

ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย



นายไพชยนต์ เมทนีดลภูมิ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2542

ISBN 974-333-779-2

ลิขสิทธิ์ของ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ECONOMIC WELFARE COST OF PROTECTION FOR AUTOMOBILE INDUSTRY
IN THAILAND**



Mr. Paichayon Methaneedolapoom

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Economics in Economics

Department of Economics

Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 1999

ISBN 974-333-779-2

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรม
รถยนต์ในประเทศไทย
โดย นายไพชยนต์ เมทนีคณภูมิ
ภาควิชา เศรษฐศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. อิศรา สมมติศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

.....คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ วิบูลชุตินุกุล)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร. อิศรา สมมติศาสตร์)

.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สามารณ เข็ญตกุล)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์)

โพชนงค์ เมทนีดลภูมิ ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย
(ECONOMIC WELFARE COST OF PROTECTION FOR AUTOMOBILE INDUSTRY IN THAILAND) อ.ที่ปรึกษา
: รศ. ดร. อิศรา ศานติศาสตร์, 119 หน้า. ISBN 974-333-779-2.

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านส่วนเกินผู้บริโภคและผู้ผลิตรถยนต์ รายได้ที่รัฐบาลได้รับจากการเก็บภาษียอดนำเข้า รวมทั้งต้นทุนที่เกิดจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ ช่วงเวลาที่ศึกษา คือ ปี พ.ศ. 2538-2541 โดยได้แบ่งตลาดรถยนต์ออกเป็น 2 ตลาด คือ ตลาดรถยนต์นำเข้าและตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และแบ่งรถยนต์ออกเป็น 2 ขนาดตามความจุของกระบอกลูกสูบ คือ รถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2400 ซีซี) และรถยนต์ขนาดใหญ่ (มากกว่า 2400 ซีซี) และเนื่องจากข้อมูลที่จะต้องใช้ในการศึกษาอุปทานของรถยนต์นั้น ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการผลิต ซึ่งไม่ได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ดังนั้น จึงไม่ได้ทำการศึกษาทางด้านอุปทานของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ แต่ได้สมมติให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมี 2 ลักษณะ คือ อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ และอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

วิธีการศึกษา ได้สร้างสมการอุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยกำหนดให้ตัวแปรอธิบายในทั้ง 2 สมการ คือ ราคาของรถยนต์นำเข้า ราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ รายได้ประชาชาติ คำนวณผู้บริโภค และสถานการณ์การเกิดวิกฤตการณ์ของสถาบันการเงินซึ่งเป็นตัวแปรหุ่น ส่วนการประมาณค่าได้ใช้วิธีกำลังสองน้อยที่สุด และนำผลที่ได้ไปคำนวณผลกระทบของการลดอัตราภาษียอดนำเข้ารถยนต์ต่ออุปสงค์ของรถยนต์นำเข้า อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ราคาของรถยนต์นำเข้า และราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยแบ่งระดับของการลดอัตราภาษียอดนำเข้าเป็น 3 ระดับ คือ 10 เปอร์เซ็นต์ 50 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ ผลที่ตามมาผลกระทบต่างๆของการลดอัตราภาษียอดนำเข้าที่ได้ไปคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นคือสวัสดิการทางเศรษฐกิจ

ผลการศึกษา พบว่า หากลดอัตราภาษียอด 100 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเป็นการยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ลงทั้งหมด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 สำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก ในตลาดรถยนต์นำเข้า จะมีส่วนเกินของผู้บริโภคของรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นโดยโอนมาจากภาษีของรัฐบาล ประมาณ 31,236 ล้านบาท และส่วนเกินของผู้บริโภคของรถยนต์นำเข้าที่ได้รับจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นประมาณ 1,496 ล้านบาท ส่วนในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ จะมีการโอนส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไม่เกิน 20,654 ล้านบาท สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่ ในตลาดรถยนต์นำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภคของรถยนต์นำเข้าจะเพิ่มขึ้นโดยโอนมาจากภาษีของรัฐบาล ประมาณ 10,022 ล้านบาท และส่วนเกินของผู้บริโภคของรถยนต์นำเข้าที่ได้รับจากประสิทธิภาพการผลิตจะเพิ่มขึ้นประมาณ 188 ล้านบาท ส่วนตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ จะมีการโอนส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไม่เกิน 1,033 ล้านบาท

ผลการศึกษาที่ได้ เป็นผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในอดีต ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์โดยใช้มาตรการภาษียอดนำเข้าอยู่ ดังนั้น จึงสมควรอย่างยิ่งที่จะนำผลการศึกษานี้ ไปใช้เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงผลกระทบทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการกำหนดนโยบายของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อไป

ภาควิชา เศรษฐศาสตร์
สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเงิน
ปีการศึกษา 2542

ลายมือชื่อนิติ.....โพชนงค์.....เมทนีดลภูมิ
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....อ. อิศรา.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

3971273329 : MAJOR ECONOMICS

KEYWORD : ECONOMIC WELFARE / COST OF PROTECTION / AUTOMOBILE INDUSTRY / THAILAND

PAICHAYON METHANEEDOLAPOOM : ECONOMIC WELFARE COST OF PROTECTION FOR
AUTOMOBILE INDUSTRY IN THAILAND. THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF. ISRA SARNTISART,
Ph.D. 119 pp. ISBN 974-333-779-2.

This study is aimed at assessing the impact of automobile industry protection in Thailand on the economic welfare cost with respect to consumer and producer surplus, government revenue from imported car tariffs and cost of protection. The study focuses on the period from 1995 to 1998. The car market is divided into two kinds : imported and domestic. In addition , cars are classified into two types based on their capacity : small cars (with less than 2400 cc. capacity) and large cars (with more than 2400 cc. capacity). Since data on domestic car costs is not revealed by manufacturers, the elasticity of domestic car supply with respect to the price is assumed to be perfectly inelastic and perfectly elastic.

Demand equations of imported and domestic cars are employed in this study. In both equations, the independent variables consist of imported car prices, domestic car prices, gross domestic product (GDP) and consumer price index (CPI), while the dummy variable is the financial institution crisis. The least square method is used in estimations. Its result is considered in terms of the effect of imported tariff reduction (10%, 50% and 100%) on imported car demand, on domestic car demand as well as on prices of both types of cars. The influence of tariff reduction on economic welfare is also analyzed.

According to the findings, if there had been a 100% tariff reduction from 1995 to 1998, for small imported cars, the consumer surplus would have increased about 31,236 million baht owing to the money transferred from the government revenue. In addition, consumer surplus would have risen around 1,496 million baht, caused by the recovery of the dead weight loss. As for small domestic cars, there would be the money transferred from the producer surplus to the consumer surplus not more than 20,654 million baht. For large imported cars the consumer surplus would have been up about 10,022 million baht by means of money transferring from the government revenue. Additionally, the consumer surplus would have added up around 188 million baht as result of the recovery of the dead weight loss. Regarding large domestic cars, there would be the money transferred from the producer surplus to the consumer surplus not more than 1,033 million baht.

The findings show the impact of automobile industry protection on the economic welfare occurred in the past. At present, there is still protection for the automobile industry using the measure of imported car tariff. Thus, the findings of this study can be used as a benchmark for the analysis of the impact both at present and the future in order that it could be used most effectively as a guideline for automobile industry policy planning.

ภาควิชา เศรษฐศาสตร์
สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเงิน
ปีการศึกษา 2542

ลายมือชื่อนิติ.....ไพชญณ์.....มหาณี.....จตุพร
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....Em.....อนันต์.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ ด้วยความช่วยเหลือของบุคคลที่มีพระคุณต่อผู้เขียน มากมาย นับตั้งแต่ รองศาสตราจารย์ ดร.อิศรา ศานติศาสน์ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ตลอดเวลาอันมีค่า ในการให้ความเอาใจใส่ และให้คำแนะนำที่มีค่าอย่างยิ่งในการเขียนวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด นอกจากนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ วิบูลย์ชุตติกุล รองศาสตราจารย์ สามารถ เจียสฤกษ์ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์ ผู้ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งที่ได้ ตลอดเวลาอันมีค่าเพื่อช่วยตรวจสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนกระทั่งเสร็จสมบูรณ์

นอกจากนี้ ผู้เขียนใคร่ขอขอบคุณผู้ที่ให้ความช่วยเหลือ ในด้านข้อมูลต่างๆที่สำคัญอย่างมากในการทำวิทยานิพนธ์ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของกรมศุลกากร ที่ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอัตราภาษีรถยนต์ เจ้าหน้าที่ของบริษัทสื่อสากล จำกัด ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลรถยนต์ต่างๆ ตลอดจนเจ้าหน้าที่คณะเศรษฐศาสตร์ทุกๆท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือต่างๆมากมาย และขอขอบคุณเพื่อนๆ ที่ ๑ นื่องๆทุกคนที่เป็นกำลังใจและให้คำปรึกษาที่เป็นประโยชน์อย่างมากแก่ผู้เขียน

สุดท้ายนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีส่วนคืออยู่บ้าง ผู้เขียนขอมอบความดีเหล่านี้ให้กับผู้มีพระคุณทั้งหลาย ได้แก่ บิดา มารดา และคณาจารย์ทุกๆท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา จนทำให้ผู้เขียนสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จ ส่วนข้อบกพร่องใดๆที่มีอยู่ ผู้เขียนขอน้อมรับแต่เพียงผู้เดียว

ไพชยนต์ เมทนีคณภูมิ

เมษายน 2543

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
บทที่	

1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	8
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	8
1.4 ข้อสมมติของการศึกษา.....	9
1.5 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	10
2. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและวรรณกรรมปริทัศน์.....	11
2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	11
2.1.1 แนวคิดในการวิเคราะห์ผลกระทบของการเก็บภาษีศุลกากร.....	11
2.1.2 ทฤษฎีการกำหนดอุปสงค์.....	14
2.1.3 ทฤษฎีการบริโภคสินค้าคงทน.....	15
2.1.4 ทฤษฎีการกำหนดอุปทาน.....	17
2.1.5 แนวความคิดอุปสงค์ส่วนเกิน (Excess Demand Approach).....	20
2.2 วรรณกรรมปริทัศน์.....	22
2.2.1 งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์.....	22
2.2.2 งานศึกษาเกี่ยวกับการคุ้มครองอุตสาหกรรม.....	24
2.2.3 งานศึกษาเกี่ยวกับการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์.....	31
2.2.4 งานศึกษาเกี่ยวกับการวัดผลกระทบและต้นทุนของการคุ้มครอง อุตสาหกรรม.....	34
3. วิธีการศึกษา.....	44
3.1 แนวคิดในการวิเคราะห์.....	44
3.1.1 กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศต่อ ราคาเท่ากับศูนย์.....	46

สารบัญ(ต่อ)

3.1.2	กรณีความซึดหุ่ของอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศต่อ ราคาเท่ากับอนันต์.....	49
3.2	สมการที่ใช้ในการศึกษา.....	51
3.3	รูปแบบฟังก์ชันของสมการ.....	55
3.4	การนำสมการมาประยุกต์ใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการทาง เศรษฐกิจ.....	56
3.5	นิยามตัวแปรและการเลือกข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	57
4.	ผลกระทบของการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ.....	58
4.1	ผลการประมาณค่าพารามิเตอร์สมการต่างๆ.....	60
4.1.1	สมการรถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2400 C.C.)	60
4.1.2	สมการรถยนต์ขนาดใหญ่ (มากกว่า 2400 C.C.)	63
4.2	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์นำเข้า.....	65
4.2.1	ผลกระทบต่อราคารยนต์นำเข้า.....	65
4.2.2	ผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้า.....	71
4.3	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความซึดหุ่ของอุปทานเท่ากับศูนย์).....	75
4.4	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความซึดหุ่ของอุปทานเท่ากับอนันต์).....	80
4.5	ผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ.....	85
4.4.1	ตลาดรถยนต์นำเข้า.....	85
4.4.2	ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ(กรณีความซึดหุ่ของ อุปทานเท่ากับศูนย์).....	85
4.5.3	ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความซึดหุ่ของ อุปทานเท่ากับอนันต์).....	86
5.	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	106
5.1	สรุป.....	106
5.2	ข้อเสนอแนะ.....	110
5.2.1	ด้านนโยบาย.....	110

สารบัญ(ต่อ)

5.2.2 ด้านข้อมูล.....	111
5.2.3 ด้านแนวทางการศึกษาในอนาคต.....	112
5.3 ข้อจำกัดของการศึกษา.....	112
รายการอ้างอิง.....	114
ประวัติผู้เขียน.....	119



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตารางที่

1.1	สรุปโครงสร้างภาษีรถยนต์นั่งนำเข้าสำเร็จรูป(CBU)	4
1.2	สรุปโครงสร้างภาษีชิ้นส่วนรถยนต์นั่งนำเข้าครบชุด(CKD)	6
4.1	รายการรถยนต์นำเข้ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า.....	67
4.2	รายการรถยนต์นำเข้ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า	69
4.3	อุปสงค์รถยนต์นำเข้ขนาดไม่เกิน2400ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า.....	71
4.4	อุปสงค์รถยนต์นำเข้ขนาดมากกว่า2400ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า.....	73
4.5	รายการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษี นำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์).....	76
4.6	รายการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษี นำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์).....	78
4.7	อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดไม่เกิน2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษี นำเข้า(กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์).....	81
4.8	อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดมากกว่า2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตรา ภาษีนำเข้า(กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์).....	83
4.9	รายได้ของรัฐบาลที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้า จากการลดอัตรา ภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี	87
4.10	รายได้ของรัฐบาลที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้า จากการลดอัตรา ภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี.....	89
4.11	ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น จากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี.....	91
4.12	ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น จากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี.....	93
4.13	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่ โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ จากการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน2400 ซีซี (กรณีที่ความยืดหยุ่น ของอุปทานเท่ากับศูนย์).....	95
4.14	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่ โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ จากการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า2400 ซีซี (กรณีที่ความยืดหยุ่น ของอุปทานเท่ากับศูนย์).....	97

สารบัญตาราง(ต่อ)

4.15 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ลง 10 เปอร์เซ็นต์.....	99
4.16 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ลง 50 เปอร์เซ็นต์.....	100
4.17 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ลง 100 เปอร์เซ็นต์.....	100
4.18 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ลง 10 เปอร์เซ็นต์.....	101
4.16 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ลง 50 เปอร์เซ็นต์.....	101
4.17 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ลง 100 เปอร์เซ็นต์.....	102

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย