



• วารสาร

สำนักงานคณะกรรมการ
ส่งเสริมการลงทุน
www.boi.go.th

ส่งเสริมการลงทุน

ปีที่ 22 ฉบับที่ 12 ธันวาคม 2554

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL

ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ สู่อาเซียน

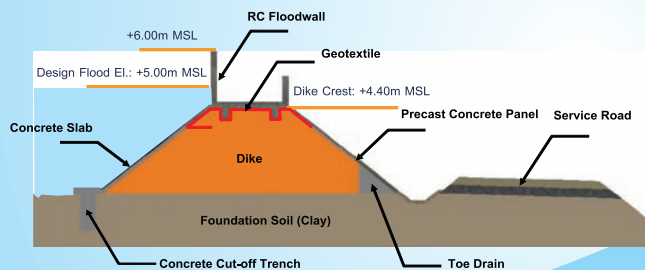




การรับฟังความคิดเห็นประชาชน อ.นครหลวง
เกี่ยวกับแผนป้องกันน้ำท่วมนิคมฯ สหรัตนนคร

จากบทเรียนมหาอุทกภัยเมื่อปลายปี 2554...

บัดนี้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เตรียมพร้อมรับสถานการณ์น้ำด้วยแนวทางที่เป็นรูปธรรม สอดคล้องหลักวิชาการและมาตรฐานสากล โดยจัดทำแผนพัฒนาระบบป้องกันน้ำท่วม ระบบระบายน้ำ และระบบเตือนภัยในนิคมอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม และนิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เฝ้าระวัง พร้อมจัดสรรงบประมาณดำเนินการ เหนือสิ่งอื่นใด การดำเนินการต่างๆ จะกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด ด้วยตระหนักถึงคุณค่าของการยืนหยัดอยู่ร่วมกันของชุมชนและผู้ประกอบการในทุกสถานการณ์



เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ
พัฒนาก้าวไกล ห่วงใยสิ่งแวดล้อม



ลงทุนในประเทศไทย
มั่นใจนิคมอุตสาหกรรม

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โทร: 66-2253-0561 โทรสาร: 66-2253-2965

investment.1@ieat.mail.go.th, ieat@ieat.go.th

www.ieat.go.th, www.ieatsolution.net

OS

ONE START ONE STOP INVESTMENT CENTER

ศูนย์ประสานการบริการ
ด้านการลงทุน



Investment in Thailand
is not a big deal anymore

การลงทุนในประเทศไทย
ไม่ใช่เรื่องใหญ่อีกต่อไป

ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน
อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18
ถ. พญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : osos.boi.go.th
โทรศัพท์ : 0 2209 1100 โทรสาร : 0 2209 1199



THAILAND BOARD OF INVESTMENT



Investor Club Association

For IC Members

IC offers following service and benefits to member :



- **Discounted or free of charge training, seminars and other activities**
- **Free publications and news such as :**
 - Monthly Investment Journal
 - Monthly Thailand Investment Review
 - BOI updated notifications, regulations and announcements
- **Special discount on IC services and publications such as :**
 - Up to 20% discount on computer training room and facilities
 - Up to 15% discount on special publications and books
 - 5% discount on business translation service
- **Free of charge service to IC Members :**
 - Issue a letter to the Revenue Department in order to support our members on their applications to receive a Good Exporter Status from the Revenue Department
- **Right of IC Member**
 - Right to participate and vote at IC Annual Members Meeting
 - Right to be elected as IC Board Member



Contact for more information at **Investor Club Association**

1 TP&T Tower, 16th Fl., Vibhavadee-Rangsit Rd., Ladyao, Jatujak Bangkok 10900

Phone : (66) 0 2936 1429 ext. 201-204 Fax : (66) 0 2936 1441-2 E-mail : cus_service@ic.or.th

www.ic.or.th

วารสารส่งเสริมการลงทุน

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL

สารบัญ CONTENTS



ปีที่ 22 ฉบับที่ 12 ธันวาคม 2554

| | | |
|-----------------------------|----|---|
| ยานยนต์ไทย ในอาเซียน | 6 | ภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน |
| | 11 | อุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซียมาแรง จะเซงหน้าไทย |
| | 20 | ความท้าทายของอุตสาหกรรมยานยนต์มาเลเซีย |
| Go Green | 26 | โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ทางเลือก ทางออก หรือทางตัน |
| | 31 | Go Green กับท่านอึดแห่งไร่กลิ่นไร่คว้น |
| การลงทุน จากต่างประเทศ | 41 | ทิศทางการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) |
| | 45 | การลงทุนจากต่างประเทศกับการถ่ายทอดเทคโนโลยี |
| กฎและระเบียบควรรู้ | 51 | คำพิพากษาศาลฎีกา เกี่ยวกับ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (ตอนที่ 1) |
| | 66 | นานาชาติกับบีโอไอ |
| ภาวะการส่งเสริม การลงทุน | 69 | ภาวะการส่งเสริมการลงทุน |
| | 70 | โครงการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน |
| ความเคลื่อนไหว | 86 | แวดวง สกท. |

GROW

Think Asia, Invest Thailand



THAILAND BOARD OF INVESTMENT

GROW YOUR INVESTMENT OPPORTUNITIES HERE

THAILAND, A PERFECT LOCATION FOR YOUR BUSINESS TO GROW AND BEAR FRUIT



"Bringers of Hope", an eloquent painting by the famous Lanna artist "Preecha Rachawong".

A shoot emerges from a golden rice seed, rising above the fertile soil to enjoy the warm sunlight and clear blue sky, ready to grow. This picture reflects Thailand's strong potential and readiness to support investment and grow investment seeds into healthy businesses.



ปีที่ 22 ฉบับที่ 12 ธันวาคม 2554

วารสารส่งเสริมการลงทุน

การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ เออีซี ในปี 2558 นี้ ถือเป็นโอกาสอันสำคัญของธุรกิจไทยในการขยายฐานผู้บริโภคในอีก 10 ประเทศอาเซียน ที่มีประชากรกว่า 600 ล้านคน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน ในฉบับนี้เราจะดูอุตสาหกรรมนี้ ทั้งของไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียนที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญไม่ว่าจะเป็น อินโดนีเซีย และมาเลเซีย

นอกจากนี้แล้วยังมีบทความที่น่าสนใจอื่นๆ เช่น เรื่องทิศทางการลงทุนจากต่างประเทศ และการลงทุนจากต่างประเทศกับการถ่ายทอดเทคโนโลยี ซึ่งเราอาจมองว่าการลงทุนจากต่างประเทศ เป็นประเทศจะได้รับประโยชน์ในการจ้างแรงงาน มีผลผลิต และมีธุรกิจต่อเนื่อง แต่ในความเป็นจริงแล้ว ประเทศยังได้รับโอกาสในการถ่ายทอดเทคโนโลยี และด้านอื่นที่ควรได้รับทราบ

สำหรับในเดือนนี้ วารสารฯ ได้เพิ่มแบบสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจ จึงเรียนมาเพื่อขอความร่วมมือมายังท่านโปรดแสดงความคิดเห็น เพื่อที่ทีมงานวารสารฯ จะได้นำข้อคิดเห็นมาปรับปรุง ให้เกิดประโยชน์กับให้ผู้อ่านในฉบับต่อไปค่ะ

ภาพ: <http://aseanwatch.org/wp-content/uploads/2012/01/AEC.jpg>

บก.แกลง

ธันวาคม 2554

กองบรรณาธิการ

เจ้าของ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

คณะที่ปรึกษา

ดร.อรธนา สีนุญเรือง
ทางศรีธนา สุจินัย
นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย
นายโชคดี แก้วแสง
นางสาวดวงใจ อัครจินตจิตร

เลขาธิการฯ
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
รองเลขาธิการฯ
รองเลขาธิการฯ และที่ปรึกษาประจำกองบรรณาธิการ

กองบรรณาธิการ

นางอรารณณ์ เอยสอาด
นางบุษยาพร วัชรศิริ
นางบุษมากร วงษ์เกษม
นางสาวสุนิศา อักษรกิจ

บรรณาธิการบริหาร
หัวหน้ากองบรรณาธิการ
ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ
ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ

คณะทำงานวารสารส่งเสริมการลงทุน

นายยุทธศักดิ์ วัฒนวิทย์
ดร.บงกช อนุโรจน์
นางสาวรัตนวิมล เกียรติไชยศรี
นางสาวพรรณิ เชิงสุภธา
นายสุทธิศักดิ์ กิตติภักย์กุล
นางสาววันพิณ หรุจิตต์วิวัฒน์
นางสุภาดา เจริญนคร
นางสาวทรงสิริบุษ ตันติเวส
นางสาวปิยะวรรณ ชัยนิมิต
นายอิสระ อมรกิจบำรุง
นางสาวฐนิดา ศิริทรัพย์
นางสาวศศิญา อักษรนิมิต
นายธรรมรัตน์ รัตนพันธ์
นางสาวณภัทร กัทพันธ์
นางสาววรรณนิภา พิภพไชยสิทธิ์
นางสาวช่อแก้ว ประสงค์สม
นางสาวอุทัยวรรณ เดชมงคล
นางสาววิธธา พึ่งทองหล่อ
นางสาวเนาดี คุ้มสานนท์
นางสาวยอดกมล สุทธิพงษ์
นางสาวนันทภา กฤษณจินดา
นายธีระพงษ์ อดิชาตยานนท์
นางสาวสุวิดา ธัญวงษ์
นายสถาปนา พรหมบุญ
นางสาววันทนา ทาตาล
นายวุฒิชัย กสิขพันธ์
นางสาวธนิษฐา ไทยธานี

กองบรรณาธิการ วารสารส่งเสริมการลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2553 8111 ต่อ 8188, 8184 และ 6196
โทรสาร : 0 2553 8222 และ 0 2553 8316
อีเมล : head@boi.go.th
เว็บไซต์ : www.boi.go.th

ออกแบบและพิมพ์ที่

บริษัท พรินท์ ซิตี้ จำกัด
29/45-46 ซ. วัดสามง่าม ก. พระรามที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330





ภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ภายหลังจากเหตุการณ์วิกฤติเศรษฐกิจโลกในปี 2552 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยฟื้นตัวกลับมาได้อย่างรวดเร็ว โดยในปี 2553 มีปริมาณการผลิตรถยนต์สูงถึง 1.64 ล้านคัน ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 64 และในปี 2554 นี้ มีการตั้งเป้าหมายการผลิตไว้ที่ 1.8 ล้านคัน เพื่อรองรับการขยายตัวของตลาดภายในประเทศและในระดับภูมิภาค ซึ่งในช่วงไตรมาสแรกของปีเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ คือ มียอดการผลิตรถยนต์รวม 468,978 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันในปีที่ผ่านมาร้อยละ 22.5 จากตัวเลขนี้ทำให้มีการประมาณการว่ายอดการผลิตรถยนต์ปีนี้ถึงปี อาจจะมีเกิน 1.8 ล้านคันตามที่ตั้งไว้ อย่างไรก็ตาม หนทางสู่เป้าหมายก็ไม่ได้ราบรื่นอย่างที่คาดการณ์ไว้

ขาดแคลนชิ้นส่วนจากเหตุการณ์สึนามิที่ประเทศญี่ปุ่น

เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2554 ได้เกิดแผ่นดินไหวขนาด 8.8 ริกเตอร์ ขึ้นบริเวณชายฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะฮอนชู และคลื่นยักษ์สึนามิเข้าพัดถล่มประเทศญี่ปุ่นอย่างหนัก ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลก เกิดสภาวะขาดแคลนชิ้นส่วนที่ผลิตจากประเทศญี่ปุ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งชิ้นส่วนระบบควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ในรถยนต์ ที่ต้องพึ่งเทคโนโลยีการผลิตสูงจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งส่งผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเช่นกัน โดยผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่ มีชิ้นส่วนที่เก็บไว้ใช้ได้ประมาณ 2 สัปดาห์ หรือประมาณปลายเดือนมีนาคม 2554 หลังจากนั้นจะต้องลดกำลังการผลิตรถยนต์ลงประมาณร้อยละ 50 ในช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2554 และในเดือนมิถุนายน 2554 นี้เอง ปัญหาคารขาดแคลนชิ้นส่วนเริ่มคลี่คลายลง และกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ปริมาณการผลิตรถยนต์เริ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

โดยในเดือนกันยายน 2554 มียอดการผลิตรถยนต์สูงถึง 174,212 คัน นับเป็นยอดการผลิตรถยนต์ต่อเดือนที่สูงสุดเป็นประวัติการณ์ นับตั้งแต่เริ่มต้นของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี 2504 จนมีการคาดการณ์ว่าจะสามารถบรรลุป้าหมาย

การผลิตรถยนต์ที่ 1.8 ล้านคันตามที่ตั้งไว้เดิมได้ แม้จะเกิดเหตุการณ์สึนามิที่ประเทศญี่ปุ่นในช่วงต้นปีก็ตาม



มหาอุทกภัยและพายุกระหน่ำที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์

ในเดือนตุลาคม 2554 ถือเป็นฝันร้ายของอุตสาหกรรมยานยนต์และระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย เนื่องจากฝนตกหนักต่อเนื่องหลายสัปดาห์ และประกอทับกับปริมาณน้ำที่สะสมไว้สูงก่อนหน้านี้ ทำให้เกิดมหาอุทกภัยครั้งใหญ่ขึ้นในประเทศไทย

โดยนิคมอุตสาหกรรมรวม 7 แห่ง ได้แก่ 5 แห่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา คือ นิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร



นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน เขตอุตสาหกรรมของบริษัท สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จำกัด (มหาชน) และเขตประกอบการอุตสาหกรรมแพคตอรีแลนด์ และอีก 2 แห่งในจังหวัดปทุมธานี คือ เขตอุตสาหกรรมของบริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) และสวนอุตสาหกรรมบางกระดี ถูกน้ำท่วม สร้างความเสียหายหลายแสนล้านบาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ ซึ่งเป็นที่ตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ฮอนด้า และผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหญ่อีกหลายรายของประเทศ



ข้อมูลการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย

| | นิคมอุตสาหกรรม/ เขตอุตสาหกรรม | บริษัทที่ได้รับ การส่งเสริมฯ (ราย) | จำนวนโครงการ (โครงการ) | ขนาดการลงทุน ทั้งสิ้น (ล้านบาท) | ประเภทอุตสาหกรรม |
|------------------------|----------------------------------|--|---------------------------|------------------------------------|--|
| จังหวัดพระนครศรีอยุธยา | สหรัตนนคร | 40 | 88 | 14,400 | อิเล็กทรอนิกส์ โลหะ และยานยนต์ |
| | บ้านหว้า (ไฮเทค) | 91 | 201 | 66,925 | อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร โลหะ ยานยนต์ และพลาสติก |
| | บางปะอิน | 49 | 121 | 66,232 | อิเล็กทรอนิกส์ โลหะ และพลาสติก |
| | โรจนะ | 207 | 492 | 202,558 | อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร โลหะ ยานยนต์ และพลาสติก |
| จังหวัดปทุมธานี | นวนคร | 156 | 432 | 149,720 | อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร โลหะ และยานยนต์ |
| | บางกะดี | 32 | 107 | 53,865 | อิเล็กทรอนิกส์ |

หมายเหตุ: เฉพาะที่ได้รับการส่งเสริมฯ จากบีโอไอ

ผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่ได้ส่งผลแก่บริษัท ฮอนด้า ที่ต้องหยุดสายการผลิตลงทั้งหมด เนื่องจากน้ำได้เข้าท่วมโรงงานทั้งสองแห่งในนิคมอุตสาหกรรมโรจนะเท่านั้น โดยผู้ผลิตรถยนต์ค่ายอื่น เช่น โตโยต้า อีซูซุ ฮอโตอัลลายแอนซ์ นิสสัน และมิตซูบิชิ เป็นต้น ต่างได้รับผลกระทบทางอ้อม ต้องหยุดสายการผลิตเป็นการชั่วคราว เนื่องจากได้รับผลกระทบจากผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ประสบอุทกภัย ไม่สามารถส่งชิ้นส่วนให้ได้เช่นกัน

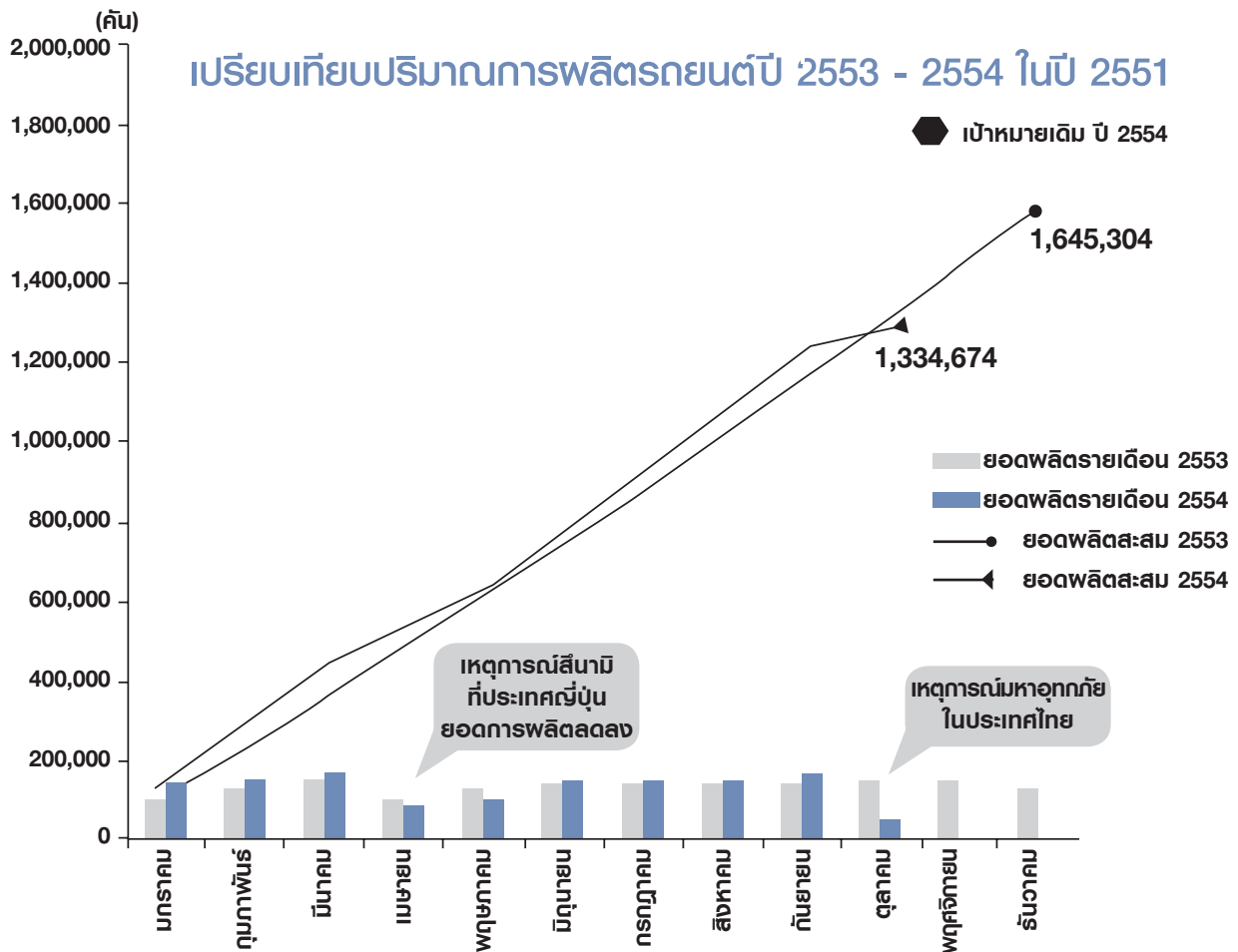
นอกจากนี้เหตุการณ์อุทกภัยดังกล่าว ได้ส่งผลกระทบถึงการผลิตรถยนต์ของโตโยต้าในประเทศสหรัฐฯ และฮอนด้า

ในประเทศมาเลเซีย ที่จำเป็นต้องหยุดการผลิตในบางวัน เนื่องจากขาดแคลนชิ้นส่วนที่ผลิตอยู่ในประเทศไทย

“การเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ
ทั้งในประเทศญี่ปุ่นและในประเทศไทย
ทำให้การผลิตรถยนต์ในปี 2554
ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ 1.8 ล้านคัน
ตามที่ตั้งไว้ได้”



เนื่องด้วยการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ ทั้งในประเทศญี่ปุ่นและในประเทศไทย ทำให้การผลิตรถยนต์ในปี 2554 ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ 1.8 ล้านคันตามที่ตั้งไว้ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเดือนตุลาคม มีปริมาณการผลิตรถยนต์เพียง 49,439 คัน ลดลงจากปริมาณการผลิตในเดือนเดียวกันจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 67.6 ส่งผลให้ยอดการผลิตรถยนต์จากเดือนมกราคม ถึงเดือนตุลาคม 2554 อยู่ที่ 1,334,674 คัน ลดลงจากช่วงเดียวกันในปีที่ผ่านมาร้อยละ 1.1



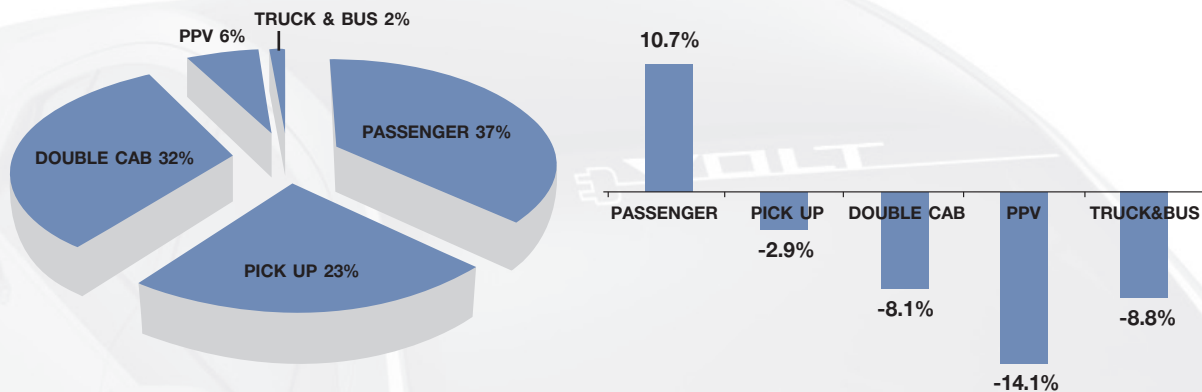
และหากจะประมาณการปริมาณการผลิตรถยนต์เดือนมกราคม - ธันวาคม 2554 แนวโน้มจะอยู่ที่ประมาณ 1.45 - 1.50 ล้านคัน ซึ่งลดลงจากเป้าหมายเดิมที่ตั้งไว้ประมาณ 3.0 - 3.5 แสนคัน

สภาพการผลิต

การผลิตรถยนต์ที่เกิดขึ้นในเดือนมกราคม - ตุลาคม 2554 จำนวน 1,334,674 คัน นั้น แบ่งเป็น รถยนต์นั่ง (PASSENGER CAR) จำนวน 493,857 คัน รถยนต์กระบะ (PICK UP) จำนวน 309,281 คัน รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DOUBLE CAB) จำนวน 430,540 คัน และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) จำนวน

83,635 คัน และรถบรรทุกและรถโดยสาร (TRUCK & BUS) จำนวน 17,361 คัน

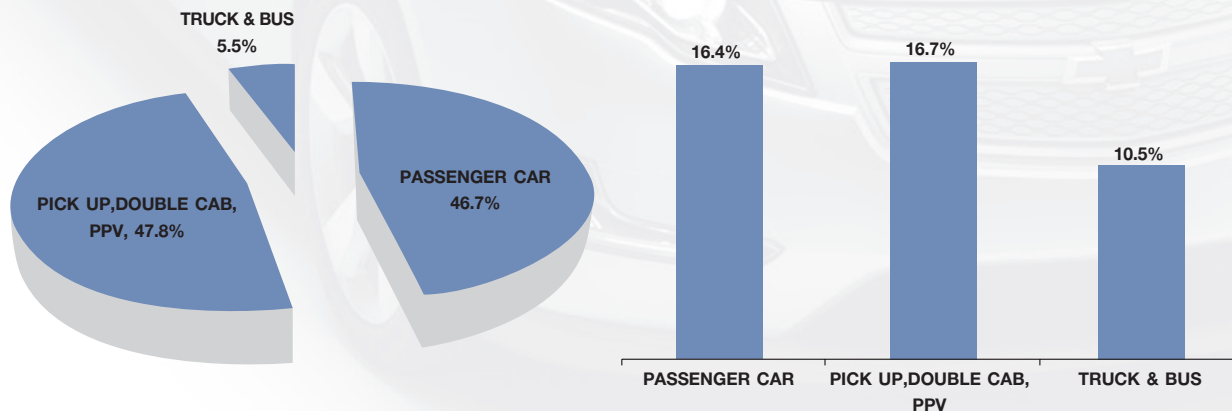
เมื่อเทียบกับในช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา พบว่ารถยนต์นั่งมีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.7 รถยนต์กระบะ รถยนต์นั่งที่มีกระบะ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก และรถบรรทุกและรถโดยสาร มีปริมาณการผลิตลดลงร้อยละ 2.9, 8.1, 14.1 และ 8.8 ตามลำดับ



ที่มา : ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ และกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

การจำหน่ายในประเทศ

ด้านปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในเดือนมกราคม - ตุลาคม 2554 มียอดขายรวมทั้งสิ้นอยู่ที่ 713,842 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ในช่วงเวลาเดียวกันร้อยละ 16.2 ตลาดรถยนต์นั่ง (PASSENGER CAR) มียอดขายจำนวน 333,649 คัน รถยนต์กระบะ (PICK UP, DOUBLE CAB, PPV) จำนวน 341,032 คัน และรถบรรทุกและรถโดยสาร (TRUCK & BUS) จำนวน 39,161 คัน โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.4, 16.7 และ 10.5 ตามลำดับ



ที่มา : ศูนย์สารสนเทศยานยนต์

การส่งออก

สำหรับการส่งออกในช่วงเดือนมกราคม - ตุลาคม 2554 มีการส่งออกรถยนต์จำนวน 694,323 คัน ลดลงจากในช่วงเวลาเดียวกันปี 2553 ร้อยละ 7.0 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 323,369 ล้านบาท ลดลงจากในช่วงเวลาเดียวกันปี 2553 ร้อยละ 5.4



ปริมาณการส่งออกและยอดจำหน่ายรถยนต์ ปี 2549 - 2554 (มกราคม - ตุลาคม)

| รายการ | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 | ม.ค.- ต.ค. 2553 | ม.ค.- ต.ค. 2554 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|-----------------|
| จำนวน (คัน) | 538,966 | 690,100 | 775,652 | 535,596 | 897,332 | 746,689 | 694,323 |
| การเปลี่ยนแปลง | - | 28.0 | 12.4 | -31.0 | 67.5 | - | -7.0 |
| มูลค่า (ล้านบาท) | 240,714 | 325,080 | 351,384 | 251,343 | 404,659 | 341,644 | 323,369 |
| การเปลี่ยนแปลง | - | 35.1 | 8.1 | -28.5 | 61.0 | - | -5.4 |

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์

“ การจำหน่าย และการส่งออก
ในเดือนมกราคม - ตุลาคม 2554 นี้
แสดงให้เห็นถึงแนวโน้ม
โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่เปลี่ยนไป
มีสัดส่วนการส่งออกที่ลดลง ”

จากสภาพการผลิต การจำหน่าย และการส่งออก
ในเดือนมกราคม - ตุลาคม 2554 นี้ แสดงให้เห็นถึงแนวโน้ม
โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมี
สัดส่วนการส่งออกที่ลดลง และเป็นการผลิตเพื่อตอบสนองความ
ต้องการของตลาดในประเทศเพิ่มมากขึ้น และในปีหน้าคาดว่าจะ
ยังคงสูงขึ้นต่อไปเนื่องจากนโยบายรถคันแรกของรัฐบาล และใน

ส่วนของตัวผลิตภัณฑ์ การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสัดส่วน
เพิ่มมากขึ้นอย่างชัดเจน ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายการ
ส่งเสริม PRODUCT CHAMPION ตัวใหม่ของประเทศ คือ
รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือ ECO - CAR ซึ่ง
ทยอยออกสู่ตลาดตั้งแต่ต้นปี 2553 ที่ผ่านมา





อุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย มาแรง จะแซงหน้าไทย

เดิมอินโดนีเซียนับเป็นฐานการผลิตและตลาดรถยนต์ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ในปี 2554 ได้แซงไทยขึ้นเป็นอันดับ 1 เนื่องจากยอดขายรถยนต์ปลายปี 2554 ของไทยลดลงมากจากปัญหาอุทกภัย ยิ่งไปกว่านั้นจะแซงหน้าอย่างเด็ดขาดแบบไม่เห็นฝุ่นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า สำหรับก้าวต่อไปของอินโดนีเซีย คือ การเป็นฐานการผลิตหลักของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เคียงคู่กับไทย

“ก้าวต่อไปของอินโดนีเซีย คือ การเป็นฐานการผลิตหลักของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เคียงคู่กับไทย”

เริ่มต้นตั้งแต่ปี 2470

อุตสาหกรรมรถยนต์ของอินโดนีเซียเริ่มขึ้นเมื่อปี 2470 ในช่วงที่ยังเป็นอาณานิคมของเนเธอร์แลนด์ เมื่อบริษัท GM ได้มาก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ที่กรุงจาการ์ต้า แต่กิจกรรมส่วนใหญ่ในขณะนั้นเป็นเพียงการค้าและการประกอบรถยนต์แบบง่ายๆ เท่านั้น ไม่มีการผลิตชิ้นส่วนอย่างจริงจัง ดังนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงนั้นจึงไม่มีนัยสำคัญแต่อย่างใด ต่อมาเมื่ออินโดนีเซียเป็นเอกราช ภายใต้การปกครองของประธานาธิบดีซูการ์โน ได้ดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสังคมนิยมแบบอินโดนีเซีย มีการยึดโรงงานของบริษัท GM มาเป็นของ

รัฐ ภายใต้โครงการ Program Banteng เพื่อก่อตั้งอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติขึ้น

แต่โครงการ Program Banteng ได้ถูกยกเลิกในช่วงต้นทศวรรษที่ 1960 เนื่องจากประเทศขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ โดยในช่วงปลายของประธานาธิบดีซูการ์โน ประเทศอินโดนีเซียประสบวิกฤติเศรษฐกิจ เงินเฟ้ออยู่ระดับสูงหลายร้อยเท่า การเติบโตทางเศรษฐกิจติดลบ ต้องเผชิญกับเหตุการณ์ความวุ่นวายทางการเมือง โดยทหารภายใต้การนำของพลโทซูฮาร์โต ได้เข้ามายึดอำนาจเมื่อปี 2508 โดยได้ดำรงตำแหน่งรักษาการประธานาธิบดี และได้ดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีอย่างเต็มตัวในปี 2511

เริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์

ประธานาธิบดีซูฮาร์โตได้ปฏิรูปเศรษฐกิจหลายด้าน เช่น ดำเนินนโยบายเศรษฐกิจระดับมหภาคจนอัตราเงินเฟ้อลดลง แปรรูปรัฐวิสาหกิจ เปิดให้ต่างประเทศเข้ามาลงทุน ทำให้เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวอีกครั้งหนึ่ง



“รัฐบาลอินโดนีเซียได้กำหนด อุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย”

รัฐบาลอินโดนีเซียได้กำหนดอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซียในช่วงนั้น คล้ายกับของไทยในช่วงเดียวกัน กล่าวคือ ห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป จำกัดการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มเติม กำหนดใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ฯลฯ

ในปี 2514 ได้ห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ขณะที่ในการดำเนินการธุรกิจประกอบรถยนต์และจำหน่ายรถยนต์ในประเทศนั้น ในปี 2515 ได้จำกัดการลงทุนของบริษัทรถยนต์ต่างชาติ กำหนดให้ลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนกับบริษัทอินโดนีเซียเป็นหลัก มีการเก็บอากรขาเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ระดับสูง เพื่อส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ

จากนโยบายข้างต้น ทำให้บริษัทข้ามชาติต้องแต่งตั้งให้บริษัทของคนอินโดนีเซีย ซึ่งส่วนใหญ่เติบโตจากการเป็นบริษัทการค้ามาก่อน ให้เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์แบรนด์ของตนเองในอินโดนีเซีย โดยนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากต่างประเทศ มาประกอบเป็นรถยนต์ในอินโดนีเซีย

อย่างไรก็ตาม นโยบายที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียในช่วงนั้น ไม่ประสบผลสำเร็จเท่าใดนัก คล้ายคลึงกับกรณีของประเทศไทยในช่วงเดียวกัน เนื่องจากเหตุผลหลายประการ ดังนี้

ประการแรก ในช่วงนั้นมีโรงงานประกอบรถยนต์ 22 แห่ง ประกอบรถยนต์มากกว่า 20 ยี่ห้อ และมากกว่า 50 แบบ ขณะที่ตลาดรถยนต์มีขนาดเล็ก ทำให้การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แต่ละแบบมีจำนวนน้อย ยากที่จะผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต้นทุนต่ำโดยได้ประโยชน์จากการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale)

ประการที่สอง ผู้ประกอบรถยนต์ที่เติบโตจากบริษัทการค้า มีความรู้เกี่ยวกับการค้าเป็นหลัก แต่มีข้อจำกัดด้านความรู้ เกี่ยวกับการผลิตและประกอบรถยนต์



ปรับลดชิ้นส่วนนำเข้าและลดแบบรถยนต์

ในปี 2519 ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งใหญ่ โดยกำหนดนโยบาย Deletion Program กล่าวคือ จะลดจำนวนชิ้นส่วนที่จะอนุญาตให้นำเข้า ภายใต้รายการชิ้นส่วน CKD ลงอย่างต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ

นอกจากนี้ ยังได้กำหนดชิ้นส่วนบังคับ เป็นต้นว่า กรณีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ได้กำหนดชิ้นส่วนบังคับ ไว้ดังต่อไปนี้

- ต้องใช้กระจกที่ผลิตภายในประเทศภายในปี 2521
- ผลิตแชสซีภายในปี 2522
- ผลิตเลื้อยภายในปี 2527
- ผลิตชิ้นส่วนระบบส่งกำลังและคลัตช์ภายในปี 2527 แต่ต่อมาได้ขยายเวลาผลิตเป็นปี 2529

หากไม่สามารถใช้ชิ้นส่วนบังคับตามที่กำหนดได้ จะถูกเก็บอากรขาเข้าชิ้นส่วนในอัตราเต็มจำนวน

ต่อมาในปี 2526 รัฐบาลพยายามจำกัดจำนวนตราสินค้าและรุ่นของรถยนต์ เพื่อให้การผลิตรถยนต์แต่ละแบบมีจำนวนมากขึ้น ก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) ซึ่งจะส่งผลดีทำให้ประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้น แต่นโยบายนี้ได้รับการต่อต้านจากอุตสาหกรรมรถยนต์

รัฐบาลอินโดนีเซียพยายามที่จะชักจูงให้โรงงานประกอบรถยนต์ ซื้อชิ้นส่วนจากผู้ประกอบการท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม โรงงานประกอบรถยนต์ร่วมทุนกับต่างชาติ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นญี่ปุ่น เห็นว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนอินโดนีเซียเป็นบริษัทขนาดเล็ก มีความสามารถจำกัดในการผลิต ทั้งในแง่คุณภาพของชิ้นส่วน ความเชื่อถือได้ในการส่งมอบชิ้นส่วนตรงเวลา ขณะที่รัฐบาล



กำหนดขึ้นส่วนบังคับให้ยกเลิกการนำเข้าอย่างรวดเร็ว
ดังนั้น จึงไปชักจูงบริษัทชิ้นส่วนญี่ปุ่นมาลงทุนในอินโดนีเซีย

ปัญหาสำคัญ คือ รถยนต์หลายรูปแบบ ทำให้การผลิตชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์แต่ละแบบมีจำนวนน้อยทำให้ต้นทุนสูง เนื่องจากไม่มีการประหยัดจากขนาด อย่างไรก็ตาม กรณีของชิ้นส่วนบางประเภท เช่น ระบบส่งกำลัง (เกียร์) ระบบเบรก ฯลฯ รัฐบาลอินโดนีเซียกำหนดให้มีผู้ผลิตภายในประเทศเพียงรายเดียว สำหรับผลิตชิ้นส่วนให้โรงงานต่างๆ เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด

จากนั้นในเดือนเมษายน 2535 รัฐบาลอินโดนีเซียได้ประกาศเงื่อนไข ให้การลงทุนของต่างชาติต้องลดสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติลงในเวลาที่กำหนด เพื่อให้คนอินโดนีเซียถือหุ้นข้างมากในบริษัท โดยมุ่งหวังให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างชาติโดยทางอ้อม



เปลี่ยนเป็นมาตรการจูงใจในปี 2536

ในปี 2536 รัฐบาลได้ยกเลิกนโยบายเดิม คือ Deletion Program และประกาศนโยบายใหม่ คือ Automotive Policy Package โดยปรับเปลี่ยนจากมาตรการเดิมที่เน้นการบังคับเป็นหลัก มาเป็นมาตรการจูงใจให้สิทธิและประโยชน์ลดอากรขาเข้าในกรณีใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น กล่าวคือ ยิ่งใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากขึ้นเท่าไร จะได้รับการลดอากรขาเข้ามากขึ้นเท่านั้น

“จูงใจให้สิทธิและประโยชน์ลดอากรขาเข้า คือ ยิ่งใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากเท่าไร จะได้รับการลดอากรขาเข้ามากขึ้นเท่านั้น”

อัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ ตามสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

| การใช้ชิ้นส่วนในประเทศ | อัตราอากรขาเข้า |
|------------------------|-----------------|
| 1. ต่ำกว่าร้อยละ 20 | เต็มจำนวน |
| 2. ร้อยละ 20 - 30 | ร้อยละ 80 |
| 3. ร้อยละ 30 - 40 | ร้อยละ 60 |
| 4. ร้อยละ 40 - 60 | ร้อยละ 40 |
| 5. เกินกว่าร้อยละ 60 | ได้รับการยกเว้น |

ขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์จะมีหลักเกณฑ์ผ่อนปรนกว่า โดยหากมีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเกินร้อยละ 40 จะเสียอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 0

สำหรับภาษีสรรพสามิตนั้น ขึ้นอยู่กับสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เช่น กรณีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดต่ำกว่า 1,600 ซีซี และรถจักรยานยนต์จะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 35 แต่หากใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเกินร้อยละ 60 จะเสียในอัตราร้อยละ 20

นอกจากนี้ ยังได้ยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ แต่ยังคงอัตราอากรขาเข้าไว้ในระดับสูง

จากนั้นได้ประกาศเปิดเสรี โดยเมื่อเดือนมิถุนายน 2537 ได้ยกเลิกนโยบายให้ต่างชาติลดสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้คนอินโดนีเซียถือหุ้นข้างมาก เปลี่ยนมาเป็นอนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นได้ทั้งสิ้น ต่อมาในปี 2538 ได้ผ่อนคลายนโยบายเกี่ยวกับการลงทุนกรณีเป็นการประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยอนุญาตให้ก่อตั้งโรงงานเพิ่มเติม





นโยบายรถยนต์แห่งชาติ

รัฐบาลอินโดนีเซียได้ประกาศนโยบายครั้งสำคัญเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2539 เกี่ยวกับโครงการรถยนต์แห่งชาติ โดยกำหนดเงื่อนไขว่าจะต้องใช้แบรนด์ของตนเอง ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศให้มากที่สุด และต้องสามารถผลิตเพื่อส่งออกได้ จากนั้นรัฐบาลได้อนุมัติให้สิทธิและประโยชน์พิเศษในรูปแบบ Pioneer Status แก่โครงการรถยนต์แห่งชาติของบริษัท Kia-Timor Motor

“โครงการรถยนต์แห่งชาติ กำหนดเงื่อนไขว่าจะต้องใช้แบรนด์ของตนเอง ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศให้มากที่สุด และต้องสามารถผลิตเพื่อส่งออกได้”

โครงการรถยนต์แห่งชาติจะได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าชิ้นส่วน และยกเว้นภาษีสรรพสามิตที่มีอัตราสูงถึงร้อยละ 35 ทำให้ได้เปรียบบริษัทรถยนต์อื่นๆ อย่างมาก ส่งผลทำให้สามารถจำหน่ายรถยนต์ในราคาต่ำกว่าคู่แข่งมากถึงร้อยละ 50 แต่ได้กำหนดเงื่อนไขสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศระดับสูง คือ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 ภายในสิ้นปีแรก เพิ่มเป็นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ภายในสิ้นปีที่สอง และไม่ต่ำกว่าร้อยละ 60 ภายในสิ้นปีที่สาม

อย่างไรก็ตาม นโยบายรถยนต์แห่งชาติไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากเหตุผลหลายประการ ดังนี้

ประการแรก ภายหลังจากประกาศนโยบายรถยนต์แห่งชาติไม่นานนัก ได้เกิดการประท้วงครั้งใหญ่ ทำให้ประธานาธิบดีซูฮาร์โต ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนโครงการนี้ ต้องพ้นจากตำแหน่งประธานาธิบดี

ประการที่สอง การกำหนดเงื่อนไขใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ได้ถูกฟ้องร้องทั้งจากญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา ต่อองค์การการค้าโลก

ประการที่สาม วิกฤติเศรษฐกิจของทวีปเอเชีย ซึ่งเริ่มจากไทยเมื่อปี 2540 แพร่กระจายไปสู่อินโดนีเซีย กระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์อย่างรุนแรง ทำให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ในอินโดนีเซียซึ่งเดิมในปี 2540 อยู่ที่ระดับสูงถึง 386,691 คัน ลดลงเพียงแค่ 58,312 คัน ในปี 2541

ประการที่สี่ โครงการรถยนต์แห่งชาติได้ถูกวิจารณ์อย่างมากว่าไม่โปร่งใส ภายหลังจากประกาศนโยบายรถยนต์แห่งชาติ รัฐบาลได้อนุมัติให้สิทธิและประโยชน์พิเศษในรูปแบบ Pioneer Status แก่บริษัท Kia-Timor Motor ซึ่งเป็นกิจการร่วมทุนร้อยละ 70 ถือหุ้นโดยบริษัท Timor Putra Nasional ซึ่งถือหุ้นใหญ่โดยนายทอมมี ซูฮาร์โต ซึ่งเป็นบุตรชายคนเล็กของประธานาธิบดีซูฮาร์โต และอีกร้อยละ 30 ถือหุ้นโดยบริษัทเกีย ของเกาหลีใต้ ทั้งๆ ที่บริษัท Timor Putra Nasional ไม่มีพื้นฐานในด้านอุตสาหกรรมรถยนต์มาก่อน



:: รถยนต์ติมอร์ ซึ่งได้ประกาศให้เป็นโครงการรถยนต์แห่งชาติเมื่อปี 2539 แต่ได้ล้มเลิกโครงการในเวลาต่อมา

เติบโตอย่างรวดเร็วภายหลังวิกฤติ

จากการที่หน่วยงาน Dispute Settlement Body (DSB) ขององค์การการค้าโลก (WTO) ได้ตัดสินเมื่อเดือนกรกฎาคม 2541 ว่าทั้งมาตรการ Automotive Policy Package เมื่อปี 2536 และนโยบายรถยนต์แห่งชาติปี 2539 ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) นั้น นับว่าผิดกฎระเบียบของ WTO และกำหนดให้ยกเลิกมาตรการและนโยบายดังกล่าว ภายใน 12 เดือน



“ WTO ได้ตัดสินว่านโยบายรถยนต์แห่งชาติ ปี 2539 ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ผิดกฎระเบียบของ WTO ”

เพื่อให้สอดคล้องกับคำตัดสินของ WTO รัฐบาลอินโดนีเซียได้ประกาศเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2542 เกี่ยวกับนโยบายรถยนต์ใหม่ โดยยกเลิกเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยเก็บภาษีขาเข้าตามอัตราที่กำหนดโดยไม่คำนึงถึงการนำเข้าชิ้นส่วนภายในประเทศ

สำหรับอัตราอากรขาเข้าได้ปรับลดลง โดยอัตราอากรขาเข้ารถยนต์ทุกประเภทได้กำหนดที่ระดับร้อยละ 25 ยกเว้นกรณีของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้กำหนดที่ระดับร้อยละ 35 – 50 ขึ้นอยู่กับความจุของกระบอกสูบเครื่องยนต์ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ต้องเผชิญกับการแข่งขันจากรถยนต์นำเข้าเพิ่มสูงขึ้น

ขณะที่ยอดจำหน่ายรถยนต์ค่อยๆ พ้นตัว ประกอบกับลดอัตราภาษีขาเข้าทั้งรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน (แม้ว่าภายหลังลดแล้ว ภาษีขาเข้าเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ แล้ว ยังอยู่ระดับสูงก็ตาม) ทำให้ราคาการผลิตลดลงมาก ช่วยขยายตลาดรถยนต์ภายในประเทศให้เติบโตอย่างรวดเร็ว

ในปี 2542 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นเป็น 93,843 คัน ในปี 2543 เพิ่มขึ้นเป็น 310,634 คัน ซึ่งมากกว่าตลาดรถยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาด 262,189 คัน ในปีเดียวกัน ทำให้อินโดนีเซียเป็นตลาดรถยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองจากมาเลเซียที่มียอดจำหน่าย 343,173 คัน แม้ในปี 2544 ยอดจำหน่ายรถยนต์จะลดลงเหลือ 299,629 คัน แต่หลังจากนั้นได้เพิ่มขึ้นต่อเนื่องเป็น 317,000 คัน ในปี 2545 เป็น 370,000 คัน ในปี 2546 และ 483,000 คัน ในปี 2547 ตามลำดับ

เมื่อนางเมกาวาตี ซูการ์โนบุตรี ดำรงตำแหน่งประธานาธิบดี ได้ประกาศแต่งตั้งรัฐมนตรีเมื่อเดือนสิงหาคม 2544 โดยได้แต่งตั้งนาง Rini Soewandi ซึ่งมีประสบการณ์ในด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ เนื่องจากอดีตเป็นผู้บริหารของบริษัท

แอสตราอินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งเป็นกลุ่มธุรกิจผลิตและจำหน่ายรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย ให้ดำรงตำแหน่งเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของอินโดนีเซีย

นาง Rini Soewandi มีส่วนสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้อย่างต่อเนื่อง โดยได้พยายามผลักดันอุตสาหกรรมรถยนต์ไปสู่การผลิตเพื่อส่งออก เข้าร่วมในพิธีส่งออกรถยนต์อเวนซ่าของโตโยต้าเที่ยวแรกจากอินโดนีเซียมายังประเทศไทย ซึ่งจัดขึ้นเมื่อเดือนพฤษภาคม 2547 ด้วยตนเอง

ประกาศนโยบายรถยนต์ปี 2547

ต่อมาเมื่อนายพลสุลีโล บัมบัง ยูโตโยโน ชนะการเลือกตั้งและดำรงตำแหน่งเป็นประธานาธิบดีคนใหม่เมื่อปี 2547 ได้ทำการแยกกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ออกจากกันเป็น 2 กระทรวง คือ กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการค้า โดยแต่งตั้งให้นาย Andung A. Nitimihardja ดำรงตำแหน่งเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ประกาศนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ฉบับใหม่ ซึ่งมุ่งเน้นการผลิตชิ้นส่วนเนื่องจากที่ผ่านมามีนำเข้าชิ้นส่วนจำนวนมาก การพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ และการพัฒนากิจกรรมในด้านวิจัย พัฒนา และวิศวกรรมในด้านยานยนต์ในอินโดนีเซีย จากนั้นในปี 2552 ได้เปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เติบโตขึ้นตามลำดับ โดยตลาดรถยนต์ภายในประเทศได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น 607,805 คัน ในปี 2551 ทำให้แข่งขันมาเลเซียกลายเป็นตลาดรถยนต์ใหญ่เป็นอันดับ 2 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

อย่างไรก็ตาม จากวิกฤติเศรษฐกิจนี้ต่อคุณภาพในสหรัฐฯ และแพร่กระจายไปทั่วโลก ทำให้ยอดขายรถยนต์ในปี 2552 ลดลงเหลือ 486,061 คัน แต่ยอดจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซียได้ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วเป็น 764,710 คัน ในปี 2553

จากประเทศที่มีประชากรมากเป็นอันดับ 4 ของโลก โดยมีมากถึง 240 ล้านคน จำนวนเกือบ 4 เท่าของไทย ทำให้ผู้เชี่ยวชาญคาดการณ์ว่าในอนาคตอันใกล้ อินโดนีเซียจะแข่งขันไทยขึ้นเป็นตลาดรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างช้าที่สุดปี 2556 เหมือนกับรถจักรยานยนต์ซึ่งปัจจุบันมีขนาดของตลาดใหญ่กว่าของไทยหลายช่วงตัว



“ อินโดนีเซียสามารถแข่งหน้าไทย ได้เป็นผลสำเร็จในปี 2554 เป็นเวลาเร็วกว่าที่คาดหมายเอาไว้ 2 ปี ”

อินโดนีเซียสามารถแข่งหน้าไทยได้เป็นผลสำเร็จในปี 2554 เป็นเวลาเร็วกว่าที่คาดหมายเอาไว้ 2 ปี เนื่องจากไทยมียอดจำหน่ายรถยนต์ในช่วงปลายปี 2554 ลดลงมากเนื่องจากเหตุการณ์อุทกภัย ทำให้ตลาดรถยนต์ในปี 2554 ลดลงเหลือเพียง 794,081 คัน ลดลงร้อยละ 0.8 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553

ขณะที่เหตุการณ์อุทกภัยในไทย จะกระทบอย่างมากต่อการประกอบรถยนต์ในอินโดนีเซียและการนำเข้ารถยนต์จากประเทศไทยเช่นเดียวกัน แต่ยอดจำหน่ายรถยนต์ในอินโดนีเซียในปี 2554 ยังเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดร้อยละ 16.4 เป็น 890,410 คัน เนื่องจากในปี 2554 เศรษฐกิจอินโดนีเซียเติบโตสูงถึงร้อยละ 6.8 ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษา IHS Automotive ได้คาดการณ์ว่าตลาดรถยนต์อินโดนีเซียจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น 1.2 ล้านคัน ภายในปี 2556

เป้าหมายเป็นฐานการผลิตอันดับ 1 ในอาเซียน

อินโดนีเซียไม่ได้มีเป้าหมายเป็นเพียงตลาดรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้น แต่ยังมีเป้าหมายที่จะเป็นฐานการผลิตและส่งออกรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยนาย Hatta Rajasa รัฐมนตรีกระทรวงประสานงานเศรษฐกิจ (Coordinating Minister for the Economy) ได้กล่าวเมื่อเดือนตุลาคม 2554 ว่าอินโดนีเซียมีศักยภาพที่จะแข่งหน้าไทยกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคตข้างหน้า

นาย Prijono Sugiarto ผู้อำนวยการบริษัท PT Astra International ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในอินโดนีเซีย ได้กล่าวเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2554 ว่าปี 2554 นับเป็นปีแห่งอุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซีย เนื่องจากมีการเติบโตของดัชนีต่างๆ เป็นไปในเชิงบวกแทบทั้งสิ้น แม้ในระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัท

รถยนต์และชิ้นส่วนต่างชาติดังกล่าวมักจะมองข้ามอินโดนีเซีย แต่สถานการณ์ในปัจจุบันแตกต่างกันไป ปัจจุบันอินโดนีเซียมีความโดดเด่นกว่าทั้งทางด้านสังคม การเมือง และเศรษฐกิจ

ในช่วงที่ผ่านมา ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าในระยะสั้นอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียจะยังไม่กระทบกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเท่าใดนัก เพราะจากตัวเลขล่าสุดเมื่อปี 2553 อุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซียมีการประกอบรถยนต์เพียง 702,508 คัน ซึ่งน้อยกว่าไทยมาก โดยไทยประกอบรถยนต์ในปีเดียวกันจำนวน 1.65 ล้านคัน และส่วนใหญ่เป็นการประกอบรถยนต์ เพื่อจำหน่ายในประเทศ มีการส่งออกเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

“ จากเหตุการณ์อุทกภัยในประเทศไทย พบว่าบริษัทผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ที่ส่วนใหญ่มีฐานผลิตในประเทศไทย จะกระจายฐานผลิตออกไปยังประเทศอื่นๆ เพื่อลดความเสี่ยง ”

แต่ในระยะยาวแล้ว คาดว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียจะขยายตัวอย่างรวดเร็ว เพราะมีตลาดขนาดใหญ่เนื่องจากมีประชากรมากถึง 240 ล้านคน ประกอบกับรัฐบาลอินโดนีเซียมีนโยบายชัดเจนที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ จะทำให้ผู้ผลิตรถยนต์จำนวนมากสนใจไปตั้งฐานการผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซีย

จากเหตุการณ์อุทกภัยในประเทศไทย ยิ่งทำให้ความท้าทายของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเพิ่มมากขึ้น โดยนาย Hajime Yamamoto ผู้อำนวยการบริษัทที่ปรึกษา IHS Automotive สาขาประเทศไทย ได้คาดการณ์ว่าบริษัทผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนที่ส่วนใหญ่มีฐานผลิตในประเทศไทย จะพยายามกระจายฐานผลิตออกไปยังประเทศอื่นๆ เพื่อลดความเสี่ยง โดยประเทศที่สนใจไปลงทุน สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของญี่ปุ่น คือ อินโดนีเซีย



เร่งผลิตเพื่อส่งออก

รัฐบาลอินโดนีเซียได้ให้ความสำคัญต่อการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกเป็นอย่างมาก โดยในปี 2545 อินโดนีเซียส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป 1,200 คัน และส่งออกในรูปแบบชิ้นส่วน CKD จำนวน 53,000 คัน ต่อมาการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2550 ส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป 60,267 คัน ล่าสุดในปี 2553 เพิ่มขึ้นเป็น 85,796 คัน โดยโตโยต้าส่งออกมากที่สุด คือ 45,114 คัน รองลงมา คือ ไคยท์ส 18,886 คัน ชูซูกิ 18,500 คัน ทั้งนี้ รถยนต์ที่ส่งออกเป็นจำนวนมาก คือ โตโยต้า พอร์จูนเนอร์ 10,251 คัน โตโยต้า อินโนวา 9,284 คัน อเวนซ่า 5,087 คัน และรัช (Rush) 1,428 คัน

ขณะที่ยอดนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปของอินโดนีเซียในปี 2553 อยู่ที่ระดับ 76,250 คัน โดยนำเข้าจากประเทศไทย เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น มาเลเซีย และยุโรป

ปัจจุบันมีรถยนต์หลายแบบ ส่งจากอินโดนีเซียมาจำหน่ายในประเทศไทย เป็นต้นว่า โตโยต้า อเวนซ่า โตโยต้า อินโนวา ฮอนด้า ฟรีด ฮอนด้า สตริม ชูซูกิ แครีวี โดยได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)

ในระยะแรกรถยนต์นำเข้าจากอินโดนีเซียไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากไม่สอดคล้องกับรสนิยมของคนไทย แต่เหตุผลหลักไม่ใช่รถยนต์คุณภาพไม่ดี โดยระบบช่วงล่างมาตรฐานเดียวกับในประเทศไทย แต่ปัญหาหลักมาจากวัสดุภายในที่นำมาใช้ในห้องโดยสารนั้น มีคุณภาพต่ำกว่าที่นิยมใช้ในประเทศไทยมาก ไม่ว่าจะเป็นพลาสติก เช่น แผงคอนโซล แผงประตู เบาะนั่ง เป็นต้น เนื่องจากรสนิยมของชาวอินโดนีเซียไม่ได้ให้ความสำคัญกับคุณภาพของวัสดุภายในห้องโดยสารเท่าใดนัก ทำให้ในปัจจุบันต้องพยายามแก้ไขปัญหานี้ โดยทำการปรับแต่งรถยนต์อินโดนีเซียบางส่วน เพื่อให้สอดคล้องกับรสนิยมของคนไทย



จุดเด่นรถยนต์ MPV และมินิแวน

เป็นที่น่าสังเกตว่าตลาดรถยนต์อินโดนีเซียมีลักษณะพิเศษคล้ายกับตลาดรถยนต์ของไทย ในแง่ที่ว่าเก่งในตลาดรถยนต์เฉพาะ กล่าวคือ ชาวอินโดนีเซียนิยมชมชอบรถยนต์แบบรถแวนขนาดเล็ก (Minivans) รถยนต์อเนกประสงค์ (Multipurpose Vehicle - MPV) และรถยนต์แบบ SUV ค่อนข้างมาก เช่นเดียวกับคนไทยที่นิยมรถยนต์ปิกอัพ โดยชาวอินโดนีเซียนำรถยนต์ดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ทั้งเป็นรถยนต์ส่วนตัวและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์

จากพฤติกรรมข้างต้น ทำให้ตลาดรถยนต์ทั้ง 3 ประเภทของอินโดนีเซียมีขนาดค่อนข้างใหญ่ โดยในปี 2554 มียอดจำหน่ายในประเทศมากถึง 569,274 คัน คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 64 ของตลาดรถยนต์ภายในประเทศ ทำให้บริษัทรถยนต์ได้กำหนดให้อินโดนีเซีย เป็นฐานการผลิตรถยนต์ประเภทดังกล่าว ทั้งเพื่อจำหน่ายในประเทศและเพื่อส่งออก

สำหรับรถยนต์โตโยต้า Kijang MPV ประสบผลสำเร็จมากในตลาด MPV นับตั้งแต่เริ่มเปิดตัวเมื่อปี 2540 โดยได้รับความนิยอย่างกว้างขวางในทุกกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ ต่อมาในปี 2547 ได้เปิดตัวรุ่นใหม่ คือ Kijang Innova ซึ่งนอกจากผลิตและจำหน่ายในอินโดนีเซียแล้ว ยังผลิตเพื่อส่งออกด้วย โดยเริ่มส่งออกมายังประเทศไทยและบรูไน ตั้งแต่เดือนกันยายน 2547

โตโยต้า ไคยท์ส และชูซูกิ นำตลาด

ปัจจุบันโตโยต้า ครองตลาดรถยนต์อินโดนีเซียมากเป็นอันดับ 1 โดยในปี 2553 มียอดขาย 280,680 คัน คิดเป็นสัดส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 36.7 โดยจำหน่ายอเวนซ่ามากที่สุด คือ 141,799 คัน รองลงมา คือ อินโนวา 53,824 คัน รัช 18,420 คัน และยาริส 16,979 คัน

∴ อินโดนีเซียนิยมรถยนต์แบบอเนกประสงค์ ทำให้มีส่วแบ่งทางการตลาดมากกว่าครึ่งหนึ่ง และกลายเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก



“**โตโยต้า ครองตลาดรถยนต์อินโดนีเซีย
มากเป็นอันดับ 1 โดยในปี 2553
มียอดขาย 280,680 คัน
คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 36.7**”

โตโยต้า ครองตลาดเป็นอันดับ 2 ในอินโดนีเซีย โดยในปี 2553 มียอดจำหน่าย 118,591 คัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 15.5 โดยเป็นรถยนต์โตโยต้า Xenia ได้รับความนิยมสูงสุด ยอดจำหน่าย 65,901 คัน รองลงมา คือ รถยนต์โตโยต้า Terios ยอดจำหน่าย 16,483 คัน

อันดับสาม คือ ชูซูกิ โดยในปี 2553 มียอดจำหน่าย 71,210 คัน โดยเน้นรถยนต์ในตลาดล่าง คือ รถยนต์ APV และ รถยนต์ Swift

ส่วนนิสสันมียอดจำหน่ายในปี 2553 จำนวน 37,542 คัน รถยนต์ที่จำหน่าย คือ Livina จำหน่ายมากที่สุด คือ 22,560 คัน รองลงมา คือ X-Trail นาวาร่า มาร์ช เทียร์รา ฯลฯ

อย่างไรก็ตาม บริษัทต่างชาติไม่เห็นด้วยกับนโยบายพัฒนารถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียเท่าใดนัก เนื่องจากเห็นว่า จะส่งผลกระทบต่อยอดขายรถยนต์ของตนเอง ซึ่งเป็นกรณีเดียวกับรถยนต์อีโคคาร์ของไทย ซึ่งในระยะเริ่มต้นโครงการได้รับการต่อต้านจากผู้ผลิตรถยนต์ปิกอัพและรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เนื่องจากเกรงว่าจะกระทบต่อ ยอดขาย



กำหนดส่งเสริมการผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก

จากปัจจุบันที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์แบบอเนกประสงค์ และรถบรรทุกเป็นส่วนใหญ่ อินโดนีเซียมีนโยบายจะพัฒนา Product Champion ตัวใหม่ คือ รถยนต์ขนาดเล็กราคาถูก โดยนาย Hidayat รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมของอินโดนีเซีย ได้ประกาศในงานมอเตอร์โชว์ เมื่อเดือนกรกฎาคม 2553 เกี่ยวกับแผนที่จะพัฒนารถยนต์ครอบครัว ที่ออกแบบเป็นการเฉพาะสำหรับครอบครัวที่มีรายได้ต่ำขึ้นเองในประเทศ ขณะเดียวกันมีมาตรฐานในด้านสิ่งแวดล้อมสูง โดยมีเครื่องยนต์ขนาด 1,000 ซีซี ราคาประมาณ 8,900 เหรียญสหรัฐฯ กำหนดเป้าหมายใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นสัดส่วนอย่างต่ำร้อยละ 80

สนใจลงทุนอย่างทั่วถึง

จากการที่ตลาดขยายตัวอย่างรวดเร็ว ประกอบกับมีแรงงานจำนวนมาก ผู้เชี่ยวชาญได้คาดการณ์ว่า ปริมาณการประกอบรถยนต์ในอินโดนีเซียจะเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในอนาคต เนื่องจากมีโครงการลงทุนจำนวนมาก

บริษัท ฮีโน ได้ขยายกำลังผลิตรถบรรทุกในอินโดนีเซีย จาก 10,000 คัน เป็น 35,000 คันต่อปี ในปี 2553

บริษัท ออดี ของเยอรมนีได้ประกาศเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2554 ที่จะร่วมทุนกับ Garuda Mataram Motor ในกลุ่ม Indomobile ในการก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ออดี้รุ่น A4 และ A6 ที่กรุงจาการ์ต้า กำหนดก่อสร้างโรงงานเสร็จและเริ่มผลิตในปี 2558

“**อินโดนีเซียมีแผนที่จะพัฒนารถยนต์ครอบครัว
ที่ออกแบบเป็นการเฉพาะ
มีมาตรฐานในด้านสิ่งแวดล้อมสูง ขนาด 1,000 ซีซี
ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอย่างต่ำร้อยละ 80**”

บริษัท นิสสัน ประกาศเมื่อปลายเดือนกรกฎาคม 2554 ที่จะลงทุน 9,600 ล้านบาท เพื่อขยายกำลังผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซียมากกว่า 2 เท่าตัว จากเดิม 50,000 คันต่อปี เพิ่มเป็น 180,000 คันต่อปี



บริษัท GM ได้ประกาศเมื่อเดือนสิงหาคม 2554 ที่จะลงทุน 4,500 ล้านบาท เพื่อฟื้นฟูการผลิตโรงงานที่เมือง Bekasi บนพื้นที่ 70 ไร่ แถบเกาะชวาตะวันตกของอินโดนีเซีย กำลังผลิตรถยนต์ 40,000 คันต่อปี เพื่อตลาดในประเทศและส่งออก จ้างงานมากกว่า 800 คน โดยจะใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากกว่าร้อยละ 40 โดยกำหนดให้เป็นฐานการผลิตหลักแห่งที่ 2 ในอาเซียน เพิ่มเติมจากฐานการผลิตที่มีอยู่แล้วในไทยที่ตั้งอยู่ภายในนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง

บริษัท โตโยต้า ประกาศเมื่อเดือนกันยายน 2554 ว่า จะลงทุน 10,000 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แห่งที่ 2 ในอินโดนีเซีย ขนาดกำลังผลิต 70,000 คันต่อปี

บริษัท ชูซูกิ มีแผนลงทุน 400 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ใน

การก่อสร้างโรงงานแห่งที่ 3 ในอินโดนีเซีย เพื่อขยายกำลังผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซียจากปัจจุบัน 120,000 เป็น 150,000 คันต่อปี

สำหรับโฟล์คสวาเกน เดิมเมื่อปี 2553 ได้เคยจัดทำแผนการลงทุน 140 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ Touran ซึ่งเป็นรถยนต์อเนกประสงค์ ขนาดกำลังผลิต 50,000 คันต่อปี แต่โครงการได้ยุติไป

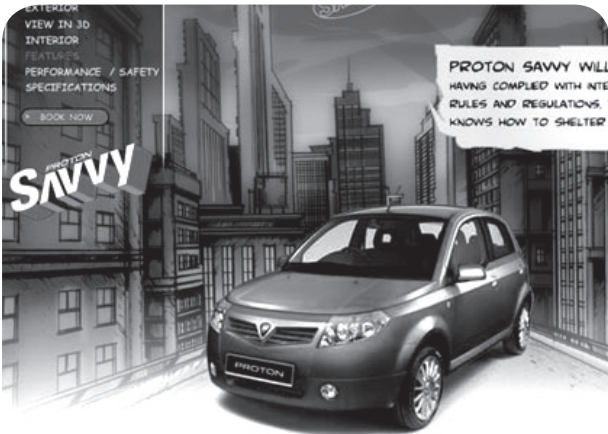
ส่วนบริษัท ฟอร์ด ได้ประกาศเมื่อปลายปี 2554 ว่ามีแนวคิดจะก่อสร้างฐานผลิตเพิ่มเติมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพิ่มเติมจากฐานผลิตหลักในปัจจุบันที่ประเทศไทย โดยเห็นว่าอินโดนีเซียน่าสนใจลงทุนมาก เนื่องจากเศรษฐกิจและตลาดรถยนต์เติบโตในอัตราสูงมาก





ความท้าทายของ อุตสาหกรรมยานยนต์มาเลเซีย

20 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยและมาเลเซีย นับว่าเป็นคู่แข่งสำคัญในการชิงตำแหน่ง ศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ทิศทางของ 2 ประเทศแตกต่างกันมาก ขณะที่มาเลเซียมุ่งเน้นการพัฒนารถยนต์แห่งชาติ ไทยกลับดำเนินนโยบายในทิศทางตรงกันข้าม โดยเปิดเสรี การลงทุน พร้อมกับเร่งส่งเสริมการลงทุน ภายใต้คำขวัญที่เราคุ้นเคยกันดี คือ Detroit of Asia



กำหนดนโยบายรถยนต์แห่งชาติ

สำหรับบุคคลที่มีบทบาทสำคัญมาก ในการพัฒนา อุตสาหกรรมยานยนต์ของมาเลเซีย คือ ดร.มหาเธร์ ซึ่งดำรง ตำแหน่งนายกรัฐมนตรีเป็นเวลายาวนานถึงปลายปี 2546 เนื่องจาก ดร.มหาเธร์ ชอบการขับรถยนต์มาก โดยเฉพาะรถยนต์ ขับเคลื่อน 4 ล้อ บนเส้นทางวิบาก ดังนั้น จึงให้การสนับสนุน เป็นพิเศษเฉพาะรถยนต์แห่งชาติ โดยเก็บอากรขาเข้ารถยนต์ จากต่างประเทศในอัตราสูง แต่เก็บภาษีรถยนต์ของมาเลเซียใน อัตราต่ำกว่าอัตราปกติ

“ นโยบายรถยนต์แห่งชาติของมาเลเซีย ได้ส่งผลกระทบต่อยอดขาย เพราะรถยนต์แห่งชาติ มีราคาถูกลงกว่ารถยนต์มาก ”

เริ่มแรกมาเลเซียมีบริษัทรถยนต์แห่งชาติเพียงบริษัท เดียว คือ บริษัท โปรตอน ต่อมาได้เพิ่มจำนวนบริษัทรถยนต์ แห่งชาติขึ้นอีก คือ บริษัท Perodua บริษัท Naza และบริษัท Inokom โดยนโยบายรถยนต์แห่งชาติของมาเลเซีย ได้ส่งผลดี ต่อยอดขายรถยนต์แห่งชาติ เหตุผลของความสำเร็จไม่ใช่เพราะ ชาวมาเลเซียมีทัศนคติด้านชาตินิยมอย่างเข้มข้น แต่เป็นเพราะ รถยนต์แห่งชาติมีราคาถูกกว่ารถยนต์แบรนด์ต่างชาติดมาก

ในช่วงนั้นมาเลเซียจะเห็นว่าประเทศไทย ซึ่งเป็น คู่แข่งสำคัญในอุตสาหกรรมรถยนต์ ว่าไม่มีอุตสาหกรรมรถยนต์ ของตนเองอย่างแท้จริง เป็นเพียงแค่การนำเข้าชิ้นส่วนจาก ต่างประเทศเข้ามาประกอบขึ้นเป็นรถยนต์เท่านั้น ไม่มีการวิจัย และพัฒนา รวมทั้งไม่มีการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ ขณะที่บริษัท ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนเกือบทั้งหมด เป็นการลงทุนของบริษัท ต่างชาติ นับว่าแตกต่างจากมาเลเซีย ซึ่งลงทุนจำนวนมากทั้ง



ในด้านวิจัยและพัฒนา ด้านก่อสร้างโรงงาน และด้านการตลาด เพื่อสร้างแบรนด์ของตนเอง โดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ที่พึ่งตนเองอย่างแท้จริง

บริษัทต่างชาติไม่สนใจตั้งฐานผลิต

แม้นโยบายรถยนต์แห่งชาติจะส่งผลดีหลายประการ แต่ได้ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายของมาเลเซีย ที่จะเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากบริษัทต่างชาติเห็นว่าเป็นการแข่งขันอย่างไม่ยุติธรรม โดยให้บริษัทรถยนต์แห่งชาติได้เปรียบบริษัทอื่นๆ และไม่เปิดเสรีการลงทุนของต่างชาติในอุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนั้น บริษัทส่วนใหญ่จึงตัดสินใจเลือกไทยเป็นฐานผลิตเพื่อส่งออก ทั้งๆ ที่มาเลเซียก็เป็นตลาดรถยนต์ขนาดใหญ่ และมีความน่าสนใจลงทุนอย่างมากอีกแห่งหนึ่งในอาเซียน

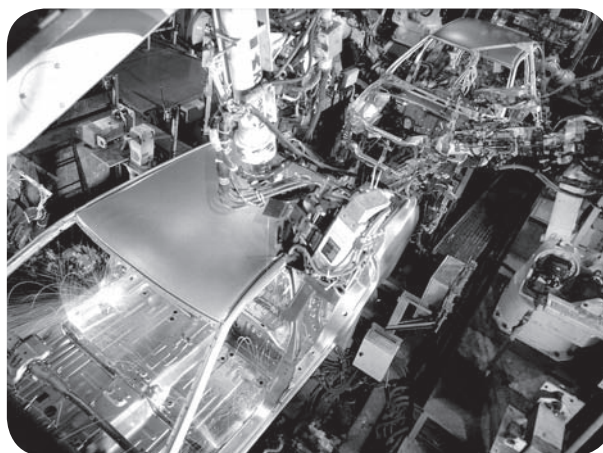
ยิ่งไปกว่านั้น ได้มีแนวโน้มว่าแทนที่บริษัทต่างประเทศจะก่อตั้งโรงงานในมาเลเซียตามการชักชวนของรัฐบาล ได้กลายเป็นว่าหลายบริษัทที่ตั้งโรงงานในมาเลเซียอยู่แล้ว ได้ตัดสินใจปิดโรงงานในมาเลเซีย แล้วย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นๆ แทน เช่น ไทย และอินโดนีเซีย

“ มาเลเซียเคยเป็นตลาดรถยนต์
ใหญ่เป็นอันดับ 1
ปัจจุบันได้ตกเป็นอันดับ 3
รองจากอินโดนีเซีย และไทย ”

ในระยะหลังอุตสาหกรรมรถยนต์ของมาเลเซีย ยังต้องเผชิญกับความท้าทายครั้งสำคัญทั้งจากไทย และอินโดนีเซียมากขึ้นตามลำดับ โดยเดิมมาเลเซียเคยเป็นตลาดรถยนต์ใหญ่เป็นอันดับ 1 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันได้ตกเป็นอันดับ 3 รองจากอินโดนีเซีย และไทย

โดยภายหลังมาเลเซียเริ่มยอมรับว่า นโยบายเปิดเสรีการลงทุนของไทยนับว่าถูกต้อง เนื่องจากได้ส่งผลทำให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศจำนวนมาก ทำให้อุตสาหกรรม

ยานยนต์ของไทย พัฒนาอย่างรวดเร็วไปสู่การผลิตชิ้นส่วนอย่างครบวงจร รวมถึงก้าวขึ้นสู่กิจกรรมในด้านวิจัยและพัฒนาในเวลาต่อมา ส่งผลทำให้ไทยเริ่มนำหน้ามาเลเซียห่างขึ้นเรื่อยๆ โดยในปี 2553 ไทยประกอบรถยนต์มากถึง 1.64 ล้านคัน โดยในจำนวนนี้เป็นการผลิตเพื่อส่งออกมากกว่าครึ่งหนึ่ง คือ เกือบ 900,000 คัน ขณะที่มาเลเซียในปีเดียวกันประกอบรถยนต์เพียงแค่ 570,000 คัน โดยเป็นการประกอบรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศแทบทั้งหมด มีการส่งออกเพียงเล็กน้อย



การปรับเปลี่ยนนโยบายเพชฌฆาตต่อต้น

ต่อมาเมื่อนายกรัฐมนตรีมหาเธร์ได้ก้าวลงจากตำแหน่งเมื่อปลายปี 2546 นายอับดุลลาห์ บาดาวี นายกรัฐมนตรีคนต่อมาของมาเลเซีย ได้ตระหนักว่าจำเป็นจะต้องปรับเปลี่ยนนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ โดยได้ประกาศนโยบายเมื่อเดือนกรกฎาคม 2547 ว่ารัฐบาลมาเลเซียจะเดินหน้าปฏิบัติตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในส่วนอุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนั้น บริษัทรถยนต์ของมาเลเซียจะต้องเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ไม่ควรคาดหวังว่าธุรกิจของตนเองจะอยู่ภายใต้การคุ้มครองจากรัฐบาลตลอดไป

นายอับดุลลาห์ก็กล่าวว่ารัฐบาลจะลดการคุ้มครองบริษัทรถยนต์แห่งชาติลงอย่างช้าๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งต่อประเทศโดยรวม เนื่องจากการบีบบังคับโดยทางอ้อมให้บริษัทรถยนต์แห่งชาติต้องปรับปรุงตนเอง เพื่อรับการแข่งขันทั้งในด้านเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และปรับปรุงคุณภาพของรถยนต์



สำหรับบริษัทที่จะได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีมากที่สุด คือ บริษัท โปรตอน ซึ่งในระยะหลังได้เสียส่วนแบ่งทางการตลาดอย่างต่อเนื่อง และฐานะการเงินไม่ค่อยดีนัก เพื่อคัดค้านนโยบายเปิดเสรีของรัฐบาล เมื่อต้นเดือนกรกฎาคม 2548 นาย Mahaleel Ariff ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของบริษัท โปรตอน ได้กล่าววิจารณ์รัฐบาลว่ากำลังทอดทิ้งไม่สนับสนุนช่วยเหลือบริษัทฯ

ส่วน ดร.มหาเธร์ อดีตนายกรัฐมนตรี ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้เป็นที่ปรึกษาบริษัทฯ เมื่อเดือนเมษายน 2547 ก็ได้กล่าวในทำนองเดียวกันว่า นโยบายของรัฐบาลที่จะลดการคุ้มครองบริษัท โปรตอน นั้น จะส่งผลกระทบต่อบริษัท โปรตอน เป็นอย่างมาก รวมถึงส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของประเทศอีกด้วย

ผู้เชี่ยวชาญได้วิเคราะห์ว่าหากรัฐบาลมาเลเซีย ได้ปรับเปลี่ยนนโยบายแบบหน้ามือเป็นหลังมือแล้ว จะกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์อย่างรุนแรง ทำให้ความพยายามของรัฐบาลมาเลเซียในระยะที่ผ่านมาที่ทุ่มเงินทุนจำนวนมาก เพื่อส่งเสริมรถยนต์แห่งชาติกลายเป็นเรื่องสูญเปล่า โดยมีตัวอย่างกรณีของออสเตรเลียซึ่งเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรง ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศบางรายต้องเลิกกิจการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัทรถยนต์แห่งชาติ แต่อย่างไรก็ตาม การใช้เวลาในการปรับเปลี่ยนนโยบายของรัฐบาลมาเลเซียข้างต้น ได้สร้างความไม่พอใจให้แก่บริษัทต่างชาติเป็นอย่างมาก ทำให้หลายบริษัทตัดสินใจชะลอการลงทุนในมาเลเซีย

เปิดเสรีการลงทุนอย่างเป็นขั้นตอน

ในระยะหลังเมื่อเริ่มมีเสียงเรียกร้อง ให้รัฐบาลมาเลเซีย เปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์มากขึ้น รัฐบาลจึงได้เริ่มเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์แบบเป็นขั้นตอน โดยกระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (MITI) ของมาเลเซียได้ประกาศกรอบนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ (National Automotive Policy Framework) เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2548 ว่ามาเลเซียจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์ 5 ประการ

“ มาเลเซียได้ประกาศนโยบาย อุตสาหกรรมยานยนต์ว่าจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาค ”

- ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะการผลิตรถยนต์แห่งชาติ
- ก้าวไปสู่ศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาค ทั้งในการผลิต ประกอบ และกระจายสินค้ารถยนต์ เสริมสร้างมูลค่าเพิ่มและความสามารถของบริษัทท้องถิ่น
- ส่งเสริมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนเพื่อส่งออก
- ส่งเสริมบริษัทภูมิบุตร ซึ่งเป็นของคนท้องถิ่นของมาเลเซีย เพื่อประกอบธุรกิจรถยนต์ทั้งในสถานการณ์เป็นตัวแทนจำหน่าย ผลิตชิ้นส่วน การนำเข้ารถยนต์ ฯลฯ

พร้อมกันนี้ได้ประกาศว่าหากบริษัทรถยนต์ต่างประเทศ มาตั้งฐานการผลิตรถยนต์ในมาเลเซียแล้ว จะได้รับสิทธิและประโยชน์เช่นเดียวกับบริษัทรถยนต์แห่งชาติ โดยสิทธิและประโยชน์ที่ได้รับจะไม่มีหลักเกณฑ์กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับการเจรจาเป็นแต่ละกรณีไป ซึ่งจะพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น การถ่ายทอดเทคโนโลยี การเพิ่มทักษะบุคลากร การนำเข้าเงินตราต่างประเทศ มูลค่าเพิ่มของการผลิต การลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา ฯลฯ



:: โลจิสติกส์ด้านรถยนต์ในมาเลเซีย



ประกาศนโยบายยานยนต์แห่งชาติปี 2549

รัฐบาลมาเลเซียได้ประกาศเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2549 เกี่ยวกับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ (National Automotive Policy - NAP) ในรายละเอียด เป็นต้นว่า

- ลดอัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากประเทศอาเซียน กรณีใช้ชิ้นส่วนผลิตในประเทศกลุ่มอาเซียนอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายใต้ CEPT - AFTA อีกครั้งหนึ่งจากเดิมร้อยละ 15 ลดลงเหลือร้อยละ 5
- ป้องกันการนำเข้าและจำหน่ายรถยนต์ที่มีคุณภาพไม่ได้มาตรฐาน
- ลดการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยจะห้ามการนำเข้าภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ยกเว้นการนำเข้าเพื่อใช้ส่วนบุคคล
- จะไม่อนุญาตให้ก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์แห่งใหม่ จนกว่าปัญหากำลังผลิตเกินความต้องการจะผ่อนคลายลง

เปิดการลงทุนอย่างจำกัดปลายปี 2552

ดาโต๊ะมูสตาฟา โมฮัมหมัด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (MITI) ของมาเลเซียได้ประกาศปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ (National Automotive Policy - NAP) ครั้งใหญ่เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงในหลายด้าน ดังนี้

ประการแรก เปิดเสรีการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างจำกัด โดยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ รวมถึงเปิดเสรีการถือหุ้นของต่างชาติ กรณีเป็นการประกอบรถยนต์ขนาดไม่ต่ำกว่า 1,800 ซีซี และมีราคาจำหน่ายไม่ต่ำกว่า 150,000 ริงกิต หรือ 1.5 ล้านบาท รวมถึงเปิดเสรีการผลิตรถยนต์ราคาสูง (Luxury Car) รถจักรยานยนต์เครื่องยนต์ตั้งแต่ 200 ซีซีขึ้นไป ไฮบริด ไฟฟ้า ปิกอัพ และเพื่อการพาณิชย์ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป โดยยังห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 1,800 ซีซี หรือมีราคาจำหน่ายต่ำกว่า 150,000 ริงกิต

“กำหนดให้การผลิตรถไฮบริดเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายในการชักจูงเพื่อจำหน่ายในมาเลเซียและส่งออก”

ยิ่งไปกว่านั้น มาเลเซียยังกำหนดให้การผลิตรถไฮบริดเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายในการชักจูงการลงทุน โดยรัฐมนตรีกระทรวงการค้าต่างประเทศและอุตสาหกรรมของมาเลเซียได้หารือกับบริษัทรถยนต์หลายบริษัท เพื่อชักชวนให้มาลงทุนตั้งฐานผลิตรถยนต์ไฮบริดในมาเลเซีย เพื่อจำหน่ายในมาเลเซียและส่งออกไปยังประเทศกลุ่มอาเซียน รวมถึงการผลิตชิ้นส่วนรถไฮบริด



ประการที่สอง ส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและการผลิตเพื่อส่งออก โดยกำหนดว่าหากมูลค่าเพิ่มไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 จะยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 - 30 ของมูลค่าส่งออกที่เพิ่มขึ้น และหากมูลค่าเพิ่มไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 จะยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นสัดส่วนร้อยละ 15 - 50 ของมูลค่าส่งออกที่เพิ่มขึ้น รวมถึงส่งเสริมการลงทุนการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ คือ ระบบส่งกำลัง ระบบพวงมาลัย ระบบถุงลมนิรภัย โดยให้สถานภาพ Pioneer Status ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลทั้งสิ้นเป็นเวลา 10 ปี หรือ Investment Tax Allowance 100%

ประการที่สาม จะยังคงอัตราอากรขาเข้าและภาษีสรรพสามิตในระดับปัจจุบันเอาไว้ เนื่องจากภาษีอากรจากรถยนต์นับว่าเป็นแหล่งรายได้สำคัญของรัฐบาลเป็นมูลค่าสูงถึง



ปีละ 6,000 - 7,000 ล้านริงกิต หรือประมาณ 60,000 - 70,000 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม จะยึดมั่นปฏิบัติตามพันธสัญญาเกี่ยวกับการลดอากรขาเข้าสินค้ายานยนต์ ตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน และข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับประเทศอื่นๆ

ประการที่สี่ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าและรถยนต์ไฮบริด และชิ้นส่วนสำคัญ เช่น มอเตอร์ อินเวอร์เตอร์ แบตเตอรี่ ฯลฯ โดยให้สถานภาพ Pioneer Status เต็มที่ เป็นเวลา 10 ปี หรือ Investment Tax Allowance 100% รวมถึงสนับสนุนในรูปแบบเงินให้เปล่า ในด้านฝึกอบรมและด้านวิจัยและพัฒนา ต่อมารัฐบาลมาเลเซียได้ประกาศยกเว้นภาษีสรรพสามิตรถไฮบริดขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2,000 ซีซี ทำให้ยอดรถยนต์ไฮบริดจำหน่ายเพิ่มขึ้นมาก

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมาเลเซียได้ตระหนักว่าเครื่องยนต์แบบสันดาปภายใน ที่ใช้กันแพร่หลายในปัจจุบันจะยังคงครองตลาดต่อไปอีกยาวนาน โดยคาดการณ์ว่าในปี 2563 ทั่วโลกจะซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 10 ของทั้งหมด ขณะที่อีกร้อยละ 90 ยังคงเป็นรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบสันดาปภายใน ดังนั้น มาเลเซียกำหนดเป็นผู้นำในด้านเครื่องยนต์ CNG หรือที่ประเทศไทยเรียกว่า NGV ซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง

“ **ปัจจุบันเครื่องยนต์ NGV ที่ใช้กันทั่วโลกนั้น ยังไม่มีประเทศใดที่ใช้เทคโนโลยี Direct Injection แต่มาเลเซียมีเทคโนโลยีในด้านนี้** ”

อนึ่ง ปัจจุบันเครื่องยนต์ NGV ที่ใช้กันทั่วโลกนั้น ยังไม่มีประเทศใดที่ใช้เทคโนโลยี Direct Injection แต่มาเลเซียมีเทคโนโลยีในด้านนี้ ซึ่งจะส่งผลทำให้รถยนต์ประหยัดเชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติมากกว่า ดังนั้น กำหนดวิสัยทัศน์จะเป็นฐานผลิตระบบ Direct Injection สำหรับเครื่องยนต์ NGV เพื่อส่งออกไปจำหน่ายทั่วโลก

เป็นช่วงท้าทายสำคัญ

ในปี 2554 ตลาดรถยนต์ของมาเลเซียหดตัวลงเล็กน้อยร้อยละ 0.9 เหลือ 599,877 คัน ต่ำกว่าที่คาดการณ์เอาไว้ก่อนหน้านี้ว่าจะมียอดจำหน่าย 608,000 คัน เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับการขาดแคลนชิ้นส่วนรถยนต์ อันมีสาเหตุเนื่องจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในญี่ปุ่นและน้ำท่วมในไทย โดยยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลลดลงเล็กน้อยร้อยละ 1.6 เหลือ 535,112 คัน ขณะที่ยอดจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 เป็น 64,765 คัน โดยบริษัท Perodua ซึ่งเป็นรถยนต์ที่พัฒนามาบนพื้นฐานของรถยนต์ไอทีลู่ของญี่ปุ่น ครองตลาดมากอันดับ 1 ส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 30 รองลงมา คือ โปรตอนร้อยละ 26.4 และโตโยต้าร้อยละ 14.5 โดยมีการคาดการณ์แนวโน้มในปี 2555 ตลาดจะขยายตัวเล็กน้อยร้อยละ 2.5

ปัจจุบันนับเป็นช่วงท้าทายครั้งสำคัญของมาเลเซีย โดย Datuk Kamaruddin Ismail ประธานสถาบันยานยนต์ของประเทศมาเลเซีย ได้ให้สัมภาษณ์เมื่อเดือนมีนาคม 2554 ว่าหากในอนาคตดำเนินนโยบายอย่างไม่ระมัดระวังแล้วอุตสาหกรรมยานยนต์ของมาเลเซีย อาจจะกลายเป็นส่วนเกินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้น

ประการแรก ความพยายามเปิดเสรีอุตสาหกรรมเพิ่มเติม โดยการก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของต่างชาติ จะทำให้อุปสงค์ต่อชิ้นส่วนเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นจำนวนมากขึ้นตามไปด้วย ก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด ทำให้ราคาชิ้นส่วนลดลง ขณะเดียวกันคุณภาพเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น

ประการที่สอง เร่งพัฒนาบุคลากรด้านยานยนต์ Madani Sahari หัวหน้าผู้บริหารของสถาบันยานยนต์มาเลเซีย ให้สัมภาษณ์เมื่อเดือนมีนาคม 2554 กล่าวว่าเป้าหมายจะพัฒนาบุคลากรภายในปี 2558 ประกอบด้วยนักออกแบบในด้านยานยนต์ 4,600 คน วิศวกรยานยนต์ 5,700 คน ช่างเทคนิคพิเศษ 27,000 คน ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการผลิตแบบลดการสูญเสียในการผลิต (Lean Production) 1,500 คน และวิศวกรบำรุงรักษาที่เชี่ยวชาญพิเศษ 500 คน



ประการที่สาม การพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ เช่น รถยนต์ไฟฟ้า โดยบริษัท โปรตอน ได้ประกาศเมื่อเดือนกันยายน 2554 ว่าจะเริ่มผลิตรถยนต์ไฟฟ้าตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไป โดยวางแผนจะลงทุนในด้านรถยนต์ไฟฟ้าในช่วง 2 ปีข้างหน้า เป็นเงิน 500 ล้านริงกิต หรือประมาณ 5,000 ล้านบาท

ที่เมือง Pekan รัฐปาหัง ซึ่งมีกำลังผลิต 90,000 คันต่อปี กำหนดในช่วงแรกจะประกอบรถยนต์โฟล์คสวาเกนรุ่น Passat และ Jetta เพื่อจำหน่ายในประเทศก่อน จากนั้นจะเริ่มผลิตเพื่อส่งออกนับตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นไป



:: รถยนต์บีอีวีบีบีซีได้รับความนิยมค่อนข้างมากในมาเลเซีย

“ บริษัทรถยนต์ยุโรปหลายบริษัท เริ่มมีการตัดสินใจเลือกมาเลเซีย เป็นฐานการผลิต เนื่องจากคาดว่าจะทำให้สามารถ ผลิตรถยนต์ยุโรปในราคาต่ำลง ”

ต่างชาติเริ่มสนใจลงทุน

บริษัทรถยนต์ยุโรปหลายบริษัท เริ่มมีการตัดสินใจเลือกมาเลเซียเป็นฐานการผลิต เนื่องจากคาดว่าจะทำให้สามารถผลิตรถยนต์ยุโรปในราคาต่ำลง ทำให้ยอดขายรถยนต์ยุโรปเพิ่มอย่างก้าวกระโดด แต่เกือบทั้งหมดเป็นการผลิตจำนวนไม่มากนัก โดยอาศัยโรงงานประกอบรถยนต์ที่มีอยู่แล้ว เป็นต้นว่า บริษัท DRB-HICOM ได้ลงนามในสัญญาร่วมมือกับบริษัทโฟล์คสวาเกนของเยอรมนีเมื่อปี 2553 ในการใช้ฐานการผลิตเดิมของตนเอง

นอกจากนี้ มีโครงการร่วมทุนระหว่างบริษัท Berjaya Corp Bhd ของมาเลเซีย และบริษัท BYD Auto ของจีน เพื่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ BYD ขนาดเครื่องยนต์ 1,000 ซีซี ล่าสุดในช่วงกลางปี 2554 บริษัท พูจีเฮฟวีอินดัสตริสส์ของญี่ปุ่นได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจที่จะร่วมทุนกับกลุ่มต้นงของมาเลเซีย ในการก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ซูบารุแบบอเนกประสงค์ขนาดเล็กในมาเลเซีย เพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกจำหน่ายยังประเทศไทยและอินโดนีเซีย โดยการที่ตัดสินใจเลือกตั้งโรงงานในมาเลเซีย แทนที่จะลงทุนในไทย เนื่องจากต้องการใช้ฐานการประกอบรถยนต์ของกลุ่มต้นงที่มีอยู่แล้ว แทนที่จะก่อสร้างโรงงานขึ้นใหม่ โดยกำหนดเริ่มผลิตในเดือนตุลาคม 2555 ขนาดกำลังผลิต 5,000 คันต่อปี





โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ทางเลือก ทางออก หรือทางตัน

“โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ทางเลือก ทางออก หรือทางตัน” เป็นหนึ่งในหัวข้อเสวนา ในงานบีไอโอแอฟ 2011 ที่จัดขึ้นระหว่างวันที่ 5 - 22 มกราคม 2555 โดยมีไอโอร่วมกับสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ มีวิทยากร คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ดุจดเดือน พันธมนาวิน ผู้เชี่ยวชาญสาขาพฤกษศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และ ดร.นทีกุล เกรียงชัยพร วิศวกรนิวเคลียร์ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) โดยมี ดร.พิภักท พุกษาโรจนะกุล วิศวกรนิวเคลียร์ สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ เป็นผู้นำการเสวนา

ความคิดที่จะก่อตั้งโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ไม่ใช่เรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย โดยมีความพยายามสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์มาแล้ว 3 ครั้ง ครั้งแรกเมื่อปี 2518 มีแผนจะก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ขนาด 600 เมกะวัตต์ ที่อ่าวไฟ อำเภอสรรพยา จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีการเลือกเทคโนโลยีและสั่งจองซื้อเพลิงแล้ว แต่ตอนนั้นมีการสำรวจพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย ผนวกกับกระแสต่อต้าน จึงทำให้โครงการต้องล้มเลิกไป

:: จากซ้ายไปขวา ดร.พิภักท พุกษาโรจนะกุล วิศวกรนิวเคลียร์ สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ รองศาสตราจารย์ ดร.ดุจดเดือน พันธมนาวิน ผู้เชี่ยวชาญสาขาพฤกษศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และ ดร.นทีกุล เกรียงชัยพร วิศวกรนิวเคลียร์ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย





“ความคิดที่จะก่อตั้งโรงไฟฟ้านิวเคลียร์
ไม่ใช่เรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย
โดยมีความพยายามสร้าง
โรงไฟฟ้านิวเคลียร์มาแล้ว 3 ครั้ง
ครั้งแรกเมื่อปี 2518”

จากนั้นในปี 2525 ได้มีการรื้อฟื้นโครงการขึ้นมาอีกครั้ง โดย กฟผ. ได้สำรวจพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับก่อตั้งโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ซึ่งพบว่าทั้งหมด 59 แห่ง โดยได้ทำการศึกษาลิกงไปจนเหลือที่ใช้ได้ 14 แห่ง จากนั้นทางญี่ปุ่นได้เข้ามาช่วยประเมินจนเหลือ 4 แห่ง แต่กระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 โครงการจึงได้ล้มเลิก

ปัจจุบันมีความพยายามก่อตั้งโรงไฟฟ้านิวเคลียร์เป็นครั้งที่ 3 เนื่องจากสถานการณ์การผลิตไฟฟ้าในประเทศไทยพึ่งพาการใช้ก๊าซธรรมชาติมากถึงร้อยละ 70 โดย 2 ใน 3 ของก๊าซธรรมชาติที่นำมาใช้นั้น มาจากอ่าวไทย ซึ่งมีการประมาณการว่าก๊าซในอ่าวไทยจะหมดลงภายใน 20 ปี หลังจากนั้นจะต้องพึ่งพาการนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศทั้งหมด ดังนั้น รัฐบาลจึงมีนโยบายหาแหล่งพลังงานทางเลือกอื่น ๆ มาใช้สำหรับการผลิตไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงพลังงานนิวเคลียร์

ปัจจัยสำคัญ คือ การก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ให้ปลอดภัย โดยเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แต่ละรุ่น ได้รับการพัฒนาเทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยเพิ่มขึ้นตามลำดับ เช่น โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมาดิอิชิ ซึ่งเกิดปัญหาจากแผ่นดินไหวที่ญี่ปุ่นเมื่อต้นปี 2554 จะเป็นรุ่นที่ 2 สำหรับโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่ก่อสร้างใหม่ในปัจจุบันเป็นรุ่นที่ 3+ และขณะนี้ระบบที่เป็นรุ่นที่ 4 กำลังอยู่ระหว่างการวิจัย

สำหรับมาตรการความปลอดภัย นอกจากเพื่อป้องกันภัยธรรมชาติหรืออุบัติเหตุแล้ว จะต้องป้องกันภัยจากการก่อการร้ายด้วย เป็นต้นว่า ที่ประเทศจีน นอกจากร้วโรงไฟฟ้านิวเคลียร์จะมีทหารถือปืน เพื่อรักษาความปลอดภัย โดยได้รับอำนาจให้ยิงผู้ที่บุกรุกเข้ามายังโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ได้

วิกฤติโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิม่า

ทุกสิ่งทุกอย่างในโลกนี้ ไม่มีสิ่งใดที่ไม่มีความเสี่ยง มีแต่เสี่ยงน้อยหรือเสี่ยงมากเท่านั้น เหตุการณ์แผ่นดินไหวร้ายแรงที่สุดในญี่ปุ่นเมื่อต้นปี 2554 เป็นตัวอย่างที่ดีที่สุด เพราะแผ่นดินไหวส่งผลกระทบต่อโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมาดิอิชิ ซึ่งมีเตาปฏิกรณ์ 6 เตา อายุ 32 - 40 ปี โดยในจำนวนนี้มี 3 เตา ที่อยู่ระหว่างเดินเครื่อง ส่วนที่เหลืออีก 3 เตาปิดเพื่อการซ่อมบำรุง ซึ่งทั้ง 3 เตาที่กำลังเดินเครื่องได้หยุดทำงานตามที่ออกแบบไว้ โดยไม่ได้รับความเสียหายจากแผ่นดินไหวแต่อย่างใด

แต่หลังแผ่นดินไหว 1 ชั่วโมง เกิดเหตุการณ์สึนามิ ความสูง 15 เมตร ซึ่งโรงไฟฟ้า มีระบบกันคลื่นสูงเพียง 5.7 เมตร ส่งผลทำให้ระบบผลิตไฟฟ้าสำรองจากเครื่องยนต์ดีเซลได้รับความเสียหาย เนื่องจากอาคารไม่ได้ออกแบบให้กันน้ำเอาไว้

เชื้อเพลิงนิวเคลียร์มีลักษณะพิเศษ คือ แท่งเชื้อเพลิงยูเรเนียมจะยังคงร้อนอยู่แม้ปิดเตาแล้วก็ตาม ดังนั้น ต้องแช่อยู่ในน้ำเพื่อระบายความร้อนอย่างต่อเนื่อง จากการเกิดสึนามิทำให้ไฟฟ้าดับเป็นบริเวณกว้าง ครอบคลุมถึงพื้นที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ด้วย

ขณะที่ระบบผลิตไฟฟ้าจากเครื่องยนต์ดีเซลเสียหาย แม้ในระยะแรกไม่มีปัญหามากนัก เนื่องจากสามารถสูบน้ำโดยใช้ไฟฟ้าสำรองจากแบตเตอรี่ แต่เมื่อไฟฟ้าสำรองในแบตเตอรี่ถูกใช้หมดลง ทำให้ระบบระบายความร้อนมีปัญหา จนน้ำเดือด แท่งเชื้อเพลิงมีอุณหภูมิสูงขึ้น ก่อให้เกิดการหลอมละลาย ส่งผลทำให้กัมมันตภาพรังสีรั่วออกมาสู่ภายนอกเตาปฏิกรณ์ แม้มีอาคารครอบเตาปฏิกรณ์อีกชั้นหนึ่ง แต่ความร้อนสูงได้ทำให้ก๊าซไฮโดรเจนเพิ่มขึ้น จนเกิดการระเบิดขึ้น (ก๊าซไฮโดรเจนเกิดระเบิด ไม่ใช่ระเบิดไฮโดรเจนอย่างที่หนังสือพิมพ์เสนอข่าว) ทำให้อาคารเสียหาย กัมมันตภาพรังสีมีการรั่วไหลออกมาภายนอก





หลายประเทศ เดินหน้าต่อ

การเกิดปัญหาที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิม่า ซึ่งนับเป็นอุบัติเหตุโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ครั้งใหญ่เป็นครั้งที่ 3 ต่อจากที่ทรีไมล์ไอส์แลนด์ในสหรัฐฯ และเซอร์โนบีลในอดีตสหภาพโซเวียต แต่บรรดาประเทศที่ใช้โรงไฟฟ้านิวเคลียร์กว่า 30 ประเทศ มีเพียง 2 ประเทศ ที่ประกาศว่าจะค่อยๆ ลดการใช้พลังงานนิวเคลียร์ลง คือ เยอรมนี และสวิตเซอร์แลนด์ สำหรับประเทศอื่นๆ ที่สนใจจะใช้พลังงานนิวเคลียร์ในอนาคตส่วนใหญ่ตัดสินใจเดินหน้าโครงการต่อไป

“ มีเพียง 2 ประเทศที่ประกาศว่า จะค่อยๆ ลดการใช้พลังงานนิวเคลียร์ลง คือ เยอรมนี และสวิตเซอร์แลนด์ สำหรับประเทศอื่นๆ ในอนาคต ส่วนใหญ่ตัดสินใจเดินหน้าโครงการต่อไป ”

รัฐบาลสหรัฐฯ เป็นหนึ่งในประเทศเหล่านั้น โดยจะเน้นการใช้เทคโนโลยีใหม่ คือ เต้าปฏิกรณ์นิวเคลียร์แบบโมดูลขนาดเล็ก (Small Modular Reactor – SMR) ซึ่งเป็นเต้าปฏิกรณ์สำหรับผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กไม่เกิน 300 เมกะวัตต์ แทนที่จะมีขนาด 1,000 – 1,400 เมกะวัตต์ ในเต้าปฏิกรณ์ขนาดปกติที่ก่อสร้างในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างแบบโมดูล (Modular) ภายในโรงงานแล้ว ยกมายังสถานที่ก่อสร้าง แทนการก่อสร้างในที่ตั้งโรงงานไฟฟ้า ทำให้สามารถควบคุมคุณภาพเต้าปฏิกรณ์ได้ดียิ่งขึ้น นำไปติดตั้งไม่ยาก ไม่ต้องใช้น้ำระบายความร้อน และสามารถก่อสร้างในทะเลทรายได้

ในส่วนของฝรั่งเศส ปัจจุบันผลิตไฟฟ้าโดยใช้พลังงานนิวเคลียร์เป็นสัดส่วนสูงมากถึงร้อยละ 78.5 มีแผนที่จะลดสัดส่วนผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์ลงเหลือร้อยละ 50 ภายในปี 2593 โดยจะปิดโรงไฟฟ้านิวเคลียร์เก่าที่มีอายุครบ 40 ปี จำนวน 24 แห่ง

สำหรับญี่ปุ่น แม้จะเกิดอุบัติเหตุโรงไฟฟ้านิวเคลียร์เมื่อต้นปี 2554 แต่ในการประชุมนักวิชาการญี่ปุ่นเมื่อปลายปี 2554

ผู้เข้าร่วมประชุมต่างพร้อมใจกันยืนยัน ขอให้รัฐบาลเดินหน้าโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ต่อไป ล่าสุดรัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศในวันที่ 6 มกราคม 2555 ซึ่งเป็นวันเดียวกับการล้มมนาวา จะเสนอกฎหมายกำหนดให้โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ปิดตัวภายหลังจากใช้งาน 40 ปี แต่อาจจะผ่อนผันให้หากมีความปลอดภัย คล้ายคลึงกับสหรัฐฯ ที่กำหนดใบอนุญาตโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ 40 ปี โดยยอมให้ต่ออายุได้อีก 20 ปี

จากบทเรียนในอดีต ทำให้มีการออกแบบโรงไฟฟ้านิวเคลียร์แบบใหม่ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้สูงขึ้น โดยโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิม่า ซึ่งมีเต้าปฏิกรณ์ 6 เต้า อายุ 32 - 40 ปี นับเป็นรุ่นที่ 2 สำหรับที่กำลังก่อสร้างในปัจจุบันทันสมัยและปลอดภัยขึ้นเป็นรุ่นที่ 3+ มีระบบ Passive System ให้น้ำไหลมาเองจากที่สูงมาสู่ที่ต่ำตามแรงดึงดูดของโลก ขณะที่กำลังวิจัย คือ รุ่นที่ 4 ที่ทันสมัยและปลอดภัยมากขึ้นอีก



:: โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ในประเทศฟินแลนด์

แก่งเขื่อนเพลิง ใช้ผลิตระเบิดนิวเคลียร์ไม่ได้

แม้จะเกิดปัญหากับโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ แต่ไม่มีทางที่แก่งเขื่อนเพลิงในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ จะถูกนำไปผลิตระเบิดนิวเคลียร์ได้ เนื่องจากแก่งเขื่อนเพลิงที่ใช้มีความเข้มข้นเพียงร้อยละ 0.7 – 10 เช่น แก่งเขื่อนเพลิงที่โรงไฟฟ้าฟูกูชิม่า มีความเข้มข้นเพียงร้อยละ 3 ขณะที่ระเบิดนิวเคลียร์จะต้องใช้แก่งเขื่อนเพลิงที่มีความเข้มข้นสูงถึงร้อยละ 99 ดังนั้น แม้ผู้ก่อการร้ายจะนำแก่งเขื่อนเพลิงในโรงไฟฟ้าไปได้ ก็ไม่สามารถนำไปผลิตเป็นระเบิดนิวเคลียร์ได้

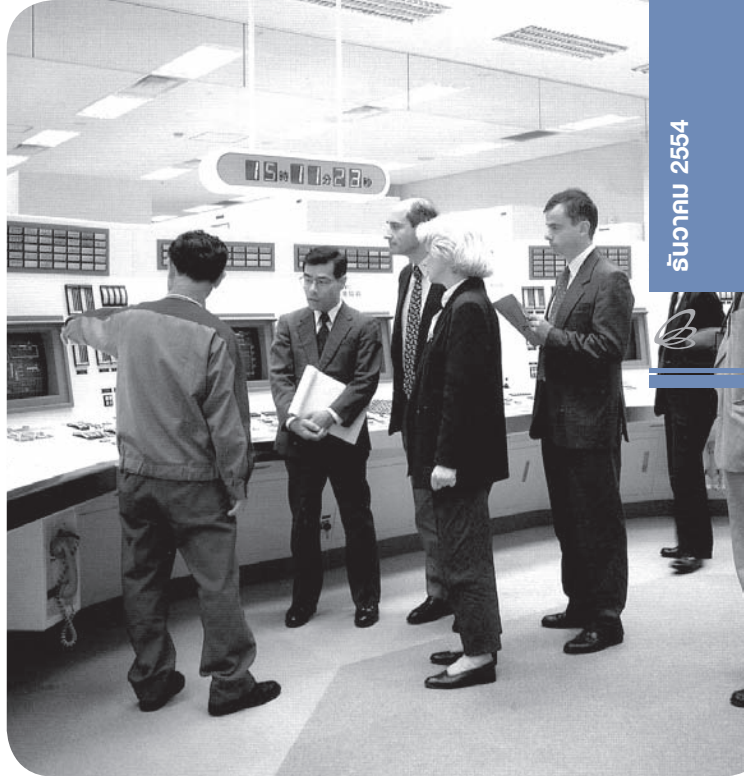
“ **แท่งเชื้อเพลิงที่โรงไฟฟ้าฟูกูชิม่า
มีความเข้มข้นเพียงร้อยละ 3
ขณะที่ระเบิดนิวเคลียร์
จะต้องใช้แท่งเชื้อเพลิง
ที่มีความเข้มข้นสูงถึงร้อยละ 99** ”

สำหรับแท่งเชื้อเพลิงใช้แล้ว (Spent Fuel) ซึ่งเป็นกากกัมมันตภาพรังสี ที่ได้จากการแบ่งแยกนิวเคลียสของยูเรเนียม มีการแผ่รังสีตลอดเวลา แม้อัดเครื่องหรือล็อกใช้ก็ตาม ซึ่งจำเป็นต้องใช้เวลานับหมื่นปีในการสลายตัว เพื่อลดระดับกัมมันตภาพรังสีจนถึงระดับเท่ากับกัมมันตภาพรังสีของแร่ยูเรเนียมตามธรรมชาติ นั้น

การดำเนินการในช่วง 60 ปีแรก จะเก็บแบบเปียก โดยการแช่น้ำในบ่อเก็บเชื้อเพลิงใช้แล้วซึ่งอยู่ภายในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ หลังจากนั้นจะเก็บแบบแห้งโดยใช้อากาศเป็นตัวระบายความร้อนเป็นเวลาอย่างน้อย 20 ปี จนกว่าจะมีพื้นที่ฝังเก็บใต้ดินอย่างถาวร เรื่องที่มีการหวั่นเกรงกันว่าจะเกิดปัญหาในการเก็บรักษาและกำจัด ซึ่งไม่ได้เป็นปัญหามากมายอย่างที่คิด เนื่องจากเหตุผล ดังนี้

ประการแรก แท่งเชื้อเพลิงใช้แล้วไม่มีจำนวนมาก โดยโรงไฟฟ้านิวเคลียร์จะเปลี่ยนแท่งเชื้อเพลิงทุก 1.5 – 2 ปี จากนั้นจะนำไปเก็บในบ่อเก็บเชื้อเพลิงใช้แล้ว แต่จะมีปริมาณน้อยมาก โดยโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ 1,000 เมกะวัตต์ (ปัจจุบันไทยมีความต้องการไฟฟ้าประมาณ 30,000 เมกะวัตต์) จะมีกากกัมมันตภาพรังสีปีละเพียงแค่ 25 ลูกบาศก์เมตร น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับกากอุตสาหกรรมในประเทศไทย ที่มีปริมาณนับสิบล้านตันในแต่ละปี

ประการที่สอง แท่งเชื้อเพลิงใช้แล้ว สามารถนำไปคัดแยกเอาเชื้อเพลิงที่ใช้ได้ ทำให้มีกากเชื้อเพลิงน้อยลงยิ่งไปกว่านั้น ในอนาคตอีก 10 – 15 ปีข้างหน้า จะมีโรงไฟฟ้านิวเคลียร์แบบ Fast Breeder โดยใช้แท่งเชื้อเพลิงใช้แล้วเป็นแหล่งพลังงาน ทำให้ปริมาณกากเชื้อเพลิงลดน้อยลงไปอีก



:: การตรวจสอบมาตรฐานโรงไฟฟ้านิวเคลียร์จะเป็นไปอย่างเข้มงวด

ข้อดีของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ถูกและสะอาด

ข้อดีของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ เมื่อเทียบกับโรงไฟฟ้าที่ใช้เชื้อเพลิงอื่นๆ แล้ว พบข้อดีหลายประการ คือ

ประการแรก ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์ ซึ่งรวมทั้งค่าก่อสร้าง ค่าเดินเครื่อง ค่าเชื้อเพลิง ค่าเก็บรักษากากกัมมันตภาพรังสี ค่ารื้อถอน ฯลฯ มีมูลค่าเพียง 2.79 บาทต่อหน่วย เปรียบเทียบกับถ่านหิน 2.94 บาทต่อหน่วย ก๊าซธรรมชาติ 3.96 บาทต่อหน่วย แสงอาทิตย์ 10 – 13 บาทต่อหน่วย ลม 5 – 6 บาทต่อหน่วย และชีวมวล 3 - 3.50 บาทต่อหน่วย

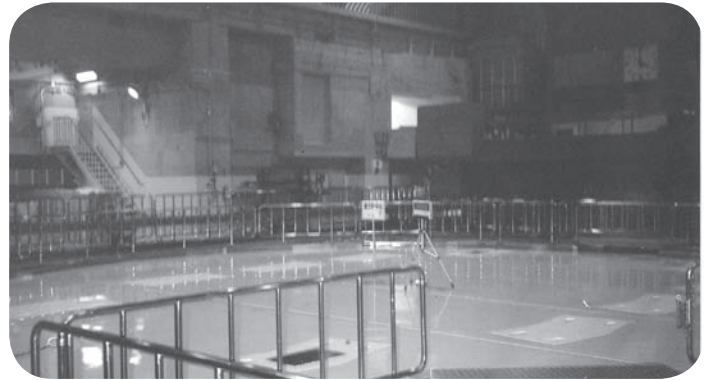
“ **ต้นทุนการผลิตไฟฟ้า
จากพลังงานนิวเคลียร์
มีมูลค่าเพียง 2.79 บาทต่อหน่วย
เปรียบเทียบกับถ่านหิน
2.94 บาทต่อหน่วย
ก๊าซธรรมชาติ
3.96 บาทต่อหน่วย ฯลฯ** ”



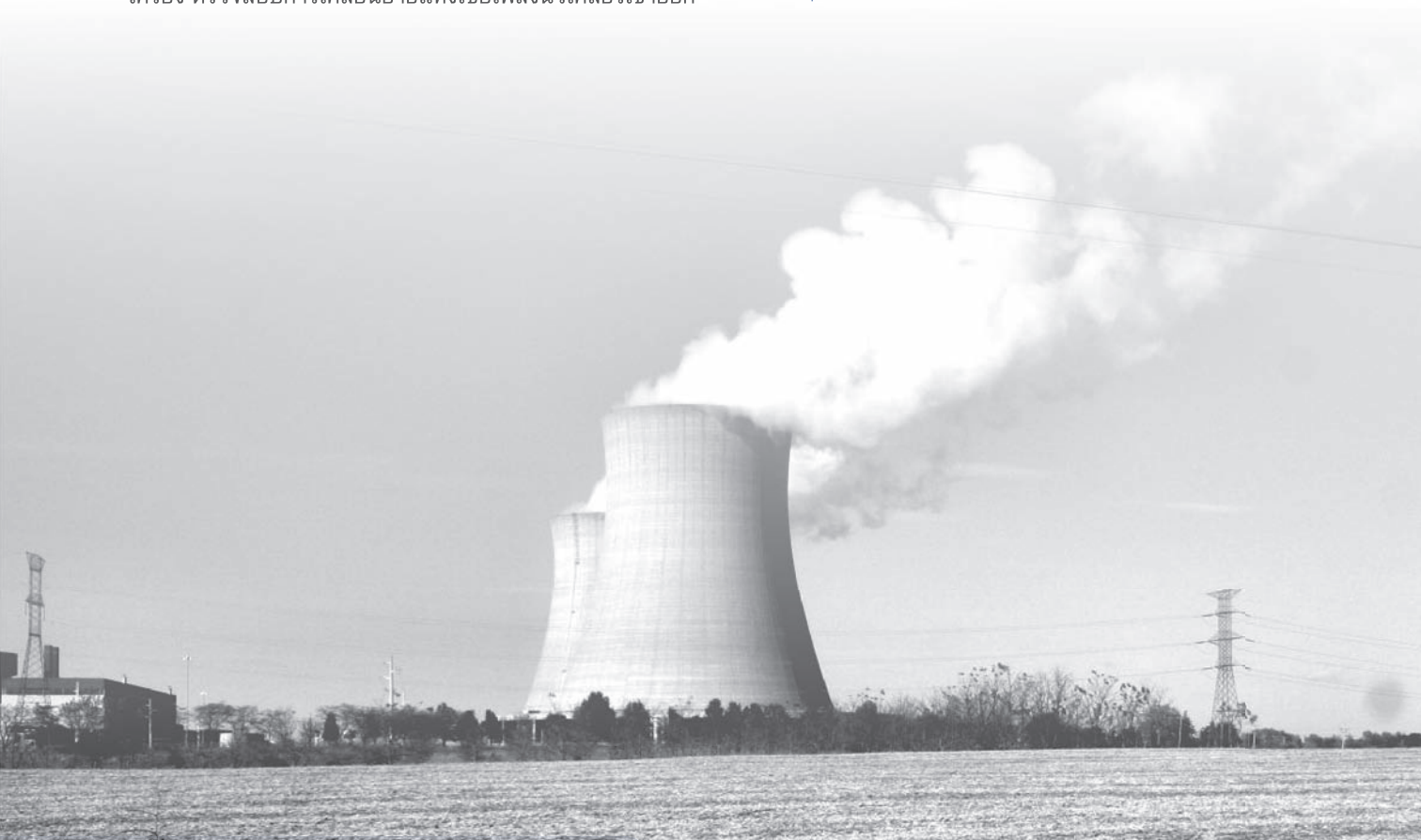
ประการที่สอง ไม่ก่อให้เกิดมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ฝุ่นควัน ฯลฯ รวมทั้งไม่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาโลกร้อนอีกด้วย โดยในอนาคตมีแนวโน้มว่าจะมีการเก็บค่าใช้จ่ายจากการปล่อยคาร์บอนฯ ซึ่งในปัจจุบัน ประเทศไทยผลิตคาร์บอนฯ เฉลี่ย 5.5 ตันต่อคนต่อปี อัตราอนุญาตปล่อยคาร์บอนฯ มีการซื้อขายที่ระดับ 30 เหรียญสหรัฐฯ ต่อตัน ดังนั้น จะเป็นต้นทุนมากถึง 5,000 บาทต่อคนต่อปี หรือรวมทั้งประเทศ 325,000 ล้านบาทต่อปี

แม้มีการหวั่นเกรงว่าปัญหาคอร์รัปชันในประเทศไทยจะทำให้การก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด แต่ ดร.นทีกมล เห็นว่าไม่น่าจะเป็นปัญหาสำคัญ เพราะการก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์นั้น นอกจากจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติแล้ว ยังต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบขององค์การระหว่างประเทศ กล่าวคือ หน่วยงานพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (International Atomic Energy Agency – IAEA) ที่มีหน้าที่ตรวจสอบโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ก่อนเดินเครื่อง ตรวจสอบการเคลื่อนย้ายแท่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์เข้าออก

โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ติดตั้งกล้องวงจรปิด เพื่อตรวจสอบการดำเนินการ และสุ่มตรวจโดยไม่แจ้งล่วงหน้าปีละ 2 – 3 ครั้ง หากการดำเนินการไม่เป็นตามมาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนด จะถูกสั่งให้หยุดเดินเครื่องโดยทันทีเพื่อปรับปรุงแก้ไข และจะได้รับอนุญาตให้เปิดดำเนินการได้ ก็ต่อเมื่อได้ดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่ได้กำหนดไว้



:: บรรยากาศภายในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์สาขาวาฬาคาโรวของเช็กเกีย เมื่อปลายปี 2537





GO GREEN กับถ่านอัดแท่งไร้กลิ่นไร้ควัน

ปัจจุบันร้านอาหารประเภทปรุงอาหารสดๆ โดยลูกค้าเองนั้น กำลังได้รับความนิยมอย่างมากในประเทศไทย แต่มีคนที่จะทราบว่าถ่านที่นำมาใช้ในการบั้งหรือย่างเพื่อให้อาหารสุกนั้น ผลิตมาจากวัสดุประเภทใดที่สำคัญคือ มีความปลอดภัยต่อสุขภาพของผู้บริโภคหรือไม่ นอกจากนี้ถ่านที่นำมาใช้นั้น มีส่วนในการทำลายป่าไม้หรือไม่ จึงมีความพยายามที่จะหาทางเลือกเรื่องพลังงานเพื่อใช้ภายในครัวเรือน ทั้งนี้โดยพลังงานที่น่าสนใจตัวใหม่ และเป็นที่แพร่หลายในขณะนี้คงเป็น “ถ่านอัดแท่ง ไร้กลิ่นไร้ควัน”



:: คุณอภัย ศรีวงษา
ประธานผู้บริหาร บริษัท ทองแดง เมทอล เวิร์คส จำกัด

ถ่านดังกล่าวมีคุณสมบัติพิเศษอย่างไร **คุณอภัย ศรีวงษา ประธานผู้บริหาร บริษัท ทองแดง เมทอล เวิร์คส จำกัด** หนึ่งในผู้คิดค้น โดยร่วมกับชาวเกาหลี ที่ได้เห็นถึงความสำคัญของสุขภาพผู้บริโภค การผลิตโดยใช้วัสดุธรรมชาติบริสุทธิ์ที่ไม่มีส่วนผสมของสารเคมีใดๆ เพื่อให้ผู้บริโภคมีความปลอดภัยในเรื่องของคุณภาพและสุขภาพชีวิต ได้ให้ความรู้อย่างละเอียดพร้อมยินดีให้คำปรึกษา

“พบว่าธุรกิจด้านพลังงานชีวมวล โดยเฉพาะถ่านอัดแท่งจากขี้เลื่อย เป็นธุรกิจที่สามารถเติบโตได้อีกมาก ทั้งปัจจุบันและอนาคต ”

เริ่มต้นจากธุรกิจโลหะ พัฒนาต่อยอด เป็นพลังงาน

จากจุดเริ่มต้นบริษัทฯ เป็นผู้ประกอบการในธุรกิจทางด้านการทำโลหะบีมขึ้นรูปชนิดต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะนำไปใช้ในงานก่อสร้างและเฟอร์นิเจอร์ต่างๆ ที่หลากหลายรูปแบบสามารถผลิตได้ครั้งละจำนวนมาก แต่ปัจจุบันงานโลหะประสบปัญหาเรื่องราคาวัสดุที่นำมาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหล็กที่เป็นวัตถุดิบหลักนั้น ไม่สามารถควบคุมได้ เนื่องจากราคาขึ้นอยู่กับภาวะความต้องการของตลาดต่างประเทศเป็นหลัก



“ การทำธุรกิจด้านพลังงานชีวมวลนั้น สามารถจะควบคุมราคาวัตถุดิบได้เอง ซึ่งแตกต่างจากการทำธุรกิจด้านอื่นๆ ”

จึงได้มีแนวคิดที่จะทำธุรกิจด้านอื่นๆ ขึ้น จากประสบการณ์ที่ทำงานในด้านงานโลหะ ได้ศึกษาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพลังงาน จากนั้นจึงเริ่มต้นศึกษาอย่างจริงจัง ว่าเป็นพลังงานชนิดใดที่มีความเหมาะสม สามารถเชื่อมโยงกับงานโลหะได้ พบว่าธุรกิจด้านพลังงานชีวมวล โดยเฉพาะถ่านอัดแท่งจากขี้เลื่อยเป็นธุรกิจที่สามารถเติบโตได้อีกมากทั้งปัจจุบันและอนาคต

อย่างไรก็ตาม ยังพบว่าการทำธุรกิจด้านพลังงานชีวมวลนั้น สามารถจะควบคุมราคาวัตถุดิบได้เอง ซึ่งแตกต่างจากการทำธุรกิจด้านเหล็ก รวมถึงธุรกิจด้านอื่นๆ โดยแนวคิดการทำถ่านอัดแท่งจากขี้เลื่อย ได้รับแรงบันดาลใจจากการไปศึกษาดูงานด้านพลังงาน และได้เห็นการผลิตถ่านชนิดนี้ที่สวนจิตรลดา แต่ยังไม่ได้เริ่มทำในทันที เนื่องจากพิจารณาในเบื้องต้นเห็นว่า การทำธุรกิจด้านพลังงานนั้น จะต้องศึกษาและวิจัยเพื่อให้ได้ผลที่ดีที่สุดก่อนลงมือทำ เพื่อเป็นหลักประกันว่าทำแล้วผู้ใช้ได้ประโยชน์จริง

ดังนั้นจึงเริ่มต้นศึกษาวิจัยเรื่องถ่านอัดแท่งฯ อย่างจริงจังตั้งแต่ปี 2545 - 2546 และเมื่อได้ชิ้นงานที่แน่ใจว่าสมบูรณ์แล้ว จึงส่งไปทดสอบที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพื่อวิเคราะห์เรื่องค่าความร้อนของถ่านอัดแท่งจากขี้เลื่อย พร้อมกับทำการสำรวจด้วยว่า ในตลาดมีรายอื่นที่ทำธุรกิจด้านนี้หรือไม่ ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตถ่านอัดแท่งจากแกลบมากกว่า จึงตัดสินใจเลือกผลิตถ่านอัดแท่งจากขี้เลื่อย เป็นอีกหนึ่งธุรกิจโดยเลือกวัตถุดิบคือ ขี้เลื่อยจากโรงเลื่อยไม้เท่านั้น

ในช่วงที่เริ่มต้นดำเนินธุรกิจผลิตถ่านอัดแท่งฯ นั้น ถือว่าเป็นช่วงที่เริ่มมีการตื่นตัวเรื่องพลังงานชีวมวล บวกกับความต้องการในตลาดได้รับความนิยมค่อนข้างสูง เนื่องจากพลังงานด้านอื่นๆ กำลังประสบปัญหา โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ่านหินที่โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ นำมาใช้ ถูกต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง



“ ปัจจุบันตลาดพลังงานชีวมวล เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ โดยมีความต้องการทั้งในและต่างประเทศ และต่างประเทศ ”

ตลาดพลังงานชีวมวลมีขนาดใหญ่

อาจกล่าวได้ว่า ในปัจจุบันนี้ตลาดของพลังงานชีวมวล เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ โดยมีความต้องการทั้งในและต่างประเทศ ตลาดในประเทศ เช่น โรงงานอุตสาหกรรมที่ไม่สามารถใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงได้ เนื่องจากถูกต่อต้าน ดังนั้นถ่านอัดแท่งฯ จึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่โรงงานอุตสาหกรรมจะเลือกใช้ เพราะมีราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงอื่น เช่น น้ำมัน

สำหรับร้านอาหารที่ใช้ถ่านในการประกอบอาหารทั่วไปนั้น ปัจจุบันพบว่ายังเลือกใช้ไม่มาก เพราะเข้าใจว่าถ่านอัดแท่งฯ มีราคาแพง รวมถึงเห็นว่าถ่านไม้ทั่วไปก็สามารถใช้ได้ แต่ถ้าศึกษาและทดลองใช้แล้ว จะพบว่าถ่านทั้งสองชนิดมีความแตกต่างกันมาก ยิ่งถ้าได้เปรียบเทียบด้านราคาในน้ำหนักที่เท่ากันก็โลกรั่มต่อกิโลกรัม จะพบว่าถ่านอัดแท่งฯ มีราคาถูกกว่า



โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ่านอัดแท่งฯ มีจุดเด่นคือ เป็นพลังงานที่สะอาด เนื่องจากเมื่อนำไปใช้เพื่อประกอบอาหาร จะไม่มีกลิ่นและควัน รวมทั้งให้ค่าความร้อนที่สูง ไม่มีการแตกปะทุ ไม่ดับเมื่อจุดไฟติดแล้ว มีความคงทนในการใช้งาน และสามารถให้พลังงานได้มากกว่า 3 เท่าของถ่านไม้ทั่วไป ทั้งนี้ถ่านไม้ทั่วไป มักจะทำให้เกิดทั้งกลิ่นและควัน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดโรคมะเร็ง

“ ถ่านอัดแท่งฯ เป็นพลังงานที่สะอาด ไม่มีกลิ่นและควัน ให้ค่าความร้อนสูง และสามารถให้พลังงานได้มากกว่า 3 เท่าของถ่านไม้ทั่วไป ”

กลยุทธ์ทางการตลาด

แนวทางการทำตลาดถ่านอัดแท่งฯ ในประเทศคือ การไปแนะนำให้กลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้เห็นถึงข้อดีของถ่านอัดแท่งฯ ว่าประหยัด ถูกกว่าการใช้ถ่านไม้ทั่วไป ซึ่งในช่วงแรกๆ ที่ไปทำตลาดมักถูกติในเรื่องของราคาที่แพงกว่าถ่านไม้ แต่เมื่อได้มีการทดลองใช้แล้ว จะเห็นว่าประหยัดกว่ารวมทั้งมีการบอกต่อๆ กันว่าใช้ถ่านอัดแท่งฯ แล้วได้ผลดี โดยสามารถใช้ได้มากกว่า 3 เท่าของถ่านไม้ทั่วไป และเมื่อติดไฟแล้วจะอยู่ได้นานประมาณ 5 - 6 ชั่วโมง

ลูกค้าถ่านอัดแท่งฯ ที่สำคัญในประเทศคือ ร้านอาหารเกาหลี และญี่ปุ่น ซึ่งได้ทดลองใช้แล้วเห็นว่าคุ้มค่า ประหยัดต้นทุนเรื่องเชื้อเพลิงได้มากขึ้น และที่สำคัญลูกค้าที่มาใช้บริการ จะได้รับความปลอดภัยทั้งในด้านสุขภาพอนามัย และสิ่งแวดล้อม

แม้ว่าความต้องการใช้ถ่านอัดแท่งฯ ของตลาดต่างประเทศจะอยู่ในปริมาณที่สูงมาก แต่ปริมาณการผลิตเมื่อรวมไทยกับอินโดนีเซียแล้วยังผลิตได้ไม่ถึงร้อยละ 50 ของความต้องการในตลาดโลก ปัจจุบันโรงงานมีเครื่องจักรแรงดันสูง สำหรับการผลิตถ่านอัดแท่งฯ จำนวน 6 เครื่อง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาได้เร่งผลิตอย่างเต็มที่ และมีเป้าหมายที่จะลงทุนเครื่องจักรให้มีจำนวนมากขึ้น รวมทั้งการเพิ่มจำนวนแรงงานด้วย ทั้งนี้เพื่อรองรับกำลังการผลิตที่จะเพิ่มขึ้นในปี 2555

“ ปัจจุบันบริษัทฯ ผลิตถ่านอัดแท่งฯ ส่งออกไปจำหน่ายในตลาดต่างประเทศถึงร้อยละ 90 โดยเกาหลีถือว่าเป็นตลาดหลัก ”

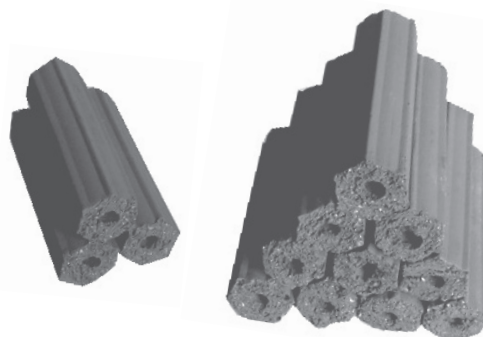
ส่งออกถึงร้อยละ 90

ปัจจุบันบริษัทฯ ผลิตถ่านอัดแท่งฯ ส่งออกไปจำหน่ายในตลาดต่างประเทศถึงร้อยละ 90 โดยเกาหลีถือว่าเป็นตลาดหลักสำหรับการส่งออก เนื่องจากมีชาวเกาหลีเป็นผู้ร่วมคิดค้นถ่านชนิดนี้ด้วย แม้ว่าไม่ได้เป็นการร่วมทุนก็ตาม จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ชาวเกาหลีเกิดความเชื่อมั่น และเลือกใช้ถ่านอัดแท่งฯ ที่ผลิตจากประเทศไทย นอกจากการจัดจำหน่ายภายในประเทศเกาหลีแล้ว ยังเป็นตัวแทนส่งไปจำหน่ายยังประเทศต่างๆ ให้อีกด้วย

การจัดจำหน่ายถ่านอัดแท่งฯ ในเกาหลีนั้น จะมีวางขายตามซูเปอร์มาร์เก็ตทั่วไป โดยจะบรรจุเป็นถุง และก่อนที่จะสินค้าจะสามารถวางจำหน่ายในลักษณะเช่นนี้ได้ จะต้องผ่านการทดสอบแล้วว่ามีคุณภาพดี และมีความปลอดภัยต่อสุขภาพของผู้ใช้

สำหรับตลาดในประเทศ จะเน้นร้านอาหารต่างๆ โดยเฉพาะร้านอาหารใหญ่ๆ ประเภทปิ้งย่างของเกาหลี และญี่ปุ่น ซึ่งให้บริการลูกค้าระดับบน เนื่องจากร้านอาหารประเภทนี้ จะให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยต่อสุขภาพอนามัยของลูกค้ามากกว่าร้านอาหารปิ้งย่างของคนไทย

ส่วนร้านอาหารที่เปิดตามริมทางต่างๆ ก็เริ่มให้ความสนใจ เนื่องจากได้เห็นถึงคุณภาพ และความแตกต่างจากถ่านไม้ทั่วไป จะเห็นได้ว่าบ้านเรานั้นมีสิ่งดีๆ อยู่มาก ซึ่งยังไม่เป็นที่รู้จัก ทำให้คนไทยเองไม่นิยมใช้





“ มีแนวคิดที่จะจำหน่ายถ่านอัดแท่งฯ ให้กับโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ เพื่อใช้แทนเชื้อเพลิงประเภทถ่านหิน และน้ำมัน ”

ช่องทางการจำหน่ายนั้น ตามร้านค้าปลีกต่างๆ ยังไม่ได้ดำเนินการ แต่เบื้องต้นได้มีการติดต่อกับทางร้านเซเว่น อีเลฟเว่นไปแล้ว อย่างไรก็ตาม สำหรับตลาดในประเทศคงต้องประชาสัมพันธ์กันอีกระยะหนึ่ง คาดว่าในช่วงระยะเวลา 1 - 2 ปีนับจากนี้ น่าจะมีแนวโน้มดีขึ้นเพราะผู้คนส่วนใหญ่เริ่มหันมาให้ความสนใจเรื่องสุขภาพกันมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีแนวคิดที่จะจำหน่ายถ่านอัดแท่งฯ ให้กับโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ เพื่อใช้แทนเชื้อเพลิงประเภทถ่านหินและน้ำมัน

สำหรับราคาขายถ่านอัดแท่งฯ ที่ส่งไปเกาหลีจะอยู่ที่ 18 บาทต่อกิโลกรัม ส่วนตลาดในประเทศจะขายในราคา 15 บาทต่อกิโลกรัม แต่ตลาดในประเทศยังไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากผู้ใช่มองว่าถ่านอัดแท่งฯ มีราคาแพงกว่าถ่านไม้ทั่วไป ซึ่งราคาก็โลกรัมละ 8 บาทเท่านั้น

“ การผลิตถ่านอัดแท่งฯ ให้มีคุณภาพดี สภาพภูมิอากาศต้องเหมาะสม ซึ่งประเทศในทวีปเอเชียเหมาะเป็นแหล่งผลิตมากที่สุด ปัจจุบันคู่แข่งสำคัญคือ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ”

อินโดนีเซียคู่แข่งสำคัญ

การผลิตถ่านอัดแท่งฯ ให้มีคุณภาพดี สภาพภูมิอากาศต้องเหมาะสมด้วย ซึ่งประเทศในทวีปเอเชียเหมาะเป็นแหล่งผลิตมากที่สุด ปัจจุบันคู่แข่งสำคัญคือ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย แต่ในขณะนี้อินโดนีเซียกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนซีลื้อย

และคาดว่าในระยะเวลาอีก 3 - 5 ปีนับจากนี้ อินโดนีเซียอาจจะต้องหยุดการผลิต เนื่องจากไม่มีวัตถุดิบ หากจะต้องสั่งซื้อจากที่อื่นๆ ก็จะมีราคาที่แพงมากจากค่าขนส่ง

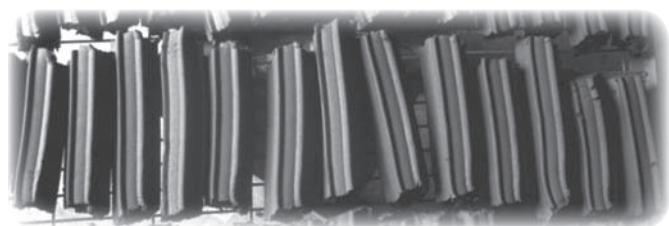
ในช่วงที่ผ่านมาอินโดนีเซียสามารถผลิตถ่านอัดแท่งฯ ได้เดือนละ 20 - 30 ตูคอนเทนเนอร์ ปัจจุบันเหลือเพียง 10 ตูคอนเทนเนอร์เท่านั้น และมีต้นทุนที่ยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องอีกด้วย

โดยถ่านอัดแท่งฯ ของอินโดนีเซีย มีรูปแบบคล้ายถ่านอัดแท่งฯ ของไทย แต่มีขนาดเล็กกว่า ขึ้นอยู่กับการออกแบบของแต่ละประเทศ ซึ่งมีตลาดในการจำหน่ายถ่านอัดแท่งฯ คือ เกาหลี ตุรกี และญี่ปุ่น

เกาหลีพร้อมคิดค้น

อาจกล่าวได้ว่าถ่านอัดแท่งฯ เกิดขึ้นโดยชาวเกาหลี ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดีว่า ถ่านที่จะนำไปใช้ในการประกอบอาหารต่างๆ นั้น จะต้องมีความสมบัติที่ดีอย่างไร ชาวเกาหลีเคยกล่าวกันเล่นๆ ถึงคนไทยว่า “เผาออกมาดำๆ ก็เรียกว่าถ่านแล้ว” หรือ “ดำๆ คนไทยก็เรียกว่าถ่าน” แต่สำหรับคนเกาหลีนั้นไม่ใช่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ่านที่จะนำมาใช้ประกอบอาหารนั้น จะต้องเป็นถ่านที่ปลอดภัย ไม่มีสารเคมีใดๆ เจือปน เนื่องจากการคำนึงถึงเรื่องสุขภาพ และทำให้อาหารมีรสชาติ เพราะมีคุณสมบัติที่ตรงตรงในการให้ความร้อน

สำหรับเทคนิคในการเผาถ่านอัดแท่งฯ ที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ ส่วนหนึ่งก็ได้มาจากชาวเกาหลีเช่นกัน โดยผ่านทางบริษัท แซมวู จำกัด ซึ่งได้มาร่วมกันคิดค้นและควบคุมในทุกๆ ขั้นตอนของการผลิต จึงทำให้ได้ถ่านอัดแท่งฯ ที่มีคุณภาพดีตรงตามความต้องการของตลาด นอกจากนั้นยังได้ช่วยในเรื่องการตลาดด้วย โดยเฉพาะตลาดในตะวันออกกลาง ที่ปัจจุบันนิยมใช้ถ่านอัดแท่งฯ กันเป็นจำนวนมาก หากสามารถผลิตได้ในปริมาณที่มากพอ อาจจะส่งเข้าไปจำหน่ายในตลาดดังกล่าวได้เพิ่มมากขึ้น





“ความต้องการของตลาดถ่านอัดแท่งฯ ในปัจจุบันยังมีอยู่สูงมาก แต่ไม่มีผู้ผลิต สาเหตุหนึ่งคือ การผลิตเพื่อให้ได้ถ่านที่มีคุณภาพดีเป็นที่ยอมรับของตลาดนั้น ทำได้ค่อนข้างยาก การประสบความสำเร็จได้ จะต้องใช้ความมุ่งมั่นและอดทนอย่างมาก”

อย่างไรก็ตาม ความต้องการของตลาดถ่านอัดแท่งฯ นั้น ในปัจจุบันตลาดยังมีอยู่สูงมาก แต่ไม่มีผู้ผลิต สาเหตุหนึ่งคือ การผลิตเพื่อให้ได้ถ่านที่มีคุณภาพดีเป็นที่ยอมรับของตลาดนั้น ทำได้ค่อนข้างยาก การประสบความสำเร็จได้ จะต้องใช้ความมุ่งมั่นและอดทนอย่างมาก

ในช่วงแรกที่เริ่มผลิตถ่านอัดแท่งฯ นั้น การตรวจสอบคุณภาพโดยผู้เชี่ยวชาญ เป็นเรื่องสำคัญมากและต้องดำเนินการอย่างจริงจัง ทั้งนี้เพื่อให้ถ่านอัดแท่งฯ ที่ผลิตออกมามีคุณภาพในการใช้งานสูง หลังจากผลิตไปได้สักระยะหนึ่งก็จะใช้ความเชี่ยวชาญ และความชำนาญเฉพาะตัวที่สั่งสมมาเป็นเวลานาน โดยการตรวจสอบแท่งถ่านว่าแท่งถ่านที่ผ่านการเผาไหม้สมบูรณ์หรือไม่ สามารถจะทดสอบด้วยวิธีการ ดังนี้

1. การตรวจสอบสีของแท่งถ่านที่ผ่านการเผาแล้วด้วยตาเปล่า
2. ใช้วิธีการเคาะที่แท่งถ่าน หากถ่านแท่งใดที่เคาะแล้วเกิดเสียงดังกังวาน แสดงว่าถ่านแท่งนั้นมีคุณภาพดีทั้งการอัดและเผา โดยต้องเผาในเตาที่มีความร้อนสูงถึง 800 – 1,000 องศาเซลเซียส ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ ซึ่งการเผาจะมีผลต่อคุณภาพ เมื่อนำถ่านไปใช้จะไม่มึกลิ่นและควัน

ยีนดีถ่ายทอดให้พิสูจน์ใจ

ในกรณีผู้สนใจการผลิตถ่านอัดแท่งฯ ของบริษัทฯ นั้น ยีนดีที่จะถ่ายทอด รวมถึงให้ความรู้เกี่ยวกับการผลิตถ่านอัดแท่งฯ โดยไม่เป็นการแย่งตลาดแต่อย่างใด เนื่องจากปัจจุบันยังไม่สามารถผลิตได้เพียงพอต่อความต้องการของตลาด แต่สิ่งหนึ่งที่ผู้สนใจจะต้องคิดไว้เสมอคือ การจะมาทำงานตรงนี้ให้ประสบความสำเร็จได้ จะต้องทุ่มเทและอยู่กับสิ่งนี้อย่างจริงจัง จะทำในลักษณะเป็นเจ้าแกที่รอรับแต่ผลกำไรไม่ได้ เนื่องจาก การผลิตถ่านอัดแท่งฯ จะต้องลงไปคลุกคลีอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา

คัดเลือกวัตถุดิบเพื่อคุณภาพผลิตภัณฑ์ที่ดี

โรงงานผลิตถ่านอัดแท่งฯ ตั้งขึ้นเมื่อปี 2548 ที่จังหวัดอุบลราชธานี เนื่องจากอยู่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบคือ ไม้เลื้อย นอกจากนี้จะใช้ไม้เลื้อยภายในจังหวัดอุบลราชธานีแล้ว ยังมี

ในจังหวัดอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงด้วย รวมทั้งการนำเข้าไม้เลื้อยจากประเทศลาว ซึ่งลาวถือเป็นแหล่งที่มีวัตถุดิบจำนวนมาก และมีคุณภาพดี เนื่องจากเป็นไม้เลื้อยที่มาจากไม้เบญจพรรณ ซึ่งให้ค่าความร้อนสูง รวมทั้งไม้เลื้อยที่นำมาใช้ทั้งหมด ยังปลอดจากสารเคมี

