



บทที่ 4

ลักษณะตลาดรถจักรยานยนต์โดยทั่วไป

ตลาดรถจักรยานยนต์ไทยเริ่มเกิดขึ้นมาตั้งแต่ช่วงก่อนปี 2500 จนถึงปัจจุบัน พบว่าตลาดรถจักรยานยนต์มีความสำคัญทั้งในแง่การดำรงชีวิตและการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ความต้องการรถจักรยานยนต์ในตลาดนั้นเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากสภาพความเป็นอยู่ที่มีการแข่งขันในทุกด้านทั้งในเมืองใหญ่และชนบท อีกทั้งราคารถจักรยานยนต์ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับพาหนะที่ต้องการความเร็วอื่นๆ และเทคโนโลยีที่ผู้ประกอบการแต่ละรายต่างพยายามพัฒนาเพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้ ทำให้ตลาดรถจักรยานยนต์มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องและเกื้อหนุนให้อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เติบโตในอัตราสูงตามไปด้วย

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไทยเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศไทยตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2500 โดยมีการนำเข้ารถจักรยานยนต์ในช่วงปลายรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ซึ่งการใช้รถจักรยานยนต์ในช่วงดังกล่าวมีปริมาณไม่สูงนัก และรถจักรยานยนต์ที่นำเข้เข้าส่วนมากเป็นรถจักรยานยนต์จากยุโรป เช่น B.M.W. , Harley Davison , Triumph และรถสกูตเตอร์จากค่ายต่างๆ ในเวลาต่อมาญี่ปุ่นได้เข้ามาขยายตลาดรถจักรยานยนต์ในไทยทำให้ตลาดรถจักรยานยนต์ไทยมีรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมากมาในช่วงปี 2500-2506 โดยการนำเข้ารถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์จากญี่ปุ่นและยุโรป หลังจากนั้นรัฐบาลได้ประกาศส่งเสริมการลงทุนโดยอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อทดแทนการนำเข้

เมื่อรัฐบาลประกาศการส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ประกอบการในปี 2507 จึงได้มีการจัดตั้งโรงงานเป็นแห่งแรกได้แก่ บริษัท สยามยามาฮา จำกัด ซึ่งผลิตรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ยามาฮา” โดยเริ่มประกอบการเมื่อปี 2509 นับเป็นโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์แห่งแรกของไทยและในช่วงดังกล่าวผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯล้วนเป็นคนไทย ต่อมาได้มีผู้ประกอบการรายอื่นๆ เข้ามาร่วมตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ ได้แก่ บริษัท ไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด ภายใต้ยี่ห้อ “ฮอนด้า” บริษัท ไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด ภายใต้ยี่ห้อ “ซูซูกิ” และบริษัท ไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด ภายใต้ยี่ห้อ “คาวาซากิ” โดย 3 บริษัทแรกได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI สำหรับบริษัท ไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด ไม่ได้รับการส่งเสริมจาก BOI เนื่องจากขออนุญาตจัดตั้งหลังจากที่รัฐบาลได้ระงับการส่งเสริมการลงทุนไปแล้ว นับว่าเป็น 4 โรงงานรถจักรยานยนต์แรกในประเทศไทยและหลังจากในช่วงปี 2521-2531 รัฐบาลได้ประกาศห้ามนำเข้รถจักรยานยนต์สำเร็จรูป พร้อมกับการบังคับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสูงขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไทยมีการพัฒนาและเจริญเติบโตเพิ่มขึ้น จนสามารถทดแทนการนำเข้ได้อย่างสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม

ตามการแข่งขันในตลาดรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ประกอบการแต่ละรายมีมากขึ้น ผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ทั้ง 4 รายต่างพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตและขยายขนาดการลงทุนมากขึ้น ตามลำดับ ทำให้อุตสาหกรรมนี้สามารถทำกำไรได้เกินกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมอื่นๆ โดยเมื่อพิจารณาจาก Return on Net Worth และ Return on Sale ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์พบว่าอยู่ในระดับค่อนข้างสูงจึงก่อให้เกิดการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้น ดังแสดงในตารางพบว่าความสามารถในการทำกำไรของอุตสาหกรรมในช่วงปี 2520-2523 มีค่าเฉลี่ย 4.3 เทียบกับอัตราเฉลี่ยร้อยละ 0.005 ต่อปีของอุตสาหกรรมทั้งหมด

ตาราง 4.1 แสดงการเปรียบเทียบการทำกำไรของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์กับอุตสาหกรรมอื่นๆ

ปี	Return on Sales (%)	
	รถจักรยานยนต์ ^{1/}	อัตราเฉลี่ยของอุตสาหกรรมรวมทุกประเภท
2519	8.3	n.a.
2520	5.8	0.04
2521	4.7	0.13
2522	2.6	-0.04
2523	4.2	-0.11
2524	1.8	n.a.

ที่มา จากหนังสือ โครงสร้างอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ฝ่ายวิชาการ หน่วยการอุตสาหกรรม ธนาคารแห่งประเทศไทย 2528

1/ เฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ทั้ง 4 ราย

หมายเหตุ $\text{Return on Sales} = \frac{\text{Net Income}}{\text{Net Sales}}$, $\text{Return on Net Worth} = \frac{\text{Net Income}}{\text{Total Net Worth}}$

เนื่องจากรถจักรยานยนต์กลายมาเป็นพหุประโยชน์ของครัวเรือน อีกทั้งความสามารถในการทำกำไรของอุตสาหกรรมนี้มีสูงกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมทั่วไป จึงดึงดูดผู้ประกอบการรายใหม่ซึ่งก็คือ กลุ่ม เคพีเอ็น ที่ทำการผลิตรถจักรยานยนต์คาจิว่า โดยจัดตั้งโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในปี 2539 คือ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล วิสิเคิล จำกัด ภายใต้ชื่อ “คาจิว่า” ซึ่งนับเป็นการพัฒนาอีกขั้นของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไทย แต่การประกอบรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการรายใหม่นี้มีน้อยมาก จนไม่สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นได้ จึงหยุดการผลิตลงชั่วคราวในปี 2542

ตาราง 4.2 แสดงรายชื่อผู้ผลิตในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไทย ปี 2539

ชื่อบริษัท (ปีที่เปิดดำเนินการ)	ทุนจดทะเบียน	ผู้ถือหุ้นไทย: ญี่ปุ่น	จำนวนคนงาน	กำลังการผลิต (คัน/ปี)	ยี่ห้อที่ผลิต
บ. สยามยามาฮา จำกัด (2509)	150 ล้านบาท	50 : 40	2,000	480,000	YAMAHA
บ.ไทยฮอนด้าแมนูแฟกเจอร์ จำกัด (2510)	150 ล้านบาท	40 : 60	2,584	1,000,000	HONDA
บ. ไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด (2511)	260.91 ล้านบาท	51 : 49	1,760	500,000	SUZUKI
บ. ไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด (2519)	40 ล้านบาท	100 : 0	300	150,000	KAWA SAKI
บ. คาวาซากิ มอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ (2541)	N.A.	49:51	N.A.	N.A.	KAWA SAKI
บ. อินเตอร์เนชันแนล วิสเคิล จำกัด (2539)*	700 ล้านบาท	N.A.	325	70,000	CAGIVA

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

*ปี 2542 ได้หยุดดำเนินการชั่วคราว

ปัจจุบันมีโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศที่เปิดดำเนินการจำนวน 5 โรงงาน มีกำลังการผลิตรวมประมาณ 2,200,000 คันต่อปี อุตสาหกรรมผลิตรถจักรยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมาก โดยมีการจ้างคนงานในปี 2539 ประมาณ 6,969 คน และในปัจจุบันมากกว่า 7,000 คนทั้งอุตสาหกรรม ผู้ประกอบรถจักรยานยนต์จะผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง คนงานส่วนใหญ่เป็นคนงานประเภทช่างเทคนิคและช่างฝีมือ และในบางผู้ประกอบการที่ร่วมทุนกับต่างชาติจะมีผู้บริหารและผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคของประเทศที่ร่วมทุนเพื่อควบคุมงานและให้คำปรึกษาทางด้านเทคนิค อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมการจ้างงานและถ่ายทอดความรู้จากต่างประเทศอย่างมากอุตสาหกรรมหนึ่ง

เมื่อทำการผลิตรถจักรยานยนต์แล้วผู้ผลิตจะส่งรถจักรยานยนต์ไปยังบริษัทผู้แทนจำหน่าย บริษัทผู้แทนจำหน่ายเหล่านี้มีหน้าที่ในการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อของตน ตลอดจนวางแผนนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด และทำการส่งเสริมการขาย เพื่อสร้างส่วนแบ่งตลาดของตน โดยแต่ละยี่ห้ออาจมีบริษัทตัวแทนจำหน่ายหลายบริษัท ในปี 2539 มีบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถ

จักรยานยนต์จำนวน 8 รายดังนี้ บริษัท สยามยามาฮ่า จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ยามาฮ่า” บริษัท เอส.พี.อินเตอร์เนชันแนล จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ซูซูกิ” บริษัท ทีทีซี. ซูซูกิเซลส์ จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ซูซูกิ” บริษัท บ้านซูซูกิ จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ซูซูกิ” บริษัท กลอรี่ควาซากิมอเตอร์ จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ควาซากิ” บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ฮอนด้า” บริษัท เอเชียฮอนด้ามอเตอร์ จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “ฮอนด้า” และบริษัท คาจิว่า (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ “คาจิว่า”

ตาราง 4.3 แสดงบริษัทผู้แทนจัดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในปี 2539

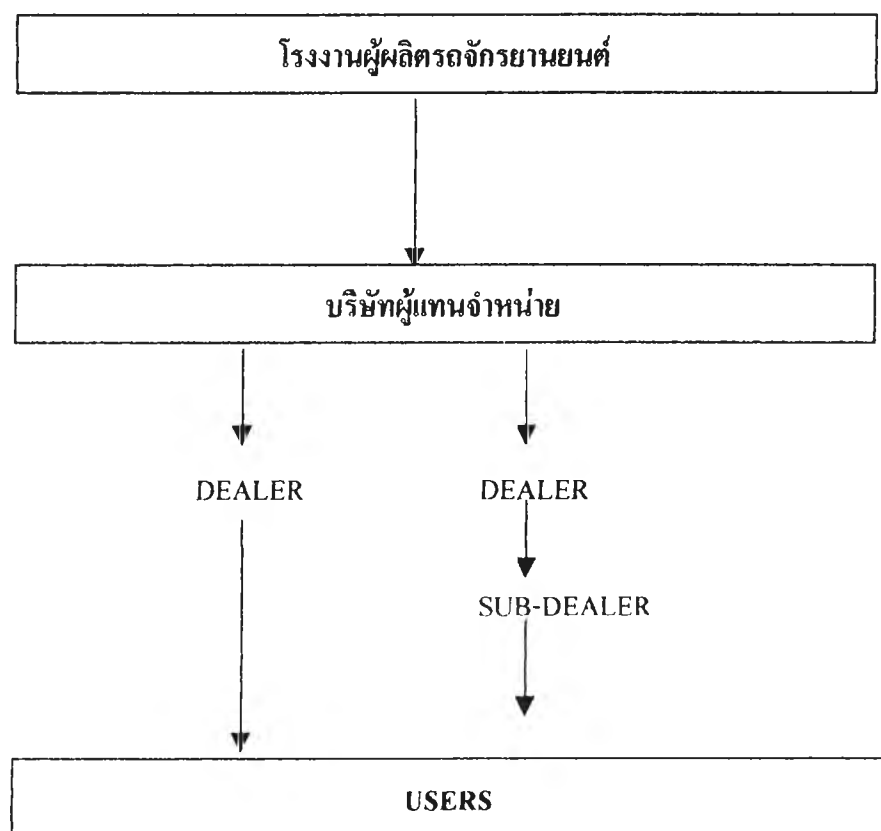
ชื่อบริษัท (ปีที่เปิดดำเนินการ)	ยี่ห้อ	เขตที่จำหน่าย	ที่ตั้ง
บ. สยามยามาฮ่า จำกัด (2507)	YAMAHA	ทั้งประเทศ	กรุงเทพฯ
บ. เอส.พี.อินเตอร์เนชันแนล จำกัด (2509)	SUZUKI	กรุงเทพฯ ภาคกลาง ภาคตะวันออก เชียงใหม่ และภาคเหนือตอนบน	กรุงเทพฯ
บ. ทีทีซี. ซูซูกิเซลส์ จำกัด (2509)	SUZUKI	ภาคตะวันออก และภาคเหนือตอน ล่าง	กรุงเทพฯ
บ. บ้านซูซูกิ จำกัด (2509)	SUZUKI	เขต 14 จังหวัดภาคใต้	สงขลา
บ. กลอรี่ควาซากิมอเตอร์ จำกัด (2520)	KAWASAKI	ทั่วประเทศ	กรุงเทพฯ
บ. เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด (2529)	HONDA	ทั่วประเทศ	กรุงเทพฯ
บ. เอเชียฮอนด้ามอเตอร์ จำกัด (2529) ^{1/}	HONDA	ต่างประเทศ	กรุงเทพฯ
บ. คาจิว่า (ประเทศไทย) จำกัด (2539)*	CAGIVA	ทั่วประเทศ	กรุงเทพฯ

*ปี 2542 ได้หยุดดำเนินการชั่วคราว

1/ จำหน่ายรถจักรยานยนต์ฮอนด้าที่ผลิตขึ้นในไทยไปยังต่างประเทศ (Overseas Distributers) และนอกจากนี้ยังทำหน้าที่ส่งและจำหน่ายอะไหล่รถจักรยานยนต์ฮอนด้าแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย

บริษัทผู้แทนจำหน่ายดังกล่าวจะจำหน่ายรถจักรยานยนต์ผ่านร้านตัวแทนจำหน่าย (Dealer) ของตนซึ่งกระจายอยู่ทั่วประเทศไทยกว่า 400 รายทั่วประเทศ โดยร้านค้าตัวแทนจำหน่าย จะขายให้แก่ผู้บริโภคโดยตรงหรืออาจผ่านร้านค้าตัวแทนของตัวเอง (Sub-Dealer) ดังช่องทางจำหน่าย ดังแสดงจากแผนภาพแสดงช่องทางจำหน่ายรถจักรยานยนต์

โดยการจำหน่ายรถจักรยานยนต์แก่ผู้บริโภคนั้นจะจำหน่ายเป็นการขายเงินสดแก่ผู้บริโภคและเงินผ่อนผ่านระบบเช่าซื้อ บทบาทของบริษัทผู้แทนจำหน่ายมีความสำคัญต่อส่วนแบ่งตลาดรถจักรยานยนต์แต่ละยี่ห้อมากกว่าบริษัทผู้ผลิต เนื่องด้วยบริษัทผู้แทนจำหน่ายจะทำการ กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ ราคา การโฆษณา การผลิต การตลาด และอื่นๆ เพื่อเพิ่มยอดขายแก่ยี่ห้อในตลาด เป็นการแข่งขันทางด้านส่วนแบ่งตลาดอย่างรุนแรง ดังนั้นบริษัทผู้แทนจำหน่ายจึงถือว่ามีความใกล้ชิดกับผู้บริโภคมาก ฉะนั้นการกระทำพฤติกรรมทางธุรกิจเพื่อการแข่งขันรวมถึงการ ป้องกันและตอบโต้กับผู้ประกอบการรายอื่นๆ จึงเป็นบทบาทของบริษัทผู้แทนจำหน่ายเป็นสำคัญ



แผนภาพ 4.1 แสดงขั้นตอนการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว จากการที่ประชาชนมีความต้องการพาหนะที่คล่องตัวและเหมาะแก่การใช้งานที่ต้องการความเร็ว บริษัทตัวแทนจำหน่ายแต่ละรายต่างพยายามปรับกลยุทธ์เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดของรถจักรยานยนต์มากขึ้น โดยการจัด

หาเทคโนโลยีที่มีความทันสมัย อีกทั้งการใช้ความแตกต่างในด้านปัจจัยเงินทุนเพื่อสร้างรายได้เปรียบในตัวสินค้าทำให้การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการแต่ละรายในตลาดมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น สามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

4.1 ด้านกำลังการผลิตและปริมาณการผลิต

กำลังการผลิตในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ได้มีการเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามภาวะความต้องการที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็วของรถจักรยานยนต์ โดยผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในปี 2540 มีกำลังการผลิตเป็นดังนี้ ฮอนด้า มีกำลังการผลิต 1.2 ล้านคัน รองลงมาคือ ซูซูกิ ยามาฮ่า คาวาซากิ และ คางิวามีกำลังการผลิต 0.6 , 0.55 , 0.12 และ 0.06 ล้านคัน ตามลำดับ (IFCT ,2540)

ส่วนด้านปริมาณการผลิตนั้นเนื่องด้วยรัฐบาลให้การส่งเสริมด้วยมาตรการต่างๆ ส่งผลให้อุตสาหกรรมการผลิตรถจักรยานยนต์ของไทยเติบโตมากขึ้น โดยมีการขยายการผลิตเพิ่มขึ้นตามลำดับ โดยในปี 2515 พบว่าปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ในอุตสาหกรรมมีจำนวน 34,380 คัน และได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปีต่อๆมา จนกระทั่งมีการเพิ่มขึ้นอย่างมากในปริมาณการผลิตช่วงปี 2536 ซึ่งเกิดจากระบบเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างมากโดยเฉพาะภาคการเงิน ซึ่งทำให้เกิดภาวะฟองสบู่ของเศรษฐกิจภายในประเทศผลักดันให้ผู้ผลิตเพิ่มการผลิตรถจักรยานยนต์อย่างมากในช่วงดังกล่าว เพื่อรองรับกับความต้องการที่เพิ่มขึ้นสูงเช่นเดียวกัน หลังจากนั้นการผลิตก็เพิ่มขึ้นเรื่อยๆจนกระทั่งเกิดการชะลอตัวลงของการผลิตรถจักรยานยนต์ในช่วงปี 2539-2540 และมีการลดการผลิตอย่างรุนแรงในปี 2541 ซึ่งการชะลอตัวเหล่านี้เกิดจากการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจช่วงกลางปี 2540 ที่เริ่มส่งสัญญาณวิกฤตการณ์นี้ตั้งแต่ปี 2539 วิกฤตการณ์นี้ทำให้ค่าเงินของประเทศมีการลดค่าลงอย่างมากกว่า 50% ของมูลค่าเดิม ทำให้ต้นทุนการผลิตการนำเข้ามีค่าสูงขึ้นในอุตสาหกรรมที่พึ่งพิงการใช้เครื่องจักรทุกประเภท แต่การอ่อนตัวของเงินบาทไม่ได้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตรถจักรยานยนต์รุนแรง เนื่องจากอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีการใช้วัตถุดิบภายในประเทศมากกว่าภายนอกประเทศ โดยในปัจจุบันการผลิตยังเน้นการใช้วัตถุดิบภายในประเทศมากกว่า 80% ของวัตถุดิบรวมที่ใช้ผลิตรถจักรยานยนต์ หรือในเชิงมูลค่าคือมากกว่า 60% ของมูลค่าวัตถุดิบรวมนั่นเอง(IFCT,2540) แต่วิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นนี้ได้ส่งผลต่อการผลิต เนื่องด้วยการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ การขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มในช่วงปี 2540-2541 และการประกาศให้รถจักรยานยนต์เป็นสินค้าใหม่ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตในอัตรา 3% สำหรับรถ 2 จังหวะและ10% สำหรับรถ 4 จังหวะ (อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์...ภาวะธุรกิจซบเซา , 2540 : 15-30) กลับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ยอดขายรถจักรยานยนต์หดตัวลง ส่งผลต่อเนื่องไปยังการผลิตอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากการผลิตรถจักรยานยนต์หดตัวอย่างมากจาก 1,409,039 คัน ในปี 2539 เหลือเพียง 1,055,555 และ 561,037 ในปี 2540 และ 2541 ตามลำดับ นั่นคือมีการปรับตัวลดลงถึง 25.09% และ 46.85% ตามลำดับ ส่วนการ

