

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเริ่มมีการพัฒนาอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 โดยเริ่มจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ในขณะที่เดียวกันความต้องการรถยนต์นั้นก็ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2540 ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั้นชะงักงันอย่างมาก ดังนั้นรัฐบาลจึงเข้ามาให้ความช่วยเหลือคุ้มครองผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม เช่น การยกเลิกใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศในปี พ.ศ. 2543 และการเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2545 เป็นต้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนโยบายและมาตรการดังกล่าวอาจจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างและพฤติกรรมของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ดังนั้นการวิจัยครั้งนี้จึงได้ทำการศึกษาผลของการเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าวที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นในประเทศในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ โดยใช้ข้อมูลทศวรรษระหว่างปี พ.ศ. 2533-2548 และประมาณการแบบจำลองอุปสงค์และต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 4 ยี่ห้อ ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน และใช้แบบจำลองระบบสมการร่วมวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองชั้น แล้วนำค่าที่ประมาณการได้ไปวิเคราะห์อำนาจตลาด โดยใช้ดัชนีเลิร์นเนอร์ และวิเคราะห์ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจโดยพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงของส่วนเกินผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิต

จากผลการวิจัยพบว่า (1) นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัวในปี พ.ศ. 2540 มีผลทำให้รถยนต์นั่ง โตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิมีต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายและราคาตลาดลด แต่รถยนต์นั่งนิสสันมีต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายและราคาเพิ่มขึ้น โดยทั้ง 4 ยี่ห้อที่มีปริมาณความต้องการลดลง เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ รถยนต์นั่ง โตโยต้า และฮอนด้ามีอำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ส่วนรถยนต์นั่งมิตซูบิชิและนิสสันมีอำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจลดลง (2) นโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศในปี พ.ศ. 2543 มีผลทำให้รถยนต์นั่งยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิมีต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายและราคาตลาดลง ปริมาณความต้องการเพิ่มขึ้น ส่วนรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันมีต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายและราคาเพิ่มขึ้น ปริมาณความต้องการลดลง และรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อที่มีอำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น (3) นโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2545 มีผลทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเพิ่มขึ้น อำนาจตลาดไม่มีการเปลี่ยนแปลง แต่ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจดีขึ้น ดังนั้นรัฐบาลควรปรับเปลี่ยนนโยบายให้เหมาะสมเพื่อให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออกในภูมิภาคนี้ต่อไป

Automobile industry in Thailand was established in 1961. In the early years, the domestic production was aimed to substitute import, while domestic demand was increased rapidly. The 1997 economic crisis slowed down the industry significantly. Government, therefore set policies and measures to protect domestic producers, repealed using the local content in 2000 and allowed for free opening of factories to produce cars in 2002. Changing government policies and measures from time to time may affect structure and performance of domestic producers. This study therefore aimed to measure the effect of the policies and measures after the economic crisis on market power and on economic performance of automobile industry. This study used secondary data during 1990-2005 to estimate demand and marginal cost equations of the cars under the brand name of Toyota, Honda, Mitsubishi and Nissan. The simultaneous equations were estimated by two-stage least square method. The estimated demand and marginal cost equations were used for measuring the market power and economic performance, and the changes of consumer's and producer's surplus.

The empirical study shows the following: (1) the changes in policies in 1997 which reduced the value of baht caused to raise the marginal cost and price of Toyota, Honda and Mitsubishi cars, but to have a negative effect on Nissan cars. However, demand for all the four brands was reduced. The market power and economic performance of Toyota and Honda cars increased but Mitsubishi and Nissan cars decreased. (2) The changes in policies in 2000, repealing using the local content, caused loss to the marginal cost and price of Toyota, Honda and Mitsubishi cars and raised the demand. The policy had a negative effect on Nissan cars. (3) The changes in policies in 2002, allowing for free opening of factories to produced cars, increased domestic cars demand and economic performance of the industry. The study suggests that government should continuously adjust the policy measures properly so that Thailand could become the Detroit of Asia.