



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กฤษฎา อุทยานิน. ลดภาษีรถยนต์ประชาชนได้อะไร. วารสารการเงินการคลัง
7 (พฤษภาคม 2535) : 23-33.
- ไกรยุทธ อีรตยาดีนันท์. แนวการจัดเก็บภาษีจากรถยนต์: กรอบวิเคราะห์และข้อวิจารณ์ "การลด
ภาษีรถยนต์". ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
(กรกฎาคม 2534) : 1-30.
- คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. การวิเคราะห์ดัชนีทางการเงินของ
อุตสาหกรรมรถยนต์. 2524.
- ชวนชัย อีชนันท์. วิเคราะห์การค้าและนโยบายการค้าของประเทศไทย. คณะเศรษฐศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- ฐานันต์ ประดิษฐ์ศิลป์. การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย. รายงานเศรษฐกิจธนาคารกรุงไทย
26 (พฤษภาคม 2536) : 65-74.
- ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์. การลดอัตราภาษีรถยนต์: บทวิจารณ์. วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์
10 (กันยายน 2535).
- ทรงเกียรติ ชาติพัฒนานนท์. ปรับราคารถยนต์บนคราบน้ำตาและรอยยิ้ม. ดอกไม้ 10
(สิงหาคม 2534) : 57-72.
- ธนาคารกสิกรไทย. รถยนต์นั่งในยุคตลาดเสรี: การแข่งขันรุนแรงจากรถยนต์นำเข้า. สรุปข่าว
ธุรกิจ 24 (มีนาคม 2536) : 8-14.
- ธวัช นึกเยี่ยม. ผลกระทบทางตรงของโครงสร้างภาษีต่อราคารถยนต์. รายงานเศรษฐกิจ
ธนาคารกรุงไทย 24 (สิงหาคม 2534) : 61-69.
- นพพร บุญฤทธิ. อุตสาหกรรมรถยนต์'35 บทพิสูจน์นโยบายเสรีของรัฐ. ใน สยามรัฐฉบับ
สรุปภาวะเศรษฐกิจ. หน้า 110-115. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สยามรัฐ,
2535.
- นวลทิพย์ ควกุล. เศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2530.

- บึงอร ทักษิณทอง. Concentration ของอุตสาหกรรมในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2515.
- ประสงค์ นรจิตร์. โครงสร้างการกระจุกตัวและประสิทธิภาพการผลิตโรงงานแปรรูปไม้
ยางพารา. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์, 2533.
- พจนา ผลสวัสดิ์. เกณฑ์ประเมินความสำเร็จของสหกรณ์ออมทรัพย์. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.
- มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ฝ่ายวิจัยการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี.
การกำหนดเทคโนโลยีเป้าหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรม. มกราคม 2534.
- รัชนีวรรณ อุทัยศรี. องค์กรอุตสาหกรรม. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาถิน และ สุวัฑฒ์ บุญนาค. เศรษฐศาสตร์เบื้องต้น (จุลภาค). กรุงเทพมหานคร
: ไทยวัฒนาพานิช, 2518.
- วรัญญา ภัทรสุข. องค์กรอุตสาหกรรม. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- ศิวาพร มัณฑุทานนท์. รายงานการวิจัยเรื่องผลกระทบของการพัฒนาต่ออุตสาหกรรมค้าของ
ประเทศไทย. คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2527.
- เศรษฐกิจการพาณิชย์, กรม. กองวิจัยสินค้าและการตลาด. ฝ่ายวิจัยสินค้าอุตสาหกรรม.
รายงานการศึกษาวิเคราะห์เรื่องอุตสาหกรรมรถยนต์, 2531.
- สมบูรณ์ ศิริประชัย. ประสบการณ์ 30 ปีของอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ไม่เป็นจริง. วารสาร
เศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์ 9 (ธันวาคม 2534) : 23-64.
- สุชาติ เอกณรงค์. การประเมินความสำเร็จของสหกรณ์ออมทรัพย์. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.
- สุภาวดี จิรนาวากุล. อุตสาหกรรมรถยนต์ผลกระทบการปรับโครงสร้างภาษีอากร. วิศวกรรม-
สารฉบับโทคโลยี 4 (กรกฎาคม 2534) : 51-55.
- หน่วยการอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย. ภาวะธุรกิจและอุตสาหกรรม
(มกราคม 2534 - มกราคม 2536).
- อุตสาหกรรม, กระทรวง และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรม
รถยนต์, 2533 (เอกสารประกอบการสัมมนาในวันที่ 22 มกราคม 2533).

อำนวยการพิมพ์ มนุษย์. เศรษฐศาสตร์โครงสร้างและพฤติกรรมของอุตสาหกรรม. กรุงเทพฯ
มหานคร : กิ่งเพชรการพิมพ์, 2527.

M.A. Utton. การกระจุกตัวของอุตสาหกรรม. (Industrial concentration). แปลโดย
ผาสัก พงษ์ไพจิตร และ ไพโรจน์ วงศ์วิมานนท์. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์
ไทยวัฒนาพานิช, 2518.

ภาษาอังกฤษ

- Bain, J., S. Industrial organization. 2nd., New York : John Wiley and Sons, 1968.
- Burgess, Giles H., Jr. Industrial organization : A study of market structure and strategy. United States of America : Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1988.
- Caves, Richard E. American Industry : Structure, Conduct, Performance. 2nd ed., Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1967.
- Clarkson, K., W. and Miller, R., L. Industrial organization : Theory, evidence and public policy. Tokyo : McGraw-hill International book company, 1983.
- Curwen, P.J. The theory of the Firm. London : The Macmillan Press, 1976.
- Devine, P.J. Jones, R.M. and Tyson, W.J. An introduction to industrial economic. 4th ed., London : Prentice-Hall International Inc., 1980.
- Hannah, Laslie. and Kay, J., A. Concentration in modern industry, theory, measurment and the U.K experience. London : The Macmillan Press, 1977.
- Koch, V. James. Industrial organization and prices. 2nd ed., London : Prentice-Hall International Inc., 1980.
- Thomson, Arther A. Economics of the firm : Theory and practice. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1973.
- Shaw, R.W. and C.S. Sutton. Industry and competition. London : The Macmillan Press, 1976.
- Shepherd, W., G. The economics of industrail organization. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1979.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

โครงสร้างการผลิตและโครงสร้างการตลาดของรถยนต์ในประเทศไทย

โครงสร้างการผลิต

ปัจจุบันรถยนต์ที่ประกอบในประเทศไทย ได้แก่ รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร ลักษณะการประกอบเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วน (Completely Knocked Down: CKD) ส่วนหนึ่ง เพื่อมาประกอบกับชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศอีกส่วนหนึ่ง (ดังรูปภาพที่ 1) โดยมีข้อกำหนดดังนี้

- รถยนต์นั่ง ใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในประเทศประมาณร้อยละ 54
- รถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ในลักษณะที่เป็นแชสซีส์พร้อมเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมทั้งกระจกหน้า (Chassis with windshield) ใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ในประเทศประมาณร้อยละ 60-70
- รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารในลักษณะ (Chassis with windshield) ใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในประเทศประมาณร้อยละ 45

การผลิต ในปัจจุบันมีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ดำเนินการประกอบรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร จำนวน 12 โรงงาน เป็นโรงงานประกอบรถยนต์นั่งอย่างเดียว 4 โรงงาน ประกอบรถปิคอัพอย่างเดียว 1 โรงงาน ประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุก 2 โรงงาน ประกอบรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ 3 โรงงาน อีก 2 โรงงานประกอบทั้งสามประเภท คือ โรงงานประกอบรถปิคอัพ รถบรรทุกและรถโดยสาร 1 โรงงาน และประกอบรถยนต์นั่ง รถปิคอัพและรถบรรทุก 1 โรงงาน มีเงินทุนจดทะเบียนทั้งสิ้นประมาณ 1,004 ล้านบาท มีกำลังการผลิตรวมทั้งสิ้นในปี 2534 ประมาณ 406,716 คันต่อปี ต่อกำลังการผลิตปกติ โดยแต่ละโรงงานมีกำลังการผลิตและผลิตรถยนต์ประเภทต่างๆ ภายใต้ชื่อยี่ห้อการค้าดังนี้

รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิตปี 2534

<u>ผู้ประกอบการ</u>	<u>กำลังการผลิต</u> (คัน/ปี)	<u>ประเภทรถยนต์</u>	<u>ชื่อการค้า</u>
1. บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทยจำกัด	97,020	รถยนต์นั่ง, รถปิคอัพ	โตโยต้า
2. บริษัทนิสสัน โอโต โมบิล จำกัด	75,600	รถปิคอัพ	นิสสัน
3. บริษัทตรีเพชรอีซูซุเซลส์จำกัด	68,500	รถปิคอัพ รถบรรทุก รถโดยสาร	อีซูซุ
4. บริษัทสยามกลกาลและนิสสันจำกัด	21,600	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	นิสสัน
5. บริษัทไทยอีโนอุตสาหกรรมจำกัด	21,600	รถบรรทุก รถโดยสาร	อีโน โตโยต้า ไคหน้า
6. บริษัทเอ็ม.เอ็ม.ซี ลิตทิลผลมอเตอร์จำกัด	55,000	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ รถบรรทุก	มิตซูบิชิ
7. บริษัทสุโกศลและมาสด้าอุตสาหกรรม รถยนต์ จำกัด	24,000	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ	มาสด้า
8. บริษัทบางชันเจเนอรัลแอสเซมบลีจำกัด	15,000	รถยนต์นั่ง	ฮอนด้า ไฮลเด็นคาเด็ก
9. บริษัทวาย.เอ็ม.ซี.แอสเซมบลีจำกัด	15,000	รถยนต์นั่ง	บี.เอ็ม.ดับบลิว
10. บริษัทวอลโว่ประเทศไทยจำกัด	35,000	รถยนต์นั่ง	วอลโว่ เวนโนลด์
11. บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์จำกัด	3,396	รถยนต์นั่ง	เมอร์ซิเดสเบนซ์
12. บริษัทไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์จำกัด	6,500	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	ซีต้า อีซูซุ

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

โครงสร้างการตลาด

ตลาดรถยนต์นั่งทั้งที่ประกอบในประเทศและรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้า มีหลายยี่ห้อ หลายรุ่น หลายแบบ แบ่งตามยี่ห้อออกได้เป็น 2 ค่ายใหญ่ คือ รถยนต์ญี่ปุ่นและรถยนต์ยุโรป รถยนต์ญี่ปุ่นเป็นที่นิยมของตลาดเมืองไทยมากกว่ารถยนต์ยุโรป สามารถครองตลาดได้ประมาณ ร้อยละ 90 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภท

เนื่องจากราคาถูกกว่ามีศูนย์บริการจำนวนมากและหาอะไหล่มาทดแทนได้ง่าย เมื่อรถยนต์เสียหรือขัดข้อง การขายเปลี่ยนเมื่อทำได้ง่ายและราคาไม่ตกมากนัก จึงเป็นที่นิยมของผู้ซื้อ

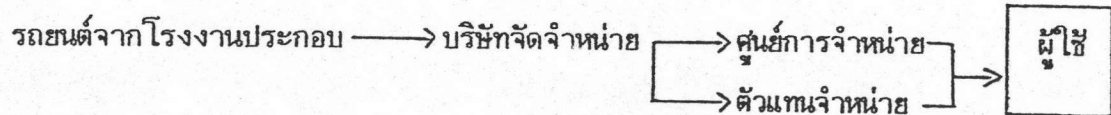
ตลาดรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ เป็นรถยนต์ญี่ปุ่นเกือบทั้งหมด ตลาดมากกว่าครึ่งหนึ่งของรถปิคอัพ รองลงไปคือรถบรรทุกและรถโดยสาร

วิธีการจำหน่าย

เมื่อโรงงานประกอบรถยนต์สำเร็จรูปเรียบร้อยแล้ว บริษัทจัดจำหน่ายจะรับสินค้าจากโรงงานและทำการกระจายไปยังศูนย์การจำหน่าย ตัวแทนจำหน่ายที่มีอยู่ตามต่างจังหวัดใหญ่ ๆ ทั่วประเทศ หรือแม้แต่จำหน่ายให้แก่ผู้ใช้โดยตรง

วิธีการขนส่งโดยทั่วไปจะใช้การขับไปส่งตัวแทนจำหน่าย หรือศูนย์จำหน่ายโดยตรง หรือขนส่งโดยพาหนะขนาดใหญ่ไปยังศูนย์หรือตัวแทนจำหน่าย

ช่องทางการจำหน่ายรถยนต์



การกำหนดราคา

บริษัทจัดจำหน่ายจะเป็นผู้กำหนดราคา โดยประเมินจากต้นทุนการผลิต ภาษีเป็นส่วนสำคัญของต้นทุนการผลิต โดยมีสัดส่วนสูงถึงกว่าร้อยละ 50 ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด (ก่อนมีการปรับโครงสร้างภาษี) ของรถยนต์นั่ง

โครงสร้างราคาของรถยนต์ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายที่เป็นตัวแปรสำคัญในการกำหนดราคา ดังนี้

1. ค่าขึ้นส่วนอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ
2. ค่าขึ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศ
3. ค่าใช้จ่ายในการประกอบ
4. ค่าใช้จ่ายในการจำหน่าย
5. ค่าภาษีอากร ซึ่งประกอบด้วย ค่าภาษีอากรขาเข้าขึ้นส่วนอุปกรณ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และค่าภาษีการค้าการจำหน่ายรถยนต์

โครงสร้างราคาของต้นทุนการผลิตรถยนต์จะแตกต่างกันตามชนิดและขนาดของรถยนต์ โดยโครงสร้างราคาของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศก่อนปรับภาษี มีลักษณะดังนี้

ประเภทรถยนต์	หน่วย: ร้อยละ				
	รถยนต์นั่ง ขนาดเล็ก (1300 ซีซี)	รถยนต์นั่ง ขนาด (1500-1800 ซีซี)	รถยนต์นั่ง ขนาดใหญ่ (>2000 ซีซี)	รถยนต์ บรรทุก ขนาดเล็ก (ปีคอป)	รถยนต์บรรทุก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่และ รถยนต์โดยสาร
ราคาขึ้นส่วนที่นำเข้า					
มาจากต่างประเทศ (CKD)	19.4	21.4	22.7	41.5	46.2
ค่าใช้จ่ายในการประกอบ	15.2	3.8	2.9	3.2	13.8
ขึ้นส่วนภายในประเทศ	11.4	10.2	8.7	20.8	13.2
ภาษีอากร	55.5	57.1	58.6	24.0	18.4
ค่าใช้จ่ายในการจำหน่าย	8.0	7.5	7.1	10.5	8.4
(รวมกำไร)					
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- หมายเหตุ
1. รถปีคอปนำเข้า CKD เข้ามาในลักษณะ chassis with windsheild ใช้ขึ้นส่วนในประเทศ 55% และอากรขาเข้า 30%
 2. รถยนต์นั่งนำเข้า CKD เข้ามาประกอบโดยใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ 54% อากรขาเข้า 112%

ราคาขั้นต่ำที่บริษัทจำหน่ายชายให้ตัวแทนจำหน่ายต่าง ๆ จะเท่ากัน ส่วนราคาชายในท้องตลาดนั้นตัวแทนแต่ละรายจะกำหนดเองอีกทีหนึ่ง โดยผู้แทนจำหน่ายจะพิจารณาค่าโล่ห์ยี่ห้อของตนประกอบกับคุณสมบัติของอุปสงค์และภาวะเศรษฐกิจในขณะนั้นประกอบ ราคาจำหน่ายรถยนต์แต่ละประเภทจะแตกต่างกันไปตามขนาดและยี่ห้อ โดยราคาจำหน่ายในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมามีการผันแปรสูงมาก

ประเภทและความนิยมของผู้ซื้อ

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขนาด 1,200-1,800 ซีซี มุ่งตลาดผู้มีรายได้ปานกลางและผู้มีรายได้สูง

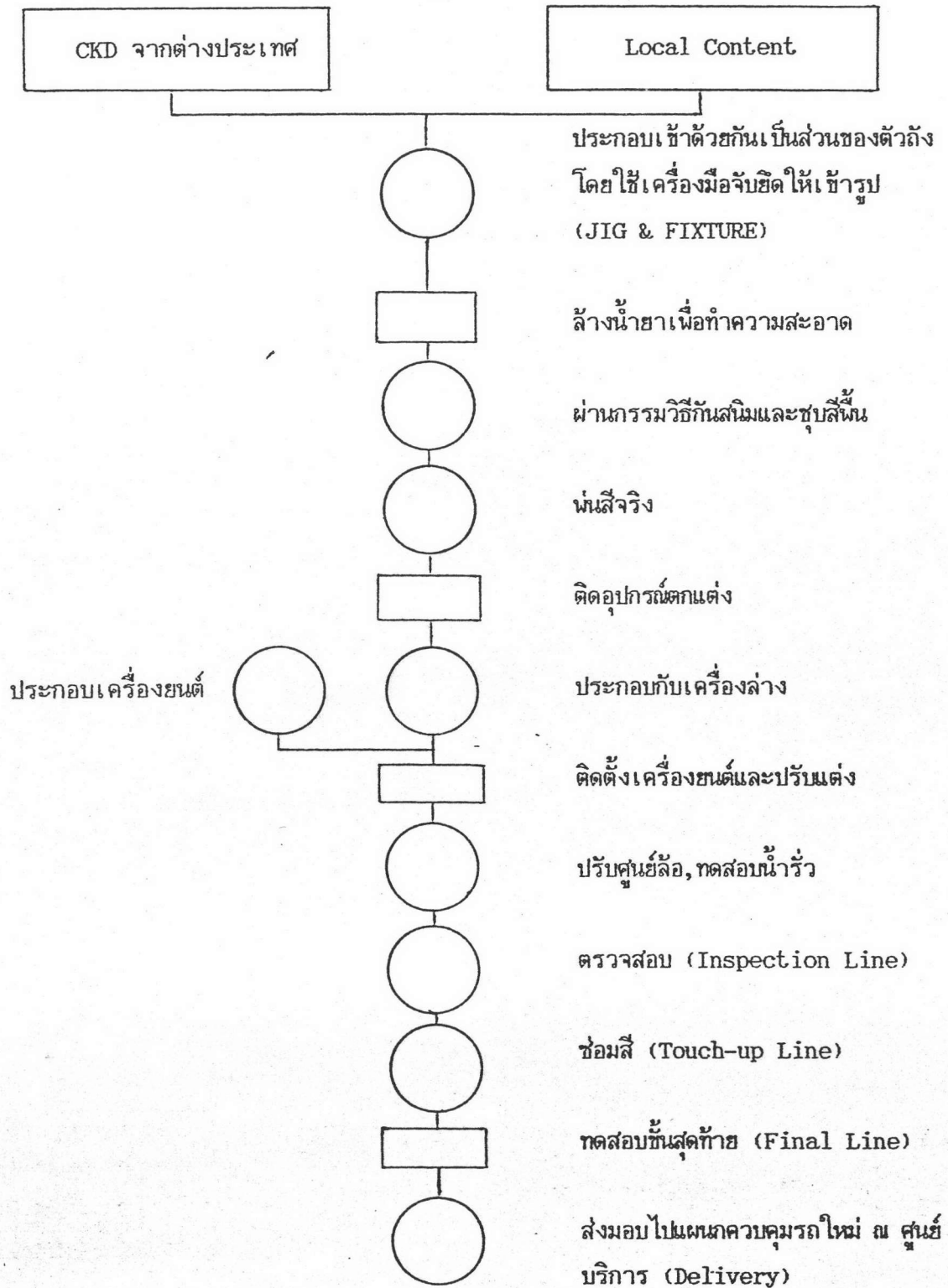
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขนาด 1,800 ซีซีขึ้นไป ส่วนมากเป็นรถยนต์ยุโรป มุ่งตลาดผู้มีรายได้สูง

รถยนต์นั่งที่ได้รับความนิยมสูงในตลาดประเทศไทยคือ รถยนต์ขนาด 1,200-1,800 ซีซี เพราะมีความคล่องตัวสูง ประหยัดน้ำมันและรูปแบบสวยงาม

ส่วนรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ ความนิยมขึ้นอยู่กับภาวะการใช้งาน ราคา ความคงทนและความสวยงาม

รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์นั้น รถบิโคยังมีสัดส่วนเมื่อเทียบกับทั้งหมดสูงมากกว่าร้อยละ 50 เนื่องจากมีการนำมาดัดแปลงเป็นรถยนต์นั่ง เพราะมีราคาถูกกว่ารถยนต์นั่งมาก

รูปภาพที่ 1 ขั้นตอนการประกอบรถยนต์



ภาคผนวก ข

นโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการประกอบ การนำเข้ารถยนต์ และนโยบายด้านภาษีอากร

นโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการประกอบและการนำเข้ารถยนต์

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รวมถึงรถจักรยานยนต์) กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดนโยบายการประกอบรถยนต์นั่งดังนี้

1.1 ต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 โดยต้องใช้ชิ้นส่วนตามบัญชีรายการ และเลือกใช้ชิ้นส่วนตามบัญชี ข. เพิ่มเติม

1.2 ห้ามตั้งโรงงานขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้ผู้ผลิตเดิมขยายกำลังผลิตได้

1.3 ยกเลิกการจำกัดรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์นั่ง ตั้งแต่ 20 สิงหาคม 2533

1.4 ยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี แต่กำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลใช้แล้วทุกขนาดความจุกระบอกสูบต้องขออนุญาตนำเข้า

2. รถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ)

2.1 ต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศตามรายการที่กำหนด คิดเป็นร้อยละประมาณ 62-70

2.2 กำหนดให้รถบรรทุกเล็กขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1,000 ซีซี ที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2532

2.3 ไม่จำกัดรุ่นและแบบในการผลิต

2.4 อนุญาตให้ตั้งและขยายโรงงานได้

3. รถบรรทุกและรถโดยสารอื่น ๆ

3.1 บังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศรวม 7 รายการได้แก่ หม้อน้ำ หม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับ ยางนอกยางใน กระจกนิรภัยและเบรคดรัม

3.2 ไม่จำกัดรุ่นและแบบ

3.3 อนุญาตให้ตั้งและขยายโรงงานได้

3.4 ห้ามนำเข้ารถยนต์โดยสารสำเร็จรูปตั้งแต่ 30 ที่นั่งขึ้นไป

นโยบายด้านภาษีอากรก่อนปรับโครงสร้างภาษี 3 ก.ค.34

ก. อากรขาเข้า

ก่อนที่จะมีการส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการประกอบรถยนต์ อัตราอากรขาเข้าของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป รถแวนและปิคอัพ รถบรรทุก มีอัตราเท่ากับอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนของแต่ละชนิด คือร้อยละ 60 40 และ 20 ของราคานำเข้า C.I.F. ตามลำดับ และเมื่อมีการส่งเสริมการลงทุน (ปี 2505) ผู้ประกอบรถยนต์จึงได้สิทธิประโยชน์โดยลดอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ลงครึ่งหนึ่งของรถยนต์สำเร็จรูป คือ ร้อยละ 30 20 และ 10 ของราคานำเข้าตามลำดับ

ปี 2512 ประเทศไทยประสบปัญหาขาดดุลการค้าอย่างรุนแรง รัฐบาลจึงพยายามลดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือยลง นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์จึงได้เริ่มนำมาใช้เป็นครั้งแรก โดยได้รับอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่ง รถแวนและปิคอัพ และบรรทุกสำเร็จรูปขึ้นเป็นร้อยละ 80 60 และ 40 ของราคานำเข้า ในขณะที่เดียวกันก็ได้รับอากรขาเข้า CKD ขึ้นเป็นร้อยละ 50 40 และ 30 ของราคานำเข้าด้วยเช่นกัน

ปี 2521 กระทรวงพาณิชย์ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป และกระทรวงการคลังประกาศปรับอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั่งจากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 และปรับอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่ได้รับการผ่อนผันให้นำเข้าได้จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150

ปี 2528 กระทรวงพาณิชย์ประกาศอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่ง ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซีและกระทรวงการคลังก็ได้รับอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 2,300 ซีซี จากร้อยละ 150 ขึ้นเป็นร้อยละ 200

ปี 2530 กระทรวงการคลังประกาศขึ้นอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่ง CKD จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 112 และ CBU เป็นร้อยละ 150 รวมทั้งเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษอีกร้อยละ 20

ปี 2532 กระทรวงการคลังประกาศลดอัตราอากรส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำมาเข้ามาประกอบเป็นแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง สำหรับรถบรรทุกชนิดแวนและชนิดปิคอัพลงเหลือร้อยละ 30 ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายบังคับใช้เครื่องยนต์สำหรับรถยนต์บรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) ในประเทศของกระทรวงอุตสาหกรรม

ข. ภาษีการค้า

โดยปกติทั่วไป อัตราภาษีการค้าของสินค้าไม่ว่าจะผลิตในประเทศหรือนำเข้าจากต่างประเทศ จะมีอัตราภาษีการค้าเท่ากัน แต่สำหรับรถยนต์สำเร็จรูป อัตราภาษีการค้ารถยนต์ที่ประกอบในประเทศจะมีอัตราต่ำกว่ารถยนต์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ประมาณร้อยละ 10 โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2521

ก่อนปี 2521 รัฐบาลเก็บภาษีการค้าของรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าและรถยนต์สำเร็จรูปประกอบในประเทศในอัตราเท่ากัน คือ ร้อยละ 30 รวมภาษีเทศบาลอีกร้อยละ 10 ของอัตราภาษีการค้าที่ต้องเสีย รวมเป็นร้อยละ 33

ในปี 2521 กระทรวงการคลังประกาศปรับอัตราภาษีการค้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศเป็นร้อยละ 40

ปี 2527 กระทรวงการคลังประกาศปรับอัตราภาษีการค้ารถยนต์บรรทุกสำเร็จรูปไม่ว่าจะนำเข้าจากต่างประเทศหรือประกอบในประเทศ จากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 9

ปี 2529 กระทรวงการคลังประกาศปรับภาษีการค้ารถยนต์นั่งที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่ประกอบในประเทศจากเดิมร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40 และส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศปรับจากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 50

เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2535 ได้ยกเลิกภาษีการค้า ใช้ภาษีมูลค่าเพิ่มแทน โดยเก็บในอัตราร้อยละ 7 ของมูลค่าที่เพิ่มขึ้น และเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้นสำหรับรถยนต์

ภาคผนวก ค

เปรียบเทียบราคาเก่า-ใหม่ของรถยนต์ยี่ห้อต่าง ๆ หลังลดภาษี 3 กรกฎาคม 2534

ยี่ห้อ/รุ่น	ราคาเก่า	ราคาใหม่	ลดลง (%)
โตโยต้า			
- โคโรลลา 1.3 (4 ประตู 5 เกียร์) เอ็กซ์แอล	432,000	361,000	62,000 (14.6)
- โคโรลลา 1.3 (4 ประตู 5 เกียร์) จีแอล	451,000	382,000	69,000 (15.0)
- โคโรลลา 1.6 (16 วาล์ว)	514,000	432,000	82,500 (16.0)
- โคโรลลา 1.6 (16 วาล์วอโต)	580,000	487,000	93,000 (16.0)
- โคโรลลา 1.6 (16 วาล์วหัวฉีด)	650,000	548,000	102,000 (15.6)
- โคโรนา 1.6 เอ็กซ์แอล	500,000	437,000	63,000 (12.6)
- โคโรนา 1.6 จีแอล	570,000	487,000	83,000 (14.5)
- โคโรนา 2.0 จีแอล	670,000	587,000	83,000 (12.3)
- โคโรนา 2.0 อีเอฟไอ	740,000	640,000	100,000 (13.5)
- โคโรนา 2.0 อีเอฟไอ (อโต)	770,000	668,000	102,000 (13.24)
นิสสัน			
- ซันนี่ (4 ประตู 4 เกียร์) 1,300 ซีซี	345,000	299,000	46,000
- ซันนี่ (5 เกียร์) 1,300 ซีซี	365,000	319,000	46,000 (12.60)
- เซนทรา ดีเอ็กซ์ (คาบูเรเตอร์)	590,000	485,000	105,000 (17.79)
- เซนทรา จีแอล หัวฉีด	680,000	555,000	130,000 (19.11)
- เซนทรา 1,600 ซีซี (อโต)	720,000	580,000	140,000 (19.40)
- เซนทรา คูเป้ 1,600 ซีซี (อโต)	600,000	430,000	170,000 (22.66)
- เซนทรา อาร์แซด 1 1,600 ซีซี	750,000	550,000	200,000 (22.66)
- บลูเบิร์ดเอกเทอร์่า (3 ประตู) 1,800 ซีซี	605,000	484,000	121,000 (22.66)
- บลูเบิร์ด 2,000 ซีซี หัวฉีด	700,000	560,000	140,000 (20.00)

ยี่ห้อ/รุ่น	ราคาเก่า	ราคาใหม่	ลดลง (%)
- บลูเบิร์ดแอทเทนซ่า (4 ประตู ออโต)	735,000	588,000	147,000 (20.00)
- เทฟโร 5 เกียร์ 2,000 ซีซี	980,000	770,000	210,000 (21.42)
- เทฟโร (ออโต) 2,000 ซีซี	1,030,000	790,000	240,000 (23.30)
- เซดริก 3,000 ซีซี	1,100,000	850,000	250,000 (22.72)
ฮอนด้า			
- ซีวิค แอลอีกซ์	543,000	460,000	83,000 (15.28)
- ซีวิค อีอีกซ์	572,000	488,000	84,000 (14.68)
- ซีวิค แอลอีกซ์-เอส	620,000	519,000	101,000 (16.29)
- แอคคอร์ด แอลอีกซ์	775,000	650,000	125,000 (16.12)
- แอคคอร์ด อีอีกซ์	815,000	685,000	130,000 (15.59)
- แอคคอร์ด แอลอีกซ์ซีโอ	875,000	735,000	140,000 (16.00)
- แอคคอร์ด อีอีกซ์ซีโอ	915,000	770,000	145,000 (15.80)
ฮิซุชิ			
- ปิกอัพ ฟาสเตอร์แซดมิว 2,500 ซีโอ (ทุกแบบ)	-	-	7,000
มาสด้า			
- 323 แอสทีน่า 1.8 ซีโอเอสซี	720,000	599,000	121,000 (16.80)
- 323 ซีดาน 1.6/เอ็ม 5	599,000	510,000	89,000 (14.85)
- 323 ซีดาน 1/6/เอที	620,000	510,000	89,000 (14.85)
- 626 5 ประตู 2.0 โอ/เอ็ม 5	840,000	719,000	121,000 (14.40)
- 626 4 ประตู 2.0 โอ/เอ็ม 5	730,000	629,000	101,000 (13.84)
- 626 4 ประตู 2.0 เอที	760,000	770,000	111,000 (14.60)

ยี่ห้อ/รุ่น	ราคาเก่า	ราคาใหม่	ลดลง (%)
บีเอ็มดับเบิลยู			
- 318 ไอ	1,160,000	960,000	200,000 (17.2)
- 318 ไอเอ	1,460,000	990,000	200,000 (16.8)
- 525 ไอเอ (24 วาล์ว)	2,850,000	2,540,000	310,000 (10.8)
- 520 ไอเอ (24 วาล์ว)	2,550,000	1,880,000	670,000 (25.2)
- 520 ไอ (24 วาล์ว)	2,350,000	1,790,000	560,000 (23.8)
มิตซูบิชิ			
- แลนเซอร์ แชมป์ ทุ 1.3/5 เกียร์	360,000	309,000	51,000 (14.16)
- แลนเซอร์ 1.5/5 เกียร์	415,000	359,000	46,000 (11.08)
- แลนเซอร์ 1.5 แฮทช์แบ็ค/5 เกียร์	415,000	359,000	46,000 (11.08)
- แลนเซอร์ 1.5 เกียร์ออโตเมติก	469,000	413,000	56,000 (11.94)
- กาแลนท์ จีแอลเอส ไอ	700,000	586,000	114,000 (16.28)
- กาแลนท์ จีแอลเอส ไอ เกียร์ออโตเมติก	740,000	622,000	118,000 (15.94)
- กาแลนท์ จีไอ 16 วาล์ว	840,000	700,000	140,000 (16.66)
วอลโว่			
- 940 จี แอล เอ็ม	1,650,000	1,530,000	120,000 (7.0)
- 940 จีแอลเอ	1,690,000	1,570,000	120,000 (7.0)
- 940 จีแอลทีเอ็ม	2,040,000	1,790,000	250,000 (12.0)
- 940 จีแอลทีเอ	2,080,000	1,830,000	250,000 (12.0)
- 960	2,700,000	2,390,000	310,000 (12.0)

การเปรียบเทียบอัตราภาษีที่ลดลงและราคารถยนต์ที่ลดลง

ตามหลักทฤษฎีว่าด้วยภาวะภาษี การลดภาษีจะมีผลทำให้ราคาสินค้าลดลงมาน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับสภาพตลาดเป็นสำคัญ หากสภาพการแข่งขันสูง ราคาสินค้าที่ลดลงจะมีขนาดเท่ากับ (หรือใกล้เคียงกับ) การลดภาษี แต่หากตลาดมีลักษณะผูกขาด ราคาสินค้าที่ลดลงจะน้อยกว่าขนาดการลดลงของภาษี ผลประโยชน์ไม่ตกแก่ผู้บริโภคทั้งหมด

ในการศึกษานี้ต้องการเปรียบเทียบภาษีที่รัฐบาลลดลงและราคารถยนต์ที่ผู้ผลิตลดลง เพื่อศึกษาถึงสภาพการแข่งขันในตลาด เปรียบเทียบว่าราคารถยนต์ที่ลดลงกับภาษีที่ลดลงมีขนาดใกล้เคียงหรือแตกต่างกันอย่างไร โดยวัดจากอัตราการเปลี่ยนแปลงของภาษีและอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาที่เกิดขึ้น ยกตัวอย่างเช่น อัตราภาษีรถยนต์ขนาดต่ำกว่า 2,300 CC

	ก่อน ก.ค. 34	หลัง ก.ค. 34	(อัตราการเปลี่ยนแปลง)
ภาวะภาษีร้อยละ	125.30	87.87	-29.9%

ภาวะภาษีเมื่อคิดจากอัตราภาษีที่เปลี่ยนแปลงไปเท่ากับ 29.9% นั่นคือ การเปลี่ยนแปลงภาษีมีผลทำให้ภาวะภาษีลดลงร้อยละ 29.9 เมื่อเปรียบเทียบกับภาษีที่รัฐบาลเรียกเก็บจากรถยนต์ เช่น รถยนต์ฮอนด้าขนาด 1,600 CC.

ก่อน ก.ค. 34 ราคาขายฮอนด้าเท่ากับ 641,000 โดยอัตราภาษีเท่ากับร้อยละ 125.30

ราคาขาย 225.30 บาท ต้นทุน = 100 ภาษี = 125.30 บาท

ราคาขาย 641,000 บาท ต้นทุน = $\frac{100 \times 641,000}{225.3}$

225.3

= 284,509.50 บาท ภาษี = 356,490.45 บาท

หลัง ก.ค. 34 ราคาขายฮอนด้าเท่ากับ 540,000 บาท โดยอัตราภาษีเท่ากับร้อยละ 87.87

ราคาขาย 187.87 บาท ต้นทุน = 100 ภาษี = 87.87 บาท

ราคาขาย 540,000 บาท ต้นทุน = $\frac{100 \times 540,000}{225.3}$

225.3

= 287,432.80 บาท ภาษี = 252,567.20 บาท

จะเห็นว่าภาษีที่รัฐบาลได้รับ (T) ก่อน ก.ค. 34 = 356,490.45 บาท

และภาษีที่รัฐบาลได้รับ (T) หลัง ก.ค. 34 = 252,567.20 บาท

อัตราการเปลี่ยนแปลงของภาษีที่รัฐบาลได้รับ = -29%

อัตราภาษีที่เปลี่ยนแปลงและจำนวนเงินภาษีที่รัฐบาลได้รับเปลี่ยนแปลงในอัตราเดียวกัน ถ้าตลาดเป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์หรือมีสภาพการแข่งขันสูง ราคารถยนต์ควรจะลดลงในอัตราใกล้เคียงกับร้อยละ 29 ด้วย ซึ่งการเปรียบเทียบอัตราภาษีที่ลดลงและราคารถยนต์ที่ลดลงด้วยวิธีนี้ จะทำให้สามารถทราบได้ว่า ผู้ผลิตผลิตรถยนต์มาสู่ผู้บริโภคทั้งหมดหรือไม่ และสภาวะการแข่งขันในตลาดเป็นอย่างไร

MODEL CAR 91

BRAND	1300	1500	1600	1800	2000L	2000H	>2000-3000
HONDA	-	CIVIC LX 90H	CIVIC Lx 1.6 106H	-	LX ACC 112H	ORD LXi 135H	-
MITSU	LANCER CHAMP 1.3 77H	LANCER 1.5 87H	-	-	GLSI GAL 113H	ANT GTI16V 148H	-
MAZDA	-	-	323 87H	ASTINA 1.8I140H	626 90H	-	-
NISSAN	SUNNY 74H	-	SENTRA EX- SALOON 87H	BLUBIRD 89H	BLUBIRD 115H	CEFIRO 121H	CEDRIC3.0V-6 118H
TOYOTA	COROLLA GL 1.3 73H	-	COROLLA GLi 16V 94H	-	CORONA GL 113H	CORONA GLI 128H	CROWN DELUXE 145H
SUZUKI	SWIFT 66H	-	-	-	-	-	-
BMW	-	-	-	318 I 115H	-	520 I 160H	525 IA 192H
BENZ	-	-	-	-	-	-	300E 185H
OPEL	-	-	-	KADETT GLS 1.8I 115H	-	KADETT GSI 130H	-
PERGEOT	-	- (1400CC)	309 GT 92H	-	405 110H	405 Mi 160H	-
RANULT	-	R9 TL 68H	-	R19 TXE 92H	-	-	-
VOLVO	-	-	-	-	-	-	940 GLA 131H
CITROEN	-	-	BX 15 80H	-	-	BX GTI 125	-
HOLDEN	-	-	-	-	CAMERA 115H	CALAIS VN 117H	CALAIS V6 170H(3719)
OTHER							

REMARK: 4DR 5K EACH BRAND EACH SIZE (CC) WHICH HAS MANY SERIES CHOSE FROM SERIES WHICH HAS THE SAME HOSE POWER AND IS IN THE CONDITION 4DR 5K. ** SIZE >2000-3000CC IS IN THE CONDITION OF 4DR AUTO.

MODEL CAR 92

BRAND	1300	1500	1600	1800	2000L	2000H	>2000-3000
HONDA	-	CIVIC LX 90H	CIVIC Lx 1.6 106H	-	LX ACC 112H	ORD LXi 135H	-
MITSU	LANCER CHAMP 1.3 77H	LANCER 1.5 87H	-	-	GLSI GAL 113H	ANT GTI16V 148H	-
MAZDA	323	-	323 87H	ASTINA 1.8I140H	626 90H	-	-
NISSAN	SUNNY 74H (NEW MAR)	SENTRA	SENTRA EX- SALOON 92H (NEW MAR)	BLUBIRD 89H	BLUBIRD 115H	CEFIRO 121H	CEDRIC3.0V-6 118H
TOYOTA	COROLLA GL 1.3 73H	-	COROLLA GLi 16V 94H	-	CORONA GL 113H	CORONA GLI 128H	CROWN DELUXE 145H
SUZUKI	SWIFT 66H	-	-	-	-	-	-
BMW	-	-	-	318 I 115H	-	520 I 160H	525 IA 192H
BENZ	-	-	-	-	-	-	300E 185H
OPEL	-	-	-	KADETT GLS 1.8I 115H	-	KADETT GSI 130H	-
PERGEOT	-	-	309 GT 92H	-	405 110H	405 Mi 160H	-
RANULT	-	-	-	R19 TXE 92H	-	R21 TXi 140H	-
VOLVO	-	-	-	-	-	-	940 GLA 131H
CITROEN	-	-	BX 15 80H	-	-	BX GTI 125	-
HOLDEN	-	-	-	-	CAMERA 115H	CALAIS VN 117H	CALAIS V6 170H(3719)
ROVER	MINI COOPER	-	-	-	-	ROVER 820Si	-
OTHER							

REMARK: 4DR 5K EACH BRAND EACH SIZE (CC) WHIC HAS MANY SERIES CHOSE FROM SERIES WHICH HAS THE SAME HOSE POWER AND IS IN THE CONDITION 4DR 5K. ** SIZE >2000-3000CC IS IN THE CONDITION OF 4DR AUTO.

MODEL CAR 93

BRAND	1300	1500	1600	1800	2000L	2000H	>2000-3000
HONDA	-	CIVIC LX 90H	CIVIC Lx 1.6 106H	-	LX ACCORD 112H	LXi 135H	-
MITSU	LANCER CHAMP 1.3 77H	LANCER 1.5 87H	-	-	GLSI GALANT 113H	GTI16V 148H	-
MAZDA	323	-	323 87H	ASTINA 1.8I140H	-	-	-
NISSAN	SUNNY 74H	SENTRA	SENTRA EX- SALOON 92H	BLUBIRD 89H	BLUBIRD 115H	CEFIRO 121H (FEB)	CEDRIC3.0V-6 118H
TOYOTA	COROLLA GL 1.3 73H	-	COROLLA GLi 16V 94H	-	CORONA GL 113H	CORONA NEW 128H	CROWN DELUXE 145H
SUZUKI	SWIFT 66H	-	-	-	-	-	-
BMW	-	-	-	318 I 115H	-	520 I 160H	525 IA 192H
BENZ	-	-	-	-	-	-	300E 185H
OPEL	-	-	-	KADETT GLS 1.8I 115H	-	KADETT GSI 130H	-
PERGEOT	-	-	309 GT 92H	-	405 110H	405 Mi 160H	-
RENULT	-	-	-	R19 TXE 92H	-	R21 TXi 140H	-
VOLVO	-	-	-	-	-	-	940 GLA 131H
CITROEN	-	-	BX 15 80H	-	-	BX GTI 125	-
HOLDEN	-	-	-	-	CAMERA 115H	CALAIS VN 117H	CALAIS V6 170H(3719)
ROVER	MINI COOPER 63H	-	-	-	-	ROVER 820Si 136H	-
OTHER							

REMARK: 4DR 5K EACH BRAND EACH SIZE (CC) WHIC HAS MANY SERIES CHOSE FROM SERIES WHICH HAS THE SAME

MODEL IMPORT CAR 91

BRAND	1300	1500	1600	1800	2000L	2000H	>2000-3000
BENZ	-	-	-	190E 1.8 107H	-	-	190E 2.3A 135H
AUDI	-	-	-	-	-	AUDI 2.0E --H	AUDI 2.8E(V6 174H
VOLKSWAG	-	-	-	CORRADO 138H	-	-	-
NISSAN	-	-	-	-	-	-	-
TOYOTA	-	-	-	-	-	-	-
DAIHUTSU	-	-	-	-	-	-	-
SUZUKI	-	-	-	-	-	-	-
BMW	-	-	-	-	-	-	-
BENZ	-	-	-	-	-	-	-
OPEL	-	-	-	-	-	-	-
PERGEOT	-	-	-	-	-	-	-
RANULT	-	-	-	-	-	-	-
VOLVO	-	-	-	-	-	-	-
CITROEN	-	-	-	-	-	-	-
HOLDEN	-	-	-	-	-	-	-
ROVER	-	-	-	-	-	-	-

REMARK: 4DR 5K EACH BRAND EACH SIZE (CC) WHIC HAS MANY SERIES CHOSE FROM SERIES WHICH HAS THE SAME HOSE POWER AND IS IN THE CONDITION 4DR 5K. ** SIZE >2000-3000CC IS IN THE CONDITION OF 4DR AUTO.

MODEL IMPORT CAR 92

BRAND	1300	1500	1600	1800	2000L	2000H	>2000-3000
BENZ	-	-	-	190E 1.8 107H	-	-	190E 2.3A 135H
AUDI	-	-	-	-	-	AUDI 2.0E --H	AUDI 2.8E(V6) 174H
VOLKSWAG	-	-	-	CORRADO 16V 138H	-	-	-
DAIHUTSU	CHARADE 76H	-	-	-	-	-	-
HYUNDAI	EXCEL LS	EXCEL GLS 84H	ELANTRA GLS 114H	ELANTRA	SONATA GL 102H	SONATA GLS 131H	-
FORD	FESTIVA 1.3 GL	LASER 1.6 GL	-	-	-	TELSTRA TX	-
HONDA	-	-	-	-	-	-	LEGEND EXI (3200CC)
MITSUBIS	-	-	LANCER GLXi 112H	LANCER GTI 140H	-	-	DIAMANTE 3.0 24V 175H
MAZDA	121	-	-	-	-	CRONOS 115H	929 V6(3.0) 186H
NISSAN	-	-	-	-	-	-	CEDRIC 4DRA TURBO
TOYOTA	-	-	-	-	-	-	-
BMW	-	-	-	-	-	320 I	525 IA
OPEL	-	-	-	-	-	CALIBRA 8V 115H	-
PERGEOT	-	-	-	-	-	605 2.0	605 SRI 3.0 --H
RANULT	-	CLIO(1400) 80H	-	-	-	-	-
VOLVO	-	-	-	-	-	-	-
CITROEN	-	-	-	-	-	-	-
HOLDEN	-	-	-	-	-	-	-
ROVER	-	-	-	-	-	-	-

MODEL IMPORT CAR 93

BRAND	1300	1500	1600	1800	2000L	2000H	>2000-3000
BENZ	-	-	-	190E 1.8 107H	-	-	190E 2.3A 135H
AUDI	-	-	-	-	-	AUDI 2.0E --H	AUDI 2.8E(V6 174H
VOLKSWAG	-	-	-	CORRADO 16V 138H	-	-	-
DAIHATSU	CHARADE 76H	-	APPLAUSE 5DR * 16V Xi	-	-	-	-
HYUNDAI	EXCEL LS	EXCEL GLS 84H	ELANTRA GLS 114H	ELANTRA	SONATA GL 102H	SONATA GLS 131H	-
FORD	FESTIVA 1.3 GL	LASER 1.6 GL	-	-	-	TELSTRA TX	-
HONDA	-	-	-	-	-	-	LEGEND EXI (3200CC)
MITSUBIS	-	-	LANCER GLXi 112H	LANCER GTI 140H	-	*ULTIMA GLSI 16V (A)	DIAMANTE 3.0 24V 175H
MAZDA	121	-	-	-	-	CRONOS 115H	929 V6(3.0) 186H
NISSAN	-	-	*PRESIA 4DR	-	-	BLUEBIRD SSI * .G 4DR	CEDRIC 4D TURBO
TOYOTA	-	-	-	-	-	-	-
BMW	-	-	-	-	-	320 I	525 IA
OPEL	-	-	-	-	-	CALIBRA 8V 115H	-
PERGEOT	-	-	-	-	-	605 2.0	605 SRI 3.0 --H
RANULT	-	CLIO(1400) 80H	-	-	-	-	-
VOLVO	-	-	-	-	-	-	-
CITROEN	-	-	-	-	-	-	-
HOLDEN	-	-	-	-	-	-	-
ROVER	-	-	-	-	-	-	-



ประวัติผู้เขียน

- ชื่อ นางสาววัลยิตกอร์ กุลาดี
- การศึกษา -ปริญญาตรีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปีการศึกษา 2530
- เข้าศึกษาต่อบัณฑิตวิทยาลัย ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2532
- การทำงาน -ผู้ช่วยวิจัย ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตั้งแต่ สิงหาคม 2532 - เมษายน 2533
- นักวิจัย ศูนย์พัฒนาศาสตร์ด้านแบบจำลองและพยากรณ์เศรษฐกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตั้งแต่ มิถุนายน 2534 - มีนาคม 2536