

ชื่อวิทยานิพนธ์ การวิเคราะห์อัตราการผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงปี

พ.ศ. 2540 - 2547

ผู้วิจัย นางสาวจิราพร ตันติประภา **ปริญญา** เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต **อาจารย์ที่ปรึกษา**

(1) รองศาสตราจารย์สุภาสินี ตันติศรีสุข (2) รองศาสตราจารย์ จรินทร์ เจริญศรีวัฒนกุล

ปีการศึกษา 2547

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) วิเคราะห์อัตราการผลิตตามราคาและอัตราการผลิตที่แท้จริงของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย (2) ศึกษาโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย (3) ศึกษาโครงสร้างทางด้านอากรขาเข้าและมาตรการที่มีใช้ภายใน ที่อุตสาหกรรมรถยนต์ต้องเผชิญอยู่ในปัจจุบัน (4) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

การดำเนินการวิจัยโดยรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิในช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ. 2547 เพื่อการศึกษาพรรณนาโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ และการคำนวณค่า NRP และ ERP ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี และรถปิกอัพ 1 ตัน ขนาด 2500 ซีซี

ผลการศึกษาพบว่า (1) ปริมาณการผลิตรถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศประมาณร้อยละ 70 และเพื่อการส่งออกประมาณร้อยละ 30 โดยสัดส่วนการตลาดของรถปิกอัพสูงที่สุด จากกระแสการเปิดเสรีทางการค้าได้เปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยไปสู่การเน้นการส่งออกอย่างชัดเจนควบคู่ไปกับนโยบายของรัฐในการเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลกตามโครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย (2) โครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมรถยนต์ประกอบด้วย อัตราอากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิตและภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยอากรขาเข้ารถยนต์นั่งได้ปรับเพิ่มเป็นร้อยละ 80 สำหรับทุกประเภท ในปี พ.ศ.2542 และคงอัตราเดิมถึงปัจจุบัน และลดอัตราอากรขาเข้ารถปิกอัพเหลือร้อยละ 40 ในปัจจุบัน (3) ผลวิเคราะห์พบว่า ค่า NRP ของรถยนต์นั่งในช่วงปี พ.ศ.2540-พ.ศ.2541 มีค่าต่ำกว่าค่า NRP ในช่วงปี พ.ศ.2542 - พ.ศ.2547 และค่า NRP ของรถปิกอัพ 1 ตัน มีค่าลดลง สำหรับค่า ERP ของรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี มีค่าสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2542 และลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา ส่วนค่า ERP ของรถปิกอัพ 1 ตัน ขนาด 2500 ซีซี มีค่าลดลง และพบว่าทั้งค่า NRP และ ERP ของรถยนต์นั่งมีค่าสูงกว่ารถปิกอัพ แสดงให้เห็นว่า รัฐบาลยังคงให้การคุ้มครองรถยนต์นั่งในระดับสูงกว่ารถปิกอัพ และการที่อัตราการผลิตของรถปิกอัพลดลงโดยตลอด แสดงให้เห็นว่า รัฐบาลไม่สามารถใช้มาตรการด้านภาษีในการให้ความคุ้มครองได้เหมือนในอดีต เป็นไปตามสภาวะการเปิดเสรีทางการค้าในปัจจุบัน (4) ปัญหาที่พบคือ การขาดแคลนเทคโนโลยีรวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีเกิดขึ้นได้ยาก และปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะและความชำนาญสำหรับอุปสรรคที่เกิดขึ้น คือ ไม่มีการลงทุนในการวิจัยและพัฒนา และข้อจำกัดในการส่งออกโดยใช้มาตรการที่มีใช้ภายใน

ข้อเสนอแนะ (1) รัฐบาลควรพิจารณาลดระดับการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งอย่างเป็นลำดับโดยเฉพาะรถยนต์นั่งสำหรับจู่รูป พร้อมทั้งให้การสนับสนุนและพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มศักยภาพการผลิตรถยนต์นั่งของไทย (2) ควรพิจารณาในเรื่องแหล่งกำเนิดสินค้า เพื่อให้ได้ประโยชน์มากที่สุดในการใช้สิทธิในการส่งออก และสอดคล้องกับกระบวนการผลิตตามความเป็นจริง (3) ควรจะได้มีการศึกษาถึงโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รวมถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำที่เกี่ยวข้อง ว่ามีความสอดคล้องต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างไร

คำสำคัญ อุตสาหกรรมรถยนต์, อัตราการผลิตที่แท้จริง

Thesis title: An Analysis of The Rate of Protection of Thai Automotive Industry from 1997 to 2004

Researcher: Ms. Jiraporn Tuntiprapa; **Degree:** Master of Economics

Thesis advisors: (1) Supasinee Tantisrisuk, Associate Professor ; (2) Jarin Charoensriwattanakul, Associate Professor ; **Academic year:** 2004

ABSTRACT

The objectives of this research were four-fold: (1) to analyze the effective rate of protection of Thai automotive industry; (2) to study the production, marketing and trading structure of Thai automotive industry; (3) to study the current automotive tariffs and non-tariffs; and (4) to study the problems and barriers of the industry.

Data for the analysis were the secondary and primary data during the period of 1997 – 2004. The data will be used for the study of production structure and the protection rate analysis of passenger car (1600 cc engine) and 1 ton pick-up (2500 cc engine). The trade of automotive industry was also included. The rate of protection analysis will be calculated under Nominal Rate of Protection and Effective Rate of Protection.

It was found that (1) the automotive production has been continuously increased since 1999 onwards. Total production for domestic market was 70% and 30% for export market. The market share of pick-up car was the highest. By the current change of global trade, the automotive industry became an exportation product in accordance with the government strategic of Detroit of Asia project; (2) a tax structure of the automotive industry consisted of import duty, excise tax & interior tax and VAT. The import duty of all kinds of passenger cars had been adjusted to be in the same rate at 80% since 1999 and the import duty of the pick-up car was in the declining trend, the current rate was at 40%; (3) the results of NRP for passenger car in the period of 1997-1998 were lower than in the period of 1999-2004, and NRP for 1 ton pick-up car was in the declining trend. The ERP of passenger car (1600 cc engine) was increased in the early stage and declined after the year 2000 onwards. The ERP of 1 ton pick-up car (2500 cc engine) was also in the declining trend. In addition, both NRP and ERP of passenger car were higher than 1 ton pick-up car. It meant that the passenger car had been more protected by the government than 1 ton pick-up car. The decline of ERP of 1 ton pick-up car showed that the government could not protect the industry with import duty policy as in the past ; (4) the problems of automotive industry found was that there were insufficient technology, a difficulty of technology transmission and unskilled & inexpert persons. The barriers of the industry was that there was not any investment on research and development and the non-tariffs action.

The recommendations from this study were that (1) the protection rate of passenger car should be declined by government strategic policy e.g. a reduction of import duties, the improvement on technology and personal skill to support producer's potential; (2) there should be a focus on Rules of Origin. (3) For the next research, the researcher should study how the automotive parts industries and supporting industries are related to development of automotive industry.

Keywords: Automotive industry, The Effective Rate of Protection

กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปด้วยความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจากอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ สุภาสินี ตันติศรีสุข สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ผู้ให้โอกาส ให้คำแนะนำและความรู้ และชี้แนะแนวทางอันเป็นประโยชน์เสมอมา นับตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านเป็นอย่างยิ่ง

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ จรินทร์ เจริญศรีวัฒนกุล และรองศาสตราจารย์ ดร. เกษร หอมขจร ที่ได้กรุณาเสียสละเวลารับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริวรรณ ศรีพหล รองอธิการบดีฝ่ายวิจัยและบัณฑิตศึกษา รักษาการณแทนประธานกรรมการประจำสาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ที่ได้กรุณาจัดทำหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัยจาก สถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ และกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ที่กรุณาเสียเวลาให้สัมภาษณ์ จนทำให้ผู้วิจัยได้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการวิจัย

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณครอบครัวของผู้วิจัย ที่ให้กำลังใจและสนับสนุนในการศึกษาครั้งนี้มาโดยตลอด ขอขอบคุณคณาจารย์สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คุณวรนิธิ รุจินาด และเจ้าหน้าที่สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ทุกท่าน ที่ให้คำแนะนำสำหรับขั้นตอนและการเก็บรวบรวมข้อมูล ตลอดจนความช่วยเหลือต่างๆ ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา

ท้ายสุดนี้ขอขอบคุณ คุณสุจิตร์ ชาตีสวรรณกุล คุณพิทยา สิทธิอำนาจ คุณสุรัทวดี สุขคำ ที่คอยเป็นห่วงและระลึกถึงเสมอมา และเพื่อนร่วมรุ่นทุกท่าน สำหรับมิตรภาพ ความช่วยเหลือ และเป็นกำลังใจ ในการศึกษาระดับปริญญาโทนี้

ประโยชน์ใดๆ ที่จะได้รับจากการวิจัยครั้งนี้ ขอมอบให้แก่ผู้มีส่วนสนับสนุนทุกท่าน ผู้ที่สนใจความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์ และผู้สนใจทั่วไป หากงานวิจัยนี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้ ณ โอกาสนี้

จิราพร ตันติประภา

พฤษภาคม พ.ศ. 2548

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	5
สมมติฐานการวิจัย	5
ขอบเขตของการวิจัย	5
ข้อจำกัดในการวิจัย	6
นิยามศัพท์เฉพาะ	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	9
กรอบความคิดทฤษฎี	9
ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	14
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	29
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	29
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	30
การเก็บรวบรวมข้อมูล	30
การวิเคราะห์ข้อมูล	31
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	32
ผลการศึกษาด้าน โครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้า ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	32
ผลการศึกษาด้าน อารขาเข้าและมาตรการที่มีไข่ภายั	38
ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย	45
ผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย	49

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	51
สรุปการวิจัย	51
ข้อเสนอแนะ	53
บรรณานุกรม	54
ภาคผนวก	59
ก. สภาวะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย	60
ข. มาตรการและนโยบายของรัฐ และความตกลงทางการค้าเสรี ที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์	78
ค. การคำนวณอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP).....	96
ง. การคำนวณอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP).....	102
จ. โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย	107
ประวัติผู้วิจัย	113

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1	โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งและรถจักรยานยนต์อู่ช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2547..... 38
ตารางที่ 4.2	อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2547..... 45
ตารางที่ 4.3	อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2547 47

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 4.1	ปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2539-พ.ศ.2547..... 33
ภาพที่ 4.2	สัดส่วนทางการตลาดรถยนต์ในประเทศ..... 34
ภาพที่ 4.3	ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2547..... 35
ภาพที่ 4.4	ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2539- พ.ศ.2547..... 36
ภาพที่ 4.5	ส่วนแบ่งตลาดส่งออกรถยนต์แยกรายบริษัทของประเทศไทยปี พ.ศ. 2547..... 36
ภาพที่ 4.6	ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2539-พ.ศ.2547..... 37
ภาพที่ 4.7	อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและ รถปิกอัพ 1 ตัน ของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2540 –พ.ศ. 2547..... 46
ภาพที่ 4.8	อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี และรถปิกอัพ 1 ตัน ขนาด 2500 ซีซี ของประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2540 –พ.ศ. 2547..... 48

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

1.1 ความเป็นมาและพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเริ่มต้นจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศให้มากที่สุด โดยในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลงประเทศไทยเริ่มมีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Complete built up : CBU) จากประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรป ซึ่งรถยนต์ถือว่าเป็นสินค้าที่มีราคาแพง ในขณะที่ยังไม่มี การนำเข้ารถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนและอุปกรณ์แบบถอดแยกส่วน (Complete knocked down : CKD) จนกระทั่งมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2503 และจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศแห่งแรก คือ บริษัท แองโกล ไทยมอเตอร์ จำกัด เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2504 ดำเนินการประกอบและจำหน่ายรถยนต์ฟอร์ดของประเทศอังกฤษ ต่อมาในปี พ.ศ. 2505 มีการแก้ไขปรับปรุงสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ ด้วยการลดหย่อนอัตราอากรขาเข้าของชิ้นส่วนรถยนต์แบบแยกส่วนลงครึ่งหนึ่งของอัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเป็นเวลา 5 ปี โดยที่อัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถบรรทุก เป็นร้อยละ 60 40 และ 20 ตามลำดับ ดังนั้นอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนรถยนต์แบบแยกส่วนเป็นร้อยละ 30 20 และ 10 ของราคานำเข้าสำหรับรถยนต์นั่ง รถปิกอัพ รถบรรทุก ตามลำดับ ผลของมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ประสบความสำเร็จอย่างสูง มีโรงงานประกอบรถยนต์เกิดขึ้นเป็นลำดับ เช่น บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด เปิดโรงงานในปี พ.ศ.2505 บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และบริษัท ปริ้นมอเตอร์ส ประเทศไทย จำกัด เปิดโรงงานในปี พ.ศ. 2507 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2512 มีจำนวนโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนทั้งสิ้น 9 โรงงาน แต่ต่อมารัฐบาลได้งดให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2512 เพื่อไม่ให้มีการประกอบรถยนต์มากจนเกินความต้องการและจากภาวะการขาดดุลการค้าอย่างรุนแรงของประเทศไทย รัฐบาลได้ใช้มาตรการด้านภาษีเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์โดยปรับเพิ่มอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าสำหรับรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) สำหรับรถยนต์นั่ง รถแวนและรถปิกอัพ รถบรรทุกเป็นร้อยละ 80 60 และ 40 ตามลำดับ

เพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์โดยแท้จริง คณะกรรมการยานยนต์จึงประกาศใช้นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local content) สำหรับรถยนต์นั่งในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าชิ้นส่วนรถยนต์ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2516 ต่อมาได้มีการกำหนดสัดส่วนการใช้ภายในประเทศสำหรับรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ โดยได้กำหนดอัตราร้อยละ 15 สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารประเภทแชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง และร้อยละ 20 สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารประเภทแชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมกระจกหน้า โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518 นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการจำกัดจำนวนแบบ (Model) และจำนวนรุ่น (Series) ของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศด้วย และถึงแม้ว่าจะมีการบังคับดังกล่าวก็ตาม ก็ยังมีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นใหม่ เนื่องจากมีการคาดการณ์ว่ารัฐบาลจะห้ามการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และความต้องการรถยนต์ยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

เนื่องจากประเทศไทยประสบปัญหาการขาดดุลการค้าต่อเนื่องกัน เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้า รัฐบาลจึงพยายามลดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศและเพื่อเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ โดยในปี พ.ศ.2521 รัฐบาลได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ขนาดต่ำกว่า 2300 ซี.ซี. และกระทรวงการคลังยังได้ประกาศขึ้นอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 และขึ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูป (CKD) จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 และในปี พ.ศ. 2527 รัฐบาลได้ประกาศการจำกัดแบบและรุ่นของรถยนต์นั่งในประเทศให้สามารถผลิตได้ไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แต่ละแบบกำหนดให้ใช้ตัวถังเพียงชนิดเดียว และใช้เครื่องได้เพียงชนิดเดียว แต่อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์ได้ 2 ระบบ และหากรุ่นใดได้รับอนุญาตแล้วไม่ทำการประกอบภายใน 1 ปี จะถูกยกเลิกสิทธิ์ในการประกอบรถยนต์รุ่นนั้นๆ และไม่อนุญาตให้นำรถยนต์รุ่นอื่นมาสวมสิทธิ์แทน เพื่อเป็นการลดจำนวนแบบของรถยนต์นั่ง แสดงให้เห็นถึงการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเป็นอย่างมาก โดยมาตรการต่างๆ ที่นำมาใช้สำหรับการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ก็เพื่อให้อุตสาหกรรมในประเทศอยู่รอดและสามารถพึ่งพาตนเองได้ แต่มาตรการดังกล่าวก็ไม่ได้ช่วยให้มีการพัฒนาการผลิตที่มีประสิทธิภาพ เพราะตลาดภายในประเทศมีขนาดเล็ก การขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมรถยนต์ อีกทั้งการให้ความคุ้มครองนำไปสู่การสร้างอำนาจผูกขาดในระดับหนึ่ง จึงขาดแรงจูงใจในการพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต (กัลยารัตน์ สติธรุ่งพรชัย, 2546)

ดังนั้นในปี พ.ศ. 2533 รัฐบาลได้ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์ ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์สามารถผลิตรถยนต์ได้เสรีตามความต้องการของตลาด และ

สามารถผลิตได้จำนวนมาก การผลิตมีประสิทธิภาพมากขึ้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2534 มีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งใหญ่ โดยรัฐบาลได้ประกาศยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์ทุกประเภท พร้อมทั้งปรับโครงสร้างภาษีศุลกากรขาเข้า เพื่อให้นโยบายของอุตสาหกรรมรถยนต์เหมาะสมกับการค้าระหว่างประเทศ กล่าวคือเนื่องจากประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้าหรือเกตต์ (The General Agreement on Tariff and Trade : GATT) และยังเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคอีกด้วย จากนโยบายดังกล่าวนี้ทำให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ลดลงมาก ต่อมาในปี พ.ศ. 2535 ได้มีการยกเลิกระบบภาษีการค้า โดยใช้ภาษีมูลค่าเพิ่มแทน จึงมีการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์อีกครั้ง โดยปรับลดภาษีศุลกากรของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วน (CKD) ลงเหลือร้อยละ 20 เท่ากันหมด และรัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการควบคุมการตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2537 ทำให้บรรษัทรถยนต์ข้ามชาติตะวันตกหลายรายเริ่มกลับเข้ามาลงทุนเพื่อตลาดในประเทศและเพื่อการส่งออกจากประเทศไทยอีกครั้ง

โดยเหตุจากปัจจัยหลักของการล่มสลายของเศรษฐกิจฟองสบู่ที่ทำให้ต้องประกาศใช้นโยบายลอยตัวค่าเงินบาทในปี พ.ศ. 2540 ก่อให้เกิดภาวะชบเซาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงต้นปี พ.ศ. 2540 ถึงปลายปี พ.ศ. 2541 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศลดลงเป็นจำนวนมาก การดำเนินนโยบายการคลังที่เข้มงวดได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ คือ

- 1) การลดลงของค่าเงินบาททำให้ต้นทุนการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศสูงขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์สูงขึ้น
- 2) การหดตัวของสินเชื่ออย่างรุนแรง โดยดำเนินนโยบายอัตราดอกเบี้ยสูงส่งผลต่อการขายรถยนต์ในระบบเช่าซื้อ ทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง
- 3) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 การเพิ่มอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) การเรียกเก็บอากรพิเศษและการเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตทำให้ราคารถยนต์ยั้บตัวสูงขึ้นตามภาระภาษีที่เพิ่มขึ้น

แต่อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา ยอดจำหน่ายในประเทศค่อยๆ เพิ่มขึ้นและการที่ค่าเงินบาทอ่อนตัวก็ส่งผลดีต่อการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยที่เพิ่มสูงขึ้น เพราะเมื่อเทียบเป็นเงินดอลลาร์ สรอ.มีราคาต่ำลง และเพื่อให้การแข่งขันเป็นไปตามระบบเศรษฐกิจแบบเสรี อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศรวมถึงการส่งออกในอนาคต รัฐบาลได้ประกาศยกเลิกมาตรการการกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนชิ้นต่ำในประเทศตามพันธกรณีองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ทำให้มีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศลดลงและมีการนำเข้าเพิ่มขึ้น แต่ก็ได้มีการปรับเพิ่ม

อาการเข้าสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูป (CKD) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การคุ้มครองผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศหลังจากการยกเลิกมาตรการกำหนด สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ในขณะที่เดียวกันก็ได้ปรับลดการเก็บภาษีสรรพสามิตด้วยเช่นกัน

1.2 ความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีนโยบายในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ.2514 ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องเชื่อมโยงภายในประเทศและการทำงานจำนวนมากทั้งก่อนเกิดผลผลิตและหลังจากผลผลิตเกิดขึ้นแล้ว เช่น อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และอุตสาหกรรมขึ้นพื้นฐานต่างๆ เช่น เหล็ก กระจก สิ่งทอ สี ผลิตภัณฑ์เคมีและอุปกรณ์ไฟฟ้า กิจการปั้มน้ำมัน กิจการซ่อมรถ เป็นต้น

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมารัฐบาลได้ให้การสนับสนุนเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศและเพื่อลดการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป แต่ในภาวะการเปิดเสรีทางการค้าของโลกในปัจจุบัน ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยต้องมีการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ.2543 เป็นต้นมา ซึ่งทำให้เกิดภาวะการแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ทวีความรุนแรงขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นบริษัทรถยนต์จำเป็นต้องเปลี่ยนนโยบายการพึ่งพาเพียงตลาดภายในประเทศเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกเพิ่มขึ้น ทำให้เห็นถึงโอกาสและความเป็นไปได้ของอุตสาหกรรมการส่งออกรถยนต์ไทยในตลาดโลกหากมีการพัฒนาด้านการตลาดและศักยภาพของผู้ผลิตอย่างจริงจัง

จะเห็นได้ว่านโยบายของรัฐที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะการให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการการเปิดเสรีทางการค้า ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนั้นในการศึกษาการวัดอัตราการคุ้มครองตามมูลค่าเพิ่มครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งที่จะชี้ให้เห็นถึงผลของการคุ้มครองต่อขบวนการผลิตและมีผลต่อการเลือกตัดสินใจของผู้ประกอบการของไทยเร่งพัฒนาปรับปรุงและพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นทั้งด้านประสิทธิภาพการผลิต การพัฒนามาตรฐานสินค้า อีกทั้งหากสามารถเสนอแนะนโยบายของรัฐที่ควรจะดำเนินต่อไป เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันภายใต้ต้นนโยบายการค้าเสรี ก็น่าจะก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ประกอบการตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาโครงสร้างการผลิต การตลาด และการค้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย
- 2.2 เพื่อศึกษาโครงสร้างภาษีนำเข้าและมาตรการที่มีใช้ภาษี ที่อุตสาหกรรมรถยนต์ต้องเผชิญอยู่ในปัจจุบัน
- 2.3 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองตามราคา (Nominal Rate of Protection) และอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective rate of protection) ของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย
- 2.4 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

3. สมมติฐานการวิจัย

- 3.1 อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการลดอัตราภาษีศุลกากรตามที่มีการเปิดเสรีทางการค้า
- 3.2 อัตราการคุ้มครองตามราคาของรถยนต์นั้นมีค่าสูงกว่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของรถปิกอัป 1 คัน
- 3.3 อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั้นมีค่าสูงกว่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของรถปิกอัป 1 คัน

4. ขอบเขตของการวิจัย

4.1 ศึกษาข้อมูลด้านโครงสร้างการผลิต การค้า และนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2540 – พ.ศ. 2547 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมได้จากรายงานและงานวิจัยเกี่ยวกับการผลิตและลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ จากสถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ตลอดจนข้อมูลจากวารสารต่างๆ และข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

4.2 วิเคราะห์อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) และอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ตามแนวคิดของ Bela A. Balassa เพื่อมุ่งเน้นที่จะใช้วัดมาตรการซึ่งเป็นสิ่งจูงใจให้เกิดมูลค่าเพิ่ม

ของอุตสาหกรรมมากกว่าการคุ้มครองต้นทุนทรัพยากรในประเทศ โดยศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2540- พ.ศ. 2547 ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี และรถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี โดยใช้ข้อมูลอัตราภาษีศุลกากร ประกาศกระทรวงการคลังที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งรวบรวมได้จากกรมศุลกากร สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กรมการค้าภายใน บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

งานวิจัยอัตราคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยครั้งนี้ ได้เลือกที่จะศึกษารถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี และรถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี เนื่องจากข้อจำกัดของข้อมูลทางด้านต้นทุนการผลิต และสามารถรวบรวมข้อมูลได้อย่างพอเพียงในการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงและใช้เป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ อีกทั้งเพื่อความสอดคล้องกับการวิจัยอุตสาหกรรมรถยนต์ในอดีตด้วย ทั้งนี้ช่วงเวลาที่ศึกษา คือในช่วงปี พ.ศ. 2540 - พ.ศ. 2547 เพราะเป็นช่วงเวลาที่คาบเกี่ยวของการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศและหลังจากการยกเลิกประกาศดังกล่าวในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งจะทำการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ความชัดเจนมากขึ้น

5. ข้อจำกัดในการวิจัย

5.1 ในการคำนวณอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) เนื่องจากข้อมูลราคาปัจจัยนำเข้าเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถเปิดเผยได้ จึงเลือกใช้ข้อมูลราคาขึ้นส่วนรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูปที่คำนวณโดยกรมการค้าภายใน ซึ่งเป็นราคาขึ้นส่วนนำเข้าที่คำนวณเป็นราคาต่อรถ 1 คัน

5.2 ราคาขึ้นส่วนนำเข้าในปี พ.ศ. 2547 ยังไม่พบข้อมูลที่เผยแพร่ทั่วไป จึงใช้วิธีประมาณค่าจากการเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์ในปี พ.ศ. 2546 แทน

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (Commercial car) ประกอบด้วยรถบรรทุก 10 ล้อ, 6 ล้อ รถบรรทุกขนาดกลาง, รถแวน, รถปิกอัพ, รถโดยสาร, รถหัวลาก 18 ล้อ, รถแทรกเตอร์, รถดัมพ์, รถผสมคอนกรีต, รถดับเพลิง และรถจิป

6.2 รถยนต์นั่งโดยทั่วไป (Passenger car) หมายถึง รถเก๋งหรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ออกแบบเพื่อนั่งเป็นปกติวิสัย ความจุไม่เกิน 7 ที่นั่ง ใช้เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางส่วนตัว

6.3 รถยนต์บรรทุกเล็ก (Pick-up, Pick-up) หมายถึง รถยนต์บรรทุกซึ่งนำเข้ามาในลักษณะของการถอดแยกเพื่อประกอบเป็นรถยนต์บรรทุกในประเทศ ซึ่งเมื่อนำไปต่อกระบะสำหรับบรรทุกแล้วจะมีน้ำหนักโดยรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross vehicle weight) ไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม (ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม, 2534)

6.4 รถยนต์สำเร็จรูป (Complete Built Up : CBU) คือ รถยนต์ที่ประกอบเสร็จ

6.5 ชิ้นส่วนและอุปกรณ์แบบถอดแยกส่วน (Complete Knocked Down : CKD) หมายถึง ชิ้นส่วนและอุปกรณ์แบบถอดแยกส่วนนำมาเพื่อประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูป

6.6 OEM (Original Equipment Manufacturing) หมายถึง ชิ้นส่วนที่ผลิตเพื่อส่งให้ผู้ประกอบรถยนต์โดยตรง

6.7 REM (Replacement Equipment Manufacturing) หมายถึง ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทน

6.8 อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) เป็นเปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างราคาสินค้าในประเทศกับราคาที่มีการค้าเสรี (หรือราคาตลาดโลก) ของสินค้านั้น

6.9 อัตราการคุ้มครองตามมูลค่าเพิ่ม (ERP) หมายถึง เปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างมูลค่าเพิ่มของสินค้าที่ผลิตในประเทศกับมูลค่าของสินค้าในตลาดโลก (ซึ่งเป็นสินค้าที่มีการค้าเสรี)

6.10 สินค้าที่มีการค้าระหว่างประเทศ (Traded Goods) หมายถึง สินค้าที่โดยปกติสามารถทำการค้าระหว่างประเทศได้ แต่มาตรการกีดกันทางการค้าต่างๆ ทำให้ปัจจุบันไม่มีการค้าระหว่างประเทศ เช่น สินค้าสำเร็จรูป วัตถุดิบ และชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ไปซึ่งอาจถือเป็น Material Products

6.11 สินค้าที่ไม่มีการค้าระหว่างประเทศ (Non - Traded Goods) คือ สินค้าใดๆ ก็ตามที่ไม่ใช่สินค้าที่ทำการค้าระหว่างประเทศ หรืออาจจะเป็นสินค้านำเข้าระหว่างประเทศได้ แต่เนื่องจากมีน้ำหนักมาก การขนส่งไม่สะดวกจึงไม่นิยมค้าระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่จึงเป็นสินค้าที่ผลิตในประเทศ เช่น การบริการต่างๆ ไฟฟ้า น้ำประปา การขนส่ง การคมนาคมสื่อสาร การธนาคาร การประกันภัย เป็นต้น

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการได้ทราบถึงสถานภาพของโครงสร้างการผลิต การตลาดทั่วไป นโยบายของรัฐรวมถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

7.2 ทำให้ทราบระดับการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย เพื่อเป็น
แนวทางการกำหนดนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

7.3 เพื่อให้ทราบแนวทางการส่งเสริมและมาตรการของภาครัฐในการเพิ่มขีด
ความสามารถของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

7.4 เพื่อเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานราชการที่มีหน้าที่ควบคุมดูแล ส่งเสริมการลงทุน
และการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

1. กรอบความคิดทฤษฎี

1.1 ทฤษฎีการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Protection Theory)

การคุ้มครอง หมายถึง การที่รัฐบาลเข้ามาแทรกแซงการค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้ปริมาณสินค้าเข้าน้อยลงโดยอาศัยมาตรการต่างๆ ทั้งมาตรการด้านภาษีศุลกากร (Tariff barriers) และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff barriers) เช่น การกำหนดโควตา การให้เงินอุดหนุน เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวก่อให้เกิดผลด้านการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ และจะนำไปสู่การจัดสรรทรัพยากรที่บิดเบือนจากการจัดสรรทรัพยากรภายใต้ระบบการค้าเสรี (Warner Max Corden และ Bela A. Balassa, 1971)

ในการวัดอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เกิดจากมาตรการด้านภาษี สามารถวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมได้ 2 วิธี ดังนี้

1.1.1 การวัดอัตราการคุ้มครองตามราคา (Nominal Rate of Protection : NRP) เป็นการวัดอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างราคาสินค้าในประเทศกับราคาในตลาดโลกของสินค้านั้น อันเป็นผลมาจากมาตรการทางภาษีศุลกากรและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี อัตราการคุ้มครองตามราคาแยกการคำนวณออกเป็น 3 วิธี ดังนี้

1) *Potential Rate of Protection* เป็นการคำนวณภายใต้เงื่อนไขของการคุ้มครองทางด้านภาษีศุลกากรเพียงมาตรการเดียว และถ้าหากตลาดมีการแข่งขันแล้ว ค่า NRP จะได้จากการเปรียบเทียบระหว่างราคาสินค้าภายในประเทศและราคาสินค้าในตลาดโลก โดยที่ราคาสินค้าในประเทศชนิดเดียวกันคุณภาพเดียวกัน จะเท่ากับราคา C.I.F. บวกภาษีศุลกากรขาเข้า ภาษีการค้าและภาษีเทศบาล ซึ่งคิดจากฐานที่รวมกำไรมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมศุลกากร แต่หลังจากปี พ.ศ. 2535 เนื่องจากประเทศไทยได้ยกเลิกระบบภาษีการค้าและกำไรมาตรฐาน โดยใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแทน พร้อมทั้งจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มเติมอีกด้วย ในกรณีนี้ ค่า NRP จะได้จากการเปรียบเทียบระหว่างราคาสินค้าภายในประเทศและราคาสินค้าในตลาดโลก โดยที่ราคาสินค้าในประเทศชนิดเดียวกันคุณภาพเดียวกันจะเท่ากับ ราคา C.I.F. บวกภาษีศุลกากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาลและภาษีมูลค่าเพิ่ม เมื่อกำหนดให้ราคานำเข้า C.I.F. ของสินค้า j เป็น 1 หน่วย สามารถแสดงสูตรการคำนวณ หา Potential NRP ได้ดังสมการ (1)

$$NRP = t_j + (em_j - ed_j) [(1+t_j)(1+m_j)] + (vm_j - vd_j) \{ (1+t_j) [1+(em_j - ed_j)(1+m_j)] \} \} \text{-----}(1)$$

