

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ปัญหาและความสำคัญ

ปัจจุบันการใช้รถยนต์นับว่ามีความสำคัญอย่างมากต่อการดำรงชีวิตประจำวันต่อคนทั่วไป ยิ่งเฉพาะคนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครหรือบริเวณปริมณฑลด้วยแล้ว ยิ่งนับว่ามีความจำเป็นอย่างมาก เพราะวิถีชีวิตส่วนใหญ่ผูกพันอยู่บนถนน ซึ่งเมื่อความจำเป็นดังกล่าวเป็นถึงที่เราหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นรถยนต์จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นเสมือนปัจจัยที่ 5¹ ที่มีความจำเป็นเพราะจะต้องใช้ในแต่ละวันเพื่อธุรกิจ, ครอบครัว และเพื่อการอื่นๆให้ทันกับเวลาและความต้องการของแต่ละคน เมื่อรถยนต์เป็นสิ่งสำคัญต่อการสัญจร การขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ อันเป็นส่วนสำคัญในการถ่ายเทสินค้าจากแห่งหนึ่งไปสู่อีกแห่งหนึ่ง จึงเท่ากับว่าเป็นการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจไปสู่ท้องถิ่นต่างๆด้วย นอกจากนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์ยังทำรายได้ ทำอาชีพ พัฒนาแรงงานให้แก่ประเทศไทยเราอย่างมาก ทั้งทางตรงและทางอ้อม เพราะปัจจุบันนี้รถยนต์เกือบทั้งหมดสามารถผลิตหรือประกอบจากโรงงานในประเทศของเราได้ และมีสมรรถภาพไม่แพ้รถยนต์ที่ผลิตและประกอบจากต่างประเทศ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเริ่มจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า มีการจัดตั้งโรงงานประกอบภายในประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2504 โดยได้รับการส่งเสริมการลงทุน หลังจากนั้นโรงงานประกอบรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์หนึ่งในปี พ.ศ. 2521 อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ.2537 ได้มีการเปิดเสรีโรงงานประกอบรถยนต์อีกครั้งหนึ่งส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2538 มีโรงงานประกอบรถยนต์ประมาณ 13 โรงงาน มีกำลังผลิตรวม 607.300 คันต่อปี นับตั้งแต่มีการสนับสนุนให้จัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา รัฐบาลได้กำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมนี้หลายประการ เช่นกำหนดอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุด(Completely Knocked Down : CKD) ให้ต่ำกว่าอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ประกอบสำเร็จรูป(Completely Built Up : CBU) การบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ การห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปในปี

¹ทวี วงศ์พุด , "อุตสาหกรรมรถยนต์ ปัจจัยที่ 5 ที่สำคัญของคนทั่วไป" .วารสารอุตสาหกรรม 6/187 (ตุลาคม 2538) : 110-113

²จิรายุส บงกชมาศ , "อุตสาหกรรมรถยนต์" .วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) 28/11 , (พฤศจิกายน 2539) : 26-31

พ.ศ. 2521 เป็นต้นมา จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2528 รัฐบาลจึงประกาศยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกินกว่า 2,300 ซีซี แต่ยังคงห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2,300 ซีซี อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งจึงมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตน้อยมาก จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2534 ได้มีการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปมาจำหน่ายในประเทศ และในปี พ.ศ. 2537 ได้มีการเปิดเสรีโรงงานประกอบรถยนต์ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศขยายตัวมากยิ่งขึ้น และรัฐมีนโยบายส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในภูมิภาคนี้ การผลิตรถยนต์ภายในประเทศ

จากตารางที่ 1.1 พบว่าปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อสนองความต้องการใช้ภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 525 คันในปี พ.ศ. 2504 เป็น 559,428 คันในปี พ.ศ. 2539 โดยมีรถญี่ปุ่นเป็นผู้นำในด้านการผลิตรถยนต์ที่มีราคาไม่สูงมาก ผู้ประกอบการจากญี่ปุ่นได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และ อิซูซุ เป็นต้น สำหรับผู้ประกอบการจากยุโรปนั้น ส่วนใหญ่จะเน้นกลยุทธ์ราคาที่ค่อนข้างสูง ได้แก่ เบนซ์ เปอร์โยต์ บีเอ็มดับเบิลว และวอลโว่ เป็นต้น

ตารางที่ 1.1 : ปริมาณการประกอบรถยนต์ และปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ

(หน่วย : คัน)

ปีพ.ศ.	ปริมาณการประกอบรถยนต์			ปริมาณการจำหน่าย		
	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์	รวม	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์	รวม
2504	310	215	525	3,542	3,318	6,860
2505	908	276	1,184	4,658	3,680	8,328
2506	1,817	1,682	3,499	9,096	6,303	15,399
2507	3,978	3,289	7,276	11,173	9,891	22,078
2508	4,408	5,687	10,095	10,974	13,724	24,698
2509	4,398	5,749	10,647	14,984	15,835	30,819
2510	6,211	6,607	12,815	23,316	26,115	49,431
2511	7,209	6,779	13,988	27,898	36,188	64,086
2512	6,110	6,030	12,140	24,376	41,069	65,445
2513	6,604	4,063	10,667	21,828	27,438	49,266
2514	9,017	5,997	15,014	18,008	26,595	44,603
2515	11,630	7,755	19,385	18,027	26,156	44,183
2516	17,935	9,499	27,434	30,175	39,843	70,018

ปีพ.ศ.	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์	รวม	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ใช้ในการพาณิชย์	รวม
2518	15,524	15,467	30,991	23,388	54,729	78,177
2519	15,333	25,729	41,062	20,699	57,642	78,341
2520	18,564	47,310	65,874	25,480	75,843	101,323
2521	21,869	45,200	67,069	23,233	66,034	89,267
2522	21,602	45,137	66,739	22,043	66,816	88,859
2523	23,441	50,544	73,985	26,739	62,184	88,923
2524	26,650	60,509	87,159	27,098	62,037	89,135
2525	24,629	52,655	77,234	27,344	63,802	91,146
2526	33,945	75,314	109,259	32,966	85,374	118,340
2527	36,127	74,910	111,037	31,610	81,855	113,468
2528	24,861	58,244	83,105	22,153	63,946	86,099
2529	24,046	53,116	74,162	21,950	56,531	78,481
2530	29,333	68,815	98,148	26,938	74,394	101,332
2531	52,422	101,761	154,183	38,759	107,733	146,492
2532	58,761	154,775	213,536	47,705	160,436	208,141
2533	73,768	231,377	305,145	65,813	238,297	304,110
2534	76,938	206,177	283,115	66,713	201,890	268,560
2535	93,000	219,000	312,000	121,391	241,663	363,054
2536	144,449	275,582	420,031	174,249	282,195	456,444
2537	109,830	324,171	434,001	156,449	329,985	486,444
2538	127,640	398,040	525,680	162,804	408,309	571,113
2539	138,579	420,849	559,428	172,429	416,511	588,940
2540	112,041	248,262	360,303	132,060	231,138	363,198

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 1.2 พบว่า ปัจจุบัน(ปี พ.ศ. 2541) ประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์ทั้งสิ้นจำนวน 15 แห่ง โดยมีกำลังการผลิตรวม 946,800 คัน แบ่งเป็น โรงงานประกอบรถยนต์นั่งอย่าง

เดี่ยว 6 โรงงาน โรงงานประกอบรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ 2 โรงงาน รถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์อื่นๆ 1 โรงงาน และรถเพื่อการพาณิชย์เท่านั้น 6 โรงงาน

