บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

อุตสาหกรรมยางรถยนต์โดยหมายรวมถึงยางรถยนต์นั่งและยางรถกระบะ ยางรถบรรทุก และรถโดยสาร เป็นอุตสาหกรรมในประเทศที่สำคัญประเภทหนึ่งในการนำวัตถุดิบที่มีในประเทศจำนวนมากคือยางธรรมชาติ มาแปรรูปเพื่อสร้างรายได้ให้กับเกษตรกรผู้ปลูกยางพารา และสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลิตภัณฑ์แปรรูป โดยการผลิตยางรถยนต์ในประเทศเพื่อตอบสนองต่อความต้องการในประเทศทั้งในตลาดโรงงานประกอบรถยนต์ และตลาดอะไหล่เปลี่ยนแทน อีกทั้งเพื่อการส่งออกไปจำหน่ายในหลายประเทศทั่วโลก โดยในปี 2548 ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตยางรถยนต์รวมสำหรับประเภทยางรถยนต์นั่ง ยางรถกระบะ ยางรถบรรทุกและรถโดยสาร รวม 23.2 ล้านเส้น โดยคิดเป็นอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในระหว่างปี 2531-2540 ร้อยละ 13 ต่อปี และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยระหว่างปี 2541-2545 ร้อยละ 5.4 ทั้งนี้ระหว่างปี 2541-2542 ซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับภาวะวิกฤตเศรษฐกิจเป็นผลให้ตลาดในประเทศหดตัวอย่างมากทำให้อัตราการขยายตัวของปริมาณการผลิตยางรถยนต์ในประเทศน้อยกว่าช่วงก่อนหน้า แต่ยังคงมีการขยายตัวในทิศทางบวกเนื่องจากผู้ผลิตในประเทศโดยเฉพาะกลุ่มบริษัทร่วมทุนที่สามารถผลิตยางรถยนต์ที่มีคุณภาพเพียงพอสำหรับส่งออกได้เพื่อช่วยลดผลกระทบจากการชะลอตัวของตลาดในประเทศ และระหว่างปี 2545-2548 พบว่าอัตราการขยายตัวใกล้เคียงกับช่วงก่อนปี 2540 โดยมีการขยายตัวของการผลิตเฉลี่ยร้อยละ 12 ต่อปี โดยเป็นการขยายตัวตามการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ ตลอดจนการส่งออก

ทั้งนี้ปริมาณการผลิตยางรถยนต์ในประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็นการจำหน่ายในประเทศและการส่งออก สำหรับกรณีของยางนอกรถยนต์นั่งในระหว่างปี 2531-2548 มีสัดส่วนการส่งออกต่อปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2531 จากปริมาณการผลิตรวม กว่า 2.04 ล้านเส้น มีสัดส่วนของการส่งออกประมาณ 150,000 เส้นคิดเป็นร้อยละ 8 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดในประเทศ และในปี 2548 จากปริมาณการผลิตรวมกว่า 19 ล้านเส้น มีสัดส่วนการส่งออกประมาณ 8.4 ล้านเส้นคิดเป็นร้อยละ 56 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดในประเทศ สำหรับกรณีของยางนอกรถบรรทุกระหว่างปี 2531-2548 มีสัดส่วนการส่งออกต่อปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมากกว่ากรณีของยางนอกรถยนต์นั่ง โดยในปี 2531 จากปริมาณการผลิตรวมกว่า 1.5 ล้านเส้น มีสัดส่วนของการส่งออกประมาณ 340,000 เส้นคิดเป็นร้อยละ 22 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดใน

ประเทศ และในปี 2548 จากปริมาณการผลิตรวมกว่า 4.1 ล้านเส้น มีสัดส่วนการส่งออกประมาณ 3.3ล้านเส้น คิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดในประเทศ

การศึกษาอัตราการคุ้มครองของยางนอกรถยนต์นั่ง และยางนอกรถบรรทุกตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 โดยพิจารณาจากอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษี สรุปได้ว่าตัวแปรสำคัญที่ทำให้อัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีเปลี่ยนแปลง ได้แก่ ราคาจำหน่ายในประเทศซึ่งผันผวนตามภาวะการผลิตในประเทศ ตั้งแต่ ต้นทุนวัตถุดิบ เทคโนโลยีการผลิต เป็นต้น และราคาสินค้านำเข้าของสินค้าประเภทเดียวกันที่สามารถใช้ทดแทนกัน ตลอดจนอัตราภาษีนำเข้า ทั้งนี้อัตราภาษีนำเข้าที่จัดเก็บเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดส่วนต่างระหว่างราคาจำหน่ายในประเทศ กับราคานำเข้าที่รวมภาษีนำเข้า ดังนั้นอัตราภาษีที่สูงแสดงถึงอัตราการคุ้มครองที่มากขึ้นที่อุตสาหกรรมในประเทศได้รับเพื่อให้สามารถแข่งขันได้จากสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีของยางนอกรถยนต์นั่งและยางนอกรถบรรทุกในประเทศ พบว่าอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีมีค่าสูงระหว่างปี 2531-2541 เนื่องจากมีการจัดเก็บอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 35 สำหรับการนำเข้ายางนอกรถยนต์นั่งและยางนอกรถบรรทุก ประกอบกับการผลิตในประเทศส่วนมากเน้นที่ปริมาณการผลิตมากกว่าคุณภาพ โดยใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ไม่ซับซ้อน และมีรูปแบบของสินค้าเพียงไม่หลากหลาย แต่สามารถผลิตและขายได้ในราคาที่ต่ำกว่าสินค้านำเข้า แต่ทั้งนี้ในเวลาต่อมาจากการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ต้องการยางรถยนต์เพื่อไปประกอบรถยนต์ที่ผลิตใหม่ อีกทั้งเพื่อเป็นอะไหล่เปลี่ยนแทนมีการขยายตัวอย่างมากตั้งแต่ช่วงปี 2539 เป็นต้นมา ประกอบกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ต้องการสินค้าที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้การผลิตยางรถยนต์ในประเทศต้องพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้หลากหลายมากขึ้น และมีคุณภาพสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตและราคาสินค้าในประเทศปรับตัวสูงขึ้น ขณะที่มาตรการคุ้มครองด้านภาษีนำเข้าลดลงเนื่องจากแนวโน้มการค้าเสรีที่เกิดขึ้นทั่วโลก ทำให้อัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีของอุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ในประเทศมีค่าลดลง

จากการวิเคราะห์สมการประมาณการอุปทานการผลิตของยางนอกรถยนต์นั่ง และยางนอกรถบรรทุก ตามวัตถุประสงค์การศึกษาข้อที่ 2 สรุปได้ว่าปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการผลิตยางนอกรถยนต์นั่งในประเทศ ได้แก่ ราคาจำหน่ายในประเทศของยางนอกรถยนต์นั่ง อัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษี และปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศ โดยอุปทานการผลิตยางนอกรถยนต์นั่งในประเทศมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับราคาจำหน่ายในประเทศและปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศ กล่าวคือการเพิ่มขึ้นของราคาจำหน่ายในประเทศ และปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งใน

ประเทศจะทำให้อุปทานการผลิตยางนอกรถยนต์นั่งในประเทศเพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้พบว่าอุปทานการผลิตยางนอกรถยนต์นั่งในประเทศกับอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้าม กล่าวคือการเพิ่มขึ้นของอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีจะแสดงถึงทิศทางของการคุ้มครองที่ลดลงเนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้า และทำให้อุปทานการผลิตยางนอกรถยนต์นั่งในประเทศลดลง และจากการประมาณการอุปทานการผลิตยางนอกรถยนต์นั่งระหว่างปี 2549-2553 โดยเปรียบเทียบกับปริมาณการผลิตในปี 2548 พบว่าในปี 2549 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 20 อุปทานการผลิตลดลง 7,221,310 เส้น ในปี 2550 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 15 อุปทานการผลิตลดลง 7,460,117 เส้น ในปี 2551 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 10 อุปทานการผลิตลดลง 7,758,750 เส้น ในปี 2552 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 5 อุปทานการผลิตลดลง 8,117,489 เส้น และในปี 2553 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 0 อุปทานการผลิตลดลง 8,554,825 เส้น

จากการวิเคราะห์สมการประมาณการอุปทานการผลิตยางนอกรถบรรทุก พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการผลิต ได้แก่ ราคาจำหน่ายในประเทศของยางนอกรถบรรทุก และอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษี โดยอุปทานการผลิตยางนอกรถบรรทุกกับราคาจำหน่ายในประเทศมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน โดยราคาจำหน่ายในประเทศที่เพิ่มขึ้นทำให้ผู้ผลิตเต็มใจที่จะผลิตสินค้าเพื่อเสนอขายมากขึ้น นอกจากนี้พบว่าอุปทานการผลิตยางนอกบรรทุกในประเทศกับอัตราการคุ้มครองตามราคาเมื่อรวมภาษีมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้าม กล่าวคือ การเพิ่มขึ้นของอัตราการคุ้มครองที่แสดงถึงทิศทางของการคุ้มครองที่ลดลงเนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ทำให้อุปทานการผลิตยางนอกรถบรรทุกในประเทศลดลง และจากการประมาณการอุปทานการผลิตยางนอกรถบรรทุกระหว่างปี 2549-2553 โดยเปรียบเทียบกับปี 2548 พบว่าในปี 2549 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 20 อุปทานการผลิตลดลง เท่ากับ 77,073 เส้นในปี 2550 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 15 อุปทานการผลิตลดลง 156,170 เส้น ในปี 2551 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 10 อุปทานการผลิตลดลง 277,799 เส้น ในปี 2552 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 5 อุปทานการผลิตลดลง 450,700 เส้น และในปี 2553 เมื่ออัตราภาษีนำเข้าลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 0 อุปทานการผลิตลดลง 685,941 เส้น

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. สำหรับผู้ประกอบการ จากผลของการเปลี่ยนแปลงนโยบายในระดับมหภาคของรัฐเป็นเหตุให้ผู้ประกอบการในประเทศต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันทางธุรกิจที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลให้ต้องลดปริมาณการผลิตลง ดังนั้นผู้ประกอบการในประเทศจึงต้องกำหนดกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับสภาวะที่จะเกิดขึ้น โดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งทางด้านผลิตภัณฑ์ด้วยการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพและตรงตามความต้องการผู้บริโภคโดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์เกี่ยวกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นและมีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต ซึ่งเป็นผลให้ผลิตภัณฑ์ที่ช่วยประหยัดพลังงานมีแนวโน้มที่จะได้รับการตอบสนองอย่างดีจากผู้บริโภค โดยเฉพาะกรณีของยางรถยนต์นั่งและรถกระบะส่วนบุคคลที่ไม่ได้ใช้เพื่อการพาณิชย์ที่มีสัดส่วนการผลิตและจำหน่ายยานพาหนะประเภทนี้มากที่สุด แต่ถ้าความต้องการใช้รถยนต์ลดลงเนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ทำให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวเปลี่ยนมาใช้ยานพาหนะประเภทอื่น ๆ เช่น จักรยานยนต์ หรือบริการขนส่งสาธารณะซึ่งช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และส่งผลให้ความต้องการรถยนต์ประกอบใหม่ลดลงทำให้ความต้องการยางรถยนต์สำหรับประกอบรถยนต์ลดลง รวมถึงการเปลี่ยนแทนชิ้นส่วนต่างๆก็ลดลงเนื่องจากการใช้งานน้อยลง ซึ่งรวมถึงยางรถยนต์ด้วยที่จะมีการเปลี่ยนแทนช้าลงและทำให้ความต้องการของตลาดอะไหล่เปลี่ยนแทนชะลอตัวลงได้ อย่างไรก็ดีหากผู้ผลิตสามารถคิดค้นผลิตภัณฑ์ที่สามารถช่วยประหยัดพลังงานระหว่างการใช้งานลงได้ จะเป็นการช่วยให้สามารถรักษาปริมาณการจำหน่ายไว้ได้เพราะตอบสนองต่อความต้องการของตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพราะภาวะราคาน้ำมันแพงเป็นผลกระทบที่มีต่อผู้ใช้ยานพาหนะทั่วโลก แต่สำหรับกรณีของยางนอกรถบรรทุกและรถโดยสาร ซึ่งเป็นยางสำหรับรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการบรรทุกเป็นหลัก ดังนั้นเพื่อช่วยลดผลกระทบจากภาวะน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ผลิตภัณฑ์ยางรถยนต์ประเภทดังกล่าวจึงควรที่จะสามารถรองรับการบรรทุกน้ำหนักที่มากขึ้นเพื่อช่วยลดจำนวนเที่ยวในการขนส่งและลดต้นทุนการขนส่งลงได้ นอกเหนือจากการค้นคว้าด้านผลิตภัณฑ์ตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว การเป็นผู้นำด้านต้นทุนที่ต่ำเป็นอีกหนทางหนึ่งที่ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของตนได้นอกเหนือจากตัวผลิตภัณฑ์ เนื่องจากการคิดค้นผลิตภัณฑ์ใหม่จะเป็นผลดีสำหรับผู้ผลิตที่สามารถทำการผลิตได้เป็นรายแรก และในเวลาต่อมาผู้ผลิตรายอื่นก็สามารถที่จะผลิตสินค้าด้วยเทคโนโลยีนั้นได้เนื่องจากผู้ผลิตยางรถยนต์รายใหญ่ของโลกมีเพียง 3 รายและมีศักยภาพด้านเทคโนโลยีที่ใกล้เคียงกัน แต่ผู้ผลิตสามารถสร้างข้อได้เปรียบระหว่างกันได้

จากเรื่องต้นทุนการผลิต ซึ่งช่วยให้ผู้ผลิตสามารถสร้างข้อได้เปรียบจากราคาสินค้าที่ถูกกว่าด้วยเทคโนโลยีการผลิตและคุณภาพที่เท่าเทียมกัน

2. สำหรับภาครัฐถ้าอยู่ในภาวะที่ไม่อาจต่อรองในเรื่องข้อกำหนดของอัตราภาษีศุลกากรได้ก็ควรต้องให้การสนับสนุนในด้านอื่น ๆ เช่น ด้านเทคโนโลยี ตลอดจนปัจจัยโครงสร้างขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ที่พร้อมสำหรับอุตสาหกรรมในการขยายตลาดการส่งออกโดยเฉพาะการผลิตยางนอกรถบรรทุกที่มีผู้ประกอบการในประเทศทำการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ไม่ทันสมัย ทำให้ไม่สามารถลดต้นทุนการผลิตและราคาสินค้าให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ อีกทั้งควรให้การพัฒนาการผลิตสินค้าประเภทวัตถุดิบต่างๆ ให้สามารถผลิตได้เพียงพอกับความต้องการในประเทศ เช่น ยางสังเคราะห์ ผงเขม่าดำ เป็นต้น และเนื่องจากผู้ประกอบการในประเทศยังคงต้องนำเข้าวัตถุดิบหลักจากต่างประเทศเนื่องจากปริมาณการผลิตในประเทศที่ไม่เพียงพอ ประกอบกับอัตราภาษีนำเข้าสำหรับวัตถุดิบในปัจจุบันระหว่างร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 20 ไม่เอื้ออำนวยต่อการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ เนื่องจากต้องรับภาระด้านภาษีนำเข้าหากผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ ในทางตรงข้ามถ้าทำการผลิตเพื่อส่งออกก็สามารถลดภาระภาษีดังกล่าวลงได้ ดังนั้นภาครัฐควรควรปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าทั้งระบบให้เป็นแบบขั้นบันได กล่าวคือ อัตราอากรขาเข้าของวัตถุดิบต้องไม่สูงกว่าผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปต้องไม่สูงกว่าผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปตามลำดับ เพื่อให้สอดคล้องกับการลดอัตราภาษีนำเข้ายางรถยนต์ในอัตราร้อยละ 0 ในอนาคต ควบคู่ไปกับการพัฒนาลู่ทางการส่งออก เพื่อให้ผู้ผลิตสามารถทำการผลิตได้ในระดับที่มีต้นทุนการผลิตต่ำสุดทั้งเพื่อจำหน่ายในประเทศอย่างเพียงพอเพื่อลดการนำเข้า และเพื่อส่งออก

<u>ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป</u>

1. การศึกษาในครั้งนี้ทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการปรับลดภาษีนำเข้าผลผลิตที่มีการผลิตของอุตสาหกรรมในประเทศเท่านั้น ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปควรพิจารณาถึงผลกระทบในส่วนอื่น ๆ ด้วย เช่น การนำเข้า การส่งออก บริโภค และการลงทุน เป็นต้น

2. การศึกษาในครั้งนี้ทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการปรับลดภาษีนำเข้าผลผลิตที่มีต่ออุตสาหกรรมในประเทศ โดยไม่ได้พิจารณาถึงอัตราภาษีนำเข้าของวัตถุดิบซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปควรพิจารณาโครงสร้างภาษีทั้งระบบการผลิตสินค้านั้น ๆ ตั้งแต่วัตถุดิบจนกระทั่งสินค้าสำเร็จรูป