

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมรถยนต์จัดเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศทั้งในด้านการจ้างงาน การพัฒนาเทคโนโลยี การสร้างรายได้ของประเทศ และก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (Forward and Backward Linkages) เนื่องจากรถยนต์แต่ละคันประกอบด้วยชิ้นส่วนจำนวนมากหลายพันชิ้น อุตสาหกรรมรถยนต์จึงมีความเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอื่นหลายประเภท เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ และอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ (กิตติ, 2542)

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาอย่างจริงจังโดยเริ่มจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า และมีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีที่รัฐบาลได้เปิดให้มีการส่งเสริมประกอบรถยนต์ขึ้นเป็นครั้งแรก โดยในช่วงแรกการประกอบรถยนต์ต้องอาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศทั้งสิ้น ดังนั้นการผลิตรถยนต์นั้นในประเทศไทยจึงเป็นเพียงการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุดจากต่างประเทศ (Completely Knocked-Down : CKD) แล้วนำมาประกอบรวมกับชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ซึ่งมีต้นทุนการผลิตสูงกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ ดังนั้นทำให้รถยนต์นั้นที่ประกอบภายในประเทศมีต้นทุนในการผลิตสูงกว่ารถยนต์ที่นำเข้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศทั้งคัน (Completely Built-Up : CBU) ดังนั้นรัฐบาลจึงได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อปกป้องคุ้มครองผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นในประเทศหลายประการ ดังจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้มีนโยบายให้กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศห้ามจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั้นเพิ่มขึ้น และให้กระทรวงพาณิชย์ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั้นสำเร็จรูป (CBU) ที่มีปริมาตรความจุระบอบสูบต่ำกว่า 2,300 ซีซี. รวมทั้งให้กระทรวงการคลังปรับอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั้นที่มีปริมาตรความจุระบอบสูบตั้งแต่ 2,300 ซีซี. ขึ้นไป เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 และปรับอัตราภาษีนำเข้าของชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศ (CKD) จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 อีกด้วย รวมทั้งการกำหนดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศ (CKD) ให้ต่ำกว่าภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์นั้นสำเร็จรูปจากต่างประเทศทั้งคัน (CBU)

และการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) เป็นต้น

อย่างไรก็ตามเมื่อภาวะเศรษฐกิจเริ่มขยายตัวในอัตราที่สูงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา ทำให้ผู้บริโภคมักมีกำลังซื้อสูงขึ้น แต่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นยังไม่สามารถผลิตรถยนต์นั่งเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างเพียงพอ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2534 จึงได้มีการประกาศเปิดเสรีในการผลิตรถยนต์นั่งเป็นครั้งแรกในสมัยท่านนายกฯ อานันท์ ปันยารชุน โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการกำหนดรุ่น (Series) และแบบ (Model) ในการประกอบรถยนต์นั่ง ให้กระทรวงพาณิชย์อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) ได้อย่างเสรีเป็นครั้งแรกหลังจากห้ามนำเข้านับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 เป็นต้นมา และยังให้กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างภาษีใหม่โดยลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD) ลงจากร้อยละ 150 และร้อยละ 112 ในปี พ.ศ. 2533 เป็นร้อยละ 60 และร้อยละ 20 ตามลำดับในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งผลจากการประกาศนโยบายดังกล่าวได้ส่งผลให้ภาษีที่ผู้นำเข้าจะต้องจ่ายให้กับรัฐบาลลดลงเป็นอย่างมาก จึงทำให้สามารถลดราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งลงได้ ส่งผลให้ความต้องการรถยนต์นั่งของประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยที่ประชาชนผู้บริโภคนึ่งหนึ่งในประเทศได้หันไปใช้รถยนต์นั่งที่นำเข้ามาจากต่างประเทศมากขึ้น ซึ่งนโยบายดังกล่าวเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถซื้อรถยนต์นั่งได้ง่ายขึ้นกว่าเดิม

จะเห็นได้ว่านับตั้งแต่รัฐบาลมีการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา ได้ส่งผลทำให้ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งของประเทศได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาเรื่อยๆ กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2504 มีปริมาณการผลิต 310 คัน และได้เพิ่มขึ้นเป็น 6,110 คัน ในปี พ.ศ. 2512 และเพิ่มขึ้นอีกเป็น 104,596 คัน ในปี พ.ศ. 2535

จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2540 ประเทศไทยได้ประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมชะลอตัวลง ส่งผลทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมีอัตราการขยายตัวที่ลดต่ำลงมาก ดังนั้นรัฐบาลจึงได้เข้ามาให้ความช่วยเหลือคุ้มครองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านอัตราภาษี และการประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งจากต่างประเทศ เช่น การปรับภาษีมูลค่าเพิ่ม การเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปทุกขนาด การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษจากชิ้นส่วนและอุปกรณ์นำเข้า และการเพิ่มภาษีสรรพสามิต เป็นต้น และประกอบกับรัฐบาลได้มีการคาดการณ์แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ในระยะยาวว่าอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง

ของประเทศไทยจะยังคงพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีนโยบายที่จะพยายามให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออกในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ให้ได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้อัตราการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเริ่มขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาเรื่อยๆ จนถึงปัจจุบัน

ถ้าพิจารณารถยนต์นั่งแยกแต่ละขนาดออกจากกัน จะพบว่า ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งและปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งแต่ละขนาดมีการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกัน โดยในแต่ละปีรถยนต์นั่งแต่ละขนาดไม่ได้มีขนาดหรือสัดส่วนของการเปลี่ยนแปลงที่เท่ากัน และในบางปีก็ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน หรือไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกับปริมาณการผลิตและปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งโดยรวมของประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 1

สำหรับสภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในปี 2548 สืบเนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาลที่มีส่วนช่วยส่งเสริม และสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมาโดยตลอด อาทิเช่น การใช้นโยบายห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งจากต่างประเทศ และการตั้งกำแพงภาษี (Tariff Protection Policy) เป็นต้น ประกอบกับการที่รัฐบาลมีนโยบายที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออกในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ๆ ของโลกได้ตัดสินใจเข้ามาลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ปริมาณการผลิตและปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยยี่ห้อที่สามารถจำหน่ายได้เป็นอันดับ 1 คือ โตโยต้า มียอดจำหน่ายทั้งสิ้น 90,298 คัน มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 47.98 อันดับ 2 ได้แก่ ฮอนด้า มียอดจำหน่ายทั้งสิ้น 57,121 คัน มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 30.35 และอันดับ 3 ได้แก่ เชฟโรเลต มียอดจำหน่าย 8,347 คัน มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 4.43 แสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 1 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งแยกตามขนาดปริมาตรความจุกระบอกลงในประเทศไทย
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533- 2548

(หน่วย: คัน)

ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่งขนาดความจุไม่เกิน 1,500 ซีซี.		รถยนต์นั่งขนาดความจุ ระหว่าง 1,501 – 2,000 ซีซี.		รถยนต์นั่งขนาดความจุ มากกว่า 2,000 ซีซี.	
	ปริมาณ การผลิต	การ เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	ปริมาณ การผลิต	การ เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	ปริมาณ การผลิต	การ เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
2533	28,142	-	39,660	-	5,964	-
2534	33,194	17.95	36,627	-7.65	7,162	20.09
2535	59,110	78.07	39,269	7.21	6,217	-13.19
2536	65,698	11.15	67,627	72.21	11,124	78.93
2537	56,435	-14.10	35,354	-47.72	18,041	62.18
2538	54,009	-4.30	55,866	58.02	17,765	-1.53
2539	57,069	5.67	65,635	17.49	15,875	-10.64
2540	62,355	9.26	41,568	-36.67	8,118	-48.86
2541	13,093	-79.00	13,009	-68.70	5,906	-27.25
2542	25,217	92.60	33,436	157.02	14,063	138.11
2543	28,811	14.25	51,351	53.58	16,967	20.65
2544	31,713	10.07	96,164	87.27	28,189	66.14
2545	36,407	14.80	102,864	6.97	30,050	6.60
2546	127,505	250.22	88,793	-13.68	35,386	17.76
2547	154,308	21.02	108,750	22.48	36,381	2.81
2548	91,807	-40.50	66,948	-38.44	20,768	-42.92

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2549ก อ้างถึง สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2549)

ตารางที่ 2 ปริมาณจำหน่ายและส่วนแบ่งตลาดรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ ปี พ.ศ. 2548

อันดับ	บริษัท	ปริมาณจำหน่าย (คัน)	ส่วนแบ่งตลาด (%)
1	โตโยต้า	90,298	47.98
2	ฮอนด้า	57,121	30.35
3	เซฟโรเล็ด	8,347	4.43
4	มิตซูบิชิ	8,136	4.32
5	นิสสัน	6,684	3.55
6	มาสด้า	5,085	2.70
7	อื่นๆ	12,540	6.66
	รวม	104,269	100.00

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2549ง)

จะเห็นได้ว่าสถานการณ์ในภาพรวมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 มาจนถึงปัจจุบัน อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมีอัตราการขยายตัวที่ยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากการที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ แต่อุตสาหกรรมนี้ยังเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ประกอบกับศักยภาพการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของประเทศไทยนั้น สามารถแข่งขันได้ในชิ้นส่วนประกอบที่ใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก แต่การประกอบรถยนต์นั่งต้องอาศัยเทคโนโลยีในระดับที่สูงโดยส่วนใหญ่ จึงทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของประเทศไทยยังไม่สามารถทำการผลิตได้อย่างเต็มรูปแบบ เนื่องจากยังต้องพึ่งพาชิ้นส่วนอุปกรณ์สำคัญ เทคโนโลยีเครื่องจักร ตลอดจนวัตถุดิบที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ทำให้เป็นอุปสรรคสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ที่ต้องการจะเข้ามาดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง จึงทำให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างและพฤติกรรมของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีผู้ประกอบการน้อยราย ซึ่งผู้ประกอบการแต่ละรายกำหนดระดับราคาให้สูงกว่าต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายเพื่อให้ได้กำไร ซึ่งกำไรที่ผู้ประกอบการได้รับนั้นเกิดมาจากความพอใจส่วนเกินของผู้บริโภค ดังนั้นการศึกษาเกี่ยวกับอำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ที่รัฐบาลได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมนี้ จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจที่จะทำการศึกษา

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาลในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 ที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษามาจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาลในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 ที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย คาดว่าผลการวิเคราะห์ที่ได้จะสามารถนำไปใช้ในการวางแผนพัฒนา กำหนดนโยบายกลยุทธ์ คู่ทางในการแข่งขันรวมทั้งช่วยเพิ่มศักยภาพและคุ้มครองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ภายหลังจากที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออก (Detroit of Asia) ที่ดีและมีศักยภาพในภูมิภาคนี้ต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษามาจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาลในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 ที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ภายใต้ขอบเขตของการวิจัยดังนี้

1. รถยนต์ที่วิจัยเป็นประเภทรถยนต์นั่งที่มีการจดทะเบียนเป็นครั้งแรก
2. ทำการวิจัยเฉพาะรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการจากประเทศญี่ปุ่น 4 ยี่ห้อ ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน ที่มีปริมาณความจุกะบอกสูบระหว่าง 1,500-2,300 ซีซี. เนื่องจากเป็นผู้ประกอบการที่มีส่วนแบ่งตลาดมากที่สุด 4 อันดับแรกในอุตสาหกรรม
3. ราคาเฉลี่ยรถยนต์นั่ง จะคำนวณจากราคาจำหน่ายแบบจ่ายเงินสดของรถยนต์นั่งแต่ละขนาดของแต่ละยี่ห้อ

4. ระยะเวลาที่ทำการวิจัยจะใช้ข้อมูลเป็นรายปี จำนวน 16 ปี คือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533-2548
5. นโยบายของรัฐบาลที่นำมาวิจัยในครั้งนี้ จะศึกษาจากนโยบายที่รัฐบาลกำหนดในช่วงปี พ.ศ. 2540-2548 ซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาที่ประเทศไทยเกิดวิกฤติเศรษฐกิจจนถึงปัจจุบัน ประกอบด้วย 3 นโยบาย ดังนี้
 - 5.1 นโยบายในปี พ.ศ. 2540 คือ นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว
 - 5.2 นโยบายในปี พ.ศ. 2543 คือ นโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content)
 - 5.3 นโยบายในปี พ.ศ. 2545 คือ นโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์
6. กำหนดให้นโยบายที่เกิดขึ้นก่อนนโยบายในปีปัจจุบันในช่วงเวลาที่ทำการวิจัย ได้เกิดขึ้นในปีปัจจุบันด้วย
7. กำหนดให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งเป็นตัวชี้วัดปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่ง
8. เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งจัดเป็นตลาดประเภทผู้ขายน้อยราย (Oligopoly Market) ซึ่งผู้ผลิตสามารถกำหนดราคา ณ ระดับใดก็ได้ ดังนั้นในตลาดประเภทนี้เส้นอุปทานจะกลายเป็นเพียงจุดใดจุดหนึ่งบนเส้นอุปสงค์เท่านั้น

วิธีการวิจัย

วิธีการในการวิเคราะห์อำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลแบบรายปี โดยเก็บข้อมูลเป็นเวลา 16 ปี คือตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533-2548 ซึ่งเก็บรวบรวมได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงอุตสาหกรรม กรมศุลกากร สถาบันยานยนต์

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกสิกรไทย บริษัทเอกชนต่างๆ ตลอดจนสื่อสิ่งพิมพ์และวารสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งข้อมูลที่ทำกรเก็บรวบรวมมีดังนี้

1. ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งของแต่ละยี่ห้อ (คัน/ปี)
2. ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งของแต่ละยี่ห้อ (คัน/ปี)
3. ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์นั่งของแต่ละยี่ห้อ ปรับด้วยค่าดัชนีผู้บริโภค (CPI) โดยใช้ปี พ.ศ. 2545 เป็นปีฐาน (บาท/คัน)
4. รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ข้อมูลที่ใช้อยู่ในรูปของผลิตภัณฑ์ประชาชาติต่อจำนวนครัวเรือนในแต่ละปี ซึ่งได้ทำการปรับด้วยค่าดัชนีผู้บริโภค (CPI) โดยใช้ปี พ.ศ. 2545 เป็นปีฐาน (บาท/ปี)
5. ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ย (บาท/ลิตร)
6. อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้นของธนาคารพาณิชย์ เนื่องจากเป็นอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยที่คิดจาก 5 ธนาคารพาณิชย์ใหญ่ ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงศรีอยุธยา (ร้อยละ/ปี)
7. อัตราค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยในหมวดอุตสาหกรรม (บาท/เดือน)
8. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศระหว่างเงินบาทกับเงินเยนญี่ปุ่น (บาท/100 เยน)
9. ราคาเหล็กนำเข้าจากต่างประเทศ (บาท/กก.)

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) จะเป็นการศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย สถานการณ์โดยทั่วๆ ไปในปัจจุบันของอุตสาหกรรมนี้ทั้งในเรื่องของการผลิต การจำหน่าย การนำเข้า และการส่งออก ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมนี้ รวมทั้งการวิเคราะห์อำนาจตลาดโดยใช้ดัชนีเลิร์นเนอร์ (Lerner Index) และการวิเคราะห์ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ โดยวัดจากสถิติการทางสังคม

2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) จะเป็นการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองระบบสมการร่วม (Simultaneous Equation) วิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองชั้น (Two-Stage Least Square Method) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์และต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของแต่ละยี่ห้อ

นิยามศัพท์

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้มีการให้คำจำกัดความเฉพาะของคำศัพท์ต่างๆ ดังนี้

Completely Knocked-Down (CKD) หมายถึง ชิ้นส่วนอุปกรณ์จากต่างประเทศในลักษณะที่บรรจุไว้ครบชุด (Package) สำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง

Completely Built-Up (CBU) หมายถึง รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งได้ทำการประกอบเสร็จสมบูรณ์พร้อมใช้งาน

Local Content หมายถึง ชิ้นส่วนอุปกรณ์สำหรับการประกอบรถยนต์นั่งที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ หมายถึง รถยนต์ที่มีไว้เพื่อใช้งานตามวัตถุประสงค์ทางการค้า การบริการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง หรือเพื่อใช้ในการบรรทุกโดยสาร และรวมถึงรถยนต์ประเภทอื่นนอกจากรถยนต์นั่งด้วย เช่น รถกระบะ รถบรรทุก เป็นต้น

รถยนต์นั่ง หมายถึง รถยนต์ส่วนบุคคลลักษณะนั่งบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 7 คน