ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ — **สาขา**

เศรษฐศาสตร์ — **ภาควิชา**

เรื่อง การศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย

The Effect of Tax Rebate for First-time Car Buyer Policy on Used Car Price in Thailand

นามผู้วิจัย นางสาวอิสรีย์ เจริญรัตน์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก .....

(รองศาสตราจารย์สันติยา เอกอัคร, Ph.D.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม .....

(รองศาสตราจารย์เรวัตร ธรรมาอภิรมย์, Ph.D.)

หัวหน้าภาควิชา .....

(รองศาสตราจารย์โสมสกาว เพชรานนท์, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

.....

(รองศาสตราจารย์กัญจนา ธีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ ..... **เดือน** ..... **พ.ศ.** .....

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย

The Effect of Tax Rebate for First-time Car Buyer Policy on Used Car Price in Thailand

โดย

นางสาวอิสรีย์ เจริญรัตน์

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)
พ.ศ. 2557

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อิสรีย์ เจริญรัตน์ 2557: การศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์สันติยา เอกอัคร, Ph.D. 92 หน้า

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ ตลาดรถยนต์และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก และศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย การวิเคราะห์จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นการวิเคราะห์ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ส่วนที่ 2 เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย โดยใช้แบบจำลอง คือ Hedonic Price Model ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ เกี่ยวกับรถยนต์ใช้แล้ว ซึ่งทำการซื้อขายตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2556

ผลการศึกษาพบว่านโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกมีผู้ที่ได้รับสิทธิ์จำนวน 1,244,905 ราย ภาษีที่ขอคืน จำนวน 91,198 ล้านบาท ปัจจัยที่มีผลต่อราคารถยนต์ใช้แล้ว มีดังนี้ ราคาขายรถยนต์ใหม่ เมื่อราคารถยนต์ใหม่เพิ่มขึ้น ราคารถยนต์ใช้แล้วจะเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน อายุของรถยนต์ใช้แล้ว เมื่ออายุเพิ่มขึ้น ราคารถยนต์ใช้แล้วจะลดลง ยี่ห้อของรถยนต์ใช้แล้ว ใช้รถยนต์ยี่ห้อ Mazda เป็นฐาน พบว่าราคาขายรถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Toyota สูงกว่าราคารถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Mazda มากที่สุด รองลงมาคือยี่ห้อ Honda ยี่ห้อ Isuzu แต่ราคารถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Ford ต่ำกว่ารถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Mazda ประเภทของรถยนต์ใช้แล้ว (รถยนต์นั่ง รถกระบะ) พบว่ารถยนต์ใช้แล้วประเภทรถยนต์นั่งจะมีราคาสูงกว่าราคารถยนต์ใช้แล้วประเภทรถกระบะ จังหวัดที่รถยนต์ใช้แล้วจดทะเบียน รถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนที่กรุงเทพมหานครจะมีราคาสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นๆ และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก พบว่าในช่วงเวลาที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกส่งผลให้ราคารถยนต์ใช้แล้วต่ำกว่าช่วงเวลาที่ไม่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาครั้งนี้ ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อหรือขายรถยนต์ใช้แล้วควรคำนึงถึงยี่ห้อของรถยนต์ อายุของรถยนต์ ประเภทของรถยนต์ จังหวัดที่รถยนต์จดทะเบียน นอกจากนี้นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกไม่เพียงแต่ส่งผลให้ราคารถยนต์ใช้แล้วลดลงเท่านั้น ยังส่งผลถึงผู้เกี่ยวข้องในตลาดรถยนต์

_____ _____ ___/___/____

ลายมือชื่อนิสิต ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Isaree Charoenratana 2014: The Effect of Tax Rebate for First-time Car Buyer Policy on Used Car Price in Thailand. Master of Economics (Business Economics), Major Field: Business Economics, Department of Economics. Thesis Advisor: Associate Professor Santiya Eag-ark, Ph.D. 92 pages.

This research aims to examine automotive industry, car market, policy of tax rebate for first-time car buyer and study the effect of tax rebate for first-time car buyer policy on used car price in Thailand. The analysis divided into two parts. The first part is descriptive statistic, and the second part is the analysis of factors that influence used car price in Thailand by using hedonic price model. The study used secondary data which collected from 1st February 2010 to 31st March 2013.

The results show that, there are 1,244,905 cases who have been granted tax refund for the amount of 91,198 million baht. Factors affecting used car price are new car price: when new car price increases used car price rises as well, age of used car: when age of used car increases price of used car will drop, brand of used car: by using Mazda as the base case the result shows that Toyota has the highest value while Honda, Isuzu, Mazda and Ford have lower price in descending order, type of used car: a sedan car has higher price than a truck, province of registration: a used car registered in Bangkok has higher price than a used car registered in other province. Finally, the tax rebate policy affects used car price: during the policy implementation period the used car price becomes lower than without policy period.

The recommendations from this study are: consumers who want to buy or sell used cars should consider age of used car, brands, type of used car and province of registration. Moreover, tax rebate for first-time car buyer policy not only affects the used car price but also alters stakeholders in the automotive market.

_____ _____ ___ / ___ / ____

Student's signature Thesis Advisor's signature

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ได้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รศ.ดร.สันติยา เอกอัคร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ท่านได้กรุณาให้แนวทาง คำแนะนำ ตลอดจนคำปรึกษาอันมีคุณค่ายิ่ง ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ขอกราบขอบพระคุณ รศ.ดร.เรวัตร ธรรมาอภิรมย์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ท่านได้กรุณาให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และกราบขอบพระคุณ ศูนย์บัณฑิตศึกษาคณะเศรษฐศาสตร์ เจ้าหน้าที่ศูนย์บัณฑิตทุกคนที่ช่วยประสานงานและอำนวยความสะดวกในทุกเรื่องเป็นอย่างดี

ขอกราบขอบพระคุณ คุณบิดา มารดา คุณวิชิต วังศรีทอง คุณอภิชาติ กมลวันทนากุล และเพื่อนร่วมงานทุกท่าน เพื่อนๆMBE19 ผู้ซึ่งให้การสนับสนุน ช่วยเหลือ และให้กำลังใจในช่วงของการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ และขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา รวมถึงผู้เขียนตำรา เอกสาร บทความต่างๆ ที่ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าและนำมาอ้างอิงในการศึกษาครั้งนี้

คุณค่าอันพึงมีของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณบิดา มารดา ครูอาจารย์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน หากเกิดความผิดพลาดประการใดผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

อิสรีย์ เจริญรัตน์

กรกฎาคม 2557

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง (3)

สารบัญภาพ (5)

บทที่ 1 บทนำ 1
- ความสำคัญของปัญหา 1
- วัตถุประสงค์ของการวิจัย 6
- ประโยชน์ที่ได้รับ 6
- ขอบเขตการวิจัย 7
- นิยามศัพท์ 7

บทที่ 2 การตรวจเอกสาร 9
- แนวคิดและทฤษฎี 9
- ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 22
- วิธีการวิจัย 32
- สมมติฐานของตัวแปรในการศึกษา 34

บทที่ 3 สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ ตลาดรถยนต์และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก 36
- โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ 36
- ตลาดรถยนต์ใหม่ 42
- ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว 46
- นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก 50
- ผลของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก 57

บทที่ 4 ผลการศึกษา 61
- ผลการวิเคราะห์เชิงพรรณนา 61
- ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดราคารถยนต์ใช้แล้ว 68

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ	75
สรุปผลการวิจัย	75
ข้อเสนอแนะ	78
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	80
ภาคผนวก	83
ประวัติการศึกษา และการทำงาน	92

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ภาพรวมอุตสาหกรรมการขายปลีกรถยนต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2555	1
2	ปริมาณยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ระหว่างปี พ.ศ. 2545-2555	2
3	จำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์คืนภาษีรถยนต์คันแรก	57
4	สัดส่วนของผู้ใช้สิทธิ์คืนภาษีรถยนต์คันแรกที่ซื้อรถด้วยเงินสดกับการเช่าซื้อผ่านสถาบันการเงิน	58
5	สัดส่วนระหว่างผู้ที่ได้รับเงินภาษีคืนแล้วกับผู้ที่ยังไม่ได้รับเงินภาษีคืน	59
6	ยี่ห้อรถยนต์และรุ่นรถยนต์ของตัวอย่าง รถยนต์ใช้แล้วที่ใช้ในการศึกษา พ.ศ. 2548-2556	62
7	ประเภทของรถยนต์ใช้แล้ว ตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา พ.ศ. 2548-2556	63
8	ข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์	65
9	จำนวนกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามปีของรถยนต์	66
10	การกำหนดตัวแปรอิสระในแบบจำลองทางสถิติของราคารถยนต์ใช้แล้ว	69
11	สรุปผลสมการ	70
12	ตารางANOVA	71
13	ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อราคารถยนต์ใช้แล้ว	72

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางผนวกที่		หน้า
1	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	84
2	รุ่นรถยนต์และภาษีที่ได้รับคืนโดยประมาณจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก	89

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	ราคาประมูลรถยนต์ใช้แล้วระหว่างปีพ.ศ. 2555 ถึงเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2556 เฉลี่ย อายุ รถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2556 เครื่องยนต์1300-1500 ลูกบาศก์เซนติเมตร	4
2	ราคาประมูลรถกระบะใช้แล้วเฉลี่ย อายุรถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2556 ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2556	5
3	เส้นความพอใจเท่ากัน	10
4	เส้นงบประมาณ	11
5	ดุลยภาพของผู้บริโภค	12
6	ดุลยภาพของตลาดเมื่อรัฐบาลเก็บภาษี	19
7	ตลาดรถยนต์ใหม่เมื่อยกเว้นหรือคืนภาษีสรรพสามิต	20
8	ดุลยภาพตลาดรถยนต์ใช้แล้วเมื่อยกเว้นหรือคืนภาษีสรรพสามิต	21
9	เครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์	38
10	โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ตามลักษณะของการแบ่งกลุ่มธุรกิจ	39
11	ตลาดรถยนต์ใหม่ กรณีลูกค้าซื้อรถยนต์ด้วยเงินสด	45
12	ตลาดรถยนต์ใหม่ กรณีลูกค้าเช่าซื้อรถยนต์ผ่านสถาบันการเงิน	46

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
13	ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี ซื้อขายรถยนต์กันเองด้วยเงินสด	48
14	ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี ซื้อขายกันเองผ่านสถาบันการเงิน	48
15	ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี ซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว ด้วยเงินสด	49
16	ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี เช่าซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว	50
17	ทดสอบความแปรปรวนคงที่	70
18	ราคารถยนต์ใหม่และราคารถยนต์ใช้แล้ว ตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 – เดือนมีนาคม พ.ศ. 2556	74

ภาพผนวกที่

1	คำขอใช้สิทธ์คืนภาษีรถยนต์คันแรก	86
2	หนังสือสละสิทธิ์การโอนรถยนต์	88

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

รถยนต์เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่ง และอาจกล่าวได้ว่าเป็นปัจจัยที่ 5 ในการดำรงชีพของทุกคนทั้งในภาคครัวเรือน ที่ใช้รถยนต์ในการเดินทาง สัญจรไปยังที่ต่างๆ และภาคอุตสาหกรรมซึ่งใช้ประกอบธุรกรรม การขนส่ง ในภาวะปัจจุบันที่เร่งรีบในการดำรงชีวิตและการแข่งขันด้านธุรกิจ ส่งผลให้ความต้องการในการใช้รถยนต์เพิ่มสูงขึ้น จึงเป็นแรงจูงใจให้บริษัทรถยนต์ต่างๆเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ทั้งอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ รวมถึงขยายการขายปลีกรถยนต์ในประเทศไทย แสดงในตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่าจำนวนนิติบุคคลในอุตสาหกรรมการขายปลีกรถยนต์เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ถึงปี พ.ศ. 2554 และลดลงเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2555 แต่หากพิจารณาจากรายได้ พบว่ารายได้รวมของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2553 ประมาณ 200,000 ล้านบาท หรืออัตราร้อยละ 56.61 และปี พ.ศ. 2555 รายได้รวมเพิ่มขึ้น อัตราร้อยละ 39.42 จากปี พ.ศ. 2554 ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางของกำไรของอุตสาหกรรมที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 1 ภาพรวมอุตสาหกรรมการขายปลีกรถยนต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2553-2555

ภาพรวมอุตสาหกรรม	หน่วย	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555
จำนวนนิติบุคคลที่ส่งงบการเงิน	ราย	2,166	2,659	2,290
รายได้รวม	ล้านบาท	426,170	667,423	930,524
	ร้อยละ		(56.61)	(39.42)
กำไรขาดทุนสุทธิรวม	ล้านบาท	1,630	5,451	12,103
	ร้อยละ		(234.43)	(122.04)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลง
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า (2556)

เมื่อจำนวนรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นส่งผลให้ตลาดรถยนต์มีการแข่งขันสูง ในด้านของการออกแบบทั้งภายนอกและภายใน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่มีอย่างหลากหลาย การแข่งขันด้านราคาและด้านการส่งเสริมการขายในรูปแบบต่างๆ ตลาดของรถยนต์สามารถแบ่ง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ออกเป็น 2 ประเภท คือ รถยนต์ใหม่ และรถยนต์ใช้แล้ว ตลาดรถยนต์ใหม่ขยายตัวต่อเนื่อง และเติบโตมากที่สุดร้อยละ 44.68 ในปี พ.ศ. 2555 โดยมีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกจากภาครัฐเป็นนโยบายสำคัญกระตุ้นการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์

ตารางที่ 2 ปริมาณยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ระหว่างปี พ.ศ. 2545-2555

ปี (พ.ศ.)	จำนวน (คัน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
2545	126,085	-
2546	179,002	29.56
2547	209,316	14.48
2548	187,299	(11.75)
2549	192,057	2.48
2550	172,292	(11.47)
2551	226,808	24.04
2552	227,993	0.49
2553	345,119	33.96
2554	368,209	6.42
2555	666,642	44.68

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย (2556)

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ปริมาณยอดขายรถยนต์ส่วนบุคคลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2546 ปริมาณยอดขายเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 มากถึง 52,917 คัน หรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 29.56 เป็นผลมาจากการปรับลดดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย ในเดือนมิถุนายนจากอัตราร้อยละ 1.75 ต่อปีเป็นอัตราร้อยละ 1.25 ต่อปี และเงินบาทแข็งค่าขึ้นในปีพ.ศ. 2546 โดยทั้งปีเฉลี่ยอยู่ที่ 41.53 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือแข็งค่าขึ้นร้อยละ 3.6 จากค่าเฉลี่ยในปี พ.ศ. 2545 ซึ่งเป็นการกระตุ้นการบริโภคของภาคเอกชนและการลงทุนของภาคธุรกิจ และในปีพ.ศ. 2547 ปริมาณยอดขายรถยนต์ยังคงขยายตัวอยู่ที่อัตราร้อยละ 14.48 การขยายตัวลดลง สาเหตุสำคัญคือ ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น และส่งผลต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2548 ซึ่งปริมาณยอดขายรถยนต์ลดลงประมาณร้อยละ 11 ในปี พ.ศ. 2549 เศรษฐกิจภาพรวมปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย จากการส่งออกที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่อุปสงค์ภายในประเทศยังคงชะลอตัวจาก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

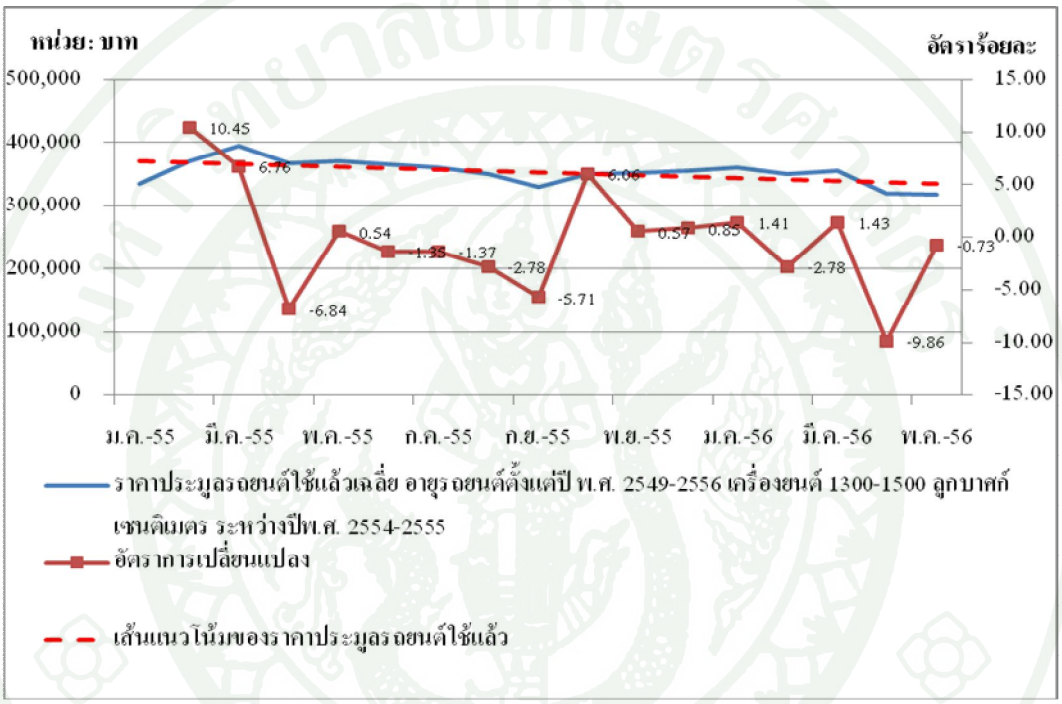
ปัญหาอุทกภัยรุนแรงยาวนาน และความไม่แน่นอนทางการเมือง ปริมาณยอดขายรถยนต์จึงขยายตัวเล็กน้อยเพียงร้อยละ 2.48 และส่งผลต่อเนื่องถึงปีพ.ศ. 2550 นอกจากปัจจัยดังกล่าวแล้ว เศรษฐกิจไทยยังได้รับผลกระทบจาก วิกฤติสินเชื่อด้อยคุณภาพในประเทศสหรัฐอเมริกา (hamburger crisis) ส่งผลให้ปริมาณยอดขายรถยนต์ปรับตัวลดลงร้อยละ 11.47 และหลังจากนั้นเมื่อเศรษฐกิจปรับตัวเข้าสู่ภาวะปกติ ปริมาณยอดขายรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีพ.ศ. 2553 เพิ่มขึ้น จากปีพ.ศ. 2552 ร้อยละ 33.96 จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ และในปีพ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 6.42 จากปัญหาอุทกภัยครั้งใหญ่ในไตรมาสสุดท้ายของปีดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวทั้งปัญหาไม่มีรถส่งมอบและปริมาณความต้องการของผู้บริโภคลดลง หลังจากปัญหาอุทกภัยคลี่คลายและนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกได้ประกาศใช้แล้ว ส่งผลให้ในปีพ.ศ. 2555 ยอดขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 44.68 หรือยอดขายเพิ่มขึ้นประมาณ 3 แสนคัน เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2554

นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก คือ นโยบายของรัฐมนตรีคณะที่ 60 โดยการนำของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี คนที่ 28 ที่สนับสนุนผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์คันแรก โดยต้องเป็นรถยนต์ใหม่เท่านั้น ขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ (pick up) / รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (double cab) ผู้ที่ใช้สิทธิจะต้องซื้อรถยนต์ระหว่างวันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 โดยผู้ใช้สิทธิจะต้องครอบครองรถยนต์อย่างน้อย 5 ปี โดยจะต้องเซ็นหนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนภายใน 5 ปี และรัฐจะคืนเงินภาษีเท่ากับที่จ่ายจริงในการซื้อรถยนต์ แต่คืนสูงสุดไม่เกิน 100,000 บาท ภาครัฐจะคืนภาษีให้เมื่อครอบครองรถยนต์เป็นเวลา 1 ปี จากนโยบายดังกล่าว ส่งผลให้ธุรกิจในอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโต ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยปริมาณยอดขายรถยนต์มือหนึ่ง และปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รายงานการผลิตรถยนต์ในปีพ.ศ. 2555 มีทั้งสิ้น 2,453,717 คัน สูงสุดในรอบ 51 ปี ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับ 10 ของโลก หรือมีการผลิตเพิ่มขึ้นอัตราร้อยละ 68.32 จากปี พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล และการผลิตเพื่อชดเชยผลกระทบจากเหตุการณ์อุทกภัยในปี พ.ศ. 2554 นอกจากนี้ปริมาณการให้สินเชื่อรถยนต์ในปี พ.ศ. 2555 ขยายตัวสูงถึงอัตราร้อยละ 39 จากนโยบายฯรถคันแรก

จากการเติบโตของตลาดรถยนต์ใหม่ซึ่งได้รับประโยชน์จากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ส่งผลให้ปริมาณความต้องการรถยนต์ใช้แล้วลดลงไป เนื่องจากเมื่อคิดราคารถยนต์ใหม่ที่ได้รับการคืนภาษีแล้วราคาของรถยนต์ทั้งตลาดรถยนต์ใหม่และใช้แล้วมีความใกล้เคียงกันมากขึ้น จากสภาวะที่ความต้องการรถยนต์ใช้แล้วมีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้ราคาของรถยนต์ใช้แล้วมีการปรับตัวลดลง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตามไปด้วยตามหลักอุปสงค์และอุปทานในทางเศรษฐศาสตร์ ตลาดรถยนต์ใช้แล้วหรือตลาดรถยนต์มือสอง เป็นการซื้อขายรถยนต์ จากเจ้าของคนเดิม หรือ ผู้ครอบครองรถยนต์คนก่อนหน้ากับผู้ซื้อ อาจทำการซื้อขายกันเอง หรือ ผ่านพ่อค้าคนกลาง เรียกว่า เต็นท์รถมือสอง การซื้อขายรถแต่ละคัน ราคาของรถยนต์มือสองจะมาจากการประเมินปัจจัยพื้นฐานของรถยนต์แต่ละคันที่ผู้บริโภคแต่ละรายให้ความสำคัญ ตัวอย่างเช่น อายุของรถยนต์ ยี่ห้อของรถยนต์ เป็นต้น



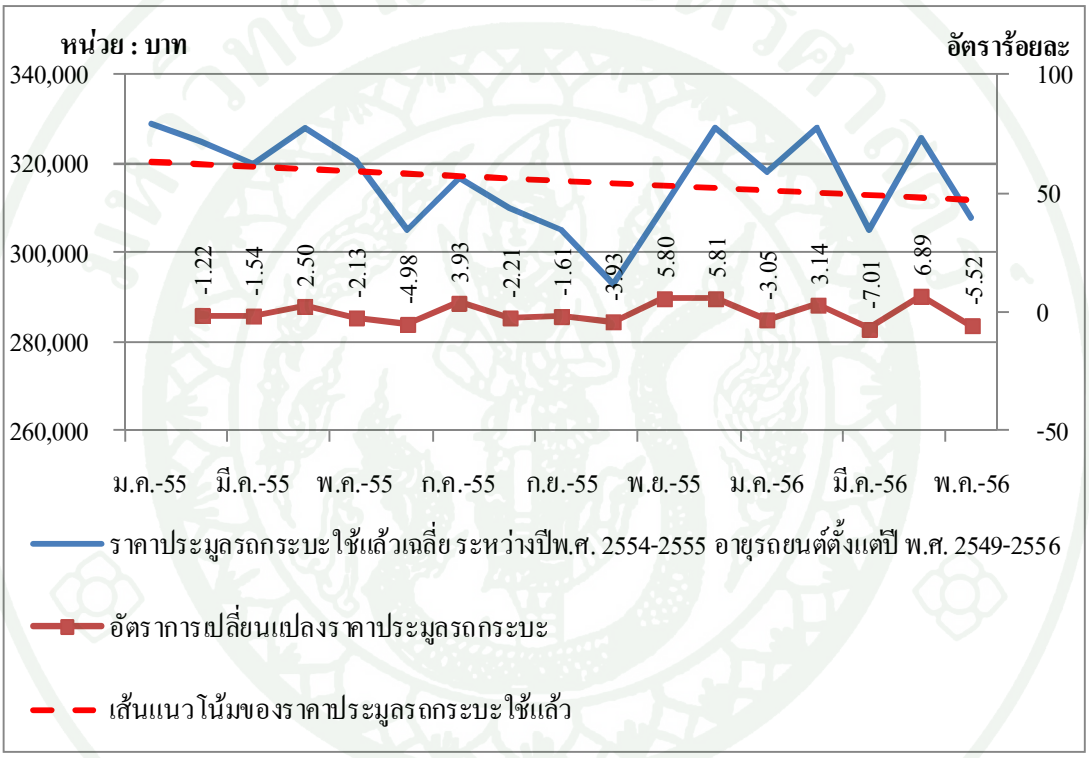
ภาพที่ 1 ราคาประมูลรถยนต์ใช้แล้วระหว่างปีพ.ศ. 2555 ถึงเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2556 เฉลี่ย อายุรถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2556 เครื่องยนต์1300-1500 ลูกบาศก์เซนติเมตร

ที่มา: ปรับปรุงจาก สหการประมูล (2556)

จากภาพที่ 1 จะเห็นได้ว่าตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2555 ราคาประมูลรถยนต์ใช้แล้ว อายุรถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2556 เครื่องยนต์ 1300-1500 ลูกบาศก์เซนติเมตรมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากในช่วงเดือนมีนาคม ถึง เมษายน พ.ศ. 2555 บริษัทซูซูกิและบริษัท มิตซูบิชิจะจำหน่ายรถยนต์รุ่นใหม่ คือซูซูกิ สวิฟท์ และ มิตซูบิชิ มิราจ ส่งผลให้ผู้บริโภคชะลอการซื้อรถยนต์ใช้แล้วลงเพื่อรอรถยนต์รุ่นใหม่ ประกอบกับมีงานบางกอกมอเตอร์โชว์ มีการจำหน่ายรถยนต์รุ่นใหม่มากกว่า 10 รุ่นส่งผลให้มีอุปทานในตลาดรถยนต์ใหม่สูงขึ้น และผู้บริโภคให้ความสนใจเป็นจำนวนมาก จึงส่งผลให้ราคาประมูลรถยนต์ใช้แล้วลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หลังจากนั้นสถานการณ์ราคาประมูลรถยนต์ใช้แล้วอยู่ในเกณฑ์คงที่เคลื่อนไหวไม่มาก และราคาประมูลลดต่ำลงอีกครั้งในช่วงเดือนกันยายนเพราะตลาดกังวลเกี่ยวกับการขยายเวลามาตรการคืนภาษีรถยนต์คันแรก แต่เมื่อรายละเอียดการส่งมอบรถยนต์ออกมาชัดเจนทำให้ตลาดประมูลคลายความกังวล ระดับราคาประมูลเฉลี่ยจึงฟื้นตัว และราคาลดต่ำลงอีกครั้งในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นผลจากการกระตุ้นยอดขายรถยนต์ใหม่ในงานบางกอกมอเตอร์โชว์ อุปทานในตลาดรถยนต์ใหม่สูงขึ้น จึงส่งผลให้ราคาประมูลรถยนต์ใช้แล้วลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว



ภาพที่ 2 ราคาประมูลรถกระบะใช้แล้วเฉลี่ย อายุรถยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2556 ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2556

ที่มา: ปรับปรุงจาก สหการประมูล (2556)

จากภาพที่ 2 ราคาประมูลรถกระบะใช้แล้วเฉลี่ย จะเห็นได้ว่า ช่วงเดือนมกราคม ถึงกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 เป็นช่วงที่ราคาลดต่ำลง เป็นผลมาจากการวิกฤตการณ์น้ำท่วมในปี พ.ศ. 2554 และตลาดรถยนต์ใช้แล้วเริ่มดีขึ้นในเดือนมีนาคม เนื่องจากอุปทานรถใหม่ลดลงจากโรงงานผลิตรถบางส่วนถูกน้ำท่วม และหลังจากนั้นตลาดรถยนต์ใช้แล้วก็ชะลอตัวจนกระทั่งเดือนมิถุนายน ซึ่งกำลังจะเข้าสู่ฤดูการเกษตร ส่งผลให้รถกระบะราคาสูงขึ้นจากความต้องการของเกษตรกร และชะลอตัวลง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หลังจากนั้น ราคาประมูลรถกระบะใช้แล้วกลับมาเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้งช่วงเดือนตุลาคม หรือช่วงฤดูกาลเก็บเกี่ยว

จากภาพที่ 1 และภาพที่ 2 แสดงให้เห็นถึงราคาประมูลของรถใช้แล้วที่มีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปีพ.ศ. 2555 เป็นต้นมา หรือช่วงที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล ปกติราคาของรถยนต์ใช้แล้วจะมาจากการประเมินปัจจัยพื้นฐานของรถยนต์แต่ละคันที่ผู้บริโภคแต่ละรายให้ความสำคัญ ดังที่กล่าวไปข้างต้น ซึ่งผู้บริโภคแต่ละรายจะให้ความสำคัญของปัจจัยแต่ละตัวแตกต่างกันออกไป รวมถึงปัจจัยด้านราคา ซึ่งนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกส่งผลทางตรงต่อปริมาณความต้องการรถยนต์ใหม่ที่เพิ่มขึ้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาว่าผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลจะส่งผลต่อกลไกราคารถยนต์ใช้แล้วหรือไม่เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภค ผู้ให้สินเชื่อ และผู้ประกอบการขายรถยนต์ใช้แล้ว ในมุมมอง สาเหตุและทิศทางราคารถยนต์ใช้แล้วที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ ตลาดรถยนต์และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

