

กลุ่มผลประโยชน์ทางอุตสาหกรรมรถยนต์กับการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์



นายมงคล เจริญศิริ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการปกครอง ภาควิชาการปกครอง  
คณะรัฐศาสตร์ จฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2549  
ลิขสิทธิ์ของจฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

AUTOMOBILE INDUSTRY INTEREST GROUP AND EXCISE TAX RESTRUCTURING

Mister Mongkol Charoensri

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Arts Program in Government

Department of Government

Faculty of Political Science

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

Copyright of Chulalongkorn University

492019

หัวข้อวิทยานิพนธ์

กลุ่มผลประโยชน์ทางอุตสาหกรรมรถยนต์กับการปรับโครงสร้างภาษี  
สรรพสามิตรถยนต์

โดย

นายมงคล เจริญศรี

สาขาวิชา


การปกครอง

อาจารย์ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา

---

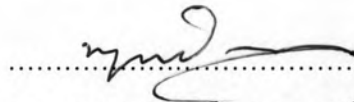
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง  
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ



..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์

(ศาสตราจารย์ ดร.จรัส สุวรรณมาลา)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



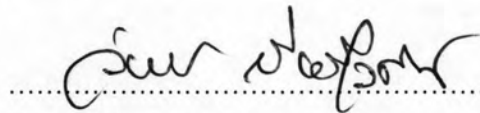
..... ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ม.ร.ว.พศุทธิสถาน ชุมพล)



..... อาจารย์ที่ปรึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา)



..... กรรมการ

(ดร.วิทย์ สิทธิเวคิน)

มงคล เจริญศรี : กลุ่มผลประโยชน์ทางอุตสาหกรรมรถยนต์กับการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตร  
รถยนต์. (Automobile Industry Interest Group and Excise Tax Restructuring) ที่ปรึกษา:รศ.  
ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา, 163 หน้า.

จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรรถยนต์ เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ได้แสดงให้เห็น  
ว่ากลุ่มบริษัทโตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทยผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (pickup passenger vehicle / PPV)  
รุ่นฟอร์จูนเนอร์ ได้เปรียบกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (off-road passenger vehicle / OPV) เพราะกลุ่ม  
ผู้ผลิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุกมีอิทธิพลในการผลักดันรัฐบาลมากกว่ากลุ่มผู้ผลิตเฉพาะรถยนต์นั่งตรวจการณ์  
ผลการศึกษาพบว่ามีปัจจัยสำคัญที่เป็น โครงสร้างอำนาจทางเศรษฐกิจที่เกื้อหนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์  
นั่งกึ่งบรรทุก ซึ่งเป็นอนุพันธ์หนึ่งของรถกระบะมีอิทธิพลในการผลักดันรัฐบาลมากกว่ากลุ่มผู้ผลิตเฉพาะ  
รถยนต์นั่งตรวจการณ์ โดยสามารถแบ่งออกเป็นสองปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน ดังนี้

ปัจจัยภายในประกอบไปด้วย ความต้องการดำเนินตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐ  
ซึ่งเป็นแผนที่มุ่งเน้นปริมาณการผลิตรถยนต์ให้ได้ 1 ล้านคันภายใน พ.ศ. 2549 ทำให้รัฐต้องให้ความสำคัญ  
เป็นพิเศษ ซึ่งภายใต้บริบทเดียวกัน ทางกลุ่มบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย ซึ่งผลิตรถยนต์นั่งกึ่ง  
บรรทุกรุ่นฟอร์จูนเนอร์ ได้ผลักดันให้รัฐออกโครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่เอื้อประโยชน์ให้แก่รถรุ่นนี้ โดย  
ผ่านกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ปัจจัยภายนอกเกี่ยวข้องกับอำนาจของการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์  
ปอเรชั่น ซึ่งมีฐานการผลิตในประเทศไทยอยู่แล้ว จึงตระหนักถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์ใน  
ประเทศไทย และตั้งเป้าที่จะเพิ่มการลงทุนในประเทศไทยผ่านบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย ที่ได้  
วางแผนโครงการ Innovative International Multi – purpose Vehicle (IMV) เพื่อที่จะใช้ประเทศไทยเป็น  
ฐานการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน, อนุพันธ์ และชิ้นส่วนรถกระบะสำหรับการส่งออกไปทั่วโลก โครงการ  
นี้สามารถเพิ่มยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยและทำให้ประเทศไทยเป็นคิทรอยด์แห่งเอเชีย

