

ภาชนะอกรับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย



นางสาววาริณี สังขรัมย์

003055

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคณะหลักสูตรปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
แผนกวิชาวิศวกรรมศาสตร

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2517

Taxation and Automotive Assembly Industry in Thailand

Miss Varinee Sungrussmee

“This document is the property of the Thailand Information Center (TIC), Chulalongkorn University and is to be returned within two weeks to the Thailand Information Center, Ratasart Building 3, Chulalongkorn University”

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of Requirement

For the Degree of Master of Economics

Department of Economics

Graduate School

Chulalongkorn University

1974

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

สมาน อเนกใจ

.....

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

.....กรรมการ

.....กรรมการ

.....กรรมการ

อาจารย์ผู้ควบคุมการวิจัย ดร.อรุณ ธรรมโน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ภาวี่อากรกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

ชื่อ นางสาววาริณี สังข์รัมย์ แผนกวิชา เศรษฐศาสตร์

ปีการศึกษา 2517

บทคัดย่อ

ปัจจุบันประเทศต่างๆ ได้ให้ความสนใจที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศของตน โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนา เพราะอุตสาหกรรมประเภทนี้หากสามารถพัฒนาจนถึงระดับสูงและมีประสิทธิภาพแล้ว จะอำนวยประโยชน์อย่างมากแก่การเพิ่มแหล่งงานให้ประชากร ลดการขาดดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ เพิ่มรายได้ ส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างสาขาเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และมีการใช้วัตถุดิบภายในประเทศเพิ่มขึ้น สำหรับประเทศไทย อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้เริ่มตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2504 โดยได้รับการคุ้มครองด้านภาษี จากการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมนี้มีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมทารก โดยมีอัตราการปกป้องค่อนข้างสูงและได้รับสิทธิพิเศษในฐานะเป็นอุตสาหกรรมประเภท ข. ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม โครงสร้างการลงทุนเป็นทุนร่วมระหว่างไทยกับต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ทุนการผลิตภายในประเทศค่อนข้างสูงใหญ่ลค่าเพิ่มเทียบกับสาขาอุตสาหกรรมอื่นๆ ค่า เทคนิคการประกอบรถยนต์เป็นการผลิตโดยลอกชิ้นส่วนออกจากกันอย่างสมบูรณ์ (Complete Knocked Down) และผลิตโดยนิยมใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศ ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ไทยให้เป็นอุตสาหกรรมจำพวกนำที่มีประสิทธิภาพสูงสุด คือตลาดภายในประเทศมีขนาดเล็ก การผลิตจะไหลรถยนต์บางประเภทไม่ไคมาครฐาน ประกอบกับการที่รัฐบาลอนุญาตให้มีโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศมากเกินไป จึงมีผลให้แต่ละโรงงานไม่สามารถขยายการผลิตให้มีขนาดใหญ่ไค อันจะไครับประโยชน์จากการประหยัดจากขนาด อย่างไรก็ตามจากการทดสอบการส่งเสริมอุตสาหกรรมประเภทนี้ไคลปริมาณการนำเข้าไคปีละหลายพันล้านบาท ดังนั้นการที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยให้พัฒนาไคขนาดค ต้องขยายขอบเขตของตลาดไคกว้างขวาง และขณะเดียวกันก็ต้องการนโยบายและมาตรการที่ไคเหมาะสมรัดกุมและถูกทางยิ่งขึ้น กอให้ไคเกิดผลไคแก่การพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ ในด้านช่วยรักษาอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมชำระเงินของประเทศ เพราะความคองการรถยนต์ไคมากขึ้นทุกปี

Thesis Title : Taxation and Automotive Assemble Industry in Thailand
Name : Miss Varinee Sungrussmee
Department : Economics
Academic Year : 1974

