

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและวรรณกรรมปริทัศน์

ในบทนี้จะแบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ส่วนที่สำคัญ คือเนื้อหาส่วนแรกจะกล่าวถึงแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ ซึ่งประกอบด้วยแนวคิดทฤษฎีว่าด้วยประสิทธิภาพภาชีอากร ซึ่งคำว่า "ประสิทธิภาพภาชีอากร" ในที่นี้หมายถึงภาระส่วนเกินของภาชีน้อยสุด และการวิเคราะห์หาส่วนเกินของภาชีทำได้สองวิธี คือหนึ่งกำหนดให้อรรถประโยชน์คงที่หลังเก็บภาชี เรียกว่า Equivalent Variation อีกวิธีหนึ่งคือให้อรรถประโยชน์คงที่ก่อนเก็บภาชี เรียกว่า Compensating Variation สำหรับเนื้อหาในส่วนที่สองจะกล่าวถึงงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับการใช้นโยบายภาชีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ และงานที่ศึกษาอุปสงค์ของรถยนต์

3.1 แนวคิดและทฤษฎี

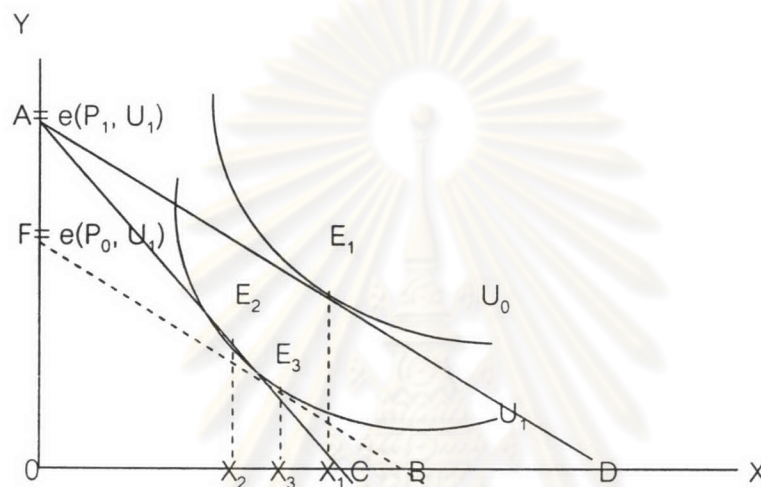
3.1.1 ทฤษฎีว่าด้วยประสิทธิภาพของภาชีอากร

ในระบบเศรษฐกิจ เราอาจแยกสินค้าที่เสียภาชีการขายสินค้า X และสินค้าอื่น ๆ Y ที่ไม่ต้องเสียภาชี ผู้บริโภคสามารถตัดสินใจซื้อสินค้าสองชนิดจากงบประมาณ (M) สมมติว่าผู้บริโภคแต่ละคนมีพฤติกรรมเหมือนกัน ให้ P_x เป็นราคาสินค้าที่ต้องเสียภาชี และ P_y เป็นราคาสินค้าอื่น ๆ ในกรณีที่ไม่มีการจัดเก็บภาชีงบประมาณที่ผู้บริโภคมีในการจับจ่ายซื้อสินค้าสามารถเขียนเป็น $M = P_y Y + P_x X$ แสดงในรูปที่ 3.1 โดย AD เป็นเส้นงบประมาณ เส้น U_0 เป็นเส้นความพอใจเท่ากันของผู้บริโภค จุดดุลยภาพเกิดขึ้นที่จุด E , ตรงที่เส้นงบประมาณ AD สัมผัสกับเส้นความพอใจเท่ากัน U_0

เราสนใจว่าภาชีการขายสินค้า X มีผลต่อพฤติกรรมของผู้บริโภคอย่างไร และทำให้เกิดการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจหรือไม่ นั่นคือภาชีมีประสิทธิภาพหรือไม่ โดยที่ "ประสิทธิภาพของภาชีอากร" หมายความว่า การจัดเก็บภาชีทำให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจหรือภาระส่วนเกินของภาชีน้อยที่สุด ภาชีทางตรงและภาชีทางอ้อมล้วนบิดเบือนการจัดสรรทรัพยากรในระบบเศรษฐกิจ เราสามารถวิเคราะห์หาภาระส่วนเกินของภาชีได้สองวิธี วิธีหนึ่งคือกำหนดให้อรรถประโยชน์คงที่หลังเก็บภาชี (Equivalent Variation) และอีกวิธีหนึ่งคือให้อรรถประโยชน์คงที่ก่อนเก็บภาชี (Compensating Variation) ในแต่ละวิธี เราจะวิเคราะห์เส้นอุปสงค์ของสินค้า X ที่ได้ชดเชย (Compensated Demand Curve) และภาระส่วนเกินของภาชีที่เกิดขึ้น

3.1.1.1 หลักการเปลี่ยนแปลงเหมือนเดิม (Equivalent Variation)

หลักการเปลี่ยนแปลงเหมือนเดิมนี่ คือ การกำหนดให้อัตราประโยชน์คงที่หลังเก็บภาษี แล้วตั้งคำถามว่า ถ้าให้ผู้บริโภคยินยอมสูญเสียรายได้เองแทนภาษีการขายสินค้า X โดยให้ความพึงพอใจเหมือนเดิมหลังภาษีหรืออยู่บนเส้น U_1 ผู้บริโภคจะยินยอมสูญเสียเป็นเงินก้อนให้ภาครัฐเท่าไร



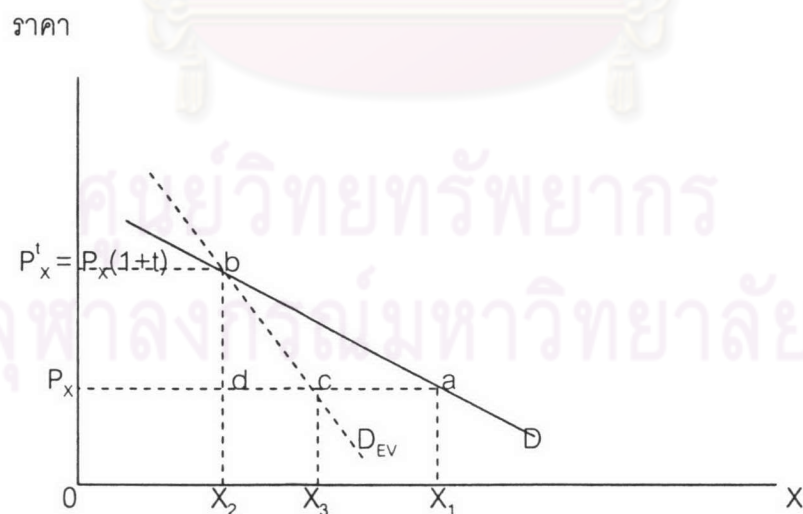
รูปที่ 3.1 Equivalent Variation กับภาษีการขายเก็บจากสินค้า X

จากรูปที่ 3.1 จุดดุลยภาพ E_1 ก่อนภาษีเป็นจุดที่มีการจัดสรรที่มีประสิทธิภาพตรงที่เส้น AD สัมผัสกับเส้น U_0 หรือ $MRS_{XY} = P_X / P_Y$ หลังจากมีการเก็บภาษีการขายเก็บจากสินค้า X ผู้บริโภคมีจุดดุลยภาพอยู่ที่ E_2 การที่ผู้บริโภคเลือกบริโภคที่จุด E_1 ก่อนเก็บภาษีสินค้า X มาเป็น E_2 หลังภาษี การเปลี่ยนแปลงนี้เป็นผลกระทบรวมของภาษีสินค้า X ซึ่งแยกเป็น 2 ผลย่อย คือ ผลทางรายได้และผลทางการทดแทน

ผลย่อยที่หนึ่ง เรียกว่า ผลทางรายได้ (Income Effect) เกิดจากการที่อัตราประโยชน์จากการบริโภคลดลงหรือรายได้ที่แท้จริงลดลงเมื่อราคาสินค้า X เพิ่มขึ้น และเส้นความพอใจเท่ากันขยับต่ำลงจากเส้น U_0 เป็นเส้น U_1 รายได้จริงที่ลดลงหาได้จากเส้นขนานกับเส้นงบประมาณก่อนภาษี และสัมผัสกับเส้นความพอใจเท่ากันหลังภาษี U_1 ผลต่างแนวตั้งของเส้น AD และเส้น FB เท่ากับรายได้ที่ลดลง ดังนั้น การบริโภคจะเปลี่ยนจากจุดดุลยภาพ E_1 เป็น จุด E_3 รายได้ที่ลดลงนี้ก็คือการเปลี่ยนแปลงที่เหมือนเดิม (Equivalent Variation) หรือรายได้ที่ผู้บริโภคยินดีสูญเสียเองแทนภาษีการขายสินค้า X สังเกตว่าเมื่อสินค้า X และสินค้า Y เป็นสินค้าปกติ ผลทางรายได้ทำให้การบริโภคทั้งสองสินค้าลดลง

ผลย่อยที่สอง เรียกว่า ผลทางการทดแทน (Substitution Effect) ภาษีสินค้า X ทำให้ราคาสัมพัทธ์ (Relative Price) ระหว่างสินค้า X กับสินค้า Y เพิ่มขึ้น จาก P_x / P_y เป็น $P_x(1+t) / P_y$ เนื่องจากราคาสินค้า X สูงขึ้น แสดงที่เส้น AC ผู้บริโภคลดการบริโภคสินค้า X โดยหันมาบริโภคสินค้า Y เพิ่มขึ้น และเปลี่ยนจากจุด E_3 บนเส้น U_1 เป็นจุด E_2 ผลทางการทดแทนนี้หามาได้จากการให้ผู้บริโภคมีรายได้เพียงพอที่จะทำให้ผู้บริโภคมีความพอใจเท่าเดิมบนเส้น U_1 เนื่องจากภาษีการขายทำให้ราคาสินค้า X แพงขึ้น การเปลี่ยนแปลงนี้เป็นการเลื่อนจากจุด E_3 ไปจุด E_2 บนเส้น U_1 ที่ได้รับการชดเชยรายได้จริงหลังภาษี

จากรูปที่ 3.1 เราสามารถหาเส้นอุปสงค์ของสินค้า X ก่อนและหลังภาษีได้ดังนี้ ราคาก่อนจัดเก็บภาษีเท่ากับ P_x (หรือเท่ากับ P_0) และราคาหลังภาษีเท่ากับ $P_x(1+t)$ (หรือเท่ากับ P_1) การที่ภาษีการขายสินค้า X ทำให้ราคาเพิ่มขึ้น การบริโภคจึงย้ายจากจุด E_1 ไปจุด E_2 หรือปริมาณสินค้า X ได้ลดลงจาก X_1 เป็น X_2 ในรูปที่ 3.1 เส้น ba เป็นเส้นอุปสงค์ปกติ (Marshallian or Ordinary Demand Curve) เราอาจเรียกเส้นนี้ว่า เส้นอุปสงค์ที่ไม่ได้รับการชดเชย (Uncompensated Demand Curve) เส้นนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงการบริโภคสินค้า X ที่เกิดจากผลรวมของผลทางการทดแทนและผลทางรายได้ ซึ่งหามาได้จากการย้ายจากจุด E_1 บนเส้น U_0 เป็นจุด E_2 บนเส้น U_1 ในรูปที่ 3.1 และความสัมพันธ์ระหว่างราคาและปริมาณอุปสงค์สินค้า X เป็นการเคลื่อนย้ายจากจุด (P_x, X_1) เป็นจุด $(P_x(1+t), X_2)$ ในรูปที่ 3.2



