

ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546

บทคัดย่อ

ของ

นายสาโรช ศรีวิฑูรย์

31 ธ.ค. 2549

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ.

ตุลาคม 2548

h 212196

สาโรช ศรีวิฑูรย์ .(2548). ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546.

สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การจัดการ).กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ : รองศาสตราจารย์ ดร. พิศมัย

จารุจิตติพันธ์

ในการวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทย ข้อมูลที่ใช้เป็นตัวแปรในการศึกษาครั้งนี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิประกอบด้วย ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร และจำนวนประชากร ตั้งแต่ปี 2537-2546 ทั้งนี้โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ธนาคารแห่งประเทศไทย นิตยสารกรุงปารีส สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี เทคนิคและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร คือการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ(Multiple Regression Analysis) สถิติที่ใช้วิเคราะห์คือ Adjusted R^2 , F-test, Durbin-Watson, t-test

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทย ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 และรายได้ของประชากร จำนวนประชากรมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ในขณะที่ราคารถยนต์มีความสัมพันธ์กับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

**FACTORS AFFECTING TO DEMAND FOR AUTOMOBILE HIRE PURCHASE LOAN IN
THE YEAR 1984 - 2003**

**AN ABSTRACT
BY
MR. SAROJ SRIVITURE**

**Presented in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Master of Economics Degree in Managerial Economics
at Srinakharinwirot University
October 2005**

Saroj Sriviture. (2005). *FACTORS AFFECTING TO DEMAND FOR AUTOMOBILE HIRE PURCHASE LOAN IN THE YEAR 1984 – 2003* Master's Project, M.Econ. (Managerial Economics). Bangkok : Graduate School, Srinakharinwirot University. Project Advisor : Assoc. Prof. Dr. Pisamai Jarujittipant.

The objective of this research was to study about the factors effecting to demand for automobile hire purchase loan (Car Hire Purchase) in Thailand. The variables in this research were the quantities of demand for car hire purchase (car financing), rate of loan interest, car price, population, income and the quantity of the population. This research employed secondary data for 10 years since 1994-2003 from the Bank of Thailand, Grand Prix Magazine, the Office of the National Economic and Social Development Board and the Office of the Prime Minister. The data were analyzed to identify the relationship between the factors by Multiple Regression Analysis with the statistics, Adjusted R^2 , F-test, Durbin-Watson and t-test.

The research found that the rate of loan interest had significantly inversely related with the demand for car financing at the level 0.05. Population, income and the quantity of the population had significantly related in the same direction with the demand for car financing at the level 0.05 and the price of car had insignificantly related with the demand of car financing at the level 0.05.

ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546

สารนิพนธ์
ของ
นาย สาโรช ศรีวิฑูรย์

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
ตุลาคม 2548
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยความสามารถของรองศาสตราจารย์ ดร. พิศมัย จารุจิตติพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ที่กรุณาให้คำแนะนำ ช่วยเหลือ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในการวิจัยอย่างดียิ่ง นับตั้งแต่เริ่มต้นดำเนินการวิจัยจนเสร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์วิพรรณ สาธิตผลและผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. กิตติมา สังข์เกษม กรรมการสอบสารนิพนธ์ที่ให้ปรึกษาแนะนำ ข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องอันเป็นประโยชน์ต่อการวิจัยในครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ในภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒทุกท่าน ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ ตลอดจนประสบการณ์ที่ดีแก่ผู้วิจัย

ขอขอบคุณเพื่อนทุกคน ที่ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจมาโดยตลอดและทำให้ผู้วิจัยมีความมานะพยายามจนประสบความสำเร็จ

คุณประโยชน์และความดีอันพึงมีจากสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้กับบิดามารดา ที่เป็นกำลังใจ อบรมสั่งสอนให้ผู้วิจัยมีความมานะ และอดทน ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญทำให้ความสำเร็จในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้

สาโรช ศรีวิฑูรย์

สารบัญ

บทที่		หน้า
1	บทนำ.....	1
	ภูมิหลัง.....	1
	ความมุ่งหมายของงานวิจัย.....	3
	ความสำคัญของงานวิจัย	3
	ขอบเขตของงานวิจัย.....	3
	ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	3
	นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
	กรอบแนวคิดในงานวิจัย.....	5
	สมมุติฐานงานวิจัย.....	5
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
	ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานธุรกิจเช่าซื้อ.....	6
	ลักษณะการดำเนินงานธุรกิจเช่าซื้อ.....	6
	ความแตกต่างระหว่างการเช่า การเช่าซื้อ และการเช่าซื้อแบบ리스จึง.....	8
	แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	12
	ประเภทของอัตราดอกเบี้ย.....	12
	ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์.....	13
	ทฤษฎีเงินทุนให้กู้.....	13
	แนวคิดอัตราดอกเบี้ยและอุปสงค์มวลรวม.....	13
	ความหมายของอุปสงค์.....	14
	กฎของอุปสงค์.....	14
	ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา.....	15
	รายได้สุทธิส่วนบุคคล.....	16

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
2(ต่อ) แนวคิดเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการบริโภคส่วนบุคคล กับรายได้ส่วนบุคคล.....	16
แนวคิดอุปสงค์ต่อรายได้.....	17
ฟังก์ชันของอุปสงค์.....	18
ทฤษฎีตัวกำหนดอุปสงค์.....	19
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	21
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านอัตราดอกเบี้ย.....	21
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคารถยนต์.....	24
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านรายได้ของประชากร.....	25
3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	26
การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง.....	26
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย.....	26
การรวบรวมข้อมูล.....	26
การจัดทำและวิเคราะห์ข้อมูล	27
ตัวแบบในการวิจัย.....	27
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	28
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	32
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	32
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	32
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	33
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	45
สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐานและวิธีการดำเนินการวิจัย.....	45
วิธีการดำเนินการวิจัย.....	45

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5(ต่อ) สรุปผลการวิจัย.....	45
อภิปรายผล.....	47
ข้อเสนอแนะ.....	49
 บรรณานุกรม.....	 51
 ภาคผนวก.....	 55
 ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์.....	 108

บัญชีตาราง

ตาราง		หน้า
1	ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทย ปี 2542-2546.....	1
2	ปริมาณการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยปี 2537-2546.....	2
3	แสดงข้อแตกต่างระหว่างการให้เช่า การเช่าซื้อ และลิสซิ่ง.....	11
4	อัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีเฉลี่ยที่ใช้ในบริษัทเงินทุน.....	34
5	ราคารถยนต์เฉลี่ยแบ่งตามขนาดของเครื่องยนต์.....	35
6	รายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัว.....	36
7	จำนวนประชากรในประเทศไทย ในช่วงอายุ 20 – 60 ปี.....	37
8	ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นพหุคูณระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อความ ต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ในปี 2537-2546 แบบ All Possible Regressions.....	39
9	ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นพหุคูณระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อความ ต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ในปี 2537-2546 แบบ Stepwise Regressions.....	42
10	การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2543 - 2547 ทุกยี่ห้อ.....	55
11	การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2543 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน.....	56
12	การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2544 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน.....	57
13	การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2545 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน.....	58
14	การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2546 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน.....	59
15	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2537.....	60
16	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2538.....	62
17	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2539.....	64
18	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2540.....	66
19	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2541.....	68
20	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2542.....	70

บัญชีตาราง(ต่อ)

ตาราง		หน้า
21	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2543.....	72
22	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2544.....	74
23	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2545.....	77
24	ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2546.....	79
25	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2537.....	81
26	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2538.....	82
27	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2539.....	83
28	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2540.....	84
29	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2541.....	85
30	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2542.....	86
31	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2543.....	87
32	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2544.....	88
33	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2545.....	89
34	ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2546.....	90
35	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2537.....	91
36	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2538.....	92
37	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2539.....	93
38	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2540.....	95
39	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2541.....	97
40	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2542.....	99
41	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2543.....	101
42	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2544.....	103
43	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2545.....	104
44	การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2546	106

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
กรอบแนวคิดในการวิจัย	5
กราฟเส้นฟังก์ชันการบริโภค (c).....	16
กราฟแสดงการวัดค่าสถิติ Durbin-Watson.....	31

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

เนื่องจากในปัจจุบันรถยนต์เป็นเสมือนปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการดำรงชีวิต ทั้งประชาชนที่อยู่ในเมืองใหญ่และในต่างจังหวัดทั่วประเทศ รถยนต์ซึ่งให้ความสะดวกสบายในการเดินทาง ทำให้ระยะเวลาในการเดินทางสั้นลง และถึงที่หมายในเวลาอันรวดเร็ว ซึ่งสามารถสนองตอบต่อวิถีชีวิตของคนยุคปัจจุบัน ที่ต้องการความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ความต้องการเป็นส่วนตัวสูง นอกจากนี้รถยนต์ในปัจจุบันยังดูเหมือนเป็นเครื่องบอกรฐานะในสังคม ตำแหน่งหน้าที่การงานและเป็นเครื่องประดับที่สะท้อนรสนิยมของผู้ใช้รถยนต์ ทำให้รถยนต์เป็นอีกปัจจัยที่มีความสำคัญต่อวิถีชีวิตของคนยุคปัจจุบัน โดยดูจากข้อมูลปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภทในประเทศไทยปี 2542-2546 มีจำนวนเพิ่มขึ้น (ตาราง 1)

ตาราง 1 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภทในประเทศไทย ปี 2542-2546

หน่วย : คัน

ปี	ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ ทุกประเภทในประเทศไทย
2542	66,864
2543	83,125
2544	104,559
2545	126,330
2546	179,418

ที่มา : รายงานเศรษฐกิจ ปี 2542-2546 ธนาคารแห่งประเทศไทย

จากข้อมูลความต้องการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภคที่มีมาก แต่เนื่องจากรถยนต์เป็นสินค้าที่มีราคาแพงการตัดสินใจซื้อรถยนต์จำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมาก หากผู้บริโภคมีความประสงค์ที่จะซื้อรถยนต์ การจัดสรรเงินเพื่อนำไปซื้อรถยนต์อาจทำให้ผู้บริโภคขาดโอกาสในการนำเงินไปใช้จ่ายในด้านอื่นหรือหากผู้บริโภคมีความจำเป็นที่จะซื้อรถยนต์แต่มีเงินไม่พออาจจะต้องกู้ยืมเงินเพื่อซื้อรถยนต์หรือซื้อรถยนต์โดยการใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์จากบริษัทที่ดำเนินงานด้านสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

ซึ่งโดยส่วนใหญ่ ผู้บริโภคที่มีความต้องการซื้อรถยนต์จะใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ จึงส่งผลให้ธุรกิจทางด้านสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในช่วงปี 2542-2546

ตาราง 2 ปริมาณการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ในประเทศไทยปี 2537-2546

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ปริมาณการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ในประเทศไทย
2537	89,606.9
2538	115,330.1
2539	128,957.1
2540	28,511.8
2541	16,533.3
2542	56,736.5
2543	80,242.4
2544	142,077.3
2545	341,135.1
2546	454,877.9

ที่มา: รายงานเศรษฐกิจปี 2537-2546 ธนาคารแห่งประเทศไทย

จากการขยายตัวของธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2542-2546 (ตาราง 3) และการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีนโยบายและมาตรการผ่อนผันเกี่ยวกับการดำเนินการธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ในรูปแบบต่างๆ อาทิ การประกาศการลดเงินดาวน์ขั้นต่ำ เพิ่มระยะเวลาการเช่าซื้อและการปรับลดอัตราดอกเบี้ย ทำให้บริษัทที่ดำเนินงานด้านธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ มีการแข่งขันในการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทต่างๆ โดยใช้นโยบายทางด้าน อัตราดอกเบี้ย ลดเงินดาวน์ขั้นต่ำ การเพิ่มระยะเวลาการเช่าซื้อเป็นต้น

ดังนั้นผู้วิจัยจึงประสงค์ที่จะศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในส่วนบุคคลใหม่ในประเทศไทยซึ่งคาดว่าจะประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ในการนำผลของงานวิจัยไปใช้ประกอบการวางแผนและการบริหารจัดการ ให้เกิดประสิทธิภาพ

ความมุ่งหมายของการวิจัย

เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ในประเทศไทย

ความสำคัญของการวิจัย

ผลของการศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการธุรกิจด้านสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจด้านสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ที่มีความประสงค์ ในการนำข้อมูลไปใช้ในประกอบการวางแผนและการบริหารจัดการ การให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

ขอบเขตของการวิจัย

ข้อมูลและแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ประกอบด้วยตัวแปรต่างๆ คือ อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ จะใช้ข้อมูลทุติยภูมิ(secondary data) จากแหล่งข้อมูลต่างๆ โดยเก็บข้อมูลเป็นเวลา 10 ปี ก็นับตั้งแต่ปี 2537-2546

ตัวแปรที่ศึกษา ตัวแปรที่ใช้ ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

1. ตัวแปรอิสระ แบ่งเป็นดังนี้

- 1.1 อัตราดอกเบี้ย
- 1.2 ราคารถยนต์
- 1.3 รายได้ของประชากร
- 1.4 จำนวนประชากร

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ (ปริมาณการใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์)

นิยามศัพท์เฉพาะ

1.ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้บริโภคของกู้ยืมจากบริษัทที่ประกอบธุรกิจทางด้านเช่าซื้อรถยนต์เพื่อนำไปซื้อรถยนต์ ซึ่งพิจารณาจากปริมาณการให้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในส่วนบุคคลใหม่ของบริษัทที่ดำเนินงานด้านธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ในประเทศในช่วงปี 2537-2546 เป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมโดยธนาคารแห่งประเทศไทย

2.อัตราดอกเบี้ย หมายถึง อัตราค่าตอบแทนซึ่งผู้เช่าซื้อจ่ายให้กับบริษัทที่ดำเนินงานด้านธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เพื่อเป็นค่าตอบแทนในการได้รับสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ซึ่งพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในบริษัทเงินทุน ซึ่งรวบรวมโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันสิ้นเดือนในช่วงปี 2537-2546

3.ราคารถยนต์ หมายถึง ราคาของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยทุกยี่ห้อในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546 ซึ่งมีวิธีการคำนวณดังนี้

$$\text{สูตร} \quad \overline{X} = \frac{P_1 + P_2 + P_3 + P_4 + \dots P_n}{n}$$

$\overline{X}$ = ราคารถยนต์เฉลี่ย (บาท)

P_1 = ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1500 ซีซี ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

P_2 = ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์ 1500-1600 ซีซี ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

P_3 = ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

P_4 = ราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 2000 ซีซี ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

n = จำนวนประเภทของรถยนต์แยกตามขนาดของเครื่องยนต์

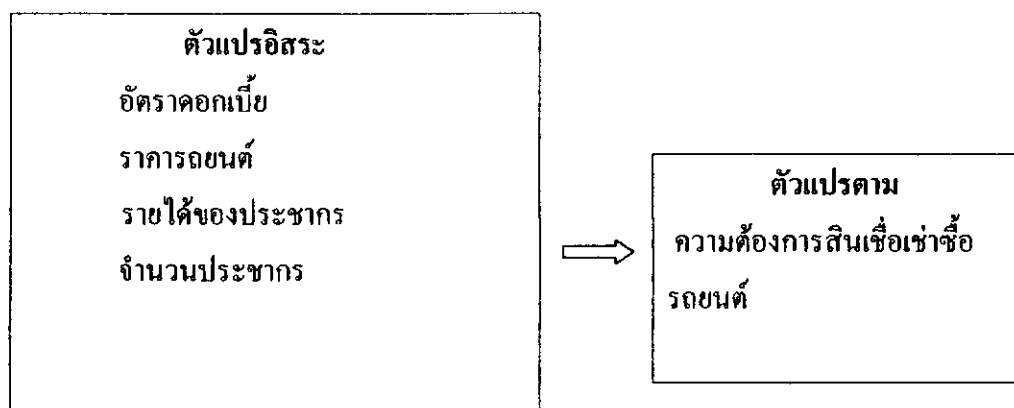
4.รายได้ของประชากร หมายถึง รายได้ส่วนบุคคลเฉลี่ย (personal income) ของประชากรในประเทศไทยในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546 ซึ่งเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

5.จำนวนประชากร หมายถึง จำนวนประชากรในประเทศไทยที่มีอายุระหว่าง 20-60 ปี ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546 ซึ่งเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

6.รถยนต์ หมายถึง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน เป็นรถที่ผลิตขึ้นมาใหม่และ มีการซื้อขายเป็นครั้งแรกประกอบด้วย รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดของเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1500 ซีซี ขนาดของเครื่องยนต์ 1500-1600 ซีซี ขนาดของเครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี และขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 2000 ซีซี

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการภายใต้กรอบแนวคิดทางทฤษฎีเศรษฐศาสตร์และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ที่ว่าการเปลี่ยนแปลงทางด้าน อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากรและจำนวนประชากร มีผลกระทบอย่างไรต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ดังนำเสนอในภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

สมมุติฐานในการวิจัย

สมมุติฐาน 1 การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางตรงกันข้าม

สมมุติฐาน 2 การเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางตรงกันข้าม

สมมุติฐาน 3 การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของประชากรจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน

สมมุติฐาน 4 การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และได้นำเสนอทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยต่างๆที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นกรอบในการกำหนดแนวทางการวิจัย ดังนี้

1. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานธุรกิจเช่าซื้อ

1.1 ลักษณะการดำเนินงานธุรกิจเช่าซื้อ

1.2 ความแตกต่างระหว่างการเช่า การเช่าซื้อ และการเช่าซื้อแบบลิสซิ่ง

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 ประเภทของอัตราดอกเบี้ย

2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

ทฤษฎีเงินทุนให้กู้

แนวคิดอัตราดอกเบี้ยและอุปสงค์มวลรวม

ความหมายของอุปสงค์

กฎของอุปสงค์

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา

รายได้สุทธิส่วนบุคคล

แนวคิดเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการบริโภคส่วนบุคคลกับรายได้ส่วนบุคคล

บุคคล

แนวคิดอุปสงค์ต่อรายได้

ฟังก์ชันของอุปสงค์

ทฤษฎีตัวกำหนดอุปสงค์

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านอัตราดอกเบี้ย

3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคารถยนต์

3.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านรายได้ของประชากร

1. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานธุรกิจเช่าซื้อ

1.1 ลักษณะการดำเนินงานธุรกิจเช่าซื้อ(สาธิต รังคสิริ 2539, 18-23)

สัญญาเช่าซื้อนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในเชิงธุรกิจ เพราะสามารถสนองตอบความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างเต็มที่ กล่าวคือผู้ที่ประสงค์จะได้สินค้าบางชนิด แต่ไม่มีกำลังทรัพย์พอที่จะชำระราคาสินค้าดังกล่าวได้ทันทีจึงจำเป็นต้องหาวิธีผ่อนชำระราคา ซึ่งอาจกระทำได้ในรูปของสัญญาซื้อขายผ่อนส่ง แต่สัญญานี้มีข้อบกพร่องอยู่ตรงที่ว่า หากไม่มีการตกลงเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ไว้เป็นอย่างอื่นแล้ว กรรมสิทธิ์ในสินค้าย่อมโอนไปยังผู้ซื้อทันทีเจ้าของสินค้าอาจตกอยู่ในภาวะที่เสียเปรียบไม่มีอะไรที่จะต่อรองบังคับให้ผู้เช่าซื้อผ่อนส่งชำระราคา จนครบได้ถ้าหากกระทำในรูปของสัญญาเช่าซื้อแล้วก็มีผลให้ผู้เช่าซื้อซึ่งมีหลักประกันในการที่จะชำระราคา เพราะกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่เช่าซื้อยังไม่โอนไปยังผู้เช่าซื้อจนกว่าผู้เช่าซื้อจะได้รับชำระราคาครบถ้วนแล้ว นอกจากนี้การเช่าซื้อยังเป็นการช่วยระบบเศรษฐกิจ คือ ช่วยระบายสินค้าให้ออกจำหน่ายได้มากยิ่งขึ้นด้วย

อย่างไรก็ดี ในระบบเศรษฐกิจในปัจจุบันการที่เจ้าของสินค้าจะให้ผู้เช่าซื้อเช่าซื้อโดยตรงจากตนแล้ว ก็อาจก่อให้เกิดปัญหาขึ้น แม้ว่าผู้เช่าซื้อซึ่งยังมีกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่เช่าซื้อก็ตาม แต่ถ้าผู้เช่าซื้อผิดนัดไม่ชำระราคาแล้วก็จะเกิดปัญหายากในการที่จะติดตามสินค้าที่เช่าซื้อคืนมา เพราะเจ้าของสินค้าที่เป็นผู้เช่าซื้อนั้นบางรายอาจเป็นเพียงผู้ค้ารายย่อยไม่มีกำลังพอที่จะติดตามเอาสินค้าคืนมาได้เพื่อขจัดปัญหาดังกล่าว จึงได้มีการจัดหาบุคคลที่สามเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งปกติได้แก่ บริษัทการเงิน โดยบริษัทการเงินนี้จะซื้อสินค้าจากเจ้าของ จากนั้นก็จะนำสินค้านั้นออกมาให้ลูกค้าเช่าซื้อในการนี้เจ้าของสินค้าที่แน่นอนจากการทำสัญญาเช่าซื้อ โดยบริษัทการเงินจะเป็นผู้เก็บรวบรวมเงินค่าเช่าซื้อจากลูกค้าโดยตรง และสัญญาเช่าซื้อนี้ก็ทำขึ้นระหว่างลูกค้า (ผู้เช่าซื้อ) กับบริษัทการเงิน (ผู้ให้เช่าซื้อ) ตามวิธีดังกล่าวนี้จึงมีผู้ที่เกี่ยวข้อง 3 ฝ่าย คือ ลูกค้าหรือผู้ที่จะมาเช่าซื้อ (prospective hirer) เจ้าของสินค้าและบริษัทการเงิน

บริษัทผู้ให้เช่าซื้อจะต้องมีพนักงานของบริษัทไว้ประจำที่บริษัทเจ้าของสินค้าเมื่อมีลูกค้ามาซื้อสินค้าจะได้ทำสัญญาเช่าซื้อได้ทันทีซึ่งสัญญานี้ยังไม่ได้รับอนุมัติจนกว่าจะผ่านการตรวจสอบสินเชื่อก่อน ในบางกรณีบริษัทผู้ให้เช่าซื้ออาจทำสัญญาให้ค่านายหน้าแก่เจ้าของสินค้าในการที่จัดหาสัญญาเช่าซื้อมาให้แก่บริษัท

โดยปกติแล้วผู้เช่าซื้อจะต้องจ่ายเงินล่วงหน้า (down payment) ไว้ก่อนประมาณ 20-30% ส่วนที่เหลือพร้อมด้วยดอกเบี้ยจะจ่ายชำระเป็นงวด ๆ ตามระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ในสัญญาเมื่อผู้เช่าซื้อชำระเงินค่างวดครบทุกงวดตามสัญญาแล้วกรรมสิทธิ์ในสินค้าตามสัญญาเช่าซื้อจะโอนเป็นของผู้เช่าซื้อทันที ในกรณีที่จะต้องมีการโอนทางทะเบียนจะต้องเป็นหน้าที่ของผู้ให้เช่าซื้อที่จะต้องจัดการโอนให้แก่ผู้เช่าซื้อให้เรียบร้อย

นอกจากนี้แล้วบริษัทผู้ให้เช่าซื้อยังบังคับให้ผู้เช่าซื้อจะต้องทำประกันภัยสำหรับสินค้าที่เช่าซื้อ โดยผู้รับผลประโยชน์คือบริษัทผู้ให้เช่าซื้อ ซึ่งในการทำประกันภัยนี้บางบริษัทอาจมีการบังคับให้ทำประกันภัยผ่านบริษัทผู้ให้เช่าซื้อ ซึ่งบริษัทผู้ให้เช่าซื้อจะได้รับส่วนลดเป็นรายได้นอกเหนือจากรายได้ค่าดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าซื้อ

1.2 ความแตกต่างระหว่างการเช่า การเช่าซื้อ และการเช่าซื้อแบบลิสซิง(สาริต รังคสิริ 2539, 18-23)

ลิสซิงมีลักษณะบางประการใกล้เคียงกับการเช่าและการเช่าซื้อแต่หากพิจารณาโดยละเอียดแล้ว ลิสซิงมีลักษณะหลายประการแตกต่างกับการเช่าและการเช่าซื้อซึ่งสามารถพิจารณาเปรียบเทียบความแตกต่างได้ ดังนี้

ชนิดของทรัพย์สิน ในการเช่า ชนิดของทรัพย์สินจะเป็นอะไรก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นสังหาริมทรัพย์ หรือ อสังหาริมทรัพย์ไม่มีข้อจำกัดส่วนในเรื่องของการเช่าซื้อ (hire purchase) นั้นทรัพย์สินที่เช่าซื้อกันจะเป็นสังหาริมทรัพย์ทั่วไป ส่วนลิสซิงทรัพย์สินที่ทำการลิสซิงจะเป็นทรัพย์สินประเภทสังหาริมทรัพย์เฉพาะอย่างในกรณีของประเทศไทยที่ผ่านมาส่วนใหญ่เป็นเครื่องจักร อุตสาหกรรม โรงงาน (manufacturing industry) เครื่องจักรก่อสร้าง (constructions machinery) อุปกรณ์ที่ใช้ในสำนักงาน (office equipment) การขนส่ง (transport) และอุปกรณ์การแพทย์ (medical equipment)

สินค้าคงคลังของผู้ให้เช่า กรณีการเช่า ต้องมีสินค้าคงคลังเพื่อให้เช่า ส่วนกรณีของการเช่าซื้ออาจจะมีหรือไม่มีสินค้าคงคลังก็ได้แต่กรณีของการลิสซิงจะไม่มีสินค้าคงคลังเพราะลูกค้าจะเลือกทรัพย์สินที่จะใช้เอง ในบางประเทศก็ได้มีการกำหนดห้ามไว้เลย คือ ห้ามผู้ผลิต ผู้จำหน่าย ให้ส่งลิสซิงซึ่งโดยใช้สินค้าของตนเอง

วัตถุประสงค์ของการเช่า การเช่ามีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ทรัพย์สินนั้นชั่วคราวและไม่ต้องมีความต้องการเป็นเจ้าของในทรัพย์สินนั้นต่างกับเช่าซื้อซึ่งเป็นการชำระกันเป็นงวด ๆ ตามสัญญาและกรรมสิทธิ์จะเปลี่ยนมือไปหาผู้เช่าซื้อโดยอัตโนมัติ ฉะนั้นผู้เช่าซื้อก็ต้องมีความต้องการเป็นเจ้าของในสินค้าที่ตนเองต้องการเช่าซื้อ ในขณะที่ลิสซิงมีวัตถุประสงค์ในการเช่าระยะยาว ลักษณะของลิสซิงจะต้องจ่ายกันเป็นงวด ๆ แต่เมื่อหมดงวดสุดท้ายแล้วลูกค้ามีสิทธิ์จะซื้อหรือไม่ซื้อ หรือขอต่อสัญญาก็ได้ โดยหลักแล้วไม่ได้มุ่งการเป็นเจ้าของ แต่มุ่งการมีกรรมสิทธิ์

ผู้เช่า การเช่าและการเช่าซื้อ ผู้เช่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่ในด้านลิสซิง มี พ.บ. 34/2534 กำหนดไว้เกี่ยวกับการหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายการให้เช่าสังหาริมทรัพย์ ว่าถ้าเป็นลิสซิงและผู้ให้เช่าเป็นนิติบุคคล มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 60 ล้านบาทขึ้นไปและเป็นผู้ประกอบการพาณิชย์มูลค่าเพิ่มและผู้เช่าเป็นนิติบุคคลแล้ว ไม่ต้องหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 5 แบบการให้เช่าสังหาริมทรัพย์ปกติแต่อย่างไร

ผู้ให้เช่า การเช่า การซื้อ ผู้ให้เช่าจะเป็นใครก็ได้ไม่ว่าบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล แต่ในด้านลิขสิทธิ์ ตามทป. 34/2534 สรรพากรกำหนดไว้ว่าหากผู้ให้เช่าแบบลิขสิทธิ์เป็นนิติบุคคลแล้วให้ถือว่าการทำ ลิขสิทธิ์นั้นไม่ต้องหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 5 แบบการให้เช่าสังหาริมทรัพย์แต่อย่างไร

การคิดค่าเช่า กรณีของการเช่า การคิดค่าเช่าปกติจะคิดจากต้นทุนเฉลี่ยโดยรวมค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาด้วย ส่วนกรณีการเช่าซื้อการคิดค่าเช่าจะคิดจากต้นทุนทั้งหมดโดยคิดจากผู้เช่าคนแรก และกรณีการลิขสิทธิ์การคิดค่าเช่าจะคิดจากผู้เช่าคนแรกโดยคิดจากต้นทุนทั้งหมด ซึ่งได้แก่ ค่าทรัพย์สิน ค่าจัดการ และค่าดอกเบี้ย

การจ่ายเงินของผู้เช่า กรณีของการเช่า ค่าเช่าที่ผู้เช่าจ่ายถือเป็นค่าใช้จ่ายของผู้เช่า ในส่วนของการเช่าซื้อ ค่าเช่าซื้อที่ผู้เช่าซื้อจ่ายถือเป็นส่วนหนึ่งของราคาทรัพย์สินที่ซื้อซึ่งต้องหักแบบค่าเสื่อม หรือหักค่าเสื่อมราคาในขณะที่ลิขสิทธิ์ยังเป็นของผู้ให้ลิขสิทธิ์ (ผู้ให้เช่า) ซึ่งในช่วงที่เช่าอยู่นั้น ค่าเช่าถือเป็นรายจ่ายที่นำมาหักค่าใช้จ่ายได้

หน้าที่การบำรุงรักษาและการประกันภัย กรณีของการเช่าเป็นการให้บริการผู้ให้เช่าจึงเป็นผู้ บำรุงรักษาและประกันภัย ส่วนกรณีการลิขสิทธิ์และการเช่าซื้อ ผู้เช่าจึงเป็นผู้บำรุงรักษาและประกันภัย

การยกเลิกสัญญา กรณีของการเช่าเป็นการทำสัญญาให้บริการระยะสั้น การยกเลิกสัญญาจึง กระทำได้ง่าย ในขณะที่การเช่าซื้อเป็นการขายสินค้า การลิขสิทธิ์เป็นการให้บริการระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลิขสิทธิ์นั้น ผู้เช่าเป็นผู้เลิกทรัพย์สินเองหากยกเลิกสัญญาได้ง่าย ผู้ให้เช่าอาจหาผู้อื่นเช่าต่อ ไม่ได้โดยง่าย

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ทั้ง 3 กรณี คือ การเช่า การเช่าซื้อ การลิขสิทธิ์กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ยังเป็นของผู้เช่า (การเช่าซื้อกรรมสิทธิ์จะเป็นของผู้เช่าก็ต่อเมื่อจบสัญญาแล้วและผู้เช่าเลือกที่จะซื้อ ทรัพย์สินนั้นเท่านั้น)

การเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ กรณีการเช่าจะไม่มีเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ การเช่าซื้อกรรมสิทธิ์จะ เปลี่ยนอัตโนมัติเมื่อชำระค่างวดครบหมดตามสัญญา การลิขสิทธิ์กรรมสิทธิ์จะเปลี่ยนถ้าหากจ่ายกันครบ ตามสัญญาแล้วและผู้เช่าเลือกที่จะซื้อทรัพย์สินนั้นในราคาที่ตกลงกัน ซึ่งควรเป็นราคาตลาดใน ขณะนั้นและถ้าตีความโดยเคร่งครัดจะตีราคาตลาดไว้ล่วงหน้าไม่ได้เลย แต่ในทางปฏิบัติทางภาษี เจ้าหน้าที่ภาษีมักจะยอมให้ตั้งราคาตลาดตามที่กำหนดโดยมีเหตุผลสมควรเช่นร้อยละ 10 หรือ 15 ของราคาทรัพย์สินทั้งหมด ฉะนั้นหากสัญญาลิขสิทธิ์ได้กำหนดไว้ว่าให้ผู้ซื้อที่มีสิทธิที่จะซื้อทรัพย์สินที่เช่า เมื่อครบอายุการเช่าได้ในราคาต่ำจนคาดหมายไว้ว่าผู้เช่าจะต้องใช้สิทธิซื้ออย่างแน่นอน เช่น ราคา 1 บาท เจ้าหน้าที่จะตีความเข้าลักษณะเช่าซื้อไม่ใช้การเช่าอย่างแท้จริง

จำนวนผู้เช่าตลอดอายุทรัพย์สิน กรณีการเช่าผู้เช่ามักจะมีหลายราย แต่กรณีการเช่าซื้อผู้เช่าซื้อมักจะมีรายเดียว ส่วนกรณีลิสซิ่ง ผู้เช่าก็มักจะมีรายเดียวเป็นส่วนใหญ่

ระยะเวลาการเช่า กรณีการเช่า อายุการเช่าจะสั้นกว่ากรณีการเช่าซื้อและกรณีการ ลิสซิ่ง กรณีการลิสซิ่งปกติจะนานกว่า 30 ปี โดยหลักแล้วสัญญาลิสซิ่งจะมีอายุการเช่าครอบคลุมระยะเวลาส่วนใหญ่ของอายุการใช้ของทรัพย์สินที่เช่าหมายความว่าไม่ใช่ระยะเวลาทั้งสิ้นของอายุการเช่า เช่น ถ้าอายุการใช้ทรัพย์สินนั้น 5 ปี อายุการเช่าไม่ควรเกินหรือเท่ากับ 5 ปี ควรจะประมาณ 4 ปี (ตามที่ปฏิบัติอยู่ในต่างประเทศ) เพราะหากเท่าหรือเกินกว่าอายุการใช้ทรัพย์สินนั้นสัญญาดังกล่าวจะมีผลเหมือนซื้อผ่อนส่งหรือเช่าซื้อ และจะมีผลปฏิบัติทางภาษีเหมือนการเช่าซื้อหรือผ่อนชำระตามสัญญา

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 ประเภทของอัตราดอกเบี้ย(รายงานสถิติเศรษฐกิจและการเงินไตรมาสที่ 4 ,2547:34-36)

หมายถึง ผลตอบแทนหรือจำนวนเงินที่ผู้กู้ต้องจ่ายชำระแก่ผู้ให้กู้ โดยสัญญาว่าจะชำระคืนเต็มมูลค่าในวันที่ครบกำหนดในอนาคตที่ตกลงกันไว้ ซึ่งแบ่งเป็นหลายประเภทดังนี้

1. อัตราดอกเบี้ยเงินให้กู้ยืมระหว่างธนาคาร (Inter bank Rate) เป็นอัตราดอกเบี้ยเงินให้กู้ยืมในตลาดเงินระยะสั้น เพื่อใช้ในการปรับสภาพคล่องของธนาคารพาณิชย์

2.อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (Lending Rate)

2.1 อัตราดอกเบี้ย MLR (Minimum Lending Rate) หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้แบบมีระยะเวลาที่ธนาคารพาณิชย์เรียกเก็บจากลูกค้ารายใหญ่ชั้นดี

2.2 อัตราดอกเบี้ย MOR (Minimum Overdraft Rate) หมายถึง อัตราดอกเบี้ยประเภทเบิกเกินบัญชีที่ธนาคารพาณิชย์เรียกเก็บจากลูกค้ารายใหญ่ชั้นดี

2.3 อัตราดอกเบี้ย MRR (Minimum Retail Rate) หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ธนาคารพาณิชย์เรียกเก็บจากลูกค้ารายย่อยชั้นดี ทั้งนี้ใช้โยงเข้ากับอัตราดอกเบี้ย MLR เพื่อให้สามารถสะท้อนระดับความเสี่ยงที่แตกต่างระหว่างลูกค้ารายใหญ่กับลูกค้ารายย่อยได้โดยบวกส่วนต่างสูงสุดที่ธนาคารพาณิชย์ประกาศไม่เกินร้อยละ 4 ต่อปี

3. อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง(Reference Rate) เป็นอัตราดอกเบี้ยที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศทุกวันศุกร์เพื่อใช้ในการอ้างอิงสำหรับการกำหนดอัตราดอกเบี้ยเงินฝากของธนาคารไทยพาณิชย์ในลำดับถัดไป ประกอบด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินฝากออมทรัพย์ อัตราดอกเบี้ยเงินฝากระยะเวลา 3 เดือน 6 เดือน และ 12 เดือน โดยคำนวณมาจากอัตราดอกเบี้ยล่าสุดเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ใหญ่ 5 ธนาคาร ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกสิกรไทย ธนาคารกรุงไทย ธนาคารไทยพาณิชย์และธนาคารกรุงธนบุรี

4.อัตราดอกเบี้ยมาตรฐาน(Bank Rate) เป็นอัตราดอกเบี้ยที่ธนาคารกลางเรียกเก็บจากสถาบันการเงินที่ให้กู้ยืมในวงเงินที่กำหนดจากฐานเงินฝากของสถาบันการเงินแต่ละแห่งโดยการให้กู้ยืมนี้ถือว่าเป็นแหล่งกู้ยืมแหล่งสุดท้าย เมื่อมีความจำเป็นในระยะสั้นอย่างมากไม่เกิน 7 วัน เพื่อรับรองความผันผวนของความต้องการใช้เงินในตลาดเงินเป็นสำคัญ หลักประกันที่ใช้ในการกู้ยืมเงินนี้ส่วนมากเป็นหลักทรัพย์สินรัฐบาล เช่น พันธบัตรรัฐบาล

5.อัตราดอกเบี้ยเงินให้กู้ยืมในตลาดซื้อคืนพันธบัตร(Repurchase Rate)เป็นอัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการกู้ยืมโดยการซื้อขายพันธบัตรที่มีสัญญาซื้อคืน/ขายคืนพันธบัตรที่ใช้เป็นหลักทรัพย์วางประกัน ได้แก่ พันธบัตรรัฐบาล พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย และพันธบัตรรัฐวิสาหกิจ โดยระยะเวลาการกู้ยืมจะเป็น 1 วัน 7 วัน 14 วัน 1 เดือน 2เดือน 3 เดือน และ 6 เดือนทั้งนี้ธนาคารแห่งประเทศไทย

ใช้อัตราดอกเบี้ยตลาดซื้อคืนระยะ 14 วันเป็นอัตราดอกเบี้ยนโยบายในการส่งสัญญาณการดำเนินนโยบายทางการเงินภายใต้กรอบ Inflation Targeting

สำหรับอัตราดอกเบี้ยที่บริษัทที่ดำเนินงานทางด้านธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์นำมาใช้ในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยที่เรียกเก็บจากลูกค้าของบริษัท โดยบริษัทที่ดำเนินงานทางด้านธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์จะเป็นผู้กำหนดอัตราดอกเบี้ยที่เรียกเก็บจากลูกค้าของบริษัทเองโดยคำนวณจากต้นทุนทางการเงินของบริษัท เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทที่ดำเนินงานทางด้านเดียวกันได้ และเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงานของบริษัท โดยมีอัตราดอกเบี้ยที่เรียกเก็บจากลูกค้าของบริษัทสูงสุดไม่เกินอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ใช้ในบริษัทเงินทุนซึ่งกำหนดโดยธนาคารแห่งประเทศไทย

2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

ทฤษฎีเงินทุนให้กู้ (The Loanable Fund Theory)

ดอกเบี้ยคือราคาของเงินทุนที่ให้กู้ยืม เช่นเดียวกับราคาสินค้าและบริการและอัตราดอกเบี้ยถูกกำหนดโดยปริมาณเงินที่จะมีให้กู้หรืออุปทานเงินให้กู้และความต้องการขอกู้หรืออุปสงค์ในเงินกู้ ปริมาณเงินที่จะให้กู้นั้นได้มาจากหลายแหล่ง เช่น จากการออม การให้สินเชื่อ ส่วนความต้องการขอกู้เงินนั้นเกิดจากการลงทุน และการใช้จ่ายที่เกินรายได้

อุปสงค์ของเงินกู้ ที่สำคัญได้แก่ การลงทุน โดยทั่วไปแล้วผู้ขอกู้มักจะพอใจที่จะกู้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ ดังนั้นเส้นอุปสงค์ต่อการกู้ยืมจึงเอียงลาดจากซ้ายลงมาขวา เมื่อกำหนดให้แกนตั้งคืออัตราดอกเบี้ย และแกนนอนคือ ปริมาณความต้องการเงินกู้ แสดงว่า ณ ระดับอัตราดอกเบี้ยสูง ความต้องการขอกู้น้อย และ ณ อัตราดอกเบี้ยต่ำความต้องการขอกู้มาก(วรศ อุปาติก .2541 : 154)

แนวคิดอัตราดอกเบี้ยและอุปสงค์มวลรวม (Inter Rates and Aggregate Demand)

การเพิ่มขึ้นของอุปทานของเงิน (ปริมาณเงิน) มีผลทำให้อุปสงค์มวลรวมเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเงิน ทำให้อัตราดอกเบี้ยลดลงเมื่ออัตราดอกเบี้ยลดลงการลงทุนของภาคธุรกิจจะเพิ่มขึ้นดังสมการ

$$I = I - bi, b > 0$$

เมื่อ I = การลงทุน , I = การลงทุนคงที่ , b = ค่าสัมประสิทธิ์ , i = อัตราดอกเบี้ย ตัวอย่างเช่นถ้า b มีค่ามาก การลดลงของอัตราดอกเบี้ยเพียงเล็กน้อยจะส่งผลให้มีการลงทุนเพิ่มขึ้นอย่างมาก(Dornbusch , Fischer , Startz . 1998 : 216)

เมื่อการลงทุนของภาคธุรกิจเพิ่มขึ้นจะทำให้รายได้ของประชาชนเพิ่มขึ้นและจะส่งผลให้มีการใช้จ่ายเพิ่มขึ้นซึ่งจะทำให้อุปสงค์มวลรวมเพิ่มขึ้น (E. Case , C. Fair . 1996 : 317)

เมื่อพิจารณาอิทธิพลของอัตราดอกเบี้ย จำเป็นต้องพิจารณาส่วนประกอบของอุปสงค์มวลรวม นอกเหนือจากการลงทุนของภาคธุรกิจด้วย อย่างแรกคือการลงทุนที่อยู่อาศัย การใช้จ่ายของภาครัฐบาล และ ค่าใช้จ่ายในการบริโภคสินค้าคงทน เช่น การซื้อรถยนต์หรือเครื่องใช้ต่างๆ ส่วนใหญ่เงินที่นำมาซื้อมาจากการกู้ยืม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของการซื้อรถยนต์ใหม่ อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น จะทำให้ต้นทุนในการซื้อสูงขึ้นด้วย ซึ่งจะทำให้อุปสงค์มวลรวมลง(T. Froyen . 2544 :100)

จากทฤษฎีเงินทุนให้กู้และแนวคิดอัตราดอกเบี้ยและอุปสงค์มวลรวมสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ในทิศทางทางตรงกันข้าม ดังสรุปในสมมุติฐานข้อที่ 1

ความหมายของอุปสงค์ (Demand)

อุปสงค์ (Demand) หมายถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ 2 ตัวแปร คือ ราคาของสินค้า และ ปริมาณของความต้องการบริโภคสินค้าของผู้บริโภค ณ. ช่วงเวลานั้นๆ (B. Taylor . 1995:67)

อุปสงค์(Demand) หมายถึงความต้องการซื้อสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่งของผู้บริโภค รวมความสามารถในสนองความต้องการดังกล่าว ถ้าเป็นความต้องการที่เกินกว่าอำนาจซื้อ เราไม่เรียกว่า อุปสงค์หรือเราอาจเรียกปริมาณเสนอซื้อที่พร้อมด้วยอำนาจซื้อว่า เป็น effective demand และเรียกความต้องการซื้อที่ยังที่พร้อมด้วยอำนาจซื้อ หรือการมีอำนาจซื้อแต่ยังไม่มีความต้องการซื้อว่าเป็น potential demand(นราทิพย์ ชูติวงศ์. 2544 :25)

อุปสงค์(Demand) หมายถึง ปริมาณต่างๆของสินค้าหรือบริการชนิดนั้น ที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ ณ ระดับราคาต่างๆกัน ของสินค้าและบริการชนิดนั้น หรือ ณ ระดับรายได้ต่างๆกันของผู้บริโภค หรือ ณ ระดับราคาสินค้าต่างๆกันของสินค้าหรือบริการชนิดอื่นที่เกี่ยวข้องในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง (สมถมานัสฤดี. 2544: 34)

กฎของอุปสงค์(Law of Demand)

กฎของอุปสงค์ (Law of Demand) คือ ปริมาณอุปสงค์จะเพิ่มขึ้นเมื่อราคาสินค้านั้นลดลง และ ปริมาณอุปสงค์จะลดลงเมื่อราคาเพิ่มขึ้นหรือเมื่อราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้นทำให้ปริมาณซื้อสินค้าลดลง และเมื่อราคาสินค้าลดลงทำให้ปริมาณซื้อสินค้าเพิ่มขึ้น โดยกำหนดให้สิ่งอื่นคงที่ (Marshall. 1920: 84)

หมายถึงความต้องการสินค้า ณ. ระดับราคาต่างๆ กัน โดยให้ปัจจัยอื่นคงที่ เช่น รายได้ รสนิยม ราคาสินค้าอื่นๆ เส้นอุปสงค์ต่อราคามักลาดลงจากซ้ายมาทางขวาหมายความว่า เมื่อสินค้าชนิดนี้มีราคาสูงขึ้น ผู้บริโภคจะซื้อน้อยลง ในทางตรงกันข้าม เมื่อสินค้าชนิดนี้มีราคาต่ำลงผู้บริโภคจะซื้อมากขึ้น

ความสัมพันธ์ระหว่างราคาสินค้าและปริมาณเสนอซื้อดังกล่าว เรียกว่า กฎของอุปสงค์(Bade and Parkin :82)

เมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ สินค้าแทบทุกชนิดที่ราคาสินค้าลดลงจะทำให้ผู้บริโภคต้องการซื้อสินค้านั้นจำนวนมากขึ้น เพราะเมื่อราคาสินค้าต่ำลงสินค้านั้นจะถูกกลงในสายตาผู้บริโภคเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าอื่นๆ ในทางตรงกันข้ามถ้าราคาสินค้าชนิดใดสูงขึ้นจำนวนสินค้านั้นจะมีผู้ต้องการซื้อลดลงด้วยเหตุผลทำนองเดียวกันคือผู้บริโภคจะรู้สึกเหมือนว่าราคาสินค้าชนิดนั้นแพงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าชนิดอื่นๆ เหตุผลอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้ผู้บริโภคซื้อสินค้ามากขึ้น เมื่อราคาสินค้าลดลงนั้นเป็นเพราะผู้บริโภคมีความรู้สึกเหมือนว่ารายได้ของตนเองเพิ่มขึ้น ทั้งๆ ที่ความจริงรายได้ของตนเองไม่ได้เพิ่มขึ้นเลย (ปัจจัย บุญนาคและ สมคิด แก้วสนธิ.2535:45-46)

สำหรับสินค้าที่จัดอยู่ในประเภทคงทน เช่น ตู้เย็น โทรทัศน์ เครื่องปรับอากาศและรถยนต์ ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์ของสินค้าประเภทคงทน ได้แก่ การคาดคะเนราคา ถ้ามีการคาดคะเนว่าราคาจะสูงขึ้น จะทำให้อุปสงค์ในปัจจุบันสูงขึ้น เนื่องจากผู้บริโภคจะรีบซื้อก่อนที่จะขึ้นราคา แต่ถ้ามีการคาดคะเนว่าราคาสินค้าจะลดลง ผู้บริโภคจะเลื่อนการบริโภคออกไปในอนาคต ทำให้อุปสงค์ปัจจุบันลดลง(ประเจิด สินทรัพย์. 2527: 99-100)

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา)Elasticity of Demand)) S. Pindyck and L.Rubinfeld. 2001: 30-33)

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (price elasticity of demand) คืออัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อสินค้าผลมาจากเปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า เมื่อกำหนดให้สิ่งอื่นๆคงที่สามารถเขียนได้ว่า

$$E_p = \frac{\Delta Q/Q}{\Delta P/P} = \frac{P}{Q} \frac{\Delta Q}{\Delta P}$$

โดยที่ E_p = ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา

ΔQ = เปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ

ΔP = เปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า

P = ราคาสินค้า

Q = ปริมาณซื้อ

ปัจจัยที่กำหนดค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา)นราทิพย์ ชูติวงศ์2544 .: 74-75)

1. ความมากน้อยของสินค้าที่สามารถใช้ทดแทนสินค้าที่กำลังพิจารณาอยู่ ถ้าสินค้านั้นมีสินค้าชนิดอื่นใช้แทนกันได้อย่างดีและมีมากชนิด ค่าความยืดหยุ่นค่อนข้างสูง ทั้งนี้เพราะเมื่อราคาสินค้า

เปลี่ยนแปลง ผู้บริโภคจะหันมาใช้สินค้าชนิดนั้นที่แทนสินค้าชนิดอื่น หรือหันไปใช้สินค้าชนิดอื่นแทนสินค้าชนิดนั้น

2. ความจำเป็นของสินค้า ถ้าเป็นสินค้าที่จำเป็นแก่การดำรงชีวิต อุปสงค์จะมีค่าความยืดหยุ่นค่อนข้างต่ำ คือแม้ราคาจะเปลี่ยนแปลงไปมากแต่จะทำให้จำนวนสินค้าที่ผู้ซื้อต้องการซื้อเปลี่ยนแปลงไปเล็กน้อย

3. ลักษณะของสินค้าเป็นสินค้าที่ต้องใช้ประกอบกับสินค้าอื่นหรือไม่ ถ้าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ต้องใช้ประกอบกับสินค้าอื่น อุปสงค์จะมีค่าความยืดหยุ่นที่ต่ำกว่ากรณีที่ไม่จำเป็นต้องใช้ประกอบกับสินค้าอื่น

4. จำนวนทางที่สินค้าสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ ยิ่งสินค้านั้นๆ สามารถที่จะนำไปใช้ประโยชน์ได้หลายทางมากขึ้นเท่าใด เส้นอุปสงค์ก็จะมีค่าความยืดหยุ่นมากขึ้นเท่านั้นเพราะโอกาสที่สินค้านั้นๆจะถูกนำไปใช้ประโยชน์จะมีมากขึ้น

5. ราคาของสินค้าเมื่อเทียบกับรายได้ของผู้บริโภค ถ้าสินค้าที่ผู้บริโภคซื้ออยู่เป็นสินค้าที่ใช้จ่ายจากรายได้ส่วนใหญ่ของผู้บริโภค ความยืดหยุ่นของอุปสงค์จะค่อนข้างสูงกว่าอุปสงค์ของสินค้าซึ่งเมื่อเทียบแล้วมีการใช้จ่ายเป็นส่วนน้อยจากรายได้ของผู้บริโภค

จากกฎของอุปสงค์ (Law of Demand) ดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินค้าเชื้อเพลิงรถยนต์ในทิศทางทางตรงกันข้าม ดังสรุปในสมมุติฐานข้อที่ 2

รายได้สุทธิส่วนบุคคล (Personal Income : PI)

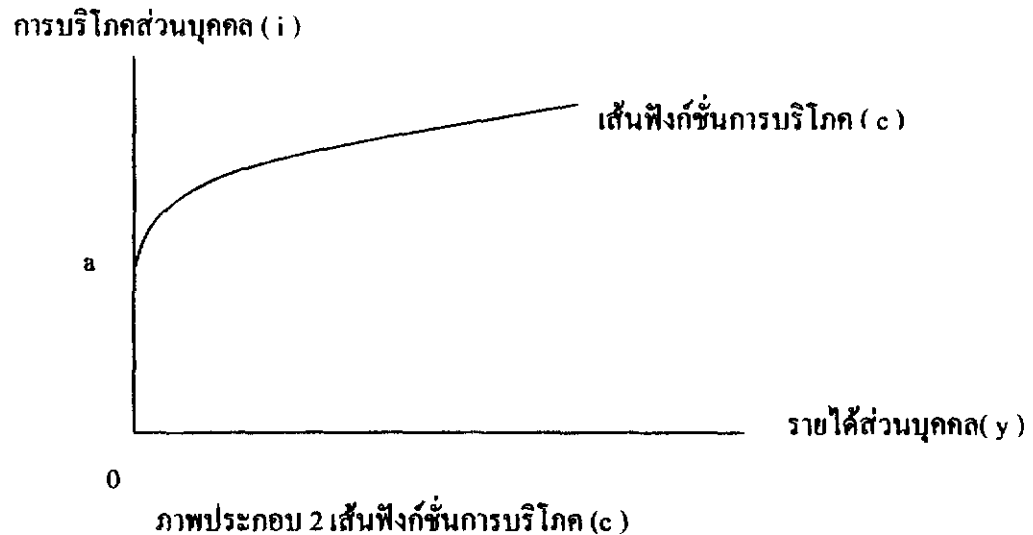
รายได้ที่ตกทอดไปถึงบุคคลภายหลังจากหักภาษีทางตรง เช่นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและค่าธรรมเนียมต่างๆออกแล้ว รายได้ที่ตกทอดไปถึงบุคคลนี้บางส่วนนี้ถือเป็นรายได้ของบุคคลเนื่องจากมีส่วนร่วมในการผลิต บางส่วนอาจเป็นเงินได้ที่บุคคลได้รับในรูปของเงินโอน

การคำนวณรายได้สุทธิส่วนบุคคลทำ โดยการรวบรวมเฉพาะรายได้และเงินโอนที่ตกถึงบุคคล ซึ่งจะทำได้รายได้ส่วนบุคคลแล้วจึงหักด้วยภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและค่าธรรมเนียมที่จ่ายให้รัฐ ก็จะได้ที่สามารถใช้จ่ายใช้สอยได้จริง (Personal Disposable Income : DI) (รายงานสถิติเศรษฐกิจและการเงินไตรมาสที่ 4, 2547:41)

แนวคิดเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการบริโภคส่วนบุคคลกับรายได้ส่วนบุคคล

ความสัมพันธ์ระหว่างการบริโภคกับรายได้ ในการวิเคราะห์ครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ การบริโภคส่วนบุคคลกับรายได้ส่วนบุคคล ซึ่งโดยปกติผู้บริโภคจะต้องมีการบริโภคในชีวิตประจำวันส่วนหนึ่ง (การบริโภคที่คงที่) ดังภาพประกอบ 2 ที่จุด a ซึ่งจะทำให้เส้นฟังก์ชันของการบริโภคมิ

จุดเริ่มต้นอยู่บนแกนตั้ง จากภาพประกอบ 2 เมื่อรายได้ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้การบริโภคส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น เส้นฟังก์ชันการบริโภคจะมีลักษณะเป็นเส้นทแยงมุมเพิ่มขึ้นจากซ้ายมาขวาดังภาพประกอบ 2(E. Case , C. Fair . 1996 : 192-193)



สำหรับแนวคิดของเคนส์เชื่อว่าระดับรายจ่ายในการบริโภคเป็นฟังก์ชันของรายได้ที่จับจ่ายใช้สอยได้จริง โดยรายได้ที่สามารถจับจ่ายใช้สอยได้จริง(Y_d) ในแบบจำลองอย่างง่ายคือรายได้ประชาชาติลบด้วยภาษี ($Y_d = Y - T$) เคนส์ ไม่ปฏิเสธว่าตัวแปรอื่นๆ นอกจากรายได้ก็มีผลกระทบต่อการบริโภคเหมือนกัน แต่เขาเชื่อว่ารายได้เป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดการบริโภค

รูปแบบเฉพาะของความสัมพันธ์ ระหว่างการบริโภคกับรายได้ ที่เราเรียกว่าฟังก์ชันการบริโภค (Consumption Function) ของเคนส์คือ $C = a + b y_d$, $a > 0$, $0 < b < 1$ ข้อสมมุติของเคนส์ก็คือ การบริโภคจะเพิ่มขึ้นเมื่อรายได้ที่สามารถจับจ่ายใช้สอยได้จริงเพิ่มขึ้น($0 < b$) แต่การเพิ่มขึ้นของการบริโภคจะน้อยกว่าการเพิ่มขึ้นของรายได้ที่สามารถจับจ่ายใช้สอยได้จริง($b < 1$) (T. Frozen . 2544 : 79-80)

แนวคิดอุปสงค์ต่อรายได้ (Income demand)

อุปสงค์ต่อรายได้(Income Demand) ปริมาณสินค้าที่จะมีผู้ต้องการเสนอซื้อในขณะใดขณะหนึ่ง ณ ระดับต่างๆกันของรายได้ของผู้ซื้อ โดยกำหนดให้สิ่งอื่นๆคงที่ เส้นอุปสงค์ต่อรายได้ อาจเป็นเส้นที่ลาดจากซ้ายขึ้นไปขวา หรือลาดจากซ้ายลงมาทางขวาก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าที่ผู้บริโภคทำการซื้ออยู่ ถ้าสินค้าเป็นสินค้าปกติ (normal goods) ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณเสนอซื้อ

และรายได้จะเป็นทิศทางเดียวกัน สำหรับกรณีของสินค้าด้อยคุณภาพ (inferior goods) ซึ่งผู้บริโภคจะบริโภคเฉพาะเมื่อตนเองมีรายได้ต่ำและเมื่อใดที่ตนมีรายได้สูงขึ้นก็จะหันไปบริโภคสินค้าชนิดอื่นที่มีคุณภาพดีกว่าแทน เส้นอุปสงค์ต่อรายได้จะเป็นเส้นที่ลาดจากซ้ายลงมาขวา (นราทิพย์ ชูติวงศ์ 2544 : 28)

อุปสงค์ต่อรายได้ หมายถึง ความต้องการสินค้า ณ ระดับรายได้ต่างๆ กัน โดยให้ปัจจัยอื่นๆ ที่ความสัมพันธ์ระหว่างการเสนอซื้อกับรายได้ ขึ้นอยู่กับสินค้าอาจแยกพิจารณาเป็น 2 ประเด็นคือ

1.สินค้าปกติ คือสินค้าทั่วไป ซึ่งเมื่อผู้บริโภคมีรายได้สูงขึ้น จะต้องการซื้อมากขึ้นหรือเมื่อมีรายได้น้อยลงก็จะซื้อน้อยลง ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการเสนอซื้อและรายได้จะเป็นไปในทางเดียวกัน

2.สินค้าด้อยคุณภาพ คือสินค้าซึ่งเมื่อผู้บริโภคมีรายได้เพิ่มมากขึ้น จะมีความต้องการซื้อน้อยลง เช่น ถ้าผู้บริโภคมีรายได้เพิ่มขึ้นผู้บริโภคจะเปลี่ยนจากการบริโภคอาหารถุง ข้าวแกงและจะเลือกบริโภคอาหารในร้านอาหารแทน (ประพันธ์ เสวคนันท์และ ไพศาล เล็กอุทัย.2542:21)

ฟังก์ชันของอุปสงค์ (Demand Function)

ฟังก์ชันของอุปสงค์ (Demand Function) คือ ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณของสินค้าและบริการที่ผู้บริโภคจะซื้อกับปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อการซื้อของผู้บริโภค อาทิเช่น ราคา, ระดับรายได้ และการโฆษณา (R. McGuigan; R. Moyer & H.deB.Harris. 2002: 75-76) สามารถเขียนเป็นฟังก์ชันของอุปสงค์ ดังนี้

$$Q_D = f(P, P^S, P^C, Y, A, A^C, N, C^P, P^E, T^\wedge, T/S, \dots)$$

โดยที่ Q_D = ปริมาณสินค้าหรือบริการ

P = ราคาสินค้าหรือบริการ

P^S = ราคาสินค้าหรือบริการที่ใช้ทดแทนกันได้

P^C = ราคาสินค้าหรือบริการที่ใช้ร่วมกัน

Y = รายได้ของผู้บริโภค

A = ค่าใช้จ่ายด้านการโฆษณา

A^C = รายจ่ายด้านการโฆษณาของคู่แข่ง

N = จำนวนประชากร

C^P = รสนิยมของสินค้าหรือบริการของผู้บริโภค

P^E = ราคาสินค้าในอนาคต

$T^\wedge$ = ระยะเวลา

T/S = ภาษีและและเงินอุดหนุน

ทฤษฎีตัวกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants)

ตัวกำหนดอุปสงค์ หมายถึง ตัวแปรหรือปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้า ที่ผู้บริโภคปรารถนาที่จะซื้อ (quantity demand) ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อปริมาณการซื้อเล็กน้อยไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้บริโภคแต่ละคน โดยปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆดังต่อไปนี้

- การเปลี่ยนแปลงทางด้านรายได้

การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของผู้บริโภค เมื่อรายได้ของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นความต้องการบริโภคสินค้า หรือ อุปสงค์ของสินค้าก็จะเพิ่มมากขึ้น โดยถ้ารายได้ของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นและความต้องการบริโภคสินค้าก็เพิ่มมากขึ้น สินค้าชนิดนั้นจัดเป็นสินค้าปกติ (Normal goods) แต่ถ้ารายได้ของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นแต่ความต้องการบริโภคสินค้าลดลงแสดงว่าสินค้าชนิดนั้นจัดเป็นสินค้าด้อยคุณภาพ (Inferior goods) (Taylor . 1995: 70-71 ; Kohler . 1992 : 58)

- การเปลี่ยนแปลงทางด้านราคา

อุปสงค์คือความสัมพันธ์ระหว่างราคาและปริมาณ โดยขึ้นอยู่กับผู้บริโภคทั้งตลาดถ้าจำนวนผู้บริโภคเพิ่มขึ้น อุปสงค์ของสินค้าจะมากขึ้นถ้าจำนวนผู้บริโภคลดอุปสงค์ของสินค้าจะลดลงด้วย (Taylor . 1995: 71) เช่น ถ้าผู้บริโภคหันมาบริโภคไอศกรีมเพิ่มมากขึ้นจะมีผลทำให้ความต้องการบริโภคไอศกรีมสูงขึ้นทำให้เส้นอุปสงค์เลื่อนไปทางขวา (Mankin .2004: 69)

- การเปลี่ยนแปลงทางด้านรายได้ของประชากร

ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับรายได้เฉลี่ยของประชากร โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเปลี่ยนไป คือลดการบริโภคสินค้าราคาถูกและในขณะเดียวกันหันมาบริโภคสินค้าราคาแพง (วันรักษ์ มิ่งมณีนาทิน.2545:34-35)

- การเปลี่ยนแปลงทางด้านจำนวนประชากร

ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับจำนวนประชากร ตามปกติเมื่อประชากรเพิ่มจำนวนมากขึ้นความต้องการสินค้าและบริการจะเพิ่มตาม แต่การเพิ่มจำนวนประชากรยังไม่เป็นเพียงพอ ประชากรเหล่านี้จะต้องมีอำนาจซื้อด้วยจึงจะสามารถซื้อสินค้าได้ (วันรักษ์ มิ่งมณีนาทิน.2545:34-35)

การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนแปลงแต่สินค้าบางประเภทการตรวจสอบด้วยการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรอย่างง่าย ๆ ไม่สามารถบ่งบอกของการเปลี่ยนแปลงของเส้นอุปสงค์ได้ชัดเจน ต้องมีการพิจารณาจำนวนประชากรที่มีความสัมพันธ์กับประเภทของสินค้าที่ต้องการศึกษา เช่น ต้องการทราบความสัมพันธ์จำนวนประชากรกับการปริมาณการใช้บริการการ

ตรวจสอบสุขภาพของผู้สูงอายุ ข้อมูลจำนวนประชากรที่นำมาพิจารณาควรเป็นข้อมูลของประชากรที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไปเป็นต้น(Parkin.1994:77)

จำนวนของประชากรมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณอุปสงค์ ถ้าจำนวนประชากรมากจะมีผลทำให้ปริมาณอุปสงค์มาก ถ้าจำนวนประชากรน้อยจะมีผลทำให้ปริมาณอุปสงค์น้อย (Parkin.1994 :76)

จำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ความต้องการในสินค้าและบริการก็เพิ่มขึ้นด้วย เช่น ในกรุงเทพมหานคร ประชาชนเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว ความต้องการบ้านที่อยู่อาศัย อาหาร เสื้อผ้า การขนส่ง ฯลฯ ก็จะเพิ่มขึ้นด้วย (ทับทิม วงศ์ประยูร และ วันทนี ภูมิภักทราคม. 2541 : 33)

- การเปลี่ยนแปลงทางด้านราคาสินค้าที่ใช้ประกอบกันและสินค้าทดแทนกัน

ในกรณีนี้สามารถวิเคราะห์ได้ 2 กรณี คือ (1) สินค้าที่ใช้ทดแทนกัน (Competitive commodities) เช่น ไข่เป็ดกับไข่ไก่ เมื่อราคาไข่เป็ดสูงขึ้นในขณะที่ราคาไข่ไก่คงที่ ผู้บริโภคจะหันมาบริโภคไข่ไก่มากขึ้น ทำให้อุปสงค์ของไข่ไก่เพิ่มขึ้น ส่วนอีกกรณีคือ (2) ราคาสินค้าที่ใช้ประกอบกัน (Complementary commodities) เช่น รถยนต์กับน้ำมัน ในกรณีที่ราคาเครื่องยนต์ลดลง ทำให้ความต้องการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลกระทบต่อปริมาณความต้องการซื้อน้ำมันของรถยนต์จะเพิ่มขึ้นด้วย

- การเปลี่ยนแปลงทางด้านรสนิยมของผู้บริโภค

โดยปกติ การเปลี่ยนแปลงรสนิยมของผู้บริโภคจะทำให้เกิดการเปรียบเทียบในสินค้านิตต่าง ๆ กัน ซึ่งจะมีผลต่อปริมาณการซื้อสินค้าคือถ้าผู้บริโภคมีความพึงพอใจในสินค้านั้นซึ่งมีสาเหตุมาจากกระแสความนิยมย่อมทำให้ปริมาณความต้องการซื้อสินค้านั้นของผู้บริโภคมากขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าสินค้านิตนั้นเสื่อมความนิยมหรือถ้าสมัยปริมาณความต้องการสินค้านิตนั้นของผู้บริโภคจะลดลง

- การเปลี่ยนแปลงทางการคาดคะเนราคาสินค้าในอนาคต

การเปลี่ยนแปลงการคาดคะเนราคาสินค้ามีผลกระทบต่อปริมาณอุปสงค์ของสินค้าและปริมาณ ณ.ปัจจุบัน ตัวอย่างเช่น ถ้ามีการคาดการณ์ว่าราคาของไอศกรีมจะลดราคาลงในวันพรุ่งนี้ ทำการบริโภคไอศกรีมของผู้บริโภคในวันนี้ลดลง เพื่อรอบริโภคไอศกรีม ในวันพรุ่งนี้แทน(Mankin .2004:69)

- การเปลี่ยนแปลงปัจจัยอื่นๆที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์

สำหรับการเปลี่ยนแปลงปัจจัยทางด้านอื่นๆที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ เช่น การเปลี่ยน เปลี่ยนแปลงทางด้านความเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจ ค่าใช้จ่ายในการสื่อสารทางการตลาด การเปลี่ยนแปลงทางด้านฤดูกาลและเทศกาลต่างๆ การเปลี่ยนแปลงการกระจายรายได้ การ

เปลี่ยนแปลงทางด้านข้อมูลข่าวสารของผู้บริโภค ฯลฯ เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงปัจจัยต่างๆข้างต้นจะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ทั้งในทิศทางเดียวกัน และในทิศทางตรงกันข้าม (Taylor.1995: 70)

การศึกษาเรื่อง การเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ของการซื้อรถยนต์ของประเทศอเมริกา ในปี 1950-1990 มีสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ของรถยนต์คือ

1. รายได้เฉลี่ยของประชากรเพิ่มขึ้นทำให้มีการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น
2. จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นทำให้มีการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น
3. ราคาสินค้าที่เกี่ยวข้อง เช่น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นทำให้ปริมาณการซื้อรถยนต์ลดลง
4. รสนิยมของผู้บริโภค เช่น การผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ออกมาจำหน่ายมีผลทำให้ปริมาณการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น
5. อิทธิพลของปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบคมนาคมจะมีผลต่อปริมาณการซื้อรถยนต์ (Samuelson & Nordhaus.1995 : 41)

จากแนวคิดเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการบริโภคส่วนบุคคลกับรายได้ส่วนบุคคล แนวคิดอุปสงค์ต่อรายได้ หักกันของอุปสงค์และทฤษฎีตัวกำหนดอุปสงค์ ดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของรายได้ของประชากรและจำนวนประชากรจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินค้าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน ดังสรุปในสมมุติฐานข้อที่ 3 และ 4 ตามลำดับ

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านอัตราดอกเบี้ย

บุญเอนก วรรมพานิชย์ (2537) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการปล่อยสินเชื่อรถยนต์” โดยทำการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ โดยต้องการศึกษาว่า ปัจจัยใดบ้างที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ของบริษัทเงินทุน และศึกษาผลกระทบภายนอก ที่ทำให้การปล่อยสินเชื่อประเภทนี้เปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยได้ทำการศึกษาเฉพาะบริเวณเขตกรุงเทพฯ เนื่องจากเป็นแหล่งที่มีการเจริญเติบโตสูงรายได้ต่อหัวสูง อีกทั้งสถาบันการเงินที่ปล่อยสินเชื่อประเภทนี้ก็ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครแทบทั้งสิ้น การปล่อยสินเชื่อรถยนต์จึงตอบสนองความต้องการของคนกรุงเทพฯ โดยได้ทำการศึกษาประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คน และแบบไม่เกิน 7 คน ด้วยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้ข้อมูลชั้นทุติยภูมิเป็นรายเดือน ในช่วงปี พ.ศ. 2533 – 2534 จากรายงานประจำปีของฝ่ายสินเชื่อรถยนต์ของบริษัทเงินทุน จี.เอฟ. จำกัด ซึ่งนำมาวิเคราะห์โดยวิธี การวิเคราะห์สมการถดถอย เชิงซ้อน (Multiple Regression)

แบบจำลอง

L_A	=	$f(P_A, R_{LA}, NI, Q, R_{LA}/R_{อื่นๆ})$
L_A	=	ปริมาณการให้สินเชื่อรถยนต์
P_A	=	ราคาของรถยนต์
R_{LA}	=	อัตราดอกเบี้ยของสินเชื่อรถยนต์
NI	=	(รายได้ประชาชาติ/ปี) X จำนวนประชากร
Q	=	เงินกู้รวม/เงินฝาก
$R_{LA}/R_{อื่นๆ}$	=	อัตราผลตอบแทนของสินเชื่อรถยนต์ ต่อสินเชื่อประเภทอื่น ๆ

จากข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ของบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ จี. เอฟ. จำกัด ซึ่งมีรายได้หลักมาจากการปล่อยสินเชื่อรถยนต์มาโดยตลอด ค่าของ $R_{LA}/R_{อื่นๆ}$ คงที่

ผลการศึกษาได้สรุปว่า ปัจจัยที่มีผลต่อสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์คืออัตราดอกเบี้ยซึ่งผลการวิจัยพบว่าอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ดังนั้นหากจะควบคุม หรือส่งเสริมสินเชื่อประเภทนี้ การพิจารณาปัจจัยทางด้านอัตราดอกเบี้ยและใช้เครื่องมือทางการเงินจะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและยังได้สรุปถึงพฤติกรรมการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ ในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ว่าแต่เดิมนั้นการให้สินเชื่อประเภทรถยนต์ ในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ว่าแต่เดิมนั้นการให้สินเชื่อประเภทรถยนต์จะเน้นไปในรูปของการเช่าซื้อ (hire purchase) หรือการเช่าซื้อโดยผ่านบริษัทเงินทุน (finance) ต่าง ๆ แต่ปัจจุบัน มีข้อจำกัดของธนาคารแห่งประเทศไทยที่ควบคุมเงินทุนหลักทรัพย์อยู่ ทำให้บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ต่าง ๆ พยายามแยกสินเชื่อประเภทนี้ออกมาในรูปของลีสซิ่ง (leasing) แทน เพื่อความสามารถในการบริหารและสามารถแข่งขันได้

เนาวรัตน์ ศรีศาลา (2539) ทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรมของผู้บริโภคและนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ โดยวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้บริโภคและนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ ซึ่งการศึกษาจะศึกษาเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในลักษณะเก๋งเท่านั้น

จากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล ทำให้สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

ด้านผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการด้านเช่าซื้อรถยนต์กับบริษัทเงินทุนฯ จะมีพฤติกรรมในการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ส่วนใหญ่จะมีเหตุผลเนื่องจากไม่มีเงินสดเพียงพอที่จะซื้อ การชำระเงินค่างวดส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วง 20 – 25% และมีระยะเวลาในการผ่อนชำระค่าเช่าซื้อน้อยกว่าหรือเท่ากับ 4 ปี

การเลือกใช้บริการส่วนใหญ่จะใช้บริการกับบริษัทเงินทุนฯ เนื่องจากบริษัทผู้ขายรถยนต์เป็นผู้แนะนำ และปัจจัยที่ผู้เช่าซื้อพิจารณาในการเลือกใช้บริการกับบริษัทเงินทุนฯ ส่วนใหญ่จะคำนึงถึงอัตราดอกเบี้ยและชื่อเสียงของบริษัทเงินทุนฯ ส่วนในด้านของความต้องการให้บริษัทเงินทุนฯ ปรับปรุงการให้บริการ ผู้เช่าซื้อส่วนใหญ่มีความต้องการให้บริษัทเงินทุนฯ ปรับปรุงด้านอัตราดอกเบี้ย

กรวรรณ วัฒนชัย (2539) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความต้องการสินเชื่อเพื่อการเช่าซื้อรถยนต์นั่งในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัจจัยด้านอัตราดอกเบี้ยเรียกเก็บจากการเป็นลูกหนี้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความต้องการและปริมาณความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

วรารณ ดันติชนวัฒน์ (2542) ทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรมและความคิดเห็นต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ของลูกค้ายกกลุ่มวิริยะลิสซิ่ง โดยวัตถุประสงค์ของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ เพื่อศึกษาการดำเนินงานของธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ และแนวปฏิบัติในการให้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ของผู้ประกอบการเพื่อศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ทั้งที่มีปัญหาในการผ่อนชำระและไม่มีปัญหาในการผ่อนชำระ เพื่อศึกษาพฤติกรรมและความคิดเห็นในการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ของผู้ใช้สินเชื่อกลุ่มวิริยะลิสซิ่ง และปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ของผู้ใช้กลุ่มวิริยะลิสซิ่ง

ผลการวิเคราะห์พบว่า ผู้ใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์กลุ่มวิริยะลิสซิ่ง ทั้งที่มีปัญหาในการผ่อนชำระและไม่มีปัญหาในการผ่อนชำระ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย แต่งงานแล้ว อายุระหว่าง 31 – 40 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว แต่ที่แตกต่างกันคือ กลุ่มที่มีปัญหาในการผ่อนชำระจะมีระดับรายได้ต่ำกว่ากลุ่มที่ไม่มีปัญหาในการผ่อนชำระและส่วนใหญ่ใช้เงินค่างวดต่ำกว่า 10% ในขณะที่กลุ่มที่ไม่มีปัญหาในการผ่อนชำระจะใช้เงินค่างวดอยู่ระหว่าง 21 – 30% สำหรับพฤติกรรมในการเช่าซื้อของกลุ่มที่ไม่มีปัญหาในการผ่อนชำระ รถคันที่ 1, 2, 3 มักจะนิยมใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์กับบริษัทวิริยะลิสซิ่งเป็นส่วนใหญ่ ความคิดเห็นต่อการบริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ของกลุ่มวิริยะลิสซิ่ง พบว่าส่วนใหญ่คิดว่าเงื่อนไขเช่าซื้อจูงใจ พนักงานบริการรวดเร็ว การแจ้งข่าวสารและการตอบปัญหาในการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อของพนักงานรวดเร็วปานกลาง และเห็นว่าเงื่อนไขในการเช่าซื้อรถยนต์ที่ใช้อยู่ส่วนใหญ่เหมาะสมแล้ว สำหรับแคมเปญการตลาดที่ถูกค้าชอบมากที่สุด คือ อัตราดอกเบี้ยต่ำ

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้ดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางตรงกันข้าม

3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคารถยนต์

ราโพพรรณ กิตติสุวรรณ (2539) ทำการศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทย โดยเลือกศึกษารถยนต์ขนาดกลาง 5 ยี่ห้อ คือ โตโยต้า นิสสัน มิตซูบิชิ มาสด้า และฮอนด้า

จากการศึกษาพบว่า ตัวแปรสำคัญที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดกลางได้แก่ ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของรถยนต์ ราคาเฉลี่ยของน้ำมันเบนซิน สำหรับตัวแปรอื่นๆ มีผลกระทบต่อความต้องการรถยนต์แต่ละยี่ห้อไม่เหมือนกัน คืออัตราดอกเบี้ยระยะสั้น มีผลกระทบต่อรถยนต์ยี่ห้อ มิตซูบิชิและมาสด้า

คชินทร์ สุกมลจันทร์ (2542) ทำการศึกษาอุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย วัดอุปสงค์ของการศึกษาคือ เพื่อศึกษาถึงความต้องการรถยนต์นั่งขนาดต่างๆตลอดจนปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาด เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้วางแผนการผลิตของผู้ประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี ได้แก่ ราคาเฉลี่ยและรายได้ของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1501-1600 ซีซี ได้แก่รายได้ของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1800-2000 ซีซี ได้แก่รายได้ของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 2000 ซีซี ได้แก่รายได้ของผู้บริโภค

จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งขนาดเล็ก คือ ราคา และเงื่อนไขการชำระเงิน ยี่ห้อของรถและบริการหลังการขาย และพบว่า รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่ตัดสินใจซื้อขึ้นอยู่กับรายได้ของผู้บริโภคอย่างมีนัยสำคัญ

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้จึงกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางทางตรงกันข้าม

3.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านรายได้ของประชากร

ธวัช พิกุลล้อม (2533) ทำการศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์โครงสร้างและพฤติกรรมของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ทำการวิเคราะห์การกระจุกตัวในอุตสาหกรรม วิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ประกอบการ รวมทั้งปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์และวิเคราะห์พฤติกรรมการผลิต

ได้ผลสรุปจากการวิเคราะห์ในส่วนของผู้ประกอบการที่กำหนดอุปสงค์ของรถยนต์ ได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลมาก คือรายได้และผลต่างระหว่างราคารถยนต์นั่งใหม่เฉลี่ยและราคารถยนต์นั่งเก่าเฉลี่ย สำหรับปัจจัยอื่นๆที่มีผลคือ อัตราดอกเบี้ย และราคาน้ำมันเบนซิน

ชาดิชย คอนสกุล (2538) ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์ในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึง สภาพโดยทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในประเทศไทย

ผลที่ได้จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถปิกอัพมากที่สุดคือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่อรอบรถทุกที่มีขนาดต่ำกว่า 10 คัน คือราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว และรายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อรอบรถทุกที่มีขนาด 10 คัน ขึ้นไปคือ ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว และรายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค

ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและพยากรณ์อุปสงค์และอุปทานในอีก 5 ปี

ผลการวิเคราะห์พบว่ารายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร มีความสัมพันธ์ทิศทางเดียวกันอุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้ดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของรายได้ของประชากรจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินค้าเชื้อเพลิงรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และได้นำเสนอตามหัวข้อตามลำดับต่อไปนี้

1. การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ภายในประเทศไทย ระหว่างปี 2537-2546 ระยะเวลา 10 ปี

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) มีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือตามลำดับดังนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยที่ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ของปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ซึ่งมีขั้นตอนการวิจัยและรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลจากที่ศึกษาทฤษฎีมาแล้วโดยค้นคว้ารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย โดยใช้ข้อมูลย้อนหลังเป็นระยะเวลา 10 ปี ระหว่างปี 2537-2546 เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลสื่อสิ่งพิมพ์ วารสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากหน่วยงานราชการและเอกชนต่าง ๆ ดังนี้

- 1.1 ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 1.2 กระทรวงการคลัง
- 1.3 สำนักงานสถิติแห่งชาติ
- 1.4 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎีกา
- 1.5 สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร
- 1.6 สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1.7 สำนักหอสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1.8 ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

1.9 ข้อมูลจากวารสาร จดหมายข่าว เช่น วารสารกรุงปารีส วารสารการเงินธนาคาร เป็นต้น

2. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

การจัดทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนการจัดกระทำ ผู้วิจัยนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาดำเนินการจัดขั้นตอนต่อไปนี้

1. จัดระบบและประมวลผลข้อมูลด้านราคารถยนต์ให้เป็นข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์ต่อไปได้

การคำนวณราคารยนต์เฉลี่ย

$$\text{สูตร} \quad \bar{X} = \frac{P_1 + P_2 + P_3 + P_4}{n}$$

$\bar{X}$ = ราคารยนต์เฉลี่ย (บาท)

P_1 = ราคารยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1500 ซีซี
ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

P_2 = ราคารยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์ 1500-1600 ซีซี
ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

P_3 = ราคารยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี
ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

P_4 = ราคารยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่เฉลี่ยที่มีขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 2000 ซีซี
ในแต่ละปีในช่วงปี 2537-2546

n = จำนวนประเภทของรถยนต์แยกตามขนาดของเครื่องยนต์

2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยมีตัวแบบและเทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์ดังนี้

2.1 ตัวแปรและตัวแบบที่ใช้ในการวิเคราะห์

ตัวแบบในการวิจัย

$$Q_A = b_0 - b_1 i - b_2 p_c + b_3 y + b_4 p_{pop} + e \quad (1)$$

โดย

Q_A = ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ (บาท)

i = อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)

- p_c = ราคารถยนต์ (บาท)
 y = รายได้ของประชากร (บาท)
 p_{pop} = จำนวนประชากร (พันคน)
 e = ค่าความคลาดเคลื่อน

2.2 นำข้อมูลที่จัดระบบแล้วมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้น โดยใช้คอมพิวเตอร์เพื่อการวิเคราะห์ผลใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยสังคมศาสตร์ (Statistic Package for Social Sciences Version 9.0)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์กับอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากรและจำนวนประชากร ปี 2537-2546 ประกอบด้วย R^2 , Adjusted R^2 , t-test, F-test และ Durbin-Watson ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

1.สัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (Coefficient of Determination)(วิรัช พานิชวงศ์. 2545:24-26)

สัมประสิทธิ์การตัดสินใจ R^2 คือสัดส่วนหรือเปอร์เซ็นต์ของความแปรผัน ทั้งหมดในตัวแปรอิสระ อธิบายโดยความความแปรผันในตัวแปรตาม หรือจะแสดงความเหมาะสมของกลุ่มตัวแปรอิสระว่าสามารถอธิบายตัวแปรตามได้ดีเพียงใด ดังนั้นค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ R^2 ยิ่งมีค่าสูงแสดงว่าสมการนั้นมีความเหมาะสมกับข้อมูลมาก

สูตรที่ใช้ในการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แสดงการตัดสินใจ (R^2 , Adjusted R^2)

$$1.1 \quad R^2 = SSR/SST$$

เนื่องจาก $SSR = SST - SSE$ ดังนั้น

$$R^2 = 1 - (SSE/SST)$$

โดยที่ SSR = ผลบวกกำลังสองที่อธิบายได้โดยสมการถดถอย

SSE = ผลบวกกำลังสองเนื่องจากความคลาดเคลื่อน

SST = ผลบวกกำลังสองทั้งหมด

$$1.2 \quad \text{Adjusted } R^2 = 1 - SSE/(n-2)$$

$$SST/(n-1)$$

2. สถิติทดสอบ t-test

เป็นค่าทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรตามกับตัวแปรอิสระแต่ละตัว เป็นการแสดงให้เห็นถึงความมีหรือไม่มีนัยสำคัญทางสถิติของตัวแปรตาม(สมจิต วัฒนาชาญกุล. 2545 : 168)

สถิติทดสอบ t-test คำนวณจาก

$$t = \frac{b_i - \beta_i}{S_{b_i}}$$

เมื่อ

t แทน	สถิติทดสอบ t-test
S _b แทน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์เส้นถดถอยสุทธิ
b _i แทน	สัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระตัวที่ i
β _i แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นถดถอย

3. สถิติทดสอบ F- test

เป็นค่าทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรตามกับตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการ (สมจิต วัฒนาชาญกุล. 2545 : 171-172)

ตัวสถิติ F-test คำนวณจาก

$$F = \frac{MSR}{MSE}$$

เมื่อ

F แทน	สถิติทดสอบ F-test
MSR แทน	ความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม
MSE แทน	ความแปรปรวนภายในกลุ่ม

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ MSR มีดังนี้

$$MSR = \frac{SSR}{k}$$

เมื่อ

MSR แทน	ความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม
SSR แทน	ความแปรผันเนื่องจากเส้นถดถอย
k แทน	จำนวนตัวแปรอิสระ

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ MSE มีดังนี้

$$MSE = \frac{SSE}{n-k-1}$$

เมื่อ

MSE แทน	ความแปรปรวนภายในกลุ่ม
SSE แทน	ความแปรผันอันเป็นผลมาจากการสุ่มตัวอย่าง
k แทน	จำนวนตัวแปรอิสระ
n แทน	จำนวนข้อมูล

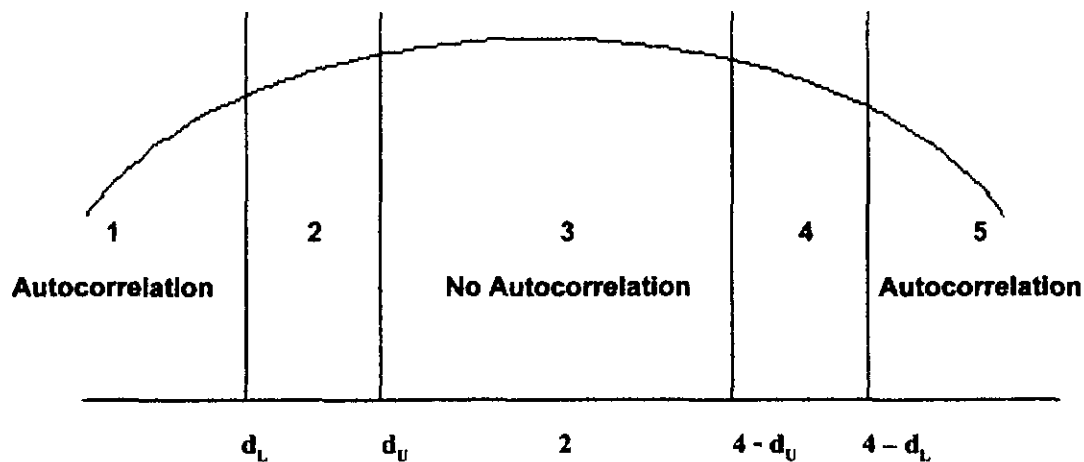
4. สถิติสำหรับทดสอบ Durbin-Watson (กัลยา วานิชย์บัญชา.2538 : 332)

$$d = \frac{\sum_{t=2}^n (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=1}^n e_t^2}$$

เมื่อ

e_t แทน	$Y_t - \hat{Y}_t$
t แทน	1,2,...,n
n แทน	จำนวนค่าสังเกต

การทดสอบ Durbin-Watson เพื่อใช้ทดสอบความเป็นอิสระต่อกันของตัวแปรอิสระเพื่อไม่ให้เกิดปัญหา Autocorrelation โดยสามารถพิจารณาได้ดังภาพประกอบ



ภาพประกอบ 3 กราฟแสดงการวัดค่าสถิติ Durbin-Watson

จากภาพประกอบสามารถอธิบายได้ว่า

- 1 ถ้าค่าสถิติทดสอบ Durbin-Watson อยู่ในช่วงที่ 1 หรือ 5 แสดงว่าตัวแปรอิสระที่นำมาใช้ในงานวิจัยครั้งนี้มีความสัมพันธ์กันเกิดปัญหา Autocorrelation
2. ถ้าค่าสถิติทดสอบ Durbin-Watson อยู่ในช่วงที่ 3 แสดงว่าตัวแปรอิสระที่นำมาใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ไม่มีความสัมพันธ์กัน
3. ถ้าค่าสถิติทดสอบ Durbin-Watson อยู่ในช่วงที่ 2 หรือ 4 แสดงว่ายังไม่สามารถสรุปได้ว่าตัวแปรอิสระที่นำมาใช้ในงานวิจัยครั้งนี้มีความสัมพันธ์กันหรือไม่

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้จะแสดงถึงผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีเนื้อหา ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูล
2. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ในประเทศไทยซึ่งการวิเคราะห์จะแบ่งออกเป็นส่วนต่างๆดังนี้

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ในประเทศไทย โดยตัวแปรที่จะทำการศึกษา ได้แก่ อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร และจำนวนประชากร ตั้งแต่ปี 2537-2546

2. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล และแปลความหมายของผลการวิเคราะห์ข้อมูล จากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ต่าง ๆ ที่ใช้แทนความหมาย ดังต่อไปนี้

2.1 ตัวแปรต่าง ๆ ที่ใช้ในการศึกษา ดังนี้

Q_A	แทน	ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์
i	แทน	อัตราดอกเบี้ย
p_c	แทน	ราคารถยนต์
y	แทน	รายได้ของประชากร
P_{pop}	แทน	จำนวนประชากร
e	แทน	ค่าความคลาดเคลื่อน

2.2 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

β_0	แทน	ค่าคงที่ในสมการถดถอย
$\beta_1, \beta_2, \beta_3$	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นถดถอย
S_{b_j}	แทน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์เส้นถดถอยสุทธิ b_j
b_j	แทน	สัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระตัวที่ j
n	แทน	จำนวนข้อมูล

D.W.	แทน	ค่าสถิติของเดอร์บินวัตสัน (Durbin-Watson Statistics)
p_value	แทน	ค่านัยสำคัญจากการคำนวณ (Significance Value)
F – test	แทน	สถิติทดสอบ F- test
t - test	แทน	สถิติทดสอบ t- test
R ²	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ
Adjusted R ²	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจเชิงพหุที่ปรับปรุงแล้ว
**	แทน	ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95
ns	แทน	ไม่ค่านัยสำคัญทางสถิติ

3.ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546

จากการศึกษาข้อมูลของตัวแปรอิสระได้แก่ อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและข้อมูลของตัวแปรตามได้แก่ ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ซึ่งมีรายละเอียดของข้อมูลที่ทำให้การเก็บรวบรวมดังนี้

3.1 ข้อมูลเกี่ยวกับ(ตัวแปรอิสระ)อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากรและจำนวนประชากร

3.1.1 ข้อมูลเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ย ทำการเก็บรวบรวมจากธนาคารแห่งประเทศไทยโดยข้อมูล
ที่นำมาใช้ในการศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ ได้นำข้อมูลของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีเฉลี่ยที่ใช้ในบริษัท
เงินทุนในช่วงปี 2537-2546 มาทำการวิเคราะห์ดังตาราง 4

ตาราง 4 อัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีเฉลี่ยที่ใช้ในบริษัทเงินทุน

ปี	หน่วย: ร้อยละ อัตราดอกเบี้ย
2537	13.12
2538	13.46
2539	15.02
2540	17.23
2541	16.02
2542	15.72
2543	10.30
2544	9.75
2545	9.57
2546	7.37

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงปี 2537-2546

3.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับราคารถยนต์ ทำการเก็บรวบรวมจากนิตยสาร กรังปรีซ์ โดยข้อมูลที่นำมาใช้ในการศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ ได้นำข้อมูลของราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ไม่เกิน 7 ที่นั่งที่มีส่วนแบ่งทางการตลาด 4 อันดับแรกและมีผลรวมของส่วนแบ่งการตลาดเกินร้อยละ 70(ตาราง 9 – 13) และนำมาคำนวณหาราคารถยนต์เฉลี่ยตามวิธีการคำนวณในบทที่ 1 (หน้าที่ 4) จะได้ข้อมูลราคารถยนต์เฉลี่ยดังตาราง 5

ตาราง 5 ราคารถยนต์เฉลี่ยแบ่งตามขนาดของเครื่องยนต์

หน่วย : บาท

ปี	ราคารถยนต์เฉลี่ย (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า1500ซีซี)	ราคารถยนต์เฉลี่ย (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์เฉลี่ย (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์เฉลี่ย (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)	ราคารถยนต์เฉลี่ย รถยนต์รวม ทุกขนาดของ เครื่องยนต์
2537	475,400.00	575,153.84	561,000.00	818,000.00	607,388.00
2538	478,100.00	621,785.71	753,444.44	1,057,222.22	727,638.00
2539	464,933.33	679,888.88	763,363.63	1,027,750.00	733,983.00
2540	453,019.73	592,014.75	803,034.09	952,093.80	700,041.00
2541	487,407.14	642,120.52	792,333.33	1,098,142.85	755,001.00
2542	453,019.73	606,902.00	912,642.85	1,116,500.00	772,266.00
2543	533,727.27	748,800.00	879,000.00	1,258,000.00	854,982.00
2544	523,938.46	761,686.95	1,129,857.14	1323083.33	934,641.00
2545	538,346.66	748,800.00	1,183,166.66	1,402,857.14	980,527.00
2546	579,823.52	807,086.95	1,201,833.33	1,438,000.00	1,006,686.00

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537-2546 ดังรายละเอียดในตาราง 9 ถึงตาราง 43 ในภาคผนวก

3.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับรายได้ของประชากรเฉลี่ย ทำการเก็บรวบรวมจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎมนตรี โดยข้อมูลที่น่ามาใช้ในการศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ ได้นำข้อมูลรายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัวในช่วงปี 2537-2546 มาทำการวิเคราะห์ดังตาราง 6

ตาราง 6 รายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัว

หน่วย : บาท

ปี	รายได้ของประชากร
2537	59,612
2538	62,262
2539	63,594
2540	63,223
2541	65,384
2542	65,026
2543	65,891
2544	70,601
2545	75,951
2546	86,347

ที่มา:สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎมนตรีปี2537-2546

3.1.4 ข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนของประชากร ทำการเก็บรวบรวมจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี โดยข้อมูลที่น่ามาใช้ในการศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ ได้นำข้อมูลจำนวนประชากรในประเทศไทย ในช่วงอายุ 20 – 60 ปีในช่วงปี 2537-2546 มาทำการวิเคราะห์ดังตาราง 7

ตาราง 7 จำนวนประชากรในประเทศไทย ในช่วงอายุ 20 – 60 ปี

หน่วย : พันคน	
ปี	จำนวนประชากร
2537	31,593
2538	32,215
2539	32,808
2540	32,387
2541	33,947
2542	33,501
2543	35,036
2544	35,581
2545	36,610
2546	36,608

ที่มา:สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำนักนายกรัฐมนตรีปี 2537-2546

3.2 ข้อมูลเกี่ยวกับ(ตัวแปรตาม) ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ (ปริมาณการใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์)

3.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ (ปริมาณการใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์) ทำการเก็บรวบรวมจากรายงานเศรษฐกิจปี 2537-2546 ธนาคารแห่งประเทศไทย โดยข้อมูลที่น่ามาใช้ในการศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ ได้นำข้อมูลในช่วงปี 2537-2546 มาทำการวิเคราะห์ดังตาราง 2 ในบทที่ 1

การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นพหุคูณระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสิน เชื้อ เช่าซื้อ รถยนต์ ในปี 2537-2546 โดยใช้เทคนิคการเลือกตัวแปรอิสระแบบ All Possible Regressions

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของ ประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 สามารถสรุป ได้ดังผลสรุปในตาราง 8

ตาราง 8 ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นพหุคูณระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ ในปี 2537-2546

ตัวแปรอิสระ						
(Independent Variable)		Sb_i	t	p_value	F	p_value
ค่าคงที่ (Constant)	$\beta_0 = 466,265.88$	388935.32	1.199	0.004**	42.927	0.000**
i	$\beta_1 = -18,117.99$	6746.170	-2.686	0.044**		
P_c	$\beta_2 = -.082$	.152	-.539	0.613**		
y	$\beta_3 = 22.728$	4.252	5.345	0.003**		
P_{pop}	$\beta_4 = 46.017$	19.368	2.376	0.002**		
R^2	= 0.972		D.W.	= 2.020		
Adjusted R^2	= 0.949		n	= 10		
ตัวแปรตาม	= Q_A					

** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา : จากการคำนวณ

จากค่าสถิติตาราง 8 สามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ได้ดังนี้

1. Adjusted R^2 มีค่าเท่ากับ 0.949 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของ อัตราดอกเบี้ย ราคา รถยนต์ รายได้ของประชากร และจำนวนประชากร ร้อยละ 94.9

2. F-test มีค่าเท่ากับ 42.927 (ค่า p_value เท่ากับ 0.000) จากการทดสอบค่า p_value สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์กับ อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร และจำนวนประชากร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

3. การทดสอบค่าสหสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) พบว่าค่า Durbin-Watson (D.W) เท่ากับ 2.020 ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 จากตาราง Durbin-Watson มีตัวแปรอิสระ 4 ตัว จำนวนระยะเวลาการเก็บข้อมูลทั้งหมดเท่ากับ 10 ปี ได้ค่า d_L เท่ากับ 0.69 และ d_U เท่ากับ 1.97 ได้ว่า d เท่ากับ 2.020 ซึ่งมีค่ามากกว่า d_U และน้อยกว่า $4 - d_U$ ($d_U < d < 4 - d_U$) สามารถอธิบายได้ว่า อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร และจำนวนประชากรมีความสัมพันธ์กับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 จึงสรุปได้ว่าไม่เกิดปัญหา Autocorrelation ดังนั้น สมการนี้สามารถใช้อธิบายความสัมพันธ์ของอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากร และความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ได้ดี

4. t-test ผลจากการทดสอบค่า p_value พบว่าความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 (p_value เท่ากับ 0.004) มีความสัมพันธ์กับราคารถยนต์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 (p_value เท่ากับ 0.613) มีความสัมพันธ์กับรายได้ของประชากรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 (p_value เท่ากับ 0.003) และมีความสัมพันธ์กับจำนวนประชากรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 (p_value เท่ากับ 0.002)

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537- 2546 จากตาราง 8 โดยใช้ตัวแบบในสมการ (1)

$$Q_A = b_0 - b_1 i - b_2 p_c + b_3 y + b_4 p_{pop} + e \quad (1)$$

ได้ผลสรุปดังสมการ (2)

$$Q_A = 466,265.88 - 18,117.990 i - .082 p_c + 22.728 y + 46.017 p_{pop} \quad (2)$$

ซึ่งสามารถอธิบายลักษณะความสัมพันธ์ของอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537- 2546 ได้ดังนี้

ในกรณีที่ไม่มีตัวแปรอื่นใดเลย ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์จะมีปริมาณ 466,265.88 ล้านบาท (สมการ 2) และถ้าอัตราดอกเบี้ยถูกค่าขึ้นดีเฉลี่ยสำหรับการกู้ยืมที่ใช้ในบริษัทเงินทุนเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เปลี่ยนแปลงลดลงประมาณ 18,118 ล้านบาทหรือถ้าอัตราดอกเบี้ยถูกค่าขึ้นดีเฉลี่ยสำหรับการกู้ยืมที่ใช้ในบริษัทเงินทุนเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 1 จะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นประมาณ 18,118 ล้านบาท และถ้ารายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัวเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 1 บาท จะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นประมาณ 23 ล้านบาท หรือถ้ารายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัวเปลี่ยนแปลงลดลง 1 บาทจะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เปลี่ยนแปลงลดลงประมาณ 23 ล้านบาท และถ้าจำนวนประชากรในประเทศไทย ช่วงอายุ 20-60ปี เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 1 พันคนจะส่งผลให้ปริมาณการใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นประมาณ 46 ล้านบาทหรือถ้าจำนวนประชากรในประเทศไทย ช่วงอายุ 20-60ปี เปลี่ยนแปลงลดลง 1 พันคนจะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์เปลี่ยนแปลงลดลงประมาณ 46 ล้านบาท และจากการทดสอบค่าสถิติสำคัญทางสถิติ t-test (ค่า p_value เท่ากับ 0.613) พบว่าราคารถยนต์มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์อย่างไม่มีนัยสำคัญ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 จึงสามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์ไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นพหุคูณระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสิน เชื้อ เช่าซื้อรถยนต์ ในปี 2537-2546 โดยใช้เทคนิคการเลือกตัวแปรอิสระแบบ Stepwise Regressions

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 สามารถสรุปได้ดัง ผลสรุปในตาราง 9

ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นพหุคูณระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ ในปี 2537-2546

ตัวแปรอิสระ		Sb _i	t	p_value	F	p_value
(Independent Variable)						
ค่าคงที่ (Constant)	$\beta_0 = 544,494.6$	338,857.1	1.067	0.015**	9.063	0.024**
I	$\beta_1 = -16,189.2$	5,380.620	-3.101	0.024**		
Y	$\beta_3 = 24.310$	2.890	8.410	0.000**		
P _{pop}	$\beta_4 = 54.192$	11.316	4.789	0.002**		
R ²	= 0.970		D.W.	= 3.00		
Adjusted R ²	= 0.955		n	= 10		
ตัวแปรตาม	= Q _A					
** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95						

ที่มา: จากการคำนวณ

จากค่าสถิติดังตาราง 8.1 สามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ได้ดังนี้

1. Adjusted R² มีค่าเท่ากับ 0.955 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื้อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของ อัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร และจำนวนประชากร ร้อยละ 95.5

2. F-test มีค่าเท่ากับ 9.063(ค่า p_value เท่ากับ 0.024) จากการทดสอบค่า p_value สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์กับ อัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร และจำนวนประชากร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

3. การทดสอบค่าสหสัมพันธ์ของตัวกลาดเคลื่อน (Autocorrelation) พบว่าค่า Durbin-Watson (D.W) เท่ากับ 3.00 ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 จากตาราง Durbin-Watson มีตัวแปรอิสระ 3 ตัว จำนวนระยะเวลาการเก็บข้อมูลทั้งหมดเท่ากับ 10 ปี ได้ค่า d_L เท่ากับ 0.69 และ d_U เท่ากับ 1.97 ได้ว่า d เท่ากับ 3.00 ซึ่งมีค่ามากกว่า d_U และน้อยกว่า $4 - d_U$ ($d_U < d < 4 - d_U$) สามารถอธิบายได้ว่า อัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร และจำนวนประชากรมีความสัมพันธ์กับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 จึงสรุปได้ว่าไม่เกิดปัญหา Autocorrelation ดังนั้น สมการนี้สามารถใช้อธิบายความสัมพันธ์ของอัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร จำนวนประชากร และความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ได้ดี

4. t-test ผลจากการทดสอบค่า p_value พบว่าความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05(p_value เท่ากับ 0.024) มีความสัมพันธ์กับรายได้ของประชากรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 (p_value เท่ากับ 0.000) และมีความสัมพันธ์กับจำนวนประชากรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 (p_value เท่ากับ 0.002)

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537- 2546 จากตาราง 8.1 โดยใช้ตัวแบบในสมการ (1)

$$Q_A = b_0 - b_1 i - b_2 p_c + b_3 y + b_4 p_{pop} + e \quad (1)$$

ได้ผลสรุปดังสมการ (3)

$$Q_A = 544,494.6 - 16,189.2 i + 24.310 y + 54.192 p_{pop} \quad (3)$$

ซึ่งสามารถอธิบายลักษณะความสัมพันธ์ของอัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร จำนวนประชากรและความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537- 2546 ได้ดังนี้

ในกรณีที่ไม่มีตัวแปรอื่นใดเลย ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์จะมีปริมาณ 544,494.6 ล้านบาท (สมการ 3) และถ้าอัตราดอกเบี้ยถูกค่าขั้นต่ำเฉลี่ยสำหรับการกู้ยืมที่ใช้ในบริษัทเงินทุนเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงลดลง

ประมาณ 16,189 ล้านบาทหรือถ้าอัตราดอกเบี้ยลูกค้านั้นดีเฉลี่ยสำหรับการกู้ยืมที่ใช้ในบริษัทเงินทุน
 เปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 1 จะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น
 ประมาณ 16,189 ล้านบาท และถ้ารายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัวเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 1 บาท จะส่งผล
 ให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นประมาณ 24 ล้านบาท หรือถ้ารายได้ของ
 ประชากรเฉลี่ยต่อหัวเปลี่ยนแปลงลดลง 1 บาทจะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์
 เปลี่ยนแปลงลดลงประมาณ 24 ล้านบาท และถ้าจำนวนประชากรในประเทศไทย ช่วงอายุ 20-60ปี
 เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 1 พันคนจะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น
 ประมาณ 54 ล้านบาทหรือถ้าจำนวนประชากรในประเทศไทย ช่วงอายุ 20-60ปี เปลี่ยนแปลงลดลง 1
 พันคนจะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงลดลงประมาณ 54 ล้านบาท

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะเป็นการสรุปผลการวิจัยทั้งหมด พร้อมทั้งอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ โดยมีรายละเอียดตามหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

1. สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐานและวิธีการดำเนินการวิจัย
2. สรุปผลการวิจัย
3. อภิปรายผล
4. ข้อเสนอแนะ

1. สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐานและวิธีการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ในประเทศไทยซึ่งมีความมุ่งหมาย สมมติฐานและวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมาย ไว้ดังนี้

1. เพื่อการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ในประเทศไทย

สมมติฐานในการวิจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ขึ้นอยู่กับ

1. การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางตรงกันข้าม
2. การเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน
3. การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของประชากรจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน
4. การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน

วิธีการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้มีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในปี 2537-2546 ในประเทศไทย ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งมีการเก็บรวบรวมข้อมูลรายปี ดังนี้

1. ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยระหว่างปี 2537-2546 ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งได้แก่ อัตราดอกเบี้ย โดยเก็บข้อมูลจากฐานข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย ราคารถยนต์ โดยเก็บข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์และนำข้อมูลดังกล่าวมาคำนวณหาราคาเฉลี่ยตามวิธีการคำนวณดังกล่าวข้างต้น(บทที่ 1) รายได้ของประชากรของประเทศไทย โดยเก็บข้อมูลจากฐานข้อมูลของสำนักงานกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี จำนวนประชากร โดยเก็บข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือตามลำดับ ดังนี้

1. ตารางข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยในปี 2537-2546 ซึ่งได้แก่ อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากรและจำนวนประชากร

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์กับอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากรและจำนวนประชากร ปี 2537-2546 ประกอบด้วย R^2 , Adjusted R^2 , t-test, F-test และ Durbin-Watson

2. สรุปผลการวิจัย

สรุปผลการการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยในปี 2537-2546

จากผลการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้าน อัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากร และความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 สามารถสรุปผลได้ว่า การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย ราคารถยนต์ รายได้ของประชากร จำนวนประชากร ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 ในลักษณะต่อไปนี้

ปัจจัยทางด้านดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

ปัจจัยทางด้านรายได้ของประชากรมีความสัมพันธ์กับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

ปัจจัยทางด้านจำนวนประชากรมีความสัมพันธ์กับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

ปัจจัยทางด้านราคาการรถยนต์มีความสัมพันธ์กับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

3. อภิปรายผล

จากผลการวิเคราะห์สามารถนำอภิปรายผลได้ดังนี้

3.1 จากผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ว่า "การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางตรงกันข้าม" ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของบุญเอนก วรรณพานิชย์ (2537) ผลการศึกษาได้สรุปว่า ปัจจัยที่มีผลต่อสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์จะเป็นปัจจัยทางด้านอัตราดอกเบี้ยและความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในกรุงเทพฯ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กรวรรณ วัฒนชัย (2539) ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านอัตราดอกเบี้ยเรียกเก็บจากการเป็นลูกหนี้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความต้องการและปริมาณความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

3.2 จากผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติกับการเปลี่ยนแปลงของราคาการรถยนต์ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ว่า "การเปลี่ยนแปลงของราคาการรถยนต์จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางตรงกันข้าม" ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะรถยนต์เป็นเสมือนปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการดำรงชีวิต เช่น ความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นเครื่องบอกฐานะในสังคม ตำแหน่งหน้าที่การงานและเป็นเครื่องประดับที่สะท้อนรสนิยมของผู้ใช้รถยนต์ ทำให้รถยนต์เป็นอีกปัจจัยที่มีความสำคัญต่อวิถีชีวิตของคนยุคปัจจุบัน ทำให้ผู้บริโภคมีการบริโภครถยนต์มากขึ้น โดยสามารถวิเคราะห์ได้จากข้อมูลของปริมาณการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2543-2546 ของยี่ห้อรถยนต์ที่มีส่วนแบ่งตลาด 4 อันดับแรกและมีผลรวมของส่วนแบ่งตลาดเกินร้อยละ 70 (ตารางภาคผนวก) ดังนี้

จากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ในปี 2543-2546 จะเห็นว่าการจดทะเบียนเพิ่มมากขึ้นทุกปีในขณะที่ราคารถยนต์ก็มีราคาสูงขึ้น (ตาราง 6) ซึ่งสามารถสรุปได้ว่ารถยนต์เป็นสินค้าจำเป็นสำหรับวิถีชีวิตของคนในปัจจุบัน ซึ่งมีความยืดหยุ่นต่อราคาน้อย การเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์จึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในสัดส่วนที่ไม่สูง การเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์จึงไม่มีผลต่อการบริโภคของผู้บริโภค ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีอุปสงค์ของสินค้าจำเป็นคือ เส้นอุปสงค์จะมีค่าความยืดหยุ่นค่อนข้างต่ำ แม้ราคาจะเปลี่ยนแปลงไปมากแต่จะทำให้จำนวนสินค้าที่ผู้ซื้อต้องการซื้อเปลี่ยนแปลงไปเล็กน้อย

จากการที่รถยนต์เป็นสินค้าจำเป็นต่อวิถีชีวิตของคนในปัจจุบันและมีราคาแพงการเปลี่ยนแปลงของราคารถยนต์จึงไม่มีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงของปริมาณการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

3.3 จากผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการเปลี่ยนแปลงรายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ว่า "การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของประชากรเฉลี่ยต่อหัวจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน" ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กชินทร์ สุกุลจันทน์ (2542) ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี ได้แก่ ราคาเฉลี่ยและรายได้ของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1501-1600 ซีซี ได้แก่ รายได้ของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาด 1800-2000 ซีซี ได้แก่ รายได้ของผู้บริโภคและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 2000 ซีซี ได้แก่ รายได้ของผู้บริโภค และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) ผลการวิเคราะห์พบว่ารายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันอุปสงค์รถยนต์ในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

3.4 จากผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงปี 2537-2546 มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในประเทศไทยช่วงอายุ 20-60 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ว่า "การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในประเทศไทยช่วงอายุ 20-60 ปีจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในทิศทางเดียวกัน" ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีกฎของอุปสงค์ของ วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2545) ที่กล่าวว่า ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับจำนวนประชากร ตามปกติเมื่อประชากรเพิ่มจำนวนมากขึ้นความต้องการสินค้าและบริการจะเพิ่มตาม แต่การเพิ่มจำนวนประชากรยังไม่เป็นเพียงพอ ประชากรเหล่านี้จะต้องมีอำนาจซื้อด้วยจึงจะสามารถซื้อสินค้า

ได้ และสอดคล้องกับแนวคิดของ Parkin. (1994) ที่กล่าวว่า การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนแปลงแต่สินค้าบางประเภทการตรวจสอบด้วยการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรอย่างง่าย ๆ ไม่สามารถบ่งบอกของการเปลี่ยนแปลงของเส้นอุปสงค์ได้ชัดเจน ต้องมีการพิจารณาจำนวนประชากรที่มีความสัมพันธ์กับประเภทของสินค้าที่ต้องการศึกษา เช่น ต้องการทราบความสัมพันธ์จำนวนประชากรกับการปริมาณการให้บริการการตรวจสอบสุขภาพของผู้สูงอายุ ข้อมูลจำนวนประชากรที่นำมาพิจารณาควรเป็นข้อมูลของประชากรที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไปเป็นต้น และสอดคล้องกับแนวคิดของ Parkin. (1994) ที่กล่าวว่า จำนวนของประชากรมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณอุปสงค์ ถ้าจำนวนประชากรมากจะมีผลทำให้ปริมาณอุปสงค์มาก ถ้าจำนวนประชากรน้อยจะมีผลทำให้ปริมาณอุปสงค์น้อย

4. ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

4.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้สำหรับหน่วยธุรกิจรายย่อยและรายใหญ่

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการนำผลการวิจัยครั้งนี้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ ซึ่งจากผลการวิจัยในครั้งนี้พบว่า อัตราดอกเบี้ย รายได้ของประชากร และจำนวนประชากร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ซึ่งผู้ประกอบการสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนและบริหารจัดการได้ดังนี้

- ถ้าในสภาวะที่อัตราดอกเบี้ยสูงแต่ผู้ประกอบการต้องการให้มีผลกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นหรือต้องการให้มีความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มากขึ้น ผู้ประกอบการควรใช้นโยบายลดอัตราดอกเบี้ย ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า การลดลงของอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 จะส่งผลให้ปริมาณการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นประมาณ 18,118 ล้านบาท และ 16,189 ล้านบาท ในสมการที่ 2 และ 3 ตามลำดับ

- ถ้าในสภาวะที่อัตราดอกเบี้ยต่ำผู้ประกอบการไม่สามารถใช้นโยบายลดอัตราดอกเบี้ยได้แต่ผู้ประกอบการยังต้องการให้มีผลกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการสามารถคาดคะเนผลกำไรจากการดำเนินงาน โดยสามารถวิเคราะห์ได้จาก การเปลี่ยนแปลงของรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร และการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในช่วงอายุ 20-60 ปี ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงของความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการเปลี่ยนแปลงของรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากร โดยถ้ารายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 1 บาท จะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นประมาณ 23 ล้านบาท และ 24 ล้านบาท ในสมการที่ 2 และ 3 ตามลำดับ และพบว่า การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการเปลี่ยนแปลงของจำนวน

ประชากรในช่วงอายุ 20-60 ปี โดยถ้าจำนวนประชากรในช่วงอายุ 20-60 ปี เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 1 พันคน จะส่งผลให้ความต้องการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นประมาณ 46 ล้านบาท และ 54 ล้านบาท ในสมการที่ 2 และ 3 ตามลำดับ

4.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับผู้สนใจศึกษา ดังนี้

- ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์ภาพรวมของทั้งประเทศ ซึ่งในการศึกษาครั้งต่อไป ผู้ทำการศึกษาควรทำการศึกษาแบบแยกตาม ระดับราคาของรถยนต์หรือ แยกตามยี่ห้อของรถยนต์

- การวิจัยในครั้งนี้เป็น การนำข้อมูลทุติยภูมิมาทำการวิเคราะห์ ซึ่งในการศึกษาครั้งต่อไปผู้ทำการศึกษา ควรทำการศึกษาโดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิที่ทำการเก็บรวบรวมโดยการออกแบบสอบถามหรือ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรวรรณ วัฒนชัย. (2539). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความต้องการสินเชื่อเพื่อการเข้าซื้อรถยนต์นั่งใน
จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). เชียงใหม่ : บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.ถ่ายเอกสาร
- กรมขนส่งทางบก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน.(2547).การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่.
สืบค้นเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2547, จาก <http://www.dlt.or.th>.
- กัลยา วานิชย์บัญชา.(2538). การวิเคราะห์สถิติเพื่อธุรกิจ : สถิติเพื่อการตัดสินใจทางธุรกิจ. กรุงเทพฯ :
โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- กชินทร์ กุศลจันทร.(2542).การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม.
(เศรษฐศาสตร์).กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.ถ่ายเอกสาร
- ชาติชาย คอนสกุล. (2538). การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์ในประเทศไทย.
วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (เศรษฐศาสตร์).กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
ถ่ายเอกสาร
- ฐานา ฉันทไพศาล. (2541). การเงินธุรกิจ. กรุงเทพฯ : วิชา
- ทับทิม วงศ์ประยูร และ วันทนี ภูมิภัทราคม. (2541). เศรษฐศาสตร์จุลภาค 1 . กรุงเทพฯ :
อักษรสยาม
- ทรงชัย บริสุทธิ์. (2540). การวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศ. วิทยานิพนธ์
วท.ม.(เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.ถ่ายเอกสาร.
- ธวัช พิกุลล้อม.(2533). การวิเคราะห์โครงสร้างและพฤติกรรมของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศ
ไทย. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (เศรษฐศาสตร์).กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.ถ่ายเอกสาร
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2547). อัตราดอกเบี้ยสำหรับสถาบันการเงิน. สืบค้น
เมื่อ 5 พฤศจิกายน 2547, จาก <http://www.bot.or.th>.
- นราทิพย์ ชูติวงศ์. (2544). ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- เนาวรัตน์ ศรีศาลา .(2539).พฤติกรรมของผู้บริโภคและนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับธุรกิจเข้าซื้อรถยนต์
วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (เศรษฐศาสตร์).กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. ถ่ายเอกสาร

บุญอนเนก วรรณพานิชย์. (2537). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการปล่อยสินเชื่อรถยนต์.

วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. ถ่ายเอกสาร
ประเจิด สินทรัพย์.(2527). เศรษฐศาสตร์มหภาคเบื้องต้น. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช
ประพันธ์ เสวตนันท์; และ ไพศาล เล็กอุทัย.(2542). หลักเศรษฐศาสตร์. กรุงเทพฯ,
โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจัย บุญนาค; และ สมคิด แก้วสนธิ.(2535). จุลเศรษฐศาสตร์. กรุงเทพฯ,
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รำไพ กิตติสุวรรณ.(2539). การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์
ศศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก. ถ่ายเอกสาร
วันรักษ์ มิ่งมณีนาคน. (2545). หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาค. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช
วราภรณ์ ดันดิชนวัฒน์. (2542). พฤติกรรมและความคิดเห็นต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ของลูกค้า
กลุ่มวิริยะอิสซิ่ง. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร

วเรศ อุปปาดิก . (2541). เศรษฐศาสตร์การเงินและการธนาคาร . กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ศุภร เสรีรัตน์. (2537). พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพฯ : ภาควิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ศิริวรรณ เสงี ,และคณะ.(2534). การบริหารการตลาดยุคใหม่. กรุงเทพฯ : พัฒนาศึกษา
สถิติเศรษฐกิจและการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย ไตรมาส 4 .(2547).

สาริต รังคสิริ.(2539). สูดยอดเคลือบลิบวิชา เช้าชื่อ- ผ่อนชำระ. กรุงเทพฯ : บริษัทบางกอกเทรนนิงเซ็น
เตอร์ จำกัด.

สมจิต วัฒนาชยากุล.(2545). สถิติการวิเคราะห์เบื้องต้น. กรุงเทพฯ: ปรเกษกร

สมล มานัสฤดี. (2544). หลักเศรษฐศาสตร์ 1. กรุงเทพฯ: บริษัท จุฑทอง จำกัด

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำนักนายกรัฐมนตรื . (2547).

จำนวนประชากรในประเทศ.สืบค้นเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2547,

จาก <http://www.nesdb.go.th>.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำนักนายกรัฐมนตรื . (2547).

รายได้เฉลี่ยของประชากรในประเทศ.สืบค้นเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2547,

จาก <http://www.nesdb.go.th>.

Alfred Marshall. (1920). *Principle of Econpmics*. 8th ed . London : Crichard Clay LTD.

Richard T. Froyen . (1996) . *เศรษฐศาสตร์มหภาค ทฤษฎีและนโยบาย*. แปลโดย มัลลิกา บุญนาค.

พิมพ์ครั้งที่4. กรุงเทพฯ:เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า.

Robin Bade and Michael Parkin . (2544).*เศรษฐศาสตร์จุลภาค*. แปลโดย ศิริวรรณ เสรีรัตน์.

พิมพ์ครั้งที่4.กรุงเทพฯ :เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า.

Karl E. Case , Ray C. Fair . (1996). *Priciples of Macroeconomics*. 4th ed. New Jersey :Prentice – Hall,Inc.

Rudiger Dornbusch , Stanley Fischer , Richard Startz . (1998) . *Mac' roeconomics*. 7th ed . New York : McGraw - Hill

Heinz Kohler . (1992). *Microeconomic s*. Amlaerstcollege . Lexington: D.C.Health and Company

N.Gregory Mankin .(2004). *Principles of Microeconomics* . Printed in the United States of America: Thomson South Western

Michael Parkin . (1994) . *Microeconomics*. 2nd ed . Massachusetts : Addison - Wesley

James R. McGuigan; R. Charles Moyer; & Frederick H.deB. Harris. (2002).

Managerial Economics : Applications, Strategy and Tactics. 9th ed. Ohio: Suoth-Western.

Pual A. Samuelson & Willam D. Nordhaus. (1995) . *Microeconomics*. 15th ed . New York : McGraw – Hill

Pindyck, Robert S; Rubinfeld Daniel L. (2001). *Microecomomics*. 9th ed. New Jersey: Prentice-Hall.

John B. Taylor . (1995). *Priciples of Microeconomics*. Boston : Houghton Mifflin company

James R. McGuigan; R. Charles Moyer & Frederick H.deB. Harris. (2002).

Managerial Economics : Applications, Strategy and Tactics. 9th ed. Ohio: South-Western.

ภาคผนวก

ตาราง 10 การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2543 - 2547 ทุกยี่ห้อ

ปี	จำนวนรถยนต์ (คัน)
2543	102,661
2544	135,384
2545	180,036
2546	225,198

ที่มา: กรมขนส่งทางบก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน ปี 2543-2546

ตาราง 11 การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2543 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน

ยี่ห้อรถยนต์	ขนาดของเครื่องยนต์				
	ไม่เกิน 1,300 ซีซี	1,301 ถึง 1,600 ซีซี	1,601 ถึง 1,800 ซีซี	1,801 ถึง 2,000 ซีซี	2,000 ซีซี ขึ้นไป
โตโยต้า	272	18,601	1,389	469	14,145
ฮอนด้า	321	17,535	546	5,352	4,473
มิตซูบิชิ	98	2,666	85	1,039	3,561
นิสสัน	82	7,749	89	2,938	796
รวม (4 ยี่ห้อ)			82,197 คัน (ร้อยละ 80.07)		
รวมทั้งประเทศ (ทุกยี่ห้อ)			102,661 คัน		

ที่มา : กรมขนส่งทางบก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผนปี 2543-2546

ตาราง 12 การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2544 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน

ยี่ห้อรถยนต์	ขนาดของเครื่องยนต์				
	ไม่เกิน 1,300 ซีซี	1,301 ถึง 1,600 ซีซี	1,601 ถึง 1,800 ซีซี	1,801 ถึง 2,000 ซีซี	2,000 ซีซี ขึ้นไป
โตโยต้า	214	16,804	5,464	199	15,100
ฮอนด้า	422	13,995	15,017	4,325	3,695
มิตซูบิชิ	70	1,965	81	867	6,495
นิสสัน	99	8,075	552	3,285	4,313
รวม (4 ยี่ห้อ)				101,037 คัน (ร้อยละ 74.63)	
รวมทั้งประเทศ (ทุกยี่ห้อ)				135,384 คัน	

ที่มา : กรมขนส่งทางบก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผนปี 2543-2546

ตาราง 13 การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2545 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน

ยี่ห้อรถยนต์	ขนาดของเครื่องยนต์				
	ไม่เกิน 1,300 ซีซี	1,301 ถึง 1,600 ซีซี	1,601 ถึง 1,800 ซีซี	1,801 ถึง 2,000 ซีซี	2,000 ซีซี ขึ้นไป
โตโยต้า	92	24,034	7,348	1,337	28,032
ฮอนด้า	82	17,611	15,958	12,952	1,997
มิตซูบิชิ	35	5,560	90	1,774	8,327
นิสสัน	26	7,596	1,079	3,745	5,210
รวม (4 ยี่ห้อ)			142,885 คัน (ร้อยละ 79.36)		
รวมทั้งประเทศ (ทุกยี่ห้อ)			180,036 คัน		

ที่มา: กรมขนส่งทางบก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผนปี 2543-2546

ตาราง 14 การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหม่ปี 2546 เฉพาะ ยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน

ยี่ห้อรถยนต์	ขนาดของเครื่องยนต์				
	ไม่เกิน 1,300 ซีซี	1,301 ถึง 1,600 ซีซี	1,601 ถึง 1,800 ซีซี	1,801 ถึง 2,000 ซีซี	2,000 ซีซี ขึ้นไป
โตโยต้า	34	47,993	6,507	3,236	29,743
ฮอนด้า	23	27,854	14,996	12,979	5,749
มิตซูบิชิ	19	4,353	70	1,033	6,441
นิสสัน	11	6,777	822	1,848	4,248
รวม (4 ยี่ห้อ)				174,736 คัน (ร้อยละ 71.59)	
รวมทั้งประเทศ (ทุกยี่ห้อ)				225,198 คัน	

ที่มา : กรมขนส่งทางบก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผนปี 2543-2546

ตาราง 15 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2537

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,331	424,000
	1,331	459,000
	1,587	579,000
	1,587	609,000
	1,587	637,000
	1,587	657,000
	1,998	750,000
	1,998	790,000
HONDA	1,493	398,000
	1,493	433,000
	1,493	509,000
	1,493	549,000
	1,590	560,000
	1,590	590,000
	2,156	798,000
	2,156	838,000
NISSAN	1,497	456,000
	1,497	486,000
	1,597	485,000
	1,597	550,000
	1,596	580,000
	1,596	580,000
	1,596	610,000

ตาราง 15 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
NISSAN	1,998	860,000
	1,998	1,085,000
	1,998	1,100,000
MITSUBISHI	1,468	510,000
	1,468	530,000
	1,597	595,000
	1,597	625,000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2537,ตุลาคม). กรุงเทพฯ. 25(298): 250-261

ตาราง 16 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2538

ชื่อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,331	432,000
	1,331	465,000
	1,587	598,000
	1,587	610,000
	1,587	640,000
	1,587	660,000
	1,998	760,000
	1,998	730,000
	1,998	800,000
	1,998	760,000
	1,998	799,000
	1,998	840,000
HONDA	1,493	399,000
	1,493	435,000
	1,493	510,000
	1,493	550,000
	1,590	565,000
	1,590	595,000
	2,156	820,000
	2,156	860,000
	2,156	890,000
	2,156	930,000
	1,797	980,000
	2,150	1,280,000
	2258	1130000

ตาราง 16 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	2,258	1,175,000
	2,157	1,280,000
NISSAN	1,497	460,000
	1,497	480,000
	1,597	487,000
	1,597	555,000
	1,596	585,000
	1,596	587,000
	1,596	615,000
	2,000	864,000
	3,000	1150000
MITSUBISHI	1,468	515,000
	1,468	535,000
	1,597	598,000
	1,597	630,000
	1,834	687,000
	1,834	617,000
	1,834	657,000

ที่มา : ราคาสดใหม่. (2538,ตุลาคม). กรังด์ปรีซ์. 26(310): 254-262

ตาราง 17 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2539

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,331	481,000
	1,331	501,000
	1,498	398,000
	1,498	475,000
	1,498	503,000
	1,587	553,000
	1,587	663,000
	1,587	653,000
	1,587	693,000
	1,587	668,000
	1,587	708,000
	1,998	766,000
	1,998	726,000
	1,998	806,000
	1,998	758,000
	1,998	798,000
	1,998	838,000
HONDA	1,493	418,000
	1,493	435,000
	1,590	583,000
	1,590	618,000
	1,797	980,000

ตาราง 17 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	2,156	818,000
	2,156	858,000
	2,156	888,000
	2,156	928,000
	2,150	1,280,000
	2,258	1,125,000
	2,258	1,175,000
	2,157	1,280,000
NISSAN	1,498	499,000
	1,498	510,000
	1,597	599,000
	1,597	629,000
	2,000	864,000
	3,000	1,150,000
MITSUBISHI	1,298	334,000
	1,298	356,000
	1,468	489,000
	1,468	519,000
	1,468	513,000
	1,468	543,000
	1,834	587000
	1,834	617000
	1,834	657000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2539,ตุลาคม). กรังด์ปรีซ์. 27(322): 270-279

ตาราง 18 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2540

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,498	511,963
	1,498	481,121
	1,498	414,299
	1,498	428,692
	1,498	387,570
	1,498	361,869
	1,498	336,168
	1,578	697,010
	1,587	655,888
	1,587	614,767
	1,587	573,645
	1,587	511,963
	1,998	828,598
	1,998	787,477
HONDA	1,495	430,748
	1,495	456,449
	1,495	442,057
	1,495	467,757
	1,495	507,851
	1,495	533,552
	1,590	546,393
	1,590	600,374
	1,590	620,935
	1,590	656,916
	1,590	662,056

ตาราง 18 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	1,590	698,038
	2,156	846,075
	2,156	887,197
	2,156	918,038
	2,156	959,159
NISSAN	1,597	492,430
	1,597	512,990
	1,597	543,831
	1,995	869,000
	2,988	1,150,000
	1,999	1,360,000
	1,998	719,000
MITSUBISHI	1,468	502,000
	1,468	533,200
	1,597	527,100
	1,597	557,900
	1,834	603,000
	1,834	633,800
	1,834	675,000
	1,997	713,900
	1,997	770,400
	1,999	873,200

ที่มา : ราคารถใหม่. (2540, กันยายน). กรุงเทพฯ : 28(333) : 170-174

ตาราง 19 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2541

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,498	537,700
	1,498	505,700
	1,498	436,700
	1,498	461,900
	1,498	419,900
	1,498	394,900
	1,498	369,900
	1,578	734,800
	1,587	694,800
	1,587	646,700
	1,587	602,700
	1,587	522,500
	1,800	741,400
	1,800	706,400
HONDA	1,495	475,000
	1,495	502,000
	1,495	513,000
	1,495	546,000
	1,495	573,000
	1,590	594,000
	1,590	629,000
	1,590	649,000
	1,590	684,000
	1,590	689,000
	1,590	724,000

ตาราง 19 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	1,590	724,000
	2,254	990,000
	2,254	1,030,000
	2,254	1,050,000
	2,254	1,090,000
	2,997	1,480,000
	1,972	998,000
NISSAN	1,597	549,000
	1,597	569,990
	1,597	599,000
	1,995	949,000
	1,998	749,000
	2,389	1,049,000
MITSUBISHI	1,468	528,000
	1,468	560,000
	1,597	554,000
	1,597	586,000
	1,834	633,000
	1,834	666,000
	1,834	709,000
	1,997	735,000
	1,997	793,000
	1,997	899,000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2541,ตุลาคม). กรกฎาคม 29(346): 162-165

ตาราง 20 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2542

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,498	511,963
	1,498	481,121
	1,498	414,299
	1,498	428,692
	1,498	387,570
	1,498	361,869
	1,498	336,168
	1,578	697,010
	1,587	655,888
	1,587	614,767
	1,587	573,645
	1,587	511,963
	1,800	742,000
	1,800	710,000
HONDA	1,495	430,748
	1,495	456,449
	1,495	442,057
	1,495	467,757
	1,495	507,851
	1,495	533,552
	1,590	546,393
	1,590	600,374
	1,590	620,935
	1,590	656,916
	1,590	662,056

ตาราง 20 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	1,590	698,038
	2,254	990,000
	2,254	1,030,000
	2,254	1,050,000
	2,254	1,100,000
	2,997	1,480,000
NISSAN	1,972	998,000
	1,597	492,430
	1,597	512,990
	1,597	543,831
	1,995	949,000
	1,998	750,000
	2,389	1,049,000
MITSUBISHI	1,468	502,000
	1,468	533,200
	1,597	527,100
	1,597	557,900
	1,834	633,000
	1,834	646,000
	1,834	719,000
	1,997	738,000
	1,997	795,000
	1,997	899,000

ที่มา : ราคารถใหม่. (2542,ตุลาคม). กรุงเทพฯ: 30(358): 164-169

ตาราง 21 รายการรถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2543

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,498	545,000
	1,498	572,000
	1,498	445,000
	1,498	472,000
	1,498	431,000
	1,587	786,000
	1,587	751,000
	1,587	700,000
	1,587	665,000
	1,762	862,000
	1,762	842,000
	1,762	807,000
	2,164	1,285,000
	2,164	1,241,000
	2,164	1,191,000
	2,164	1,141,000
	2,164	1,091,000
HONDA	1,493	432,900
	1,493	527,900
	1,493	557,900
	1,493	595,500
	1,493	625,900
	1,493	665,900
	1,590	819,000
	1,668	689,000

ตาราง 21 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	1,668	726,000
	1,668	735,000
	1,668	742,000
	1,668	779,000
	1,668	824,000
	1,668	819,000
	2,254	1,062,000
	2,254	1,177,000
	2,254	1,211,000
	2,997	1,640,000
NISSAN	1,597	689,900
	1,597	719,900
	1,597	735,900
	1,579	775,900
	1,995	1,085,000
	2,988	1,545,000
MITSUBISHI	1,568	599,000
	1,568	686,000
	1,568	721,000
	1,834	799,000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2543,สิงหาคม). กรังด์ปรีซ์. 31(368): 154-157

ตาราง 22 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2544

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,498	545,000
	1,498	572,000
	1,498	445,000
	1,498	472,000
	1,498	431,000
	1,589	738,000
	1,589	778,000
	1,589	788,000
	1,589	828,000
	1,794	898,000
	1,794	978,000
	2,164	1,320,000
	2,164	1,276,000
	2,164	1,151,000
	2,164	1,101,000
HONDA	1,493	445,900
	1,493	467,900
	1,493	497,900
	1,493	527,900
	1,493	557,900
	1,493	582,900
	1,493	612,900
	1,493	652,900
	1,668	695,500
	1,668	732,000

ตาราง 22 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	1,668	759,000
	1,668	749,000
	1,668	786,000
	1,668	844,000
	1,668	874,000
	1,973	1,115,000
	1,973	1,162,000
	1,973	1,139,000
	2,254	1,082,000
	2254	1,230,000
	2254	1,264,000
	2,254	1,222,000
	2,254	1,256,000
	2,997	1,690,000
	2,997	1,685,000
NISSAN	1,597	705,000
	1,597	735,000
	1,597	750,000
	1,579	799,000
	1,579	825,000
	1,769	840,000
	1,769	855,000
	1,995	1,045,000
	1,995	1,290,000
	1,995	1,325,000
	2,988	1,600,000

ตาราง 22 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
MITSUBISHI	1,568	502,000
	1,568	533,200
	1,568	527,100
	1,834	833,000

ที่มา : ราคารถใหม่. (2544,กันยายน). กรกฎาคม. 32(381): 150-155

ตาราง 23 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2545

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,498	596,000
	1,498	571,000
	1,498	547,000
	1,498	520,000
	1,498	517,000
	1,498	490,000
	1,498	448,000
	1,794	995,000
	1,794	935,000
	1,794	915,000
	1,998	1,189,000
	2,362	1,369,000
	2,362	1,479,000
HONDA	1,493	450,900
	1,493	472,900
	1,493	502,900
	1,493	532,900
	1,493	562,900
	1,493	587,900
	1,493	617,900
	1,493	657,900
	1,668	705,000
	1,668	742,000
	1,668	787,000
	1,668	759,000

ตาราง 23 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	1,668	796,000
	1,668	854,000
	1,668	884,000
	1,998	1,196,000
	1,998	1,219,000
	2,254	1,118,000
	2,254	1,240,000
	2,254	1,274,000
	2,997	1,690,000
NISSAN	1,597	720,000
	1,597	755,000
	1,597	770,000
	1,579	825,000
	1,769	885,000
	1,995	1,290,000
	1,995	1,350,000
	2,988	1,650,000
MITSUBISHI	1,584	655,000
	1,584	705,000
	1,584	715,000
	1,584	755,000
	1,834	855,000

ที่มา : ราคารถใหม่. (2545,กันยายน). กระจังค์ปรีซ์. 33(393): 151-156

ตาราง 24 ราคารถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,700 ซีซี ปี 2546

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,496	505,000
	1,496	540,000
	1,496	560,000
	1,496	595,000
	1,496	625,000
	1,496	659,000
	1,496	686,000
	1,598	855,000
	1,598	825,000
	1,598	785,000
	1,598	780,000
	1,598	735,000
	1,794	1,039,000
	1,794	929,000
	1,998	1,192,000
	2,362	1,372,000
	2,362	1,482,000
HONDA	1,497	499,000
	1,497	534,000
	1,497	534,000
	1,497	569,000
	1,497	546,000
	1,497	581,000
	1,497	581,000

ตาราง 24 (ต่อ)

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
HONDA	1,497	616,000
	1,497	596,000
	1,497	631,000
	1,668	718,000
	1,668	753,000
	1,668	789,000
	1,668	781,000
	1,668	818,000
	1,668	863,000
	1,668	899,000
	2,354	1,248,000
	2,354	1,298,000
	2,354	1,578,000
	1,998	1,166,000
	1,998	1,216,000
NISSAN	1,597	735,000
	1,597	770,000
	1,597	785,000
	1769	885,000
	1769	889,000
	1995	1,290,000
	1995	1,350,000
MITSUBISHI	1584	687,000
	1584	727,000
	1584	738,000

ที่มา:ราคาารถใหม่. (2546,ตุลาคม). กรกฎาคม. 34(406): 150-155

ตาราง 25 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2537

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,998	750,000
	1,998	790,000
HONDA	2,156	798,000
	2,156	838,000
NISSAN	1,998	860,000
	1,998	1,085,000
	1,998	1,100,000
MITSUBISHI	-	-

ที่มา : ราคาใหม่. (2537,ตุลาคม). กรกฎาคม. 25(298): 250-261

ตาราง 26 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2538

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,998	760,000
	1,998	730,000
	1,998	800,000
	1,998	760,000
	1,998	799,000
	1,998	840,000
HONDA	2,156	820,000
	2,156	860,000
	2,156	890,000
	2,156	930,000
	1,797	980,000
	2,150	1,280,000
	2,258	1,130,000
	2,258	1,175,000
	2,157	1,280,000
NISSAN	2,000	864,000
	3,000	1,150,000
MITSUBISHI	1,834	687,000
	1,834	617,000
	1,834	657,000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2538,ตุลาคม). กรกฎาคม 26(310): 254-262

ตาราง 27 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2539

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,998	766,000
	1,998	726,000
	1,998	806,000
	1,998	758,000
	1,998	798,000
	1,998	838,000
HONDA	2,156	818,000
	2,156	858,000
	2,156	888,000
	2,156	928,000
	1,797	980,000
	2,150	1,280,000
	2,258	1,125,000
	2,258	1,175,000
	2,157	1,280,000
NISSAN	2,000	864,000
	3,000	1,150,000
MITSUBISHI	1,834	587,000
	1,834	617,000
	1,834	657,000

ที่มา : ราคาใหม่. (2539,ตุลาคม). กรกฎาคม. 27(322): 270-279

ตาราง 28 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1.700 ซีซี ปี 2540

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,998	828,598
	1,998	787,477
HONDA	2,156	846,075
	2,156	887,197
	2,156	918,038
	2,156	959,159
NISSAN	1,995	869,000
	2,988	1,150,000
	1,999	1,360,000
	1,998	719,000
MITSUBISHI	1,834	603,000
	1,834	633,800
	1,834	675,000
	1,997	713,900
	1,997	770,400
	1,999	873,200

ที่มา : ราคารถใหม่. (2540,กันยายน). กรุงเทพฯ. 28(333) : 170-174

ตาราง 29 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2541

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,800	741,400
	1,800	706,400
HONDA	2,254	990,000
	2,254	1,030,000
	2,254	1,050,000
	2,254	1,090,000
	2,997	1,480,000
	1,972	998,000
NISSAN	1,995	949,000
	1,998	749,000
	2,389	1,049,000
MITSUBISHI	1,834	633,000
	1,834	666,000
	1,834	709,000
	1,997	735,000
	1,997	793,000
	1,997	899,000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2541,ตุลาคม). กรกฎาคม. 29(346): 162-165

ตาราง 30 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2542

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,800	742,000
	1,800	710,000
HONDA	2,254	990,000
	2,254	1,030,000
	2,254	1,050,000
	2,254	1,100,000
	2,997	1,480,000
	1,972	998,000
NISSAN	1,995	949,000
	1,998	750,000
	2,389	1,049,000
MITSUBISHI	1,834	633,000
	1,834	646,000
	1,834	719,000
	1,997	738,000
	1,997	795,000
	1,997	899,000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2542,ตุลาคม). กรกฎาคม. 30(358): 164-169

ตาราง 31 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2543

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,762	862,000
	1,762	842,000
	1,762	807,000
	2,164	1,285,000
	2,164	1,241,000
	2,164	1,191,000
	2,164	1,141,000
	2,164	1,091,000
HONDA	2,254	1,062,000
	2,254	1,177,000
	2,254	1,211,000
	2,997	1,640,000
NISSAN	1,995	1,085,000
	2,988	1,545,000
MITSUBISHI	1,834	799,000

ที่มา : ราคาารถใหม่. (2543,สิงหาคม). กรังด์ปรีซ์. 31(368): 154-157

ตาราง 32 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2544

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,794	898,000
	1,794	978,000
	2,164	1,320,000
	2,164	1,276,000
	2,164	1,151,000
	2,164	1,101,000
HONDA	2,254	1,082,000
	2,254	1,230,000
	2,254	1,264,000
	2,254	1,222,000
	2,254	1,256,000
	2,997	1,690,000
	2,997	1,685,000
	1,973	1,115,000
	1,973	1,162,000
	1,973	1,139,000
NISSAN	1,769	840,000
	1,769	855,000
	1,995	1,045,000
	1,995	1,290,000
	1,995	1,325,000
	2,988	1,600,000
MITSUBISHI	1,834	833,000

ที่มา : ราคารถใหม่. (2544, กันยายน). กรกฎาคม 32(381): 150-155

ตาราง 33 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2545

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,794	995,000
	1,794	935,000
	1,794	915,000
	1,998	1,189,000
	2,362	1,369,000
	2,362	1,479,000
HONDA	2,254	1,118,000
	2,254	1,240,000
	2,254	1,274,000
	2,997	1,690,000
	1,998	1,196,000
	1,998	1,219,000
NISSAN	1,769	885,000
	1,995	1,290,000
	1,995	1,350,000
	2,988	1,650,000
MITSUBISHI	1,834	855,000

ที่มา : ราคาใหม่. (2545,กันยายน). กรุงเทพฯ. 33(393): 151-156

ตาราง 34 ราคารถยนต์ที่ขนาดของเครื่องยนต์มากกว่า 1,700 ซีซี ปี 2546

ยี่ห้อ	ขนาดของเครื่องยนต์ (ซีซี)	ราคา (บาท)
TOYOTA	1,794	1,039,000
	1,794	929,000
	1,998	1,192,000
	2,362	1,372,000
	2,362	1,482,000
HONDA	1,998	997,000
	2,354	1,248,000
	2,354	1,298,000
	2,354	1,578,000
	1,998	1,166,000
	1,998	1,216,000
NISSAN	1,769	885,000
	1,769	889,000
	1,995	1,290,000
	1,995	1,350,000
	2,988	1,650,000
MITSUBISHI	1,834	878,000

ที่มา : ราคาจริงใหม่. (2546,ตุลาคม). กรกฎาคม. 34(406): 150-155

ตาราง 35 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2537

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
424,000	530,000	485,000	798,000
459,000	579,000	550,000	838,000
398,000	609,000	580,000	
433,000	637,000	580,000	
509,000	657,000	610,000	
549,000	560,000		
456,000	590,000		
486,000	485,000		
510,000	550,000		
530,000	580,000		
	580,000		
	610,000		
ราคาเฉลี่ย 475,400	575,153.8462	561,000	818,000
ราคารถยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			607,388.4615

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 15 และ 25

ตาราง 36 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2538

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
432,000	598,000	760,000	820,000
465,000	610,000	730,000	860,000
399,000	640,000	800,000	890,000
435,000	660,000	760,000	930,000
510,000	565,000	799,000	1,280,000
550,000	595,000	840,000	1,130,000
460,000	980,000	864,000	1,175,000
480,000	487,000	598,000	1,280,000
515,000	555,000	630,000	1,150,000
535,000	585,000		
	587,000		
	615,000		
	598,000		
	630,000		
ราคาเฉลี่ย 478,100	621,785.7143	753,444.4444	1,057,222.222
ราคารถยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			727,638.0952

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 16 และ 26

ตาราง 37 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2539

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
481,000	553,000	766,000	818,000
501,000	663,000	726,000	858,000
398,000	653,000	806,000	888,000
475,000	693,000	758,000	928,000
503,000	668,000	798,000	1,280,000
418,000	708,000	838,000	1,125,000
435,000	583,000	980,000	1,175,000
499,000	618,000	864,000	1,150,000
510,000	980,000	587,000	
334,000		617,000	
356,000		657,000	
489,000			
519,000			
513,000			
543,000			

ตาราง 37 (ต่อ)

หน่วย : บาท

	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า1500ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
ราคาเฉลี่ย	464,933.3333	679,888.8889	763,363.6364	1,027,750
ราคารถยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์				733,983.9646

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 17 และ 27

ตาราง 38 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2540

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
511,963	697,010	828,598	846,075
481,121	655,888	787,477	887,197
414,299	614,767	869,000	918,038
428,692	573,645	1,360,000	959,159
387,570	511,963	719,000	1,150,000
361,869	546,393	603,000	
336,168	600,374	633,800	
430,748	620,935	675,000	
456,449	656,916	713,900	
442,057	662,056	770,400	
467,757	698,038	873,200	
507,851	492,430		
533,552	512,990		
502,000	543,831		
533,200	527,100		
	557,900		

ตาราง 38 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
ราคาเฉลี่ย 453,019.7333	592,014.75	803,034.0909	952,093.8
ราคารถยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			700,040.5936

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรุงปริซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 18 และ 28

ตาราง 39 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2541

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
537,700	734,800	998,000	990,000
505,700	694,800	949,000	1,030,000
436,700	646,700	749,000	1,050,000
461,900	602,700	633,000	1,090,000
419,900	522,500	666,000	1,480,000
394,900	741,400	709,000	998,000
369,900	706,400	735,000	1,049,000
475,000	594,000	793,000	
502,000	629,000	899,000	
513,000	649,000		
546,000	684,000		
573,000	689,000		
528,000	724,000		
560,000	724,000		
	549,000		
	569,990		
	599,000		
	554,000		
	586,000		

ตาราง 38 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
ราคาเฉลี่ย 487,407.1429	642,120.5263	792,333.3333	1,098,142.857
ราคารถยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			755,000.9649

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิคมสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 19 และ 29

ตาราง 40 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2542

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า1500ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
511,963	697,010	990,000	990,000
481,121	655,888	1,030,000	1,030,000
414,299	614,767	1,050,000	1,050,000
428,692	573,645	1,100,000	1,100,000
387,570	511,963	1,480,000	1,480,000
361,869	546,393	998,000	1,049,000
336,168	600,374	949,000	
430,748	620,935	750,000	
456,449	656,916	633,000	
442,057	662,056	646,000	
467,757	698,038	719,000	
507,851	492,430	738,000	
533,552	512,990	795,000	
502,000	543,831	899,000	
533,200	527,100		
	557,900		
	742,000		
	710,000		

ตาราง 40 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
ราคาเฉลี่ย 453,019.7333	606,902	912,642.8571	1,116,500
ราคาเครื่องยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			772,266.1476

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 20 และ 21

ตาราง 41 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2543

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
545,000	786,000	862,000	1,285,000
572,000	751,000	842,000	1,241,000
445,000	700,000	807,000	1,191,000
472,000	665,000	1,085,000	1,141,000
431,000	862,000	799,000	1,091,000
432,900	842,000		1,062,000
527,900	807,000		1,177,000
557,900	819,000		1,211,000
595,500	689,000		1,640,000
625,900	726,000		1,545,000
665,900	735,000		
	742,000		
	779,000		
	824,000		
	819,000		
	689,900		
	719,900		
	735,900		
	775,900		
	599,000		
	686,000		

ตาราง 41 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า1500ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
	721,000		
ราคาเฉลี่ย 533,727.2727	748,800	879,000	1,258,400
ราคารถยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			854,981.8182

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 21 และ 31

ตาราง 42 การคำนวณราคาเครื่องยนต์เฉลี่ยปี 2544

หน่วย : บาท

ราคาเครื่องยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคาเครื่องยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคาเครื่องยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคาเครื่องยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
545,000	749,000	1,115,000	1,320,000
572,000	786,000	1,162,000	1,276,000
445,000	844,000	1,139,000	1,151,000
472,000	874,000	1,045,000	1,101,000
431,000	705,000	1,290,000	1,082,000
445,900	735,000	1,325,000	1,230,000
467,900	750,000	833,000	1,264,000
497,900	799,000		1,222,000
527,900	825,000		1,256,000
557,900	840,000		1,690,000
582,900	855,000		1,685,000
612,900	502,000		1,600,000
652,900	533,200		
	527,100		
ราคาเฉลี่ย 523,938.4615	761,686.9565	1,129,857.143	1,323,083.333
ราคาเครื่องยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			934,641.4736

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 22 และ 32

ตาราง 43 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2545

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า1500ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
596,000	995,000	1,189,000	1,369,000
571,000	935,000	1,196,000	1,479,000
547,000	915,000	1,219,000	1,118,000
520,000	705,000	1,290,000	1,240,000
517,000	742,000	1,350,000	1,274,000
490,000	787,000	855,000	1,690,000
448,000	759,000		1,650,000
450,900	796,000		
472,900	854,000		
502,900	884,000		
532,900	720,000		
562,900	755,000		
587,900	770,000		
617,900	825,000		
657,900	885,000		
	655,000		
	705,000		
	715,000		
	755,000		

ตาราง 43 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ราคารยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
ราคาเฉลี่ย 538,346.6667	797,736.8421	1,183,166.667	1,402,857.143
ราคารยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			980,526.8296

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรุงศรี ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 23 และ 33

ตาราง 44 การคำนวณราคารถยนต์เฉลี่ยปี 2546

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
505,000	855,000	1,192,000	1,372,000
540,000	825,000	1,166,000	1,482,000
560,000	785,000	1,216,000	1,248,000
595,000	780,000	997,000	1,298,000
625,000	735,000	1,290,000	1,578,000
659,000	1,039,000	1,350,000	1,650,000
686,000	929,000		
499,000	718,000		
534,000	753,000		
534,000	789,000		
569,000	781,000		
546,000	818,000		
581,000	863,000		
581,000	899,000		
616,000	735,000		
596,000	770,000		
631,000	785,000		
	885,000		
	889,000		
	687,000		
	727,000		

ตาราง 44 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ ต่ำกว่า 1500 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1500-1800 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ 1800-2000 ซีซี)	ราคารถยนต์ (ขนาดของ เครื่องยนต์ มากกว่า 2000 ซีซี)
	738,000		
	778,000		
ราคาเฉลี่ย 579,823.5294	807,086.9565	1,201,833.333	1,438,000
ราคารถยนต์เฉลี่ยทุกขนาดของเครื่องยนต์			1,006,685.955

ที่มา : จากการคำนวณข้อมูลจากนิตยสารกรังปรีซ์ ปี 2537 ดังรายละเอียดในตาราง 24 และ 34

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

๒๕๖๓

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ชื่อ ชื่อสกุล	นาย สาโรช ศรีวิฑูรย์
วันเดือนปีเกิด	12 สิงหาคม 2519
สถานที่เกิด	จังหวัดลพบุรี
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	162/54 ซอยสยามธรณี ถนนรามอินทรา แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10230
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	เจ้าหน้าที่สินเชื่อและการตลาด
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	21/11-14 ซอยสุขุมวิท 18 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2537	มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนสิงห์บุรี
พ.ศ. 2540	มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนทวิธาภิเศก
พ.ศ. 2544	ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การเงิน มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
พ.ศ. 2548	ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ การจัดการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