

มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา กฎระเบียบ นโยบาย
เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย



นางสาว ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ ภาควิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2543

ISBN 974-13-0738-1

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

11 ก.พ. 2547

I 2000185x

MEASURES ON TRADE LIBERALIZATION AND PROTECTIONISM : A CASE STUDY
OF LAWS, REGULATIONS AND POLICY PERTAINING TO
THE AUTOMOBILE INDUSTRY IN THAILAND

Miss Tipwan Wannasophon

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts in Economic Law

Department of Law

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2000

ISBN 974-13-0738-1

หัวข้อวิทยานิพนธ์

มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษา
กฎระเบียบ นโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

โดย

น.ส. ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ

สาขาวิชา

กฎหมายเศรษฐกิจ

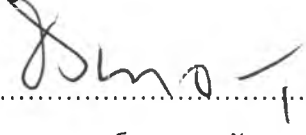
อาจารย์ที่ปรึกษา

ดร. กมลินทร์ พินิจภูวดล

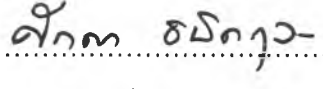
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

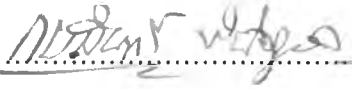
คุณเข้มทัต สุคนธสิงห์

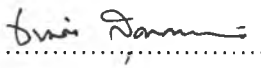
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

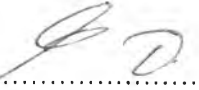

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ธงทอง จันทรางศุ)

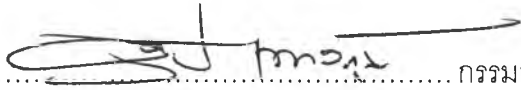
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศักดา ธนิตกุล)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ดร. กมลินทร์ พินิจภูวดล)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(คุณเข้มทัต สุคนธสิงห์)


..... กรรมการ
(คุณโกศล ฉันทิกุล)


..... กรรมการ
(คุณอรุณ เหล่าวัฒน์กุล)

ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ : มาตรการการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า : กรณีศึกษาภาวะเป็บบนนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย. (MEASURES ON TRADE LIBERALIZATION AND PROTECTIONISM : A CASE STUDY OF LAWS, REGULATIONS AND POLICY PERTAINING TO THE AUTOMOBILE INDUSTRY IN THAILAND) อ. ที่ปรึกษา : ดร.กมลินทร์ พิณจิววดล, อ. ที่ปรึกษาร่วม : คุณเข้มทัต สุคนธ์สิงห์ จำนวนหน้า 244 หน้า. ISBN 974-13-0738-1.

ปัจจุบันระบบเศรษฐกิจของโลกดำเนินอยู่ภายใต้กรอบของการเปิดเสรีทางการค้า แต่ก็อนุญาตให้ใช้การคุ้มครองทางการค้าได้ในบางกรณี อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว และเนื่องจากนโยบายและกฎระเบียบของรัฐเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยที่เพียงพอ เช่น เรื่องภาษี แรงงาน การวิจัย จึงสมควรทำการศึกษาเพื่อระบุข้อบกพร่องและจุดอ่อนของนโยบายและกฎหมายของรัฐดังกล่าวเพื่อหาข้อเสนอแนะ

การศึกษาได้แยกปัญหาออกเป็น 3 ด้าน คือ การประกอบกิจการโรงงาน, กระบวนการผลิต, และกระบวนการจัดจำหน่าย ผลการศึกษาที่สำคัญปรากฏว่า แรกเริ่มอุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับการคุ้มครองและภายหลังเปิดเสรีทางการค้าโดยขาดการเตรียมความพร้อม มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเพื่อเอื้อต่อการจูงใจนักลงทุนต่างประเทศขณะที่ผู้ผลิตรถยนต์บางรายยังไม่พร้อมต่อการแข่งขัน ทางด้านกระบวนการผลิตรัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้เกิดเขตเสรีการค้าอาเซียนโดยเร็วแต่ไม่ประสบผลสำเร็จและไม่ได้มีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย และทางด้านการจัดจำหน่าย เมื่อส่งออกต้องประสบกับปัญหาเรื่องมาตรฐานสินค้าที่แตกต่างจากในประเทศและเมื่อจำหน่ายในประเทศต้องเผชิญกับการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่ไม่แน่นอน, การแบ่งประเภทรถยนต์มาก และความแตกต่างมากระหว่างอัตราภาษีสูงและต่ำ ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์บางรายเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต

ดังนั้น การส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยจะเกิดขึ้นได้เมื่อรัฐบาลต้องดำรงรักษาให้ผู้แข่งขันมีเป็นจำนวนมาก มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยรัฐบาลสนับสนุนผู้ผลิตรถยนต์ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต เช่น ให้คำปรึกษา, เสนอแหล่งทุนดอกเบี้ยต่ำ รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และแรงงาน เช่น พัฒนาเทคโนโลยีการผลิต, พัฒนาฝีมือแรงงาน นอกจากนี้ยังร่วมมือกับต่างประเทศในการยอมรับเรื่องมาตรฐานซึ่งกันและกัน และ กำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตให้ช่วงห่างลดลงโดยมีเฉพาะประเภทรถยนต์หลัก

ภาควิชานิติศาสตร์.....
สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ.....
ปีการศึกษา2543.....

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

4186090934 : MAJOR ECONOMIC LAW

KEY WORD: AUTOMOBILE INDUSTRY / TRADE LIBERALIZATION / PROTECTIONISM / MEASURES / THAILAND

TIPWAN WANNASOPHON : MEASURES ON TRADE LIBERALIZATION AND PROTECTIONISM : A CASE STUDY OF LAWS, REGULATIONS AND POLICY PERTAINING TO THE AUTOMOBILE INDUSTRY IN THAILAND. THESIS ADVISOR : KAMALINNE PINITPUVADOL, Ph.D., THESIS COADVISOR : KHEMADHAT SUKONDHASINGHA, 244 pp. ISBN 974-13-0738-1.

Currently, the world economic system is proceeding under the frame of trade liberalization but, to some extent protection of domestic automobile industry is allowed. The automobile industry in Thailand is one of several industries which are affected by trade liberalization. Since the laws, regulations and policy of the Thai government do not adequately promote the competitiveness of its automobile industry on tax, labor, etc. The purpose of this thesis is to point out shortfalls and weakness of the aforementioned laws, regulations and policy and to make the suggestions.

The study classifies problems into 3 categories : factory operation, production process and distribution process. Its important results are : at beginning, the government gave protectionism with the automobile industry and recently it has promoted trade liberalization by regardless of adjustment , some laws were changed to persuade new foreign producers while some domestic producers are still unsuitable for competition. For production process, the government tries to urge trade liberalization in ASEAN rapidly but unsuccessful and does not increase productivity for the auto-parts industry. For distribution process, the export problems are pertaining to the different product standards and the domestic problems are concerning with the excise tax such as uncertain excise tax rate, many of auto types, much of different excise tax rate, powers of some producers.

Therefore, to promote competitiveness of the automobile industry in Thailand, the government must keep many competitors and fair competition in regard to (1) supporting auto producers to increase productivity such as consultation, low interest rate fund (2) increasing productivity of auto-parts producers and labors such as production technology developing, labors' ability and (3) promoting abroad and domestic distribution by admitting mutual product standards with other countries, decreasing a gap of excise tax rate and defining only main auto types etc.

DepartmentLAW

Field of study ...ECONOMIC LAW.....

Academic year2000.....

Student's signature

Advisor's signature

Co-advisor's signature

Tipwan Wannasophon
Kamalinne Pinitpuvadol
Khemadhat Sukondhasingha

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งของบุคคลต่างๆ จำนวนมาก ดิฉันจึงใคร่ขอขอบพระคุณในความกรุณาของทุกๆ ท่าน อย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ดร.กมลสินทร์ พินิจภูวดล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ รองศาสตราจารย์ ดร. ศุภลักษณ์ พินิจภูวดล อาจารย์ทั้งสองท่านได้ให้ความช่วยเหลือในทุกๆ เรื่อง ทั้งด้านวิชาการ คำแนะนำในการเขียนวิทยานิพนธ์ เทคนิคต่างๆ รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และรับข้าพเจ้าเป็นผู้ช่วยอาจารย์เพื่อให้ได้รับทุนของบัณฑิตวิทยาลัยตลอด 2 ปี รวมถึงเรื่องอื่นๆ นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างศิษย์และอาจารย์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศักดา ธนิตกุล เป็นอาจารย์ที่มีความรู้ทั้งด้านกฎหมาย และเศรษฐศาสตร์ อาจารย์ย่อมเข้าใจภาพที่เป็นสหสาขาวิชาและสามารถให้คำแนะนำได้เป็นอย่างดี ผู้เขียนถือว่าได้รับโอกาสที่ดีที่อาจารย์รับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

คุณเขมทัต สุคนธ์สิงห์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์โกศล ฉันทิกุล กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และคุณอรุณ เหล่าวัฒนกุล กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ท่านทั้งสามเป็นผู้ที่มีประสบการณ์อย่างมากในวงการอุตสาหกรรมรถยนต์ แม้ว่าภารกิจส่วนตัวของท่านมากมายแต่ท่านก็ได้เสียสละเวลาอันมีค่ารับเป็นที่ปรึกษาและกรรมการ พร้อมทั้งให้คำแนะนำ แนวคิด ในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

เพื่อนๆ ร่วมชั้นเรียนหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต รุ่นที่ 1 ทุกท่าน และ เจ้าหน้าที่หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ที่คอยให้กำลังใจ สอบถาม ช่วยเหลือ ติดต่อประสานงาน เป็นอย่างดีตลอดมา

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนใคร่ขอขอบพระคุณ บิดา-มารดา ผู้อยู่เบื้องหลังความสำเร็จของข้าพเจ้าตลอดมา คุณประโยชน์ที่ได้รับจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบให้กับบุคคลดังกล่าวข้างต้น ส่วนจุดบกพร่องหรือจุดด้อยของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอน้อมรับด้วยความเต็มใจและขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

นางสาว ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ

คำชี้แจง

เนื่องด้วยหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเศรษฐกิจ มีวัตถุประสงค์หลักดังนี้

1. เพื่อผลิตมหาบัณฑิตที่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายเศรษฐกิจในลักษณะสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายกับเศรษฐกิจ ทั้งที่เป็นกฎหมายและเศรษฐกิจภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีความรู้พื้นฐานเดิมเป็นราก ทั้งนี้เพื่อให้มหาบัณฑิตดังกล่าวนำความรู้ความเข้าใจเชิงสหสัมพันธ์ที่ได้จากการศึกษากลับไปใช้ในการพัฒนาภารกิจหลักของตนได้อย่างดีต่อไป
2. เพื่อสร้างองค์ความรู้ทางกฎหมายเศรษฐกิจ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในลักษณะสนับสนุนการค้นคว้า วิจัย และเผยแพร่ผลงานที่มีสหสัมพันธ์รอบด้านระหว่างกฎหมายกับเศรษฐกิจ ระหว่างสภาวะภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเป็นฐานการพัฒนากฎหมายเศรษฐกิจของประเทศต่อไป
3. เพื่อพัฒนามหาบัณฑิตที่ผ่านกระบวนการศึกษาและเรียนรู้ โดยมีปฏิสัมพันธ์ทางวิชาการระหว่างนิสิตด้วยกันที่มีพื้นฐานประสบการณ์การศึกษาที่หลากหลาย เพื่อให้มหาบัณฑิตเป็นผู้รู้ลึกและรู้รอบพร้อมกัน

ผู้เขียนในฐานะที่มีความรู้ทางเศรษฐศาสตร์เป็นพื้นฐาน จึงไม่ใช่ผู้เชี่ยวชาญทางด้านกฎหมายโดยตรง ดังนั้นแนวทางการวิเคราะห์ที่ปรากฏจึงไม่ใช่แนวทางทางด้านกฎหมายอย่างแท้จริง แต่เป็นแนวทางที่ผสมผสานความรู้ทางด้านเศรษฐศาสตร์กับกฎหมายเข้าด้วยกันตามวัตถุประสงค์ของหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมีลักษณะที่แตกต่างไปจากวิทยานิพนธ์ทั่วไปของคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นางสาว ทิพย์วรรณ วรรณโสภณ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
คำชี้แจง	ช
สารบัญ	1
สารบัญตาราง	8
บทที่	
1 บทนำ	9
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	9
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	11
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	12
1.4 สมมติฐานของการวิจัย	12
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย	12
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	13
2 แนวความคิดเกี่ยวกับการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้า กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	14
2.1 แนวความคิดเชิงเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับการค้าเสรี และการคุ้มครองทางการค้า	14
2.1.1 แนวความคิดทางด้านการค้าเสรี	16
2.1.1.1 ความสามารถในการแข่งขัน	18
2.1.1.2 ความได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้า	22
2.1.1.2.1 พื้นฐานทางด้านผู้ประกอบการ	23
2.1.1.2.2 พื้นฐานทางด้านผู้บริโภคเนื่องจาก ความต้องการที่แตกต่างกัน	25
2.1.1.2.3 พื้นฐานทางด้านบทบาทของรัฐบาล	25
2.1.1.3 ผลกระทบที่เกิดจากการค้าเสรี	31
2.1.1.3.1 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการค้าเสรี	

บทที่	หน้า
3.1.2 การสนับสนุนให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม	89
3.1.2.1 การใช้มาตรการระหว่างประเทศโดยไม่เลือก ประติบัติ (Non-discrimination)	90
3.1.2.2 ความตกลงย่อยเกี่ยวกับการตอบโต้ การแข่งขันที่ไม่ธรรม	100
3.1.2.3 การตอบโต้ทางการค้าโดยใช้มาตรการฝ่ายเดียว (Unilateral Measures)	114
3.2 นโยบายการค้าเสรีและการคุ้มครองทางการค้าจาก การรวมกลุ่มในระดับภูมิภาค	117
3.2.1 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN)	122
3.2.1.1 เขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟต้า (AFTA)	123
3.2.1.2 เขตการลงทุนอาเซียน (AIA)	127
3.2.1.3 การเปิดเสรีการค้าบริการในอาเซียน (AFAS)	129
3.2.1.4 ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (AICO)	130
3.2.1.5 ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน	136
3.2.2 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (APEC) ...	138
3.2.2.1 การสนับสนุนให้มีการเปิดเสรีและอำนวยความสะดวก ด้านการค้าและการลงทุน	139
3.2.2.2 ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและด้านเทคนิค	140
3.2.3 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-ยุโรป (ASEM)	141
3.2.3.1 แผนปฏิบัติการส่งเสริมการลงทุน	142
3.2.3.2 แผนปฏิบัติการอำนวยความสะดวกทางการค้า	143
4 นโยบายและกฎระเบียบที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของ อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	145
4.1 มาตรการเกี่ยวกับการประกอบกิจการโรงงาน	145
4.1.1 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535	145
4.1.2 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520	

บทที่	หน้า
(แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2534)	155
4.1.3 พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย พ.ศ.2522	164
4.1.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535	166
4.1.5 ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิด ที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ.....	171
4.2 มาตรการเกี่ยวกับกระบวนการผลิต	173
4.2.1 การสนับสนุนทางด้านปัจจัยการผลิต	173
4.2.1.1 การสรรหาปัจจัยการผลิต	173
4.2.1.2 การกำหนดมาตรฐานของปัจจัยการผลิต	174
4.2.2 การกำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรม	175
4.2.2.1 กระบวนการอนุมัติมาตรฐานอุตสาหกรรม	175
4.2.2.2 ลักษณะของมาตรฐานอุตสาหกรรม	176
4.2.3 การพัฒนาผลิตภัณฑ์	177
4.3 มาตรการเกี่ยวกับกระบวนการจัดจำหน่าย	179
4.3.1 การจัดจำหน่ายไปยังต่างประเทศ	179
4.3.1.1 ขั้นตอนการส่งออกรถยนต์	179
4.3.1.2 ข้อกำหนดของตลาดต่างประเทศ	181
4.3.1.2.1 ข้อกำหนดทางด้านภาษีศุลกากร (Tariff)	181
4.3.1.2.2 ข้อกำหนดที่ไม่มีใช้ภาษีศุลกากร (Non-Tariff)	182
4.3.2 การจัดจำหน่ายในประเทศ	184
4.3.2.1 การนำรถเข้ามาจำหน่ายในประเทศ	184
4.3.2.1.1 การควบคุมการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้ว	184
4.3.2.1.2 การจัดเก็บภาษีนำเข้า	186
4.3.2.2 การจำหน่ายรถภายในประเทศ	187
4.3.2.2.1 การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต	187

สารบัญ (ต่อ)	5
บทที่	หน้า
4.3.2.2.2 การควบคุมราคาสินค้าภายใน	191
4.3.2.2.3 การแข่งขันทางการค้า	191
4.3.2.3 การจดทะเบียนรถยนต์	196
4.3.2.4 ความรับผิดชอบต่อสินค้า	196
5 วิเคราะห์นโยบายและกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยต่อความสามารถ ในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	198
5.1 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการประกอบกิจการโรงงาน	198
5.1.1 ขาดการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต	199
5.1.2 ความเหลื่อมล้ำของสิทธิประโยชน์	201
5.1.3 ผู้ประกอบการทุกรายต้องแข่งขันภายใต้ สถานการณ์เดียวกัน	202
5.1.4 แนวโน้มความรับผิดชอบของผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น	203
5.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับปัจจัยการผลิตและสินค้า	205
5.2.1 ความไม่สมบูรณ์ของปัจจัยการผลิต	205
5.2.1.1 การจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์	205
5.2.1.1.1 ภายใต้กรอบความร่วมมือของ องค์การการค้าโลก	206
5.2.1.1.2 ภายใต้กรอบความร่วมมือ ระหว่างภูมิภาค	206
5.2.1.1.3 ภายในประเทศ	207
5.2.1.2 การขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญ	209
5.2.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับมาตรฐานสินค้า	210
5.2.3 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการพัฒนาสินค้า	211
5.2.3.1 การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่เอื้อต่อ การผลิตรถยนต์บางประเภท	212
5.2.3.2 การวิจัยของหน่วยงานเอกชนไม่สอดคล้อง กับข้อกำหนดของกรมสรรพากร	213
5.2.3.3 การวิจัยของหน่วยงานรัฐไม่สอดคล้อง	

บทที่	หน้า
	กับการพัฒนาการผลิตสินค้า 213
5.3 ข้อจำกัดเกี่ยวกับกระบวนการจัดจำหน่าย	216
5.3.1 การจัดจำหน่ายไปยังต่างประเทศ	216
5.3.1.1 ขั้นตอนการส่งออกที่เพิ่มขึ้นมากกว่าปกติ	217
5.3.1.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการเปิดตลาดต่างประเทศ	217
5.3.1.2.1 ข้อกำหนดทางด้านภาษีศุลกากร	218
5.3.1.2.2 ข้อกำหนดที่มีใช้ภาษีศุลกากร	218
5.3.2 การจัดจำหน่ายภายในประเทศ	219
5.3.2.1 การบิดเบือนการแข่งขันจากการกำหนด	
อัตราภาษีสรรพสามิต	219
5.3.2.2 บทบาทของกฎหมายแข่งขันทางการค้า	220
5.3.2.3 ความขัดแย้งของการแบ่งประเภทรถยนต์ระหว่าง	
กรมสรรพสามิตและกรมการขนส่งทางบก	222
5.3.2.4 แนวโน้มความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคเพิ่มขึ้น	223
6 แนวทางการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวย	
ต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	224
6.1 มาตรการด้านการประกอบกิจการโรงงาน	224
6.1.1 สนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มทางการค้า	224
6.1.2 กำหนดให้มีสิทธิประโยชน์แบบย่อย	225
6.1.3 ปรับโครงสร้างธุรกิจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต	226
6.1.4 กำหนดเวลาปรับตัวและสนับสนุนแหล่งทุนดอกเบี้ยต่ำ.....	226
6.2 มาตรการทางด้านกระบวนการผลิต	227
6.2.1 การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับปัจจัยการผลิต	227
6.2.1.1 การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์	227
6.2.1.2 การพัฒนาฝีมือแรงงาน	229
6.2.2 การอนุมัติและการยอมรับมาตรฐานสินค้า	229
6.2.2.1 การกำหนดการขออนุมัติมาตรฐานสินค้า	229
6.2.2.2 การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิด	

บทที่	หน้า
	การยอมรับในมาตรฐานซึ่งกันและกัน 230
6.2.3	การเพิ่มโอกาสในการพัฒนาสินค้า 231
6.2.3.1	ลดความสำคัญของอัตราภาษีศรพสามิต 231
6.2.3.2	การผ่อนคลายข้อกำหนดของกรมสรรพากร 231
6.2.3.3	การเป็นศูนย์กลางของหน่วยงานรัฐ ในการพัฒนาสินค้า 232
6.3	มาตรการด้านการจัดจำหน่าย 232
6.3.1	การจัดจำหน่ายไปยังต่างประเทศ 232
6.3.1.1	การขจัดขั้นตอนการส่งออกที่ไม่จำเป็น 233
6.3.1.2	การช่วยเหลือจากภาครัฐในการ เปิดตลาดต่างประเทศ 233
6.3.1.2.1	จัดตั้งศูนย์ข้อมูล 233
6.3.1.2.2	การเจรจาระหว่างรัฐบาล 234
6.3.2	การจัดจำหน่ายภายในประเทศ 234
6.3.2.1	กำหนดอัตราภาษีศรพสามิตให้มีการแข่งขัน อย่างเป็นธรรม 234
6.3.2.2	การแข่งขันทางการค้าต้องสอดคล้อง กับสภาพของตลาด 235
6.3.2.3	การจัดแยกประเภทของรถยนต์ในแนวทาง เดียวกันและชัดเจน 236
6.3.2.4	กำหนดให้ผู้ผลิตต้องมีใบรับรอง มาตรฐานการผลิต 236
รายการอ้างอิง	237
ประวัติผู้เขียน	244

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
2.1 การปรับโครงสร้างอัตราภาษี ณ 3 กรกฎาคม 2534	51
2.2 ลำดับเหตุการณ์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย	54
3.1 Local Content Requirement สำหรับรถยนต์ในประเทศมาเลเซีย	88
3.2 สิทธิพิเศษในการใช้มาตรการอุดหนุน	113
3.3 การบังคับใช้มาตรา 24 : 5 และ 24 : 8 กับ สหภาพศุลกากร เขตการค้าเสรี และความตกลงเฉพาะกาล	118
3.4 แผนการลดอัตราภาษีตามความตกลง CEPT ของยานพาหนะ (HS: 86-89)	125
3.5 รายชื่อบริษัทในประเทศไทยร่วมกับบริษัทต่างประเทศที่ได้รับการอนุมัติ โครงการ AICO	134
4.1 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ก่อนที่มีการเปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2537	163
4.2 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ที่เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนในปี พ.ศ.2537	163
4.3 สิทธิประโยชน์ด้านภาษีของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	165
4.4 โครงสร้างภาษีใหม่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์	186