

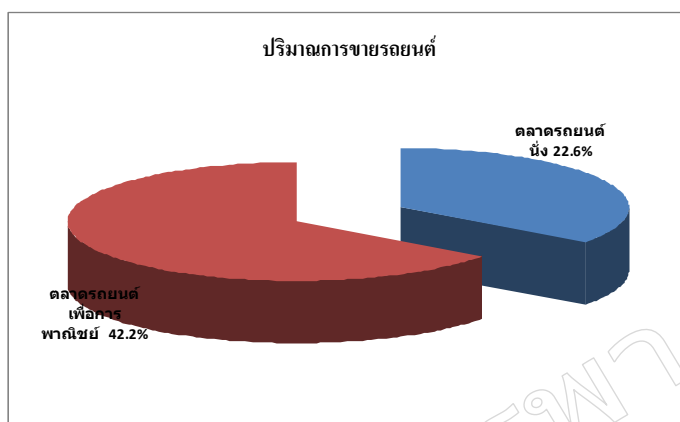
บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ระบบการคมนาคมขนส่งทางบก ได้กลายเป็นองค์ประกอบที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในยุคปัจจุบันเป็นอย่างมาก โดยประชาชนบางส่วนได้เลือกที่จะใช้บริการขนส่งมวลชน และบางส่วนเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวในยามที่เร่งรีบ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนได้ไม่ดีเท่าที่ควร ประชาชนจึงหันมาใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และประหยัดเวลามากกว่าการใช้บริการขนส่งมวลชน

ตามคำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีแถลงต่อรัฐสภา วันอังคารที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2554 ได้แถลงถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศ สร้างสมดุลและความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาค ซึ่งรวมถึงมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ได้แก่ บ้านหลังแรกและรถยนต์คันแรก จากคำแถลงนโยบายกึ่งปีแรกส่งผลให้ประชาชนให้ความสนใจและสั่งซื้อรถยนต์เป็นจำนวนมาก จากสถิติการสั่งซื้อรถยนต์จะเห็นได้ว่าตลาดรถยนต์เดือนพฤษภาคม มีปริมาณการขาย 115,943 คัน เป็นยอดขายรถยนต์ต่อเดือนที่สูงที่สุดของสถิติยอดขายรถยนต์ในประเทศไทย ด้วยอัตราการเติบโตที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 107.6 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยตลาดรถยนต์นี้มีปริมาณการขาย 55,983 คัน เป็นยอดขายต่อเดือนที่สูงที่สุดของตลาดรถยนต์นี้ของสถิติยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยเช่นกัน มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 137.5 ตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีปริมาณการขาย 59,960 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 85.8 เป็นผลจากความต้องการของลูกค้านี้เพิ่มขึ้นสูงทั้งจากความนิยมในรถยนต์รุ่นใหม่ และนโยบายสนับสนุนจากรัฐ ประกอบกับกำลังการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์ทุกค่ายกลับเข้าสู่สภาวะปกติ ทำให้สามารถส่งมอบรถยนต์ให้กับลูกค้าได้มากขึ้น สำหรับตลาดรถยนต์สะสม 5 เดือน มีปริมาณการขาย 483,052 คัน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 33.5 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา



ภาพที่ 1 ปริมาณการขายรถยนต์

เป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ดี ความต้องการของตลาดรถยนต์ที่มีอยู่สูงตั้งแต่ต้นปี ประกอบกับการผลิตที่เริ่มกลับเข้าสู่ระดับปกติล้วนเป็นปัจจัยบวกที่สนับสนุนการเติบโตของตลาดรถยนต์ ขณะที่ตลาดรถยนต์ในเดือนมิถุนายน มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง เป็นผลจากกำลังการผลิตของทุกค่ายที่กลับสู่สภาวะปกติทำให้สามารถส่งมอบรถให้กับลูกค้าได้มากยิ่งขึ้น การดำเนินงานตามนโยบายคืบหน้ารถยนต์คันแรก ในจังหวัดชลบุรี ในช่วงที่ผ่านมา พบว่า มีผลการดำเนินงาน (สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ชลบุรี 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2556)

1. จำนวนผู้ยื่นขอใช้สิทธิทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 แบ่งเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรกผู้ขอใช้สิทธิกรณีรับรถยนต์และจดทะเบียนแล้ว และกลุ่มที่ 2 ผู้ขอใช้สิทธิ ฯ กรณีจองสิทธิ แต่ขณะนี้ยังไม่ได้รับรถยนต์
2. จำนวนผู้ที่ได้รับเงินตามสิทธิแล้วนับถึง วันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 ซึ่งมีผู้ที่ไม่ได้สิทธิ, ขอยกเลิกสิทธิ และต้องนำเงินมาคืน กรณีที่ได้รับเงินเกินสิทธิที่ควรจะได้รับ
3. จำนวนผู้ที่ไม่ได้รับสิทธิ เนื่องจากอายุไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด/ ชื่อหรือจองรถยนต์ก่อนเริ่มโครงการหรือเคยครอบครองรถยนต์ที่ไม่ใช่คันที่ยื่นขอใช้สิทธิมาก่อนราย
4. ผู้ที่ประสงค์ขอยกเลิกสิทธิ เนื่องจากต้องการขายต่อ/ รถยนต์เกิดอุบัติเหตุซ่อมไม่ได้/ มีปัญหาครอบครัว/ รถยนต์รุ่นที่จองไว้ได้รถยนต์ซ้ำ
5. ผู้ขอใช้สิทธิต้องนำเงินมาคืนกรณีที่ได้รับเงินเกินสิทธิที่ควรจะได้รับ จากการนำนโยบายคืบหน้ารถยนต์คันแรกมาปฏิบัติในจังหวัดชลบุรี ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ ในส่วนของการขยายตัวอุตสาหกรรมยานยนต์ในจังหวัดชลบุรี แต่การเติบโตของภาคอุตสาหกรรม

ยานยนต์ดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อความชบเซาของภาคเศรษฐกิจอื่นเนื่องจากกำลังซื้อในพื้นที่จังหวัดชลบุรีได้ถูกการซื้อรถยนต์คันแรกดูดซับกำลังซื้อไปหมด

จากเหตุผลที่ได้นำเสนอมาทั้งหมดข้างต้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการประเมินผลนโยบายค้ำชีพรถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี และปัญหาในการนำนโยบายค้ำชีพรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษานี้ไปใช้สำหรับการปรับปรุงแนวทางการนำนโยบายค้ำชีพรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรีให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

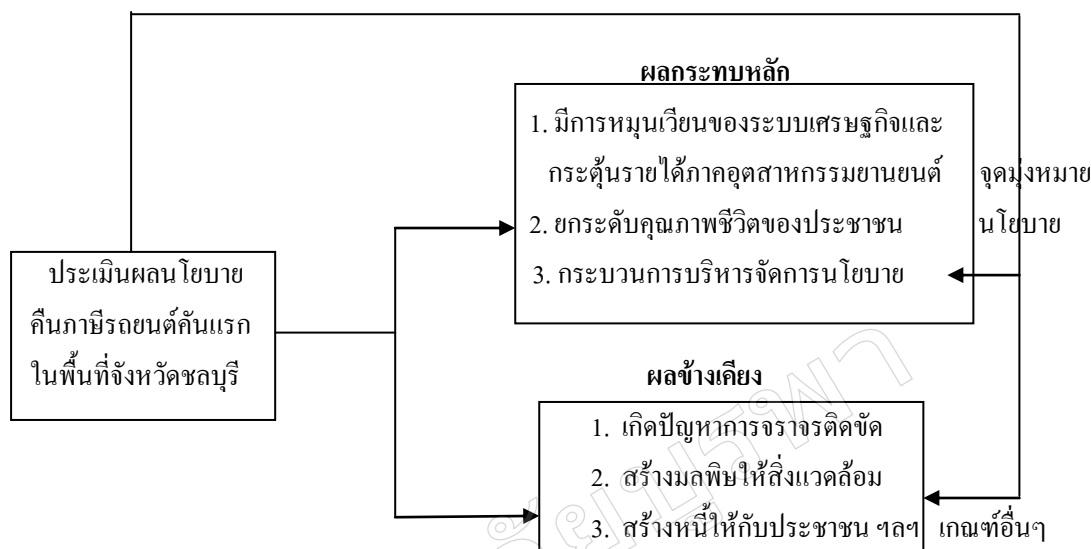
1. เพื่อประเมินผลนโยบายค้ำชีพรถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาปัญหาในการนำนโยบายค้ำชีพรถยนต์คันแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัด

ชลบุรี

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้นำตัวแบบผลข้างเคียง (Side Effects) ของ Vedung และนำข้อมูลผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเรื่อง “นโยบายค้ำชีพรถยนต์คันแรก” มากำหนดกรอบแนวคิดเพื่อประเมินผลนโยบายค้ำชีพรถยนต์คันแรก ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ผลที่เกิดขึ้นพร้อมผลข้างเคียง



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการประเมินผลนโยบายคีนภานุรักษ์ครั้งแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะการประเมินผลนโยบายคีนภานุรักษ์ครั้งแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ทั้งในส่วนของผลกระทบหลักและผลข้างเคียงจากการดำเนินนโยบายคีนภานุรักษ์ครั้งแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรีและปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

2. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้สิทธิ์ซื้อรถยนต์คันแรก ผู้ประกอบการกิจการรถยนต์ และบุคคลที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชลบุรี

3. ขอบเขตด้านเวลา

การศึกษาครั้งนี้เริ่มดำเนินการในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2556 และสิ้นสุดในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2556 รวมระยะเวลาในการศึกษาทั้งสิ้น 7 เดือน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบผลลัพธ์ของนโยบายคีนภานุรักษ์ครั้งแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี
2. ทราบถึงปัญหาในการนำนโยบายคีนภานุรักษ์ครั้งแรกไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

นิยามศัพท์เฉพาะ

นโยบายสาธารณะ หมายถึง นโยบายที่เกี่ยวกับการดำเนินการคืนภาษีรถยนต์คันแรกให้กับประชาชนผู้ซื้อรถยนต์คันแรก

การประเมินผลนโยบายสาธารณะ หมายถึง การประเมินผลการดำเนินงานของนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรก

รถยนต์คันแรก หมายถึง ยานพาหนะที่ผู้ซื้อได้ซื้อไว้ครอบครอง โดยเป็นชื่อของผู้ซื้อผู้นั้นแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งไม่เคยเป็นเจ้าของรถคันใดคันหนึ่งมาก่อน

กระบวนการคืนภาษีรถยนต์คันแรก หมายถึง การคืนเงินภาษีให้ประชาชนผู้ซื้อรถยนต์คันแรกตามนโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาลจำนวนเงินไม่เกินหนึ่งแสนบาทตามเงื่อนไขดังกล่าว

ผลกระทบหลัก หมายถึง ผลลัพธ์ของนโยบายรถยนต์คันแรกที่ทำให้เกิด การหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจและการกระตุ้นรายได้ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ การยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และกระบวนการบริหารจัดการนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ผลข้างเคียง หมายถึง ผลกระทบที่อยู่นอกเหนือเป้าหมายของนโยบาย จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด สร้างมลพิษให้สิ่งแวดล้อม และเกิดการสร้างหนี้ให้ประชาชน ฯลฯ