

## ลักษณะของอุตสาหกรรมประกอบรถบรรทุกในประเทศไทย

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลริเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนเพื่อประกอบและผลิตรถยนต์ขึ้นในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2505 โดยจัดลำดับความสำคัญให้อยู่ในประเภท (ข)<sup>1</sup> ขณะเดียวกันส่งเสริมให้ลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอะไหล่และอุปกรณ์ โดยจัดลำดับความสำคัญให้อยู่ในประเภท (ก) ทั้งนี้ เนื่องจากอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์มีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมรวม (Integrated Industry) ซึ่งประกอบด้วยอุตสาหกรรมพื้นฐาน (Basic Industries) การพัฒนาอุตสาหกรรมเหล่านี้ช่วยปรับปรุง เศรษฐกิจของประเทศให้ดีขึ้น เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์ต้องใช้วัตถุดิบและสินค้าอุตสาหกรรมในการผลิตเป็นจำนวนมาก เช่น เหล็ก เหล็กท่อ พลาสติก แฉก แก้ว ผ้า สี ผลิตภัณฑ์เคมีและอุปกรณ์ไฟฟ้า เป็นต้น จะก่อให้เกิดอุตสาหกรรมอื่นอีกมาก

ในการผลิตรถยนต์จึงต้องอาศัยโรงงานของอุตสาหกรรมอื่นผลิตสินค้าสำเร็จรูป วัตถุดิบถึงสำเร็จรูปและวัตถุดิบเพื่อประกอบกันเข้าเป็นรถยนต์ เพราะไม่มีโรงงานผลิตรถยนต์แห่งใดที่ผลิตอุปกรณ์ทุกอย่างเอง โดยเฉพาะรถบรรทุกจะใช้อุปกรณ์ซึ่งซื้อจากโรงงานอื่นถึงร้อยละ 70 ของอุปกรณ์ที่ใช้ในรถบรรทุก<sup>2</sup> ดังนั้นการริเริ่มอุตสาหกรรม

---

<sup>1</sup>จาก พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2505 กำหนดอุตสาหกรรมประเภท ก. รัฐบาลพิจารณากรวัตถุดิบทั้งหมดและอุตสาหกรรมประเภท ข. รัฐบาลพิจารณาวัตถุดิบครึ่งหนึ่ง.

<sup>2</sup>จาก Unido: Establishment and Development of Automotive Industries in Developing Country, Part II Proceedings of the Seminar, United Nation, 1970, p. 49.

ประกอบหรือผลิตรถยนต์ทุกชิ้น จึงต้องมีการวางขั้นตอนของการดำเนินงานเพื่อเป็นรากฐานในการก่อตั้งอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ จนกระทั่งสามารถขยายตัวไปสู่การผลิตภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่

ขั้นตอนของการเริ่มก่อตั้งอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ แบ่งเป็น 3 ระดับคือ<sup>3</sup>

### 1. การประกอบรถยนต์แบบ S.K.D. (Semi Knocked Down)

ขั้นนี้นับได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยเริ่มตั้งตัวตั้งซึ่ง พ่นสี เสร็จแล้วจากบริษัทที่เป็นที่เลี้ยงในต่างประเทศ เข้ามาประกอบในลักษณะเป็นชุดใหญ่ ๆ และสิ่งเครื่องยนต์ทั้งชุดและเครื่องตกแต่งรถ เช่น หน้าปัด กระจก และอื่น ๆ เป็นต้น ๆ ทดลองประกอบในประเทศจนมีความชำนาญพอ จึงเริ่มฝึกหัดช่างสี และตั้งศูนย์ควบคุมการผลิตและคุณภาพ พร้อมทั้งเริ่มปรับปรุงการขายให้สูงขึ้นและอู่บริการให้มีคุณภาพมาตรฐาน หลังจากโรงงานพ่นสีและอบสี เสร็จแล้วจึงเริ่มตั้งตัวตั้งซึ่งยังไม่ได้พ่นสีเข้าทำการประกอบและพ่นสีภายในประเทศ พร้อมทั้งใส่เครื่องยนต์และตกแต่งจนเรียบร้อย เมื่อช่างมีความชำนาญพอจึงเริ่มตั้งตัวตั้งเป็นชิ้นส่วนเล็กลง เช่น ตัวเก๋งรถ (Cap) ประตู กระจุกบังชุด เป็นต้น เข้ามาประกอบเข้ากับเครื่องยนต์และตกแต่งจนเรียบร้อย สำหรับการผลิตในขั้นนี้โรงงานที่ประกอบยังต้องการอาศัยอะไหล่และอุปกรณ์ทุกชิ้นจากบริษัทที่เป็นที่เลี้ยงในต่างประเทศ ตลอดจนถึงความรู้เกี่ยวกับเทคนิคในการประกอบจากบริษัทที่เลี้ยงอีกด้วย

### 2. การประกอบรถยนต์แบบ C.K.D. (Completely Knocked Down)

ในขั้นนี้เริ่มตั้งส่วนประกอบจากต่างประเทศเข้ามาเป็นชิ้นส่วนย่อย ๆ เช่น ผากระโปรง ตัวถังคานขวาแต่ละชิ้น ตัวถังคานหน้าแต่ละชิ้น Chassis เป็นต้น เข้ามา

<sup>3</sup> Ibid. p. 16.

ประกอบและติดตั้งเครื่องยนต์ทั้งชุดเข้ากับตัวถังและใส่เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ จนเป็นรถยนต์สำเร็จรูป เมื่อมีความชำนาญพอแล้วจึงเริ่มสั่งรถยนต์เข้ามาประกอบในรูปของอะไหล่เป็นชิ้น ๆ เข้ามาเชื่อมต่อจนเป็นตัวถังรถยนต์ หลังจากพ่นสีแล้วจึงประกอบเครื่องยนต์แต่ละส่วนจนเสร็จและติดตั้งเรียบร้อย พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ จนเป็นรถยนต์ที่สมบูรณ์ ซึ่งในการผลิตแบบ C.K.D. นี้ต้องลงทุนด้านเครื่องมือต่าง ๆ มากกว่าการผลิตแบบ S.K.D. มากมาย และต้องการเครื่องมือพิเศษสำหรับใช้ประกอบรถยนต์พร้อมช่างผู้ชำนาญในการใช้เครื่องมือเหล่านี้ ซึ่งต้องใช้เวลานานพอสมควรจนกว่าช่างจะมีความสามารถตรวจสอบคุณภาพอะไหล่แต่ละชิ้นและเทคนิคการประกอบ เพื่อให้คุณภาพรถยนต์ที่ประกอบได้อยู่ในมาตรฐานสากล

เมื่อดำเนินการจนสำเร็จขั้นนี้แล้ว จึงสามารถสั่งอะไหล่สำเร็จรูปจากโรงงานในประเทศมาใช้ประกอบได้ โดยเริ่มสั่งยางรถยนต์ กระจก แบตเตอรี่ แหนบ ซึ่งเป็นอะไหล่ที่มีมาตรฐานสากลแน่นอน แล้วจึงเริ่มติดตั้งโรงงานผลิตอะไหล่ที่ไม่มีเทคนิคยุ่งยากมากนัก เช่น โคนาโมสตาร์ก ที่มีคนนำฝน หมอน้ำ พวงมาลัยรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งควรดำเนินการอยู่ภายใต้การช่วยเหลือทางเทคนิคจากโรงงานพี่เลี้ยงในประเทศที่ชำนาญ เพื่อมิให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพติดตามมาในภายหลัง แต่ไม่ควรดำเนินการผลิตอะไหล่ทุกอย่างเอง เพราะอะไหล่บางอย่างเช่น ลูกสูบ กระจับอกสูบ เป็นต้น เป็นส่วนที่ต้องใช้เทคนิคสูงมากและต้องการวัตถุดิบที่มีคุณภาพสูงและมาตรฐานแน่นอนมาใช้ในการผลิต ซึ่งมีปัญหายุ่งยากทางเทคนิคมากอีกด้วย หลังจากมีความชำนาญในการผลิตอะไหล่มากพอ จึงเริ่มมีการจำกัดอัตราขั้นต่ำการใช้อะไหล่ผลิตในประเทศเป็นอัตราส่วนร้อยละเท่าไร เพื่อช่วยให้สามารถลงทุนผลิตอะไหล่ได้คุ้มต้นทุน เพราะถ้าอุปสงค์ค่าเกินไป การผลิตนั้นไม่สามารถทำให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิตได้

