

การวิเคราะห์อัตราความคุ้มครองที่แท้จริง

ในการศึกษานโยบายและมาตรการในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในครั้งนี้นั้น แนวทางการวิเคราะห์ทางหนึ่ง ได้นำเอาอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงมาใช้ในการวิเคราะห์รถยนต์หนึ่งและรถปิคอัพ ตามที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าการเก็บภาษีสินค้าเข้านั้นเหตุผลหนึ่งก็เพราะต้องการจะคุ้มครองและส่งเสริมการผลิตภายในประเทศ ให้สามารถแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศได้ ดังนั้นในการวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ภายใต้ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น แกตต์และอาฟต้า ที่มีความสำคัญเกี่ยวกับอัตราภาษีและการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศแล้ว จึงได้ใช้อัตราความคุ้มครองที่แท้จริงทำการวิเคราะห์ถึงผลของอัตราภาษีและการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศต่ออุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ เปรียบเทียบกับรถยนต์ที่ผลิตและนำเข้าจากต่างประเทศ

ในกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ รถยนต์คันหนึ่งๆ จะมีชิ้นส่วนประกอบเป็นสินค้าชั้นกลาง ดังนั้นอัตราภาษีที่จัดเก็บกับชิ้นส่วนประกอบเหล่านี้ จะส่งผลกระทบต่อราคาของรถยนต์สำเร็จรูป ถ้าอัตราภาษีของชิ้นส่วนเหล่านี้มีอัตราสูง ก็จะส่งผลให้ราคาของชิ้นส่วนสูงขึ้นด้วย และถ้าอัตราภาษีเหล่านี้สูงกว่าที่ควรจะเป็น จะทำให้รถยนต์สำเร็จรูปที่ผลิตในประเทศมีราคาสูงกว่าที่ควรจะเป็นด้วย จึงไม่เป็นผลดีกับการผลิตภายในประเทศ ในทางตรงข้ามหากว่าอัตราภาษีของชิ้นส่วนประกอบรถยนต์เหล่านี้ถูกจัดเก็บในอัตราที่ต่ำกว่าที่ควร ก็จะเป็นการปกป้องการผลิตรถยนต์สำเร็จรูปในประเทศมากเกินไป ซึ่งอาจนำไปสู่การขาดประสิทธิภาพในการผลิตขึ้น

เมื่อพิจารณาถึงต้นทุนในการผลิตรถยนต์สำเร็จรูปนั้น ต้นทุนในด้านส่วนประกอบและชิ้นส่วนถือได้ว่าเป็นต้นทุนส่วนใหญ่ในการผลิต เนื่องจากมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 80 ถึง 90 ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นต้นทุนทางด้านการจัดการ และค่าแรงในการผลิต ในการศึกษาในครั้งนี้นั้นต้นทุนด้านส่วนประกอบและชิ้นส่วนจะถูกแบ่งออกเป็นชิ้นส่วนที่นำเข้า และชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเอง

ผลการคำนวณอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั่งในประเด็นต่างๆ¹

ประเด็นที่ 1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU ลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน
ถอดแยกชุด CKD คงที่ สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 297.81

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.2 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 50
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 180.16

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.3 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 40
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 62.52

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.4 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 30
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ -55.13

ในประเด็นนี้ สมมติให้อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด CKD คงที่ ณ ร้อยละ
20 ส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศคงที่ ณ ร้อยละ 54 มีการเปลี่ยนแปลงที่อัตราภาษีนำเข้า
รถยนต์สำเร็จรูป CBU โดยมีค่าในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 คือร้อยละ 60 50 40
และ 30 ตามลำดับ ผลของการลดอัตราภาษีรถยนต์สำเร็จรูปในกรณีต่างๆ ทำให้ราคา
รถยนต์นั่งสำเร็จรูปในประเทศลดลงตามลำดับ จึงทำให้มูลค่าเพิ่มที่ใช้ในการหาค่าอัตรา
ความคุ้มครองลดลงเช่นกัน เป็นผลให้อัตราความคุ้มครองเป็นดังที่แสดงในตาราง 4.2

¹ ตารางที่ 4.1.1-4.1.32 และ 4.2-4.11 ดูได้จากภาคผนวก ข

ประเด็นที่ 2 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU คงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน
ถอดแยกชุด CKD คงที่ สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 297.81

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.5 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 40
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 281.34

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.6 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 20
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 257.81

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.7 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 0
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 234.28

ในประเด็นที่ 2 นี้เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ ณ
ร้อยละ 60 และอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ ณ ร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้น
ส่วนภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 54 เป็น 40 20 และ 0 ใน
กรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ จากตารางกรณีต่างๆ ณ อัตราภาษีที่คงที่ ทำให้ราคา
รถยนต์สำเร็จรูปในประเทศของแต่ละกรณีไม่เปลี่ยนแปลง แต่สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนใน
ประเทศที่ลดลงในกรณีต่างๆ มีผลให้การใช้ชิ้นส่วนนำเข้าเพิ่มขึ้น ภายใต้ภาวะของการ
เก็บภาษีชิ้นส่วนนำเข้าเป็นผลให้มูลค่าเพิ่มลดลงในกรณีดังกล่าว อัตราความคุ้มครองจึง
เป็นดังที่แสดงในตารางที่ 4.3

ประเด็นที่ 3 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU คงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน
ถอดแยกชุด CKD ลดลง สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 297.81

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.8 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 15 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 334.28

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.9 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 10 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 370.75

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.10 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 5 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 407.21

ในประเด็นที่ 3 นี้เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ ณ ร้อยละ 60 ในทุกกรณี โดยมีสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่ ณ ร้อยละ 54 ในทุกกรณีเช่นกัน ส่วนอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดจะมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 20 เป็น 15 10 และ 5 ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ ซึ่งผลของการลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดดังกล่าวจะทำให้ราคาชิ้นส่วนนำเข้าลดลงจาก 170,748 เป็น 163,634 156,519 และ 149,405 ตามลำดับ มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองเป็นดังที่แสดงในตาราง 4.4

ประเด็นที่ 4 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU ลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด CKD คงที่ สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 297.81

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.11 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 50
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 40
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 163.69

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.12 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 40
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 20
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 22.52

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.13 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 0 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ -118.65

ในประเด็นที่ 4 นี้เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 หรือทำให้ราคาเครื่องยนต์สำเร็จรูปในประเทศมีค่าเท่ากับ 367,200 344,250 321,300 และ 298,350 ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ(เช่นเดียวกับประเด็นที่ 1) และการใช้ชิ้นส่วนในประเทศลดลงจากร้อยละ 54 เป็น 40 20 และ 0 หรือทำให้ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศเป็น 61,965 45,900 22,950 และ 0 ตามลำดับในกรณีต่างๆ (เช่นเดียวกับประเด็นที่ 2) ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดCKD คงที่ในทุกกรณี มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองเป็นดังที่แสดงในตารางที่ 4.5

ประเด็นที่ 5 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU ลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด CKD ลดลง สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 297.81

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.14 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 50 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 15 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 40 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 204.28

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.15 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 40 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 10 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 20 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 115.46

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.16 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 5 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 0 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 38.40

ในประเด็นที่ 5 นี้เป็นการสมมติให้มีการเปลี่ยนแปลงในทั้ง 3 ตัวแปร กล่าวคือ อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40

และ 30 ตามลำดับ มีผลให้ราคารถยนต์สำเร็จรูปในประเทศมีค่าเป็น 367,200 344,250 321,300 และ 298,350 ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ อัตราภาษีนำเข้าขั้นส่วนถอดแยกชุดมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 20 เป็น 15 10 และ 5 ตามลำดับ ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 และสัดส่วนการใช้ขั้นส่วนในประเทศลดลงจากร้อยละ 54 เป็น 40 20 และ 0 ตามลำดับในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองในแต่ละกรณีเป็นดังที่แสดงในตาราง 4.6

ผลการคำนวณอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถปิคอัพในประเทศต่างๆ

ประเด็นที่ 1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU ลดลง อัตราภาษีนำเข้าขั้นส่วนถอดแยกชุด CKD คงที่ สัดส่วนการใช้ขั้นส่วนภายในประเทศคงที่

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.17 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60 อัตราภาษีนำเข้าขั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ขั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 388.91

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.18 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 50 อัตราภาษีนำเข้าขั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ขั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 288.91

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.19 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 40 อัตราภาษีนำเข้าขั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ขั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 188.91

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.20 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าขั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ขั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 88.91

ในประเด็นนี้ สมมติให้อัตราภาษีนำเข้าขั้นส่วนถอดแยกชุด CKD คงที่ ณ ร้อยละ 20 ส่วนการใช้ขั้นส่วนในประเทศคงที่ ณ ร้อยละ 54 มีการเปลี่ยนแปลงที่อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU โดยมีค่าในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 คือร้อยละ 60 50 40 และ 30 ตามลำดับ ผลของการลดอัตราภาษีรถยนต์สำเร็จรูปในกรณีต่างๆ ทำให้ราคา รถปิคอัพสำเร็จรูปในประเทศลดลงตามลำดับ จึงทำให้มูลค่าเพิ่มที่ใช้ในการหาค่าอัตรา

ความคุ้มครองลดลงเช่นกัน เป็นผลให้อัตราความคุ้มครองเป็นดังที่แสดงในตาราง 4.7

ประเด็นที่ 2 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU คงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน
ถอดแยกชุด CKD คงที่ สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.17 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 388.91

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.21 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 60
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 398.91

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.22 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 70
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 421.41

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.23 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 80
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 443.91

ในประเด็นที่ 2 นี้เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ ณ
ร้อยละ 60 และอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ ณ ร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้น
ส่วนภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 เป็น 60 70 และ 80 ใน
กรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ จากตารางกรณีต่างๆ ณ อัตราภาษีที่คงที่ ทำให้ราคา
รถยนต์สำเร็จรูปในประเทศของแต่ละกรณีไม่เปลี่ยนแปลง แต่สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนใน
ประเทศที่เพิ่มขึ้นในกรณีต่างๆ มีผลให้การนำเข้าชิ้นส่วนนำเข้าลดลง และราคาในประเทศ
รวมของชิ้นส่วนทั้งหมดลดลงในกรณีที่ 1 ถึง 4 ส่งผลให้มูลค่าเพิ่มลดลงในกรณีดังกล่าว ค่า
อัตราความคุ้มครองจึงเป็นดังที่แสดงในตารางที่ 4.8

ประเด็นที่ 3 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU คงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน
ถอดแยกชุด CKD ลดลง สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.17 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60

อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 388.91

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.24 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 15 การใช้ชั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 403.41

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.25 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 10 การใช้ชั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 417.91

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.26 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 5 การใช้ชั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 432.41

ในประเด็นที่ 3 นี้เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ ณ ร้อยละ 60 ในทุกกรณี โดยมีสัดส่วนการใช้ชั้นส่วนภายในประเทศคงที่ ณ ร้อยละ 54 ในทุกกรณีเช่นกัน ส่วนอัตราภาษีนำเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดจะมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 20 เป็น 15 10 และ 5 ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ ซึ่งผลของการลดอัตราภาษีนำเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดดังกล่าวจะทำให้ราคาชั้นส่วนนำเข้าลดลงจาก 70,992 เป็น 68,034 65,076 และ 62,118 ตามลำดับ มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองเป็นดังที่แสดงในตาราง 4.9

ประเด็นที่ 4 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU ลดลง อัตราภาษีนำเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุด CKD คงที่ สัดส่วนการใช้ชั้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.17 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60
อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชั้นส่วนในประเทศร้อยละ 54
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 388.91

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.27 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 50
อัตราภาษีนำเข้าเข้าชั้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ชั้นส่วนในประเทศร้อยละ 60
พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 298.91

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.28 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 40

อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 70 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 221.41

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.29 อัตราภาชี้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 30 อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 80 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 143.91

ในประเด็นที่ 4 นี้เป็นการสมมติให้อัตราภาชี้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 หรือทำให้ราคารถยนต์สำเร็จรูปในประเทศมีค่าเท่ากับ 326,400 306,000 285,600 และ 265,200 ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ(เช่นเดียวกับประเด็นที่ 1) และการใช้ขึ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 เป็น 60 70 และ 80 หรือทำให้ราคาขึ้นส่วนภายในประเทศเป็น 112,404 120,156 137,598 และ 155,040 ตามลำดับในกรณีต่างๆ (เช่นเดียวกับประเด็นที่ 2) ขณะที่อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดCKD คงที่ในทุกกรณี มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองเป็นดังที่แสดงในตารางที่ 4.10

ประเด็นที่ 5 อัตราภาชี้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป CBU ลดลง อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุด CKD ลดลง สัดส่วนการใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น

กรณีที่ 1 จากตารางที่ 4.1.17 อัตราภาชี้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 60 อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 20 การใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 388.91

กรณีที่ 2 จากตารางที่ 4.1.30 อัตราภาชี้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 50 อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 15 การใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 60 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 311.41

กรณีที่ 3 จากตารางที่ 4.1.31 อัตราภาชี้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 40 อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 10 การใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 70 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 237.41

กรณีที่ 4 จากตารางที่ 4.1.32 อัตราภาชี้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 30 อัตราภาชี้นำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดร้อยละ 5 การใช้ขึ้นส่วนในประเทศร้อยละ 80 พบว่าได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ 154.41

ในประเด็นที่ 5 นี้เป็นการสมมติให้มีการเปลี่ยนแปลงในทั้ง 3 ตัวแปร กล่าวคือ อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 ตามลำดับ มีผลให้ราคาการยนต์สำเร็จรูปในประเทศมีค่าเป็น 326,400 306,000 285,600 และ 265,200 ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดมีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากร้อยละ 20 เป็น 15 10 และ 5 ตามลำดับ ในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 เป็น 60 70 และ 80 ตามลำดับในกรณีที่ 1 2 3 และ 4 มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองในแต่ละกรณีเป็นดังที่แสดงในตาราง 4.11

ตารางที่ 4.0 แสดงการเปรียบเทียบอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั่ง
ที่ประกอบในประเทศไทย

	กรณี 1	กรณี 2	กรณี 3	กรณี 4
ประเด็นที่ 1	297.81	180.16	62.52	-55.13
ประเด็นที่ 2	297.81	281.34	257.81	234.28
ประเด็นที่ 3	297.81	334.28	370.75	407.21
ประเด็นที่ 4	297.81	163.69	22.52	-118.65
ประเด็นที่ 5	297.81	204.28	115.46	38.40

หมายเหตุ ความหมายของประเด็นและกรณีต่างๆ เป็นไปตามที่สมมติไว้ในวิธีการศึกษา

ตารางที่ 4.1 แสดงการเปรียบเทียบอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถปิคอัพ
ที่ประกอบในประเทศไทย

	กรณี 1	กรณี 2	กรณี 3	กรณี 4
ประเด็นที่ 1	388.91	288.91	188.91	88.91
ประเด็นที่ 2	388.91	398.91	421.41	443.91
ประเด็นที่ 3	388.91	403.41	417.91	432.41
ประเด็นที่ 4	388.91	298.91	221.41	143.91
ประเด็นที่ 5	388.91	311.41	237.41	154.41

หมายเหตุ ความหมายของประเด็นและกรณีต่างๆ เป็นไปตามที่สมมติไว้ในวิธีการศึกษา

วิเคราะห์ผลอัตราความคุ้มครองรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ

จากความต้องการที่รัฐบาลจะพัฒนาอุตสาหกรรมใดๆ ก็ตาม ที่มีความเป็นอุตสาหกรรมเริ่มแรก หรืออุตสาหกรรมทารก (Infant Industry Argument) โดยนโยบายหลักอย่างหนึ่งที่มีมักจะเลือกทำคือ การคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในให้อยู่ได้ สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นนอกจากความต้องการที่จะให้อุตสาหกรรมภายในอยู่ได้แล้ว ยังต้องการให้มีการเติบโตและขยายตัวมากยิ่งขึ้นเป็นสำคัญอีกด้วย ในภาวะปัจจุบัน (ประเด็นที่ 1 กรณีที่ 1) รัฐบาลยังคงให้ความคุ้มครองในอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่มาก ซึ่งโดยเปรียบเทียบค่าอัตราความคุ้มครองที่คำนวณได้แล้ว พบว่ารัฐบาลมีการคุ้มครองในรถปิคอัพสูงกว่ารถยนต์นั่ง และหากพิจารณาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน อุตสาหกรรมรถยนต์ได้มีสถิติการขยายตัวและการเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในการนำเอาผลของการคำนวณค่าอัตราความคุ้มครองตามประเด็นและกรณีต่างๆ มารวบรวมกันทำเป็นตารางขึ้น ตามตารางที่ 4.0 และ 4.1 เพื่อเปรียบเทียบอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ ตามลำดับ พบว่าเมื่อเราสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 ตามลำดับนั้น สำหรับรถยนต์นั่งแล้วเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเป็นร้อยละ 40 และ 30 (ประเด็นที่ 1 กรณีที่ 3 และ 4) ให้ค่าอัตราความคุ้มครองเป็น 62.52 และ -55.13 ตามลำดับ ซึ่งนั่นหมายถึงว่า ณ อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปที่ร้อยละ 40 ค่าอัตราความคุ้มครองยังมีค่าเป็นบวก การผลิตรถยนต์นั่งในประเทศยังคงสามารถดำเนินการอยู่ได้และมีศักยภาพที่จะแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศได้ ขณะที่ ณ อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปที่ร้อยละ 30 มีค่าอัตราความคุ้มครองเป็นลบ จึงทำให้การผลิตของรถยนต์นั่งในประเทศไม่สามารถที่จะดำเนินการอยู่ได้และไม่มีศักยภาพที่จะแข่งขันกับรถยนต์จากต่างประเทศได้ ส่วนในประเด็นและกรณีที่มีข้อสมมติเหมือนกันดังกล่าวของรถปิคอัพนั้น ณ อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปร้อยละ 30 การผลิตในประเทศก็ยังถือว่ามีศักยภาพในการแข่งขันและดำเนินการอยู่ได้ และจากการพิจารณาผลของการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปในกรณีต่างๆ ที่ละ 10% มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งและรถปิคอัพเปลี่ยนแปลงไปที่ละ 117.65 และ 100.00 ตามลำดับ

สำหรับรถยนต์นั่ง เมื่อมีการสมมติให้มีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าารถสำเร็จรูปและชิ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่นั้น มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองเปลี่ยนแปลงลดลงตามไปด้วย กล่าวคือจาก 297.81 เป็น 281.34 257.81 และ 234.28 ตามลำดับในกรณีต่างๆ ส่วนกรณีของรถปิคอัพที่สมมติให้สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ก็มีผลต่ออัตราความคุ้มครองมีค่าเพิ่มขึ้นด้วย กล่าวคือจาก 388.91 เป็น 398.91 421.41 และ 443.91 ตามลำดับในกรณีต่างๆ จะเป็นที่น่าสังเกตว่าผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศดังกล่าวมีผลต่อค่าอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงไม่มากนัก และเมื่อพิจารณาถึงประเด็นที่ 3 ที่ให้มีการเปลี่ยนแปลงลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดลงที่ละ 5% ในกรณีต่างๆ มีผลให้ราคาชิ้นส่วนนำเข้าลดลง กระทบต่อต้นทุนการผลิตทั้งสอง และมูลค่าเพิ่มมีค่าเพิ่มขึ้น จึงทำให้ค่าอัตราความคุ้มครองเพิ่มขึ้นในแต่ละกรณีในทั้งสองประเภทรถยนต์ โดยรถยนต์นั่งค่าอัตราความคุ้มครองเปลี่ยนแปลงจาก 297.81 เป็น 334.28 370.75 และ 407.21 ในกรณีต่างๆ ตามลำดับ โดยเปลี่ยนแปลงไปที่ละ 36.47 ขณะที่รถปิคอัพเปลี่ยนแปลงจาก 388.91 เป็น 403.41 417.91 และ 432.41 ในกรณีต่างๆ ตามลำดับ โดยเปลี่ยนแปลงไปที่ละ 14.5 ในแต่ละกรณี

เมื่อพิจารณาถึงประเด็นที่ 4 ที่ได้สมมติให้มีเพียงอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดที่คงที่ไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมีการเปลี่ยนแปลงไปพร้อมๆ กับสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ กล่าวคือในรถยนต์นั่งที่สมมติให้อัตราภาษีนำเข้าารถสำเร็จรูปลดลงจากร้อยละ 60 เป็น 50 40 และ 30 ในกรณีต่างๆ ตามลำดับ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลงจากร้อยละ 54 เป็น 40 20 และ 0 ในกรณีต่างๆ ตามลำดับ โดยเหตุการณ์ทั้ง 2 เกิดขึ้นพร้อมๆ กัน เป็นผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองในกรณีต่างๆ ในประเด็นนี้ของรถยนต์นั่งลดลงจากร้อยละ 297.81 เป็น 163.69 22.52 และ -118.65 ในกรณีที่ 1 ถึง 4 ตามลำดับ ซึ่งโดยเปรียบเทียบทั้งกรณีการเปลี่ยนแปลงลดอัตราภาษีและการใช้ชิ้นส่วน โดยตัวของมันเองแล้วมีผลทำให้ค่าอัตราความคุ้มครองลดลง ในประเด็นที่ 4 นี้ ค่าอัตราความคุ้มครองจึงยังลดลงเมื่อเทียบกรณี กล่าวคือเมื่อเปรียบเทียบค่าอัตราความคุ้มครองของกรณีที่ 2 3 และ 4 ในประเด็นที่ 4 นี้ กับค่าอัตราความคุ้มครองของกรณีที่ 2 3 และ 4 ในประเด็นที่ 1 และ 2 จะพบว่า

ค่าอัตราความคุ้มครองของกรณีที่ 2 3 และ 4 ในประเด็นที่ 4 จะต่ำกว่าค่าอัตราความคุ้มครองของกรณีที่ 2 3 และ 4 ในประเด็นที่ 1 และ 2 โดยเฉพาะกรณีที่ 4 ในประเด็นที่ 4 นี้ ที่สมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเท่ากับร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดเท่ากับร้อยละ 20 และไม่มีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ได้ค่าอัตราความคุ้มครองเท่ากับ -118.65 ซึ่งหมายถึงว่าการผลิตรถยนต์ในประเทศไม่มีศักยภาพที่จะดำรงอยู่และแข่งขันกับต่างประเทศ ส่วนในกรณีรถปิคอัพที่อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง แต่สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งโดยตัวของมันเองแล้วตามที่แสดงในประเด็นที่ 1 และ 2 กล่าวคือมีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองลดลงในแต่ละกรณีในประเด็นที่ 1 และเพิ่มขึ้นในแต่ละกรณีในประเด็นที่ 2 ดังนั้นผลของการลดอัตราภาษีและเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนดังกล่าวจึงทำให้ค่าอัตราความคุ้มครองในประเด็นที่ 4 ของรถปิคอัพลดลงจากร้อยละ 388.91 เป็น 298.91 221.41 และ 143.91 ในกรณีต่างๆ ตามลำดับ ซึ่งถ้าเปรียบเทียบตามกรณีต่อกรณีกับประเด็นที่ 1 และ 2 จะได้ค่าอัตราความคุ้มครองของกรณีที่ 2 3 และ 4 ในประเด็นที่ 4 มีค่ามากกว่าค่าอัตราความคุ้มครองของกรณีที่ 2 3 และ 4 ในประเด็นที่ 1 แต่น้อยกว่าค่าอัตราความคุ้มครองของกรณีที่ 2 3 และ 4 ในประเด็นที่ 2 กล่าวคือเมื่อเทียบกรณีเดียวกันผลของการเพิ่มขึ้นของค่าอัตราความคุ้มครองจากการเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนในประเทศน้อยกว่าผลของการลดลงของค่าอัตราความคุ้มครองจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป

เมื่อพิจารณาถึงรถยนต์นั่งภายใต้ข้อสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลงตามกรณีต่างๆ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดลดลงตามกรณีต่างๆ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศลดลงตามกรณีต่างๆ (ประเด็นที่ 5) มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองลดลงจาก 297.81 เป็น 204.28 115.46 และ 38.40 ในกรณีต่างๆ ตามลำดับ ส่วนกรณีของรถปิคอัพซึ่งมีการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลงตามกรณีต่างๆ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดลดลงตามกรณีต่างๆ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นตามกรณีต่างๆ (ประเด็นที่ 5) มีผลให้ค่าอัตราความคุ้มครองลดลงจาก 388.91 เป็น 311.41 237.41 และ 154.41 ในกรณีต่างๆ ตามลำดับ ซึ่งถือว่ากรณีที่ 4 ในประเด็นที่ 5 ของทั้งรถปิคอัพและรถยนต์นั่งเป็นการสมมติให้มีการเปิดเสรีและเป็นไปตามผลกระทบของแกตต์และอาฟต้ามากที่สุด

ในการพิจารณาภาพโดยรวม หากนำรถยนต์นั่งมาเปรียบเทียบกับรถปิคอัพแล้ว ค่าอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพดูจะยังคงสูงกว่ารถยนต์นั่งอยู่ และจากความสามารถในการดำเนินการอยู่ได้ของอุตสาหกรรมรถยนต์ อัตราภาษีนำเข้ารถสำเร็จรูปต่ำสุดที่เป็นไปได้ของรถยนต์นั่งและรถปิคอัพอยู่ที่ประมาณร้อยละ 40 และร้อยละ 30 ตามลำดับ นอกจากนี้ในเรื่องของอัตราภาษีทั้งภาษีนำเข้ารถสำเร็จรูปและภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดในการเปลี่ยนแปลงภาษีในอัตราต่างๆ ดูจะมีผลกระทบต่อรถยนต์นั่งมากกว่ารถปิคอัพ โดยทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงในอัตราภาษีนำเข้ารถสำเร็จรูปที่ลดลงมีผลในทางลบกับอัตราความคุ้มครองในรถทั้งสองประเภท และน่าจะกระทบต่อรถยนต์นั่งชัดเจนกว่า ส่วนการลดอัตราภาษีชิ้นส่วนถอดแยกชุดมีผลให้ราคาชิ้นส่วนนำเข้าลดลง ซึ่งนั่นหมายถึงการส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการผลิตและทำให้ราคาการผลิตในประเทศลดลง อันจะส่งผลด้านบวกต่ออัตราความคุ้มครองของรถที่ผลิตในประเทศ และหากพิจารณาเปรียบเทียบการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ จากการเปรียบเทียบสัดส่วนและราคาของชิ้นส่วนในประเทศและชิ้นส่วนนำเข้า รถยนต์นั่งยังคงมีสัดส่วนของชิ้นส่วนที่ต้องนำเข้าที่มากกว่ารถปิคอัพ ดังนั้นผลของการลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด ดูจะมีผลกระทบต่อรถยนต์นั่งที่เด่นชัดกว่า และผลของการยกเลิกหรือลดการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศก็น่าจะมีผลกระทบต่อรถยนต์นั่งที่มากกว่าด้วยเช่นกัน

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า ตั้งแต่แรกเริ่มที่รัฐบาลเห็นสมควรให้มีการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งยังอยู่ในภาวะเริ่มต้นสำหรับประเทศไทย เพื่อช่วยทำให้อุตสาหกรรมนี้เติบโต ขยายตัว มีประสิทธิภาพและศักยภาพเพียงพอที่จะดำรงอยู่เองได้ในระยะเวลาต่อมา ซึ่งในทางปฏิบัติผลของการคุ้มครองอาจจะเกิดขึ้นได้ใน 2 ลักษณะ กล่าวคือเมื่อคุ้มครองแล้วอุตสาหกรรมนี้จะเติบโต หรือเกิดผลดีต่ออุตสาหกรรมนี้ตามที่รัฐบาลมีความต้องการไว้ตั้งแต่ต้น หรืออีกทางหนึ่งเมื่อคุ้มครองแล้วอาจจะไม่ขยายตัวหรือเติบโตเท่าที่ควร ซึ่งนั่นอาจหมายถึงประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ของการดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ยังไม่ดีพอ ไม่เกิดการเร่งรัดหรือกระตุ้นให้มีการพัฒนาเท่าที่ควร เพราะอยู่ในการคุ้มครองของรัฐบาลนั่นเอง แต่สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในภาวะปัจจุบันซึ่งได้รับความคุ้มครองมาตลอดช่วงระยะเวลานั้น ตามที่ได้กล่าวมาแล้วเกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาลที่มีได้ต้องการเพียงคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในลักษณะอุตสาหกรรมทารกให้ดำเนินอยู่ได้เท่า

นั้น แต่ยังมีความต้องการให้ความคุ้มครองแก่อุตสาหกรรมภายในประเทศให้เติบโตขยายตัว และยังเชื่อมโยงไปถึงอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าว เช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้นผลของการคุ้มครองจึงทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ และ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมีอัตราการเจริญเติบโตขึ้นอย่างมาก ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว ในปัจจุบันอัตราการเจริญเติบโตและการขยายตัวของรถปิคอัพนั้นมีมากกว่ารถยนต์นั่ง ไม่ว่าจะเป็นด้านการผลิตหรือการตลาดก็ตาม และเมื่อพิจารณาเชื่อมโยงไปถึงข้อตกลงของ อาฟต้า ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการเปิดเสรีให้มากที่สุด นั้นแสดงถึงว่าผลกระทบทางด้าน ภาษีนาเข้า และการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจะเกิดขึ้นโดยตรงต่อการคุ้มครอง อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศที่ทำอยู่อย่างแน่นอน และการคุ้มครองดังกล่าวจะต้องถูก จำกัดให้ลดลง อย่างไรก็ตามจากผลการคำนวณค่าอัตราความคุ้มครองเมื่อสมมติประเด็น และกรณีที่มีลักษณะเปิดเสรีมากที่สุด (ประเด็นที่ 5 กรณีที่ 4) ในรถยนต์ทั้งสองประเภท ก็ได้ค่าอัตราความคุ้มครองที่ลดลงกว่าในปัจจุบันแต่ก็ยังเป็นบวกอยู่

ในการพิจารณาถึงภาวะการเปิดเสรีที่จะมีขึ้นจากผลกระทบของแกตต์และอาฟต้านั้น จากผลการวิเคราะห์รถปิคอัพน่าจะมีความพร้อมต่อภาวะดังกล่าวกว่ารถยนต์นั่ง เพราะ ปัจจุบันรถปิคอัพค่อนข้างมีศักยภาพที่ดีพอ เนื่องจากอุตสาหกรรมสนับสนุนหรืออุตสาหกรรม ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ปิคอัพที่ใช้ภายในประเทศของเราปัจจุบันมีราคาต่ำลงและคุณภาพดีขึ้น ที่สามารถต่อสู้แข่งขันกับของต่างประเทศได้ ที่เป็นเช่นนี้เพราะไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการผลิต ขนาดตลาด การรับเทคโนโลยี ฯลฯ ทำให้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ปิคอัพดังกล่าว พัฒนาขึ้นมาก หรืออีกนัยหนึ่งก็น่าจะเป็นผลมาจากการคุ้มครองของรัฐบาลที่เด่นชัดกว่ารถยนต์นั่งด้วยเช่นกัน ส่วนในกรณีของรถยนต์นั่งนั้นเมื่อพิจารณาในเรื่องของชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศ เมื่อเปิดเสรีความพร้อมที่จะรับสถานการณ์ อาจจะเป็นปัญหาต่อการพัฒนาได้เมื่อมีการใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในประเทศลดลง แต่ใช้ชิ้นส่วนจากต่างประเทศมากขึ้นเพราะขนาดการผลิตเรายังเล็ก แต่ในระยะยาวข้างหน้าอันใกล้ ชิ้นส่วน ของรถยนต์นั่งน่าจะถูกลงและมีการพัฒนาคุณภาพขึ้น ซึ่งภาวะการแข่งขันที่มากขึ้นและต้นทุน การผลิตที่เปลี่ยนแปลงย่อมมีผลต่ออุตสาหกรรมภายในทั้งอุตสาหกรรมรถยนต์และ อุตสาหกรรมชิ้นส่วน

จากการวิเคราะห์ถึงอัตราความคุ้มครอง โดยปกติถ้ารัฐบาลมีนโยบายที่จะคุ้มครองอุตสาหกรรมประเภทใดย่อมแสดงถึงว่าอุตสาหกรรมนั้นๆ ยังมีความสามารถในการแข่งขัน (competitiveness) ที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมจากต่างประเทศจึงต้องมีการคุ้มครอง สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับพบว่าอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพมีค่าสูงกว่ารถยนต์นั่ง อันเป็นสิ่งที่น่าจะได้ว่าศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของรถปิคอัพมีต่ำกว่ารถยนต์นั่งจึงต้องคุ้มครองสูง ซึ่งในสภาพความเป็นจริงอาจจะไม่ได้เป็นเช่นนั้น เพราะดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ อุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ประเภทปิคอัพได้มีการเติบโตและขยายตัวจนศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันมีมากพอที่จะต่อสู้กับอุตสาหกรรมนั้นๆ จากต่างประเทศ ดังนั้นในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าสำหรับรถปิคอัพถ้าหากมีการลดหรือไม่มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศแล้ว อุตสาหกรรมก็ยังคงมีส่วนการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในระดับที่มากพอ อันแสดงถึงศักยภาพของชิ้นส่วนภายในประเทศที่เรามีอยู่ การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในบางรายการจึงอาจเป็นการต้องการให้ได้ใช้ของถูกด้วยก็ได้เช่นกัน กล่าวคือเป็นไปได้ว่ารัฐบาลอาจจะคุ้มครองอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพดีอยู่แล้วเพื่อให้เกิด excess profit ขึ้นอันจะนำมาซึ่งการขยายตัวของตลาดได้ โดยรัฐบาลอาจจะเล็งเห็นถึงความเหมาะสมหรือข้อได้เปรียบ จึงให้ความสำคัญแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ประเภทปิคอัพ แต่ในอีกมุมมองหนึ่งสิ่งนี้อาจจะเป็นนโยบายของรัฐบาลที่แสดงถึงการ over protect ไปก็ได้ อย่างไรก็ตามหากการคุ้มครองที่เกิดขึ้นเป็นการคุ้มครองที่ไม่เหมาะสม อาทิเช่น รัฐบาลไปคุ้มครองอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพดีอยู่แล้ว แทนที่จะไปคุ้มครองอุตสาหกรรมอื่น ที่มีศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันที่ต่ำกว่า อย่างกรณีของรถปิคอัพที่มีศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศที่ดีกว่ารถยนต์นั่ง แต่รัฐบาลกลับให้ความคุ้มครองรถปิคอัพมากกว่ารถยนต์นั่งซึ่งก็ถือว่าอยู่ในประเด็นนี้เป็นต้น

ในภาวะปัจจุบันโครงสร้างการผลิต การตลาด และอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในรถปิคอัพที่ดูจะโดดเด่นกว่ารถประเภทอื่นๆ ในระยะหลังสิ่งที่เกิดขึ้นไม่ว่าเป็นด้วยผลของการคุ้มครองของรัฐบาลที่มีต่ออุตสาหกรรมนี้ มากน้อยเพียงใดก็ตาม แต่ในอนาคตที่การคุ้มครองจะต้อง

ลดลงหรือยกเลิกไปเพื่อให้มีความเป็นเสรีมากขึ้น ย่อมต้องมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรม
รถยนต์ของเราซึ่งได้รับความคุ้มครองมาโดยตลอด แม้ว่าจากอดีตถึงปัจจุบันและแนวโน้ม
ในอนาคตของอุตสาหกรรมนี้จะอยู่ในเกณฑ์ดี แต่การเปิดเสรีจะมีผลกระทบโดยตรงซึ่งผล
ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของเราดังกล่าว อาจจะทำให้แนวโน้มหรืออัตราการเติบโตต่างๆ
เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับศักยภาพหรือขีดความสามารถในการแข่งขันและการปรับตัว
ของอุตสาหกรรมรถยนต์แต่ละประเภทนั่นเอง