



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมาตลาดรถยนต์นั่งของไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก ทั้งในด้านการผลิตและการบริโภคอันเป็นผลมาจากการดำเนินนโยบายทางด้านภาษีศุลกากรของรัฐบาล ที่มีจุดมุ่งหมายที่ช่วยให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีความเข้มแข็ง ส่งผลให้รถยนต์มีระดับราคาลดลงและกระตุ้นให้มีความต้องการรถยนต์สูงขึ้นซึ่งการเพิ่มขึ้นของรถยนต์นั้นได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ

1.1 การเปลี่ยนแปลงของความต้องการรถยนต์นั่งของประเทศไทย

จากการขยายตัวอย่างมากของเศรษฐกิจไทยในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาอันเป็นผลมาจากการขยายตัวของการลงทุน การก่อสร้างและการส่งออก เป็นผลให้อำนาจซื้อของประชากรเพิ่มสูงขึ้นและกระตุ้นให้รถยนต์ประเภทต่างๆ เพื่อใช้ในกิจกรรมทางธุรกิจของภาคธุรกิจและเพื่ออำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของประชากรโดยทั่วไปที่เพิ่มสูงขึ้น ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจทำให้ตลาดรถยนต์ของประเทศไทยขยายตัวอย่างมากโดยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 29.2 ในปี 2530 เพิ่มเป็น 40.3 และ 45.8 ในปี พ.ศ. 2532 และ 2533 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 1.1) แต่สำหรับปี พ.ศ. 2534 การขยายตัวของความต้องการรถยนต์มีค่าติดลบ มีค่าร้อยละ 10.9 อันเป็นผลมาจากนโยบายยกเลิกการควบคุมการนำเข้า และการปรับโครงสร้างภาษีศุลกากรรถยนต์ รวมทั้งการนำระบบภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้

1.2 การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย เป็นอุตสาหกรรมที่มีวิวัฒนาการยาวนานถึง 30 ปี โดยได้รับการส่งเสริมการลงทุนและการคุ้มครองจากรัฐบาลมาโดยตลอด นอกจากนั้นยังมีมาตรการอื่น ๆ ที่ให้การคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ ได้แก่ การห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากต่าง

ประเทศที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซี.ซี. ตั้งแต่ปี 2521 การบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศต้องใช้อินซูลินส่วนที่ผลิตขึ้นในประเทศตามสัดส่วนที่กำหนด ซึ่งมาตรการเหล่านี้เป็นต้นเหตุสำคัญทำให้การผลิตรถยนต์ในประเทศมีต้นทุนสูง รวมทั้งประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพของสินค้าไม่ดีเท่าที่ควร และยังส่งผลให้ราคารถยนต์ในประเทศมีราคาสูงเกินความเป็นจริง เนื่องจากขาดการแข่งขันทั้งยังส่งผลต่อเนื่องไปถึงโอกาสของการแข่งขันในตลาดต่างประเทศด้วย จากปัญหาเหล่านี้ ได้นำไปสู่การปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีรถยนต์ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2534 เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายนำเข้ารถยนต์เสรี การตัดสินใจของรัฐบาลในครั้งนี้ถือได้ว่าเป็นก้าวแรกของการปลดปล่อยอุตสาหกรรมรถยนต์จากการคุ้มครอง ให้ก้าวไปสู่ทิศทางที่มีการแข่งขันอย่างเสรีมากขึ้น และเพื่อช่วยให้ผู้บริโภคสามารถซื้อหารถยนต์ได้ในราคาที่ เป็นธรรมหรือใกล้เคียงกับราคารถยนต์ในตลาดของประเทศอื่นมากยิ่งขึ้น

1.2.1 พัฒนาการอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยมีจุดเริ่มต้นในปี 2504 โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล ซึ่งต้องการให้มีโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศเพื่อเป็นการทดแทนการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยอาศัยพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการ อุตสาหกรรมทั่วไป พ.ศ. 2503 ในระยะแรกนั้นอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยอาจกล่าวได้ว่าเป็นเพียงอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เท่านั้น เพราะเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูปที่ถอดแยกส่วนที่เรียกว่า CKD (Complete Knock Down) จากต่างประเทศมาประกอบร่วมกับชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ ต่อมาในปี 2505 รัฐบาลจึงได้ให้การลดหย่อนภาษีนำเข้าและภาษีการค้าลงครึ่งหนึ่งจากอัตราปกติเป็นเวลา 5 ปี มีผลให้ภาษีการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด ที่นำมาประกอบรถยนต์นั่ง รถแวน รถบรรทุก ลดลงเหลือร้อยละ 30 ร้อยละ 20 และร้อยละ 10 ของราคานำเข้า ตามลำดับ

นอกจากรัฐบาลจะให้การส่งเสริมโรงงานประกอบรถยนต์แล้ว ระยะต่อมารัฐบาลได้หันมาให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศ โดยให้การส่งเสริม

การลงทุนแก่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ประกอบรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2508 พร้อมกับกำหนด มาตรการให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศในการประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้น แม้ว่ารัฐบาลยังคง อนุญาตให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศอยู่ก็ตาม แต่ได้ใช้มาตรการทางด้านภาษี อากาศเข้า เพื่อให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ โดยกำหนดภาษี ขาเข้าในอัตราที่สูง เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบรถยนต์หันมาใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศมากขึ้น

ในระยะต่อมา ซึ่งถือได้ว่าเป็นช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ได้รับความ คุ้มครองอย่างเต็มที่คือ ในปี 2521 รัฐบาลได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปทุกชนิดโดย เฉพาะรถที่ได้รับเอกสิทธิ์ทางการทูตเท่านั้น นอกจากนี้ยังได้ห้ามตั้งโรงงานประกอบ รถยนต์ขึ้นใหม่ แต่ผ่อนผันด้วยการอนุญาตให้ขยายโรงงานได้ และห้ามเปลี่ยนแปลงแบบรถยนต์ที่ ทำการประกอบขึ้นด้วย ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดการแข่งขันมากนั่นเอง

เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ของไทยนั้นมีปัญหาที่ตลาดค่อนข้างจำกัด ทำให้ มีต้นทุนการผลิตสูง และยังคงแข่งขันกับต่างประเทศอีกด้วย ดังนั้นในปี 2526 รัฐบาลจึงให้คง สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศในอัตราร้อยละ 45 และในปี 2527 ได้ประกาศ จำกัดรุ่นและแบบของรถยนต์นั่งในประเทศให้สามารถผลิตได้รวมไม่เกิน 42 รุ่น โดยให้แต่ละรุ่น ประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ และหากรุ่นใดได้รับอนุญาตแล้วไม่ทำการประกอบภายใน 1 ปี จะถูก ยกเลิกสิทธิ์ โดยไม่อนุญาตให้นำรถยนต์รุ่นอื่น ๆ มาใช้สิทธิ์แทน (นโยบายนี้ได้ยกเลิกในปี 2533 เนื่องจากรถยนต์บางรุ่นไม่ได้รับความนิยมนอกจากตลาดจึงไม่คุ้มต่อการผลิต) อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้ลด การให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมลงด้วยการอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศที่มี ขนาดเครื่องยนต์เกินกว่า 2,300 ซีซี ได้โดยมีอัตรากำหนดนำเข้าร้อยละ 150 ตั้งแต่ปี 2528

จากการขยายตัวอย่างมากของเศรษฐกิจไทยตั้งแต่ปี 2531 อันเป็นผลมาจากการ ขยายตัวของการลงทุน การก่อสร้าง และการส่งออก จึงเป็นผลให้อำนาจซื้อของประชาชนมีมาก ขึ้น ดังนั้นความต้องการรถยนต์ประเภทต่าง ๆ เพื่อใช้ในกิจกรรมทางธุรกิจและการเดินทางจึง เพิ่มขึ้นในอัตราสูงจากร้อยละ 29.2 ในปี 2530 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 40.3 และ 45.8 ในปี 2532

และ 2533 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 1.1) สำหรับปี 2534 การขยายตัวของความต้องการมีค่าเป็นลบ 11.9 เปอร์เซ็นต์ อันเป็นผลมาจากการชะลอตัวของความต้องการ เนื่องจากผู้บริโภครอให้ราคารถยนต์ปรับตัวลงหลังมีการปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ก่อนที่จะทำการซื้อขายกันตามปกติ

ถึงแม้ว่าประเทศไทยต้องนำเข้ารถยนต์ทั้งในรูปแบบ CKD และ CBU มาโดยตลอดแต่ในปี 2531 (ดูตารางที่ 1.1) ประเทศไทยได้เริ่มมีการส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายยังต่างประเทศทำให้สัดส่วนปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศเมื่อเทียบกับปริมาณความต้องการใช้รถยนต์ทั้งประเทศคิดเป็นร้อยละ 105.3 ในปี 2531 และร้อยละ 101.8 ในปี 2533 ส่งผลให้กำลังการผลิตไม่ทันกับความต้องการ ขณะเดียวกันผู้ผลิตต้องประสบกับปัญหาด้านต้นทุนการผลิตสูงจากการปรับอัตรากำไรนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์ CKD จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112 ตั้งแต่ปี 2530 ทำให้ราคารถยนต์มีการปรับตัวหลายครั้งแต่ก็ไม่มีผลให้ความต้องการลดลงแต่อย่างใด ในทางตรงข้ามความต้องการกลับเพิ่มสูงขึ้นโดยตลอด

1.2.2 โครงสร้างการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ

จากมาตรการหนึ่งที่รัฐบาลใช้ในการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ ในประเทศคือการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่ แต่ให้มีการขยายโรงงานประกอบรถยนต์ มีผลทำให้โรงงานประกอบรถยนต์ในปี 2533 มีทั้งหมด 12 โรงงาน ในจำนวนนี้ประกอบด้วย โรงงานประกอบรถยนต์หนึ่งอย่างเดียว 4 โรง และรถบรรทุกอย่างเดียว 3 โรง ส่วนที่เหลืออีก 5 โรงงานผลิตทั้งรถยนต์หนึ่งและรถบรรทุก มีกำลังการผลิตรวม 162,460 คันต่อปี โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทร่วมทุนกับต่างประเทศมากกว่าที่จะเป็นบริษัทคนไทยล้วน ที่สำคัญคือ บริษัทเอ็ม.เอ็ม.ซี ลีทอผล จำกัด มีกำลังการผลิตสูงสุด 38,820 คันต่อปี รองลงมาได้แก่ บริษัทอีซูซุ มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด มีกำลังการผลิต 24,000 คันต่อปี

1.2.2.1 การพึ่งพาชิ้นส่วนจากต่างประเทศ

แม้ว่าทางรัฐบาลได้พยายามผลักดันให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ให้ก้าวไปสู่การพึ่งพาตัวเองได้อย่างสมบูรณ์ แต่่นโยบายที่ผ่าน ๆ มายังไม่สามารถทำให้บรรลุตามเป้าหมาย

ได้เพราะการที่ผู้ผลิตต้องลงทุนผลิตเองในทุกขั้นตอน ทุกชิ้นส่วนอุปกรณ์ทำให้ต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก และเทคโนโลยีในการผลิตขั้นสูง รวมทั้งวัตถุดิบก็ต้องนำเข้าจากต่างประเทศทั้งสิ้น ดังนั้นกิจการผลิตจึงต้องมีขนาดใหญ่และผลิตจำนวนมาก (Mass Production) จึงจะคุ้มทุน แต่เท่าที่ผ่านมามีการผลิตรถยนต์ภายในประเทศเป็นการผลิต เพื่อมุ่งจำหน่ายเฉพาะตลาดภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นตลาดขนาดเล็กและกำลังซื้อจำกัด และมีความต้องการที่หลากหลายรูปแบบ จึงส่งผลต่อเนื่องไปถึงอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศที่ต้องผลิตชิ้นส่วนให้หลากหลายตามไปด้วย เป็นผลให้การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศมีต้นทุนสูง ไม่สามารถแข่งขันกับชิ้นส่วนอุปกรณ์นำเข้าได้

ด้วยเหตุนี้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในปัจจุบัน จึงยังคงเป็นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์สำเร็จรูปที่ยังต้องอาศัยชิ้นส่วนอุปกรณ์ CKD ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ชิ้นส่วนอุปกรณ์นำเข้าที่สำคัญคือ เครื่องยนต์ เกียร์ ระบบขับเคลื่อนและตัวถัง ซึ่งส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น เยอรมัน อังกฤษ ฝรั่งเศส และอิตาลี มาประกอบกับชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ ตามสัดส่วนที่รัฐบาลกำหนดไว้คือ รถยนต์นั่งต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 รถปิคอัพร้อยละ 60-70 ส่วนรถบรรทุกและรถโดยสารร้อยละ 45

สำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศนั้น โรงงานประกอบรถยนต์จะจ้างโรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ขนาดใหญ่ ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งผลิตอะไหล่ อุปกรณ์รถยนต์ที่มีคุณภาพได้มาตรฐานผลิตป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรงหรือบางโรงงานก็ใช้วิธีจ้างโรงงานขนาดกลาง ซึ่งโรงงานประกอบรถยนต์ได้ให้การสนับสนุนในลักษณะของการร่วมทุนหรือการให้เทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนให้มีคุณภาพได้มาตรฐาน เพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ของตน นอกจากโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์แล้ว ยังมีโรงงานขนาดเล็กทำการผลิตชิ้นส่วนที่ต้องเปลี่ยนบ่อย ๆ ในลักษณะลอกเลียนแบบอะไหล่แท้ก็อีกด้วย

1.2.2.2 โครงสร้างต้นทุนการผลิต

ในการผลิตของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งในประเทศนั้น ประมาณร้อยละ 83

ของต้นทุนการผลิตรวม เป็นส่วนของค่าวัตถุดิบชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ซึ่งต้นทุน ที่เป็นค่า วัตถุดิบชิ้นส่วน ยังจำแนกเป็นค่าวัตถุดิบชิ้นส่วนอุปกรณ์จากต่างประเทศเกือบร้อยละ 70 และประ มาณร้อยละ 13 เป็นค่าวัตถุดิบชิ้นส่วนอุปกรณ์จากภายในประเทศ นอกจากต้นทุนในส่วนของค่าวัตถู ดิบชิ้นส่วนประกอบแล้ว ยังมีต้นทุนค่าจ้างเงินเดือนร้อยละ 8.5 ค่าพลังงานร้อยละ 0.5 และที่ เหลือเป็นค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ร้อยละ 7.8 (ตารางที่ 1.2)

1.3 ปัญหาต้นทุนการผลิตสูง

ปัญหาที่สำคัญของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ก็คือ การที่ต้นทุนการ ผลิตอยู่ในระดับสูงกว่ารถยนต์ประเภทเดียวกันที่ผลิตในต่างประเทศ ซึ่งส่งผลต่อเนื่อง ทำให้ราคา รถยนต์ที่ประกอบขึ้นในประเทศไทยปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย สาเหตุหลักที่ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงพอสรุป ได้ดังนี้

1) โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยมีขนาดการผลิตเล็กกว่าขนาดที่เหมาะสมมาก ทำให้ไม่ได้ประโยชน์จากการประหยัดเนื่องจากขนาด (Economies of Scale) และเป็นผลให้ ต้นทุนการผลิตสูง ไม่สามารถแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ แม้ว่าปัจจุบันความต้องการใน ประเทศจะมีอยู่ประมาณ 3 แสนคันต่อปี แต่ก็จัดว่าเป็นตลาดเล็ก ความต้องการมีจำกัด นอก จากนี้การที่ต้องผลิตรถยนต์มีหลายรุ่นหลายรูปแบบด้วยนั้น จึงเป็นการยากที่โรงงานประกอบรถยนต์ จะทำการผลิตให้มีประสิทธิภาพเทียบเท่าผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศยุโรป อเมริกาหรือญี่ปุ่น เพราะ ว่าจำนวนรถประเภทหนึ่ง ๆ ที่ผลิตขึ้นจะต้องมีขนาดการผลิต 100,000 คันต่อปี เป็นอย่างน้อย จึงจะถือว่าเป็นการผลิตที่มีประสิทธิภาพ

2) ชิ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูปมีต้นทุนสูง ซึ่งจำแนกเป็น 2 กรณี คือ

กรณีแรก ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนจาก ต่างประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์แต่ละรายมีต้นทุนการผลิตสูงตามไปด้วย เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนใน

ประเทศจำเป็นต้องผลิตชิ้นส่วนให้มีความหลากหลาย เพื่อให้สอดคล้องกับการประกอบรถยนต์ที่มี
 มากุ่นมากแบบ ผู้ผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์จะเลือกทำการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์มากสำหรับรถยนต์แบบที่มี
 การผลิตจำนวนมาก และทำการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์น้อยสำหรับรถยนต์ที่มีการประกอบจำนวนน้อย

กรณีที่สอง การที่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ยังคงพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วน อุปกรณ์
 สำเร็จรูปจากต่างประเทศที่ต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราที่สูง อันเป็นผลจากมาตรการทางภาษีที่
 รัฐบาลให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ ทำให้การผลิตรถยนต์มีต้นทุนสูง
 นอกจากนี้การที่ราคาชิ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน ตาม
 ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ได้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการนำเข้า
 ชิ้นส่วนอุปกรณ์ ต้นทุนการผลิตรถยนต์ และแผนการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศโดยตรง

1.4 การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์

ผลของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของรัฐเท่าที่ผ่านมา แม้ว่าจะมองภาพโดย
 รวมแล้วอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย มีขีดความสามารถในการประกอบและผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อ
 สนองตอบความต้องการในประเทศได้มากขึ้นก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาจากโครงสร้างแล้ว อุตสา-
 หกรรมรถยนต์ก็ยังเต็มไปด้วยปัญหานานัปการ ทั้งในด้านการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่มี
 ลักษณะไม่ประหยัดจากขนาดการผลิต ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงและไม่ สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตราย
 ใหญ่ ๆ ในตลาดต่างประเทศได้

ด้วยเหตุที่รัฐบาลได้โอบอุ้มอุตสาหกรรมภายในประเทศ โดยการห้ามนำเข้า รถยนต์
 นิ่งที่มีขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี (ตั้งแต่ปี 2521) รวมทั้งการตั้งกำแพงภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จ
 รูปสูงถึงประมาณร้อยละ 400 ของมูลค่าการนำเข้ารถยนต์ ซึ่งเท่ากับเป็นการสร้างระบบผูกขาด

ให้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศ นอกจากนี้ในด้านการผลิตซึ่งไทยต้องพึ่งพาชิ้นส่วนอุปกรณ์จากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ แต่จากการคุ้มครองผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศไทยโดยการเก็บภาษีขาเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์ในอัตราที่สูง และการที่ราคาชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศนั้นยังมีราคาสูง ทำให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์ในประเทศสูงขึ้น และมีผลทำให้ราคารถยนต์ในประเทศมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา ในขณะที่คุณภาพของรถยนต์และการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของผู้ผลิตไม่ได้ปรับตัวสูงขึ้นมากนัก

เพื่อกระตุ้นให้อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในให้สามารถพึ่งพาตัวเองได้ในอนาคต รัฐบาลจึงได้ตัดสินใจปรับเปลี่ยนนโยบายจากการคุ้มครองมาเป็นการเปิดเสรีมากขึ้น โดยอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งเสรีอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2534 เป็นการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี แต่ยังคงไม่ให้มีการนำเข้ารถยนต์ที่ใช้แล้วทุกขนาด ยกเว้นรถยนต์นั่งที่คนไทยในต่างประเทศนำติดตัวเข้ามาใช้เป็นการส่วนตัว หรือรถยนต์นั่งที่มีขนาดเกินกว่า 2,300 ซีซี ที่มีอายุไม่เกิน 2 รุ่นปีการผลิต โดยผ่อนผันให้นำเข้าไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันประกาศ

จากมาตรการดังกล่าวนี้ จะก่อให้เกิดผลดีทั้งในด้านผู้บริโภคและผู้ผลิต กล่าวคือในด้านผู้บริโภคนั้น นอกจากจะมีปริมาณรถยนต์ที่สนองความต้องการเพิ่มขึ้นแล้วยังสามารถเลือกรถและแบบได้มากขึ้นด้วย และในส่วนของผู้ผลิต จะเป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศเร่งปรับปรุงคุณภาพรถยนต์และประสิทธิภาพการผลิต ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตต่ำลงและเกิดการแข่งขันกันในด้านราคามากขึ้น ทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์ โดยสามารถซื้อรถยนต์ได้ในราคาที่ไม่แพงจนเกินไปและมีคุณภาพดีขึ้น

เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ รัฐบาลจึงได้ประกาศปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ทุกชนิด และอากรนำเข้าชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศ และมีผลใช้บังคับเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2534 เป็นต้นไป โดยมีสาระสำคัญ คือ

1. ประกาศยกเลิกอากรพิเศษทุกประเภท และให้มีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีการค้า เฉพาะรถยนต์นั่งเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความแตกต่างระหว่างราคารถยนต์นั่งและรถปิคอัพ กล่าวคือรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,300 ซีซี ต้องเสียภาษีการค้าในอัตราร้อยละ 35 (ลดลงร้อยละ 12.5) จากเดิมที่เคยเสียร้อยละ 40 ส่วนรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์เกินกว่า 2,300 ซีซี ทั้งชนิดเบนซินและดีเซล ให้ใช้ภาษีอัตราเดียวกัน คือร้อยละ 40 ในขณะที่รถตู้ ปิคอัพ จี๊ป สเคอชั่นแวกกอน รถบรรทุกและรถโดยสารเสียภาษีคงเดิมในอัตราร้อยละ 9

2. มีการเปลี่ยนแปลงอากรขาเข้าของรถยนต์ทุกชนิด ทั้งที่เป็นการนำเข้ารถยนต์ สำเร็จรูป (Completely Build-up car : CBU) และการนำเข้าชิ้นส่วนเพื่อมาประกอบในประเทศ (Completely Knocked-Down Kits : CKD) ดังนี้

รถยนต์นั่ง ภาษีสำหรับรถยนต์นั่งที่มีขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 60 จากเดิมที่ต้องเสียในอัตราร้อยละ 180 ในขณะที่รถยนต์นั่งเกินกว่า 2,300 ซีซี อัตราภาษีได้ลดลงเหลือร้อยละ 100 จากเดิมที่เสียในอัตราร้อยละ 300 ส่วนการนำเข้าชิ้นส่วนซีเคดีมาประกอบเป็นรถยนต์นั่งทั้งสองขนาดภายในประเทศ จะมีการะภาษีลดลงจากร้อยละ 112 เหลือเพียงร้อยละ 20

รถตู้ รถปิคอัพ รถจี๊ป และสเคอชั่นแวกกอน ภาษีอากรนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากอัตราร้อยละ 120 ได้รับลดลงเหลือร้อยละ 60 และการนำเข้าชิ้นส่วนซีเคดี จะมี ภาษีลดเหลือร้อยละ 20 จากเดิมที่เสียในอัตราร้อยละ 72 ส่วนการนำเข้าแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งได้รับภาษีจากเดิมร้อยละ 80 ให้ลดลงเหลือร้อยละ 30 และชิ้นส่วนประกอบของแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง จะเสียภาษีนำเข้าลดลงเป็นร้อยละ 20

รถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ ทั้งที่เป็นการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน แชนซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งให้คงอัตราเดิมที่เคยเสียภาษีในอัตราร้อยละ 40 และร้อยละ 10 ตามลำดับ

3. ปรับอัตรากำไรมาตรฐานของรถยนต์สำเร็จรูปทุกประเภทที่นำเข้า โดยให้ใช้ในอัตราเดียวกันคือร้อยละ 26

โดยสรุปแล้วการปรับอัตรากำไรนำเข้าครั้งนี้ จะทำให้ภาระภาษีรวมสำหรับในการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (ซีบียู) ลดลงกว่าร้อยละ 65 ส่วนรถตู้ ปิคอัพ จี๊ป และ สเตชันแวกกอน ภาระภาษีนำเข้ารวมลดลงกว่าร้อยละ 45 ในขณะที่รถบรรทุกขนาดกลางและใหญ่มีภาระภาษีรวมลดลงเพียงร้อยละ 1 อันเป็นผลมาจากการปรับอัตรากำไร มาตรฐานลดลงจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 26 ส่วนด้านราคารถยนต์โดยทั่วไปนั้นคาดว่าจะลดลงโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 15-20 แต่อัตราใหม่นี้ก็ยังทำให้รถยนต์ที่นำเข้ามีราคาแพงกว่ารถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศอยู่ประมาณร้อยละ 20-30

1.5 โครงสร้างตลาดรถยนต์

การเปลี่ยนแปลงนโยบายนำเข้ารถยนต์เสรีและปรับโครงสร้างทางภาษี ในปี 2534 นำมาสู่การเติบโตของความต้องการรถยนต์ในประเทศอย่างมาก จากเดิมที่ความต้องการรถยนต์นั้น ในปี 2530 มีทั้งสิ้น 101,614 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 362,987 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 257.22 ในปี 2535 จากการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างภาษีศุลกากรอาจจะกล่าวได้ว่าตลาดรถยนต์ซึ่งแต่เดิมเป็นตลาดของผู้ผลิตเปลี่ยนมาเป็นตลาดของผู้บริโภค นอกจากนั้นจะมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นในความต้องการรถยนต์นั่งแล้ว สำหรับโครงสร้างของการบริโภคก็มีการเปลี่ยนแปลงไปด้วยจากอัตราส่วนรถยนต์นั่งต่อรถยนต์ปิคอัพเปลี่ยนจาก 25:75 ในปี 2534 มาเป็น 33:67 ในปี 2535 และจากการเพิ่มขึ้นของความต้องการรถยนต์โดยเฉลี่ยของประเทศไทยอยู่ที่ ร้อยละ 10 ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นตลาดรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ตารางที่ 1.3)

1.5.1 การนำเข้ารถยนต์นั่ง

นอกเหนือจากรถยนต์ที่ผลิตได้ภายในประเทศแล้ว ยังมีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศจำนวนมากเข้ามาจำหน่าย ภายหลังจากการเปิดนำเข้ารถยนต์เสรี เนื่องจากความต้องการภายในประเทศมีสูงกว่าความสามารถในการผลิต ปริมาณการนำเข้าในปี 2535 เพิ่มขึ้นอย่างมาก จากปี 2534 คือจาก 1,831 คัน ในเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2534 เป็น 20,758 คัน ในปี 2535 (ตารางที่ 1.4) หากพิจารณาจากแหล่งนำเข้าพบว่า รถยนต์นำเข้าจากยุโรปมีสัดส่วนเพิ่มเล็กน้อยประมาณ ร้อยละ 9 รถยนต์ที่ถูกนำเข้าเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือการนำเข้าจากเกาหลีใต้จาก 208 คัน ในปี 2534 เป็น 5,542 คัน ในปี 2535 สัดส่วนรถยนต์นำเข้าเปรียบเทียบกับการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศเพิ่มจาก ร้อยละ 9.16 เป็น 32.67

1.5.2 การส่งออก

หลังจากที่รัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการส่งออก ตั้งแต่ปี 2522 การส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังต่างประเทศจึงได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับจนถึงปัจจุบันผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ต่างให้ความสำคัญต่อพัฒนาตลาดส่งออกมากขึ้น

มูลค่าการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์ ในปี 2535 มีมูลค่า 8,608 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 194.3 จากปี 2532 ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์เพียง 4,430 ล้านบาท (ตารางที่ 1.5) โดยมีอัตราการเติบโตของมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยร้อยละ 25 ต่อปี

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2530-2534) เศรษฐกิจของประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีการขยายตัวร้อยละ 9.46 ในปี พ.ศ.2530 และ 13.21, 12.05, 11.57 และ 7.88 ในปี 2531 2532 2533 และ พ.ศ.2534 ตามลำดับ ในส่วนของกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวของเศรษฐกิจสูงด้วยเช่นกัน โดยมีการขยายตัวของผลผลิตมวลของ กทม. ในปีพ.ศ.2530 เท่ากับ ร้อยละ 15.14 , 15.44 , 13.09 , 11.57 และ 8.44 ในปีพ.ศ. 2531 2532 2533 และ 2534 ตามลำดับ

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานคร ทำให้ความต้องการรถยนต์ส่วนใหญ่จะอยู่ในกรุงเทพฯ โดยในปี 2535 มีรถยนต์จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร 2,7จำนวน 48,843 คัน ประกอบด้วยรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 1,450,485 คัน และ 601,230 คัน ตามลำดับ (ตารางที่ 1.6) ในส่วนของความต้องการรถยนต์นั้นได้เพิ่มขึ้นจาก 53,291 คัน ในปี 2533 เป็น 72,998 ในปี 2535 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 36.97 เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มทั่วประเทศกับปริมาณรถยนต์ในกรุงเทพมหานครพบว่า รถยนต์ ที่จดทะเบียนใหม่ในปี 2535 ทั่วประเทศมี 94,402 คัน เป็นรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ในกรุงเทพมหานครถึง 72,998 คัน คิดเป็นร้อยละ 77.32

ปัจจัยที่กระตุ้นให้มีการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานครเกิดจากปัจจัยต่างๆ พอสรุปได้ดังนี้

- | | | |
|--------------------------------|---------------------|----------------------|
| 1) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ | 2) ปัจจัยทางการตลาด | 3) การเปลี่ยนแปลงของ |
| - การเพิ่มขึ้นของค่าจ้างแรงงาน | - กลยุทธ์ราคา | โครงสร้างของ กทม. |
| - การลดภาษี | - ออกรถยนต์รุ่นใหม่ | |
| - อัตราดอกเบี้ยที่ลดลง | | |
| - ปัญหาการจราจร | | |

สำหรับปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคจะมีผลโดยตรงต่อความต้องการรถยนต์หนึ่งในกรุงเทพฯ โดยมีผลทำให้อำนาจซื้อของประชากรสูงขึ้นส่งผลให้ความต้องการรถยนต์หนึ่งสูงขึ้นตามไปด้วย ปัญหาการจราจรก็เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในการกำหนดความต้องการรถยนต์ เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนนั้นได้ อันเป็นผลมาจากการขยายตัวของเมืองที่มีลักษณะอย่างไม่เป็นระบบ ทำให้ประชากรที่อยู่ห่างศูนย์กลางเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจจำเป็นต้องเดินทางในระยะทางไกลขึ้น และการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพฯ และการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างไม่มีระเบียบ มีผลทำให้จำนวนเที่ยวของการเดินทางของประชากรเพิ่มสูงขึ้น ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ในการเดินทางบนถนนสายหลักลดลงเหลือเพียง 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดด้วย

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะทำการศึกษาปัจจัยที่มากำหนดความต้องการรถยนต์หนึ่ง
ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยปัจจัยที่มากำหนดความต้องการรถยนต์หนึ่งที่ทำการศึกษานั้น จะประ
กอบไปด้วยปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ระดับรายได้ของผู้ที่เป็นเจ้า
ของรถยนต์ จำนวนรถยนต์ที่ครอบครองอยู่รวมทั้งลักษณะของรถยนต์ อันได้แก่ รถยนต์ที่ผู้บริโภคร
ครอบครองอยู่นั้นเป็นรถยนต์ใหม่หรือเก่า อายุรถยนต์ ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา รวมทั้งวิธีการ
ในการซื้อ สำหรับปัจจัยทางสังคมประกอบไปด้วย ระดับอายุ ขนาดของครัวเรือน จำนวนสมาชิก
ที่ได้รับบริการจากรถยนต์ และระยะทางที่ใช้เดินทางไปประกอบธุรกิจ รับส่งบุตรหรือคู่สมรส โดย
จะทำการศึกษาว่าปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้มีระดับความสำคัญในการกำหนดความต้องการรถยนต์หนึ่ง
อย่างไร โดยอาศัยแบบจำลอง Multi Logit Model ในการศึกษาถึงระดับความสำคัญของปัจจัย
เหล่านั้น

ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษาปัจจัยที่กำหนดความต้องการรถยนต์หนึ่งในงานวิจัยชิ้นนี้ จะทำการศึกษา
ปัจจัยที่มากำหนดความต้องการ โดยการสัมภาษณ์ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความเป็นอยู่ ที่มีผลต่อการกำหนดความต้องการรถยนต์หนึ่ง โดย
ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ทำการศึกษาประกอบไปด้วย

- ระดับรายได้ของผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์
- มูลค่าของรถยนต์และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสำหรับปัจจัยทางสังคม
ประกอบด้วย
- ลักษณะของครัวเรือนของผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ ประกอบไปด้วยระดับ
อายุ สถานภาพการสมรส จำนวนสมาชิกของครัวเรือน รวมทั้งจำนวน
สมาชิกที่ได้รับบริการจากรถยนต์

- จำนวนรถยนต์ที่ผู้เป็นเจ้าของครอบครองอยู่
- ระยะทางการเดินทางไปประกอบธุรกิจของผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ รวมทั้งการไปส่งบุตร และคู่สมรส

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการรถยนต์พอสรุปได้ ดังนี้

- 1) เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดความต้องการรถยนต์
- 2) เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรของรัฐบาลที่เหมาะสมในแง่โครงข่ายถนนและปริมาณรถยนต์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.1

ปริมาณการประกอบรถยนต์ และปริมาณความต้องการรถยนต์ในประเทศ

(หน่วย : คัน)

ปี พ.ศ.	ปริมาณการประกอบรถยนต์			ปริมาณความต้องการ		
	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ใช้ในงานพาณิชย์	รวม	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ใช้ในงานพาณิชย์	รวม
2504	310	215	525	3,542	3,318	6,860
2505	908	276	1,184	4,658	3,680	8,328
2506	1,817	1,682	3,499	9,096	6,303	15,399
2507	3,978	3,289	7,276	11,178	9,891	22,078
2508	4,408	5,687	10,095	10,974	13,724	24,698
2509	4,898	5,749	10,647	14,984	15,835	30,819
2510	6,211	6,607	12,818	23,316	26,115	49,431
2511	7,209	6,779	13,988	27,898	36,188	64,086
2512	6,110	6,030	12,140	24,376	41,069	65,445
2513	6,604	4,063	10,667	21,828	27,438	49,266
2514	9,017	5,997	15,014	18,008	26,595	44,603
2515	11,630	7,755	19,385	18,027	26,156	44,183
2516	17,935	9,499	27,434	30,175	39,843	70,018
2517	17,572	14,891	32,473	29,211	44,644	73,855
2518	15,524	15,467	30,991	23,388	54,729	78,177
2519	15,333	25,729	41,062	20,699	57,642	78,341
2520	18,564	47,310	65,874	25,480	75,843	101,323

ตารางที่ 1.1 (ต่อ)

ปริมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศ และปริมาณความต้องการรถยนต์

(หน่วย : คัน)

ปี พ.ศ.	รถยนต์หนึ่ง การพาณิชย์	รถยนต์ใช้ใน การพาณิชย์	รวม	รถยนต์หนึ่ง	รถยนต์ใช้ใน การพาณิชย์	รวม
2521	21,869	45,200	67,069	23,233	66,034	89,267
2522	21,602	45,137	66,739	22,043	66,816	88,859
2523	23,441	50,544	73,985	26,739	62,184	88,923
2524	26,650	60,509	87,159	27,098	62,037	89,135
2525	24,629	52,655	77,284	27,344	63,802	91,146
2526	33,945	75,314	109,259	32,966	85,374	118,340
2527	36,127	74,910	111,037	31,610	81,855	113,468
2528	24,861	58,244	83,105	22,153	63,946	86,099
2529	21,046	53,116	74,162	21,950	56,531	78,481
2530	29,333	68,815	98,148	26,938	74,394	101,332
2531	52,422*	101,761*	154,183	38,759	107,733	146,492
2532	58,761	154,775	213,536	47,705	160,436	208,141
2533	73,768	231,377	305,145	65,813	238,297	304,110
2534	76,938	206,177	283,115	66,779	201,781	268,560
2535	93,000	219,000	312,000	121,488	214,499	362,987
2536				96,703	136,066	232,769

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

หมายเหตุ : * เป็นตัวเลขที่รวมจำนวนรถยนต์ส่งออก

ตารางที่ 1.2

โครงสร้างราคาต้นทุนและร้อยละประกอบในต่างประเทศ

หน่วย : ร้อยละ

ประเภทรถยนต์	รถยนต์นั่ง	รถยนต์นั่ง	รถยนต์นั่ง	รถยนต์บรรทุก	รถยนต์บรรทุก
	ขนาดเล็ก (1,300 ซีซี.)	ขนาด (1,500- 1,600 ซีซี.)	ขนาดใหญ่ (>2,000 ซีซี.)	ขนาดเล็ก (เบคอัพ)	ขนาดกลาง ขนาดใหญ่และ รถยนต์โดยสาร
รายการ					
ราคาชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ	19.9	21.4	22.7	41.5	46.2
ค่าใช้จ่ายในการประกอบ	5.2	3.8	2.9	3.2	13.8
ชิ้นส่วนภายในประเทศ	11.4	10.2	8.7	20.8	13.2
ภาษีอากร	55.5	57.1	58.6	24.0	18.4
ค่าใช้จ่ายในการจำหน่าย (รวมค่าโร)	8.0	7.5	7.1	10.5	8.4
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : 1. รถยนต์นั่ง CXD เข้ามาในลักษณะ chassis with windshield

ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ 55% อัตรารายเข้า 30% และขายประกอบเป็นรถยนต์

โดยใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มเติมจากกระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดไว้

2. รถยนต์นั่ง CXD เข้ามาประกอบโดยใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ 54%

อัตรารายเข้า 112%

ตารางที่ 1.3 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทย

พ.ศ.	รถยนต์นั่ง	รถปิคอัพ	รถยนต์รวม
2529	22,481	45,299	78,454
2530	27,114	59,398	101,614
2531	38,768	81,514	146,480
2532	47,705	115,964	208,243
2533	65,864	167,613	304,062
2534	66,779	155,366	268,560
2535	121,488	182,958	362,987

ที่มา : ทำเนียบอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย , สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.4 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่ง

แหล่งผลิต	2534 ก.ค. - ธ.ค.	สัดส่วน (%)	2535	สัดส่วน ร้อยละ
ญี่ปุ่น	556	30.4	8,112	39.1
ยุโรป				
เยอรมัน	932	50.9	6,260	30.2
สวีเดน	-	-	320	1.5
อังกฤษ	26	1.4	281	1.3
ฝรั่งเศส	90	4.9	165	0.8
อื่น ๆ	19	1.1	78	0.4
เกาหลีใต้	208	11.3	5,542	26.7
รวม	1,831	100	20,758	100

ที่มา : กรมศุลกากร

ตารางที่ 1.5 มูลค่าการส่งออกรถยนต์และอุปกรณ์

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าส่งออกรถยนต์ และอุปกรณ์	ร้อยละ
2532	4,430	
2533	5,541	25.08
2534	6,865	24.26
2535	8,608	25.02

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 1.6 สถิติการจดทะเบียนรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ปี	จำนวนรถทั้งหมด	รถยนต์นั่งที่ จดทะเบียน	รถยนต์นำเข้า	รถจักรยานยนต์
2533	2,035,954	405,417	53,291	667,432
2534	2,678,998	448,123	58,124	996,415
2535	2,748,843	506,584	72,998	1,450,485

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก