

การลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย



นายสมยศ รัฐสุริยารักษ์

005282

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบัญชิตมหาบัณฑิต

ภาควิชาการธนาคารและการเงิน

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. ๒๕๒๓

INVESTMENT IN THE AUTOMOTIVE ASSEMBLY
INDUSTRY IN THAILAND

Mr. Somyos Titisuriyarux

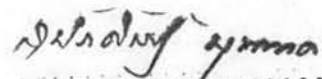
A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Accountancy
Department of Banking and Finance
Graduate School
Chulalongkorn University

1980

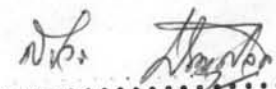
T16345965


หัวข้อวิทยานิพนธ์ การลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย
โดย นายสมยศ ฐิติสุริยารักษ์
ภาควิชา การธนาคารและการเงิน
อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิวาวุธ เทพหัสดิน ณ อยุธยา

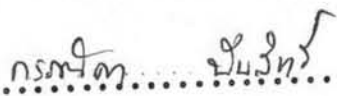
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

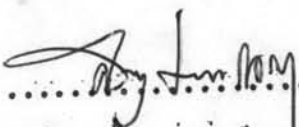

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุประดิษฐ์ นุนนาค)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์ สังวร ปัญญาดีโลก)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ บุญยง ดิพยโส)


.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ กรรณิกา บันลิทธิ)


.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิวาวุธ เทพหัสดิน ณ อยุธยา)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

| | |
|-------------------|--|
| หัวข้อวิทยานิพนธ์ | การลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย |
| ชื่อนิสิต | นายสมยศ ฐิติสุริยารักษ์ |
| อาจารย์ที่ปรึกษา | ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิวาวุธ เทพหัสติน ณ อยุธยา |
| ภาควิชา | การธนาคารและการเงิน |
| ปีการศึกษา | ๒๕๒๒ |

บทคัดย่อ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นการศึกษาถึงการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย เพื่อศึกษาถึงบทบาทของรัฐบาลในการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และรู้ทางการลงทุน โดยทำการศึกษาถึงโครงสร้างของอุตสาหกรรมในด้านต่าง ๆ อาทิเช่น ลักษณะการดำเนินงาน การผลิต การใช้วัตถุดิบ แรงงาน เงินทุนในการผลิต การตลาด เป็นต้น และปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละด้าน นอกจากนี้ยังพิจารณาถึงต้นทุนการผลิต อัตราผลตอบแทน และหลักเกณฑ์การตัดสินใจ ลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทนี้

จากการศึกษาทำให้ทราบว่า รัฐบาลให้การปกป้องอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในอัตราสูงมากอุตสาหกรรมหนึ่ง โดยใช้ภาษีอากรและมาตรการห้ามนำเข้า เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการจำกัด การแข่งขันของรถยนต์จากต่างประเทศด้วย นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ให้การสนับสนุนในการพัฒนา อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน อุปกรณ์รถยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ ให้สอดคล้องกันกับการพัฒนา อุตสาหกรรมรถยนต์ตามลำดับขั้นตอนที่ได้วางนโยบายเอาไว้ จนกว่าจะสามารถผลิตรถยนต์จาก ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ทั้งหมดในต้นทุนที่ต่ำพอที่จะแข่งขันกับต่างประเทศได้ จึงกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ดำรงอยู่ได้ปัจจุบันนี้ เนื่องจาก ได้รับความช่วยเหลือหรือสนับสนุนจาก รัฐบาล

ผู้ที่สนใจลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ควรที่จะสร้างโรงงานที่มีกำลังการผลิตไม่ ต่ำกว่า ๓๐ คันต่อวัน โดยต้องใช้เงินลงทุนในเครื่องจักร อุปกรณ์ อาคารและสิ่งก่อสร้างไม่ต่ำ กว่า ๒๐ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนโดยเฉลี่ยของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นี้ว่าค่อนข้างต่ำ ในบางปีก็มีผลขาดทุน การประกอบรถยนต์นี้ให้ผลตอบแทนสูงกว่าการประกอบรถยนต์ประเภทอื่น

จากการศึกษายังพบอีกว่าในประเทศไทยได้ผลิตรถยนต์หลายแบบ ปริมาณการผลิตต่ำ จึงทำให้มีกำลังการผลิตเหลืออยู่มาก รถที่ผลิตมีต้นทุนสูง ไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ตลอดจนปัญหาการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่ยังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วน ในราคาต่ำและมีคุณภาพตามที่โรงงานประกอบรถยนต์ต้องการ ประกอบกับรัฐบาลได้ตั้งคณูญาติตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ไว้เป็นการชั่วคราวและคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนก็งดพิจารณาให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ด้วย ฉะนั้นในสภาวะการณ์เช่นนี้จึงไม่ควรที่จะลงทุนตั้งโรงงานใหม่

For a potential investor in the automotive assembly industry, it was found that the appropriate size of the factory was the one that can produce at least 30 car per day, the estimated initial outlay required is 20 million baht, the average rate of return in the industry was rather low with loss experienced in some years and among all kinds of cars, the rate of return on motor car yielded the highest return.