2. เพื่อศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย

ประโยชน์ที่ได้รับ

การศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วจะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์ใช้แล้ว เพื่อทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของราคาและวางแผนในการซื้อ เพื่อให้เกิดความพอใจสูงสุด ผู้จำหน่ายรถยนต์ใช้แล้วโดยช่วยให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของกลไกราคารถยนต์ใช้แล้ว เพื่อปรับกลยุทธ์และวางแผนการตลาด ผู้ให้สินเชื่อรถยนต์ใช้แล้วในการวางแผน กลยุทธ์ในการให้สินเชื่อระยะยาว และเป็นประโยชน์แก่รัฐบาลในการวางแผนนโยบาย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ นอกจากนี้ยังเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจทั่วไปในการศึกษาตลาดรถยนต์ใช้แล้ว

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาผลกระทบของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วนั้น จะทำการศึกษาการเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงเวลาตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2553 ถึง 31 มีนาคม 2556 อายุของรถยนต์ที่ทำการศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548-2556 เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่รถยนต์ที่เข้าหลักเกณฑ์คืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลจำหน่ายแก่ผู้บริโภค และช่วงเวลาก่อนมีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก กับระหว่างมีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก เป็นระยะเวลา 19 เดือนเท่ากัน โดยทำการเปรียบเทียบราคารถยนต์ใช้แล้วเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท รถยนต์นั่งมีกระบะ และรถกระบะ โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างช่วงเวลาที่ไม่มี (ก่อนมี) นโยบายฯรถยนต์คันแรก และช่วงเวลาที่มีนโยบายฯรถยนต์คันแรก โดยจะทำการศึกษาราคาของรถยนต์ยี่ห้อต่อไปนี้ โตโยต้า ฮอนด้า มาสด้า ฟอร์ด และอีซูซุ เนื่องจากยี่ห้อดังกล่าวมีรถยนต์ที่เข้าโครงการฯในปีที่ทำการศึกษา ศึกษาจำนวน 55,570 ตัวอย่าง

นิยามศัพท์

นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก หมายถึง นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก เป็นนโยบายสนับสนุนผู้ที่ต้องการมี รถยนต์คันแรก โดยคืนภาษีตามที่เสียจริงแต่ไม่เกิน 100,000 บาท มีเงื่อนไขดังนี้ (กรมสรรพสามิต, 2556)

1. เป็นรถยนต์ใหม่ที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 รับมอบรถยนต์ได้ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 โดยต้องยื่นคำขอคืนเงินกับกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

2. ผู้ใช้สิทธิ์ต้องไม่เคยเป็นเจ้าของรถใดมาก่อน

3. รถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน1,000,000 บาท/คัน

4. เป็นรถยนต์นั่งขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ (pick up) / รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (double cab)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

5. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)

6. คืนเงินเท่ากับค่าภาษีที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน

7. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

8. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี

9. การคืนเงินจะคืนให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (จ่ายคืนให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป)

การประมูล หมายถึง วิธีการขายทรัพย์สินโดยการเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันราคาอย่างเปิดเผยโดยวิธีการขายทรัพย์สินให้แก่ผู้ที่เสนอราคาสูงสุด (ผู้ซื้อ)

ไฟแนนซ์ หมายถึง สถาบันการเงินที่ให้สินเชื่อ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

ในบทนี้แบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน ส่วนแรกจะเป็นแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ ทฤษฎีว่าด้วยเส้นความพอใจเท่ากัน ทฤษฎีการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อสินค้าเมื่อคำนึงถึงคุณสมบัติในตัวสินค้า ทฤษฎีประเมินความสัมพันธ์ระหว่างราคาและคุณภาพ และทฤษฎีสารสนเทศไม่สมบูรณ์หรือไม่สมมาตร ส่วนที่ 2 เป็นการตรวจสอบเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความสัมพันธ์ระหว่างราคาและคุณภาพ และการวิจัยเกี่ยวกับราคารถยนต์ใช้แล้ว ส่วนที่ 3 แสดงวิธีการวิจัย การกำหนดสมการ และสมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้

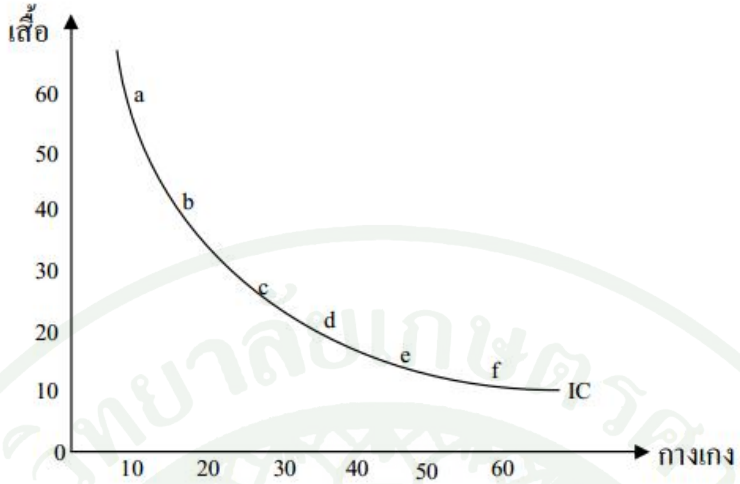
แนวคิดและทฤษฎี

ทฤษฎีว่าด้วยเส้นความพอใจเท่ากัน (Indifference Curve Theory)

เศรษฐศาสตร์จุลภาค1 ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (2549) ได้อธิบายว่าทฤษฎีว่าด้วยเส้นความพอใจเท่ากัน เป็นเรื่องเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้บริโภคในการตัดสินใจซื้อสินค้าเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในปัจจัยที่กำหนด โดยเฉพาะปัจจัยในเรื่องราคา สิ่งที่มีความสำคัญต่อพฤติกรรมในการบริโภคของผู้บริโภค 2 ประการคือ ความพอใจของผู้บริโภคซึ่งแสดงให้เห็นได้ด้วยเส้นความพอใจเท่ากัน และงบประมาณรายจ่ายของผู้บริโภคซึ่งแสดงให้เห็นด้วยเส้นงบประมาณ

เส้นความพอใจเท่ากัน (indifference Curve) คือ เส้นที่แสดงถึงปริมาณผสม ของสินค้าหลายชนิด ซึ่งผู้บริโภคทำการบริโภคแล้วจะได้รับความพอใจเท่ากันในทุกส่วนผสม ผู้บริโภคสามารถมีความพอใจได้หลายระดับ โดยเมื่อใดผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าและบริการทุกชนิดจำนวนมากขึ้น ย่อมได้รับความพอใจเพิ่มขึ้น แต่ถ้าได้บริโภคสินค้าและบริการทุกชนิดน้อยลง ความพอใจก็จะลดลง จึงอาจกล่าวได้ว่าเส้นความพอใจเท่ากันของผู้บริโภคคนใดคนหนึ่งอาจมีได้หลายระดับ หรือแสดงออกมาเป็นแผนภาพ และมีความถี่มาก แสดงว่าระดับความพอใจสามารถเปลี่ยนได้ทีละน้อยๆ แสดงในภาพที่ 3

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



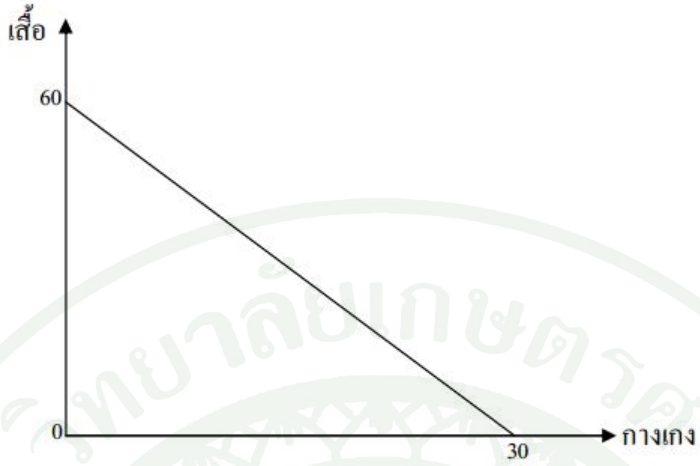
ภาพที่ 3 เส้นความพอใจเท่ากัน
ที่มา: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (2549)

จากภาพที่ 3 แสดงว่า ไม่ว่าผู้บริโภคจะบริโภคสินค้าในส่วนผสมเท่าใด คือไม่ว่าบริโภคที่จุด a ซึ่งมีกางเกง 10 ตัว และเสื้อ 60 ตัว หรือที่จุด b ซึ่งมีกางเกง 20ตัว และเสื้อ 40ตัว หรือที่จุด c จุด d จุด e หรือจุด f ความพอใจของผู้บริโภคก็จะเท่ากัน

เส้นงบประมาณหรือเส้นความเป็นไปได้ในการบริโภค (budget line) คือ เส้นที่แสดงว่า ณ จำนวนงบประมาณรายจ่ายที่มีอยู่ ผู้บริโภคจะสามารถบริโภคสินค้าใดได้เท่าไร ภายใต้ราคาสินค้าที่กำหนดไว้ เส้นงบประมาณจึงเป็นเส้นที่กำหนดความสามารถในการบริโภคของผู้บริโภคว่าจะสามารถทำการบริโภคจนถึงความพอใจระดับใด แสดงในภาพที่ 4

การหาเส้นงบประมาณ หาได้จากตัวอย่างต่อไปนี้ สมมติว่าผู้บริโภคมีงบประมาณรายจ่ายเดือนละ 12,000 บาทและนำงบประมาณนี้ไปซื้อเสื้อและกางเกง โดยกำหนดให้เสื้อตัวละ 200 กางเกงตัวละ 400 บาท เช่นนี้แล้วผู้บริโภคจะซื้อเสื้อได้ 60 ตัว โดยไม่ซื้อกางเกงเลย หรือถ้าจะซื้อกางเกงอย่างเดียวจะได้กางเกง 30 ตัว หรือจะซื้อในจำนวนผสมกันระหว่างเสื้อกับกางเกงก็ได้ ดังนั้นเส้นงบประมาณจะมีลักษณะดังภาพที่ 4

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



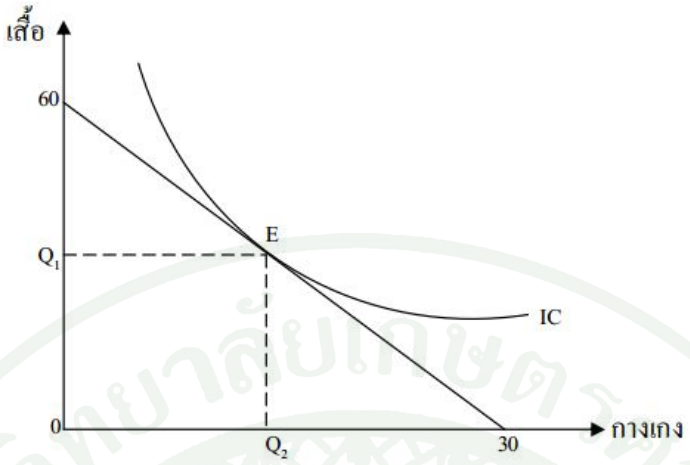
ภาพที่ 4 เส้นงบประมาณ
ที่มา: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (2549)

ดุลยภาพของผู้บริโภคหรือจุดที่ผู้บริโภคได้รับความพอใจสูงสุดตามทฤษฎีว่าด้วยเส้นความพอใจเท่ากัน คือ จุดที่ผู้บริโภคสามารถบริโภคโดยได้รับความพอใจสูงสุดภายในงบประมาณรายจ่ายที่มีอยู่ ดุลยภาพของผู้บริโภคอาจเปลี่ยนแปลงไปได้ถ้าราคาเปรียบเทียบเปลี่ยนแปลง เช่น เมื่อราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเปลี่ยนแปลงลดลง ในขณะที่ราคาสินค้าอื่นคงที่ จำนวนซื้อสินค้านั้นจะเพิ่มขึ้น นั่นหมายถึงความพอใจหรือดุลยภาพของผู้บริโภคจะสูงขึ้น การที่ดุลยภาพเปลี่ยนจากจุดหนึ่งเป็นอีกจุดหนึ่งเนื่องจากราคาสินค้านั้นเปลี่ยนแปลง เรียกว่า “ผลแห่งราคา (price effect)” ผลแห่งราคา หมายถึง ผลที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงของจำนวนซื้อของสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งกับการเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้านั้น ซึ่งเกิดจากผลบวกของผลแห่งการทดแทนและผลแห่งรายได้

ผลแห่งการทดแทน (substitution effect) หมายถึง ผลที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงจำนวนซื้อของสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งกับการเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้านั้น โดยจุดประสงค์ของการเปลี่ยนแปลงการซื้อก็เพื่อนำไปทดแทนสินค้าชนิดอื่น

ผลแห่งรายได้ (income effect) หมายถึง ผลที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงจำนวนซื้อของสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งกับการเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้านั้น โดยเหตุผลในการเปลี่ยนแปลงการซื้อก็เนื่องจากรายได้ที่แท้จริงเปลี่ยนแปลง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ 5 ดุลยภาพของผู้บริโภค
ที่มา: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (2549)

จากภาพที่ 5 จะเห็นได้ว่าจุดที่ผู้บริโภคได้รับความพอใจสูงสุด คือ จุดสัมผัสระหว่างเส้นงบประมาณกับเส้น IC

ทฤษฎีการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อสินค้าเมื่อคำนึงถึงคุณสมบัติในตัวสินค้า

นราทิพย์ ชุติวงศ์ (2539) ได้อธิบายถึง ขอบเขตจำกัดอันหนึ่งของทฤษฎีอุปสงค์ที่ได้ศึกษามาคือ ความไม่สามารถที่จะใช้ทฤษฎีดังกล่าวคาดคะเนจำนวนความต้องการที่จะมีต่อสินค้าใหม่ๆ หรือสินค้าที่มีคุณภาพแตกต่างกันออกไป ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดข้อจำกัดดังกล่าวสืบเนื่องมากจาก การที่กำหนดลงไปว่าผู้บริโภคจะมีแผนความพอใจในสินค้าชนิดหนึ่งๆ จะหมายถึงความพอใจในตัวสินค้าแทนที่จะเป็นคุณสมบัติที่อยู่ในตัวสินค้านั้นๆ Lancaster ได้หาวิธีวิเคราะห์ที่จะเปลี่ยนการอิงทฤษฎี อุปสงค์ไว้กับความต้องการในตัวสินค้า มาเป็นอิงอยู่กับความต้องการในคุณสมบัติที่อยู่ในตัวสินค้าแทน

โดยทั่วไปสินค้าชนิดหนึ่งๆ จะมีคุณสมบัติต่างๆมากมายรวมอยู่ในแต่ละหน่วยของสินค้า เป็นต้นว่า ปุ๋ยหนึ่งถุงจะมีส่วนประกอบของแร่ธาตุต่างๆที่พืชต้องการ มากบ้างน้อยบ้างต่างกันไปแล้วแต่ชนิดของปุ๋ย หรือแต่ละหน่วยของผลไม้แต่ละชนิดจะมีส่วนประกอบของวิตามินต่างๆที่แตกต่างกันไป ที่บุคคลจะตัดสินใจซื้อปุ๋ยชนิดใด หรือ ซื้อผลไม้ใด ย่อมขึ้นอยู่กับความต้องการที่มีต่อแร่ธาตุหรือวิตามินต่างๆนั้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การประมาณค่าความสัมพันธ์ระหว่างราคาและคุณภาพ (Hedonic Pricing Method)

สุปราณี ธนพิทักษ์ (2551) ได้ทำการศึกษาและทบทวนทฤษฎี Hedonic Pricing Method ว่าเป็นเทคนิคการหามูลค่าของสินค้าที่มีในตลาด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

Hedonic Pricing Method เป็นวิธีประมาณราคาแอบแฝง (implicit price) ของคุณลักษณะต่างๆ ที่ประกอบรวมกันเป็นราคาของสินค้า จากการที่สินค้ามีความแตกต่างกัน (heterogeneity product) แม้ว่าสินค้าจำนวนหนึ่งหน่วยเท่ากัน แต่ราคาสินค้ามีความแตกต่างกันเนื่องจากคุณภาพของสินค้าที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ คุณภาพของสินค้ามีความแตกต่างกันตามคุณลักษณะต่างๆ ที่แตกต่างกันในการนำมาประกอบรวมกันเป็นสินค้าหนึ่งหน่วย

Waugh (1928) เป็นคนแรกที่ศึกษาผลกระทบของคุณภาพต่อราคาของสินค้าโดยอธิบายคุณภาพของสินค้าจากคุณภาพของคุณลักษณะต่างๆ ของสินค้า และประมาณราคาแอบแฝงของคุณลักษณะต่างๆ เหล่านั้น ทั้งนี้ มีการนำมาใช้ในการประมาณค่าของราคาผัก (หน่อไม้ฝรั่ง) ที่แตกต่างกันในรัฐบอสตัน ต่อมา Lancaster (1966) ได้นำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีผู้บริโภคโดยพิจารณาจากคุณลักษณะของสินค้า กล่าวคือ มูลค่าของสินค้าไม่ได้ขึ้นอยู่กับตัวสินค้าแต่ขึ้นอยู่กับชุดของคุณลักษณะเฉพาะของสินค้าที่สร้างความพึงพอใจให้กับผู้บริโภค โดยผู้บริโภคซื้อสินค้าและใช้สินค้าเหมือนกับว่าเป็นวัตถุดิบ จากนั้นแปลงสภาพสินค้าเหล่านั้นเป็นอรรถประโยชน์โดยระดับของอรรถประโยชน์ขึ้นอยู่กับจำนวนของคุณลักษณะที่ประกอบอยู่ในสินค้าที่ผู้บริโภคซื้อ ดังนั้น ราคาแอบแฝงของคุณลักษณะต่างๆ ของสินค้าจึงสามารถบอกได้ถึงความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้บริโภคสำหรับคุณลักษณะนั้นๆ ต่อมา Rosen (1974) ได้พิจารณาดุลยภาพตลาดสำหรับสินค้าที่มีความแตกต่างหลากหลาย โดยพิจารณาทั้งจากทางด้านผู้ผลิตและผู้บริโภค ทั้งนี้ ผู้บริโภคต้องการอรรถประโยชน์สูงสุดจากการบริโภคสินค้า โดยผู้บริโภคแต่ละคนมีรสนิยมแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้บริโภคแต่ละคนจะเลือกสินค้าที่มีจำนวนและรูปแบบของคุณลักษณะต่างๆ ที่เหมาะสมกับรสนิยมและรายได้ของตน ภายใต้เทคโนโลยีการผลิตที่แตกต่างกันของแต่ละหน่วยการผลิต ด้วยเหตุนี้ราคาสินค้าที่ซื้อขายในตลาดจึงเป็นราคาที่ได้ดุลยภาพจากด้านผู้ผลิตและด้านผู้บริโภค (สุปราณี ธนพิทักษ์, 2551)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากแนวคิดของ Hedonic Pricing Method ที่ต้องการหาราคาแอบแฝงของคุณลักษณะต่างๆ ของสินค้า จึงถูกนำมาประยุกต์ใช้ในงานศึกษาหลายๆ แขนง อาทิเช่น Grilliches (1961) และ Arguea, Hsiao and Taylor (1964) นำมาใช้เพื่อประเมินราคารถยนต์ Chow (1967) นำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับคอมพิวเตอร์ Nerlove (1995), Combris, Lecocq and Visser (1997) ใช้ Hedonic price function ในการวัดความพึงพอใจต่อไวน์ที่แตกต่างกันส่งผลให้ราคาไวน์แตกต่างกัน ทั้งนี้ ความพึงพอใจของสะท้อนถึงคุณภาพไวน์ที่ผู้บริโภครับรู้

จะเห็นได้ว่าการประมาณค่าด้วยวิธี Hedonic Pricing Method นั้น เป็นการประมาณราคาสินค้าโดยพิจารณาจากคุณลักษณะต่างๆของสินค้าที่นำมาใช้ในการศึกษา ทั้งนี้คุณลักษณะต่างๆ ของสินค้าที่นำมาพิจารณาจะประกอบไปด้วย ลักษณะทางกายภาพของสินค้าหรือความพึงพอใจของผู้บริโภคที่มีต่อคุณลักษณะต่างๆ ของสินค้าซึ่งจะสะท้อนถึงคุณภาพของสินค้าที่ผู้บริโภครับรู้และยินดีที่จะจ่ายเพื่อซื้อสินค้าที่ตนรู้สึกว่าให้อรรถประโยชน์สูงสุด

โดยปกติการนับหน่วยของสินค้าในเชิงปริมาณบ่งบอกได้ถึงความแตกต่างของราคาสินค้า แต่สินค้าบางชนิดการนับหน่วยเป็นปริมาณอาจไม่ได้สะท้อนความแตกต่างของราคาสินค้า เนื่องจากความแตกต่างกันของราคาสินค้ามาจากคุณภาพที่แตกต่างกัน เช่น บ้านจำนวนหนึ่งหลังเหมือนกัน แต่บ้านแต่ละหลังมีส่วนประกอบที่แตกต่างกันไป อาทิ ขนาดของตัวบ้าน จำนวนห้องนอน จำนวนห้องน้ำ และคุณลักษณะอื่น ๆ ที่แตกต่างกันไป ทำให้บ้านแต่ละหลังมีความแตกต่างกันตามคุณลักษณะหรือส่วนประกอบต่าง ๆ ของบ้าน แม้ว่าจะเป็นบ้านหนึ่งหลังเหมือนกัน แต่ราคาของบ้านแต่ละหลังก็แตกต่างกันไป เป็นต้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่าสินค้าหนึ่งหน่วยเหมือนกัน แต่มีราคาต่างกัน เนื่องจากชนิดและจำนวนของส่วนประกอบของคุณลักษณะที่แตกต่างกัน ซึ่งส่วนประกอบต่าง ๆ เหล่านี้ไม่ได้ทำการซื้อขายกันโดยตรง ดังนั้น จึงไม่สามารถหาราคาของส่วนประกอบหรือคุณลักษณะเหล่านี้ได้โดยตรง Hedonic Pricing Method จึงถูกนำมาใช้ในการหาราคาของส่วนประกอบหรือคุณลักษณะเหล่านี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Rosen (1974) ได้อธิบายว่า hedonic pricing function คือ สมการลดรูปของตลาดที่เกิดจากการกระทำกันของสมการอุปสงค์และอุปทาน ซึ่งการทำ partial derivative ของ hedonic pricing function เทียบกับส่วนประกอบต่าง ๆ แสดงถึงดุลยภาพของราคาแอบแฝงของส่วนประกอบนั้น สินค้าในแบบจำลองเป็นสินค้าหนึ่งหน่วยที่ประกอบไปด้วยจำนวนของส่วนประกอบที่แตกต่างกัน ให้ $Z= (Z_1, Z_2, Z_3,...,Z_n)$ คือ เวคเตอร์ของคุณลักษณะต่าง ๆ ของสินค้า โดยมีข้อสมมติของแบบจำลอง ได้แก่ ราคาของสินค้าเป็นฟังก์ชันของส่วนประกอบหรือคุณลักษณะต่าง ๆ ของสินค้า หรือ $P(z) = P (Z_1, Z_2, Z_3,...,Z_n)$ ช่วงทางเลือกของสินค้าเป็นฟังก์ชันต่อเนื่อง และจำนวนส่วนประกอบหรือคุณลักษณะแต่ละชนิดสามารถเปลี่ยนแปลงได้อย่างเป็นอิสระต่อกัน (สุปราณี ธนพิทักษ์, 2551)

จากการที่สินค้าหนึ่งๆ เกิดจากการรวมกันของคุณลักษณะต่าง ๆ การแยกคุณลักษณะต่าง ๆ ออกจากสินค้าไม่สามารถทำให้ความพอใจเท่าเดิมได้ หรืออาจกล่าวได้ว่าการทำ arbitrage ไม่สามารถทำได้ เช่น รถยนต์หกฟุตสองคัน ไม่เท่ากับรถยนต์สิบสองฟุตเพียงคันเดียว เพราะรถยนต์หกฟุตสองคันไม่สามารถนำมาขับพร้อม ๆ กันได้ หรือรถยนต์สิบสองฟุตที่ใช้ครึ่งปีกับรถยนต์หกฟุตที่ใช้อีกครึ่งปี ไม่เท่ากับรถยนต์เก้าฟุตที่ใช้ทั้งปี จากเหตุผลที่ไม่สามารถทำ arbitrage ได้ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าฟังก์ชันของราคาสินค้าอาจไม่มีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรง หรือ p(z) เป็นสมการที่ไม่มีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรง

สำหรับรูปแบบสมการ (functional form) ของการศึกษา Hedonic Pricing Method ที่เหมาะสมที่สุด ในการนำมากำหนดความสัมพันธ์ของราคากับคุณลักษณะต่างๆ ของสินค้าไม่สามารถระบุความสัมพันธ์ที่แน่นอนได้ว่ารูปแบบใดมีความเหมาะสมที่สุด รูปแบบสมการที่ใช้ควรมาจากการวิเคราะห์เหตุการณ์จริง Triplett (2004 cited in Edquist 2005) ทั้งนี้รูปแบบสมการที่นำมาใช้นั้น Abelson (1994) และ Curry *et al.* (2001) ใช้ Linear Equation ขณะที่ Mayo (1981), Sirman, Sirman, and Benjamin (1994) ใช้ double-log equation และ Loannidis and Silver (2003) ใช้ semi-log ซึ่งรูปแบบสมการแต่ละแบบมีความสามารถในการอธิบายที่แตกต่างกัน กล่าวคือ การอธิบายค่าสัมประสิทธิ์ของรูปแบบสมการ linear เป็นการอธิบายการเปลี่ยนแปลงของราคาต่อการเปลี่ยนแปลงของคุณลักษณะในสัดส่วนที่คงที่ สำหรับการอธิบายค่าสัมประสิทธิ์ของสมการรูปแบบ Double-log คือ ค่าของความยืดหยุ่น ขณะที่ค่าสัมประสิทธิ์ของรูปแบบสมการแบบ Semi-log อธิบายถึงสัดส่วนของการเปลี่ยนแปลงในราคาที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะหนึ่งหน่วย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำหรับวิธีการประมาณค่า hedonic price function ที่ใช้กันโดยทั่วไปประกอบด้วย ordinary least square (OLS) หรือวิธีกำลังสองน้อยสุด โดยในงานศึกษาของ Ogwang and Wang (2002), Hardin and Cheng (2003), Thrane (2007) และ ฉงค์ จงยศยิ่ง (2548) ใช้การประมาณค่าแบบ OLS ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงใช้ OLS ในการประมาณค่าฟังก์ชันของปัจจัยที่ทำการศึกษา

สารสนเทศไม่สมบูรณ์หรือไม่สมมาตร (Imperfect or asymmetric information)

อสัมภินพงศ์ ฉัตราคม (2550) ได้อธิบายว่า สารสนเทศไม่สมบูรณ์หรือไม่สมมาตร (imperfect or asymmetric information) เกิดขึ้นระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย โดยความไม่สมมาตรของสารสนเทศก็คือ สถานการณ์ที่ผู้ซื้อและผู้ขายมีความแตกต่างในข้อมูลทางธุรกรรม หรือมีข้อมูลไม่เท่าเทียมในการติดต่อซื้อขายหรือทำธุรกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างกัน กรณีทั่วไปของภาวะสารสนเทศไม่สมมาตรที่มักเกิดขึ้นได้เสมอ ได้แก่ ผู้ขายสินค้ารู้จักคุณภาพ ข้อดี ข้อด้อยของสินค้านั้นมากกว่าผู้ซื้อ

ภาวะสารสนเทศไม่สมมาตรนี้นำไปสู่ความล้มเหลวของตลาด คือกลไกราคาไม่สามารถแสดงสัญญาณที่ถูกต้องเพื่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพได้ ปัญหาความล้มเหลวของตลาดเนื่องจากสารสนเทศไม่สมมาตร คือ การเลือกที่ตรงข้ามกับความเหมาะสม (adverse selection)

เกิดขึ้นเมื่อมีการตั้งราคาเดียวกับสินค้า/บริการที่มีคุณภาพแตกต่างกัน เนื่องจากผู้ซื้อหรือผู้ขายไม่มีข้อมูลหรือสารสนเทศเพียงพอจะตัดสินคุณภาพที่แท้จริงของสินค้า/บริการนั้นได้ ณ เวลาที่ทำการซื้อขาย การทำเช่นนี้จะเป็นผลให้สินค้าบริการที่มีคุณภาพต่ำมีอยู่ในตลาดเป็นจำนวนมากเกินไปและสินค้าบริการที่มีคุณภาพสูงมีน้อยเกินไปหรือหายไปจากตลาด

