



# รายงานเศรษฐกิจรายเดือน

กุมภาพันธ์ ๒๕๔๑

รายงานเศรษฐกิจรายเดือนนี้ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นผู้จัดทำ และรับผิดชอบในคำอธิบายและความเห็นต่าง ๆ ที่แสดงไว้ ยกเว้น ภาคบทความซึ่งอาจอยู่ในความรับผิดชอบโดยเฉพาะของผู้เขียนบทความนั้น

การนำข้อความหรือตัวเลขไม่ว่าเรื่องใดตอนใดในรายงานนี้ไปลงพิมพ์ ในหนังสืออื่น โปรดอ้างชื่อรายงานกำกับไว้ด้วย

### อัตราค่าสมาชิก

ภายในประเทศ ปีละ 792 บาท หรือเล่มละ 66 บาท  
ต่างประเทศ ปีละ 1,560 บาท หรือเล่มละ 130 บาท  
(ถ้าส่งไปรษณีย์อากาศคิดค่าส่งต่างหาก)

### การขอรับโปรดชำระเงินล่วงหน้า

ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย  
บางขุนพรหม กรุงเทพฯ 10200  
โทรศัพท์ 282-7599 หรือ 283-5619  
โทรสาร 282-5082

# สารบัญ

## ภาวะเศรษฐกิจและการเงิน (มกราคม 2541)

การเงินและการธนาคาร.....	1
ฐานะการคลัง.....	2
ดุลการชำระเงิน.....	4
ดัชนีราคา.....	5
ภาวะสินค้าเกษตรกรรม.....	5
ภาวะธุรกิจและอุตสาหกรรม.....	6
ความเคลื่อนไหวของเงินตราต่างประเทศและราคาทองคำ	
ภาวะตลาดต่างประเทศ.....	7
ความเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลต่างๆ ในตลาดกรุงเทพฯ.....	9
ราคาทองคำ.....	10
<b>บทความ</b>	
อุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต.....	11
<b>บันทึกเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจและการเงิน.....</b>	<b>29</b>
<b>ตารางสถิติ</b>	

# ภาวะเศรษฐกิจและการเงิน

# ภาวะเศรษฐกิจและการเงิน

มกราคม 2541

## การเงินและการธนาคาร

ในช่วงครึ่งแรกของเดือนมกราคมสภาพคล่องตึงตัวขึ้น เนื่องจากค่าเงินบาทอ่อนตัวทำให้มีความต้องการซื้อเงินดอลลาร์ สรอ. ทั้งในตลาดเงินและตลาดล่วงหน้าเพิ่มขึ้น ผลักดันให้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระหว่างธนาคารสูงขึ้นเป็นร้อยละ 18.0-29.75 ต่อปี ในวันที่ 9 มกราคม อย่างไรก็ตาม ภาวะการเงินคล่องตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของเดือน และอัตราดอกเบี้ยมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากค่าเงินบาทเริ่มมีเสถียรภาพขึ้น และมีเงินไหลเข้ามาลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ อนึ่ง ในวันที่ 30 มกราคม ทางการได้ประกาศยกเลิกมาตรการการแบ่งแยกตลาดเงินตราต่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และฟื้นฟูความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างประเทศ

สำหรับปริมาณธุรกรรมสุทธิในตลาดซื้อคืนลดลงจากเดือนก่อนประมาณ 39.12 พันล้านบาท โดยมีส่วนต่างปริมาณเสนอซื้อและขายประมาณ 24.96 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อนมาก ส่วน

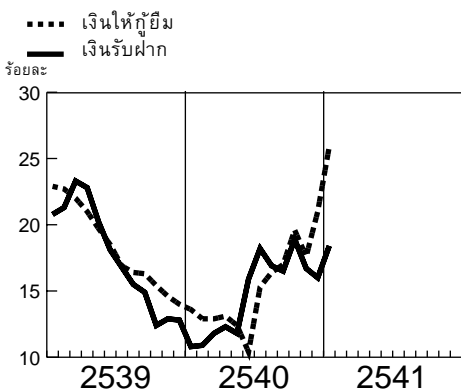
## การดำเนินงานของธนาคารพาณิชย์

(หน่วย : พันล้านบาท)

	2540		2541
	พ.ย.	ธ.ค. <sup>1/</sup>	ม.ค. <sup>1/</sup>
เงินรับฝาก	4,155.5	4,224.7	4,287.8
( $\Delta$ % ต่อปี)	(16.7)	(16.0)	(18.4)
เงินให้กู้ยืม	5,678.6	5,953.8	6,187.6
( $\Delta$ % ต่อปี)	(17.6)	(21.2)	(25.9)
เงินให้กู้ยืมต่อเงินฝาก (%)	136.7	140.9	144.3
เงินให้กู้ยืม (ไม่รวม BIBF)	4,440.5	4,542.2	4,587.4
( $\Delta$ % ต่อปี)	(10.0)	(10.7)	(12.2)
เงินให้กู้ยืมต่อเงินฝาก (%)	106.9	107.5	106.9
ปริมาณเงิน			
M1	407.9	428.8	443.8
( $\Delta$ % ต่อปี)	(0.3)	(1.2)	(6.1)
M2	4,250.2	4,339.3	4,416.3
( $\Delta$ % ต่อปี)	(16.6)	(16.4)	(19.0)
ฐานเงิน	441.9	474.1	471.3
( $\Delta$ % ต่อปี)	(5.7)	(4.7)	(2.6)

<sup>1/</sup> ประมาณการ

### อัตราเพิ่มเงินรับฝาก-เงินให้กู้ยืมของธนาคารพาณิชย์



อัตราดอกเบี้ยเงินฝากโดยรวมยังคงปรับตัวสูงขึ้น โดยธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่บางแห่งได้ปรับอัตราดอกเบี้ยเงินฝาก 3 เดือน สูงขึ้นประมาณร้อยละ 0.5 ส่วนธนาคารพาณิชย์ขนาดกลางได้ปรับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากสูงขึ้นระหว่างร้อยละ 0.25-2.0 เพื่อระดมเงินฝากเสริมสภาพคล่อง ในขณะเดียวกัน ก็ปรับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ MLR และ MRR ขึ้นระหว่างร้อยละ 0.5-1.25 ตามต้นทุนเงินฝากที่สูงขึ้น และตามความเสี่ยงของผู้กู้

## ความเคลื่อนไหวของอัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)

	2540		2541
	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.
1. เงินฝากประจำ 1 ปี	10.0– 11.5	10.0– 13.0	10.0– 11.5
2. เงินให้สินเชื่อ ของธนาคารพาณิชย์			
- ลูกค้ำขั้นต้น (MLR)	14.75	15.25	15.25
- ลูกค้ำรายย่อยขั้นต้น (MRR)	15.0– 15.5	15.5– 16.0	15.5– 16.0
3. ตลาดเงินระยะสั้น			
- เงินกู้ยืมระหว่างธนาคาร	19.99	21.73	21.51
- ตลาดซื้อคืน 7 วัน	17.99	22.36	22.94
4. ตลาดต่างประเทศ			
- Fed Funds Rate	5.54	5.58	5.54
- Euro 1 Month	5.61	5.90	5.55

ฐานเงินในเดือนนี้ชะลอลงซึ่งเป็นผลจากการดูดซับสภาพคล่องของ ธปท. ผ่านตลาดซื้อคืนเพื่อรักษาระดับอัตราดอกเบี้ยให้เหมาะสมในการดูแลเสถียรภาพของค่าเงินบาท ในขณะที่สินเชื่อภาครัฐบาลและสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น

ปริมาณเงินตามความหมายแคบ (M1) ในเดือนนี้ยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากเดือนก่อนตามการขยายตัวของเงินสดในมือประชาชนในช่วงเทศกาลตรุษจีน เช่นเดียวกับปริมาณเงินตามความหมายกว้าง (M2) ที่ยังคงเร่งตัวขึ้นต่อเนื่องจากเดือนก่อน ทั้งนี้จากการขยายตัวของสินเชื่อภาคเอกชนตามการขยายตัวของสินเชื่อวิเทศธนกิจ ซึ่งเป็นผลจากการตีราคาเป็นเงินบาทตามค่าเงินที่อ่อนตัวลง รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของสินเชื่อที่ให้แก่ภาครัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ

## ฐานะการคลัง

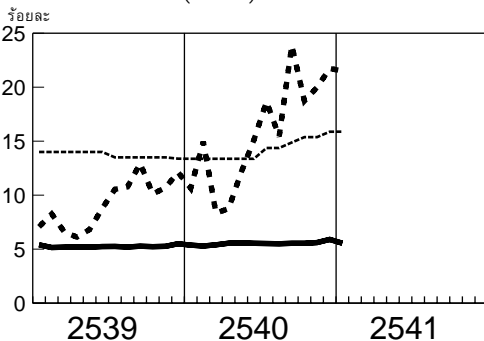
ฐานะการคลังรัฐบาลในเดือนมกราคมขาดดุลเงินสด 3.5 พันล้านบาท โดยเป็นการเกินดุลเงินในงบประมาณ 5.1 พันล้านบาท และขาดดุลเงินนอกงบประมาณ 8.6 พันล้านบาท (เนื่องจากมีรายจ่ายเงินนอกงบประมาณมาก ที่สำคัญได้แก่ รายจ่ายส่วนแบ่งภาษีท้องถิ่นให้กรุงเทพมหานครจำนวน 4.0 พันล้านบาท และรายจ่ายคืนภาษีมูลค่าเพิ่มประมาณ 3.0 พันล้านบาท กอปรกับมีการปิดบัญชีเงินฝากนอกงบประมาณบางบัญชี โอนเข้าเป็นรายได้แผ่นดินอีกประมาณ 1.0 พันล้านบาท เป็นต้น)

## รายได้

รายได้รัฐบาลในเดือนนี้ลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 10.2 เหลือ 65.1 พันล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากภาษีอากรจำนวน 55.4 พันล้านบาท ลดลงร้อยละ 16.4 โดยภาษีอากรขาเข้าลดลงร้อยละ 47.7 แม้ว่ามูลค่าการนำเข้าในเดือนนี้จะเพิ่มขึ้น แต่สินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงส่วนใหญ่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี สำหรับภาษีสรรพสามิตลดลงร้อยละ 25.2 เนื่องจากภาษีรถยนต์และภาษีสรรพสามิตจากการนำเข้าลดลง นอกจากนี้ ภาษีที่ลดลงได้แก่ ภาษีเงินได้นิติบุคคล (-5.5%) ภาษีเงิน

## ความเคลื่อนไหวของอัตราดอกเบี้ย

- Prime Rate [MLR]
- .... Interbank Rate
- Euro Dollar (1เดือน)



## ฐานะการคลังรัฐบาล

(หน่วย : ล้านบาท)

มกราคม

2540 2541

(ปีงบประมาณ)

### การรับ-จ่ายของรัฐบาล

รายได้	72,550	65,141
อัตราเพิ่ม	(9.2)	(-10.2)
(จากระยะเดียวกันปีก่อน)		
รายจ่าย	72,097	59,998
อัตราเพิ่ม	(31.9)	(-16.8)
(จากระยะเดียวกันปีก่อน)		
ดุลเงินในงบประมาณ	453	5,143
ดุลเงินนอกงบประมาณ	2,400	-8,599
ดุลเงินสด	2,853	-3,456
<b>การชดเชยดุลเงินสด</b>		
กู้ยืมในประเทศสุทธิ	65	1,651
ธนาคารแห่งประเทศไทย	322	4,923
ธนาคารพาณิชย์	-9	-272
ธนาคารออมสิน	-	-3,000
อื่นๆ	-248	-
กู้ยืมต่างประเทศสุทธิ	-48	-395
กองทุนบำเหน็จบำนาญ		
ข้าราชการ	-	-
ใช้เงินคงคลัง (+)	-2,699	2,200
รวมการชดเชย	-2,853	3,456

ได้บุคคลธรรมดา (-2.8%) และภาษีอื่น ๆ (-92.8%) ในขณะที่ภาษีมูลค่าเพิ่มเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 29.2 ต่ำลงเมื่อเทียบกับเดือนก่อน ทั้งนี้ แม้จะมีการปรับเพิ่มอัตราภาษีและขยายฐานการเก็บภาษีในสินค้าหลายรายการ แต่ปริมาณการบริโภคลดลงมาก

สำหรับรายได้ที่มีใช้ภาษีอากรมีจำนวน 9.7 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 54.8 เนื่องจากรัฐบาลเร่งให้รัฐวิสาหกิจนำส่งรายได้จากกำไรสุทธิปีงบประมาณ 2539 ที่ขอเพิ่มอีกจำนวน

17.6 พันล้านบาท โดยในเดือนนี้มีรัฐวิสาหกิจนำส่งรายได้ได้เป็นจำนวน 5.0 พันล้านบาท ที่สำคัญได้แก่ องค์การโทรศัพท์ฯ (2.0 พันล้านบาท) และการบินไทย (1.7 พันล้านบาท) เป็นต้น

### รายจ่าย

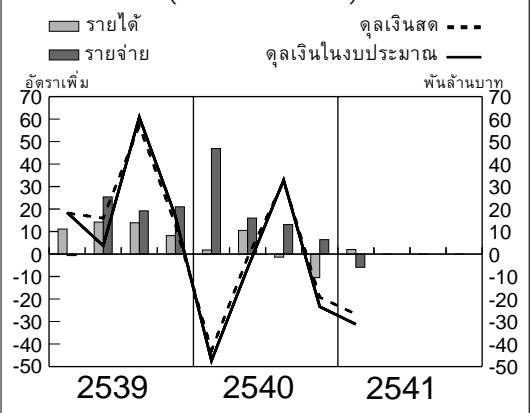
รายจ่ายของรัฐบาลในเดือนมกราคมลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 16.8 เหลือ 60.0 พันล้านบาท โดยเป็นการเบิกจ่ายจากงบประมาณปีปัจจุบัน 44.3 พันล้านบาท ลดลงร้อยละ 19.1 และเบิกจ่ายจากงบประมาณปีก่อน ๆ 15.7 พันล้านบาท ลดลงร้อยละ 9.5 สำหรับอัตราการเบิกจ่ายในช่วง 4 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2541 เป็นร้อยละ 21.0 ลดลงจากร้อยละ 22.1 ในระยะเดียวกันปีก่อน

### การชดเชยดุลเงินสด

ในเดือนนี้มีการชำระคืนต้นเงินกู้ทั้งสิ้น 4.2 พันล้านบาท เป็นการชำระคืนต้นเงินกู้ในประเทศ 3.8 พันล้านบาท (การไถ่ถอนพันธบัตรรัฐบาล 0.8 พันล้านบาท และไถ่ถอนตั๋วสัญญาใช้เงินจากธนาคารออมสิน 3.0 พันล้านบาท) และชำระคืนต้นเงินกู้ต่างประเทศ 0.4 พันล้านบาท นอกจากนี้ เงินฝากธนาคารแห่งประเทศไทยที่คลังจังหวัด/อำเภอ ลดลง 5.4 พันล้านบาท

## ฐานะการคลังภาครัฐบาล

(ตามปีงบประมาณ)



## ดุลการชำระเงิน

**ดุลการค้า** ในเดือนมกราคมเกินดุลลดลงจากเดือนก่อน เนื่องจากมูลค่าการส่งออกลดลงทุกหมวดสินค้า โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง ที่สำคัญได้แก่ คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วนแผงวงจรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า และเคมีภัณฑ์ ส่วนการนำเข้ายังคงลดลงตามภาวะการผลิตและการลงทุนในประเทศ โดยลดลงทุกประเภทสินค้า ที่น่าสังเกต คือ การนำเข้าน้ำมันดิบลดลงทั้งราคาและปริมาณตามราคาน้ำมันในตลาดโลก และการลดปริมาณการสำรองน้ำมันดิบในประเทศจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 3 ของปริมาณการผลิตตั้งแต่เดือนมกราคม

**ดุลบัญชีเดินสะพัด**เกินดุลใกล้เคียงเดือน

### ดุลการค้าและดุลการชำระเงิน

(หน่วย : ล้านดอลลาร์ สรอ.)

	2540		2541
	พ.ย.	ธ.ค. <sup>1/</sup>	ม.ค. <sup>1/</sup>
<b>ดุลการค้า</b>	844	1,033	869
สินค้าออก	4,786	4,970	4,190
	(0.8)	(7.8)	(-7.9)
สินค้าเข้า	3,942	3,937	3,321
	(-30.4)	(-27.9)	(-45.1)
<b>ดุลบัญชีเดินสะพัด</b>	997	1,179	1,229
<b>เงินทุนเคลื่อนย้ายสุทธิ<sup>2/</sup></b>	-6,078	510	-1,435
เอกชน	-2,156	-1,953	-2,432
ทางการ	-34	739	50
ชปท.	-3,888	1,724	947
<b>ดุลการชำระเงินรวม<sup>3/</sup></b>	-4,716	1,038	-364

**หมายเหตุ :** ในวงเล็บคืออัตราการเปลี่ยนแปลงจากระยะเดียวกันของปีก่อน

1/ ข้อมูลเบื้องต้น

2/ รวมธนาคาร 3/ ข้อมูลจริง

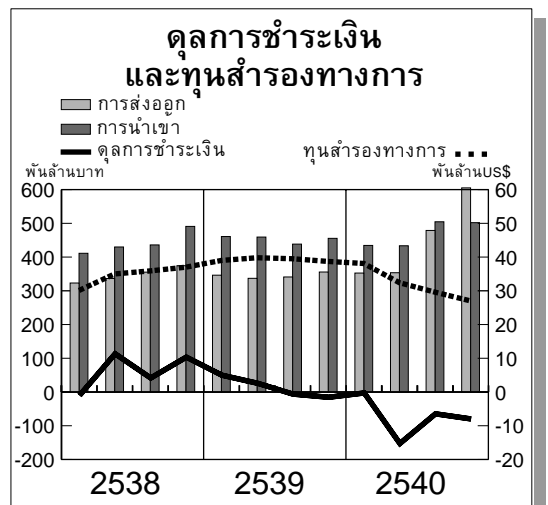
### มูลค่าสินค้าออกและสินค้าเข้า

(ในรูปดอลลาร์ สรอ.)

การเปลี่ยนแปลงจากระยะเดียวกันปีก่อน (%)	2540		2541
	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.
<b>รวมสินค้าออก</b>	0.8	7.8	-7.9
1. สินค้าเกษตร	-23.0	5.5	-15.2
2. สินค้าประมง	-22.9	1	-4.5
3. สินค้าอุตสาหกรรม	4.0	6.9	-8.9
<b>รวมสินค้าเข้า</b>	-30.4	-27.9	-45.1
1. น้ำมัน	-40.3	-7.5	-68.0
2. ไมใช่น้ำมัน	-29.2	-29.2	-42.8
2.1 อุปโภคบริโภค	-23.6	-24.6	-38.1
2.2 วัตถุดิบ	28.6	-19.5	-46.6
2.3 สินค้าทุน	-23.5	-23.4	-35.6
2.4 อื่นๆ	-70.6	-82.0	-80.1

ก่อน แม้ว่าดุลการค้าเกินดุลลดลง แต่ดุลบริการบริจาดเกินดุลสูงขึ้นจากการลดลงของรายจ่ายดอกเบี้ยและผลประโยชน์การลงทุน

**ดุลเงินทุนเคลื่อนย้าย**ขาดดุลสูงตามเงินทุนภาคเอกชนที่ขาดดุลสูงขึ้นมากจากการเร่งชำระคืนเงินกู้ของภาคเอกชนที่ไม่ใช้ธนาคาร ส่วนเงินทุนภาคธนาคารก็ขาดดุลสูงเช่นกันแต่น้อยกว่าเดือนก่อน





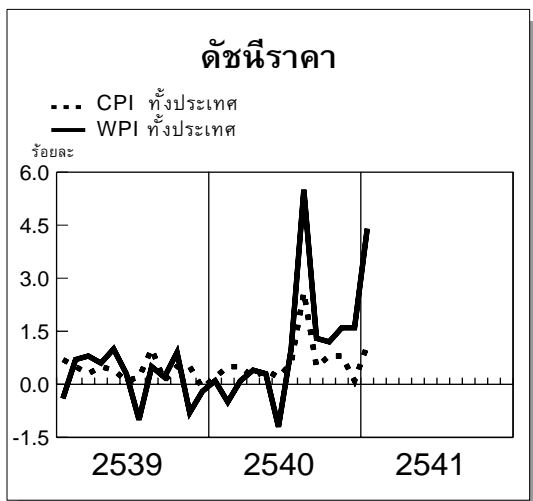
ขณะที่ รัชปท. มีเงินกู้นำเข้าน้อยลงจากเดือนก่อนมาก ทำให้เงินทุนโดยรวมขาดดุลสูงในเดือนนี้ ส่งผลให้ **ดุลการชำระเงินเดือนมกราคมขาดดุล 364 ล้านดอลลาร์** สรอ.

**ทุนสำรองทางการ ณ สิ้นเดือนมกราคม 2541** มีจำนวน 26.7 พันล้านดอลลาร์ สรอ. หรือ เทียบเท่า 5 เดือนของการนำเข้า

## ดัชนีราคา

### ดัชนีราคาผู้บริโภค

ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วประเทศเดือนมกราคม 2541 เพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคมปีก่อนร้อยละ 1.1 จากการเร่งตัวขึ้นของราคาหมวดอาหารตามราคาหมวดข้าว แป้งและผลิตภัณฑ์จากแป้ง ที่เพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากการส่งออกข้าวยังอยู่ในเกณฑ์สูง ขณะที่อุปทานข้าวมีจำกัดกดดันให้ราคาข้าวในประเทศสูงขึ้น นอกจากนี้ ราคาผักและผลไม้หลายชนิดก็สูงขึ้นเพราะปริมาณผลผลิตเข้าสู่ตลาดลดลง รวมทั้งราคาหมวดอาหารที่ซื้อจากตลาดและหมวดอาหารที่ซื้อบริโภค เนื่องจากต้นทุนการผลิตและต้นทุนการดำเนินการสูงขึ้น สำหรับหมวดสินค้าที่มีใช้อาหาร ราคาเพิ่มขึ้นทุก



หมวด โดยหมวดการตรวจรักษาและบริการส่วนบุคคล และหมวดพาหนะและบริการขนส่งเพิ่มขึ้นในเกณฑ์สูง จากการปรับราคาสินค้าของใช้ส่วนบุคคลและน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากต้นทุนวัตถุดิบนำเข้าสูงขึ้นจากการอ่อนตัวลงของค่าเงินบาท

### ดัชนีราคาขายส่ง

ดัชนีราคาขายส่งเดือนมกราคม 2541 เพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคมปีก่อนร้อยละ 4.4 เป็นอัตราเพิ่มสูงสุดในรอบ 7 ปี จากการสูงขึ้นมากของราคาหมวดเกษตรและผลิตภัณฑ์อาหาร เป็นสำคัญ ตามราคาสินค้าหมวดพืชไร่ หมวดพืชเมล็ด หมวดพืชน้ำมัน และหมวดข้าว แป้งและผลิตภัณฑ์จากแป้ง สำหรับหมวดอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นตามราคาสินค้าในหมวดกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ หมวดเคมีและผลิตภัณฑ์เคมี หมวดยางและผลิตภัณฑ์ยาง และหมวดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ซึ่งเป็นผลจากการอ่อนตัวลงของค่าเงินบาท

### ภาวะสินค้าเกษตรกรรม

**ผลผลิตสินค้าเกษตรเข้าสู่ตลาดมากขึ้น** โดยเฉพาะข้าวและมันสำปะหลัง แต่ราคาสินค้าเกษตรส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการสั่งซื้อจากต่างประเทศมีมาก และการที่ค่าเงินบาทลดลงมากเมื่อเทียบกับดอลลาร์ สรอ. จึงใจให้มีการส่งออกเพิ่มขึ้น ที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และข้าวโพด สำหรับผลผลิตยางเข้าสู่ตลาดไม่มากนักเพราะเริ่มเข้าสู่ช่วงฤดูยางผลัดใบ ประกอบกับเกิดเพลิงไหม้โกดังเก็บยางในภาคใต้ ส่งผลให้ราคาเพิ่มขึ้น

**การผลิตสัตว์น้ำ** อุปทานยังไม่เพียงพอกับความต้องการเพราะเป็นช่วงเทศกาลตรุษจีนและความต้องการส่งออกมีสม่ำเสมอ ทำให้ราคาเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะราคากุ้งและปลาเปิด

## ดัชนีราคาที่เกษตรกรขายได้ (2527=100)

	2540	2541	การเปลี่ยนแปลง จากเดือนก่อน (ร้อยละ)
	ธ.ค.	ม.ค.	(ร้อยละ)
<b>ดัชนีราคาสินค้า</b>			
เกษตรรวม	192.3	218.8	+13.8
พืชผล	189.4	226.6	+19.6
ปศุสัตว์	136.2	137.4	+0.9
ประมง <sup>1/</sup>	295.4	301.5	+2.1

หมายเหตุ : 1/ น้ำหนักที่ใช้คำนวณเป็นปี 2536

ราคาสินค้าเกษตร โดยรวมเพิ่มขึ้นจากเดือนก่อนมากถึงร้อยละ 13.8 เนื่องจากความต้องการทั้งเพื่อการส่งออกและบริโภคในประเทศมีมาก

## ภาวะธุรกิจและอุตสาหกรรม

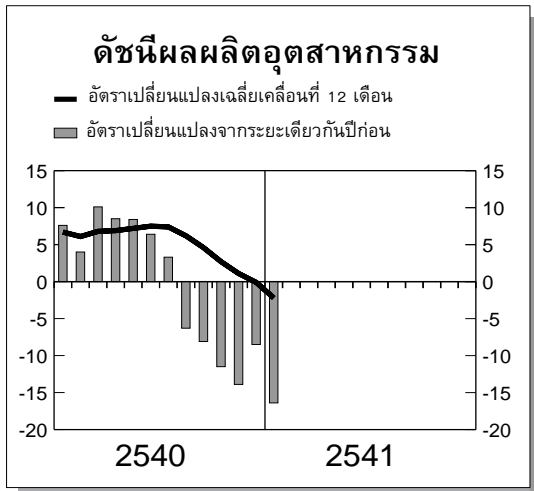
**การผลิตภาคอุตสาหกรรม** ลดลงมากในอัตราร้อยละ 16.4 เป็นการลดลงของทุกหมวดสินค้า ยกเว้นการผลิตในหมวดสิ่งทอที่ยังขยายตัวดีตามภาวะการส่งออก โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ผ้าผืนที่ได้รับประโยชน์จากมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปกับประเทศคู่แข่งชั้นของไทย ส่วนการผลิตสินค้าในหมวดยาสูบ หมวดวัสดุก่อสร้าง และหมวดยานยนต์และอุปกรณ์ขนส่ง ยังลดลงอย่างต่อเนื่องตามภาวะซบเซาของตลาดในประเทศ นอกจากนี้การผลิตสินค้าในหมวดที่เคยขยายตัวดีมาก่อนกลับลดลงในเดือนนี้ ได้แก่ หมวดอาหาร การผลิตลดลงตามการผลิตน้ำตาล เนื่องจากปริมาณอ้อยเข้าหีบและค่าความหวานของอ้อยลดลง ประกอบกับการผลิตสับปะรดกระป๋องประสบปัญหาขาดแคลนวัตถุดิบเพราะได้รับผลกระทบจากภาวะฝนแล้งและภาวะน้ำท่วมอย่างฉับพลันในแหล่งเพาะปลูก หมวดเครื่องตี

ลดลงมากตามการผลิตสุรา เนื่องจากมีโรงงานบางแห่งหยุดซ่อมบำรุงเครื่องจักร หมวดผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ผลผลิตลดลงเช่นกัน โดยเฉพาะการผลิตคอมพิวเตอร์ มอเตอร์ไฟฟ้า กระจกแผ่น และแผงวงจรรวมเนื่องจากประสบปัญหาแข่งขันในตลาดส่งออก

## ผลผลิตอุตสาหกรรมสำคัญ

การเปลี่ยนแปลงจากระยะเดียวกันปีก่อน (%)	2540	2541	
	พ.ย.	ธ.ค. <sup>1/</sup>	ม.ค. <sup>1/</sup>
<b>ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม<sup>2/</sup></b> (2531=100)	-13.9	-8.5	-16.4
1. หมวดอาหาร	-0.2	8.0	-7.4
2. หมวดเครื่องตี	-1.9	18.6	-16.0
3. หมวดยาสูบ	-50.7	-15.5	-19.7
4. หมวดวัสดุก่อสร้าง	-11.8	-34.3	-36.1
5. หมวดยานยนต์	-76.5	-78.6	-74.6
6. หมวดสิ่งทอ	4.0	4.3	3.2
7. หมวดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	5.6	0.9	-1.8
8. หมวดอื่นๆ	0.01	13.7	-3.3
<b>ผลผลิตภาคเหมืองแร่</b>			
1. แร่ดีบุก (เมตริกตัน) ( $\Delta$ %)	47	40	50
2. ก๊าซธรรมชาติ (ล้าน ลบ.ฟุต/วัน) ( $\Delta$ %)	1,627	1,657	1,553
<b>ภาคบริการ</b>			
1. จำนวนนักท่องเที่ยว ที่ราชอาณาจักร (พันคน) ( $\Delta$ %)	648	764	704
2. อัตราการเข้าพักโรงแรม ชั้นหนึ่ง 27 แห่งในเขต กทม. (ร้อยละ)	-3.2	4.2	13.6
	58	57	64

1/ ประมาณการ  
2/ สินค้าอุตสาหกรรม 38 รายการ



ภาคเหมืองแร่ ผลผลิตสินแร่ดิบก็เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อนเนื่องจากราคาดีบุกทั้งในประเทศและตลาดโลกสูงขึ้นจึงให้มีการเพิ่มการผลิต สำหรับผลผลิตก๊าซธรรมชาติลดลงจากเดือนก่อน เป็นผลจากการผลิตในแหล่งผลิตบงกชลดลง เนื่องจากการหยุดการผลิตในบางช่วง

ภาคบริการ จำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศในเดือนมกราคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.6 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันปีก่อน ส่งผลให้อัตราการเข้าพักโรงแรมเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 64 ของจำนวนห้องพักรวมในเดือนนี้ เนื่องจากเป็นฤดูการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ในเทศกาลตรุษจีนมีการจัดกิจกรรมเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ เช่น ฮองกง ไต้หวัน และฟิลิปปินส์ ให้เข้ามาเที่ยวในเมืองไทยมากขึ้น

## ความเคลื่อนไหวของเงินตราต่างประเทศและราคาทองคำ

### ภาวะตลาดต่างประเทศ

#### ดอลลาร์ สรอ.

ในเดือนมกราคม ดัชนีค่าเงินดอลลาร์ สรอ. (เทียบกับค่าเฉลี่ยปี 2533 = 100) มีค่าเฉลี่ยที่ระดับ

110.61 แข็งขึ้นร้อยละ 1.12 จากระดับ 109.38 ในเดือนก่อน โดยเงินดอลลาร์ สรอ. เมื่อเทียบกับเงินมาร์กเยอรมัน และเงินปอนด์สเตอร์ลิง มีค่าเฉลี่ยแข็งขึ้นร้อยละ 2.15 และ 1.59 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ดอลลาร์ สรอ. กลับมีค่าเฉลี่ยอ่อนลงร้อยละ 0.06 เมื่อเทียบกับเยนญี่ปุ่น แม้ว่าในช่วงครึ่งเดือนแรกจะมีค่าแข็งขึ้นก็ตาม

**ปัจจัยบวก**ที่ส่งผลให้เงินดอลลาร์ สรอ. มีค่าแข็งขึ้น มีดังนี้

1) ตลาดคาดว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังขยายตัวได้ดี ประกอบกับตลาดยังกังวลในสถานการณ์ตึงเครียดระหว่างสหรัฐฯ และอิรัก ทำให้มีแรงซื้อเงินดอลลาร์ สรอ.

2) เจ้าหน้าที่ของธนาคารกลางเยอรมนีกล่าวว่า อัตราแลกเปลี่ยนควรเป็นไปตามกลไกตลาดซึ่งเท่ากับว่าเยอรมนีไม่ได้คัดค้านการแข็งขึ้นของค่าเงินดอลลาร์ สรอ. ประกอบกับมีข่าวว่าธนาคารกลางเยอรมนีอาจจะไม่ขึ้นอัตราดอกเบี้ยในระยะนี้ จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนค่าเงินดอลลาร์ สรอ.

3) ตลาดคาดว่าเยอรมนีมีความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ในเอเชียมากกว่าที่คาดไว้ เนื่องจากข่าวการตั้งสำรองเพื่อหนี้สูญจำนวน 777 ล้านดอลลาร์ สรอ. ของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของเยอรมนี ประกอบกับมีข่าวว่า Moody's Investor จะลดอันดับความน่าเชื่อถือของธนาคารพาณิชย์แห่งนั้น

4) ตลาดคาดว่าธนาคารกลางอังกฤษจะไม่ขึ้นอัตราดอกเบี้ยในระยะนี้ โดยคาดว่าเศรษฐกิจอาจจะชะลอตัวลงได้

**ปัจจัยลบ**ที่มีผลต่อค่าเงินดอลลาร์ สรอ. สรุปได้ดังนี้

1) ปัญหาการเงินในภูมิภาคเอเชียเริ่มที่จะเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น สืบเนื่องมาจากการบรรลุข้อตกลงในการปรับโครงสร้างเงินกู้ต่างประเทศระยะ

สิ้นจำนวน 24,000 ล้านดอลลาร์ สรอ. ระหว่างเกาหลีใต้กับเจ้าหน้าที่ต่างประเทศ ประกอบกับอินโดนีเซียมีที่ทำว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ทำไว้กับ IMF หลังจากเจ้าหน้าที่ของสหรัฐฯ เข้าหารือกับประธานาธิบดีของอินโดนีเซีย ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเงินเยนปรับตัวแข็งขึ้นเมื่อเทียบกับดอลลาร์ สรอ.

2) ตลาดคาดว่าญี่ปุ่นอาจนำนโยบายลดภาษีมาใช้เป็นแผนการระยะยาว และคาดหมายเกี่ยวกับแผนการใช้จ่ายเงินในการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศซึ่งจะประกาศในช่วงเดือนกุมภาพันธ์

3) ผลกระทบจากคดีอื้อฉาวของประธานาธิบดีสหรัฐฯ ซึ่งส่งผลให้เงินดอลลาร์ สรอ. อ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักต่าง ๆ เนื่องจากนักลงทุนเกรงว่าประธานาธิบดีสหรัฐฯ จะสูญเสียคะแนนนิยมซึ่งจะมีผลต่อตำแหน่งได้

## เยนญี่ปุ่น

เงินเยนญี่ปุ่นมีค่าเฉลี่ยแข็งขึ้นเมื่อเทียบกับดอลลาร์ สรอ. โดยมีค่าเฉลี่ยแข็งขึ้นร้อยละ 0.06 จาก 129.52 เป็น 129.44 เยนต่อดอลลาร์ สรอ. ในเดือนนี้ แม้ว่าในช่วงครึ่งเดือนแรก เงินเยนยังคงมีค่าอ่อนลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์ สรอ. เนื่องจากข่าวบริษัทญี่ปุ่นซึ่งเป็นบริษัทการลงทุนที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย นอกประเทศญี่ปุ่นแห่งหนึ่งปิดดำเนินการ ประกอบกับการที่ญี่ปุ่นประกาศว่าธนาคารพาณิชย์มีหนี้เสียมากกว่าที่เคยรายงานไว้ อย่างไรก็ตาม ในช่วงครึ่งเดือนหลังค่าเงินเยนปรับตัวแข็งขึ้น เนื่องจากตลาดคาดว่าญี่ปุ่นอาจนำนโยบายลดภาษีมาใช้เป็นแผนการระยะยาว ประกอบกับตลาดคาดหมายเกี่ยวกับแผนการใช้จ่ายเงินจำนวนประมาณ 6-10 ล้านล้านเยนในการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศซึ่งจะประกาศในช่วงเดือนกุมภาพันธ์นี้ นอกจากนี้ ปัญหาการเงิน

## อัตราแลกเปลี่ยนในตลาดนิวยอร์ก (เฉลี่ยรายเดือน)

(หน่วย : เงินตราต่างประเทศต่อ 1 ดอลลาร์ สรอ.)

สกุลเงิน	มกราคม 2541			ธันวาคม 2540	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ) เงินตราต่างประเทศเทียบกับ US\$ มกราคม 2541/ธันวาคม 2540
	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	
มาร์กเยอรมัน	1.8385	1.7795	1.8174	1.7783	-2.15
เยนญี่ปุ่น <sup>2/</sup>	133.6000	125.5850	129.4374	129.5210	0.06
ปอนด์สเตอร์ลิง <sup>1/</sup>	1.6725	1.6128	1.6347	1.6611	-1.59
ฟรังก์ฝรั่งเศส	6.1565	5.9600	6.0859	5.9535	-2.18
ฟรังก์สวิส	1.4978	1.4397	1.4746	1.4387	-2.43
กิลเดอร์เนเธอร์แลนด์	2.0715	2.0056	2.0484	2.0040	-2.17
ดอลลาร์แคนาดา	1.4657	1.4237	1.4410	1.4268	-0.99
ดอลลาร์ฮ่องกง <sup>2/</sup>	7.7500	7.7380	7.7434	7.7448	0.02
ดอลลาร์สิงคโปร์ <sup>2/</sup>	1.8035	1.6910	1.7536	1.6480	-6.02
ริงกิตมาเลเซีย <sup>2/</sup>	4.7150	3.9650	4.4009	3.7748	-14.23

ที่มา : REUTERS

1/ ดอลลาร์ สรอ. ต่อปอนด์สเตอร์ลิง

2/ ตลาดท้องถิ่น

ในภูมิภาคเอเชียเริ่มที่จะเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น ส่งผลให้ค่าเงินของประเทศในภูมิภาคนี้และเงินเยนปรับตัวแข็งขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์ สรอ.

### มาร์กเยอรมัน

เงินมาร์กเยอรมันมีค่าเฉลี่ยอ่อนลงต่อหนึ่งเมื่อเทียบกับดอลลาร์ สรอ. โดยมีค่าเฉลี่ยอ่อนลงร้อยละ 2.15 จาก 1.7783 เป็น 1.8174 มาร์กเยอรมันต่อดอลลาร์ สรอ. ในเดือนนี้ เนื่องจากตลาดคาดว่าธนาคารกลางเยอรมนีจะยังไม่ขึ้นอัตราดอกเบี้ยระยะสั้น ประกอบกับการที่ธนาคารในเยอรมนีปล่อยกู้ให้ประเทศในภูมิภาคเอเชียเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าสหรัฐฯ ส่งผลลบต่อค่าเงินมาร์กเยอรมัน

### ปอนด์สเตอร์ลิง

เงินปอนด์สเตอร์ลิงมีค่าเฉลี่ยอ่อนลงต่อหนึ่งเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์ สรอ. โดยมีค่าเฉลี่ยอ่อนลงร้อยละ 1.59 จาก 1.6611 เป็น 1.6347 ดอลลาร์

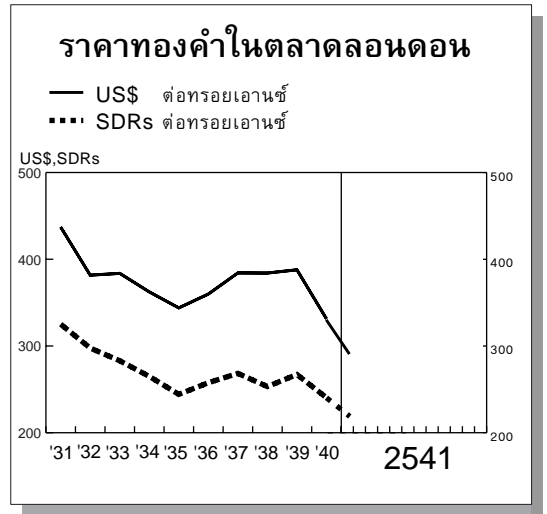
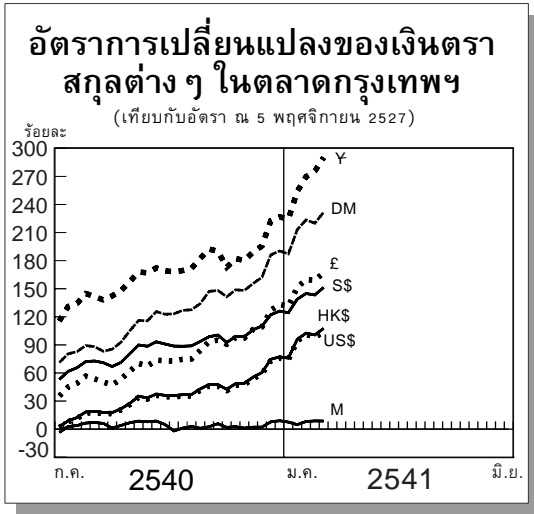
ต่อปอนด์สเตอร์ลิง เนื่องจากการชะลอตัวของยอดขายปลีก และตัวเลขความมั่นใจของผู้ผลิตซึ่งตกต่ำสุดในรอบ 2 ปี จากการชะลอตัวของการส่งออก เป็นเครื่องชี้ว่าเศรษฐกิจอาจจะชะลอตัวลงได้ ทำให้คาดว่าธนาคารกลางอังกฤษจะไม่ขึ้นอัตรา ดอกเบี้ยในระยะนี้

## ความเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลต่าง ๆ ในตลาดกรุงเทพฯ

อัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลสำคัญในเดือนนี้ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยแข็งขึ้น (คิดเป็นร้อยละ) เมื่อเทียบกับเงินบาท ยกเว้นเงินรูเปียอินโดนีเซียซึ่งมีค่าเฉลี่ยอ่อนลงเมื่อเทียบกับเงินบาท (-38.12) โดยเงินสกุลที่มีค่าเฉลี่ยแข็งขึ้นเมื่อเทียบกับเงินบาท ตามลำดับมีดังนี้ ดอลลาร์ฮ่องกง (19.28) เยนญี่ปุ่น (19.19) ดอลลาร์ สรอ. (18.88) ปอนด์สเตอร์ลิง (16.90) มาร์กเยอรมัน (16.30) ดอลลาร์บรูไน (12.24) ดอลลาร์สิงคโปร์ (12.15) เปโซฟิลิปปินส์ (5.67)

## อัตราแลกเปลี่ยนที่กำหนดในตลาดกรุงเทพฯ

สกุลเงิน	อัตราแลกเปลี่ยนบาทต่อเงินตราต่างประเทศ (อัตรากลาง)				การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ) ของเงินตราต่างประเทศเทียบกับบาท มกราคม 2541/ธันวาคม 2540
	มกราคม 2541		ธันวาคม 2540		
	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	
ดอลลาร์ สรอ.	55.8846	50.2120	53.7380	45.2045	18.88
ปอนด์สเตอร์ลิง	91.9388	82.5018	87.8373	75.1385	16.90
มาร์กเยอรมัน	31.0697	27.9005	29.5882	25.4408	16.30
เยน (ต่อ 100 เยน)	43.7705	37.9412	41.5176	34.8325	19.19
ริงกิตมาเลเซีย	12.7646	11.4440	12.1333	11.9390	1.63
ดอลลาร์สิงคโปร์	31.9207	29.4289	30.6551	27.3338	12.15
ดอลลาร์บรูไน	33.1783	29.3718	30.7070	27.3581	12.24
ดอลลาร์ฮ่องกง	7.5965	6.4747	6.9582	5.8337	19.28
เปโซฟิลิปปินส์	1.3107	1.1810	1.2577	1.1902	5.67
รูเปียอินโดฯ (1000 รูเปีย)	7.7390	3.9241	5.7269	9.2542	-38.12



ริงกิตมาเลเซีย (1.63) สำหรับเงินสกุลอื่น ๆ ในตลาดกรุงเทพฯ นอกเหนือจากเงินสกุลสำคัญ 10 สกุลนั้น ส่วนใหญ่ยังคงมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเงินบาท

เนื่องจากตลาดยังคงกังวลต่อค่าเงินบาท และแรงซื้อดอลลาร์ สรอ. ล่วงหน้าระยะสั้นเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

### ราคาทองคำ

ค่าเงินบาทอ่อนตัวต่อเนื่องจากเดือนก่อน เนื่องจากผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจยังไม่ประจักษ์ชัดเจนพอที่จะเรียกความเชื่อมั่นของนักลงทุนกลับมาได้ ขณะที่นักลงทุนยังขาดความเชื่อมั่นต่อค่าเงินในภูมิภาค โดยเฉพาะจากผลของวิกฤตการณ์ในอินโดนีเซีย รวมทั้งบริษัท S&P ลดอันดับความน่าเชื่อถือหนี้ต่างประเทศระยะยาวของประเทศไทยจาก BBB เป็น BBB- ซึ่งจัดเป็นอันดับสุดท้ายในกลุ่ม Investment Grade และหากลดลงอีกจะจัดเป็น Speculative Grade สำหรับความเคลื่อนไหวในตลาดเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า อัตรา swap premium 1 เดือนในเดือนมกราคม มีค่าเฉลี่ยร้อยละ 9.18 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.77 ในเดือนก่อนหน้า

ราคาทองคำในตลาดต่างประเทศมีค่าเฉลี่ยสูงขึ้นเล็กน้อยเท่ากับ 0.41 ดอลลาร์ สรอ. ต่อทROYเอานซ์ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 289.81 ดอลลาร์ สรอ. ในเดือนนี้ เมื่อเทียบกับ 289.40 ดอลลาร์ สรอ. ต่อทROYเอานซ์ ในเดือนก่อน เนื่องจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของประเทศในแถบเอเชียตามช่วงเทศกาลในช่วงต้นปี ประกอบกับข่าวการซื้อทองคำของเกาหลีใต้และความต้องการซื้อของกองทุนต่าง ๆ หลังจากที่ไม่ในช่วงครึ่งเดือนแรกทองคำมีราคาตกลงต่ำสุดระดับใหม่ในรอบ 18 ปีครึ่ง ที่ระดับ 278.70 ดอลลาร์ สรอ. ต่อทROYเอานซ์ นับตั้งแต่ระดับต่ำสุดที่ 277.50 ดอลลาร์ สรอ. ต่อทROYเอานซ์ เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน ค.ศ. 1979

**บทความ**

# อุตสาหกรรมรถยนต์ในภาวะวิกฤต

วินัย วิชาญวิทย์

วาสนา พงศานรากุล

สิรินิตย์ รัตนปัทมา

กลุ่มงานเศรษฐกิจ 6 ฝ่ายวิชาการ

หลังจากรัฐบาลปรับเปลี่ยนนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์จากการให้ความคุ้มครองมาสู่การค้าแบบเสรีเมื่อปี 2534 ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจของประเทศในช่วงต่อมาขยายตัวสูงอย่างต่อเนื่อง ได้ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว การผลิตรถยนต์ในประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวในช่วงเวลา 5 ปี จาก 283,115 คัน ในปี 2534 เป็น 559,428 คัน ในปี 2539 ขณะเดียวกัน การนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้นประมาณ 17 เท่าตัว จาก 1,831 คัน เป็น 33,224 คัน ในช่วงเวลาเดียวกัน สถานการณ์ดังกล่าวทำให้มีการคาดการณ์กันว่าในปี 2543 (ค.ศ. 2000) อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจะเติบโตถึงขั้นเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งหนึ่งของโลก โดยจะมีกำลังผลิตประมาณ 1 ล้านคันต่อปี

อย่างไรก็ดี ในปี 2539 เศรษฐกิจของประเทศได้ชะลอตัวลง ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มชะลอตัวตาม โดยในไตรมาสที่ 2 และ 3 อัตราการขยายตัวของการจำหน่ายรถยนต์ได้ชะลอลงเหลือประมาณร้อยละ 3-4 จากที่ขยายตัวกว่าร้อยละ 10 ในช่วงก่อนหน้า และเมื่อเข้าสู่ไตรมาสสุดท้ายของปี ปริมาณการจำหน่ายได้ลดลง ซึ่งการลดลงนี้ได้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในปี 2540 โดยมีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถยนต์ต้องลดกำลังการผลิตลง โดยบางรายได้ปิดโรงงานผลิตชั่วคราวเพื่อแก้ปัญหาสต็อกรถยนต์ที่เหลือตกค้างอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งผลที่เกิดตามมา คือ มีการปลดคนงานออกและอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ประสบภาวะซบเซาตาม นับเป็นยุคที่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศประสบกับความตกต่ำมากที่สุดเท่าที่เคยมีมา

ภาวะซบเซาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในปัจจุบันมีเหตุปัจจัยหลักมาจากความตกต่ำทางเศรษฐกิจ และการดำเนินมาตรการต่างๆ ของรัฐ อาทิ การปิดสถาบันการเงิน การปรับเปลี่ยนภาษีต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อแก้ไขปัญหารายได้ตกต่ำของรัฐ ทำให้อุปสงค์ในประเทศลดลงในขณะที่อุตสาหกรรมรถยนต์ต้องพึ่งพาดตลาดในประเทศเกือบร้อยละ 90 ของผลผลิตรวม ผู้ประกอบการจึงปรับตัวไม่ทันเมื่อเศรษฐกิจของประเทศหดตัวอย่างกะทันหัน

บทความนี้ มุ่งศึกษาถึงสภาพปัจจุบันของอุตสาหกรรมรถยนต์ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมนี้ การดำเนินนโยบายต่างๆ ของภาครัฐ การปรับตัวของผู้ประกอบการในสภาวะวิกฤต แนวโน้มของอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต ตลอดจนข้อเสนอแนะเพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้อุตสาหกรรมรถยนต์กลับมาเติบโตและพัฒนาได้ต่อไปในระยะยาว

## ภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในปี 2540

ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในปี 2540 ทำให้อุปสงค์รถยนต์ในประเทศลดลงอย่างมากและรวดเร็ว ซึ่งเกินความคาดหมายของผู้ประกอบการรถยนต์ที่จะสามารถปรับกระบวนการผลิตให้สอดคล้องและทันกับภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้ ผลคือผู้ประกอบการหลายรายมีสต็อกรถยนต์เหลือตกค้างอยู่เป็นจำนวนมากในปี 2540 และบางรายต้องปิดโรงงานผลิตเป็นการชั่วคราวเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้ผลผลิตรถยนต์ในปี 2540 ลดลงอย่างน่าสังเกตถึงร้อยละ 35.6 เหลือเพียง 360,303 คัน เทียบกับ 559,428 คัน ในปี 2539 สำหรับปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศที่



เคยมียอดเฉลี่ย 49,072 คันต่อเดือน ในปี 2539 ได้ลดลงเหลือ 30,270 คันต่อเดือน ในปี 2540 ทั้งนี้ ในช่วงครึ่งหลังของปี 2540 มียอดจำหน่ายเฉลี่ยเพียง 19,175 คันต่อเดือน เท่านั้น

หากพิจารณาเฉพาะในระยะครึ่งแรกของปี 2540 พบว่าปริมาณการผลิตและจำหน่ายรถยนต์โดยรวมลดลงไม่มากเพียงร้อยละ 7.1 และ 14.5 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการผลิตและจำหน่ายรถยนต์นั้นยังสามารถขยายตัวได้ในอัตราร้อยละ 31.7 และ 5.9 ตามลำดับ ทั้งนี้ เป็นเพราะผู้บริโภคได้รับแรงจูงใจจากกลยุทธ์การ

ส่งเสริมการขายรถยนต์รุ่นราคาประหยัด เช่น รถยนต์โตโยต้าโซลูน่าและรถยนต์ฮอนด้าซิตี้ ซึ่งออกจำหน่ายในช่วงครึ่งหลังของปี 2539 แต่ในส่วนของรถยนต์พาณิชย์ซึ่งมีปริมาณการผลิตและการจำหน่ายสูงกว่ารถยนต์นั่ง 2-3 เท่าตัว การผลิตและจำหน่ายรถยนต์พาณิชย์ได้ลดลงมาตั้งแต่กลางปี 2539 และอัตราการลดลงสูงชันเป็นลำดับจนถึงปลายปี 2540 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการซบเซาของภาคก่อสร้างิมทรัพย์และภาคก่อสร้าง ส่งผลให้การผลิตและการจำหน่ายรถยนต์โดยรวมลดลง

สำหรับการนำเข้ารถยนต์ในปี 2540 ลดลง

### ปริมาณผลิตและจำหน่ายรถยนต์ปี 2504-2540

ปี	ปริมาณเฉลี่ยรายปี (คัน/ปี)		อัตราเปลี่ยนแปลง %	
	ผลิต	จำหน่าย <sup>1/</sup>	ผลิต	จำหน่าย
2504-2513	8,283	33,541		
2514-2523	44,002	75,749	431.2	125.8
2524-2533	131,201	133,728	198.2	76.5
2534	283,115	268,830	115.8	101.0
2535	323,961	363,036	14.4	35.0
2536	419,861	455,000	29.6	25.3
2537	433,326	485,851	3.2	6.8
2538	525,680	567,616	21.3	16.8
Q1/2539	137,909	142,311	16.1	11.3
Q2/2539	134,937	147,802	5.4	3.1
Q3/2539	143,723	144,919	4.9	3.7
Q4/2539	142,859	153,835	0.7	-1.8
Q1/2540	132,239	129,778	-4.1	-8.8
Q2/2540	121,261	118,414	-10.1	-19.9
Q3/2540	76,940	74,307	-46.5	-48.7
Q4/2540	29,863	40,743	-35.6	-73.5

หมายเหตุ: อักษรตัวเอียงแสดงปริมาณการผลิต จำหน่าย และอัตราการเติบโตรายไตรมาส

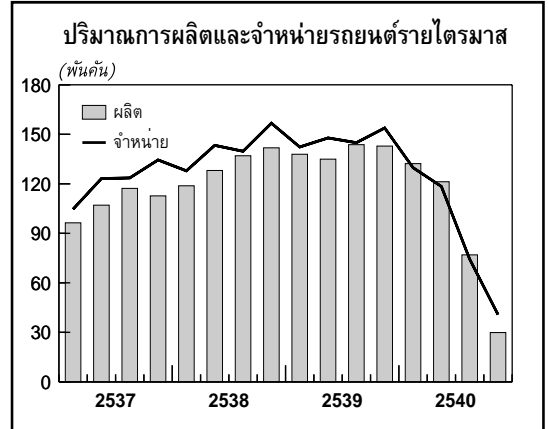
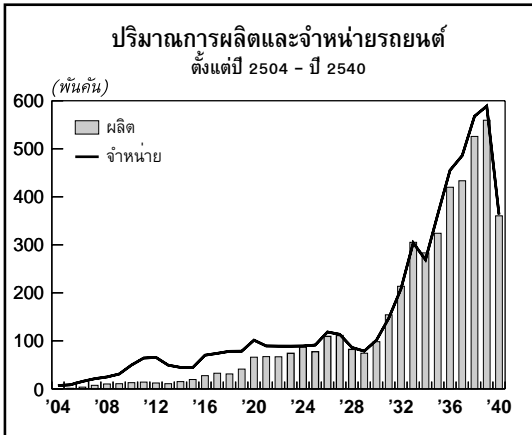
1/ ยอดจำหน่ายรวมรถยนต์นำเข้าด้วย

ร้อยละ 50.1 โดยมีปริมาณนำเข้าทั้งสิ้น 16,589 คัน ลดลงต่อเนื่องจากปีก่อน (ซึ่งการนำเข้าลดลงร้อยละ 32) โดยรถยนต์ที่นำเข้าจากเกาหลีใต้ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 8.8 ของปริมาณนำเข้ารถยนต์ทั้งหมดของปี 2540 ลดลงมากที่สุดถึงร้อยละ 81.7

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อภาวะซบเซาของ

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในปี 2540 สรุปได้ดังนี้

- ในช่วงปลายปี 2538 เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ธนาคารแห่งประเทศไทยได้ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้กู้ยืม เพื่อให้การเข้าซื้อรถยนต์บางส่วนบุคคลเข้มงวดขึ้น โดยให้ผู้เข้าซื้อต้องชำระเงินครั้งแรกทันทีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของ



ปริมาณการผลิตและจำหน่ายรถยนต์นั่งและรถยนต์พาณิชยกรรมรายไตรมาสปี 2538-2540

(หน่วย : คัน)

	ผลิต						จำหน่าย					
	รถยนต์นั่ง			รถยนต์พาณิชยกรรม			รถยนต์นั่ง			รถยนต์พาณิชยกรรม		
	ปริมาณ	%Δ	สัดส่วน	ปริมาณ	%Δ	สัดส่วน	ปริมาณ	%Δ	สัดส่วน	ปริมาณ	%Δ	สัดส่วน
Q1/38	29,913	1.3	25.2	88,887	33.0	74.8	38,540	2.1	30.1	89,329	33.5	69.9
Q2/38	31,385	14.1	24.5	96,690	21.5	75.5	41,352	2.7	28.9	101,952	23.0	71.1
Q3/38	31,964	16.6	23.3	105,035	16.9	76.7	40,156	11.9	28.7	99,563	13.5	71.3
Q4/38	33,980	33.9	24.0	107,826	23.5	76.0	38,653	-4.8	24.7	118,071	25.8	75.3
Q1/39	33,205	11.0	24.1	104,704	17.8	75.9	40,219	4.4	28.3	102,092	14.3	71.7
Q2/39	28,560	-9.0	21.2	106,377	10.0	78.8	42,666	3.2	28.9	105,136	3.1	71.1
Q3/39	38,938	21.8	27.1	104,785	-0.2	72.9	45,692	13.8	31.5	99,227	-0.3	68.5
Q4/39	37,876	11.5	26.5	104,983	-2.6	73.5	45,029	16.5	29.3	108,806	-7.9	70.7
Q1/40	41,550	25.1	31.4	90,689	-13.4	68.6	42,757	6.3	32.9	87,021	-14.8	67.1
Q2/40	39,769	39.2	32.8	81,492	-23.4	67.2	45,009	5.5	38.0	73,405	-30.2	62.0
Q3/40	22,494	-42.2	29.2	54,446	-48.0	70.8	29,248	-36.0	39.4	45,059	-54.6	60.6
Q4/40	8,228	-78.3	27.6	21,635	-79.4	72.4	15,056	-66.6	37.0	25,687	-76.4	63.0

ราคารถยนต์และระยะเวลาในการเข้าซื้อต้องไม่เกินกว่า 48 เดือน และกำหนดให้ยอดสินเชื่อคงค้างของการให้กู้เพื่อเข้าซื้อรถยนต์ในปลายปี 2539 เพิ่มจากช่วงปลายปี 2538 ได้ไม่เกินร้อยละ 15 ส่งผลให้อุปสงค์รถยนต์ในประเทศลดลงในระดับหนึ่ง

- ภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่ชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่กลางปี 2538 และเข้าสู่ภาวะตกต่ำในปี 2540 ส่งผลให้อุปสงค์รถยนต์ของประชาชนในประเทศลดลงอย่างรวดเร็ว

- การสั่งระงับการดำเนินงานของบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ 56 แห่ง และการจำกัดสินเชื่อเพื่อเข้าซื้อรถยนต์ของภาคสถาบันการเงิน ส่งผลให้ความต้องการของรถยนต์ลดลงอย่างมาก เนื่องจากการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศกว่าร้อยละ 70 ใช้ระบบเข้าซื้อผ่านสถาบันการเงิน

- การเปลี่ยนระบบอัตราแลกเปลี่ยนเป็นแบบลอยตัว เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 ซึ่งมีผลให้ค่าเงินบาทลดลง ทำให้รถยนต์นำเข้ามีราคาสูงขึ้น และรถยนต์ที่ผลิตในประเทศต้องปรับราคาสูงขึ้น เนื่องจากการประกอบรถยนต์ในประเทศยังต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากต่างประเทศร้อยละ 45-50 สำหรับรถยนต์นั่ง และร้อยละ 17-20 สำหรับรถยนต์พาณิชย์

- การดำเนินมาตรการทางการคลังเพื่อแก้ปัญหารายได้ตกต่ำของรัฐบาล ส่งผลกระทบทั้งในทางตรงและทางอ้อมต่อการลดลงของอุปสงค์ของรถยนต์ในประเทศ (รายละเอียดปรากฏในภาคผนวก) ดังนี้

-- การขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2540 มีผลกระทบต่อราคาจำหน่ายรถยนต์ที่จะต้องปรับตัวสูงขึ้นตามภาวะภาษีที่เพิ่มประมาณร้อยละ 2.8

-- การเพิ่มอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป CBU (Completely-Built-Unit) จากร้อยละ 42 สำหรับรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2400 ซีซี และจากร้อยละ 68.5 สำหรับรถยนต์ขนาดเกินกว่า 2400 ซีซี เป็นร้อยละ 80 เท่ากัน และการเรียกเก็บอากรพิเศษ (Surcharge) เพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราที่จัดเก็บเดิม ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2540 ทั้ง 2 มาตรการมีผลให้รถยนต์นำเข้ามีราคาสูงขึ้นประมาณร้อยละ 13.5 นอกจากนี้ ได้มีการเพิ่มอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนสูงขึ้นไปจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 22 ซึ่งจะมีผลให้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศมีต้นทุนสูงขึ้นประมาณร้อยละ 0.8

อัตรอากรขาเข้าสำหรับผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในปัจจุบัน (ร้อยละ)

ผลิตภัณฑ์	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถบรรทุกเล็ก
วัตถุดิบ	5-42	5-42
- ชิ้นส่วนพลาสติก	35	35
- เหล็กทุบขึ้นรูป	35	35
- ชิ้นส่วนย่อยสำเร็จรูป	42	42
อะไหล่	42	42
CKD	22	22
CBU	80	60

ผลกระทบที่มีต่อราคารถยนต์จากการดำเนินมาตรการทางการคลังของรัฐบาล

มาตรการของภาครัฐ	อัตรการเพิ่มขึ้นของราคารถยนต์ (ร้อยละ)
- การขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นร้อยละ 10 (16 สค. 40)	2.8
- การเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 10 สำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์นำเข้า (14 ตค. 40)	0.8
- การเพิ่มอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปทุกขนาด เป็นร้อยละ 80 (14 ตค. 40)	13.5
- การเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ทุกขนาดอีกร้อยละ 5 (5 พย. 40)	10.7

-- การเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ทุกประเภทอีกร้อยละ 5 ของมูลค่ารถยนต์หน้าโรงงาน เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2540 ทำให้อัตราภาษีที่จัดเก็บเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 13.2 (เทียบจากอัตราภาษีก่อนปรับ) ซึ่งจะมีผลให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ปรับตัวสูงขึ้นประมาณร้อยละ 10.7

## การปรับตัวของผู้ประกอบการรถยนต์

### การปรับกลยุทธ์ด้านการผลิต

เพื่อแก้ปัญหาที่มีอุปทานรถยนต์ส่วนเกินจำนวนมากในช่วงที่ตลาดรถยนต์อยู่ในภาวะตกต่ำผู้ประกอบการได้ปรับลดปริมาณการผลิตลงให้สอดคล้องกับสภาพตลาด โดยเฉพาะในไตรมาสสุดท้ายของปี 2540 ผู้ประกอบการได้ปรับลดปริมาณการผลิตลงเล็กน้อยมาก และบางรายได้ปิดโรงงานผลิตชั่วคราวเพื่อระบายสต็อกที่ตกค้างอยู่ ซึ่งปรากฏว่าในปี 2540 อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมีการใช้กำลังการผลิตเพียงร้อยละ 46.4 ของกำลังการผลิตรวมทั้งประเทศ ซึ่งเป็นระดับต่ำสุดนับตั้งแต่มีอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศเทียบกับร้อยละ 76.5 ในปีก่อน

ผู้ประกอบการรถยนต์ที่หยุดการผลิตชั่วคราวในช่วงปลายปี 2540 เมื่อกลับมาเปิดดำเนินการผลิตใหม่อีกครั้งในปี 2541 ได้ลดปริมาณการผลิตรถยนต์ลงมากจากระดับการผลิตปกติ โดยจะผลิตเท่าที่คาดว่าจะมีคำสั่งซื้อเข้ามาในระยะสั้น และจะพยายามให้มีสินค้าเหลือค้างสต็อกน้อยที่สุด

### การปรับกลยุทธ์ด้านการตลาด

เพื่อสอดคล้องกับความต้องการภายในประเทศที่หดตัวลง ผู้ประกอบการรถยนต์ได้พยายามขยายตลาดส่งออก โดยในปี 2540 มีการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป 42,218 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณ 2 เท่าตัว

และการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนมีมูลค่า 33,682 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 78.7 สำหรับในปี 2541 คาดว่าจะมีการส่งออกเพิ่มขึ้น โดยผู้ประกอบการที่มีแผนการขยายการส่งออก มีดังนี้

- บริษัท เอ็มเอ็มซี สิทธิผลมอเตอร์ จำกัด จะส่งออกรถยนต์ในปี 2541 เพิ่มขึ้นจากปี 2540 ร้อยละ 25 หรือประมาณ 10,000 คัน เป็น 50,000 คัน

- บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด จะส่งออกรถยนต์ในปี 2541 จำนวน 2,000 คัน เทียบกับที่ส่งออก 1,543 คัน ในปี 2540 เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.6 โดยจะส่งออกรถยนต์ปิคอัพไฮลักซ์ไปจำหน่ายยังประเทศฟิลิปปินส์ กัมพูชา ลาว ปากีสถาน และประเทศในกลุ่มโอเชียเนีย และส่งออกรถยนต์รุ่นโซลูน่าไปจำหน่ายยังสิงคโปร์และบรูไน และตั้งแต่ปี 2542 บริษัทฯ มีแผนเพิ่มการส่งออกรถยนต์เป็นปีละ 20,000 คัน

- บริษัท ออโต้อัลลายแอนซ์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหม่ เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทฟอร์ดมอเตอร์ บริษัทมาสด้ามอเตอร์คอปอเรชั่น บริษัทฮิสโกสมาสด้า จำกัด และกลุ่มเคพีเอ็น ซึ่งมีกำลังการผลิตรวม 135,000 คันต่อปี จะเริ่มดำเนินการผลิตรถยนต์ปิคอัพในช่วงกลางปี 2541 โดยจะจำหน่ายในประเทศและส่งออกในสัดส่วนร้อยละ 50 เท่ากัน

### ผลกระทบจากการลดปริมาณการผลิต

การลดปริมาณการผลิตของผู้ประกอบการรถยนต์ได้ส่งผลกระทบในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- การผลิตของภาคอุตสาหกรรมโดยรวม การผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2540 ลดลงร้อยละ 35.6 ซึ่งมีผลให้ดัชนีการผลิตของภาคอุตสาหกรรมโดยรวมเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.2 (ถ้าไม่รวมอุตสาหกรรมรถยนต์ ดัชนีการผลิตภาค

อุตสาหกรรมโดยรวมจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.0 )

#### - อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ภาวะ

ซบเซาของอุตสาหกรรมยานยนต์มีความต้องการชิ้นส่วนลดลง และส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนตลาดอะไหล่ (Replacement Equipment Market : REM) ซึ่งผู้ผลิตเหล่านี้เป็นผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีเงินทุนน้อย และไม่สามารถแสวงหาตลาดส่งออกอื่นมาทดแทนตลาดในประเทศที่ลดลงได้

ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนป้อนให้แก่โรงงานโดยตรง (Original Equipment Manufacturing : OEM) ซึ่งมีสัดส่วนการผลิตประมาณร้อยละ 40 ของปริมาณการผลิตชิ้นส่วนรวมทั้งประเทศ ได้รับผลกระทบจากภาวะดังกล่าวเช่นกัน แต่น้อยกว่าผู้ผลิต REM เนื่องจากผู้ผลิตเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดใหญ่ และอยู่ในเครือของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์โดยตรง แม้ตลาดในประเทศจะลดลงก็ยังสามารถหาตลาดส่งออกทดแทนได้บางส่วนโดยความช่วยเหลือของบริษัทแม่ อีกทั้งบางรายได้ระบายชิ้นส่วนรถยนต์ของตนออกขายแข่งในตลาด REM โดยไม่กระทบเครื่องหมายการค้า ซึ่งทำให้ผู้ผลิต REM อยู่ในภาวะยากลำบากมากขึ้น

- **แรงงานและลูกจ้างในอุตสาหกรรม รถยนต์** การลดปริมาณการผลิตของผู้ประกอบการรถยนต์มีผลให้มีการว่าจ้างแรงงานลดลง โดยแรงงานที่ได้รับผลกระทบโดยตรง คือ แรงงานที่อยู่ในภาคการผลิต เช่น ช่างเทคนิค โดยเฉพาะในส่วนที่เป็นลูกจ้างชั่วคราว การจ้างงานในส่วนนี้ลดลงถึงร้อยละ 50 ส่วนแรงงานที่อยู่สายบริการ เช่น พนักงานตามศูนย์บริการต่าง ๆ ได้รับผลกระทบไม่มาก ส่วนใหญ่ถูกกระทบในเรื่องการปรับลดเงินเดือนและค่าจ้างลงแต่ไม่ถึงกับเลิกจ้าง เนื่องจากธุรกิจด้านการให้บริการดังกล่าวยังสามารถดำเนินกิจการได้อยู่

## แนวโน้มของอุตสาหกรรมรถยนต์

### แนวโน้มด้านการผลิต

ภาวะตลาดรถยนต์ในประเทศจะยังคงซบเซาต่อเนื่องจากปี 2540 โดยในปี 2541 คาดว่าจะมีการผลิตรถยนต์จำนวนไม่เกิน 200,000 คัน ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 45 โดยจะผลิตเฉพาะรถยนต์รุ่นที่ตลาดยังมีความต้องการสูงหรือรุ่นที่ส่งออก ทั้งนี้ คาดว่าการจำหน่ายในประเทศจะลดลงจากปี 2540 ร้อยละ 58 เนื่องจากความต้องการในประเทศยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาเหตุหลัก ดังนี้

- ผลต่อเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจหดตัวและการใช้นโยบายการเงินที่เข้มงวด

- ราคารถยนต์ในปี 2541 ที่ปรับสูงขึ้นหลายครั้ง ต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นนี้มีสาเหตุมาจากการผลิตรถยนต์ไม่เกิดการประหยัดจากขนาด (economy of scale) เนื่องจากขนาดของตลาดในประเทศอยู่ในระดับต่ำ และราคาวัตถุดิบและชิ้นส่วนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นหลังจากการเปลี่ยนระบบอัตราแลกเปลี่ยน

- การเปิดให้มีการประมูลรถยนต์มือสองขององค์การปฏิรูปสถาบันการเงิน (ปรส.)

อุตสาหกรรมรถยนต์มีแนวโน้มซบเซาต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมีผลมาจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยพึ่งพาดตลาดภายในประเทศมากเกินไป ดังนั้นเมื่อเศรษฐกิจของประเทศหดตัวลงจึงส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อการผลิตและจำหน่ายรถยนต์โดยรวม

### แนวโน้มด้านการส่งออก

สำหรับการส่งออกรถยนต์ในปี 2541 คาดว่าจะมีปริมาณ 57,000 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 35 อัตราการส่งออกรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสวนทางกับการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศที่ลดลง เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์ต้องเพิ่มการส่งออกเพื่อชดเชยกับตลาดในประเทศที่ลดลง โดยการหาตลาดต่างประเทศได้รับการสนับสนุนจากบริษัทแม่ในญี่ปุ่น

## ปริมาณและสัดส่วนการส่งออกรถยนต์

ปี	ปริมาณส่งออก (คัน)	$\Delta\%$	สัดส่วนการส่งออกต่อการผลิต (%)
2538	8,708		1.7
2539	14,020	61.0	2.5
2540	42,218	201.1	11.7
2541 <sup>E</sup>	57,000	35.0	28.5

หมายเหตุ : E = ประมาณการ

แม้การส่งออกรถยนต์ในปี 2541 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยสัดส่วนการส่งออกต่อการผลิตรวมจะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 11.7 ในปี 2540 เป็นร้อยละ 28.5 ในปี 2541 แต่ยังไม่มากพอที่จะประคองสถานการณ์ของอุตสาหกรรมรถยนต์โดยรวมให้ทรงตัวเท่ากับปีที่ผ่านมา และสัดส่วนการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากยอดจำหน่ายในประเทศที่ลดลงค่อนข้างมาก มากกว่าเป็นผลจากการเพิ่มการส่งออก

## สรุปและข้อเสนองาน

ในภาวะที่เศรษฐกิจตกต่ำในปัจจุบันเกิดจากการลดลงของอุปสงค์ในประเทศ ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของรายได้เป็นสำคัญ ดังนั้น ผู้ประกอบการรถยนต์ไทยยังคงต้องเผชิญกับภาวะความตกต่ำของอุตสาหกรรมนี้ต่อไป トラบใดที่ภาวะเศรษฐกิจของประเทศยังไม่ฟื้นตัวสู่สภาพปกติ นอกจากนี้ ยังต้องเผชิญกับการแข่งขันในระหว่างผู้ประกอบการในประเทศที่มีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น เพื่อทดแทนตลาดภายในประเทศที่หดตัวลง ผู้ประกอบการรถยนต์หลายรายได้ปรับกลยุทธ์การตลาดไปสู่การส่งออกมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การส่งออกดังกล่าวยังคงมีจำนวนจำกัดและไม่เพียงพอที่จะทดแทนอุปสงค์ภายในประเทศที่หดตัวมาก ดังนั้น เพื่อรักษาอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องไว้ มิให้ทรุดตัวมากกว่านี้ ซึ่งจะทำให้ยากต่อการฟื้นฟูในระยะต่อไป ในระยะสั้น ทางภาครัฐควรเร่งกระตุ้นอุปสงค์

ภายในประเทศให้ฟื้นตัวโดยเร็ว เพื่อให้มีปริมาณการผลิตมากพอที่ผู้ประกอบการรวมทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนสามารถดำเนินการอยู่ได้ ทั้งนี้ ทางภาครัฐควรให้ความสำคัญกับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ เพราะมีขนาดของตลาดใหญ่กว่าและเป็นอุปสงค์สำหรับการลงทุนมากกว่าการบริโภค ถึงแม้ขณะนี้ประเทศประสบปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน และสถาบันการเงินมีความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อมากขึ้น การผ่อนคลายข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้กู้ยืมเพื่อการเข้าซื้อรถยนต์ เช่น การลดวงเงินที่ต้องชำระครั้งแรก (down payment) อาจจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ภายในประเทศได้บ้าง

การเร่งเพิ่มการส่งออกเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะช่วยพยุงการผลิตภายในประเทศในช่วงวิกฤตได้ โดยเฉพาะการลดขั้นตอนกระบวนการทางศุลกากร และพิธีการส่งออกต่างๆ เพื่อลดต้นทุนแฝง (implicit costs) ต่างๆแก่ผู้ส่งออก การหาตลาดใหม่แก่ผู้ส่งออก รวมทั้งการเจรจาขอความร่วมมือกับบริษัทแม่ในการขยายตลาดการส่งออก เป็นต้น มาตรการเหล่านี้ทางการได้มีการดำเนินการไปบ้างแล้ว เช่น การลดขั้นตอนในการขอใบรับรองมาตรฐานจากกระทรวงอุตสาหกรรม การขออนุญาตส่งออกรถยนต์จากนายทะเบียนกรมการขนส่งทางบก และการยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ส่งออก เป็นต้น

ในระยะยาว ทางภาครัฐควรปรับเปลี่ยนบทบาทโดยลดการให้ความคุ้มครองลงตามลำดับ และให้ความสำคัญกับการสนับสนุนให้ภาคเอกชนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้สามารถพัฒนาประสิทธิภาพและเทคโนโลยีการผลิตของตนเองแทนโดยมีแนวทางดังนี้

### 1. การเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน

1.1 เร่งการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนในประเทศให้เพียงพอทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ

โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดย่อม โดยพัฒนาให้ผู้ผลิตสามารถผลิตและพัฒนาชิ้นส่วนให้ได้ตามมาตรฐานสากล เช่น มาตรฐาน ISO9000 และ QS9000 ทั้งนี้ ทางกรมต้องเร่งดำเนินการให้บริการด้านการตรวจสอบมาตรฐาน รวมทั้งเพิ่มผู้รับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์ให้มากขึ้น

1.2 ให้เพิ่มเงื่อนไขการถ่ายทอดเทคโนโลยีของภาคเอกชนแก่ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้คนไทยได้มีโอกาสเรียนรู้อุตสาหกรรมสมัยใหม่ อันจะก่อให้เกิดการพัฒนาทางเทคโนโลยีของตนเองได้ในที่สุด ทั้งนี้ ทางกรมจำเป็นต้องเร่งพัฒนาส่งเสริมการศึกษาทางด้านเทคโนโลยี เพื่อรองรับและเพิ่มศักยภาพบุคลากรให้พร้อมในการดูดซับเทคโนโลยี

## 2. การส่งเสริมการส่งออกยกระดับและชิ้นส่วน

2.1 กำหนดนโยบายส่งเสริมการส่งออกให้ชัดเจน ปรับปรุงกฎระเบียบและลดขั้นตอนต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกอุตสาหกรรมยานยนต์และการผลิตชิ้นส่วน

2.2 เป็นแกนนำในการเจรจาเปิดตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกรถยนต์ญี่ปุ่นในภูมิภาคนี้

2.3 เร่งขยายความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนในระดับภูมิภาคเพิ่มขึ้น เช่น โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียน (AICO) และความร่วมมือในกลุ่มประเทศเอเชียและแปซิฟิก (APEC)

## 3. การปรับโครงสร้างภาษี

เร่งปรับโครงสร้างภาษีนำเข้าวัตถุดิบและอุปกรณ์ให้เหมาะสม โดยให้ครอบคลุมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมเหล็ก เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และรองรับแนวทางการยกเลิกมาตรการการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในอนาคต

## 4. การพัฒนาแรงงาน

เร่งให้มีการอบรมแรงงานและเร่งผลิตช่างเทคนิครวมทั้งวิศวกร เพื่อให้บุคลากรสามารถปรับปรุงคุณภาพงานให้ทันต่อเทคโนโลยีการผลิตที่เปลี่ยนแปลงไป

## ภาคผนวก

### ผลกระทบจากมาตรการทางการคลัง

#### 1. มาตรการปรับอัตราขาเข้า

การปรับอัตราขาเข้ารถยนต์ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2540 ที่ได้มีการเพิ่มอัตราขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป CBU จากร้อยละ 42 และ 68.5 สำหรับรถยนต์ต่ำกว่า 2400 ซีซี และขนาดเกินกว่า 2400 ซีซี เป็นร้อยละ 80 เท่ากัน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อหารายได้เข้าคลังเพิ่มเติมในปีงบประมาณ 2541 และจะยกเลิกมาตรการนี้โดยกลับไปใช้อัตราภาษีอากรเดิมในวันที่ 1 มกราคม 2543 การปรับอัตราขาเข้าดังกล่าวคาดว่าจะกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนี้

- **ผลกระทบต่อการนำเข้า :** มาตรการนี้จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป โดยทำให้ปริมาณนำเข้าลดลง เนื่องจากราคารถยนต์นำเข้าปรับตัวสูงขึ้นโดยเฉพาะรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2400 ซีซี ภาวะภาษีทำให้ราคาสูงขึ้นถึงร้อยละ 26.8 (ตารางที่ 1) และคาดว่าจะส่วนแบ่งการตลาดของรถยนต์นำเข้าของตลาดภายในประเทศ ซึ่งมีประมาณร้อยละ 5-7 จะมีแนวโน้มลดลงค่อนข้างมาก โดยในปี 2540 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ลดลง

จากระยะเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 50.1 และส่วนแบ่งการตลาดลดลงเหลือร้อยละ 4.6

- **ผลกระทบต่อการผลิต :** แม้ว่ามาตรการนี้จะช่วยให้รถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศได้เปรียบรถยนต์นำเข้า แต่เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศชะลอตัวลงมากทำให้ความต้องการรถยนต์ในประเทศลดลง ส่งผลให้กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมีส่วนเกินสูง การเพิ่มภาษีนำเข้าจึงไม่ส่งผลในทางบวกแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมากนัก อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้ที่บริษัทรถยนต์ต่างชาติบางบริษัทจะจ้างโรงงานในประเทศประกอบรถยนต์เพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปทั้งคัน เช่น บริษัทไทยโครสเลอร์ ออโตโมทีฟ และบริษัทไทยเดวูมอเตอร์เซลล์ ซึ่งอยู่ในช่วงวางแผนและศึกษาความเป็นไปได้

#### 2. มาตรการเรียกเก็บอากรพิเศษ (Surcharge)

ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2540 กำหนดให้เรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราที่จัดเก็บเดิม ทำให้อัตราอัตราขาเข้าขึ้นส่วนสูงขึ้นจากเดิมร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 22 ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนี้

### อัตราอัตราขาเข้ารถยนต์

(หน่วย : ร้อยละ)

ประเภทรถยนต์	ก่อน ก.ค. 34	3 ก.ค. 34	1 ม.ค. 35	14 ต.ค. 40
รถยนต์ CBU ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี	180	60	42	80
รถยนต์ CBU ขนาดเกิน 2400 ซีซี	300	100	68.5	80
CKD	72-112	72-112	20	22 *

\* เป็นอัตราที่คิดจากอัตราเดิม (ร้อยละ 20) รวมกับอากรพิเศษ (เซอร์ชาร์จ) ที่เพิ่มในอัตราร้อยละ 10 ของเงินอากรอันพึงต้องเสีย



- **ผลกระทบต่อการผลิต :** มาตรการนี้ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์โดยรวมสูงขึ้น เนื่องจากยังมีความจำเป็นต้องนำเข้าชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบจากต่างประเทศบางส่วน อย่างไรก็ตาม หากคำนวณตามอัตราที่ทางการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) ในอัตราร้อยละ 54 สำหรับรถยนต์นั้น จะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตโดยรวมเพิ่มขึ้นไม่มากนัก กล่าวคือ จากมาตรการดังกล่าวมีผลให้ต้นทุนภาวะภาษีเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.63 เมื่อเทียบกับ ต้นทุนภาวะภาษีเดิม (ตารางที่ 2)

- **ผลกระทบต่อการทดแทนการนำเข้า :** มาตรการนี้ไม่ได้ส่งผลกระทบในแง่การทดแทนการนำเข้ามากนัก กล่าวคือ ความสามารถในการทดแทนการนำเข้าโดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศยังมีค่อนข้างน้อย เนื่องจากชิ้นส่วนนำเข้าบางส่วนไม่สามารถผลิตภายในประเทศได้

- **ผลกระทบต่อราคารถยนต์ในประเทศ :** มาตรการนี้จะส่งผลให้ราคารถยนต์เพิ่มขึ้นจากเดิมเฉลี่ยร้อยละ 0.84 (ตารางที่ 2) คาดว่าจะไม่กระทบต่อราคารถยนต์ในประเทศ เนื่องจากสภาพตลาด

รถยนต์ไม่เอื้ออำนวยให้สามารถปรับราคาขึ้นได้ ดังนั้นจึงมีแนวโน้มว่าผู้ผลิตจะต้องแบกรับภาระต้นทุนส่วนที่เพิ่มขึ้นเอง

### 3. มาตรการเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิต

การที่กระทรวงการคลังมีมาตรการเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ทุกประเภทอีกร้อยละ 5 ของมูลค่า โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2540 เป็นต้นไปนั้น จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ ดังนี้

- **ผลกระทบต่อราคา :** มาตรการนี้จะทำให้ราคารถยนต์สูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10.67 (ตารางที่ 1 และ 2) ซึ่งส่วนนี้ผู้ประกอบการรถยนต์คงจะผลักภาระไปยังผู้บริโภคโดยตรง และจะทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์สูงขึ้น

- **ผลกระทบต่ออุปสงค์ :** มาตรการนี้จะมีผลให้กำลังซื้อของประชาชนลดลง ส่งผลให้ความต้องการรถยนต์ในประเทศยิ่งลดลงมากขึ้น โดยเฉพาะความต้องการรถยนต์ประเภทปิคอัพ เนื่องจากในอดีตรถปิคอัพได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต

## ตารางที่ 1 อัตราภาษีและภาระภาษีรถยนต์สำหรับนำเข้า

(หน่วย : ร้อยละ)

ประเภทภาษี	ก่อน 16 สค. 40		ตั้งแต่วันที่ 16 สค. 40		ตั้งแต่วันที่ 14 ตค. 40		ตั้งแต่วันที่ 5 พย. 40	
	ไม่เกิน 2400-3000	เกิน 3000	ไม่เกิน 2400-3000	เกิน 3000	ไม่เกิน 2400-3000	เกิน 3000	ไม่เกิน 2400-3000	เกิน 3000
1. อากรนำเข้า CBU	42	68.5	42	68.5	80	80	80	80
2. ภาษีสรรพสามิต	32.5	38	32.5	38	32.5	38	37.5	43
3. ภาษีท้องถิ่น <sup>1/</sup>	3.25	4.5	3.25	4.5	3.25	3.8	3.75	4.3
4. ภาษีมูลค่าเพิ่ม	7	7	10	10	10	10	10	10
ภาระภาษีรวม	136.48	209.79	143.11	218.47	208.17	240.21	237.02	275.71
ราคารถยนต์ <sup>2/</sup>	236.48	309.79	243.11	318.47	308.17	340.21	337.02	375.71
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)			2.80	2.80	26.76	6.83	9.36	10.43
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%) เฉลี่ย			2.80	2.80	13.47		10.67	

หมายเหตุ : 1/ ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

: 2/ เทียบกับราคา C.I.F. เท่ากับ 100

: วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10

: วันที่ 14 ตค. 40 อากรนำเข้ารถยนต์นั่งสำหรับเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 42 และ 68.5 เป็นร้อยละ 80 เท่ากันหมด

: วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5

**ตารางที่ 1.1**  
**การคำนวณภาระภาษีรถยนต์นำเข้า กรณีขนาดรถยนต์ไม่เกิน 2400 ซีซี**

	ก่อน 16 สค. 40	ตั้งแต่ 16 สค. 40	ตั้งแต่ 14 ตค. 40	ตั้งแต่ 5 พย. 40
ราคา C.I.F.	100	100	100	100
อัตราอากรขาเข้ารถยนต์	42.0%	42.0%	80.0%	80.0%
ภาระอากรขาเข้า	42	42	80	80
อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น	35.75%	35.75%	35.75%	41.25%
อัตราภาษีสรรพสามิต	32.50%	32.50%	32.50%	37.50%
อัตราภาษีท้องถิ่น	3.25%	3.25%	3.25%	3.75%
ภาระภาษีสรรพสามิต รวมภาษีท้องถิ่น*	79.01	79.01	100.16	126.38
ภาระภาษีสรรพสามิต	71.83	71.83	91.05	114.89
ภาระภาษีท้องถิ่น	7.18	7.18	9.11	11.49
อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีท้องถิ่น	7.0%	10.0%	10.0%	10.0%
ภาระภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมภาษีท้องถิ่น	15.47	22.10	28.02	30.64
ภาระภาษีอากรของรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า	136.48	143.11	208.17	237.02
<b>อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)</b>		<b>4.86</b>	<b>45.46</b>	<b>13.86</b>

**หมายเหตุ :** \* คำนวณจาก [(ราคา C.I.F. + ภาระอากรขาเข้า) × อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น] / (1-อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น) ซึ่งเป็นวิธีคิดภาษีที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้านำเข้า

- วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10
- วันที่ 14 ตค. 40 อากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 42 เป็นร้อยละ 80
- วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5

**ตารางที่ 1.2 การคำนวณภาระภาษีรถยนต์นำเข้า  
กรณีขนาดรถยนต์เกินกว่า 2400 ซีซี แต่ไม่เกิน 3000 ซีซี**

	ก่อน 16 สค. 40	ตั้งแต่ 16 สค. 40	ตั้งแต่ 14 ตค. 40	ตั้งแต่ 5 พย. 40
ราคา C.I.F.	100	100	100	100
อัตราอากรขาเข้ารถยนต์	68.5%	68.5%	80.0%	80.0%
ภาระอากรขาเข้า	68.5	68.5	80	80
อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น	41.80%	41.80%	41.80%	47.30%
อัตราภาษีสรรพสามิต	38.00%	38.00%	38.00%	43.00%
อัตราภาษีท้องถิ่น	3.80%	3.80%	3.80%	4.30%
ภาระภาษีสรรพสามิต รวมภาษีท้องถิ่น *	121.02	121.02	129.28	161.56
ภาระภาษีสรรพสามิต	110.02	110.02	117.53	146.87
ภาระภาษีท้องถิ่น	11.00	11.00	11.75	14.69
อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีท้องถิ่น	7.0%	10.0%	10.0%	10.0%
ภาระภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมภาษีท้องถิ่น	20.27	28.95	30.93	34.16
ภาระภาษีอากรของรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า	209.79	218.47	240.21	275.71
<b>อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)</b>		<b>4.14</b>	<b>9.95</b>	<b>14.78</b>

**หมายเหตุ :** \* คำนวณจาก [(ราคา C.I.F. + ภาระอากรขาเข้า) × อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น] / (1-อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น) ซึ่งเป็นวิธีคิดภาษีที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้ารถยนต์

1. วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10
2. วันที่ 14 ตค. 40 อากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูปเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 68.5 เป็นร้อยละ 80
3. วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5

**ตารางที่ 1.3**  
**การคำนวณภาระภาษีรถยนต์นำเข้า กรณีขนาดรถยนต์เกินกว่า 3000 ซีซี**

	ก่อน 16 สค. 40	ตั้งแต่ 16 สค. 40	ตั้งแต่ 14 ตค. 40	ตั้งแต่ 5 พย. 40
ราคา C.I.F.	100	100	100	100
อัตราอากรขาเข้ารถยนต์	68.5%	68.5%	80.0%	80.0%
ภาระอากรขาเข้า	68.5	68.5	80	80
อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น	49.50%	49.50%	49.50%	55.00%
อัตราภาษีสรรพสามิต	45.00%	45.00%	45.00%	50.00%
อัตราภาษีท้องถิ่น	4.50%	4.50%	4.50%	5.00%
ภาระภาษีสรรพสามิต รวมภาษีท้องถิ่น*	165.16	165.16	176.44	220.00
ภาระภาษีสรรพสามิต	150.15	150.15	160.40	200.00
ภาระภาษีท้องถิ่น	15.01	15.01	16.04	20.00
อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีท้องถิ่น	7.0%	10.0%	10.0%	10.0%
ภาระภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมภาษีท้องถิ่น	23.36	33.37	35.64	40.00
ภาระภาษีอากรของรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า	257.02	267.03	292.08	340.00
<b>อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)</b>		<b>3.89</b>	<b>9.38</b>	<b>16.41</b>

**หมายเหตุ :** \* คำนวณจาก  $[(\text{ราคา C.I.F.} + \text{ภาระอากรขาเข้า}) \times \text{อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น}] / (1 - \text{อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น})$  ซึ่งเป็นวิธีคิดภาษีที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้ารถยนต์

1. วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10
2. วันที่ 14 ตค. 40 อากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 68.5 เป็นร้อยละ 80
3. วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5

## ตารางที่ 2 อัตราภาษีและภาระภาษีรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย

(หน่วย : ร้อยละ)

ประเภทภาษี	ก่อน 16 สค. 40		ตั้งแต่ 16 สค. 40		ตั้งแต่ 14 ตค. 40		ตั้งแต่ 5 พย. 40	
	ไม่เกิน 2400- 3000ซีซี	เกิน 3000ซีซี	ไม่เกิน 2400- 3000ซีซี	เกิน 3000ซีซี	ไม่เกิน 2400- 3000ซีซี	เกิน 3000ซีซี	ไม่เกิน 2400- 3000ซีซี	เกิน 3000ซีซี
1. อากาศเข้า CKD	20	20	20	20	20	20	20	20
2. ค่าธรรมเนียม	0	0	0	0	2	2	2	2
3. ภาษีสรรพสามิต	32.5	38	32.5	38	45	38	45	43
4. ภาษีท้องถิ่น <sup>1/</sup>	3.25	3.8	3.25	3.8	4.5	3.8	4.5	4.3
5. ภาษีมูลค่าเพิ่ม	7	7	10	10	10	10	10	10
ภาระภาษีรวม	81.86	100.76	86.96	106.39	137.86	108.13	139.87	169.18
ราคารถยนต์ <sup>2/</sup>	181.86	200.76	231.37	237.86	237.86	208.13	239.87	269.18
อัตราภาษีเปลี่ยนแปลง (%)			2.80	2.80	2.81	0.84	0.85	12.22
อัตราภาษีเปลี่ยนแปลง (%) เฉลี่ย				2.80		0.84		10.67

หมายเหตุ : 1/ ร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต

: 2/ เทียบกับราคาไม่รวมภาษี เท่ากับ 100

: วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10

: วันที่ 14 ตค. 40 เรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 10 ของเงินอากรขาเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ CKD

: วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5

**ตารางที่ 2.1**  
**การคำนวณภาวะภาษีรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ กรณีรถยนต์ขนาดน้อยกว่า 2400 ซีซี**

	ก่อน 16 สค. 40	ตั้งแต่ 16 สค. 40	ตั้งแต่ 14 ตค. 40	ตั้งแต่ 5 พย. 40
ราคาไม่รวมภาษี	100	100	100	100
อัตราอากรขาเข้าขึ้นส่วนรถยนต์	20%	20%	20%	20%
ค่าธรรมเนียมพิเศษ (มติ ครม. 14 ตค. 40)	0%	0%	2%	2%
อัตราอากรขาเข้าขึ้นส่วนรถยนต์ (รวมค่าธรรมเนียมพิเศษ)	20%	20%	22%	22%
ภาวะอากรขาเข้า (กรณี local content ร้อยละ 54)	9.2	9.2	10.12	10.12
ราคา ณ โรงงานผลิต	109.2	109.2	110.12	110.12
อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น	35.75%	35.75%	35.75%	41.25%
อัตราภาษีสรรพสามิต	32.50%	32.50%	32.50%	37.50%
อัตราภาษีท้องถิ่น	3.25%	3.25%	3.25%	3.75%
ภาวะภาษีสรรพสามิต รวมภาษีท้องถิ่น*	60.76	60.76	61.27	77.32
ภาวะภาษีสรรพสามิต	55.24	55.24	55.70	70.29
ภาวะภาษีท้องถิ่น	5.52	5.52	5.57	7.03
อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีท้องถิ่น	7.0%	10.0%	10.0%	10.0%
ภาวะภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมภาษีท้องถิ่น	11.90	17.00	17.14	18.74
ภาวะภาษีอากรของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ	81.86	86.96	88.53	106.18
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		6.23	1.81	19.94

**หมายเหตุ :** \* คำนวณจาก [(ราคา C.I.F. + ภาวะอากรขาเข้า) × อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น] / (1-อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น) ซึ่งเป็นวิธีคิดภาษีที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้ารถยนต์

- วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10
- วันที่ 14 ตค. 40 เรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มในอัตราร้อยละ 10 ของเงินอากรขาเข้าขึ้นส่วนและอุปกรณ์ CKD
- วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5

ตารางที่ 2.2 การคำนวณภาวะภาษีรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ  
กรณีรถยนต์ขนาดเกินกว่า 2400 ซีซี แต่ไม่น้อยกว่า 3000 ซีซี

	ก่อน 16 สค. 40	ตั้งแต่ 16 สค. 40	ตั้งแต่ 14 ตค. 40	ตั้งแต่ 5 พย. 40
ราคาไม่รวมภาษี	100	100	100	100
อัตราอากรขาเข้าขึ้นส่วนรถยนต์	20%	20%	20%	20%
ค่าธรรมเนียมพิเศษ (มติ ครม. 14 ตค. 40)	0%	0%	2%	2%
อัตราอากรขาเข้าขึ้นส่วนรถยนต์ (รวมค่าธรรมเนียมพิเศษ)	20%	20%	22%	22%
ภาวะอากรขาเข้า (กรณี local content ร้อยละ 54)	9.2	9.2	10.12	10.12
ราคา ณ โรงงานผลิต	109.2	109.2	110.12	110.12
อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น	41.80%	41.80%	41.80%	47.30%
อัตราภาษีสรรพสามิต	38.00%	38.00%	38.00%	43.00%
อัตราภาษีท้องถิ่น	3.80%	3.80%	3.80%	4.30%
ภาวะภาษีสรรพสามิต รวมภาษีท้องถิ่น*	78.43	78.43	79.09	98.84
ภาวะภาษีสรรพสามิต	71.30	71.30	71.90	89.85
ภาวะภาษีท้องถิ่น	7.13	7.13	7.19	8.99
อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีท้องถิ่น	7.0%	10.0%	10.0%	10.0%
ภาวะภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมภาษีท้องถิ่น	13.13	18.76	18.92	20.90
ภาวะภาษีอากรของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ	100.76	106.39	108.13	129.85
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		5.59	1.63	20.09

หมายเหตุ : \* คำนวณจาก [(ราคา C.I.F. + ภาวะอากรขาเข้า) × อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น] / (1-อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น) ซึ่งเป็นวิธีคิดภาษีที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้ารถยนต์

1. วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10
2. วันที่ 14 ตค. 40 เรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มในอัตราร้อยละ 10 ของเงินอากรขาเข้าขึ้นส่วนและอุปกรณ์ CKD
3. วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5



**ตารางที่ 2.3**  
**การคำนวณภาวะภาษีรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ กรณีรถยนต์ขนาดเกินกว่า 3000 ซีซี**

	ก่อน 16 สค. 40	ตั้งแต่ 16 สค. 40	ตั้งแต่ 14 ตค. 40	ตั้งแต่ 5 พย. 40
ราคาไม่รวมภาษี	100	100	100	100
อัตราอากรขาเข้าขึ้นส่วนรถยนต์	20%	20%	20%	20%
ค่าธรรมเนียมพิเศษ (มติ ครม. 14 ตค. 40)	0%	0%	2%	2%
อัตราอากรขาเข้าขึ้นส่วนรถยนต์ (รวมค่าธรรมเนียมพิเศษ)	20%	20%	22%	22%
ภาวะอากรขาเข้า (กรณี local content ร้อยละ 54)	9.2	9.2	10.12	10.12
ราคา ณ โรงงานผลิต	109.2	109.2	110.12	110.12
อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น	49.50%	49.50%	49.50%	55.00%
อัตราภาษีสรรพสามิต	45.00%	45.00%	45.00%	50.00%
อัตราภาษีท้องถิ่น	4.50%	4.50%	4.50%	5.00%
ภาวะภาษีสรรพสามิต รวมภาษีท้องถิ่น*	107.04	107.04	107.94	134.59
ภาวะภาษีสรรพสามิต	97.31	97.31	98.13	122.36
ภาวะภาษีท้องถิ่น	9.73	9.73	9.81	12.24
อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีท้องถิ่น	7.0%	10.0%	10.0%	10.0%
ภาวะภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมภาษีท้องถิ่น	15.14	21.62	21.81	24.47
ภาวะภาษีอากรของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ	131.37	137.86	139.87	169.18
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		4.94	1.45	20.96

**หมายเหตุ :** \* คำนวณจาก [(ราคา C.I.F. + ภาวะอากรขาเข้า) × อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น] / (1-อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น) ซึ่งเป็นวิธีคิดภาษีที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้ารถยนต์

- วันที่ 16 สค. 40 อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10
- วันที่ 14 ตค. 40 เรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มในอัตราร้อยละ 10 ของเงินอากรขาเข้าขึ้นส่วนและอุปกรณ์ CKD
- วันที่ 5 พย. 40 อัตราภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 5

# บันทึกเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจและการเงิน

## 6 มกราคม 2541

- ธนาคารแห่งประเทศไทยออกประกาศปรับปรุงแก้ไขระเบียบการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินเพิ่มเติม ดังนี้ 1) ผู้ส่งออกที่ได้รับชำระค่าสินค้าออกแล้วต้องนำเงินเข้าประเทศทันที แต่ระยะเวลาจะต้องไม่เกินกำหนด 120 วัน นับจากวันส่งออก 2) ผู้ที่ได้รับเงินตราต่างประเทศต้องขายหรือฝากเงินนั้นกับตัวแทนรับอนุญาต จากเดิม 15 วัน นับตั้งแต่วันที่ ได้รับ มาเป็น 7 วัน

## 7 มกราคม 2541

- กระทรวงการคลังออกประกาศการลงนามในสัญญากู้เงินและสัญญาค้ำประกันเงินกู้ของบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จาก Nordic Investment Bank ครั้งที่ 4 ในวงเงินเทียบเท่า 50 ล้านดอลลาร์ สรอ. อัตราดอกเบี้ยมี 2 ประเภท ให้ผู้กู้เลือก คือ 1) กำหนดเป็นอัตราคงที่ หรือ 2) กำหนดลอยตัวตามอัตรา LIBOR ระยะ 6 เดือน บวก margin กำหนดชำระคืนต้นเงินกู้ภายใน 20 ปี รวมระยะปลอดหนี้ 5 ปี นับจากวันลงนามในสัญญากู้เงิน

## 20 มกราคม 2541

- คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในการจัดตั้งธนาคารพาณิชย์ใหม่ 1 แห่ง ชื่อ **ธนาคารรัตนสิน** โดยมีทุนประเดิมทั้งสิ้น 4,000 ล้านบาท รวมทั้งจัดตั้งบริษัทเงินทุนใหม่ 1 แห่ง และบริษัทหลักทรัพย์ใหม่ 1 แห่ง

- ธนาคารอาคารสงเคราะห์ออกประกาศจำหน่ายพันธบัตรของธนาคารอาคารสงเคราะห์ พ.ศ. 2541 ครั้งที่ 2 มูลค่า 2,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 14.888 ต่อปี กำหนดไถ่ถอนพันธบัตรเมื่อครบ 2 ปี นับแต่วันออกจำหน่ายพันธบัตร คือ

วันที่ 22 มกราคม 2541

## 23 มกราคม 2541

- การทางพิเศษแห่งประเทศไทยออกประกาศจำหน่ายพันธบัตรการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2541 ครั้งที่ 3 มูลค่า 865,690,000.00 บาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 15.00 ต่อปี กำหนดไถ่ถอนพันธบัตรเมื่อครบ 6 ปี นับแต่วันออกจำหน่ายพันธบัตร คือวันที่ 29 มกราคม 2541

- ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศเปลี่ยนแปลงกรรมการและผู้บริหารของธนาคารมหานคร จำกัด (มหาชน) เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินการและการเสริมสร้างความเชื่อมั่น หลังจากได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างคณะกรรมการไปครั้งหนึ่งแล้วเมื่อเดือนธันวาคม 2540

- ธนาคารแห่งประเทศไทยได้อาศัยอำนาจทางกฎหมายสั่งให้ธนาคารศรีนครลดทุนจำนวนทั้งสิ้น 11,011 ล้านบาท ทำให้มูลค่าต่อหุ้นลดลงเหลือ 0.01 บาท และเพิ่มทุนจำนวน 25,000 ล้านบาท โดยให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาสถาบันการเงินเข้าเพิ่มทุนในนามของทางการ ส่งผลให้มีอัตราส่วนกองทุนต่อสินทรัพย์เสี่ยงตามเกณฑ์ของ BIS ประมาณร้อยละ 10 สูงกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำที่ทางการกำหนดร้อยละ 8.5

## 30 มกราคม 2541

- ธนาคารแห่งประเทศไทยออกประกาศยกเลิกมาตรการแบ่งแยกตลาดเงินตราต่างประเทศ โดยให้สถาบันการเงินสามารถซื้อขายเงินตราต่างประเทศในประเทศทันทีกับผู้มีถิ่นที่อยู่นอกประเทศได้ตามปกติ ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 30 มกราคม 2541 เป็นต้นไป