

สุธิพันธ์ วรรณชาติ 2549: ผลจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาลในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 ที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ปริญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์
ประธานกรรมการที่ปรึกษา: อาจารย์จรัสศักดิ์ พงษ์พิชญพิจิตร, Ph.D. 118 หน้า
ISBN 974-16-2861-7

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเริ่มมีการพัฒนาอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 โดยเริ่มจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ในขณะที่เดียวกันความต้องการรถยนต์นั่งก็ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2540 ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งชะลอตัวลงมาก ดังนั้นรัฐบาลจึงเข้ามาให้ความช่วยเหลือคุ้มครองผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม เช่น การยกเลิกใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศในปี พ.ศ. 2543 และการเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2545 เป็นต้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนโยบายและมาตรการดังกล่าวอาจจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างและพฤติกรรมของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ดังนั้นการวิจัยครั้งนี้จึงได้ทำการศึกษาผลของการเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าวที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ โดยใช้ข้อมูลทศวรรษระหว่างปี พ.ศ. 2533-2548 และประมาณการแบบจำลองอุปสงค์และต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 4 ยี่ห้อ ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน และใช้แบบจำลองระบบสมการร่วมวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองชั้น แล้วนำค่าที่ประมาณการได้ไปวิเคราะห์อำนาจตลาดโดยใช้ดัชนีเฮอร์แมนอร์ และวิเคราะห์ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจโดยพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงของส่วนเกินผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิต

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


ลายมือชื่อผู้ผลิต


ลายมือชื่อประธานกรรมการ

19 มี.ค. 49