The study also showed that the automotive assembly industry has been producing with excessive excess capacity, with high cost of production for both parts and finished products and rather low quality motor parts. With in this environments together with the facts that the government has ceased to grant permission for establishing new assembly factory and the Board of Investment has stopped given supports to this industry, it was concluded that the present environment is not favourable to any new investment.



กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อผู้ที่มีความสำคัญอย่างมากในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศิวาวุธ เทพหัสดิน ณ อยุธยา ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุมการวิจัย ได้สละเวลาอันมีค่าช่วยวางแนวทาง ให้คำแนะนำ ตลอดจนตรวจและแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สรชัย พิศาลบุตร ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิรัช สงวนวงศวิมาน หัวหน้าภาควิชาการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง ที่กรุณาให้การปรึกษาและแนะนำและขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ สมคิด แสงเพชร แห่งธนาคารแห่งประเทศไทย คุณเพียววี ชุ่มกรานต์ แห่งกรมพาณิชย์สัมพันธ์ ซึ่งได้ให้คำแนะนำ ตลอดจนช่วยค้นคว้าและรวบรวมเอกสารต่าง ๆ ให้ ขอขอบคุณ คุณอาษา คำรังศิริ แห่งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม คุณอร่าม โกฏกุล ผู้จัดการสมาคมอุตสาหกรรมไทย และคุณกรวี วสุวัต ประธานชมรมผู้ประกอบการรถยนต์แห่งประเทศไทยที่ได้ให้ความคิดริเริ่ม ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อวิทยานิพนธ์นี้และขอขอบคุณบริษัทผู้ประกอบการทั้งหมดทั้ง ๑๘ แห่งที่อำนวยความสะดวก ตลอดจนให้ความร่วมมือในด้านข้อมูลเป็นอย่างดี ทั้งขอขอบคุณ คุณลาวัลย์ มโนรมณ์ และคุณสุภชัย สุชัยบุญศิริ ที่ได้ช่วยเหลือผู้เขียนเสมอมาจนกระทั่งวิทยานิพนธ์นี้เสร็จเรียบร้อย

สุดท้ายนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์คือ ศาสตราจารย์ สังวร ปัญญาติลก รองศาสตราจารย์ บุญยง ทิพย์โส และผู้ช่วยศาสตราจารย์ กรรณิกา บันสิทธิ์ ที่กรุณาตรวจสอบแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความเรียบร้อย สมบูรณ์ยิ่งขึ้น นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อทุก ๆ ท่านที่มีได้กล่าวนามในที่นี้ ซึ่งได้ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีในการเขียนวิทยานิพนธ์ และขอขอบคุณสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติที่ได้ให้ทุนอุดหนุนการวิจัยนี้ด้วย

สมยศ สุทธิสุริยารักษ์

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย | ข |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | ง |
| กิตติกรรมประกาศ | ฉ |
| รายการตารางประกอบ | ช |
| รายการรูปประกอบ | ญ |
| บทที่ | |
| ๑. บทนำ | ๑ |
| ๒. โครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย | ๖ |
| ๓. การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของรัฐบาล | ๔๒ |
| ๔. การตัดสินใจลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ | ๑๑๗ |
| ๕. การลงทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ | ๑๒๔ |
| ๖. สรุปและข้อ เสนอแนะ | ๑๓๓ |
| บรรณานุกรม | ๑๔๗ |
| ภาคผนวก | ๑๖๐ |
| ประวัติ | ๒๕๕ |