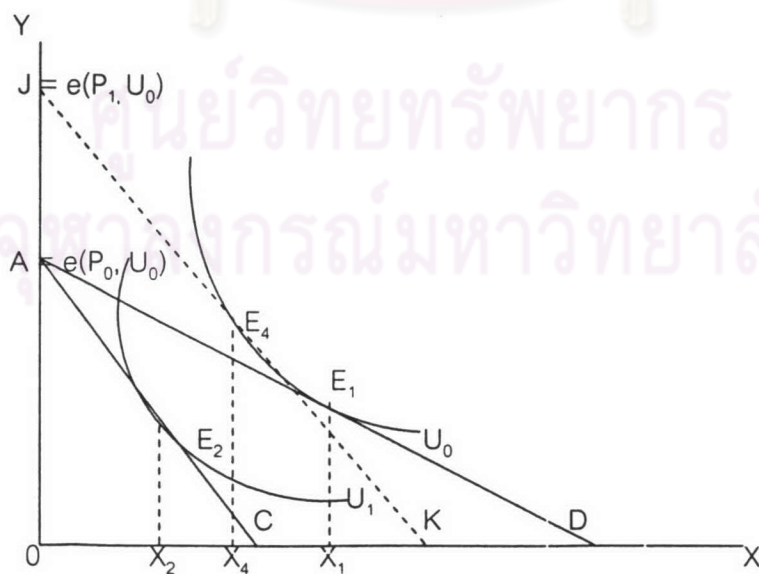
รูปที่ 3.2 ภาระส่วนเกินของภาษีการขายเก็บจากสินค้า X

เส้นอุปสงค์ที่ใช้กันส่วนมากในงานวิจัยอีกเส้นหนึ่ง คือเส้นอุปสงค์ที่เกิดจากผลทางการทดแทนเท่านั้น (ไม่รวมผลทางรายได้) เราเรียกเส้นนี้ว่า เส้นอุปสงค์ที่ได้รับการชดเชยรายได้

(Compensated or Hicksian Demand Curve) หรือเส้น bc ในรูปที่ 3.2 ซึ่งหามาได้จากการวิเคราะห์การย้ายจากจุด E_3 เป็นจุด E_2 ในรูปที่ 3.1 เมื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคากับปริมาณดุลยภาพคือการเคลื่อนย้ายจากจุด (P_x, X_2) เป็นจุด $(P_x(1+t), X_2)$ ในรูปที่ 3.2 เส้นอุปสงค์ที่ได้รับการชดเชย bc มีความสำคัญ ทั้งนี้เพราะเราสามารถเปรียบเทียบส่วนเกินผู้บริโภคและภาระส่วนเกินของภาษี โดยกำหนดให้รายได้ที่แท้จริงหรืออรรถประโยชน์คงที่ ทำให้เราทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณบริโภคที่เกิดขึ้นเนื่องจากเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า ที่บิดเบือนพฤติกรรมผู้บริโภคเท่านั้น

3.1.1.2 หลักการเปลี่ยนแปลงโดยการชดเชย (Compensating Variation)

เมื่อมีการจัดเก็บภาษีการขายสินค้า X อีกวิธีหนึ่งเพื่อหาการสูญเสียค่าทางเศรษฐกิจ คือการกำหนดอรรถประโยชน์หรือรายได้ที่แท้จริงคงที่ก่อนเก็บภาษีบนเส้นความพอใจเท่ากัน U_0 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภค เมื่อมีการจัดเก็บภาษีการขายสินค้า X แสดงในรูปที่ 3.3 โดยดุลยภาพของผู้บริโภคเปลี่ยนจากจุด E_1 เป็นจุด E_2 จุด E_1 เกิดขึ้นจากเส้นงบประมาณก่อนเก็บภาษี AD สัมผัสกับเส้น U_0 จุด E_2 เกิดขึ้นจากเส้นงบประมาณหลังภาษี AC สัมผัสกับเส้น U_1 หลักการเปลี่ยนแปลงโดยการชดเชย (Compensating Variation) ตั้งคำถามว่า ภาครัฐต้องชดเชยจำนวนเงินเท่าไรให้กับผู้บริโภค ที่จะทำให้ผู้บริโภคมีความพึงพอใจเท่าเดิมก่อนภาษีในขณะที่ผู้บริโภคต้องซื้อสินค้า X ในราคาสูงขึ้นเนื่องจากภาษีสินค้า X มีนัยว่าถ้าผู้บริโภคสามารถบริโภคอยู่บนเส้น U_0 ถึงแม้ราคาปรับขึ้นตามภาษีการขายสินค้า X



รูปที่ 3.3 Compensating Variation กับภาษีการขายเก็บจากสินค้า X

เช่นเดียวกันกับกรณีหลักการเปลี่ยนแปลงเหมือนเดิม (Equivalent Variation) การมีภาษีทำให้ผู้บริโภคย้ายจุดบริโภคจาก E_1 เป็น E_2 โดยการเปลี่ยนแปลงนี้เป็นผลกระทบบรวมของภาษีสินค้า X ซึ่งแยกเป็น 2 ผลย่อย คือ ผลทางรายได้และผลทางการทดแทน

จำนวนเงินที่ภาครัฐต้องชดเชยแก่ผู้บริโภคเท่ากับ AJ หาได้จากผลต่างระหว่างเส้นงบประมาณหลังภาษี AC กับเส้นงบประมาณสมมติ JK ที่ใช้ราคาใหม่ เส้นสมมตินี้หาได้จากวาดเส้นงบประมาณที่ราคาใหม่ ให้สัมผัสกับเส้นความพอใจเท่ากันก่อนภาษี U_0 การวิเคราะห์กำหนดรายได้ที่แท้จริงคงที่ก่อนภาษีที่เส้น U_0 ผู้บริโภคเลือกบริโภคที่จุด E_1 และหลังเก็บภาษีผู้บริโภคเลือกบริโภคที่จุด E_2 การย้ายจากจุด E_1 เป็น E_2 เป็นการเปลี่ยนแปลงการบริโภคสินค้า X เนื่องจากเหตุผลทางราคาเท่านั้น ภาษีทำให้ราคาสินค้า X เพิ่มขึ้น ผู้บริโภคจึงบริโภคสินค้า X น้อยลง โดยการบริโภคลดลงจาก X_1 เป็น X_2 และหันไปบริโภคสินค้า Y มากขึ้น เราเรียกผลย่อยนี้ว่า "ผลทางการทดแทน"

ผลย่อยอีกชนิดหนึ่งคือ "ผลทางรายได้" ภาษีทำให้รายได้ที่แท้จริงลดลง ผู้บริโภคจึงลดการบริโภคสินค้าต่าง ๆ ลง แสดงจากการย้ายจากจุด E_2 เป็น E_4 และจำนวน X บริโภคลดลงจาก X_2 เป็น X_4 ผลทางรายได้ที่ลดลงเท่ากับ JA ซึ่งเท่ากับจำนวนเงินที่ภาครัฐต้องชดเชยผู้บริโภค ซึ่งทำให้เกิดความพึงพอใจของผู้บริโภคไม่เปลี่ยนแปลงบนเส้น U_0



รูปที่ 3.4 ภาระส่วนเกินของภาษีการขายเก็บจากสินค้า X

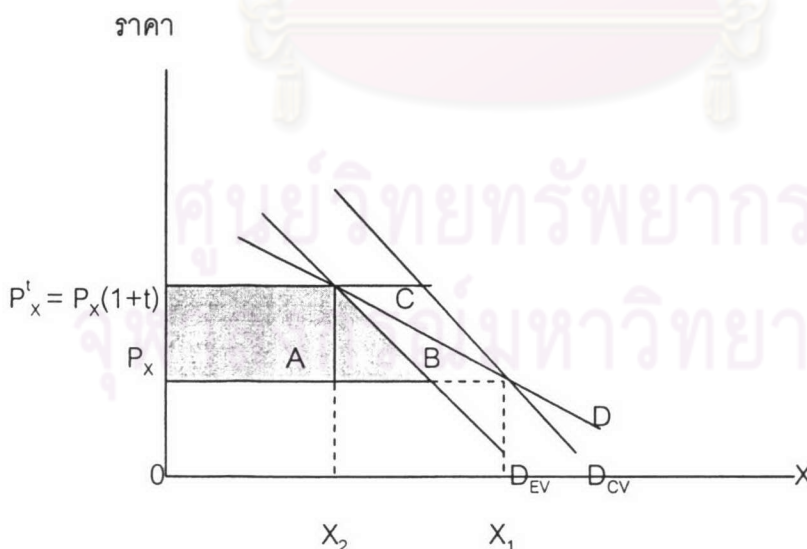
เราสามารถหาเส้นอุปสงค์ที่ไม่ได้รับการชดเชย และเส้นอุปสงค์ที่ได้รับการชดเชย โดยใช้หลักการเปลี่ยนแปลงโดยการชดเชย ในรูปที่ 3.4 เส้นอุปสงค์ปกติ D คือเส้น ba ซึ่งหาได้จากเส้นที่เชื่อมต่อดจุด a ก่อนภาษี กับจุด b หลังภาษีการขายสินค้า X ซึ่งรวมผลทางการทดแทนและผล

ทางรายได้ ส่วนเส้นอุปสงค์ที่ได้รับการชดเชย D_{CV} คือ เส้น ea ซึ่งมีผลทางการทดแทนเท่านั้น โดยกำหนดให้ผู้บริโภคมีรายได้ที่แท้จริงหรืออรรถประโยชน์ก่อนภาษีเท่าเดิม

3.1.1.3 เปรียบเทียบส่วนเกินผู้บริโภคและการสูญเสียทางเศรษฐกิจของเส้น D, D_{EV}, D_{CV}

การเปรียบเทียบส่วนเกินผู้บริโภคและการสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเกิดจากภาษีต้องระมัดระวัง โดยทั่วไปเส้นอุปสงค์ปกติ (Marshallian Demand Curve) ส่วนมากจะถูกนำมาใช้ เพราะเป็นข้อมูลที่สามารถรวบรวมจากการเก็บข้อมูลได้ แต่เส้นอุปสงค์ปกติรวมผลทางรายได้ด้วย ผลทางรายได้ไม่เพียงเป็นผลที่ไม่บิดเบือนพฤติกรรมผู้บริโภค แต่มีผลไม่เท่ากันเมื่อมีการจัดเก็บภาษีสินค้ามากกว่าสองชนิด ฉะนั้นถ้าผลทางรายได้มีบทบาทมาก และงานวิจัยต้องการวิเคราะห์การบิดเบือนของภาษีอากร ผลทางรายได้ควรขจัดออกเสียก่อน

