



**ผลกระทบของการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ**

การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยโดยใช้วิธีการเก็บภาษีบนรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศจะมีผลทำให้ราคารถยนต์นำเข้าสูงขึ้นและจะกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ทั้งรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ รายได้จากภาษีของรัฐบาล ประสิทธิภาพในการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ รวมทั้งส่วนเกินของผู้ผลิตและผู้บริโภคด้วย ซึ่งผลดังกล่าวจะเป็นอย่างไรและมากน้อยเท่าใด จะสามารถแสดงได้ในบทนี้

เนื้อหาในบทนี้ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ส่วนแรกจะกล่าวถึงผลของการประมาณค่าจากแบบจำลองที่สร้างขึ้นในบทที่ 3 เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าที่เก็บบนรถยนต์นำเข้าต่อราคาของรถยนต์นำเข้า อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้า อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ อีกส่วนหนึ่งคือ นำผลกระทบดังกล่าวไปคำนวณการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ ซึ่งในการศึกษาจะแบ่งระดับของการลดอัตราภาษีนำเข้าเป็น 3 ระดับ คือ การลดอัตราภาษีนำเข้าลง 10 เปอร์เซ็นต์ 50 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ และแบ่งขนาดรถยนต์ออกเป็น 2 ขนาด คือ รถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2400 ซีซี) และ รถยนต์ขนาดใหญ่ (มากกว่า 2400 ซีซี) ส่วนผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะแยกออกเป็น 2 กรณีตามข้อสมมติของอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ คือ อุปทานมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ และอุปทานมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ ซึ่งสามารถแสดงผลการศึกษาต่างๆ ได้ดังต่อไปนี้

**4.1 ผลการประมาณค่าพารามิเตอร์สมการต่างๆ**

**4.1.1 รถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2400 C.C.)**

**สมการอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ**

$$\ln Q_d = 49.68 - 5.06 \ln P_d + 1.17 \ln P_m + 0.81 \ln GDP + 0.17 \ln CPI - 0.34 DFIN \quad (4.1)$$

(3.51)\*\*\*(-4.44)\*\*\* (1.53)      (1.08)      (0.12)      (-1.61)

$$R^2 = 0.84 \quad D.W. = 1.68$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t - statistic

- \* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 90%
- \*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%
- \*\*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99%

จากสมการที่ (4.1) พบว่าตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ คือ ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ( $P_m$ ) ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์ที่อยู่หน้าตัวแปรนั้นจะแสดงถึง ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศต่อราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยสามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์จะมีผลทำให้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงข้าม 5.06 เปอร์เซ็นต์ ส่วนตัวแปรอื่นๆกล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ แต่เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ต้องการทราบผลกระทบของราคารถยนต์นำเข้าต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศด้วย ดังนั้น จึงต้องนำค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรราคารถยนต์นำเข้ามาใช้ด้วย โดยค่าดังกล่าวนั้นจะเป็นค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศต่อราคารถยนต์นำเข้าซึ่งเท่ากับ 1.17 ซึ่งอธิบายได้ว่า เมื่อราคารถยนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์ จะส่งผลให้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลง 1.17 เปอร์เซ็นต์ในทิศทางเดียวกัน และจากค่าความยืดหยุ่นที่ประมาณค่าได้ในกรณีนี้ แสดงว่า หากมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าลดลง จะกระทบทำให้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลงไม่มาก

#### สมการอุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ

$$\ln Q_m = 56.94 + 0.22 \ln P_m - 2.84 \ln P_d + 0.32 \ln GDP - 3.85 \ln CPI - 0.6 \text{DFIN} \quad (4.2)$$

(4.33)\*\*\* (0.30)      (-2.68)\*\*\* (0.50)      (-2.94)\*\*\* (3.06)

$$R^2 = 0.93 \quad D.W. = 0.92$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t - statistic

- \* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 90%
- \*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%
- \*\*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99%

จะเห็นได้ว่าสมการที่ (4.2) ค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรราคาการรอนต์นำเข้าและรอนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ไม่ถูกต้องตามทฤษฎีทั้งนี้อาจจะเกิดปัญหา Multicollinearity และเมื่อสังเกตจากค่าสหสัมพันธ์ (correlation) ระหว่างตัวแปรทั้งสองพบว่ามีค่ามากถึง 0.84 ซึ่งน่าจะเกิดปัญหา Multicollinearity ขึ้นในสมการดังกล่าว ดังนั้นจึงได้แก้ไขด้วยวิธีตัดตัวแปรราคาการรอนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ( $P_m$ ) ออกไป ส่วนสมการที่ (4.1) แม้ว่าอาจจะเกิดปัญหานี้เช่นกันแต่เนื่องจากตัวแปรทั้งสองเป็นตัวแปรที่จำเป็นซึ่งแสดงถึงผลกระทบของทั้งราคาการรอนต์ภายในประเทศและนำเข้าต่ออุปสงค์และเครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ถูกต้องตามทฤษฎีจึงไม่ได้ตัดตัวแปรตัวใดตัวหนึ่งออกไป

จากสมการที่ (4.2) เมื่อประมาณค่าใหม่หลังจากตัดตัวแปรราคาการรอนต์ที่ผลิตภายในประเทศออกไปเพื่อแก้ปัญหา Multicollinearity จะเป็น ดังนี้

$$\ln Q_m = 33.9 - 0.24 \ln P_m + 0.1 \ln GDP - 5.09 \ln CPI - 0.9 DFIN \quad (4.2^*)$$

$$(3.18)^{***} (0.33) \quad (0.14) \quad (3.88)^{***} \quad (-5.24)^{***}$$

$$R^2 = 0.91 \quad D.W. = 1.13$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t - statistic

- \* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 90%
- \*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%
- \*\*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99%

จากสมการที่ (4.2\*) พบว่าตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รอนต์นำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ คือ ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แทนราคาของสินค้าต่างๆ และสถานการณ์การเกิดวิกฤตการณ์ของสถาบันการเงิน โดยจากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคาสินค้าต่างๆ เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์จะมีผลทำให้อุปสงค์ของรอนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรง

ข้าม 5.09 เฮอร์เซ็นต์ แสดงว่าสินค้าชนิดต่างๆมีลักษณะเป็นสินค้าประกอบกันกับรอนด์นำเข้า ขณะที่ตัวแปรอีกตัวคือสถานการณ์การเกิดวิกฤตการณ์ของสถาบันการเงินก็เป็นตัวแปรที่สำคัญในการกำหนดอุปสงค์ของรอนด์นำเข้าและจากผลการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่าในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์ของสถาบันการเงินนั้นจะทำให้อุปสงค์ของรอนด์นำเข้าลดลง ส่วนตัวแปรอื่นๆกล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรอนด์นำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ แต่เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ต้องการทราบผลกระทบของราคาของรอนด์นำเข้าต่ออุปสงค์ของรอนด์นำเข้าด้วย ดังนั้น จึงต้องนำค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรราคาของรอนด์นำเข้ามาใช้ด้วย โดยค่าดังกล่าว คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของรอนด์นำเข้าต่อราคาของรอนด์นำเข้าซึ่งเท่ากับ -0.24 ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า ราคาของรอนด์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไป 1 เฮอร์เซ็นต์ จะส่งผลให้อุปสงค์ของรอนด์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม 0.24 เฮอร์เซ็นต์

จากค่าความยืดหยุ่นที่ได้จากการประมาณค่า แสดงว่า หากรัฐบาลขึ้นอัตราภาษีนำเข้านั้น จะทำให้อุปสงค์ของรอนด์นำเข้าลดลงไม่มากนัก ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลเพิ่มขึ้นได้ ในทางตรงข้าม หากรัฐบาลลดอัตราภาษีนำเข้านั้น ก็จะทำให้อุปสงค์ของรอนด์นำเข้าเพิ่มขึ้นไม่มากนัก และก็อาจส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลลดลงได้เช่นกัน จึงการกล่าวได้ว่า ความยืดหยุ่นของรายได้รัฐบาลจากภาษีของรอนด์นำเข้าต่ออัตราภาษีในรอนด์ขนาดเล็กนั้นค่อนข้างน้อย ดังนั้น หากรัฐบาลต้องการมีรายได้จากภาษีของรอนด์มาก ก็ควรจะเก็บภาษีของรอนด์นำเข้าในอัตราที่สูง

#### 4.1.2 รอนด์ขนาดใหญ่ (มากกว่า 2400 C.C.)

##### สมการอุปสงค์ของรอนด์ที่ผลิตภายในประเทศ

$$\ln Q_d = 36.4 - 3.32 \ln P_d + 0.43 \ln P_m + 0.4 \ln GDP + 1.38 \ln CPI - 0.008 DFIN \quad (4.3)$$

(2.33)\*\* (-6.09)\*\*\* (1.53) (0.33) (0.70) (-0.03)

$$R^2 = 0.71 \quad D.W. = 1.77$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t - statistic