Abstract

In recent years several countries, especially developing countries are interested in promoting (automotive assemble industry) in their own countries. These countries foresee the potentiality that, if this industry is well developed with high efficiency, it will yield them many benefits; increasing employment, decreasing deficit in the balance between agricultural sector and industrial sector and creating the using of employing raw materials in the country. In Thailand, the automotive assembly industry began in 1961. It is an infant industry with a high effective rate of protection from the government. According to the Investment Promotion Act, the industry is classified as "Group B". The capital invested came from both domestic and foreign sources. The cost of production is rather high. The type of production is Complete Knock Down. There are several important obstacles encountered in establishing the industry, firstly the local market is too small, secondly the domestic spare parts are not standardized, and thirdly, too many assembly plants are allowed to operate. As a result, each plant can not be developed into an optimum size that will give the advantage of the economy of scale. However, the analysis shows that this industry can help reducing imports by many thousand million baht each year. The best possible ways, to develop the automotive assembly industry

in Thailand in the future as pointed out by this study are enlarging domestic market and pursuing more suitable policies. There is no doubt of the industry role in helping to improve our deficits balance of payments since the demand for automobiles has shown to be increasing every year at a fast rate.



ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิติกรรมประกาศ



ผู้เขียนใกรแสดงความขอบพระคุณ

อาจารย์ ดร.ประชุม โฉมฉาย คณบดีเศรษฐศาสตร์ฐานะประธานกรรมการ
ตรวจวิทยานิพนธ์ ที่กรุงเทพฯ แนะนำ แก้วไข

อาจารย์ ดร.ฉัตรพทย์ นาดสุภา ไลก์กรุงเทพฯแนะนำหนังสือค้นคว้า และดำเนินการเขียน
ดร.วิจิตวงศ์ ณ. ป้อมเพชร ผู้อำนวยการโรงงานกระสอบ กระทรวงการคลัง
สำหรับ ข้อมูล หลักฐาน เอกสารต่างๆ

อาจารย์ มนูญ เลี้ยวไพโรจน์ แห่งกองแผนงาน กระทรวงอุตสาหกรรม ได้มอบ
หนังสือที่เป็นประโยชน์แก่การวิจัย

อาจารย์ พจนารถ สงวนบุญ อาจารย์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ไลก์กรุงเทพฯแนะนำ
ดำเนินการคำนวณทางสถิติคณิตศาสตร์

ดร.จักรกฤษณ์ บุรณะสัมฤทธิ์ หัวหน้ากองสถิติและประโยชน์ สำนักงานคณะกรรมการ
การส่งเสริมการลงทุน และคุณอาสา คำรังศรี นายช่างโท กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวง
อุตสาหกรรม ที่กรุงเทพฯอธิบายข้อสงสัยของผู้เขียนหลายประการ ตลอดจนให้ข้อมูลเกี่ยวกับการวิจัย

คุณวีรพงศ์ โพธิ์ศรี เจ้าหน้าที่สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คุณกัทลี สมบัติศิริ เจ้าหน้าที่ห้องสมุด ธนาคารแห่งประเทศไทย

ขอขอบพระคุณยิ่งอีกครั้งสำหรับ อาจารย์ ดร.อรัญ ธรรมโม อาจารย์ที่ปรึกษา
และควบคุมการวิจัย ที่กรุงเทพฯให้คำแนะนำและแก้ไขข้อบกพร่อง ช่วยเหลือและให้กำลังใจผู้เขียนด้วยดี
เป็นอย่างดี จนกระทั่งสำเร็จเป็นวิทยานิพนธ์ที่สมบูรณ์ สุดท้ายนี้ขอขอบคุณ นายสรวุฒิ สังข์ศรี
น้องชายของผู้เขียนเองที่ได้ตรวจทางแก้ไขสิ่งพิมพ์

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย

ข

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ

ก

กิตติกรรมประกาศ

ง

รายการตารางประกอบ

จ

รายการภาพประกอบ

ฉ



บทที่

1

บทนำ

ความเป็นมาของปัญหา 1

วัตถุประสงค์ 3

ขอบเขตของการศึกษา 3

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย 4

วิธีการศึกษาค้นคว้า 4

2

ภาวะอากาศในประเทศไทย 5

2.1 ความหมาย ลักษณะประเภทและวัตถุประสงค์การเก็บภาวะอากาศ 5

2.2 การจัดเก็บภาวะอากาศของประเทศไทย 9

2.3 บทบาทของภาวะอากาศก่อให้เกิดการออมทรัพย์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ ... 11

2.4 ภาวะอากาศมีบทบาทสำคัญในการกำหนดรายจ่ายของรัฐบาลเพื่อการพัฒนา

เศรษฐกิจ 18

2.5 ภาวะอากาศเป็นเครื่องมือส่งเสริมและคุ้มครองกิจการอุตสาหกรรม 25

3

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย 34

3.1 ประวัติกำเนิดอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย 34

3.2 ลักษณะของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอะไหล่รถยนต์ 34

3.3 ขบวนการผลิต 42

3.4 โครงสร้างการลงทุนเป็นทุนร่วมระหว่างไทยกับต่างประเทศ 44

	หน้า	
3.5	อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ใหม่ลดค่าเพิ่มค่า	46
3.6	เป็นอุตสาหกรรมทารก	49
3.7	ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง	52
3.8	ความต้องการวัตถุดิบภายในประเทศเพื่อป้อนโรงงานเพิ่มมากขึ้น ..	54
3.9	เทคนิคการผลิตโดยแยกชิ้นส่วนออกจากกันโดยสมบูรณ์ (CKD) และ ใช้ชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศ	61
3.10	ต้นทุนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศสูงกว่าต่างประเทศ	64
3.11	ผู้ประกอบการตัดสินใจลงทุนผลิตรถยนต์นั่งมากกว่ารถใช้เพื่อการค้า	68
4	อัตราการปกป้องที่แท้จริงของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์	73
4.1	ทฤษฎีอัตราการปกป้องที่แท้จริง	74
4.2	การคำนวณอัตราการปกป้องที่แท้จริงของคอร์เคอน	75
4.3	ปัญหาการนำทฤษฎีอัตราการปกป้องที่แท้จริงมาประยุกต์	79
4.4	นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์	83
5	ปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย	85
5.1	ตลาดภายในประเทศมีขนาดจำกัด	85
5.2	การผลิตมีขนาดเล็ก	87
5.3	ปัญหาค่านราคา คุณภาพและมาตรฐานอะไหล่รถยนต์	89
5.4	ปัญหาความไม่พร้อมของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง	91
5.5	ปัญหาอื่นๆ	93
6	ทดสอบผลของการส่งเสริมการลงทุน	95
6.1	อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่รถยนต์	96
6.2	อุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์	98
6.3	อุตสาหกรรมผลิต Safety Glass	99
6.4	อุตสาหกรรมผลิตสีทา	100
6.5	อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า	102

7

	หน้า
6.6 ชุดสาทกรรมผลิตหมอนำรถยนต์	103
6.7 ชุดสาทกรรมผลิตแบตเตอรี่	104
สรุปวิจัยและขอเสนอแนะ	106
หนังสืออ้างอิง	110
ภาคผนวก	114
ประวัติการศึกษา	143



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการตารางประกอบ

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนเงินฝากธนาคารพาณิชย์ พ.ศ. 2504 - 2517	15
2	จำนวนเงินให้กู้ยืมของธนาคารพาณิชย์ทั้งหมดแยกตามประเภทธุรกิจ พ.ศ. 2512 - 2517	17
3	รายได้จากภาษีอากรและรายได้อื่น ตามงบประมาณของรัฐบาลเพื่อ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2510 - 2514	22
4	รายได้จากภาษีอากรและอื่นๆ ก่อนและหลังการปรับปรุง 2515 - 2519	24
5	เงินทุนจดทะเบียนของคนไทยและชาวต่างประเทศ	44
6	อัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละของเงินลงทุน กำไรและเงินปันผลส่งออกต่างประเทศ พ.ศ. 2504 - 2517	45
7	อัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละของมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรม ประกอบรถยนต์ และมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมทั้งหมด พ.ศ. 2504-2516 ..	47
8	มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เมื่อเทียบกับมูลค่าเพิ่มของ อุตสาหกรรมทั้งหมดภายในประเทศ พ.ศ. 2504 - 2515	48
9	Effective of Protection percent	50
10	กำลังผลิต ปริมาณส่งออก มูลค่าส่งออกและปริมาณยางที่ใช้ภายในประเทศ พ.ศ. 2508 - 2518	55
11	ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางใน ยางนอก พ.ศ. 2509 - 2515	57
12	เปรียบเทียบราคาส่วลคจีนส่วนและอุปกรณเฝียกขนาด 124 และ 125	62
13	การเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลต่างๆ ในปี 2514	67
14	เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีของรถยนต์ที่ประกอบภายใน ประเทศ CKD และรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า CBU	69

15	ความแตกต่างของราคาขายของรถ CKD และ CBU ภายหลังจากปรับปรุงอัตราภาษี	70
16	เปรียบเทียบมูลค่านำเข้า อกรขาเข้า ค่าใช้จ่ายและกำไรภาษีการค้า และภาษีเทศบาล ราคาขายของรถยนต์นั่งและรถบรรทุกประเภท CKD และ CBU	71
17	ขนาดการผลิตที่ประหยัดในทางเศรษฐกิจ	87
18	ขีดความสามารถและปริมาณการผลิตของบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2512 - 2517	89
19	ขีดความสามารถและปริมาณการผลิตของบริษัทผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์บางประเภทในประเทศไทย พ.ศ. 2510 - 2514	92

“This document is the property of the Thailand Information Center (TIC), Chulalongkorn University and is to be returned within two weeks to the Thailand Information Center, Ratasart Building 3, Chulalongkorn University”

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1	รายได้จากภาษีอากรและรายได้อื่นๆตามงบประมาณของรัฐบาล เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม	114
2	เงินออมภาครัฐบาลระหว่างปี พ.ศ. 2508 - 2517	115
3	รายจ่ายพัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งที่มาของเงิน 2504 - 2514 ..	117
4	รายจ่ายพัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งที่มาของเงินแผนพัฒนาฉบับที่ 3 ..	118
5	สถิติส่งเสริมตั้งแต่ พ.ศ. 2503 - 2518	119
6	บริษัทประกันรถยนต์ในประเทศไทย - การลงทุน	120
7	Flow chart of car Assembly	121
8	เงินทุนเข้าและออกต่างประเทศ	122
9	ความต้องการรถยนต์ การผลิตและการนำเข้าปี 2504 - 2514 .	123
10	ต้นทุนการผลิตรถยนต์ในขนาดต่างๆ	124
11	การปรับค่างเงินสกุลต่างๆ	125
12	ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย 2504 - 2515	126
13	ช่องทางอัตราภาษีนำเข้าของรถ CBU และ CKD ซึ่งมีผลต่อ ราคาขาย : รถยนต์นั่ง	127
14	ช่องทางของอัตราภาษีนำเข้าของรถ CBU และ CKD ซึ่งมีผล ต่อราคาขาย : รถที่ใช้ในการค้า	128
15	การคำนวณผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ ยานยนต์	129
16	การคำนวณผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์	131

		หน้า
17	การคำนวณผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรม Safety Glass	133
18	การคำนวณผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมสีทา	135
19	การคำนวณผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมอุปกรณ์ไฟฟ้า	137
20	การคำนวณผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมหมอน้ำรถยนต์	139
21	การคำนวณผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมแบตเตอรี่	141



 ศูนย์วิทยุทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการภาพประกอบ

แผนภาพที่		หน้า
1.	ขนาดการผลิตที่ประหยัดในทางเศรษฐกิจ	87
2.	Flow chart of car Assembly	121



ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย