

จากข้อตกลงของระบบการค้าเสรีที่กำหนดให้ประเทศไทยต้องลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน ยานยนต์รวมทั้งยางรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ในประเทศ ดังนั้นวัตถุประสงค์ของการศึกษาครั้งนี้จึงเป็นการศึกษาผลของการเปลี่ยนแปลงมาตรการด้านภาษีศุลกากรที่มีต่ออัตราการคุ้มครองและปริมาณการผลิตของยางนอกรถยนต์นั่ง และยางนอกรถบรรทุกในประเทศระหว่างปี 2549 - 2553 โดยได้อาศัยแนวคิดเกี่ยวกับอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีเป็นแนวทางในการศึกษาและใช้การวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนเป็นเครื่องมือในการประมาณการอุปทานการผลิต ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้เป็นฐานในการสร้างสมการประมาณการเป็นข้อมูลทศนิยมระหว่างปี 2531 - 2548

ผลการศึกษาพบว่า กรณีการผลิตยางนอกรถยนต์นั่ง อัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่ออุปทานการผลิต ฉะนั้นเมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลง การคุ้มครองจะลดลงและปริมาณการผลิตในประเทศจะลดลง และเมื่อทำการประมาณการปริมาณการผลิตระหว่างปี 2549 - 2553 โดยเปรียบเทียบกับปี 2548 พบว่าปริมาณการผลิตลดลง 7,221,310 เส้นในปี 2549 7,460,117 เส้นในปี 2550 7,758,750 เส้นในปี 2551 8,117,489 เส้นในปี 2552 และ 8,554,825 เส้นในปี 2553 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 35 ในปี 2548 เหลือร้อยละ 20 ร้อยละ 15 ร้อยละ 10 ร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ในปี 2549 ถึงปี 2553 ตามลำดับ ส่วนกรณีการผลิตยางนอกรถบรรทุก พบว่าอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่ออุปทานการผลิต ฉะนั้นเมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลง การคุ้มครองจะลดลงและปริมาณการผลิตในประเทศจะลดลง และเมื่อทำการประมาณการปริมาณการผลิตระหว่างปี 2549 - 2553 โดยเปรียบเทียบกับปี 2548 พบว่าปริมาณการผลิตลดลง 77,073 เส้นในปี 2549 156,170 เส้นในปี 2550 277,799 เส้นในปี 2551 450,700 เส้นในปี 2552 และ 685,941 เส้นในปี 2553 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 35 ในปี 2548 เหลือร้อยละ 20 ร้อยละ 15 ร้อยละ 10 ร้อยละ 5 และร้อยละ 0 ในปี 2549 ถึงปี 2553 ตามลำดับ

The free trade agreement on import tariff reduction of automotive parts including tyre from Japan is believed that will make impact on domestic tyre industry. Then, the objectives of this study were to evaluate impact of import tariff reduction on passenger and truck tyre's protection and domestic production volume of year 2006 to 2010. Application for the study was nominal rate of protection hypothesis and multiple regression analysis by using secondary data from 1988 to 2005 was used to set estimated equation.

The result of the study revealed that the case of passenger cars' tyre, the nominal rate of protection was a significant factor to estimate production volume. Reducing of import tariff affected the decreasing of protection and production volume. An estimation of tyre production volume for the year 2006 to 2010 comparing to year 2005 found that the volume of production would be decreased 7,221,310, 7,460,117, 7,758,750, 8,117,489 and 8,554,825 units when import tariff reduced from 35 year 2005 to 20, 15, 10, 5 and 0 percent in year 2006 to year 2010 respectively. In the case of truck cars' tyre found that nominal rate of protection was also a significant factor to estimate the production volume. Reducing of import tariff affected the protection and production volume. An estimation of tyre production volume for the year 2006 to 2010 comparing to year 2005 found that the volume of production would be decreased 77,073, 156,170, 277,799, 450,700 and 685,941 units when import tariff reduced from 35 year 2005 to 20, 15, 10, 5 and 0 percent in year 2006 to year 2010 respectively.