ตารางที่ 1.2 : รายชื่อโรงงานประกอบรถยนต์ ประเภทและกำลังการผลิตในประเทศไทยปี 2541

โรงงานประกอบรถยนต์	กำลังผลิต	เครื่องหมายการค้า	ประเภทของรถยนต์ที่ผลิต
1. โตโยต้า มอเตอร์(ประเทศไทย)	200,000	โตโยต้า	รถยนต์นั่งตั้งแต่ 1,201 ซีซีขึ้นไป และปิคอัพขนาด 1 ตัน
2. ไทย-สวีดิช แอสเซมบลีย์	6,000	วอลโว่,เรโนลต์	รถยนต์นั่ง 2,000 ซีซีขึ้นไป
3. ไทย-ฮิโนอุตสาหกรรม	9,600	ฮิโน	รถบรรทุก
4. ธนบุรีประกอบรถยนต์	14,900	เบนซ์	รถยนต์นั่งตั้งแต่ 1,500 ซีซีขึ้นไปและรถโดยสาร
5. บางชันเบนเนรัล แอสเซมบลีย์	20,000	โอเปิล,โฮลเดิน,ฮุนได,ฮอนด้า	รถยนต์นั่งทุกขนาด
6. วาย.เอ็ม.ซี แอสเซมบลีย์	12,000	BMW,เปอร์โยต์	รถยนต์นั่งตั้งแต่ 1,501 ซีซีขึ้นไป
7. สยามนิสสัน ออโตโมบิล	81,900	นิสสัน,เพียส	ปิคอัพขนาดต่ำกว่า 1 ตัน และรถบรรทุกขนาด 10 ตันขึ้นไป
8. สยามกลการและนิสสัน จำกัด	31,200	นิสสัน,ซูซูกิ,ยูดี	รถยนต์นั่งตั้งแต่ 1,201-1,800 ซีซี
9. เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล	174,400	มิตซูบิชิ	รถยนต์นั่งตั้งแต่ 1,201 ซีซี ขึ้นไป,ปิคอัพ 1 ตัน และรถบรรทุกขนาด 5 ตันขึ้นไป
10. อีซูซุ มอเตอร์ (ประเทศไทย)	130,000	อีซูซุ	รถปิคอัพ 1 ตัน,Jeep ,Van,รถโดยสารขนาด 10 ตันขึ้นไป และรถบรรทุกขนาดน้อยกว่า 5 ตันและ 5-10 ตัน
11. ฮอนด้าคาร์แมนูแฟคเจอร์	50,000	ฮอนด้า	รถยนต์นั่งขนาด 1,501-1,800 ซีซี
12. ไทยรุ่งยูนิเวนคาร์	9,600	อีซูซุ,เซ็ล	รถยนต์นั่ง
13. สยาม วิเอ็มซียานยนต์ จำกัด	6,000		รถปิคอัพ
14. มอเตอร์ แอนด์ ลิเซ็ง	200		รถบรรทุกโดยสาร
15. บริษัท ออโต้ฮิลลาเยแอนซ์ จำกัด	201,000	ฟอร์ด,มาสด้า	รถปิคอัพ
รวม	946,800		
16. บริษัท เจนเนอร์ลมอเตอร์ จำกัด	40,000	โอเปิล	รถยนต์นั่ง

หมายเหตุ : บริษัท สุโกศลมาสด้าอุตสาหกรรม จำกัด ปิดกิจการตั้งแต่ปี 2541 (เดิมมีกำลังผลิตรถยนต์นั่ง 6,000

คัน และปิคอัพ 24,000 คัน) บริษัท เจนเนอร์ลมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จะเปิดดำเนินการปลายปี 2542

