



บทที่ ๗

### สรุปและขอ เสนอแนะ

การลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ได้ดำเนินการมาเป็นระยะเวลา ๑๔ ปี นับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๐๕ ที่ได้เริ่มมีการลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีผู้ผลิต ๔ รายคือ บริษัทไทยฮอนด้าแมนูเฟคเจอร์ จำกัด บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด บริษัทสยามยามาฮา จำกัด และบริษัทไทยคาวาซากิ จำกัด โดยบริษัททั้ง ๔ รายได้จัดตั้งโรงงานขึ้น โดยความร่วมมือของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น และการสนับสนุนจากทางรัฐบาล โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ได้ให้ความสะดวกและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในการลงทุนจัดตั้งโรงงานขึ้น เพื่อสนับสนุนให้มีการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพื่อทดแทนการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ ซึ่งก่อนมีการจัดตั้งโรงงานผลิตนั้นประเทศไทยต้องสั่งรถจักรยานยนต์จากต่างประเทศโดยต้องเสียเงินตราต่างประเทศปีละมาก ๆ ในปัจจุบันผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ เป็นคนไทย เกือบทั้งสิ้น

ความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีอัตราสูงขึ้นเรื่อย ๆ นับแต่เริ่มตั้งโรงงานผลิตในประเทศ ทั้งนี้เพราะปริมาณความต้องการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของประชาชนมีสูงขึ้นทุกปีและรัฐบาลร่วมกับบริษัทผู้ผลิตต่าง ๆ ก็มีความพยายามในการที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ให้ก้าวหน้ามีคุณภาพและมาตรฐานทัดเทียมกับต่างประเทศ โดยมีความเหมาะสมกับสภาพ เศรษฐกิจของประเทศไทยด้วย

สภาวะโดยทั่วไปของตลาดภายในประเทศผู้ผลิตทั้ง ๔ รายสามารถครองตลาดได้เกือบทั้งหมด ประกอบกับนโยบายการห้ามการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศของรัฐบาลจึงทำให้ในปัจจุบันผู้ผลิตทั้ง ๔ รายสามารถครองตลาดได้โดยสมบูรณ์ รถจักรยานยนต์ที่จำหน่ายในตลาดในประเทศเป็นรถขนาด เครื่องยนต์ตั้งแต่ ๕๐ ซี.ซี. ถึง ๑๒๕ ซี.ซี. เป็นส่วนใหญ่ และเมื่อราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ

รถจักรยานยนต์ขนาดดังกล่าวจึงได้รับความนิยมแพร่หลายมากขึ้น ปริมาณความต้องการรถจักรยานยนต์จึงทวีมากขึ้นตลอดมา เนื่องจากการที่ประชาชนมีรายได้มากขึ้นอีกประการหนึ่ง

เป้าหมายของรัฐบาลในการที่ต้องการสนับสนุนให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์นี้จึงได้กล่าวแล้วว่า เพื่อทดแทนการนำเข้าและในอนาคตต้องการที่จะพัฒนาให้มีการส่งออก เป้าหมายดังกล่าวในปัจจุบันนับได้ว่าอุตสาหกรรมนี้ได้พัฒนาจนสามารถบรรลุเป้าหมายในการทดแทนการนำเข้าแล้ว เพราะในปัจจุบันไม่มีการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศอีก แต่ในส่วนของการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะในส่วนประกอบของเครื่องยนต์ยังมีการนำเข้าในปริมาณและมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นทุกปี การนำเข้าส่วนใหญ่มาจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นบริษัทแม่ในมูลค่าไม่ต่ำกว่าปีละร้อยล้านบาท จึงมีผลต่อการสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นอันมาก