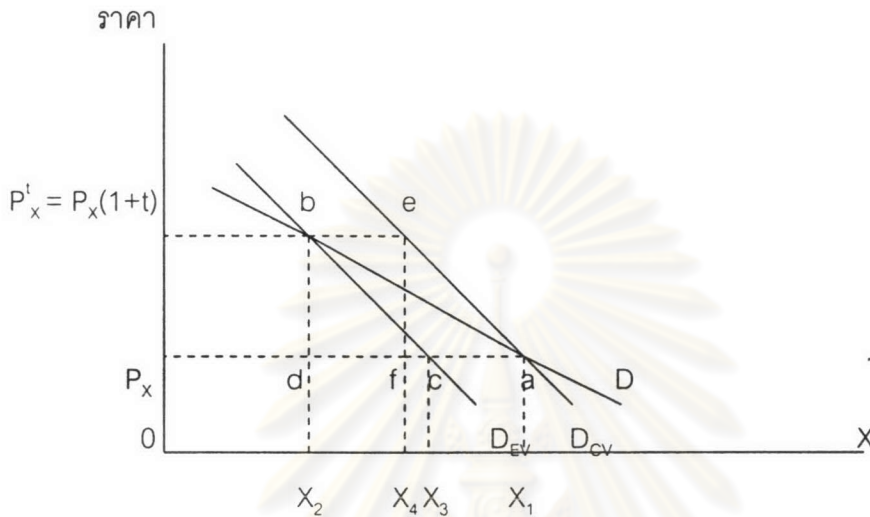
จากการวิเคราะห์ในข้อ 3.1.1.1 และ 3.1.1.2 เราสามารถสรุปได้ว่า ส่วนเกินผู้บริโภค (Consumer's Surplus) ที่หาได้จากหลักการเปลี่ยนแปลงเหมือนเดิม (Equivalent Variation) นั้นมีค่าต่ำสุด โดยมีพื้นที่ A แสดงในรูปที่ 3.5 รองลงมาคือส่วนเกินผู้บริโภคที่หาจากเส้นอุปสงค์ปกติ โดยมีพื้นที่ $A+B$ และที่มีค่าสูงสุด คือส่วนเกินผู้บริโภคที่หาจากหลักการเปลี่ยนแปลงโดยการชดเชย (Compensating Variation) โดยมีพื้นที่ $A + B + C$



รูปที่ 3.5 ส่วนเกินผู้บริโภควัดจากเส้นอุปสงค์ $CS_{EV} < CS < CS_{CV}$

ในการหาการสูญเสียทางเศรษฐกิจก็เช่นกัน การที่ไม่ขจัดผลทางรายได้ อาจทำให้การหาการสูญเสียทางเศรษฐกิจสูงกว่าความเป็นจริง จากรูปที่ 3.6 เราสรุปได้ว่าต้นทุนประสิทธิภาพ

(Efficiency Cost) หากจากเส้นอุปสงค์ที่ไม่ได้รับการชดเชยนั้นจะมีค่าสูงสุด ซึ่งเท่ากับ bda ซึ่งมากกว่า bdc โดยใช้หลักการเปลี่ยนแปลงเหมือนเดิม และ efa โดยใช้หลักการเปลี่ยนแปลงโดยการชดเชย



รูปที่ 3.6 ภาระส่วนเกินของภาษีวัดจากเส้นอุปสงค์

3.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์จากนโยบายภาษีรถยนต์พอจะแบ่งแยกได้เป็น 2 ประเด็นหลัก ๆ คือ งานวิจัยที่นำเสนอผลกระทบของนโยบายภาษีต่อผู้ผลิต และงานวิจัยที่กล่าวถึงผลกระทบของนโยบายภาษีต่อผู้บริโภค นอกจากนี้ยังทบทวนงานวิจัยที่ศึกษาอุปสงค์รถยนต์เพื่อนำมาประยุกต์ในการสร้างเส้นอุปสงค์สำหรับงานวิจัยนี้

3.2.1 งานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของนโยบายภาษีต่อผู้ผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ก่อนการเปิดเสรี

ยุคของการคุ้มครองปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ เริ่มต้นจริงจังในปี 2505 เมื่อจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม

พ.ศ.2505¹ กฎหมายฉบับนี้ได้ให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนอย่างมาก ซึ่งหากเราต้องการทราบว่าโครงสร้างของการคุ้มครองอุตสาหกรรมมีมากน้อยเพียงไร ก็สามารถทำได้โดยการคำนวณอัตราการคุ้มครอง ไม่ว่าจะเป็อัตราการคุ้มครองตามราคา (Normal Rate of Protection : NRP) หรืออัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection : ERP) ทั้งของแบบ Balassa และ Corden²

Trairong Suwankiri (1970) ได้วัดอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในประเทศไทย จำนวน 23 อุตสาหกรรม โดยใช้ข้อมูลปี 1964 และใช้วิธีการศึกษาของ Corden เพื่อคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) โดยมีการวัดค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงในสองลักษณะ คือ การใช้อัตราภาษีศุลกากรเป็นมาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรมเพียงอย่างเดียว และการใช้อัตราภาษีศุลกากรร่วมกับนโยบายส่งเสริมการลงทุน เป็นมาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรม

เนื่องจากในช่วงเวลาที่ทำการศึกษาประเทศไทยยังไม่มีการจัดทำตารางปัจจัยการผลิต - ผลผลิต (Input - Output Table) จึงใช้ค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยการผลิตสินค้าที่ได้จากตารางปัจจัยการผลิต - ผลผลิต ของประเทศเบลเยียมและเนเธอร์แลนด์ซึ่งมีการใช้นโยบายคล้ายประเทศไทยแทน ผลการศึกษาพบว่า ในกรณีของการใช้มาตรการศุลกากรเพียงอย่างเดียวในการวัดค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงจะมีค่าสูงถึงร้อยละ 70 ในอุตสาหกรรมรถยนต์ ขณะที่ค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงจะมีค่าเพียงร้อยละ 20 ในอุตสาหกรรมเครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตร ส่วนกรณีของการนำมาตรการส่งเสริมการลงทุนเข้ามาพิจารณาด้วยนั้นจะได้ผลเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม การใช้ค่าสัมประสิทธิ์จากตารางปัจจัยการผลิต - ผลผลิต ของประเทศเบลเยียมและเนเธอร์แลนด์

¹ ในขณะนั้นรัฐบาลตั้งความหวังว่า ต้องการให้มีอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นภายในประเทศ จึงกำหนดภาษีขาเข้าของรถยนต์ประกอบสำเร็จรูป (CBU) ประเภทหนึ่ง รถบรรทุกเล็ก และรถบรรทุกใหญ่ไว้ ณ ระดับอัตราร้อยละ 60 40 และ 20 ตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อมิให้รถยนต์ประกอบสำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศได้ในราคาถูก ดังนั้น ผู้ประกอบรถยนต์ในขณะนั้น เมื่อนำชุดของรถยนต์ที่เป็นชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) เข้ามาประกอบภายในประเทศจึงเสียภาษีขาเข้าเพียงร้อยละ 30 20 และ 10 ตามลำดับ การลดหย่อนภาษีดังกล่าวนี้และสิทธิประโยชน์ที่ได้จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นแรงผลักดันสำคัญให้มีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีกหลายโรง

² การคำนวณอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection : ERP) จะพิจารณาถึงอัตราการคุ้มครองที่มีให้กับสินค้าขั้นกลาง ที่ใช้เป็นปัจจัยการผลิตเข้ามาคำนวณด้วย ซึ่งแบ่งเป็นสองแนวคิดที่สำคัญ คือ แนวคิดของ Balassa และ Corden ความแตกต่างระหว่างสองแนวคิดนี้ คือ การพิจารณาถึงปัจจัยการผลิตที่ไม่มีการค้าระหว่างประเทศ (Non - Trade Input) ตามแนวคิดของ Balassa จะพิจารณาปัจจัยการผลิตชนิดนี้เสมือนปัจจัยการผลิตที่มีการค้าระหว่างประเทศ ขณะที่ตามแนวคิดของ Corden จะพิจารณาปัจจัยการผลิตที่ไม่มีการค้าระหว่างประเทศเหมือนปัจจัยการผลิตทั่วไป

ในการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองแท้จริงของประเทศไทย อาจทำให้มีการคลาดเคลื่อนได้ เนื่องจากมีความแตกต่างกันในระดับเทคโนโลยีการผลิตแม้ว่าจะมีการใช้นโยบายคล้ายกันในทุกสามประเทศ

วาริณี สังข์ศรีศรี (2517) ได้ศึกษาบทบาทของรัฐในการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ โดยใช้มาตรการภาษีอากร ซึ่งใช้แนวคิดการวัดอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของ Corden และทำการหาอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ และอะไหล่ยนต์ ได้ดังนี้ อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นคือ 160% ไม่ใช่เพียง 80% ตามตัวเลขอากรขาเข้า สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ใช้เพื่อการค้า เช่น รถแวน มีอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงเท่ากับ 77% และรถบรรทุกมีอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงเท่ากับ 70% สำหรับอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ จัดอยู่ในประเภทอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมและได้รับการยกเว้นภาษีขาเข้าสำหรับวัตถุดิบทั้งหมด ทำให้อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ประกอบและอุปกรณ์รถยนต์มีค่าสูงถึง 125% ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ยังคงเป็นอุตสาหกรรมทารก (Infant Industry)³ ทั้งนี้เพราะได้รับความคุ้มครองโดยอัตราภาษีและสิทธิพิเศษต่าง ๆ ในด้านอัตราภาษี โครงสร้างการลงทุนส่วนใหญ่เป็นการร่วมทุนระหว่างไทยกับต่างประเทศ ทำให้ต้นทุนในการผลิตค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมนี้ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เนื่องจากผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ ด้วยการให้อัตราภาษีคุ้มครองได้กระตุ้นให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องคือการเพิ่มขึ้นของโรงงานผลิตรถยนต์ประกอบและอุปกรณ์เพื่อเป็นอะไหล่และเพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ ทำให้การจ้างงานเพิ่มขึ้น ส่งผลให้รายได้ประชาชาติเพิ่มขึ้น

วาริณี สังข์ศรีศรี (2517) ยังได้ทำการวิเคราะห์ผลของการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่องของอุตสาหกรรมรถยนต์ 7 ประเภท ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ยานยนต์ อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ อุตสาหกรรมผลิตกระจกนิรภัยและกระจกแผ่น อุตสาหกรรมผลิตสี อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า อุตสาหกรรมผลิตหม้อน้ำรถยนต์ และอุตสาหกรรมผลิตแบตเตอรี่ โดยใช้การวิเคราะห์สมการถดถอย (Regression Analysis) โดยกำหนดให้มูลค่านำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมประเภทใดประเภทหนึ่งเป็นตัวแปรตาม ส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (GNP) และจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมแต่ละประเภทที่ได้รับการส่งเสริมเป็น

