

## บทที่ 4

### นโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุน

การส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนของภาครัฐไทยในเชิงนโยบายที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนทั้งด้านการลงทุน การพัฒนาอุตสาหกรรมผ่านการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี การอบรมบุคลากร การพัฒนามาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพของสินค้า โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยงาน แต่นโยบายหลักของภาครัฐในอดีตที่มีผลกระทบและเป็นนโยบายที่เอื้อประโยชน์แก่นักลงทุนต่างชาติในอุตสาหกรรมสนับสนุนนั้น เป็นนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนจากต่างชาติผ่านการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ซึ่งมีหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนคือ หน่วยงานพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม หรือ BUILD (BOI Unit for Industrial Linkage Development) มีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน ผลักดันอุตสาหกรรมของประเทศ และทำหน้าที่สื่อกลางในการจับคู่เชื่อมโยงระหว่างบริษัทผู้ประกอบผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปกับผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดเล็ก ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต ซึ่งแนวนโยบายและวัตถุประสงค์จะกล่าวต่อไป นอกจากนี้นโยบายที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสนับสนุนคือนโยบายในการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ จะเป็นปัจจัยผลักดันการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมสนับสนุนเป็นอย่างมาก

#### 4.1 นโยบายการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุน

ในปี พ.ศ. 2536 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในเดือนตุลาคม กำหนดให้อุตสาหกรรมสนับสนุน 4 ประเภทเป็นอุตสาหกรรมซึ่งควรได้รับการส่งเสริมเนื่องจากเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการพัฒนาเทคโนโลยี ได้แก่

1. อุตสาหกรรมแม่พิมพ์
2. อุปกรณ์จับยึด
3. อุตสาหกรรมขึ้นรูปโลหะ
4. อุตสาหกรรมหล่อโลหะเฉพาะที่ใช้เตาหลอมแบบ Induction furnace

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดการให้สิทธิประโยชน์สำหรับกิจการลงทุนต่างๆดังนี้

1. การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี สำหรับกิจการลงทุนไม่ว่าจะตั้งอยู่ในเขตใด

2. การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรกึ่งหนึ่ง: โดยให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรกึ่งหนึ่งสำหรับโครงการซึ่งตั้งอยู่ในเขต 1 และเขต 2
3. การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร : โดยให้ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรสำหรับโครงการที่ตั้งอยู่ในเขต 3

ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดให้อุตสาหกรรมสนับสนุน 10 ประเภทเป็นกิจการที่ได้รับความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่

1. อุปกรณ์หัวจับเครื่องมือ
2. อุปกรณ์หรือวัสดุสำหรับงานขัด
3. อุปกรณ์หรือวัสดุสำหรับงานตัด กัดเซาะ กลึง ไสและทำเกลียว
4. ชิ้นส่วนผงโลหะอัดขึ้นรูป
5. การชุบเคลือบผิวโลหะและพลาสติก
6. การชุบแข็ง
7. ศูนย์ตัด กัด เซาะ กลึง ไส ทำเกลียวและขัดชิ้นงานโลหะ
8. ชุดข้อต่อสายไฟสำหรับผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์
9. แบตเตอรี่แบบ Ni-cd และแบตเตอรี่แห้งแบบ Rechargeable
10. ชิ้นส่วนผลิตจาก Engineering Plastics

ปัจจุบันการส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนผ่านหน่วยพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม(BUILD) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้กำหนดประเภทของอุตสาหกรรมสนับสนุนที่มีบทบาทโดยตรงในการพัฒนาเทคโนโลยีและช่วยส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีเป็นกิจการที่ได้รับความสำคัญเป็นพิเศษ โดยแบ่งเป็น 19 ประเภท ดังนี้

1. การผลิตแม่พิมพ์ (Mould and Die)
2. การผลิตอุปกรณ์จับยึด (Jig and Fixture)
3. อุตสาหกรรมทุบขึ้นรูปโลหะ (Forging)
4. การหล่อโลหะ (Casting) เฉพาะที่ใช้เตาหลอมแบบ Induction Furnace
5. อุปกรณ์หัวจับเครื่องมือ (Tooling)
6. อุปกรณ์หรือวัสดุสำหรับงานตัด กัดเซาะ กลึง ไส และทำเกลียว (Cutting Tools)
7. อุปกรณ์สำหรับวัสดุหรืองานขัด (Grinding Tools)
8. ชิ้นส่วนผงโลหะอัดขึ้นรูป (Sintered Product)
9. การชุบเคลือบผิวโลหะ และพลาสติก (Surface Treatment)
10. การชุบแข็ง (Heat Treatment)
11. ศูนย์ตัด กัด เซาะ กลึง ไส ทำเกลียว และขัดชิ้นงานโลหะ (Center for Precision Machining) เฉพาะที่มีการออกแบบขั้นตอนการผลิตและควบคุมการทำงานด้วยระบบคอมพิวเตอร์เท่านั้น

12. ชุดข้อต่อสายไฟสำหรับผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Connector) เฉพาะกรณีที่มีการผลิตชิ้นส่วนโลหะ และชิ้นส่วนพลาสติกขึ้นเองเท่านั้น
13. แบตเตอรี่แบบ NI-CD และแบตเตอรี่แห้งแบบ Rechargeable รวมทั้งแบตเตอรี่อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน
14. ชิ้นส่วนผลิตจาก Engineering Plastic
15. การผลิตเครื่องจักร (Machinery)
16. การผลิตเครื่องมือวัดอุตสาหกรรม (Measurement Equipment for Industries)
17. การผลิตระบบเบรก ABS (Anti Lock Brake system)
18. การผลิต Electronic Fuel Injection System
19. การผลิต Substrate สำหรับ Catalytic Converter

อุตสาหกรรมสนับสนุน 19 ประเภทข้างต้น จะได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษและการผ่อนผันคือ

1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ไม่ว่าจะตั้งอยู่ในเขตใด
2. ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ไม่ว่าจะตั้งอยู่ในเขตใด
3. ให้มีชาวต่างชาติถือหุ้นเป็นส่วนใหญ่หรือทั้งสิ้นได้ และสามารถจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในประเทศเป็นส่วนใหญ่ได้ ทั้งนี้ต้องยื่นขอรับการส่งเสริมภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2543
4. อนุญาตให้ตั้งโรงงานได้ทุกเขต แม้ว่าจะมีประกาศกำหนดเขตที่ตั้งโรงงานไว้เป็นอย่างอื่น

#### 4.2 นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

นอกจากนโยบายการส่งเสริมการลงทุนสำหรับอุตสาหกรรมสนับสนุนของหน่วยพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมแล้ว นโยบายการส่งเสริมการลงทุนและนโยบายที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมรถยนต์ยังเป็นนโยบายที่กระตุ้นการลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนทางอ้อมอีกด้วย กล่าวได้ว่ายิ่งอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและประกอบรถยนต์เติบโตเท่าใด อุตสาหกรรมสนับสนุนก็ยิ่งเติบโตมากขึ้นเท่านั้น ตัวอย่างเช่น การที่รัฐออกนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทำให้เกิดการลงทุนจากต่างชาติทั้งญี่ปุ่น อเมริกา และยุโรปในการผลิตส่วนประกอบและชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมากขึ้น เช่น Clutch housing, Drum brake, ซ็อกอัพ, ท่อไอเสียแม้ว่ายังมีชิ้นส่วนที่สำคัญนำเข้าจากต่างประเทศได้แก่ชิ้นส่วนที่ต้องการความเที่ยงตรงสูง ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องใช้เทคโนโลยีและกรรมวิธีการผลิตซับซ้อน

นโยบายรัฐที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ที่มีผลกระทบต่อการผลิตและการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งมาตรการส่งเสริมการลงทุน มาตรการทางด้านการค้า (Trade Policy) และมาตรการทางด้านการผลิตไปพร้อม ๆ กัน ทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ รัฐได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ตั้งแต่ปี 2504 เพื่อเป็นอุตสาหกรรม

ที่ทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Industry) ซึ่งเป็นช่วงของการเริ่มต้นพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยบริษัท แองโกลไทยมอเตอร์ จำกัด เป็นบริษัทประกอบรถยนต์แห่งแรกในประเทศไทย การประกอบของบริษัท แองโกลไทยมอเตอร์ จำกัด ในขณะนั้นเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกส่วนครบชุด หรือ CKD (Completely Knocked-Down: CKD) มาประกอบเป็นรถยนต์ฟอร์ด

ในขณะเดียวกันรัฐได้กำหนดอัตราภาษีรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศในอัตราร้อยละ 55 สำหรับการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป หรือรถยนต์ CBU (Complete Built-Up) และกำหนดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนถอดแยกส่วนครบชุด หรือรถยนต์ CKD ต่ำกว่ารถยนต์ CBU เพื่อเป็นการส่งเสริมการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ โดยกำหนดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ CKD สำหรับรถยนต์นั่ง รถแวน และรถบรรทุกขนาด 1 ตัน (ปีคอัพ) เท่ากับร้อยละ 30 20 และ 10 ตามลำดับ

ผลจากมาตรการต่าง ๆ ที่คุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ และชักจูงให้มีการประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการจำนวนมากเข้ามาลงทุน และทำการประกอบรถยนต์ภายในประเทศผ่านการส่งเสริมการลงทุนโดยในปี พ.ศ.2512 มีโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งสิ้น 9 ราย ดังนั้น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้ยกเลิกการให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อให้โรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศสามารถขยายปริมาณการผลิตให้เกิดประสิทธิภาพ หรือ เกิด Economies of Scale ได้

นอกจากนี้รัฐพยายามส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความเชื่อมโยงในการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ โดยออกประกาศให้ยาง แบตเตอรี่ หม้อน้ำ และแหวนดับ ไม่รวมเป็นชิ้นส่วน CKD ชิ้นส่วนเหล่านั้นจึงไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีอากร ดังนั้น จึงต้องเสียอากรเข้าในอัตราสูง ซึ่งเป็นการให้แรงจูงใจให้มีการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวภายในประเทศ และเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถ CKD และ CBU อีกร้อยละ 20 และ 25 ตามลำดับ ทำให้อัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถ CKD ของรถยนต์นั่ง รถแวน และรถบรรทุก 1 ตันเพิ่มเป็นร้อยละ 5 40 และ 30 ตามลำดับ ในขณะที่อัตราภาษีรถ CBU เท่ากับร้อยละ 80

ในปี พ.ศ. 2514 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศ "นโยบายใหม่เพื่ออุตสาหกรรมรถยนต์" บังคับใช้เมื่อ มกราคม พ.ศ. 2517 ให้ "รถยนต์ที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25" ทำให้การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะชิ้นส่วนหล่อโลหะ ตลอดจนการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ขยายตัวเพิ่มขึ้น อีกทั้งรัฐยังควบคุมการผลิตรุ่นและแบบการผลิตรถยนต์ภายในรถยนต์ โดยการออกมาตรการจำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model) ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เพื่อให้ปริมาณการผลิตรถยนต์ในแต่ละรุ่นมีมากพอที่จะก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต (Economies of Scale) ส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยของการประกอบรถยนต์อยู่ในระดับต่ำ รวมทั้งเกิดปริมาณความต้องการชิ้นส่วนภายในประเทศในปริมาณมากขึ้นด้วย แต่มาตรการดังกล่าวถูกยกเลิกในปีพ.ศ. 2515 เนื่องจากโรงงานประกอบได้มีการนำเข้าชิ้นส่วน เครื่องจักร ตลอดจนการลงทุนด้านอื่น ๆ เพื่อประกอบรถยนต์รุ่นต่างๆ ที่เกินกว่าการจำกัดรุ่นตามที่ประกาศในปีพ.ศ. 2514ไปแล้ว

ในปีพ.ศ. 2516 รัฐได้กำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศแก่รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ โดยเริ่มจากรถยนต์บรรทุก และรถยนต์โดยสารประเภทที่มีโครงสร้างตัวรถสมบูรณ์ พร้อมเครื่องยนต์ แต่ไม่มีตัวถัง กระบะท้าย และห้องโดยสาร (Chassis with Engine) ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในอัตราร้อยละ 15 ของมูลค่าชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบ และมีเพิ่มการเป็นร้อยละ 20 ในปีพ.ศ. 2517 และในปีพ.ศ. 2518 ได้กำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นภายในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 25 ของมูลค่ารถยนต์ทั้งหมดที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50 ในปี 2526

ถึงแม้รัฐได้ออกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ แต่มาตรการดังกล่าวทำให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นตาม รัฐจึงได้ออกมาตรการคุ้มครองผู้ประกอบการรถยนต์ภายในประเทศเดิมเพื่อชดเชยและส่งเสริมให้ดำเนินการต่อไป ด้วยการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ และห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (Completely Built Up: CBU) ทุกขนาด ในกรณีที่เป็นรถยนต์ใหม่ ส่วนรถยนต์เก่าสามารถนำเข้าได้เฉพาะรถยนต์ที่มีปริมาตรกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร โดยจะเก็บภาษีศุลกากรในอัตราร้อยละ 150 และอากรพิเศษนำเข้าอีกร้อยละ 20 ในขณะเดียวกัน รัฐบาลก็เพิ่มอัตราภาษีขาเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ CKD ในอัตราที่สูงขึ้น จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 ของราคานำเข้าในปีพ.ศ.2521

เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในช่วงก่อน พ.ศ. 2521 ยังคงมีปัญหาลายประการ คือ มีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจำนวนมากซึ่งเป็นการแข่งขันกับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ กอปรกับประเทศไทยขาดดุลการค้ามากจากการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในอัตราสูงและ วิกฤติการณ์น้ำมันเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาข้างต้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศใช้นโยบายเพื่ออุตสาหกรรมยานยนต์ฉบับใหม่เพื่อปรับปรุงฐานอุตสาหกรรมของประเทศ มีสาระสำคัญดังนี้

1. ห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำเร็จรูป
2. ส่งเสริมให้มีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สำเร็จรูปเพิ่มขึ้น โดยบังคับการใช้ชิ้นส่วนในประเทศนี้

ให้รถยนต์นั่งต้องมีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ เพิ่มจาก 30 % ในปี พ.ศ. 2523 เป็น 50 % ในปี พ.ศ. 2526 รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มจาก 25 % ในปี พ.ศ. 2523 เป็น 45 % ภายในปี พ.ศ. 2527 ต่อมากระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเพิ่มเติมอีกหลายครั้งเพื่อเพิ่มอัตราส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้สูงขึ้น จนหลังสุดได้กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54 สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขณะที่รถกระบะ (เชิงพาณิชย์) ต้องใช้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 65.80<sup>10</sup> และ ร้อยละ 45 สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่

มาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมดังกล่าวทำให้กลุ่มบริษัทรถยนต์ของสหรัฐและยุโรป คือ ฟอร์ด จีเอ็ม และเพียต ได้ถอนการผลิตจากประเทศไทย เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้ อย่างไรก็ตามนโยบายดังกล่าวส่งเสริมให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะการผลิตชิ้นส่วนพื้นฐานซึ่งผลิตง่ายและไม่ต้องการความเที่ยงตรง

<sup>10</sup> สัดส่วนแตกต่างกันตามประเภทของรถยนต์

แม่นยำมากนัก เช่น ทรัมเบรก (Drum brake), ท่อไอเสีย, คลัตช์ (Clutch housing), ซีอคัพ ฯลฯ เพื่อจำหน่ายในประเทศ แต่ชิ้นส่วนที่ต้องการความเที่ยงตรงแม่นยำสูงและชิ้นส่วนที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก เช่น ระบบส่งกำลัง (transmission) เพลาข้อเหวี่ยง (crank shaft) เล็้อสูบ (cylinder block) ฝาสูบ (cylinder head) ฯลฯ ยังคงต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากตลาดรถยนต์ของไทยมีขนาดเล็ก จึงยังไม่เป็นการประหยัดจากขนาดการผลิตหากจะผลิตชิ้นส่วนเหล่านี้ใช้เองในประเทศ

ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2528 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังทั้ง 6 ประเทศมหาอำนาจ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมนี ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร และแคนาดา มีการประชุมที่โรงแรมพลาซ่าในนครนิวยอร์ก และมีข้อตกลง Plaza Agreement กำหนดให้ประเทศต่างๆ เพิ่มค่าเงินของตนเองเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ ทำให้ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอ่อนตัวลง เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาขาดดุลการค้าของสหรัฐ จากข้อตกลง Plaza Agreement ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอ่อนตัวลงมากจากเดิม 240 เยน/เหรียญสหรัฐ เป็น 130 เยน/เหรียญสหรัฐ ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าในญี่ปุ่นเมื่อคิดเป็นเงินสกุลเหรียญสูงขึ้น จึงเป็นการกระตุ้นให้บริษัทญี่ปุ่นต้องพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศไทยเงินลงทุนจากญี่ปุ่นและกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่อาเซียน ทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในช่วงนั้นเติบโตอย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงยังทำให้อุปสงค์ต่อรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จาก 78,454 คันในปี พ.ศ. 2529 เป็น 304,062 คัน ในปี พ.ศ. 2533 ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนผลิตไม่ทันกับความต้องการซื้อ ถึงกับต้องสั่งจองรถยนต์กันล่วงหน้าหลายเดือนก่อนที่จะส่งมอบ ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมสนับสนุนอย่างมาก เงินลงทุนจำนวนมากจากต่างประเทศไหลเข้าประเทศทำให้ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดด จึงกล่าวได้ว่า ช่วงปี พ.ศ. 2523 ถึง 2532 การขยายตัวในอุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นผลมาจากนโยบายส่งเสริมการลงทุน และนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามการประกอบรถยนต์ในประเทศยังมีความยากเกี่ยวกับการจัดหาแม่พิมพ์ที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตชิ้นส่วน และปัญหาของคุณภาพวัสดุที่นำมาทำชิ้นส่วน ทำให้ชิ้นส่วนในประเทศมีคุณภาพต่ำ

ดังนั้นเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้การประกอบรถยนต์ปีกัดต้องใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่ผลิตภายในประเทศนับตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2532 เป็นต้นไป นอกจากนี้กระทรวงยังได้กำหนดให้การผลิตเครื่องยนต์ดีเซลดังกล่าวข้างต้นจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขสำคัญ 2 ประการ ประการแรก การใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 70 กรณีผลิตโดยโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 52 กรณีผลิตโดยโครงการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ประการที่สอง กำหนดว่าการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลต้องมีชิ้นส่วนบังคับ 5 ชิ้น คือ ฝาสูบ (cylinder head), เล็้อสูบ (cylinder block), เพลาลูกเบี้ยว (cam shaft) เพลาข้อเหวี่ยง (crank shaft), และก้านสูบ (connection rod) กรณีผลิตโดยโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และชิ้นส่วนบังคับ 2 ชิ้น คือ เพลาลูกเบี้ยวและก้านสูบกรณีที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

อย่างไรก็ตามหากมีการแยกผลผลิตของแต่ละค่ายรถยนต์จะทำให้มีต้นทุนที่สูงมาก เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนบางประเภทต้องการการประหยัดจากขนาดในการผลิตโดยเฉพาะส่วนเครื่องยนต์ จึงเกิดความร่วมมือกันระหว่างค่ายผลิตรถยนต์ 3 ค่ายคือ โตโยต้า นิสสัน และฮิอุซึ ในการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลข้างต้น โดยโตโยต้ารับผิดชอบตั้งโรงงานผลิตเสื้อสูบ นิสสันรับผิดชอบผลิตฝาสูบ และฮิอุซึผลิตก้านสูบและเพลาช้อเหวี่ยง หลังจากนั้นทั้ง 3 ค่ายจะนำชิ้นส่วนที่ตนผลิตมาแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน

ในปี พ.ศ. 2533 รัฐได้ปรับเปลี่ยนแนวนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยลดการคุ้มครอง ยกเลิกการจำกัดรุ่นและแบบรถยนต์นั่ง ยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป แต่ยังคงอัตราภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมพิเศษในอัตราร้อยละ 300 ส่วนรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ได้อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ใหม่ได้ โดยมีอัตราภาษีศุลกากรร้อยละ 180

ในปีพ.ศ. 2534 รัฐได้ปรับลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าสำหรับรถยนต์ ทำให้อัตราภาษีนำเข้ามีแนวโน้มลดลง โดยอัตราภาษีนำเข้า รวมค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับรถยนต์นำเข้าทุกประเภท ลดลงจากร้อยละ 165.7 สำหรับรถยนต์ CBU และร้อยละ 92.5 สำหรับรถยนต์ CKD ในช่วงก่อนวันที่ 2 กรกฎาคม 2534 เหลือร้อยละ 40-100 สำหรับรถยนต์ CBU และร้อยละ 20 สำหรับรถยนต์ CKD นอกจากนั้นในวันที่ 26 ธันวาคม 2534 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ CBU ปรับลดลงอีกรอบหนึ่งเหลือร้อยละ 10-68.5 การลดลงอย่างมากของอัตราภาษีศุลกากรส่งผลให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดการแข่งขันในระดับที่ค่อนข้างรุนแรงกับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ ปัจจุบันโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์ทุกประเภทอยู่ระหว่างร้อยละ 30-80 สำหรับรถยนต์ CBU และร้อยละ 20 สำหรับรถยนต์ CKD<sup>11</sup> อย่างไรก็ตามเกิดผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในระดับหนึ่งแต่ไม่มากนัก เนื่องจากยังมีการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศเช่นเดิม

ในปี พ.ศ. 2537 รัฐกลับมาเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อจำกัดการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ พร้อมผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาค พร้อมทั้งกระทรวงอุตสาหกรรมจึงประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งใหม่ เพื่อเป็นการเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตรถยนต์ และคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ออกประกาศที่ ส. 4/2537 เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนประเภท 4.27 "กิจการประกอบรถยนต์" อีกครั้งหนึ่งซึ่งเป็นการสนับสนุนการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกภายหลังการปิดการส่งเสริมการลงทุนมาเป็นระยะเวลา 25 ปี สำหรับสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจะขึ้นอยู่กับสถานที่ตั้งโรงงานตามเขตส่งเสริมการลงทุนต่างๆ ซึ่งเป็นการกระจายการลงทุนสู่ภูมิภาค โดยโตโยต้าได้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2539 ที่นิคมอุตสาหกรรม เกตเวย์ จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แตกต่างจากฐานการผลิตเดิมในจังหวัดสมุทรปราการที่เน้นการประกอบรถปิคอัพ ส่วนฮอนด้าได้ย้ายฐานการประกอบรถยนต์

<sup>11</sup> การนำเข้าในกรณีของรถยนต์ CKD จำเป็นต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) ร้อยละ 10 ซึ่งเป็นมาตรการชั่วคราว โดยบังคับใช้เฉพาะช่วงปี 2541-2542 เพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลการค้า และการเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐ

จากกรุงเทพมหานครไปยังโรงงานแห่งใหม่ที่สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดอยุธยา โดยเปิดดำเนินการปี พ.ศ. 2539 บริษัท เอ็มเอ็มซีซีทีผล จำกัด ได้ลงทุนตั้งฐานการผลิตรถปิคอัพมิติซูบิซึแห่งที่ 2 ที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยเปิดดำเนินการปี พ.ศ. 2539 เช่นกัน ขณะเดียวกันค่ายรถยนต์ฝั่งตะวันตกได้เริ่มกลับเข้ามาลงทุนในประเทศไทยอีกครั้ง หลังยกเลิกการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมานาน 20 ปี เริ่มจากฟอร์ดและมาสด้าที่เป็นพันธมิตรร่วมลงทุนจัดตั้งฐานการผลิตปิคอัพที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2541 ส่วนบริษัท GM ประกาศตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ดเช่นกัน

ในปี พ.ศ. 2540 วิกฤติเศรษฐกิจของประเทศทำให้อุปสงค์รถยนต์ในประเทศลดลงมาก จากเดิม 589,126 คัน ในปี พ.ศ. 2539 เหลือ 363,156 คัน และ 144,065 คัน ในปี พ.ศ. 2540 และ 2451 ตามลำดับ<sup>12</sup> บริษัทรถยนต์ต่างชาติจึงแก้ปัญหาด้วยการเพิ่มทุนและระบายนำกำลังการผลิตส่วนเกินในประเทศด้วยการส่งออกรถยนต์จากฐานการผลิตในประเทศไทยให้มากขึ้น ทั้งนี้การแบ่งตลาดรถยนต์จากต่างประเทศมาให้ฐานการผลิตในประเทศไทยเพื่อบำรุงรักษาเครื่องจักรและไม่ต้องการปลดคนงานที่ผ่านการพัฒนาฝีมือออกจากรางงาน โดยคาดว่าหากไม่มีการส่งออกเพิ่มขึ้นแล้วจะมีการใช้กำลังการผลิตเพียงร้อยละ 15 ของกำลังการผลิตรวม<sup>13</sup> อย่างไรก็ตามการผลิตเพื่อส่งออกก็ยังไม่สามารถชดเชยอุปสงค์ภายในประเทศที่หายไปได้อย่างถาวรประกอบรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2539 ถึง 2545 เป็นดังนี้

ตารางที่ 14 จำนวนรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ

| ปี   | จำนวนรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ (คัน) |
|------|---------------------------------------|
| 2539 | 559,428                               |
| 2540 | 360,303                               |
| 2541 | 158,130                               |
| 2542 | 327,233                               |
| 2543 | 411,721                               |
| 2544 | 459,418                               |
| 2545 | 584,000                               |

ที่มา: บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย

นอกจากนี้วิกฤติยังทำให้โครงสร้างธุรกิจของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เปลี่ยนแปลงไป โดยผู้ผลิตที่ได้รับผลกระทบมากคือ ผู้ผลิตในตลาดที่ขายสินค้าให้แก่บริษัทประกอบรถยนต์ (ตลาด OEM) ทำให้บริษัทแม่ต้องเข้ามาช่วยเหลือทางการเงินด้วยการให้เงินอุดหนุน และขยายเครดิตให้กับผู้ผลิต

<sup>12</sup> บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย

<sup>13</sup> บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย



เป็นต้น หากผู้ผลิตรายใดมีปัญหารุนแรงและจำเป็นต้องเพิ่มทุนแล้วโครงสร้างการถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงไปโดยทำให้ผู้ถือหุ้นหลักกลายเป็นต่างชาติ เนื่องจากผู้ร่วมทุนฝ่ายไทยไม่สามารถร่วมทุนได้ต้องอาศัยการเพิ่มทุนจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามผู้ผลิตขนาดใหญ่ที่ป้อนสินค้าสู่ตลาดอะไหล่ (REM) ไม่ได้รับผลกระทบมากนัก

ในปี พ.ศ. 2543 ประเทศไทยได้ยกเลิกมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศตั้งแต่เดือน มกราคม เป็นต้นมา เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับขององค์การการค้าโลก (WTO) ทำให้การแข่งขันในธุรกิจรถยนต์สูงขึ้น เป็นการบีบบังคับให้เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและเพิ่มศักยภาพทางด้านเทคโนโลยีการผลิต มิฉะนั้นจะเสียตลาดแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการยกเลิกเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศยังไม่เห็นผลชัดเจนนัก เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์ยังมีการประกอบรถยนต์รุ่นเดิมอยู่ ทำให้ยังมีการสั่งซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตในกลุ่มเดิมอยู่ แต่เมื่อมีการเปลี่ยนมาผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ การแข่งขันเพื่อแย่งตลาดจะสูงขึ้นเนื่องจากมีการผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันด้วย ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศหลังการยกเลิกมาตรการดังกล่าว รัฐจึงได้เพิ่มอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนรถยนต์แบบถอดแยกส่วนครบชุด (Complete Knocked Down) จากต่างประเทศ จากเดิมอัตราอากรขาเข้าร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 33

#### 4.3 นโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน

ในการส่งเสริมการลงทุนของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนโดยทั่วไปจะเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งรวมถึงนักลงทุนจากไต้หวัน เกาหลีใต้ สิงคโปร์ด้วย แต่วิกฤติเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ช่วงกลางปี พ.ศ. 2540 ทำให้การจัดเก็บภาษีอากรของรัฐต่ำกว่าเป้าหมายและมีภาระหนี้สาธารณะเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อฐานะการคลังของรัฐบาล นอกจากนี้สถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและการลงทุนของโลกได้ เปลี่ยนแปลงไป คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงปรับนโยบายส่งเสริมการลงทุน และหลักเกณฑ์การให้สิทธิและ ประโยชน์ ด้านภาษีอากรใหม่ เพื่อให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และสอดคล้องกับแนวโน้มภาวะเศรษฐกิจ และการลงทุนในอนาคตมากขึ้น ดังนี้

ข้อ 1 ยกเลิกประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 1/2536 เรื่อง นโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริม การลงทุน ลงวันที่ 9 เมษายน 2536

ข้อ 2 บรรดาประกาศของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนหรือของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ขัดหรือแย้ง กับประกาศฉบับนี้ ให้ใช้ประกาศฉบับนี้แทน

ข้อ 3 ในการให้การส่งเสริมการลงทุน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดนโยบายและหลักปฏิบัติสำหรับกรณีทั่วไป ดังนี้

## นโยบายส่งเสริมการลงทุน

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้กำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนใหม่ ดังนี้

1. เพิ่มประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการใช้สิทธิและประโยชน์ภาษีอากร โดยให้สิทธิและประโยชน์แก่โครงการที่มีผล ประโยชน์ ต่อเศรษฐกิจอย่างแท้จริง และใช้หลักการบริหารและการจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance) ในการให้ สิทธิและประโยชน์ด้าน ภาษีอากร โดย กำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องรายงานผลการดำเนินงานของโครงการที่ได้รับ การส่งเสริม เพื่อให้สำนักงาน ได้ตรวจสอบก่อนใช้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรในปีนั้นๆ
2. สนับสนุนให้อุตสาหกรรมพัฒนาระบบคุณภาพและมาตรฐานการผลิตเพื่อแข่งขันในตลาดโลก โดยกำหนดให้ผู้ได้รับการ ส่งเสริม ทุกรายที่มีโครงการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่า ที่ดินและทุนหมุนเวียน) ต้องดำเนินการให้ได้รับ ใบรับรองระบบ คุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่า
3. ปรับมาตรการส่งเสริมการลงทุน ให้สอดคล้องกับข้อตกลงด้านการค้าและการลงทุนระหว่าง ประเทศ โดยการยกเลิกเงื่อนไข การส่งออกและการใช้ชิ้นส่วน ในประเทศ
4. สนับสนุนการลงทุนเป็นพิเศษในภูมิภาคหรือท้องถิ่นที่มีรายได้ต่ำ และมีสิ่งเอื้ออำนวยต่อการ ลงทุนน้อย โดยให้สิทธิและ ประโยชน์ด้านภาษีอากรสูงสุด
5. ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม โดยไม่เปลี่ยนแปลง เงื่อนไขเงินลงทุนขั้นต่ำของ โครงการ ที่จะได้รับการส่งเสริมเพียง 1 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน และทุนหมุนเวียน)
6. ให้ความสำคัญแก่กิจการเกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร กิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา เทคโนโลยีและทรัพยากร มนุษย์ กิจการสาธารณสุขปศุสัตว์ สาธารณูปการ และบริการพื้นฐาน กิจการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม และอุตสาหกรรม เป้าหมาย

### หลักเกณฑ์การอนุมัติโครงการ

ในการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุน คณะกรรมการมีแนวทางการพิจารณา ดังนี้

- โครงการที่มีเงินลงทุนไม่เกิน 500 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะใช้ หลักเกณฑ์ พิจารณาอนุมัติโครงการ ดังนี้
  1. จะต้องมียูทิลิตี้เพิ่มไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของรายได้ ยกเว้นการผลิตผลิตภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน กิจการ เกษตรกรรม และผลิตผลจากการเกษตร และ โครงการที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบเป็นพิเศษ
  2. มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนจดทะเบียนไม่เกิน 3 ต่อ 1 สำหรับโครงการริเริ่ม ส่วนโครงการ ขยายจะพิจารณาตามความ เหมาะสม เป็นรายๆ ไป

3. ใช้กรรมวิธีการผลิตที่ทันสมัยและใช้เครื่องจักรใหม่ ในกรณีที่ใช้เครื่องจักรเก่าจะต้องให้สถาบันที่เชื่อถือได้ รับรอง ประสิทธิภาพ และคณะกรรมการให้ความเห็นชอบเป็นพิเศษ
  4. มีระบบป้องกันสภาพแวดล้อมเป็นพิเศษที่เพียงพอ โครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม คณะกรรมการ จะพิจารณาเป็นพิเศษในเรื่องสถานที่ตั้งและวิธีการจัดการมลพิษ
- โครงการที่มีเงินลงทุนมากกว่า 500 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้อง แนบรายงานศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการตามที่คณะกรรมการกำหนด
  - สำหรับกิจการที่ได้รับสัมปทานและกิจการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการจะใช้แนวทางการพิจารณาตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2541 ดังนี้
    1. โครงการลงทุนที่เป็นรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการจะไม่พิจารณาให้การส่งเสริม
    2. โครงการที่ได้รับสัมปทานที่เอกชนดำเนินการ โดยจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่รัฐ (Build Transfer Operate หรือ Build Operate Transfer ) หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดังกล่าวที่ประสงค์ จะให้ผู้ได้รับสัมปทานได้รับสิทธิและประโยชน์การส่งเสริมการลงทุนจะต้องเสนอโครงการให้คณะกรรมการ ส่งเสริมการลงทุนพิจารณาตั้งแต่เริ่มต้นโครงการก่อนออกประกาศเชิญชวน เอกชนเข้าร่วมประมูล และในชั้นการประมูล จะต้องมีการประกาศระบุโดยชัดเจนว่าเอกชนจะได้รับสิทธิและประโยชน์ใดบ้าง ในหลักการคณะกรรมการ จะไม่ให้การส่งเสริมกรณีเอกชนต้องจ่ายผลตอบแทนให้แก่รัฐในการรับ สัมปทานเว้นแต่เป็น ผลตอบแทนที่สมเหตุสมผลกับการลงทุนที่รัฐใช้ไปในโครงการนั้น
    3. โครงการของรัฐที่ให้เอกชนลงทุนและเป็นเจ้าของ (Build Own Operate) รวมทั้งให้เอกชนเช่าหรือ บริหาร โดยจ่ายผลตอบแทนให้รัฐในลักษณะค่าเช่า คณะกรรมการจะพิจารณาให้การส่งเสริมตาม หลักเกณฑ์ปกติ
    4. การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ จะพิจารณาให้การส่งเสริมกรณีที่มีการขยายกิจการภายหลังที่พ้นสภาพการเป็น รัฐวิสาหกิจแล้ว

### หลักเกณฑ์การถือหุ้นของต่างชาติ

ในการอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนต่างชาติที่ลงทุนในกิจการอุตสาหกรรม คณะกรรมการจะผ่อนคลายมาตรการจำกัดการ ถือ หุ้นโดยใช้แนวทางการพิจารณา ดังนี้

1. โครงการลงทุนในกิจการเกษตรกรรม การเลี้ยงสัตว์ การประมง การสำรวจและการทำเหมืองแร่ และการให้บริการตามที่ ปรากฏ ในบัญชีหนึ่งท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่าง

- ดาว พ.ศ. 2542 จะต้องผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้น รวมกันไม่น้อยกว่า ร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน
2. โครงการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรม อนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นข้างมากหรือทั้งสิ้นได้ไม่ว่าตั้งในเขตใด
  3. เมื่อมีเหตุผลอันสมควร คณะกรรมการอาจกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติเป็นการเฉพาะสำหรับกิจการที่ให้การ ส่งเสริม บางประเภท

### หลักเกณฑ์การให้สิทธิและประโยชน์ตามผลการดำเนินงาน

กำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมจะต้องรายงานผลการดำเนินงานของโครงการให้สำนักงานตรวจสอบก่อนที่จะอนุญาตให้ใช้สิทธิและ ประโยชน์ ด้านภาษีอากรในปีนั้นๆ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนดเพื่อให้การใช้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรมีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบได้ว่า มีความถูกต้องและ สอดคล้อง กับเงื่อนไขการให้การส่งเสริมอย่างแท้จริง อีกทั้งเพื่อให้ผู้ได้รับส่งเสริมมีการบริหารและการจัดการองค์การที่ดี

### ข้อยกเว้น

หลักเกณฑ์ข้างต้น เป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะถือเป็นแนวทางในการพิจารณาอนุมัติให้การส่งเสริม การลงทุน และการให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากร โดยมีข้อยกเว้น ดังนี้

- กรณีที่ประเภทกิจการที่จะให้การส่งเสริมได้กำหนดเงื่อนไขเฉพาะเกี่ยวกับการให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากร ไว้เป็นอย่างอื่น
- กรณีที่พิจารณาเห็นว่า มีเหตุผลพิเศษเป็นการเฉพาะประเภท
- เพื่อวัตถุประสงค์ในการผ่อนผันให้กิจการที่ตั้งในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรม ที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดระยอง ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามหลักเกณฑ์เดิม ซึ่งรวมถึงสิทธิและประโยชน์ในเขตส่งเสริม การลงทุนตามมาตรา 35 จึงกำหนดให้นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับ การส่งเสริมในจังหวัดระยอง ที่ได้รับการส่งเสริมโดยได้ยื่นคำขอรับการส่งเสริมก่อนวันที่ประกาศนี้มีผลบังคับใช้ เป็นเขต ส่งเสริมการลงทุนจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2547
- โครงการที่จะตั้งสถานประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 2 และเขต 3 (ซึ่งเขตอุตสาหกรรมดังกล่าวได้รับการส่งเสริมโดยได้ยื่นคำขอรับการส่งเสริมก่อนวันที่ประกาศนี้มีผลบังคับใช้) จะผ่อนผันให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรตามหลักเกณฑ์เดิมตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2536 ดังนี้
  - โครงการที่จะตั้งสถานประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 2 ยกเว้น นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรม

หรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม ในจังหวัดระยอง ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ ดังนี้

1. ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรกึ่งหนึ่งเฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10
  2. ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 7 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบ คุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันเปิด ดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้ จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี
  3. ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อส่งออก เป็นระยะเวลา 1 ปี
- โครงการที่จะตั้งสถานประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 3 นิคมอุตสาหกรรมแหลมงบัง และนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดระยอง ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ ดังนี้
1. ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
  2. ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบ คุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันเปิด ดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้ จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี
  3. ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อส่งออก เป็นระยะเวลา 5 ปี
  4. ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าร้อยละ 75 ของอัตราปกติสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นที่นำเข้ามาผลิตเพื่อ จำหน่ายในประเทศเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยคณะกรรมการจะอนุมัติให้คราวละ 1 ปี แต่วัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น นั้น ต้องไม่เป็นของที่ผลิตหรือมีกำเนิดในราชอาณาจักร ซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันกับชนิดที่จะนำเข้ามาใน ราชอาณาจักร และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้ ทั้งนี้ไม่รวมถึงโครงการที่ตั้งสถานประกอบการใน นิคมอุตสาหกรรมแหลมงบัง
  5. ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

6. อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา เป็น 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่มีรายได้จากกิจการ ที่ได้รับการส่งเสริม
  7. อนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินลงทุนในกิจการ ที่ได้รับการส่งเสริม โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่ง หรือหลายปีก็ได้ ภายใน 10 ปี นับแต่วันที่มีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ
- โครงการโยกย้ายสถานประกอบการ ที่จะย้ายเข้าไปตั้งในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม (ซึ่งเขตอุตสาหกรรมดังกล่าวได้รับการส่งเสริมโดยยื่นคำขอรับการส่งเสริมก่อนวันที่ประกาศนี้มีผลบังคับใช้) จะผ่อนผัน ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามหลักเกณฑ์เดิมตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2536 ดังนี้
    - กรณีย้ายไปตั้งในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 2 ยกเว้นนิคมอุตสาหกรรม แหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดระยอง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 7 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน 2 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการในที่ตั้งแห่งใหม่ หากไม่สามารถดำเนินการได้ จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี
    - กรณีย้ายเข้าไปตั้งในนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในเขต 3 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมในจังหวัดระยอง ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ดังนี้
      1. ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี ทั้งนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน 2 ปี นับจากวันเปิดดำเนินการ ในที่ตั้งแห่งใหม่ หากไม่สามารถดำเนินการได้ จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี
      2. ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
      3. อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่มีรายได้

4. อนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินลงทุนในกิจการ ที่ได้รับการส่งเสริม โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่ง หรือหลายปีก็ได้ ภายใน 10 ปีนับแต่วันที่ มีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ

ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนฉบับใหม่มีผลบังคับใช้สำหรับคำขอรับการส่งเสริมที่ยื่นตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543 เป็นต้นไป โครงการที่ยื่นคำขอรับการส่งเสริมหรือได้รับการส่งเสริมการลงทุนก่อนวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543 แต่เป็นกิจการที่ให้ความสำคัญ เป็นพิเศษตามข้อ 6 ของประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 2/2543 หากยังไม่ได้ใช้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากร ก่อน วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543 จะขอรับสิทธิและประโยชน์ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดตามประกาศฉบับนี้ได้ โดยให้ยื่นขอ ต่อสำนักงานภายในวันศุกร์ที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2543

#### สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากร

- ผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ แต่เครื่องจักร นั้นต้องไม่เป็นเครื่องจักรที่ผลิต หรือประกอบได้ในราชอาณาจักร ซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันกับชนิดที่ผลิตในต่างประเทศ และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้
- เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเห็นว่า การให้การส่งเสริมแก่กิจการใด หรือผู้ขอรับการส่งเสริมรายใดไม่สมควรให้ได้รับ สิทธิและประโยชน์ตามมาตรา 28 คณะกรรมการจะให้การส่งเสริมแก่กิจการนั้น หรือผู้ขอรับการ ส่งเสริมรายนั้น และรายต่อ ๆ ไปโดยให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเพียงกึ่งหนึ่ง หรือจะไม่ให้ได้รับยกเว้นอากร ขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเลยก็ได้
- รายได้ที่ต้องนำมาคำนวณกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการตามวรรคหนึ่งให้รวมถึงรายได้จากการจำหน่าย ผลพลอยได้และรายได้จากการจำหน่ายสินค้ากึ่งสำเร็จรูป ตามที่ คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร
- ในกรณีประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ตามวรรคหนึ่งผู้ ได้รับการส่งเสริม จะได้รับอนุญาต ให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลัง ระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหัก จากกำไรสุทธิ ของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้
- เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ตาม มาตรา 31 ให้ได้รับ ยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการ ส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ นิติบุคคลนั้น

## กิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ

โครงการที่ได้รับการส่งเสริมในกิจการประเภทต่อไปนี้ จะให้ความสำคัญเป็นพิเศษ

- กิจการเกษตรกรรมและผลผลิตจากการเกษตร
- กิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- กิจการสาธารณูปโภค สาธารณูปการและบริการพื้นฐาน
- กิจการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม
- อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ทั้งนี้ คณะกรรมการจะได้ประกาศกำหนดกิจการหรืออุตสาหกรรมที่อยู่ภายใต้ประเภทกิจการที่จะให้ความสำคัญเป็นพิเศษดังกล่าว ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากร ดังนี้

- ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรไม่ว่าตั้งอยู่ในเขตใด
- ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี ไม่ว่าตั้งอยู่ในเขตใด
- สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามเกณฑ์ที่ตั้งในแต่ละเขต

### เขตส่งเสริมการลงทุน

คณะกรรมการได้แบ่งเขตการลงทุนออกเป็น 3 เขต ตามปัจจัยทางเศรษฐกิจ โดยใช้รายได้และสิ่งอำนวยความสะดวกของแต่ละจังหวัดเป็นเกณฑ์ ดังนี้

เขต 1 ประกอบด้วย 6 จังหวัดในส่วกลาง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และ สมุทรสาคร

เขต 2 ประกอบด้วย 12 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต ระยอง ราชบุรี สมุทรสงคราม สระบุรี สุพรรณบุรี และอ่างทอง

เขต 3 ประกอบด้วย 58 จังหวัด

ให้ท้องที่ทุกจังหวัดในเขต 3 เป็นเขตส่งเสริมการลงทุน

### เขต 1

- ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรกึ่งหนึ่ง เฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้า ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10
- ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 3 ปี สำหรับโครงการที่ตั้งสถานประกอบการในนิคม อุตสาหกรรมหรือในเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาด การลงทุน ตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับ ใบรับรอง ระบบคุณภาพ ตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน ระยะเวลา 2 ปีนับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้น ภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี
- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 1 ปี



## เขต 2

- ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรกึ่งหนึ่งเฉพาะเครื่องจักรที่มีอากรขาเข้าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10
- ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 3 ปี และเพิ่มเป็น 5 ปี หากตั้งสถานประกอบการในนิคม อุตสาหกรรมหรือในเขตอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุน ตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพ ตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี
- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 1 ปี

## เขต 3

- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
- ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี ทั้งนี้ผู้ได้รับการส่งเสริมในโครงการที่มีขนาดการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรอง ระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันเปิดดำเนินการ หากไม่สามารถดำเนินการ ได้จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์การยกเว้น ภาษีเงินได้นิติบุคคล 1 ปี
- ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 5 ปี

สำหรับโครงการที่ตั้งสถานประกอบการในท้องที่ 18 จังหวัด ได้แก่ กาฬสินธุ์ นครพนม นราธิวาส น่าน บุรีรัมย์ ปัตตานี พะเยาแพร่ มหาสารคาม ยโสธร ยะลา ร้อยเอ็ด ศรีสะเกษ สกลนคร สตูล สุรินทร์ หนองบัวลำภู และ อำนาจเจริญ ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรและสิทธิและประโยชน์เพิ่มเติม ดังนี้

- ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะ เวลา 5 ปี นับจากวันที่พ้นกำหนดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
- อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับ การส่งเสริม
- อนุญาตให้หักค่าติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกจากกำไรสุทธิร้อยละ 25 ของเงินที่ลงทุนในกิจการที่ได้รับการ ส่งเสริม โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ภายใน 10 ปี นับตั้งแต่วันที่มียาได้ จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ

#### 4.4 นโยบายการส่งเสริมการส่งออกและนโยบายด้านภาษี

นโยบายสำคัญนโยบายหนึ่งของการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศคือ นโยบายการส่งเสริมการส่งออก ในการดำเนินการส่งเสริมการส่งออกของประเทศไทยนั้นประกอบด้วยเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. ให้สิ่งจูงใจในการส่งเสริมการลงทุนกิจการอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อการส่งออกโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบคือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
2. มีการให้บริการคืนเงินภาษีการนำเข้าสินค้าจากกรมศุลกากร
3. เปลี่ยนการให้บริการด้านการเงินเพื่อผ่านธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าซึ่งเริ่มดำเนินการปี 2537
4. จัดตั้งเขตอุตสาหกรรมส่งออก ซึ่งดำเนินการโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนซึ่งดำเนินการโดยกรมศุลกากร
5. จัดกิจกรรมเพื่อการส่งเสริมการส่งออกซึ่งดำเนินการโดยกรมส่งเสริมการส่งออกกระทรวงพาณิชย์

สิ่งจูงใจในการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อการส่งออกได้แก่

1. ให้ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนต่างๆ ซึ่งนำเข้าจากต่างประเทศ
2. ให้ได้รับการยกเว้นภาษีอากรนำเข้าสำหรับสินค้าเพื่อการส่งออก
3. ให้ได้รับการยกเว้นภาษีสำหรับการส่งออก
4. ให้ได้รับการหักลดจำนวนตามส่วนร้อยละ 5 จากรายได้ทรัพย์สินของบริษัทที่เพิ่มขึ้นจากการ

เพิ่มจำนวนการส่งออกในปีก่อนซึ่งไม่รวมค่าประกันและค่าขนส่ง

จากรายงานการศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขาของ JICA (2538) ได้ชี้ให้เห็นว่าการแบ่งเบาภาระภาษีอากร การนำเข้าสินค้านั้น จะช่วยให้เกิดการแข่งขันด้านการส่งออกสินค้าเป็นอย่างมากกับนานาประเทศ แต่ส่งผลให้การผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ภายในประเทศและอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าชั้นกลาง มีการพัฒนาไปอย่างเชื่องช้า เนื่องจากผู้ผลิตสินค้าชั้นปลายสามารถเลือกใช้วัตถุดิบหรือสินค้าชั้นกลางจากต่างประเทศได้ ถึงแม้ว่าสินค้าจากต่างประเทศจะมีราคาแพงกว่าวัตถุดิบในประเทศ แต่ก็มีปริมาณการนำเข้าสินค้าเหล่านี้ที่สูง

นโยบายด้านภาษีศุลกากรที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสนับสนุนรวมถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำคือ แผนงานลดภาษีร่วม (CEPT) ซึ่งเป็นแผนงานหนึ่งที่บรรจุอยู่ในเวทีการประชุมและข้อตกลงของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน ตามที่ประชุมสุดยอดอาเซียนที่จัดขึ้นในวันที่ 1 มกราคม 2535 ได้ตกลงที่จะจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ขึ้น โดยมีเป้าหมายหลักของเขตการค้าเสรีอาเซียน ก็คือการลดภาษีศุลกากรสินค้าอุตสาหกรรม (รวมทั้งสินค้าเกษตรแปรรูป) ระหว่างประเทศภาคีให้เหลือร้อยละ 0.5 ภายในระยะเวลา 15 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 โดยใช้แผนงาน

การลดภาษีร่วม (Common Effective Preferential Tariff: CEPT) ซึ่งเป็นกลไกหลัก คาดว่าในการใช้งานตามจะมีลูกค้า

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานอีกหลายหน่วยงานที่มีนโยบาย และมีกิจกรรมที่เกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนได้แก่ หน่วยพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม (BUILD) สถาบันยานยนต์ สำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม สถาบันเฉพาะทางเช่น สถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลและโลหะการ (MIDI) เป็นต้น

#### 4.5 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมสนับสนุน

- หน่วยพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม (BUILD)

หน่วยงานพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม หรือ BUILD (BOI Unit for Industrial Linkage Development) จัดตั้งโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน ผลักดันอุตสาหกรรมของประเทศ ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2535 เพื่อทำหน้าที่สื่อกลางในการจับคู่เชื่อมโยงระหว่างบริษัทผู้ประกอบผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปกับผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดเล็ก ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต นำไปสู่การเติบโตอย่างแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมสนับสนุน อันจะเป็นแนวทางในการพัฒนา อุตสาหกรรมของประเทศอย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์หลักของโครงการ BUILD มีดังนี้

1. เพื่อส่งเสริมให้เกิดการสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม โดยเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบสินค้าสำเร็จรูป (Assembler) กับ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วน (Supplier)
2. เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบสินค้าสำเร็จรูปในประเทศไทย
3. เพื่อช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดเล็ก ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพ
4. เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างนักลงทุนต่างชาติ ผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยและหน่วยงานของรัฐบาล
5. เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานและแหล่งการผลิตชิ้นส่วนและวัตถุดิบของภูมิภาค

6. เพื่อขจัดอุปสรรคในการรับช่วงการผลิต (Subcontracting) และผลักดัน ให้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายซึ่งจะช่วยเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม

กิจกรรมในโครงการพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมครอบคลุมตั้งแต่การให้บริการข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโอกาสในการรับช่วงการผลิตในประเทศไทยแก่ผู้ต้องการซื้อทั้งชาวไทยและต่างประเทศที่ต้องการจัดซื้อชิ้นส่วนในประเทศไทย การให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคและการจัดการแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ รวมถึงการสัมมนาที่ประสงค์จะพัฒนารัฐกิจการรับช่วงการผลิต โดยมีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป็นผู้ประสานงานทั้งทางด้านผู้ซื้อและผู้ขาย การจัดการและประสานงานฝึกอบรม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในด้านการตลาด และเทคโนโลยีแก่ผู้ผลิตขนาดเล็กและขนาดกลาง การร่วมงานแสดงสินค้าและนิทรรศการในต่างประเทศ รวมถึงประสานความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตในการรับบริการบริการด้านเทคโนโลยี การจัดการ การเงิน และการตลาด จากหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ

ประโยชน์ต่อผู้ว่าจ้างการผลิต

- ประหยัดต้นทุนการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนและวัตถุดิบ
- ลดค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง
- ลดความเสี่ยงในการขนส่งชิ้นส่วน และวัตถุดิบ
- มีโอกาสในการเลือกชิ้นส่วน และวัตถุดิบ

ประโยชน์ต่อผู้รับช่วงการผลิต

- เปิดโอกาสทางการลงทุน
- เพิ่มตลาดเพื่อการส่งออกใหม่สำหรับสินค้าที่เกินความต้องการภายในประเทศ
- การขยายธุรกิจทั้งทางตรง และทางอ้อม
- การปรับปรุงขบวนการผลิต
- ให้คำแนะนำปรึกษาด้านการเงินในการลงทุน
- ให้บริการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพสินค้า ปริมาณสินค้า การตลาดและเทคโนโลยี

- สถาบันยานยนต์

สถาบันยานยนต์เป็นองค์กรอิสระซึ่งก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนเมื่อปี 2541 และจัดตั้งขึ้นโดยกระทรวงอุตสาหกรรมเมื่อวันที่ 14 กันยายน ในปีเดียวกัน สถาบันยานยนต์ใช้กฎระเบียบเอกชน ไม่ผูกพันระเบียบปฏิบัติ และข้อบังคับของราชการและรัฐวิสาหกิจ มีวัตถุประสงค์ในการก่อตั้งเพื่อเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และเพิ่มศักยภาพทางตลาดโลกให้มีความคล่องตัวในการดำเนินงาน และมีความเป็นอิสระในตัวเองเท่าที่กฎหมายจะเอื้ออำนวย

โครงการที่เกี่ยวข้องกับสถาบันยานยนต์ มีดังนี้

1. โครงการถ่ายทอดเทคโนโลยียานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น

โครงการนี้เป็นโครงการหนึ่งของสถาบันยานยนต์ ที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างศักยภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ให้สามารถแข่งขันในตลาดโลก โดยการนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านทั้งจากภายในและภายนอกประเทศมาให้คำปรึกษา แนะนำ วิเคราะห์ศักยภาพเพื่อการพัฒนา รวมทั้งการให้ความรู้แก่บุคลากร เพื่อเตรียมพร้อมรับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แนวใหม่ ให้กับบริษัทหรือโรงงานซึ่งได้รับการคัดเลือกเพื่อเข้าร่วมโครงการ ซึ่งการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากญี่ปุ่น ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่นผ่าน 4 องค์กรใหญ่ คือ

- Japan External Organization (JETRO)
  - Japan International Corporation Agency (JICA)
  - Japan Oversea Development Corporation (JODC)
  - New Energy and Industrial Technology Development Organization (NEDO)
- โดยส่งผู้เชี่ยวชาญจากญี่ปุ่นมาร่วมถ่ายทอดเทคโนโลยีร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจากสถาบันยานยนต์

2. โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Supplier Development Program 2 (SDP2)

กระทรวงอุตสาหกรรม โดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยในการแข่งขันกับตลาดโลก โดยให้สถาบันยานยนต์เป็นหน่วยงานกลางในการดำเนินกิจการด้านฝึกอบรม และให้คำปรึกษาแนะนำแก่ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ ด้านกิจกรรมฝึกอบรมมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาคุณภาพของบุคลากรของอุตสาหกรรมยานยนต์ในทุกระดับด้วยหลักสูตรจากวิทยากรที่มีประสบการณ์ประกอบด้วยหลักสูตรด้านเทคโนโลยี การจัดการด้านคุณภาพ การบริการ ทักษะ ช่างฝีมือ และอื่นๆ โดยผู้เข้าอบรมจะเสียค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อย

3. โครงการพัฒนาขีดความสามารถในการออกแบบและผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

สถาบันยานยนต์ได้จัดทำโครงการ "พัฒนาขีดความสามารถในการออกแบบและผลิตชิ้นส่วนยานยนต์" ซึ่งเป็นโครงการภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม ระยะที่ 2 (IRP2) โดยมี

วัตถุประสงค์ที่จะพัฒนาและให้ความช่วยเหลือแก่อุตสาหกรรมสนับสนุน ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยทุกระดับที่ยังขาดขีดความสามารถในการออกแบบ พัฒนาและทดสอบชิ้นส่วนขึ้นด้วยตนเอง โดยอาศัยเพียงข้อกำหนดและแนวทางในการออกแบบที่ได้รับจากผู้ผลิตยานยนต์ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดเสรี

เหตุผลและความจำเป็นในการทำโครงการ เนื่องมาจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศต้องเร่งพัฒนาศักยภาพให้สูงขึ้น เพื่อปรับตัวให้สามารถแข่งขัน ในระบบการค้าเสรี โดยเฉพาะการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ อีกทั้งผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ได้ใช้วิธีการจัดหาทั่วโลก (Global Sourcing)

- สถาบันเหล็ก

เนื่องจากความต้องการของรัฐบาลและเอกชนที่ต้องการให้มีหน่วยงานอิสระ ที่ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้กรอบของความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อร่วมกันพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้าของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็ง สถาบันเหล็กและเหล็กกล้าแห่งประเทศไทย (สทท.) จึงเป็นสถาบันอิสระ ที่จัดตั้งขึ้นโดยกระทรวงอุตสาหกรรมในเดือนพฤศจิกายน 2543 ภายใต้ "อุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ" โดยกิจหลักของสถาบันเหล็ก คือ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้าของประเทศไทย ประสานงานและร่วมมือในการจัดทำแผนแม่บทแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า และการนำแผนงานไปปฏิบัติ รวบรวมและประมวลข้อมูล เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้าและการกำหนดนโยบายของรัฐ สร้างสมดุลให้กับการผลิต และความต้องการ ส่งเสริมให้เกิดการประสานงานและร่วมมือกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมเหล็ก ภาครัฐและต่างประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็ก ให้บริการแก่อุตสาหกรรมเหล็กในด้านต่าง ๆ เช่น การส่งเสริมการตลาด ด้านข้อมูล การฝึกอบรม การบริการด้านเทคนิค และการทดสอบผลิตภัณฑ์ และส่งเสริมให้สมาชิกประกอบธุรกิจอย่างโปร่งใส และมีจรรยาบรรณ

การให้บริการของสถาบันเหล็กจะให้บริการตรวจสอบและทดสอบผลิตภัณฑ์ให้บริการตรวจสอบและทดสอบผลิตภัณฑ์ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) มาตรฐานสากลเช่น JIS, ASTM หรือมาตรฐานอื่น ๆ ตามที่ผู้ใช้บริการต้องการ นอกจากนี้ทางสถาบันยังมีการวิจัยและพัฒนาโดยสถาบันเอง หรือดำเนินการร่วมกับผู้ประกอบการเพื่อวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์เหล็กต่าง ๆ ตามความต้องการของตลาดและผู้ใช้บริการ ในการฝึกอบรมและสัมมนา สถาบันจะจัดฝึกอบรมและสัมมนาให้ความรู้และวิทยาการสมัยใหม่ให้กับบุคคลากรในอุตสาหกรรมเหล็กรวมทั้งการจัดเยี่ยมชมโรงงานเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ในด้านการผลิตและการจัดการแก่ผู้ประกอบการ

สถาบันเหล็กยังให้บริการข้อมูลทางวิชาการและข้อมูลสถิติของอุตสาหกรรม เป็นศูนย์รวมข้อมูลของอุตสาหกรรมเหล็กมีเว็บไซต์ให้ผู้สนใจเข้ามาค้นหาความรู้ และเป็นสถานที่ให้สมาชิกทำการค้าระหว่างกันได้ อีกทั้งให้คำปรึกษาแนะนำ จัดหาผู้เชี่ยวชาญทั้งในประเทศและต่างประเทศรวมทั้ง

เจ้าหน้าที่ของสถาบันฯ มาให้คำแนะนำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตให้บริการทางด้านเทคนิค ด้านการบริหารทั่วไป เช่น การบัญชี การเงิน และที่ปรึกษาทางกฎหมาย เป็นต้น

ในขณะเดียวกัน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา นโยบายของภาครัฐในด้านการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรม ก็ได้พยายาม ที่จะหันมาเน้น ให้เกิดความร่วมมือกันเองระหว่างผู้ประกอบการในแต่ละอุตสาหกรรมเฉพาะด้าน โดยภาครัฐจะเป็นผู้ส่งเสริมและกำกับดูแลเท่านั้นและมีส่วนช่วยในการตั้งต้นให้เกิดความร่วมมือดังกล่าวขึ้นมา ดังนั้นการจัดตั้งสถาบันเหล็กฯก็เป็นหนึ่งในความพยายามให้เกิดความร่วมมือดังกล่าว โดยมีภารกิจหลักเพื่อรองรับกิจกรรมความร่วมมือกันระหว่างภาคเอกชน และภาคเอกชนกับภาครัฐ และองค์กรในต่างประเทศ