

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเราพบว่าอุปสงค์มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 20 จำนวนอุปสงค์ที่ประมาณไว้ ในปี 2524 ถ้าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเพิ่มในอัตราค่าสุดคือ ร้อยละ 3 ต่อปี จะมีอุปสงค์ต่อรถบรรทุก 52,250 คัน และถ้าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเพิ่มในอัตราสูงสุดคือ ร้อยละ 10 ต่อปี จะมีอุปสงค์ต่อรถบรรทุก 102,150 คัน เมื่อเทียบกับกำลังผลิตที่โรงงานประกอบรถบรรทุกในประเทศมีอยู่จะปรากฏดังนี้

ตารางที่ 22 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างกำลังผลิตของโรงงานและอุปสงค์ต่อรถบรรทุกในอนาคต

พ.ศ.	อุปสงค์ ณ ระดับ G.N.P. เพิ่ม 3%		อุปสงค์ ณ ระดับ G.N.P. เพิ่ม 10%	
	จำนวน	ร้อยละของกำลังผลิต	จำนวน	ร้อยละของกำลังผลิต
2520	42,740	103.8	53,442	129.8
2521	44,941	109.1	62,837	152.6
2522	47,256	114.7	73,886	179.4
2523	49,691	120.7	86,876	210.9
2524	52,250	126.9	102,150	248.0

หมายเหตุ อุปสงค์ในอนาคตจาก ตารางที่ 20 และกำลังผลิตโรงงานในปัจจุบัน 41,184 คันต่อปี.

จากการเปรียบเทียบในตารางนี้ จะเห็นได้ว่าอุปสงค์ต่อรถบรรทุกในอนาคตมีมากกว่ากำลังผลิตของโรงงาน ซึ่งมีกำลังผลิต 41,184 คันต่อปี แม้ว่าการพัฒนา

เศรษฐกิจในอนาคตอาจประสบอุปสรรค ทำให้อัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์ประชาชาติเพียงร้อยละ 3 ต่อปี จำนวนอุปสงค์ที่ประมาณว่าจะมีก็ยิ่งสูงกว่ากำลังผลิตที่มีอยู่ โดยในปี พ.ศ. 2520 จะมีอุปสงค์ 42,740 คัน หรือร้อยละ 103.8 ของกำลังผลิต และปี พ.ศ. 2524 จะมีอุปสงค์ 52,250 คัน หรือร้อยละ 126.9 ของกำลังผลิต ถ้าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเพิ่มในอัตราสูงถึงร้อยละ 10 ต่อปี ในปี พ.ศ. 2520 จะมีอุปสงค์ถึง 53,442 คัน หรือร้อยละ 129.8 ของกำลังผลิตในปี พ.ศ. 2524 จะมีอุปสงค์ถึง 102,150 คัน หรือร้อยละ 248 ของกำลังผลิต ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อุปสงค์โดยรวมทุกในอนาคตมีจำนวนสูงกว่ากำลังผลิตมาก แต่ปัญหาที่โรงงานไม่สามารถดำเนินการประกอบได้เต็มกำลังผลิตดังแสดงในตารางที่ 21 ซึ่งประกอบรวมรถทุกในปี พ.ศ. 2517 เพียงร้อยละ 22.55 ของกำลังผลิต และร้อยละ 22.62 ของจำนวนที่จำหน่ายเท่านั้น เนื่องจากรถทุกที่จำหน่ายมีหลายแบบหลายยี่ห้อ ถ้ารถทุกขนาดใดมีปริมาณการจำหน่ายน้อย ถ้านำมาประกอบในประเทศ จะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาก ซึ่งทำให้โรงงานประกอบแต่ละแห่งดำเนินการผลิตไม่เต็มกำลังผลิตและมีกำลังผลิตส่วนเกินเป็นจำนวนมาก ผลจากการที่โรงงานประกอบรถทุกไม่สามารถผลิตได้เต็มกำลังผลิตมีผลทำให้ต้นทุนการผลิตต่อคันสูงขึ้นมากกว่าที่ควรจะเป็น ถ้าสถานการณ์การผลิตยังเป็นรูปเดิมไม่เปลี่ยนแปลง ถ้าอัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์ประชาชาติมีอัตราค่าเพียงร้อยละ 3 ในปี พ.ศ. 2524 จะมีการประกอบร้อยละ 22.55 ของจำนวนที่จำหน่ายได้ หรือ 11,782 คันเท่านั้น ซึ่งเท่ากับผลิตเพียงร้อยละ 28.61 ของกำลังผลิต สภาพการณ์ดังกล่าวนี้ถือว่าเป็นผลเสียอย่างมากในระยะยาว รัฐบาลควรหาทางป้องกันผลเสียดังกล่าวไว้ล่วงหน้า

