



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์

เศรษฐศาสตร์

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์จากประเทศไทย

The Effect of Australian Tax Reduction in Automobiles on the Import Value of Automobiles from Thailand

นามผู้วิจัย นางสาวมัลลิกา อัสวราตระกุล

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์จิรพรรณ กุลดิลก, ศ.ม.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(อาจารย์ศักดิ์สิทธิ์ บุศยพลากร, Ph.D.)

หัวหน้าภาควิชา

(รองศาสตราจารย์ชูชีพ พิพัฒน์ศิริ, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญญา ชีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่า
การนำเข้ารถยนต์จากประเทศไทย

The Effect of Australian Tax Reduction in Automobiles on the Import Value of Automobiles
from Thailand

โดย

นางสาวมัลลิกา อัสวราตระกูล

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
พ.ศ. 2552

มัลลิกา อิศวรราชระกุล 2552: ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย
ที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์จากประเทศไทย ปริญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก:
รองศาสตราจารย์จิรพรรณ กุลดิลก, ศ.ม. 164 หน้า.

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของไทย เพราะก่อให้เกิดการจ้างงาน การตลาด การพัฒนาเทคโนโลยีและความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ การผลิตรถยนต์ของไทยเพื่อการจำหน่ายในประเทศและส่งออกมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี และตลาดออสเตรเลียเป็นอีกตลาดหนึ่งที่น่าสนใจ เนื่องจากไทยส่งออกรถยนต์ไปออสเตรเลียมากที่สุด อีกทั้งออสเตรเลียกับไทยได้ร่วมลงนามทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลียซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2548 ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์จะได้รับประโยชน์จากข้อตกลงนี้ เนื่องจากออสเตรียลดภาษีนำเข้าให้กับรถยนต์ลงเหลือร้อยละ 0 ซึ่งจะทำให้ไทยมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้นและช่วยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไทยเติบโตขึ้น

วัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ 1) ศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและศึกษาการส่งออกรถยนต์ไทยไปออสเตรเลียและศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย 2) ศึกษาปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย 3) ศึกษาถึงผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย

ผลการศึกษาพบว่า ภาคการส่งออกรถยนต์ไทยไปออสเตรเลียมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียที่อยู่ในระดับสูงและปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์นำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน / ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย สำหรับผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียในปี พ.ศ.2548 พบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยมีมูลค่าเพิ่มขึ้น ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า การลดภาษีนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียส่งผลให้มูลค่าการส่งออกของประเทศไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้ไทยมีความได้เปรียบคู่แข่งทางด้านภาษี ดังนั้นรัฐบาลจึงควรเร่งพัฒนาการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลีย

Mullika Asawawatrakul 2009: The Effect of Australian Tax Reduction in Automobiles on the Import Value of Automobiles from Thailand. Master of Economics, Major Field: Economics, Department of Economics. Thesis Advisor: Associate Professor Chiraphan Kuladilok, M.Econ. 164 pages.

Automotive Industry is the principle industry for industry development and Thai economy development because Automotive industry leads to employment, technology development and automotive supporting industries. The production of automobiles for domestic sales and export has been increased continuously every year. Australia is the one interesting market because Australia is the important market that Thailand mostly has exported the automobiles. Furthermore, Australia and Thailand have agreed to sign Thailand-Australia Free Trade Agreement (TAFTA) which came into effect on January 1, 2005. Automotive industry would get the benefits from TAFTA because Australia eliminated tariffs to 0% of all 1-ton commercial cars and passenger cars. These would increase competitiveness ability of Thai's Automobile Industry and would increase the automobiles' import value of Australia from Thailand as well.

The objectives of this study were 1) to study the important theme information of Thai's automotive industry and study automotive export from Thailand to Australia and analyze the rates of utilization of tariff preferences under TAFTA for Thai automotive industry 2) to analyze the factors affecting the import volume of 1-ton commercial cars and passenger cars 1500-3000 CC of Australia from Thailand 3) to estimate the import value of 1-ton commercial cars and passenger cars 1500-3000 CC of Australia from Thailand after Australian tax reduction.

The study showed that the overall rate of utilization of TAFTA by Thai automotive exporters are considerably high. For the factors have the affect on the import volume of both 1-ton commercial cars and passenger cars 1500-3000 CC of Australia from Thailand were the import price of Australia from Japan and Australia real GDP per capita. For the effect of Australian tax reduction for 1-ton commercial cars and passenger cars 1500-3000 CC affecting the import value of 1-ton commercial cars and passenger cars 1500-3000 CC of Australia from Thailand indicated that the import value of Australia from Thailand for the year 2005 had been increased. This study showed that Australian tax reduction effected on the import value of Thai's automobiles. Furthermore increasing Thai automotive competitiveness ability so the government should support and develop trade between Thailand and Australia.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีนั้น ผู้เขียนต้องขอกราบขอบพระคุณ ประธานกรรมการที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์จรพรหม กุลดิลกและอ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ บุญยพลากร กรรมการวิชาเอกเป็นอย่างสูงที่ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์และได้กรุณาแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่กรมศิลปากร เจ้าหน้าที่กรมการค้าระหว่างประเทศและเจ้าหน้าที่กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการเอื้อเฟื้อข้อมูล และให้คำแนะนำในการค้นหาข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งขอกราบขอบพระคุณ บิดามารดาและทุกคนที่ได้ให้กำลังใจ สำหรับความบกพร่องและข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นใน วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

มัลลิกา อัสวราตระกูล

มีนาคม 2552

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(4)
สารบัญภาพ	(8)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	9
ขอบเขตการศึกษา	9
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	10
นิยามศัพท์	10
วิธีการศึกษา	11
สมมติฐานของแบบจำลอง	16
บทที่ 2 การตรวจเอกสารและแนวคิดทางทฤษฎี	21
การตรวจเอกสาร	21
แนวคิดทางทฤษฎี	25
บทที่ 3 สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์	
ไปออสเตรเลียจากไทยและการทำความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย	33
สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	33
ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	33
โครงสร้างของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	54
ภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	58
อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในปัจจุบัน	66
สภาพทั่วไปของประเทศออสเตรเลีย	78
อุตสาหกรรมรถยนต์ออสเตรเลียในปัจจุบัน	82
วิสัยทัศน์และนโยบายของออสเตรเลียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์	88
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศออสเตรเลียกับประเทศไทย	91

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ปัญหาและอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศออสเตรเลียกับประเทศไทย	92
ความตกลงที่สำคัญระหว่างประเทศออสเตรเลียกับประเทศไทย	93
การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย	94
กติกากายีและที่มีใช้ภายในที่เปลี่ยนแปลงระหว่างไทยกับออสเตรเลีย	97
การทำความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย	104
ประโยชน์ที่ไทยได้รับจากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย	108
ประโยชน์ที่ออสเตรเลียได้รับจากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย	111
สินค้าไทยที่คาดว่าจะได้ประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย	112
อัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย	112
บทที่ 4 ผลการศึกษา	117
ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย	117
ส่วนที่ 2 ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยและผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000ซีซีที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย	126
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	132
สรุป	132
ข้อเสนอแนะ	136
ข้อเสนอแนะจากการศึกษาครั้งนี้	136

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษารั้งต่อไป	138
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	139
ภาคผนวก	143
ภาคผนวก ก การลดภาษีของไทยและออสเตรเลีย	144
ภาคผนวก ข ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	147
ภาคผนวก ค ผลที่ได้จากการวิเคราะห์	153
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	164

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยเรียงตามมูลค่าพ.ศ.2548-2550	5
2	ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยพ.ศ.2547-2550	7
3	ตลาดส่งออกที่สำคัญของตลาดรถยนต์พ.ศ.2547-2550	8
4	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์	34
5	รายชื่อบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทย	54
6	กำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยของผู้ผลิตยนต์ไทยพ.ศ.2550	60
7	กำลังการผลิตรถยนต์ของผู้ผลิตยนต์ไทยพ.ศ.2544-2550	60
8	โครงสร้างตลาดส่งออกของรถยนต์สำเร็จรูปของไทยพ.ศ.2542-2550	64
9	การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทยพ.ศ.2546-2550	67
10	การผลิตยนต์เพื่อการพาณิชย์ของประเทศไทยพ.ศ.2546-2550	68
11	รายชื่อและกำลังการผลิตของบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทยพ.ศ.2550	69
12	ปริมาณการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ของประเทศไทยพ.ศ.2546-2550	72
13	ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศไทยจำแนกตามประเภทพ.ศ.2546 -2550	72

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
14	มูลค่าการส่งออกรถยนต์ไทยจำแนกตามประเภทรถยนต์พ.ศ.2546-2550	73
15	มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ไทยพ.ศ.2546-2550	74
16	ส่วนแบ่งทางการตลาดของการจำหน่ายรถยนต์จำแนกตามประเภทของผู้ผลิตไทยพ.ศ.2548-2550	76
17	ปริมาณการผลิตรถยนต์ของออสเตรเลียพ.ศ.2546-2550	83
18	ส่วนแบ่งทางการตลาดของผู้ผลิตรถยนต์ของประเทศออสเตรเลียพ.ศ.2546-2550	83
19	มูลค่าการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบของออสเตรเลียพ.ศ.2546-2550	85
20	มูลค่าการส่งออกรถยนต์ของออสเตรเลียไปประเทศต่างๆพ.ศ.2546-2550	86
21	ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียพ.ศ.2546-2550	87
22	มูลค่าการนำเข้ารถยนต์และส่วนประกอบของออสเตรเลียพ.ศ.2546-2550	87
23	ค่าใช้จ่ายของการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมรถยนต์ของออสเตรเลียพ.ศ. 2543-2549	88
24	มูลค่าสินค้าของออสเตรเลียที่ส่งออกไปประเทศไทยพ.ศ.2546-2550	95

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
25	มูลค่าสินค้าของออสเตรเลียที่นำเข้ากับประเทศไทยพ.ศ.2546-2550	96
26	มูลค่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล(HS8703) และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์(HS8704) ที่ออสเตรเลียนำเข้าจากไทยพ.ศ.2546-2550	97
27	ดุลการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลียพ.ศ.2546-2550	97
28	อัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของออสเตรเลียกับเขตการค้าเสรีอื่นๆ	98
29	พิกัดสินค้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับไทยพ.ศ. 2548	99
30	พิกัดสินค้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับไทยพ.ศ. 2548	100
31	พิกัดสินค้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ไทยจะทยอยปรับลดภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับออสเตรเลีย	100
32	พิกัดสินค้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ไทยจะปรับลดภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับออสเตรเลียพ.ศ. 2548	102
33	ลำดับเหตุการณ์การเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย	104
34	อัตราการลดภาษีสินค้าของไทยภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรีไทย- ออสเตรเลีย	107

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
35	อัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของภาคการส่งออกในกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยจากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย เมื่อออสเตรเลียลดอัตราภาษีนำเข้าในกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนให้กับไทยพ.ศ. 2548	116
36	เปรียบเทียบอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีของไทยระหว่างอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์และออสเตรเลียของการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปของไทยไปยังอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์และออสเตรเลีย	116
37	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีหลังจากที่ออสเตรเลียลดอัตราภาษีนำเข้าปีพ.ศ. 2548	130

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 โครงการสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์	58
2 ปริมาณการส่งออกรถยนต์และExport-output Ratioของอุตสาหกรรมรถยนต์ พ.ศ.2539-2550	63
3 มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์และสัดส่วนต่อการส่งออกในอุตสาหกรรม ยานยนต์พ.ศ.2533-2549	63
4 สถานที่ตั้งบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย	71
5 แนวโน้มอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย	98
6 ขั้นตอนการส่งออก – นำเข้าภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรี	114

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาจะก้าวไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม และในการที่จะนำประเทศกำลังพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมได้นั้นจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ ให้มีความเติบโตและกว้างขวางมากขึ้น ซึ่งรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาดังกล่าวมาเป็นลำดับ โดยที่รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนและส่งเสริมทั้งอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นต่ำไปจนกระทั่งอุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพิงเทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์ก็เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งรัฐบาลได้ให้การส่งเสริมมาเป็นระยะเวลากว่า 30 ปี เพื่อที่จะสามารถรองรับการพัฒนาของประเทศและปริมาณความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ อุตสาหกรรมรถยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศไทย ในด้านมูลค่าการผลิต การส่งออก การจ้างงาน การพัฒนาเทคโนโลยีและความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ อีกหลายประเภทได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อุตสาหกรรมผลิตยางรถยนต์ อุตสาหกรรมขนส่ง เป็นต้น นอกจากนี้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมกันกำหนดเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์ของเอเชีย หรือที่เรียกว่า ดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) ด้วยหวังจะให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังภูมิภาคนี้ ทั้งนี้ในแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ได้มีการกำหนดเป้าหมายผลิตรถยนต์ในปีพ.ศ. 2553 ไว้ที่ 1.8 ล้านคัน และเป้าหมายปริมาณส่งออกไว้ที่ 800,000 คันหรือเท่ากับร้อยละ 44.4 ของปริมาณผลิต นอกจากนี้ยังคาดว่าประเทศไทยจะสามารถเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลกในปีพ.ศ.2553 จากปัจจุบันที่อยู่อันดับที่ 15 ทั้งนี้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าภายในเวลาไม่ถึง 10 ปี ประเทศไทยจะกลายเป็นประเทศที่มีการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกมากกว่าที่ใช้ในประเทศ กล่าวคือในปีพ.ศ.2556 ไทยจะมีปริมาณการส่งออกกว่า 1.34 ล้านคันจากปริมาณการผลิตทั้งหมดประมาณ 2.6 ล้านคัน หรือมีส่วนส่วนการส่งออกกว่าร้อยละ 50 ของยอดผลิต ซึ่งจะทำให้ไทยเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกอย่างเต็มตัว

รัฐบาลไทยได้เริ่มมีนโยบายด้านอุตสาหกรรมรถยนต์มาตั้งแต่ในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 2 อย่างไรก็ตาม ตลอดระยะเวลากว่า 3 ทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยได้เน้นที่การทดแทนการนำเข้าเป็นหลัก อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจึงได้เติบโตภายใต้กรอบนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศด้วยมาตรการต่างๆ จากภาครัฐรวมทั้งมาตรการบังคับให้โรงงานรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในสัดส่วนที่กำหนดมาตั้งแต่ปีพ.ศ.2518 ก่อนที่เพิ่งจะยกเลิกเมื่อปีพ.ศ. 2543 ส่งผลให้มีการพัฒนาและการเติบโตของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนในประเทศเคียงคู่กับอุตสาหกรรมรถยนต์จนทุกวันนี้ อย่างไรก็ตาม ในระยะต่อมาการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยได้ค่อยๆ เติบโตขึ้นเป็นลำดับ จากตารางที่ 1 จะพบว่าในปีพ.ศ.2548-2550 มูลค่าส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยสูงเป็นอันดับ 2 ของมูลค่าสินค้าส่งออกของไทย รองจากเครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ สำหรับการส่งออกของรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ โดยมีมูลค่าการส่งออกของรถยนต์ อุปกรณ์ ส่วนประกอบ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากปีพ.ศ.2548 พ.ศ.2549 และพ.ศ.2550 คือ 474,445.19 565,806.93 และ 596,160.53 ล้านบาท ตามลำดับ และมีอัตราการขยายตัวในปีพ.ศ. 2547 พ.ศ. 2548 พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2550 ร้อยละ 8.51 ร้อยละ 28.62 ร้อยละ 19.26 และร้อยละ 5.36 ตามลำดับ สำหรับด้านการผลิตรถยนต์ภายในประเทศมีการผลิตในจำนวนที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งประเภทของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยจะแบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน (รถกระบะ 1 ตัน) และรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) จากตารางที่ 2 จะพบว่า ในปีพ.ศ.2547-2550 ประเทศไทยได้เน้นการผลิตรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันในปริมาณที่เพิ่มขึ้น แต่มีปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถยนต์นั่งตรวจการณ์ในจำนวนที่ลดลง ทั้งนี้เนื่องจากไทยมีศักยภาพในการผลิตและส่งออกรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันมากที่สุด ซึ่งโดยรวมแล้วการผลิตของประเทศไทยมีปริมาณการผลิตในจำนวนที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ กล่าวคือ ในปีพ.ศ.2547 -2550 ปริมาณการผลิตรถยนต์มีจำนวน 960,371 คัน 1,125,316 คัน 1,193,885 คันและ 1,301,149 คันตามลำดับ

ประเทศที่เป็นตลาดส่งออกรถยนต์ของไทยที่สำคัญ ได้แก่ ออสเตรเลีย รองลงมาได้แก่ อินโดนีเซียและซาอุดีอาระเบีย ตามลำดับ จากตารางที่ 3 พบว่า ปีพ.ศ. 2547-พ.ศ. 2550 ไทยส่งออกรถยนต์ไปออสเตรเลียมีมูลค่าเพิ่มขึ้นตามลำดับดังนี้ 699.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 1,185.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 1,413.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐและ 2,505.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ ซึ่งมีอัตราการขยายตัวในปี พ.ศ. 2548 – พ.ศ. 2550 ร้อยละ 69.56 ร้อยละ 19.24 และร้อยละ 77.22 ตามลำดับ ซึ่งออสเตรเลียเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับแรกของรถยนต์

นั่งไทย รองลงมาได้แก่ อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ อีกทั้งออสเตรเลียยังเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับแรกของรถแวนและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของไทย รองลงมาได้แก่ ซาอุดีอาระเบีย และสหราชอาณาจักร ซึ่งจะเห็นได้ว่า ตลาดออสเตรเลียเป็นอีกตลาดหนึ่งที่ควรนำมาศึกษา เนื่องจากประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกรถแวน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กไปออสเตรเลียมากที่สุดและการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กของไทยมีศักยภาพส่งออกไปออสเตรเลีย และเหตุผลอีกประการหนึ่งคือ เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 รัฐบาลไทยและรัฐบาลออสเตรเลียร่วมลงนามข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย (Thailand – Australia Free Trade Area : TAFTA) ซึ่งเป็นข้อตกลงเขตการค้าเสรีฉบับแรกที่ทำกับประเทศที่พัฒนาแล้ว มีกรอบของข้อตกลงแบบเปิดเสรีครอบคลุมทั้งการค้าสินค้า การค้าบริการ และการลงทุนรวมทั้งความร่วมมือในด้านอื่นๆที่ทั้งสองประเทศมีความสนใจร่วมกัน ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป โดยมีเนื้อหาสาระพอสังเขปดังนี้ ออสเตรเลียจะลดภาษีเป็น 0 ทันทีเมื่อความตกลงฯ มีผลบังคับใช้สำหรับสินค้ากว่าร้อยละ 83 ของรายการสินค้าทั้งหมดที่นำเข้าจากไทย เช่น ผักและผลไม้สด สับปะรดกระป๋องและน้ำสับปะรด อาหารสำเร็จรูป รถยนต์ขนาดเล็กและรถปิกอัพ อัญมณีและเครื่องประดับ เป็นต้น ส่วนรายการสินค้าที่เหลืออีกร้อยละ 17 ออสเตรเลียจะยกเลิกภาษีภายในปี พ.ศ.2553-พ.ศ.2558 เช่น ผลิตภัณฑ์พลาสติก ยางและผลิตภัณฑ์ และสิ่งทอและเสื้อผ้า ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอีกอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับการลดภาษีนำเข้าจากออสเตรเลีย สินค้าที่คาดว่าจะได้รับผลประโยชน์จากความตกลงฯนี้มากที่สุดคือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็ก กล่าวคือ ออสเตรเลียลดภาษียนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน จากร้อยละ 4-5 ลงเหลือร้อยละ 0 และลดภาษีของรถยนต์นั่งขนาดเล็กจากร้อยละ 15 ลงเหลือร้อยละ 0 อีกทั้งการผลิตรถยนต์ในออสเตรเลียส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ขนาดใหญ่ ทำให้ออสเตรเลียต้องพึ่งพาการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน และรถยนต์ขนาดเล็กจากไทย ซึ่งมีสัดส่วนสูงประมาณร้อยละ 85 ของมูลค่านำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์ขนาดเล็กทั้งหมดของออสเตรเลีย

ดังนั้นจึงเป็นโอกาสที่ดีที่จะทำให้ไทยสามารถขยายการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กไปออสเตรเลียได้เพิ่มขึ้น ซึ่งการเปิดเขตการค้าเสรีและการลดภาษีนำเข้าภายใต้กรอบความตกลง TAFTA จะมีส่วนช่วยให้รถยนต์ของไทยได้เปรียบทางด้านคู่แข่งเนื่องจากไม่ต้องเสียภาษีหรือเสียภาษีนำเข้าในอัตราที่ต่ำลง และมีส่วนสนับสนุนให้ภาคการผลิตรถยนต์ของไทยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสามารถขยายตลาดรถยนต์สู่ประเทศ

ทั่วโลก ซึ่งเป็นส่วนที่ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไทยเติบโตขึ้น นอกจากนี้ยังคาดว่า จะสามารถดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์จากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนหรือขยายการลงทุนเพื่อส่งออกไป ออสเตรเลียด้วย

นอกจากนี้แล้วเขตการค้าเสรียังส่งผลต่อการสร้างการค้าในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อีกด้วย เนื่องจากโครงสร้างระหว่างประเทศเกี่ยวพันกัน ในหมวดชิ้นส่วนยานยนต์ที่ไทยน่าจะ สามารถส่งออกไปออสเตรเลียเพิ่มขึ้นได้แก่ ขางรถยนต์ ส่วนประกอบของเครื่องยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ล้อแม็ก และชิ้นส่วนมอเตอร์ เป็นต้น หมวดสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ออสเตรเลีย น่าจะส่งมาไทยเพิ่มขึ้น ได้แก่ ชิ้นส่วนมอเตอร์ อุปกรณ์ที่เป็นพลาสติก ล้อแม็ก เป็นต้น

จากเหตุผลของการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์ไทยไปออสเตรเลียและผลดีของการทำ ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย ดังนั้นออสเตรเลียจึงเป็นตลาดที่น่าศึกษาอย่างยิ่ง จึงควร ทำการศึกษาการส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังออสเตรเลีย และศึกษาปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อปริมาณ อุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย ตลอดจนผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้าของรถยนต์เพื่อการ พาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียที่มี ผลต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาด เครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย เพื่อเป็นแนวทางนำไปสู่การพัฒนา ความสามารถในการแข่งขันและรักษามูลค่าการส่งออกรวมถึงส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์เพื่อการ พาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-300 ซีซีของไทยใน ออสเตรเลียให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับประเทศเพื่อใช้ในการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม อีกทั้งช่วยเร่งให้ประเทศไทยก้าวเป็นประเทศอุตสาหกรรมได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

ตารางที่ 1 สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยเรียงตามมูลค่าพ.ศ. 2548 – 2550

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	2548	2549	2550	อัตราการขยายตัว			
	มูลค่า	มูลค่า	มูลค่า	2547	2548	2549	2550
เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	474,445.19	565,806.93	596,160.53	8.51	28.62	19.26	5.36
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	310,306.53	362,374.31	415,288.48	34.05	40.54	16.78	14.60
แผงวงจรไฟฟ้า	238,454.60	267,598.31	277,966.18	2.56	21.39	12.22	3.87
อัญมณีและเครื่องประดับ	129,339.28	139,864.58	185,163.71	1.68	21.70	8.14	32.39
เม็ดพลาสติก	167,914.20	171,394.06	179,572.30	39.88	34.56	2.07	4.77
เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	115,513.31	134,035.23	158,576.16	41.80	16.00	16.03	18.31
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	84,509.13	100,867.03	149,839.36	29.71	25.98	19.36	48.55
เคมีภัณฑ์	105,732.82	130,475.48	135,158.83	25.71	27.63	23.40	3.59
เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ	88,314.39	95,521.16	126,391.81	84.40	19.50	8.16	32.32
ผลิตภัณฑ์ยาง	94,094.26	117,269.50	126,211.49	20.64	20.61	24.63	7.63
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	87,334.08	87,460.72	110,345.71	33.74	9.24	0.15	26.17
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	126,178.25	121,882.65	103,179.32	8.18	1.65	-3.40	-15.35

ตารางที่ 1 (ต่อ)

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	2548	2549	2550	อัตราการขยายตัว			
	มูลค่า	มูลค่า	มูลค่า	2547	2548	2549	2550
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	70,997.39	71,728.41	78,325.36	10.08	25.37	1.03	9.20
เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ	55,058.14	59,739.09	59,683.87	119.45	10.43	8.50	-0.09
ส่วนประกอบอากาศยานและอุปกรณ์	41,059.27	44,568.99	57,054.22	14.78	-2.58	8.55	28.01
ทองแดงและของที่ทำด้วยทองแดง	21,984.43	41,168.23	47,673.70	54.06	49.44	87.26	15.80
เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน	49,534.01	46,500.58	44,581.33	11.93	2.41	-6.12	-4.13
เลนส์	29,565.52	38,193.38	43,398.24	50.59	10.12	29.18	13.63
เครื่องสำอาง สบู่	34,391.82	37,143.31	42,567.00	11.62	26.07	8.00	14.60
รวม	3,470,160.67	3,808,883.29	4,106,455.59	17.75	15.90	9.76	7.81

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร (2550)

ตารางที่ 2 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยพ.ศ. 2547 - 2550

(หน่วย: คัน)

ประเภทของรถยนต์	2547	2548	2549	2550
รถยนต์นั่ง	299,439	277,603	298,819	329,223
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	25,818	24,846	22,592	23,556
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน	630,204	822,867	872,474	948,370
รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV)	4,910	0	0	0
รวม	960,371	1,125,316	1,193,885	1,301,149
ร้อยละของการเปลี่ยนแปลง	27.96	17.18	6.09	8.98

หมายเหตุ: - รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันได้รวมรถ Double Cap และ PPV ไว้ในที่นี้ด้วย

- ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2547 รถยนต์นั่งตรวจการณ์ได้รวมในรถยนต์นั่งตามการเก็บภาษี

สรรพสามิต

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2550)

ตารางที่ 3 ตลาดส่งออกที่สำคัญของตลาดรถยนต์พ.ศ. 2547 – 2550

ประเทศ	มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ ^๑				อัตราการขยายตัว		
	2547	2548	2549	2550	2548	2549	2550
ออสเตรเลีย	699.37	1,185.86	1,413.98	2,505.90	69.56	19.24	77.22
อินโดนีเซีย	454.14	567.54	413.94	676.70	24.97	32.07	63.48
ซาอุดีอาระเบีย	143.60	454.19	599.84	653.20	216.29	-27.06	8.89
สหราชอาณาจักร	388.83	341.57	529.11	505.20	-12.16	54.91	-4.52
แอฟริกาใต้	125.80	205.10	254.90	331.40	63.04	24.28	30.00
ฟิลิปปินส์	203.54	294.76	340.84	492.40	44.81	15.63	44.47
มาเลเซีย	65.01	83.26	103.13	145.18	28.08	23.86	40.77
อิตาลี	99.29	93.66	139.59	98.32	-5.67	49.04	51.40
นิวซีแลนด์	81.76	164.12	136.35	88.47	100.73	-16.92	28.41
สหรัฐอเมริกา	102.39	115.92	158.39	81.92	13.21	36.64	0.99

ที่มา: สำนักบริการส่งออก กรมส่งเสริมการส่งออก (2550)

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยไปออสเตรเลียและศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีของประเทศไทยจากประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของประเทศไทยที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 - 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากประเทศไทย

ขอบเขตการศึกษา

1. ในการศึกษาครั้งนี้ จะศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากการเก็บรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเอกสารเผยแพร่ต่างๆ โดยการศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยไปออสเตรเลียซึ่งจะศึกษาระหว่างปีพ.ศ. 2546 – 2550 และการศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับออสเตรเลียจะศึกษาปีพ.ศ.2548 – 2549 ส่วนการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี ของออสเตรเลียจากไทย จะศึกษาในช่วงปีพ.ศ.2535 - 2550 โดยทำการศึกษาข้อมูลเป็นรายปี ทั้งหมด 16 ปี และในการศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะเป็นการคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียจากไทยของปีพ.ศ. 2548

2. สินค้าที่นำมาศึกษา คือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน ซึ่งมีเลขรหัสจำแนกตาม พิกัดภาษีศุลกากรในระบบฮาร์โมนไนซ์ (Harmonize Commodity Description and Coding System : HS) คือ 8704211000 และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี มีเลขรหัสจำแนกตามพิกัดภาษีศุลกากรในระบบฮาร์โมนไนซ์ที่ 8703239008

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสถานะการส่งออกรถยนต์ไทยไปออสเตรเลีย และทำให้ทราบว่า ภาคส่งออกของรถยนต์ของประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับออสเตรเลียที่มีผลบังคับใช้แล้วไปได้มากน้อยเพียงใด เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานของรัฐใช้ปรับปรุงการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลียในอนาคต

2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณอุปสงค์การนำเข้าของรถยนต์ของออสเตรเลีย ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการกำหนดแนวทางการดำเนินนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยและทำให้ทราบถึงผลที่มีต่อมูลค่าการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี เนื่องจากการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานของรัฐนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลียให้ดียิ่งขึ้นในอนาคต

นิยามศัพท์

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน คือ รถยนต์ที่มีที่นั่งด้านหน้าตอนเดียวสำหรับคนขับ และตอนหลังเป็นกระบะบรรทุก ซึ่งเปิดโล่งจนถึงท้ายรถโดยไม่มีหลังคา

รถยนต์นั่ง คือ รถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัยและให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวร ด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด

วิธีการศึกษา

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นข้อมูลทุติยภูมิรายปีที่ได้จากการเก็บรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานในประเทศ กล่าวคือ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กรมศุลกากร กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สถาบันยานยนต์ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ห้องสมุดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นต้น ตลอดจนข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าหนังสือ วารสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและงานทางวิชาการต่างๆ ที่มีผู้ศึกษาไว้แล้ว

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยไปออสเตรเลียและการศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จาก ความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียจะใช้วิธีวิเคราะห์พรรณนา (Descriptive Analysis) ซึ่งการศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จะ ทำการศึกษาโดยใช้ข้อมูลการส่งออกของรถยนต์ไทยไปออสเตรเลียที่ผ่านช่องทางการใช้สิทธิ ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียปีพ.ศ. 2548 ซึ่งเก็บรวบรวมจากการออก หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของกรมการค้าระหว่างประเทศ โดยจะคิดสัดส่วนระหว่างมูลค่า การส่งออกของรถยนต์ทั้งหมดที่ผ่านช่องทางการใช้สิทธิประโยชน์กับมูลค่าการส่งออกรวมของ รถยนต์ทั้งหมด

2. การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์ขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี ของออสเตรเลียจากไทย จะทำการศึกษา โดยใช้วิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยอาศัยแบบจำลองในรูปสมการถดถอย เชิงซ้อน(Multiple Regression)ซึ่งจะคาดประมาณสมการด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) แบบจำลองของอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์ นิ่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี มีดังนี้

2.1 สมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย

$$Q_p = f(D_t, P_t, P_j, Y, E_a)$$

โดยกำหนดให้ Q_p = ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย (คัน)

$$D_t = \text{ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น)}$$

โดยที่ $D_t = 0$ อัตราภาษีก่อนที่ออสเตรเลียมีการลดภาษีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน (ร้อยละ 5)

$$D_t = 1 \text{ อัตราภาษีหลังจากที่ออสเตรเลียมีการลดภาษีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน (ร้อยละ 0)}$$

$$P_t = \text{ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยเมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ราคา C.I.F) (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)}$$

$$P_j = \text{ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นเมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ราคา C.I.F) (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)}$$

$$Y = \text{ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย (ดอลลาร์ออสเตรเลีย)}$$

$$E_a = \text{อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย (บาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย)}$$

สมการปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจาก
ไทยในรูปของแบบจำลองอุปสงค์การนำเข้าเพื่อหาค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อ
อุปสงค์ในการนำเข้าสินค้า สามารถแสดงในรูปความสัมพันธ์ ได้ดังนี้

$$\ln Q_p = a_0 + a_1 D_t + a_2 \ln P_t + a_3 \ln P_j + a_4 \ln Y + a_5 \ln E_a + e$$

โดยที่	a_0	=	ค่าคงที่
	a_1	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร Dummy
	a_2	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ P_p
	a_3	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ P_i
	a_4	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ Y
	a_5	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ E_a
	e	=	ค่าความคลาดเคลื่อน (Error Term)

2.2 สมการอุปสงค์ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000
ซีซี ของออสเตรเลียจากไทย

$$Q_s = f(D_t, P_s, P_v, Y, E_a)$$

โดยกำหนดให้ Q_s = ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-
3000ซีซี ของออสเตรเลียจากไทย (คัน)

D_t = ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น)

โดยที่ D_t = 0 อัตราภาษีก่อนที่ออสเตรเลียมีการลดภาษีรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี (ร้อยละ 15)
 D_t = 1 อัตราภาษีหลังจากที่ออสเตรเลียมีการลดภาษีรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี (ร้อยละ 0)

P_s = ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000

ชีชีของออสเตรเลียจากไทย เมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ราคา C.I.F)
(ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อตัน)

P_v = ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000
ชีชีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น เมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ราคา C.I.F)
(ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อตัน)

Y = ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของ
ออสเตรเลีย (ดอลลาร์ออสเตรเลีย)

E_a = อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย
(บาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย)

สมการปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ชีชี
ของออสเตรเลียจากไทย ในรูปของแบบจำลองอุปสงค์การนำเข้าเพื่อหาค่าความยืดหยุ่นของตัวแปร
ต่างๆที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการนำเข้าสินค้า สามารถแสดงในรูปความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$\ln Q_s = b_0 + b_1 D_t + b_2 \ln P_s + b_3 \ln P_v + b_4 \ln Y + b_5 \ln E_a + e$$

โดยที่

b_0	=	ค่าคงที่
b_1	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร Dummy
b_2	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ P_s
b_3	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ P_v
b_4	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ Y
b_5	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ E_a
e	=	ค่าความคลาดเคลื่อน (Error Term)

3. การศึกษาผลกระทบจากการลดภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และ
รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ชีชี ของออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่าการนำเข้า
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ชีชี

ของออสเตรเลียจากไทย จะนำความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยมาใช้ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย ภายหลังจากที่ออสเตรเลียได้ลดภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 0 และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 0 ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\Delta (M_t)_i = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_0} \right) (E)_i (M_0)_i$$

โดยกำหนดให้

$\Delta (M_t)_i$ = การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของออสเตรเลียจากไทย เมื่อออสเตรเลียลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าให้แก่ไทย (คอลลาร์สหรัฐฯ)

t_0 = อัตราภาษีนำเข้าก่อนมีการลดภาษีนำเข้า

t_1 = อัตราภาษีนำเข้าหลังมีการลดภาษีนำเข้า

$(E)_i$ = ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้านำเข้าที่ออสเตรเลียนำเข้าจากไทย

$(M_0)_i$ = มูลค่าการนำเข้าสินค้าของออสเตรเลียจากไทยในปีก่อนที่มีการลดภาษีนำเข้าของออสเตรเลีย(คอลลาร์สหรัฐฯ)

i = 1 คือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน

2 คือ รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี

ขั้นตอนในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสินค้าการนำเข้าสินค้า i ของออสเตรเลียเมื่อ ออสเตรเลียลดอัตราภาษ้นำเข้าให้กับไทย มีดังนี้

- 1) นำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้าสินค้าแต่ละชนิด คือ a_2 และ b_2 มาแทนใน E ของสินค้าแต่ละชนิด
- 2) นำมูลค่าของการนำเข้าสินค้า i ของออสเตรเลียในปีก่อนการลดอัตราภาษ้นำเข้าของ ออสเตรเลียมาแทนใน $(M_0)_i$ เพื่อใช้คำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าที่จะเปลี่ยนแปลงไป
- 3) นำค่าอัตราภาษ้นำเข้าของสินค้า i ของออสเตรเลียก่อนและหลังการลดอัตราภาษ้นำเข้า มาแทนใน t_0 และ t_1 ตามลำดับ เช่น ถ้าคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าของสินค้า i ของ ออสเตรเลียในปี พ.ศ. 2545 ก็นำอัตราภาษ้นำเข้าของสินค้า i ของออสเตรเลียในปีพ.ศ. 2544 มาแทน ใน t_0 และนำอัตราภาษ้นำเข้าของสินค้า i ของออสเตรเลียมาแทนใน t_1

สมมติฐานของแบบจำลอง

จากสมการปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลีย จากไทยสามารถกำหนดสมมติฐานของแบบจำลองได้ดังนี้

1. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับการลดภาษ้นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของ ออสเตรเลีย

ค่า a_1 คือ ส่วนต่างของปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันระหว่างก่อน การลดภาษียุติและหลังการลดภาษีของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลีย เมื่อ ปัจจัยอื่นๆคงที่

2. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคารายการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันที่นำเข้าจากประเทศไทยเมื่อรวมอากรขาเข้า

ค่า a_2 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของออสเตรเลียจากไทย ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงราคานำเข้าของไทย เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเป็นลบ หมายความว่า เมื่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางข้าม

3. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันที่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นเมื่อรวมอากรขาเข้า

ค่า a_3 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงราคานำเข้าของญี่ปุ่น เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเป็นบวก หมายความว่า เมื่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

4. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย

ค่า a_4 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียหรือค่าความยืดหยุ่นอุปสงค์ต่อรายได้ ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในรายได้ของออสเตรเลีย เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้เป็นบวก หมายความว่า เมื่อรายได้ของออสเตรเลียเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

5. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับเงินออสเตรเลีย

ค่า a_5 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับออสเตรเลีย เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยมีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับออสเตรเลียเป็นบวก หมายความว่า เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับออสเตรเลียเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

จากสมการอุปสงค์ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย กำหนดสมมติฐานของแบบจำลองได้ดังนี้

1. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับการลดภานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลีย

ค่า b_1 คือ ส่วนต่างของปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีระหว่างก่อนการลดภานำเข้าและหลังการลดภานำเข้าของรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลีย เมื่อปัจจัยอื่นๆคงที่

2. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีที่นำเข้าจากประเทศไทยเมื่อรวมอากรขาเข้า

ค่า b_2 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้าของรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงราคานำเข้าของไทย เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยมีค่าความ

ยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเป็นลบ หมายความว่า เมื่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางข้าม

3. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีที่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นเมื่อรวมอากรขาเข้า

ค่า b_3 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้าของรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงราคานำเข้าของญี่ปุ่น เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยมีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเป็นบวก หมายความว่า เมื่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

4. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย

ค่า b_4 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียหรือค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในรายได้ของออสเตรเลีย เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยมีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้เป็นบวก หมายความว่า เมื่อรายได้ของออสเตรเลียเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

5. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับเงินออสเตรเลีย

ค่า b_5 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับออสเตรเลีย เมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยมีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับออสเตรเลียเป็นบวก หมายความว่า เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับออสเตรเลียเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

บทที่ 2

การตรวจเอกสารและแนวคิดทางทฤษฎี

การตรวจเอกสาร

ชายจักร ชีรวัด (2542) ศึกษาเรื่องผลกระทบการลดภาษีนำเข้าข้าวต่อปริมาณการนำเข้าข้าวของสาธารณรัฐประชาชนจีนจากประเทศไทย ภายใต้ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ศึกษาสถานะการผลิต การตลาดข้าวของจีนจากไทย และวิเคราะห์ถึงปัจจัยต่างๆที่มีผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้าข้าวของจีนจากไทย รวมถึงศึกษาผลจากการลดภาษีนำเข้าข้าวภายใต้ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้าที่มีต่อปริมาณการนำเข้าข้าวของจีนจากไทย โดยใช้ข้อมูลรายปีระหว่างปี พ.ศ. 2526-2540 และระดับอัตราภาษีที่ใช้ในการศึกษาได้แก่ร้อยละ 30 20 10 5 1 และ 0 ตามลำดับ ซึ่งอ้างอิงจากแผนการลดภาษีสินค้าทั่วไปของเกดต์

ผลการวิเคราะห์สมการปริมาณการนำเข้าข้าวของจีนจากไทย พบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อปริมาณการนำเข้าข้าวของจีนจากไทยมากที่สุด ได้แก่ ราคานำเข้าข้าวของจีนจากไทย รองลงมาคือ ปริมาณการบริโภคข้าวโดยเฉลี่ยต่อคนต่อปีของผู้บริโภคชาวจีน ผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้นต่อหัวของผู้บริโภคชาวจีน และผลการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการค้าเสรีที่มีต่อปริมาณการนำเข้าข้าวของจีนจากไทย พบว่าเมื่อลดอัตราภาษีนำเข้าจากระดับร้อยละ 114 มาเป็นร้อยละ 30 20 10 5 1 และ 0 พบว่าการลดภาษีการนำเข้าข้าวลงนี้จะส่งผลผ่านราคานำเข้าข้าวของจีนจากไทยต่อปริมาณนำเข้าข้าวของจีนจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.025 ร้อยละ 0.015 ร้อยละ 0.007 ร้อยละ 0.029 ร้อยละ 0.031 และร้อยละ 0.022 ตามลำดับ

จากการตรวจเอกสารฉบับนี้ แนวคิดทฤษฎีที่นำมาใช้คือ แนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์การนำเข้า และแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้กับประเทศ i และแนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์

คชินทร์ สุกุมลจันทร์ (2542) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย เพื่อศึกษาถึงภาวะความต้องการรถยนต์นั่งขนาดต่างๆของผู้บริโภค และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาด และเพื่อศึกษาค่าความยืดหยุ่นของปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งแต่ละขนาด โดยใช้ข้อมูลสถิติภูมิแบบอนุกรมเวลา ระหว่างปีพ.ศ. 2531-2541 ประกอบด้วย ปริมาณการจำหน่ายปริมาณการผลิต ปริมาณการนำเข้าและส่งออก ราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่ง รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ราคาน้ำมันเบนซินพิเศษและราคาน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และดัชนีราคาผู้บริโภค โดยนำข้อมูลข้างต้นมาเพื่อวิเคราะห์แบบจำลองทางเศรษฐมิติ เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งกับปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวข้างต้น และคำนวณค่าความยืดหยุ่นของปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งกับปัจจัยต่างๆที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์โดยใช้สูตรการคำนวณค่าความยืดหยุ่น

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ราคาเฉลี่ยของรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี และรายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดตั้งแต่ 1500 - 1600 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้น ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดตั้งแต่ 1800 - 2000 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้น และปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดตั้งแต่ 2000 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค

จากการตรวจสอบเอกสารฉบับนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดปัจจัยสำหรับการวิเคราะห์สมการประมาณการปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่ง

ยุทธนา เทพมาลัย (2545) ศึกษาศักยภาพในการขยายการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยไปออสเตรเลีย โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ศึกษาการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยไปออสเตรเลียโดยเฉพาะรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และศึกษาถึงศักยภาพในการผลิตเพื่อการส่งออกอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย และศึกษาปัจจัยที่มีส่วนส่งเสริมและสนับสนุนศักยภาพในการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนไทยไปออสเตรเลีย ซึ่งใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนาจากข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์จากผู้ประกอบการและข้อมูลสถิติภูมิ รวมทั้งใช้ค่าความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) และค่าต้นทุนทรัพยากรภายในประเทศ (DRC) เป็นตัววัด ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่า การศึกษาโดยใช้ค่า RCA กรณีการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วน

ของไทยไปยังตลาดโลกตามวิธีการของ OECD โดยใช้ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 - 2543 ค่า RCA ของอุตสาหกรรมรถยนต์รวมที่ได้จากการคำนวณ พบว่า ค่าดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) อยู่ในระดับที่ดีขึ้น คือ จากปีพ.ศ. 2539 ที่มีค่า RCA เพียง 0.1403 และปีพ.ศ. 2540 มีค่า RCA เท่ากับ 0.5791 ซึ่งช่วง 2 ปีนี้มีค่า RCA น้อยกว่า 1 แสดงให้เห็นว่าเป็นช่วงที่ยังไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตเพื่อการส่งออก แต่หลังจากนั้นในปีพ.ศ. 2541 พ.ศ. 2542 และ พ.ศ.2543 มีค่า RCA เท่ากับ 2.4499 2.2087 และ 1.7237 ตามลำดับ ซึ่งมีค่ามากกว่า 1 แสดงว่าในช่วง 3 ปีนี้ อุตสาหกรรมโดยรวมของไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกและผลการศึกษาโดยใช้ค่าต้นทุนทรัพยากรภายในประเทศ (DRC) โดยจะทำการศึกษาค่า DRC 2 ระดับ คือ ค่า DRC กรณีของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนโดยรวม และค่า DRC กรณีของอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน โดยค่า DRC ที่คำนวณได้กรณีอุตสาหกรรมและชิ้นส่วนของปี พ.ศ. 2538 และพ.ศ. 2541 เท่ากับ 33.426 และ 82.27 ตามลำดับ และค่า DRC/SER เท่ากับ 1.274 และ 1.923 ตามลำดับ ซึ่งทั้ง 2 ปีนี้มีค่ามากกว่า 1 แสดงว่าเมื่อพิจารณาถึงภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่รวมทั้งรถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และชิ้นส่วนของประเทศไทย ยังไม่มีความได้เปรียบในการใช้ต้นทุนทรัพยากรในการผลิต และผลการศึกษาค่า DRC กรณีของอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน พบว่า ค่า DRC เฉลี่ยที่ได้จากการคำนวณมีค่าเท่ากับ 28.2187 และค่า DRC/SER เท่ากับ 0.6134 ซึ่งค่าที่ได้มีค่าน้อยกว่า 1 แสดงว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการผลิตรถปิคอัพ 1 ตันมีประสิทธิภาพในการใช้ต้นทุนทรัพยากรในการผลิตในการที่จะให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศจากการส่งออก 1 หน่วย กล่าวคือ ในการที่จะให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศจากการส่งออก 1 บาทสามารถประหยัดโดยใช้ต้นทุนทรัพยากรในการผลิตเพียง 0.6134 บาทเท่านั้น ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันมีศักยภาพเพียงพอในการผลิตเพื่อการส่งออก

จากการตรวจเอกสารฉบับนี้ จะนำข้อมูลการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยไปออสเตรเลียมาเป็นแนวทางในการศึกษาตลาดการนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย และศึกษาตลาดการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย

กิตติ สุขอนnek (2546) ศึกษาเรื่องผลของการลดภาษีนำเข้าต่อการนำเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์และแผงวงจรไฟฟ้าของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือศึกษาถึงสาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีการค้าสินค้าเทคโนโลยีสารสนเทศและสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ และอุตสาหกรรมแผงวงจรไฟฟ้าในประเทศไทย และ

ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าสินค้าคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์และสินค้าแผงวงจรไฟฟ้าของประเทศไทย และศึกษาถึงผลของการลดภาษีนำเข้าตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีการค้าสินค้าเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีต่อปริมาณการนำเข้าสินค้าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์และสินค้าแผงวงจรไฟฟ้าของไทย

ผลการศึกษาถึงปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์แผงวงจรไฟฟ้าของประเทศไทยในช่วงปีพ.ศ.2543 – 2545 เป็นรายไตรมาส รวม 12 ไตรมาส พบว่าปัจจัยทางด้านผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้นและอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเป็นปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณนำเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์และแผงวงจรไฟฟ้าน้อยกว่าเมื่อเทียบกับปัจจัยด้านราคานำเข้า และสำหรับผลของการลดภาษีนำเข้าตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีทำให้มูลค่าการส่งออกของเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์และแผงวงจรไฟฟ้ามีมูลค่าเพิ่มขึ้น

จากการตรวจเอกสารฉบับนี้ แนวคิดทฤษฎีที่นำมาใช้คือ แนวคิดเกี่ยวกับภาษีศุลกากร และแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้กับประเทศ i

จิตทิพย์ พึ่งอาศรัย (2547) ศึกษาเรื่องผลจากการการลดอัตราภาษีศุลกากรผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของประเทศสาธารณประชาชนจีนที่มีต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากประเทศไทย โดยทำการศึกษาในส่วนของมันเส้นและมันอัดเม็ด และสตาร์ชทำจากมันสำปะหลัง โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ศึกษาถึงภาวะการผลิต การแปรรูปและตลาดของมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของไทย ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย และศึกษาผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนที่มีมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย

ผลของการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ามันเส้นและมันอัดเม็ดของจีนจากไทย และผลของการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าสตาร์ชทำจากมันสำปะหลังของจีนจากไทย ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทยมากที่สุด ได้แก่ ราคานำเข้า ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย รองลงมาคือ ราคานำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากประเทศคู่แข่ง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวของจีน และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับจีน ส่วนผลจากการลดภาษีนำเข้าผลิตภัณฑ์

มันสำปะหลังของจีนจากไทยพบว่า เมื่อจีนลดอัตราภาษีนำเข้าจากไทยแล้ว มูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทยระหว่างปีพ.ศ. 2545-2547 เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

จากการตรวจสอบเอกสารฉบับนี้ แนวคิดทฤษฎีที่จะนำมาใช้คือ แนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์การนำเข้า และแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้กับประเทศ i และแนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์

แนวคิดทางทฤษฎี

แนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์การนำเข้า (Branson, 1989: 401-408)

การนำเข้าสินค้าเป็นการทำธุรกรรมทางการค้าระหว่างประเทศอย่างหนึ่ง ซึ่งจะบ่งบอกถึงสถานะเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ ได้ การนำเข้าสินค้าของแต่ละประเทศจะมีการบันทึกไว้ในบัญชีการชำระเงินในส่วนของคุณการการค้า ซึ่งการบันทึกบัญชีคุณการชำระเงินเป็นการบันทึกการทำธุรกรรมระหว่างประเทศใดประเทศหนึ่งกับประเทศอื่นๆ ทั่วโลก ประกอบด้วย 2 บัญชีที่สำคัญคือ

1. บัญชีเดินสะพัด (Current Account) บันทึกรายการที่เกี่ยวกับการซื้อขายและบริการ ตลอดจนการจ่ายโอนเงินระหว่างประเทศจึงประกอบด้วย คุณการการค้า คุณการบริการ และเงินโอนสุทธิ

2. บัญชีทุน (Capital Account) บันทึกรายการที่เกี่ยวกับการซื้อขายสินทรัพย์ เช่น การที่นักลงทุนต่างประเทศซื้อหลักทรัพย์ พันธบัตร ที่ดิน หรือสินทรัพย์อื่นๆ ตลอดจนเงินที่ชาวต่างประเทศฝากไว้กับธนาคารเหล่านี้ถือเป็นการไหลเข้าของเงินทุน แต่การเป็นนักลงทุนไทยไปซื้อสินทรัพย์ต่างๆ ในต่างประเทศหรือฝากเงินไว้กับธนาคารต่างประเทศ จัดว่าเป็นการไหลออกของเงินทุน

การศึกษาในครั้งนี้จะให้ความสำคัญกับการซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศ นั่นคือ ให้ความสนใจกับบัญชีเดินสะพัดในส่วนของคุณการการค้าโดยต้องการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อ

มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศใดประเทศหนึ่งจากประเทศอื่นๆ โดยปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการนำเข้าของประเทศใดประเทศหนึ่ง มีรายละเอียดดังนี้

1. มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับรายได้ที่แท้จริงของผู้บริโภคภายในประเทศ ผู้บริโภคที่มีรายได้ที่แท้จริงสูงย่อมสามารถซื้อสินค้าและบริการที่มีราคาสูงกว่าและซื้อในปริมาณที่มากกว่า ผู้บริโภคที่มีรายได้ต่ำ โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้สูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเปลี่ยนไป คือ ผู้บริโภคจะลดการบริโภคสินค้าที่มีราคาและคุณภาพต่ำ แต่จะหันไปบริโภคสินค้าที่มีราคาแพงและมีคุณภาพสูงเพิ่มมากขึ้น

2. มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับราคาสินค้านำเข้า สินค้าโดยทั่วไปเมื่อมีราคาแพงขึ้น ความต้องการหรือปริมาณที่ผู้บริโภคต้องการซื้อจะน้อยลง ในทางตรงกันข้ามสินค้าที่มีราคาถูกลง ความต้องการของผู้บริโภคจะเพิ่มมากขึ้น

3. มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับราคาสินค้านำเข้าของกลุ่ม กล่าวคือ ถ้าราคาสินค้าของกลุ่มลดลง จะทำให้ปริมาณความต้องการหรือปริมาณการนำเข้าของประเทศผู้นำเข้าเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าราคาสินค้าของกลุ่มแพงขึ้นความต้องการของผู้บริโภคลดลง

4. มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1 หน่วยกับเงินในประเทศ เนื่องจากรายได้ของประเทศส่วนหนึ่งจะถูกใช้เพื่อนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ หากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศลดลงเท่ากับว่าประเทศนั้นมีรายได้เพิ่มขึ้น ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าและบริการที่นำเข้าจากต่างประเทศได้มากขึ้น หากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพิ่มขึ้น เท่ากับว่าประเทศนั้นมีรายได้ลดลง ผู้บริโภคก็จะซื้อสินค้าและบริการที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลง

ความสัมพันธ์ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งกับปัจจัยที่กำหนดความต้องการในสินค้า แสดงได้ดังนี้

$$M = f(Y, P_a, P_b, E_a)$$

โดยที่

$$M = \text{มูลค่าการนำเข้าสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง}$$

Y	=	รายได้ประชาชาติของประเทศผู้นำเข้า
P_a	=	ระดับราคาสินค้านำเข้าของประเทศผู้นำเข้า
P_b	=	ระดับราคาสินค้านำเข้าของประเทศคู่แข่ง
E_a	=	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1 หน่วยกับเงินในประเทศ

นั่นคือ อุปสงค์รวมของการนำเข้าสินค้าขึ้นอยู่กับรายได้ประชาชาติของประเทศผู้นำเข้า ระดับราคาสินค้านำเข้าและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ อีก เช่น จำนวนประชากร รสนิยมของผู้บริโภค สภาพภูมิศาสตร์ เป็นต้น

แนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์ (วันรักษ์ มิ่งมณีนากิน, 2545: 49-60)

เป็นการวัดเพื่อดูปฏิกิริยาการตอบสนองของปริมาณซื้อที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่มีส่วนกำหนดต่าง ๆ เช่น ราคาและรายได้ เป็นต้น ในกรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เช่น การนำเข้าและการส่งออก เป็นต้น ก็สามารถใช้ค่าความยืดหยุ่นอธิบายให้ทราบถึงการตอบสนองของปริมาณซื้อต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่มีส่วนกำหนดต่าง ๆ ได้ เช่น ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์นำเข้าต่อราคาสินค้านำเข้าและบริการ บอกให้ทราบว่า เมื่อปัจจัยที่มีส่วนกำหนดปริมาณนำเข้าเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะทำให้ปริมาณนำเข้าเปลี่ยนแปลงไปเท่าใด ซึ่งมีประโยชน์อย่างมากในการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์และการวางนโยบายทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้น ความยืดหยุ่นของอุปสงค์แบ่งตามปัจจัยที่มีส่วนกำหนดปริมาณซื้อได้ 3 ประเภท ดังนี้

1. ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price Elasticity of Demand) หมายถึง ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อต่อร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า โดยมีสูตรดังนี้

$$\text{ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา} = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ}}{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า}}$$

2. ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ (Income Elasticity of Demand) หมายถึง ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อต่อร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของรายได้ โดยมีสูตรดังนี้

$$\text{ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้} = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ}}{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของรายได้}}$$

3. ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาของสินค้าอื่น ๆ หรือความยืดหยุ่นไขว้ (Cross Price Elasticity of Demand) หมายถึง ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อสินค้า X ต่อร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า Y โดยมีสูตรดังนี้

$$\text{ความยืดหยุ่นไขว้} = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อสินค้า X}}{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า Y}}$$

ลักษณะของความยืดหยุ่นของอุปสงค์ แบ่งเป็น 5 ประเภท ดังนี้

1. อุปสงค์ไม่มีความยืดหยุ่นเลย (Perfectly Inelastic Demand) นั่นคือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์เท่ากับศูนย์ หมายความว่า ปริมาณซื้อจะไม่เปลี่ยนแปลง เมื่อราคาเปลี่ยนแปลง
2. อุปสงค์มีค่าความยืดหยุ่นน้อย (Inelastic Demand) นั่นคือ ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงปริมาณซื้อจะน้อยกว่าร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคา ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์จะมากกว่าศูนย์ แต่น้อยกว่าหนึ่ง
3. อุปสงค์มีค่าความยืดหยุ่นคงที่ (Unitary Elastic Demand) นั่นคือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์เท่ากับหนึ่ง หมายความว่า ราคาและปริมาณซื้อเปลี่ยนแปลงในร้อยละที่เท่ากัน
4. อุปสงค์มีค่าความยืดหยุ่นมาก (Elastic Demand) นั่นคือ ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงปริมาณซื้อจะมากกว่าร้อยละการเปลี่ยนแปลงราคา ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์จะมากกว่าหนึ่ง
5. อุปสงค์มีค่าความยืดหยุ่นมากที่สุด (Perfectly Elastic Demand) นั่นคือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์เท่ากับอนันต์ (Infinity) หมายความว่า ปริมาณซื้อจะเพิ่มขึ้นโดยไม่จำกัด ถ้าราคาสินค้ายังอยู่ในระดับเดิม แต่ปริมาณซื้อจะไม่มีเลข ถ้าราคาสินค้าสูงขึ้นแม้เพียงเล็กน้อย

แนวคิดเกี่ยวกับภาษีศุลกากร (เกสร จันทรัฐรัตน์, 2538: 240-241)

ภาษีศุลกากรเป็นภาษีที่เก็บจากสินค้าข้ามเขตแดนประเทศ ภาษีศุลกากรที่สำคัญที่สุดคือ ภาษีนำเข้า (Import Duties) ซึ่งเก็บจากสินค้าเข้าของประเทศทุกชนิด การเก็บภาษีประเภทนี้มีจุดประสงค์เพื่อเป็นการคุ้มกัน ผู้ผลิตภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตต่างประเทศได้ แต่สำหรับประเทศที่กำลังพัฒนา การเก็บภาษีนำเข้ามีจุดประสงค์เพื่อเป็นรายได้ของรัฐและเป็นการคุ้มกันด้วยโดยทั่วไปการจัดเก็บภาษีศุลกากรมี 3 ลักษณะดังนี้

1. เก็บตามราคา (Ad Valorem Tariff) คือ ชนิดของภาษีที่คิดเป็นร้อยละของมูลค่าหรือราคาสินค้า ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อมีการเก็บภาษีตามราคา เป็นดังนี้

	P_d	=	$P_m (1 + T_a)$
โดยที่	P_d	=	ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อรวมภาษี
	P_m	=	ราคาสินค้านำเข้า
	T_a	=	อัตราภาษีคิดเป็นร้อยละของมูลค่าหรือราคา

2. เก็บตามสภาพ (Specific Tariff) คือ ชนิดของภาษีที่กำหนดอัตราต่อสินค้าหนึ่งหน่วยเป็นจำนวนที่แน่นอนลงไป ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อมีการเก็บภาษีตามสภาพ เป็นดังนี้

	P_d	=	$P_m + T_s$
โดยที่	P_d	=	ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อรวมภาษี
	P_m	=	ราคาสินค้านำเข้า
	T_s	=	อัตราภาษีต่อสินค้าหนึ่งหน่วย

3. เก็บแบบผสม (Compound Tariff) คือชนิดของภาษีที่เก็บทั้งแบบตามสภาพและราคารวมกัน เช่น อัตราภาษีรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 40 ของราคานำเข้า และอัตราภาษีรถจักรยานคันละ 200 บาท ถ้าราคานำเข้ารถจักรยานคันหนึ่งเท่ากับ 1000 บาท แสดงว่าต้องเสียภาษีเท่ากับ 600 บาท

ภาษีที่เก็บตามราคามีประโยชน์ในการแก้ปัญหาดุลการชำระเงินระหว่างประเทศได้สะดวกกว่าภาษีที่เก็บแบบตามสภาพและการปรับตัวเองในระยะเวลาที่มีเงินเฟ้อ เพราะเมื่อราคาสินค้าสูง

รัฐบาลก็จะมีรายได้มากขึ้นไปด้วย นอกจากนั้นภาษีที่เก็บแบบตามราคายังใช้ได้กับสินค้าที่มีคุณภาพหลายขนาดได้อีกด้วย

แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i (Baldwin and Murray, 1977: 30-45)

จากการที่ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาของสินค้านำเข้าแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าต่อเปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงของราคา ดังนี้ คือ

$$E = \frac{\Delta Q \cdot P}{\Delta P \cdot Q}$$

กำหนดให้

E	=	ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาของสินค้านำเข้า
ΔQ	=	การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าสินค้าระหว่างปีที่ $t=0$ กับ $t=1$
ΔP	=	การเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้านำเข้าระหว่างปีที่ $t=0$ กับ $t=1$
Q_0	=	ปริมาณการนำเข้าสินค้า ณ ปีที่ $t=0$
P_0	=	ราคาสินค้านำเข้า ณ ปีที่ $t=0$

ในการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสินค้าเข้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j มีการลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าให้แก่ประเทศ i มีข้อสมมติว่าค่าความยืดหยุ่นต่อราคาของสินค้าเข้าของประเทศ j มีลักษณะไม่จำกัด (Infinite) กล่าวคือ ประเทศ j สามารถทำการนำเข้าเพิ่มขึ้นได้อย่างไม่จำกัดจำนวน โดยปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าให้แก่ประเทศ i มีดังนี้

1. มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i ก่อนที่ประเทศ j จะลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i
2. ระดับอัตราภาษีนำเข้าก่อนที่ประเทศ j จะลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i
3. ระดับอัตราภาษีนำเข้าหลังที่ประเทศ j จะลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i
4. ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้านำเข้าของประเทศ j จากประเทศ i

โดยสูตรในการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่านำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i คือ

$$\Delta M_t = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_0} \right) EM_0$$

กำหนดให้

ΔM_t = การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j เมื่อมีการลดภาษี

t_0 = อัตราภาษีนำเข้าก่อนที่มีการลดภาษีของประเทศ j ณ ปีที่ $t = 0$

t_1 = อัตราภาษีนำเข้าหลังที่มีการลดภาษีของประเทศ j ณ ปีที่ $t = 1$

E = ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ประเทศ j ที่มีต่อราคาสินค้านำเข้า

M_0 = มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศ j จากประเทศ i ณ ปีที่ $t = 0$

การศึกษาผลกระทบของการลดภาษีต่อการนำเข้าสินค้าเป็นการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ เมื่อมีการลดภาษี ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวขึ้นอยู่กับส่วนต่างระหว่างอัตราภาษีที่ประเทศ j จัดเก็บหลังจากที่มีการลดภาษีและก่อนลดภาษี ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคาของสินค้านำเข้าของประเทศ j และมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i ก่อนที่ประเทศ j จะลดภาษีนำเข้า โดยสมการการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าดังกล่าวข้างต้นมีที่มาจากการหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคาของสินค้านำเข้าของประเทศ j โดยใช้สูตรต่อไปนี้

$$\text{จากค่า } E = \frac{\Delta Q \cdot P_0}{\Delta P \cdot Q_0}$$

$$\text{หรือ } \Delta Q = \frac{\Delta P \cdot E \cdot Q_0}{P_0}$$

จากแนวคิดการเก็บภาษีศุลกากรแบบเก็บตามราคา จะเห็นว่าราคาสินค้านำเข้าจากประเทศ j หมายถึง ผลบวกของราคานำเข้า (P_{cif}) + ภาษีนำเข้า ดังนั้น

$$P_0 = P_{cif}(1 + t_0)$$

$$P_1 = P_{cif}(1 + t_1)$$

กำหนดให้ $\Delta P = P_0 - P_1$

นำค่า P_0 และ P_1 ไปแทนใน $\frac{\Delta P}{P_0}$

จาก $\frac{\Delta P}{P_0} = \frac{P_0 - P_1}{P_0}$

จะได้ $\frac{\Delta P}{P_0} = \frac{P_{cif}(1 + t_0) - P_{cif}(1 + t_1)}{P_{cif}(1 + t_0)}$

$$\frac{\Delta P}{P_0} = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_0} \right)$$

นำไปแทนใน ΔQ จะได้

$$\Delta Q = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_0} \right) E \cdot Q_0$$

นำ P_0 คูณตลอด จะได้

$$P_0 \cdot \Delta Q = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_0} \right) E \cdot P \cdot Q_0$$

จากมูลค่าการนำเข้า(M) = ราคา(P) x ปริมาณการนำเข้า(Q) เมื่อราคาถูกกำหนดตามค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์การนำเข้ามีค่าอยู่อย่างไม่จำกัดจึงทำให้ราคามีค่าคงที่

จะได้ $\Delta M = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_0} \right) E \cdot M_0$

บทที่ 3

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย การส่งออกรถยนต์ไทยไปออสเตรเลีย และการทำความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย

ในบทนี้เป็นการอธิบายสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย การส่งออกรถยนต์ของ
ไทยไปยังออสเตรเลียและการทำความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย ซึ่งก่อนที่จะกล่าวถึงการ
ส่งออกดังกล่าว จะเป็นการอธิบายถึงประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ภาพรวม
อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและสถานะของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในปัจจุบัน นโยบายต่างๆของ
รัฐบาลที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทย สภาพทั่วไปของประเทศออสเตรเลีย สถานะการผลิตของ
อุตสาหกรรมรถยนต์ของออสเตรเลีย การส่งออกรถยนต์ของไทยไปออสเตรเลีย ความเป็นมา
ความตกลงทางการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย และรายละเอียดความตกลงทางการค้าเสรีไทย -
ออสเตรเลีย ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ถือเป็น
อุตสาหกรรมหลักในการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม เพราะเป็นอุตสาหกรรม
ที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นอีกเป็นจำนวนมาก ประเทศไทยก็เช่นกันได้มีการสนับสนุน
และส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศ และนับได้ว่าเป็น
อุตสาหกรรมแรกที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีบทบาทในการพัฒนาโดยตรง ดังสรุปประวัติความ
เป็นมาต่อไปนี้

ตารางที่ 4 ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
2504	มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกของประเทศไทยคือ บริษัทอุตสาหกรรมไทย มอเตอร์ จำกัด สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์มีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเพียงยาง แบตเตอรี่ และแหวนดับ
2512	กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2512 เพื่อกำหนดนโยบายและวิธีการต่างๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ให้เป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในที่สุด โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มีประกาศยกเลิกให้การส่งเสริมการลงทุนโรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งขณะนั้นมีอยู่ทั้งสิ้น 9 โรงงาน และในปีเดียวกัน กรมศุลกากรประกาศให้ยาง แบตเตอรี่ หม้อน้ำ และแหวนดับไม่นับรวมอยู่ใน CKD (Complete Knock Down) เนื่องจากการนำเข้า CKD สามารถนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ได้จากต่างประเทศในอัตราพิเศษ จึงไม่ควรนับชิ้นส่วนที่สามารถผลิตได้ในประเทศรวมอยู่ด้วย
2514	กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ฉบับแรกโดยมีสาระสำคัญกำหนดให้โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมของวัตถุดิบประกอบทั้งหมด ภายในกำหนดระยะเวลา 2 ปีพร้อมนี้ได้ระงับการตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นใหม่เป็นการชั่วคราวกำหนดระยะเวลา 5 ปีเพื่อให้มีการแข่งขันในขอบเขตอันควรและเดือนกรกฎาคมในปีเดียวกันได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับแรกขึ้น โดยสาระสำคัญคือการจำกัดจำนวนแบบรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศและกำหนดการให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคมพ.ศ. 2516 โดยมีวัตถุประสงค์ของนโยบายดังนี้

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	1) สนับสนุนการประกอบรถยนต์ภายในประเทศทดแทนรถยนต์สำเร็จรูป 2) ปรับปรุงโรงงานประกอบรถยนต์ที่ตั้งอยู่แล้วและที่จะตั้งขึ้นใหม่ให้เป็นโรงงานผลิตรยนต์อย่างแท้จริง 3) สนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์
2515	กระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับแรกที่ประกาศเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2514 และประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ฉบับใหม่แทน โดยมีสาระสำคัญคือไม่มีการจำกัดจำนวนแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ และกำหนดให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2518
2516	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดอัตราร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุก/รถยนต์โดยสารประเภท Chassis with Engine ในอัตราร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518
2517	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดอัตราร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุก/โดยสาร ประเภท Chassis with Windshield ให้ใช้ในอัตราเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2518
2518	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศสูตรการคำนวณการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศโดยใช้ราคาและภาษีอากรของชิ้นส่วนเป็นข้อมูลในการคำนวณ
2520	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศปรับปรุงแก้ไขนโยบายอุตสาหกรรมจักรยานยนต์ในเรื่องวิธีการคำนวณการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศ โดยกำหนดมูลค่าร้อยละของส่วนประกอบและอุปกรณ์จักรยานยนต์แต่ละรายการ

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	เป็นการตายตัวเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ พร้อมทั้งนี้ได้กำหนดให้โรงงานประกอบจักรยานยนต์ในประเทศเพิ่มการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเป็นร้อยละ 70 ภายในกำหนดเวลา 2 ปี รวมทั้งได้ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบจักรยานยนต์
2521	กระทรวงพาณิชย์ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปและห้ามนำเข้าจักรยานยนต์สำเร็จรูปทั้งนี้เพื่อเป็นการลดการขาดดุลการค้าและกระทรวงการคลังประกาศขึ้นอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งของ CKD จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 และ CBU จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 เพื่อลดการขาดดุลการค้าและคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศกระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดตารางมาตรฐานของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง โดยยกเลิกสูตรการคำนวณมูลค่าร้อยละของการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของรถยนต์นั่ง ซึ่งใช้ราคาและภาษีอากรของชิ้นส่วนเป็นข้อมูลในการคำนวณ และเปลี่ยนเป็นการคำนวณมูลค่าร้อยละให้แต่ละชิ้นส่วนของรถยนต์มีค่าที่เป็นตารางมาตรฐานที่แน่นอน เนื่องจากสูตรเดิมนั้นมูลค่าร้อยละจะเปลี่ยนแปลงไปตามราคาลงของชิ้นส่วนและอัตราแลกเปลี่ยน การกำหนดสูตรใหม่โดยกำหนดตารางมาตรฐานที่แน่นอนจะช่วยให้การวางแผนการใช้ชิ้นส่วนล่วงหน้าได้ดีกว่า และในเดือนสิงหาคมปีเดียวกันกระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยการให้เพิ่มเป็นร้อยละ 35 ภายใน 2 ปีแรก และปีต่อ ๆ ไปให้เพิ่มร้อยละ 5 ต่อปีจนครบร้อยละ 50 และได้ห้ามเพิ่มการประกอบจำนวนรุ่น (Series) ของรถยนต์นั่งเพิ่มจากที่เคยประกอบอยู่เดิมรวมทั้งการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่
2522	กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกสูตรการคำนวณมูลค่าร้อยละของรถยนต์บรรทุก/รถยนต์โดยสารฉบับเดิม และกำหนดตารางมาตรฐานการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารขึ้นใหม่เช่นเดียวกับ

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	รถยนต์นั่ง พร้อมกันนี้ให้เพิ่มการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปีเป็นระยะเวลา 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดในแต่ละประเภทดังนี้ 1) ประเภท Chassis with Cab จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มเป็นร้อยละ 50 2) ประเภท Chassis with Windshield จากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 45 3) ประเภท Chassis with Engine จากเดิมร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 40 ในเดือนธันวาคมปีเดียวกันนี้กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก ซึ่งมีสาระสำคัญคือให้โรงงานประกอบยานยนต์ในส่วนที่จะประกอบรถเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้รับการยกเว้นข้อกำหนดการใช้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม แต่ให้ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อนุญาตให้เลือกใช้
2523	คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ประกาศหลักเกณฑ์การปฏิบัติของการประกอบรถยนต์ประเภทแวน ตู้ และจ๊อป โดยรถยนต์ประเภทแวน (ไม่ว่าจะเป็นตู้ทึบหรือกระจกโปร่ง) ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง ส่วนรถตู้ (ไม่ว่าจะเป็นตู้ทึบหรือกระจกโปร่ง) และประเภทจ๊อปนั้นหากนำเข้าในลักษณะสมบูรณ์ครบชุดให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์นั่ง แต่หากนำเข้าในลักษณะ Chassis with Windshield หรือ Chassis with Engine ให้ถือปฏิบัติตามนโยบายรถยนต์บรรทุก/รถยนต์โดยสาร ต่อมาคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้สำหรับรถยนต์บรรทุก 7 รายการ คือ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหน้าและหลัง ยางนอกและยางใน กระจกนิรภัย และครัมเบรกหน้าและหลัง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
2525	ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม ซึ่งตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ได้จัดให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่จะต้องปรับโครงสร้างใหม่ และสืบเนื่องมาจากการพิจารณาของคณะกรรมการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมร่วมกับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เห็นสมควรให้ระงับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 เนื่องจากเห็นว่าชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศแพงกว่าที่นำเข้ามาก
2526	กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้ประกาศหยุดการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งไว้ที่ร้อยละ 45 และส่วนที่เกินร้อยละ 45 จะกำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับต่อไป
2527	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งได้รวมกันทั้งหมดไม่เกิน 42 รุ่น (Series) โดยแต่ละรุ่นไม่เกิน 2 แบบ (Model) และแต่ละแบบให้มีตัวถังได้แบบเดียวและใช้เครื่องยนต์ขนาดเดียวแต่ให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด นอกจากนี้หากรถยนต์นั่งรุ่นใดไม่มีการประกอบในปีหนึ่งปีใด จะยกเลิกสิทธิการประกอบและไม่มีการทดแทนรุ่นที่ยกเลิกนั้น ทั้งนี้เพื่อลดจำนวนแบบของรถยนต์นั่งที่มีอยู่ให้น้อยลง และในเดือนตุลาคม กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศใช้ระบบท่อไอเสียเฉพาะที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2528 เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศและเพื่อขจัดปัญหามลภาวะ รวมทั้งเป็นการยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ และในเดือนธันวาคม กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้สำหรับรถยนต์นั่งเป็นรายปีระหว่างปีพ.ศ.2529 - 2531 โดยในปีแรกกำหนดให้ใช้ 67 รายการ ปีที่ 2 เพิ่มขึ้นอีก 42 รายการเป็น 109 รายการ และปีที่ 3 เพิ่มขึ้นอีก 56 รายการ เป็น 165 รายการ เพื่อให้มีการใช้ชิ้นส่วนรายการเดียวกันมากขึ้น ซึ่งจะ

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	เป็นการลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนลง นอกจากนี้กระทรวงอุตสาหกรรมยังประกาศนโยบายอุตสาหกรรมจักรยานยนต์เพิ่มเติม โดยกำหนดให้มีการใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศเป็นรายการบังคับควบคู่ไปกับนโยบายเดิม
2528	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้สำหรับรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก (รถกระบะ) เป็นรายปีระหว่างปีพ.ศ.2529 - 2531 เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับรถยนต์นั่ง ดังนี้ 1) รถกระบะที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ปีที่ 1 มี 70 รายการ ปีที่ 2 เพิ่มขึ้น 18 รายการ รวมเป็น 88 รายการ ปีที่ 3 เพิ่มขึ้น 23 รายการ รวมเป็น 111 รายการ 2) รถกระบะที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ปีที่ 1 มี 60 รายการ ปีที่ 2 เพิ่มขึ้น 24 รายการรวมเป็น 84 รายการ ปีที่ 3 เพิ่มขึ้น 19 รายการ รวมเป็น 103 รายการ ในเดือนมิถุนายน กระทรวงพาณิชย์ประกาศอนุญาตนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซี และกระทรวงการคลังได้ประกาศเพิ่มอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดดังกล่าว จากเดิมร้อยละ 150 เป็นร้อยละ 200 และในเดือนกันยายน คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศอนุญาตให้มีการย้ายการประกอบรถยนต์นั่งและประกอบรถยนต์นั่งรุ่นเดียวกันต่างโรงงานได้ เพื่อให้มีการใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่มีอยู่ให้ได้ประโยชน์เต็มที่โดยไม่จำเป็นต้องลงทุนเพิ่ม
2529	คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เปลี่ยนแปลงจากการกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ของรถยนต์นั่งเป็นรายปี มากำหนดเป็นรูปแบบชิ้นส่วนบัญชี ก. และบัญชี ข. โดยให้ใช้บัญชี ก. ทุกรายการ และให้เลือกใช้จากบัญชี ข. เพิ่มขึ้นซึ่งต้องมีมูลค่าทั้งสองบัญชีรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 ทั้งนี้เพื่อให้การใช้ชิ้นส่วนใน

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	ประเทศของรถยนต์นั่งเหมาะสมกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ซึ่งตกต่ำอยู่ในขณะนั้น และในปีเดียวกันได้ประกาศกำหนดให้รถยนต์ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 เป็นต้นไป ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ
2532	คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ออกประกาศกำหนดให้รถยนต์บรรทุกเล็ก (รถกระบะ) ที่ประกอบในประเทศที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 2,500 ลบ.ซม. ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ และในปีเดียวกันกระทรวงอุตสาหกรรมได้ยกเลิกประกาศนโยบายรถยนต์นั่ง โดยได้ออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมใหม่แทน ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่แต่ขยายโรงงานได้ รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศที่กำหนดบังคับใช้ในบัญชี ก. ทุกรายการและเลือกใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศบัญชี ข. เพิ่มเติม เมื่อรวมกันแล้วต้องมีมูลค่าร้อยละไม่น้อยกว่า 54 และจะอนุญาตให้มีการประกอบรถยนต์นั่งเพื่อจำหน่ายในประเทศได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ
2533	กระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งโดยให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรีไม่จำกัดรุ่น (Series) ทั้งนี้เพื่อให้นโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงประโยชน์ที่ผู้บริโภคสมควรได้รับ
2534	กระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแทนประกาศเดิมทั้งหมด โดยมีสาระสำคัญคือ กำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กใช้ชิ้นส่วนในประเทศที่เป็นบัญชีกำหนดให้ใช้ทุกรายการ รวมทั้งกำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1,000 ซีซี ขึ้นไป ต้องใช้

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	รถยนต์ที่ผลิตในประเทศ และคณะรัฐมนตรีได้ปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ทั้งหมด ซึ่งรวมถึงภาษีการค้าของรถยนต์ โดยรวมแล้วภาระภาษีของรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศและรถยนต์ที่ประกอบในประเทศจะลดน้อยลง ส่งผลให้ราคาของรถยนต์ที่จะจำหน่ายในประเทศลดลงกว่าเดิม เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคโดยตรง และในปีนี้กระทรวงอุตสาหกรรมยังกำหนดให้รถยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีนต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดมลพิษในระบบไอเสีย ซึ่งมีคุณสมบัติในการลดมลพิษตามมาตรฐานที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนด สำหรับกระทรวงพาณิชย์ออกประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่งและห้ามการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร
2535	กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้รถยนต์นั่งที่ได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์จัดมลพิษในระบบไอเสียแล้ว ต้องมีหัวรับน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเติมน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ตามขนาดที่กำหนดวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2535 ประเทศไทยได้ยกเลิกการเก็บภาษีการค้าเป็นการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มแทน โดยภาษีมูลค่าเพิ่มนี้ใช้อัตราเดียวในสินค้าและบริการทุกชนิด สำหรับสินค้าอื่นใดที่มีเหตุผลทางเศรษฐกิจที่จะเก็บสูงกว่าอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ให้เก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มเติมจากภาษีมูลค่าเพิ่ม การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าวส่งผลให้การซื้อรถยนต์เกิดการชะลอตัว
2537	กระทรวงอุตสาหกรรมได้ปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่ง โดยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ ทั้งนี้มุ่งที่จะให้มีการลงทุนในกิจการประเภทนี้เพิ่มขึ้น และเพื่อให้เกิดการแข่งขันเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประกาศให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ โดยให้สิทธิและประโยชน์ตามเขตส่งเสริม และกระทรวงการคลังประกาศให้ส่วนลดพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ผลิตภัณฑ์ตามโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	เฉพาะยี่ห้อและรุ่นของอาเซียน (BBC Scheme) โดยจะได้ลดอัตราอากรขาเข้าร้อยละ 50 ของอัตราปกติ
2540	กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกข้อกำหนดเรื่องการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถจักรยานยนต์ แต่คงให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ตั้งแต่ 150 ซีซี ลงไป ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ กระทรวงการคลังได้กำหนดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถจักรยานยนต์ทุกุ่นในอัตราร้อยละ 3
2541	หลังจากอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้รับผลกระทบจากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 กระทรวงอุตสาหกรรมมีนโยบายปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงได้จัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เพื่อเป็นหน่วยงานหลักที่จะส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีเป้าหมายที่จะปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย
2542	มติคณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเลิกมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ สำหรับการประกอบรถยนต์นั่งตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ.2543 ตามข้อตกลงการค้าโลกที่ให้ยกเลิกอุปสรรคทางการค้าทางภาษีและที่มิใช่ภาษีซึ่งกระทรวงการคลังจึงได้วางนโยบายพิจารณาปรับโครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งจะมีผลตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 โดยพิจารณาปรับลดรายการที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศและรายการวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต
2543	ประกาศยกเลิกบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ และกระทรวงการคลังได้พิจารณาปรับโครงสร้างภาษี โดยได้พิจารณาการปรับลดภาษีตั้งแต่รายการวัตถุดิบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูป จนถึงสินค้าสำเร็จรูป
2544	ในวันที่ 31 ธันวาคม มีประกาศกระทรวงการคลังเรื่องการลดอัตราและการยกเว้น

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	อากรศุลกากรตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์คือการลดอัตราอากรแก่ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบไม่ว่าจะเป็นของตามพิกัดใดที่นำเข้ามาเพื่อประกอบหรือผลิตเป็นยานบกตามตอนที่ 87 ได้แก่ การนำเข้ามาเพื่อประกอบหรือผลิตยานยนต์ตามประเภท 87.02, 87.03, 87.04, 87.05 และชิ้นส่วนที่นำเข้ามาเพื่อผลิตหรือประกอบเป็นแชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งตามประเภท 87.06 และในปีเดียวกันสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและสถาบันยานยนต์ ได้ร่วมกันจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปีพ.ศ. 2545 - 2549 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) กำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และกำหนดกลยุทธ์ มาตรการ และแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสอดคล้องกับโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศ สถานภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ตลอดจนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการพัฒนาด้านอื่น ๆ 2) กำหนดบทบาทของกระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ด้านนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเชื่อมโยงสอดคล้องประสานไปในทิศทางเดียวกัน 3) ทราบปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และในขณะนี้แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปีพ.ศ.2550 -2554 อยู่ระหว่างการค้าเนินงาน
2545	นโยบายทางด้านภาษีรถยนต์ได้มีการเปลี่ยนแปลง ปรับปรุง โดยรัฐบาลมีนโยบายที่จะปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์รูปแบบใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์คือให้มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์ตามสภาพรถยนต์ในการใช้งานจริง มีโครงสร้าง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	การจัดเก็บภาษีที่เป็นธรรมและไม่ซับซ้อน และเอื้อต่อการพัฒนาเทคโนโลยีและความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิต สำหรับอัตราอากรศุลกากรนั้น สำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้พิจารณาดำเนินการปรับปรุงอัตราอากรให้เข้าสู่โครงสร้างการผลิต 3 ขั้นตอน คือ วัตถุดิบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูป และสินค้าสำเร็จรูป เพื่อให้สัมพันธ์กับข้อผูกพันการค้าระหว่างประเทศ โดยในปีพ.ศ.2546 อัตราอากรขาเข้าของสินค้าทุกชนิดภายใต้ข้อผูกพันอาเซียนจะต้องปรับลดลงเหลือร้อยละ 0 - 5 รวมถึงสินค้านำเข้าและชิ้นส่วนยานยนต์ด้วย โดยการลดจะทยอยพิจารณาตามความเหมาะสม
2546	สำนักงานเศรษฐกิจการคลังพิจารณาดำเนินการปรับปรุงอัตราอากรให้เข้าสู่อัตราอากรตามโครงสร้างการผลิต 3 ขั้นตอน (วัตถุดิบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูป และสินค้าสำเร็จรูป) ซึ่งจะต้องปรับลดลงให้เหลือร้อยละ 0 - 5 ดังนั้น จากโครงสร้างภาษีใหม่จะทำให้สินค้าในตอนที่ 87 เมื่อแบ่งกลุ่มสินค้าตามขั้นตอนการผลิตจะอยู่ในกลุ่มของสินค้าสำเร็จรูปทั้งหมดมีอัตราอากรเป้าหมายของสินค้ากลุ่มสำเร็จรูปที่จะประกาศใหม่ คือ ร้อยละ 10 นอกจากนี้อัตราอากรขาเข้าของสินค้าทุกชนิดภายใต้ข้อผูกพันอาเซียนจะต้องปรับลดลงเหลือร้อยละ 0 - 5 รวมถึงสินค้านำเข้าและชิ้นส่วนยานยนต์ด้วยกันยายนพ.ศ.2546 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ปรับปรุงโครงสร้างพิกัดอัตราศุลกากรตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยการปรับปรุงครั้งนี้มีสินค้าในกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์รวมอยู่ด้วย 79 ประเภทย่อย โดยมีการปรับปรุงอัตราศุลกากร 39 ประเภทย่อยส่วนอีก 40 ประเภทย่อยอยู่ในกลุ่มสินค้าที่สงวนเก็บไว้ใช้ประโยชน์เพื่อการเจรจาต่อรองการค้าระหว่างประเทศ สำหรับ 39 ประเภทย่อยที่มีการปรับปรุงอัตราศุลกากร แบ่งเป็นการปรับเข้าโครงสร้างทันทีจำนวน 2 รายการ ทยอยปรับลดเข้าโครงสร้างในปี พ.ศ. 2548 จำนวน 10 รายการ และปรับลดแต่ยังสูงกว่าโครงสร้างจำนวน 27 รายการ สำหรับรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	1) ปรับลดอัตราอากรเพื่อให้เข้าสู่อัตราอากรตามโครงสร้างทันทีได้แก่ เครื่องยนต์ที่ใช้กับอากาศยานและส่วนประกอบ
	2) ปรับลดอัตราอากรลงทันทีแต่ยังสูงกว่าอัตราอากรตามโครงสร้างฯได้แก่ ยานยนต์สำหรับขนส่งของ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ เป็นต้น
	3) ทขอปรับลดอัตราอากรลงในอัตราปีละเท่าๆกัน และเข้าสู่อัตราอากรตามโครงสร้างฯปีพ.ศ.2548 ได้แก่ เครื่องยนต์สำหรับยานบกและส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ เป็นต้น
	4) ปรับลดอัตราอากรแก่ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบไม่ว่าจะเป็นของตามพิกัดประเภทใด (CKD) ที่นำเข้ามาประกอบหรือผลิตเป็นรถยนต์หรือยานยนต์ตามประเภท 87.03 และประเภท 87.04 (เฉพาะรถบรรทุกชนิดแวน ชนิดปิกอัพ และรถที่มีลักษณะคล้ายกับรถดังกล่าว) จากอัตราร้อยละ 33 ลงเหลือร้อยละ 30
	5) ปรับลดอัตราอากรแก่ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบไม่ว่าจะเป็นของตามพิกัดประเภทใด(CKD)ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบหรือผลิตเป็นแชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งตามประเภท87.06 สำหรับรถยนต์หรือยานยนต์ตามประเภท87.03 รถบรรทุกชนิดแวนและชนิดปิกอัพและรถที่มีลักษณะคล้ายกับรถดังกล่าวตามประเภท 87.04 จากอัตราร้อยละ 33 ลงเหลือร้อยละ 30
	6) ยกเลิกการจัดเก็บอากรพิเศษแก่ เครื่องยนต์ และรถจักรยานยนต์วันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2546 กระทรวงอุตสาหกรรมมีการจัดตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ พร้อมทั้งตั้งคณะทำงานยุทธศาสตร์ยานยนต์ เพื่อศึกษาการจัดทำแผนงานตามโครงการ Detroit of Asia และมีการเปิดตัวโครงการดังกล่าวอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2547 โดยโครงการ Detroit of Asia มีการ

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	กำหนดเป้าหมายระยะสั้นให้ปีพ.ศ. 2549 จะต้องผลิตรถยนต์ได้ 1 ล้านคัน และในระยะยาวปีพ.ศ. 2553 จะต้องผลิตรถยนต์ได้ 1.8 ล้านคัน โดยร้อยละ 40 เป็นการผลิเพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีเป้าหมายให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่มีกำลังการผลิตอยู่ใน 10 อันดับแรกของโลก
2547	คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ปรับปรุงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาปรับขึ้นค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์และป้ายทะเบียน รถยนต์ และภาษีรถยนต์ประจำปี สำหรับรถยนต์ทุกประเภทเพื่อให้เกิดการใช้รถยนต์อย่างประหยัดพลังงาน นอกจากนี้ยังได้มอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการตรวจสอบดูแลการปรับลดราคาขายรถยนต์สำหรับรถยนต์ที่มีการปรับอัตราภาษีสรรพสามิตให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและสอดคล้องกับภาษีที่ลดลง การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในครั้งนี้เพื่อต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) และสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาเครื่องยนต์ที่มุ่งไปสู่การประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ซึ่งการกำหนดโครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์ตามมติคณะรัฐมนตรีข้างต้น สรุปได้ดังนี้
	1) รถยนต์นั่ง (เก๋ง/ตรวจการณ์/รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน) - ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราตามมูลค่าร้อยละ 30 - ที่มีความจุของกระบอกสูบ 2,001 - 2,500 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราตามมูลค่าร้อยละ 35 - ที่มีความจุของกระบอกสูบ 2,501 - 3,000 ซีซี และไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราตามมูลค่าร้อยละ 40

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	- ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 3,000 ซีซี หรือเกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราตามมูลค่าร้อยละ 50
	2) รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด - ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 20 - ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 50
	3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด - ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 12 - ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 50
	4) รถยนต์นั่งดัดแปลงซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด - ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงที่ประกอบกิจการเป็นธุรกิจ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนดที่มีความจุของกระบอกลูกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 3 และที่มีความจุกระบอกลูกสูบเกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 50 - ที่ดัดแปลงโดยผู้ดัดแปลงทั่วไป จัดเก็บภาษีจากมูลค่าส่วนต่อเติมหรือดัดแปลงอัตราภาษีเช่นเดียวกับรถยนต์นั่งแบบเก๋ง
	5) รถยนต์ประเภทประหยัสดพลังงาน

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	- แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 10 ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 50 - แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle) อัตราตามมูลค่าร้อยละ 10 - แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle) อัตราตามมูลค่าร้อยละ 10
	6) รถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนมีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด - ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้ อัตราตาม มูลค่าร้อยละ 20 - ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้ อัตราตามมูลค่าร้อยละ 20
	7) รถยนต์นั่งสามล้อและรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 5
	8) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาล หรือองค์การสาธารณกุศล ให้ยกเว้นภาษีเช่นเดิม
	9) รถยนต์กระบะ - ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ซึ่งมีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด อัตราตามมูลค่าร้อยละ 3 - ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,250 ซีซี ซึ่งไม่มีคุณลักษณะตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด อัตราตามมูลค่าร้อยละ 18 - ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,250 ซีซี อัตราตามมูลค่าร้อยละ 50

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
2550	คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแผนส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากล (อีโคคาร์) ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ ซึ่งแผนดังกล่าวมีผลให้ปรับลดภาษีสรรพสามิตรยนต์อีโคคาร์เหลือร้อยละ 17 จากเดิมที่เก็บร้อยละ 30 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 และเดือนมิถุนายน คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพของภาคอุตสาหกรรมพ.ศ.2551- 2555 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาประสิทธิภาพและผลิตภาพซึ่งเป็นรากฐานการเติบโตของผลิตภัณฑ์ประชาชาติที่ยั่งยืน อันนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและคุณภาพชีวิตของประชาชน เพื่อแก้ไขปัญหาตลอดจนสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันให้กับภาคอุตสาหกรรมไทย ให้สามารถอยู่รอดและแข่งขันได้ในเวทีการค้าโลก และเพื่อผลักดันให้ภาคเอกชนมีบทบาทในการพัฒนาด้วยตนเอง รวมทั้งให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพ โดยความร่วมมือกับภาครัฐในการร่วมคิดร่วมทำ (Collaboration) แนวทางการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ ได้กำหนดเป้าหมายไว้ 3 ประการ คือ - เป้าหมายที่ 1 ผลิตภาพแรงงานของภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี - เป้าหมายที่ 2 กลุ่มอุตสาหกรรมที่เข้าร่วมโครงการภายใต้แผนแม่บทฯ ในปีพ.ศ. 2551 มีจำนวน 13 กลุ่มอุตสาหกรรม และปีพ.ศ. 2555 จะเพิ่มขึ้นอีกไม่น้อยกว่า 25 กลุ่มอุตสาหกรรม - เป้าหมายที่ 3 ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการภายใต้แผนแม่บทฯ ในปีพ.ศ. 2551 มีจำนวนไม่น้อยกว่า 4,500 โรงงานและปีพ.ศ.2555 จะเพิ่มขึ้นเป็น 9,000 โรงงาน สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้รับอนุมัติงบประมาณดำเนินโครงการภายใต้แผนแม่บทฯจำนวน 102.805 ล้านบาท ภายใต้ 3 โครงการหลัก คือ โครงการพัฒนาระบบบริหารการผลิตโครงการพัฒนาศูนย์คลากระเบียงรองรับการลงทุนใน

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และโครงการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นชอบนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ ที่ช่วยประหยัดพลังงาน เชื้อเพลิงและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดเงื่อนไขการขอรับการส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้
	1) ผู้ขอรับการส่งเสริมต้องเสนอการลงทุนเป็นโครงการรวม(Package) ประกอบด้วยโครงการประกอบรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์ และการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ และมีขนาดการลงทุนของโครงการรวมไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท ทั้งการประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วน โดยได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและยกเว้นภาษีเงินได้ไม่เกิน 8 ปีในทุกเขตที่ตั้งทั้งการประกอบรถยนต์ (จำกัดวงเงินยกเว้นไม่เกินมูลค่าลงทุนของโครงการ) การผลิตเครื่องยนต์ และการผลิตชิ้นส่วนอื่นๆ
	2) มีปริมาณการผลิตจริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป รถยนต์ที่ผลิตต้องมีคุณสมบัติด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง มีอัตราการใช้เชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านมาตรฐานมลพิษ EURO 4 หรือสูงกว่า ด้านความปลอดภัยมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถ ตามมาตรฐานUNECE Reg.94 และ Reg.95
	3) การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ต้องผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์อย่างน้อย 4 ใน 5 ชิ้น ได้แก่ Cylinder Head, Cylinder Block, Crankshaft, Camshaft และ Connecting Rod และจะต้องผลิต Cylinder Head Cylinder Block และ Crankshaft โดยอย่างน้อยจะต้องมีการผลิตในขั้นตอนการ Machining

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	และในเดือนสิงหาคม กระทรวงการคลังได้นำเสนอร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิตให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้ 1) รถยนต์ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) ปรับอัตราภาษีตามมูลค่าจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 25 2) รถยนต์ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ซีซี แต่ไม่เกิน 2,500 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) ปรับอัตราภาษีตามมูลค่าจากร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 30 3) รถยนต์ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ซีซี แต่ไม่เกิน 3,000 ซีซี และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) ปรับอัตราภาษีตามมูลค่าจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 35 ซึ่งรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคนที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ต้องมีคุณลักษณะครบถ้วนทุกข้อ ดังต่อไปนี้ - มีการออกแบบที่ผลิตให้เป็นรถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 โดยโรงงานอุตสาหกรรมที่ผลิตรถยนต์รุ่นนั้นๆ โดยตรง - มีการรับประกันจากผู้ผลิตว่าสามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	- ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานมลพิษจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมไม่ต่ำกว่าระดับ มอก. 2160 – 2546 และในเดือนตุลาคม คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบมาตรการภาษีศุลกากรเพื่อสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในรถตู้โดยสารสาธารณะและการสนับสนุนให้มีการประกอบรถตู้โดยสารในประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้ - ปรับลดอัตราอากรขาเข้ารถตู้โดยสารสำเร็จรูป (เครื่องยนต์เบนซิน) ซึ่งมีจำนวนที่นั่งตั้งแต่สิบห้าคนขึ้นไป (รวมคนขับ) และมีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน ตามประเภทย่อย 8702.90.99 ที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อติดตั้งอุปกรณ์และส่วนควบสำหรับใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง และนำออกจากเขตปลอดอากร เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้เป็นรถยนต์โดยสารประจำทาง จากอัตราปัจจุบันร้อยละ 40 ลงเหลือร้อยละ 22 เป็นการชั่วคราว จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2551 โดยอัตราอากรขาเข้าที่ปรับลดดังกล่าวได้ครอบคลุมถึง (1) ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (2) ค่าใช้จ่ายการย้ายโรงงานเพื่อให้บริการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์การใช้ก๊าซธรรมชาติเข้าไปจัดตั้งในเขตปลอดอากร และ (3) การจูงใจเพื่อให้ราคารถตู้โดยสารที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงมีราคาถูกกว่ารถตู้โดยสารที่ใช้เชื้อเพลิงปกติ ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด
	- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบที่นำเข้ามาในลักษณะชิ้นส่วนสมบูรณ์ (CKD) เพื่อผลิตหรือประกอบเป็นรถยนต์โดยสาร ซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน ตามประเภท 87.02 เป็นการชั่วคราว จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2555 กระทรวงการคลังได้ออกประกาศเรื่องการยกเว้นอากรและอากรศุลกากรสำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากญี่ปุ่น เพื่อเป็นการปฏิบัติตามข้อผูกพันตามความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่นสำหรับ

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปี	ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์
	ความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 (รายละเอียดเพิ่มเติมที่ ราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2550) และกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเรื่องวิธีการในการขออนุมัตินำเข้า ชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีถิ่นกำเนิดจากญี่ปุ่น โดยได้รับสิทธิชำระภาษีตามความตกลง ระหว่างราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่นสำหรับความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ โดยมี ผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2550 กรมศุลกากรได้ออกประกาศเรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการสำหรับการยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับ ของที่มีถิ่นกำเนิดจากญี่ปุ่น โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 และในเดือนธันวาคม กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศ เรื่องคุณสมบัติ รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2550 อีกทั้งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) ได้ประกาศในราช กิจจานุเบกษาเล่ม 124 ตอนที่ 102 ก วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2550 เพื่อจัดเก็บภาษี ประจำปี สำหรับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งทางบก การขนส่งไม่ประจำทาง การ ขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด สามสิบวันนับจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาและพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 14) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 เมื่อ ตอนที่ 102 ก วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2550 เพื่อจัดเก็บภาษีประจำปี สำหรับรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงาน ไฟฟ้า หรือรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานอื่นโดยมิได้ใช้เครื่องยนต์ รถที่ขับเคลื่อน ด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน พลังงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมหรือพลังงาน อย่างประหยัดและรถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นก๊าซ ไฮโดรคาร์บอนที่ประกอบด้วยก๊าซมีเทนเป็นส่วนใหญ่เป็นเชื้อเพลิง มีผลบังคับใช้ เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับจากวันประกาศในราชกิจ

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2548)

โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

ประเทศไทยเป็นศูนย์รวมของผู้ผลิตรายานยนต์จากทั่วโลกทั้งจากญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกาเหนือและพื้นฐานการผลิตรถปิกอัพและรถจักรยานยนต์อันดับต้นๆของโลก ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยโครงสร้างการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยประกอบด้วยผู้ประกอบการหลัก 2 กลุ่มใหญ่ๆ ได้แก่

1. กลุ่มอุตสาหกรรมผู้ประกอบยานยนต์โดยตรง ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ 1 ตัน รถเพื่อการพาณิชย์อื่นๆ จำนวน 16 ราย (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 รายชื่อบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

บริษัท	ประเภทรถที่ผลิต	ยี่ห้อ
1.บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์ รถกระบะ	Chevrolet , Holden , Isuzu Subaru , Vauxhall , Opel Alfa Romeo
2. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์ รถกระบะ	TOYOTA
3.บริษัท ไทย-สวีดิช แอสเซมบลีย์ จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์ รถบรรทุก รถโดยสาร	Volvo
4. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์	Benz
5. บริษัท นิสสันดีเซล (ประเทศไทย) จำกัด	รถบรรทุกหนัก	NISSAN

ตารางที่ 5 (ต่อ)

บริษัท	ประเภทรถที่ผลิต	ยี่ห้อ
6. บริษัทบางชันเซนเนอเรล เอเชมบลี จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์ รถกระบะ รถโดยสาร รถบรรทุก	Hyundai, Honda ,Chrysler Jeep Cherokee
7. บริษัท บี เอ็ม ดับเบิลยู แมนู แฟคเจอริ่ง (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์	BMW
8. บริษัท มิตซูบิชิ ฟิวส์ ทรัค (ประเทศไทย) จำกัด	รถบรรทุก	MITSUBISHI FUSO
9. บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่ง รถกระบะ	MITSUBISHI
10.บริษัท วาย เอ็ม ซี แอสเซมบลี จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์	BMW,Volkswagaen,Seat Skoda,Peugeot,KIA ,Audi And Citroen
11.บริษัท สแกนเนีย (ไทยแลนด์) จำกัด	รถโดยสาร รถบรรทุก	SCANIA
12.บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์ รถโดยสารขนาดเล็ก รถกระบะ	NISSAN
13.บริษัท ออโต้ อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่ง รถกระบะ	FORD , MAZDA
14.บริษัท อิซูมูมอร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รถกระบะ	ISUZU

ตารางที่ 5 (ต่อ)

บริษัท	ประเภทรถที่ผลิต	ยี่ห้อ
15.บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	รถยนต์นั่ง รถเอนกประสงค์	HONDA
16.บริษัท ฮิโนโมเตอร์เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด	รถบรรทุก	HINO

ที่มา: กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและสถาบันยานยนต์ (2550)

2. กลุ่มอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ เหล็ก พลาสติก ยาง เครื่องจักรกล อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ ซึ่งในการผลิตยานยนต์ 1 คัน ต้องใช้ชิ้นส่วนต่างๆ ประมาณ 20,000-30,000 ชิ้น โดยชิ้นส่วนยานยนต์และวัสดุอุปกรณ์หลักๆ ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์ แบ่งได้เป็น 3 กลุ่มหลักคือ (1) ชิ้นส่วนที่เป็นเหล็กหล่อ (Cast Iron Engine Parts) เช่น Cylinder Blocks (2) ชิ้นส่วนที่เป็นเหล็กกล้า เช่น Chassis Frames Wheel และ Parts และ (3) ชิ้นส่วนที่มีลักษณะพิเศษทำจากเหล็กและเหล็กกล้า เหล็กที่มีรูปทรงแบน เช่น เหล็กแผ่น ริดร่อน เหล็กแผ่นริดเย็น เหล็กแผ่นเคลือบ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีส่วนของยางล้อรถยนต์ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งที่ทำจากยางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์ ซึ่งสามารถจำแนกกลุ่มอุตสาหกรรมนี้ตามระดับโครงสร้างการผลิตได้ดังนี้ (ภาพที่ 1)

2.1 ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับหนึ่ง (First Tier) เป็นผู้ที่ผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนส่งให้ผู้ประกอบการยานยนต์โดยตรง ซึ่งจะต้องมีเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนให้ได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบการยานยนต์กำหนด ส่วนใหญ่เป็นการนำเทคโนโลยีการผลิต เครื่องจักร และช่างเทคนิคเข้ามาดำเนินการวัตถุดิบหลักๆ เช่น เหล็กแผ่นริดร่อน ริดเย็น เหล็กหล่อ เป็นต้น โดยมีผู้ผลิตที่อยู่ในระดับนี้ประมาณ 648 ราย

2.2 ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับสองและรองลงมา (Second Tier & Lower Tiers) เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยหรือจัดหาวัตถุดิบเพื่อป้อนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่งหรือลำดับเหนือขึ้นไป โดยมีผู้ผลิตที่อยู่ในระดับนี้ประมาณ 1,641 รายกลุ่มอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังสามารถแบ่งเป็นกลุ่มที่สำคัญได้ดังนี้

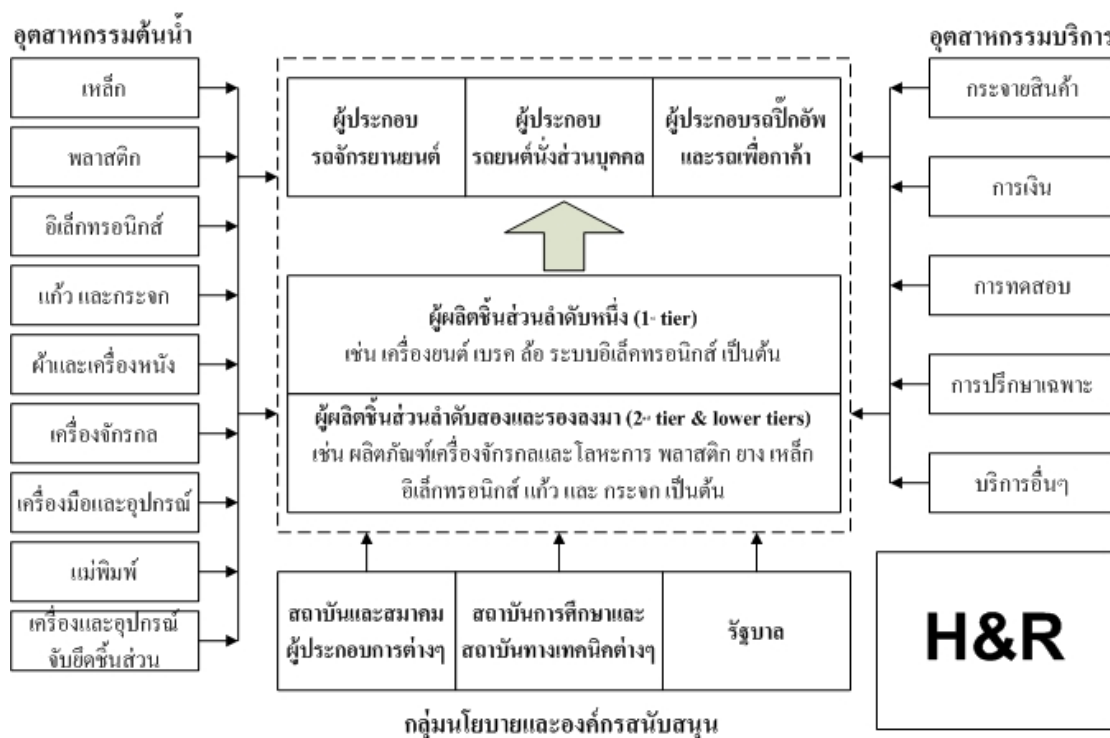
- Original Equipment Manufacturers (OEM) เป็นกลุ่มที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เช่นเบาะ ประตู เพื่อส่งไปประกอบเป็นรถใหม่ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่จะไม่ผลิตชิ้นส่วนประกอบของยานยนต์ต่างๆ ขึ้นเอง

- Replacement Equipment Manufacturers (REM) เป็นกลุ่มที่ทำการผลิตและจัดจำหน่าย ชิ้นส่วนทดแทน จะผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์เพื่อทดแทนชิ้นส่วนที่ชำรุด และรวมถึงอุปกรณ์ ตกแต่งรถยนต์ด้วย

- Rubber Fabrication เป็นกลุ่มที่ผลิตชิ้นส่วนยางเป็นส่วนประกอบ เช่น ยางรถยนต์ เข็มขัด นิรภัย เป็นต้น

สำหรับความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรมผู้ประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมผู้ผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์นั้น ในอดีตผู้ประกอบยานยนต์จะมีบทบาทอย่างมากในการให้ความช่วยเหลือ พัฒนากลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนให้ได้คุณภาพตามความต้องการของผู้ประกอบ ยานยนต์ เนื่องกนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศของรัฐบาล โดย กำหนดให้รถยนต์นั่งต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศในอัตราร้อยละ 54 รถกระบะร้อยละ 70 รถบรรทุก ใหญ่ร้อยละ 40 เป็นต้น ทำให้ผู้ประกอบรถยนต์จำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนให้ สามารถผลิตชิ้นส่วนตามความต้องการให้ได้เพื่อให้สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ครบตาม อัตราที่กำหนด แต่เมื่อนโยบายนี้มีการยกเลิกไปในปีพ.ศ. 2543 ทำให้ผู้ประกอบยานยนต์ไม่จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอีกต่อไป และสามารถจัดหาชิ้นที่ได้คุณภาพและราคาถูกที่สุดจาก ภายนอกประเทศได้ เพื่อเป็นการลดต้นทุนและเพิ่มความได้เปรียบคู่แข่งในด้านราคา ทำให้ ความสัมพันธ์ในปัจจุบันเป็นในลักษณะที่ผู้ประกอบยานยนต์เป็นผู้กำหนดคุณลักษณะของสินค้า และผู้ผลิตชิ้นส่วนจะเป็นผู้ทำหน้าที่ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์เองอย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ผลิต ชิ้นส่วนในเครือข่ายของผู้ประกอบยานยนต์นั้น บริษัทผู้ประกอบยานยนต์ได้ให้ความช่วยเหลือโดย การส่งผู้เชี่ยวชาญเข้าไปให้คำแนะนำและช่วยแก้ปัญหาทางด้านวิศวกรรม รวมทั้งการตรวจสอบ มาตรฐานจะเห็นได้ว่าความร่วมมือของผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบันมี ระดับการให้ความช่วยเหลือที่ลดลง เนื่องจากผู้ประกอบยานยนต์มีทางเลือกมากขึ้น ซึ่งผู้ผลิต ชิ้นส่วนที่มีความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพ ราคาถูก ผลิตได้ตามจำนวนที่ต้องการ สามารถส่งมอบได้ตรงเวลา และมีความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์และพัฒนาผลิตภัณฑ์ ตลอดจนมีการเลือกใช้วัตถุดิบในการผลิตได้อย่างเหมาะสม จะมีความได้เปรียบมากกว่าผู้ผลิต

ชิ้นส่วนรายอื่นๆ ซึ่งความสามารถดังกล่าวจำเป็นต้องลงทุนอย่างมากในด้านการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งจำเป็นต้องมีผู้เชี่ยวชาญทางวิศวกรรมอีกด้วย



ภาพที่ 1 โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม (2546)

ภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่บริษัทข้ามชาติหรือ MNEs (multinational enterprises) มีบทบาทสำคัญทั้งในฐานะที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีการผลิต ควบคุมกำลังการผลิตที่กระจายในประเทศต่างๆ ทั่วโลก และควบคุมช่องทางการจัดจำหน่าย (marketing channel) ในกรณีของไทย ในช่วงต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ MNEs เริ่มเข้ามาดำเนินธุรกิจในลักษณะที่จัดตั้งบริษัทร่วมทุน (joint venture) กับกลุ่มทุนภายในประเทศที่มีความคุ้นเคยกับตลาดภายในประเทศและกระบวนการกำหนดนโยบายของภาครัฐอย่างดีเพื่อประกอบรถยนต์และจำหน่ายในประเทศ อย่างไรก็ตามตั้งแต่กลางทศวรรษ 1990 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา การเปลี่ยนแปลง global strategy ของ MNEs เหล่านี้ และนโยบาย

เปิดเสรีการเข้ามาลงทุนของบริษัทต่างชาติทำให้ MNEs ได้เพิ่มบทบาทความสำคัญและเข้าดำเนินการบริหารจัดการในบริษัทเต็มที่ ในขณะที่ผู้ร่วมทุนของไทยลดบทบาทความสำคัญลงอย่างมาก ในกรณีของอุตสาหกรรมรถยนต์กำลังการผลิตกว่าร้อยละ 80 ของกำลังการผลิตรวมทั้งประเทศ (ประมาณ 1.5 ล้านคัน ในปีพ.ศ. 2550) อยู่กับ MNEs ในขณะที่โรงงานประกอบอื่นๆ ที่ยังมีคนไทยเป็นเจ้าของ (กลุ่มยন্ত্রกิจ) มีสัดส่วนเพียงไม่ถึงร้อยละ 10 ของกำลังการผลิตรวมในปัจจุบัน (ตารางที่ 6) กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยส่วนใหญ่เป็นการผลิตรถบรรทุก โดยเฉพาะรถกระบะขนาด 1 ตัน ในปี พ.ศ. 2549 ร้อยละ 57 ของกำลังการผลิตรวมเป็นการผลิตรถกระบะดีเซลขนาด 1 ตัน รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่ง ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 31 ของกำลังการผลิตรวม ส่วนที่เหลือเป็นกำลังการผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์อื่นๆ (ตารางที่ 7) อัตราการกระจุกตัวของกลุ่มผู้ผลิต (producer concentration) ในรถยนต์นั่งสูงกว่าเมื่อเทียบกับรถบรรทุก ผู้ผลิตรายใหญ่ 2 ราย ได้แก่ Toyota และ Honda มีกำลังการผลิตเกินครึ่งหนึ่งของตลาด ในปี พ.ศ. 2550 Toyota และ Honda มีกำลังการผลิตเท่ากับ 200,000 และ 120,000 คัน หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 40 และ 24 ตามลำดับ ในขณะที่ Mitsubishi (ซึ่งปัจจุบันเป็น joint venture กับ Daimler Chrysler) และ Nissan มีกำลังการผลิตเพียง 50,000 คัน และ 36,000 คัน หรือเท่ากับร้อยละ 10 และร้อยละ 7 ต่อกำลังการผลิตรวมตามลำดับ ผู้ผลิต 4 ราย มีกำลังการผลิตรวมกว่าร้อยละ 80 ของกำลังการผลิตรวมในส่วนของรถบรรทุกแม้ Toyota เป็นผู้ประกอบรถยนต์ที่มีกำลังการผลิตมากที่สุดในส่วนรถกระบะที่มีขนาดบรรทุก 1 ตัน แต่กำลังการผลิตของ Toyota เท่ากับ 200,000 คัน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.3 ส่วน Isuzu มีกำลังการผลิตเป็นอันดับสองโดยคิดเป็นร้อยละ 20 ของกำลังการผลิตรวม ในขณะที่ Auto Alliance และ GM มีสัดส่วนต่อกำลังการผลิตรวมเท่ากับร้อยละ 13 และ 16.7 ตามลำดับ เช่นกัน ในกรณีของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบการไทยมีบทบาทเพียงในช่วงต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมถึงราวกลางทศวรรษ 1990 ในช่วงต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ราวต้นทศวรรษ 1970 มีเพียง MNEs ชิ้นส่วนจำนวนหนึ่งเท่านั้นที่ตาม MNEs รถยนต์เข้ามาลงทุนด้วย สำหรับชิ้นส่วนอื่นๆ บริษัทรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศแทน

ตารางที่ 6 กำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยของผู้ผลิตรถยนต์ไทยพ.ศ. 2550

(หน่วย: คัน)

ผู้ผลิต	รถยนต์นั่ง	รถเชิงพาณิชย์อื่นๆ	รถกระบะ 1 คัน	รวม
Toyota	200,000	50,000	200,000	450,000
Mitsubishi	50,000	80,000	150,000	208,000
Isuzu	-	20,000	180,000	200,000
General Motor	40,000	-	120,000	160,000
Auto Alliance	-	5,000	150,000	155,000
Nissan	36,000	2,400	96,000	134,400
Honda	120,000	-	-	120,000
Hino	-	28,800	-	28,800
DaimlerChrysler	16,300	-	-	16,300
YMC Assembly	12,000	-	-	12,000
Volvo	10,000	-	-	10,000
BMW	10,000	-	-	10,000
รวม				1,576,500
Total Capacity	494,300(31)	186,200 (12)	896,000 (57)	(100)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือสัดส่วนต่อกำลังการผลิตรวม

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2550)

ตารางที่ 7 กำลังการผลิตรถยนต์ของผู้ผลิตรถยนต์ไทยพ.ศ. 2544 – 2550

(หน่วย: คัน)

ผู้ผลิต	2545	2546	2547	2548	2549	2550
Toyota	24,000	100,000	200,000	240,000	350,800	450,000
Mitsubishi	40,000	126,600	160,000	190,200	170,200	208,000
Isuzu	27,400	83,200	140,600	189,600	200,000	200,000
General Motor	n.a.	n.a.	40,000	40,000	100,000	160,000
Isuzu	27,400	83,200	140,600	189,600	200,000	200,000

ตารางที่ 7 (ต่อ)

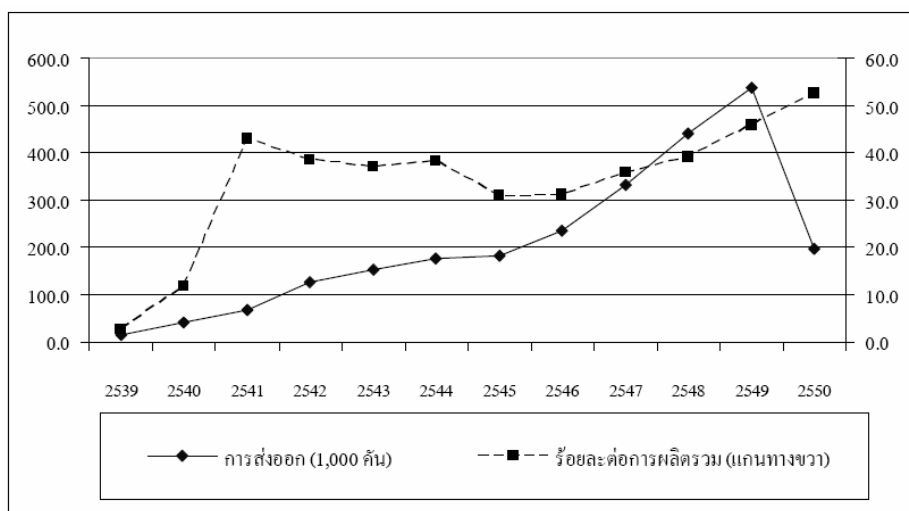
(หน่วย: คัน)

ผู้ผลิต	2545	2546	2547	2548	2549	2550
Isuzu	27,400	83,200	140,600	189,600	200,000	200,000
General Motor	n.a.	n.a.	40,000	40,000	100,000	160,000
Auto Alliance	7,200	8,400	135,000	135,000	135,000	155,000
Nissan	23,520	96,500	113,100	124,000	102,000	134,400
Honda	8,220	39,000	70,000	80,000	120,000	120,000
Hino	9,600	9,600	9,600	28,800	28,800	28,800
DaimlerChrysler	2,340	4,600	14,900	18,100	16,300	16,300
YMC Assembly	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	120,000
Volvo	6,000	6,000	6,000	6,000	10,000	10,000
BMW	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	10,000	10,000
กำลังการผลิตรวม	160,280	485,900	901,200	1,063,700	1,255,100	1,576,500
อัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปี	-	24.8	13.2	5.7	5.7	19.9

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2550)

ทั้งนี้เพราะในขณะนั้นตลาดรถยนต์ภายในประเทศยังมีขนาดที่จำกัดและความสามารถทางด้านเทคโนโลยีการผลิตของแรงงานไทยโดยรวมยังจำกัด อย่างไรก็ตามภายหลังจากที่ภาครัฐกำหนดมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตั้งแต่ปีพ.ศ.2517 ทำให้ MNEs รถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น ดังนั้น MNEs เหล่านี้จึงเริ่ม subcontract ให้ผู้ผลิตภายในประเทศและทำให้อุตสาหกรรม original equipment manufacture (OEM) ของชิ้นส่วนต่างๆ เริ่มขยายตัวในประเทศไทย ผู้ผลิตชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากประมาณ 20 ราย ในช่วงก่อนปีพ.ศ. 2513 เป็น 180 รายในช่วงปีพ.ศ. 2523 และส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการไทย MNEs ชิ้นส่วนยังคงเข้ามามีส่วนร่วมในการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศค่อนข้างจำกัดมีเพียงประมาณ 20-30 รายเท่านั้น จนกระทั่งปลายทศวรรษ 1980 ความต้องการรถยนต์ของประเทศพัฒนาแล้วชะลอตัวลง ในขณะที่การแข่งขันในอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกทวีความรุนแรงมากขึ้นในตลาดประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาต่างๆ ได้ทยอยเปิดเสรีในอุตสาหกรรมรถยนต์ของตน

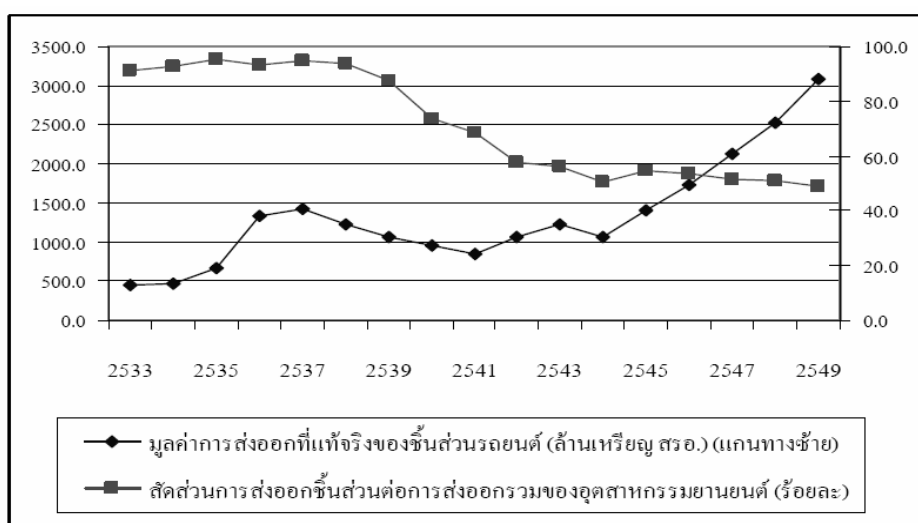
ในระดับภูมิภาค แนวโน้มดังกล่าวทำให้ MNEs รodynค์รวมกำลังการผลิต (consolidation) ที่เคยกระจายอยู่ทั่วประเทศกำลังพัฒนาแต่ละประเทศให้กระจุกอยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่ง (Hub) ในภูมิภาคหนึ่งเพื่อขายใน Hub นั้นและประเทศใกล้เคียงอื่นๆ นอกจากนั้นการผลิตรodynค์มุ่งเน้นที่ประสิทธิภาพมากขึ้น และการย้ายฐานของ MNEs จีนส่วนเข้ามาในประเทศที่เป็น Hub เพื่อร่วมกับผู้ผลิตรodynค์ในการพัฒนารodynค์และลดต้นทุนการจัดหาชิ้นส่วน ดังในกรณีของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศไทยได้รับเลือกให้เป็น hub ของ MNEs รodynค์ ดังนั้น MNE จีนส่วนจำนวนมากจึงย้ายฐานเข้ามาลงทุนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นอย่างมากจากประมาณ 30 รายในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2528 เพิ่มขึ้นกว่า 300 รายในปัจจุบัน นอกจากประเภทของชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยจะมีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้น และ MNEs เข้ามาเกี่ยวข้องมีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้นทั้งจากทวีปยุโรปและอเมริกา เช่น RW Steering & suspension, Visteon Thailand, Johnson Controls, Delphi Automotive Systems และ Tenneco Automotive จากเดิมที่ MNEs ญี่ปุ่นมีบทบาท ปัจจุบันอุตสาหกรรมรodynค์ของไทยได้ไปสู่การผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มมากขึ้น และรodynค์สำเร็จรูปได้กลายมาเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของอุตสาหกรรมโดยรวม แม้ประเทศไทยเริ่มส่งออกรodynค์ครั้งแรกในช่วงปี พ.ศ. 2530-2537 ในกรณีของบริษัท MMC สิทธิผล ณ ขณะนั้นเป็นบริษัทร่วมทุนของ Mitsubishi แต่การส่งออกมีลักษณะ one-off event ที่การส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากราว 3 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปีพ.ศ. 2530 เป็น 80 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และ 53 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปีพ.ศ. 2531 และ 2532 ตามลำดับ และลดลงเหลือน้อยกว่า 20 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หลังปี พ.ศ. 2537 การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อส่งออกของอุตสาหกรรมรodynค์เกิดขึ้นอย่างจริงจังภายหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจ โดยสัดส่วนการส่งออกต่อปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3 ในปีพ.ศ. 2539 เป็นมากกว่าร้อยละ 50 ในปี พ.ศ. 2550 (ภาพที่ 2) ช่วงระหว่างปีพ.ศ. 2533-2539 การส่งออกชิ้นส่วนรodynค์คิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 90 ของการส่งออกรวม ภายหลังปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา แม้มูลค่าการส่งออก (แท้จริง) ชิ้นส่วนรodynค์จะยังคงเพิ่มขึ้น (ภาพที่ 3) แต่มูลค่าการส่งออกรodynค์เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่า และทำให้สัดส่วนต่อการส่งออกรวม (รodynค์และชิ้นส่วน) เพิ่มขึ้น โดยในปีพ.ศ. 2549 ชิ้นส่วนรodynค์คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 50 ในปี พ.ศ. 2549 แนวโน้มการส่งออกรodynค์ในช่วงขยายตัวอย่างต่อเนื่องทั้งทางด้านปริมาณ และมูลค่าการส่งออกชี้ชัดว่าแนวโน้มดังกล่าวเป็นการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง (structural change)



ภาพที่ 2 ปริมาณการส่งออกรถยนต์และ Export-output Ratio ของอุตสาหกรรมรถยนต์พ.ศ.

2539-2550

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2550)



ภาพที่ 3 มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์และสัดส่วนต่อการส่งออกรวมในอุตสาหกรรมยานยนต์

พ.ศ. 2533-2549

หมายเหตุ: ชิ้นส่วนรถยนต์ครอบคลุมชิ้นส่วน 91 รายการของสินค้าตามการจัดหมวดหมู่ที่ HS 6-digit ในหมวด 39,40, 85 และ 87 ในขณะที่มูลค่าการส่งออกรถยนต์มาจากผลรวม

รายการ HS8701-8704

ที่มา: UN Comtrade และ World Trade Atlas (2549)

โครงสร้างตลาดส่งออกของรถยนต์สำเร็จรูปของไทยในช่วงปี พ.ศ. 2542 - 2550 โดยแบ่งย่อยออกเป็น 2 ช่วง คือระหว่างปี พ.ศ. 2542 - 2544 และปี พ.ศ.2545 - 2550 จากตารางที่ 8 ตลาดส่งออกสำหรับรถยนต์นั่งมีความแตกต่างอย่างชัดเจนระหว่าง 2 ช่วง กล่าวคือ ในช่วงปี พ.ศ. 2542 - 2544 รถยนต์นั่งส่วนใหญ่ส่งออกไปยังนอกภูมิภาค (ประมาณกว่าร้อยละ 60) ในขณะที่กลุ่มอาเซียนมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 12 เท่านั้น ซึ่งตรงข้ามกับช่วงปี พ.ศ. 2545 - 2550 ที่ความสำคัญของตลาดอาเซียนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 44 ในขณะที่ตลาดนอกภูมิภาคลดลงเหลือเพียงร้อยละ 30 ในกรณีรถกระบะ โครงสร้างตลาดส่งออกไม่แตกต่างกันมากระหว่าง 2 ช่วงเวลา โดยรถกระบะส่วนใหญ่ผลิตเพื่อตลาดนอกภูมิภาค ประเด็นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างรถยนต์นั่งและรถกระบะ โดยที่รถยนต์นั่งมีลักษณะเป็น regional model มากกว่ารถกระบะ ดังนั้น รถยนต์นั่งจึงเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในภูมิภาคใกล้เคียงไม่เหมือนกับกรณีรถกระบะที่เป็น global model ดังนั้น การส่งออกรถยนต์นั่งในช่วง 3-4 ปีแรกของวิกฤตเศรษฐกิจน่าจะสะท้อนถึงมาตรการช่วยเหลือจากบริษัทแม่ที่มีต่อบริษัทสาขาในประเทศไทยเพื่อลดผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจและกำลังการผลิตส่วนเกิน (excess capacity)

ตารางที่ 8 โครงสร้างตลาดส่งออกของรถยนต์สำเร็จรูปของไทยพ.ศ. 2542 – 2550

(หน่วย: ร้อยละ)							
	อาเซียน-10	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์	ออสเตรเลีย	ญี่ปุ่น	อื่นๆ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
2542 - 2544							
รถยนต์นั่ง	11.90	1.50	0.10	14.80	9.70	62.3	353.10
รถบรรทุก	4.50	0.20	0.70	23.80	0.10	71.60	1,266.70
อื่นๆ	73.60	0.50	1.10	1.50	0.30	24.10	14.20
รวม	6.70	0.50	0.60	21.70	2.20	69.20	1,634.10
2545-2550							
รถยนต์นั่ง	44.10	17.40	10.50	19.10	6.10	30.00	1,490.60
รถบรรทุก	6.20	2.50	0.90	21.50	0.20	72.10	2,513.60
อื่นๆ	80.80	1.50	0.30	1.70	0.50	16.90	29.30
รวม	20.70	8.00	4.40	20.50	2.30	56.30	4,033.40

ที่มา: World Trade Atlas Database (2550)

ยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของไทย โดยได้ตั้งเป้าไว้ว่าจะพัฒนาให้เป็น “Detroit of Asia” และกระทรวงอุตสาหกรรมได้มีการพัฒนาแผนแม่บทสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุนจากต่างชาติข้างต้นประกอบด้วยแล้ว ก็เป็นสัญญาณที่ดีว่า บริษัทรถยนต์ต่างชาติได้เล็งเห็นว่าประเทศไทยมีคุณสมบัติที่ดีของการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของภูมิภาค

เหตุผลที่อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยสามารถพัฒนาให้เป็น “Detroit of Asia” ได้นั้น เนื่องจากประเทศไทยมีปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์คล้ายกับเมืองดีทรอยต์ คือ

1. ศูนย์กลางในเชิงภูมิประเทศ ประเทศไทยมีภูมิประเทศที่เอื้อให้เป็ศูนย์กลางการค้า และการลงทุนเนื่องจากมีระยะทางเฉลี่ยระหว่างตลาดหลักนอกอาเซียนที่สั้นและในขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังมีระยะทางเฉลี่ยระหว่างสมาชิกอาเซียนด้วยกันที่สั้นที่สุด

2. ศูนย์กลางในด้านการตลาดและผู้บริโภค นอกจากมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางของทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียนแล้ว ประเทศไทยยังมีชายแดนติดต่อกับหลายประเทศ เช่น กัมพูชา เมียนมาร์ และลาว ซึ่งประเทศเหล่านี้ยังมีศักยภาพในการซื้อที่สูงและนอกจากประเทศรอบด้านที่มีศักยภาพในการซื้อสูงแล้ว ประเทศไทยยังเป็นตลาดสำคัญของผู้ประกอบการ เนื่องจากเป็นประเทศที่มีระบบขนส่งทางบกที่ดี และด้วยจำนวนประชากรที่มีมากกว่า 60 ล้านคนจึงทำให้ประเทศไทยเป็นตลาดขนาดใหญ่สำหรับนักลงทุนเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่เป็นคู่แข่งอย่าง สิงคโปร์หรือมาเลเซีย

3. ศูนย์กลางด้านวัตถุดิบ ประเทศไทยมีความเป็นศูนย์กลางทางด้านวัตถุดิบที่ผู้ประกอบการสามารถหาได้ง่าย เช่น

- เหล็ก ประเทศไทยมีโรงงานผลิตเหล็กสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เพียงพอ อีกทั้งคุณภาพและระดับราคาอยู่ในระดับปานกลางที่น่าพอใจ

- ยางรถยนต์ ประเทศไทยมีโรงงานผลิตยางรถยนต์ที่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจาก

ประเทศไทยเป็นแหล่งน้ำยางดิบที่สำคัญของภูมิภาค

4. ศูนย์กลางด้านแรงงาน คนไทยมีระดับอัตราการรู้หนังสือในระดับสูงทำให้พัฒนาฝีมือแรงงานได้ง่าย ประกอบกับประเทศไทยไม่ค่อยมีความรุนแรงด้านปัญหาแรงงาน

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในปัจจุบัน

1. การผลิต การผลิตรถยนต์ของไทยปี พ.ศ. 2546-2550 มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นทุกปี โดยรถยนต์ที่มีการผลิตมากที่สุด คือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน รองลงมา คือ รถยนต์นั่งรถเพื่อการพาณิชย์อื่น และรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ตามลำดับและเมื่อพิจารณาปริมาณการผลิตของปี พ.ศ. 2550 พบว่า มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 1,301,149 คัน โดยแบ่งเป็นการผลิตรถยนต์นั่งจำนวน 329,223 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันจำนวน 948,370 คัน รถเพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 ตัน) จำนวน 23,556 คัน ซึ่งเมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตของปี พ.ศ. 2549 อัตราการผลิตรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.98 โดยประเภทรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่มีการผลิตมากที่สุดในปี พ.ศ. 2550 คือ รถยนต์นั่งที่มีกระบะจำนวน 468,112 คัน รองลงมาคือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันจำนวน 437,626 คัน (ตารางที่ 9) และประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีการผลิตมากที่สุดในปี พ.ศ. 2550 คือ รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1201-1500 ซีซีจำนวน 139,059 คัน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซีจำนวน 85,031 คัน (ตารางที่ 10)

ตารางที่ 9 การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทยพ.ศ. 2546 – 2550

(หน่วย: คัน)

ปี	ขนาดของเครื่องยนต์						รวม
	1201-1500CC	1501-1800CC	1801-2000CC	2001-2500CC	2501-3000CC	>3001CC	
2546	127,505	77,082	11,711	28,214	7,090	82	251,684
2547	154,308	86,005	22,745	30,426	5,916	39	299,439
2548	135,013	93,248	18,738	25,531	5,037	36	277,603
2549	157,600	89,428	22,799	25,030	3,416	546	298,819
2550	139,059	85,031	40,754	60,765	2,111	1,503	329,223

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2550)

ตารางที่ 10 การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2546 – 2550

(หน่วย: คัน)

ปี	ประเภทของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์						รวม
	รถกระบะ 1 คัน	รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก	รถกระบะ <5คัน	รถกระบะ 5-10 คัน	รถกระบะ>10คัน	
2546	304,839	160,221	5,803	4,580	3,669	10,496	489,608
2547	399,006	220,127	11,071	7,029	3,965	12,214	653,412
2548	443,680	317,185	62,002	7,910	4,926	10,438	846,141
2549	451,753	367,801	52,920	7,016	4,407	9,933	893,830
2550	437,626	468,112	42,632	7,629	6,105	9,244	971,348

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2550)

บริษัทที่ผลิตรถยนต์นั่งมากที่สุดในอันดับต้นๆของไทยได้แก่ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทยจำกัด บริษัทฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด สำหรับบริษัทที่ผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากเป็นอันดับต้นๆ ได้แก่ บริษัท ตรีเพชร อิซูซุ จำกัด บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัดและบริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (ตารางที่ 11) และในอนาคตอันใกล้ บริษัทเหล่านี้จะมีโครงการลงทุนเพิ่มในประเทศไทย เช่น โตโยต้ามีแผนจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์อเนกประสงค์และรถกระบะ 1 คัน ฮอนด้าจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง Accord เพื่อส่งออก เป็นต้น

ตารางที่ 11 รายชื่อและกำลังการผลิตของบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทยปีพ.ศ.2550

(หน่วย: คัน)			
ผู้ผลิต	บริษัท	ยี่ห้อ	ความสามารถในการผลิต
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์			
1.Daimler Chrysler	Bangchan Thonburi	Jeep Cherokee	23,000
		Mitsubishi	133,800
2.GM	Isuzu Motor(Thailand)	Isuzu	180,000
3.Toyota	Toyota Motor (Thailand)	Toyota	140,000
4.Ford/Mazda	Auto Alliance (Thailand)	Ford Ranger/	135,000
		Mazda Fighter	
5.Renault Nissan	Saim Nissan	Suzuki	50,000
6.Hino Motors	Hino Motors (Thailand)	Hino	28,800
7.Thai Rung	Thai Rung	Thai Rung	9,600
		(Modified Vehicles)	
		รวม	700,200
รถยนต์นั่ง			
1.Toyota	Toyota Motor (Thailand)	Toyota	100,000
2.Honda	Honda Automobile (Thailand)	Civic/Accord	100,000
3. Renault Nissan	Siam Motor	Nissan	60,000
4.GM	General Motor(Thailand)	Chevrolet	40,000

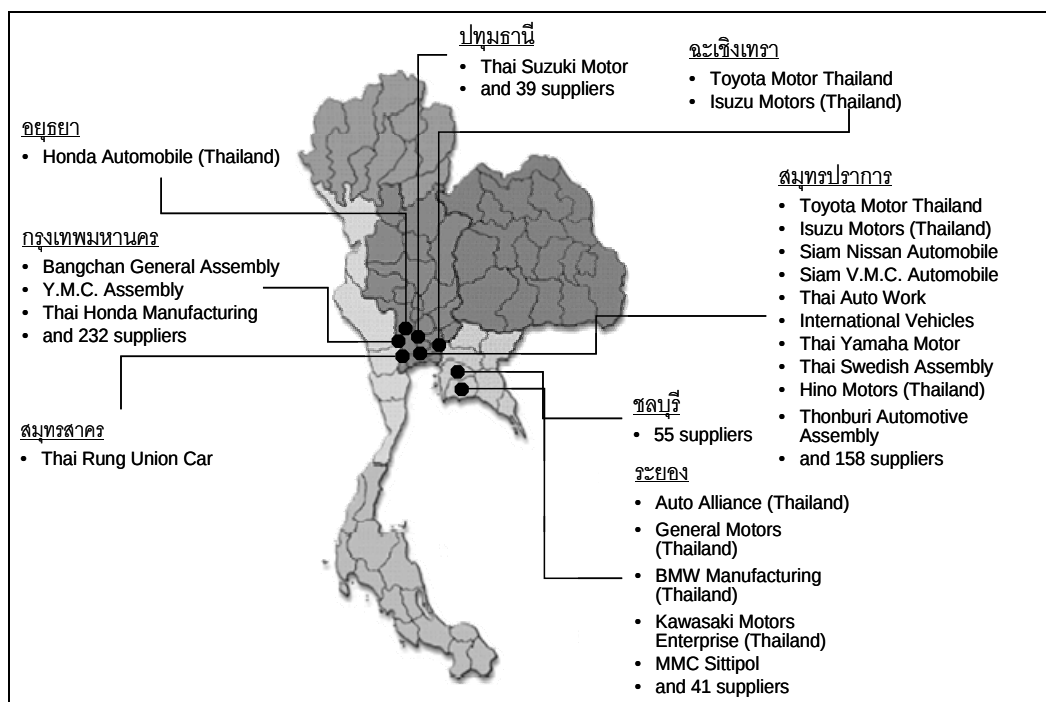
ตารางที่ 11 (ต่อ)

(หน่วย: คัน)

ผู้ผลิต	บริษัท	ยี่ห้อ	ความสามารถในการผลิต
5.Daimler Chrysler	Thonburi MMC Sittipol	Mercedes Benz	14,900
		Mitsubishi	42,000
6.Volkswagen	Y.M.C Assembly	Peugeot/ Volkswagen Passat/Audi	12,000
7.BMW	BMW Manufacturing (Thailand)	BMW	10,000
8.Ford/Mazda	Thai Swedish Assembly	Volvo	6,000
		รวม	390,000

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2550)

บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับโรงงานประกอบรถยนต์ที่ตนจัดส่งชิ้นส่วนให้ (ภาพที่ 4) ผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายรายเข้าไปตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมเดียวกับโรงงานประกอบ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (supply chain management) ทั้งระบบให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนและโรงงานประกอบ ช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่ง ด้านบรรจุภัณฑ์และที่สำคัญช่วยเพิ่มศักยภาพในการบริหารการผลิตด้วยระบบ just-in-time (JIT) ตลอดห่วงโซ่อุปทานทำให้ผู้ผลิตสามารถวางแผนการผลิตได้พอดีความต้องการของผู้ซื้อ ส่งมอบสินค้าได้ตรงเวลาโดยไม่ต้องผลิตเพื่อไว้ในคลัง(inventory) มาก



ภาพที่ 4 สถานที่ตั้งบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย

ที่มา: Vanichseni: Development of Automotive Industry Master Plan (2549)

2. การจำหน่าย ประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศและผลิตเพื่อส่งออก ในปีพ.ศ. 2546 – 2550 จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยมีการผลิตเพื่อการส่งออกในปริมาณที่เพิ่มขึ้นเกือบครึ่งหนึ่งของปริมาณการผลิต (ตารางที่ 12) การจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศไทยปี พ.ศ. 2546 - 2550 พบว่า รถยนต์ที่มีการจำหน่ายมากที่สุด คือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 ตัน) ตามลำดับ โดยมีปริมาณการจำหน่ายทั้งสิ้น 631,251 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่ง จำนวน 182,767 คัน รถกระบะ 1 ตัน จำนวน 405,865 คัน และรถเพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 ตัน) จำนวน 42,619 คัน ซึ่งเมื่อเทียบกับปริมาณการจำหน่ายของปี พ.ศ. 2549 อัตราการจำหน่ายรวมลดลง โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการจำหน่ายลดลงมากที่สุดคือ รถกระบะ 1 ตัน มีอัตราการจำหน่ายลดลงร้อยละ 10.13 รองลงมาคือรถยนต์นั่ง มีอัตราการจำหน่ายลดลงร้อยละ 5.61 ส่วนรถเพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 ตัน) มีอัตราการจำหน่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.48 (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 12 ปริมาณการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ของประเทศไทยพ.ศ. 2546 – 2550

(หน่วย: คัน)

ปี	การผลิต	ปริมาณการจำหน่ายในประเทศ	ปริมาณการส่งออก
2546	750,512	533,176	235,022
2547	960,371	628,265	332,053
2548	1,125,316	703,261	440,705
2549	1,193,885	682,163	538,966
2550	1,391,728	614,078	775,652

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2550)

ตารางที่ 13 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศไทยจำแนกตามประเภทพ.ศ. 2546-2550

(หน่วย: คัน)

ประเภท	2546	2547	2548	2549	2550	อัตราการ เปลี่ยนแปลง 49/50
รถยนต์นั่ง	185,497	213,316	190,711	193,630	182,767	- 5.61
รถกระบะ 1 คัน	319,114	378,911	472,387	451,626	405,865	-10.13
รถเพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมกระบะ 1 คัน)	28,565	36,038	40,163	36,907	42,619	15.48
รวม	533,176	628,265	703,261	682,163	631,251	

ที่มา: กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2550)

3. การส่งออกและการนำเข้า

3.1 การส่งออก การส่งออกรถยนต์ของไทยพ.ศ. 2546 - 2550 พบว่า มูลค่าการส่งออก รถยนต์โดยรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปีพ.ศ.2550 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 269,085.9 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.16 เมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกปีพ.ศ.2549 โดยรถยนต์ ที่มีการส่งออกมากที่สุดได้แก่ รถแวนและปิกอัพ ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 119,234 ล้านบาท ลดลง ร้อยละ 8.76 รองลงมาคือรถยนต์นั่งมีมูลค่า 123,268.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.53 ส่วนรถโดยสารและรถบรรทุกมีมูลค่า 26,583.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.95 (ตารางที่ 14) โดยในปีพ.ศ.

2550 ประเทศที่ไทยมีการส่งออกรถแวนและรถปิกอัพมากที่สุด 5 อันดับแรกได้แก่ ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบียสหราชอาณาจักร อิตาลี และสหรัฐอเมริกา ส่วนประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับแรกได้แก่ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ซาอุดีอาระเบีย และมาเลเซีย

ตารางที่ 14 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ไทยจำแนกตามประเภทรถยนต์พ.ศ.2546 – 2550

(หน่วย: ล้านบาท)

ประเภท	2546	2547	2548	2549	2550	อัตราการเปลี่ยนแปลง 49/50
รถยนต์นั่ง	31,946.40	44,822.30	75,385.70	96,662.10	123,268.70	27.53
รถแวนและรถกระบะ	60,511.10	77,189.10	102,483.10	130,679.10	119,234.00	-8.76
รถยนต์โดยสารและรถบรรทุก	16,511.80	24,712.60	29,640.00	21,446.10	26,583.20	23.95
รวม	108,969.30	146,724.00	207,508.80	248,787.30	269,085.90	8.16

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

3.2 การนำเข้า การนำเข้ารถยนต์ของไทยพ.ศ. 2546 - 2550 พบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์รวมในช่วงปี พ.ศ. 2546 - 2548 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแต่ลดลงในปี พ.ศ. 2549 ทั้งนี้เนื่องมาจากการขาดความเชื่อมั่นของผู้บริโภค ส่งผลให้อุปสงค์ภายในประเทศลดลง ส่วนการนำเข้ารถยนต์รวมของปี พ.ศ. 2550 มีมูลค่าการนำเข้า 22,740.9 ล้านบาท อัตราการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.5 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2549 โดยรถยนต์ที่มีการนำเข้ามากที่สุดได้แก่ รถยนต์โดยสารและรถบรรทุกซึ่งมีมูลค่าการนำเข้า 14,162.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.05 เมื่อเทียบกับปีพ.ศ. 2549 ส่วนการนำเข้ารถยนต์นั่งมีมูลค่า 8,578.3 ล้านบาท ลดลงจากปีพ.ศ. 2549 ร้อยละ 7.89 (ตารางที่ 15) โดยในปีพ.ศ. 2550 ประเทศที่ไทยนำเข้ารถยนต์มากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ญี่ปุ่น เยอรมนี ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และสหราชอาณาจักร

ตารางที่ 15 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ไทยพ.ศ.2546 – 2550

(หน่วย: ล้านบาท)

ประเภท	2546	2547	2548	2549	2550	อัตราการ เปลี่ยนแปลง 49/50
รถยนต์นั่ง	16,090.00	15,012.10	13,466.50	9,312.70	8,578.30	-7.89
รถยนต์โดยสาร และรถบรรทุก	4,704.80	6,487.40	10,922.00	10,041.00	14,162.60	41.05
รวม	20,794.80	21,499.50	24,458.50	19,353.70	22,740.90	17.50

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

4. การลงทุน การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในช่วงแรกเกิดจากการย้ายฐานการผลิตจากประเทศญี่ปุ่นเพื่อต้องการลดต้นทุนการผลิต และบริษัทผู้ประกอบรถยนต์จากยุโรปและอเมริกาเข้ามาตั้งโรงงานในประเทศไทยภายหลัง การเข้ามาลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ขนาดใหญ่ในไทยถือเป็นการกระตุ้นและดึงดูดการลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากทั้งในและต่างประเทศ เพื่อป้อนชิ้นส่วนให้แก่บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ดังกล่าวสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศของปีพ.ศ. 2550 มีโครงการที่ได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนรวม 6 โครงการ รวมเป็นเงินลงทุน 51,533 ล้านบาท เป็นโครงการผลิตรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล 3 โครงการและโครงการผลิตรถยนต์ 3 โครงการซึ่งประกอบด้วย

4.1 โครงการประกอบกิจการรถยนต์ของบริษัท ทาฮา มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นการร่วมทุนของบริษัท ทาฮา มอเตอร์ส จำกัด ประเทศอินเดีย กับบริษัท ชนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด โดยได้รับการส่งเสริมให้ประกอบรถปีกอล์ฟ 1 คัน มีเงินลงทุน 1,302 ล้านบาท ก่อให้เกิดการจ้างแรงงานไทย 482 คน มีปริมาณการผลิตรถปีกอล์ฟประมาณ 35,000 คันต่อปี

4.2 โครงการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car) ของบริษัท ออโตอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน 20,893 ล้านบาท ซึ่งมีกำลังการผลิตรถยนต์ 140,000 คันต่อปี ชิ้นส่วนสำเร็จรูป 42,000 ชุดต่อปี และชิ้นส่วนปั๊มชิ้นรูป 105,000 ชิ้นต่อปี โดยแบ่งเป็นการจำหน่ายในประเทศร้อยละ 22 และส่งออกร้อยละ 78

4.3 โครงการผลิตรถยนต์ เช่น ซีวีก แอคคอร์ด และซีอาร์วี ของบริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน 7,588 ล้านบาท ซึ่งมีกำลังการผลิตรถยนต์ 210,000 คันต่อปี และผลิตชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานพาหนะ 2,160,000 ชิ้นต่อปี โดยแบ่งเป็นการจำหน่ายในประเทศร้อยละ 40 และส่งออกร้อยละ 60

4.4 โครงการผลิตรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากลของบริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศญี่ปุ่น เงินลงทุน 9,500 ล้านบาท ซึ่งมีกำลังการผลิตรถยนต์ 138,000 คันต่อปี โดยแบ่งเป็นการจำหน่ายในประเทศร้อยละ 19 และส่งออกร้อยละ 81

4.5 โครงการผลิตรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากลของบริษัทฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน 6,700 ล้านบาท ซึ่งมีกำลังการผลิตรถยนต์ 120,000 คันต่อปี โดยแบ่งเป็นการจำหน่ายในประเทศร้อยละ 50 และส่งออกร้อยละ 50

4.6 โครงการผลิตรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากลของบริษัทสยามนิสสัน ออโตโมบิลจำกัด เงินลงทุน 5,550 ล้านบาท ซึ่งมีกำลังการผลิตรถยนต์ 120,000 คันต่อปี โดยจะส่งออกเป็นส่วนใหญ่ในตลาดเอเชีย และออสเตรเลีย

เมื่อพิจารณาถึงส่วนแบ่งทางการตลาด พบว่า ข้อมูลรวมรถทุกประเภทของปีพ.ศ. 2550 ยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ โตโยต้า อีซูซุ และ ฮอนด้า โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 44.63 ร้อยละ 23.93 และร้อยละ 9.27 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาแยกตามประเภทรถยนต์พบว่า รถยนต์นั่งยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้าและเชฟโรเลต โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 54.19 ร้อยละ 29.45 และร้อยละ 4.47 ตามลำดับ ส่วนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ โตโยต้า อีซูซุ และ นิสสัน โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 42.67 ร้อยละ 34.64 และร้อยละ 7.88 ตามลำดับ และรถเพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) ยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ โตโยต้า อีซูซุ และนิสสัน โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 41.10 ร้อยละ 32.76 และร้อยละ 7.34 ตามลำดับ (ตารางที่ 16)

ตารางที่ 16 ส่วนแบ่งทางการตลาดของการจำหน่ายรถยนต์จำแนกตามประเภทของผู้ผลิตไทยพ.ศ.
2548 – 2550

(หน่วย: ร้อยละ)

อันดับที่	ยี่ห้อ	ส่วนแบ่งการตลาด		
		2548	2549	2550
รวมรถทุกประเภท				
1	โตโยต้า	39.47	42.34	44.63
2	อีซูซุ	25.12	26.25	23.93
3	ฮอนด้า	8.97	9.77	9.27
4	นิสสัน	5.05	4.49	6.07
5	เชฟโรเลต	5.32	4.34	4.33
6	มิตซูบิชิ	6.02	4.61	3.61
7	ฟอร์ด	3.40	2.82	2.40
8	มาสด้า	2.68	2.35	2.38
9	ฮิโน่	1.45	1.14	1.28
10	เบนซ์	0.74	0.57	0.67
11	อื่นๆ	1.79	1.32	1.45
	รวม	100.00	100.00	100.00
รถยนต์นั่ง				
1	โตโยต้า	47.90	48.15	54.19
2	ฮอนด้า	30.35	33.90	29.45
3	เชฟโรเลต	4.43	4.05	4.47
4	เบนซ์	2.57	1.81	2.61
5	นิสสัน	3.55	3.50	2.33
6	มาสด้า	2.70	1.86	1.90
7	บีเอ็มดับเบิลยู	1.31	1.33	1.87
8	มิตซูบิชิ	4.32	2.14	0.95
9	ฟอร์ด	1.18	2.04	0.76
10	วอลโว่	0.35	0.23	0.28
11	อื่นๆ	1.34	0.99	1.18

ตารางที่ 16 (ต่อ)

(หน่วย: ร้อยละ)

อันดับที่	ยี่ห้อ	ส่วนแบ่งการตลาด		
		2548	2549	2550
	รวม	100.00	100.00	100.00
รถกระบะ 1 คัน				
1	โตโยต้า	37.82	41.29	42.67
2	อีซูซุ	35.26	37.30	34.64
3	นิสสัน	6.71	4.87	7.88
4	มิตซูบิชิ	7.88	5.67	5.52
5	เชฟโรเลต	5.45	4.86	3.19
6	ฟอร์ด	4.17	3.25	3.19
7	มาสด้า	2.17	2.77	2.90
	รวม	100.00	100.00	100.00
รถเพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)				
1	โตโยต้า	36.39	40.06	41.10
2	อีซูซุ	34.30	36.52	32.76
3	นิสสัน	6.58	4.88	7.34
4	มิตซูบิชิ	7.62	5.57	5.23
5	เชฟโรเลต	4.97	4.46	3.29
6	ฟอร์ด	4.12	3.12	2.93
7	มาสด้า	2.64	2.55	2.55
8	ฮิโน	1.68	1.59	1.83
9	ฮอนด้า	0.27	0.33	1.75
10	ซูซูกิ	0.10	0.09	0.41
11	อื่นๆ	1.33	0.85	0.80
	รวม	100.00	100.00	100.00

ที่มา: บริษัทโตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด (2550)

สภาพทั่วไปของประเทศออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia)

ทวีปออสเตรเลีย ประกอบด้วย ประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ปาปัวนิวกินี เป็นทวีปที่มีขนาดเล็กที่สุด และมีประวัติความเป็นมาที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก แต่เป็นทวีปหลังสุดที่มนุษย์เข้าไปตั้งถิ่นฐานและรู้จักแพร่หลาย ทวีปออสเตรเลียอยู่ทางซีกโลกใต้และบางคนถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของ ดินแดนมหาสมุทร หรือโอเชียเนีย (Oceania) หมายถึง ดินแดนที่เป็นหมู่เกาะต่างๆ ทางตอนใต้ของมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น ฟิจิ นิวแคลิโดเนีย วานูอาตู ซามัวตะวันตก หมู่เกาะโซโลมอน ฯลฯ โดยเฉพาะฟิจิเคยเป็นอาณานิคมของอังกฤษ ได้รับเอกราช พ.ศ.2513 และเป็นเกาะที่มีประชากรมากที่สุด คือ 800,000 คน

ทวีปออสเตรเลียอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปเอเชีย และเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในซีกโลกใต้ ระหว่างละติจูดที่ 10 องศา 41 ลิปดาใต้ ถึง 43 องศา 39 ลิปดาใต้ และลองจิจูด 113 องศา 9 ลิปดาตะวันออก ถึง 153 องศา 39 ลิปดาตะวันออก โดยมีอาณาเขตทิศเหนือ ติดต่อกับทะเลติมอร์ ในมหาสมุทรอินเดีย และทะเลอาราฟูราในมหาสมุทรแปซิฟิก ทิศตะวันออกติดต่อกับทะเลคอรัล และทะเลแทสมันในมหาสมุทรแปซิฟิก ทิศใต้ติดต่อกับมหาสมุทรอินเดียและทิศตะวันตกติดต่อกับมหาสมุทรอินเดียซึ่งออสเตรเลียเป็นประเทศเกาะที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีขนาดใหญ่กว่าเกาะกรีนแลนด์ถึง 3.5 เท่า มีรูปร่างคล้ายมงกุฎ มีความยาวจากตะวันออกถึงตะวันตก ประมาณ 3,900 กิโลเมตร มีความกว้างจากเหนือไปใต้ประมาณ 3,200 กิโลเมตร มีพื้นที่ 7,686,848 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยรัฐต่างๆ 6 รัฐ กับเขตการปกครองอิสระอีก 2 เขต เรียกว่า เทร์ริทอรี (Territory)

1. รัฐควีนส์แลนด์ มีเมืองบริสเบน เป็นเมืองหลวง
2. รัฐนิวเซาท์เวลส์ มีเมืองซิดนีย์ เป็นเมืองหลวง
3. รัฐวิกตอเรีย มีเมืองเมลเบิร์น เป็นเมืองหลวง
4. รัฐเซาท์ออสเตรเลีย มีเมืองแอดิเลด เป็นเมืองหลวง
5. รัฐเวสต์เทิร์นออสเตรเลีย มีเมืองเพิร์ท เป็นเมืองหลวง
6. รัฐแทสมาเนีย มีเมืองโฮบาร์ต เป็นเมืองหลวง
7. นอร์เทิร์น เทร์ริทอรี เป็นดินแดนที่ตั้งอยู่ในเขตร้อน มีประชากรอาศัยอยู่น้อยจัดให้เป็นที่อยู่ของคนพื้นเมืองดั้งเดิม มีเมืองดาร์วิน เป็นเมืองหลวง
8. ออสเตรเลียแคปิตอลเทร์ริทอรี เป็นที่ตั้งของเมืองหลวงคือ แคนเบอร์รา เป็นเขตพิเศษ ไม่อยู่ในรัฐใด

ออสเตรเลีย เป็นประเทศเครือจักรภพอังกฤษ มีสมเด็จพระนางเจ้าอลิซาเบธที่ 2 แห่งราชอาณาจักรเป็นประมุขออสเตรเลียปกครองด้วยระบบประชาธิปไตยแบบสมพันธรัฐ ที่มีทั้งรัฐบาลกลาง และรัฐบาลของรัฐ ประชากรมีเชื้อชาติ แบ่งออกเป็น 2 พวกคือ คนผิวขาวเป็นประชากรส่วนใหญ่ของออสเตรเลียอาศัยอยู่ทางตะวันออก ทางใต้และทางตะวันตกของประเทศ และชนพื้นเมืองเป็นประชากรดั้งเดิมของออสเตรเลีย เรียกว่า อะบอริจินิส หรือออสเตรเลียดัล ภาษาที่ออสเตรเลียใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาราชการ ซึ่งเป็นภาษาที่ใช้กันทุกเชื้อชาติ โดยศาสนาที่ชาวออสเตรเลียนับถือคือศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิก

ลักษณะภูมิประเทศของออสเตรเลียแบ่งออกเป็น 3 เขตได้ดังนี้

1. เขตที่สูงทางภาคตะวันออก (Eastern Highland) เป็นเขตที่มีเทือกเขาสูงวางตัวจากทิศเหนือไปยังทิศใต้ขนานกับชายฝั่งตะวันออก ตั้งแต่แหลมฮอร์กไปจนถึงช่องแคบบาสส์ เรียกว่า เทือกเขาเกรตดิไวดิง (Great Dividing Range) เทือกเขาแอลป์ออสเตรเลียมียอดเขาสูงสุด คือ ยอดเขาคอสซิอัสโก (Kosciusko) สูงประมาณ 2,198 เมตร เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำเมอร์รีย์-ดาร์ลิง ทางชายฝั่งตะวันออกของรัฐควีนส์แลนด์มีแนวปะการังที่ยาวที่สุดในโลกที่วางตัวขนานกับชายฝั่ง เรียกว่า เกรตแบรียเออร์รีฟ (Great Barrier Reef) วางตัวขนานและห่างจากชายฝั่งประมาณ 40-200 กิโลเมตร และยาวประมาณ 2,000 กิโลเมตร

2. เขตที่ราบภาคกลาง (Central Plain) มีอาณาบริเวณตั้งแต่อ่าวคาร์เปนตาเรียนทางตอนเหนือ ลงมาถึงอ่าวสเปนเซอร์และเกรตออสเตรเลียเนียบต์ มีลักษณะเป็นที่ราบต่ำ มีพื้นที่ประมาณ 1 ใน 3 ของประเทศ และเป็นแหล่งที่มีน้ำบาดาลมากที่สุดของประเทศ

3. เขตที่ราบสูงภาคตะวันตก (Western Plateau) เป็นเขตที่สูงภาคตะวันตก ซึ่งมีพื้นที่มากกว่าครึ่งทวีป ประกอบด้วยที่ราบชายฝั่งแคบๆและที่สูงเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ ลักษณะพื้นที่ทางด้านตะวันตกและลาดเทไปทางตะวันออก ซึ่งเป็นดินแดนภายในทวีป มีเทือกเขาที่สำคัญ เช่น เทือกเขาโรบินสัน เทือกเขาคาร์ลิง เทือกเขาแม็กโนนัลล์ เทือกเขามัสเกรฟ เทือกเขาคิมเบอร์เลย์ นอกจากนี้ยังมีภูมิประเทศที่เป็นเขตทะเลทรายอยู่หลายแห่งเช่น ทะเลทรายเกรตแซนดี ทะเลทรายกิบสัน ทะเลทรายเกรตวิกตอเรีย

เขตอากาศของออสเตรเลีย แบ่งออกเป็น 7 เขต

1. เขตอากาศแบบร้อนชื้นชายฝั่งทะเล (Tropical Maritime Climate) ได้แก่พื้นที่ทาง

ชายฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือ ของรัฐควีนส์แลนด์ มีอุณหภูมิสูงและฝนตกชุกในฤดูร้อน พืชพรรณธรรมชาติเป็นป่าไม้เขตร้อน

2. เขตอากาศแบบทุ่งหญ้าสะวันนา (Savanna Climate) ได้แก่ พื้นที่ทางตอนเหนือของประเทศ มีอากาศร้อนและฝนตกปานกลางในฤดูร้อน และแห้งแล้งในฤดูหนาว พืชพรรณธรรมชาติเป็นทุ่งหญ้าเรียกว่า ทุ่งหญ้า สะวันนา และป่าโปร่ง

3. เขตอากาศแบบกึ่งทะเลทราย (Semi-desert Climate) ได้แก่ ดินแดนรอบๆ ทะเลทราย ทั้งทางเหนือ ตะวันออกและทางใต้ พืชพรรณเป็นทุ่งหญ้าสั้นๆ เรียกว่า ทุ่งหญ้าสเตปป์

4. เขตอากาศแบบทะเลทราย (Desert Climate) ได้แก่ ดินแดนที่อยู่ตอนกลางของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ 1 ใน 3 ของประเทศ ได้แก่ ทะเลทรายเกรตแซนดี ทะเลทรายกิบสัน ทะเลทรายเกรตวิกตอเรีย และทะเลทรายซิมป์สัน

5. เขตอากาศแบบเมดิเตอร์เรเนียน (Mediterranean Climate) ได้แก่ บริเวณชายฝั่งทางตะวันตกเฉียงใต้และชายฝั่งตะวันออกของอ่าวเกรตออสเตรเลียไบต์ มีอากาศอบอุ่นชุ่มชื้น ในฤดูหนาวและร้อนแห้งแล้งในฤดูร้อน

6. เขตอากาศอบอุ่นชื้น เป็นเขตที่มีอากาศอบอุ่น ฝนตกตลอดปี ได้แก่ บริเวณชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของรัฐควีนส์แลนด์และบางส่วนของรัฐนิวเซาท์เวลส์ พืชพรรณธรรมชาติ ป่าไม้ผลัดใบ

7. เขตอากาศแบบภาคพื้นสมุทรชายฝั่งตะวันตก เป็นเขตที่อากาศอบอุ่น ฤดูหนาวมีอากาศค่อนข้างหนาว มีฝนตกตลอดปี ได้แก่ ชายฝั่งตอนใต้ของนิวเซาท์เวลส์ รัฐวิกตอเรีย และเกาะแทสมาเนีย พืชพรรณธรรมชาติ เป็นป่าผสม ระหว่างป่าไม้ผลัดใบกับป่าสน

เศรษฐกิจการค้า

ภาคเกษตรกรรม ในช่วงทศวรรษที่ 1950 ประมาณร้อยละ 25 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของออสเตรเลียเป็นภาคเกษตรกรรม และร้อยละ 80 ของสินค้าส่งออกออสเตรเลียเป็นสินค้าเกษตร แต่ได้ลดลงอย่างต่อเนื่องเหลือประมาณร้อยละ 2.9 ของ GDP และร้อยละ 20.1 ของสินค้าส่งออกของออสเตรเลียในปี พ.ศ.2547-2548 สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ เนื้อสัตว์ นม และผลิตภัณฑ์นมภาคอุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมการผลิตของออสเตรเลียประกอบด้วย

รถยนต์ จักรกล เคมีภัณฑ์ และการแปรรูปอาหารเป็นหลัก โดยในช่วงปลาย พ.ศ. 2523 และต้น พ.ศ. 2533 รัฐบาลออสเตรเลียได้ปรับลดอัตราภาษีศุลกากรของสินค้าอุตสาหกรรมลงอย่างมาก โดยยกเว้นสินค้ารถยนต์ เสื้อผ้าและรองเท้า ซึ่งสำหรับเสื้อผ้าและรองเท้าจะลดลงเหลือร้อยละ 5 ในช่วงปี พ.ศ. 2553-2558 ส่วนสำหรับรถยนต์ได้ลดจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 10 ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2548 ไปแล้ว การลดอัตราภาษีศุลกากรดังกล่าวมีผลทำให้การส่งออกของภาคนี้ขยายตัวขึ้นจากร้อยละ 14 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมดในช่วงกลางพ.ศ. 2523 เป็นประมาณร้อยละ 21 ในปี พ.ศ. 2547-2548 และคิดเป็นร้อยละ 11.2 ของ GDP ออสเตรเลีย ในปีพ.ศ.2547-2548 ทรัพยากรธรรมชาติและพลังงาน ออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีแร่ธาตุที่สำคัญทางเศรษฐกิจจำนวนมาก อาทิ มีแร่ตะกั่วประมาณร้อยละ 13 ของโลก แร่เหล็กร้อยละ 12 แร่อะลูมิเนียมร้อยละ 11 และแร่สังกะสีร้อยละ 10 ออสเตรเลียยังมีแร่ยูเรเนียมประมาณร้อยละ 30 ของโลกซึ่งอยู่ในรัฐ Western Australia, South Australia, Queensland และ Northern Territory และมีถ่านหินอีกเป็นจำนวนมาก ออสเตรเลียเป็นประเทศผู้ส่งออกพลังงานและมีพลังงานในรูปแบบของเหลวใช้บริโภคในประเทศได้อย่างพอเพียงประมาณร้อยละ 70 ของพลังงานที่ใช้ และใช้ถ่านหินในการผลิตกระแสไฟฟ้าโดยผลิตได้ประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณไฟฟ้าที่ใช้ในประเทศ ออสเตรเลียเป็นประเทศผู้ส่งออกถ่านหินอันดับหนึ่งของโลก โดยมีแหล่งถ่านหินในรัฐ New South Wales, Queensland, และ Victoria ออสเตรเลียยังมีแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นจำนวนมากบริเวณชายฝั่งรัฐ Victoria, Western Australia, Northern Territory และในรัฐ South Australia และ Queensland ออสเตรเลียยังส่งออกก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ไปประเทศญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ และสหรัฐฯ การค้าระหว่างประเทศ สินค้าส่งออกออสเตรเลียยังคงประกอบไปด้วยสินค้าเกษตรและแร่ธาตุเป็นส่วนใหญ่ ประเทศคู่ค้าสำคัญได้แก่ ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป สหรัฐฯ จีน และกลุ่มประเทศอาเซียน ออสเตรเลียได้ดูแลการค้ากับญี่ปุ่นฮ่องกง เกาหลีใต้ ไต้หวัน และนิวซีแลนด์ แต่เสียดุลการค้ากับสหภาพยุโรป สหรัฐฯ และจีน ออสเตรเลียมีความสนใจในความตกลงเขตการค้าเสรีแบบทวิภาคี (FTA) กับประเทศคู่ค้าต่างๆ โดยได้ลงนามความตกลงกับสิงคโปร์ (SAFTA) เมื่อปี พ.ศ. 2545 นับเป็นประเทศแรกที่ออสเตรเลียลงนามด้วย หลังจากที่ได้ลงนามกับนิวซีแลนด์เมื่อ 20 ปีที่ผ่านมา และกับไทย เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2547 และสหรัฐฯ เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2547 โดยทั้งสองความตกลงมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2548 นอกจากนั้นรัฐบาลออสเตรเลียกำลังเจรจากับจีน มาเลเซีย และ UAE รวมทั้งกับกลุ่มประเทศอาเซียนในลักษณะไตรภาคี โดยรวมนิวซีแลนด์ด้วย ส่วนกับญี่ปุ่นได้มีการประกาศเริ่มเจรจาในปี พ.ศ. 2550 (ญี่ปุ่นเป็นตลาดนำเข้าของออสเตรเลียที่สำคัญอันดับ 1 ของออสเตรเลีย

อุตสาหกรรมรถยนต์ออสเตรเลียในปัจจุบัน

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักอย่างหนึ่งของประเทศออสเตรเลียที่สร้างรายได้ให้กับประเทศ ทั้งผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศและผลิตเพื่อการส่งออก ซึ่งรถยนต์เป็นสินค้าส่งออกเป็นอันดับ 9 ของออสเตรเลีย รองจากการส่งออก ถ่านหิน ทอง และ แร่เหล็ก หรือสามารถกล่าวได้ว่า สินค้ารถยนต์เป็นสินค้าส่งออกลำดับต้น ๆ เมื่อเทียบกับสินค้าส่งออกพื้นเมือง (traditional commodity export) เช่น เนื้อสัตว์ แป้งสาลีและพืชเส้นใย เป็นต้น อุตสาหกรรมรถยนต์ของออสเตรเลียประกอบไปด้วยผู้ผลิตหลักๆ 4 รายคือ Ford Australia, Holden, Mitsubishi และ Toyota ซึ่งได้ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมชิ้นส่วนตามมาอีกเป็นจำนวนมาก โดยมีบริษัทที่ผลิตชิ้นส่วนเครื่องมือ และที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการออกแบบอีกมากกว่า 200 ราย โดยในปี พ.ศ. 2550 ออสเตรเลียมีการผลิตรถยนต์จำนวนทั้งสิ้น 335,000 คัน ซึ่งเป็นการขายในประเทศ 195,000 คันหรือคิดเป็นร้อยละ 58.20 และมีการผลิตเพื่อการส่งออก 140,000 คัน จากข้อมูลดังกล่าว จึงพอสรุปได้ในเบื้องต้นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อเศรษฐกิจของประเทศออสเตรเลียในหลาย ด้านข้างต้น

1. การผลิต อุตสาหกรรมรถยนต์ในออสเตรเลียส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2550 ออสเตรเลียมีการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำนวน 637,019 คันซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.7 ของการผลิตทั้งหมด รองลงมาคือ การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กจำนวน 375,732 คันซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.8 ของการผลิตทั้งหมด และการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่จำนวน 37,231 คัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 3.5 ของการผลิตทั้งหมด (ตารางที่ 17) สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ในออสเตรเลียพบว่า Toyota เป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด รองลงมาคือ Holden และ Ford ตามลำดับ (ตารางที่ 18)

ตารางที่ 17 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของออสเตรเลียพ.ศ. 2546 -2550

(หน่วย: คัน)

ปี	รถยนต์นั่ง		รถยนต์เพื่อการพาณิชย์				รวม	
			ขนาดเล็ก		ขนาดใหญ่			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
2546	588,511	64.70	297,167	32.70	24,133	2.70	909,811	100
2547	589,985	61.80	336,763	35.30	28,481	3.00	955,229	100
2548	608,804	61.60	348,170	35.20	31,295	3.20	988,269	100
2549	598,394	62.20	332,638	34.60	31,634	3.30	962,666	100
2550	637,019	60.70	375,732	35.80	37,231	3.50	1,049,982	100

ที่มา: Federal Chamber of Automotive Industries (2550)

ตารางที่ 18 ส่วนแบ่งทางการตลาดของผู้ผลิตรถยนต์ของประเทศออสเตรเลียพ.ศ. 2546 – 2550

(หน่วย: ร้อยละ)

ผู้ผลิต	ส่วนแบ่งทางการตลาด				
	2546	2547	2548	2549	2550
Toyota	20.5	21.1	20.5	22.2	22.5
Holden	19.3	18.6	17.7	15.2	14.0
Ford	13.9	14.2	13.1	11.9	10.3
Mazda	5.8	5.8	6.7	6.6	7.4
Mitsubishi	8.0	6.0	5.8	5.6	6.2
Honda	3.4	3.8	4.8	5.6	5.8
Nissan	6.4	6.7	5.7	5.5	5.7
Hyundai	3.4	4.5	4.9	4.8	4.8
Honda	3.4	3.8	4.8	5.6	5.8

ตารางที่ 18 (ต่อ)

(หน่วย: ร้อยละ)

ผู้ผลิต	ส่วนแบ่งทางการตลาด				
	2546	2547	2548	2549	2550
Nissan	6.4	6.7	5.7	5.5	5.7
Hyundai	3.4	4.5	4.9	4.8	4.8

ที่มา: Federal Chamber of Automotive Industries (2550)

โดยความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศออสเตรเลียนั้นมาจากการผลิตที่เป็นเอกลักษณ์จากเทคโนโลยีระดับสูงและแรงงานที่มีทักษะ อีกทั้งมีการผลิตที่ยืดหยุ่นและอุตสาหกรรมเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพทั้งทางด้านเครื่องมือ การบริการ การออกแบบ ความสามารถทางด้านวิศวกรรม การทดสอบมาตรฐานผลิตภัณฑ์และวัตถุดิบที่มีคุณภาพสูง และเนื่องจากออสเตรเลียนั้นมีข้อกำหนดในการผลิตรถยนต์เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมอย่างเข้มงวด จึงทำให้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศออสเตรเลียนั้นมีคุณภาพสูงและส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้นต้องผลิตชิ้นส่วนให้มีคุณภาพสูงให้สอดคล้องกับความต้องการไปด้วย อีกทั้งตำแหน่งที่ตั้งของประเทศออสเตรเลียเป็นที่ตั้งในอุดมคติของบริษัทที่ต้องการทำงานอย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง กล่าวคือ หลายบริษัทในออสเตรเลียได้เข้าไปมีส่วนร่วมกับโครงการของกลุ่มธุรกิจที่ทำงาน 8 ชั่วโมงในเยอรมัน แล้วทำการส่งมอบงานให้สหรัฐอเมริกาใน 8 ชั่วโมงต่อมาและทำการในอีก 8 ชั่วโมงสุดท้ายในออสเตรเลีย ซึ่งเป็นจุดเด่นของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบในออสเตรเลีย จากการที่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศออสเตรเลียนั้นมีความสามารถในการแข่งขันที่สูง จึงทำให้อุตสาหกรรมส่วนประกอบรถยนต์นั้นมีความสามารถในการแข่งขันที่สูงเช่นเดียวกัน เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์ต้องการผลิตรถยนต์ที่มีมาตรฐานสูง จึงทำให้ supplier ผลักดันตนเองให้มีความสามารถในการผลิตส่วนประกอบที่มีมาตรฐานสูงเพื่อรองรับกับอุปสงค์ผู้ประกอบการรถยนต์ได้ รถยนต์ที่ผลิตในประเทศออสเตรเลียน ต้องใช้ส่วนประกอบที่ผลิตภายในประเทศร้อยละ 80 ดังนั้นใน 2 ทศวรรษหลังนี้จึงทำให้ผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์นั้นจึงลดลงเหลือแต่ผู้ผลิตรายใหญ่ในแต่ละชิ้นส่วน ปัจจุบันมีผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์ในออสเตรเลียประมาณ 200 ราย ในหลายขั้นตอนการผลิตของการประกอบรถยนต์ในออสเตรเลียนนั้นจำเป็นต้องวัตถุดิบจากอุตสาหกรรมของผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์เป็นอย่างมาก ดังนั้นในสภาวะการณ์ที่ตลาดมีการแข่งขันสูงนั้น ผู้ผลิตส่วนประกอบและผู้ประกอบการยานยนต์จึงต้องมีความใกล้ชิดกันมากอีกทั้งยังต้องมีการสนับสนุนจากภาครัฐบาลเพื่อสามารถดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับ

ภาวะเศรษฐกิจที่เป็นอยู่ในขณะนั้น อย่างไรก็ตามปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี คุณภาพและราคาของผู้บริโภคคาดหวังทำให้อุปสงค์ของแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบต้องการผู้มีทักษะสูงและมีแรงกระตุ้นในการพัฒนาทักษะของตนเอง จึงทำให้อุตสาหกรรมนี้เป็นแหล่งฝึกทักษะแรงงานและการจัดการด้านเทคโนโลยี ดังนั้นอุตสาหกรรมส่วนประกอบรถยนต์จึงต้องมีการพัฒนาและฝึกฝนทักษะแรงงานอยู่เสมอโดยมีการเน้นการจัดการโดยไม่มีสายงานที่ซับซ้อน ซึ่งเป็นการเน้นการควบคุมคุณภาพของคนมากกว่าเครื่องจักร

2. การส่งออก การส่งออกรถยนต์ของออสเตรเลียมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์อยู่เป็นอันดับที่ 9 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด โดยมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ในปีพ.ศ.2550 มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์ 3.24 สิบล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2549 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5.70 (ตารางที่ 19) และสำหรับประเทศที่ออสเตรเลียส่งออกรถยนต์ไปมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มประเทศตะวันออก ประเทศนิวซีแลนด์และกลุ่มประเทศ NAFTA ตามลำดับ (ตารางที่ 20)

ตารางที่ 19 มูลค่าการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบของออสเตรเลียพ.ศ. 2546-2550

(หน่วย: สิบล้านเหรียญสหรัฐฯ)

ปี	การส่งออกรถยนต์		การส่งออกส่วนประกอบ		การส่งออกรวม	
	มูลค่า	อัตราการเติบโต	มูลค่า	อัตราการเติบโต	มูลค่า	อัตราการเติบโต
2546	2.98	- 3.40	1.77	-0.30	4.74	-2.30
2547	3.03	1.70	1.68	-4.90	4.71	-0.70
2548	3.47	14.70	1.71	2.00	5.19	-10.20
2549	3.06	-11.80	1.82	6.20	4.88	-5.80
2550	3.24	5.70	1.87	2.60	5.11	4.60

ที่มา: Federal Chamber of Automotive Industries (2550)

ตารางที่ 20 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ของออสเตรเลียไปประเทศต่างๆพ.ศ. 2546 – 2550

(หน่วย: สิบล้านเหรียญสหรัฐฯ)

ประเทศ	2546		2547		2548		2549		2550	
	ส่งออก	ร้อยละ	ส่งออก	ร้อยละ	ส่งออก	ร้อยละ	ส่งออก	ร้อยละ	ส่งออก	ร้อยละ
ตะวันออกกลาง	1,893	39.9	1,745	37.1	1,944	37.5	2,205	45.2	2,299	45.0
นิวซีแลนด์	825	17.4	758	16.1	789	15.2	653	13.4	754	14.8
NAFTA	791	16.7	1,025	21.8	805	15.5	657	13.4	568	11.1
เกาหลี	449	9.5	324	6.9	386	7.4	389	8.0	399	7.8
EU25	145	3.1	209	4.4	242	4.7	309	6.3	233	4.6
เอเชีย	185	3.9	188	4.0	247	4.8	202	4.1	216	4.2
จีน	58	1.2	65	1.4	285	5.5	91	1.9	200	3.9
แอฟริกาใต้	68	1.4	78	1.7	188	3.6	84	1.7	103	2.0
ญี่ปุ่น	105	2.2	85	1.8	64	1.2	61	1.2	67	1.3
ประเทศอื่นๆ	224	4.7	230	4.9	237	4.6	233	4.8	268	5.2
รวม	4,743	100.0	4,708	100.0	5,187	100.0	4,884	100.0	5,106	100.0

ที่มา: Federal Chamber of Automotive Industries (2550)

3. การนำเข้า การผลิตรถยนต์ของออสเตรเลียส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ขนาดใหญ่ทำให้ ออสเตรเลียต้องพึ่งพารถยนต์ขนาดเล็กจากประเทศญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นการนำเข้าจาก กลุ่มประเทศ EU25 (ตารางที่ 21) ซึ่งในปีพ.ศ.2550 ออสเตรเลียมีมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เป็นอันดับ ที่ 2 รองจากเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ ซึ่งมี มูลค่าการนำเข้าถึง 20.91 สิบล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีพ.ศ. 2549 ร้อยละ 13.9 (ตารางที่ 22)

ตารางที่ 21 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียพ.ศ. 2546 – 2550

(หน่วย: คัน)

ประเทศ	2546		2547		2548		2549		2550	
	นำเข้า	ร้อยละ	นำเข้า	ร้อยละ	นำเข้า	ร้อยละ	นำเข้า	ร้อยละ	นำเข้า	ร้อยละ
ญี่ปุ่น	9,330	46.0	9,675	45.0	9,572	40.8	9,219	37.2	9,448	33.8
EU25	4,702	23.2	4,686	21.8	5,208	22.2	5,135	20.9	6,128	21.9
อาเซียน	1,241	6.1	1,337	6.2	2,159	9.2	2,681	10.9	4,483	16.0
NAFTA	2,788	13.7	3,153	14.6	3,090	13.2	3,618	14.8	3,966	14.2
เกาหลี	784	3.9	949	4.4	1,222	5.2	1,546	6.3	1,687	6.0
แอฟริกาใต้	579	2.9	581	2.7	887	3.8	995	4.1	768	2.7
จีน	217	1.1	303	1.4	387	3.8	995	4.1	768	2.7
ไต้หวัน	163	0.8	181	0.8	199	0.8	319	1.3	284	1.0
อเมริกาใต้	159	0.8	170	0.8	199	0.8	136	0.6	95	0.3
ประเทศอื่น	325	1.6	489	2.3	523	2.2	443	1.8	445	1.6
รวม	20,288	100	21,523	100	23,445	100	24,524	100	27,944	100

ที่มา: Federal Chamber of Automotive Industries (2550)

ตารางที่ 22 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์และส่วนประกอบของออสเตรเลียพ.ศ. 2546-2550

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ปี	การส่งออกรถยนต์		การส่งออกส่วนประกอบ		การส่งออกรวม	
	มูลค่า	อัตราการเติบโต	มูลค่า	อัตราการเติบโต	มูลค่า	อัตราการเติบโต
2546	14.52	10.00	5.77	1.00	20.29	7.30
2547	15.72	8.20	5.81	0.70	21.52	6.10
2548	17.46	11.10	5.99	3.10	23.45	8.90
2549	18.36	5.20	6.16	2.90	24.52	4.60
2550	20.91	13.90	7.04	14.30	27.95	14.0

ที่มา: Federal Chamber of Automotive Industries (2550)

4. การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ เนื่องจากแรงงานในประเทศออสเตรเลียมีทักษะที่สูงและมีการใช้เทคโนโลยีที่ก้าวหน้าจึงทำให้ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศเป้าหมายในการขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์เช่น General Motors Holden ได้มีการจัดตั้งโรงงาน V6 Cylinder pump และคอมเพรสเซอร์เครื่องปรับอากาศ ส่งผลให้มีการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมส่วนประกอบและชิ้นส่วนรถยนต์เป็นอย่างมาก สำหรับผู้ประกอบการรถยนต์รายใหญ่ของโลกเห็นว่าการออกแบบของประเทศออสเตรเลียมีความเป็นเลิศซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่มีความสำคัญและสร้างโอกาสให้แก่อุตสาหกรรมส่วนประกอบและชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย

นอกจากนี้ออสเตรเลียยังให้ความสำคัญในเรื่องการวิจัยและการพัฒนาในอุตสาหกรรมรถยนต์ จะเห็นได้ว่าในช่วงปีพ.ศ. 2543 – 2549 ออสเตรเลียมีค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในปีพ.ศ. 2549 ออสเตรเลียมีค่าใช้จ่ายในการวิจัยและการพัฒนาในอุตสาหกรรมรถยนต์ถึง 654,204 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ออสเตรเลียให้ความสำคัญกับเรื่องการวิจัยและการพัฒนาในอุตสาหกรรมรถยนต์ค่อนข้างสูง (ตารางที่ 23)

ตารางที่ 23 ค่าใช้จ่ายของการวิจัยและการพัฒนาในอุตสาหกรรมรถยนต์ของออสเตรเลียพ.ศ.2543-2549

(หน่วย: พันล้านเหรียญสหรัฐฯ)		
ปี	ค่าใช้จ่ายการวิจัยและการพัฒนา	อัตราการเจริญเติบโต
2543-2544	381,349	9.6
2544-2545	490,164	28.5
2545-2546	618,719	26.2
2546-2547	368,570	3.2
2547-2548	607,903	-4.8
2548-2549	654,204	7.6

ที่มา: Federal Chamber of Automotive Industries (2550)

วิสัยทัศน์และนโยบายของภาครัฐของออสเตรเลียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์

ประเทศออสเตรเลียนับเป็นประเทศที่มีการเปิดเสรีตลาดรถยนต์มากที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและใน โลกประเทศหนึ่ง ประเทศออสเตรเลียได้มีแผนการลดภาษีรถยนต์จาก

ร้อยละ 15 ให้ลดเหลือร้อยละ 10 ภายในปีพ.ศ.2548 และให้เหลือร้อยละ 5 ภายในปีพ.ศ.2553 โดยในระหว่างที่รัฐบาลปรับลดภาษีนำเข้ารถยนต์ รัฐบาลก็ได้มีการให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรม เพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติได้ โดยความช่วยเหลือนี้จะสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งคาดว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของออสเตรเลียจะได้มีการพัฒนาพร้อมที่จะแข่งขันต่อไปแล้ว นโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์สามารถอธิบายตามหัวข้อต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. การปรับลดอัตราภาษีโดยทั่วไปให้กับประเทศสมาชิกที่มีการรวมกลุ่มเศรษฐกิจตาม สนธิสัญญาโบกอร์ ประเทศสมาชิกในกลุ่มเอเปคตกลงร่วมกันที่จะเปิดเสรีการค้า โดยกำหนดว่าประเทศพัฒนาแล้วจะเปิดเสรีการค้าภายในปีพ.ศ. 2553 และประเทศกำลังพัฒนาภายในปีพ.ศ.2563 อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศออสเตรเลียก็นับได้ว่าเป็นประเทศหนึ่งที่มีการเปิดเสรีในอุตสาหกรรมรถยนต์มากที่สุดในภูมิภาคและในโลกอยู่แล้ว ณ ขณะนี้ อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบของออสเตรเลียอยู่ที่ร้อยละ 15 และจะค่อยๆลดลงจนเหลือร้อยละ 10 ในปี พ.ศ. 2548 โดยจะอยู่ที่ร้อยละ 10 จนกระทั่งถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2552 และก็จะลดลงเหลือร้อยละ 5 นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2553 ส่วนอัตราภาษีทั่วไปสำหรับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้ออยู่ที่ร้อยละ 5 อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันออสเตรเลียก็ไม่มีมาตรการภาษีในรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ให้กับประเทศสมาชิกของการรวมกลุ่มเศรษฐกิจที่มีอยู่ อันได้แก่

CER (Australia-New Zealand Closer Economic Relations Trade Agreement)

SAFTA (Singapore-Australia Free Trade Agreement)

PATCRA (Papua New Guinea Trade and Commercial Relations Agreement)

SPARTECA (South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement)

2. การส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติ รัฐบาลออสเตรเลียมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์จากต่างชาติโดยไม่มีการตั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องการค้าหุ้นส่วนวัตถุดิบภายในประเทศแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีข้อกำหนดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นจากต่างชาติ การนำผลกำไรกลับประเทศ

3. เขตการผลิตปลอดภาษี (Manufacturing free trade zones) ถึงแม้ออสเตรเลียจะไม่มีเขต

การผลิตปลอดภาษีอย่างแท้จริง ตามคำนิยาม แต่ก็มีสิ่งที่เรียกว่าเขตการผลิตสินค้าทัณฑ์บนหรือ Manufacture in Bond โดยที่สินค้าที่เข้ามาหรือผลิตในเขตดังกล่าวแล้วมีการส่งออกไปก็จะต้องไม่เสียภาษีนำเข้า แต่หากสินค้าที่นำเข้ามาในเขตนี้แล้วนำมาขายในประเทศก็จะต้องมีการเสียภาษีนำเข้า ซึ่งเป็นนโยบายที่ช่วยผู้ผลิตในประเทศที่ทำการส่งออก

4. Duty Drawback Arrangements แผนการ Duty Drawback Scheme นี้เป็นแผนการที่ช่วยบริษัทส่งออกในเรื่องของการคืนเงินภาษีให้รวดเร็วขึ้น โดยไม่จำกัดอยู่เฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้น แต่สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์จะรวมถึงภาษีศุลกากรขาเข้าและภาษีขาย ในสินค้าที่นำมาผลิตต่อเพื่อการส่งออก หรือนำเข้ามาแล้วมีการส่งออกต่อไป โดยใช้ Tariff Export Concession Scheme (TEXCO) จะเป็นกระบวนการที่เสริมขึ้นมาเพื่อให้บริษัทที่ทำการส่งออกไม่ต้องเสียภาษีเหล่านี้ตั้งแต่แรก หากเป็นการนำเข้ามาเพื่อการส่งออก

5. Automotive Competitiveness and Investment Scheme (ACIS) ACIS เป็นโครงการที่รัฐบาลออสเตรเลียสร้างขึ้นมาเพื่อให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์โดยตรง โดยมีระยะเวลาของโครงการตั้งแต่ปีพ.ศ.2544 ไปจนถึงพ.ศ. 2558 (รัฐบาลได้ขยายมาจากเวลาเดิมที่สิ้นสุดที่ปีพ.ศ. 2548) โดยมีวัตถุประสงค์คือ

- 1) เพื่อทดแทนโครงการส่งเสริมการส่งออก (The Export Facilitation Scheme: EFS)
- 2) เพื่อเตรียมพร้อมกับการลดภาษีศุลกากรของรัฐบาล

โครงการ ACIS เป็นโครงการที่ให้ประโยชน์กับผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์หลายกลุ่มด้วยกันคือ

- 1) อุตสาหกรรมผู้ผลิตรถยนต์ (Motor vehicle producers: MVPs)
- 2) อุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ (Automotive component producers: ACPs)
- 3) อุตสาหกรรมผู้ผลิตเครื่องจักร เครื่องมือในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive machine toolers/ automotive tooling producers: AMTPs)
- 4) อุตสาหกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive service providers: ASPs) ซึ่งโดยมากก็หมายถึงการให้บริการการออกแบบโดยเฉพาะกับอุตสาหกรรมยานยนต์

ประโยชน์ที่ ACIS ให้จะเกี่ยวข้องกับการผลิตและการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ และการสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยผลประโยชน์จะอยู่ในรูปของ Credit benefits ที่สามารถนำมาหักลบกับภาษีศุลกากรขาเข้าหรืออาจนำไปขายให้กับธุรกิจอื่นต่อได้ ซึ่งหากแบ่งตามประเภทอุตสาหกรรมที่จะได้รับผลประโยชน์ และรูปแบบกิจกรรมที่ขอการสนับสนุนจากโครงการ ACIS จะได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1: อุตสาหกรรมผู้ผลิตยานยนต์ (Motor vehicle producers: MVPs) กิจกรรมที่สามารถขอรับ Credit Benefit ได้ คือ

- การผลิตเพื่อขายในประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์
- การผลิตเพื่อการส่งออก
- การลงทุนในโรงงานและอุปกรณ์เพื่อใช้ในการผลิตยานยนต์ เครื่องยนต์ และส่วนประกอบของเครื่องยนต์

กลุ่มที่ 2: อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ประกอบไปด้วย

- อุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Automotive component producers: ACPs)
- อุตสาหกรรมผู้ผลิตเครื่องจักร เครื่องมือในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive machine tools/ automotive tooling producers: AMTPs)
- อุตสาหกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive service providers: ASPs)

โดยกิจกรรมที่สามารถขอรับ Credit benefits ได้คือ การลงทุนในการวิจัยและพัฒนาการลงทุนในโรงงานและอุปกรณ์เพื่อใช้ในการผลิตส่วนประกอบและเครื่องมือเครื่องมื่อต่าง ๆ

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศออสเตรเลียกับประเทศไทย

ไทยกับออสเตรเลียสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2495 โดยมีสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์รา ซึ่งมีเขตอาณาดูแลสาธารณรัฐหมู่เกาะฟีจี สาธารณรัฐวานูอาตูและหมู่เกาะโซโลมอนด้วย ความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศเป็นไปอย่างราบรื่นและฉันท์มิตร และที่มีความโดดเด่นมากคือ ด้านการเมือง ความมั่นคง และการทหาร มีการส่งเสริมความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี รวมถึงการแลกเปลี่ยนการเยือนของผู้นำ

ระดับสูงระหว่างกันสม่ำเสมอ ปัจจุบันนายบัณฑิต โสติพิลาฤทธิ์ ดำรงตำแหน่งเอกอัครราชทูต ณ กรุงแคนเบอร์รา และนายวิลเลียม แพเทอร์สัน (Mr. William Paterson) ดำรงตำแหน่งเอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทย นอกจากนี้ ไทยมีสถานกงสุลใหญ่ ณ นครซิดนีย์ (รัฐนิวเซาท์เวลส์) โดยมีนายเกียรติคุณ ชาติประเสริฐ ดำรงตำแหน่งกงสุลใหญ่ และมีสถานกงสุลใหญ่กิตติมศักดิ์ประจำออสเตรเลีย 5 แห่ง ได้แก่ นครเพิร์ท (รัฐเวสเทิร์นออสเตรเลีย) นครแอดิเลด (รัฐเซาท์ออสเตรเลีย) นครบริสเบน (รัฐควีนส์แลนด์) นครเมลเบิร์น (รัฐวิกตอเรีย) และนครโฮบาร์ต (รัฐแทสมาเนีย) รวมทั้งมีสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศและสำนักงานการท่องเที่ยวประจำที่นครซิดนีย์ออสเตรเลียมีสถานกงสุลกิตติมศักดิ์ประจำจังหวัดสุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย)

ปัญหาและอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศออสเตรเลียกับประเทศไทย

1. มาตรการด้านสุขอนามัย (bio security quarantine measures) ของออสเตรเลียมีความเข้มงวดมาก โดยอ้างว่าเป็นประเทศเกาะทำให้สินค้าเกษตรของไทย เช่น ผัก (พริกและผลิตภัณฑ์พริก) ผลไม้สด (ทุเรียน และมะม่วง เป็นต้น) ไก่ต้มสุกแช่แข็ง ไม่สามารถเข้าไปจำหน่ายได้ หรือประสบปัญหาในการนำเข้าไปในออสเตรเลีย ทั้งนี้ออสเตรเลียกำลังจะบังคับใช้มาตรการสุขอนามัยที่เคร่งครัดเพิ่มขึ้นกับการนำเข้ากุ้ง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อกุ้งส่งออกของไทยด้วย เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2550 หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางชีวภาพของออสเตรเลีย (Bio security Australia) ได้ประกาศใช้มาตรการนำเข้ากุ้งชั่วคราวฉบับปรับปรุงใหม่ในระหว่างรอมาตรการวิเคราะห์ความเสี่ยงฉบับสุดท้าย คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550

2. กฎหมายควบคุมคุณภาพอาหารตาม Australian Food Standard Code ซึ่งกำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการกักกัน (quarantine) และตรวจสอบ (inspection) คุณภาพอาหารนำเข้ามีความเข้มงวด โดยแบ่งประเภทอาหารเป็นสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำ หากพบว่าผู้ส่งออกไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดจะส่งสินค้ากลับหรือทำลาย ทำให้ต้นทุนสินค้าสูง

3. การใช้มาตรการทางภาษีตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-Dumping Duties) ในกรณีที่ผู้ผลิตในประเทศร้องเรียนต่อรัฐบาลว่าสินค้านำเข้าก่อให้เกิดความเสียหายต่ออุตสาหกรรมในประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีสินค้าไทย 6 รายการที่ถูกใช้มาตรการนี้ คือ สินค้าพลาสติก (PVC) ท่อเหล็กชุบสังกะสี (Galvanized Steel Pipe) น้ำสับปะรดเข้มข้นและสับปะรดกระป๋อง (Pineapple Concentrate and

Canned Pineapple) สินค้าชั้นเหล็กชนิดถอดประกอบ (Certain Steel Shelving Kits) สินค้า Certain Hot Rolled Structural Steel และสินค้า Linear Low Density Polyethylene

4. สินค้าไทยถูกแย่งตลาดจากจีน และอินโดนีเซีย เนื่องจากราคาสินค้าถูกกว่า เช่น รองเท้า เสื้อผ้าสำเร็จรูป และของเด็กเล่น รวมทั้งข้าว ซึ่งออสเตรเลียสามารถผลิตได้เอง

ความตกลงที่สำคัญระหว่างประเทศออสเตรเลียกับประเทศไทย

1. ความตกลงทางวัฒนธรรม (ธันวาคม พ.ศ. 2517)
2. ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนา (กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532)
3. ความตกลงเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อนและการป้องกันการเลี่ยงรัษฎากรในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีจากเงินได้
4. แถลงการณ์ร่วมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความร่วมมือในการต่อต้านการเข้าเมือง โดยผิดกฎหมาย และการลักลอบค้ามนุษย์ ตลอดจนการลักลอบขนผู้ย้ายถิ่นฐาน และความตกลงว่าด้วยการโอนตัว ผู้กระทำผิดและความร่วมมือในการบังคับให้เป็นไปตามคำพิพากษาในคดีอาญา (กรกฎาคม พ.ศ. 2544)
5. บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติและการพัฒนาความร่วมมือของตำรวจ (มิถุนายน พ.ศ. 2546) และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการป้องกันการลักลอบค้ามนุษย์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ธันวาคม พ.ศ. 2546)
6. บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการสนับสนุนด้านการส่งกำลังบำรุง (กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547) และความตกลงการค้าเสรี (Thailand-Australia Free Trade Agreement - TAFTA) และความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคี และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแลกเปลี่ยนเยาวชนภายใต้ Work and Holiday Visas และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการศึกษา และแถลงการณ์ร่วมว่าด้วยความร่วมมือด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (กรกฎาคม พ.ศ. 2547)

7. ความตกลงว่าด้วยการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา (กรกฎาคม พ.ศ. 2549)

การค้าระหว่างประเทศของประเทศออสเตรเลียกับประเทศไทย

1. การส่งออก สินค้าที่ออสเตรเลียส่งออกมาไทยมากที่สุดคือ หมวดสินค้าเชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น สารปิโตรมัส ไซที่ได้จากแร่ รองลงมาคือ หมวดสินค้าอะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม (ตารางที่ 24)

2. การนำเข้า สินค้าที่ออสเตรเลียนำเข้าจากไทยมากที่สุดคือ สินค้ายานยนต์ ซึ่งมีมูลค่านำเข้ามากเป็นอันดับหนึ่ง ซึ่งในปีพ.ศ. 2550 มีมูลค่าการนำเข้า 2,843,158,153 ดอลลาร์สหรัฐ โดยที่หมวดสินค้าเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ และหมวดสินค้าไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติ โลหะมีค่า เครื่องเพชรพลอยและรูปพรรณที่เป็นของเทียม เหรียญกษาปณ์ เป็นหมวดสินค้าที่ออสเตรเลียนำเข้าจากไทยรองลงมาจากหมวดสินค้ายานยนต์ตามลำดับ (ตารางที่ 25) สำหรับรถยนต์ที่ออสเตรเลียนำเข้าจากไทยมากที่สุดคือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS8704) รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS8703) ซึ่งในปีพ.ศ. 2550 ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์จากไทยมากเป็นอันดับหนึ่ง มีมูลค่าการนำเข้าถึง 1,668,046,964 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีญี่ปุ่นเป็นอันดับรองลงมา สำหรับการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลของออสเตรเลีย ในปีพ.ศ. 2550 มีมูลค่าการนำเข้า 993,551,644 ดอลลาร์สหรัฐ โดยออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลจากไทยเป็นอันดับที่ 3 รองจากญี่ปุ่นและเยอรมัน (ตารางที่ 26)

3. ดุลการค้าระหว่างประเทศ ประเทศไทยและประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศคู่ค้าที่ดีต่อกันตลอดมา กล่าวคือ การค้ารวมระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียในช่วงพ.ศ.2547 – 2550 ประเทศไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า (ตารางที่ 27)

ตารางที่ 24 มูลค่าสินค้าของออสเตรเลียที่ส่งออกไปประเทศไทย พ.ศ. 2546 -2550

(หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐ)						
สินค้า	พิกัดสินค้า	2546	2547	2548	2549	2550
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และ ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น สารปิโตรมัส ไซที่ได้จากแร่	27	72,606,361	298,290,300	441,073,064	469,161,382	884,242,980
อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม	76	246,901,441	267,691,870	415,431,776	563,982,961	651,180,014
ไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติ โลหะมีค่า เครื่องเพชรพลอยและรูปพรรณ ที่เป็นของเทียม หินอัญมณี	71	133,965,422	374,389,087	785,913,351	430,093,427	466,451,085
ทองแดงและของทำด้วยทองแดง	74	76,676,993	142,995,948	238,768,490	348,552,057	280,685,267
เหล็กและเหล็กกล้า	72	38,456,347	104,618,061	50,779,164	112,684,506	130,955,929
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ	84	62,423,773	74,800,647	91,913,771	96,653,746	130,955,929
ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟและราง รถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	87	11,527,849	15,905,235	16,568,130	25,144,382	19,774,861
รวม		1,469,703,094	2,253,694,619	3,153,277,195	3,222,039,611	3,705,232,983

ที่มา: Global Trade Atlas (2550)

ตารางที่ 25 มูลค่าสินค้าของออสเตรเลียที่นำเข้ากับประเทศไทย พ.ศ. 2546 -2550

(หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้า	พิกัดสินค้า	2546	2547	2548	2549	2550
ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟและราง	87	629,970,412	785,918,219	1,423,588,288	1,627,826,459	2,843,158,153
รถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์						
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร	84	389,300,157	471,408,265	539,195,234	730,679,248	861,431,948
เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ						
ไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติ	71	154,450,966	174,873,040	161,648,197	380,851,781	676,271,196
โลหะมีค่า เครื่องเพชรพลอยและรูปพรรณ						
ที่เป็นของเทียม เหริยัญญาปณ์						
เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและ	85	182,622,908	261,671,219	273,550,981	367,230,140	389,902,712
ส่วนประกอบ เครื่องบันทึกเสียงและเครื่องถอด						
เสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียง						
อื่นๆ	99	27,971,324	23,314,246	64,018,757	138,631,571	201,234,610
รวม		2,356,724,617	2,767,176,500	3,663,330,491	4,722,637,621	6,629,166,817

ที่มา: Global Trade Atlas (2550)

ตารางที่ 26 มูลค่าการขนถ่ายสินค้าส่วนบุคคล (HS8703) และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS8704) ที่ออสเตรเลีย
นำเข้าจากไทยพ.ศ. 2546 - 2550

(หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐฯ)

ปี	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS8703)	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS8704)
2546	92,619,315	488,081,701
2547	89,044,776	647,866,480
2548	199,893,112	1,157,303,335
2549	456,742,508	1,069,905,369
2550	993,551,644	1,668,046,964

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ สถาบันยานยนต์ (2550)

ตารางที่ 27 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลีย พ.ศ. 2546 – 2550

(หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐฯ)

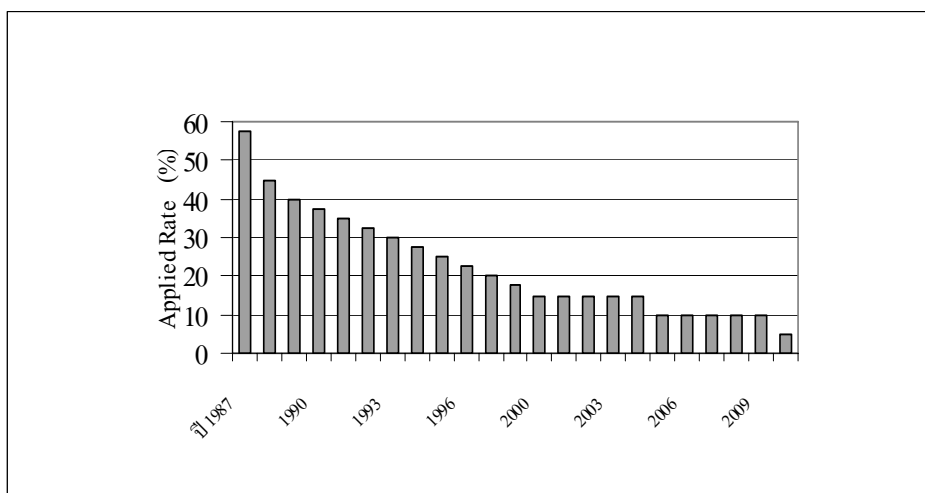
	2546	2547	2548	2549	2550
มูลค่าการส่งออก	2,356,724,617	2,767,176,500	3,663,330,491	4,722,637,621	6,629,166,817
มูลค่าการนำเข้า	1,469,703,094	2,253,694,619	3,153,277,195	3,222,039,611	3,705,232,983
มูลค่าการค้ารวม	3,826,427,711	5,020,871,119	6,816,607,686	7,944,677,232	10,334,399,800
ดุลการค้า	887,021,523	513,481,881	510,053,296	1,500,598,010	2,923,933,834

ที่มา: สำนักวิชาการด้านสารสนเทศการเจรจา กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

กติกากาฬิและที่มิใช่กาฬิที่เปลี่ยนแปลงระหว่างไทยกับออสเตรเลีย

1. มาตรการด้านกาฬิ แนวโน้มกาฬิสู่การของรถยนต์นำเข้าของประเทศออสเตรเลียมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเดิมอัตรากาฬิสู่การของออสเตรเลียอยู่ที่ร้อยละ 57.5 ในปีพ.ศ. 2530 และได้ลดลงเหลือร้อยละ 45 ในปีพ.ศ.2531 หลังจากนั้นกาฬินำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียได้ลดลงอย่างต่อเนื่องร้อยละ 2.5 ต่อปีจนกระทั่งเหลืออัตรากาฬิที่ร้อยละ 15 ในปีพ.ศ.2543 นอกจากนี้ประเทศออสเตรเลียในฐานะประเทศสมาชิกเอเปคได้เข้าร่วมในปฏิญญาโบกอร์ ที่แสดงเจตจำนงที่จะเปิดเขตการค้าเสรีในปีพ.ศ.2553 โดยอัตรากาฬิที่เก็บจริง (Applied Tariff) ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

บุคคลและส่วนประกอบของประเทศออสเตรเลียอยู่ที่ร้อยละ 15 และจะลดลงเหลือร้อยละ 10 ในปี พ.ศ.2548 และเหลือร้อยละ 5 ภายในปีพ.ศ.2553 ตามลำดับ ในขณะที่ภาษีรถเพื่อการพาณิชย์และรถ ขับเคลื่อน 4 ล้ออยู่ที่ร้อยละ 5 (ภาพที่ 5)



ภาพที่ 5 แนวโน้มอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย
ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

นอกจากการกำหนดอัตราภาษีข้างต้นแล้ว ออสเตรเลียมีการกำหนดอัตราภาษีรถนั่งส่วนบุคคลและรถกระบะกับเขตการค้าเสรีอื่นๆ (ตารางที่ 28)

ตารางที่ 28 อัตราภาษีรถนั่งส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของออสเตรเลียกับเขต
การค้าเสรีอื่นๆ

(หน่วย: ร้อยละ)

ประเภท	พิกัด	ภาษี MFN		CER	SAFTA	PATCRA	SPARTECA
		Low	High				
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	8703	5	15	0	0	0	0
รถกระบะ	8704	5	5	0	0	0	0
ชิ้นส่วน	-	0	15	0	0	0	0

ตารางที่ 28 (ต่อ)

หมายเหตุ: Australia-New Zealand Closer Economic Relations (CER) Trade Agreement

Singapore-Australia Free Trade Agreement (SAFTA)

Papua New Guinea Trade and Commercial Relations Agreement (PATCRA)

South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement (SPARTECA)

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

โครงสร้างภณินำเข้าจากการเจรจาการค้าระหว่างออสเตรเลียกับไทย โดยที่ประเทศออสเตรเลียจะลดภณินำเข้ารถยนต์ให้ไทย ดังนี้

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ออสเตรเลียจะลดภณินำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ให้ไทยเหลือร้อยละ 0 ในปีพ.ศ. 2548 ทั้งหมดจำนวน 33 รายการ ซึ่งมีอัตราภาษีร้อยละ 15 จำนวน 18 รายการ อัตราภาษีร้อยละ 5 จำนวน 9 รายการ และอัตราภาษีร้อยละ 4 จำนวน 8 รายการ (ตารางที่ 29)

ตารางที่ 29 พิกัดสินค้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภณินำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับไทยพ.ศ. 2548

อัตราภาษีร้อยละ 15		อัตราภาษีร้อยละ 5	อัตราภาษีร้อยละ 4
8703.21.11	8703.21.19	8703.10.00	8703.21.90
8703.22.11	8703.22.19	8703.21.20	8703.22.90
8703.23.11	8703.23.19	8703.22.20	8703.23.90
8703.24.11	8703.24.19	8703.23.20	8703.24.90
8703.31.11	8703.31.19	8703.24.20	8703.31.90
8703.32.11	8703.32.19	8703.31.20	8703.32.90
8703.33.11	8703.33.19	8703.32.20	8703.33.90
8703.90.11	8703.90.19	8703.33.20	8703.90.90
		8703.90.20	

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

2. รยยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS 8704) ออสเตรเลียจะลดภาษีนำเข้ารถเพื่อการพาณิชย์ให้ไทยเหลือร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2548 จำนวน 10 รายการ ซึ่งมีอัตราภาษีย้อยละ 5 จำนวน 7 รายการ อัตราภาษีย้อยละ 4 จำนวน 3 รายการ (ตารางที่ 30)

ตารางที่ 30 พิกัดสินค้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับไทยในปี พ.ศ. 2548

อัตราภาษีย้อยละ 5		อัตราภาษีย้อยละ 4
8704.10.00	8704.31.10	8704.21.90
8704.21.10	8704.32.00	8704.31.90
8704.22.00	8704.90.10	8704.90.90
8704.23.00		

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

สำหรับประเทศไทยจะลดภาษีให้ออสเตรเลีย โดยมีอัตราภาษีใหม่ ดังนี้

1. รยยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) จะทยอยลดภาษีจากร้อยละ 10-80 เหลือร้อยละ 0 ภายในปีพ.ศ.2553 (ตารางที่ 31)

ตารางที่ 31 พิกัดสินค้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ไทยจะทยอยปรับลดภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับออสเตรเลีย

พิกัด	(หน่วย: ร้อยละ)						
	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
8703.10	60	0	0	0	0	0	0
8703.21	80	30	24	18	12	6	0
8703.221	10	0	0	0	0	0	0
8703.222	80	30	24	18	12	6	0
8703.229	80	30	24	18	12	6	0
8703.231	10	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 31 (ต่อ)

(หน่วย: ร้อยละ)

พิกัด	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
8703.232	80	30	24	18	12	6	0
8703.239	80	30	24	18	12	6	0
8703.241	10	0	0	0	0	0	0
8703.242	80	0	0	0	0	0	0
8703.249	80	0	0	0	0	0	0
8703.311	10	0	0	0	0	0	0
8703.312	80	30	24	18	12	6	0
8703.319	80	30	24	18	12	6	0
8703.321	10	0	0	0	0	0	0
8703.322	80	30	24	18	12	6	0
8703.329	80	30	24	18	12	6	0
8703.331	10	0	0	0	0	0	0
8703.332	80	30	24	18	12	6	0
8703.339	80	30	24	18	12	6	0
8703.90	80	30	24	18	12	6	0

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

1) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS 8704) ประเทศไทยเสนอปรับลดอัตราภาษีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ให้ออسترเลียให้เหลือร้อยละ 0 ทันทีในปี พ.ศ. 2548 (ตารางที่ 32)

ตารางที่ 32 พิกัดสินค้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่ไทยจะปรับลดภavnนำเข้าให้เหลือร้อยละ 0 ให้กับออสเตรเลียในปีพ.ศ. 2548

พิกัดสินค้า	อัตราภาษี
8704.10	5
8704.211	60
8704.219	40
8704.22	40
8704.23	40
8704.311	60
8704.319	40
8704.32	40
8704.901	60
8704.909	40

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

2. มาตรการที่มีใช้ภาษี

2.1 แหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of Origin) ในเบื้องต้นรัฐบาลออสเตรเลียและไทยได้กำหนดแหล่งกำเนิดสินค้าในพิกัด 8703 และ 8704 ให้มีสัดส่วนวัตถุดิบภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 และต้องมีการเปลี่ยนแปลงสภาพอย่างเพียงพอ (Substantial Transformation)

2.2. การกำหนดมาตรฐานยานยนต์และส่วนประกอบ (Standard) ปัจจุบันมาตรฐานในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของออสเตรเลียใช้มาตรฐาน Australian Design Rules (ADRs) ซึ่งเป็นระบบการรับรองผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างจากระบบของไทยซึ่งเป็นระบบรับรองแบบ (Type Approval System) เหมือนของยุโรป กล่าวคือ ต้องมีการตรวจสอบมาตรฐานก่อนจึงจะได้รับอนุญาตให้นำเข้า แต่ระบบการรับรองมาตรฐานของออสเตรเลียเกือบจะเป็นการรับรองตนเอง (Self-Certification System) ซึ่งหากผู้นำเข้าสามารถแสดงผลการตรวจสอบที่เป็นไปตาม ADRs และมีการตรวจสอบเพิ่มเติมอีกเล็กน้อย ก็สามารถส่งรถยนต์เข้าไปจำหน่ายในตลาดออสเตรเลียได้ แต่ฝ่ายออสเตรเลียโดย Land Division จะมีการส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาทำการตรวจ

ติดตาม (Conformity of Production Audit) โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยทุกๆ 18 เดือน การทดสอบผลิตภัณฑ์ยานยนต์ในออสเตรเลียการตรวจสอบสามารถจำแนกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่นำเข้าเป็นจำนวนมาก (Full Volume) กับประเภทที่นำเข้าเป็นจำนวนน้อย (Low Volume) ประเภทที่นำเข้าเป็นจำนวนมาก (Full Volume) รัฐบาลออสเตรเลียได้อำนวยความสะดวกให้ผู้เข้ารับการตรวจสอบสามารถเลือกสถานะที่ตรวจสอบได้ตามความสะดวก แต่การตรวจสอบยังคงมีการตรวจสอบหลายชั้น โดยเฉพาะการตรวจสอบมาตรฐานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก สำหรับประเภทที่นำเข้าเป็นจำนวนน้อย (Low Volume) จะมีความเข้มงวดในการตรวจสอบน้อยกว่าประเภท Full Volume สำหรับค่าใช้จ่ายในการทดสอบมาตรฐานของออสเตรเลีย รถที่เข้ารับการทดสอบจะต้องเสียค่าใช้จ่าย 7.50 เหรียญออสเตรเลียต่อคัน แต่หากมีปริมาณน้อยกว่า 100 คันจะต้องเสียค่าทดสอบขั้นต่ำ 500 เหรียญออสเตรเลีย ซึ่งถือว่าเป็นค่าธรรมเนียมที่ค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม ฝ่ายออสเตรเลียได้ให้เหตุผลว่า เป็นไปตามกลไกตลาดที่ภาครัฐไม่ควรเข้าไปก้าวก่าย ทั้งนี้เพื่อให้ทั้งสองประเทศมีมาตรฐานที่อยู่ในระดับเดียวกัน ประเทศไทย (สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม) ได้มีการลงนามกับออสเตรเลีย(The Federal Office of Road Safety : FORS) ในความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangement) เพื่อยอมรับผลทดสอบผลิตภัณฑ์ยานยนต์ซึ่งกันและกัน แต่ในเบื้องต้นได้มีการยอมรับผลการทดสอบซึ่งกันและกันเพียงการทดสอบมลพิษจากรถยนต์เบนซินและรถยนต์ดีเซลขนาดเล็ก การทดสอบกระฉกนิรภัย และการทดสอบเข็มขัดนิรภัยเท่านั้น นอกจากนี้ก็ยังมีคณะทำงานที่ได้พยายามหารือจัดทำมาตรฐานยานยนต์โลกร่วมกัน เพราะในปัจจุบันการกำหนดมาตรฐานยานยนต์จะเป็นมาตรฐานของแต่ละประเทศเช่น มาตรฐาน ECE ของยุโรป มาตรฐาน FMVSS และ SAE ของสหรัฐอเมริกา มาตรฐาน TRT ASS และ JIS ของญี่ปุ่นและมาตรฐาน ADR ของออสเตรเลีย โดยคณะทำงานที่เรียกว่า WP 29(World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulation) ทำหน้าที่พิจารณามาตรฐานร่วมกัน โดยคณะทำงานได้แบ่งกลุ่มมาตรฐานออกเป็น 6 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มทำงานด้านความคงของเสียง (2) กลุ่มทำงานด้านไฟและสัญญาณไฟ (3) กลุ่มทำงานด้านเบรกและเกียร์ (4) กลุ่มทำงานด้าน Passive Safety (5) กลุ่มทำงานในเรื่องความปลอดภัย(General Safety) และ (6) กลุ่มทำงานด้านมลพิษและพลังงาน อย่างไรก็ตาม ล่าสุดในการประชุมคณะทำงาน WP 29 ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 14 – 17 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ซึ่งมีวัตถุประสงค์โน้มน้าวให้ประเทศสมาชิกมีการทำมาตรฐานยานยนต์ร่วมกัน โดยเข้าร่วมเป็นภาคี WP29,1958 Agreement และ 1998 Agreement แต่ปรากฏว่าประเทศส่วนใหญ่ยังไม่มีแผนชัดเจนที่จะเข้าร่วมในความตกลงดังกล่าว รวมทั้งประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาถึงผลดีและผลเสียที่จะได้รับ

การทำความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย
(Thailand-Australia Free Trade Agreement: TAFTA)

นายกรัฐมนตรีของไทยและออสเตรเลียได้ประกาศร่วมกันให้มีการเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างสองประเทศ โดยมีการลงนามความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์กับรัฐมนตรีการค้าออสเตรเลีย ณ กรุงแคนเบอร์รา ซึ่งความตกลงนี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 33

ตารางที่ 33 ลำดับเหตุการณ์การเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย

วัน / เดือน / ปี	เนื้อหา
พฤศจิกายน พ.ศ. 2544	ในระหว่างการประชุมระดับรัฐมนตรีขององค์การการค้าโลก (WTO Ministerial Conference) ณ กรุงโดฮา ประเทศกาตาร์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ของไทยและรัฐมนตรีการค้าของออสเตรเลีย (Mr. Mark Vaile) ได้แถลงร่วมกันว่า ประเทศทั้งสองได้ตกลงที่จะดำเนินการศึกษา ร่วม (Joint Study) เกี่ยวกับการทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน โดยให้การศึกษา มีขอบเขตกว้างครอบคลุมทั้งด้านการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน
เมษายน พ.ศ. 2545	เสร็จสิ้นการศึกษาร่วมระหว่างกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศกับกระทรวงการต่างประเทศและการค้าของออสเตรเลียเกี่ยวกับการทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน โดยมีข้อเสนอแนะให้รัฐบาลของประเทศทั้งสองพิจารณา ดำเนินการจัดทำความตกลงการค้าเสรีเพื่อขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างกัน
30 พฤษภาคม พ.ศ. 2545	นายกรัฐมนตรีของทั้งสองประเทศได้ประกาศร่วมกันให้มีการเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน
สิงหาคม พ.ศ. 2545	เริ่มเจรจาครั้งแรก

ตารางที่ 33 (ต่อ)

วัน / เดือน / ปี	เนื้อหา
มีนาคม พ.ศ. 2547	เจรจาเสร็จสิ้น
5 กรกฎาคม พ.ศ. 2547	มีการลงนามความตกลงฯ ระหว่างรัฐมนตรีการกระทรวงพาณิชย์ (นาย วัฒนา เมืองสุข)กับรัฐมนตรีการค้าออสเตรเลีย (Mr.Mark Vaile)
1 มกราคม พ.ศ. 2548	ความตกลงการค้าเสรีไทย –ออสเตรเลียมีผลใช้บังคับใช้
ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2548)	

กรอบการเจรจาครอบคลุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจทุกด้านทั้งการเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า บริการ การลงทุน รวมทั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจสาขาต่างๆ และได้จัดทำความตกลงเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ.2547 ในการลงนามความตกลงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ไทยและรัฐมนตรีการค้าออสเตรเลียได้ลงนามความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การเปิดตลาดสินค้า

1.1 ออสเตรเลียจะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ทันทีในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 จำนวน 5,083 รายการ หรือร้อยละ 83.21 ของรายการทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 83.08 ของมูลค่าการนำเข้าจากไทย ในปี พ.ศ.2546 (1,934 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) โดยจะทยอยลดภาษีสินค้าอีก 786 รายการ หรือร้อยละ 12.86 ของรายการสินค้าทั้งหมดลงเหลือร้อยละ 0 ภายใน 5 ปี (พ.ศ.2553) ยกเว้นสินค้าหมวดเครื่องนุ่งห่ม สำหรับสินค้าอ่อนไหว ได้แก่ สิ่งทอและเสื้อผ้าจำนวน 239 รายการหรือร้อยละ 3.91 ของรายการสินค้าทั้งหมด จะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ภายใน 10 ปี (พ.ศ.2558) นอกจากนี้สินค้าที่ออสเตรเลียใช้มาตรการปกป้องพิเศษ (Special Safeguards : SSG) มี 2 รายการ ได้แก่ ทุ่นากระป๋อง สับปะรดและน้ำสับปะรด โดยจะใช้มาตรการนี้จนถึงปี พ.ศ. 2551

1.2 ไทยจะมีระยะเวลาการลดภาษีที่ยาวกว่าออสเตรเลีย โดยจะค่อยๆ ทยอยลดจนเหลือ 0 ทุกรายการภายใน 20 ปี ทั้งนี้สินค้าไทยมีความต้องการนำเข้าจะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ทันทีในวัน

แรกที่มีความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2548 จำนวน 2,724 รายการหรือร้อยละ 49.48 ของรายการทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 78.54 ของมูลค่าการนำเข้าจากออสเตรเลียในปีพ.ศ.2546 (1,239 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) และภายใน 5 ปี จะลดภาษีสินค้าอีก 2,411 รายการ หรือร้อยละ 43.80 ซึ่งครอบคลุมทั้งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม สำหรับสินค้าอุตสาหกรรมอ่อนไหว จำนวน 295 รายการจะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ภายใน 10 ปี (พ.ศ. 2558) เช่น สิ่งพิมพ์ เหล็ก ส่วนสินค้าเกษตรอ่อนไหวจำนวน 71 รายการจะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ภายใน 10-15 ปี (พ.ศ.2563) เช่น สินค้าปศุสัตว์ (เนื้อวัว เนื้อหมู นม เนย) ชา กาแฟ ไทยจะยกเลิกโควตาภาษีสินค้าเกษตรจำนวนหนึ่งซึ่งเป็นรายการที่ไม่มีการผลิตในออสเตรเลีย ส่วนที่เหลืออีก 8 สินค้า (23 พิกัดย่อย) ไทยได้ระบุปริมาณให้แก่ออสเตรเลียเป็นการเฉพาะ (specific quota) นอกเหนือจากที่เปิดให้สมาชิก WTO โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 10 ของปริมาณโควตาภาษีที่ไทยผูกพันไว้ภายใต้ WTO ในปีพ.ศ. 2547 ได้แก่ มันฝรั่ง (สดและแช่แข็ง) เมล็ดกาแฟ กาแฟสำเร็จรูป ชา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และน้ำตาล และได้กำหนดอัตราเพิ่มของโควตาในแต่ละปีร้อยละ 5 หรือ 10 สำหรับสินค้าที่มีความอ่อนไหวมาก ได้แก่ นมสดและนมพร้อมดื่ม และนมผงขาดมันเนย จะเปิดโควตาให้เพียงร้อยละ 4 ของปริมาณโควตาภาษีที่ไทยผูกพันไว้กับ WTO ในปีพ.ศ. 2547 และกำหนดอัตราภาษีร้อยละ 17 ของปริมาณที่เปิดให้ในปีพ.ศ. 2547 ในอีกทุกๆ 5 ปีถัดมา จะลดให้ต่ำกว่าอัตราที่เก็บจากสมาชิก WTO ร้อยละ 10 โดยโควตาภาษีทั้งหมดจะถูกยกเลิกตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ สำหรับสินค้าที่ไทยใช้มาตรการปกป้องพิเศษมีทั้งสิ้น 23 สินค้า ได้กำหนดเกณฑ์ปริมาณการนำเข้าโดยคำนวณจากปริมาณนำเข้าเฉลี่ยจากออสเตรเลียย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2543 – 2545) และอาจปรับปริมาณให้เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ในบางสินค้า สินค้ากลุ่มนี้ได้แก่ เนื้อวัวและเนื้อหมู (สด เย็นและแช่แข็ง) เครื่องในวัวและเครื่องในหมู (สด เย็นและแช่แข็ง) เครื่องในสัตว์อื่นๆ นมและครีม หางนม เนย ไขมันนม เนยแข็ง (สด ผง แปรรูปและไม่แปรรูป) บัตเตอร์มิลค์ น้ำผึ้งธรรมชาติ สัมเมन्दาริน (สดและแห้ง) องุ่นสด มันฝรั่งแปรรูป อย่างไรก็ตามหากมีการนำเข้าจริงเกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในปีนั้น หรือเรียกว่า Trigger Volume ประเทศไทยสามารถกลับไปเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มสูงขึ้นได้ โดยใช้อัตราภาษีก่อนเริ่มลดหรืออัตรา MFN ที่ใช้อยู่อัตราใดอัตราหนึ่งที่ต่ำกว่า ทั้งนี้ไทยสามารถใช้มาตรการนี้ได้จนถึงปีพ.ศ. 2558 และ พ.ศ.2563 (ตารางที่ 34)

ตารางที่ 34 อัตราการลดภาษีสินค้าของไทยภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรีไทย- ออสเตรเลีย

(หน่วย: ร้อยละ)

TARIFF	2548	2549	2550	2551	2552	2553
สินค้าเกษตร						
X > 30	30	24	18	12	6	0
24 < X < 30	24	18	18	12	6	0
18 < X < 24	18	12	12	6	6	0
12 < X < 18	12	12	6	6	3	0
6 < X < 12	6	6	6	6	0	0
X < 6	6	6	6	3	0	0
สินค้าอุตสาหกรรม						
X > 20	20	20	12	8	5	0
16 < X < 30	16	16	8	5	5	0
12 < X < 16	12	12	5	5	0	0
8 < X < 12	8	8	5	5	0	0
5 < X < 8	5	5	5	0	0	0
X < 5	5	5	0	0	0	0

หมายเหตุ: X คือ อัตราภาษีของสินค้า

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550)

2. การค้าบริการและการลงทุน

2.1 ออสเตรเลียเปิดตลาดบริการให้ไทยเพิ่มจากที่เปิดใน WTO และให้เข้าไปลงทุนในธุรกิจทุกประเภท ยกเว้นกิจการที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง รวมทั้งผ่อนคลายนโยบายการเข้าไปทำงานในออสเตรเลีย

2.2 ไทยให้ออสเตรเลียถือหุ้นได้มากขึ้น (ไม่เกินร้อยละ 60) ในบางธุรกิจซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดใหญ่ ใช้เงินลงทุนสูงและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ รวมทั้งผ่อนคลายนโยบายการเข้ามาทำงานในไทย

2.3 กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า ใช้หลัก Wholly-Obtained หรือ Specific Rules (กฎการเปลี่ยนพิกัดการเกิดปฏิกิริยาเคมี กฎสัดส่วนมูลค่าวัตถุดิบภายในประเทศ)

2.4 ความร่วมมือด้านการค้า เพื่อให้การค้าระหว่างกันมีความคล่องตัวมากขึ้น เช่นด้านมาตรการสุขอนามัย ซึ่งมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาโดยกำหนดแผนงานและกรอบระยะเวลาที่แน่นอน รวมทั้งความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ทรัพย์สินทางปัญญา และนโยบายการแข่งขัน เป็นต้น

2.5 การทบทวนและการติดตามผลการดำเนินการ จัดตั้งคณะกรรมการร่วม FTA ไทย-ออสเตรเลีย เพื่อทบทวนและติดตามผลการดำเนินงานภายใต้ความตกลงฯ

ประโยชน์ที่ไทยได้รับจากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย

1. ด้านสินค้า

1.1 ขยายตลาดการค้าภายใต้ความตกลงฯ สินค้าไทยจำนวนกว่า 5,000 รายการหรือกว่าร้อยละ 83 ของรายการสินค้าส่งออกทั้งหมดของไทย จะได้รับประโยชน์จากการลดอัตราภาษ้นำเข้าของออสเตรเลียเหลือร้อยละ 0 ทันทีที่ความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ ออสเตรเลียจะทยอยลดอัตราภาษ้นำเข้าสินค้ารายการที่เหลืออีกร้อยละ 13 และสินค้าอ่อนไหวอีกร้อยละ 4 ให้เหลือร้อยละ 0 ภายในปีพ.ศ 2553 และปี พ.ศ. 2558 ตามลำดับ ทั้งนี้สินค้าไทยที่ออสเตรเลียลดอัตราภาษ้นำเข้าจะได้รับประโยชน์ในการแข่งขันด้านราคา ทำให้ได้เปรียบสินค้าจากประเทศคู่แข่งที่ไม่ได้รับการลดอัตราภาษ้นำเข้าจากออสเตรเลีย สินค้าไทยที่มีศักยภาพในการขยายตลาดส่งออกไปออสเตรเลีย ที่สำคัญได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (โดยเฉพาะรถยนต์นั่งขนาดเล็กและรถปิกอัพ) เหล็กและผลิตภัณฑ์ เครื่องสำอางและผลิตภัณฑ์บำรุงผิว เคมีภัณฑ์ อาหารทะเลกระป๋อง และแปรรูป และผลิตภัณฑ์พลาสติก เป็นต้น

1.2 โอกาสในการนำเข้าวัตถุดิบราคาถูกและความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์และเป็นแหล่งแร่ธาตุที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ความตกลงฯ เกื้อหนุนให้ไทยได้รับประโยชน์จากการนำเข้าวัตถุดิบที่มีราคาถูกและคุณภาพดีจากออสเตรเลีย เพื่อป้อนภาคการผลิตในประเทศ ซึ่งนอกจากช่วยลดต้นทุนการผลิตแล้ว ยังเพิ่มขีด

ความสามารถในการแข่งขันให้กับสินค้าไทยด้วย นอกจากนี้ออสเตรเลียยังเป็นประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าด้านวิชาการแขนงต่าง ๆ อาทิ เทคโนโลยีสารสนเทศ การเกษตร และการศึกษา เป็นต้น จึงเป็นโอกาสของไทยในการร่วมมือด้านวิชาการกับออสเตรเลีย เพื่อเสริมสร้างความรู้และทักษะด้านต่าง ๆ ให้แก่บุคลากรไทย อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตและการแข่งขันให้กับไทยด้วย

1.3 การแก้ไขปัญหาด้านสุขอนามัยของสินค้าเกษตร นอกจากประโยชน์จากการลดอัตราภาษีนำเข้าแล้วความตกลงฯ ยังก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างกันในการแก้ไขปัญหา/อุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภายในศุลกากร เช่นมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) ซึ่งเดิมสินค้าเกษตรของไทยหลายรายการ เช่น ไข่แช่แข็ง ผักและผลไม้สด ไม่สามารถส่งออกไปออสเตรเลียได้ เนื่องจากมาตรการด้านสุขอนามัยที่เข้มงวดของออสเตรเลีย แต่ภายใต้ความตกลงฯ ปัจจุบันสินค้าเกษตรเหล่านี้ได้รับการดูแลที่ดีขึ้นในด้านการตรวจสอบมาตรฐาน โดยทั้งสองประเทศตกลงจัดตั้งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านสุขอนามัยขึ้นมากำกับดูแลและแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งจะทำให้สินค้าเกษตรของไทย เช่น มังคุด ลำไย ลิ้นจี่ ทุเรียน สับปะรด มะม่วง เนื้อไก่ และกุ้งสามารถเข้าสู่ตลาดออสเตรเลียได้สะดวกยิ่งขึ้น

1.4 การกระจายสินค้าไปยังประเทศใกล้เคียง เนื่องจากออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในหมู่เกาะแปซิฟิกใต้ อาทิ นิวซีแลนด์ ฟิจิ และตองกา เป็นต้น ทำให้ไทยสามารถใช้ออสเตรเลียเป็นฐานในการกระจายสินค้าไปยังประเทศเหล่านี้ได้

2. ด้านบริการและการลงทุน

2.1 การเข้าไปลงทุนในธุรกิจทุกประเภทได้ยกเว้นธุรกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของออสเตรเลีย อาทิ หนังสือพิมพ์ ธุรกิจกระจายเสียง การบินระหว่างประเทศ และท่าอากาศยาน นอกจากนี้ ออสเตรเลียยังกำหนดเงื่อนไขบางประการในการลงทุน อาทิ โครงการลงทุนที่มีมูลค่าเกิน 10 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย (ราว 300 ล้านบาท) ผู้ลงทุนต้องขออนุญาตจากคณะกรรมการพิจารณาการลงทุนของต่างชาติ (Foreign Investment Review Board : FIRB) เป็นต้น

2.2 โอกาสในการทำธุรกิจต่าง ๆ เปิดกว้างขึ้น ภายใต้ออสเตรเลียเปิดโอกาสให้คนไทยเข้าไปทำธุรกิจต่าง ๆ และประกอบอาชีพในออสเตรเลียได้มากกว่าความตกลงภายใต้กรอบขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) อาทิ ที่ปรึกษากฎหมาย การตกแต่งภูมิทัศน์ ซ่อมรถยนต์ สถาบันสอนทำอาหารสอนภาษาไทย สอนนวดแผนโบราณ ร้านอาหารไทย และเหมืองแร่ เป็นต้น

2.3 การผ่อนคลายนโยบายการเข้าไปทำงานและการให้สิทธิพิเศษเรื่องระยะเวลาการทำงาน ออสเตรเลียยอมยกเลิก Labour Market Test เป็นผลให้นายจ้างในออสเตรเลียสามารถจ้างคนไทยเข้าไปทำงานได้ทันที โดยไม่ต้องรอประกาศรับสมัครชาวออสเตรเลียก่อน ซึ่งช่วยให้คนไทยสามารถเข้าไปทำงานในตำแหน่งผู้บริหาร ผู้จัดการและผู้เชี่ยวชาญได้ง่ายขึ้น สำหรับเรื่องระยะเวลาการทำงาน ออสเตรเลียอนุญาตให้คนไทยที่ได้รับการว่าจ้างจากธุรกิจของออสเตรเลียเข้าไปทำงานได้ไม่เกิน 3 ปี ส่วนผู้เชี่ยวชาญที่เป็นพ่อครัวไทยสามารถเข้าไปทำงานได้ไม่เกิน 4 ปี และสามารถต่ออายุได้โดยรวมระยะเวลาทำงานแล้วต้องไม่เกิน 10 ปี ซึ่งออสเตรเลียไม่เปิดตลาดการทำงานในลักษณะนี้ให้แก่ประเทศอื่น นอกจากนี้ ออสเตรเลียยังอนุญาตให้พ่อครัวไทยที่ได้รับการรับรองจากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานของไทยและมีสัญญาการจ้างงาน สามารถเข้าไปทำงานในออสเตรเลียได้ทันทีโดยไม่ต้องขอใบอนุญาตทำงาน

2.4 การให้คู่สมรสหรือผู้ติดตามเข้าไปทำงานได้ ออสเตรเลียอนุญาตให้คู่สมรสหรือผู้ติดตามของคนไทยที่โอนย้ายไปกับสาขาของบริษัทไทยที่ตั้งอยู่ในออสเตรเลียเพื่อประกอบอาชีพในตำแหน่งผู้บริหาร ผู้จัดการ หรือผู้เชี่ยวชาญสามารถทำงานในออสเตรเลียได้ในช่วงเวลาเดียวกันกับคนไทยที่โอนย้ายไปดังกล่าว

2.5 ความร่วมมือภายใต้ Working Holiday Scheme ออสเตรเลียเปิดโอกาสให้นักเรียนและนักศึกษาไทยสามารถทำงานระหว่างที่เข้าไปศึกษาอยู่ในออสเตรเลียได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อนักเรียนและนักศึกษาไทยในแง่ของการเก็บเกี่ยวประสบการณ์การทำงานในต่างแดน ตลอดจนค่าจ้าง/ค่าตอบแทนที่สามารถนำมาแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายบางส่วนระหว่างที่ศึกษาอยู่ในออสเตรเลีย เป็นที่คาดว่า TAFTA จะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของไทย และที่สำคัญจะช่วยให้สินค้าไทยสามารถแข่งขันกับสินค้าจากประเทศคู่แข่งในตลาดออสเตรเลียได้ดีขึ้นในระดับหนึ่ง สำหรับสินค้าที่ไทยส่งออกไปออสเตรเลียอยู่แล้ว ผู้ส่งออกควรใช้ประโยชน์จากความตกลงฯ พร้อมทั้งเร่งเจาะตลาดและขยายฐานการค้าไปยังประเทศอื่น ๆ ขณะที่สินค้าที่ยังไม่เคยส่งออกมาก่อน ผู้ส่งออก

จำเป็นต้องเริ่มต้นบุกตลาดด้วยการแนะนำให้ผู้นำเข้าและผู้บริโภคในออสเตรเลียได้รู้จักและคุ้นเคยกับสินค้าไทย ซึ่งน่าจะช่วยให้สินค้าส่งออกของไทยได้รับการตอบรับและสามารถเข้าถึงผู้บริโภคในตลาดออสเตรเลียได้ในที่สุด

ประโยชน์ที่ออสเตรเลียจะได้รับจากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย

1. ด้านสินค้า สินค้าที่ออสเตรเลียจะได้ประโยชน์ที่สำคัญได้แก่ พลาสติก เหล็ก ข้าว สาลีและมอลต์ เชื้อเพลิง ทองแดง นมและผลิตภัณฑ์ เนย รถยนต์ขนาดใหญ่ อาหารสัตว์ สังกะสี ไวนิลและเนื้อวัว คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39 ของมูลค่าที่ไทยนำเข้าจากออสเตรเลีย

2. ด้านบริการและการลงทุน ออสเตรเลียจะได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีภาคธุรกิจบริการจากไทยมากกว่าที่สมาชิก WTO อื่นๆ ได้รับคือ คนออสเตรเลียจะถือหุ้นข้างมากในบางธุรกิจได้มากขึ้น โดยอาจถือหุ้นได้ร้อยละ 60 แต่มีเงื่อนไขว่าต้องเป็นธุรกิจที่จดทะเบียนจัดตั้งในไทย และมีสัดส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt/ Equity Ratio) ไม่เกิน 3 ต่อ 1 ซึ่งเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ มีเงินลงทุนสูง โดยต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศ อาทิเช่น

- ธุรกิจการสร้างหอประชุมขนาดใหญ่
- ศูนย์แสดงสินค้านานาชาติ
- ภัตตาคารเต็มรูปแบบ
- มารินา
- สวนสาธารณะ
- สวนสนุก
- ธุรกิจก่อสร้างสาธารณูปโภคที่ต้องใช้เทคโนโลยีและอุปกรณ์พิเศษ
- สถาบันอุดมศึกษาที่เน้นสอนและวิจัยด้านวิทยาศาสตร์
- การทำเหมืองแร่

การเปิดตลาดธุรกิจขนาดใหญ่นี้จะทำให้กับออสเตรเลียได้ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อไทยเช่นเดียวกัน ในแง่ของการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังจะเอื้อต่อนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการลงทุนและการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง

เลียงได้อีกด้วย ทั้งนี้การเปิดตลาดธุรกิจบริการของไทยให้กับออสเตรเลียอยู่ภายใต้ขอบเขตกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันทุกประการ

สินค้าไทยที่คาดว่าจะได้ประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย

1. รถปิกอัพและรถยนต์ขนาดเล็ก การผลิตรถยนต์ในออสเตรเลียส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ขนาดเล็ก ทำให้ออสเตรเลียต้องพึ่งพาการนำเข้ารถปิกอัพและรถยนต์ขนาดเล็ก โดยเฉพาะจากไทย ซึ่งมีสัดส่วนสูงราวร้อยละ 85 ของมูลค่านำเข้ารถปิกอัพและรถยนต์ขนาดเล็กทั้งหมดของออสเตรเลีย การที่ออสเตรเลียลดภาษีนำเข้ารถยนต์ขนาดเล็กและรถปิกอัพจากร้อยละ 15 และร้อยละ 5 ตามลำดับเหลือร้อยละ 0 ในปีพ.ศ.2548 ตามข้อตกลง TAFTA คาดว่าจะทำให้ไทยขยายการส่งออกรถปิกอัพและรถยนต์ขนาดเล็กไปออสเตรเลียได้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ คาดว่าจะดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์จากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนหรือขยายการลงทุนเพื่อส่งออกไปออสเตรเลียด้วย

2. สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป การลดภาษีนำเข้าสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูปของออสเตรเลียแก่ไทยจากร้อยละ 25 เหลือร้อยละ 12 ในปีพ.ศ.2548 และลดเหลือร้อยละ 0 ในปีพ.ศ. 2553-2558 คาดว่าจะทำให้สินค้าของไทยแข่งขันได้มากขึ้นในระดับหนึ่งกับประเทศคู่แข่งในออสเตรเลีย อาทิ จีน อินเดีย และอินโดนีเซียจากเดิมที่สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูปของไทยเสียเปรียบประเทศคู่แข่งที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าไทยจากการผลิตจำนวนมากและแรงงานราคาถูก

อัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย

ในการวิเคราะห์อัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ว่า ภาคการส่งออกของรถยนต์ของไทยนั้นสามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียที่มีผลบังคับใช้แล้วเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 ได้มากน้อยเพียงใด ในการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรี มีขั้นตอนการดำเนินการเพิ่มเติมจากการส่งออกและนำเข้าโดยปกติ 5 ขั้นตอน ได้แก่

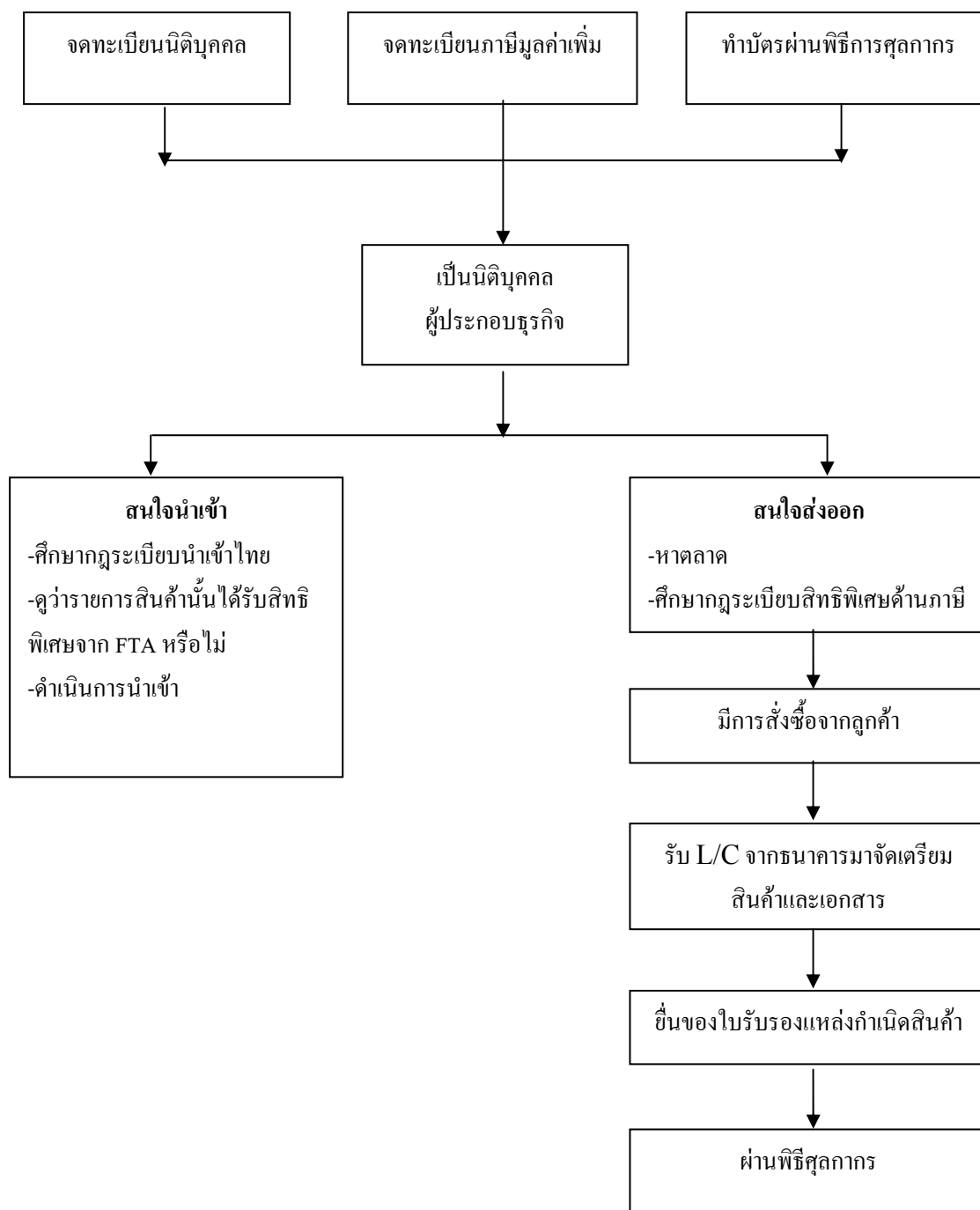
1. ผู้นำเข้าขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin: C/O) จากผู้ส่งออก
2. ผู้ส่งออกยื่นรายละเอียดการผลิตสินค้า เพื่อขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและ

รับรองแหล่งกำเนิดสินค้า

3. ผู้ส่งออกยื่นขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า Form FTA จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยในกรณีของไทยคือ กรมการค้าต่างประเทศ
4. ผู้ส่งออกจัดส่งสินค้าและหนังสือ C/O ให้ผู้นำเข้า
5. ผู้นำเข้ายื่นหนังสือ C/O พร้อมใบขนสินค้าขาเข้าแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่ออ้างสิทธิลดหย่อนภาษีนำเข้า

ขั้นตอนการส่งออก – นำเข้าภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรี

การที่จะชิงความได้เปรียบจากอัตราภาษีที่ลดลง การส่งสินค้าออกไปขายต่างประเทศที่ได้ทำข้อตกลงการค้าเสรีกันไว้ ขั้นตอนหลักๆในการนำเข้า – ส่งออกภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรีดังแสดงในภาพที่ 6 เริ่มตั้งแต่ต้องเป็นผู้ประกอบการประเภทนิติบุคคลเสียก่อน จึงจะสามารถประกอบธุรกิจการนำเข้า – ส่งออกได้ จากนั้นผู้ประกอบการจะต้องจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและต้องติดต่อขอทำบัตรผ่านพิธีการศุลกากร เพียงแค่ 3 ขั้นตอนผู้ประกอบการก็จะเป็นผู้ประกอบการประเภทนิติบุคคลที่สามารถเริ่มประกอบธุรกิจนำเข้า – ส่งออกได้ หากผู้ประกอบการสนใจที่จะส่งออก ผู้ประกอบการจะต้องเริ่มหาตลาดให้กับสินค้า รวมทั้งศึกษากฎระเบียบ สิทธิพิเศษด้านภาษีโดยเฉพาะที่จะได้รับจากการส่งออกไปยังประเทศที่ทำ FTA กับประเทศไทย เมื่อสามารถหาลูกค้าในต่างประเทศได้แล้วก็จะป็นขั้นตอนของการเตรียมสินค้าและเอกสาร โดยที่ผู้ประกอบการมีความจำเป็นที่จะต้องส่งหลักฐานหรือใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า เพื่อที่จะเป็นหลักฐานในการลดภาษีเมื่อสินค้าถึงประเทศคู่ค้า ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสำคัญของการใช้สิทธิประโยชน์จาก FTA ต่อจากนั้นเป็นเรื่องราวของการผ่านพิธีการศุลกากรและส่งสินค้าไปยังต่างประเทศต่อไป



ภาพที่ 6 ขั้นตอนการส่งออก - นำเข้าภายใต้ข้อตกลงการค้าเสรี
ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2549)

ดังนั้น การวิเคราะห์ว่าผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย ได้มากน้อยเพียงใดสามารถวัดได้จากอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรี ซึ่งนิยามจากสัดส่วนระหว่างมูลค่าการนำเข้าของรถยนต์ผ่านช่องทางการใช้สิทธิประโยชน์กับมูลค่าการนำเข้ารวมของรถยนต์ แต่ในกรณีการวิเคราะห์อัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของภาคส่งออกไทยนั้น เนื่องจากไม่สามารถค้นหาข้อมูลดังกล่าวที่เก็บรวบรวมโดยหน่วยงานศุลกากรของประเทศออสเตรเลียได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลการส่งออกสินค้าภายใต้การใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย ซึ่งเก็บรวบรวมจากการออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin: C/O) ของกรมการค้าต่างประเทศแทน

ตามความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย ออสเตรเลียผูกพันที่จะลดภาษีนำเข้าสินค้าในกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนลงทันที ในปีพ.ศ. 2548 จำนวน 51 รายการหรือคิดเป็นร้อยละ 94.44 ของจำนวนสินค้าทั้งหมดในกลุ่ม โดยได้แบ่งรูปแบบการลดภาษีออกเป็น 2 รูปแบบ คือ การลดภาษีลงจากอัตราภาษีเดิมร้อยละ 10 และร้อยละ 5 ตามลำดับ ซึ่งจะทำให้สินค้านำเข้าจากไทยมีภาษีอยู่ที่ร้อยละ 0 จำนวน 33 รายการ โดยในจำนวนนี้เป็นสินค้าที่มีภาษีเดิมเป็น 0 อยู่แล้ว 3 รายการ ในปีพ.ศ. 2548 มีผู้ส่งออกไทยใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลียในการส่งออกสินค้าในกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับการลดหย่อนภาษีลงร้อยละ 10 สูงสุดถึงร้อยละ 43.71 ส่วนกลุ่มสินค้าที่ได้รับการลดหย่อนภาษีลงร้อยละ 5 พบว่ามีผู้ส่งออกไทยใช้สิทธิประโยชน์มากถึงร้อยละ 149.93 (ตารางที่ 35)

สำหรับภาพรวมของการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปของไทยไปยังออสเตรเลียผ่านการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย จะพบว่า ในปีพ.ศ.2548 และปีพ.ศ.2549 การส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลียถึงร้อยละ 112.7 และร้อยละ 81.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 36) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบการทำความตกลงการค้าเสรีของไทยกับอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์แล้วไทยมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียค่อนข้างสูง เพราะการทำความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียเพิ่งจะมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 แต่ยังมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีสูงกว่าอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีกับอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ในปีพ.ศ. 2548 ไทยมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียในส่วนของ การส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปถึงร้อยละ 112.7 ซึ่งมากกว่าอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีกับอินโดนีเซีย

และฟิลิปปินส์ถึงร้อยละ 12.5 และร้อยละ 5 ตามลำดับ ดังนั้นจึงสามารถกล่าวได้ว่า ภาคการส่งออกรถยนต์ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียได้มาก

ตารางที่ 35 อัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของภาคการส่งออกในกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย จากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย เมื่อออสเตรเลียลดอัตราภาษีนำเข้าในกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนให้กับไทยในปีพ.ศ. 2548

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

อัตราภาษีที่ลดลง	จำนวน สินค้า	มูลค่าการส่งออกภายใต้ การใช้สิทธิประโยชน์	มูลค่าการส่งออก ทั้งหมด	อัตรากาสิทธิ ประโยชน์
10	10	193,313.85	442,304.10	43.71
5	41	1,158,249.65	772,519.52	149.90
0	3	0.00	28.99	0.00
รวมทุกรายการ	54	1,351,563.50	1,214,852.61	111.25
รวมเฉพาะรายการ ที่ได้รับแต้มต่อ	51	1,351,563.50	1,214,823.62	111.26

ที่มา: สำนักส่งเสริมและพัฒนาสิทธิประโยชน์ทางการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2548)

ตารางที่ 36 เปรียบเทียบอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากการทำความตกลงการค้าเสรีของไทย ระหว่างอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์และออสเตรเลียของการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปของ ไทยไปยังอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์และออสเตรเลีย

(หน่วย: ร้อยละ)

ปี	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์	ออสเตรเลีย
2546	99.1	113.5	n.a.
2547	100.2	112.3	n.a.
2548	100.2	107.7	112.7
2549	99.5	106.5	81.6

ที่มา: สำนักส่งเสริมและพัฒนาสิทธิประโยชน์ทางการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2549)

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาในบทนี้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ.2535 - 2550 เป็นรายปี รวม 16 ปี ซึ่งกำหนดให้ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ได้แก่ อัตราภาษีนำเข้า (ก่อนและหลังลดภาษี) ของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลีย ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและราคาค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและราคาค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากญี่ปุ่น ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของประเทศออสเตรเลีย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับออสเตรเลีย

ส่วนที่ 2 ผลการศึกษาผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย ตามลำดับ โดยวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียในปีพ.ศ. 2548 เพื่อพิจารณาถึงมูลค่าการนำเข้าหลังจากที่มีการลดภาษีนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียว่ามีมูลค่าเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงมากน้อยเพียงใด

ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย

1. ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน
ของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย จะใช้วิธีวิเคราะห์เชิงปริมาณแบบจำลองในรูปแบบ
สมการถดถอยเชิงซ้อน ด้วยวิธีการคัดเลือกตัวแปรอิสระเข้าสมการถดถอยด้วยวิธี stepwise กล่าวคือ
การคัดเลือกตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติเท่านั้นเข้าในสมการ เพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์
ของปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจาก
ไทย ซึ่งมีตัวแปรตามคือ ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจาก
ไทยและมีตัวแปรอิสระคือ อัตราภาษีนำเข้า (ก่อนและหลังลดภาษี) ของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์
ขนาด 1 ตันของประเทศออสเตรเลีย ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลีย
จากไทย ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น ผลิตภัณฑ์มวล
รวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของประเทศออสเตรเลีย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา
ระหว่างไทยกับออสเตรเลีย ซึ่งสมการที่ได้มีดังนี้

$$\ln Q_p = -82.73713 + 2.089841 \ln P_j + 10.98712 \ln Y + e \quad (1)$$

(0.0378)** 0.0000)**

$$R^2 = 0.9460$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.9377$$

$$\text{Durbin Watson} = 1.4983$$

$$\text{Probability} \quad \text{คือ} \quad \text{ค่าที่อยู่ในวงเล็บ}$$

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

กำหนดให้

$$Q_p = \text{ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของ
ออสเตรเลียจากไทย (คัน)}$$

$$D_i = \text{ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น)}$$

โดยที่ $D_i = 0$ อัตราภาษีก่อนการลดภาษียนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน

		ของออสเตรเลีย (ร้อยละ 5)
D_t	=	1 อัตราภาษีหลังจากรลดภาษีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลีย (ร้อยละ 0)
P_t	=	ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยเมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)
P_j	=	ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นเมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)
Y	=	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย (ดอลลาร์ออสเตรเลีย)
E_a	=	อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย (บาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย)
e	=	ค่าความคลาดเคลื่อน

การตรวจสอบเงื่อนไขของการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงเส้น

สมมติฐานหรือเงื่อนไขของการวิเคราะห์ความถดถอยมี 4 ข้อ ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวกับความคลาดเคลื่อน โดยจะต้องตรวจสอบเงื่อนไขของการวิเคราะห์ความถดถอยเกี่ยวกับความคลาดเคลื่อนดังนี้

1. การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) โดยการตรวจสอบค่า Correlation ของตัวแปรอิสระ $\ln P_j$ และ $\ln Y$ เท่านั้นเนื่องจากเป็นตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญ โดยค่า Correlation ที่ได้ระหว่างตัวแปรอิสระ $\ln P_j$ กับ $\ln Y$ คือ 0.922 ซึ่งค่า Correlation ไม่เท่ากับ 1 แสดงว่า ไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity)

2. การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroscedasticity) ทำการตรวจสอบโดยใช้วิธีของ White Heteroscedasticity Test จะได้ค่า Prob F(4,11) = 0.536280 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 แสดงว่า ไม่เกิดปัญหา Heteroscedasticity

3. การตรวจสอบความเป็นอิสระกันของค่าความคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) ตรวจสอบ First Order Autocorrelation ด้วยค่าสถิติ Durbin Watson ที่ได้จากสมการที่ 1 ซึ่งมีค่า

เท่ากับ 1.4983 ซึ่งค่า Durbin Watson ที่จะไม่เกิดปัญหา First Order Autocorrelation จะต้องมีค่าที่อยู่ระหว่าง 1.25 – 2.75 (ได้จากการเปิดตาราง Durbin Watson ที่ $n = 16$, $k = 2$, $\alpha = 0.02$) ดังนั้นจะเห็นได้ว่า Durbin Watson ที่ได้จากสมการที่ 1 มีค่าที่อยู่ในช่วงดังกล่าว จึงสรุปได้ว่า ไม่เกิดปัญหา Autocorrelation

4. ค่าความคลาดเคลื่อนต้องมีการแจกแจงแบบปกติ โดยที่ค่าเฉลี่ยของความคลาดเคลื่อนเท่ากับศูนย์และค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อนมีค่าคงที่ (Homoscedasticity) ตรวจสอบโดยใช้ Normal probability Plot และค่าสถิติ Kolmogorov – Smirnov Test และค่า Shapiro-Wilk ซึ่งจะพบว่า จากกราฟ Normal probability Plot มีค่าจริงอยู่รอบๆเส้นตรงอย่างสม่ำเสมอ และจากค่า prob ของ Kolmogorov – Smirnov Test มีค่าเท่ากับ 0.200 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 สามารถสรุปได้ว่า ค่าความคลาดเคลื่อนมีการแจกแจงแบบปกติ

สมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยที่ได้จากการตรวจสอบเงื่อนไขทั้ง 4 ข้อซึ่งมีคุณสมบัติเป็น BLUE (Best Linear Unbiased Estimator) มีดังนี้

$$\ln Q_p = -82.73713 + 2.089841 \ln P_j + 10.98712 \ln Y + e$$

$$(0.0378)** \quad (0.0000)**$$

$$R^2 = 0.9460$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.9377$$

Probability คือ ค่าที่อยู่ในวงเล็บ

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ค่า $R^2 = 0.9460$ แสดงให้เห็นว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการคือ ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยได้ร้อยละ 94.60

ค่า $\text{Adjusted } R^2 = 0.9377$ ซึ่งเป็นการปรับ R^2 โดยการใช้ d.f. เป็นตัวปรับ (เนื่องจากเมื่อมีตัวแปรอิสระเข้ามาในสมการเพิ่มขึ้นจะทำให้ค่า R^2 มีค่าเพิ่มขึ้นถึงแม้ว่าตัวแปรอิสระนั้นจะมีความสำคัญกับตัวแปรตามหรือไม่ก็ตาม) แสดงให้เห็นว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการคือ ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยได้ร้อยละ 93.77 โดยสามารถอธิบายค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรอิสระหรือค่าความยืดหยุ่นได้ดังนี้

1. ค่าสัมประสิทธิ์ตัวแปรอิสระราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นมีค่าเท่ากับ 2.089841 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น หมายความว่า ถ้าปัจจัยอื่นๆคงที่ เมื่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยลดลงร้อยละ 2.089841 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

2. ค่าสัมประสิทธิ์ตัวแปรอิสระผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียมียค่าเท่ากับ 10.98712 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ หมายความว่า ถ้าปัจจัยอื่นๆคงที่ เมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.98712 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

การทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับสมการถดถอย

ค่า Prob (F-Statistic) เท่ากับ 0.0000 แสดงว่า มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 หมายความว่า มีสัมประสิทธิ์ความถดถอยอย่างน้อย 1 ตัวที่ไม่เป็นศูนย์

ค่า t-Statistics $a_3 = 2.312034$ และ $\text{prob} = 0.0209$ เนื่องจาก $\text{prob} < 0.05$ นั่นคือ ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์กับปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆคงที่

ค่า t-Statistics $a_4 = 7.921376$ และ $\text{prob} = 0.0000$ เนื่องจาก $\text{prob} < 0.05$ นั่นคือ ผลกระทบที่มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียมีความสัมพันธ์กับปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทย เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆคงที่

ดังนั้นสมการถดถอยที่ดีที่สุดที่มีคุณสมบัติ BLUE สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย

2. ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของประเทศออสเตรเลียจากประเทศไทย จะใช้วิธีวิเคราะห์เชิงปริมาณแบบจำลองในรูปแบบสมการถดถอยเชิงซ้อน ด้วยวิธีการคัดเลือกตัวแปรอิสระเข้าสมการถดถอยด้วยวิธี stepwise กล่าวคือ การคัดเลือกตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติเท่านั้นเข้าในสมการ เพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย โดยมีตัวแปรตามคือ ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยและมีตัวแปรอิสระคือ อัตราการนำเข้า (ก่อนและหลังลดภาษี) รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลีย ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีขนาดเล็กของออสเตรเลียจากไทย ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของประเทศออสเตรเลีย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับออสเตรเลีย ซึ่งสมการที่ได้มีดังนี้

$$\begin{aligned} \ln Q_s &= -105.9013 + 7.942793 \ln P_v + 18.24199 \ln Y + e & (2) \\ & (0.008)** & (0.000)** \\ R^2 &= 0.895374 \\ \text{Adjusted } R^2 &= 0.879277 \\ \text{Durbin Watson} &= 1.693102 \end{aligned}$$

Probability คือ ค่าที่อยู่ในวงเล็บ

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

กำหนดให้

Q_p = ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย (คัน)

D_t = ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น)

โดยที่

D_t = 0 อัตราภาษีก่อนการลดภาษีรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลีย (ร้อยละ 15)

D_t = 1 อัตราภาษีหลังการลดภาษีรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลีย (ร้อยละ 0)

P_s = ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย เมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_v = ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น เมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

Y = ผลกระทบมวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย (ดอลลาร์ออสเตรเลีย)

E_a = อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย (บาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย)

e = ค่าความคลาดเคลื่อน

การตรวจสอบเงื่อนไขของการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงเส้น

สมมติฐานหรือเงื่อนไขของการวิเคราะห์ความถดถอยมี 4 ข้อ ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวกับความคลาดเคลื่อน โดยจะต้องตรวจสอบเงื่อนไขของการวิเคราะห์ความถดถอยเกี่ยวกับความคลาดเคลื่อนดังนี้

1. การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) โดยการตรวจสอบค่า Correlation ของตัวแปรอิสระ $\ln P_v$ และ $\ln Y$ เท่านั้นเนื่องจากเป็นตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญ โดยค่า Correlation ที่ได้ระหว่างตัวแปรอิสระ $\ln P_v$ และ $\ln Y$ คือ 0.525 ซึ่งค่า Correlation ไม่เท่ากับ 1 แสดงว่า ไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity)

2. การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroscedasticity) ทำการตรวจสอบโดยใช้วิธีของ White Heteroscedasticity Test จะได้ค่า Prob F (4,11) = 0.91176 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 แสดงว่า ไม่เกิดปัญหา Heteroscedasticity

3. การตรวจสอบความเป็นอิสระกันของค่าความคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) ตรวจสอบ First Order Autocorrelation ด้วยค่าสถิติ Durbin Watson ที่ได้จากสมการที่ 2 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.693102 ซึ่งค่า Durbin Watson ที่จะไม่เกิดปัญหา First Order Autocorrelation จะต้องมีความที่อยู่ระหว่าง 1.25 – 2.75 (ได้จากการเปิดตาราง Durbin Watson ที่ $n = 16$, $k = 2$, $\alpha = 0.02$) ดังนั้นจะเห็นได้ว่า Durbin Watson ที่ได้จากสมการที่ 2 มีค่าที่อยู่ในช่วงดังกล่าว จึงสรุปได้ว่า ไม่เกิดปัญหา Autocorrelation

4. ค่าความคลาดเคลื่อนต้องมีการแจกแจงแบบปกติ โดยที่ค่าเฉลี่ยของความคลาดเคลื่อนเท่ากับศูนย์และค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อนมีค่าคงที่ (Homoscedasticity) ตรวจสอบโดยใช้ Normal probability Plot และค่าสถิติ Kolmogorov – Smirnov Test ซึ่งจะพบว่า จากกราฟ Normal probability Plot มีค่าจริงอยู่รอบๆเส้นตรงอย่างสม่ำเสมอ และจากค่า prob ของ Kolmogorov – Smirnov Test มีค่าเท่ากับ 0.200 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 สามารถสรุปได้ว่า ค่าความคลาดเคลื่อนมีการแจกแจงแบบปกติ

สมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยที่ได้จากการตรวจสอบเงื่อนไขทั้ง 4 ข้อซึ่งมีคุณสมบัติเป็น BLUE (Best Linear Unbiased Estimator) มีดังนี้

$$\ln Q_s = -105.9013 + 7.942793 \ln P_v + 18.24199 \ln Y + e$$

(0.008)** (0.000)**

R^2	=	0.895374
Adjusted R^2	=	0.879277
Durbin Watson	=	1.693102
Probability	คือ	ค่าที่อยู่ในวงเล็บ

ค่า $R^2 = 0.895374$ แสดงให้เห็นว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการคือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยได้ร้อยละ 89.5374

ค่า Adjusted $R^2 = 0.879277$ ซึ่งเป็นการปรับ R^2 โดยการใช้ d.f. เป็นตัวปรับ (เนื่องจากเมื่อมีตัวแปรอิสระเข้ามาในสมการเพิ่มขึ้นจะทำให้ค่า R^2 มีค่าเพิ่มขึ้นถึงแม้ว่าตัวแปรอิสระนั้นจะมีความสำคัญกับตัวแปรตามหรือไม่ก็ตาม) แสดงให้เห็นว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการคือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยได้ร้อยละ 87.9277

โดยสามารถอธิบายค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรอิสระหรือค่าความยืดหยุ่นได้ดังนี้

1. ค่าสัมประสิทธิ์ตัวแปรอิสระราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีจากญี่ปุ่นมีค่าเท่ากับ 7.942793 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นหมายความว่า ถ้าปัจจัยอื่นๆคงที่เมื่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีจากไทยลดลงร้อยละ 7.942793 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

2. ค่าสัมประสิทธิ์ตัวแปรอิสระผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียมียค่าเท่ากับ 18.24199 คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ หมายความว่า ถ้าปัจจัย

อื่นๆคงที่ เมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.24199 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

การทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับสมการถดถอย

ค่า Prob (F-Statistics) มีค่าเท่ากับ 0.00 หมายความว่า มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 หมายความว่า มีสัมประสิทธิ์ความถดถอยอย่างน้อย 1 ตัวที่ไม่เป็นศูนย์

ค่า t-Statistics $b_3 = 3.131069$ และค่า prob = 0.0003 เนื่องจาก prob < 0.05 นั่นคือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กของญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์กับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆคงที่

ค่า t-Statistics $b_4 = 10.21569$ และ prob = 0.00 เนื่องจาก prob < 0.05 นั่นคือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียมีความสัมพันธ์กับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆคงที่

ดังนั้นสมการถดถอยที่ดีที่สุดที่มีคุณสมบัติ BLUE ที่สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย ได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย

ส่วนที่ 2 ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยและผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย

1. ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย

การศึกษาผลจากการลดภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย เป็นการคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยในปี พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นปีเริ่มต้นในการลดภาษีก้าวคือ ออสเตรเลียลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันจากร้อยละ 5 ลงเหลือร้อยละ 0 ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย โดยนำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย มาใช้ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยอันเนื่องมาจากการลดภาษีนำเข้าของออสเตรเลีย สำหรับค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย สามารถหาได้จากสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย ซึ่งสมการที่ได้มีดังนี้

สมการที่ 3)

$$\ln Q_p = -77.92245 - 0.296056D_t - 0.747339\ln P_t + 2.196683\ln P_j + 9.457421\ln Y + 1.571406\ln E_a + e$$

โดยกำหนดให้ Q_p = ปริมาณการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย (คัน)

D_t = ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น)

โดยที่ D_t = 0 อัตราภาษีก่อนลดภาษีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน (ร้อยละ 5)
 D_t = 1 อัตราภาษีหลังลดภาษีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน (ร้อยละ 0)
 P_t = ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย เมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)
 P_j = ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น เมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)
 Y = ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย (ดอลลาร์ออสเตรเลีย)
 E_a = อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย (บาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย)
 e = ค่าความคลาดเคลื่อน

ดังนั้นค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของ ออสเตรเลียจากไทยที่จะนำมาใช้ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงคือ 0.747339

ผลการศึกษาพบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทย หลังการลดภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2547 เป็นมูลค่า 403,430,391 ดอลลาร์สหรัฐ (ตารางที่ 37)

2. ผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของ ออสเตรเลียจากไทย

การศึกษาผลจากการลดภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 - 3000 ซีซีของออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 - 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย เป็นการคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 - 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยในปี พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นปีเริ่มต้นในการลดภาษีกล่าวคือ ออสเตรเลียลดอัตรากำหนดนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีจากร้อยละ 15 ลงเหลือร้อยละ 0 ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 - 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย โดยนำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 - 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย มาใช้ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 - 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยอันเนื่องมาจากการลดภาษีนำเข้าของออสเตรเลีย สำหรับค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย สามารถหาได้จากสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย ซึ่งสมการที่ได้มีดังนี้

สมการที่ 4)

$$\ln Q_s = -90.06873 - 0.829110D_i - 0.041885\ln P_s + 8.794844\ln P_v + 17.381041\ln Y + 0.341617\ln E_a + e$$

โดยกำหนดให้ Q_p = ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000

ชีชีของออสเตรเลียจากไทย (คัน)	
โดยที่	$D_t =$ ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น)
	$D_t = 0$ อัตราภาษีก่อนการลดภาษีรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซี (ร้อยละ 15)
	$D_t = 1$ อัตราภาษีหลังจากที่ออสเตรเลียมีการลดภาษีรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 (ร้อยละ 0)
	$P_s =$ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยเมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐ ต่อคัน)
	$P_v =$ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นเมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐ ต่อคัน)
	$Y =$ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย (ดอลลาร์ออสเตรเลีย)
	$E_a =$ อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับออสเตรเลีย (บาทต่อดอลลาร์ออสเตรเลีย)
$e =$ ค่าความคลาดเคลื่อน	

ดังนั้นค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยที่จะนำมาใช้ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงคือ 0.041885

ผลการศึกษาพบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยหลังการลดภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2547 เป็นมูลค่า 3,531,124 ดอลลาร์สหรัฐ (ตารางที่ 37)

ตารางที่ 37 การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีหลังจากที่
ออสเตรเลียลดอัตราภาษ้นำเข้าปีพ.ศ. 2548

รายการสินค้า	อัตราภาษี นำเข้าปี 2547	อัตราภาษี นำเข้าปี 2548	ความยืดหยุ่นของ อุปสงค์ต่อราคา	มูลค่าการนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐ)	มูลค่าการนำเข้าเปลี่ยนแปลง (ดอลลาร์สหรัฐ)
	t_0	t_1	E	M_0	Δ
รถยนต์เพื่อการ พาณิชย์ขนาด 1 ตัน	5	0	0.747339	647,786,974	403,430,391
รถยนต์นั่งขนาดเล็ก ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซี	15	0	0.041885	89,925,569	3,531,124

หมายเหตุ: ΔM คำนวณโดยใช้สูตร $\Delta M = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_0} \right) E . M_0$

ที่มา: จากการคำนวณ

จะเห็นได้ว่า การที่ออสเตรเลียลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีให้กับไทยทำให้มูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยปีพ. ศ. 2548 เพิ่มขึ้น เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้าทำให้ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยเมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า ซึ่งเป็นราคาที่สูงกว่าของออสเตรเลียต้องเผชิญลดลงเป็นผลให้สามารถนำเข้าสินค้าได้เพิ่มขึ้น และจากการที่ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทยมีค่าเท่ากับ 0.747339 และค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยมีค่าเท่ากับ 0.041885 ซึ่งมีค่าความยืดหยุ่นน้อย แสดงว่า ผู้นำเข้าของออสเตรเลียจะนำเข้าสินค้าในปริมาณที่เพิ่มขึ้น โดยที่ร้อยละของปริมาณการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นจะน้อยกว่าร้อยละของราคานำเข้าที่ลดลง นั่นคือ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคานำเข้าร้อยละ 1 จะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงมูลค่านำเข้าเพียงร้อยละ 0.747339 และร้อยละ 0.041885 เท่านั้น สำหรับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีตามลำดับ จึงสรุปได้ว่า เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงราคานำเข้าจึงส่งผลกระทบต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีเพียงเล็กน้อย

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่รัฐบาลให้ทั้งการสนับสนุนและส่งเสริมมาเป็นระยะเวลากว่า 30 ปี อีกทั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ยังถูกกำหนดให้เป็นอุตสาหกรรมหลักในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศไทย เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์ก่อให้เกิดการผลิต การตลาด การจ้างงาน การพัฒนาเทคโนโลยีและความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ อีกหลายประเภท อาทิเช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ อุตสาหกรรมขนส่ง กลุ่มธุรกิจการเงินการธนาคาร กลุ่มสถาบันการศึกษา การฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรและการวิจัย เป็นต้น ประเทศไทยเป็นศูนย์รวมของผู้ผลิตรายยนต์จากทั่วโลกทั้งจากญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกาเหนือและเป็นฐานการผลิตรถปิกอัพและรถจักรยานยนต์อันดับต้นๆ ของโลก เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกสินค้าไทย พบว่าสินค้ากลุ่มยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับ 2 ของประเทศ รองจากเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ นอกจากนี้รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของไทย โดยได้ตั้งเป้าไว้ว่าจะพัฒนาให้เป็น “Detroit of Asia” ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุนจากต่างชาติประกอบแล้ว ก็เป็นสัญญาณที่ดีว่าบริษัทรถยนต์ต่างชาติได้เล็งเห็นว่าประเทศไทยมีคุณสมบัติที่ดีของการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคนี้

สำหรับการส่งออกรถยนต์ของไทยนั้น ตลาดออสเตรเลียเป็นอีกตลาดหนึ่งที่น่าสนใจ เนื่องจากประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กไปออสเตรเลียมากที่สุด อีกทั้งการส่งออกรถยนต์ขนาดเล็กและการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของไทยมีศักยภาพส่งออกไปออสเตรเลีย นอกจากนี้ออสเตรเลียได้ร่วมลงนามทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีร่วมกับไทย ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 ซึ่งรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์ขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซี จะได้รับประโยชน์จากการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีฉบับนี้ด้วย โดยที่ออสเตรเลียลดภาษีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันจากร้อยละ 5 ลงเหลือร้อยละ 0 และลดภาษีของรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซีจากร้อยละ 15 ลงเหลือร้อยละ 0 ซึ่งการเปิดเขตการค้าเสรีและการลดภาษี

นำเข้าภายใต้กรอบความตกลงการค้าเสรี จะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเนื่องจากมีความเปรียบในด้านภาษี ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ไทยเติบโตขึ้น

ดังนั้นในการศึกษาผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลียที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์จากประเทศไทย จึงมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาคือ เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย เพื่อศึกษาการส่งออกรถยนต์ประเทศไทยไปยังประเทศออสเตรเลีย และศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 รวมทั้งศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500- 3000 ซีซีของประเทศไทยจากประเทศออสเตรเลีย และศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของประเทศไทยที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กของออสเตรเลียจากประเทศไทย

ในการศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการศึกษาการส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศออสเตรเลีย จะทำการศึกษาช่วงปี พ.ศ. 2546 -2550 และการศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียจะทำการศึกษาช่วงปีพ.ศ. 2548 -2549 ซึ่งการศึกษาทั้ง 3 เรื่องนี้จะใช้วิธีวิเคราะห์พรรณนา (Descriptive Analysis) ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ปัจจุบันประเทศไทยเป็นศูนย์รวมของผู้ผลิตรายานยนต์จากทั่วโลกทั้งจากญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกาเหนือและเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์อันดับต้นๆ ของโลก อีกทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่บริษัทข้ามชาติหรือMNEs (multinational enterprises) มีบทบาทสำคัญทั้งในฐานะที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีการผลิต ควบคุมกำลังการผลิตที่กระจายในประเทศต่างๆ ทั่วโลก และควบคุมช่องทางการจัดจำหน่าย ซึ่งปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้ไปสู่การผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มมากขึ้นและรถยนต์สำเร็จรูปได้กลายมาเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของอุตสาหกรรมโดยรวมซึ่งกำลังการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยส่วนใหญ่เป็นการผลิตรถบรรทุก โดยเฉพาะรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ในปี พ.ศ. 2550 ร้อยละ 57 ของกำลังการผลิตรวมเป็นการผลิตรถกระบะดีเซลขนาด 1 คัน รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 31 ของกำลังการผลิตรวม ส่วนที่เหลือเป็นกำลังการผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์อื่นๆ จากข้อมูลการผลิตรถยนต์ทุกประเภท ยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรกในปีพ.ศ. 2550 ได้แก่ โตโยต้า อิซูซุ และ ฮอนด้า โดยมีส่วนแบ่ง

ทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 44.63 ร้อยละ 23.93 และร้อยละ 9.27 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาแยกตามประเภทรถยนต์พบว่า รถยนต์นั่งยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้าและเชฟโรเลต โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 54.19 ร้อยละ 29.45 และร้อยละ 4.47 ตามลำดับ ส่วนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ โตโยต้า อิซูซุ และ นิสสัน โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 42.67 34.64 และ 7.88 ตามลำดับ และรถเพื่อการพาณิชย์อื่นๆ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) ยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ โตโยต้า อิซูซุ และ นิสสัน โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 41.10 ร้อยละ 32.76 และร้อยละ 7.34 ตามลำดับ สำหรับมูลค่าการส่งออกรถยนต์โดยรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปีพ.ศ. 2550 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 269,085.9 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.16 เมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกปี พ.ศ. 2549 โดยรถยนต์ที่มีการส่งออกมากที่สุดได้แก่ รถแวนและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน รองลงมาคือรถยนต์นั่ง รถโดยสาร และรถบรรทุกตามลำดับ ประเทศที่ไทยมีการส่งออกรถแวนและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันมากที่สุด 5 อันดับแรกได้แก่ ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย สหราชอาณาจักร อิตาลี และสหรัฐอเมริกา ส่วนประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับแรกได้แก่ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ซาอุดีอาระเบีย และมาเลเซีย ซึ่งจะเห็นได้ว่า ออสเตรเลียเป็นประเทศที่ไทยมีการส่งออกทั้งรถแวน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งมากที่สุด ซึ่งในอนาคตมีความเป็นไปได้ว่าไทยอาจจะสามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดได้มากขึ้นและมีการคาดการณ์ว่าการส่งออกรถยนต์ไปออสเตรเลียจะมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ทั้งนี้ด้วยเหตุผลอีกประการหนึ่งคือ ออสเตรเลียได้ทำความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย ซึ่งออสเตรเลียจะลดภาษีนำเข้ารถยนต์แวนและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันลงเหลือร้อยละ 0 และลดภาษีนำเข้าของรถยนต์นั่งขนาดเล็กให้เหลือร้อยละ 0 เช่นเดียวกัน

เมื่อพิจารณาถึงอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลียที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 พบว่า ในปีพ.ศ. 2548 มีผู้ส่งออกในหมวดชิ้นส่วนและยานยนต์ไทยใช้สิทธิประโยชน์ในการส่งออกสินค้าในกลุ่มที่ได้รับการลดหย่อนภาษีลงร้อยละ 10 สูงสุดร้อยละ 43.71 ส่วนกลุ่มสินค้าที่ได้รับการลดหย่อนภาษีลงร้อยละ 5 พบว่ามีผู้ส่งออกไทยใช้สิทธิประโยชน์มากถึงร้อยละ 149.93 สำหรับภาคการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปของไทยไปยังออสเตรเลียผ่านการใช้สิทธิประโยชน์ความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย จะพบว่า ในปีพ.ศ. 2548 และปีพ.ศ. 2549 การส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปของไทยมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลียถึงร้อยละ 112.7 และร้อยละ 81.6

ตามลำดับ ซึ่งสรุปได้ว่า ผู้ส่งออกไทยมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียในระดับที่สูง

ในการศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี จะทำการศึกษาเฉพาะรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ซึ่งมีเลขรหัสจำแนกตามพิกัดภาษีศุลกากรในระบบฮาร์โมนไนซ์ที่ 8704211000 และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซี มีเลขรหัสจำแนกตามพิกัดภาษีศุลกากรในระบบฮาร์โมนไนซ์ที่ 8703239008 โดยทำการศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2535 – 2550 รวม 16 ปี โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยเชิงซ้อน โดยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ได้แก่ อัตราภาษีนำเข้า (ก่อนและหลังลดภาษี) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน / รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลีย ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน / รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน / รถยนต์นั่งขนาดเล็กของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของประเทศออสเตรเลีย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับออสเตรเลีย ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของประเทศออสเตรเลีย และปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500- 3000 ซีซี ได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500- 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของประเทศออสเตรเลีย

ในการศึกษาผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทยและผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้าของรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาด 1500 – 3000 ซีซีที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาด 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยในปีพ.ศ. 2548 พบว่า ผลของการลดภาษีของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันจากร้อยละ 5 ลดลงเป็นร้อยละ 0 ในปีพ.ศ. 2548 พบว่า มูลค่าการนำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากพ.ศ. 2547 ถึง 403,430,391 ดอลลาร์สหรัฐ และผลของการลดภาษีของรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500 – 3000 ซีซีจากร้อยละ 15 ลดลงเป็นร้อยละ 0 ในปีพ.ศ. 2548 พบว่า มูลค่าการนำเข้าของรถยนต์นั่งขนาดเล็ก

ขนาด 1500 – 3000 ซีซีมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2547 ถึง 3,531,124 ดอลลาร์สหรัฐ สรุปได้ว่าการลดอัตราภาษีนำเข้าของออสเตรเลียจะทำให้ราคาสำหรับผู้นำเข้าของออสเตรเลียต้องเผชิญลดลง ผู้นำเข้าของออสเตรเลียจึงสามารถนำเข้าสินค้าได้มากขึ้น ส่งผลให้มูลค่าการนำเข้ามูลค่าการนำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและมูลค่าการนำเข้าของรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500 – 3000 ซีซีสูงขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนแรกเกี่ยวกับข้อเสนอแนะจากการศึกษารั้งนี้และส่วนที่สองเกี่ยวกับข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษารั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะจากการศึกษารั้งนี้

1. จากผลการศึกษาพบว่า ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย มีค่าเท่ากับ 0.747339 และค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย มีค่าเท่ากับ 0.041885 ซึ่งมีค่าต่ำและค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นมีค่าเท่ากับ 2.196683 และค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นมีค่าเท่ากับ 8.794844 ซึ่งมีค่าสูง แสดงว่า ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจในการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลีย มากกว่าราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย ดังนั้นการลดราคารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของญี่ปุ่นจะทำให้ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์จากญี่ปุ่นมากกว่าไทย ถึงแม้ว่าไทยจะมีการลดราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซี ดังนั้น การลดภาษีนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียให้กับไทย ซึ่งส่งผลให้ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซี

ลดลง แต่ยังไม่สามารถที่จะทำให้ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์จากไทยได้มากกว่าการนำเข้ารถยนต์จากญี่ปุ่น ดังนั้นจึงจัดได้ว่ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 -3000 ซีซีของไทย จะไม่ได้รับผลกระทบจากการทำความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียมากเท่าที่ควร แต่อย่างไรก็ตาม ภาครัฐและภาคเอกชนควรศึกษาเกี่ยวกับสินค้ากลุ่มนี้เพื่อนำมาห้ประกอบการตัดสินใจด้านการค้าระหว่างประเทศ

2. รถยนต์จัดว่าเป็นสินค้าที่ทดแทนกันได้ ดังนั้น เมื่อราคานำเข้ารถยนต์ของไทยหรือญี่ปุ่นเปลี่ยนแปลงราคาเพียงเล็กน้อย ก็จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของออสเตรเลียเปลี่ยนแปลงไปมาก ดังนั้นรัฐบาลจึงควรเร่งหาวิธีที่จะลดต้นทุนการผลิตรถยนต์เพื่อให้ราคารถยนต์ของประเทศไทยต่ำกว่าราคารถยนต์จากญี่ปุ่น

3. เนื่องจากข้อบังคับของการส่งออกรถยนต์ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียเกี่ยวกับเรื่องกฎแหล่งกำเนิดสินค้า (Rule Of Origin) ว่าด้วยสินค้ามีแหล่งกำเนิดในไทย เมื่อสินค้านั้นต้องผลิตทั้งหมด (Wholly obtained) ในไทย และถ้าหากสินค้านั้นไม่ได้ผลิตทั้งหมดในไทย ก็ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขเฉพาะที่ระบุไว้เป็นรายสินค้า (Product-Specific Rule of Origin) ซึ่งรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS8704) และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS8703) มีเงื่อนไขเฉพาะที่ระบุไว้คือ ผู้ผลิตจะต้องใช้ส่วนประกอบที่ผลิตในประเทศไทยเพื่อที่จะนำมาประกอบเป็นรถยนต์ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ดังนั้น ด้วยเงื่อนไขของกฎแหล่งกำเนิดสินค้าที่ผู้ผลิตรถยนต์ไทยจะต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ซึ่งเงื่อนไขนี้อาจทำให้ผู้ผลิตไม่สามารถนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศซึ่งอาจมีราคาต่ำกว่าชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทย จึงทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงควรเร่งหาวิธีที่จะลดต้นทุนการผลิตรถยนต์หรือปรับปรุงนโยบายเกี่ยวกับยานยนต์และส่วนประกอบ เพื่อให้ราคารถยนต์ของประเทศไทยต่ำกว่าราคารถยนต์จากประเทศอื่นๆ

4. รัฐบาลควรทบทวน แก้ไข กฎ ระเบียบ ขั้นตอนการดำเนินธุรกรรมต่างๆ ของภาครัฐที่จะช่วยลดภาระการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ รวมทั้งแนวนโยบายการให้สิทธิประโยชน์ที่จะส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้น ตลอดจน ส่งเสริมความเท่าเทียมกันในการดำเนินธุรกิจ ระหว่างผู้ประกอบการไทยในปัจจุบันกับนักลงทุนรายใหม่จากต่างชาติ เช่น การให้สิทธิประโยชน์สำหรับการขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่ดำเนินการอยู่แล้ว ได้รับสิทธิประโยชน์ด้วยกันทุกเขตหรือให้ทุกเขตได้รับสิทธิประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษารั้งต่อไป

1. คู่แข่งที่สำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยคือ ประเทศญี่ปุ่น ควรมีการทำการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบข้อดี ข้อด้อย ระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้รัฐบาลและผู้ผลิตนำข้อมูลนี้ไปใช้เป็นแนวทางเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

2. ในการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย ควรทำการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบข้อได้เปรียบหรือข้อเสียเปรียบระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียจากการทำความตกลงการค้าเสรี เช่น ไทยได้รับผลประโยชน์จากอุตสาหกรรมรถยนต์ เมื่อออสเตรเลียลดภาษีนำเข้ารถยนต์ให้กับไทย ซึ่งควรทำการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบด้วยว่า เมื่อไทยลดภาษีนำเข้าสินค้าให้กับออสเตรเลียแล้ว ออสเตรเลียได้รับผลประโยชน์อะไรบ้างจากการทำความตกลงการค้าเสรี

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2550. ความคืบหน้าการเจรจาการค้าเสรีระหว่างไทย – ออสเตรเลีย (Online). www.thaifta.com, 16 มิถุนายน 2551.

กรมศุลกากร. 2550. พิกัดศุลกากร (Online). <http://www.customs.go.th/DraftTariff/Tariff3.html>, 25 สิงหาคม 2552.

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์. 2550. มูลค่าการนำเข้าส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของออสเตรเลียจากประเทศไทย 2550. กรุงเทพมหานคร.

_____. 2547. “การจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับออสเตรเลีย” บทสรุปผู้บริหาร (Online). <http://www.moc.go.th/thai/dbe.html>, 21 กันยายน 2551.

_____. 2550. สถิติการค้าและเครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2550. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์สถิติการพาณิชย์.

กรมส่งเสริมการส่งออก. 2549. แผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการเพื่อการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมสาขาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน. กรุงเทพฯ: ศูนย์ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ.

กิตติ สุขอนnek. 2546. ผลของการลดภาษีนำเข้าต่อการนำเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์และแผงวงจรไฟฟ้า. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

เกสร จันทร์ภูติรัตน์. 2538. เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง: กรุงเทพมหานคร.

คชินทร์ สุกมลจันทร์. 2542. การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

จิตทิพย์ พึ่งอาศรัย. 2547. ผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของประเทศ
สาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากประเทศไทย.

วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ชาญจักร ชีรวัดนะ. 2542. ผลกระทบการลดภาษีนำเข้าข้าวต่อปริมาณการนำเข้าข้าวของสาธารณรัฐ
ประชาชนจีนจากประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า.

วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2550. อัตราแลกเปลี่ยน (Online). www.bot.or.th, 9 มกราคม 2551.

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. 2549. การแสวงหาผลประโยชน์จากข้อตกลงการ
เปิดเสรี. กรุงเทพมหานคร.

ยุทธนา เทพมลัย. 2545. ศักยภาพในการขยายการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไปไทยไป
ออสเตรเลีย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. 2545. หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาค. พิมพ์ครั้งที่ 17. กรุงเทพมหานคร:
โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด.

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. 2547. สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย (Online).
www.ops2.moc.go.th/tradeth/cgi/ExComm2.asp, 10 กุมภาพันธ์ 2551.

สถาบันยานยนต์. 2550. สถิติยานยนต์ (Online). <http://www.thaiauto.or.th/statistic/statistic.asp8>,
8 มีนาคม 2551.

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2551. โครงการการศึกษาเชิงเปรียบเทียบศักยภาพทาง
เศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยและเวียดนาม (Online). www.fti.or.th, 14 สิงหาคม
2551.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. 2550. รายงานสถานภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย.
กรุงเทพมหานคร.

_____. 2549. ข้อมูลโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์.
กรุงเทพมหานคร.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. 2545. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนแม่บท
อุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ.2545-2549 (Online). www.oie.go.th, 8 ตุลาคม 2549.

_____. 2549. รายงานสถิติอุตสาหกรรมปีพ.ศ.2545 – 2549 (Online). www.oie.go.th,
5 มกราคม 2550.

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2537. รายงานการศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนา
อุตสาหกรรมรถยนต์ภายหลังข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศของแอกต์และอาฟต้า.
กรุงเทพมหานคร.

Australian Bureau of Statistics. 2007. **Yearly Australia GDP per capita** (Online).
www.abs.gov.au, July 17, 2008

Australian Department of Foreign Affairs and Trade. 2008. **Australia's Automotive Industry
2008** (Online). www.dfat.gov.au, September 1, 2008

Baldwin, R. E. and T. Murray. 1977. **MFN Tariff Reduction and Developing Country Trade
Benefits under the GSP. Economic Journal.**, March 1977: 30-46.

Branson, W. H. 1989. **Macroeconomic Theory and Policy**. 3rd ed. New York: Harper&Row,
Publishers.

Damodar N.Gujarati. 2006. **Essential of Econometrics**. 2nd ed.: 290-321.

Department of Innovation Industry, Science and Research. 2007. **Key Automotive Statistics 2007** (Online). www.innovation.gov.au/auto/, July 7, 2007.

Federation of Automotive Products Manufacturers. 2007. **Annual Report 2007** (Online). http://www.fapm.com.au/publication/annual_report.html, March 14, 2008.

Federal Chamber of Automotive Industries. 2008. **Submission to the Review of Australia's Automotive Industry 2008** (Online). www.fcai.com.au/, December 8, 2008.

Japan Automobile Manufacturers Association. 2006. **Japan's Motor Vehicle Statistics** (Online). www.jama.org/statistics/index.htm, December 15, 2008.

Productivity Commission. 2007. **The Australian Automotive Industry** (Online). <http://www.pc.go.au/ic/inquiry/58automot/finalreport/>, March 25, 2008.

Research and Statistic Department. 2007. **Japan Statistics** (Online). www.stat.go.jp/, April 4, 2008.

Robert S. Pindyck and Daniel L. Rubinfeld. 2006. **Econometric Models and Econometric Forecast**. 4th ed: 85-107.

UN Comtrade. 2007. **Yearly automotives' import price of Australia** (Online). www.comtrade.un.org/, November 28, 2008.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

สรุปการลดภาษีของไทยและออสเตรเลีย

ตารางผนวกที่ 1 การลดภาษีของไทย

	รายการ	ร้อยละของจำนวนรายการ	ประเภทสินค้า
-ลดเหลือ 0 ทันที	2,724	49.48	ข้าวฟ่าง โกโก้และของปรุงแต่งที่ทำจากโกโก้
สินค้าเกษตร	290	5.27	สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเส้นใยจากพืช
สินค้าอุตสาหกรรม	2,434	44.21	อัญมณี ตะกั่ว โลหะ รถยนต์นั่งขนาดเล็กเกิน 3000 CC(8703.24) ยานยนต์สำหรับขนส่งของ(8704)
-ภาษีเป็น 0 อยู่แล้ว	269	4.89	
สินค้าเกษตร	60	1.09	
สินค้าอุตสาหกรรม	209	3.80	
-ลดเหลือ 0 ภายใน 2010	2,411	43.80	ผักผลไม้ พลาสติก กระดาษ สิ่งทอ เสื้อผ้า
สินค้าเกษตร	433	8.04	เหล็ก เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า
สินค้าอุตสาหกรรม	1,968	35.74	
-ลดเหลือ 0 ภายใน 2015	313	5.69	นมข้น(0402.91) แบตเตอรี่มีดลค์ (0403.90)
สินค้าเกษตร	18	0.33	น้ำผึ้ง(0409.00) ส้ม(0805.20) องุ่น(0806.10)
สินค้าอุตสาหกรรม	295	5.36	มันฝรั่งปรุงแต่ง(2004.10,2005.20) ไวนิล แอลบูมิน สิ่งพิมพ์ แป้งผงคอนกรีตและฐานรองรับอื่นๆ สิ่งทอ เสื้อผ้า เหล็ก
-ลดเหลือ 0 ภายใน 2020	53	0.96	เนื้อวัว เนื้อหมู นม (0402.21,9108 , 290108)
สินค้าเกษตร	53	0.96	เนยเหลว (0406.10,20,30,90) เนยแข็ง (0405.10,909) เครื่องในสัตว์ มันฝรั่ง (0701.90) น้ำตาล(1710) ชา(0902) กาแฟ (0901,2101.10) ข้าวโพด(1005.90)
-ลดเหลือ 0 ภายใน 2025	4	0.07	นมและครีม(0401.10,04001.20,0401.30)
สินค้าเกษตร	4	0.07	(0402.10, 2202.90)
ทั้งหมด	5,505	100.00	

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2548)

ตารางผนวกที่ 2 การลดภาษีของออสเตรเลีย

	รายการ	ร้อยละของจำนวนรายการ	ประเภทสินค้า
-ลดเหลือ 0 ทันที	5,083	83.21	เนื้อสัตว์ ผลิตภัณฑ์จากนม ัญพืช ผัก ผลไม้
สินค้าเกษตร	806	13.19	ของปรุงแต่งจากสัตว์และพืช เชื้อเพลิง
สินค้าอุตสาหกรรม	4,277	70.02	อัญมณีทองแดง อะลูมิเนียม ตะกั่ว ดีบุก เครื่องจักร รถยนต์เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เฟอร์นิเจอร์
-ภาษีเป็น 0 อยู่แล้ว	3,084	50.46	
สินค้าเกษตร	623	10.19	
สินค้าอุตสาหกรรม	2,461	40.27	
-ลดเหลือ 0 ภายใน 2010	786	12.86	ทุนสำรองป้องกัน สิ่งทอ รองเท้า ชิ้นส่วนยาน
สินค้าเกษตร	1	0.02	ยนต์ เหล็ก เคมีภัณฑ์ พลาสติก
สินค้าอุตสาหกรรม	785	12.84	
-ลดเหลือ 0 ภายใน 2015	239	3.91	เสื้อผ้า
สินค้าเกษตร	-	-	
สินค้าอุตสาหกรรม	239	3.91	

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2548)

ภาคผนวก ข
ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ตารางผนวกที่ 1 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลีย
จากไทยพ.ศ.2535 – 2550

ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ / คัน)
2535	784	4,785,412	6,103.8418
2536	996	7,745,212	7,776.3173
2537	1,153	10,758,635	9,330.9931
2538	1,532	15,087,462	9,848.2128
2539	1,861	17,080,492	9,178.1257
2540	6,121	61,766,518	10,090.9195
2541	8,680	304,198,118	10,420.9557
2542	29,191	304,198,118	10,420.0249
2543	40,344	429,460,575	10,644.9677
2544	28,532	245,753,188	8,613.2479
2545	30,120	273,747,328	9,088.5567
2546	44,850	489,315,296	10,910.0400
2547	51,522	647,786,974	12,573.0168
2548	84,056	1,160,680,138	13,808.4151
2549	71,436	1,069,933,025	14,977.5047
2550	100,182	1,651,890,165	16,488.8919

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ที่มา: UN COMTRADE (2550)

ตารางผนวกที่ 2 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยพ.ศ.2535 – 2550

ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ / คัน)
2535	21	18,471	879.5714
2536	36	38,779	1,077.1944
2537	1	3,793	3,793.0000
2538	1	2,693	2,693.0000
2539	43	279,312	6,495.6279
2540	27	5,425,445	1,595.0741
2541	361	59,898,149	15,028.9335
2542	3,880	59,898,149	15,437.6673
2543	2,179	33,251,919	15,260.1739
2544	3,419	44,352,359	12,972.3191
2545	6,308	63,074,608	9,999.1452
2546	7,073	90,865,312	12,846.7852
2547	6,551	89,925,569	13,726.9988
2548	14,130	201,754,179	14,278.4274
2549	33,497	454,550,770	13,569.8949
2550	65,665	980,999,768	14,939.4619

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ที่มา: UN COMTRADE (2550)

ตารางผนวกที่ 3 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลีย
จากญี่ปุ่นพ.ศ. 2535 – 2550

ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ / คัน)
2535	93,952	765,357,050	8,146.2561
2536	83,878	778,019,657	9,275.6105
2537	101,975	1,091,501,566	10,703.6192
2538	89,175	1,027,644,984	11,523.9135
2539	75,283	944,888,011	12,551.1472
2540	75,135	917,679,919	12,213.7475
2541	88,287	985,661,696	11,164.2903
2542	75,195	957,532,487	12,733.9914
2543	58,529	822,666,144	14,055.7013
2544	45,594	544,963,802	11,952.5333
2545	59,904	754,408,512	12,593.6250
2546	53,827	844,235,648	15,684.2411
2547	61,407	1,123,828,165	18,301.3038
2548	44,095	911,408,641	20,669.2061
2549	44,485	945,324,137	21,250.4021
2550	45,005	1,250,084,259	27,776.5639

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ที่มา: UN COMTRADE (2550)

ตารางผนวกที่ 4 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่น พ.ศ. 2535 – 2550

ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ / คัน)
2535	132,631	1,122,989,756	8,467.0232
2536	114,759	1,197,433,996	10,434.3363
2537	102,701	1,210,533,621	11,786.9701
2538	84,550	1,020,275,295	12,067.1235
2539	75,447	830,645,078	11,009.6502
2540	107,406	1,099,422,592	10,240.9452
2541	132,492	1,195,422,592	9,022.6021
2542	152,640	1,518,188,876	9,946.2059
2543	182,351	1,850,703,758	10,149.1286
2544	196,372	1,739,319,370	8,857.2677
2545	202,745	1,939,079,552	9,564.1301
2546	226,466	2,578,526,464	11,385.9319
2547	227,479	2,964,342,113	13,031.2781
2548	254,122	3,205,605,058	12,614.4335
2549	236,247	2,991,892,510	12,664.2561
2550	245,053	3,399,020,522	13,870.5526

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ที่มา: UN COMTRADE (2550)

ตารางผนวกที่ 5 ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลียและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับออสเตรเลียพ. ศ. 2535 -2550

ปี	ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ เฉลี่ยต่อหัวของออสเตรเลีย (ดอลลาร์ออสเตรเลีย) ¹	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่าง ไทยกับออสเตรเลีย (บาท/ดอลลาร์ออสเตรเลีย) ²
2535	18,892	18.6624
2536	19,931	17.2016
2537	21,038	18.3827
2538	22,082	18.4595
2539	23,083	10.0469
2540	24,247	10.1471
2541	25,518	10.1891
2542	26,611	10.2179
2543	27,390	10.2653
2544	28,718	10.3029
2545	29,819	10.3504
2546	31,268	10.3883
2547	32,477	10.3883
2548	33,993	10.4339
2549	35,493	10.4771
2550	37,541	10.5332

ที่มา: ¹ Australia Bureau of Statistics (2550)

² ธนาคารแห่งประเทศไทย (2550)

ภาคผนวก ค

ผลการศึกษา

ตารางผนวกที่ 1 การวิเคราะห์หาสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน
ของออสเตรเลียจากไทยโดยวิธี stepwise

Dependent Variable: LNQP
Method: Least Squares
Date: 12/07/08 Time: 01:51
Sample: 1992 2007
Included observations: 16

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-82.73713	7.052269	-11.73199	0.0000
LNPJ	2.089841	0.903897	2.312034	0.0378
LNYP	10.98712	1.387022	7.921376	0.0000
R-squared	0.946049	Mean dependent var	9.394975	
Adjusted R-squared	0.937749	S.D. dependent var	1.762344	
S.E. of regression	0.439709	Akaike info criterion	1.361952	
Sum squared resid	2.513467	Schwarz criterion	1.506812	
Log likelihood	-7.895612	F-statistic	113.9794	
Durbin-Watson stat	1.498379	Prob(F-statistic)	0.000000	

ตารางผนวกที่ 2 การตรวจสอบปัญหา Multicollinearity ของสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์
เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย

Correlations							
		lnQp	Dt	lnPt	lnPj	lnY	lnEa
Pearson Correlation	lnQp	1.000	.549	.775	.828	.961	.921
	Dt	.549	1.000	.762	.798	.669	.597
	lnPt	.775	.762	1.000	.964	.863	.797
	lnPj	.828	.798	.964	1.000	.922	.837
	lnY	.961	.669	.863	.922	1.000	.925
	lnEa	.921	.597	.797	.837	.925	1.000
Sig. (1-tailed)	lnQp	.	.014	.000	.000	.000	.000
	Dt	.014	.	.000	.000	.002	.007
	lnPt	.000	.000	.	.000	.000	.000
	lnPj	.000	.000	.000	.	.000	.000
	lnY	.000	.002	.000	.000	.	.000
	lnEa	.000	.007	.000	.000	.000	.
N	lnQp	16	16	16	16	16	16
	Dt	16	16	16	16	16	16
	lnPt	16	16	16	16	16	16
	lnPj	16	16	16	16	16	16
	lnY	16	16	16	16	16	16
	lnEa	16	16	16	16	16	16

ตารางผนวกที่ 3 การตรวจสอบปัญหา Heteroscedasticity ด้วยวิธี White Heteroskedasticity ของสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันของออสเตรเลียจากไทย

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	0.824544	Prob. F(4,11)	0.536280
Obs*R-squared	3.690737	Prob. Chi-Square(4)	0.449475

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 12/07/08 Time: 01:51

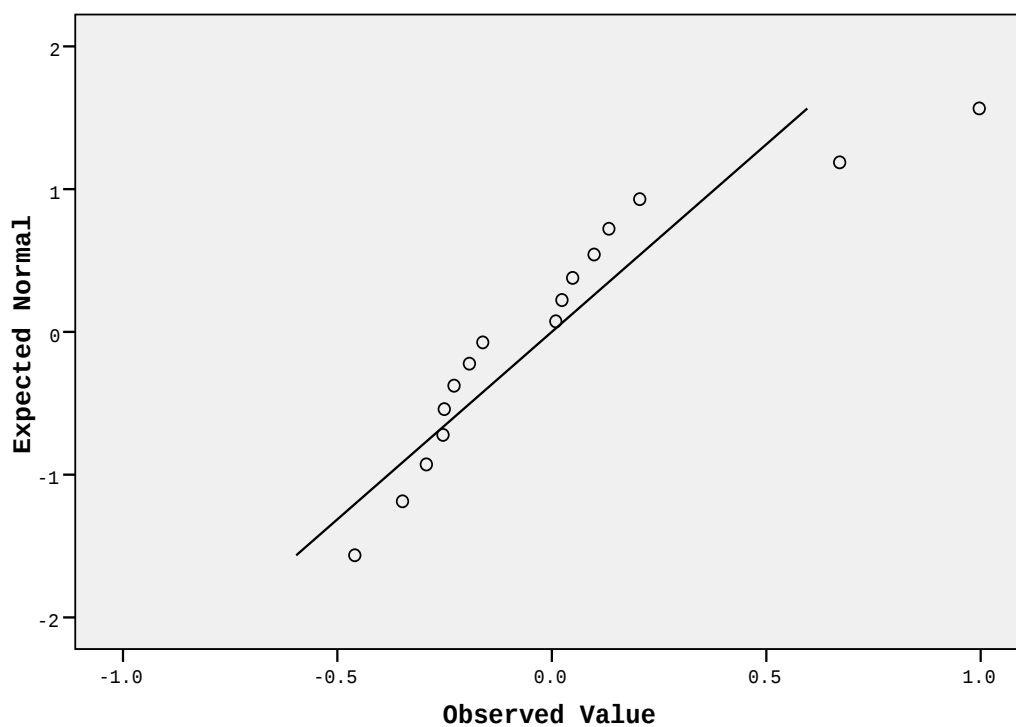
Sample: 1992 2007

Included observations: 16

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-555.1005	407.9364	-1.360752	0.2008
LNPJ	-13.19795	31.21919	-0.422751	0.6806
LNPJ^2	0.715196	1.632342	0.438141	0.6698
LNJ	121.6364	105.3114	1.155016	0.2726
LNJ^2	-6.001843	5.185573	-1.157412	0.2716
R-squared	0.230671	Mean dependent var		0.157092
Adjusted R-squared	-0.049085	S.D. dependent var		0.295335
S.E. of regression	0.302497	Akaike info criterion		0.696815
Sum squared resid	1.006548	Schwarz criterion		0.938249
Log likelihood	-0.574520	F-statistic		0.824544
Durbin-Watson stat	1.615318	Prob(F-statistic)		0.536280

ตารางผนวกที่ 4 การทดสอบการแจกแจงความปกติของค่าความคลาดเคลื่อนของสมการปริมาณ
อุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทย

Normal Q-Q Plot of Unstandardized Residual



Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	.176	16	.200*

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

ตารางผนวกที่ 5 การวิเคราะห์หาสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาด
เครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยโดยวิธี stepwise

Dependent Variable: LNQS
Method: Least Squares
Date: 12/08/08 Time: 23:01
Sample: 1992 2007
Included observations: 16

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-105.9013	20.88856	-5.069824	0.0002
LNPV	7.942793	2.536767	3.131069	0.0080
LN Y	18.24199	1.785683	10.21569	0.0000
R-squared	0.895374	Mean dependent var	6.320613	
Adjusted R-squared	0.879277	S.D. dependent var	3.572505	
S.E. of regression	1.241273	Akaike info criterion	3.437513	
Sum squared resid	20.02988	Schwarz criterion	3.582374	
Log likelihood	-24.50011	F-statistic	55.62578	
Durbin-Watson stat	1.693102	Prob(F-statistic)	0.000000	

ตารางผนวกที่ 6 การตรวจสอบปัญหา Multicollinearity ของสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์
นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย

Correlations		InQp	Dt	InPs	InPv	InY	InEa
Pearson Correlation	InQp	1.000	.560	.771	.235	.904	.861
	Dt	.560	1.000	.353	.619	.669	.597
	InPs	.771	.353	1.000	.277	.816	.782
	InPv	.235	.619	.277	1.000	.525	.417
	InY	.904	.669	.816	.525	1.000	.925
	InEa	.861	.597	.782	.417	.925	1.000
Sig. (1-tailed)	InQp	.	.012	.000	.190	.000	.000
	Dt	.012	.	.090	.005	.002	.007
	InPs	.000	.090	.	.150	.000	.000
	InPv	.190	.005	.150	.	.018	.054
	InY	.000	.002	.000	.018	.	.000
	InEa	.000	.007	.000	.054	.000	.
N	InQp	16	16	16	16	16	16
	Dt	16	16	16	16	16	16
	InPs	16	16	16	16	16	16
	InPv	16	16	16	16	16	16
	InY	16	16	16	16	16	16
	InEa	16	16	16	16	16	16

ตารางผนวกที่ 7 การตรวจสอบปัญหา Heteroscedasticity ของสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์
นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	2.640512	Prob. F(4,11)	0.091176
Obs*R-squared	7.837510	Prob. Chi-Square(4)	0.097715

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 12/08/08 Time: 23:06

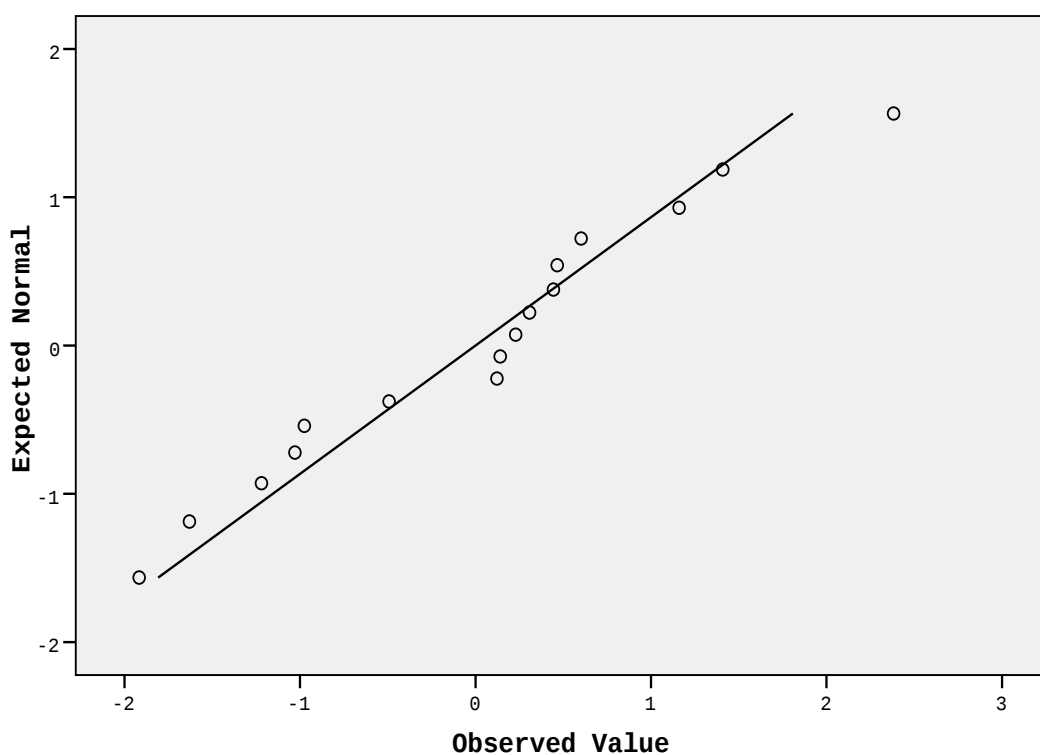
Sample: 1992 2007

Included observations: 16

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-716.0684	1567.066	-0.456948	0.6566
LNPV	353.9743	499.1894	0.709098	0.4930
LNPV^2	-19.01447	26.99038	-0.704491	0.4958
LN Y	-177.8252	286.9817	-0.619640	0.5481
LN Y^2	8.494497	14.15345	0.600171	0.5606
R-squared	0.489844	Mean dependent var	1.251867	
Adjusted R-squared	0.304333	S.D. dependent var	1.591032	
S.E. of regression	1.327027	Akaike info criterion	3.654065	
Sum squared resid	19.37100	Schwarz criterion	3.895499	
Log likelihood	-24.23252	F-statistic	2.640512	
Durbin-Watson stat	3.326923	Prob(F-statistic)	0.091176	

ตารางผนวกที่ 8 การทดสอบการแจกแจงความปกติของค่าความคลาดเคลื่อนของสมการปริมาณ
อุปสงค์นำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของ
ออสเตรเลียจากไทย

Normal Q-Q Plot of Unstandardized Residual



Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	.167	16	.200*

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

ตารางผนวกที่ 9 การวิเคราะห์หาสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน
ของออสเตรเลียจากไทย เพื่อหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์
เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของออสเตรเลียจากไทย เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณ
การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันของ
ออสเตรเลียจากไทยอันเนื่องมาจากการลดภาษีนำเข้าของออสเตรเลีย

Dependent Variable: LNQP
Method: Least Squares
Date: 05/05/09 Time: 23:34
Sample: 1992 2007
Included observations: 16

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-77.92245	14.33243	-5.436794	0.0003
DT	-0.296056	0.520560	-0.568727	0.5821
LNPT	-0.747339	1.924565	-0.388316	0.7059
LNPJ	2.196683	2.155898	1.018917	0.3323
LNYP	9.457421	2.278342	4.151010	0.0020
LNEA	1.571406	1.713032	0.917324	0.3806
R-squared	0.953280	Mean dependent var	9.394975	
Adjusted R-squared	0.929920	S.D. dependent var	1.762344	
S.E. of regression	0.466538	Akaike info criterion	1.593044	
Sum squared resid	2.176582	Schwarz criterion	1.882765	
Log likelihood	-6.744352	F-statistic	40.80829	
Durbin-Watson stat	1.567941	Prob(F-statistic)	0.000002	

ตารางผนวกที่ 10 การวิเคราะห์หาสมการปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย เพื่อหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500 – 3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยอันเนื่องมาจากการลดภาษีนำเข้าของออสเตรเลีย

Dependent Variable: LNQS

Method: Least Squares

Date: 05/05/09 Time: 23:41

Sample: 1992 2007

Included observations: 16

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-90.06873	47.49989	-1.896188	0.0872
DT	-0.829110	1.420250	-0.583777	0.5723
LNPS	-0.041885	0.680748	-0.061529	0.9522
LNPV	8.794844	3.214941	2.735616	0.0210
LN Y	17.38104	5.956576	2.917957	0.0154
LNEA	0.341617	5.116417	0.066769	0.9481
R-squared	0.899747	Mean dependent var	6.320613	
Adjusted R-squared	0.849621	S.D. dependent var	3.572505	
S.E. of regression	1.385371	Akaike info criterion	3.769810	
Sum squared resid	19.19253	Schwarz criterion	4.059530	
Log likelihood	-24.15848	F-statistic	17.94962	
Durbin-Watson stat	1.888309	Prob(F-statistic)	0.000104	

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ –นามสกุล	นางสาวมัลลิกา อัสวราตระกุล
วัน เดือน ปี ที่เกิด	3 ธันวาคม พ.ศ. 2526
สถานที่เกิด	จังหวัดนนทบุรี
ประวัติการศึกษา	คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี วิชาเอกสถิติ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตำแหน่งปัจจุบัน	พนักงานบัญชีและเลขานุการ
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	เวิลด์ แคท ลิมิเตด