

## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### สรุป

อุตสาหกรรมรถยนต์จัดเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย และก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องมากมาย โดยที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาอย่างจริงจังตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 โดยเริ่มจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า หลังจากนั้นอุตสาหกรรมรถยนต์ก็ได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาลมาโดยตลอด ส่งผลให้ความต้องการรถยนต์นั่งของประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็วมาโดยตลอดเช่นกัน จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2540 ประเทศไทยได้ประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวลง ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมีอัตราการขยายตัวที่ลดต่ำลงมาก ดังนั้นรัฐบาลจึงได้เข้ามาให้ความช่วยเหลือคุ้มครองผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านนโยบาย และมาตรการต่างๆ เช่น การประกาศค่าเงินบาทลอยตัวในปี พ.ศ. 2540 การยกเลิกบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศในปี พ.ศ. 2543 และการอนุญาตให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนประกอบสามารถตั้งโรงงานในเขตใดก็ได้ในปี พ.ศ. 2545 เป็นต้น

ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งจะได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาลมาโดยตลอด แต่ก็ยังเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และยังคงพึ่งพาวัตถุดิบจากต่างประเทศ ทำให้เป็นอุปสรรคสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ จึงส่งผลกระทบต่อโครงสร้างและพฤติกรรมของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ดังนั้นการศึกษาเกี่ยวกับอำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศในช่วงหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ที่รัฐบาลได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมนี้ จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจ

การวิจัยครั้งนี้ครอบคลุมช่วงเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533-2548 และใช้ข้อมูลรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการจากประเทศญี่ปุ่น 4 ยี่ห้อ ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน โดยนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากหน่วยงานต่างๆ มาประมวลการโดยใช้แบบจำลองระบบสมการร่วม (Simultaneous Equation) วิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบสองขั้น (Two-Stage Least Square Method) จากนั้นนำผลที่ได้ไปใช้ในการวิเคราะห์อำนาจตลาด โดยใช้ดัชนีเลิร์นเนอร์ และวิเคราะห์ประสิทธิภาพทาง

เศรษฐกิจ ซึ่งพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงของส่วนเกินผู้บริโภค และส่วนเกินผู้ผลิตที่เกิดขึ้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาล

ผลการวิจัย พบว่า นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว ที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2540 มีผลทำให้เส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเปลี่ยนแปลง โดยทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิลดลง ส่งผลทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อลดลงด้วย แต่สำหรับรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันมีต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายที่เพิ่มขึ้น ทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ซึ่งนโยบายดังกล่าวส่งผลให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อลดลง ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการที่ในช่วงเวลาดังกล่าวประเทศไทยได้ประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ผู้บริโภคมีอำนาจซื้อลดลง จึงระมัดระวังในการใช้จ่ายมากขึ้น และจากการที่เส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้าย ราคาจำหน่ายรถยนต์นั่ง และปริมาณคุณภาพเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้อำนาจตลาดของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า และฮอนด้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.48 และ 9.76 ตามลำดับ รถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ และนิสสันลดลงร้อยละ 8.45 และ 6.74 ตามลำดับ สำหรับส่วนเกินรวมของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า และฮอนด้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.40 และ 1.09 ตามลำดับ รถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ และนิสสันลดลงร้อยละ 16.54 และ 8.75 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของอุตสาหกรรม การใช้นโยบายดังกล่าวส่งผลทำให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจลดลงร้อยละ 2.43

สำหรับนโยบายอนุญาติให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2543 มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ โดยทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิลดลง ส่งผลให้ราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อลดลง แต่ทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อเพิ่มขึ้น สำหรับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้น ส่งผลทำให้ราคาจำหน่ายรถยนต์นั่งนิสสันเพิ่มขึ้นด้วย แต่ทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันลดลง และจากการที่เส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้าย ราคาจำหน่ายรถยนต์นั่ง และปริมาณคุณภาพเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้อำนาจตลาดของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.31 5.27 และ 11.63 ตามลำดับ ส่วนอำนาจตลาดของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันลดลงร้อยละ 7.72 สำหรับส่วนเกินรวมของรถยนต์นั่งโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.26 4.44 และ 5.46 ตามลำดับ ในขณะที่ส่วนเกินรวมของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันลดลงร้อยละ 10.02 เมื่อพิจารณาในภาพรวมของอุตสาหกรรม การใช้นโยบายดังกล่าวส่งผลทำให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจดีขึ้นร้อยละ 3.06

ส่วนนโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2545 มีผลทำให้เส้นอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ เปลี่ยนแปลงเลื่อนไปทั้งเส้น จึงส่งผลทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้มาจากการที่มีการแข่งขันที่สูงขึ้น อันเนื่องมาจากการเปิดเสรีในการประกอบรถยนต์โดยไม่มีการจำกัดรุ่นและแบบ ทำให้ผู้ประกอบการมีอิสระในการผลิตรถยนต์นั่งรุ่นต่างๆ มากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการแต่ละรายมีการแข่งขันและส่งเสริมการขายมากขึ้น เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดของตนเองเอาไว้ จึงทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งเพิ่มสูงขึ้น และจากการที่ปริมาณคุณภาพเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ส่วนเกินรวมของรถยนต์นั่งยี่ห้อ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.96 3.22 9.23 และ 10.31 ตามลำดับ แต่อำนาจตลาดของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้เนื่องจากการที่เส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้าย ราคาจำหน่าย และความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาไม่มีการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการประกาศใช้นโยบาย แสดงให้เห็นว่าการใช้นโยบายดังกล่าวส่งผลให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทยดีขึ้น

#### ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยครั้งนี้ มีข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออก (Detroit of Asia) ในภูมิภาคนี้ต่อไป ดังนี้

#### ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้

1. จากการที่รัฐบาลประกาศใช้นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัวในปี พ.ศ. 2540 ได้ส่งผลทำให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจโดยรวมของสังคมลดลง แสดงให้เห็นว่านโยบายดังกล่าวไม่ส่งผลดีต่อผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง เพราะการปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว ทำให้ค่าเงินบาทอ่อนค่าลง ดังนั้นต้นทุนในการผลิตสินค้าทุกชนิดรวมทั้งต้นทุนในการผลิตรถยนต์นั่งจึงเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประกอบการจึงจำเป็นต้องเพิ่มราคาจำหน่ายรถยนต์นั่ง และเนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่ประเทศประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ผู้บริโภคมียอดซื้อลดลง จึงมีความระมัดระวังในการใช้จ่ายมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการแต่ละรายลดลง ดังนั้นรัฐบาลจึงควรใช้นโยบายนี้ควบคู่กับนโยบายส่งเสริมการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง โดยที่รัฐบาลควรดำเนินการให้สิทธิพิเศษอื่นๆ เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจแก่นักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในประเทศมากขึ้น เช่น สิทธิในการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษี

นำเข้ารถยนต์นั่งหรือชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศ เป็นต้น เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อให้การผลิตรถยนต์นั่งในประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออก (Detroit of Asia) ในภูมิภาคนี้ต่อไป

2. การที่รัฐบาลประกาศใช้ นโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ในปี พ.ศ. 2543 ส่งผลให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจโดยรวมของสังคมดีขึ้น ส่งผลดีต่อผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง ดังนั้นรัฐบาลจึงควรส่งเสริมสนับสนุนให้มีการใช้ นโยบายนี้ต่อไป เพราะการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบในประเทศ จะทำให้ผู้ประกอบการในประเทศมีต้นทุนในการผลิตรถยนต์นั่งลดลง เนื่องจากสามารถนำเข้าชิ้นส่วนประกอบจากต่างประเทศซึ่งมีราคาถูกกว่าชิ้นส่วนประกอบที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศได้อย่างเสรี ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงว่าด้วยมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (Agreement on Trade-Related Investment Measures: TRIMs) ที่กล่าวไว้ว่า ประเทศสมาชิกต้องยกเลิกการบังคับให้ผู้ลงทุนซื้อชิ้นส่วนและวัตถุดิบที่ผลิตในประเทศ เพื่อเป็นการลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้แล้วรัฐบาลควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออก (Detroit of Asia) ที่ดีในระยะยาวต่อไป

3. การที่รัฐบาลประกาศใช้ นโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2545 ได้ส่งผลทำให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจโดยรวมของสังคมดีขึ้น แสดงให้เห็นว่าการใช้นโยบายนี้ได้ส่งผลดีแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง ดังนั้นรัฐบาลจึงควรส่งเสริมให้มีการใช้ นโยบายนี้ต่อไป เพราะจากการเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ทำให้รถยนต์นั่งจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันได้อย่างเสรี มีส่วนทำให้ผู้ประกอบการในประเทศเกิดการตื่นตัวในการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต โดยเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ประกอบกับผู้ประกอบการได้มีการขยายการลงทุนเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการผลิต ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเกิดการแข่งขันมากขึ้น ซึ่งส่งผลทำให้รถยนต์นั่งที่จำหน่ายในประเทศมีคุณภาพ และประสิทธิภาพที่ดีขึ้น ผู้บริโภคสามารถเลือกซื้อได้มากขึ้น จนในที่สุดทำให้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาผลของนโยบายรัฐบาลที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเฉพาะรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการจากประเทศญี่ปุ่นที่มีปริมาณความจุกระบอกระหว่าง 1,500-2,300 ซีซี. เท่านั้น แต่เนื่องจากในปัจจุบันผู้บริโภคในประเทศเริ่มให้ความสนใจกับรถยนต์นั่งจากประเทศในแถบยุโรปมากขึ้น และรถยนต์นั่งยังมีความแตกต่างกันในเรื่องของขนาดเครื่องยนต์ สมรรถนะของรถยนต์ ตลอดจนระดับราคาด้วย ดังนั้นในการวิจัยครั้งต่อไป จึงควรทำการวิจัยรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการจากประเทศในแถบยุโรป หรือทำการวิจัยโดยการแบ่งตามขนาดของเครื่องยนต์ หรือราคาจำหน่าย เป็นต้น เพื่อจะได้ทราบถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการแต่ละราย เพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งต่อไป