



บทที่ ๓

การดำเนินการของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ในบทนี้จะกล่าวถึงการดำเนินการโดยทั่วไปของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ เช่น ในด้านวัตถุดิบ แรงงาน กำส้งการผลิต ต้นทุนการผลิต เป็นต้น โดยจะพิจารณาถึงรายละเอียดต่าง ๆ ตลอดจนเทคนิคที่ใช้ในการดำเนินการในด้านต่าง ๆ และปัญหาอุปสรรคของการดำเนินการที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมนี้ ซึ่งมีผลกระทบต่อ การควบคุมการดำเนินการภายในบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินการสูงสุด คือ สามารถที่จะทำการผลิตรถจักรยานยนต์ ที่มีต้นทุนต่ำ และมีคุณภาพดี ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ด้านวัตถุดิบ

วัตถุดิบในการประกอบรถจักรยานยนต์

วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตหรือประกอบรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย หมายถึง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งมีแหล่งที่มา ๒ แหล่ง คือ

ก. ส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ จากผู้ผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศ ที่อยู่ในสมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีประมาณ ๓๔ แห่ง (รายละเอียดในภาคผนวก ข. เอกสารหมายเลข ๒) ผู้ผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์จะทำการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ได้ทำการออกแบบและกำหนดมาตรฐาน และคุณลักษณะเฉพาะ (Model and Specification) จากโรงงานผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ในปัจจุบันผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ได้ใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ผลิตได้ในประเทศเป็นจำนวนร้อยละ ๗๐ ของวัตถุดิบทั้งหมดตามข้อกำหนดของกระทรวงอุตสาหกรรม ในการควบคุมอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศส่วนใหญ่ จะเป็นชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ไม่ต้องใช้เทคนิคในการผลิตมากนัก ได้แก่ ตัวถัง ถังน้ำมัน เบาะนั่ง

I16686942

น็อต-สกรู สปริง ชิ้นส่วนที่ทำด้วยพลาสติก แบตเตอรี่ สายไฟ หัวเทียน เป็นต้น (ตามรายละเอียด ตารางที่ ๑๑)

ข. ส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (Import Accessories) ส่วนใหญ่มาจากประเทศญี่ปุ่น และเป็นส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเครื่องยนต์ ซึ่งมีมูลค่าประมาณ ๓๔% ของต้นทุนการผลิตรถจักรยานยนต์ต่อ ๑ คัน ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเครื่องยนต์นี้ไม่สามารถผลิตได้ภายในประเทศ เนื่องจากต้องใช้เทคโนโลยีสูง และวัตถุดิบพื้นฐาน เช่น เหล็กกล้า ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานของประเทศไทย ยังไม่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ

ปัญหาของการใช้วัตถุดิบในการประกอบรถจักรยานยนต์

ก. ปัญหาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศผู้ผลิต ส่วนประกอบและอุปกรณ์ภายในประเทศ ๓๕ แห่งนี้ มีเพียง ๓-๕ บริษัทเท่านั้น ที่เป็นที่ยอมรับของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ได้แก่ บริษัทอุตสาหกรรม ป. ณรงค์ บริษัทซัมมิทออโตอินดัสตรี จำกัด และบริษัทสหพันธ์อุตสาหกรรม จำกัด เป็นต้น ส่วนบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รายอื่น ๆ นั้น ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ต่างก็มีความเห็นว่า ลักษณะของการทำงาน เทคนิค ระดับการรักษาคุณภาพและต้นทุนยังไม่ถึงระดับที่จะสามารถยอมรับไว้ได้ทั้งหมด ปัญหาโดยทั่วไปพอสรุปได้ดังนี้

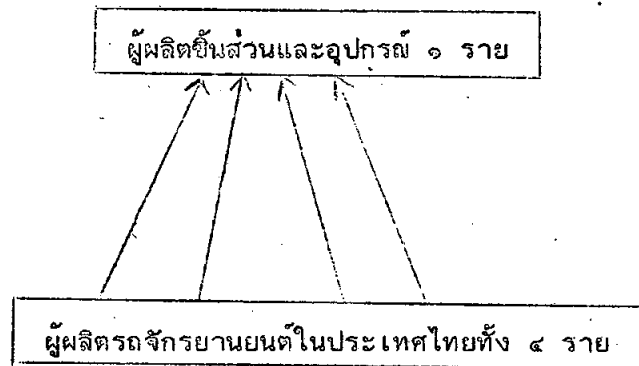
๑. ปัญหาระดับมาตรฐานในการผลิตไม่แน่นอน ซึ่งทำให้บริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์จะต้องเสียเวลา และค่าใช้จ่ายในการใช้วิศวกรจากบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์เข้าช่วยควบคุมคุณภาพ และมาตรฐาน ตามแบบและคุณลักษณะเฉพาะที่ได้กำหนดไว้ เนื่องจากมาตรฐานของชิ้นส่วนและอุปกรณ์มีความสำคัญต่อคุณภาพของรถจักรยานยนต์

๒. ปัญหาความล่าช้าในการส่งชิ้นส่วนและอุปกรณ์ จากผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เหล่านั้นมีอยู่เสมอ ๆ ทำให้เกิดผลเสียต่อผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ในการวางแผนการผลิตที่ได้จัดทำไว้

แผนภาพที่ ๓

แสดงลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์

กับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ทั้ง ๔ บริษัท



๓. ปัญหาคุณภาพและราคา ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ผลิตได้ในประเทศ มีราคาสูงและคุณภาพต่ำกว่า ชิ้นส่วนและอุปกรณ์จากต่างประเทศ เนื่องจากการที่จะใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่มีคุณภาพดี และราคาต่ำจะต้องนำเอาเครื่องจักรอันทันสมัย และเครื่องอัตโนมัติ (Mechanization and Automation) มาใช้ในการผลิต ซึ่งต้องใช้เงินทุนมาก แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ส่วนใหญ่จึงไม่สามารถนำเอาเครื่องจักรเหล่านั้นเข้ามาใช้ในการผลิตได้ เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์มีข้อจำกัด เช่น ความต้องการชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์มีหลายแบบ หลายชนิด ซึ่งแต่ละแบบและชนิดนั้นต้องใช้เครื่องมือเครื่องจักรเฉพาะ และผลิตเป็นจำนวนมากจึงทำให้ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ ที่มีคุณภาพดี จึงมีราคาแพง ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ จึงไม่นิยมใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ โดยอ้างถึงคุณภาพต่ำ ราคาแพง และไม่ได้มาตรฐาน จึงพยายามหลีกเลี่ยงการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเสีย โดยหันไปนิยมสั่งซื้อชิ้นส่วนและอุปกรณ์จากต่างประเทศ โดยเฉพาะ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (Parent Company) หรือบริษัทในเครือของคนใน

ประเทศต่าง ๆ ซึ่งมีราคาต่ำกว่า และคุณภาพดีกว่า เนื่องจากได้รับส่วนลดระหว่างกันมาก โดยยอมเสียภาษีอากรแทน

แม้ว่าในประเทศไทยได้มีอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ทำการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในประเทศในระยะเวลาอันยาวนานแล้วก็ตาม อุตสาหกรรมนี้มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมการผลิตรถจักรยานยนต์อย่างมาก โดยเฉพาะในปัจจุบันได้มีการห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปเข้าประเทศ ทำให้มีความต้องการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้น จากปัญหาดังกล่าว จึงมีผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐาน ในการผลิตให้มากขึ้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่มีขนาดเล็ก และไม่ได้มาตรฐาน เพราะมีเงินทุนน้อย ก็ไม่สามารถดำรงอยู่ได้ อันจะเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ภายในประเทศเป็นอย่างยิ่ง

ข. ปัญหาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ

การนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์จากต่างประเทศส่วนใหญ่ นำมาจากประเทศญี่ปุ่น โดยต้องเสียภาษีอากรการนำเข้า และเกิดปัญหาภาษีซับซ้อน เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ กล่าวคือ ตามพิกัดอัตราอากรได้แบ่งการนำเข้าออกเป็น ๒ แบบคือ การนำเข้าสำเร็จรูป หรือ การนำเข้าครบชุดสำเร็จรูป กับการนำเข้าไม่ครบชุดสำเร็จรูป คือการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ เข้ามาเพื่อประกอบ แต่ไม่ครบชุดทั้งคัน การนำเข้าเช่นนี้ต้องแยกเสียภาษีอากรในพิกัดของอะไหล่ ตามชนิดของส่วนประกอบและอุปกรณ์นั้น ๆ ซึ่งอยู่ในระหว่างอัตราอากรร้อยละ ๑๕ ถึง ๓๐ (รายละเอียดในภาคผนวก ก. ตารางที่ ๔ และ ๕) การแยกเสียภาษีอากรเช่นนี้ จึงไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร เนื่องจากการแบ่งพิกัดของอะไหล่ ยังเกิดความสับสนอยู่เสมอ และขั้นตอนของพิธีการศุลกากรมีขั้นตอนมากเกินไป

ค. ปัญหาในด้านภาษีอากรของส่วนประกอบและอุปกรณ์

การแยกรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ (รายละเอียดในตารางที่ ๑๑) ซึ่งได้แยกรายการต่าง ๆ ที่สามารถผลิตได้ในประเทศ และการนำเข้า

เข้าจากต่างประเทศ ส่วนใหญ่ชิ้นส่วนสำคัญต่าง ๆ เช่น ตัวถัง อุปกรณ์ไฟฟ้า วงล้อ และยาง สามารถผลิตได้ในประเทศ โดยทั่วไป ชิ้นส่วนและอุปกรณ์เหล่านี้เกิด ปัญหาภาษีซ้อนเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ กล่าวคือ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ ที่ผลิตได้ในประเทศ เมื่อมาจำหน่ายให้แก่โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ ต้องเสีย ภาษีการค้าร้อยละ ๗.๗ หรือต้องเสียภาษีในลักษณะการรับจ้างทำของเอง ร้อยละ ๑.๕ ภาครัฐหนึ่งแล้ว เมื่อผู้ผลิตรถจักรยานยนต์นำเอาชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ ผลิตได้ในประเทศ และนำเข้าจากต่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นส่วนประกอบของเครื่อง ยนต์ ซึ่งต้องเสียภาษีอากรการนำเข้าในอัตราที่สูง เพราะส่วนประกอบของเครื่อง ยนต์มีราคาแพง เมื่อมาประกอบเข้าเป็นรถจักรยานยนต์ออกจำหน่ายยังต้อง เสียภาษี การค้าในลักษณะของรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปอีกครึ่งหนึ่ง คือในอัตราร้อยละ ๑๓.๒^๑ การเสียภาษีอากรของชิ้นส่วนของอุปกรณ์ทั้งที่ผลิตขึ้นได้ในประเทศ และนำเข้ามาจาก ต่างประเทศนับได้ว่าเป็นปัญหาหนึ่ง ที่มีผลกระทบต่อราคารถจักรยานยนต์ที่มีแนวโน้ม สูงขึ้นเรื่อย ๆ การที่รัฐบาลกำหนดอัตรารภาษีอากรของส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้า ในอัตราที่สูง เพื่อเป็นการคุ้มครองการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศให้ สามารถผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถจักรยานยนต์ให้มีคุณภาพ มาตรฐานและ ราคาทัดเทียมกับของที่นำเข้าจากต่างประเทศ แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบันผู้ผลิตรถ จักรยานยนต์ยังไม่นิยมใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศมากนัก จึงทำให้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ในประเทศประสบปัญหาไม่สามารถขายชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ที่ตนผลิตได้ จึงทำให้การดำเนินการของผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ยังไม่ก้าวหน้า เท่าที่ควร

^๑ชัยนันท์ นันทพันธ์, อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์, หนังสืออินดีสตรี

(ฉบับเดือน พฤศจิกายน-ธันวาคม ๒๕๒๒), สมาคมอุตสาหกรรมไทย.

ตารางที่ ๑๑

แสดงรายการส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ผลิตได้
ในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศ

ประเภท	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ ที่ผลิตในประเทศใช้กับ รถทั่วไป	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ ที่ผลิตในประเทศใช้กับ รถบางแบบ	ส่วนประกอบและ อุปกรณ์นำเข้าจาก ต่างประเทศ
ก. ตัวถัง	๑. ตัวถัง ๒. ถังน้ำมัน ๓. เบาะนั่ง ๔. น็อต-สกรู ๕. สปริงต่าง ๆ ๖. ชิ้นส่วนที่เป็นพลาสติก ๗. ชิ้นส่วนที่เป็นยาง ๘. แชนด์มีอจับ ๙. ขาดังรถ ๑๐. ขาพักหน้า-หลัง ๑๑. สีพ่นและชุบ ๑๒. ถังน้ำมันเครื่อง	๑๓. ตะเกียบหน้า-หลัง ๑๔. บังโคลน ๑๕. ฝาครอบข้างบังโคลน ๑๖. คัสซีหลัง ๑๗. ขาเหยียบเบรคหลัง ๑๘. ตัวปรับแรงโช้ ๑๙. โช้คอัพหน้า-หลัง ๒๐. ถังน้ำมัน ๒๑. ท่อไอเสีย ๒๒. สายเบรคและคัสซี ๒๓. ครอบเครื่องหมาย	๒๔. วาซุคัสซี ๒๕. กุญแจสตาร์ท ๒๖. ลูกบิดคอ
ข. อุปกรณ์ไฟฟ้า และมิเตอร์	๑. แบตเตอรี่ ๒. สายไฟต่าง ๆ ๓. ชุดไฟเลี้ยว ๔. ชุดไฟท้าย ๕. หัวเทียน	๖. มอเตอร์ไฟฟ้า ๗. ชุดจ่ายไฟ ๘. แตร ๙. อิกนิชั่นคอยล์	๑๐. มิเตอร์

ประเภท	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ ที่ผลิตในประเทศ ใช้กับรถทั่วไป	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ ที่ผลิตในประเทศ ใช้กับรถบางแบบ	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ นำเข้าจากต่างประเทศ
<p>ก. วงล้อและ ยาง</p> <p>ง. เครื่องยนต์ และเครื่อง ส่งกำลัง (เกียร์)</p> <p>จ. อุปกรณ์อื่น ๆ</p>	<p>๒. ขางนอกและขางใน</p> <p>๑. เครื่องมือประจำรถ</p>	<p>๑. วงล้อ</p> <p>๓. ซีลวด</p> <p>๒. ไม้กรองอากาศ</p> <p>๓. กระจกหลัง</p>	<p>๑. เลื่อสูบและฝาเลื่อสูบ</p> <p>๒. ลูกสูบและแหวนลูกสูบ</p> <p>๓. แครงเครื่อง</p> <p>๔. วาวล์</p> <p>๕. ตลับลูกปืนและชาบพี</p> <p>๖. ข้อเหวี่ยง</p> <p>๗. ก้านสูบ</p> <p>๘. คาบูเรเตอร์</p> <p>๙. ปะเกนต่าง ๆ</p> <p>๑๐. เฟืองเกียร์ต่าง ๆ</p>

แหล่งที่มา : คณะกรรมการพิจารณาส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์

กระทรวงอุตสาหกรรม

ค่านแรงงาน

ก. จำนวนคนงานและประเภทของแรงงาน

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยในปัจจุบัน สามารถกล่าวได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้คนงาน ช่างฝีมือ ช่างเทคนิคและวิศวกรเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะเป็นชาย ประมาณได้ว่ามีจำนวนคนงานในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์โดยตรงประมาณ ๒,๐๐๐ คน (ดังรายละเอียดในตารางที่ ๑๒) และในอุตสาหกรรมนี้มีอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ อาทิเช่น อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ บริษัทจำหน่ายทั่วประเทศ และช่างบริการหลังจำหน่าย ดังนั้นหากจะรวมอุตสาหกรรมต่อเนื่องเชื่อมโยงแล้วนับว่าอุตสาหกรรมนี้ต้องใช้คนงานเป็นจำนวนมาก และการกระจายกระจายอยู่ทั่วประเทศ

ตารางที่ ๑๒

แสดงจำนวนคนงาน พนักงาน ผู้บริการ และเงินลงทุนของอุตสาหกรรม

จักรยานยนต์ในประเทศไทย

หน่วย: คน

ชื่อโรงงาน	เงินทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	คนงาน	ช่างฝีมือ	วิศวกร	พนักงาน	นักบริหาร		รวม
						ชาวต่างประเทศ	ชาวไทย	
๑. บริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด	๔	๔๖๐	๔๘	๒๕	๕๐	-	๔	๑,๐๘๒
๒. บริษัทไทยฮอนด้า แมนูแฟคเจอร์ริง	๒๐	๒๖๘	๒๕	๔	๑๕	๗	-	๓๒๓
๓. บริษัทไทยซูซูกิ มอเตอร์ จำกัด	๑๘	๓๑๑	๓๓	๑๗	๓๐	๕	๕	๔๐๑
๔. บริษัทไทยคาวาซากิ จำกัด	๑๐	๓๐	๑๐	๖	๑๕	-	๕	๖๖
								๑,๘๘๒

แหล่งที่มา : บริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์

: คณะอนุกรรมการพิจารณาโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์

: กระทรวงอุตสาหกรรม

ข. การพัฒนาแรงงาน

ในบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ได้มีการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานของคนงานทุกระดับให้สูงขึ้น ตลอดจนเสริมสร้างความรู้ ประสบการณ์ ความชำนาญและเทคนิคต่าง ๆ ให้แก่คนงานในแต่ละบริษัทอยู่เสมอ โดยเฉพาะในระยะที่มีโครงการปรับปรุงการผลิตในขั้นตอนใหม่ ๆ และเมื่อนำเอาเทคนิคใหม่ ๆ มาใช้ในประเทศ เช่น โดยการนำเอาผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นมาจัดอบรมและสัมมนาพนักงานในประเทศ หรือจัดการคัดเลือกพนักงานของบริษัทให้ไปดูงานในประเทศญี่ปุ่น หรือจัดส่งไปศึกษาอบรมในสถาบันเทคโนโลยีต่าง ๆ ของทางราชการและเอกชน โดยแต่ละบริษัทก็ได้รับความร่วมมือช่วยเหลือจากหน่วยราชการ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labor Organization) และจากบริษัทแม่ (Parent Company) ในต่างประเทศ ซึ่งเป็นความร่วมมือกันระหว่างผู้ผลิตในประเทศกับประเทศญี่ปุ่น ตามสัญญาของความร่วมมือกัน โดยผู้ผลิตในประเทศต้องเสียค่าใช้จ่ายด้านเทคนิค (Technical Know-how Expense) ค่าเครื่องหมายการค้า (Trade Mark) และค่าตัวแทนผู้ผลิตแต่ผู้เดียวในประเทศไทย (Royalty)

วัตถุประสงค์ของการพัฒนาแรงงานของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์

๑. เพื่อปรับปรุงคุณภาพของสินค้าให้ดีขึ้น
๒. เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลง
๓. เพื่อเพิ่มจำนวนการผลิตให้สูงขึ้น (โดยใช้เวลาเท่าเดิมหรือน้อยลง)
๔. เพื่อปรับปรุงด้านมนุษยสัมพันธ์ (Human Relation) และการทำงานเป็นทีม คณะ (Team Work)
๕. เพื่อหาและเพิ่มคุณค่าของงาน

การพัฒนาแรงงานจะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตให้ได้มาตรฐานตามขนาดของการผลิต (Scale of Production) และสามารถทำให้ต้นทุนการผลิตลดลงได้ เนื่องจากคนงานและพนักงานทุกระดับมีประสิทธิภาพในการทำงานสูงขึ้น ในระยะตั้งแต่อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ได้เริ่มดำเนินการมา ชาวต่างประเทศโดยเฉพาะชาวญี่ปุ่นมีบทบาทในการพัฒนาแรงงานให้แก่คนไทยเป็นอย่างมาก โดยทำหน้าที่ให้คำปรึกษาแนะนำ (Advise) ให้

แก่พนักงานทุกระดับของแต่ละโรงงาน จำนวนผู้เชี่ยวชาญดังกล่าวจะมีประมาณ ๕๐ คนต่อปีในบริษัทหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีผลต่อการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่คนไทยมากขึ้น ส่วนบริษัทไทยควาวาซากิ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีการผลิตน้อยที่สุดในอุตสาหกรรมจะมีผู้เชี่ยวชาญจากบริษัทแม่ในประเทศญี่ปุ่นมาให้การแนะนำประมาณปีละ ๕ คน เป็นอย่างน้อย

ค. ปัญหาในด้านแรงงาน

เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม ดังนั้นแรงงานส่วนใหญ่ที่จะเข้ามาในภาคอุตสาหกรรม จึงเกิดปัญหาเสมอ ๆ ในการเรียนรู้ชีวิตอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในระยะเริ่มแรกในการดำเนินการของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ จึงเกิดปัญหาของการลาออกจากงานบ่อย ๆ และการเรียนรู้งานช้า การแก้ไขปัญหของผู้ผลิต จึงพยายามที่จะหาสิ่งจูงใจพนักงานและคนงาน โดยการให้สวัสดิการต่าง ๆ และเงินเดือนในอัตราที่สูงเท่าที่ความสามารถของบริษัทจะทำได้ (สวัสดิการต่าง ๆ อยู่ในภาคผนวก ข. เอกสารหมายเลข ๑) ตามปกติอัตราเงินเดือนของพนักงานและคนงานในบริษัทจะสูงกว่าอัตราแรงงานขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนด ผู้ผลิตส่วนใหญ่ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับแรงงานในอุตสาหกรรมนี้ว่า ในด้านการพนักงานที่ปฏิบัติงานนั้น คนงานคนไทยส่วนใหญ่ยังไม่มี ความจงรักภักดีต่อองค์การในอันที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงาน อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อก่อให้เกิดความก้าวหน้าสร้างสรรค์ และทุ่มเทกำลังกาย กำลังใจให้กับบริษัทอย่างเพียงพอเหมือนกับคนญี่ปุ่น โดยเฉพาะในการทำงานเป็นหมู่คณะ (Team Work) ในทัศนะดังกล่าวผู้ผลิตก็พยายามที่จะแก้ไขปัญหายุ่ตลอดเวลาด้วยการพัฒนาแรงงาน การอบรมสัมมนา ให้คนงานและพนักงานเกิดความเข้าใจในการทำงานให้มีประสิทธิภาพให้ได้มากที่สุด

การผลิตรถจักรยานยนต์

ก. กรรมวิธีการผลิต

กรรมวิธีการผลิตที่สำคัญ คือ การนำเอาส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยถอดแยกจากกัน ส่วนใหญ่ได้แก่ชิ้นส่วนของเครื่องยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ยังไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ นำมาประกอบเข้ากับส่วนประกอบที่สามารถ

ผลิตได้เองในประเทศ ทั้งที่โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ผลิตได้เอง กับส่วนประกอบและ อุปกรณ์ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์สามารถผลิตได้ ส่วนประกอบและ อุปกรณ์ต่าง ๆ จะถูกจัดไว้ตามแผนกประกอบแต่ละส่วนภายในโรงงาน โดยเริ่มจากการเชื่อมตัวถังจาก เหล็กแผ่นที่ได้เข้าเครื่องขึ้น (jig) หรือบางกรณีอาจจะเป็นโครงท่อ แล้วนำมาตะไบส่วน ที่เชื่อมให้เรียบ นำมาพ่นสี แล้วผ่านไปยังเครื่องอบสี โดยจะใช้ระบบสายพานตลอดชั้น ตอนของการประกอบ (Conveyer Belt) ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ได้จัดเตรียมไว้ ตามแผนกประกอบต่าง ๆ ก็จะนำมาประกอบเข้าด้วยกัน สำหรับการผลิตรถจักรยานยนต์ แต่ละขนาดแต่ละรุ่น ซึ่งใช้ส่วนประกอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์แตกต่างกันออกไป ฝ่ายเตรียม ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จะต้องจัดเตรียมไว้ก่อนประมาณ ๒ สัปดาห์เป็นอย่างน้อยตาม แผนการผลิตที่ได้เตรียมไว้ในแต่ละปี โดยแยกตามรายละเอียดการผลิตในแต่ละเดือน และแต่ละวันตามลำดับ เมื่อได้ประกอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ สมบูรณ์แล้ว ก็จะทดสอบ การทำงานของเครื่องยนต์ การทรงตัวในการขับขี่ และสัญญาณไฟฟ้าต่าง ๆ ซึ่งการ ประกอบและการตรวจสอบดังกล่าวจะทำต่อเนื่องกันไป ขั้นตอนในการประกอบของแต่ละ บริษัทจะแตกต่างกันออกไปตามความสะดวกในการใช้เครื่องมือ ในการประกอบต่าง ๆ ตามสายงาน (line) ในการประกอบรถจักรยานยนต์ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานในแต่ละ สายงานมีความชำนาญ และมีความถนัดในการใช้เครื่องมือในการประกอบ เครื่องมือ ต่าง ๆ ต้องใช้เทคนิคมากเช่น เครื่องขึ้นน็อตไฮโดรลิก เครื่องวัดกำลังอัดของกระบอกสูบ เป็นต้น (ดูแผนภาพที่ ๔ ประกอบ)

เมื่อได้ทำการประกอบรถจักรยานยนต์สำเร็จทั้งคัน และได้ทดสอบตรวจสอบความ เรียบร้อยต่าง ๆ แล้ว ก็จะนำมาถอดเฉพาะส่วนใหญ่ ๆ เช่น ล้อหน้า แอนดจับ เพื่อจะ นำไปบรรจุถัง และวัสดุกันกระเทือน เพื่อรอการจำหน่ายต่อไป

ข. ลักษณะของการประกอบ

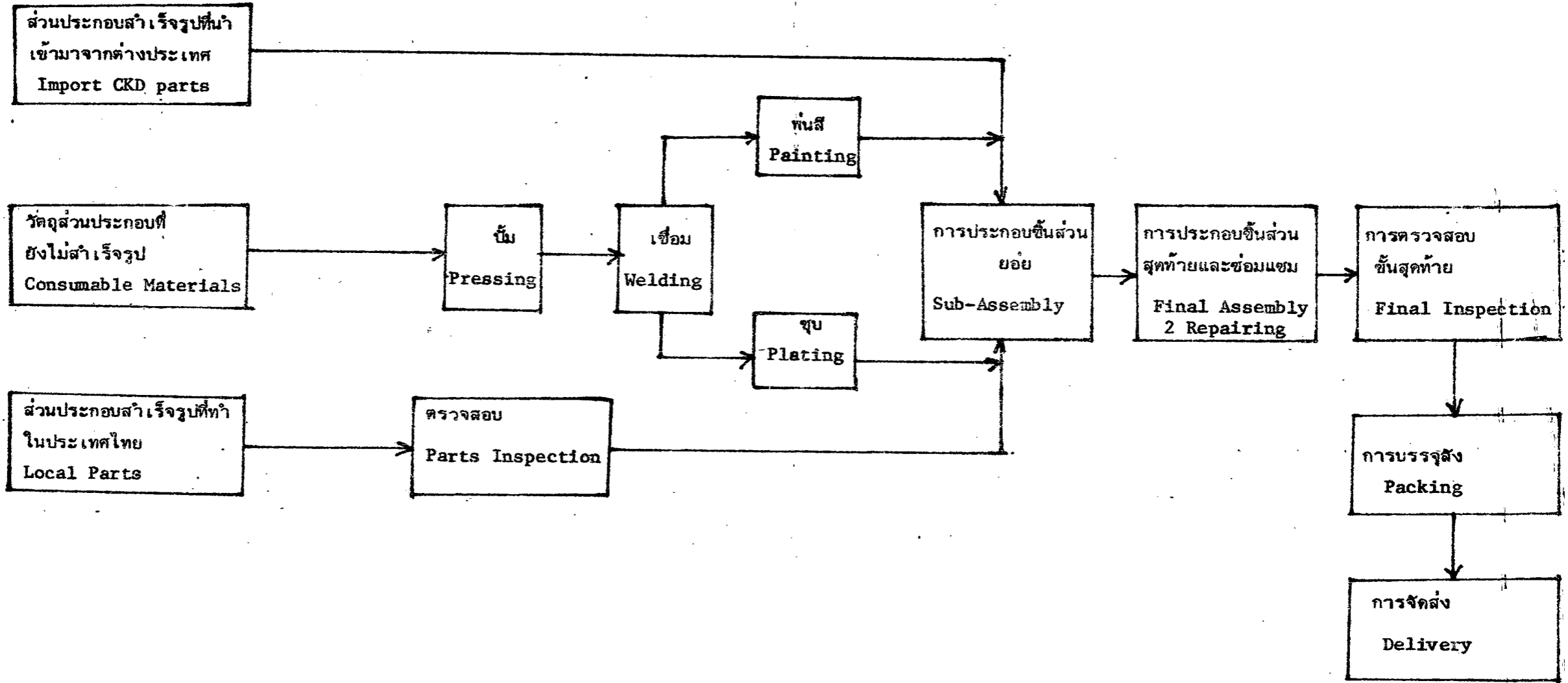
รถจักรยานยนต์ที่ใช้โรงงานผลิตของแต่ละบริษัทสามารถประกอบได้มีหลาย ประเภท ตามแบบ รุ่น และขนาดของเครื่องยนต์ ตลอดจนชื่อเรียกแตกต่างกันออกไป เช่น ดังตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๑๓

แสดงแบบรถจักรยายนต์แยกตามยี่ห้อ ขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	ชื่อยี่ห้อ ชูบูกิ	แบบรถจักรยายนต์		
		ฮอนด้า	ยามาฮ่า	ดาวาซากิ
๘๐ ซี.ซี.	A.80 SR	-	Y 80 M	-
	FR 80'	-	Y 80 E	-
๗๐ ซี.ซี.	F 70 SR	C 70	-	-
๙๐ ซี.ซี.	-	C 90	-	-
๑๐๐ ซี.ซี.	A 100 SR	GL 100	DX 100	KE 100
	-	-	DX 100	-
	-	-	DT 100	-
๑๑๐ ซี.ซี.	-	-	JX 100	-
๑๒๕ ซี.ซี.	GS 125	JX 125	RX 125	GTO 125
	-	SS 1	-	GTO. 125

ผังการประกอบรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Production chart)





ในปัจจุบันนี้โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศ เป็นโรงงานที่ประกอบรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดของเครื่องยนต์ตั้งแต่ ๕๐ ซี.ซี. ถึง ๑๒๕ ซี.ซี. ขนาดเครื่องยนต์ ๑๐๐ ซี.ซี. นี้พบว่าการประกอบมากที่สุด คือ ประมาณร้อยละ ๕๐ ถึง ๖๐ ของปริมาณการประกอบทั้งหมด รองลงมาเป็นการประกอบรถจักรยานยนต์ขนาด ๕๐ ซี.ซี และ ๘๐ ซี.ซี ประมาณร้อยละ ๓๐ ของปริมาณการประกอบ ส่วนที่เหลือเป็นการประกอบรถจักรยานยนต์ขนาด ๑๑๐ ซี.ซี หรือ ๑๒๕ ซี.ซี โรงงานแต่ละโรงงานของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สามารถผลิตได้เต็มกำลังการผลิตของเครื่องจักร แต่จะต้องคำนึงถึงปริมาณความต้องการใช้รถจักรยานยนต์ภายในประเทศ ซึ่งตัวแทนจำหน่ายของแต่ละโรงงานจะเป็นผู้กำหนด แบบรุ่น และขนาดของรถจักรยานยนต์ ที่จะทำการผลิตในแต่ละครั้ง โดยเฉพาะในปี ๒๕๒๒ โรงงานของแต่ละบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ได้ขยายกำลังการผลิตของตนออกไปอย่างมาก เนื่องจากมีปริมาณความต้องการในประเทศเพิ่มขึ้น เพราะกระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ ดังกล่าว

ค. กำลังการผลิต

โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศทั้ง ๔ โรงงานได้มีการขยายกำลังการผลิตของตนเองเป็นอย่างมากในช่วงระยะเวลา ๓-๔ ปีที่ผ่านมา (๒๕๑๙-๒๕๒๒) และในอนาคตผู้ผลิตแต่ละรายพยายามที่จะเพิ่มกำลังการผลิตของตนให้ได้มากที่สุด โดยการขยายโรงงาน, จัดซื้อเครื่องจักรใหม่ ๆ เข้ามาผลิตให้ได้มากขึ้น เพื่อสนองความต้องการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศ และทำให้สามารถลดต้นทุนต่อหน่วยให้ต่ำลง เมื่อผลิตเป็นจำนวนมาก (Mass Production) ซึ่งเหตุนี้บางโรงงานได้ขยายกำลังการผลิตของตนเพิ่มขึ้นถึงขีดความสามารถที่จะผลิตอย่างเต็มกำลังการผลิตได้ถึง ๑๐ เท่าของการผลิตในปัจจุบัน หากมีปริมาณความต้องการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น^๑ สำหรับการ

^๑ สัมภาษณ์, คณะ วิรุฒมเสน. ผู้จัดการฝ่ายบริหาร บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด. ๓๐ มกราคม ๒๕๒๓.

เพิ่มกำลังการผลิตในกรณีนี้ จะสามารถทำได้โดยการเพิ่มจำนวนคนงาน และการเพิ่ม ชั่วโมงการทำงานให้มากขึ้นกว่าการทำงานปกติ

ตามปกติทุกโรงงานจะดำเนินการผลิตในปัจจุบันวันละ ๘ ชั่วโมง คือ ตั้งแต่ เวลา ๘.๐๐ น. ถึง ๑๗.๐๐ น. และดำเนินงานสัปดาห์ละ ๕ วัน หากมีการผลิตรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นในระยะใด ก็จะมีเพิ่มเวลาการทำงานเป็นกรณีพิเศษ โดยเฉพาะในปี ๒๕๒๑ มีการห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูป ปริมาณความต้องการรถจักรยานยนต์ ยังมีเท่าเดิม ผู้ผลิตในประเทศทั้ง ๔ บริษัทจึงเพิ่มการผลิตในระยะนั้นเป็นอย่างมาก กำลังการผลิต ในแต่ละปีเพิ่มขึ้นจากสาเหตุดังกล่าว (รายละเอียดในตารางที่ ๑๔)

ตารางที่ ๑๔

แสดงกำลังการผลิตของแต่ละบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ๒๕๑๙-๒๕๒๓

หน่วย: คัน

ชื่อบริษัท	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒	๒๕๒๓
บริษัทไทยฮอนด้า แมนูแฟคเจอร์ จำกัด	๓๐,๙๐๐	๔๒,๐๐๐	๔๙,๕๔๕	๖๙,๕๐๕	๑๐๐,๐๐๐
บริษัทไทยซูซูกิ มอเตอร์จำกัด	๕๐,๐๐๐	๖๐,๐๐๐	๖๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
บริษัทสยาม ยามาฮ่าจำกัด	๒๑,๖๐๐	๖๐,๐๐๐	๖๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
บริษัทคาวาซากิ จำกัด	๑๘,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๒๒,๐๐๐	๓๙,๐๐๐
รวม	๑๑๐,๕๐๐	๑๘๒,๐๐๐	๑๘๙,๕๔๕	๒๖๑,๕๐๕	๓๕๙,๐๐๐

แหล่งที่มา: โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์

* เป้าหมายกำลังการผลิตอนาคต

กำลังการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศของทั้ง ๔ บริษัท ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ มีการใช้กำลังการผลิตคิดเป็นร้อยละ ๗๖.๔ ของกำลังการผลิตเต็มกำลังการผลิต (Full Capacity) ในปี ๒๕๒๐^๑ ทั้งนี้เนื่องมาจากในการผลิตระหว่างปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ กำลังการผลิตของแต่ละบริษัท (ดังตารางที่ ๑๔) มีปริมาณการนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปรวมอยู่ด้วย (ดังรายละเอียดในตารางที่ ๑๕) หลังจากการห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปในปี ๒๕๒๑ ผู้ผลิตต่างก็พยายามขยายกำลังการผลิตของตน โดยเฉพาะในปี ๒๕๒๓ ทางโรงงานต่าง ๆ ได้มีการประมาณปริมาณความต้องการ รถจักรยานยนต์ในประเทศ และคาดว่าปริมาณความต้องการจะเพิ่มขึ้น โดยจะสามารถสนองความต้องการในประเทศได้จากการผลิตภายในประเทศได้ทั้งหมด ดังนั้น ปัญหาของการขาดแคลนรถจักรยานยนต์ในประเทศจึงจะไม่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมนี้ เนื่องจากเป้าหมายของการผลิตรวมในประเทศมีสูงถึง ๓๕๙,๐๐๐ คันต่อปี ในปี ๒๕๒๓ (ดังตารางที่ ๑๔) ซึ่งเป็นเกณฑ์ความสามารถในการเพิ่มกำลังการผลิตของโรงงานต่าง ๆ สามารถทำได้ในการผลิตปกติ

^๑ การวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๔, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, มกราคม ๒๕๒๐ หน้า ๔๗.

ตารางที่ ๑๕

แสดงปริมาณความต้องการ การผลิตภายในประเทศและการนำเข้ารถจักรยานยนต์
สำเร็จรูป

พ.ศ.	รวม(คัน)	การผลิตในประเทศ		การนำเข้า	
		ปริมาณ(คัน)	ร้อยละ	ปริมาณ (คัน)	ร้อยละ
๒๕๑๔	๘๓,๒๔๙	๒๔,๑๙๒	๒๙.๐๕	๕๙,๐๕๗	๗๐.๙๕
๒๕๑๕	๘๐,๗๓๒	๓๔,๓๘๐	๔๒.๕๘	๔๖,๓๕๒	๕๗.๔๒
๒๕๑๖	๑๔๔,๔๔๑	๕๖,๖๑๕	๓๙.๑๙	๘๗,๘๒๖	๖๐.๘๑
๒๕๑๗	๑๐๘,๒๘๐	๖๖,๗๗๙	๖๑.๖๗	๔๑,๕๐๑	๓๘.๓๓
๒๕๑๘	๑๔๓,๓๓๐	๘๓,๙๓๙	๕๘.๕๖	๕๙,๓๙๑	๔๑.๔๔
๒๕๑๙	๑๖๙,๑๑๒	๑๐๓,๖๐๐	๖๑.๒๖	๖๕,๕๑๒	๓๘.๗๔
๒๕๒๐	๒๓๘,๗๘๓	๑๔๙,๕๒๔	๖๒.๖๒	๘๙,๒๕๙	๓๗.๓๘
๒๕๒๑	๒๑๖,๓๒๖	๑๘๙,๕๔๔	๘๗.๖๒	๒๖,๗๘๑	๑๒.๓๘
๒๕๒๒	๒๖๒,๐๖๙	๒๖๑,๕๐๕	๙๙.๖๖	๕๖๔	๐.๘

แหล่งที่มา : คณะอนุกรรมการพิจารณาโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์.

กระทรวงอุตสาหกรรม

: กรมศุลกากร

: โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์

แนวโน้มของการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ เป็นต้นมา จนถึงปี ๒๕๒๒ มีการผลิตในประเทศเกือบทั้งสิ้นร้อยละ ๔๔.๒ ของปริมาณรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในประเทศ (ดังรายละเอียดในตารางที่ ๑๕) อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศจึงนับได้ว่าสามารถใช้จ่ายกำลังการผลิตในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ต่อไปในอนาคต เพื่อสนองความต้องการใช้รถจักรยานยนต์ภายในประเทศได้เองต่อไป โดยไม่ต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ

ต้นทุนการผลิตรถจักรยานยนต์

ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะพยายามผลิตรถจักรยานยนต์ในแบบ รุ่น และขนาดของเครื่องยนต์ ที่มีต้นทุนต่ำที่สุด ซึ่งโดยทั่วไปจะเป็นขนาด ๕๐-๗๐ ซี.ซี. เนื่องจากรถจักรยานยนต์ขนาดดังกล่าวเป็นขนาดเล็ก แต่ใช้วัสดุคือ ชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่มีราคาถูกกว่ารถขนาดใหญ่ (ขนาด ๑๒๕ ซี.ซี.ขึ้นไป) โดยเฉพาะต้นทุนซึ่งเกิดจากวัสดุหรือชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งมีราคาสูงคิดเป็นอัตราประมาณร้อยละ ๕๐-๖๐ ของราคาจักรยานยนต์ทั้งคัน เช่น รถขนาด ๗๐ ซี.ซี. ต้องใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศร้อยละ ๔๕.๑ ของราคาจักรยานยนต์ และ (ดังตัวอย่างที่ ๒) ใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศมูลค่าร้อยละ ๓๔.๐ ของราคาจักรยานยนต์เท่านั้น

ตัวอย่างที่ ๒

การประมาณต้นทุนการผลิตรถจักรยานยนต์แบบหนึ่งขนาด ๗๐ ซี.ซี. ประมาณ

ไว้ดังนี้

	บาท		เปอร์เซ็นต์
ราคาจำหน่าย (ต่อคัน)	๙,๐๐๐		๑๐๐
ต้นทุนการผลิต			
(ราคาซี.ไอ. เอฟ. นำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ๓,๓๐๐)	๓,๓๐๐		
ราคานำเข้าเมื่อรวมภาษีอากร (ร้อยละ ๒๓)	๔,๐๕๙	๔๕.๑	
ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ	๓,๐๖๐	๓๔.๐	
ค่าขนส่งถึงโรงงานและค่าประกอบ	๑๐๐	๑.๑	
ภาษีการค้า (ร้อยละ ๑๓.๒)	<u>๙๕๓</u>	<u>๘,๑๗๒</u>	<u>๑๐๐.๕๘</u>
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายในการจำหน่าย	๘๒๘		๙.๒๒
<u>หัก</u> ค่าใช้จ่ายในการจำหน่าย	๓๒๘		๓.๖๔
กำไรสุทธิ (ต่อคัน)	๕๐๐		๕.๕๘

แหล่งที่มา: คณะกรรมการพิจารณาโยบายรถจักรยานยนต์

กระทรวงอุตสาหกรรม

ตัวอย่างที่ ๓

การประมาณต้นทุนการผลิตของโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ (เป็นต้นทุนการผลิตสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๒๑)

ปริมาณต้นทุนการผลิตรถจักรยานยนต์ของโรงงานผลิต ที่มีกำลังการผลิต ๖๐,๐๐๐ คันต่อปี โดยคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละของต้นทุนการผลิตรวม สามารถสรุปได้ ดังนี้คือ

ต้นทุนการผลิต	เปอร์เซ็นต์
วัตถุดิบและส่วนประกอบ	๘๖.๖๓
แรงงาน	๑.๔๘
ค่าใช้จ่ายในการผลิต	
- เงินเดือนและโบนัส	๐.๒๑
- ค่าไฟฟ้าและพลังงาน	๐.๑๖
- ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซม	๐.๒๐
- ค่าน้ำมันและเชื้อเพลิง	๐.๕๕
- ค่าสวัสดิการ	๐.๒๓
- ค่าเสื่อมราคา	๐.๕๗
- ค่าประกันภัย	๐.๘๐
- วัสดุใช้ในการผลิต	๐.๙๓
- ค่ากรรมวิธีการผลิต	๑.๖๓
- ค่าภาษีการค้า	๔.๗๔
- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	<u>๐.๕๔</u>
	<u>๑๐๐.๐๐</u>

จากการประมาณต้นทุนการผลิตของโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ มีส่วนสำคัญในการพิจารณาการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ ของผู้ลงทุนเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะต้นทุนของวัตถุดิบและส่วนประกอบซึ่งหมายถึง ส่วนประกอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถจักรยานยนต์มีสูง ถึงร้อยละ ๘๖.๖๓ ของต้นทุนการผลิตรวม ดังนั้น ผู้ลงทุนจึงควรคำนึงถึงแหล่งผลิตของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในประเทศและต่างประเทศให้มากที่สุด ในปัจจุบันผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ต่างก็พยายามที่จะเพิ่มแหล่งผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถจักรยานยนต์ด้วยการลงทุน ซึ่งเครื่องจักรและตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ขึ้นเอง หรือร่วมการลงทุนกับบริษัทอื่นทั่วไป เพื่อทำการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้บริษัทของตนเอง อันจะเป็นการลดต้นทุนการผลิตรถจักรยานยนต์ของตนได้ ดีกว่าการซื้อจากแหล่งผลิตภายในประเทศอื่น ๆ หรือซื้อจากต่างประเทศ เพราะมีราคาถูกกว่า สามารถควบคุมมาตรฐาน คุณภาพ และความแน่นอนในการผลิต ในการป้อนโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ตรงเวลา สามารถขจัดความล่าช้าในการส่งของที่มีมักจะเกิดขึ้นเสมอ ๆ , เมื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่น ๆ ทำการผลิตแล้วส่งให้โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่สำคัญ เช่น ภาษีการค้าร้อยละ ๔.๗๔ ของต้นทุนการผลิตรวมค่ากรรมวิธีการผลิตร้อยละ ๑.๖๓ ของต้นทุนรวม และค่าแรงงานร้อยละ ๑.๔๘ ของต้นทุนการผลิตรวมนี้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีส่วนสำคัญรองลงมา ที่ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ควรพิจารณา

ต้นทุนการผลิตหากสามารถทำให้ลดลงได้ ในการผลิตก็จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ผลิตนั้น ๆ ที่สามารถผลิตรถจักรยานยนต์ได้ต้นทุนต่ำกว่าคู่แข่งขึ้น และมีคุณภาพมาตรฐานใกล้เคียงกัน การลดต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมนี้สามารถทำได้โดย

๑. ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ทำการผลิตชิ้นส่วนประโยชน์และอุปกรณ์เอง
๒. ลดการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่สามารถผลิตได้ในประเทศโดยมีราคา, คุณภาพและมาตรฐานทัดเทียมกับของต่างประเทศ
๓. ทำการผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีต้นทุนต่ำ เช่น รถจักรยานยนต์ขนาดต่ำกว่า ๑๒๕ ซี.ซี. ลงมาเป็นจำนวนมากในการผลิตแต่ละปีหรือแต่ละงวดการผลิต
๔. ทำการผลิตรถจักรยานยนต์ โดยใช้ชั่วโมงการทำงานปกติ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย เช่น แรงงาน และค่าใช้จ่ายในการผลิตอื่น ๆ แต่สามารถชดเชยพนักงาน

ให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งขึ้นอยู่กับ การวางแผนการผลิต การกำหนดตารางการผลิตแต่ละวัน, เดือน และปี ให้เหมาะสมและมีความสม่ำเสมอในการผลิต

๕. การเพิ่มสมรรถนะความชำนาญ-ความสามารถของพนักงานให้มีการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการจูงใจด้วยเงินเดือน โบนัสพิเศษ และการเลื่อนตำแหน่ง

๖. การนำเอาเครื่องจักรและเครื่องมืออันทันสมัยมาใช้ในการผลิตอยู่ตลอดเวลา โดยไม่กระทบกระเทือนต่อการจ้างแรงงานของพนักงาน และคนงานที่มีอยู่เดิม ทั้งนี้จะต้องพิจารณาถึงผลตอบแทนจากการลงทุนใน เครื่องจักรและเครื่องมือเหล่านั้นว่าให้ประโยชน์เพียงพอหรือไม่

ปัญหาโดยทั่วไปในการดำเนินการของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์

ปัญหาที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์โดยทั่วไป ที่เกิดจากการแข่งขันในการผลิต การจำหน่าย และเกิดจากผู้บริโภคจักรยานยนต์ ซึ่งมีผลกระทบต่อการผลิตเป็นอย่างมาก เช่น ปัญหาที่เกิดจากผู้บริโภคจักรยานยนต์ มีรายได้น้อย เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ผู้ผลิตไม่สามารถขยกรถจักรยานยนต์ที่ผลิตได้ หรือขายได้น้อยก็จะมีผลกระทบต่อการผลิตในระยะต่อมา เป็นต้น ปัญหาต่าง ๆ ที่สำคัญเหล่านี้พอสรุปได้ดังนี้คือ

๑. ผู้บริโภคจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรในชนบท ลูกจ้าง นักศึกษา นักเรียน เป็นต้น บุคคลดังกล่าวมีรายได้น้อย ทำให้ไม่มีกำลังซื้อมากพอที่จะซื้อเป็นเงินสด และในบางกรณีการตัดสินใจซื้อไม่แน่นอน จึงเกิดปัญหาต่อผู้ผลิตมากเพราะผู้ซื้อรถจักรยานยนต์จะทำการซื้อผ่อนส่งมาก มีผลต่อการหมุนเวียนของในอุตสาหกรรมมีความล่าช้า พร้อมกับในปัจจุบันค่าครองชีพของประชาชน โดยทั่วไปสูงขึ้น มีสาเหตุจากอัตราดอกเบี้ย (ในการผ่อนส่ง) สูงขึ้นตาม และเหตุผลประการที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อโดยตรงต่อการหมุนเวียนเงินทุนของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ก็คือ การที่เกษตรกรซึ่งเป็นลูกค้าที่สำคัญของอุตสาหกรรมนี้ ประสบกับภาวะแห้งแล้ง ผลผลิตทางการเกษตรกรรมลดลง ในปีใดก็ตาม ทำให้รายได้ของลูกค้ามีน้อยลง ไม่สามารถซื้อรถจักรยานยนต์ได้ ตามเป้าหมายทางการตลาดที่ผู้ผลิตได้ตั้งไว้ และจะกระทบต่อแผนการผลิตของผู้ผลิตเป็นอย่างมาก

๒. การจำหน่ายชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถจักรยานยนต์ในลักษณะของอะไหล่ ที่นำไปซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์นั้น ในปัจจุบันได้มีผู้ผลิตอะไหล่เทียมและส่วนประกอบเทียมเข้ามาขายในตลาดอะไหล่ เป็นจำนวนมาก โดยเลียนแบบตราสัญลักษณ์ ของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ แต่ขายในราคาถูก เมื่อผู้ใช้ซื้อไปเปลี่ยนซ่อมรถจักรยานยนต์ก็ทำให้เสียง่าย เพราะอะไหล่เทียมเหล่านั้นขาดคุณภาพมาตรฐาน ภาพพจน์ของตราสัญลักษณ์ สินค้าของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์เกิดความเสียหายเป็นอย่างมากต่อผู้ผลิตดังกล่าว

๓. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่มีความเข้าใจในการใช้ประโยชน์รถจักรยานยนต์ อย่างเพียงพอ เช่น ในด้านการบำรุงรักษา, การสร้างความปลอดภัยในการขับขี่และการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จึงเกิดความเสียหายเสมอ ๆ จึงเป็นภาระของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ และผู้จำหน่ายต่าง ๆ ที่จะต้องใช้ความพยายามอย่างมากในการที่จะสร้างความเข้าใจในด้านต่าง ๆ เหล่านี้ให้กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพิ่มมากขึ้น

๔. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มักจะคำนึงถึงรูปแบบ ความสวยงาม เช่น ในส่วนของถังน้ำมัน ท่อไอเสีย ไฟเลี้ยว แต่ไม่ได้คำนึงถึงคุณภาพและราคาที่เหมาะสมในข้อเท็จจริง ผู้ใช้ส่วนใหญ่มักจะยอมซื้อรถจักรยานยนต์ที่มีราคาสูงกว่าเพราะเกิดความเข้าใจว่ามีคุณภาพดีกว่า หรือซื้อเนื่องจากรูปแบบที่สวยงาม จึงเป็นภาระของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ต้องพยายามปรับปรุงสินค้าของตนโดยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบต่าง ๆ เหล่านี้ตลอดเวลา ก่อให้เกิดปัญหาในด้านการผลิตรถจักรยานยนต์แบบใหม่ ๆ และก่อให้เกิดต้นทุนในการวิจัยตลาดเป็นจำนวนมาก ต้นทุนเหล่านี้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ก็เพิ่มไปในราคาของรถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากนัก เพราะในขณะเดียวกัน รถจักรยานยนต์ที่ผู้ผลิตออกมานั้นยังคงมีคุณภาพและมาตรฐานเท่าเดิม แต่ราคากลับสูงขึ้น เป็นต้น

๕. ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มกำลังการผลิตของตนอย่างมากในระยะเวลา ๓-๔ ปี ที่ผ่านมา เพื่อผลิตและขายในตลาดภายในประเทศ การเพิ่มกำลังการผลิตนี้จึงทำให้มีรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากในลตลาด จึงทำให้เกิดภาวะการแข่งขัน ในด้านการตลาดอย่างมากในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มยอดขายของตนให้สูงขึ้น ต้นทุนในการขาย

ที่สำคัญ คือค่าโฆษณาและการส่งเสริมการขายโดยเฉพาะค่าตอบแทนในการขาย (Commission) ที่ผู้ผลิตต้องจ่ายให้แก่ผู้ขายหรือตัวแทนจำหน่ายทั่วประเทศในอัตราสูง ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เหล่านี้จะถูกรวมเข้าไปในราคารถจักรยานยนต์ จึงไม่เป็นประโยชน์ต่อผู้ซื้อหรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์แต่ประการใด อีกทั้งจะทำให้เกิดปัญหาในอนาคตขึ้นอีก กล่าวคือ หากผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ต่างก็เพิ่มกำลังการผลิตของตนมากขึ้น ภาวะการแข่งขันเหล่านี้ก็จะมีความเข้มข้นมากขึ้นอีกต่อไป เพื่อให้ผู้ผลิตสามารถขายรถจักรยานยนต์ให้ได้เท่ากับที่ตนผลิตได้

อีกประการหนึ่งสำหรับการส่งรถจักรยานยนต์ออกไปขายในตลาดต่างประเทศ ในกรณีที่กำลังการผลิตในประเทศมีมากเกินความต้องการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศ แล้วผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ประสบปัญหาอย่างมากในการส่งออก เช่นการกำหนดโควตาจากบริษัทแม่ในประเทศผู้ส่ง การไม่ยอมรับในด้านคุณภาพมาตรฐานจากบริษัทแม่ หรือ จากต่างประเทศ ต้นทุนการผลิตในประเทศสูงกว่าต่างประเทศ เป็นต้น ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ นับว่าเป็นปัญหาสำคัญมากที่มีต่ออุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือ ทั้งจากภาครัฐบาลและภาคเอกชนทั้งภายในและภายนอกประเทศ (รายละเอียดในบทที่ ๖)

การตั้งราคา

ตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีลักษณะตลาดแบบผู้ขายน้อยราย คือ มีเพียง ๔ ราย แม้สินค้าที่ผลิต จะแตกต่างกันบ้าง หรือในความเป็นจริงอาจจะกล่าวได้ว่า ไม่แตกต่างกันเลย ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ และตัวแทนจำหน่าย ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นบุคคลคนเดียวกันในทางปฏิบัติ (ไม่ใช่โดยทางกฎหมาย) ผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่ายเหล่านี้จึงมีความตระหนักว่าราคาสินค้าของเขาขึ้นอยู่กับราคาสินค้าของผู้ผลิตรายอื่น ๆ ด้วย คือมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ผู้ผลิตแต่ละรายในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ต่างก็มีประสบการณ์อยู่เสมอว่า เมื่อตนเพิ่มราคารถจักรยานยนต์ของตน ผู้ผลิตอื่นก็จะขึ้นราคาตาม เพราะในข้อเท็จจริงผู้ซื้อส่วนใหญ่มีทัศนคติที่เชื่อว่า สินค้าที่ราคาสูงกว่ามักจะมีคุณภาพดี จึงเป็นเหตุให้ผู้ผลิตต่างขึ้นราคารถจักรยานยนต์ขึ้นมาก โดยเฉพาะในปัจจุบันยังไม่มีความหมาย

ควบคุมราคา และการป้องกันการผูกขาด' จึงทำให้ผู้ผลิตสามารถขึ้นราคาของตนขึ้นไปเรื่อย ๆ หรืออาจจะรวมตัวกันเป็นสมาคมกลาง เรียกว่า คาร์เทล (Cartel) โดยมีการประชุมปรึกษาหารือและตกลงกันกำหนดราคาขายแบบผูกขาด เพื่อหากำไรเกินควรจากผู้บริโภค^๑

ราคารถจักรยานยนต์ ในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นทุกปี ปีละประมาณร้อยละ ๑๗-๑๘ ของราคาในปีก่อน ๑ ปี ทุกปี คือในปี ๒๕๒๐-๒๕๒๑ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๗ จากปี ๒๕๑๙ และในปี ๒๕๒๑-๒๕๒๒ เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ ๑๙ จากปี ๒๕๒๑ (รายละเอียดภาคผนวก ก. ตารางที่ ๑) การเพิ่มขึ้นของราคาดังกล่าว บริษัทผู้ผลิตต่างก็พยายามกำหนดการเพิ่มขึ้นของราคาให้อยู่ในระดับราคาที่ใกล้เคียงกัน แยกตามขนาดของเครื่องยนต์ โดยมีสาเหตุของการขึ้นราคาที่สำคัญคือ

๑. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยเฉพาะเงินสกุลเยน (Yen) ได้เพิ่มในอัตรา ๓๐-๔๐% ในระยะ ๕ ปีที่ผ่านมา (๒๕๑๖-๒๕๒๑) ทำให้ราคา ซี.ไอ.เอฟ ของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้า โดยเฉพาะในส่วนของเครื่องยนต์ มีราคาสูงขึ้นอีกประการหนึ่งค่าแรงงานในประเทศญี่ปุ่นสูงขึ้น ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นจึงมีราคาสูงขึ้น

๒. การขึ้นอัตราภาษีอากรการนำเข้าจากอัตราร้อยละ ๔๐ เป็นร้อยละ ๖๐ เพื่อให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ในประเทศ ทำให้ราคาของชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์เพิ่มขึ้นเนื่องจากผลของภาษีอากรขาเข้า ในกรณีนี้

¹ กล่อม อิศรพันธ์, หลักเศรษฐศาสตร์ เล่ม ๑, สำนักวิชาการและวางแผน
กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ, พ.ศ. ๒๕๑๑, หน้า ๑๘๕.

ไม่มีผลกระทบต่อราคาารถจักรยายนต์มากนัก เพราะส่วนประกอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการผลิตรถจักรยายนต์ในประเทศ ส่วนใหญ่ได้จากการผลิตในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ ๗๐ ของมูลค่าชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตรถจักรยายนต์ทั้งหมด นอกจากผู้ผลิตรถจักรยายนต์ไม่ยอมใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศเท่านั้น รถจักรยายนต์จึงจะมีราคาเพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากอัตราภาษีดังกล่าว

๓. การขึ้นอัตราค่าแรงงานในประเทศ และสวัสดิการต่าง ๆ ให้แก่พนักงานและคนงาน ตามกฎหมายแรงงานและความเหมาะสมกับภาวะค่าครองชีพในปัจจุบัน

๔. การเพิ่มอัตราการใช้วัตถุดิบ หรือชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ในประเทศให้มากขึ้นทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น เนื่องจากวัตถุดิบพื้นฐานในการผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ส่วนใหญ่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศนั้นมีราคาสูงขึ้น

สาเหตุการเพิ่มขึ้นของราคารถจักรยายนต์ดังกล่าว ทำให้ผู้ผลิตรถจักรยายนต์ต่างก็ขึ้นราคาการจำหน่ายของรถ เพื่อให้ได้กำไรหรือผลตอบแทนจากเงินลงทุนตามที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ และเพื่อรักษาเสถียรภาพด้านราคารถจักรยายนต์ของอุตสาหกรรมนี้ไว้มิให้เปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะการลดลงของราคา ซึ่งจะมีผลกระทบต่อตรงต่อกำไรและรายได้ ของบริษัทในอุตสาหกรรม ด้วยเหตุเหล่านี้จึงทำให้ระดับราคารถจักรยายนต์มีราคาจำหน่ายสูงขึ้นเรื่อย ๆ เป็นที่น่าสังเกตว่า หากระดับราคาดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น จนกระทั่งผู้ซื้อไม่มีอำนาจซื้อ (Purchasing Power) อย่างเพียงพอ ก็จะทำให้อุตสาหกรรมนี้ประสบปัญหาในอนาคต คือไม่สามารถจำหน่ายได้ตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ หรือขายรถจักรยายนต์ได้น้อยกว่าที่ผลิตได้มาก เพราะเกษตรกรของประเทศซึ่งเป็นลูกค้าหรือผู้ซื้อที่สำคัญของอุตสาหกรรมนี้มีถึง ๘๐% ของลูกค้าทั้งหมด และมีรายได้น้อยอยู่แล้ว การขึ้นราคาของรถจักรยายนต์ต่อไปเรื่อย ๆ ก็จะไม่เป็นผลดีทั้งต่อบริษัทผู้ผลิตและผู้ซื้อในเวลาเดียวกัน ดังนั้น การตั้งราคาที่เหมาะสมที่สุดสำหรับผู้ผลิตและผู้ซื้อควรมีขึ้น โดยให้สมเหตุสมผลมากที่สุด (Reasonable) ซึ่งมีหลักในการพิจารณาคือ

๑. พิจารณาถึงต้นทุนที่แท้จริงในการผลิต, การจัดจำหน่าย และกำไรที่
เหมาะสม

๒. อำนาจซื้อ (Purchasing Power) ของผู้ซื้อ

๓. การแข่งขันในด้านราคา โดยเฉพาะสินค้ารถจักรยานยนต์ที่มีราคาต่ำ
และสามารถขายได้ในอุตสาหกรรมนี้มีอยู่หรือไม่ กล่าวคือ หากผู้ผลิตสามารถลดราคา
ของตนลง หรือคงไว้ในระดับราคาในปัจจุบันได้ ก็จะเป็นผลดีต่อผู้ซื้อหรือผู้ใช้ ซึ่งเป็น
เกษตรกร ลูกจ้าง และประชาชนทั่ว ๆ ไป ซึ่งมีรายได้น้อย อันจะเป็นผลดีต่อ
เศรษฐกิจของประเทศในอนาคตได้ โดยส่วนรวม