“บริษัทยินดีที่จะถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการผลิตถ่านอัดแท่งฯ เนื่องจากยังไม่สามารถผลิตได้เพียงพอต่อความต้องการ แต่จะต้องทุ่มเทอย่างจริงจัง”

หากจะให้ถ่านอัดแท่งฯ มีคุณภาพดี ต้องเลือกใช้ ไม้เลื้อยจากไม้เบญจพรรณ โดยไม้เลื้อยจากลาว จัดเป็นไม้เลื้อยที่มีคุณภาพดีมาก เนื่องจากเป็นไม้เลื้อยจากไม้เบญจพรรณที่เติบโตในธรรมชาติ ซึ่งแตกต่างจากไทยที่ไม้เลื้อยส่วนใหญ่จะเป็นไม้เลื้อยจากไม้สัก ยูคาลิปตัส ยางพารา บางครั้งอาจมีไม้มะม่วง หรือ ต้นมะพร้าวผสมอยู่ด้วย ซึ่งจริงๆ แล้วไม้เลื้อยจากไม้ดังกล่าวก็สามารถนำมาใช้ได้เช่นกัน แต่จะได้ถ่านอัดแท่งฯ ที่มีคุณภาพไม่ดี จึงไม่นิยมนำมาใช้

ดังนั้นการเลือกซื้อวัตถุดิบ ยังต้องอาศัยประสบการณ์ และความชำนาญเฉพาะบุคคล ในการที่จะตรวจสอบว่าไม้เลื้อยจากโรงเลื่อยแต่ละแห่งนั้น เป็นไม้เลื้อยจากไม้ชนิดใด ทั้งนี้เพื่อให้ถ่านอัดแท่งฯ ที่ผลิตออกมามีคุณภาพเป็นที่น่าเชื่อถือและยอมรับของผู้ใช้ตลอดไป

ปัจจุบันบริษัทฯ มีต้นทุนหลักคือ การซื้อไม้เลื้อย โดยไม้เลื้อยจากลาวราคาอยู่ที่ 500 – 1,000 บาทต่อตัน หากข้ามมา



ถึงประเทศไทย ซึ่งต้องผ่านขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ รวมทั้งต้องชำระภาษีด้วย ราคาจะอยู่ที่ 1,200 บาทต่อตัน

ส่วนซีลี้อยในประเทศไทยราคาอยู่ที่ 1,000 บาทต่อตัน สำหรับกำลังการผลิตต่อวันจะใช้ซีลี้อยประมาณ 40 ตัน สามารถผลิตถ่านอัดแท่งฯ ได้ร้อยละ 25 และตั้งเป้าไว้ว่าในปี 2555 กำลังการผลิตต่อวันจะเพิ่มขึ้นอีก เนื่องจากความต้องการของตลาดต่างประเทศมีเข้ามาอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะใช้ซีลี้อยถึงประมาณ 150 ตันต่อวัน

สำหรับปริมาณซีลี้อยที่บริษัทฯ นำเข้าจากลาวนั้นยังสามารถใช้ได้มากกว่า 20 ปี เนื่องจากลาวยังมีป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์อยู่มาก แต่คงต้องเตรียมแผนการเพื่อหาจากแหล่งอื่นๆ สำรองไว้ด้วย ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น ลาวอาจมีการปรับกฎระเบียบ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงเรื่องการจำหน่ายซีลี้อยในอนาคต ซึ่งกฎหมายไทยในปัจจุบันเริ่มมีการเก็บภาษีซีลี้อยเท่ากับภาษีไม้แล้ว

แผนงานในอนาคต

หากสามารถผลิตถ่านอัดแท่งฯ ได้ 150 ตันซีลี้อยต่อวัน ตามที่ได้ตั้งเป้าไว้ ผลิตถ่านชนิดต่อไปที่จะดำเนินการคือ การผลิตซีลี้อยอัดเม็ด เนื่องจากตลาดในประเทศมีความต้องการใช้ในปริมาณที่ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรงงานอุตสาหกรรม และโรงไฟฟ้าประเภทต่างๆ เนื่องจากเชื้อเพลิงชนิดอื่นๆ มีราคาแพง หรือบางชนิดก็ถูกต่อต้าน เนื่องจากทำให้เกิดมลภาวะ

ดังนั้นซีลี้อยอัดเม็ดที่ผ่านกระบวนการอบแห้งและอัดแน่น ซึ่งให้ค่าความร้อนที่สม่ำเสมอ และสูงกว่าไม้ต่างๆ ไปรวมทั้งจะมีราคาถูกกว่าถ่านอัดแท่งฯ เล็กน้อย อาจเป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับกลุ่มผู้ใช้ดังกล่าว

เตรียมบุคลากรรองรับการผลิต

ปัจจุบันบริษัทฯ มีพนักงานจำนวน 20 คน โดยพนักงาน 2 คนจะคุมเครื่องผลิตถ่านอัดแท่งฯ จำนวน 3 เครื่อง หากต้องเพิ่มกำลังการผลิตเป็น 150 ตันซีลี้อยต่อวัน จำเป็นต้องเพิ่มจำนวนพนักงานอีกประมาณ 30 คน โดยพนักงาน 1 คน จะต้องคุมทั้งหมด 4 เครื่อง และจะพัฒนาเครื่องผลิตถ่านอัดแท่งฯ ให้เป็นระบบอัตโนมัติ เพื่อจะผลิตถ่านอัดแท่งฯ

ให้ได้ในปริมาณที่สูงขึ้น ซึ่งขณะนี้ยังเป็นระบบแบบกึ่งอัตโนมัติที่ยังต้องใช้คนงานดูแล ในอนาคตหากมีการขยายโรงงานต้องปรับปรุงระบบการผลิตใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการลำเลียง เพื่อจะทำให้ได้ปริมาณการผลิตที่สูงขึ้น และใช้แรงงานน้อยลง

ตลาดแก่งพินอัดแท่งฯ โตเร็วมาก

ปัจจุบันตลาดต่างประเทศ นอกจากจะนิยมใช้ถ่านอัดแท่งฯ แล้ว ยังมีความต้องการใช้แก่งพินอัดแท่งจากซีลี้อย (ยังไม่เผา) เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะประเทศที่มีอากาศหนาวจัด อย่างเช่น เยอรมนี ที่จะนำไปใช้กับเตาผิงภายในบ้าน เนื่องจากน้ำมันมีการปรับราคาสูงขึ้นโดยตลอด รวมถึงนำไปใช้กับหม้อน้ำในโรงงานอุตสาหกรรม แทนถ่านหินและน้ำมันที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

“ตลาดแก่งพินฯ จะเติบโตมากขึ้น โดยเฉพาะในประเทศเยอรมนี สหราชอาณาจักร ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงประเทศต่างๆ ในทวีปยุโรป ที่มีอากาศหนาวเย็น ”

อย่างไรก็ตาม คาดว่าในระยะเวลาก่อนไม่นานนับจากนี้ ตลาดแก่งพินฯ จะเติบโตมากขึ้น ซึ่งนอกจากเยอรมนีแล้ว ยังมีประเทศอื่นๆ ได้แก่ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และเกาหลี รวมถึงประเทศต่างๆ ในทวีปยุโรปที่มีอากาศหนาวเย็นยาวนาน

ส่วนกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศเอง ก็ให้ความสนใจในการนำแก่งพินฯ เพื่อไปใช้แทนถ่านหินเช่นกัน ซึ่งแม้จะมีราคาที่ถูกกว่า แต่ก่อปัญหาอย่างมาก ขณะนี้ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการเจรจา ยังไม่ได้มีข้อสรุปที่ชัดเจน ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ถ่านหิน มีปัญหาที่มีผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ติดต่อเข้ามาเป็นจำนวนมาก ล่าสุดได้ส่งตัวอย่างแก่งพินฯ ให้โรงงานผลิตน้ำมันพืชกึ่งทดลองใช้แล้ว



ราคาขายแห้งพืชน้ำ จะอยู่ที่ 6.50 บาทต่อกิโลกรัม แต่แต่ละแห่งจะมีความยาวโดยเฉลี่ยประมาณ 39 เซนติเมตร รูปแบบแห้งพืชน้ำ จะเหมือนกับถ่านอัดแห้งๆ ที่ต้องมีรูปร่าง เป็นสันเป็นเหลี่ยม เพื่อเพิ่มความแข็งแรงให้กับแห้งพืชน้ำ ไม่ให้เกิดการแตกหักง่ายเหมือนถ่านชนิดแห้งกลม

ภาครัฐทั่วโลกสำคัญของผู้ประกอบการ

ตลาดถ่านอัดแห้งๆ นับวันจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตลาดต่างประเทศ เมื่อผู้คนเริ่มหันมาให้ความสนใจ ต่อสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้นผู้ผลิตก็ต้อง เร่งผลิตและพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค แต่ในการดำเนินการนั้น ผู้ผลิตก็ต้องพบกับปัญหาและอุปสรรคในด้านต่างๆ ดังนี้

1. การนำเข้าซีลี้อย่างถูกวิธี ในช่วงที่ผ่านมาไม่มีการเรียกเก็บภาษี แต่ปัจจุบันรัฐบาลมีการเก็บภาษีซีลี้อย่างเท่าเทียมกับการนำเข้าไม้ จึงขอให้ทางภาครัฐพิจารณาทบทวนอีกครั้งว่าจะมีมาตรการอื่นๆ ที่สามารถจะช่วยเหลือผู้ประกอบการได้หรือไม่ เนื่องจากซีลีอที่นำเข้าเป็นซีลีอที่มีคุณภาพดีในการนำมาผลิตถ่านอัดแห้งๆ เพื่อส่งออกไปต่างประเทศ ซึ่งสามารถนำเงินตราเข้าประเทศได้ปีละหลายล้านบาท

2. ขอให้ภาครัฐเร่งให้ความช่วยเหลือเรื่องการเดินทางเรือ เพื่อนำถ่านอัดแห้งๆ ไปจำหน่ายยังต่างประเทศนั้น ปัจจุบันกำลังประสบปัญหาเรื่องสายการบินเรือต่างๆ ที่ไม่รับขนส่งถ่านอัดแห้งๆ เนื่องจากจัดเป็นสินค้าประเภทวัตถุอันตราย หากภาครัฐยื่นมือเข้ามาให้ความช่วยเหลืออย่างจริงจัง โอกาสที่จะส่งไปจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศจะมีมากยิ่งขึ้น



:: คุณวสันต์ สุรัตน์
ร้านมิ - ระกุ

มิ - ระกุ ใส่ใจสุขภาพลูกค้า เลือกใช้ถ่านอัดแห้งไร้กลิ่นไร้ควัน

การบิ๊งย่างอาหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อาหารประเภทเนื้อสัตว์ให้หอมอร่อย และมีรสชาติที่ดี หลายคนจึงมักจะนึกถึงการย่างด้วย ถ่านที่มาจากวัสดุธรรมชาติ แต่ปัจจุบันถ่านที่นำมาใช้นั้นบางชนิดก่อให้เกิดโรคร้ายต่างๆ ต่อผู้บริโภคอย่างมาก ซึ่งผู้ประกอบการเองก็ไม่ได้ให้ความสนใจกับเรื่องถ่านที่นำมาใช้ในการบิ๊งย่างว่าผลิตมาจากวัสดุอะไร มีคุณหรือโทษต่อสุขภาพของผู้บริโภคหรือไม่

แต่ยังมีผู้ประกอบการบางรายที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพอนามัยของลูกค้า ที่นอกจากการคัดสรรวัตถุดิบต่างๆ ที่มีคุณภาพดีแล้ว ยังเลือกใช้ถ่านที่มีคุณภาพดี

ปลอดจากสารเคมีใดๆ เจือปน เป็นการแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการไม่ได้มุ่งหวังเฉพาะผลกำไรเท่านั้น แต่ยังห่วงใยสุขภาพของลูกค้าอย่างจริงจังด้วย อย่างเช่น ร้านมิ - ระกุ ย่านถนนสีลม ซึ่งเป็นอาหารประเภทเนื้อย่างสไตล์ญี่ปุ่นที่เลือกใช้ถ่านอัดแห้งที่ไร้กลิ่นไร้ควันในการบิ๊งย่างอาหาร คุณวสันต์ สุรัตน์ เจ้าของร้าน ได้ให้ความเห็นถึงเรื่องการเลือกใช้ถ่านฯ ดังกล่าวไว้ว่า

เปิดดำเนินการมากกว่า 15 ปี

ร้านมิ - ระกุ เปิดดำเนินการมากกว่า 15 ปีแล้ว นับเป็นร้านเนื้อย่างร้านแรกของเมืองไทย โดยลูกค้าส่วนใหญ่

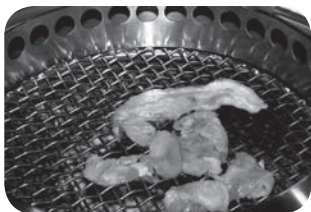
“ผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับสุขภาพอนามัยของลูกค้า โดยเลือกใช้ถ่านที่มีคุณภาพดี ปลอดจากสารเคมีใดๆ เจือปน แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการไม่ได้มุ่งหวังเฉพาะผลกำไร แต่ยังห่วงใยสุขภาพของลูกค้าอย่างจริงใจ”



ที่มาใช้บริการล้วนแต่เป็นลูกค้าประจำชาวญี่ปุ่น เนื่องจากในบริเวณที่ตั้งของร้านฯ เป็นแหล่งท่องเที่ยวของชาวญี่ปุ่นที่มาเมืองไทย ร้านฯ จะเปิดจำหน่าย 2 ช่วงเวลาคือ 11.00 – 14.00 น. และ 17.00 – 22.00 น. ปัจจุบันร้านอาหารประเภทนี้เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก และมีการแข่งขันกันค่อนข้างสูง ที่สามารถอยู่มาได้ทุกวันนี้เพราะเรามีลูกค้าประจำที่มาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

สำหรับร้านอาหารประเภทเดียวกัน ที่เปิดในปัจจุบันมักจะเน้นเปิดแบบบุฟเฟต์ แต่ร้านเราทำแบบนั้นไม่ได้ การกำหนดเวลารับประทานประมาณชั่วโมงครึ่ง ก็จะไม่มียอดลูกค้ามาใช้บริการที่ร้าน เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบบรรยากาศแบบสบายๆ ไม่เร่งรีบ และชอบดื่มด่ำ และมักแวะเวียนมาที่ร้านทุกครั้งถ้ามีโอกาส และหลายๆ รายก่อนกลับก็จะมาบอกด้วยว่าเดือนไหนจะมาอีก ซึ่งตรงนี้ร้านเราก็มีเทคนิคในการสร้างความประทับใจให้ลูกค้าเล็กๆ น้อยๆ เช่น การรับฝากเหล่าฟรี ลูกค้าบางคนมาปีละ 1 หรือ 2 ครั้ง และเราจำได้ก็ยกเหล้าไปให้ ลูกค้ามักจะตื่นตันว่าเราจำได้และรู้สึกประทับใจด้วย นี่เป็นกลยุทธ์ต่างๆ ที่จะทำให้ลูกค้ารู้สึกประทับใจ

“ มีโอกาสได้ทดลองใช้ถ่านอัดแท่งฯ ที่ผลิตโดยคนไทย ก็พบว่ามีความปลอดภัย ทนทาน ใช้งานได้นาน เหมือนกับถ่านฯ ในญี่ปุ่น ”



:: ถ่านอัดแท่งฯ ที่อยู่ในเตาของร้านมิ - ระกุ



คัดสรรสิ่งที่ดีที่สุดสำหรับลูกค้า

ในช่วงที่ทำการร้านอาหารอยู่ที่ประเทศญี่ปุ่นตลอดระยะเวลากว่า 20 ปี ก็เลือกใช้ถ่านชนิดไร้กลิ่นไร้ควัน เนื่องจากในญี่ปุ่นจะกำหนดให้ใช้เฉพาะถ่านแบบนี้เท่านั้น เมื่อมาทำธุรกิจร้านอาหารในประเทศไทย และมีโอกาสได้ทดลองใช้ถ่านอัดแท่งฯ ที่ผลิตโดยคนไทย ก็พบว่ามีความปลอดภัย ทนทาน ใช้งานได้นาน ซึ่งเหมือนกับถ่านฯ ที่เคยใช้ในญี่ปุ่น โดยมีข้อดีคือ หากใช้ไม่หมด สามารถดับด้วยน้ำ และวันรุ่งขึ้นก็สามารถนำกลับมาใช้ได้อีก รวมทั้งกลิ่นควันก็ไม่มี จึงเหมาะกับร้านอาหารที่ใช้เครื่องปรับอากาศ และลูกค้าก็พอใจที่ไม่มีกลิ่นต่างๆ ติดเสื้อผ้า

สำหรับลูกค้าที่มาใช้บริการในช่วงกลางวันระหว่างเวลา 11.00 – 14.00 น. นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นคนไทย ส่วนลูกค้าชาวญี่ปุ่นมักจะมาในช่วงเย็น โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ วันอาทิตย์ จะมีลูกค้ามาใช้บริการแน่นมาก ซึ่งลูกค้าเดิมๆ ที่มาใช้บริการ จะทราบว่าจะทางร้านเลือกใช้ถ่านอัดแท่งไร้กลิ่นไร้ควันในการปิ้งย่างอาหาร แต่ลูกค้าใหม่ๆ อาจจะไม่ทราบ และไม่ได้รู้สึกแปลกใจมากนัก หลายคนคงคิดว่าเป็นแบบนี้อยู่แล้ว

“ คนไทยส่วนใหญ่ยังไม่รู้จักถ่านฯ ชนิดนี้ แต่คนที่เคยอยู่ที่ญี่ปุ่นและเกาหลีจะคุ้นเคย รวมถึงรู้จักถ่านฯ ดังกล่าวเป็นอย่างดี ”

อาจกล่าวได้ว่า คนไทยส่วนใหญ่โดยเฉพาะผู้ประกอบการร้านอาหารประเภทปิ้งย่างต่างๆ ยังไม่รู้จักถ่านฯ ชนิดนี้ ว่าคุณสมบัติปลอดภัยต่อผู้บริโภคเป็นอย่างมาก แต่คนที่เคยอยู่ที่ญี่ปุ่นและเกาหลีจะคุ้นเคยและรู้จักถ่านฯ ดังกล่าวเป็นอย่างดี เนื่องจากทั้งสองประเทศมีข้อกำหนดที่เข้มงวดสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจร้านอาหารประเภทนี้ จะต้องเลือกใช้เฉพาะถ่านชนิดที่ไร้กลิ่นไร้ควันเท่านั้น

ทั้งนี้ จะแตกต่างกับคนไทยที่มักเลือกใช้ถ่านอะไรก็ได้ เพื่อให้อาหารสุกเท่านั้น ไม่ได้คำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยของผู้บริโภคแต่อย่างใด แต่ทางร้าน มิ - ระกุ กลับมองว่าควรสรรหาสิ่งดีๆ ให้กับลูกค้า หากเปรียบเทียบราคาและคุณภาพกับถ่านทั่วไป จะพบว่าถ่านอัดแท่งฯ ดีกว่ามาก



นอกจากที่ร้านฯ จะเลือกใช้ถ่านอัดแท่งฯ เองแล้ว ยังมีการแนะนำให้เพื่อนๆ ที่สนิทกัน ซึ่งประกอบธุรกิจร้านอาหารได้ทดลองใช้ด้วย หลายคนที่ได้ใช้ต่างยอมรับว่าเป็นถ่านที่ดีที่สุด เหมาะกับการนำมาใช้ในการปิ้งย่างอาหารเป็นอย่างมาก



:: บรรยากาศภายในร้านมิ - ระกุ

ธุรกิจร้านอาหารควรอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวและย่านการค้า

การประกอบธุรกิจร้านอาหารเพื่อให้ประสบความสำเร็จนั้น นอกจากการควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายในด้านต่างๆ ให้เหมาะสมเป็นอย่างดีแล้ว การเลือกแหล่งหรือทำเลที่ตั้งก็เป็นอีกเรื่องหนึ่งที่ผู้ประกอบการจะต้องให้ความสนใจเป็นอันดับต้นๆ โดยร้านอาหารควรอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวและย่านธุรกิจการค้า เนื่องจากจะมีลูกค้าหลากหลายกลุ่ม ยิ่งถ้าร้านใดลูกค้าประทับใจก็มักจะกลับไปบอกต่อๆ กัน ก็จะทำให้ร้านมีลูกค้ารายใหม่เพิ่มขึ้นอีก

อย่างไรก็ตาม การเปิดร้านอาหารไม่ว่าจะมีเงินแล้วจะสามารถทำได้ จะต้องมีความรู้ด้านร้านอาหารประกอบด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของร้านจะต้องมีความรอบรู้ทั้งในเรื่องการทำธุรกิจและการประกอบอาหารด้วย เนื่องจากถ้าร้านไหนขายดีมากๆ พ่อครัวมักจะถูกซื้อตัวไป อาจทำให้กิจการร้านประสบปัญหาได้ แต่ถ้าเจ้าของร้านมีความชำนาญอยู่แล้ว ก็สามารถว่าจ้างพ่อครัวคนใหม่ได้ไม่ยากนัก

สำหรับค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการร้านอาหารแบบร้านมิ-ระกุ ทุนเริ่มต้นค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุนอุปกรณ์ในครัวต้องใช้งมากกว่า 5 แสนบาทแล้ว ซึ่งยังไม่รวมค่าโต๊ะ เก้าอี้ จำนวนพนักงาน ฯลฯ

“ ถ่านอัดแท่งฯ น่าจะมีโอกาสเติบโตในประเทศไทย ต้องพยายามแนะนำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทดลองใช้ถ่านฯ นี้ เพื่อสุขภาพอนามัยของผู้บริโภค ”

ถ่านอัดแท่งฯ ได้รับความนิยมในประเทศไทยมากขึ้น

นับจากนี้ไปถ่านอัดแท่งฯ น่าจะมีโอกาสเติบโตในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งจะต้องพยายามแนะนำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทดลองใช้ถ่านฯ นี้ให้กว้างขวางมากขึ้น รวมทั้งให้ผู้ที่เคยใช้แล้วช่วยบอกต่อและแนะนำว่าถ่านอัดแท่งฯ ดังกล่าวมีคุณสมบัติเป็นอย่างไร เพื่อให้ผู้ประกอบการที่ยังไม่เคยใช้หันมามองเห็นเรื่องสุขภาพอนามัยของผู้บริโภคด้วย



:: คุณอุทัย ศรีวงษา เจ้าของผลิตภัณฑ์ถ่านอัดแท่งฯ และคุณวสันต์ สุรัตภูมิ เจ้าของร้านมิ - ระกุ

หากจะเปรียบเทียบราคาถ่านไม้ทั่วไปกับถ่านอัดแท่งฯ ในปัจจุบันจะพบว่าราคาไม่ได้แตกต่างกันมากนัก แต่ถ่านอัดแท่งฯ มีคุณภาพดีกว่ามาก รวมทั้งลูกค้าที่มาใช้บริการยังได้รับสิ่งดีๆ กลับไปด้วย



คุณอุทัย ศรีวงษา

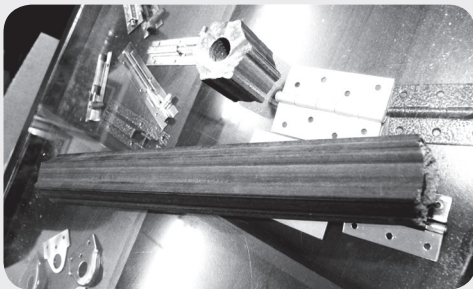
ประธานผู้บริหาร

บริษัท ทองแดง เมทอล เวิร์คส จำกัด

กว่าที่คนๆ หนึ่ง จะก้าวขึ้นเป็นเจ้าของกิจการ จะต้องฟันฝ่าอุปสรรคนานัปการ ต้องใช้ทั้งความอดทน และความมุ่งมั่นอย่างสูง เพื่อจะทำให้สำเร็จตามที่ได้ตั้งความหวังไว้ ดังนั้นการเริ่มต้นทำงานอย่างหนักและไม่เลือกงาน ตั้งแต่เริ่มแรกจึงเป็นหนทางสู่ความสำเร็จ เช่นเดียวกับที่ คุณอุทัย ศรีวงษา ประธานผู้บริหาร บริษัท ทองแดง เมทอล เวิร์คส จำกัด ได้ทำมาแล้ว

จากเด็กต่างจังหวัดเดินทางเข้ามากรุงเทพฯ เพื่อหางานทำงานแรกที่ทำคือ เด็กแบกของ ได้ค่าแรงวันละ 50 บาท แม้ค่าแรงจะไม่มากแต่ก็ไม่ได้ย่อท้อ มุ่งมั่นทำงานทุกอย่างที่สามารถทำได้อย่างซื่อสัตย์สุจริต

ต่อมาได้รับโอกาสจากเจ้าของกิจการ สนับสนุนให้เป็นช่างเทคนิคในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งในช่วงนี้ก็เริ่มศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องการประหยัดพลังงานในโรงงานอุตสาหกรรม แต่ด้วยความไม่พร้อมทางด้านเงินทุน จึงต้องชะลอการทำเรื่องพลังงานทดแทนไว้ก่อน



:: แก่งพินอัดแก่ง และงานโลหะปั๊มขึ้นรูปชนิดต่างๆ



:: เครื่องผลิต แก่งพินอัดแก่ง



:: คุณอุทัย ศรีวงษา และภรรยา

ในปี 2546 จึงได้ลงทุนประกอบธุรกิจทางด้านโลหะ บั้มขึ้นรูปต่างๆ เชื่อมประกอบงานโลหะทุกชนิด เมื่อธุรกิจดังกล่าวดำเนินไปได้ด้วยดีแล้ว จึงหันมาศึกษาพัฒนา ทดลองด้านพลังงานชีวมวลอย่างจริงจัง เพราะมองว่าในอนาคตความต้องการใช้พลังงานจะมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้รู้จักกับชาวเกาหลีที่สนใจเรื่องพลังงานสะอาดที่มีต้นทุนต่ำ เพื่อนำไปใช้กับการบั้งย่าง และเตาผิงสำหรับประเทศที่มีอากาศหนาว จึงได้ตัดสินใจลงทุนผลิตถ่านอัดแท่งไร้กลิ่นไร้ควัน โดยส่งออกไปจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศเป็นหลัก

โดยยึดหลักในการดำเนินธุรกิจว่า “ไม่มุ่งหวังเฉพาะผลกำไร แต่ต้องใส่ใจเรื่องมลภาวะต่อผู้คนในสังคม และสิ่งแวดล้อมด้วย” นอกจากนี้ยังมีอุดมคติในการทำงานว่า “สร้างฝัน สร้างโอกาส ลงมือทำ และวันนี้ต้องดีกว่าเมื่อวาน”

สำหรับพนักงานทุกคนที่ทำงานอยู่ด้วยกันนั้น ถือว่าพนักงานทุกคนคือ หุ่นส่วนของบริษัท ด้านชีวิตครอบครัวสมรสกับคุณแก้ว สงวนชาติ มีบุตรหญิง 1 คน และบุตรชาย 1 คน

ทิศทางการลงทุนโดยตรง จากต่างประเทศ (FDI)

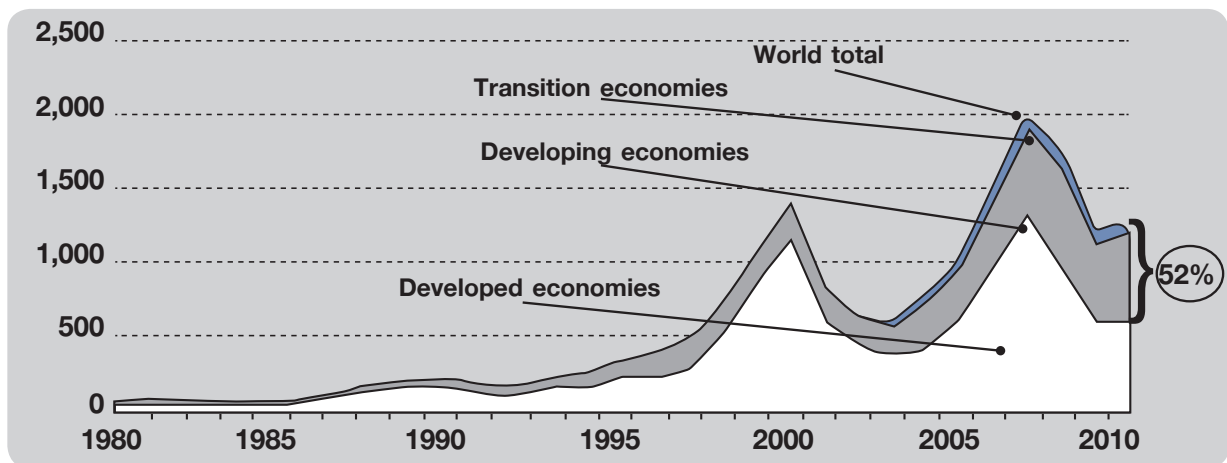


หน่วยงานที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ได้ตีพิมพ์เผยแพร่หนังสือ World Investment Report 2011 เมื่อปลายเดือนกรกฎาคม 2554 ซึ่งนับเป็นเอกสารสำคัญที่รวบรวมสถิติการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ของทั่วโลก วารสารส่งเสริมการลงทุนจึงขอเสนอสรุปเนื้อหาสาระของหนังสือเล่มนี้

FDI กระต้องขึ้นอีกครั้งหนึ่ง

ตัวเลข FDI ของโลก เคยอยู่ที่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ 1,971 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2550 จากนั้นมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2551 - 2552 เนื่องจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจจากปัญหานี้ด้อยคุณภาพ (Subprime) ในสหรัฐฯ ได้แพร่กระจายไปทั่วโลก แต่สถานการณ์เศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้น ทำให้ FDI ปรับตัวขึ้นตามไปด้วย ส่งผลให้ตัวเลข FDI ได้กระต้องขึ้นอีกครั้งในปี 2553 มาอยู่ที่ระดับ 1,240 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขปี 2552

FDI inflows, global and by group of economies, 1980 - 2010
(Billions of dollars)



Source: UNCTAD, based on annex table I.1 and the FDI/TNC database (www.unctad.org/fdistatistics).



อย่างไรก็ตาม โครงสร้างของ FDI ได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่ส่วนใหญ่ไปลงทุนในประเทศที่พัฒนาแล้ว แต่ในปี 2553 ได้ไปลงทุนยังประเทศกำลังพัฒนา เป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 52 เนื่องจากเศรษฐกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วไม่ค่อยดีนัก โดยมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2553 ในระดับต่ำ กล่าวคือ สหรัฐฯ ร้อยละ 2.9 กลุ่ม 15 ประเทศที่ใช้เงินยูโร ร้อยละ 1.8 ญี่ปุ่นร้อยละ 4 ขณะที่เศรษฐกิจประเทศกำลังพัฒนาขยายตัวในอัตราสูง โดยมีอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 7.4

UNCTAD ยังได้พยากรณ์ว่าตัวเลข FDI จะเพิ่มขึ้นเป็น 1,400 – 1,600 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2554 นอกจากนี้ยังพยากรณ์ว่า FDI ของโลกจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องอีกในช่วง 2 ปีข้างหน้า กล่าวคือ เพิ่มขึ้นเป็น 1,700 และ 1,900 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม UNCTAD ได้ประเมินว่ามีความเสี่ยงหลายประการ ที่อาจทำให้ตัวเลข FDI ในอนาคตต่ำกว่าที่พยากรณ์เอาไว้ ทั้งในส่วนของความเสี่ยงจากปัญหานี้สาธารณะ ปัญหาขาดดุลงบประมาณ ปัญหาเสถียรภาพสถาบันการเงิน ฯลฯ ในประเทศที่พัฒนาแล้ว และในส่วนของความเสี่ยงจากปัญหาเงินเฟ้อและเศรษฐกิจฟองสบู่ที่เกิดขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนา

ไทยรับการลงทุนมากเป็นอันดับ 3 ในอาเซียน

มูลค่า FDI ในแง่แหล่งลงทุน สหรัฐฯ นับเป็นประเทศที่รับการลงทุนมากที่สุด รองลงมา คือ ประเทศจีน สำหรับกรณีของไทย ในปี 2553 ได้รับเงินลงทุน FDI มูลค่า 5,813 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นับว่ามากเป็นอันดับ 5 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองจากสิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม เป็นที่น่าสังเกตว่าอันดับของประเทศไทย มีแนวโน้มลดลงตามลำดับ จากเดิมระหว่างปี 2548 – 2550 ไทยอยู่อันดับ 2 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลายมาเป็นอันดับ 5 ในปี 2552

“เป็นที่น่าสังเกตว่าอันดับของประเทศไทย มีแนวโน้มลดลงตามลำดับ จากเดิมระหว่างปี 2548 – 2550 ไทยอยู่อันดับ 2 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลายมาเป็นอันดับ 5 ในปี 2552”

ปริมาณเงินลงทุนจากต่างประเทศ (FDI)

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐฯ

| ประเทศ \ ปี | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 |
|-------------|--------|--------|-------|--------|--------|
| สิงคโปร์ | 29,348 | 37,033 | 8,588 | 15,279 | 38,638 |
| อินโดนีเซีย | 4,914 | 6,928 | 9,318 | 4,877 | 13,304 |
| มาเลเซีย | 6,060 | 8,595 | 7,172 | 1,430 | 9,103 |
| เวียดนาม | 2,400 | 6,739 | 9,579 | 7,600 | 8,173 |
| ไทย | 9,517 | 11,355 | 8,448 | 4,976 | 5,813 |
| ฟิลิปปินส์ | 2,921 | 2,916 | 1,544 | 1,963 | 1,713 |

แหล่งข้อมูล : World Investment Report 2011



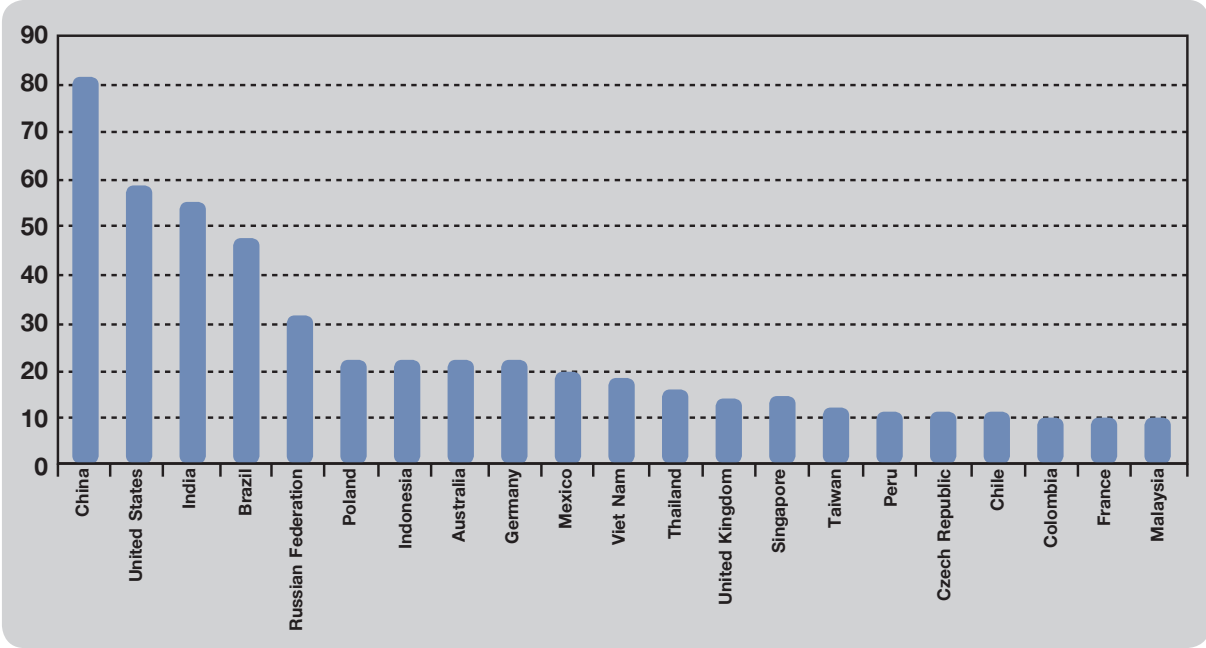
แม้ไทยตกลงเป็นอันดับที่ 5 ก็ตาม แต่ยังมีแนวโน้มดี ในอนาคต โดยจากการสำรวจความคิดเห็นของบรรษัทข้ามชาติ ของ UNCTAD เมื่อเร็วๆ นี้ว่าประเทศใดที่น่าสนใจลงทุนที่สุดในอนาคต พบว่าจีนได้รับความสนใจมากเป็นอันดับ 1 รองลงมา คือ สหรัฐฯ อินเดีย บราซิล และรัสเซีย สำหรับไทยได้รับความสนใจมากเป็นอันดับที่ 12

ทั้งนี้ หากวัดเฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แล้ว ไทยได้รับความสนใจมากเป็นอันดับ 3 รองจากอินโดนีเซีย

(อันดับ 7) และเวียดนาม (อันดับที่ 11)

อนึ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่าอินโดนีเซียกำลังมาแรงในด้าน FDI โดยจากการสำรวจครั้งก่อนเมื่อปี 2553 อยู่อันดับ 9 ของโลก และอันดับ 2 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรองจากเวียดนาม แต่ในการสำรวจปี 2554 อินโดนีเซียได้ก้าวกระโดดมาเป็นอันดับ 7 ของโลก และได้แซงหน้าเวียดนามขึ้นเป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

19 Top host economies for FDI in 2011 - 2013
(Number of times the country mentioned as a top FDI priority by respondent TNCs)



**ไทยไปลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้น
อย่างต่อเนื่อง**

มูลค่า FDI ในแง่ไปลงทุนต่างประเทศ แนวโน้มสำคัญ คือ ประเทศที่กำลังพัฒนาได้เริ่มไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น โดยในปี 2553 การลงทุนในต่างประเทศจากประเทศที่กำลังพัฒนาเพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 29 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29 ของมูลค่า FDI ทั้งหมด

“แนวโน้มสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ รัฐวิสาหกิจและกองทุน เพื่อความมั่นคงของประเทศ (SWF) ได้ไปลงทุนยังต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 ของมูลค่า FDI ทั้งหมด”



แนวโน้มสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ รัฐวิสาหกิจและกองทุนเพื่อความมั่งคั่งของประเทศ (SWF) ซึ่งถือหุ้นใหญ่โดยรัฐบาลประเทศต่างๆ ได้ไปลงทุนยังต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 ของมูลค่า FDI ทั้งหมด ยิ่งไปกว่านั้น ในจำนวนบริษัทที่ไปลงทุนยังต่างประเทศมากที่สุด 100 อันดับแรก เป็นรัฐวิสาหกิจและกองทุนเพื่อความมั่งคั่งของประเทศ (SWF) จำนวน 19 บริษัท

สำหรับกรณีของประเทศไทย ตัวเลขการไปลงทุนโดยตรงยังต่างประเทศในปี 2553 มูลค่า 5,122 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นับว่ามากเป็นอันดับ 3 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย ทั้งนี้ ปัจจุบันไทยมีการตื่นตัวลงทุนในต่างประเทศมากยิ่งขึ้น ทำให้มูลค่าการลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ จากเดิมมูลค่าเพียง 970 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2549 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 5,112 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2553

ตัวเลขการไปลงทุนโดยตรงในต่างประเทศ (OFDI)

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

| ประเทศ \ ปี | 2549 | 2550 | 2551 | 2552 | 2553 |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| สิงคโปร์ | 18,809 | 32,702 | -256 | 18,464 | 19,739 |
| มาเลเซีย | 6,021 | 11,314 | 14,965 | 7,930 | 13,329 |
| ไทย | 970 | 3,003 | 4,035 | 4,116 | 5,122 |
| อินโดนีเซีย | 2,726 | 4,675 | 5,900 | 2,249 | 2,664 |
| เวียดนาม | 85 | 184 | 300 | 700 | 853 |
| ฟิลิปปินส์ | 103 | 3,536 | 259 | 359 | 487 |

แหล่งข้อมูล : World Investment Report 2011

สำหรับเวียดนามนั้น พบว่าการไปลงทุนในต่างประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากมูลค่าเพียง 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2549 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 853 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2553 โดยแซงหน้าฟิลิปปินส์ขึ้นเป็นประเทศที่ไปลงทุนยังต่างประเทศมากเป็นอันดับ 5 ในกลุ่มอาเซียน

ทิศทางการลงทุนโดยตรงของไทยในต่างประเทศน่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2554 เนื่องจากมีการลงทุนในต่างประเทศหลายโครงการ ทั้งในรูปแบบ Green Field กล่าวคือเป็นการลงทุนใหม่ เช่น โครงการเขตอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกที่ทวาย โครงการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนไซยะบุรีในลาว ฯลฯ

นอกจากนี้ การลงทุนในรูปแบบการควบรวมกิจการ (M&A) ก็กำลังมาแรง เช่น การซื้อกิจการโรงงานเหล็กขั้นต้นน้ำในสหราชอาณาจักรของเครือสหวิริยา การซื้อกิจการค้าปลีกในอิตาลีของเครือเซ็นทรัล รวมถึงเครือซิเมนต์ไทย ได้ประกาศว่าในอนาคตจะปรับเปลี่ยนจากเดิมที่เน้นลงทุนในลักษณะ Green Field มาเป็นรูปแบบ M&A แทน

“ทิศทางการลงทุนโดยตรงของไทยในต่างประเทศน่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2554 เนื่องจากการลงทุนในต่างประเทศหลายโครงการ”



การลงทุนจากต่างประเทศ กับการถ่ายทอดเทคโนโลยี

หนึ่งในข้อวิจารณ์ที่มีต่อการลงทุนจากต่างชาติในประเทศไทย คือ บริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุน โดยมีเป้าหมายเพื่อใช้แรงงานราคาถูกของไทยเป็นหลัก แต่ไม่ต้องการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่คนไทย พลการศึกษาที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลโลก เมื่อประมาณ 10 ปีที่แล้ว พบว่า บรรษัทข้ามชาติมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในประเทศไทย

การศึกษาของธนาคารโลกดังกล่าวข้างต้น พบว่าแหล่งสำคัญที่สุดของเทคโนโลยีสำหรับประเทศไทย มาจากบริษัทต่างชาติ ไม่ได้มาจากสถาบันการศึกษา หรือสถาบันวิจัยอย่างที่เข้าใจแต่อย่างใด ทั้งนี้ เทคโนโลยีจากบรรษัทข้ามชาติ มีประโยชน์ไม่เฉพาะแก่โรงงานของตนเองเท่านั้น แต่ยังสามารถแพร่กระจายไปยังภาคเศรษฐกิจอื่นๆ ผ่านกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เช่น การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วน ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่ลาออกไป เพื่อจัดตั้งบริษัทเพื่อผลิตชิ้นส่วนป้อนให้ตนเอง ฯลฯ

ถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต

การพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทย มีวิวัฒนาการตามขั้นตอนของกระบวนการ MEDDR คือ เริ่มจากการผลิต (Manufacturing) วิศวกรรม (Engineering) การออกแบบ (Design) การพัฒนา (Development) และการวิจัย (Research) ตามลำดับ

การถ่ายทอดเทคโนโลยีของนักลงทุนต่างชาติให้กับคนไทย เกิดขึ้นตามขั้นตอนเหล่านี้

ขั้นตอนแรก คือ การถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต (Manufacturing) เมื่อสามารถเดินเครื่อง (Operation) ได้ เนื่องจากบุคลากรในสายการผลิตนั้น ส่วนใหญ่เป็นคนไทย หากไม่ถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการผลิตแล้ว โรงงานแห่งนั้นย่อมไม่สามารถที่จะผลิตสินค้าที่มีคุณภาพตามมาตรฐานและมีต้นทุนต่ำได้



:: การฝึกอบรมเพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต ภายในโรงงานของบริษัท ออโตอัลลายแอนซ์ ประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์ฟอร์ด และมาสด้า ตั้งโรงงานที่นครอุตสาหกรรมฮิลล์อินชัมฟอร์ด จังหวัดระยอง



“ เป็นที่น่าสังเกตว่าสินค้า ที่ผลิตในไทย มีคุณภาพสูงมาก ซึ่งเท่ากับว่าการถ่ายทอดเทคโนโลยี ในด้านการผลิต เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ”

สำหรับรูปแบบการถ่ายทอดเทคโนโลยี จะมีความแตกต่างกันในแต่ละบริษัท โดยบริษัทญี่ปุ่นเน้นถ่ายทอดผ่านการฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานหรือเรียกว่าแบบ On the Job Training ขณะที่บริษัทตะวันตก เน้นถ่ายทอดผ่านเอกสารที่เป็นคู่มือปฏิบัติงาน (Manual)

อนึ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่าสินค้าของบริษัทข้ามชาติที่ผลิตในประเทศไทยมีคุณภาพสูงมาก เช่น รถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย มีคุณภาพสูงเมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์แบบเดียวกันที่ผลิตในโรงงานที่ตั้งอยู่ในประเทศอื่น ซึ่งเท่ากับว่าการถ่ายทอดเทคโนโลยีในด้านการผลิตในประเทศไทย เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



:: ศูนย์วิจัยในด้านน้ำเป็นเครื่องของบริษัท คาสโตรอล ในประเทศไทย เมื่อประมาณ 15 ปีมาแล้ว

นอกจากการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการผลิตแล้ว เดิมโรงงานในประเทศไทยจะต้องส่งผลิตภัณฑ์ไปทดสอบยังห้อง

ปฏิบัติการภายนอก ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อศึกษาวิเคราะห์ว่ามีมาตรฐานเป็นไปตามกำหนดหรือไม่ รวมถึงวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น ตลอดจนส่งผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมายังประเทศไทย เพื่อให้คำแนะนำในการแก้ไขปัญหา ซึ่งรูปแบบนี้ก่อให้เกิดความไม่สะดวก เนื่องจากสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและเสียเวลาเป็นอย่างมาก

บริษัทข้ามชาติบางแห่ง จึงได้ตั้งห้องปฏิบัติการเพื่อสนับสนุนฝ่ายผลิตในประเทศไทย นอกจากนี้ ห้องปฏิบัติการบางแห่ง ยังสนับสนุนโรงงานในประเทศอื่นๆ ด้วยการส่งผลิตภัณฑ์มาทดสอบที่ห้องปฏิบัติการในประเทศไทย

ตัวอย่างหนึ่ง คือ บริษัท จีเคเอ็น จำกัด ซึ่งผลิตเพลอาซึบสำหรับรถยนต์ ได้ย้ายฐานห้องปฏิบัติการ เพื่อสนับสนุนฝ่ายผลิต จากประเทศสิงคโปร์ มาตั้งที่ประเทศไทย เพื่อให้บริการแก่โรงงานในประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย ขณะที่บริษัท มิซลิน จำกัด ได้กำหนดให้ประเทศไทยเป็นฐานทดสอบยานพาหนะ ที่ผลิตจากโรงงานในประเทศต่างๆ รวมถึงโรงงานในประเทศไทย

เสริมสร้างความสามารถในด้านวิศวกรรม

การถ่ายทอดเทคโนโลยีในขั้นตอนวิศวกรรม นับเป็นกรณีสำคัญของบริษัทข้ามชาติ ในการถ่ายทอดเทคโนโลยีมายังประเทศไทย ตัวอย่างในกรณีนี้คือ บริษัท เทียนโพลีเอสเตอร์ ได้มาตั้งโรงงานผลิตเส้นใยโพลีเอสเตอร์ในประเทศไทย ต่อมาได้จัดตั้งแผนกเทคโนโลยีขึ้น เมื่อปี 2525 ซึ่งประสบผลสำเร็จในระดับหนึ่ง โดยในปี 2527 สามารถออกแบบกระบวนการผลิต ที่เรียกว่า Cationic Dyeable Process ที่สามารถผลิตได้หลายเฉดสี ในการย้อมเพียงครั้งเดียว

ต่อมาในปี 2531 เมื่อบริษัท เทียนฯ ก่อสร้างโรงงานแห่งใหม่ ที่ผลิตในระบบ Continuous Polymerization Process ในประเทศไทย แผนกเทคโนโลยีของบริษัทแห่งนี้ มีส่วนสำคัญในด้านวิศวกรรมและออกแบบโรงงาน โดยเครื่องจักรที่ใช้ในโรงงานใหม่นี้ร้อยละ 50 เป็นเครื่องจักรที่ผลิตในประเทศไทย โดยวิศวกรคนไทยมีส่วนร่วมในการออกแบบ และเริ่มเดินเครื่องดำเนินการเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 90



:: การออกแบบคอมพิวเตอร์ของ บริษัท ไทยสแตนเลส

บางประเภท เพื่อบ่อนตลาดในภูมิภาคเอเชีย เพราะรสนิยมในการบริโภคของคนญี่ปุ่น จะแตกต่างจากตลาดในประเทศเอเชียอื่นๆ โดยการบริโภคของคนไทย จะมีรสนิยมใกล้เคียงกับประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฮองกง และไต้หวัน

จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา

เมื่อประเทศไทยมีความพร้อมในด้านวิศวกรรมและการออกแบบในระดับหนึ่ง จะเริ่มมีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาในประเทศ โดยจะวิจัยและพัฒนาไม่เฉพาะเพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศไทยเท่านั้น แต่กำหนดให้วิจัยและพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการในระดับภูมิภาคหรือในระดับโลกด้วย

“ บริษัท P&G ซึ่งมีฐานการผลิตในส่วนผลิตภัณฑ์ด้านเส้นผมในประเทศไทย ได้ยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์นวัตกรรมผลิตภัณฑ์ด้านเส้นผม ”

วิจัยเพื่อปรับปรุงและดัดแปลง

เมื่อมีความพร้อมมากขึ้น จะทำการวิจัย เพื่อปรับปรุงและดัดแปลงผลิตภัณฑ์ หรือกระบวนการผลิตให้เหมาะสมกับสภาพท้องถิ่น เพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น และคุณสมบัติที่ดีขึ้น

ตัวอย่าง คือ บริษัท ไบเออร์ไทย จำกัด ในฐานะบริษัทชั้นนำด้านผลิตภัณฑ์จากโพลียูรีเทน ได้เปิดตัวศูนย์ไบซิสเต็มอาเซียน (Bay System ASEAN) อย่างเป็นทางการเมื่อปี 2550 ในนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อให้บริการด้านห้องปฏิบัติการ สนับสนุนลูกค้าตามความต้องการ ที่หลากหลายแตกต่างกันไปของแต่ละผลิตภัณฑ์ ครอบคลุมภูมิภาคเอเชีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

“ การวิจัยเพื่อปรับปรุงและดัดแปลงผลิตภัณฑ์หรือกระบวนการผลิตให้เหมาะสมกับสภาพท้องถิ่น เพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น และคุณสมบัติที่ดีขึ้น ”

ส่วนบริษัท ไทยลิฟต์อินดัสตรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด ร่วมกับบริษัท Kone Elevators ของประเทศฟินแลนด์ ร่วมกันพัฒนาลิฟต์รุ่น KONE 3000 ซึ่งเป็นลิฟต์ที่ออกแบบให้เหมาะสมกับตลาดเอเชียโดยเฉพาะ โดยบริษัท ไทยลิฟต์ฯ รับผิดชอบผลิตและส่งออกในนาม Kone หลายประเทศในแถบเอเชีย

ขณะที่บริษัท ไลอ้อน (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับมอบหมายจากบริษัทแม่ในประเทศญี่ปุ่น ให้พัฒนาสินค้าอุปโภคบริโภค

ตัวอย่าง คือ อุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์จากการที่ประเทศไทยเป็นตลาดรถยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นฐานการผลิตที่สำคัญ ทำให้บริษัทต่างๆ เช่น โตโยต้า ฮีซุซุ นิสสัน ฮอนด้า คาวาซากิ ยามาฮา ฯลฯ ได้กำหนดให้ศูนย์วิจัยและพัฒนาในประเทศไทย เป็นศูนย์วิจัยและพัฒนาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์บางแบบ เช่น รถยนต์ปิกอัพ รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ฯลฯ

บริษัท พรอคเตอร์แอนด์แกมเบล จำกัด (P&G) ซึ่งมีฐานการผลิตในส่วนผลิตภัณฑ์ด้านเส้นผมในประเทศไทย ได้ยกระดับให้ประเทศไทย เป็นศูนย์นวัตกรรมผลิตภัณฑ์ด้านเส้นผมสำหรับภูมิภาคเอเชีย โดยก่อนหน้านี้นักวิจัยแห่งนี้ตั้งอยู่ที่นครโกเบ ประเทศญี่ปุ่น ดังนั้นจึงได้ย้ายวิศวกร 30 คนมายังประเทศไทย เพื่อทำการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ออกสู่ตลาดโลก



:: การทดสอบน้ำบนเครื่องของบริษัท เซลล์ ในประเทศไทย

ถ่ายทอดเทคโนโลยีผ่านความร่วมมือกับสถาบันการศึกษา

จากแนวคิดดั้งเดิมว่าสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยเป็นฝ่ายวิจัยและพัฒนา ภาคธุรกิจเอกชนจะรับเอาเทคโนโลยีและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ขณะเดียวกันสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัย จะประสบปัญหา “Loneliness Syndrome” ขาดความเชื่อมโยงกับภาคธุรกิจ ผลการวิจัยจึงไม่สอดคล้องกับความต้องการ ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ได้

สำหรับแนวคิดใหม่ เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สำคัญนั้น ส่วนใหญ่เกิดขึ้นภายในภาคธุรกิจเอกชนเป็นหลัก เนื่องจากภาคเอกชนได้ลงทุนในด้านนี้จำนวนมาก บทบาทของสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัย ต้องเปลี่ยนมาเน้นร่วมมือกับภาคเอกชนในด้านวิจัยและพัฒนา รวมถึงเพิ่มบทบาทการพัฒนา นวัตกรรมและผู้ประกอบการใหม่

ความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรมและสถาบันการศึกษา จะก่อให้เกิดประโยชน์ไม่เฉพาะต่อวิสาหกิจเอกชนเท่านั้น ยังจะช่วยเหลือพัฒนาความสามารถของสถาบันการศึกษาอีกด้วย เนื่องจากในยุคเศรษฐกิจฐานความรู้และนวัตกรรมนั้น ความรู้เพิ่มขึ้นและล้าสมัยรวดเร็ว ไม่มีอาจารย์คนใด ที่สามารถมีความรู้ที่ทันสมัยได้ หากไม่ชวนช่วยหาความรู้ใหม่ๆ ตลอดเวลา โดยจุดอ่อนสำคัญของบุคลากรของสถาบันการศึกษา คือขาดประสบการณ์จริงเกี่ยวกับเทคโนโลยีในภาคอุตสาหกรรม ทำให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญจำกัด ที่จะวิเคราะห์และแก้ขปัญหาในเชิงลึกได้



:: การสัมมนาเรื่อง มาตรการส่งเสริมการลงทุนกิจการวิจัยและพัฒนา จัดโดยบีไอโอ เมื่อเมษายน 2551

ปัจจุบันมีบริษัทต่างชาติขนาดใหญ่ ที่เป็นผู้นำในด้านเทคโนโลยีแขนงต่างๆ ที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยหลายแห่ง ได้ร่วมมือกับสถาบันการศึกษาของไทย จัดหลักสูตรการศึกษา ฝึกอบรม ในเรื่องเกี่ยวกับเทคโนโลยีที่บริษัทเหล่านั้นเป็นเจ้าของ เช่น บริษัท ซีเกท บริษัท ฮอนด้า และบริษัท เจเนอรัล มอเตอร์ เป็นต้น

ซีกกร่วมมือจัดหลักสูตรหัวขียนอ่าน HDD

บริษัท ซีเกทเทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ผลิต Hard Disk Drive ที่ใหญ่ที่สุดในโลกและมีฐานการผลิตขนาดใหญ่ในประเทศไทย ได้ร่วมมือทางวิชาการกับมหาวิทยาลัยขอนแก่น เปิดหลักสูตรเทคโนโลยีหัวอ่าน/เขียน (Recording Head Technology) สำหรับนักศึกษาวิศวกรรมศาสตร์ระดับปริญญาโท เพื่อพัฒนานักศึกษาให้เข้าใจลึกซึ้ง เกี่ยวกับเทคโนโลยีหัวอ่าน/เขียนทั้งในทางทฤษฎีและปฏิบัติ

“บริษัท ซีกก พูผลิต Hard Disk Drive ที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมีฐานการผลิตขนาดใหญ่ในประเทศไทย ได้ร่วมมือทางวิชาการ กับมหาวิทยาลัยขอนแก่น”

บริษัทซีเกทฯ ยังได้ร่วมมือกับสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เอไอที) เปิดหลักสูตรเทคโนโลยีหัวอ่านและบันทึกข้อมูล ฮาร์ดดิสก์ ตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปัจจุบัน โดยมีการบรรยายสรุป ให้กับนักศึกษาในระดับปริญญาโท แผนกไมโครอิเล็กทรอนิกส์ ภาควิชาเทคโนโลยีชั้นสูง เป็นเวลา 30 ชั่วโมง



**“บริษัท ซีเกท ได้ร่วมมือ
กับมหาวิทยาลัยขอนแก่น
เปิดหลักสูตรเทคโนโลยีหัวอ่าน/เขียน
(Recording Head Technology)
สำหรับนักศึกษาวิศวกรรมศาสตร์
ระดับปริญญาโท”**

บริษัท ซีเกท ยังได้ร่วมพัฒนาหลักสูตร กับคณาจารย์ ในสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย และจัดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ ด้านเทคโนโลยีหัวอ่านและบันทึกข้อมูล ซึ่งประกอบด้วย ผู้บริหารระดับสูงและวิศวกรจากฐานการผลิตของซีเกททั่วโลก มาบรรยายสรุปให้กับนักศึกษา ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งของหลักสูตรคือ นักศึกษาจะได้เรียนรู้เทคโนโลยีในด้าน HDD จากโรงงานของ บริษัท ซีเกท ในประเทศไทยด้วย

اونต้าจัดตั้งวิทยาลัยเทคนิคยานยนต์

บริษัท ฮอนด้า ได้ร่วมมือกับกรมอาชีวศึกษา ในการ จัดตั้งวิทยาลัยเทคนิคอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive Industry Technical College หรือ AITC) งบประมาณการ ก่อสร้าง 300 ล้านบาท โดยกลุ่มบริษัทฮอนด้าในประเทศไทย ได้สนับสนุนในรูปแบบการบริจาคที่ดินจำนวน 30 ไร่ การก่อสร้าง อาคาร และอุปกรณ์การเรียนการสอน รวมมูลค่า 100 ล้านบาท

วิทยาลัยแห่งนี้นับเป็นสถานศึกษาแห่งแรก ในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ผลิตบุคลากรระดับช่างเทคนิค อุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีการฝึกอบรมระยะสั้น เพื่อพัฒนา บุคลากรในสาขาที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตในอุตสาหกรรม รถยนต์ การบริการซ่อมบำรุง การจัดการเกี่ยวกับธุรกิจยานยนต์ ทั้งระบบ รวมทั้ง การฝึกอบรมเทคโนโลยีขั้นสูงด้านยานยนต์ นับเป็นโครงการสำคัญส่วนหนึ่ง ที่ช่วยผลักดันให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

GM ร่วมมือสถาบันอาชีวศึกษา

บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ได้เปิดตัวโครงการศูนย์การศึกษาเทคโนโลยียานยนต์ในประเทศไทย

(Automotive Education Service Program in Thailand - ASEP Thailand) เมื่อปี 2550 ประกอบด้วย การดำเนินการ ในหลายด้าน เป็นต้นว่า

- จัดตั้งรูปแบบห้องแล็บปฏิบัติการ พร้อมกับมอบรถยนต์ อุปกรณ์และเครื่องมือมาตรฐาน
- การเปิดสอนหลักสูตรทางด้านยานยนต์ 2 ปี โดย ติดตามผลต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 5 ปี ด้วยการ จัดการฝึกอบรมภาคทฤษฎีและปฏิบัติ ทั้งในสถาบัน อาชีวศึกษาชั้นนำในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทย และศูนย์บริการของเซฟโรเลต พร้อมหลักสูตรการ ศึกษาเทคโนโลยียานยนต์ของ GM
- การถ่ายทอดเทคโนโลยีล่าสุด โดยจัดการฝึกอบรม ความรู้ด้านยานยนต์ขั้นสูง โดยผู้เชี่ยวชาญทางด้าน เทคนิคของบริษัทฯ จัดการฝึกอบรมภาคทฤษฎีและ ภาคปฏิบัติแก่คณาจารย์ จากสถาบันที่เข้าร่วมโครงการ ซึ่งจะถ่ายทอดต่อไปยังนักศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ

โครงการนี้มีเป้าหมายมุ่งเสริมสร้างบุคลากร ที่มีฝีมือ และคุณภาพมาตรฐานโลก สู่ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมยาน ยนต์ และยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยเมื่อจบหลักสูตร แล้วคาดว่าจะสามารถผลิตบุคลากรคุณภาพด้านช่างยนต์ ซึ่ง ผ่านการฝึกอบรมปีละกว่า 1,000 คน โดยสามารถเข้าทำงาน ในธุรกิจและอุตสาหกรรมยานยนต์มากกว่าร้อยละ 50 ของ ทั้งหมด



:: วท.ศ.อ. ปรีชา พรหมนอก ขณะดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงอุตสาหกรรม ได้เปิดส่วนขยายของศูนย์วิจัยและพัฒนา อุตสาหกรรมตอนต้า เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2551



ถ่ายทอดเทคโนโลยี ไปยังบริษัทไทย

เทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติ มีประโยชน์ไม่เฉพาะแก่โรงงานของตนเองเท่านั้น แต่ยังมีประโยชน์แก่บริษัทไทยด้วย เช่น เครือเจริญโภคภัณฑ์ ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีเกี่ยวกับการเลี้ยงไก่ ผ่านการร่วมทุนกับบริษัท อาร์เบอร์เอเคอร์ส จำกัด ของสหรัฐฯ ในการจัดตั้งบริษัท อาร์เบอร์เอเคอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อปี 2514 เพื่อนำเข้าพันธุ์ไก่ ขยายพันธุ์ผสมพันธุ์ ผลิตไก่ และจัดตั้งโรงงานฆ่าสัตว์

“จากเดิมเคยใช้ระยะเวลายาวนานถึง 56 วัน เพื่อเลี้ยงไก่ 1 ตัว ให้น้ำหนักตัว 1.8 กิโลกรัม ได้ลดเวลาเลี้ยงเหลือไม่ถึง 40 วัน”

ต่อมาเมื่อมีความรู้ความเชี่ยวชาญมากขึ้น เครือเจริญโภคภัณฑ์ได้ทำการวิจัยและพัฒนาเพื่อต่อยอด เช่น จากเดิมเคยใช้ระยะเวลายาวนานถึง 56 วัน เพื่อเลี้ยงไก่ 1 ตัว ให้น้ำหนักตัว 1.8 กิโลกรัม ได้ลดเวลาเลี้ยงเหลือไม่ถึง 40 วัน

ทำให้กลายเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่ ด้านอุตสาหกรรมเกษตรในทวีปเอเชียในเวลาต่อมา

การถ่ายทอดเทคโนโลยี จากการรับช่วงการผลิต

“การรับช่วงการผลิต เป็นอีกรูปแบบหนึ่ง ที่จะช่วยถ่ายทอดเทคโนโลยี จากบริษัทข้ามชาติมายังบริษัทไทย”

การรับช่วงการผลิต (Subcontract) นับเป็นอีกรูปแบบหนึ่ง ที่จะช่วยถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติมายังบริษัทไทย โดยบริษัทข้ามชาติมักจะต้องการช่วยเหลือแก่ผู้รับช่วงผลิตในระดับหนึ่ง ทั้งทางด้านเทคโนโลยี การจัดการการเงิน ฯลฯ เป็นต้นว่า บริษัทข้ามชาติจัดส่งวิศวกรไปยังโรงงานของผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับการปรับปรุงแก้ไขกระบวนการผลิต รวมถึงแก้ไขจุดบกพร่อง เพื่อให้ตนเองสามารถจัดซื้อผลิตภัณฑ์หรือชิ้นส่วนได้ในราคาต่ำลง



คำพิพากษาศาลฎีกา เกี่ยวกับ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ตอนที่ 1

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เพื่อให้การพิจารณาอนุญาต อนุมัติโครงการเป็นไปโดยสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ คำพิพากษาศาลฎีกาเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการในส่วนของกฎหมาย เพื่อพัฒนากระบวนการความคิดทางกฎหมายให้ทันสมัย ถูกต้อง และสอดคล้องกับการลงทุนในสถานการณ์ปัจจุบัน

คำพิพากษาศาลฎีกาจึงเปรียบเสมือนเป็นแนวบรรทัดฐานที่จะช่วยในการพิเคราะห์หาเหตุผลของกฎหมาย การตีความข้อกฎหมาย การใช้อ้างเป็นเหตุผลในการวินิจฉัยประเด็น และในบางกรณียังใช้เป็นแนวทางการอุดช่องว่างของกฎหมายอีกด้วย เนื่องจากคำพิพากษาศาลฎีกาบางเรื่อง จะมีลักษณะการตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ดังนั้น ถือได้ว่าคำพิพากษาศาลฎีกาได้ช่วยวางแนวทางการใช้หลักกฎหมายให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และเหตุผลแห่งคำวินิจฉัยของศาลฎีกาส่วนใหญ่ จะกลายเป็นแนวบรรทัดฐาน ที่สามารถใช้ดุลพินิจในการที่จะยึดถือหรือปฏิบัติตาม ในการวินิจฉัยข้อหาหรือต่างๆ เนื่องจากคำพิพากษาศาลฎีกามาจากภูมิความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ทางกฎหมายของผู้พิพากษาศาลฎีกา จึงเป็นที่ยอมรับนับถือและใช้เป็นแนววินิจฉัยสืบต่อกันมา

เพื่อให้ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ และผู้สนใจ ได้ทราบการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สภาวะสังคมและวิทยาการสมัยใหม่ ตลอดจนสาระสำคัญของข้อหาหรือปัจจุบันที่ยุ่ยากซับซ้อนและมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ซึ่งในสภาวะการณ์ปัจจุบันแหล่งข้อมูล

ถือเป็นขุมทรัพย์ทางปัญญาที่สำคัญ ที่จะช่วยเพิ่มพูนทักษะ ตลอดจนสมรรถนะ และประสิทธิภาพในการทำงานได้อย่างรวดเร็ว เห็นได้จากแบบอย่างการวินิจฉัยข้อเท็จจริงและปัญหาข้อกฎหมาย รวมทั้งการใช้ดุลพินิจต่างๆ ของศาลฎีกาอย่างกว้างขวาง

ประโยชน์ที่ได้รับจากคำพิพากษาศาลฎีกา เกี่ยวกับพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 จะทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกฎหมายได้สะดวก รวดเร็ว มีความรู้ครอบคลุมทุกเรื่องในประเด็นที่ได้มีการรวบรวม อีกทั้งหน่วยราชการและหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่เกี่ยวข้องสามารถรับรู้ถึงคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน อันจะทำให้เจ้าหน้าที่และประชาชนผู้รับบริการได้รับการบริการที่รวดเร็ว ครบถ้วนสมบูรณ์ อีกทั้งเป็นรากฐานสำคัญในการแก้ไข พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ของประเทศต่อไป

จึงควรที่จะให้ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ และบุคคลที่สนใจ ทราบแนวทางวินิจฉัยของศาลฎีกา อันจะส่งผลให้การดำเนินการกระบวนการพิจารณาวินิจฉัยเป็นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามเจตนารมณ์ที่แท้จริงของกฎหมาย



คำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุน

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน เพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1266/2518 จำเลยได้ซื้อเครื่องปรับอากาศ 6 เครื่องจากโจทก์ในราคาซึ่งไม่รวมภาษีขาเข้า โดยมีข้อตกลงกันว่าจำเลยซึ่งได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมและมีสิทธิได้รับยกเว้นอากรขาเข้า ภาษีการค้า¹ และอื่นๆ ตกลงให้โจทก์ส่งเครื่องปรับอากาศในนามของจำเลย เพื่อชดใช้แทนเครื่องปรับอากาศ 6 เครื่องที่รับไปจากโจทก์ เมื่อสินค้าที่ส่งมาถึง จำเลยจะเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการยกเว้นภาษี ให้แก่โจทก์จนกว่าจะแล้วเสร็จ โจทก์ได้ตรวจดูบัตรส่งเสริมฯ ของจำเลยแล้ว ปรากฏว่ามีเวลาส่งซื้อสินค้าทันกำหนดเวลาในบัตรส่งเสริมฯ ดังนี้

ตามข้อตกลงดังกล่าวมีความหมายว่า โจทก์จะต้องส่งเครื่องปรับอากาศเข้ามาให้ทันระยะเวลาที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมฯ ซึ่งโจทก์ทราบดีอยู่แล้วว่าจะหมดอายุเมื่อใด การที่โจทก์ส่งสินค้าล่าช้าเป็นเหตุให้สินค้ามาถึงประเทศไทย เลยกำหนดระยะเวลาในบัตรส่งเสริมฯ จำเลยจึงติดต่อขอยกเว้นเงินอากรขาเข้าและภาษีการค้าไม่สำเร็จ จึงเป็นความผิดของโจทก์เอง จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบโจทก์ในค่าอากรขาเข้า ภาษีการค้า ภาษีเทศบาลและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่โจทก์ต้องเสียไปเพื่อนำเครื่องปรับอากาศออกมา

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2637/2519 จำเลยทำสัญญาว่าจะติดต่อทางการ ให้ออกใบอนุญาตส่งเสริมการลงทุนให้โจทก์จนเป็นผลสำเร็จ โดยโจทก์จะให้ค่าตอบแทนแก่จำเลย 300,000 บาท โจทก์ได้จ่ายเงินล่วงหน้าให้จำเลยไปแล้ว 100,000 บาท จำเลยได้ออกเช็คคูปองจำนวนเงิน 100,000 บาท ให้โจทก์ยึดถือไว้เป็นประกัน โดยมีข้อตกลงว่าถ้าจำเลยทำการไม่สำเร็จจะคืนเช็คดังกล่าวให้จำเลย และจำเลยจะต้องคืนเงิน 100,000 บาท ให้โจทก์

ปรากฏว่าขณะโจทก์ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ นั้น ตามเงื่อนไขของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โจทก์จะต้องทำ

สัญญาและนำเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไปวางเป็นจำนวนเงิน 250,000 บาท ต่อเมื่อได้รับอนุมัติตามคำขอฯ แล้ว แต่ต่อมาคณะกรรมการฯ ได้เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขใหม่ และแจ้งตามเงื่อนไขใหม่นี้ ให้โจทก์นำเงินหรือสัญญาค้ำประกันของธนาคารไปวางเป็นมูลค่า 9,000,000 บาท ภายในวันที่กำหนดก่อนได้รับอนุมัติคำขอฯ ดังนี้จำนวนเงินที่โจทก์ต้องวางสูงกว่าเดิมมาก และภายในเวลาจำกัด ทั้งไม่แน่นอนว่าจะได้รับอนุมัติหรือไม่ การที่โจทก์ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขใหม่ของคณะกรรมการฯ ที่แจ้งมาดังกล่าว ไม่ใช่ความผิดโดยตรงของโจทก์ ถือว่าจำเลยไม่สามารถติดต่อให้โจทก์ได้มาซึ่งใบอนุญาตส่งเสริมการลงทุน ตามสัญญาจำเลยต้องคืนเงิน 100,000 บาท ให้โจทก์ เช็คคูปองจึงมีมูลหนี้ เมื่อโจทก์นำเช็คคูปองไปขึ้นเงินไม่ได้ จำเลยจึงต้องชำระหนี้ตามเช็คคูปองให้โจทก์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 338/2520 จำเลยได้รับบัตรส่งเสริมฯ จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อประกอบอุตสาหกรรมผลิตกระดาษคราฟท์ ได้รับสิทธิงดเว้นการเสียอากรขาเข้า สำหรับวัตถุดิบและวัสดุ ที่ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ จำเลยได้นำของซึ่งระบุในใบขนสินค้าขาเข้าว่าเป็นเยื่อกระดาษและไม่ใช้กระดาษคราฟท์ที่ใช้ไม่ได้ หรือเศษกระดาษคราฟท์ที่ใช้ไม่ได้แล้วอันได้รับการงดเว้นอากรขาเข้า การกระทำของจำเลยเป็นความผิด ฐานยื่นใบขนสินค้าสำแดงรายการเป็นเท็จ และฐานหลีกเลี่ยงการเสียภาษีศุลกากรโดยเจตนาฉ้อค่าภาษีของรัฐบาล อันเป็นความผิดอาญาแผ่นดิน

ดังนั้น การที่คณะกรรมการฯ มีมติอนุญาตย้อนหลังให้กระดาษที่จำเลยนำเข้ามานั้น เป็นวัสดุที่อนุญาตให้ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตกระดาษคราฟท์ได้ เพิ่มเติมจากที่ได้เคยอนุญาตไว้แล้ว ทำให้จำเลยไม่ต้องเสียอากรขาเข้า สำหรับของที่จะต้องเสียภาษีนั้นเป็นมติที่ไม่ชอบ และคณะกรรมการฯ หามีอำนาจตามกฎหมายที่จะกำหนดหรืออนุญาตให้ กระดาษสำเร็จรูปนั้นกลายเป็นวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตกระดาษคราฟท์ อันจะทำให้ความผิดที่เกิดขึ้นแล้วกลับไม่เป็นความผิดต่อไปได้ไม่ จำเลยจึงมีความผิดตามกฎหมายดังกล่าว

¹ ปัจจุบันได้ยกเลิกระบบภาษีการค้าแล้ว เปลี่ยนมาใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแทน



การส่งจ่ายสินบนหรือรางวัลตาม พ.ร.บ. ให้บำเหน็จในการปราบปรามผู้กระทำความผิด พ.ศ. 2489 มาตรา 7 นั้น กระทำได้ 2 กรณี คือเมื่อมีการส่งรับของกลางประการหนึ่ง หรือเมื่อมีการลงโทษปรับจำเลยอีกประการหนึ่ง และวิธีจ่ายนั้นหากมีการรับของกลางก็ให้จ่ายจากเงินที่ได้จากการขายของกลางนั้น หากไม่มีการรับของกลางหรือมีการรับของกลาง แต่ของกลางนั้นไม่อาจขายได้และมีการลงโทษปรับจำเลย ก็ให้จ่ายจากเงินค่าปรับที่จำเลยได้ชำระต่อศาล คดีนี้มีการลงโทษปรับจำเลยจึงส่งจ่ายรางวัลแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมจากเงินค่าปรับที่ชำระต่อศาลได้

ศาลชั้นต้นพิพากษาลงโทษจำเลย ฐานยื่นใบขนสินค้าสำแดงรายการเป็นเท็จ จำเลยมีได้คุณธรรมคัดค้านคำพิพากษาของศาลชั้นต้น ความผิดฐานนี้จึงยุติแล้ว จำเลยไม่มีสิทธิฎีกาว่าจำเลยมิได้กระทำความผิดในความผิดฐานนี้อีก ศาลฎีกาจึงไม่รับวินิจฉัยให้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1467/2524 โจทก์ได้รับบัตรส่งเสริมฯ ในกิจการขนส่งภายในประเทศ ได้นำเรือบรรทุกน้ำมันไอซันนิก 4 เข้ามาในประเทศ โดยได้รับยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีการค้า ภายหลังโจทก์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กำหนด คณะกรรมการฯ จึงมีคำสั่งเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ทั้งหมดที่ได้ให้แก่โจทก์ โจทก์จึงมีใข้ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ไม่ได้ประโยชน์ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 227 ข้อ 37 และโจทก์ได้ขายเรือดังกล่าวไปแล้ว พฤติการณ์ของโจทก์ฟังได้ว่าโจทก์มีเจตนาหลีกเลี่ยงในการเสียภาษี ไม่มีเหตุผลอันควรที่จะงดเงินเพิ่มหรือเบี้ยปรับ โจทก์ต้องเสียภาษีการค้าเงินเพิ่มเบี้ยปรับภาษีรายได้เทศบาลแก่กรมสรรพากร จำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4167/2533 โจทก์ได้รับการส่งเสริมฯ เพื่อกิจการอุตสาหกรรมตาม พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน เพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 เมื่อ พ.ร.บ. ฯ ดังกล่าวถูกยกเลิกโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 227 แต่โจทก์ยังคงได้รับการส่งเสริมฯ กับได้รับสิทธิและประโยชน์ตามข้อ 37 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติดังกล่าว โดยโจทก์ได้รับสิทธิและประโยชน์ ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการ

ประกอบกิจการอุตสาหกรรม มีกำหนดห้ารอบระยะเวลาบัญชี การเสียภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากร

ต่อมา มี พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ซึ่งได้ประกาศใช้และให้ยกเลิก พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 227 ซึ่งตาม พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 31 วรรคหนึ่งให้สิทธิและประโยชน์อย่างเดียวกับ พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 227 ซึ่งเป็นสิทธิและประโยชน์ที่โจทก์ได้รับอยู่แล้ว แต่มาตรา 31 วรรคสามแห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ได้บัญญัติถึงสิทธิและประโยชน์ขึ้นใหม่ ซึ่งโจทก์จะได้รับสิทธิและประโยชน์นี้หรือไม่ต้องพิจารณาตาม มาตรา 58 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 คือ สิทธิของโจทก์มีอยู่อย่างใดตามกฎหมายที่ถูกยกเลิกก็คงได้รับสิทธิและประโยชน์ต่อไป แต่สิทธิตามที่ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 กำหนดเพิ่มเติมขึ้นใหม่

โจทก์ย่อมมีสิทธิตามที่ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 แต่การที่จะใช้สิทธิดังกล่าวต้องขอรับสิทธิและประโยชน์ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เมื่อสิทธิและประโยชน์ในการนำผลขาดทุนประจำปี ที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้น ภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นสิทธิและประโยชน์ที่เพิ่งกำหนดขึ้นตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 โจทก์จะได้รับสิทธิและประโยชน์ดังกล่าว

โจทก์จะต้องขอรับสิทธิตามมาตรา 58 และจะต้องได้รับอนุญาตตามมาตรา 31 วรรคสาม แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 ดังนั้นการที่โจทก์ไม่ได้ขอรับสิทธิและประโยชน์ตามกฎหมาย โจทก์ก็ไม่ได้รับสิทธิและประโยชน์ ที่จะนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้น ภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4174/2528 โจทก์ได้รับการส่งเสริมฯ ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 ในกิจการอุตสาหกรรมผลิตอาหารเลี้ยงสัตว์ ได้รับ



ยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล จากการประกอบกิจการ อุตสาหกรรมดังกล่าว มีกำหนดห้ามรอบระยะเวลาบัญชีการเสีย ภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากร แต่ในรอบระยะเวลาบัญชี ปี 2512 ถึง 2515 โจทก์ประกอบกิจการอื่น เช่น การจำหน่าย เครื่องกกลูกไก่ การจำหน่ายลูกไก่ไปต่างประเทศ ซึ่งมิใช่กิจการ ที่ได้รับการส่งเสริมฯ ด้วย

ดังนั้นหากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ดำเนินการได้ ก่อไร ย่อมจำเป็นที่โจทก์จะต้องคำนวณกำไรสุทธิของกิจการ ที่ ได้รับการส่งเสริมฯ กับไม่ได้รับการส่งเสริมฯ แยกกันโดยแยก รายได้รายจ่ายของแต่ละกิจการ เพื่อแยกกำไรสุทธิที่โจทก์ได้รับ ยกเว้นภาษีเงินได้ออกไป คงเสียภาษีเงินได้เฉพาะจากกำไรสุทธิ ในกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมฯ

แต่เมื่อโจทก์ดำเนินกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ขาดทุน ทั้งสิ้นปี ไม่มีกรณีจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โจทก์ ย่อมชอบที่จะคำนวณกำไรขาดทุนสุทธิจากรายได้รายจ่ายของ กิจการผลิตอาหารเลี้ยงสัตว์รวมกันไปกับกิจการอื่นๆ ได้ ดังเช่น กรณีปกติ ทั้งตามประมวลรัษฎากร และ พ.ร.บ. ส่งเสริมการ ลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ร.บ. พ.ศ. 2505

ต่อมาก็ไม่มีบทบัญญัติบังคับให้โจทก์ต้องคำนวณกำไร ขาดทุนสุทธิของกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ กับไม่ได้รับการส่งเสริมฯ แยกกันแต่อย่างใด และมาตรา 31 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริม การลงทุน พ.ศ. 2520 ที่จำเลยอ้างถึงซึ่งบัญญัติว่า ในกรณีที่ ประกอบกิจการขาดทุน ในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ นิติบุคคล ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ จะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุน ประจำปีที่เกิดขึ้น ในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่ เกิดขึ้น ภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล มีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น เห็นว่า พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ออกใช้บังคับภายหลังรอบ ระยะเวลาบัญชีที่พิพาทกันในคดีนี้แล้ว จะนำมาปรับแก้คดีนี้ไม่ได้

อย่างไรก็ดี บทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงให้สิทธิ์แก่ ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ที่จะได้รับอนุญาตเท่านั้น แต่หาตัดสินคดี ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ที่จะคำนวณกำไรขาดทุนสุทธิรวมกัน โดย ไม่นำผลขาดทุนไปหักออกจากกำไรสุทธิในปีหลังตามบทบัญญัติ ดังกล่าวไม่ ตลอดจนประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 227

ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2515 ซึ่งใช้บังคับแทน

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 229/2526 โจทก์ทำสัญญา จ้างจำเลยทำเฟอร์นิเจอร์ ต่อมาเกิดเพลิงไหม้โรงงานของจำเลย จำเลยจึงมีหนังสือถึงโจทก์ขอทำเฟอร์นิเจอร์เพียงบางรายการ และขอต่ออายุสัญญาออกไป โจทก์เรียกจำเลยและผู้รับจ้าง รายอื่นมาประชุมแล้ว ตกลงให้จำเลยทำงานตามที่ขอ และให้ ผู้รับจ้างรายอื่นทำงานส่วนที่จำเลยขอไม่ทำ เมื่อจำเลยทำงาน เสร็จโจทก์ก็ยอมรับมอบแต่โดยดี พุทธการดังกล่าวนี้ถือได้ว่า โจทก์จำเลยตกลงเลิกสัญญาฉบับเดิมแล้ว

คำจ้างทนายความให้ฟ้องจำเลยซึ่งเป็นผู้ผิดสัญญา มิใช่ค่าเสียหายอันเกิดขึ้นจากผลที่จำเลยปฏิบัติผิดสัญญาว่าจ้าง ระหว่างโจทก์จำเลยโดยตรงแต่ประการใด โจทก์จึงไม่มีสิทธิ์ เรียกร้องเอาจากจำเลยได้

จำเลยรับจ้างทำเฟอร์นิเจอร์ให้โจทก์ซึ่งเป็นผู้ได้รับการ ส่งเสริมฯ จำเลยจึงไม่ต้องชำระภาษีการค้าในส่วนนี้ให้แก่ทาง ราชการ แต่ต้องใช้ให้แก่โจทก์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3545/2528 โจทก์ประกอบ กิจการทั้งที่ได้รับการส่งเสริมฯ และไม่ได้รับการส่งเสริมฯ การที่ โจทก์คำนวณกำไรขาดทุนสุทธิทั้งสองกิจการรวมกัน เพื่อเสีย ภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ประมวลรัษฎากร มาตรา 65 บัญญัติว่า "เงินได้ที่ต้องเสียภาษีตามความในส่วนนี้ คือ กำไรสุทธิ ซึ่ง ได้จากกิจการหรือเนื่องจากกิจการ ที่กระทำในรอบระยะเวลา บัญชี ฯลฯ"

เห็นได้ว่าปกติกำไรสุทธิที่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล คือกำไรสุทธิ ที่คำนวณจากรายได้รายจ่ายจากทุกกิจการของ บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลนั้นๆ มิใช่แยกคำนวณเป็นราย กิจการไป บริษัทโจทก์ได้รับการส่งเสริมฯ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 ในกิจการผลิตอาหารบรรจุกระป๋องหรือภาชนะผนึก ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา 19 (4) โดยได้รับยกเว้นไม่ ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล จากการประกอบกิจการอุตสาหกรรม



มีกำหนดห้ามรอบระยะเวลาบัญชีการเสียภาษีเงินได้ตามประมวล รัษฎากร

แต่ในรอบระยะเวลาบัญชีปี 2516 ถึง 2518 โจทก์ ประกอบกิจการเป็นตัวแทนจำหน่ายสุรา ซึ่งมีโช้กิจการที่ได้รับการ ส่งเสริมฯ ด้วย ดังนี้หากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ดำเนิน การได้กำไรย่อมจำเป็นที่โจทก์จะต้องคำนวณกำไรสุทธิของ กิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ แยกกัน โดยแยกรายได้รายจ่าย ของแต่ละกิจการ รายจ่ายรายการใดไม่สามารถแยกกันได้ชัดเจน ก็อาจต้องเฉลี่ยกันตามส่วนแห่งรายได้ เพื่อแยกกำไรสุทธิที่โจทก์ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ออกไป คงเสียภาษีเงินได้เฉพาะจากกำไร สุทธิในกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมฯ

แต่กรณีนี้โจทก์ดำเนินกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ขาดทุนทั้งสามปี ไม่มีกรณีจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โจทก์ยอมชอบที่จะคำนวณกำไรขาดทุนสุทธิ จากรายได้รายจ่าย ของกิจการผลิตอาหารกระป๋องหรือภาชนะผนึกรวมกันไป กับ กิจการเป็นตัวแทนจำหน่ายสุราได้ดังเช่นกรณีปกติ ทั้งตาม ประมวลรัษฎากร และ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการ อุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 ตลอดจนประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 227 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2515 ซึ่งใช้บังคับแทน พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2505 ต่อมาก็ ไม่มีบทบัญญัติบังคับให้โจทก์ต้องคำนวณกำไรขาดทุนสุทธิ ของ กิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ กับไม่ได้รับการส่งเสริมฯ แยกกัน แต่อย่างใด

ที่จำเลยอ้างมาตรา 31 วรรคสาม แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริม การลงทุน พ.ศ. 2520 ซึ่งบัญญัติว่าในกรณีที่ประกอบกิจการ ขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตาม วรรคหนึ่ง ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ จะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุน ประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้น ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่ เกิดขึ้น ภายหลังจากระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล มีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น แสดงว่า ในกรณีกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ดำเนินการขาดทุนก็ต้อง แยกคำนวณกำไร ขาดทุน เพื่อนำผลขาดทุนของกิจการที่ได้รับการ ส่งเสริมฯ หักออกจากกำไรสุทธิในภายหลัง เห็นว่า พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ออกใช้บังคับภายหลังรอบระยะเวลา บัญชีที่พิพาทกันแล้ว จะนำมาปรับแก้คดีนี้มิได้

อย่างไรก็ดีบทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงให้สิทธิแก่ ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น แต่มาตัดสินคดี ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ที่จะคำนวณกำไรขาดทุนสุทธิรวมกัน โดย ไม่นำผลขาดทุนไปหักออกจากกำไรสุทธิในปีหลังตามบทบัญญัติ ดังกล่าวอีกไม่ ดังนั้นรายจ่ายของกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ จึงไม่ใช่รายจ่ายอันต้องห้ามมิให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณ กำไรสุทธิตามประมวลรัษฎากร มาตรา 65 ตี (13)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 715/2530 จำเลยนำขอของ เข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับยกเว้นการเสียภาษีอากรจาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ต่อมาจำเลยถูกเพิกถอนสิทธิ และประโยชน์ที่ได้รับยกเว้นทั้งหมด ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการ ลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 55 ให้ถือว่าผู้ได้รับการส่งเสริมฯ นั้น ไม่เคยได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรมาแต่ต้น ฉะนั้น จำเลยจะต้องชำระภาษีอากรโดยไม่คำนึงว่า เมื่อจำเลยนำขอของ เข้ามาขึ้นได้กระทำโดยสุจริตหรือไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4178/2533 กรณีของจำเลย ไม่อาจบังคับตามมาตรา 54 วรรคสอง และมาตรา 55 วรรคสี่ แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เพราะคณะกรรมการ ส่งเสริมการลงทุนมิได้มีคำเตือนให้จำเลยปฏิบัติตามเงื่อนไข ตามมาตรา 54 วรรคสอง แต่คณะกรรมการฯ ใช้อำนาจสั่งเพิก ถอนสิทธิและประโยชน์แก่จำเลย ตามมาตรา 54 วรรคหนึ่ง และได้แจ้งให้จำเลยทราบแล้ว จำเลยมีหน้าที่ชำระภาษีอากร และภาษีอากรเพิ่ม ภายใต้นกำหนดเวลาตามมาตรา 55 วรรค สาม แต่จำเลยมิได้ชำระภายในกำหนดเวลาดังกล่าว จำเลย จึงมีหน้าที่ต้องชำระเงินเพิ่มตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 112 จัดว่า

ส่วนที่จำเลยอ้างว่าโจทก์คิดเงินเพิ่มจากจำเลยเกิน เงินภาษีอากร เป็นการฝ่าฝืน พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 55 วรรคสี่นั้น จำเลยมิได้กล่าวอ้างความข้อนี้มา ในคำให้การ ทั้งยังเป็นข้อกฎหมายที่ไม่เป็นสาระแก่คดีอันควร ได้รับการวินิจฉัยด้วย เพราะศาลฎีกาได้วินิจฉัยแล้วว่า จำเลย ต้องชำระเงินเพิ่มตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 112 จัดว่า จำเลยต้องชำระเงินเพิ่มตามมาตรา 55 วรรคสี่ แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ไม่



คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5302/2533 โจทก์ฟ้องว่าเมื่อ

วันที่ 15 มิถุนายน 2526 จำเลยนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าเศษพลาสติกชนิดเมธาครีเลท โดยยื่นใบขนสินค้าขาเข้า และแบบแสดงรายการค้า สำแดงรายการว่าเป็นสินค้าเศษพลาสติกนำมามาหลอมใหม่เมธาครีเลท จำนวน 2,300 กระสอบหนัก 46,000 กิโลกรัม สำแดงราคา 379,195.71 บาท สำแดงว่าเป็นสินค้าพิกัดที่ 39.02 เอ (ที่ถูกเป็น 39.02 ก) อัตราอากรร้อยละ 44 เพิ่มอัตราร้อยละ 10 คิดเป็นเงินอากรขาเข้า 177,100 บาท ภาษีการค้า 9,262.32 บาท ภาษีบำรุงเทศบาล 962.23 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 187,288.55 บาท สำแดงว่าสินค้าดังกล่าวได้รับยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีการค้าตามบัตรส่งเสริมอุตสาหกรรม

แต่ปรากฏว่าสินค้าที่จำเลยนำเข้ามา เป็นสินค้าเศษพลาสติกชนิดโพลีเอธิลีน ซึ่งเป็นสินค้าคนละชนิดกับสินค้าที่จำเลยสำแดงในใบขนสินค้า และแบบแสดงรายการการค้า ไม่ได้รับยกเว้นภาษีอากรขาเข้า ภาษีการค้า สินค้าเศษพลาสติกชนิดโพลีเอธิลีนมีราคาแท้จริงแห่งท้องตลาดเป็นเงิน 681,260 บาท ประเภทพิกัดที่ 39.02 เอ (ที่ถูกเป็น 39.02 ก.) อัตราอากรร้อยละ 44 คิดเป็นอากรขาเข้า 299,745.40 บาท ภาษีการค้า 16,333.89 บาท ภาษีบำรุงเทศบาล 1,633.39 บาท รวมเป็นภาษีที่จำเลยจะต้องชำระ 317,721.68 บาท โจทก์แจ้งการประเมินและสั่งให้จำเลยนำภาษีอากรที่ต้องชำระ โดยเปรียบเทียบปรับสองเท่าของอากรขาเข้าที่ขาด พร้อมเบี้ยปรับอีกหนึ่งเท่าของภาษีการค้าที่ขาดไปชำระให้โจทก์แล้ว

จำเลยอุทธรณ์คำสั่งของโจทก์ โจทก์พิจารณาอุทธรณ์แล้วยืนยันตามคำสั่งเดิมแจ้งให้จำเลยชำระภาษีแก่โจทก์ จำเลยเพิกเฉยขอให้บังคับจำเลยชำระภาษีอากรขาเข้า ภาษีการค้า ภาษีบำรุงเทศบาล และเงินเพิ่มรวมเป็นเงิน 387,510.40 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7 ครั้งต่อปีในต้นเงินดังกล่าวนับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ

จำเลยให้การว่าจำเลยสั่งซื้อเพื่อนำเข้าซึ่งเศษพลาสติกชนิดเมธาครีเลท จำนวน 2,300 กระสอบหนัก 4,600 กิโลกรัมจากผู้ขายในประเทศญี่ปุ่น เพื่อนำมาหลอมเหลวและกลั่นเป็นเคมีน้ำ เพื่อส่งออกไปขายต่างประเทศ และได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาล จำเลยจึงยื่นใบขนสินค้าขาเข้าแบบแสดงรายการ

ค้าเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2526 เพื่อขอตรวจปล่อยสินค้าตามพิธีการศุลกากร จำเลยไม่อาจทราบได้ก่อนว่า สินค้าที่ผู้ขายส่งมานั้นเป็นประเภทและชนิดเดียวกับที่สั่งซื้อหรือไม่ จนกว่าเจ้าหน้าที่ของโจทก์จะตรวจวิเคราะห์ก่อน

จำเลยไม่ได้สั่งซื้อและนำเข้าสินค้าเศษพลาสติกชนิดโพลีเอธิลีน ราคาแท้จริงแห่งท้องตลาดประเภทพิกัด อัตราอากร ภาษีการค้า ภาษีบำรุงเทศบาลที่โจทก์อ้างไม่เป็นความจริง สินค้าดังกล่าวมีราคาแท้จริงแห่งท้องตลาดเป็นเงินหนึ่งแสนบาทเศษ ภาษีการค้า ภาษีบำรุงเทศบาล จึงต่ำกว่าที่โจทก์ประเมินในคำฟ้อง การประเมินของโจทก์ไม่ถูกต้อง สินค้าที่จำเลยสั่งซื้อคือเศษพลาสติกชนิดเมธาครีเลทแต่ผู้ขายส่งมาให้ผิด โดยส่งเศษพลาสติกชนิดโพลีเอธิลีนมา และไม่อาจใช้กับเครื่องจักรของจำเลยได้ ผู้ขายยอมรับผิดชอบเงินค่าสินค้าให้จำเลยแล้ว สินค้าที่ผู้ขายส่งมามีผิดนั้นผู้ขายได้มอบให้ทางราชการ จำเลยไม่ได้สำแดงเท็จแก่โจทก์เพื่อหลีกเลี่ยงค่าภาษีอากร ขอให้ยกฟ้องโจทก์