ผลิตรถจักรยานยนต์ในปี 2542 นั้นเนื่องจากผู้ผลิตสามารถฟื้นจากสภาวะชะงักงันของเศรษฐกิจ ทำให้ยอดการผลิตรถจักรยานยนต์ในครึ่งปีแรกของปี 2542 มีทั้งหมด 315,062 คัน และเพิ่มเป็น 379,718 คันในครึ่งปีหลัง นั่นคือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.5 โดยการผลิตรถจักรยานยนต์ทั้งปีเท่ากับ 694,780 คัน การผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลง โดยหันมาเน้นรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะเพิ่มมากขึ้นจากการควบคุมของรัฐบาลที่จะให้มีการผลิตรถจักรยานยนต์ 2 จังหวะ ได้ถึงปี 2545 เท่านั้น เนื่องจากรัฐบาลเชื่อว่ารถจักรยานยนต์ 2 จังหวะเป็นตัวก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษในอากาศเป็นจำนวนมาก และจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะทำให้ต้นทุนการผลิตของผู้ผลิตสูงขึ้นถึง 10%

ตาราง 4.4 แสดงการผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ปี 2515-2542

(คัน)

ปี	ปริมาณการผลิต	อัตราการเปลี่ยนแปลง	ปริมาณจำหน่าย	อัตราการเปลี่ยนแปลง	ความแตกต่าง
2515	34380	n.a.	33978	n.a.	402
2516	56615	64.67	56546	66.42	69
2517	66779	17.95	103126	82.38	-36347
2518	83939	25.70	131400	27.42	-47461
2519	103600	23.42	180908	37.68	-77308
2520	149524	44.33	213204	17.85	-63680
2521	190776	27.59	224311	5.21	-33535
2522	244208	28.01	240120	7.05	4088
2523	283979	16.29	286198	19.19	-2219
2524	304779	7.32	307168	7.33	-2389
2525	292703	-3.96	278450	-9.35	14253
2526	313260	7.02	345231	23.98	-31971
2527	320538	2.32	315809	-8.52	4729
2528	228646	-28.67	247967	-21.48	-19321
2529	241081	5.44	249752	0.72	-8671
2530	302195	25.35	310579	24.35	-8384
2531	488669	61.71	494586	59.25	-5917
2532	587216	20.17	588278	18.94	-1062
2533	715115	21.78	732848	24.58	-17733
2534	668436	-6.53	649727	-11.34	18709

ตาราง 4.4 (ต่อ) แสดงการผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ปี 2515-2542

(คัน)

ปี	ปริมาณ การผลิต	อัตราการเปลี่ยน แปลง	ปริมาณ จำหน่าย	อัตราการเปลี่ยน แปลง	ความแตกต่าง
2535	863188	29.14	868157	33.62	-4969
2536	1117735	29.49	1106313	27.43	11422
2537	1349037	20.69	1246322	12.66	102715
2538	1618109	19.95	1504857	20.74	113252
2539	1409039	-12.92	1242359	-17.44	166680
2540	1055555	-25.09	927365	-25.35	128190
2541	561037	-46.85	490829	-47.07	70208
2542	694780	23.84	605903	23.44	88877

ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย



แผนภาพ 4.2 แสดงปริมาณการผลิตและปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ปี 2515-2542

จากแผนภาพจะเห็นว่าในช่วงปี 2538-2542 ปริมาณการผลิตมีมากกว่าการจำหน่ายในประเทศตลอดช่วง ซึ่งแสดงถึงกำลังการผลิตที่เพียงพอภายในประเทศ

4.2 ด้านปริมาณการจำหน่าย

การจำหน่ายรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกันกับการผลิต โดยในปี 2515 มีปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ทั้งประเทศ 33,978 คันและเพิ่มขึ้นอย่างมากในเวลาต่อมาการจำหน่ายในปี 2534 อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไทยประสบปัญหาการชะลอการซื้อของผู้บริโภค ทั้งนี้เนื่องจากการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถจักรยานยนต์ตามการปรับเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์ในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้ภาษีนำเข้ารถจักรยานยนต์สูงขึ้นและประกอบกับมีการนำภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ในเดือนมกราคม 2535 ทำให้ปริมาณการจำหน่ายในช่วงดังกล่าวลดลง จะเห็นได้ว่าการจำหน่ายรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในปี 2536 ซึ่งเกิดจากการขยายตัวอันรวดเร็วของระบบเศรษฐกิจจากภาวะฟองสบู่สต็อกคล่องต่อการจำหน่ายที่สูงขึ้นในช่วงดังกล่าว และการจำหน่ายได้ชะลอในช่วงปี 2539 จากการเริ่มภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจนำไปสู่วิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 โดยจะเห็นได้ว่าในปี 2539 มียอดจำหน่าย 1,242,359 คัน ลดลงเหลือ 927,365 และ 490,829 คัน ในปี 2540 และ 2541 ทำให้ยอดการจำหน่ายลดลงอย่างมากคือลดลง 25.35% ของยอดจำหน่ายในปี 2539 และยอดจำหน่ายได้ลดลงต่อเนื่องมาในปี 2541 คือลดลงอีก 47.07% จากยอดจำหน่ายในปี 2540 ซึ่งเป็นผลจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ การขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตของรถจักรยานยนต์ ทำให้ผู้บริโภคมองว่ารถจักรยานยนต์มีราคาเพิ่มสูงขึ้นส่งผลให้การจำหน่ายรถจักรยานยนต์ลดลง ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในช่วงปี 2542 มีการกระเดื่องขึ้นของยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ คือเพิ่มขึ้นประมาณ 27.34% ของยอดจำหน่ายปี 2541 ทั้งนี้เนื่องจากการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจมีแนวโน้มจะเด่นชัดขึ้น ทำให้ยอดการจำหน่ายรถจักรยานยนต์มีภาวะกระเดื่องขึ้นตามแรงทางด้านอุปสงค์ และการที่ราคาสินค้าเกษตรมีค่าสูงขึ้นในช่วงปี 2540 ทำให้รายได้ประชากรในภาคเกษตรปรับตัวสูงขึ้นโดยมีความล่าของระยะเวลา (Time Lag) (วิเคราะห์เศรษฐกิจรายเดือน , 2543) ปัจจัยทั้ง 2 ประการล้วนเป็นแรงผลักดันให้ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในปี 2542 เพิ่มขึ้นเป็น 605,903 คัน หรือเพิ่มขึ้น 23.44% อีกทั้งผู้บริโภคเริ่มมีการใช้สอยรถจักรยานยนต์เพื่อการพาณิชย์และการเดินทางมากขึ้น โดยจะเห็นได้จากรถจักรยานยนต์ที่สามารถจำหน่ายได้อย่างมากในช่วงปี 2542 จะเป็นรถจักรยานยนต์แบบครอบครัว ซึ่งเป็นรถจักรยานยนต์ที่มีราคาถูกและสามารถใช้ในการพาณิชย์ได้ดี อีกทั้งรัฐบาลได้ลดภาษีมูลค่าเพิ่มจาก 10% เหลือ 7% เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งผลให้รถจักรยานยนต์มีราคาลดลงเล็กน้อย ผู้บริโภคจึงซื้อรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น

จากยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ที่มีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆนี้ ส่วนมากจะจำหน่ายไปยังส่วนภูมิภาค (ต่างจังหวัด) มากกว่าส่วนกลาง (กรุงเทพฯและปริมณฑล) เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถภาพในการเข้าถึงพื้นที่ได้ดี เหมาะสำหรับเป็นพาหนะเดินทางใกล้ๆ และบรรทุกสิ่งของที่มี

ปริมาณและน้ำหนักไม่มาก อีกทั้งมีราคาต่ำกว่ายานยนต์ประเภทอื่น จึงเป็นพาหนะที่มียอดจำหน่ายในส่วนภูมิภาคเป็นสัดส่วนสูง โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 75-85

ตาราง 4.5 แสดงจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย 2532-2537 (คัน)

ปี	ทั่วประเทศ	เปลี่ยนแปลง	ส่วนกลาง	เปลี่ยนแปลง	ส่วนภูมิภาค	เปลี่ยนแปลง
2532	522,438	0	107,024	0	415,474	0
2533	670,092	0	161,746	0	508,346	0
2534	693,241	3.45	151,690	-6.22	541,551	6.53
2535	715,877	3.27	166,183	9.55	549,694	1.5
2536	859,176	20.02	219,519	32.09	639,657	16.37
2537	1,091,216	27	254,457	15.92	836,759	30.81

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

เนื่องด้วยกรมการขนส่งทางบกโอนการจดทะเบียนมาจากกรมตำรวจ เมื่อ 1 กรกฎาคม 2531 ตัวเลขในปี 2532 จึงคนละฐานกับปี 2533 ไม่สามารถคำนวณการเปลี่ยนแปลงได้

เนื่องด้วยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนมากอยู่ในเขตภูมิภาค ทำให้การตัดสินใจซื้อรถจักรยานยนต์ขึ้นอยู่กับปัจจัยราคาสินค้าเกษตรในแต่ละภูมิภาค นั่นคือถ้าภาวะที่สินค้าเกษตรมีราคาดี ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ก็จะมีแนวโน้มสูงขึ้นตาม ซึ่งอาจเกิดจากการที่ประชากรส่วนใหญ่ใน ส่วนภูมิภาคมีอาชีพเกษตรกรกรรม เมื่อราคาสินค้าเกษตรสูงขึ้น ทำให้รายได้ของเกษตรกรสูงขึ้น ส่งผลต่อไปยังอำนาจซื้อรถจักรยานยนต์สูงขึ้น ในที่สุดยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ก็สูงขึ้น ความต้องการรถจักรยานยนต์ยังขึ้นกับราคาและปริมาณผลผลิตทางการเกษตร หากพิจารณาภาคกลาง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) จะเป็นร้อยละ 25.60 ในปี 2536 ภาคเหนือร้อยละ 24.23 ภาคอีสานร้อยละ 18.43 และภาคใต้ร้อยละ 16.50 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นตลาดรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวกึ่งสปอร์ต สำหรับตลาดในกรุงเทพฯ มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 15.22 ส่วนใหญ่เป็นตลาดรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต โดยความต้องการขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านการจราจรเป็นหลักซึ่งแตกต่างจากส่วนภูมิภาค เมื่อพิจารณาว่าจังหวัดที่มีรถจักรยานยนต์มากที่สุด 10 อันดับ พบว่า กรุงเทพมหานคร เป็นจังหวัดที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สูงสุด รองลงมาได้แก่ เชียงใหม่ ชลบุรี สงขลา นครราชสีมา ตามลำดับ หากพิจารณาด้านสัดส่วนจำนวนประชากรต่อรถจักรยานยนต์สูงสุด จะพบว่าภูเก็ตมีปริมาณสัดส่วนรถจักรยานยนต์ 2 คนต่อคัน รองมาคือ สิงห์บุรี ชลบุรี ตามลำดับ สำหรับกรุงเทพมหานครมีสัดส่วน 5 คนต่อคัน ส่วนปริมาณรถจักรยานยนต์น้อยที่สุด 10 อันดับ ได้แก่ หนองบัวลำภู แม่ฮ่องสอน ระยอง อำนาจเจริญ ตามลำดับ

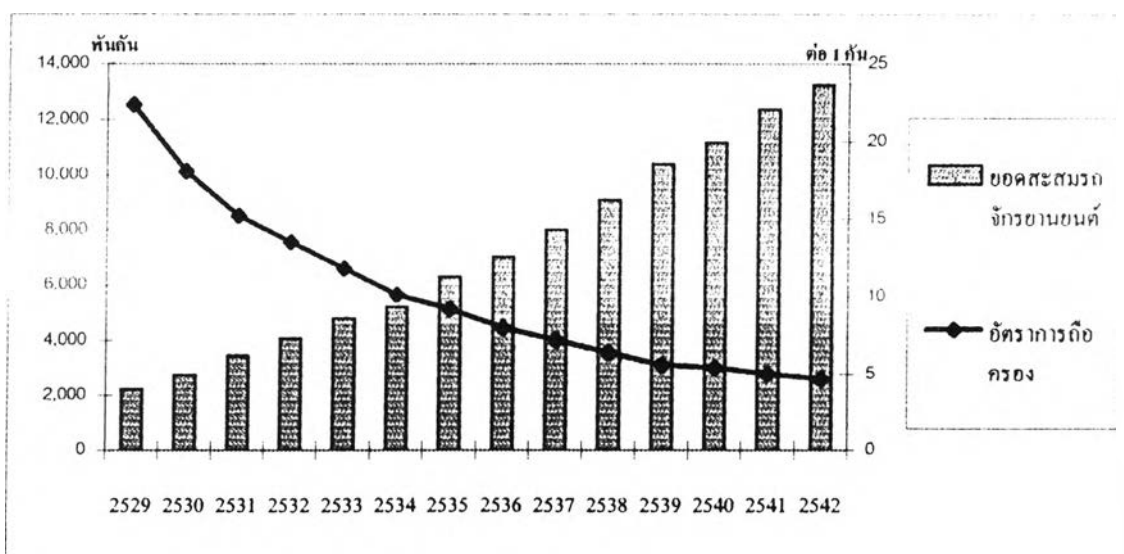
ตลาดรถจักรยานยนต์มีอัตราการเติบโตที่สูงมากขึ้น ทำให้การจำหน่ายรถจักรยานยนต์มีสูงขึ้นตามไปด้วย นั่นคือผู้บริโภคได้สังเกตเห็นถึงรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งจำเป็นในการเดินทางและการประกอบอาชีพ ดังนั้นจึงได้ซื้อรถจักรยานยนต์มาใช้สอยมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากอัตราการถือครองรถจักรยานยนต์ที่มีค่าลดลงอย่างต่อเนื่อง ในปี 2529 อัตราการถือครองรถจักรยานยนต์มีค่าเท่ากับ 22.4 แสดงถึงประชากร 22 คนจะมีรถจักรยานยนต์เพียง 1 คัน แต่ค่าดังกล่าวได้ลดลงเรื่อยและเริ่มคงตัวในปี 2539 นั่นคือประชากร 5-6 คนจะมีรถจักรยานยนต์ 1 คัน และในปี 2542 มีการถือครองรถจักรยานยนต์ต่อจำนวนประชากรในอัตรา 4.7 คนต่อ 1 คัน โดยอัตราการถือครองรถจักรยานยนต์ 1 คันในภาคเหนือเป็น 4.2 , ภาคอีสาน 6.5 , ภาคกลาง 3.9 , ภาคใต้ 3.7 และกรุงเทพมหานคร 4.6 ซึ่งแสดงถึงความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ที่มากขึ้น

ตาราง4.6 แสดงอัตราการถือครองรถจักรยานยนต์ 1 คันในปี 2529-2542 (คัน)

ปี	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535
ยอดสะสมรถจักรยานยนต์	2,245	2,771	3,454	4,080	4,811	5,227	6,314
อัตราการถือครอง	22.4	18.1	15.2	13.5	11.8	10.1	9.2
ปี	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542
ยอดสะสมรถจักรยานยนต์	7,032	8,007	9,088	10,389	11,189	12,366	13,245
อัตราการถือครอง	8.0	7.2	6.4	5.6	5.4	5.0	4.7

ที่มา สอบถามสอบถามจากผู้ผลิต

หมายเหตุ
$$\text{อัตราการถือครอง} = \frac{\text{ยอดสะสมรถจักรยานยนต์ ถึงช่วงเวลา } t}{\text{จำนวนประชากร ณ เวลา } t}$$



แผนภาพ4.3 แสดงอัตราการถือครองรถจักรยานยนต์ปี 2529-2542

อัตราการถือครองของรถจักรยานยนต์ 1 คันมีค่าที่ลดลงอย่างมาก และค่อนข้างคงตัวในช่วงปี 2539-2542 เนื่องจากขอดีที่กำหนดที่ลดลงอย่างมาก ทำให้ยอดสะสมรถจักรยานยนต์เปลี่ยนแปลงในอัตราที่ใกล้เคียงกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ทำให้อัตราการถือครองรถจักรยานยนต์ค่อนข้างคงที่ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจในช่วงดังกล่าวมีการชะลอตัว ทำให้ความต้องการรถจักรยานยนต์ลดลง

4.3 ด้านการแข่งขันระหว่างยี่ห้อ

ตลาดรถจักรยานยนต์มีการแข่งขันอย่างรุนแรงมากในระหว่างรถจักรยานยนต์ 4 ยี่ห้อ อันได้แก่ ฮอนด้า ยามาฮ่า ซูซูกิ และคาวาซากิ โดยรถจักรยานยนต์ทั้ง 4 ยี่ห้อรวมกันครองตลาดมากกว่า 90% การแข่งขันในตลาดมีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ โดยต่างผลัดกันขึ้นเป็นผู้ครองตลาดสูงสุด ดังจะเห็นได้ในช่วงปี 2515 ฮอนด้าครองความเป็นจ้าวตลาดโดยส่วนแบ่งตลาด 39.8% ต่อมาในปี 2516-2518 ซูซูกิ กลับพลิกขึ้นมาครองตลาดด้วยส่วนแบ่งตลาด 35% , 40.4% และ 37.5% ตามลำดับ ส่วนในปี 2519 ฮอนด้าสามารถครองตลาดสูงสุดได้ด้วยส่วนแบ่งตลาด 39.4% แต่กลับถูกแย่งตลาดโดยยามาฮ่าในช่วงปี 2520-2524 แต่ฮอนด้าก็สามารถกลับมาเป็นผู้ครองตลาดสูงสุดได้อีกครั้งตลอดจนปัจจุบันโดยนับว่าเป็นการครองตลาดที่ยาวนานที่สุดของตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยปัจจุบันส่วนแบ่งตลาดของแต่ละยี่ห้อเป็นดังนี้ ฮอนด้า 70.4% ยามาฮ่า 14.1% ซูซูกิ 11.89% และคาวาซากิ 3.59% ในปี 2542 ตามลำดับ

ตาราง 4.7 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์แยกตามยี่ห้อ

(คัน)

ปี	HONDA	YAMAHA	SUZUKI	KAWASAKI	Others	TOTAL
2526	113,926	131,878	67,527	31,071	829	345,231
2527	76,773	116,849	90,953	30,634	600	315,809
2528	53,065	100,427	66,207	28,115	153	247,967
2529	55,195	95,655	72,428	26,224	250	249,752
2530	72,365	109,013	98,764	30,437	-	310,579
2531	158,268	177,705	120,184	38,429	-	494,586
2532	230,017	192,779	131,363	34,119	-	588,278
2533	279,215	247,629	164,744	41,260	-	732,848
2534	259,826	220,193	148,723	20,985	-	649,727
2535	340,231	256,454	219,991	51,481	-	868,157

ตาราง 4.7 (ต่อ) แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์แยกตามยี่ห้อ

(คัน)

ปี	HONDA	YAMAHA	SUZUKI	KAWASAKI	Others	TOTAL
2536	446,951	316,406	266,621	76,335	-	1,106,313
2537	518,470	329,029	314,073	84,750	-	1,246,322
2538	653,108	383,739	377,719	90,291	-	1,504,857
2539	638,573	280,773	236,048	86,965	-	1,242,359
2540	540,654	204,020	127,049	55,642	-	927,365
2541	333,764	74,115	55,218	27,486	246	490,829
2542	426,556	85,432	72,042	21,752	121	605,903

ที่มา สอบถามจากผู้ผลิต

จะเห็นได้ว่าตลาดรถจักรยานยนต์เกิดภาวะชะงักงันในปี 2541 จากสาเหตุการชะลอตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศ การขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่ม และการเก็บภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ทำให้ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยลดลงถึง 47% จากปริมาณการจำหน่ายเดิมในปี 2540 เมื่อพิจารณาตามยี่ห้อพบว่ายามาฮ่า มีปริมาณการจำหน่ายลดลงมากที่สุดคือ 64% รองลงมาคือ ซูซูกิ คาวาซากิ และฮอนด้า ที่มีปริมาณการจำหน่ายลดลงจากปี 2540 ถึง 57% . 51% และ 38% ตามลำดับ ในปี 2542 การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมเริ่มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการขยายตัวของยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์จากปี 2541 ถึง 23% โดยซูซูกิมีอัตราการฟื้นตัวของยอดขายสูงสุดคือเพิ่มขึ้น 30% รองมาคือ ฮอนด้า และยามาฮ่า ส่วนคาวาซากิยังคงมีอัตราการขยายตัวของยอดขายลดลง

ตาราง 4.8 แสดงอัตราการขยายตัวของการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ปี 2526-2542

(%)

