

## บทที่ 8

### อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

#### 8.1 ความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มต้นในปี 2503 เมื่อจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรีในยุคนั้นต้องการปรับปรุงตลาดอุตสาหกรรม โดยอาศัยความช่วยเหลือจากภาคเอกชนทั้งไทยและต่างประเทศ เพื่อให้มีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจรัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 ตามกฎหมายฉบับนี้รัฐบาลได้ใช้ภาษีอากร เป็นมาตรการในการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ได้รับสิทธิพิเศษนี้ด้วย

ในยุคแรกของนโยบายการส่งเสริมและอุตสาหกรรมในประเทศไทย ซึ่งเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้านั้น รถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่รัฐประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งโรงงานขึ้นในประเทศ เนื่องจากจำนวนรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศ เพื่อนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ (Completely Built-Up Car : CBU) เพิ่มขึ้นทุกปี จากนโยบายดังกล่าวกระตุ้นให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจากกลุ่มประเทศยุโรปและสหรัฐอเมริกา สนใจจะทำการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย โดยนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วน (Completely Knocked-Down Kits : CKD) จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปจำหน่ายในประเทศ

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้สิทธิพิเศษสูงใจ นอกเหนือจากสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ตามปกติของท.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีก โดยลดหย่อนภาษียานนำเข้าชิ้นส่วนประกอบ และภาษีการค้าให้ครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ ทำให้ผู้จำหน่าย

รถยนต์ที่ผลิตจากประเทศญี่ปุ่น เริ่มดำเนินการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยจำนวนโรงงาน ประกอบรถยนต์ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนกำลังการผลิตมีมากเพียงพอกับความต้องการภายในประเทศ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงประกาศงดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์ในปี 2521 แต่ยังคงมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นตลอดเวลานี้เนื่องจาก คาดว่าอนาคตรัฐบาลจะห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป กระทรวงอุตสาหกรรมจึงต้องออกประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นอีกเมื่อปี 2522 เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์มากเกินไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ

ในปี 2534 ได้มีการประกาศใช้นโยบายรถยนต์เสรี มีผลทำให้ตลาดรถยนต์ระงับลง เนื่องจากเกิดข้อขัดแย้ง ๆ เกี่ยวกับโครงสร้างภาษีนำเข้าใหม่ เช่น ข้าราชการจะยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษรถยนต์ทั้ง 3 ประเภท คือ รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถบรรทุกที่ต่ำกว่า 2,300 ซีซี. หรือข่าวก่อนหน้านี้ว่า รถยนต์ประกอบในประเทศจะเสียภาษีลดลง เหลือ 20% จากที่เคยเสีย 112% เป็นต้น ข่าวก่อนหน้านี้ทำให้เกิดความสับสนและคาดคะเนอัตราภาษีใหม่ ทำให้ผู้ซื้อจำนวนมากวิงวอนที่จะซื้อเพราะ คาดว่าราคารถยนต์หลังการปรับภาษีจะถูกลง ทำให้ยอดขายโดยรวมทุกประเภทของทุกบริษัท ในปี 2534 ลดลงประมาณ 11.7%

ในปีต่อมา ธนาคารแห่งประเทศไทยชี้ว่า ตลาดรถยนต์ปี 2535 พื้นตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากสาเหตุ 5 ประการ

1. ความสับสนเรื่องการปรับโครงสร้างภาษีอากร และการใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาบังคับใช้เริ่มลดน้อยลง มาตรการของรัฐบาลดังกล่าวมีผลทำให้ราคารถยนต์นั่งลดลง 12-33% ราคารถเชิงพาณิชย์ ลดลง 2-5%
2. มีการปรับอัตราเงินเคียน และปรับโครงสร้างภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคสูงขึ้น ประกอบอัตราดอกเบี้ยในประเทศมีแนวโน้มลดลง
3. บริษัทผู้ค้ารถยนต์มีการนำกลยุทธ์ทางการตลาดมาใช้เพื่อกระตุ้นตลาด
4. การที่รัฐบาลประกาศนโยบายการเพิ่มจำนวนรถรับจ้าง (แท็กซี่มิเตอร์) ในเขตกรุงเทพฯ ได้โดยเสรี ทำให้ความต้องการรถยนต์นั่งขนาดกระบะยกสูงตั้งแต่ 1,600 ซีซี. ขึ้นไปมีจำนวนสูงขึ้น
5. กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศเมื่อ 8 ตุลาคม 2534 กำหนดให้มีการติดตั้ง

เครื่องกรองไอเสียสำหรับรถยนต์นั่งที่มีกระบอกสูบตั้งแต่ 1,600 ซีซี. และต่ำกว่า 1,600 ซีซี. ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม และ 9 กันยายน 2536 ตามลำดับ ทำให้ผู้ค้ารถต่างเร่งระบายรถยนต์รุ่นเก่า

ปัญหาที่ตามมาจากการที่ความต้องการรถยนต์สูงขึ้นในปี 2535 ได้แก่ การผลิตที่ไม่ทันความต้องการที่เพิ่มขึ้น แม้ผู้ผลิตรถยนต์จะเร่งการผลิตก็ไม่สามารถตอบสนองได้ทันกับความต้องการของตลาดได้ทัน จากนโยบายเปิดตลาดเสรีทำให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปสูงขึ้น และการส่งออกรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์สูงขึ้น เช่น ในส่วนของการนำเข้าจะเห็นได้ว่าปริมาณการนำเข้ารถยนต์ทุกประเภทสูงขึ้นในปี 2535

