปขัดสีพื้นให้เรียบร้อยด้วยกระดาษทรายน้ำชนิดละเอียดหึงกันเป่าลมให้แห้งปูแผ่นฉนวนกันเสียง (Sealer and Sound Deadener) ภายในรถแผ่นฉนวนกันเสียงทำด้วยสารพิเศษและยางซึ่งจะละลายติดกับตัวถังรถเพื่ออบในอุณหภูมิสูง การปูแผ่นฉนวนกันเสียงก็เพื่อลดเสียงที่จะเล็ดลอดเข้าไปรบกวนผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่ แล้วพ่นสีจริง (Finish Enamel Coating) และนำเข้าห้องอบอีกครั้งด้วยอุณหภูมิและเวลาเท่ากับครั้งแรกเพื่อให้สีแห้ง เมื่อเอาออกจากเตาอบแล้วก็จะนำมาแต่งสีเพราะบางแห่งจะมีสีย้อยอยู่บ้างและบางแห่งต้องทาสีดำ เป็นต้น แล้วจึงทำการขัดมันสีตัวถังให้เกิดความมันแวววาว

Station 3 เป็นการประกอบตัวถังเข้ากับเครื่องล่าง ในขณะที่ตกแต่งตัวถังนั้น พนักงานประกอบเครื่องยนต์จะทำการประกอบเครื่องยนต์เข้ากับเครื่องล่าง และอุปกรณ์ต่าง ๆ กับเครื่องกันกระเทือน คานแควร์รถ (Frame) และระบบส่งกำลังได้แก่เกียร์ เฟลากลาง และเพลาท้าย พนักงานจะนำเอาขางรถยนต์เข้าประกอบกับวงล้อและทำการถ่วงล้อทุกล้อ ต่อจากนั้นก็ทำการยึดตัวถังกับเครื่องล่าง คือ การนำตัวถังรถประกอบเข้ากับชุดเครื่องยนต์ซึ่งได้ประกอบเพาๆและเฟืองท้ายแล้วใส่ท่อไอเสียประกอบล้อทั้ง ๔ ล้อ การประกอบจากจุดนี้จะเป็นจุดแรกที่รถยนต์แต่ละคันจะแล่นได้ไค่ไค่มีล้อและยางรับตัวถัง

Station 4 ต่อจาก Station 3 ก็จะนำมาตกแต่ง (Body Trimming) เช่น คิวข้างกันกระแทกด้านข้าง ไฟท้าย บุผนังหลังคาและไฟหน้า เป็นต้น ชิ้นส่วนของรถอื่น ๆ เช่น โครงเก๊าอี้ บริษัทประกอบรถยนต์จะทำการประกอบขึ้นใช้เองเป็นส่วนใหญ่ โครงเก๊าอี้แต่ละตัวจะถูกออกแบบไว้อย่างถูกต้อง และเหมาะสมกับรูปร่าง ข่างประกอบเบาๆจะทำชิ้นส่วนที่แยกไว้มาประกอบเข้าเป็นโครงเก๊าอี้

เมื่อประกอบโครงเหล็กเสร็จจะต้องติดลวดสปริงเข้ากับตัวโครงเก้า เพื่อให้เบาที่นั้งนั้นนิ่มนวลและแข็งแรงขึ้น ต่อจากนั้นก็ประกอบพองน้ำเข้ากับโครงเก้า หุ้มด้วยหนังเทียมหรือหนังเทียมผสมล็กกะหลาด เมื่อประกอบเสร็จก็จะ เป็นเบาที่มีลักษณะงามน่าใช้

Station 5 รถทุกคันที่ตกแต่งเรียบร้อยแล้วต้องทำการตั้งเครื่องยนต์ คาบูเรเตอร์ ระบบไฟ ตั้งศูนย์ล้อ และอื่น ๆ เสียก่อน เพื่อให้รถแต่ละคันมีสมรรถนะและประสิทธิภาพตามที่โรงงานผู้ผลิตได้กำหนดไว้ ในกรณีที่มีข้อบกพร่อง แผนกตรวจสอบคุณภาพจะเป็นผู้ตรวจสอบและบันทึกเพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุง นอกจากนี้ยังต้องนำรถไปตรวจสอบในห้องทำแผนเทียมเพื่อให้แน่ใจว่าน้ำมันเข้าไปข้างในแน่นอนและตรวจสอบโดยการทดลองวิ่ง

ก่อนที่จะนำรถยนต์ที่ประกอบเสร็จแล้วส่งไปจำหน่ายต้องทดสอบและตรวจสอบอย่างละเอียดโดยช่างผู้ชำนาญจริง ๆ โดยจะนำรถขึ้นบนแท่นไฮโดรลิก เพื่อดูความสมบูรณ์ของเครื่องล่างระบบเบรค ระบบทำงานของเครื่องยนต์ ความเรียบร้อยโดยทั่วไป ต่อจากนั้นพนักงานจะขับออกจากโรงงานประกอบแล้วนำไปเก็บ เพื่อรอการส่งจำหน่ายต่อไป

๘.๒ กำลังการผลิตและปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศ

กำลังการผลิต

ในปัจจุบันนี้มีโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศทั้งสิ้น ๑๔ โรงงาน ทำการประกอบรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก รถยนต์โดยสาร และรถอื่น ๆ เช่น รถไถ รถบด รถแทรกเตอร์ เป็นต้น กำลังการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น ๑๔๙,๑๐๐ คัน/ปี โดยแยกเป็นกำลังการผลิตรถยนต์นั่ง ๗๔,๑๐๐ คัน/ปี และกำลังการผลิตรถยนต์โดยสารและรถยนต์บรรทุกอีก ๘๕,๐๐๐ คัน/ปี กำลังการผลิตนี้อาจเพิ่มขึ้นได้อีกโดยการเพิ่มจำนวนคนงานและชั่วโมงการทำงานให้มากกว่า ๘ ชั่วโมง/วัน ทั้งยังขึ้นอยู่กับแบบของรถยนต์ที่ทำการผลิตและการเปลี่ยนแปลง จะต้องเสียเวลาในการตั้งแม่พิมพ์ต่าง ๆ ด้วย สำหรับแบบและชนิดของรถยนต์ที่แต่ละบริษัทประกอบ จนถึงเดือนมกราคม ๒๕๒๒ ประเทศไทยมีแบบของรถยนต์อยู่ ๑๑๑ แบบ โรงงานส่วนใหญ่ทำการประกอบทั้งรถยนต์นั่งกับรถยนต์บรรทุกหรือรถโดยสาร มีอยู่เพียง ๓ โรงงานที่ทำการประกอบแต่รถยนต์นั่ง และมี ๔ โรงงานที่ประกอบเฉพาะรถยนต์บรรทุกหรือรถยนต์โดยสารเพียงอย่างเดียว ที่เหลืออีก ๗ โรงงานทำการประกอบทั้งรถยนต์บรรทุกและรถโดยสารกับรถยนต์นั่ง ในจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งหมดนี้ มีจำนวน ๕ โรงงานที่ขออนุญาตประกอบทั้งรถยนต์นั่งและรถบรรทุก แต่ยังมีได้ทำการประกอบรถทั้งสองประเภทได้ประกอบเพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่ง เท่านั้น (ดูรายละเอียดตารางที่ ๔ ในภาคผนวก ข.) นอก

จากนี้ก็มีโรงงานซึ่งได้รับอนุญาตแต่หยุดทำการประกอบในขณะนี้ ๔ บริษัทด้วยกันคือ บริษัทไทยประติษฐ์ ประกอบรถยนต์ (๒๕๐๔) จำกัด บริษัทอโตคอมอเตอร์ จำกัด บริษัทนายเลิศ จำกัด และบริษัทอมัลกา เมเต็ค เอ็นจิเนียริงจำกัด สาเหตุที่ได้ทำการผลิตในขณะนี้ เพราะรถยนต์ยี่ห้อที่โรงงานทำการประกอบ นั้นมีราคาจำหน่ายสูงเกินไป ไม่เป็นที่นิยมของผู้ใช้ หรือ มีปริมาณการจำหน่ายน้อยเมื่อผลิตแล้วไม่คุ้มกับ ต้นทุนจึงต้องหยุดประกอบ แต่บริษัทเหล่านี้มิได้ปิดกิจการเลย ยังคงประกอบธุรกิจอื่น ๆ อยู่เช่น บริการ ตรวจและซ่อมรถที่ขายไปแล้ว บริการอะไหล่ รับจ้างประกอบตัวถังรถโดยสารหรือกระบะรถบรรทุกและ ให้เช่าที่ว่างบางส่วน

สภาวะการประกอบรถยนต์ในปัจจุบัน

จำนวนรถยนต์ที่ประกอบในปี ๒๕๐๔ ซึ่งเป็นปีแรกมีเพียง ๕๒๕ คัน และเพิ่มขึ้นเป็น ๖๕,๓๖๕ คันในปี ๒๕๒๑ ในปี ๒๕๐๘-๒๕๑๔ ปริมาณการผลิตในประเทศทั้งหมดมีประมาณ ๑๐,๐๐๐-๖๖,๐๐๐ คัน ต่อปี กล่าวคือ ในปี ๒๕๐๘ จำนวนรถยนต์ที่ประกอบเพิ่มเป็น ๑๐,๐๕๕ คัน และในปี ๒๕๑๑ มีจำนวน เพิ่มขึ้นมากที่สุดในการผลิต ๑๐ ปีที่ผ่านมา (๒๕๐๔-๒๕๑๓) คือ ประกอบได้ ๑๓,๔๘๘ คัน หลังจากปี ๒๕๑๑ การประกอบรถยนต์ก็มีจำนวนลดลงในปี ๒๕๑๒ และ ๒๕๑๓ เหลือเพียง ๑๒,๑๔๐ คันและ ๑๐,๖๖๗ คัน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง อัตราการขยายตัวต่อปีลดลงร้อยละ ๑๓.๒๑ และ ๑๒.๑๓ ตาม ลำดับ จากนั้นเป็นต้นมา (ปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑) ปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นทุกปี ยกเว้นปี ๒๕๑๘ และ ๒๕๒๑ ในปี ๒๕๒๐ มีการผลิตรถยนต์มากที่สุดนับตั้งแต่ได้มีการประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศไทยสำหรับปริมาณ การผลิตในปี ๒๕๑๘ และ ๒๕๒๑ มีจำนวน ๓๑,๐๒๘ คันและ ๖๕,๓๖๕ คันหรืออัตราการขยายตัวต่อปี ลดลงร้อยละ ๔.๘๑ และ ๐.๗๗ ตามลำดับ (ดูรายละเอียดตารางที่ ๑๐ และแผนภาพที่ในภาคผนวก ก) สาเหตุสำคัญของการลดต่ำลงของปริมาณการผลิตก็คือ การเกิดภาวะตกต่ำทางเศรษฐกิจ การขาดแคลน น้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นสิ่งสำคัญสำหรับรถยนต์ อีกทั้งรัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงอัตราภาษีขาเข้าครั้งใหญ่ใน เดือนกรกฎาคม ๒๕๑๓ และมีนาคม ๒๕๒๑ ทำให้ต้นทุนในการประกอบรถยนต์ในประเทศสูงขึ้น นอกจากนี้ การที่ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศขยายตัวออกไปอย่างมากในระยะ ๑๔ ปีที่แล้วมา (๒๕๐๘-๒๕๒๑) ก็เนื่องมาจากสภาพของการผลิตรถยนต์ในประเทศเองด้วย อาทิเช่น จำนวนผู้ผลิตมากเกินไป เมื่อ เทียบกับขนาดของตลาดที่แคบดังจะไค้กล่าวในหัวข้อต่อไป และรถที่ผลิตมีหลายแบบหลายขนาด ทำให้ยากที่ จะผลิตในจำนวนมาก ๆ เพื่อให้เกิดความประหยัดทางเศรษฐกิจขึ้นเป็นต้น ซึ่งจะไค้กล่าวถึงปัญหาและ อุปสรรคในการทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยไม่สามารถขยายตัวไปได้อย่างรวดเร็ว อย่างละเอียดในที่สุดท้ายต่อไป

เมื่อศึกษาจำนวนการผลิตรวม และอัตราการผลิตตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์แล้วต่อไป จะศึกษาในรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของรถยนต์ที่ผลิตซึ่งส่วนใหญ่ เป็นการผลิตรถยนต์นั่งและรถที่ใช้ในการค้าอย่างละครึ่ง แต่ในระยะหลังนับตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบัน (ปี ๒๕๒๑) การผลิตรถยนต์นั่งมีแนวโน้มลดลงต่ำกว่าการผลิตที่ใช้ในการค้าโดยตลอด โดยเฉพาะในปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ ปริมาณรถยนต์นั่งที่ผลิตมีเพียงประมาณร้อยละ ๒๘-๓๓ ของรถยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศทั้งหมด อย่างไรก็ตามอัตราเฉลี่ยการผลิตรถยนต์นั่งตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงปัจจุบัน (ปี ๒๕๐๔-๒๕๒๑) คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๕๓ และเป็นรถยนต์ที่ใช้เพื่อการค้าร้อยละ ๔๘.๔๗ ของปริมาณการผลิตภายในประเทศทั้งหมด (ดูรายละเอียดตารางที่ ๑๐ ในภาคผนวก ข) สำหรับในปี ๒๕๒๑ นี้ปริมาณการผลิตเพื่อใช้ในการค้ามีถึงร้อยละ ๖๘.๓๔ ของการผลิตทั้งหมด บริษัทที่ผลิตรถเพื่อใช้ในการค้ามีปริมาณสูงสุดก็คือ บริษัทอิชูมอเตอร์(ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งทำการผลิตรถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ ๒๒,๔๓๒ คัน บริษัทไทยฮิลล์อุตสาหกรรม จำกัด มีปริมาณการผลิตเป็นอันดับสอง ผลิตรถยนต์ประเภทเดียวกันได้ ๗,๕๖๓ คัน และบริษัทที่ผลิตรถยนต์ที่ใช้เพื่อการค้าขนาดเล็กได้มากที่สุดคือบริษัทสยามอุตสาหกรรมรถยนต์จำกัด มีจำนวน ๑๑,๓๐๔ คันในปีเดียวกัน บริษัทที่เป็นผู้นำในการประกอบรถยนต์นั่งคือบริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด ได้ผลิตรถยนต์นั่งจำนวน ๖,๑๐๐ คัน ถัดมาก็คือ บริษัทสยามกลการและนิสสันจำกัด ผลิตได้ ๓,๔๒๑ คัน

๘.๓ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังมีกำลังการผลิตเหลืออยู่มาก

กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย มีเพิ่มขึ้นอยู่เสมอ และในปี ๒๕๒๑ ก็เช่นกัน มีผู้ผลิตสองรายขออนุญาตขยายกำลังการผลิตรถยนต์นั่งขึ้นอีกรวม ๔,๐๐๐ คันต่อปี เมื่อรวมเข้ากับการผลิต เดิมในปี ๒๕๒๐ ซึ่งมีอยู่ ๑๕๐,๑๐๐ คันต่อปี ก็จะได้กำลังการผลิตรถยนต์รวมของปี ๒๕๒๑ คือ ๑๕๔,๑๐๐ คันต่อปี และกำลังการผลิตรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นจาก ๖๕,๑๐๐ คันต่อปีเป็น ๗๔,๑๐๐ คันต่อปี ในปี ๒๕๒๐ และ ๒๕๒๑ ตามลำดับ ตามที่ได้กล่าวแล้วว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศมากที่สุดและมีจำนวนเกิน ๖๕,๐๐๐ คัน ก็ได้แก่ การผลิตในปี ๒๕๒๐ และ ๒๕๒๑ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับกำลังการผลิตที่มีอยู่ในปีเดียวกัน พบว่าการผลิตรถยนต์นั่งใช้กำลังการผลิตน้อยกว่าการใช้กำลังการผลิตรถบรรทุกและรถโดยสาร กล่าวคือ การผลิตรถยนต์นั่งได้ใช้กำลังการผลิตไปเพียงร้อยละ ๒๘.๕๒ และ ๒๘.๐๑ ของกำลังการผลิตรถยนต์นั่งที่มีอยู่ทั้งหมด ในปี ๒๕๒๐ และ

ตารางที่ ๒.๑๑

แสดงอัตราการขยายตัวของปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

ปี ๒๕๐๘-๒๕๒๑

ปี	รถยนต์หนึ่ง (คัน)	รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์ (คัน)	รวม (คัน)	อัตราการขยายตัวต่อปี (ร้อยละ)
๒๕๐๘	๔,๔๐๘	๕,๖๘๗	๑๐,๐๙๕	-
๒๕๐๙	๔,๘๙๘	๕,๗๙๙	๑๐,๖๙๗	๕.๘๗
๒๕๑๐	๖,๒๑๑	๖,๖๐๗	๑๒,๘๑๘	๒๐.๓๙
๒๕๑๑	๗,๒๐๙	๖,๗๗๙	๑๓,๙๘๘	๙.๑๓
๒๕๑๒	๖,๑๑๐	๖,๐๓๐	๑๒,๑๔๐	๑๑๓.๒๑
๒๕๑๓	๖,๖๐๔	๔,๐๖๓	๑๐,๖๖๗	๑๑๒.๑๓
๒๕๑๔	๙,๐๑๗	๕,๙๙๗	๑๕,๐๑๔	๔๐.๗๕
๒๕๑๕	๑๑,๖๓๐	๗,๗๕๕	๑๙,๓๘๕	๒๙.๑๑
๒๕๑๖	๑๗,๙๓๕	๙,๔๙๘	๒๗,๔๓๔	๔๑.๕๒
๒๕๑๗	๑๗,๕๗๒	๑๔,๘๙๑	๓๒,๔๖๓	๑๘.๓๓
๒๕๑๘	๑๕,๕๖๒	๑๕,๕๖๗	๓๑,๐๒๙	๑๔.๔๑
๒๕๑๙	๑๕,๘๘๘	๓๒,๔๗๓	๔๘,๓๖๑	๕๕.๗๓
๒๕๒๐	๑๘,๕๖๔	๔๗,๓๑๐	๖๕,๘๗๔	๓๖.๓๓
๒๕๒๑	๒๐,๗๖๐	๔๔,๖๐๕	๖๕,๓๖๕	-๐.๗๗

ที่มา: กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ ๒.๑๒

เปรียบเทียบกำลังการผลิตระดับปริมาณการประกอบรถยนต์ ปี ๒๕๒๐-๒๕๒๑

รายละเอียด	ปี	
	๒๕๒๐	๒๕๒๑
กำลังการผลิตรถยนต์นั่งสูงสุด (คัน)	๖๕,๑๐๐	๗๕,๑๐๐
จำนวนรถยนต์นั่งที่ประกอบ (คัน)	๑๘,๕๖๔	๒๐,๗๖๐
คิดเป็นร้อยละของกำลังผลิต	๒๘.๕๒	๒๘.๐๑
กำลังการผลิตรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารสูงสุด (คัน)	๘๕,๐๐๐	๘๕,๐๐๐
จำนวนรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่ประกอบ (คัน)	๔๗,๓๑๐	๔๔,๖๐๕
คิดเป็นร้อยละของกำลังผลิต	๕๕.๖๕	๕๒.๔๗
กำลังการผลิตรวมสูงสุด (คัน)	๑๕๐,๑๐๐	๑๕๙,๑๐๐
จำนวนรถยนต์ทั้งหมดที่ประกอบ (คัน)	๖๕,๘๗๔	๖๕,๓๖๕
คิดเป็นร้อยละของกำลังผลิตรวม	๔๓.๘๘	๔๑.๐๘

ที่มา: กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

๒๕๒๑ ตามลำดับเช่นกัน เมื่อพิจารณาถึงการผลิตรถยนต์ในประเทศทั้งหมด ซึ่งมีจำนวน ๖๕,๘๗๔ คันในปี ๒๕๒๐ และ ๖๕,๓๖๕ คันในปี ๒๕๒๑ คิดเป็นร้อยละของกำลังการผลิตรวมจะได้เท่ากับ ๔๓.๘๘ และ ๔๑.๐๘ ตามลำดับ (ดูรายละเอียดตารางที่ ๒.๑๒)

ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์มากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โรงงานเหล่านี้มีกำลังผลิตที่สามารถประกอบรถยนต์ได้ ๒.๕-๓.๕ เท่าของจำนวนที่ผลิตอยู่ในปี ๒๕๒๑^๑ จึงนับว่าอุตสาหกรรมนี้ยังมีกำลังการผลิตเหลืออยู่มากกว่าครึ่งหนึ่งของ กำลังการผลิตทั้งหมด สาเหตุก็เนื่องมาจากรัฐบาลได้ดำเนินการผิดพลาดมาตั้งแต่ต้นเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์สำเร็จรูป ซึ่งอาจจะเนื่องมาจากการไม่ได้ทำการศึกษาปัญหาให้ละเอียดรอบคอบและการไม่ประสานงานกันในระหว่างหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ขนาดตลาดรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศไทยมีอยู่จำกัดต้องพึ่งแต่ตลาดภายในประเทศเท่านั้น เพราะประเทศใกล้เคียงคือ ลาว เขมร และเวียดนาม มีปัญหาภายในประเทศ จึงยังไม่มีความต้องการที่จะสั่งซื้อรถยนต์ที่ประกอบจากประเทศไทย ทั้งประเทศฟิลิปปินส์ก็มีโรงงานประกอบรถยนต์แล้ว นอกจากนี้การผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีราคาสูงกว่าต่างประเทศ (ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียด เรื่องที่เกี่ยวกับราคาในหัวข้อ การตลาด) อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จึงยังต้องให้รัฐ ชาติช่วยเหลือในการเพิ่มภาษีขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป จนกระทั่งได้มีการห้ามนำรถยนต์นั่งเข้าในที่สุด ขนาดการผลิตรถยนต์ในประเทศของแต่ละโรงงานยังมีจำนวนน้อย ทำให้ไม่สามารถผลิตในปริมาณที่ประหยัดในทางเศรษฐกิจได้ (Economy of Scale) และแต่ละโรงงานก็ยังผลิตรถยนต์อีกหลายแบบด้วย ทำให้ปริมาณการผลิตของรถยนต์แต่ละประเภทมีจำนวนน้อย ต้นทุนการผลิตจึงสูงขึ้นอีกทั้งมาตรฐานของรถยนต์ไม่สูงเท่าที่ควรด้วย

จากการศึกษาพบว่าผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศที่พัฒนาแล้ว การที่จะผลิตรถยนต์ให้มีประสิทธิภาพ เข้าชั้นมาตรฐานตลาดโลกนั้นรถยนต์ที่ผลิตประเภทหนึ่ง ๆ ต้องมีจำนวนอย่างต่ำ ๑๐๐,๐๐๐ คัน^๒

^๑หน่วยงานสนเทศ กองแผนงาน, "อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์," อุตสาหกรรมสาร ธันวาคม ๒๕๑๘ หน้า ๒๑.

^๒Russell Martin Moore "Development Oriented Automotive Policy for Developing Countries. เศรษฐศาสตร์ปริทัศน์ พฤษภาคม ๒๕๑๔ ปีที่ ๑ ฉบับที่ ๑ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๕.

ดังแสดงในแผนภาพที่ ๑๔ ภาคผนวก ก. เส้นต้นทุนการผลิตโดยเฉลี่ยในการผลิตรถยนต์ของผู้ผลิตต่าง ๆ ในสหราชอาณาจักรตั้งแต่ปี ๒๕๔๓-๒๕๐๓ ต้นทุนเฉลี่ยจะต่ำที่สุดเมื่อทำการผลิตจำนวนตั้งแต่ ๒ แสนคันขึ้นไปและจากการศึกษาขนาดการผลิตรถยนต์ซึ่งก่อให้เกิดความประหยัดทาง เศรษฐกิจของประเทศอาร์เจนตินา ปรากฏว่าต้นทุนของการผลิตรถประเภทซึ่งเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางในอาร์เจนตินา คือรถขนาดน้ำหนัก ๑,๐๐๐ กิโลกรัม และมีความจุประมาณ ๑,๓๐๐ ซี.ซี. จำนวนการผลิตที่จะทำให้ต้นทุนต่ำสุดก็คือ ๒๒๐,๐๐๐ คัน

จึงไม่เป็นสิ่งแปลก เลยที่ว่า ขณะนี้ผู้ประกอบการรถยนต์ทั้งหลายในประเทศไทย ผลิตรถออกมาโดยมีต้นทุนสูงกว่ารถประเภทเดียวกัน ซึ่งผลิตได้ในยุโรป หรือสหรัฐอเมริกา ถึง ๓ เท่าหรือกว่านั้น^๑ สาเหตุหนึ่งก็เพราะการผลิตในปัจจุบันยังมีจำนวนน้อย

๘.๔ การห้ามนำเข้า

ความต้องการรถยนต์ในระยะแรกมักจะได้อาจจากการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาจากต่างประเทศในปี ๒๕๐๔ มีจำนวน ๖,๓๓๕ คัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๔ ของตลาดรถยนต์ทั้งหมด และมีแนวโน้มการนำเข้าลดลงอย่างจริงจังเมื่อปี ๒๕๑๔ คือลดลงจาก ๔๖,๗๔๕ คัน เหลือ ๒๕,๓๐๘ คัน คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๑ และ ๒๗.๔ ของความต้องการรถยนต์ทั้งหมด ในปีดังกล่าวตามลำดับ อย่างไรก็ตามตั้งแต่ปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑ ประเภทของรถสำเร็จรูปนำเข้ามีปริมาณที่นำเข้ามากที่สุดคือรถบรรทุกมีจำนวนประมาณ ๑๖,๐๐๐-๓๖,๐๐๐ คัน/ปี ซึ่งก็ได้แก่รถบรรทุกประเภทต่าง ๆ เช่น รถบรรทุกปิคอัพแวน รถบรรทุกคัม รถลอว์และรถบรรทุกธรรมดา ยันดับรองลงมาก็ได้แก่ การนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปซึ่งมีจำนวนประมาณ ๒๓,๐๐๐-๑๓,๐๐๐ คัน/ปี โดยเฉพาะรถยนต์นั่งมีปริมาณการนำเข้าเริ่มลดลงจากจำนวน ๑๒,๗๔๐ คัน เหลือเพียง ๒,๓๓๖ คันในปี ๒๕๑๖ และ ๒๕๒๑ ตามลำดับและด้วยเหตุนี้เอง รัฐเห็นว่า การนำเข้าของรถยนต์สำเร็จรูปนี้ทำให้ประเทศไทยต้องขาดดุลการค้าปีละไม่ต่ำกว่า ๑,๐๑๑.๗๔ ล้านบาท (ดูรายละเอียดตารางที่ ๔ และ ในภาคผนวก ข) จึงได้ห้ามนำรถยนต์นั่ง รถยนต์แข่ง และรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปเข้ามาภายในประเทศ ด้วยเหตุผลที่ว่า เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย รวมอยู่ในสินค้า ๑๔ ชนิด ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๒๑ ในสินค้าฟุ่มเฟือย ๑๔ ชนิด นี้มีมูลค่าการนำเข้าถึง ๗๔,๒๘๒.๑๔ ล้านบาท โดยเฉพาะรถยนต์

^๑ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, กระทรวงอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศไทย, ๒๕๒๑ หน้า ๕๒.

รถยนต์จักรยานยนต์ ซึ่งมีมูลค่าสูงถึง ๔๑๘ ล้านหรือประมาณร้อยละ ๘๓.๘ ของมูลค่าสินค้าห้ามนำเข้า (ดูตารางที่ ๒.๑๓)

นอกจากนี้กระทรวงพาณิชย์ยังได้ยกเลิกการอนุญาตให้นำรถยนต์บางชนิดเข้ามาในราชอาณาจักรอีกด้วย ประกาศฉบับที่ ๘๘ ลงวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๒๑ ให้ยกเลิกการอนุญาตให้นำรถยนต์ที่ทำเพื่อบรรทุกคนโดยสารชนิด ๖ ล้อ ที่มีที่นั่งตั้งแต่ ๓๐ ที่นั่งขึ้นไปเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้นผู้ใดมีความประสงค์ที่จะนำรถยนต์ประเภทดังกล่าวไม่ว่าจะมีที่นั่งประกอบหรือติดอยู่ หรือไม่มีก็ตามเข้ามาในราชอาณาจักรมิได้ เว้นแต่สินค้าดังกล่าวได้บรรทุกในยานพาหนะเพื่อส่งจากประเทศต้นทางมายังประเทศไทยก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับหรือได้รับหนังสืออนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีกระทรวงพาณิชย์ (ตั้งแต่ ๖ เมษายน ๒๕๒๑ เป็นต้นไป) ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศให้สามารถผลิตรถยนต์ออกสู่ตลาดภายในประเทศอันมีขนาดจำกัดให้มากขึ้นกว่าเดิม เพราะรถยนต์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศจะทำให้เกิดการแข่งขันขึ้น และที่สำคัญคือรถยนต์ที่นำเข้ามาซื้อได้เปรียบรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศหลายประการเช่น ต้นทุนการผลิต คุณภาพ และมาตรฐาน ด้วยวิธีการนี้เอง จะทำให้จำนวนรถยนต์ที่ใช้ในประเทศไทย เป็นผลผลิตจากโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศมากขึ้น และจากนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์นี้เอง ได้คาดหมายว่าประเทศไทยจะสามารถประกอบรถยนต์โดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นจากภายในประเทศในระยะเวลา ๑๔ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๒๐ เป็นต้นไป

ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า การห้ามนำเข้าดังกล่าวนี้จะช่วยแก้ปัญหาดุลการชำระเงินได้น้อยมาก และจะช่วยในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ได้เพียงไร ก็ต้องขึ้นอยู่กับมาตรการอื่น ๆ ที่ใช้ประกอบกันไปด้วย ๑ กับนโยบายการห้ามนำเข้านี้ด้วย อนึ่งเมื่อมีการห้ามนำเข้าเช่นนี้ผู้ที่มีความต้องการซื้อรถยนต์และไม่สามารถซื้อจากต่างประเทศได้ ก็จะหันไปซื้อรถที่ประกอบขึ้นภายในประเทศแทน ซึ่งเมื่อพิจารณาให้ละเอียดแล้วจะเห็นว่าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์นั้นส่วนใหญ่เกิน ๗๕% เป็นการนำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้การห้ามนำเข้าดังกล่าวจะเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศในบางรายการเท่านั้น แต่ในขณะเดียวกัน ต้องเพิ่มการใช้จ่ายเงินตราต่างประเทศให้กับการนำเข้าสินค้าอื่นอีกหลายชนิด (ดังแสดงในตารางที่ ๒.๕) และรัฐบาลก็ได้ใช้มาตรการเพิ่มอัตราภาษีการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ (ดังแสดงในตารางที่ ๒, ๓ ของภาคผนวก ข) เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๒๑ ผลกระทบของการห้ามนำเข้าและการเพิ่มอัตราภาษี

มูลค่าของสินค้าที่ทํานําเข้า ๑๔ ประเภท ปี ๒๕๑๓-๒๕๒๐

พิกัดอัตราศุลกากร	๒๕๑๓	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐ (ม.ก.-ท.)
๑. ๐๘.๐๔	๐.๒๖	๐.๑๐	๐.๔๒	๐.๙๔	๒.๘๗	๔.๗๘	๗.๑๔	๔.๗๒
๒. ๐๘.๐๖	๓.๒๒	๒.๒๒	๓.๓๔	๖.๕๒	๑๐.๘๗	๒๒.๗๔	๓๕.๖๒	๓๒.๖๑
๓. ๐๘.๑๒	๒.๔๕	๑.๔๔	๓.๕๘	๔.๒๕	๔.๕๗	๘.๑๗	๕.๗๘	๑๐.๕๒
๔. ๑๖.๐๔ และ ๐๓.๑๒	๔.๐๔	๔.๒๔	๘.๑๔	๑๐.๖๘	๑๗.๖๗	๒๒.๓๒	๒๔.๐๓	๒๔.๔๔
๕. ๑๗.๐๔	๓.๘๐	๓.๕๐	๔.๑๓	๕.๑๕	๕.๑๖	๕.๖๑	๕.๗๐	๘.๐๖
๖.๕ ๑๘.๐๘	๗.๙๓	๖.๓๔	๗.๐๒	๗.๔๔	๑๑.๕๔	๑๐.๗๔	๑๕.๕๖	๑๗.๓๒
๗. ๒๐.๐๗	๕.๑๗	๒.๑๘	๒.๐๔	๒.๒๗	๑.๖๘	๒.๘๕	๖.๗๐	๘.๐๖
๘. ๔๒.๐๒	๑๒.๔๐	๖.๘๖	๗.๗๑	๘.๙๑	๘.๕๓	๗.๔๑	๕.๖๑	๓.๐๖
๙. ๔๔.๐๔	๔.๖๖	๒.๖๓	๒.๗๒	๒.๕๒	๒.๐๐	๒.๐๕	๒.๐๔	๒.๖๖
๑๐. ๔๔.๑๐	๔.๘๔	๔.๙๔	๔.๘๖	๔.๙๑	๕.๒๐	๕.๓๘	๕.๘๔	๒.๓๓
๑๑. ๖๘.๐๒	๑๑.๒๒	๕.๙๓	๕.๙๐	๑๓.๐๗	๒๕.๕๕	๒๐.๐๖	๒๒.๔๕	๒๓.๑๐
๑๒. ๖๘.๒๗	๗.๖๔	๕.๙๔	๒.๓๗	๐.๖๐	๐.๖๘	๐.๑๔	๐.๑๑	๐.๑๔
๑๓. ๖๘.๐๘	๔๕.๓๒	๔๐.๐๒	๒๖.๗๕	๑๕.๙๗	๑๙.๘๒	๑๗.๕๔	๑๖.๘๒	๑๕.๒๖
๑๔. ๖๘.๑๐	๓๒.๓๗	๑๔.๔๔	๑๐.๒๕	๕.๒๒	๘.๕๓	๒.๑๕	๓.๑๕	๓.๘๔
๑๕. ๖๘.๑๑	๑๓.๘๕	๘.๐๗	๖.๗๓	๖.๗๗	๕.๒๔	๘.๕๔	๑๓.๒๑	๑๕.๕๕
๑๖. ๘๗.๐๒	๕๗๑.๙๓	๔๓๐.๒๒	๓๔๕.๗๑	๕๖๓.๕๓	๕๖๙.๗๑	๓๔๐.๕๓	๓๐๓.๒๖	๔๐๔.๕๐
๑๗. ๘๗.๐๔	๑๘๓.๕๒	๑๕๒.๓๗	๑๐๔.๒๘	๑๘๗.๕๑	๓๐๒.๕๘	๔๓๕.๓๔	๔๖๓.๙๗	๕๑๓.๕๔
๑๘. ๔๘.๒๑	๘.๒๘	๕.๐๒	๓.๘๕	๒.๓๕	๒.๑๔	๑.๙๖	๓.๑๔	๔.๒๕
รวมสินค้า ๑๔ ชนิด คิดเป็นร้อยละ	๕๒๘.๙๘	๖๙๔.๕๖	๕๕๗.๘๘	๘๘๗.๕๐	๑,๐๑๒.๕๔	๙๒๑.๓๐	๙๔๘.๓๔	๑,๐๙๕.๐๘
มูลค่านํ้าเข้าทั้งสิ้น คิดเป็นร้อยละ	๓๗,๐๐๙.๒๐	๒๐,๗๙๕.๑๗	๓๐,๘๗๕.๑๔	๔๒,๑๘๓.๘๘	๖๔,๐๕๓.๕๐	๖๖,๘๓๕.๒๑	๗๒,๘๗๖.๖๓	๗๔,๒๘๒.๑๕
	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐

ที่มา: กรมศุลกากร

หมายเหตุ ๘๗.๐๒ = รถยนต์นั่งรวมทั้งรถแข่ง
๘๗.๐๔ = รถจักรยานยนต์

ขึ้นส่วนและอุปการณณ์รถยนต์ที่นำเข้าจะมีผลต่อรถยนต์ที่ในขณะนั้นยังไม่มีโรงงานประกอบในประเทศไทย และมีราคาสูง เช่น รถยนต์จากสหรัฐฯ และรถยนต์จากยุโรป แม้ว่าการห้ามนำเข้าจะไม่แสดงผลในระยะสั้นเพราะได้มีการเปิด L/C ไว้ก่อนการห้ามนำเข้าก็ตาม แต่การขึ้นอัตราภาษีในเวลาต่อมาจะมีผลให้อุปสงค์ในรถยนต์ที่มีราคาสูงลดลง และมาตรการเพิ่มอัตราภาษีนี้จะมีผลทำให้รายได้ของรัฐบาลเพิ่มขึ้น ๔๔๒ ล้านบาท แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงการห้ามนำเข้าด้วยแล้วจะทำให้รัฐบาลมีรายได้รวมลดลง ๔๔๔ ล้านบาท ในช่วงเวลาไตรมาสที่ ๒-๔ ในปี ๒๕๒๑

ตารางที่ ๒.๑๔

ผลกระทบของการห้ามนำเข้าและการขึ้นอัตราภาษีรถยนต์สำเร็จรูปในระหว่าง

ไตรมาสที่ ๒-๔ ปี ๒๕๒๑

หน่วย: ล้านบาท

รายละเอียด	ผลของการขึ้นอัตราภาษี	ผลของการห้ามนำเข้าและขึ้นอัตราภาษี
<u>ผลต่อดุลการค้า</u>		
การขึ้นราคาทำให้อุปสงค์ลดลง	-๑๒๖	-๑๒๖
การห้ามนำเข้าทำให้มีการนำเข้ามาจากในรูป CBU เป็น CKD ลดการขาดดุลลงได้	-	-๑๔๔
<u>ผลต่อรายได้รัฐบาล</u>		
รถยนต์นำเข้าส่วนที่ยังไม่มี L/C		
ภาษีขาเข้าลดลง (-)	+๒๕๗	-๑๓๕
ภาษีการค้าลดลง	+ ๘๕	-๔๐๔
รวม	+๓๔๒	-๕๔๔
รถยนต์ที่มี L/C ค้างหลังการขึ้นภาษี		
ภาษีขาเข้าเพิ่มขึ้น	+ ๕๖	+ ๕๖
ภาษีการค้าเพิ่มขึ้น	+ ๔๔	+ ๔๔
รวม	+๑๐๐	+๑๐๐
รวมผลต่อรายได้รัฐบาล	+๔๔๒	-๕๔๔

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

๘.๕ ความต้องการรถยนต์และแนวโน้มในอนาคต

๑. ความต้องการรถยนต์ในประเทศไทย

ตลาดรถยนต์ในประเทศไทยยังมีขนาดจำกัด ความต้องการรถยนต์ทั้งหมด ตั้งแต่ปี ๒๕๑๐-๒๕๒๑ มีเพียงประมาณ ๔๔,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐ คัน/ปี เป็นความต้องการรถยนต์นั่งประมาณ ๑๘,๐๐๐-๓๐,๐๐๐ คัน และความต้องการรถที่ใช้ในการพาณิชย์มีประมาณ ๒๕,๐๐๐ คัน/ปี ความต้องการรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาจากต่างประเทศและเป็นรถยนต์ที่ใช้ในการค้ามากกว่ารถยนต์นั่ง นับแต่ปี ๒๕๑๔ เป็นต้นมา ปริมาณรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทยมีจำนวนมากกว่าการนำเข้า โดยเฉพาะในปี ๒๕๒๑ รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศมีจำนวน ๖๕,๓๖๕ คัน คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๑ ของความต้องการรถยนต์ทั้งหมด มีการนำเข้าเพียง ๒๕,๓๐๘ คันหรือร้อยละ ๒๗.๙ ของความต้องการทั้งหมด (ดูตารางที่ ๒.๑๕ และตารางที่ ๔ ในภาคผนวก ข) การขยายตัวของความต้องการรถยนต์นั่งมีมากกว่า การขยายตัวของรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์เมื่อเทียบกับความต้องการของรถยนต์แต่ละประเภท กล่าวคือรถยนต์นั่งที่ผลิตรายในประเทศ เริ่มมีอัตราส่วนที่สูงกว่าการนำเข้าตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๑ ในขณะที่มีการนำเข้า ๘,๔๔๑ คัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๔ ของความต้องการรถยนต์นั่งทั้งหมด จนกระทั่งปี ๒๕๒๑ รถยนต์ที่ผลิตในประเทศมีจำนวน ๒๐,๗๖๐ คัน ในขณะที่มีการนำเข้าเพียง ๒,๓๓๖ คัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๙.๘ และ ๑๐.๒ ตามลำดับ สาเหตุประการหนึ่งที่ทำให้การนำรถยนต์นั่งเข้ามามีจำนวนลดลงอย่างรวดเร็วก็เนื่องมาจากการห้ามนำเข้าของกระทรวงพาณิชย์ในต้นปี ๒๕๒๑ นั่นเอง สำหรับรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ส่วนมากมีการนำเข้ามากกว่าการประกอบภายในประเทศ ตั้งแต่ปี ๒๕๐๔-๒๕๑๔ การประกอบภายในประเทศมีจำนวนมากกว่าการนำเข้าอยู่เพียง ๓ ปีเท่านั้น คือมีจำนวน ๓๒,๔๗๓, ๔๗,๓๑๐ และ ๔๔,๖๐๔ คันในปี ๒๕๑๙, ๒๕๒๐ และ ๒๕๒๑ โดยคิดเป็นร้อยละ ๕๐.๔, ๕๘.๐ และ ๖๖.๐ ของความต้องการรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ทั้งหมดตามลำดับ (ดูตาราง ๒.๑๕ และตารางที่ ๔ ในภาคผนวก ข)

๒. ความหนาแน่นของรถยนต์ในปัจจุบัน และแนวโน้มความต้องการ

สิ่งหนึ่งที่ผู้ต้องการรถยนต์ใช้พิจารณาในการซื้อก็คือความสะดวกในการใช้ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัย ๒ ประการคือ ประการแรกขึ้นอยู่กับคุณภาพและลักษณะพิเศษของรถที่จะทำให้ผู้ใช้เกิดความพอใจ อีกประการหนึ่งขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม ซึ่งได้แก่จำนวนเนื้อที่ของถนน จำนวนประชากรและจำนวนรถยนต์

ตารางที่ ๒.๑๔

อัตราส่วนความต้องการรถที่ประกอบภายในประเทศ เปรียบเทียบกับการนำเข้า

ปี	ตลาดรถยนต์ทั้งหมด		ตลาดรถยนต์นั่ง		ตลาดรถที่ใช้ในการค้า	
	% การผลิต	% การนำเข้า	% การผลิต	% รถสำเร็จรูปนำเข้า	% การผลิต	% รถสำเร็จรูปนำเข้า
๒๕๐๔	๗.๖	๙๒.๔	๘.๘	๙๑.๒	๖.๕	๙๓.๕
๒๕๐๕	๑๔.๒	๘๕.๘	๑๙.๖	๘๐.๔	๗.๕	๙๒.๕
๒๕๐๖	๒๒.๔	๗๗.๑	๒๐.๕	๗๙.๕	๒๖.๗	๗๓.๓
๒๕๐๗	๓๔.๕	๖๕.๕	๓๕.๗	๖๔.๓	๓๓.๒	๖๖.๘
๒๕๐๘	๔๐.๙	๕๙.๑	๔๐.๔	๕๙.๖	๔๑.๔	๕๘.๖
๒๕๐๙	๒๗.๕	๗๒.๕	๓๒.๗	๖๗.๓	๒๔.๒	๗๕.๘
๒๕๑๐	๒๕.๙	๗๔.๑	๒๖.๗	๗๓.๓	๒๕.๔	๗๔.๖
๒๕๑๑	๒๑.๘	๗๘.๒	๒๕.๘	๗๔.๒	๑๘.๗	๘๑.๓
๒๕๑๒	๑๘.๕	๘๑.๕	๒๕.๑	๗๔.๙	๑๘.๗	๘๕.๓
๒๕๑๓	๒๑.๖	๗๘.๔	๓๐.๓	๖๙.๗	๑๘.๘	๘๕.๒
๒๕๑๔	๓๒.๔	๖๗.๖	๕๐.๑	๔๙.๙	๒๒.๕	๗๗.๕
๒๕๑๕	๔๓.๙	๕๖.๑	๖๑.๖	๓๘.๔	๓๑.๓	๗๐.๗
๒๕๑๖	๓๙.๓	๖๐.๗	๕๙.๔	๔๐.๖	๒๓.๘	๗๔.๒
๒๕๑๗	๔๓.๑	๕๖.๙	๖๐.๒	๕๙.๘	๓๓.๕	๖๖.๖
๒๕๑๘	๓๙.๙	๖๐.๑	๖๖.๔	๓๓.๖	๒๘.๔	๗๑.๖
๒๕๑๙	๕๖.๔	๔๓.๖	๗๔.๗	๒๕.๓	๕๐.๔	๕๙.๖
๒๕๒๐	๖๑.๖	๓๘.๔	๗๒.๙	๒๗.๑	๕๘.๐	๔๒.๐
๒๕๒๑	๗๒.๑	๒๗.๙	๘๙.๘	๑๐.๒	๖๖.๐	๓๔.๐

ที่มีอยู่ในขณะนี้ ถ้า จำนวนรถยนต์ต่อเนื่องที่ถนนมีอัตราสูงมากมักจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ความต้องการของรถยนต์ก็จะมีอัตราลดลงถ้าหากสิ่งเหล่านี้ไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเหมาะสม

ด้วยเหตุที่ความต้องการรถยนต์ในประเทศไทย ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลา ๑๐ ปี คือตั้งแต่ปี ๒๕๑๑ มีจำนวนรถยนต์ทั้งสิ้นในประเทศ ๔๔๗,๓๒๓ คัน แล้วเพิ่มขึ้นเป็น ๑,๒๔๑,๗๔๑ คันในปี ๒๕๒๑ ซึ่งปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ ๘๐,๐๐๐ คัน(ดูตาราง ๒.๑๖) เมื่อเทียบกับเนื้อที่ซึ่งเป็นถนนจะพบว่าจำนวนยานพาหนะต่อผิวถนน ๑ กิโลเมตร ในภาคกลางมีอัตราสูงกว่าทุกภาค คือ ๑ กิโลเมตรของผิวถนนทุกลักษณะจะต้องรองรับยานพาหนะไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ คัน (ปี ๒๕๑๒-๒๕๑๗) อันดับรองลงมาที่มีความหนาแน่นของยานพาหนะสูงก็ได้แก่ ภาคเหนือ และภาคใต้ซึ่งมีความหนาแน่นโดยเฉลี่ย ๒๔ คัน และ ๒๔ คัน ต่อผิวถนน ๑ กิโลเมตรตามลำดับ ในปีเดียวกัน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นภาคที่มีความหนาแน่นของรถยนต์น้อยกว่าภาคอื่น ๆ คือมีจำนวนประมาณ ๑๑-๑๕ คันต่อผิวถนน ๑ กิโลเมตร ในระหว่างปี ๒๕๑๐-๒๕๑๗ เมื่อพิจารณาเฉพาะผิวถนนคอนกรีตและแอสฟัลท์แล้ว ความหนาแน่นของรถยนต์ก็ยังมีอัตราสูงขึ้น แต่ลำดับความหนาแน่นของรถยนต์ในแต่ละภาคคงยังเดิม โดยเฉพาะในเขตภาคกลาง ความหนาแน่นของยานพาหนะมีจำนวน ๑๓๘-๑๗๐ คันต่อผิวถนนคอนกรีตและแอสฟัลท์ ๑ กิโลเมตรในปี ๒๕๑๓-๒๕๑๗ ซึ่งนับว่าสูงกว่าความหนาแน่นของยานพาหนะในภาคอื่น ๆ ประมาณ ๔-๕ เท่า อย่างไรก็ตามนอกจากอัตราส่วนที่ใช้วัดความหนาแน่นของยานพาหนะโดยเทียบกับความยาวของผิวหน้าถนนทุกลักษณะและผิวถนนคอนกรีตและแอสฟัลท์แล้ว ยังนิยมเทียบกับพื้นที่ต่อตารางกิโลเมตรอีกด้วย จะเห็นได้ว่าในเขตภาคกลาง ในทุก ๆ ๑๐๐ ตารางกิโลเมตร จะมีรถยนต์จำนวนสูงถึง ๔๔๑ คันในปี ๒๕๑๗ ซึ่งได้เพิ่มขึ้นจากจำนวน ๒๔๗ คันต่อ ๑๐๐ ตารางกิโลเมตร ในปี ๒๕๑๐ และภาคใต้เป็นภาคที่มีความหนาแน่นของรถยนต์เป็นอันดับ ๒ คือมีจำนวนถึง ๑๔๕ คันต่อเนื้อที่จำนวนเท่ากัน อันดับรองลงมาได้แก่ ภาคเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือ มีจำนวน ๗๖ คันและ ๕๒ คันต่อเนื้อที่ ๑๐๐ ตารางกิโลเมตร ในปี ๒๕๑๗ ซึ่งเป็นปีที่มีจำนวนยานพาหนะสูงสุดตั้งแต่ปี ๒๕๑๐-๒๕๑๗ ดูรายละเอียดตารางที่ ๑๑ ในภาคผนวก ข.

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจะเห็นได้ว่าอัตราความหนาแน่นของรถยนต์เพิ่มขึ้น เร็วกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของพลเมืองดังตารางที่ ๒.๑๖ ในปี ๒๕๑๑ ความหนาแน่นของรถยนต์ต่อจำนวนประชากรคิดเป็นร้อยละ ๑.๔

ตารางที่ ๒.๑๖

จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนทั่วราชอาณาจักรและความหนาแน่นของรถยนต์ต่อประชากร

ปี	จำนวนประชากร (ล้านคน)	จำนวนรถยนต์ (คัน)	ความหนาแน่น ของรถยนต์/ประชากร (%)
๒๕๑๑	๓๓.๕	๔๔๗, ๓๒๓	๑.๕
๒๕๑๒	๓๔.๕	๖๔๒, ๘๕๕	๑.๙
๒๕๑๓	๓๕.๕	๗๓๕, ๒๔๔	๒.๑
๒๕๑๔	๓๖.๘	๗๘๖, ๘๐๐	๒.๑
๒๕๑๕	๓๘.๓	๘๓๒, ๘๒๔	๒.๒
๒๕๑๖	๓๙.๙	๘๙๑, ๖๑๑	๒.๒
๒๕๑๗	๔๑.๓	๑, ๐๒๖, ๒๕๕	๒.๔
๒๕๑๘	๔๒.๓	๑, ๐๖๔, ๓๓๒	๒.๕
๒๕๑๙	๔๓.๒	๑, ๑๓๔, ๗๒๔	๒.๖
๒๕๒๐	๔๔.๒	๑, ๒๔๑, ๗๔๑	๒.๘

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

กล่าวคือ มีรถยนต์เฉลี่ย ๑.๕ คันต่อจำนวนประชากร ๑๐๐ คนในปี ๒๕๑๑ แต่ในปี ๒๕๒๐ มีรถยนต์เฉลี่ย ๒.๘ คันต่อจำนวนประชากร ๑๐๐ คน โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีอัตราความหนาแน่นดังกล่าวสูงกว่าอัตราความหนาแน่นของทั้งประเทศมาก ปี ๒๕๑๔ ในเขตกรุงเทพมหานครมีรถยนต์เฉลี่ย ๘.๗ คันต่อประชากร ๑๐๐ คน ในขณะที่อัตราความหนาแน่นของรถยนต์ต่อจำนวนประชากรของทั้งประเทศคิดเป็นร้อยละ ๒.๑ เท่านั้น จนกระทั่งในปี ๒๕๒๑ กรุงเทพมหานครมีรถยนต์เฉลี่ย ๑๐.๔ คันต่อประชากรหรือกล่าวได้ว่ามีอัตราความหนาแน่นของรถยนต์ต่อจำนวนประชากรคิดเป็นร้อยละ ๑๐.๔ ดังตารางที่ ๒.๑๗

ตารางที่ ๒.๑๗

จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนของกรุงเทพฯ และความหนาแน่นของรถยนต์ต่อประชากร

ปี	จำนวนรถยนต์	จำนวนประชากรใน กรุงเทพมหานคร	ความหนาแน่นของรถยนต์ ต่อประชากรในกรุงเทพฯ (%)
๒๕๑๔	๓๑๘,๖๖๓	๓,๖๕๙,๔๗๔	๘.๗
๒๕๑๕	๓๒๐,๑๐๗	๓,๗๙๓,๗๖๓	๘.๔
๒๕๑๖	๓๒๕,๗๑๘	๓,๙๖๗,๐๘๑	๘.๒
๒๕๑๗	๓๗๗,๙๐๑	๔,๑๒๙,๖๐๙	๙.๒
๒๕๑๘	๓๗๖,๑๕๒	๔,๓๔๙,๔๙๔	๘.๖
๒๕๑๙	๓๙๔,๘๐๘	๔,๕๔๕,๖๐๘	๘.๗
๒๕๒๐	๔๖๒,๓๘๕	๔,๗๔๒,๗๗๔	๙.๗
๒๕๒๑	๕๐๕,๗๐๖	๔,๘๗๐,๕๐๙	๑๐.๔

ที่มา: กองการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

: กระทรวงคมนาคม

อย่างไรก็ตาม เป็นที่คาดหมายว่า ความต้องการรถยนต์มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นตามลำดับ เนื่องมาจากการพัฒนาถนนหนทาง การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้าในระยะยาว อีกทั้ง ได้มีการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งและรถยนต์โดยสาร (เฉพาะบางประเภท) สำเร็จรูปในปี ๒๕๒๑ ดังนั้นเมื่อคำนึงถึงผลจากการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปดังกล่าว ผลจากการขึ้นอัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ (CKD Pack) การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันคาดการณ์ว่า ความต้องการรถยนต์นั่งในปี ๒๕๒๒ จะมีประมาณ ๒๒,๐๐๐ คัน โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี^๑ และมีความต้องการรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ประมาณ ๔๙,๕๐๐๐ คันรวมเป็นความ

^๑ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

ต้องการรถยนต์ทั้งสิ้นในปี ๒๕๒๒ จำนวนประมาณ ๗๑,๕๐๐ คัน ดังรายละเอียดการประมาณการความต้องการรถยนต์ตั้งแต่ปี ๒๕๒๒-๒๕๒๖ (๕ ปี) ในตาราง ๒.๑๔

ตารางที่ ๒.๑๔

ประมาณการความต้องการรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทย ปี ๒๕๒๒-๒๕๒๖

หน่วย: คัน

ปี	ประเภทรถยนต์		รวม
	รถยนต์นั่ง	รถที่ใช้ในการพาณิชย์	
๒๕๒๒	๒๒,๐๐๐	๔๙,๕๐๐	๗๑,๕๐๐
๒๕๒๓	๒๔,๒๐๐	๔๔,๕๐๐	๗๘,๗๐๐
๒๕๒๔	๒๖,๖๐๐	๖๐,๐๐๐	๘๖,๖๐๐
๒๕๒๕	๒๙,๓๐๐	๖๖,๐๐๐	๙๕,๓๐๐
๒๕๒๖	๓๒,๒๐๐	๗๒,๖๐๐	๑๐๔,๘๐๐

ที่มา: คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

๔.๖ ปัญหาการผลิต

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยพัฒนาไปได้ช้ากว่าต่างประเทศมาก เนื่องจากประสบปัญหานานาประการ ปัญหาทางด้านการผลิตก็เป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งดังจะได้อธิบายต่อไปนี้คือ

๑. การผลิตมีจำนวนน้อย (Small Scale Production) อันสืบเนื่องจากตลาดภายในประเทศมีขนาดจำกัด และประกอบกับรัฐบาลได้ดำเนินการผิดพลาดมาตั้งแต่ต้น เกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในการที่ยอมให้มีการตั้งโรงงานประกอบขึ้นจำนวนมากถึง ๑๔ โรงงานโดยมิได้

ศึกษาปัญหาให้ละเอียดรอบคอบและการไม่ประสานงานกัน ระหว่างหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องขาดการศึกษาสภาพและขนาดของตลาดในประเทศอย่างละเอียดเพียงพอ ขนาดการผลิตรถยนต์ในประเทศแต่ละโรงงานมีจำกัด ทำให้ไม่สามารถจะผลิตในขนาดที่ประหยัดในทางเศรษฐกิจ (Economy of Scale) แต่ละบริษัทยังผลิตรถยนต์หลายแบบ ทำให้ขนาดการผลิตของแต่ละบริษัทอยู่ในจำนวนน้อยมาก อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้เทคโนโลยีสูง มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความก้าวหน้าอยู่เสมอ และในขณะเดียวกันก็ต้องการปริมาณการผลิตที่เรียกว่า Mass Production^๑ จึงจะคุ้มกับการลงทุนจากการศึกษาการผลิตรถยนต์ในประเทศพัฒนาพอจะยึดถือเป็นหลักได้ว่าการลงทุนผลิตรถยนต์ผู้ผลิตต้องผลิตรถยนต์แบบเดียวออกสู่ตลาดได้อย่างน้อยปีละ ๑๐๐,๐๐๐ คัน ซึ่งจะคุ้มกับต้นทุนและสามารถดำเนินการต่อไปได้ (ดังแผนภาพที่ ๑๔ ในภาคผนวก ก) ยกตัวอย่างเช่น จากตารางแสดงต้นทุนเฉลี่ยระยะยาว (Long run average cost) ของผู้ผลิตแห่งหนึ่งในประเทศอังกฤษในระหว่างปี ค.ศ. ๑๙๕๐ ซึ่งต้นทุนการผลิตเฉลี่ยต่อหน่วยจะไม่คุ้มการผลิต จนกระทั่งบริษัทสามารถผลิตรถยนต์ในจำนวนที่เหมาะสมถึง ๒๐๐,๐๐๐ คันต่อปีแล้วจึงจะมีกำไร Russell Martin Moore^๒ ทำการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาโดยเลือกศึกษากรณีประเทศ อาร์เจนตินา พบว่าการผลิตรถยนต์ที่ทำให้ต้นทุนต่ำที่สุดนั้นต้องผลิตอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า ๒๒๒๐,๐๐๐ คันต่อปี ประเภทของรถที่เป็นที่นิยมอย่างกว้างขวางในอาร์เจนตินา คือรถขนาดน้ำหนัก ๑,๐๐๐ กิโลกรัม และมีความจุ ๑,๓๐๐ ซี.ซี. แต่ในปีที่เขาค้นคว้าวิจัย ค.ศ. ๑๙๗๐ นั้นประเทศ อาร์เจนตินา เพิ่งผลิตรถยนต์ได้ ๒๐๐,๐๐๐ คันต่อปีเท่านั้น ฉะนั้นราคาการผลิตที่ผลิตในอาร์เจนตินาจึงสูงกว่าราคารถขนาดเดียวกันที่ผลิตในสหรัฐอเมริกาและยุโรปถึง ๒.๒ เท่า เนื่องมาจากการผลิตยังไม่ถึงขั้น

^๑ ริชิตวงส์ ฌ บ็อมเพซ นโยบายเศรษฐกิจข้อคิดและการวิเคราะห์บททวนความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์, พระนคร โรงพิมพ์ประชาชน ๒๕๑๖ หน้า ๔๗๓.

^๒ Russell Martin Moore of La Asociacion de Fabrias de Automobox (ADEFA) et. all. Los Factores que distorsionan La Formacion de less los la Industries Automotric Argentina Unpublished study, New York; McGraw-Hilk, 1969, p. 32.

Large Scale Production ทำให้ไม่ได้รับประโยชน์จาก Economy of Scale ดังนั้นต้นทุนการผลิตจึงสูง อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยใช้กำลังการผลิตต่ำมาก ประมาณร้อยละ ๔๑-๔๓ ของกำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศทั้งหมด ต้นทุนการผลิตโดยเฉลี่ยจึงสูงกว่ารถยนต์ประเภทเดียวกันที่ผลิตได้ในยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น ฯลฯ

นอกจากการผลิตจะมีขนาดเล็กแล้ว อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศยังประสบปัญหาที่มีกำลังผลิตส่วนเกินเหลืออยู่ (Excess Capacity) แต่ละบริษัทผลิตระดับต่ำกว่าประสิทธิภาพสูงสุด และยังมีขีดความสามารถต่ำอีกด้วย ดังตารางที่ ๒.๑๒

๒. ปัญหาราคาคงคุณภาพ และมาตรฐานของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย สำหรับราคาชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ในตลาดเมืองไทยมีหลายประเภท แต่อาจจำแนกออกเป็น

- (๑) ชิ้นส่วนซึ่งส่งตรงจากบริษัทผู้ผลิตหรือบริษัทแม่ในต่างประเทศ
- (๒) ชิ้นส่วนที่ส่งจากต่างประเทศ
- (๓) ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ

ชิ้นส่วนทั้ง ๓ ประเภทนี้ ชิ้นส่วนที่ได้รับส่วนลดจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากต่างประเทศ มีราคาถูกที่สุด เนื่องจากบริษัทผู้ผลิตหรือบริษัทแม่ (Parent Company) ยอมให้ส่วนลดพิเศษในการนำชิ้นส่วนต่าง ๆ เหล่านี้เข้ามาในประเทศ เพราะโดยปกติแล้วบริษัทผู้ผลิตที่มาลงทุนในประเทศ กำลังพัฒนาทั้งหลาย หรือมีส่วนในการลงทุนประกอบรถยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาจะได้รับประโยชน์โดยตรง จากการมาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์น้อยมาก แต่ประโยชน์ที่บริษัทผู้ผลิตจะได้รับมากที่สุด ก็คือการขายอะไหล่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์เหล่านี้ บริษัทต่างประเทศหรือบริษัทแม่จึงต้องพยายามที่จะให้บริษัทประกอบรถยนต์ นำชิ้นส่วนประกอบเข้ามามากที่สุด ด้วยเหตุนี้บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศจึงมีความโน้มเอียงที่จะไม่ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ และสั่งชิ้นส่วนเข้ามาโดยยอมเสียภาษีอากร

การที่จะใช้อุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ของไทยมีคุณภาพดีและได้มาตรฐานนั้น จะต้องมีการนำเครื่องมือ เครื่องจักร อันทันสมัย และ เครื่องอัตโนมัติ (Mechanization and Automotion) มาใช้ในการผลิต การผลิตจะต้องทำเป็นจำนวนมาก และผลิตได้เฉพาะรถยนต์แบบใดแบบหนึ่ง หรือชิ้นส่วนใดชิ้นส่วนหนึ่งโดยเฉพาะ การใช้เครื่องทุ่นแรงซึ่งรวมทั้งการจัดระบบ

เครื่องมือ เครื่องจักรให้ได้มาตรฐาน จะช่วยลดต้นทุนทำการและการขนย้าย (handling) ในขณะที่เดียวกันจะมีโอกาสที่จะใช้ประโยชน์จาก เครื่องมือ เครื่องจักรได้เต็มประสิทธิภาพและลดต้นทุนสำหรับ เครื่องมือต่าง ๆ แต่สำหรับโรงงานผลิตอะไหล่รถยนต์ในประเทศไทย โรงงานเหล่านี้ผลิตมาเพื่อสนองความต้องการของตลาดในประเทศซึ่งมีจำนวนจำกัดอยู่แล้ว และในขณะที่เดียวกันความต้องการรถยนต์ในตลาดยังมีหลายประเภท หลายชนิดและหลายแบบ ดังนั้นบริษัทประกอบรถยนต์จึงต้องผลิตรถยนต์ในแต่ละแบบ แต่ละขนาดมีจำนวนน้อย ทำให้ความต้องการอะไหล่รถยนต์แต่ละประเภทอยู่ในวงจำกัดจึงไม่อาจนำเทคนิคการผลิต ซึ่งมีประสิทธิภาพดังกล่าวมาใช้ได้ เพราะจำนวนการผลิตต่ำ ทำให้เกิดต้นทุนการผลิตสูง การที่ขนาดการผลิตของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยยังอยู่ในวงจำกัดต้นทุนการผลิตจึงสูงกว่าที่ควรจะเป็น ประกอบกับในปัจจุบันโรงงานผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ซึ่งมีขนาดใหญ่ทันสมัยและได้มาตรฐานมีจำนวนน้อย ดังนั้นชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานจึงมีราคาแพง ส่วนโรงงานซึ่งมีขนาดเล็กก็มีแนวโน้มที่จะผลิตคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานเพื่อให้มีต้นทุนต่ำลง และราคาขายต่ำพอที่จะแข่งขันกับผลิตภัณฑ์ที่สั่งมาจากต่างประเทศ ได้นับว่าเป็นผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจมาก จึงเป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ไม่นิยมใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ โดยอ้างถึงคุณภาพต่ำ ไม่ได้มาตรฐานและราคาแพง เพื่อเลื่อนเวลาหรือหลีกเลี่ยงการใช้อุปกรณ์ชิ้นส่วนภายในประเทศเสีย

๓. ความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (Linkage Industries) อุตสาหกรรมเหล่านี้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเพราะเป็นโรงงานที่ประกอบชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ นับเป็นหมื่น ๆ ชิ้น เริ่มตั้งแต่ สลัก น๊อต สกรู แหวนลูกสูบ ฯลฯ เป็นต้น บทบาทของอุตสาหกรรมรองหรือสืบเนื่องมีความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศพัฒนาความต้องการอุปกรณ์ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ ประมาณ ๖๐-๗๐ เปอร์เซ็นต์ สำหรับประเทศกำลังพัฒนาอุตสาหกรรมรองมีส่วนช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศมาก^๑

^๑United Nations Establishment and Development of Automotive Industries in Developing Countries, Repost and Proceeding of Sominar held in Karlovy Vary, Czechoslovakia 24 February-14 March 1966 Part II proceeding of the seminar p. 95.

จากการรวบรวมสถิติและข้อคิดเห็นในการใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย เช่น แหนบดับ พบว่าโรงงานประกอบรถยนต์ไม่นิยมใช้แหนบดับ ที่ผลิตได้ในประเทศ เหตุผลคือเคยใช้แหนบที่ผลิตในประเทศ แต่ปรากฏว่าไม่เป็นที่นิยมของลูกค้า แหนบจะล้า เร็วผิดปกติและจะหักทันทีที่เกิด Shock load ไม่ได้มาตรฐานและ specification ตามที่บริษัทผู้ประกอบการ เมื่อคิดแล้วค่าใช้จ่ายแหนบที่ผลิตในประเทศ เทียบกับแหนบที่ผลิตโดยตรงจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในต่างประเทศ การใช้แหนบที่ผลิตในประเทศมีราคาแพงกว่า นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดในการส่งครั้งละประมาณ ๒๐ คันอีกด้วย การไม่ให้ความร่วมมืออย่างจริงจังของบริษัทผู้ประกอบภายในประเทศเป็นเหตุให้ประมาณความต้องการชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศน้อยมาก ตลาดแคบไม่พร้อมที่จะผลิตอะไหล่ให้แก่บริษัทประกอบรถยนต์ แนวโน้มของโรงงานผลิตชิ้นส่วนจึงมุ่งผลิตที่ต่ำกว่ามาตรฐานเพื่อลดต้นทุนการผลิตแข่งขันกับอุปกรณ์รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศแทนที่จะปรับปรุงคุณภาพ

นอกจากนี้โรงงานประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ยังประสบปัญหาด้านการขาดแคลนวัตถุดิบ ที่ไม่มีในประเทศไทยต้องสั่งจากต่างประเทศ เช่น เหล็กที่ใช้ทำแผ่นแหนบ ส่วนใหญ่สั่งเหล็กมาจากประเทศญี่ปุ่นซึ่งใช้มาตรฐาน JIS ราคาสูง เนื่องจากสั่งเข้ามาจำนวนน้อย เพื่อให้พอเพียงกับการผลิตแทนตอบสนองโรงงานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บางบริษัท เท่านั้น

การควบคุมคุณภาพของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ และวัตถุดิบที่ใช้ นับว่าเป็นสิ่งจำเป็นในการผลิตรถยนต์ในประเทศ ชิ้นส่วนประกอบที่มีคุณภาพค่าขาดความเชื่อถือ ทำให้คุณภาพรถยนต์สำเร็จรูปที่ผลิตได้ต่ำไปด้วย และต้นทุนการผลิตสูงกว่าที่ควรเป็น อีกประการหนึ่งซึ่งทำให้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ผลิตในประเทศ ไม่ได้มาตรฐาน วัสดุที่หาได้มีคุณภาพตามต้องการมีราคาสูงมาก การที่วัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น เหล็กหล่อ, เหล็กรีด มีคุณสมบัติไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นหลายอย่างในการรีด (milling) และการนำเข้าเครื่องจักรเพื่อให้ได้ชิ้นส่วนตามที่ต้องการ การมีฟองอากาศในเหล็กหล่อเป็นปัญหาทั่ว ๆ ไปที่เกิดขึ้นบ่อย ๆ ซึ่งต้องการควบคุมด้วยวิธีการต่าง ๆ ในทุกระดับขั้นของการผลิต หลังจากรีด (milling) เพื่อที่จะให้แน่ใจว่าจะไม่มีชิ้นส่วน ที่ไม่ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ปัจจุบันมีชิ้นส่วนที่ไม่ได้มาตรฐานอยู่ในอัตราสูงมาก กระทรวงอุตสาหกรรมควรหาทางแก้ไข เพื่อแก้ไขความไม่พร้อมทางอุตสาหกรรมรองหรืออุตสาหกรรมต่อเนื่องนี้

๔. การตลาด

๔.๑ ความต้องการรถยนต์ในประเทศไทยอาจกล่าวได้ว่า เป็นลักษณะความต้องการรถยนต์ของประเทศที่กำลังพัฒนาทั่ว ๆ ไป กล่าวคือ การซื้อรถยนต์ในระยะแรก ๆ ของประเทศกำลังพัฒนาเป็นการซื้อรถยนต์ของผู้มีฐานะดี บริษัทใหญ่ ๆ และหน่วยราชการนั้น ราคาจึงไม่ใช่สิ่งสำคัญในการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค ในระยะนี้ และโดยมากจะเป็นการซื้อรถแบบฟุ่มเฟือย จุดอึดตัวของความต้องการของคนกลุ่มนี้จะอยู่ในระดับสูง ในระยะต่อไป เมื่อรถมีจำนวนมากขึ้น และถนนหนทางขยายออกไปมากขึ้น ความต้องการรถยนต์ของผู้มีฐานะปานกลาง อันเป็นกลุ่มคนส่วนใหญ่ของประเทศ ซึ่งมีกำลังซื้อทั้งหมดมากกว่า ก็เพิ่มมากขึ้น บุคคลเหล่านี้ได้แก่ เจ้าของกิจการค้าส่งซื้อไปเพื่อใช้ในธุรกิจและใช้ในงานส่วนบุคคล ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ นักธุรกิจ และผู้ประกอบการอาชีพที่มีรายได้สูง เช่น แพทย์ เป็นต้น เมื่อผู้ซื้อรถยนต์ได้เปลี่ยนจากระดับผู้มีรายได้สูงมากมาเป็นระดับผู้มีรายได้ปานกลาง ราคาก็กลายเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดการซื้อ ความยืดหยุ่นของราคา (Price Elasticity) และความยืดหยุ่นของรายได้ (Income Elasticity) มีค่าสูงขึ้น คือ ถ้าราคารถยนต์สูงขึ้นเพียงเล็กน้อยจะทำให้มีผู้ซื้อรถยนต์น้อยลงมาก หรือถ้าราคารถยนต์ต่ำลงเพียงเล็กน้อยจะทำให้มีผู้ต้องการซื้อรถยนต์ในจำนวนมากขึ้นในอัตราที่มากกว่าการลดลงของราคา ในทำนองเดียวกันถ้ารายได้ของผู้ซื้อรถยนต์เพิ่มเล็กน้อย จะทำให้จำนวนรถยนต์ที่มีผู้ต้องการซื้อเพิ่มมากขึ้นในอัตราที่มากกว่าการเพิ่มขึ้นของรายได้ และในทางตรงข้าม ถ้ารายได้ของผู้ซื้อรถยนต์ลดลงเพียงเล็กน้อยก็จะทำให้จำนวนรถยนต์ที่มีผู้ต้องการลดลงในอัตราที่มากกว่าในระยะนี้ รถขนาดเล็กซึ่งต้องการการบำรุงรักษาน้อยกว่าจะเป็นที่ต้องการมาก ในขณะที่ความต้องการรถของผู้ที่มีระดับรายได้ที่ต่ำกว่าก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และจะหยุดลงเมื่อถึงขีดหนึ่งซึ่งผู้มีรายได้ต่ำกว่านี้ไม่สามารถจะซื้อรถได้ หรือที่เรียกว่า Income Threshold หรือขีดความสามารถในการซื้อ ขีดความสามารถในการซื้อนี้จะมียกระดับต่ำหรือสูงขึ้นอยู่กับราคาของรถยนต์ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของบุคคลและมีนิสัยหรือความเคยใจของสังคมของประเทศนั้น ๆ

ที่กล่าวมาแล้ว เป็นปัจจัยทางด้านอุปสงค์ของรถยนต์ ซึ่งมีอิทธิพลต่อตลาดรถยนต์ในประเทศไทย ปัจจัยทางด้านอุปทานก็มีส่วนสำคัญต่อตลาดรถยนต์ในประเทศกำลังพัฒนา เช่น ประเทศไทยเช่นกัน การกำหนดการนำเข้า อัตราภาษีขาเข้า ภาษีการค้า หรือการกำหนดแผนการผลิตของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศ จะกระทบกระเทือนถึงขีดความสามารถในการซื้อ

รถยนต์ของคนในประเทศ

นอกจากนั้น การใช้บริการและการให้ความสะดวกในด้านบริการขายรถ การบริการขายน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบถนนหนทาง มีส่วนสำคัญต่อความต้องการซื้อรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบเงินผ่อนระยะยาวโดยมี เงินค่านัดจำ หรือไม่มีเลย เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการซื้อขึ้นไปอีก ทำให้จำนวนผู้มีรายได้ต่ำจะสามารถซื้อรถได้เพิ่มขึ้น ส่วนการขาดแคลนด้านการสื่อสารขนส่ง และการคมนาคมด้านอื่น ๆ จะทำให้เพิ่มความกดดันให้มีความต้องการซื้อรถมากขึ้น จะเห็นได้ชัดในกรณีของการซื้อรถไปใช้ในกิจการค้า จะเห็นได้ว่าในประเทศที่เจริญแล้ว การติดต่อทางการค้าจะใช้โทรศัพท์มากกว่าการใช้รถยนต์ติดต่อกัน ส่วนประเทศกำลังพัฒนาจากการโทรศัพท์ยังไม่ก้าวหน้าพอ การติดต่อซึ่งอาจทำได้ทางโทรศัพท์ก็ต้องใช้รถแทน การให้บริการรถโดยสารไม่เพียงพอก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้มีรายได้ระดับต่ำหันมาซื้อรถเพิ่มขึ้นโดยอาศัยวิธีการผ่อนส่ง

จากการศึกษาในประเทศที่กำลังพัฒนาปัจจัยทั้งทางด้านอุปสงค์และอุปทาน ทำให้ลักษณะความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์พัฒนาไปแบ่งเป็น ๓ ลำดับขั้นคือ^๑

ขั้นที่ ๑ ความเจริญเติบโตของตลาดรถยนต์ในประเทศจะอยู่ในลักษณะที่ช้า เป็นการเริ่มนำรถยนต์เข้าประเทศ โดยผู้มีฐานะร่ำรวยมาก เป็นผู้ซื้อ ระบบการขายและการให้ความสะดวกด้านบริการต่าง ๆ เริ่มขยายตัวและถนนหนทางเริ่มขยายตัวออกไป

ขั้นที่ ๒ ในขั้นนี้ความเจริญของอุตสาหกรรมรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้ซื้อรถได้เปลี่ยนจากคนระดับร่ำรวยมาเป็นคนระดับฐานะปานกลางและระดับล่างซื้อได้ง่ายขึ้น ความต้องการรถเพื่อใช้ในการค้าจะสูงขึ้นมากและระบบถนนหนทางขยายออกไปมากยิ่งขึ้น

ขั้นที่ ๓ อัตราการเจริญเติบโตของตลาดรถยนต์จะลดลงมาก จนกระทั่งถึงจุดอิ่มตัว การขายจะขึ้นอยู่กับ การซื้อรถใหม่ของคนที่มีระดับรายได้สูงมากและการซื้อรถเพื่อแลกเปลี่ยนรถเก่าเป็นส่วนใหญ่ ดังจะเห็นได้จากกราฟแสดงการพัฒนาของตลาดรถยนต์ทั้ง ๓ ลำดับขั้น โดยแสดงในรูปของเส้นจุดอิ่มตัวของตลาดรถยนต์ ซึ่งมีลักษณะเป็นตัว "S" (ดูแผนภาพที่ ๑๔ ในภาคผนวก ก) โดยคำนวณจากความสัมพันธ์ของเปอร์เซ็นต์จำนวนครอบครัวซึ่งมีรถใช้ทั้งประเทศกับระยะเวลา

^๑A.G. Nowicke, "Automobile Demand in Developing Countries", Establishment and Development of Automotive Industries in Developing Countries, United Nations, New York, 1970.

ของการพัฒนาในระยะแรกของการเจริญเติบโตของตลาดรถยนต์ในประเทศ ปรากฏผลการคำนวณว่า ในประเทศกำลังพัฒนาในระยะแรกของการเจริญเติบโตของตลาดรถยนต์ จำนวนครอบครัวซึ่งมีรถใช้จะมีเพียงร้อยละ ๐.๑๐ ของจำนวนครอบครัวในประเทศทั้งหมด ในระยะที่ ๒ เป็นระยะของการขยายตัวของความต้องการรถยนต์ เป็นระยะการเปลี่ยนแปลงอัตราการเพิ่มขึ้นของเปอร์เซ็นต์ครอบครัวซึ่งมีรถใช้ก็คือ จุด A เป็นต้นไป สำหรับประเทศไทยจุดนี้ตรงกับปี ๒๕๔๕^๑ ส่วนระยะที่ ๓ เป็นระยะความต้องการรถใหม่ถึงจุดอิ่มตัวคือจุด B ซึ่งคำนวณได้จากการประมาณขีดความสามารถในการซื้อรถ ณ ราคาตลาด ส่วนเวลาที่ใช้ในการพัฒนาจากระยะที่สองไปสู่การอิ่มตัวของตลาดรถยนต์ในระยะที่ ๓ จะต้องใช้เวลาานานเท่าใดขึ้นอยู่กับอัตราการพัฒนาของประเทศ ถ้าประเทศพัฒนาไปอย่างรวดเร็วช่วงระยะเวลานี้ก็ลดลง

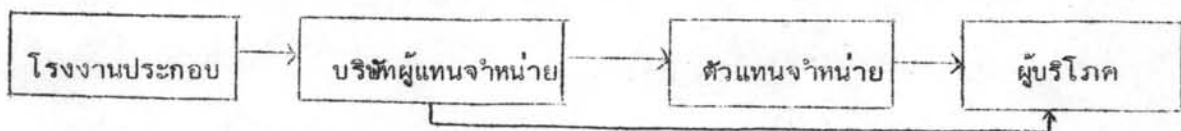
๔.๒ ลักษณะทางการค้า

ในปัจจุบันรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยก็เพื่อจำหน่ายแก่ตลาดภายในประเทศ เท่านั้น ยังไม่มีการส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศเลย ฉะนั้นการศึกษานี้จะเป็นการศึกษาแต่เฉพาะตลาดภายในประเทศ

การจำหน่ายรถยนต์ที่ผลิตขึ้นจากโรงงานประกอบรถยนต์นั้น จะเข้าสู่ตลาดโดยผ่านบริษัทผู้แทนจำหน่าย และตัวแทนจำหน่ายแล้วจึงถึงผู้บริโภคตามลำดับ ดังแผนภาพข้างล่างนี้

แผนภาพ ๒.๒

แสดงสู่ทางการจำหน่ายรถยนต์



^๑สถาบันบริการอุตสาหกรรมขนาดย่อม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์กับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของไทย, หน้า ๔๔.

บริษัทผู้แทนจำหน่ายนี้ทำหน้าที่รับภาระการจำหน่ายจากบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ทั้งหมดแล้วทำการจำหน่ายจ่ายแจกให้แก่ผู้บริโภคโดยการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งอยู่ในภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ และจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภคโดยตรงด้วย บริษัทผู้แทนจำหน่ายนี้ในปัจจุบันมีกว่า ๒๕ บริษัทและบริษัทเหล่านี้จะเป็นผู้ร่วมลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์ที่ตนเองทำการจำหน่ายอยู่ด้วย ทั้งนี้เนื่องจากว่าอุตสาหกรรมในระยะเริ่มแรกของไทย เป็นการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายโดยบริษัทผู้แทนจำหน่ายในประเทศไทย ต่อมาเมื่อรัฐต้องการให้มีการประกอบรถยนต์ในประเทศทดแทนการนำเข้า การนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าจึงทำได้น้อยลง และรถยนต์บางประเภทก็ไม่สามารถนำเข้าได้เลย บริษัทเหล่านี้จึงหันมาลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ดังนั้นเงินทุนของโรงงานประกอบรถยนต์ในปัจจุบันส่วนหนึ่งจะได้มาจากการลงทุนของบริษัทผู้แทนจำหน่ายซึ่งอาจจะมีมากกว่า ๑ บริษัทก็ได้ ดังนั้นผู้แทนจำหน่ายจึงสามารถจัดจำหน่ายรถยนต์จากผู้ประกอบรถยนต์มากกว่า ๑ โรงงาน ในทางปฏิบัติแล้วผู้จัดจำหน่ายดังกล่าวมักจะทำกรจำหน่ายรถยนต์เพียงยี่ห้อเดียวจาก ๑ หรือ ๒ โรงงานประกอบรถยนต์เท่านั้น เนื่องมาจากเหตุผลที่ว่าต้องการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ซื้อได้อย่างสมบูรณ์ประการหนึ่งเป็นสำคัญ (ดังแสดงในแผนภาพที่ ๑๖ ภาคผนวก ก.)

การค้ารถยนต์โดยทั่ว ๆ ไปนั้น ขอบเขตของตลาดผู้ซื้อในประเทศแบ่งได้ตามภาคทั้ง ๔ ของประเทศคือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ จุดที่เป็นตลาดสำคัญคือกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะมีผู้ใช้รถยนต์มากกว่าส่วนอื่น ๆ ของประเทศจากผลการสำรวจของ Barry J.K. Collins พบว่ารถบรรทุกได้รับความนิยมในต่างจังหวัดมากกว่าในกรุงเทพฯ ทั้งนี้ขนาดของรถบรรทุกจะขึ้นอยู่กับสภาพการประกอบอาชีพของบุคคลในแต่ละภาคนั้น ๆ

ลักษณะการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ มักจะจำหน่ายโดยการผ่อนชำระ เป็นส่วนใหญ่ และนิยมใช้วิธีนี้อย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ จะใช้กรจำหน่ายวิธีนี้มากกว่าในจังหวัดอื่น ๆ ตามข้อมูลที่ได้สำรวจพบว่า รถยนต์นั่งภายในกรุงเทพฯ จำหน่ายโดยการให้เครดิต ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ มีประมาณ ๗๐-๗๕% ของยอดขายทั้งสิ้น และในต่างจังหวัดมีประมาณ ๕๐% ของยอดขายทั้งหมด อัตราเฉลี่ยทั้งประเทศจึงเท่ากับร้อยละ ๘๐ ของยอดขาย สำหรับรถบรรทุก รวมทั้งหมดมีประมาณ ๗๐-๗๕% ถ้าพิจารณาตลาด ทั้งประเทศรวมกัน การจำหน่ายโดยการให้ผ่อนชำระสำหรับรถทุกชนิดจะเท่ากับร้อยละ ๗๕% (ดังรายละเอียดตารางที่ ๒.๑๔)

ตารางที่ ๒.๑๔

แสดงเปอร์เซ็นต์ของการขายแบบผ่อนชำระ ปี ๒๕๑๔

ชนิดของรถ	เปอร์เซ็นต์การขายแบบผ่อนชำระ		
	กรุงเทพฯ	ในต่างจังหวัด	รวมทั้งประเทศ
รถยนต์นั่ง	๗๐-๗๕%	๕๐% ขึ้นไป	ประมาณ ๘๐%
รถบรรทุก เล็ก	ประมาณ ๖๐%	๘๕-๙๐%	ประมาณ ๗๕%
รถบรรทุกอื่น ๆ และรถโดยสาร	๓๐-๔๐%	๕๕% ขึ้นไป	ประมาณ ๗๐%
รวม	๖๐-๗๐%	ประมาณ ๕๐%	ประมาณ ๗๕%

ที่มา: รายงานของ Barry J.K. Collins.

เหตุที่ทำให้การจำหน่ายโดยให้เครดิตหรือผ่อนชำระนิยมกันแพร่หลายก็เนื่องจากเหตุผลหลายประการและที่สำคัญก็คือ เป็นการช่วยให้ผู้มีรายได้พอประมาณมีความสามารถที่จะซื้อรถยนต์ได้โดยใช้วิธีผ่อนชำระ ในกรณีของประเทศไทย จำนวนรายได้ส่วนบุคคลใน ๑ ปี ยังอยู่ในระดับต่ำ จึงเป็นข้อสนับสนุนให้มีการใช้วิธีนี้อย่างแพร่หลาย รัฐบาลควรมีบทบาทในการปกป้องระบบดังกล่าว โดยการกำหนดคุณสมบัติของการผ่อนชำระ เสียใหม่ นั่นคือ กำหนดจำนวนเงินมัดจำขั้นต่ำสุด กำหนดระยะเวลาผ่อนชำระ และกำหนดอัตราดอกเบี้ยสูงสุด ซึ่งจะทำการจำหน่ายชนิดนี้ลดลงได้

ในปัจจุบันรัฐบาลได้กำหนดวงเงินสูงสุดที่บริษัทเงินทุนจะให้กู้ไปเพื่อเข้าซื้อสังหาริมทรัพย์ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุก ชนิดแวนและชนิดพิกัดห้าล้อ เมื่อรวมกับที่ผู้ให้กู้ยืมแก่ผู้ค้าเงินกิจการให้เข้าซื้อรถยนต์ที่ใดก็ตามมาแล้วนี้ จะเพิ่มขึ้นได้ไม่เกินร้อยละ ๔ ของยอดเงินที่บริษัทเงินทุนได้ให้เข้าซื้อ รวมกับที่ได้ให้กู้ยืมแก่ผู้ค้าเงินกิจการให้เข้าซื้อรถยนต์ ซึ่งยังคงชำระอยู่ในวันที่ประกาศฉบับนี้ใช้บังคับ ประกาศนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๑ เป็นต้นไป สำหรับเหตุผลที่รัฐบาลได้ใช้มาตรการดังกล่าวมีดังนี้คือ

๑. มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมธุรกิจให้เข้าชื่อของบริษัทเงินทุนโดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุกชนิดแวนและชนิดพิกัดพ ซึ่งมีการจำหน่ายโดยใช้วิธีให้เข้าชื่อเป็นจำนวนมาก การควบคุมธุรกิจการให้เข้าชื่อของบริษัทเงินทุนนี้จะช่วยชลอการนำสินค้าเข้าและช่วยแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้าของประเทศ

๒. เพื่อให้การควบคุมสินเชื่อสำหรับการให้เข้าชื่อได้ผลยิ่งขึ้น ธนาคารแห่งประเทศไทยได้กำหนดแนวทางให้ ธนาคารพาณิชย์จำกัดวงเงินให้กู้ยืมเพื่อเข้าชื่อสินค้าฟุ่มเฟือยประเภทต่าง ๆ ซึ่งรวมทั้งรถยนต์ด้วย

สภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นสิ่งหนึ่งซึ่งส่งผลถึงการค้ารถยนต์ ตลอดจนทำให้ความนิยมของรถยนต์บางประเภทเปลี่ยนไป ในปัจจุบันคนนิยมแข่งขันนั่งรถยนต์ขนาดใหญ่ เครื่องยนต์กำลังสูง ซึ่งมีความสิ้นเปลืองสูง ทั้งนี้เพราะเกิดภาวะท่าขายทางสังคม บุคคลแข่งขันกันเพื่อแสดงออกถึงฐานะและเกียรติภูมิ เพื่อให้เป็นที่ปรากฏแก่บุคคลทั่วไปว่า แม้น้ำมันจะแพงแต่ก็ยังสามารถดำรงชีพในความหรูหราฟุ่มเฟือยต่อไปได้โดยไม่ต้องครั่น เมื่อใดก็ตามที่ปัญหาน้ำมันเชื้อเพลิงถึงขั้นที่จะต้องปันส่วนน้ำมันเกิดขึ้น การได้รับส่วนแบ่งน้ำมันไปในอัตราเท่า ๆ กัน และใช้รถยนต์ในเส้นทางที่ไกลเท่าเดิม เขาจะรู้สึกเดือดร้อนเพราะน้ำมันตามลิสต์นั้นเขาไม่พอ รถยนต์ขนาดเล็กก็จะเป็นสิ่งจำเป็นขึ้นมาทันที สำหรับบุคคลที่ต้องการใช้รถยนต์เพื่อประกอบอาชีพอย่างแท้จริง จะไม่คำนึงถึงความสะดวกสบายมากนัก เพียงแต่ยานพาหนะนั้นสามารถบรรทุกคนหรือสินค้า หรือสิ่งของไปให้ถึงที่หมายตามที่ต้องการเป็นสิ่งสำคัญ บุคคลประเภทนี้จะเริ่มมองเห็นว่าการลงทุนด้วยเงินกว่า ๒๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อซื้อรถใหม่ไม่มีความจำเป็น ฉะนั้นเขาก็หันมาซื้อรถที่ใช้แล้วขนาดเล็กไปถึงขนาดกลางเพื่อให้ได้พาหนะสำหรับการประกอบอาชีพที่แท้จริง หรือถ้าต้องการใช้รถยนต์ใหม่ รถที่บุคคลเหล่านี้จะตัดสินใจเลือกจะมีลักษณะเป็นรถที่ใช้งานได้เอนกประสงค์ นั่นคือรถพิกัดพหรือรถบรรทุกขนาดเล็ก ในต่างจังหวัด เราจะพบว่ารถพิกัดพ ถูกนำมาใช้เป็นรถครอบครัวเพิ่มมากขึ้น เพราะนอกจากจะใช้งานได้หลายแบบแล้ว สภาพของรถยังเหมาะกับสภาพถนนในท้องถิ่น และราคาก็ต่ำกว่ารถเก๋ง ซึ่งเป็นที่คาดว่ารถยนต์ประเภทนี้จะ เป็นที่นิยมในตลาดรถยนต์ของประเทศไทยในอนาคตสำหรับรถระดับฟุ่มเฟือยจะเสื่อมความนิยมลงไป อย่างไรก็ตาม รถพิกัดพบางชนิดก็จะเสื่อมความนิยมลงเช่นกันคือรถพิกัดพที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ทั้งนี้เนื่องมาจากปัญหาการทำชื้อน้ำมันโซล่าได้ยาก ประกอบกับคุณสมบัติบางอย่างของรถนี้ดีกว่ารถแบบเดียวกันที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน (ดังดูได้จากตารางที่ ๑๔ ในภาคผนวก ข) จะเห็นได้ว่ารถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นรถยนต์บรรทุก โดยเฉพาะ

รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กมีส่วนการจำหน่ายร้อยละ ๔๑-๔๔ ของจำนวนรถยนต์ที่จำหน่ายทั้งหมด ตั้งแต่ปี ๒๕๑๕/๒๕๒๑ ในขณะที่รถยนต์นั่งมีส่วนการจำหน่ายร้อยละ ๒๒-๓๑ ในระหว่างปี ๒๕๑๕-๒๕๒๑ ในจำนวนนี้เป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กถึงประมาณร้อยละ ๗๐ ของการจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้งหมด หรือประมาณร้อยละ ๒๐ ของจำนวนรถยนต์ที่จำหน่ายทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ ประมาณร้อยละ ๕-๗ รถโดยสารขนาดเล็กประมาณร้อยละ ๓-๖ รถบรรทุกขนาดใหญ่ประมาณร้อยละ ๔-๑๕ และเป็นรถยนต์ขับเคลื่อน ๔ ล้อ รถแบบพิเศษอีกประมาณร้อยละ ๐.๒-๑ ของการจำหน่ายรถยนต์ทั้งประเทศในปี ๒๕๑๕-๒๕๒๑ จึงเป็นการยืนยันได้แล้วว่า รถยนต์ที่อยู่ในความต้องการของตลาดในอนาคต ขณะที่เกิดวิกฤตการณ์น้ำมัน และปัญหาเศรษฐกิจคือรถยนต์นั่งขนาดเล็กและรถบรรทุกขนาดเล็ก ซึ่งมีการจำหน่ายในแต่ละปีรวมกันไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ ของการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมด อยู่แล้ว ยังมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นทุกปีอีกด้วย

๔.๓ การแข่งขัน

โดยทั่วไปธุรกิจจะต้องมีปัญหาทางด้านคู่แข่งซึ่งอาจจะมีตั้งแต่หนึ่งรายจนถึงร้อยหรือพันรายก็ได้ นอกเสียจากธุรกิจที่เป็นแบบผูกขาด อุตสาหกรรมรถยนต์ก็เป็นธุรกิจหนึ่งที่มีการแข่งขันกันมากกล่าวคือ นอกจากแข่งขันกันในระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์ภายในประเทศ ๑๔ ราย ซึ่งจัดว่าเป็นประเทศที่มีบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์มากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว อุตสาหกรรมเหล่านี้ยังต้องต่อสู้กับรถยนต์นำเข้าที่ผลิตขึ้นจากต่างประเทศด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่า ปัญหาคู่แข่งประการหลังนี้เป็นการยากที่ผู้ประกอบการรถยนต์ภายในประเทศจะทำการแก้ไขได้ รัฐบาลจึงมีความจำเป็นต้องให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมนี้มากขึ้นกว่าเดิม โดยการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปและรถบรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่ ๓๐ คนขึ้นไป เมื่อต้นปี ๒๕๒๑ อีกทั้งยังเพิ่มอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์อื่น ๆ อีกเกือบเท่าตัว (ดังจะกล่าวโดยละเอียดในบทที่ ๓) จึงเป็นการช่วยลดคู่แข่งที่สำคัญของอุตสาหกรรมผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศ อย่างไรก็ตามการช่วยปกป้องคุ้มครองของรัฐบาลด้วยวิธีนี้ถึงแม้จะทำให้การผลิตในประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว แต่อุตสาหกรรมเหล่านี้ยังคงมีปัญหาคู่แข่งภายในประเทศอีกจำนวนมาก คู่แข่งขันโดยตรงของบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศก็คือบริษัทที่ทำการประกอบรถยนต์ประเภทเดียวกันและมีขนาดเดียวกัน กล่าวโดยละเอียดได้ดังนี้ โรงงานที่ทำการประกอบรถยนต์นั่งที่มีขนาดเล็กคู่แข่งที่สำคัญก็คือโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขนาดเล็กเช่นกัน แต่ต่างยี่ห้อกัน

หรือตัวอย่างของบริษัทฮีโน้ตอุตสาหกรรมจำกัด ซึ่งทำการประกอบรถยนต์บรรทุกและโดยสารขนาดกลางและขนาดใหญ่ บริษัทนี้ก็ไม่ใช่คู่แข่งของบริษัทสยามอุตสาหกรรมรถยนต์จำกัด ซึ่งทำการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก แต่คู่แข่งชั้นรายหนึ่งก็คือบริษัทโตโยต้ามอเตอร์(ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งทำการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กด้วย ทั้งนี้เพราะว่าผู้ประกอบรถยนต์ประเภทและขนาดเดียวกันดังกล่าวจะต้องแย่งชิงส่วนร่วมในตลาดที่มีอยู่จำกัดให้ได้มากที่สุดโดยอาศัยเครื่องมือทางการตลาดที่แตกต่างกันมากมาย ซึ่งพอสรุปเครื่องมือที่สำคัญ ๆ ได้ ๕ ประการคือ ใช้เครื่องมือทางด้าน

๑. คุณภาพ
๒. ราคา
๓. การโฆษณา
๔. การบริการและอะไหล่
๕. วิธีการจำหน่าย

การตัดสินใจของผู้บริโภคมักจะต้องพิจารณาถึงคุณภาพของรถยนต์ เป็นประการสำคัญประการหนึ่ง เพราะ เป็นสินค้าที่มีราคาอยู่ระดับสูง เมื่อต้องซื้อแล้วผู้บริโภคหวังที่จะได้รับการตอบแทนที่คุ้มค่างับเงินที่ใช้ซื้อ ราคารถยนต์ก็เป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจซื้อเช่นกัน สำหรับรถยนต์ที่มีคุณภาพสูงมากหรือคุณภาพรองลงมาก็ตามจะพยายามตั้งราคาให้ต่ำกว่าคู่แข่งชั้นที่ผลิตรถยนต์มีคุณภาพอยู่ในระดับเดียวกันเล็กน้อย เพื่อเป็นเครื่องจูงใจให้มีการซื้อเกิดขึ้นแต่อย่างไรก็ตาม บางครั้งก็กำหนดราคาให้สูงกว่าคู่แข่งอยู่บ้าง เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ซื้อเข้าใจว่าสินค้าที่มีราคาสูงนี้มีคุณภาพดีกว่า เพราะในขณะที่ตัดสินใจซื้อนั้นผู้ซื้อไม่สามารถเปรียบเทียบคุณสมบัติของสินค้าได้ และเหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือผู้ซื้อรถยนต์มักยินดีที่จะจ่ายเงินสูงขึ้นอีกเล็กน้อย เพื่อซื้อสินค้าที่ตนคิดว่าดีกว่ารถยนต์อีกยี่ห้อหนึ่ง ซึ่งมีราคาต่ำกว่า ซึ่งจะทำการโฆษณาผ่านทางสื่อมวลชน เช่น วารสารรายสัปดาห์ หรือรายเดือน หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ ค่าใช้จ่ายในการโฆษณานี้จะรวมเข้าไปในราคาขายของรถยนต์ทุก ๆ คัน ซึ่งยากแก่การคำนวณว่าเป็นร้อยละเท่าใดของรถยนต์คันหนึ่ง ๆ เพราะผู้ขายจะกำหนดอัตราค่าโฆษณาเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ซึ่งขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจ ฤดูกาล การวางตลาด และเครื่องหมายการค้า ฯลฯ อาทิเช่นในสภาวะเศรษฐกิจที่รถยนต์ขายยากก็จะมีโฆษณาเพื่อที่จะขายรถยนต์ให้ได้ตามเป้าหมาย ค่าโฆษณาอาจถึง ๑๔ หรือ ๒๐% ของราคาขายรถยนต์ การวางตลาดถ้าเป็นรถยนต์ใหม่หรือกำลังอยู่ในความนิยมของ

ประชาชนจะมีค่าโฆษณาเพียง ๕% ของราคารถยนต์เท่านั้นเอง เหล่านี้เป็นต้น

อะไหล่และการบริการหรือสิ่งที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้ซื้อหลังจากได้ซื้อไปแล้ว ถ้าเกิดปัญหาขึ้น ผู้ซื้อแน่ใจว่าจะได้รับการแนะนำหรือช่วยแก้ปัญหาแล้ว รถยนต์นั้น ๆ ก็มีโอกาที่จะขายได้มากกว่าตัวอื่น เช่น การแข่งขันระหว่างรถยนต์บรรทุก ฮีชุกกับรถยนต์บรรทุกฮีโน่นนั้น เครื่องมือทางการตลาดอย่างหนึ่งที่ทำให้ฮีชุกสามารถครองตลาดได้มากกว่าฮีโน่นก็คือ การที่ส่งเสริมให้มีการจำหน่ายอะไหล่ของรถยนต์ฮีชุกทั่วประเทศ เมื่อรถยนต์นี้เครื่องยนต์สึกหรอ หรือซัดข้องมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนที่เสียนั้น ผู้ใช้รถยนต์จะจัดหามาเปลี่ยนใหม่โดยง่าย ซึ่งนโยบายนี้ต่อมาบริษัท ฮีโน่อุตสาหกรรมรถยนต์จำกัดก็ได้นำมาใช้และได้ผลเช่นกันทำให้ยอดขายเพิ่มขึ้นตามลำดับ

วิธีการจำหน่ายรถยนต์ มีการจำหน่าย ๒ วิธีคือ ประการแรกเป็นการขายจากบริษัทผู้จัดจำหน่ายแบบเงินสด เพียงอย่างเดียว ไม่ได้ทำการขายแบบผ่อนชำระเลย มีผู้น้อยรายซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นรถยนต์ที่มีคุณภาพสูงมาก ๆ อยู่ในความเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับของประชาชนอยู่แล้ว ตลาดของรถยนต์ประเภทนี้ก็ได้แก่ผู้ที่มีฐานะดีหรือมีรายได้สูงมาก การซื้อรถยนต์ประเภทนี้จึงไม่มีปัญหา เพราะมีเงินมากพอที่จะซื้อได้ แต่สำหรับผู้ที่มีฐานะปานกลางมีอำนาจซื้อไม่สูงนัก ก็ไม่สามารถซื้อด้วยเงินสดของตนเองได้ วิธีหนึ่งที่นิยมกันก็โดยการกู้ยืมจากสถาบันการเงินมาซื้อ แล้วทำการผ่อนชำระให้แก่บริษัทหรือสถาบันการเงินนั้นในภายหลัง ประการที่สองเป็นการขายรถยนต์โดยให้ทำการผ่อนชำระและมีเงินดาวน์ (Down Payment) จำนวนหนึ่ง ซึ่งปกติจะประมาณ ๓๐-๔๐% ของราคารถยนต์ในบรรดาผู้ขายรถยนต์แบบผ่อนชำระนี้จะแข่งขันกันเพิ่มยอดขายโดยกำหนดเงินดาวน์ให้มีจำนวนต่ำ จะทำให้ผู้ซึ่งมีรายได้ต่ำเดิมไม่สามารถซื้อรถยนต์นี้ได้ สามารถมีโอกาสซื้อรถยนต์ได้ รถยนต์ประเภทนี้จะมีคุณภาพและราคาตกลงมาจากรถยนต์ที่ขายในวิธีแรก

ในทางปฏิบัติแล้ว การแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์นี้บริษัทหนึ่ง ๆ มิได้ใช้เครื่องมือในทางตลาดที่กล่าวมาแล้ว เพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่งโดยเฉพาะแต่ได้ใช้ประกอบกันหลายประการ และจะให้ความสำคัญมากที่สุดแก่เครื่องมือในการแข่งขันเพียงหนึ่งหรือสองวิธีเท่านั้น การที่จะเลือกใช้วิธีใด เป็นสำคัญนั้นขึ้นอยู่กับประเภทและขนาดของรถยนต์ ชื่อการค้า สภาวะเศรษฐกิจ ทัศนคติของประชาชน ฯลฯ

เมื่อพิจารณาถึงการแข่งขันเพื่อให้ได้ส่วนร่วมในตลาดมากที่สุดจะพบว่ารถยนต์ญี่ปุ่นครองตลาดส่วนใหญ่มากกว่า ๗๕% ไว้ได้มาตลอด และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากการขาย ๔๙,๕๑๒

คัน คิดเป็นร้อยละ ๗๖ ของรถยนต์ทั้งหมดในปี ๒๕๑๗ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๘ และ ๘๙.๔ ในปี ๒๕๒๐ และ ๒๕๒๑ ตามลำดับ (ดูตารางที่ ๒.๒๐ และตารางที่ ๑๕ ในภาคผนวก ข) รถจากสหรัฐอเมริกามีส่วนร่วมในตลาดเป็นอันดับสองและได้เสียตลาดส่วนใหญ่ให้แก่รถญี่ปุ่นคือลดจากสัดส่วนร้อยละ ๑๑ ในปี ๒๕๑๗ เหลือร้อยละ ๓ ในปี ๒๕๒๐ โดยที่ในปี ๒๕๑๗ มียอดขาย ๖,๘๐๑ คัน ลดลงเหลือ ๒,๔๔๐ คัน ในปี ๒๕๒๐ ในขณะที่รถยนต์อิตาลี, เยอรมัน, ฝรั่งเศส และสวีเดนส่วนใหญ่ยังคงสามารถรักษาตลาดของตนไว้ได้ ถ้าศึกษาโดยละเอียดปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ แล้วจะพบว่ารถญี่ปุ่นเป็นรถยนต์ที่มีการจำหน่ายมากที่สุดในประเทศ ซึ่งได้แก่รถโตโยต้าครองตลาดประมาณร้อยละ ๒๓ ของการจำหน่ายทั้งหมด รถนิสสันตามมาเป็นอันดับสอง ซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๒ อันดับรองได้แก่ รถยนต์ฮิซุชิ มาสด้า และฮิโน้ คิดเป็นประมาณร้อยละ ๑๗, ๑๒ และร้อยละ ๕ ตามลำดับที่ ๓, ๔ และ ๕ ส่วนรถยนต์ยี่ห้ออื่น ๆ ครองตลาดในสัดส่วนที่ต่ำ (ดูตารางที่ ๑๔ ในภาคผนวก ข) และการเปลี่ยนอันดับความสำคัญในการจำหน่ายรถยนต์แต่ละชื่อการค้ามีอยู่มากพอสมควรในกลุ่มที่มียอดการจำหน่ายน้อย สำหรับกลุ่มที่มียอดการจำหน่ายมากดังกล่าวข้างต้นจะมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนในตลาดน้อย

สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่เฉพาะ ๑๐ ล้อ ได้แก่ รถยนต์ฮิโน้ ฮิซุชิ และฟูจิเท่านั้น ในจำนวนผู้ประกอบการนี้รถฮิซุชิมีส่วนแบ่งในตลาดร้อยละ ๗๔ และ ๖๕ ของตลาดรถยนต์บรรทุกและโดยสารขนาด ๑๐ ล้อทั้งหมด ในปี ๒๕๑๙ และ ๒๕๒๐ ตามลำดับ อันดับสองได้แก่ รถยนต์ฮิโน้มีส่วนแบ่งในตลาดร้อยละ ๒๑ เพิ่มเป็นร้อยละ ๒๔ ของตลาดรถยนต์ขนาด ๑๐ ล้อทั้งหมดในปี ๒๕๑๙ และ ๒๕๒๐ ตามลำดับ ในปี ๒๕๒๐ นี้ ได้มีรถยนต์ฟูจิเพิ่มขึ้นมาแย่งตลาดได้ ๗ เปอร์เซ็นต์ ประกอบกับการเพิ่มส่วนแบ่งในตลาดของรถยนต์ฮิโน้ ทำให้รถยนต์ฮิซุชิต้องเสียตลาดส่วนหนึ่งไป แต่อย่างไรก็ตามรถยนต์ฮิซุชิและรถยนต์ฮิโน้ก็ยังคงครองตลาดรถยนต์ขนาด ๑๐ ล้อในอันดับ ๑ และ ๒ ตามลำดับ ตลาดรถยนต์ขนาด ๖ ล้อนั้นรถฮิซุชิครองตลาดได้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๔ ในปี ๒๕๑๙ และลดลงเป็นร้อยละ ๗๑ ของตลาดรถยนต์ขนาด ๖ ล้อทั้งหมด ในปี ๒๕๒๐ และรถยนต์ฮิโน้อยู่ในอันดับสองมีส่วนแบ่งในตลาดคิดเป็นร้อยละ ๑๒ ในปี ๒๕๑๙ และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๓๑ ของรถยนต์ขนาด ๖ ล้อทั้งหมด ในปี ๒๕๒๐ ส่วนที่เหลือมีส่วนแบ่งในตลาดน้อยมาก ได้แก่รถยนต์นิสสันและโตโยต้า ซึ่งสามารถรักษาตลาดไว้ได้ในอัตรา ๓ และ ๔ เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ในขณะที่รถฟอร์คมีส่วนแบ่งในตลาดลดลงจาก ๖ เปอร์เซ็นต์ในปี ๒๕๑๙

ตารางที่ ๒.๒๐

สัดส่วนในตลาดของรถยนต์ แยกตามประเภทผู้ผลิต

หน่วย: คัน

	๒๕๑๖		๒๕๑๗		๒๕๑๘		๒๕๑๙		๒๕๒๐	
	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน
ญี่ปุ่น	๔๘,๗๖๖	๘๐	๔๘,๙๑๒	๗๖	๔๘,๑๖๗	๘๔	๗๑,๘๓๔	๘๗	๘๗,๙๙๖	๘๘
สหรัฐอเมริกา	๔,๗๙๑	๘	๖,๘๐๑	๑๑	๔,๗๓๖	๗	๓,๕๘๑	๔	๒,๙๙๐	๓
อิตาลี	๑,๒๖๘	๒	๒,๒๑๔	๔	๒,๗๘๕	๔	๒,๐๐๑	๒	๑,๙๒๒	๒
เยอรมนี	๒,๖๓๓	๔	๒,๐๒๑	๓	๑,๘๙๐	๒.๘	๑,๗๒๒	๒	๒,๕๕๓	๓
ฝรั่งเศส	-	-	-	-	๖๐๗	๐.๘	๗๓๔	๐.๘	๖๔๒	๐.๖
สวีเดน	-	-	-	-	๔๕๒	๐.๕	๕๒๔	๐.๖	๗๔๖	๐.๗
อื่น ๆ	๒,๘๒๑	๕	๒,๒๒๘	๖	๗๒๘	๐.๙	๒,๒๕๓	๓.๕	๔,๔๓๕	๓.๗
รวม	๖๑,๒๗๙	๑๐๐	๖๓,๑๗๗	๑๐๐	๖๙,๓๖๕	๑๐๐	๘๒,๖๕๐	๑๐๐	๑๐๑,๒๗๔	๑๐๐

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

มาเป็น ๑ เปอร์เซ็นต์ในปี ๒๕๒๐ (ดูแผนภาพที่ ๑๗ ในภาคผนวก ก)· จึงกล่าวได้สำหรับรถยนต์
บรรทุกและโดยสารตั้งแต่ขนาดกลางจนถึงขนาดใหญ่ที่นั่นรถยนต์ที่มีส่วนแบ่งในตลาดมากที่สุดก็คือรถยนต์
ฮิอุซุและรถยนต์ฮิโน้เป็นอันดับที่สองรองลงมา

๔.๔ ราคาเครื่องยนต์

ธุรกิจการค้าประเภทใดก็ตามต่างมีจุดประสงค์เหมือนกันคือ ขายสินค้าและบริการเพื่อที่จะ
ให้ได้กำไรมาดำเนินกิจการต่อไป การที่จะกำไรหรือขาดทุนมากน้อยเพียงไรก็ขึ้นอยู่กับการตั้งราคา
ว่าต่างจากต้นทุนมากหรือน้อย ถ้าราคาที่ตั้งไว้สูงกว่าต้นทุนมากการขายนั้นจะได้รับกำไรจำนวนมาก
แต่ถ้าตั้งราคาสูงกว่าต้นทุนเล็กน้อยแล้ว ก็จะได้รับกำไรในอัตราที่ต่ำกว่า สิ่งเหล่านี้เป็นที่ทราบกันดี
อยู่แล้ว สำหรับการตั้งราคาของรถยนต์นั้นยังมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ อีกหลายประการ มิใช่ว่าจะหวัง
ที่จะทำกำไรเพียงอย่างเดียว พอสรุปเป้าหมายในการตั้งราคาที่สำคัญไว้ ๔ ประการดังนี้^๑

๑. เพื่อได้มาซึ่งผลตอบแทนจาก เงินลงทุน หรือจากยอดขายสุทธิตามที่ตั้ง เป้าหมายไว้
๒. เพื่อรักษาไว้ซึ่งเสถียรภาพทางด้านราคา
๓. เพื่อดำรงไว้หรือขยายส่วนแบ่งตลาดตามที่ตั้ง เป้าหมายไว้
๔. เพื่อเผชิญหรือป้องกันการแข่งขัน
๕. เพื่อให้ได้กำไรมากที่สุด

ในการตั้งราคาเครื่องยนต์นั้น จะกระทำโดยฝ่ายบริหารของบริษัทประกอบรถยนต์หรือฝ่ายขาย
ซึ่งเกี่ยวข้องกับการตั้งราคาโดยตรง ซึ่งจะคำนึงถึงต้นทุนการประกอบรถยนต์เป็นเกณฑ์ แต่ก็ยังต้อง
คำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ ในการตั้งราคาด้วย เช่น คู่แข่งขันในตลาด ผู้บริโภค และสภาพเศรษฐกิจในขณะ
นั้น สำหรับการตั้งราคาจำเป็นจะต้องทำไปตามลำดับขั้น เพื่อให้การพิจารณาการตั้งราคาเครื่องยนต์
เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีขั้นตอนดังนี้^๒

^๑ อีมันต์ จันทรวงศ์และคณะ หลักการตลาด คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์, หน้า ๓๖๖, ๒๕๒๑.

^๒ ปัญญูดี จุลนาพันธ์และคณะ หลักการตลาด มหาวิทยาลัยรามคำแหง กรุงเทพฯ หน้า
๒๑๗-๒๑๘.

ขั้นแรก ต้องพิจารณาต้นทุนในการผลิตรถยนต์ และในขณะนั้นสภาวะของตลาดเป็นอย่างไร หากมีคู่แข่งขึ้นน้อยราย ต้นทุนของสินค้าและกำไรตามที่ต้องการก็จะเป็นราคารถยนต์ แต่ถ้าวางรถยนต์ประเภทเดียวกันนั้นมีคู่แข่งขึ้นมากจะต้องตั้งราคาจากต้นทุนและกำไรพอสมควร (Reasonable)

ขั้นที่สอง พิจารณาความต้องการของผู้ซื้อ ขั้นนี้มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการตั้งราคารถยนต์มาก ซึ่งบางครั้งราคารถยนต์ที่ผู้ซื้อจ่ายนั้นผู้ซื้อมิได้คำนึงถึงต้นทุนผลิตเลย อย่างไรก็ตามการพิจารณาความต้องการของผู้ซื้อ โดยพิจารณาราคาเป็นเกณฑ์ก็นับว่ามีประโยชน์มาก เพราะทำให้ทราบจำนวนจำหน่าย ณ ระดับราคาขายต่าง ๆ กัน^๑

ขั้นที่สาม พิจารณาสภาพการแข่งขันในตลาดว่าราคารถยนต์ของคู่แข่งมีแนวโน้มเป็นไปอย่างไร ซึ่งบางครั้งราคารถยนต์สูงขึ้นเพียงเล็กน้อยผู้บริโภคอาจจะหันไปซื้อรถยนต์ของคู่แข่ง

ลำดับขั้นการตั้งราคาดังกล่าวมาแล้ว เป็นเพียงแนวทางโดยย่อเท่านั้น และการกำหนดราคาเพื่อจะให้ได้ราคาที่เหมาะสมนั้นจะต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่นอีก เช่น สภาวะเศรษฐกิจ คำนิยม เป็นต้น

อย่างไรก็ตามราคาสินค้าที่ตั้งไว้สูงกว่าปกติก็อาจชักชวนให้ผู้ซื้อสนใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ซื้อมักจะเชื่อว่าสินค้ามีราคาสูงคุณภาพย่อมดี ฉะนั้นผู้บริโภคบางคนยินดีจะจ่ายเงินสูงขึ้นเพื่อซื้อสินค้าที่ตนคิดว่าดีกว่าสินค้านั้นราคาถูก หลาย ๆ บริษัท ได้วางนโยบายการตั้งราคาไว้ตามสภาพตลาด จึงมีการเปลี่ยนแปลงราคาอยู่เสมอ^๒ และการตั้งราคาใหม่จะถือว่าราคาสินค้าของคู่แข่งเป็นเกณฑ์ โดยที่ฝ่ายบริหารได้ใช้การโฆษณาหรือตัววิธีอื่น ๆ เป็นเครื่องมือเพิ่มการจำหน่ายแทนที่จะใช้การลดราคาเป็นเครื่องมือ เมื่อทำการศึกษาโดยละเอียดจะพบว่า สาเหตุของการขึ้นราคารถยนต์ในแต่ละครั้งนั้นมีอยู่หลายประการด้วยกัน ซึ่งกล่าวโดยสรุปในกรณีต่าง ๆ ได้ดังนี้^๓

^๑อนันต์ จันทรกุลและคณะ หลักการตลาด คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๑ หน้า ๓๖๖.

^๒Ibid p. 368.

^๓คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์

๑. การขึ้นราคา CIF ของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (CKD) ที่นำเข้าอันเนื่องมาจากค่าแรงงาน ค่าขนส่ง และราคาวัตถุดิบของประเทศผู้ผลิตโลหะต่างประเศสูงขึ้น ดังจะเห็นได้จากระยะเวลาที่ผ่านมา รถยนต์ทุกประเทศได้มีการขึ้นราคากันหลายครั้ง

๒. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสูงขึ้น ดังในระยะ ๓ ปีที่ผ่านมา อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสกุลเยนและมาร์ค เป็นต้น ซึ่งใช้ในการซื้อขายรถยนต์ที่สำคัญได้เพิ่มขึ้นในอัตราสูงถึงร้อยละ ๓๐-๔๐

๓. การขึ้นอัตราอากรขาเข้าและภาษีต่าง ๆ สำหรับประเทศไทยที่ผ่านมาเป็นการขึ้นอัตราอากรขาเข้าของการนำเข้ายานยนต์บางลักษณะและลดอัตราภาษีการค้าของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศ สาเหตุจากกรณีนี้จึงไม่ได้มีผลกระทบต่อการขึ้นราคารถยนต์ในระยะที่ผ่านมามากนัก

๔. การขึ้นอัตราค่าแรงงานในประเทศ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการครองชีพในปัจจุบันและการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการบริการสวัสดิการที่ให้ออกงานตามกฎหมายแรงงานกำหนด ทำให้ต้นทุนในการผลิตด้านค่าแรงงานสูงขึ้น

๕. การเพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ (Local Content) จะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นเปอร์เซ็นต์ละประมาณ ๔๐๐-๕๐๐ บาท^๑ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทและแบบของรถยนต์ (ดูตารางที่ ๒.๒๑) ตัวอย่างเช่น ต้นทุนที่สูงขึ้นเมื่อเพิ่มอัตราการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุกอีซูซุ ๑๐ ล้อ แบบ JOZ 520 Y ซึ่งนำส่วนประกอบและอุปกรณ์ (CKD) ในลักษณะ Chassis with Windshield เข้ามาประกอบเป็นตัวอย่างในการคำนวณ อัตราการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์บรรทุกแบบ Chassis with Windohield นี้กำหนดไว้ร้อยละ ๒๐ ราคาของส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศทั้งหมด ตามรายการข้างต้นซึ่งกำหนดอัตราไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ รวมเป็นเงินเท่ากับ ๕๖,๖๔๓ บาท ในขณะที่ราคาส่วนลดที่ได้รับจากต่างประเทศตามรายการขึ้นส่วนดังกล่าวในราคา CIF กรุงเทพฯ เท่ากับ ๓๘,๓๐๘ บาท

^๑ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

ตารางที่ ๒.๒๑

ต้นทุนที่สูงขึ้นเนื่องจากการเพิ่มอัตราการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์
ที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุก

รายการชิ้นส่วนที่ใช้ในประเทศ	ราคาในประเทศ (บาท)	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์	ราคาส่งออกที่ได้รับ CIF กรุงเทพฯ (บาท)
๑. Tyre	๒๖,๒๕๐	๕.๓๐	๒๒,๑๕๔
๒. Battery	๕๘๐	๐.๓๕	๕๘๖
๓. Spring	๖,๓๐๔	๒.๒๓	๒,๕๒๘
๔. Radiator	๓,๕๐๐	๑.๒๔	๒,๐๕๐
๕. Paint	๓,๐๐๐	๑.๐๖	๒,๑๐๐
๖. Shock Absorber	๕๖๐	๐.๑๖	๒๑๖
๗. Balss	๘๕๐	๐.๓๑	๕๕๗
๘. Mud Cover	๖๐	๐.๐๒	๖๕
๙. Exhaust Pipe a Silencer	๖๕๐	๐.๒๓	๒๖๓
๑๐. Fuel Tank	๑,๖๐๐	๐.๕๗	๖๘๕
๑๑. Alternator	๒,๑๗๐	๐.๗๗	๕๗๔
๑๒. Regulator	๒๕๐	๐.๑๐	๑๑๑
๑๓. Wire Harness	๑,๐๐๕	๐.๓๖	๑,๗๗๗
๑๔. Starter	๒,๑๕๐	๐.๗๗	๑,๓๕๘
๑๕. Weather Strip	๓๓๖	๐.๑๒	๒๑๑
๑๖. Battery Cover	๕๖	๐.๐๑	๒๑
๑๗. Windshield Washer	๑๕๕	๐.๐๕	๗๐
๑๘. Battery Carrier	๕๐๐	๐.๑๕	๑๕
๑๙. Air Intake	๑,๒๐๐	๐.๔๒	๒๓๐
๒๐. Wiper Motor	๕๕๐	๐.๑๖	๑๕๕
๒๑. Horn	๑๕๐	๐.๐๗	๕๐
๒๒. Floor Mat	๕๗๗	๐.๓๕	๓๓๗
๒๓. Reinforcement From	๓๐๐	๐.๑๑	๑๗๓
๒๔. Sunvisor	๘๕	๐.๐๓	๖๑
๒๕. Tacho Graph	๒,๕๐๐	๑.๐๓	๑,๒๕๗
๒๖. Tacho Shaft	๒๐๐	๐.๐๗	๘๑
๒๗. Battery Cable	๑๒๕	๐.๐๔	๕๗
Total	๕๖,๖๕๓	๒๐.๐๗	๓๘,๓๐๘

ที่มา: กองแผนงาน กระทรวงอุตสาหกรรม

หากนำเข้าชิ้นส่วนฯ ที่ได้รับส่วนลดในลักษณะ CKD ต้องเสีย

อากรขาเข้าร้อยละ ๑๐ และภาษีการค้าอีกร้อยละ ๑.๕ = ๔,๕๙๖ บาท

ราคาส่วลดรวมภาษีอากรในการนำเข้า = ๓๘,๓๐๘ + ๔,๕๙๖

= ๔๒,๙๐๔ บาท

ดังนั้นการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ในประเทศอัตราร้อยละ ๒๐ จะทำให้ราคาชิ้นส่วนสูงขึ้น

= ๕๖,๖๔๓ - ๔๒,๙๐๔

= ๑๓,๗๓๙ บาท

ทำให้ราคาชิ้นส่วนสูงขึ้นกว่าการใช้ชิ้นส่วนจากต่างประเทศเฉลี่ยประมาณเปอร์เซ็นต์ละ

= $\frac{๑๓,๗๓๙}{๒๐}$

= ๖๘๙.๔๕ บาท

การกำหนดใช้เพิ่มอัตราการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารในแต่ละแบบโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕ ภายใน ๕ ปีนั้น จะทำให้ต้นทุนการใช้ส่วนประกอบฯ ในประเทศเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๕,๐๐๐ บาท ภายในเวลา ๕ ปี หรือปีละประมาณ ๕,๐๐๐ บาท^๑ เพราะฉะนั้นหากจะมีการขึ้นราคารถยนต์ในราคาที่สูงกว่านี้ จะต้องเนื่องมาจากสาเหตุอื่นเป็นสำคัญ

โดยที่ตลาดรถยนต์เป็นตลาดของผู้ขายโดยส่วนใหญ่ ผู้ประกอบหรือผู้จำหน่ายจึงสามารถเปลี่ยนแปลงราคาได้ตามที่ตนเห็นสมควร ในระยะเวลาตั้งแต่ปี ๒๕๑๖-๒๕๒๐ ราคารถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้นมาตลอด โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นถึงปีละประมาณร้อยละ ๑๑.๕ โดยรถยนต์นั่งมีราคาเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๔.๒ ต่อปี และรถบรรทุกมีราคาเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๘ ต่อปี (ดูตารางที่ ๒.๒๒) สำหรับในระยะครึ่งแรกของปี ๒๕๒๐ ราคารถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในระดับทรงตัวจนระยะปลายปีในราวเดือนกันยายนเป็นต้นมา ราคารถยนต์เพิ่มมีการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินเยน เงินมาร์ค และเงินปอนด์สูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการนำรถยนต์

^๑Ibid

ตารางที่ ๒.๒๒

อัตรการเปลี่ยนแปลงของราคาเฉลี่ยของรถยนต์

หน่วย: เปอร์เซ็นต์

ประเภทรถยนต์	๒๕๑๖-๒๕๑๗	๒๕๑๗-๒๕๑๘	๒๕๑๘-๒๕๑๙	๒๕๑๙-๒๕๒๐	อัตรการเพิ่ม เฉลี่ย ๒๕๑๖-๒๕๒๐
	รถยนต์นั่งขนาดเล็ก (ต่ำกว่า ๑๕๐๐ ซี.ซี.)	๗.๑	๑๔.๓	๘.๓	๓.๘
ขนาดใหญ่ (สูงกว่า ๑๕๐๐ ซี.ซี.)	๖.๑	๔.๘	๑๘.๒	๑๑.๕	๑๐.๓
สปอร์ตและคูเป้	๑๖.๗	๑๔.๓	๑๘.๘	๓๖.๘	๒๐.๓
รถตู้หรือรถโดยสารขนาดเล็ก	๒๓.๖	๑๓.๖	๘.๐	๒๕.๙	๑๖.๒
รถบรรทุกขนาดเล็ก-แชลชีส์	๘.๐	๑๑.๖	๘.๕	๑๓.๐	๑๐.๒
สำเร็จรูป	๑๕.๐	๗.๐	๓๓.๘	๑๔.๓	๑๒.๐
รถบรรทุกขนาดใหญ่	๑๑.๑	๗.๕	๑๑.๖	๑๖.๗	๑๑.๓
รถยนต์ขับเคลื่อน ๔ ล้อ	๒๐.๑	๘.๓	๓.๘	๑๑.๑	๙.๗
รถยนต์แบบพิเศษ	๑๒.๕	๕.๖	๑๕.๘	๔.๕	๙.๗
เฉลี่ยโดยถ่วงน้ำหนักตาม สัดส่วนปริมาณที่ขาย					๑๑.๕๒

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ขึ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ต่าง ๆ เข้าสูงขึ้น บริษัทจำหน่ายจึงได้มีการปรับราคาจำหน่ายให้สูงขึ้นตามไปด้วยเป็นระยะ ๆ โดยเฉลี่ยราคาของรถยนต์ที่เปลี่ยนแปลงตอนปลายปีสูงขึ้นจากต้นปีประมาณร้อยละ ๘.๕ ราคาของรถยนต์นั่งสูงขึ้นประมาณ ๒,๐๐๐-๔๓,๐๐๐ บาท หรือเฉลี่ยร้อยละ ๑๐.๕ และรถบรรทุกราคาสูงขึ้นประมาณ ๒,๕๐๐-๑๑,๐๐๐ บาท หรือเฉลี่ยร้อยละ ๗.๕

ในตอนต้นปี ๒๕๒๑ ราคาของรถยนต์ได้เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนเมื่อเดือนมิถุนายนปีเดียวกันนี้ราคาของรถยนต์โดยเฉลี่ยได้เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐.๕ จากเมื่อปลายปี ๒๕๒๐ รถยนต์ที่ผลิตในประเทศญี่ปุ่นและประเทศอื่น ๆ มีอัตราเพิ่มใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ ๒๑.๕ และ ๑๙.๑ ตามลำดับโดยทั่วไปราคาของรถยนต์

จากประเทศอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นไม่มากนัก ยกเว้นราคาการยนต์จากประเทศเยอรมันที่มีราคาเพิ่มขึ้นสูงมาก ราคาการยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ ๒๕.๕ ในขณะที่รถยนต์บรรทุกเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๘.๕ การเพิ่มขึ้นของราคาการยนต์นี้ มีสาเหตุมาจากค่าของเงินตราต่างประเทศคู่ค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และเนื่องมาจากการเพิ่มอัตราอากรขาเข้าของรัฐบาลด้วย การขึ้นอากรขาเข้าของรัฐบาลเพียงอย่างเดียวนี้ มีส่วนทำให้ราคาการยนต์เพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ ๑๕ (ดูรายละเอียดตารางที่ ๑๖ ในภาคผนวก ข)

๔.๕ ปัญหาทางด้านตลาด

ก. ปัญหาตลาดภายในประเทศของรถยนต์

มีผู้ประกอบการรถยนต์ภายในประเทศมากมาย จึงมีการแข่งขันกันมาก แต่ละรายก็ได้ทำการผลิตรถยนต์หลาย ๆ แบบ เพื่อสนองความต้องการที่มีน้อยอยู่แล้ว จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ต้นทุนของการผลิตสูง ตลาดภายในประเทศมีขนาดจำกัด สาเหตุประการแรกคือ รถยนต์ภายในประเทศมีราคาแพงเพราะอัตราภาษีอากรสำหรับอะไหล่รถยนต์เข้าค่อนข้างสูงด้วย เป็นเหตุให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่าต่างประเทศดังกล่าวมาแล้ว สาเหตุประการต่อมา คือประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม พลเมืองไทยมากกว่าร้อยละ ๘๐ มีอาชีพในเศรษฐกิจสาขาเกษตร และฐานะของเกษตรกรซึ่งเป็นกระดูกสันหลังของชาติส่วนใหญ่มีฐานะตกต่ำ อำนาจซื้อหรืออุปสงค์รวม (aggregate demand) ของระบบเศรษฐกิจจึงต่ำนอกจากปริมาณความต้องการของตลาดรถยนต์ภายในประเทศต่ำ ปัจจุบันตลาดรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศยังแคบ ทั้งนี้เพราะยังมีรถยนต์สำเร็จรูปหลายแบบจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันกับตลาดภายในประเทศที่มีอยู่จำกัดอยู่แล้ว

ข. ปัญหาในเรื่องตลาดต่างประเทศก็คือ การส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศเป็นเรื่องยากลำบากสำหรับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ปัญหาประการหนึ่งก็คือต้นทุนการผลิตสูงกว่าต่างประเทศดังได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อการผลิต อีกประการหนึ่งประเทศใกล้เคียงต่างก็มีโรงงานประกอบรถยนต์อยู่แล้ว ด้วยกันทั้งนั้น ถึงแม้ว่าเดิมเคยส่งออกไปยังประเทศลาว และเขมรบ้าง ซึ่งมีจำนวนน้อยมากเพียงประมาณปีละ ๒๐-๓๐ คัน แต่ในปัจจุบันสภาวะทางการเมืองของประเทศเหล่านี้ไม่เอื้ออำนวยจึงไม่ได้ส่งรถยนต์ไปขายอีก ในขณะนี้มีบางบริษัท เช่น บริษัทไทยสวีดิช แอสเซมบลี จำกัด ได้พยายามที่จะนำรถยนต์นั่งวอลโว่จากประเทศสวีเดนมาดัดแปลงเป็นรถยนต์นั่งช่วงยาว ซึ่งการดัดแปลงสำหรับจำนวนน้อยเช่นนี้ไม่สามารถที่จะทำในประเทศสวีเดนได้ จึงดัดแปลงการประกอบในประเทศไทยแล้วส่งกลับไปจำหน่ายยังประเทศสวีเดน ซึ่งการนี้บริษัทฯ มีโครงการจะส่งออกไปประเทศสวีเดนประมาณปีละ ๑๐๐ คัน