



นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรก
ในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

**AUTOMOTIVE INDUSTRY SUPPORT POLICY AS THE FIRST-CAR
PROJECT IN THE GOVERNMENT OF MS. YINGLUCK SHINAWATRA**



โดย
ปิยะ บุญจันทร์

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต
คณะรัฐศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2561



**AUTOMOTIVE INDUSTRY SUPPORT POLICY AS THE FIRST-CAR
PROJECT IN THE GOVERNMENT OF MS. YINGLUCK SHINAWATRA**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF POLITICAL SCIENCE
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE**

**GRADUATE SCHOOL, RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2018**

วิทยานิพนธ์เรื่อง

นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรก
ในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

โดย
ปิยะ บุญจันทร์

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2561

ศ.ดร.บุญทัน ดอกไธสง
ประธานกรรมการสอบ

ผศ.ดร. อัจยุต เนติชนากุล
กรรมการ

ผศ.ดร. ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ.ร.ต.หญิง ดร.วรรณิ สุขสาตร)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
23 กรกฎาคม 2561

Thesis entitled

**AUTOMOTIVE INDUSTRY SUPPORT POLICY AS THE FIRST-CAR PROJECT IN THE
GOVERNMENT OF MS. YINGLUCK SHINAWATRA**

by

PIYA BOONCHAN

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Master of Political Science

Rangsit University
Academic Year 2018

Prof. Boontun Dokthaisong, Ph.D.
Examination Committee Chairperson

Asst. Prof. Ardyuth NetithanaKul, Ph.D.
Member

Asst. Prof. Chanchai Chitlauaporn, Ph.D.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Asst. Prof. Plt. Off. Vanee Sooksatra, D. Eng.)

Dean of Graduate School

July 23, 2018

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีความเมตตาและกรุณาอย่างสูงจากอาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาญชัย จิตรเหล้าอาพร ที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำ ให้ความช่วยเหลืออย่างสูง ยิ่ง พร้อมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยดีมาโดยตลอด ซึ่งทำให้งานวิจัยฉบับนี้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

กราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน ดอกไธสง ประธานกรรมการการสอบ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อัจยุต เนติชนากุล กรรมการสอบ ที่กรุณาให้ข้อคิดและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัย กราบขอบพระคุณคณาจารย์ในคณะรัฐศาสตร์ทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำ แก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด ขอขอบพระคุณพี่ เพื่อน ที่ได้คำแนะนำในข้อมูลการทำวิจัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งขอขอบพระคุณคุณแม่และครอบครัวทุกคนที่ให้กำลังใจมาโดยตลอด สนับสนุนทางด้าน กำลังทรัพย์ในการทำวิทยานิพนธ์ เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณประเสริฐของบิดามารดา และคณาจารย์ทุกท่านด้วยความเคารพ



ปิยะ บุญจันทร์
ผู้วิจัย

5906974 : สาขาวิชาเอก: รัฐศาสตร์; ร.ม.

คำสำคัญ : นโยบาย, อุตสาหกรรม, ยานยนต์

ปิยะ บุญจันทร์: นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (AUTOMOTIVE INDUSTRY SUPPORT POLICY AS THE FIRST-CAR PROJECT IN THE GOVERNMENT OF MS. YINGLUCK SHINAWATRA)
 อาจารย์ที่ปรึกษา: ผศ.ดร. ชานูชัย จิตรเหล่าอาพร, 41 หน้า.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัติ และศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัติ ผู้ทำการวิจัยได้ใช้วิธีการเข้าถึงข้อมูลโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Review Data) และเก็บรวบรวมข้อมูลด้านวิชาการจากแหล่งข้อมูลสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เช่น เอกสารทางวิชาการ นิตยสาร เอกสารการประชุม วารสาร หนังสือพิมพ์ บทความต่างๆ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ผลการวิจัยพบว่า นโยบายรถคันแรกส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในภาคธุรกิจต่างๆ และทำให้รัฐบาลสามารถจัดเก็บภาษีสรรพสามิตได้มากขึ้น แต่จากนโยบายดังกล่าวก็ยังพบปัญหาด้านกำลั้บดูแลและการติดตามการดำเนินนโยบาย ปัญหาที่เกิดขึ้นคือการกำหนดกลุ่มเป้าหมายของนโยบายที่ไม่คำนึงถึงความพร้อมของกลุ่มเป้าหมายจนทำให้เกิดปัญหาหนี้สินตามมา รวมถึงปัญหาเรื่องงบประมาณเรื่องการเวียนคืนภาษีรถคันแรก ซึ่งทำให้รัฐบาลสูญเสียงบประมาณไปเป็นจำนวนมาก และส่งผลถึงกลุ่มธุรกิจ SME หรือกลุ่มเด็้นท์รถมือสองที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายดังกล่าว เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบกับราคารถยนต์มือสองและรถยนต์ที่ร่วมโครงการมีราคาที่ใกล้เคียงกันคนหันไปเข้าร่วมนโยบายมากกว่าการซื้อรถยนต์จากเด็้นท์รถมือสอง

5906974 : MAJOR: POLITICAL SCIENCE; M.P.S.

KEYWORDS : POLICY,INDUSTRY,MOTOR VEHICLE

PIYA BOONCHAN: "AUTOMOTIVE INDUSTRY SUPPORT POLICY AS THE FIRST-CAR PROJECT IN THE GOVERNMENT OF MS. YINGLUCK SHINAWATRA"

THESIS ADVISOR: ASST. PROF.. CHANCHAI CHITLAOARPORN,Ph.D.,41 p.

The objectives of this study were to the practice of the Automotive Industry Support Policy by the First-Car Project in the Government of Ms. Yingluck Shinawatra, and to study the problems and obstacles in implementing the Automotive Industry Support Policy by the First-Car Project in the Government of Ms. Yingluck Shinawatra. The research was conducted by reviewing data from printed media sources, such as academic papers, magazines, papers, meeting records, journals, newspapers, articles, information on the Internet and related researches. The research found that the First-Car Policy resulted in economic expansion, increased volume of employment and generated income for people in various business sectors. As a result, the government could gain more excise taxes in the first year. However, the policy also encountered problems in controlling and monitoring the implementation of policies. The problem is the target group of policy was not set with concern to their financial readiness, causing subsequent liability problems. Also, the budget problem of the First-Car tax refund caused the government to lose a lot of money. In addition, the secondhand car retail SME business group also affected by the policy due to the similar prices of used cars and new cars contracted with the policy, so people turned to join the policy rather than buying cars from used car tents..

Student's Signature Thesis Advisor's Signature

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญรูป	ช
บทที่ 1	
บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	3
1.3 ขอบเขตการวิจัย	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.5 นิยามศัพท์	3
บทที่ 2	
ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง / ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	5
2.1 แนวคิดนโยบายรัฐสวัสดิการกับนโยบายประชานิยม	5
2.2 การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ	10
2.3 อุตสาหกรรมยานยนต์กับนโยบายรถยนต์คันแรก	12
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	17
บทที่ 3	
ระเบียบวิธีการวิจัย	20
3.1 ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือวิจัย	20
3.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	20
3.3 ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	21
3.4 การจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์ผล	21

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4	
ผลการวิจัย	23
4.1 นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัย รัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร	23
4.2 ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตรไป ปฏิบัติ	28
บทที่ 5	
สรุปผลและข้อเสนอแนะ	36
5.1 สรุปผลการวิจัย	36
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	37
5.3 ข้อเสนอแนะ	38
บรรณานุกรม	39
ประวัติผู้วิจัย	41

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	แสดงสถิติการจำหน่ายรถยนต์ เดือนมกราคม - สิงหาคม 2555 ตลาดรถยนต์ รวม ปริมาณการขาย 867,703 คัน เพิ่มขึ้น 48.6 เปอร์เซ็นต์	34



สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.1	ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติในแนวคิดของแฮมเบิลตัน	12
1.2	แสดงกราฟจดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศ	33



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นโยบายเป็นกรอบสำคัญในเรื่องของการบริหารและการปฏิบัติงานขององค์กรต่างๆ โดยนโยบายจะเป็นกรอบแนวทางสำคัญในการวางแผนและการตัดสินใจการดำเนินการต่างๆ ทั้งยังเป็นเครื่องมือในการประสานงานควบคุมกำหนดขอบเขตการดำเนินงานเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

โดย แอนเดอร์สัน (Anderson,1984,p.3) กล่าวถึงนโยบายสาธารณะไว้อย่างกว้างไว้ว่า นโยบายสาธารณะเป็นการกระทำบางอย่างที่มีการกำหนดวัตถุประสงค์หรือกลุ่มของบุคคลต่างๆ ให้นำไปปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหา เรื่องใดเรื่องหนึ่ง สอดคล้องกับ กุลชน ธนาพงศธร (2561, น. 59) ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางต่างๆ ที่รัฐได้กำหนดขึ้นไว้ล่วงหน้า เพื่อให้เป็นแนวทางให้มีการกระทำต่างๆ เกิดขึ้นตามมา ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้นั้นเอง จึงทำให้เห็นว่านโยบายสาธารณะจึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทุกภาคส่วนทางสังคม และระบบการเมืองก็ถือเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้นโยบายสาธารณะเกิดขึ้นตามมา และนโยบายสาธารณะก็สอดคล้องโดยตรงกับการเมืองตลอดเวลา

ในการเมืองไทยในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา มีการพูดถึงกันมากในเรื่องของนโยบายและที่พูดถึงกันมากก็คือนโยบายประชานิยม ซึ่งมีทั้งในแง่บวกและแง่ลบ กล่าวได้ว่านโยบายประชานิยม โดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ตามเป็นผลงานการนำเสนอและถูกพิจารณาว่าเกิดขึ้นในสมัยรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร และสร้างผลกระทบต่อทางการเมืองไทยอย่างมาก โดยเฉพาะการกำหนดนโยบายทางการเมืองที่ประชานิยมได้กลายเป็นรูปแบบที่นักการเมืองใช้ในการหาเสียงกันมากที่สุดในปัจจุบัน โดยนโยบายประชานิยมถูกนำมาใช้ในครั้งแรกในประวัติศาสตร์การเมืองไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 ผ่านนโยบายประชานิยมที่บริหารจัดการให้เงินและผลประโยชน์จากรัฐในรูปแบบต่างๆ ไปถึงมือชาวบ้านอย่างจับต้องได้ เช่น นโยบาย 30 บาทรักษาทุกโรค กองทุนหมู่บ้าน เป็นต้น ซึ่งสร้าง

คะแนนนิยมกับชาวบ้านอย่างท่วมท้นจนได้รับเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีต่ออีกเป็นสมัยที่ 2 ที่ยังคงดำเนินการนโยบายประชานิยมหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้สมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้นำแนวทางการกำหนดนโยบายประชานิยมมาใช้ด้วยเช่นกัน ในการเข้ารับตำแหน่งนายกรัฐมนตรีผู้หญิงคนแรกของประเทศไทยก็เป็นที่แปลกตาแปลกใจของประชาชนคนไทยทั้งประเทศ และได้มีการกำหนดดำเนินการนโยบายเร่งด่วนถึง 16 ข้อ ต่อมาอีกไม่นานก็ได้มีการเพิ่มนโยบายพิเศษอีก 9 เรื่องด้วยกัน ได้แก่ 1) โครงสร้างภาคพลังงาน 2) การนำสันติสุขสู่ชายแดนใต้ 3) โครงสร้างการจัดทำบัตรเครดิตเกษตรกรและบัตรเครดิตพลังงาน 4) หลักประกันสุขภาพ 5) คริวไทยสู่ครัวโลก 6) อาหารฮาลาล 7) การเพิ่มผลผลิตเอสเอ็มอี 8) พลังงานทดแทน 9) ระบบการคมนาคมขนส่ง

นโยบายประชานิยมในสมัยรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ที่โดดเด่นมากในช่วงนั้นคงหนีไม่พ้น โครงการรถคันแรก โดยโครงการรถคันแรกเป็นการเน้นการลดรายจ่ายและกระตุ้นการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมีเม็ดเงินที่ไหลเข้าระบบก่อให้เกิดการจ้างงานกระตุ้นการบริโภค เพื่อนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ภายในประเทศ (Domestic Demand) ลดการพึ่งพาการส่งออกที่มีสัดส่วน 75% ของจีดีพี ซึ่งโครงการรถคันแรก ยังส่งผลให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวตลอดทั้งโครงการคิดเป็น 0.97% ต่อปี การใช้จ่ายเงินของรัฐบาลจะทำให้เศรษฐกิจเกิดการหมุนเวียนหลายรอบ (Multiplier Effect) การใช้จ่ายเงินของรัฐบาลทุกๆ 1 บาท จะมีผลต่อเศรษฐกิจมหาภาคเท่ากับ 1.4 บาท ซึ่งจะมีผลทำให้รัฐบาลมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ และภาษีทะเบียนรถยนต์ เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 20,000 ล้านบาท

ดังนั้นผู้ศึกษาจึงต้องการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายรถคันแรกไปปฏิบัติ และศึกษาผลกระทบจากการนำนโยบายรถคันแรกไปปฏิบัติ ข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับผู้ที่ต้องการศึกษาถึงรูปแบบการกำหนดนโยบายประชานิยมและนำไปปฏิบัติให้รู้ถึงผลดีและผลเสียที่ตามหลังมา รวมไปถึงใช้เป็นฐานข้อมูลเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษานโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัติ

1.2.2 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัติ

1.3 ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเน้นการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยและเอกสารต่างๆจากอินเทอร์เน็ต เว็บไซต์ต่างๆ

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยไปปฏิบัติ

1.3.2 เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและการวางแผนในการรับมือกับผลกระทบที่จะเกิดจากนโยบายอื่นๆต่อไป

1.5 นิยามศัพท์

อุตสาหกรรมยานยนต์(Automotive Industry) คือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับรถยนต์ทั้งในด้านการออกแบบการผลิตและการพัฒนาระบบต่างๆ รวมทั้งการหาแหล่งตลาดเพื่อการจัดจำหน่ายรถยนต์

ประชานิยม เป็นคำที่แปลมาจากคำว่า Populism ในภาษาอังกฤษ แรกเริ่มเดิมทีนั้นคำนี้เป็นศัพท์เฉพาะที่หมายถึงขบวนการเคลื่อนไหวของพรรคการเมืองที่ 3 ของสหรัฐอเมริกาในทศวรรษที่ 1890 ในช่วงนั้นมีการรวมตัวกันของเกษตรกรรายย่อยซึ่งไม่พอใจแนวทางการพัฒนาประเทศที่เต็มไปด้วยอิทธิพลของบริษัทใหญ่ๆ พวกเขาพร้อมตัวกันก่อตั้งพรรคการเมืองขึ้นมาในชื่อ

ว่า “พรรคประชาชน” (People's Party) พรรคนี้ได้ส่งนายวิลเลียม เจนนิงส์ ไบรอัน (William Jennings Bryan) เข้าสมัครรับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีในการเลือกตั้ง ค.ศ.1896 แต่ก็ไม่ประสบผลสำเร็จ จากนั้นพรรคนี้ก็สลายตัวไป ในยุคที่ใกล้เคียงกันนี้ที่รัสเซียได้เกิดขบวนการนารอดนิก (Narodichestvo) ของนักศึกษาปัญญาชนรัสเซียที่ลงไปเคลื่อนไหวเพื่อปลุกระดมชาวนาในชนบทด้วย คำว่า Populism จึงเป็นคำที่ใช้เรียกขบวนการนารอดนิกด้วย



บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง / ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิทยานิพนธ์เรื่อง “นโยบายกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร” โดยผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องรวมทั้งผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ประโยชน์และเป็นทางในการศึกษาวิจัยเรื่องดังกล่าวโดยแบ่งสาระสำคัญไว้โดยมีเนื้อหาดังนี้

- 2.1 แนวคิดนโยบายรัฐสวัสดิการกับนโยบายประชานิยม
- 2.2 การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ
- 2.3 อุตสาหกรรมยานยนต์กับนโยบายรถยนต์คันแรก
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดนโยบายรัฐสวัสดิการกับนโยบายประชานิยม

อัมมาร สยามวาลา (2550, น. 23-34) นโยบายรัฐสวัสดิการในประเทศไทยจะเป็นในเรื่องของการดูแลรับประกันขั้นพื้นฐานและช่วยเหลือในด้านความเสี่ยงจนตกทุกข์ได้ยาก และเป็นสิ่งที่ถูกกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญปี พ.ศ. 2550 ประเทศไทยมีลักษณะของรัฐสวัสดิการตามความหมายที่ว่าด้วยเรื่องการช่วยเหลือประชาชนหรือบุคคลที่ตกทุกข์ได้ยาก คนไทยจำนวนไม่น้อยที่เผชิญกับความเสี่ยงที่ไม่ได้รับการช่วยเหลืออย่างเพียงพอ ซึ่งปัญหาเรื่องการจัดการกับคนจนที่ตกดานภายใต้ระบบประชานิยมที่ไม่มีความแน่นอนจะเห็นภาพความเสี่ยงของระบบเศรษฐกิจไทยได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ครัวเรือนไทยที่มีผู้มีรายได้น้อย มีรายได้น้อย และมีความเสี่ยงสูงอยู่ตลอดเวลา มีความจำเป็นที่จะต้องรักษามาตรฐานการครองชีพที่สม่ำเสมอ อย่างน้อยก็ไม่ให้คนที่จนลดลงไปจากระดับที่ต่ำกว่าเดิม บุคคลที่ไม่สามารถจัดการกับความเสี่ยงทางความผันผวนเพราะเงิน ไม่มีจะออม และทรัพย์สินที่จะใช้เพื่อนำมาใช้จ่ายได้เพื่อจะรักษามาตรฐานการครองชีพไว้ บุคคลเหล่านี้จึงเป็นบุคคลที่เปราะบางสามารถเปลี่ยนแปลงสถานะกลายเป็นคนจนได้ง่ายหากได้รับผลกระทบจากความเสี่ยง โดยบุคคลเหล่านี้จำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือให้พวกเขาสามารถจัดการกับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้ด้วยกลไกบางอย่างที่สำคัญอย่างหนึ่งคือ รัฐสวัสดิการ ในสังคมตะวันตกและญี่ปุ่นได้

เปลี่ยนสภาพเป็นสังคมอุตสาหกรรมจึงมีแรงกดดันทำให้เกิดรัฐสวัสดิการขึ้น พรรคการเมืองหลายพรรคที่มีฐานเสียงของกลุ่มคนชนชั้นกรรมชีพบางครั้งก็ได้รับเสียงสนับสนุนได้ค่อนข้างมาก เช่น ประเทศอังกฤษในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 20

ในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยทำให้คนไทยหลายคนจำนวนไม่น้อยที่มีความเสี่ยงต่อรายได้ต่อการเปลี่ยนแปลงของรายได้ที่ผันผวน นอกจากนี้แล้วยังมีความเสี่ยงที่มีผลต่อค่าใช้จ่ายอย่างเช่น การเจ็บป่วย หรือการถูกเจ้าหน้าที่รัฐกลั่นแกล้งในทางการต่อสู้คดีความ โดยการจัดการกับความเสี่ยงที่สามารถทำได้หลายวิธีไม่ว่าจะเป็นการเตรียมการล่วงหน้าหรือการจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้นแล้ว การจัดการความเสี่ยงอาจจะเป็นในรูปแบบระดับตัวบุคคลหรือจะเป็นในระดับชุมชนท้องถิ่นและระดับประเทศ

รัฐสวัสดิการจะเกิดขึ้นได้นั้นจะต้องใช้ค่าใช้จ่ายค่อนข้างจะสูงและเพียงพอต่อการดำเนินการ จำเป็นจะต้องมีแหล่งที่มาของเงินทุนที่จะมาเพื่อใช้ในการดำเนินการดำเนินนโยบายรัฐสวัสดิการและนำมาคุ้มครองประชาชนทุกคนได้อย่างเพียงพอและถ้วนหน้า อย่างน้อยก็มีเพียงพอต่อการคุ้มครองผู้ที่มีรายได้น้อย โดยทางเลือกของรัฐที่เลือกปฏิบัติได้ก็มีหลายทางเลือกไม่ว่าจะเป็นการจัดแนวทางประกันสังคมและให้ผู้ที่เข้าร่วมความคุ้มครองจ่ายอย่างน้อยหรือบางส่วนก็ได้ ทางเลือกแบบนี้สามารถใช้ได้เฉพาะลูกจ้างที่มีรายได้จากกิจการที่มีขนาดใหญ่ระดับหนึ่ง ทางเลือกที่สองจะเป็นการใช้เงินงบประมาณแผ่นดินในการคุ้มครองแบบถ้วนหน้า โดยให้เป็นสิทธิของทุกคนเหมือนกับการใช้หลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าหรือเงินช่วยเหลือผู้สูงอายุ แต่ก็เป็นการต่องบประมาณค่อนข้างมากแต่เราสามารถทำการเก็บภาษีที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย แต่จะต้องไม่ให้เป็นการต่อคนจนหรือคนเปราะบาง ส่วนทางเลือกที่สามนั้นเป็นการมุ่งไปยังผู้ที่มีความเปราะบางหรือคนจนเท่านั้น แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นก็จะเป็นในส่วนของการคัดหาคนจนหรือคนเปราะบางที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุมครบถ้วนทุกราย

ประชานิยม เป็นคำที่แปลมาจากคำว่า Populism ในภาษาอังกฤษ แรกเริ่มเดิมทีนั้นคำนี้เป็นศัพท์เฉพาะที่หมายถึงขบวนการเคลื่อนไหวของพรรคการเมืองที่ 3 ของสหรัฐอเมริกาในทศวรรษที่ 1890 ในช่วงนั้นมีการรวมตัวกันของเกษตรกรรายย่อยซึ่งไม่พอใจแนวทางการพัฒนาประเทศที่เต็มไปด้วยอิทธิพลของบริษัทใหญ่ ๆ พวกเขาพร้อมตัวกันก่อตั้งพรรคการเมืองขึ้นมาในชื่อว่า พรรคประชาชน (People's Party) พรรคนี้ได้ส่งนายวิลเลียม เจนนิงส์ ไบรอัน (William Jennings Bryan) เข้าสมัครรับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีในการเลือกตั้ง ค.ศ.1896 แต่ก็ไม่ประสบผลสำเร็จ

จากนั้นพรรคนี้ก็สลายตัวไป ในยุคที่ใกล้เคียงกันนี้ที่รัสเซียได้เกิดขบวนการนารอดนิก (Narodichestvo) ของนักศึกษาปัญญาชนรัสเซียที่ลงไปเคลื่อนไหวเพื่อปลุกระดมชาวนาในชนบท ด้วย คำว่า populism จึงเป็นคำที่ใช้เรียกขบวนการนารอดนิกด้วย ในประเทศไทยแต่เดิมนักวิชาการ มักจะใช้ทับศัพท์ว่า ป็อปปูลิสต์หรือ พ็อพอพิลลิสม์ (Populism) ก่อนจะเปลี่ยนมาใช้คำศัพท์ “ประชานิยม” ซึ่งเกิดขึ้นครั้งแรกในเวทีวิชาการจากการนำเสนอของ พิชิต ลิขิตกิจสมบูรณ์ และนิพนธ์ พัวพงศกร ที่คณะเศรษฐศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ในวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2544 และตั้งแต่นั้น มาคำว่าประชานิยมก็ใช้กันอย่างแพร่หลายในเชิงการวิพากษ์วิจารณ์นโยบายทางการเมืองของ รัฐบาลทักษิณเป็นหลัก หลังการอภิปรายไม่ถึงสองอาทิตย์ได้ปรากฏคำว่า “ประชานิยม” เป็นภาษา เขียนครั้งแรกในบทความที่เขียนโดยเกษียร เตชะพีระ ที่ลงในหนังสือพิมพ์มติชนรายวันฉบับวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2544 ตั้งแต่นั้นมาคำนี้ก็ใช้กันอย่างกว้างขวาง

ความหมายของประชานิยมจากการทบทวนแนวคิดที่มาจากอนอก เหล่าธรรมเนียม (อนอก เหล่าธรรมเนียม, 2549) แล้วสามารถจำแนกออกเป็น 5 ความหมายด้วยกัน คือ

1) ประชานิยมในรัสเซียและอเมริกา เป็นประชานิยมในความหมายดั้งเดิมที่เกิดขึ้นใน รัสเซียและอเมริกาในปลายศตวรรษที่ 19 โดยมีนัยว่าหมายถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เห็น ว่า ประชาชนสำคัญที่สุด โดยทั้งในรัสเซียและสหรัฐอเมริกานั้นขบวนการประชานิยมที่ต้องการ เปลี่ยนแปลงทางสังคมนั้นคือชาวนาซึ่งเป็นชนส่วนใหญ่ของสังคม

2) ประชานิยมในละตินอเมริกา เป็นขบวนการประชานิยมที่เริ่มต้นขึ้นในอาร์เจนตินา ตั้งแต่ทศวรรษ 1920 โดยเป็นขบวนการที่มีผู้นำสูงสุดคือฮวนเปรองที่มีความโดดเด่น มีเสน่ห์ มี บารมีเป็นที่จับตาจับใจประชาชน และมีนโยบายสงเคราะห์คนยากจนเพื่อใช้เป็นฐานเสียงและฐาน นโยบายทางการเมือง มุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์ใกล้ชิดระหว่างผู้นำกับประชาชน

3) ประชานิยมในประเทศตะวันตก คือการเมืองที่มีพรรคการเมืองบางพรรคได้รับความ สนับสนุนจากสามัญชนจากนโยบายที่เป็นที่ชื่นชอบหรือมีอุดมการณ์ตรงกัน

4) ประชานิยมในฐานะแนวทางการพัฒนา ใช้เรียกแนวคิดการพัฒนาที่เน้นภาคชนบท เน้นภาคเกษตร เน้นการพัฒนาไรรุ่นขนาดเล็ก ขนาดกลางของเกษตรกรอิสระหรือสหกรณ์ที่ชาวไร ชาวนามารวมกัน เป็นทางเลือกของการพัฒนาที่ไม่เน้นการพัฒนาให้เป็นเมืองแบบตะวันตกนั่นเอง

5) ประชานิยมคือการให้ความสำคัญหรือให้คุณค่าแก่ประชาชน คือการเมืองที่ให้คุณค่า แก่ประชาชน โดยเฉพาะประชาชนทั่วไปหรือชนชั้นล่าง การเมืองที่เห็นความสำคัญของประชาชน ทั่วไปจึงเป็นประชานิยมเสมอ

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าการดำเนินนโยบายทางการเมืองของรัฐบาลทักษิณนั้นไม่อาจจะจัดเข้าเป็นประชานิยมในความหมายใดได้เคร่งครัดนัก จึงต้องพิจารณาจากหลายความหมายประกอบกันแล้วแต่เงื่อนไขหรือลักษณะเน้นหนักของนโยบายแต่ละด้าน แต่การให้ความสำคัญกับประชาชนทั่วไปของนโยบายน่าจะเป็นลักษณะสำคัญที่ถูกลมองว่าเป็นนโยบายประชานิยม

2.1.1 กำเนิดนโยบายแบบประชานิยม

การเกิดขึ้นของนโยบายที่เรียกกันต่อมาว่าประชานิยมในสมัยรัฐบาลทักษิณนั้นการริเริ่มคิดจะทำนโยบายประชานิยมในปี 2542-2543 นั้น ไม่ได้เกิดขึ้นจากความตั้งใจจะลอกเลียนแบบประชานิยมจากละตินอเมริกามาใช้แต่อย่างใด คิดแต่เพียงจะใช้นโยบายเพื่อดึงคะแนนเสียงจากชนบทให้ได้มากที่สุด แทนที่จะอาศัยการแจกสิ่งของเงินทองผ่านระบบอุปถัมภ์แบบเดิม แนวคิดที่มีอิทธิพลต่อการทำนโยบายนี้น่าจะเป็นแนวคิดวัฒนธรรมชุมชนที่แพร่หลายอยู่ในสังคมไทยมากกว่าสามทศวรรษก่อนหน้านั้นแล้ว คนไทยยอมรับและสนับสนุนภูมิปัญญาท้องถิ่นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะหลังวิกฤตเศรษฐกิจ และคนส่วนมากเห็นด้วยกับการสร้างชุมชนในชนบทให้เข้มแข็งเป็นรากฐานของการพัฒนาประเทศโดยอาศัยภูมิสังคม แต่รัฐบาลต้องการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนหลังวิกฤตเศรษฐกิจในการแก้ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนจากเศรษฐกิจ โดยอาศัยเอาแนวคิดวัฒนธรรมชุมชนมาปรับใช้เป็นนโยบาย เพื่อแลกกับคะแนนเสียงหรือความนิยมทางการเมืองมากกว่าของคนในชนบทและคนจนในเมือง (เอนก เหล่าธรรมทัศน์, 2549, น. 110)

นโยบายประชานิยมถูกนำมาใช้ดำเนินการเป็นนโยบายอย่างแท้จริงในสมัยรัฐบาล พ.ต.ท. ดร. ทักษิณในการบริหารราชการแผ่นดินเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์การเมืองไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 ผ่านนโยบายที่บริหารจัดการให้เงินและผลประโยชน์จากรัฐในรูปแบบต่างๆ ไปถึงมือชาวบ้านอย่างจับต้องได้ เช่น นโยบาย 30 บาทรักษาทุกโรค กองทุนหมู่บ้าน เป็นต้น ซึ่งสร้างคะแนนนิยมกับชาวบ้านอย่างท่วมท้น จนได้รับเลือกเข้ามาให้ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีต่ออีกเป็นสมัยที่ 2 ที่ยังคงดำเนินการนโยบายประชานิยมหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง จึงน่าสนใจที่จะต้องให้รายละเอียดกับโครงการที่ถูกลมองว่าเป็นประชานิยม

2.1.2 ความสำคัญของนโยบายประชานิยมต่อการเมืองไทย

วินัย ผลเจริญ (2546) กล่าวว่า ความสำคัญประการแรกคือนโยบายประชานิยมทำให้การแข่งขันกันทางนโยบายเกิดขึ้นจริง แต่เป็นการแข่งขันทางนโยบายที่พยายามจะเป็นประชานิยมมากกว่ากันเพื่อหวังคะแนนเสียงจากผู้เลือกตั้งก่อนการก่อเกิดของพรรคไทยรักไทยนั้น นโยบายของรัฐบาลมักจะได้อามาจากการกำหนดของเทคโนโลยีหรือข้าราชการนักวิชาการ เช่นจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือสภาพัฒน์ฯ เสียยิ่งกว่าจะมาจากนักการเมือง เมื่อมีการก่อตั้งพรรคไทยรักไทย การกำหนดนโยบายเปลี่ยนโฉมหน้าไป เพราะพรรคไทยรักไทยมีนโยบายของตัวเอง สภาพัฒน์หรือหน่วยราชการอื่นที่เคยมีบทบาทในการกำหนดนโยบายเป็นเพียงส่วนเสริมที่คอยนำเอา นโยบายกว้าง ๆ ของพรรคไทยรักไทยไปแปรเป็นรูปธรรมและนำไปปฏิบัติ รวมทั้งรัฐบาลเองเป็นผู้ขับเคลื่อนนโยบายด้วยตัวเองไม่ได้หวังพึ่งข้าราชการประจำในการดำเนินงาน

ความสำคัญอีกประการของนโยบายประชานิยมคือเป็นการเปิดเวทีของการถกเถียงกันว่าส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจอย่างไร เนื่องจากผลกระทบโครงการเอื้ออาทรต่าง ๆ และนโยบายแปลงสินทรัพย์ให้เป็นทุน ได้ถูกนักวิชาการบางท่านมองว่าเป็นนโยบายที่จะก่อให้เกิดผลเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยในระยะยาว ในทัศนะของนักวิชาการเหล่านี้ นโยบายประชานิยมมิใช่เป็นนโยบายที่ดีแต่เป็นนโยบายที่ทำลายกลไกปกติของตลาด ในขณะที่นักวิชาการอีกกลุ่มมองว่านโยบายประชานิยมเป็นการสร้างมูลค่าในทางเศรษฐกิจขึ้นจากการหมุนเงินเข้าใช้จ่ายในตลาดหลายรอบ จึงเหมาะแก่การกระตุ้นการใช้จ่ายของประชาชนเพื่อให้ภาพรวมของเศรษฐกิจดีขึ้น

2.2 การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

ความหมายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

วเรช จันทรศร (2552, น. 2) กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือจะเป็นที่ สอดคล้องกัน ในหมู่นักวิชาการชั้นนำทางด้านนี้ ที่ให้ความหมายว่า การนำนโยบายไป ปฏิบัติเป็นเรื่องของการศึกษาว่า “องค์กร บุคคล หรือ กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถนำ และกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหารทั้งหมดปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุ ไว้หรือไม่แค้ไหนเพียงใด” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง การนำนโยบายไปปฏิบัติ ให้ความ สนใจเกี่ยวกับเรื่องของ “ความสามารถที่จะผลักดันให้การทำงานของกลไกที่สำคัญ ทั้งหมดสามารถบรรลุผลตามนโยบายที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้” โดยได้สรุปว่า การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการแสวงหาวิธีการ และแนวทางเพื่อปรับปรุงนโยบาย แผนงาน และการปฏิบัติงาน ในโครงการให้ดีขึ้น เนื้อหาสาระ ของการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเน้นการแสวงหาคำอธิบาย เกี่ยวกับปรากฏการณ์ หรือสภาพความเป็นจริง ที่เกิดขึ้นภายในกระบวนการของ การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation Processes) เพื่อที่จะศึกษาบทเรียนพัฒนาแนวทางและสร้างกลยุทธ์เพื่อที่จะทำให้การนำ นโยบายไปปฏิบัติบังเกิดความสำเร็จ

สมการ สีโล (2553) การนำนโยบายลงไปสู่การปฏิบัติ หรือการถ่ายทอดนโยบายสู่การปฏิบัติถือเป็นขั้นตอนย่อยหนึ่งของขั้นตอนหลักเรื่อง การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นสิ่งสำคัญในการผลักดันให้นโยบายได้รับการรับรู้ เข้าใจ ยอมรับและสร้างทัศนคติที่ดีต่อผู้ปฏิบัติตามนโยบายและผู้ได้รับ การรับรู้ เข้าใจ ยอมรับและสร้างทัศนคติที่ดีต่อ ผู้ปฏิบัติตามนโยบายและผู้ได้รับผลจากนโยบาย อันจะเป็นเครื่องมือที่ทำให้ให้นโยบายได้รับความสำเร็จในที่สุด ในการนำนโยบายสู่การปฏิบัติ ผู้มอบและผู้รับนโยบายจะต้องมีความชัดเจนเรื่ององค์ประกอบของนโยบาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้รับนโยบายจะต้องเข้าใจและสามารถแปลความหมายของนโยบายได้อย่างถูกต้อง ทั้งนี้เนื่องจากโดยทั่วไปนโยบายอาจจะมีลักษณะที่ขาดความชัดเจนในตัวเองอยู่บ้าง กล่าวคือ นโยบายส่วนหนึ่งมีลักษณะเป็นเชิงอุดมการณ์ นโยบายบางครั้งผู้กำหนดทำให้มีความชัดเจนมากขึ้น คือมีลักษณะเป็นเชิงทางเลือก และนโยบายที่ดีจะมีความชัดเจนถึงขั้นที่บอกแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนด้วย คือมีลักษณะเป็นเชิงมาตรการ ในเรื่ององค์ประกอบของนโยบายนี้จะช่วยให้ผู้กำหนดนโยบายหรือผู้มอบนโยบายตระหนักถึงความชัดเจนในนโยบาย ที่ตนกำหนดขึ้น อันจะทำให้ผู้รับนโยบายเกิดความเข้าใจชัดเจนง่ายต่อการรับนำไปตีความและจัดทำเป็น นโยบายรอง และแผนปฏิบัติงานง่ายขึ้นใน

ขณะเดียวกันก็จะช่วยให้ผู้รับนโยบายสามารถแยกแยะส่วนสำคัญของนโยบายและแปลความหมาย ได้ถูกต้องชัดเจนง่ายขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายใหญ่ให้เป็นนโยบายย่อยที่ดี การเปลี่ยนแปลงนโยบายให้เป็นแผนปฏิบัติที่ดีจะต้องจัดวัตถุประสงค์แนวทางดำเนินการและกลไกให้ สอดคล้องสัมพันธ์กัน

ทฤษฎีวิกฤตการณ์ทางการเงิน วรเดช จันทรศร (2552, น. 169-170) เน้นไปที่การใช้ระบบ การวางแผนนโยบายเพื่อเสนอให้มีการควบคุมทรัพยากรทางการเงินแบบรวมอำนาจมากกว่าการให้อิสระแก่หน่วยงานท้องถิ่นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นและแรงกดดันจากหน่วยงานเบื้องบน โดยการเพิ่มการใช้จ่ายออกไป การรวมอำนาจทางการเงินนี้เองที่เป็นการช่วยป้องกันไม่ให้เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินขึ้น

แฮมเบิลตัน (Hambleton, 1983) ความสัมพันธ์ของการวางแผนนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติคล้ายๆ กับนักวิชาการหลายท่าน คือ การมองการบวนการทั้งสองออกเป็นแบบ Top-Down และ Bottom-Up โดยมองว่านโยบายและการนำไปปฏิบัติเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน โดยการวางแผนนโยบายนั้นเป็นเสมือนกระบวนการที่อยู่ในระดับบนหรือฝ่ายบริหาร และการปฏิบัติเป็นของระดับล่างและผู้ปฏิบัติที่จะต้องทำให้สำเร็จ การใช้ระบบการวางแผนในการวิเคราะห์กระบวนการดังกล่าวจึงสามารถนำแนวคิดของนโยบายที่เป็นแบบ Top-Down รวมกับแนวคิดแบบ Bottom-Up ได้ซึ่งระบบนี้จะคิดว่ากระบวนการดังกล่าวเป็นกระบวนการที่ต่อเนื่องกันโดยมีกระบวนการปฏิสัมพันธ์และการต่อรองระหว่างกันตลอดเวลา



รูปที่ 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติในแนวคิดของ
แซมเบิลตัน
ที่มา: วรเดช จันทรศร, 2552

2.3 อุตสาหกรรมยานยนต์กับนโยบายรถยนต์คันแรก

อุตสาหกรรมในระดับต้นที่มีความสำคัญในการพัฒนาประเทศทั้งในด้านแรงงานการจ้างงาน เศรษฐกิจ การสร้างมูลค่าเพิ่ม ก็คืออุตสาหกรรมยานยนต์ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีด้านยานยนต์ ประเทศในมีนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง เริ่มตั้งแต่ปี 2504 โดยมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท Complete Knock Down มาจากประเทศญี่ปุ่นและยุโรปเข้ามาทำการประกอบเป็นรถยนต์ โดยในปี 2514 นั้นประเทศประเทศไทยได้มีการส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เองเพื่อต้องการทดแทนการนำเข้า จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยนั้นเติบโตขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง ต่อมาในปี 2540 เกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์เกิดผลกระทบเช่นเดียวกันกับอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ โดยต้องลดจำนวนแรงงานลง ลดกำลังการผลิตแล้วปิดกิจการลงบางส่วน แต่ถึงอย่างไรอุตสาหกรรมยานยนต์ก็สามารถปรับตัวได้อย่างรวดเร็วโดยเน้นการผลิต

และส่งออกมากขึ้น เมื่อระบบเศรษฐกิจมีการฟื้นตัวขึ้นและมีนักลงทุนเพิ่มขึ้นจึงเกิดความเชื่อมั่นตามมา จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีการขยายตัวและสร้างความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น จนกระทั่งเกิดวิกฤติทางอุตสาหกรรมครั้งใหญ่ขึ้นในปี 2554 ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์โดยเฉพาะด้านการผลิตและชิ้นส่วนรถยนต์

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาถึงแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ. 2555–2574 พบว่า ประเทศไทยนั้นมีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มานานยาวมากกว่า 40 ปี และยังได้รับการยอมรับที่ดีจากต่างประเทศให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตที่มีคุณภาพ และยังเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนแล้วยังเป็นฐานการผลิตรถปิกอัพไม่เกิน 1 ตันเป็นอันดับ 1 ของโลกอีกด้วย เพื่อเป็นการรักษาศักยภาพในการแข่งขัน จุดยืนที่มั่นคงของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยและชิ้นส่วนยานยนต์ของโลก ได้กำหนดเป้าหมายไว้ดังนี้ “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศโดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่มีความเข้มแข็ง” โดยผู้ประกอบการเองต้องมีการพัฒนาตามเทคโนโลยีและความต้องการของผู้บริโภคในตลาดโลกที่เปลี่ยนแปลงไป และเพิ่มประสิทธิภาพของการผลิตมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคและเพิ่มมูลค่าให้กับตัวสินค้าของประเทศให้ได้มากที่สุดเพื่อรักษาจุดยืนของประเทศไว้ โดยแนวโน้มของการพัฒนาสินค้าประเทศไทยจะต้องมุ่งเน้นไปที่สินค้าหลัก 4 ประเภท คือ

- 1) รถปิกอัพไม่เกิน 1 ตัน และรถปิกอัพดัดแปลง
- 2) รถยนต์นั่งขนาดเล็กคุณภาพสูง
- 3) จักรยานยนต์
- 4) อะไหล่ยานยนต์และชิ้นส่วนตกแต่ง

อย่างไรก็ตามคณะรัฐมนตรีของ นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้แถลงนโยบายบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 โดยมีนโยบายเร่งด่วนที่จะดำเนินการในปีแรก คือยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศสร้างสมดุลและความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาคพักหนี้ครัวเรือนของเกษตรกรรายย่อยและผู้มีรายได้น้อยที่มีหนี้ต่ำกว่า 500,000 บาท อย่างน้อย 3 ปีและปรับโครงสร้างหนี้สำหรับผู้ที่มีหนี้เกิน 500,000 บาท รวมทั้งจัดทำแผนฟื้นฟูอาชีพและแผนการปรับโครงสร้างการผลิตอย่างครบวงจร เพื่อสร้าง

โอกาสในการยกระดับคุณภาพชีวิตด้วยการมีรายได้ที่มั่นคงและสามารถใช้หนี้คืน ให้มีมาตรการ
ภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับ สิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป

1) เงื่อนไขการใช้สิทธิรถยนต์คันแรกมีดังนี้ (kwamru.com, 2012)

- 1.1) ผู้ซื้อต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี
- 1.2) ผู้ซื้อต้องไม่เคยครอบครองรถยนต์มาก่อน
- 1.3) รถที่ซื้อต้องเป็นรถใหม่ โดยต้องซื้อในช่วงวันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2554 ถึง 31
ธันวาคม พ.ศ. 2555
- 1.4) รถที่ซื้อต้องมีราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท
- 1.5) รถที่ซื้อ ต้องเป็นรถเก๋งที่มีขนาดเครื่องไม่เกิน 1500 ซีซี หรือรถกระบะ เท่านั้น
- 1.6) ต้องเป็นรถที่ผลิตในประเทศไทยเท่านั้น รถประกอบนอก (รถจัดประกอบ)

ไม่สามารถใช้สิทธิได้

- 1.7) ผู้ซื้อต้องครองรถไม่ต่ำกว่า 5 ปี โดยห้ามขาย/ โอนให้ผู้อื่น
- 1.8) ผู้ซื้อที่ตรงตามเงื่อนไขข้างต้น จะได้รับภาษีรถยนต์คืนตามจริง แต่ไม่เกิน
100,000 บาทการจ่ายคืนภาษี จะจ่ายให้เมื่อถือครองรถครบ 1 ปีแล้ว โดยจะโอนเงินเข้าบัญชี เริ่มจ่าย
คืนตั้งแต่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2555 เป็นต้นไป ซึ่งในส่วนของค่าธรรมเนียมการโอนของแต่ละธนาคารจะ
ต่างกัน

2) เอกสารที่ต้องนำไปยื่นเพื่อขอใช้สิทธิ (kwamru.com, 2012)

- 2.1) สำเนาบัตรประชาชน
- 2.2) สำเนาทะเบียนบ้าน
- 2.3) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ในกรณีเช่าซื้อ)
- 2.4) สำเนาคู่มีจดทะเบียน
- 2.5) หนังสือยินยอมสละสิทธิการโอนรถยนต์ใหม่คันแรก
- 2.6) สำเนาเอกสารการซื้อขายรถ
 - 2.6.1) กรณีซื้อเงินสดใช้สำเนาใบเสร็จรับเงิน หรือสำเนาสัญญาซื้อขาย
และสำเนาเอกสารการรับมอบรถยนต์
 - 2.6.2) กรณีเช่าซื้อ ใช้สำเนาเสร็จรับเงินและสำเนาเอกสารรับมอบ
รถยนต์
- 2.7) สำเนาบัญชีเงินฝากของผู้ยื่นใช้สิทธิ

3) หลังจากเตรียมเอกสารพร้อมแล้วสามารถยื่นเอกสารได้ 2 ช่องทาง ได้แก่ (kwamru.com, 2012)

3.1) ยื่นผ่านสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขาตามสำเนาทะเบียนบ้านหรือสถานที่จดทะเบียนรถ โดยต้องยื่นเอกสารให้ครบภายในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555

3.2) ยื่นผ่านเว็บไซต์กรมสรรพสามิต โดยต้องส่งคำขอพร้อมสำเนาเอกสารทุกฉบับไปที่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ระบุไว้ในแบบคำขอใช้สิทธิ์ทางไปรษณีย์หรือนำส่งด้วยตัวเอง ในกรณีที่เรามีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของเอกสารต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นชื่อ นามสกุลบริษัท ไฟแนนซ์ บัญชีธนาคารหรืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการยื่นใช้สิทธิ์ต้องแจ้งให้กรมสรรพสามิตทราบภายใน 15 วัน กรณีที่จะขอยกเลิกการใช้สิทธิ์ก่อนได้รับเงินคืนต้องขอแจ้งยกเลิกที่สำนักงานกรมสรรพสามิตที่ยื่นเรื่องไว้หากจะขอยกเลิกการใช้สิทธิ์หลังจากที่ได้รับเงินคืนแล้วให้นำเงินส่งคืนสำนักงานกรมสรรพสามิตที่เราเคยยื่นเรื่องขอใช้สิทธิ์ในกรณีที่ได้รับสิทธิ์แล้วแต่ทำผิดเงื่อนไขต้องนำเงินส่งคืนสำนักงานกรมสรรพสามิตภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับหนังสือแจ้งเตือน

4) เอกสารที่ใช้ในการขอคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (kwamru.com, 2012)

- 4.1) คำขอใช้สิทธิ์ในการขอคืนเงิน
- 4.2) สำเนาบัตรประชาชนของผู้ขอคืนเงิน
- 4.3) สำเนาทะเบียนบ้านของผู้ขอคืนเงิน
- 4.4) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อกรณีซื้อเงินสดไม่ต้องใช้สัญญาเช่าซื้อใช้ใบเสร็จรับเงิน
- 4.5) สำเนาคู่มือการจดทะเบียน (เล่มสีฟ้าที่กรมการขนส่งออกให้) หน้า 4 หน้า 5
- 4.6) หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอน
- 4.7) สำเนาใบเสร็จรับเงิน/ ใบกำกับภาษีเฉพาะเงินดาวน์เท่านั้น
- 4.8) สำเนาเอกสารการส่งมอบรถ หรือหนังสือส่งมอบรถหรือใบรับรถ
- 4.9) สำเนาสมุดเงินฝากธนาคาร
- 4.10) กรณีเอกสารที่เป็นสำเนา จะต้องลงลายมือชื่อรับรองสำเนาทุกใบ

5) หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม เพื่อให้การโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่

27 ธันวาคม พ.ศ. 2554 และมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าปลีก ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2555 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง จึงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ดังต่อไปนี้ (kwamru.com, 2012)

1) ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนด ระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าปลีกรถยนต์น้ำท่วม ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2555

2) การโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี ตามมาตรการรถยนต์คันแรก และมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าปลีก ให้โอนได้ในกรณีดังต่อไปนี้

กรณีผู้ซื้อนำเงินที่ได้รับไปตามมาตรการดังกล่าวข้างต้นคืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าปลีกแล้วแต่กรณี

กรณีผู้เช่าซื้อบอกเลิกสัญญาเช่าซื้อก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปี และผู้ให้เช่าซื้อนำรถยนต์ออกขายโดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ให้ผู้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรกหรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าปลีกแล้วแต่กรณี

กรณีผู้เช่าซื้อปฏิบัติผิดสัญญาเช่าซื้ออันเป็นเหตุให้รถยนต์ถูกยึดและนำออกขายโดยวิธีการประมูลหรือวิธีการที่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคกำหนด เมื่อหักใช้หนี้และค่าใช้จ่ายในการขายดังกล่าวแล้ว ถ้ามีเงินเหลืออยู่เพียงใด ให้ผู้เช่าซื้อนำเงินส่งให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ผู้เช่าซื้อยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตรการรถยนต์คันแรก หรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าปลีกแล้วแต่กรณี

กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติและผู้ซื้อหรือผู้เช่าไม่ประสงค์จะไ้รถยนต์นั้นต่อไป

กรณีรถยนต์ที่ซื้อหรือเช่าซื้อสูญหายและบริษัทผู้รับประกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ซื้อหรือผู้ให้เช่าซื้อไปแล้ว ต่อมาผู้ซื้อหรือผู้ให้เช่าซื้อได้รับรถยนต์กลับคืนมาและต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับบริษัทผู้รับประกันภัย

กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อถึงแก่กรรม

กรณีผู้ให้เช่าซื้อโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้เช่าซื้อ

กรณีผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อซึ่งได้รับโอนกรรมสิทธิ์แล้ว ต่อมาได้ทำสัญญาเช่าซื้อและโอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้เช่าซื้อ โดยผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังเป็นผู้ครอบครองรถยนต์ตามสัญญาเช่าซื้ออันเนื่องมาจากการขอสินเชื่อเช่าซื้อนั้น

ทั้งนี้ กรณีตาม 2.2-2.5 ผู้ซื้อหรือผู้เช่าซื้อยังคงมีหน้าที่นำเงินที่ได้รับไปคืนแก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอใช้สิทธิตามมาตราการรถยนต์คันแรกหรือมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์น้ำท่วม แล้วแต่กรณี สำหรับหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการรับเงินคืนกรณีตาม 2.2-2.5 ให้เป็นไปตามที่กรมบัญชีกลางกำหนด

จากทั้งหมดข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า นโยบายรถยนต์คันแรกส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ เนื่องจากช่วยกระตุ้นความต้องการในการซื้อ (Demand) ในปี พ.ศ. 2555 สูงกว่าปีก่อน แต่ก็ส่งผลกระทบต่อตลาดรถยนต์มือสอง (Second Hand Car) ด้วย

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อุมาพร สายวัน(2557) นโยบายรถคันแรกกับผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ในจังหวัดขอนแก่น การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบจากนโยบายรถคันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมในจังหวัดขอนแก่น และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มผู้ซื้อรถกับกลุ่มที่ไม่ได้ซื้อรถจากนโยบายรถคันแรก โดยรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อรถจากนโยบายรถคันแรกจำนวน 200 คน และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ซื้อรถจากนโยบายรถคันแรกจำนวน 200 คน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิตและค่าสถิติ t-test ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขายและรับจ้าง มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 10,000-20,000 บาท ส่วนใหญ่สามารถหารายได้ได้ด้วยตัวเองและมีความกังวลในเรื่องการเงินด้านการใช้จ่ายจะพิจารณาถึงความคุ้มค่าของสินค้าก่อนซื้อที่มีการออมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านหนี้สินพบว่าหนี้สินเพิ่มมากขึ้นและพยายามลดการมีหนี้สิน ส่วนความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม พบว่า ลักษณะอาชีพ รายได้ ค่าใช้จ่ายและหนี้สินแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ศุคนิรันดร์ เพชรรัตน์, รุ่งอรุณ บุญถ่าน, และसानติ จินตรีรัตน์(2558) ผลกระทบจากโครงการรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล ต่อปริมาณจราจรและความเร็วในการเดินทางด้วยรถยนต์

ในเขตกรุงเทพมหานคร หลังจากที่รัฐบาลไทยดำเนินโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก ตั้งแต่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 ซึ่งมีผู้ใช้สิทธิ์เป็นจำนวนมาก จึงมีบุคคล กลุ่มบุคคล และหน่วยงานหลายฝ่าย ได้แสดงทัศนคติต่อการดำเนินโครงการ ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ และเครือข่ายสังคมออนไลน์ ทั้งสนับสนุน โต้แย้ง อธิบายผลดี ผลเสีย เป็นปรากฏการณ์ ทางกระแสสังคมที่ค่อนข้างรุนแรง โดยเฉพาะประเด็นที่แสดงถึงข้อขัดแย้งเชิงนโยบายของรัฐบาลเอง ที่ต้องการ แก้ปัญหาจราจรอย่างเป็นรูปธรรม แต่ส่งเสริมให้ประชาชนซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น ซึ่งเท่ากับซ้ำเติมปัญหา จราจรให้มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น จึงเกิดกระแสต่อต้านจากประชาชนบางส่วน ดังนั้นการวิเคราะห์ผลกระทบจาก จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินโครงการรถยนต์ใหม่คันแรกต่อปริมาณจราจร และความเร็วในการเดินทาง ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้เทคนิคการพยากรณ์ด้วยอนุกรมเวลา และการวิเคราะห์ความ ถดถอยแบบพหุคูณ จะเป็นเครื่องมือบ่งชี้ผลกระทบด้านการจราจรจากโครงการดังกล่าว และเป็นข้อพิจารณาในการ กำหนดนโยบายการบริหารประเทศของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพ รถยนต์ ผลการเปรียบเทียบค่าสถิติในปี พ.ศ. 2556 กับค่าจากการพยากรณ์ที่สันนิษฐานว่าไม่มีโครงการ พบว่า จำนวนรถยนต์สะสมทั่วประเทศ เพิ่มขึ้น 12.94 % ปริมาณการจราจรบนทางหลวงในเขตกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้น 8.22 % ส่วนความเร็วในการเดินทางในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็นลดลง 3.26 และ 5.76 % ตามลำดับ

ทรงพงษ์ อักษรดิษฐ์ (2555) ศึกษาถึงอิทธิพลของนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่มีต่อการบริโภครถยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งทำให้มีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และที่จตุรครมีไม่เพียงพอต่อ ความต้องการ เป็นผลสืบเนื่องมาจากนโยบายรถยนต์คันแรก และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับนโยบายนี้ โดยสาเหตุที่สำคัญ ที่สุดของการซื้อรถยนต์ในช่วงนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกมากที่สุดคือ ต้องการรักษาสีทึบของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก และระดับความพึงพอใจในด้าน ผลกระทบที่ ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านช่องทาง การจัดจำหน่าย และปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด และได้มีการศึกษาถึงความพึงพอใจต่อ นโยบายรถคันแรก

กชินทร์ สุกมลจันทร์ (2541) การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย จากการพิจารณารถยนต์นั่งแต่ละขนาด จะพบว่าปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาดไม่ได้ มีขนาดหรือสัดส่วนของการเปลี่ยนแปลงที่เท่ากันและในบางช่วงเวลาที่ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลง ในทิศทางเดียวกัน วัตถุประสงค์ของการศึกษาค้นคว้านี้ เพื่อศึกษาถึงภาวะความต้องการรถยนต์ นั่งขนาดต่าง ๆ

ตลอดจนปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาด เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้วางแผนการผลิตของผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาครั้งนี้ ทำการศึกษาโดยการเก็บข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ระหว่างปี พ.ศ.2531-2541 และใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ในรูปแบบของสมการถดถอย เส้นตรงพหุคูณ เพื่อวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาด ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ได้แก่ ราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่ง ขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี และรายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณ อุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1501-1600 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้นที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และ 90 ตามลำดับ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1800-2000 ซีซี อย่างมีนัย สำคัญทางสถิติ ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะ สั้นที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และ 99 ตามลำดับ ส่วนราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่งขนาด 1800-2000 ซีซี ส่งผลต่อปริมาณอุปสงค์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณ อุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 2000 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 ได้แก่ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ส่วนราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่งขนาด มากกว่า 2000 ซีซีและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้น ส่งผลต่อปริมาณอุปสงค์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่องนโยบายกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย ในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ

3.1 ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือวิจัย

3.1.1 ผู้ทำการวิจัยเตรียมการในด้านความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและแนวคิดเรื่องนโยบายกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

3.1.2 ผู้ทำการวิจัยเตรียมความรู้ในเรื่องระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ จรรยาบรรณของนักวิจัย วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลจากคำรและการขอคำปรึกษาจากอาจารย์ที่ปรึกษาด้านการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้เข้าใจในระเบียบวิธีการวิจัย อันจะนำไปสู่การศึกษาที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นที่ต้องการจะศึกษาให้มากที่สุด

3.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ทำการวิจัยได้ใช้วิธีการเข้าถึงข้อมูล คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Review Data) โดยผู้ทำการวิจัยได้ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลด้านวิชาการจากแหล่งข้อมูล และสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เช่น เอกสารทางวิชาการ นิตยสาร เอกสารการประชุม วารสาร หนังสือพิมพ์ บทความต่าง ๆ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.3 ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

หลังจากที่ได้เก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว ได้นำมาตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล (Trustworthiness) ดังนี้

1) ตรวจสอบความไว้วางใจได้ของข้อมูล (Dependability) โดยการนำข้อมูลไปตรวจสอบกับอาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์เพื่อยืนยันความถูกต้องตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

2) ความสามารถในการนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้ (Transferability) โดยการเขียนระเบียบวิธีการวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูล และบริบทที่ต้องการศึกษาอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือของการวิจัยในการที่จะนำผลการวิจัยไปใช้ในบริบทที่ใกล้เคียงกัน

3) การยืนยันผลการวิจัย (Conformability) โดยการที่ผู้ทำการวิจัยจะเก็บเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยไว้เป็นอย่างดี พร้อมสำหรับการตรวจสอบ (Audit Trail) เพื่อยืนยันว่าข้อมูลที่ได้ไม่มีความลำเอียงหรือเกิดจากการคิดขึ้นของผู้วิจัย

3.4 การจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์ผล

3.4.1 นำข้อมูลที่ได้จากสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เช่น เอกสารทางวิชาการ นิตยสาร เอกสารการประชุม วารสาร หนังสือพิมพ์ บทความต่างๆ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาอ่านหลาย ๆ ครั้ง เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของข้อมูลที่ได้และพิจารณาประเด็นที่สำคัญ

3.4.2 นำข้อมูลกลับมาอ่านอีกครั้งโดยละเอียดทุกบรรทัด และจึงตีความ พร้อมทั้งการดึงข้อความหรือประโยคที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

3.4.3 นำข้อความหรือประโยคที่มีความหมายเหมือนกันหรือใกล้เคียงกันมาไว้กลุ่มเดียวกัน โดยมีรหัสข้อมูลกำกับทุกข้อความหรือทุกประโยค แล้วจึงตั้งชื่อคำสำคัญ ซึ่งจะจัดเป็นทั้งกลุ่มใหญ่ (Themes) และ กลุ่มย่อย (Sub-theme) ที่อยู่ภายใต้ความหมายของกลุ่มใหญ่ ซึ่งกระบวนการดังกล่าว คือการสร้างหัวข้อสรุป และกลุ่มหัวข้อสรุปแนวคิดในตัวข้อมูล อธิบายว่ากระทำโดยอ่านทบทวนข้อมูลปฐมภูมิที่อยู่ในรูปข้อความทางภาษา (Textual Primary Data) ซึ่งเก็บรวบรวมได้จากแหล่งต่าง ๆ เสร็จแล้วจึงแบ่งแยกข้อมูลดังกล่าว ออกเป็นส่วนย่อย (Breaking Down) ตามหน่วยความหมาย (Meaning Unit) หรือหน่วยวิเคราะห์ (Analysis Unit) ในระดับเบื้องต้น

จากนั้นทำการกำหนดข้อความสั้น ๆ เพื่อใช้เป็นโน้ตสั้น หรือหัวข้อสรุปแนวคิดที่สะท้อนความหมายสำคัญทั้งที่ปรากฏชัดแจ้งและแฝงอยู่ในข้อมูลส่วนย่อยนั้นแล้วจึงนำหัวข้อสรุปแนวคิดที่มีความหมายคล้ายคลึงหรือแตกต่างกันมาจัดเป็นกลุ่มหัวข้อสรุป แนวคิด (Conceptual Categories) ต่าง ๆ กลายเป็นหน่วยความหมายของข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และมีระดับความเป็นนามธรรมมากขึ้น

3.4.4 ใช้การเขียนบรรยายสิ่งที่ค้นพบอย่างละเอียดและชัดเจน โดยจะไม่มีการนำทฤษฎีไปควบคุมปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งยกตัวอย่างคำพูดประกอบคำหลักสำคัญที่ได้ เพื่อแสดงความชัดเจนของปรากฏการณ์เรื่องนโยบายกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย ในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาลนางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

4.1.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์นั้นเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีความสำคัญอย่างมากในเรื่องของรายได้และจ้างงาน รวมไปถึงการเพิ่มมูลค่าสินค้าและการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศไทยนั้นมีนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2504 โดยการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้ประกอบเป็นรถยนต์ จากยุโรปและญี่ปุ่นประเภท Complete Knock Down ในปี พ.ศ.2514 นั้นรัฐบาลได้มีนโยบายในการส่งเสริมการผลิตและใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพื่อทดแทนการนำเข้าจากนอกประเทศ จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเติบโตขึ้นได้อย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งเกิดปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมด้านอื่นได้รับผลกระทบตามๆกันมา จึงทำให้ต้องลดการผลิตลงและลดจำนวนแรงงาน และปิดกิจการไปบางส่วน แต่การปรับตัวที่รวดเร็วของอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้ต้องเน้นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น เมื่อเศรษฐกิจฟื้นตัวนักลงทุนมีความเชื่อมั่นสูงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการขยายตัวมากขึ้นและมีความสามารถในการแข่งขันที่มากขึ้นด้วย

ผู้ประกอบการในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ส่วนใหญ่แล้วเป็นบริษัทข้ามชาติ ที่มีเครือข่ายในการผลิตรถยนต์ทั่วโลก หรือบริษัทร่วมทุนที่มีกำลังเงินในการลงทุนสูง ในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์นั้นก็มีผู้ประกอบการหลายกลุ่ม อย่างกลุ่มผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ลำดับหนึ่งมีทั้งบริษัทต่างชาติถือหุ้นใหญ่ บริษัทไทยถือหุ้นใหญ่ และบริษัทของไทยถือหุ้นใหญ่เป็นรายเดี่ยว ส่วนในกลุ่มลำดับสองสามและรองลงมานั้นส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการไทย และจะตั้งโรงงานผลิตให้ใกล้เคียงกับโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบรถยนต์ ในส่วนของอะไหล่ที่มีค่าขนส่งสูงจากการนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ จะผลิต

ในประเทศมากกว่าการนำเข้า ส่วนอะไหล่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์บางประเภทอาจจะผลิตในประเทศหรือนำเข้าขึ้นอยู่กับคุณภาพและราคาที่เหมาะสม

4.1.2 บทบาทภาคเอกชนกับยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญมากของประเทศ ทั้งในด้านการผลิต การส่งออก และการจ้างงาน อีกทั้งยังมีความสำคัญขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากอุตสาหกรรมที่เป็นอยู่ในวงจรของการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยในช่วงครึ่งแรกของปี พ.ศ. 2533 การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นผลมาจากการขยายตัวของอุปสงค์ในประเทศ เนื่องจากการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วแต่เมื่อตลาดรถยนต์ในประเทศหดตัวลงจากภาวะทางเศรษฐกิจ จึงเกิดการปรับโครงสร้างครั้งใหญ่ของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีการรวมกิจการของผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ และนำไปสู่การปรับยุทธศาสตร์ขององค์กรธุรกิจของไทย โดยการมุ่งขยายตลาดส่งออกเพื่อทดแทนตลาดในประเทศที่หดตัวลง นับแต่ปี พ.ศ. 2533 เป็นต้นมา อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยจึงเป็นการเติบโตบนพื้นฐานของตลาดส่งออกคู่ไปกับตลาดรถยนต์ในประเทศ เมื่อถึงช่วงกลางปี พ.ศ. 2543 อุตสาหกรรมยานยนต์ก็ได้ฟื้นตัวมาเป็นอุตสาหกรรมส่งออกอย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตามถึงจะเป็นอุตสาหกรรมแห่งปัจจุบันและอนาคต แต่อุตสาหกรรมยานยนต์กลับเป็นอุตสาหกรรมที่ถูกควบคุมโดยทุนข้ามชาติ (Transnational Cooperation) โดยเฉพาะทุนข้ามชาติจากญี่ปุ่น อาจพูดได้ว่ายุทธศาสตร์การลงทุนในอาเซียนของญี่ปุ่นและกระแสโลกาภิวัตน์ในช่วงปี พ.ศ. 2523 และ พ.ศ. 2533 ทำให้เกิดการขับเคลื่อนการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลก จึงนำไปสู่นโยบายการเปิดเสรีด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในช่วงนั้น ประเทศไทยจึงถูกกำหนดให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน จากนั้นภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในช่วงปลายปี พ.ศ. 2533 ได้ทำหน้าที่เป็นปัจจัยเร่งให้ทุนต่างชาติเข้าควบคุมอุตสาหกรรมยานยนต์และเป็นการนำไปสู่ยุทธศาสตร์ใหม่ของญี่ปุ่นที่ต้องการจะให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและการส่งออกรถยนต์โดยเฉพาะรถบีคอป

นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มต้นจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เพื่อทดแทนการนำเข้าในช่วงปี พ.ศ. 2503 นำไปสู่นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ ช่วงปี พ.ศ. 2519 และ พ.ศ. 2523 ตามด้วยนโยบายเปิดเสรีในการลงทุนช่วง พ.ศ. 2533 และมีการยกเลิก

มาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศในปี พ.ศ. 2543 เพื่อทำให้เกิดการแข่งขันอุตสาหกรรมภายในประเทศและเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ภายหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจ รัฐบาลไทยจึงเปิดโอกาสให้ทุนข้ามชาติเข้าร่วมกิจการท้องถิ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์จนนำไปสู่การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ครั้งใหญ่ในประเทศไทย

การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ได้สร้างผู้ประกอบการในท้องถิ่นจำนวนมากหลายพันรายในช่วงแรก บางส่วนในกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นกลุ่มทุนเก่าของประเทศที่เข้ามาลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์ร่วมกับผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติ แต่ก็มีหลายกลุ่มที่เป็นกลุ่มทุนใหม่ที่เติบโตในช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จนกลายเป็นกลุ่มทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ขนาดใหญ่ที่สำคัญของประเทศในเวลานั้น กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์หลายรายได้มีการขยายธุรกิจไปยังอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนนำส่งเข้าไปในโรงงานรถยนต์ของตนเอง ในช่วงเวลานั้นก็มีผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายรายได้เติบโตขึ้นมาจากรูทธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก (SME) เริ่มมีการผลิตอะไหล่รถยนต์สำหรับตลาดอะไหล่รถยนต์ (REM) และขยับขึ้นมาเป็นผู้ผลิต OEM (โรงงานประกอบรถยนต์) ด้วยผลของนโยบายบังคับใช้ขึ้นส่วนรถยนต์ในประเทศช่วงปี พ.ศ. 2513-2533

ในโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่เกิดขึ้นเมื่อไทยหันมาเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ซึ่งอนุญาตให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ และอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและยกเลิกนโยบายการบังคับใช้ขึ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ เมื่อเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540-2541 จึงเป็นปัจจัยเร่งกระบวนการโลกาภิวัตน์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย จึงทำให้กลุ่มทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์เกิดความเสียหายของโรงงานประกอบรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จำนวนมากต้องเลิกกิจการหรือขายหุ้นของตนทิ้งไปให้กับผู้ร่วมทุนต่างชาติ ถึงแม้ว่ากลุ่มทุนท้องถิ่นบางรายได้ใช้วิธีต่างๆ ให้อยู่รอดและปรับวิธีการดำเนินธุรกิจจนทำให้ฟื้นตัวและขยายกิจการในช่วงช่วงปี พ.ศ. 2543 ในการปรับตัวของกลุ่มธุรกิจดังกล่าวมีหลายรูปแบบ เช่น ขยายกิจการย่อยเพื่อนำเงินทุนไปรักษาการเติบโตของบริษัทหลัก การมุ่งส่งออกสินค้าและขยายธุรกิจในต่างประเทศเพื่อรักษาการเติบโตระยะยาว ตลอดจนการยกระดับการบริหารให้เป็นสากลเพื่อสามารถระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ เป็นต้น ทำให้ปัจจุบันอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ท้องถิ่นขนาดใหญ่ประมาณ 20 บริษัท ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนแล้ว และกลุ่มทุนเหล่านี้บางกลุ่มกำลังเริ่มขยายธุรกิจไปยังต่างประเทศโดยเฉพาะอาเซียน จีน และอินเดีย และยกระดับให้เป็นกลุ่มผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระดับภูมิภาคในอนาคต

4.1.3 นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในอดีตของไทย

นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้มุ่งส่งเสริมการลงทุนของบริษัทข้ามชาติเพื่อให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออก ในสมัยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ได้กำหนดให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย 1 ใน 5 ของประเทศ และมีการผลักดันประเด็นทางด้านนโยบายใหม่ๆ เช่น นโยบาย Eco Car หรือ ACEs Car (โครงการรถยนต์ขนาดเล็ก) การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรยนต์ และนโยบายส่งเสริมการส่งออกโดยเฉพาะการจัดตั้งเขตการค้าเสรี (เอฟทีเอ)

ในช่วงผ่านมามากของหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ในด้านนโยบายทั้งภาครัฐและเอกชนได้เปลี่ยนแปลงไปมาก โดยบทบาทของข้าราชการและผู้เชี่ยวชาญในกระทรวงอุตสาหกรรมที่มีอิทธิพลในช่วงพ.ศ. 2503-2523 เริ่มลดลงแต่ข้าราชการและผู้เชี่ยวชาญของกระทรวงการคลัง BOI (สำนักงานส่งเสริมการลงทุน) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพิ่มมากขึ้นในช่วงปลายปี พ.ศ. 2523 และต้นปี พ.ศ. 2533

ต่อมาในในช่วงปี พ.ศ. 2543 หน่วยงานอื่นๆ อย่างเช่น กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร และกระทรวงพลังงาน ได้มีส่วนร่วมในกับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วยเช่นกัน เพราะมีประเด็นด้านนโยบายใหม่ๆ เช่น การค้าเสรีและการประหยัดพลังงาน ในภาคเอกชนนั้น สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (TAPMA) ซึ่งเป็นตัวแทนของกลุ่มทุนท้องถิ่นในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนได้มีบทบาทสำคัญในการผลักดันนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศร่วมกับข้าราชการและผู้เชี่ยวชาญของกระทรวงอุตสาหกรรม ก่อนที่กระแสโลกาภิวัตน์จะทำให้บทบาทของทุนอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติเพิ่มมากขึ้นอย่างมหาศาลในช่วงปี พ.ศ. 2533 และ 2543 จนทำให้เห็นนโยบายหลายๆเรื่องเป็นผลมาจากการผลักดันและแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ

4.1.4 นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

จากการศึกษานโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (kwamru.com. 2555) พบว่า นโยบายรถคันแรกจะเป็นการคืนเงินภาษีเท่ากับที่จ่ายจริง ในการซื้อรถยนต์คันแรก แต่จะคืนได้ไม่เกิน 100,000 บาท และภาครัฐจะคืนภาษีได้เมื่อครอบครองรถยนต์ไปแล้วเป็นเวลา 1 ปี

รายละเอียด ข้อกำหนด เงื่อนไขต่าง ๆ มีดังนี้

- 1) ผู้ซื้อต้องอายุ 21 ปีขึ้นไป
- 2) ผู้ซื้อจะต้องไม่เคยซื้อรถยนต์มาก่อน
- 3) ระยะเวลา จะต้องซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 – 31 ธันวาคม 2555
- 4) โดย ราคารถยนต์นั้นจะต้องไม่เกิน 1,000,000 บาท
- 5) เครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี (สำหรับรถกระบะจะไม่จำกัด ซีซี)
- 6) เป็นรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเท่านั้น
- 7) เป็นรถใหม่ (ป้ายแดง,มือสองไม่ได้)
- 8) ห้ามโอนเปลี่ยนมือใน 5 ปี ยกเว้นกรณีรถถูกยึดเนื่องจากไม่ได้ผ่อนต่อ ไฟแนนซ์สามารถเปลี่ยนมือได้

วิธีดำเนินการ

- 1) ผู้ซื้อรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ต้องยื่นคำขอคืนเงินกับกรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ พร้อมเอกสารหลักฐาน ประกอบด้วย
 - 1.1) หนังสือยินยอมสละสิทธิการ โอนภายใน 5 ปี
 - 1.2) สำเนาบัตรประชาชนและทะเบียนบ้านของผู้ซื้อ
 - 1.3) สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ในกรณีเช่าซื้อ)
- 2) กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่มีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อขอตรวจสอบการครอบครองรถยนต์คันแรก และแจ้งการสละสิทธิการโอนภายใน 5 ปีของผู้ซื้อ
- 3) กรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดตรวจสอบและบันทึก “ห้ามโอนภายใน 5 ปี” ลงในคอมพิวเตอร์และในสมุดคู่มือการจดทะเบียน

4) กรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดส่งหนังสือรับรองการครอบครองรถยนต์คันแรก และสำเนาคู่มือการจดทะเบียนที่บันทึก “ห้ามโอนภายใน 5 ปี” ให้กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่

5) กรมสรรพสามิตหรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ตรวจสอบเอกสารหลักฐานต่างๆ และส่งจ่ายเช็คให้แก่ผู้ซื้อเมื่อครอบครองครบ 1 ปี โดยจ่ายเป็นเช็คให้ในครั้งเดียว

กรณีรถถูกยึดเนื่องจากไม่สามารถผ่อนชำระต่อได้

ปลดล็อกเงื่อนไข ห้ามโอนภายใน 5 ปี กรณีผู้ซื้อรถ(ผ่อน)ผิดนัดไม่สามารถผ่อนชำระต่อได้ ไฟแนนซ์ก็สามารถยื่นเรื่องให้กรมสรรพสามิตตรวจสอบว่าเป็นจริง เป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ซื้อรถผิดนัดไม่ผ่อนชำระต่อจริง ก็จะแก้เงื่อนไขห้ามโอนภายใน 5 ปี ให้สามารถนำรถไปขายทอดตลาดได้และจะเรียกเงินภาษีจากผู้ซื้อไปแล้วแต่ไม่สามารถผ่อนต่อได้ คืนกลับให้กรมสรรพสามิตเท่ากับจำนวนที่ได้รับไป (ผู้ซื้อรถไปแล้วแต่ไม่สามารถผ่อนต่อได้ จะต้องคืนเงินให้กรมสรรพสามิตเท่ากับจำนวนเงินที่ได้รับการคืนภาษีรถยนต์คันแรก)

4.2 ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตรไปปฏิบัติ

ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัติ จำแนกออกเป็น 3 ปัญหา ได้แก่ ปัญหาในภาคการผลิต ปัญหาในภาครัฐ และปัญหาในภาคเอกชน ซึ่งแบ่งเป็น ปัญหาในส่วนของตลาดรถยนต์ใหม่และตลาดรถยนต์เก่า หรือรถยนต์มือสอง

4.2.1 ปัญหาในภาคการผลิต

ประเทศไทยในปัจจุบันยังคงเป็นที่ที่น่าสนใจของบริษัทรถยนต์ของชาวต่างชาติ เพราะประเทศไทยเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางในการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยนต์ จึงมีการกำหนดกลยุทธ์ในการจัดสรรการผลิตในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทรถยนต์ข้ามชาติขึ้น แต่ก็มีปัจจัยในหลายด้านที่สำคัญ อย่างเช่น ความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานและอุตสาหกรรมที่สนับสนุนต่างๆ โดยเฉพาะต้นทุนทางด้านการดำเนินงานและทุนของด้านแรงงานรวมถึงความ

เสี่ยงด้านค่าเงินที่แปรผันผวนและเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศไทย ประเทศไทยนั้นมีจุดแข็งและจุดอ่อนที่จะเกื้อหนุนการลงทุนในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ดังนี้

ประเทศไทยมีจุดแข็งในด้านการลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ในเรื่องของศักยภาพด้านการผลิตรถยนต์ที่อยู่ในระดับมาตรฐานจนเป็นที่ยอมรับของโลกโดยเฉพาะด้านการผลิตรถปิกอัพ 1 ตัน รวมไปถึงเรื่องระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่มีพร้อมและจำนวนมากเพียงพอต่อความต้องการใช้ของเครือข่ายอุตสาหกรรมที่สนับสนุน โดยเฉพาะด้านชิ้นส่วนยานยนต์ระดับต่างๆ พร้อมทั้งนโยบายการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องของรัฐบาลตลอดระยะเวลากว่า 40 ปี นอกจากนี้ฝีมือด้านแรงงานที่เป็นที่ยอมรับในระดับค่าจ้างแรงงานที่ต่ำและขนาดตลาดรถยนต์ในประเทศไทยที่ใหญ่พอ

จุดอ่อนของประเทศไทยในด้านอุตสาหกรรมคงหนีไม่พ้นในเรื่องของความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง ทำให้เกิดความวุ่นวายทางการเมืองในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ความเชื่อมั่นของนักลงทุนลดลงการดำเนินธุรกิจก็เกิดปัญหาขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับนโยบายของภาครัฐในการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และพลังงานในระยะยาวที่ไม่มีความชัดเจน ทำให้ต้องเผชิญกับทิศทางการขยายตัวของประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีการพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง อย่างเช่นประเทศเวียดนาม และยังมีค่าแรงจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าประเทศไทย ทั้งที่ประเทศไทยยังต้องพึ่งพิงเทคโนโลยี บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญจากต่างประเทศ ซึ่งส่งผลต่อการลงทุนการดำเนินงาน และการพัฒนาด้านการผลิตในระดับสูง

4.2.2 ปัญหาในภาครัฐ

ในเรื่องของอุตสาหกรรมรถยนต์มีเพียงไม่กี่อุตสาหกรรมในไทยที่ภาครัฐจะเข้ามามีบทบาทในการกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาในอนาคต โดยเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมต่างๆในประเทศ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาในช่วงเริ่มต้น ปี พ.ศ. 2504 ภาครัฐได้มีการกำหนดเป้าหมายให้อุตสาหกรรมเป็นอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าและการนำเข้าเทคโนโลยี จึงทำให้ในอดีตที่ผ่านมาและปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเป็นอุตสาหกรรมหลักที่หารายได้เข้าประเทศจำนวนมาก โดยเฉพาะรถปิกอัพ 1 ตัน และในเรื่องของชิ้นส่วนอะไหล่ยนต์นั้น ไทยก็ได้พัฒนาระดับคุณภาพให้เป็นที่ยอมรับของสากลได้แล้ว

ปี พ.ศ. 2504 อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้มีบริษัท แองโกลไทยมอเตอร์ เป็นผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อ ฟอร์ด ของประเทศอังกฤษ เป็นปีแรกของประเทศไทย ที่อนุญาตให้ดำเนินการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ หลังจากนั้นก็ได้มีบริษัท ธนบุรีพาณิชย์ เป็นผู้จำหน่ายรถยนต์เชvrolet เป็นบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการประกอบรถยนต์ภายในประเทศได้เป็นบริษัทที่สองในปีเดียวกัน จึงทำให้การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยขยายตัวมากของอุปสงค์ในประเทศ และประกอบกับประเทศไทยยังสามารถผลิตรถยนต์ขึ้นเองได้จึงทำให้เสียเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมากในการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป

รัฐบาลของไทยได้มีการส่งเสริมมาตรการลดภาษีขาเข้าชิ้นส่วนประกอบและภาษีการค้าลงครึ่งหนึ่งของอัตราปกติในปี พ.ศ. 2505 เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจในการเข้ามาลงทุนประกอบรถยนต์ในประเทศ ภายใต้ข้อจำกัดต่างๆของการถือหุ้นของนักลงทุนต่างชาติ จึงทำให้มีคนไทยถือหุ้นในลักษณะการร่วมทุน (Joint Venture) กับบริษัทต่างชาติ ถึงแม้ว่าทุนท้องถิ่นถือหุ้นรายใหญ่อยู่ก็ตาม แต่ในทางกลับกันนั้นทุนท้องถิ่นในโรงงานประกอบรถยนต์ยังต้องการพึ่งพาบริษัทต่างชาติที่ร่วมลงทุนด้วย ในฐานะเจ้าของเทคโนโลยีการผลิตและการควบคุมการผลิตที่กระจายในประเทศต่างๆทั่วโลก รวมไปถึงการควบคุมช่องทางในการจัดจำหน่ายทำให้อำนาจในการต่อรองของทุนต่างชาติมีค่อนข้างมาก

ปี พ.ศ. 2512 โรงงานประกอบรถยนต์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จนทำให้กำลังในการผลิตรถยนต์มีเพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ ต่อมาได้มีประกาศจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนว่าให้มีการยกเลิกการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการโรงงานประกอบรถยนต์ในปีนั้น ถึงแม้ว่าจะมีการยกเลิกส่งเสริมการลงทุนก็ตามแต่ก็มีการเปิดโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นมาอยู่ดี การประกอบรถยนต์ในช่วงนั้นเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์แบบถอดแยกส่วน จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศไทย จึงทำให้เกิดปัญหาตามมาคือเกิดการขาดดุลทางการค้า เพื่อลดปัญหาในเรื่องนี้รัฐบาลในสมัยนั้นจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นเพื่อติดตามดูแลและกำหนดแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมให้ไทยเป็นเป็นอุตสาหกรรมด้านการผลิตที่ดีที่สุด

แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการขาดดุลการค้าเนื่องจากการผลิตต้องพึ่งพาชิ้นส่วนนำเข้าจำนวนมากจึงทำให้สถานการณ์ดุลการค้าโดยรวมของประเทศแย่มาก จึงทำให้รัฐบาลหันมาส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านผลิตชิ้นส่วนสำเร็จรูปเพื่อ

ทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยการบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ในช่วงปี พ.ศ. 2514 ได้มีประกาศจากกระทรวงอุตสาหกรรมรถยนต์ฉบับแรกให้มีการกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ส่วนประกอบอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศร้อยละ 50 ของวัตถุดิบประกอบทั้งหมด ในระยะเวลาที่กำหนด 2 ปี พร้อมทั้งให้ระงับการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นใหม่เป็นระยะเวลาชั่วคราว กำหนดระยะเวลาไว้ 5 ปี เพื่อให้มีการแข่งขันที่สมควร

ต่อมารัฐบาลก็ยังให้ความสำคัญคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ ด้วยการตั้งกำแพงภาษีนำเข้าที่สูงมากสำหรับการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป และยังห้ามมิให้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปบางชนิดที่มีการผลิตในประเทศ พร้อมทั้งกำหนดจำนวนรูปแบบรถยนต์ไม่ให้มีมากเกินไปเพื่อลดการแข่งขันอย่างรุนแรง รวมทั้งห้ามจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นมาให้อีกด้วย

นโยบายต่างๆ ที่ถูกกำหนดออกมาให้บังคับใช้อย่างต่อเนื่อง นโยบายเหล่านั้นเป็นเพียงนโยบายที่เกิดขึ้นในขณะที่ตลาดภายในประเทศยังมีขนาดเล็กและปริมาณความต้องการยังมีไม่สูงมากนัก แต่เมื่อเข้ามาสู่ในช่วงปี พ.ศ. 2530 เศรษฐกิจในประเทศไทยมีการขยายตัวอยู่ในระดับที่สูงส่งผลให้ปริมาณความต้องการรถยนต์สูงอย่างรวดเร็วปริมาณความต้องการที่มีมากกว่ากำลังการผลิต จึงทำให้ผู้ผลิตในประเทศไม่สามารถตอบสนองความต้องการที่เพิ่มมากขึ้นไม่ได้ ทำให้รถยนต์มีราคาที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว การใช้นโยบายปกป้องและคุ้มครองของรัฐไม่เหมาะสมที่จะใช้ต่อไป

นับตั้งแต่ช่วงเวลานั้นเป็นต้นมา ในสมัยรัฐบาลที่เกิดขึ้นมาใหม่ๆ ก็ให้ความสำคัญเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นลำดับต้นๆ ในช่วงของสมัยรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร ก็ได้มีการกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้มุ่งส่งเสริมการลงทุนของบริษัทข้ามชาติเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก และได้กำหนดให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย 1 ใน 5 ของประเทศ และมีการผลักดันในเรื่องของนโยบายใหม่ๆ เช่น นโยบาย Eco Car หรือ ACs Car แล้วยังมีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรยนต์ และนโยบายการส่งเสริมการส่งออกโดยเฉพาะการจัดตั้งเขตการค้าเสรี

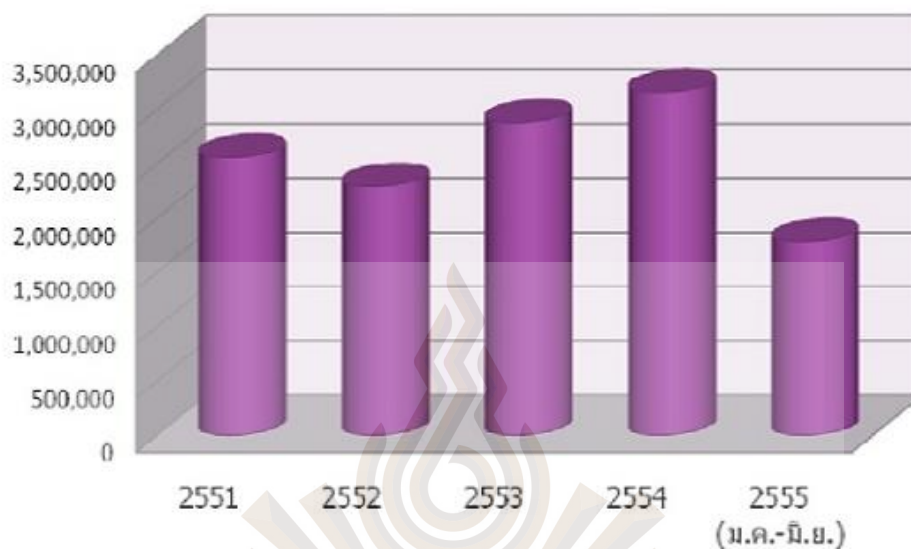
ในช่วงของรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้ออกนโยบายรถยนต์คันแรก มีกำหนดการดำเนินโครงการระหว่างวันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้กลุ่มประชาชนที่ไม่เคยมีรถยนต์ใช้ของตนเองได้มีโอกาสซื้อรถยนต์ใหม่ อันเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีมีความสุข

ยิ่งขึ้น และในขณะเดียวกันเอง ยังเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ให้มีการขยายตัวได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้แก่ประชาชนในภาคธุรกิจเป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกันเองก็ส่งผลให้ฐานะทางการคลังของประเทศไทยมีความมั่นคงยิ่งขึ้นอีกด้วย

นายสมชาย พูลสวัสดิ์ อธิบดีกรมสรรพสามิต แสดงทัศนะว่า เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นวันสุดท้ายที่กรมสรรพสามิตเปิดให้ประชาชนมาขึ้นใช้สิทธิคืนภาษีตามนโยบายรถยนต์คันแรกว่า “จากการปิดรับการยื่นเอกสารขอคืนภาษีรถคันแรกของกรมสรรพสามิตทุกจุดให้บริการเวลา 16.30 น. มีประชาชนมาขอใช้สิทธิ 1,255,942 คัน คิดเป็นเงินภาษีที่ต้องคืน 91,061 ล้านบาท โดยผู้มีสิทธิจะต้องส่งสำเนาเอกสารภายใน 15 วัน จากนั้นในปีงบประมาณ 2555 (1 ตุลาคม 2554-30 กันยายน 2555) ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาล 7,500 ล้านบาท กรมสรรพสามิตได้คืนภาษีให้กับผู้ที่ครอบครองรถครบ 1 ปี ประมาณ 40,000 ราย วงเงิน 3,000 ล้านบาท ยังมีงบฯ เหลืออีก 4,500 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2556 (1 ตุลาคม 2555-30 กันยายน 2556) ได้รับการจัดสรรงบประมาณ 18,000 ล้านบาท แต่ไม่เพียงพอ กรมสรรพสามิตต้องทำเรื่องเสนอกระทรวงการคลังของบกลางอีก 20,000 ล้านบาท ส่วนปีงบประมาณ 2557 (1 ตุลาคม 2556-30 กันยายน 2557) ต้องจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาลอีก 30,000-40,000 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2558 อีกจำนวนหนึ่ง.(สมชาย พูลสวัสดิ์,2559)

อย่างไรก็ตามนโยบายรถคันแรกที่ส่งผลดีต่อการกระตุ้นเศรษฐกิจมาน้อยเพียงใด ไม่ว่าจะป็นกระกระตุ้นยอดขายรถยนต์ที่มีเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งรัฐบาลยังสามารถจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกัน ได้เพิ่มมากขึ้นหลายเท่าตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาษีสรรพสามิต ที่ส่งผลให้มีการจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลเกินเป้าหมายที่ตั้งไว้ตอนแรกหลายหมื่นล้านบาท แต่ในด้านปัญหาที่ตามมานั้นก็มียู่หลายเรื่อง โดยชี้ให้เห็นถึงปัญหาของการคืนภาษีให้กับผู้ร่วมโครงการในช่วงปีแรกส่งผลทำให้รัฐไม่ขาดทุน แต่ในช่วงหลังการคืนภาษีรถคันแรกเกิดการขาดทุนเพราะงบมีไม่เพียงพอกับจำนวนผู้ถือครองรถยนต์คันแรก รวมไปถึงความไม่พร้อมในการผลิตที่มีไม่พอต่อความต้องการของผู้ร่วมโครงการทำให้มีการผลิตที่ช้าลงในช่วงแรกของโครงการ แต่ภายหลังโครงการก็เกิดปัญหาขาดทุนตลาด เพราะจำนวนสั่งจองผลิตรถยนต์มีมากกว่ากำลังของผู้บริโภคร

รถจดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศ



รูปที่ 4.2 แสดงกราฟจดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศ

ที่มา : สำนักงานสรรพสามิต, 2555

4.2.3 ปัญหาในภาคเอกชน

4.2.3.1 ตลาดรถยนต์ใหม่

จากผลพวงของนโยบายรถคันแรกของรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ทำให้ยอดขายรถยนต์ในปี พ.ศ. 2555 ที่ผ่านมามีเพิ่มขึ้นอย่างมากเรียกได้ว่าทุบสถิติเก่าๆ แบบกระจายกระจาย นอกจากนี้แล้วยอดขายในแต่ละเดือนก็ทุบสถิติกันเองเป็นอย่างมาก จากรายงานสถิติการขายรถยนต์เดือนเดือนสิงหาคม 2555 มีปริมาณการขายทั้งหมด 129,509 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 63.9 เปอร์เซ็นต์ ประกอบด้วย รถยนต์นั่ง 61,044 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 71.7 เปอร์เซ็นต์ รถเพื่อการพาณิชย์ 68,465 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.4 เปอร์เซ็นต์ รถกระบะขนาด 1 คัน จำนวน 60,389 คัน เพิ่มขึ้น 61.9 เปอร์เซ็นต์

ในส่วนของตลาดรถยนต์สะสม 8 เดือน มีปริมาณการขาย 867,703 คัน เพิ่มขึ้น 48.6 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา เป็นยอดขายสะสม 8 เดือน ที่สูงกว่ายอดขายสะสมของทั้งปี 2553 ซึ่งเป็นปีที่ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยมียอดจำหน่ายสูงที่สุด ตลาด

รถยนต์นั่งมือรถราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.6 เปอร์เซ็นต์ ตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น 50.2 เปอร์เซ็นต์ เป็นผลจากความต้องการของตลาดรถยนต์ในประเทศที่มีอยู่สูง ประกอบกับกำลังการผลิตที่มากขึ้น สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้ เป็นปัจจัยที่สนับสนุนการเติบโตของตลาดรถยนต์ (TCIJ.com, 2012)

ตารางที่ 4.1 แสดงสถิติการจำหน่ายรถยนต์ เดือนมกราคม - สิงหาคม 2555 ตลาดรถยนต์รวม ปริมาณการขาย 867,703 คัน เพิ่มขึ้น 48.6 เปอร์เซ็นต์

อันดับที่ 1 โตโยต้า	334,183 คัน	เพิ่มขึ้น 54.4%	ส่วนแบ่งตลาด 38.6%
อันดับที่ 2 อีซูซุ	132,957 คัน	เพิ่มขึ้น 26.5%	ส่วนแบ่งตลาด 15.3%
อันดับที่ 3 ฮอนด้า	86,979 คัน	เพิ่มขึ้น 42.9%	ส่วนแบ่งตลาด 10.0%

ที่มา : กรมขนส่งทางบก,2555

4.2.3.2 ตลาดรถยนต์เก่า หรือรถยนต์มือสอง

จากการศึกษาตลาดรถยนต์เก่า หรือรถยนต์มือสอง (WordPress.com, 2012) พบว่า เติบโตมือสอง... SME (Small and Medium Enterprise) เสียประโยชน์หลัก เนื่องจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกนี้ ส่งผลทำให้ในมุมมองของผู้ซื้อนั้น ราคาของรถยนต์ที่ได้รับสิทธิประโยชน์จะลดลงเกือบทันที เนื่องจากผู้ซื้อจะได้รับการคืนเงินภาษีทั้งหมดตามสิทธิหลังจากถือครองครบ 1 ปี ทำให้รถยนต์ที่ไม่ได้รับประโยชน์จากการคืนภาษีดังกล่าวอาจจะได้รับผลเสีย เช่น รถยนต์ใหม่ที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศ รถยนต์ที่ขนาดเครื่องยนต์สูงกว่าที่กำหนด หรือมีราคาสูงกว่าที่กำหนด เป็นต้น และในส่วนของธุรกิจ SME (Small and Medium Enterprise) ที่เกี่ยวข้องและคาดว่าจะได้รับผลเสีย คือ เติบโตมือสอง โดยเฉพาะที่มีการจำหน่ายรถยนต์ในรุ่นใกล้เคียงกับที่ได้รับสิทธิคืนภาษี โดยที่ยังเงินคืนภาษีสูง ก็ยังมีโอกาสทำให้ผู้ซื้อหันเหไปสู่การเลือกซื้อรถยนต์ใหม่มากขึ้น เนื่องจากราคาที่แท้จริงเข้าใกล้กับราคารถมือสองมากขึ้น เช่น รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 ซีซี ซึ่งได้รับเงิน คืนภาษี 100,000 บาท จะทำให้ราคาตกลงมาใกล้เคียงกับรถมือสองที่ใช้งานมาแล้ว 1 ปี ซึ่งมีระดับราคาหน้าเด้นท์ถูกลงกว่าราคารถใหม่ประมาณ 1 แสนกว่าบาท ต่างกับรถปิกอัพที่ได้คืนภาษีน้อยเพียงไม่กี่หมื่นบาท ทำให้ได้รับผลกระทบที่น้อยกว่า แม้จะมีการคาดการณ์กันก่อนหน้านี้ว่า นโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกจะส่งผลกระทบต่อตลาดรถยนต์ในประเทศอย่างมาก และอาจ จะก่อให้เกิดทั้งผลดีและผลเสียต่อแต่ละธุรกิจได้ แต่จากปัญหาน้ำท่วมในปัจจุบันซึ่ง