ในด้านการส่งออกนั้น ในปัจจุบันนับว่าผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ยังไม่มีเป้าหมายในการส่งออกที่แน่นอนนัก เนื่องจากสาเหตุหลายประการคือ การผลิตในปัจจุบันยังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการในประเทศประกอบกับบริษัทแม่ได้กำหนดโควตาในการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศน้อยมากหรือไม่มีเลย อีกทั้งเกิดปัญหาในด้านคุณภาพมาตรฐานยังไม่เป็นที่ยอมรับจากต่างประเทศและมีต้นทุนการผลิตสูงไม่สามารถสู้ราคากับผู้ผลิตในต่างประเทศได้ ซึ่งเป็นปัญหาที่ผู้ผลิตในประเทศจะต้องพิจารณาในอนาคตต่อไป

การจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศส่วนใหญ่จะจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่ายของบริษัทผู้ผลิตไปยังผู้ใช้หรืออาจจะส่งผ่านตัวแทนย่อยในทั่วประเทศอีกชั้นหนึ่งโดยตัวแทนจำหน่ายต่าง ๆ ของบริษัทผู้ผลิตจะเป็นผู้วางแผนในการตลาดทั้งหมด เช่นการส่งเสริมการขาย การกำหนดราคาการจำหน่าย ทั้งแบบเงินสดและเงินผ่อน การโฆษณา ตลอดจนการให้บริการซ่อม ตรวจจับบำรุงรักษาแก่ผู้ใช้ เป็นต้น ดังนั้นในการดำเนินงานของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์จึง เป็นผู้ทำหน้าที่ผลิตรถจักรยานยนต์ให้ทันต่อปริมาณความต้องการเท่านั้น กล่าวคือ จะต้องพยายามผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีคุณภาพ ต้นทุนต่ำ โดยมีการดำเนินงานในด้านการใช้วัตถุดิบจากภายในประเทศและภายนอกประเทศเข้ามาผลิต

วัตถุดิบที่ผลิตได้ภายในประเทศจะเป็นชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีมากนัก เช่น เบาะนั่ง ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ตัวถัง เป็นต้น ซึ่งได้จากผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศ ซึ่งมีจำนวนของผู้ผลิตที่มีมาตรฐาน คุณภาพดี และราคาถูกไม่มากนัก จึงทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น คุณภาพไม่ได้มาตรฐาน ราคาแพง และต้นทุนสูง อีกทั้งการส่งมอบล่าช้าเสมอ ๆ ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มักจะสั่งซื้อชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบเหล่านั้นมาจากต่างประเทศมากกว่า แม้ว่าได้มีการบังคับให้ใช้วัตถุดิบในประเทศโดยกระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดอัตราร้อยละ ๗๐ ของมูลค่ารวมของรถจักรยานยนต์ก็ตาม ในทางปฏิบัติผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ก็ยังคงสั่งซื้อวัตถุดิบจากต่างประเทศเข้ามาประกอบเป็นรถจักรยานยนต์ตามปกติ ปัญหาดังกล่าวนี้ถือว่าเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้ต้นทุนในการผลิตรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ตลอดมา และผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศก็ประสบปัญหาคือไม่สามารถขายชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ตนผลิตได้ให้แก่ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ได้ โดยเฉพาะในระยะ ๓-๔ ปีที่ผ่านมาผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ได้มีการขยายกำลังการผลิตของตนให้มากขึ้นให้ทันกับปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้น แนวโน้มของการนำเข้าวัตถุดิบในการผลิตรถจักรยานยนต์จึงทวีมากขึ้นดังกล่าว

กำลังการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศในปัจจุบันมีประมาณปีละ ๒๐๐,๐๐๐ ถึง ๓๕๐,๐๐๐ คัน ซึ่งเพียงพอกับปริมาณความต้องการในประเทศ การเพิ่มกำลังการผลิตรถจักรยานยนต์ให้มากขึ้นเป็นการผลิตจำนวนมากและขนาดใหญ่ (Mass Production) จะสามารถช่วยให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ลดต้นทุนในการผลิตให้ต่ำลงได้ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงาน เช่น การอบรม สัมมนา พนักงานให้พัฒนาสูงขึ้น และจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ด้วย เครื่องมืออันทันสมัยและเครื่องจักรอัตโนมัติ เป็นของตนเอง