ข้อเสนอแนะนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถทุกในประเทศ

ก. รัฐบาลควรจำกัดแบบรถทุกที่ใช้ภายในประเทศ แม้ว่า G.N.P. สูงถึง 7% ต่อปี อุปสงค์โดยรวมทุกในปี พ.ศ. 2524 จะมีปริมาณสูงถึง 77,054 คัน แต่

จำนวนนี้ประกอบด้วยรถบรรทุกหลายแบบหลายขนาดรวมกัน เช่น รถบรรทุก 6 ล้อ มีขนาดบรรทุก 2 ตัน, 2.5 ตัน รถบรรทุก 6 ล้อช่วงยาวมีขนาดบรรทุก 2.5 ตัน, 3 ตัน, 3.5 ตัน, 4.5 ตัน, 5.5 ตัน เป็นต้น อีกทั้งรถบรรทุกแต่ละขนาดยังแบ่งเป็นรถดั๊ตซีพร้อมเครื่องยนต์ รถดั๊ตซีพร้อมเก๋ง รถกระบะบรรทุก รถคัมพ์หรือรถยกเทรคโดยสสาร เป็นต้น มีผลทำให้จำนวนการจำหน่ายรถบรรทุกที่ประกอบในประเทศแต่ละแบบมีปริมาณการผลิตยังไม่สูงมากนัก ดังนั้นการจำกัดจำนวนแบบรถบรรทุกที่จำหน่ายภายในประเทศให้น้อยลงเท่าที่จำเป็น เช่นรถบรรทุกยี่ห้อหนึ่งอาจผลิตเพียงรถบรรทุกขนาดเล็ก กลาง ใหญ่ ขนาดละหนึ่งแบบเท่านั้น เมื่อผู้บริโภคต้องการใช้งานในลักษณะพิเศษ เช่น ไร่ก็สามารถนำไปดัดแปลงหรือต่อเติมได้ จะช่วยให้แต่ละโรงงานดำเนินการผลิตรถบรรทุกน้อยแบบลงและผลิตรถแต่ละแบบมีจำนวนสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำลงได้ เนื่องจากสามารถผลิตเต็มกำลังการผลิตและภายหลังจากที่ผลิตจนเกินกำลังผลิตแล้ว จึงค่อยขยายกำลังผลิตเนื่องจากการขยายขนาดโรงงานมีผลทำให้ต้นทุนลดลงน้อยมาก ดังสมการในบทที่ 2

ข. รัฐบาลควรควบคุมการสั่งรถบรรทุกสำเร็จรูปเข้าประเทศ จากการพิจารณาในบทที่ 2 แสดงให้เห็นว่าประโยชน์ที่ประเทศไทยได้จากการประกอบรถบรรทุกในประเทศ มีใช้ผลประโยชน์จากการลงทุนในเครื่องมือหรือโรงงานต่าง ๆ เพราะค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเครื่องมือและโรงงานมีอัตราส่วนในต้นทุนการผลิตน้อยมาก เพียงร้อยละ 1.55 เท่านั้น แต่ประโยชน์ที่ได้อันใหญ่คือ การผลิตอะไหล่ภายในประเทศ ซึ่งมีการใช้อะไหล่ภายในประเทศ ร้อยละ 18.89 หรือคิดละ 12,129.00 บาท จากสถิติการจำหน่ายและประกอบในปี พ.ศ. 2517 ปริมาณการจำหน่ายรถบรรทุกรวม 41,042 คัน แต่มีการประกอบภายในประเทศเพียง 9,285 คัน หรือร้อยละ 22.62 ของจำนวนที่จำหน่าย การขยายปริมาณการประกอบรถบรรทุกให้สูงขึ้นช่วยให้ตลาดอะไหล่ที่ผลิตภายในประเทศขยายตัวกว้างขวางขึ้น

ถ้ารัฐบาลตั้งเป้าหมายใหญ่จำหน่ายต้องทำการประกอบรถบรรทุกในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 50 ของรถบรรทุกที่จำหน่ายโดยให้ระยะเวลา 3 ปี เพื่อให้ผู้ผลิตมี

โอกาสเตรียมการประกอบและผู้ผลิตอะไหล่สามารถขยายปริมาณการผลิตให้สูงขึ้นเพื่อรับคำสั่งซื้อที่จะเพิ่มสูงขึ้น โดยวิธีดังกล่าวนี้ ในปี พ.ศ. 2522 ถ้า G.N.P. เพิ่มในอัตราค่าสุทธ้อยละ 3 ต่อปี จะมีจำนวนอุปสงค์ 47,256 คัน และประกอบในประเทศ 23,628 คัน ถ้ามีการใช้อะไหล่ผลิตในประเทศคิดละ 12,129.00 บาท ตามคำนวณไว้ในตารางที่ 6 จะช่วยให้มีการสั่งซื้ออะไหล่เป็นจำนวนถึง 286.58 ล้านบาท เทียบกับปริมาณการประกอบในปี พ.ศ. 2519 จำนวน 9,285 คัน ใช้อะไหล่ผลิตในประเทศเป็นมูลค่า 112.6 ล้านบาท นับได้ว่าปริมาณการผลิตของโรงงานผลิตอะไหล่จะสูงขึ้นอีกมาก ถ้าอัตราการเพิ่ม G.N.P. สูงยิ่งขึ้น จำนวนการใช้อะไหล่ผลิตในประเทศยิ่งสูงขึ้นอีก เมื่อโรงงานผลิตอะไหล่มีจำนวนการผลิตสูงขึ้น ทำให้แนวโน้มต้นทุนการผลิตอะไหล่ในระยะยาวลดลง และราคาอะไหล่ผลิตในประเทศ ย่อมลดตามควบเป็นการลดต้นทุนในการประกอบรถบรรทุกทางอ้อม เมื่อสามารถดำเนินการบรรลุเป้าหมาย โดยผลิตในประเทศร้อยละ 50 ของจำนวนที่กำหนดแล้วจึงเพิ่มอัตราส่วนรถบรรทุกที่ประกอบภายในประเทศเป็นร้อยละ 70 ของจำนวนที่กำหนดภายในระยะเวลา 2 ปี หรือปี พ.ศ. 2524 ซึ่งช่วยให้ปริมาณการประกอบรถบรรทุกขยายตัวสูงขึ้น ถ้า G.N.P. มีอัตราการเพิ่มเพียงร้อยละ 3 ต่อปี จะมีปริมาณการจำหน่าย 52,250 คันต่อปี และประกอบในประเทศ 36,575 คัน และมีการสั่งซื้ออะไหล่สูงขึ้นเป็น 443.6 ล้านบาท ซึ่งช่วยให้สามารถขยายตลาดการผลิตอะไหล่ได้มาก และเมื่อมีการประกอบรถบรรทุกมากขึ้น ทำให้สามารถขยายการผลิตอะไหล่ได้มากขึ้นดีกว่าที่ทำการผลิตในปัจจุบันได้ง่ายขึ้น

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนการประกอบรถบรรทุกและมูลค่าอะไหล่ที่ใช้
ในการประกอบ

ปี พ.ศ.	(คัน อุปสงค์ต่อ รถบรรทุก	(คัน) จำนวนประกอบ ตามข้อกำหนด	(คัน) มูลค่าอะไหล่ใช้ใน การประกอบ
2522	47,256	23,628	286.58
2524	52,250	36,575	443.60

- หมายเหตุ 1. อุปสงค์จากตารางที่ 20 โดยให้ G.N.P. เพิ่มในอัตราร้อยละ 3 ต่อปี
2. ในปี พ.ศ. 2522 ประกอบในประเทศ ร้อยละ 50
ในปี พ.ศ. 2524 ประกอบในประเทศ ร้อยละ 70
3. อะไหล่ผลิตในประเทศใช้ในการประกอบมูลค่า 12,129.00 บาทต่อคัน

นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของจำนวนการผลิตช่วยให้โรงงานประกอบรถบรรทุกสามารถขยายเครื่องมือทันสมัยและใช้เทคนิคที่ยุ่งยากในการผลิตได้ เพราะเครื่องมือเหล่านี้ต้องใช้เงินลงทุนมาก ถ้าจำนวนการผลิตมีน้อยจะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาก ดังเห็นได้จากการคิดคั่งเครื่องมือปั๊มตัวถังรถบรรทุกภายในประเทศ ต้องลงทุนซื้อเครื่องอัดเหล็กที่มีความกดสูงเพื่อใช้ปั๊มแผ่นเหล็กให้เป็นกะบะรถบรรทุก และตัวถังรถบรรทุก และต้องสั่งทำแม่พิมพ์ที่จะใช้ในการปั๊มตัวถังรถบรรทุกแต่ละชนิด ถ้าปริมาณการผลิตน้อย ต้นทุนต่อหน่วยจะสูงมาก ในการดำเนินการจริง ผู้ประกอบรถบรรทุกทำการว่าจ้างโรงงานซึ่งรับอัดแผ่นเหล็กโดยเฉพาะ เช่น โรงงานประกอบรถบรรทุก อีซูซุ มอบให้โรงงานไทยรุ่ง เป็นผู้ปั๊มกะบะรถบรรทุก โดยใช้เครื่องอัดเหล็ก ขนาด 1,000 ตัน ต่อตารางเซนติเมตร และโรงงานไทยรุ่งรับงานปั๊มอัดแผ่นเหล็กจากลูกค้าทั่วไปด้วย ทำ

ให้สามารถดำเนินงานโดยมีจำนวนมากพอชดเชยเงินลงทุนใ้การติดตั้งเครื่องจักร แต่กำลังอัดของเครื่องอัดเหล็กที่ใช้ในการทำตัวถังรถบรรทุกควรมีกำลังอัด 2,500 กิโลวัตต์ แรงดัน 10 บาร์ จึงสามารถปั๊มตัวถังได้เรียบร้อยทุกส่วน ซึ่งต้องลงทุนสูงขึ้นอีกมาก และถ้าผู้ประกอบการรถบรรทุกจะทำการติดตั้งเครื่องจักรและปั๊มตัวถังรถบรรทุกด้วยตนเอง จะไม่คุ้มค่าการลงทุน เนื่องจากจำนวนผลิตน้อยเกินไป ไม่อาจป้อนงานให้ใช้เครื่องจักรได้เต็มที่ ดังนั้นนโยบายการควบคุมการตั้งรถบรรทุกเหล่านี้ ช่วยให้เกิดการพัฒนาเทคนิคการผลิตและกรรมวิธีในการผลิตให้ทันสมัยยิ่งขึ้น

ค. ระวังการก่อตั้งโรงงานประกอบรถบรรทุกของบริษัทใหม่ รัฐบาลควรระวังการก่อตั้งโรงงานใหม่เพื่อผลิตรถบรรทุกยี่ห้อใหม่ ทั้งนี้ เนื่องจากจำนวนรถที่จำหน่ายในตลาดปัจจุบันมีมากมายหลายยี่ห้อ การอนุญาตให้ก่อตั้งโรงงานใหม่ขึ้นอีก จะทำให้จำนวนการจำหน่ายของรถบรรทุกแต่ละยี่ห้อทยอยลง และจำนวนประกอบของรถบรรทุกแต่ละแบบต้องเฉลี่ยไปให้โรงงานที่ก่อตั้งใหม่ ทำให้ยากที่จะดำเนินการผลิตได้เต็มกำลังการผลิต และไม่สามารถปรับปรุงเทคนิคการผลิตให้ดีขึ้นได้อีกด้วย

เมื่อประกอบเข้ากับการกำหนดอัตราส่วนรถบรรทุกที่ต้องประกอบในประเทศ ต่อจำนวนจำหน่ายทำให้รถบรรทุกยี่ห้อที่มีได้ประกอบในประเทศต้องเลิกการนำเข้า ซึ่งทำให้จำนวนแบบรถบรรทุกที่ใช้ในประเทศลดลง เมื่อจำนวนผู้ผลิตไม่เพิ่มขึ้น และการสั่งรถเข้าแบบสำเร็จรูปโดยมิได้ผลิตในประเทศ ต้องลดการจำหน่ายในขณะที่อุปสงค์ของรถบรรทุกเพิ่มสูงขึ้นทำให้รถบรรทุกที่ผลิตในประเทศมีจำนวนการประกอบและจำหน่ายสูงขึ้น โดยจำนวนแบบรถบรรทุกที่จำหน่ายลดลง ในกรณีนี้ผู้จำหน่ายบางแห่งอาจใช้วิธีทำสัญญาว่าจ้างให้โรงงานประกอบรถบรรทุกของบางบริษัททำการประกอบให้ มีผลให้ปริมาณการประกอบรถบรรทุกของแต่ละโรงงานสูงขึ้น ช่วยให้สามารถผลิตเต็มกำลังผลิตได้

ง. รัฐควรสนับสนุนให้มีการผลิตอะไหล่มากขึ้นและส่งไปขายต่างประเทศด้วย ผลจากการพิจารณาการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถบรรทุกในอนาคตมีการขยายตัวอย่าง

สม่ำเสมอ และการดำเนินนโยบายข้างต้น ช่วยเกิดอุปสงค์ต่ออะไหล่ผลิตในประเทศสูงขึ้นมาก โดยมี พ.ศ. 2524 จะมีการสั่งซื้ออย่างน้อย 443.6 ล้านบาท¹ แต่อาจมีปัญหาเกี่ยวกับปริมาณการผลิตของโรงงานอะไหล่ไม่เพียงพอที่จะใช้ในการประกอบรถบรรทุกถ้ามีการควบคุมการนำเข้าอย่างจริงจัง เนื่องจากโรงงานบางแห่งสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของผู้ใช้รถบรรทุกโดยทั่วไปมากกว่าที่จะทำเพื่อใช้ในการประกอบรถบรรทุกเมื่อมีการนำอะไหล่บางชนิดมาใช้ในการประกอบ จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนอะไหล่ ดังเช่น การทำเบาะรถยนต์ หมอน้ำ เป็นต้น ดังนั้นรัฐบาลควรเร่งสนับสนุนให้โรงงานผลิตอะไหล่ขยายปริมาณการผลิตในระยะเวลาที่ให้เตรียมการก่อนที่จะเริ่มควบคุมการนำเข้าอย่างจริงจัง

ในระยะยาวรัฐบาลควรสนับสนุนให้ส่งอะไหล่ผลิตในประเทศเป็นสินค้าออกอย่างจริงจัง ทั้งนี้ เพื่อให้อุปสงค์อะไหล่สูงขึ้น โดยการรณรงค์ให้วิสาหกิจที่ส่งเข้าใช้ในการผลิตและงควันทวีในการส่งออกในส่วนที่ทำการส่งออก รวมทั้งห้ามส่งอะไหล่ที่สามารถผลิตในประเทศได้เพียงพอที่ใช้อุปโภค โดยวิธีดังกล่าวช่วยให้โรงงานผลิตอะไหล่สามารถขยายตัวไปสู่ระดับการผลิตขนาดใหญ่ ซึ่งช่วยให้ต้นทุนในการผลิตอะไหล่ต่ำลงเป็นการลดข้อเสียเปรียบในการประกอบรถบรรทุกในประเทศ

¹ จากตารางที่ 23.