



การลงทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

๕.๑ ต้นทุนโรงงานประกอบรถยนต์

ในการลงทุนเพื่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แต่ละแห่งนั้น เครื่องจักรและการก่อสร้าง เป็นสิ่งที่ต้องใช้เงินทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งพอที่จะจำแนกองค์ประกอบของต้นทุนโรงงานประกอบรถยนต์ได้ ดังนี้

๑. ต้นทุนการก่อสร้างอาคารซึ่งประมาณ ๒๐-๓๐% ของเงินทุนทั้งหมด อาคารดังกล่าว ได้แก่ สำนักงานและอาคารโรงงานประกอบรถยนต์ การตั้งโรงงานที่มีกำลังการผลิตสูงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างโรงงานให้มีขนาดใหญ่เหมาะสมกับกำลังการผลิต ในทางปฏิบัติค่าก่อสร้างอาคารจะมากหรือน้อยยังขึ้นอยู่กับแบบแปลนและ เทคนิคในการก่อสร้างอีกด้วย
๒. ต้นทุนเครื่องจักรและอุปกรณ์ คิดเป็นประมาณร้อยละ ๓๐ ของเงินทุนทั้งหมด
๓. ต้นทุนที่ดิน ซึ่งมีมูลค่าประมาณร้อยละ ๑๑ ของเงินทุนทั้งหมด พื้นที่เหล่านี้จะใช้เป็นสถานที่เก็บชิ้นส่วนอะไหล่ สร้างอาคารโรงงาน สำนักงาน จอดรถที่ประกอบเสร็จแล้วและอื่น ๆ จากการศึกษาการใช้ที่ดินของโรงงานประกอบรถยนต์นั้น มีลักษณะคล้ายคลึงกันดังตัวอย่าง การใช้พื้นที่ของโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดกำลังการผลิต ๒๔ คัน ต่อวัน ซึ่งแสดงในตาราง ๕.๑

ตารางที่ ๕.๑

แสดงอัตราส่วนการใช้เนื้อที่ของโรงงานประกอบรถยนต์

บริเวณอาคารโรงงาน	๒๑%
บริเวณที่เก็บชิ้นส่วน	๘%
บริเวณจอดรถที่ประกอบเสร็จแล้ว	๕๓%
สำนักงานและอื่น ๆ	๑๘%
เนื้อที่ทั้งหมด	๑๐๐%

ที่ดินที่ใช้ในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์แต่ละแห่งมีจำนวนแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการผลิต และลักษณะของอาคารโรงงานเป็นสำคัญ ซึ่งจะถูกกำหนดโดยกำลังการผลิต และเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต กล่าวคือ โรงงานประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิตสูง และใช้เทคนิคการผลิตที่ทันสมัย จะใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิตที่ทันสมัย เช่น นำระบบสายพานมาใช้ในการผลิตเพื่อสะดวกในการเคลื่อนย้ายชิ้นส่วนหรือรถยนต์ที่อยู่ในระหว่างขั้นตอนการผลิต ลักษณะอาคารโรงงานที่สร้างก็จะต้องมีขนาดที่กว้างหรือใหญ่พอที่จะนำระบบดังกล่าวมาใช้ด้วย การใช้เนื้อที่ของโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีตั้งแต่เนื้อที่น้อยที่สุด ๕ ไร่ จนถึงเนื้อที่ ๓๕ ไร่ ซึ่งเป็นโรงงานขนาดใหญ่และมีกำลังการผลิตสูง พบว่าโรงงานที่มีกำลังการผลิต ๔-๑๔ คันต่อวันจะมีความต้องการเนื้อที่ประมาณ ๘ ไร่ สำหรับโรงงานที่มีกำลังการผลิต ๑๕-๒๔ คัน/วัน จะมีความต้องการเนื้อที่ประมาณ ๒๕-๔๐ ไร่ และโรงงานที่มีกำลังการผลิต ๓๐ คัน/วัน มีความต้องการใช้ที่ดินประมาณ ๓๖-๖๔ ไร่

อย่างไรก็ตามปริมาณการใช้เนื้อที่ของโรงงานประกอบรถยนต์นั้นไม่สามารถกำหนดได้นั้นนอนว่าควรจะมีพื้นที่เท่าใดจึงจะเหมาะสมที่สุดสำหรับกำลังการผลิตนั้น ๆ และนอกจากนี้ พื้นที่ที่ต้องการสำหรับโรงงานหนึ่ง ๆ ยังขึ้นอยู่กับความสามารถในการผลิตของเครื่องจักรอีกด้วย กล่าวคือถ้าเครื่องจักรมีความสามารถที่จะผลิตรถยนต์ได้ปริมาณสูง ที่ดินที่ใช้จะมีจำนวนน้อยกว่าโรงงานประกอบรถยนต์ที่เครื่องจักรมีความสามารถผลิตต่ำ

ต้นทุนต่าง ๆ ดังได้กล่าวแล้วนั้นมีความสำคัญมากสำหรับการลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์ สำหรับการลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิตตั้งแต่ ๓๐ คันต่อวันขึ้นไป โดยถือมาตรฐานตามเงื่อนไขการอนุญาตให้ตั้งหรือขยายโรงงานประกอบรถยนต์ของกระทรวงอุตสาหกรรมและเป็นโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม โรงงานเหล่านี้มีเงินลงทุนตั้งแต่ ๒-๑๓๐ ล้านบาท เงินลงทุนนี้จะเฉลี่ยลงทุนในสินทรัพย์ต่าง ๆ ดังแสดงในตาราง ๕.๒

ตารางที่ ๕๖๒

แสดงสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ

ค่าที่ดิน	๑๑%
ค่าอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	๒๕%
ค่าเครื่องมือเครื่องจักร	๓๐%
เครื่องตกแต่ง และ เครื่องใช้สำนักงาน	๒%
สินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ	๕%
เงินทุนหมุนเวียน	๒๘%

ข้อมูลข้างต้นเป็นการเฉลี่ยมูลค่าของการลงทุนของโรงงานประกอบรถยนต์ทุกโรงงานที่มีกำลังการผลิตไม่ต่ำกว่า ๓๐ คันต่อวัน และได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้วจนถึง พ.ศ. ๒๕๒๑

๕.๒ ประเภทของต้นทุนการผลิต

จากทฤษฎีต้นทุนการผลิตโดยทั่วไปเราสามารถแบ่งแยกต้นทุนการผลิตได้ ๒ ประเภทคือ

๑. ต้นทุนแปรผัน (Variable Cost)
๒. ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost)

ถ้าพิจารณาต้นทุนในระดับดำเนินการผลิตเครื่องมือ และการค้นคว้าโดยอิสระ หรือดำเนินการผลิตโดยสมบูรณ์ สามารถแบ่งแยกต้นทุนได้ดังนี้^๑

๑. ต้นทุนแปรผัน (Variable Cost) สามารถแยกได้ ๓ กลุ่มคือ

ก. ต้นทุนวัตถุดิบ (Material) คือต้นทุนที่เกิดจากค่าอะไหล่ และอุปกรณ์ รวมทั้งวัตถุดิบอื่น ๆ เช่น เหล็กที่นำมาผลิตเป็นตัวถัง เป็นต้น เนื่องจากลักษณะการผลิตต้องลงทุนสูงมาก ดังนั้นผู้ผลิตต้องผลิตในปริมาณมาก (Mass Production) เพื่อต้นทุนต่อหน่วยจะได้

^๑Alex Hunter, The Economic of Australian Industry, Melbourne University Press, Chapter 15.

ลดลง และในการสั่งซื้อผู้ประกอบการจะสั่งล่วงหน้าเป็นระยะ ๆ ตามความต้องการในการผลิต และมีการตกลงทำสัญญาเกี่ยวกับวัตถุดิบที่ซื้อไว้ล่วงหน้า มีผลให้ราคาค่าต้นทุนวัตถุดิบคงที่ไม่ว่าจะสั่งซื้อเพิ่มขึ้นหรือลดลง ดังนั้นต้นทุนกลุ่มนี้จึงเปลี่ยนแปลงในอัตราที่คงที่ตามจำนวนการผลิตที่เพิ่มขึ้น

ข. ค่าแรงงานในการประกอบรถยนต์ (Direct Labour Cost) ได้แก่ค่าจ้างแรงงานที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ ตามลักษณะการว่าจ้างคนงานมักเป็นรูปเงินเดือน ดังนั้นถ้าผลิตต่ำกว่ากำลังการผลิต (Capacity) มีผลทำให้ค่าแรงงานในการประกอบรถยนต์ต่อหน่วยสูงขึ้น แต่ในระยะสั้นโรงงานผลิตรถยนต์จะไม่ลดปริมาณการผลิต เนื่องจากมีผลทำให้ต้นทุนสูงขึ้น และการผลิตจะมีการวางแผนในการผลิตไว้ล่วงหน้าในระยะยาวพอสมควร (ไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน) ถ้าเป็นระยะยาวผู้ผลิตสามารถแก้ปัญหาการผลิตต่ำกว่ากำลังผลิต โดยเพิ่มแบบรถที่จะทำการผลิต แทนที่จะลดจำนวนคนงานลง

ค. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม (Variable Indirect Expenses) ได้แก่ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ ซึ่งอัตราการสึกหรอ ย่อมแล้วแต่สภาพการผลิต ถ้าผลิตมากค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาก็จะสูงตามไปด้วย ต้นทุนต่อหน่วยในส่วนนี้จะลดลงเล็กน้อยถ้าปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นมาก แต่ในทางปฏิบัติมีความแตกต่างกันน้อยมาก

๒. ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) สามารถแยกได้ ๓ กลุ่มคือ

ก. ค่าใช้จ่ายทางวิศวกรรม (Engineering Expenses) ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการออกแบบ ค่าใช้จ่ายในการสร้างรถยนต์ต้นแบบ ค่าใช้จ่ายในการทดสอบรถยนต์ต้นแบบ โดยทั่วไปแล้วหน่วยธุรกิจมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงด้านรูปร่างหรือตัวถังรถ (Body) มากกว่าที่จะทำการเปลี่ยนแปลงด้านเครื่องยนต์ ดังนั้นต้นทุนเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายทางวิศวกรรมในการเปลี่ยนแปลงรถยนต์แต่ละแบบจึงมีจำนวนที่แน่นอนไม่ว่าจะทำการผลิตมากน้อยเพียงไร ดังนั้นการผลิตรถแบบเดียวกันเป็นเวลาหลายปีจะทำให้ต้นทุนในส่วนนี้ต่ำลง

ข. ค่าเครื่องมือพิเศษในการประกอบ (Special Tooling) เป็นเครื่องมือซึ่งผลิตขึ้นเพื่อช่วยในการประกอบรถยนต์แต่ละแบบ หรือสร้างขึ้นเพื่อใช้ผลิตรถยนต์แบบหนึ่งแบบใด โดยเฉพาะ เช่น แท่นยึดชิ้นส่วนตัวถังเพื่อช่วยในการเชื่อมต่อตัวถังให้โค้งรูปร่างตามแบบมาตรฐาน ทุกคัน เป็นต้น เครื่องมือเหล่านี้สร้างขึ้นตามรูปร่างรถยนต์ที่เปลี่ยนใหม่ขึ้น และแม่พิมพ์ที่ใช้ขึ้นแผ่นเหล็กให้เป็นตัวถังรถยนต์ก็ต้องเปลี่ยนใหม่ด้วย จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงแบบรถยนต์แต่ละครั้ง เครื่องมือพิเศษเหล่านี้ต้องสร้างขึ้นใหม่หมด ดังนั้นต้นทุนที่เกี่ยวกับค่าเครื่องมือพิเศษในการประกอบ

จึงมีจำนวนที่แน่นอนในการเปลี่ยนแปลงแต่ละครั้งถ้าผู้ผลิตทำการผลิตจำนวนมากต้นทุนต่อหน่วยจะต่ำลง

ก. ค่าใช้จ่ายประจำโรงงาน (Fixed Manufacturing Expenses) ได้แก่ ค่าก่อสร้างโรงงานและเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตซึ่งติดตั้งประจำโรงงาน เช่น ห้องพ่นสี ห้องอบสี เครื่องเชื่อมต่อตัวถัง เป็นต้น เมื่อลงทุนก่อสร้างโรงงานใหม่จะเกิดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ ไม่ว่าจะดำเนินการผลิตหรือไม่

นอกจากนี้ยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่โรงงานต้องใช้เป็นประจำ เช่น ค่าบริหารโรงงาน ค่าดูแลสถานที่ ค่าใช้จ่ายในการสต็อกอะไหล่เพื่อนำไปผลิตให้ได้ทันความต้องการ เป็นต้น

จากการศึกษาและค้นคว้าของ George Moxcy ซึ่งได้ทำการค้นคว้าเกี่ยวกับต้นทุนการผลิตรถยนต์ในประเทศออสเตรเลีย และได้เขียนไว้ในหนังสือชื่อ "The Economic of Australian Industry" ซึ่งได้ปรากฏในต้นทุนเปรียบเทียบในตารางที่ ๕.๓

ตารางที่ ๕.๓

แสดงอัตราส่วนต้นทุนแต่ละชนิดของการผลิตรถยนต์ ณ ระดับการผลิตร้อยละ ๘๐ ของกำลังการผลิต

ชนิดต้นทุน	บริษัท A	บริษัท B	บริษัท C	บริษัท D
ค่าวัสดุดิบและค่าขนส่ง	๕๖	๕๖.๓	๖๐.๔	๖๓.๒
ค่าแรงงานในการผลิต	๘.๓	๗.๘	๕.๙	๗
ค่าใช้จ่ายทางอ้อม	๑๙.๒	๑๕.๖	๑๒.๕	๘.๖
รวมต้นทุนผันแปร	๘๓.๕	๗๙.๗	๗๘.๓	๗๘.๘
ค่าใช้จ่ายทางวิศวกรรม	๒	๒	๒.๗	๑.๗
ค่าเครื่องมือพิเศษในการประกอบ	๔.๓	๘.๒	๗.๖	๓.๒
ค่าใช้จ่ายประจำโรงงาน	๑๐.๒	๑๐.๑	๑๐.๔	๑๖.๓
รวมต้นทุนคงที่	๑๖.๕	๒๐.๓	๒๐.๗	๒๑.๒
รวมต้นทุนทั้งหมด	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

ที่มา: Alex Hunter: The Economics of Australian Industry

จากตาราง ๕.๓ ในการสำรวจบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในออสเตรเลีย ๔ แห่ง มีอัตราการใช้
ต้นทุนใกล้เคียงกันมาก โดยต้นทุนแปรผันมีอัตราส่วนอยู่ระหว่างร้อยละ ๗๘.๘-๘๓.๕ ของค่าใช้จ่าย
ทั้งหมด ส่วนต้นทุนคงที่มีอัตราส่วนร้อยละ ๑๖.๕-๒๑.๒ และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่าย
ประจำโรงงานซึ่งอยู่ระหว่างร้อยละ ๑๐.๑-๑๖.๓ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด

๕.๓ การพิจารณาต้นทุนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

จากลักษณะโรงงานประกอบรถยนต์ที่ดำเนินการอยู่ในประเทศไทยจัดอยู่ในชั้นประกอบรถ
แบบ CKD เท่านั้น แม้ว่าจะมีโรงงานเบ็ดเตล็ดรถยนต์ในประเทศไทย แต่กระบวนการผลิต
ยังห่างไกลจากขั้นผลิต และค้นคว้าเองโดยอิสระ ดังนั้นต้นทุนการผลิตในส่วนที่เกี่ยวกับการค้นคว้า
และการผลิตส่วนที่สำคัญ เช่น เครื่องยนต์ จึงไม่มีเพราะรวมอยู่ในต้นทุนวัตถุดิบซึ่งสั่งเข้ามาจาก
ต่างประเทศในรูปอะไหล่ เนื่องจากลักษณะการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยไม่ยุ่งยากเหมือน
การผลิตเองทั้งหมดดังตัวอย่างในประเทศออสเตรเลีย และเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตก็ลงทุนน้อย
กว่ามาก ดังจะได้แยกพิจารณาต้นทุนการผลิตไว้ดังนี้

๑. ต้นทุนแปรผันสามารถแบ่งได้ ๓ กลุ่มคือ

ก. ต้นทุนวัตถุดิบ เนื่องจากประเทศไทยมิใช่ผู้ผลิตโดยตรง แต่สั่งซื้อชิ้นส่วนรถยนต์
แบบ CKD มาประกอบในประเทศ ดังนั้นผู้ผลิตในต่างประเทศจะบวกต้นทุนค่าใช้จ่ายทาง
วิศวกรรมและต้นทุนค่าเครื่องมือพิเศษซึ่งเกิดขึ้นในการผลิตชิ้นส่วนแบบ CKD ไว้ในราคา
รถยนต์ซึ่งสั่งเข้ามาประกอบในประเทศ จากตัวอย่างการประกอบรถยนต์บรรทุกขนาด ๑ คัน
โดยสั่งซื้อส่วนอะไหล่เข้ามาประกอบแบบ Chassis with windshild มีต้นทุนวัตถุดิบดังนี้

ตารางที่ ๕.๔

แสดงสัดส่วนต้นทุนเกี่ยวกับวัตถุดิบของรถบรรทุก

ขนาด ๑ คัน

(๑ คัน: บาท)

รายละเอียด	มูลค่า	ร้อยละ
ราคาชิ้นส่วนและอุปกรณ์สั่งจากต่างประเทศ	๓๔,๐๘๖.๒๕	๕๕.๓๓
มูลค่าภาษีรวม	๑๔,๔๒๓.๕๐	๒๕.๐๒
รวมต้นทุนวัตถุดิบสั่งจากต่างประเทศ	๔๘,๕๐๙.๗๕	๘๐.๓๐
ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ	๑๒,๑๒๙.๐๐	๑๙.๖๘
รวมต้นทุนวัตถุดิบทั้งสิ้น	๖๑,๖๓๘.๗๕	๑๐๐.๐๐

ที่มา: บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

สำหรับต้นทุนวัตถุดิบของรถยนต์นั่งนั้นจะนำตัวอย่างการประกอบรถยนต์นั่งขนาด ๑,๖๐๐

ซี.ซี. ซึ่งเป็นรถญี่ปุ่น ดังตาราง ๕.๕

ตาราง ๕.๕

แสดงสัดส่วนต้นทุน เกี่ยวกับวัตถุดิบของรถยนต์นั่งขนาด ๑,๖๐๐ ซี.ซี

(๑ คัน: บาท)

รายละเอียด	มูลค่า	ร้อยละ
ราคาชิ้นส่วนและอุปกรณ์สั่งจากต่างประเทศ	๓๒,๐๒๕.๕๔	๔๘.๕๓
มูลค่าภาษีรวม	๑๖,๘๓๗.๖๗	๒๕.๗๘
รวมต้นทุนวัตถุดิบสั่งจากต่างประเทศ	๔๘,๘๖๓.๒๑	๗๔.๓๑
ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศ	๑๗,๐๘๓.๐๐	๒๕.๖๙
รวมต้นทุนวัตถุดิบทั้งสิ้น	๖๕,๙๔๖.๒๑	๑๐๐.๐๐

ที่มา: กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ในการส่งส่วนประกอบเข้ามาประกอบในรูปของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ผู้ผลิตในต่างประเทศ จะคิดราคาค่าอะไหล่ที่นำมาประกอบตามรายการที่ส่งไปโดยคำนวณราคาในรูปของคันละก็บาท และการสั่งซื้อต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย ๔ เดือน เพื่อโรงงานผู้ผลิตจึงจะสามารถจัดทำกำหนด การผลิตให้ทุกประเทศได้ตามที่ต้องการ เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการสั่งซื้อของประเทศกับปริมาณ การผลิตในต่างประเทศ นับได้ว่าเป็นอัตราส่วนน้อยมาก ซึ่งทำให้การเพิ่มขึ้นของปริมาณการสั่งซื้อ ไม่มีผลต่อราคาค่าอะไหล่ที่ส่งเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์แต่อย่างใด ดังนั้นเราจึงอาจคำนวณ ราคาชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ส่งจากต่างประเทศให้มีราคาคงที่ไม่ว่าจะสั่งซื้อมากหรือน้อยก็ตาม

ในการคำนวณมูลค่าภาษีรถยนต์จะเห็นได้ว่า สาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนสูงขึ้นก็คือ การคิด ภาษีซ้อนกันหลายต่อ นอกจากเสียอากรขาเข้าแล้ว ยังต้องเสียภาษีการค้าและเทศบาลอีกครั้งหนึ่ง (ดูรายละเอียดอัตราภาษีตารางที่ ๒ และ ๓ ในภาคผนวก ข) จากตารางที่ ๔.๔ จึงทำให้มูลค่า ภาษีรวมสูงถึงร้อยละ ๒๕.๐๒ ของต้นทุนวัตถุดิบทั้งหมด หรือมูลค่า ๑๔,๔๒๓.๕๐ บาท รวม เป็นมูลค่าต้นทุน ๔๙,๕๐๙.๗๕ บาท เมื่อบวกต้นทุนค่าอะไหล่ผลิตในประเทศเป็นจำนวน ๑๒,๑๒๔ บาท หรือร้อยละ ๑๔.๖๘ ของต้นทุนวัตถุดิบทั้งสิ้น ต้นทุนรวมค่าวัตถุดิบของรถยนต์บรรทุกขนาด ๑ ตัน เท่ากับ ๖๑,๖๓๔.๗๕ บาทต่อคัน ในขณะที่ต้นทุนวัตถุดิบของรถยนต์นั่งขนาด ๑๖๐๐ ซี.ซี. เท่ากับ ๖๕,๔๘๖.๖๑ บาท/คัน ในจำนวนนี้มีมูลค่าภาษี อยู่ ๑๖,๘๗๗.๖๗ บาท หรือ ร้อยละ ๒๕.๗๘ ของต้นทุนวัตถุดิบทั้งสิ้น ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกับรถบรรทุก แต่อย่างไรก็ตามชิ้นส่วน และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศไทยนั้นได้ใช้ในการประกอบรถยนต์นั่ง ๑๗,๐๘๓ บาท หรือร้อยละ ๒๕.๖๘ ของต้นทุนวัตถุดิบในขณะที่การประกอบรถบรรทุกใช้เพียง ๑๔.๖๘% สาเหตุประการหนึ่งก็ เนื่องมาจากกฎหมายบังคับเอาไว้ให้รถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๒๕ ของมูลค่ารถยนต์ สำหรับรถบรรทุกก็มีกฎหมายระบุไว้เช่นกัน ดังมีรายละเอียด อยู่ในบทที่ ๓

ข. ค่าแรงในการประกอบ โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยใช้ระบบการจ้าง พนักงานแบบพนักงานประจำรับจ้างรายเดือน และการคำนวณค่าแรงงานในการประกอบคิดเฉพาะ พนักงานที่เกี่ยวข้องในการประกอบเท่านั้น มิได้รวมพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารโรงงาน ดังนั้นระดับการว่าจ้างคนงานจะมากน้อยเพียงไรขึ้นอยู่กับเป้าหมายในการดำเนินการผลิตโดยปกติ ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการค้างสต็อกของรถที่จำหน่ายไม่ได้แล้ว หรือการขาดแคลนวัตถุดิบและโดยทั่วไป โรงงานจะดำเนินการผลิตในปริมาณสม่ำเสมอเพื่อรักษาระดับราคาคงต้นทุนมิให้สูงเกินไป จากการ

ศึกษาค่าแรงงานที่ว่าจ้างพนักงานประกอบรถบรรทุกเฉลี่ยประมาณคนละ ๑,๘๖๘.๔๔ บาทต่อเดือน^๑ ไม่ควรจะเปลี่ยนแปลงค่าแรงมากนัก และมูลค่าของแรงงานในการประกอบมีอัตราส่วนในต้นทุนการผลิตไม่มากนัก เพียงร้อยละ ๑.๔๘ ของต้นทุนการผลิตในการประกอบรถบรรทุกขนาด ๑ คันนี้ ใช้คนงานประมาณ ๓๐๕ คนจะสามารถประกอบรถได้ ๖๐๐ คันต่อเดือน ดังนั้นถ้าประกอบเดือนละ ๖๐๐ คัน ค่าแรงงานประกอบเฉลี่ยคันละ ๔๕๐ บาท

สำหรับค่าจ้างแรงงานประกอบรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า ๑๖๐๐ ซี.ซี. เฉลี่ยประมาณคนละ ๑,๘๖๗.๒๑ บาท ต่อเดือน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่มีคุณภาพสูงกว่าการประกอบรถบรรทุกถ้าใช้คนงาน ๓๐๕ คน ประกอบรถยนต์นั่งขนาดดังกล่าว ๖๐๐ คัน ต่อเดือนแล้ว ค่าแรงประกอบรถยนต์นั่งเฉลี่ยคันละ ๑,๐๐๐ บาท

ค. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม เนื่องจากสภาพของโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีขนาดการผลิตไม่มากนัก การใช้เครื่องจักรแบบอัตโนมัติยังมีไม่มากและเครื่องจักรยังเป็นแบบง่าย ๆ ค่าใช้จ่ายส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ รวมถึงค่าไฟฟ้าด้วย ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ไม่ว่าจะทำการผลิตมากน้อยเพียงไร ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาต่อหน่วยนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงบ้าง แต่ก็ เป็นจำนวนน้อย เราจึงอาจกล่าวได้ว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษานี้มีมูลค่าต่อคันคงที่ และสภาพการผลิตของโรงงานแต่ละแห่งมีขนาดไม่แตกต่างกันมากนัก เช่น ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องจักรของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เฉลี่ยคันละ ๖๐๔.๗๘ บาท^๒

๒. ต้นทุนคงที่ เนื่องจากค่าใช้จ่ายทางวิศวกรรมไม่เกิดขึ้นจากโรงงานในประเทศไทย เพราะการค้นคว้าต่าง ๆ มาจากต่างประเทศทั้งสิ้น และราคาวัตถุดิบที่สั่งเข้ามาเป็นชิ้นส่วนอะไหล่ได้รวมต้นทุนทางวิศวกรรมไว้ด้วยแล้ว ดังนั้นเราสามารถแบ่งต้นทุนคงที่ได้ ๒ กลุ่ม คือ

^๑Supachai Assawachai, The Truck Assembly Industry of Thailand
MA Thesis 1976 Graduate School Department, Faculty of Economics, Chulalongkorn University. p.21.

^๒Ibid pp. 22.

ก. ค่าเครื่องมือพิเศษในการประกอบ ลักษณะของโรงงานรถยนต์ในประเทศไทยสร้างขึ้นเพื่อใช้ประกอบรถยนต์นั้น ซึ่งแตกต่างจากโรงงานในกลุ่มประเทศที่ดำเนินการผลิตเองโดยอิสระดังเช่นออสเตรเลีย ญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งต้องลงทุนมากเนื่องจากใช้เครื่องจักรอัตโนมัติแทบทั้งสิ้น และโรงงานในประเทศไทยยังใช้เครื่องมือไม่สลับซับซ้อนมากนัก ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยของบริษัทโตโยต้ามอเตอร์(ประเทศไทย) จำกัด ตามกฎหมายอนุญาตให้หักค่าเสื่อมราคาเครื่องมือได้ร้อยละ ๒๐ ต่อปีหรือ ๓๘๐,๐๐๐ บาทต่อปี (มูลค่าเครื่องมือพิเศษรวม ๑,๙๐๐,๐๐๐ บาท) ถ้าโรงงานสามารถดำเนินการผลิตรถยนต์บรรทุกเล็กขนาด ๑ ตัน ได้เพิ่มกำลังการผลิต คือ ๖๐๐ คันต่อเดือน หรือปีละ ๗,๒๐๐ คันแล้ว ค่าเครื่องมือพิเศษในการประกอบเป็นมูลค่า ๕๒.๗๘ บาทต่อคัน^๑

ข. ค่าใช้จ่ายประจำโรงงาน ค่าใช้จ่ายประจำโรงงานแบ่งได้เป็น ๒ ส่วนคือ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโรงงาน และเครื่องมือ อีกส่วนหนึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโรงงาน ตามกฎหมายอนุญาตให้หักค่าเสื่อมราคาได้ร้อยละ ๕ ต่อปี และค่าเสื่อมราคาเครื่องมือนั้นตามกฎหมายอนุญาตให้หักได้ร้อยละ ๒๐ ต่อปี การหักค่าเสื่อมราคาตามกฎหมายกำหนดเป็นรายปี ทั้งนี้เนื่องจากเครื่องจักรที่สร้างขึ้นแม้เป็นโลหะหรือคุณสมบัติพิเศษของเครื่องมือจะเสื่อมสภาพไปตามอายุของเครื่องมือเหล่านั้น แม้ว่าจะยังสามารถใช้งานได้เมื่อเลยอายุการใช้งานแล้วก็ตาม แต่คุณภาพของสินค้าที่ผลิตออกมาจะมีข้อบกพร่องไม่สมบูรณ์ จำต้องเสียค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงซ่อมแซมสูงกว่าเดิมมาก และเสียเวลาการดำเนินการผลิต ดังนั้นเมื่อเครื่องมือครบอายุการทำงาน ผู้ผลิตจำต้องเปลี่ยนใหม่เพื่อให้ได้สินค้าที่มีคุณภาพที่สมบูรณ์

ค่าใช้จ่ายในการบริหารโรงงาน เป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายที่โรงงานจำต้องใช้จ่ายอยู่เป็นประจำ เช่น เจ้าหน้าที่บริหาร เจ้าหน้าที่รักษาการ เจ้าหน้าที่ติดต่อเกี่ยวกับอะไหล่และค่าเอกสาร ค่าน้ำและค่าไฟฟ้า เป็นต้น

ค. ต้นทุนรวม เป็นการรวมต้นทุนประเภทต่าง ๆ ซึ่งจะได้ต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยของรถยนต์ดังตัวอย่าง ต้นทุนเฉลี่ยของรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า ๑๖๐๐ ซี.ซี. มีมูลค่าคันละ ๘๘,๗๐๐.๐๐ บาท ดังตารางที่ ๕.๖

^๑Ibid p. 22.

ตารางที่ ๕.๖

Cost Estimation per Passenger Car. of a Passenger-car
Assembler in Thailand

	<u>Bath</u>	(%)
CIF price of CKD (Completely knocked down) kit	27,000.00	30.4
Import and business taxes	21,900.00	24.6
Clearance and other Charges	4,300.00	4.8
Local content	15,200.00	17.1
Assembly Labor Charge	1,000.00	1.1
<u>Total Variable Cost</u>	<u>69,400.00</u>	<u>78.0</u>
Assembly tooling	1,000.00	1.1
Technical assistance from source	11,300.00	12.9
Fixed capital, plant and Administration	7,000.00	8.0
Engineering Expense	-	-
<u>Total Fixed Cost</u>	<u>19,300.00</u>	<u>22.0</u>
Total Cost	<u><u>88,700.00</u></u>	<u><u>100.0</u></u>

หมายเหตุ เป็นรถนั่งขนาดต่ำกว่า ๑๖๐๐ ซี.ซี.

Source: Business in Thailand August 1978, p. 49.

ต้นทุนการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศไทยนั้นประกอบไปด้วยต้นทุนผันแปรคิดเป็นร้อยละ ๗๘ ของต้นทุนทั้งหมด (ดูตาราง ๕.๖) ในจำนวนต้นทุนผันแปรทั้งหมดนี้ส่วนใหญ่ประกอบด้วย ต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ (CKD) ได้แก่ราคาชิ้นส่วนและอุปกรณ์ดังกล่าว (CIF price of CKD) อากาศเข้า ภาษีการค้า ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น และต้นทุนชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยซึ่งรวมกันเป็นต้นทุนวัตถุดิบของรถยนต์นั่งซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๗๖.๔ ของต้นทุนรถยนต์หนึ่งคัน ส่วนที่เหลืออีก ๑.๑% เป็นต้นทุนแรงงานในการประกอบรถยนต์นอกจากต้นทุนผันแปรแล้วยังมีต้นทุนคงที่ ได้แก่ ต้นทุนของเครื่องมือ เครื่องจักร สิ่งก่อสร้าง เครื่องอำนวยความสะดวกซึ่งเป็นต้นทุนที่อยู่ในรูปของค่าเสื่อมราคา นอกจากนี้ยังได้แก่ค่าใช้จ่ายในการบริหาร รวมเป็นต้นทุนคงที่ทั้งสิ้นเท่ากับร้อยละ ๒๒ ของต้นทุนทั้งหมด

ตารางที่ ๕.๗

Cost Estimation per Truck of a Truck Assembler in Thailand at
Production level of 1,200 Units 1 Year (Compared
with an Assembly Plant in Australia)

	<u>Bath</u>	<u>(%)</u>
Imported CKD and Taxes	49,509.75	77.13
Local Contents	12,129.00	18.90
Labor Cost	950.00	1.48
Maintenance	604.78	0.94
<u>Total Variable Cost</u>	<u>63,193.53</u>	<u>98.45</u>
Special Tool	52.78	0.08
Fixed Capital, Plants		
Administration	942.57	1.47
Engineering Expense	-	-
<u>Total Fixed Cost</u>	<u>995.35</u>	<u>1.55</u>
Total Cost	<u><u>64,188.88</u></u>	<u><u>100.00</u></u>

Source: Supachai Assawachai, "The Truck Assembly Industry of Thailand"
MA. Thesis 1976, Graduate School Department, Faculty of Economics,
Chulalongkorn University p. 22.

กรณีต้นทุนของรถบรรทุกในประเทศ มูลค่าต้นทุนส่วนใหญ่เป็นค่าชิ้นส่วนและอุปกรณ์สูงถึง ร้อยละ ๙๖.๐๓ ของต้นทุนทั้งหมด และสูงกว่าที่ปรากฏจากการสำรวจของออสเตรเลียในตารางที่ ๕.๓ ซึ่งสูงเพียงร้อยละ ๕๖-๖๓.๒ ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด แต่เมื่อพิจารณาถึงแหล่งที่มาของ อะไหล่ที่ใช้แล้วจะเห็นได้ว่าเป็นอะไหล่ที่สั่งจากต่างประเทศร้อยละ ๗๗.๑๓ ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด และเป็นอะไหล่ที่ผลิตในประเทศร้อยละ ๑๔.๙๐ ของต้นทุนทั้งหมด ซึ่งอะไหล่ภายในประเทศนี้ก่อให้เกิดการว่างงานและผลิตผลต่อประเทศในทางอ้อม ส่วนค่าแรงในการประกอบและค่าใช้จ่าย ในการบำรุงรักษาเครื่องจักรในประเทศออสเตรเลียสูงร้อยละ ๕.๕-๘.๓ และ ๘.๖-๑๕.๒ ตามลำดับซึ่งสูงกว่าค่าใช้จ่ายทางวิศวกรรมและค่าเครื่องมือพิเศษในการประกอบอยู่ร้อยละ ๑.๗-๒.๕ และ ๓.๒-๔.๒ ตามลำดับเป็นจำนวนเกือบเท่าตัว แต่ในประเทศไทยปรากฏว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ค่าแรงงานในการประกอบและค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาเป็นอัตราร้อยละ ๑.๔๘ และ ๐.๙๔ ของ ต้นทุนทั้งหมด เมื่อเทียบกับค่าเครื่องมือพิเศษมีมูลค่าร้อยละ ๐.๐๘ ซึ่งต่ำมาก ทั้งนี้เพราะระดับ เศรษฐกิจของประเทศไทยยังไม่เจริญเต็มที่และแรงงานยังมีมากพอ ทำให้ค่าแรงต่ำกว่าในประเทศ ออสเตรเลียมาก จึงทำให้อัตราส่วนของต้นทุนระหว่างประเทศทั้งสองมีลักษณะแตกต่างกันมาก

เมื่อทำการเปรียบเทียบต้นทุนการประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกแล้ว จะเห็นว่า ต้นทุนวัตถุดิบ (CKD and local content) ของการประกอบรถยนต์นั่งมีอัตราสูงถึง ร้อยละ ๗๖.๕ ของต้นทุนทั้งหมด ถ้านำมาเปรียบเทียบกับต้นทุนวัตถุดิบในการประกอบรถยนต์บรรทุก ซึ่งมีถึงร้อยละ ๙๖.๐๓ ของต้นทุนทั้งหมด ดังนั้นต้นทุนของวัตถุดิบที่ใช้ในการประกอบรถยนต์บรรทุก ในประเทศไทยจะสูงกว่าการประกอบรถยนต์นั่ง ร้อยละ ๑๕.๑๓ ของต้นทุนทั้งหมด แต่ต้นทุนคงที่ ในการประกอบรถยนต์นั่งคิดเป็นร้อยละ ๒๒ ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่ต้นทุนคงที่ของการประกอบ รถยนต์บรรทุกมีเพียงร้อยละ ๑.๕๕ ของต้นทุนทั้งหมด จึงกล่าวได้ว่าสำหรับต้นทุนคงที่ในการประกอบรถยนต์นั่งสูงกว่าการประกอบรถยนต์บรรทุกอยู่ร้อยละ ๕๐.๕๕ ของต้นทุนทั้งหมด เหตุผลที่ต้นทุน คงที่การประกอบรถยนต์นั่งสูงกว่าต้นทุนคงที่ในการประกอบรถยนต์บรรทุกก็เพราะว่าในการประกอบ รถยนต์นั่งนั้น ต้นทุนแรงงาน (man-hours needed) ต้นทุนเครื่องมือ เช่น แท่นประกอบ (jig) ต้นทุนทรัพย์สินถาวร เช่น ห้องอบสี เครื่องเชื่อมโลหะ ซึ่งเป็นต้นทุนคงที่ ล้วนแต่มีบทบาท และความสำคัญมาก โดยมีอัตราส่วนสูงในต้นทุนการผลิต จากการศึกษาพบว่าสาเหตุสืบเนื่อง ที่ว่าต้นทุนคงที่ดังกล่าวมีความสำคัญมากในการผลิตก็เพราะว่าการประกอบรถยนต์นั่งนั้นมีความต้อง

การความเรียบร้อย ความประณีต และละเอียดละอมากกว่าการประกอบรถยนต์บรรทุก จึงต้องใช้แรงงานที่มีประสิทธิภาพ และความสามารถสูง สำหรับงานการผลิตต่าง ๆ เช่น งานแท่นประกอบ งานเชื่อมโลหะ หรือตัวถัง งานพ่นสีและอบสี เป็นต้น

๕.๔ การคำนวณหาจุดคุ้มทุน (Break-even Point)

วัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งของการประกอบธุรกิจ ก็คือกำไร ด้วยเหตุนี้เอง ธุรกิจจึงต้องทำการวางแผนกำไร ซึ่งจะกำหนดโดยผู้บริหาร สิ่งที่สำคัญที่ผู้วางแผนหรือนโยบายกำไรจะต้องทราบเป็นเบื้องต้นก็คือ ราคาขาย ต้นทุนแปรผันในการผลิตและผลต่างระหว่างราคาขายกับต้นทุนแปรผัน นอกจากนี้ยังต้องศึกษาถึงต้นทุนคงที่อีกด้วย สิ่งเหล่านี้ล้วนแต่มีผลต่อกำไร ดังนั้นปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อกำไรโดยตรงมีดังต่อไปนี้^๑

- (๑) ราคาขาย (Selling Price)
- (๒) จำนวนหน่วยที่ขายผลิตทั้งหมด (The number of units sold Quantity)
- (๓) ต้นทุนแปรผันต่อหน่วย (The unit Variable costs)
- (๔) จำนวนรวมต้นทุนคงที่ (The total Fixed Costs)

เครื่องมือที่สำคัญในการวางแผนกำไร ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ลงทุนหรือผู้บริหารก็คือ การวิเคราะห์จุดคุ้มทุน (Break-even analysis) ซึ่งเป็นการแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้นอันได้แก่ปริมาณ ราคา และต้นทุน มีผลกระทบต่อกำไรอย่างไร และยังเป็นเครื่องมือมูลฐานที่จะชี้ให้เห็นว่าบริษัทสามารถดำเนินงานต่อไปได้โดยไม่ขาดทุนบริษัทจะต้องขายหรือประกอบรถยนต์ให้ได้จำนวนเท่าใด และที่สำคัญการวิเคราะห์จุดคุ้มทุนนี้จะช่วยในการตัดสินใจ ปัญหาต่าง ๆ ของผู้ลงทุนหรือผู้บริหารในเรื่องที่เกี่ยวกับการตั้งราคา (pricing) การควบคุมรายจ่าย (Cost Control) ตลอดจนการตัดสินใจเกี่ยวกับการขยายโรงงานหรือเพิ่มกำลังการผลิต (Plant Expansion)

เนื่องจากบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทยปัจจุบันเป็นกิจการที่มีรายได้จากการดำเนินงาน ๒ ประเภท ได้แก่รายได้จากการขายหรือการประกอบรถยนต์ กับรายได้อื่น ๆ จากการศึกษาลักษณะรายได้ของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยระหว่างปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑ จำนวนรายได้ประมาณร้อยละ ๔๘.๗๔ ของรายได้ทั้งหมดมาจากการขายหรือการประกอบรถยนต์ อีกประมาณร้อยละ ๑.๒๒ ของรายได้ทั้งหมด เป็นรายได้อื่น ๆ เช่น จากการขายสิ่งหรือหีบห่อที่ใช้สำหรับบรรจุชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นต้น ในการวิเคราะห์จุดคุ้มทุนซึ่งใช้ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และต้นทุนเพื่อใช้ในการตัดสินใจ ณ ระดับที่ยอดขายเท่ากับต้นทุนทั้งสิ้น รายได้ในที่นี้จะถือเอารายได้จากการขายหรือการประกอบรถยนต์เป็นแนวทางในการคำนวณ และสำหรับต้นทุนก็คือต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตรงกับการผลิต (Variable cost) กับต้นทุนที่ไม่เปลี่ยนแปลงตามระดับการผลิตที่เปลี่ยนแปลง (Fixed cost) แต่เนื่องจากต้นทุนทั้งสองนี้ไม่สามารถแยกจากกันได้โดยเด็ดขาดในบางรายการซึ่งเป็นต้นทุนประเภทกึ่งแปรได้ (Semi-Variable cost) การแบ่งประเภทค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนจึงทำได้แต่โดยประมาณเท่านั้น

ค่าใช้จ่าย แบ่งได้เป็น

๑. เงินเดือนและค่าสวัสดิการ ได้แก่ อาหาร ที่อยู่พักของพนักงาน และค่ารักษาพยาบาล
๒. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ ได้แก่ ค่าโฆษณา ค่าไปรษณีย์อากร ค่าโทรเลข ค่าโทรศัพท์ และวิทยุโทรศัพท์ ค่าปรึกษากฎหมายหรือทนายความ ค่าตรวจสอบบัญชี ค่าพาหนะพนักงาน ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าเลี้ยงรับรอง ค่าเบี้ยประชุม ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าน้ำ ปะปาและกระแสไฟฟ้า
๓. ค่าประกันภัย หมายถึงค่าประกันภัยทุกชนิด เช่น ค่าประกันอัคคีภัยโรงงานและเครื่องจักร
๔. ค่าเสื่อมราคา อาคาร เครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิต และสินทรัพย์อื่น ๆ สำหรับประเทศไทย กฎหมายอนุญาตให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในรูปของค่าเสื่อมราคาได้ร้อยละ ๕ ต่อปีสำหรับอาคารและสิ่งก่อสร้างร้อยละ ๒๐ ต่อปีสำหรับเครื่องมือเครื่องจักร
๕. ค่าธรรมเนียมและค่าหนังสือสัญญาต่าง ๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายประเภทที่จะต้องจ่ายให้กับรัฐตามความจำเป็น เช่น ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการค้า ตลอดจนค่าบำรุงสมาชิกของสมาคมต่าง ๆ ที่บริษัทประกอบรถยนต์เป็นสมาชิก

๖. ค่าดอกเบี้ย ได้แก่ดอกเบี้ยเงินกู้ธนาคาร บริษัทในเครือและบริษัทร่วม
๗. ภาษีการค้าและเทศบาล ซึ่งรัฐบาลเก็บจากมูลค่า ขึ้นส่วนที่นำเข้ามาประกอบในประเทศ (CKD) ในอัตราร้อยละ ๑.๖๕ สำหรับรถยนต์นั่ง และรถบรรทุกครั้งหนึ่งแล้ว เมื่อประกอบเป็นรถยนต์เสร็จแล้วจะต้องเสียภาษีการค้าและเทศบาลอีกครั้งหนึ่งในอัตราร้อยละ ๓๓ สำหรับรถยนต์นั่งและร้อยละ ๗.๗ สำหรับรถบรรทุก ดังรายละเอียดตารางที่ ๒ และ ๓ ในภาคผนวก ข.

๘. ต้นทุนวัตถุดิบ แบ่งได้เป็น

- ก. ค่าซื้อ ขึ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์จากต่างประเทศและในประเทศ
- ข. ค่าภาษีอากรขาเข้า มีอัตรา ๘๐% สำหรับรถยนต์นั่งและอัตรา ๑๐-๔๐% สำหรับรถบรรทุก
- ค. ค่าขนส่งวัตถุดิบ
- ง. ค่าธรรมเนียมในการสั่งซื้อ
๙. ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการ ได้แก่ค่าขนส่งรถยนต์, ค่าดูแลรักษา
๑๐. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ได้แก่ค่าวิจัย เงินบริจาคเพื่อการกุศล

ต้นทุนคงที่ (Fixed cost) ได้แก่

๑. เงินเดือนและสวัสดิการ
๒. ค่าใช้จ่ายทำการอื่น ๆ
๓. ค่าประกันภัย
๔. ค่าเสื่อมราคา
๕. ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ
๖. ค่าดอกเบี้ยจ่าย

ต้นทุนแปรผัน (Variable cost) ได้แก่

๑. ต้นทุนวัตถุดิบ
๒. ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการ
๓. ภาษีการค้าและเทศบาล

การคำนวณหาจุดคุ้มทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่จะแสดงต่อไปนี้อยู่ภายใต้ข้อ
สมมติที่ว่า

๑. ราคาจำหน่ายรถยนต์ที่แสดงไว้นี้เป็นราคาโดยเฉลี่ย คำนวณจากราคาขายปลีกใน
เดือนมิถุนายน ๒๕๒๑ และกำหนดให้ราคาขายรถยนต์จากโรงงานประกอบต่ำกว่าราคาขายปลีก
ร้อยละ ๑๘

๒. ปริมาณการผลิต และรถยนต์สำเร็จรูปคงคลังจะต้องเป็นไปอย่างสม่ำเสมอในแต่ละปี

การคำนวณหาจุดคุ้มทุนที่แสดงไว้สำหรับทุกขนาดกำลังผลิตของการประกอบรถยนต์ เนื่องจาก
จากการแยกประเภทรายได้รายจ่ายในงบกำไรขาดทุน ไม่เอื้ออำนวยที่จะให้แยกได้เป็นต้นทุน
แปรผันและต้นทุนคงที่

ตัวอย่างที่ ๑

การคำนวณหาจุดคุ้มทุน
ของโรงงานประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิต ๕ คันต่อวัน พ.ศ. ๒๕๒๑

	รายได้จากการขายรถยนต์	รายได้อื่น ๆ	รวม
% ของรายได้	๙๙.๕๑%	๐.๔๙%	๑๐๐%
จำนวนเงิน	๑๖๘,๖๖๘,๐๖๐	๘๑๕,๖๔๙	๑๖๙,๔๘๓,๗๐๙
ต้นทุนแปรผัน			๑๑๖,๒๘๒,๔๕๖
กำไรก่อนหักต้นทุนคงที่			๕๓,๒๐๑,๒๕๓
ต้นทุนคงที่			๕๙,๗๘๘,๕๕๘
∴ รายรับที่จุดคุ้มทุน	=	ต้นทุนคงที่	
		<hr/>	
		% ของกำไรเบื้องต้น	
	=	$\frac{๕๙,๗๘๘,๕๕๘}{๐.๓๑๓๙}$	
	=	๑๙๘,๖๑๒,๕๘๑ บาท	
∴ รายได้ที่จุดคุ้มทุนเป็นรายได้ค่าขายรถยนต์ ๙๙.๕๑%	=	๑๙๗,๘๓๕,๒๗๙ บาท	
∴ จะต้องได้ค่าขายรถยนต์วันละ ๗ จุดคุ้มทุน	=	$\frac{๑๙๗,๘๓๕,๒๗๙}{๓๖๕}$	
	=	๕๓๖,๔๒๕ บาท	
ถ้าค่าขายรถยนต์เฉลี่ยคันละ	=	๓๕๐,๐๐๐ บาท	
∴ จะต้องประกอบรถยนต์ให้ได้	=	$\frac{๕๓๖,๔๒๕}{๓๕๐,๐๐๐}$	
	=	๒ คัน/วัน	
คิดเป็นอัตราการผลิต ๗ จุดคุ้มทุน	=	$\frac{\text{จำนวนรถยนต์ที่ประกอบ}}{\text{กำลังการผลิตที่มีอยู่}} \times ๑๐๐$	
	=	$\frac{๒}{๕} \times ๑๐๐$	
	=	๔๐%	

ตัวอย่างที่ ๒

การคำนวณหาจุดคุ้มทุน

ของโรงงานประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิต ๘ คันต่อวัน พ.ศ. ๒๕๒๑

	รายได้จากการขายรถยนต์	รายได้อื่น ๆ	รวม
% ของรายได้	๘๘.๘๓%	๐.๐๗%	๑๐๐%
จำนวนเงิน	๕๐๒,๒๕๘,๓๐๐	๓๕๖,๑๓๙	๕๐๒,๖๐๔,๔๓๙
ต้นทุนแปรผัน			๓๐๓,๒๕๐,๐๘๑
กำไรก่อนหักต้นทุนคงที่			๑๙๙,๓๕๔,๓๕๘
ต้นทุนคงที่			๑๙๐,๗๗๑,๐๕๖
∴ รายรับที่จุดคุ้มทุน			$= \frac{\text{ต้นทุนคงที่}}{\% \text{ ของกำไรเบื้องต้น}}$ $= \frac{๑๙๐,๗๗๑,๐๕๖}{๐.๓๙๖๔}$ $= ๔๘๑,๑๓๗,๕๙๓ \quad \text{บาท}$
∴ รายได้ที่จุดคุ้มทุนเป็นรายได้ค่าขายรถยนต์ ๘๘.๘๓%			$= ๔๘๐,๘๐๐,๗๙๖ \quad \text{บาท}$
∴ จะต้องได้ค่าขายรถยนต์วันละ ๓ จุดคุ้มทุน			$= \frac{๔๘๐,๘๐๐,๗๙๖}{๓๖๔}$ $= ๑,๓๑๗,๒๖๒ \quad \text{บาท}$
ถ้าค่าขายรถยนต์เฉลี่ยคันละ			$= ๓๓๗,๐๐๐ \quad \text{บาท}$
∴ จะต้องประกอบรถยนต์ให้ได้			$= \frac{๑,๓๑๗,๒๖๒}{๓๓๗,๐๐๐}$ $= ๔ \text{ คัน/วัน}$
คิดเป็นอัตราการผลิต ๓ จุดคุ้มทุน			$= \frac{\text{จำนวนรถยนต์ที่ประกอบ}}{\text{กำลังการผลิตที่มีอยู่}} \times ๑๐๐$ $= \frac{๔}{๘} \times ๑๐๐$ $= ๕๐\%$

ตัวอย่างที่ ๓

การคำนวณหาจุดคุ้มทุน

ของโรงงานประกอบรถยนต์ที่กำลังการผลิต ๑๕ คันต่อวัน พ.ศ. ๒๕๒๐

	รายได้จากการขายรถยนต์	รายได้อื่น ๆ	รวม
% ของรายได้	๙๗.๓๙%	๒.๖๑%	๑๐๐%
จำนวนเงิน	๓๑๓,๑๑๒,๓๘๓	๘,๓๘๓,๘๐๑	๓๒๑,๔๙๖,๑๘๔
ต้นทุนแปรผัน			๒๙๙,๖๓๘,๘๙๙
กำไรก่อนหักต้นทุนคงที่			๒๑,๘๕๗,๒๘๕
ต้นทุนคงที่			๒๔,๐๒๑,๘๖๐
∴ รายรับที่จุดคุ้มทุน		= $\frac{\text{ต้นทุนคงที่}}{\% \text{ ของกำไร เบื้องต้น}}$	
		= $\frac{๒๔,๐๒๑,๘๖๐}{๐.๐๖๗๕}$	
		= ๓๕๓,๗๘๒,๙๑๖	บาท
ณ รายได้ที่จุดคุ้มทุนเป็นรายได้ค่าขายรถยนต์ ๙๗.๓๙%		= ๓๔๔,๕๔๙,๑๘๑	บาท
∴ จะต้องได้ค่าขายรถยนต์วันละ ณ จุดคุ้มทุน		= $\frac{๓๔๔,๕๔๙,๑๘๑}{๓๖๕}$	
		= ๙๔๓,๙๗๐	บาท
ถ้าค่าขายรถยนต์เฉลี่ยคันละ		= ๒๓๓,๐๐๐	บาท
∴ จะต้องประกอบรถยนต์ให้ได้		= $\frac{๙๔๓,๙๗๐}{๒๓๓,๐๐๐}$	
		= ๔ คัน/วัน	
คิดเป็นอัตราการผลิต ณ จุดคุ้มทุน		= $\frac{\text{จำนวนรถยนต์ที่ประกอบ}}{\text{กำลังการผลิตที่มีอยู่}} \times ๑๐๐$	
		= $\frac{๔}{๑๕} \times ๑๐๐$	
		= ๒๖.๖๖%	

ตัวอย่างที่ ๔

การคำนวณหาจุดคุ้มทุน

ของโรงงานประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิต ๓๐ คันต่อวัน พ.ศ. ๒๕๒๑

	รายได้จากการขายรถยนต์	รายได้อื่น ๆ	รวม
% ของรายได้	๙๑.๒๐%	๘.๘๐%	๑๐๐%
จำนวนเงิน	๗๙,๔๖๒,๓๐๘	๗,๖๖๕,๓๔๑	๘๗,๑๒๗,๖๔๙
ต้นทุนแปรผัน			๗๘,๐๔๘,๙๘๙
กำไรก่อนหักต้นทุนคงที่			๙,๐๗๘,๖๕๙
ต้นทุนคงที่			๒๕,๖๗๓,๐๙๕
∴ รายรับที่จุดคุ้มทุน		=	$\frac{\text{ต้นทุนคงที่}}{\% \text{ ของกำไรเบื้องต้น}}$
		=	$\frac{๒๕,๖๗๓,๐๙๕}{๐.๑๐๔๒}$
		=	๒๔๖,๓๘๒,๘๖๙ บาท
ณ รายได้ที่จุดคุ้มทุนเป็นรายได้ค่าขายรถยนต์ ๙๑.๒๐%		=	๒๒๔,๗๐๑,๑๗๖ บาท
∴ จะต้องได้ค่าขายรถยนต์วันละ ๗ จุดคุ้มทุน		=	$\frac{๒๒๔,๗๐๑,๑๗๖}{๓๖๕}$
		=	๖๑๕,๖๑๙ บาท
ถ้าค่าขายรถยนต์เฉลี่ยคันละ		=	๙๓,๐๐๐ บาท
∴ จะต้องประกอบรถยนต์ให้ได้		=	$\frac{๖๑๕,๖๑๙}{๙๓,๐๐๐}$ บาท
		=	๗ คัน/วัน
คิดเป็นอัตราการผลิต ๗ จุดคุ้มทุน		=	$\frac{\text{จำนวนรถยนต์ที่ประกอบ}}{\text{กำลังการผลิตที่มีอยู่}}$ x
		=	$\frac{๗}{๓๐} \times ๑๐๐$
		=	๒๓.๓๓%

ตัวอย่างที่ ๕

การคำนวณหาจุดคุ้มทุน

ของโรงงานประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิต ๓๖ คันต่อวัน พ.ศ. ๒๕๒๑

	รายได้จากการขายรถยนต์	รายได้อื่น ๆ	รวม
% ของรายได้	๙๙.๗๕%	๐.๒๕%	๑๐๐%
จำนวนเงิน	๑,๘๕๖,๕๘๓,๑๘๖	๔,๕๗๘,๒๗๓	๑,๘๖๑,๑๖๑,๔๕๙
ต้นทุนแปรผัน			๑,๒๖๔,๕๐๘,๓๕๘
กำไรก่อนหักต้นทุนคงที่			๕๙๖,๖๕๓,๑๐๑
ต้นทุนคงที่			๔๘๔,๖๗๕,๓๙๙
∴ รายรับที่จุดคุ้มทุน	=	ต้นทุนคงที่	
		% ของกำไรเบื้องต้น	
	=	$\frac{๔๘๔,๖๗๕,๓๙๙}{๐.๓๒๐๕}$	
	=	๑,๕๑๒,๒๔๗,๗๓๔	บาท
ณ รายได้ที่จุดคุ้มทุนเป็นรายได้ค่าขายรถยนต์ ๙๙.๗๕%	=	๑,๕๐๘,๔๖๗,๑๑๔	บาท
∴ จะต้องได้ค่าขายรถยนต์วันละ ณ จุดคุ้มทุน	=	$\frac{๑,๕๐๘,๔๖๗,๑๑๔}{๓๖๕}$	
	=	๔,๑๓๒,๗๘๖	บาท
ค่าขายรถยนต์เฉลี่ยคันละ	=	๒๔๘,๐๐๐	บาท
∴ จะต้องประกอบรถยนต์ให้ได้	=	$\frac{๔,๑๓๒,๗๘๖}{๒๔๘,๐๐๐}$	
	=	๑๗	คัน/วัน
คิดเป็นอัตราการผลิต ณ จุดคุ้มทุน	=	$\frac{\text{จำนวนรถยนต์ที่ประกอบ}}{\text{กำลังการผลิตที่มีอยู่}}$	X
	=	$\frac{๑๗}{๓๖} \times ๑๐๐$	
	=	๔๗.๒๒%	

๕.๕ อัตราผลตอบแทน (Rate of Return)

ผู้ลงทุนจะให้ความสนใจและศึกษาถึงกำไรในระยะยาวและประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัท เพราะวัตถุประสงค์ประการหนึ่งของผู้ลงทุนก็คือ อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนสูงสุด อัตราส่วนทางการเงินที่จะเป็นประโยชน์มากในการวิเคราะห์ของผู้ลงทุนก็คือ อัตราส่วนวัดความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratios) โดยจะทำการศึกษาถึงอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิหลังภาษีกับสินทรัพย์รวม (Return on Total assets Ratio) และอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิหลังภาษีกับส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญ (Return on Net worth Ratio)

ในการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการประกอบรถยนต์ของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยซึ่งมีอยู่ ๑๓ บริษัท^๑ อาจแบ่งตามประเภทของรถยนต์ที่ผลิตได้ ๓ ประเภทคือ

๑) อุตสาหกรรมประกอบทั้งรถยนต์ทั้งและรถยนต์บรรทุก มีอยู่ ๖ บริษัท มีอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมและส่วนของผู้เป็นเจ้าของตั้งแต่ปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑ ต่ำกว่าอัตราเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรมเกือบทุกปี ฉะนั้นอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมและอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้เป็นเจ้าของ เฉลี่ยทั้ง ๓ ปีคิดเป็น ๐.๔๘ เปอร์เซ็นต์และ ๑.๔๘ เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่อัตราผลตอบแทนดังกล่าวเฉลี่ยทั้ง ๓ ปี ของทั้งอุตสาหกรรมคิดเป็น ๑.๖๓ เปอร์เซ็นต์และ ๗.๘๖ เปอร์เซ็นต์ตามลำดับ

๒) อุตสาหกรรมประกอบเฉพาะรถยนต์บรรทุก มีอยู่ ๔ บริษัท มีอัตราผลตอบแทนต่ำกว่าอัตราเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรมเกือบทุกปี และมีอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยทั้ง ๓ ปีต่ำกว่าของอุตสาหกรรมด้วย

จะเห็นได้ว่าอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยทั้งสามปีของอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้ง ๒ ประเภทข้างต้นนั้นใกล้เคียงกันแต่ก็ยังกึ่งมีอัตราที่ต่ำกว่าของทั้งอุตสาหกรรม (ดูตารางที่ ๕.๔)

๓) อุตสาหกรรมประกอบเฉพาะรถยนต์นั่ง เป็นการประกอบรถยนต์ที่ให้อัตราผลตอบแทนสูงกว่าทั้งอุตสาหกรรมทุกปี และมีอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยทั้งสามปีสูงกว่าด้วย

^๑ไม่รวมบริษัทที่หยุดดำเนินการประกอบรถยนต์ไปแล้ว ๔ บริษัท และบริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์จำกัด ซึ่งเริ่มทำการประกอบเมื่อ พ.ศ. ๒๕๒๒.

ตารางที่ ๕.๘

อัตราผลตอบแทนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ แยกตามประเภทรถยนต์ที่ผลิต

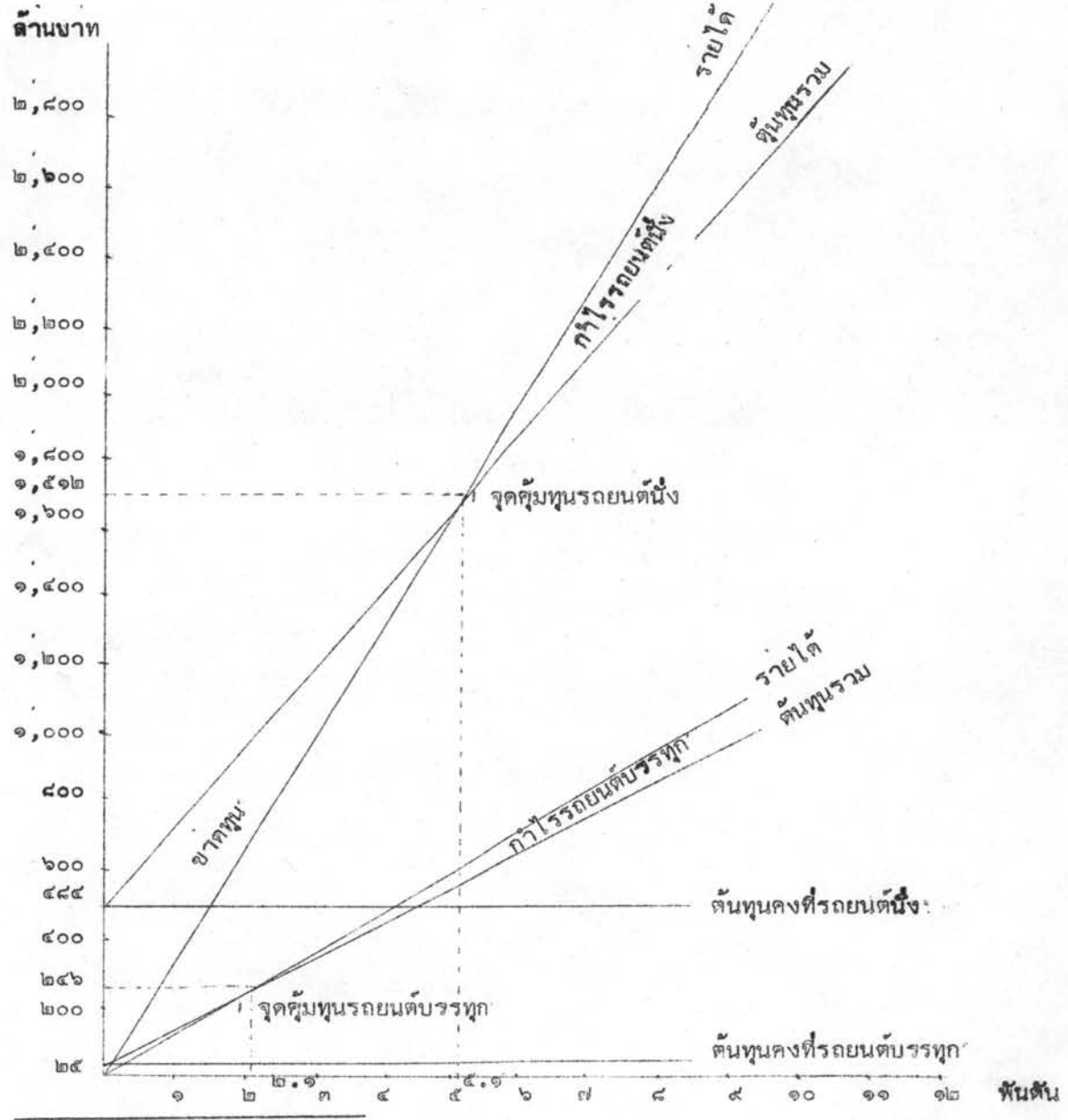
ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๑

(หน่วย: เปอร์เซ็นต์)

ประเภทของอุตสาหกรรมรถยนต์	อุตสาหกรรมประกอบเฉพาะรถยนต์หนึ่ง				อุตสาหกรรมประกอบเฉพาะรถยนต์บรรทุก				อุตสาหกรรมประกอบเฉพาะรถยนต์หนึ่งและรถยนต์บรรทุก				อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์			
	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย
กำไรสุทธิหลังหักภาษี	๗.๘๗	๓.๓๙	๓.๒๘	๔.๗๑	๑.๐๓	๑.๖๓	-๐.๒๖	๐.๘	-๐.๓	-๒.๖๔	๕.๘๙	๐.๙๘	๑.๖๖	๐.๒๙	๒.๙๔	๑.๖๓
สินทรัพย์รวม																
กำไรสุทธิหลังหักภาษี	๒๒.๑๕	๑๖.๐๘	๑๕.๕๕	๑๗.๙๒	๑๒.๒๕	๙๒๐.๗๒	๑๕	๒.๑๘	๕.๕	-๑๕.๒๔	๑๕.๗๘	๑.๙๘	๑๗.๙๙	-๓.๕๘	๑๕.๐๗	๗.๘๖
ส่วนของผู้ถือหุ้น																

จากการศึกษาต้นทุนการประกอบรถยนต์หนึ่งและรถยนต์บรรทุก ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผัน ต้นทุนแปรผันจะเปลี่ยนแปลงไปตามปริมาณการผลิต แต่ต้นทุนคงที่จะไม่เปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนแปลงไปน้อย ฉะนั้นเมื่อปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นกำไรก็จะยิ่งเพิ่มขึ้นโดยที่อัตราการเปลี่ยนแปลงของกำไรไม่เท่ากับอัตราการเปลี่ยนแปลงของการผลิต และธุรกิจที่มีต้นทุนคงที่เป็นจำนวนมาก เมื่อปริมาณการผลิตหรือขายเพิ่มขึ้น จะทำให้กำไรเพิ่มขึ้นมากกว่าธุรกิจที่มีต้นทุนคงที่น้อย^๑

แผนภาพ ๕.๑ แสดงการเปลี่ยนแปลงของกำไรในการประกอบรถยนต์



^๑ คาริณี ศักทวิเชษฐ การบริหารการเงินธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. ๒๕๒๐

จะเห็นได้ว่าการประกอบรถยนต์นั้นจำเป็นที่จะต้องมีการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรจำนวนมาก ค่าเสื่อมราคาหรือรายจ่ายประจำก็มีมากกว่าการประกอบรถยนต์บรรทุกดังแผนภาพข้างต้น แสดงการเปลี่ยนแปลงกำไรของการประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิต ๓๐ คัน/วัน ซึ่งจุดคุ้มทุนของการประกอบรถยนต์นั้นจะสูงกว่ารถยนต์บรรทุก และมีอัตราการเปลี่ยนแปลงของกำไรสูงกว่ารถยนต์บรรทุก เมื่อปริมาณการผลิตเปลี่ยนแปลง ดังนั้นถ้าปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสองประเภทนี้เพิ่มขึ้นเกินจุดคุ้มทุน แล้วการผลิตรถยนต์นั้นจะให้กำไรที่สูงกว่าการผลิตรถยนต์บรรทุกด้วย

๕.๖ โครงสร้างทางการเงิน

ความต้องการเงินทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มีอยู่ ๓ ประเภทคือ เงินทุนระยะสั้น (ระยะเวลาครบกำหนดไม่เกินหนึ่งปี) เงินทุนระยะปานกลางและเงินทุนระยะยาว มีโครงสร้างเงินทุนที่แตกต่างจากอุตสาหกรรมอื่น ๆ

เงินทุนระยะสั้นจะได้จากการกู้ยืมระยะสั้น เช่น การออกตั๋วสัญญาใช้เงิน หรือการเบิกเงินเกินบัญชีธนาคาร เป็นต้น และจะไม่นำมาใช้ในการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร

เงินทุนระยะปานกลางและเงินทุนระยะยาว จะได้จากกำไรสะสม การออกหุ้นสามัญ และจากการกู้ยืม

เนื่องจากอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีโครงสร้างทางการเงินที่แตกต่างไปจากอุตสาหกรรมอื่น จึงเป็นที่น่าศึกษาว่าโครงสร้างของเงินทุนนั้นประกอบไปด้วยเงินทุนชนิดต่าง ๆ ในอัตราส่วนอย่างละเท่าใด และวิธีการได้มาของเงินทุน จึงจะทำการแบ่งเงินทุนทั้งสามประเภทดังกล่าวเป็น

๑. เงินทุนที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้น ได้แก่ กำไรสะสม การออกหุ้นสามัญ และหุ้นบุริมสิทธิ เป็นต้น

ก. หุ้นสามัญ เงินทุนหุ้นสามัญถือว่าเป็นเงินทุนส่วนที่สำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ จำนวนเงินทุนหุ้นสามัญของแต่ละบริษัทจะแตกต่างกัน ซึ่งมีตั้งแต่ ๒,๐๐๐,๐๐๐-๑๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยมีมูลค่าหุ้นละ ๑๐-๑,๐๐๐ บาท บริษัทเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้เรียกให้ผู้ถือหุ้นชำระเต็มมูลค่าแล้ว มีอยู่เพียง ๑-๒ บริษัทเท่านั้นที่ยังไม่ได้เรียกให้ชำระมูลค่าหุ้นครบ มีบริษัทบางแห่งใช้นโยบายจ่ายเงินปันผลเป็นหุ้นสามัญด้วย

ข. กำไรสะสม จะได้จากสำรองตามกฎหมาย ส่วนเกินมูลค่าจากการจำหน่าย
หุ้นสามัญ สำรองเพื่อจ่ายเงินปันผล สำรองเผื่อเหตุฉุกเฉิน และสำรองทั่วไป เป็นต้น

ค. หุ้นบุริมสิทธิ์ การหาเงินทุนด้วยวิธีออกหุ้นบุริมสิทธิ์ไม่เป็นที่นิยมในอุตสาหกรรม
ประกอบรถยนต์ทั้งนี้เนื่องมาจากหุ้นบุริมสิทธิ์มีข้อเสียเปรียบ^๑ ประการแรกที่เงินปันผลหุ้นบุริม
สิทธิ์มีอัตราสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยที่จ่ายให้กับหุ้นกู้ ประการที่สอง เงินปันผลนี้ไม่ใช่ค่าใช้จ่ายที่นำ
มาหักภาษีได้ และประการที่สาม เสี่ยงต่อการที่จะขายหุ้นบุริมสิทธิ์ไม่ได้ตามจำนวนที่ต้องการ

๒. เงินทุนที่เป็นหนี้สิน เป็นเงินทุนที่ได้จากการกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่าง ๆ สำหรับ
สถาบันการเงินที่สามารถให้กู้ยืมเงินแก่กิจการได้แก่

ก. ธนาคารพาณิชย์ให้บริการเกี่ยวกับเงินกู้ระยะสั้นถึงระยะยาวในอัตราดอกเบี้ย
๑๒-๑๔%

ข. ธนาคารเพื่อการอุตสาหกรรม ให้บริการเกี่ยวกับเงินกู้ระยะปานกลางและ
ระยะยาวเพื่อซื้อ เครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ทั้งโดยมีหลักประกันและไม่มีหลัก
ประกัน

ค. บริษัทผู้จำหน่ายเครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้บริการเกี่ยวกับเงินทุน
ระยะปานกลาง โดยการให้ผ่อนชำระค่าเครื่องมือ เครื่องจักร อัตราดอกเบี้ย ๗.๕-๑๐% ต่อปี
คิดจากยอดหนี้สินค้างชำระ ทั้งนี้โดยมีธนาคารพาณิชย์ค้ำประกัน

ง. บริษัทในเครือ และบริษัทร่วมลงทุน จะให้บริการเงินกู้ที่มีอายุครบกำหนดชำระตั้งแต่
๒-๕ ปี อัตราดอกเบี้ย ๑๑.๕-๑๔.๗๕% ต่อปี

จ. สถาบันการเงินอื่น ๆ จะให้กู้แก่ธุรกิจต่าง ๆ ภายในระยะเวลา ๑๐-๒๐ ปี
อัตราดอกเบี้ยตั้งแต่ ๑๒% ขึ้นไป

นอกจากนี้ยังมีเงินกู้จากเจ้าหน้าที่และพนักงาน กำหนดชำระคืนเมื่อทวงถามเป็นเงินทุน
เลี้ยงชีพและบำเหน็จสำหรับพนักงานประจำทุกคน โดยพนักงานจ่ายเงินสมทบเข้าเงินกองทุนใน
อัตรา ๓% ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละเดือน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตรา ๓% ถึง ๔ $\frac{๑}{๒}$ %
ของเงินเดือนพนักงานด้วย

^๑ สะอาด ขุมทรัพย์และคณะ. หลักการบริหารการเงิน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตารางที่ ๕.๔

โครงสร้างทางการเงินของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๑

โครงสร้างทางการเงิน	โรงงานที่มีกำลังการผลิต ๕-๘ คัน/วัน	โรงงานที่มีกำลังการผลิต ๑๕ คัน/วัน	โรงงานที่มีกำลังการผลิต ตั้งแต่ ๓๐ คัน/วันขึ้นไป
<u>ส่วนของผู้เป็นเจ้าของ</u>			
หุ้นสามัญ	๑๖.๔๗%	๓๐.๖๙%	๑๖.๒๖%
หุ้นบุริมสิทธิ	-	-	-
กำไรสะสม	๒๐.๖๒%	๓.๑๙%	๙.๕๓%
<u>หนี้สิน</u>			
หนี้สินระยะสั้น	๕๕.๖๐%	๖๐.๕๕%	๖๑.๑๔%
หนี้สินระยะยาว	๗.๓๑%	๕.๖๗%	๑๓.๐๗%
<u>รวม</u>	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%