



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

รถยนต์ เป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่เข้ามามีบทบาทต่อชีวิตความเป็นอยู่ ความ สะดวกสบาย ตลอดจนเป็นปัจจัยที่สำคัญทางเศรษฐกิจในการให้บริการขนส่งสินค้า จนนับเป็น ปัจจัยที่หาที่เกือบจะขาดเสียมิได้ ความสำคัญของรถยนต์ได้เพิ่มมากขึ้นตามการพัฒนาและการ ขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ยิ่งเศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเท่าใด ความต้องการและ ความสำคัญของรถยนต์ก็ยิ่งขยายตัวเพิ่มขึ้นตาม ไปด้วย

นอกจากความสำคัญของรถยนต์ในฐานะที่เป็นสินค้าขั้นกลางในการให้บริการขนส่งสินค้า และเป็นสินค้าขั้นสุดท้ายในการใช้เป็นพาหนะส่วนตัวแล้ว กระบวนการผลิตและการประกอบรถยนต์ ก็นับได้ว่ามีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากันทีเดียว อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นับได้ว่าเป็น อุตสาหกรรมที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ หลายแขนง ทำให้เกิดผลกระทบไปข้างหลัง (backward linkage effect) ต่ออุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมากมาย ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็กและโลหะ อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมไฟฟ้า อุตสาหกรรมยางรถยนต์ เป็นต้น เนื่องจากรถยนต์แต่ละคันประกอบไปด้วยชิ้นส่วนประมาณ 3-4 พันชิ้น แต่ละชิ้นต้องทำการผลิตมาจากโรงงานต่าง ๆ นับตั้งแต่พลาสติกไปจนถึงเหล็กกล้า ใช้เทคนิคการผลิตขั้นต่ำในโรงงาน เล็ก ๆ ไปจนถึงการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในโรงงานผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่ แต่ละโรงงานใช้คนงาน เป็นจำนวนมาก อุตสาหกรรมต่อเนื่องเหล่านี้เป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญ และช่วยให้การขยายตัว ทางเศรษฐกิจสูงขึ้น อีกทั้งช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ รัฐบาล จึงได้ปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์มาเป็นเวลากว่า 30 ปี โดยมีวัตถุประสงค์ให้ อุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตขึ้นและพัฒนาจากอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ จนกลายเป็นอุตสาหกรรม ผลิตรถยนต์ในประเทศ รัฐบาลได้คุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์โดยใช้นโยบายต่าง ๆ โดยเฉพาะ

การตั้งกำแพงภาษี เก็บอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนนำเข้าในอัตราสูง และการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปบางประเภท ผลจากนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของรัฐบาลทำให้ราคาการรถยนต์ในประเทศสูงมาก ผู้บริโภคต้องรับภาระราคาที่สูงขึ้น ในขณะที่เดียวกับปริมาณการผลิตก็ไม่เพียงพอกับความต้องการในประเทศ จากภาวะเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็วในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา ทำให้ความต้องการใช้รถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมาก อัตราการประกอบรถยนต์เกือบทุกชนิดเพิ่มสูงขึ้นจนกระทั่งผลิตไม่ทันความต้องการ จนต้องมีการสั่งจองคิวอย่างมากมาย จนเกิดธุรกิจการซื้อขายสิทธิใบจองขึ้น ทำให้ราคาการรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างน่าวิตก รัฐบาลจึงได้เข้ามาแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าว โดยการลดภาษีและเปิดให้นำเข้ารถยนต์โดยเสรี

จากตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ทุกชนิดเพิ่มสูงขึ้นจาก 73,985 คันในปี 2523 เป็น 323,961 คันในปี 2535 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งและรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมา โดยปริมาณรถยนต์นั่งเพิ่มสูงขึ้นจาก 29,333 คันในปี 2530 เป็น 54,459 คันในปี 2531 ซึ่งมีอัตราการเพิ่มถึงร้อยละ 86 และเพิ่มขึ้นเป็น 58,761 73,666 76,938 และ 100,276 คันในปี 2532 2533 2534 และ 2535 ตามลำดับ และปริมาณรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เพิ่มขึ้นจาก 68,815 คันในปี 2530 เป็น 99,724 คันในปี 2531 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 45 และเพิ่มขึ้นเป็น 154,787 231,077 206,177 และ 223,685 คันในปี 2532 2533 2534 และ 2535 ตามลำดับ และจากตารางที่ 2 จะเห็นว่า ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมาเช่นกัน ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นจาก 27,314 คันในปี 2530 เป็น 38,835 คันในปี 2531 โดยมีอัตราการเพิ่มร้อยละ 42 และเพิ่มขึ้นเป็น 47,705 65,528 และ 66,595 คันในปี 2532 2533 และ 2534 ตามลำดับ และปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ เพิ่มขึ้นจาก 73,965 คันในปี 2530 เป็น 106,525 คันในปี 2531 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 44 และเพิ่มขึ้นเป็น 159,967 236,061 และ 197,345 คันในปี 2532 2533 และ 2534 ตามลำดับ

จากปริมาณความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และราคาการรถยนต์ที่สูงมาก รัฐบาลจึงได้มีนโยบายในการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยลดภาษีนำเข้าและเปิดให้มีการนำเข้าเสรี ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการเปิดการค้าเสรี ตามข้อตกลงของ GATT (General Agreement on Trade and Tariff) เพื่อให้มีความคล่องตัวในการตอบสนองความต้องการ

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการผลิตรถยนต์แยกตามประเภทและขนาดรถยนต์

หน่วย : คัน

ประเภทและขนาดรถยนต์	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535
รถยนต์นั่ง													
ต่ำกว่า 1,200 ซีซี	23,441	26,650	24,572	33,903	36,127	23,862	21,046	29,333	54,459	58,761	73,766	76,938	100,276
1,201-1,500 ซีซี	2,740	3,021	1,852	272	485	671	266	42	-	-	45	35	2
1,501-1,800 ซีซี	8,707	10,030	10,774	16,135	13,863	6,826	8,850	13,206	27,729	30,840	28,097	33,114	57,499
1,801-2,000 ซีซี	7,922	9,094	7,570	11,064	15,013	13,224	8,916	9,561	14,410	11,586	16,991	20,929	19,291
สูงกว่า 2,000 ซีซี	2,372	3,203	3,384	5,131	4,681	1,458	1,978	3,985	8,493	11,713	22,669	15,698	17,457
รวมที่ใช้พลังงานกล	1,700	1,302	992	1,301	2,085	1,683	1,036	2,539	3,827	4,622	5,964	7,162	6,027
รวมที่ใช้พลังงานกล	50,544	60,509	52,698	75,358	74,910	58,244	53,116	68,815	99,724	154,787	231,077	206,177	223,685
รถจักรยาน, รถแวน, ไมโครบัส	367	146	2	2	2	-	504	-	-	-	-	374	1,944
ต่ำกว่า 10 คัน	60	44	31	37	19	16	-	5	60	-	-	-	-
สูงกว่า 10 คัน	1,776	442	313	379	312	294	409	363	921	829	593	1,382	1,406
ปีเดียวต่ำกว่า 1 คัน	-	-	-	-	-	820	775	2,209	4,930	9,585	15,667	10,518	-
ปีเดียว 1 คัน	-	-	-	-	-	50,414	46,115	57,492	79,651	119,348	170,059	169,940	193,966
รวมรถทุกต่ำกว่า 5 คัน	38,094	45,941	43,917	62,363	64,346	1,042	529	764	1,565	1,730	2,353	1,927	1,530
รวมรถทุก 5-10 คัน	5,698	6,97	4,194	6,318	4,624	3,154	2,625	4,124	5,021	5,582	10,370	8,707	11,165
รวมรถทุกมากกว่า 10 คัน	4,549	6,969	4,241	6,259	5,585	2,504	2,159	3,858	7,576	17,713	32,035	13,329	13,644
รวมรถยนต์ทุกประเภท	73,985	87,159	77,270	109,261	111,037	82,106	74,162	98,148	154,183	213,548	304,843	283,115	323,961

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ 1.2 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์แยกตามประเภท

หน่วย : คัน

ประเภทและขนาดรถยนต์	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
รถยนต์นั่ง	26,512	27,230	27,339	32,833	30,756	22,004	22,105	27,314	38,835	47,705	65,528	66,595
รถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์	62,660	61,030	62,757	85,335	82,241	64,188	56,393	73,965	106,525	159,967	236,061	197,345
รถบรรทุก	59,309	58,487	59,954	81,133	76,906	61,146	53,763	70,809	100,936	154,447	228,616	188,483
-ขนาดเล็ก	46,588	43,170	50,148	67,803	64,617	53,861	47,487	63,072	85,601	125,038	183,203	164,801
-ขนาดกลาง	7,974	9,455	4,950	6,251	7,409	4,363	4,501	4,250	7,380	12,116	16,100	10,870
-ขนาดใหญ่	4,747	5,862	4,856	7,079	4,880	2,922	1,775	3,487	7,955	17,293	29,313	12,812
รถโดยสาร	3,351	2,543	2,803	4,202	5,335	3,042	2,630	3,156	5,589	5,520	7,445	8,862
-รถโดยสารขนาดเล็ก	1,505	1,899	2,381	3,722	4,846	2,585	2,275	2,700	4,412	4,579	6,612	7,491
-รถบัส(BUS)	1,846	644	422	480	489	457	355	456	1,177	941	833	1,371
รวมรถยนต์ทุกประเภท	89,172	88,260	90,096	118,168	112,997	86,192	78,498	101,279	145,360	207,672	301,589	263,940

ที่มา : GRANDPRIX MAGAZINE

ของผู้บริโภค และเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันกันมากขึ้นในหมู่ผู้ผลิต ทั้งนี้วัตถุประสงค์หลักของรัฐบาลคือ

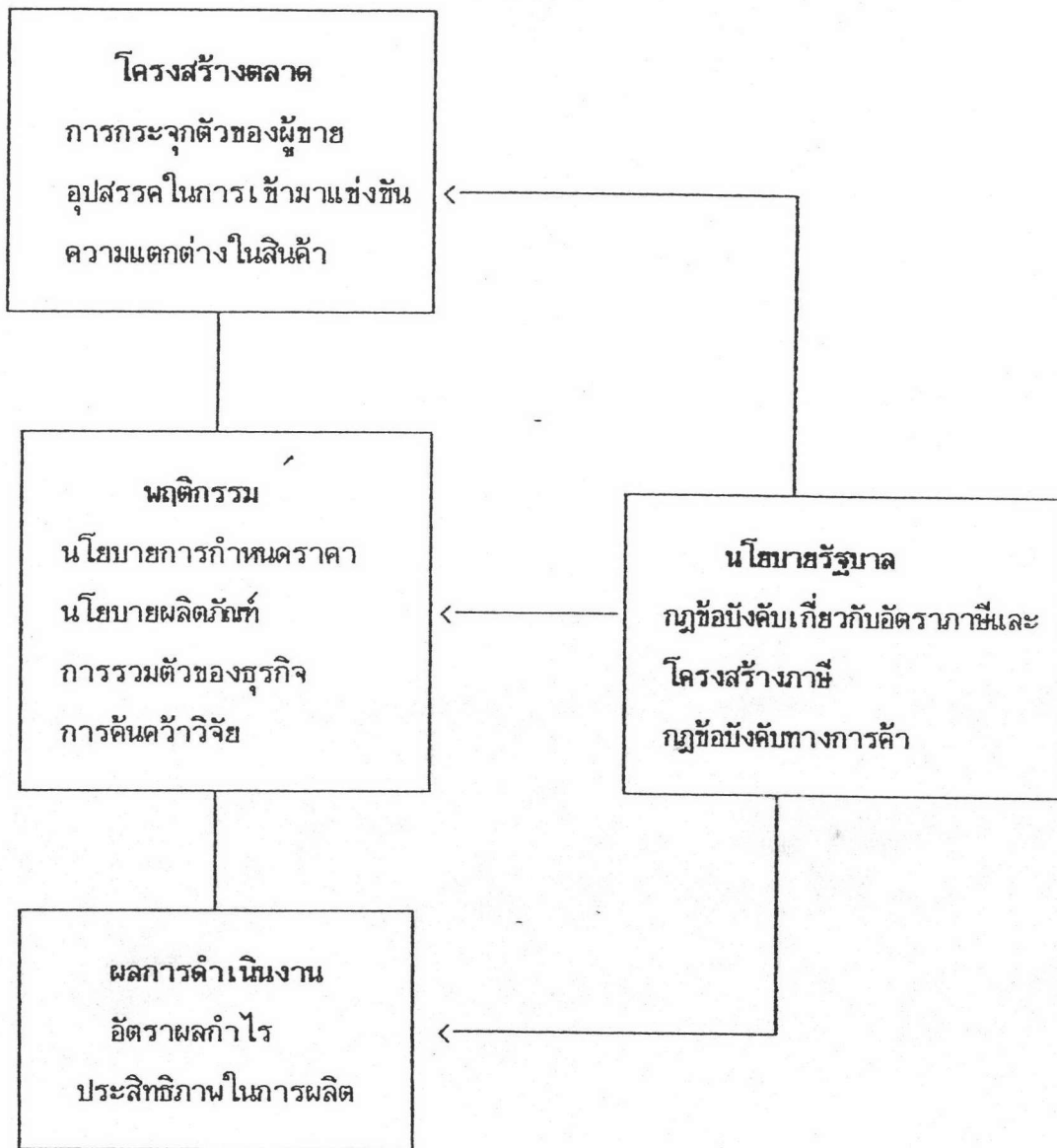
1. เพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการแข่งขันกันมากขึ้น
2. เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนรถยนต์และราคารถยนต์ที่ขยับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว
3. เพื่อให้ผู้บริโภคมีโอกาสในการเลือกซื้อเพิ่มขึ้น

เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการกำหนดโครงสร้างตลาด พฤติกรรม และผลการดำเนินงานของผู้ผลิต ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาลจะมีผลกระทบต่อทั้งโครงสร้าง พฤติกรรม และผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจด้วย เพราะว่าแต่ละขั้นตอนจะมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันในลักษณะที่ โครงสร้างตลาดเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม และพฤติกรรมกำหนดผลการดำเนินงานอีกทอดหนึ่ง ขณะเดียวกันนโยบายของรัฐบาลจะเป็นปัจจัยภายนอกที่มีส่วนกำหนดโครงสร้าง พฤติกรรม และผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ดังรูป)

ดังนั้นในการศึกษานี้ จึงเป็นการประเมินผลในการที่รัฐบาลได้ใช้นโยบายลดภาษีรถยนต์ และเปิดให้มีการนำเข้าเสรีโดยมุ่งหาคำตอบว่า การใช้นโยบายดังกล่าวได้บรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาลหรือไม่ รวมทั้งโครงสร้างพฤติกรรมและการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจในตลาดรถยนต์ของประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่อย่างไร หลังจากมีการใช้นโยบายลดภาษีและนำเข้าเสรีรถยนต์แล้ว ผู้ค้ารถยนต์ในตลาดมีการแข่งขันเพิ่มขึ้นตามที่รัฐบาลคาดหวังหรือไม่ที่สำคัญคือ ราคารถยนต์ได้เปลี่ยนแปลงไปตามการลดลงของภาษีหรือไม่

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

- 1) ศึกษาโครงสร้างตลาด พฤติกรรมตลาด และผลการดำเนินงานทางด้านการตลาดของรถยนต์ ทั้งก่อนและหลังการลดภาษีและการเปิดให้นำเข้ารถยนต์เสรี
- 2) เพื่อประเมินผลว่านโยบายลดภาษีและนำเข้าเสรีรถยนต์ ได้สัมฤทธิ์ผลตามที่ต้องการหรือไม่



รูปที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างตลาด พฤติกรรม ผลการดำเนินงาน และนโยบายรัฐบาล

1.3 ขอบเขตในการศึกษา

1) การศึกษานี้จะศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ ทั้งบริษัทที่ประกอบรถยนต์ในประเทศ และบริษัทที่นำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ เนื่องจากการเปิดให้นำเข้าเสรีจะทำให้มีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปซึ่งเป็นรถใหม่เข้ามาแข่งขันในตลาดมากขึ้น และผลของนโยบายจะกระทบต่อผู้ประกอบการซึ่งอยู่ในตลาดรถยนต์ใหม่อย่างเด่นชัด ส่วนตลาดรถยนต์มือสองจะได้รับผลกระทบตามลงไปจากผลที่เกิดขึ้นในตลาดรถยนต์ใหม่ ดังนั้นเราจึงจำกัดขอบเขตในการศึกษาเฉพาะตลาดรถยนต์ใหม่เท่านั้น

2) การศึกษาทางด้านการแข่งขัน จะมุ่งศึกษาเฉพาะสภาวะแข่งขันในตลาดผู้ประกอบการรถยนต์ คือผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศและผู้นำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ โดยไม่ศึกษาลงไปในรายละเอียดถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์

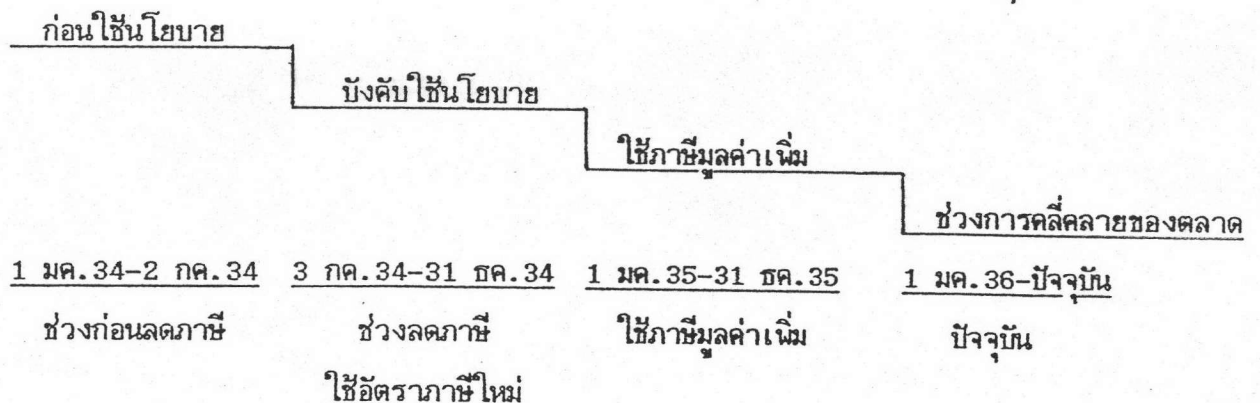
3) การศึกษาจะใช้ข้อมูลรายเดือนในการวิเคราะห์ราคา ระหว่างเดือน มกราคม 2534 - เดือนมิถุนายน 2536 เพื่อเปรียบเทียบช่วงก่อนการประกาศลดภาษีรถยนต์และหลังประกาศลดภาษีรถยนต์ และในช่วงที่มีการนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้

ช่วงก่อนปรับโครงสร้างภาษี ระหว่าง 1 มกราคม 2534 - 2 กรกฎาคม 2534

ช่วงปรับและใช้โครงสร้างภาษีใหม่ ระหว่าง 3 กรกฎาคม 2534 - 31 ธันวาคม 2534

ช่วงนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ ระหว่าง 1 มกราคม 2535 - 31 ธันวาคม 2535

ช่วงการคลี่คลายของตลาด ระหว่าง 1 มกราคม 2536 - ปัจจุบัน



และใช้ข้อมูลรายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 ถึงปี พ.ศ. 2535 สำหรับการวิเคราะห์โดยใช้ดัชนีอื่นๆ

4) ในการศึกษาแยกประเภทรถยนต์ที่ใช้ในการศึกษาตามขนาดของเครื่องยนต์ โดยแบ่งเป็น 7 ขนาดดังนี้ รถยนต์ขนาด 1,300 ซีซี รถยนต์ขนาด 1,500 ซีซี รถยนต์ขนาด 1,600 ซีซี รถยนต์ขนาด 1,800 ซีซี รถยนต์ขนาด 2,000 ซีซีในระดับล่าง (2,000Low) รถยนต์ขนาด 2,000 ซีซีในระดับบน (2,000High) และรถยนต์ขนาดสูงกว่า 2,300 ซีซีขึ้นไป

1.4 ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ จะใช้ทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการเก็บรวบรวมข้อมูล จะเก็บรวบรวมจากแหล่งต่างๆ ดังนี้

ก. ข้อมูลปฐมภูมิ โดยการสัมภาษณ์ และสอบถามข้อมูลที่ต้องการ จากบริษัทรถยนต์รายใหญ่ๆ ที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดเป็นจำนวนมาก ทั้งบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นและบริษัทรถยนต์ยุโรป โดยบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่น ได้แก่ บริษัทโตโยต้ามอเตอร์(ประเทศไทย)จำกัด บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี ลีทิลผล มอเตอร์ จำกัด บริษัท ฮอนด้า คาร์ส(ประเทศไทย)จำกัด และบริษัทสยามกลการและนิสสัน จำกัด และบริษัทรถยนต์ยุโรป ได้แก่ บริษัท ฮนตริก จำกัด บริษัทวอลโว่ประเทศไทย จำกัด บริษัทชนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด ส่วนบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์รายใหม่ ซึ่งนำรถยนต์เข้าจากต่างประเทศ จะเลือกเก็บจากบริษัทรถยนต์รายใหญ่ที่มีเงินทุนจดทะเบียนจำนวนมาก ได้แก่ บริษัทยูไนเต็ดโอโต้เซลล์(ประเทศไทย)จำกัด นำเข้ารถยนต์ฮุนได (เงินทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท) ซึ่งจำแนกการเก็บข้อมูลดังนี้

1) ข้อมูลเกี่ยวกับการแข่งขันในตลาดรถยนต์ ได้แก่ กลยุทธ์ทางการตลาดของผู้ประกอบและผู้นำเข้ารถยนต์ นโยบายและมาตรการต่างๆ ในการจูงใจการขาย การเพิ่มตัวแทนจำหน่ายและศูนย์บริการ

2) ข้อมูลทางด้านมาตรการและนโยบายจากบริษัทแม่ และการรวมกลุ่มของผู้ผลิตต่อการลดภาษีของรัฐบาล

3) ข้อมูลเกี่ยวกับการปรับตัวด้านอุปทาน ได้แก่ มาตรการในการขยายการผลิต การตั้งโรงงานเพิ่มขึ้น และมาตรการในการนำเข้า

ข. ข้อมูลทัศนคติ รวบรวมจากแหล่งข้อมูลทัศนคติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย, กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์, กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์, กรมศุลกากร, สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และกระทรวงอุตสาหกรรม

1.5 สมมติฐานในการศึกษา

การนำนโยบายลดภาษีรถยนต์และเปิดให้นำเข้าเสรีมาใช้ มีผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ได้กำหนดไว้คือ

- ราคารถยนต์ลดลงตามอัตรารภาษีที่ลดลง
- มีการแข่งขันในตลาดรถยนต์เพิ่มขึ้น
- ผู้บริโภคมีโอกาสเลือกจำนวนแบบ ขนาด รุ่น ของรถยนต์มากขึ้น

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อทราบถึงผลของการใช้นโยบายลดภาษีรถยนต์และเปิดให้นำเข้าเสรีว่าได้สัมฤทธิ์ผลตามที่ต้องการหรือไม่
- 2) เพื่อทราบถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการตลาด พฤติกรรมตลาด และการดำเนินงานทางด้านตลาดรถยนต์เมื่อมีการใช้นโยบายลดภาษีรถยนต์และเปิดให้นำเข้าเสรี