



ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

1. กำเนิดอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2504 ทั้งนี้เนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจที่ต้องการการขนส่งที่รวดเร็ว ซึ่งจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะทางบกให้มากขึ้น จากการศึกษาพบว่าความต้องการรถยนต์นี้เพิ่มขึ้นทุกปีในอัตราปีละ 10-15 % ฉะนั้น การจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์เองในประเทศจะให้ผลดีต่อระบบเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ เช่น ความรู้เทคนิคใหม่ ๆ ในการประกอบรถยนต์ เพิ่มการจ้างแรงงาน และใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์¹

รัฐบาลโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมโรงงานประกอบรถยนต์ที่จะจัดตั้งขึ้นตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2505 โดยให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อยู่ในระดับความสำคัญประเภท ข. และอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ประกอบและอุปกรณ์รถยนต์อยู่ในระดับความสำคัญประเภท ก.² ทั้งนี้เพื่อเป็นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์แทนการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเข้ามาจากต่างประเทศ และเมื่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่า การจัดตั้งโรงงานมีจำนวนมากจนอาจเกิดผลเสียต่อเศรษฐกิจ จึงหยุดการพิจารณาคำขอส่งเสริมการลงทุนจากโรงงานประกอบรถยนต์ที่จัดตั้งขึ้นใหม่ในวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2512 กระนั้นก็ตามก็ยังมี โรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีก³ และปีเดียวกันนี้ กระทรวงอุตสาหกรรมก็ได้เข้าไปมีบทบาทในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ โดยการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น เพื่อที่จะกำหนดนโยบายและวิธีการต่าง ๆ ในการที่จะให้อุตสาหกรรม

¹ Vichitvong Na Pombhechra, A Design for Automotive Development Programming in Thailand, ASEAN, 1973

² พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2505

³ Industrial Economic and Planning Division Ministry of Industry Automobile Industry (Specific Industrial Economic) 1978. P.1

รถยนต์มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนสามารถเปลี่ยนเป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ใช้เองในประเทศ แทนการสั่งซื้อชิ้นส่วนจากต่างประเทศเข้ามา โดยวิธีกำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศใช้ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตได้ในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นขั้นตอน

2. โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

โรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2504 คือ บริษัทอุตสาหกรรมไทยมอเตอร์ จำกัด เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2504 ทำการประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกพอร์ต ด้วยกำลังผลิตประมาณ 2,700 คันต่อปี และภายหลังบริษัทนี้ได้ออกรวมกิจการร่วมกับ บริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2513

ปัจจุบันโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้เปิดดำเนินการมี 19 แห่ง (18 บริษัท) ซึ่งตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ทำการผลิตรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุกและรถชนิดอื่น ๆ มีกำลังผลิตประมาณ 281 คันต่อวัน¹ (8 ชั่วโมง) ในจำนวนโรงงาน 19 แห่งนี้มีเพียง 9 โรงงานที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (ตารางที่ 2.1, 2.2, 2.3) โรงงานทั้ง 19 แห่งมีการลงทุนรวมกว่า 1,000 ล้านบาท โดยคนไทย 7 บริษัท ร่วมทุนระหว่างไทยกับญี่ปุ่น 5 บริษัท โดยชาวญี่ปุ่น 1 บริษัท ไทยกับสิงคโปร์ 1 บริษัท ไทยกับสวีเดน 1 บริษัท ไทยกับอเมริกัน 1 บริษัทและไทยกับอื่น ๆ 2 บริษัท มีคนงานในโรงงานประมาณ 4,700 คน นอกจากนี้ยังมี โรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถยนต์อีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์

บริษัทประกอบรถยนต์ 18 แห่ง ได้แก่

1. บริษัทกรรมสิทธิ์เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด (Kannasuta General Assembly Co., Ltd.) ตั้งที่ 98 ลู่ขุมวิท ซอย 26 พระโขนง กทม. เปิดดำเนินการวันที่ 29 พฤษภาคม 2505 ด้วยทุนจดทะเบียน 20.07 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 87 ล้านบาท ร่วมทุนระหว่างไทย

¹ Industrial Economic and Planning Division Ministry of Industry, Automobile Industry (Specific Industrial Economic) 1978. P.5

ตารางที่ 2.1

โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

ลำดับ	ชื่อโรงงาน	วันเปิดดำเนินการ	ทุนดำเนินการ (ล้านบาท)	กิจการที่ได้รับอนุญาต
1.	บริษัท กรรณสูตเจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	29 พค. 05	87	รถยนต์นั่ง
2.	บริษัท สยามกลการและนิลสัน จำกัด	28 ธค. 05	118.5	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
3.	บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	2506	127	ทำตัวถังรถยนต์ ประกอบรถยนต์
4.	บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	10 กพ. 07	260	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
5.	บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	2518		
6.	บริษัท ฮีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	2507	152	รถยนต์, รถบรรทุก
7.	บริษัท ปริ้นซ์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	13 ธค. 08	16.4	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
8.	บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	15 พค. 09	24.2	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
9.	บริษัท ไทยฮิโน อุตสาหกรรม จำกัด	1 สค. 09	107.9	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
10.	บริษัท ไทยประติษฐ์ประกอบรถยนต์ จำกัด	2 มค. 11	10	รถสี่ปี รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
11.	บริษัท นายเสด จำกัด	2511	20	รถยนต์
12.	บริษัท ยন্ত্রวิเศษ จำกัด	2512	30	รถยนต์บรรทุก รถแทรกเตอร์ ทางทะเล เลอร์ รถมอเตอร์ไครด เตอร์ รถไถ รถตัดดิน รถบดล้อ ยาง

ลำดับ	ชื่อโรงงาน	วันเปิดดำเนินการ	ทุนดำเนินการ (ล้านบาท)	กิจการที่ได้รับอนุญาต
13.	บริษัท อมัลกาเมทีต เอ็นจีเนียริ่ง จำกัด	16 พค. 12	10	ซ่อมและประกอบรถยนต์บรรทุก
14.	บริษัท วาย เอ็มซี แอสเซมบลี จำกัด	2517	30	รถยนต์นั่ง
15.	บริษัท สู่โกศลมาส์ต้า อุตสาหกรรมรถ ยนต์จำกัด	2518	90	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
16.	บริษัท โอโคกมอเตอร์ จำกัด	17 มีย. 19	40	รถยนต์บรรทุก
17.	บริษัทบางชนเจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	ธค. 11	24.2	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
18.	บริษัท ไทย-สวีดีช แอสเซมบลี จำกัด	2519	120	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก
19.	บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	2520	130	ประกอบรถยนต์บรรทุก

ที่มา : กองวางแผน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กับต่างประเทศ กำลังการผลิต 150 คัน/เดือน มีคนงาน 500 คน

2. บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด (Siam Motor & Nissan Co., Ltd.)

สถานที่ตั้ง 28 ซอยศรีจันทร์ สุขุมวิท ซอย 67 พระโขนง กทม. วันที่เปิดดำเนินการ 28 ธันวาคม 2505 ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 118.5 ล้านบาท ลงทุนโดยคนไทย ดำเนินการผลิตรถยนต์นั่งต่างคัน และรถบรรทุกต่างคัน-นิสสัน มีกำลังการผลิต 350 คัน/เดือน มีคนงาน 500 คน

3. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด (Thonburi Concessionairs For Mercedes Benz Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 55/1 ถ. สุขุมวิท ต.บางเมือง อ.เมือง สมุทรปราการ เปิดดำเนินการปี 2506 ด้วยทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 127 ล้านบาท โดยคนไทย ทั้งหมดประกอบตัวถังรถยนต์และรถยนต์โดยสาร กำลังการผลิต 75 คัน/เดือน คนงาน 230 คน

4. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (Toyota Motor Thailand Co., Ltd.) มี 2 โรงงาน ทุนจดทะเบียน 130 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 260 ล้านบาท คนงาน 1,023 คน ร่วมทุนไทยกับญี่ปุ่น กำลังผลิต 1,550 คัน/เดือน

ก. โรงงาน 1 ตั้งที่ 187 หมู่ 9 ต. ลำโรงใต้ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ เปิดดำเนินการ 10 กุมภาพันธ์ 2507

ข. โรงงาน 2 ตั้งที่ 82/1 หมู่ 11 ต. ลำโรงใต้ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ เปิดดำเนินการ ปี 2518

5. บริษัท อิซูมูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (Isuzu Motor Thailand Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 38 หมู่ 22 ถ. ปู่เจ้าสี่มิ่งพราย ต. ลำโรงใต้ อ. พระประแดง จ. สมุทรปราการ เปิดดำเนินการปี 2507 ทุนจดทะเบียน 34.7 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 152 ล้านบาท กำลังการผลิต 650คัน/เดือนคนงาน 500 คน ร่วมทุนไทยกับญี่ปุ่น

6. บริษัท ปริ้นซ์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (Prince Motors Thailand Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 86 หมู่ 1 ต. คลองบางปลากด อ. เมือง จ. สมุทรปราการ เปิดดำเนินการ 13 ธันวาคม 2508 ร่วมทุนไทยกับญี่ปุ่น ทุนจดทะเบียน 6.94 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 16.4 ล้านบาท กำลังผลิต 200 คัน/เดือน มีคนงาน 300 คน

3.2
ตารางที่ 2.2

พิมพ์ได้

บริษัทประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมจาก
คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



ลำดับ	ชื่อบริษัท	วันที่ได้รับการส่งเสริม	กำลังการผลิต คัน/วัน
1.	บริษัท สยามกลการและนิลสัน จำกัด	4 มี.ค. 2503	15
2.	บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	20 พ.ย. 2502	15
3.	บริษัท ไทยฮีโน่ อุตสาหกรรม จำกัด	22 พ.ค. 2506	30
4.	บริษัท ปรีนซ์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	17 ม.ค. 2507	8
5.	บริษัท กระบี่สุด เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	6 ม.ค. 2504	15
6.	บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	25 พ.ค. 2505	30
7.	บริษัท ไทยประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (2504) จำกัด	30 มี.ค. 2505	8
8.	บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	22 พ.ย. 2506	8
9.	บริษัท ฮีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	2 มิ.ย. 2509	30

ที่มา : คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

7. บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด (United Development Motor Industry Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 28 ถ. ลูขสวัสต์ ต.บางครุ อ.พระประแดง จ. สมุทรปราการ เปิดดำเนินการ 15 พฤษภาคม 2509 ทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 24.2 ล้านบาท กำลังการผลิต 300 คัน/เดือน คนงาน 500 คน ร่วมทุนไทยกับญี่ปุ่น

8. บริษัท ไทยฮิโน อุตสาหกรรม จำกัด (Thai Hino Industry Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 99 หมู่ 8 ถ. เทพารักษ์ ต. ลำโพงเหนือ จ. สมุทรปราการ เปิดดำเนินการ 1 สิงหาคม 2509 ทุนจดทะเบียน 13 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 107.9 ล้านบาท กำลังการผลิต 750 คัน/เดือน คนงาน 320 คน โดยญี่ปุ่นลงทุนทั้งหมด

9. บริษัท ไทยประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (2504) จำกัด (Thai Pradit Assembly 2504 Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 729/2 ถ.จรัลสนิทวงศ์ ต.บางพลัด อ.บางกอกน้อย กทม. วันเปิดดำเนินการ 2 มกราคม 2511 ด้วยทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 10 ล้านบาท คนงาน 50 คน กำลังการผลิต 10 คัน/เดือน ลงทุนโดยคนไทย

10. บริษัท นายเส็ด จำกัด สถานที่ตั้ง 888 ถ. เพชรบุรีตัดใหม่ เิงสะพานเฉลิมโลก กทม. เปิดดำเนินการปี 2511 ทุนจดทะเบียน 20 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 20 ล้านบาท ลงทุนโดยคนไทย

11. บริษัท บางอัน เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด (Banchan General Assembly Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง นิคมอุตสาหกรรมบางอัน อ. ลาดกระบัง มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม. เปิดดำเนินการ เดือนธันวาคม 2511 ทุนจดทะเบียน 16 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 24.2 ล้านบาท กำลังการผลิต 250 คัน/เดือน คนงาน 200 คน ลงทุนร่วมระหว่างไทยกับอเมริกัน

12. บริษัท ยนตรภักดิ์ จำกัด (Yontraphant Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 153 ต. ลำโพงใต้ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ เปิดดำเนินการปี 2512 ทุนจดทะเบียน 30 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 30 ล้านบาท ร่วมทุนระหว่างไทยกับสิงคโปร์

007070

13. บริษัท อมัลกาเมเต็ด เอ็นจิเนียริง จำกัด (Amalgamated Engineering Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 614 ถ. ลูขุมวิท เขตพระโขนง กทม. เปิดดำเนินการ 16 พฤษภาคม 2512 ทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 10 ล้านบาท โดยคนไทยลงทุนทั้งหมด

แสดงการลงทุนของบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

ลำดับ	ชื่อบริษัท	บริษัทแม่หรือบริษัทผู้ผลิต	ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	การร่วมลงทุนกับต่างประเทศ	
				ไทย	ต่างประเทศ
1.	บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	Mercedes-Benz	10	100 %	
2.	บริษัท กระบี่อุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	Fiat Motors	20.07	68.12%	31.88% ไม่สามารถระบุได้
3.	บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด	Datsun&Nissan	2	100%	-
4.	บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	Toyota Motors	130	49%	51% (ญี่ปุ่น)
5.	บริษัท ปริ้นซ์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	Prince Motors	6.94	80%	20% (ญี่ปุ่น)
6.	บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	Mitsubishi	10	40%	60% (ญี่ปุ่น)
7.	บริษัท ฮีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	Mitsubishi & Isuzu	34.664	51%	49% (ญี่ปุ่น)
8.	บริษัท ไทยฮิโน อุตสาหกรรม จำกัด	Hino Motors	13	-	100% (ญี่ปุ่น)
9.	บริษัท ไทยประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (2504) จำกัด	Kaiser	10	100 %	-
10.	บริษัท อมัลกาเมเต็ด เอ็นจีเนียริง จำกัด	Magirus-Deutz	10	100%	-
11.	บริษัท บางซัน - เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	General-Motors	16	40%	60%(อเมริกา)
12.	บริษัท วายเอ็มซี แอสเซมบลี จำกัด	B.M.W.	50	100%	-
13.	บริษัท ลูกโลกและมาสด้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	ToyoKog Yo& ToyoMenka	104	35%	65%(ญี่ปุ่น)
14.	บริษัท ไทยสวีดิชแอสเซมบลี จำกัด	ABVolvo	20	40	60% (สวีเดน)
15.	บริษัท นายเส็ด จำกัด	Leyland	20	100%	-
16.	บริษัท อโศกมอเตอร์ จำกัด	General Motors	3	97.3%	2.37%(อังกฤษ) 0.33% (อินโดนีเซีย)
17.	บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	Datsun&Nissan	10	100%	-
18.	บริษัท ยন্ত্রวิเทศ จำกัด	J.I.Case	30	60%	40% (สิงคโปร์)

ที่มา : คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

14. บริษัท วายเอ็มซี แอสเซมบลี จำกัด (Y.M.C. Assembly Co., Ltd.) เปิด
 ดำเนินการปี 2517 ทุนจดทะเบียน 50 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 30 ล้านบาท สถานที่ตั้ง ถ.ลาด
 กระบัง-มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม. กำลังการผลิต 250 คัน/เดือน คนงาน 230 คน ลงทุนโดยคนไทย
 ทั้งหมด

15. บริษัท สุกอสอล มาสด้า อุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด (Sukosol Mazda Automotive
 Industry Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง นิคมอุตสาหกรรมบางชัน ถ.ลาดกระบัง-มีนบุรี เขตมีนบุรี กทม.
 เปิดดำเนินการปี 2518 ทุนจดทะเบียน 104 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 90 ล้านบาท คนงาน 200 คน
 กำลังการผลิต 250 คัน/เดือน ร่วมทุนระหว่างไทยกับญี่ปุ่น

16. บริษัท อโศกมอเตอร์ จำกัด (Asoke Motor Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง 211-213
 ถ.สุขุมวิท 21 กทม. ทุนจดทะเบียน 3 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 40 ล้านบาท กำลังผลิต 100 คัน/เดือน
 คนงาน 86 คน เปิดดำเนินการ วันที่ 17 มิถุนายน 2519 ร่วมทุนระหว่างไทย, อังกฤษ และ
 อินโดนีเซีย

17. บริษัท ไทย-สวีดิช แอสเซมบลี จำกัด (Thai Swedish Assembly Co., Ltd.)
 สถานที่ตั้ง กม.ที่ 25 ถ.บางนา-ตราด จ.สมุทรปราการ เปิดดำเนินการปี 2519 กำลังผลิต
 150 คัน/เดือน คนงาน 145 คน ทุนจดทะเบียน 20 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 120 ล้านบาท ร่วม
 ทุนระหว่างไทยกับสวีเดน

18. บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด (Siam Automotive Industries
 Co., Ltd.) สถานที่ตั้ง กม.ที่ 21 ถ.บางนา-ตราด จ.สมุทรปราการ เปิดดำเนินการปี 2520
 ทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท ทุนดำเนินการ 130 ล้านบาท กำลังการผลิต 1,500 คัน/เดือน มี
 คนงาน 570 คน ลงทุนโดยคนไทยทั้งหมด

3. กำลังการผลิตและปริมาณการผลิต

การประกอบรถยนต์ในระยะแรกก่อตั้งคือ ปี 2504 นั้น ต่างจากในระยะปัจจุบันมาก เนื่องจาก
 จากสมัยนั้นสามารถประกอบรถยนต์นั่ง รถตู้และรถบรรทุกได้เพียงไม่กี่แบบ และมีกำลังผลิตประมาณ
 2,700 คัน/ปี แต่ในปัจจุบันนี้มีโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งหมด 19 แห่ง โดยเปิดดำเนินการประกอบ

รถยนต์นั่ง รถบรรทุก รถโดยสาร รถแทรกเตอร์ รถไถ รถบด ฯลฯ ด้วยกำลังการผลิตทั้งสิ้น 159,100 คัน/ปี ทั้งนี้จากรถยนต์นั่ง 74,000 คัน/ปี และรถบรรทุกและรถโดยสาร 85,000 คัน/ปี ในแบบที่มีอยู่กว่า 100 แบบ และโรงงานส่วนใหญ่จะขออนุญาตประกอบทั้งรถยนต์นั่งและรถบรรทุก ในขณะที่มี โรงงานประกอบอยู่ 4 แห่งที่หยุดดำเนินการด้านประกอบรถยนต์ชั่วคราว สาเหตุการหยุดผลิต เนื่องจาก รถยนต์ยี่ห้อที่โรงงานเหล่านี้ประกอบอยู่มีราคาจำหน่ายสูง ไม่ค่อยเป็นที่นิยม และจำหน่ายได้ปริมาณน้อยไม่คุ้มกับต้นทุน ซึ่งบริษัทดังกล่าวได้แก่

1. บริษัทไทยประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (2504) จำกัด
2. บริษัทอโศกมอเตอร์ จำกัด
3. บริษัท นายเลิศ จำกัด
4. บริษัท อมัลกาเมทีด เอ็นจีเนียริง จำกัด

ในจำนวนโรงงาน 19 แห่ง มีโรงงานดำเนินการด้านประกอบรถยนต์ 15 แห่ง โรงงานที่ประกอบแต่รถยนต์นั่งเพียงอย่างเดียวมี -1 โรงงาน คือ บริษัท วาย เอ็ม ซี แอลเซมบส์ จำกัด โรงงานที่เหลือจะประกอบทั้งรถยนต์นั่งและรถบรรทุกและอื่น ๆ บ้าง (ตารางที่ 2.4)

ปริมาณการผลิต (ตารางที่ 2.5) ตั้งแต่ปี 2509 จนถึงปี 2521 มีปริมาณเพิ่มขึ้นจากจำนวน 10,647 คันในปี 2509 เพิ่มขึ้นเป็น 65,365 คันในปี 2521 และในปี 2511 มีปริมาณผลิตมากกว่า 2 ปีที่ผ่านมา (2509-2510) คือผลิตในปริมาณ 13,988 คัน/ปี เป็นรถยนต์นั่ง 7,209 คัน รถใช้ในการพาณิชย์ 6,779 คัน หลังจากนั้นปริมาณการผลิตเริ่มลดลงในปี 2512 และ 2513 และในปี 2514-2521 ปริมาณการผลิตก็เพิ่มขึ้นอีก ในปี 2520 เป็นปีที่ผลิตรถยนต์ได้มากที่สุดในประวัติการประกอบรถยนต์ของประเทศไทย และเป็นที่น่าสังเกตว่าในระยะหลังปี 2516 เป็นต้นมา จำนวนการผลิตรถยนต์นั่งมีแนวโน้มลดลงแต่รถที่ใช้ในการพาณิชย์กลับเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ย่อมชี้ให้เห็นถึงภาวะเศรษฐกิจด้านการค้าซึ่งกำลังขยายตัว ซึ่งทำให้ความต้องการรถที่ใช้ในการพาณิชย์มีมากขึ้น

สาเหตุสำคัญของการผลิตรถยนต์รวมในประเทศลดลง เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ การขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันมีราคาสูงขึ้น เรื่อยและรัฐบาลยังเปลี่ยนแปลงการเก็บภาษีใหม่ในอัตราที่สูงขึ้น ในเดือนกรกฎาคม 2513 และ มีนาคม 2521 ซึ่งย่อมมีผลให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์สูงขึ้น นอกจากนี้การอนุญาตให้เปิดโรงงานประกอบรถยนต์จำนวนมากเกินไปก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศขยายตัวค่อนข้างช้าในระยะ 14 ปีที่ผ่านมา (2508-2521)

ตารางที่ 2.4

แสดงรายชื่อบริษัทและประเภทของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย



ลำดับ	โรงงานประกอบรถยนต์	กิจการที่ได้รับอนุญาต	ประเภทรถยนต์ที่ประกอบอยู่	
			รถยนต์นั่ง	อื่น ๆ
1.	บริษัท กรรณสูตเจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	เฟียต ฟอร์ด	แลนด์โรเวอร์ (รถสี่ปี) ด็อดจ (รถบรรทุก)
2.	บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด โรงงาน 1. โรงงาน 2.	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	- โตโยต้า	โตโยต้า (ตู้และรถบรรทุก) -
3.	บริษัท สยามกลการและนิลสัน จำกัด	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	ดัทสัน นิลสัน	ดัทสัน (ตู้และรถบรรทุก) นิลสัน (ตู้และรถบรรทุก)
4.	บริษัท ปรินซ์มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	ดัทสัน นิลสัน ฮูบาฮู	สิงห์สยาม ดัทสัน นิลสัน (รถบรรทุก)
5.	บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	โคลท์ มิตรชูชีพ	- -
6.	บริษัท บางชนเจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	รถยนต์นั่งและรถ บรรทุกต่าง ๆ จำนวน 9 แบบ	โฟล์ค โอเชิล ออลดีน มาสด้า อัลฟาโรเมโอ	โตฮัทซู (รถบรรทุกเล็ก)
7.	บริษัท ลูโกคัลและมาสด้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	มาสด้า	มาสด้า (แบบรถบรรทุก)
8.	บริษัท วายเอ็มซี. แอสเซมบลี จำกัด	รถยนต์นั่ง	B.M.W. ซีตรอง เปอร์โยต์ แลนเซีย	- -
9.	บริษัท ไทยสปีดซีแอสเซมบลี จำกัด	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	วอลโว่	วอลโว่ (รถโดยสาร)
10.	บริษัท ฮีซูซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่งและ รถบรรทุก	ฮีซูซู	ฮีซูซู (แบบรถบรรทุก โดยสาร)

ลำดับ	โรงงานประกอบรถยนต์	กิจการที่ได้รับอนุญาต	ประเภทรถยนต์ที่ประกอบอยู่	
			รถยนต์นั่ง	อื่น ๆ
11.	บริษัท ไทยอีโน้ อุตสาหกรรม จำกัด	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	-	โตโยต้า ฮีโน่ (บรรทุกและโดยสาร)
*12.	บริษัท ไทยประดิษฐ์ประกอบรถยนต์ (หยุดประกอบเมื่อพ.ศ. 2518) จำกัด	รถจี๊ป รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	-	ยูนิเวอร์แซล (แบบรถ จี๊ป)
*13.	บริษัท นายเลิศ จำกัด (หยุดประกอบเมื่อ เมย. 2519)	รถยนต์	-	สิงห์สยาม (รถโดยสาร)
*14.	บริษัท โอโศกมอเตอร์ จำกัด (หยุดประกอบเมื่อ 2517)	รถบรรทุก	-	สิงห์สยาม พลายน้อย แบบบรรทุก
15.	บริษัท รนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	ทำตัวถังรถยนต์ ประกอบรถยนต์	เบนซ์ (ประกอบ พค.22)	(รถโดยสาร) เบนซ์
16.	บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	ประกอบรถยนต์	-	ดัทสันและนิสสัน (บรรทุก)
17.	บริษัท ยন্ত্রรถ จำกัด	รถบรรทุก รถแทรกเตอร์ทางทะเล เทลเลอร์ รถไถ รถตักดิน รถบล้อ ยาง	-	อินเตอร์เนชั่นแนล (รถบรรทุกและรถไถ)
*18.	บริษัท อมัลกา เมเต็ดเอนลีเนียร์ (หยุดประกอบเมื่อ พย. 2519) จำกัด	ซ่อมและประกอบรถ รถยนต์	-	มาگیرัลดอยซ์ท์ (บรรทุก)

ที่มา : กองแผนงาน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

*หมายถึง โรงงานที่หยุดทำการประกอบรถยนต์

ตารางที่ 2.5

แสดงปริมาณรถยนต์ที่ประกอบในประเทศและอัตราการเปลี่ยนแปลง

ปี	รถยนต์นั่ง		รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์		รวม	
	คัน	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	คัน	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	คัน	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
2509	4,898	11.1	5,749	1.1	10,647	5.5
2510	6,211	26.8	6,607	14.9	12,818	20.4
2511	7,209	16.1	6,779	2.6	13,988	9.1
2512	6,110	-15.2	6,030	-11.1	12,140	-13.2
2513	6,604	8.1	4,063	-32.6	10,667	-12.1
2514	9,017	36.5	5,997	47.6	15,014	40.8
2515	11,630	29.0	7,755	29.3	19,385	29.1
2516	17,935	54.2	9,499	22.5	27,434	41.5
2517	17,572	-5.7	14,891	55.5	32,463	18.3
2518	15,562	-7.9	15,467	4.7	31,029	-4.4
2519	15,848	1.8	32,473	109.9	48,321	55.7
2520	18,564	17.1	47,310	45.7	65,874	36.3
2521	20,760	11.8	44,605	-5.7	65,365	-0.77
2522	11,809	-	24,157	-	35,966	-

(มค.-มิย.)

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ในปี พ.ศ. 2521 ปริมาณการผลิตที่ใช้ในการพาณิชย์มีถึงร้อยละ 68.34 (ตารางที่ 2.6) ของการผลิตทั้งหมด บริษัทที่ผลิตที่ใช้ในการพาณิชย์มีปริมาณสูงสุด คือ บริษัทอู่ซ่อมมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งทำการผลิตรถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ได้ถึง 22,742 คัน บริษัทไทยฮีโน่อุตสาหกรรม จำกัด มีปริมาณการผลิตเป็นอันดับสอง ผลิตรถยนต์ประเภทเดียวกันได้ 7,563 คัน และบริษัทที่ผลิตรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ขนาดเล็กได้มากที่สุด คือ บริษัทสยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด มีจำนวน 11,308 คัน ในปีเดียวกัน บริษัทที่เป็นผู้นำในการประกอบรถยนต์นั่ง คือ บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ผลิตรถยนต์นั่งจำนวน 6,100 คัน รองลงมาคือ บริษัทสยามกลการและนิลสัน จำกัด ผลิตได้จำนวน 3,421 คัน

*
4. การนำเข้า หมายถึงการสั่งซื้อรถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศและสั่งซื้อชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตจากต่างประเทศเข้ามา

ตั้งแต่เริ่มประกอบรถยนต์ในประเทศคือ ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา ประเทศไทยยังคงมีการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศและเพิ่มปริมาณขึ้นทุกปี (ตารางที่ 2.7) โดยจากจำนวนรถยนต์นำเข้าในปี 2504 จำนวน 6,335 คันมาเป็น 53,305 คันในปี 2512 และเมื่อปี พ.ศ. 2513 รัฐบาลได้ปรับปรุงภาษีนำเข้าให้สูงขึ้น จำนวนการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศจึงลดน้อยลง แต่หลังจากนั้นในปี 2516 จำนวนการนำรถยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศกลับเพิ่มขึ้นอีกและในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลก็ห้ามนำรถยนต์โดยสารสำเร็จรูปชนิด 6 ล้อ ที่มีที่นั่งเกินกว่า 30 ที่นั่ง และยังได้ปรับปรุงอากรขาเข้าของรถยนต์สำเร็จรูปจากเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 ของมูลค่านำเข้า จากมาตรการดังกล่าวมีผลให้จำนวนรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้ามีจำนวนน้อยลงและปริมาณความต้องการรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น (ตารางที่ 2.8)

ดังนั้น ผู้ผลิตในประเทศจึงได้สั่งซื้อชิ้นส่วนอุปกรณ์การผลิต เข้ามาแทนการสั่งซื้อรถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในประเทศยังไม่ก้าวหน้าพอที่จะสนองความต้องการของโรงงานประกอบรถได้ การนำเข้าประเทศในรูปของชิ้นส่วนอุปกรณ์มีปริมาณและมูลค่าเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ (ตารางที่ 2.9) และรัฐบาลได้ใช้มาตรการการขึ้นภาษีนำเข้าของชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่สั่งซื้อจากต่างประเทศ เพื่อช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ แต่ในขณะที่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศยังไม่ก้าวหน้าพอที่จะสนองความต้องการของผู้ประกอบรถได้ การสั่งซื้อชิ้นส่วนจากต่างประเทศยังเป็นสิ่งจำเป็น ฉะนั้น การขึ้นภาษีดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มต้นทุนให้กับรถยนต์ที่จะประกอบในประเทศ

ตารางที่ 2.6

แสดงสัดส่วนรถยนต์นั่งและรถที่ใช้ในการพาณิชย์ของประเทศไทย

ปี	รถยนต์ที่ประกอบในประเทศ		รถยนต์นั่ง		รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์	
	ปริมาณ(คัน)	ร้อยละ	ปริมาณ(คัน)	ร้อยละ	ปริมาณ(คัน)	ร้อยละ
2504	525	100.00	310	59.05	215	40.95
2505	1,184	100.00	908	76.69	276	23.31
2506	3,553	100.00	1,871	52.66	1,682	47.34
2507	7,276	100.00	3,978	54.79	3,289	45.21
2508	10,095	100.00	4,408	43.67	5,687	56.33
2509	10,647	100.00	4,898	46.00	5,749	54.00
2510	12,818	100.00	6,211	48.46	6,607	51.54
2511	13,988	100.00	7,209	51.54	6,779	48.46
2512	12,140	100.00	6,110	50.34	6,030	49.66
2513	10,667	100.00	6,604	61.91	4,063	38.09
2514	15,014	100.00	9,017	60.06	5,997	39.94
2515	19,385	100.00	11,630	59.99	7,755	40.01
2516	27,434	100.00	17,935	65.38	9,499	34.62
2517	32,463	100.00	17,572	54.13	14,891	45.87
2518	31,029	100.00	15,562	50.15	15,467	49.85
2519	48,321	100.00	15,848	32.79	32,473	67.21
2520	65,874	100.00	18,564	28.18	47,310	71.82
2521	65,365	100.00	20,760	31.76	44,605	68.34
2522	35,966	100.00	11,809	32.83	24,157	67.17

(มค.-มิย.)

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 2.7

แสดงจำนวนความต้องการ การประกอบและการนำเข้รถยนต์ในประเทศไทย

ปี	ความต้องการ การรถยนต์ ทั้งหมด	รถยนต์ ประกอบใน ประเทศ	รถยนต์ ประกอบใน ต่างประเทศ	รถยนต์นั่ง			รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์		
				ความต้องการ การ	ประกอบ	นำเข้า	ความต้องการ การ	ประกอบ	นำเข้า
2504	6,860	525	6,335	3,542	310	3,232	3,318	215	3,103
2505	8,328	1,184	7,144	4,638	908	3,730	3,690	276	3,414
2506	15,453	3,553	11,900	9,150	1,871	7,279	6,303	1,682	4,612
2507	21,078	7,276	13,802	11,178	3,987	7,200	9,891	3,289	6,602
2508	24,639	10,095	14,544	10,915	4,408	6,507	13,724	5,687	8,037
2509	38,710	10,647	28,063	14,984	4,898	10,086	23,726	5,749	17,977
2510	49,431	12,818	36,613	23,316	6,211	17,105	26,015	6,607	19,508
2511	64,068	13,988	50,098	27,898	8,209	20,689	36,189	5,779	29,409
2512	65,446	12,140	53,305	24,376	6,110	18,266	41,069	6,030	35,039
2513	49,439	10,667	38,772	21,828	6,604	15,224	27,441	4,063	23,548
2514	46,362	15,014	31,348	18,008	9,017	8,991	26,598	5,997	22,357
2515	44,110	19,385	24,715	18,878	11,630	7,248	24,739	7,755	17,467
2516	69,895	27,434	42,461	30,175	17,935	12,780	39,843	9,499	29,681
2517	75,355	32,463	42,892	29,211	17,572	11,748	44,644	14,891	31,144
2518	77,824	31,029	46,795	23,426	15,562	7,864	54,398	15,467	38,931
2519	85,600	48,321	37,279	21,214	15,848	5,366	64,386	32,472	31,913
2520	107,012	65,874	41,138	25,461	18,564	6,897	81,551	47,310	34,241
2521	90,633	65,365	25,308	23,096	20,760	2,336	67,577	44,605	22,972
			13,615			1,166			19,743
			10,599			1,361			3,218

ที่มา : กรมศุลกากร

: คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

ตารางที่ 2.8

อัตราส่วนความต้องการรถที่ประกอบภายในประเทศกับที่นำเข้า

ปี	ตลาดรถยนต์ทั้งหมด		ตลาดรถยนต์นั่ง		ตลาดรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์	
	รถยนต์ประกอบ ในประเทศ (%)	รถยนต์สำเร็จ รูปนำเข้า (%)	รถยนต์ประกอบ ในประเทศ (%)	รถยนต์สำเร็จ รูปนำเข้า (%)	รถยนต์ประกอบ ในประเทศ (%)	รถยนต์สำเร็จ รูปนำเข้า (%)
2504	7.6	92.4	8.8	91.2	6.5	93.5
2505	14.2	85.8	19.6	80.4	7.5	92.5
2506	22.9	77.1	20.5	79.5	26.7	73.3
2507	34.5	65.5	35.7	64.3	33.2	66.8
2508	40.9	59.1	40.4	57.6	41.4	58.6
2509	27.5	72.5	32.7	67.3	24.2	75.8
2510	25.9	74.1	26.7	73.3	25.4	74.6
2511	21.8	78.2	25.8	74.2	18.7	81.3
2512	18.5	81.5	25.1	74.9	14.7	85.3
2513	21.6	78.4	30.3	69.7	14.8	85.2
2514	32.4	67.6	50.1	49.9	22.5	77.5
2515	43.9	56.1	61.6	38.4	31.3	70.7
2516	39.3	60.7	59.4	40.6	23.8	74.2
2517	43.1	56.9	60.2	39.8	33.4	66.6
2518	39.9	60.1	66.4	33.6	28.4	71.6
2519	56.4	43.6	74.7	25.3	50.4	49.6
2520	61.6	38.4	72.9	27.1	58.0	42.0
2521	72.1	27.9	89.8	10.2	66.0	34.0

ที่มา : จากตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.9.3.8

แสดงประเภท ปริมาณ และมูลค่าของส่วนประกอบและผลิตภัณฑ์อะไหล่รถยนต์นำเข้า

รายการ	2518		2519		2520		2521	
	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)
<u>ชิ้นส่วนอุปกรณ์นำเข้าเพื่อประกอบเป็น</u>								
รถบรรทุก รถโดยสาร (หน่วย)	29,013	72,475	289	8,150	100	3,710	380	9,208
แวนซีปและพิกอัพ (หน่วย)	763	39,073	15,100	10,706	160	4,760	3,149	8,701
รถยนต์นั่งและอื่น ๆ (หน่วย)	13,954	552,910	750,812	513,557	19,618	818,944	23,683	1,221,156
แชสซีส์มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (หน่วย)	12,564	1,040,096	29,421	1,943,472	37,916	3,136,996	40,540	3,017,317
แชสซีส์, เครื่องยนต์(ก.ก.)	556,571	24,878	288,191	11,242	-	-	-	-
<u>แชสซีส์มีเครื่องยนต์ติดตั้ง</u>								
แวนซีป พิกอัพ (คัน)	2	407	18	767	192	43,879	5	2,707
รถบรรทุก (คัน)	961	61,235	652	40,589	1,119	115,931	1,258	116,473
รถโดยสาร (คัน)	26	5,338	85	7,194	597	190,773	124	48,931
รถอื่น ๆ (คัน)	53	9,859	34	2,768	79	9,149	71	10,946

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รายการ	2518		2519		2520		2521	
	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (พันบาท)
<u>ตัวถัง</u>								
รถยนต์นั่ง รถโดยสาร (หน่วย)	2,791	4,815	4,007	12,211	1,248	4,406	370	585
รถบรรทุกอื่น (หน่วย)	2,148	4,751	1,891	11,019	2,806	6,541	216	969
ส่วนประกอบอุปกรณ์ และอะไหล่								
รถยนต์ต่าง ๆ (คัน)	15,579	579,043	17,681	632,644	17,369	734,257	14,114	805,793
รวม		2,395,880		3,203,310		5,069,346		5,242,786

ที่มา : กรมศุลกากร

: หน่วยอุตสาหกรรม ธนาคารแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยพัชยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



5. ตลาดรถยนต์ในประเทศ

ปัจจุบันมีรถยนต์ที่ผลิตในประเทศจะจำหน่ายแก่ตลาดในประเทศเท่านั้น โดยบริษัทผู้แทนจำหน่ายเป็นผู้รับภาระการจำหน่ายรถทั้งหมดที่ผลิตจากโรงงานแล้วแจกจ่ายไปยังตัวแทนจำหน่าย บริษัทผู้แทนจำหน่ายในปัจจุบันมีกว่า 25 ราย และบริษัทเหล่านี้จะเป็นผู้ร่วมลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์ ทั้งนี้จากการที่ผู้แทนจำหน่ายเหล่านี้เดิมเป็นผู้แทนจำหน่ายรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และเมื่อนโยบายของรัฐบาลต้องการให้มีการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ บริษัทเหล่านี้จึงได้ลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นโดยร่วมทุนกับผู้อื่น โดยทั่วไปบริษัทผู้แทนจำหน่ายจะจำหน่ายรถยนต์เพียงยี่ห้อเดียวหรือ 2 เท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ซื้อทั้งในด้านอะไหล่และบริการ (ตารางที่ 2.10)

ตลาดผู้ซื้อรถยนต์สามารถแบ่งตามภาคได้ 4 ภาค คือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ตลาดสำคัญของรถยนต์คือ กรุงเทพฯ เนื่องจากมีผู้ใช้รถยนต์มากกว่าส่วนอื่น

ถ้าพิจารณาถึงสัดส่วนในตลาดของผู้ผลิตรถยนต์แล้ว จะเห็นว่ารถยนต์ญี่ปุ่นมีส่วนในตลาดมากกว่า 75 % ของตลาดทั้งหมดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากจำนวนการจำหน่าย 58,167 คัน ในปี 2518 รถญี่ปุ่นมีส่วนในตลาดร้อยละ 84 และปี 2519 เพิ่มขึ้นร้อยละ 87 และเป็นร้อยละ 88 ในปี 2520 (ตารางที่ 2.11) ถ้าจะจำแนกยี่ห้อรถว่ามีสัดส่วนในตลาดเพียงใดนั้นจะเห็นว่าในตาราง 2.12 แสดงรถยนต์โตโยต้ามามีอันดับหนึ่ง ครองส่วนในตลาดร้อยละ 23 ในปี 2520 ส่วนรถนิสสันมาเป็นอันดับสอง ซึ่งมีสัดส่วนในตลาดร้อยละ 22 ในปีเดียวกัน

เหตุที่รถญี่ปุ่นยังครองตลาดในเวลานี้ เนื่องจาก

1. ประหยัดน้ำมันและราคาถูก
2. การปรับปรุงรูปแบบของรถให้ใหม่อยู่เสมอ ชวนให้ผู้ซื้อสนใจ
3. การนำไปจำหน่ายต่อค่อนข้างง่ายและได้ราคาดีพอสมควร
4. มีอะไหล่และบริการอยู่ทั่วประเทศ เป็นการสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ
5. เเทอมการชำระเงินในกรณีเช่าซื้อค่อนข้างดึงดูดใจผู้ซื้อ

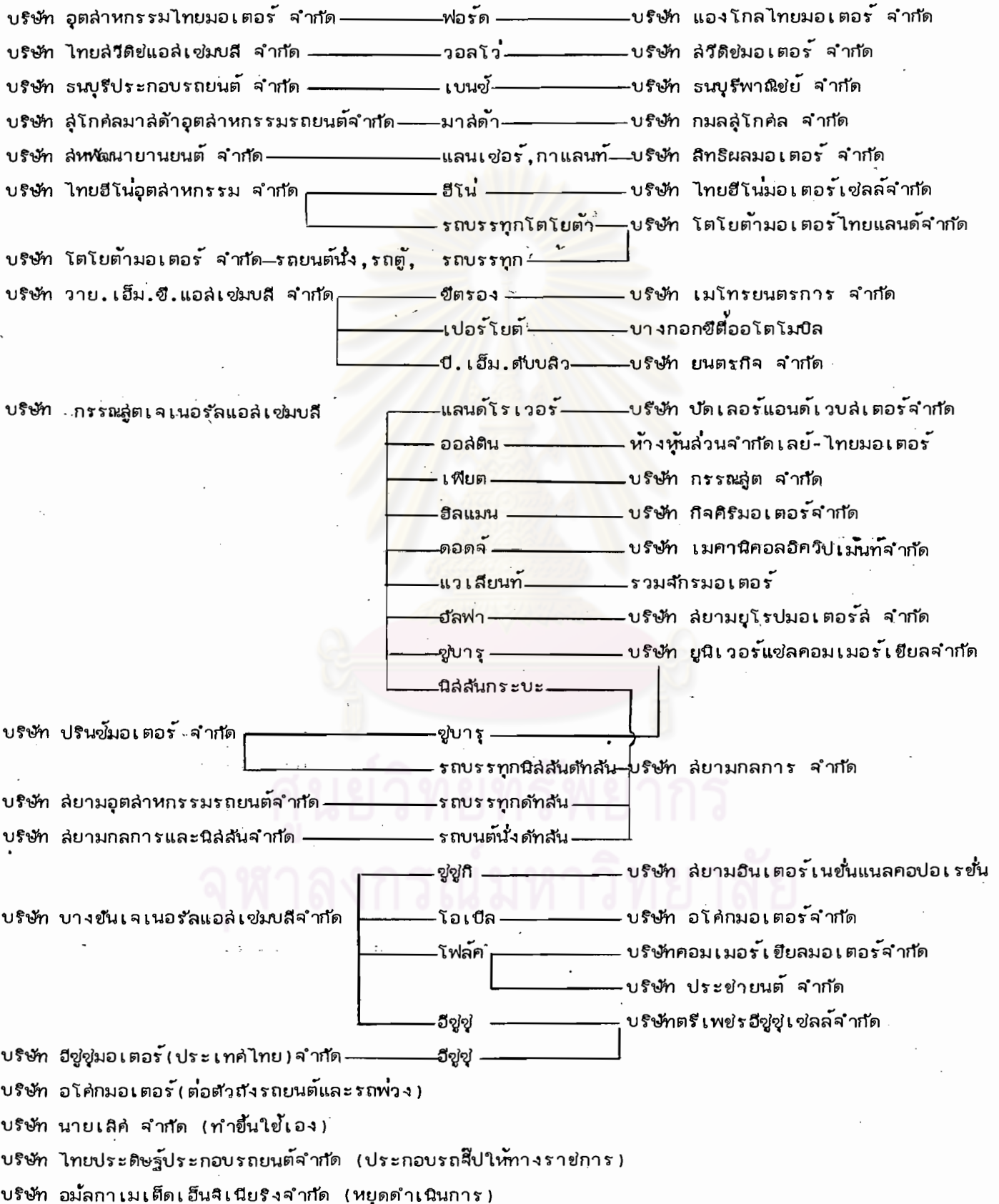
6. ราคารถยนต์

ในระยะเวลาดังแต่ พ.ศ. 2516-2520 ราคารถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มสูงขึ้นตลอด โดย

บริษัทผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายรถยนต์
ในประเทศไทย

ผู้ประกอบการรถยนต์

ผู้จัดจำหน่าย



ตารางที่ 2.11

สัดส่วนในตลาดของรถยนต์ในประเทศไทย

แยกตามประเทศผู้ผลิต

ประเทศ	2516		2517		2518		2519		2520	
	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน
ญี่ปุ่น	48,766	80	49,912	76	58,167	84	71,834	87	87,996	88
สหรัฐฯ	5,791	9	6,801	11	4,776	7	3,581	4	2,990	3
อิตาลี	1,268	2	2,215	4	2,785	4	2,001	2	1,922	2
เยอรมัน	2,633	4	2,021	3	1,890	2.8	1,722	2	2,543	3
ฝรั่งเศส	-	-	-	-	607	0.8	735	0.9	642	0.6
สวีเดน	-	-	-	-	452	0.5	524	0.6	746	0.7
อื่น ๆ	2,821	5	2,228	6	728	0.9	2,253	3.5	4,435	3.7
รวม	61,279	100	63,177	100	69,365	100	82,650	100	101,274	100

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.12

สัดส่วนตลาดรถยนต์ในประเทศ

แยกตามเครื่องหมายการค้า

หน่วย : คัน

ชื่อเครื่องหมายการค้า	พ.ศ. 2519		พ.ศ. 2520		(มค.-พค.)พ.ศ.2521	
	ปริมาณ	สัดส่วน	ปริมาณ	สัดส่วน	ปริมาณ	สัดส่วน
โตโยต้า	18,288	22.1	23,054	23.3	9,310	23.1
นิสสัน	19,062	23.0	21,555	21.8	8,468	21.0
ฮิอุสุ	13,691	16.6	16,603	16.8	7,616	18.6
มาสด้า	11,106	13.4	11,413	11.5	4,078	10.1
ฮิโน่	3,480	4.2	6,455	6.5	2,005	5.0
มิตซูบิชิ	3,718	4.5	5,435	5.5	2,493	6.2
ซูซูกิ	914	1.1	1,413	1.5	555	1.4
โตฮัทซุ	1,033	1.2	638	0.6	793	2.0
ฮอนด้า	302	0.4	180	0.2	175	0.4
ซูบารุ	623	0.8	1,250	1.3	543	1.4
รวมรถยนต์ญี่ปุ่น	72,217	87.3	87,996	88.00	36,036	89.4
ส เอ็ม	2,391	2.8	2,019	2.0	22	0.05
โตรลเลอร์	148	0.2	102	0.1	3	น้อยมาก
เบนซ์	506	0.6	1,383	1.4	837	2.1
บี เอ็มดับเบิลยู แลนเซีย	648	0.8	858	0.9	585	1.5
โฟล์ค	495	0.6	408	0.4	158	0.4
ฟอร์ด	1,461	1.8	869	0.9	606	1.5
ออลดีน	403	0.5	273	0.3	139	0.3

ชื่อเครื่องหมายการค้า	พ.ศ.2519		พ.ศ.2520		(มค.-พค.) พ.ศ.2521	
	ปริมาณ	สัดส่วน	ปริมาณ	สัดส่วน	ปริมาณ	สัดส่วน
โรเวอร์	386	0.5	273	0.3	76	0.3
เปอร์โยต์	735	0.9	642	0.6	465	1.2
วอลโว่	524	0.6	746	0.8	430	1.1
อัลฟา	170	0.2	203	0.2	11	0.03
ดีอดจ	167	0.2	136	0.1	23	0.05
เฟียต	2,000	2.4	1,613	1.6	758	1.9
อื่น ๆ	499	0.6	1,367	1.4	124	0.3
รวมทั้งสิ้น	82,650	100.00	101,274	100.00	40,275	100.00

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เฉลี่ยเพิ่มขึ้นถึงปีละประมาณร้อยละ 11.5 โดยรถยนต์นั่งมีราคาเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.2 ต่อปี และรถบรรทุกมีราคาเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 ต่อปี (ตารางที่ 2.13)

สาเหตุสำคัญของการขึ้นราคารถยนต์ มีหลายประการดังนี้¹

1. การขึ้นราคา C.I.F. ของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ (C.K.D.) ที่นำเข้า อันเนื่องมาจากค่าแรงงาน ค่าขนส่งและราคาวัตถุดิบของประเทศผู้ผลิตในต่างประเทศสูงขึ้น
2. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสูงขึ้น ตั้งในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสกุลเยนและมาร์ค ซึ่งใช้ในการซื้อขายรถยนต์ที่สำคัญ ได้เพิ่มขึ้นในอัตราสูงถึงร้อยละ 30-40
3. การขึ้นอัตราอากรขาเข้าและภาษีต่าง ๆ สำหรับประเทศไทยที่ผ่านมา มีการขึ้นอัตราอากรขาเข้าของการนำเข้ายานยนต์บางลักษณะและลดอัตราภาษีการค้าของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศ แต่ขณะที่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนในประเทศยังไม่ก้าวหน้าและไม่สามารถสนองความต้องการของโรงงานประกอบรถยนต์ได้ การขึ้นภาษีเช่นนี้ยังมีผลต่อต้นทุนชิ้นส่วนที่นำเข้า
4. การขึ้นอัตราค่าแรงงานในประเทศเพื่อให้เหมาะสมกับสภาวะการครองชีพในปัจจุบัน และการเพิ่มค่าใช้จ่ายในด้านสวัสดิการที่ให้กับคนงานตามที่กฎหมายแรงงานกำหนดทำให้ต้นทุนผลิตด้านค่าแรงงานสูงขึ้น

การตั้งราคารถยนต์นั้น จะกระทำโดยฝ่ายบริหารของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์หรือฝ่ายขายที่เกี่ยวข้องกับการตั้งราคาโดยตรง ซึ่งจะคำนึงถึงต้นทุนการประกอบเป็นเกณฑ์และปัจจัยอื่น ๆ เช่น ผู้บริโภคมีความต้องการรถยนต์เพียงใด ในตลาดรถยนต์ของตนมีสัดส่วนมากน้อยเพียงใดและสภาวะเศรษฐกิจในขณะนั้น

7. โครงสร้างการสั้ดหน่วยงานบริหาร

การศึกษาถึงโครงสร้างด้านการสั้ดหน่วยงานบริหารภายในอุตสาหกรรมจะช่วยให้เข้าใจวิธีการดำเนินงานในอุตสาหกรรม เพราะผู้บริหารจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อการดำเนินงานของกิจการให้มีผลกำไรหรือขาดทุน

ตารางที่ 2.13

อัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาเฉลี่ยของรถยนต์

ประเภท	อัตราเพิ่ม (ลด) ระหว่างปี				อัตราเพิ่ม(ลด) เฉลี่ย 2516- 2520
	2516-2517	2517-2518	2518-2519	2519-2520	
รถยนต์นั่งขนาดเล็ก (ต่ำกว่า 1,900 ซีซี)	7.1	14.3	8.3	3.8	8.9
รถยนต์นั่งขนาดใหญ่ (สูงกว่า 1,900 ซีซี)	6.1	4.8	18.2	11.5	10.3
สปอร์ตและคูเป้	16.7	14.3	18.8	36.8	20.3
รถตู้หรือรถโดยสารขนาดเล็ก	23.6	13.6	8.0	25.9	16.2
รถบรรทุกขนาดเล็ก-แชสซีส์ -สำเร็จรูป	8.0	11.6	8.5	13.0	10.2
รถบรรทุกขนาดใหญ่	15.0	7.0	13.8	14.3	12.0
รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ	11.1	7.5	11.6	16.7	11.7
รถยนต์แบบพิเศษ	20.1	8.3	3.8	11.1	9.7
	12.5	5.6	15.8	4.5	9.7
เฉลี่ยโดยถ่วงน้ำหนักตามสัดส่วน ปริมาณที่ขาย					11.52

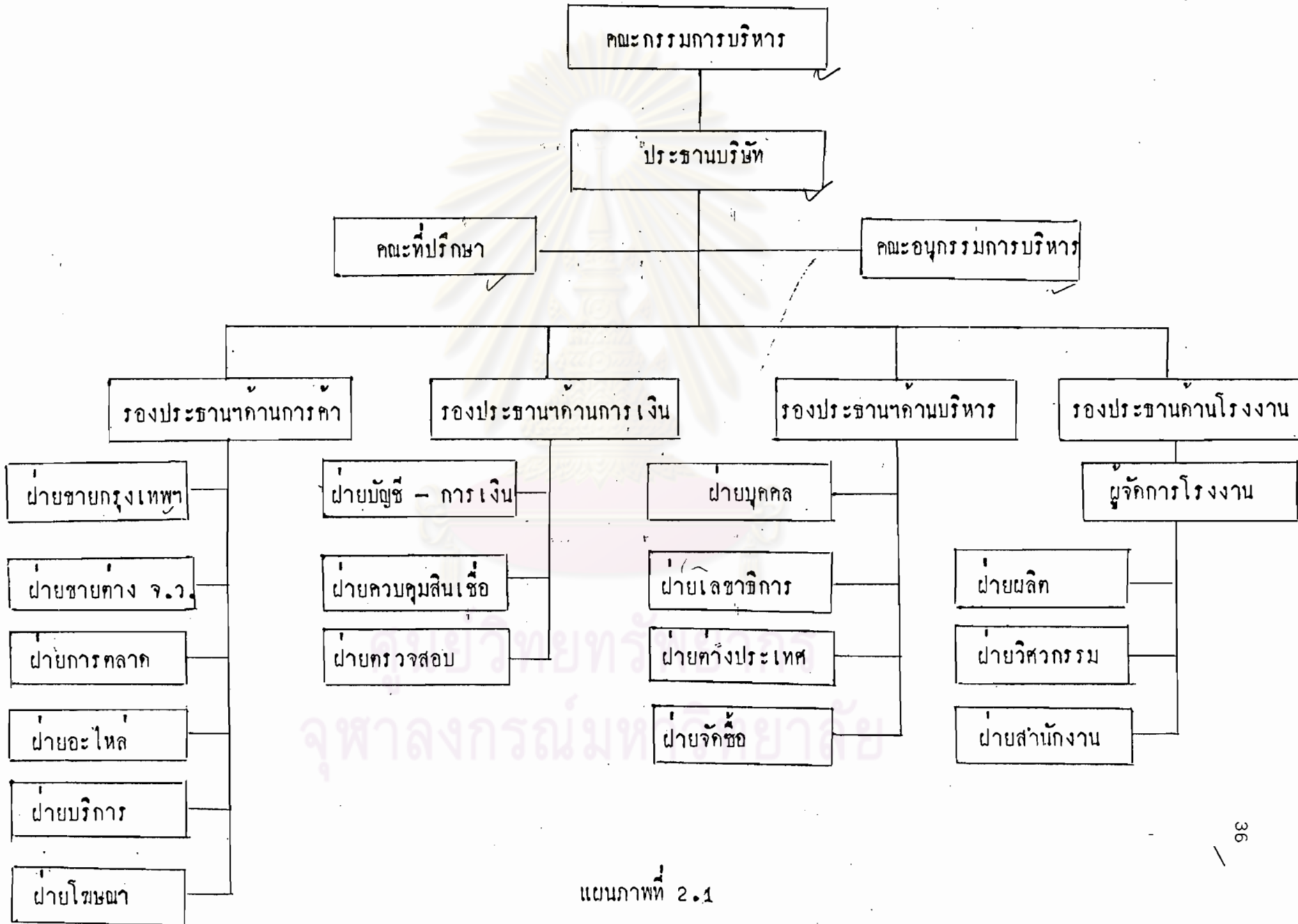
ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

การจำแนกหน้าที่และความรับผิดชอบ พร้อมกับให้อำนาจแก่ผู้ปฏิบัติงานตามลำดับชั้น เป็นวิธีการบริหารแบบกระจายอำนาจที่ถูกต้องตามหลักการบริหารแบบการกระจายอำนาจ (Decentralization) กล่าวคือ มีการมอบหมายอำนาจหน้าที่แก่ผู้บริหารระดับต่าง ๆ ตั้งแต่สูงสุดและระดับรองลงมา กำหนดความรับผิดชอบ เพื่อให้ผู้รับหน้าที่จะได้ปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ในการจัดแบ่งสายงานในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ก็ได้ยึดหลักการกระจายอำนาจในการบริหารงานตั้งสายงานต่อไป (แผนภาพที่ 2.1)

1. คณะกรรมการบริหาร (Board of Directors) เป็นคณะบุคคลมีหน้าที่กำหนดนโยบายหลักของบริษัท และมอบหมายนโยบายนั้นให้ประธานบริษัทรับไปดำเนินการต่อไป
 2. ประธานบริษัท (President) เป็นผู้บริหารระดับสูงสุดของบริษัท ซึ่งมีอำนาจสั่งการและดำเนินการตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ความรับผิดชอบต่องานที่ปฏิบัติคือ ความก้าวหน้าของบริษัท
 3. คณะที่ปรึกษา (Advisors) เป็นคณะบุคคลที่มีหน้าที่ให้คำปรึกษาแนะนำสิ่งที่เป็นประโยชน์แก่บริษัท บุคคลในกลุ่มนี้มักจะเป็นผู้เชี่ยวชาญในด้านใดด้านหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น ในด้านภาษี ด้านกฎหมาย แต่ไม่มีอำนาจสั่งการในบริษัท
 4. คณะอนุกรรมการ เป็นคณะบุคคลที่ประกอบขึ้นจากผู้บริหารระดับสูงและระดับกลาง มีหน้าที่พิจารณาและติดตามผลการปฏิบัติงานในบริษัท และคอยประสานงานให้ฝ่ายต่าง ๆ เข้าใจถึงนโยบายของบริษัท และปกติมักจะมีการประชุมร่วมกันบ่อยครั้ง เพื่อทบทวนนโยบายและสรุปผลดำเนินงานในระยะเวลาที่ผ่านมา
- ในกิจการที่มีขนาดการดำเนินงานค่อนข้างใหญ่ นอกจากตำแหน่งประธานบริษัทแล้ว เพื่อแบ่งเบาภาระหน้าที่ของประธานบริษัท มักจะมีการแต่งตั้งตำแหน่งรองลงมา เพื่อรับผิดชอบงานด้านต่าง ๆ เช่น ในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กิจการที่ดำเนินเป็นหลักคือ การประกอบรถยนต์แล้วจำหน่าย นอกจากนี้วิธีการจำหน่ายยังมีหลายวิธีเพื่อจำหน่ายให้ได้มาก ซึ่งมักจะมีการจัดทำวิธีส่งเสริมการขายต่าง ๆ เช่น ลดราคาในบางโอกาส เปิดบริการซ่อมและบำรุงรักษาฟรีให้เปล่าในช่วงรับประกัน เมื่อชิ้นส่วนใดในรถชำรุดก็ต้องจัดหาอะไหล่มาเปลี่ยนแทนที่ วิธีการส่งเสริมเหล่านี้มีผลดีมากต่อการจำหน่าย ฉะนั้นการศึกษานักงานในอุตสาหกรรมนี้จึงมุ่งที่ความชำนาญเฉพาะ เพื่อความรับผิดชอบที่แน่นอน และสามารถปรับปรุงแก้ไขได้ทันที ตำแหน่งรองประธานบริษัทซึ่งจำแนกเป็น 4 สาย คือ สายที่เกี่ยวกับการจำหน่าย สายที่เกี่ยวกับการบริหารด้านการเงิน คล้ายกับเป็นการติดตามผลหลังการขาย สายที่เกี่ยวกับการบริหารทั่วไปมักจะเป็นกิจการภายในบริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับการค้า และสายสุดท้ายคือ สายเกี่ยวกับการผลิตคือ

ผังสายงาน

* บริษัท.....



แผนภาพที่ 2.1

โรงงาน

5. รองประธานด้านการค้า (Vice-President-Trade) รับผิดชอบการจำหน่ายสินค้าของบริษัทให้ได้มากที่สุดเมื่อเทียบกับคู่แข่งชั้น หน่วยงานในความรับผิดชอบได้แก่

5.1 ฝ่ายขายกรุงเทพฯ มีหน้าที่ส่งเสริมการจำหน่ายสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และรับผิดชอบลูกค้าในเขตกรุงเทพฯ ในการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่ลูกค้าที่มาติดต่อบริษัทและต้องไม่เกิดหนี้สูญในภายหลัง/ ตลอดจนการเปิดห้องแสดงสินค้าในสถานที่ต่าง ๆ เพื่อขยายเขตการจำหน่ายและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ซื้อ

5.2 ฝ่ายขายต่างจังหวัด เนื่องจากยอดการจำหน่ายสูง และต้องการขยายตลาดอีก การแบ่งความรับผิดชอบการจำหน่ายเป็น 2 ส่วน จะช่วยให้การดูแลได้ทั่วถึง ฉะนั้นผู้จัดการฝ่ายขายต่างจังหวัดจะรับผิดชอบด้านการจำหน่ายในจังหวัดต่าง ๆ / ตลอดจนการเปิดห้องแสดงสินค้าในจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งใช้คำว่า สาขาจังหวัดได้ และไม่มีมเปิดสาขามากกว่าหนึ่ง สาขาในจังหวัดหนึ่ง ๆ มิฉะนั้นจะกลายเป็นแย่งลูกค้ากันเอง และจำนวนลูกค้าก็มิได้เพิ่มเป็นการเปลืองค่าใช้จ่ายด้วย

5.3 ฝ่ายการตลาด รับผิดชอบด้านการเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่การจำหน่าย เช่น ภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไปแนวโน้มอย่างไร จะมีผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัทหรือไม่ และความเคลื่อนไหวของคู่แข่งชั้น แนวโน้มความต้องการของลูกค้าเหล่านี้นับว่าเป็นประโยชน์แก่กิจการที่มีคู่แข่งชั้นจำนวนมาก/ เช่น กิจการจำหน่ายรถยนต์

5.4 ฝ่ายอะไหล่ อะไหล่เป็นส่วนใช้ในการเปลี่ยนแทนที่ชิ้นส่วนเดิมที่ชำรุดเสียหายไป การจำหน่ายเป็นคาร์จำหน่ายอะไหล่ของรถยนต์ที่บริษัทประกอบและจำหน่ายอยู่ นอกจากนี้อาจจะเป็นอะไหล่ที่ไม่ใช่ตราหือที่บริษัทผลิตจำหน่ายก็ได้ ซึ่งการจำหน่ายอะไหล่อาจจะจำหน่ายโดยตรงแก่ลูกค้า หรือจำหน่ายแก่ผู้แทนจำหน่ายอื่น เช่น ห้างร้านทั่วไป

5.5 ฝ่ายบริการ เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นอำนวยความสะดวกสบายแก่ลูกค้าในการบริการซ่อมรถยนต์ และเปลี่ยนอะไหล่ชิ้นส่วนในการซ่อมนั้น นอกจากช่วยเพิ่มการจำหน่ายรถยนต์ และอะไหล่รถยนต์แล้วยังเพิ่มรายได้แก่กิจการ เนื่องจากได้ค่าแรงงานอีกด้วย

5.6 ฝ่ายโฆษณา รับผิดชอบหน้าที่ด้านประชาสัมพันธ์กิจการแก่สังคม เช่น สินค้า การกุศลบริจาคสาธารณะ เป็นต้น นอกจากนี้จัดทำวารสาร นิตยสารของบริษัทแจกจ่ายแก่ประชาชน

ทั่วไป และจัดทำภาพโฆษณาเป็นครั้งคราว บริษัทใดมีหน่วยงานโฆษณาที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยส่งเสริมการค้าขายสินค้าและเกิดภาพพจน์ที่ดีแก่ประชาชนทั่วไป

6. รองประธานด้านการเงิน (Vice-President-Finance) รับผิดชอบบริหารงานด้านบัญชีและการเงิน ทั้งที่เป็นการรับและจ่ายเงิน ตลอดจนการจัดหาเงินมาใช้ในคราวจำเป็น หน่วยงานที่ช่วยเสริมหน้าที่ที่ปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่

6.1 ฝ่ายบัญชี-การเงิน มีหน้าที่ปฏิบัติงานด้านการลดบันทึกตัวเลขเงินตราอย่างมีประสิทธิภาพ และการสรุปผลการดำเนินงานที่ให้อ้อมลที่เป็นประโยชน์แก่ฝ่ายบริหาร เพราะข้อมูลที่เป็นตัวเลขเงินตราจะถูกส่งมายังหน่วยนี้ ซึ่งจากตัวเลขเหล่านี้สามารถนำมาเปรียบเทียบผลการปฏิบัติของหน่วยงานต่าง ๆ หน้าที่การบัญชีและการเงินต้องแบ่งคนผู้ปฏิบัติและรับผิดชอบไปคนละส่วน แต่ความรับผิดชอบในงานทั้งสองด้านจะมารวมกันที่ผู้สัดการฝ่ายบัญชี-การเงิน นอกจากหน้าที่ประจำที่ต้องปฏิบัติแล้ว การจัดสรรเงินในบริษัทให้เกิดประโยชน์ก็จำเป็นอย่างยิ่ง ในกิจการโดยทั่วไป ถ้ามุ่งแต่ด้านการค้าอย่างเดียว มิได้ให้ความสนใจด้านการเก็บเงินค่าสินค้าได้หรือไม่ ก็จะเป็นปัญหาที่จะต้องกู้ยืมเงินจากที่อื่น ซึ่งเป็นผลให้ต้องจ่ายค่าดอกเบี้ย ฉะนั้นการดูว่ากิจการใดมีฐานะมั่นคง มิใช่ดูเพียงผลกำไรจำนวนมากในงบกำไร-ขาดทุนเท่านั้น ยังต้องดูตัวเงินจริงว่ามีพอรุนเวียน ไม่ก่อให้เกิดเงินขาดมือ นอกจากความสำคัญที่กล่าวข้างต้น การเสนองบการเงินแก่รัฐบาลเพื่อจ่ายค่าภาษีก็ต้องปฏิบัติให้ถูกต้อง ฉะนั้นอาจถูกส่งสัยว่าพยายามหลีกเลี่ยงการชำระภาษีแก่รัฐ อันเป็นหน้าที่ของพลเมืองที่ดีของประเทศพึงปฏิบัติอีกด้วย จากความสำคัญของหน้าที่ที่ฝ่ายนี้รับผิดชอบ จึงจำเป็นที่ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทจะคัดเลือกบุคคลที่มีความสามารถเพียงพอมารับหน้าที่นี้ ในหลายบริษัทผู้บริหารระดับสูงในกิจการมักจะทำให้ความสำคัญแก่หน่วยงานบัญชี-การเงินน้อยกว่าที่ควรจะเป็น โดยมองเพียงว่าเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่เก็บข้อมูลที่เป็นตัวเลข และจ่ายเงินเมื่อมีผู้มาเบิกเท่านั้น แต่ความจริงแล้วหน่วยงานบัญชี-การเงินที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถสร้างภาพพจน์ใหม่ในสายตาผู้บริหารว่าหน่วยงานบัญชี-การเงิน มิใช่เพียงแต่บันทึกข้อมูลที่เป็นตัวเลขเท่านั้น แต่ยังเป็นผู้ส่งกรองข้อมูลเพื่อเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่ผู้บริหาร นอกจากนี้การควบคุมภายในด้านต่าง ๆ จะช่วยกิจการประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากมาย และการการพยายามปฏิบัติในสิ่งที่ถูกต้องตามกฎหมายจะช่วยให้กิจการรอดพ้นจากการถูกส่งสัยจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ถ้าจะเปรียบเทียบฝ่ายขายเป็นล่ามในครอบครัวมีหน้าที่สัดหารายได้มาจุนเสื่อครอบครัวแล้ว ฝ่ายบัญชี-การเงินก็เปรียบดังเป็นภรรยาในครอบครัวที่จะคอยดูแลการใช้จ่ายภายในครอบครัว มิให้ฟุ่มเฟือยและเก็บออมเพื่ออนาคตอีกด้วย ถ้าครอบครัวใดขาดภรรยาดัง เช่นว่าไม่ว่าฝ่ายล่ามจะหารายได้

จำนวนมากเพียงใดก็ย่อมหมดไปจากการใช้จ่ายอย่างไม่ประหยัดนั่นเอง เช่นกัน ถ้ากิจการใดขาดผู้รับผิดชอบงานด้านบัญชี-การเงินที่ดีแล้ว กิจการอาจต้องประสบกับปัญหาเงินหมุนเวียนไม่มี นอกจากนี้ อาจจะได้ข้อมูล ที่ผิดพลาดอันเป็นผลให้การตัดสินใจผิดพลาดไปด้วย

6.2 ฝ่ายควบคุมสินเชื่อ หน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในการติดตามผลหลังจากการจำหน่ายสินค้าแก่ลูกค้าไป นั่นคือ การเก็บหนี้ ไม่เพียงแต่ติดตามการชำระหนี้จากลูกหนี้ การพิจารณาและยินยอมให้มีการปล่อยสินเชื่อก็ต้องปฏิบัติอย่างรอบคอบ มิฉะนั้นหมายถึงกิจการจะต้องสูญเสียทรัพย์สินไป เท่ากับเป็นการขาดทุน กิจการใดมีการจำหน่ายสินค้าเชื่อมากเพียงใด การปฏิบัติงานของหน่วยนี้ก็จะจำเป็นมากเพียงนั้น หน่วยงานนี้จึงเท่ากับเป็นการช่วยเสริมการสดหาเงินให้กิจการ ถ้าหน่วยงานนี้ไม่ทำหน้าที่คอยควบคุมการปล่อยสินเชื่อจนเกินไปของฝ่ายขายแล้ว กิจการอาจต้องเสียหายเนื่องจากจำหน่ายสินค้าแต่ไม่ได้รับชำระหนี้สินค้ำ

6.3 ฝ่ายตรวจสอบ สำหรับกิจการที่มีหน่วยงานมากและการดำเนินงานค่อนข้างซับซ้อน การตรวจตราดูแลโดยผู้บริหารยังไม่เพียงพอ ฉะนั้น การส่งหน่วยงานนี้ขึ้นมาเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนผู้บริหารในการป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น บางครั้งผู้ปฏิบัติงานในแผนกต่าง ๆ อาจปฏิบัติผิดพลาดโดยมิได้ตั้งใจ เมื่อหน่วยงานตรวจสอบมาตรวจพบก็จะได้ช่วยกันแก้ไขได้ทัน นอกจากนี้กิจการที่มีหน่วยงานมากและอยู่กระจัดกระจายกัน เป็นหน้าที่ของหน่วยงานนี้ที่จะออกไปตรวจตราเป็นครั้งคราวอย่างน้อยผู้ปฏิบัติงานเหล่านั้นก็มีความเกรงกลัวอยู่ในใจ ไม่กล้าปฏิบัติในสิ่งที่ทุจริต หน่วยงานนี้จึงเสมือนหนึ่งเป็นผู้ปกป้องผลประโยชน์แก่บริษัท

7. รองประธานฯ ด้านบริหาร (Vice-President-Administration) รับผิดชอบดูแลด้านการบริหารภายในทั่วไปของบริษัท ซึ่งมักจะเป็นหน่วยงานที่ไม่สัมพันธ์กับการค้าของกิจการ หน่วยงานต่าง ๆ ที่อยู่ในความดูแล ได้แก่

7.1 ฝ่ายบุคคล มีหน้าที่จัดหาบุคคลที่มีความสามารถเข้ามาปฏิบัติงานในบริษัท รวบรวมรายละเอียดประวัติของพนักงานทุกคน ตลอดจนอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่กฎหมายแรงงานกำหนดพิจารณาอัตราเงินเดือนประจำปีร่วมกับผู้บริหารในบริษัท, นอกจากการที่บริษัทได้บุคคลที่มีความสามารถแล้ว ยังต้องส่งเสริมพัฒนาความสามารถให้เพิ่มจากเดิมแก่บุคคลเหล่านั้น ทั้งนี้เพื่อความก้าวหน้าของบริษัทเอง

7.2 ฝ่ายเลขานุการ รับผิดชอบปฏิบัติงานในด้านรับส่งของคำสั่งของประธานบริษัท นอกจากนี้เป็นผู้แทนประธานในบางโอกาสที่ได้รับมอบหมาย และประสานงานในฝ่ายต่าง ๆ กับประธานบริษัท

7.3 ฝ่ายต่างประเทศ มีหน้าที่รับผิดชอบหน่วยงานที่อยู่ต่างประเทศในเรื่องต่าง ๆ ทั้งที่เป็นการค้าหรือธุรกิจอื่น ๆ นอกจากนี้การเตรียมต้อนรับแขกต่างประเทศที่มาท่องเที่ยวหรือดูงานในบริษัท โดยเฉพาะกิจการที่ทำการค้าติดต่อกับต่างประเทศจะเป็นหน้าที่ของหน่วยงานต่างประเทศ หน่วยงานนี้จึงต้องคัดเลือกจากบุคคลที่มีความสามารถด้านภาษาและมีความรู้ด้านอื่นบ้าง

7.4 ฝ่ายจัดซื้อ มีหน้าที่ทำการติดต่อสั่งซื้อทรัพย์สินของบริษัทจากผู้ผลิตภายนอก เช่น เครื่องใช้สำนักงาน หน่วยงานใดในกิจการต้องการเครื่องใช้ชนิดใดก็จะจัดทำใบขอซื้อมายังหน่วยนี้ ฉะนั้น สิ่งเป็นระเบียบที่ดีจะไม่ให้หน่วยงานต่าง ๆ จัดซื้อของใช้กันเอง ซึ่งอาจเกิดปัญหาในด้านราคาและคุณภาพ

8. รองประธานด้านโรงงาน รับผิดชอบงานด้านการผลิตสินค้าให้เพียงพอแก่การจำหน่าย ด้วยต้นทุนที่ต่ำ มักจะเป็นบุคคลที่มีความสามารถในการผลิตสินค้าในโรงงานและถ้ากิจการใดมีจำนวนโรงงานมากกว่าหนึ่งแห่ง ผู้รับผิดชอบนี้ก็ต้องดูแลให้ทั่วถึง และเพื่อให้การปฏิบัติงานในโรงงานดำเนินไปด้วยดีต้องแต่งตั้งบุคคลผู้รับหน้าที่ดูแล และประจำที่โรงงานเพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ อันอาจเกิดขึ้นได้ บุคคลผู้นี้คือ ผู้จัดการโรงงาน

8.1 ผู้จัดการโรงงาน ปฏิบัติหน้าที่ด้านควบคุมดูแลการผลิตภายในโรงงานให้เป็นไปอย่างสม่ำเสมอ และช่วยแก้ปัญหาในการผลิตซึ่งอาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีหน้าที่กำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างที่จะให้พนักงานในโรงงานปฏิบัติตามอย่างมีระเบียบและเป็นการสนองนโยบายของผู้บริหารระดับสูงด้วย โดยทั่วไปบุคคลที่จะรับหน้าที่ผู้จัดการโรงงาน มักจะเป็นวิศวกรผู้มีความรู้ด้านโรงงาน และด้านการผลิต ซึ่งสามารถทำความเข้าใจกับคนงานในโรงงาน

8.2 ฝ่ายผลิต เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญต่อบริษัท เพราะเป็นผู้มีหน้าที่ผลิตสินค้า ถ้าหน่วยงานนี้ไม่ผลิต งานทุกอย่างในบริษัทก็ต้องหยุดชะงักลง ฉะนั้นหน่วยงานนี้จึงได้รับการเอาใจใส่เป็นพิเศษจากผู้บริหาร นับตั้งแต่การให้สวัสดิการต่าง ๆ ตลอดจนการประกันชีวิตให้ เป้าหมายของหน่วยงานนี้คือ ผลิตให้ได้มากและคุณภาพดี การเสริมความรู้ด้านเทคนิคใหม่ ๆ ในการผลิตก็มีความสำคัญอย่างยิ่ง

8.3 ฝ่ายวิศวกรรม มีหน้าที่ปฏิบัติงานด้านที่เกี่ยวข้องกับวิชาการในการผลิตสินค้าและอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบำรุงรักษา เครื่องจักรกล ความสำคัญของหน่วยงานนี้รองจากฝ่ายผลิตในโรงงาน เป็นผู้กำหนดแบบของสินค้าที่จะผลิต วัสดุที่ใช้ จำนวนอื่น นอกจากนี้การบำรุงรักษา เครื่องจักรและอุปกรณ์ ในโรงงานให้มีสภาพใช้งานได้ก็เป็นสิ่งจำเป็น มิฉะนั้นจะเป็นอุปสรรคแก่การผลิต สำหรับในสายการผลิต แล้วหน่วยงานนี้เป็นผู้ตรวจสอบและรับรองคุณภาพในสินค้าที่ผลิตจากแผนกไปแผนก ทั้งนี้เพื่อมาตรฐานของสินค้านั้นเอง

8.4 ฝ่ายสำนักงาน ในโรงงานนอกจากหน่วยงานที่รับผิดชอบการผลิตโดยตรงแล้ว ยังจำเป็นจะต้องมีหน่วยงานอำนวยความสะดวกด้านอื่นอีก เช่นการจัดหาคนมาทำงานตามที่หน่วยงานต่าง ๆ ขอมมา การจัดหาอาหารกลางวันแก่คนงานในโรงงาน การจัดหาเครื่องใช้ เครื่องมือที่จำเป็นในโรงงาน ตลอดจนการบันทึกข้อมูลด้านการผลิตเพื่อเป็นข้อมูลเสนอผู้บริหาร ในสายตาผู้บริหารในโรงงานมักจะมองข้ามความสำคัญของหน่วยงานนี้ แต่ถ้าโรงงานใดปราศจากหน่วยงานนี้ การปฏิบัติงานคงเป็นไปได้ไม่สะดวกนัก เนื่องจากขาดผู้อำนวยความสะดวกนั่นเอง นอกจากนี้หน่วยงานนี้ยังคงเป็นผู้ประสานงานระหว่างโรงงานกับสำนักงาน (กรณีโรงงานตั้งอยู่ไกลจากสำนักงาน)