ในโลกอุดมคติซึ่งกลไกราคาหรือกลไกตลาดมีประสิทธิภาพเต็มที่ ผู้ซื้อจะสามารถเลือกสินค้าคุณภาพสูงหรือต่ำก็ได้ โดยผู้ซื้อที่รายได้น้อยและต้องการสินค้าราคาถูกก็มักจะเลือกสินค้าคุณภาพต่ำกว่า ในขณะที่อาจมีผู้ซื้อรายอื่นที่ยอมจ่ายแพงขึ้นเพื่อให้ได้สินค้าคุณภาพสูงขึ้น อย่างไรก็ตามในโลกแห่งความเป็นจริงนั้นผู้ซื้อไม่อาจทราบคุณภาพที่แท้จริงของสินค้าได้อย่างถูกต้อง ปัญหาสารสนเทศไม่สมบูรณ์นี้จึงทำให้กลไกราคาไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และนำไปสู่ภาวะความล้มเหลวของตลาด ตัวอย่างของการเกิด “การเลือกที่ตรงข้ามกับความเหมาะสม” ที่สำคัญได้แก่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว เนื่องจากผู้ซื้อรถยากที่จะทราบได้แน่นอนว่ารถที่นำมาขายนั้นมีข้อบกพร่อง และผิดปกติหรือไม่อย่างไร โดยที่ความรู้เหล่านี้จะทราบได้ชัดเจนก็ต่อเมื่อซื้อไปใช้แล้วระยะหนึ่ง ผู้ซื้อโดยทั่วไปจึงตั้งข้อสงสัยเกี่ยวกับคุณภาพของรถไว้ก่อนเสมอ ซึ่งเป็นเหตุให้ราคารถใช้แล้วแม้จะผ่านการมาใช้งานมาน้อยก็จะมีราคาต่ำกว่ารถใหม่มาก และรถที่ขายในตลาดนี้จะมีแต่รถที่คุณภาพต่ำเป็นส่วนใหญ่ด้วยเหตุผลดังนี้ สมมุติว่ารถใช้แล้วมีอยู่ 2 ประเภทคือรถคุณภาพสูงและรถคุณภาพต่ำ ถ้าหากข้อมูลหรือสารสนเทศสมบูรณ์ คือ ผู้ซื้อและผู้ขายทราบดีถึงคุณภาพของรถ ตลาดรถใช้แล้วก็จะแบ่ง ออกเป็น 2 ตลาด คือตลาดแรกเป็นตลาดรถคุณภาพสูงซึ่งผู้ซื้อต้องการได้รถ คุณภาพสูงก็จะยอมจ่ายราคาแพง ส่วนอีกตลาดหนึ่งเป็นตลาดรถคุณภาพต่ำซึ่งผู้ที่มีความสามารถจ่ายได้น้อยจำเป็นต้องซื้อรถประเภทนี้ อย่างไรก็ตามในความเป็นจริงนั้นสารสนเทศไม่สมบูรณ์หรือไม่สมมาตร กล่าวคือฝ่าย ผู้ขายมีความรู้เกี่ยวกับคุณสมบัติของรถที่จะขายแน่นอนและถูกต้องกว่าฝ่าย ผู้ซื้อเสมอ ดังนั้นผู้ขายรถที่คุณภาพสูงจะกำหนดราคาขั้นต่ำที่จะยอมขายออกไปไว้ ค่อนข้างสูง โดยจะไม่ยอมลดราคาต่ำกว่ามาตรฐานที่ตั้งไว้นี้ ส่วนผู้ขายรถคุณภาพต่ำแม้หวังจะได้ราคาสูงแต่ก็กำหนดราคาขั้นต่ำที่ยินดีจะขายไว้ต่ำกว่าผู้ขายรถคุณภาพดีมาก ในด้านของผู้ซื้อนั้นเนื่องจากมีสารสนเทศไม่สมบูรณ์เกี่ยวกับคุณภาพของรถ ในตอนแรกจึงยินดีจะเสนอซื้อ ณ ระดับราคากลาง ๆ ระหว่างรถที่คาดว่าคุณภาพต่ำกับรถที่คาดว่าจะคุณภาพสูง ราคากลาง ๆ นี้ต่ำเกินไปสำหรับผู้ขายรถคุณภาพดีส่วนใหญ่ทำให้ไม่ขาย ณ ราคานั้นในขณะที่กลุ่มผู้ขายรถคุณภาพต่ำจะยินดีขายเนื่องจากได้ราคาสูงกว่าราคาขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในใจแล้ว ด้วยเหตุนี้รถที่ขายออกไปส่วนใหญ่จึงเป็นรถคุณภาพต่ำ ในตอนนี้สารสนเทศที่จะแพร่หลายมากขึ้นในกลุ่มผู้ซื้อก็คือรถส่วนใหญ่คุณภาพต่ำ (เนื่องจากรถประเภทนี้ถูกซื้อไปมากกว่า) ดังนั้นผู้ที่กำลังตัดสินใจจะซื้อรถกลุ่มต่อไปจะกำหนดราคาที่เต็มใจจ่ายไว้ต่ำกว่าผู้ซื้อกลุ่มแรกซึ่งทำให้ฝ่ายผู้ขายรถ คุณภาพสูงที่ยินดีจะขายมีน้อยลงไปอีก สัดส่วนรถที่ขายออกไปจึงเป็นรถคุณภาพต่ำ มากขึ้นไปอีก เมื่อรถที่ขายออกไปเป็นรถคุณภาพต่ำในสัดส่วนที่สูงมากขึ้นเช่นนี้ ผู้ซื้อกลุ่มต่อไปจะกำหนดราคาที่ยินดีจะซื้อต่ำลงไปอีก สัดส่วนรถที่ขายจะเป็นรถคุณภาพต่ำมากขึ้น กระบวนการจะเป็นเช่นนี้ไปเรื่อยๆ จนเป็นไปได้ว่าตลาดจะมีแต่รถคุณภาพต่ำเท่านั้น ไม่มีการขายรถคุณภาพสูงเลยเพราะราคาต่ำไปจนผู้ขาย (ซึ่งรู้คุณภาพรถดี) ไม่ประสงค์จะนำออกขาย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ทฤษฎีว่าด้วยผลกระทบของภาษีสรรพสามิต

เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม (2552) ได้อธิบายว่าภาษีสรรพสามิต (excise taxes) เป็นภาษีที่เก็บจากสินค้าหรือบริการเฉพาะอย่าง เป็นรูปแบบหนึ่งของภาษีการค้าหรือภาษีการขาย ภาษีสรรพสามิตที่เก็บอยู่ในประเทศไทย เช่น เก็บจากสุรา ยาสูบ เครื่องดื่ม ปูนซีเมนต์ และน้ำมัน เป็นต้น

ภาษีสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือภาษีทางตรง (direct taxes) และภาษีทางอ้อม (indirect taxes) ภาษีทางตรง คือภาษีที่ผู้เสียภาษีเป็นผู้แบกรับภาระของภาษีนั้นทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ ไม่สามารถผลักภาระภาษีดังกล่าวให้แก่ผู้อื่น ภาษีทางอ้อม คือภาษีที่ผู้เสียภาษีมิได้เป็นผู้แบกรับภาระของภาษีนั้นไว้ทั้งหมด หรือเป็นส่วนใหญ่ สามารถที่จะผลักภาระของภาษีที่เสียไปนั้นทั้งหมด หรือส่วนใหญ่ให้แก่ผู้อื่น ภาษีสรรพสามิต ถือเป็นภาษีทางอ้อม

ผลในการแบกรับภาระของภาษีทางอ้อม ผู้เสียภาษีมิได้เป็นผู้แบกรับภาระของภาษีนั้นไว้ทั้งหมด หรือเป็นส่วนใหญ่ สามารถที่จะผลักภาระของภาษีที่เสียไปนั้นทั้งหมด หรือส่วนใหญ่ให้แก่ผู้อื่น เช่น รัฐบาลเก็บภาษีสรรพสามิตจากผู้ผลิตสุรา ผู้ผลิตสุราจะผลักภาระของภาษีทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ให้แก่ผู้บริโภค ในรูปของการขายสุราในราคาที่แพงขึ้น เป็นต้น การที่ผู้ผลิตหรือผู้ขายจะสามารถผลักภาระภาษีไปให้แก่ผู้บริโภคหรือผู้ซื้อมากน้อยแค่ไหนนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับลักษณะความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อสินค้าเป็นสำคัญ

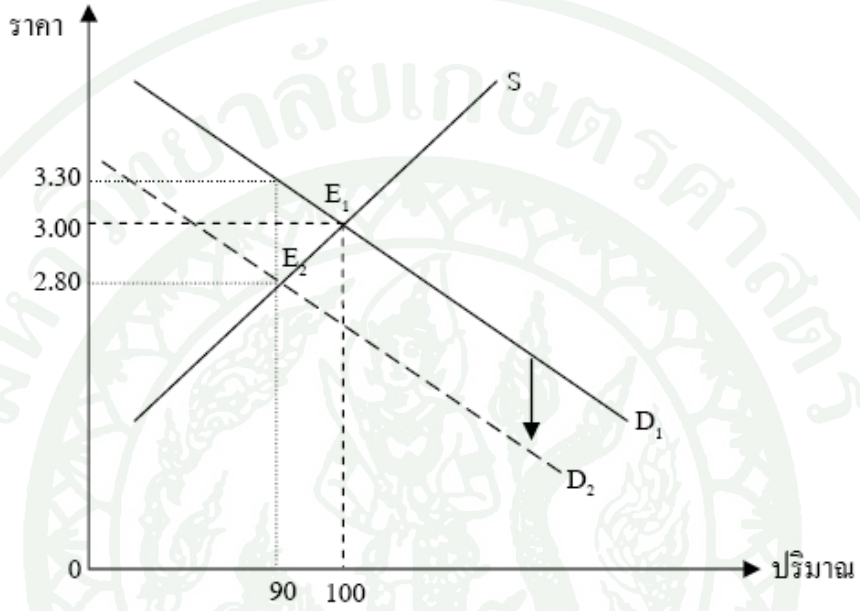
ผลในด้านราคาโดยทั่วไป โดยทั่วไปภาษีทางอ้อมจะทำให้ระดับราคาสินค้าโดยทั่วไปสูงกว่าการจัดเก็บภาษีทางตรง สำหรับการเก็บภาษีเพื่อให้ได้รับเงินจำนวนที่เท่ากัน ทั้งนี้เนื่องจากผู้ที่เสียภาษีทางอ้อมนั้นสามารถผลักภาระของภาษีไปให้ผู้อื่น ซึ่งเป็นเหตุทำให้ราคาสินค้าอื่นๆ พลอยสูงขึ้นด้วย

วิธีการจัดเก็บภาษี ภาษีทางอ้อมโดยทั่วไปจะจัดเก็บจากฐานการใช้จ่าย หรือการซื้อขายแลกเปลี่ยน และมักจะเก็บจากผู้บริโภคหรือผู้ซื้อสินค้าโดยตรง ผู้ที่แบกรับภาระของภาษีที่แท้จริงมักจะไม่รู้ถึงการเสียภาษีของตน ซึ่งอาจจะทำให้ผู้ที่แบกรับภาระของภาษีไม่ค่อยมีปฏิกิริยาต่อการจัดเก็บภาษีและการบริหารงานของรัฐบาล

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การเก็บภาษีจากผู้ซื้อมีผลกระทบต่อตลาดอย่างไร

การเก็บภาษีจากผู้ซื้อ จะทำให้สินค้ามีราคาแพงขึ้น เส้นอุปสงค์ของการซื้อสินค้าจะเคลื่อนที่ไปทางซ้าย ทำให้ปริมาณการซื้อลดลง



ภาพที่ 6 ดุลยภาพของตลาดเมื่อรัฐบาลเก็บภาษี

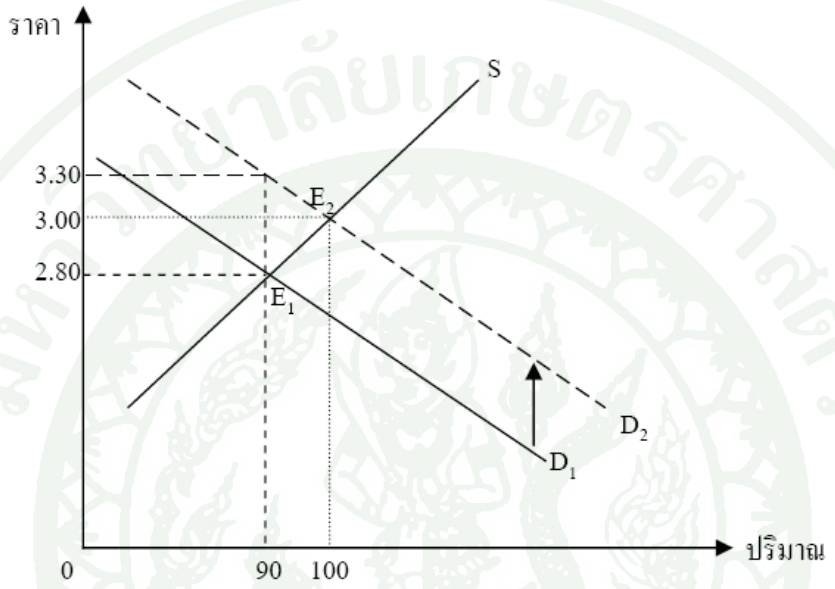
ที่มา: เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม (2552)

จากภาพที่ 6 สมมติรัฐบาลเก็บภาษีจากสินค้าชนิดหนึ่งโดยนำเก็บจากผู้ซื้อหน่วยละ 50 สตางค์ ในการเก็บภาษีดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อผู้ขายโดยตรง แต่จะมีผลกระทบต่อผู้ซื้อโดยตรง กล่าวคือสินค้ามีราคาแพงขึ้น ดังนั้นผู้บริโภคจึงซื้อน้อยลง มีผลทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนจาก D_1 เป็น D_2 ช่วงห่างระหว่างเส้น D_1 และ D_2 มีขนาดเท่ากับภาษีที่เก็บ

ก่อนเก็บภาษีจุดดุลยภาพอยู่ที่ E_1 ราคาต่อหน่วยของสินค้าเท่ากับ 3 บาทและปริมาณการซื้อเท่ากับ 100 หน่วย เมื่อมีการเก็บภาษีทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนจาก D_1 เป็น D_2 ส่วนเส้นอุปทานยังคงเป็นเส้นเดิม คือ S

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หลังการเก็บภาษีจุดดุลยภาพอยู่ที่ E_2 ราคาสินค้าต่อหน่วยจะขึ้นไปเป็น 3.30 บาท ปริมาณการขายลดลงจาก 100 หน่วยเหลือ 90 หน่วย เมื่อพิจารณาถึงราคาที่ผู้ซื้อจ่ายหน่วยละ 3.30 บาท ผู้ขายจะได้รับเงินเพียงหน่วยละ 2.80 บาท เพราะฉะนั้นส่วนต่างระหว่างราคาขายกับราคาที่ผู้ขายได้รับจะเท่ากับ 50 สตางค์ คือภาษีที่รัฐบาลเก็บ



ภาพที่ 7 ตลาดรถยนต์ใหม่เมื่อยกเว้นหรือคืนภาษีสรรพสามิต
ที่มา: เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม (2552)

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเรื่องภาษีสรรพสามิต สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในกรณีที่รัฐบาลยกเว้นภาษี หรือคืนภาษีได้ดังภาพที่ 7

สมมติรัฐบาลยกเว้นภาษีหรือคืนภาษีจากสินค้าชนิดหนึ่งโดยภาษีดังกล่าวนำเก็บจากผู้ซื้อ ในการยกเว้นภาษีหรือคืนภาษี ดังกล่าวทำให้สินค้ามีราคาถูกลง ดังนั้นผู้บริโภคจึงซื้อเพิ่มขึ้น มีผลทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนจาก D_1 เป็น D_2 ช่วงห่างระหว่างเส้น D_1 และ D_2 มีขนาดเท่ากับภาษีที่ได้รับการยกเว้นหรือภาษีที่ได้รับคืน

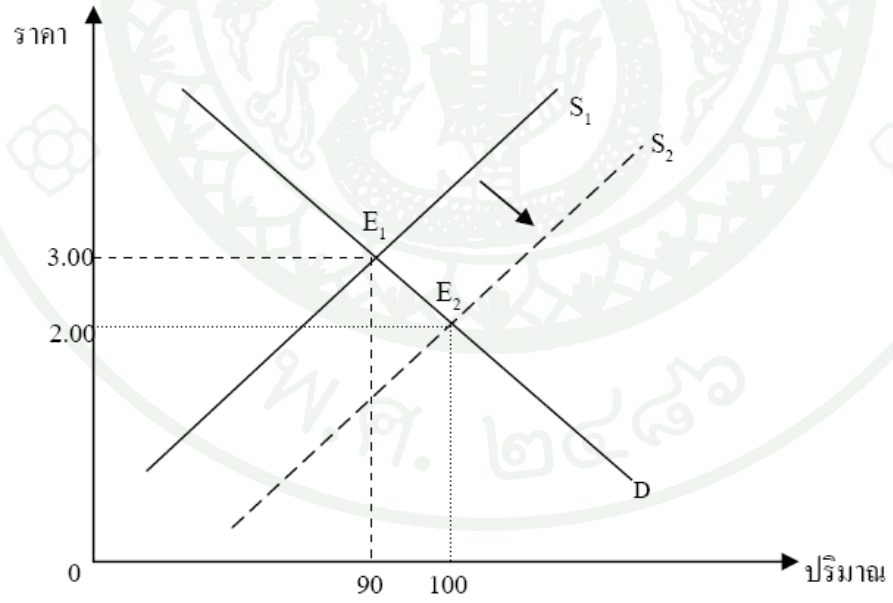
ก่อนยกเว้นหรือคืนภาษีจุดดุลยภาพอยู่ที่ E_1 ราคาต่อหน่วยของสินค้าเท่ากับ 3.30 บาทและปริมาณการซื้อเท่ากับ 90 หน่วย เมื่อมีการยกเว้นภาษีทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนจาก D_1 เป็น D_2 ส่วนเส้นอุปทานยังคงเป็นเส้นเดิม คือ S

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หลังการยกเว้นหรือคืนภาษีทำให้อุปสงค์เพิ่มจุดดุลยภาพอยู่ที่ E_2 ราคาสินค้าต่อหน่วยลดลงเป็น 3.00 บาท ปริมาณการซื้อเพิ่มขึ้นจาก 90 หน่วยเป็น 100 หน่วย ผู้ขายจะได้รับเงินเพียงหน่วยละ 2.80 บาท ส่วนต่างระหว่างราคาขายกับราคาที่ผู้ขายได้รับ คือภาษีที่รัฐบาลยกเว้นหรือภาษีที่รัฐบาลคืน

สรุปในกรณีที่นำทฤษฎีการลดภาษีสรรพสามิตมาประยุกต์กับตลาดรถยนต์ พบว่าเมื่อราคาลดลง ทำให้ปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์ใหม่เพิ่มสูงขึ้นปริมาณยอดขายเพิ่มสูงขึ้น ในระยะต่อมาส่งผลกระทบให้อุปทานของตลาดรถยนต์ใช้แล้วเพิ่มสูงขึ้นจนเกิดอุปทานส่วนเกิน (excess supply) และทำให้ราคาลดลง แสดงในภาพที่ 3

จากภาพที่ 8 แสดงให้เห็นว่าจุดดุลยภาพเดิมอยู่ที่ E_1 ราคาต่อหน่วยของสินค้าเท่ากับ 3.00 บาทและปริมาณการซื้อเท่ากับ 90 หน่วย เมื่ออุปทานเพิ่มสูงขึ้น ทำให้เส้นอุปทานเปลี่ยนแปลงจากเส้น S_1 เป็นเส้น S_2 เส้นอุปสงค์ไม่เปลี่ยนแปลง ส่งผลให้ดุลยภาพเปลี่ยนจากจุด E_1 เป็นจุด E_2 ส่งผลให้ราคาต่อหน่วยของสินค้าลดลงเท่ากับ 2.00 บาท และปริมาณการซื้อเท่ากับ 100 หน่วย ซึ่งทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินของตลาดจำนวน 10 หน่วย



ภาพที่ 8 ดุลยภาพตลาดรถยนต์ใช้แล้วเมื่อยกเว้นหรือคืนภาษีสรรพสามิต

ที่มา: เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม (2552)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ปัญหาเรื่องกาลเวลากับภาระภาษี

เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม (2552) ได้อธิบายปัญหาเรื่องกาลเวลากับภาระภาษีไว้ดังนี้ ลักษณะของภาระภาระภาษีในรูปแบบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บภาษีอย่างหนึ่งอย่างใดนั้นจะเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใดย่อม จะมีเงื่อนไขในเรื่องของกาลเวลา (time dimension) เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย กล่าวคือผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการจัดเก็บภาษีแต่ละชนิดนั้นจะต้องขึ้นอยู่กับเวลาการปรับตัวของสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการเก็บภาษีนั้น ซึ่งได้แก่อุปสงค์และอุปทานของสิ่งที่ได้รับผลกระทบจากการเก็บภาษีว่าจะมีความอ่อนไหวหรือมีการปรับตัวจากการเก็บภาษีรวดเร็วเพียงใด หรือมีความยืดหยุ่นมากน้อยแค่ไหน

สมมติว่ารัฐบาลเก็บภาษีจากรถยนต์เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง มีผลทำให้ประชาชนลดการซื้อรถยนต์อย่างมากในทันที่ภาษีเพิ่ม รถยนต์ก็จะขายไม่ออก โรงงานหยุดการผลิตทันที ในกรณีนี้ผลกระทบของภาษีที่มีต่อการจ้างงานและอุตสาหกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในระยะเวลาอันสั้น

ดังนั้นการพิจารณาผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการจัดเก็บภาษีนั้นจะต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร การที่จะสามารถใช้ภาษีอากรเป็นเครื่องมือในการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจได้ผลมากน้อยแค่ไหนนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับว่าผลกระทบของภาษีที่มีต่อการประกอบพฤติกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชนจะมีมากน้อยเพียงใด และรัฐบาลสามารถคาดหมายถึงผลที่จะเกิดได้แม่นยำเพียงใด

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สันติยา เอกอัคร และ ชูชีพ พิพัฒน์ศิถี (2548) อ้างถึง Lancaster (1996) โดย Lancaster ได้แนะนำทฤษฎีผู้บริโภคสำหรับสินค้าที่มีลักษณะซับซ้อน โดยเสนอแนวคิดเชิงเศรษฐศาสตร์ของสินค้าประเภทคงทนว่าเป็นสินค้าที่มีลักษณะซับซ้อน มูลค่าของสินค้าประเภทนี้จะขึ้นอยู่กับชุดของลักษณะเฉพาะของสินค้าที่สร้างความพอใจให้กับผู้บริโภค และทฤษฎีนี้ก็ได้รับการยอมรับและนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาสินค้าคงทนประเภทอื่นๆ เช่น ตลาดบ้าน ตลาดรถยนต์ และตลาดสินค้าคงทนประเภทอื่นๆ ทฤษฎีนี้เรียกว่า “Hedonic Price Analysis” ซึ่ง“Hedonic” มาจากคำว่า “Hedonism” หมายถึง แนวคิดที่ว่าบุคคลควรแสวงหาความสุขสบายหรือความเพลิดเพลินดังนั้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

“Hedonic Price Analysis” จึงเป็นเรื่องของการตั้งราคาสินค้าตามความสุขหรือความพอใจที่ผู้บริโภคหรือชุมชนได้รับจากสินค้าชนิดนั้นๆ

การตรวจเอกสารผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ Hedonic Model โดยส่วนใหญ่พบว่าใช้ในการวิเคราะห์ตลาดบ้านจัดสรรและตลาดที่อยู่อาศัย ดังนี้

ชูชีพ พิพัฒน์ศิถี และสันติยา เอกอัคร (2546) ทำการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์ของตลาดบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว: กรณีศึกษาจังหวัดปทุมธานี การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาและวิเคราะห์ความเคลื่อนไหวของอุปทานบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวในจังหวัดปทุมธานี (2) ศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดราคาบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวและประเมินราคาแฝง (3) ประมาณการดัชนีราคาบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว (4) ศึกษาและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างภาวะตลาดของบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวม ทั้งนี้ครอบคลุมความเคลื่อนไหวของตลาด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530-2545 ใน 4 อำเภอ คือ อำเภอเมือง อำเภอลำลูกกา อำเภอธัญบุรี และอำเภอคลองหลวง โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิมาวิเคราะห์เชิงพรรณนาและวิเคราะห์เชิงปริมาณ ด้วยแบบจำลองทางเศรษฐมิติของราคาบ้าน (Hedonic Housing Price Model) โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน (multiple regression analysis)

ผลการศึกษาพบว่าความเคลื่อนไหวของอุปทานบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวในจังหวัดปทุมธานีผันแปรไปตามภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศ กล่าวคือ ถ้าระบบเศรษฐกิจดีมีเสถียรภาพโครงการบ้านจัดสรรก็เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากและมีจำนวนลดลงเมื่อภาวะเศรษฐกิจซบเซาหรือเกิดวิกฤตการณ์ ด้านปัจจัยที่กำหนดราคาบ้านอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติและมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน ได้แก่ พื้นที่ดินที่ใช้ปลูกสร้างบ้าน พื้นที่ใช้สอยภายในบ้าน จำนวนชั้นของตัวบ้าน จำนวนห้องน้ำ อ่างอาบน้ำ ตลอดจนสาธารณูปโภคภายในโครงการ คือ สระว่ายน้ำ และสวนสาธารณะ ในการประเมินราคาแฝง พบว่า บ้านในโครงการที่บริษัทมหาชนเป็นผู้จัดสรรมีราคาสูงกว่าบ้านในโครงการที่บริษัทจำกัดเป็นผู้จัดสรร ถึงอัตราร้อยละ 24.39 สำหรับการประเมินดัชนีราคาบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวในจังหวัดปทุมธานี พบว่าระดับราคาปรับตัวสูงขึ้นจากปีฐาน (พ.ศ. 2530) อย่างต่อเนื่อง มีการปรับตัวลดลงบ้างในปี พ.ศ.2537 และในช่วงหลังภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ พ.ศ.2541-2542และปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ.2543-2545 นอกจากนี้ดัชนีราคาบ้านยังมีความสัมพันธ์ ปานกลางค่อนข้างสูงกับอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวม

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภายในประเทศ (GDP) ในทิศทางตรงข้าม และมีความสัมพันธ์ปานกลางในทิศทางตรงข้ามกับอัตราดอกเบี้ยและเงินเฟ้อ

สันติยา เอกอัคร และคณะ (2549) ทำการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์ของตลาดที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ดังนี้ (1) เพื่อสำรวจและศึกษา สต็อกของอุปทานที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม (2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อมูลค่าของห้องชุดในตลาดที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม และประเมินราคาแฝง (3) เพื่อประมาณการดัชนีราคาที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดหรือคอนโดมิเนียม โดยศึกษาที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดที่ได้ยื่นขอจดทะเบียนกับกรมที่ดิน ระหว่าง พ.ศ.2531-2548 ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยทำการเก็บข้อมูลปฐมภูมิด้วยวิธีสุ่มตัวอย่างตามลำดับชั้นแบบเป็นสัดส่วน ตามพื้นที่และขนาดของโครงการ มาทำการการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองเชิงเศรษฐมิติของราคาบ้าน (Hedonic Housing Price Model) และเทคนิคการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน (multiple regression analysis)

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดมูลค่าของห้องชุด พบว่าแบบ จำลองอธิบายความสัมพันธ์ของข้อมูลได้ โดยตัวแปรอิสระที่ใช้เป็นปัจจัยร่วมกันกำหนดมูลค่าห้องชุดได้อัตราร้อยละ 80 ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับมูลค่าห้องชุด คือ พื้นที่ใช้สอย จำนวนห้องนอน อ่างอาบน้ำ ตู้อาบน้ำ สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย สำหรับระดับชั้นที่ตั้งของห้องชุด พบว่าห้องชุดที่อยู่ชั้น 11 ขึ้นไปมีราคาสูงกว่าห้องชุดในชั้น 1 ห้องชุดที่อยู่ในโครงการเล็กจะมีราคาสูงกว่าห้องชุดที่อยู่ในโครงการขนาดใหญ่และขนาดกลาง ห้องชุดที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน จะมีราคาสูงกว่าห้องชุดที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นนอก ห้องชุดที่มีบริษัทมหาชนจำกัดเป็นผู้จัดสรร จะมีราคาสูงกว่าห้องชุดที่มีนิติบุคคลอื่นเป็นผู้จัดสรร

กลยุทธ์ พินขาว (2551) ทำการศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์ของผลกระทบจากมลภาวะของเสียงต่อราคาบ้าน: กรณีศึกษา ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อที่จะศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบอันเนื่องมาจากมลภาวะทางเสียงจากท่าอากาศยานที่มีต่อราคาบ้านเดี่ยวและปัจจัยที่กำหนดราคาบ้านเดี่ยวโดยใช้วิธีเศรษฐมิติของราคาบ้าน (Hedonic Housing Price Model) ซึ่งใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) เกี่ยวกับบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวที่จดทะเบียนระหว่างปีพ.ศ.2538 ถึงพ.ศ. 2548 ที่ตั้งอยู่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานดอนเมืองผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่กำหนดราคาบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวประกอบด้วย พื้นที่ดินที่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ใช้ปลูกสร้างบ้าน พื้นที่ใช้สอยภายในบ้าน จำนวนห้องน้ำ ลักษณะการเป็นบ้านใหม่ (ซื้อขายครั้งแรก) สระวายน้ำ สนามกีฬา โรงเรียนอนุบาล เจ้าของโครงการที่เป็นบริษัทจำกัดและบ้านที่ตั้งอยู่ในเขตต่าง ๆ ของจังหวัดกรุงเทพฯปัจจัยเหล่านี้ทำให้ราคาบ้านมีราคาสูงขึ้นส่วนตัวแปรที่ใช้เป็นตัวแทนระดับมลพิษทางเสียง คือความคิดเห็นของเจ้าของบ้านที่ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงซึ่งมาจากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างและระยะทางจากบ้านจนถึงท่าอากาศยานดอนเมืองการศึกษาพบว่า ตัวแปรเสียงไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และบ้านตั้งอยู่ใกล้ท่าอากาศยานดอนเมืองจะมีราคาสูงขึ้นซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและเป็นศูนย์กลางความเจริญทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

นอกจากวิเคราะห์ตลาดที่อยู่อาศัย Hedonic Price Model ยังสามารถนำมาศึกษาอาหารสินค้าเกษตร ได้ดังเช่น

ทรงศักดิ์ ศรีบุญจิตต์ และ อารี วิบูลย์พงศ์ (2543) ได้ทำการศึกษาอาหารเพราะว่าจำนวนของสารอาหาร (Nutrients) หรือคุณลักษณะทางรสชาติที่อยู่ในสินค้าอาหารไม่สามารถที่จะกำหนดโดยผู้บริโภคได้ ยิ่งกว่านั้น hedonic prices ในแบบจำลอง Ladd และ Suvannunt (1976) ไม่ได้มีข้อบังคับว่าจะต้องไม่มีค่าเป็นลบ (Non-negative) เหมือนอย่างที่ปรากฏในแบบจำลองของ Lancaster (1966) และสมเหตุสมผลในการศึกษาเชิงประจักษ์ที่จะสมมุติว่าคุณลักษณะบางประการมาจากคุณภาพ และให้ความพอใจเป็นลบ (Unnevehr, 1992)

Unnevehr (1992) ได้สรุปแบบจำลอง Ladd และ Suvannunt (1976) ไว้ดังนี้

ให้ Z_{oj} คือ จำนวนรวมของคุณลักษณะ(ของสินค้า) ที่ j ซึ่งได้จากการบริโภคทุกสินค้า

Z_{ij} คือ จำนวนคุณลักษณะที่ j ที่ได้มาจาก 1 หน่วยของสินค้า i

q_i คือ ปริมาณการบริโภคสินค้า i

การบริโภครวมของแต่ละคุณลักษณะเป็นฟังก์ชัน ของ $q_i, i = 1,...,n$ และ Z_{ij} (สัมประสิทธิ์ input - outputของคุณลักษณะ) ซึ่งแสดงได้ดังนี้

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

$$Z_{oj} = f(q_1,q_2,...,q_n,Z_{ij},...,Z_{nj}) \; j = 1,...,k \quad (1)$$

ฟังก์ชันความพอใจ (Utility function) ของผู้บริโภคเป็นฟังก์ชันของคุณลักษณะของสินค้า ซึ่งสามารถเขียนในรูปของฟังก์ชัน ได้ดังนี้

$$U = U(Z_{01},Z_{02},...,Z_{0k}) \quad (2)$$

และเนื่องจากแต่ละ Z_{oj} เป็นฟังก์ชันของ q_is และ Z_{ij}s ดังนั้นจะได้

$$U = U(q_1,...,q_n, Z_{11},Z_{12},...,Z_{21},...,Z_{nk}) \quad (3)$$

ผู้บริโภคจะสามารถเปลี่ยนแปลงได้ก็เฉพาะแต่ q_{is} เท่านั้น (โดยที่ Z_{ij} เป็นสิ่งที่กำหนดมาให้สำหรับผู้บริโภค) และก็มีข้อสมมุติว่าผู้บริโภคต้องการที่จะทำความพอใจให้มีค่าสูงสุด ภายใต้ข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ

$$y = \sum_{i=1}^{n} piqi \quad (4)$$

โดยที่ p_i คือ ราคา (ตลาด) ของสินค้าที่ i

y คือ รายได้ของผู้บริโภค

ผู้บริโภคจะหาค่าของ q_i ที่ทำให้ได้รับความพอใจสูงสุด นั่นคือการ maximize Lagrangian equation

$$L = U(Z_{01},Z_{02},\ldots,Z_{0K}) + \lambda[y - \sum_{i=1}^{n} piqi] \quad (5)$$

จะได้

$$\frac{dL}{dqi} = \sum_{j=i}^{k} \frac{du}{dz_{oj}} \left(\frac{dz_{oj}}{dq_i} \right) - \lambda p_i = 0 \quad (6)$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

และโดยทฤษฎีแล้วสามารถพิสูจน์ได้ว่า λ คือความพอใจส่วนเพิ่มของรายได้ (Marginal utility of income) ซึ่งคือ $\frac{du}{dy}$ เพราะฉะนั้นจากสมการ (6) จะได้

$$P_i = \sum_{j=i}^{k} \left(\frac{dz_{oj}}{dq_i} \right) \left(\frac{du / dz_{oj}}{du / dy} \right) \tag{7}$$

ผลได้ส่วนเพิ่ม ของคุณลักษณะผลิตภัณฑ์ โดยผลิตภัณฑ์ที่ i คือ dZ_{oj} / dq_i ความพอใจส่วนเพิ่ม ของคุณลักษณะที่ j คือ dU/dZ_{oj} และ dU/dy คือความพอใจส่วนเพิ่มของรายได้ เพราะฉะนั้นเรโช ในวงเล็บก็คืออัตราส่วนเพิ่ม ของการทดแทนระหว่างรายได้และคุณลักษณะ (ของสินค้า) ที่ j

เนื่องจากผลได้ ของคุณลักษณะ(ของสินค้า) ต่างๆ ส่วนใหญ่มีค่าคงที่สำหรับแต่ละหน่วยของสินค้า จะสมมุติว่า $dZ_{oj} / dq_i = Z_{ij} = \text{constant}$ นอกจากนี้จะสมมุติว่าราคาโดยนัยส่วนเพิ่มมีค่าคงที่และใช้สัญลักษณ์ p_{ij} ดังนั้นสมการ(7) สำหรับสินค้า A ก็จะกลายเป็น

$$P_A = \sum_{j=1}^{k} \tag{8}$$

และสามารถเพิ่มเทอมความคลาดเคลื่อน (Error term) เข้าไปในสมการ (8) จะได้สมการสำหรับประมาณค่า hedonic prices (P_{Aj}) จากค่าสังเกตของคุณลักษณะ (Z_{Aj}) และราคาตลาด P_A ของคุณภาพที่แตกต่างของสินค้า A (Unnevehr, 1992)

ความสัมพันธ์ระหว่างราคากุ้งกับคุณภาพของกุ้งในตลาดญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา โดยจำแนกกุ้งตามขนาดชนิด และที่มาของกุ้ง ข้อมูลทางด้านราคาสำหรับการศึกษานี้เป็นข้อมูลรายปักษ์ (2 สัปดาห์) ของกุ้ง คือกุ้งกุลาดำ และกุ้งแชบ๊วย หน่วยเป็นดอลลาร์ต่อกิโลกรัม ในตลาดค้าส่งประเทศญี่ปุ่น โดยเริ่มตั้งแต่ 17 มกราคม 2538 ถึง15 สิงหาคม 2542 จาก INFOFISH Trade News (FAO 1995-1999) สำหรับดัชนีราคาที่นำมาเปรียบเทียบเป็นดัชนีราคาขายส่งหมวดอาหารรายเดือนของประเทศญี่ปุ่นที่มีปี 1995=100 จาก Bank of Japan; http://www.boj.or.jp/en/sityo-f.html สำหรับข้อมูลราคาในตลาดค้าส่งประเทศสหรัฐอเมริกา ก็เป็นข้อมูลรายปักษ์ เช่นเดียวกัน ของกุ้งกุลาดำและกุ้งแชบ๊วย หน่วยเป็นดอลลาร์ต่อปอนด์ โดยเริ่มตั้งแต่ 15 มกราคม 2533 ถึง 15 กันยายน 2542 ทางด้านดัชนีราคาขายส่งหมวดอาหารในสหรัฐอเมริกาให้ปีฐาน 1982=100 โดยข้อมูลนี้เป็น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ข้อมูลรายเดือนจาก Bureau of Labor Statistic Data; http://stats.bls.gov ; http://146.142.4.24/cgi-bin/surveymost

ผลการศึกษาพบว่า ราคากุ้งแช่แข็งในประเทศญี่ปุ่นมีแนวโน้มลดลงไม่ว่ากุ้งจะนำเข้าจากประเทศใด ขนาดของกุ้งขนาดไหน และประเภทของกุ้งไม่ว่าจะเป็นกุลาดำหรือแชบ๊วยก็ตามต่างมีแนวโน้มลดลงทั้งสิ้น มีเพียงกุ้งกุลาดำและกุ้งแชบ๊วยของประเทศไทยในขนาดเล็ก (26-30 ตัวต่อปอนด์) เท่านั้นที่ราคามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น สาเหตุที่ราคากุ้งแช่แข็งส่วนใหญ่ (แทบทั้งหมด) ในตลาดประเทศญี่ปุ่นมีแนวโน้มลดลง เพราะผู้บริโภคลดปริมาณการบริโภคกุ้งแช่แข็งลง อันเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจซบเซาของประเทศญี่ปุ่นมาเป็นเวลานานประมาณ 8-9 ปี

ในทางตรงกันข้ามราคากุ้งในตลาดสหรัฐอเมริกา กลับมีแนวโน้มสูงขึ้นโดยตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกุ้งที่มีคุณภาพสูงจะมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของราคามากกว่ากุ้งคุณภาพต่ำ ยกเว้นราคากุ้งกุลาดำจากประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งมีปริมาณนำเข้าในสหรัฐอเมริกาไม่มากนัก ทั้งนี้เพราะเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกามีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ยุวดี ลีเบ็น และ วิศิษฐ์ ลิ้มสมบุญชัย (2551) วิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดราคาผลิตภัณฑ์น้ำส้ม โดยใช้ข้อมูลราคาและคุณลักษณะเฉพาะของผลิตภัณฑ์น้ำส้มชนิดต่างๆ ที่วางจำหน่ายในห้างสรรพสินค้าดิสเคาน์สโตร์แห่งหนึ่งระหว่างช่วงเดือนพฤศจิกายน 2550 ถึงเดือนมกราคม 2551 การวิเคราะห์อาศัยแบบจำลอง Hedonic Price ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลเชิงลบต่อราคาผลิตภัณฑ์ ได้แก่ ระดับความเข้มข้นสูง ปริมาณน้ำตาล การเติมเกล็ดส้มหรือเนื้อส้มลงในผลิตภัณฑ์ บรรจุภัณฑ์แบบขวดพลาสติกและถ้วยพลาสติก ผลิตภัณฑ์ยี่ห้อบรู๊ค เฮฮา และฮาวาย ขณะที่ปัจจัยที่มีผลเชิงบวกต่อราคาผลิตภัณฑ์ ได้แก่ ระดับความเข้มข้นปานกลางการระบุวิตามินไว้ข้างบรรจุภัณฑ์ ชนิดของส้มที่ใช้เป็นวัตถุดิบ บรรจุภัณฑ์แบบขวดแก้ว ระดับของชั้นวางผลิตภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์ยี่ห้อชบา ยูนิฟ และโมกุโมกุ ผู้บริโภคจ่ายราคาส่วนเพิ่ม (premium price) ให้กับความสะดวกสบายในการซื้อหา ข้อมูลคุณค่าทางโภชนาการ และตราสินค้า

ในประเทศไทยยังไม่พบการใช้ Hedonic Price Model ในการศึกษาตลาดรถยนต์แต่ในต่างประเทศ พบการศึกษา ดังนี้

Zvi Griliches (1961) ทำการศึกษาราคาของรถยนต์ โดยใช้ Hedonic Price Model ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาสินค้ากับตัวแปรด้านคุณภาพของสินค้า เนื่องจากผู้บริโภคมี

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ความต้องการที่หลากหลาย ผู้ผลิตสินค้าตอบสนองความต้องการเหล่านั้นด้วยการจำหน่ายสินค้าในหลายรูปแบบที่มีคุณภาพแตกต่างกัน ดังนั้นในช่วงระยะเวลาที่วิจัยสามารถสังเกตการณ์ประชากรและสามารถกำหนดสมการราคากับความสัมพันธ์ด้านคุณภาพ ได้ดังนี้

$$P_{it} = f_t(X_{1it}, X_{2it}, X_{3it}\ldots., X_{kit}, U_{it})$$

ให้ P คือ ราคาสินค้า

i คือ ตัวแปรคุณภาพ

t คือ ช่วงเวลาที่ทำการวิจัย

ตัวแปรคุณภาพเหล่านี้เป็นตัวแปรหุ่นโดยกำหนดเป็นตัวเลข 1 และตัวเลข 0 การกำหนดสมการ การประมาณการดังกล่าวในสมการจะต้องกำหนดสมมติฐานเพิ่มเติมเกี่ยวกับจำนวนและชนิดของคุณสมบัติที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องมีผลกระทบต่อราคา การศึกษานี้ได้ใช้รูปแบบ กึ่งลอการิทึม (semi-log) วิธีขึ้นอยู่กับการความเหมาะสมของข้อมูลที่ทำการศึกษา รูปแบบอื่น เช่น สมการเส้นตรง หรือสมการเส้นตรงในลอการิทึม หลังจากใส่ log ในสมการแล้วได้สมการดังนี้

$$\text{Log } P_{it} = a_0 + a_1x_{1it} + a_1x_{2it} + a_1x_{3it+}\ldots + U_{it}$$

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ราคาและคุณภาพของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 1937, 1950 และ 1954 ถึง 1960 โดยแต่ละปีดังกล่าวจะมีการเก็บข้อมูลด้านราคาและข้อมูลที่สำคัญของรถยนต์ทุกรุ่นและทุกยี่ห้อ โดยมีจำนวนรุ่นที่น้อยที่สุดคือ 50 ตัวอย่างในปี ค.ศ. 1937 และจำนวนมากที่สุด 103 ตัวอย่างในปี 1958

ตัวแปรที่สำคัญได้แก่ แรงม้าของเครื่องยนต์ น้ำหนักของรถยนต์ ความยาวของระยะฐานล้อรถยนต์และความยาวของรถยนต์ทั้งคัน โดยจะใช้ค่าเฉลี่ยในการคำนวณ

ผลลัพธ์ของค่าสัมประสิทธิ์ในสมการถดถอย ได้ว่า การเปลี่ยนแปลงราคา สืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในตัวแปรบางตัว โดยตัวแปรอื่นคงที่ เช่น ผลลัพธ์ในปี 1960 บอกว่า ค่าเฉลี่ยของราคารถยนต์ในปี 1960 เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของแรงม้า 10 หน่วย ส่งผลให้ระดับราคาเฉลี่ยของรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 (มีความคลาดเคลื่อนร้อยละ 0.3) การเพิ่มขึ้นของน้ำหนักรถยนต์ 100 ปอนด์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ส่งผลให้ราคารถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 และการเพิ่มขึ้นของความยาวของรถยนต์ทุกๆ 10 นิ้ว ส่งผลให้ราคารถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 (แต่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ)

สำหรับรุ่นเครื่องยนต์ V-8, แรงม้า และน้ำหนักของรถยนต์ เป็นต้น ยังส่งผลให้ราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 แต่ยังต่ำกว่าร้อยละ 6 เมื่อเปรียบกับรุ่น HardTop และแพงกว่ารุ่นอื่นๆ เช่น SoftTop ในส่วนของตัวแปรคุณภาพอื่นๆ เช่น เกียร์อัตโนมัติที่เป็นอุปกรณ์พื้นฐาน ไม่มีความสัมพันธ์ต่อราคาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ การมีระบบพวงมาลัยไฟฟ้าที่เป็นอุปกรณ์พื้นฐานส่งผลให้ราคาสูงกว่ารุ่นอื่นๆที่ไม่มี ในส่วนของรถยนต์ขนาดเล็กมียอดขายมากกว่าขนาดอื่นๆ ความแตกต่างในปัจจัยด้านคุณภาพยังคงมีความแตกต่างกัน แต่ความแตกต่างเหล่านี้ไม่ได้มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

รูปแบบสมการที่ใช้เป็นสมการที่เหมาะสม ด้วยการระบุตัวแปรอิสระเพียงไม่กี่ตัว แต่สามารถอธิบายความสัมพันธ์กับตัวแปรตามได้ถึงร้อยละ 90 โดยน้ำหนักรถยนต์ แรงม้า และความยาวของรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติ

Allen (1983) ทำการศึกษา ความเต็มใจที่จ่ายเพื่อความมีประสิทธิภาพของรถยนต์ ใช้ Hedonic Price Approach ในการศึกษา โดยปกติแล้วการวัดประสิทธิภาพของรถยนต์จะวัดจากอัตราการใช้น้ำมัน ไมล์ต่อแกลลอน (miles per gallon, or MPG) เก็บข้อมูลราคารถยนต์ปี ค.ศ.1977 และ 1979 เก็บข้อมูลจากสมุดแดง (Red book) กำหนดตัวแปรทั้งหมด 10 ตัวแปร คือ (1) ความน่าเชื่อถือ (2) ความสะดวกสบาย (3) การควบคุม การใช้ (4) ประสิทธิภาพ (5) การตกแต่ง รูปแบบ (6) ความปลอดภัย (7) ขนาดของรถยนต์ (8) ขนาดของเครื่องยนต์ (9) การใช้พลังงาน (10) การใช้จริงบนถนน จากการศึกษาพบว่า หากอัตราการใช้น้ำมัน ไมล์ต่อแกลลอน เพิ่มขึ้นอัตราร้อยละ 1 ความเต็มใจที่จะจ่ายราคารถยนต์จะลดลงประมาณอัตราร้อยละ 2

Berry, Levinsohn, And Pakes (1995) ทำการศึกษาราคาดุลยภาพในตลาดรถยนต์ โดยใช้ Hedonic Price Model ตัวแปรที่ใช้มีดังนี้ คือ (1) คุณภาพ (2) ราคา (3) รถยนต์ภายในประเทศ (4) รถยนต์ญี่ปุ่น (5) รถยนต์ยุโรป (6) ขนาดของเครื่องยนต์ (7) ขนาดของตัวรถ (8) คุณภาพของเครื่องปรับอากาศภายในรถยนต์ (9) อัตราการใช้น้ำมัน ไมล์ต่อแกลลอน (10) อัตราการใช้น้ำมัน (ไมล์ต่อดอลลาร์สหรัฐฯ)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำนักงานสถิติแห่งชาติของเยอรมัน (2003) ทำการศึกษาราคารถยนต์ใช้แล้ว โดยใช้วิธี Hedonic Methods เก็บข้อมูลรายเดือน ได้แก่ ราคาขาย คุณภาพของผลิตภัณฑ์ (คุณสมบัติ) และอัตราการขาย (ความถี่) และได้สร้างฟังก์ชันราคาดังนี้

$$ln(SP) = \alpha + \beta_1 age + \beta_2 kil + \beta_3 In(NP) + \gamma_1 D_{1brand} + \ldots + \gamma_{15} D_{15brand} + \delta + D_{time} + \varepsilon$$

กำหนดให้

	SP	คือ	ราคาขายรถยนต์ใช้แล้ว
	NP	คือ	ราคารถยนต์ใหม่
	Age	คือ	อายุรถยนต์
	Kil	คือ	ความสัมพันธ์ระหว่างอายุและระยะทางที่ใช้ไป
	D_{1brand}	คือ	ยี่ห้อรถยนต์
	D_{time}	คือ	เวลา
	α	คือ	ระยะเวลาที่แน่นอน
	β,γ,δ	คือ	ค่าสัมประสิทธิ์
	ε	คือ	ค่าความคลาดเคลื่อน

จากการศึกษาพบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างราคาขายและอายุของรถสะท้อนให้เห็นถึงสมมติฐานที่ว่ารถที่ใช้สูญเสียมูลค่าในอัตราร้อยละคงที่ในเดือนแต่ละช่วงอายุ เช่นเดียวกับความสัมพันธ์ระหว่างอายุและระยะทางที่ใช้ ไปตัวแปร Dummy สำหรับแบรนด์ มีการเปลี่ยนแปลงราคาตลอดเวลา

Johnny (2004) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อราคาขายรถยนต์ใช้แล้ว โดยจะศึกษา 8 ปัจจัยที่คาดว่าจะส่งผลต่อราคารถมือสอง โดยอ้างอิงปัจจัยจากเว็บไซต์ www.edmunds.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ที่ใช้ตรวจสอบราคารถยนต์มือสองในสหรัฐอเมริกา ปัจจัยที่คาดว่าจะส่งผล คือ (1) รถยนต์ที่ผลิตในประเทศสหรัฐอเมริกา (2) รถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศ (3) ผู้ขายรถใช้แล้วที่เป็นนักเรียน (4) อายุการใช้งาน (5) สีของรถ (6) ระยะทางที่รถใช้มาแล้ว (7) ส่วนลด หรือ ของแถมอื่นๆ (8) รถยนต์เอนกประสงค์ (SUV)

จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อราคาขายรถยนต์ใช้แล้ว ที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญมี 6 ใน 8 ปัจจัย (1) รถยนต์ที่ผลิตในประเทศสหรัฐอเมริกา (2) รถยนต์ที่ผลิตในต่างประเทศ โดยที่รถที่ผลิตในประเทศจะมีราคาสูงกว่าร้อยละ 1.03 (3) ผู้ขายรถใช้แล้วที่เป็นนักเรียนมีแนวโน้ม

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ที่จะตั้งราคาสูงกว่าผู้ขายประเภทอื่นอัตราร้อยละ 42 (4) อายุการใช้งาน สำหรับอายุการใช้งานที่เพิ่มขึ้นต่อปีส่งผลให้ราคาลดลงในอัตราร้อยละ 3.37 (5) สีของรถ ความแตกต่างของสีรถส่งผลราคาเคลื่อนไหวอยู่ในช่วงอัตราร้อยละ -22.06 ถึง +28.04 และ (6) ระยะทางที่รถใช้มาแล้ว ระยะทางที่เพิ่มขึ้นแต่ละไมล์ส่งผลให้ราคามีแนวโน้มลดลงในอัตราร้อยละ 2.56

วิธีการวิจัย

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์เป็นข้อมูลทุติยภูมิ จากการค้นคว้าและเก็บรวบรวมข้อมูลโดยผู้วิจัย ใช้ข้อมูล 55,570 ตัวอย่าง ระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 ถึง วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2556 ข้อมูลที่เก็บรวบรวม ได้แก่ (1) ยี่ห้อรถยนต์ (2) รุ่นของรถยนต์ (3) ประเภท (รถยนต์นั่ง รถกระบะ) (4) ราคาขายรถยนต์ใหม่ (5) อายุของรถยนต์ (6) จังหวัดที่รถยนต์จดทะเบียน (7) ราคาขายรถยนต์ใช้แล้ว

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อ 1 การศึกษานี้จะใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis) โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมจากอินเตอร์เน็ต วารสาร ข่าวสาร และสิ่งตีพิมพ์อื่นๆ มาศึกษาและวิเคราะห์เชิงพรรณนาถึงนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก และตลาดรถยนต์ใช้แล้ว

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อ 2 การศึกษานี้จะใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (quantitative analysis) การวิเคราะห์ผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อตลาดรถยนต์ใช้แล้วนั้น จะศึกษาโดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติราคาของรถยนต์ใช้แล้ว คือ Hedonic Price Model โดยใช้เทคนิคสมการถดถอยในการวิเคราะห์ สามารถสร้างฟังก์ชันของราคารถยนต์ใช้แล้ว ได้ดังนี้

$$\ln P = \beta_0 + \beta_1 \ln(\text{New car price}) + \beta_2 \text{Age} + \beta_3 D_{brandT} + \beta_4 D_{brandH} + \beta_5 D_{brandF} + \beta_6 D_{brandM} + \beta_7 D_{brandI} + \beta_8 D_{ProBKK} + \beta_9 D_{TYPE} + \beta_{10} D_{policy} + \varepsilon$$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

โดยที่ P คือ ราคารถยนต์ใช้แล้ว

New car price คือ ราคารถยนต์ใหม่

Age คือ อายุของรถยนต์

D_{brandT} คือ ยี่ห้อของรถยนต์ให้เป็น Dummy variable โดยยี่ห้อ Toyota ให้ $D_{brandT} = 1$ ยี่ห้ออื่นๆให้ $D_{brandT} = 0$

D_{brandH} คือ ยี่ห้อของรถยนต์ให้เป็น Dummy variable โดยยี่ห้อ Honda ให้ $D_{brandH} = 1$ ยี่ห้ออื่นๆให้ $D_{brandH} = 0$

D_{brandF} คือ ยี่ห้อของรถยนต์ให้เป็น Dummy variable โดยยี่ห้อ Ford ให้ $D_{brandF} = 1$ ยี่ห้ออื่นๆให้ $D_{brandF} = 0$

D_{brandM} คือ ยี่ห้อของรถยนต์ให้เป็น Dummy variable โดยยี่ห้อ Mazda ให้ $D_{brandM} = 1$ ยี่ห้ออื่นๆให้ $D_{brandM} = 0$

D_{brandI} คือ ยี่ห้อของรถยนต์ให้เป็น Dummy variable โดยยี่ห้อ Isuzu ให้ $D_{brandI} = 1$ ยี่ห้ออื่นๆให้ $D_{brandI} = 0$

D_{ProBKK} คือ จังหวัดที่จดทะเบียนรถยนต์ให้เป็น Dummy variable โดยรถยนต์ที่จดทะเบียนจังหวัดกรุงเทพมหานคร ให้ $D_{ProBKK} = 1$ จังหวัดอื่นๆ ให้ $D_{ProBKK} = 0$

D_{TYPE} คือ ประเภทของรถยนต์ให้เป็น Dummy variable โดยรถยนต์นั่งส่วน บุคคลให้ $D_{TYPE} = 1$ รถยนต์ประเภทอื่นให้ $D_{TYPE} = 0$

D_{policy} คือ นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกให้เป็น Dummy variable โดย ช่วงระยะเวลาที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกให้ $D_{policy} = 1$ ช่วงเวลาที่ไม่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกให้ $D_{policy} = 0$

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สมมติฐานของตัวแปรในการศึกษา

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อราคารถยนต์ใช้แล้ว มีสมมติฐานดังนี้

1. $\beta_1 > 0$

New car price หรือ ราคารถยนต์ใหม่ มีสมมติฐานว่าเมื่อราคารถยนต์ใหม่เพิ่มสูงขึ้นจะส่งผลให้ราคารถยนต์ใช้แล้วเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากราคารถยนต์ใหม่และราคารถยนต์ใช้แล้วมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ราคารถยนต์ใช้แล้ว มาจากราคารถยนต์ใหม่ที่สูญเสียมูลค่าจากการใช้ไป

2. $\beta_2 < 0$

Age หรือ อายุของรถ มีสมมติฐานว่าอายุของรถมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามราคารถยนต์ใช้แล้ว ยิ่งรถมีอายุมากขึ้น ราคารถยนต์ก็จะยิ่งลดลง เนื่องจากรถจะมีประสิทธิภาพลดลง เสื่อมโทรมมากยิ่งขึ้นและเมื่อซื้อมาแล้วจะมีค่าซ่อมบำรุง ดูแลสูง

3. $\beta_3 + \beta_4 > 0$

ยี่ห้อ Toyota และ Honda มีสมมติฐานว่าทั้ง 2 ยี่ห้อ เป็นยี่ห้อที่ได้รับความนิยมมียอดขายสูงเป็นอับดับหนึ่งและสองภายในประเทศไทย มีความสะดวกในการดูแลบำรุงรักษา และค่าบำรุงรักษาไม่สูงจนเกินไป ส่งผลให้ราคาขายรถใช้แล้วจะขายได้ในราคาสูงกว่ายี่ห้ออื่นเมื่อเปรียบเทียบ

4. $\beta_5 + \beta_6 < 0$

ยี่ห้อ Ford และ Mazda มีสมมติฐานว่าทั้ง 2 ยี่ห้อเป็นยี่ห้อที่ได้รับความนิยมในระดับหนึ่งและเติบโตมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมา แต่การดูแลบำรุงรักษายังไม่ทั่วถึงศูนย์บริการยังมีไม่มากพอและค่าบำรุงรักษาสูงเมื่อเปรียบเทียบกับ Toyota และ Honda ส่งผลให้ไม่ได้รับความนิยมมากนักราคารถยนต์มือสองจึงขายได้ในราคาต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

5. $\beta_7 > 0$

ยี่ห้อ Isuzu มีสมมติฐานว่า ยี่ห้อ Isuzu เป็นผู้นำด้านรถกระบะที่ได้รับความนิยมสูงในประเทศไทย คาดว่าปัจจัยนี้จะทำให้ราคารถยนต์มือสองสูงกว่ารถกระบะยี่ห้ออื่นโดยเปรียบเทียบ

6. $\beta_8 > 0$

ProBKK หรือ รถที่จดทะเบียนในจังหวัดกรุงเทพมหานคร มีสมมติฐานว่า รถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดกรุงเทพมหานคร ราคาขายรถยนต์มือสองจะสูงกว่ารถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นๆ เนื่องจาก รถยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานครนั้นจะใช้งานไม่หนัก และเสื่อมสภาพน้อยกว่ารถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นๆ เช่น รถยนต์ที่จดทะเบียนและใช้งานอยู่ในจังหวัดที่ติดทะเล ตัวรถจะมีผุพัง เนื่องจากถูกน้ำและลมทะเลกัดเซาะ รถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดที่มีภูเขาหรือป่า อาจมีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์หรือช่วงล่างรถยนต์ เพราะรถถูกใช้ประโยชน์เพื่อการลุยป่าหรือขับบนภูเขา

7. $\beta_9 > 0$

Type หรือ ประเภทของรถ มีสมมติฐานว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะราคาตกลงน้อยกว่ารถกระบะ เนื่องจากรถกระบะผ่านการใช้งานมาค่อนข้างหนักจากการขนส่งสินค้า หรือใช้เพื่อธุรกิจส่งผลให้รถกระบะเสื่อมราคาสูงกว่ารถยนต์นั่ง

8. $\beta_{10} < 0$

Policy หรือ นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก มีสมมติฐานว่า ในช่วงที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกจะส่งผลให้ความต้องการรถยนต์ใช้แล้วลดลง และจะส่งผลให้ราคาขายรถยนต์มือสองในช่วงที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกลดลง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 3

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ ตลาดรถยนต์และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

ในบทนี้จะแบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ส่วน ส่วนแรกอธิบายเกี่ยวกับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ ส่วนที่ 2 อธิบาย สภาพทั่วไปตลาดรถยนต์ ตลาดของรถยนต์แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ตลาดรถยนต์ใหม่ และตลาดรถยนต์ใช้แล้ว ส่วนที่ 3 เป็นข้อมูลนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก รายละเอียด เงื่อนไข และวิธีการขอใช้สิทธิ์ และส่วนสุดท้าย เป็นข้อมูลผลของการดำเนินนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ตั้งแต่เริ่มโครงการจนถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2557