ที่มา : กองศึกษาภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

โรงงานที่มีกำลังการผลิตสูงสุดคือ โรงงานอโต้กลายแอนซ์ โดยมีกำลังผลิตรถยนต์ปีค้อ
อัพสูงถึง 201,000 คันต่อปี ส่วนโรงงานที่มีกำลังการผลิตรถยนต์นั่งสูงสุด คือ โรงงานโตโยต้า
มอเตอร์(ประเทศไทย) มีกำลังการผลิต 200,000 คันต่อปี(ทั้งรถยนต์นั่งและรถปีค้ออัพ) รองลงมาคือ
โรงงานเอ็ม เอ็ม ซี สิทริผล มีกำลังการผลิต 187,200 คันต่อปี(ผลิตทั้งรถยนต์นั่งและรถเพื่อการ
พาณิชย์) นอกจากนั้นยังมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อีกกว่า 300 โรงงาน ซึ่งนับว่ามีศักยภาพการ
ลงทุนโดยรวมสูงในแถบภูมิภาคอาเซียนและอินโดจีน และมีปัจจัยต่างๆอีกหลายประการที่
สนับสนุนให้บริษัทรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาลงทุนและย้ายฐานการผลิตเข้าสู่ไทย อาทิตลาดรถ
ยนต์ภายในประเทศมีขนาดใหญ่ เศรษฐกิจโดยรวมเติบโตอย่างต่อเนื่อง รายได้ต่อหัวของประชากร
สูงขึ้นเรื่อยๆ แสดงถึงแนวโน้มตลาดรถยนต์ของไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกมาก รวมทั้งยังสามารถ
พัฒนาเทคโนโลยีการผลิตและฝีมือแรงงานที่มีทักษะความชำนาญสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆใน
ภูมิภาคเดียวกันจึงสามารถรองรับการลงทุนได้ดี จากการที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลง
ทุนได้ผลักดันให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก บริษัทรถยนต์จากต่างประเทศจึงให้
ความสำคัญในการลงทุนในไทยมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นซึ่งประสบปัญหาค่าเงินเยนแข็งตัว
ขึ้น ต้องการฐานการผลิตเข้าสู่ประเทศไทย ส่งผลให้การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยมีโอกาสได้รับ
การถ่ายทอดเทคโนโลยีสูงขึ้น

ส่วนเรื่องการนำเข้ารถยนต์ในประเทศนั้น เนื่องจากผลจากการยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์
สำเร็จรูปอย่างสิ้นเชิงในปี พ.ศ. 2534 ทำให้การนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปขยายตัวสูงมากจากราง
ที่ 1.3 พบว่า การนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปในประเทศ เพิ่มขึ้นจาก 1,831 คัน ในปี 2534 เป็น 54,819
คัน ในปี พ.ศ. 2538 (และลดลงเหลือ 33,224 คัน และ 16,589 คัน ในปี พ.ศ. 2539 และ 2540 ตาม
ลำดับ) หรือเพิ่มเกือบ 30 เท่าในช่วง 5 ปี เฉลี่ยเป็นการนำเข้ารถยนต์ยุโรปประมาณร้อยละ 42 รถญี่ปุ่น
ร้อยละ 29 และรถเกาหลีร้อยละ 27 (ส่วนรถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าจากแหล่งอื่นๆ อาจเช่น อเมริกา ,
แคนาดา และออสเตรเลีย เป็นต้น)

ส่วนการส่งออกรถยนต์ภายหลังที่ทางการได้นำนโยบายการค้าเสรีมาใช้มีการลดภาษีการ
นำเข้ารถยนต์ และราคารถยนต์ใหม่ลดลงจากช่วงก่อนหน้าร้อยละ 15-20 ตามชนิดของรถยนต์ตั้ง
แต่กลางเดือนสิงหาคม 2534 ส่งผลให้ประชาชนผู้บริโภคมีความต้องการรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างค้บ
เนื่องตลอดช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมา ทำให้ทางด้านโรงงานผู้ประกอบรถยนต์ได้เร่งขยายกำลังการผลิตรถ
ยนต์เพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนผู้บริโภคภายในประเทศ โดยเฉพาะช่วงที่ทางการเปิด

เสรีโรงงานประกอบรถยนต์ และส่งเสริมการส่งออกด้วยการคืนภาษีวัตถุดิบนำเข้าก็ช่วยให้ภาวะการผลิตรถยนต์ภายในประเทศคล่องตัวขึ้น โรงงานผู้ผลิตรถยนต์สามารถลดต้นทุนการผลิตรถยนต์ได้ด้วยการเพิ่มขึ้นส่วนในประเทศและใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่มีต้นทุนต่ำ มีการเพิ่มปริมาณการผลิตมากขึ้นให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม รวมทั้งการออกแบบใช้ชิ้นส่วนมีรูปแบบที่กระชับ น้ำหนักเบา ใช้วัตถุดิบน้อย การออกแบบให้ทุกรุ่นสามารถใช้ชิ้นส่วนร่วมกันได้มากขึ้น จนสามารถผลิตชิ้นส่วนได้ในปริมาณมากพอที่จะเกิดการประหยัดต่อขนาด(Economics of Scale) นอกจากนี้ยังได้มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการออกแบบที่สร้างคุณค่าทางวิศวกรรม(Value Engineering)

ตารางที่ 1.3 : ปริมาณนำเข้ารถยนต์นั่งใหม่ประจำปี 2534-2540

(หน่วย : คัน)

ปี	รถยุโรป	รถญี่ปุ่น	รถเกาหลี	อื่นๆ	รวม
2534	1,060	563	208	-	1,831
2535	7,104	8,106	5,542	-	20,752
2536	16,274	18,600	9,406	-	44,279
2537	7,592	7,111	8,889	27	23,619
2538	29,858	8,124	14,423	2,414	54,819
2539	16,176	5,077	8,010	3,961	33,224
2540	9,271	3,031	1,464	2,823	16,589

ที่มา : กรมศุลกากร

การที่โรงงานหลายแห่งได้เร่งขยายกำลังการผลิตและมีโรงงานตั้งขึ้นใหม่ทั้ง ญี่ปุ่น ยุโรป และสหรัฐอเมริกา นั้น ส่งผลให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย โดยมีกำลังผลิตสูงสุดเป็นอันดับ 3 ในเอเชีย รองจากญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ดังนั้นไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการส่งออกที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง โดยในการส่งออกนั้นประเทศไทยมีการส่งออกในลักษณะรถยนต์สำเร็จรูป(CBU) และที่แยกชิ้นส่วนหรือเป็นแชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมช่วงล่าง และตัวถังในลักษณะครบชุด(CKD) โดยจากตารางที่ 1.4 พบว่าในปี พ.ศ. 2534 มีการส่งออกรถยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์ในรูป CKD ทั้งหมด 15,832 คันและในปี พ.ศ. 2540 มีการส่งออก 47,975 คัน ตลาดส่งออกรถยนต์นั่งที่สำคัญคือ ประเทศแคนาดา ในขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีตลาดส่งออกหลักคือ สิงคโปร์

ตารางที่ 1.4 : ปริมาณส่งออกรถยนต์(รวม CBU และ CKD) ประจำปี 2534-2540

(หน่วย : คัน)

ปี	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม	%เพิ่ม
2534	15,688	144	15,832	-
2535	2,384	1,586	3,970	(74.9)
2536	3,781	8,532	12,313	210.1
2537	14,294	7,086	21,380	73.6
2538	1,623	7,182	8,805	(58.8)
2539	1,238	15,090	16,328	(23.6)
2540	6,407	41,568	47,975	193.8

ที่มา : กรมศุลกากร

ตลาดรถยนต์ของไทยเติบโตอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยเฉพาะในระหว่างปี พ.ศ. 2530-2533 ซึ่งเป็นช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจของไทยเริ่มขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดความต้องการรถยนต์เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามปริมาณความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นทำให้ผู้ผลิตไม่สามารถขยายกำลังการผลิตได้ทันกับความต้องการ และราคาจำหน่ายรถยนต์ยังสูงขึ้นเป็นลำดับอีกด้วย ดังนั้นในปี พ.ศ. 2534 รัฐบาลจึงได้ใช้นโยบายเสรีรถยนต์โดยยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ และใช้นโยบายอื่นๆสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างต่อเนื่อง เช่นการอนุญาตตั้งโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้น และให้การส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น หลังจากที่มีการเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ส่งผลให้ตลาดรถยนต์ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ปี พ.ศ. 2533 มียอดจำหน่าย 304,110 คัน เพิ่มขึ้น 588,940 คันในปี พ.ศ. 2539 โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่ง 172,429 คัน(คิดเป็น 29.3%) และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 416,511 คัน(คิดเป็น 70.7%) และมีแนวโน้มว่าปริมาณการจำหน่ายจะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต

ดังนั้นจากการที่ปริมาณการใช้รถยนต์มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทั้งนี้เกิดจากปัจจัยการจำหน่ายรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และลักษณะการบริโภคของประชากรที่เพิ่มขึ้น จึงทำให้มีรถยนต์นั่งที่วิ่งอยู่บนท้องถนน หรือคือรถยนต์นั่งที่จดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก เพิ่มขึ้นอย่างมากเช่นกัน จากในปี พ.ศ.2537 มีรถยนต์จดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก(เฉพาะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์) จำนวน 12,018,358 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 13.7 จำแนกเป็นรถยนต์ที่ในเขตภูมิภาคร้อยละ

ละ 76.2 และเขตกรุงเทพอีกร้อยละ 23.8 ส่วนในปี พ.ศ. 2540 มีรถยนต์จดทะเบียนทั้งสิ้น 17,666,240 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 9.8 ซึ่งดูได้จากตารางที่ 1.5

ตารางที่ 1.5 : สถิติรถยนต์จดทะเบียน(สะสม) ประจำปี 2528-2540

(หน่วย : คัน)

ปี Year	รวม Grand total	ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์			ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก		
		ทั่วประเทศ	กรุงเทพ	ส่วนภูมิภาค	ทั่วประเทศ	กรุงเทพ	ส่วนภูมิภาค
2528	3,403.853	3,111,366	1,185.004	1,926,362	292.487	60,248	232,239
2529	4,044.394	3,746,221	1,324.750	2,421,471	298.173	61,051	237,122
2530	4,956,117	4,641,068	1,472,569	3,168.499	315,049	65,404	249,645
2531	5,799,816	5,462,350	1,560.167	3,902,183	337,466	75,002	262,464
2532	6,505,020	6,138,114	1,644.018	4,494,096	366,906	77,568	289,338
2533	7,592,085	7,167,573	1,956,904	5,210.669	424,512	88,910	335,602
2534	8,481,025	8,018,908	2,010.152	6,008.756	462.117	102,366	359,751
2535	9,595,191	9,095,041	2,265,566	6,829,475	500,150	107,722	392,428
2536	11,101,758	10,568,702	2,541,684	8,027,018	533.056	114,423	418.633
2537	12,579,903	12,018,358	2,855.654	9,162,704	561,545	107,389	454,156
2538	14,097.719	13,486,251	3,125.290	10,360.961	611.468	115,791	495,677
2539	16,093.896	15,388,669	3,424.970	11,963.699	681.411	122,881	558,530
2540	17,666.240	16,938.243	3,736.482	13,201.761	727.997	135,845	592.152

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมขนส่งทางบก

ดังนั้นการศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างครบวงจรทุกด้าน ทั้งการผลิต การนำเข้า-ส่งออก. การจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศจึงเป็นสิ่งที่ควรกระทำ เพื่อเป็นการทบทวนอดีต และก้าวไปข้างหน้าอย่างมั่นคง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

งานวิจัยชิ้นนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษาดังต่อไปนี้ถึงพฤติกรรมตลาดรถยนต์นั่งในประเทศไทย โดยจะทำการศึกษาดังต่อไปนี้ การกระจุกตัว พฤติกรรมของอุปสงค์และอุปทานรถยนต์นั่งในตลาด โดยในด้านอุปทานจะศึกษาถึงหน่วยผลิต การนำเข้ารถยนต์นั่ง ส่วนด้านอุปสงค์จะทำการศึกษาการจำหน่ายรถยนต์นั่งในตลาดเพื่อให้สามารถเข้าใจถึงกลไกการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมของรถยนต์นั่งในตลาด อันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่างๆทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีอิทธิพลในการกำหนด เช่น รายได้ประชาชาติ, ค่าอัตราแลกเปลี่ยนทางการเงิน, ราคาน้ำมันที่ใช้ในห้องตลาด และตัวแปรอื่นๆ

1.3 ขอบเขตในการศึกษา

ในการศึกษาพฤติกรรมตลาดรถยนต์นั่ง จะทำการศึกษาเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเท่านั้น (โดยไม่นับรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์และรถจักรยานยนต์) โดยมีขอบเขตในการศึกษาดังนี้

- 1) การศึกษาการกระจุกตัวของตลาดรถยนต์นั่งจะใช้ข้อมูลรายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2523-2540
- 2) การศึกษาแบบจำลองพฤติกรรมรถยนต์นั่ง จะใช้ข้อมูลรายเดือน ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2535-2540
- 3) การศึกษาถึงการผลิต การนำเข้า และการจำหน่ายรถยนต์นั่ง จะทำการวิเคราะห์โดยใช้ชื่อยี่ห้อเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการผลิตที่มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรม 8 ราย คือยี่ห้อ TOYOTA , HONDA , NISSAN , MITSUBISHI , MAZDA , BENZ , BMW และ VOLVO
- 4) การศึกษาถึงการนำเข้ารถยนต์จะสนใจเฉพาะรถยนต์ที่เป็นแบบประกอบสำเร็จรูป(CBU)เท่านั้น เพื่อให้ง่ายต่อการระบุจำนวน
- 5) การศึกษาปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งใหม่ ภายในตลาดจะวัดเป็นจำนวนคัน โดยไม่จำแนกตามขนาดกระบอ

1.4 วิธีการศึกษา

1.4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาพฤติกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทยนั้น จะใช้เครื่องมือสองแบบ คือค่าดัชนี ซึ่งใช้ในการศึกษาการกระจุกตัว โดยจะใช้ค่าดัชนีแบบ Concentration ratio , Herfindahl Summary Index และ Comprehensive Concentration Index และแบบจำลองทางเศรษฐมิติ ซึ่งใช้ในการศึกษาแบบจำลองพฤติกรรมตลาดโดยจะกล่าวอย่างละเอียดในบทที่ 3 และ 4 ต่อไป

1.4.2 ข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์เป็นข้อมูลทุติยภูมิแบบอนุกรมเวลา โดยมีทั้งข้อมูลรายปีของส่วนแบ่งตลาด ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2523 ถึง 2540 และข้อมูลรายเดือนสำหรับการศึกษาแบบจำลองพฤติกรรมตลาดรถยนต์นั่ง โดยใช้ข้อมูลรายเดือนตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2535 ถึงเดือนธันวาคมปี 2540 ซึ่งได้มาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และวารสารต่างๆ เช่น

1. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
3. กรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
4. บริษัทฮอนด้าคาร์ประเทศไทยจำกัด
5. กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
6. รายงานประจำเดือน ธนาคารแห่งประเทศไทย
7. นิตยสารฟอร์มูลา, กระจังปริทัศน์ ฯลฯ

1.4.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive method) เพื่อให้ทราบถึงโครงสร้างโดยทั่วไปของตลาดรถยนต์นั่ง

การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (quantitative method) เป็นการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติ เพื่อวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมด้านต่างๆของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ในการศึกษาถึงแบบจำลองพฤติกรรมรถยนต์นั่ง จะทำให้ทราบถึงสถานการณ์ทั่วไปของอุตสาหกรรมและตลาดรถยนต์ไทยในปัจจุบัน และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการผลิต, การนำเข้า รวมถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลในการจำหน่ายรถยนต์นั่งด้วย
- 2) เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรของรัฐบาลที่เหมาะสมในแง่โครงข่ายถนนและปริมาณรถยนต์

1.6 โครงสร้างของวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์นี้แบ่งเป็น 6 บท คือ บทที่ 1 เป็นบทนำ เป็นการกล่าวถึงปัญหาและความสำคัญของการศึกษา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตของการศึกษา วิธีการศึกษา และประโยชน์ของการศึกษา ในบทที่ 2 เป็นส่วนของวรรณกรรมปริทัศน์ เป็นการศึกษางานเขียนหรืองานวิจัยที่เคยมีผู้

ทำมาแล้วในอดีต ในบทที่ 3 กล่าวถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ทั้งในเรื่องโครงสร้างของตลาด, ตลาดผู้ขายน้อยราย และการกระจุกตัวของตลาด ส่วนบทที่ 4 เป็นกรอบและวิธีการวิเคราะห์ถึงโครงสร้างของตลาดรถยนต์ ข้อมูลและการประมาณข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ และบทที่ 5 เป็นการวิเคราะห์ถึงข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ ,โครงสร้างและการกระจุกตัวของตลาดรถยนต์ และแบบจำลองในการวิเคราะห์อุปสงค์ และอุปทานในตลาดรถยนต์ และบทที่ 6 เป็นการสรุปงานที่ทำมาทั้งหมด พร้อมทั้งข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย และเพื่อการศึกษาต่อ