³ คำว่า "อุตสาหกรรมทารก" นี้มิได้มีความหมายในแง่ลบ แต่ที่จริงมีความหมายในแง่บวก กล่าวคือ ในระยะเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรม จำเป็นอยู่เองที่ต้องมีการปกป้องคุ้มครองการแข่งขันจากต่างประเทศ แต่เมื่อเวลาผ่านไปถ้าหากกลับไม่ยอมเติบโต ก็จะทำให้อุตสาหกรรมทารกมีความหมายในแง่ลบ

ตัวแปรต้น ผลการทดสอบพบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (GNP) กับมูลค่านำเข้าสินค้า มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ส่วนการส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเนื่อง 1 โรง มีผลต่อการลดมูลค่าการนำเข้าปีละหลายล้านบาท โดยมูลค่านำเข้าจะลดลงในอัตราเท่ากับ 12.2760 ล้านบาท ในอุตสาหกรรมผลิตอะไหล่ยานยนต์ ลดลงในอัตรา 63.936 ล้านบาทในอุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์ ลดลงในอัตรา 17.8383 ล้านบาทในอุตสาหกรรมผลิตกระจกนิรภัยและกระจกแผ่น ลดลงในอัตรา 35.9 ล้านบาทในอุตสาหกรรมผลิตสี ลดลงในอัตรา 181.6 ล้านบาทในอุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า ลดลงในอัตรา 13.9 ล้านบาทในอุตสาหกรรมผลิตหมอน้ำรถยนต์ และลดลงในอัตรา 7.54 ล้านบาทในอุตสาหกรรมผลิตแบตเตอรี่

Pairote Wongwuttivat (1975) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของการคุ้มครองอุตสาหกรรมระหว่างปี 1964 – 1974 โดยคำนวณอัตรการคุ้มครองตามราคา (NRP) และอัตรการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของ 58 อุตสาหกรรมในปี 1964 และ 82 อุตสาหกรรมในปี 1971 และ 1974 เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของภาษีศุลกากรในปีเหล่านั้น ผลการศึกษาพบว่า ในปี 1964 NRP ในกลุ่มยานยนต์มีค่าเท่ากับ 41.92% ส่วน ERP แบบ Balassa และ Corden ในกลุ่มยานยนต์มีค่า 420.83% และ 121.69% ตามลำดับ ในปี 1971 NRP และ ERP ในกลุ่มยานยนต์มีค่าเพิ่มสูงขึ้นจากปี 1964 และในปี 1974 อัตรการคุ้มครองโดยรวมมีค่าสูงขึ้นเนื่องจากในปี 1974 มีการขึ้นภาษีศุลกากรของสินค้าสำเร็จรูปและลดอัตรการขึ้นภาษีศุลกากรในสินค้าที่เป็นวัตถุดิบ งานศึกษาของ Pairote ซึ่งให้เห็นว่า การคุ้มครองอุตสาหกรรมทำให้เกิดการบิดเบือนในการจัดสรรทรัพยากรภายในประเทศ โดยมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เป็นสินค้าสำเร็จรูปมากกว่าอุตสาหกรรมที่ผลิตวัตถุดิบ

Somsak Kongkalai (1975) ได้ศึกษาถึงอัตรการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ของรถยนต์และรถบรรทุก ซึ่งพบว่าค่าอัตรการคุ้มครองที่แท้จริงที่คำนวณได้ มีแนวโน้มในทิศทางที่สูงขึ้นเรื่อยๆ จากปี 1969 จนถึงปี 1971 และยังคงศึกษาถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ของอุตสาหกรรมรถยนต์โดยใช้ค่า Domestic Resource Cost (DRC) ในการวัดและพบว่า มีค่าสูงกว่าในอุตสาหกรรมอื่น ๆ ซึ่งกล่าวได้ว่าอัตรการคุ้มครองที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการทดแทนการนำเข้าในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั้น ส่วนการศึกษาเกี่ยวกับการทดแทนการนำเข้าในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยพบว่ามีจำนวนแบบ ขนาด และรุ่นของรถมากเกินไป

บุปผา ตันตระกูล (2522) ได้ศึกษาโครงสร้างของการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศไทยโดยได้วัดอัตราการคุ้มครองของอุตสาหกรรมจากการใช้มาตรการศุลกากรและนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมในปีพ.ศ.2518 การวิเคราะห์ของบุปผาสามารถวัดอัตราการคุ้มครองได้ครอบคลุมทุกอุตสาหกรรมในช่วงที่มีการศึกษา ทำให้เปรียบเทียบผลของนโยบายของรัฐบาลที่มีต่อกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้สะดวก โดยการวิเคราะห์นี้ได้แบ่งอุตสาหกรรมออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ อุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า อุตสาหกรรมภายในประเทศ และอุตสาหกรรมส่งออก โดยอุตสาหกรรมรถยนต์จัดอยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า การศึกษาใช้ทั้งอัตราการคุ้มครองตามราคา (Normal Rate of Protection : NRP) และอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection : ERP) เพื่อวัดอัตราการคุ้มครองดังกล่าว ผลการศึกษาของบุปผา (2522) พบว่า อุตสาหกรรมภายในประเทศจะได้รับการคุ้มครองมากกว่าอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าและส่งออก โดยอุตสาหกรรมส่งออกได้รับการคุ้มครองต่ำสุด ดังนั้น ทำให้ผลประโยชน์จากการดำเนินนโยบายของรัฐบาลตกอยู่กับอุตสาหกรรมภายในประเทศมากกว่า อุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ นอกจากนี้ยังได้เสนอให้รัฐบาลปฏิรูประบบภาษีอากรใหม่โดยกำหนดให้มีการใช้อัตราภาษีอัตราเดียวกันในทุกอุตสาหกรรม เพื่อความเป็นธรรมและมีการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยสรุปแล้ว จากการศึกษาที่ผ่านมาในอดีตนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้รับการปกป้องค่อนข้างสูง ดังจะเห็นได้จากงานศึกษาของ Trairong (1970), วาริณี (2517), Somsak (1975), ที่ใช้ค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) เป็นตัววัด โดยทั้งของ Trairong และ วาริณี ต่างก็ใช้ค่า ERP แบบ Corden แต่แตกต่างกันตรงที่วาริณีพิจารณาเฉพาะกรณีมีมาตรการภาษีศุลกากรอย่างเดียว แต่ Trairong นอกจากจะพิจารณากรณียมีมาตรการภาษีศุลกากรอย่างเดียวแล้ว ยังทำการพิจารณากรณียใช้มาตรการภาษีศุลกากรร่วมกับนโยบายส่งเสริมการลงทุนด้วย ซึ่งก็ได้ข้อสรุปเหมือนกัน ส่วน Pairote (1975) และ บุปผา (2522) ต่างก็ทำการศึกษาทั้งอัตราการคุ้มครองตามราคา (NRP) และอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ซึ่งตัวเลขที่ได้จะมีความแตกต่างกันโดย NRP มักมีค่าน้อยกว่า ERP ซึ่งการใช้ค่า ERP จะเป็นการวัดที่มีความเหมาะสมกว่าถ้าเราต้องการทราบอัตราการปกป้องที่แท้จริง เพราะอัตราการปกป้องไม่ควรคำนวณจากความแตกต่างระหว่างราคาของสินค้าภายในประเทศและราคาของสินค้านั้นในตลาดโลก แต่ควรคำนวณจากความต่างของมูลค่าเพิ่ม (Value Added) นอกจากนั้นบุปผายังได้กล่าวอีกว่า การใช้ ERP จะเหมาะสมกว่า NRP เนื่องจาก ERP สามารถวัดอัตราการคุ้มครองของต้นทุนวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางได้ แต่ NRP จะวัดเฉพาะสินค้าขั้นสุดท้ายเท่านั้น อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะเป็นค่า NRP หรือ ERP ต่างก็แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับ

การปกป้องสูงเมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมในกลุ่มอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก

3.2.2 งานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของนโยบายภาษีต่อผู้ผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์หลังการเปิดเสรี

นโยบายการนำเข้าเสรีเป็นแนวคิดริเริ่มของกระทรวงอุตสาหกรรมโดยพลเอกประमाण อติเรกสาร ในรัฐบาลชาติชาย เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนรถยนต์ และราคารถยนต์ที่ขยับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดธุรกิจการซื้อขายใบจองรถในช่วงต้นปี 2533 จนทำให้ผู้บริโภคได้รับความเดือดร้อนจึงเรียกร้องให้รัฐบาลเข้ามาแก้ไขปัญหา นอกจากนี้การดำเนินนโยบายดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงที่ความต้องการให้ประเทศสมาชิกเปิดทำการค้าเสรีมากขึ้น เพื่อดำเนินการตามนโยบายการนำเข้าเสรี กระทรวงอุตสาหกรรมได้เสนอแนวทางไว้สามประการ คือ ประการแรก ยกเลิกข้อจำกัดเกี่ยวกับซีอีรถยนต์เพื่อให้กลไกตลาดเป็นตัวกำหนดรุ่น หรือแบบของรถยนต์นั่ง ประการที่สอง คือ ให้สามารถนำเข้ารถยนต์นั่งต่ำกว่า 2,300 ซีซี ได้โดยเสรี และประการสุดท้าย คือ ขอให้กระทรวงการคลังปรับภาษีต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับรถยนต์นำเข้า และขึ้นส่วนสำเร็จรูปจากต่างประเทศให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ผลิตขึ้นส่วนและผู้ประกอบรถยนต์นั่งในประเทศสามารถแข่งขันกับรถที่จะนำเข้าจากต่างประเทศได้

ผลพวงจากนโยบายดังกล่าวทั้งสุภาวดี จิรนาวกุล (2534) และสมบุญณ์ ศิริประชัย (2534) ต่างก็เห็นว่า ผลของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีอากรครั้งนี้จะมีผลต่อด้านอุปทานรถยนต์ผ่านกลุ่มบุคคลสามกลุ่ม คือ กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ กลุ่มผู้ผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ และกลุ่มผู้ค้ารถยนต์ ดังนี้

กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ สำหรับผู้ผลิตรถยนต์กลุ่มที่ได้รับผลกระทบกระท่อนหมากที่สุดได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์นั่ง ซึ่งจากโครงสร้างภาษีอากรใหม่พบว่า อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งลดลงมากกว่าร้อยละ 65 ทำให้ราคานำเข้าอยู่ในระดับใกล้เคียงกับราคาขายในประเทศ ซึ่งทำให้ในอนาคตจะต้องแข่งขันกับรถยนต์ที่นำเข้ามากขึ้น สำหรับผู้ผลิตรถยนต์นั่งที่จะได้รับผลกระทบมากจะเป็นพวกโรงงานที่มีการสต็อกสินค้าไว้ค่อนข้างมาก เพราะจะทำให้ต้องใช้เวลาในการระบายสต็อกเก่าและไม่สามารถจำหน่ายสินค้าในราคาเดิมได้ในสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้งสต็อกของ CKD (Completely Knocked Down) ที่แต่ละโรงงาน โดยเฉพาะผู้ผลิตที่ไม่มีโรงงานประกอบรถของตัวเอง ได้ทำการสต็อกไว้ก่อนประกาศใช้ภาษีอากรใหม่ ดังนั้นเมื่อผู้ผลิตนำมาใช้ประกอบรถยนต์จะทำให้ต้นทุนรถยนต์คงอยู่ในระดับสูง ซึ่งทางกลุ่มผู้ผลิตได้เรียกร้องให้รัฐบาล

เขตเศรษฐกิจและกำหนดระยะเวลาเขตเศรษฐกิจก่อนหน้าที่จะมีการประกาศลดภาษีอากร อย่างไรก็ตาม ผลกระทบนี้จะเป็นผลกระทบระยะสั้นและเกิดขึ้นครั้งเดียว (One Time Shock)

กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วน ซึ่งเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการผลิตรถยนต์ ที่ได้รับผลกระทบจากการที่รัฐบาลลดภาษีอากรพวกชิ้นส่วน CKD ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์หันไปนำเข้ามากขึ้น เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศยังคงมีต้นทุนสูง เนื่องจากการผลิตยังไม่เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และจากการที่ประเทศไทยยังไม่สามารถผลิตวัตถุดิบได้เอง ทำให้สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้เรียกร้องต่อรัฐบาลขอให้ทางรัฐบาลลดภาษีวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อย่างไรก็ตามผลกระทบของการลดอัตราภาษีอากรจะไม่รุนแรงนัก หากว่ารัฐบาลยังคงกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ตามเดิม

กลุ่มผู้ค้ารถยนต์ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ค้ารถยนต์ใหม่ และกลุ่มผู้ค้ารถยนต์เก่า โดยในแต่ละกลุ่มจะได้รับผลกระทบที่แตกต่างกันไป กล่าวคือ ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีอากรครั้งนี้จะกระทบต่อกลุ่มผู้ค้ารถเก่ามากกว่าผู้ค้ารถใหม่ ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มผู้ค้ารถใหม่มีสต็อกน้อยกว่าผู้ค้ารถเก่า และสามารถจะลดสต็อกของตนได้ โดยการยอมลดราคาของตนลง แต่สำหรับผู้ค้ารถเก่านั้นจะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก คือ นอกจากผู้บริโภคจะชะลอการซื้อรถเก่าออกไปแล้ว ผู้จำหน่ายยังต้องพยายามหาทางลดต้นทุนต่าง ๆ พร้อมทั้งพยายามกระตุ้นยอดขายโดยการลดราคาารถ และลดอัตราดอกเบี้ยผ่อนส่ง เพื่อระบายรถเก่าที่มีต้นทุนสูงให้ออกจากสต็อกให้มากที่สุด นอกจากนี้การที่ราคาารถใหม่ลดลงมากจะทำให้ผู้บริโภคมีความต้องการซื้อรถใหม่มากกว่ารถเก่า ยอดขายของธุรกิจรถยนต์เก่าอาจจะลดน้อยลง แต่ในทางกลับกันการที่ราคาารถเก่าลดลงในทิศทางเดียวกับรถใหม่ก็อาจจะเป็นการกระตุ้นให้ผู้ที่มีรายได้น้อยมีโอกาสจะซื้อรถมากขึ้น ซึ่งคนในกลุ่มนี้มีฐานใหญ่มากในระบบเศรษฐกิจไทย

ความแตกต่างทางการวิเคราะห์ของสุภาวดี จิรนาวกุล (2534) และ สมบูรณ์ ศิริประชัย (2534) อยู่ที่การวิเคราะห์แนวโน้มของอุตสาหกรรมรถยนต์หลังปรับโครงสร้างภาษีอากร โดยสุภาวดี จิรนาวกุล (2534) วิเคราะห์จากยอดจำหน่ายรถยนต์ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2534 และพบว่า ผลกระทบของการนำเข้ารถยนต์น่าจะส่งผลกระทบต่อยอดจำหน่ายของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศได้อย่างชัดเจนในปีถัดไป ซึ่งคาดว่าจะทำให้ผู้ผลิตภายในประเทศต้องปรับตัวและใช้กลยุทธ์การตลาดค่อนข้างสูง ดังนั้นการปรับโครงสร้างภาษีอากรนำเข้ารถยนต์ใหม่ครั้งนี้จะเป็นแรงผลักดันให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยมีการแข่งขันและพัฒนาคุณภาพเพื่อให้ทัดเทียมกับต่างประเทศ

สำหรับ สมบูรณ์ ศิริประชัย (2534) นั้นมองว่าการปรับโครงสร้างภาษีอากรครั้งนี้จะยังไม่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์มากนัก เพราะยังคงมีสิ่งที่เป็นปัญหาในอนาคตก็คือ รัฐบาลยังบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) ถึง 54% ในกรณีรถยนต์นั่งและ 61% ในกรณีรถปิกอัพ สมบูรณ์ ศิริประชัย ทำการวิเคราะห์ตามแบบของ Vousden (1970) และสามารถสรุปในแง่ทฤษฎีว่า แม้จะมีการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าของรถยนต์นำเข้าครบชุด (Completely Knocked Down : CKD) ให้ต่ำลง แต่ยังคงมีภาษีนำเข้า 20% และรัฐบาลไทยยังบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) จำนวน 54% และ 61% ในกรณีรถยนต์นั่งและรถปิกอัพตามลำดับ เศรษฐกิจไทยก็จะต้องมีภาระของต้นทุนสังคม (Deadweight Loss) จากนโยบายดังกล่าว ดังนั้นแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังคงต้องดำเนินต่อไปเพื่อให้อุตสาหกรรมนี้สามารถยืนบนขาตนเอง

วัตถุประสงค์หลักของรัฐบาลที่มีนโยบายลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์โดยลดภาษีนำเข้าและเปิดให้มีการนำเข้าเสรีนั้นมีด้วยกันสามประการ คือ ประการแรก เพื่อให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการแข่งขันกันมากขึ้น ประการที่สอง เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนรถยนต์และราคารถยนต์ที่ขยับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และประการสุดท้าย เพื่อให้ผู้บริโภคมีโอกาสในการเลือกมากขึ้น

การใช้นโยบายดังกล่าวได้บรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาลหรือไม่ เราสามารถหาคำตอบได้จากงานวิจัยของ กวัลยติกอร์ กุลาตี (2537) ซึ่งได้ศึกษาผลของการลดภาษีรถยนต์ของรัฐบาลไทยว่ามีความสำเร็จมากน้อยเพียงใด และได้ประเมินผลดังกล่าวตามวัตถุประสงค์ 3 ประการข้างต้น โดยในการศึกษาได้จำกัดขอบเขตเฉพาะรถยนต์นั่ง และได้แบ่งการศึกษาออกเป็นผลที่มีต่อราคาและผลที่มีต่อการแข่งขันในตลาดรถยนต์ การศึกษาผลที่มีต่อราคาเป็นการศึกษาถึงดัชนีราคารถยนต์ อัตราส่วนกำไรที่ผู้ประกอบการได้รับ และการหาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างดัชนีราคารถยนต์ในประเทศและราคารถยนต์นำเข้า สำหรับการศึกษาค่าผลที่มีต่อการแข่งขันเป็นการศึกษาถึงการปรับตัวของอุปทานรถยนต์ จำนวนผู้ค้าและส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทผู้ค้ารถยนต์ อัตราส่วนการกระจุกตัวของตลาด และการแข่งขันที่ไม่ใช่ราคา โดยใช้ข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิในการศึกษา ซึ่งข้อมูลปฐมภูมินั้นมาจากบริษัทรถยนต์รายใหญ่ที่มีส่วนแบ่งตลาดเป็นจำนวนมาก 8 บริษัท และใช้ข้อมูลรายเดือนระหว่างมกราคม 2534 ถึงเดือนมิถุนายน 2536 ในการวิเคราะห์ราคา

ผลการศึกษาด้านราคาพบว่า ราคารถยนต์ได้มีการปรับลดลงภายหลังจากที่มีการใช้นโยบายลดภาษีในรถยนต์ทุกรุ่นและทุกขนาด โดยผู้ผลิตเปลี่ยนแปลงราคาน้อยกว่าการเปลี่ยนแปลงภาษี กำไรของผู้ประกอบการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลังจากสต็อกของรถยนต์ที่เสียภาษีในอัตราเต็มหมดไป และความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีราคารถยนต์นำเข้าและดัชนีราคารถยนต์ในประเทศมีความสัมพันธ์กันค่อนข้างสูง

ผลการศึกษาด้านการแข่งขันพบว่า การลดภาษีทำให้ตลาดรถยนต์มีการแข่งขันมากขึ้น จำนวนผู้ค้ารถยนต์และอุปทานรถยนต์จากต่างประเทศได้เพิ่มขึ้นมาก ผลจากนโยบายของรัฐบาลทำให้โครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงจากตลาดที่มีผู้ขายน้อยรายมาเป็นตลาดที่มีการแข่งขันกันมากขึ้น การกระจายขนาดของธุรกิจสูงขึ้น และผู้ค้ารถยนต์มีการแข่งขันกันมากทั้งในด้านผลิตภัณฑ์และการส่งเสริมการขาย

ผลการประเมินนโยบายลดภาษีรถยนต์นี้สรุปได้ว่าเป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ อุตสาหกรรมมีการแข่งขันกันมากขึ้น สามารถแก้ปัญหาการขาดแคลนรถยนต์และราคารถยนต์ที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็วและทำให้ผู้บริโภคมีโอกาสในการเลือกมากขึ้น

แม้ว่างานของ กวัลยิตกอร์ กุลชาติ (2537) จะกล่าวถึงผลของนโยบายต่อราคารถยนต์ แต่ในความเป็นจริงแล้วการกำหนดราคารถยนต์ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ อีกด้วย และเป็นเพียงการศึกษาพฤติกรรมตลาดโดยกว้าง ๆ เท่านั้น ซึ่งงานของ กุลธิดา เดชโยธิน (2539) จะทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคารถยนต์และเป็นการศึกษาโดยเฉพาะ ซึ่ง กุลธิดา เดชโยธิน ได้พรรณนาถึงโครงสร้างการตลาด และการกำหนดราคารถยนต์ โดยทำการศึกษาในรถยนต์บางยี่ห้อ และบางขนาดเท่านั้น ผลการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยในช่วงเวลาที่ทำการศึกษานั้นส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมประกอบมากกว่าผลิตรถยนต์ ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ร้อยละ 90 เป็นรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ลักษณะของตลาดแบ่งเป็นรถยนต์ระดับล่างซึ่งมีการแข่งขันค่อนข้างสูง และตลาดรถยนต์ระดับบนซึ่งจะเป็นลักษณะของผู้นำเข้า ส่วนปัจจัยที่กำหนดราคารถยนต์มีข้อสรุปที่น่าสนใจ คือ นโยบายของรัฐบาลโดยเฉพาะนโยบายด้านภาษีอากรซึ่งมีความสัมพันธ์กับราคารถยนต์ในแต่ละช่วงของการใช้นโยบายต่าง ๆ ซึ่งการกำหนดราคารถยนต์ในประเทศไทยอาจแบ่งได้เป็น 3 ช่วงเวลาตามนโยบายด้านภาษีของรัฐบาล ได้แก่ ช่วงนโยบายส่งเสริมการลงทุน ช่วงนโยบายการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ และช่วงนโยบายปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์

ในระยะเวลา 30 ปีแรก นับตั้งแต่มีอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นในประเทศไทย เราจะพบว่าอุตสาหกรรมนี้ได้รับการคุ้มครองมาโดยตลอด มีความพยายามหลายครั้งหลายคราในการยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมทารถนี้ แต่ท้ายที่สุดแล้วนโยบายการเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ และการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าลดลงก็ได้ประสบความสำเร็จในคณะรัฐบาลชั่วคราวของ นายกรัฐมนตรีอานันท์ ปันยารชุน โดยมูลเหตุที่ทำให้รัฐบาลชุดนี้สามารถทำได้สำเร็จน่าจะมาจาก การที่ทิศทางของเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยกำลังก้าวเข้าสู่ยุคของการเปิดเสรีทางการค้า และการลงทุน (Liberalization) และการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ (Privatization) ประกอบกับทั้ง สื่อมวลชนและนักวิชาการต่างเห็นพ้องต้องกันว่า การคุ้มครองอุตสาหกรรมทารถนี้ต่อไปจะเป็น ภาระของสังคมอย่างมาก และผู้ที่เดือดร้อนที่สุดก็คือชาวบ้านที่ต้องซื้อรถราคาแพงกว่าปกติ ถ้ามีการนำเข้าโดยเสรีภาระของสังคมส่วนนี้ย่อมต้องถูกขจัดออกไป การดำเนินงานของรัฐบาลทำให้ การคุ้มครองลดลงหรือไม่สามารถดูได้จากงานศึกษาต่อไปนี้

สุระ ประยูรวงศ์ (2539) ได้ทำการศึกษาศักยภาพการขยายตัวของรถปิกอัพกับรถยนต์นั่ง และแนวโน้มของตลาดรถยนต์ในอนาคตเมื่อมีการเปิดเสรี พร้อมทั้งศึกษาโครงสร้างการผลิต และผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องและ อุตสาหกรรมสนับสนุน ในการศึกษาจะวิเคราะห์ภาวะและแนวโน้มของอุตสาหกรรม และ วิเคราะห์อัตราการค้าคุ้มครองที่แท้จริงเปรียบเทียบรถยนต์นั่งและรถปิกอัพภายใต้ผลกระทบของ ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มการค้าเสรีอาเซียนและข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตรา ภาษีศุลกากรและการค้า ผลการศึกษาพบว่า อัตราการค้าคุ้มครองในปัจจุบันของรถยนต์นั่งต่ำกว่า รถปิกอัพ และอัตราภาษีที่จะทำให้อุตสาหกรรมดำเนินอยู่ได้สำหรับรถยนต์นั่งและรถปิกอัพเป็น ร้อยละ 40 และร้อยละ 30 ตามลำดับ⁴ ได้ค่าอัตราการค้าคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่อต้องลดอัตรา ภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเป็นร้อยละ 60 50 40 และ 30 ประกอบกับต้องลดอัตราภาษีนำเข้า ชิ้นส่วนถอดแยกชุด และลดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศพร้อม ๆ กัน เท่ากับ 297.81 204.28 115.46 และ 38.40 ตามลำดับ ขณะที่ค่าอัตราการค้าคุ้มครองของรถปิกอัพเมื่อต้องลด อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเป็นร้อยละ 60 50 40 และ 30 ประกอบกับต้องลดอัตราภาษี นำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด และเพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศพร้อม ๆ กัน เท่ากับ 388.91

⁴งานศึกษานี้ได้สมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 ตามลำดับ โดยอัตราภาษีที่ร้อยละ 40 และ 30 เป็นอัตราภาษีที่จะทำให้อุตสาหกรรมดำเนินอยู่ได้สำหรับรถยนต์นั่งและรถปิกอัพตามลำดับ เพราะค่าดังกล่าวยังให้ค่าอัตราคุ้มครองที่มีค่าเป็นบวก การผลิตรถยนต์ในประเทศยังคงสามารถดำเนินการอยู่ได้และมีศักยภาพที่จะ แข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศ

311.41 237.41 และ 154.41 ตามลำดับ และเมื่อเปิดเสรีมากขึ้นรถปิกอัพจะมีความพร้อมและมีศักยภาพที่จะดำรงอยู่ และแข่งขันกับต่างประเทศได้มากกว่ารถยนต์นั่ง โดยเฉพาะข้อได้เปรียบของอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของรถปิกอัพ

วัชริน มีรอด (2539) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงของมาตรการภาษีศุลกากรซึ่งจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมนั้น ๆ ในการศึกษาได้ใช้ทั้งอัตราการคุ้มครองตามราคา (Nominal Rate of Protection) และอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate of Protection) ในการวัดในช่วงปี พ.ศ.2533 – 2540 โดยคำนวณจากอัตราภาษีตามกฎหมายและอัตราภาษีที่เก็บได้จริง และวัดในอุตสาหกรรมทั้งหมด 20 อุตสาหกรรม

ผลการศึกษาโดยภาพรวมพบว่า อัตราการคุ้มครองตามราคาในปี พ.ศ.2533 2535 2538 และ 2540 โดยใช้อัตราภาษีตามกฎหมายจะพบว่าอุตสาหกรรมของไทยมีอัตราการคุ้มครองตามราคาที่คำนวณจากอัตราภาษีที่เก็บได้จริงนั้นมีค่าต่ำกว่าอัตราภาษีตามกฎหมายถึงเกือบเท่าตัว กล่าวคือ อัตราการคุ้มครองตามราคาโดยใช้อัตราภาษีที่เก็บได้จริงมีค่าเท่ากับร้อยละ 15.15 13.58 8.62 และ 6.92 ตามลำดับ

ในด้านของอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (ERP) ตามแนวคิดของ Balassa โดยใช้อัตราภาษีตามกฎหมายในปี 2533 2535 2538 และ 2540 พบว่า อุตสาหกรรมไทยมีค่า ERP เฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 95.52 56.79 23.81 และ 14.78 ตามลำดับ ขณะที่อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงตามแนวคิดของ Corden ในช่วงเวลาเดียวกันมีค่าเท่ากับร้อยละ 53.13 48.28 21.48 และ 14.73 ตามลำดับ ในด้านของอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงที่คำนวณจากอัตราภาษีที่เก็บได้จริงตามแนวคิดของ Balassa มีค่าเท่ากับร้อยละ 32.04 28.33 16.18 และ 12.48 ตามลำดับ ขณะที่อัตราการคุ้มครองที่แท้จริงตามแนวคิดของ Corden มีค่าเท่ากับร้อยละ 15.58 13.51 7.65 และ 6.37 ตามลำดับ

จากข้างต้นจะเห็นได้ว่า อัตราการคุ้มครองโดยเฉลี่ยในแต่ละปีมีค่าลดลง ดังนั้นผลการปรับลดภาษีคาดว่าจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ เพราะการปรับโครงสร้างภาษีจะทำให้ราคาสินค้าทุนและอุปกรณ์นำเข้าลดลงซึ่งเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ให้สามารถเลือกใช้วัตถุดิบนำเข้าได้ วัชริน (2539) ได้กล่าวถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ไว้ว่า กลุ่มยานพาหนะและชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมประเภทแข่งขันกับการนำเข้า มีอัตราการนำเข้าขยายตัวลดลงอย่างเห็นได้ชัดในช่วงปี 2533 – 2536 จากร้อยละ 10 เหลือเพียงร้อยละ 8 สาเหตุเนื่องจากการเติบโตของการลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวซึ่งสืบเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยเป็นตลาด

ของรถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของโลกและเป็นตลาดของรถจักรยานยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับห้าของโลก

ในด้านของอัตราภาษีขาเข้ามีค่าระหว่างร้อยละ 0 –100 อัตราภาษีขาเข้าเฉลี่ยของยานยนต์ในช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงภาษีมียุทธศาสตร์เท่ากับร้อยละ 85 และรถจักรยานยนต์มีค่าเฉลี่ยร้อยละ 40 การมีอัตราภาษีขาเข้าสูงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีค่าอัตราการค้าคุ้มครองที่แท้จริงแบบ Balassa มากกว่าหนึ่งพัน และอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีค่าอัตราการค้าคุ้มครองที่แท้จริงแบบ Balassa มากกว่าร้อยละเปอร์เซ็นต์ ผลการปรับลดภาษีในครั้งนี้คาดว่าจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากการผลิตส่วนใหญ่อาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบภายในประเทศ

กล่าวโดยสรุปได้ว่า งานศึกษาทั้งของ กวัลยิตกอร์ (2537) และ กุลธิดา (2539) ต่างก็ชี้ให้เห็นว่านโยบายภาษีมียุทธศาสตร์ของผู้ผลิตในการกำหนดราคา และการลดอัตราภาษีจะทำให้เกิดการแข่งขันมากขึ้น แม้ว่าในระยะแรกของการปรับภาษีอากรจะมีกลุ่มผู้ผลิตบางกลุ่มได้รับความเดือดร้อน เช่น กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ดังที่งานของ สุภาวดี (2534) และ สมบูรณ์ (2534) ได้กล่าวไว้ อย่างไรก็ตามผลกระทบต่อผู้ผลิตได้รับเป็นเพียงผลระยะสั้น กล่าวคือ ในระยะสั้นผู้ผลิตรถยนต์จะได้รับผลกระทบจากการจำหน่ายที่ชะงักงันจนทำให้การผลิตชะงักลง แต่ในระยะยาวแล้วผู้ผลิตที่สามารถปรับตัวให้มีประสิทธิภาพและเทคโนโลยีสูงขึ้นจะได้รับประโยชน์จากตลาดที่ขนาดใหญ่ขึ้นทั้งตลาดภายในและนอกประเทศ เช่นเดียวกับกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จะได้รับผลกระทบจากการลดอัตราภาษีอากรไม่มากนัก หากรัฐบาลยังมีการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) อยู่ แต่ในระยะยาวผู้ผลิตชิ้นส่วนจะต้องปรับตัวโดยต้องผลิตสินค้าที่มีระดับเทคโนโลยีสูงขึ้นเพื่อให้ใช้กับรถยนต์ทั้งที่ใช้ในประเทศและต่างประเทศ อีกนัยหนึ่งคือ ต้องมุ่งสู่การส่งออกมากขึ้น

สำหรับงานของสุระ (2539) และ วชิริน (2539) ชี้ให้เห็นว่า การปรับอัตราภาษีเพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดเสรีทำให้อัตราการค้าคุ้มครองของอุตสาหกรรมรถยนต์ลดลง การเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้มีส่วนช่วยให้อุตสาหกรรมไทยหลายประเภทมีโอกาสในการแข่งขันได้มากขึ้น อาทิ อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับประโยชน์จากการปรับลดภาษีและส่งผลดีต่อเนื่องไปยังอุตสาหกรรมรถยนต์สำเร็จรูปไม่ว่าจะเป็นกลุ่มรถยนต์นั่ง หรือรถปิกอัพ ส่วนความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศจะมีมากขึ้นเพียงไรก็ต้องขึ้นอยู่กับตัวผู้ผลิตเองด้วย ผู้ผลิตจะต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต ตลอดจนการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพหรือมีการใช้

เทคโนโลยีเพิ่มขึ้น มิฉะนั้นประเทศไทยอาจสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับประเทศคู่แข่งก็เป็นได้

3.2.3 งานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของนโยบายภาษีรถยนต์ต่อผู้บริโภครถยนต์

กลุ่มผู้บริโภคเป็นผู้ต้องรับภาระรถยนต์ราคาแพงมาเกือบ 30 ปี (2504 – 2533) และเพิ่งได้รับผลพวงจากนโยบายการนำเข้ารถยนต์เสรี และการปรับโครงสร้างภาษีขาเข้าใหม่จากรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน ผู้บริโภคมีการปรับตัวและได้รับสวัสดิการเพิ่มเติมอย่างไรบ้างสามารถดูได้จากงานต่าง ๆ ดังนี้

สุภาวดี จิรนาวากุล (2534) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงภาระภาษีการประกอบรถยนต์ของผู้ผลิตภายในประเทศ แล้วใช้วิธีเชิงพรรณนากล่าวถึงพฤติกรรมผู้บริโภคและพยากรณ์แนวโน้มสิ่งที่จะเกิดขึ้นไว้ว่า ภายหลังจาก "นโยบายการนำเข้ารถยนต์นั่งโดยเสรี" ได้ถูกนำกลับมาใช้อีกครั้งหนึ่งในช่วงเมษายน 2534 เป็นผลให้ผู้บริโภคบางส่วนชะลอการซื้อรถใหม่ เพื่อรอซื้อรถราคาถูกลง และในบางรายที่ได้จ่ายเงินเป็นค้ำมัดจำจองรถไว้แล้วก็ยกเลิกการจองโดยยอมให้บริษัทรับเงินมัดจำทำให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ในช่วงดังกล่าวขายตัวในอัตราที่ชะลอตัวลงอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตามคาดว่าผลของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีดังกล่าว จะทำให้ผู้บริโภคสามารถซื้อรถยนต์นั่งใหม่ในราคาที่ถูกลง ในกรณีของรถยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศคาดว่าจะสามารถลดลงได้ประมาณร้อยละ 13 – 15 เป็นผลมาจากการลดภาษีอากรของ CKD จากเดิมที่เสียร้อยละ 112 เหลือร้อยละ 20 ซึ่งจะทำให้ภาระภาษีเกี่ยวกับการประกอบของผู้ผลิตรถยนต์นั่งภายในประเทศลดลงร้อยละ 80.87 แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดราคารถยนต์ยังขึ้นอยู่กับอัตราภาษีการค้าและเทศบาลในชั้นการจำหน่ายอีกด้วย ซึ่งจากมติของคณะรัฐมนตรีให้มีการปรับอัตราภาษีดังกล่าวเพิ่มขึ้นสำหรับรถยนต์นั่งที่มีขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี ไม่ว่าจะใช้เครื่องยนต์เบนซินหรือดีเซล เป็นร้อยละ 35 จากเดิมร้อยละ 33 ทำให้ภาระภาษีการค้ารวมภาษีเทศบาลเป็นร้อยละ 38.5 ในขณะที่รถยนต์นั่งขนาดเกินกว่า 2,300 ซีซี ไม่ว่าจะใช้เครื่องยนต์ประเภทใดเก็บในอัตราเดียวกันคือ ร้อยละ 44 จากเดิมที่รถยนต์นั่งที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินเสียร้อยละ 44 และร้อยละ 55 สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ทั้งนี้สัดส่วนต้นทุนภาษีคิดเป็นร้อยละ 56 ของต้นทุนรวมในการจำหน่ายรถยนต์นั่ง

นอกจากนี้ อัตราการลดราคารถยนต์ยังขึ้นกับราคาวัตถุดิบชิ้นส่วนภายในประเทศที่นำเข้ามาประกอบรถยนต์ ซึ่งมีอัตราบังคับใช้ร้อยละ 54 ด้วย ราคารถยนต์ที่ลดลงจะเป็นลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากผู้ผลิตต้องค่อย ๆ ระบายสต็อกเก่าที่ไม่ได้รับการชดเชยภาษีจาก

รัฐบาล แม้ว่าราคาครถยนต์จะลดลงในอัตราเท่าใดก็ตาม คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นก็คือการใช้
จ่ายของผู้บริโภคสำหรับรถยนต์จะเพิ่มขึ้นเนื่องจากผู้บริโภคมีความรู้สึกที่อำนาจซื้อของตนสูงขึ้น

นอกเหนือจากพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปแล้ว อีกสิ่งหนึ่งที่นักเศรษฐศาสตร์
สนใจก็คือการเปลี่ยนแปลงในส่วนเกินผู้บริโภค (Consumer's Surplus) ซึ่งงานวิจัยของ
ไพชยนต์ เมทนีดลภูมิ (2542) ได้ศึกษาผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครอง
อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย โดยได้แบ่งตลาดรถยนต์ออกเป็น 2 ตลาด คือตลาดรถยนต์
นำเข้าและตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และแบ่งรถยนต์ออกเป็น 2 ขนาดตามความจุ
กระบอกลูก คือรถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2,400 ซีซี) และรถยนต์ขนาดใหญ่ (มากกว่า 2,400 ซีซี)
และเนื่องจากข้อมูลที่จะต้องใช้ในการศึกษาอุปทานของรถยนต์นั้น ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ
ต้นทุนการผลิต ซึ่งไม่ได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ดังนั้นจึงไม่ได้ทำการศึกษาด้านอุปทาน
รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ แต่ได้สมมติให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมี 2 ลักษณะ
คือ อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์และอุปทานรถยนต์ที่
ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

ผลการศึกษาพบว่า หากลดอัตราภาษีลง 100 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเป็นการยกเลิกการคุ้มครอง
อุตสาหกรรมรถยนต์ลงทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 - 2541 สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กในตลาด
รถยนต์นำเข้า ส่วนเกินผู้บริโภครถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นประมาณ 32,732 ล้านบาท ส่วนในตลาด
รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นไม่เกิน
20,654 ล้านบาท สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่ในตลาดรถยนต์นำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์
นำเข้าจะเพิ่มขึ้นประมาณ 10,210 ล้านบาท ส่วนตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกิน
ของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นไม่เกิน 1,033 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม การลดอัตราภาษีนำเข้าแม้ว่าจะทำให้สวัสดิการผู้บริโภคเพิ่มขึ้น แต่นั่น
หมายความว่ารายได้รัฐที่เคยได้รับจากภาษีศุลกากรย่อมลดลงไปด้วย เราจะมาพิจารณาดูว่า
รัฐบาลมีรายได้ลดไปมากน้อยเพียงไร และรัฐควรจะทำเช่นไรเมื่อรายได้ลดลง เพราะรัฐเองก็
จำเป็นที่จะต้องมียาได้เพื่อใช้ดำเนินงานต่าง ๆ ของประเทศด้วย

สุภาวดี จิรนาวากุล (2534) กล่าวว่า ผลกระทบต่อรัฐบาลที่เห็นได้ชัด ก็คือ การที่
รัฐบาลจะต้องสูญเสียรายได้จำนวน 7,000 ล้านบาท⁵ จากการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าดังกล่าว

⁵ ตัวเลขมาจากสื่อมวลชนขนาดนั้น

นอกจากนี้ก็ยังเป็นการสร้างแรงกดดันต่อปัญหาจากการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ที่อาจจะมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นจากการนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้น ในขณะที่เดียวกันจำนวนรถยนต์ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จะก่อให้เกิดปัญหาของสภาพการจราจรที่แออัด แม้จะมีความพยายามหาทางควบคุมและแก้ไขปัญหาจราจร โดยให้การขนส่งน้ำมันผ่านท่อใต้ดิน หรือการสร้างสะพานลอยตามสี่แยกต่าง ๆ รวมทั้งปรับภาษีป้ายประจำปีให้สูงขึ้นเพื่อควบคุมจำนวนรถยนต์

งานของไพชยนต์ เมทนีดลภูมิ (2542) ได้แสดงให้เห็นถึงส่วนเกินผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงแล้ว ในส่วนของรายได้รัฐนั้นพบว่า สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กในตลาดรถยนต์นำเข้าจะมีส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นโดยโอนมาจากภาษีของรัฐบาลประมาณ 31,236 ล้านบาท สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่ในตลาดรถยนต์นำเข้า ส่วนเกินผู้บริโภครถยนต์นำเข้าจะเพิ่มขึ้นโดยโอนมาจากภาษีของรัฐบาลประมาณ 10,022 ล้านบาท

จากข้อมูลข้างต้นเราอาจกล่าวได้ว่างานของ สุภาวดี (2534) และไพชยนต์ (2542) แม้ว่าจะพิจารณาต่างมุมกัน โดยสุภาวดีดูที่พฤติกรรมผู้บริโภค แต่ไพชยนต์ดูที่ส่วนเกินผู้บริโภค แต่ต่างก็พบว่าผู้บริโภคสามารถซื้อรถยนต์นั่งใหม่ในราคาที่ถูกลงประมาณร้อยละ 13 -15 ส่วนงานของไพชยนต์ก็พบว่า ผู้บริโภคมีสวัสดิการเพิ่มขึ้น แม้วานโยบายการลดภาษีรถยนต์จะทำให้ผู้บริโภคมีส่วนเกินเพิ่มขึ้น แต่ก็ทำให้รายได้รัฐลดลง ซึ่งนโยบายลดภาษีรถยนต์จะเป็นนโยบายที่เหมาะสมถ้ายอมรับว่ารัฐบาลไม่ได้อยู่ในสภาวะที่ต้องเลือกนโยบายนี้และไม่เลือกนโยบายอื่น (เพื่อแก้ปัญหาสำคัญเร่งด่วนอื่น ๆ ของประเทศ) และการสูญเสียรายได้ในส่วนนี้จะไม่ใช่ต้นทุนที่มากมายนัก เมื่อพิจารณาในยามที่รัฐบาลมีทรัพยากรจำนวนมาก (ในรูปของภาษีที่เก็บได้) และสามารถใช้จ่ายได้ โดยไม่ต้องกังวลกับปัญหางบประมาณถ้าเงินคงคลังยังเหลืออยู่อีกเป็นจำนวนมาก

3.2.4 งานศึกษาด้านอุปสงค์ของรถยนต์

การศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดความต้องการรถยนต์ในอดีตที่ผ่านมา มักจะวางกรอบของการศึกษาแนวคิดในเรื่อง Stock Adjustment ซึ่งเป็นแนวคิดที่ใช้ค้นแพร่หลายในการศึกษาความต้องการของสินค้าคงทน สำหรับในกรณีของรถยนต์ก็เป็นสินค้าคงทนประเภทหนึ่งด้วยเช่นกัน ซึ่งตามแนวคิดของ Stock Adjustment นั้น รถยนต์ใหม่จะถูกพิจารณาเป็นส่วนหนึ่งของทุนที่เพิ่มเข้าสู่สต็อกของรถยนต์ เพื่อให้ปริมาณรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นถึงระดับที่ต้องการของสังคม และอัตราการเพิ่มก็จะขึ้นอยู่กับความแตกต่างของปริมาณรถยนต์ในระดับที่ต้องการ แต่ข้อสมมติฐานของแบบจำลอง Stock Adjustment นั้นมีลักษณะบางอย่างที่ไม่เหมาะสมเมื่อนำมาประยุกต์ใช้กับ

รถยนต์จากการกำหนดให้รถยนต์ที่ทำการศึกษามีหน่วยเดียวกัน ทำให้สามารถทดแทนกันได้ อย่างสมบูรณ์ ทั้ง ๆ ที่ในความเป็นจริงแล้วบริการที่ได้จากรถยนต์นั้นจะแตกต่างกันทั้งในแง่ บริการและการขนส่งที่ได้รับ

งานวิจัยของ Wykoff C. Frank (1973) ได้พยายามแก้ไขข้อบกพร่องในเรื่องหน่วยนับนั้น โดยพยายามแยกตลาดของรถยนต์ออกเป็นรถยนต์ใหม่และเก่า แต่ Wykoff ก็ยังคงถือว่า รถยนต์เก่าเป็นสินค้าที่เหมือนกัน (Homogeneous Goods) นอกจากนั้นยังพบว่าความยืดหยุ่นของความต้องการรถยนต์ใหม่และเก่าต่อราคาและรายได้นั้นมีค่าแตกต่างกัน โดยความยืดหยุ่นต่อรายได้ของรถยนต์ใหม่จะสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้ว

นอกเหนือจากความคิดในการวิเคราะห์ความต้องการรถยนต์นั่ง ที่วางอยู่บนกรอบของ ทฤษฎี Stock Adjustment แล้ว การวิเคราะห์ความต้องการรถยนต์นั่งยังมีแนวความคิดในอีก แนวทางหนึ่ง ในการศึกษาถึงความต้องการรถยนต์ โดยวิเคราะห์ถึงการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ ใหม่ และการซื้อทดแทน หรือการซื้อเพิ่ม รวมทั้งปัจจัยหลักที่อยู่เบื้องหลังความต้องการรถยนต์ ใหม่ นั่นก็คือ ความต้องการทดแทนรถยนต์ที่ครอบครองอยู่โดยรถยนต์ใหม่

งานของ Armstrong G.A. และ Odlingg – Smees C.J. (1979) ได้ทำการศึกษาถึงความ ต้องการเฉพาะรถยนต์ใหม่และความต้องการรถยนต์ใหม่ โดยมากเกิดมาจากผู้บริโภคที่เป็น เจ้าของรถยนต์อยู่แล้ว โดยรถยนต์แบบใหม่จะเป็นสิ่งกระตุ้นให้เกิดการขายรถยนต์เก่าและซื้อคัน ใหม่ แนวความคิดของรสนิยมชอบของใหม่ถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์ธรรมชาติของการตัดสินใจ ที่จะขายรถยนต์ที่ครอบครองอยู่ หรืออาจขายรถยนต์คันเก่าและซื้อคันใหม่ โดยที่เป็นการศึกษา ถึงเป็นปัจจัยหลักที่อยู่เบื้องหลังความต้องการ อย่างไรก็ตามเมื่อกำหนดสินค้ามาให้ การทำการ ซื้อใหม่และขายคันเก่าจะเกิดขึ้นในสองลักษณะด้วยกัน ได้แก่การซื้อใหม่และขายรถยนต์คันเก่า ในลักษณะปกติ ซึ่งจะถูกกำหนดจากปัจจัยภายนอก อันได้แก่ระดับของรายได้และสินเชื่อ ในอีก ลักษณะหนึ่งจะเป็นลักษณะผิดปกติ โดยผู้วิจัยระบุให้ปัจจัยภายนอกที่มากำหนดนั้นจะอยู่ในรูป ของการเปลี่ยนแปลง

สำหรับประเทศไทยงานของ วีรชาติ วิทย์บุรณานนท์ (2523) ได้ประมาณค่าอุปสงค์ของ รถยนต์ โดยใช้ตัวแปรอธิบายคือ ระดับรายได้ สต็อกของรถยนต์ในปีที่ผ่านมา ราคาเฉลี่ยของ รถยนต์ ปริมาณเครดิตที่ให้โดยบริษัทเงินทุน อัตราดอกเบี้ย จำนวนประชากร การเปลี่ยนแปลง ราคาน้ำมัน จำนวนประชากรต่อรถหนึ่งคัน ยอดขายบ้านจัดสรร และจำนวนรถยนต์นั่งที่

ต้องการเพื่อทดแทน ในการศึกษา วีรชาติ ใช้วิธีการตัดตัวแปรที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติออกไป โดยได้ข้อสรุปว่า ความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์ต่อรายได้มีค่ามากกว่าความยืดหยุ่นต่อราคา

พลเทพ แสนยานุสิน (2537) ได้สำรวจถึงบทบาทของปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อความต้องการรถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร แบบจำลอง Multinomial Logit ได้ถูกนำมาใช้กับข้อมูลเพื่อประมาณค่าผลกระทบของปัจจัยที่ถูกเลือก การสุ่มตัวอย่างจากผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ โดยอาศัยรถยนต์ที่จดทะเบียน โดยแบ่งตัวอย่างออกเป็น 4 กลุ่ม คือ 1.กลุ่มที่ไม่เปลี่ยนแปลงการถือครองรถ 2.กลุ่มซื้อรถยนต์ใหม่ 3.กลุ่มที่ซื้อรถยนต์ทดแทน 4.กลุ่มซื้อรถยนต์เพิ่ม ตัวแปรที่ถูกเลือกสำหรับการวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมผู้บริโภคประกอบด้วย อายุของหัวหน้าครัวเรือน จำนวนสมาชิกของครัวเรือน วิธีการเดินทางของผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ ระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน ระดับรายได้ มูลค่าของรถยนต์

ผลการวิเคราะห์ทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ 95% พบว่าในกลุ่มที่ซื้อรถยนต์ใหม่ตัวแปรรายได้ จำนวนผู้ใหญ่ที่รับบริการจากรถ จำนวนเด็กที่รับบริการจากรถ จำนวนรถยนต์ที่ถือครอง และระยะทางในการเดินทางไปทำงาน เป็นตัวแปรที่มีนัยสำคัญ สำหรับกลุ่มที่ซื้อรถยนต์ทดแทน ตัวแปรรายได้ จำนวนเด็กที่รับบริการจากรถ จำนวนรถยนต์ที่ถือครอง มูลค่าของรถยนต์ที่เหลือ อายุของรถยนต์ที่ถือครองมีนัยสำคัญ สำหรับกลุ่มที่ซื้อรถยนต์เพิ่ม รายได้ จำนวนรถยนต์ที่ตอบสนองและวิธีการซื้อรถเป็นตัวแปรที่มีนัยสำคัญ

โดยสรุปแล้วงานศึกษาเกี่ยวกับอุปสงค์รถยนต์นั้นมีทั้งกลุ่มที่วางกรอบของการวิเคราะห์อยู่บนทฤษฎี Stock Adjustment กับการศึกษาโดยอาศัยแบบจำลองในลักษณะ Multi Logit Model โดยพิจารณาถึงความจริงของลักษณะการปรับตัวของพฤติกรรมผู้บริโภคที่ไม่มีลักษณะของความต่อเนื่อง ส่วนงานศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่กำหนดความต้องการรถยนต์นั่ง พบว่าตัวแปรรายได้เป็นตัวแปรที่มีนัยสำคัญในการกำหนดการตัดสินใจซื้อรถยนต์ และความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์ต่อรายได้มีค่ามากกว่าความยืดหยุ่นต่อราคา

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะพบว่างานที่ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบจากภาษีที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ส่วนมากให้ความสำคัญไปทางด้านการผลิต การเปลี่ยนแปลงราคาของผู้ผลิต การวัดอัตราคุ้มครองเพื่อดูว่าอุตสาหกรรมนี้มีการแข่งขันกันหรือไม่ งานที่ศึกษาถึงผลกระทบต่อผู้บริโภคนั้นมีอยู่บ้าง แต่การใช้ข้อมูลในการศึกษาเป็นข้อมูลดิบที่สามารถหามาได้จากการสำรวจ เส้นอุปสงค์ที่ได้จึงเป็นเส้นอุปสงค์ปกติ (Marshallian หรือ Ordinary Demand Curve) ซึ่งการหาผลกระทบต่อสวัสดิการผู้บริโภคบนเส้นอุปสงค์ปกติได้รวมผลทางรายได้ซึ่งเป็น

ผลที่บิดเบือนพฤติกรรมผู้บริโภคเข้าไปด้วย ฉะนั้น ถ้าต้องการวิเคราะห์การบิดเบือนของภาษีอากรเท่านั้น ผลทางรายได้จะต้องถูกขจัดออกก่อน ดังเช่นงานของ Hausman (1981) ได้ทำการศึกษาอุปทานแรงงานของภรรยา (Wives' Labor Supply) ว่าสวัสดิการของภรรยาจะเปลี่ยนแปลงไปเท่าไร เมื่อรายได้ของสามีถูกเก็บภาษีด้วยอัตราคงที่ (Proportional Tax) 20% เทียบกับตอนที่ไม่มีการจัดเก็บภาษี ตัวแปรที่ถูกเลือกเพื่อใช้อธิบายพฤติกรรมของภรรยา คือ รายได้ของสามี อัตราค่าจ้าง ณ ราคาตลาด ตัวแปรทางประชากร (Demographic Factors) เช่น อายุ จำนวนบุตร ผลการศึกษาพบว่า ภาษีทำให้สวัสดิการของภรรยาลดลง 1,315 เหรียญสหรัฐต่อปี ขณะที่การคำนวณด้วยวิธี Compensating Variation สวัสดิการของภรรยาลดลงถึง 2,056 เหรียญสหรัฐต่อปี ทั้ง 2 วิธีให้ผลแตกต่างกันถึง 44.6% จะเห็นได้ว่าการคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการด้วยวิธีการหาพื้นที่บนเส้นอุปสงค์ปกติให้ผลการประมาณการที่คลาดเคลื่อนเพราะไปรวมผลทางรายได้เข้ามาด้วย แต่ถ้าต้องการได้ผลที่เกิดจากการเก็บภาษีอากรเท่านั้นจะต้องใช้เส้นอุปสงค์ที่ได้รับการชดเชยแล้ว (Compensated Demand Curve) ซึ่งเป็นสิ่งที่งานวิจัยชิ้นนี้ต้องการศึกษาเช่นกัน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย