

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ



5.1 สรุป

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 - 2541 โดยได้แบ่งตลาดรถยนต์ออกเป็น 2 ตลาด คือ ตลาดรถยนต์นำเข้าและตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และแบ่งขนาดของรถยนต์ตามความจุของกระบอกสูบเป็น 2 ขนาด คือ รถยนต์ขนาดเล็ก (ไม่เกิน 2400 ซีซี) และ รถยนต์ขนาดใหญ่ (มากกว่า 2400 ซีซี) และเนื่องจากข้อมูลที่จะต้องใช้ในการศึกษาอุปทานของรถยนต์นั้น ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนของการผลิต ซึ่งมักไม่ได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ดังนั้น จึงไม่ได้ทำการศึกษาทางด้านอุปทานของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ แต่ได้สมมติให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมี 2 ลักษณะ คือ อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ และอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

การศึกษานี้ ได้สร้างแบบจำลองเพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าต่ออุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าและอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยแบ่งระดับการลดอัตราภาษีนำเข้าเป็น 3 ระดับ คือ ลดอัตราภาษีนำเข้าลง 10 เปอร์เซ็นต์ 50 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ หลังจากนั้นจึงนำผลที่ได้ไปคำนวณผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ โดยแบ่งผลการศึกษาดังกล่าวออกเป็น 2 กรณี ตามข้อสมมติของอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ ได้แก่ ข้อมูลราคาและยอดจำหน่ายรถยนต์ทั้งรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งได้มาจากการรวบรวมของบริษัทผู้ส่งออก จำกัด ข้อมูลอีกส่วนหนึ่ง คือ ข้อมูลรายได้ประชาชาติ และดัชนีราคาผู้บริโภค ซึ่งรวบรวมจากธนาคารแห่งประเทศไทย

ผลการศึกษาแสดงว่า ถ้ามีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง 10 เปอร์เซ็นต์ ในช่วง พ.ศ. 2538-2541 สำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก ในตลาดรถยนต์นำเข้า จะมีส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นโดยโอนมาจากภาษีของรัฐบาล ประมาณ 3,125 ล้านบาท และส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้าที่ได้รับจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นประมาณ 12 ล้านบาท ส่วนตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายใน

ส่วนการลดอัตราภาษีถึง 100 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือเป็นการยกเลิกการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งหมด พบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 ในรถยนต์ขนาดเล็ก จะมีส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นโดยโอนมาจากภาษีของรัฐบาล ประมาณ 31,236 ล้านบาท และส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้าที่ได้รับจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นประมาณ 1,496 ล้านบาท ส่วนตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ หากกำหนดให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ จะมีส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศประมาณ 20,654 ล้านบาท แต่ถ้ากำหนดให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ จะไม่มีส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเลย

สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่ ในตลาดรถยนต์นำเข้า จะมีส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นซึ่งโอนมาจากภาษีของรัฐบาล ประมาณ 10,022 ล้านบาท และส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้าที่ได้รับจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นประมาณ 188 ล้านบาท ส่วนตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ หากกำหนดให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ จะมีส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศประมาณ 1,033 ล้านบาท แต่ถ้ากำหนดให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ จะไม่มีส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเลยเช่นกัน

เมื่อเปรียบเทียบผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการเศรษฐกิจระหว่างรถยนต์ทั้ง 2 ขนาด จะเห็นได้ว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในกรณีของรถยนต์ขนาดเล็กจะมีมูลค่ามากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ เนื่องจากในช่วงเวลาที่ทำการศึกษานั้น มีการบริโภครถยนต์ขนาดเล็กมากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ ดังนั้น แม้ว่าอัตราภาษีที่เก็บบนรถยนต์ขนาดเล็กจะน้อยกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ แต่จำนวนภาษีที่รัฐบาลได้รับจากรถยนต์ขนาดเล็กมีมูลค่ามากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ถึงประมาณ 3 เท่า ส่วนต้นทุนที่เกิดจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งก็คือ ประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นนั้น พบว่า ในรถยนต์ขนาดเล็กจะมีมูลค่ามากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ประมาณ 8 เท่า ซึ่งกล่าวได้ว่า หากมีการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ลง จะทำให้ประสิทธิภาพในการผลิตของรถยนต์ขนาดเล็กเพิ่มมากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ ซึ่งอาจเนื่องมาจากการแข่งขันระหว่างรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศกับรถยนต์นำเข้านั้น ในกรณีของรถยนต์ขนาดเล็กนั้นจะมีมากกว่าในกรณีของรถยนต์ขนาดใหญ่

ส่วนผลกระทบที่เกิดขึ้นในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ จะเห็นได้ว่า ในกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์นั้น จะมีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็น

ส่วนเกินของผู้บริโภคมากพอสมควร ซึ่งในรณด้นขนาดเล็กจะมากกว่ารณด้นขนาดใหญ่ประมาณ 20 เท่า ขณะที่ในกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์นั้น จะไม่มีการโอนย้ายเกิดขึ้นเลย เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งในส่วนเกินของผู้ผลิตและผู้บริโภค ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าในสถานการณ์ที่ผลิตภายในประเทศ การโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคนั้นจะขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของอุปทานของรณด้น ซึ่งหากความยืดหยุ่นของอุปทานน้อยก็จะทำให้มีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคมาก ในทางตรงข้าม ถ้าหากความยืดหยุ่นของอุปทานมากก็จะทำให้มีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคน้อยนั่นเอง

นอกจากนี้ ผลจากการสร้างแบบจำลองเพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ของรณด้นที่นำเข้าและรณด้นที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งว่า ในกรณีของรณด้นขนาดเล็ก ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รณด้นที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ คือ ราคาของรณด้นที่ผลิตภายในประเทศ โดยจากการประมาณค่า พบว่า ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของรณด้นที่ผลิตภายในประเทศต่อราคาของรณด้นที่ผลิตภายในประเทศนั้นมีค่าประมาณ -5.06 ซึ่งค่อนข้างมาก ส่วนปัจจัยอื่นๆที่นำมาใช้ในการศึกษานั้น กล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรณด้นที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ในรณด้นนำเข้านั้น พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รณด้นนำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ คือ คำนีราคาผู้บริโภค ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แทนราคาของสินค้าต่างๆ โดยจากการศึกษาพบว่า คำนีราคาสินค้าชนิดต่างๆมีลักษณะเป็นสินค้าประกอบกันกับรณด้นนำเข้า ขณะที่อีกปัจจัย คือ สถานการณ์การเกิดวิกฤตการณ์ของสถาบันการเงินก็เป็นปัจจัยที่สำคัญในการกำหนดอุปสงค์ของรณด้นนำเข้าเช่นกัน ซึ่งกล่าวได้ว่าในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์ของสถาบันการเงินนั้นจะทำให้อุปสงค์ของรณด้นนำเข้าลดลง ส่วนปัจจัยอื่นๆที่นำมาใช้ในการศึกษานั้น กล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรณด้นนำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ และจากค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์รณด้นนำเข้าต่อราคาของรณด้นนำเข้าที่ได้จากการประมาณค่า นั้น แสดงว่า หากรัฐบาลขึ้นอัตราภาษีนำเข้า จะทำให้อุปสงค์ของรณด้นนำเข้าลดลงไม่มากนัก ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลเพิ่มขึ้นได้ ในทางตรงข้าม หากรัฐบาลลดอัตราภาษีนำเข้าลงนั้น ก็จะทำให้อุปสงค์ของรณด้นนำเข้าเพิ่มขึ้นไม่มากนัก และก็จะส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลลดลงได้เช่นกัน จึงการกล่าวได้ว่า ความยืดหยุ่นของรายได้รัฐบาลจากภาษีรณด้นนำเข้าต่ออัตราภาษีในรณด้นขนาดเล็กนั้นค่อนข้างน้อย ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่รัฐบาลจะใช้ภาษีรณด้นเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญต่อไป

⁸ ผลการประมาณค่าในบางสมการ เช่น สมการรณด้นนำเข้าจากต่างประเทศขนาดเล็ก อาจมีปัญหา Multicollinearity เกิดขึ้น ทำให้ผลการประมาณค่าที่ได้มีเครื่องหมายสัมประสิทธิ์ไม่ตรงตามทฤษฎี จึงได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการตัดตัวแปรที่อาจทำให้เกิดปัญหา Multicollinearity และไม่มีผลสำคัญมากออกจากสมการไป

สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่ นั้น ในกรณีของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ คือ ราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยค่าที่ได้ว่า ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานั้นมีค่าเท่ากับ -3.32 ซึ่งค่อนข้างมาก ส่วนปัจจัยอื่นๆที่นำมาใช้ในการศึกษานั้น กล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ในรถยนต์นำเข้านั้น พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ กลับเป็น ดัชนีราคาผู้บริโภค ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แทนราคาของสินค้าต่างๆ โดยจากการประมาณค่ากล่าวได้ว่าสินค้าชนิดต่างๆมีลักษณะเป็นสินค้าประกอบกันกับรถยนต์นำเข้า ขณะที่ปัจจัยอื่นๆที่นำมาใช้ในการศึกษานั้นกล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ และจากค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์นำเข้าต่อราคาของรถยนต์นำเข้า ที่ได้จากการประมาณค่าได้ แสดงว่า หากรัฐบาลขึ้นอัตราภาษีนำเข้านั้น จะทำให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าลดลงน้อยมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลเพิ่มขึ้นได้ ในทางตรงข้าม หากรัฐบาลการลดอัตราภาษีนำเข้าลงนั้น ก็จะทำให้อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นน้อยมาก และก็อาจส่งผลกระทบทำให้รายได้รวมของรัฐบาลลดลงได้เช่นกัน จึงกล่าวได้ว่า ความยืดหยุ่นของรายได้รัฐบาลจากภาษีรถยนต์นำเข้าต่ออัตราภาษีในรถยนต์ขนาดใหญ่ นั้นน้อยมาก ดังนั้น รัฐบาลก็สามารถใช้ภาษีรถยนต์ขนาดใหญ่ เป็นเครื่องมือในการหารายได้เพิ่มขึ้นเช่นกัน

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ปัจจัยสำคัญที่กำหนดอุปสงค์ของรถยนต์นำเข้าทั้ง 2 ขนาด คือ ดัชนีราคาผู้บริโภค ส่วนในกรณีของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ แสดงว่า ปัจจัยสำคัญที่กำหนดอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กนั้น ก็คือ ราคาของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกันระหว่างรถยนต์ทั้ง 2 ขนาดจะพบว่า ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาของรถยนต์ขนาดเล็กจะมากกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า พฤติกรรมในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภครถยนต์ขนาดใหญ่จะคำนึงถึงราคาของรถยนต์น้อยกว่าผู้บริโภครถยนต์ขนาดเล็ก เนื่องจากการซื้อรถยนต์ขนาดใหญ่ที่มีราคาสูง ในบางครั้งผู้บริโภคคิดว่าอาจเป็นแสดงให้เห็นถึง ฐานะหรือฐานะที่ค้ำของผู้ซื้อ ขณะที่ผู้บริโภครถยนต์ขนาดเล็กจะคำนึงถึงความคุ้มค่ากับราคามากกว่าผู้บริโภครถยนต์ขนาดใหญ่

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ด้านนโยบาย

ผลการศึกษาได้ชี้ว่า การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์โดยการเก็บภาษีบนรถยนต์นำเข้านั้น จะทำให้ประสิทธิภาพในการผลิตลดลง ซึ่งเป็นต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างหนึ่งและทำให้สวัสดิการเศรษฐกิจโดยรวมลดลงอีกด้วย ดังนั้น หากมีการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ลงก็จะทำให้สวัสดิการเศรษฐกิจโดยรวมสูงขึ้น ซึ่งแม้ว่าผลที่ได้จากการศึกษานั้นจะ

พบว่ามูลค่าในส่วนนี้จะไม่มากนัก เนื่องจากในช่วงเวลาที่ทำการศึกษานั้นอัตราภาษีนำเข้าที่เก็บบนรถยนต์นั้น ได้ลดลงมาากแล้วนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 และช่วงเวลาที่ศึกษานั้นมีระยะเวลาเพียงแค่ 4 ปีคือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 - 2541 ซึ่งมีต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่เฉลี่ยประมาณปีละ 374 และ 47 ล้านบาท ตามลำดับ แต่ว่าการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยนั้น เริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 และในช่วงแรกของการคุ้มครองนั้นอัตราภาษีที่เก็บบนรถยนต์นำเข้าจะสูงกว่าในช่วงเวลาที่ทำการศึกษาถึงประมาณ 4 เท่า ดังนั้น ถ้าหากจะประเมินต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นตลอดระยะเวลาว่า 30 ปีที่ผ่านมามีคร่าวๆ ก็อาจจะสามารถทำได้โดยนำต้นทุนเฉลี่ยที่ได้จากการศึกษาในแต่ละปี คูณด้วยจำนวนปีที่คุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยที่ในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการลดอัตราภาษีนำเข้าครั้งสำคัญในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งอัตราภาษีสูงกว่าก่อนหน้านั้น ประมาณ 4 เท่า นั้น จะกำหนดให้มีต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ประมาณ 4 เท่าด้วย ซึ่งจะทำให้พบว่าต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่ก่อนปี พ.ศ. 2534 มีค่าประมาณปีละ 1,496 และ 188 ตามลำดับ

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

จากผลการศึกษาที่ได้นี้ เป็นการคำนวณต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้น ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาซึ่งเป็นผลในอดีต แต่ในปัจจุบันนี้ การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์โดยการเก็บภาษีนำเข้านั้นยังมีอยู่ จึงอาจนำผลการศึกษาที่ได้นี้ ไปใช้เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อไป

5.2.2 ด้านข้อมูล

1. ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ใช้ข้อมูลเป็นรายเดือนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 ซึ่งข้อมูลที่ใช่แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ ได้แก่ ข้อมูลราคาและยอดจำหน่ายรถยนต์ทั้งรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ข้อมูลอีกส่วนหนึ่ง คือ ข้อมูลรายได้ประชาชาติ และดัชนีราคาผู้บริโภค สำหรับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์นั้น มีความจำเป็นต่อหาราคาที่ใช้เป็นตัวแทนของราคา

รถยนต์ทุกๆยี่ห้อ จึงใช้วิธีคำนวณราคาเฉลี่ยของรถยนต์ดวงนำหนักด้วยยอดจำหน่ายรถยนต์ ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถนำราคาที่คำนวณได้นำไปใช้เป็นตัวแทนได้เหมาะสมที่สุด ดังนั้น จึงควรมีการหาวิธีการคำนวณดัชนีราคาที่สามารถใช้เป็นตัวแทนราคาของสินค้าต่างๆ ที่เหมาะสมกว่านี้เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาต่อไป

ส่วนข้อมูลรายได้ประชาชาตินั้น เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้ใช้ข้อมูลรายเดือน แต่ข้อมูลรายได้ประชาชาติที่ได้จากการสำรวจโดยธนาคารแห่งประเทศไทยนั้นจัดเก็บเป็นรายไตรมาสและรายปีเท่านั้น จึงได้นำข้อมูลรายได้ประชาชาติรายไตรมาสมาเฉลี่ยเป็นรายเดือน ซึ่งวิธีนี้อาจทำให้ข้อมูลรายได้ประชาชาติรายเดือนที่คำนวณได้คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง

2. แบบจำลองที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบจำลองของอุปสงค์ของรถยนต์ ซึ่งพบว่า ในบางสมการมีค่า R^2 ไม่สูงมากนัก อันเป็นผลมาจากการที่ไม่ได้ใส่ตัวแปรบางตัวที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์ลงไปด้วย เช่น ยอดจำหน่ายรถยนต์เก่า และราคาารยนต์เก่า ซึ่งน่าจะเป็นตัวแปรที่สำคัญตัวหนึ่งที่จะทำให้แบบจำลองมีความถูกต้องมากขึ้น แต่เนื่องจากไม่มีหน่วยงานใดทำการรวบรวมข้อมูลดังกล่าว ดังนั้น ในอนาคตจึงน่าจะการจัดทำข้อมูลในส่วนนี้ขึ้น เพื่อที่จะได้ใช้ในงานศึกษาต่างๆต่อไป

5.2.3 ด้านแนวทางการศึกษาในอนาคต

1. การศึกษาครั้งนี้ ได้ศึกษาเฉพาะรถยนต์นั่งเท่านั้นซึ่งรถยนต์ที่ได้รับการคุ้มครองนั้น จะมีรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ด้วย และการบริโภครถยนต์ชนิดนี้ยังมีจำนวนมากกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่งอีกด้วย ดังนั้น จึงน่าจะมีการศึกษาถึงต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าวด้วย

2. มาตรการที่ใช้เป็นขอบเขตในการศึกษานี้ครอบคลุม มาตรการด้านภาษีศุลกากรเท่านั้น ยังมีมาตรการอื่นๆที่ใช้ในการกีดกัน เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศเช่นกัน เช่น มาตรการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งก็จะมีต้นทุนของการคุ้มครองเช่นกัน ดังนั้น จึงน่าจะมีการศึกษาในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการนี้ต่อไปในอนาคต

5.3 ข้อจำกัดของการศึกษา

1. การศึกษาครั้งนี้ ไม่ได้มีการศึกษาทางด้านอุปทานของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ศึกษาอุปทานของรถยนต์นั้น ไม่ได้มีการเปิดเผยจากผู้ผลิตเพราะส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการผลิต ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดข้อสมมติของลักษณะอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เป็น 2 ลักษณะ คือ อุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์และอุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ ทำให้ผลการศึกษาที่ได้ในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศนั้น

จะเป็นผลที่เกิดขึ้นเฉพาะกรณีที่ลักษณะของอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เป็นไปตามข้อ
 อนุมัติเท่านั้น ดังนั้น หากมีการศึกษาถึงลักษณะของอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศแล้วนำมา
 ใช้ในการศึกษา ก็จะสามารถทำให้ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นในเศรษกรณขบค้ที่ผลิตภายในประเทศ
 ได้ถูกต้องมากขึ้น

2. เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้ ได้ใช้ข้อมูลรายเดือนของ ราคาและขอคจำหน้ารถยนต์ที่แยก
 ตาม รุ่นและยี่ห้อ ซึ่งสามารถหาได้เพียงแค่ 4 ปี คือ ปี พ.ศ. 2538 - 2541 ซึ่งทำให้ผลการศึกษาที่ได้
 ครอบคลุมเฉพาะช่วงเวลาที่มืข้อมูลเท่านั้น แต่การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น ได้เริ่มมาตั้งแต่
 ปี พ.ศ. 2504 จึงทำให้ต้องประมาณต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ย้อนหลังไปอย่าง
 คร่าวๆ ซึ่งผลอาจคลาดเคลื่อนได้ ดังนั้น หากสามารถหาข้อมูลรถยนต์ในช่วงระยะเวลาที่มากขึ้น ก็
 จะทำให้ผลการศึกษาที่ได้ถูกต้องมากขึ้น



สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย