



บทที่ 2

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

ความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ในเมืองไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมหลักมีความสำคัญในประเทศไทย เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์มีความสัมพันธ์โดยตรงกับสถานะเศรษฐกิจของประเทศ กล่าวคือถ้าสถานะเศรษฐกิจดี อุตสาหกรรมรถยนต์จะมีแนวโน้มสูงตาม แต่ถ้าเศรษฐกิจซบเซาอุตสาหกรรมรถยนต์ก็จะซบเซาเช่นกัน นอกจากนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์ยังเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดการว่างงานสูง เพราะมีอุตสาหกรรมอื่น ๆ มาเกี่ยวข้องด้วยหลายประเภท อาทิ เหล็ก ยาง และชิ้นส่วนรถยนต์

ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งสรุปโดย ฝ่ายบริหารธนาคารกสิกรไทย หอสรุปได้ เป็นสังเขปดังนี้

ส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ (พ.ศ. 2503 - 2512)

แต่เดิมอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นลักษณะการนำเข้ามาทั้งคัน แต่ในช่วงปี 2503 รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของการผลิตภายในประเทศ จึงออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนซึ่งมีนโยบายผลักดันให้เกิดโรงงานประกอบรถยนต์ เพื่อทดแทนการนำเข้า และในปี 2505 ได้มีการแก้ไขสิทธิพิเศษเพิ่มเติมแก่อุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งมีผลทำให้ผู้ประกอบการได้ลดหย่อนอากรขาเข้าสินค้าที่นำมาใช้ประกอบในโรงงาน ผลจากนโยบายดังกล่าวทำให้เกิดโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ตั้งแต่ปี 2503 - 2512 รวมทั้งสิ้น 11 โรงงาน จากสาเหตุดังกล่าวทำให้ปริมาณการผลิตภายในประเทศสามารถตอบสนองปริมาณความต้องการในประเทศได้สูงขึ้นเป็นลำดับ ในปี 2508 รัฐบาลจึงได้ให้ความสำคัญ และหันมาส่งเสริมการลงทุนด้วยการผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ เพื่อให้สามารถตอบสนองการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และในปี 2512 รัฐบาลจึงได้หยุดการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีผู้ลงทุนอีกหลายรายลงทุนกับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์

ส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ (พ.ศ. 2512 - 2521)

ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ แต่ในระยะแรกก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากผู้ผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ และปริมาณเพียงพอในประเทศไทยมีอยู่เพียงไม่กี่ราย จึงมีผลทำให้อัตราการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมีเพียงร้อยละ 5-17 ดังนั้นในปี 2514 รัฐบาลจึงประกาศให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ 25% ของมูลค่าชิ้นส่วนของรถยนต์ทั้งคัน สำหรับรถยนต์นั่ง และให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518 สำหรับชิ้นส่วนรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ รัฐบาลยังคงอนุญาตให้นำเข้าได้ แต่ก็ใช้มาตรการด้านภาษี เพื่อช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม แม้ว่ารัฐบาลจะมีการสนับสนุนอย่างเต็มที่ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศก็ยังคงเติบโตไม่เต็มที่เท่าที่ควร ทั้งนี้มีสาเหตุเนื่องจาก ตลาดเมืองไทยยังค่อนข้างจำกัด ทำให้ต้นทุนการผลิตสูง และยังมีปัญหาการแข่งขันจากชิ้นส่วนและรถยนต์นำเข้า ประกอบกับเกิดภาวะวิกฤติการณ์น้ำมันอย่างรุนแรงในปี 2516 - 2517 ซึ่งมีผลทำให้สภาพเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมรถยนต์ เกิดการชงเซา และในปี 2521 รัฐบาลได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป เพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลการค้า และเพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ

คุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ (พ.ศ. 2521 - 2525)

นับตั้งแต่ปี 2521 ที่รัฐบาลได้ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งเกินกว่า 2,300 ซีซี. โดยกำหนดภาษีไว้ 200% และเพื่อเป็นการสนับสนุนให้ใช้กำลังงานผลิตภายในประเทศอย่างเต็มที่ รัฐบาลจึงได้ห้ามตั้งโรงงานประกอบชิ้นส่วนใหม่ แต่อนุญาตให้ขยายโรงงานได้ ส่วนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนนั้น รัฐบาลได้ตั้งกำแพงภาษีสำหรับชิ้นส่วน CKD ไว้ร้อยละ 80 จึงสรุปได้ว่า ในช่วงเวลาดังกล่าว รัฐบาลใช้มาตรการด้านภาษีสันับสนุนอุตสาหกรรมในประเทศนั่นเอง

แม้ว่าจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐบาล แต่อุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์ก็ไม่เจริญเติบโตดังที่คาดไว้ ทั้งนี้มีสาเหตุเนื่องมาจากวิกฤติการณ์น้ำมันในปี 2522 - 2523 ประกอบด้วยอัตราแลกเปลี่ยนเงินในสกุลต่าง ๆ มีความเปลี่ยนแปลงสูง ทำให้ต้นทุนอะไหล่จากต่างประเทศมีราคาสูง ซึ่งมีผลทำให้ระดับราคารถยนต์ในเมืองไทยสูงขึ้นตาม ประกอบกับประชาชนมีอำนาจลดลง ปริมาณความต้องการภายในประเทศลดลง ดังนั้นผู้ผลิตจึงต้องลดปริมาณการผลิตลง

ปรับโครงสร้างการผลิต (พ.ศ. 2526 - 2529)

จากวิกฤติการณ์ในช่วงปี 2521 - 2525 มีผลทำให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์สูงขึ้น รัฐบาลจึงพยายามหาวิธีแก้ไข โดยสนับสนุนอุตสาหกรรมขึ้นส่วนภายในประเทศให้มีต้นทุนต่ำ และได้มาตรฐาน ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยทำให้ต้นทุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ต่ำลง ดังนั้นในปี 2526 รัฐบาลจึงได้ประกาศให้ใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 75% คงเดิม ทั้งนี้สืบเนื่องจาก ถ้ามีการให้ขึ้นส่วนภายในประเทศสูง จะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงตาม เพราะรถยนต์ในประเทศไทย มีหลายแบบหลายรุ่น ถ้าอุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์จะสนองตอบในทุกตลาดแล้ว จะทำให้ไม่สามารถผลิตได้ในปริมาณสูง นอกจากนี้การควบคุมคุณภาพก็ทำได้ลำบากเช่นกัน

ในปี 2527 รัฐบาลได้ประกาศจำกัดรุ่น และแบบของรถยนต์นั่ง ให้ผลิตได้ไม่เกิน 42 รุ่น โดยให้แต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แต่ละแบบกำหนดให้ใช้ตัวถังได้เพียงชนิดเดียว และใช้เครื่องได้เพียงขนาดเดียว แต่อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์ได้ 2 ระบบ และหากรุ่นใดได้รับอนุญาตแล้ว ไม่ประกอบภายใน 1 ปี จะถูกยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์ในรุ่นนั้นๆ และไม่อนุญาตให้นำรถยนต์คันอื่น ๆ มาสวมสิทธิแทน เพื่อเป็นการลดจำนวนแบบของรถยนต์นั่งให้น้อยลง ผลจากนโยบายนี้ทำให้อุตสาหกรรมขึ้นส่วนสามารถผลิตขึ้นส่วนได้ครั้งละมาก ๆ ต้นทุนการผลิตจึงลดลงเช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามในช่วง พ.ศ. 2526 - 2528 ภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ เป็นไปอย่างซบเซา มีผลทำให้ประมาณความต้องการรถยนต์ภายในประเทศลดลงเช่นกัน จากสาเหตุดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ต้องลดปริมาณการผลิตลงในอัตราส่วนร้อยละ 26.1 และร้อยละ 9.7 ในปี 2528 และ 2529 ตามลำดับ

ฟื้นตัวและเร่งพัฒนา (พ.ศ. 2530 - ปัจจุบัน)

ตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมา ประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงมาก ซึ่งมีผลต่ออุตสาหกรรมรถยนต์คือ ทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์มีสูงขึ้นโดยลำดับ โรงงานประกอบรถยนต์ที่มีอยู่ทั้ง 12 แห่ง (ตารางที่ 4) ต้องทำการประกอบเต็มกำลังผลิตเพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชน ประกอบกับในช่วงเวลานี้มีผู้ประกอบการบางรายส่งออกรถยนต์นั่งสำเร็จรูปออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ซึ่งมีผลทำให้ปริมาณการผลิตรถยนต์มีสูงกว่าปริมาณความต้องการใช้รถยนต์ทั้งประเทศ

สำหรับในด้านต้นทุนการผลิต แม้ว่าอุตสาหกรรมขึ้นส่วนจะมีการพัฒนามาตรฐานและคุณภาพให้สูงขึ้น แต่ในเรื่องของราคา ก็ยังคงเป็นปัญหา เพราะไม่สามารถทำให้ต้นทุนต่ำลงได้ ส่วนขึ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศก็มีราคาสูงขึ้น เนื่องจากรัฐบาลปรับราคาภาษี จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 120 ในปี พ.ศ. 2530 ดังนั้นราคารถยนต์ในประเทศจึงมีการปรับราคาให้สูงขึ้นเรื่อยมา จนทำให้รัฐบาลต้องเข้ามาควบคุมราคาในที่สุด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะระดับราคารถยนต์จะอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง แต่จากสภาพเศรษฐกิจที่เอื้ออำนวย ทำให้ความต้องการของประชาชนมีสูงมาก ปริมาณการผลิตไม่เพียงพอ ผลที่ตามมาคือ เกิดการจองรถยนต์ล่วงหน้ากันเป็นเวลานาน

ตารางที่ 4 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ และกำลังการผลิตปี 2532

ชื่อโรงงาน	กำลังการผลิต (คัน/ปี)	ประเภทรถยนต์	ยี่ห้อการค้า
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	49,760	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ	โตโยต้า
บริษัท สยามอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	32,400	รถปิคอัพ	นิสสัน
บริษัท อีซูซุ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	25,200	รถปิคอัพ รถบรรทุก รถโดยสาร	อีซูซุ
บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด	11,400	รถยนต์ รถบรรทุก	นิสสัน
บริษัท ไทยซีโนอุตสาหกรรม จำกัด	9,600	รถบรรทุก รถโดยสาร	ซีโน, โตโยต้า
บริษัท เอ็ม.เอ็ม.ซี ลิกอิผลมอเตอร์ จำกัด	40,000	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ รถบรรทุก	มิตซูบิชิ
บริษัท สุโกศลและมาสด้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	12,000	รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ	มาสด้า
บริษัท บางชัน เจเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด	11,660	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	ฮอนด้า, โฮลเด็น ไฮเปิล
บริษัท วาย.เอ็ม.ซี.แอสเซมบลี จำกัด	12,000	รถยนต์นั่ง	บีเอ็มดับเบิลยู เปอโยต์ ซีตรอง
บริษัท ไทยสวีดิชแอสเซมบลี จำกัด	3,500	รถยนต์นั่ง	วอลโว่ เรโนลต์
บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	2,760	รถยนต์นั่ง	เมอร์ซิเดสเบนซ์
บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด	4,560	รถบรรทุก	ซีดา, อีซูซุ
รวม	214,840		

ที่มา : กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และสอบถามจากผู้ประกอบการ
หมายเหตุ : เป็นกำลังการผลิตเฉลี่ยต่อเวลาทำงานปกติของแต่ละโรงงาน

สภาพเศรษฐกิจในปี (พ.ศ. 2532 - 2533)

จากรายงานสรุปภาวะเศรษฐกิจประเทศไทยของบรรษัทเงินทุนแห่งประเทศไทยพอสรุปภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยในปี 2532 และ 2533 ได้ดังนี้

เศรษฐกิจไทยในปี 2533 ขยายตัวในอัตราร้อยละ 11.80 (ตารางที่ 5) นับเป็นการขยายตัวในเกณฑ์สูงมาก ต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 3 กล่าวคือ หลังจากที่เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวในปี 2530 แล้ว อัตราการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 13.2 ในปี 2531 และชะลอตัวลงเล็กน้อยในปี 2532 ดัชนีราคาผู้บริโภคในปี 2532 เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.4 จากอัตราร้อยละ 3.8 ในปี 2531 และมีแนวโน้มสูงขึ้นตามต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น เช่น ค่าจ้างแรงงาน วัตถุดิบ ต่างประเทศ ฯลฯ

นอกจากนี้การที่เศรษฐกิจขยายตัวอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ทำให้มีการนำเข้าสินค้าทุน วัตถุดิบ และน้ำมันจากต่างประเทศ มูลค่าการค้าจึงขาดดุลมากขึ้นเป็น 134,856 ล้านบาท ในปี 2532 และมีแนวโน้มที่จะขาดดุลสูงขึ้นในระยะต่อไป อย่างไรก็ตาม การขาดดุลการค้าดังกล่าวได้ถูกชดเชยจากเงินทุนที่นำเข้าจากต่างประเทศ และรายได้จากการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นผลให้ดุลการชำระเงินรวมในปี 2532 เกินดุลประมาณ 111,388 ล้านบาท สภาพคล่องของระบบการเงินอยู่ในเกณฑ์สูง เมื่อเทียบกับช่วงปลายปี 2531

ส่วนในปี 2533 นั้น ภาวะเศรษฐกิจก็ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ อยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจ อัตราการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจคาดว่าจะอยู่ในระดับร้อยละ 10.0 (ตารางที่ 6) เศรษฐกิจไทยมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงเกือบที่สุดในโลกในรอบ 4 ปีที่ผ่านมา การที่ระบบเศรษฐกิจของไทยยังคงรักษาระดับการเติบโตที่สูงไว้เช่นนี้ สืบเนื่องจากอุปสงค์รวมภายในประเทศยังคงขยายตัวในระดับที่สูงต่อเนื่องจากปี 2532 ไม่ว่าจะเป็นการบริโภคหรือการลงทุนภาครัฐบาลและเอกชน ซึ่งส่งผลให้ผลผลิตของภาคอุตสาหกรรมและการก่อสร้างยังคงเติบโตได้สูง เช่นเดียวกับปี 2532

จากระดับการลงทุนที่สูงดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนทางด้านอุปทานในหลาย ๆ ด้าน เช่น บัญชีพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ระบบสาธารณูปโภคและแรงงานที่มีฝีมือ ทำให้อัตราดอกเบี้ยโดยทั่วไปมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะในไตรมาสสุดท้ายของปี 2533 ส่วนระดับราคาสินค้าโดยทั่วไปเพิ่มสูงขึ้นในระดับปานกลางคือ เพียงในอัตราร้อยละ 6.0 ต่อปี ถึงแม้ว่าจะได้มีการปรับราคาน้ำมันขายปลีก ณ เดือนกันยายนสูงขึ้นถึงร้อยละ 30 ก็ตาม

ตารางที่ 5 ดัชนีภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญ

	2532	2533	ประมาณการ 2534
การขยายตัวของเศรษฐกิจไทย (%)	11.8	10.0	8.5
การเพิ่มขึ้น (ลดลง) ของภาคเกษตรกรรม (%)	5.7	(2.5)	2.0
การเพิ่มขึ้น (ลดลง) ของภาคอุตสาหกรรม (%)	15.1	13.7	9.0
เงินเฟ้อ (%)	5.4	6.0	7.5
การลงทุนของเอกชน (%)	18.5	21.4	18.0
การขยายตัวของการส่งออก (%)	28.5	17.0	16.0
การขยายตัวของการนำเข้า (%)	29.2	23.0	18.0
การเกินดุล (ขาดดุล) การค้า (พันล้านบาท)	(135)	(225)	(251)
การเกินดุล (ขาดดุล) บัญชีเดินสะพัด (พันล้านบาท)	111	(137)	(172)

สถานการณ์รถยนต์ในปี 2533

จากการที่ความต้องการรถยนต์ได้ขยายตัวในอัตราที่สูง อันเป็นผลสืบเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ทำให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ขยายการผลิตโดยเพิ่มกำลังการผลิต หรือขยายเวลาทำงานออกไป แต่อย่างไรก็ตาม ยังไม่สามารถผลิตให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ ส่งผลให้มีการปรับราคาจำหน่ายสูงสุด และสิ่งที่ติดตามมาคือ เกิดธุรกิจการเก็งกำไรในการขายใบสัญญาจองรถยนต์

สำหรับในปี 2533 ภาวะตลาดรถยนต์ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้้อตราดอกเบียในประเทศจะได้ปรับตัวสูงขึ้นแล้วก็ตาม รัฐบาลจึงได้กำหนดนโยบายให้มีการประกอบรถยนต์นั่งอย่างเสรี และอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูปด้วย สาเหตุที่ทำให้ภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ปี 2533 ขยายตัวดี พอสรุปได้คือ

1. ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมยังคงขยายตัวอยู่ในเกณฑ์สูง ส่งผลให้รายได้ของประชาชนและกำลังซื้อของตลาดเพิ่มสูงขึ้น
2. ผลจากกลยุทธ์ด้านการตลาดของผู้ประกอบการ เช่น การส่งเสริมการขาย การออกรถยนต์รุ่นใหม่ และการทยอยประกาศปรับราคาขึ้นเป็นระยะ ๆ ของผู้ประกอบการ ในขณะที่ผู้ซื้อไม่สามารถหาซื้อรถยนต์ได้ทันที ทำให้มีการเร่งซื้อและสั่งจองกันมากขึ้น ด้วยเกรงว่าราคาอาจจะเพิ่มสูงขึ้น
3. ปัจจัยอื่น ๆ ที่เอื้ออำนวย เช่น อัตราดอกเบียที่สูงขึ้นไม่มากนัก ในขณะที่ราคาน้ำมันยังคงเคลื่อนไหวในระดับต่ำ ทั้งยังมีการซื้อเพื่อเก็งกำไรซึ่งสาเหตุต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลให้ความต้องการซื้อรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น

การผลิต

ในปี 2533 มีโรงงานประกอบรถยนต์เปิดดำเนินการทั้งสิ้น 12 โรงงาน สามารถผลิตรถยนต์ได้จำนวนทั้งสิ้น 136,030 คัน (ตารางที่ 6) เทียบกับระยะเดียวกับปีที่ผลิตได้จำนวน 97,430 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.6 โดยจำแนกเป็นรถยนต์นั่งจำนวน 31,853 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 และรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ จำนวน 104,177 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.7 โดยเป็นที่น่าสังเกตว่า โครงสร้างการผลิตรถยนต์ได้เปลี่ยนไปคือ สัดส่วนการผลิตรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ได้สูงขึ้นจากร้อยละ 67.4 เป็นร้อยละ 76.6 ในขณะที่สัดส่วนการผลิตรถยนต์นั่ง

ลดลงจากร้อยละ 32.6 เหลือร้อยละ 23.4 ทั้งนี้เนื่องจากความต้องการรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ได้ขยายตัวมากขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม รวมทั้งตลาดได้หันมานิยมรถยนต์ที่สามารถใช้งานได้เอนกประสงค์ โดยเฉพาะรถปิคอัพที่คิดค้นมากขึ้น เพราะราคาถูก และประหยัดน้ำมัน เมื่อเทียบกับรถยนต์นั่ง ประกอบกับทางการอนุญาตให้จดทะเบียน เป็นประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งมีสิทธิ์เท่าเทียมกับรถยนต์นั่งทุกประการ

ตารางที่ 6 ปริมาณการผลิตรถยนต์แยกตามประเภท

ประเภทและขนาดรถยนต์	ปี 2531	ปี 2532	ม.ค. - มิ.ย.		อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
			2532	2533	
1. รถยนต์					
ต่ำกว่า 1200 ซีซี	-	-	-	-	-
1200 - 1500 ซีซี	27,729	30,840	17,982	13,763	-23.5
1500 - 1800 ซีซี	14,410	11,529	6,006	6,848	14.0
1800 - 2000 ซีซี	8,493	11,958	5,602	8,730	55.8
สูงกว่า 2000 ซีซี	3,827	4,434	2,190	2,512	14.7
รวมรถยนต์นั่ง	54,459	58,761	31,780	31,853	0.2
2. รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์					
รถยนต์โดยสาร	981	817	281	374	33.1
รถยนต์บรรทุก	98,743	153,958	65,369	103,803	58.8
ต่ำกว่า 5 ตัน	86,146	130,663	56,346	83,792	48.7
5 - 10 ตัน	5,021	5,582	2,604	4,432	70.2
สูงกว่า 10 ตัน	7,576	17,713	6,419	15,579	142.7
รวมรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์	99,724	154,775	65,650	104,177	58.7
รวมรถยนต์ทุกประเภท	154,183	213,536	97,430	136,030	39.6
สัดส่วนต่อรถยนต์ทุกประเภท:					
รถยนต์นั่ง			32.6%	23.4%	
รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์			67.4%	76.6%	
รวม			100%	100%	

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ปัญหาด้านการผลิต

สามารถแบ่งออกเป็นประเด็นได้ดังนี้

1. ต้นทุนการผลิตสูง เนื่องจากผลทางตรงคือ ต้องมีการลงทุนสูงในเครื่องจักร อุปกรณ์การผลิต และ เทคโนโลยี นอกจากนี้ยังได้รับผลทางอ้อมจากราคาขึ้นส่วนรถยนต์ที่มีราคาสูง เพราะขึ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นมา มีความหลากหลายกระจุกกระจายตามรถยนต์ที่ออกมา มากมายหลายรุ่น ทำให้ไม่สามารถผลิตได้ในปริมาณมาก ๆ เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิตได้ (Economy of Scale)

2. ด้านแรงงาน จำนวนวิศวกร และช่างยนต์ มีจำนวนไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาดแรงงาน ทำให้มีการโยกย้ายแรงงานบ่อยครั้งของการทำงาน

ราคาจำหน่าย

ราคาจำหน่ายรถยนต์ส่วนใหญ่มีการปรับตัวสูงขึ้นตามต้นทุนการผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถยนต์ประเภทที่มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบใหม่ รถยนต์รุ่นหรือแบบที่มีการซื้อขายสิทธิใบจอง และรถยนต์ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มเติมจากตัวรถยนต์จะมีการปรับราคาสูงขึ้นมาก อย่างไรก็ตามรถยนต์ที่ไม่เป็นที่นิยมของตลาดหรือรถยนต์ที่ยังเป็นรูปแบบเดิม ราคาจำหน่ายจะทรงตัวใกล้เคียงกับระดับราคาในปี 2533 ที่ผ่านมา

นโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์

นโยบายและมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ทางการได้ประกาศใช้ และยังมีผลบังคับใช้อยู่ในระหว่างปี 2533 โดยสรุปคือ

1. นโยบายประกอบรถยนต์

1.1 รถยนต์นั่ง

- ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54
- อนุญาตให้มีการย้ายการประกอบรถยนต์นั่ง คือ ให้ประกอบรถยนต์นั่งรุ่นเดียวกันแต่ต่างโรงงานได้
- ห้ามตั้งโรงงานขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้ขยายกำลังการผลิตได้

1.2 รถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ)

- ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศตามรายการบังคับคิดเป็นมูลค่าประมาณไม่น้อยกว่าร้อยละ 45
- อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกเล็กได้ไม่จำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model)
- อนุญาตให้ตั้งและขยายโรงงานได้

1.3 รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารอื่น ๆ

- ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศรวม 7 รายการ ได้แก่ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียงและท่อไอเสีย แบตเตอรี่ หนนบดับ ยางนอกและยางใน กระจกนิรภัย และ เบรคครั้ม
- รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่เป็นการนำเข้าแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งแต่ไม่มีกระจกหน้า (Chassis with Engine) ให้ใช้ชิ้นส่วนคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 10
- รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่เป็นการนำเข้าแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง พร้อมกระจกหน้าสำหรับรถยนต์ (Chassis with Windshield) ให้ใช้ชิ้นส่วนคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 45
- รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารที่เป็นการนำเข้าแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมห้องคนขับ (Chassis with Engine and Cab) ให้ใช้ชิ้นส่วนคิดเป็นมูลค่าไม่เกินร้อยละ 50
- อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสารได้ไม่จำกัดรุ่น (Series) และแบบ (Model)
- อนุญาตให้ตั้งและขยายโรงงานได้

2. มาตรการให้การคุ้มครองผู้ใช้รถยนต์

- ### 2.1 ผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสงค์จะเปลี่ยนแปลงราคาขายสูงขึ้น ให้แจ้งสำนักงานคณะกรรมการกลางกำหนดราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาด เพื่อพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 20 วันทำการ

2.2 กระทรวงพาณิชย์ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการผลิตและการตลาด
สินค้ารถยนต์ เพื่อตรวจสอบ ติดตาม และวิเคราะห์ภาวะการผลิตต้นทุน และราคาจำหน่าย

2.3 กำหนดมาตรการให้ผู้ผลิต ผู้จำหน่าย และผู้นำเข้ารถยนต์นั่งใหม่และ
รถบรรทุกใหม่ แจ็งชนิด ประเภท ปริมาณการผลิต ปริมาณการนำเข้า ปริมาณการสั่งซื้อ ปริมาณ
การจำหน่าย ปริมาณสินค้าที่ค้างส่งมอบ ปริมาณคงเหลือ ณ วันสิ้นเดือน และสถานที่เก็บ สินค้าของ
แต่ละเดือนเป็นประจำทุกเดือน ภายในวันที่ 10 ของเดือนถัดไป ให้คณะกรรมการกลางกำหนด
ราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาด กรมการค้าภายใน (เฉพาะผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตกรุงเทพ-
มหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี และสำนักงานพาณิชย์จังหวัด (เฉพาะผู้ประกอบการที่
อยู่ในจังหวัดอื่น ๆ)

3. กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ

ในระหว่างปี 2533 ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายและมาตรการที่สำคัญดังนี้
คือ

1. ยกเลิกมาตรการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่ง ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี และ
อนุญาตให้นำรถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูปเข้ามาจำหน่ายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติจะ
ต้องรอผลการพิจารณาจากสำนักงานที่เกี่ยวข้องก่อน จึงจะ
สามารถนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศได้

2. ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่น (Series) และแบบ (Models) ในการ
ประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งกำหนดไว้ไม่ให้เกิน 42 รุ่น โดยแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ
แบบหนึ่งให้มีตัวถัง (Body) ได้แบบเดียว และให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่จะอนุญาตให้มี
ระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด โดยให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้อย่างเสรี

ส่วนแบ่งตลาด

ด้านการแบ่งส่วนตลาดรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทย ปัจจุบันสามารถแบ่งออก
เป็นประเภทใหญ่ได้ดังนี้

1. รถยนต์นั่ง (Passenger Car) ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น รถยนต์ขนาดเล็ก
(ต่ำกว่า 1,600 ซีซี ขนาดกลาง 1,600 - 2,000 ซีซี) และขนาดใหญ่ (สูงกว่า 2,000
ซีซี) โดยรถยนต์ประเภทนี้จะเน้นในเรื่องของรูปแบบ ความสะดวกสบาย และคุณภาพเป็นสำคัญ

2. รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ (Commercial Car) ได้แก่ รถแวน ไมโครบัส และรถบรรทุกขนาดต่าง ๆ ซึ่งรถยนต์ประเภทดังกล่าวจะเน้นด้านความแข็งแกร่ง ความคงทน ต่อการใช้งาน และการประหยัดน้ำมัน

จากสถิติการจำหน่ายรถยนต์ในปี 2529-2532 (ตารางที่ 7) พบว่าอัตราการขยายตัวของยอดขายโดยรวม เพิ่มขึ้นในอัตราสูง ในระหว่างร้อยละ 30-44 ซึ่งถ้าแบ่งตลาดออกเป็น 2 ค่าใหญ่ คือ รถยนต์ที่ใช้ยี่ห้อของญี่ปุ่น กับรถยนต์ที่ใช้ยี่ห้อของประเทศในแถบยุโรป และสหรัฐอเมริกาแล้ว ปรากฏว่า ประเภทแรกคือ รถยนต์ญี่ปุ่น จะเป็นที่นิยมของตลาดในประเทศมากกว่ารถยนต์จากค่ายยุโรปและสหรัฐอเมริกา โดยจะครองส่วนแบ่งตลาดอยู่ในระดับประมาณร้อยละ 90 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภท รถโตโยต้า เป็นรถที่มีผู้นิยมเป็นอันดับหนึ่ง มีส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 25-28 รองลงมาได้แก่ ฮิซุซุ และนิสสัน ซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 20-24 และ 17-20 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาแยกประเภทรถยนต์เป็นรถยนต์นั่ง และรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ เพื่อดูส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์แต่ละยี่ห้อในแต่ละประเภทแล้ว พบว่า ในช่วงปี 2529-2532 รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ได้รับความนิยมสูงสุดคือ เฉลี่ยอยู่ในช่วงประมาณร้อยละ 28-30 ของยอดการจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้งหมดในตลาดภายในประเทศ (ตารางที่ 8) รองลงมาคือ ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน โดยที่ฮอนด้า มีอัตราการเติบโตสูงมาก จากการครองส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ 3.87 ในปี 2529 เพิ่มมาเป็นร้อยละ 21.95 ในปี 2532 ส่วนมิตซูบิชิและนิสสันนั้น มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ในระดับเดิม คือ อยู่ระหว่างร้อยละ 11-16 และ 9-12 ตามลำดับ ทางด้านรถค่ายยุโรปและสหรัฐอเมริกานั้น แม้ว่าครองส่วนแบ่งตลาดต่ำกว่าค่ายญี่ปุ่นก็ตาม แต่ก็ยังมีส่วนแบ่งอยู่ไม่น้อย โดยที่แต่ละยี่ห้ออยู่ในระดับใกล้เคียงกัน ซึ่งอันดับหนึ่งได้แก่ บีเอ็มดับเบิลยู ร้อยละ 5-12 รองลงมาได้แก่ เปอโยต์ ร้อยละ 4-11 ส่วนเบนซ์และวอลโว่ จะอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 3-5 ของยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้งหมด

ด้านรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ในช่วงปี 2529-2532 รถยนต์ยี่ห้อฮิซุซุ มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุด ครองอันดับหนึ่งมาตลอด โดยมีส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 28-32 (ตารางที่ 9) ส่วนอันดับรองลงมา ได้แก่ โตโยต้า และนิสสัน ซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดระหว่างร้อยละ 24-28 และ 19-23 ตามลำดับ และเป็นที่น่าสังเกตว่ารถยนต์ค่ายยุโรปและสหรัฐอเมริกา จำหน่ายรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์น้อยมาก

ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2533 ยอดจำหน่ายรถยนต์โดยรวมเท่ากับ 162,977 คัน (ตารางที่ 7) โดยแบ่งออกเป็น รถยนต์นั่ง และรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ เท่ากับ 35,228 คัน (ตารางที่ 8) และ 127,749 คัน (ตารางที่ 9) ตามลำดับ และโตโยต้า ก็ยังคงครองอันดับหนึ่ง โดยมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 24.80 (ตารางที่ 7) รองลงมาได้แก่ อีซูซุ นิสสัน และมิตซูบิชิ เชนเคิม ซึ่งแต่ละยี่ห้อครองส่วนแบ่งตลาดอยู่ประมาณร้อยละ 23.41 ร้อยละ 16.52 และร้อยละ 11.72 ตามลำดับ

ถ้าพิจารณาแยกเป็นประเภทรถยนต์นั่ง (ตารางที่ 8) โตโยต้าซึ่งยังคงครองอันดับหนึ่งอยู่ ด้วยส่วนแบ่งตลาดถึงร้อยละ 30.07 ของรถยนต์นั่งที่จำหน่ายในเดือนมกราคม - กรกฎาคม 2533 ส่วนอันดับสอง ได้แก่ ฮอนด้า โดยครองส่วนแบ่งตลาดอยู่ในอัตราร้อยละ 16.86 แต่ก็มีแนวโน้มลดลงจากปีก่อน ถึงร้อยละ 5.09 ซึ่งสาเหตุสำคัญของการลดลงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ ทำให้เกิดปัญหาด้านกำลังการผลิต อันดับ 3 และ 4 ได้แก่ นิสสัน และมิตซูบิชิ ซึ่งนิสสันเองมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มจากปีก่อนเล็กน้อย คือ เพิ่มจากร้อยละ 11.56 มาเป็นร้อยละ 15.30 ส่วนมิตซูบิชิ กลับมีส่วนแบ่งตลาดลดลง จากร้อยละ 13.21 เหลือร้อยละ 11.80 นอกจากนี้ทางด้านรถยนต์ยุโรปเองก็มีการแข่งขันกันสูง โดยยี่ห้อที่ได้รับความนิยมในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2533 ได้แก่ เปอโยต์ วอลโว่ และ บีเอ็มดับเบิลยู ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดเท่ากับร้อยละ 7.57, 5.46 และ 5.03 ตามลำดับ ส่วนเบนซ์ ซึ่งเคยครองตลาดอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน กลับมียอดจำหน่ายรถยนต์นั่งตกลงไป เหลือส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ 2.36 ของยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งเท่านั้น

ทางด้านตลาดรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ (ตารางที่ 9) ซึ่งเป็นที่ทราบกันแล้วว่า รถยนต์ญี่ปุ่นจะครองส่วนแบ่งตลาดไว้เกือบทั้งสิ้นนั้น ยี่ห้อที่ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด 4 อันดับแรก ในช่วงการจำหน่าย 7 เดือนแรกของปี 2533 ได้แก่ อีซูซุ ร้อยละ 29.87 โตโยต้า ร้อยละ 23.35 นิสสัน ร้อยละ 16.85 และมิตซูบิชิ ร้อยละ 11.70 โดยที่อันดับและอัตราร้อยละการครองตลาดยังคงอยู่ในระดับเดียวกันกับปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 7 ปริมาณจำหน่ายรถยนต์จำหน่ายตามปีที่ออกรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2529 - 7 เดือนแรกของปี 2533

(หน่วย : คัน)

ประเภทรถยนต์	2529		2530		2531		2532		ม.ค. - ก.ค. 2533	
	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ
โตโยต้า	29,905	26.65	28,443	27.99	36,339	26.86	54,544	25.23	40,424	24.80
ฮิอุซุ	16,283	20.75	23,579	23.20	31,403	21.44	48,551	23.31	38,161	23.41
นิสสัน	13,841	17.64	17,135	16.86	28,335	19.34	35,891	17.24	26,918	16.52
มิตซูบิชิ	6,608	8.42	10,101	9.94	14,344	9.79	23,856	11.46	19,109	11.72
มาสด้า	7,499	9.56	6,614	6.51	8,368	5.71	12,497	6.00	11,110	6.82
ฮอนด้า	870	1.11	3,405	3.35	6,735	4.60	10,470	5.03	5,940	3.64
ฮิโน้	1,721	2.19	2,841	2.80	4,920	3.36	8,484	4.07	7,792	4.78
อื่น ๆ	1,376	1.75	649	0.64	1,915	1.31	3,694	1.77	3,760	2.31
รวมค่ายญี่ปุ่น	69,103	88.08	92,767	91.29	135,359	92.41	195,987	94.11	153,214	94.01
บีเอ็มดับเบิลว	2,776	3.54	2,145	2.11	2,124	1.45	2,341	1.12	1,771	1.09
เปอโอดี	2,809	3.58	1,546	1.52	2,872	1.96	2,465	1.18	2,793	1.71
เบนซ์	988	1.26	1,381	1.36	1,767	1.21	2,447	1.18	1,138	0.70
วอลโว่	814	1.04	1,559	1.53	1,902	1.30	2,313	1.11	2,098	1.29
ฟอร์ด	1,186	1.51	970	0.95	757	0.52	585	0.28	424	0.26
อื่น ๆ	778	0.99	1,246	1.23	1,699	1.16	2,105	1.01	1,539	0.94
รวม	78,454	100.00	101,614	100.00	146,480	100.00	208,243	100.00	162,977	100.00
อัตราการเปลี่ยนแปลง		-		29.52		44.15		42.16		-

ตารางที่ 8 ปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำแนกตามยี่ห้อรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2529 - 7 เดือนแรกของปี 2533

(หน่วย : คัน)

ประเภทรถยนต์	2529		2530		2531		2532		ม.ค. - ก.ค. 2533	
	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ
โตโยต้า	6,254	27.82	8,046	29.67	11,459	28.46	13,738	28.80	10,592	30.07
นิสสัน	2,297	10.22	2,569	9.47	4,463	11.09	5,515	11.56	5,390	15.30
มิซูบิชิ	2,587	11.51	4,390	16.19	5,124	12.73	6,303	13.21	4,156	11.80
มาสด้า	2,061	9.17	988	3.64	1,339	3.33	1,142	2.39	706	2.00
ฮอนด้า	870	3.87	3,405	12.56	6,735	16.73	10,470	21.95	5,940	16.86
บีเอ็มดับเบิลิว	2,776	12.35	2,129	7.85	2,124	5.28	2,341	4.91	1,771	5.03
เปอโธล์	2,426	10.79	1,216	4.48	2,872	7.13	2,238	4.69	2,667	7.57
เบนซ์	736	3.27	1,173	4.33	1,767	4.39	1,844	3.87	833	2.36
วอลโว่	807	3.59	1,302	4.80	1,902	4.72	2,218	4.65	1,924	5.46
อื่น ๆ	1,667	7.42	1,896	6.99	2,472	6.14	1,896	3.97	1,249	3.55
รวม	22,481	100.00	27,114	100.00	40,257	100.00	47,705	100.00	35,228	100.00

ที่มา : ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์

ตารางที่ 9 ปริมาณจำหน่ายรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์จำแนกตามยี่ห้อรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2529 - 7 เดือนแรกของปี 2533

(หน่วย : คัน)

ประเภทรถยนต์	2529		2530		2531		2532		ม.ค. - ก.ค. 2533	
	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ
โตโยต้า	14,651	26.18	20,397	27.38	27,880	26.25	38,806	24.17	29,832	23.35
ฮิอุซุ	16,112	28.79	23,554	31.62	31,387	29.55	48,542	30.24	38,161	29.87
นิสสัน	11,544	20.62	14,566	19.55	23,872	22.47	30,376	18.92	21,528	16.85
มิซูบิชิ	4,021	7.18	5,711	7.67	9,220	8.68	17,553	10.93	14,953	11.70
มาสด้า	5,438	9.72	6,340	8.51	7,029	6.62	11,355	7.07	10,404	8.14
ฮิโน้	1,721	3.07	2,841	3.81	4,920	4.63	8,484	5.28	7,792	6.10
อื่น ๆ	2,486	4.44	1,091	1.46	1,915	1.80	5,422	3.38	5,079	3.98
รวม	55,973	100.00	74,500	100.00	106,223	100.00	160,538	100.00	127,749	100.00

ที่มา : ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์