โดยที่ อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าคิดเป็นร้อยละของมูลค่านำเข้า C.I.F. = t_j

อัตราภาษีสรรพสามิตของสินค้านำเข้าคิดเป็นร้อยละของราคาขายเบื้องต้น = em_j

อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้านำเข้าคิดเป็นร้อยละของราคาขายเบื้องต้นรวมกับ

ภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาล = vm_j

อัตราภาษีเทศบาลคิดเป็นร้อยละของภาษีสรรพสามิต = m_j

อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาลของสินค้า j ที่ผลิตภายในประเทศ = ed_j

อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้า j ที่ผลิตภายในประเทศ = vd_j

จะได้ว่า ราคาขายเบื้องต้น = $1+t_j$

ภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาล = $em_j(1+t_j)(1+m_j)$

ราคารวมภาษีสรรพสามิต = $1+t_j+em_j(1+t_j)(1+m_j)$

$$= (1+t_j) [1+em_j(1+m_j)]$$

ภาษีมูลค่าเพิ่ม = $vm_j (1+t_j) [1+em_j(1+m_j)]$

ภาษีรวม = ภาษีศุลกากร+ภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาล+ ภาษีมูลค่าเพิ่ม

$$= t_j+em_j(1+t_j)(1+m_j)+ vm_j (1+t_j) [1+em_j(1+m_j)]$$

2) *Realized Nominal Rate of Protection* (NRP_R) ในกรณีเป็นสินค้าที่ไม่มี การแข่งขันกับสินค้านำเข้า (Non – import Competitive) และราคาสินค้าในประเทศ (P_d) กับ ราคาตลาดโลก (P_m) แตกต่างกันอันเนื่องมาจากปัจจัยอื่นๆ ที่ไม่ใช่สาเหตุจากอัตราภาษีศุลกากร และภาษีทางอ้อม เช่น รสนิยมและความพอใจของผู้บริโภค ความเชื่อถือในเครื่องหมายการค้า การควบคุมการค้า เป็นต้น การคำนวณ *Realized NRP* จะเป็นดังสมการ (2)

$$RN_j = \frac{P_d (1 - es_d - bs_d)}{P_m} - 1 \text{-----}(2)$$

โดยที่ RN_j = Realized NRP

P_d = ราคาสินค้าภายในประเทศ

es_d = ภาษีสรรพสามิตของสินค้าภายในประเทศคิดเป็นร้อยละของ ยอดขาย

bs_d = ภาษีการค้าของสินค้าภายในประเทศคิดเป็นร้อยละของยอดขาย

P_m = ราคานำเข้า C.I.F

3) อัตราการคุ้มครองตามราคาสุทธิ (Net NRP) เป็นการคำนวณภายใต้อัตราแลกเปลี่ยนทางการ (Official Exchange Rate : OER) ที่มีการบิดเบือนค่าเกิดขึ้นเนื่องจากการใช้มาตรการต่างๆ ของรัฐบาลในการคุ้มครองอุตสาหกรรม ซึ่งการคำนวณ Net NRP จะใช้อัตราแลกเปลี่ยนจริง (Realized Exchange Rate) ซึ่งได้ทำการปรับความบิดเบือนโดยการหาอัตราแลกเปลี่ยนเงา (Shadow Exchange Rate : SER) เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงแล้วนำมาปรับค่า NRP เป็นอัตราการคุ้มครองตามราคาสุทธิ สามารถคำนวณได้จากสมการ (3)

$$\text{Net NRP}_j = \{(1+\text{NRP}_j) * \text{OER}/\text{SER}\} - 1 \quad \text{----(3)}$$

โดยที่ NRP_j = Potential NRP ของสินค้า j

OER = อัตราแลกเปลี่ยนทางการ

SER = อัตราแลกเปลี่ยนเงา

อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) มีความสำคัญต่อผู้บริโภค เนื่องจากเป็นตัวชี้ว่าราคาสินค้าสำเร็จรูปที่นำเข้าจะเป็นราคาใดหลังการเก็บภาษี ซึ่งจะมีผลต่อพฤติกรรมของผู้บริโภคในการเลือกบริโภคสินค้า

1.1.2 การวัดอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection : ERP)

ด้วยเหตุจากการจัดเก็บภาษีมักมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งภาษีสินค้าสำเร็จรูป สินค้าขั้นกลางและหรือวัตถุดิบด้วย แต่การวัดอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ไม่สามารถสะท้อนการคุ้มครองที่แท้จริงที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมได้ เพราะเป็นการคำนวณจากราคาสินค้าสำเร็จรูปเพียงอย่างเดียว การวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่แท้จริงที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมหนึ่งๆ ก็ควรจะพิจารณาการคุ้มครองทั้งสายการผลิตของอุตสาหกรรมนั้นๆ ซึ่งรวมถึงวัตถุดิบ ปัจจัยการผลิต สินค้าขั้นกลางและสินค้าทุนด้วย จากข้อจำกัดของการวัดอัตราการคุ้มครองตามราคา จึงมีการพัฒนาวิธีการคำนวณอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่แท้จริง ซึ่งจะให้ความสำคัญแก่มูลค่าเพิ่มของสินค้าแทนราคาของสินค้าขั้นสุดท้ายโดยมูลค่าเพิ่ม (Value added) สามารถได้จากส่วนต่างระหว่างสินค้าสำเร็จรูปกับต้นทุนนำเข้าสินค้าวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้านั้นๆ

อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงคำนวณได้จากอัตราส่วนต่างของมูลค่าเพิ่มของสินค้าในประเทศที่พิจารณาเมื่อมีการใช้มาตรการบิดเบือนการค้า (มูลค่าเพิ่มของสินค้าคิดตามราคาภายในประเทศ = V_j) กับมีการค้าเสรี (มูลค่าเพิ่มของสินค้าคิดตามราคาในตลาดโลก = V'_j) เทียบกับมูลค่าเพิ่มของสินค้าที่มีการค้าเสรี (V'_j) แสดงได้ดังสมการ

$$\text{ERP}_j = \frac{V_j - V'_j}{V'_j} \quad \text{----(3)}$$

อัตราการค้าคุ้มครองอุตสาหกรรมที่แท้จริงจะเป็นตัวชี้ว่าผู้ผลิตได้รับการคุ้มครองที่แท้จริงในกระบวนการผลิตสินค้าภายในประเทศที่แข่งขันกับสินค้านำเข้า (import – competing commodity) เป็นจำนวนเท่าใด

แนวคิดการวัดอัตราการค้าคุ้มครองอุตสาหกรรมที่แท้จริง มี 2 แนวคิดคือแนวคิดของ Warner Max Corden และ Bela A. Balassa โดยความแตกต่างอยู่ที่การพิจารณาปัจจัยการผลิตที่สามารถค้าขายระหว่างประเทศได้ (Traded goods) และปัจจัยที่ไม่สามารถค้าขายระหว่างประเทศได้ (Non-traded goods) เช่น น้ำประปา กระแสไฟฟ้า การขนส่ง ธนาคาร ประกันภัย และบริการอื่นๆ เป็นต้น

แนวคิดของ Corden กำหนดให้อุปทานของปัจจัยการผลิตที่ไม่สามารถค้าขายระหว่างประเทศได้มีค่าความยืดหยุ่นไม่เท่ากับ Infinity (Imperfect Elasticity of Supply) สะท้อนถึงต้นทุนปัจจัยการผลิตที่เปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการผลิตสินค้า การที่รัฐให้การคุ้มครองต่อปัจจัยการผลิตขั้นพื้นฐานที่สามารถค้าระหว่างประเทศ นอกจากเป็นการคุ้มครองโดยตรงแล้วยังเป็นการคุ้มครองปัจจัยที่ไม่สามารถค้าระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน ดังนั้นในการพิจารณามูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมตามแนวคิดของ Corden จึงนำเอามูลค่าเพิ่มของปัจจัยการผลิตที่ไม่สามารถค้าระหว่างประเทศเข้ามาร่วมพิจารณาด้วย ตามแนวคิดนี้จึงเหมาะสมที่จะใช้วัดการคุ้มครองต้นทุนทรัพยากรในประเทศ

ในขณะที่แนวคิดของ Balassa จะสมมติให้ปัจจัยการผลิตที่ไม่สามารถค้าขายระหว่างประเทศได้มีอุปทานไม่จำกัด นั่นคือ เส้นอุปทานมีค่าความยืดหยุ่นอนันต์ (Infinity Elasticity of Supply) การผลิตด้วยต้นทุนคงที่ จึงไม่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของราคา ทำให้การเปลี่ยนแปลงใดๆ รวมถึงภาษีขาเข้า จึงไม่มีผลต่อมูลค่าเพิ่มของสินค้า ดังนั้นการคำนวณอัตราการค้าคุ้มครองอุตสาหกรรมที่แท้จริง จึงไม่นำมูลค่าเพิ่มของ Non-traded goods เข้ามาพิจารณาตามแนวคิดของ Balassa เหมาะสมที่จะใช้วัดมาตรการซึ่งเป็นสิ่งจูงใจของอุตสาหกรรมเพราะการคุ้มครองที่เกิดขึ้นจะคุ้มครองเฉพาะมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมเท่านั้น

การคำนวณอัตราการค้าคุ้มครองอุตสาหกรรมที่แท้จริง

$$\text{จากสมการ (3)} \quad \text{ERP}_j = \frac{V_j - V'_j}{V'_j} = \frac{V_j}{V'_j} - 1$$

$$\begin{aligned} \text{โดยที่ } V_j &= \text{มูลค่าเพิ่มสินค้าคิดตามราคาในประเทศ} &= P_j - a_j P_i \\ V'_j &= \text{มูลค่าเพิ่มสินค้าคิดตามราคาในตลาดโลก} &= P'_j - a_j P'_i \\ P_j &= \text{ราคาสินค้า } j \text{ ในประเทศ} \end{aligned}$$

P'_j = ราคาสินค้า j ในตลาดโลก
 P_i = ราคาปัจจัยการผลิต i ในประเทศ
 P'_i = ราคาปัจจัยการผลิต i ในตลาดโลก
 a_{ij} = สัดส่วนของปัจจัยการผลิต i ที่ใช้ในการผลิตสินค้า j ณ ราคาตลาดโลก

$$\text{ดังนั้น } ERP_j = \frac{P_j - a_{ij} P_i}{P'_j - a_{ij} P'_i} - 1 \quad \text{----(4)}$$

$$\text{เนื่องจาก } P_j = (1+T_j)P'_j$$

$$P_i = (1+T_i)P'_i$$

โดยที่ T_j คือ อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าที่เก็บกับสินค้า j

T_i คือ อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าที่เก็บจากปัจจัย i

จากสมการ (4) จะได้ว่า

$$ERP_j = \frac{(1+T_j)P'_j - a_{ij}(1+T_i)P'_i}{P'_j - a_{ij}P'_i} - 1 \quad \text{----(5)}$$

$$= \frac{T_j P'_j - a_{ij} T_i P'_i}{P'_j - a_{ij} P'_i}$$

$$= \frac{T_j - a_{ij} T_i}{1 - a_{ij}}$$

$$\text{----(6)}$$

และกรณีที่ใช้ปัจจัยการผลิตหลายชนิดในการผลิตสินค้า j จะได้สมการดังนี้

$$ERP_j = \frac{T_j - \sum a_{ij} T_i}{1 - \sum a_{ij}} \quad \text{----(7)}$$

ผลของการคำนวณค่า ERP สามารถอธิบายได้ ดังนี้ (Warner Max Corden, 1971)

$ERP > 0$ แสดงให้เห็นว่า การให้ความคุ้มครองปัจจัยการผลิตอยู่ในระดับที่ก่อให้เกิดการคุ้มครองสินค้านั้นๆ

$ERP = 0$ แสดงให้เห็นว่า อัตราการคุ้มครองปัจจัยการผลิตเท่ากับอัตราการคุ้มครองสินค้าสำเร็จรูป

$ERP < 0$ สามารถอธิบายได้ 2 กรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 มีการคุ้มครองปัจจัยการผลิตมากจนกระทั่งเป็นเหตุให้การคุ้มครองสินค้าสำเร็จรูปนั้นหมดไป

กรณีที่ 2 เกิดจากการผลิตที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาตลาดโลกมีค่าติดลบ

อัตราการค้าคุ้มครองอุตสาหกรรมที่แท้จริง (ERP) มีส่วนสำคัญต่อผู้ผลิต เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดว่าผู้ผลิตได้รับการคุ้มครองที่แท้จริงในการกระบวนการผลิตสินค้าภายในประเทศที่แข่งขันกับสินค้านำเข้าเป็นจำนวนเท่าใด การจัดเก็บภาษีสินค้าสำเร็จรูปในอัตราสูงจะช่วยให้มีการนำเข้าสินค้ามาแข่งขันกับสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้ผลิต ขณะที่การเก็บภาษีจากวัตถุดิบหรือสินค้าชั้นกลางที่นำมาเข้ามาผลิตสินค้าในประเทศถือเป็นการให้โทษแก่ผู้ผลิต

การวิเคราะห์อัตราการค้าคุ้มครองจะทำให้ทราบว่าแต่ละอุตสาหกรรมได้รับการคุ้มครองจาก นโยบายการแทรกแซงการค้าของภาครัฐอย่างไรและเป็นตัวชี้วัดถึงอัตราจูงใจและการได้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ของอุตสาหกรรมนั้น สำหรับผลจากการคำนวณจะทำให้สามารถนำไปประกอบการวางแผนนโยบายภาษี นโยบายการค้า และนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้อัตราการค้าคุ้มครองตามมูลค่าเพิ่มยังสามารถแสดงผลของการคุ้มครองต่อการจัดสรรทรัพยากร โดยถ้าอัตราการค้าคุ้มครองอุตสาหกรรมแตกต่างกันมากจะมีผลให้การจัดสรรทรัพยากรตามกลไกราคาเสียไป ซึ่งถือเป็นต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ ต้นทุนนี้อาจวัดในรูปของมูลค่าวัตถุดิบหรือมูลค่าเพิ่มที่ถูกบิดเบือนไปจากราคาที่มีการค้าเสรีจากการผลิตสินค้านั้นเพื่อการประหยัดหรือเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศ 1 หน่วย เนื่องจาก ERP คำนวณจาก มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมกับ Non - Traded Goods ที่ใช้ในอุตสาหกรรมนั้นเปรียบเทียบกับเงินตราต่างประเทศ 1 หน่วย

อัตราการค้าคุ้มครองยังแสดงถึงประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมนั้นๆ อุตสาหกรรมที่ยังดำเนินการอยู่ได้ภายใต้การคุ้มครองตามมูลค่าเพิ่มที่ต่ำหรือติดลบเป็นอุตสาหกรรมที่มีประสิทธิภาพมากกว่าอุตสาหกรรมที่ต้องการการคุ้มครองที่สูงกว่าโดยเปรียบเทียบ จากเหตุผลที่ว่า ถ้าให้มูลค่าเพิ่มที่มีการค้าเสรีเป็นต้นทุนเสียโอกาส (Opportunity Cost) ของกิจการนั้นๆ เมื่อ ERP เป็นตัวแสดงความแตกต่างระหว่างมูลค่าเพิ่มในประเทศที่มีการคุ้มครองกับต้นทุนเสียโอกาส ถ้าอุตสาหกรรมใดมีมูลค่าเพิ่มในประเทศน้อยกว่าหรือเท่ากับต้นทุนเสียโอกาส แสดงว่าอุตสาหกรรมนั้นก็ไม่มีประสิทธิภาพ

2. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 งานศึกษาอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรม โครงสร้างและมาตรการทางภาษีศุลกากร

ไตรรงค์ สุวรรณคีรี (2513) ศึกษาอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่สำคัญ 23 อุตสาหกรรมของไทย โดยใช้ข้อมูลในปี 1964 และแบ่งวิธีการคำนวณเป็นสองวิธี วิธีแรกใช้อัตราภาษีศุลกากรในปี 1960 และวิธีที่สองใช้อัตราภาษีศุลกากรในปี 1960 พร้อมกับนโยบายส่งเสริมการลงทุน ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนปี 1962 คำนวณค่า ERP ตามแนวคิดของCorden (1966)

สูตรการคำนวณ ERP เป็นการเปรียบเทียบสัดส่วนของมูลค่าเพิ่มของสินค้าในราคาภายในประเทศ (ที่มีการคุ้มครอง) กับมูลค่าเพิ่มของสินค้านั้นในราคาตลาดโลก การหาค่า ERP ได้เลือกเอาสัมประสิทธิ์ของปัจจัยการผลิตจากตารางปัจจัย-ผลผลิตของประเทศเบลเยียมและเนเธอร์แลนด์มาใช้ในการคำนวณ เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีตารางปัจจัย-ผลผลิต และประเทศทั้งสองมีการใช้นโยบายการค้าเสรีเช่นเดียวกับประเทศไทย

ผลการศึกษาพบว่า กรณีที่ใช้อัตราภาษีอย่างเดียว อุตสาหกรรมที่มีค่า ERP สูง ได้แก่ การผลิตเครื่องดื่ม การผลิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์จากนม อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ส่วนอุตสาหกรรมที่มีค่า ERP ต่ำ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์พืชชนิดเมล็ด และเครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตร และเมื่อเพิ่มมาตรการส่งเสริมจากพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนปี 1962 ผลของค่า ERP ที่ได้ยังคงมีโครงสร้างการคุ้มครองไม่แตกต่างไปจากกรณีแรกนัก ซึ่งสรุปได้ว่าโครงสร้างของการคุ้มครองได้ให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าอุปโภคและบริโภคและสินค้าขั้นกลาง แต่การผลิตสินค้าทุนได้รับการคุ้มครองน้อย

ณรงค์ชัย อัครเศรณี (2516) ศึกษาอัตราการคุ้มครองครอบคลุม 58 ประเภทอุตสาหกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดผลของการคุ้มครองต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยใช้วิธีการศึกษาของ Balassa และ Corden โดยแบ่งอุตสาหกรรมออกเป็น 2 ประเภทตามข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ คือ ตามทิศทางการค้า (Trade Orientation) และตามขั้นตอนการผลิตและการใช้ขั้นสุดท้าย (end uses)

ผลการศึกษาพบว่า โครงสร้างของการคุ้มครองในทศวรรษ 1960 มีความโน้มเอียงไปในทิศทางส่งเสริมอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า แต่ไม่เอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก

รัชชชัย ยงกิตติกุล (2516) ได้ศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างนโยบายของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนปี 1962 กับการคุ้มครองอุตสาหกรรม ในลักษณะการจัดลำดับของอุตสาหกรรมกับการคุ้มครองในแต่ละประเภทอุตสาหกรรม โดยการคำนวณอัตราการคุ้มครองตามแบบของ Balassa และ Corden โดยเลือกใช้ข้อมูลจากรายปีปัจจัย-ผลผลิต ของประเทศปากีสถานตะวันตกแทนการสำรวจข้อมูล

ผลการศึกษาพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันระหว่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนปี 1962 กับการคุ้มครองอุตสาหกรรม แต่อย่างไรก็ตามหากเปรียบเทียบระหว่างอุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์และไม่ใช้ประโยชน์จากการส่งเสริม จะมีระดับการคุ้มครองที่แท้จริงสูงกว่า

ณรงค์ชัย อัครเศรณี (2518) ได้ศึกษาอัตราการคุ้มครองอีกครั้ง โดยทำการวิเคราะห์นโยบายทางด้านอุตสาหกรรมที่มีผลต่อโครงสร้างการคุ้มครองอุตสาหกรรม ซึ่งแบ่งมาตรการต่างๆ ออกเป็น ระบบภาษีอากร นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมและการส่งออก ข้อจำกัดและการควบคุมทางการค้าและอุตสาหกรรม และการช่วยเหลือทางด้านสินเชื่อ ในช่วงระยะเวลาปี 1971-1974

ผลการศึกษาพบว่า อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมในปี 1974 สูงกว่าปี 1971 ทั้งในรูปของ NRP และ ERP ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเพิ่มภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าสำเร็จรูปในปี 1972-1974 และการใช้ภาษีการค้าอัตราใหม่ อย่างไรก็ตามค่าความแตกต่างนี้ลดลงเมื่อพิจารณาในรูป realized NRP, ERP ตามวิธีของ Balassa และพบว่าผลของการจูงใจของโครงสร้างการคุ้มครองอุตสาหกรรมมีความโน้มเอียงไปทางอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อขายในประเทศมากกว่าอุตสาหกรรมส่งออก

บุปผา ตันตระกูล (2522) ได้ศึกษาโครงสร้างการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศไทย โดยมุ่งที่จะวัดอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมในปี 2518 อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาษีศุลกากรและนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรม เพื่อดูว่าการเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าวมีผลต่อโครงสร้างการพัฒนาอุตสาหกรรมหรือไม่เพียงใด การศึกษาอาศัยการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองทั้ง NRP และ ERP ของ Balassa และ Corden และนำอัตราการแลกเปลี่ยนที่แท้จริงเข้ามาปรับเพื่อให้ได้ค่า NRP และ ERP สุทธิ ซึ่งจะชี้ให้เห็นประสิทธิภาพในการผลิตของอุตสาหกรรม

ผลการศึกษาพบว่า มาตรการด้านภาษีศุลกากรและการส่งเสริมอุตสาหกรรมโดยให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ด้านภาษีอากร ส่งผลทางด้านการคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศมากกว่าอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าและอุตสาหกรรมส่งออก แต่อุตสาหกรรมส่งออกได้รับประโยชน์จากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมมากกว่าอุตสาหกรรมประเภทอื่น สำหรับค่าของอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงหลังจากการปรับด้วยอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงแล้วยังคงให้ผลเหมือนกับกรณีที่ใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบัน

ณรงค์ชัย อัครเศรณี และส่วนวิจัยและวางแผนบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2523) ได้ศึกษาภาวะของการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศไทย ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการผลิต นโยบาย ตลอดจนมาตรการต่างๆ ของรัฐบาล ที่มีผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม

การคำนวณอัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมในปี 2523 ได้ผลการศึกษาลักษณะที่ไม่แตกต่างจากผลการศึกษาของคนอื่นๆ กล่าวคืออุตสาหกรรมส่งออกยังเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการคุ้มครองต่ำกว่าอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ สำหรับการประเมินผลของนโยบายพบว่านโยบายอุตสาหกรรมไม่ได้ทำให้เกิดความเสียหายในการใช้ทรัพยากรแรงงาน แต่ไม่ได้ก่อให้เกิดการจ้างงานที่แท้จริง ในกรณีของอุตสาหกรรมส่งออก แม้ว่านโยบายต่างๆ ให้สิทธิพิเศษสูงขึ้นกว่าเดิมแต่ไม่สามารถจูงใจให้ทำการผลิตเพื่อการส่งออก เนื่องจากการขายในประเทศสามารถทำกำไรสูงกว่า สำหรับการกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาคนั้น นโยบายต่างๆ ที่มีอยู่ยังใช้ไม่ได้ผล

และในปีเดียวกันนั้น **ณรงค์ชัย อัครเศรณี และศิริกุล จงธนสถานสมบัติ (2523)** ได้ศึกษาการคุ้มครองและการควบคุมอุตสาหกรรม เพื่อวิเคราะห์โครงสร้างของการคุ้มครองอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2523 เพื่อนำผลไปเสนอเป็นนโยบายการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบการพิจารณาวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรม ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529) งานศึกษาชิ้นนี้ครอบคลุม 92 ประเภทอุตสาหกรรมตามตารางปัจจัย-ผลผลิต

ผลการศึกษาพบว่า อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมของแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันมาก ซึ่งให้เห็นระบบภาษีที่เอื้อประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมแต่ละประเภทไม่เท่ากัน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมผลิตสินค้าอุปโภคและอุปกรณ์การขนส่ง ได้รับการคุ้มครองจากระบบภาษีสูงกว่าอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ และเมื่อพิจารณาโครงสร้างการผลิต พบว่า อุตสาหกรรมที่ขยายตัวมากเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการคุ้มครองสูง ส่วนอุตสาหกรรมที่มีการคุ้มครองปานกลางเป็นอุตสาหกรรมที่ขยายตัวทางการส่งออกมากขึ้น

ดาว มงคลสมัย , สมศักดิ์ เต็มบุญเลิศชัย และสุพจน์ จุฬอนันตธรรม (2528) ได้ประเมินผลของการใช้มาตรการทางการคลังจูงใจและส่งเสริมให้เกิดการลงทุน โดยวัดอัตราการคุ้มครองทั้ง *NRP* และ *ERP* ตามแนวคิดของ Corden โดยใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัย - ผลผลิตได้ข้อสรุปว่า สินค้าประเภทอุปโภคและบริโภคเป็นสินค้าที่ได้รับการคุ้มครองตามราคาสูงกว่าสินค้าประเภททุนหรือสินค้าขั้นกลาง หากจำแนกประเภทสินค้าออกเป็นประเภทส่งออกกับประเภททดแทนการนำเข้า ปรากฏว่าสินค้าประเภททดแทนการนำเข้ามีค่า *NRP* โดยเฉลี่ยสูงกว่า

ผลการศึกษาพบว่า การวัดอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงนั้น เมื่อยังไม่ได้นำมาตรการส่งเสริมการลงทุนมาพิจารณา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคเกษตรมีค่า ERP ดิบ ซึ่งเป็นผลมาจากวัตถุดิบและปัจจัยการผลิตได้รับการคุ้มครองมาก ส่วนอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าส่วนใหญ่มีค่า ERP เป็นบวก มีบางชนิดที่คิดลบเป็นเพราะขาดประสิทธิภาพในการผลิต ในกรณีที่นำมาตรการลดหย่อนอากรขาเข้าและภาษีการค้าร้อยละ 50 สำหรับเครื่องจักรและเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาแข่งขัน ค่า ERP ที่คำนวณได้ปรากฏว่า อุตสาหกรรมส่งออกไม่ได้รับการคุ้มครองเพิ่มขึ้นจากมาตรการดังกล่าว แต่อุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าจะได้รับการคุ้มครองเพิ่มขึ้น

วัชรินทร์ มีรอด (2539) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคุ้มครองอุตสาหกรรมในทศวรรษที่ 1980s ผลการศึกษาพบว่า อัตราการคุ้มครองตามราคาที่คำนวณได้ในปี พ.ศ. 2533 2535 2538 และ 2540 มีค่าลดลงเกือบเท่าตัว ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษี แต่ความบิดเบือนยังคงมีอยู่แม้ว่าโดยภาพรวมอุตสาหกรรมได้รับการคุ้มครองลดลง เห็นได้จากความแตกต่างของอัตราภาษีรายอุตสาหกรรมซึ่งวัดโดยค่าความแปรปรวนยังลดลงไม่มากนัก ส่วนการคำนวณอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงให้ผลในลักษณะเดียวกันคือ ERP โดยเฉลี่ยแล้วลดลง อย่างไรก็ตามแม้โครงสร้างภาษีได้ปรับให้เป็นกลางมากขึ้นแต่อุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าก็ยังคงได้รับการคุ้มครองสูงสุดเช่นเดิม

สมคิด แสงอารยะกุล (2539) ศึกษาอัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญในการพัฒนาประเทศ โดยได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาลมาเป็นระยะเวลากว่า 30 ปี จนกระทั่งการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและการค้าโลกหลายประการส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของอุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนั้นจึงได้ทำการศึกษาถึงโครงสร้างการคุ้มครอง การผลิต การตลาด และนโยบายของรัฐบาลที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ การศึกษาโดยอาศัยข้อมูลปฐมภูมิ ข้อมูลทุติยภูมิ และการคำนวณอัตราการคุ้มครองตามราคา อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง และอัตราการช่วยเหลือที่แท้จริง

ผลการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการขยายตัวสูงทั้งด้านการผลิตและการตลาด โดยรัฐบาลมีบทบาทสำคัญอย่างมากในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศโดยการออกมาตรการต่าง ๆ โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษีอากร ซึ่งส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับการคุ้มครองในอัตราที่สูงมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามการคุ้มครองนี้มีแนวโน้มที่ลดลงตามแนวโน้มของการลดอัตราภาษีอากร เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการค้าโลกที่เสรีมากขึ้น จากการศึกษาพบว่า รัฐบาลควรลดระดับการคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมอย่างเป็นลำดับ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการค้าเสรี โลกและเพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างเป็นลำดับ ให้

ผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศไทยสามารถผลิตได้เองอย่างแท้จริงโดยการค่อยๆ ลดอัตราภาษีศุลกากร การพัฒนาให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมผลิตเพื่อการส่งออกโดยการสนับสนุนประเทศไทยเป็นฐานการผลิต นอกจากนี้รัฐบาลควรมีนโยบายสนับสนุนให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีการพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี มากขึ้นเพื่อลดการนำเข้าชิ้นส่วน

ประธมาภรณ์ รักจิตธรรม (2539) ศึกษาถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกเล็กเพื่อพยากรณ์ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด และเพื่อเปรียบเทียบถึงผลกระทบของการใช้นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรม และนโยบายการค้าเสรีที่มีต่อชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่กำหนดปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ความต้องการใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งภายในประเทศ ราคานำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งเมื่อรวมภาษี และอัตราแลกเปลี่ยน สำหรับปัจจัยที่กำหนดปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกของรถยนต์บรรทุกเล็กอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ปริมาณความต้องการใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กภายในประเทศ และราคานำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กเมื่อรวมภาษี ผลการพยากรณ์แนวโน้มปริมาณการนำเข้าระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ. 2538 ถึงธันวาคม พ.ศ. 2542 พบว่าปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกเล็กมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ผลการศึกษาเปลี่ยนแปลงทางด้านราคาและปริมาณการนำเข้า พบว่า เมื่อรัฐบาลดำเนินการลดอัตราภาษีศุลกากรลงจากระดับที่มีการคุ้มครองจนถึงระดับที่มีการค้าเสรี จะมีผลทำให้ราคาสินค้านำเข้าจากต่างประเทศลดลง ผู้บริโภคก็จะบริโภคสินค้านำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้นปริมาณการนำเข้าสูงขึ้น และผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า นโยบายการค้าเสรีมีผลทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกซื้อสินค้าได้ในราคาถูกลง ในขณะที่ผู้ผลิตจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตเพื่อสามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศได้

สุระ ประยูรวงศ์ (2539) ศึกษาวิจัยมาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยภายใต้ภาวะการเปิดเสรีทางการค้า วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพการขยายตัวของรถปิกอัพกับรถยนต์นั่ง และแนวโน้มของตลาดรถยนต์ในอนาคตเมื่อมีการเปิดเสรีพร้อมทั้งศึกษาโครงสร้างการผลิตและผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยต่อการพัฒนา

อุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุน เพื่อที่จะหาแนวทางนโยบายและมาตรการที่จะสร้างข้อได้เปรียบแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ

ผลการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์มีการเติบโตขยายตัวอย่างมีศักยภาพ ตลาดมีภาวะชะลอตัวตามภาวะเศรษฐกิจ รถปิกอัพยังคงครองส่วนแบ่งสูงสุดในตลาด อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์แปรผันตามภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ จากการคำนวณอัตราการคุ้มครองได้ค่าอัตราการคุ้มครองในปัจจุบันของรถยนต์นั่งต่ำกว่ารถปิกอัพ และอัตราภาษีที่จะทำให้อุตสาหกรรมดำเนินอยู่ได้สำหรับรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ เป็นร้อยละ 40 และร้อยละ 30 ตามลำดับ ได้ค่าอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่อต้องลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ต้องลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด และลดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศพร้อม ๆ กัน เท่ากับ 297.81 204.28 115.46 และ 38.40 ตามลำดับ ขณะที่ค่าอัตราความคุ้มครองของรถปิกอัพ เมื่อต้องลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ต้องลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด และเพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศพร้อม ๆ กัน เท่ากับ 388.91 311.41 237.41 และ 154.41 ตามลำดับ และเมื่อเปิดเสรีมากขึ้นรถปิกอัพจะมีความพร้อม และมีศักยภาพที่จะดำรงอยู่และแข่งขันกับต่างประเทศได้มากกว่ารถยนต์นั่ง โดยเฉพาะข้อได้เปรียบของอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของรถปิกอัพ

ศิริรัตน์ เจียมจิตรักษ์ (2541) ศึกษาถึงผลของอัตราภาษีศุลกากรที่มีต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ โดยทำการศึกษาโครงสร้างภาษีศุลกากรที่รัฐบาลเก็บจากการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2531-2540 เพื่อคำนวณและเปรียบเทียบผลของการปรับปรุงโครงสร้างพิกัดอัตราภาษีศุลกากรที่มีต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมทั้ง 15 ประเภท ในช่วงปี พ.ศ. 2531-2534 ปี พ.ศ. 2535-2538 และปี พ.ศ. 2539-2540 โดยใช้วิธีการศึกษาแบบเชิงพรรณนา เพื่อศึกษาถึงโครงสร้างทางการคลังและบทบาทของภาษีศุลกากรที่มีต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรม และใช้วิธีการศึกษาแบบเชิงปริมาณในการคำนวณหาค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรม 94 อุตสาหกรรม โดยใช้ตัวแบบของ Corden และใช้สัมประสิทธิ์ของการผลิต(a_{ij}) จากตารางปัจจัยและผลผลิตปี พ.ศ. 2533

ผลการศึกษาพบว่า ค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมในประเทศมีค่าลดลงเมื่อเทียบกับในอดีต และโครงสร้างการคุ้มครองได้มีการเปลี่ยนแปลงไป คือ ในช่วงปี พ.ศ. 2531-2534 อุตสาหกรรมที่ได้รับการคุ้มครองในอัตราสูง ได้แก่ อุตสาหกรรมสินค้าบริโภคต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการฆ่าสัตว์ อุตสาหกรรมอาหารกระป๋อง อุตสาหกรรมการผลิตแป้งและป่นแป้ง และอุตสาหกรรมที่จัดเป็นสินค้าสำเร็จรูปต่างๆ และมีอุตสาหกรรมบางประเภทที่ไม่ได้รับการคุ้มครองเลย ในช่วงปี พ.ศ. 2535-2538 อุตสาหกรรมที่มีความสำคัญและได้รับการ

คุ้มครองในอัตราสูง ได้แก่ อุตสาหกรรมสินค้าบริโภคต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการฆ่าสัตว์ อุตสาหกรรมอาหารกระป๋อง อุตสาหกรรมการผลิตแป้งและป่นแป้ง ผลิตภัณฑ์สินค้าสำเร็จรูปต่างๆ และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากยาง ส่วนอุตสาหกรรมที่ไม่ได้รับการคุ้มครองเลยที่เห็นได้ชัด คือ อุตสาหกรรมการผลิตน้ำมันมะพร้าวและน้ำมันปาล์ม สำหรับช่วงปี พ.ศ.2539-2540 อุตสาหกรรมที่ได้รับความสำคัญและมีการคุ้มครองในอัตราสูงที่สุดคือ อุตสาหกรรมการผลิตยางแผ่นรมควัน ยางเครปและยางแท่ง รองลงมาคือ อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ เป็นต้น

ฉันทิชานต์ วรสง่าศิลป์ (2542) ศึกษาเรื่องการปรับโครงสร้างภาษีศุลกากรกับการคุ้มครองอุตสาหกรรมไทย โดยมีความมุ่งหมายที่จะศึกษาว่า โครงสร้างภาษีนำเข้าที่ใช้ในปี 2540 เป็นโครงสร้างที่คุ้มครองแก่สินค้าสำเร็จรูปหรือปัจจัยการผลิต และควรมีอัตราภาษีนำเข้าที่แตกต่างกันถึง 6 อัตราหรือไม่ และหากมีอัตราภาษีเพียง 4 อัตรา และอัตราเดียวมีผลต่อการคุ้มครองอย่างไร พบว่าโครงสร้างภาษี นำเข้าที่ใช้ในปี พ.ศ.2540 ยังคงเป็นโครงสร้างที่ให้ความคุ้มครองแก่สินค้าสำเร็จรูปที่ทดแทนการนำเข้า และมีระดับความคุ้มครองที่แตกต่างกันมากในกลุ่มอุตสาหกรรมที่พิจารณา หากลดจำนวนอัตราภาษีนำเข้าเหลือเพียง 4 อัตรา จะให้ความคุ้มครองแก่สินค้าสำเร็จรูป และเมื่อลดภาษีนำเข้าลงแต่ละขั้นตอนลงร้อยละ 5 โดยคงจำนวนอัตราภาษีนำเข้า 4 อัตราเช่นเดิม

ผลการศึกษาพบว่า อัตราคุ้มครองของแต่ละอุตสาหกรรมได้รับลดลงเท่ากับร้อยละ 5 แต่มีการกระจายตัวเช่นเดิม แสดงว่า เมื่อลดจำนวนอัตราภาษีนำเข้าลงส่งผลให้ระดับการคุ้มครองของแต่ละอุตสาหกรรมได้รับเท่าเทียมกันมากขึ้นและเมื่อพิจารณานำโครงสร้างภาษีนำเข้าอัตราเดียวมาใช้พบว่า ระดับการคุ้มครองที่ทุกอุตสาหกรรมได้รับจะเท่ากับอัตราภาษีนำเข้าที่จัดเก็บอย่างเท่าเทียมกัน จึงเป็นโครงสร้างภาษีนำเข้าที่ทำให้การจัดสรรทรัพยากรในประเทศสะท้อนถึงประสิทธิภาพการผลิตอย่างแท้จริง อย่างไรก็ตามแม้ว่าโครงสร้างภาษีนำเข้าอัตราเดียวจะเป็นโครงสร้างภาษีที่ดีต่อการพัฒนาประเทศในระยะยาว แต่การนำภาษีนำเข้าอัตราเดียวมาใช้จะทำให้รายได้จากภาษีศุลกากรลดลง ขณะที่ประเทศไทยประสบปัญหาเศรษฐกิจชะงักเนื่องจากเงินทุนไหลออกนอกประเทศและการขาดดุลเงินทุน (Capital and Financial Account) จากภาคเอกชนในระดับสูง ปัญหาหนี้สินต่างประเทศของภาคเอกชนส่งผลให้รายได้จากการดำเนินธุรกิจลดลงกระทบต่อรายได้จากภาษี เงินได้นิติบุคคลลดลง ดังนั้น หากปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าให้เป็นอัตราเดียวในขณะนั้น จึงเป็นเสมือนการซ้ำเติมปัญหาการเก็บรายได้ภาครัฐบาล

อริภัทร พูลถนอมสุข (2544) ศึกษาผลกระทบจากการปรับลดอัตราภาษีศุลกากรต่ออุตสาหกรรม 13 สาขา ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมรองเท้าและเครื่องหนัง

อุตสาหกรรมไม้และเครื่องเรือน อุตสาหกรรมยาและเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ยาง อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก อุตสาหกรรมแก้วและเซรามิก อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ ในลักษณะของการวิเคราะห์คุณภาพเชิงเปรียบเทียบจากการปรับลดอัตราภาษีศุลกากรของประเทศไทยตามข้อผูกพันขององค์การการค้าโลกระหว่างปี ค.ศ. 1998 และปี ค.ศ. 2004 โดยใช้แบบจำลองคุณภาพทั่วไป CAMGEM เป็นเครื่องมือในการประเมินผลกระทบประกอบการวิเคราะห์โครงสร้างการผลิตจากตารางปัจจัยการผลิต-ผลผลิตของประเทศไทย ณ ปี ค.ศ. 1998 จากการใช้แบบจำลอง CAMGEM ในการประเมินผลกระทบ

ผลการศึกษาพบว่า ผลลัพธ์ทั้งในระดับมหภาคและระดับจุลภาคที่แสดงให้เห็นถึงการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นของตัวแปรทางเศรษฐกิจที่แท้จริงซึ่งได้แก่ การนำเข้า, การส่งออก, การบริโภค, ระดับผลผลิต, การจ้างงาน และการลงทุน โดยเป็นผลมาจากการปรับตัวลดลงของตัวแปรด้านราคา ซึ่งประกอบด้วย ระดับราคาสินค้านำเข้า, ระดับราคาสินค้าส่งออก และระดับราคาสินค้าภายในประเทศ สาขาอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวของระดับผลผลิตในระดับสูงเมื่อเปรียบเทียบกับสาขาอุตสาหกรรมอื่น ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์, อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์, อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า และอุตสาหกรรมรองเท้าและเครื่องหนัง จากการวิเคราะห์โครงสร้างการผลิตโดยใช้ตารางปัจจัยการผลิต-ผลผลิต ทำให้ทราบถึงปัจจัยสำคัญที่กำหนดการขยายตัวของระดับผลผลิตดังกล่าว ได้แก่ ปัจจัยด้านการลดต้นทุน, ปัจจัยด้านความเชื่อมโยงของกิจกรรมการผลิต, ปัจจัยด้านความต้องการลงทุน และปัจจัยด้านการค้าระหว่างประเทศ สำหรับประเด็นทางด้านนโยบาย ควรมีการอำนวยความสะดวกด้านการผลิตในสาขาอุตสาหกรรมที่ได้รับประโยชน์จากการปรับลดอัตราภาษีศุลกากรในระดับที่สูง ซึ่งประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์, อุตสาหกรรมรองเท้าและเครื่องหนัง, อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ และอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ในขณะที่อุตสาหกรรมที่ควรส่งเสริมให้มีการผลิตเพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างรายได้ให้กับปัจจัยการผลิตได้อย่างมากและทั่วถึง ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม และอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม

2.2 งานศึกษาด้านอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

บุญรอด ปริชาสุนทรรัตน์ (2539) วิเคราะห์ผลกระทบของการลดภาษีนำเข้าต่อโครงสร้างและพฤติกรรมของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย โดยอาศัยข้อมูลอนุกรมเวลาของจำนวนการผลิตและยอดจำหน่ายระหว่างปี พ.ศ. 2523-2537 การวิเคราะห์

การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งได้ใช้วิธีการเปรียบเทียบส่วนแบ่งการตลาด อัตราการกระจุกตัว เส้นลอเรนซ์ และดัชนีเฮอเฟินดัลก่อนและหลังการปรับลดอัตราภาษีนำเข้า

ผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของไทย หลังจากการลดลงของภาษีนำเข้า แม้ว่าผู้ประกอบการรถยนต์นั่งรายใหญ่ 4 รายจะยังมีส่วนแบ่งการตลาดสูง แต่อัตราการกระจุกตัวลดลงจากร้อยละ 80.75 ในปี พ.ศ. 2534 เหลือร้อยละ 65.76 ในปี พ.ศ. 2537 แสดงว่ามีการ แข่งขันเพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง ราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งลดลง หลังจากการลดลงของภาษีนำเข้า อย่างไรก็ตามร้อยละของการเปลี่ยนแปลงราคาโดยเฉลี่ยต่ำกว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีโดยเฉลี่ย แสดงว่านโยบายด้านราคาไม่ใช่กลยุทธ์สำคัญในการ แข่งขัน แต่นโยบายที่ไม่เกี่ยวกับราคา อาทิเช่น การปรับปรุงคุณภาพของรถยนต์นั่งและการบริการ เป็นกลยุทธ์ที่ใช้ในการแข่งขัน ผลการศึกษานี้จึงสนับสนุนนโยบายการค้าเสรีในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง เพราะเป็นนโยบายที่ใช้ในการปรับปรุงการผลิตและคุณภาพของรถยนต์นั่ง ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญ อย่างหนึ่งในตลาดแข่งขัน

ชัยยศ จิรพุกษ์ภิญโญ (2540) ศึกษาบทบาทและการปรับตัวของภาครัฐ และภาค ธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ในทศวรรษ 1990 ด้วยศักยภาพของ ประเทศไทยที่มีขนาดตลาดรถยนต์สูงที่สุดในภูมิภาคอาเซียน และภาครัฐมีนโยบายเปิดรับการ ลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ โดยเสรีเน้นใช้กลไกราคา ทำให้บรรษัท อุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติต่างมุ่งสนใจและลงทุนเพื่อตั้งฐานการผลิตอุตสาหกรรมนี้

ผลการศึกษาพบว่า มีปัจจัยสำคัญที่กำหนดความสามารถและสภาพอนาคตของ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนฯ ในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า คือ การ ส่งออกต้องอาศัยและขึ้นต่อนโยบายแผนการส่งออกของบริษัทอุตสาหกรรม รถยนต์ข้ามชาติ ซึ่ง บริษัทฯ คาดหวังตลาดภายในประเทศก่อนที่จะขยายสู่ตลาดส่งออก เนื่องจากได้ผลตอบแทนต่อ หน่วยดีกว่า และเป็นไปตามนโยบาย "การผลิตในที่มียอดขาย" ผลการศึกษาที่พบต่อมา คือ ภาครัฐมีแนวนโยบายที่มุ่งเน้นครอบคลุมอุตสาหกรรมโดยรวม มุ่งใช้กลไกราคาสันับสนุนการค้า การแข่งขันเสรี ขณะที่นโยบายเฉพาะเพื่อพัฒนาภาคธุรกิจเอกชนขาดประสิทธิภาพในการพัฒนา ด้านเทคโนโลยีและประสิทธิภาพแรงงาน มีแนวนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมผ่านมาตรการบังคับ ใช้ชิ้นส่วนฯ ในประเทศ ซึ่งจะมีผลยกเลิกในที่สุดนับแต่ปี พ.ศ. 2541 ดังนั้นภาคธุรกิจเอกชนไทย จึงจำเป็นต้องรีบเร่งเพื่อปรับตัวและยกระดับความสามารถการแข่งขันเพื่อรับกับชิ้นส่วนฯ ที่นำเข้า จากสภาพการแข่งขันเสรีและขนาดตลาดที่เติบโตขึ้น

ประวิตร พานชวงค์ (2540) ศึกษาการค้าและการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วน รถยนต์ของไทยและในตลาดโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งศึกษาถึงความสามารถหรือศักยภาพในการ

แข่งขันในตลาดต่างประเทศของชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยดูจากส่วนแบ่งตลาด และความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ตลอดจนปัญหาทางด้านการผลิตและการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถหรือศักยภาพในการแข่งขันในอนาคต การศึกษาได้แยกชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งหมดออกเป็น 5 ประเภท คือ ยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถยนต์นั่ง, ยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถโดยสารหรือรถบรรทุก, แบตเตอรี่, อุปกรณ์ไฟฟ้าของรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์อื่นๆ และได้ใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage : RCA) เป็นตัววัดถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของชิ้นส่วนรถยนต์แต่ละประเภทร่วมกับส่วนแบ่งตลาดในตลาดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของไทย 3 อันดับแรก

ผลของการศึกษาพบว่า ตลาดส่งออกยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถยนต์นั่งของไทย 3 อันดับแรกคือ สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และเกาหลีใต้ ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในทั้ง 3 ตลาด ตลาดส่งออกยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถโดยสารหรือรถบรรทุกของไทย 3 อันดับแรกคือ สหรัฐอเมริกา ฟิลิปปินส์ และสหราชอาณาจักร ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดฟิลิปปินส์ แต่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขันตลาดสหรัฐอเมริกาและสหราชอาณาจักร ตลาดส่งออกแบตเตอรี่ของไทย 3 อันดับแรก คือ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และฮ่องกง ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดเกาหลีใต้ แต่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดญี่ปุ่นและฮ่องกง ตลาดส่งออกอุปกรณ์ไฟฟ้าของรถยนต์ของไทย 3 อันดับแรก คือ มาเลเซีย สิงคโปร์ และฮ่องกง ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดมาเลเซีย แต่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดสิงคโปร์และฮ่องกง ตลาดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์อื่นๆ ของไทย 3 อันดับแรกคือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสิงคโปร์ ซึ่งประเทศไทยไม่มีศักยภาพในการแข่งขันในทั้ง 3 ตลาดนี้ แต่อย่างไรก็ตามมูลค่าการส่งออกไปยังตลาดทั้ง 3 ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในด้านปัญหาของการผลิตและการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญมี 2 ปัญหาคือ ปัญหาด้านราคา และปัญหาด้านคุณภาพของชิ้นส่วนที่ไม่สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก สำหรับปัญหาแรก สามารถแก้ไขได้โดยเร่งรัดการลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบรวมกับการเข้าไปช่วยเหลือให้คำแนะนำและจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อปรับปรุงกระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ต้นทุนการผลิตก็จะต่ำลงจนสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ส่วนปัญหาที่สอง สามารถแก้ไขได้โดยการปรับปรุงมาตรฐานชิ้นส่วนให้ได้ระดับมาตรฐานสากลทั้งมาตรฐาน ISO 9000 และ QS 9000 นอกจากนี้ควรก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากร และศูนย์วิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนขึ้นในประเทศเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของแรงงาน และยกระดับเทคโนโลยีของตนเองให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก

คชินทร์ สุกมลจันทร์ (2541) ศึกษาถึงภาวะความต้องการรถยนต์นั่งขนาดต่าง ๆ
ตลอดจนปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาด เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้วางแผนการผลิตของผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาโดยการเก็บข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องระหว่างปี พ.ศ.2531 - 2541 และใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณในรูปแบบของสมการถดถอยเส้นตรงพหุคูณ เพื่อวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาด

ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ได้แก่ ราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี และรายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1501-1600 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้นที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และ 90 ตามลำดับ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1800-2000 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้นที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และ 99 ตามลำดับ ส่วนราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่งขนาด 1800-2000 ซีซี ส่งผลต่อปริมาณอุปสงค์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 2000 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ส่วนราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 2000 ซีซี และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้น ส่งผลต่อปริมาณอุปสงค์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จิรายุส บงกชมาศ (2543) ศึกษาถึงสถานะอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ อุปสรรคและปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น ความสำคัญของการส่งออกในการทดแทนตลาดในประเทศในระยะสั้น และศักยภาพในการส่งออกรถยนต์ของไทย ข้อมูลที่ใช้ศึกษามีทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 ในการศึกษาเน้นพฤติกรรมในการปรับตัวทั้งของผู้ผลิตและผู้บริโภคโดยใช้ Stock Adjustment Model เป็นเครื่องมือศึกษาความต้องการรวมของตลาดรถยนต์นั่งขนาดเล็กและรถปิกอัพของไทยยุควิกฤติ และอาศัยแนวความคิดความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (RCA) เพื่อพิจารณาความสามารถในการส่งออก

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการจำหน่ายรถปิกอัพ ได้แก่ รายได้ของผู้บริโภค ราคา อัตราแลกเปลี่ยน สต็อกของรถปิกอัพในช่วงที่ผ่านมา และการขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่ง คือ รายได้ของผู้บริโภค ราคา สต็อกของรถยนต์นั่งในช่วงที่ผ่านมา และการขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 สำหรับการส่งออก พบว่าไทยมีการพัฒนาขีดความสามารถในการส่งออกเป็นลำดับ โดยวัดจากการ

ที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกมากขึ้น คู่แข่งที่สำคัญคือ สหรัฐอเมริกา จีน เกาหลี แต่เนื่องจากเป็นการศึกษาในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจค่าเงินบาทอ่อนตัวลงมาก ดังนั้นราคาส่งออกถูก จึงไม่ได้เป็นความได้เปรียบจากการที่มีพื้นฐานการผลิตขึ้นส่วนที่เข้มแข็งทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำกว่าประเทศคู่แข่ง แต่อย่างไรก็ตามหากเปรียบเทียบศักยภาพในการผลิตขึ้นส่วนของไทยกับโลกพบว่าไทยยังไม่สามารถแข่งขันได้ รัฐบาลจึงควรที่จะช่วยเหลือผู้ผลิตในการพัฒนาขีดความสามารถเพื่อให้ได้มาตรฐานสากล

สถาบันยานยนต์ (2545) จัดทำแผนแม่บทรายสาขาอุตสาหกรรมยานยนต์

เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 พ.ศ.2545-2549 เน้นแนวทางในการพัฒนาเพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สามารถเติบโตพัฒนาไปด้วยกัน และเป็นแนวทางหนึ่งที่จะรักษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยให้ยั่งยืนต่อไป การศึกษาใช้แบบจำลอง Diamond ของ Michael E. Porter ในการวิเคราะห์ 5 ส่วน คือ โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ด้านการตลาด ความสามารถในการผลิต ด้านทรัพยากรและสาธารณูปโภคพื้นฐาน และกฎระเบียบและนโยบายของรัฐ

กัลยารัตน์ สถิตรุ่งพรชัย (2546) ศึกษาการลงทุนของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติ

สหรัฐอเมริกาและบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติยุโรปในประเทศไทย โดยการใช้ทฤษฎีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ แนวคิดทฤษฎีสองกระแสปัจจัยต่างๆ ที่กำหนดการลงทุนระหว่างประเทศของ Dunning (Dunning's Eclectic Theory) มาประยุกต์ใช้

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ทำให้บรรษัทรถยนต์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกาและยุโรปสามารถบรรลุเงื่อนไขความได้เปรียบในการเป็นเจ้าของสินทรัพย์บางประการ ได้แก่ ในเรื่องเทคโนโลยีการผลิตและการจัดการ ชื่อเสียงและยี่ห้อ เงินทุน ซึ่งเป็นความได้เปรียบที่เกิดจากบรรษัทข้ามชาติเอง และในส่วนของความได้เปรียบในการทำให้เกิดประโยชน์แก่องค์กรของตนเอง และความได้เปรียบประการสุดท้ายของประเทศไทยเอง ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับนโยบายและมาตรการต่างๆ ของรัฐบาลในการส่งเสริมการลงทุนและการส่งออก รวมถึงนโยบายการเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์, ปัจจัยในแง่ของขนาดตลาดในประเทศไทย, ปัจจัยเกี่ยวกับเสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศไทย, ปัจจัยเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการติดต่อสื่อสาร ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ, ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนเกี่ยวกับชิ้นส่วนรถยนต์, ปัจจัยคุณภาพของแรงงานและค่าจ้าง แรงงานที่เหมาะสม และปัจจัยเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่างๆ ซึ่งปัจจัยต่างเหล่านี้ถือว่าประเทศไทยสามารถบรรลุเงื่อนไขในเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวกับความได้เปรียบที่เกิดจากแหล่งที่ตั้ง ดังนั้นจึงทำให้บรรษัทรถยนต์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกาและยุโรปเลือกลงทุนในประเทศไทย

วิธี ปันทพวรรณกุล (2546) ศึกษาสถานการณ์ทั่วไปของอุตสาหกรรมและตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลโดยไม่นับรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์และรถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการรถยนต์นั่งรวมในประเทศ และความยืดหยุ่นของปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นตัวกำหนด ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูล ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2541- ธันวาคม พ.ศ. 2545

ผลการศึกษาพบว่า 1). ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งยี่ห้อ TOYOTA อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อ TOYOTA, ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อ HONDA, ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ย, จำนวนประชากร และรายได้เฉลี่ยต่อคน 2). ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งยี่ห้อ HONDA อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อ HONDA, ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ย, จำนวนประชากร และรายได้เฉลี่ยต่อคน 3). ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งยี่ห้อ NISSAN อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อ NISSAN, ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อ MITSUBISHI, ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ย , อัตราดอกเบี้ยในการให้สินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ และรายได้เฉลี่ยต่อคน 4). ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งยี่ห้อ MITSUBISHI อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อ MITSUBISHI , ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ย , จำนวนประชากร , อัตราดอกเบี้ยในการให้สินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ และรายได้เฉลี่ย ต่อคน 5). ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งยี่ห้อ BENZ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ย, จำนวนประชากร , อัตราดอกเบี้ยในการให้สินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ และรายได้เฉลี่ยต่อคน 6). ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งยี่ห้อ BMW อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยในการให้สินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ และรายได้เฉลี่ยต่อคน 7). ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเมื่อพิจารณาเฉพาะค่าสัมบูรณ์รถยนต์ที่มาจากประเทศญี่ปุ่นคือ รถยนต์ยี่ห้อ TOYOTA, HONDA , NISSAN และ MITSUBISHI เป็นรถยนต์นั่งที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสูง โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้าเป็นรถยนต์นั่งที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ , โตโยต้า และนิสสันเป็นรถยนต์นั่งจากประเทศญี่ปุ่นที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาต่ำที่สุด ส่วนกรณีรถยนต์ที่มาจากประเทศในกลุ่มยุโรป คือ รถยนต์นั่งยี่ห้อ BENZ และ BMW เป็นรถยนต์นั่งที่มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาต่ำ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อ BENZ มีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสูงกว่ารถยนต์นั่งยี่ห้อ BMW

สรุป จากการทบทวนวรรณกรรมในส่วนที่หนึ่งจะพบว่าในช่วงระยะแรกที่มีการศึกษา อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมนั้นจะใช้แนวคิดทั้งของ Corden และ Balassa โดยการคุ้มครองอุตสาหกรรมมีความโน้มเอียงไปทางอุตสาหกรรมผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าและผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศมากกว่าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก แต่ในช่วงหลังจะเป็นการศึกษาโดยวิธีของ Balassa

เพื่อมุ่งเน้นที่จะใช้วัดมาตรการซึ่งเป็นสิ่งจูงใจให้เกิดมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมและโครงสร้างภาษีที่เหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดเสรีทางการค้า

และจากส่วนที่สองซึ่งเป็นการศึกษาถึงภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย โดยรวมเป็นการศึกษารถยนต์นั่งและรถปิกอัพ ซึ่งมีสัดส่วนทางการตลาดสูง และพบว่าขนาดของความต้องการภายในประเทศมีการขยายตัวต่อเนื่องและมีการปรับตัวเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้นสำหรับในด้านผู้ประกอบการ เพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีและเพื่อให้แข่งขันได้ในตลาดโลก โดยเฉพาะรถปิกอัพที่ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกได้

งานวิจัยอัตรารัฐคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยครั้งนี้ ได้เลือกใช้วิธีการศึกษาอัตรารัฐคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ตามแนวคิดของ Bela A. Balassa เพื่อมุ่งเน้นที่จะใช้วัดมาตรการซึ่งเป็นสิ่งจูงใจให้เกิดมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรม อันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเพิ่มในปัจจัยการผลิตที่สามารถค้าระหว่างประเทศได้เท่านั้น ซึ่งได้แก่ วัตถุดิบและปัจจัยที่ใช้ในการผลิตที่ผลิตได้เองและที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากรวบรวมข้อมูลของปัจจัยที่ไม่สามารถค้าระหว่างประเทศกระทำได้ค่อนข้างยาก และเป็นข้อมูลที่เป็นความลับทางด้านต้นทุนการผลิตจึงไม่สามารถเปิดเผยได้ และจากข้อจำกัดของข้อมูลทางด้านต้นทุนการผลิต จึงเลือกที่จะศึกษารถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี และรถปิกอัพ 1 ตัน ขนาด 2500 ซีซี ซึ่งสามารถรวบรวมข้อมูลได้อย่างพอเพียงในการวิเคราะห์อัตรารัฐคุ้มครองที่แท้จริงและใช้เป็นตัวแทนของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ อีกทั้งเพื่อความสอดคล้องกับการวิจัยอุตสาหกรรมรถยนต์ในอดีตด้วย ทั้งนี้ช่วงเวลาการศึกษา คือในช่วงปี พ.ศ. 2540 - พ.ศ. 2547 เพราะเป็นช่วงเวลาคาบเกี่ยวของการบังคับใช้ขึ้นส่วนใหญ่ในประเทศและหลังจากการยกเลิกประกาศดังกล่าวในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งจะทำให้การวิเคราะห์อัตรารัฐคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ความชัดเจนมากขึ้น

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้จำนวนประชากรทั้งหมดซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 16 โรงงาน แทนกลุ่มตัวอย่างตามตารางสำเร็จรูปของ Krejcie และ Morgan เนื่องจากประชากรมีขนาดเล็ก ข้อมูลทุกขุมที่รวบรวมได้เป็นข้อมูลที่ได้รวมทุกประชากรไว้แล้ว ประชากรทั้งสิ้นประกอบด้วย

- 1.1 บริษัท ออโต้อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 1.2 บริษัท บางชันยนเนอเรล เอเชมบลี จำกัด
- 1.3 บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด
- 1.4 บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
- 1.5 บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ส แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด
- 1.6 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด
- 1.7 บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 1.8 บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด
- 1.9 บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด
- 1.10 บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด
- 1.11 บริษัท สยาม วิเอ็มซี ออโตโมบิล จำกัด
- 1.12 บริษัท ไทย-สวีดิช แอสเซมบลีย์ จำกัด
- 1.13 บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด
- 1.14 บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 1.15 บริษัท วาย.เอ็ม.ซี แอสเซมบลี จำกัด
- 1.16 บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ใช้การวิเคราะห์โดยการคำนวณอัตราการคุ้มตามราคา และอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective rate of protection : ERP) ตามแนวคิดของ Bela A. Balassa เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาถึงมาตรการต่างๆ โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษีศุลกากร

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สถาบันยานยนต์ และสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อเก็บข้อมูลข้อมูลวัตถุดิบและชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าและการผลิต เจ้าหน้าที่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เพื่อเก็บข้อมูลโครงสร้างภาษีรถยนต์ และแนวโน้มการแข่งขันของอุตสาหกรรมในอนาคต เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศ เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับภาษีรถยนต์ และนำข้อมูลที่รวบรวมได้ไปประกอบการพรรณนาในส่วนสภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ในปัจจุบันและการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง

3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ข้อมูลต่างๆที่จะนำมาใช้ในการศึกษา ได้แก่

3.2.1 การศึกษาโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้า และนโยบายภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในปัจจุบัน จากรายงานและงานวิจัยเกี่ยวกับการผลิตและลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งรวบรวมได้จากสถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กระทรวงพาณิชย์ ตลอดจนข้อมูลจากวารสารต่างๆและข้อมูลเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

3.2.2 การศึกษาอัตราการคุ้มครอง รวบรวมข้อมูลจากกรมศุลกากร สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กรมการค้าต่างประเทศ กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมถึงข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา

เป็นการวิเคราะห์จากข้อมูลที่รวบรวมได้ เพื่อแสดงให้เห็นถึงข้อมูลด้านโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้า นโยบายภาครัฐ ปัญหาและอุปสรรค ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

4.2 การวิเคราะห์โดยการคำนวณ

โดยใช้การวิเคราะห์อัตรการคุ้มครองผลการวิเคราะห์อัตรการคุ้มครองตามราคา (NRP) และอัตรการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ตามแนวคิดของ Bela A. Balassa ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ โดยใช้สูตรการคำนวณ ดังนี้

$$4.2.1. NRP = t_j + (em_j - ed_j) [(1+t_j)(1+m_j)] + (vm_j - vd_j) \{ (1+t_j)[1+(em_j - ed_j)(1+m_j)] \}$$

โดยที่ อัตรภาษีศุลกากรขาเข้าคิดเป็นร้อยละของมูลค่านำเข้า C.I.F. = t_j

อัตรภาษีสรรพสามิตของสินค้านำเข้าคิดเป็นร้อยละของราคาขายเบ็ดเสร็จ = em_j

อัตรภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้านำเข้าคิดเป็นร้อยละของราคาขายเบ็ดเสร็จรวมกับ

ภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาล = vm_j

อัตรภาษีเทศบาลคิดเป็นร้อยละของภาษีสรรพสามิต = m_j

อัตรภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาลของสินค้า j ที่ผลิตภายในประเทศ = ed_j

อัตรภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้า j ที่ผลิตภายในประเทศ = vd_j

$$4.2.2. ERP_j = \frac{T_j - \sum a_{ij} T_i}{1 - \sum a_{ij}}$$

โดยที่ สัดส่วนของปัจจัยการผลิต i ที่ใช้ในการผลิตสินค้า j ณ ราคาตลาดโลก = a_{ij}

อัตรภาษีศุลกากรขาเข้าที่เก็บกับสินค้า j = T_j

อัตรภาษีศุลกากรขาเข้าที่เก็บจากปัจจัย i = T_i

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยครั้งนี้ แบ่งการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ศึกษาด้านโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ส่วนที่ 2 ศึกษาด้านโครงสร้างภาษีนำเข้าและมาตรการที่มีใช้ภาษี ที่อุตสาหกรรมรถยนต์ต้องเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ส่วนที่ 3 วิเคราะห์อัตราอัตราการคุ้มครองตามราคา (Nominal Rate of Protection) และอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective rate of protection) ของ อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย และส่วนที่ 4 ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย โดยมีผลการศึกษาดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการศึกษาด้านโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

1.1 โครงสร้างการผลิต

1.1.1 โครงสร้างต้นทุนการผลิตรถยนต์

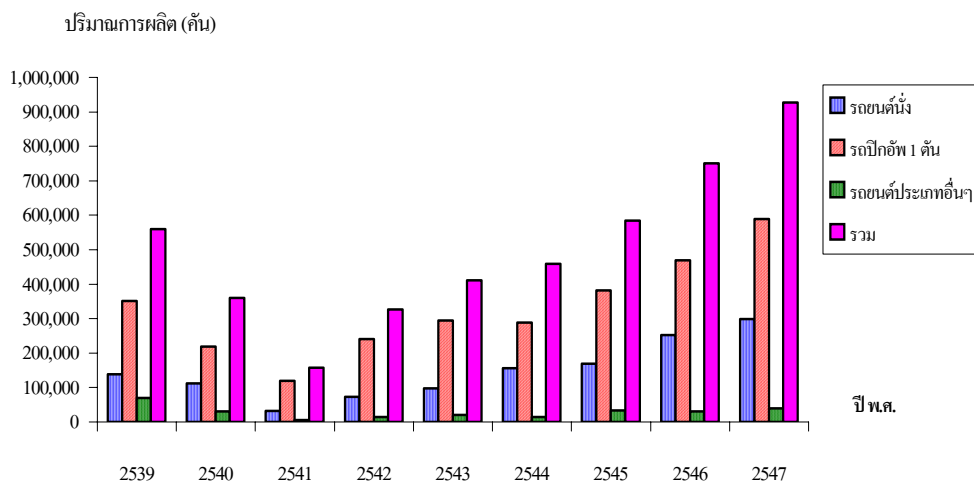
โครงสร้างต้นทุนการผลิตรถยนต์นั้นในปี พ.ศ. 2543 ประกอบด้วยต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สำคัญ คือ ต้นทุนชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นส่วนใหญ่ร้อยละ 60.4 ค่าแรงงานร้อยละ 2.0 ค่าดอกเบี้ย ร้อยละ 2.2 และต้นทุนอื่นๆ ซึ่งประกอบไปด้วยภาษีสรรพสามิต ค่าลิขสิทธิ์ ค่าสิทธิการผลิต ร้อยละ 35.4 (ดังตารางภาคผนวกที่ 1)

โครงสร้างต้นทุนการผลิตรถปีออฟในปี พ.ศ. 2543 ประกอบด้วยต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สำคัญ คือ ต้นทุนชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นส่วนใหญ่ร้อยละ 74.23 ค่าแรงงานร้อยละ 3.82 ค่าดอกเบี้ยร้อยละ 2.1 และต้นทุนอื่นๆ ซึ่งประกอบไปด้วยภาษีสรรพสามิต ค่าลิขสิทธิ์ ค่าสิทธิการผลิต ร้อยละ 19.85 (ดังตารางภาคผนวกที่ 1)

1.1.2 ปริมาณการผลิต

จำนวนผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีทั้งสิ้น 16 บริษัท (ดังตารางภาคผนวกที่ 2) โดยปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2541 ลดลงจาก 360,303 คัน เป็น 158,130 คัน คิดเป็นร้อยละ -56.11 อันเนื่องมาจาก ประเทศไทยประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ

แต่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา ปริมาณการผลิตรถยนต์มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งรถยนต์นั่งและรถปิกอัพโดยเฉลี่ยร้อยละ 49.59 และ 38.58 ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2547 มีการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 927,081 คัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่ง 299,439 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.30 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด รถกระบะ 1 คัน จำนวน 588,979 คัน คิดเป็นร้อยละ 63.53 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด และรถยนต์ประเภทอื่นจำนวน 38,663 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.17 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546 เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.53 โดยมีการผลิตรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ 1 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.97 25.60 ตามลำดับ (ดังตารางภาคผนวกที่ 3)



ภาพที่ 4.1 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2539-พ.ศ.2547

หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางภาคผนวกที่ 3

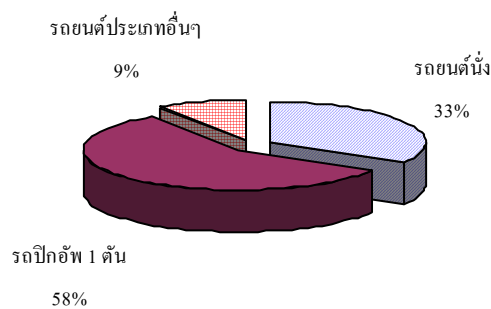
1.2 โครงสร้างการตลาดและการค้า

1.2.1 การจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ

สัดส่วนทางการตลาดในประเทศไทย รถปิกอัพขนาด 1 คัน มีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับหนึ่ง 58 % รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่ง 33% และรถประเภทอื่นๆ 9 % ดังภาพที่ 4.2

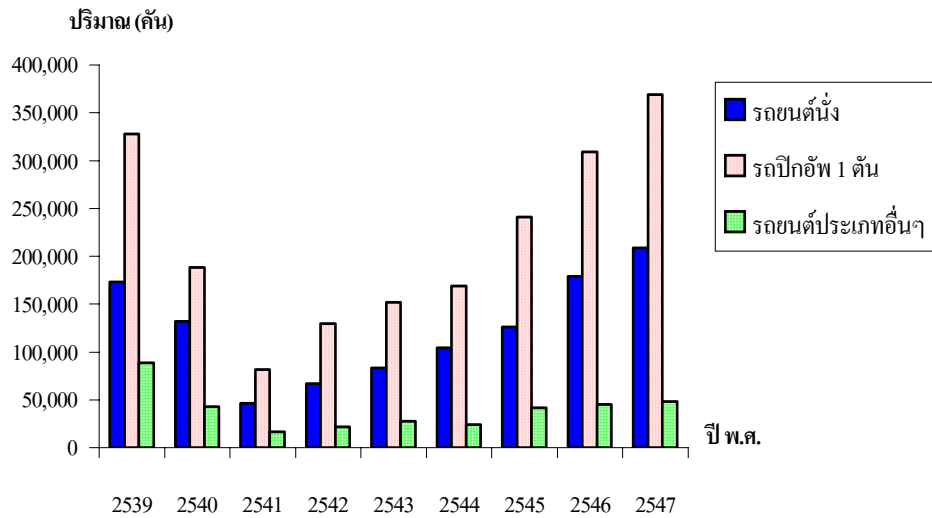
ยอดจำหน่ายรถยนต์ช่วงปี พ.ศ. 2540-2541 ลดลงถึงร้อยละ 38.36 และ 60.33 ตามลำดับ อันเป็นผลมาจากสภาพเศรษฐกิจในประเทศที่ถดถอยอย่างรุนแรงและต่อเนื่อง การคุมเข้มการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 รวมถึงผลกระทบที่เกิดจากการหยุดดำเนินการชั่วคราวของไฟแนนซ์ ที่ทำให้ปริมาณการปล่อยสินเชื่อและบริษัทรถยนต์ที่ทำธุรกิจไฟแนนซ์ดังกล่าวต้องประสบกับภาวะชะงักงันตามไปด้วย หลังช่วงวิกฤติเศรษฐกิจตั้งแต่ปี พ.ศ.

2542 เป็นต้นมา ยอดจำหน่ายได้มีการกระเตื้องขึ้น อันเนื่องมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล โดยการปรับลดภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 7 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2542 มีผลให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ถูกลงเล็กน้อย ประกอบกับการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยอนุมัติเพิ่มสัดส่วนการกำหนดคินเชื่อเช่าซื้อจึงสามารถปล่อยสินเชื่อรถยนต์ได้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้อัตราการแข่งขันตัวทางเศรษฐกิจทำให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นต่อเศรษฐกิจไทยเพิ่มขึ้น ส่งผลดีต่อการบริโภคภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นด้วย โดยยอดจำหน่ายรถยนต์รวมในช่วงปี พ.ศ. 2542 – พ.ศ. 2547 มีการเติบโตร้อยละ 51.55 20.09 13.27 37.84 30.25 และ 17.42 ตามลำดับ ดังภาพที่ 4.3 สำหรับอัตราการเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2547 เพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง เนื่องจากมีการผันผวนของราคาน้ำมัน โดยราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อราคาคัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ และการชะลอการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภค แต่อย่างไรก็ตาม การที่ภาครัฐได้มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ทำให้รถยนต์บางประเภทมีภาระภาษีที่ลดลงกว่าเดิม เป็นปัจจัยบวกที่กระตุ้นและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค และจากการที่ภาวะเศรษฐกิจในภาพรวมภายในประเทศที่กำลังขยายตัว ประกอบกับผู้ผลิตและจำหน่ายรถยนต์ต่างๆ ได้วางแผนที่จะนำเสนอรถยนต์รุ่นใหม่มากระตุ้นตลาด ตลอดจนมีการแข่งขันกันในการส่งเสริมกิจกรรมการขาย ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ตลาดรถยนต์ไทยยังคงสามารถขยายตัวได้ ยอดการจำหน่ายรถยนต์ในปี พ.ศ. 2547 ทั้งสิ้น 626,041 คัน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 17.42 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546 โดยเป็นรถยนต์นั่ง 209,110 คัน รถปิกอัพ 1 คัน 368,911 คัน และรถยนต์ประเภทอื่นๆ 11, 967 คัน (ดังตารางภาคผนวกที่ 4) ยี่ห้อที่จำหน่ายเป็นอันดับหนึ่ง คือโตโยต้า ยอดจำหน่าย 234,177 คัน มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 37.41 อันดับสองได้แก่ อีซูซุ มียอดจำหน่าย 149,918 คัน ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 23.95 และอันดับสาม ได้แก่ ฮอนด้า ยอดจำหน่าย 75,005 คัน ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 11.98 (ดังตารางภาคผนวกที่ 5)



ภาพที่ 4.2 สัดส่วนทางการตลาดรถยนต์ในประเทศไทย

หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางภาคผนวกที่ 4



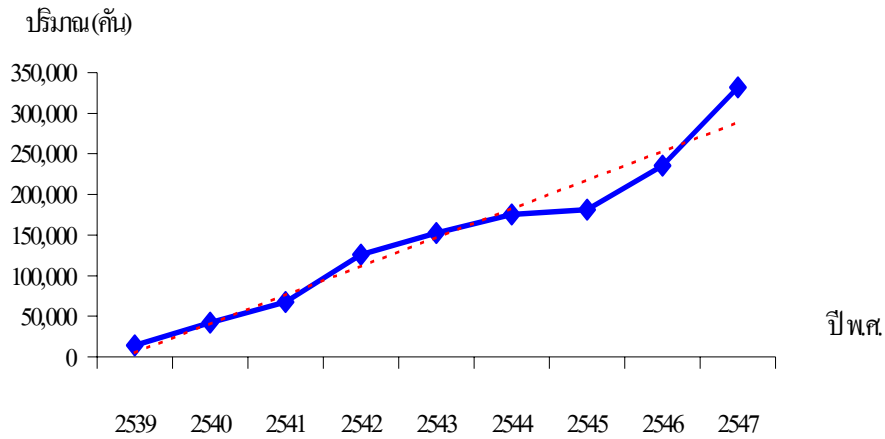
ภาพที่ 4.3 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ ในช่วงปี พ.ศ.2539 – พ.ศ. 2547

หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางภาคผนวกที่ 4

1.2.2 การส่งออกและนำเข้ารถยนต์

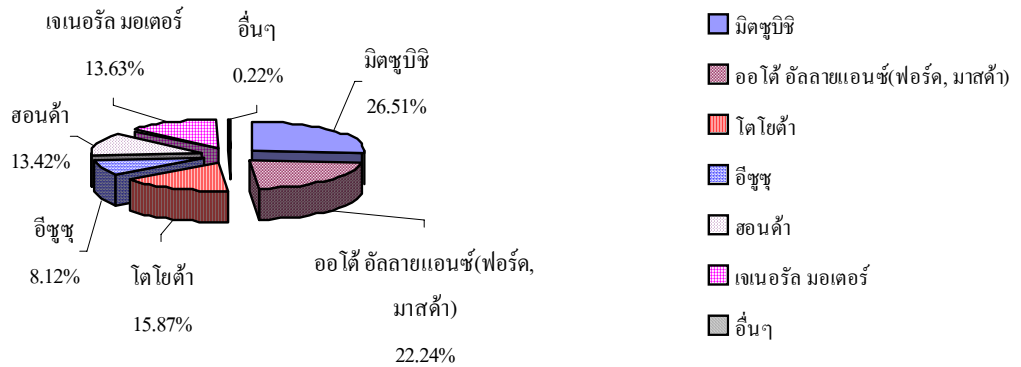
อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศได้มีการพัฒนามาตามลำดับจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าจนเป็นการผลิตเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ จะพบว่าปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดมา โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 57 (ดังตารางภาคผนวกที่ 6 และภาพที่ 4.4) ถึงแม้ช่วงวิกฤติเศรษฐกิจซึ่งตลาดภายในประเทศหดตัวอย่างรุนแรง จึงทำให้ผู้ผลิตหันมาทำการผลิตเพื่อส่งออก และโดยเฉพาะหลังวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 กระแสการเปิดเสรีทางการค้าทั้งภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) และภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ประกอบกับการขยายฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์ใหญ่ๆ ของโลก เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้เกิดการประหยัดต่อขนาดและบริษัทรถยนต์แต่ละรายต่างก็วางแผนเพื่อเร่งขยายตลาดของตน เช่น การส่งรถใหม่เข้าตลาดพร้อมกันทั่วโลกที่จะต้องแข่งขันทั้งต้นทุนและความเร็ว โดยอาศัยการใช้โครงสร้างรูปแบบ (Platform) เดียวกันในการผลิตขนาดใหญ่ เป็นต้น ได้เปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยไปสู่การเน้นการส่งออกอย่างชัดเจน ควบคู่กับนโยบายของภาครัฐที่กำหนดให้ เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก คือ ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยตามโครงการ ดีทรอยต์แห่งเอเชีย

สำหรับการนำเข้าตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2541 ซึ่งเป็นปีที่ไทยประสบวิกฤตเศรษฐกิจนั้นมีการนำเข้ารถยนต์ลดลง แต่หลังจากช่วงปี พ.ศ. 2542 มีการนำเข้าเพิ่มขึ้นแต่ไม่มากนัก โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 28.60 (คังตารางภาคผนวกที่ 9 และภาพที่ 4.6)



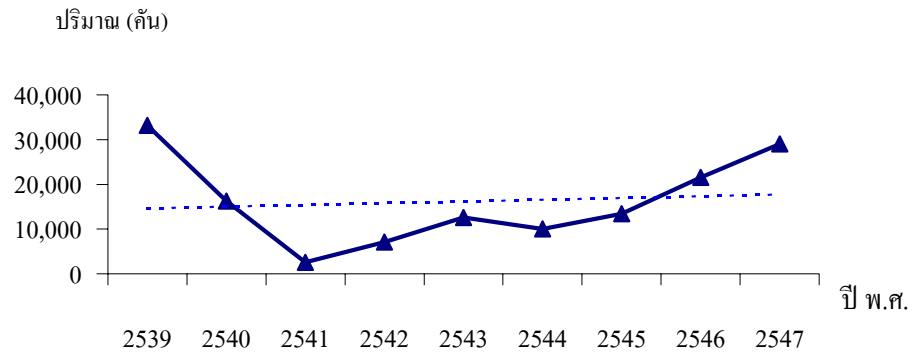
ภาพที่ 4.4 ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2539-พ.ศ.2547

หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางภาคผนวกที่ 6



ภาพที่ 4.5 ส่วนแบ่งตลาดส่งออกรถยนต์แยกรายบริษัทของประเทศไทยปี พ.ศ. 2547

หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางภาคผนวกที่ 7



ภาพที่ 4.6 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2539-พ.ศ.2547
หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางภาคผนวกที่ 9

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาด้านอากรขาเข้าและมาตรการที่มีใช้ภายใน

2.1 โครงสร้างภาษีรถยนต์

โครงสร้างภาษีรถยนต์ประกอบด้วย อากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิต และภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยมีอัตราภาษีดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 โครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งและรถปิกอัพ ช่วงปี พ.ศ. 2540-2547

หน่วย : ร้อยละ

ประเภทรถยนต์	ประเภทภาษี	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่ง ขนาดต่ำกว่า 2400 ซีซี	อากรขาเข้า								
	- CBU	42	42	80	80	80	80	80	80
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30
	ภาษีสรรพสามิต	37.5	37.5	37.50	35	35	35	35	30-35
	ภาษีบำรุงท้องที่	10	10	10	10	10	10	10	10
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	7	10	7	7	7	7	7	7
รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี	อากรขาเข้า								
	- CBU	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30
	ภาษีสรรพสามิต	43	43	43	41	41	41	41	40
	ภาษีบำรุงท้องที่	10	10	10	10	10	10	10	10
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	7	10	7	7	7	7	7	7
รถยนต์นั่ง ขนาดมากกว่า 3000 ซีซี	อากรขาเข้า								
	- CBU	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30
	ภาษีสรรพสามิต	50	50	50	48	48	48	48	50
	ภาษีบำรุงท้องที่	10	10	10	10	10	10	10	10
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	7	10	7	7	7	7	7	7
รถปิกอัพ 1 ตัน	อากรขาเข้า								
	- CBU	100	100	60	60	60	60	60	40
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30
	ภาษีสรรพสามิต	5	5	5	3-20	3-20	3-20	3-20	3-50
	ภาษีบำรุงท้องที่	10	10	10	10	10	10	10	10
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	7	10	7	7	7	7	7	7

ที่มา : กรมสรรพสามิต (2547) รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2547

กรุงเทพมหานคร คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2547

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2545) รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการการจัดทำข้อมูล
อุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (สาขายานยนต์
และชิ้นส่วน ยานยนต์) สถาบันยานยนต์

จะพบว่าอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 42 (รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2400 ซีซี) และร้อยละ 68.5 (รถยนต์นั่ง ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี) ในปี พ.ศ. 2540 และ 2541 เป็นร้อยละ 80 สำหรับรถยนต์นั่งทุกประเภท ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 จนถึงปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2547) และสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้า (CKD) หลังจากรัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local content) ตามข้อผูกพันกับองค์การการค้าโลก (WTO) ได้มีการปรับเพิ่มอากรขาเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 33 ในปี พ.ศ. 2544, 2545, 2546 เพื่อช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ และลดลงเป็นร้อยละ 30 ในปี พ.ศ. 2547

ในช่วงเดียวกันของการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศปี พ.ศ. 2543 เพื่อให้เป็นภาระต้นทุนการผลิตในการประกอบรถยนต์และเป็นการชดเชยมิให้ผู้บริโภครได้รับผลกระทบดังกล่าวจึงได้ปรับลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งเป็นร้อยละ 35-48 และรถปิกอัพเป็นร้อยละ 3 จนกระทั่งมีการประกาศใช้ภาษีสรรพสามิตประเภทรถยนต์ฉบับใหม่วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 โดยลดลงเป็นร้อยละ 30 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดน้อยกว่า 2000 ซีซี ร้อยละ 35 สำหรับรถยนต์นั่งขนาด 2000 - 2500 ซีซี ร้อยละ 40 สำหรับรถยนต์นั่งขนาด 2500 - 3000 ซีซี ร้อยละ 50 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3000 ซีซี และร้อยละ 3 สำหรับรถปิกอัพขนาดน้อยกว่า 3250 ซีซี ร้อยละ 50 สำหรับรถปิกอัพและ Double cap ขนาดมากกว่า 3250 ซีซี และร้อยละ 18 สำหรับรถปิกอัพ Double cap ขนาดน้อยกว่า 3250 ซีซี

2.2 มาตรการและนโยบายของภาครัฐ

นอกจากโครงสร้างภาษีดังกล่าวแล้ว นโยบายที่เกี่ยวข้องต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมีสาระสำคัญ ดังนี้

2.2.1 ให้การดำเนินการจดทะเบียนขออนุญาตจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ และผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นไปโดยเสรี

2.2.2 ยกเลิกเงื่อนไขข้อกำหนดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2543 ซึ่งเดิมกำหนดให้การประกอบรถยนต์ในประเทศใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดสำหรับการประกอบรถแต่ละประเภท ดังนี้

1) การประกอบรถยนต์นั่ง กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54

2) การประกอบรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ตามรายการที่กำหนด (ประมาณร้อยละ 60-70) และใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ

3) การประกอบรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40-50 และใช้ชิ้นส่วนบังคับ 7 รายการ

4) การประกอบรถจักรยานยนต์ ให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ

2.2.3 เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายส่งเสริมการลงทุน ให้กิจการประกอบรถยนต์และผลิตชิ้นส่วนยานยนต์พึงได้รับสิทธิและประโยชน์ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดไว้

2.2.4 ให้มีนโยบายสนับสนุนการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ดังสาระสำคัญต่อไปนี้

1) ให้การประกอบยานยนต์เพื่อการส่งออกได้รับการยกเว้นมิต้องให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดไว้

2) ให้ดำเนินการคืนภาษีอากรสำหรับวัตถุดิบนำเข้ามาใช้ผลิตเพื่อส่งออก โดยเป็นไปตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร

3) ให้การชดเชยภาษีอากรสำหรับการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นไปตามประกาศกระทรวงการคลัง

4) ให้ดำเนินการลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน เพื่อชดเชยอากรขาเข้าวัตถุดิบที่แฝงอยู่ในต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถยนต์ส่งออก

5) อนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า เพื่อให้วัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิตในคลังสินค้าทัณฑ์บนไม่ต้องชำระค่าภาษีอากร อันเป็นการแบ่งเบาภาระการเงินแก่ผู้ส่งออก

6) ให้ดำเนินการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมส่งออก เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระทางการเงินและอำนวยความสะดวกในเรื่องของระเบียบปฏิบัติต่างๆ แก่ผู้ผลิตเพื่อส่งออก

7) ให้มีการดำเนินการเรื่องความร่วมมือในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรม กล่าวคือ โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนแบบใหม่ (ASEAN Industrial Cooperation (AICO) Scheme) และ โครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นระหว่างอาเซียน (Brand to Brand Complementary (BBC) Scheme) ซึ่งกำหนดให้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่งออกไปในประเทศสมาชิกได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร และถือเป็นเสมือนชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศผู้นำเข้า

8) นำมาตรการเขตการค้าเสรีมาใช้ โดยจัดตั้งเขตการค้าเสรีสำหรับการลงทุนประกอบกิจการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมส่งออก ได้แก่ การผลิต การค้าและการ

บริการ กิจกรรมดังกล่าวจะได้รับสิทธิและประโยชน์ คือ ได้รับการยกเว้นภาษีอากรทั้งขาเข้าและขาออก การอำนวยความสะดวกในเรื่องพิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน และบริการด้านอื่นๆ ที่จำเป็นจากรัฐ รวมถึงการอนุญาตประกอบกิจการต่างๆ ที่จะช่วยผู้ประกอบการให้ดำเนินงานได้อย่างคล่องตัว ประหยัดค่าใช้จ่ายและเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศ

2.2.5 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ตระหนักถึงปัญหาสถานะที่เกิดจากท่อไอเสียของยานยนต์ จึงได้กำหนดให้รถยนต์ต้องติดตั้งเครื่องกรองไอเสีย พร้อมจัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัยสารมลพิษจากเครื่องยนต์ นอกจากนี้ยังได้ประกาศให้ยานยนต์ประเภทต่างๆ เป็นไปตามข้อบังคับ ดังต่อไปนี้

1) รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน

- ระดับที่ 1 (มอก.1085-2535) ไม่ได้บังคับใช้
- ระดับที่ 2 (มอก.1120-2535) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2538
- ระดับที่ 3 (มอก.1280-2538) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2539
- ระดับที่ 4 (มอก.1365-2539) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540
- ระดับที่ 5 (มอก.1440-2540) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542
- ระดับที่ 6 (มอก.1870-2542) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2544

2) รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล

- ระดับที่ 1 (มอก.1140-2536) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2538
- ระดับที่ 2 (มอก.1285-2538) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2539
- ระดับที่ 3 (มอก.1370-2539) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540
- ระดับที่ 4 (มอก.1435-2540) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542
- ระดับที่ 5 (มอก.1875-2542) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2544

3) รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล

- ระดับที่ 1 (มอก.1180-2538) ไม่ได้บังคับใช้
- ระดับที่ 2 (มอก.1290-2538) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2541
- ระดับที่ 3 (มอก.1295-2541) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542
- ระดับที่ 4 (มอก.1435-2540) บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542

2.3 การจัดทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA)

ประเทศไทยได้เจรจาเพื่อจัดทำเขตการค้าเสรีกับ 8 ประเทศ และ 1 กลุ่ม โดยมี การลงนามในกรอบความตกลงแล้ว 4 ประเทศ ได้แก่ จีน บาหลีเรน อินเดีย ออสเตรเลีย และเปรู กับ อีก 1 กลุ่ม คือ BIMST-EC (บังกลาเทศ อินเดีย พม่า ศรีลังกา ไทย ภูฏาน และเนปาล) ในปี พ.ศ. 2547 ได้เจรจาเพิ่มเติมกับอีก 3 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และนิวซีแลนด์ การเปิดเสรี การการค้าในส่วนของผู้ประกอบการรถยนต์นั้น โดยภาพรวมจะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม รถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ เพราะเกือบทั้งหมดเป็นอุตสาหกรรมข้ามชาติ ส่วนใหญ่มีมือหือเป็น อินเทอร์เน็ตชั้นเนลแบนด์ ดังนั้นรถยนต์ที่ผลิตในเมืองไทยจะอยู่ภายใต้ระบบควบคุมคุณภาพ เดียวกันทั่วโลกและประเทศไทยยังมีศักยภาพสูงกว่าประเทศคู่ค้าและมีส่วนช่วยส่งเสริมให้ผู้ผลิต อุตสาหกรรม รถยนต์ของประเทศไทยเติบโตขึ้นเพื่อก้าวสู่การเป็น “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย”

2.4 ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียน กับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์

โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแต่ละโครงการจะแตกต่างกันตาม กลุ่มธุรกิจ วัตถุประสงค์ และประเทศที่เข้าร่วมโครงการนั้นๆ โดยแต่ละโครงการมีวัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางอุตสาหกรรมของภูมิภาคอาเซียน โดยมุ่งเน้นให้เกิดการประหยัด ต่อขนาด (Economy of Scales) และสามารถผสมผลประโยชน์จากทำเลที่ตั้งของภูมิภาคอาเซียน เข้าด้วยกัน เหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดโครงการเหล่านี้ คือ การตั้งกำแพงภาษีนำเข้าของแต่ละประเทศ เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นแต่ละ ประเทศจึงจำเป็นต้องแสวงหาตลาดที่ใหญ่ขึ้น เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงเกิดโครงการรวมกลุ่มใน รูปแบบของสมาชิก ทำให้เกิดอำนาจต่อรอง อำนาจซื้อ รวมถึงการกำหนดสิทธิพิเศษทางภาษีใน กลุ่มประเทศสมาชิก สำหรับความร่วมมือด้านการค้าของอุตสาหกรรม รถยนต์ของประเทศไทย และกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมีอยู่ 2 โครงการ คือ (ฟิลิปปินส์ เจริญศิริวัฒน์, 2544)

2.4.1 โครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะยี่ห้อและรุ่นระหว่างอาเซียน

(Brand to Brand Complementary (BBC) Scheme) ได้เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2531 ด้วยการดำเนิน กลยุทธ์การค้าชิ้นส่วนในภูมิภาคอาเซียน โดยมุ่งหวังให้ประเทศสมาชิกสามารถทำการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์ตัวใดตัวหนึ่งให้มีการประหยัดต่อขนาดแล้วนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันระหว่างประเทศ โดยบริษัทที่เข้าร่วมโครงการจะได้รับสิทธิพิเศษในการเสียภาษีนำเข้าชิ้นส่วนต่างๆ จาก โรงงานผลิตชิ้นส่วนของตนในต่างประเทศในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราอากรขาเข้าในประเทศ นั้นๆ

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากวัตถุประสงค์ของโครงการนั้นขัดแย้งกับแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย ที่ต้องการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของตน และนอกจากนี้ข้อกำหนดใน BBC Scheme ไม่มีความชัดเจนในเรื่องของการปรับลดภาษีตามนโยบายภาษีของ AFTA และ WTO ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การดำเนินงานภายใต้ BBC Scheme จึงไม่ประสบความสำเร็จและถูกแทนที่ด้วยโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแบบใหม่ (ASEAN Industrial Cooperation (AICO) Scheme)

2.4.2 โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแบบใหม่ (ASEAN Industrial Cooperation (AICO) Scheme) เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2539 โดยตกลงร่วมมือกันในการเปิดศักราชใหม่ของความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรม การค้า และเศรษฐกิจ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นมา ประเทศที่เข้าร่วมโครงการ ได้แก่ ประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน และอีกสามประเทศที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกในภายหลัง คือ พม่า เวียดนาม และลาว

โครงการนี้มีพื้นฐานมาจากแนวคิดและหลักการของ Common Effective Preferential Tariff (CEPT) Scheme) สำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน ได้กำหนดนโยบายไว้ 3 ประการหลัก คือ

1) กำหนดสิทธิพิเศษด้านภาษี โดยการลดอากรขาเข้าให้อยู่ระหว่างอัตราร้อยละ 0-5 ก่อที่โครงการเขตการค้าเสรีอาเซียน จะมีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2546 แต่ต่อมาที่ประชุมผู้นำอาเซียนครั้งที่ 6 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2541 ได้มีการตกลงให้ร่นระยะเวลาการลดอากรขาเข้าเร็วขึ้น โดยตกลงให้ประเทศสมาชิกดั้งเดิม 6 ประเทศ ต้องลดอากรขาเข้าลงเหลือร้อยละ 0-5 ทุกรายการภายในปี พ.ศ. 2545 เพื่อจูงใจให้มีการลดต้นทุนการผลิตโดยการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในกลุ่มอาเซียน เช่น ชิ้นส่วนรถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องยนต์ที่ใช้ในการเกษตร เป็นต้น

2) การกำหนดสัดส่วนวัตถุดิบในประเทศ (Local Content Requirement) ของประเทศต่างๆ ในกลุ่มอาเซียน ซึ่งสิ้นสุดลง ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงของ WTO ใส่วนของมาตรการ การค้าและการลงทุน (Trade Related Investment Measures : TRIMs)

3) มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (Non Tariff) ที่มีต่ออุตสาหกรรมที่ทางรัฐบาลแต่ละประเทศให้อยู่จะต้องปรับลดบทบาทลงให้สอดคล้องกับความร่วมมือของบริษัทในโครงการความร่วมมือด้านภาษีศุลกากรอาเซียน และเขตการค้าเสรีอาเซียนด้วย อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาที่สิ้นสุดการใช้มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของรัฐบาล

2.5 โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia Project)

ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้มอบหมายให้สถาบันยานยนต์ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ.2545-พ.ศ.2549 เสร็จเรียบร้อยแล้ว และได้กำหนดวิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย พ.ศ. 2554 ไว้ดังนี้ “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชียสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ โดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง” โดยแผนแม่บทดังกล่าวได้เสนอแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไว้ 13 โครงการ แต่เนื่องจากโครงการส่วนใหญ่ต้องดำเนินการโดยความร่วมมือกับหลายหน่วยงาน ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของแผนแม่บทดังกล่าว กระทรวงอุตสาหกรรมจึงจัดตั้ง คณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ขึ้น เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการโครงการตามแผนแม่บทฯ และได้เสนอโครงการดีทรอยต์แห่งเอเชียได้โดยสรุป ดังนี้

2.4.1. วัตถุประสงค์

เพื่อกำหนดกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้บรรลุเป้าหมายและวิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย โดยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่งสามารถแข่งขันได้ในระดับโลก

2.4.2 เป้าหมาย (Objectives)

เป้าหมายในเชิงคุณภาพ

- 1) เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของเอเชีย
- 2) เป็นศูนย์รวมบุคลากรด้านยานยนต์ ของเอเชีย
- 3) เป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมสนับสนุน
- 4) เป็นศูนย์กลางการส่งออกยานยนต์ของเอเชีย
- 5) เป็นศูนย์รวมธุรกิจยานยนต์
- 6) เป็นศูนย์รวมองค์ความรู้และข้อมูลยานยนต์ของเอเชีย
- 7) เป็นศูนย์พัฒนาและวิจัยความก้าวหน้าด้านยานยนต์ของเอเชีย

เป้าหมายในเชิงปริมาณ ในปี พ.ศ. 2549 และ ปี พ.ศ. 2553

	เป้าหมายปี พ.ศ. 2549	เป้าหมายปี พ.ศ. 2553
ปริมาณการผลิตรถยนต์	1,000,000 คัน	1,800,000 คัน (อันดับ 9 ของโลก)
ปริมาณการส่งออกรถยนต์	400,000 คัน	800,000 คัน

2.4.3. กลยุทธ์ (Strategy)

- 1) สร้างสภาวะแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจให้กับบริษัทระหว่างชาติ
(Competitive Environment Build Up for Multi National Corporation)
- 2) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (Competitive Build Up for Thai Automotive Parts Manufacturer)

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

3.1 ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP)

3.1.1 ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองตามราคาของรถยนต์นั่ง

ผลการคำนวณอัตราการคุ้มครองตามราคาของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งพบว่า ค่า NRP ในปี พ.ศ. 2540 และ พ.ศ. 2541 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดน้อยกว่า 2400 ซีซี เท่ากับ 42 ขนาด 2401-3000 ซีซี และขนาดมากกว่า 3000 ซีซี เท่ากับ 68.5 และค่า NRP ในช่วงปี พ.ศ. 2542 - พ.ศ. 2547 สำหรับรถยนต์นั่งทั้งสามขนาดเท่ากับ 80 จะเห็นได้ว่าค่า NRP ของรถยนต์นั่งทั้งสามขนาด มีค่าเท่ากับกับอัตราอากรขาเข้า และค่า NRP ในช่วงปี พ.ศ. 2540 และ 2541 จะมีค่าต่ำกว่าในช่วงปี พ.ศ. 2542- พ.ศ. 2547 ที่ค่า NRP เท่ากับ 80 เนื่องจากมีการปรับอัตราอากรขาเข้าในปี พ.ศ. 2542 ให้มีอัตราเดียวกัน คือ ร้อยละ 80 ทำให้ค่า NRP สูงขึ้นและยังคงที่ในระดับเดียวกันจนถึงปี พ.ศ. 2547 เพราะรัฐบาลยังคงอัตราอากรขาเข้าเดิม แสดงให้เห็นว่ามีมาตรการบิดเบือนทางการค้าระหว่างประเทศที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์นั่งจากอัตราอากรขาเข้าค่อนข้างชัดเจน คือ มีการคุ้มครองต่ออุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง (ดังตารางที่ 4.2)

3.1.2 ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองตามราคาของรถจักรยานยนต์

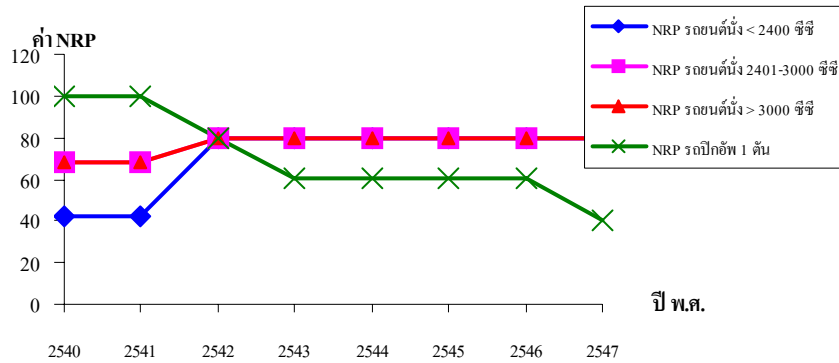
ผลการคำนวณอัตราการคุ้มครองตามราคารถจักรยานยนต์ (ดังตารางที่ 4.2) พบว่า ค่า NRP ในช่วงปี พ.ศ. 2540 – พ.ศ. 2541 เท่ากับ 100 ค่า NRP ปี พ.ศ. 2542 เท่ากับ 80 ค่า NRP ในช่วงปี พ.ศ. 2543 – พ.ศ. 2546 เท่ากับ 60 และค่า NRP ในปี พ.ศ. 2547 เท่ากับ 40 นั่นคือ การลดลงของอัตราอากรขาเข้าของรถจักรยานยนต์ 1 คัน แสดงให้เห็นว่ามีมาตรการบิดเบือนทางการค้าระหว่างประเทศที่มีต่ออุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ลดลง คือ มีการคุ้มครองต่ออุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ลดลง (ดังตารางที่ 4.2)

โดยสรุปในปัจจุบันอัตราการคุ้มครองตามราคาของรถยนต์นั่งอยู่ในระดับสูงกว่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของรถจักรยานยนต์ 1 คัน (ดังตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย
ช่วงปี พ.ศ. 2540- พ.ศ.2547

ปี พ.ศ.	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
NRP รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี	42	42	80	80	80	80	80	80
NRP รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
NRP รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
NRP รถปิกอัพ 1 คัน	100	100	80	60	60	60	60	40

หมายเหตุ : จากการคำนวณ



ภาพที่ 4.7 อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและ
รถปิกอัพ 1 คัน ของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2540- พ.ศ.2547

หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางที่ 4.2

3.2 ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP)

3.2.1 ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี

ผลการคำนวณอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี ในช่วงปี พ.ศ. 2540 – พ.ศ. 2541 ที่ประเทศไทยประสบภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ มีค่าเท่ากับ 61.16 และ 72.80 ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2542 ค่า ERP มีค่าสูงขึ้นเป็น 149.89 อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงภาษีศุลกากรขาเข้ารถยนต์นั่งทั้งหมดจากร้อยละ 42 และ 68.5 เป็นอัตราเดียวกันคือร้อยละ 80 ในปี พ.ศ. 2543 ค่า ERP ลดลงเป็น 101.99 เนื่องจากมีการปรับอัตราขาเข้าของชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้าเพิ่มเป็นร้อยละ 33 ค่า ERP หลังจากช่วงการยกเลิกบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในปี พ.ศ. 2544 – พ.ศ.2545 มีค่าลดลง คือ 98.63 และ 96.33 ตามลำดับ และในช่วงปี พ.ศ. 2546- พ.ศ.2547 ค่า

ERP สูงขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับช่วงปี พ.ศ. 2544-พ.ศ.2545 อันเนื่องมาจากการปรับลดอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนเป็นร้อยละ 30 จากอัตราเดิมร้อยละ 33 แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลสนับสนุนให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศ เพื่อลดภาระต้นทุนของผู้ผลิต โดยรวมแล้วรัฐบาลยังคงให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและให้ความคุ้มครองที่ลดลง (ดังตารางที่ 4.3)

3.2.2 ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถปิกอัพ 1 คันขนาด 2500 ซีซี

ผลการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถปิกอัพ 1 คันขนาด 2500 ซีซี ในช่วงปี พ.ศ. 2542 – พ.ศ. 2547 มีค่าเท่ากับ 128.27 84.53 84.04 81.42 47.68 และ 47.67 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี ลดลงเป็นไปตามภาวะการเปิดเสรีทางการค้าของประเทศไทยและการเป็นฐานการผลิตรถปิกอัพที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก (ดังตารางที่ 4.3)

จากการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) สอดคล้องกับอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) กล่าวคือ ในปัจจุบันค่า ERP ของรถยนต์นั่งมีค่าสูงกว่าค่า ERP ของรถปิกอัพ 1 คัน และมีค่าลดลงอย่างต่อเนื่อง

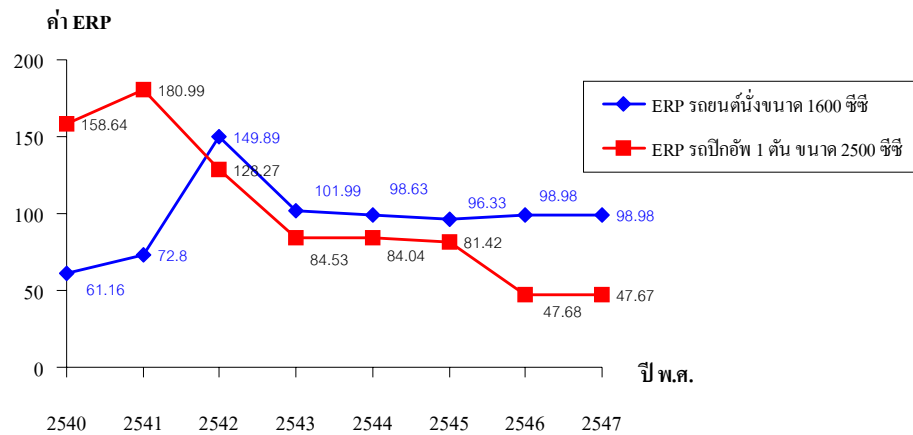
ผลการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองตามราคาและอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงข้างต้น มีความสอดคล้องกับข้อสมมติฐานทั้งสามข้อ ดังนี้

- 1) อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ลดลง เนื่องจากการลดอัตราอากรขาเข้า เป็นไปตามภาวะการเปิดเสรีทางการค้า
- 2) อัตราการคุ้มครองตามราคาของรถยนต์นั่งทั้งสามขนาดในปัจจุบันมีค่าสูงกว่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของรถปิกอัพ 1 คัน
- 3) อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี ในปัจจุบันมีค่าสูงกว่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของรถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี

ตารางที่ 4.3 อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย
ช่วงปี พ.ศ. 2540 - พ.ศ.2547

ปี พ.ศ.	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
ERP รถยนต์นั่ง ขนาด 1600 ซีซี	61.16	72.80	149.89	101.99	98.63	96.33	98.98	98.98
ERP รถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี	158.64	180.99	128.27	84.53	84.04	81.42	47.68	47.67

หมายเหตุ : จากการคำนวณ



ภาพที่ 4.8 แสดงอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถยนต์นั่งขนาด
1600 ซีซี และรถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี ของประเทศไทย
ในช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2547

หมายเหตุ : ข้อมูลจากตารางที่ 4.3

ตอนที่ 4 ผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

จากการศึกษาโดยอาศัยข้อมูลทุกขุมितिที่รวบรวมได้ ทำให้สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยในปัจจุบัน ได้ดังนี้

4.1 ปัญหาของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

4.1.1 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติและเป็นผู้กำหนดนโยบาย การปฏิบัติ ทำให้ความร่วมมือในการสนับสนุนมาตรการต่างๆ เช่น การถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูงเกิดขึ้นได้ยาก เพราะจะมีการถ่ายทอดเฉพาะบริษัทที่เป็นเครือข่ายกันเท่านั้น

4.1.2 ประเทศไทยขาดเทคโนโลยีที่เป็นแก่นแท้ (Intrinsic Technology) ของตนเอง ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ รวมถึงการขาดการถ่ายทอดเทคโนโลยีอย่างจริงจัง การดำเนินการเป็นไปในรูปแบบของการ “รับจ้างผลิตตามแบบ” รวมถึงการพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ทำให้ขาดศักยภาพในการแข่งขัน

4.1.3 ปัญหาด้านบุคลากร คือ การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะและความชำนาญ โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีการผลิตและการออกแบบระดับสูง เช่น หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ในสาขายานยนต์ และการจัดการที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรม ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยไม่สามารถพัฒนาได้มากเท่าที่ควร แม้ว่าการเปิดเสรีได้จูงใจให้นักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศไทย แต่การถ่ายทอดเทคโนโลยียังคงมีไม่มากนัก อันเนื่องมาจากปัญหาด้านบุคลากรดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้จัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นเพื่อพัฒนาบุคลากรที่อยู่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อรองรับความต้องการในอนาคต

4.2 อุปสรรคของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

4.2.1 การแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นไปในลักษณะ ยี่ห้อ (Brand) ของต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ยุโรปและเกาหลี ทำให้เกิดเครือข่ายเฉพาะยี่ห้อ การเข้ามาของผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยเพื่อใช้ในการประกอบยานยนต์สำเร็จรูป (Original Equipment Manufacturing : OEM) ทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากจะต้องมีเทคโนโลยีการผลิตพื้นฐานและมีความสัมพันธ์กับโรงงานประกอบรถยนต์

4.2.2 การขาดการลงทุนในการวิจัยและพัฒนา (Research and Development : R&D)
 ทั้งจากภาครัฐและเอกชน ขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีการลงทุนด้าน R & D สำหรับ
 อุตสาหกรรมยานยนต์เลยแม้แต่แห่งเดียว ในขณะที่ประเทศจีนมีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาแล้ว
 2 แห่ง ประเทศไต้หวัน 1 แห่ง ทั้งที่ประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็น
 อุตสาหกรรมหลักที่สำคัญอุตสาหกรรมหนึ่งของประเทศ

**4.2.3 การส่งเสริมการลงทุนโดยการให้สิทธิประโยชน์ตาม Zone ยังไม่ได้ผลและ
 ไม่เป็นที่สนใจในการลงทุนหรือขยายการลงทุน**

4.2.4 ข้อจำกัดในการส่งออกกับการวางมาตรการที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barriers)
 ของประชาคมยุโรปและประเทศอื่นๆ เช่น ข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดด้านคุณภาพ
 ผลิตภัณฑ์ เป็นต้น ให้ประเทศผู้ส่งออกจะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์
 ไทยจะต้องเร่งยกระดับความสามารถในการผลิตสินค้าให้ได้ระดับโลก (World Class Level) และ
 ติดตามเพื่อเตรียมพร้อมทั้งนโยบายและมาตรการที่มีใช้ภาษีต่างๆ ซึ่งต้องอาศัยทั้งเงินทุนและ
 ความสามารถในการวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยี

**4.2.5 อุปสรรคสำคัญจากประเทศจีน ถึงแม้ว่าจะอยู่ในขั้นกำลังพัฒนา แต่ด้วย
 ความพร้อมในเรื่องตลาดในประเทศที่สูงกว่าของประเทศไทยทำให้แนวโน้มการลงทุนของบริษัท
 ข้ามชาติหลายบริษัทได้เคลื่อนย้ายเข้าสู่ประเทศจีนมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีผลกระทบจากการ
 ส่งออกของประเทศจีนที่เข้าสู่ภูมิภาคเอเชียมากขึ้น**

**4.2.6 การขาดการประสานงานทางด้านข้อมูลและความไม่เพียงพอของข้อมูล
 อุตสาหกรรม ทำให้ผู้ประกอบการวางแผนธุรกิจได้ยาก**

บทที่ 5

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

1. สรุปการวิจัย

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาการคุ้มครองของรัฐที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย รวมถึงการศึกษาโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้า ตลอดจนนโยบายของภาครัฐที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย เนื่องจากเป็น 1 ใน 5 ของอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของไทยในการเปิดการเจรจาเสรีทางการค้าในปัจจุบัน โดยศึกษาจากข้อมูลทฤษฎีและข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ ได้แบ่งวิธีการศึกษาเป็น 2 วิธี คือ การศึกษาเชิงพรรณนาในเรื่องโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้า และนโยบายและมาตรการของภาครัฐ และการศึกษาเชิงปริมาณในเรื่องการวิเคราะห์อัตราคุ้มครอง โดยวิเคราะห์ตามแนวคิดและทฤษฎีการคุ้มครองโดยการคำนวณอัตราคุ้มครองตามราคา (NRP) และอัตราคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ตามแนวคิดของ Bela A. Balassa

อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2504 เป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าที่มีระดับสูงในอดีต ภาครัฐได้ให้ความคุ้มครองและสนับสนุนมาโดยตลอด และมีพัฒนาการมาจนกระทั่งเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมรถยนต์มีผู้ผลิตทั้งสิ้น 16 โรงงาน หลังจากช่วงวิกฤตเศรษฐกิจมีการขยายการผลิตอย่างต่อเนื่องโดย ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 49.59 และปริมาณการผลิตรถปิกอัพขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 38.58 เป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศประมาณร้อยละ 70 และเพื่อการส่งออกประมาณร้อยละ 30 ซึ่งมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา สัดส่วนการตลาดของรถยนต์ในประเทศที่สูงที่สุด คือ รถปิกอัพ ร้อยละ 58 รองลงมา คือ รถยนต์นั่ง ร้อยละ 33 และรถยนต์อื่นๆ ร้อยละ 9 ในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 กระแสการเปิดเสรีทางการค้าทั้งภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) และภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ประกอบกับการย้ายฐานการผลิตของบริษัทรถยนต์ใหญ่ๆ ของโลกเพื่อลดต้นทุนการผลิตให้เกิดการประหยัดต่อขนาด ได้เปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยไปสู่การเน้นการส่งออกอย่างชัดเจน ควบคู่กับนโยบายของภาครัฐที่กำหนดให้ เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก คือ ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยตามโครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย โดยกำหนดเป้าหมายการผลิตในปี พ.ศ. 2549 จำนวน 1,000,000

ตัน โดยจะผลิตเพื่อส่งออกจำนวน 400,000 ตันและในปี พ.ศ. 2553 จำนวน 1,800,000 ตัน ผลิตเพื่อการส่งออกจำนวน 800,000 ตัน

โครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมรถยนต์ประกอบด้วยอัตราอากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิต และภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยมีการปรับเพิ่มอัตราอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเป็นร้อยละ 80 สำหรับรถยนต์นั่งทุกประเภทในปี พ.ศ. 2542 และคงอัตราเดิมจนถึงปัจจุบัน และมีการลดอัตราอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปสำหรับรถปิกอัพเหลือร้อยละ 40 ในปัจจุบัน ด้านภาษีสรรพสามิต ได้มีการปรับเปลี่ยนตามภาวะเศรษฐกิจเพื่อมิให้เป็นภาระต้นทุนการผลิตในการประกอบรถยนต์และเป็นการชดเชยมิให้ผู้บริโภคได้รับผลกระทบจากภาวะราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น สำหรับนโยบายของภาครัฐที่สำคัญ คือ การยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ตามข้อผูกพันกับองค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งทำให้บริษัทผู้ผลิตสามารถเลือกใช้แหล่งวัตถุดิบที่มีต้นทุนต่ำได้ นโยบายอื่นๆ ได้แก่ นโยบายสนับสนุนการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ การเปิดเขตการค้าเสรี การกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยสารมลพิษจากเครื่องยนต์ เป็นต้น

ในส่วนของการวิเคราะห์อัตราการคุ้มครอง พบว่า อัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ในช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2541 ของรถยนต์นั่งขนาดน้อยกว่า 2400 ซีซี มีค่าเท่ากับ 42 รถยนต์นั่งขนาด 2401-3000 ซีซีและขนาดสูงกว่า 3000 ซีซี มีค่าเท่ากับ 68.5 และอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ในช่วงปี พ.ศ.2542-พ.ศ. 2547 ของรถยนต์นั่งทั้งสามขนาดมีค่าเท่ากัน คือ 80 โดยคงที่ในอัตราเดิมเนื่องจากรัฐบาลยังคงอัตราอากรขาเข้าอัตราเดิม และอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) ของรถยนต์ปิกอัพ 1 ตันในช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2541 มีค่าเท่ากับ 100 ในปี พ.ศ. 2542 เท่ากับ 80 ในช่วงปี พ.ศ. 2543 – พ.ศ. 2546 เท่ากับ 60 และในปี พ.ศ. 2547 เท่ากับ 40 แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งได้รับความคุ้มครองทางด้านภาษีในระดับสูงกว่าอุตสาหกรรมรถปิกอัพ 1 ตัน

อัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี ในช่วงปี พ.ศ.2540-พ.ศ. 2541 มีค่า 61.16 และ 72.80 ในปี พ.ศ. 2542 ค่า ERP มีค่าสูงขึ้นเป็น 149.89 อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงภาษีศุลกากรขาเข้ารถยนต์นั่งทั้งหมดเป็นอัตราเดียวกันคือร้อยละ 80 ในปี พ.ศ. 2543 ค่า ERP ลดลงเป็น 101.99 ในปี พ.ศ. 2544 – พ.ศ.2545 มีค่าลดลง เป็น 98.63 และ 96.33 และในช่วงปี พ.ศ. 2546-พ.ศ.2547 ค่า ERP สูงขึ้นเล็กน้อยเท่ากับ 98.98 นั่นคือ รัฐบาลยังคงให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งและให้ความคุ้มครองลดลง สำหรับอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถปิกอัพ 1 ตัน ขนาด 2500 ซีซี มีค่าลดลงเท่ากับ 158.64 180.99 128.27 84.53 84.04 81.42 47.68 และ 47.67 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถปิกอัพ 1 ตัน ขนาด 2500 ซีซี ลดลง เป็นไปตามภาวะการเปิดเสรีทางการค้าของประเทศไทย

และการเป็นฐานการผลิตระดับโลก โดยสรุปค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) สอดคล้องกับอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) กล่าวคือ ในปัจจุบันค่า ERP ของรถยนต์นั่งมีค่าสูงกว่าค่า ERP ของรถปิกอัพ 1 คัน และมีค่าลดลงอย่างต่อเนื่อง และมีความสอดคล้องกับข้อสมมติฐานทั้งสามข้อ คือ 1) อัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ลดลง เนื่องจากการลดอัตราอากรขาเข้า เป็นไปตามภาวะการเปิดเสรีทางการค้า 2) อัตราการคุ้มครองตามราคาของรถยนต์นั่งทั้งสามขนาดในปัจจุบันมีค่าสูงกว่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของรถปิกอัพ 1 คัน 3) อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี ในปัจจุบันมีค่าสูงกว่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของรถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี

2. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาโครงสร้างการผลิต การตลาดและการค้า นโยบายและมาตรการของภาครัฐที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

2.1. รัฐบาลควรพิจารณาลดระดับการคุ้มครองลงอย่างเป็นลำดับ โดยเฉพาะอัตราอากรขารถยนต์นั่งสำเร็จรูป พร้อมทั้งให้การสนับสนุนและพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี เพื่อสร้างศักยภาพการผลิตรถยนต์นั่งของประเทศไทย จากการศึกษาอัตราการคุ้มครองตามราคาและอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง พบว่า อัตราการคุ้มครองสำหรับรถยนต์นั่งยังคงอยู่ในระดับสูง ไม่สอดคล้องกับสถานะการเกิดเสรีทางการค้าในปัจจุบัน เพราะข้อตกลงทางภาษีมียมีส่วนทำให้เกิดการเบี่ยงเบนทางการค้าที่ไม่ได้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันที่แท้จริง อีกทั้งสำหรับการผลิตรถยนต์นั่งของประเทศไทยในขณะนี้ยังต้องพึ่งพาการพัฒนาเทคโนโลยีจากบริษัทแม่อีกมาก ยังไม่มีบริษัทผู้ประกอบรถยนต์รายใดเลือกใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง

2.2. ผลจากการเปิดเสรีทางการค้า ถึงแม้ว่าโดยภาพรวมจะเป็นผลดีต่อประเทศไทย แต่ประเด็นที่ควรพิจารณา คือ แหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin : ROO) เพราะจะเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้ขยายการส่งออกมากขึ้น เนื่องจากเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกสามารถใช้สิทธิจากการจัดทำเขตการค้าเสรีได้ คือ สินค้านั้นจะต้องได้รับใบรับรองแหล่งกำเนิด สินค้า ดังนั้นจึงควรมีการกำหนดการพิจารณาแหล่งกำเนิดสินค้า ในการกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศ (Local Content) ในการผลิต เพื่อให้ได้ประโยชน์มากที่สุดในการใช้สิทธิในการส่งออก และแนวทางการตรวจสอบ เพื่อให้การพิจารณาแหล่งกำเนิดสินค้า สอดคล้องกับกระบวนการผลิตตามความเป็นจริง

2.3. ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้างต่อไป ควรจะได้มีการศึกษาถึงโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รวมถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำ เช่น การดูแลรักษา-ซ่อมแซมรถยนต์ เป็นต้น ว่ามีความสอดคล้องต่ออุตสาหกรรมรถยนต์อย่างไร และมีทิศทางสอดคล้องไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์หรือไม่ หากมีทิศทางตรงกันข้ามก็ควรที่จะปรับแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกัน

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมการค้าต่างประเทศ (2548) ภาพรวมสินค้ารถยนต์ คืบคลานวันที่ 11 มีนาคม 2548 จาก
<http://www.dft.moc.go.th>
- กรมการค้าภายใน (2541) *สรุปภาวะการค้าสินค้าอุตสาหกรรม ประจำปี 2541* กรุงเทพมหานคร
 กองการสินค้าอุตสาหกรรม 1 และ 2
- _____. (2543) *สรุปภาวะการค้าและราคาสินค้าอุตสาหกรรม ครึ่งปีหลัง ของปี 2542*
 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2542) กรุงเทพมหานคร กองรักษาสิทธิประโยชน์ผู้บริโภคร
- _____. (2544) *สรุปภาวะการค้าและราคาสินค้าอุตสาหกรรม ครึ่งปีหลัง ของปี 2543*
 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2543) กรุงเทพมหานคร กองรักษาสิทธิประโยชน์ผู้บริโภคร
- _____. (2544) *ข้อมูลเบื้องต้นสินค้าอุปโภคบริโภค หมวดบริภัณฑ์ขนส่ง กรุงเทพมหานคร*
 กองรักษาสิทธิประโยชน์ผู้บริโภคร
- _____. (2546) *สรุปภาวะราคาสินค้าอุตสาหกรรม ครึ่งปีแรกของปี 2546 (มกราคม –*
มิถุนายน 2546) กรุงเทพมหานคร สำนักจัดระบบราคาและปริมาณสินค้า
- กรมสรรพสามิต (2540) *รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2540* กรุงเทพมหานคร
 คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2540
- _____. (2541) *รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2541* กรุงเทพมหานคร
 คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2541
- _____. (2542) *รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2542* กรุงเทพมหานคร
 คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2542
- _____. (2543) *รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2543* กรุงเทพมหานคร
 คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2543
- _____. (2544) *รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2544* กรุงเทพมหานคร
 คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2544
- _____. (2545) *รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2545* กรุงเทพมหานคร
 คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2545
- _____. (2546) *รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2546* กรุงเทพมหานคร
 คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2546

- _____ (2547) รายงานประจำปี กรมสรรพสามิต ปีงบประมาณ 2547 กรุงเทพมหานคร
คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2547
- กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2547) รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือด้าน
เศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ (ระยะที่ 2) เล่มที่ 1 ศูนย์ศึกษาเอเปคและศึกษา
ความร่วมมือในภูมิภาคแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หน้า 9-5 – 9-74
- กัลยารัตน์ สติตรุ่งพรชัย (2546) “การลงทุนของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกาและบรรษัท
รถยนต์ข้ามชาติยุโรปในประเทศไทย” วิทยานิพนธ์ ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- คชินทร์ สุกุมลจันทร์ (2541) “การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย” วิทยานิพนธ์
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- จิรายุส บงกชมาศ (2543) “การปรับตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยภายใต้วิกฤติเศรษฐกิจ”
วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ชัยยศ จิรพฤษ์ภิญโญ (2540) “บทบาทและการปรับตัวของภาครัฐ และภาคธุรกิจเอกชนไทย
ในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ในทศวรรษ 1990” วิทยานิพนธ์
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ดาว มงคลสมัย, สมศักดิ์ เต็มบุญเลิศชัย และสุพจน์ จุนอนันตธรรม (2528) *ประสิทธิภาพและ
ผลกระทบต่อรายได้รัฐบาลของการใช้มาตรการทางการคลังในการส่งเสริมการลงทุน*
คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ณรงค์ชัย อัครเศรณี และส่วนวิจัยและวางแผนบรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
(2523) “การพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศไทย” กรุงเทพมหานคร
- ณัฐกานต์ วรสง่าศิลป์ (2542) “การปรับโครงสร้างภาษีศุลกากรกับการคุ้มครองอุตสาหกรรมไทย”
วิทยานิพนธ์ ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ
คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ทรงศักดิ์ จองถวัลย์ และคนอื่นๆ (2540) “การวิเคราะห์อุตสาหกรรมรถยนต์” ในรายงานประกอบ
วิชาการจัดการโครงการ ปริญญาธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจสำหรับผู้บริหาร
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา

- ธวัชชัย ขงกิตติกุล (2517) “ทฤษฎีว่าด้วยการคุ้มครองอุตสาหกรรม” ในรายงานวิจัยเสนอต่อ
คณะกรรมการส่งเสริมการวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนาบริหารศาสตร์ 393
- บุญรอด ปรีชาสุนทรรัตน์ (2539) “การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง
ในประเทศไทย” วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- บุปผา ตันตระกุล (2522) “โครงสร้างการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศไทย” วิทยานิพนธ์
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประถมาภรณ์ รักจิตธรรม (2539) “การวิเคราะห์ผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองด้านภาษี
ศุลกากร และนโยบายการค้าเสรีของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด” วิทยานิพนธ์
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์
- ระวีวรรณ มาลัยวรรณ (2543) “มาตรการด้านภาษีศุลกากร” ในเอกสารการสอนชุดวิชา
เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ หน่วยที่ 4 หน้า 128-176 นนทบุรี มหาวิทยาลัยสุโขทัย
ธรรมาธิราช สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์
- รัชนิดา นิตพัฒนาภิรักษ์ (2547) “โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย” วารสารอุตสาหกรรมยานยนต์ 2, 1
(กรกฎาคม) : 39 – 45
- วัชรินทร์ มีรอด (2539) “การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศไทย”
วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วีรพล นิตชากร (2544) “ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์” วิทยานิพนธ์
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ศิริรัตน์ เจียมจิตร์รักษ์ (2541) “ผลของอัตราภาษีศุลกากรที่มีต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมใน
ประเทศ” วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ศูนย์ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2545) โอกาสของ
อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยในตลาดโลก ศูนย์บริการวิชาการแห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันยานยนต์ (2548) ข้อมูลสถิติการผลิต, การจำหน่าย และการส่งออกรถยนต์ คันคืนวันที่
24 มกราคม 2548 จาก http://www.thaiauto.or.th/Records/VEHICAL_AND_PART_EXPORT.asp

สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (2548) ข้อมูลระบบต่างๆ ในรถยนต์ คันคันวันที่ 11 มีนาคม

2548 จาก <http://www.thaiautoparts.or.th>

ดิษฐ์ชัย บุรณเจริญ (2542) “การคุ้มครองอุตสาหกรรมและความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของ

อุตสาหกรรมไทย” วิทยานิพนธ์ ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2545) รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการการจัดทำข้อมูล

อุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (สาขายานยนต์

และชิ้นส่วน ยานยนต์) สถาบันยานยนต์

_____ (2543) โครงการสหสำรวจใหม่กับการลงทุนอุตสาหกรรมไทย

เรื่อง อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2545) รายงานฉบับสมบูรณ์การประเมินอุตสาหกรรม

ที่มีศักยภาพ-อุตสาหกรรมยานยนต์ สำนักบริการธุรกิจและที่ปรึกษา

สถาบันทรัพย์สินทางปัญญาแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมคิด แสงอารยะกุล (2539) “การวิเคราะห์อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย”

วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สุระ ประยูรวงศ์ (2539) “มาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยภายใต้

ภาวะการเปิดเสรีทางการค้า” วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชา

เศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Balassa, Bela. (1971). *The Structure of Protection Development Countries*. Balltimore : The John

jopkins Press.

Corden, W.M. (1971). *The Theory of Protection*. London : Oxford University Press.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

สภาวะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

ตารางภาคผนวกที่ 1 โครงสร้างต้นทุนการประกอบรถยนต์ของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2540			
รายการ	ประเภทรถยนต์		
	รถยนต์นั่ง (ร้อยละ)	รถปิกอัพ (ร้อยละ)	
1. ค่าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (CKD)	22.05	41.5	
2. ค่าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ (OEM)	9.45	20.8	
3. ค่าใช้จ่ายในการประกอบ (Assembly Charge)	3.35	3.2	
4. ค่าภาษีอากร (Tax)	57.85	24.0	
5. ค่าใช้จ่ายในการจำหน่ายและกำไรมาตรฐาน (Administrative Expenses)	7.3	10.5	
รวม	100.0	100.0	
ปี พ.ศ. 2543			
โครงสร้างต้นทุนการผลิต	ประเภทรถยนต์		หมายเหตุ
	รถยนต์นั่ง (ร้อยละ)	รถปิกอัพ (ร้อยละ)	
ต้นทุนชิ้นส่วนภายในประเทศ	31.0	62.05	
ต้นทุนชิ้นส่วนนำเข้าจากต่างประเทศ	29.4	12.18	รวมภาษีนำเข้าที่ปรับเพิ่ม เนื่องจากการยกเลิกชิ้นส่วน บังคับใช้ในประเทศ
ดอกเบี้ย	2.2	2.1	
ค่าแรงงาน	2.0	3.82	เฉพาะเงินเดือนและค่า ล่วงเวลา (ไม่รวมสวัสดิการ อื่นๆ)
อื่นๆ	35.4	19.85	ประกอบด้วยภาษีสรรพสามิต โสหุ้ยการผลิต ค่าเสื่อมราคา และค่าลิขสิทธิ์ เป็นต้น
รวม	100.0	100.0	

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, พ.ศ. 2540

และรวบรวมจากสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและกรมการค้าภายใน, 2543
 ตารางภาคผนวกที่ 2 ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2545

ผู้ผลิตรถยนต์	กำลังการผลิต	ยี่ห้อ	ประเภทรถยนต์
1. บริษัท ออโต้ออลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (Auto Alliance (Thailand) Co., Ltd.)	135,000 คัน	มาสด้า, ฟอर्ड (Mazda, Ford)	รถปิกอัพ, รถยนต์นั่ง
2. บริษัท บางชันเจนเนอรัล เอเซมบลี จำกัด (Bangchan General Assembly Co., Ltd.)	20,000 คัน	เชโรกี (Cherokee)	รถตรวจการณ์ (OPV)
3. บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (BMW Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.)	10,000 คัน	BMW	รถยนต์นั่ง
4. บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (General Motor (Thailand) Co., Ltd.)	135,000 คัน	เชฟโรเลต (Chevrolet)	รถยนต์นั่ง
5. บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ส แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (Hino Motor (Thailand) Co., Ltd.)	10,000 คัน	ฮีโน่ (Hino)	รถบรรทุก, รถบัส
6. บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd.)	70,000 คัน	ฮอนด้า (Honda)	รถยนต์นั่ง
7. บริษัท อิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (Isuzu Motor (Thailand) Co., Ltd.)	120,000 คัน 20,000 คัน	อิซูซุ (Isuzu)	รถปิกอัพ, รถบรรทุก, รถบัส
8. บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด (MMC Sittipol Co., Ltd.)	100,000 คัน 16,000 คัน 30,000 คัน	มิตซูบิชิ (Mitsubishi)	รถปิกอัพ, รถบรรทุก, รถยนต์นั่ง
9. บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด (Siam Motors & Nissan Co., Ltd.)	36,000 คัน	นิสสัน, ซูซูกิ (Nissan, Suzuki)	รถยนต์นั่ง
10. บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด (Siam Nissan Automobile Co., Ltd.)	104,000 คัน	นิสสัน (Nissan)	รถปิกอัพ
11. บริษัท สยาม วีเอ็มซี ออโตโมบิล จำกัด (Siam V.M.C. Automobile Co., Ltd. ²)	-	VMC	รถปิกอัพ < 1 ตัน
12. บริษัท ไทย-สวีดิช แอสเซมบลี จำกัด (Thai Swedish Assembly Co., Ltd.)	6,000 – 10,000 คัน	วอลโว่ (Volvo)	รถยนต์นั่ง, รถบัส
13. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด (Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd.)	13,000 คัน	เมอร์เซเดส - เบนซ์ Mercedes Benz	รถยนต์นั่ง, รถบัส, รถบรรทุก
14. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (Toyota Motor Thailand Co., Ltd.)		โตโยต้า (Toyota)	รถยนต์นั่ง, รถปิกอัพ

ตารางภาคผนวกที่ 2 (ต่อ)

ผู้ผลิตรถยนต์	กำลังการผลิต	ยี่ห้อ	ประเภทรถยนต์
15. บริษัท วาย.เอ็ม.ซี แอสเซมบลี จำกัด (Y.M.C. Assembly Co., Ltd.)	12,000 คัน	เปอริโย, ออดี, โฟล์คสวาเก้น Peugeot, Audi, Volkswagen,	รถยนต์นั่ง
16. บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน) (Thai Rung Union Car (Public) Co., Ltd. ³)	N/A	TR Passport	รถตู้

ที่มา : สถาบันยานยนต์

- หมายเหตุ :
- ข้อมูลกำลังการผลิตจาก ทำเนียบอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปี 2000-2002
 - บริษัท สยาม วิเอ็มซี ออโตโมบิล จำกัด หยุดการผลิตชั่วคราว
 - บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน) จัดเป็นทั้งผู้ประกอบการรถยนต์ประเภทรถตู้ยี่ห้อ TR Passport จำหน่ายภายในประเทศ และเป็นผู้ประกอบรถดัดแปลงประเภท Station Wagon และ Double Cab ให้กับ อีซูซุและนิสสัน

ตารางภาคผนวกที่ 3 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2539-พ.ศ.2547

หน่วย : คัน

ประเภทรถยนต์	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่ง	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321	251,684	299,439
≤ 1200 ซีซี	1,852	104							
1201-1500 ซีซี	55,217	62,251	13,093	25,217	28,811	31,713	36,407	127,505	154,308
1501-1800 ซีซี	54,640	32,765	10,855	28,636	44,700	72,788	77,203	77,082	86,005
1801-2000 ซีซี	10,995	8,803	2,154	4,800	6,651	23,376	25,661	11,711	22,745
2001-2400 ซีซี	15,875	8,118	5,906	11,264	14,753	25,887	27,700	28,214	30,426
2401-3000 ซีซี				2,775	2,214	2,302	2,348	7,090	5,916
> 3000 ซีซี				24			2	82	39
% การเปลี่ยนแปลง		-19.15%	-71.43%	127.18%	33.57%	60.68%	8.49%	48.64%	18.97%
รถปิกอัพ 1 คัน¹	350,857	218,336	119,986	240,369	294,834	289,349	382,297	468,938	588,979
% การเปลี่ยนแปลง		-37.77%	-45.05%	100.33%	22.66%	-1.86%	32.12%	22.66%	25.60%
รถยนต์ประเภทอื่นๆ	69,992	29,926	6,136	14,148	19,758	14,003	33,333	29,890	38,663
รวม	559,428	360,303	158,130	327,234	411,721	459,418	584,951	750,512	927,081
% การเปลี่ยนแปลง	6.42%	-35.59%	-56.11%	106.94%	25.82%	11.58%	27.32%	28.30%	23.53%

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

หมายเหตุ : 1. รถปิกอัพ 1 คัน ได้รวมทั้งรถ Double cap และรถ PPV

ตารางภาคผนวกที่ 4 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ ช่วงปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ.2547

หน่วย : คัน

ประเภทรถยนต์	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่ง	172,730	132,060	46,300	66,858	83,106	104,502	126,353	179,005	209,042
%การเปลี่ยนแปลง		-23.55%	-64.94%	44.40%	24.30%	25.75%	20.91%	41.67%	16.78%
รถปิกอัพ 1 ตัน	327,663	188,324	81,263	129,904	151,703	168,639	241,266	309,144	368,911
%การเปลี่ยนแปลง		-42.53%	-56.85%	59.86%	16.78%	11.16%	43.07%	28.13%	19.33%
รถยนต์ประเภทอื่นๆ	88,733	42,772	16,502	21,568	27,380	23,844	41,743	45,027	48,088
รวม	589,126	363,156	144,065	218,330	262,189	296,985	409,362	533,176	626,041
%การเปลี่ยนแปลง		6.42%	-38.36%	-60.33%	51.55%	20.09%	13.27%	37.84%	30.25%

ที่มา : สถาบันยานยนต์

ตารางภาคผนวกที่ 5 ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์แต่ละยี่ห้อปี พ.ศ. 2547

ยอดขายรถยนต์รวมปี พ.ศ. 2547

อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	ส่วนแบ่งตลาด (%)
1	โตโยต้า	234,177	37.41
2	อิชูซุ	149,918	23.95
3	ฮอนด้า	75,005	11.98
4	นิสสัน	45,697	7.30
5	มิตซูบิชิ	36,856	5.89
6	ฟอร์ด	24,718	3.95
7	มาสด้า	14,130	2.26
8	เซฟโรเลต	17,345	2.77
9	อื่นๆ	28,195	4.50
รวม		626,041	100.00

รถยนต์นั่ง

อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	ส่วนแบ่งตลาด (%)
1	โตโยต้า	103,464	49.48
2	ฮอนด้า	70,712	33.82
3	นิสสัน	8,972	4.29
4	มิตซูบิชิ	6,351	3.04
5	เซฟโรเลต	5,512	2.64
6	เบนซ์	5,166	2.47
7	อื่นๆ	8,933	4.27
รวม		209,110	100.00

รถปิกอัพ 1 คัน

อันดับ	บริษัท	จำนวน (คัน)	ส่วนแบ่งตลาด (%)
1	อิชูซุ	139,753	37.88
2	โตโยต้า	123,159	33.38
3	นิสสัน	34,378	9.32
4	มิตซูบิชิ	29,670	8.04
5	ฟอร์ด	19,332	5.24
6	มาสด้า	11,625	3.15
7	เซฟโรเลต	10,994	2.98
รวม		368,911	100.00

ที่มา : สถาบันยานยนต์

ตารางภาคผนวกที่ 6 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2539- พ.ศ. 2547

ปี	ปริมาณการส่งออกรถยนต์		มูลค่าการส่งออกรถยนต์	
	จำนวน(คัน)	%การเปลี่ยนแปลง	มูลค่า (ล้านบาท)	%การเปลี่ยนแปลง
2539	14,020	59.23	4,253.36	104.27
2540	42,218	201.13	16,226.99	281.51
2541	67,857	60.73	28,125.55	73.33
2542	125,702	85.25	60,105.53	113.70
2543	152,836	21.59	83,044.41	38.16
2544	175,293	14.69	107,917.99	29.95
2545	181,471	3.52	82,825.94	-23.25
2546	235,521	29.52	138,161.38	66.81
2547	332,057	40.99	149,233.03	8.01

ที่มา : สถาบันยานยนต์

ตารางภาคผนวกที่ 7 การส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยแยกรายบริษัทช่วงปี พ.ศ. 2546-พ.ศ.2547

บริษัท	ปี พ.ศ. 2546		ปี พ.ศ. 2547		%การเปลี่ยนแปลง (คัน)	ส่วนแบ่งตลาด ปี พ.ศ.2547
	จำนวน (คัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวน (คัน)	มูลค่า (ล้านบาท)		
มิตซูบิชิ	66,991	30,937.73	88,033	37,565.59	31.41	26.51
ออดี้อัลลายแอนซ์ (ฟอร์ด, มาสด้า)	55,214	22,139.39	73,842	30,293.52	33.74	22.24
โตโยต้า	27,382	9,368.12	52,682	19,651.80	92.40	15.87
ฮิซุซุ	23,994	11,493.56	26,954	13,514.00	12.34	8.12
ฮอนด้า	38,165	15,103.75	44,564	17,914.43	16.77	13.42
สยามนิสสัน	247	156.12	249	167.11	0.81	0.07
นิสสัน ดีเซล		-	52	111.19		0.02
เจนอรัล มอเตอร์	23,493	13,470.23	45,252	29,505.00	92.62	13.63
ไทย สวีดิช		-	362	370.03		0.11
บีเอ็มดับเบิลยู	35	55.45	67	139.20	91.43	0.02
รวม	235,521	102,724.35	332,057	149,233.03	40.99	100.00

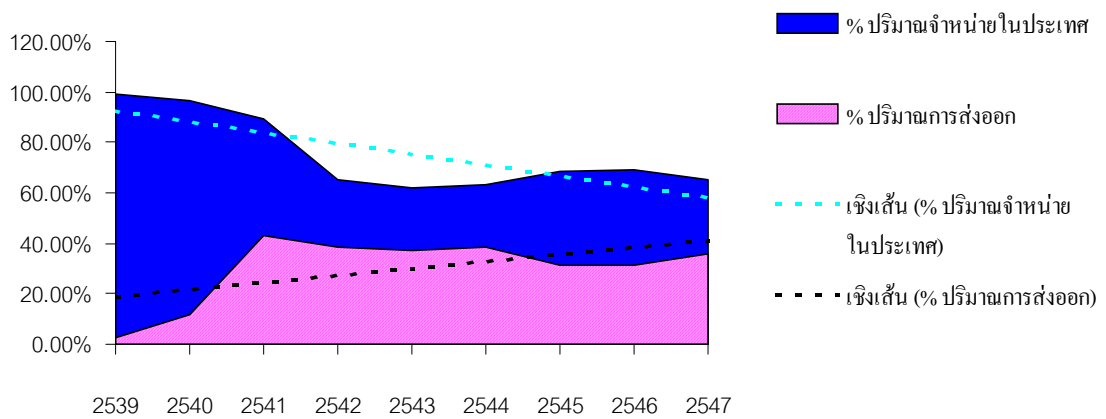
ที่มา : มิตซูบิชิ มอเตอร์ ประเทศไทย

ตารางภาคผนวกที่ 8 เปรียบเทียบเปอร์เซ็นต์ปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศและปริมาณการส่งออก
รถยนต์ของประเทศไทย

หน่วย : เปอร์เซ็นต์

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
% ปริมาณจำหน่าย ในประเทศ	99.41%	96.44%	89.66%	65.30%	61.80%	63.26%	68.42%	69.06%	65.48%
% ปริมาณการส่งออก	2.51%	11.72%	42.91%	38.41%	37.12%	38.16%	31.02%	31.38%	35.82%

หมายเหตุ : จากการคำนวณ



ภาพที่ 1 เปรียบเทียบปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศและปริมาณการส่งออก
รถยนต์
ของประเทศไทย

ตารางภาคผนวกที่ 9 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2539-พ.ศ.2547

หน่วย : คัน

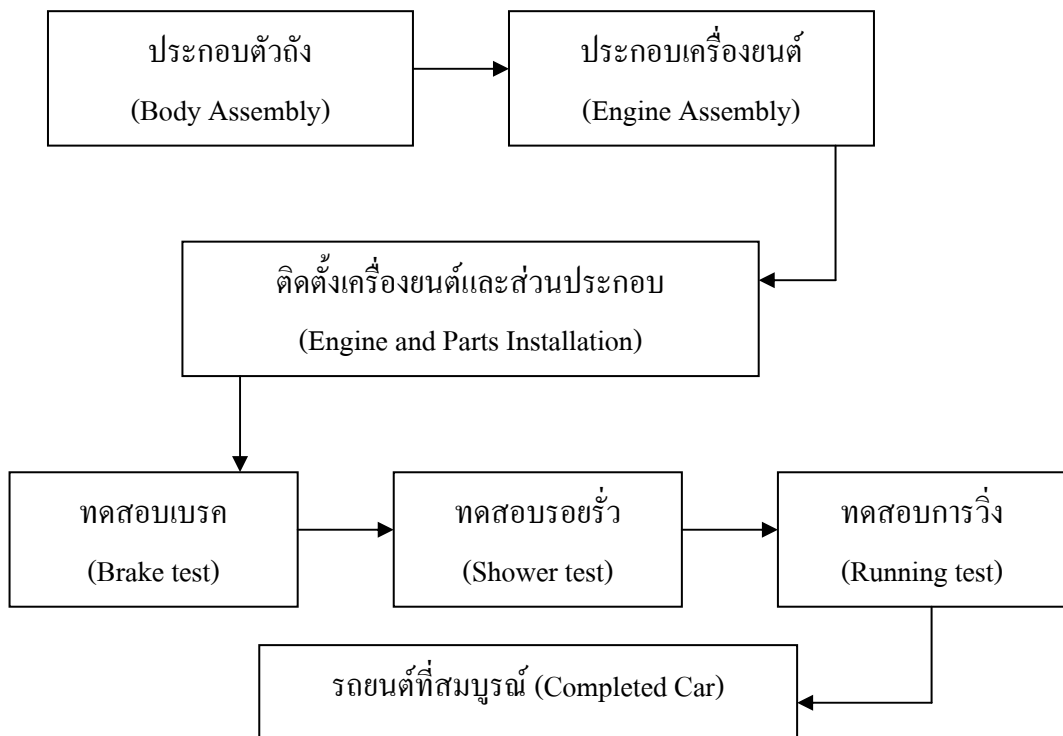
ปี พ.ศ.	จำนวน	% การเปลี่ยนแปลง
2539	33,224	-38.72
2540	16,264	-51.05
2541	2,549	-84.33
2542	7,100	178.54
2543	12,560	76.90
2544	10,040	-20.06
2545	13,395	33.42
2546	21,516	60.63
2547	28,998	34.77

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ขั้นตอนในการประกอบรถยนต์

ขั้นตอนในการประกอบรถยนต์ของไทย มีดังนี้

- การป้อนชิ้นส่วนตัวถัง การขึ้นรูปชิ้นงาน การตัดขอบ เจาะรู
- การนำชิ้นส่วนตัวถังมาเชื่อมเข้าด้วยกัน
- พ่นสีตัวถัง
- ประกอบอุปกรณ์ตกแต่งภายใน เช่น ห้องโดยสาร แผงประตู แผงหน้าปัด ระบบสายไฟ
- ประกอบชิ้นส่วนช่วงล่าง เช่น เฟลา คลัทซ์ ล้อ เฟือง เครื่องยนต์
- นำตัวถังมาครอบกับช่วงล่างที่ได้ ประกอบเสร็จแล้วทดสอบระบบการทำงานทั้งหมด



ภาพที่ 2 แผนภาพแสดงขั้นตอนการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย
ที่มา : ทรงศักดิ์ จงถวัลย์ และคณะ, 2540

ตารางภาคผนวกที่ 10 โครงสร้างชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบรถยนต์ 1 คัน

ประเภท	ชิ้นส่วน
1. ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (Engine components)	1.1 เสื้อสูบ (Cylinder block)
	1.2 ฝาสูบ (cylinder head)
	1.3 ลูกสูบ (piston)
	1.4 แหวนลูกสูบ (piston ring)
	1.5 ก้านสูบ (connecting rod)
	1.6 ข้อเหวี่ยง (tappet)
	1.7 เพลาข้อเหวี่ยง (crankshaft)
	1.8 ลิ้นไอดีและไอเสีย (intake and exhaust valve)
	1.9 ลูกเบี้ยว (cam)
	1.10 เพลาลูกเบี้ยว (camshaft)
	1.11 ก้านกระทันท์ลิ้น (push rod)
	1.12 ชูคคดลิ้น (rocker arm)
	1.13 โซ่/สายพานขับเพลารวาลิ้น (timing chain/belt)
	1.14 ประเก็น (gasket)
	1.15 ล้อช่วยแรง (flywheel)
	1.16 อ่างน้ำมันเครื่อง (oil pump)
2. อุปกรณ์ส่วนควบของเครื่องยนต์ (Engine peripheral components)	2.1 สายพาน (transmission belt)
	2.2 พัดลม (fan)
	2.3 คาร์บูเรเตอร์ (carburetor) หรือหัวฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel injector)
	2.4 จานจ่าย (distributor)
	2.5 หัวเทียน (spark plug)
	2.6 ไส้กรองอากาศและหม้อกรองอากาศ (air filter and housing)
	2.7 ไส้กรองน้ำมันเครื่อง (oil filter)
	2.8 ท่อร่วมไอดีและไอเสีย (intake and exhaust manifold)

ตารางภาคผนวกที่ 10 (ต่อ)

ประเภท	ชิ้นส่วน
3. ระบบไฟฟ้า (Electrical system)	3.1 ไดชาร์จ (alternator) 3.2 แบตเตอรี่ (battery) 3.3 ไดสตาร์ท (starting motor) 3.4 เรกิวเลเตอร์ (regulator) 3.5 คอยล์จุดระเบิด (ignition coil) 3.6 สายไฟ (cable) 3.7 สายหัวเทียน (spark plug cable) 3.8 ชุคฟิวส์ (fuse) 3.9 ไฟส่องสว่างภายในรถ (courtesy lights) 3.10 ไฟหน้า (head lamp) 3.11 ไฟท้าย (tail lamp) 3.12 ไฟเลี้ยว (indicator) 3.13 ไฟส่องป้าย (license plate lamp)
4. ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel system)	4.1 ถังน้ำมัน ฝาปิด แบะกลไกเปิดฝา (fuel tank, cap and releasing mechanism) 4.2 ท่อน้ำมัน (fuel pipe) 4.3 ปั้มน้ำมัน (fuel pump) 4.4 ใส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel filter) 4.5 เครื่องวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel gauge)
5. ระบบหล่อเย็น (Cooling system)	5.1 หม้อน้ำ (radiator) 5.2 ออยคูลเลอร์ (oil cooler) 5.3 ปั้มน้ำ (water pump) 5.4 ท่อน้ำและท่อน้ำมัน (water/oil hose) 5.5 เทอร์โมสแตท (thermostat) 5.6 ถังพักน้ำสำรอง (water reserver) 5.7 ฝาปิดหม้อน้ำ (radiator cap)

ตารางภาคผนวกที่ 10 (ต่อ)

ประเภท	ชิ้นส่วน
6. ระบบไอเสีย (Exhaust system)	6.1 ท่อไอเสีย (exhaust pipe)
	6.2 หม้อเก็บเสียง (muffler)
	6.3 ท่ออ่อนเหล็กถัก (flexible hose)
7. ระบบส่งกำลัง (Transmission system)	7.1 แผ่นคลัทช์ (clutch friction plate)
	7.2 สายคลัทช์ (clutch cable)
	7.3 แม่ปั้มน้ำมันคลัทช์ (clutch fluid master cylinder)
	7.4 ท่อน้ำมันคลัทช์ (clutch fluid hose)
	7.5 เลือเกียร์ (gear housing)
	7.6 เพลาเกียร์ (gearshaft)
	7.7 เฟืองเกียร์ (gear)
	7.8 ก้านเกียร์ (gear shift)
	7.9 กลไกลควคุม (linkage)
	7.10 ประเก็นชุดเกียร์ (gasket)
	7.11 เพลาส่งกำลัง (propeller shaft)
	7.12 จอยท์เพลากลาง (universal joint)
	7.13 เฟืองท้าย (differential)
	7.14 เพลาขับ (driveshaft)
8. ระบบเบรค (Brake system)	8.1 แม่ปั้มเบรค (master brake cylinder)
	8.2 หม้อลมเบรค
	8.3 ถังเก็บน้ำมันเบรค (brake fluid reservoir)
	8.4 ท่อเบรค (brake hose)
	8.5 กงห้ามล้อ (brake caliper)
	8.6 จานเบรค (brake disc)
	8.7 คุมเบรค (brake drum)
	8.8 ก้ามปูเบรค
	8.9 ผ้าเบรค (brake pad)
	8.10 ชุดเบรคมือ (parking brake mechanism)

ตารางภาคผนวกที่ 10 (ต่อ)

ประเภท	ชิ้นส่วน
	8.11 ท่ออ่อนน้ำมันเบรก (flexible hose)
9. ระบบกันสะเทือน (Suspension system)	9.1 สปริงขด (coil spring) 9.2 ปีกนก (wishbones/A-arm) 9.3 โชกแอบซอร์บเบอร์ (shock absorber) 9.4 เหล็กกันโคลง 9.5 บุชยาง (rubber bush) 9.5 ยาง (tyre) 9.6 แมคเฟอร์สันสตรัท (McPherson strut) 9.7 คุมล้อ (wheel hub) 9.8 เพลา (stub axle) 9.9 แหนบ (leaf spring) 9.10 คานเชื่อม (connecting rod/linkage) 9.11 ล้อเหล็ก (presses steel wheel)
10. ระบบบังคับเลี้ยว (Steering system)	10.1 พวงมาลัย (steering wheel) 10.2 ก้านพวงมาลัย (steering column) 10.3 ชุดเฟืองบังคับเลี้ยว (steering gear housing) 10.4 ก้านยึดชุดบังคับเลี้ยว (steering linkage) 10.5 ปั้มน้ำมันพวงมาลัยพาวเวอร์ (power assisted steering fluid pump) 10.6 ถังเก็บน้ำมันพวงมาลัยพาวเวอร์ (steering fluid reservoir)
11. ชิ้นส่วนตัวถัง (Bodywork)	11.1 พื้น (floor plan) 11.2 หลังคา (roof) 11.3 ประตู (door) 11.4 ห้องเครื่องยนต์ (firewall) 11.5 แผงตัวถังหน้า (wing) 11.6 แผงชายล่างด้านข้าง (sill)

ตารางภาคผนวกที่ 10 (ต่อ)

ประเภท	ชิ้นส่วน
	11.7 แผงชายล่างหลัง (rear valence)
	11.8 ฝากระโปรง (bonnet/lid)
12. ชุดกระจก	12.1 กระจกบังลมหน้า-หลัง (front/rear windshield screen)
	12.2 กระจกขอบประตู (door glass)
	12.3 ยางขอบกระจก
	12.4 สลักหลาดขอบกระจก
13. ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน และอุปกรณ์ตกแต่ง	13.1 วัสดุกันเสียง (sound protecting panel)
	13.2 ฝ้าปิดหลังคา (headliner)
	13.3 พรมปูพื้น (carpet)
	13.4 แผงประตู (door panel & trim)
	13.5 แผงบังแดด (sun visor)
	13.6 แผงหน้าปัทม์ (dashboard)
	13.7 เครื่องวัดประกอบการขับ (gauges and meters)
	13.8 สวิตช์และก้านควบคุม (switches and control levers)
	13.9 เบาะ (seat)
	13.10 พนักพิง (headrest)
14. อุปกรณ์อื่นๆ	14.1 เครื่องปรับอากาศ (air-conditioner)
	14.2 วิทยุ (radio)
	14.3 เข็มขัดนิรภัย (safety belt) และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย

ที่มา : สถาบันยานยนต์

ตารางภาคผนวกที่ 11 มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทย 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2544

หน่วย : ล้านบาท

ชิ้นส่วนรถยนต์	มูลค่าการนำเข้าปี พ.ศ. 2544
1. ชุดสายไฟจุดระเบิด	27,261
2. ส่วนประกอบเครื่องยนต์	17,648
3. แอสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง	4,002
4. ส่วนประกอบของเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	3,348
5. หลอดไฟ	3,120
6. เกียร์และเครื่องเกียร์	3,040
7. ชิ้นส่วนของระบบจุดระเบิดไฟฟ้า	2,799
8. เครื่องยนต์ดีเซล	2,568
9. เครื่องยนต์เบนซิน	2,059
10. อุปกรณ์ติดตั้งที่เป็นฉนวน	1,909

ที่มา : สถาบันยานยนต์

ภาคผนวก ข

มาตรการและนโยบายของรัฐ และความตกลงทางการค้าเสรี ที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์