ปี	HONDA	YAMAHA	SUZUKI	KAWASAKI	Others	TOTAL
2526	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
2527	-33%	-11%	35%	-1%	-28%	-9%
2528	-31%	-14%	-27%	-8%	-75%	-21%
2529	4%	-5%	9%	-7%	63%	1%
2530	31%	14%	36%	16%	-100%	24%
2531	119%	63%	22%	26%	0%	59%
2532	45%	8%	9%	-11%	0%	19%
2533	21%	28%	25%	21%	0%	25%

ตาราง 4.8 (ต่อ) แสดงอัตรการขยายตัวของการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ปี 2526-2542 (%)

ปี	HONDA	YAMAHA	SUZUKI	KAWASAKI	Others	TOTAL
2534	-7%	-11%	-10%	-49%	0%	-11%
2535	31%	16%	48%	145%	0%	34%
2536	31%	23%	21%	48%	0%	27%
2537	16%	4%	18%	11%	0%	13%
2538	26%	17%	20%	7%	0%	21%
2539	-2%	-27%	-38%	-4%	0%	-17%
2540	-15%	-27%	-46%	-36%	0%	-25%
2541	-38%	-64%	-57%	-51%	หาค่าไม่ได้	-47%
2542	28%	15%	30%	-21%	-51%	23%

ที่มา จากการคำนวณ

หากพิจารณาถึงส่วนแบ่งตลาดแยกตามประเภทรถจักรยานยนต์พบว่ารถจักรยานยนต์ประเภทครอบครัว ในช่วง 2526-2531 มีส่วนแบ่งตลาดที่มาก เนื่องจากรถจักรยานยนต์ประเภทนี้เป็นรถจักรยานยนต์รูปทรงแรกที่มีการประกอบขึ้นในประเทศ ทำให้ราคาสินค้ารถจักรยานยนต์แบบครอบครัวมีราคาค่อนข้างถูกเมื่อเทียบกับรถจักรยานยนต์ประเภทอื่นๆ แต่พฤติกรรมผู้บริโภคเริ่มเปลี่ยนไปโดยหันมานิยมใช้รถจักรยานยนต์ประเภทครอบครัวกึ่งสปอร์ตมากขึ้น เนื่องจากรูปลักษณะที่สวย เพียว การออกตัวที่รวดเร็วกว่า อีกทั้งยังสามารถมีปริมาณกระบอกสูบที่เพิ่มมากกว่ารถจักรยานยนต์แบบครอบครัว ทำให้รถจักรยานยนต์แบบครอบครัวกึ่งสปอร์ตสามารถครองส่วนแบ่งตลาดเป็นจำนวนมากในระยะเวลาต่อมา รถจักรยานยนต์แบบครอบครัวสามารถกลับมาครองตลาดอีกครั้งเนื่องจากการที่รัฐบาลส่งเสริมให้ผู้ผลิตผลิตรถจักรยานยนต์ประเภท 4 จังหวะ ซึ่งประหยัดน้ำมันและไม่ทำลายสภาพแวดล้อม โดยผู้ผลิตเริ่มผลิตรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะในรถจักรยานยนต์แบบครอบครัว อีกทั้งยังเกิด Oil Shock ราคาน้ำมันมีความผันผวนมาก ทำให้ผู้ใช้หันกลับมาใช้รถจักรยานยนต์ประหยัดน้ำมัน และจับจี้สบายอีกครั้ง อีกทั้งปริมาณผู้หญิงที่จับจี้รถจักรยานยนต์มีเพิ่มมากขึ้น และรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวนั้นผู้หญิงสามารถจับจี้ได้อย่างสะดวกสบายเป็นผลให้ในช่วงตั้งแต่ปี 2537 รถจักรยานยนต์แบบครอบครัวสามารถครองตลาดรถจักรยานยนต์ และในช่วงปี 2541 - 2542 ปริมาณรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวได้มีส่วนแบ่งตลาดมากกว่า 50 % เนื่องจากการที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยอย่างรุนแรงในช่วงกลางปี 2540 ผู้บริโภคจึงหันมาใช้รถจักรยานยนต์แบบครอบครัวมากขึ้นเนื่องจากราคาที่ต่ำกว่าและประหยัดน้ำมัน ตอบสนองความผันผวนของราคาน้ำมันในช่วงดังกล่าว ดังจะเห็นได้จากส่วนแบ่ง

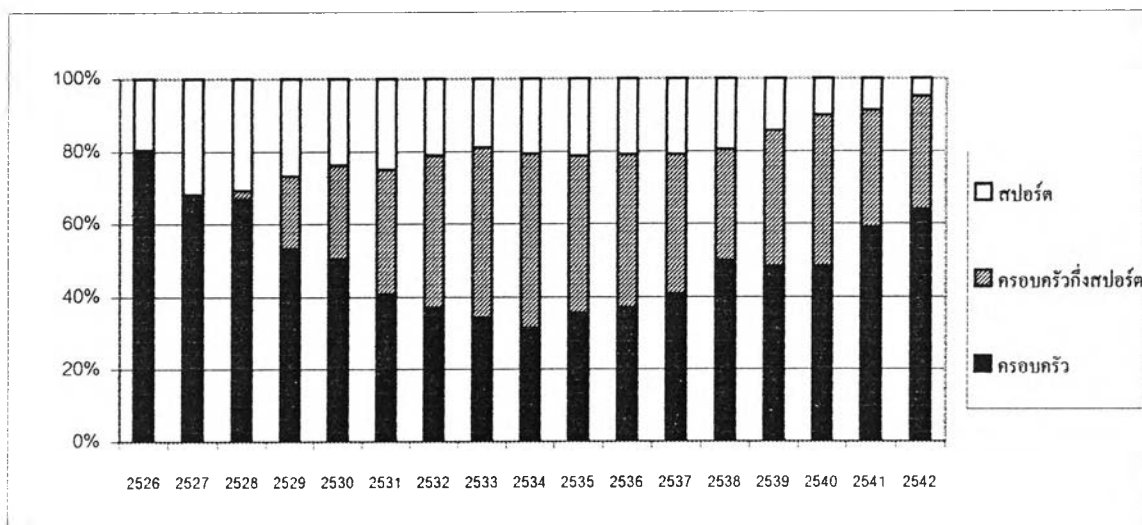
ตลาดในปี 2542 เป็นรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวถึง 64% รองมาคือประเภท ครอบครัวกึ่งสปอร์ต และ สปอร์ต คือ 31% และ 5% ตามลำดับ

ตาราง 4.9 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ แยกตามประเภทรถ ปี 2526-2542(คัน)

ปี	ครอบครัว		ครอบครัวกึ่งสปอร์ต		สปอร์ต		รวม
2526	277415	80%	0	0%	67816	20%	345231
2527	215222	68%	0	0%	100587	32%	315809
2528	166418	67%	5453	2%	76097	31%	247967
2529	132818	53%	49983	20%	66951	27%	249752
2530	156218	50%	80783	26%	73579	24%	310579
2531	201102	41%	169574	34%	123910	25%	494586
2532	217441	37%	246519	42%	124319	21%	588278
2533	251663	34%	342821	47%	138363	19%	732848
2534	204724	32%	311235	48%	133768	21%	649727
2535	307738	35%	375745	43%	184674	21%	868157
2536	408796	37%	467780	42%	229737	21%	1106313
2537	506711	41%	480262	39%	259349	21%	1246322
2538	748173	50%	463802	31%	292882	19%	1504857
2539	599187	48%	464772	37%	178401	14%	1242359
2540	446814	48%	387444	42%	93107	10%	927365
2541	289753	59%	158754	32%	42323	9%	490829
2542	387170	64%	188553	31%	30180	5%	605903

ที่มา ส่วนแบ่งตลาดแยกตามประเภทรถจักรยานยนต์สอบถามจากผู้ผลิต

ปริมาณรถจักรยานยนต์แยกตามประเภทรถมาจากการคำนวณ



แผนภาพ4.4 แสดงปริมาณการจำหน่ายแยกตามประเภทรถจักรยานยนต์ปี 2529-2542

เมื่อพิจารณาแยกตามการผลิตของแต่ละผู้ประกอบการพบว่ารถจักรยานยนต์แบบครอปครว้นั้นมีการแข่งขันกันในช่วง 3 ปีที่รุนแรงนั้นคือ ฮอนด้า ยามาฮ่า และซูซูกิ โดยต่างผลัดกันเป็นผู้ครองตลาดรถจักรยานยนต์ประเภทนี้ จนในปี 2539 ต่อเนื่องมาจนถึงปี 2542 พบว่ารถจักรยานยนต์ฮอนด้าสามารถรองความเป็นเจ้าตลาดครอปครว้ได้อย่างแท้จริง เนื่องจากการที่ฮอนด้าได้รับความเชื่อถือในด้านการผลิตรถจักรยานยนต์แบบครอปครว้ และการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ทำให้ฮอนด้ามีส่วนแบ่งตลาดมากกว่า 50% กว่า รองมาคือซูซูกิ และยามาฮ่า ตามลำดับ

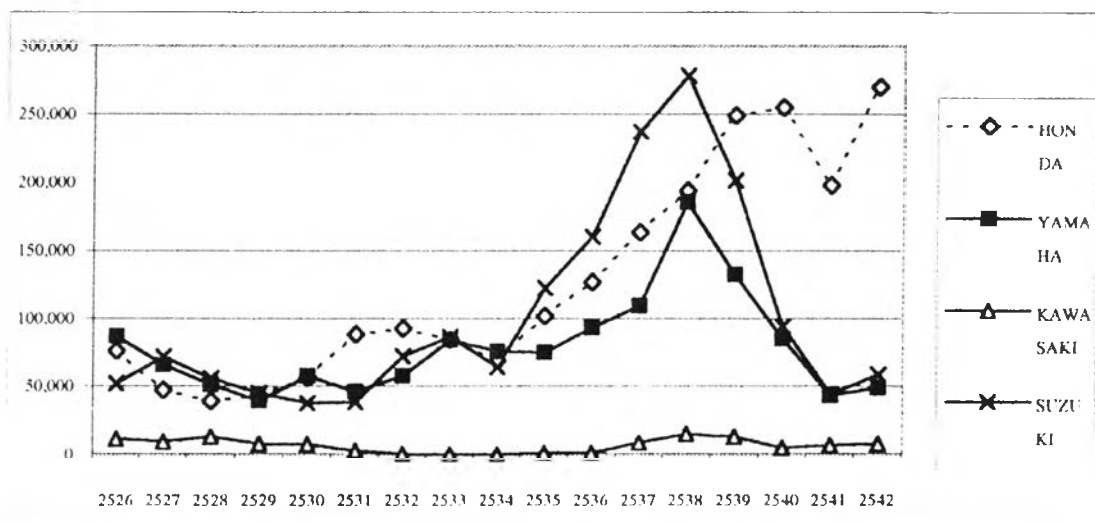
ตาราง4.10 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ประเภทครอปครว้ ปี 2526-2542 (คัน,%)

	HONDA		YAMAHA		KAWASAKI		SUZUKI		รวม
2526	76,151	34%	86,976	38%	11,650	5%	52,005	23%	226,782
2527	47,116	24%	65,728	34%	9,374	5%	71,756	37%	193,974
2528	39,461	25%	51,026	32%	12,911	8%	56,044	35%	159,442
2529	43,102	32%	39,199	29%	7,911	6%	44,771	33%	134,983
2530	56,465	35%	57,557	36%	7,429	5%	37,621	24%	159,072
2531	88,343	50%	46,015	26%	2,737	2%	38,501	22%	175,596
2532	92,874	42%	57,674	26%	240	0%	72,184	32%	222,972
2533	84,449	33%	84,054	33%	18	0%	86,574	34%	255,095
2534	68,920	33%	75,937	36%	11	0%	64,301	31%	209,169

ตาราง 4.10 (ต่อ) แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ประเภทรถรอบครั้ว ปี 2526-2542(คัน,%)

	HONDA		YAMAHA		KAWASAKI		SUZUKI		รวม
2535	101,929	34%	75,128	25%	1,098	0%	122,671	41%	300,826
2536	127,118	33%	93,125	24%	1,112	0%	160,245	42%	381,600
2537	163,404	31%	109,359	21%	8,832	2%	237,434	46%	519,029
2538	194,228	29%	185,781	28%	15,165	2%	278,440	41%	673,614
2539	249,332	42%	132,632	22%	12,935	2%	201,729	34%	596,628
2540	255,195	58%	85,436	19%	4,654	1%	94,612	22%	439,897
2541	197,980	68%	43,370	15%	6,833	2%	43,850	15%	292,033
2542	270,180	70%	48,870	13%	7,927	2%	58,778	15%	385,755

ที่มา : สอบถามจากผู้ผลิต



แผนภาพ 4.5 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์รอบครั้วปี 2526-2542

ส่วนรถจักรยานยนต์แบบรอบครั้วกึ่งสปอร์ตนั้นพบว่าผู้ริเริ่มเข้าสู่ตลาดนี้ได้แก่ ยามาฮ่า และ ซูซูกิ โดยยามาฮ่าใช้ความสามารถในการเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์ในช่วงแรก ครองความเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์แบบรอบครั้วกึ่งสปอร์ตด้วย แต่ยามาฮ่าก็ได้เสียความเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์ประเภทนี้แก่ซูซูกิในปี 2530 เนื่องจากซูซูกิได้ออกรถจักรยานยนต์รุ่น "สปินเตอร์" ออกมาตีตลาดเนื่องจากช่วงดังกล่าวรถจักรยานยนต์แบบรอบครั้วกึ่งสปอร์ตจะมี ปริมาตรกระบอกสูบเพียง 80 ซี.ซี. แต่ซูซูกิออกรุ่นสปินเตอร์ที่มีปริมาตรกระบอกสูบถึง 100 ซี.ซี. ทำให้ซูซูกิครองความเป็นเจ้าตลาดในช่วงปี 2530 แต่ยามาฮ่าก็สามารถช่วงชิงความเป็นเจ้า

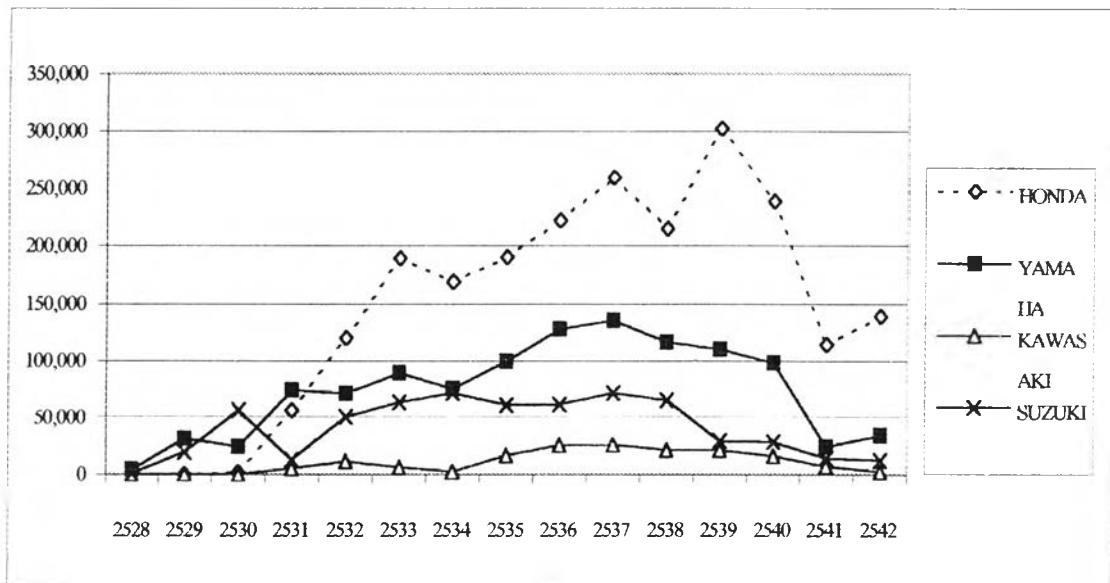
ตลาดกลับมาด้วยการออกรถจักรยานยนต์ “BELL 100” ซึ่งมีปริมาตรกระบอกสูบ 100 ซี.ซี.เช่นกัน ทำให้ยามาฮ่ากลับมาเป็นเจ้าตลาดอีกครั้ง

แต่ยามาฮ่าก็ต้องมาสูญเสียความเป็นเจ้าตลาดแก่ฮอนด้าในปี 2532 และหลังจากนั้นฮอนด้าได้กลายเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวยิ่งสปอร์ต โดยสามารถครองส่วนแบ่งตลาดมากกว่า 50% เนื่องมาจากได้ผลิตรถจักรยานยนต์ “ฮอนด้าโนวา” ที่ทำการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยการออกแบบเสื้อสูบเป็นแบบสูบเอียง 45 องศา แทนเสื้อสูบแบบนอน ซึ่งทำให้ได้การตอบสนองเครื่องยนต์ที่ดีกว่า และออกระบบเครื่องเคลือบสีที่ทนทานซึ่งสามารถทำให้เครื่องยนต์มีกำลังม้าสูงขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าวทำให้ฮอนด้าสามารถช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในรถจักรยานยนต์ประเภทนี้ได้ และครองความเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวยิ่งสปอร์ตตั้งแต่นั้นมา โดยในปี 2542 ฮอนด้ามีส่วนแบ่งตลาดในรถจักรยานยนต์ประเภทนี้ถึง 74% รองมาคือยามาฮ่า 18% , ซุซูกิ 7% และคาวาซากิ 1% ตามลำดับ

ตาราง 4.11 ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ประเภทรถครอบครัวยิ่งสปอร์ต ปี 2528-2542 (คัน,%)

	HONDA		YAMAHA		KAWASAKI		SUZUKI		CAGIVA		รวม
2528	-	0%	4,391	84%	-	0%	833	16%	-	0%	5,224
2529	-	0%	31,186	61%	-	0%	19,612	39%	-	0%	50,798
2530	1,921	2%	24,215	29%	-	0%	56,123	68%	-	0%	82,259
2531	56,244	38%	73,729	50%	5,212	4%	12,882	9%	-	0%	148,067
2532	119,896	47%	70,950	28%	11,494	5%	50,450	20%	-	0%	252,790
2533	189,231	54%	88,919	26%	6,149	2%	63,197	18%	-	0%	347,496
2534	168,946	53%	75,315	24%	2,173	1%	71,559	23%	-	0%	317,993
2535	190,379	52%	99,563	27%	16,431	4%	60,933	17%	-	0%	367,306
2536	221,978	51%	127,661	29%	25,703	6%	61,317	14%	-	0%	436,659
2537	259,480	53%	134,955	27%	26,104	5%	71,398	15%	-	0%	491,937
2538	215,110	52%	115,970	28%	21,332	5%	65,170	16%	-	0%	417,582
2539	302,232	65%	109,831	24%	21,212	5%	29,512	6%	-	0%	462,787
2540	238,593	63%	97,950	26%	16,249	4%	28,654	8%	-	0%	381,446
2541	114,040	71%	24,101	15%	7,311	5%	14,409	9%	142	0%	160,003
2542	138,683	74%	34,047	18%	2,485	1%	12,570	7%	79	0%	187,864

ที่มา : สอบถามจากผู้ผลิต



แผนภาพ4.6 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ครบครวี่งสปอร์ตปี 2528-2542

การแข่งขันในตลาดรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตนั้น เป็นการแข่งขันระหว่าง ยามาฮ่า คาวาซากิ และฮอนด้า โดยยามาฮ่าสามารถครองความเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต ด้วยรถจักรยานยนต์รุ่น “CONCORD” เนื่องจากมีแรงม้าสูง รูปลักษณ์สวย เป็นที่ต้องการของตลาด แต่คาวาซากิก็ได้ท้าทายความเป็นเจ้าตลาดโดยการออกรถจักรยานยนต์รุ่น “AR 125” ในช่วงปี 2528-2529 โดยสามารถช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดส่วนหนึ่ง เนื่องจากความเป็นเจ้าความเร็วบนสนามแข่ง และเทคโนโลยีรูปลักษณ์แบบ Arrow Dynamic ที่ถูกใจผู้บริโภคและฮอนด้าก็ได้ออกรถจักรยานยนต์ “FIGHTER” เพื่อชิงความเป็นเจ้าตลาดเช่นกัน แต่ทั้งสองก็ไม่สามารถชิงความเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์ประเภทนี้ได้ จนกระทั่งในปี 2537 ฮอนด้าสามารถชิงความเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตได้เนื่องจากการออกรถจักรยานยนต์รุ่น “NSR 150” ซึ่งจำลองรูปแบบรถแข่งในสนามออกมามีเทคโนโลยีเครื่องยนต์ที่ทันสมัยคือระบบการเปิดปิดไอเสียโดยใช้มอเตอร์เป็นตัวควบคุม (RC VALV) เป็นรูปลักษณ์ใหม่ ทำให้ฮอนด้าเป็นเจ้าตลาดรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตตั้งแต่ปี 2537จนถึงปัจจุบัน โดยในปี 2542 มีส่วนแบ่งตลาด 58% รองมาคือคาวาซากิ ยามาฮ่า และซูซูกิ ตามลำดับ

ตาราง4.12 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ประเภทสปอร์ตปี 2526-2542 (คัน,%)

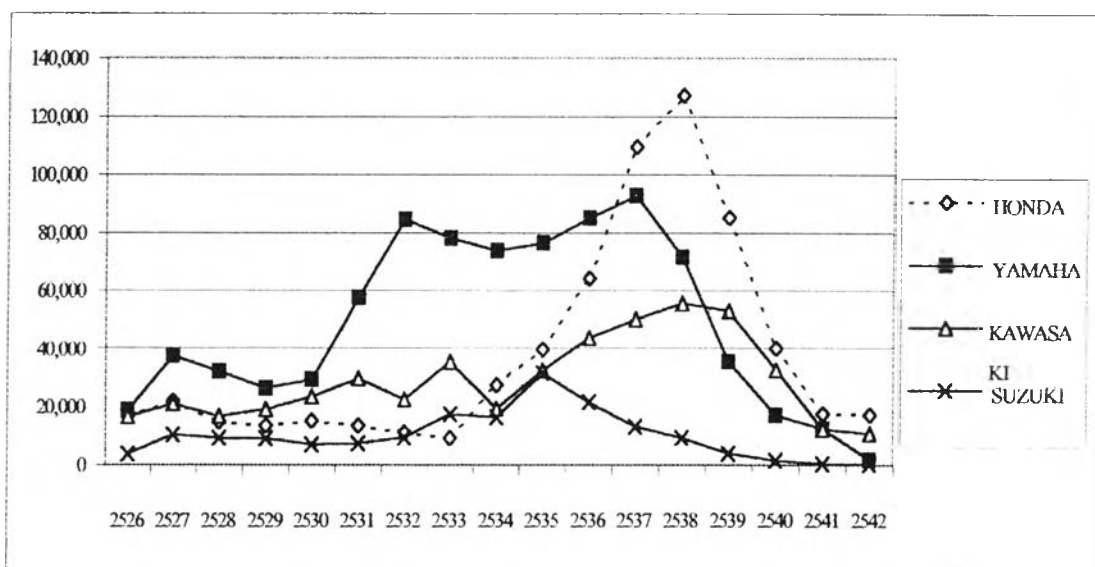
	HONDA		YAMAHA		KAWASAKI		SUZUKI		รวม
2526	16,592	30%	18,651	34%	16,540	30%	3,655	7%	55,438
2527	21,830	24%	37,599	41%	20,879	23%	10,348	11%	90,656
2528	14,727	20%	32,188	44%	16,741	23%	9,251	13%	72,907

ตาราง 4.12 (ต่อ) แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ประเภทรถสปอร์ต ปี 2526-2542(คัน,%)

	HONDA		YAMAHA		KAWASAKI		SUZUKI		รวม
2529	13,519	20%	26,421	39%	19,095	28%	9,008	13%	68,043
2530	15,252	20%	29,391	39%	23,420	31%	6,860	9%	74,923
2531	13,474	12%	57,658	53%	29,852	28%	7,210	7%	108,194
2532	11,049	9%	84,521	66%	22,537	18%	9,374	7%	127,481
2533	9,231	7%	78,067	56%	35,512	25%	17,440	12%	140,250
2534	27,479	20%	73,719	54%	19,247	14%	16,227	12%	136,672
2535	39,931	22%	76,340	42%	32,592	18%	31,663	18%	180,526
2536	64,160	30%	85,016	40%	43,842	20%	21,435	10%	214,453
2537	109,576	41%	92,711	35%	50,226	19%	13,141	5%	265,654
2538	127,348	48%	71,572	27%	55,583	21%	9,192	3%	263,695
2539	85,185	48%	35,540	20%	52,937	30%	3,977	2%	177,639
2540	40,333	44%	17,104	19%	32,704	36%	1,525	2%	91,666
2541	17,674	41%	12,385	29%	12,236	29%	361	1%	42,656
2542	17,298	58%	1,741	6%	10,751	36%	280	1%	30,070

ที่มา : สอบถามจากผู้ผลิต

ในช่วงปี 2542 จะเห็นได้ว่าฮอนด้าและคาวาซากิ นั้นครองตลาดรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตรวมกันนั้นมากกว่า 90% เนื่องจากฮอนด้ามีความได้เปรียบในการผลิตรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต อีกทั้งยังได้รับความนิยมจากผู้บริโภคจักรยานยนต์ เนื่องจากความเป็นเจ้ารถจักรยานยนต์ประเภทอื่นๆ และความสามารถในการพัฒนาเทคนิคตอบสนองความต้องการผู้บริโภคได้ดี และรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตนี้ยังได้รับชัยชนะจากการแข่งขันในสนามแข่งด้วย ส่วนคาวาซากินั้นเนื่องจากเป็นผู้ผลิตที่มีชื่อเสียงในรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตมานาน ตรงข้ามกับซูซูกิที่ได้ลดความสำคัญในตลาดนี้ลงอย่างสิ้นเชิงและยามาฮ่าซึ่งพบว่าส่วนแบ่งตลาดโดยเฉพาะในปี 2542 ลดลงอย่างมาก ซึ่งเกิดจากการที่ยามาฮ่าได้เปลี่ยนไปแข่งขันในรถจักรยานยนต์ประเภทครอบครัวและครอบครัวกึ่งสปอร์ตแทน



แผนภาพ 4.7 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ตปี 2526-2542

และเมื่อทำการพิจารณาเป็นประเภทเครื่องยนต์พบว่ารถจักรยานยนต์จะมีลักษณะเครื่องยนต์เป็น 2 ประเภทได้แก่

ประเภท 2 จังหวะ ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ที่มีการขึ้นลงของลูกสูบ 2 รอบในการเผาไหม้ครบรอบ (คูค อัด ระเบิด คลาย) ทำให้ก่อให้เกิดการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ แต่มีอัตราเร่งที่สูงกว่า ซึ่งเครื่องยนต์แบบดังกล่าวจะก่อให้เกิดมลพิษมากกว่าแบบ 4 จังหวะ

ประเภท 4 จังหวะ ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ที่มีการขึ้นลงของลูกสูบ 4 จังหวะรอบในการเผาไหม้ครบรอบ (คูค อัด ระเบิด คลาย) ทำให้การเผาไหม้สมบูรณ์ขึ้น

ในปัจจุบันรัฐบาลมีการผลักดันให้ผลิตรถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษน้อย คือได้ดำเนินการมาตรการควบคุมไอเสียตั้งแต่ปี 2535 โดยกำหนดค่ามาตรฐานค่าก๊าซจากท่อไอเสียรถจักรยานยนต์ให้มีค่าไฮโดรคาร์บอนไม่เกิน 10,000 ppm และค่าคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 4.5% ซึ่งทำให้มีการผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์แบบ 4 จังหวะมากขึ้น

ตาราง 4.13 แสดงการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ประเภท 4 จังหวะ และ 2 จังหวะ ปี 2536-2542

ประเภท	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542
4 จังหวะ	128,329	163,714	207,199	221,540	232,985	233,000	325,000
%	12	13	14	18	26	45	54
2 จังหวะ	1,027,565	1,276,630	1,464,970	1,234,778	910,181	521,000	604,000
%	88	87	86	82	74	55	46

ที่มา สอบถามจากผู้ผลิต

จะเห็นได้ว่ามีการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ประเภท 4 จังหวะในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นกระแสใหม่ในการผลิตและการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในตลาด

4.4 ด้านการนำเข้าและการส่งออก

พบว่าปริมาณการนำเข้าในช่วงแรกมีสูง เนื่องจากมีการพึ่งพิงการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากต่างประเทศเพียงอย่างเดียว แต่หลังจากที่ประเทศไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ในประเทศได้เองและสามารถประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นได้ในเมืองไทย ทำให้การนำเข้ารถจักรยานยนต์จากต่างประเทศนั้นลดลงอย่างมาก และเนื่องจากประสบปัญหาการชะลอตัวทางเศรษฐกิจยิ่งทำให้การนำเข้ารถจักรยานยนต์ลดลงเป็นปริมาณมาก นั่นคือลดลงเหลือเพียง 146 , 119 คันในปี 2541 และ 2542 ตามลำดับ ในด้านการศึกษาประเทศที่ไทยนำเข้ารถจักรยานยนต์นั้นพบว่า ไทยนำเข้ารถจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นเป็นอันดับหนึ่ง เนื่องจากรถจักรยานยนต์จากญี่ปุ่นมีราคาถูกกว่าและผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเหมาะสมกับสรีระคนไทยมากกว่ารถจักรยานยนต์จากยุโรป ประเทศที่ไทยนำเข้ารถจักรยานยนต์รองมาคืออเมริกา อังกฤษ และอิตาลี การนำเข้ารถจักรยานยนต์ของไทยมีค่าลดลงตั้งแต่ปี 2539 เนื่องจากความสามารถในการผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศเพื่อชดเชยความต้องการรถจักรยานยนต์ในประเทศมีความพอเพียง ดังนั้นรถจักรยานยนต์ที่นำเข้าจากนอกประเทศส่วนมากจะเป็นรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการผลิตในประเทศหรือรถจักรยานยนต์ที่มีเทคนิคพิเศษ เช่นรถจักรยานยนต์ที่มีปริมาตรกระบอกสูบมากกว่า 800 ซีซี. เป็นต้น ในช่วงปี 2540 ไทยได้มีการเปลี่ยนประเทศการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นมาเป็นประเทศใกล้เคียงมากขึ้น เช่น จีน ไต้หวัน และมาเลเซีย เนื่องจากการย้ายฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศเหล่านี้

ตาราง 4.14 แสดงการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากประเทศสำคัญในปี 2534-2542 (คัน)

	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542
ญี่ปุ่น	40	530	246	228	1,841	151	362	83	19
อิตาลี	2	1	-	10	66	233	4	4	9
อเมริกา	10	4	36	62	19	32	77	39	1
มาเลเซีย	-	-	151	-	-	-	1	1	22
อังกฤษ	-	-	1	30	-	17	24	-	1
รัสเซีย	-	-	23	-	-	-	-	-	-
อินเดีย	-	-	95	-	-	2	-	-	-
ไต้หวัน	-	-	-	-	30	57	3	2	55

ตาราง 4.14 (ต่อ) แสดงการนำเข้ารถจักรยานยนต์จากประเทศสำคัญๆ ในปี 2534-2542 (คัน)

	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542
จีน	-	-	-	-	-	10	58	11	1
เกาหลี	-	-	-	-	40	1	-	2	4
อื่นๆ	1	2	-	12	5	16	16	4	7
รวม	53	537	552	332	2,034	519	545	146	119

ที่มา กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

จะเห็นได้ว่าจำนวนการนำเข้ารถจักรยานยนต์ของไทยได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2542 นั้นไทยนำเข้ารถจักรยานยนต์จากไต้หวันมากที่สุดคือ 55 คัน รองมาคือ มาเลเซีย และ ญี่ปุ่นตามลำดับ และเมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้าพบว่ามีความสัมพันธ์กับจำนวนการนำเข้ารถจักรยานยนต์ นั่นคือประเทศไทยได้มีมูลค่าการนำเข้ารถจักรยานยนต์ลดลง แต่มูลค่าการนำเข้านั้นลดลงอย่างชัดเจนในปี 2541 การที่มูลค่าการนำเข้าของไทยในปี 2539 นั้นไม่ลดลงแม้จะมีการนำเข้าจำนวนรถจักรยานยนต์ลดลง นั้นมีสาเหตุจากชนิดของรถจักรยานยนต์ที่ไทยนำเข้าหลังจากปี 2539 จะเป็นรถจักรยานยนต์แบบพิเศษที่มีราคาค่อนข้างสูงกว่ารถจักรยานยนต์ทั่วไป ดังนั้นแม้ไทยจะนำเข้ารถจักรยานยนต์ในจำนวนลดลง แต่มูลค่าการนำเข้ารถจักรยานยนต์กลับเพิ่มขึ้น การลดลงของมูลค่าการนำเข้าในช่วงปี 2541 นั้นมีสาเหตุหลักเนื่องจากการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจภายในประเทศไทย ช่วงกลางปี 2540 ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนของไทยมีการอ่อนตัวลง ส่งผลต่อการนำเข้าของไทยในเวลาถัดมาอย่างมาก โดยจะเห็นถึงจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ไทยนำเข้าในปี 2541 มีการลดลงกว่า 73% ส่วนมูลค่าการนำเข้ามีการลดลงกว่า 74% ส่วนในปี 2542 นั้น ปริมาณการนำเข้าลดลง 18% ส่วนมูลค่าการนำเข้าลดลง 46.56%

ส่วนการส่งออกนั้น ฮอนด้าสามารถส่งออกรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป และการส่งออกเฉพาะชิ้นส่วนในรูปรถจักรยานยนต์ทั้งคัน CKD 152,079 คัน (ชุด) คิดเป็นการส่งออกถึง 73% ของการส่งออกผู้ประกอบการทั้ง 5 ราย ที่เหลือเป็นการส่งออกของซูซูกิ และยามาฮา ตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ยังอยู่ในประเทศแถบอินโดจีน โดยเฉพาะเวียดนามที่ฮอนด้าสามารถครองตลาดได้มากกว่า 80% และตลาดอาเซียนอื่นๆ (ภาวะธุรกิจอุตสาหกรรม และแนวโน้มในอนาคตปี 2540,2540) อย่างไรก็ตามการตั้งโรงงานในแถบอินโดจีนในช่วง 2538 ปริมาณการส่งออกของไทยเริ่มน้อยลง ดังจะเห็นได้จากปริมาณการส่งออกที่น้อยลงเหลือ 137,970 คันในปี 2539 แต่การส่งออกได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าเงินบาทมีการเปลี่ยนแปลงลดลงอย่างมากในกลางปี 2540 กระตุ้นการส่งออกของไทยทำให้การส่งออกรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นเป็น 1,692,459 คันในปี 2540 แต่การลดอรรถประโยชน์ของเศรษฐกิจของไทย ความผันผวนของค่าเงินที่กระทบต่อต้นทุนทางผลิต และ

ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจในประเทศที่ส่งออก ทำให้การส่งออกของไทยหยุดชะงักลงและปรับ
ตัวลดลงเหลือเพียง 194,251 คันในปี 2542

ตาราง 4.15 แสดงปริมาณและมูลค่าการส่งออก-นำเข้าปี 2520-2542 (คัน ,บาท)

	ปริมาณการส่งออก	มูลค่าการส่งออก	ปริมาณการนำเข้า	มูลค่าการนำเข้า
2520	16	169,216	89,261	6,955,980,537
2521	19	199,707	26,791	213,071,496
2522	39	529,679	576	709,149
2523	723	8,817,125	776	5,718,208
2524	1,784	11,681,540	1,915	28,136,180
2525	5,987	3,734,642	4,776	11,022,091
2526	404	6,500,940	6,262	18,218,461
2527	640	8,524,237	1,616	10,081,794
2528	778	10,581,668	368	3,142,337
2529	277	5,951,902	316	6,484,381
2530	4	112,265	223	4,434,237
2531	32	3,600,000	8,326	178,502,800
2532	7,493	183,554,100	43	4,631,000
2533	7,405	188,597,300	37	3,725,700
2534	11,682	300,263,300	53	3,345,600
2535	52,954	1,079,004,600	537	19,320,200
2536	99,243	2,594,621,800	552	16,253,400
2537	115,836	3,127,906,700	322	29,773,100
2538	482,844	3,707,140,200	2,037	11,752,700
2539	137,970	4,209,235,745	519	41,129,127
2540	1,692,459	4,698,245,099	545	32,863,551
2541	456,092	4,653,796,833	146	12,461,546
2542	194,251	5,015,783,206	119	6,659,373

ที่มา : กรมศุลกากร

ส่วนในด้านประเทศที่ส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทยนั้นเป็นประเทศใกล้เคียงอันได้แก่ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ทั้ง 3 ประเทศยังคงเป็นตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ที่สำคัญ โดยมูลค่าการส่งออกไปยังประเทศทั้ง 3 รวมกันมากกว่า 70%

ตาราง 4.16 แสดงการส่งออกรถจักรยานยนต์ไทยไปประเทศสำคัญๆ ในปี 2534-2542 (คัน)

	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542
ญี่ปุ่น	4,203	229	1,965	1,452	3,473	2,636	3,214	4,563	1,615
ลาว	2,982	23,913	32,931	44,048	236,399	630	43,122	11,2700	60,936
พม่า	1	18	210	668	756	912	880	3,330	3,900
เวียดนาม	797	14,758	7,533	10,750	497	71,516	262,104	199,175	57,850
Cook Island	100	192	272	58	116	68	54	320	150
กรีก	1662	2,605	3,108	889	2,471	374	-	10,718	301
กัมพูชา	55	6,657	43,129	43,592	9,481	18,372	392,715	33,386	33,984
มาเลเซีย	1,712	3,608	5,003	3,269	24	706	5,092	319	131
ฟิลิปปิน	8	-	91	1,883	3,047	3,921	880,839	13,911	5,419
สิงคโปร์	212	273	2,302	562	119	115	935	3,512	2,622
อื่นๆ	0	701	2,699	8,665	226,463	38,720	103,604	74,158	27,343
รวม	11,682	52,954	99,243	115,836	482,844	137,970	1,692,459	456,092	194,251

ที่มา กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

การส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทยนั้นได้เพิ่มขึ้นเรื่อยจนมาลดลงในช่วงปี 2541 ซึ่งมีสาเหตุจากการที่ผู้ผลิตภายในอุตสาหกรรมเกิดภาวะชะงักงันในการผลิตจากการเกิดวิกฤตภายในประเทศ ซึ่งการเกิดภาวะชะงักงันดังกล่าวส่งผลต่อการผลิตรถจักรยานยนต์เพื่อทำการส่งออกทำให้การส่งออกมีจำนวนลดลงตรงข้ามกับมูลค่าการส่งออกในช่วงดังกล่าวที่มีค่าใกล้เคียงกับปี 2540 แม้จำนวนการส่งออกจะลดลงมากกว่า 73% ซึ่งเกิดจากการที่อัตราแลกเปลี่ยนของไทยมีการอ่อนตัวลงทำให้การส่งออกได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น ในปี 2542 พบว่าไทยได้ส่งออกรถจักรยานยนต์ไปยังประเทศลาวมากที่สุด รองมาคือเวียดนาม และกัมพูชา

ลักษณะตลาดรถจักรยานยนต์แต่ในปัจจุบันพบว่าการผลิตและการจำหน่ายในเกณฑ์ที่สูงขึ้นกว่าเดิมในช่วงปี 2542 เมื่อเทียบกับปี 2541 เนื่องจากทั้งผู้บริโภคและผู้ผลิตต่างเริ่มฟื้นตัวจากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจกลางปี 2540 โดยพบว่าการเพิ่มการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการที่มากขึ้น ในด้านการแข่งขันพบว่าตลาดรถจักรยานยนต์มีการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการ

การทั้ง 4 มากขึ้น ผู้ประกอบการทุกวัยหือต่างใช้กลยุทธ์ นโยบายต่างๆ ในการต่อสู้แย่งชิงและปกป้องส่วนแบ่งตลาด โดยในปัจจุบันฮอนด้าได้ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดคือกว่า 70% อีกทั้งยังสามารถครองความเป็นเจ้าตลาดได้ในรถจักรยานยนต์ทุกประเภท ซึ่งแสดงถึงควมมีอำนาจครอบครองตลาดของผู้ประกอบการรายนี้ ส่วนในด้านการนำเข้าและการส่งออกนั้นพบว่ารถจักรยานยนต์มีแนวโน้มที่จะทำการส่งออกมากขึ้นและลดการนำเข้าลง แสดงถึงความสามารถในการส่งออกรถจักรยานยนต์ไปยังภูมิภาคอินโดจีนของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และครองความเป็นเจ้าตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ในภูมิภาคนี้อย่างสิ้นเชิง