ด้วยเหตุผลเหล่านี้จึงทำให้รัฐไทยทำการแก้ไข โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรรถยนต์ในทางที่เอื้อให้แก่  
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย

ภาควิชา.....การปกครอง.....ลายมือชื่อนิติศ.....  
สาขาวิชา.....การปกครอง.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....  
ปีการศึกษา.....2549.....

# # 4681143024 : MAJOR GOVERNMENT

KEY WORD: AUTOMOBILE / EXCISE TAX / INTEREST GROUP / MULTINATIONAL CORPORATION

MONGKOL CHAROENSRI : AUTOMOBILE INDUSTRY INTEREST GROUP AND EXCISE TAX RESTRUCTURING. THESIS ADVISOR : Assoc.Prof.Dr.AKE TANGSUPVATTANA, 163 pp.

The Car Excise Tax Restructuring in 27<sup>th</sup> July 2004 has shown that Toyota Motor Thailand producing pick-up passenger vehicle model "Fortuner" had more advantageous than other companies producing off-road passenger vehicle. The reason is that this pick-up passenger vehicle company is more influential than off-road passenger vehicle companies.

This research has found that there is economic power structure that supports pick-up passenger vehicle (sub-species of 1 ton pick-up truck) companies to have more influential than off-road passenger vehicle companies. This can be separated in 2 related factors.

Internal factors consist of the need of government to accomplish automobile industry master plan that aims to reach one million of car production within 2006. In this context, 1 ton pick-up truck has the largest market share. So the state has to give an importance to this vehicle. In the same context, Toyota Motor Thailand which produces pick-up passenger vehicle model "Fortuner", pressurized the government to restructure excise tax to match Toyota's interest through Automotive Industry Club in The Federation of Thai Industries.

External factors involve with the power of transnational corporations' investment. Toyota Motor Corporation, with its main production base in Thailand, realizes potentials of car industry in Thailand and aims to increase its investment in Thailand through Toyota Motor Thailand. Toyota Motor Thailand has planed Innovative International Multi – purpose Vehicle (IMV) project to use Thailand as a base to produce 1 ton pickup truck, its sub-species and parts for exporting worldwide. According to automobile industry master plan, IMV project can boost the number of car production in Thailand and can make Thailand to be Detroit of Asia.

These reasons made Thai state to restructuring Car Excise Tax in 2004 to favour Toyota Motor Thailand.

Department.....Government .....Student's signature.....  
Field of study.....Government.....Advisor's signature.....  
Academic year.....2006.....

*Mongkol Charoensri*  
*Assoc. Prof. Dr. Ake Tangsupvattana*

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสามารถของรองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตังทรัพย์วัฒนา อาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งได้ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ แนวทางการแก้ปัญหา และความช่วยเหลือในหลายสิ่งหลายอย่าง ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ม.ร.ว.พทุทธิสาณ ชุมพล ประธาน กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้ความเมตตากรุณาแก่ผู้เขียนมาโดยตลอดตั้งแต่คราวที่ศึกษาในระดับปริญญาตรี และ ดร.วิทย์ สิทธิเวคิน กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ให้ความชัดเจนในแวดวง อุตสาหกรรมรถยนต์และช่วยเหลือด้านข้อมูลที่สำคัญแก่ผู้เขียน

กราบขอบพระคุณคณาจารย์ในคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ ประสิทธิ์ประสาทวิชาให้แก่ผู้เขียนมาตั้งแต่ครั้งที่เรียนในระดับปริญญาตรี

กราบขอบพระคุณคุณดวงดาว ชาวเจริญ นักวิชาการอุตสาหกรรม 7 ว สำนักงาน เศรษฐกิจอุตสาหกรรม คุณองอาจ พงศ์กิจวรสิน เลขาธิการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภา อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และคุณอดิศักดิ์ โรหิตสุน รองประธานกรรมการบริหารอาวุโส บริษัท เอะเซียนฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด ผู้กรุณาสละเวลาเอื้อเฟื้อข้อมูลที่สำคัญแก่ผู้เขียน

ขอบใจเพื่อนๆ พี่ๆ ที่เล่าเรียนด้วยกันมา โดยเฉพาะรีและสุ ที่ได้ร่วมทุกข์ร่วมสุข ด้วยกันมาโดยไม่เคยทอดทิ้งกัน

ขอบใจแอน ผู้เป็นกำลังใจสำคัญให้แก่ผู้เขียนในเวลาที่พบกับปัญหาและอุปสรรค

สุดท้ายนี้ กราบขอบพระคุณผู้มีพระคุณยิ่งต่อชีวิตของผู้เขียน คือ คุณพ่อสันติ คุณแม่แก้ว เจริญศรี และคุณยายมนิตย์ ดิษฐศรี ผู้ให้ทุกสิ่งทุกอย่างแก่ผู้เขียนจนเติบโตมาได้ถึงทุกวันนี้ และคุณอาทิตย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดวงสมร อรพินท์ ที่ดูแลเอาใจใส่ผู้เขียนเป็นอย่างดีตั้งแต่เข้ามาศึกษาที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในระดับปริญญาตรี

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	9
ขอบเขตของการวิจัย.....	9
สมมติฐานในการวิจัย.....	10
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	10
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	12
วิธีดำเนินการวิจัย.....	12
ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย.....	13
2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
กลุ่มผลประโยชน์.....	14
โครงสร้างโอกาสทางการเมือง.....	19
โลกาภิวัตน์และบรรษัทข้ามชาติ.....	22
อำนาจ.....	25
นโยบายสาธารณะ.....	27
งานศึกษาที่เกี่ยวข้อง.....	29
3 ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย.....	33
สรุปความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย.....	55
4 กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์รถกระบะกับบทบาทการผลักดันนโยบายภาษีสรรพสามิตรถยนต์.....	56
ภาษีสรรพสามิต.....	56
ภาษีสรรพสามิตรถยนต์.....	58
ที่มาของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547.....	68

บทที่

๗  
หน้า

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์รถกระบะกับบทบาทการผลักดันนโยบายภาษี สรรพสามิตรถยนต์.....	74
5 บทบาทฝ่ายที่เสียประโยชน์จากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2547.....	87
6 วิเคราะห์การรักษาผลประโยชน์ของรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) และรถกระบะ.....	97
7 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	111
รายการอ้างอิง.....	120
ภาคผนวก.....	126
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	163



## สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ ก่อนและหลังวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ.2534.....	5
โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2540.....	6
โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ พ.ศ. 2542.....	16
ตารางเปรียบเทียบโครงสร้างภาษีเก่า และภาษีใหม่ ของการปรับภาษีเมื่อวันที่ 3 ก.ค. 2534.....	43
เปรียบเทียบอัตราภาษีสรรพสามิตเก่า - ใหม่สำหรับรถยนต์นั่ง.....	47
ภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ประกาศใช้ครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2535.....	60
สรุปโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2537-2540.....	62
โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2540 จนถึงก่อนปี พ.ศ. 2547.....	63
โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์พ.ศ. 2543.....	65
ตารางเปรียบเทียบระหว่างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์แบบเก่าในปี พ.ศ. 2543 กับปี พ.ศ. 2547.....	67
ตารางแสดงการส่งออกรถยนต์ปี พ.ศ. 2543-2549.....	84
ตารางเปรียบเทียบภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่ง ระหว่าง พ.ศ. 2543 กับ พ.ศ. 2547.....	92
ตารางเปรียบเทียบภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก พ.ศ. 2543 กับ พ.ศ. 2547.....	92
ยอดขายรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) พ.ศ. 2549.....	94
ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 - 2547 (แยกตามประเภทรถ).....	107