

บทที่ 3

สภาพการณ์ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย

ในบทนี้จะกล่าวถึงสถานการณ์โดยทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ซึ่งประกอบไปด้วย ประวัติความเป็นมา การผลิต การลงทุน การจำหน่าย การนำเข้า การส่งออก นโยบายและมาตรการของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง ยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2504 โดยในระยะก่อนหน้านั้นในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง ประเทศไทยเริ่มมีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Build-Up : CBU) จากประเทศสหรัฐอเมริกา และยุโรป ซึ่งรถยนต์ถือว่าเป็นสินค้าที่มีราคาสูง โดยที่ยังไม่ได้มีการนำเข้ารถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนประกอบครบชุดจากต่างประเทศ (Completely Knocked-Down : CKD) จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2504 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยประกาศส่งเสริมการลงทุนการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ และได้อนุญาตให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นในประเทศเป็นครั้งแรก โดยการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั่งในต่างประเทศมาทำการประกอบภายในประเทศ (สมคิด, 2539: 29)

โรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกที่ได้รับการอนุญาต คือบริษัทแอ่งโกล ไทยมอเตอร์ จำกัด หรือบริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นผู้แทนจำหน่ายรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าฟอร์ดของประเทศไทย โดยได้รับการส่งเสริมการลงทุนโดยการลดหย่อนภาษีศุลกากรนำเข้าของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ และได้ลดภาษีการค้าในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราปกติด้วย จึงได้นำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เข้ามาทำการประกอบเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2504 ต่อมาก็มีผู้สนใจจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยบริษัทธนบุรีพาณิชย์ จำกัด ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าเมอร์เซเดสเบนซ์ ในปี

พ.ศ. 2504 และบริษัทกรรมบุตร เจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด¹ ได้รับอนุญาตให้ประกอบรถยนต์ ภายใต้เครื่องหมายการค้าเฟียต วาเลีย นิมคา และรถบรรทุกยี่ห้อฟาร์โกและคอคจ์ โดยเปิดดำเนินการเมื่อเดือนพฤษภาคมปี พ.ศ. 2505

แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะแรกเป็นการประกอบรถยนต์ของสหรัฐอเมริกา และยุโรปเป็นหลัก แต่ต่อมาเริ่มมีการประกอบรถยนต์ของญี่ปุ่น โดยบริษัทสยามกลการและนิสสัน จำกัด เริ่มประกอบรถยนต์ยี่ห้อคัทสันเมื่อเดือนธันวาคมปี พ.ศ. 2505 บริษัทมิทซูบิชิ (ประเทศไทย) จำกัด² ได้เริ่มประกอบรถยนต์ยี่ห้อมิซูซุในประเทศไทยเมื่อเดือนพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2506 บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทปริ้นมอเตอร์ จำกัด ได้เข้ามาดำเนินการพร้อมกัน เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ปี พ.ศ. 2507 บริษัทสหพัฒนายานยนต์ จำกัด ประกอบรถบรรทุกยี่ห้อมิทซูบิชิ เปิดดำเนินการเมื่อเดือนพฤษภาคมปี พ.ศ. 2507 และบริษัทไทยอีโนอุตสาหกรรม จำกัด เปิดดำเนินการเมื่อเดือนสิงหาคมปี พ.ศ. 2509 เป็นต้น หลังจากนั้นก็ได้มีบริษัทผู้ประกอบรถยนต์รายอื่นๆ ททยอยเข้ามาจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั้นในประเทศไทยมากขึ้นเรื่อยๆ (วิสิทธิ์, 2543: 40)

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2512 อุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มมีการขยายตัว แต่การขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยได้ส่งผลให้ประเทศไทยขาดดุลการค้าเนื่องจากต้องนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปเพื่อใช้สำหรับประกอบรถยนต์ รัฐบาลจึงได้ยุติการให้การส่งเสริมการลงทุนจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั้น และมีนโยบายหันมาส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนสำเร็จรูปภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้า โดยได้ออกมาตรการให้ผู้ประกอบรถยนต์นั้นภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าชิ้นส่วนทั้งหมดในการประกอบรถยนต์นั้นหนึ่งคัน โดยกำหนดให้มีผลบังคับในปี พ.ศ. 2514 นอกจากนี้ยังมีมาตรการจำกัดจำนวนรุ่น (Series) และแบบ (Model) ในการประกอบรถยนต์นั้นเพื่อให้เกิดการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์นั้นจำนวนมากและเกิดการประหยัดจากขนาดของการผลิต (Economies of Scale)

¹ บริษัทกรรมบุตร เจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด ได้โอนกิจการให้ บริษัทฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัดในปี พ.ศ. 2513 และได้เลิกกิจการไปในปี พ.ศ. 2519

² บริษัทมิทซูบิชิ (ประเทศไทย) จำกัด ได้โอนธุรกิจประกอบรถยนต์มิซูซุมาให้ บริษัทมิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินการแทนนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคมปี พ.ศ. 2509

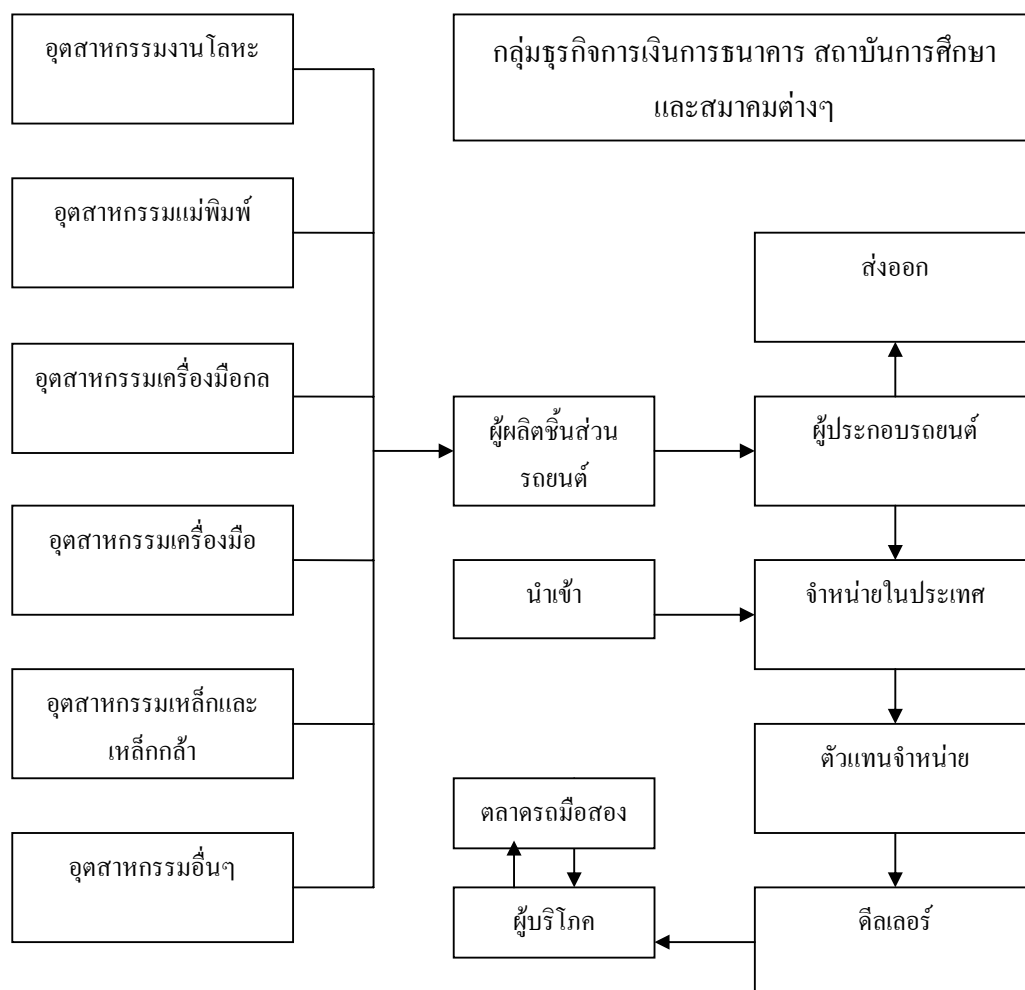
เมื่อเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ. 2530-2533 ส่งผลให้ความต้องการรถยนต์นั่งภายในประเทศขยายตัวตามไปด้วย ปรากฏว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งไม่สามารถประกอบรถยนต์นั่งตอบสนองความต้องการของตลาดในประเทศได้อย่างเพียงพอ และรัฐบาลได้มีมาตรการห้ามผู้ประกอบการรายใหม่จัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นในประเทศอีกต่อไป ส่งผลให้เกิดภาวะขาดแคลนรถยนต์นั่งในประเทศอย่างรุนแรงในช่วงปี พ.ศ. 2533 ซึ่งการซื้อรถยนต์นั่งต้องสั่งจองล่วงหน้าเป็นเวลานานหลายเดือนกว่าที่จะได้รับรถยนต์นั่งไปใช้งาน ทำให้เกิดธุรกิจเก็งกำไรซื้อขายใบจองรถยนต์นั่งขึ้นอย่างแพร่หลาย ส่งผลให้ราคารถยนต์นั่งสูงขึ้นจากเดิมที่ควรจะเป็น ผู้บริโภคจึงตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบและถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบการที่มีอำนาจในการต่อรองเหนือกว่า (วิสิทธิ์, 2543: 41) จนกระทั่งเดือนกุมภาพันธ์ปี พ.ศ. 2534 ได้เกิดเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์การเมืองไทย คือคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (รสช.) ซึ่งมีพลเอกสุนทร คงสมพงษ์ เป็นผู้นำ ได้กระทำรัฐประหาร รัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ซึ่งนำมาสู่รัฐบาลพลเรือนชุดใหม่ของนายอานันท์ ปันยารชุน ผลกระทบของการรัฐประหาร โดย รสช. ไม่เพียงส่งผลต่อการเมืองเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อเศรษฐกิจด้วย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมของรัฐบาลนายอานันท์ คือ ดร. สิปปนนท์ เกตุทัต ได้มีนโยบายเปิดเสรีการนำเข้ารถยนต์นั่งและได้ปรับโครงสร้างภาษีอากรเกี่ยวกับรถยนต์นั่งครั้งใหญ่ โดยกระทรวงพาณิชย์ได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งได้อย่างเสรีโดยไม่จำกัดจำนวนรุ่น (Series) และแบบ (Model) รวมทั้งขนาดเครื่องยนต์ ส่วนกระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกการกำหนดรุ่น (Series) และแบบ (Model) ของรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศ และกระทรวงการคลังได้ปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีปริมาตรความจุระบอบสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ลงจากอัตราร้อยละ 150 เหลือเพียงร้อยละ 60 และปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีปริมาตรความจุระบอบสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป ลงจากอัตราร้อยละ 200 เหลือเพียงร้อยละ 100 การเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าวได้ทำให้ความต้องการรถยนต์นั่งขยายตัวอย่างรวดเร็ว

ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งใหม่ และให้มีนโยบายเปิดเสรีการลงทุน เพื่อให้เกิดการแข่งขันเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต จากนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายตะวันตกหันมาสนใจตั้งฐานการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย และได้มีนโยบายเน้นสนับสนุนโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกมากขึ้น เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์นั่งได้มากที่สุดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งให้กับผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก เพื่อป้อนตลาดในภูมิภาคนี้ต่อไป

จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับต่างๆ มากมาย โดยโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยแบ่งได้ 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ ผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ แต่ผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มได้มีความสัมพันธ์กับอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง และเป็นธุรกิจต่อเนื่องกันตั้งแต่ก่อนเริ่มกระบวนการผลิตจนถึงกระทั่งหลังส่งมอบรถยนต์ให้ผู้บริโภค ตัวอย่างธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยได้แก่ กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตโดยตรง เช่น อุตสาหกรรมโลหะ อุตสาหกรรมแม่เหล็ก อุตสาหกรรมเครื่องมือกล อุตสาหกรรมเครื่องมือ อุตสาหกรรมเหล็ก และอุตสาหกรรมอื่นๆ เป็นต้น และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตทางอ้อม เช่น ธนาคาร สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และสมาคมต่างๆ เป็นต้น ดังแสดงรายละเอียดในภาพที่ 6

การผลิตและการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศไทย

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 บริษัทแอ่งโกล ไทยมอเตอร์ จำกัด ได้จัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นเป็นรายแรกและสามารถทำการประกอบรถยนต์นั่งได้จำนวน 310 คัน หลังจากนั้นก็ได้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งมากขึ้น และบริษัทเดิมได้ขยายกำลังการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศที่กำลังขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างเช่น การเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี พ.ศ. 2534 ทำให้มีการลงทุนภายในประเทศเพิ่มขึ้นทั้งผู้ประกอบการรายใหม่และรายเก่า จึงทำให้อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์นั่งของประเทศไทยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา จนถึงปี พ.ศ. 2540 ยกเว้นในช่วงปีพ.ศ. 2512-2514 ที่ปริมาณการประกอบรถยนต์นั่งชะลอลง เนื่องจากรัฐบาลได้จำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model) ในการประกอบและไม่อนุญาตให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นอีก และในช่วงปี พ.ศ. 2528-2529 การประกอบรถยนต์นั่งได้ลดลงอีกครั้งหนึ่ง โดยมีสาเหตุมาจากภาวะเศรษฐกิจของโลกตกต่ำและราคาน้ำมันได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น แต่ในช่วงถัดมาปริมาณการประกอบรถยนต์นั่งกลับเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะภายหลังการปรับลดภาษีครั้งใหญ่ในปี พ.ศ. 2534 (วิสิทธิ์, 2543: 43) จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเป็นอย่างมาก โดยทำให้ในปี พ.ศ. 2540 การประกอบรถยนต์นั่งของประเทศไทยได้ลดลงจากปี พ.ศ. 2539 ร้อยละ 19.15 และลดลงไปอีกร้อยละ 71.43 ในปี 2541 อย่างไรก็ตามหลังวิกฤติเศรษฐกิจตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 สถานการณ์การประกอบรถยนต์นั่งของประเทศไทยเริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 3



ภาพที่ 6 ผังโครงสร้างกระบวนการผลิตรถยนต์ของไทย
ที่มา: จิรายุส (2543, 12)

จากตารางที่ 3 ในปี พ.ศ. 2542 มีปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งรวม 72,716 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2541 ถึงร้อยละ 127.18 ซึ่งเป็นผลมาจากในปี พ.ศ. 2541 มีปริมาณการผลิตในระดับที่ต่ำ เนื่องจากมีรถยนต์นั่งเหลือค้างในสต็อกจากปี พ.ศ. 2540 เป็นจำนวนมาก ประกอบกับผู้ประกอบการได้มีการแข่งขันเปิดตัวรถยนต์นั่งรุ่นใหม่กันเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 3 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2533-2548

ปี พ.ศ.	ปริมาณการผลิต (คัน)	อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)
2533	73,766	-
2534	76,938	4.30
2535	104,596	35.95
2536	144,449	38.10
2537	109,830	-23.97
2538	127,640	16.22
2539	138,579	8.57
2540	112,041	-19.15
2541	32,008	-71.43
2542	72,716	127.18
2543	97,129	33.57
2544	156,066	60.68
2545	169,321	8.49
2546	251,684	48.64
2547	299,439	18.97
2548	277,603	-7.29

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2549ก อ้างถึง สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2549)

ต่อมาในช่วงปี พ.ศ. 2543-2547 การผลิตรถยนต์นั่งในประเทศไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ปรับปรุงสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการรถยนต์นั่งและชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ย้ายฐานการผลิตมาตั้งในประเทศไทยมากขึ้น เช่น โตโยต้า มิตซูบิชิ ฮอนด้า กลุ่มอิชูซุและจีเอ็ม เป็นต้น นอกจากนี้ยังรวมถึงนโยบายของรัฐบาลที่มีส่วนสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง ทำให้ปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมีอัตราการขยายตัวที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด จะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2544 มีปริมาณการผลิตรถยนต์นั่ง 156,066 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2543 ถึงร้อยละ 60.68 ซึ่งเป็นผลมาจากการผลิตส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อส่งออกโดยเฉพาะของบริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่เริ่มเปิดสายการผลิตครั้งแรกเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2543 และในปี พ.ศ. 2544 สามารถผลิตได้

มากกว่า 52,000 คัน เกินกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ยังเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการเน้นการทำตลาดรถยนต์นั่ง โดยมีทั้งการเปิดตัวรถยนต์นั่งรุ่นใหม่และการปรับเปลี่ยนรถยนต์นั่งรุ่นเดิมให้มีความหลากหลายยิ่งขึ้นออกสู่ตลาดตั้งแต่ช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี พ.ศ. 2543 ทำให้ผู้บริโภคปรับเปลี่ยนรสนิยมจากรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มาเป็นรถยนต์นั่งมากขึ้น การผลิตรถยนต์นั่งจึงเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2549) กล่าวว่า ในปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งสิ้น 13 แห่ง โดยมีกำลังการผลิตรวม 129,600 คัน แบ่งเป็น โรงงานประกอบรถยนต์นั่งอย่างเดียว 5 โรงงาน โรงงานประกอบรถยนต์นั่งและรถกระบะ 3 โรงงาน โรงงานประกอบรถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์อื่นๆ 1 โรงงาน และโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เท่านั้น 3 โรงงาน ดังแสดงในตารางที่ 5 โดยบริษัทที่ผลิตรถยนต์นั่งมากที่สุดในอันดับต้นๆ ของประเทศไทย ได้แก่ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด สำหรับรถกระบะมีบริษัทที่ผลิตมากในอันดับต้นๆ ได้แก่ บริษัท ตรีเพชรอีซูซุ จำกัด บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4

การลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย

ภายหลังจากการเปิดเสรีในปี พ.ศ. 2534 ได้ส่งผลให้ราคารถยนต์นั่งลดลง และความต้องการรถยนต์นั่งมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับรัฐบาลมีเป้าหมายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของภูมิภาคนี้ จึงมีนโยบายให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมการผลิตหรือการประกอบรถยนต์นั่งในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการรถยนต์นั่งรายเดิม และรายใหม่ๆ เข้ามาลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของไทยในช่วงแรก เป็นการลงทุนที่เกิดจากการย้ายฐานการผลิตจากประเทศญี่ปุ่นเพื่อขยายกำลังการผลิตและลดต้นทุนการผลิตลง ต่อจากนั้นก็ตามมาด้วยบริษัทรถยนต์จากยุโรปและสหรัฐอเมริกาในเวลาต่อมา ซึ่งการเข้ามาลงทุนและมูลค่าเงินลงทุนของบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์แต่ละราย ได้แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 5

ตารางที่ 4 รายชื่อโรงงานประกอบรถยนต์ ประเภทรถยนต์ และกำลังการผลิตในประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2546

โรงงานประกอบรถยนต์	ยี่ห้อ	ประเภทรถ	กำลังการผลิต (คันต่อปี)
1. โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	โตโยต้า	รถยนต์นั่ง, รถกระบะ	240,000
2. สยามนิสสันอโตโมบิล จำกัด	นิสสัน	รถยนต์นั่ง, รถกระบะ	143,900
3. อีซูซุ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	อีซูซุ	รถกระบะ, รถบรรทุก	180,000
4. ออโตอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	ฟอร์ด, มาสด้า	รถกระบะ	135,000
5. เอ็มเอ็มซี สิทธิผล จำกัด	มิตซูบิชิ	รถยนต์นั่ง, รถกระบะ, รถบรรทุก	156,800
6. ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	ฮอนด้า	รถยนต์นั่ง	120,000
7. เจนเนอรัลมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	เชvrolet	รถยนต์นั่ง	110,000
8. ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	เบนซ์	รถกระบะ, รถบรรทุก	19,500
9. วาย เอ็ม ซี แอสเซมบลี จำกัด	เปอร์โยต์, ออดี, โพล์สวาเก้น,	รถยนต์นั่ง	12,000
10. บีเอ็มดับเบิลยู แมนูเฟกเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด	บีเอ็มดับเบิลยู	รถยนต์นั่ง	10,000
11. ฮีโน่ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	ฮีโน่	รถบรรทุก	28,800
12. ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน)	ไทยรุ่ง	รถดัดแปลง, รถตู้	9,600
13. ไทย-สวีดิช แอสเซมบลี จำกัด	วอลโว่	รถยนต์นั่ง	6,000

ที่มา: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (2546 อ้างถึง สถาบันยานยนต์ 2546)

ตารางที่ 5 การเข้ามาลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ต่างประเทศ

ปี	บริษัท	เงินลงทุน (ล้านบาท)
2537	เอ็มเอ็มซี สิทธิผล จำกัด	6,022
2538	ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	2,525
	สยาม วิ เอ็ม ซี ยานยนต์ จำกัด	700
	โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	8,146
2539	ออโตอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	8,917
	เจนเนอรัลมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	16,200
2542	ออโตอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	988
	บีเอ็มดับเบิลยู แมนูเฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด	1,295
	ฮิโน่ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	806
2544	เพียต ออโต (ประเทศไทย) จำกัด	524
	สยามนิสสันออโตโมบิล จำกัด	8,269

ที่มา: คัดแปลงมาจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2546)

การเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยของผู้ประกอบการจากต่างประเทศแต่ละราย สรุปได้ดังนี้ (วิสิทธิ์, 2543: 49-51)

1. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ลงทุนจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเป็นแห่งที่ 2 ด้วยเงินลงทุนจำนวน 8,146 ล้านบาท โรงงานตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ จังหวัดระยอง บนพื้นที่ 625 ไร่ มีการจ้างงานจำนวน 3,000 คน เริ่มประกอบรถยนต์นั่งได้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2539 ด้วยกำลังการผลิต 100,000 คันต่อปี ซึ่งการจัดตั้งโรงงานแห่งนี้จะทำให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งของโตโยต้าที่ใหญ่เป็นอันดับสามที่อยู่นอกประเทศญี่ปุ่น รองจากประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรป ตามลำดับ

2. บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ได้ลงทุนจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งแห่งใหม่ที่สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา บนพื้นที่ 300 ไร่ ด้วยเงินลงทุน 2,525 ล้านบาท มีการจ้างแรงงานจำนวน 2,280 คน เพื่อประกอบรถยนต์นั่งด้วยกำลังการผลิต 90,000 คันต่อปี โรงงานแห่งนี้จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งของฮอนด้าที่

ใหญ่เป็นอันดับสามที่อยู่นอกประเทศญี่ปุ่น รองจากประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรปเช่นเดียวกับโตโยต้า

3. บริษัท เอ็มเอ็มซี สิทซึผล จำกัด ได้ลงทุนด้วยจำนวนเงินสูงถึง 14,000 ล้านบาทในการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งรถยนต์นั่งและรถกระบะที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด้วยกำลังการผลิตเต็มที่ 120,000 คันต่อปี เป็นการผลิตแบบครบวงจร โดยจะทำการผลิตขึ้นส่วนเอง เริ่มทำการผลิตรถยนต์ออกสู่ตลาดได้ในปี พ.ศ. 2539 ทั้งนี้เป็นการย้ายฐานการผลิตรถกระบะทั้งระบบมาจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานการประกอบรถยนต์ภายใต้เครื่องหมายการค้ามิซูบิชิทั้งรถยนต์นั่งและรถกระบะที่ใหญ่เป็นอันดับสองรองจากประเทศญี่ปุ่น และมีนโยบายว่าจะเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปทั่วโลก

4. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด ได้ลงทุนขยายโรงงานเพื่อผลิตรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าเมอร์เซเดสเบนซ์ ด้วยมูลค่าเงินลงทุนจำนวน 1,500 ล้านบาท

5. บริษัท ชูชูกิ จำกัด ได้ร่วมทุนกับบริษัท สยามอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งรถยนต์ด้วยมูลค่าการลงทุน 1,000 ล้านบาท เพื่อผลิตรถยนต์นั่งและรถตรวจการณ์เพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอินโดจีน จีน สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย

6. บริษัท สยาม วิ เอ็ม ซี ยานยนต์ จำกัด เป็นบริษัทประกอบรถยนต์ของคนไทยใช้เครื่องหมายการค้าของตนเองได้ลงทุน 700 ล้านบาท เพื่อขยายโรงงานประกอบรถกระบะด้วยกำลังการผลิต 24,000 คันต่อปี มีการจ้างงานประมาณ 660 คน โรงงานตั้งอยู่ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

7. บริษัท ออโตอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยการร่วมทุนของบริษัท ฟอर्ड-มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา และบริษัท มาสด้า จำกัด แห่งประเทศญี่ปุ่นลงทุนผลิตรถยนต์นั่งและรถกระบะด้วยจำนวนเงินลงทุนสูงถึง 12,500 ล้านบาท โรงงานตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซี-บอร์ด จังหวัดระยอง มีกำลังการผลิตเต็มที่ 210,000 คัน แต่ในระยะแรกจะมีกำลังการผลิต 100,000 คันต่อปี

8. บริษัท เจเนอรัล มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดในโลก ได้ตัดสินใจเข้ามาจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าโอเปิลในประเทศไทย ด้วยเงินลงทุนจำนวนสูงถึง 16,200 ล้านบาท เพื่อผลิตรถยนต์นั่งด้วยกำลังการผลิต 150,000 คันต่อปี โดยมีเป้าหมายที่จะให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังภูมิภาคอาเซียน

9. บริษัท ไครสเลอร์ จำกัด ได้มีโครงการความร่วมมือกับบริษัท สวีดิช แอชเชมบลี จำกัด (เป็นโรงงานประกอบรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าออลโว่) เพื่อให้ประกอบรถยนต์นั่งขนาดกลางและรถตรวจการณัของไครสเลอร์ในปริมาณ 5,000 คันต่อปี

นอกจากนั้น บริษัท ออดี เอจี จำกัด จากประเทศเยอรมนี ยังมีโครงการที่จะร่วมทุนกับกลุ่มยุทธกิจเพื่อจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าออดี้ในประเทศไทย

การจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศไทย

นับตั้งแต่ประเทศไทยเริ่มมีการประกอบรถยนต์นั่งในปี พ.ศ. 2504 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2504 สามารถประกอบรถยนต์นั่งได้เพียง 310 คัน ในขณะที่ปริมาณการจำหน่ายสูงถึง 3,318 คัน เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวเศรษฐกิจของประเทศกำลังขยายตัวในอัตราที่สูง จึงส่งผลให้ความต้องการรถยนต์นั่งขยายตัวในอัตราที่สูงตามไปด้วย ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ถึงแม้ว่าในปี พ.ศ. 2534 จะอยู่ในช่วงสงครามอ่าวเปอร์เซีย ก็ไม่ได้ทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งลดลงแต่อย่างไร เพราะภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยยังคงขยายตัวเพิ่มขึ้น ประกอบกับการที่รัฐบาลมีนโยบายเปิดเสรีการนำเข้ารถยนต์นั่ง และได้ปรับลดภาษีนำเข้าลง จึงทำให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในปี พ.ศ. 2535 ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว คือประมาณร้อยละ 81.86 และในปี พ.ศ. 2536 ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 43.42

อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2540 เป็นปีที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ค่าเงินบาทอ่อนค่าลง ทำให้เศรษฐกิจในประเทศหดตัว ประกอบกับแรงงานไทยส่วนใหญ่ถูกปลดออกจากราน ทำให้กำลังซื้อของประชาชนลดลงอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยลดลงเช่นกัน โดยในปี พ.ศ. 2540 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศอยู่ที่ 132,060 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2539 ถึงร้อยละ 23.55 เพราะว่าเป็นปี พ.ศ. 2539 คนในประเทศมีความอยู่ดีกินดี

เนื่องจากเป็นยุคที่เศรษฐกิจกำลังรุ่งเรืองถึงขีดสุด ทำให้คนในประเทศมีกำลังซื้อสูง และในปี พ.ศ. 2541 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยมีปริมาณการจำหน่ายเพียง 46,300 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2540 ถึงร้อยละ 64.94 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2533- 2548

ปี พ.ศ.	ปริมาณการจำหน่าย (คัน)	อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)
2533	65,864	-
2534	66,779	1.39
2535	121,441	81.86
2536	174,169	43.42
2537	155,670	-10.62
2538	163,371	4.95
2539	172,730	5.73
2540	132,060	-23.55
2541	46,300	-64.94
2542	66,858	44.40
2543	83,106	24.30
2544	104,502	25.75
2545	126,353	20.91
2546	179,005	41.67
2547	209,110	16.82
2548	188,211	-9.99

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2549) อ้างถึง สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2549)

ภายหลังจากที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 สถานการณ์การจำหน่ายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 จนถึงปัจจุบันมีสถานการณ์ที่ดีขึ้น เนื่องมาจากการที่เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ประชาชนเริ่มมีรายได้เพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศกลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2542 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2541 ถึงร้อยละ 44.40 และในปี

ต่อๆ มาจนถึงปัจจุบันปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด

การนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มนำเข้ารถยนต์นั่งมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2477 และเป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายในเวลาต่อมา ทำให้การนำเข้ารถยนต์นั่งเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งปี พ.ศ. 2504 จึงได้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นในประเทศ ซึ่งสามารถประกอบรถยนต์นั่งได้จำนวน 310 คัน ในขณะที่ผู้บริโภคมีความต้องการมากถึง 3,542 คัน จึงทำให้ปริมาณรถยนต์นั่งที่ประเทศผลิตได้มีไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภคที่มีเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงต้องมีการนำเข้ารถยนต์นั่งจากต่างประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ดังนั้นการนำเข้ารถยนต์นั่งจึงขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด

ต่อมาในปี พ.ศ. 2512 ประเทศไทยประสบกับปัญหาขาดดุลการค้าอย่างหนัก ซึ่งการนำเข้ารถยนต์นั่งก็เป็นสาเหตุหลักประการหนึ่ง รัฐบาลจึงประกาศขึ้นอัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์นั่งจากร้อยละ 60 เป็นร้อยละ 80 ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นั่งนำเข้ากับรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศแตกต่างกันมากขึ้น ทำให้ผู้บริโภคหันไปใช้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศมากขึ้น ส่งผลทำให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ลดลงในระหว่างปี พ.ศ. 2512-2515 พอถึงปี พ.ศ. 2516 การนำเข้ารถยนต์นั่งกลับขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งและมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลโดยกระทรวงพาณิชย์ได้ออกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรความจุระบอบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี. แต่สามารถนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรความจุระบอบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไปได้ แต่จะต้องเสียภาษีนำเข้าเพิ่มจากอัตราเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 จึงทำให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งลดลงอีกครั้งในระหว่างปี พ.ศ. 2522-2524 แต่อย่างไรก็ตามเมื่อถึงปี พ.ศ. 2525-2527 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้ง จึงทำให้รัฐบาลต้องกีดกันการนำเข้า โดยใช้นโยบายปรับเพิ่มอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรความจุระบอบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไปจากร้อยละ 150 เป็นร้อยละ 200 และต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 50 ของภาษีนำเข้าปกติ ส่วนรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีปริมาตรความจุระบอบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี. รัฐบาลอนุญาตให้นำเข้าได้แต่ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 150 และเสียค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 50 ของภาษีนำเข้าปกติ ส่งผลทำให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งในปี พ.ศ. 2529 ลดลงอีกครั้ง แต่อย่างไรก็ตามในระหว่างปี พ.ศ. 2530-2533 ปริมาณการนำเข้า

รถยนต์นั่งกลับขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้ง เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจในช่วงเวลาดังกล่าวมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ประชาชนมีกำลังซื้อสูงขึ้น ส่งผลให้ความต้องการรถยนต์นั่งขยายตัวอย่างรวดเร็วตามไปด้วย

จนกระทั่งปี พ.ศ. 2534 รัฐบาลประกาศใช้นโยบายเปิดเสรีการนำเข้ารถยนต์นั่ง โดยไม่จำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model) รวมทั้งขนาดเครื่องยนต์ พร้อมทั้งประกาศลดอัตราภาษีขาเข้าเพื่อเป็นการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมีการแข่งขันมากขึ้น จึงทำให้มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นจาก 4,382.47 พันบาทในปี พ.ศ. 2534 เป็น 17,674.60 พันบาทในปี พ.ศ. 2535 และเพิ่มขึ้นเป็น 143,526.73 พันบาทในปี พ.ศ. 2538 อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2539 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งได้ลดลงอย่างมากจากปี พ.ศ. 2538 เหลือเพียง 125,363.59 พันบาท สาเหตุจากภาวะเศรษฐกิจเริ่มชะลอตัว (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 7)

ภายหลังจากที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ทำให้รัฐบาลประกาศใช้นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว ส่งผลให้มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งลดลงอย่างมาก จะเห็นได้จากตารางที่ 7 พบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งเท่ากับ 31,804.35 พันบาท แต่ในปี พ.ศ. 2541 มีมูลค่าการนำเข้าลดลงเหลือเพียง 11,751.99 พันบาท ดังนั้นรัฐบาลจึงเข้ามากำหนดนโยบายต่างๆ เพื่อเป็นการกระตุ้นการนำเข้า ประกอบกับเศรษฐกิจของประเทศเริ่มมีการขยายตัวที่ดีขึ้น จึงทำให้มูลค่าการนำเข้าขยายตัวเพิ่มขึ้นมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน โดยแหล่งนำเข้ารถยนต์นั่งที่สำคัญของประเทศไทย ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ยุโรป และอเมริกา เป็นต้น

การส่งออกรถยนต์นั่งของประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มมีการส่งเสริมการลงทุนในการประกอบรถยนต์นั่งในปี พ.ศ. 2504 โดยที่ในระยะแรก การลงทุนในประเทศมีจุดมุ่งหมายเพื่อทดแทนการนำเข้าเป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้ในระยะแรกแทบจะไม่มี การส่งออกเลย จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2522 รัฐบาลจึงเริ่มมีนโยบายส่งเสริมการส่งออก โดยใช้มาตรการทางด้านภาษีเป็นสิ่งจูงใจ แต่ก็ไม่สามารถกระตุ้นให้มีการผลิตเพื่อการส่งออกได้มากเท่าที่ควร เนื่องจากกำลังการผลิตรถยนต์นั่งในประเทศยังไม่สามารถที่จะตอบสนอง

ตารางที่ 7 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2533- 2548

(หน่วย: พันบาท)

ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวมรถยนต์
2533	2,206.71	3,289,190.95	3,291,397.66
2534	4,382.47	4,484,323.11	4,488,705.58
2535	17,674.60	6,669,204.10	6,686,878.70
2536	38,995.25	3,178,928.64	3,217,923.89
2537	53,160.69	868,824.32	921,985.01
2538	143,526.73	5,009,370.55	5,152,897.28
2539	125,363.59	7,313,867.13	7,439,230.73
2540	31,804.35	4,024,971.32	4,056,775.67
2541	11,751.99	1,546,762.35	1,558,514.33
2542	23,570.11	2,654,756.76	2,678,326.87
2543	39,667.51	3,265,221.47	3,304,888.98
2544	57,103.51	4,722,998.93	4,780,102.44
2545	68,626.53	5,867,035.06	5,935,661.59
2546	136,728.60	4,703,712.07	4,840,440.67
2547	145,895.17	6,479,447.79	6,625,342.96
2548	232,222.50	10,982,008.61	11,214,231.11

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

ความต้องการภายในประเทศได้อย่างเพียงพอและเกิดภาวะรถยนต์นั่งขาดตลาดในบางช่วงเวลา จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2530 บริษัทเอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด ซึ่งเป็นกิจการร่วมทุนระหว่างเอกชนของประเทศไทยกับนักลงทุนประเทศญี่ปุ่นได้จัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออกไปยังประเทศแคนาดาและมีแผนการส่งออกที่ชัดเจน จึงถือเป็นผู้ประกอบการรายแรกที่มีการส่งออกรถยนต์นั่งอย่างจริงจัง แต่อย่างไรก็ตามการส่งออกรถยนต์นั่งของประเทศไทยยังมีความผันผวนอยู่มาก เนื่องจากตลาดส่งออกรถยนต์นั่งของประเทศยังแคบ เพราะการส่งออกรถยนต์ของประเทศส่วนใหญ่เป็นการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ตารางที่ 8) รวมทั้งความสามารถในการผลิตของผู้ประกอบการในประเทศยังต่ำกว่าต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศอุตสาหกรรมที่เป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา เยอรมัน และญี่ปุ่น เป็นต้น

แต่หลังจากที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ทำให้ผู้บริโภคมีกำลังซื้อลดลง ส่งผลให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศลดลงด้วย แต่เนื่องจากปริมาณการผลิตยังคงมีกำลังการผลิตอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้มีรถยนต์นั่งเหลือค้างอยู่ในสต็อกเป็นจำนวนมาก ส่งผลทำให้ตลาดในประเทศหดตัวอย่างรุนแรง ประกอบกับการที่รัฐบาลใช้นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว ส่งผลทำให้ราคาส่งออกรถยนต์นั่งลดลง ดังนั้นผู้ประกอบการจึงหันมาทำการส่งออกมากขึ้น เพราะในต่างประเทศมีความต้องการอยู่ในเกณฑ์ที่สูง โดยเฉพาะสหภาพยุโรป ออสเตรเลีย และตะวันออกกลาง รวมทั้งตลาดใหม่อื่นๆ อีกหลายแห่ง จึงทำให้การส่งออกรถยนต์นั่งของประเทศเริ่มมีทิศทางการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นแต่น้อยกว่าการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์

จากตารางที่ 8 จะเห็นได้ว่าตั้งแต่หลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา การส่งออกรถยนต์นั่งของประเทศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นแต่ไม่มากเท่าใดนัก เนื่องจากประเทศไทยหันไปให้ความสำคัญกับการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากขึ้น กล่าวคือในปี พ.ศ. 2540 มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งเท่ากับ 26,328.44 พันบาท ซึ่งมากกว่าการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ที่มีมูลค่าเท่ากับ 16,408,948.02 พันบาท แต่ในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งเท่ากับ 90,410.32 พันบาท ซึ่งน้อยกว่าการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ที่มีมูลค่าเท่ากับ 121,101,909.49 พันบาท สำหรับตลาดส่งออกรถยนต์นั่งที่สำคัญ 10 อันดับแรกได้แก่ ประเทศเบลเยียม ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย สิงคโปร์ ไต้หวัน จีน นิวซีแลนด์ อินโดนีเซีย แอฟริกาใต้ และกัมพูชา ตามลำดับ ซึ่งการส่งออกรถยนต์นั่งของประเทศส่วนใหญ่เป็นการส่งออกโดยอาศัยความได้เปรียบทางด้านราคา เนื่องจากค่าเงินบาทที่ลดลงอันเป็นผลจากการที่ใช้นโยบายปรับค่าเงินบาทลอยตัว

เมื่อมองในภาพรวม พบว่าในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์ที่ขยายตัวในเกณฑ์ที่ดีต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2547 โดยเฉพาะการส่งออกไปออสเตรเลียมีมูลค่าขยายตัวสูงถึงร้อยละ 64 ทำให้ออสเตรเลียกลายเป็นตลาดส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบที่สำคัญเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศไทยรองจากกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้เนื่องจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 ช่วยให้รถยนต์และชิ้นส่วนประกอบของประเทศไทยที่ส่งออกไปออสเตรเลียเสียภาษีนำเข้าในอัตราต่ำลง ซึ่งเอื้อต่อการขยายตลาดออสเตรเลีย ขณะที่มูลค่าการส่งออกในกลุ่มอาเซียน ซึ่งเป็นตลาดส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบที่สำคัญเป็นอันดับ 1 ของประเทศไทย ขยายตัวร้อยละ 25 เนื่องจากยังได้รับประโยชน์จากข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA) ซึ่งเอื้อประโยชน์ให้กับประเทศไทยสามารถขยายตลาดรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบในกลุ่มอาเซียน

ได้มากขึ้น อีกทั้งความต้องการใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในกลุ่มอาเซียนยังคงเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์และตลาดรถยนต์ของสมาชิกในกลุ่มอาเซียน (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2549: 30)

ตารางที่ 8 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2533- 2548

(หน่วย: พันบาท)

ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวมรถยนต์
2533	9,697.57	341,896.42	351,593.99
2534	10,037.40	54,231.49	64,268.88
2535	9,030.78	354,322.55	363,353.33
2536	16,086.38	1,853,605.59	1,869,691.96
2537	17,563.84	1,866,269.34	1,883,833.18
2538	35,218.06	2,024,052.77	2,059,270.83
2539	14,472.42	4,729,030.20	4,743,502.63
2540	26,328.44	16,408,948.02	16,435,276.47
2541	197,084.62	26,412,345.23	26,609,429.85
2542	254,477.23	37,457,564.21	37,712,041.44
2543	287,110.57	44,231,887.91	44,518,998.48
2544	343,027.12	54,892,493.11	55,235,520.23
2545	152,358.60	61,271,003.57	61,423,362.17
2546	33,275.46	76,635,381.05	76,668,656.51
2547	2,027,510.12	101,593,579.72	103,621,089.84
2548	90,410.32	121,101,909.49	121,192,319.81

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

นโยบายและมาตรการของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการพัฒนาและอยู่ภายใต้การคุ้มครองของรัฐบาลมาโดยตลอดนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ทำให้การเปลี่ยนแปลงนโยบายและมาตรการของรัฐบาล

ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเป็นอย่างมาก ซึ่งสามารถสรุปนโยบายและมาตรการของรัฐบาลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 จนถึงปัจจุบัน ได้ดังนี้ (คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งชาติ, 2541)

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งก่อนปี พ.ศ. 2521

1. นโยบายส่งเสริมการลงทุน

เมื่อเริ่มมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นในปี พ.ศ. 2504 รัฐบาลได้ปรับปรุงแก้ไขการให้สิทธิพิเศษและวิธีปฏิบัติในการให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง โดยได้ตราพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2505 และให้ผู้ลงทุนในกิจการประกอบรถยนต์นั่งได้รับสิทธิประโยชน์คือ ยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับเครื่องจักร ส่วนประกอบรถยนต์นั่ง อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ที่จำเป็น และอุปกรณ์การก่อสร้างโรงงาน ทำให้มีผู้สนใจเข้ามาจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก

ต่อมาในปี พ.ศ. 2512 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment: BOI) ได้ประกาศยกเลิกให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง เนื่องจากเห็นว่าได้มีโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากแล้วและสามารถตอบสนองกับความต้องการภายในประเทศได้อย่างเพียงพอ โดยรัฐบาลได้หันไปให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์นั่งแทน เพื่อที่จะให้เกิดการผลิตแบบครบวงจรภายในประเทศ และลดการพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศ

2. นโยบายภาษีขาเข้า

รัฐบาลได้มีการปรับนโยบายการจัดเก็บภาษีขาเข้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่ง (CKD) หลายครั้ง สามารถสรุปได้ดังนี้

ก่อนปี พ.ศ. 2505 อัตราภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) จะเท่ากับอัตราภาษีนำเข้าของชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่ง (CKD) คือจะต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 60

ปี พ.ศ. 2505 เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุน รัฐบาลได้ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยการลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่ง (CKD) ลงครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ ทำให้อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่ง (CKD) ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 30

ปี พ.ศ. 2512 สิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งได้รับหมดอายุลง ซึ่งรัฐบาลต้องการลดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือย จึงได้ปรับเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่ง (CKD) จากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 50 ส่วนรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) เพิ่มอัตราภาษีนำเข้าจากร้อยละ 60 เป็นร้อยละ 80

3. นโยบายเกี่ยวกับการผลิตและการประกอบรถยนต์นั่ง

นโยบายสำคัญเกี่ยวกับการผลิตและการประกอบรถยนต์นั่ง ได้แก่ การบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) การจำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model) ของรถยนต์นั่งที่ทำการประกอบขึ้นในประเทศ โดยมีหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลคือกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งพอจะสรุปนโยบายและมาตรการที่สำคัญได้ ดังนี้

ปี พ.ศ. 2512 กระทรวงอุตสาหกรรมและกรมศุลกากรได้ประกาศให้ยาง แบริดเดอร์ หม้อน้ำ และแหวนดับ ซึ่งผลิตได้ภายในประเทศ ไม่นับรวมชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) ที่นำเข้าจากต่างประเทศซึ่งจะได้รับสิทธิพิเศษในด้านภาษีขาเข้าในอัตราพิเศษนั้นคือ รัฐบาลต้องการส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวที่ผลิตได้เองภายในประเทศ

ปี พ.ศ. 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์นั่งในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2514 โดยกำหนดมาตรการจำกัดแบบรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศให้ประกอบได้ไม่เกิน 3 แบบ และแบบเครื่องยนต์ที่มีปริมาตรกระบอกสูบเกิน 2,000 ซีซี. ให้ประกอบได้ไม่เกิน 1 แบบ รวมทั้งได้กำหนดมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) โดยกำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าการประกอบรถยนต์นั่ง 1 คัน เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่งในประเทศ

ปี พ.ศ. 2515 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกมาตรการจำกัดแบบ (Model) และรุ่น (Series) ในการประกอบรถยนต์นั่ง เนื่องจากทำให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งที่ลงทุนไปแล้วหลายแห่งไม่สามารถทำการประกอบรถยนต์นั่งตามแบบที่กำหนดไว้ได้

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในระหว่างปี พ.ศ. 2521-2533

1. นโยบายการนำเข้า

ปี พ.ศ. 2521 กระทรวงพาณิชย์ออกนโยบายห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี.

ปี พ.ศ. 2528 กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศอนุโลมให้นำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ได้ แต่ต้องได้รับการอนุญาตเป็นรายๆ ไป และต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 150 และค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 50 ของอัตรากำหนดปกติ

2. นโยบายภาษีขาเข้า

นโยบายด้านภาษีและการนำเข้าถือเป็นนโยบายหลักฐานที่รัฐบาลนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งภายในประเทศ โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

ปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลประกาศนโยบายส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) โดยปรับอัตรากำหนดนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่ง (CKD) เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 80 และการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ขนาดใหญ่ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราที่เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 200

ปี พ.ศ. 2528 การนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ต้องขอรับการอนุญาตจากกระทรวงการคลังเป็นรายๆ ไป และต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 150 และค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 50 ของอัตรากำหนดปกติ ส่วนการนำเข้ารถยนต์

นั่งสำเร็จรูป (CBU) ที่มีปริมาตรความจุระบอบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 200 และค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 50 ของอัตรากำหนด

ปี พ.ศ. 2530 กระทรวงการคลังปรับเพิ่มอัตรากำหนดนำเข้าสำหรับชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั่ง (CKD) จากเดิมอัตราร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112

3. นโยบายเกี่ยวกับการผลิตและการประกอบรถยนต์นั่ง

ปี พ.ศ. 2521 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศปรับเพิ่มการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) สำหรับรถยนต์นั่งจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายในระยะเวลา 5 ปี โดยให้เพิ่มเป็นร้อยละ 35 ภายใน 2 ปีแรก และปีต่อๆ ไปให้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี จนครบร้อยละ 50 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2526 รวมทั้งได้มีประกาศห้ามจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่โรงงานที่มีอยู่เดิมสามารถขยายกำลังการผลิตได้ไม่จำกัด โดยมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบภายในประเทศนี้จะไม่บังคับในกรณีที่เป็นการผลิตเพื่อการส่งออก

ปี พ.ศ. 2525 คณะกรรมการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรม³ ได้พิจารณาร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลการพิจารณาเห็นว่าควรใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) สำหรับรถยนต์นั่งไม่น้อยกว่าร้อยละ 45 ส่วนที่เกินกว่านี้เห็นควรให้พิจารณากำหนดเป็นรายชิ้นเฉพาะที่มีความเหมาะสมจริงๆ เพราะการบังคับเกินกว่าร้อยละ 45 จะทำให้ต้นทุนในการประกอบรถยนต์นั่งสูงขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจากชิ้นส่วนที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศมีราคาแพงกว่าการนำเข้าจากต่างประเทศและจะได้เป็นการประหยัดจากขนาดของการผลิตชิ้นส่วนประกอบ รวมทั้งอาจมีปัญหาในเรื่องคุณภาพมาตรฐานของชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตได้เองอีกด้วย

ปี พ.ศ. 2526 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศการใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) สำหรับรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศในอัตราร้อยละ 45 ส่วนที่เกินกว่านี้จะกำหนดเป็นรายการชิ้นส่วนประกอบบังคับต่อไป

³ จัดตั้งขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (ปี พ.ศ. 2525-2529)

ปี พ.ศ. 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งทำการประกอบได้ทั้งหมดไม่เกิน 45 รุ่น แต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แบบหนึ่งให้มีตัวถัง (Body) ได้แบบเดียว และให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียวและหากโรงงานใดไม่ทำการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นที่ได้รับการอนุมัติภายใน 1 ปีจะถูกยกเลิกสิทธิ์ในการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นนั้น และไม่อนุญาตให้นำเอารุ่นอื่นมาสมมติสิทธิ์แทนได้

ปี พ.ศ. 2529 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) โดยได้กำหนดให้ การประกอบรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ตามรายการบังคับที่ปรับปรุงใหม่ซึ่งแบ่งเป็นบัญชี ก และบัญชี ข โดยกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ในบัญชี ก ทุกรายการ (มูลค่ารวมร้อยละ 27.20) และให้เลือกใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ในบัญชี ข (มูลค่ารวมร้อยละ 39.99) เพิ่มเติม ทั้งนี้เมื่อรวมทั้งสองบัญชีแล้ว จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ของมูลค่าในการประกอบรถยนต์นั่ง 1 คัน และให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2530 เป็นต้นไป

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในระหว่างปี พ.ศ. 2534-2536

1. นโยบายการนำเข้า

ปี พ.ศ. 2534 รัฐบาลสมัยนายอานันท์ ปันยารชุน ได้ประกาศนโยบายเปิดเสรีการนำเข้าการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่างประเทศ (CBU) โดยไม่จำกัดแบบ (Model) และ รุ่น (Series) และขนาดเครื่องยนต์ ส่วนรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดต้องขออนุญาตนำเข้าก่อน

2. นโยบายภาษีขาเข้า

ปี พ.ศ. 2534 เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2530 รัฐบาลได้ประกาศปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าครั้งใหญ่สำหรับรถยนต์นั่ง โดยการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ได้ปรับอัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 150 เหลือร้อยละ 60 ส่วนรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ที่มีปริมาตรความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป ได้ปรับอัตราภาษีนำเข้าลดลง

จากร้อยละ 200 เหลือร้อยละ 100 (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 9) รวมทั้งได้ยกเลิกการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษในอัตราร้อยละ 50 ของภาษีขาเข้าปกติอีกด้วย

ปี พ.ศ. 2535 กระทรวงการคลังประกาศเก็บภาษีสรรพสามิตของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถกระบะเฉพาะส่วนที่ต่อเติม และรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน โดยรถยนต์นั่งที่มีปริมาตรความจุระบอบอกสูบไม่เกิน 2,400 ซีซี. ต้องจ่ายภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 35 ของราคาสำหรับรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศหรือที่นำเข้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศ (CBU) หรือของมูลค่าที่ดัดแปลงเป็นรถยนต์นั่งสำหรับรถกระบะ ส่วนรถยนต์นั่งที่มีปริมาตรความจุระบอบอกสูบตั้งแต่ 2,400 ซีซี. ขึ้นไป แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี. เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 38 และรถยนต์นั่งที่มีปริมาตรความจุระบอบอกสูบตั้งแต่ 3,000 ซีซี. ขึ้นไป ต้องเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 45

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในระหว่างปี พ.ศ. 2537-2540

1. นโยบายเกี่ยวกับการผลิตและการประกอบรถยนต์นั่ง

ปี พ.ศ. 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่ง เพื่อเข้าสู่ยุคการเปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์

ปี พ.ศ. 2539 รัฐบาลมีนโยบายที่จะยกเลิกมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ในปี พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นเงื่อนไขในการเข้ามาจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งในประเทศไทยของบริษัทเจเนอรัล มอเตอร์ จำกัด (GM)

2. นโยบายส่งเสริมการลงทุน

ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2537 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้มีมติให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่อีกครั้งหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกรถยนต์นั่งในอนาคต โดยการเพิ่มปริมาณการผลิตให้สูงขึ้นจึงจะทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยต่ำลงเพื่อที่จะสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

2. เพื่อก่อให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนประกอบ

3. เพื่อก่อให้เกิดการกระจายการลงทุนไปสู่ภูมิภาคโดยมีอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งเป็นอุตสาหกรรมหลักในการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

4. เพื่อลดต้นทุนและให้ความสะดวกแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออก โดยการขอคืนภาษีที่แฝงอยู่ในกระบวนการผลิตชิ้นส่วนประกอบจะได้รับความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้รับการลงทุน แต่ต้องไม่เป็นการอุดหนุนการส่งออก

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งหลังปี พ.ศ. 2540 จนถึงปัจจุบัน

1. นโยบายภาษีขาเข้า

ปี พ.ศ. 2540 เป็นปีที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ รัฐบาลจึงได้ประกาศมาตรการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ ซึ่งมีที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนี้

1. ปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราให้เงินบาทลอยตัว
2. เพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ทุกขนาด เป็นร้อยละ 80
3. เพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งทุกขนาดร้อยละ 5

2. นโยบายเกี่ยวกับการผลิตและการประกอบรถยนต์นั่ง

ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 มติคณะรัฐมนตรี มีมติให้ยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ สำหรับการประกอบรถยนต์นั่งตั้งแต่วันที่

ตารางที่ 9 การเปลี่ยนแปลงรายการภาษีใหม่สำหรับรถยนต์นั่งหลังวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2534

(หน่วย: ร้อยละ)

ประเภทภาษี / อัตราภาษี	ปริมาณความจุกะบอกสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี.		ปริมาณความจุกะบอกสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป	
	อัตราเดิม	อัตราใหม่	อัตราเดิม	อัตราใหม่
1. ราคานำเข้า	100	100	100	100
2. ภาษีนำเข้า (ร้อยละของราคา c.i.f.)	150	60	200	100
3. ภาษีการค้า (ร้อยละของรายรับ)	40	35	40	40
4. ภาษีเทศบาล (ร้อยละ 10 ของภาษีการค้า)	4	3.5	4	4
5. อัตรากำไรมาตรฐาน	80	26	80	26
6. ภาระภาษีการค้าและเทศบาล	217.10	76.06	310.50	108.66
7. ค่าธรรมเนียมพิเศษ (ร้อยละของภาษีนำเข้า)	20	0	50	0
รวมภาษีทั้งหมด (ร้อยละ)	397.10	136.06	610.50	208.66
ร้อยละการเปลี่ยนแปลงภาษีรวม	-	(-65.74)	-	(-65.82)

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

1 มกราคม พ.ศ. 2543 ตามข้อตกลงการค้าโลกที่ให้ยกเลิกอุปสรรคทางการค้าทางภาษีและที่มีใช้ ภาษี ซึ่งกระทรวงการคลังจึงได้วางนโยบายพิจารณาปรับโครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 เป็นต้นไป โดยพิจารณาปรับลดรายการที่ไม่สามารถ ผลิตได้เองภายในประเทศ และรายการวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต

ปี พ.ศ. 2543 รัฐบาลอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถ ผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) และกระทรวงการคลังได้พิจารณาปรับโครงสร้างภาษี โดยได้พิจารณาการปรับลดภาษีตั้งแต่รายการวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูป จนถึงสินค้าสำเร็จรูป

ปี พ.ศ. 2545 รัฐบาลโดยกระทรวงอุตสาหกรรมประกาศเปิดเสรีในการตั้งโรงงาน ประกอบรถยนต์นั่ง

3. นโยบายส่งเสริมการลงทุน

ปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลมีนโยบายต้องการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการผลิต รถยนต์นั่งเพื่อการส่งออกในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia)

จะเห็นได้ว่านโยบายต่างๆของรัฐบาล พยายามที่จะส่งเสริมให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งใน ประเทศไทยมีการขยายตัว และการแข่งขันกันที่มากขึ้น นอกจากนี้ยังมีเป้าหมายในการที่จะขยาย ตลาดต่างประเทศให้มากขึ้น เพื่อต้องการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่ง เพื่อการส่งออกในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ที่ดีและมีศักยภาพต่อไป

ยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2549) กล่าวว่า รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรม รถยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศไทย โดยได้ตั้งเป้าไว้ว่าจะพัฒนาให้เป็น “Detroit of Asia” และกระทรวงอุตสาหกรรมได้มีการพัฒนาแผนแม่บทสำหรับอุตสาหกรรม รถยนต์ของประเทศไทยเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุนจาก ต่างชาติข้างต้นประกอบแล้ว ก็เป็นสัญญาณที่ดีว่า บริษัทรถยนต์ต่างชาติได้เล็งเห็นว่าประเทศไทยมีคุณสมบัติที่ดีของการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของภูมิภาค

เหตุผลที่อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยสามารถพัฒนาให้เป็น “Detroit of Asia” ได้นั้น เนื่องจากประเทศไทยมีปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์คล้ายกับเมืองดีทรอยต์ คือ

1. ศูนย์กลางในเชิงภูมิประเทศ ประเทศไทยมีภูมิประเทศที่เอื้อให้เป็ศูนย์กลางการค้าและการลงทุนเนื่องจากมีระยะทางเฉลี่ยระหว่างตลาดหลักนอกอาเซียนที่สั้น และในขณะเดียวกันประเทศไทยยังมีระยะทางเฉลี่ยระหว่างสมาชิกอาเซียนด้วยกันที่สั้นที่สุด

2. ศูนย์กลางในด้านการตลาดและผู้บริโภค นอกจากมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางของทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียนแล้ว ประเทศไทยยังมีชายแดนติดต่อกับหลายประเทศ เช่น กัมพูชา เมียนมาร์ และลาว ซึ่งประเทศเหล่านี้ยังมีศักยภาพในการซื้อที่สูง และนอกจากประเทศรอบด้านที่มีศักยภาพในการซื้อสูงแล้ว ประเทศไทยยังเป็นตลาดสำคัญของผู้ประกอบการ เนื่องจากเป็นประเทศที่มีระบบขนส่งทางบกที่ดี และด้วยจำนวนประชากรที่มีมากกว่า 60 ล้านคน จึงทำให้ประเทศไทยเป็นตลาดขนาดใหญ่สำหรับนักลงทุนเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่เป็นคู่แข่งอย่าง สิงคโปร์หรือมาเลเซีย

3. ศูนย์กลางด้านวัตถุดิบ ประเทศไทยมีความเป็นศูนย์กลางทางด้านวัตถุดิบที่ผู้ประกอบการสามารถหาได้ง่าย เช่น

3.1 เหล็ก ประเทศไทยมีโรงงานผลิตเหล็กสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เพียงพอ อีกทั้งคุณภาพและระดับราคาอยู่ในระดับปานกลางที่น่าพอใจ

3.2 ยางรถยนต์ ประเทศไทยมีโรงงานผลิตยางรถยนต์ที่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากประเทศไทยเป็นแหล่งน้ำยางดิบที่สำคัญของภูมิภาค เป็นต้น

4. ศูนย์กลางด้านแรงงาน คนไทยมีระดับอัตราการรู้หนังสือในระดับสูง ทำให้พัฒนาฝีมือแรงงานได้ง่าย ประกอบกับประเทศไทยไม่ค่อยมีความรุนแรงด้านปัญหาแรงงาน

หากจะมีการเปรียบเทียบประเทศไทยกับเมืองดีทรอยต์แห่งรัฐมิชิแกนแล้ว สิ่งสำคัญที่อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยจะต้องพัฒนาเป็นอย่างมากก็คือ ความสามารถในการวิจัยและพัฒนา เพื่อจะได้เป็นศูนย์กลางมองค้ความรู้ในด้านรถยนต์ในภูมิภาค

ซึ่งสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยยังไม่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการผลิตที่แท้จริงได้ เนื่องจากมีกิจกรรมด้านการวิจัยและพัฒนาที่น้อยมาก ในปัจจุบันเป็นแค่เพียงศูนย์รวมธุรกิจรถยนต์และศูนย์กลางทางการตลาดเท่านั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางรถยนต์แห่งเอเชียที่จริงแล้วนั้น จึงควรเน้นที่ความสามารถในการวิจัยและพัฒนาทั้งในเรื่องของรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบต่อไป อย่างไรก็ตามในปัจจุบันประเทศไทยนับเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่มีความแข็งแกร่งที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนั้นหากประเทศไทยสามารถพัฒนาไปได้อย่างถูกทิศทาง ก็จะสามารถเป็นศูนย์กลางรถยนต์ในเอเชียได้

ปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งจัดเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการพัฒนา และอยู่ภายใต้การคุ้มครองของรัฐบาลมาโดยตลอด จึงทำให้อุตสาหกรรมนี้มีการขยายตัวที่สูงอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด แต่เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งก็ยังประสบกับปัญหาและอุปสรรคต่างๆ อยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้การขยายตัวไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่รัฐบาลได้ตั้งเอาไว้ ซึ่งปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (สมคิด, 2539: 75-78 และชินทร์, 2542: 59-60)

1. ปัญหาด้านการผลิต

1.1 ปัญหาในเรื่องต้นทุนการผลิต เนื่องจากอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศไทย ยังคงต้องพึ่งพาวัตถุดิบและเทคโนโลยีจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก และประกอบกับอัตราภาษีการค้าของส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศยังคงมีอัตราที่สูง จึงทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์นั่งในประเทศไทยยังคงมีระดับสูงอยู่

1.2 ปัญหาด้านคุณภาพของชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) เนื่องจากการที่เทคโนโลยีการผลิตภายในประเทศยังไม่ทัดเทียมเท่ากับต่างประเทศ ประกอบกับขาดงบประมาณในการลงทุน จึงทำให้การผลิตชิ้นส่วนประกอบยังไม่ได้คุณภาพเท่าที่ควร และมีคุณภาพน้อยกว่าชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตจากต่างประเทศ

1.3 ปัญหาด้านมาตรฐานและการทดสอบ เนื่องจากประเทศไทยยังขาดอุปกรณ์และสถาบันที่น่าเชื่อถือในการทดสอบและรับรองคุณภาพ จึงทำให้ในบางครั้งจำเป็นต้องส่งไปทดสอบยังต่างประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

1.4 ปัญหาด้านการวางแผนการผลิต ในการประกอบรถยนต์นั้นจำเป็นต้องมีการวางแผนการผลิตล่วงหน้า แต่เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศมีความผันผวนเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา จึงทำให้ยากต่อการวางแผนการผลิตล่วงหน้า นอกจากนี้การกำหนดนโยบายของรัฐบาลยังขาดความชัดเจนและในบางครั้งการออกนโยบายของแต่ละหน่วยงานยังขาดความสอดคล้องกันด้วย

2. ปัญหาด้านการตลาด

2.1 ปัญหาเรื่องรสนิยมของผู้บริโภค เนื่องจากผู้บริโภคในประเทศมีรสนิยมในการเลือกซื้อรถยนต์นั่งที่หลากหลายและแตกต่างกัน ทำให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งจำเป็นต้องผลิตรถยนต์นั่งหลายรูปแบบ ซึ่งทำให้อายุการใช้งานของรถยนต์นั่งแต่ละรูปแบบสั้นลง จึงก่อให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพในการผลิต

2.2 ปัญหาด้านการแข่งขัน เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมีระดับการแข่งขันที่สูง ทั้งนี้เป็นผลมาจากนโยบายการนำเข้าเสรีของรัฐบาล ผู้ประกอบการจึงต้องใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเพื่อแข่งขันกันมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องยอมลดกำไรบางส่วนลง ส่งผลให้อุตสาหกรรมไม่สามารถขยายตัวได้อย่างเต็มที่

3. ปัญหาด้านการค้าระหว่างประเทศ

3.1 ปัญหาด้านภาษี กล่าวคือรถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศมีภาระภาษีในระดับที่สูงมาก จึงทำให้อัตราการนำเข้ารถยนต์นั่งที่ประกอบภายในประเทศมีราคาสูง ส่งผลทำให้ส่งออกได้น้อย เนื่องจากราคาส่งออกรถยนต์ของประเทศสูงกว่าประเทศอื่น โดยเปรียบเทียบ

3.2 ปัญหาด้านการส่งออก เนื่องจากตลาดส่งออกรถยนต์นั่งของประเทศไทยยังมีขนาดที่เล็กอยู่ เนื่องจากการผลิตและการตลาดถูกกำหนดให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทแม่ในต่างประเทศ ดังนั้นจึงไม่สามารถดำเนินการแข่งขันได้เองอย่างอิสระ