รายการตารางประกอบ

ตารางที่

หน้า

| | |
|--|----|
| ๑.๑ มูลค่าสินค้าที่สำคัญ การนำรถยนต์ เข้า และอัตราร้อยละเทียบกับมูลค่า สินค้าเข้าทั้งหมด | ๒ |
| ๒.๑ โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย | ๘ |
| ๒.๒ บริษัท.ที่ได้รับส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | ๑๐ |
| ๒.๓ มูลค่าเพิ่มเนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ | ๑๔ |
| ๒.๔ อัตราการเพิ่มของมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ เปรียบเทียบ กับมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมทั้งหมดในประเทศไทย | ๑๖ |
| ๒.๕ แสดงประเภท ปริมาณ และมูลค่าของส่วนประกอบและผลิตภัณฑ์อะไหล่ รถยนต์ที่นำเข้า | ๒๓ |
| ๒.๖ แสดงความแตกต่างของราคาส่วนลด และราคาขึ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ | ๒๔ |
| ๒.๗ แสดงมูลค่าการส่งออกของชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ ปี พ.ศ. ๒๕๑๗-๒๕๒๐ | ๓๓ |
| ๒.๘ ราคาโดยเฉลี่ยของชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่จำหน่ายให้โรงงานประกอบ รถยนต์ | ๓๔ |
| ๒.๙ แสดงคุณภาพแรงงานของไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ | ๔๐ |
| ๒.๑๐ แสดงจำนวนแรงงานของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ | ๔๓ |
| ๒.๑๑ แสดงอัตราการขยายตัวของปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย | ๔๗ |
| ๒.๑๒ เปรียบเทียบกำลังการผลิตกับปริมาณการประกอบรถยนต์ระหว่างปี พ.ศ. พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๑ | ๕๘ |
| ๒.๑๓ มูลค่าของสินค้าที่ห้ามนำเข้า ๑๘ ประเภท ปี ๒๕๑๓-๒๕๒๐ | ๖๒ |
| ๒.๑๔ ผลกระทบของการห้ามนำเข้าและการขึ้นอัตราภาษีรถยนต์สำเร็จรูปใน ระหว่างไตรมาสที่ ๒-๔ ปี ๒๕๒๑ | ๖๓ |
| ๒.๑๕ อัตราความต้องการรถที่ประกอบภายในประเทศ เทียบกับการนำเข้า | ๖๕ |
| ๒.๑๖ จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนทั่วราชอาณาจักรและความหนาแน่นของรถยนต์ ต่อประชากร | ๖๗ |

ตารางที่

หน้า

| | | |
|------|---|-----|
| ๒.๑๗ | จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนของกรุงเทพฯ และความหนาแน่นของรถยนต์ต่อประชากร | ๖๘ |
| ๒.๑๘ | ประมาณการความต้องการรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๕๒๖ | ๖๙ |
| ๒.๑๙ | แสดงเปอร์เซ็นต์ของการขายแบบผ่อนชำระ ปี พ.ศ. ๒๕๑๙ | ๗๘ |
| ๒.๒๐ | สัดส่วนในตลาดของรถยนต์ แยกตามประเทศผู้ผลิต | ๘๔ |
| ๒.๒๑ | ต้นทุนที่สูงขึ้นเนื่องจากการเพิ่มอัตราการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ สำหรับรถยนต์บรรทุก | ๘๘ |
| ๒.๒๒ | อัตราการผลิตเปลี่ยนแปลงของราคาเฉลี่ยของรถยนต์ | ๙๐ |
| ๓.๑ | บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน แยกชนิดของรถยนต์ที่ประกอบ | ๙๘ |
| ๓.๒ | การเปรียบเทียบอากรขาเข้าของรถยนต์ | ๑๐๘ |
| ๓.๓ | เปอร์เซ็นต์ของอัตราปกป้อง | ๑๑๔ |
| ๔.๑ | แสดงบรรยากาศการลงทุน แยกตามปัจจัยต่าง ๆ | ๑๑๘ |
| ๔.๑ | แสดงอัตราส่วนการใช้เนื้อที่ของโรงงานประกอบรถยนต์ | ๑๒๔ |
| ๔.๒ | แสดงสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ | ๑๒๖ |
| ๔.๓ | แสดงอัตราส่วนต้นทุนแต่ละชนิดของการผลิตรถยนต์ ณ ระดับการผลิตร้อยละ ๘๐ ของกำลังการผลิต | ๑๒๘ |
| ๔.๔ | แสดงสัดส่วนต้นทุนเกี่ยวกับวัตถุดิบของรถบรรทุกขนาด ๑ ตัน | ๑๓๐ |
| ๔.๕ | แสดงสัดส่วนต้นทุนเกี่ยวกับวัตถุดิบของรถยนต์นั่งขนาด ๑๖๐๐ ซี.ซี. | ๑๓๐ |
| ๔.๖ | ต้นทุนโดยประมาณของการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศไทยต่อคัน | ๑๓๔ |
| ๔.๗ | ต้นทุนโดยประมาณของการประกอบรถบรรทุกในประเทศไทยต่อคัน | ๑๓๖ |
| ๔.๘ | อัตราผลตอบแทนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ แยกตามประเภทรถยนต์ที่ผลิตระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๑ | ๑๔๘ |
| ๔.๙ | โครงสร้างเงินทุนของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๑ | ๑๕๒ |

รายการรูปประกอบ

| รูปประกอบที่ | หน้า |
|--|------|
| ๒.๑ แสดงช่องทางการจำหน่ายชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ภายในประเทศ | ๓๔ |
| ๒.๒ แสดงคู่มือทางการจำหน่ายรถยนต์ | ๓๖ |
| ๔.๑ แสดงการเปลี่ยนแปลงของกำไรในการประกอบรถยนต์ | ๑๔๔ |