นโยบายและมาตรการของภาครัฐ

อุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐให้การส่งเสริมและการคุ้มครองมาโดยตลอดนับตั้งแต่การเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2504 โดยอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนโรงงานประกอบรถยนต์ จากนั้นได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีในปีพ.ศ.2505 เพื่อทำหน้าที่กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยโดยเฉพาะ โดยในปี พ.ศ. 2515 ได้ประกาศนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ นโยบายกำหนดชิ้นส่วนบังคับและเลือกใช้ชิ้นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทยสามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้มากขึ้น และในที่สุดได้มีการยกเลิกนโยบายการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2543 ปัจจุบันผู้ประกอบการรถยนต์ยังใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถปีกอ้อพ 75 % รถยนต์นั่ง 54 % แต่ด้วยเหตุผลด้านการแข่งขันตามนโยบายการค้าเสรีทำให้ผู้ประกอบการใช้นโยบายการแสวงหาชิ้นส่วนจากทั่วโลกที่มีคุณภาพสูงและราคาถูกเพื่อลดต้นทุนและให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้

บทบาทของภาครัฐในอดีต เป็นการให้ความคุ้มครองกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในประเทศและเพื่อลดการนำเข้าและการขาดดุลการค้า แต่หลังจากช่วงวิกฤติเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยได้เปลี่ยนจากการเน้นการผลิตเพื่อขายในประเทศเป็นการส่งออกมากขึ้นเพื่อลดกำลังการผลิตส่วนเกินและระบายสินค้าในประเทศ เนื่องจากตลาดภายในประเทศหดตัวถึง 38% ในปี พ.ศ. 2540 และ 60 % ในปี พ.ศ. 2541

นโยบายและมาตรการที่สำคัญของรัฐที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย ได้แก่

ปี พ.ศ. 2540

- นโยบายประสานความร่วมมือระหว่างอาเซียน ได้แก่ ความต่อเนื่องของโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนระหว่างประเทศ (BBC) และโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนแบบใหม่ (ASEAN Industrial Cooperation (AICO) Scheme) ได้เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2539 เป็นต้นมา ประเทศที่เข้าร่วมโครงการฯ ได้แก่ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน พม่า เวียดนาม และลาว โครงการนี้มีพื้นฐานจากแนวคิดและหลักการของ Common Effective Preferential Tariff (CEPT scheme) สำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน ที่กำหนดนโยบายไว้ 3 ประการหลัก คือ

1) กำหนดสิทธิพิเศษด้านภาษีโดยการลดภาษีนำเข้าให้อยู่ระหว่างร้อยละ 0-5 ภายในปี พ.ศ. 2545 มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดต้นทุนการผลิตโดยการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในกลุ่มประเทศอาเซียน

2) การกำหนดสัดส่วนวัตถุดิบในประเทศ ของประเทศต่างๆ ในอาเซียน ซึ่งสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2542 เป็นไปตามข้อตกลง WTO ในเรื่องมาตรการการค้า และการลงทุน

3) มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (Non Tariff) ที่มีต่ออุตสาหกรรมที่ทางรัฐบาลแต่ละประเทศใช้อยู่จะต้องปรับลดบทบาทลงให้สอดคล้องกับความร่วมมือของบริษัท ในโครงการความร่วมมือด้านภาษีศุลกากรอาเซียน และเขตการค้าเสรีอาเซียนด้วย อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาที่สิ้นสุดการใช้มาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของรัฐบาล

ผลประโยชน์จากการเข้าร่วมโครงการ AICO

1) บริษัทรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์สามารถแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีด้านกระบวนการผลิต การวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ตลอดจนความชำนาญพิเศษที่สามารถถ่ายทอดจากการฝึกอบรม

2) สามารถใช้หลักการของการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศในการผลิต ชิ้นส่วนตามความถนัด ความสามารถ และต้นทุนของแรงงานในประเทศต่างๆ แล้วนำชิ้นส่วนดังกล่าวมาค้าขายแลกเปลี่ยนกัน พบว่าจะได้ผลประโยชน์จากต้นทุนการผลิตที่ลดลง และเกิดการประหยัดต่อขนาดจากการผลิตร่วมกัน

3) สามารถจัดสรรขนาดการผลิตที่ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดได้ ในขณะเดียวกันก็สามารถแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างกันได้ตามความพอใจของผู้ประกอบการ

4) สามารถจัดสรรการจัดซื้อวัตถุดิบในการประกอบรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยต้นทุนที่ต่ำลงอันเนื่องมาจากการจัดซื้อที่มีขนาดใหญ่

5) สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการตลาดระหว่างกันและสามารถให้บริการด้านการตลาดในประเทศของตนแก่อีกประเทศหนึ่ง

6) ประเทศสมาชิกสามารถให้บริการหลังการขายแก่รถยนต์ที่ร่วมกันผลิต ตลอดจนกระจายสินค้าอื่นๆ ในประเทศของตนได้ดีกว่า (AICO) ที่เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2539 และโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนระหว่างประเทศ (BBC)

- การเปลี่ยนโครงสร้างภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) จากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2540

- การเพิ่มอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเป็นร้อยละ 80 เท่ากันสำหรับรถยนต์นั่งทุกขนาดและการเรียกเก็บอากรพิเศษ (Surcharge) เพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราที่จัดเก็บเดิม

- การเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ทุกประเภทอีกร้อยละ 5 ของมูลค่ารถยนต์หน้าโรงงานเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540

ปี พ.ศ. 2541

- ที่ประชุมผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 6 เดือนธันวาคม พ.ศ. 2541 ได้มีการตกลงที่จะทำการร่นระยะเวลาการลดภาษีเร็วขึ้น โดยตกลงให้ประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ ต้องลดอัตราภาษีลงเหลือร้อยละ 0-5 ทุกรายการภายในปี พ.ศ. 2545 โดยมีจุดหมายเพื่อลดต้นทุนการผลิตโดยการแลกเปลี่ยนขึ้นส่วนในอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในกลุ่มอาเซียน

- ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543

- กระทรวงอุตสาหกรรมจัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นเป็นหน่วยงานหลักเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ปี พ.ศ. 2542

- ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ภายใต้กลไกตลาดตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าขององค์การการค้าโลก

- ประกาศปรับโครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543

ปี พ.ศ. 2543

- ยกเลิกการบังคับใช้มาตรการกำหนดการใช้ชิ้นส่วนขั้นต่ำในประเทศ (Local content requirement) ตามพันธกรณีขององค์การการค้าโลก แต่ได้มีการปรับภavnนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์สำเร็จรูป (CKD) เพิ่มเป็นแบบเบ็ดเสร็จร้อยละ 33 ของมูลค่า C.I.F. และได้ประกาศยกเลิกระบบ Surcharge

- ปรับปรุงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตแบบอัตราก้าวหน้าตามปริมาณความจุของเครื่องยนต์ (ดังตารางที่ 4.1)

ปี พ.ศ. 2544

- ประกาศกระทรวงการคลังวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2544 เรื่องการลดอัตราและการยกเว้นอากรศุลกากร ตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การลดอัตราอากรแก่ส่วนประกอบและอุปกรณ์ไม่ว่าจะเป็นของตามพิกัดใดที่นำเข้ามาเพื่อประกอบรถยนต์ตามประเภท 87.02 87.03 87.04 87.05 และชิ้นส่วนที่นำเข้ามาเพื่อผลิตหรือประกอบเป็นแชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งตามประเภท 87.06

ปี พ.ศ. 2545

- มีการเปลี่ยนแปลง ปรับปรุง โดยรัฐบาลมีนโยบายที่จะปรับปรุงโครงสร้างภษัรยณต์รูปแบบใหม่ คือ ให้มีการจัดเก็บภษัสรพสามัทรยณต์ตามสภาพรยณต์ในการใช้งานจรัรงมีโครงสร้างภษัที่เป็นธรรมและไม่ซับซ้อนและเอื้อต่อการพัฒนาเทคโนโลยีและความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิต ทั้งนี้ยังอยู่ระหว่างการพิจารณา

- นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรยณต์ ที่นำเสนอคณะรัฐมนตรี วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2545 ทำให้โครงการลงทุนใหม่สามารถตั้งโรงงานได้ทุกเขต แต่มีเงื่อนไขว่าโครงการต้องเป็น Package ที่มีขนาดการลงทุนมากกว่า 10,000 ล้านบาท และมีเป้าหมายส่งออกที่ชัดเจน โดยได้รับยกเว้นภษัเงินได้ตามเกณฑ์ที่ตั้งและให้ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรทุกเขต ซึ่งจากเดิมตามประกาศ 1/2543 ที่ยกเว้นอากรขาเข้าให้เฉพาะการตั้งโรงงานในเขต 3 เท่านั้น ส่วนเขต 1 และ 2 ได้สิทธิเพียงการลดหย่อนอากรขาเข้าเครื่องจักร

ปี พ.ศ. 2546

- สำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้พิจารณาดำเนินการปรับปรุงอัตราอากรให้เข้าสู่โครงสร้างการผลิต 3 ขั้นตอน คือ วัตถุดิบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูป และสินค้าสำเร็จรูป เพื่อให้สัมพันธ์กับข้อผูกพันการค้าระหว่างประเทศ โดยในปี พ.ศ. 2546 อัตราอากรขาเข้าของสินค้าทุกชนิดภายใต้ข้อผูกพันอาเซียนจะต้องปรับลดลงเหลือร้อยละ 0-5 รวมถึงสินค้ำรยณต์และชิ้นส่วน โดยพิจารณาทยอยลดตามความเหมาะสม

ปี พ.ศ. 2547

- โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย มีระยะเวลาดำเนินการเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-พ.ศ. 2553 โดยมีเป้าหมายการผลิตและการส่งออกในปี พ.ศ. 2549 จำนวน 1,000,000 คัน และ 400,000 คัน ตามลำดับ และเป้าหมายการผลิตและการส่งออกในปี พ.ศ.2553 จำนวน 1,800,000 คัน (อันดับ 9 ของโลก) และ 800,000 คัน ตามลำดับ

- กรมสรรพสามิตประกาศใช้ภษัสรรพสามิตประเภทรยณต์ฉบับใหม่ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ.2547 ตามนโยบายของภาครัฐที่ส่งเสริมและสนับสนุนรยณต์ประหยัดพลังงาน ทำให้รยณต์รุ่นที่ได้รับการจัดเก็บภษัสรรพสามิตลดลงได้ประกาศลดราคาลง ได้แก่ รยณต์นั่ง ในขณะที่รยณต์รุ่นที่มีการจัดเก็บภษัสรรพสามิตเพิ่มขึ้นอาจจะต้องปรับราคาขายรยณต์เพิ่มขึ้น

โครงสร้างภาษีรถยนต์

โครงสร้างภาษีรถยนต์ประกอบไปด้วย อัตราอากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิตและภาษีบำรุงท้องที่ และภาษีมูลค่าเพิ่ม

ก. อัตราอากรขาเข้า (กรมศุลกากร)

อัตราอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์นั่งในช่วงปี พ.ศ.2540-พ.ศ.2541 จะมีอัตราแตกต่างกันตามขนาดเครื่องยนต์ แต่ในปี พ.ศ. 2542 ได้มีการปรับอัตราอากรให้เป็นอัตราเดียวกัน คือ ร้อยละ 80 และอัตราอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ (CKD) ได้มีการปรับเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2543 จาก ร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 33 และมีการปรับลดลงในปี พ.ศ. 2547 ดังตารางภาคผนวกที่ 12

ตารางภาคผนวกที่ 12 อัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งและรถปิกอัพ 1 คันและชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้า
ในช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2547

หน่วย : ร้อยละ

ประเภทรถยนต์	อากรขาเข้า	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่ง									
ขนาดต่ำกว่า 2400 ซีซี	- CBU	42	42	80	80	80	80	80	80
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30
รถยนต์นั่ง									
2401-3000 ซีซี	- CBU	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30
รถยนต์นั่ง									
ขนาดมากกว่า 3000 ซีซี	- CBU	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30
รถปิกอัพ 1 คัน									
	- CBU	100	100	60	60	60	60	60	40
	- CKD	20	20	20	33	33	33	33	30

ที่มา : กรมศุลกากร

ภายใต้การเป็นสมาชิก WTO ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามกฎการค้าโลกโดยทยอยลดภาษีและข้อกีดกันทางการค้าต่างๆ กระทรวงการคลังได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างภาษีศุลกากรตลอดมา โดยยึดหลักการไต่มูลค่าเพิ่ม (Value Added Escalation) ปัจจุบันโครงสร้างภาษี

ศุลกากรของไทยอยู่ในช่วงอัตรา 0-80% อัตราอากรเฉลี่ย ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 เท่ากับ ร้อยละ 12.00

ตารางภาคผนวกที่ 13 พิกัดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์และประเภทรถยนต์ต่างๆ

แยกตามพิกัดอัตราภาษีศุลกากร

หน่วย : ร้อยละ

ประเภท/พิกัด	MFN	WTO	Applied ¹	CEPT ²
<i>รถยนต์</i>				
รถยนต์นั่ง (8703.10, 8703.21)	40-80	80	40-80	5
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (8702, 8704)	40-200	80	40	5
<i>ชิ้นส่วนรถยนต์</i>				
ส่วนประกอบเครื่องกำเนิดไฟฟ้า (8502)	15	-	15	5
ส่วนประกอบเครื่องยนต์ (8409)	20	30	20	5
เครื่องยนต์ดีเซล (8408)	20	30	20	5
เพลาส่งกำลังและเพลาขับ (8708.60)	30		30	5
ปะเก็น แหวนรอง และซีลอื่นๆ (8484.10, 7415.21)	10-20	20	10-20	5
อุปกรณ์ติดตั้งที่เป็นฉนวน (8547)	10	30	10	ยกเว้น
เกียร์และเครื่องเกียร์ (8708.40)	30		30	5
แชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (8706)	30	80	30	5
ชิ้นส่วนของระบบจุดระเบิดไฟฟ้า (8511)	15		15	5
เครื่องยนต์เบนซิน (8408.20)	20	30	20	5
พวงมาลัยรถยนต์ (8708.94)	30		30	5
ชุดสายไฟจุดระเบิด (8536)	10	-	10	ยกเว้น
หลอดไฟ (8539)	15-20	30	15-20	5
ยางรถบรรทุก (4011.10/20, 4011.209)	20	30	20	ยกเว้น
ล้อและส่วนประกอบ (8708.70)	30		30	5
ตัวถัง (รวมแค็บ) (8707)	80	-	80	5

ตารางภาคผนวกที่ 13 (ต่อ)

ประเภท/พิกัด	MFN	WTO	Applied ¹	CEPT ²
ชิ้นส่วนรถยนต์ (ต่อ)				
หม้อน้ำ (8708.91)	30		30	5
เบาะนั่ง (9401.20)	20	30	20	5
แหวนรถยนต์ (7320.10)	20	-	20	5
แบตเตอรี่ (8506)	15	30	15	5

ที่มา : รวบรวมจากอัตราภาษีศุลกากรของกระทรวงพาณิชย์และกรมศุลกากร

หมายเหตุ : 1. MFN (Most Favoured Nation) คือ อัตราอากรขาเข้าตามกรอบทั่วไป ที่ใช้เป็นการทั่วไปกับทุกประเทศ

2. Applied คือ อัตราที่ใช้ในการคำนวณภาษีศุลกากรขาเข้า

3. ภาษี CEPT เป็นอัตราอากรขาเข้าเพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันในการให้สิทธิประโยชน์ด้านอากรตามความตกลงว่าด้วยการใช้มาตรการกำหนดอัตราอากรร่วมเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน ฉบับใหม่ เริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2547

ข. ภาษีสรรพสามิต (กรมสรรพสามิต)

ผู้ประกอบการรถยนต์ จะต้องยื่นคำขอจดทะเบียนสรรพสามิตภายใน 30 วันก่อนวันเริ่มผลิตสินค้า และผู้นำเข้ารถยนต์จะต้องเสียภาษีสรรพสามิตในเวลาเดียวกันกับความรับผิดชอบอันจะต้องเสียภาษีศุลกากร พร้อมด้วยภาษีเก็บเพิ่มเพื่อกระทรวงมหาดไทยอีกร้อยละ 10

อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่เรียกเก็บในช่วงปี พ.ศ. 2540-พ.ศ.2547 เป็นดังตารางภาคผนวกที่ 14

ตารางภาคผนวกที่ 14 อัตราภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2540-2547

ประเภทรถยนต์	หน่วย : ร้อยละ							
	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2400 ซีซี	37.5	37.5	37.50	35	35	35	35	30-35
รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี	43	43	43	41	41	41	41	40
รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3000 ซีซี	50	50	50	48	48	48	48	50
รถปิกอัพ	5	5	5	3-20	3-20	3-20	3-20	3-50

ที่มา : กรมสรรพสามิต

ตารางภาคผนวกที่ 15 อัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ในปัจจุบันเริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2547

รายการ	อัตราสูงสุดตามกฎหมาย		อัตราปัจจุบัน	
	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ
รถยนต์นั่ง				
(1) ขนาดไม่เกิน 2,000 ซีซี. และไม่เกิน 220 แรงม้า	50	-	30	-
(2) ขนาด 2,001 - 2,500 ซีซี. และไม่เกิน 220 แรงม้า	50	-	35	-
(3) ขนาด 2,501 - 3,000 ซีซี. และไม่เกิน 220 แรงม้า	50	-	40	-
(4) ขนาด 3,000 ซีซี. ขึ้นไป หรือ เกิน 220 แรงม้า	50	-	50	-
รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle : PPV)				
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี	50	-	20	-
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50	-	50	-
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)				
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี	50	-	12	-
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50	-	50	-
รถยนต์กระบะตัดแปลง				
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี	50	-	3	-
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50	-	50	-
รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน				
(1) แบบผสมเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid)				
- ขนาดไม่เกิน 3,000 ซีซี	50	-	10	-
- ขนาดเกิน 3,000 ซีซี	50	-	50	-
(2) แบบพลังงานไฟฟ้า	50	-	10	-
(3) แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell)	50	-	10	-
รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทน				
(1) ใช้เชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสมไม่น้อยกว่า 20% ได้	50	-	20	-
(2) ใช้ก๊าซธรรมชาติได้	50	-	20	-
รถยนต์สามล้อและรถยนต์นั่งที่ผลิตโดยใช้เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี				
รถปิกอัพ				
(1) ขนาดไม่เกิน 3,250 ซีซี				
- มีคุณลักษณะตามที่อธิบดีประกาศกำหนด	50	-	3	-
- อื่น ๆ	50	-	18	-
(2) ขนาดเกิน 3,250 ซีซี	50	-	50	-

ที่มา : กรมสรรพสามิต

ค. ภาษีมูลค่าเพิ่ม มีการจัดเก็บในอัตราร้อยละ 7 และได้ปรับขึ้นเป็นอัตราร้อยละ 10 ในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งเป็นช่วงวิกฤตเศรษฐกิจในประเทศไทย แต่ต่อมาในปี พ.ศ.2542 รัฐบาลประกาศลดอัตรากำหนดเพิ่มเป็นร้อยละ 7 และยังคงอัตราเดิมมาจนถึงปัจจุบัน

สถาบันที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

- คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ มีบทบาทสำคัญในการวางแผนทิศทาง แนวนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังทำหน้าที่รับเรื่องราวร้องทุกข์และความคิดเห็นในการดำเนินนโยบายรวมถึงอุปสรรคที่ต้องการให้ภาครัฐแก้ไข

- สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Thai Auto-Parts Manufacturers Association) มีหน้าที่หลักในการให้ข้อคิดเห็นและเสนอแนะต่อภาครัฐ ในการกำหนดนโยบายต่างๆ เกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ นำเสนอปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากกฎระเบียบของทางราชการ ทั้งสมาชิกและบุคคลทั่วไป เพื่อก่อให้เกิดการค้า การลงทุนและการพัฒนาเทคโนโลยี รวมทั้งหน้าที่ปกป้องสิทธิ์และความยุติธรรมอันพึงมีของสมาชิก

- สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association) เป็นสถาบันเอกชน ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของข่าวสารข้อมูลของผู้ประกอบยานยนต์ทั้งหมด เป็นสื่อกลางระหว่างสมาชิก เพื่อความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมยานยนต์และเพื่อตอบสนองนโยบายภาครัฐ รวมทั้งเป็นตัวแทนประเทศไทยในสหพันธ์ยานยนต์อาเซียน (ASEAN Automotive Federation : AAF)

- กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีบทบาทร่วมกับภาครัฐกำหนดนโยบายพื้นฐานในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นผู้รวบรวมสถิติต่างๆ พร้อมทั้งแจ้งปัญหาในการพัฒนา มีการจัดกิจกรรมสำหรับบริการสมาชิก ในด้านต่างประเทศ เป็นตัวแทนภาคเอกชนไทยในการเจรจาการค้าและการลงทุน โดยมุ่งให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

- สถาบันยานยนต์ (Thai Automotive Institute) ดำเนินกิจกรรมในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก มีหน้าที่หลักคือ ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุผลตามแผนงานที่กำหนด นอกจากนี้ยังทำหน้าที่ในการประสานความร่วมมือกับองค์กรและสถาบันทั้งในและต่างประเทศ

มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff Barrier)

มาตรการที่มีใช้ภาษีที่แต่ละประเทศกำหนดขึ้นเพื่อกีดกันทางการค้า ได้แก่ การจำกัดปริมาณนำเข้า การกำหนดมาตรฐานสินค้าทางด้านความปลอดภัย เป็นต้น โดยรัฐบาลนั้นๆ จะกำหนดขึ้นตามความเหมาะสม ดังตารางภาคผนวกที่ 16

ตารางภาคผนวกที่ 16 มาตรการที่มีใช้ภาษีของประเทศต่างๆ ที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์

ประเทศ	รายการ	มาตรการที่มีใช้ภาษี	
		มาตรการ	รายละเอียด
ไต้หวัน	รถยนต์	จำกัดปริมาณนำเข้า	เปิดโควตานำเข้ารถยนต์จากไทย 4,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 และอนุญาตให้นำเข้าเพิ่มขึ้นได้ในอัตราร้อยละ 10 ในปีถัดไป
จีน	ยานยนต์และชิ้นส่วน	เครื่องหมายรับรองคุณภาพ CCC Mark (China Compulsory Certification)	จะต้องมีใบรับรองกำกับพร้อมติดเครื่องหมายดังกล่าว มิฉะนั้นจะนำออกจำหน่ายไม่ได้ ยกเว้นที่ผลิต/นำเข้าก่อนวันที่ 30 เมษายน 2546
อินเดีย	ยานพาหนะมือสองที่มีอายุเกิน 3 ปี และยานพาหนะพวงมาลัยซ้าย	ห้ามนำเข้า	
ฟิลิปปินส์	รถยนต์และส่วนประกอบ	ควบคุมการนำเข้า	การนำเข้าจะต้องได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น The Department of Investment และ The Bureau of Import Service
มาเลเซีย	รถส่วนบุคคลและรถโดยสาร	การนำเข้า	ต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม
บรูไน	ยานยนต์และชิ้นส่วน	มาตรฐานสินค้า	การนำเข้าสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนจะต้องผ่านการทดสอบความปลอดภัยของยานยนต์โดยผู้นำเข้าจะต้องดำเนินการให้รายละเอียดเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ความแข็งแรง ความปลอดภัย ฯลฯ ต่อทางการบรูไนก่อน แล้วจึงจะนำเข้าได้หลังจากได้รับอนุมัติ

ตารางภาคผนวกที่ 16 (ต่อ)

ประเทศ	รายการ	มาตรการที่มีใช้ภายใน	
		มาตรการ	รายละเอียด
อินโดนีเซีย	<ul style="list-style-type: none"> - รถยนต์ขนาดต่ำกว่า 10 ที่นั่งระบบขับเคลื่อนสี่ล้อที่มีลูกสูบ 5000 ซีซี หรือสูงกว่า หรือมีราคา FOB ตั้งแต่ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ. - รถยนต์ขนาดต่ำกว่า 10 ที่นั่ง รวมคนขับ - รถยนต์ประเภท CBU 	<ul style="list-style-type: none"> - ห้ามนำเข้า - การเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ - จดทะเบียนผู้นำเข้า - จำกัดปริมาณนำเข้า - ห้ามนำเข้า 	<ul style="list-style-type: none"> - จะต้องเสียภาษีสินค้าฟุ่มเฟือยในอัตราแตกต่างกันตั้งแต่ร้อยละ 15-50 ยกเว้นรถพยาบาล รถตำรวจ ทหาร รถราชการและรถที่นำเข้าแบบ CKD โดยบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ - ผู้นำเข้าจะต้องเป็นบริษัทที่มีเลขประจำตัวผู้นำเข้าหรือแบบ Limited import's density number โดยผู้นำเข้ายื่นเอกสารตามที่กำหนดและจดทะเบียน รถยนต์ที่นำเข้ากับ Director-General Metal, Machine, Electronic, Multifarious Industries - การกำหนดให้หน่วยงานเป็นผู้นำเข้าสินค้าบางรายการ, การกำหนดโควตาหรือสัดส่วนการนำเข้า และการห้ามนำเข้าสินค้าบางรายการ - ที่มีปริมาณลูกสูบ 4,000 ซีซี หรือน้อยกว่า หรือมีราคา FOB ตั้งแต่ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ. ขึ้นไป
กัมพูชา	รถยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตรที่ใช้แล้ว	ห้ามนำเข้า	

ตารางภาคผนวกที่ 16 (ต่อ)

ประเทศ	รายการ	มาตรการที่มีใช้ภายใน	
		มาตรการ	รายละเอียด
เวียดนาม	- รถยนต์และชิ้นส่วน	- ควบคุมการนำเข้า	- กำหนดมูลค่าการนำเข้า และผู้นำเข้าต้องเสนอแผนการนำเข้าเพื่อขออนุมัติจากกระทรวงการค้า
	- ยานพาหนะขนาด 15-50 ที่นั่ง	- ควบคุมการนำเข้า - จำกัดปริมาณนำเข้า	- เป็นสินค้าควบคุมพิเศษ - กำหนดโควตานำเข้า 3,000 คัน/ปี
	- รถยนต์ขนาดต่ำกว่า 12 ที่นั่ง	- ควบคุมการนำเข้าและ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	- กำหนดมูลค่านำเข้าและต้องปฏิบัติตามกฏระเบียบของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม
	- ยานพาหนะใช้แล้ว	- ควบคุมการนำเข้า - มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	- เป็นสินค้าควบคุมพิเศษ - เป็นสินค้าควบคุมพิเศษ
	- รถยนต์สำหรับบรรทุกของ	- ห้ามนำเข้า	
	- รถบรรทุกต่ำกว่า 5 ตัน		
	- รถยนต์พวงมาลัยขวา		
พม่า	- รถยนต์	- จดทะเบียนผู้นำเข้าและ ควบคุมการนำเข้า	- ผู้นำเข้าต้องจดทะเบียน - ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจาก กระทรวงการค้า
	- รถยนต์ใช้แล้ว	- จดทะเบียนผู้นำเข้า	- ผู้นำเข้าต้องจดทะเบียน กับกระทรวงการค้า - รถยนต์ใช้แล้วต้องทำการ ปรับปรุงสภาพจากประเทศผู้ ส่งออก ให้เครื่องยนต์และช่วงล่าง ให้อยู่ในสภาพดี ยางรถยนต์และ แบตเตอรี่ต้องเป็นของใหม่ - ต้องตรวจสอบสภาพก่อนนำเข้าจาก หน่วยงานที่กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงการค้ากำหนด
สปป. ลาว	- รถยนต์ทุกชนิด	- ควบคุมการนำเข้า	- ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจาก กระทรวงการค้า
	- รถพวงมาลัยขวา	- ห้ามนำเข้า	
บราซิล	ยานพาหนะและ	จำกัดปริมาณนำเข้า	

ส่วนประกอบ

ตารางภาคผนวกที่ 16 (ต่อ)

ประเทศ	รายการ	มาตรการที่มีใช้ภายใน	
		มาตรการ	รายละเอียด
เม็กซิโก	รถยนต์และ ส่วนประกอบ	จำกัดและควบคุมการ นำเข้า	- ขอบใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวง พาณิชย์ใช้เวลาดำเนินขั้นตอน ประมาณ 2 เดือน อายุของ ใบอนุญาตจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ ชนิดของสินค้าและแผนการนำเข้า - มีการกำหนดโควต้า
โปแลนด์	รถบรรทุกและรถตู้ที่มี อายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป, รถแข่ง	ห้ามนำเข้า	
บังคลาเทศ	สินค้าฟุ่มเฟือย เช่น รถยนต์ที่กำลังเครื่องยนต์ มากกว่า 1000 ซีซี	ค่าธรรมเนียมพิเศษ	โดยอาจเรียกเก็บเพิ่มเติมจากอัตรา ภาษ้นำเข้าปกติ
ยูเครน	รถยนต์ใช้แล้ว	มาตรฐานสิ่งแวดล้อม	ห้ามนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วที่มีอายุ เกิน 5 ปี
ฮังการี	รถยนต์ใหม่และรถยนต์เก่า	จำกัดปริมาณการนำเข้า	จำกัดปริมาณนำเข้าจากประเทศ สมาชิก WTO

ที่มา : ศูนย์ประสานการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2545

ความตกลงทางการค้าเสรี ที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

ประเทศไทยได้เจรจาเพื่อจัดทำเขตการค้าเสรีกับ 8 ประเทศ และ 1 กลุ่ม โดยมีกรลงนามในกรอบความตกลงแล้ว 4 ประเทศ ได้แก่ จีน บาหลีเรน อินเดีย ออสเตรเลีย และเปรู กับอีก 1 กลุ่ม คือ BIMST-EC (บังกลาเทศ อินเดีย พม่า ศรีลังกา ไทย ภูฏาน และเนปาล) ในปี พ.ศ. 2547 ได้เจรจาเพิ่มเติมกับอีก 3 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และนิวซีแลนด์

(1). ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (Thailand-Australia Free Trade Agreement : TAFTA)

ประเทศไทยและประเทศออสเตรเลียได้ลงนามในความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 โดยความตกลงฯ ฉบับนี้ครอบคลุมในเรื่องการเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า บริการและการลงทุน มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2548

สถานะการค้าไทย-ออสเตรเลีย

ปัจจุบัน ตลาดรถยนต์ทั้งหมดของออสเตรเลียมีประมาณ 8 แสนคัน เป็นรถยนต์นำเข้าประมาณ 5 แสนคัน เป็นรถยนต์ขนาด 1800-2000 ซีซี ส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศ ญี่ปุ่น ไทยสหรัฐอเมริกา เยอรมนี มาเลเซีย เป็นต้น ออสเตรเลียผลิตรถยนต์เองประมาณ 3 แสนคัน โดยมากเป็นรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ จะเห็นได้ว่าออสเตรเลียยังพึ่งพาการนำเข้ารถยนต์อยู่มาก ประมาณร้อยละ 60-70 รถยนต์ที่นำเข้าจากประเทศไทย ส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์เชิงพาณิชย์ เช่น รถปิกอัพ

การลดภาษีนำเข้า

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป ประมาณ 38% ของสินค้ายานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์พิกัด 87 จะลดลงเหลือร้อยละ 0 และจะทยอยลดลงเป็นร้อยละ 0 ภายในปี พ.ศ. 2553

การลดภาษีนำเข้าของออสเตรเลีย จะลดภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งและรถปิกอัพจากร้อยละ 5-15 เป็นร้อยละ 0 ทันทีในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 และลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ในพิกัด 8708 เป็นร้อยละ 5 ในปี พ.ศ.2548-พ.ศ.2552 และเป็นร้อยละ 0 ภายในปี พ.ศ.2553

การลดภาษีนำเข้าของไทย มีระยะเวลาและอัตราการลดภาษีนำเข้าของไทย เป็นดังตารางภาคผนวกที่ 17

ตารางภาคผนวกที่ 17 อัตราการลดภาษีนำเข้าของไทยตามความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย

พิกัด 8703 รถยนต์และยานยนต์อื่นๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก รวมถึงสเตชันแวกอนและรถแข่ง ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 3000 ซีซี

Base rate	2548	2549	2550	2551	2552	2553
80 %	30 %	24 %	18 %	12 %	6 %	0 %

พิกัด 8703 รถยนต์และยานยนต์อื่นๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก รวมถึงสเตชันแวกอนและรถแข่ง ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 3000 ซีซี

พิกัด 8704 ยานยนต์สำหรับขนส่งของ

Base rate	2548	2549	2550	2551	2552	2553
40,60,80 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

พิกัด 8708 ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของยานยนต์ตามประเภทที่ 8701 ถึง 8705

Base rate	2548	2549	2550	2551	2552	2553
> 20 %	20 %	16 %	12 %	8 %	5 %	0 %

ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin : ROO)

(1). อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ใช้กฎการเปลี่ยนพิกัด (Change of Tariff Classification : CTC) โดยเปลี่ยนพิกัดศุลกากร 4 หลัก ควบคู่ไปกับการกำหนดสัดส่วนมูลค่าขั้นต่ำของวัตถุดิบภายในประเทศไทย/ออสเตรเลีย (Regional Value Content : RVC) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

(2). ชิ้นส่วนยานยนต์และประดัดยนต์ (8708) ใช้กฎการเปลี่ยนพิกัดเป็นพิกัดศุลกากร 6 หลัก (Change to Sub-Heading) ควบคู่ไปกับการกำหนดสัดส่วนมูลค่าขั้นต่ำของวัตถุดิบภายในประเทศไทย/ออสเตรเลีย (Regional Value Content : RVC) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

(3). ชิ้นส่วนยานยนต์และประดัดยนต์ (8714) ใช้กฎการเปลี่ยนพิกัด

ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

จากการศึกษาของศูนย์ศึกษาเศรษฐกิจระหว่างประเทศและการพัฒนา คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ พบว่า ความตกลงฯ นี้ ส่งผลต่อการค้าใน

อุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากโครงสร้างการส่งออกของทั้งสองประเทศที่เกี่ยวพันกัน โดยผลประโยชน์จะตกอยู่กับการส่งออกรถยนต์ของไทยจะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถปิกอัพ 1 ตัน และคาดว่า การส่งออกรถยนต์นั่งขนาดเล็กและขนาดกลางจะสูงขึ้นในอนาคต ส่วนในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ที่ไทยสามารถส่งออกไปออสเตรเลียเพิ่มขึ้น ได้แก่ ยางรถยนต์ ส่วนประกอบของเครื่องยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ล้อแม็ก และชิ้นส่วนมอเตอร์ เป็นต้น สำหรับชิ้นส่วนที่ไทยจะนำเข้าจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้น ได้แก่ ชิ้นส่วนมอเตอร์ อุปกรณ์ที่เป็นพลาสติก ล้อแม็ก อุปกรณ์ไฮเทคต่างๆ เช่น เซ็นเซอร์ เป็นต้น

(2). เขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย (Thailand-India Free Trade Area)

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2546 ได้มีการลงนามกรอบความตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดีย และมีการแก้ไขความตกลงการค้าเสรีไทย-อินเดีย (Protocol of Amendment) เพื่อกำหนดให้มีการเริ่มลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที (Early Harvest Scheme : EHS) ซึ่งความตกลงฯ ที่มีการแก้ไขนี้มีผลบังคับใช้วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2547 มีสินค้าชิ้นส่วน อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 13 รายการ ในจำนวนทั้งสิ้น 82 รายการ ดังตารางภาคผนวกที่ 18

ตารางภาคผนวกที่ 18 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ 13 รายการสำหรับ EHS

HS Code	Description	Thailand MFN (%)	India MFN (%)
732020	Helical springs, of iron or steel	20	25
732690	Other articles of iron or steel wire, not forged	20	30
840991	Parts suitable for use solely or principally with spark-ignition internal combustion piston engines	20	25
841490	Parts of air/vacuum pumps, compressors & fans	20	25
848350	Flywheels and pulleys, including pulley blocks	10,3	25
851220	Other lighting or visual signaling equipment	20	25
870840	Gear boxes	42	25
903289	Others automatic regulating/controlling instrument and apparatus	10	25
903290	Parts and accessories of instruments of 9032	3, 10	25

ที่มา : สถาบันยานยนต์

กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin : ROO)

สำหรับการลดภาษีสินค้าบางส่วนทันทีในกลุ่มสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ใช้หลักเกณฑ์การแปรสภาพที่เพียงพอ (Substantial Transformation) โดยใช้เกณฑ์การผลิตที่มีการเปลี่ยนแปลงการจำแนกพิกัดในระดับ 4 หลัก ควบคู่ไปกับเกณฑ์อัตราส่วนวัสดุที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศคู่ค้าไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ยกเว้นพิกัด 903289 ให้ใช้เกณฑ์การผลิตที่มีการเปลี่ยนแปลงการจำแนกพิกัดในระดับ 6 หลัก ควบคู่ไปกับเกณฑ์อัตราส่วนวัสดุที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศคู่ค้าไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

ภายใต้เขตการค้าเสรีนี้ จะใช้แหล่งกำเนิดสินค้าแบบสะสม คือการนำมูลค่าวัตถุดิบและต้นทุนการผลิต วัตถุดิบ หรือชิ้นส่วนจากประเทศคู่สัญญาที่นำมาใช้ในกระบวนการผลิตสินค้าขั้นสุดท้าย ภายในประเทศผู้ส่งออกได้ทั้งหมด และถือว่ามีแหล่งกำเนิดสินค้าจากประเทศนั้นหากมีมูลค่าวัตถุดิบจากประเทศคู่สัญญารวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

(3). เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (AEAN-China FTA)

เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2544 ผู้นำอาเซียน-จีน เห็นชอบให้มีการจัดตั้ง FTA โดยให้มีการลดภาษีขั้นต้นก่อน (Early Harvest) และเจรจาเปิดเสรีเต็มรูปแบบต่อไป โดยมีเป้าหมายให้เป็นเขตการค้าเสรีที่สมบูรณ์ภายใน 10 ปี ลดภาษีสินค้ากลุ่มแรกภายใต้ Early Harvest Program ในพิกัด 01-08 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 และภาษีจะลดลงเหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2549 สำหรับประเทศอาเซียนเดิม 6 ประเทศและจีน ส่วนอาเซียนใหม่ให้ยืดหยุ่นได้ถึงปี พ.ศ. 2553

เขตการค้าเสรีนี้ครอบคลุมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในทุกด้าน การเจรจาแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ (1). Early Harvest (2). FTA เปิดเสรีการค้าสินค้า บริการและการลงทุน (3). ขยายความร่วมมือด้านอื่นๆ เช่น การเกษตร, ICT, การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นต้น

ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ประเทศจีนมีตลาดรถยนต์ใหญ่ถึง 4 ล้านคัน ซึ่งเป็นอันดับที่ 4-5 ของโลก ขณะนี้บริษัทรถยนต์ทุกบริษัทได้เข้าไปลงทุนเพื่อผลิตป้อนตลาดจีน ไม่ค่อยมีผลกระทบต่อไทยเท่าไรนัก เพราะผู้ผลิตรถยนต์ประเทศไทยมีจุดเด่นในเรื่องคุณภาพ แต่รถยนต์จากประเทศจีนจะจับกลุ่มลูกค้าระดับล่างที่สนใจเรื่องราคาเป็นหลัก

ภาคผนวก ค

การคำนวณอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP)

การคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP)

สูตรการคำนวณ

$$NRP = t_j + (em_j - ed_j) [(1+t_j)(1+m_j)] + (vm_j - vd_j) \{ (1+t_j) [1 + (em_j - ed_j)(1+m_j)] \}$$

t_j = อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าคิดเป็นร้อยละของมูลค่านำเข้า C.I.F.

em_j = อัตราภาษีสรรพสามิตของสินค้านำเข้าคิดเป็นร้อยละของราคาขายเบื้องต้น

vm_j = อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้านำเข้าคิดเป็นร้อยละของราคาขายเบื้องต้น

m_j = อัตราภาษีบำรุงท้องที่คิดเป็นร้อยละของภาษีสรรพสามิต

ed_j = อัตราภาษีสรรพสามิตของสินค้า j ที่ผลิตภายในประเทศ

vd_j = อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มของสินค้า j ที่ผลิตภายในประเทศ

ตารางภาคผนวกที่ 19 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง ขนาดต่ำกว่า 2400 ซีซี

	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
t_j	42	42	80	80	80	80	80	80
em_j	37.5	37.5	37.5	35	35	35	35	32.5
m_j	10	10	10	10	10	10	10	10
ed_j	37.5	37.5	37.5	35	35	35	35	32.5
vm_j	7	10	7	7	7	7	7	7
vd_j	7	10	7	7	7	7	7	7

ที่มา : กรมศุลกากร, กรมสรรพสามิต, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2540 } NRP_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 42 + (37.5 - 37.5)[(1+42)(1+10)] + (7-7)\{(1+42)[1+(37.5-37.5)1+10]\} \\ &= 42 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2541 } NRP_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 42 + (37.5 - 37.5)[(1+42)(1+10)] + (10-10)\{(1+42)[1+(37.5-37.5)1+10]\} \\ &= 42 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2542 } NRP_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 80 + (35 - 35)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(35-35)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2543 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 80 + (35-35)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(35-35)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2544 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 80 + (35-35)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(35-35)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2545 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 80 + (35-35)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(35-35)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2546 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 80 + (35-35)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(35-35)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2547 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งต่ำกว่า 2400 ซีซี}} &= 80 + (32.5-32.5)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(32.5-32.5)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

ตารางภาคผนวกที่ 20 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของอุตสาหกรรม
รถยนต์นั่ง ขนาด 2401 – 3000 ซีซี

	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
t_j	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
em_j	43	43	43	41	41	41	41	40
m_j	10	10	10	10	10	10	10	10
ed_j	43	43	43	41	41	41	41	40
vm_j	7	10	7	7	7	7	7	7
vd_j	7	10	7	7	7	7	7	7

ที่มา : กรมศุลกากร, กรมสรรพสามิต, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2540 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 68.5 + (43-43)[(1+68.5)(1+10)] + (7-7)\{(1+68.5)[1+(43-43)1+10]\} \\ &= 68.5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2541 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 68.5 + (43-43)[(1+68.5)(1+10)] + (10-10)\{(1+68.5)[1+(43-43)1+10]\} \\ &= 68.5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2542 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 80 + (43-43)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(43-43)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2543 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 80 + (41-41)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(41-41)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2544 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 80 + (41-41)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(41-41)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2545 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 80 + (41-41)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(41-41)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2546 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 80 + (41-41)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(41-41)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2547 NRP}_{\text{รถยนต์นั่ง 2401-3000 ซีซี}} &= 80 + (40-40)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(40-40)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

ตารางภาคผนวกที่ 21 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของอุตสาหกรรม
รถยนต์นั่ง ขนาดสูงกว่า 3000 ซีซี

	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
t_j	68.5	68.5	80	80	80	80	80	80
em_j	50	50	50	48	48	48	50	50
m_j	10	10	10	10	10	10	10	10
ed_j	50	50	50	48	48	48	50	50
vm_j	7	10	7	7	7	7	7	7
vd_j	7	10	7	7	7	7	7	7

ที่มา : กรมศุลกากร, กรมสรรพสามิต, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2540 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 68.5 + (50-50)[(1+68.5)(1+10)] + (7-7)\{(1+68.5)[1+(50-50)1+10]\} \\ &= 68.5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2541 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 68.5 + (50-50)[(1+68.5)(1+10)] + (10-10)\{(1+68.5)[1+(50-50)1+10]\} \\ &= 68.5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2542 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 80 + (50-50)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(50-50)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2543 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 80 + (48-48)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(48-48)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2544 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 80 + (48-48)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(48-48)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2545 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 80 + (48-48)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(48-48)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2546 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 80 + (50-50)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(50-50)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2547 NRP}_{\text{รถยนต์นั่งมากกว่า 3000 ซีซี}} &= 80 + (50-50)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(50-50)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

ตารางภาคผนวกที่ 22 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองตามราคาของอุตสาหกรรม
รถยนต์ปีกอล์ฟ 1 คัน

	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
t_j	100	100	80	60	60	60	60	40
em_j	5	5	5	3	3	3	3	3
m_j	10	10	10	10	10	10	10	10
ed_j	5	5	5	3	3	3	3	3
vm_j	7	10	7	7	7	7	7	7
vd_j	7	10	7	7	7	7	7	7

ที่มา : กรมศุลกากร, กรมสรรพสามิต, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2540 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 100 + (5-5)[(1+100)(1+10)] + (7-7)\{(1+100)[1+(5-5)1+10]\} \\ &= 100 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2541 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 100 + (5-5)[(1+100)(1+10)] + (10-10)\{(1+100)[1+(5-5)1+10]\} \\ &= 100 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2542 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 80 + (5-5)[(1+80)(1+10)] + (7-7)\{(1+80)[1+(5-5)1+10]\} \\ &= 80 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2543 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 60 + (3-3)[(1+60)(1+10)] + (7-7)\{(1+60)[1+(3-3)1+10]\} \\ &= 60 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2544 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 60 + (3-3)[(1+60)(1+10)] + (7-7)\{(1+60)[1+(3-3)1+10]\} \\ &= 60 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2545 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 60 + (3-3)[(1+60)(1+10)] + (7-7)\{(1+60)[1+(3-3)1+10]\} \\ &= 60 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2546 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 60 + (3-3)[(1+60)(1+10)] + (7-7)\{(1+60)[1+(3-3)1+10]\} \\ &= 60 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ปี พ.ศ. 2547 NRP}_{\text{รถปีกอล์ฟ 1 คัน}} &= 40 + (3-3)[(1+40)(1+10)] + (7-7)\{(1+40)[1+(3-3)1+10]\} \\ &= 40 \end{aligned}$$

ภาคผนวก ง

การคำนวณอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ERP)

การคำนวณอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP)

สูตรคำนวณ

$$ERP_j = \frac{T_j - \sum a_{ij} T_i}{1 - \sum a_{ij}}$$

โดยที่ a_{ij} = สัดส่วนของปัจจัยการผลิต i ที่ใช้ในการผลิตสินค้า j ณ ราคาตลาดโลก

T_j = อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าที่เก็บกับสินค้า j

T_i = อัตราภาษีศุลกากรขาเข้าที่เก็บจากปัจจัย i

ตารางภาคผนวกที่ 23 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP)
ของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง ขนาด 1600 ซีซี

ปี พ.ศ.	อัตราภาษี นำเข้า (T_j)	อัตราภาษี นำเข้าชิ้นส่วน (CKD)	สัดส่วน ปัจจัยนำเข้า	ราคาชิ้นส่วน รถยนต์นำเข้า (P_i)	ราคา รถยนต์ (P_j)	$\sum a_{ij}$	$\sum a_{ij} * T_i$	$1 - \sum a_{ij}$	$T_j - \sum a_{ij} * T_i$
2540	42	20	22.05	266,618	572,704	0.4655	9.3108	0.5345	32.6892
2541	42	20	22.05	351,558	602,700	0.5833	11.6661	0.4167	30.3339
2542	80	20	22.05	322,068	598,541	0.5381	10.7618	0.4619	69.2382
2543	80	33	29.40	204,211	640,600	0.3188	10.5198	0.6812	69.4802
2544	80	33	29.40	199,628	703,367	0.2838	9.3660	0.7162	70.6340
2545	80	33	29.40	187,120	725,833	0.2578	8.5074	0.7422	71.4926
2546	80	30	45.00 ¹	195,665	711,250	0.2751	8.2530	0.7249	71.7470
2547	80	30	45.00 ¹	195,665 ²	711,250	0.2751	8.2530	0.7249	71.7470

ที่มา : อัตราภาษีนำเข้า จากกรมศุลกากร

สัดส่วนปัจจัยนำเข้า จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
และกรมการค้าต่างประเทศ

ราคารถยนต์และราคาชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้า จากกรมการค้าภายใน

หมายเหตุ : 1. ข้อมูลสัดส่วนปัจจัยนำเข้าปี พ.ศ.2546 และ 2547 จากการสัมภาษณ์

2. ราคาชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าปี พ.ศ. 2547 คงที่ โดยการประมาณจากราคารถยนต์ที่ไม่
มีการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2546

ปี พ.ศ. 2540 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>36.6829</u> 0.5345	=	61.16
ปี พ.ศ. 2541 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>30.3339</u> 0.4167	=	72.80
ปี พ.ศ. 2542 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>69.2382</u> 0.4619	=	149.89
ปี พ.ศ. 2543 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>69.4802</u> 0.6812	=	101.99
ปี พ.ศ. 2544 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>70.6340</u> 0.7162	=	98.63
ปี พ.ศ. 2545 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>71.4926</u> 0.7422	=	96.33
ปี พ.ศ. 2546 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>71.7470</u> 0.7249	=	98.98
ปี พ.ศ. 2547 ERP _{รถยนต์นั่งขนาด 1600 ซีซี} =	<u>71.7470</u> 0.7249	=	98.98

ตารางภาคผนวกที่ 24 ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP)
ของอุตสาหกรรมรถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี

ปี พ.ศ.	อัตราภาษี นำเข้า (T _i)	อัตราภาษี นำเข้าชิ้นส่วน (CKD)	สัดส่วน ปัจจัยนำเข้า	ราคาชิ้นส่วน รถยนต์นำเข้า (P _i)	ราคา รถยนต์ (P _j)	$\sum a_{ij}$	$\sum a_{ij} * T_i$	$1 - \sum a_{ij}$	$T_j * \sum a_{ij} * T_j$
2540	100	42	41.5	133,127	314,733	0.4230	8.4597	0.5770	91.5403
2541	100	40	41.5	176,436	350,725	0.5031	10.0612	0.4969	89.9388
2542	80	20	41.5	160,966	361,062	0.4458	8.9163	0.5542	71.0837
2543	60	33	12.18	183,260	385,000	0.4760	15.7080	0.5240	44.2920
2544	60	33	12.18	188,983	401,250	0.4710	15.5425	0.5290	44.4575
2545	60	33	12.18	182,470	412,500	0.4424	14.5976	0.5576	45.4024
2546	40	30	12.18	180,704	416,000	0.4344	13.0315	0.5656	26.9685
2547	40	30	12.18	181,608 ¹	418,250	0.4342	13.0263	0.5658	26.9737

ที่มา : อัตราภาษีนำเข้า จากกรมศุลกากร

สัดส่วนปัจจัยนำเข้า จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
และกรมการค้าต่างประเทศ

ราคารถยนต์และราคาชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้า จากกรมการค้าภายใน

หมายเหตุ : 1. ราคาชิ้นส่วนรถปิกอัพนำเข้าปี พ.ศ. 2547 ใช้การประมาณการจากการเพิ่มขึ้นของ
ราคารถยนต์เทียบกับปี พ.ศ. 2546

$$\text{ปี พ.ศ. 2540 ERP}_{\text{รถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี}} = \frac{91.5403}{0.5770} = 158.64$$

$$\text{ปี พ.ศ. 2541 ERP}_{\text{รถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี}} = \frac{89.9388}{0.4969} = 180.99$$

$$\text{ปี พ.ศ. 2542 ERP}_{\text{รถปิกอัพ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี}} = \frac{71.0837}{0.5542} = 128.27$$

ปี พ.ศ. 2543 ERP รถปีกัฟ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี	=	<u>44.2920</u> 0.5240	=	84.53
ปี พ.ศ. 2544 ERP รถปีกัฟ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี	=	<u>44.4575</u> 0.5290	=	84.04
ปี พ.ศ. 2545 ERP รถปีกัฟ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี	=	<u>45.4024</u> 0.5576	=	81.42
ปี พ.ศ. 2546 ERP รถปีกัฟ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี	=	<u>26.9685</u> 0.5656	=	47.68
ปี พ.ศ. 2547 ERP รถปีกัฟ 1 คัน ขนาด 2500 ซีซี	=	<u>26.9737</u> 0.5658	=	47.67

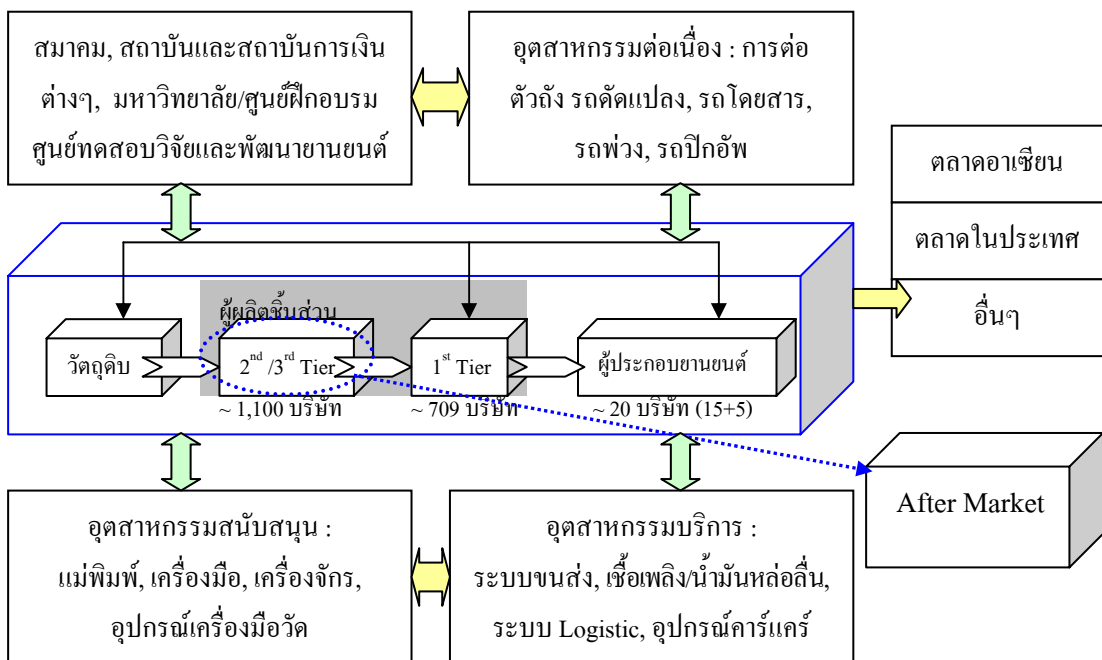
ภาคผนวก จ
โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย

โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia Project)

โดย คณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม

ความหมายของดีทรอยต์แห่งเอเชีย

ที่มานั้นมาจากการอุปมาอุปไมยเปรียบเทียบอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเหมือนกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในเมือง Detroit รัฐมิชิแกน ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นเมืองที่มีชื่อเสียงในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหลัก และมีผู้ประกอบการรายใหญ่ 3 ราย ได้แก่ Ford, GM และ Chrysler เป็นที่รู้จักกันในนาม “Big Three” ตั้งฐานการผลิตในDetroit การเปรียบอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเป็น “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย” นั้น สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายใหญ่หลายค่ายด้วยกันทั้งจากสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ยุโรป นอกจากนั้นยังมีการพัฒนาที่สั่งสมกันมากกว่า 40 ปี ทำให้มีความพร้อมของอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ มีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมในบริเวณที่เอื้อต่อการคมนาคมขนส่ง



ภาพที่ 3 Cluster อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

กล่าวได้ว่า สถานะปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย มีความพร้อมที่จะสามารถส่งเสริมการเป็น “ดีทรอยต์แห่งเอเชีย” ได้ จากจุดแข็งของประเทศไทย 8 ประการ ดังนี้

- 1) การเป็นศูนย์รวมของผู้ผลิตรถยนต์ค่ายต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงการมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และมีเครือข่ายที่มีความพร้อมและมีศักยภาพ
- 2) มีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางการส่งออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยังสามารถเปรียบจากความร่วมมือในการส่งออกด้วยการลดอัตราภาษีระหว่างกัน
- 3) ตลาดในภูมิภาคมีขนาดใหญ่พอที่จะรองรับกำลังการผลิตที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง
- 4) มีประสบการณ์ที่สะสมเทคโนโลยีการผลิตขั้นพื้นฐานที่ดี มีการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตและมีพัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ
- 5) ประเทศไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งปัจจุบันเป็นฐานการผลิตรถปิกอัพและรถยนต์ของค่ายรถยนต์รายใหญ่ของโลกและยังสามารถผลิตเพื่อส่งออกไปยังทั่วโลก
- 6) มีกำลังการผลิตเพียงพอกับการขยายตัวของอุตสาหกรรม ปัจจุบันกำลังการผลิตรถยนต์ 1,212,000 คันต่อปี รถจักรยานยนต์ 2.5 ล้านคัน ซึ่งปัจจุบันยังใช้กำลังการผลิตไม่เต็ม 100% ทำให้มีความพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวในอนาคตได้
- 7) ความสามารถด้านทักษะของแรงงานไทยได้รับการยอมรับ
- 8) มีเสถียรภาพทางการเมือง

ที่มาของโครงการ

ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้มอบหมายให้สถาบันยานยนต์ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549 เสร็จเรียบร้อยแล้ว และได้กำหนดวิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย พ.ศ. 2554 ไว้ดังนี้ “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ โดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง” โดยแผนแม่บทดังกล่าวได้เสนอแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไว้ 13 โครงการ แต่เนื่องจากโครงการส่วนใหญ่ต้องดำเนินการโดยความร่วมมือกับหลายหน่วยงาน ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของแผนแม่บทดังกล่าว กระทรวงอุตสาหกรรมจึงจัดตั้ง คณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ขึ้น เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการโครงการตามแผนแม่บทฯ และได้เสนอโครงการดีทรอยต์แห่งเอเชียโดยสรุป ดังนี้

1. วัตถุประสงค์

ตามแผนแม่บทฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย พ.ศ. 2554 ไว้คือ “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ โดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง” ดังนั้น กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้เสนอจัดทำโครงการดีทรอยต์แห่งเอเชียขึ้น เพื่อกำหนดกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้บรรลุเป้าหมายและวิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย โดยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่งสามารถแข่งขันได้ในระดับโลก

2. เป้าหมาย (Objectives)

เป้าหมายในเชิงคุณภาพ

- 1) เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ของเอเชีย
- 2) เป็นศูนย์รวมบุคลากรด้านยานยนต์ ของเอเชีย
- 3) เป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมสนับสนุน
- 4) เป็นศูนย์กลางการส่งออกยานยนต์ของเอเชีย
- 5) เป็นศูนย์รวมธุรกิจยานยนต์
- 6) เป็นศูนย์รวมองค์ความรู้และข้อมูลยานยนต์ของเอเชีย
- 7) เป็นศูนย์พัฒนาและวิจัยความก้าวหน้าด้านยานยนต์ของเอเชีย

เป้าหมายในเชิงปริมาณ ในปี พ.ศ. 2549 และ ปี พ.ศ. 2553

		2546	เป้าหมายปี 2549	เป้าหมายปี 2553
รถยนต์	ผลิต	750,512 คัน	1,000,000 คัน	1,800,000 คัน
	ส่งออก	(อันดับ 16 ของโลก)	400,000 คัน	800,000 คัน
		235,022 คัน		
รถจักรยานยนต์	ผลิต	2,424,678 คัน	2,500,000 คัน	3,000,000 คัน
	ส่งออก	604,775 คัน	500,000 คัน	600,000 คัน
ชิ้นส่วน	ส่งออก OEM	36,000 ล้านบาท	80,000 ล้านบาท	160,000 ล้านบาท
	REM	86,767 ล้านบาท	120,000 ล้านบาท	240,000 ล้านบาท
	รวม	122,767 ล้านบาท	200,000 ล้านบาท	400,000 ล้านบาท
มูลค่าเพิ่ม		50%	60%	70%

3. กลยุทธ์ (Strategy)

- 3.1 สร้างสภาวะแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจให้กับบริษัทระหว่างชาติ
(Competitive Environment Build Up for Multi National Corporation)
- 3.2 การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
ไทย (Competitive Build Up for Thai Automotive Parts Manufacturer)

4. แผนปฏิบัติการ/แผนงาน (Action Plan)

ประกอบด้วย 4 แผนงาน และ 11 โครงการภายใต้แผนงาน ดังนี้

- 4.1 แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์
- โครงการสนับสนุนรถยนต์ทางเลือกใหม่ (ECO-car)
 - โครงการวางนโยบายส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- 4.2 แผนงานพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- โครงการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจยานยนต์
 - โครงการพัฒนาการจัดการและเทคโนโลยีการผลิต
 - โครงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
 - โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมแม่พิมพ์
 - โครงการเพิ่มผลผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- 4.3 แผนงานพัฒนาเทคโนโลยีและการมาตรฐาน
- โครงการกำหนดมาตรฐานยานยนต์
 - โครงการศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์
- 4.4 แผนงานพัฒนาธุรกิจ
- โครงการศูนย์สารสนเทศยานยนต์
 - โครงการศูนย์ส่งเสริมธุรกิจยานยนต์

5. ระยะเวลา โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย มีระยะเวลาดำเนินการเริ่มตั้งแต่ ปี พ.ศ.

2547 – พ.ศ.2553

6. การบริหารโครงการ โครงการดีทรอยต์แห่งเอเชีย มีโครงสร้างการบริหารโครงการ โดย คณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ ภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรม กำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมอย่างมีบูรณาการ

7. งบประมาณ จะดำเนินการโดยจัดลำดับความสำคัญของโครงการภายใต้แผนงาน โดยใช้งบประมาณเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และกองทุนพัฒนาอุตสาหกรรม

ยานยนต์จากภาคอุตสาหกรรม เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักที่มีศักยภาพและอุตสาหกรรมเป้าหมายที่รัฐบาลจะมุ่งพัฒนาและให้ความสำคัญ

8. ตารางแผนงานโครงการ

	Q1	Q2	Q3	Q4	
เป้าหมาย	⇒ ⇒				สสอ/สขย
นโยบาย	⇒				สสอ/สกกท
เพิ่มขีดความสามารถ	⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒				กสอ/สขย
พัฒนาเทคโนโลยีฯ	⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒				สขย/MTEC
พัฒนาธุรกิจฯ	⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒ ⇒				สขย
งานแสดงสินค้า	Motorshow (Mar.-Apr) ●		AutoPar(AAPRE, Sept-Oct) ●	Motor Expo (Nov.-Dec) ●	สขย
งานจัดประชุม	Grand Opening ●	Technical	Supply Chain	Market Forecast ●	สขย
งานต่างประเทศ	Geneva Motorshow (Mar.) ●	Beijing Motorshow 10 ●	Frankfurt Automechanika ●	Lasvegas REM ●	สขย

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวจิราพร ตันติประภา
วัน เดือน ปีเกิด	28 ตุลาคม พ.ศ. 2516
สถานที่เกิด	อำเภอ ห้วยแถลง จังหวัด นครราชสีมา
ประวัติการศึกษา	เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
สถานที่ทำงาน	บริษัท แกรมเปียนฟู๊ดส์สยาม จำกัด
ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