## 3.2 สถานการณ์อุตสาหกรรมรถยนต์

### 3.2.1 การผลิตและการจำหน่าย

ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์ 14 โรงงาน รายชื่อและกำลังการผลิตของแต่ละโรงงานดังแสดงไว้ในตารางที่ 3.1 พบว่ากำลังการผลิตรวม 486,100 คันต่อปี ส่วนใหญ่เป็นบริษัทร่วมทุนกับต่างประเทศ ผู้ผลิตรายใหญ่ คือ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ บริษัท เอ็ม.เอ็ม.จี.สิทธิผล และบริษัท นิสสันโอโตโมบิล ในการผลิตรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ รัฐบาลได้กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ 54% สำหรับรถยนต์นั่ง และ 65% สำหรับรถปิกอัพ ซึ่งในขณะนี้การผลิตรถปิกอัพสามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเฉลี่ยประมาณ 70% ในปี 2538 มีการผลิตรถยนต์โดยประมาณ 338,321 คัน ขยายตัวเพิ่มขึ้น 19.8% จากปี 2537 โดยเป็นการประกอบรถยนต์นั่ง 75,036 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 204,399 คัน

### 3.2.2 ปริมาณการจำหน่าย

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์โดยรวมของไทยในช่วง 2535-2537 มีการขยายตัวโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 15 โดยในปี 2535 เป็นปีที่มีการขยายตัวสูงที่สุดคือ 35.2% ทั้งนี้เป็นการเพิ่มขึ้นของการจำหน่ายรถยนต์นั่งถึง 81.9% เนื่องจากนโยบายการเปิดเสรีด้านการนำเข้ารถยนต์ และนโยบายแท็กซี่เสรี รวมทั้งปริมาณความต้องการของผู้บริโภคที่รอการปรับเปลี่ยนราคาและรุ่นของรถยนต์ ในปี 2534-2535 ทำให้ปริมาณการจำหน่ายในช่วงเวลาดังกล่าว มีการเติบโต

ตารางที่ 3.1 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิต ปี 2537

ผู้ประกอบการ	กำลังการผลิต (คัน/ปี)	ประเภทรถยนต์	ชื่อทางการค้า
1. บ.โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด	100,000	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	โตโยต้า
2. บ.นิสสันโอโตโมบิล จำกัด	74,900	รถปิกอัพ	นิสสัน
3. บ.อิซูมอมอเตอร์ประเทศไทย จำกัด	76,000	รถปิกอัพ รถบรรทุก รถโดยสาร	อิซูซุ
4. บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด	21,600	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	นิสสัน
5. บ.ไทยอีโนอุตสาหกรรม จำกัด	9,600	รถบรรทุก รถโดยสาร	อีโน โตโยต้าไคน่า
6. บ.เอ็ม.เอ็ม.จี ดีทอิมัล มอเตอร์ จำกัด	126,600	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ รถบรรทุก	มิซูบิชิ
7. บ.สุโกทและมาสด้าอุตสาหกรรม รถยนต์ จำกัด	84,000	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	มาสด้า
8. บ.บางจันเจนเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	18,000	รถยนต์นั่ง	ฮอนด้า โฮตเค็น ฮุนได โคฮัทซุ
9. บ.วาช.เอ็ม.จี แอสเซมบลี จำกัด	12,000	รถยนต์นั่ง	บี.เอ็ม.ดับบลิว
10. บ.ไทออสวิค จำกัด	6,000	รถยนต์นั่ง	วอลโว่ เชนโดล์
11. บ.ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	4,600	รถยนต์นั่ง	เมอร์เซเดสเบนซ์
12. บ.ไทอู่อุตสาหกรรม จำกัด	7,200	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	ฮิซึชิ อิซูซุ
13. บ.ฮอนด้าคาร์ จำกัด	21,000	รถยนต์นั่ง	ฮอนด้า
14. บ.มอเตอร์แอนคิวิเจิง จำกัด	200	รถบัส	แคว
รวม	486,100		

หมายเหตุ : เป็นกำลังผลิตเฉลี่ยต่อเวลาทำงานปกติของแต่ละโรงงาน

ที่มา : กองเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม

เพิ่มขึ้น ในปี 2537 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์โดยรวมมีการขยายตัวลดลงเหลือเพียง 6.4% เนื่องจากปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งต่ำลงมาก

ในปี 2538 คาดว่าปริมาณการจำหน่ายรถยนต์จะมีอัตราการขยายตัวประมาณ 15% ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่สภาอุตสาหกรรมประมาณการไว้ว่า ทั้งปีจะมีการขยายตัวประมาณ 9.1% โดยจากข้อมูล 11 เดือนแรกของปี 2538 พบว่ามีปริมาณการจำหน่ายรถยนต์โดยรวม 508,887 คัน หรือประมาณ 96% ของการประมาณของสภาอุตสาหกรรม โดยเพิ่มขึ้น 15.3% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2537 โดยเป็นการขยายตัวของการจำหน่ายรถยนต์นั่ง 4.7% และรถยนต์พาณิชย์ 21.6%

สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดรถยนต์ของปี 2538 จากตารางที่ 3.2 พบว่า รถยนต์ญี่ปุ่นมีส่วนแบ่งทั้งหมดประมาณ 91% ในจำนวนนี้โตโยต้าจะมีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด คือ 28% รองลงมา ได้แก่ ฮิซุซุ และนิสสัน โดยมีสัดส่วนประมาณ 20.6% และ 16% ตามลำดับ ทั้งนี้ ในส่วนของรถยนต์นั่งผู้ที่ครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดยังคงเป็นฮอนด้า คือ 16.3% ในกลุ่มรถยนต์นั่งยุโรป ส่วนแบ่งทางการตลาดยังคงอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2537 คือ มีส่วนแบ่งประมาณ 22.9% โดยเบนซ์ เป็นผู้ครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด ประมาณ 8.8%

ทางด้านการจัดจำหน่ายรถยนต์จากตารางที่ 3.3 จะมีการใช้คิลเลอร์ และสาขาของบริษัทในการจำหน่าย และให้บริการในแต่ละพื้นที่ พบว่าแนวโน้มในการจำหน่ายผ่านคิลเลอร์จะมามากขึ้น (ดังจะเห็นได้จากการชักจูงให้สมัครเป็นคิลเลอร์การจำหน่ายรถ)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.2 ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ปี 2538

ยี่ห้อรถยนต์	ส่วนแบ่ง (%)
โตโยต้า	28
ฮิซุซุ	20.6
นิสสัน	16.0
มิตซูบิชิ	12.4
เบนซ์	2.6
โอเปด	0.9
บีเอ็มดับเบิลว	0.8
วอดไว	1.0
ฮุนได	1.2
รถยนต์ยุโรปอื่น ๆ	2.0
รถยนต์ญี่ปุ่นอื่น ๆ	14.5
รวม	100.0

ที่มา : บริษัท โตโยต้า (ประเทศไทย) จำกัด

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.3 ยอดขายรถยนต์ 9 เดือนแรกปี 2538

ชื่อทางการค้า	ยอดขาย 9 เดือนแรก ปี 2538 (คัน)	อัตราการเพิ่ม (%)
โตโยต้า	113,898	25.7
อิชูซุ	32,927	13.1
นิสสัน	63,184	41.1
มิตซูบิชิ	52,622	6.0
ฮอนด้า	20,075	-23.2
มาสด้า	17,881	7.3
เบนซ์	11,590	44.9
ฮุนได	5,133	-5.6
ฟอร์ด	4,310	87.5
โอเปิล	4,108	-25.4
อื่น ๆ	35,956	
รวม	413,684	17.5

ที่มา : สมาคมเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เอกสารประกอบการสัมมนาทิศทางเศรษฐกิจไทย ปี 2538

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3.2.3 การนำเข้าและการส่งออก

#### 3.2.3.1 การนำเข้า

การนำเข้ารถยนต์ของไทยในช่วงก่อนปี 2521 (รัฐบาลได้เริ่มห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป แต่ต่อมาในปี 2523 ได้ผ่อนผันให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งได้) ซึ่งมีปริมาณประมาณปีละ 30,000-40,000 คัน โดยกว่า 50% ของการนำเข้าเป็นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ทั้งนี้การนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนประกอบได้เริ่มขยายตัวสูงขึ้นตามลำดับ โดยมีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากประเทศญี่ปุ่นเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยสูงเป็นอันดับหนึ่ง ทั้งประเภทรถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ รองลงมาคือ รถยนต์จากเยอรมัน ฝรั่งเศส และสวีเดน เป็นต้น

สำหรับปี 2534 ภายหลังจากที่รัฐบาลได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์ได้อย่างเสรี ทำให้ยอดการนำเข้ามีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นถึง 1,033.4% ในปี 2535 และในปี 2536 ยอดการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศสูงถึง 44,279 เพิ่มขึ้นคิดเป็น 113.4% ทั้งนี้รถยนต์นำเข้ามีสัดส่วนทางการตลาดถึง 25% ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมด สำหรับรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นมียอดการนำเข้าสูงที่สุด รองลงมาเป็นรถยนต์จากยุโรป ในปี 2537 เกิดการระลอกตัวของตลาดรถยนต์ในประเทศ โดยการนำเข้ารถยนต์นั่งมีมูลค่าลดลง เนื่องจากผู้บริโภคให้ความนิยมรถยนต์เปลี่ยนไปจากเดิม กล่าวคือ รถยนต์นำเข้าส่วนใหญ่มีเครื่องยนต์ขนาด 1500-3000 CC. เปลี่ยนมาเป็น 1000-1500 CC. มากขึ้น สำหรับในปี 2538 การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลง เนื่องจากผู้ผลิตส่วนใหญ่มีโรงงานประกอบรถยนต์อยู่ในไทย และการแข็งตัวของค่าเงินสกุลต่าง ๆ ทำให้ราคารถยนต์นำเข้าสูงขึ้นมาก ส่วนการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) จะมีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจาก การขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศ จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนบางชนิดจากต่างประเทศ

#### 3.2.3.2 การส่งออก

ในระยะเริ่มต้นอาจกล่าวได้ว่า การส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปของไทยมีความสำคัญน้อยมาก เนื่องจากปริมาณและมูลค่าการส่งออกมีน้อย รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการส่งออกขึ้นในปี 2522 ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถยนต์ภายในประเทศหันมาให้ความสนใจกับการส่งออกมากขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการร่วมทุนกันระหว่างนักธุรกิจไทยกับญี่ปุ่น ในการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก โดยบริษัท เอ็มเอ็มซีทีทิมด จำกัด ได้ร่วมลงทุนกับ



ทางญี่ปุ่นประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกไปยังประเทศแคนาดาในปี 2530 จำนวน 100,000 คัน ภายในระยะเวลา 10 ปี ความคืบหน้าของโครงการส่งออกนี้ได้กระตุ้นให้ผู้ประกอบการรถยนต์รายอื่น ๆ สนใจที่จะส่งออกรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ตลาดส่งออกหลักของไทย คือ แคนาดา อินโดนีเซีย อินเดีย บรูไน สิงคโปร์ ตุรกี เวียดนาม และลาว เป็นต้น ในปี 2537 มูลค่าการส่งออก 2.138 ล้านบาท ลดลงจากปี 2536 เป็น 20.6% ซึ่งเป็นการลดลงของการส่งออกรถยนต์นั่ง 57.2% เนื่องจาก แคนาดาที่เป็นตลาดส่งออกที่สำคัญได้เปลี่ยนไปสั่งนำเข้ารถยนต์จากประเทศเกาหลีซึ่งมีราคาสูงกว่า รวมทั้งการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้าการผลิต จึงไม่มากพอที่จะทำให้ต้นทุนการผลิตลดลง จนสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตในต่างประเทศได้ สำหรับรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ มีมูลค่าการส่งออกที่ลดลงเช่นเดียวกัน (ตลาดที่สำคัญ เยอรมนี ฝรั่งเศส ลาว ตุรกี ปากีสถาน เนเธอร์แลนด์) สำหรับการส่งออกในปี 2538 มีมูลค่าการส่งออกประมาณ 1,863.8 ล้านบาท มูลค่าการส่งออกที่เพิ่มอาจจะมีสาเหตุมาจากการแข็งตัวของค่าเงินเยน และคอซุมาร์ก นอกจากนี้อาจจะมีสาเหตุเนื่องจากผู้ผลิตพยายามลดต้นทุนต่อหน่วยลง

### 3.2.4 แนวโน้มการผลิตรถยนต์ปี 2539

ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์ 14 โรงงาน กำลังการผลิตรถยนต์ในปี 2538 รวม 486,100 คัน สำหรับในปี 2539 มีคาดการณ์ว่ายอดการผลิตรถยนต์โดยรวมเพิ่มขึ้นเนื่องจากในปี 2539 นี้ มีการขยายกำลังการผลิตโดยโตโยต้า อีก 50,000 คัน นิสสันเพิ่มกำลังการผลิต 18,000 คัน มิตซูบิชิ เพิ่มกำลังผลิต 24,000 คัน ฮิซุซุ เพิ่มกำลังการผลิต 4,800 คัน และฮุนได เพิ่มกำลังการผลิต 7,200 คัน รวมทั้งมีการสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แห่งใหม่คือ วิเอมซี ซึ่งผลิตรถบรรทุกขนาดเล็ก โดยใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากกว่าร้อยละ 50 โดยในช่วงแรกสามารถผลิตรถบรรทุกเล็กได้ประมาณ 6,000 คัน และในปี 2539 จะเพิ่มการผลิตเป็น 24,000 คัน

อย่างไรก็ตาม จากการที่เงินเยนและเงินสกุลอื่น ๆ แข็งตัวขึ้นมาก ทำให้บริษัทแม่ในญี่ปุ่นและยุโรป รวมทั้งสหรัฐอเมริกา มีนโยบายย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยคือ โตโยต้า มิตซูบิชิ ฮอนด้า ในอีก 3-5 ปีข้างหน้า สำหรับผู้ผลิตรายใหญ่ของสหรัฐอเมริกา คือ จีเอ็ม ฟอร์ด ไครสเลอร์ ขณะนี้ได้เข้ามาร่วมลงทุน เพื่อตั้งฐานการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเช่นกัน

นอกจากนี้ ผู้ผลิตมีแนวโน้มที่จะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้น เนื่องจากปัจจุบันชิ้นส่วนเหล่านี้มีคุณภาพสูงขึ้น ประกอบกับการแข็งตัวของค่าเงินเยน ทำให้ชิ้นส่วนที่นำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศมีราคาแพงขึ้น และมีโครงการการนำเข้าชิ้นส่วนประเทศอาเซียน ตามโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนระหว่างประเทศอาเซียน (Brand to Brand Complementation : BBC) โดยรัฐบาลไทยปรับลดอัตราภาษีนำเข้าจากเดิม 20% เป็น 10% และอินโดนีเซีย ได้เข้าร่วมโครงการแล้ว ทำให้มีประเทศเข้าร่วมโครงการครบทั้ง 4 ประเทศ คือ ไทย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์และอินโดนีเซีย

### ๑.๑ นโยบายรัฐบาลต่ออุตสาหกรรมรถยนต์

ในปี 2512 กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น เพื่อกำหนดนโยบายและวิธีการต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มต้นที่การนำส่วนประกอบและอุปกรณ์จากต่างประเทศ โดยมีการถอดแยกชิ้นส่วนตามที่กรมศุลกากรได้กำหนดไว้ ชิ้นส่วนที่ถอดแยกนี้ก็คือ CKD ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้ขณะนั้นมีเพียงยาง แบตเตอรี่ และแหวนบ ต่อมากรมศุลกากรได้มีการประกาศให้ยาง แบตเตอรี่ และแหวนบับ ไม่นับรวมใน CKD ได้รับสิทธิพิเศษในด้านอากรนำเข้าในอัตราพิเศษ

หลังจากที่รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างต่อเนื่อง ทำให้จำนวนโรงงานได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นตามลำดับ จนกระทั่งกำลังการผลิตมีมากเพียงพอกับความต้องการภายในประเทศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้จัดการให้การสนับสนุนการลงทุนในปี 2512 แต่ยังคงมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นตลอดเวลา ในปัจจุบันประกอบรถยนต์ 14 โรงงาน จากจำนวนที่ยังจดทะเบียนอยู่ 21 โรงงาน โดยในปี 2512 มีกำลังการผลิตรถยนต์ประมาณ 153,600 คันต่อปี ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับแรก เมื่อเดือน กรกฎาคม 2514 สาระคือ มีการจำกัดจำนวนแบบรถยนต์ที่ประกอบขึ้นภายในประเทศ และกำหนดใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศอัตรา 25% โดยมีวัตถุประสงค์ของนโยบายก็คือ

1. สนับสนุนการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ
2. ปรับปรุงโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งที่ตั้งอยู่แล้ว และที่จะตั้งขึ้นใหม่เป็นโรงงาน

### ผลิตภัณฑ์ที่แท้จริง

#### 3. สนับสนุนให้มีการลงทุนและเกิดการพัฒนาศักยภาพการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์

ต่อมาในปี 2516-2518 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดอัตราร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ สำหรับรถยนต์บรรทุกหรือโดยสารประเภท Chassis With Engine เป็น 15% และต่อมา กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดอัตราเปอร์เซ็นต์ของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถโดยสารประเภท Chassis With Windshield เป็น 20% เนื่องจากพิจารณาพบว่ารถยนต์ทั้งสองประเภทนี้ ชิ้นส่วนที่ใช้ได้ภายในประเทศมีน้อยกว่ารถยนต์นั่ง ในปี 2518 จึงได้ประกาศสูตรคำนวณการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศโดยใช้ราคา และภาษีอากรของชิ้นส่วนเป็นข้อมูลในการคำนวณ

ในปี 2520-2522 กระทรวงพาณิชย์ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป กระทรวงการคลังได้ประกาศขึ้นอัตราอากรขาเข้าของรถยนต์นั่ง คือ CKD จาก 50% เป็น 80% และ CBU จาก 80% เป็น 150% ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดการขาดดุลการค้า และช่วยคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศ นอกจากนี้ยังประกาศกำหนดให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ นอกจากนี้ยังประกาศกำหนดให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่งจากเดิม 25% เป็น 50% ภายใน 5 ปีโดยให้เพิ่ม 5% ต่อปีจนครบ และได้ห้ามเพิ่มการประกอบจำนวนรุ่น (Series) ของรถยนต์นั่งเพิ่มจากที่เคยประกอบอยู่เดิม รวมทั้งห้ามการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่

ในปี 2523-2525 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกสูตรการคำนวณมูลค่าเปอร์เซ็นต์ของรถยนต์บรรทุก, โดยสารเดิม และกำหนดเป็นตารางมาตรฐานเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง ขณะที่ให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้น 5% ต่อปี เป็นระยะเวลา 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดในแต่ละประเภท ดังนี้ ประเภท Chassis With Cab จากเดิม 25% เป็น 50% ประเภท Chassis With Windshield จากเดิม 20% เป็น 45% ประเภท Chassis With Engine จากเดิม 15% เป็น 40% และได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก สำคัญ คือ ให้โรงงานประกอบรถยนต์ในสถานที่จะประกอบเพื่อการส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ได้รับการยกเว้นไม่ต้องใช้

ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ จากประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อให้ใช้  
 ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ ตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรม  
 ยานยนต์เห็นควร

คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติ  
 ของการประกอบรถยนต์ประเภทรถแวน รถตู้ และรถจี๊ป หากมีการนำเข้ารถประเภทที่ให้อิ  
 ติปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง แต่หากนำเข้าในลักษณะ Chassis With Windshield หรือ Chassis With  
 Engine ให้อิติปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์บรรทุก หรือโดยสตาร์ทมาคณะกรรมการพัฒนา  
 อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้สำหรับรถยนต์บรรทุกรวม 7 รายการ คือ  
 หม้อน้ำชุดพักเก็บไอเสีย ท่อไอเสีย แหนบค้ำหน้า-หลัง ยางนอก-ยางใน กระจกนิรภัย และครัมเบรก  
 หน้า-หลัง

ในปี 2526-2528 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์  
 นั่ง ได้รวมกันทั้งหมดไม่เกิน 24 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แต่ละแบบมี  
 ตัวถังได้แบบเดียว และให้เครื่องยนต์ขนาดเดียว แต่ให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด นอกจากนี้หากรถยนต์  
 นั่งรุ่นใดไม่มีการประกอบในปีหนึ่งปีใด จะยกเลิกสิทธิการประกอบและไม่มีการทดแทนรุ่นที่  
 ยกเลิกนั้น

วัตถุประสงค์ของนโยบายนี้เพื่อลดจำนวนรถยนต์ที่มีอยู่น้อยลง และกำหนดให้  
 รถยนต์ที่ประกอบขึ้นในประเทศใช้ระบบท่อไอเสีย เฉพาะที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์  
 อุตสาหกรรม ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 เพื่อลดปัญหาหมอกควันอันเกิดจากเสียงรบกวน รวมทั้ง  
 ให้รถยนต์ที่ผลิตและประกอบในประเทศมีคุณภาพและประสิทธิภาพที่สมบูรณ์ขึ้น กระทรวง  
 อุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดใช้ชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์นั่งเป็นรายปีระหว่างปี 2529-2531  
 โดยในปีแรกได้กำหนดให้ใช้ 67 รายการ ปีที่ 2 เพิ่มขึ้นอีก 42 รายการและปีที่ 3 เพิ่มขึ้นอีก 56  
 รายการ ทั้งนี้เพื่อให้มีการใช้ชิ้นส่วนรายการเดียวกันมากขึ้น ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนลง

ในปี 2529-2531 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกประกาศเปลี่ยนแปลงนโยบายกำหนดใช้ชิ้นส่วนบังคับใช้รถยนต์นั่งเป็นรายปี ระหว่างปี 2529-2531 คือ เปลี่ยนมากำหนดเป็นชิ้นส่วนบัญชี ก และ บัญชี ข โดยให้รถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนในบัญชีทุกรายการ และเลือกชิ้นส่วนในบัญชี ข เพิ่มขึ้นอีก ซึ่งมูลค่าเปอร์เซ็นต์ของชิ้นส่วนที่ใช้ทั้งสองรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่า 54% ทั้งนี้เพื่อให้การใช้ชิ้นส่วนในประเทศของรถยนต์นั่งเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน ซึ่งในขณะนั้นสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมลดลงอย่างมาก

ในปี 2532-2534 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้ออกประกาศกำหนดให้รถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิกอัพ) ที่ประกอบในประเทศที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ทั้งที่เป็นเครื่องยนต์ดีเซล และก๊าซโซลีนใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532 ยกเว้นรถยนต์บรรทุกเล็กใช้เครื่องยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 1,350 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับรถยนต์ขนาดอื่นๆ ที่นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์จะพิจารณากำหนดให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศตามเวลาที่เหมาะสมต่อไป

ในปี 2535-2536 อุตสาหกรรมรถยนต์มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ประกอบการประสบปัญหาผลิตไม่ทันกับความต้องการ เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านกำลังการผลิต แม้ว่าโรงงานประกอบรถยนต์จะมีการขยายกำลังการผลิตเพิ่มขึ้น รวมทั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ให้ได้ทันกับความต้องการในบางช่วง อย่างไรก็ตาม เมื่อภาวะเศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้กำลังซื้อของตลาดโดยทั่วไปขยายตัวเพิ่มขึ้นด้วยผลของการดำเนินนโยบายของรัฐบาล ที่ให้ผู้ประกอบการชะลอการปรับราคาจำหน่ายรถยนต์ ในขณะที่อัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นไม่มากนัก ทำให้มีการสั่งซื้อและสั่งจองมากด้วยเกรงว่ารัฐบาลจะยกเลิกนโยบายชะลอการปรับราคาจำหน่ายรถยนต์ ทำให้รถยนต์บางรุ่น ซึ่งเป็นที่นิยมของตลาดมีการปรับราคาจำหน่ายสูงขึ้น และก่อให้เกิดธุรกิจเก็งกำไรในการขายใบสัญญาจองรถยนต์

รัฐบาลได้กำหนดนโยบายให้มีการประกอบรถยนต์นั่งอย่างเสรี และอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูป ส่งผลให้มีการนำเข้ารถยนต์ทุกประเภท ทั้งในรูปของรถยนต์สำเร็จรูป และนำเข้แชตซีที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมช่วงล่าง และตัวถัง มีจำนวน 53,692 คัน มูลค่า 5,955 ล้านบาท ถือได้ว่าเป็นช่วงแห่งการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาด 1,000-3,000 ซี.ซี. ส่วนใหญ่เป็นรถนำเข้ทั้งคันจากประเทศญี่ปุ่น เยอรมนี สวีเดน และฝรั่งเศส ส่วนการนำเข้ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ต่าง ๆ มีมูลค่ารวม 18,908.6 ล้านบาท รวมทั้งการนำเข้แชตซีที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งจำนวน 79,157 หน่วยมูลค่า 11,173 ล้านบาท

เดือนมีนาคม 2537 รัฐบาลได้มีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรรถยนต์ สำหรับรถยนต์ที่มีขนาดมากกว่า 3,000 ซี.ซี. หรือขนาดแรงม้าเกิน 220 แรงม้า จากเดิม 38% เป็น 45% ของมูลค่าราคาซื้อขายและกำหนดให้รถตรวจการณ้ ( OFF ROAD PASSENGER VEHICLE) เสียภาษีสรรพสามิตในอัตรา 27% เดิมจัดเก็บตามขนาดของเครื่องยนต์และเก็บเฉพาะส่วนที่คิดแปลงคือ รถขนาดไม่เกิน 2,400 ซี.ซี. 32.5% และขนาด 2,400 ประมาณ 38% โดยมีบทบาทเพิ่มจากการให้เสียภาษีสรรพสามิตดังกล่าว ทำให้รถยนต์ที่มีขนาดเกินกว่า 3,000 ซี.ซี. จะต้องปรับราคาสูงขึ้น

ต่อมามีคณะรัฐมนตรีมีมติให้ กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซี.ซี. และอนุญาตให้นำเข้รถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศ โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ และสำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาปรับโครงสร้างภาษีอากรขาเข้ สำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์นั่งที่นำเข้ามาประกอบในประเทศให้มีอัตราที่เหมาะสมเพื่อมิให้มีการเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการและผู้นำเข้า และไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้บริโภค นอกจากนี้คณะรัฐมนตรียังมีมติให้นำเข้รถใช้แล้วนำมาเข้มาได้ คือ รถบรรทุกใช้แล้วที่มีลักษณะพิเศษ เช่น รถบีบคอนกรีต รถป่นจัน รถที่ใช้ในการเกษตร และรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วสำหรับผู้ไปปฏิบัติ การในต่างประเทศแล้วนำคิดคัวกลับมา

นอกจากนี้ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบ ในการประกอบรถยนต์นั่งซึ่งกำหนดไว้ไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน

2 แบบ แบบที่หนึ่งให้มีตัวถัง (Body) ได้แบบเดียว และให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียวแต่จะอนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด โดยมีการประกอบรถยนต์นั่งเสรี เพื่อให้มีนโยบายประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับภาวะทางการค้า และยังคงให้มีการนำเข้าอย่างเสรี เพื่อช่วยเพิ่มปริมาณรถยนต์ที่จะตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ และให้ผู้บริโภคสามารถเลือกรุ่น และแบบของรถได้มากขึ้น อีกด้วย นอกจากนี้ยังเป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการรถยนต์ปรับปรุงคุณภาพรถยนต์และประสิทธิภาพการผลิต อันจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตลดต่ำลง และเกิดการแข่งขันทางด้านราคามากขึ้น

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนยังได้สนับสนุนให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยเป็นฐานการผลิต เพื่อการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วน สิทธิประโยชน์สำคัญที่ให้กับผู้ลงทุนคือ การลดภาระภาษีที่มีอยู่จากการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกให้มีน้อยที่สุด เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับส่วนที่ส่งออก ครอบคลุมภาษีอากรที่แฝงอยู่ในชิ้นส่วนในประเทศ สำหรับรถยนต์ที่ส่งออกได้รับการลดหย่อนภาษีนำเข้าเครื่องจักร 50% มีการส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิประโยชน์พิเศษในการลงทุนการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก ในเขต 2 และในเขต 3 ยกเว้นภาษีเงินได้เป็นเวลา 8 ปี และหากสามารถส่งออกได้ปีละ 1,000 คัน จะได้รับการลดหย่อนภาษีนำเข้าวัตถุดิบอีก 75% ซึ่งนโยบายรัฐบาลด้านการประกอบรถยนต์พิจารณาได้จากตารางที่ 3.4 และในเดือนเมษายน ปี 2537 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ประกาศส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ โดยมีเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ ดังตารางที่ 3.5

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตารางที่ 3.4 นโยบายรัฐบาลกับการประกอบรถยนต์**

นโยบาย	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รวมรถจี๊ป)	รถบรรทุกเล็ก	รถบรรทุกใหญ่
การถือหุ้นส่วนใน ประเทศ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ไร่ เครื่องชนคในประเทศ บังคับอีก 7 ราชการ	ไร้คานราชการที่บังคับ 40-50	
การตั้งหรือขยาย โรงงาน	ไม่กำหนด	ไม่กำหนด	ไม่กำหนด
อากรขาเข้า	CKD ร้อยละ 20 CBU ร้อยละ 42 (ต่ำกว่า 2,400 จี.จี.) ร้อยละ 68.5 (มากกว่า 2,400 จี.จี.)	ร้อยละ 20 ร้อยละ 60	ร้อยละ 10-20 ร้อยละ 30-40
ภาษีสรรพสามิต	ร้อยละ 32.5 (ต่ำกว่า 2,400 จี.จี.) ร้อยละ 38.0 (2,400-3,000 จี.จี.) ร้อยละ 45.0 (มากกว่า 3,000 จี.จี.) ร้อยละ 27.0 (รถนั่งแบบตรวจการณ์)	ไม่เสียภาษีสรรพสามิต แต่หาก นำไปดัดแปลง หรือนำเฉพาะ Chassis with engine and windshield ของรถกระบะไป ดัดแปลงเป็นรถยนต์นั่งหรือรถ โดยสารที่นั่งไม่เกิน 10 ที่นั่ง จะเสียภาษีสรรพสามิต โดยคิด เฉพาะส่วนที่ค่อมเกิน	ไม่เสียภาษีสรรพสามิต
การบังคับใช้เครื่อง ชนคในประเทศ	ไม่กำหนด	รถยนต์บรรทุกเล็กขนาดเครื่อง ชนคมากกว่า 1,000 จี.จี. ต้อง ใช้เครื่องชนคที่ผลิตในประเทศ	ไม่กำหนด

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, วารสารส่งเสริมการลงทุน, ปีที่ 5 ฉบับที่ 7  
สิงหาคม 2537.



**ตารางที่ 3.5 นโยบายส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์**

เขต 1	เขต 2	เขต 3
<p>สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับภาษี</p> <p>ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล</p>	<p>ลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักร 50%</p> <p>- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (เฉพาะส่วนส่งออก 7 ปี)</p> <p>- ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล 50% (เฉพาะส่วนส่งออก) 5 ปี นับจากวันสิ้นสุดการยกเว้นภาษีเงินได้</p> <p>- สิทธิประโยชน์ในเขตส่งเสริมการลงทุนตามมาตรา 35 (3) คือ หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า ค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี และมาตรา 35 (4) หักค่าตั้งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินลงทุนในการนั้น</p> <p>- ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบ เพื่อรชชเภสัชภัณฑ์ที่แฝงอยู่ในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศของรอดส่ง ออก</p>	<p>ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรทั้งสิ้น 100% (เฉพาะส่วนส่งออก 8 ปี)</p> <p>- ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบ มาตรา 30 เพื่อรชชเภสัชภัณฑ์ที่แฝงอยู่ในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศของรอดส่งออก</p>

หมายเหตุ เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพฯ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร สมุทรปราการ

เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก อุดรธานี ราชบุรี สระบุรี

สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง

เขต 3 ได้แก่ 60 จังหวัดที่เหลือ และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ชลบุรี

ที่มา : วารสารคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 5 ฉบับที่ 4 พฤษภาคม 2537.

### 8.4 ปัญหาและอุปสรรค

#### ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ มีดังนี้

1. ปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยยังคงต้องพึ่งพาวัตถุดิบ และเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ต้องนำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่นเป็นส่วนมาก ซึ่งมีต้นทุนที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินเยนที่มีค่าเงินแข็งตัวขึ้น ส่งผลให้ราคางานหารรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น

2. การแข่งขันในตลาดรถยนต์เป็นไปอย่างเข้มข้น โดยเฉพาะระหว่างผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ กับผู้นำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ ทั้งนี้เป็นผลมาจากนโยบายการนำเข้ารถยนต์โดยเสรีของทางการ ผู้ประกอบการได้นำกลยุทธ์ทางการตลาดมาใช้ แทนที่จะนำกลยุทธ์การแข่งขันจากด้านคุณภาพของตัวสินค้ามาแข่งขัน (เทคโนโลยี)

3. การส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ก็ยังมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ เนื่องจากการผลิตและการตลาดต้องเป็นไปตามนโยบายของบริษัทแม่ในต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีปัญหาทางด้านเทคโนโลยีการผลิต ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพ และต้นทุนการผลิต ทัศนียภาพของผู้บริโภคในต่างประเทศอาจจะไม่นิยมรถที่ผลิตในประเทศไทย โดยนิยมนำรถยนต์ที่ผลิตที่เยอรมัน ญี่ปุ่น ซึ่งจะต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งเพื่อสร้างภาพลักษณ์รถยนต์ประกอบในประเทศไทยให้ดีขึ้น ซึ่งถึงเวลานี้นับว่าเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาการส่งออกรถยนต์ของไทย

4. อุตสาหกรรมสนับสนุนในประเทศไทย เช่น พลาสติก อลูมิเนียม ยังไม่โดดเด่น อีกทั้งคุณภาพยังไม่ได้มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันมีนักลงทุนจากญี่ปุ่นสนใจที่จะลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยจำนวนมาก ซึ่งจะเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมสนับสนุนในอนาคต

5. กฎระเบียบและวิธีการต่าง ๆ ของทางราชการเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก และการตรวจภาษียังมีความล่าช้ายุ่งยากมาก

6. ประเทศไทยยัง ไม่มีการประหยัดจากขนาดในการผลิตรถยนต์โดยประเทศที่ส่งออก รถยนต์ได้นั้นควรจะต้องเป็นประเทศที่ผลิตรถยนต์ไม่ต่ำกว่าปีละ 1 ล้านคัน ซึ่งในขณะนี้ประกอบ รถยนต์ในประเทศประมาณ 550,000 คัน/ปี แต่เนื่องจากการได้มีการขยายกำลังผลิตจำนวนมาก ซึ่งอีก ประมาณ 4-5 ปีข้างหน้า การประกอบรถยนต์ของไทยจะเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านคัน/ปี

### 8.5 ศักยภาพของตลาดรถยนต์ไทย

สำหรับตลาดรถยนต์ในอาเซียนเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง มีปริมาณการจำหน่ายจาก ประมาณ 2.5 ล้านคัน ในปี 2532 มีปริมาณจำหน่ายเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านคัน ในปี 2536 และคาดว่าจะ เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 2 เท่าในปี 2543 ซึ่งประมาณครึ่งหนึ่งของตลาดอาเซียนเป็นการจำหน่ายรถยนต์ ในไทยและคาดว่าในปี 2543 ไทยจะมีการจำหน่ายเพิ่มขึ้นอีก นอกจากนี้ตลาดรถยนต์ไทยเป็น ตลาดที่เสรีมากที่สุดใภูมิภาคนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซียที่มีบริษัทโปรตอนเป็นบริษัทประกอบ รถยนต์แห่งชาติ และรัฐก็ใช้นโยบายปกป้องโดยตลอด พิจารณาได้จากปี 2536 ยอดจำหน่ายรถยนต์ ในประเทศมาเลเซีย ประมาณ 1.27 แสนคัน เป็นรถยนต์ของโปรตอน จำนวน 9.4 หมื่นคัน แต่ใน ปัจจุบันบริษัทนี้กำลังเผชิญกับปัญหาการถ่ายเทเทคโนโลยีจากบริษัทแม่ในญี่ปุ่น ในขณะที่ตลาด ในอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์เริ่มเปิดเสรีมากขึ้น กล่าวคือในปี 2536 รัฐบาลอินโดนีเซีย ยกเลิกการ ห้ามการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป โดยเปลี่ยนมาใช้นโยบายทางภาษีแทน ส่วนฟิลิปปินส์นั้นรัฐจะยกเลิก การห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ในปี 2542 และยกเลิกกฎเกณฑ์ข้อจำกัดต่าง ๆ ในปี 2543 หาก พิจารณาจากภาวะตลาดและนโยบายของรัฐต่ออุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศเหล่านี้ ไทยนับ ว่าเป็นประเทศที่มีศักยภาพมากที่สุด ในอันที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและการส่งออกรถยนต์ ของภูมิภาคอาเซียนได้ในอนาคต

ทางด้านความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนของไทย ในปัจจุบันมีมาตรฐานสูงมากขึ้น ซึ่งจากผลการศึกษาของ Industrial Bank of Japan<sup>1</sup> ได้สำรวจระดับความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย พบว่าความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย อยู่ในขั้นสูงมากกว่าทั้งอินโดนีเซีย และมาเลเซีย จึงทำให้มีผู้สนใจมาตั้งบริษัทเพื่อขยายฐานการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก และผลจากการขยายฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์ต่างชาติดังกล่าว จะทำการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศนั้น ไม่สามารถก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดได้ จึงจำเป็นต้องมีการผลิตเพื่อการส่งออกจำหน่ายยังภูมิภาคใกล้เคียงด้วยทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น เนื่องจากในภูมิภาคไต้หวันยังมีความต้องการรถยนต์จำนวนมากในอนาคต หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ตลาดรถยนต์สามารถขยายต่อไปได้ และประเทศไทยก็เป็นประเทศที่อยู่ใกล้ตลาดนี้ ประกอบกับมีแรงงานที่มีทักษะอยู่บ้างและมีค่าจ้างต่ำ จึงดึงดูดให้มีการเข้าลงทุนของบรรษัทข้ามชาติมากขึ้น ประกอบกับในปัจจุบันบริษัทรถยนต์ในประเทศไทยต่างก็ขยายกำลังการผลิตให้สามารถผลิตรถยนต์ได้จำนวนมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 3.1 ที่มีกำลังการผลิตรถยนต์รวมทั้งหมด 486,100 คัน และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> อุทิสักดิ์ คณาสวัสดิ์ “อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยนำอันดับหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”, วารสารส่งเสริมการลงทุน, ปีที่ 7 ฉบับที่ 8 สิงหาคม 2539.