อุตสาหกรรมรถยนต์ที่ดำเนินการอยู่ในประเทศไทย มีผู้ประกอบรถยนต์รายใหญ่ของโลกที่แบ่งเป็นค่ายรถยนต์ใหญ่เพียงไม่กี่กลุ่ม เช่น GM Group, Ford Group, Toyota Group และ Daimler Chrysler Group เป็นต้น และบริษัทรถยนต์ยี่ห้อ (brand) อื่นๆ เช่น Honda, Volvo และ BMW เป็นต้น มาสร้างฐานการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออก กล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นตลาดผู้ขายน้อยราย คือ พฤติกรรมการขายการตลาดจะเป็นแบบ oligopoly ใช้ทฤษฎีเกมเป็นหลักในการดำเนินกลยุทธ์ เพื่อแข่งขันกับบริษัทคู่แข่ง อย่างไรก็ตามในด้านการผลิต ผู้ผลิตรถยนต์แต่ละค่าย มีการสนับสนุนซึ่งกันและกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งในระบบการผลิต ส่งเสริมจุดเด่น และแก้ไขจุดด้อยร่วมกันอยู่ตลอดเวลา ในบางครั้งก็ร่วมกันผลิต บางครั้งก็ร่วมกันลงทุนเฉพาะในบางขั้นตอน เช่น ร่วมกันออกแบบตัวถัง โดยว่าจ้างให้โรงงานผู้มีศักยภาพเป็นผู้ผลิต แล้วนำมาติดยี่ห้อของโรงงาน หรือ ร่วมกันออกแบบและผลิตเครื่องยนต์ เพื่อนำมาใช้ในการประกอบเป็นรถยนต์ รถบรรทุก เป็นต้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเข้มแข็ง เมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมอื่นๆ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550)

โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์

การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย (2545) ได้แบ่งโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ ประกอบด้วยผู้ประกอบการ 2 ประเภทใหญ่ คือ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1. กลุ่มกิจกรรมหลัก (core activities) ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ที่สามารถจำแนกตามโครงสร้างการผลิตและลำดับขั้น ประกอบด้วย ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (first tier,tier I) คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทอุปกรณ์และจัดส่งให้แก่โรงงานประกอบยานยนต์โดยตรงซึ่งต้องมีความสามารถทางเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (second tier, tier II) คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย (Individual part) เพื่อจัดส่งให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 ซึ่งอาจได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในลำดับที่ 1สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 (third tier, tier III) คือ ผู้จัดหาและผู้ผลิตวัตถุดิบเพื่อจัดส่งให้แก่ผู้จัดหาวัตถุดิบในลำดับที่ 1 และ 2

2. กลุ่มกิจกรรมสนับสนุน (Support activities) ประกอบด้วย กลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ และกลุ่มนโยบายและสนับสนุน

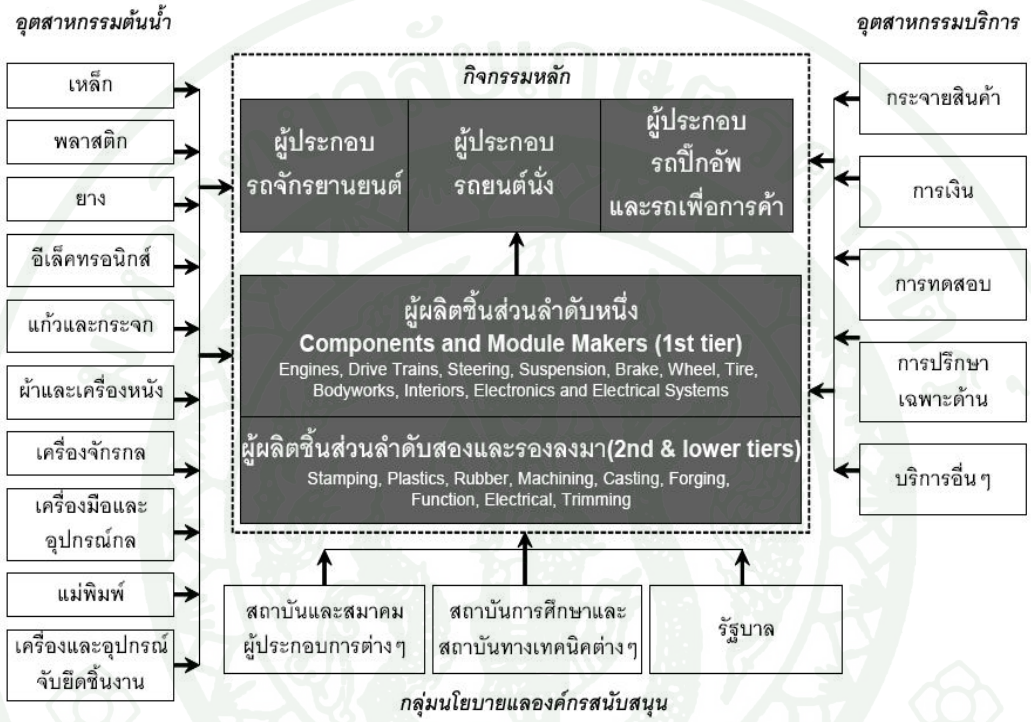
1) กลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ (upstream industrial) เป็นกลุ่มผู้ผลิตวัตถุดิบ เช่น เหล็ก กระจก หนัง พลาสติก เป็นต้น โดยมีการผลิตตามความต้องการของผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งในด้านปริมาณ มาตรฐานและคุณภาพ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มของผู้ผลิตเครื่องจักรกล(machine) แม่พิมพ์ (mould) อุปกรณ์ยึดจับชิ้นงาน (jig and fixture) และเครื่องมือ (tooling) ต่าง ๆ

2) กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ (Service industrial) เช่น ผู้ให้บริการกระจายสินค้า บริการด้านการเงิน การตรวจสอบและทดสอบบริการด้านการประกันภัย เป็นต้น

3) กลุ่มนโยบายและสนับสนุน ประกอบด้วย3 กลุ่มย่อย ได้แก่ (1) กลุ่มภาครัฐ ทำหน้าที่ในการวางแผนและกำหนดนโยบายระดับชาติ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นต้น (2) กลุ่มสถาบันยานยนต์และสมาคม ผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และระหว่างเอกชนด้วยกันเอง เช่น สถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เป็นต้น (3) กลุ่มสถาบันการศึกษา สถาบันเทคนิคและ สถาบันวิจัยต่าง ๆ เช่น สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ สถาบัน และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ เป็นต้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

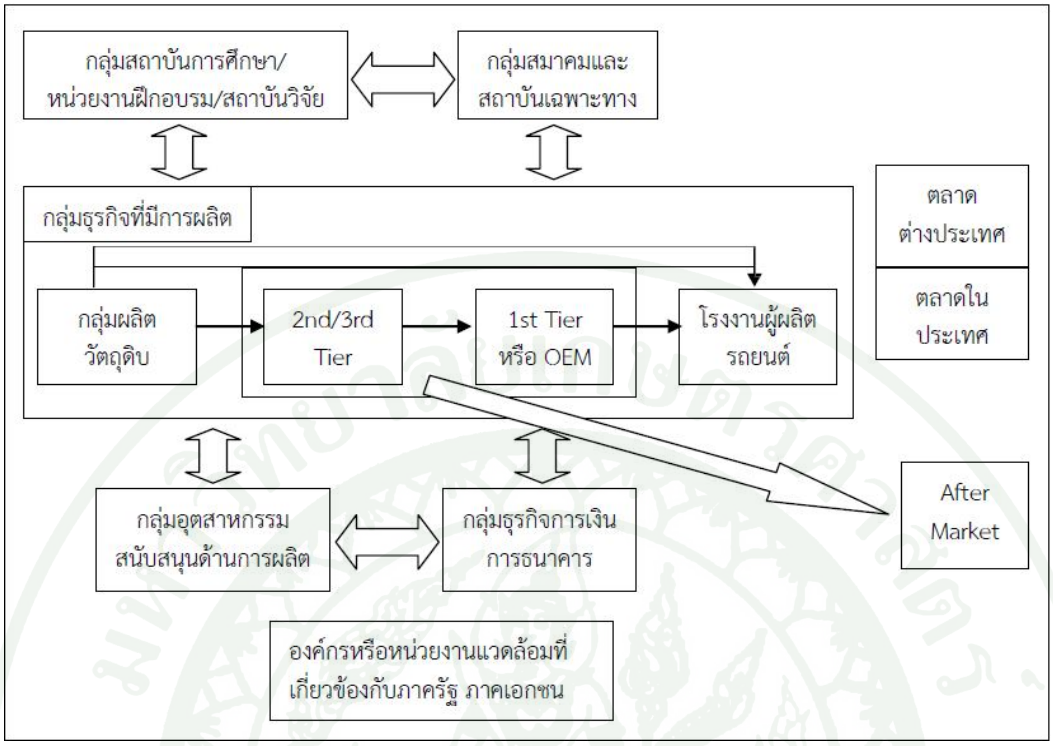
ภาพที่ 9 แสดงความสัมพันธ์ของผู้ประกอบการ 2 ประเภทข้างต้น นอกจากกลุ่มผู้ประกอบการหลัก 2 กลุ่มแล้วยังมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ดังภาพที่5 ที่ทำหน้าที่เป็นกลไกเพื่อสนับสนุนให้อุตสาหกรรมนี้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกลุ่มกิจกรรมสนับสนุนเหล่านี้จะมีการสื่อสารแบบสองทางกับกลุ่มผู้ประกอบการการผลิตต่างๆในโซ่อุปทาน



ภาพที่ 9 เครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์

ที่มา: พัชราภรณ์ เนียมมณี, วลัยลักษณ์ อัตรธีรวงศ์ (2556 อ้างถึง สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, 2545)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ 10 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ตามลักษณะของการแบ่งกลุ่มธุรกิจ
ที่มา: พัชราภรณ์ เนียมมณี, วลัยลักษณ์ อัตรธีรวงศ์ (2556 อ้างถึง สถาบันยานยนต์, 2545)

ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 (First tier suppliers หรือ direct suppliers) ประกอบด้วย ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตชิ้นส่วนส่งให้ผู้ประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacturer, OEM) โดยตรง ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 และ 3 (second and third tier suppliers หรือ indirect suppliers) หรือกลุ่มผู้จัดหาวัตถุดิบ (raw material suppliers) เป็นผู้ทำหน้าที่ผลิตชิ้นส่วนส่งให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วน ลำดับที่ 1 และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อยที่รับจ้างผลิตชิ้นส่วนให้กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 อย่างไรก็ตามผู้ผลิตชิ้นส่วนแต่ละรายมีการผลิตชิ้นส่วนหลายประเภท ผู้ผลิตรายหนึ่งอาจเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่1 สำหรับชิ้นส่วนประเภทหนึ่งแต่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 หรือ 3 สำหรับชิ้นส่วนประเภทอื่น ดังนั้น ผู้ผลิตบางรายอาจเป็นทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 และ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 และ 3 ในเวลาเดียวกันนอกจากนี้ยังรวมถึงผู้ผลิตวัตถุดิบหรือจัดหาวัตถุดิบเพื่อขายวัตถุดิบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 และ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 และ 3 จนถึงผู้ประกอบรถยนต์ (สถาบันยานยนต์, 2545)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ผลิตชิ้นส่วนตามกลุ่มการใช้งานของชิ้นส่วนได้ 8 กลุ่ม คือ (สถาบันยานยนต์, 2545)

1. กลุ่มชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (engine)

2. กลุ่มชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้า (electric part)

3. กลุ่มชิ้นส่วนระบบถ่ายทอดกำลังและขับเคลื่อน (transmission)

4. กลุ่มชิ้นส่วนระบบกันสะเทือนและเบรก (break and suspension)

5. กลุ่มชิ้นส่วนตัวถัง (body)

6. กลุ่มตกแต่งภายใน (interior)

7. กลุ่มแม่พิมพ์ (mold and die)

8. กลุ่มอื่น ๆ รวมถึงผลิตภัณฑ์ที่ไม่สามารถจัดเข้ากลุ่มใน 7 กลุ่มแรกได้ เช่น ชิ้นส่วนพลาสติก น๊อต ชิ้นส่วนยาง แผ่นเหล็ก เป็นต้น

ตัวอย่างเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 และ 2 ในกลุ่มของผู้ผลิตชิ้นส่วนระบบกันสะเทือนและเบรก (break and suspension system) จะมีชิ้นส่วนที่ต้องผลิตคือ ขาเบรก (brake pedal assembly) ขาคลัตซ์ (clutch pedal assembly) ขาคันเร่ง (acceleration pedal assembly) ปีกนกรถยนต์ขับเคลื่อน 2 ล้อ (2WD lower arm assembly) ปีกนกรถยนต์ขับเคลื่อน 4ล้อ (4WD lower armassembly) เป็นต้น

นอกจากอุตสาหกรรมที่มีการผลิตโดยตรงแล้วยังมีกลุ่มธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการผลิต ในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ และกลุ่มธุรกิจสนับสนุนอื่นๆ สามารถแบ่งได้เป็น7 กลุ่ม ดังนี้ (สถาบันยานยนต์, 2545)

1. กลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบย่อย ประกอบด้วย 8 อุตสาหกรรม คือ 1) อุตสาหกรรมเครื่องหนัง 2) อุตสาหกรรมพลาสติก 3) อุตสาหกรรมยาง

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4) อุตสาหกรรมเหล็ก 5) อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ 6) อุตสาหกรรมกระจก 7) อุตสาหกรรมสีและชุบผิว และ 8) อุตสาหกรรมปิโตรเคมี

2. กลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิต (equipment supplier) ทำหน้าที่สนับสนุนการผลิตในสิ่งที่กลุ่มธุรกิจที่มีการผลิตต้องการให้ผลิตหรือจัดหาในสิ่งที่กลุ่มธุรกิจที่มีการผลิตไม่สามารถทำได้หรือไม่มีความชำนาญเหมือนกลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิตประกอบด้วย 10 ประเภทคือ 1) Mould & die 2) Jig & fixture 3) Forging 4) Casting 5) tooling 6) Cutting 7) Surface treatment 8) precision 9)Electronic connector และ 10) Engineering plastic

3. กลุ่มบริษัทผู้จัดจำหน่ายรถยนต์และอะไหล่

4. กลุ่มธุรกิจบริการหลังการขาย ได้แก่ กลุ่มผู้จัดจำหน่าย ศูนย์บริการซ่อมรถยนต์ กลุ่มธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น ธุรกิจเช่าซื้อ (leasing) ขายรถมือสอง บริการขนส่งสินค้า ทางเรือและทางอากาศ (air transport and shipping) เป็นต้น

5. กลุ่มธุรกิจการเงินการธนาคาร กลุ่มธุรกิจการเงินการธนาคารทำหน้าที่สนับสนุนกลุ่มธุรกิจที่มีการผลิตและอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิตในด้านการเงิน

6. กลุ่มสถาบันการศึกษา มหาวิทยาลัย หน่วยงานให้บริการฝึกอบรม และสถาบันวิจัย กลุ่มสถาบันการศึกษาหน่วยงานฝึกอบรมพัฒนาบุคลากร ทำหน้าที่พัฒนาและผลิตทรัพยากรมนุษย์เข้าสู่ทุกกลุ่มอุตสาหกรรม

7. กลุ่มสมาคมและสถาบันเฉพาะทางทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมองค์ความรู้ด้านการผลิต ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญเพื่อการปรึกษาและฝึกอบรมโดยมีภาครัฐมีบทบาทในการวางนโยบายในการพัฒนา ออกกฎหมาย และกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ เช่น สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สถาบันไทย-เยอรมัน สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ สถาบันเหล็กและเหล็กกล้า สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (พัชราภรณ์ เนียมมณี, วลัยลักษณ์ อัตรธีรวงศ์, 2556: 4-8)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตลาดรถยนต์ใหม่

ผู้เกี่ยวข้องในตลาด ประกอบด้วย 1.บริษัทรถยนต์ 2.โรงงานผลิตรถยนต์ 3.ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ (dealer) 4.สถาบันการเงิน ผู้เกี่ยวข้องนี้เป็นผู้ผลิตรถยนต์จนถึงการส่งมอบรถยนต์ให้แก่ผู้บริโภค ซึ่งเมื่อผู้บริโภคหรือลูกค้าได้รับมอบรถยนต์แล้ว ก็อาจมีผู้เกี่ยวข้องเพิ่ม คือ 5.บริษัทประกันภัยรถยนต์ 6.อู่ซ่อมรถยนต์ ในที่นี้จะกล่าวถึงเมื่อลูกค้าได้รับมอบรถยนต์เท่านั้น

1. บริษัทรถยนต์

บริษัทรถยนต์มีหน้าที่ในการออกแบบรถยนต์รุ่นใหม่ๆ วางแผนการตลาดรถยนต์ และพยากรณ์ยอดขายรถยนต์ การพยากรณ์ยอดขายรถยนต์จะได้รับความร่วมมือจากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ เนื่องจากเป็นผู้จำหน่ายโดยตรง เข้าถึงผู้บริโภค ทราบความต้องการของตลาดมากที่สุด ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความแม่นยำในการพยากรณ์มากที่สุด และจะทำการสั่งโรงงานผลิตรถยนต์ต่อไป นอกจากนี้บริษัทรถยนต์ยังมีหน้าที่ในการควบคุมดูแล และคัดเลือก ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ ตัวแทนจำหน่ายมีความสำคัญต่อภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัทรถยนต์และแบรนด์รถยนต์ท่ามกลางการแข่งขันของตลาดรถยนต์ในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทรถยนต์จำเป็นต้องมีการคัดเลือกตัวแทนจำหน่ายที่เหมาะสม ซึ่งผู้ประกอบการที่ต้องการจะดำเนินธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จะต้องเข้ารับการคัดเลือก หลักการในการคัดเลือก ได้แก่ 1) ที่ตั้งที่เหมาะสมซึ่งไม่ทับซ้อนกับที่ตั้งของตัวแทนจำหน่ายรายเดิมที่ขายรถยนต์ยี่ห้อเดียวกันอยู่แล้ว 2) ความพร้อมด้านเงินทุนในการลงทุนเริ่มแรก และในการดำเนินกิจการ และ3)ที่สำคัญที่สุด คือ ประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับรถยนต์ของคณะทำงาน เพื่อจะได้สามารถสร้างประสบการณ์ที่ดีแก่ลูกค้าทั้งก่อนและหลังการซื้อรถยนต์ ทำให้เมื่อจะมีแผนการขยายจำนวนตัวแทนจำหน่าย บริษัทผลิตรถยนต์มักจะให้สิทธิและพิจารณาตัวแทนจำหน่ายรายเดิมก่อน

2. โรงงานผลิตรถยนต์

โรงงานผลิตรถยนต์มีหน้าที่ผลิตรถยนต์ตามคำสั่งของบริษัทรถยนต์ เมื่อผลิตรถยนต์เสร็จก็จะส่งมอบให้แก่บริษัทรถยนต์ และบริษัทรถยนต์ก็จะทำการกระจายรถยนต์สู่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ต่อไป ปัจจุบันในประเทศไทยมีบริษัทผลิตรถยนต์ จำนวน 26 บริษัท (สมาคม

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, 2556) กระบวนการการผลิตรถยนต์ดังอธิบายในโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์

3. ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ (dealer)

ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์ มีหน้าที่ในการทำการตลาดในพื้นที่ตัวแทนตั้งอยู่ ปัจจุบันนั้นมีอยู่ 3 กลุ่ม ได้แก่1) ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่ที่ประกอบในประเทศ 2) ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว และ 3) ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์นำเข้า ในที่นี้จะกล่าวถึงกลุ่มที่1และ2 เท่านั้น ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่นั้นจะต้องได้รับอนุญาตจากบริษัทรถยนต์ หน้าที่ของตัวแทนจำหน่ายนอกจากจะทำการตลาดแล้ว ลูกค้าผู้เข้าใช้บริการตัวแทนจำหน่ายรถยนต์มีอยู่ 2 ประเภทหลักๆ คือ ผู้ที่เข้ามาซื้อรถยนต์ และผู้ที่เข้ามาใช้บริการซ่อมบำรุง ทำให้ลักษณะการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใหม่นั้นแบ่งเป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ1) ด้านการขาย ที่จะทำให้ลูกค้าได้รู้จักกับสินค้าหรือรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ และ 2)งานบริการหลังการขาย ที่จะเป็นส่วนที่ก่อให้เกิดรายได้ต่อเนื่องในระยะยาวให้กับธุรกิจ ยังมีหน้าที่ในการสำรวจ สังเกต ความต้องการของลูกค้า ดูแลลูกค้าในพื้นที่และพยากรณ์ยอดขายเพื่อที่จะส่งการพยากรณ์ให้แก่บริษัทรถยนต์ และสั่งรถยนต์เข้ามาในสต๊อกของตนเอง

4. สถาบันการเงิน

ในที่นี้จะกล่าวถึงสถาบันการเงินในหน้าที่ในการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าในการเช่าซื้อรถยนต์ เมื่อลูกค้าไปซื้อรถที่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ และต้องการสินเชื่อ ทางตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จะติดต่อมายังสถาบันการเงิน จากนั้นสถาบันการเงินจะเข้ามาพบลูกค้า เพื่อเซ็นสัญญาในการเช่าซื้อ และสถาบันการเงินจะทำการพิจารณาสินเชื่อ โดยใช้หลัก 5’c หลัก5’c จะประกอบด้วย

1) ลักษณะของลูกค้า (character) ลักษณะของลูกค้าเป็นปัจจัยสำคัญที่ควรคำนึงถึง กล่าวคือ พิจารณาว่าลูกค้าเป็นคนอย่างไร เช่น เป็นคนซื่อสัตย์สุจริตหรือไม่ มีความรับผิดชอบต่อภาระหนี้หรือไม่ ประวัติทางการเงินดีหรือไม่ กรณีที่เป็นลูกค้าเก่ากับทางสถาบันการเงินนั้นๆ สามารถพิจารณาหลักแหล่งการติดตามภาระหนี้ของลูกค้าได้หรือไม่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2) ความสามารถในการชำระหนี้ (capacity)ถือเป็นหัวใจสำคัญในการพิจารณาสินเชื่อ ว่าลูกค้ามีความสามารถในการชำระหนี้หรือไม่ สถาบันการเงินจะทำการตรวจสอบแหล่งรายได้ ของลูกค้าว่ารายได้เพียงพอต่อการชำระหนี้หรือไม่ แหล่งรายได้มั่นคง น่าเชื่อถือเพียงใด กรณีเป็น เจ้าของกิจการพิจารณาจาก ความมั่นคงของกิจการ ระยะเวลาในการดำเนินกิจการ งบการเงิน ย้อนหลัง เป็นต้น

3) เงินทุน (capital) ในกรณีการเช่าซื้อรถยนต์นั้นเงินทุน หมายถึง เงินดาวน์รถยนต์ สถาบันการเงินจะพิจารณาว่าลูกค้าได้ลงทุนในสินทรัพย์นี้เท่าใดในการเช่าซื้อ ยิ่งลูกค้ามีการลงทุน มาก หรือใช้เงินดาวน์สูงในการเช่าซื้อ ลูกค้าจะมีความหวงแหนและรักในสินทรัพย์มากขึ้นเท่านั้น โดยจะไม่ปล่อยให้เป็นหนี้เสียกับสถาบันการเงิน

4) หลักประกัน (collaterals) หลักประกันในการเช่าซื้อรถยนต์ อาจหมายถึงรถยนต์คัน ที่เช่าซื้อ เนื่องจากหากลูกค้ามาสามารถชำระหนี้ได้ เจ้าหนี้สามารถยึดรถยนต์คันดังกล่าวมาทำการ ขายทอดตลาดเพื่อมาชำระหนี้ได้ สถาบันการเงินจะพิจารณาไม่ให้วงเงินกู้เกินกว่ามูลค่าของ หลักประกัน

5) เงื่อนไข (condition) เงื่อนไขการเช่าซื้อ ถือเป็นรายได้ของสถาบันการเงินนั้นๆ การ พิจารณาจะพิจารณาจากสัดส่วนในการลงทุนของลูกค้า(เงินดาวน์)และการกู้เงินจากสถาบันการเงิน อัตราดอกเบี้ย และระยะเวลาในการเช่าซื้อ ยิ่งระยะเวลาในการเช่าซื้อยิ่งนานจะถือว่ามีความเสี่ยงสูง อัตราดอกเบี้ยจะสูงตามไปด้วย

หลังจากสถาบันการเงินอนุมัติสินเชื่อให้แก่ลูกค้า สถาบันการเงินจะจ่ายเงินให้แก่ตัวแทน จำหน่ายรถยนต์ และหลังจากนั้นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จึงส่งมอบรถยนต์ให้แก่ลูกค้า นอกจากการ ให้สินเชื่อแก่ลูกค้าแล้ว บางครั้งสถาบันการเงินอาจให้สินเชื่อแก่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในการสั่ง รถยนต์มาจำหน่าย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

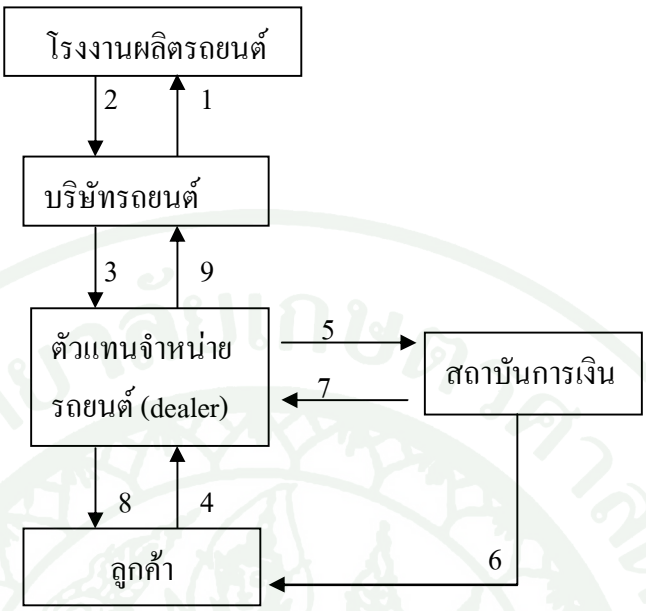


ภาพที่ 11 ตลาดรถยนต์ใหม่ กรณีลูกค้าซื้อรถยนต์ด้วยเงินสด
ที่มา: จากการศึกษา

จากภาพที่ 11 แสดงให้เห็นถึงกระบวนการการตลาดรถยนต์ใหม่ ก่อนที่รถยนต์จะส่งมอบให้แก่ลูกค้า ขั้นตอนแรก บริษัทรถยนต์จะทำการออกแบบรถยนต์และสั่งผลิตรถยนต์ไปยังโรงงานผลิตรถยนต์ (1) หลังจากนั้นโรงงานจะส่งมอบรถยนต์แก่บริษัทรถยนต์ (2) และบริษัทรถยนต์จะกระจายรถยนต์สู่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ (3) เมื่อลูกค้าเข้ามาติดต่อซื้อรถยนต์ (4) และได้รับมอบรถยนต์แล้ว (5) ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ก็จะสั่งซื้อรถยนต์เพิ่มกับบริษัทรถยนต์ (6) เพื่อมาจำหน่ายและเก็บในสต็อกต่อไป

ภาพที่ 12 แสดงให้เห็นถึงกระบวนการตลาดรถยนต์ใหม่ ก่อนที่รถยนต์จะส่งมอบให้แก่ลูกค้า กรณีลูกค้าเช่าซื้อรถยนต์ผ่านสถาบันการเงิน ขั้นตอนแรก บริษัทรถยนต์จะสั่งผลิตรถยนต์ไปยังโรงงานผลิตรถยนต์ (1) หลังจากนั้นโรงงานจะส่งมอบรถยนต์แก่บริษัทรถยนต์ (2) และบริษัทรถยนต์จะกระจายรถยนต์สู่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ (3) เมื่อลูกค้าเข้ามาติดต่อซื้อรถยนต์ (4) และแจ้งว่าต้องการขอสินเชื่อ ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จะติดต่อไปยังสถาบันการเงิน (5) จากนั้นสถาบันการเงินจะเข้ามาพบลูกค้าและให้เซ็นสัญญาเช่าซื้อ (6) หลังจากสถาบันการเงินอนุมัติสินเชื่อให้แก่ลูกค้า สถาบันการเงินจะจ่ายเงินให้แก่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ (7) และตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จึงส่งมอบรถยนต์ให้แก่ลูกค้า (8) จากนั้นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ก็จะสั่งซื้อรถยนต์กับบริษัทรถยนต์ (9) เพื่อมาจำหน่ายและเก็บในสต็อกต่อไป

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ 12 ตลาดรถยนต์ใหม่ กรณีลูกค้าเช่าซื้อรถยนต์ผ่านสถาบันการเงิน
ที่มา: จากการศึกษา

ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว

ตลาดรถยนต์ใช้แล้วประกอบไปด้วยผู้เกี่ยวข้องในตลาด คือ 1. ผู้ขายรถยนต์ 2. ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว (เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว) 3.สถาบันการเงิน ผู้เกี่ยวข้องในตลาดรถยนต์ใช้แล้วมีน้อยกว่าตลาดรถยนต์ใหม่เนื่องจากไม่มีการผลิตรถยนต์ ในส่วนการบริการหลังการขาย ประกันภัย และอู่ซ่อมรถยนต์ จะเหมือนกับตลาดรถยนต์ใหม่ แต่ในที่นี้จะไม่กล่าวถึง

1. ผู้ขายรถยนต์

ผู้ขายรถยนต์ คือ บุคคลทั่วไปที่ใช้รถยนต์และต้องการขายรถยนต์ต่อให้แก่ผู้อื่น สามารถทำได้ 2 วิธีด้วยกัน คือ 1) ซื้อขายกันเอง หรือ การหาผู้ซื้อรถยนต์ด้วยตนเอง อาจติดประกาศขายแล้วมีผู้ต้องการซื้อมาติดต่อ ตกลงทำการซื้อขายกัน อาจซื้อขายกันด้วยเงินสด หรือเช่าซื้อโดยการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงิน ข้อดีของผู้ขาย คือ สามารถขายรถยนต์ได้ในราคาสูงกว่าเนื่องจากไม่ผ่านคนกลางข้อเสียของผู้ขาย คือ อาจใช้เวลานานในการขาย ข้อดีของผู้ซื้อ คือ มีโอกาสได้รถยนต์ที่คุณภาพดี รถยนต์ไม่เสื่อมโทรมนัก ในกรณีที่ผู้ใช้รถคันเดิมเป็นบุคคลทั่วไป ไม่ได้ใช้รถในการทำ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ธุรกิจ หากเป็นคนที่รู้จักมักคุ้นกันและเห็นการใช้งานของรถยนต์คันดังกล่าว 2) ผู้ขายรถยนต์นำรถยนต์ไปขายที่เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว ซึ่งเป็นแหล่งรวบรวมรถยนต์ใช้แล้ว ข้อดีของผู้ขาย คือ ขายได้เร็วกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการขายเอง ข้อเสียของผู้ขาย คือ อาจถูกเต็นท์รถใช้แล้วกดราคารถยนต์ให้ราคาต่ำกว่าที่เป็นจริง

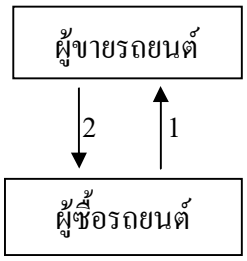
2. ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว (เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว)

เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว มีมากมายในปัจจุบันทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ส่วนมากจะตั้งอยู่ริมถนนใหญ่ รับซื้อ ขายรถยนต์ใช้แล้ว เต็นท์รถยนต์ใช้แล้วมีวิธีในการหารถยนต์ได้ 2 วิธีหลักๆ คือ 1)รับซื้อโดยตรงจากบุคคลทั่วไป ข้อดีคือ ได้รถยนต์ที่อยู่ในสภาพดี พร้อมใช้งาน 2) ประมูลรถยนต์ การประมูลรถยนต์นั้น จะประมูลรถยนต์จากสถาบันการเงินที่ทำการยึดรถยนต์จากลูกหนี้ที่ไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามกำหนด หรือ การประมูลซากรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ จากบริษัทประกันรถยนต์และนำมาซ่อมจนรถยนต์สามารถใช้การได้ตามปกติและนำออกขาย วิธีนี้จะเป็นวิธีที่ได้กำไรสูงกว่า แต่รถที่ได้จะไม่มีคุณภาพ วิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมเนื่องจากจะทำให้เต็นท์รถยนต์นี้เสื่อมเสียชื่อเสียงและอาจไม่ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าและสถาบันการเงินที่ให้สินเชื่อ ข้อดีของลูกค้าในการมาซื้อรถยนต์จากเต็นท์ คือ มีให้เลือกหลากหลาย ตรงตามความต้องการของลูกค้า

3. สถาบันการเงิน

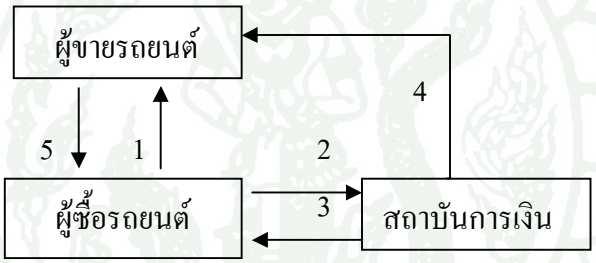
สถาบันการเงินสถาบันการเงินมีหน้าที่ในการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าในการเช่าซื้อรถยนต์ เมื่อลูกค้าไปซื้อรถที่เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว และต้องการสินเชื่อ ทางเต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว จะติดต่อมายังสถาบันการเงิน จากนั้นสถาบันการเงินจะเข้ามาพบลูกค้า เพื่อเซ็นสัญญาในการเช่าซื้อ และสถาบันการเงินจะทำการพิจารณาสินเชื่อ โดยใช้หลัก 5’c หลัก5’c ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ 13 ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี ซื้อขายรถยนต์กันเองด้วยเงินสด
ที่มา: จากการศึกษา

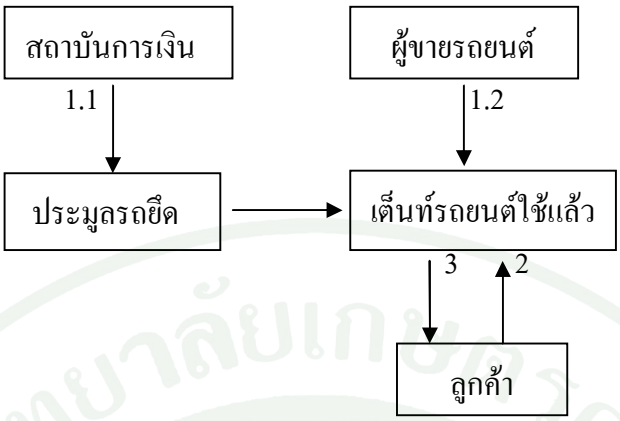
จากภาพที่ 13 แสดงถึงขั้นตอนการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วโดยไม่ผ่านเต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว ขั้นตอนคือผู้ซื้อจะติดต่อไปยังผู้ขายรถยนต์และทำการตกลงซื้อขายกัน เมื่อผู้ซื้อจ่ายเงินให้แก่ผู้ขายแล้ว (1) ผู้ขายก็จะส่งมอบรถยนต์ให้แก่ผู้ซื้อ(2)



ภาพที่ 14 ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี ซื้อขายกันเองผ่านสถาบันการเงิน
ที่มา: จากการศึกษา

จากภาพที่ 14 แสดงจะเห็นได้ว่าการซื้อขายกันเอง ผ่านสถาบันการเงิน หรือการขอสินเชื่อนั้นเริ่มจากผู้ซื้อติดต่อไปยังผู้ขาย และทำการตกลงราคาซื้อขายกัน เมื่อผู้ซื้อต้องการขอสินเชื่อจะทำการติดต่อมายังสถาบันการเงิน จากนั้นสถาบันจะเข้ามาพบและให้ผู้ซื้อเซ็นสัญญาเช่าซื้อ เมื่อสถาบันการเงินพิจารณาสินเชื่อและอนุมัติเรียบร้อยแล้วจะจ่ายเงินให้แก่ผู้ขายรถยนต์ ผู้ขายรถยนต์จึงส่งมอบรถยนต์ให้แก่ผู้ซื้อ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

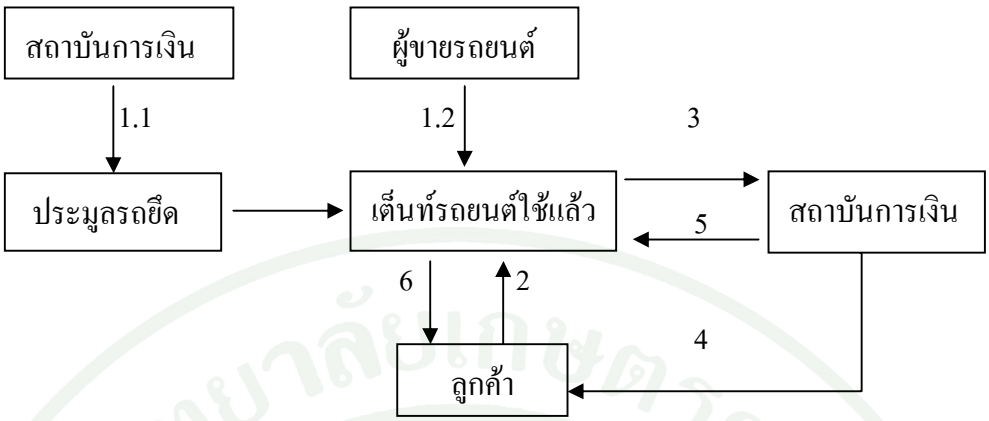


ภาพที่ 15 ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี ซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว ด้วยเงินสด
ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 15 แสดงถึงกระบวนการซื้อรถยนต์ใช้แล้วผ่านตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว (เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว) เริ่มจากแหล่งที่มาของรถยนต์ในเต็นท์รถมาได้จาก 2 แหล่ง คือ การประมูลรถยึดจากสถาบันการเงิน (1.1) และบุคคลทั่วไปที่นำรถยนต์มาขายที่เต็นท์ (1.2) เมื่อลูกค้าเข้ามาติดต่อซื้อรถยนต์ (2) และทำการชำระเงินเรียบร้อย ทางเต็นท์ก็จะส่งมอบรถยนต์ให้แก่ลูกค้า (3)

ภาพที่ 16 แสดงถึงกระบวนการเช่าซื้อรถยนต์ใช้แล้วผ่านเต็นท์รถยนต์ใช้แล้วจากแหล่งที่มาของรถยนต์ในเต็นท์รถมาได้จาก 2 แหล่ง คือ การประมูลรถยึดจากสถาบันการเงิน (1.1) และบุคคลทั่วไปที่นำรถยนต์มาขายที่เต็นท์ (1.2) เมื่อลูกค้าเข้ามาติดต่อซื้อรถยนต์และแจ้งว่าต้องการขอสินเชื่อ (2) เต็นท์รถยนต์ใช้แล้วจะติดต่อไปยังสถาบันการเงิน (3) จากนั้นสถาบันการเงินจะเข้ามาพบลูกค้าและให้เซ็นสัญญาเช่าซื้อ (4) หลังจากสถาบันการเงินอนุมัติสินเชื่อให้แก่ลูกค้า สถาบันการเงินจะจ่ายเงินให้แก่เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว (5) และเต็นท์รถยนต์ใช้แล้วจึงส่งมอบรถยนต์ให้แก่ลูกค้า (6)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ 16 ตลาดรถยนต์ใช้แล้ว กรณี เช่าซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว
ที่มา: จากการศึกษา

นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก เริ่มต้นจาก พรรคเพื่อไทย โดยนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร หัวหน้าพรรค ได้ทำการประกาศนโยบายหาเสียงในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกเป็นหนึ่งใน 16 นโยบายเร่งด่วน ที่พรรคเพื่อไทยประกาศ และวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 พรรคเพื่อไทยได้รับเลือกเป็นรัฐบาล และจัดตั้งคณะรัฐมนตรีคณะที่ 60 ของไทย จึงดำเนินการนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ตามที่ได้ประกาศไว้ โดยนโยบายฯผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2554 โดยมีเงื่อนไขดังนี้

1. เป็นรถยนต์ใหม่ที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 รับมอบรถยนต์ได้ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 โดยต้องยื่นคำขอคืนเงินกับกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

2. ผู้ใช้สิทธิ์ต้องไม่เคยเป็นเจ้าของรถใดมาก่อน

3. รถยนต์ใหม่ที่นำมาขอใช้สิทธิ์จะต้องเป็น รถยนต์นั่งขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ (pick up) / รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (double cab) ที่มีราคาขายปลีกไม่เกิน1,000,000 บาท/คัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)

5. ได้รับการสนับสนุนเงินเท่ากับค่าภาษีที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน

6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

8. การคืนเงินจะคืนให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (จ่ายคืนให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป) โดยโอนเงินเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์ สำหรับค่าธรรมเนียมในการโอนจะหักจากเงินที่ได้รับตามสิทธิ์ หากได้รับสิทธิ์ภายหลังทำผิดเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุไว้ในคำขอใช้สิทธิ์ ผู้ใช้สิทธิ์มีหน้าที่นำเงินที่ได้รับส่งคืนทางราชการภายใน 15 วัน

9. ยินดีปฏิบัติตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม

เอกสารที่ต้องใช้ในการยื่นขอสิทธิ์รถยนต์คันแรก ดังนี้

1. แบบคำขอใช้สิทธิ์ฯสำหรับรถยนต์ใหม่ตามนโยบายรัฐบาล

2. สำเนาบัตรประชาชน

3. สำเนาทะเบียนบ้าน

4. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ(กรณีเช่าซื้อ)

5. สำเนาคู่มือการจดทะเบียนรถ

6. หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์คันแรก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

7. สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์ (กรณีซื้อเงินสดใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายและสำเนาเอกสารรับมอบรถยนต์/กรณีเช่าซื้อใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินและสำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์)

8. สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์

ผู้ขอใช้สิทธิ์สามารถยื่นขอสิทธิ์ได้ 2 ช่องทาง

1. สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ตามทะเบียนบ้านหรือสถานที่จดทะเบียน โดยต้องยื่นพร้อมเอกสารที่ต้องใช้ ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555

2. ยื่นคำขอผ่านทาง www.excise.go.th แต่จะต้องส่งเอกสารต้นฉบับให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ที่ตนแจ้งความประสงค์ไว้ ในกรณีที่ผู้ขอใช้สิทธิ์ยื่นคำขอในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 จะต้องส่งเอกสารหลักฐานต้นฉบับให้สรรพสามิตพื้นที่ที่ระบุไว้ใบแบบคำขอภายในวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2556

หากผู้ซื้อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่กรอกไว้ในเอกสารคำขอใช้สิทธิ์ ผู้ซื้อจะต้องแจ้งเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในแบบฟอร์มคำขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูล ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

การตรวจสอบสิทธิ์

ผู้ซื้อสามารถตรวจสอบการได้รับสิทธิ์ทาง www.excise.go.th หรือ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอไว้ หรือทาง E-mail หรือ ข้อความผ่านโทรศัพท์มือถือ 3 เดือนนับจากวันที่ยื่นเอกสาร

กรณีต้องการยกเลิกการใช้สิทธิ์ สามารถทำได้ 2 กรณี คือ

1. ผู้ขอใช้สิทธิ์ประสงค์ขอยกเลิกสิทธิ์ก่อนได้รับเงินตามสิทธิ์นั้น ผู้ใช้สิทธิ์ต้องมาแจ้งขอยกเลิก ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ทียื่นคำขอไว้

2. กรณีได้รับเงินตามสิทธิ์แล้วแต่ประสงค์จะออกจากโครงการ ให้นำเงินมาส่งคืน ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอไว้ตามแบบที่กำหนด

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพื่อช่วยเหลือผู้ประทบภัยรถยนต์น้ำท่วมจากอุทกภัย พ.ศ. 2554 รัฐบาลจึงมี มาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม โดยมีข้อมูลดังนี้

รถยนต์ประสบภัยน้ำท่วมที่เสียหายไม่สามารถซ่อมแซมได้ และไม่ได้รับการคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยทุกกรณี ผู้ซื้อต้องลงทะเบียนเพื่อขอใช้สิทธิ์ในการซื้อรถยนต์ใหม่ ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม ก่อนซื้อรถยนต์ใหม่ ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ตามทะเบียนบ้าน หรือสถานที่ที่ประสบอุทกภัย ภายในวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2555 และต้องใช้สิทธิ์ซื้อรถยนต์ใหม่ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555

คุณสมบัติและเงื่อนไข

1. ผู้ขอใช้สิทธิ์ต้องเป็นบุคคลธรรมดา สัญญาชาติไทย

2. รถยนต์ประสบภัยน้ำท่วมที่นำมาเข้าร่วมโครงการต้องไม่ได้รับสิทธิ์การคุ้มครองจากบริษัทประกันทุกกรณี

3. รถยนต์ที่ประสบภัยน้ำท่วมที่สามารถเข้าร่วมโครงการให้เฉพาะ รถยนต์นั่ง/รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคน/รถยนต์กระบะ (pick up) / รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (double cab) โดยไม่จำกัดขนาดความจุกระบอกสูบ

4. ผู้ขอใช้สิทธิ์ต้องไม่ใช้หรือจะใช้สิทธิ์ลดหย่อยภาษีเงินได้ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมตามประมวลรัษฎากร

5. รถยนต์ใหม่ที่นำมาขอใช้สิทธิ์จะต้องเป็น รถยนต์นั่งขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ (pick up) / รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (double cab) ที่มีราคาขายปลีกไม่เกิน1,000,000 บาท/คัน

6. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)

7. ได้รับการสนับสนุนเงินเท่ากับค่าภาษีที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

8. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

9. ยินดีปฏิบัติตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม

เอกสารหลักฐานประกอบการใช้สิทธิ์

1. สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประชาชน สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ที่ประสบภัยน้ำท่วม และคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ฉบับจริง (ถ้าสูญหายไปกับน้ำท่วม ใช้สำเนาบันทึกแจ้งความจากสถานีตำรวจนครบาล หรือภูธร แล้วแต่กรณี)

2. รูปถ่ายรถยนต์ที่ถูกน้ำท่วม

3. เอกสารการลงทะเบียนขอใช้สิทธิ์การซื้อรถยนต์ใหม่

4. เอกสารการแจ้งหยุดใช้รถยนต์ตลอดไปเนื่องจากน้ำท่วม จากกรมขนส่งทางบก

5. หนังสือรับรองการขอรับช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย ครัวเรือนละ 5,000 บาท (ถ้ามี)

6. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (กรณีเช่าซื้อ)

7. หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนสำหรับรถยนต์ใหม่ ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม

8. สำเนาคู่มือจดทะเบียนรถยนต์ใหม่

9. สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์ (กรณีซื้อเงินสดใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายและสำเนาเอกสารรับมอบรถยนต์/กรณีเช่าซื้อใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินและสำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์)

10. สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ขอใช้สิทธิ์สามารถยื่นขอสิทธิ์ได้ 2 ช่องทาง

1. สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ตามทะเบียนบ้านหรือสถานที่จดทะเบียน โดยต้องยื่นพร้อมเอกสารที่ต้องใช้ ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555

2. ยื่นคำขอผ่านทาง www.excise.go.th แต่จะต้องส่งเอกสารต้นฉบับให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ที่ตนแจ้งความประสงค์ไว้ ในกรณีที่ผู้ขอใช้สิทธิ์ยื่นคำขอในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 จะต้องส่งเอกสารหลักฐานต้นฉบับให้สรรพสามิตพื้นที่ที่ระบุไว้ใบแบบคำขอภายในวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2556

หากผู้ซื้อได้รับสิทธิ์แล้ว แต่ภายหลังกระทำผิดเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุไว้ในคำขอใช้สิทธิ์สำหรับรถยนต์ใหม่ที่ประสบภัยน้ำท่วมตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม ผู้ซื้อมีหน้าที่ต้องนำเงินที่ได้รับไปส่งคืน ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ตนได้แจ้งความประสงค์ไว้ภายใน 15 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามประกาศกระทรวงการคลังเมื่อ วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2555 มีดังนี้

1. ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2555

2. การโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม ให้โอนได้ในกรณีดังต่อไปนี้

2.1 กรณีผู้ซื้อนำเงินที่ได้รับไปตามมาตรการดังกล่าวข้างต้นคืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วมแล้วแต่กรณี

2.2 กรณีผู้เช่าซื้อบอกเลิกสัญญาเช่าซื้อก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี และผู้ให้เช่าซื้อนำรถยนต์ออกขายโดยวิธีประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม แล้วแต่กรณี

2.3 กรณีผู้เช่าซื้อปฏิบัติผิดสัญญาเช่าซื้ออันเป็นเหตุให้รถยนต์ถูกยึดและนำออกขายโดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม แล้วแต่กรณี

2.4 กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติและผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อไม่ประสงค์จะใช้รถยนต์นั้นต่อไป

2.5 กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อสูญหายและบริษัทผู้รับประกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อไปแล้ว ต่อมาผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อได้รับรถยนต์กลับคืนมาและต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับบริษัทผู้รับประกันภัย

2.6 กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อถึงแก่กรรม

2.7 กรณีผู้ให้เช่าซื้อโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้เช่าซื้อ

2.8 กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อซึ่งได้รับโอนกรรมสิทธิ์แล้ว ต่อมาได้ทำสัญญาเช่าซื้อและโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ให้เช่าซื้อ โดยผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ตามสัญญาเช่าซื้ออันเนื่องมาจากการขอสินเชื่อเช่าซื้อนั้น

ทั้งนี้ กรณีตาม 2.2-2.5 ผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังคงมีหน้าที่ต้องนำเงินที่ได้รับ คืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม แล้วแต่กรณี สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการรับเงินคืนกรณีตาม 2.2-2.5 ให้เป็นไปตามที่กรมบัญชีกลางกำหนด

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผลของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

กรมสรรพสามิตเปิดให้ประชาชนมายื่นใช้สิทธิ์คืนภาษีวันสุดท้าย วันที่ 31 ธันวาคม 2555 นายสมชาย พูลสวัสดิ์ อธิบดีกรมสรรพสามิต เปิดเผยว่า ได้ปิดรับการยื่นเอกสารขอคืนภาษีรถคันแรกของกรมสรรพสามิตทุกจุดให้บริการเวลา16.30 น. มีประชาชนมาขอใช้สิทธิ์ 1,256,010 คัน คิดเป็นเงินภาษีที่ต้องคืน 91,061 ล้านบาท ทั้งนี้ กรมสรรพสามิตยังเปิดให้ยื่นขอใช้สิทธิ์คืนภาษีผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้จนถึงเวลา 24.00 น. โดยผู้ขอใช้สิทธิ์จะต้องส่งสำเนาเอกสารภายใน 15 วัน

จำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์คืนภาษีรถยนต์คันแรกทั้งหมด 1,256,010 คัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่ง จำนวน 740,035 คัน คิดเป็นร้อยละ 59 ของจำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์ทั้งหมด รถยนต์กระบะ จำนวน 258,626 คัน คิดเป็นร้อยละ 21 ของจำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์ทั้งหมด รถยนต์นั่งที่มีกระบะ จำนวน 257,349 คัน คิดเป็นร้อยละ 20 ของจำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์ทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์คืนภาษีรถยนต์คันแรก

ประเภท	จำนวน(คัน)	ร้อยละ
รถยนต์นั่ง	740,035	59
รถยนต์กระบะ	258,626	21
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	257,349	20
รวม	**1,256,010**	**100**

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2555)

จากนั้นมีผู้ขอยกเลิกการใช้สิทธิ์ จำนวน 10,080 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.81 ของจำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์ทั้งหมด และมีผู้ที่ไม่ได้รับสิทธิ์ เนื่องจากไม่เข้าเงื่อนไข จำนวน 4,116 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 0.0033 ของจำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์ทั้งหมด จึงมีผู้ที่ได้รับสิทธิ์จำนวน 1,244,905 ราย ภาษีที่ขอคืนจำนวน 91,198 ล้านบาท โดยจำนวนผู้ที่ขอใช้สิทธิ์ทั้งหมดซื้อรถยนต์โดยการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงิน จำนวน 1,053,688 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 84.64 และซื้อรถยนต์เป็นเงินสดจำนวน 191,217 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 15.36 แสดงในตารางที่ 4

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 4 สัดส่วนของผู้ใช้สิทธิ์คืนภาษีรถยนต์คันแรกที่ซื้อรถด้วยเงินสดกับการเช่าซื้อผ่านสถาบันการเงิน

ประเภทการซื้อรถยนต์	จำนวน(คัน)	ร้อยละ
ซื้อเงินสด	191,217	15.36
เช่าซื้อผ่านสถาบันการเงิน	1,053,688	84.64
รวม	**1,244,905**	**100**

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2555)

ในจำนวนผู้ที่ขอใช้สิทธิ์และเช่าซื้อผ่านสถาบันการเงินมีผู้ที่ถูกสถาบันการเงินยึดรถยนต์ที่ทำการเช่าซื้อ และมาขอออกจากโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกจำนวน 1,445 ราย ในจำนวนนี้มีผู้ที่ได้รับเงินภาษีคืนแล้ว จำนวน 846 ราย คิดเป็นร้อยละ 58.55 และยังไม่ได้รับเงินภาษีคืนจำนวน 599 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.45

ตั้งแต่เริ่มนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกจนถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 กรมสรรพสามิตได้คืนภาษีผู้ใช้สิทธิ์แล้ว จำนวน 938,178 ราย คิดเป็นร้อยละ 75.40 ของผู้ใช้สิทธิ์ จำนวนเงิน 67,434 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 73.94 ของจำนวนภาษีที่ต้องคืนทั้งหมด ยังมีผู้ที่ได้รับสิทธิ์แต่ยังไม่ครบกำหนดรับเงินภาษีคืน จำนวน 306,187 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.60 ของผู้ใช้สิทธิ์ เป็นจำนวนเงิน 23,764 ล้านบาท จำนวนเงินคิดเป็นร้อยละ 26.06 ของจำนวนเงินภาษีที่ต้องคืนทั้งหมด ในจำนวนของผู้ที่ยังไม่ได้รับภาษีคืน แบ่งออกเป็น 2 สาเหตุคือ 1) โอนรถที่กรมการขนส่งทางบกแล้ว แต่ยังครอบครองรถไม่ครบ 1 ปี จำนวน 189,567 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.23 และ 2) ผู้ใช้สิทธิ์ยังไม่ได้รับรถยนต์จากตัวแทนจำหน่าย จำนวน 116,620 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 9.37 แสดงในตารางที่ 5

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 5 สัดส่วนระหว่างผู้ที่ได้รับเงินภาษีคืนแล้วกับผู้ที่ยังไม่ได้รับเงินภาษีคืน

	จำนวน (ราย)	**ร้อยละ**	**จำนวนเงิน (ล้านบาท)**	**ร้อยละ**
ได้รับเงินภาษีคืนแล้ว	938,718	75.40	67,434	73.94
ยังไม่รับเงินภาษีคืน				
โอนรถที่กรมการขนส่งฯแล้ว	189,567	15.23		
ยังไม่ได้รับรถยนต์จากตัวแทนจำหน่าย	116,620	9.37		
รวม ยังไม่ได้รับเงินภาษีคืน	306,187	24.60	23,764	26.06
รวมทั้งสิ้น	**1,244,905**	**100**	**91,198**	**100**

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2555)

นอกจากนี้นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกยังส่งผลต่อโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้ นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลเป็นนโยบายที่ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเติบโตอย่างรวดเร็ว มีการสั่งจองรถยนต์สูงที่สุด เหตุผลที่ผู้บริโภคจองรถยนต์คันแรกเพราะเงื่อนไขคืนภาษีจูงใจให้ผู้บริโภคต้องการสั่งจองรถยนต์ บางรายจองรถมากกว่า 1 คัน โดยหาบุคคลอื่นมาสวมสิทธิ์ ทำให้เกิดความต้องการที่ผิดเพี้ยนจากความจริงหรือที่เรียกว่า ดีมานด์เทียม ส่งผลให้ผู้ประกอบการนำปริมาณจองรถมาใช้ในการวางแผนขยายกำลังการผลิตและวางแผนการผลิต เมื่อเวลาผ่านไปลูกค้าหลายรายทิ้งการจองรถยนต์เนื่องจากสาเหตุหลายประการ คือ (พัชราภรณ์ เนียมมณี และ วลัยลักษณ์ อัตรธีรวงศ์ (2556)

1. เปลี่ยนใจไม่ต้องการรถ

2. บางรายตัดสินใจจองทั้งที่สถานะการเงินไม่พร้อม ทำให้ลูกค้าบางรายเปลี่ยนใจไม่รับรถยนต์ รวมทั้งผู้ที่ต้องการรถซึ่งคันเดียวแต่จองรถยนต์หลายคัน ยอมเสียค่าจองรถยนต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ที่ผ่านมา ผู้ใช้สิทธิเริ่มปฏิเสธการรับรถ หรือทิ้งใบจอง และสถานการณ์ทวีความรุนแรงสูงขึ้น ล่าสุดมีจำนวน 144,610 ราย (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ, 2556) ส่งผลให้มีรถยนต์ค้างส่งมอบ และ ค้างสต๊อกจำนวนมาก หลังจากที่รัฐบาลประกาศขยายเวลาการส่งมอบรถยนต์ออกไป ผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระต้นทุนในการบริหารจัดการพื้นที่รองรับ 1.3 แสนคันที่ยังไม่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สามารถระบายออก และยังไม่นับรวมตลาดรถยนต์ใช้แล้ว ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง โดยเฉพาะรถยนต์ขนาดกลาง

สำหรับโรงงานผลิตชิ้นส่วนในช่วงที่มีความต้องการของสินค้าจำนวนมากบางโรงงานมีการเพิ่มสายการผลิตใหม่ แต่เมื่อหมดนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกแล้ว ปริมาณการสั่งจองรถยนต์ลดลงหรือคงเดิมทำให้สายการผลิตที่เพิ่มขึ้นใหม่ไม่ได้ใช้อย่างเต็มความสามารถ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ในบทนี้จะอธิบายผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้ว การศึกษาใช้ข้อมูลการซื้อขายรถยนต์ใช้แล้วในช่วงตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2556 โดยอายุของรถยนต์ที่ทำการศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548-2556 เป็นข้อมูลจากการเก็บรวบรวมของผู้วิจัยเกี่ยวกับรถยนต์ใช้แล้วจำนวน 55,570 ตัวอย่าง ทำการศึกษาราคาของรถยนต์ยี่ห้อต่อไปนี้ โตโยต้า ฮอนด้า มาสด้า ฟอร์ด และอีซูซุ โดยการวิเคราะห์จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังต่อไปนี้ ส่วนที่ 1 จะเป็นผลการวิเคราะห์ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) ซึ่งประกอบด้วย ข้อมูล รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับตัวอย่าง สำหรับส่วนที่ 2 จะเป็นผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย

ผลการวิเคราะห์เชิงพรรณนา

การวิเคราะห์เชิงพรรณนา ประกอบด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับตัวอย่างทั้งหมด 55,570 ตัวอย่าง ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 26,037 คัน คิดเป็นร้อยละ 46.85 ของตัวอย่างทั้งหมด ตัวอย่างรถยนต์ยี่ห้อ Toyota ประกอบด้วยรุ่น Hilux จำนวน18,648 คัน คิดเป็นร้อยละ33.56 ของตัวอย่าง รุ่น Soluna จำนวน 5,748 คัน คิดเป็นร้อยละ 10.34 ของตัวอย่าง รุ่นสุดท้ายคือรุ่น Yaris จำนวน 1,641 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.95 ของตัวอย่าง ยี่ห้อที่สองคือยี่ห้อ Isuzu มีตัวอย่างจำนวน19,384 คัน คิดเป็นร้อยละ 34.88 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมด ยี่ห้อ Isuzu ประกอบด้วยรุ่น Space cab จำนวน 15,984 คัน ร้อยละ 28.76 ของตัวอย่าง และรุ่น Spark จำนวน 3,400 คัน คิดเป็นร้อยละ 6.12 ของตัวอย่าง ยี่ห้อที่สามคือยี่ห้อ Honda มีตัวอย่างจำนวน 5,989 คัน ร้อยละ 10.78 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมด ตัวอย่างของยี่ห้อ Honda ประกอบด้วยรุ่น Jazz จำนวน 3,198 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.75 ของตัวอย่าง รุ่น City จำนวน 2,776 คัน ร้อยละ 5.00 ของตัวอย่าง รุ่น Brio จำนวน 15 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.03 ของตัวอย่าง ยี่ห้อต่อไปคือ Mazda มีตัวอย่างจำนวน 2,319 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.17 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมด ตัวอย่างของยี่ห้อMazda ประกอบด้วยรุ่น BT-50 จำนวน 1,977 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.56 ของตัวอย่าง และรุ่นMazda2 จำนวน 342 คัน หรือร้อยละ 0.62 ของตัวอย่าง ยี่ห้อสุดท้ายที่ทำการศึกษาคือยี่ห้อ Ford จำนวน 1,841 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.31 ของตัวอย่างทั้งหมด ตัวอย่างของยี่ห้อFordประกอบด้วยรุ่น Ranger จำนวน

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1,745 คัน ร้อยละ 3.14 ของตัวอย่าง และรุ่น Fiesta จำนวน 96 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.17 ของตัวอย่าง ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ยี่ห้อรถยนต์และรุ่นรถยนต์ของตัวอย่าง รถยนต์ใช้แล้วที่ใช้ในการศึกษา พ.ศ. 2548-2556

ยี่ห้อและรุ่นรถยนต์	**จำนวน (คัน)**	**ร้อยละ**
Toyota		
Hilux	18,648	
Soluna	5,748	
Yaris	1,641	
รวม Toyota	26,037	46.85
Isuzu		
Space Cab	15,984	
Spark	3,400	
รวม Isuzu	19,384	34.88
Honda		
Brio	15	
City	2,776	
Jazz	3,198	
รวม Honda	5,989	10.78
Mazda		
2	342	
BT-50	1,977	
รวม Mazda	2,319	4.17
Ford		
Fiesta	96	
Ranger	1,745	
รวม Ford	1,841	3.31
รวม	**55,570**	**100**

ที่มา: จากการสรุปของผู้วิจัย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 7 ประเภทของรถยนต์ใช้แล้ว ตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา พ.ศ. 2548-2556

ยี่ห้อรถยนต์	รถกระบะ จำนวน (คัน)	ร้อยละ	รถยนต์นั่ง จำนวน (คัน)	ร้อยละ
Toyota				
Hilux	18,648		-	
Soluna	-		5,748	
Yaris	-		1,641	
รวม Toyota	18,648	33.56	7,389	13.30
Isuzu				
Space Cab	15,984		-	
Spark	3,400		-	
รวม Isuzu	19,384	34.88	-	-
Honda				
Brio	-		15	
City	-		2,776	
Jazz	-		3,198	
รวม Honda	-	-	5,989	10.78
Mazda				
2	-		342	
BT-50	1,977		-	
รวม Mazda	1,993	3.56	342	0.62
Ford				
Fiesta	-		96	
Ranger	1,745		-	
รวม Ford	1,745	3.14	96	0.17
รวม	**41,754**	**75.14**	**13,816**	**24.86**

ที่มา: จากการสรุปของผู้วิจัย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากตารางที่ 7 แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทของรถยนต์ตัวอย่าง แบ่ง 2 ประเภท คือ รถกระบะ จำนวน 41,754 คัน คิดเป็นร้อยละ 75.14 ของตัวอย่าง และรถยนต์นั่ง 13,816 คัน คิดเป็นร้อยละ 24.86 ของตัวอย่าง รถกระบะทั้งหมดประกอบด้วย ยี่ห้อToyota รุ่น Hilux จำนวน 18,648 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.56 ของตัวอย่าง ยี่ห้อ Isuzu รุ่น Space cab และ Spark จำนวน 19,384 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 34.88 ของตัวอย่าง ยี่ห้อMazda รุ่น BT-50 จำนวน 1,977 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.56 ของตัวอย่าง ยี่ห้อ Ford รุ่น Ranger จำนวน 1,745 คัน ร้อยละ 3.14 ของตัวอย่าง

รถยนต์นั่งประกอบด้วย ยี่ห้อToyota รุ่น Soluna และ Yaris จำนวน 7,389 คัน คิดเป็นร้อยละ 13.30 ของตัวอย่าง ยี่ห้อ Honda รุ่น Brio City และ Jazz จำนวน 5,989 คัน คิดเป็นร้อยละ 10.78 ของตัวอย่าง ยี่ห้อ Mazda รุ่น Mazda2 จำนวน 342 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.62 ของตัวอย่าง ยี่ห้อ Ford รุ่น Fiesta จำนวน 96 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.17 ของตัวอย่าง

ข้อมูลการจดทะเบียนของรถยนต์ใช้แล้วจำนวน 55,570 คัน แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ 1. จดทะเบียนที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 17,625 คัน คิดเป็นร้อยละ 31.72 ของตัวอย่าง 2. จดทะเบียนในต่างจังหวัด มีจำนวน 37,945 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 68.26 ของตัวอย่าง จากตัวอย่างรถที่จดทะเบียนที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย Toyota Hilux จำนวน 5,393 คัน คิดเป็นร้อยละ 9.07ของตัวอย่าง Toyota Soluna จำนวน 2,558 คัน หรือร้อยละ 4.60 ของตัวอย่าง Toyota Yaris จำนวน 856 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.54 ของตัวอย่าง Honda Brio 11 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.02 ของตัวอย่าง Honda City 1,196 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.15 ของตัวอย่าง Honda Jazz 1,518 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.73 ของตัวอย่าง Isuzu Space cab จำนวน 4,182 คิดเป็นร้อยละ 7.53 ของตัวอย่าง Isuzu Spark จำนวน 595 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.07 ของตัวอย่าง Mazda2 จำนวน 180 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.32 ของตัวอย่าง Mazda BT-50 จำนวน 552 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.99 ของตัวอย่าง ยี่ห้อสุดท้ายคือ Ford Ford Fiesta จำนวน58 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.10 ของตัวอย่าง Ford Ranger จำนวน 526 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.95 ของตัวอย่าง

ข้อมูลการจดทะเบียน ประเภทที่ 2 คือ จดทะเบียนในต่างจังหวัด ประกอบด้วย Toyota Hilux จำนวน 13,255 คัน คิดเป็นร้อยละ 23.85 ของตัวอย่าง Toyota Soluna จำนวน 3,190 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.74 ของตัวอย่าง Toyota Yaris จำนวน 785 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.41 ของตัวอย่าง Honda Brio จำนวน 4 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.01 ของตัวอย่าง Honda City จำนวน1,580 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.84 ของตัวอย่าง Honda Jazz จำนวน 1,680 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.02 ของตัวอย่าง Isuzu Space cab จำนวน 11,802 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.24 ของตัวอย่าง Isuzu Spark จำนวน 2,805 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.05 ของตัวอย่างMazda2 จำนวน162 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.29 ของตัวอย่าง Mazda BT-50

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จำนวน 1,425 คิดเป็นร้อยละ 2.56 ของตัวอย่าง Ford Fiesta จำนวน 38 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.07 ของตัวอย่าง Ford Ranger จำนวน 1,219 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.19 ของตัวอย่าง แสดงในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	**จดทะเบียนที่ กทม.จำนวน (คัน)**	**ร้อยละ**	**จดทะเบียนที่อื่น จำนวน (คัน)**	**ร้อยละ**	**รวม**
Toyota					
Hilux	5,393	9.70	13,255	23.85	18,648
Soluna	2,558	4.60	3,190	5.74	5,748
Yaris	856	1.54	785	1.41	1,641
รวม Toyota	8,841	15.85	17,326	31.01	26,037
Isuzu					
Space Cab	4,182	7.53	11,802	21.24	15,984
Spark	595	1.07	2,805	5.05	3,400
รวม Isuzu	4,777	8.60	14,607	26.29	19,384
Honda					
Brio	11	0.02	4	0.01	15
City	1,196	2.15	1,580	2.84	2,776
Jazz	1,518	2.73	1,680	3.02	3,198
รวม Honda	2,725	4.90	3,264	8.87	5,989
Mazda					
2	180	0.32	162	0.29	342
BT-50	552	0.99	1,431	2.56	1,977
รวม Mazda	732	1.32	1,587	2.86	2,319
Ford					
Fiesta	58	0.10	38	0.07	96
Ranger	526	0.95	1,219	2.19	1,745
รวม Ford	618	1.05	1,257	2.26	1,841
รวม	**17,625**	**31.72**	**37,945**	**68.28**	**55,570**

ที่มา: จากการสรุปของผู้วิจัย

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 9 จำนวนกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามปีของรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	2548 (คัน)	2549 (คัน)	2550 (คัน)	2551 (คัน)	2552 (คัน)	2553 (คัน)	2554 (คัน)	2555 (คัน)	2556 (คัน)
Toyota									
Hilux	4,281	4,842	4,505	2,941	985	652	273	147	25
Soluna	1,687	1,250	932	869	561	287	122	36	4
Yaris	-	614	380	355	152	93	39	7	1
Isuzu									
Space Cab	3,916	4,093	3,552	2,558	897	640	245	70	13
Spark	740	859	858	665	156	94	18	6	4
Honda									
Brio	-	-	-	-	-	-	3	11	1
City	554	671	414	405	390	228	101	8	5
Jazz	1,195	671	388	377	295	188	71	10	3
Mazda									
2	-	-	-	-	5	178	129	28	2
BT-50	53	482	631	449	175	90	75	19	3

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 9 (ต่อ)

ยี่ห้อรถยนต์	2548 (คัน)	2549 (คัน)	2550 (คัน)	2551 (คัน)	2552(คัน)	2553 (คัน)	2554 (คัน)	2555(คัน)	2556 (คัน)
Ford									
Fiesta	-	-	-	-	-	9	67	20	-
Ranger	487	454	359	245	83	44	44	28	1
รวมทั้งหมด	**12,913**	**13,936**	**12,019**	**8,864**	**3,696**	**2,503**	**1,187**	**390**	**62**
ร้อยละ	**23.24**	**25.08**	**21.63**	**15.95**	**6.65**	**4.50**	**2.14**	**0.70**	**0.11**

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากตารางที่ 9 แจกแจงจำนวนรถยนต์แต่ละปีของตัวอย่าง โดยรถยนต์ปี พ.ศ. 2548 มีจำนวน 12,913 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 23.24 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 5,968 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 4,656 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 1,749 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 53 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 487 คัน รถยนต์ปี พ.ศ. 2549 จำนวน 13,936 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 25.08 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 6,706 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 4,952 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 1,342 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 482 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 454 คัน รถยนต์ปี พ.ศ.2550 จำนวน 12,019 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 21.63 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 5,817 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 4,410 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 802 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 631 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 359 คัน รถยนต์ปี พ.ศ. 2551 จำนวน 8,864 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 15.95 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 4,165 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 3,223 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 782 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 449 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 245 คัน

รถยนต์ปี พ.ศ. 2552 จำนวน 3,696 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.65 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 1,695 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 1,053 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 685 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 180 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 83 คัน รถยนต์ปี พ.ศ. 2553 จำนวน 2,503 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.50 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 1,032 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 734 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 416 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 268 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 53 คัน รถยนต์ปี พ.ศ. 2554 จำนวน 1,187 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.14 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 434 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 263 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 175 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 204 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 111 คัน รถยนต์ปี พ.ศ. 2555 จำนวน 390 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.70 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 190 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 76 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 29 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 47 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 48 คัน รถยนต์ปี พ.ศ. 2556 จำนวน 62 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.11 ประกอบด้วยรถยนต์ยี่ห้อ Toyota จำนวน 30 คัน ยี่ห้อ Isuzu จำนวน 17 คัน ยี่ห้อ Honda จำนวน 9 คัน ยี่ห้อ Mazda จำนวน 5 คัน และยี่ห้อ Ford จำนวน 1 คัน

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดราคารถยนต์ใช้แล้ว

การประมวลผลทางสถิติจากข้อมูลทั้งหมด 55,570 ตัวอย่าง ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลของรถใช้แล้วที่มีการเช่าซื้อภายในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 ถึง 31 มีนาคม 2556 1.ยี่ห้อของรถยนต์ 2.รุ่นของรถยนต์ 3.ประเภทของรถยนต์ 4.ราคารถยนต์ใช้แล้ว 5.ราคารถยนต์ใหม่ 6.จังหวัดที่

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รถยนต์จดทะเบียน 7.อายุของรถยนต์ ในขั้นตอนแรกจะทำการแปลงค่า ราคารถยนต์ใช้แล้ว (P) ซึ่งเป็นตัวแปรตาม (dependent variables) ให้อยู่ในรูปของ Natural Logarithm (lnP) และแปลงค่าของ ราคารถยนต์ใหม่ (New car Price) ซึ่งเป็นตัวแปรอิสระ (independent variables) ให้อยู่ในรูปของ Natural Logarithm สำหรับตัวแปรอิสระตัวอื่นๆ นอกจากราคารถยนต์ใหม่ ได้แปลงค่าให้อยู่ในรูป ของตัวแปรหุ่น (dummy variables) ตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองทางสถิติของราคารถยนต์ใช้แล้ว
มีรายละเอียดแสดงไว้ดังตารางที่9

ตารางที่ 10 การกำหนดตัวแปรอิสระในแบบจำลองทางสถิติของราคารถยนต์ใช้แล้ว

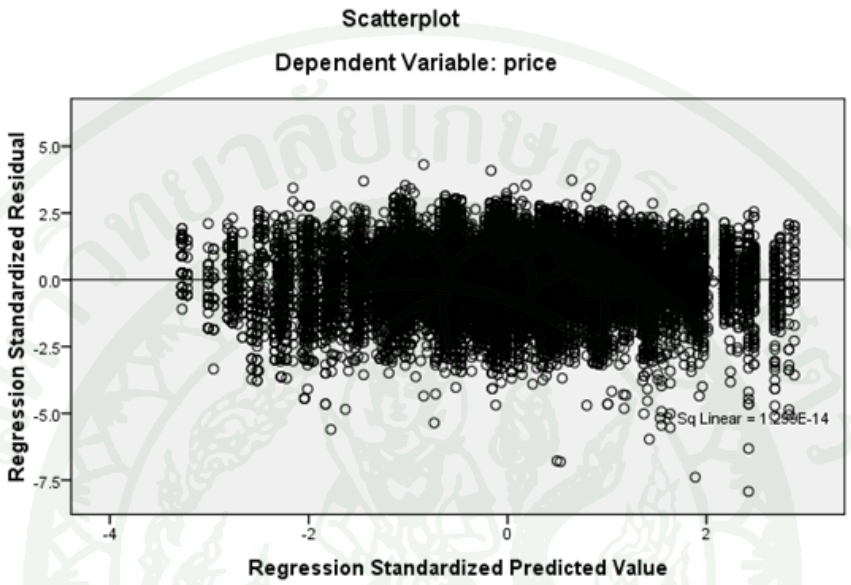
ตัวแปรอิสระ	คำอธิบายตัวแปร	
Ln(New car Price)	ราคารถยนต์ใหม่ (บาท)	
Age	อายุของรถยนต์ (ปี)	
brandT	= 1 ถ้าเป็นรถยี่ห้อ Toyota	= 0 ถ้าไม่ใช่รถยี่ห้อ Toyota
brandH	= 1 ถ้าเป็นรถยี่ห้อ Honda	= 0 ถ้าไม่ใช่รถยี่ห้อ Honda
brandF	= 1 ถ้าเป็นรถยี่ห้อ Ford	= 0 ถ้าไม่ใช่รถยี่ห้อ Ford
brandI	= 1 ถ้าเป็นรถยี่ห้อ Isuzu	= 0 ถ้าไม่ใช่รถยี่ห้อ Isuzu
brandM	= 1 ถ้าเป็นรถยี่ห้อ Mazda	= 0 ถ้าไม่ใช่รถยี่ห้อ Mazda
type	= 1 ถ้าเป็นรถยนต์นั่ง	= 0 ถ้าไม่ใช่รถยนต์นั่ง
Province	= 1 ถ้าเป็นรถยนต์จดทะเบียนที่ กรุงเทพมหานคร =0 ถ้าไม่ใช่รถยนต์จดทะเบียนที่ กรุงเทพมหานคร	
Policy	= 1 ถ้าเป็นช่วงเวลาที่มีนโยบาย	= 0 ถ้าเป็นช่วงเวลาที่ไม่มีนโยบาย

ที่มา: จากการการกำหนดตัวแปร

หลังจากทราบความหมายของตัวแปรอิสระได้ทำการทดสอบ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (multicollinearity) ตัวแปรอิสระหลายตัวมีความสัมพันธ์กันเองดังนั้นหากยึดตามทฤษฎีจะต้องคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันให้เหลือเพียงตัวแปรเดียว แต่ในการศึกษานี้จำเป็นต้องใส่ทุกตัวแปรเข้าไปในสมการ เพราะทุกตัวแปรต่างเป็นตัวแปรที่สำคัญ ไม่สามารถตัดออกไปได้ ดังนั้นต้องยอมลดเงื่อนไขนี้ (การทดสอบแสดงในภาคผนวก)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตรวจสอบปัญหา Heteroscedasticity หรือ ปัญหาค่าความแปรปรวนไม่คงที่ จากการทดสอบด้วยวิธี Scatterplot ตามภาพที่ 12 พบว่ามีการกระจายของความแปรปรวนไม่มีรูปแบบแสดงว่าความแปรปรวนคงที่ ไม่เกิดปัญหา Heteroscedasticity



ภาพที่ 17 ทดสอบความแปรปรวนคงที่
ที่มา: จากผลการศึกษา

หลังจากทดสอบปัญหา Multicollinearity และ Heteroscedasticity จะทำการวิเคราะห์สมการถดถอยด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS) โดยใส่ตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการ ตัวแปร brandM ไม่นำเข้าสู่สมการเนื่องด้วยเงื่อนไขของตัวแปรหุ่น และมีตัวแปรตามเป็น price

ตารางที่ 11 สรุปผลสมการ

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.707[a]	0.5	0.5	0.1556	1.809

ที่มา: จากผลการศึกษา

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากตารางที่ 11 พบว่าค่า R เท่ากับ 0.707 หมายถึง ตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามในระดับที่สูง ค่า R-square และ Adjusted R Square มีค่าเท่ากันคือ เท่ากับ0.500 หมายถึงตัวแปรอิสระทั้งหมดมีผลต่อตัวแปรตาม ร้อยละ 50 อีกร้อยละ 50 เป็นผลจากตัวแปรอื่น และในตารางนี้จะสามารถทดสอบ ปัญหาสหสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน (autocorrelation) โดยใช้ค่าสถิติ Durbin-Watson ซึ่งมีค่าอยู่ที่ 1.809 หมายถึง ความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระต่อกัน

ตารางที่ 12 ตารางANOVA

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1341.261	9	149.029	6138	.000[a]
	Residual	1354.717	55795	0.024		
	Total	2695.978	55804			

a. Predictors: (Constant), Type, Policy, Ford, ProBkk, Toyota, AGE, Ncprice, Honda, Isuzu

b. Dependent Variable: price

ที่มา: จากผลการศึกษา

จากตารางที่ 12 ค่า F เท่ากับ 6138 และค่า Sig. เท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 หมายถึง ตัวแปรอิสระทั้งหมดสามารถอธิบายหรือพยากรณ์ตัวแปรตามได้ ตามระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เมื่อนำข้อมูลตัวแปรต่าง ๆ มาทำการประมาณค่าความสัมพันธ์ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS) โดยได้ทำการทดสอบตัวแปรอิสระทุกตัว ได้รูปแบบของสมการที่เหมาะสมที่สุด ปรากฏผลดังตารางที่ 13 ซึ่งสามารถสรุปผลได้ดังนี้

lnP = -1.602 + 1.101 ln(New Car Price) - 0.079 Age + 0.111 brandT + 0.096 brandH - 0.210brandF + 0.096 brandI + 0.008 ProBkk + 0.042 type - 0.053 policy + ε

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางที่ 13 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อราคารถยนต์ใช้แล้ว

Model		Unstandardized Coefficients		Sig.
		B	Std. Error	
1	(Constant)	-1.602	0.115	0.000***
	Ln_new_car_price	1.101	0.009	0.000***
	Age	-0.079	0	0.000***
	brandT	0.111	0.003	0.000***
	brandH	0.096	0.004	0.000***
	brandF	-0.210	0.005	0.000***
	brandI	0.096	0.003	0.000***
	province	0.008	0.001	0.000***
	Type	0.042	0.002	0.000***
	policy	-0.053	0.002	0.000***

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99
ที่มา: จากผลการศึกษา

สมการที่ประมาณได้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ราคารถยนต์ใหม่ (New Car Price) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับราคารถยนต์ใช้แล้ว (P) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 1.101 หมายถึง เมื่อราคารถยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ราคารถยนต์ใช้แล้วจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.101 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

อายุของรถยนต์ใช้แล้ว (Age) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับราคารถยนต์ใช้แล้ว ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.079 หมายถึง เมื่ออายุรถยนต์ใช้แล้วเพิ่มขึ้น 1 ปี ราคารถยนต์ใช้แล้วจะลดลงร้อยละ 7.90 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

ตัวแปรเกี่ยวกับยี่ห้อของรถยนต์ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะใช้ยี่ห้อ Mazda เป็นฐานในการเปรียบเทียบโดยการตัดตัวแปรนี้ออกจากสมการ ผลที่ได้มีดังนี้ รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Toyota

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

(brandT) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์ใช้แล้ว (P) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.111 หมายถึง รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Toyota จะมีราคาสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Mazda เท่ากับร้อยละ 11.1 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ เช่นเดียวกับ รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Honda(brandH) ซึ่งความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์ใช้แล้ว(P) เป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ99โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.096 หมายถึง รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Honda มีราคาสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Mazda เท่ากับร้อยละ 9.60 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ และรถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Isuzu(brandI) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์ใช้แล้ว (P) เป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.096 หมายถึง รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Isuzu มีราคาสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Mazda ร้อยละ 9.60 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ ในขณะที่รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Ford(brandF) ความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคารถยนต์ใช้แล้ว (P) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.210 หมายถึง รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Ford มีราคาต่ำกว่ารถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Mazda เท่ากับร้อยละ 21 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

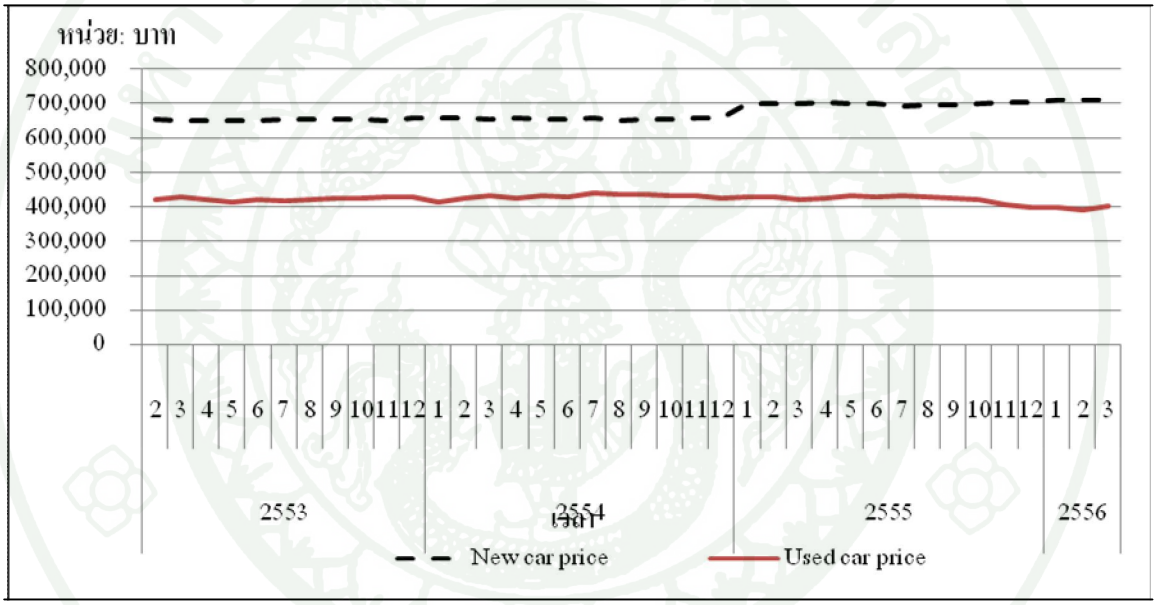
รถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนที่กรุงเทพมหานคร (ProBkk) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์ใช้แล้ว (P) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.008 หมายถึง รถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนที่กรุงเทพมหานครจะมีราคาสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนจังหวัดอื่น ร้อยละ 0.8 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

รถยนต์ใช้แล้วประเภทรถยนต์นั่ง (type) ที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์ใช้แล้ว (P) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.042 หมายถึง รถยนต์ใช้แล้วประเภทรถยนต์นั่งจะมีราคาสูงกว่าราคารถยนต์ใช้แล้วประเภทรถกระบะอยู่ร้อยละ 4.2 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

ตัวแปรนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก (policy) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคารถยนต์ใช้แล้ว(P) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.053 หมายถึง ในช่วงเวลาที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกส่งผลให้ราคารถยนต์ใช้แล้วต่ำกว่าช่วงเวลาที่ไม่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกเท่ากับร้อยละ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

5.3 ตัวอย่างเช่น รถยนต์ใช้แล้วในช่วงเวลาที่ไม่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกราคา 1,000,000 บาท รถยนต์ใช้แล้วคันเดียวกันในช่วงเวลาที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกราคาจะลดลงเหลือ 947,000 บาท และตามผลที่ได้จากการศึกษาพบว่าราคารถยนต์ใหม่และราคารถใช้แล้วในช่วงเวลาที่ไม่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกจะเคลื่อนไหวในทิศทางเดียวกัน ดังแสดงให้เห็นในภาพที่ 13 แต่ในช่วงเวลาที่ประกาศให้มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกคือ เดือนกันยายน ปี พ.ศ. 2554 พบว่าราคารถยนต์ใหม่เริ่มมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 50,000 บาทในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2554 ในขณะที่ราคารถยนต์ใช้แล้วลดต่ำลงในช่วงเวลาดังกล่าว และมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังในภาพที่18



ภาพที่ 18 ราคารถยนต์ใหม่และราคารถยนต์ใช้แล้ว ตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 – เดือนมีนาคม พ.ศ. 2556

ที่มา: จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ ตลาดรถยนต์และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก (2) เพื่อศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศไทย

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยเป็นข้อมูลทุติยภูมิ จากการรวบรวมของผู้วิจัยเก็บรวบรวมจากเอกสาร วารสาร ข่าวสาร และสิ่งตีพิมพ์ต่างๆ รวมทั้งจากเครือข่ายอินเตอร์เน็ต (internet) ที่เกี่ยวข้องทำการศึกษารถยนต์ที่เข่าซื้อในช่วงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2553 ถึง 31 มีนาคม 2556โดยทำการเปรียบเทียบราคารถยนต์ใช้แล้วเครื่องยนต์ไม่เกิน 1500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท รถยนต์นั่งมีกระบะ และรถกระบะ โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างช่วงเวลาที่ไม่มี (ก่อนมี) นโยบายฯรถยนต์คันแรก และช่วงเวลาที่มีนโยบายฯรถยนต์คันแรก โดยจะทำการศึกษาราคาของรถยนต์ยี่ห้อต่อไปนี้ โตโยต้า ฮอนด้า มาสด้า ฟอร์ด และอีซูซุ

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นตลาดผู้ขายน้อยราย คือ พฤติกรรมการขายการตลาดจะเป็นแบบ oligopoly ใช้ทฤษฎีเกมเป็นหลักในการดำเนินกลยุทธ์ เพื่อแข่งขันกับบริษัทคู่แข่ง อย่างไรก็ตามในด้านการผลิต ผู้ผลิตรถยนต์แต่ละค่าย มีการสนับสนุนซึ่งกันและกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งในระบบการผลิต ส่งเสริมจุดเด่น และแก้ไขจุดด้อยร่วมกันอยู่ตลอดเวลา ในบางครั้งก็ร่วมกันผลิต บางครั้งก็ร่วมกันลงทุนเฉพาะในบางขั้นตอน

โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ประกอบด้วยผู้ประกอบการ 2 ประเภทใหญ่ คือ 1. กลุ่มกิจกรรมหลัก ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ที่สามารถจำแนกตามโครงสร้างการผลิตและลำดับขั้น ประกอบด้วย ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 1 คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทอุปกรณ์และจัดส่งให้แก่โรงงานประกอบยานยนต์โดยตรงซึ่งต้องมีความสามารถทางเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานตามที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 2 (คือ ผู้จัดหาหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย (individual part) เพื่อจัดส่งให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ที่ 1 ซึ่งอาจได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในลำดับที่ 1สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่ 3 คือ ผู้จัดหาและผู้ผลิตวัตถุดิบเพื่อจัดส่งให้แก่ผู้จัดหาวัตถุดิบในลำดับที่ 1 และ 2 2. กลุ่มกิจกรรมสนับสนุน ประกอบด้วย กลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ และกลุ่มนโยบายและสนับสนุน

ตลาดรถยนต์แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ตลาดรถยนต์ใหม่ และตลาดรถยนต์ใช้แล้ว ในตลาดรถยนต์ใหม่มีผู้เกี่ยวข้องดังนี้ 1.โรงงานผลิตรถยนต์ 2.บริษัทรถยนต์ 3.ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ 4.สถาบันการเงิน ผู้เกี่ยวข้องนี้เป็นผู้ผลิตรถยนต์จนถึงการส่งมอบรถยนต์ให้แก่ผู้บริโภค และตลาดรถยนต์ใช้แล้วมีผู้เกี่ยวข้อง ดังนี้ 1. ผู้ขายรถยนต์ 2. ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว(เต็นท์รถยนต์ใช้แล้ว) 3.สถาบันการเงิน

นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก เป็นนโยบายสนันสนุนสำหรับผู้มีรถยนต์คันแรก โดยการคืนภาษีตามที่เสียจริงแต่ไม่เกิน 100,000 บาท นโยบายผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2554 โดยมีเงื่อนไขดังนี้

1. เป็นรถยนต์ใหม่ที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 รับมอบรถยนต์ได้ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 โดยต้องยื่นคำขอคืนเงินกับกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

2. ผู้ใช้สิทธิ์ต้องไม่เคยเป็นเจ้าของรถใดมาก่อน

3. รถยนต์ใหม่ที่นำมาขอใช้สิทธิ์จะต้องเป็น รถยนต์นั่งขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ (pick up) / รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (double cab) ที่มีราคาขายปลีกไม่เกิน1,000,000 บาท/คัน

4. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)

5. ได้รับการสนับสนุนเงินเท่ากับค่าภาษีที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน

6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด

8. การคืนเงินจะคืนให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (จ่ายคืนให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป) โดยโอนเงินเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์ สำหรับค่าธรรมเนียมในการโอนจะหักจากเงินที่ได้รับตามสิทธิ์ หากได้รับสิทธิ์ภายหลังทำผิดเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุไว้ในคำขอใช้สิทธิ์ ผู้ใช้สิทธิ์มีหน้าที่นำเงินที่ได้รับส่งคืนทางราชการภายใน 15 วัน

9. ยินดีปฏิบัติตามประกาศกระทรวงการคลังเรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม

ผลของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกตั้งแต่เริ่มโครงการเมื่อ 16 กันยายน พ.ศ. 2554 ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 จำนวนผู้ขอใช้สิทธิ์คืนภาษีรถยนต์คันแรกทั้งหมด 1,256,010 คัน ภาษีที่ต้องคืน 92,100 ล้านบาท มีผู้ที่ได้รับสิทธิ์จำนวน 1,244,905 ราย ภาษีที่ขอคืน จำนวน 91,198 ล้านบาท โดยจำนวนผู้ที่ขอใช้สิทธิ์ทั้งหมดซื้อรถยนต์โดยการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงิน จำนวน 1,053,688 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 84.64 และซื้อรถยนต์เป็นเงินสดจำนวน 191,217 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 15.36 กรมสรรพสามิตได้คืนภาษีผู้ใช้สิทธิ์แล้ว จำนวน 938,178 ราย คิดเป็นร้อยละ 75.40 ของผู้ใช้สิทธิ์ จำนวนเงิน 67,434 ล้านบาท ยังมีผู้ที่ได้รับสิทธิ์แต่ยังไม่ครบกำหนดรับเงินภาษีคืน จำนวน 306,187 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.60 ของผู้ใช้สิทธิ์

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการศึกษาครั้งนี้มี 2 วิธี คือ การวิเคราะห์เชิงพรรณนาเกี่ยวกับสภาพโดยทั่วไปของตลาดรถยนต์ใช้แล้ว และนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก การวิเคราะห์เชิงปริมาณวิเคราะห์ผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกต่อตลาดรถยนต์ใช้แล้วนั้น จะศึกษาโดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติราคาของรถยนต์ใช้แล้ว คือ Hedonic Price Model โดยใช้เทคนิคสมการถดถอยในการวิเคราะห์

ผลการศึกษาพบว่า ราคารถยนต์ใช้แล้วมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคารถยนต์ใหม่ อายุรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ราคาลดลง ราคารถยนต์ใช้แล้วของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลราคาลดลงน้อยกว่าราคาของรถกระบะใช้แล้ว โดยที่ปัจจัยอื่นคงที่ รถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดกรุงเทพมหานคร ราคาขายของรถยนต์ใช้แล้วสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นๆ

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ส่วนของยี่ห้อรถยนต์ส่งผลต่อราคารถยนต์ใช้แล้วเช่นเดียวกัน หากใช้รถยนต์ยี่ห้อ Mazda เป็นฐานในการเปรียบเทียบ พบว่าราคาขายรถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Toyota มีราคาสูงกว่ายี่ห้อ Mazdaมากที่สุด รองลงมาคือยี่ห้อ Honda ยี่ห้อ Isuzu ยี่ห้อ Mazda และยี่ห้อ Ford มีราคารถยนต์ใช้แล้วต่ำกว่ายี่ห้อ Mazda

ส่วนของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ส่งผลต่อราคารถยนต์ใช้แล้วเช่นกัน โดยในช่วงเวลาที่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ราคารถยนต์ใช้แล้วทั้งรถยนต์นั่ง และรถกระบะราคาต่ำกว่าช่วงที่ไม่มีนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ซึ่งส่งผลกระทบต่อตลาดรถยนต์ใช้แล้ว นอกจากนี้นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกยังส่งผลกระทบต่อโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์อีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาครั้งนี้

1. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริโภค เมื่ออายุรถยนต์เพิ่มขึ้น 1 ปี ราคารถยนต์ใช้แล้วจะลดลง ร้อยละ 7.9 รถยนต์ใช้แล้วยี่ห้อ Toyota มีราคาสูงสุด รองลงมาคือยี่ห้อ Honda ยี่ห้อ Isuzu ยี่ห้อ Mazda และยี่ห้อ Ford มีราคารถยนต์ใช้แล้วต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบ รถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนที่กรุงเทพมหานครจะมีราคาสูงกว่ารถยนต์ใช้แล้วที่จดทะเบียนจังหวัดอื่น ร้อยละ 0.08 ข้อมูลเหล่านี้เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่ต้องการซื้อหรือขายรถยนต์ใช้แล้ว

2. สถาบันการเงินที่ผู้ขอใช้สิทธิ์ เช่าซื้อรถยนต์ มีผู้ที่ถูกสถาบันการเงินยึดรถยนต์ที่ทำการเช่าซื้อ และมาขอออกจากโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก ซึ่งเป็นการเพิ่มหนี้เสียแก่สถาบันการเงิน สถาบันการเงินจึงควรมีแผนการรับมือกับปัญหาดังกล่าว อาจทำได้โดยการให้ลูกค้าปรับปรุงโครงสร้างหนี้ก่อนที่จะเกิดเป็นหนี้เสีย

3. นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ส่งผลต่อตลาดรถยนต์ใช้แล้ว โซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์ ขยายกำลังการผลิตและวางแผนการผลิตที่สูงเกินไป ส่งผลให้มีรถยนต์ค้างสต๊อก ใช้กำลังการผลิตไม่เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงกระทบภาระหนี้ภาคครัวเรือน รายได้ของรัฐบาลและงบประมาณ รัฐบาลจึงไม่ควรดำเนินนโยบายนี้อีกในอนาคต เนื่องจากเกิดผลเสียมากกว่าผลดีในระยะยาว

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาครั้งต่อไป

1. ผู้ที่สนใจศึกษาผลกระทบจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์ครั้งแรก สามารถศึกษาผลกระทบในด้านอื่น เช่น ผลกระทบต่อราคารถยนต์ใหม่ ผลกระทบต่อสถาบันการเงินที่ให้สินเชื่อ ผลกระทบต่อภาระหนี้ครัวเรือน ผลกระทบต่อตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว เป็นต้น

2. การศึกษาครั้งนี้มีข้อจำกัดในเรื่องของช่วงเวลา ช่วงเวลาที่ใช้ในการศึกษาหลังจากมีนโยบายเป็นช่วงเวลาที่ไม่มากนัก ระยะเวลาที่ใช้หลังจากมีนโยบายฯเพียง 3 เดือน (นโยบายสิ้นสุดการยื่นขอใช้สิทธิ์ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 สามารถรับมอบรถยนต์ได้ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 ซึ่งการศึกษาครั้งนี้เก็บข้อมูลถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2556) ดังนั้นหากการศึกษาครั้งต่อไปมีช่วงเวลาการศึกษาข้อมูลหลังจากมีนโยบายฯมากกว่านี้ อาจได้ผลที่ชัดเจนยิ่งขึ้นและอาจทราบผลกระทบในด้านอื่นๆเพิ่มเติมได้อีก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กลยุทธ พินขาว. 2551. **การวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์ของผลกระทบจากมลภาวะของเสียงต่อราคาบ้าน: กรณีศึกษา ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

เกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม. 2552. **การคลังว่าด้วยการจัดสรรและการกระจาย.** พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

โก-โดฟ. 2556. **การประมูล** (Online). www.go-dove.com/th/auctions/about.asp/., 3 พฤษภาคม 2556.

ชยันต์ ตันติวัสดาการ. 2552. **เศรษฐศาสตร์จุลภาค: ทฤษฎีและการประยุกต์.** กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ทรงศักดิ์ ศรีบุญจิตต์ และ อารี วิบูลย์พงศ์. 2543. **ความสัมพันธ์ระหว่างราคากุ้งกับคุณภาพของกุ้งในตลาดญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา.** ศูนย์วิจัยเพื่อเพิ่มผลผลิตทางเกษตร, คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2556. **ดัชนีอุปโภคบริโภคภาคเอกชน** (Online). www.2.bot.or.th, 13 เมษายน 2556.

_____. 2556. **รายงานเศรษฐกิจและการเงินรายปี** (Online). www.bot.or.th/Thai/EconomicConditions/Thai/report/Pages/econ_yearly.aspx/., 30 พฤษภาคม 2556.

นราทิพย์ ชุติวงศ์. 2539. **ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค.** พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. 2549. **เศรษฐศาสตร์จุลภาค1.** กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พัชราภรณ์ เนียมมณี และ วลัยลักษณ์ อัตรธีรวงศ์. 2556. **การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความเสี่ยงของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์.** สำนักวิจัย, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ยุวดี ลีเบ็น และ วิศิษฐ์ ลิ้มสมบุญชัย. 2551. **วิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดราคาผลิตภัณฑ์น้ำส้ม.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์เกษตร, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วีระ เจียรนัยพานิชย์. 2556. **ธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์** (Online). http://oweera.blogspot.com., 10 พฤศจิกายน 2556.

สหการประมูล. 2555. **รายงานภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์** (Online). www.union-auction.com., 12 เมษายน 2556.

สันติยา เอกอัคร และ ชูชีพ พิพัฒน์ศิถี. 2548. **การวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดราคาในตลาดบ้านจัดสรรประเภททาวน์เฮาส์ และการประเมินคุณภาพของโครงการหลังการขาย: กรณีศึกษาจังหวัดปทุมธานี.** ภาควิชาเศรษฐศาสตร์, คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สุปราณี ธนพิทักษ์. 2551. **การศึกษาปัจจัยกำหนดราคาค่าเช่าหอพักด้วยวิธี Hedonic Pricing Method: กรณีศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร-มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2549. **อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน** (Online). www.nesdb.go.th., 12 พฤษภาคม 2557.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2555. **นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก** (Online). www.nic.go.th/gsic/index.php., 10 พฤษภาคม 2557.

อสัมภินพงศ์ ฉัตราคม. 2550. **ความล้มเหลวของตลาด** (Online). www.eco.ru.ac.th., 10 กุมภาพันธ์ 2557.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Allen, C. G. 1983. "Willingness to Pay for Car Efficiency: A Hedonic Price Approach". **Journal of Transport Economics and Policy**. 17 (3): 247-266.

Berry, S., J. Levinsohn, and A. Pakes. 1995. "Automobile Prices in Market Equilibrium". **Econometrica**. 63 (4): 841-890.

German Federal Statistical Office. 2003. **Hedonic Methods of Price Measurement for Used Cars** (Online). www.destatis.de., 5 May 2013.

Griliches, Z. 1961. **Hedonic Price Indexes for Automobiles:An Econometric of Quality Change** (Online). www.nber.org/chapters/c6492.pdf., 18 August 2013.

Wu, J. 2004**.** Factors that Affect Private Seller Pricing of Used Cars**:** University of Washington (Online). http://catalyst.uw.edu., 11 April 2013.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

		price	Ncprice	AGE	Policy	Toyota	Honda	Ford	Isuzu	ProBkk	Type
price	Pearson Correlation	1	.314**	-.471**	-.041**	.030**	.012**	-.193**	.044**	.066**	-.069**
	Sig. (2-tailed)		0	0	0	0	0.006	0	0	0	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
Ncprice	Pearson Correlation	.314**	1	.218**	-.365**	-.160**	-.118**	.152**	.187**	-.043**	-.430**
	Sig. (2-tailed)	0		0	0	0	0	0	0	0	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
AGE	Pearson Correlation	-.471**	.218**	1	-.395**	-.025**	-.009*	.015**	.066**	-.088**	-.038**
	Sig. (2-tailed)	0	0		0	0	0.036	0	0	0	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
Policy	Pearson Correlation	-.041**	-.365**	.395**	1	.057**	-0.006	-.028**	-.024**	0	-.034**
	Sig. (2-tailed)	0	0	0		0	0.168	0	0	0.948	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
Toyota	Pearson Correlation	.030**	-.160**	-.025**	.057**	1	-.326**	-.177**	-.686**	.041**	.075**
	Sig. (2-tailed)	0	0	0	0		0	0	0	0	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
Honda	Pearson Correlation	.012**	-.118**	-.009*	-0.006	-.326**	1	-.065**	-.253**	.102**	.603**
	Sig. (2-tailed)	0.006	0	0.036	0.168	0		0	0	0	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 1 (ต่อ)

		price	Ncprice	AGE	Policy	Toyota	Honda	Ford	Isuzu	ProBkk	Type
Ford	Pearson Correlation	-.193**	.152**	.015**	-.028**	-.177**	-.065**	1	-.137**	0.003	-.086**
	Sig. (2-tailed)	0	0	0	0	0	0		0	0.504	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
Isuzu	Pearson Correlation	.044**	.187**	.066**	-.024**	-.686**	-.253**	-.137**	1	-.111**	-.417**
	Sig. (2-tailed)	0	0	0	0	0	0	0		0	0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
ProBkk	Pearson Correlation	.066**	-.043**	-.088**	0	.041**	.102**	0.003	-.111**	1	.177**
	Sig. (2-tailed)	0	0	0	0.948	0	0	0.504	0		0
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570
Type	Pearson Correlation	-.069**	-.430**	-.038**	-.034**	.075**	.603**	-.086**	-.417**	.177**	1
	Sig. (2-tailed)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570	55570

หมายเหตุ: ** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: จากผลการศึกษา

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กรมสรรพสามิต	**กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง** **คำขอใช้สิทธิ์ฯ และเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรก** **ตามนโยบายรัฐบาล**	สำหรับเจ้าพนักงาน ทะเบียนรับเลขที่ ..... วัน เดือน ปี ที่รับ ..... เจ้าพนักงานผู้รับ.....

เรียน สรรพสามิตพื้นที่..... **หัวหน้าสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา**.....

1. ชื่อผู้ซื้อรถยนต์ นาย/นาง/นางสาว.....เลขประจำตัวประชาชน.....
วัน/เดือน/ปีเกิด.....อายุ.....ปี ที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน เลขที่.....อาคาร.....ห้องเลขที่.....ชั้นที่.....
หมู่ที่.....ตรอก/ซอย.....ถนน.....ตำบล/แขวง .....
อำเภอ/เขต .....จังหวัด.....รหัสไปรษณีย์ .....
ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้สะดวก เลขที่.....อาคาร.....ห้องเลขที่.....ชั้นที่.....หมู่ที่.....ตรอก/ซอย.....
ถนน.....ตำบล/แขวง ..... อำเภอ/เขต ..... จังหวัด.....
รหัสไปรษณีย์ .....โทรศัพท์ / มือถือ.....E-mail.....
2. ผู้ขายรถยนต์ บริษัท/ห้างหุ้นส่วนจำกัด.....
ที่อยู่เลขที่.....ตรอก/ซอย ..... ถนน .....ตำบล/แขวง .....
อำเภอ/เขต ..... จังหวัด .....รหัสไปรษณีย์ ..... โทรศัพท์.....
3. วันจดทะเบียน.....เลขทะเบียน.....จังหวัด.....
4. ผู้ถือกรรมสิทธิ์.....
เลขทะเบียนนิติบุคคล.....ที่อยู่เลขที่.....ตรอก/ซอย ..... ถนน .....
ตำบล/แขวง ..... อำเภอ/เขต ..... จังหวัด .....
รหัสไปรษณีย์ ..... โทรศัพท์ / มือถือ.....E-mail.....
5. สัญญาเช่าซื้อ/สัญญาซื้อขาย/ใบเสร็จรับเงิน เลขที่.....ลงวันที่.....รับมอบรถยนต์วันที่.....
6. ขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรก จำนวนเงิน.....บาท โดยโอนเข้าบัญชีธนาคาร.....
สาขา..... เลขที่บัญชี.....
7. ประเภทรถยนต์ ☐ รถยนต์นั่ง ☐ รถยนต์กระบะ ☐ รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ยี่ห้อ.....แบบหรือรุ่น.....
หมายเลขตัวรถ..... หมายเลขเครื่องยนต์..... ขนาดความจุกระบอกสูบ.....ซี.ซี. .....แรงม้า
8. ในกรณีผู้ซื้อยื่นคำขอฯ ผ่านทางเว็บไซต์กรมสรรพสามิต http://www.excise.go.th ผู้ซื้อจะต้องส่งเอกสารหลักฐานต้นฉบับให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่/สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ณ ☐ ตามทะเบียนบ้าน หรือ ☐ สถานที่ที่จดทะเบียน .....

ทั้งนี้ ผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ได้แนบหนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรก มาพร้อมคำขอนี้แล้ว โดยผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ได้ทราบและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล ที่กรมสรรพสามิตกำหนดทุกประการแล้ว กรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงในภายหลังว่าผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ มิใช่ผู้ที่มีคุณสมบัติที่จะได้รับเงินสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล หรือผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ จงใจปิดบังการจำหน่ายจ่ายโอนหรือมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรกภายใน 5 ปีให้ครบถ้วน ผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ จะต้องนำเงินที่ได้รับไปส่งคืนให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯ ภายใน 15 วันนับแต่ได้รับหนังสือแจ้งให้คืนเงิน หากผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ไม่นำเงินที่ได้รับไปส่งคืนให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิ์ฯ ภายในกำหนดเวลา 15 วันนับแต่ได้รับหนังสือแจ้งให้คืนเงิน ผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ ยินยอมชำระดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปีนับแต่วันครบกำหนดคืนเงินจนกว่าจะชำระเงินคืนให้ครบถ้วน นอกจากนี้หากบุคคลใดกระทำผิดต่อกฎหมายอาญาแล้ว ทางราชการจะดำเนินคดีอาญาต่อผู้กระทำผิดจนถึงที่สุด

เอกสารแนบ
- ☐ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
- ☐ สำเนาทะเบียนบ้าน
- ☐ สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ในกรณีเช่าซื้อ)
- ☐ สำเนาคู่มือการจดทะเบียน
- ☐ หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรก
- ☐ สำเนาหลักฐานการซื้อขายรถยนต์
  (กรณีซื้อเงินสดใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินหรือสำเนาสัญญาซื้อขายและสำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
  กรณีเช่าซื้อใช้สำเนาใบเสร็จรับเงินและสำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์)
- ☐ สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคารของผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ
- ☐ **ใบจอง เลขที่.....ลงวันที่.....**
  (ชื่อที่ระบุในใบจองรถยนต์จะต้องเป็นชื่อบุคคลเดียวกันกับผู้ซื้อรถยนต์ที่ยื่นขอใช้สิทธิ์ฯ)

เงื่อนไขการขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล
1. เป็นรถยนต์ใหม่คันแรกที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555
2. เป็นรถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน
3. เป็นรถยนต์นั่งขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร/รถยนต์กระบะ (Pick up)/รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)
4. เป็นรถยนต์ใหม่ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าใช้แล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จดประกอบ)
5. จ่ายเงินตามสิทธิ์โดยถือจำนวนตามค่าภาษีสรรพสามิตตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน
6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี เว้นแต่กรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังประกาศกำหนด
8. การจ่ายเงินตามสิทธิ์จะจ่ายให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป)
9. ยินดีปฏิบัติตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม
10. ยินดีปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขยายเวลาการส่งมอบรถยนต์และยื่นเอกสารสำหรับโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2555

ภาพผนวกที่ 1 คำขอใช้สิทธ์คืนภาษีรถยนต์คันแรก

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2555)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หากข้าพเจ้า ไม่นำเอกสารมายื่นเพิ่มเติม ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ให้ครบถ้วน ภายในระยะเวลา 90 วันนับจากวันถัดจากวันรับมอบรถยนต์ ให้ถือว่าข้าพเจ้าไม่ประสงค์จะขอรับเงินคืนตามโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก และจะไม่เรียกร้องสิทธิฯ และค่าเสียหายใด ๆ กับทางราชการ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่ารายการที่แสดงไว้ถูกต้องครบถ้วนตรงกับความเป็นจริงและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขทุกประการ หากข้าพเจ้าผิดเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุไว้ในคำขอนี้ ให้ถือว่าข้าพเจ้าหมดสิทธิ์และต้องนำเงินที่ได้รับไปมาส่งคืน ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

ลงชื่อ ..... ผู้ยื่นคำขอ (ผู้ซื้อ)
(.....)
วันที่.....

สำหรับเจ้าหน้าที่

ความเห็นเจ้าหน้าที่	ผลการสอบสิทธิ์
.....	☐ ผ่าน
.....	☐ ไม่ผ่าน เพราะ.....
.....	
ลงชื่อ ..... (.....) ตำแหน่ง..... วันที่	ลงชื่อ ..... (.....) สรรพสามิตพื้นที่..... วันที่.....

การยกเลิกการขอใช้สิทธิ์ฯ (กรณียังไม่ได้รับเงินตามสิทธิ์)

ข้าพเจ้า นาย/นาง/นางสาว.....มีความประสงค์ขอยกเลิกการขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล

ลงชื่อ ..... ผู้ยื่นคำขอ (ผู้ซื้อ)
(.....)
วันที่.....

ภาพผนวกที่ 1 (ต่อ)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



กรมสรรพสามิต

หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรก

เขียนที่.....

.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....

ข้าพเจ้า.....เลขประจำตัวประชาชน.....

วันเดือนปีเกิด..... อายุ.....ปี สัญชาติ.....ที่อยู่เลขที่.....

ตรอก/ซอย.....ถนน.....ตำบล/แขวง.....อำเภอ/เขต.....

จังหวัด..... รหัสไปรษณีย์..... โทรศัพท์.....มือถือ.....

E-Mail.....ซื้อรถยนต์คันแรกจากบริษัท.....ยี่ห้อ.....

แบบ/รุ่น.....หมายเลขตัวรถ.....หมายเลขเครื่องยนต์.....

ขนาดความจุกระบอกสูบ.....ซีซี .....แรงม้า ซึ่งเป็นผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล มีความประสงค์สละสิทธิ์การโอนรถยนต์ใหม่คันแรกภายใน 5 ปี นับแต่วันครอบครอง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานเป็นหนังสือว่าผู้ขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล ได้ส่งคืนเงินที่ได้รับไว้ให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ครบถ้วนแล้ว หรือเป็นการตกทอดมรดกแก่ทายาทโดยธรรมหรือทายาทโดยพินัยกรรม หรือเป็นการโอนจากผู้ให้เช่าซื้อไปยังผู้เช่าซื้อ และยินยอมให้กรมการขนส่งทางบกบันทึกและแสดงรายการลงในระบบคอมพิวเตอร์และบันทึกในคู่มือการจดทะเบียน ทั้งนี้ ข้าพเจ้ายินยอมให้เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ใหม่คันดังกล่าวได้ เนื่องจากได้ใช้สิทธิ์ฯ และปฏิบัติตามเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล

ข้าพเจ้าได้รับทราบและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขการคืนเงินรถยนต์ใหม่คันแรกตามที่ระบุไว้ในคำขอใช้สิทธิ์และเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล ทะเบียนรับเลขที่.....
ลงวันที่.....ทุกประการ โดยขอใช้สิทธิ์คืนเงินจำนวน.....บาท หากข้าพเจ้ากระทำผิดเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุไว้ในคำขอใช้สิทธิ์ฯ และเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล ข้าพเจ้ามีหน้าที่ต้องนำเงินดังกล่าวส่งคืนทางราชการภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง

จึงลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

(ลงชื่อ)..... ผู้ซื้อ
(.....)

(ลงชื่อ)..... ผู้ให้เช่าซื้อ (กรณีเช่าซื้อ)
(.....)

(ลงชื่อ)..... พยาน
(.....)

ภาพผนวกที่ 2 หนังสือสละสิทธิ์การโอนรถยนต์

ที่มา: กรมสรรพสามิต (2555)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 2 รุ่นรถยนต์และภาษีที่ได้รับคืนโดยประมาณจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก

ประเภทรถยนต์	ยี่ห้อ	รุ่น	ขนาด(ซี.ซี)	ภาษีคืนโดยประมาณ(บาท)
รถยนต์นั่ง	Toyota	Vios	1497	100,000
รถยนต์นั่ง	Toyota	Yaris	1497	100,000
รถยนต์นั่ง	Suzuki	Swift	1200	65,000 -79,000
รถยนต์นั่ง	Nissan	Almera	1200	60,000-95,000
รถยนต์นั่ง	Nissan	March	1200	53,000-79,000
รถยนต์นั่ง	Mitsubishi	Mirage	1200	55,000-77,000
รถยนต์นั่ง	Mazda	2	1498	100,000
รถยนต์นั่ง	KIA	Picanto	1248	54,000-80,000
รถยนต์นั่ง	KIA	Rio	1400	100,000
รถยนต์นั่ง	Honda	Brio	1200	63,000-73,000
รถยนต์นั่ง	Honda	Brio Amaze	1198	65,000-73,000
รถยนต์นั่ง	Honda	City	1500	100,000
รถยนต์นั่ง	Honda	Jazz	1500	100,000
รถยนต์นั่ง	Ford	Fiesta	1400-1600	100,000
รถยนต์นั่ง	Chevrolet	Aveo	1400	100,000
รถยนต์นั่ง	Chevrolet	Sonic	1400	100,000
รถยนต์นั่ง	DFSK	V27	1310	100,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Toyota	Hilux vigo	2494	67,000-97,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Toyota	Hilux vigo	2694	70,000-71,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Toyota	Hilux vigo	2982	83,000-100,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Tata	Xenon	2179	69,000-70,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Nissan	Navara	2500	66,000-94,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Mitsubishi	Triton	2400	52,000-61,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Mitsubishi	Triton	2500	57,000-91,000

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

ประเภทรถยนต์	ยี่ห้อ	รุ่น	ขนาด(ซี.ซี)	ภาษีคืนโดยประมาณ(บาท)
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Mazda	BT-50	2198	72,000-86,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Mazda	BT-50	2499	57,000-68,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Mazda	BT-50	3198	88,000-93,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Mazda	BT-50	2953	70,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Isuzu	D-MAX	2499	61,000-100,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Isuzu	D-MAX	2999	71,000-100,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Ford	Ranger	2200	73,000-94,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Ford	Ranger	2500	56,000-68,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Ford	Ranger	3000	70,000-78,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Chevrolet	Colorado	2500	62,000-90,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Chevrolet	Colorado	2800	84,000-98,000
รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	Chevrolet	Colorado	3000	76,000-81,000
รถยนต์กระบะ	Toyota	Hilux vigo	2494	12,000-18,000
รถยนต์กระบะ	Toyota	Hilux vigo	2694	12,000-18,000
รถยนต์กระบะ	Toyota	Hilux vigo	2982	13,000-21,000
รถยนต์กระบะ	Tata	Xenon	2179	12,000-15,000
รถยนต์กระบะ	Tata	Xenon	2092	13,000-14,000
รถยนต์กระบะ	Nissan	Navara	2500	13,000-20,000
รถยนต์กระบะ	Nissan	Frontier	2500	10,000
รถยนต์กระบะ	Mitsubishi	Triton	2500	10,000-17,000
รถยนต์กระบะ	Mitsubishi	Triton	2400	10,000-13,000
รถยนต์กระบะ	Mitsubishi	Triton	3200	20,000
รถยนต์กระบะ	Mazda	BT-50	2198	15,000-17,000
รถยนต์กระบะ	Mazda	BT-50	3198	19,000

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

ประเภทรถยนต์	ยี่ห้อ	รุ่น	ขนาด(ซี.ซี)	ภาษีคืนโดยประมาณ(บาท)
รถยนต์กระบะ	Mazda	BT-50	2499	12,000-14,000
รถยนต์กระบะ	Mazda	BT-50	2953	15,000
รถยนต์กระบะ	Isuzu	D-MAX	2499	13,000-18,000
รถยนต์กระบะ	Ford	Ranger	2200	15,000-20,000
รถยนต์กระบะ	Ford	Ranger	2500	12,000-13,000
รถยนต์กระบะ	Ford	Ranger	3000	13,000-15,000
รถยนต์กระบะ	Chevrolet	Colorado	2500	11,000-19,000
รถยนต์กระบะ	Chevrolet	Colorado	2800	16,000-20,000
รถยนต์กระบะ	DFSK	Minitruck	1012	6,000
รถยนต์กระบะ	DFSK	Minitruck	1310	7,000

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมสรรพสามิต (2555)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ – นามสกุล	นางสาวนางสาวอิสรีย์ เจริญรัตน์
วัน เดือน ปี ที่เกิด	วันที่ 22 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2531
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาธุรกิจการเกษตร คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	Credit Supervisor
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	บริษัททิสโก้ไฟแนนท์เชียลกรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์