



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมหนึ่ง ที่รัฐบาลและเอกชนให้ความสนใจเป็นอย่างมาก เพราะเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ที่จะเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นๆ อีกมากมาย ดังจะเห็นได้ว่า เมื่อพิจารณาถึงอุตสาหกรรมรถยนต์แล้วย่อมต้องต่อเนื่องเชื่อมโยงไปยังอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์อย่างแน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประเทศที่พยายามจะพัฒนาไปสู่ การเป็นประเทศอุตสาหกรรมอย่างประเทศไทยด้วยแล้ว ด้วยเหตุนี้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย จึงขยายตัวอย่างรวดเร็ว และเติบโตเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ภายใต้การร่วมทุนของชาวไทย และชาวต่างชาติ ประเทศไทยเองได้มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการพัฒนา อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศขึ้น นับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทแรกๆ ที่รัฐบาลและเอกชน โดยกระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้ความสำคัญ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย เริ่มต้นในปี พ.ศ. 2504 ภายใต้นโยบายหลักในการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยในยุคนั้น รถยนต์ที่นำเข้ามาจะแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะใหญ่ๆ ส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะนำเข้าทั้งคัน L Completed Build Up : CBU J อีกลักษณะหนึ่งคือ การนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดของรถยนต์ L Completed Knock Down : CKD J มาประกอบเพื่อทดแทนการนำเข้า ในระยะเวลานั้นสัดส่วนของ CBU มากกว่า CKD ถึง 10 เท่าตัว แต่ต่อมาสัดส่วนการนำเข้ารถสำเร็จรูปก็ลดลงเรื่อยๆ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้น ซึ่งในขณะนั้น โรงงานประกอบรถยนต์ได้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตจากภายในประเทศเพียงบางรายการ เช่น ยาง แบตเตอรี่ และแหวนดับ เป็นต้น แต่ต่อมา BOI ก็ได้ยกเลิกการส่งเสริมการลงทุนประกอบรถยนต์ภายในประเทศดังกล่าวในปี พ.ศ. 2512 ในช่วงเวลานั้นกระทรวงอุตสาหกรรมได้มีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงได้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นแทน เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและวิธีการต่างๆ นอกจากนั้นกรมศุลกากร

ได้ประกาศให้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ประเภท ฮาง แบตเตอรี่ และแหวนดับ ไม่ได้ถูกนับรวมในชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ จึงได้รับสิทธิด้านอากรนำเข้าในอัตราพิเศษ ในระยะเวลา 2 ปีต่อมา กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศให้มียุทธศาสตร์อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับแรกขึ้น มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ และกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นสัดส่วนร้อยละ 25 แต่ไม่นานนักนโยบายฉบับแรกนี้ก็ถูกยกเลิกไป

ในปี พ.ศ. 2521 กระทรวงพาณิชย์ได้มีประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป และกระทรวงการคลังเองก็ได้มีมาตรการให้ชิ้นอัตราอากรขาเข้าของรถยนต์นั่ง ทั้งประเภท CKD และ CBU เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดดุลการค้า และเป็นการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศด้วย ในปีเดียวกันนี้เองกระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งเป็นร้อยละ 50 อีกด้วย ในปีต่อมา กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศให้ใช้นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก โดยให้โรงงานที่ประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกใช้ชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมเห็นเหมาะสม

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ในปี พ.ศ. 2525 กระทรวงอุตสาหกรรมจัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งเห็นว่าควรจรรยาบรรณการใช้ชิ้นส่วนภายในสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 เพราะชิ้นส่วนเหล่านั้นแพงกว่าที่นำเข้ามาก ต่อมาในปี พ.ศ. 2532 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเกี่ยวกับรถปิคอัพที่ประกอบในประเทศ ที่เครื่องมีขนาดความจุระบอบอกสูบมากกว่า 1,350 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ให้ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ นอกจากนี้กระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งซึ่งออกไว้เมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2526 สิงหาคม พ.ศ. 2527 และธันวาคม พ.ศ. 2527 และออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมใหม่แทน โดยจะไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ แต่โรงงานประกอบรถยนต์นั่งเก่าซึ่งดำเนินการอยู่แล้วจะสามารถขยายโรงงานได้ และรถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศตามที่บังคับใช้ รวมกันแล้วจะต้องมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 54¹

ในปี พ.ศ. 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ให้ใช้เครื่องยนต์ที่มีระบบการวนไอเสียเข้ามาในห้องสันดาบ

และมีระบบการปรับควบคุมการป้อนหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่เครื่องยนต์ โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทำงาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นไป และให้ติดตั้งอุปกรณ์จัดมลพิษในระบบไอเสียที่ระบายออกโดยใช้สารเคมี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2536 เป็นต้นไป กระทรวงอุตสาหกรรมยังได้ประกาศเพิ่มเติมนโยบายเกี่ยวกับรถบรรทุกขนาดเล็ก โดยให้ยกเลิกนโยบายเดิมที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกเล็กทั้งหมด และมีการเปลี่ยนแปลง เช่น ให้รถบรรทุกที่น้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ใช้ชิ้นส่วนในประเทศตามที่ เป็นบัญชีกำหนดให้ใช้ทุกรายการ หรือทดแทนด้วยชิ้นส่วนจากบัญชีใช้ทดแทนด้วยมูลค่าที่เหมาะสม รวมทั้งให้รถบรรทุกเล็กที่ขนาดเครื่องยนต์ตั้งแต่ 1,000 cc. ขึ้นไปใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตจากในประเทศ และในช่วงเวลานี้เองที่คณะรัฐมนตรีได้ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ เป็นผลให้ราคาเครื่องยนต์ที่จำหน่ายในประเทศลดลงในที่สุด

ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2534 จนกระทั่งถึงรัฐบาลของ นายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีการปรับโครงสร้างภาษีรถนำเข้าทำให้บริษัทรถยนต์ต่างๆ ปรับมาตรการของตน โดยนำรถเข้ามาจำหน่ายมากขึ้นตั้งแต่ปี 2535 เป็นต้นมา เพราะในช่วงนั้นปริมาณความต้องการรถยนต์มีมากกว่ารถยนต์ที่ผลิตขึ้นมาได้

ในสมัย พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีการปรับเอานโยบายโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่มาพิจารณา เพื่อหาแนวทางแก้ไข และเป็น การเพิ่มโอกาสให้มีการนำรถเข้าเพิ่มขึ้น จากนั้นรัฐบาลก็ได้พิจารณาให้มีการประกอบรถยนต์นั่งอย่างเสรีโดยไม่จำกัดรุ่น และอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์ต่ำกว่า 2,300 cc. เพื่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างรถที่ประกอบในประเทศและที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

ตั้งแต่ พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา ตลาดรถยนต์ของประเทศไทยก็ถูกกระตุ้นให้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก จากการที่รัฐบาลเปลี่ยนแปลงนโยบายให้นำเข้ารถยนต์ที่ต่ำกว่า 2,300 cc. มาจำหน่ายในประเทศได้นี้เอง

ในปี พ.ศ. 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบ

¹ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ร่วมกับสำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ภายหลังข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศของแอกตต์และอาฟต้า, หน้า 6-7

รถยนต์นั่งชั้นใหม่ เพื่อมีจุดหมายให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทนี้เพิ่มมากขึ้น และเกิดประสิทธิภาพในการผลิตจากการแข่งขันมากยิ่งขึ้น

สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยในยุคแรกๆ นั้น เป็นช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์ค่อยๆ เติบโตจากการเรียนรู้ และดูแบบอย่างจากต่างประเทศ ภายใต้การคุ้มครองและดูแลจากรัฐบาล จึงเกิดมาตรการและข้อกำหนดนโยบายต่างๆ ขึ้น อาทิเช่น ห้ามการนำเข้าบางประเภท การคุ้มครองด้านภาษีและการคุ้มครองด้านอื่น การกำหนดให้ต้องถูกบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศตามสัดส่วนที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม จนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้ แม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์จะได้เติบโต และดำเนินมาเป็นเวลาหลายปีแล้วก็ตาม แต่อุตสาหกรรมนี้สามารถต่อสู้แข่งขันกับต่างประเทศ ภายใต้การช่วยเหลือและคุ้มครองจากรัฐบาลมาโดยตลอด ซึ่งในยุคปัจจุบันและระยะเวลาย้อนกลับไป แนวโน้มการช่วยเหลือจากรัฐบาลจะต้องถูกจำกัดให้น้อยลง เนื่องจากระบบเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนแปลงไปสู่ระบบเสรีมากยิ่งขึ้น ข้อจำกัด ข้อตกลง และพันธสัญญาต่างๆ ระหว่างประเทศได้ถูกกำหนดขึ้น อันย่อมจะมีผลกระทบกระเทือนต่อ โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์โดยรวม อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ในภาวะการณ์เช่นปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของค่าเงินเยนที่แพงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หรือจะเป็นการเล็งเห็นสภาพตลาดอันเป็นจุดที่ช้ำจืด และดึงดูดให้บริษัทต่างชาติสนใจตลาดอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเรามากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งญี่ปุ่นซึ่งต้องการจะย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย ประจวบกับข้อตกลงและพันธสัญญาของ GATT (General Agreement on Trade and Tariff) และ AFTA (ASEAN Free Trade Area) ที่จะชักนำระบบโดยรวมให้มีสภาพเสรีมากขึ้น โดยที่รัฐบาลต้องปล่อยให้ธุรกิจประเภทนี้ช่วยเหลือตนเอง และรับผิดชอบต่อสภาพที่ต้องมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น ในส่วนของรัฐบาลเองได้เล็งเห็นและพิจารณาถึงสถานการณ์ดังกล่าวที่กำลังดำเนินมาถึง ซึ่งประเด็นปัญหาน่าจะสามารถแยกเป็นปัญหาของอุตสาหกรรมยานยนต์ตามประเด็นต่อไปนี้

1. การที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบจากการเป็นศูนย์กลางทางตลาดของอาเซียนและอินโดจีนภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาล ซึ่งมีการพัฒนาแนวนโยบายให้แข่งขันเสรี เพื่อหวังที่จะเป็นการกระตุ้นให้การผลิตภายในประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมทั้งจะแข่งขันกับต่างประเทศ (International Competitiveness) และรัฐบาลเองก็เห็นชอบและสนับสนุนการย้ายฐานการผลิตจากต่างประเทศอยู่แล้ว เป็นเหตุให้บริษัทต่าง

ประเทศเล็งเห็นช่องทางที่จะเข้ามาดำเนินการ เมื่อเป็นเช่นนี้ จากนโยบายของรัฐบาล ไม่ว่าจะเป็นเรื่องที่ต้องการให้มีการทดแทนการนำเข้า ต้องการเพิ่มการจ้างงาน ต้องการให้เกิดมี Technology Transfer โดยเน้นที่จะทำอย่างไรเพื่อส่งเสริม international car ให้ตลาดที่มีอยู่แล้วมีมากขึ้น แต่ในทางปฏิบัติ หากว่าการที่บริษัทต่างชาติเข้ามาแล้ว แต่ใช้เครือข่ายของประเทศตนเอง กลายเป็นธุรกิจหนุนพวกเดียวกันเอง โดยมีได้ขึ้นอยู่กับคุณภาพของผลิตภัณฑ์อีกต่อไป เป็นผลให้อุตสาหกรรมของไทยไม่โตเท่าที่ควร รัฐบาลจึงควรเตรียมการแก้ไข หรือหาแนวทางในการรองรับปฏิบัติ เพื่อให้วัตถุประสงค์ของนโยบายรัฐบาลสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ ก่อนที่จะมีการย้ายฐานการผลิตออกไปจากประเทศ²

2. จากผลกระทบของข้อตกลง GATT และ AFTA อันนำไปสู่อัตราอากรที่ใกล้เคียงกัน (Common Tariff) และเป็นการค้าเสรีอย่างแท้จริง (Zero Tariff and Barrier) มีผลให้ไทยต้องยกเลิกการจำกัดและข้อปฏิบัติหลายอย่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบังคับใช้ขึ้นส่วนประกอบภายในประเทศ จึงทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติ ดังนั้นภาวะการณ์เช่นนี้หมายถึงว่า ขึ้นส่วนประกอบภายในประเทศจะต้องมีคุณสมบัติที่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ทั้งทางด้านราคาต้นทุน ด้านคุณภาพ และตลาด เพราะจากผลกระทบข้างต้นซึ่งกระทบต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อเป็นเช่นนี้จะมีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศอย่างไร ที่จะนำไปสู่การพัฒนาโดยไม่ขัดแย้งต่อข้อตกลง GATT และ AFTA เป็นสำคัญ

3. จากการเปิดตลาดเสรีหรือการที่รัฐบาลยกเลิกการห้ามนำเข้าและการปรับโครงสร้างภาษีของรัฐบาลในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา นั้น ผลที่เกิดขึ้นคือรถยนต์นั่งมีราคาถูกลงมาก ขณะที่รถบรรทุกขนาดเล็กมีช่วงราคาที่ปรับเปลี่ยนน้อย เป็นผลให้รถบรรทุกขนาดเล็กมีราคาแพงขึ้นโดยเปรียบเทียบ ดังเช่น ในไตรมาสแรกของปี 2535 ภาวะการขายของตลาดรถยนต์ต่ำลงถึงร้อยละ 9 เนื่องจากการปรับโครงสร้างภาษีของรัฐบาล การใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ผู้ซื้อรถยนต์จึงเกิดความลังเลและประจวบกับเป็นช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจกำลังชะลอตัวลง แต่ผลกระทบกลับตกเป็นของรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ส่วนรถยนต์นั่งยอดขายมิได้ลดลง หากแต่กลับเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 28 ในการเปรียบเทียบ

²สัมภาษณ์ตัววงศ์ จังคศิริ, ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม, 30 ธันวาคม 2537.

เทียบรถยนต์นั่งและรถเชิงพาณิชย์ในอนาคต จึงต้องพิจารณาในหลายๆ ด้าน เช่น ราคา ต้นทุนการผลิต การตลาดและผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ในประเทศ เป็นต้น ในการพิจารณาถึงการคุ้มครองและส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงปัจจุบัน รัฐบาลจึงควรวางมาตรการและนโยบายให้เหมาะสมว่านโยบายส่งเสริมควรส่งเสริมอะไร ควรเริ่มต้นและเน้นที่ใด หรือจะให้ผสมผสานกันไประหว่างรถยนต์ทั้ง 2 ประเภท

จากปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นนี้จึงควรมีการศึกษาหา นโยบาย และมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ในท่ามกลางการเปิดเสรีทางการค้า

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาศักยภาพการขยายตัวของรถยนต์เชิงพาณิชย์กับรถยนต์นั่ง และแนวโน้มของตลาดรถยนต์ในอนาคต เมื่อมีการเปิดตลาดเสรี
2. เพื่อศึกษาโครงสร้างการผลิตและผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industries)
3. เพื่อศึกษาแนวทางนโยบายและมาตรการที่จะสร้างข้อได้เปรียบ และวิเคราะห์ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ ภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)

ขอบเขตของการศึกษา

1. ในการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์นี้ จะศึกษาทางด้านของตลาดและความต้องการ ในอุตสาหกรรมประเภทนี้ อีกทั้งจะพิจารณาทางด้านของการผลิต และการส่งออกที่สามารถทำได้
2. การศึกษาครั้งนี้ จะวิเคราะห์ผลกระทบของมาตรการและนโยบายของประเทศที่ดำเนินการใช้อยู่ ซึ่งการศึกษานี้จะครอบคลุมเฉพาะรถยนต์ประเภทรถยนต์นั่ง (รถเก๋ง) และรถยนต์เชิงพาณิชย์หรือรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ, กระบะ)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. การศึกษาครั้งนี้จะเป็นข้อมูลในการพิจารณาถึงภาวะในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของอุตสาหกรรมรถยนต์
2. เป็นแนวทางในการวางนโยบายและมาตรการเพื่อพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ และเพื่อเป็นการเตรียมพร้อมที่จะแข่งขันกับอุตสาหกรรมชนิดเดียวกันจากต่างประเทศ
3. จะเป็นการชี้ให้เห็นถึงข้อได้เปรียบ เสียเปรียบ เพื่อปรับแนวนโยบายและมาตรการให้ทันต่อเหตุการณ์ และภาวะตลาด ตามเงื่อนไขต่างๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

วิธีการศึกษาวิจัย

การทำการศึกษาวิจัยครั้งนี้ รูปแบบของวิธีการวิจัยส่วนหนึ่งจะทำโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่ได้มาจากการสอบถามและสัมภาษณ์ข้อมูลจากบุคคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ทั้งในภาคเอกชนและภาครัฐบาล หรือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลในส่วนนี้จะถูกนำมาวิเคราะห์และอธิบายออกมาในเชิงพรรณาส่งข้อมูลและเครื่องมือในการวิเคราะห์อีกลักษณะจะเป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งได้จากการค้นคว้าและเก็บรวบรวมข้อมูล ที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้จัดเก็บเอาไว้หรือเผยแพร่สู่สาธารณะไม่ว่าจะเป็น หนังสือ วารสารอ้างอิงทางวิชาการต่าง ๆ บันทึกรายการเอกสารข้อมูล รายงานประจำเดือน ประจำปี บทความ ฯลฯ

ในรายละเอียดการศึกษาวิจัยนี้ จัดทำในลักษณะการวิเคราะห์นโยบายและมาตรการในอดีตที่ผ่านมา และวิวัฒนาการในช่วงต่อๆ มา วิเคราะห์ถึงผลทางประสิทธิภาพของนโยบายและมาตรการ รวมทั้งผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้น พิจารณาถึงอัตราความคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection : ERP) และใช้แนวความคิดเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) เพื่อลดต้นทุนและราคาของวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ และพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานอีกด้วย

1. การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้คือ

1.1 เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงภาวะและสถานการณ์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ในประเภทรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ เพื่อพิจารณาศักยภาพของรถยนต์ดังกล่าว จากนั้นจากข้อมูลและการวิเคราะห์ทางด้านภาวะและสถานการณ์ จะเป็นการคาดการณ์อนาคต แนวโน้ม และเส้นทางของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศภายใต้อุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ของอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้ง 2 ชนิด ในการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้ง 2 ชนิดนี้จะมีการกล่าวถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุนควบคู่ไปกับการวิเคราะห์ และการวิเคราะห์นี้จะอยู่ในสถานการณ์ของขีดจำกัดของนโยบายและมาตรการ รวมทั้งข้อตกลงระหว่างประเทศที่กำลังดำเนินการอยู่และกำลังจะดำเนินการในอนาคต

นอกจากนี้ในการศึกษา จะวิเคราะห์ถึงผลกระทบของนโยบายและมาตรการของรัฐบาล อีกทั้งข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ โดยการศึกษาข้างต้นทั้งหมดจะเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ในลักษณะเชิงพรรณนา (Descriptive study)

1.2 เป็นการนำอัตราความคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection: ERP) มาใช้วิเคราะห์รถยนต์นั่งและรถปิคอัพ ซึ่งเป็นรถยนต์ 2 ชนิดหลักในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ ในการวิเคราะห์นี้จะพิจารณาภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศของแกตต์และอาฟต้า อันจะมีผลโดยตรงทางด้านอัตราภาษีนำเข้าและการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ โดยจะศึกษาถึงต้นทุนของการผลิตรถยนต์สำเร็จรูปที่ใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศในการผลิต และใช้ขึ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเป็นตัวอย่างเพื่อคำนวณผลของภาษีและคำนวณอัตราความคุ้มครองที่แท้จริง ซึ่งในการคำนวณอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงนั้น เป็นการพิจารณาถึงความคุ้มครองที่มีต่อสินค้าที่ผลิตและจำหน่ายในประเทศ เทียบกับสินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตและนำเข้าจากต่างประเทศ โดยวิธีการศึกษาวิเคราะห์จะแบ่งออกเป็นประเด็นดังนี้คือ

1.2.1 ในประเภทรถยนต์นั่ง

ประเด็นที่ 1 เมื่อสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลงจากร้อยละ

- 60 เป็น 50 40 และ 30 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เป็นร้อยละ 20 และสัดส่วนการ
 ใช้ชั้นส่วนในประเทศเป็นร้อยละ 54 ในทุกกรณี
- ประเด็นที่ 2 เมื่อสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เป็นร้อยละ 60
 และอัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เป็นร้อยละ 20 ในทุกกรณี
 ขณะที่สัดส่วนการใช้ชั้นส่วนในประเทศลดลงจากร้อยละ 54 เป็น 40 20
 และ 0 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
- ประเด็นที่ 3 เมื่อสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เป็นร้อยละ 60
 คงที่ในทุกกรณี ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) ลดลงจาก
 ร้อยละ 20 เป็น 15 10 และ 5 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
 และสัดส่วนการใช้ชั้นส่วนในประเทศเป็นร้อยละ 54 ในทุกกรณี
- ประเด็นที่ 4 เมื่อสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลงจากร้อยละ
 60 เป็น 50 40 และ 30 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
 ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เป็นร้อยละ 20 ในทุก
 กรณี และสัดส่วนการใช้ชั้นส่วนในประเทศลดลงจากร้อยละ 54 เป็น 40
 20 และ 0 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
- ประเด็นที่ 5 เมื่อสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลงจากร้อยละ
 60 เป็น 50 40 และ 30 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
 และอัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) ลดลงจากร้อยละ 20 เป็น
 15 10 และ 5 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ และสัดส่วนการ
 ใช้ชั้นส่วนในประเทศจะลดลงจากร้อยละ 54 เป็น 40 20 และ 0 ใน
 กรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ

1.2.2 ในประเภทรถปิคอัพ

- ประเด็นที่ 1 เมื่อสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลงจากร้อยละ
 60 เป็น 50 40 และ 30 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เป็นร้อยละ 20 และสัดส่วนการ
 ใช้ชั้นส่วนในประเทศเป็นร้อยละ 54 ในทุกกรณี

- ประเด็นที่ 2 เมื่อสมมติให้อัตรากาสิโน่าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป(CBU) เป็นร้อยละ 60 และอัตรากาสิโน่าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด(CKD)เป็นร้อยละ 20 ในทุกกรณี ขณะที่สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 เป็น 60 70 และ 80 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
- ประเด็นที่ 3 เมื่อสมมติให้อัตรากาสิโน่าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป(CBU) เป็นร้อยละ 60 คงที่ในทุกกรณี ขณะที่อัตรากาสิโน่าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด(CKD) ลดลงจากร้อยละ 20 เป็น 15 10 และ 5 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นร้อยละ 54 ในทุกกรณี
- ประเด็นที่ 4 เมื่อสมมติให้อัตรากาสิโน่าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป(CBU) ลดลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ ขณะที่อัตรากาสิโน่าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด(CKD) เป็นร้อยละ 20 ในทุกกรณี และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 เป็น 60 70 และ 80 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ
- ประเด็นที่ 5 เมื่อสมมติให้อัตรากาสิโน่าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป(CBU) ลดลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ และอัตรากาสิโน่าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด(CKD) ลดลงจากร้อยละ 20 เป็น 15 10 และ 5 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 เป็น 60 70 และ 80 ในกรณีที่ 1, 2, 3 และ 4 ตามลำดับ

ในแต่ละกรณีในแต่ละประเด็นจะได้ค่าอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงออกมาเพื่อนำไปวิเคราะห์ในแต่ละประเภทรถยนต์ (รถยนต์นั่ง, รถปิคอัพ) และเปรียบเทียบระหว่างประเภทรถยนต์ต่อไป

2. อัตราความคุ้มครองที่แท้จริง³

ในการเก็บภาษีสินค้าเข้านั้น วัตถุประสงค์ประการหนึ่งก็คือ ความต้องการคุ้มครองและส่งเสริมการผลิตภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศได้ ดังนั้นระดับการคุ้มครองจึงขึ้นอยู่กับอัตรากาสิโน่า อาจกล่าวได้ว่าหากอัตรากาสิโน่าสูงระดับการ

คุ้มครองก็จะสูงตามไปด้วย โดยทั่วไปแล้วการเก็บภาษีสินค้าเข้าก็มักจะเก็บจากสินค้าสำเร็จรูปและวัตถุดิบหรือปัจจัยการผลิต และในการผลิตสินค้าในประเทศนอกจากจะใช้ปัจจัยผลิตที่มีอยู่ภายในประเทศแล้ว อาจจะต้องใช้ปัจจัยการผลิตจากต่างประเทศด้วย ซึ่งปัจจัยการผลิตนำเข้าอื่นๆ อาจจะถูกเก็บภาษีหรือไม่ก็ได้

อัตราความคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection) มีสูตรดังนี้

$$E = \frac{V' - V}{V} \times 100$$

E คืออัตราความคุ้มครองที่แท้จริง

V' คือมูลค่าเพิ่มต่อหน่วยของสินค้าในกรณีที่มีการคุ้มครอง

V คือมูลค่าเพิ่มต่อหน่วยของสินค้าในกรณีการค้าเสรี

มูลค่าเพิ่ม คือราคาสินค้าต่อหน่วย - ต้นทุนค่าปัจจัยการผลิตต่อหน่วย