

ปรากฏการณ์รถยนต์คันแรก

ธนาพร ภักทรวงศ์วานิชย์

นิสิตปริญญาเอกหลักสูตรพุทธศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

บทนำ

โครงการรถยนต์คันแรกเป็นหนึ่งในนโยบายที่พรรคเพื่อไทยใช้ในการหาเสียงในการเลือกตั้งใหญ่ เมื่อปลายปี 2553 นับได้ว่าเป็นนโยบายที่ทำให้พรรคเพื่อไทยชนะการเลือกตั้งจนมีสัดส่วน ส.ส. เกินกว่ากึ่งหนึ่ง ซึ่งสามารถจัดตั้งรัฐบาลพรรคเดียวได้ เนื่องจากนโยบายดังกล่าวเป็นนโยบายที่เปิดโอกาสให้คนชั้นกลางขึ้นไปสามารถมีรถยนต์ได้ในราคาที่ถูกลงกว่าราคาปกติเกินกว่าสิบเปอร์เซ็นต์ตามนโยบายคืนภาษีหรือรัฐบาลสนับสนุนงบประมาณให้คันละไม่เกินหนึ่งแสนบาท เป็นการนำเสนอที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของคนไทยที่ชอบซื้อสินค้าราคาแพงได้ในราคาที่ถูกลง ซึ่งถือได้ว่าเป็นความชาญฉลาดของทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ของพรรคเพื่อไทยที่ใช้ลักษณะนิสัยคนไทยที่จะตัดสินใจซื้อสินค้าราคาแพงที่ทำโปรโมชั่นลดราคาของสินค้าต่างๆ โดยไม่ได้คำนึงถึงความจำเป็นที่จะต้องซื้อสินค้านั้น หลายรายที่ซื้อรถยนต์ตามนโยบายรถยนต์คันแรกที่มีรถยนต์เพื่อการใช้สอยอยู่แล้วก็ใช้สิทธิที่ตนเองยังไม่เคยจดทะเบียนครอบครองรถยนต์หรืออาจขอใช้สิทธิบุคคลในครอบครัวที่ยังไม่ได้มีการครอบครองรถยนต์ซึ่งเป็นไปตามหลักฐานที่ปรากฏในสำนักงานขนส่งทางบก ทำให้นโยบายที่ดูประหนึ่งว่าจะเป็นความสำเร็จของรัฐบาลในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ก็คือนโยบายรถยนต์คันแรก ซึ่งเรื่องดังกล่าวนี้ ดร.อาภรณ์ ชิวะเกรียงไกร คอลัมน์นิสต์ประจำคอลัมน์ “ส่องกล้องเศรษฐกิจ” (อาภรณ์ ชิวะเกรียงไกร. 2555) แสดงให้เห็นว่าโครงการนี้มีการลดหย่อนหรือสนับสนุนให้ผู้ซื้อรถยนต์คันแรกตามโครงการซึ่งจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาจากรัฐบาลคันละไม่เกิน 100,000 บาท โดยผู้ที่สามารถซื้อรถยนต์คันแรกตามนโยบายของรถคันแรกต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ เป็นผู้ที่มีอายุมากกว่า 21 ปี โดยจะต้องเป็นรถที่ซื้อในช่วงระหว่าง 16 กันยายน 2554 ถึงธันวาคม 2555 ต่อมามีการขยายเวลาตามโครงการออกไปอีกถึงวันที่ 31 มีนาคม 2556 รถยนต์ที่จะซื้อต้องเป็นรถที่มีขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี สำหรับรถกระบะไม่จำกัดขนาดของเครื่องยนต์ เป็นรถที่ผลิตในประเทศไทยที่มีราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท โดยห้ามมิให้ผู้ซื้อรถยนต์ตามโครงการโอนเปลี่ยนมือภายในระยะเวลา 5 ปี ยกเว้น กรณีรถถูกยึดเนื่องจากไม่ได้ผ่อนชำระต่อ ทั้งนี้ รัฐจะคืนภาษีให้เมื่อมีการซื้อและ

ครอบครองรถยนต์ไปแล้วเป็นเวลาหนึ่งปี นโยบายรถคันแรกนี้ในเบื้องต้นมีการตั้งเป้าหมายว่า จะให้มีคนซื้อรถภายใต้โครงการนี้จำนวน 500,000 คัน และตั้งวงเงินภาษีที่จะคืนประมาณ 30,000 ล้านบาท โดยกลุ่มที่จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุดคงจะมีอยู่ 2 กลุ่มคือ ประชาชนผู้บริโภคที่สามารถจะซื้อรถยนต์ได้ในราคาถูกลงเกือบ 100,000 บาทต่อคัน ดังจะเห็นได้ว่ายี่สิบเก้าหมื่นบาทในสิ้นปีนี้ก็จะมีคนไปใช้สิทธิกันมาก ซึ่งรวมไปถึงผู้ที่มีรถอยู่แล้วส่วนหนึ่งก็จะซื้อรถเพิ่ม การซื้อรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นนี้ก็จะทำให้การใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มขึ้นและช่วยผลักดันอัตราการเติบโตเศรษฐกิจให้เติบโตในอัตราที่สูงขึ้น ตัวเลขยอดขายรถยนต์เฉพาะในส่วนของประเทศมีจำนวน 129,509 คันหรือเพิ่มขึ้นจากเดือนสิงหาคมของปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 63.9 ซึ่งส่วนหนึ่งก็เป็นผลมาจากนโยบายดังกล่าว อีกกลุ่มที่ได้รับอานิสงส์ก็คือ อุตสาหกรรมยานยนต์ ที่ยอดการผลิตรถยนต์ในเดือนสิงหาคมสูงกว่า 200,000 คันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.3 ทำให้คาดว่าตลอดทั้งปีนี้จะสามารถผลิตรถยนต์ได้ประมาณ 2.2-2.3 ล้านคัน และทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของอาเซียนจึงน่าสนใจที่จะวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

การวิเคราะห์ผลกระทบต้องแยกเป็นผลกระทบในระยะสั้นและในระยะยาว ผลกระทบทางด้านบวกคือ อุตสาหกรรมยานยนต์มีอัตราการขยายตัวซึ่งส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมหรือ จีดีพี แล้วก็คงต้องมองอีกด้านหนึ่งของเหรียญด้วยว่าผลกระทบทางด้านลบที่จะเกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้น ซึ่งก็เป็นสิ่งที่ได้มีการวิพากษ์วิจารณ์กันอย่างกว้างขวาง ที่สำคัญดังนี้

ประการแรกสุด คือ เงินภาษีสรรพสามิต จำนวน 30,000 ล้านบาท แต่ที่จ่ายจริงเท่ากับเงินล้านเกือบหนึ่งแสนล้านเมื่อสิ้นสุดโครงการ ซึ่งเป็นเงินมาจากของประชาชนผู้เสียภาษีทั้งประเทศที่นำมาชดเชยให้กับโครงการรถคันแรก ก็คงจะเป็นคำถามเชิงนโยบายว่าควรจะนำเงินจำนวนเกือบแสนล้านบาทไปให้ประชาชนซื้อรถยนต์มาขับขี่ เมื่อซื้อมาแล้วก็จะมีค่าเสื่อมลงโดยตลอด หรือควรจะไปลงทุนในโครงการขนส่งสาธารณะประเภทรถไฟใต้ดินหรือรถไฟฟ้าที่ให้บริการกับคนจำนวนมาก และสอดคล้องกับนโยบายการขนส่ง

ของประเทศที่จะเพิ่มการขนส่งในระบบรางหรือรถสาธารณะ เมื่อพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของประเทศที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้า น้ำมัน และพลังงานจากต่างประเทศ

ประการที่สอง ยอดการผลิตและยอดขายรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงนี้ อันเนื่องจากการเพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดดในระดับ 500,000 คันนี้ เป็นการเพิ่มขึ้นแบบชั่วคราว เพราะยอดรถที่เพิ่มขึ้นในวันนี้จะเพิ่มขึ้นไปอีกระยะหนึ่งถึงประมาณครึ่งแรกของปีหน้าเท่านั้น เนื่องจากบริษัทรถยนต์ยังไม่สามารถส่งมอบรถยนต์ได้ทันทั้งหมด โดยจะมีการผ่อนผันการส่งมอบออกไปเป็นปีหน้า และน่าจะชัดเจนว่าจะมีการชะลอตัวลงในครึ่งหลังของปีหน้า

ประการที่สาม ธุรกิจรถมือสองที่ได้รับผลกระทบโดยตรงที่ค่อนข้างแรงเนื่องจากราคาตกใหม่ภายใต้โครงการรถคันแรก จะปรับตัวลงมาใกล้เคียงกับรถมือสอง ดังนั้น จึงทำให้คนหันไปซื้อรถคันใหม่แทนการซื้อรถมือสอง

ประการที่สี่ คือ การเพิ่มปริมาณรถยนต์โดยไม่สามารถขยายพื้นที่ผิวถนน โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่ามีผู้จดทะเบียนรถใหม่ทั่วประเทศขณะนี้ประมาณ 80,000 คันต่อเดือน จากเดิมอยู่ที่ประมาณ 40,000 คันต่อเดือน เฉพาะรถที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพฯ มีประมาณ 40,000 คันต่อเดือน จากเดิม 20,000 คันต่อเดือน ดังนั้นจะเห็นว่าจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นโดยถนนไม่เพิ่มขึ้นจึงทำให้ปัญหาการจราจรติดค่อนข้างรุนแรงมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัญหาจราจรนี้นับเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่สำคัญปีละหลายหมื่นล้านบาทที่ยังเป็นปัญหาที่ไม่มีทางออกของประเทศไทย แต่กลับมีการออกนโยบายรถคันแรกมาซ้ำเติมความเดือดร้อนสำหรับในระยะยาว มีความเป็นไปได้ว่าโครงการดังกล่าวจะทำให้ประชาชนเป็นหนี้มากขึ้น และยังคงคิดว่าส่วนหนึ่งของประชาชนที่ซื้อรถภายใต้โครงการนี้ จะมีความสามารถผ่อนรถยนต์ได้ตลอดรอดฝั่งหรือไม่ และหากไม่สามารถผ่อนต่อแล้ว รัฐจะสามารถเรียกคืนภาษีที่ให้แก่ก่อนแล้วกลับคืนมาอย่างไร ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าจะต้องคิดให้รอบคอบ และถ่วงในการจะออกมาตรการหรือโครงการต่างๆ ที่เน้นเพียงเพื่อความโดนใจที่ได้รับคามนิยม และอยากจะให้เปิดใจให้กว้างรับข้อคิดเห็นของกลุ่มต่างๆ บ้าง

สำหรับนโยบายรถคันแรก เริ่มตั้งแต่ 16 กันยายน 2554 และจะสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยกลุ่มผู้ที่ซื้อรถคันแรกมี 2 กลุ่มหลัก คือ

1. กลุ่มคนรายได้ปานกลางขึ้นไป แต่ต้องการซื้อรถใหม่ให้กับลูกหลานหรือคนในครอบครัว ซึ่งกลุ่มนี้ เจ้าของรถจะเป็นนักศึกษาเก่า ร้อยละ 10 โดยส่วนใหญ่พบว่า ผู้ปกครองซื้อให้เป็นการของขวัญรับวันเปิดภาคเรียน หรือสอบติดในมหาวิทยาลัยที่อยากเรียน และ

2. กลุ่มคนรายได้น้อย รายได้ไม่เพียงพอในการผ่อนรถราคาสูง อย่างไรก็ตามสิ่งที่อาจจะเกิดจากบริษัทรถยนต์ส่งผลิตรถยนต์ที่มีคุณลักษณะเฉพาะตามโครงการส่งเสริมการผลิตให้รถยนต์จำนวนหนึ่งเหลือเนื่องจากระยะเวลาของโครงการสิ้นสุดลง หรือจะมีผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์คันแรกยังมีตกค้าง กรมสรรพสามิตจึงขยายเวลาโครงการรถคันแรก อีก 3 เดือน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่ยังรอรถภายในปีนี้แต่ยังไม่ได้รับรถ สามารถร่วมรายการได้จนถึงเดือนมีนาคม 2556

นางเบญจา หลุยเจริญ อธิบดีกรมสรรพสามิต (กรมสรรพสามิต <http://news.thaiza.com>) กล่าวว่า เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์ยังได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม ทำให้ไม่สามารถส่งมอบรถให้ผู้ซื้อรถคันแรกได้ทันภายในปีนี้ ดังนั้น กรมสรรพสามิต จึงมีความจำเป็นที่จะต้องขยายโครงการรถคันแรกออกไปอีก 3 เดือน ถึงเดือนมีนาคม 2556 จากเดิมจะสิ้นสุดในวันที่ 31 เดือนธันวาคม 2555 เพื่อให้ผู้ที่ถือใบจองรถภายในปีนี้สามารถรับรถภายในเดือนมีนาคมปีหน้า เบื้องต้นจากการตรวจสอบข้อมูลในปัจจุบัน พบว่า มีผู้ใช้สิทธิรถคันแรกจำนวน 400,000 ราย โดยจดทะเบียนกับกรมขนส่ง 170,000 คัน และยื่นเรื่องขอคืนเงิน 40,000 บาท จากเป้าหมาย 500,000 บาท โดยสาเหตุเนื่องมาจากปัญหา ยังไม่ได้รับส่งมอบรถ ส่วนการขยายระยะเวลาดังกล่าว ผู้ถือใบจอง จะต้องเป็นชื่อเดียวกับผู้ซื้อรถ เพื่อป้องกันการซื้อขายใบจองเพื่อให้สิทธิคืนเงินรถคันแรกจำนวน 100,000 บาท แม้จะมีผู้ที่ชื่นชอบโครงการรถยนต์คันแรกของรัฐบาล แต่ก็มีคนบางกลุ่มที่คิดต่างมีการนำเสนอความคิดเห็นต่อสาธารณชนผ่านช่องทางสื่อสารมวลชนต่างๆ รัฐบาลคงยืนยันถึงผลดีของโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรัฐบาลยืนยันว่าโครงการรถยนต์คันแรกของรัฐบาลเป็นประโยชน์ที่ตกต่อประชาชน

โดยนางสาวอนุตตมา อมรวิวัฒน์ (<http://www.manager.co.th/>) รองโฆษกพรรคเพื่อไทย แถลงกรณีพรรคฝ่ายค้าน อภิปรายโจมตีนโยบายรถคันแรกของรัฐบาลระหว่างการประชุมสภาไม่ เป็นความจริง โดยขอยืนยันว่านโยบายนี้เป็นประโยชน์ต่อพี่น้องประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ดังนี้

1. นโยบายนี้เป็นนโยบายสาธารณะที่ต้องการช่วยเหลือประชาชนโดยเฉพาะคนทำงาน ให้สามารถมีรถเป็นของตัวเอง เดินทางไปไหนสะดวก ซึ่งเป็นนโยบายระยะสั้นระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวที่รัฐบาลกำลังเร่งดำเนินการอยู่ ก็อยาก ให้ฝ่ายค้านเห็นใจพี่น้องประชาชนบ้าง มีบางคนมีความจำเป็นจริงๆ
2. การดำเนินนโยบายดังกล่าว นอกจากจะเป็นการช่วยเหลือพี่น้องประชาชนแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์

และเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีการขยายตัวได้ดี ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยเกิดการจ้างงานและสร้างรายได้แก่ประชาชนและภาคธุรกิจเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ หลังจากโครงการรถคันแรก อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เจริญเติบโตขึ้น ต้องไม่มีที่เราสามารถส่งออกได้ กว่าจะสำเร็จออกมาเป็นรถ 1 คัน ต้องมีส่วนประกอบหลายพันชิ้น ลองนึกภาพรถยนต์ดู และจะทำให้อุตสาหกรรมต่อเนื่องมีการขยายตัวได้เป็นอย่างดี อุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมแร่โลหะ และอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ ซึ่งนับว่าเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำ ซึ่งการผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่ใช้วัตถุดิบที่ผลิตในประเทศ หรือแม้แต่อุตสาหกรรมปลายน้ำ เช่น ธุรกิจฟิล์มกรองแสง ธุรกิจประกันภัย ธุรกิจสินเชื่อ และธุรกิจให้บริการเกี่ยวกับรถยนต์ สามารถขยายตัวได้ดีขึ้นโดยมีการคาดการณ์ว่าในปี 2556 ยอดขายของธุรกิจปลายน้ำจะสูงถึง 5,000 ล้านบาท จึงนับได้ว่าเป็นการเพิ่มผลบวกหลายรอบกับระบบเศรษฐกิจไทย หรือ Multiplier Effect เป็นการสร้างงาน สร้างอาชีพให้กับพี่น้องประชาชนอีกทางหนึ่ง

3. โครงการนี้ยังสามารถทำให้มีการจัดเก็บภาษีของรัฐที่เกี่ยวข้องได้เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการกระตุ้นให้มีการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นอีกด้วย นางสาวอนุตตมา ยังกกล่าวถึง มาตรการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพหรือมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของกระทรวงการคลัง จะทำให้เศรษฐกิจไทยมีอัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้น คาดว่า จีดีพี อาจเพิ่มได้เกือบ 1% หากมาตรการดังกล่าวทำได้ตามเป้า ทั้งนี้ รัฐบาลได้ออกนโยบาย 4 ด้าน คือ มาตรการการบริโภคภาคเอกชน มาตรการการลงทุนภาคเอกชน มาตรการด้านการใช้จ่ายภาครัฐ และมาตรการด้านการส่งออก

จึงพอที่จะเห็นได้ว่าในมุมมองของรัฐบาลนโยบายรถยนต์คันแรกมีประโยชน์ในหลายมิติ โดยมีประโยชน์ที่เกิดกับคนที่ต้องการมีรถยนต์เป็นเพียงประโยชน์มิติหนึ่งแต่เป็นมิติที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างยิ่งจนเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้พรรคเพื่อไทยชนะการเลือกตั้งจนมีเสียงในสภาเกินกว่ากึ่งหนึ่ง มิติที่เป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจในมุมมองของรัฐบาลประกอบด้วย

1. การขยายตัวทางเศรษฐกิจ โครงการนี้รัฐบาลคาดว่าจะทำให้ผลผลิตมวลรวมของประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น 0.67 ซึ่งจะทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มจากร้อยละ 5 ตามที่คาดการณ์ ในขณะที่เป็นร้อยละ 6 สามารถรองรับนโยบายด้านอัตราค่าจ้างวันละ 300 บาท ปริมาณตรีเดือนละ 15,000 บาท เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สูง หมายถึง การเพิ่มการลงทุนในทุกภาคส่วน (sector) ที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง อาทิ อุตสาหกรรมยางรถยนต์ ส่งเสริม

เกษตรกรรมยาง อุตสาหกรรมเหล็กและโลหะ ส่งเสริมภาคการผลิต อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติก ส่งเสริมอุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ส่งเสริมภาคการผลิตที่รองรับ นอกจากนี้ยังส่งเสริมอุตสาหกรรมระดับยนต์ ธุรกิจประกันภัย ธุรกิจการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน การเพิ่มการลงทุนส่งผลต่อความต้องการแรงงาน หมายความว่า แรงงานใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดแรงงานปีละประมาณห้าหมื่นคนจะมีงานทำ และเงินหนึ่งบาทที่รัฐบาลสนับสนุนจะหมุนกลับมาสนับสนุนในอัตรา 1.24 บาท จากการเพิ่มระบบเศรษฐกิจหลายรอบ (multiple Effect) รถยนต์หนึ่งคัน รัฐบาลคืนให้ 100,000 บาท จะส่งผลกับระบบเศรษฐกิจ 124,000 บาท กระจายไปทุกภาคส่วน ทำให้คนมีงานทำอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องเติบโต รัฐบาลจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น ระบบเศรษฐกิจเจริญเติบโต การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้น กรมสรรพสามิตเผยยอดจัดเก็บภาษีรถยนต์เกินกว่าเป้าหมายแล้วที่ 58% ผลพวงจากโครงการรถคันแรกของรัฐบาล (กรุงเทพธุรกิจ. <http://www.bangkokbiznews.com>)

นายสมชาย พูลสวัสดิ์ อธิบดีกรมสรรพสามิตเปิดเผยว่า สำหรับผลการจัดเก็บรายได้รวมของกรมสรรพสามิตในช่วงสองเดือนแรกของปีงบประมาณ 2556 คือ ในเดือนตุลาคม และเดือนพฤศจิกายนนี้มาจากสินค้าที่ต้องการควบคุมการบริโภค เช่น สุรา ยาสูบ เบียร์ และสินค้าที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มฟุ่มเฟือยต่างๆ เช่น รถยนต์ โดยจัดเก็บได้รวม 7.89 หมื่นล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วถึง 20 % แรงผลักดันสำคัญในการจัดเก็บภาษีรายได้ มาจากยอดการซื้อรถยนต์ตามเงื่อนไขโครงการรถคันแรกของรัฐบาล ที่ทำให้ยอดการชำระภาษีของค่ายผู้ผลิตรถยนต์สูงขึ้นอย่างมาก จนเกินกว่าเป้าหมายในสองเดือนแรกของปีแล้วถึง 58% โดยคาดว่า จะมีคนใช้สิทธิ์ในโครงการนี้ ถึง 1.2 ล้านคัน คิดเป็นเม็ดเงินภาษีที่ต้องคืนกว่า 7 หมื่นล้านบาท นอกจากนี้ในช่วงปลายปีนี้ ยอดการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตประเภทเครื่องดื่มชนิดต่างๆ โดยเฉพาะสุราและเบียร์ มีจำนวนที่สูงขึ้น เนื่องจากเป็นช่วงใกล้เทศกาลปีใหม่ ทำให้การบริโภคสินค้าประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้น โดยในช่วงเดือนต.ค.และเดือนพ.ย.ปีนี้ ยอดการจัดเก็บภาษีในสินค้าเบียร์ สามารถจัดเก็บได้ถึง 1.37 หมื่นล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าถึง เกือบ 38 % ส่วนสุรา จัดเก็บได้ 9 พันล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าถึง 22 % สำหรับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตนั้น เป็นภาษีที่เก็บจากราคาหน้าโรงงานผลิต ซึ่งหมายความว่า เป็นการเก็บภาษีก่อนที่สินค้าชนิดนั้น จะออกไปวางตลาด ดังนั้น ยอดการจัดเก็บภาษีที่ได้ จึงสะท้อนการคาดการณ์ของผู้ผลิต ต่อแนวโน้มการขายสินค้าในช่วงนั้นๆ ซึ่งยอดการจัดเก็บภาษีในสินค้าทั้งสองตัว ที่เป็นเครื่องดื่มในการรื่นเริง

หรือการเฉลิมฉลอง น่าจะบ่งบอกถึงแนวโน้มทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น เมื่อเทียบกับช่วงปลายปีที่แล้ว ที่ประเทศไทยเผชิญกับภาวะน้ำท่วมใหญ่ จนเศรษฐกิจประเทศขยายตัวในอัตราที่ต่ำมาก โดยในปีที่แล้ว เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมใหญ่อย่างรุนแรง ทำให้ไตรมาส 4 ของปีที่แล้วเศรษฐกิจไทยติดลบถึง 9% ส่งผลให้การขยายตัวเศรษฐกิจทั้งปี อยู่แค่ 0.1% เท่านั้น ขณะที่ปีนี้กระทรวงการคลัง คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวได้ไม่ต่ำกว่า 5% โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 5.5% ขณะที่ปี 2556 คาดว่าเศรษฐกิจจะขยายตัวในระดับ 5.2% ทั้งนี้กระทรวงการคลังได้รายงานผลการจัดเก็บรายได้โดยรวมของรัฐบาล ในปีงบประมาณ 2556 สำหรับเดือน พ.ย. ปีนี้จัดเก็บได้ 1.74 แสนล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว 15% ภาษีที่เก็บได้เกินเป้าหมายค่อนข้างสูง คือ ภาษีมูลค่าเพิ่ม สูงกว่าปีที่แล้ว 10% ซึ่งเป็นผลจากการบริโภคที่สูงขึ้นในประเทศ และยอดสองเดือนแรกของปีงบประมาณ คือ เดือนต.ค. และเดือน พ.ย. จัดเก็บได้รวม 3.21 แสนล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว 8.5% จากประโยชน์ของโครงการในมุมมองเชิงบวกก่อนนโยบายรัฐบาลได้กำหนดคุณสมบัติของผู้มีสิทธิซื้อรถยนต์คันแรกต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้อย่างครบถ้วน (ชาญ สรณาคมน. <http://www.krungsriauto.com>) คือ

- ต้องไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์คันใดในชื่อตนเองมาก่อน
- ต้องมีอายุตั้งแต่ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
- เงื่อนไขเกี่ยวกับรถที่ซื้อ ต้องเป็นรถที่ซื้อหรือจองไว้ระหว่างวันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2555 เท่านั้น
- รถที่ซื้อต้องเป็นรถใหม่เท่านั้น (การซื้อรถมือสอง จะไม่ได้สิทธิรับเงินภาษีคืน)
- จะซื้อรถด้วยเงินสดหรือเช่าซื้อก็ได้
- รถที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย (รถนำเข้าไม่ได้สิทธินี้)

• รถเก๋งที่ซื้อต้องมีขนาดความจุกระบอกสูบ ไม่เกิน 1,500 ซีซี แต่หากเป็นรถกระบะ จะไม่จำกัด ความจุกระบอกสูบ

- รถที่ซื้อราคาต้องไม่เกิน 1 ล้านบาท
- ผู้ซื้อต้องครอบครองรถไว้ไม่น้อยกว่า 5 ปี

โดยในระหว่าง 5 ปีนี้ จะโอนให้หรือขายให้ใครไม่ได้ เว้นแต่กรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังประกาศกำหนด

อย่างไรก็ตามในทุกนโยบายย่อมมีมุมมองทั้งด้านที่เป็นประโยชน์ของผู้ออกนโยบาย ผู้สนับสนุน และผู้ที่ชื่นชอบนโยบายดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันมุมมองของผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับนโยบายดังกล่าว ในประเด็นมุมมองที่สอดรับและต่างด้านนี้เป็นประโยชน์เป็นอย่างยิ่งที่เราจะได้ศึกษาโดยปราศจากอคติ เพื่อชั่งน้ำหนัก

ทั้งส่วนที่เป็นประโยชน์ และส่วนที่เป็นอุปสรรค ว่าส่วนไหนจะมามากกว่ากัน หรืออาจคิดข้อเสนอแนะเพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นนโยบายที่เป็นประโยชน์ มุมมองเชิงบวกจากฝั่งรัฐบาล และผู้สนับสนุนได้ศึกษาจากมุมมองดังกล่าวแล้ว อย่างไรก็ตามมีผู้ไม่เห็นต่างได้เสนอกรอบความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายดังกล่าวในลักษณะเห็นต่างเช่นกัน อาทิ หนังสือพิมพ์โพสท์ทูเดย์ ฉบับวันที่ 24 กันยายน 2556 (โพสท์ทูเดย์ 24 กันยายน 2556) นำเสนอบทความการวิเคราะห์จากสำนักข่าวรอยเตอร์ ซึ่งรายงานวาทะนโยบายรถคันแรกของรัฐบาลไทยนั้นกำลังส่งผลกระทบต่อด้านลบให้เห็นแล้ว จากกรณีที่มีการผิมนัดชำระหนี้ในโครงการดังกล่าวถึงกว่า 1 แสนราย และยังจุดให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยซึ่งได้ชื่อว่าเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย นั้น เผชิญภาวะซบเซาอย่างหนักหลังจากที่โครงการนี้หมดอายุลง รายงานระบุว่า หลังจากที่เกิดภาวะน้ำท่วมใหญ่ในปี 2554 รัฐบาลได้ออกนโยบายพักภาษี ซึ่งทางธนาคารโลก (เวิลด์แบงก์) คาดการณ์ว่ามีเงินราว 2,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์ในไทยที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน ก่อนที่รัฐบาลจะออกมาตราการรถคันแรกตามมา โดยนโยบายรถคันแรกของไทยมีความคล้ายคลึงกับนโยบาย cash for clunkers ในสหรัฐฯ หรือโครงการเทิร์นรถเก่าแลกซื้อรถใหม่ในสมัยประธานาธิบดีจอร์จ ดับเบิลยู บุช เมื่อปี 2552 ซึ่งโครงการรถคันแรกของสหรัฐฯ ทำให้เกิดภาวะบูมในตลาดรถยนต์อย่างถล่มทลาย อย่างไรก็ตาม อุปสงค์ในตลาดรถของไทยก็เริ่มดับวูบลงไปพร้อมกับการหมดอายุของโครงการนี้เมื่อเดือน ธ.ค. ที่ผ่านมานี้ ขณะที่บริษัทวิจัยด้านยานยนต์ ไอเอชเอส โกลบอล ออโตโมทีฟ ระบุว่า มีผู้ใช้สิทธิในโครงการดังกล่าวมากถึงราว 10% จากจำนวนทั้งหมด 1.2 ล้านคน ที่เปลี่ยนใจเทขายใบจองในภายหลัง หรือไม่สามารถชำระหนี้ตามกำหนดได้บรรดาค่ารถยนต์สัญญาชาติญี่ปุ่นหลายราย ซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดรถยนต์ในไทย 80% ต่างมีรายงานยอดขายลดฮวบลงถึง 30% ในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปีนี้ ทำให้บางค่าย เช่น มิซูบิชิ มอเตอร์ ต้องแข่งขันด้วยการออกโปรโมชั่นทั่วประเทศเพื่อกระตุ้นยอดขาย เช่น การจับรางวัลและการออกแคมเปญผ่อน 0% นาน 48 เดือนสำหรับเจ้าของรถที่ไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามกำหนดนั้น ก็จะถูกบริษัทไฟแนนซ์ยึดรถและนำไปขายต่อ ทว่าบริษัทมือสอง ก็ต้องเจอยอดขายที่ลดลงเช่นกัน โดยเฉพาะเต็นท์รถขนาดเล็กที่มีสายป่านสั้นอาจถึงกับต้องปิดตัวลง

นิติพล ชำนาญศิลป์ กราฟฟิคดีไซน์เนอร์ วัย 28 ปี กล่าวว่า เป็นหนึ่งในผู้ขอรับสิทธิโครงการเพื่อซื้อรถ ในฝัน แต่การมีรถคันแรกก็ยังไม่คุ้มค่าเพราะค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมากจนทำให้ถึงกับค้างค่าเช่าห้อง และหากมีบิลค่าใช้จ่ายรายการอื่นเพิ่มขึ้นอีกก็คงไม่ต่างอะไรกับการฆ่าตัวตายทางการเงิน ทั้งนี้ ภาวะหนี้ภาคครัวเรือนของ

ประเทศไทยพุ่งสูงขึ้นถึงระดับ 80% ของจีดีพีประเทศ และเป็นหนึ่งในประเทศที่มีหนี้ครัวเรือนสูงที่สุดในเอเชีย ซึ่งธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) เคยแสดงความกังวลว่า ความเสี่ยงของหนี้เสียในภาคสินเชื่อยานยนต์อาจกระทบต่อราคาเครื่องมือสองและผู้ปล่อยกู้ มุมมองคนญี่ปุ่นเกี่ยวกับนโยบายรถคันแรก (<http://highlight.kapook.com>) นโยบายรถคันแรก ให้อะไรกับคุณบ้าง? บางคนมองว่า เป็นนโยบายที่ดี ส่วนอีกคนมองว่า เป็นนโยบายที่แย่ ก็ต้องยกเหตุผลมาประกอบกันไป ในส่วนของรัฐบาลไทยซึ่งเป็นผู้คิดนโยบายนี้ขึ้นมา นั่นเท่ากับว่า พวกเขาต้องเล็งเห็นถึงข้อดีที่เป็นประโยชน์มหาศาลที่จะช่วยพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าขึ้น แต่อย่างไรเสีย “ต่างคน ต่างมุมมอง ต่างความคิด” ถ้าหากคุณสามารถเข้าไปดูหน้าเพจเฟซบุ๊กที่ชื่อว่า **ดัชนีปากท้องคนไทย** ซึ่งได้โพสต์ข้อความและภาพประกอบที่ชวนคิดเกี่ยวกับนโยบายรถคันแรกรัฐบาลที่อ้างว่ามาจากมุมมองของชาวญี่ปุ่น พร้อมแสดงเหตุผลประกอบที่น่าสนใจทีเดียว และคุณจะได้เห็นอีกมุมมองความคิดที่ต่างกันเหลือเกิน โดยข้อความดังกล่าวมีดังต่อไปนี้ “เมื่อวานได้พบกับชาวญี่ปุ่นที่ทำงานให้รัฐบาลญี่ปุ่นในไทย สนทนาเรื่องรถในประเทศเราเขาถามว่าทำไมผู้บริหารคุณถึงอยากให้คนใช้รถเยอะๆ

ขานนโยบายรถคันแรกตอนนี้ทะลุ 910,000 คัน สถิติอยู่ที่ 30,000 คันต่อวัน ดังนั้นครบกำหนดสิ้นปีจะมีรถเข้าโครงการ 1,270,000 คัน คันละ 100,000 บาท เป็นเงินที่รัฐควรจะได้ 127,000 ล้านบาท ชาวญี่ปุ่นได้วาดให้ดูว่าทำอะไรให้ประเทศคุณได้บ้าง

- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินใต้ หัวลำโพง-บางแค-พุทธมณฑล สาย 4 จำนวน 49,902 ล้านบาท
- รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเหนือ บางซื่อ-ท่าพระ จำนวน 25,101 ล้านบาท
- รถไฟฟ้าสายสัมมนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ จำนวน 55,000 ล้านบาท
- สามารถทำสนามบิสิเนสรวมกันได้อีก 1 แห่ง
- รถไฟความเร็วสูงได้ทั่วประเทศเลย
- สามารถทำให้เยาวชนเรียนอนุบาล ถึง ปริญญาตรีฟรีได้อีก 5 - 10 ปี ต่อจากนี้ รถออกมา 1.27 ล้านคัน เท่ากับพวกคุณแบกภาษีน้ำมันไปอีกนานโข เพราะยังง่ ปตท.ก็รวยอ้อ รถเยอะใช้เยอะ อ่างได้เยอะ รัฐต้องอุดหนุน แถมกินกันเรื่องถนน คือมีการขยายเลนเพิ่ม

หนังสือพิมพ์ ASTV ผู้จัดการรายวัน ฉบับวันที่ 25 มิถุนายน 2556 (ASTV ผู้จัดการรายวัน, 2556) ซ้ำแหละ “4 ประชานิยม” ผันร้ายจากรัฐบาล **รถคันแรก ประชานิยมคนเมือง** สูดยอดนโยบายที่กระตุ้นตลาดซื้อขายรถยนต์ เป็นประชานิยมในฝันของคนเมืองที่

จะได้ครอบครองรถคันแรกในราคาที่ถูกลง โดยรัฐบาลจะคืนเงินภาษีสูงสุดถึง 100,000 บาท ทว่าคนเมืองก็มองไม่เห็นว่าเป็นนโยบายจะเป็นสิ่งจำเป็น ทั้งยังเห็นแย้งว่าจะทำให้รถติดมากขึ้นอีกด้วย

พัฒนาเดช อาสาสรรพกิจ ผู้คร่ำหวอดในวงการยานยนต์ มองนโยบายนี้ว่าเป็นการกระตุ้นตลาดโดยไม่จำเป็น ทั้งยังเป็นการสร้างภาระหนี้ให้แก่คนอยากมีรถอย่างคาดไม่ถึง

จากเหตุการณ์น้ำท่วมที่จะทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตนั้น เขามองว่าไม่จริง เพราะตลาดรถในเมืองไทยนั้นโตขึ้นทุกปี อีกทั้งตลาดรถในประเทศจะมีแต่หดเล็กลง เพราะการคมนาคมของต่างประเทศที่ดีขึ้น “ธุรกิจรถยนต์มันเป็นธุรกิจที่เฟื่องฟู ทำเท่าไรก็ขายไม่พออยู่แล้วสำหรับประเทศไทย จะเห็นว่าแม้จะผ่านน้ำท่วมมาแล้วก็ยังไม่ขายถล่มทลาย ไม่มีรถคันแรกก็ตั้งเป้าอยู่แล้วว่า 1,100,000 คัน มันเป็นการไปช่วยธุรกิจที่ยืนได้อยู่แล้ว และทำให้มันเสียระบบ” การส่งเสริมแบบโปรโมชันของรัฐบาลทำให้การผลิตต้องเร่งปรับตัวจนเสียระบบที่กำลังโตขึ้นตามกลไกของตลาด โดยธุรกิจยานยนต์ที่ได้รับผลกระทบจากยอดการขายที่ตกลงมากจนล่าสุดรถคันสต็อกจนต้องมีการจัดโปรโมชันเข้ามาช่วยจากการเปิดเผยของบริษัทหลายแห่ง ชาญวิทย์ เขียวนวนววงศ์ฯ ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด บริษัท เซฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า “การที่รถคันสต็อกเกิดจาก 2 ส่วน คือ การสั่งซื้อล่วงหน้า แต่ยกเลิกการรับรถ และการเกิดอุปาทานหมู่ เนื่องจากหลายคนตัดสินใจซื้อรถคันแรกเพื่อให้ได้สิทธิลดภาษีเหมือนคนอื่น ๆ ทั้งที่ไม่มีความจำเป็นใช้จริง ขณะที่บริษัทรถยนต์ก็ต้องรองรับคำสั่งซื้อแล้วก็ต้องผลิต “ปีที่แล้วแม้กระทั่งรถตัวโชว์ก็ถูกขอซื้อ ผู้ค้าแทบไม่มีสต็อก ครึ่งปีหลัง และคำสั่งซื้อที่มีเข้ามาทางโรงงานก็ต้องเดินหน้าผลิตทำให้เกิดภาวะล้นสต็อก แต่การมีแคมเปญส่งเสริมการขายจะทำให้ปริมาณสต็อกลดลง และกลับสู่ภาวะปกติในเร็ว ๆ นี้”

ผลเสียใหญ่ของนโยบายนี้ คือ การเป็นหนี้ของคนซื้อรถ บุษบา จิราธิวัฒน์ ประธานสมาคมผู้ค้าปลีกไทย เผยถึงภาวะเศรษฐกิจที่มีปัญหาอันเป็นผลพวงมาจากนโยบายรถคันแรก พบว่าพฤติกรรมผู้บริโภคลดลงอย่างน่าตกใจ จากภาระหนี้ของครัวเรือนที่มากขึ้น ในภาพรวมแล้วผลดีและผลเสียที่เกิดขึ้นจากโครงการรถยนต์คันแรกจะทำให้สามารถมองเห็นได้ว่าโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่มีมิติในการกระตุ้นให้เศรษฐกิจของประเทศ กระตุ้นการบริโภคของประชาชน ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้น ในขณะที่เดียวกันด้านลบ คือปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการรถยนต์คันแรก (ปัญหารถยนต์คันแรก <http://www.dailynews.co.th/>) “โครงการรถคันแรก” ถือเป็นนโยบายประชานิยมของรัฐบาล “ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร” ที่ประชาชนต่างให้การตอบรับอย่างท่วมท้น จนทำให้มียอด

จองลุ่มหลายทะเลพุตานไปถึง 1.25 ล้านราย ที่สำคัญรัฐบาลต้องควักเงินจากเงินภาษีของประชาชนมาจ่ายคืนชาวบ้านมากถึง 92,100 ล้านบาททีเดียว แม้ว่าโครงการนี้จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศให้เกิดขึ้นอย่างท่วมท้น เพราะนอกจากคนไทยจะซื้อรถได้ในราคาถูกกว่าปกติ 1 แสนบาทแล้ว บรรดาค่ายรถยนต์ที่ซบเซามาจากปัญหาน้ำท่วมใหญ่ ก็สามารถฟื้นตัว มียอดขายแบบก้าวกระโดดได้ทันตาเห็น ขณะที่ภาครัฐก็เก็บภาษีได้มากขึ้นกว่าหลายเท่าตัว โดยเฉพาะภาษีสรรพสามิต ส่งผลให้การจืดเก็บรายได้ของประเทศในภาพรวมทะลุทะลวงเป้าหมายหลายหมื่นล้านบาท ไม่เพียงเท่านั้นกรมสรรพากรเองก็ยังสามารถเก็บภาษีได้มากขึ้น ทั้งภาษีมูลค่าเพิ่ม ทั้งภาษีกำไรจากค่ายรถยนต์ เพื่อนำไปชดเชยกับเงินที่หายไปกว่า 1.5 แสนล้านบาท จากการลดภาษีนิติบุคคลจาก 30% เหลือ 23% ซึ่งในแง่เศรษฐกิจภาพรวมแล้ว ต้องถือว่า โครงการนี้มีส่วนกระตุ้นเศรษฐกิจได้ไม่น้อยทีเดียว เพราะล่าสุดเศรษฐกิจไทยในปี 55 ที่ผ่านมา ก้าวกระโดดไปถึง 6.4% จากที่คาดว่าจะเติบโตได้เพียง 5.5% เท่านั้น แต่ขณะเดียวกัน เมื่อมาถึงเวลานี้ต้องยอมรับว่า ผลพวงของโครงการรถคันแรก ก็ได้ทำให้เกิดปัญหาตามมา เพราะยอดจองรถยนต์คันแรกที่ลุ่มหลายในครั้งนี้ได้เกิดขึ้นจากการร่วมมือกระทำของทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ซื้อที่กลัวเสียสิทธิรถคันแรก หรือผู้ขายที่ต้องการทำยอดให้ทะลุเป้าหมาย โดยให้ลูกค้าใช้เงินจองเพียงแค่ 1,000 บาท ก็ได้รับสิทธินั้นมากอดไว้แล้ว จากเดิมที่ต้องใช้เงินจองอย่างน้อย 5,000 บาท ดังนั้น ผลพวงของปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการสุดฮิต ในเวลานี้ได้กลับกลายเป็นว่าประชาชนต่างทิ้งใบจองรถคันแรกกันเป็นแถว รวมไปถึงการชะลอรับรถซึ่งปัญหาแรกมีตัวเลขไม่มากนัก เพราะลูกค้าส่วนหนึ่งมีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนตามที่ภาครัฐกำหนด และอีกส่วนหนึ่งเกิดจากสาเหตุที่ผู้บริโภคเกรงว่าจะได้รับรถช้า จึงหว่านจองรถไปหลายค่าย เพราะกลัวว่าจะถึงเวลาสิ้นสุดโครงการในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ขณะเดียวกันการรอรับรถที่ซื้อ ต้องรอกันข้ามปีทีเดียวกว่าจะได้ เลยทำให้บรรดา “คนอยากมีรถ” ต่างหว่านจองกันไปหลายๆ ค่าย ชนิดที่ว่าค่ายไหนได้เร็วก็จ้างซื้อจากค่ายนั้น ซึ่งก็มีจำนวนไม่มากนัก เพียงแค่หลักพันคันเท่านั้น นอกจากนี้ผลพวงที่คนอยากมีรถชะลอรับรถ ต่างหนีหนาสาหัส เพราะสิ่งที่เกิดขึ้นได้ “ลูกลาม” ไปถึงตัวแทนจำหน่ายค่ายรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ ที่ต้องชะลอการส่งชิ้นส่วนให้แก่บริษัทผู้ผลิตไปโดยปริยายถ้าจะเรียกว่าดาบนั้นคืนสนองก็คงไม่ผิดความหมาย เพราะขณะนี้ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์หลายค่าย หลายโชว์รูม ต่างถูกพิษดอกเบี้ยกันไปบ้างแล้ว เพราะการที่ลูกค้าชะลอรับรถออกไป เมื่อมีสต็อกรถเกิดขึ้นดอกเบี้ยก็แบ่งบาน เช่น รถราคา 600,000 บาท ต้องแบกรับภาระดอกเบี้ย วันละประมาณ 200 บาท ดังนั้น ถ้าลูกค้าเลื่อนรับรถเป็นเวลานานเท่าใด

ให้นำเงินค่าดอกเบี้ย 200 บาท คูณกับจำนวนวันเข้าไป นั่นคือเงินที่ต้องจ่ายให้กับบรรดาสถาบันการเงินที่โชว์รูมเหล่านี้ไปกู้ยืมมา อย่างไรก็ตามแม้ว่าสารพัดผลพวงที่เกิดขึ้นครั้งนี้ได้ทำให้หลายคนที่เกี่ยวข้องต้องแบกรับปัญหาต่างๆ ไปด้วย แต่ค่ายรถยนต์เองกลับไม่ได้มองเช่นนั้น โดยบางรายบอกว่า ยอดจองรถยนต์แบบลุ่มหลายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความต้องการเทียม เพราะผู้ที่จองรถแต่ละคนมีความต้องการใช้อยู่แล้ว เพียงแต่กลัวไม่ได้รถตามสิทธิจึงต้องหว่านใบจอง ยืมชื่อผู้ที่มีสิทธิมาสวม กำหนดเวลารับรถให้เป็นรูปธรรม หากรัฐควบคุมช่องโหว่ที่เกิดขึ้นเหล่านี้ หรือกำหนดให้ชัดเจนว่ารถคันแรกต้องเป็นรถประหยัดพลังงานราคาไม่เกินคันละเท่าใด เป็นต้น คงช่วยบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดในอนาคตลงไปได้บ้าง แม้แต่เรื่องของ “สินเชื่อเช่าซื้อ” ที่หลายคนเกรงกันว่าอาจเกิดปัญหา “หนี้สูญ” ขึ้นนั้น มันใจได้เลยว่าปัญหาจะไม่ถาวรอย่างที่เกรงกลัวกัน เพราะบรรดาไฟแนนซ์แต่ละค่ายเช่าซื้ออยู่แล้ว ที่การปล่อยสินเชื่อให้แก่ลูกค้าแต่ละรายต้องดำเนินการตามมาตรการขั้นตอนที่รัดกุม แม้ว่าจะเป็นผู้จอบใหม่ซื้อรถคันแรก ยื่นขอสินเชื่อก็ต้องมีผู้ค้ำประกัน ขณะเดียวกันยังเชื่อว่าโครงการนี้ไม่ได้ทำให้ระบบอุตสาหกรรมยานยนต์เกิดความสูญเสีย หรือย่ำแย่ลง แต่มองในทางกลับกันยังเห็นในสิ่งที่ดี คือ เป็นการกระตุ้นให้ผู้บริโภคเลือกซื้อรถให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้อย่างแท้จริง เช่น ใช้รถวิ่งในระยะทางใกล้ ก็เลือกซื้อรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดเล็ก ประหยัดน้ำมัน ซึ่งทำให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจอย่างแท้จริง ที่สำคัญยอดการผลิตรถยนต์ที่มากเกินความต้องการของตลาดคาดว่า 2-3 เดือน จากนี้ไปสงครามการตลาดของบรรดาค่ายรถจะรุนแรงมากขึ้น ทั้งการลด แลก แจก แถม ทำให้ผู้บริโภคที่กำลังอยู่ระหว่างการตัดสินใจซื้อได้รับประโยชน์อย่างแน่นอน ซึ่งถือว่าเป็นประโยชน์กับผู้บริโภคคนไทย

โดยเรื่องนี้สอดคล้องกับความเห็นของเพียงใจ แก้วสุวรรณ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายธุรกิจสัมพันธ์ของ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในฐานะประธานสมาพันธ์อุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอาเซียน มองว่า การยกเลิกใบจองของรถคันแรกไม่มากนักจนน่าตกใจ แต่ที่พูดถึง 20-30% ของยอดจอง คงไม่ถึงขนาดนั้น แต่ขณะนี้มียอดซื้อขอขยายเวลารับรถออกไปให้เห็นแล้ว ซึ่งในมุมมองของค่ายรถยนต์ถ้าไม่เกิน 1 เดือน ยังสามารถรับสถานการณ์ได้ หลังจากนั้นก็ต้องบริหารจัดการ เร่งเคลียร์สต็อกคงค้างออกไป เพื่อไม่ให้เป็นภาระ แต่ขณะนี้สถานการณ์ยังไม่ได้เลวร้ายจนน่าเป็นห่วง เพราะค่ายรถยนต์ต่างทยอยส่งมอบรถในโครงการรถคันแรกกันไปแล้ว คาดว่าจะหมดภายในกลางปีนี้ ส่วนยอดขายรถยนต์ปี 2556 จะอยู่ที่ 1.1 - 1.2 ล้านคัน ซึ่งถือว่าเป็นอัตราการเติบโตที่ปกติตามกลไกตลาดเช่นเดียวกับมุมมองของ

“มร.โนบุยูกิ มูราฮาชิ” กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ที่เห็นว่า การชะลอรับรถของลูกค้า ในโครงการรถคันแรกมีให้เห็นบ้างแล้ว เดิมทีมอเตอร์ไม่มีสต็อก แต่ตอนนี้ สต็อกประมาณ 2 สัปดาห์ ถือว่าเป็นเรื่องปกติ หากลูกค้าที่จองรถแล้วติดขัดไม่สามารถรับรถได้จริงๆ เราก็จะบริหารจัดการด้วยการส่งมอบรถให้กับลูกค้ารายใหม่แทน หากรุ่น สปเอก ซี ตรงกับความต้องการ ตอนนี้อยู่ไม่มีอะไรน่ากังวลใจ เพราะจากยอดจองรถคันแรกลูกค้าส่วนใหญ่ 60-70% จะมารับรถตามปกติ ขณะที่อีก 20-30% ได้ชะลอเวลาการรับรถออกไป ซึ่งตรงนี้ทางค่าย มิทซูบา เองได้ปรับเวลาโดยลดการผลิตลง เพราะโครงการรถคันแรกได้สิ้นสุดลงไปแล้ว แต่ทั้งหมดที่เกิดขึ้นก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่ออะไรกับโรงงานอย่างไร ก็ตามแม้ว่าในความคิดเห็นของผู้ประกอบการจะเป็นความคิดเห็นในแง่ที่มองโลกในแง่ดี แต่ทว่าในความเป็นจริงแล้วนอกจากสารพัดปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว ยังเป็นตัวการสำคัญที่กระตุ้นให้หนี้ภาคครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้น และจะกลายเป็นภัยร้ายแรงคุกคาม

เศรษฐกิจในอนาคตอันใกล้ หากไม่ระวังการก่อหนี้ของภาคประชาชนท่ามกลางภาวะที่เศรษฐกิจผันผวนอย่างหนัก ขนาดธนาคารแห่งประเทศไทย หรือแบงก์ชาติเอง ก็ยังออกมาเตือนออกมาส่งสัญญาณเรื่องหนี้ครัวเรือนที่เกิดขึ้น ว่ามีสัญญาณที่ไม่ดี จากการดำเนินนโยบายประชานิยมของรัฐบาลที่ได้ส่งเสริมให้คนเป็นหนี้มากขึ้น ใช้จ่ายง่าย แต่ขาดการออม ที่สำคัญรัฐบาลยังคงเผชิญกับปัญหา “ซักหน้าไม่ถึงหลัง” กับการจ่ายเงินคืนที่ต้องยืมเงิน “คงคลัง” มาจ่ายแทนไปก่อน เพราะคลังอยู่หลังโครงการเพียงไม่กี่เดือน เริ่มมีสัญญาณเตือนออกมาของแนวโน้มสินเชื่อรถยนต์ที่เสี่ยงเป็นหนี้เสีย และต้องยอมรับว่าหลายคนตัดสินใจโดดเข้าร่วมโครงการรถคันแรก เพราะโดนกระแสรถคันแรกพีเวอร์ จึงลืมดูความสามารถที่แท้จริงกับภาระที่เกิดขึ้นในอนาคต หากศึกษาภาพการผ่อนรถถอยภาระหนัก อึ้งเกินกว่าจะแบกต่อไปได้ อนาคตกลายเป็นหนี้เสียได้เช่นกัน กูรูที่คร่ำหวอดในวงการสินเชื่อซึ่งต่างพูดเป็นเสียงเดียวกันว่ายังไม่เห็นสัญญาณหนี้เสียที่ชัดเจน เพราะยังมีรถยนต์ที่ต้องรอส่งมอบให้อีกประมาณ 50% จากปริมาณยอดขายรถในปี 55 ประมาณ 1.3-1.4 ล้านคัน ดังนั้น คาดว่าหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้หรือเอ็นพีแอลจะเริ่มเห็นได้ชัดเจนในอีก 6 เดือนข้างหน้า หรือประมาณเดือน มิ.ย.นี้ หรืออย่างช้าปลายปีนี้ นอกจากนี้ต้องดูด้วยว่าหลังจากที่ผู้ซื้อได้เงินคืนภาษีรถคันแรกไปแล้วจะมีศักยภาพส่งค่างวดรถต่อไปได้อีกหรือไม่ โดยเฉพาะนักศึกษาจบใหม่และเพิ่งเริ่มทำงาน ทั้งนี้สภาพพัฒนาหรือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้บอกว่า ในไตรมาสสี่ของปี 55 พบว่า สินเชื่อเพื่ออุปโภคบริโภคมีสัดส่วน 2.91 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้น 21.6% ผลพวงมาจากการกู้เงินมาซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ถึง 33.9% โดยเฉพาะในโครงการ

รถยนต์คันแรก สวนทางกับการออมก็ยังอยู่ในระดับต่ำ เพราะจากข้อมูลรายได้ประชาชาติปี 54 ระบุว่า การออมของครัวเรือนมีสัดส่วนเพียง 5.29 ต่อจีดีพีเท่านั้น ส่วนการผิมนัดชำระหนี้ก็มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยสินเชื่อภายใต้การกำกับที่ผิมนัดชำระเกิน 3 เดือนขึ้นไปเพิ่มขึ้น 28.1% ขณะที่เอ็นพีแอลจากสินเชื่อเพื่อการอุปโภคบริโภคส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น 20.5% มูลค่า 56,583 ล้านบาท หรือคิดเป็น 23.3% ของเอ็นพีแอลรวม ซึ่งแนวโน้มหนี้เสียเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อนจนถึงปัจจุบัน แม้ว่ารัฐบาลจะมองว่าเป็นเรื่องที่ทำไม่ได้ แต่ถามว่า...สมควรหรือไม่? ที่ทำให้รัฐบาลต้องคิดว่าการใช้เงินซื้อใจประชาชนจะด้วยความ “หวังดี” หรือหวังผลทางการเมืองก็ตาม เช่นนี้ สุดท้ายแล้วก็เป็นการทำลายระบบเศรษฐกิจของประเทศด้วยเช่นกัน มุมมองทั้งด้านบวก และด้านลบของโครงการที่แม้จะไม่สะท้อนในทุกมุมมองแต่ก็ทำให้มองเห็นได้ว่านโยบายประชานิยมที่นำมาใช้ในประเทศไทยสามารถสร้างความนิยมให้กับพรรคการเมืองเป็นอย่างดีแม้จะมีการนำผลเสียของนโยบายต่างๆ มานำเสนอแต่ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากโครงการดังกล่าวก็มองข้ามไปอย่างไม่ให้ความสนใจกับผลเสียที่จะเกิดกับประเทศชาติในระยะยาวเพียงเพื่อให้ตนเองได้รับประโยชน์บ้าง แม้ส่วนรวมหรือประเทศชาติจะเสียหาย เช่น โครงการรับจำนำข้าวตัวแทนชาวนาที่มีอิทธิพลต่อหนึ่งไร่ไหลแต่ชาวนาก็ยังได้ประโยชน์อย่างน้อยก็ทำให้ราคาข้าวที่ได้รับอยู่ที่เกวียนละ 10,000-11,000 บาท ซึ่งเป็นราคาที่ชาวนาพอใจ ทำให้เห็นได้ว่ากำไรไร่ไหลของงบประมาณ 4,000 ถึง 5,000 บาท ต่อเกวียน

สรุปเมื่อคิดภาพรวมทำให้สูญเสียงบประมาณกว่าสองถึงสามแสนล้านบาท ซึ่งเป็นความเสียหายของประเทศชาติและส่วนรวม กลุ่มชาวนาก็ให้ความสำคัญเพียงตนได้ราคาที่พอใจ แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ใช่สิ่งที่จะทำให้ตนเองต้องรู้สึกว่ามีส่วนต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด บางพรรคการเมืองนำโครงการประชานิยมมาใส่ไว้ในนโยบายของพรรคอย่างชัดเจน เช่น ประชานิยม สังคมเป็นสุข หลายประเทศเศรษฐกิจล่มสลาย เช่น ประเทศเวเนซุเอลา และอีกหลายประเทศในอเมริกาใต้ เพราะนโยบายประชานิยม แต่คนไทยส่วนใหญ่ก็ให้การยอมรับต่อโครงการประชานิยมเพียงเพราะตนเองได้รับประโยชน์ พรรคการเมืองที่นำโครงการหรือนโยบายประชานิยมมาใช้ก็คงได้รับความนิยมนำไปสู่การชนะการเลือกตั้งและได้อำนาจรัฐหรืออำนาจในการปกครองประเทศ โครงการรถยนต์คันแรกของรัฐบาลนับได้ว่าเป็นโครงการประชานิยมโครงการหนึ่งที่น่างบประมาณแผ่นดินมาอุดหนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ประหนึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมปลอดภัย เช่น รถยนต์หนึ่งคันไม่ต้องเสียภาษีสิบเปอร์เซ็นต์ คือ รถยนต์คันละไม่เกินหนึ่งล้านบาทได้ คือภาษีไม่เกินหนึ่งแสนบาท ในขณะที่ประชาชนทั่วไป

ซื้อสินค้าต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม 7 เปอร์เซ็นต์ อีกไม่นานคงมีการเลือกชนิดสินค้าที่ประชาชนให้ความนิยมมาทำเป็นโครงการปลอดภาษีในลักษณะเดียวกันอีก เช่น กำลังมีการนำนโยบายลดภาษีสินค้าแบรนด์เนม ซึ่งประชาชนกลุ่มหนึ่งนิยมใช้อาจจะใช้สินค้ามือสองที่ราคาต่ำกว่าเดิมกว่าครึ่ง หรือสินค้าที่ทำเลียนแบบ เมื่อมีการลดภาษีสินค้ากลุ่มดังกล่าว จะทำให้ผู้ที่นิยมสินค้าแบรนด์เนมให้การต้อนรับอย่างเนืองแน่น トラบใดที่คนไทยยังมีกรอบความคิดว่าหากตนเองได้ประโยชน์บ้าง แม้ประเทศชาติจะสูญเสียไปมากมายเพียงใดทั้งระยะสั้นและระยะยาว ก็พึงพอใจที่ตนเองยังมีส่วนได้ กรอบความคิดนี้จึงน่าจะเป็นความเสียหายมาสู่ประเทศชาติทั้งระยะสั้นและระยะยาว ความคิดที่พึงพอใจที่ได้ซื้อรถยนต์ราคาถูกว่าปกติ ทั้งที่อาจจะทำให้ตนเองมีความยากลำบากทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ความหนาแน่นของการจราจร การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง ปราบปรามการฉ้อโกงโครงการรถยนต์คันแรก จึงสะท้อนปรากฏการณ์และอนาคตของประเทศได้อย่างมีนัยสำคัญ

เอกสารอ้างอิง

กรุงเทพธุรกิจ. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.bangkokbiznews.com>. (1 สิงหาคม 2556).

กรมสรรพสามิต. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://news.thaiza.com>. (1 สิงหาคม 2556).

ชาญ สรณาคมน์. สารหน้ารู้เกี่ยวกับรถยนต์คันแรก. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.krungsriauto.com>. (1 สิงหาคม 2556).

โพสต์ทูเดย์. (24 กันยายน 2556).

ปัญหารถยนต์คันแรก. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.dailynews.co.th/>. (24 กันยายน 2556).

ASTV ผู้จัดการรายวัน. รถคันแรกประชาชนนิยมคนเมือง. (ระบบออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.manager.co.th>. (24 กันยายน 2556).