

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรุงเทพมหานคร, บริษัทจำกัด. ไทยผงาดฐานผลิตรถโลก ปี 2000 ยอดทะลุล้านคัน.

ฉบับวันที่ 4 มกราคม 2538.

กรมการค้าต่างประเทศ. รถยนต์. เอกสาร, กระทรวงพาณิชย์, ธันวาคม 2535.

กฤษฎา อุทยานิน. การวิเคราะห์นโยบาย ในการเข้าร่วมจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน.

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง.

กรมการค้าต่างประเทศ. ภาพรวมของแก็ดต์รอบอุรุกวัย และผลกระทบต่อประเทศไทย.

เอกสารวิเคราะห์, กระทรวงพาณิชย์, พฤศจิกายน 2537.

เงินทุนหลักทรัพย์ อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, บริษัท. อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและ

อุปกรณ์รถยนต์. กุมภาพันธ์ 2531.

โชคอำนวย กัมพลานนท์. รถยนต์. เอกสารข้อมูล, กรมการค้าต่างประเทศ

กระทรวงพาณิชย์, กุมภาพันธ์ 2537.

ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียร์, บริษัทจำกัด และ ทีไอเอส คอนซัลแตนท์, บริษัทจำกัด.

โครงการศึกษาลู่ทางการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์. รายงาน

การศึกษา, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานนายกรัฐมนตรี,

กุมภาพันธ์ 2538.

นราทิพย์ ชูติวงศ์, รศ. ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค. เล่มที่ 17, พิมพ์ครั้งที่ 1.

โครงการพัฒนาตำรา ศูนย์บริการเอกสารวิชาการ คณะเศรษฐศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

2536.

วัฒนา ศิวะเกื้อ. คู่มือการพิมพ์วิทยานิพนธ์. บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กันยายน 2537.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. บรรณาธิการ, พจนานุกรมศัพท์เศรษฐศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 1,

กันยายน 2534.

. เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4.

ตีวงศ์ จังคศิริ. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม. สัมภาษณ์, 30 ธันวาคม 2537.

ศรีวงศ์ สมิตร และสาลิณี วรบัณฑิต. เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ.

พิมพ์ครั้งที่ 1. โครงการพัฒนาตำรา ศูนย์บริการเอกสารวิชาการ คณะ
เศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ภาวะอุตสาหกรรมปี
2535 และแนวโน้มในอนาคต, 2536.

_____. ภาวะอุตสาหกรรมปี 2536 และแนวโน้มในอนาคต, 2537.

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. เขตการค้าเสรีอาเซียน - ข้อมูลเบื้องต้น,
พฤศจิกายน 2535.

หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ. ภาวะธุรกิจ และอุตสาหกรรม, พฤษภาคม 2538.

_____. อุตสาหกรรมยานยนต์, 2537.

_____. อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์, 2537.

อนุภาพ ภิรลภ และคณะ. โครงการแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์
ภายหลังข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศของแอกตต์ และอาฟต้า. สถาบัน
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2537.

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยปี 2543. เอเชียนออโตโมทีฟ บิซิเนสรีวิว (กันยายน 2537)

อำพน กิตติอำพน และพิบูลย์ เจียมอนุกุลกิจ. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน
กับต่างประเทศของสาขายานยนต์. วิจัยกรรายวัน (15 มีนาคม 2537)

_____. อนาคตยานยนต์สดใส แต่ปีค้อพมาแรงกว่าเก็ง. วิจัยกรรายวัน
(18 ตุลาคม 2537)

ภาษาอังกฤษ

Juanjai Ajanant, Ph.D and Sorrayuth Meenaphant, Ph.D and
Supoth Chunanuntathum, Ph.D. Trade and Industrialization
of Thailand,

Office of The Board of Investment. Investment Opportunity Study
Automotive and Autoparts Industries in Thailand. Office
of The Prime Minister, August 1991.

Phatra Research Institute. Overview of Thailand's Automotive
Industry 1994. PHATRA THANAKIT, As of August 1994.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

การวัดอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของสินค้าชนิดหนึ่ง สามารถวัดได้โดยการคิด
จากฐานของราคา และฐานของมูลค่าเพิ่ม
การวัดอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงโดยคิดจากฐานราคา

$$ERP_i = \frac{P_i - (\sum_{a_{ij}} P_j + \sum_{a_{ik}} P_k + \sum_{a_{il}} P_l)}{P^*_i - (\sum_{a_{ij}} P^*_j + \sum_{a_{ik}} P^*_k + \sum_{a_{il}} P^*_l)}$$

โดยที่	ERP	=	อัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของสินค้า i
	P_i	=	ราคาภายในประเทศของสินค้า i
	P_j	=	ราคาภายในประเทศของสินค้าชั้นกลาง j (ที่นำเข้า)
	P_k	=	ราคาภายในประเทศของสินค้าชั้นกลาง k (ภายในประเทศ)
	P_l	=	ราคาภายในประเทศของสินค้าชั้นกลาง l (อื่นๆ)
	a_{ij}	=	สัมประสิทธิ์ในการผลิตสินค้า i โดยใช้ปัจจัยการผลิตสินค้า j
	a_{ik}	=	สัมประสิทธิ์ในการผลิตสินค้า i โดยใช้ปัจจัยการผลิตสินค้า k
	a_{il}	=	สัมประสิทธิ์ในการผลิตสินค้า i โดยใช้ปัจจัยการผลิตสินค้า l
	P^*_i	=	ราคาตลาดโลกของสินค้า i
	P^*_j	=	ราคาตลาดโลกของสินค้าชั้นกลาง j (ที่นำเข้า)
	P^*_k	=	ราคาตลาดโลกของสินค้าชั้นกลาง k (ภายในประเทศ)
	P^*_l	=	ราคาตลาดโลกของสินค้าชั้นกลาง l (อื่นๆ)

การวัดอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงโดยคิดจากฐานมูลค่าเพิ่ม

$$ERP_i = \frac{V_i}{V^*_i}$$

$$\begin{aligned} \text{เมื่อ } V_1 &= P_1 - (\Sigma_{i=1}^n P_i + \Sigma_{i=1}^n P_k + \Sigma_{i=1}^n P_1) \\ V^*_1 &= P^*_1 - (\Sigma_{i=1}^n P^*_i + \Sigma_{i=1}^n P^*_k + \Sigma_{i=1}^n P^*_1) \end{aligned}$$

ผลของการคำนวณอาจจะเป็นบวกหรือลบก็ได้ หากอัตราความคุ้มครองสินค้าชั้นกลางมีอัตราสูงและทำให้ปัจจัยการผลิตมีราคาสูงกว่าราคาตลาดโลกมาก จะทำให้มูลค่าเพิ่มตามราคาตลาดโลกเป็นลบ รวมทั้งอัตราคุ้มครองที่แท้จริงด้วย ในกรณีของยานยนต์ หากอัตราภาษีที่เก็บจากชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งถือเป็นสินค้าชั้นกลาง เมื่อเทียบกับรถสำเร็จรูปสูงกว่าที่ควรจะเป็น มีผลให้ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่ผลิตในประเทศมีราคาสูงกว่าที่ควร อัตราความคุ้มครองที่แท้จริงก็จะมีค่าต่ำหรือติดลบด้วย เป็นการไม่จูงใจให้ผลิตในประเทศ แต่หากอัตราภาษีที่เก็บจากชิ้นส่วน เมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปมีค่าต่ำเกินไป จะทำให้เกิดการขาดประสิทธิภาพในการผลิต ซึ่งเกิดจากการปกป้องผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในประเทศกับการนำเข้าผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศ

Transfer pricing : การตั้งราคาโอน²

เป็นวิธีการที่บริษัทข้ามชาติตั้งราคาสินค้าให้สูงกว่าราคาตลาด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดจำนวนภาษีรวมทั้งหมดที่บริษัทข้ามชาติจะต้องจ่ายให้แก่รัฐบาล ประเทศที่สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ กล่าวคือในกรณีที่ขายสินค้าให้กับบริษัทในเครือซึ่งตั้งอยู่ในประเทศที่มีการเก็บภาษีรายได้ในอัตราสูง บริษัทข้ามชาติจะตั้งราคาสินค้าให้สูงกว่าราคาตลาด เพื่อให้บริษัทในเครือหักจ่ายที่เป็นต้นทุนสินค้าได้มากและเหลือเป็นกำไรอยู่น้อย ส่วนในกรณีที่ขายสินค้าให้กับบริษัทในเครือที่ตั้งอยู่ในประเทศที่เก็บภาษีรายได้ในอัตราต่ำ ก็จะต้องตั้งราคาสินค้าชนิดเดียวกันนั้นให้ต่ำกว่าราคาตลาด ซึ่งไม่เป็นการสร้างภาวะภาษีแก่บริษัทเหล่านั้นจนเกินไป

Free on board (F.O.B.) : มูลค่าสินค้านำรวม ณ แหล่งขาย³

มูลค่าสินค้าออกซึ่งรวมค่าขนส่งจากโรงงานมาสู่ท่าเรือ หรือท่าอากาศยานของประเทศผู้ส่งออก แต่ไม่รวมค่าขนส่งและค่าประกันภัยนับจากท่าส่งออกจนถึงมือผู้สั่งซื้อ เป็นการคำนวณมูลค่าสินค้า ณ ท่าเรือหรือท่าอากาศยานของประเทศผู้ขาย

Cost, insurance and freight (C.I.F.) : มูลค่าสินค้าที่คำนวณ ณ แหล่งซื้อ⁴

เป็นมูลค่าสินค้าเข้าซึ่งรวมต้นทุนสินค้า ค่าประกันภัยและค่าระวาง ซึ่งคำนวณจากจุดส่งออก ณ ท่าเรือหรือท่าอากาศยานไปสู่ท่าเรือหรือท่าอากาศยานของประเทศผู้ซื้อ มูลค่า C.I.F. นี้ใช้สำหรับเป็นฐานในการคำนวณภาษีและการเก็บภาษีสินค้าเข้า

² วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, พจนานุกรมศัพท์เศรษฐศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ 1, 2534), หน้า 246-247

³ วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, พจนานุกรมศัพท์เศรษฐศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ 1, 2534), หน้า 134

⁴ วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, พจนานุกรมศัพท์เศรษฐศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ 1, 2534), หน้า 72

ภาคผนวก ข

ในการคำนวณอัตราความคุ้มครองที่แท้จริงของรถยนต์นั่งและรถปิคอัพในการศึกษารั้งนี้ได้ใช้ราคารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) และราคารถปิคอัพสำเร็จรูป (CBU) ณ ราคา F.O.B ประเทศสิงคโปร์

ต้นทุนในการประกอบรถยนต์จะถูกแบ่งออกเป็นลักษณะต่างๆ กล่าวคือ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับชิ้นส่วน ต้นทุนที่เป็นส่วนประกอบ และต้นทุนค่าแรงและค่าจัดการ

ในวิถีการศึกษาวิจัยอัตราความคุ้มครองได้แบ่งประเด็นสมมติเป็นประเด็นและกรณีต่างๆ ของรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ปิคอัพ) ไว้ดังนี้

ประเภทรถยนต์นั่ง

- ประเด็นที่ 1 เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลง ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) คงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศคงที่ ซึ่งในประเด็นที่ 1 นี้จะประกอบด้วย 4 กรณี กล่าวคือ
- กรณีที่ 1 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 60 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 54
- กรณีที่ 2 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 50 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 54
- กรณีที่ 3 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 40 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 54
- กรณีที่ 4 อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 54

ประเทศเท่ากับร้อยละ 20

กรณีที่ 4 อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 5 สัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศเท่ากับร้อยละ 0

ประเภทรถยนต์ปิคอัพ

ประเด็นที่ 1 เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) ลดลง ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) คงที่ และสัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศคงที่ ซึ่งในประเด็นที่ 1 นี้จะประกอบด้วย 4 กรณี กล่าวคือ

กรณีที่ 1 อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 60 อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศเท่ากับร้อยละ 54

กรณีที่ 2 อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 50 อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศเท่ากับร้อยละ 54

กรณีที่ 3 อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 40 อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศเท่ากับร้อยละ 54

กรณีที่ 4 อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศเท่ากับร้อยละ 54

ประเด็นที่ 2 เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) คงที่ ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) คงที่ และสัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งในประเด็นที่ 2 นี้จะประกอบด้วย 4 กรณี กล่าวคือ

กรณีที่ 1 อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 60 อัตราภาษีนำเข้าขั้นต้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ขั้นต้นในประเทศเท่ากับร้อยละ 54

กรณีที่ 2 อัตราภาษีนำเข้ารายชนิดสำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 60 อัตราภาษีนำเข้า