นอกจากนี้ยังมีเครื่องมือพิเศษที่ใช้ในการผลิตรถยนต์ซึ่งยังต้องสั่งจากต่างประเทศ เพราะต้องอาศัยเทคนิคและวัตถุดิบที่มีคุณภาพสูง

### 3. การผลิตเครื่องมือและการค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับรถยนต์โดยอิสระ

(National Autonomy in Tooling and Vehicle Research)

ชั้นนี้ยากที่จะกำหนดว่าต้องใช้เวลานานเท่าใด เพราะขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมในประเทศนั้นเอง เช่นระดับการขยายตัวของเศรษฐกิจที่สูงเพียงพอที่จะทำให้เกิดอุปสงค์ต่อรถบรรทุกเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย ความชำนาญของช่างเกี่ยวกับด้านเทคนิคในการผลิตรถยนต์ การขยายตัวของอุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ของมีสูงจนสามารถนำมาผลิตภายในประเทศ และใช้ประกอบภายในประเทศโดยต้นทุนไม่สูงมากนัก ความสามารถในการวิจัย การบริหาร เงินทุน เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะในการผลิตชั้นนี้ผู้ผลิตต้องมีความสามารถในการผลิตรถยนต์ในทุกแง่มุม และอุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ของมีระดับการผลิตสูง มีความสามารถสูง และมีคุณภาพที่แน่นอน อุตสาหกรรมผลิตวัตถุดิบ เช่น เหล็ก ถ่านหินต้องเจริญก้าวหน้าเพียงพอที่จะผลิตวัตถุดิบที่มีคุณภาพดีและราคาไม่แพงเกินไป ส่วนการผลิตเครื่องมือเป็นผลจากการพัฒนาอุปกรณ์และการบำรุงรักษารถยนต์ แต่จะยุ่งยากกว่ามาก และต้องการคนที่ชำนาญงานมาก ดังนั้นงานชั้นนี้จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากโรงงานในต่างประเทศที่ชำนาญงานด้านนี้โดยเฉพาะ ขณะเดียวกันต้องเริ่มเตรียมอบรมและฝึกช่างฝีมือให้ชำนาญงานและปรับปรุงประสิทธิภาพเครื่องมือต่าง ๆ เพื่อเป็นรากฐานในการผลิตเครื่องมือขึ้นใช้เอง โดยตั้งหน่วยควบคุมคุณภาพและทดสอบรวมถึงเริ่มทำการวิจัยในประเทศเอง โดยอาศัยเทคนิคจากโรงงานที่ร่วมมือจากต่างประเทศแล้ว จึงพัฒนาเครื่องยนต์และระบบเกียร์ใช้แทนแบบเดิม ซึ่งสั่งซื้อจากต่างประเทศให้เป็นไปตามความเหมาะสมของสภาพภูมิประเทศ

#### ลักษณะของอุตสาหกรรมประกอบรถบรรทุกในประเทศไทย

1. วิธีการประกอบรถบรรทุกของประเทศไทยในปัจจุบัน ในระยะเริ่มแรกปี พ.ศ. 2505 ประเทศไทยเริ่มการประกอบรถยนต์ในลักษณะเป็นการตั้งเข้ามาประกอบแบบ S.K.D. มาระยะหนึ่งแล้ว จึงขยายตัวมาสู่การผลิตแบบ C.K.D. โดยสั่งชิ้นส่วน

อะไหล่จากต่างประเทศมาประกอบ และกฎหมายบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนวัตถุดิบในประเทศ (Local Product) ประมาณร้อยละ 25 ของมูลค่าวัสดุที่สั่งเข้ามาประกอบทั้งสิ้น โดยสั่งจากโรงงานผลิตอะไหล่ในประเทศ และมักเป็นการลงทุนร่วมกับโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ในต่างประเทศ เพื่อขจัดปัญหาเกี่ยวกับเทคนิคการผลิตได้

เมื่อทำการสั่งซื้อชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้ในการประกอบรถบรรทุกทั้งในประเทศและนอกประเทศจนครบแล้ว จึงทำการจัดลำดับชิ้นส่วนอะไหล่ตามลำดับการใช้งานและจัดอะไหล่เหล่านั้นส่งเข้าจุดเตรียมการประกอบ เริ่มจากการเชื่อมต่อตัวถังโดยยกชิ้นส่วนตัวถังแต่ละคานวางบนแท่นและลอกแต่ละชิ้นส่วนให้เข้าที่แล้วทำการเชื่อมต่อตัวถังด้วยเครื่องเชื่อมไฟฟ้า แล้วจึงเชื่อมต่อตัวถังแต่ละคานเข้าด้วยกันจนเป็นตัวถังรถเสร็จจึงนำไปพ่นสีทั้งภายในและภายนอกแล้วส่งเข้าห้องอบสี เสร็จแล้วจึงเริ่มนำไปใส่ส่วนประกอบเครื่องตกแ่งต่าง ๆ เช่น กระจก เบาะนั่ง หน้ापัทม์ เป็นต้น แล้วจึงเคลื่อนไปสู่จุดที่ทำการติดตั้งเครื่องยนต์โดยยกเครื่องยนต์เข้าคั้งพร้อมทั้งใส่อุปกรณ์ต่าง ๆ จนเสร็จและทำการตรวจสอบสภาพรถอีกครั้งหนึ่งจนเรียบร้อย

จะเห็นได้ว่า กระบวนการในการประกอบรถบรรทุกดังกล่าว สิ่งจำเป็นคือ เครื่องทุ่นแรงเพื่อช่วยให้สามารถทำงานได้รวดเร็วขึ้น ยิ่งประมาณการผลิตสูงขึ้นเท่าใด ยิ่งมีการใช้เครื่องทุ่นแรงมากขึ้นดังเช่น การผลิตรถบรรทุกในประเทศที่พัฒนาแล้ว จะใช้ระบบสายพานลำเลียงชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่จะใช้ในการผลิตไปยังจุดที่ต้องการแทนการใช้แรงคนหลังจากนั้นจะจัดชิ้นส่วนตัวถังเข้าเครื่องจักรอัตโนมัติทำการเชื่อมต่อจนเสร็จแล้วเครื่องจักรจะส่งต่อไปยังจุดที่จะทำการพ่นสี เมื่อล้างรถจนสะอาดแล้วจะยกรถทั้งคันจุ่มลงไปถึงสีกันสนิมแทนที่จะใช้สีพ่นสีแบบในประเทศไทย หลังจากนั้นจะส่งเข้าห้องพ่นสีโดยเครื่องอัตโนมัติซึ่งช่วยให้สามารถประกอบรถบรรทุกได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้นการผลิตจะใช้เครื่องมือมากน้อยเพียงไร ย่อมขึ้นกับปริมาณการผลิต แต่ในประเทศไทยปริมาณการผลิตยังมีไม่มากนัก การใช้เครื่องมืออัตโนมัติจึงมีน้อย เพียงแต่ติดตั้งเครื่องมือที่จำเป็นเพื่อรักษาคุณภาพให้ทันเทียมต่างประเทศเท่านั้น เช่น เครื่องเชื่อมไฟฟ้า ห้องล้างและ

พนัส หองอบสี เป็นต้น อุปกรณ์เหล่านี้ผู้ผลิตของลงทุนคิดตั้งตั้งแต่เมื่อเริ่มทำการผลิต ดังนั้นการที่ผู้ผลิตทำการประกอบรถบรรทุกน้อย ต้นทุนค่าเครื่องจักรจะสูงขึ้นมากเนื่องจากเครื่องจักรเหล่านี้มีอายุการใช้งานจำกัดประสิทธิภาพการผลิตจะลดต่ำลงตามอายุของเครื่องจักรนั้น

2. อุตสาหกรรมประกอบรถบรรทุก หลังจากรัฐบาลประกาศให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ปี พ.ศ. 2505 ได้มีการก่อตั้งโรงงานประกอบรถบรรทุกเพิ่มขึ้นทุกปีจนถึงปี พ.ศ. 2517 มีจำนวน 12 บริษัท ดังรายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 โรงงานประกอบรถบรรทุกในประเทศไทย

บริษัท	กำลังผลิตต่อวัน (คัน)
1. บริษัท อีซูซุ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	30
2. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	30
3. บริษัท ฮีโนอุตสาหกรรม จำกัด	15
4. บริษัท ชนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	15
5. บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด	15
6. บริษัท กรรณสูตเยเนอรัลแอสแซมบลี จำกัด	15
7. บริษัท ฟอรัคมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	12
8. บริษัท ปรีนมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	10
9. บริษัท สหพัฒนายานยนต์ จำกัด	8
10. บริษัท อีโศกมอเตอร์ จำกัด	5
11. บริษัท อมัลกเมเต็ค จำกัด	4
12. บริษัท นายเลิศ จำกัด	2
รวม	161

ที่มา กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2517.

การดำเนินการผลิตมีแนวโน้มที่แต่ละบริษัทเน้นหนักในการผลิตรถบรรทุกขนาด  
 ใดขนาดหนึ่งโดยเฉพาะ โดยที่บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฮีโน่  
 อุตสาหกรรม จำกัด และบริษัท ชนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด ทำการประกอบรถบรรทุก  
 ขนาดกลาง (น้ำหนักบรรทุก 2 - 3 ตัน) และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (น้ำหนักบรรทุก  
 3 ตัน ขึ้นไป) เกือบทั้งสิ้น บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท  
 สยามกลการและนิสสัน จำกัด และบริษัท ปริ้นมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ทำการ  
 ประกอบรถบรรทุกขนาดเล็กและขนาดกลางเท่านั้น บริษัท พอร์คมอเตอร์ (ประเทศไทย)  
 จำกัด และบริษัท อีสกอมอเตอร์ จำกัด ทำการประกอบรถบรรทุกแบบประหยัด (เพียวรา  
 พลายน้อย) เท่านั้น ส่วนบริษัทอื่นทำการผลิตบ้าง แต่เป็นจำนวนน้อยและไม่สม่ำเสมอ  
 ดังจะเห็นได้จากสถิติการผลิตรถบรรทุกระหว่างปี 2513 และ 2517 ดังรายละเอียด  
 ในตารางที่ 2 คือ

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนการผลิตรถบรรทุกในปี 2513 - 2517

โรงงานผู้ประกอบ	พ.ศ. 2513		พ.ศ. 2517	
	จำนวนผลิต	ร้อยละ	จำนวนผลิต	ร้อยละ
1. บริษัทอีซูซุมอเตอร์ประเทศไทย จำกัด	1,939	53.9	4,765	51.3
2. บริษัทฮีโน่อุตสาหกรรม จำกัด	732	20.4	1,500	16.2
3. บริษัทชนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	287	8.0	12	.1
4. บริษัทสยามกลการ จำกัด	227	6.3	280	3.0
5. บริษัทอีสกอมอเตอร์ จำกัด	-	-	456	4.9
6. บริษัทพอร์คมอเตอร์ประเทศไทย จำกัด	-	-	1,650	17.8
7. อื่น ๆ	408	11.4	622	6.7
รวม	3,593	100.0	9,285	100

ที่มา : สถิติการส่งสินค้าขาเข้า ในรูปชิ้นส่วนอะไหล่ (C.K.D.) กรมศุลกากร

จากตัวเลขในตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่าจำนวนการผลิตขึ้นอยู่กับบริษัทใหญ่เพียง 3 บริษัท คือ บริษัท อีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท ฮีโนอุตสาหกรรม จำกัด บริษัท พอร์คมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งจำนวนการผลิตถึงร้อยละ 74.3 ในปี พ.ศ. 2513 และร้อยละ 85.3 ในปี พ.ศ. 2517 แม้จะมีจำนวนบริษัทที่ประกอบรถบรรทุกถึง 12 บริษัท แต่มี 3 บริษัทที่คุมจำนวนการผลิตถึงร้อยละ 85.3 ในปี พ.ศ. 2517 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนการผลิตกับกำลังในการผลิตวันละ 161 คัน<sup>4</sup> หรือปีละ 42,504 คัน แสดงว่ายังมีการสูญเปล่าของกำลังผลิตเป็นจำนวนมาก

3. นโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประกอบรถบรรทุก รัฐบาลเริ่มนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อผลิตสินค้าทดแทนสิ่งเข้ามาจากต่างประเทศในปี 2505 เพื่อประหยัดการใช้จ่ายเงินตราต่างประเทศ และสร้างงานให้คนงานมีงานทำด้วย ดังนั้นรัฐบาลจึงกำหนดอัตราภาษีสำหรับรถบรรทุกให้แตกต่างกันคือ

ก. ภาษีสำหรับรถบรรทุกสำเร็จรูป (C.B.U.)

อากรขาเข้า ร้อยละ 40 ของราคา C.I.F.

ภาษีการค้าและภาษีเทศบาลร้อยละ 5.5 ของราคาขายเงินสด

ข. ภาษีสำหรับรถบรรทุกประกอบภายในประเทศ ซึ่งสั่งเข้าในแบบ C.K.D.

คิดจากมูลค่าชิ้นส่วนนำเข้า

อากรขาเข้า ร้อยละ 30 ของราคา C.I.F.

ภาษีการค้าและภาษีเทศบาลร้อยละ 0.018 ของราคา C.I.F.

รวมอากรขาเข้า

ภาษีการค้าและภาษีเทศบาลร้อยละ 5.5 ของราคาขายเงินสด

และกำหนดให้รถบรรทุกที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ซึ่งผลิตในประเทศ ดังนี้

<sup>4</sup> คิดคำนวณเวลาในการทำงานปีละ 265 วัน.



รถบรรทุกสี่ล้อแบบ Complete ใช้อะไหล่ผลิตภายในประเทศ อย่างต่ำ  
ร้อยละ 25 ไม่นับมูลค่าตัวถังบรรทุก

รถบรรทุกสี่ล้อแบบ Chasis with Engine ใช้อะไหล่ผลิตภายในประเทศ  
อย่างต่ำร้อยละ 15

รถบรรทุกสี่ล้อแบบ Chasis with Wind-shield ใช้อะไหล่ผลิตภายใน  
ประเทศอย่างต่ำร้อยละ 20

นอกจากนี้ได้ส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ภายในประเทศให้ขยายตัวกว้าง  
ขวางขึ้น จนสามารถผลิตอะไหล่ได้ 31 ประเภท ดังรายละเอียดในภาคผนวกที่ 1  
และอะไหล่บางประเภทถูกนำไปใช้ในการประกอบรถยนต์บางแล้ว และเริ่มมีการผลิต  
ตัวถังรถบรรทุกในประเทศโดยโรงงานเอกชน<sup>5</sup> ซึ่งมีได้เป็นของบริษัทผู้ประกอบรถบรรทุก  
รับจ้างทำการปั๊มอัดแผ่นเหล็กให้เป็นตัวถังรถบรรทุกให้แก่โรงงานผู้ประกอบรถบรรทุก  
อู่ซุซุ และโคโยต้า ในขณะที่เดียวกันทำการปั๊มอัดแผ่นเหล็กให้กับอุตสาหกรรมอื่นด้วย ซึ่ง  
มีผลช่วยให้สามารถลดต้นทุนในการผลิตลงได้มาก

<sup>5</sup> เช่น บริษัท ช. ออโตพาส (Ch. Auto Parts) จำกัด.