คาดว่าจะมีรถยนต์ที่ได้รับความเสียหายจาก ปัญหาน้ำท่วมไม่น้อยกว่า 20,000 คัน ขณะที่บ้านเรือนที่อยู่อาศัยของประชาชนก็ได้รับความเสียหาย ประกอบกับมีแรงงานและเกษตรกรจำนวนมากที่อาจต้องสูญเสียรายได้ในช่วงที่ผลกระทบทจากปัญหาน้ำท่วมยังไม่คลี่คลายนี้ ย่อมส่งผลทำให้มาตรการสนับสนุนการใช้จ่ายภาคครัวเรือนดังกล่าวอาจไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจ SME (Small and Medium Enterprise) มากนักจนถึงช่วงไตรมาส 1 ปี 2555 เป็นอย่างน้อย เมื่อเทียบกับผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีมากกว่า

อย่างไรก็ตาม หากภายหลังน้ำลดรัฐบาลได้มีการออกมาตรการเยียวยาที่เหมาะสม รวมถึงสามารถทำให้ทั้งเศรษฐกิจในภาคส่วนต่างๆที่ได้รับผลกระทบ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและภาคการเกษตร กลับฟื้นคืนมาสู่ระดับก่อนเกิดวิกฤตได้อย่างรวดเร็วมากขึ้นเท่าใด คาดว่านโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกจะกลับมามีบทบาทต่อการขับเคลื่อนตลาดรถยนต์ในประเทศได้เร็วมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งธุรกิจ SME (Small and Medium Enterprise) ต่างๆทั้งที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์และเสียประโยชน์จาก นโยบายดังกล่าว คงจะต้องเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ที่สภาพตลาดมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังกล่าว โดยเฉพาะกำลังการผลิตรถยนต์บางรุ่นที่อาจจะเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าระดับปกติ

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรก
ในสมัยรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1) เพื่อศึกษานโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัย
รัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัติ

2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตาม
โครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัติ

โดยงานวิจัยชิ้นนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเน้นการสืบค้น
ข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยและเอกสารต่างๆจากอินเทอร์เน็ต เว็บไซต์ต่างๆ

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

จากการศึกษาพบว่า นโยบายโครงการรถคันแรกของรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร
เริ่มโครงการตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2554 จนถึง วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ส่งผลให้เกิดการ
ส่งเสริมและการขยายตัวของเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะในอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอื่นๆที่
เกี่ยวข้อง เพราะทำให้เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในภาคธุรกิจต่างๆ อีกทั้งยัง
กระตุ้นเศรษฐกิจให้เกิดการฟื้นตัวหลังจากการเกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศ ทำให้รัฐบาลสามารถ
จัดเก็บภาษีสรรพสามิตได้มากยิ่งขึ้นในช่วงปีแรกที่เริ่มโครงการ ซึ่งทำให้ฐานะทางการคลังของ
ประเทศมีความมั่นคงมากยิ่งขึ้น

5.1.2 ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

จากการศึกษาพบว่า นโยบายโครงการรถคันแรกประสบกับปัญหาด้านการกำกับดูแลและการติดตามผลการดำเนินงาน นโยบายดังกล่าว ทำให้พบปัญหาตั้งแต่เริ่มนโยบายในเรื่องของการกำหนดกลุ่มเป้าหมายของโครงการ ผลที่ตามมาทำให้เกิดปัญหาด้านความไม่พร้อมของกลุ่มเป้าหมาย จนทำให้เกิดปัญหานี้สืบในแต่ละครัวเรือนเพิ่มมากขึ้น ปัญหาต่อมาคือการติดตามผลนโยบายรถคันแรกไม่ต่อเนื่องในการดำเนินการ ทำให้เกิดรอยต่อระหว่างการดำเนินงานไม่ว่าจะเป็นปัญหามาตรการในการจองรถคันแรก จึงส่งผลกระทบต่อด้านการผลิตรถยนต์ในโครงการทำให้เกิดปัญหารถยนต์เกิดความต้องการของผู้บริโภค และเรื่องงบประมาณในการคืนภาษีรถคันแรกไม่เพียงพอต่อกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ ทำให้ประเทศสูญเสียงบประมาณจากการเสนอของงบประมาณเพิ่มจากกระทรวงการคลัง ต่อมาคือปัญหาด้านกลุ่มธุรกิจ SME หรือ กลุ่มเริ่มต้นที่รถมือสองได้รับผลกระทบจากโครงการเนื่องจากราคารถยนต์มือสองในท้องตลาดราคาเท่ากับรถที่ออกจากโครงการรถคันแรก จึงทำให้กลุ่มผู้บริโภคหันไปเข้าร่วมโครงการมากกว่าเลือกซื้อจากเริ่มต้นที่รถมือสอง ประเด็นสุดท้าย เนื่องจากโครงการรถคันแรกมีการคืนภาษี และข้อยกเว้นพิเศษของโครงการ ทำให้ราคาารถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการมีราคาถูกลงกว่าราคาในตลาดรถมือสอง

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาพบว่า นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ตามโครงการรถคันแรกในสมัยรัฐบาล นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ไปปฏิบัตินั้นสอดคล้องกับงานวิจัยของ อุมพร สายวัน (2557) นโยบายรถคันแรกกับผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ในจังหวัดขอนแก่น การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบจากนโยบายรถคันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคม ในจังหวัดขอนแก่น และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มผู้ซื้อรถกับกลุ่มที่ไม่ได้ซื้อรถจากนโยบายรถคันแรก โดยรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อรถจากนโยบายรถคันแรกจำนวน 200 คน และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ซื้อรถจากนโยบายรถคันแรกจำนวน 200 คน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย เลขคณิตและค่าสถิติ t-test ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขายและรับจ้าง มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 10,000-20,000 บาท ส่วนใหญ่สามารถหารายได้ได้ด้วยตัวเอง และมีความกังวลในเรื่องการเงิน ด้านการใช้จ่ายจะพิจารณาถึงความคุ้มค่าของสินค้าก่อนซื้อ มีการออมอยู่ในระดับปาน

กลาง ด้านนี้สินพบว่าสินเพิ่มมากขึ้นและพยายามลดการมีสิน ส่วนความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม พบว่า ลักษณะอาชีพ รายได้ ค่าใช้จ่าย และสินแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกจากนี้ยังพบว่าผลของนโยบายนั้นส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาทางสังคมบางประการ ซึ่งสอดคล้องกับสุดนิรันดร์ เพชรรัตน์ และคณะ(2558) ผลกระทบจากโครงการรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล ต่อปริมาณจราจรและความเร็วในการเดินทางด้วยรถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร หลังจากทีรัฐบาลไทยดำเนินโครงการรถยนต์ใหม่คันแรก ตั้งแต่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 ซึ่งมีผู้ใช้สิทธิ์เป็นจำนวนมาก จึงมีบุคคล กลุ่มบุคคล และหน่วยงานหลายฝ่ายได้แสดงทัศนคติต่อการดำเนินโครงการ ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ และเครือข่ายสังคมออนไลน์ ทั้งสนับสนุน ได้แย้ง อธิบายผลดี ผลเสีย เป็นปรากฏการณ์ ทางกระแสสังคมที่ค่อนข้างรุนแรง โดยเฉพาะประเด็นที่แสดงถึงข้อขัดแย้งเชิงนโยบายของรัฐบาลเอง ที่ต้องการ แก้ปัญหาจราจรอย่างเป็นรูปธรรม แต่ส่งเสริมให้ประชาชนซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น ซึ่งเท่ากับซ้ำเติมปัญหาจราจรให้มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นจึงเกิดกระแสต่อต้านจากประชาชนบางส่วน ดังนั้นการวิเคราะห์ผลกระทบจาก จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินโครงการรถยนต์ใหม่คันแรกต่อปริมาณจราจร และความเร็วในการเดินทาง ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้เทคนิคการพยากรณ์ด้วยอนุกรมเวลา และการวิเคราะห์ความ ถดถอยแบบพหุคูณ จะเป็นเครื่องมือบ่งชี้ผลกระทบด้านการจราจรจากโครงการดังกล่าว และเป็นข้อพิจารณาในการ กำหนดนโยบายการบริหารประเทศของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงภาษี รถยนต์ ผลการเปรียบเทียบค่าสถิติในปี พ.ศ. 2556 กับค่าจากการพยากรณ์ที่สันนิษฐานว่าไม่มีโครงการ พบว่าจำนวนรถยนต์สะสมทั่วประเทศ เพิ่มขึ้น 12.94 % ปริมาณการจราจรบนทางหลวงในเขตกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้น 8.22 % ส่วนความเร็วในการเดินทางในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็นลดลง 3.26 และ 5.76 % ตามลำดับ

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ควรจะศึกษากลุ่มเป้าหมาย รวมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ก่อนจะเริ่มดำเนินโครงการตามนโยบายของรัฐบาล

5.3.2 การกำลั้บดูแล ติดตามการดำเนินงานควรจะร่วมกันหาแนวทางระหว่างการเมืองข้าราชการ และเอกชน

5.3.3 นโยบายควรจะคำนึงถึงเรื่องงบประมาณและจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการจัดคืนภาษีสรรพสามิตกับรถที่ร่วมโครงการ

บรรณานุกรม

- กรมขนส่งทางบก. (2555). สถิติการจำหน่ายรถยนต์ เดือนมกราคม – สิงหาคม 2555. สืบค้นจาก <https://www.tcijthai.com/news/2012>
- กล้า ทองขาว. (2534). การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ: กรณีศึกษานโยบายรณรงค์เพื่อการรู้หนังสือแห่งชาติ (Unpublished Master's thesis). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- กุลชน ธนาพงศธร. (2561). ความหมายนโยบายสาธารณะ. สืบค้นจาก <https://www.gotoknow.org/posts/458538>
- คชินทร์ สุขกุลจันทร์. (2541). การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย. สืบค้นจาก http://www.tnrr.in.th/2558/?page=result_search&record_id=288368
- จงจิต ลีอ่อนรัมย์. (2557). ผลกระทบของนโยบายรถคันแรกที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนผู้ใช้สิทธิรถยนต์คันแรกในจังหวัดชลบุรี. สืบค้นจาก <doi.nrct.go.th/ListDoi/Download/212897/462d9d3aa8711a07f622ed6e3340551e>
- ทรงพงษ์ อักษรดิษฐ์. (2555). อิทธิพลของนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่มีต่อการบริโภครถยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. สืบค้นจาก http://mslib.kku.ac.th/elib/books/Economic2557/UMAPORN%20%20SAIWAN/05_ch1-3.pdf
- รมณ อินทวงษ์. (2560). การประเมินผลนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี. สืบค้นจาก http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/54930569/title.pdf
- วรเดช จันทรศร. (2552). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : บริษัทพริกหวานกราฟฟิค.
- วินัย ผลเจริญ. (2546). ผลกระทบของนโยบายประชานิยมที่มีต่อเศรษฐกิจสังคม และการเมืองไทย. (ตอน 1). จุลสารกลุ่มประชาชนเพื่อประชาธิปไตย, 4(37)(ธันวาคม), 1.
- วิโรไท สันติประภพ. (2560). จากนโยบายประชานิยม สู่ นโยบายไร้ความรับผิดชอบ. สืบค้นจาก <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/490052>

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สมชาย พูลสวัสดิ์. (2559, 25 กันยายน). การยื่นใช้สิทธิ์คืนภาษีตามนโยบายรถยนต์คันแรก.
ฐานเศรษฐกิจ, น.192.
- สมภาร ศิโล. (2553). *การนำนโยบายสู่การปฏิบัติ*. สืบค้นจาก
http://drsomphan.blogspot.com/2011/07/blog-post_24.html
- สำนักงานสรรพสามิต. (2555). *รถจัดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศ*. สืบค้นจาก
<https://www.tcijthai.com/news/2012/02/scoop/1203>
- สุดนิรันดร์ เพชรรัตน์, รุ่งอรุณ บุญถ่าน, และศานติ จินตรีตัน. (2558). ผลกระทบจากโครงการรถยนต์
 ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาลต่อปริมาณจราจรและความเร็วในการเดินทางด้วยรถยนต์
 ในเขตกรุงเทพมหานคร. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 23(5)(ฉบับพิเศษ), 34.
- อัมมาร สยามวาลา. (2550). *จะแก้ปัญหาควยากจนกันอย่างไร แข่งขัน แจกจ่าย หรือรัฐสวัสดิการ*.
 สืบค้นจาก <http://tdri.or.th/wp-content/uploads/2013/02/ammarsomchai.pdf>
- อุมาพร สายวัน. (2557). *นโยบายรถคันแรกกับผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ในจังหวัด
 ขอนแก่น*. สืบค้นจาก http://tdc.thailis.or.th/tdc/browse.php?option=show&browse_type
- เอนก เหล่าธรรมทัศน์. (2549, 20 มิถุนายน). ทักษิณา-ประชานิยม. *มติชน*, น.23-46, 79-110.
- WordPress.com. (2012). *นโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรก ใครได้เปรียบ เสียเปรียบ*. สืบค้นจาก
<https://tmemedia.wordpress.com>
- Anderson, Je (1984). *Public Policy-Making*. New York : Holt, Rinehart and Winston.
- Hambleton, R. (1983). Planning Systems and Policy Implementation. *Journal of Public Policy*,
 3(4), 406
- kwamru.com. (2012). *นโยบายรถคันแรก รายละเอียดและวิธีการเงื่อนไขการคืนเงินภาษี*. Retrieved
 from <http://www.kwamru.com/128>
- TCIJ.com. (2012). *รถคันแรก 'กระชากศก. ฟุ้ง-ค่ายรถยนต์เส ยอดขายครึ่งปีทะลุล้านคัน-'โตโยต้า'
 นำลิ่วหัวันกระทบจราจร-ก่อนนี้คนกระเป๋าแบน*. Retrieved from
<https://www.tcijthai.com>

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	ปิยะ บุญจันทร์
วัน เดือน ปีเกิด	4 มีนาคม 2536
สถานที่เกิด	จังหวัดสระบุรี ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญารัฐศาสตรบัณฑิต สาขาการเมืองการปกครอง, 2558 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต, 2561
ที่อยู่ปัจจุบัน	11 หมู่ 10 ตำบลคลองเรือ อำเภอวิหารแดง จังหวัดสระบุรี