ประเทศเท่ากับร้อยละ 54

- กรณีที่ 2 อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 50 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 60
- กรณีที่ 3 อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 40 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 70
- กรณีที่ 4 อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 80
- ประเด็นที่ 5 เป็นการสมมติให้อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) ลดลง ขณะที่อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) ลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งในประเด็นที่ 5 นี้จะประกอบด้วย 4 กรณี กล่าวคือ
- กรณีที่ 1 อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 60 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 20 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 54
- กรณีที่ 2 อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 50 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 15 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 60
- กรณีที่ 3 อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 40 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 10 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 70
- กรณีที่ 4 อัตราภาษีนำเข้าเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) เท่ากับร้อยละ 30 อัตราภาษีนำเข้าเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุด (CKD) เท่ากับร้อยละ 5 สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเท่ากับร้อยละ 80

ตารางที่ 4.1.1 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	367200	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	170748	142290
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	61965	61965
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	232713	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	289596	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	77604	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	297.81	0

ตาราง 4.1.2 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 50 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	344250	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	170748	142290
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	61965	61965
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	232713	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	289596	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	54654	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	180.16	0

ตาราง 4.1.3 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 40 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	321300	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	170748	142290
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	61965	61965
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	232713	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	289596	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	31704	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	62.52	0

ตาราง 4.1.4 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 30 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	298350	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	170748	142290
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	61965	61965
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	232713	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	289596	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	8754	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	-55.13	0

ตาราง 4.1.5 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 40

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	367200	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	190026	158355
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	45900	45900
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	235926	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	292809	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	74391	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	281.34	0

ตาราง 4.1.6 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 20

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	367200	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	217566	181305
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	22950	22950
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	240516	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	297399	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	69801	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	257.81	0

ตาราง 4.1.7 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 0

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	367200	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	245106	204255
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	0	0
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	245106	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	301989	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	65211	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	234.28	0

ตาราง 4.1.8 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 15 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	367200	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	163634	142290
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	61965	61965
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	225599	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	282482	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	84719	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	334.28	0

ตาราง 4.1.9 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 10 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	367200	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	156519	142290
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	61965	61965
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	218484	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	275367	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	91833	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	370.75	0

ตาราง 4.1.10 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 5 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	367200	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	149405	142290
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	61965	61965
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	211370	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	268253	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	98948	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	407.21	0

ตาราง 4.1.11 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 50 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 40

	ราคาในประเทศ	ราคากลางโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	344250	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	190026	158355
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	45900	45900
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	235926	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	292809	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	51441	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	163.69	0

ตาราง 4.1.12 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 40 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 20

	ราคาในประเทศ	ราคากลางโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	321300	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	217566	181305
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	22950	22950
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	240516	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	297399	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	23901	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	22.52	0

ตาราง 4.1.13 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 30 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 0

	ราคาในประเทศ	ราคากลางโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	298350	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	245106	204255
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	0	0
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	245106	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	301989	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	-3639	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	-118.65	0

ตาราง 4.1.14 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 50 CKD ร้อยละ 15 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 40

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	344250	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	182108	158355
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	45900	45900
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	228008	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	284891	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	59359	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	204.28	0

ตาราง 4.1.15 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 40 CKD ร้อยละ 10 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 20

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	321300	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	199436	181305
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	22950	22950
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	222386	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	279269	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	42032	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	115.46	0

ตาราง 4.1.16 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 30 CKD ร้อยละ 5 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 0

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	298350	229500
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	214468	204255
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	0	0
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	214468	204255
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	56883	5737
6. ราคารวมทั้งหมด	271351	209992
7. มูลค่าเพิ่ม	26999	19508
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	38.40	0

ตาราง 4.1.17 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	326400	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	70992	59160
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	112404	118320
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	183396	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	226662	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	99738	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	388.91	0

ตาราง 4.1.18 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 50 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	306000	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	70992	59160
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	112404	118320
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	183396	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	226662	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	79338	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	288.91	0

ตาราง 4.1.19 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 40 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	285600	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	70992	59160
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	112404	118320
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	183396	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	226662	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	58938	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	188.91	0

ตาราง 4.1.20 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 30 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	265200	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	70992	59160
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	112404	118320
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	183396	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	226662	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	38538	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	88.91	0

ตาราง 4.1.21 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 60

	ราคาในประเทศ	ราคาคลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	326400	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	61200	51000
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	120156	126480
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	181356	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	224622	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	101778	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	398.91	0

ตาราง 4.1.22 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 70

	ราคาในประเทศ	ราคาคลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	326400	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	39168	32640
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	137598	144840
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	176766	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	220032	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	106368	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	421.41	0

ตาราง 4.1.23 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 80

	ราคาในประเทศ	ราคาคลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	326400	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	17136	14280
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	155040	163200
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	172176	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	215442	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	110958	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	443.91	0

ตาราง 4.1.24 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 15 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	326400	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	68034	59160
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	112404	118320
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	180438	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	223704	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	102696	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	403.41	0

ตาราง 4.1.25 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 10 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	326400	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	65076	59160
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	112404	118320
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	177480	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	220746	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	105654	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	417.91	0

ตาราง 4.1.26 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 60 CKD ร้อยละ 5 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 54

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	326400	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	62118	59160
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	112404	118320
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	174522	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	217788	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	108612	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	432.41	0

ตาราง 4.1.27 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 50 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 60

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	306000	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	61200	51000
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	120156	126480
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	181356	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	224622	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	81378	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	298.91	0

ตาราง 4.1.28 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 40 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 70

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	285600	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	39168	32640
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	137598	144840
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	176766	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	220032	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	65568	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	221.41	0

ตาราง 4.1.29 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 30 CKD ร้อยละ 20 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 80

	ราคาในประเทศ	ราคาตลาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	265200	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	17136	14280
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	155040	163200
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	172176	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	215442	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	49758	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	143.91	0

ตาราง 4.1.30 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 50 CKD ร้อยละ 15 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 60

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	306000	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	58650	51000
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	120156	126480
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	178806	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	222072	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	83928	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	311.41	0

ตาราง 4.1.31 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 40 CKD ร้อยละ 10 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 70

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	285600	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	35904	32640
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	137598	144840
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	173502	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	216768	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	68832	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	237.41	0

ตาราง 4.1.32 กรณี : อัตราภาษีนำเข้า CBU ร้อยละ 30 CKD ร้อยละ 5 การใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 80

	ราคาในประเทศ	ราคาคาดโลก
1. ราคารถยนต์สำเร็จรูป	265200	204000
2. ราคาชิ้นส่วนนำเข้า	14994	14280
3. ราคาชิ้นส่วนภายในประเทศ	155040	163200
4. ราคารวมชิ้นส่วนทั้งหมด	170034	177480
5. ค่าแรงงานและค่าจัดการ	43266	6120
6. ราคารวมทั้งหมด	213300	183600
7. มูลค่าเพิ่ม	51900	20400
8. อัตราคุ้มครองที่แท้จริง	154.41	0

ตารางที่ 4.2 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 1	297.81	180.16	62.52	-55.13

ตารางที่ 4.3 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 2	297.81	281.34	257.81	234.28

ตารางที่ 4.4 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 3	297.81	334.28	370.75	407.21

ตารางที่ 4.5 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนยอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 4	297.81	163.69	22.52	-118.65

ตารางที่ 4.6 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถยนต์นั่งเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนยอดแยกชุดลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศลดลง

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 5	297.81	204.28	115.46	38.40

ตารางที่ 4.7 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถบัสปรับอากาศ เมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนยอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 1	388.91	288.91	188.91	88.91

ตารางที่ 4.8 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพ เมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 2	388.91	398.91	421.41	443.91

ตารางที่ 4.9 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพ เมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปคงที่ อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศคงที่

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 3	388.91	403.41	417.91	432.41

ตารางที่ 4.10 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพ เมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าขึ้นส่วนถอดแยกชุดคงที่ และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 4	388.91	298.91	221.41	143.91

ตารางที่ 4.11 แสดงอัตราความคุ้มครองของรถปิคอัพเมื่ออัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปลดลง อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกชุดลดลง และสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น

	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3	กรณีที่ 4
ประเด็นที่ 5	388.91	311.41	237.41	154.41

ประวัติผู้เขียน

นายสุระ ประยูรวงศ์ เกิดวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2514 ณ จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จากโรงเรียนสาธิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาตรีเศรษฐศาสตรบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2535 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ที่คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อพ.ศ. 2536