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ได้รับการสนับสนุนส่งเสริมและควบคุมจากรัฐบาลด้วยดีตลอดมานับแต่เริ่มจัดตั้งโรงงานผลิตในประเทศ โดยรัฐบาลได้ให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในการลงทุน ให้การคุ้มครองตั้งการผลิตวัตถุดิบในการประกอบและในการผลิตรถจักรยานยนต์โดยใช้มาตรการภาษี การกำหนดห้ามการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ หลักประกันและการคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้มีอัตราสูงมาก ซึ่งทำให้ผู้ลงทุนได้

รับประโยชน์มาก เพราะสามารถได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนทั้งในรูปของสิทธิต่าง ๆ และตัวเงินมาโดยตลอด การควบคุมของรัฐบาลก็มุ่ง เพื่อให้จะให้อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์สามารถดำรงอยู่ได้ด้วยความสะดวกเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ แต่ก็มิได้เป็นอุปสรรคต่อผู้ลงทุนแต่ประการใด ในทางตรงข้ามผู้ลงทุนได้รับประโยชน์อย่างมากจากการกำหนดนโยบายควบคุมของทางราชการที่มิได้เข้มงวดมากนักนั้น ทั้งนี้ผลของการให้ความช่วยเหลือ ส่งเสริมคุ้มครองและควบคุมอุตสาหกรรมนี้ได้ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มต่อเศรษฐกิจในอัตราที่สูง พร้อมกับประโยชน์ที่ผู้ลงทุนได้รับอีกด้วย แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้ระงับการให้การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ เนื่องจากมีการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้อย่างเพียงพอแล้ว ดังนั้นปัจจัยในการลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ที่ควรพิจารณาสำหรับผู้ลงทุนรายใหม่ ๆ คือสภาพการแข่งขันในปัจจุบันของผู้ผลิตเดิมที่มีอยู่ และการระงับการส่งเสริมจากรัฐบาลในการลงทุนในเครื่องจักรอุปกรณ์ ที่ดิน โรงงาน ซึ่งมีจำนวนเงินทุนสูงมาก ดังนั้นถ้าพิจารณาจากปัจจัยที่สำคัญทั้ง ๒ ประการดังกล่าวแล้ว การลงทุนสำหรับผู้ลงทุนรายใหม่ ๆ จะมีความเสี่ยงมากและสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปไม่เอื้ออำนวยอีกด้วย

การลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศสามารถวัดประสิทธิภาพในการลงทุนในอดีตได้โดยละเอียดโดยการวิเคราะห์ทางการเงินในด้านต่าง ๆ จึงทำให้ทราบได้ว่าอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่มีการบริหารเงินทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม กล่าวคือ มีการหาแหล่งที่มาของเงินทุนและการใช้ไปของเงินทุนในระยะสั้นและระยะยาวได้สัมพันธ์กัน แหล่งที่มาของเงินทุนส่วนใหญ่ได้จากกำไรสะสมจากการดำเนินงาน ซึ่งนำไปใช้ในการลงทุนเพิ่มในระยะยาว ส่วนเงินทุนหมุนเวียนได้จากแหล่งหนี้สินระยะสั้น เช่น เจ้าหนี้การค้า ตัวเงินจ่าย เป็นต้น

การจัดประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยทั่วไปของผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์โดยใช้อัตราส่วนทางการเงินเป็นเครื่องวัดโดยการวิเคราะห์ทำให้ทราบว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ดำรงอัตราส่วนสภาพคล่องสูงกว่าอุตสาหกรรมผู้ผลิตโดยทั่วไป เนื่องจากมีสินค้าคงคลังมาก โดยเฉพาะในปีที่ภาวะเศรษฐกิจฝืดเคือง รถจักรยานยนต์ขายได้น้อย และมีการใช้เงินทุนหักหนี้สินหมุนเวียนสูง จึงทำให้เกิดความจำเป็นในการดำรงสินทรัพย์สภาพคล่องสูงตามไปด้วย การหมุนเวียนของสินค้าคงคลังสูงก็สามารถ

ขายรถจักรยานยนต์ที่ผลิตได้ภายใน ๖๐ วัน อัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์ประจำสูง เพราะมีการใช้สินทรัพย์ประจำอย่างมีประสิทธิภาพแต่เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการหมุนเวียนของทรัพย์สินรวม อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีอัตราที่ต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยทั่วไป เพราะอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ใช้สินทรัพย์หมุนเวียนในจำนวนสูงมากกว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ แต่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้ค่อนข้างน้อย

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ใช้แหล่งเงินทุนจากหนี้สินหมุนเวียนโดยเฉพาะ เจ้าหนี้การค้า ตัวเงินจ่าย และเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร เป็นจำนวนมาก/แต่นำโน้มนำของอัตราส่วนหนี้สินนี้มีแนวโน้มที่จะลดลง เนื่องจากในสภาพการณ์ในปัจจุบัน ต้นทุนของเงินทุนจากหนี้สินระยะสั้นนี้มีแนวโน้มที่จะลดลง/เนื่องจากในสภาพการณ์ในปัจจุบัน ต้นทุนของเงินกู้ยืมและบริษัทการเงินต่าง ๆ เช่น ธนาคารพาณิชย์และบริษัทการเงินต่าง ๆ เข้มงวดในการให้กู้ยืมมากขึ้น จึงทำให้ผู้ลงทุนจะต้องเพิ่มแหล่งเงินทุนจากกำไรสะสมและจากส่วนของเจ้าของให้มากขึ้น ผลตอบแทนจากการดำเนินงานของอุตสาหกรรมนี้โดยปกติจะสามารถทำกำไรได้ดี/เนื่องจากสามารถเพิ่มยอดขายได้สูงทุกปี และใช้สินทรัพย์ประจำได้มีประสิทธิภาพสามารถลดต้นทุนได้มาก ดังนั้นผลตอบแทนต่อผู้ลงทุนคือเงินปันผลมีอัตราที่สูงประมาณ ๑๕-๓๕ เปอร์เซ็นต์ของราคาหุ้น และมีอัตราผลตอบแทนคิดเป็นระยะคืนทุนประมาณ ๖ ปีเท่านั้น

การเพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในการเพิ่มกำลังการผลิต ดังได้กล่าวแล้ว ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สามารถขดเชยการเพิ่มของต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร โดยการเพิ่มระดับราคาของรถจักรยานยนต์ให้สูงขึ้น เพื่อให้ได้รับรายได้เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าต้นทุนที่เพิ่มขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงในการขาดทุนหรือให้ได้รับกำไรตามปกติ จึงทำให้ราคารถจักรยานยนต์ในปัจจุบันมีราคาสูงขึ้นทุกปี ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จึงต้องรับภาระการเพิ่มขึ้นของราคารถจักรยานยนต์ตลอดมา อัตราการใช้กำลังการผลิตโดยเฉลี่ยของผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมนี้จะไม่ประสบผลขาดทุนคือ ประมาณ ๓๐ เปอร์เซ็นต์ของกำลังการผลิตที่มีอยู่ การลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ควรจะมียกระดับกำลังการผลิตประมาณ ๔๐,๐๐๐ คันต่อปี และใช้เงินลงทุนอย่างน้อย ๑๕ ล้านบาท

สำหรับแนวโน้มของการเพิ่มขึ้นของระดับราคารถจักรยานยนต์นั้น แม้จะมี  
 ประโยชน์ต่อผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในอัตราผลตอบแทนสูงตามปกติก็ตาม แต่ก็ไม่เป็น  
 ประโยชน์ต่อประชาชนหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยทั่วไป เพราะประชาชนที่ใช้รถจักรยาน  
 ยนต์ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยและอำนาจซื้อต่ำ การขึ้นราคารถจักรยานยนต์จึงไม่เกิดประโยชน์  
 ต่อเศรษฐกิจกับการประหยัดภายในประเทศสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีจำนวนมากใน  
 ประเทศ

#### ข้อเสนอแนะ

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ได้ดำเนินการมาอย่างมีประสิทธิภาพตลอดมาโดย  
 ผู้ลงทุนก็ได้รับผลตอบแทนสูง และรถจักรยานยนต์ก็เป็นที่ยอมรับหลายสำหรับประชาชน  
 ทั่วไป อีกทั้งอุตสาหกรรมนี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงและช่วยเหลือจนสามารถประกอบหรือ  
 ผลิตรถจักรยานยนต์ออกจำหน่ายในประเทศได้ด้วยดีตลอดมา ในอนาคตสำหรับการลงทุน  
 ในอุตสาหกรรมนี้ก็จะสามารถดำเนินการต่อไปได้โดยไม่มีอุปสรรค จึงควรมีแนวทางใน  
 การปรับปรุงและแก้ไขในด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ

๑. ควรมีการสนับสนุนให้มีการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่สามารถผลิตได้  
 ภายในประเทศให้เข้มงวดมากขึ้นกว่าที่ปฏิบัติมา ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรม  
 รถจักรยานยนต์ โดยการห้ามนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่สามารถผลิตได้  
 ในประเทศ เพื่อป้องกันผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในการหลีกเลี่ยงไปใช้ของจากต่างประเทศ  
 แม้ว่าในระยะแรกของการบังคับใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้จะมีคุณภาพและ  
 มาตรฐานต่ำกว่าอยู่บ้าง เพราะผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ยังไม่สามารถ  
 พัฒนาตัวเองได้ทั้งในด้านเทคนิคและเครื่องมือเครื่องจักรต่าง ๆ เมื่อผู้ผลิตชิ้นส่วน  
 ประกอบและอุปกรณ์เหล่านี้มีความมั่นใจ และการรับรองจากผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ว่าจะใช้  
 ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้แล้วก็จะทำให้เกิดความมั่นใจว่าการลงทุนของเขา เป็นที่  
 ยอมรับมากขึ้น จะทำให้สามารถมีรถจักรยานยนต์ที่มีต้นทุนต่ำในประเทศได้ในอนาคตและ

เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้มีจำนวนมากขึ้น เพราะในอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ไม่สามารถพัฒนาตัวเองได้ เพราะไม่มีใครรับซื้อ แม้มีการซื้อก็ถูกกำหนดราคาและมีเงื่อนไขจากผู้ซื้อมากมาย ปัญหาเหล่านี้รัฐบาลสามารถช่วยเหลือโดยกระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงพาณิชย์ มีอำนาจในการห้ามนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จากต่างประเทศและบังคับการใช้ให้มากขึ้นได้

๒. ควรสนับสนุนให้มีการกำหนดราคาารถจักรยานยนต์ โดยให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ภายในประเทศ ภายใต้ขอบเขตของการพิจารณาในด้านต้นทุนที่เป็นจริง ตลอดจนกำไรที่อยู่ในอัตราพอสมควรโดยไม่เอาเปรียบผู้ใช้จนเกินไป ในการพิจารณาดังกล่าว ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลัง ควรร่วมมือกับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในการพิจารณากำหนดราคาารถจักรยานยนต์ที่เหมาะสม เพื่อช่วยเหลือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ซึ่งมีรายได้น้อยและอำนาจซื้อต่ำทั่วไปได้

แนวทางที่สามารถทำให้การกำหนดราคาหรือการลดราคาลงให้เป็นธรรมนี้สามารถทำได้โดย การลดอัตราภาษีของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ใช้สามารถผลิตได้ในประเทศลง หรือการส่งเสริมให้มีการตั้งโรงงานผลิตเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ในประเทศ หรือ การกำหนดโครงสร้างอัตราภาษีในการผลิตรถจักรยานยนต์ขึ้นเป็นอัตราเดียว เพราะในปัจจุบันมีการเก็บภาษีซ้ำซ้อน เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ การเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ในอัตราที่เหมาะสมจะทำให้ราคาารถจักรยานยนต์ต่ำลงได้ อีกประการหนึ่งการพิจารณาถึงต้นทุนการผลิตรถจักรยานยนต์ตามความเป็นจริง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของกระทรวงอุตสาหกรรมที่จะทำการศึกษาค้นคว้าต่าง ๆ และมีการกำหนดราคาที่เหมาะสมได้ โดยให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์มีกำไรด้วยพอสมควร

๓. ควรสนับสนุนให้มีการติดต่อกับประเทศอาเซียนและประเทศอื่น ๆ โดยภาคเอกชน (Complimentarity Agreements) โดยเฉพาะประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์และอินโดนีเซีย โดยมีรัฐบาลให้ความสะดวกในการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในการผลิตรถจักรยานยนต์ ซึ่งกันและกัน โดยให้ความสะดวกในด้านพิธีการศุลกากรและการกำหนดนโยบายร่วมกัน ในระหว่างผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ให้มากขึ้นอันจะเป็น

ประโยชน์อย่างมากในด้านการขยายตลาดไปยังต่างประเทศ และเพื่อหาแหล่งวัตถุดิบ ให้ได้มากขึ้นในระดับต้นทุนต่ำและมีคุณภาพดี เนื่องจากประเทศดังกล่าวมีโรงงานผลิต ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งผลิตรถจักรยานยนต์อีกด้วย ซึ่งจะอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศได้

๔. ควรมีการชดเชยภาษีในอัตราที่เหมาะสมในการส่งรถจักรยานยนต์เป็นสินค้า ออก โดยกำหนดอัตรากาสิโนอัตราที่เหมาะสมในเครื่องยนต์และตามปริมาณการใช้วัตถุดิบในประเทศ คือ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งสามารถทำได้โดยปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นผู้ควบคุมการใช้วัตถุดิบต่าง ๆ อยู่แล้ว หากมีอัตราชดเชยภาษีที่เหมาะสมจะจูงใจให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศประสงค์จะมีการส่งออกมากขึ้นได้

๕. ควรจะมีการร่วมมือประสานงานในหน่วยราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมนี้ให้มากขึ้น เพื่อขจัดความล่าช้า ในการแก้ไขปัญหา และการพิจารณาข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมนี้ได้ทันเหตุการณ์

๖. สนับสนุนให้มีการคุ้มครอง สิทธิอุตสาหกรรม ในการค้นคว้าทดลอง การวิจัย การออกแบบผลิตภัณฑ์และสิ่งประดิษฐ์ต่าง ๆ เพื่อเป็นการป้องกันการลอกเลียนแบบสินค้าจากผู้คิดค้น ซึ่งการลอกเลียนหรือปลอมแปลงนี้เป็นอุปสรรคต่อการค้นคว้าสิ่งใหม่ ๆ การถ่ายทอดเทคโนโลยีต่าง ๆ ซึ่งจะสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ต่อไป

ข้อเสนอแนะดังกล่าวจะมีประโยชน์ต่อผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศและผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศด้วยโดยเฉพาะในการกำหนดราคาจักรยานยนต์ มีประโยชน์ต่อประชาชนซึ่งใช้รถจักรยานยนต์หรือประสงค์ที่จะใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากในประเทศ อันจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศในด้านการประหยัดน้ำมัน ค่าใช้จ่ายประจำวัน ความสะดวกรวดเร็วในการติดต่อคมนาคมขนส่ง มากขึ้น อีกทั้งผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ก็จะสามารถขายรถจักรยานยนต์ที่ตนผลิตได้มากขึ้นซึ่งดีกว่าวิธีการใด ๆ