

มาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย
ภายใต้ภาวะการเปิดเสรีทางการค้า

นายสระ ประยูรวงศ์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชาเศรษฐศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2539

ISBN 974-635-635-6

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

MEASURES AND POLICIES
FOR THE DEVELOPMENT OF THAI AUTOMOBILE INDUSTRY
UNDER THE CIRCUMSTANCES OF FREE TRADE STATUS

Mr.Sura Prayuravongse

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Economics
Department of Economics
Graduate School
Chulalongkorn University
Academic Year 1996
ISBN 974-635-635-6

หัวข้อวิทยานิพนธ์ มาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

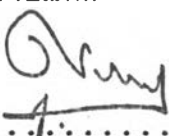
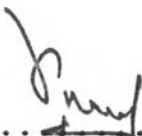
ภายใต้ภาวะการเปิดเสรีทางการค้า

โดย นายสุระ ประยูรวงศ์


ภาควิชา เศรษฐศาสตร์

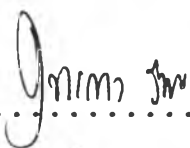
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. พุทธกาล รัชชทร


บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

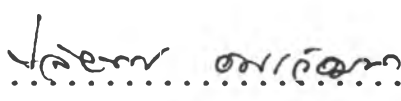
  คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ศาสตราจารย์ นายแพทย์ศุภวัฒน์ ชูติวงศ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

 ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูรย์ วิบูลชติกุล)

 อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร. พุทธกาล รัชชทร)

 กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. สมชาย รัตนโกมุท)

 กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ชลัยพร อมรวัฒนา)

พิมพ์ต้นฉบับบทความวิจัยวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว



สาระ ประจวบ : มาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ภายใต้ภาวะการเปิดเสรีทางการค้า (MEASURES AND POLICIES FOR THE DEVELOPMENT OF THAI AUTOMOBILE INDUSTRY UNDER THE CIRCUMSTANCES OF FREE TRADE STATUS)

อ.ที่ปรึกษา:รศ.ดร.พุทธกาล รัชกร, 132 หน้า ISBN 974-635-635-6

ในการศึกษาวิจัยมาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ภายใต้ภาวะการเปิดเสรีทางการค้า ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศึกษาสภาพการขยายตัวของรถปิคอัพกับรถยนต์นั่ง และแนวโน้มของตลาดรถยนต์ในอนาคตเมื่อมีการเปิดเสรี พร้อมทั้งศึกษาโครงสร้างการผลิตและผลกระทบของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุน เพื่อที่จะหาแนวทางนโยบายและมาตรการที่จะสร้างข้อได้เปรียบแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ จากผลกระทบของข้อตกลงระหว่างประเทศ ในการศึกษาจะวิเคราะห์ภาวะและแนวโน้มของอุตสาหกรรม และวิเคราะห์อัตราความคุ้มครองที่แท้จริงเปรียบเทียบรถยนต์นั่งและรถปิคอัพภายใต้ผลกระทบของข้อตกลงระหว่างประเทศของกลุ่มการค้าเสรีอาเซียนและข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า

ผลการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์มีการเติบโตขยายตัวอย่างมีศักยภาพ ตลาดมีภาวะซบถตัว ขึ้นลงตามภาวะเศรษฐกิจ รถปิคอัพยังคงครองส่วนแบ่งสูงสุดในตลาด อุตสาหกรรมจีนส่วนประกอบรถยนต์แปรผันตามภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ จากการคำนวณอัตราความคุ้มครองได้ค่าอัตราความคุ้มครองในปัจจุบันของรถยนต์นั่งต่ำกว่ารถปิคอัพ และอัตราภาษีที่จะทำให้อุตสาหกรรมดำเนินอยู่ได้สำหรับรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ เป็นร้อยละ 40 และร้อยละ 30 ตามลำดับ ได้ค่าอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่อต้องลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ต้องลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด และลดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศพร้อม ๆ กัน เท่ากับ 297.81 204.28 115.46 และ 38.40 ตามลำดับ ขณะที่ค่าอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพ เมื่อต้องลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ต้องลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด และเพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศพร้อม ๆ กัน เท่ากับ 388.91 311.41 237.41 และ 154.41 ตามลำดับ และเมื่อเปิดเสรีมากขึ้นรถปิคอัพจะมีความพร้อม และมีศักยภาพที่จะดำรงอยู่ และแข่งขันกับต่างประเทศได้มากกว่ารถยนต์นั่ง โดยเฉพาะข้อได้เปรียบของอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านชิ้นส่วนประปรารถยนต์ของรถปิคอัพ

ภาควิชา ๑๕๖๖๔๑๕๓๓
สาขาวิชา
ปีการศึกษา ๒๕๖๑

ลายมือชื่อนิสิต สุธา ประจวบ
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา Jhmi N
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

C660259 : MAJOR ECONOMICS

KEY WORD: MEASURES / POLICIES / AUTOMOBILIE / FREE TRADE

SURA PRAYURAVONGSE : MEASURES AND POLICIES FOR THE DEVELOPMENT OF THAI AUTOMOBILE INDUSTRY UNDER THE CIRCUMSTANCES OF FREE TRADE STATUS. THESIS ADVISER : ASSOC.PROF. BUDDHAGARN RUTCHATORN, Ph.D. 132 pp. ISBN 974-635-635-6

The study and research on measures and policies for the development of Thai automobile industry, is aimed at the study of the expansion potentiality of pick ups and passenger cars and also the tendency of automobile market in the future after the operation of free trade policy, including the study of production structures and the impact of automobile industry of Thailand to the development of relating and supporting industries, in order to seek leading policies and measures to specify advantage points of automobile industry in Thailand after the impact of international agreements.

The study will aim at the analysis of status and trends of the industry, and also analyses rate of protection, comparing passenger cars with pick ups under the impact of international agreement of Asean Free Trade Area and the General Agreement on Trade and Tariff.

The study found that, the expansion of automobile industry show signs of high potentiality. The rising and falling of market are in accordance with economic situation. Pick ups dominate highest market share, spare parts industry varies according to automobile industry.

Based on the calculation of rate of protection, the present rate of passenger cars is lower than rate of pick ups, and tax rate that will survive the industry of passenger cars and pick ups is at 40% and 30% respectively. The rate of protection of passenger cars after the reduction of import tax rate on completed build up cars, reduction of import tax rate on spare parts, and reduction of using local spare parts at the same time is equal to 297.81 204.28 115.46 and 38.40 respectively. Whereas the rate of protection of pick ups after the reduction of import tax rate on completed build up cars, reduction of import tax rate on spare parts, and increasing of using local spare parts at the same time is equal to 388.91 311.41 237.41 and 154.41 respectively.

On high scale of free trade, pick ups will be in the situation of readiness, high potential to exist and have competitiveness to foreign cars more than passenger cars, especially the advantage of supporting spare parts industry for pick ups.

ภาควิชา.....เศรษฐศาสตร์

สาขาวิชา.....-

ปีการศึกษา.....2539

ลายมือชื่อนิติ.....สุรา ปรายูรวงศ์

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....Jmmw

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....-

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาของ รองศาสตราจารย์ ดร. พุทธกาล รัชชทร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ จึงขอกราบขอบพระคุณที่ได้กรุณาให้ คำปรึกษา แนะนำ และข้อคิดเห็นต่างๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ด้วยดี เสมอมา

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูรย์ วิบูลย์ติกุล ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. สมชาย รัตนโกมุท และ รองศาสตราจารย์ ดร. ชลัษฏพร อมรวัฒนา คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่ง กรุณาให้คำปรึกษา และข้อคิดเห็นต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขวิทยานิพนธ์ให้ สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ที่สำคัญผู้เขียนขอโน้มกราบสักการะ คุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่ เป็นที่พึ่งทางใจมาโดยตลอด

ผู้เขียนขอขอบพระคุณ คุณสุวัตร เลิศชัยนิตย์ และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขจังหวัด พะเยาทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ และที่พักพิง อีกทั้งขอขอบพระคุณเจ้า หน้าที่ของภาครัฐ และเอกชน ทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือ และร่วมมือเป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา และพี่ๆ ที่ได้ให้การสนับสนุน และให้กำลังใจแก่ผู้เขียนเสมอมา จนสำเร็จการศึกษา นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบ คุณเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ และคนรอบข้างทุกคน ที่คอยให้กำลังใจ และมีส่วนช่วยเหลือในทุกๆ ด้าน จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ คุณประโยชน์ที่เกิดจากการทำวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบให้คณาจารย์และผู้เกี่ยวข้องทุกท่าน หากแต่มีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้ทั้งหมดเพียงผู้เดียว

สุระ ประยูรวงศ์

กุมภาพันธ์ 2540

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ณ
บทที่	
1. บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	6
ขอบเขตของการศึกษา	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
วิธีการศึกษาวิจัย	7
2. อุตสาหกรรมรถยนต์ และความต้องการ	12
ความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์	12
สภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ในปัจจุบัน	19
อนาคตอุตสาหกรรมรถยนต์	38
อนาคตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์	54
3. มาตรการและนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์	60
มาตรการและนโยบายของรัฐบาล	60
วิเคราะห์ผลกระทบของมาตรการและนโยบาย ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ	72
วิเคราะห์ผลกระทบจากการรวมกลุ่มประเทศ และข้อตกลงทาง การค้าระหว่างประเทศ ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ	75

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4. การวิเคราะห์อัตราความคุ้มครองที่แท้จริง	80
ผลการคำนวณอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั่ง ในประเด็นต่างๆ	81
ผลการคำนวณอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถจักรยานยนต์ ในประเด็นต่างๆ	85
วิเคราะห์ผลของอัตราความคุ้มครองรถยนต์นั่งและรถจักรยานยนต์	91
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	98
รายการอ้างอิง	105
ภาคผนวก	108
ประวัติผู้เขียน	132

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1	14
แสดงการปรับอัตราอากรนำเข้ารถยนต์ และชิ้นส่วนประกอบในปี 2534	14
ตารางที่ 2.2	21
แสดงรายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศ ในปี2537	21
ตารางที่ 2.3	22
แสดงสถิติการผลิตรถยนต์ ในประเทศไทย แยกตามประเภท และขนาดรถยนต์	22
ตารางที่ 2.4	27
แสดงสถิติการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทย แยกตามประเภทรถยนต์	27
ตารางที่ 2.5	29
แสดงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์นั่ง	29
ตารางที่ 2.6	29
แสดงส่วนแบ่งตลาดรถปิคอัพ ขนาด 1 ตัน	29
ตารางที่ 2.7	30
แสดงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์รวม	30
ตารางที่ 2.8	32
แสดงปริมาณและมูลค่านำเข้ารถยนต์ ชิ้นส่วน และอุปกรณ์	32
ตารางที่ 2.9	33
แสดงปริมาณการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU)	33
ตารางที่ 2.10	36
แสดงปริมาณและมูลค่าส่งออกรถยนต์ ชิ้นส่วน และอุปกรณ์	36
ตารางที่ 2.11	39
แสดงยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง แยกตามแหล่งผลิต (ม.ค.-พ.ย. 2538)	39
ตารางที่ 2.12	39
แสดงสัดส่วนยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง แยกตามขนาด	39
ตารางที่ 2.13	39
แสดงสถิติยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง (พ.ศ.2523 - พ.ศ.2538)	39
ตารางที่ 2.14	41
แสดงเครื่องใช้ภาวะเศรษฐกิจไทยที่สำคัญ	41
ตารางที่ 2.15	43
แสดงสัดส่วนการประกอบรถยนต์นั่งกับรถปิคอัพ	43
ตารางที่ 2.16	46
แสดงสัดส่วนยอดจำหน่ายรถยนต์รวมปี 2534-2538	46
ตารางที่ 2.17	49
แสดงสถิติการคาดการณ์ตลาดรถยนต์ พ.ศ.2543	49
ตารางที่ 2.18	53
แสดงแผนการขยายกำลังผลิตของผู้ผลิตรายใหญ่ในไทย	53
ตารางที่ 3.1	62
แสดงสัดส่วนการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (2537)	62

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3.2	แสดงการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ 63
ตารางที่ 4.0	แสดงการเปรียบเทียบอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั่ง ที่ประกอบในประเทศ 90
ตารางที่ 4.1	แสดงการเปรียบเทียบอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถปิคอัพ ที่ประกอบในประเทศ 90
ตารางที่ 4.2	แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้า รถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด คงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่ 128
ตารางที่ 4.3	แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้า รถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด คงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง 128
ตารางที่ 4.4	แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้า รถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด ลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่ 128
ตารางที่ 4.5	แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้า รถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด คงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง 129
ตารางที่ 4.6	แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้า รถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด ลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง 129
ตารางที่ 4.7	แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพเมื่ออัตราภาษีนำเข้า รถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด คงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่ 129

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.8 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น	130
ตารางที่ 4.9 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่	130
ตารางที่ 4.10 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น	130
ตารางที่ 4.11 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น	131