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยชำระเงินค่าภาษีให้โจทก์ 387,510.41 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ จำเลยอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้เป็นว่า จำเลยไม่ต้องชำระดอกเบี้ยอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีนับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น

โจทก์ทั้งสองและจำเลยฎีกาศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงฟังได้ในเบื้องต้นว่า วันที่ 13 มิถุนายน 2526 จำเลยยื่นใบขนสินค้าขาเข้าตามเอกสารหมายเลข จ.1 ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของโจทก์ที่ 1 โดยจำเลยสำแดงรายการสินค้าว่า เศษพลาสติกชนิดเมธาครีเลท สินค้าดังกล่าวขนเข้ามาทางเรือ ถึงท่าเรือกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2526 พนักงานเจ้าหน้าที่ของโจทก์ที่ 1 ได้นำสินค้าที่จำเลยนำเข้านั้น ไปตรวจวิเคราะห์แล้วปรากฏว่าเป็นเศษพลาสติกชนิดโพลีเอธิลีน ซึ่งจำเลยไม่ได้รับอนุมัติให้งดเว้นภาษีอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

มีปัญหาในชั้นฎีกาตามฎีกาของโจทก์และของจำเลย ซึ่งศาลฎีกาเห็นว่าเพื่อความสะดวกในการพิจารณาสมคควินิจฉัยฎีกาของจำเลยเสียก่อน ที่จำเลยฎีกาว่าจำเลยได้คืนสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ขายและผู้ขายได้คืนเงินค่าสินค้าแก่จำเลยแล้ว



จำเลยจึงไม่ใช่เจ้าของหรือผู้นำเข้าซึ่งสินค้าพิพาท จำเลยจึงไม่
ต้องรับผิดชอบชำระค่าภาษีอากรให้โจทก์นั้น

พิเคราะห์แล้วเห็นว่าผู้ขายได้ส่งสินค้าพิพาท เข้ามา
ในราชอาณาจักรตามคำสั่งของจำเลย และจำเลยเป็นผู้ยื่นใบ
ขนส่งสินค้าขาเข้าและแบบแสดงรายการการค้าเอกสารหมาย
จ.1 สำหรับสินค้าพิพาท ทั้งเอกสารฉบับนี้ก็จะระบุว่า จำเลย
เป็นผู้นำเข้าสินค้าพิพาท จึงฟังได้ว่าจำเลยเป็นผู้นำสินค้าพิพาท
นี้ ตามบทบัญญัติมาตรา 41 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469
การนำเข้าเข้ามาเป็นอันสำเร็จแต่ขณะที่เรือซึ่งนำของเช่นนั้น
ได้เข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของจากเรือหรือท่าที่มีชื่อส่งมาถึง

ดังนั้นตามข้อเท็จจริงในคดีนี้ฟังได้ชัดว่า จำเลยได้นำ
สินค้าพิพาทเข้ามาในราชอาณาจักรสำเร็จแล้ว จำเลยจึงมีหน้าที่
ต้องชำระค่าภาษีอากรให้โจทก์ เพราะมาตรา 10 ทวิ แห่ง พ.ร.บ.
ดังกล่าวบัญญัติว่า ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียค่าภาษี สำหรับ
ของที่นำเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่น่าเข้าสำเร็จ ส่วนที่จำเลยอ้างว่า
จำเลยได้คืนสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ขาย และผู้ขายได้คืนเงินค่า
สินค้าให้จำเลยแล้วนั้น หากทำให้ความรับผิดชอบของจำเลย
เปลี่ยนแปลงไปไม่ได้ไม่ เพราะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นภายหลัง
การนำเข้าสำเร็จ ซึ่งจำเลยย่อมมีสิทธิ์จัดการกับสินค้าของจำเลย
อย่างไรก็ได้ ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าในกรณีนี้จำเลยกล่าวอ้าง
จำเลยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่จะต้องเสียภาษีอากรให้โจทก์
ฎีกาจำเลยฟังไม่ขึ้นส่วนที่จำเลยฎีกาว่าโจทก์ประเมินราคาสินค้า
พิพาทสูงเกินไปไม่ใช่ราคาอันแท้จริงในท้องตลาดนั้น

นางจิราพร พิสุทธิเจริญพงศ์ พยานโจทก์ ซึ่งเป็น
ผู้ประเมินราคาสินค้าพิพาท คือเม็ดพลาสติกชนิดโพลีเอธิลีน
เบิกความว่า ราคาขณะนำเข้าของสินค้าพิพาทนั้น 921 เหรียญ
สหรัฐฯ ต่อ 1 ตัน ซี.ไอ.เอฟ ตามประกาศของกองวิเคราะห
ราคา แต่สำหรับสินค้านำเข้าพิพาทนั้น พยานประเมินราคาโดย
ลดให้ถึงร้อยละ 30 จากราคาสินค้าดังกล่าวที่ได้มาตรฐาน
ซึ่งเมื่อประเมินแล้วมีราคาทั้งสิ้น 681,260 บาท ปรากฏเอกสาร
หมาย จ.6

จำเลยมีนายวุฒงโฮ เบิกความว่า สินค้าพิพาทมีราคา
ถูกกว่าเศษพลาสติกชนิด เมทาครีเลทถึง 1 เท่าตัว และหาก
สินค้าพิพาทเป็นชนิดเมทาครีเลท ก็จะมีราคาเพียง 379,195.71
บาทเท่านั้น แต่คำเบิกความของพยานจำเลยปากนี้เลื่อนลอย

ปราศจากหลักฐานอ้างอิง ทั้งตามคำอุทธรณ์ของจำเลยเอกสาร
หมาย ล.9 นั้น ก็มีได้โต้แย้งราคาประเมินสินค้าพิพาท ที่โจทก์
ได้ประเมินไว้แต่ประการใด อุทธรณ์ของจำเลยเพียงแต่ขอให้
โจทก์ระงับการปรับจำเลยเท่านั้น เมื่อเป็นดังนี้พยานโจทก์จึงมี
น้ำหนักมากกว่าพยานจำเลย ฟังได้ว่าโจทก์ประเมินราคาสินค้า
พิพาทชอบแล้วฎีกาจำเลย ข้อนี้ฟังไม่ขึ้นเช่นเดียวกันสำหรับ
ฎีกาโจทก์ที่ว่า โจทก์มีสิทธิ์เรียกดอกเบี้ยร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี
นับแต่วันฟ้องจนกว่าจำเลยจะชำระเสร็จ ตามประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์มาตรา 224 และปัญหาเรื่องดอกเบี้ยนี้มิใช่
ปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน จำเลยมิได้ยก
ปัญหาขึ้นอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ไม่มีอำนาจยกปัญหานี้ขึ้นวินิจฉัย
ให้เป็นคุณแก่จำเลยได้นั้น

ศาลฎีกาเห็นว่าโจทก์มีสิทธิ์ฟ้องเรียกเงินเพิ่มร้อยละ
หนึ่งต่อเดือนของค่าอากรที่นำมาชำระ นับแต่วันที่ได้ส่งมอบ
ของจนถึงวันที่นำเงินมาชำระตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469
มาตรา 112 จัดเท่ากับเงินเพิ่มร้อยละ 1.5 ต่อเดือน สำหรับ
ภาษีการค้าตามประมวลรัษฎากรมาตรา 89 ทวิ อันมีลักษณะ
คล้ายดอกเบี้ยอยู่แล้ว โจทก์จึงไม่มีสิทธิ์ฟ้องจำเลยให้ชำระ
ดอกเบี้ยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224
อีก และปัญหานี้เป็นปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของ
ประชาชน ศาลอุทธรณ์ยกขึ้นวินิจฉัยให้เป็นคุณแก่จำเลยนั้น
ชอบแล้ว ฎีกาโจทก์ฟังไม่ขึ้นเช่นเดียวกัน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4301/2534 โจทก์ฟ้องว่า เมื่อ

เดือนพฤษภาคม 2531 โจทก์สั่งซื้อถ่านกรองซึ่งมีแหล่งกำเนิด
ที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวน 22,000 กิโลกรัม
ตามราคา ซี.ไอ.เอฟ. เป็นเงิน 15,180 เหรียญสหรัฐฯ ผู้ขาย
ได้ส่งสินค้ามาทางเรือโจทก์ได้ยื่นใบขนสินค้าขาเข้าและแบบ
แสดงรายการการค้า เพื่อให้เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ราคาตรวจ
สอบวิเคราะห์สินค้าของโจทก์ ก่อนที่เรือบรรทุกสินค้าจะถึง
ท่าเรือกรุงเทพฯ แต่เจ้าหน้าที่ได้ผ่อนผันการวิเคราะห์ วันที่
17 กรกฎาคม 2531 เรือบรรทุกสินค้าเดินทางเข้ามาที่ท่าเรือ
กรุงเทพฯ โจทก์จึงชำระค่าอากรขาเข้า ค่าภาษีการค้าและภาษี
บำรุงเทศบาล รวมเป็นเงิน 85,654 บาท ไปก่อนที่เจ้าพนักงาน
ศุลกากรจะตรวจปล่อยสินค้าให้โจทก์ ต่อมาวันที่ 19 กรกฎาคม
2531 เกิดไฟไหม้เรือบรรทุกสินค้าและไหม้สินค้าของโจทก์ไป
ทั้งหมด การชำระภาษีจะกระทำต่อเมื่อสินค้านั้นเข้ามาใน



ราชอาณาจักร และไม่อยู่ในชายที่จะได้รับยกเว้นภาษี การที่สินค้าของโจทก์เสียหายไปก่อน ที่จำเลยจะตรวจปล่อยและส่งมอบให้โจทก์ โจทก์จึงไม่ต้องชำระค่าภาษีทั้งหมดแก่จำเลย ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายศุลกากร ซึ่งมีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทนจำเลยต้องคืนเงินภาษีจำนวนดังกล่าวแก่โจทก์

โจทก์ทวงถามแล้วจำเลยไม่ยอมคืน จึงต้องรับผิดชอบชำระดอกเบี้ยอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี นับแต่วันที่โจทก์ชำระค่าภาษีไปจนถึงวันฟ้องเป็นเงิน 6,723.25 บาท ขอให้บังคับจำเลยชำระเงินจำนวน 92,377.25 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ของต้นเงิน 85,654 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยให้การว่าจำเลยไม่ยอมคืนเงินค่าภาษีอากรให้โจทก์ เพราะความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้ามาเกิดขึ้นในเวลาที่น่าสำเร็จโจทก์นำเข้ามาสำเร็จเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2531 แม้สินค้าถูกไฟไหม้ในวันที่ 19 กรกฎาคม 2531 โจทก์ต้องชำระค่าภาษีอากร การตรวจปล่อยสินค้าเป็นขั้นตอนหลังจากเสียภาษีแล้ว อีกทั้งโจทก์สามารถยื่นให้ตรวจปล่อยสินค้าได้ทันทีที่ชำระภาษี แต่โจทก์ปล่อยให้เนิ่นนานมาจนสินค้าถูกไฟไหม้ ทั้งการที่ไฟไหม้ดังกล่าวมิใช่อุบัติเหตุ อันอาจจะหลีกเลี่ยงได้ จึงไม่เข้าเกณฑ์ตามมาตรา 95 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 โจทก์จึงขอคืนภาษีไม่ได้

นอกจากนี้ตามประมวลรัษฎากรมาตรา 78 จัตวา 78 เบญจ (1) 79 (6) และประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีการค้า (ฉบับที่ 20) ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ก็ให้ถือว่าสินค้าที่นำเข้ามาซึ่งมีรายรับเกิดขึ้นตั้งแต่วันชำระอากรและสินค้าดังกล่าวมิได้อยู่ในเงื่อนไขของมาตรา 79 ตรี (15) ที่จะได้รับยกเว้นมิให้นำรายรับที่เกิดขึ้นมาคำนวณเสียภาษีการค้า จำเลยจึงไม่ต้องคืนค่าภาษีทั้งหมดแก่โจทก์ และไม่ต้องเสียดอกเบี้ยโจทก์ทราบถึงสิทธิ์การเรียกคืนภาษี ตั้งแต่วันที่ 19 กรกฎาคม 2531 แต่เพิ่งฟ้องคดีเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2532 เกิน 1 ปี คดีจึงขาดอายุความ

ศาลภาษีอากรกลางพิพากษายกฟ้องโจทก์
โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีภาษีอากรวินิจฉัยว่า “ได้ความตาม

ที่โจทก์จำเลยมิได้โต้เถียงกันว่า โจทก์ซื้อสินค้าจากต่างประเทศ นำเข้ามาในราชอาณาจักรไทยทางเรือชื่อสี่เสียง เรือสี่เสียงเข้ามาในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2531 ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือมีชื่อส่งของถึงและจะจ่ายของจากเรือ โจทก์ยื่นใบขนสินค้าขาเข้าและแบบแสดงรายการค้าต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของจำเลย

เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2531 และชำระค่าภาษีอากรแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ของจำเลยในวันเดียวกัน แต่โจทก์ยังไม่ได้รับการตรวจปล่อยสินค้าไป วันที่ 19 กรกฎาคม 2531 เกิดไฟไหม้เรือสี่เสียงสินค้าของโจทก์ซึ่งอยู่บนเรือถูกไฟไหม้หมด โจทก์ขอรับค่าภาษีอากรคืนจากจำเลย จำเลยไม่ยอมคืนให้

ปัญหาที่จะต้องวินิจฉัยมีว่า โจทก์มีสิทธิ์เรียกเงินค่าภาษีอากรพร้อมดอกเบี้ยคืนจากจำเลยหรือไม่ เห็นว่าสำหรับค่าอากรขาเข้านั้น พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 ทวิวรรคแรก บัญญัติว่าความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้ามาเกิดขึ้นในเวลาที่น่าสำเร็จ มาตรา 41 บัญญัติว่า ถ้ามีความจำเป็นด้วยประการใด เกี่ยวด้วยการศุลกากรที่จะกำหนดเวลาเป็นแน่นอนว่า การนำของใดเข้ามาจะพึงถือว่าเป็นอันสำเร็จไซ้ ท่านให้ถือว่าการนำของเข้ามาเป็นอันสำเร็จ แต่ขณะที่เรือซึ่งนำของเช่นนั้น ได้เข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของจากเรือ หรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือสี่เสียงนำของที่โจทก์ สั่งซื้อเข้ามาในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2531 ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีชื่อส่งของถึงและจะถ่ายของจากเรือ ดังนั้นความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีสำหรับของที่โจทก์นำเข้าจึงเกิดขึ้นในวันที่ 17 กรกฎาคม 2531 เมื่อโจทก์ชำระค่าอากรขาเข้าสำหรับของที่นำเข้ามาสำเร็จแล้ว ยังไม่ได้รับการตรวจปล่อยของไป ของนั้นได้ถูกไฟไหม้เสียหายหมด ขณะที่อยู่บนเรือสี่เสียงก็ไม่มีกฎหมายให้สิทธิ์ แก่โจทก์ที่จะฟ้องเรียกค่าอากรเข้าที่ได้ชำระไปแล้วคืนได้ ส่วนค่าภาษีการค้าและภาษีบำรุงเทศบาลนั้น ประกาศกระทรวงการคลังว่าด้วยภาษีการค้า (ฉบับที่ 7) เรื่อง กำหนดเวลายื่นแบบแสดงรายการค้าและชำระภาษีการค้า ของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกประกาศ ณ วันที่ 25 ตุลาคม 2513 ข้อ 2 กำหนดให้ผู้นำเข้ายื่นแบบแสดงรายการค้าพร้อมกับการยื่นใบขนสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และชำระภาษีในวันนำเข้าและประมวลรัษฎากร



มาตรา 78 เบญจ บัญญัติว่า เพื่อประโยชน์แก่การ จัดเก็บและชำระภาษีตามหมวดนี้ (1) วันนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าตามมาตรา 78 ตริ และมาตรา 78 จัตวา หมายความว่าวันที่ชำระอากรขาเข้า... พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 วรรคแรก บัญญัติว่า... การเสียภาษีให้เสียแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในเวลาที่ออกใบขนสินค้าให้

ข้อเท็จจริงปรากฏว่าโจทก์ชำระค่าอากรขาเข้าแก่เจ้าหน้าที่ของจำเลยเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2531 วันดังกล่าวจึงเป็นวันนำเข้าตามประมวลรัษฎากร มาตรา 78 เบญจ (1) โจทก์จึงมีหน้าที่ต้องชำระภาษีการค้า และภาษีบำรุงเทศบาลแก่เจ้าหน้าที่ของจำเลยไปในวันที่ 18 กรกฎาคม 2531 จึงเป็นการชำระที่ถูกต้องตามบทบัญญัติของกฎหมายแล้ว แม้ของที่โจทก์นำเข้านั้นจะถูกไฟไหม้เสียหายหมด ขณะที่อยู่บนเรือซึ่งโจทก์ยังไม่ได้รับการตรวจปล่อยของดังกล่าวไป ก็ไม่มีกฎหมายให้สิทธิแก่โจทก์ ที่จะเรียกค่าภาษีการค้าและภาษีบำรุงเทศบาลที่ได้ชำระไปแล้วคืน ดังนั้น การที่จำเลยไม่คืนค่าภาษีอากรแก่โจทก์จึงชอบแล้ว

ที่โจทก์อ้างว่าการนำเข้าจะสำเร็จต่อเมื่อมีการส่งมอบของที่นำเข้าไปโดยถูกต้อง พ้นจากความอารักขาของพนักงานศุลกากรแล้ว โดยอ้างความในมาตรา 2 วรรคสิบเอ็ดที่ว่า ผู้นำของเข้า หมายความว่ารวมทั้งและใช้ตลอดถึงเจ้าของหรือบุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในของใดๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไป โดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากรนั้นเห็นว่าบทกฎหมายดังกล่าวเป็นเพียงบทนิยามของคำว่าผู้นำเข้าหาใช่บทนิยามของคำว่านำเข้าสำเร็จไม่..."

พิพากษายืน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3822/2536 แม้คดีนี้จำเลยจะขาดนัดยื่นคำให้การและขาดนัดพิจารณา แต่ศาลจะวินิจฉัยชี้ขาดให้โจทก์ที่ศาลเป็นฝ่ายชนะคดีได้ก็ต่อเมื่อข้ออ้างของโจทก์มีมูลและไม่ขัดต่อกฎหมาย โดยศาลอาจสืบพยานตามที่เห็นจำเป็นเกี่ยวกับข้ออ้างของโจทก์ และจะยกขึ้นอ้างโดยลำพังซึ่งข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนก็ได้ ตาม ป.วิ.พ. มาตรา 205 วรรคแรก ประกอบด้วย พ.ร.บ. จัดตั้งศาลภาษีอากรและวิธีพิจารณาคดีภาษีอากร พ.ศ. 2528

มาตรา 17 ดังนั้นเมื่อศาลภาษีอากรพิพากษาให้โจทก์ชนะคดี จำเลยย่อมอุทธรณ์ได้แย้งคำพิพากษาศาลภาษีอากรว่าข้ออ้างของโจทก์ทั้งสองไม่มีมูลให้ชนะคดีได้ ตาม พ.ร.บ. จัดตั้งศาลภาษีอากร ฯ มาตรา 24 ประกอบมาตรา 29

ปัญหาเรื่องฟ้องเคลือบคลุมเป็นประเด็นที่จำเลยจะต้องให้การไว้ คดีนี้จำเลยขาดนัดยื่นคำให้การ ประเด็นเรื่องฟ้องเคลือบคลุมจึงเป็นข้อที่มีได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วในศาลชั้นต้นศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัย

จำเลยที่ 1 ถูกยกเลิกบัตรส่งเสริมฯ เพราะจำเลยที่ 1 เลิกกิจการมิใช่ถูกคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสั่งเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ที่ได้รับตามบัตรส่งเสริมฯ อันเนื่องมาจากจำเลยที่ 1 ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ที่คณะกรรมการฯ กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมฯ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 54 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ซึ่งจะทำให้ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ จะต้องเสียภาษีอากรโดยถือสภาพของของ ราคา และอัตราภาษี ที่เป็นอยู่ในวันนำเข้าเป็นเกณฑ์ ในการคำนวณภาษีอากรตามมาตรา 55 วรรคแรก

ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนฯ มาตรา 56 วรรคหนึ่ง ได้บัญญัติเรื่องผู้ได้รับการส่งเสริมฯ เลิกกิจการ รวมกิจการกับผู้อื่น หรือโอนกิจการให้แก่ผู้อื่น ให้บัตรส่งเสริมฯ นั้นใช้ได้ต่อไปอีกไม่เกิน 3 เดือน นับแต่วันเลิก รวมหรือโอนกิจการ

ส่วนวรรคสอง เป็นเรื่องของผู้ซึ่งดำเนินกิจการที่ร่วมกันขึ้นใหม่ หรือโอนกิจการ ประสงค์จะขอรับช่วงดำเนินกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมฯ ต่อไป ก็ให้ยื่นคำขอรับการส่งเสริมฯ ภายในเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

ถ้าคณะกรรมการฯ เห็นว่าไม่สมควรให้การส่งเสริมฯ ก็ให้สั่งให้เพิกถอนสิทธิและประโยชน์ทั้งหมด ดังนี้ ย่อมเป็นที่เห็นได้ว่า ตามมาตรา 56 วรรคสองมิได้บัญญัติถึงเรื่องการเลิกกิจการอันจะถือเท่ากับว่าสิทธิและประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมฯ ถูกเพิกถอนแล้วไม่

ปัญหาเรื่องบัตรส่งเสริมฯ ถูกยกเลิกเพราะมีการเลิกกิจการสิทธิและประโยชน์ที่ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ เคยได้รับโดยเฉพาะเรื่องภาษีอากรนี้จะเรียกเก็บอย่างไร มิได้มีบัญญัติไว้ใน



พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนฯ จึงต้องบังคับตาม พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 มาตรา 10 วรรคหนึ่ง ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.ก. (ฉบับที่ 45) พ.ศ. 2528 มีใช้บังคับตาม พ.ร.ก. พิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2530 เพราะจำเลยที่ 1 เลิกกิจการและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประกาศยกเลิกบัตรส่งเสริมฯ ของจำเลยที่ 1 ก่อนที่ พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 จะมีผลใช้บังคับ

ตาม พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 มาตรา 10 วรรคหนึ่ง ของนำเข้าใดเคยได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรถ้าสิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนสิ้นสุดลง ของนั้นจะต้องเสียอากรโดยถือสภาพของของ ราคาและอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันที่สิทธิดังกล่าวสิ้นสุดลง เป็นเกณฑ์ในการคำนวณอากร

โดยกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากร ต้องไปดำเนินการเพื่อชำระอากรตามที่กำหนดไว้ ส่วนในช่วงก่อนที่สิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจะสิ้นสุดลง ผู้นั้นก็ได้รับสิทธิและประโยชน์ต่อไป และน่ายังถือว่าเป็นสิทธิและประโยชน์ที่ได้รับไปแล้ว

หากผู้นำของเข้าหมดสิทธิที่จะได้รับสิทธิและประโยชน์ต่อไป มิได้ปฏิบัติเช่นนั้น คือ มิได้ดำเนินการเพื่อชำระอากรดังกล่าว ก็ให้ถือว่าของนั้นได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยยังมิได้เสียอากรถูกต้อง อันอาจถูกพนักงานศุลกากรกักยึด เพื่อประเมินเรียกเก็บภาษีอากร รวมทั้งต้องเสียเงินเพิ่มตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 112 จัตวา เท่านั้น แต่ก็ยังต้องถือว่าเป็นของที่ต้องเสียภาษีอากรโดยทั้งสภาพของราคา และอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันที่สิทธิได้รับยกเว้นอากรสิ้นสุดลงตาม มาตรา 10 วรรคหนึ่ง แห่ง พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 อยู่ หากได้หมายความว่าเมื่อผู้นำของเข้ามิได้ปฏิบัติเช่นนั้นแล้ว ให้ถือว่าของนั้นได้นำเข้าโดยยังมิได้เสียอากรถูกต้องตามสภาพของของราคาและอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันที่นำเข้ามา

หลังจากจำเลยได้รับแจ้งประเมินให้เสียภาษีการค้าและภาษีบำรุงเทศบาลแล้ว จำเลยมิได้อุทธรณ์การประเมินต่อคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ จำเลยจึงหมดสิทธิที่จะขอให้เพิกถอนการประเมินภาษีการค้าและภาษีบำรุงเทศบาล ซึ่งรวมถึงหมดสิทธิที่จะฟ้องหรือยกขึ้นต่อสู้ในชั้นศาลว่าการประเมินดังกล่าวมิชอบด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2368/2537 โจทก์เป็นผู้ได้รับบัตรส่งเสริมฯ ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 227 ลงวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2515 อยู่แล้วในวันที่ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ใช้บังคับ

โจทก์จึงได้รับสิทธิและประโยชน์ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมฯ เดิม และมีสิทธิที่จะขอรับสิทธิและประโยชน์เพิ่มขึ้นตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 31 วรรคสาม โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนก่อน หากใช้เพียงแต่โจทก์ยื่นคำขอแล้วจะได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา 31 วรรคสาม ทันทีไม่ เมื่อโจทก์ไม่ได้รับอนุมัติ จึงไม่มีสิทธิที่จะนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้น ในระหว่างเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามบัตรส่งเสริมฯ นั้น ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1110/2538 ตามคำสั่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน อาศัยอำนาจตามมาตรา 54 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สั่งเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ที่ได้ให้แก่จำเลยเท่าที่เหลืออยู่ตามบัตรส่งเสริมฯ ตั้งแต่วันที่ 28 พฤศจิกายน 2532 ซึ่งเป็นการเพิกถอนสิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับภาษีอากรที่ได้ให้แก่จำเลยบางส่วน ดังนั้นแม่พิมพ์และวัตถุดิบที่จำเลยนำเข้ามาในราชอาณาจักร ตั้งแต่ครั้งแรกถึงครั้งที่ 12 ซึ่งอยู่ในช่วงก่อนวันที่ 28 พฤศจิกายน 2532 ย่อมได้รับยกเว้นภาษีอากรตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 55 วรรคสอง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1158/2539 แม้จะฟังว่าตามใบขนสินค้าขาเข้าในคำฟ้องของโจทก์ จำเลยนำเข้ามาเกินกว่า 10 ปี นับถึงวันฟ้องแล้วก็ตาม แต่ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 55 วรรคท้าย ให้เริ่มนับอายุความเมื่อพ้นหนึ่งเดือนนับแต่วันทราบคำสั่ง ซึ่งคำสั่งดังกล่าวก็คือคำสั่งเพิกถอนสิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับภาษีอากร จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามมาตรา 55 วรรคหนึ่ง เมื่อปรากฏว่าจำเลยทราบคำสั่งเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ เกี่ยวกับภาษีอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเมื่อวันที่ 6 เมษายน 2528 การนับอายุความจึงเริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งเดือนนับแต่วันที่จำเลยทราบคำสั่ง ถึงวันฟ้องยังไม่ครบสิบปี คดีของโจทก์



จึงยังไม่ขาดอายุความตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 10 วรรคสาม

จำเลยได้รับบัตรส่งเสริมฯ จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน จำเลยนำเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับเครื่องจักรเข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับยกเว้นภาษีอากรเพื่อผลิตกล่องบรรจุตุลัฒบเทปคาสเซตและตุลัฒบเทปคาสเซตต่อมาวันที่ 28 มีนาคม 2528 จำเลยถูกคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ทั้งหมด โดยเหตุไม่ส่งผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ จึงถือได้ว่าจำเลยไม่เคยได้รับยกเว้นภาษีอากรมาแต่ต้น

ดังนั้นจำเลยจึงต้องเสียอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับเครื่องจักรโดยถือสภาพของราคาและอัตราภาษีอากรที่เป็นอยู่ในวันนำเข้าเป็นเกณฑ์ ในการคำนวณภาษีอากรแก่โจทก์ทั้ง 17 ใบชนที่จำเลยยังไม่นำเงินมาชำระตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง

หลังจากกรมศุลกากรโจทก์ที่ 1 ได้รับหนังสือจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนว่า ได้เพิกถอนสิทธิประโยชน์ให้แก่จำเลยทั้งหมด โดยให้เรียกเก็บภาษีอากรที่ได้รับยกเว้นทั้งหมด โจทก์ที่ 1 ได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ประเมินอากร หน่วยส่งเสริมการลงทุนของโจทก์ที่ 1 จัดเก็บภาษีจากจำเลย เจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้รวบรวมเอกสารใบขนสินค้าได้จำนวน 20 ใบชนประเมินภาษีอากรแล้วได้แจ้งให้จำเลยทราบ และให้มาชำระภาษีพร้อมกับได้ส่งแบบแจ้งการประเมินอากรโดยได้แจ้งภาษีอากรขาเข้า ภาษีการค้าและภาษีบำรุงเทศบาลตามที่จำเลยสำแดงไว้ในใบขนสินค้าขาเข้าขณะนำสินค้าเข้ามาโดยแจ้งให้จำเลยมาชำระค่าภาษีภายใน 15 วัน นับแต่จำเลยได้รับหนังสือกรณีเช่นนี้ ย่อมถือได้ว่ามีการประเมินภาษีการค้า โดยเจ้าพนักงานประเมินตาม ป.รัษฎากร มาตรา 18 ประกอบด้วยมาตรา 87 (2) แล้ว หากจำเลยเห็นว่าการประเมินไม่ถูกต้องอย่างไร ก็ชอบที่จะใช้สิทธิอุทธรณ์ตามที่บัญญัติไว้ใน ป.รัษฎากร มาตรา 30 เสียก่อน แต่จำเลยก็ไม่ได้อุทธรณ์ต่อโจทก์ที่ 1 และโจทก์ที่ 2 แต่อย่างใด เมื่อจำเลยไม่ได้อุทธรณ์ตามที่ ป.รัษฎากรบัญญัติไว้ การประเมินของเจ้าพนักงานประเมิน ที่เรียกเก็บภาษีการค้าและภาษีบำรุงเทศบาลจากจำเลยย่อมถึงที่สุด จำเลยจึงไม่มีสิทธิยกขึ้นต่อสู้อันเป็นการใช้สิทธิอุทธรณ์ต่อศาลได้

จำเลยต้องชำระอากรขาเข้า ภาษีการค้า และภาษีบำรุงเทศบาล ตามใบขนสินค้าขาเข้าแต่ละฉบับ รวมทั้งสิ้น 17 ฉบับให้แก่โจทก์ทั้งสอง แต่จำเลยยังมิได้ชำระ จำเลยจึงต้องชำระเงินเพิ่มอากรขาเข้าในอัตราร้อยละหนึ่งต่อเดือนของค่าอากรขาเข้า ที่ต้องชำระในแต่ละใบขนสินค้าขาเข้า นับแต่วันที่ได้ส่งมอบของให้จำเลยรับไป จนกว่าจำเลยชำระให้เสร็จสิ้นตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 112 จัตวา

นอกจากนี้ จำเลยจะต้องชำระเงินเพิ่มภาษีการค้า ในอัตราร้อยละหนึ่งต่อเดือน หรือเศษของเดือนของเงินภาษีที่ต้องชำระในแต่ละใบขนสินค้าขาเข้า นับเมื่อพ้นสิบห้าวันถัดจากเดือนภาษี จนกว่าจะชำระให้เสร็จสิ้น แต่ทั้งนี้เงินเพิ่มภาษีการค้านี้ จะต้องไม่เกินกว่าจำนวนภาษี ที่ต้องชำระตาม ป.รัษฎากร มาตรา 89 ทวิ วรรคหนึ่ง และวรรคสี่ และจำเลยจะต้องชำระเงินเพิ่มภาษีบำรุงเทศบาลอีกร้อยละสิบของเงินเพิ่มภาษีการค้าที่ต้องชำระตาม พ.ร.บ.รายได้เทศบาล พ.ศ. 2497 มาตรา 12

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1220/2540 โจทก์นำของเข้ามาในราชอาณาจักร โดยแสดงความจำนงต่อจำเลยทั้งสองว่าจะใช้ของที่นำเข้ามานั้น ในการผลิตหรือผสม หรือประกอบหรือบรรจุเพื่อการส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศภายในกำหนด 1 ปี เพื่อขอคืนเงินอากรขาเข้า ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 19 ทวิ แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 และโจทก์มิได้ชำระอากรขาเข้าเพราะได้รับอนุญาตจากจำเลยที่ 1 ให้วางหนังสือค้ำประกันของธนาคารแทนการชำระภาษีอากร ที่จะต้องเสียตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 19 ตริ แห่ง พ.ร.บ. ดังกล่าว

ดังนั้นการคืนเงินภาษีอากรที่ได้ชำระแล้ว หรือการคืนประกัน โดยถือเสมือนว่าเป็นการคืนเงินค่าภาษีอากรนั้น มาตรา 19 ทวิบัญญัติไว้เพียงกรณีเดียว คือ เมื่อได้พิสูจน์ให้เป็นที่พอใจอธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้ที่อธิบดีกรมศุลกากรมอบหมาย ว่าของที่ส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศนั้น ได้ผลิตหรือผสมหรือประกอบหรือบรรจุด้วย ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

ทั้งจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามมาตรา 19 ทวิ (ก) - (จ) ด้วย เมื่อปรากฏว่าโจทก์มิได้ส่งของที่ผลิตด้วยเส้นด้ายใยยาวสังเคราะห์ ทำด้วยโพลีเอสเตอร์และผ้าทอโพลีเอสเตอร์ใยสั้น ที่ได้นำเข้าออกไปยังเมืองต่างประเทศภายใน



กำหนด 1 ปี จึงไม่อาจขอคืนเงินค่าภาษีอากร ที่ได้ชำระหรือขอคืนหนังสือค้ำประกันของธนาคารตามมาตรา 19 ทวิ

แม้ว่าของที่โจทก์นำเข้าทั้งที่ยังมีสภาพเป็นวัตถุดิบ และที่นำมาผลิตเป็นสินค้าแล้วอยู่ในขั้นเตรียมการเพื่อส่งออกไปยังเมืองต่างประเทศ ได้ถูกเพลิงไหม้เสียหายทั้งหมด ขณะที่เก็บไว้ในโรงงานของโจทก์ก็ตาม แต่ก็ไม่มีบทกฎหมายใดที่ให้สิทธิ์แก่โจทก์ที่จะฟ้องเรียกค่าภาษีอากร ที่ได้ชำระแล้ว หรือเรียกหนังสือค้ำประกันคืนจากจำเลยในขณะนี้ได้

ตามมาตรา 95 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 เป็นบทบัญญัติในหมวด 10 ว่าด้วยการเก็บของในคลังสินค้า ซึ่งบัญญัติให้อำนาจอธิบดีกรมศุลกากร ในอันที่จะยกเว้นค่าภาษีที่จะต้องเสียหรือคืนค่าภาษีที่ได้เสียแล้วสำหรับของที่เก็บในคลังสินค้า หรือที่ยื่นใบขนเพื่อเก็บในคลังสินค้า หรือที่ยื่นใบขนเพื่อรับมอบไปจากคลังสินค้าแล้ว เกิดการสูญหายหรือถูกทำลายโดยอุบัติเหตุ อันมีอาจหลีกเลี่ยงเสียได้ ในขณะที่อยู่บนเรือหรือในเวลาย้ายถอนขนขึ้น ในเวลารับเข้าเก็บในคลังสินค้า หรือเวลาที่เก็บอยู่ในคลังสินค้า

แต่โรงงานของโจทก์ซึ่งเป็นสถานที่เก็บของที่นำเข้างดงกล่าว มิได้เป็นคลังสินค้า ฉะนั้นแม้เพลิงจะไหม้ของที่โจทก์นำเข้า ทั้งที่นำมาผลิตเป็นสินค้าแล้ว และที่ยังอยู่ในสภาพเป็นวัตถุดิบ ที่เก็บรักษาในอาคารโรงงานของโจทก์ จนเสียหายไปทั้งหมด ไม่ว่าจะเกิดเพลิงไหม้เป็นเพราะเหตุสุดวิสัยหรืออุบัติเหตุ อันมีอาจหลีกเลี่ยงเสียได้ อธิบดีกรมศุลกากรก็ไม่มีอำนาจที่จะยกเว้นค่าภาษี ที่จะต้องเสียหรือคืนค่าภาษีที่ได้เสียแล้วสำหรับของนั้นให้แก่โจทก์

ที่โจทก์อุทธรณ์ว่า ศาลภาษีอากรกลางไม่ได้วินิจฉัยประเด็น ข้อพิพาทที่กำหนดไว้ว่าการที่โจทก์ไม่สามารถผลิตสินค้า และส่งสินค้าออกภายในกำหนด 1 ปี มิใช่ความผิดของโจทก์ จึงไม่ต้องรับผิดชอบในค่าภาษีอากรตามฟ้อง และสมควรได้รับการชดเชยคืนตาม พ.ร.บ. ศุลกากร มาตรา 19 ทวิ หรือไม่เป็นการไม่ชอบนั้น

เมื่อปรากฏว่าศาลภาษีอากรกลางได้วินิจฉัยว่า การที่ของที่โจทก์นำเข้ามาในราชอาณาจักรตามฟ้อง ทั้งที่นำมาผลิตเป็นสินค้าแล้ว และที่ยังอยู่ในสภาพเป็นวัตถุดิบ ซึ่งโจทก์เก็บ

รักษาไว้ที่โรงงานของโจทก์ถูกเพลิงไหม้เสียหายหมด ทำให้โจทก์ไม่สามารถส่งสินค้าที่ผลิตหรือประกอบ หรือผสม หรือบรรจุด้วยของที่นำเข้าออกไปยังเมืองต่างประเทศ แม้จะเป็นเหตุสุดวิสัย

โจทก์ก็ไม่มีสิทธิ์ตามกฎหมาย ที่จะได้รับค่าภาษีอากรที่ได้ชำระไว้แล้วคืนจากจำเลยทั้งสอง เป็นการวินิจฉัยว่าการที่โจทก์ไม่สามารถผลิตและส่งออกสินค้า ที่ผลิตด้วยของที่นำเข้าไปยังเมืองต่างประเทศ ภายในกำหนด 1 ปี แม้จะมีความผิดของโจทก์ โจทก์ก็ไม่มีสิทธิ์ได้รับค่าภาษีอากร ที่ได้เสียไปแล้วคืน จึงเป็นการวินิจฉัยในประเด็นข้อพิพาทแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 126/2540 โจทก์ประกอบกิจการเป็นผู้นำเข้าหรือผู้ผลิต และขายผลิตภัณฑ์หินอ่อนระหว่างปี 2524 ถึง 2529 โดยได้รับบัตรส่งเสริมฯ จากบีโอไอ ให้ได้รับลดหย่อนภาษีการค้า สำหรับการขายผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์ร้อยละห้าสิบ และให้ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิเป็นระยะเวลา 5 ปี ในรอบระยะเวลาบัญชีปี 2524 โจทก์มีรายรับจากการขายหินอ่อนตามสัญญาพิพาททั้งสามฉบับ จำนวน 23,441,571.50 บาท และได้เสียภาษีการค้าประเภท การค้า 1 การขายของชนิด 1 (ก) ไว้แล้วตามบัตรส่งเสริมฯ เมื่อปรากฏว่าสาระสำคัญของสัญญาพิพาททั้งสามฉบับระบุว่า โจทก์ต้องจัดหาพร้อมที่ติดตั้งหินอ่อนจนสำเร็จโดยช่างที่มีฝีมือชำนาญ และเมื่องานสำเร็จและจะต้องมีการตรวจรับงาน ผู้ว่าจ้างจึงจะให้สินจ้างโจทก์ตอบแทน หากต่อมาเกิดความเสียหาย โจทก์ยังต้องมีหน้าที่ทำการแก้ไขสัญญาทั้งสามจึงเข้าลักษณะเป็นสัญญาจ้างทำของ ตามบัญชีอัตราภาษีการค้าแห่งประมวลรัษฎากร โจทก์จึงมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องเสียภาษีการค้าในการรับจ้างทำของ แต่โดยที่โจทก์ได้รับบัตรส่งเสริมฯ ลดหย่อนภาษีเฉพาะการค้าประเภทการขายของโจทก์จึงไม่ได้รับลดหย่อนภาษีการค้าในการค้าประเภทการรับจ้างทำของ

เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า การที่โจทก์นำหินอ่อนที่โจทก์ผลิตเพื่อขายและทำหน้าที่ติดตั้งให้แก่ลูกค้า ถือเป็นการขายและมูลค่าสินค้าดังกล่าวให้ถือเป็นรายรับ ซึ่งจะต้องเสียภาษีการค้าประเภทการค้า 1 การขายของตาม ป.ร.ก. มาตรา 79 ทวิ (3) อีกทั้งสัญญาพิพาททั้งสามฉบับเป็นสัญญาจ้างทำของแล้ว



การที่โจทก์เป็นผู้ผลิตหินอ่อนและนำหินอ่อนที่โจทก์ผลิตไปรับจ้างทำของด้วยเครื่องมือ เครื่องใช้ ค่าแรง และอื่นๆ โดยโจทก์ไม่ได้แยกราคาเป็นค่าวัสดุกับค่าแรง จึงถือว่าเป็นการรับจ้างทำของตามประเภทการค้า 4 แห่งบัญชีอัตราภาษีการค้าอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งการค้าประเภทนี้ระบุรายการประกอบการค้าว่าการรับจ้างทำของ รวมทั้งการขายส่วนประกอบและวัสดุพลอยได้

เมื่อประมวลหลักฐานกรณีได้บัญญัติห้ามว่า ผู้ประกอบการค้าที่เสียภาษีประเภทหนึ่งไปแล้วไม่ต้องเสียภาษีการค้าประเภทอื่นที่เข้าลักษณะอื่นอีก โจทก์จึงต้องเสียภาษีการค้าประเภทการค้า 4 การรับจ้างทำของชนิด 1 (ฉ) ด้วย การที่โจทก์ยอมรับว่าไม่ได้นำรายรับเงินมัดจำ ไปเสียภาษีอากรทันทีที่ได้รับเงินมัดจำเพราะเข้าใจผิดในข้อกฎหมาย และเมื่อโจทก์ได้รับคำชี้แจงจากอธิบดีกรมสรรพากร ที่โจทก์ได้ร้องขอความเป็นธรรมแล้ว โจทก์ได้ยินยอมเสียภาษีการค้าประเภทจ้างทำของ ด้วยความสมัครใจของโจทก์ โดยมิได้โต้แย้งนั้น ข้อเท็จจริงย่อมฟังได้ว่าตามระบบบัญชีโจทก์ เงินมัดจำหรือเงินประกันเป็นรายได้ของโจทก์ ที่จะต้องนำมาคำนวณกำไรสุทธิทันที

เมื่อได้มีการวินิจฉัยว่า เงินได้จากการขายหินอ่อนตามสัญญาพิพาททั้งสามฉบับ จำนวน 23,441,571.50 บาท เป็นรายรับจากการรับจ้างทำของ เงินได้จำนวนดังกล่าวจึงเป็นเงินได้ที่ไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามบัตรส่งเสริมฯ การคำนวณกำไรสุทธิเพื่อเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล จึงต้องแยกต่างหากจากเงินได้ที่ได้รับยกเว้นภาษี

การที่โจทก์ได้นำรายรับของโจทก์ตามสัญญาพิพาททั้งสามฉบับ มาชำระภาษีการค้าตามประเภทการค้า 4 การรับจ้างทำของชนิด 1 (ฉ) เนื่องจากโจทก์มีหน้าที่ต้องเสียภาษีตามกฎหมายต่อกรมสรรพากรจำเลยที่ 1 แล้ว โจทก์ยอมไม่มีสิทธิที่จะเรียกภาษีการค้าที่ชำระไปแล้ว และดอกเบี้ยตามคำขอท้ายฟ้องคืน

เมื่อโจทก์ชำระภาษีการค้าโดยมิได้มีการประเมินของเจ้าพนักงานประเมิน โจทก์จึงมีอำนาจฟ้องขอคืนภาษีการค้าโดยไม่ต้องอุทธรณ์ ต่อคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ก่อน ตามปร.ก. มาตรา 30

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8952/2543 ตาม พ.ร.บ.

ส่งเสริมการลงทุนฯ มาตรา 31 บัญญัติว่า ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ มีกำหนดเวลาตามที่คณะกรรมการฯ กำหนด ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าสามปีแต่ไม่เกินแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น และรายได้ที่ต้องนำมาคำนวณกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการดังกล่าว ให้รวมถึงรายได้จากการจำหน่ายผลพลอยได้ และรายได้จากการจำหน่ายสินค้ากึ่งสำเร็จรูป ตามที่คณะกรรมการฯ พิจารณาเห็นสมควร จากบทกฎหมายข้างต้น เงินได้ของโจทก์ที่จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการนั้น จะต้องเป็นเงินได้จากการประกอบกิจการ ที่ได้รับการส่งเสริมฯ ตามที่ระบุในบัตรส่งเสริมฯ ซึ่งรวมทั้งรายได้จากการจำหน่ายผลพลอยได้ และรายได้จากการจำหน่ายสินค้ากึ่งสำเร็จรูป ตามที่คณะกรรมการฯ พิจารณาเห็นสมควร

เมื่อตามบัตรส่งเสริมฯ โจทก์ได้รับการส่งเสริมฯ ในกิจการทำเหมืองแร่ การแต่งแร่ และการถลุงแร่สังกะสี การผลิตแปรรูปหรือแปรสภาพโลหะ ZINC ALLOY การผลิตโลหะ CADMIUM ประเภทการถลุงแร่ เช่นนี้ รายได้เงินดอกเบียรับจากตัวสัญญาใช้เงิน จากบัญชีเงินฝากกระแสรายวัน และบัญชีเงินฝากประจำที่โจทก์ได้รับจากสถาบันการเงิน อันเป็นรายได้อื่นที่เกิดขึ้นจากการที่โจทก์นำเงินกู้ที่โจทก์กู้ยืมมา เพื่อใช้ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ไปฝากไว้กับสถาบันการเงิน

มิใช่เงินรายได้จากการประกอบกิจการทำเหมืองแร่ตามที่โจทก์ได้รับการส่งเสริมฯ และมีใช่เป็นรายได้จากการจำหน่ายผลพลอยได้ หรือเป็นรายได้จากการจำหน่ายสินค้ากึ่งสำเร็จรูปตามความในมาตรา 31 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน

และแม้ พ.ร.บ. ดังกล่าวจะไม่มีคำจำกัดความคำว่า "รายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ" ไว้โดยเฉพาะแต่วัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. ฉบับนี้ มีเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนในประเทศ สนองความต้องการของประเทศในการเร่งรัดการลงทุน เพื่อประโยชน์ในการสร้างงาน การเพิ่มรายได้ และการกระจายรายได้ให้แก่ประชาชน โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิและผลประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมฯ



ดังนั้น การประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมฯ จึงต้องหมายถึงการประกอบการงาน ที่ได้รับการส่งเสริมฯ ตามบัตรส่งเสริมฯ เท่านั้น รายได้ดอกเบี้ยที่โจทก์ได้รับจากสถาบันการเงินดังกล่าว ย่อมถือเป็นรายได้อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการที่โจทก์ได้รับการส่งเสริมฯ

ตามพฤติการณ์แห่งคดี กรณีเป็นเรื่องโจทก์แปลความหรือเข้าใจความหมายของรายได้ที่จะได้รับยกเว้นภาษีผิดไป เมื่อประกอบกับข้อเท็จจริงรับฟังยุติตามคำวินิจฉัยของศาลภาษีอากรกลางว่า ในชั้นเรียกตรวจสอบภาษีอากรรายนี้ โจทก์ได้ให้ความร่วมมือมอบเอกสาร มอบบัญชี และหลักฐานต่างๆ ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วยดีตลอดมา แสดงถึงโจทก์ไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงภาษีเบียดเบียนบทลงโทษ ผู้ที่ชำระภาษีไว้ไม่ถูกต้องตามความจริงหรือไม่บริบูรณ์ อันเป็นพฤติการณ์มีเจตนาหลีกเลี่ยงภาษีอากร เมื่อโจทก์ไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงภาษีอากร โจทก์จึงสมควรได้รับการงดเบี่ยงปรับทั้งหมด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3683/2543 จำเลยได้รับบัตรส่งเสริมฯ ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งกำหนดเงื่อนไขไว้ในข้อ 3 ว่าวัตถุประสงค์หรือวัตถุประสงค์ที่เป็น ที่คณะกรรมการฯ อนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้า และภาษีการค้า นั้นจะต้องใช้เฉพาะในกิจการส่วนที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการฯ ให้ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้า และหรือภาษีการค้า เท่านั้น หากจะจำหน่ายจ่ายโอนหรือนำไปใช้ในกิจการอื่น จะต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการฯ ก่อน และในข้อ 13.4 ก็กำหนดให้จำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่ผลิต หรือประกอบส่งออกไปจำหน่ายนอกราชอาณาจักรทั้งสิ้น หากจำเลยมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้รับตามบัตรส่งเสริมฯ ดังกล่าว จำเลยก็ย่อมไม่อาจถือประโยชน์ที่ได้รับตามบัตรส่งเสริมฯ ได้ เมื่อจำเลยมิวัตถุประสงค์และวัตถุประสงค์ที่นำเข้ามาซึ่งผลผลิต ที่ไม่ได้ใช้ผลิต ผสม หรือประกอบผลิตภัณฑ์ เพื่อการส่งออกภายในระยะเวลาหนึ่งปีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ จึงไม่อยู่ในเงื่อนไขที่จำเลย จะได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้า ตามบัตรส่งเสริมฯ ดังกล่าว

ตามมาตรา 41 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 บัญญัติว่า คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มีอำนาจอนุญาตให้ผู้รับการส่งเสริมฯ จำหน่ายเครื่องจักรที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรได้ โดยการ

อนุญาตจะทำเป็นหนังสือ หรือแก้ไขบัตรส่งเสริมฯ โดยระบุเงื่อนไขและรายละเอียดในการอนุญาตไว้ด้วยก็ได้ และวรรคสามบัญญัติว่า ห้ามมิให้นำกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรมาใช้บังคับ แก่ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ซึ่งได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการฯ ตามมาตรานี้

แต่ตามทางนำสืบของโจทก์ไม่ปรากฏหลักฐานว่า จำเลยประสงค์จะจำหน่ายเครื่องจักรและได้มีหนังสืออนุญาตให้จำหน่ายเครื่องจักร หรือมีการแก้ไขบัตรส่งเสริมฯ จากคณะกรรมการฯ ทั้งคดีก็ไม่ได้ความแน่ชัดว่าจำเลยได้จำหน่ายจ่ายโอนเครื่องจักรดังกล่าว ไปแล้วหรือไม่ กรณีเช่นนี้จะถือว่า จำเลยได้ปฏิบัติผิดเงื่อนไข โดยการจำหน่ายเครื่องจักรแล้วหาได้ไม่ โจทก์ทั้งสองจึงไม่มีอำนาจฟ้องให้ จำเลยชำระค่าภาษีอากรขาเข้าและภาษีการค้าในส่วนนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6489/2543 จำเลยทำเอกสารปลอมและเท็จขึ้น ซึ่งสำเนาใบขนสินค้าขาออกและแบบแสดงรายการการค้าฉบับมุล่งน้ำเงิน ทำให้โจทก์หลงเชื่อว่าเป็นบริษัท ส. ได้ส่งผลิตภัณฑ์ผ้าลายปักฉลุ หรือผ้าพื้นปักลายฉลุที่ผลิตได้จากผ้าพื้น ออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด ถ้าหากจำเลยไม่กระทำเช่นนั้น คณะกรรมการฯ ย่อมสามารถเรียกเก็บอากรขาเข้า ภาษีการค้า และภาษีส่วนท้องถิ่นสำหรับวัตถุประสงค์หรือวัตถุประสงค์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศได้ เมื่อครบกำหนดระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันนำเข้า การที่โจทก์ไม่สามารถเรียกเก็บภาษีอากร จากบริษัทฯ และธนาคารที่ออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าว มีผลมาจากการกระทำโดยจงใจของจำเลยโดยตรง ที่กระทำต่อโจทก์โดยผิดกฎหมาย ทำให้โจทก์เสียหายแก่สิทธิ์ในการจัดเก็บภาษีจากบริษัทฯ และธนาคารที่ออกหนังสือค้ำประกัน และต้องจ่ายเงินค่าชดเชยค่าภาษี ให้แก่บริษัทฯ ดังกล่าวอันเป็นการกระทำละเมิดต่อโจทก์ จำเลยจึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน คือค่าภาษีอากรที่โจทก์ไม่สามารถจะเรียกเก็บได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6842/2544 จำเลยได้รับการส่งเสริมฯ ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ให้สิทธิและประโยชน์แก่จำเลย โดยให้จำเลย ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียอากรขาเข้าและภาษีการค้า สำหรับวัตถุประสงค์และวัตถุประสงค์จำเป็น ที่ต้องนำเข้ามาดังกล่าว



แต่มีเงื่อนไขว่า จำเลยต้องนำวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ที่นำเข้าดังกล่าวนั้น ไปใช้ในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก และไม่ปรากฏข้อยกเว้นให้จำเลยไม่ต้องเสียอากรขาเข้าและภาษีการค้า ในกรณีอื่น นอกเหนือจากข้อที่ให้นำวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ที่ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ ไปทำการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกไว้ จึงต้องถือว่าจำเลยจะได้รับ ยกเว้นอากรขาเข้าและ ภาษีการค้า สำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ต้องนำเข้าดังกล่าว เพียงกรณีเดียวเป็นเด็ดขาดกล่าวคือ จำเลยต้องนำไปใช้ผลิต สินค้าเพื่อการส่งออกเท่านั้น

พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 54 วรรค สองใช้ถ้อยคำว่า คณะกรรมการฯ จะสั่งให้สำนักงานฯ เตือน ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ก่อนก็ได้ ในกรณีที่ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ มิได้ตั้งใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข

แสดงว่านอกจากในกรณีผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ได้ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขโดยจงใจ ซึ่งคณะกรรมการฯ ต้องเพิกถอน สิทธิและประโยชน์แล้ว แม้เป็นกรณีผู้ได้รับการส่งเสริมฯ มิได้ จงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข กฎหมายก็ยังให้อำนาจ คณะกรรมการฯ สามารถสั่งเพิกถอนสิทธิและประโยชน์

เมื่อจำเลยนำเข้าวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ที่ต้องนำเข้า ตามพ้อง 2 ครั้งหากจำเลยไม่ใช่ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ โดยได้รับ สิทธิและประโยชน์ ตามบัตรส่งเสริมฯ คณะกรรมการส่งเสริม การลงทุน จำเลยก็มีหน้าที่ต้องชำระอากรขาเข้าและภาษีการค้า สำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ที่ต้องนำเข้า ตามพ้องตั้งแต่ ขณะนำเข้า เพราะวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ต้องนำเข้าดังกล่าว เป็นสินค้าที่ตามปกติแล้วผู้นำเข้าจะต้องเสียอากรขาเข้าและ ภาษีการค้า เมื่อจำเลยเสียอากรขาเข้าและภาษีการค้า ในขณะที่ นำเข้าในกรณีเช่นนี้ไปแล้ว แม้ต่อมาสินค้าดังกล่าวจะสูญหาย ถูกทำลาย หรือเกิดเหตุเพลิงไหม้เสียหาย จำเลยก็หาอาจร้องขอ คืนอากรขาเข้าและภาษีการค้า สำหรับสินค้าที่เสียหายไปได้ไม่ จำเลยเป็นผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ โดย ไม่ต้องชำระอากรขาเข้าและภาษีการค้า ในขณะที่นำเข้า แต่ จำเลยไม่ได้นำวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ที่นำเข้าดังกล่าวไปใช้

ผลิตสินค้าเพื่อส่งออก เนื่องจากเกิดเพลิงไหม้ จึงไม่อาจนำไป ผลิตสินค้าเพื่อส่งออกตามเงื่อนไข ที่กำหนดในบัตรส่งเสริมฯ กรณีก็ต้องถือว่าจำเลยปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่คณะกรรมการฯ กำหนด จำเลยจึงมีหน้าที่ต้องเสียอากรขาเข้าและภาษีการค้า

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5828/2545 จำเลยนำ

เครื่องจักรเข้ามาในราชอาณาจักร ย่อมมีความรับผิดชอบในอันที่ จะต้องเสียภาษีสำหรับของที่นำเข้ามาในเวลาผู้นำของเข้าสำเร็จ ตาม พ.ร.บ. คุ้มครอง พ.ศ. 2469 มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง แต่จำเลยอาจได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีหากได้รับสิทธิและ ประโยชน์ทางภาษีอากร ภายใต้เงื่อนไขกฎหมายและสำนักงาน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เมื่อปรากฏว่าจำเลย นำเข้าเครื่องจักร โดยได้รับยกเว้นอากรและภาษีการค้าตามบัตร ส่งเสริมฯ แต่เครื่องจักรดังกล่าวถูกเพลิงไหม้ขณะอยู่ในอารักขา ของโจทก์ที่ 1 และสำนักงานฯ มีหนังสือถึงโจทก์ที่ 1 แจ้งว่า ได้ยกเลิกหนังสือที่อนุมัติให้ยกเว้นอากรสำหรับเครื่องจักรที่ถูก เพลิงไหม้แล้ว โดยไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า อธิบดีกรมศุลกากร ยกเว้นภาษีอากรในส่วนของสินค้าที่ถูกเพลิงไหม้ให้แก่จำเลย จำเลยจึงมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่ต้องเสียภาษีอากรตาม กฎหมาย

โจทก์ที่ 1 มีหน้าที่จัดเก็บภาษีอากรจากผู้นำเข้า ส่วน สำนักงานฯ มีอำนาจหน้าที่ที่จะยกเว้นภาษีอากร ให้แก่ผู้นำเข้า ตามเงื่อนไขของกฎหมาย และสำนักงานฯ กำหนด แต่ไม่มี อำนาจหน้าที่ที่จะจัดเก็บภาษีอากร และไม่มีหน้าที่สั่งให้โจทก์ที่ 1 เก็บภาษีอากร การที่สำนักงานฯ มีหนังสือถึงโจทก์ที่ 1 ล่วง ไปสั่งให้โจทก์ที่ 1 จัดเก็บภาษีอากรจากจำเลยย่อมไม่ชอบ ต่อ มาสำนักงานฯ มีหนังสือถึงโจทก์ที่ 1 ว่า “สำนักงานฯ จึงขอ ยกเลิกการแจ้งให้กรมศุลกากร เรียกเก็บภาษีอากรสำหรับ เครื่องจักรที่ถูกเพลิงไหม้ดังกล่าว” จึงเป็นเรื่องที่สำนักงานฯ เห็นว่าตัวเองไม่มีอำนาจหน้าที่ดังกล่าว จึงทำหนังสือขอยกเลิก เรื่องการแจ้งให้โจทก์ที่ 1 เรียกเก็บภาษีสำหรับเครื่องจักรที่ถูก เพลิงไหม้เท่านั้น หากเป็นเรื่องแจ้งยกเลิกการเรียกเก็บภาษี อากร สำหรับเครื่องจักรที่ถูกเพลิงไหม้ดังที่จำเลยเข้าใจไม่

ภาพ: <http://www.csbsju.edu/Images/English/Law%20careers.jpg>
<http://www.mnfamilylawblog.com/uploads/image/gav.jpg>

นานาสาระกับบีไอไอ



สิทธิประโยชน์ด้านวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น

1. วัตถุดิบและวัสดุจำเป็นหมายถึงอะไร

ตอบ ตามประกาศสำนักงานฯ ที่ ป.1/2546 ลงวันที่ 16 มกราคม 2546 เรื่อง คำจำกัดความของส่วนประกอบ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ โครงโรงงานสำเร็จรูป วัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ได้ระบุคำจำกัดความของวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นไว้ดังนี้

วัตถุดิบ (Raw Material) หมายถึง ของที่ใช้ในการผลิต หรือผสม หรือประกอบเป็นผลิตภัณฑ์ ซึ่งบางครั้งอาจไม่คงสภาพเดิมเมื่อผ่านกระบวนการแล้ว ทั้งนี้ให้หมายรวมถึง ของที่ใช้บรรจุผลิตภัณฑ์ด้วย

วัสดุจำเป็น (Essential Material) หมายถึง ของซึ่งจำเป็นต้องใช้และเมื่อใช้แล้วสิ้นเปลืองในการผลิต หรือผสม หรือประกอบเป็นผลิตภัณฑ์หรือผลิตผล เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพ คุณภาพ และมาตรฐาน ช่วยลดการสูญเสีย และเพิ่มผลผลิตสำหรับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลดังกล่าว

2. วัตถุดิบหมุนเวียนและวัตถุดิบไม่หมุนเวียน คืออะไร

ตอบ วัตถุดิบและวัสดุจำเป็น อาจแบ่งได้เป็น วัตถุดิบหมุนเวียน และวัตถุดิบไม่หมุนเวียน ดังนี้

วัตถุดิบหมุนเวียน (Revolving - Stock Material) หมายถึง วัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่นำเข้ามาโดยได้รับสิทธิประโยชน์ตามมาตรา 36 เพื่อผลิตเป็นสินค้าตามกรรมวิธีการผลิตที่ได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมฯ ตามปกติ สามารถนำเข้าโดยใช้สิทธิยกเว้นอากรขาเข้าได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับสิทธิประโยชน์ตามมาตรา 36 แต่จะต้องมีปริมาณถือครองสะสมไม่เกินกว่าปริมาณสต็อกสูงสุดที่ได้รับอนุมัติ และเมื่อนำไปผลิตเป็นสินค้าส่งออก สามารถนำปริมาณการใช้วัตถุดิบที่ผลิตเพื่อการส่งออก ไปตัดบัญชีเพื่อหักลบยอดปริมาณถือครองได้

ในกรณีที่ปริมาณถือครองครบตามปริมาณสต็อกสูงสุดแล้ว จะไม่สามารถส่งออกได้อีก แต่สามารถขอใช้

ธนาคารค้ำประกันอากรขาเข้าของวัตถุดิบดังกล่าวได้ และเมื่อมีการผลิตส่งออกและตัดบัญชี เพื่อหักลบปริมาณถือครองลง ก็สามารถนำวัตถุดิบที่ใช้ธนาคารค้ำประกันไว้มาขอส่งปล่อยเพื่อถอนธนาคารค้ำประกันได้

วัตถุดิบไม่หมุนเวียน (Non - Revolving - Stock Material) ได้แก่ วัตถุดิบและวัสดุจำเป็นทุกชนิดที่ได้รับสิทธิประโยชน์ตามมาตรา 30 และวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ได้รับสิทธิตามมาตรา 36 แต่เป็นการผ่อนผันให้นำเข้าในปริมาณที่จำกัด หรือผ่อนผันให้นำเข้าเป็นการชั่วคราว ถือเป็นวัตถุดิบประเภทไม่หมุนเวียน คือ เมื่อมีการนำเข้าโดยใช้สิทธิประโยชน์ครบตามจำนวนที่กำหนดไว้ในช่วงเวลานั้นแล้ว จะไม่สามารถส่งปล่อยหรือใช้ธนาคารค้ำประกันภาษีได้อีก แม้ว่าจะมีการตัดบัญชีเพื่อลดยอดปริมาณถือครองหรือไม่ก็ตาม

3. สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับวัตถุดิบที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมฯ มาตรา 36 (1) และ 36 (2) ต่างกันอย่างไร

ตอบ มาตรา 36 (1) หมายถึง การยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อใช้ผลิต ผสม หรือประกอบผลิตภัณฑ์ หรือผลิตผล เฉพาะที่ใช้ในการส่งออก ส่วนมาตรา 36 (2) หมายถึง การยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของผู้ที่ได้รับการส่งเสริมฯ นำเข้ามาเพื่อส่งออกกลับไป เช่น การนำเข้าของ เพื่อใช้เป็นตัวอย่างแล้วส่งกลับคืน เป็นต้น

4. สิทธิประโยชน์มาตรา 36 (1) และ (2) มีกำหนดระยะเวลาที่ได้รับสิทธิหรือไม่

ตอบ ระยะเวลาการได้รับสิทธิขึ้นอยู่กับเขตที่ตั้ง โครงการที่ตั้งอยู่ในเขต 1 และ เขต 2 จะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ที่นำเข้ามาผลิตเพื่อส่งออกเป็นระยะเวลา 1 ปี ส่วนโครงการที่ตั้งในเขต 3 จะได้รับยกเว้นเป็นระยะเวลา 5 ปี



5. สิทธิประโยชน์มาตรา 36 (1) และ (2) สามารถขอขยายเวลาได้หรือไม่

ตอบ สามารถขอขยายเวลาได้ โดยควรยื่นขอขยายเวลาดังแต่ระยะเวลานำเข้ายังไม่หมด หรือหมดแล้วแต่ยังไม่เกิน 6 เดือน นับแต่วันรับเรื่องขอขยายเวลา โดยบีโอไอจะอนุมัติให้ขยายเวลาได้ครั้งละไม่เกิน 2 ปี ทั้งนี้เพื่อที่จะใช้สิทธิได้อย่างต่อเนื่อง บริษัทควรจะยื่นขอขยายเวลาก่อนที่สิทธิประโยชน์ของบริษัทจะสิ้นสุดลง

6. หากบริษัทนำวัตถุดิบเข้ามาผลิตสินค้าแล้วจำหน่ายให้กับบริษัทภายในประเทศ เพื่อนำไปผลิตต่อ แล้วส่งออก กรณีนี้สามารถใช้สิทธิในการยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบได้หรือไม่

ตอบ การดำเนินการดังกล่าว เป็นการส่งออกทางอ้อมซึ่งสามารถกระทำได้ ในกรณีนี้จะต้องจำหน่ายสินค้าให้กับบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมฯ ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ตามมาตรา 36 เช่นกัน

7. หากบริษัทต้องการใช้สิทธิประโยชน์มาตรา 36 จะต้องดำเนินการอย่างไร

ตอบ บริษัทจะต้องยื่นขออนุมัติสูตรการผลิตและปริมาณสต็อกสูงสุดที่บีโอไอก่อน ส่วนขั้นตอนการขอส่งออกหรือตัดบัญชีวัตถุดิบ จะต้องไปดำเนินการที่สมาคมส่งเสริมฯ โดยบริษัทจะต้องยื่นใบสมัครเพื่อส่งออก และตัดบัญชีวัตถุดิบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ RMTS และนำบัญชีรายการวัตถุดิบ ปริมาณสต็อกสูงสุด สูตรการผลิตที่ได้รับอนุมัติจากบีโอไอ บันทึกข้อมูลลงในแผ่นบันทึกข้อมูล แล้วส่งให้กับสมาคมฯ การขอส่งออกนี้ สามารถยื่นผ่านระบบ Modem หรือระบบ Import Online ทั้งนี้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทจะต้องได้รับการอบรมก่อนการใช้บริการ

8. สูตรการผลิตคืออะไร

ตอบ สูตรการผลิต หมายถึง ปริมาณการใช้รวมต่อผลิตภัณฑ์ 1 ชิ้น ซึ่งเท่ากับปริมาณการใช้สุทธิต่อผลิตภัณฑ์ 1 ชิ้น รวมกับปริมาณส่วนสูญเสีย (หากมี) สูตรการผลิตจะใช้ในการพิจารณาตัดบัญชีวัตถุดิบเมื่อมีการส่งออก บริษัทที่ได้รับส่งเสริมฯ ต้องขออนุมัติสูตรการผลิตของผลิตภัณฑ์ทุกๆ แบบที่จะผลิตเพื่อส่งออก มิฉะนั้น จะไม่สามารถตัดบัญชีวัตถุดิบได้

9. ปริมาณสต็อกสูงสุดหมายถึงอะไร

ตอบ ปริมาณสต็อกสูงสุด หมายถึง จำนวนหรือปริมาณของวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ที่พอเพียงสำหรับใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการส่งเสริมฯ ตามกำหนดระยะเวลาที่บีโอไออนุมัติ โดยจะอนุมัติให้เป็นปริมาณของการใช้กำลังผลิตจำนวน 6 เดือน ที่ระบุในบัตรส่งเสริมฯ

10. การขออนุมัติสูตรการผลิตและปริมาณสต็อกสูงสุดใช้เวลาเท่าไร

ตอบ การขออนุมัติสูตรการผลิต และ/หรือ ปริมาณสต็อกสูงสุด ตามมาตรา 36 บีโอไอจะพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันทำการ

11. การส่งออกและตัดบัญชีวัตถุดิบใช้เวลาเท่าไร

ตอบ การส่งออกวัตถุดิบ และตัดบัญชีวัตถุดิบ จะดำเนินการที่สมาคมส่งเสริมฯ โดยการส่งออกฯ จะใช้เวลาภายใน 3 ชั่วโมงทำการ ส่วนการตัดบัญชีวัตถุดิบนั้น จะใช้เวลาดำเนินการภายใน 3 วันทำการ

12. การขออนุมัติสูตรการผลิตและปริมาณสต็อกสูงสุดใช้เอกสารอะไรบ้าง

ตอบ การขออนุมัติสูตรการผลิต และ/หรือ ปริมาณสต็อกสูงสุด ตามมาตรา 36 จะใช้เอกสารดังนี้

- หนังสือของบริษัทแจ้งความประสงค์และรายละเอียด
- รายละเอียดสูตรและปริมาณการใช้แต่ละแบบ จำนวน 2 ชุด
- บัญชีแสดงรายการและปริมาณสต็อกสูงสุด จำนวน 2 ชุด
- ภาพผลิตภัณฑ์ หรือพิมพ์เขียว หรือตัวอย่าง (ถ้ามี)

การขอสูตรการผลิตอย่างเดียว ไม่ใช่เอกสารในข้อ 3 และเอกสารทุกแผ่นต้องลงนาม พร้อมประทับตราของบริษัท และยื่นที่สำนักบริหารการลงทุน 1- 4 ที่เกี่ยวข้อง



13. การกำหนดวันที่เริ่มใช้สิทธิประโยชน์มาตรา 36 ครั้งแรก มีหลักเกณฑ์อย่างไร

ตอบ หลักเกณฑ์การกำหนดวันที่เริ่มใช้สิทธิครั้งแรก มีดังนี้

- จะต้องได้รับบัตรส่งเสริมฯ แล้ว
- จะต้องไม่เป็นวันที่ก่อนได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมฯ
- จะต้องแสดงหลักฐานการซื้อเครื่องจักรเพื่อใช้ในโครงการ อย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้
 - รายงานการนำเข้าเครื่องจักรโดยระบบ eMT
 - สำเนาใบขนสินค้าขาเข้าที่แสดงการนำเข้าเครื่องจักรจากต่างประเทศ โดยชำระภาษีอากร
 - สำเนาใบเสร็จรับเงินในกรณีที่ซื้อเครื่องจักรในประเทศ
- จะต้องแสดงหลักฐานการนำเข้าวัตถุดิบที่ต้องการใช้สิทธิเป็นงวดแรก เช่น
 - สำเนาใบขนสินค้าขาเข้าที่แสดงการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยชำระภาษีอากรหรือใช้ธนาคารค้ำประกัน หรือ
 - สำเนาหลักฐานการสั่งซื้อวัตถุดิบ หรือสำเนาอินวอยซ์ เป็นต้น
- เมื่อกำหนดวันที่เริ่มใช้สิทธิครั้งแรกแล้ว จะไม่สามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงวันที่เริ่มใช้สิทธิได้อีก เว้นแต่จะยังไม่ได้ส่งปล่อยวัตถุดิบ / ส่งปล่อยถอนธนาคารค้ำประกัน / ส่งปล่อยคืนอากรเท่านั้น
- กรณีที่ผู้ได้รับการส่งเสริมฯ นำเข้าวัตถุดิบโดยการชำระอากรขาเข้าไปก่อน หรือใช้ธนาคารค้ำประกันอากรขาเข้าไว้ จะต้องกำหนดวันที่เริ่มใช้ครั้งแรกให้ครอบคลุมย้อนหลังไปจนถึงวันที่นำวัตถุดิบนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร มิฉะนั้น จะไม่สามารถส่งปล่อยเพื่อขอคืนอากรขาเข้าหรือถอนธนาคารค้ำประกันได้

14. การขออนุมัติสูตรการผลิต จำเป็นจะต้องรวมรายการวัตถุดิบที่ซื้อภายในประเทศด้วยหรือไม่

ตอบ การยื่นสูตรการผลิต ควรรวมรายการวัตถุดิบให้ครบถ้วน เพื่อให้สูตรการผลิตมีความสมบูรณ์ โดยควรรวมรายการวัตถุดิบที่นำเข้า และรายการวัตถุดิบที่ซื้อภายในประเทศไว้ด้วยกัน

โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องการโอนสิทธิ์ สำหรับการตัดบัญชีวัตถุดิบที่ซื้อในประเทศ แต่หากไม่ต้องนำมาตัดบัญชี ก็ให้ระบุว่าเป็นวัตถุดิบที่ซื้อในประเทศ ไม่นำมาตัดบัญชี

15. สูตรการผลิตที่ได้รับอนุมัติแล้ว สามารถขอแก้ไขภายหลังได้หรือไม่

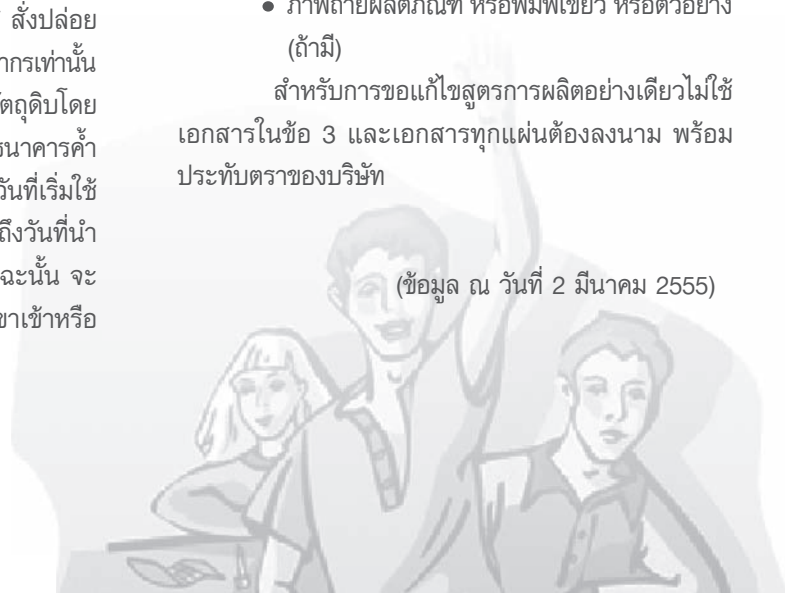
ตอบ สามารถขอแก้ไขได้ ในหลายกรณี เช่น แก้ไขปริมาณการใช้วัตถุดิบต่อหน่วย แก้ไขชนิดรายการวัตถุดิบโดยเพิ่มการนำเข้าชิ้นส่วนกึ่งสำเร็จรูป หรือแก้ไขเพิ่มเติมชื่อวัตถุดิบ เป็นต้น

การขอแก้ไขสูตรการผลิต และ/หรือปริมาณผลิตภัณฑ์สูงสุด จะต้องยื่นเอกสารดังนี้

- หนังสือของบริษัทแจ้งความประสงค์และรายละเอียด
- รายละเอียดการขอแก้ไขสูตรการผลิตแต่ละแบบ จำนวน 2 ชุด
- บัญชีขอแก้ไขแสดงรายการและปริมาณอนุมัติสูงสุด (รวม) จำนวน 2 ชุด
- ภาพถ่ายผลิตภัณฑ์ หรือพิมพ์เขียว หรือตัวอย่าง (ถ้ามี)

สำหรับการขอแก้ไขสูตรการผลิตอย่างเดียวไม่ใช้เอกสารในข้อ 3 และเอกสารทุกแผ่นต้องลงนาม พร้อมประทับตราของบริษัท

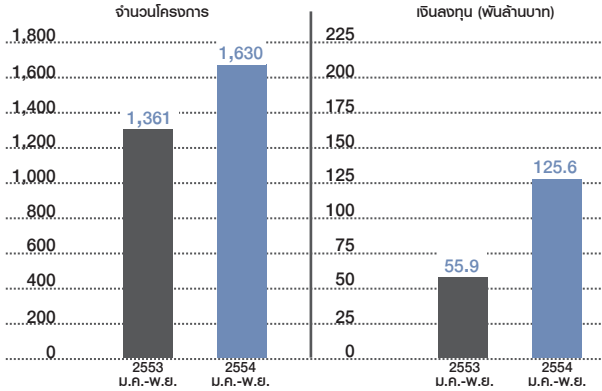
(ข้อมูล ณ วันที่ 2 มีนาคม 2555)



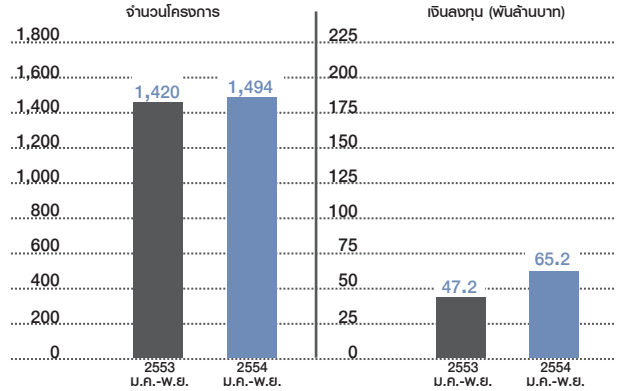
ภาวะการส่งเสริมการลงทุน

มกราคม - พฤศจิกายน 2554 เปรียบเทียบ ปี 2553

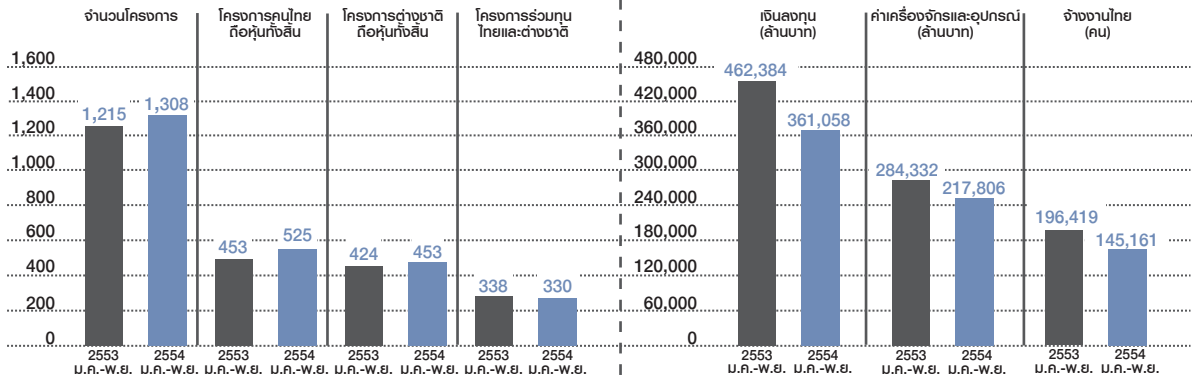
การขอรับการส่งเสริมการลงทุน



การอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน



การออกบัตรส่งเสริมการลงทุน



หน่วย : ล้านบาท

จำแนกการออกบัตรตามหมวดประเภทกิจการ

| ประเภทผลิตภัณฑ์ | จำนวนโครงการ | | เงินลงทุน | | ทุนจดทะเบียนไทย | | ทุนจดทะเบียนต่างชาติ | | จ้างแรงงาน (คน) | |
|---|--------------|-------|-----------|---------|-----------------|--------|----------------------|--------|-----------------|---------|
| | 2553 | 2554 | 2553 | 2554 | 2553 | 2554 | 2553 | 2554 | 2553 | 2554 |
| เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร | 163 | 187 | 46,142 | 56,869 | 3,289 | 9,320 | 2,016 | 1,182 | 26,154 | 24,877 |
| เหมืองแร่ เซรามิกส์ และโลหะขั้นมูลฐาน | 28 | 28 | 35,406 | 20,341 | 710 | 393 | 3,220 | 2,028 | 3,891 | 2,933 |
| อุตสาหกรรมเบา | 66 | 84 | 9,756 | 10,001 | 556 | 456 | 763 | 1,294 | 22,242 | 17,500 |
| ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง | 224 | 320 | 82,743 | 71,786 | 1,195 | 1,135 | 9,048 | 6,367 | 30,616 | 36,390 |
| อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า | 215 | 185 | 85,041 | 58,480 | 455 | 353 | 968 | 1,228 | 88,084 | 39,671 |
| เคมีภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก | 149 | 167 | 36,903 | 39,808 | 1,312 | 794 | 1,592 | 1,300 | 12,876 | 13,160 |
| บริการ และสาธารณูปโภค | 370 | 337 | 166,393 | 103,774 | 10,307 | 14,342 | 3,022 | 2,555 | 12,556 | 10,630 |
| รวม | 1,215 | 1,308 | 462,384 | 361,058 | 17,823 | 26,793 | 20,628 | 15,953 | 196,419 | 145,161 |

หมายเหตุ :

เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพฯ นครปฐม นครศรีธรรมราช สุพรรณบุรี และสมุทรปราการ

เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง อยุธยา และภูเก็ต

เขต 3 ได้แก่ 58 จังหวัด โดยแบ่งเป็นเขต 3 พิเศษ จำนวน 23 จังหวัด ได้แก่ ศรีสะเกษหนองบัวลำภู สุรินทร์ ยโสธร มหาสารคาม นครพนม

ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ สกลนคร บุรีรัมย์ อำนาจเจริญ ชัยภูมิหนองคาย อุบลราชธานี อุตรดิตถ์แพร่ พะเยา น่าน สตูล ปัตตานี ยะลา บึงกาฬ

และนราธิวาส และเขต 3 ใน 36 จังหวัดที่เหลือสำหรับการขนส่งทางเรือหรืออากาศได้รวมไว้ในเขต 3

ข้อสังเกต :

1) ในแต่ละเดือนสถิติการอนุมัติให้การส่งเสริมฯ ไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับสถิติการขอรับการส่งเสริมฯ ในเดือนเดียวกัน เนื่องจากปกติสำนักงานฯ

จะใช้เวลาพิจารณาอนุมัติโครงการที่ขอรับการส่งเสริมฯ ภายในกำหนดเวลา 15 - 90 วันทำการ

2) สถิตินี้ไม่นับรวมโครงการซึ่งไม่มีการลงทุนเพิ่ม ได้แก่ โยกย้ายสถานประกอบการ รับโอนโครงการ



โครงการอนุมัติ ให้การส่งเสริมการลงทุน เดือนพฤศจิกายน 2554

| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|---|------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1. บิ๊กดีทีก้า จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ลูกเปิด 3,000,000 ตัว | 1.5 | 72.10 | 51 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 2. มิตรเจริญปาล์มออยล์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | น้ำมันปาล์มดิบ 55,080 ตัน และน้ำมันเมล็ดในปาล์มดิบ 8,100 ตัน | 1.12 | 180.00 | 57 | จ.ชุมพร (เขต 3) |
| 3. ชัยชนะ ปาล์มออยล์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | น้ำมันปาล์มดิบ 20,400 ตัน และน้ำมันเมล็ดปาล์มดิบ 6,000 ตัน | 1.12 | 154.80 | 30 | จ.สุราษฎร์ธานี (เขต 3) |
| 4. วัฒนคุณเภสัช จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เลียงไก่เนื้อ 4,365,000 ตัว | 1.5 | 140.00 | 25 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 5. MR.LU LINHAN (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | ยางแท่ง 40,000 ตัน ยางพรม 40,000 ตัน ยางแผ่นรมควัน 10,000 ตัน | 1.16 | 800.00 | 258 | จ.นครพนม (เขต 3) |
| 6. MR.LU LINHAN (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | ยางแท่ง 40,000 ตัน ยางพรม 40,000 ตัน ยางแผ่นรมควัน 10,000 ตัน | 1.16 | 800.00 | 258 | จ.สุราษฎร์ธานี (เขต 3) |
| 7. ไทยเพรซิเดนทึฟูดส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น-ฮ่องกง- อังกฤษ-สวีเดน-แคนาดา) | เบหมีกึ่งสำเร็จรูป 7,800 ตัน | 1.11 | 209.40 | 195 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 8. นายอาร์เจย์ อิมมานี (หุ้นอินเดียทั้งสิ้น) | พืช พัก พลไม้มัน บรจกานะ: พริก 16,000 ตัน น้ำพริก พัก พลไม้มัน บรจกานะ: พริก 5,250 ตัน น้ำพริก พัก พลไม้มัน เข็มขุ่น 1,050 ตัน | 1.11 | 315.00 | 184 | จ.ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3) |
| 9. อุตสาหกรรมพันท้ายนรสิงห์ สินค้าพื้นเมือง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | สิ่งปรุงแต่งอาหาร 18,000 ตัน | 1.11 | 229.00 | 195 | จ.สมุทรสาคร (เขต 1) |
| 10. สีนพพรพงศ์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เลียงไก่เนื้อ 3,460,000 ตัว | 1.5 | 134.00 | 17 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 11. กาวอุตสาหกรรมยางพารา (อีสาน) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ยางแท่ง และหรือยางพรม 45,000 ตัน | 1.16 | 487.50 | 148 | จ.หนองคาย (เขต 3) |

หมวด 1 โครงการและผลิตผลจากการเกษตร



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|------------------|------------------------|-----------------------|---------------------------|
| 12. สงวนวงษ์มาตรฐาน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แป้งแปรรูป 132,000 ตัน | 1.13 | 220.00 | 50 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 13. พี เอส พี ฟาร์ม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เลี้ยงไก่เนื้อ 4,190,000 ตัว | 1.5 | 137.00 | 54 | จ.ลพบุรี (เขต 3) |
| 14. รับเบอร์แลนด์โปรดักส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ยางแท่ง และหรือยางพรม 144,000 ตัน | 1.16 | 1,025.00 | 313 | จ.มุกดาหาร (เขต 3) |
| 15. ไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น-ฮ่องกง- อังกฤษ-สวีเดน) | บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป 5,430 ตัน | 1.11 | 67.00 | 241 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 16. เซาท์แลนด์รับเบอร์ ริชอร์ส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ยางแท่ง และหรือยางพรม 144,000 ตัน | 1.16 | 996.00 | 226 | จ.บึงกาฬ (เขต 3) |
| 17. ไทยแกน ฟู้ดส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | กะทิบรรจุกระป๋อง 54,400 ตัน เครื่องดื่มจากพืช พัก ผลไม้ บรรจุกระป๋อง 54,000 ตัน กะทิ และหรือกะทิผสมเครื่องแกง บรรจุกล่อง เครื่องดื่มจาก พืช พัก ผลไม้บรรจุกล่อง 29,250 ตัน เครื่องดื่มจากพืช พัก ผลไม้ บรรจุขวด 10,800 ตัน | 1.11 | 379.70 | 563 | จ.ราชบุรี (เขต 2) |
| 18. สยาม คริสตัล โรส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | กีดคุณภาพข้าวครบวงจร 197,000 ตัน | 1.14 | 300.00 | 100 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 19. สีมานีเตอร์โปรดักส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แป้งมันสำปะหลัง 120,000 ตัน | 1.13 | 306.00 | 314 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 20. สหยนต์เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แป้งมันสำปะหลัง 60,000 ตัน | 1.13 | 325.40 | 50 | จ.เพชรบูรณ์ (เขต 3) |
| 21. ไทยแม็กซ์ โคลด์ สโตร์เรจก์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ห้องเย็น 11,300 ตัน | 1.19 | 391.00 | 81 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 22. ศรีตังโกลอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-สิงคโปร์) | ยางแท่ง และหรือยางพรม 13,140 ตัน | 1.16 | 98.40 | 265 | จ.สุราษฎร์ธานี (เขต 3) |
| 23. ศรีตังโกลอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-สิงคโปร์) | ยางแท่ง และหรือยางพรม 144,000 ตัน | 1.16 | 453.80 | 265 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 24. เพรซิเดนท์ ฟลาวมิสส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แป้งสาลี 60,000 ตัน | 1.13 | 600.00 | 88 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 25. ไทยเบฟเวอเรจเอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เชื้อเพลิงจากชีวมวล 70,200 ลูกบาศก์เมตร | 1.18 | 304.30 | 23 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| 26. สีมานีเตอร์โปรดักส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แป้งมันสำปะหลัง 120,000 ตัน | 1.13 | 306.00 | 314 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภทกิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|---|--------------|---------------------|--------------------|---------------------------|
| 27.เบทาโกรเอ็อมเอฟ เดลี จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | อาหารพร้อมรับประทาน หรือกึ่งพร้อมรับประทาน จากเนื้อสัตว์แช่แข็ง 9,600 ตัน | 1.11 | 670.00 | 478 | จ.ลพบุรี (เขต 3) |
| 28.นายไพบูลย์ ดุษฎีวุฒิกุล (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | บริการรับฝากห้องเย็น 2,100 ตัน | 1.19 | 85.30 | 648 | จ.สงขลา (เขต 3) |
| 29.พลไม้กระป๋องประจวบ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | วุ้นหางจรเข้แปรรูปบรรจุ ภาชนะพนิค 14,400 ตัน | 1.11 | 40.00 | 61 | จ.ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3) |
| 30.โซยาไทย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ผลิตภัณฑ์แปรรูปจาก ถั่วเหลือง 200 ตัน | 1.11 | 6.50 | 12 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| 31.เบสท์ ซีคส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เลี้ยงไก่เนื้อ 20,873,000 ตัว | 1.5 | 2,062.10 | 206 | จ.เพชรบูรณ์ (เขต 3) |

| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภทกิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|--|--------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| 1.เหล็กสยามยามาโตะ จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น) | เหล็กรูปพรรณ 600,000 ตัน | 2.13 | 115.00 | 806 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 2.เบสท์-แพค คอนกรีต (2) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ผลิตภัณฑ์คอนกรีตอัดแรง สำหรับงานสาธารณูปโภค 300,000 ลูกบาศก์เมตร | 2.9 | 119.20 | 254 | จ.บุรีรัมย์ (เขต 3) |
| 3.เพพเพมันท์ ธีโรเคล อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | การแต่งแร่เหล็ก 96,000 ตัน | 2.2 | 27.30 | 32 | จ.อุทัยธานี (เขต 3) |
| 4.พี.ซี.นิคส์ ไมนิ่ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แร่โดโลไมต์ที่มีแมกนีเซียม- ออกไซด์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 18 900,000 ตัน | 2.2 | 80.00 | 33 | จ.สุราษฎร์ธานี (เขต 3) |
| 5.โออีโอ ยามาซากะ จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น) | ชิ้นส่วนเหล็กทุก 600 ตัน | 2.16 | 134.00 | 50 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 6.เอสบี คอยส์ เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ตัดและแปรรูปโลหะ 89,000 ตัน | 2.18 | 234.00 | 60 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 7.ทองเอี้ย ฟาสเทอร์เนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นมาเลเซียทั้งสิ้น) | BOLT & SCREW 17,800 ตัน STEEL WIRE 900 ตัน | 2.13 และ 4.3 | 551.10 | 180 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 8.MR.YEHO CHOON KWEE (ร่วมทุนญี่ปุ่น-สิงคโปร์) | ลวดเหล็กและเคลือบสังกะสี 36,000 ตัน | 2.13 และ 4.3 | 700.00 | 147 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 9.โดกิ อลูมิเนียม อินดัสทรี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ALUMINIUM ALLOY INGOT 14,400 ตัน | 2.14 | 10.00 | 15 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 10.นิปปอน คีนโซคุ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | การตัดและแปรรูปโลหะ 2,000 ตัน | 2.18 | 11.00 | 35 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |

หมวด 2 เครื่องจักร และโลหะขั้นมูลฐาน



| หมวด 3 อุตสาหกรรมเบา | บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|-------------------------|---|--|------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 1. เอมพกรีน อินโนเวชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เส้นใยปอแห้ง 3,200 ตัน เศษเย็บปอ 40,000 ตัน เมล็ดพันธุ์ปอ 10,400 ตัน | 3.1 | 40.00 | 105 | จ.อุบลราชธานี (เขต 3) |
| | 2. เมอร์รี่เพอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นมาเลเซียทั้งสิ้น) | เพอร์นิเจอร์ 60,000 ชุด | 3.15 | 10.00 | 45 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| | 3. คีออส เพอร์นิเจอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เพอร์นิเจอร์โลหะ 75,000 ชิ้น | 3.15 | 20.00 | 201 | จ.นนทบุรี (เขต 1) |
| | 4. แอดวานซ์ พรินติ้ง (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย-สหรัฐฯ) | งานพิมพ์ชิ้นส่วนประกอบ เสื้อผ้าสำเร็จรูป 20,370,000 ชิ้น | 3.1 | 92.00 | 249 | จ.ขอนแก่น (เขต 3) |
| | 5. ไทย เทค แอพไพร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | SAPPHIRE CRYSTAL 180,000 กิโลกรัม | 3.7 | 160.00 | 61 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| | 6. ยี่ดา (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | เส้นใยโพลีเอสเตอร์จาก เศษพลาสติก 35,000 ตัน | 3.1 | 437.20 | 175 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| | 7. อายบิส แลบอราทอรี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น) | เลนส์สายตา 4,000,000 ชิ้น หรือแว่นสายตา 2,000,000 ชิ้น | 3.9 | 360.00 | 330 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| | 8. โอยา ออปติคส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นฝรั่งเศสทั้งสิ้น) | เลนส์ (MOULD LENS) 14,100,000 ชิ้น | 3.8 | 1,242.00 | 100 | จ.ลำพูน (เขต 3) |
| | 9. ซิมเมจ โมชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เพอร์นิเจอร์หุ้มหนังหรือผ้า 70,000 ชิ้น | 3.15 | 60.00 | 190 | จ.นนทบุรี (เขต 1) |
| | 10. ซิมเมจ โมชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เพอร์นิเจอร์หุ้มหนังหรือผ้า 140,000 ชิ้น | 3.15 | 100.00 | 379 | จ.นครปฐม (เขต 1) |
| | 11. ไทย เหม่ย จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น) | พลอยจี้ละไว 450,000,000 ชิ้น | 3.7 | 79.40 | 483 | จ.ราชบุรี (เขต 2) |

| หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ และอุปกรณ์ขนส่ง | บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|-----------------------------------|------------------|------------------------|-----------------------|-------------------|
| | 1. บีเอเอสเอฟ เคมีแคท (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนเยอรมัน-ญี่ปุ่น) | ไส้กรองไอเสีย 2,000,000 ชิ้น | 4.10 | 48.00 | 88 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| | 2. ไทยซิมมิก เอนจิเนียริ่ง จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น) | ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป 245 ตัน | 4.3 | 32.50 | 7 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| | 3. เมวโลหะอุตสาหกรรม จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น) | ชิ้นส่วนโลหะ 34,320 ชิ้น | 4.3 | 29.50 | 3 | จ.สระบุรี (เขต 2) |
| | 4. เมวโลหะอุตสาหกรรม จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น) | ชิ้นส่วนโลหะ 805,000 ชิ้น | 4.3 | 79.50 | 4 | จ.สระบุรี (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|--|------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 5.มิก เด็นซี โคเซียว (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | แม่พิมพ์ 36 ชุด ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 4,200 ชุด | 4.2 | 40.00 | 22 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| 6.ชัยโย มอเตอร์ส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | รถบรรทุกขนาดใหญ่ ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ 1,500 คัน | 4.14 | 240.00 | 68 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 7.วาย เอส กัทท์ จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น) | ชุดก่อสร้างไอเสีย 169,000 ชุด | 4.10 | 68.30 | 18 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 8.อีเคค อีเกิล (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | WASTE GATE ACTUATOR 300,000 ชิ้น | 4.10 | 57.70 | 20 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 9.MR.MASAWAP MURAOKA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | เคลือบผิวด้วยวิธี ANODIZE 2,000,000 ชิ้น | 4.4 | 60.00 | 3 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 10.MR.NAOYA ASANO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป 8,500,000 ชิ้น | 4.3 | 31.70 | 29 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 11.ดอง-โบ เอ็นจิเนียริ่ง (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป 1,000,000 ชิ้น | 4.3 | 18.00 | 31 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 12.ไทย โทเน็กซ์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | AMBIENT SENSOR 1,200,000 ชิ้น STEPPER MOTOR 2,400,000 ชิ้น | 4.8 | 20.00 | 57 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 13.ซิงเกิ้ล พอยท์ พาร์ก (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-สิงคโปร์) | ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูปสำหรับ อากาศยาน 194,000 ชิ้น | 4.9 | 142.70 | 46 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 14.ไทย เอ็นโอเค จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ปะเก็นฟาสตเครื่องยนต์ 2,592,000 ชิ้น | 4.10 | 200.40 | 24 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 15.โกปุระ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | สลักเกลียว และแป้นเกลียว 1,600 คัน | 4.3 | 296.20 | 53 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 16.นิชินโบะ สมบูรณ์ ออโตโมทิว จำกัด (ร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น) | BRAKE LINING 220 คัน BRAKE SHOE ASSEMBLY 2,190,000 ชิ้น DRUM BRAKE ASSEMBLY 1,314,000 ชิ้น | 4.10 | 103.40 | 25 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 17.นิสสันสปริง (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | สปริง 1,000 คัน | 4.3 | 165.00 | 67 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 18.เอส.อาร์.ไทร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ยางเรเดียล 1,500,000 เส้น ยางรถจักรยานยนต์ 3,000,000 เส้น ยางโนยานพาหนะ 9,000,000 เส้น | 4.10 | 500.00 | 2,000 | จ.ปราจีนบุรี (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภทกิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|--------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 19.วาย เอส ภัณฑ์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนสำหรับยานพาหนะ: 169,000 ชุด | 4.10 | 68.30 | 18 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 20.คายาม่า เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนโลหะ: 3,300,000 ชิ้น | 4.3 | 464.50 | 40 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 21.นาชิ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ตลับลูกปืนสำหรับยานพาหนะ: 21,000,000 ชิ้น | 4.10 | 710.00 | 60 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 22.นิฮอน พลาสติก (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนพวงมาลัย 600,000 ชิ้น และถุงลมนิรภัย 1,300,000 ชิ้น | 4.10 | 365.20 | 52 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 23.มารูอิ อินดัสตรี (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับยานพาหนะ: 2,700,000 ชิ้น และการชุบเคลือบผิว 34,212,000 ชิ้น | 4.4 และ 4.10 | 250.00 | 46 | จ.ปราจีนบุรี (เขต 3) |
| 24.บอสัน ทูลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | ใบเลื่อย 26,000,000 ชิ้น | 4.2 | 844.10 | 575 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 25.อีที: ไทย ออโต้ บอดี เวิร์ค จำกัด (ร่วมทุนไทย-สิงคโปร์) | ชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานพาหนะ: 20,000,000 ชิ้น | 4.10 | 460.40 | 190 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 26.MR.KIYOHIDE TOMATSU (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | เครื่อง WIRE BONDER 3,000 UNITS | 4.2 | 927.40 | 16 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| 27.ไทย โค-ฮิโก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | แม่พิมพ์ 60 ชุด ซ่อมแซมแม่พิมพ์ 120 ชุด | 4.2 | 224.00 | 68 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 28.ไทย เฮอริติก จำกัด (ร่วมทุนญี่ปุ่น-สหรัฐฯ) | โครงสร้างโลหะสำหรับงานอุตสาหกรรม 15,000 ตัน | 4.19 | 799.80 | 340 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 29.ซี แอนด์ ที โมดูลาร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | บ้านสำเร็จรูป 4,800 หน่วย | 4.20 | 355.00 | 257 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 30.ยูเนี่ยนโซจิรุชิ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | กระตักน้ำ 5,500,000 ชิ้น | 4.3 | 737.90 | 1,079 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 31.MR.YOSHIKAZU UENO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | อุปกรณ์สร้างหมอก และละอองน้ำ 900 ชุด | 4.2 | 12.00 | 7 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 32.นายธีรวัฒน์ คุ้มสุข (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | เครื่องจักรสำหรับงานซ่อม-สร้างและบำรุงพื้นผิวทาง 24 เครื่อง | 4.2 | 3.00 | 17 | จ.น่าน (เขต 3) |
| 33.ซูมิโตโม อีลิคตริก วิศวิซเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชุดสายไฟสำหรับยานพาหนะ: 3,000,000 ชิ้น | 4.10 | 86.00 | 371 | จ.ระยอง (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|--------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 34.ดีดีซี สปรอกเก็ด จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แม่พิมพ์ ชิ้นส่วนบีมโลหะขึ้นรูป 16,000,000 ชิ้น เพียงพอสำหรับรถจักรยานยนต์ 50 ชุด | 4.3 | 58.00 | 25 | จ.ราชบุรี (เขต 2) |
| 35.วาตานาเบ้ ฮีททริกเม้นท์ จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | การอบ-ชุบ 9,500 ตัน | 4.5 | 110.00 | 36 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 36.ซัมมิก อาร์แอนดีดี เซ็นเตอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แม่พิมพ์ (DIE) และการซ่อมแซม แม่พิมพ์ที่ผลิตเอง 1,000 ชุด | 4.2 | 12.50 | 5 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 37.ซีโมอีร่า อิลคทริก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | VALVE CONTROL UNIT 33,000 ชิ้น | 4.2.5 | 10.00 | 16 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 38.MR.AKIO SUGIYAMA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | เครื่องจักรสำหรับงาน อุตสาหกรรม 150 ชิ้น | 4.2.5 | 29.90 | 13 | จ.สมุทรปราการ (เขต 2) |
| 39.ศิริอกลักษณ์ อุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนโลหะสำหรับ เครื่องจักรและยานพาหนะ: 7,100 ตัน | 4.3 | 71.00 | 70 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 40.ซัมมิก พูจิกโกะ สุราตะ แม่แบบพลาจอร์ริง จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนยานพาหนะ 900,000 ชิ้น | 4.10 | 110.70 | 18 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 41.เคียวริทซู เซอิกิ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนสำหรับยานพาหนะ: 660,000 ชิ้น | 4.10 | 160.00 | 30 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 42.สวัสดีอดมเอ็นจิเนียริ่ง (ระยอง) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | โครงสร้างโลหะสำหรับงาน อุตสาหกรรม 2,100 ตัน | 4.19 | 18.00 | 50 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 43.MR.STEVE HARITOS (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ ยานพาหนะ: 3,116,570 ชิ้น การเคลือบผิว 451,200 ชิ้น | 4.4 และ 4.10 | 79.00 | 213 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 44.นิอง เซกิ ไทย จำกัด (ร่วมทุนญี่ปุ่น-มาเลเซีย) | ชิ้นส่วนโลหะกลึงแต่ง 132,000,000 ชิ้น | 4.3 | 78.00 | 200 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 45.มูราคามิ แม่แบบพลาจอร์ริง (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | กระจกมองหลังสำหรับ ยานพาหนะ: 10,000,000 ชิ้น | 4.10 | 197.80 | 298 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 46.เค.เอส โมลด์ พาร์ก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 2,400,000 ชิ้น | 4.2 | 77.10 | 75 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 47.นิออน ซินคัน (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนโลหะสำหรับ อุตสาหกรรม 937 ตัน | 4.3 | 167.50 | 26 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 48.เซอร์เทค คาริย่า (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | การเคลือบผิว 13,228,970,000 ชิ้น (SURFACE TREATMENT) | 4.4 | 178.00 | 170 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|------------------|------------------------|-----------------------|-------------------|
| 49.มาคิตะ แมบยูเฟคเจอร์ซิ่ง (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | เครื่องมือช่าง 3,793,000 ชิ้น | 4.1 | 2,230.00 | 1,052 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 50.หลิงหลง ยางรถยนต์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | RADIAL TYRE 2,000,000 เส้น | 4.10 | 2,803.00 | 394 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 51.จาโตโค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | เกียร์อัตโนมัติแบบปรับเปลี่ยน อัตราานต่อนื่อง 515,000 ชุด | 4.10 | 9,000.00 | 1,307 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 52.เอ็มเอ็มทีเอช เอ็นจีน จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | เครื่องยนต์เบนซินสำหรับ รถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล 515,000 ชุด | 4.10 | 1,302.10 | 275 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 53.อัลโน่ โอริเอะ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ถังน้ำมันพลาสติก 432,000 ชิ้น | 4.10 | 332.20 | 11 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 54.ไวร์เมช อินดัสทรี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ตะแกรง (WIRE MESH) 18,000 ตัน | 4.3 | 20.00 | 40 | จ.นนทบุรี (เขต 1) |
| 55.จินไห่ ฮาร์ดแวร์ จำกัด (ร่วมทุนไอร์แลนด์-จีน) | ชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูป 12,600 ตัน | 4.3 | 200.00 | 191 | จ.ระยอง (เขต 2) |

หมวด 5 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า

| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|---|------------------|------------------------|-----------------------|---------------------------|
| 1.MR.TADASHI HAMANO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนโลหะสำหรับผลิตภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์ 600,000,000 ชิ้น | 5.5 | 80.00 | 132 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 2.แอคเซลเลินซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ซอฟต์แวร์ | 5.8 | 1.50 | 5 | จ.นนทบุรี (เขต 1) |
| 3.โซนี่ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนสำหรับผลิตภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์ทางการแพทย์ 120,000 เครื่อง | 5.5 | 170.00 | 81 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 4.ซูมิตะ อิเล็กทริก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | RFIRD TRANSPONDER 68,100,000 ชิ้น | 5.5 | 396.00 | 243 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| 5.โซลาร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | SOLAR GRADE SILICON ในรูปต่างๆ 360 ตัน | 5.5 | 800.00 | 55 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 6.สตาร์ส ไมโครอิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย-สิงคโปร์-ญี่ปุ่น) | RFID WAFER 157,680 ชิ้น | 5.5 | 300.00 | 278 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 7.จินซาน อิเล็กทรอนิกส์ อินดัสเทรียล (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนอังกฤษ-ไต้หวัน-ออสเตรเลีย) | CAPACITOR 732,000,000 ชิ้น | 5.5 | 388.10 | 298 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 8.ฟุทง กรุ๊ป เทคโนโลยีการสื่อสาร (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนอุปกรณ์โทรคมนาคม ได้แก่ COMMUNICATION CABLE 100,000 กิโลเมตร TELEPHONE WIRE 30,000 กิโลเมตร COAXIAL CABLE 20,000 กิโลเมตร OPTICAL FIBER CABLE 700,000 กิโลเมตร | 5.5 | 590.00 | 165 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 9.มิตซูบิชิ อิเล็กทริก คอนซูมเมอร์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | AIR CONDITIONER (INDOOR UNIT) 1,419,120 เครื่อง AIR CONDITIONER (OUTDOOR UNIT) 1,419,120 เครื่อง | 5.2 | 7,681.00 | 1,266 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 10.MR. YOSHIYUKI OZAKI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | DIGITAL COPIER 530,000 เครื่อง | 5.4 | 5,689.00 | 3,370 | จ.ปราจีนบุรี (เขต 3) |
| 11. ไมโครชิพ เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนเยอรมนี-ไอร์แลนด์) | IC 750,000,000 ชิ้น IC TESTING 800,000,000 ชิ้น IC MODULES TESTING 2,000,000 ชิ้น SAWED DICE 189,000,000 ชิ้น | 5.5 | 6,477.60 | 879 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 12.เอเซียเน็ท เทคโนโลยี อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | SEMICONDUCTOR 1,200,000,000 ชิ้น | 5.5 | 497.00 | 410 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| 13.แมกนาคอมพ์ พรีซิชั่น เทคโนโลยี จำกัด (หุ้นต่างชาติทั้งสิ้น) | RECLAIM SUSPENSION FOR HARD DISK DRIVE 47,174,400 ชิ้น | 5.5 | 3,755.00 | 400 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 14. เคซีอี อิเล็กทรอนิกส์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | MULTILAYER PRINTED CIRCUIT BOARD 14,400,000 ตารางฟุต | 5.5 | 4,778.70 | 2,757 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 15.จินป่าว พรีซิชั่น อินดัสทรี จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนอุปกรณ์โทรคมนาคม 1,000,000 ชิ้น | 5.5 | 225.00 | 148 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 16.ซินโฟนิเยอร์ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | CONTROLLER สำหรับงานอุตสาหกรรม 74,400 ชิ้น | 5.4 | 160.00 | 195 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 17.MR.HIROAKI SATAKE (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | OPTICAL LENS BARREL 25,152,000 ชิ้น | 5.5 | 129.60 | 71 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภทกิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|---|--------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 18.มาสโปร แอทเทคคอร์ปอเรชั่น จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | PRINTED CIRCUIT BOARD ASSEMBLY 1,285,635 ชิ้น เครื่องขยายสัญญาณ 240,000 ชุด อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ 600,000 ชุด | 5.4 และ 5.5 | 65.30 | 194 | จ.สระบุรี (เขต 2) |
| 19.เชลล์อัท อีเอ็นเทอร์เทนเม้นท์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ซอฟต์แวร์ | 5.8 | 28.20 | 17 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 20.MR. ROBERT JAMES ANTHONY GALLAGHER (หุ้นอังกฤษทั้งสิ้น) | ซอฟต์แวร์ | 5.8 | 2.60 | 18 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 21.ยาน์ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | กล้องถ่ายรูปดิจิทัล 3,000,000 อัน | 5.4 | 79.50 | 537 | จ.สระแก้ว (เขต 3) |
| 22.ทีเอสพี-ที จำกัด (ร่วมทุนฮ่องกง-เกาหลี) | LEAD FRAME 2,300,000,000 ชิ้น | 5.5 | 17.00 | 3 | จ.ลำพูน (เขต 3) |
| 23.โรยัล เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไต้หวัน-สหรัฐฯ-อังกฤษ) | ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ 2,103,275,000 ชิ้น | 5.5 | 200.00 | 276 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 24.จีเมย์ จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น) | หลอดไฟฟ้า LED (LED LIGHTING) และ POWER SUPPLY 300,000 ชิ้น | 5.3 และ 5.5 | 65.00 | 43 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 25.สยามคอมเพรสเซอร์ อุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ROTARY COMPRESSOR 800,000 เครื่อง | 5.3 | 2,391.00 | 416 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 26.แอร์ยวอนนท์ จำกัด (หุ้นฝรั่งเศสทั้งสิ้น) | พานิชย์อิเล็กทรอนิกส์ | 5.9 | 2.00 | 19 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 27.พีทเกอร์ แอนด์ซาลา จำกัด (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น) | พานิชย์อิเล็กทรอนิกส์ | 5.9 | 2.00 | 9 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 28.อินเตอร์ คัพฟ้า คอร์ปอเรชั่น จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | PLASTIC PARTS FOR ELECTRONIC PRODUCTS 4,925,000 ชิ้น METAL PARTS FOR ELECTRONIC PRODUCTS 2,270,000 ชิ้น | 5.5 | 7.00 | 188 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 29.โตคิว อิเล็กทรอนิกส์ไทย จำกัด (ร่วมทุนฮ่องกง-ญี่ปุ่น) | EARPHONE/HEADPHONE 14,000,000 ชุด EARPHONE/HEADPHONE PART 3,000,000 ชิ้น | 5.5 | 95.00 | 909 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภทกิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|--------------|---------------------|--------------------|---------------------------|
| 30.เอ็มเอ็มไอ พรินซ์เอ็น แอสเซมบลี (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น) | VOICE COIL MAGNET ASSEMBLY 182,500,000 ชิ้น | 5.5 | 476.60 | 768 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 31.ฟูรุทาวา ไฟทอล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนสำหรับอุปกรณ์โทรคมนาคม 10,000,000 ชิ้น | 5.5 | 1,243.90 | 953 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |

| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภทกิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|--|---------------|---------------------|--------------------|----------------------|
| 1.มินิเกรท แพคกิ้ง (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น) | ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ 3,000 ตัน | 6.12 | 28.30 | 61 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 2.เอเวอร์จอย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ผลิตภัณฑ์พลาสติก และชิ้นส่วนพลาสติก 2,400 ตัน | 6.12 | 5.00 | 193 | จ.นครปฐม (เขต 1) |
| 3.ทีพีโอ ออล ซีเอ็นซี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ฟิล์มพลาสติกสำหรับเซลล์แสงอาทิตย์ 3,100 ตัน | 6.12 | 200.00 | 20 | จ.สระบุรี (เขต 2) |
| 4.โอเอ: (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ผลิตภัณฑ์พลาสติก 700 ตัน | 6.12 | 175.00 | 269 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 5.ซูเปอร์แพค พลาสติก จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขวดพลาสติก PET 3,000 ตัน | 6.12 | 200.00 | 128 | จ.ขอนแก่น (เขต 3) |
| 6.แพรทซ์แอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสหรัฐฯ ทั้งสิ้น) | คาร์บอนไดออกไซด์เหลว 150,000 ตัน | 6.2 | 531.30 | 15 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 7.เคมีแมน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | แคลเซียมไฮดรอกไซด์ 87,600 ตัน | 6.2 | 295.60 | 22 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 8.ไดอีซี แพคเกจจิ้ง จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | PLASTIC FILM PRINTING 840 TONS PRINTING ITEM 6,500 ตัน | 6.12 และ 6.16 | 421.30 | 90 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 9.ซีซีแอล ลาเบิ้ล (ไทย) จำกัด (หุ้นแคนาดาทั้งสิ้น) | ฉลากสินค้าพิมพ์ (PRINTED LABEL) 1,000,000,000 ชิ้น | 6.16 | 380.00 | 17 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 10.เอ.เจ. พลาสติก จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | BOPP FILM 38,000 ตัน | 6.12 | 700.00 | 135 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 11.MR.NOBUYUKI TAKAHASHI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ผลิตภัณฑ์จากพลาสติก 5,600 ตัน | 6.12 | 400.00 | 87 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 12.นางสาวสิริวรรณ เจียรพงษ์ (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | POLYMETHYL METHA CRYLATE (PMMA) 40,000 ตัน | 6.11 | 2,640.00 | 60 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 13.พีทพอร์ม (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย-อินเดีย) | ขวดพลาสติกกึ่งสำเร็จรูป 181,000,000 ขวด | 6.12 | 256.60 | 46 | จ.ลพบุรี (เขต 3) |

หมวด 6 ผลิตภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|--|------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| 14.ยูนิค จำกัด (หุ้นได้ทั้งหมด) | สิ่งพิมพ์ต่างๆ 8,890,000 ลูกบาศก์เมตร | 6.16 | 39.50 | 35 | จ.ปราจีนบุรี (เขต 3) |
| 15.นายคมล กานตยากร (หุ้นไทยทั้งหมด) | แกนกระดาษ (PAPER CORE) 10,970 ตัน | 6.15 | 40.00 | 51 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 16.ไทย โอ พี พี จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งหมด) | ฟิล์มพลาสติก 5,190 ตัน | 6.12 | 81.30 | 10 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 17.พลัสแพ็ค อินดัสตรี จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งหมด) | ผลิตภัณฑ์โฟมและพลาสติก สำหรับอุตสาหกรรม 4,500 ตัน | 6.12 | 80.00 | 80 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 18.MR.ICHINOSE SHIGEYUKI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งหมด) | ฟิล์มพลาสติกหรือกระดาษ เคลือบแก้ว หรือเคลือบซิลิโคน 41,600 ตัน | 6.12 | 1,300.00 | 97 | จ.ฉะเชิงเทรา (เขต 2) |
| 19.ภาคอี พลาสติก (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งหมด) | ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 620 ตัน | 6.12 | 67.00 | 30 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 20.ทิพย์ เมเปอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งหมด) | กล่องกระดาษพิมพ์ลวดลาย 4,000 ตัน | 6.15 | 100.00 | 71 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 21.MR.SRIKRUSHNA PATNAIK (หุ้นอินเดียทั้งหมด) | POLYMER EMULSION 2,400 ตัน | 6.2 | 27.80 | 16 | จ.ปราจีนบุรี (เขต 3) |
| 22.โลฟาเร็กซ์ จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งหมด) | ฟิล์มพลาสติกหรือกระดาษ เคลือบแก้ว หรือเคลือบซิลิโคน 35,000 ตัน | 6.12 | 1,149.50 | 165 | จ.ระยอง (เขต 2) |

หมวด 7 กิจการบริการ
และสาธารณูปโภค

| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|--|------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1.MR.ALISTAIR CHARLES MACLEAN (หุ้นสิงคโปร์ทั้งหมด) | สนับสนุนการค้าและการลงทุน | 7.15 | 8.00 | 36 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 2.พุดควา-สกาย อลูมิเนียม (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งหมด) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ | 7.12 | 8.60 | 4 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 3.แอดวิกส์ เอเชีย แปซิฟิก จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งหมด) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ | 7.12 | 3.50 | 16 | จ.ปราจีนบุรี (เขต 3) |
| 4.ไทยขนส่งทางน้ำ จำกัด (หุ้นไทยทั้งหมด) | ขนส่งทางเรือ 4 ลำ | 7.9 | 70.00 | 18 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 5.สยาม ยูเคน จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งหมด) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อ และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ | 7.12 | 140.00 | 11 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|---|------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 6.เค วาย บี เอเชีย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค | 7.13 | 3.50 | 2 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 7.วิฑูทรี พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้ น้อยหรือปานกลาง 200 ห้อง | 7.5 | 79.50 | 1 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 8.เอกอน แอปพลิเคชัน จำกัด (หุ้นฟินแลนด์ทั้งสิ้น) | สนับสนุนการค้าและการลงทุน | 7.15 | 11.00 | 72 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 9.มิตซูบิชิ อิเล็กทริก ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | สนับสนุนการค้าและการลงทุน | 7.15 | 56.20 | 10 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 10.ฟาง กรีน พาวเวอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย-มาเลเซีย) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 1 เมกะวัตต์ | 7.1 | 52.50 | 14 | จ.เชียงใหม่ (เขต 3) |
| 11.ฟาง คลีน พาวเวอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย-มาเลเซีย) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 1 เมกะวัตต์ | 7.1 | 52.50 | 14 | จ.เชียงใหม่ (เขต 3) |
| 12.ฟาง ไบโอบี พาวเวอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย-มาเลเซีย) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 1 เมกะวัตต์ | 7.1 | 52.50 | 14 | จ.เชียงใหม่ (เขต 3) |
| 13.เอส.พี.อินเตอร์ มารีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนถ่ายสินค้าสำหรับ เรือเดินทะเล 1,980,000 ตัน | 7.1 | 192.90 | 15 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 14.ซี.แอนด์.พี. จำกัด (ร่วมทุนไทย-สิงคโปร์-ญี่ปุ่น) | ขนส่งทางเรือ 9,273 ตัน | 7.9 | 180.00 | 20 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 15.เอสเอ็มอี แพคเกอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย-สหรัฐฯ) | เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ | 7.8 | 571.00 | 15 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 16.พีที ไรส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ 4,500 กิโลวัตต์ | 7.1 | 377.90 | 10 | จ.อุบลราชธานี (เขต 3) |
| 17.ยูนิไวส์ โทเวจ จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น) | ขนส่งทางเรือ 1 ลำ | 7.9 | 300.00 | 15 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 18.อินเตอร์ สตีลโร้ด 7 จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนถ่ายสินค้าสำหรับ เรือเดินทะเล 2,750,000 ตัน | 7.1 | 252.80 | 16 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 19.แก้วลำดวน เพาเวอร์ ซีพีพลาย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9,900 กิโลวัตต์ | 7.1 | 584.00 | 36 | จ.สระแก้ว (เขต 3) |
| 20.โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 3) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 6,130 กิโลวัตต์ | 7.1 | 650.00 | 16 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 21.โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 4) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 6,130 กิโลวัตต์ | 7.1 | 650.00 | 16 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 22.โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 7) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 6,130 กิโลวัตต์ | 7.1 | 650.00 | 16 | จ.นครราชสีมา (เขต 3) |
| 23.สายการบินนกแอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ | 7.9 | 781.60 | 73 | ไม่ระบุที่ตั้ง |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|--|--|------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 24.อีเอ โซล่า จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 8,000 กิโลวัตต์ | 7.1 | 740.00 | 18 | จ.ลพบุรี (เขต 3) |
| 25.พลังงานสะอาดดี ๒ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9,400 กิโลวัตต์ | 7.1 | 660.00 | 41 | จ.เชียงใหม่ (เขต 3) |
| 26.แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น เจ็ท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ | 7.9 | 280.00 | 14 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 27.ยูนิเวอร์แซลโพรโวดอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 3,000 กิโลวัตต์ | 7.1 | 320.00 | 11 | จ.ศรีสะเกษ (เขต 3) |
| 28.บกด จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางเรือ 1 ลำ | 7.9 | 750.00 | 31 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 29.นกลินออฟพอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย-สิงคโปร์-มาเลเซีย) | ขนส่งทางเรือ 1 ลำ | 7.9 | 746.60 | 61 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 30.สายการบินนกแอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ | 7.9 | 781.60 | 73 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 31.ไทคอน โลจิสติกส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | พัฒนาอาคารสำหรับ โรงงานอุตสาหกรรม | 7.8.2 | 306.90 | 7 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 32.MR.NAOTA NAGATA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ | 7.12 | 16.00 | 4 | จ.สมุทรปราการ (เขต 2) |
| 33.คิโว เซอร์วิส (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น) | สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค | 7.13 | 3.00 | 61 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 34.โมเท็กซ์ โพลีเมอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | วิจัยและพัฒนา | 7.20 | 16.00 | 11 | จ.ชลบุรี (เขต 2) |
| 35.เอส.พี. อินเตอร์ มารีน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางเรือ | 7.9 | 169.80 | 19 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 36.แอคเซลเลนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | สนับสนุนการค้าและการลงทุน | 7.15 | 1.50 | 6 | จ.นนทบุรี (เขต 1) |
| 37.อีสเทิร์น ซิมอร์ด อินดัสเตรียล เอสเตท (ระยอง) จำกัด (ร่วมทุนไทย-สหรัฐฯ) | พัฒนาอาคารสำหรับโรงงาน อุตสาหกรรม | 7.8.2 | 94.10 | 16 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 38.มาโกટે อีวาคามิ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ | 7.12 | 10.00 | 6 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 39.เอฟ-เทค เอ็มเอฟซี (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ | 7.12 | 1.60 | 10 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 40.เหมราช อีสเทิร์นซิมอร์ด อินดัสเตรียล เอสเตท จำกัด (ร่วมทุนไทย-สหรัฐฯ) | พัฒนาอาคารสำหรับโรงงาน อุตสาหกรรม | 7.8.2 | 106.90 | 45 | จ.ระยอง (เขต 2) |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|---|------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 41.วายเอสแอล (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑืระหว่างประเทศ | 7.12 | 7.00 | 7 | จ.ปราจีนบุรี (เขต 3) |
| 42.เอจซี มาเบ็กซ์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑืระหว่างประเทศ | 7.12 | 8.00 | 10 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 43.พีพีที เอเชีย จำกัด (หุ้นเยอรมนีทั้งสิ้น) | สนับสนุนการค้าและการลงทุน | 7.15 | 2.00 | 4 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 44.เอส.พี. อินเตอร์ มาร์ติน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางเรือ | 7.9 | 169.80 | 19 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 45.เอ็นเออร์คิว จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 1,250 กิโลวัตต์ | 7.1 | 100.00 | 3 | จ.ลพบุรี (เขต 3) |
| 46.MR.KOICHI SUZUKI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | สนับสนุนการค้าและการลงทุน | 7.15 | 27.70 | 2 | กรุงเทพมหานคร (เขต 1) |
| 47.ไทย โซลาร์ เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าและไอน้ำจากเชื้อเพลิง ชีวมวล 9 เมกะวัตต์ | 7.1 | 1,391.80 | 58 | จ.สุพรรณบุรี (เขต 2) |
| 48.บางจาก โซลาร์ เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากพลังงาน แสงอาทิตย์ 8 เมกะวัตต์ | 7.1 | 900.00 | 5 | จ.ชัยภูมิ (เขต 3) |
| 49.ด่านช้าง ไบโอ-เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 32 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 170 ตันต่อชั่วโมง | 7.1 | 1,681.60 | 60 | จ.สุพรรณบุรี (เขต 2) |
| 50.เกษตรไทย ไบโอฟาวเวอร์ จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 60 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 160 ตันต่อชั่วโมง | 7.1 | 1,240.00 | 78 | จ.นครสวรรค์ (เขต 3) |
| 51.ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางท่อ 4,000,000 ลูกบาศก์เมตร | 7.9 | 1,000.00 | 20 | จ.ระยอง (เขต 2) |
| 52.ดีแอล ฮีเอ็นที จำกัด (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น) | กำจัดขยะโดยการเผา 9.9 เมกะวัตต์ ไฟฟ้าจากขยะ 221,000 ตัน | 7.1 | 1,578.00 | 88 | จ.เพชรบุรี (เขต 3) |
| 53.เอ็นทีกุล (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ออกแบบผลิตภัณฑ์ | 7.23 | 37.50 | 36 | จ.พระนครศรีอยุธยา (เขต 2) |
| 54.โดมิซิลเลอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น) | ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑืระหว่างประเทศ | 7.12 | 4.00 | 3 | จ.ปทุมธานี (เขต 1) |
| 55.สมุทรปราการ โคเจนเนอเรชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้า 120 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 35 ตันต่อชั่วโมง | 7.1 | 12.70 | 36 | จ.สมุทรปราการ (เขต 1) |
| 56.MR.PAUL STEPHEN ASHBURN (หุ้นเดนมาร์กทั้งสิ้น) | ธุรกิจรับจ้างบริหารระบบธุรกิจ | 7.16 | 2.00 | 7 | จ.ประจวบคีรีขันธ์ (เขต 3) |
| 57.นางนิตยา คงใหม่ (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น) | เดินเรือท่องเที่ยวหรือให้เช่า หรือท่องเที่ยว 2 ลำ | 7.3.2 | 16.00 | 8 | ไม่ระบุที่ตั้ง |



| บริษัท / ผู้ร่วมทุน | ผลิตภัณฑ์ และกำลังผลิต (ต่อปี) | ประเภท กิจการ | เงินลงทุน (ล้านบาท) | การจ้างงานไทย (คน) | ที่ตั้ง (เขต) |
|---|---|------------------|------------------------|-----------------------|--|
| 58.แอ็ดวานซ์ เอวีเอชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ | 7.9 | 153.80 | 7 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 59.สายการบินนกแอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ | 7.9 | 679.70 | 73 | ไม่ระบุที่ตั้ง |
| 60.แอ็ดวานซ์ โบโอ เอเชีย จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9,900 กิโลวัตต์ | 7.1 | 495.00 | 40 | จ.ลำปาง (เขต 3) |
| 61.แอ็ดวานซ์ คลีน เพาเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9,900 กิโลวัตต์ | 7.1 | 504.80 | 40 | จ.กาญจนบุรี (เขต 2) |
| 62.แอ็ดวานซ์ คลีน เพาเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น) | ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9,900 กิโลวัตต์ | 7.1 | 492.00 | 40 | จ.ร้อยเอ็ด (เขต 3) |
| รวม 7 หมวดอุตสาหกรรม | | | 109,710.00 | 38,255 | เขต 1 = 42 เขต 2 = 108 เขต 3 = 57 ไม่ระบุที่ตั้ง = 15 |

หมายเหตุ :

เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร

เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม

สุพรรณบุรี อ่างทอง ระยอง และภูเก็ต

เขต 3 ได้แก่ 59 จังหวัดที่เหลือ





แฉดอง สกท.



ด้อนรับคณะหอการค้ามาเลเซีย-ไทย (MTCC)

ดร.อรธรรกา สีนุญเรื่อง เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ให้การต้อนรับ คณะหอการค้ามาเลเซีย-ไทย (MTCC) ในโอกาสเข้าร่วมประชุมหารือสภาวะเศรษฐกิจ และการลงทุน ณ ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2554



ด้อนรับรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจไต้หวัน

นายสุภาพ คลีซงาย ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงอุตสาหกรรม พร้อมด้วยนางสาวดวงใจ อัครวจินตจิตร รองเลขาธิการ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ให้การต้อนรับ Mr.Lin, Sheng Chung รัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจไต้หวัน พร้อมคณะ ณ โรงแรม เอเวอร์กรีน เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2554



ด้อนรับคณะนักลงทุนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน

นายวิญญู เล้าพูนพิทยะ ผู้อำนวยการระดับสูง สำนักงาน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ให้การต้อนรับคณะนักลงทุน จากมณฑลเจ้อเจียง สาธารณรัฐประชาชนจีน ณ สำนักงาน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2554



ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. ประเภทของหน่วยงาน เอกชน ราชการ
2. ลักษณะการดำเนินการ มหาวิทยาลัย ธุรกิจบริการ
- อุตสาหกรรม อื่นๆ

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นต่อวารสารส่งเสริมการลงทุน

1. วารสารส่งเสริมการลงทุนมีประโยชน์ต่อท่าน หรือธุรกิจของท่าน
 มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด
2. วารสารส่งเสริมการลงทุนมีเนื้อหาสาระโดยรวมเป็นอย่างไร
 ดีมาก ดี ปานกลาง พอใช้ ควรปรับปรุง
3. ท่านสามารถนำความรู้ที่ได้จากวารสารส่งเสริมการลงทุนไปขยายผลต่อในด้านใด
 ประยุกต์เป็นองค์ความรู้ใหม่ ปรึกษากับงาน
 ให้คำปรึกษา/บริการ เพิ่มแนวทางการดำเนินการกิจการใหม่
4. รูปเล่ม และรูปแบบการจัดวางภายในเล่ม
 ดีมาก ดี ปานกลาง พอใช้ ควรปรับปรุง
5. การใช้ภาษา
 ดีมาก ดี ปานกลาง พอใช้ ควรปรับปรุง
6. เนื้อหาในวารสารส่งเสริมการลงทุนที่ท่านสนใจ
 (โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับ 1 = มากที่สุด และ 12 = น้อยที่สุด)
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> แวดวง สกก. | <input type="checkbox"/> บทความพิเศษ |
| <input type="checkbox"/> บทสัมภาษณ์ | <input type="checkbox"/> ข่าว |
| <input type="checkbox"/> รายงานภาวะเศรษฐกิจ - อุตสาหกรรม | <input type="checkbox"/> กฎและระเบียบควรรู้ |
| <input type="checkbox"/> จับกระแสโลก | <input type="checkbox"/> สรุปสถิติการส่งเสริมการลงทุน |
| <input type="checkbox"/> โครงการอนุมัติให้การส่งเสริม | <input type="checkbox"/> ถนนสู่ BUILD |
| <input type="checkbox"/> สู่ทางการลงทุน - ธุรกิจ | <input type="checkbox"/> อื่นๆ |
7. หากเห็นว่าควรปรับปรุง ควรปรับปรุงในด้านใด เช่น เนื้อหา รูปแบบภายในเล่ม จำนวนหน้า การให้บริการของเจ้าหน้าที่ในกองบรรณาธิการ ฯลฯ
-
-

8. ท่านต้องการรับข้อมูลข่าวสารจากวารสารส่งเสริมการลงทุนเพิ่มเติมในด้านใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ด้านข้อมูลการส่งเสริมการลงทุน (โปรดระบุ).....
- ด้านธุรกิจ
- ด้านความรู้ในอุตสาหกรรม.....
- ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม.....
- อื่นๆ
9. ข้อเสนอแนะอื่นๆ
-
-
-

แบบฟอร์มสมัครสมาชิก

วารสารส่งเสริมการลงทุน

ชื่อ นามสกุล

บริษัท/อาชีพ ตำแหน่ง

ประเภทกิจการ/ผลิตภัณฑ์

ที่อยู่

โทรศัพท์ โทรสาร

E-mail

ยินดีบริจาคเงินสมทบการจัดทำฉบับละ 70 บาท จำนวน ฉบับ

ตั้งแต่เดือน ถึงเดือน

รวมเป็นเงิน บาท (.....)

- ชำระเป็นเงินสด ณ ศูนย์บริการลงทุน ชั้น 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ธนาคารดีเอสซี จำกัด ปณ. สำนักงานใหญ่ ปตท. 10908 ในนาม “นางบุษยาพร วิริยะศิริ”
โดยแนบบแบบฟอร์มสมัครสมาชิกมายัง กองบรรณาธิการ วารสารส่งเสริมการลงทุน
- โปรดออกใบเสร็จรับเงินในนาม
(กรณีแตกต่างจากข้างต้น)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

555 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ 0 2553 8111 ต่อ 6196 โทรสาร 0 2553 8222 และ 0 2553 8316



น้ำเป็นเพื่อน เป็นที่พึ่ง เป็นความหวัง
เป็นผู้หล่อเลี้ยงชีวิต เป็นวิถีทำกิน...

แต่วันนี้ เรากลับมองน้ำเป็นผู้ทำลาย

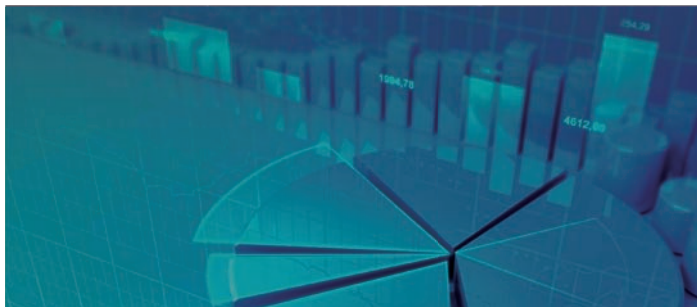
ชีวิตที่เปลี่ยนไป อาจทำให้ความรู้สึกที่มีต่อสายน้ำไม่เหมือนเดิม แต่เราเชื่อว่า
เพียงเรียนรู้ที่จะอยู่กับธรรมชาติอย่างเกื้อกูล สายน้ำที่เรารักและผูกพัน จะกลับมา
สวยงามเหมือนเดิมและอยู่กับเราอย่างยั่งยืน

Think Asia, Invest Thailand

www.boi.go.th



THAILAND BOARD OF INVESTMENT



คิดถึงการลงทุน คิดถึง

บีไอไอ

หากท่านคิดจะลงทุน ไม่ว่าจะอยู่ที่ไหน เป็นกิจการประเภทใด ขนาดการลงทุน เล็กหรือใหญ่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีไอไอ พร้อมมอบสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร และอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่ท่าน พร้อมคำปรึกษาแนะนำ และข้อมูลด้านเศรษฐกิจการลงทุน

OVERSEAS OFFICES

BEIJING : Thailand Board of Investment, Beijing Office
Royal Thai Embassy, No.40 Guang Hua Road, Beijing 100600, P.R.C.
Tel : 005 86 10 6532 4510 Fax : 005 86 10 6532 1620 E-mail : beijing@boi.go.th
E-mail : beijing@boi.go.th

FRANKFURT : Thailand Board of Investment, Frankfurt Office
Royal Thai Embassy, Bethmannstr. 58, 5.OG 60311 Frankfurt am Main Federal Republic of Germany Tel : 005 49 6992 91230 Fax : 005 49 6992 12320 E-mail : fra@boi.go.th

GUANGZHOU : Thailand Board of Investment, Guangzhou Office
Investment Promotion Section, Royal Thai Consulate-General, Room 1216-1218, Garden Tower 368 Huanshi Dong Road, Guangzhou 510064, P.R.C.
Tel : 005 86 8387 7770 Fax : 005 86 8387 2700 E-mail : guangzhou@boi.go.th

LOS ANGELES : Thailand Board of Investment, Los Angeles Office
Royal Thai Consulate-General, 611 North Larchmont Boulevard, 3rd Floor, Los Angeles CA 90004, U.S.A. Tel : 005 1 323 960 1199
Fax : 005 1 323 960 1190 E-mail : boila@boi.go.th

NEW YORK : Thailand Board of Investment, New York Office
61 Broadway, Suite 2810, New York N.Y. 10006, U.S.A.
Tel : 005 1 212 422 9009 Fax : 005 1 212 422 9119 E-mail : nyc@boi.go.th

OSAKA : Thailand Board of Investment, Osaka Office
Royal Thai Consulate-General, Bangkok Bank Building 7th Floor, 1-9-16 Kyutaro Machi, Chuo-Ku, Osaka 541-0056, Japan
Tel : 005 81 66271 1395 Fax : 005 81 66271 1394 E-mail : osaka@boi.go.th

PARIS : Thailand Board of Investment, Paris Office
Ambassade Royale de Thailande 8, Rue Greuze, 75116, Paris, France
Tel : 005 33 1569 02600-1 Fax : 005 33 1569 02602 E-mail : par@boi.go.th

SEOUL : Thailand Board of Investment, Seoul Office #1804, 18th Floor, Coryo Daeyungak Tower, 25-5, Chungmuro 1-ga, Jung-gu, Seoul, 100-706, Korea
Tel : 005 82 319 9998 Fax : 005 82 319 9997 E-mail : seoul@boi.go.th

SHANGHAI : Thailand Board of Investment, Shanghai Office
Royal Thai Consulate-General 15th Floor, Crystal Century Tower, 567 Weihai Road, Shanghai 200041, P.R.C. Tel : 005 86 21 6288 9728-9 Fax : 005 86 21 6288 9730
E-mail : shanghai@boi.go.th

SYDNEY : Thailand Board of Investment, Sydney Office
Suite 101, Level 1, 234 George Street, Sydney, New South Wales 2000, Australia
Tel : 005 61 29252 4882, 005 61 29252 4884 Fax : 005 61 29252 4883
E-mail : sydney@boi.go.th

STOCKHOLM : Thailand Board of Investment, Stockholm Office
Stureplan 4C 4th Floor, 114 35 Stockholm, Sweden
Tel: 005 46 8463 1158, 46 8463 1172, 1174-5 Fax: 005 46 8463 1160
E-mail : stockholm@boi.go.th

TAIPEI : Thailand Board of Investment, Taipei Office
Taipei World Trade Center, 3rd Floor, Room 3E 39-40 No.5, Xin-Yi Road, Sec.5 Taipei 110, Taiwan R.O.C. Tel : 005 886 2234 56663 Fax : 005 886 2234 56623
E-mail : taipei@boi.go.th

TOKYO : Thailand Board of Investment, Tokyo Office Royal Thai Embassy, 8th Floor, Fukuda Building, West 2-11-3 Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-0052, Japan
Tel : 005 81 33582 1806 Fax : 005 81 33589 5176 E-mail : tyo@boi.go.th

• หน่วยงานบริการอื่นๆ •

ศูนย์ประสานงานบริการด้านการลงทุน

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทร : 02209 1100 โทรสาร : 0 2209 1199 อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : www.osos.boi.go.th

ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทร : 0 2209 1100 โทรสาร : 0 2209 1194 อีเมล : visawork@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th

สมาคมสโมสรนักลงทุน

อาคารทีพีแอนด์ที ชั้น 16 เลขที่ 1 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทร : 0 2936 1429 ต่อ 201-208 โทรสาร : 0 2936 1441-2

อีเมล : is-investor@ic.or.th เว็บไซต์ : www.ic.or.th

• สำนักงานในส่วนภูมิภาค •

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 1 (เชียงใหม่)

ห้อง 108-110 อาคารเทอร์พอร์ต 05บีเอส ปาร์ค เลขที่ 90 ถนนพหลโยธิน ตำบลทรายขาว อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

โทร : 0 5320 3397-400 โทรสาร 0 5320 3404
อีเมล : chmai@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5 (สงขลา)

7-15 อาคารนิคมฮอปกอ ถนนวิสุทธิกษัตริย์ ตำบลท่าช้าง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา 90110

โทร : 0 7434 7161-5 โทรสาร 0 7434 7160
อีเมล : songkhla@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 2 (นครราชสีมา)

211/22 ถนนมิตรภาพ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000

โทร : 0 4421 3184 - 6 โทรสาร 0 4421 3182
อีเมล : korat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 6 (สุราษฎร์ธานี)

49/21-22 ถนนศรีวิชัย ตำบลสนามชัย อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84000

โทร : 0 7728 4637, 0 7728 4435 โทรสาร 0 7728 4638
อีเมล : surat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 (ขอนแก่น)

177/154 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ๑.เมือง ขอนแก่น 40000

โทร : 0 4327 1300-2 โทรสาร 0 4327 1303
อีเมล : khonkaen@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 7 (พิษณุโลก)

59/15 อาคารไฮสปีดริเวน ชั้น 3 ถนนมนตรีสารภี 2 ตำบลเนินทราย อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทร : 0 5524 8111 โทรสาร 0 5524 8777
อีเมล : phitsanulok@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 4 (ชลบุรี)

46 หมู่ 5 นิคมอุตสาหกรรมพิเศษเลี้ยว ๖ ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230

โทร : 0 3840 4900 โทรสาร : 0 3840 4997-9
อีเมล : chonburi@boi.go.th



THAILAND BOARD OF INVESTMENT

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ : 0 2553 8111 โทรสาร : 0 2553 8222

อีเมล : head@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th