\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 90%

\*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%

\*\*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99%

จากสมการที่ (4.3) พบว่าตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ คือ ราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ( $P_d$ ) โดยจากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์จะมีผลทำให้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงข้าม 3.32 เปอร์เซ็นต์ แสดงว่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศต่อราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศนั้นค่อนข้างมาก ส่วนตัวแปรอื่นๆ กล่าวได้ว่า ไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ แต่เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ต้องการทราบผลกระทบของราคาของรถยนต์นำเข้าต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศด้วย ดังนั้น จึงต้องนำค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรราคาของรถยนต์นำเข้ามาใช้ด้วยซึ่งสามารถอธิบายได้ว่าเมื่อราคาของรถยนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์จะส่งผลให้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน 0.43 เปอร์เซ็นต์ โดยค่าความยืดหยุ่นนี้ สามารถสะท้อนถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีที่เก็บบนรถยนต์นำเข้าต่อราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศด้วย เนื่องจากอัตราภาษีนำเข้าเป็นส่วนหนึ่งที่กำหนดราคาของรถยนต์นำเข้า ซึ่งจากค่าความยืดหยุ่นที่ประมาณค่าได้ กล่าวได้ว่า เมื่อเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้าและส่งผลกระทบต่อราคาของรถยนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลง จะให้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกันไม่มากนัก

#### สมการอุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ

$$\ln Q_m = 45.9 - 0.07 \ln P_m + 0.74 \ln P_d - 0.21 \ln GDP - 10.23 \ln CPI - 0.54 DFIN \quad (4.4)$$

$$(2.31)**(-0.21) \quad (1.07) \quad (-0.14) \quad (-4.07)*** \quad (-1.63)$$

$$R^2 = 0.78 \quad D.W. = 1.75$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t - statistic

\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 90%

\*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%

\*\*\* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99%

จากสมการที่ (4.4) พบว่าตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ คือ ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แทนราคาของสินค้าต่างๆ โดยจากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคาสินค้าต่างๆเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์จะมีผลทำให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงข้าม 10.23 เปอร์เซ็นต์ แสดงว่าสินค้าชนิดต่างๆมีลักษณะ

เป็นสินค้าประกอบกันกับรถยนต์นำเข้า ขณะที่ตัวแปรอื่นๆกล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ แต่เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ต้องการทราบผลกระทบของราคารถยนต์นำเข้าต่ออุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าด้วย จึงต้องนำค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรราคารถยนต์นำเข้ามาใช้ด้วย ซึ่งค่าดังกล่าว คือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์นำเข้าต่อราคารถยนต์นำเข้านั่นเอง ซึ่งมีค่าเท่ากับ  $-0.07$  สามารถอธิบายได้ว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีรถยนต์นำเข้า ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์จะส่งผลให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม  $0.07$  เปอร์เซ็นต์ ซึ่งกล่าวได้ว่าผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีรถยนต์นำเข้าจะกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้าเล็กน้อยมาก

ค่าความยืดหยุ่นที่ได้จากการประมาณค่า แสดงว่า หากรัฐบาลขึ้นอัตราภาษีนำเข้านั้น จะทำให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าลดลงเล็กน้อย ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลเพิ่มขึ้นได้ในทางตรงข้าม หากรัฐบาลการลดอัตราภาษีนำเข้าลงนั้น ก็จะทำให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และก็จะส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลลดลงได้เช่นกัน จึงกล่าวได้ว่าความยืดหยุ่นของรายได้รัฐบาลจากภาษีรถยนต์นำเข้าต่ออัตราภาษีในรถยนต์ขนาดใหญ่มีน้อยมาก ดังนั้น หากรัฐบาลต้องการมีรายได้จากภาษีรถยนต์มาก ก็ควรจะเก็บภาษีรถยนต์นำเข้าในอัตราที่สูงมากๆ

จากสมการต่างๆข้างต้น เมื่อทราบผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อราคารถยนต์นำเข้าจากสมการโครงสร้างราคารถยนต์นำเข้าแล้ว จะทำให้ทราบผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและรถยนต์นำเข้ารวมทั้งผลกระทบต่อราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเพื่อนำไปใช้คำนวณสวัสดิการเศรษฐกิจต่อไป

#### 4.2 ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์นำเข้า

ผลกระทบของการลดภาษีรถยนต์นำเข้านั้นจะกระทบต่อตลาดรถยนต์นำเข้าทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งราคารถยนต์นำเข้าและอุปสงค์รถยนต์นำเข้า โดยผลกระทบต่อราคารถยนต์นำเข้านั้นจะพิจารณาจากสมการโครงสร้างราคารถยนต์นำเข้า และผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้าจะพิจารณาจากสมการอุปสงค์รถยนต์นำเข้า ซึ่งสามารถแสดงได้ดังนี้

4.2.1 ผลกระทบต่อราคารถยนต์นำเข้า สามารถทำได้โดยแทนอัตราภาษีนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการโครงสร้างราคารถยนต์นำเข้า โดยราคารถยนต์นำเข้าถูกกำหนดจาก 2 ส่วน คือ ราคาในตลาดโลกและอัตราภาษีต่างๆที่เก็บบนรถยนต์นำเข้า ซึ่งประกอบด้วย อัตราภาษีนำเข้า อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น โดยสามารถแสดงสมการโครงสร้างราคารถยนต์นำเข้าได้ ดังนี้

$$P_m = \left\{ [P_w \times (1 + T_m)] + \left[ \frac{[P_w \times (1 + T_m)] \times T_e}{1 - T_e} \right] \right\} \times \{1 + T_v\} \quad (4.5)$$

โดยที่	$P_m$	คือ	ราคาขายหน้าเข้า
	$P_w$	คือ	ราคาขายในตลาดโลก
	$T_m$	คือ	อัตราภาษีนำเข้า
	$T_e$	คือ	อัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีท้องถิ่น
	$T_v$	คือ	อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม

จากสมการที่ (4.5) เมื่อกำหนดให้อัตราภาษีนำเข้าลดลง ซึ่งเป็นการลดการคุ้มครองในอุตสาหกรรมรถยนต์ จะทำให้ราคาขายหน้าเข้าเปลี่ยนแปลงไป โดยในการศึกษาจะกำหนดให้อัตราภาษีลดลง 3 ระดับ คือ ลดลง 10 เปอร์เซ็นต์ 50 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงราคาขายหน้าเข้า ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้าในแต่ละเดือน ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.1 ราคารถยนต์นำเข้าขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี นำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	904,771	877,989	770,976	637,143
2538-2	944,552	916,593	804,874	665,157
2538-3	1,124,238	1,090,960	957,989	791,692
2538-4	991,314	961,970	844,721	698,086
2538-5	1,016,282	986,200	865,997	715,669
2538-6	1,141,324	1,107,539	972,548	803,724
2538-7	967,306	938,673	824,263	681,180
2538-8	1,018,617	988,465	867,987	717,313
2538-9	979,333	950,344	834,512	689,650
2538-10	988,915	959,642	842,677	696,397
2538-11	967,023	938,398	824,022	680,981
2538-12	1,010,985	981,059	861,483	711,939
2539-1	967,116	938,488	824,102	681,046
2539-2	998,684	969,122	851,001	703,276
2539-3	1,038,433	1,007,695	884,872	731,268
2539-4	1,082,909	1,050,854	922,771	762,588
2539-5	1,077,430	1,045,537	918,103	758,730
2539-6	1,043,436	1,012,549	889,136	734,791
2539-7	1,100,279	1,067,710	937,573	774,820
2539-8	1,179,020	1,144,120	1,004,670	830,270
2539-9	1,060,466	1,029,075	903,647	746,784
2539-10	1,076,004	1,044,154	916,888	757,726
2539-11	1,162,679	1,128,263	990,745	818,762
2539-12	1,027,348	996,938	875,427	723,462



## ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า
	นำเข้า	10 เปอร์เซ็นต์	50 เปอร์เซ็นต์	100 เปอร์เซ็นต์
2540-1	1,166,297	1,131,774	993,828	821,310
2540-2	1,079,459	1,047,506	919,832	760,159
2540-3	1,091,768	1,059,451	930,320	768,827
2540-4	1,083,922	1,051,837	923,635	763,301
2540-5	1,133,854	1,100,291	966,183	798,464
2540-6	1,154,450	1,120,277	983,733	812,968
2540-7	1,123,319	1,090,068	957,206	791,045
2540-8	1,262,818	1,225,454	1,076,103	889,310
2540-9	1,258,361	1,221,145	1,072,280	886,148
2540-10	1,227,694	1,181,194	995,152	762,521
2540-11	1,294,320	1,236,828	1,006,706	719,246
2540-12	1,289,690	1,232,404	1,003,105	716,673
2541-1	1,244,958	1,189,659	968,313	691,816
2541-2	1,269,264	1,212,885	987,218	705,322
2541-3	1,209,630	1,155,900	940,835	672,184
2541-4	1,274,863	1,218,235	991,573	708,434
2541-5	1,309,085	1,250,937	1,018,190	727,451
2541-6	1,226,768	1,172,277	954,165	681,708
2541-7	1,292,582	1,235,167	1,005,354	718,280
2541-8	1,283,491	1,226,480	998,283	713,228
2541-9	1,241,257	1,186,122	965,434	689,759
2541-10	1,260,446	1,204,459	980,359	700,422
2541-11	1,292,985	1,235,552	1,005,668	718,504
2541-12	1,259,045	1,203,120	979,270	699,644

ที่มา : บริษัทต่อสากล จำกัด และการคำนวณ

ตารางที่ 4.2 ราคารถยนต์นำเข้าขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี นำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	4,213,190	4,041,858	3,267,880	2,500,379
2538-2	4,491,204	4,308,566	3,483,516	2,665,370
2538-3	4,457,547	4,276,278	3,457,411	2,645,396
2538-4	3,920,000	3,760,591	3,040,473	2,326,381
2538-5	3,679,336	3,529,714	2,853,806	2,183,556
2538-6	3,816,266	3,661,075	2,960,013	2,264,819
2538-7	3,811,398	3,656,405	2,956,238	2,261,930
2538-8	3,453,188	3,312,762	2,678,399	2,049,345
2538-9	3,266,100	3,133,282	2,533,288	1,938,315
2538-10	2,862,487	2,746,082	2,220,233	1,698,785
2538-11	4,108,741	3,941,657	3,186,866	2,438,392
2538-12	3,862,863	3,705,777	2,996,155	2,292,472
2539-1	3,688,242	3,538,257	2,860,714	2,188,841
2539-2	3,587,331	3,441,450	2,782,444	2,128,954
2539-3	2,859,311	2,743,035	2,217,770	1,696,900
2539-4	2,919,570	2,800,844	2,264,508	1,732,661
2539-5	2,317,851	2,223,594	1,797,797	1,375,562
2539-6	2,626,164	2,519,369	2,036,934	1,558,535
2539-7	2,417,339	2,319,036	1,874,963	1,434,605
2539-8	2,704,385	2,594,410	2,097,604	1,604,957
2539-9	2,912,408	2,793,973	2,258,953	1,728,411
2539-10	3,724,301	3,572,850	2,888,683	2,210,241
2539-11	4,013,291	3,850,088	3,112,832	2,381,746
2539-12	3,954,785	3,793,961	3,067,453	2,347,025

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี นำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2540-1	3,756,667	3,603,900	2,913,787	2,229,449
2540-2	4,315,865	4,140,358	3,347,518	2,561,313
2540-3	3,911,631	3,752,562	3,033,981	2,321,414
2540-4	3,193,782	3,063,905	2,477,196	1,895,396
2540-5	4,544,918	4,360,096	3,525,178	2,697,248
2540-6	4,651,286	4,462,139	3,607,681	2,760,373
2540-7	4,060,000	3,894,898	3,149,061	2,409,466
2540-8	4,331,933	4,155,761	3,406,384	2,570,983
2540-9	5,093,194	4,886,049	4,057,918	3,022,791
2540-10	3,749,519	3,589,723	2,950,645	2,151,878
2540-11	4,262,586	4,176,217	3,399,221	2,428,031
2540-12	3,933,466	3,853,766	3,136,763	2,240,559
2541-1	4,599,024	4,505,838	3,667,516	2,619,671
2541-2	6,903,721	6,763,837	5,505,408	3,932,460
2541-3	4,871,118	4,772,419	3,884,499	2,774,659
2541-4	5,124,762	5,020,924	4,086,768	2,919,139
2541-5	3,620,000	3,546,651	2,886,788	2,062,004
2541-6	5,706,597	5,590,970	4,550,756	3,250,560
2541-7	5,663,529	5,548,774	4,516,411	3,226,028
2541-8	5,526,951	5,414,964	4,407,496	3,148,231
2541-9	4,607,857	4,514,492	3,674,560	2,624,702
2541-10	2,868,250	2,810,133	2,287,301	1,633,797
2541-11	3,268,000	3,201,784	2,606,084	1,861,500
2541-12	2,925,238	2,865,967	2,332,746	1,666,258

ที่มา : บริษัทเพื่อสากล จำกัด และการคำนวณ

4.2.2 ผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้า สามารถทำได้โดยแทนราคารอดยนต์นำเข้าที่เปลี่ยนแปลง ลงในสมการอุปสงค์รถยนต์นำเข้า ซึ่งผลที่เกิดขึ้นในแต่ละเดือนเป็น ดังนี้

ตารางที่ 4.3 อุปสงค์รถยนต์นำเข้าขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : คัน

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี	ลดภาษีนำเข้า		
	นำเข้า	10 เปอร์เซ็นต์	50 เปอร์เซ็นต์	100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	4,038	4,068	4,196	4,393
2538-2	3,912	3,940	4,065	4,255
2538-3	3,672	3,698	3,815	3,994
2538-4	3,617	3,643	3,758	3,934
2538-5	3,411	3,435	3,544	3,710
2538-6	3,210	3,233	3,335	3,492
2538-7	3,253	3,277	3,380	3,539
2538-8	3,099	3,122	3,221	3,372
2538-9	2,990	3,011	3,107	3,252
2538-10	2,863	2,884	2,976	3,115
2538-11	2,875	2,895	2,987	3,127
2538-12	2,840	2,860	2,951	3,089
2539-1	2,777	2,797	2,886	3,021
2539-2	2,694	2,713	2,799	2,930
2539-3	2,621	2,640	2,723	2,851
2539-4	2,531	2,549	2,630	2,753
2539-5	2,492	2,510	2,590	2,711
2539-6	2,505	2,523	2,603	2,725
2539-7	2,443	2,460	2,538	2,657
2539-8	2,293	2,309	2,383	2,494
2539-9	2,338	2,355	2,430	2,543
2539-10	2,277	2,293	2,366	2,476

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

หน่วย : ตัน

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี นำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2539-11	2,177	2,193	2,262	2,368
2539-12	2,234	2,250	2,321	2,430
2540-1	2,141	2,157	2,225	2,329
2540-2	2,130	2,146	2,214	2,317
2540-3	2,066	2,081	2,147	2,247
2540-4	2,051	2,065	2,131	2,231
2540-5	1,985	1,999	2,063	2,159
2540-6	1,960	1,974	2,037	2,132
2540-7	1,902	1,916	1,977	2,069
2540-8	1,622	1,634	1,685	1,764
2540-9	1,592	1,603	1,654	1,732
2540-10	1,545	1,559	1,624	1,732
2540-11	535	541	568	616
2540-12	532	538	565	613
2541-1	510	516	542	587
2541-2	486	491	516	560
2541-3	461	466	490	531
2541-4	440	445	467	506
2541-5	424	429	451	489
2541-6	419	423	445	482
2541-7	408	412	433	469
2541-8	405	409	430	466
2541-9	415	420	441	478
2541-10	418	423	444	481
2541-11	421	426	447	485
2541-12	431	436	458	496

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.4 อุปสงค์รายยนต์นำเข้าขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : คัน

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี นำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	353	355	360	367
2538-2	308	309	314	320
2538-3	299	300	305	310
2538-4	303	304	309	314
2538-5	227	228	231	236
2538-6	259	260	264	269
2538-7	234	234	238	243
2538-8	220	221	224	228
2538-9	183	183	186	189
2538-10	188	188	191	195
2538-11	204	204	207	211
2538-12	219	220	223	227
2539-1	226	227	230	235
2539-2	213	213	217	221
2539-3	201	201	204	208
2539-4	181	181	184	187
2539-5	186	187	190	193
2539-6	189	189	192	196
2539-7	193	194	197	201
2539-8	162	162	165	168
2539-9	152	153	155	158
2539-10	147	148	150	153
2539-11	125	125	127	130
2540-12	129	129	131	134

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

หน่วย : คัน

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า
	นำเข้า	10 เปอร์เซ็นต์	50 เปอร์เซ็นต์	100 เปอร์เซ็นต์
2540-1	122	123	124	127
2540-2	129	129	131	134
2540-3	109	110	111	113
2540-4	122	122	124	126
2540-5	117	118	120	122
2540-6	108	108	110	112
2540-7	109	109	111	113
2540-8	74	74	75	77
2540-9	80	80	81	83
2540-10	80	80	81	83
2540-11	43	43	43	44
2540-12	42	42	42	43
2541-1	38	38	39	40
2541-2	33	33	34	35
2541-3	28	28	29	29
2541-4	29	29	29	30
2541-5	29	29	30	31
2541-6	25	25	26	26
2541-7	27	27	28	28
2541-8	26	26	27	27
2541-9	26	26	26	27
2541-10	26	26	26	27
2541-11	28	28	29	29
2541-12	30	31	31	32

ที่มา : จากการคำนวณ

#### 4.3 ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์)

ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ซึ่งทำให้ราคารองค้นำเข้าลดลงนั้น จะทำให้เส้นอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเคลื่อนตัวมาทางซ้าย แต่ในกรณีนี้เนื่องจากความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์ ดังนั้นจะทำให้ปริมาณการบริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไม่เปลี่ยนแปลง แต่ราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะลดลง ซึ่งสามารถทราบได้โดยแทนราคารองค้นำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ที่กำหนดให้ราคารองคที่ผลิตภายในประเทศเป็นตัวแปรตาม ซึ่งทำให้สมการอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศที่ประมาณค่าได้ เป็นดังนี้

##### สมการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดเล็ก

$$\ln Q_d = 49.68 - 5.06 \ln P_d + 1.17 \ln P_m + 0.81 \ln GDP + 0.17 \ln CPI - 0.34 DFIN$$

เมื่อกำหนดให้ราคารองคที่ผลิตภายในประเทศเป็นตัวแปรตาม จะได้

$$\ln P_d = 9.82 - 0.2 \ln \ln Q_d + 0.23 \ln P_m - 0.16 \ln GDP + 0.03 \ln CPI - 0.071 DFIN \quad (4.6)$$

##### สมการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดใหญ่

$$\ln Q_d = 36.4 - 3.32 \ln P_d + 0.43 \ln P_m + 0.4 \ln GDP + 1.38 \ln CPI - 0.008 DFIN$$

เมื่อกำหนดให้ราคารองคที่ผลิตภายในประเทศเป็นตัวแปรตาม จะได้

$$\ln P_d = 10.96 - 0.3 \ln(\ln Q_d) + 0.13 \ln P_m + 0.12 \ln GDP + 0.42 \ln CPI - 0.002 DFIN \quad (4.7)$$

จากสมการที่ (4.6) และ (4.7) เมื่อแทนราคารองคนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการจะทำให้ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อราคารองคที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งแสดงได้ ดังนี้



ตารางที่ 4.5 ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษี  
นำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี นำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	556,850	553,015	536,728	513,699
2538-2	575,760	571,795	554,954	531,144
2538-3	584,598	580,572	563,473	539,297
2538-4	558,555	554,708	538,370	515,272
2538-5	580,922	576,921	559,930	535,906
2538-6	596,007	591,902	574,469	549,822
2538-7	603,273	599,118	581,472	556,524
2538-8	569,539	565,617	548,958	525,405
2538-9	565,387	561,493	544,956	521,575
2538-10	614,853	610,619	592,635	567,208
2538-11	580,374	576,377	559,402	535,400
2538-12	572,272	568,330	551,592	527,926
2539-1	579,713	575,720	558,764	534,790
2539-2	591,586	587,512	570,208	545,743
2539-3	559,516	555,662	539,297	516,158
2539-4	574,670	570,712	553,904	530,138
2539-5	590,135	586,071	568,810	544,405
2539-6	603,197	599,042	581,399	556,454
2539-7	608,978	604,784	586,972	561,788
2539-8	603,802	599,643	581,982	557,012
2539-9	608,113	603,924	586,137	560,989
2539-10	621,903	617,620	599,430	573,711
2539-11	594,456	590,361	572,974	548,391
2540-12	605,243	601,075	583,372	558,342

## ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนปลดอัตราภาษี	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า
	นำเข้า	10 เปอร์เซ็นต์	50 เปอร์เซ็นต์	100 เปอร์เซ็นต์
2540-1	605,370	601,201	583,494	558,459
2540-2	593,546	589,458	572,097	547,552
2540-3	598,019	593,901	576,409	551,678
2540-4	591,161	587,090	569,799	545,351
2540-5	589,378	585,319	568,080	543,706
2540-6	598,198	594,078	576,581	551,843
2540-7	589,020	584,963	567,734	543,376
2540-8	622,980	618,692	600,472	574,709
2540-9	688,527	683,789	663,647	635,173
2540-10	692,397	686,276	659,750	620,558
2540-11	703,763	696,447	664,239	614,807
2540-12	687,124	679,981	648,535	600,271
2541-1	748,081	740,304	706,069	653,523
2541-2	735,144	727,502	693,858	642,221
2541-3	741,682	733,972	700,028	647,933
2541-4	694,240	687,023	655,251	606,488
2541-5	713,297	705,882	673,238	623,136
2541-6	739,801	732,110	698,253	646,290
2541-7	706,540	699,195	666,860	617,233
2541-8	742,308	734,591	700,619	648,479
2541-9	705,914	698,576	666,270	616,686
2541-10	722,762	715,248	682,171	631,404
2541-11	704,642	697,317	665,069	615,574
2541-12	683,791	676,683	645,389	597,359

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.6 ราคาของสินค้าที่ผลิตภายในประเทศขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	2,793,143	2,778,109	2,702,392	2,609,964
2538-2	2,455,074	2,441,860	2,375,307	2,294,066
2538-3	2,476,775	2,463,444	2,396,303	2,314,344
2538-4	2,798,708	2,783,644	2,707,776	2,615,164
2538-5	2,186,270	2,174,503	2,115,237	2,042,891
2538-6	2,884,373	2,868,848	2,790,658	2,695,211
2538-7	2,588,502	2,574,569	2,504,400	2,418,744
2538-8	2,710,965	2,696,373	2,622,884	2,533,175
2538-9	2,458,560	2,445,327	2,378,680	2,297,324
2538-10	2,834,249	2,818,993	2,742,162	2,648,374
2538-11	3,266,100	3,248,520	3,159,982	3,051,903
2538-12	3,560,192	3,541,030	3,444,519	3,326,709
2539-1	4,045,723	4,023,947	3,914,275	3,780,398
2539-2	3,959,322	3,938,011	3,830,680	3,699,662
2539-3	3,769,846	3,749,555	3,647,361	3,522,613
2539-4	3,466,016	3,447,360	3,353,402	3,238,708
2539-5	3,738,910	3,718,785	3,617,430	3,493,706
2539-6	3,917,461	3,896,375	3,790,180	3,660,547
2539-7	4,075,770	4,053,832	3,943,345	3,808,474
2539-8	3,743,130	3,722,983	3,621,513	3,497,649
2539-9	3,594,241	3,574,895	3,477,462	3,358,525
2539-10	3,825,763	3,805,170	3,701,461	3,574,862
2539-11	3,242,274	3,224,823	3,136,930	3,029,640
2540-12	3,332,293	3,314,357	3,224,025	3,113,756

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า
	นำเข้า	10 เปอร์เซ็นต์	50 เปอร์เซ็นต์	100 เปอร์เซ็นต์
2540-1	3,218,251	3,200,929	3,113,688	3,007,193
2540-2	3,713,393	3,693,406	3,592,742	3,469,862
2540-3	3,148,656	3,131,708	3,046,354	2,942,161
2540-4	3,651,885	3,632,228	3,533,232	3,412,388
2540-5	3,820,509	3,799,945	3,696,378	3,569,953
2540-6	3,510,779	3,491,882	3,396,711	3,280,536
2540-7	3,816,474	3,795,932	3,692,474	3,566,183
2540-8	3,307,549	3,289,745	3,205,796	3,090,655
2540-9	3,947,469	3,926,219	3,832,564	3,688,613
2540-10	4,343,535	4,319,012	4,210,326	4,041,037
2540-11	4,305,192	4,293,750	4,180,366	4,001,456
2540-12	4,098,184	4,087,292	3,979,360	3,809,053
2541-1	4,363,547	4,351,951	4,237,030	4,055,694
2541-2	4,114,992	4,104,056	3,995,681	3,824,675
2541-3	3,661,528	3,651,797	3,555,365	3,403,203
2541-4	4,195,043	4,183,894	4,073,411	3,899,078
2541-5	4,448,338	4,436,516	4,319,362	4,134,503
2541-6	4,080,865	4,070,020	3,962,544	3,792,956
2541-7	4,370,513	4,358,898	4,243,794	4,062,169
2541-8	4,536,516	4,524,460	4,404,983	4,216,460
2541-9	4,344,759	4,333,213	4,218,786	4,038,232
2541-10	4,147,315	4,136,293	4,027,067	3,854,718
2541-11	4,521,982	4,509,964	4,390,870	4,202,951
2541-12	4,648,327	4,635,974	4,513,553	4,320,383

ที่มา : จากการคำนวณ

#### 4.4 ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์)

ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าลดลงนั้น จะทำให้เส้นอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเคลื่อนตัวมาทางซ้าย และในกรณีนี้เนื่องจากกำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ ดังนั้น จะทำให้ปริมาณการบริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลง ส่วนราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศนั้นจะไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งสามารถทราบผลดังกล่าว ได้โดยแทนราคาของรถยนต์นำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งแสดงได้ ดังนี้



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.7 อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	11,471	11,075	9,512	7,610
2538-2	10,072	9,724	8,352	6,682
2538-3	11,257	10,868	9,335	7,468
2538-4	12,154	11,734	10,079	8,063
2538-5	10,374	10,016	8,603	6,883
2538-6	10,521	10,157	8,724	6,980
2538-7	7,741	7,474	6,419	5,136
2538-8	11,606	11,205	9,624	7,700
2538-9	12,148	11,728	10,074	8,060
2538-10	8,184	7,901	6,786	5,430
2538-11	10,518	10,154	8,722	6,978
2538-12	11,733	11,327	9,729	7,784
2539-1	10,434	10,074	8,653	6,923
2539-2	9,816	9,477	8,140	6,512
2539-3	13,608	13,138	11,285	9,028
2539-4	12,326	11,900	10,221	8,178
2539-5	10,891	10,514	9,031	7,225
2539-6	9,542	9,213	7,913	6,331
2539-7	9,429	9,103	7,819	6,255
2539-8	10,946	10,567	9,077	7,262
2539-9	9,588	9,257	7,951	6,361
2539-10	8,990	8,679	7,455	5,964
2539-11	11,957	11,544	9,916	7,933
2540-12	9,186	8,869	7,618	6,095

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า
	นำเข้า	10 เปอร์เซ็นต์	50 เปอร์เซ็นต์	100 เปอร์เซ็นต์
2540-1	10,751	10,380	8,915	7,133
2540-2	10,732	10,361	8,900	7,120
2540-3	10,353	9,995	8,585	6,868
2540-4	10,852	10,477	8,999	7,200
2540-5	11,640	11,238	9,652	7,722
2540-6	11,063	10,681	9,174	7,340
2540-7	11,454	11,059	9,499	7,599
2540-8	10,062	9,715	8,345	6,676
2540-9	6,154	5,942	5,104	4,083
2540-10	6,104	5,835	4,775	3,497
2540-11	4,025	3,817	3,000	2,024
2540-12	4,298	4,075	3,203	2,161
2541-1	2,855	2,707	2,128	1,436
2541-2	3,019	2,862	2,250	1,518
2541-3	2,581	2,447	1,923	1,298
2541-4	3,857	3,657	2,874	1,940
2541-5	3,441	3,263	2,565	1,731
2541-6	2,637	2,500	1,965	1,326
2541-7	3,233	3,065	2,409	1,626
2541-8	2,733	2,592	2,037	1,374
2541-9	3,655	3,466	2,724	1,838
2541-10	3,374	3,199	2,515	1,697
2541-11	3,863	3,663	2,879	1,943
2541-12	4,260	4,040	3,175	2,142

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.8 อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์) หน่วย : คัน

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2538-1	166	163	148	132
2538-2	261	257	234	209
2538-3	253	248	227	202
2538-4	160	158	144	128
2538-5	362	356	325	289
2538-6	148	145	133	118
2538-7	207	204	186	166
2538-8	177	174	159	142
2538-9	250	245	224	200
2538-10	149	147	134	119
2538-11	108	106	97	87
2538-12	79	77	70	63
2539-1	51	50	45	41
2539-2	54	53	49	43
2539-3	58	57	52	47
2539-4	78	76	70	62
2539-5	55	54	50	44
2539-6	50	49	45	40
2539-7	42	41	38	34
2539-8	60	59	54	48
2539-9	72	71	65	58
2539-10	67	66	60	53
2539-11	119	117	107	95
2539-12	106	104	95	85



ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

หน่วย : คับ

ช่วงเวลา	ก่อนลดอัตราภาษี นำเข้า	ลดภาษีนำเข้า 10 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 50 เปอร์เซ็นต์	ลดภาษีนำเข้า 100 เปอร์เซ็นต์
2540-1	118	116	106	94
2540-2	78	76	70	62
2540-3	129	127	116	103
2540-4	72	71	65	58
2540-5	73	72	65	58
2540-6	98	96	88	78
2540-7	70	69	63	56
2540-8	121	119	109	97
2540-9	73	72	66	58
2540-10	48	47	43	38
2540-11	51	51	47	40
2540-12	57	57	52	45
2541-1	52	51	47	41
2541-2	74	73	67	58
2541-3	92	92	84	73
2541-4	61	60	55	48
2541-5	43	43	39	34
2541-6	70	70	64	55
2541-7	53	53	49	42
2541-8	49	49	45	39
2541-9	54	54	49	43
2541-10	52	52	47	41
2541-11	41	40	37	32
2541-12	35	35	32	27

ที่มา : จากการคำนวณ

#### 4.5 ผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ

จากการทราบผลกระทบต่างๆที่เกิดขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้าแล้ว จะนำผลที่ได้มาคำนวณผลการเปลี่ยนแปลงของสวัสดิการเศรษฐกิจ ซึ่งได้แก่ ส่วนเกินของผู้บริโภคซึ่งแบ่งเป็นของผู้บริโภคที่ผลิตภายในประเทศและรณคนนำเข้า ส่วนเกินผู้ผลิต รายได้ของรัฐบาล และประสิทธิภาพการผลิตที่สูญเสียไป ซึ่งสามารถคำนวณค่าต่างๆได้ ดังนี้

##### 4.5.1 ตลาดรณคนนำเข้า

ในตลาดรณคนนำเข้าผลของลดอัตราภาษีนำเข้าจะทำให้รายได้จากภาษีของรัฐบาลลดลง โดยจะย้ายไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค นอกจากนี้ จะทำให้ประสิทธิภาพในการผลิตรณคนเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งสามารถแสดงการคำนวณ ได้ดังนี้

1. รายได้จากภาษีของรัฐบาลที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครณคนนำเข้า (TR)

$$TR = (P_m - P_m') * (Q_m) \quad (4.8)$$

2. ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น (Recovery of Dead Weight Loss : DWL)

$$DWL = (1/2) * [(P_m - P_m') * (Q_m' - Q_m)] \quad (4.9)$$

##### 4.5.2 ตลาดรณคนในประเทศ (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์)

ในตลาดรณคนในประเทศ ในกรณีนี้ผลของการลดอัตราภาษีนำเข้าจะทำให้ส่วนเกินของผู้บริโภคที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการโอนมาจากส่วนเกินของผู้ผลิต โดยสามารถแสดงการคำนวณ ได้ดังนี้

ส่วนเกินของผู้ผลิต โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค

(Transfer of Producer Surplus to Consumer Surplus : TPC)

$$TPC = (P_d - P_d') * (Q_d) \quad (4.10)$$

#### 4.5.3 ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์)

ในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากผลของการลดอัตราภาษีนำเข้าจะไม่กระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจทั้งในส่วนเกินของผู้บริโภคและผู้ผลิต ดังนั้น จึงไม่ได้คำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากวิธีการคำนวณดังที่ได้แสดงไว้ข้างต้น เมื่อแทนค่าต่างๆลงในสมการจะทำให้ทราบผลกระทบของการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถแสดง ดังนี้



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.9 รายได้ของรัฐบาลที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคกรณีนำเข้า จากการลดอัตรา  
ภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี (TR) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TR (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2538-1	108,155,015	540,311,554	1,080,777,615
2538-2	109,367,818	546,370,369	1,092,896,977
2538-3	122,189,075	610,421,698	1,221,017,952
2538-4	106,126,939	530,179,866	1,060,511,341
2538-5	102,602,517	512,572,861	1,025,292,297
2538-6	108,436,663	541,718,591	1,083,592,091
2538-7	93,142,612	465,313,875	930,760,810
2538-8	93,451,573	466,857,357	933,848,217
2538-9	86,664,376	432,950,461	866,024,729
2538-10	83,821,633	418,748,929	837,617,603
2538-11	82,284,947	411,072,086	822,261,722
2538-12	84,984,121	424,556,389	849,234,184
2539-1	79,504,169	397,180,114	794,473,806
2539-2	79,629,077	397,804,115	795,721,985
2539-3	80,552,497	402,417,257	804,949,589
2539-4	81,127,347	405,289,043	810,693,982
2539-5	79,490,536	397,112,003	794,337,563
2539-6	77,358,985	386,463,384	773,037,281
2539-7	79,555,773	397,437,906	794,989,463
2539-8	80,021,849	399,766,295	799,646,907
2539-9	73,393,371	366,652,305	733,409,458
2539-10	72,508,998	362,234,235	724,572,055
2539-11	74,922,811	374,292,964	748,692,961
2539-12	67,930,563	339,361,683	678,820,410

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TR (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2540-1	73,924,168	369,304,022	738,713,650
2540-2	68,069,335	340,054,948	680,207,139
2540-3	66,759,690	333,512,339	667,120,048
2540-4	65,791,639	328,676,233	657,446,453
2540-5	66,625,699	332,842,955	665,781,089
2540-6	66,976,133	334,593,629	669,282,938
2540-7	63,255,055	316,004,185	632,098,735
2540-8	60,602,598	302,842,159	605,812,443
2540-9	59,240,771	296,203,856	592,490,105
2540-10	71,818,770	359,162,640	718,462,863
2540-11	30,758,628	153,875,326	307,668,465
2540-12	30,484,013	152,501,518	304,921,583
2541-1	28,205,676	141,103,747	282,132,129
2541-2	27,402,030	137,083,372	274,093,526
2541-3	24,780,174	123,967,085	247,867,957
2541-4	24,905,994	124,596,517	249,126,485
2541-5	24,683,100	123,481,451	246,896,948
2541-6	22,823,146	114,176,714	228,292,444
2541-7	23,399,725	117,061,149	234,059,773
2541-8	23,068,581	115,404,544	230,747,449
2541-9	22,889,453	114,508,428	228,955,695
2541-10	23,401,134	117,068,199	234,073,869
2541-11	24,176,934	120,949,273	241,833,944
2541-12	24,104,065	120,584,734	241,105,062
รวม	3,125,369,774	15,616,644,364	31,236,371,795

ที่มา : จากกรคำนวณ

ตารางที่ 4.10 รายได้ของรัฐบาลที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคกรณีนำเข้า จากการผลิต  
ภาชนะบรรจุในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี (TR) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TR (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2538-1	60,562,505	334,148,792	605,445,467
2538-2	56,297,452	310,616,707	562,807,593
2538-3	54,263,722	299,395,763	542,476,322
2538-4	48,335,182	266,685,517	483,208,502
2538-5	33,982,902	187,497,951	339,728,251
2538-6	40,269,604	222,184,331	402,576,634
2538-7	36,239,231	199,947,069	362,284,855
2538-8	30,920,061	170,598,973	309,108,928
2538-9	24,249,693	133,795,751	242,425,029
2538-10	21,832,938	120,461,493	218,264,638
2538-11	34,048,045	187,857,377	340,379,495
2538-12	34,386,441	189,724,448	343,762,449
2539-1	33,946,052	187,294,635	339,359,860
2539-2	31,052,658	171,330,566	310,434,503
2539-3	23,351,698	128,841,130	233,447,733
2539-4	21,437,819	118,281,458	214,314,624
2539-5	17,574,329	96,964,959	175,691,178
2539-6	20,171,839	111,296,513	201,658,575
2539-7	19,012,267	104,898,668	190,066,295
2539-8	17,798,338	98,200,914	177,930,609
2539-9	18,050,775	99,593,713	180,454,227
2539-10	22,330,229	123,205,259	223,236,077
2539-11	20,397,711	112,542,746	203,916,629
2539-12	20,704,821	114,237,202	206,986,820

## ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TR (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TR (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2540-1	18,665,731	102,986,682	186,601,961
2540-2	22,657,766	125,012,420	226,510,479
2540-3	17,399,910	96,002,617	173,947,506
2540-4	15,818,520	87,277,426	158,138,301
2540-5	21,709,758	119,781,861	217,033,210
2540-6	20,453,956	112,853,073	204,478,913
2540-7	17,938,725	98,975,488	179,334,063
2540-8	13,073,052	68,681,307	130,673,186
2540-9	16,557,927	82,753,822	165,495,706
2540-10	12,722,017	63,601,623	127,194,781
2540-11	3,672,100	36,707,247	77,998,888
2540-12	3,328,744	33,274,968	70,705,671
2541-1	3,539,800	35,384,737	75,188,700
2541-2	4,657,436	46,556,912	98,928,351
2541-3	2,798,818	27,977,693	59,449,540
2541-4	3,011,041	30,099,130	63,957,362
2541-5	2,158,322	21,575,140	45,844,814
2541-6	2,930,185	29,290,874	62,239,907
2541-7	3,107,273	31,061,096	66,001,435
2541-8	2,934,157	29,330,580	62,324,278
2541-9	2,388,483	23,875,884	50,733,644
2541-10	1,500,878	15,003,162	31,880,079
2541-11	1,875,215	18,745,123	39,831,337
2541-12	1,806,928	18,062,514	38,380,867
รวม	957,923,055	5,444,473,314	10,022,838,276

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.11 ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี (DWL) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	DWL (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2538-1	391,387	10,577,396	47,450,753
2538-2	395,776	10,696,006	47,982,844
2538-3	442,173	11,949,905	53,607,902
2538-4	384,048	10,379,053	46,560,977
2538-5	371,294	10,034,370	45,014,710
2538-6	392,407	10,604,941	47,574,320
2538-7	337,061	9,109,206	40,864,374
2538-8	338,179	9,139,422	40,999,925
2538-9	313,618	8,475,644	38,022,184
2538-10	303,331	8,197,628	36,774,990
2538-11	297,770	8,047,343	36,100,801
2538-12	307,537	8,311,318	37,285,007
2539-1	287,707	7,775,387	34,880,793
2539-2	288,159	7,787,603	34,935,593
2539-3	291,500	7,877,912	35,340,724
2539-4	293,581	7,934,131	35,592,928
2539-5	287,657	7,774,053	34,874,811
2539-6	279,944	7,565,591	33,939,638
2539-7	287,894	7,780,433	34,903,432
2539-8	289,580	7,826,015	35,107,914
2539-9	265,593	7,177,760	32,199,807
2539-10	262,393	7,091,270	31,811,808
2539-11	271,128	7,327,337	32,870,818
2539-12	245,825	6,643,506	29,803,115



## ตารางที่ 4.11(ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	DWL (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2540-1	267,514	7,229,671	32,432,684
2540-2	246,327	6,657,077	29,863,998
2540-3	241,588	6,528,996	29,289,419
2540-4	238,084	6,434,322	28,864,707
2540-5	241,103	6,515,892	29,230,633
2540-6	242,371	6,550,164	29,384,379
2540-7	228,905	6,186,248	27,751,834
2540-8	219,208	5,927,619	26,595,147
2540-9	214,189	5,798,552	26,012,334
2540-10	334,309	9,282,748	43,500,036
2540-11	168,622	4,783,086	23,295,887
2540-12	167,116	4,740,382	23,087,900
2541-1	154,626	4,386,092	21,362,339
2541-2	150,220	4,261,122	20,753,676
2541-3	135,847	3,853,413	18,767,942
2541-4	136,537	3,872,979	18,863,234
2541-5	135,315	3,838,318	18,694,419
2541-6	125,119	3,549,088	17,285,733
2541-7	128,279	3,638,748	17,722,421
2541-8	126,464	3,587,254	17,471,620
2541-9	125,482	3,559,399	17,335,953
2541-10	128,287	3,638,967	17,723,488
2541-11	132,540	3,759,607	18,311,061
2541-12	132,141	3,748,276	18,255,872
รวม	12,045,736	328,411,248	1,496,356,885

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.12 ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี (DWL) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	DWL (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2538-1	88,128	2,998,085	11,261,182
2538-2	81,922	2,786,948	10,468,125
2538-3	78,962	2,686,270	10,089,967
2538-4	70,335	2,392,784	8,987,595
2538-5	49,451	1,682,289	6,318,887
2538-6	58,599	1,993,506	7,487,856
2538-7	52,734	1,793,986	6,738,436
2538-8	44,994	1,530,666	5,749,373
2538-9	35,287	1,200,456	4,509,064
2538-10	31,770	1,080,817	4,059,685
2538-11	49,545	1,685,514	6,331,000
2538-12	50,038	1,702,266	6,393,923
2539-1	49,397	1,680,465	6,312,035
2539-2	45,187	1,537,230	5,774,029
2539-3	33,980	1,156,002	4,342,088
2539-4	31,195	1,061,257	3,986,215
2539-5	25,573	869,999	3,267,826
2539-6	29,353	998,586	3,750,815
2539-7	27,666	941,183	3,535,201
2539-8	25,899	881,089	3,309,479
2539-9	26,267	893,585	3,356,418
2539-10	32,494	1,105,435	4,152,153
2539-11	29,682	1,009,768	3,792,814
2539-12	30,129	1,024,971	3,849,919

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	DWL (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	DWL (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2540-1	27,162	924,028	3,470,764
2540-2	32,971	1,121,650	4,213,056
2540-3	25,320	861,365	3,235,394
2540-4	23,018	783,080	2,941,345
2540-5	31,591	1,074,719	4,036,781
2540-6	29,764	1,012,552	3,803,273
2540-7	26,104	888,038	3,335,583
2540-8	19,025	582,682	2,430,252
2540-9	24,098	663,423	3,077,872
2540-10	19,422	537,870	2,520,708
2540-11	2,633	293,093	1,567,075
2540-12	2,387	265,688	1,420,547
2541-1	2,538	282,534	1,510,616
2541-2	3,339	371,739	1,987,569
2541-3	2,007	223,391	1,194,400
2541-4	2,159	240,330	1,284,967
2541-5	1,547	172,269	921,068
2541-6	2,101	233,876	1,250,462
2541-7	2,228	248,011	1,326,034
2541-8	2,104	234,194	1,252,157
2541-9	1,712	190,640	1,019,289
2541-10	1,076	119,795	640,502
2541-11	1,344	149,673	800,251
2541-12	1,296	144,222	771,110
รวม	1,365,531	48,312,019	187,835,158

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.13 ส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคที่ยังมีผลภายในประเทศ  
จากการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี (TPC) (กรณีที่มีความยืดหยุ่นของอุป  
ทานเท่ากับศูนย์) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TPC (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2538-1	43,991,783	230,822,651	494,975,194
2538-2	39,937,137	209,548,130	449,354,194
2538-3	45,323,184	237,808,443	509,955,500
2538-4	46,753,521	245,313,351	526,048,995
2538-5	41,506,085	217,780,320	467,007,270
2538-6	43,184,723	226,588,047	485,894,525
2538-7	32,163,278	168,759,083	361,886,321
2538-8	45,522,920	238,856,448	512,202,837
2538-9	47,303,056	248,196,731	532,232,103
2538-10	34,654,917	181,832,589	389,921,095
2538-11	42,040,104	220,582,290	473,015,804
2538-12	46,242,229	242,630,626	520,296,170
2539-1	41,660,274	218,589,339	468,742,127
2539-2	39,992,266	209,837,388	449,974,478
2539-3	52,439,642	275,148,139	590,026,597
2539-4	48,784,465	255,969,607	548,900,229
2539-5	44,263,331	232,247,447	498,030,522
2539-6	39,640,998	207,994,303	446,022,173
2539-7	39,545,462	207,493,031	444,947,247
2539-8	45,516,816	238,824,420	512,134,157
2539-9	40,155,262	210,692,617	451,808,428
2539-10	38,505,335	202,035,535	433,244,214
2539-11	48,954,135	256,859,860	550,809,283
2539-12	38,291,816	200,915,211	430,841,796

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TPC (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2540-1	44,824,656	235,192,692	504,346,293
2540-2	43,870,641	230,187,026	493,612,162
2540-3	42,638,646	223,722,812	479,750,326
2540-4	44,181,763	231,819,463	497,112,755
2540-5	47,246,876	247,901,958	531,599,994
2540-6	45,580,123	239,156,588	512,846,455
2540-7	46,466,607	243,807,927	522,820,770
2540-8	43,154,154	226,493,150	485,723,213
2540-9	29,158,280	153,124,699	328,358,205
2540-10	37,369,584	199,295,667	438,538,085
2540-11	29,449,450	159,094,220	358,072,974
2540-12	30,701,163	165,856,322	373,292,420
2541-1	22,202,848	119,946,037	269,962,254
2541-2	23,069,724	124,629,143	280,502,509
2541-3	19,897,651	107,492,710	241,933,579
2541-4	27,835,923	150,377,491	338,454,252
2541-5	25,519,441	137,863,202	310,288,371
2541-6	20,280,625	109,561,644	246,590,124
2541-7	23,744,493	128,274,436	288,706,959
2541-8	21,090,338	113,935,945	256,435,354
2541-9	26,823,233	144,906,653	326,141,049
2541-10	25,351,690	136,956,963	308,248,703
2541-11	28,296,561	152,865,989	344,055,107
2541-12	30,285,369	163,610,086	368,236,821
รวม	1,805,412,574	9,531,398,430	20,653,899,996

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.14 ส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครายคนที่ผลิตภายในประเทศ  
จากการลดอัตราภาษีนำเข้าในรายนามมากกว่า 2400 ซีซี (TPC) (กรณีที่ความยืดหยุ่นของอุป  
ทานเท่ากับศูนย์) หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TPC (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2538-1	2,489,725	15,028,905	30,335,512
2538-2	3,454,810	20,854,517	42,094,379
2538-3	3,369,357	20,338,691	41,053,196
2538-4	2,416,165	14,584,872	29,439,239
2538-5	4,261,567	25,724,397	51,924,125
2538-6	2,298,056	13,871,918	28,000,158
2538-7	2,889,483	17,441,994	35,206,276
2538-8	2,587,118	15,616,803	31,522,170
2538-9	3,304,108	19,944,821	40,258,178
2538-10	2,279,099	13,757,490	27,769,189
2538-11	1,903,185	11,488,332	23,188,943
2538-12	1,506,164	9,091,766	18,351,527
2539-1	1,103,930	6,663,733	13,450,598
2539-2	1,155,931	6,977,631	14,084,192
2539-3	1,182,248	7,136,489	14,404,844
2539-4	1,450,217	8,754,047	17,669,850
2539-5	1,112,964	6,718,264	13,560,668
2539-6	1,062,425	6,413,194	12,944,890
2539-7	924,927	5,583,203	11,269,572
2539-8	1,216,184	7,341,337	14,818,326
2539-9	1,401,280	8,458,648	17,073,593
2539-10	1,378,240	8,319,567	16,792,860
2539-11	2,075,823	12,530,437	25,292,409
2539-12	1,904,828	11,498,251	23,208,963

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ช่วงเวลา	TPC (ลดภาษีนำเข้า 10 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 50 %)	TPC (ลดภาษีนำเข้า 100 %)
2540-1	2,040,294	12,315,969	24,859,510
2540-2	1,551,728	9,366,805	18,906,687
2540-3	2,187,676	13,205,625	26,655,261
2540-4	1,419,309	8,567,476	17,293,260
2540-5	1,499,359	9,050,687	18,268,610
2540-6	1,851,536	11,176,556	22,559,630
2540-7	1,441,653	8,702,352	17,565,504
2540-8	2,160,925	12,350,080	26,325,000
2540-9	1,552,505	8,394,838	18,911,778
2540-10	1,181,443	6,417,641	14,573,520
2540-11	589,058	6,426,624	15,637,783
2540-12	622,478	6,791,228	16,524,969
2541-1	600,836	6,555,115	15,950,439
2541-2	807,468	8,809,474	21,435,929
2541-3	899,088	9,809,042	23,868,158
2541-4	679,149	7,409,508	18,029,416
2541-5	510,892	5,573,832	13,562,701
2541-6	762,968	8,323,979	20,254,582
2541-7	621,261	6,777,954	16,492,668
2541-8	591,628	6,454,659	15,706,002
2541-9	627,483	6,845,839	16,657,852
2541-10	574,154	6,264,018	15,242,118
2541-11	489,325	5,338,533	12,990,153
2541-12	430,408	4,695,751	11,426,084
รวม	74,420,461	489,762,894	1,033,411,273

ที่มา : จากการคำนวณ

สำหรับผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าคือสวัสดิการเศรษฐกิจ ในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศนั้น หากกำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งในส่วนของต้นทุนของผู้ผลิตและส่วนของผู้บริโภค ดังนั้น การโอนย้ายจากส่วนของผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคจึงเท่าศูนย์ แต่ไม่ได้แสดงผลการศึกษาในตาราง เหมือนกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์

จากตารางต่างๆข้างต้นที่ได้แสดงถึงผลกระทบของการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์คือสวัสดิการเศรษฐกิจนั้นเป็นการแสดงผลในแต่ละเดือน ซึ่งสามารถสรุปผลทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละปี ได้ดังนี้

ตารางที่ 4.15 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ลง 10 เปอร์เซ็นต์ หน่วย : ล้านบาท

ปี	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็น ส่วนเกินของผู้บริโภค	ประสิทธิภาพการผลิตที่ เพิ่มขึ้น	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TPC)	
	(TR)	(DWL)	กรณีความยืดหยุ่นของอุป ทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุป ทานเท่ากับอนันต์
2538	1,181	4.27	509	0
2539	926	3.35	518	0
2540	724	2.81	485	0
2541	294	1.61	294	0
รวม	3,125	12.04	1,806	0



ตารางที่ 4.16 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ถึง 50 เปอร์เซ็นต์  
หน่วย : ล้านบาท

ปี	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TR)	ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น (DWL)	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TPC)	
			กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์
2538	5,901	115.52	2,669	0
2539	4,626	90.56	2,717	0
2540	3,620	76.63	2,556	0
2541	1,470	45.69	1,590	0
รวม	15,617	328.4	9,532	0

ตารางที่ 4.17 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดไม่เกิน 2400 ซีซี ถึง 100 เปอร์เซ็นต์  
หน่วย : ล้านบาท

ปี	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TR)	ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น (DWL)	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TPC)	
			กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์
2538	11,804	518.24	5,723	0
2539	9,253	406.26	5,825	0
2540	7,240	349.31	5,526	0
2541	2,939	222.55	3,580	0
รวม	31,236	1,496.36	20,654	0

ตารางที่ 4.18 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ลง 10 เปอร์เซ็นต์  
หน่วย : ล้านบาท

ปี	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TR)	ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น (DWL)	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TPC)	
			กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์
2538	475	0.69	32.76	0
2539	266	0.39	15.97	0
2540	184	0.26	18.1	0
2541	33	0.02	7.59	0
รวม	958	1.36	74.42	0

ตารางที่ 4.19 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ลง 50 เปอร์เซ็นต์  
หน่วย : ล้านบาท

ปี	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TR)	ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น (DWL)	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TPC)	
			กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์
2538	2,623	23.53	197.74	0
2539	1,467	13.16	96.39	0
2540	1,028	9	112.77	0
2541	327	2.61	82.86	0
รวม	5,445	48.3	489.76	0

ตารางที่ 4.20 ผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์ขนาดมากกว่า 2400 ซีซี ลง 100 เปอร์เซ็นต์  
หน่วย : ล้านบาท

ปี	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็น ส่วนเกินของผู้บริโภค	ประสิทธิภาพการผลิตที่ เพิ่มขึ้น	ส่วนเกินของผู้ผลิตที่ โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค (TPC)	
	(TR)	(DWL)	กรณีความยืดหยุ่นของอุป ทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุป ทานเท่ากับอนันต์
2538	4,752	88.4	399.14	0
2539	2,657	49.43	194.57	0
2540	1,918	36.05	238.08	0
2541	695	13.96	201.62	0
รวม	10,022	187.84	1,033.41	0

จากผลการศึกษาที่ได้แสดงในตารางต่างๆ เมื่อพิจารณาในส่วนของผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้าและอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศนั้น เนื่องจากไม่ได้มีการศึกษาด้านอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ดังนั้น จึงได้สมมติลักษณะของเส้นอุปทานขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ อุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ และอุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ ซึ่งผลที่จากการศึกษาในกรณีที่กำหนดให้อุปทานของรถยนต์มีความยืดหยุ่นเท่ากับศูนย์นั้น สังเกตได้ว่า เมื่อมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง จะทำให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้น แต่อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งไม่ตรงกับความเป็นจริงนัก เนื่องจากการที่ลดอัตราภาษีนำเข้าลง ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าลดลง จะจงใจให้ผู้บริโภคหันมาบริโภครถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นแทนการบริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ทำให้ความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลง และส่งผลให้ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศก็ลดลงด้วย ซึ่งผู้ผลิตก็จำเป็นต้องขายรถยนต์ลดลง แต่เนื่องจากในกรณีนี้ได้กำหนดให้ลักษณะของอุปทานมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ จึงทำให้ความต้องการที่จะขายรถยนต์ไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในกรณีที่ผู้ผลิตต้องการขายรถยนต์อย่างมาก เพื่อที่ระบายสต็อกออกไปทั้งหมด ดังนั้น

อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งในที่นี้หมายถึงอุปสงค์ ณ จุดดุลยภาพใหม่ จึงไม่เปลี่ยนแปลง

ส่วนในกรณีที่กำหนดให้อุปทานของรถยนต์มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์นั้น ดังกล่าวไว้ เมื่อมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง แม้ทำให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้น แต่อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศได้ลดลงอย่างมาก จึงทำให้อุปสงค์รวมของรถยนต์ทั้ง 2 ชนิดนั้นลดลง ซึ่งในความเป็นจริงไม่น่าเป็นเช่นนั้น เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้าลง ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าลดลง แม้ว่าจะตั้งใจให้ผู้บริโภคนำเข้ารถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นแทนการบริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และทำให้ความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลงนั้น ไม่น่าทำให้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ณ ดุลยภาพใหม่ลดลงมากนัก เพราะว่าการลดความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศที่ลดลงจากผลของการที่ผู้บริโภคนำเข้าในครั้งแรกนั้น น่าจะส่งผลให้ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลงบ้าง ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น ความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศที่ลดลงในครั้งแรกน่าจะเพิ่มขึ้น จึงทำให้อุปสงค์ของรถยนต์ ณ ดุลยภาพใหม่ไม่น่าลดลงมากนัก แต่เนื่องจากในกรณีนี้ได้กำหนดให้ลักษณะของอุปทานมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ จึงทำให้ราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไม่เปลี่ยนแปลง แม้อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะลดลงก็ตาม

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาในส่วนของผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อสวัสดิการเศรษฐกิจนั้น โดยเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างรถยนต์ขนาดใหญ่และขนาดเล็ก<sup>5</sup> จะเห็นได้ว่า ในกรณีของรถยนต์ขนาดเล็กจะมีมูลค่ามากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ โดยในตลาดรถยนต์นำเข้า หากสังเกตถึงอัตราภาษีและจำนวนภาษีที่รัฐบาลได้รับจากการเก็บภาษีบนอุตสาหกรรมรถยนต์ จะพบว่า ในช่วงเวลาที่ทำการศึกษานั้น แม้ว่าอัตราภาษีที่เก็บบนรถยนต์ขนาดเล็กจะน้อยกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ก็ตาม แต่จำนวนภาษีที่เก็บได้จากรถยนต์ขนาดเล็กมีมูลค่ามากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ถึงประมาณ 3 เท่า ทั้งนี้เนื่องจากการบริโภครถยนต์ขนาดเล็กมากกว่ารถยนต์ใหญ่นั้นเอง ส่วนต้นทุนที่เกิดจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งก็คือ ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นนั้น พบว่า ในรถยนต์ขนาดเล็กจะมีมูลค่ามากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ประมาณ 8 เท่า ซึ่งกล่าวได้ว่า หากลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ลง จะทำให้ประสิทธิภาพในการผลิตของรถยนต์ขนาดเล็กเพิ่มมากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ ซึ่งอาจเนื่องมาจากการแข่งขันระหว่างรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศกับรถยนต์นำเข้านั้น ในกรณีของรถยนต์ขนาดเล็กนั้นจะมีมากกว่าในกรณีของรถยนต์ขนาดใหญ่

<sup>5</sup> การเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ระหว่างรถยนต์ทั้ง 2 ขนาด (ขนาดใหญ่ และ ขนาดเล็ก) หรือ ระหว่างรถยนต์ทั้ง 2 ประเภท (รถยนต์นำเข้า และ รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ) จะใช้ตัวเลขที่ได้จากผลการศึกษา ในกรณีที่กำหนดให้มีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง 100 เปอร์เซ็นต์

ส่วนผลกระทบที่เกิดขึ้นในตาครอนด์ที่ผลิตภายในประเทศ จะเห็นได้ว่า ส่วนเกินของผู้ผลิตนั้นจะโอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค โดยในกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นอุปทานรอนด์เท่ากับศูนย์นั้น จะมีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคมากพอสมควร ซึ่งในรอนด์ขนาดเล็กจะมากกว่ารอนด์ขนาดใหญ่ประมาณ 20 เท่า ขณะที่ในกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์นั้น จะไม่มีการโอนย้ายเกิดขึ้นเลย เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งในส่วนเกินของผู้ผลิตและผู้บริโภค ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าในตาครอนด์ที่ผลิตภายในประเทศ การโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคนั้นจะขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของอุปทานของรอนด์ ซึ่งหากความยืดหยุ่นของอุปทานน้อยก็จะทำให้มีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคมาก ในทางตรงข้าม ถ้าหากความยืดหยุ่นของอุปทานมากก็จะทำให้มีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคน้อยนั่นเอง

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผลกระทบของการลดอัตราภาษีรอนด์นำเข้าต่อสวัสดิการเศรษฐกิจนั้นมี 2 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนแรกเป็นการโอนย้ายทรัพยากรระหว่างหน่วยเศรษฐกิจ อีกส่วนหนึ่งเป็นประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น สำหรับการโอนย้ายทรัพยากรระหว่างหน่วยเศรษฐกิจนั้น ในตาครอนด์นำเข้า รายได้จากภาษีรอนด์ของรัฐบาลนั้นได้โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครอนด์นำเข้า ขณะที่ในตาครอนด์ที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกินของผู้ผลิตได้โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครอนด์ที่ผลิตภายในประเทศ ดังนั้น ในกรณีนี้ สวัสดิการโดยรวมของสังคมจะไม่เปลี่ยนแปลง แต่หากแยกพิจารณาเฉพาะสวัสดิการของผู้บริโภค ผู้ผลิตและรายได้ของรัฐบาลนั้น การลดอัตราภาษีนำเข้ารอนด์ จะทำให้สวัสดิการของทั้งผู้บริโภครอนด์นำเข้าและรอนด์ที่ผลิตภายในประเทศดีขึ้น ส่วนสวัสดิการของผู้ผลิตและรายได้ของรัฐบาลจะลดลง

สำหรับประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น หรือ อีกนัยหนึ่งก็คือ ต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรอนด์ที่ลดลงนั้น จะเป็นการเพิ่มขึ้นของสวัสดิการโดยรวมของสังคม ซึ่งแม้ว่าผลที่ได้จากการศึกษานั้น จะพบว่ามูลค่าในส่วนนี้จะไม่มากนัก เนื่องจากในช่วงเวลาที่ทำการศึกษานั้น อัตราภาษีนำเข้าที่เก็บบนรอนด์นั้นได้ลดลงมามากแล้วนับตั้งแต่ปี 2534 และช่วงเวลาที่ศึกษานั้นมีระยะเวลาเพียงแค่ 4 ปีคือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 - 2541 ซึ่งมีต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรอนด์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่เฉลี่ยประมาณปีละ 374 และ 47 ล้านบาท ตามลำดับ<sup>6</sup> แต่ว่าการคุ้มครองอุตสาหกรรมรอนด์ในประเทศไทยนั้น เริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 และในช่วงแรกของการคุ้มครองนั้นอัตราภาษีที่เก็บบนรอนด์นำเข้าจะสูงกว่าในช่วงเวลาที่ทำการศึกษาถึงประมาณ 4 เท่า<sup>7</sup> ดังนั้น ถ้าหากจะประมาณต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรอนด์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลา

<sup>6</sup> โดยพิจารณาจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้าถึง 100 เปอร์เซ็นต์ หาดด้วย จำนวนปีที่ศึกษา (4 ปี)

<sup>7</sup> รายละเอียดของอัตราภาษีต่างๆที่เก็บบนอุตสาหกรรมรอนด์แสดงไว้ในบทที่ 1

เวลากว่า 30 ปีที่ผ่านมาอย่างคร่าวๆ ก็อาจจะสามารถทำได้โดยนำต้นทุนเฉลี่ยที่ได้จากการศึกษาในแต่ละปี คูณด้วยจำนวนปีที่คุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยที่ในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการลดอัตราภาษีนำเข้าครั้งสำคัญในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งอัตราภาษีสูงกว่าก่อนหน้านั้น ประมาณ 4 เท่า นั้น จะกำหนดให้มีต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ประมาณ 4 เท่าด้วย ซึ่งจะทำให้ต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่ก่อนปี พ.ศ. 2534 มีค่าประมาณปีละ 1,496 และ 188 ตามลำดับ

ดังนั้น หากประมาณต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ด้วยวิธีดังกล่าว จะทำให้มีต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่ประมาณ 47,872 และ 6,016 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งผลที่ได้นี้เป็นเพียงการประมาณค่าอย่างคร่าวๆเท่านั้น แต่สังเกตได้ว่ามูลค่าของต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ตลอดระยะเวลาที่รัฐบาลให้การคุ้มครองอยู่นั้นนับว่ามีมูลค่าสูงมากพอสมควร

จากผลการศึกษาที่ได้นี้ เป็นการคำนวณต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้น ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาซึ่งเป็นผลในอดีต แต่ในปัจจุบันนี้ การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยการเก็บภาษีนำเข้านั้นยังมีอยู่ จึงอาจนำผลการศึกษาที่ได้นี้ ไปใช้เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อไป



สถาบันบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย