

อุตสาหกรรมรถยนต์ และความต้องการ

ความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์

นับตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นช่วงระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504-2508) อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยได้เริ่มขึ้น โดยการเล็งเห็นของรัฐบาลถึงลู่ทางที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ เพราะอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นๆ ทั้งในลักษณะไปข้างหน้า (forwards linkage) และไปข้างหลัง (backwards linkage) อีกทั้งเป็นการสนองตอบต่อนโยบายการทดแทนการนำเข้าของรัฐบาลสมัยนั้นอีกด้วย รัฐบาลจึงได้ให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นภายในประเทศ ควบคู่กับมาตรการในการช่วยเหลือต่างๆ เช่น การคุ้มครอง มาตรการด้านภาษี และสิทธิพิเศษ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามโรงงานประกอบรถยนต์ของประเทศไทยในระยะแรก นอกจากจะเป็นการลงทุนในลักษณะนักลงทุน ลงทุนเองแล้ว ยังได้มีบางส่วนเป็นลักษณะร่วมทุนกับต่างประเทศ อันได้แก่ ญี่ปุ่น ยุโรป และสหรัฐอเมริกา ดังรายชื่อบริษัท เช่น มิตรชุบิชิ นิสสัน อีซูซุ ฮีโน่ โตโยต้า เฟียท ฟอर्ड และเมซิเดสเบนซ์ ซึ่งรถยนต์โดยสารและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เป็นรถยนต์ประเภทหลักของการผลิตในระยะแรก โดยผู้ผลิตจะนำเข้าชิ้นส่วนถอดแยกส่วนครบชุด (Completely Knocked Down) เป็นส่วนใหญ่ มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศน้อยมาก

มีโรงงานประกอบรถยนต์ได้รับการส่งเสริมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2512 รัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการให้การส่งเสริมดังกล่าว ซึ่งขณะนั้นมีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมอยู่ 9 รายด้วยกัน อย่างไรก็ตามภายหลังจากนั้นยังมีโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งจากกระทรวงอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นอีกหลายราย ในปี พ.ศ. 2512 นี้ รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ (Auto mobile Industry Development Committee , AIDC) ขึ้น เพื่อทำหน้าที่ควบคุมดูแลการ

พัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ รวมถึงการกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ เป็นผู้ประกาศ สัดส่วนของการใช้ชิ้นส่วนประกอบที่ผลิตภายในประเทศ และประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ของรัฐ ในการออกมาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรมประเภทนี้ เช่น กำหนดโครงสร้างภาษี อัตราภาษีการนำเข้าและส่งออก เป็นต้น

ในปี พ.ศ. 2514 จากการประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรม ได้จำกัดแบบรถยนต์ สำหรับรถยนต์แต่ละประเภทที่ประกอบภายในประเทศสำหรับแต่ละโรงงาน คือ รถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก และรถยนต์โดยสาร รวมทั้งได้มีการกำหนดให้มีการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้น ภายในประเทศ ในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งคัน ภายในวันที่ 31 ธ.ค. พ.ศ. 2516 แต่ในปีต่อมา กระทรวงอุตสาหกรรมเองได้มีการเปลี่ยนแปลงออกประกาศ ใหม่ โดยไม่มีการจำกัดแบบรถยนต์ แต่ยังคงบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 อยู่ ดังจะเห็นได้ว่าลักษณะของนโยบายของรัฐเช่นนี้ มีผลโดยตรงต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ โดยเป็นการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมประเภทนี้เกิดขึ้น ผู้ผลิตรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนต่างๆ ที่ผลิตขึ้นภายในประเทศกับโรงงานของตน เสมือนกับการผลิตเพื่อใช้แค่เป็นเพียงอะไหล่หรือเพื่อการซ่อมแซม (Replacement Equipment Market ; REM) ของโรงงานผลิตชิ้นส่วนในอดีต ต้องผันแปรมาสู่การเริ่มต้นของตลาด ชิ้นส่วน เพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market ; OEM) แทน

ต่อมาในปี พ.ศ. 2521 รถยนต์นั่งถูกกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ในระยะเวลา 5 ปี โดยเพิ่มเป็นร้อยละ 35 ในเวลา 2 ปีแรก และในปีที่ 3 , 4 , 5 ให้เพิ่มเป็น 40 , 45 และ 50 ตามลำดับ ประกอบกับ ได้มีการเปลี่ยนแปลงอัตราอากรขาเข้าสำหรับ CKD ของรถยนต์นั่ง เพิ่มจากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 อีกด้วย ต่อมาในช่วงต้นทศวรรษ 2523 การเติบโตของอุตสาหกรรมนี้ เป็นไปในลักษณะเพื่อตอบสนองต่อความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก แต่ในช่วงท้าย ของทศวรรษนั้น ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจของประเทศมีการขยายตัวอย่างมาก เป็นผลให้ ความต้องการรถยนต์ของตลาดภายในประเทศ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากตามไปด้วย ถึงกว่าร้อยละ 30 ต่อปี จึงได้เป็นการเริ่มต้นให้มีการผลักดันการส่งออกไปยังต่างประเทศ ขึ้น ประมาณปี พ.ศ. 2529 นี้เอง สัดส่วนการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศของ การประกอบรถยนต์นั่ง ได้ถูกกำหนดขึ้นใหม่ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 54 โดยเริ่มใช้เมื่อ

ตารางที่ 2.1 แสดงการปรับอัตรานำเข้ารถยนต์ และชิ้นส่วนประกอบในปี 2534

ประเภท	โครงสร้างการภาษีเก่า				โครงสร้างการภาษีใหม่				
	อากรเข้า (%)	กำไร มาตรฐาน (%)	ภาษีการ ค้าส่วนที่ นำเข้า (%)	ภาษีการ ค้าเมื่อขาย (%)	อากรเข้า (%)	กำไร มาตรฐาน (%)	ภาษีการ ค้าส่วนที่ นำเข้า (%)	ภาษีการ ค้าเมื่อขาย (%)	
1 รถยนต์นั่งขนาดเกิน 2,300 ซีซี ใช้เครื่องยนต์เบนซิน	(1) นำเข้ารถสำเร็จรูป (CBU)	300	80	44	0	68.5	26	44	0
	(2) นำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบ (CKD)	112	11	1.65	35	20	11	1.65	44
	ใช้เครื่องยนต์ดีเซล								
	(1) นำเข้ารถสำเร็จรูป (CBU)	300	80	55	0	68.5	26	44	0
(2) นำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบ (CKD)	112	11	1.65	44	20	11	1.65	44	
2 รถยนต์ขนาดนั่งไม่เกิน 2,000 ซีซี ใช้เครื่องยนต์เบนซิน	(1) นำเข้ารถสำเร็จรูป (CBU)	180	80	44	0	42	25	38.50	0
	(2) นำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบ (CKD)	112	11	1.65	33	20	11	1.65	38.50
	ใช้เครื่องยนต์ดีเซล								
	(1) นำเข้ารถสำเร็จรูป (CBU)	180	30	44	0	42	26	38.5	0
(2) นำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบ (CKD)	112	11	1.65	44	20	11	1.65	38.5	
3 รถปิคอัพ และรถบรรทุกเล็ก	(1) นำเข้ารถสำเร็จรูป (CBU)	120	30	9.9	0	60	26	9.9	0
	(2) นำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบ (CKD)	71-93.6	11	1.65	9.9	20	11	1.65	9.9
	(3) นำเข้าในรูปแบบแชลชีตที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง	30	11	1.65	9.9	30	11	1.65	9.9
4 รถบรรทุก และรถโดยสารขนาดใหญ่	(1) นำเข้ารถสำเร็จรูป (CBU)	40	30	9.9	0	40	26	9.9	0
	(2) นำเข้าในรูปแบบแชลชีตที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง	10	11	1.65	9.9	11	11	1.65	9.9

CBU : COMPLETELY BUILT-UP (รถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ)

CKD : COMPLETELY KNOCK-DOWN KITS (ชิ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูปจากต่างประเทศ)

ที่มา : กระทรวงการคลัง

1 มกราคม 2530 เป็นต้นไป

โรงงานประกอบรถยนต์ถูกกำหนดให้ใช้เครื่องชนิดที่ผลิตได้ในประเทศ ในปี พ.ศ. 2532 และในปี พ.ศ. 2534 ได้มีการปรับโครงสร้างภาษีใหม่ขึ้น (ดังแสดงในตารางที่ 2.1) ส่วนการเจรจาเกี่ยวกับข้อตกลงทางการค้าและภาษีศุลกากรในกรอบอูรุกวัย (GATT) นั้น มีผลต่อประเทศไทยโดยต้องยกเลิกมาตรการการกีดกันใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 54 ไปในระยะเวลา 5 ปี เป็นผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยต้องมีการปรับตัวเพื่อรองรับสถานการณ์ต่อไป

1. ภาพรวมลำดับความเป็นมาของอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศไทย

ด้วยการเป็นสัญลักษณ์ของความทันสมัย ความสามารถสร้างความเชื่อมโยงไปข้างหน้าและข้างหลัง การเป็นแหล่งดูดซับแรงงานจำนวนมากจากชนบท ความเชื่อว่าจะมีการถ่ายทอดทางเทคโนโลยีจากต่างประเทศเมื่อมีการผลิต ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศได้รับการพัฒนาโดยรัฐบาล เหตุนี้นโยบายรัฐบาลจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดทิศทางและการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมดังกล่าว แม้ว่าจะยังเป็นเพียงอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายใต้การคุ้มครองอย่างเข้มแข็ง ซึ่งยังไม่ได้ก้าวหน้าเป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์อย่างสมบูรณ์แบบก็ตาม ผลของนโยบายการพัฒนาดังกล่าวแบ่งออกเป็น 4 ช่วง (Four Phases of Growth) ดังนี้

1.1 ระยะการส่งเสริมการลงทุน (The Initial Development Phase) : ปีพ.ศ. 2504-2511

1.1.1 รัฐบาลประกาศส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมอย่างเป็นทางการในปี 2504 เพื่อกระตุ้นการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์โดยใช้กลยุทธ์การพัฒนาแบบทดแทนการนำเข้า (Import Substitution Strategy)

1.1.2 โรงงานประกอบรถยนต์ขณะนั้นใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศ คือ ยาง แบตเตอรี่ หม้อน้ำ และहनบตบ คิดเป็นอัตราต่ำมาร้อยละ 5-17 ของมูลค่าชิ้นส่วนทั้งคัน

1.1.3 ชิ้นส่วนที่ผลิตเองไม่ได้ต้องนำเข้า นโยบายเพื่อทดแทนการนำเข้าจึงไม่บรรลุผล

1.1.4 คนไทยเน้นรณนำเข้าสำเร็จรูป (CBU) มากกว่าเมื่อเทียบกับรถที่เป็นชิ้นส่วนประกอบครบชุด (CKD)

1.1.5 ประมาณปี 2508 ปริมาณและคุณภาพชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศยังต่ำ ไม่เพียงพอ ไม่จูงใจให้ใช้ เพราะเป็นการลอกเลียนแบบของแท้เพื่อเปลี่ยนทดแทนเท่านั้น

1.1.6 การเติบโตของอุตสาหกรรมประเภทนี้ ควบคู่ไปกับการสร้างถนนเพิ่ม และการเติบโตของเศรษฐกิจที่ดีขึ้น

1.1.7 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนยกเลิกการส่งเสริมในปี 2512

1.2 ระยะการบังคับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Active Government Control) : ปีพ.ศ.2512-2520

1.2.1 รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ (AIDC : Automotive Industry Development Committee) ให้สนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์

1.2.2 เน้นการประหยัดจากขนาดการผลิต พยายามจะจำกัดจำนวนแบบ (Model) และรุ่น (Series) ของรถที่ประกอบในประเทศเป็นนโยบายหลัก

1.2.3 การผลิตชิ้นส่วนและรถยนต์ในปริมาณน้อย จะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศในรูปแบบ CKD หรือ CBU

1.2.4 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์เติบโตอย่างมาก เพราะมีความต้องการสูงแต่ผู้ผลิตที่ผลิตได้คุณภาพมีน้อยราย

1.2.5 เดือนกุมภาพันธ์ 2515 ประกาศไม่จำกัดแบบการประกอบ แต่ให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ 25 points ภายใน 1 มกราคม พ.ศ.2518

1.3 ระยะการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ (The New Localization Policy) : ปีพ.ศ.2521-2530

1.3.1 ปีพ.ศ.2521 ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปที่ต่ำกว่า 2,300 ซีซี และขึ้นอากรขาเข้าของรถยนต์สำเร็จรูป CBU เป็น 150% ของ CKD เป็น

80%

1.3.2 บังคับใช้ Local content เป็น 35 points ภายใน 2 ปี และเพิ่มอีก 5% ต่อปี จนถึง 50% ในปี 2526

1.3.3 ส่งเสริมการใช้กำลังการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ

1.3.4 ห้ามผู้ประกอบการเปลี่ยนหรือเพิ่มแบบรถยนต์ และห้ามขยายหรือตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศ

1.3.5 ผลของการส่งเสริมทำให้การนำเข้ารถยนต์ CBU ลดลงแต่การนำเข้ารถยนต์ CKDกลับเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

1.3.5 โครงสร้างของตลาดเป็นของผู้ขายมากขึ้น

1.3.6 โรงงานผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ในประเทศที่ผลิตได้คุณภาพมีไม่กี่ราย ไม่เพียงพอ จึงต้องนำเข้าส่วนประกอบส่วนใหญ่จากต่างประเทศ ต้นทุนจึงสูง ราคารถยนต์ในประเทศจึงสูงตาม และระบบภาษียังไม่เอื้ออำนวย วัตถุประสงค์ที่นำเข้าต้องเสียอากรขาเข้า และเสียภาษีอีกหลายขั้นตอน สิ่งนี้จึงเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินนโยบาย

1.3.7 มีนาคม 2526 ต้องหยุดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศไว้ที่ 45 points เพื่อให้ไม่ใ้ราคารถยนต์ที่ประกอบในประเทศสูงขึ้นอีก

1.3.8 ปีพ.ศ. 2527 ประกาศปรับปรุงนโยบายให้เหมาะสมกับภาวะและแนวโน้ม จำกัดให้มีไม่เกิน 42 รุ่น รุ่นละไม่เกิน 2 แบบ เพื่อหวังให้สามารถผลิตชิ้นส่วนในประเทศได้ในปริมาณมากขึ้น และต้นทุนการผลิตลดลง

1.3.9 ความหวังเป็นไปได้ยาก เพราะตลาดรถยนต์ของไทยยังเล็กกับภาวะเศรษฐกิจ ตกต่ำ การลดค่าเงินบาท ปรับโครงสร้างภาษี ฯลฯ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาก

1.3.10 มีการกำหนดมาตรฐานการผลิตบ้างแล้ว แต่ยังเป็นส่วนน้อย

1.3.11 แม้ในปี พ.ศ. 2529 จะมีโรงงานประกอบรถยนต์นั่งและรถยนต์พาณิชย์ถึง 14 โรง แต่ผลิตเพียงร้อยละ 49 ของกำลังการผลิตทั้งหมด

1.3.12 นโยบายยังไม่บรรลุเป้าหมาย อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการไม่พร้อม และขนาดของตลาดเล็ก

1.4 ช่วงการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม (The Take-off Stage of Development) : ปีพ.ศ.2531-2533

1.4.1 เกิดการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ เพราะเกิดปัญหาขาดแคลนรถยนต์ และราคาสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเศรษฐกิจขยายตัวมาก

1.4.2 ไทยเริ่มถูกกดดันจากข้อตกลงระหว่างประเทศโดยเฉพาะ GATT

1.4.3 31 กรกฎาคม 2533 กระทรวงพาณิชย์ยกเลิกมาตรการการห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งต่ำกว่า 2,300 ซีซี

1.4.4 20 สิงหาคม 2533 ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบในการประกอบรถยนต์ให้เป็นไปตามกลไกราคาเอง

1.4.5 ปีพ.ศ.2532 ไครสเลอร์ส่งออกมิตซูบิชิแลนเซอร์ แต่ยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร โรงงานผลิตชิ้นส่วนเองจึงเริ่มหันไปสู่การส่งออกมากขึ้น

1.5 ช่วงเปิดเสรีแข่งขันกับตลาดต่างประเทศ (Liberalization and Internationalization) : ปีพ.ศ.2534-2538 เป็นต้นไป

1.5.1 กรกฎาคม 2534 ยกเลิกและปรับปรุงการเก็บภาษีอากร วัตถุดิบและรถยนต์ ครั้งใหญ่

1.5.2 เน้นการปล่อยเสรี มีการให้นำเข้ารถยนต์ได้โดยเสรี เพื่อเกิดการแข่งขันภายในประเทศขึ้น

1.5.3 รัฐบาลลดและยกเลิกการให้การคุ้มครอง

1.5.4 รถยนต์นำเข้าราคาถูกลงมาก การแข่งขันของตลาดรถยนต์สูงทั้งรถที่ผลิตในประเทศและนำเข้า

1.5.5 ค่ารถยนต์ใหม่เข้ามามากขึ้น เช่น เกาหลี เยอรมัน และยุโรปตะวันออก

1.5.6 ตลาดรถยนต์เป็นตลาดของผู้บริโภคไปแล้ว

1.5.7 เกิดปัญหาตามมาที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ คือปัญหาการจราจร

สภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์ในปัจจุบัน

อุตสาหกรรมรถยนต์นับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านของการผลิต การจ้างงาน การถ่ายทอดเทคโนโลยี การสนองความต้องการภายในประเทศ และการแสวงหาเงินตราต่างประเทศจากการส่งออก ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยนี้ ในระยะเวลา 3-4 ปีที่ผ่านมา มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดจากสาเหตุต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นผลจากการประกาศใช้นโยบายการลดอัตราภาษีอากรนำเข้ารถยนต์ของรัฐบาลไทยในปีพ.ศ. 2534 และจากการเปิดให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศโดยตรง จึงส่งผลต่อภาวะการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ อันทำให้ส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์นั่งต่อรถปิคอัพจากเดิมร้อยละ 25:75 ได้เปลี่ยนแปลงเป็นร้อยละ 30:70 ขณะเดียวกันรถจากต่างประเทศโดยเฉพาะญี่ปุ่น ยุโรป และเกาหลี ก็ถูกนำเข้าเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับผลการเจรจาของกติการอบอุรุกวัย เพื่อมุ่งไปสู่ภาวะการค้าเสรีในตลาดโลก จึงเป็นเหตุให้ไทยต้องลดมาตรการการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศที่ดำเนินการมาเป็นเวลานาน อีกทั้งยังได้มีการปรับภาระภาษีโดยรวมของรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) กับชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้ามาประกอบในประเทศ (CKD) การนำเข้าได้ให้มีการใช้สัดส่วนร้อยละ 46 ของชิ้นส่วนทั้งคัน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 54 รัฐบาลมีการบังคับใช้ส่วนที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ จากตารางที่ 2.1 จะเห็นว่าหลังจากประกาศลดอัตราภาษีนำเข้าสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์แล้ว มีผลให้อัตราภาษีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์นั่งและรถปิคอัพลดลงเหลือเพียงร้อยละ 20 จากเดิมร้อยละ 112 สำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่มีขนาดมากกว่า 2,300 ซีซี อัตราภาษีการนำเข้าลดลงเหลือร้อยละ 68.5 จากเดิมร้อยละ 300 และรถยนต์นั่งที่ขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี อัตราภาษีการนำเข้าลดลงเหลือร้อยละ 42 จากเดิมร้อยละ 180 ขณะที่รถปิคอัพอัตราภาษีนำเข้าลดลงเหลือร้อยละ 60 จากเดิมร้อยละ 120 ซึ่งในภาวะดังกล่าวเช่นนี้ย่อมแสดงถึงการที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจะต้องพัฒนา และปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานการผลิตของประเทศ เพื่อรองรับตลาดภายในประเทศที่จะขยายตัวสูงขึ้น และเตรียมพร้อมไปกับกระแสการนำเข้าที่จะเกิดขึ้น อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าในระยะที่ผ่านมาปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของไทยจะเพิ่มสูงขึ้นเป็นจำนวนมาก แต่อัตราส่วนการใช้รถยนต์ของไทยยังต่ำอยู่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งในสถาน

การณปัจจุบัน บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆ ก็มีนโยบายที่จะขยายการผลิตขึ้นโดยใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและตลาดส่งออก ดังปัจจัยทางด้านอุปสงค์และอุปทานเหล่านี้จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยขยายตัวต่อไปในอนาคต

1. ด้านการผลิต ในปีพ.ศ.2537 ดังแสดงในตารางที่ 2.2 มีโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยจำนวนทั้งสิ้น 13 แห่ง (ในจำนวนนี้มี 4 โรงงาน ที่ประกอบเฉพาะรถยนต์หนึ่ง และจำนวน 3 โรงงาน ที่ผลิตเฉพาะรถเพื่อใช้ในการพาณิชย์ ส่วนอีก 6 โรงงาน ประกอบทั้งรถยนต์หนึ่งและรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์) ซึ่งรวมกำลังการผลิตได้ทั้งสิ้นประมาณ 553,300 คันต่อปี เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 18.5 โดยที่ผู้ประกอบการรายใหญ่ในประเทศได้มีการขยายกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี 2532 ซึ่งมีกำลังการผลิตเพียง 218,762 คันต่อปี การผลิตรถยนต์ของประเทศนั้น ส่วนใหญ่เป็นการร่วมลงทุนกับบริษัทรถยนต์จากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทแม่จากญี่ปุ่น ซึ่งครองตลาดภายในประเทศถึงเกือบร้อยละ 90 ของตลาดรวม ส่วนที่เหลือก็เป็นการร่วมทุนกับบริษัทของทางยุโรปและเกาหลีใต้

สำหรับการประกอบรถยนต์ในประเทศนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะใหญ่ กล่าวคือ รถยนต์ส่วนบุคคล และรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ซึ่งเป็นรถประเภทปิคอัพ เสียส่วนใหญ่ โดยที่เหลือเป็นรถบรรทุกและรถโดยสาร

จากตารางที่ 2.3 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย เพื่อสนองตอบต่อความต้องการใช้ภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในช่วงระหว่างปีพ.ศ.2530-2537 มีการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น 433,326 คัน ในปีพ.ศ.2537 จากเดิมที่ผลิตได้ 98,148 คันในปีพ.ศ.2530 หรือมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 26.3 ต่อปี ซึ่งถ้าหากพิจารณาสัดส่วนการผลิตรถยนต์ในประเภทต่างๆ แล้ว พบว่าในปีพ.ศ.2537 สัดส่วนของการผลิตรถยนต์หนึ่งมีจำนวน 109,822 คัน หรือร้อยละ 25.3 ของรถยนต์ทั้งหมด ขณะที่สัดส่วนของรถยนต์ประเภทเดียวกันในปี 2530 มีจำนวน 29,333 คัน คิดเป็นร้อยละ 29.9 ของรถยนต์ทั้งหมด ส่วนรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์มีการผลิตขึ้นจำนวน 323,504 คัน คิดเป็นร้อยละ 74.6 ของรถยนต์ทั้งหมดในปี 2537 ขณะที่ในปี 2530 รถยนต์ชนิดนี้ถูกผลิตขึ้นจำนวน 68,815 คัน คิดเป็นร้อยละ 70.1 ของรถยนต์ทั้งหมด สำหรับรถยนต์หนึ่งนั้น รถยนต์ที่มีขนาด 1,200-1,500 ซีซี เป็นรถขนาดที่มีสัดส่วนการผลิตมากที่สุดทั้ง 2 ช่วงเวลา ส่วนรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ (ประเภทปิคอัพ) เป็นรถยนต์ที่มีสัดส่วนการผลิตสูงสุด

ตารางที่ 2.2 แสดงรายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศ ในปี 2537

ผู้ประกอบการ	ประเภทรถยนต์ที่ผลิต	กำลังการผลิต ต่อปี (คัน)	ชื่อการค้า
1. บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทยจำกัด	รถยนต์นั่ง, รถปิคอัพ	135,000	โตโยต้า
2. บริษัทเอ็มเอ็มซีทีทริสท จำกัด	รถยนต์นั่ง, รถปิคอัพ, รถบรรทุก	126,600	มิตซูบิชิ
3. บริษัททยามนิคตันออโตโมบิล จำกัด	รถยนต์นั่ง, รถปิคอัพ, รถบรรทุก	60,000	นิสสัน
4. บริษัททยามกลการ มลนิคตัน จำกัด	รถยนต์นั่ง, รถปิคอัพ, รถบรรทุก	4,700	ซูซูกิ ซูคิ
5. บริษัทวีเทรวิจเจอร์ จำกัด	รถปิคอัพ, รถบรรทุก, รถโดยสาร	80,000	อีซูซุ
6. บริษัทฟูโกคามาต้าอุตสาหกรรมรถยนต์ จำกัด	รถยนต์นั่ง, รถปิคอัพ	30,000	มาสด้า
7. บริษัทบางจันเซนเนอเรลเจมบตี จำกัด	รถยนต์นั่ง	36,000	ฮอนด้า ฮุนได โคอิทซุ
8. บริษัทฮอนด้าคาร์แมนูแฟคเจอร์เจมบตี จำกัด	รถยนต์นั่ง	21,000	ฮอนด้า
9. บริษัทไทยซีโนมอเดอร์เจกส์ จำกัด	รถบรรทุก, รถโดยสาร	24,000	อีโน่
10. บริษัทไทย-สวีดิชเจมบตี จำกัด	รถยนต์นั่ง	7,000	วอลโว่, เบนลิต
11. บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	รถยนต์นั่ง, รถโดยสาร	10,000	เมอร์เซเดส-เบนซ์
12. บริษัทวาเอเอ็มซีเจมบตี จำกัด	รถยนต์นั่ง	14,000	บีเอ็มดับเบิลยู
13. บริษัทไทยรุ่งนิชนคาร์ จำกัด	รถบรรทุก	5,000	ซีต้า
	รวมทั้งสิ้น	553,300	

ที่มา : กองศึกษาภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 2.3 แสดงสถิติการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย แยกตามประเภท และขนาดรถยนต์

ปริมาณการผลิต

หน่วย : คัน

ปี		2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537
รถยนต์นั่ง	< 1200 cc.	485	671	266	42	0	0	45	35	0	0	0
	1201-1500 cc.	13863	6826	8850	13206	27729	30840	28097	33114	59110	65698	56229
	1501-1800 cc.	15013	13224	8916	9561	14410	11586	16991	20929	18592	52358	30217
	1801-2000 cc.	4681	1452	1978	3985	8493	11713	22669	15698	20677	15269	5335
	> 2000 cc.	2085	1683	1836	2539	3827	4622	5964	7162	6186	11124	18041
รถยนต์นั่ง		36127	23867	21846	29133	54459	58761	73766	76938	104582	144449	109812
รถยนต์ ไมโครคาร์		0	0	0	0	0	0	0	374	1944	0	0
รถโดยสาร	ขนาดเล็ก	19	16	0	5	60	0	0	0	0	1770	1738
	ขนาดใหญ่	312	294	409	363	921	829	593	1382	1406	846	1146
รวมรถโดยสาร		331	310	409	368	981	829	593	1382	1406	2616	2884
รถบรรทุก	รถบรรทุก < 1 ตัน	0	820	775	2209	4930	9585	15667	10518	17169	136909	286617
	รถบรรทุก > 1 ตัน	0	50414	46115	57492	79651	119348	170059	169940	176725	108594	
	น้อยกว่า 5 ตัน	64368	1042	529	764	1565	1730	2353	1927	1340	1630	1772
	5 - 10 ตัน	4624	3154	2625	4124	5021	5582	10370	8707	11165	12486	12087
	มากกว่า 10 ตัน	5585	2504	2159	3858	7576	17713	32035	13329	13644	13177	20144
รวมรถบรรทุก		74577	57934	52203	69447	98143	153958	230484	204471	220043	272796	320428
รวมรถสองล้อสามล้อ		74918	58244	53116	68815	99724	154787	231077	286177	223393	275413	323504
รวมทั้งสิ้น		111837	82106	74162	98146	154183	213548	304843	283115	327938	419861	433326

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ดัชนีด้านการผลิต

หน่วย : ร้อยละ

ปี		2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537
รถยนต์นั่ง	< 1200 cc.	0.4	0.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	1201-1500 cc.	12.5	8.3	11.9	13.5	18.0	14.4	9.2	11.7	18.0	15.6	13.0
	1501-1800 cc.	13.5	16.1	12.0	9.7	9.3	5.4	5.6	7.4	5.7	12.5	7.0
	1801-2000 cc.	4.2	1.8	2.7	4.1	5.5	5.5	7.4	5.5	6.3	3.6	1.2
	> 2000 cc.	1.9	2.0	1.4	2.6	2.5	2.2	2.0	2.5	1.9	2.6	4.1
รถยนต์นั่ง		37.5	29.1	28.4	29.9	35.3	27.5	24.7	27.1	31.9	34.4	25.3
รถจักรยานยนต์		0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0
รถโดยสาร	ขนาดเล็ก	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4
	ขนาดใหญ่	0.3	0.4	0.6	0.4	0.6	0.4	0.2	0.5	0.4	0.2	0.3
รวมรถโดยสาร		0.3	0.4	0.6	0.4	0.6	0.4	0.2	0.5	0.4	0.6	0.7
รถบรรทุก	รถบรรทุก < 1 ตัน	0.0	1.0	1.0	2.3	3.2	4.5	5.1	3.7	5.2	32.6	66.1
	รถบรรทุก > 1 ตัน	0.0	61.4	62.2	58.6	51.7	55.9	55.8	60.0	53.9	25.9	
	น้อยกว่า 5 ตัน	58.0	1.3	0.7	0.8	1.0	0.8	0.8	0.7	0.4	0.4	0.4
	5 - 10 ตัน	4.2	3.8	3.5	4.2	3.3	2.6	3.4	3.1	3.4	3.0	2.8
	มากกว่า 10 ตัน	5.0	3.0	2.9	3.9	4.9	8.3	10.5	4.7	4.2	3.1	4.6
รวมรถบรรทุก		67.2	70.6	70.4	69.7	64.8	72.1	75.6	71.2	67.1	65.0	73.9
รวมรถยนต์โดยสารทั้งหมด		67.5	70.9	71.6	70.1	64.7	72.5	75.8	71.9	68.1	65.6	74.6
รวมทั้งสิ้น		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

อัตราการเจริญเติบโต

หน่วย : ร้อยละ

ปี	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	
รอดสนค้ำ	< 1200 cc.	78.3	38.4	-60.4	-84.2	-100.0	#DIV/0!	#DIV/0!	-22.2	-100.0	#DIV/0!	0
	1201-1500 cc.	-14.1	-50.8	29.7	49.2	110.0	11.2	-8.9	17.9	78.5	11.1	-14.4
	1501-1800 cc.	35.7	-11.9	-32.6	7.2	50.7	-19.6	46.7	23.2	-11.2	181.6	-42.2
	1801-2000 cc.	-8.8	-68.9	35.7	101.5	113.1	37.9	93.5	-30.8	31.7	-26.2	-65.0
	> 2000 cc.	60.3	-19.3	-38.4	145.1	50.7	20.8	29.0	20.1	-13.6	79.8	62.9
รอดสนค้ำ	6.6	-33.9	-11.5	-39.4	85.7	7.9	25.5	4.3	-35.9	38.7	-24	
รอดสน ไมโครปลา	0.8	-100.0	#DIV/0	-100.0	#DIV/0	#DIV/0	#DIV/0	#DIV/0	419.8	-100.0	0	
รอดโดยถาวร	ขนาดเล็ก	-48.6	-15.8	-100.0	#DIV/0	1100.0	-100.0	#DIV/0	#DIV/0	#DIV/0	#DIV/0	-1.8
	ขนาดใหญ่	-17.1	-5.8	39.1	-11.2	153.7	-10.0	-28.5	133.1	1.7	-39.8	35.5
รวมรอดโดยถาวร	-20.4	-6.3	31.9	-10.0	166.6	-15.5	-28.5	133.1	1.7	86.1	10.2	
รอดบรรจุ	รอดปีค้ำ < 1 ค้ำ	#DIV/0	#DIV/0	-5.5	185.0	123.2	94.4	63.5	-32.9	63.2	697.4	16.7
	รอดปีค้ำ > 1 ค้ำ	#DIV/0	#DIV/0	-8.5	24.7	38.5	49.8	42.5	-0.1	4.0	-38.6	
	น้อยกว่า 5 ค้ำ	3.2	-98.4	-49.2	44.4	104.8	10.5	36.0	-18.1	-30.5	21.6	8.7
	5 - 10 ค้ำ	-26.8	-31.8	-16.8	57.1	21.8	11.2	85.8	-16.0	28.2	11.8	-3.2
	มากกว่า 10 ค้ำ	-10.8	-55.2	-13.8	78.7	96.4	133.8	80.9	-58.4	2.4	-3.4	52.9
รวมรอดบรรจุ	-0.5	-22.3	-9.9	31.1	44.3	55.9	49.7	-11.3	7.6	24.0	7.5	
รวมรอดที่ถาวรทั้งหมด	-0.6	-22.2	-8.8	29.6	44.9	55.2	49.3	-10.8	8.4	23.3	11.5	
รวมทั้งสิ้น	1.6	-26.1	-9.7	32.3	57.1	78.5	42.8	-7.1	15.8	28.0	3.2	

ที่มา : สถาบันประมงเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

กล่าวคือในปีพ.ศ. 2530 และพ.ศ. 2537 สามารถผลิตได้ถึง 59,701 คัน และ 286,617 คันตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนการผลิตถึงร้อยละ 60.9 และ 66.1 ของรถยนต์ทั้งหมดตามลำดับ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88.8 และ 88.6 ของรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์เปรียบเทียบด้วยกันตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ปิคอัพ) เป็นรถยนต์ที่ประเทศสามารถผลิตได้มากที่สุดในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เมื่อเทียบกับรถยนต์ประเภทอื่นๆ

อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2536 การผลิตรถยนต์ทุกประเภทรวมแล้ว เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียงร้อยละ 3.2 โดยการผลิตรถยนต์นั่งลดลงถึงร้อยละ 24 ขณะที่รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.5 ที่เป็นเช่นนี้ส่วนหนึ่งมาจากผลกระทบของความต้องการรถยนต์นั่งที่เริ่มอึมครึม หลังจากเพิ่มขึ้นมากในช่วง 2 ปีก่อน และด้วยผลของการที่ความต้องการรถยนต์นั่งเพื่อนำมาจดทะเบียนเป็นแท็กซี่มีเตอร်ลดลงมาก เพราะสถิติการจดทะเบียนของแท็กซี่ในปี 2537 ลดลงเหลือ 7,866 คัน เมื่อเทียบกับปี 2536 ซึ่งมีถึง 22,823 คัน ทำให้สัดส่วนการผลิตในประเภทรถยนต์นั่งลดลงจากร้อยละ 34.4 ในปีก่อน เหลือเพียงร้อยละ 25.3 ในปีนี้ ขณะที่รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 65.6 ในปีก่อนเป็นร้อยละ 74.6 ในปีนี้ ตามภาวะของตลาดในปัจจุบันโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ผลิตเพิ่มขึ้น สำหรับรถยนต์นั่งขนาด 1,200-1,500 ซีซีนั้น ที่ถูกผลิตขึ้นเป็นส่วนใหญ่เพราะในภาวะปัจจุบันผู้บริโภคหันมานิยมรถขนาดเล็ก (city car) มากขึ้น แต่อย่างไรถึงแม้ว่ารถยนต์นั่งเกือบทุกขนาดถูกผลิตลดลงจากปีก่อนก็ตาม มียกเว้นรถยนต์ขนาด 2,000 ซีซีขึ้นไป ที่มีสัดส่วนและปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น เพราะผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าเพิ่มขึ้น

หากพิจารณาอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของไทย ผู้ประกอบการจากญี่ปุ่นถือได้ว่าเป็นผู้นำในการผลิต เช่น โตโยต้า นิสสัน มิตซูบิชิ ฮอนด้า และอิชูซุ ซึ่งเน้นรถยนต์ระดับกลางที่ราคาไม่แพงนัก ต่างจากผู้ประกอบการจากทางประเทศยุโรป เช่น เฟอร์ริวอลโว่ และบีเอ็มดับเบิลยู ซึ่งเน้นรถยนต์ระดับสูงและราคาค่อนข้างแพง

2. การจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ ด้านการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศของเรานั้น ยอดการจำหน่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยถึงร้อยละ 30 ต่อปี ในช่วงปีพ.ศ. 2530-2536 ที่ผ่านมา ซึ่งโดยรวมแล้วการเพิ่มขึ้นนี้มีผลมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งและรถปิคอัพเป็นหลัก โดยในช่วง

ระหว่างปีพ.ศ. 2530-2536 ดังกล่าว จากตารางที่ 2.4 รถยนต์นั่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 41.9 และรถปิคอัพมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 28.9 ต่อปี ถึงแม้ว่าในปีพ.ศ. 2534 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์โดยรวมจะลดลงก็ตาม แต่ในปีต่อมาก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยในปี พ.ศ. 2534 ปริมาณการจำหน่ายลดลงจากปี พ.ศ. 2533 ร้อยละ 12.5 แต่ในปี พ.ศ. 2535 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2534 ถึงร้อยละ 35.3 ที่เป็นเช่นนี้เพราะนโยบายนำเข้ารถยนต์และอุปกรณ์ชิ้นส่วนอย่างเสรี ในรัฐบาลสมัยนั้น ผู้ซื้อจึงชะลอการซื้อเพื่อรอนโยบาย และรอซื้อรถนำเข้าในราคาต่ำลงเมื่อรัฐบาลบังคับใช้นโยบายดังกล่าว

ในปี พ.ศ. 2537 อัตราการจำหน่ายรถยนต์รวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 โดยต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.4 เมื่อเปรียบเทียบอัตราการจำหน่ายรถยนต์ระหว่างรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ ซึ่งรถยนต์นั่งลดลงร้อยละ 10.4 ส่วนรถปิคอัพเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.0 ตามลำดับ เนื่องจากความต้องการรถยนต์นั่งเริ่มอืดตัว และปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งที่เกิดจากแท็กซี่มีเตอร์ที่เคยเป็นตัวนำตลาดในปี พ.ศ. 2536 ได้ลดลงไปอย่างมาก ถึงแม้ว่าการจำหน่ายรถยนต์นั่งจะลดลง แต่ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งขนาดเล็ก (1,200-1,500) กลับเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ชายเน้นกลุ่มผู้บริโภคที่เป็นคนเริ่มทำงานใหม่ และยังไม่เคยมีรถมาก่อน ทำให้ตลาดของรถยนต์นั่งกลุ่มนี้ขยายตัวได้มากขึ้น ส่วนรถปิคอัพนอกจากอัตราการเติบโตของการจำหน่ายจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16.0 จากปีก่อนแล้ว เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนการจำหน่ายรถปิคอัพจากการจำหน่ายรถยนต์รวมทั้งหมด มีสัดส่วนถึงร้อยละ 61.8 ซึ่งขยายตัวตามภาวะเศรษฐกิจ และด้วยคุณสมบัติของรถปิคอัพเองที่ใช้งานได้หลากหลาย ราคาไม่สูงนัก จึงได้รับความนิยมทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด

จากตารางที่ 2.5-2.7 ด้านการจำหน่ายรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตต่างๆ เปรียบเทียบช่วงเดือนมกราคมถึงตุลาคมของปี พ.ศ. 2537 และ พ.ศ. 2538 หากพิจารณารถยนต์รวมแล้วโตโยต้าจะเป็นผู้ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด ตามมาด้วยฮิซุซุ นิสสันและมิตซูบิชิตามลำดับ กรณีเปรียบเทียบในประเภทรถยนต์นั่ง โตโยต้าก็ยังครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดเช่นกัน โดยมีฮอนด้าและมิตซูบิชิมีส่วนแบ่งของตลาดรองลงมา ส่วนในรถปิคอัพนั้น โตโยต้าเป็นผู้ครองตลาดสูงสุดตามด้วยฮิซุซุและนิสสัน ซึ่งในรถประเภทนี้นั้น 3 ค่ายนี้จะมีส่วนในการแย่งชิงตลาดกันอย่างแข็งขัน

ตารางที่ 2.4 แสดงสถิติการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทย แยกตามประเภทรถยนต์

ปริมาณการจำหน่าย

หน่วย : คัน

ปี	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537
รถยนต์ทั้ง	30756	22004	22183	27314	38385	47793	65528	66595	121486	172452	154300
รถปิกอัพ	64617	53861	47487	63072	85601	125038	183203	164801	193921	258928	300334
รถบรรทุก	ขนาดกลาง	7409	4363	4501	4250	7380	12116	16100	10870	12465	7964
	ขนาดใหญ่	4880	2992	1775	3487	7995	17293	29313	12812	17549	13555
รวมรถบรรทุก	76900	61216	53703	70809	100976	154417	278616	188483	223935	280447	328701
รถโดยสาร	ขนาดเล็ก	4846	2585	2275	2700	4412	4579	6612	7491	9924	1216
	ขนาดใหญ่	489	457	355	456	1177	941	833	1371	1820	885
รวมรถโดยสาร	5315	3487	2680	3156	5589	5520	7445	8862	11744	2101	2650
รวมทั้งสิ้น	112927	86262	78498	98170	145400	207672	301589	263940	357167	455000	485851

ที่มา : สถาดูอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สัดส่วนการจำหน่าย

หน่วย : ร้อยละ

ปี	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537
รถยนต์ทั้ง	57.2	28.5	28.2	32	26.7	30	31.7	25.2	34	37.9	31.8
รถปิกอัพ	57.2	62.5	60.5	62.3	58.9	60.2	60.7	62.4	54.3	56.9	61.8
รถบรรทุก	ขนาดกลาง	6.6	5.1	5.7	4.2	5.1	5.8	5.3	4.1	3.5	1.8
	ขนาดใหญ่	4.3	3.4	2.3	3.4	5.5	8.3	9.7	4.9	4.9	3.0
รวมรถบรรทุก	68.1	71.0	68.2	68.9	69.5	74.3	75.7	71.4	62.7	61.8	67.6
รถโดยสาร	ขนาดเล็ก	4.3	3.0	2.9	2.7	3.0	2.2	2.2	2.8	2.8	0.3
	ขนาดใหญ่	0.4	0.5	0.5	0.4	0.8	0.5	0.4	0.6	0.5	0.2
รวมรถโดยสาร	4.7	3.5	3.4	3.1	3.8	2.7	2.6	3.4	3.3	0.3	0.6
รวมทั้งสิ้น	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : สถาดูอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

อัตราการเจริญเติบโต

หน่วย : ร้อยละ

ปี	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	
รถยนต์นั่ง	-6.3	-28.5	0.5	23.6	42.2	22.8	37.4	1.6	82.4	41.9	10.4	
รถจักรยานยนต์	-4.7	-16.6	-11.8	32.8	35.7	46.1	46.5	-10.0	17.7	33.5	16.0	
รถบรรทุก	ขนาดเล็ก	18.5	-41.1	3.2	-5.6	73.6	64.2	32.9	-32.5	14.7	-36.1	7.4
	ขนาดใหญ่	-31.1	-40.1	-39.3	96.5	128.1	117.4	69.5	-56.3	37.0	-22.8	46.2
รวมรถบรรทุก	-5.2	-30.5	-24.1	31.7	42.5	53.8	48.8	-17.6	18.8	23.2	17.2	
รถโดยสาร	ขนาดเล็ก	30.2	-46.7	-12.0	18.7	63.4	3.8	44.4	13.3	32.5	-87.7	46.3
	ขนาดใหญ่	1.9	-6.5	-22.3	28.5	158.1	-20.1	-11.5	64.6	32.7	-51.4	-1.6
รวมรถโดยสาร	77.0	-43.8	-13.5	20.0	77.1	12	34.2	19.0	32.5	-82.1	26.1	
รวมทั้งสิ้น	-4.4	-23.7	-13.9	29.0	43.5	42.9	45.2	12.5	35.3	27.4	6.8	

ที่มา : สถาบันการขนส่งแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.5 แสดงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์นั่ง

	จำนวน (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)	
	ม.ค. - ต.ค. 37	ม.ค. - ต.ค. 38	ม.ค. - ต.ค. 37	ม.ค. - ต.ค. 38
1. โตโยต้า	31,451	40,296	25.0	30.7
2. ฮอนด้า	28,048	21,571	22.3	16.4
3. มิตซูบิชิ	19,679	14,663	15.6	11.2
4. นิสสัน	4,932	11,817	3.9	9.0
5. เบนซ์	8,780	11,272	7.0	8.6
6. สุนได	6,044	5,438	4.8	4.1
7. โอเปิล	6,011	4,316	4.8	3.3
8. วอลโว่	4,465	4,204	3.5	3.2
9. บีเอ็ม.ดับบลิว	5,034	3,749	4.0	2.9
10. ฟอร์ด	1,721	3,173	1.4	2.4
11. มาสด้า	3,634	3,027	2.9	2.3
12. แคว	1,480	2,562	1.2	2.0
อื่น ๆ	4,565	5,044	3.6	3.9
รวม	125,844	131,132	100.0	100.0

ที่มา : ตามคมอุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ 2.6 แสดงส่วนแบ่งตลาดรถจักรยานยนต์ 1 คัน

	จำนวน (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)	
	ม.ค. - ต.ค. 37	ม.ค. - ต.ค. 38	ม.ค. - ต.ค. 37	ม.ค. - ต.ค. 38
1. โตโยต้า	69456	85909	29.0	30.1
2. ฮีซูซุ	68932	79384	28.8	27.8
3. นิสสัน	47723	60679	20.0	21.2
4. มิตซูบิชิ	31106	34631	13.0	12.1
5. มาสด้า	15172	16666	6.3	5.8
6. โคฮัทสึ	3171	2487	1.3	0.9
7. ชูซูกิ	1286	2529	0.5	0.9
8. โฟล์คสวาเกน	1633	1929	0.7	0.7
9. ฟอร์ด	885	1484	0.4	0.5
10. เปอโยต์	9	-	-	-
11. เรโนลต์	6	-	-	-
รวม	239379	285698	100.0	100.0

ที่มา : ตามคมอุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ 2.7 แสดงส่วนแบ่งตลาดรถยนต์รวม

	จำนวน (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)	
	พ.ศ. - ค.ศ. 37	พ.ศ. - ค.ศ. 38	พ.ศ. - ค.ศ. 37	พ.ศ. - ค.ศ. 38
1. โตโยต้า	102101	127921	25.9	28.1
2. ฮีลล์	80505	93351	20.4	20.5
3. นิสสัน	54455	75585	13.8	16.6
4. มิตซูบิชิ	56058	57239	14.2	12.6
5. ฮอนด้า	28043	21571	7.1	4.7
6. มาสด้า	18606	19693	4.7	4.3
7. เบนซ์	9138	12073	2.3	2.6
8. สุนได	6044	5438	1.5	1.2
9. ฟอร์ด	2606	4657	0.7	1.0
10. โอเปิล	6011	4316	1.5	0.9
11. วอลโว่	4552	4358	1.2	1.0
12. บีเอ็มดับเบิลยู	5034	3749	1.3	0.8
อื่น ๆ	21150	25760	5.4	5.7
รวม	394303	455711	100.0	100.0

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์

3. การนำเข้า พิจารณาการนำเข้ารถยนต์ทุกประเภทมีทั้งในรูปรถยนต์สำเร็จรูป และการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบภายในประเทศ ในช่วงปี พ.ศ.2533-2537 การนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากตารางที่ 2.8 ซึ่งแสดงปริมาณและมูลค่านำเข้ารถยนต์ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ ในปี พ.ศ.2533 มีการนำเข้ารถยนต์รวมทุกชนิดจำนวน 100,764 คัน คิดเป็นมูลค่า 12,823.9 ล้านบาท ในปี พ.ศ.2536 นำเข้าจำนวน 392,875 คัน เป็นมูลค่า 40,594.0 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณการนำเข้าเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 131.5 และมูลค่านำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.1 จากปีก่อน ส่วนในปี พ.ศ.2537 มีมูลค่ารวม 41,216 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นในลักษณะชะลอตัวลงมากจากปีก่อน อันเป็นไปตามการชะลอตัวลงของตลาดรถยนต์ภายในประเทศ เมื่อพิจารณารถยนต์นั่ง มูลค่านำเข้าลดลงร้อยละ 0.2 โดยปกติรถยนต์นั่งขนาด 1,500-3,000 ซีซี มีสัดส่วนการนำเข้าสูงสุด แต่ในปี 2537 กลับมีมูลค่าลดลงร้อยละ 12.6 เนื่องจากมีการนิยมนำใช้รถยนต์นั่งขนาดเล็กมากขึ้นแทนในตลาด พิจารณาได้จากมูลค่านำเข้ารถยนต์ขนาดเล็ก 1,000-1,500 ซีซี ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.8 ประเทศที่เป็นผู้นำที่ประเทศไทยนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนใหญ่ ได้แก่ ญี่ปุ่น เยอรมนี สาธารณรัฐเกาหลี สวีเดนและสเปน สำหรับรถปิคอัพในปี 2537 มีมูลค่าการนำเข้า 2,624.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 16.4 ซึ่งก็ถือว่าเพิ่มขึ้นในเกณฑ์สูงตามความต้องการภายในประเทศ สำหรับการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ในลักษณะแยกครบชุดซึ่งประกอบด้วย แชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง ตัวถัง และส่วนประกอบอื่นๆ ในช่วงปีพ.ศ.2534-2535 มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายให้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศอย่างเสรี ซึ่งบังคับใช้เมื่อกันยายน 2534 มีผลให้ผู้ผลิตชะลอการผลิตจึงทำให้การนำเข้าลดลงไปด้วย อย่างไรก็ตามในปี 2536 มูลค่าการนำเข้าประเภทนี้ก็กลับขยายตัวขึ้นมาอีก เพราะโรงงานประกอบรถยนต์ในไทยได้ขยายกำลังการผลิตเพิ่มขึ้น ส่วนในปี 2537 การนำเข้ามีมูลค่ารวม 49,189.3 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นกว่าปีก่อนอยู่พอควร เพราะการประกอบรถยนต์ภายในประเทศยังต้องนำเข้าชิ้นส่วนสำคัญๆ จากต่างประเทศอยู่

เมื่อพิจารณาการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU) จากตารางที่ 2.9 ช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นค่อนข้างเร็ว โดยในปี พ.ศ.2534-2537 มีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจำนวน 1,831 20,752 44,280 และ 23,619 คันตามลำดับ ซึ่งในปี 2537 ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 46.7 โดยการนำเข้าจากญี่ปุ่นและยุโรปลดลงอย่างมาก

ตารางที่ 2.8 แสดงปริมาณ และมูลค่านำเข้ารถยนต์ จีนตัวน และอุปกรณ์

รายการ	ปี 2533		ปี 2534		ปี 2535		ปี 2536		ปี 2537	
	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)
1. รถยนต์นั่ง (คัน)	59458	9455.8	94992	10696.9	150349	22609.8	381505	37462.4	377842	37388.8
1.1 ใช้น้ำมันแก๊ซโซลีน	89278	9425.6	94972	10693.0	150318	22595.0	381220	37365.9	377459	37241.0
- ขนาดไม่เกิน 1000 ซีซี	3	0.9	6	0.7	8	1.6	4	11.8	3	1.8
- ขนาด 1001 - 1500 ซีซี	42804	2363.9	45858	2714.9	75814	5092.8	125590	7894.1	192849	8591.7
- ขนาด 1501 - 3000 ซีซี	45397	6734.9	48699	7637.2	72565	14700.0	252866	26728.4	177239	23367.4
- ขนาดเกินกว่า 3000 ซีซี	1074	326.9	409	340.2	1931	2800.7	2760	2731.6	7368	5280.1
1.2 ใช้น้ำมันดีเซล หรือกังดิเซล	180	29.2	20	3.9	31	14.8	285	96.5	383	147.8
- ขนาดไม่เกิน 1500 ซีซี	1	0.5	0	0.0	0	0.0	1	0.6	124	103.9
- ขนาด 1501 - 2500 ซีซี	15	2.3	3	1.1	20	8.4	236	79.2	253	41.4
- ขนาดเกินกว่า 2500 ซีซี	184	26.4	17	2.8	11	6.4	48	16.7	6	2.5
2. รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ (คัน)	11306	3388.1	12746	4760.1	19328	5789.7	11370	3131.6	17534	3827.3
2.1 รถโดยสาร	0	0.0	9	3.2	644	433.9	156	57.8	2199	842.3
2.2 รถจี๊ป และรถเข็นแกวคอน	52	78.9	117	275.0	709	130.5	1299	267.8	146	48.9
2.3 รถคัมพ์	55	163.0	345	1786.9	39	14.7	171	392.0	72	72.8
2.4 รถบรรทุก	11188	3126.1	12275	2694.2	17934	8210.6	9744	2414.0	15117	2863.3
- แวน และปิกอัพ	5757	1114.0	9473	1569.5	17455	5806.1	9591	2254.6	14933	2624.2
- อื่น ๆ	5431	2012.1	2802	1124.7	479	404.4	153	159.4	184	239.1
3. แอตโมบิลที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (หน่วย)	173243	24383.5	365777	13853.7	249445	12987.0	259358	15311.8	369199	21579.9
4. ตัวถัง (รวมแคป) (หน่วย)	252831	62.1	1002682	60.9	76787	225.0	71067	228.9	70033	170.8
5. ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ (คัน)	116096	15614.2	102144	14464.3	85309	13087.0	130189	23544.8	226086	27438.6
รวมรายการ 1-2 (รวมรถยนต์ทุกชนิด)	100754	12523.9	107738	15457.0	159675	29399.5	392875	40594.0	395376	41216.1
รวมรายการ 3-5 (รวมอุปกรณ์จีนตัวนรถยนต์)	542170	40059.8	1470603	28378.9	411541	25299.0	460614	39105.5	665318	49189.3
รวมทั้งหมด	0	52883.7	0	43835.9	0	35698.5	0	79699.5	0	90405.4

ที่มา : กรมศุลกากร

ตารางที่ 2.9 แสดงปริมาณการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU)

ชื่อ	ปี 2536	ปี 2537					อัตราการเปลี่ยนแปลง (ปี 37/ปี 36)(ร้อยละ)
		Q1	Q2	Q3	Q4	รวมทั้งปี	
นำเข้าจากยุโรป							
เมอร์เซเดส - เบนซ์	9038	1182	1452	1048	593	4275	-52.7
บีเอคัมบลิว	675	27	3	9	12	51	-92.4
ซาบ	711	95	291	106	1	493	-30.7
เอาดี	1405	0	0	0	12	12	-99.1
ฟอร์ด	298	333	6	1	2	342	14.8
ซีตรอง	957	23	0	0	6	29	-97.0
โอเปก	1825	205	0	0	0	205	-88.8
โลดัก	16	6	2	6	0	14	-12.5
เปอโยต์	4	103	0	0	8	111	2675.0
จากรัวร์	103	26	24	3	36	89	-13.6
เรโนลต์	34	1	0	0	0	1	-97.1
โฟล์กสวาเก้น	88	2	0	0	0	2	-97.7
ปอร์เช่	26	7	12	10	7	36	38.5
มาซดา	9	0	12	12	9	33	266.7
ฟอร์รารี	5	1	2	1	11	15	200.0
แรนจโรเวอร์	438	119	380	173	183	855	95.2
เคมเลอร์	20	4	1	1	4	10	-50.0
วอลโว่	260	59	53	65	0	177	-31.9
โรลทรอยซ์	2	1	3	0	2	6	200.0
เจฟโรลท	4	1	0	0	0	1	-75.0
อัลทา โรเมโอ	-	2	30	22	0	54	-
เซโรกิ	-	0	21	281	200	502	-
เฟียด	-	87	60	90	0	237	-
รถยุโรปอื่น ๆ	356	13	20	5	4	42	-88.2
รวมจากยุโรป	16274	2297	2372	1833	1090	7592	-53.3
นำเข้าจากญี่ปุ่น							
โตโยต้า	2658	177	137	166	267	747	-71.9
มิตซูบิชิ	5778	279	446	404	247	1376	-76.2
มาสด้า	2644	184	147	499	842	1672	-36.8
นิสสัน	2051	4	42	8	127	181	-91.2
ฮอนด้า	385	254	627	448	328	1657	330.4
โคฮัทสึ	1461	0	0	20	20	40	-97.3
ฟอร์ด	2004	20	3	0	128	151	-92.5
ซูซูกิ	1214	0	0	130	140	270	-77.8
ฮุนได	341	10	179	242	280	711	108.5
ฮิซุซึ	64	32	28	48	198	306	378.1
รวมจากญี่ปุ่น	18600	960	1609	1965	2577	7111	-61.8

ตารางที่ 2.9 (ต่อ)

ปีหรือ	ปี 2556	ปี 2557				รวมทั้งปี	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ปี 37/ปี 36) (ร้อยละ)
		Q1	Q2	Q3	Q4		
นำเข้าจากเกาหลีใต้							
ชนิด	7619	1257	1240	1482	848	4827	-36.6
พอร์ค	790	259	359	287	182	1087	37.6
แคว	997	369	1036	500	1070	2975	198.4
รวมจากเกาหลีใต้	9406	1885	2635	2269	2100	8889	-5.5
นำเข้าจากอื่น ๆ	-	-	21	-	6	27	-
รวมนำเข้าทั้งสิ้น	44280	5142	6637	6067	5773	23619	-46.7

ที่มา : กรมศุลกากร

ขณะที่การนำเข้าจากเกาหลีลดลงเพียงเล็กน้อย เป็นผลให้สัดส่วนของการนำเข้าจาก เกาหลีเพิ่มขึ้นขณะที่จากญี่ปุ่นและยุโรปลดลง

4. การส่งออก การส่งออกรถยนต์ทั้งในรูปรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และที่ แยกชิ้นส่วนหรือเป็นแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมช่วงล่างและตัวถังครบชุด (CKD) จาก ตาราง 2.10 แสดงให้เห็นการส่งออกรวมของรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ ในช่วงปี 2533-2537 สำหรับชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์นั้นมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ส่วนการ ส่งออกรถยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับจากปี 2533 ซึ่งส่งออกรถยนต์รวมทุกชนิดจำนวนเพียง 6,268 คัน คิดเป็นมูลค่า 1140.3 ล้านบาท ขณะที่ในปี พ.ศ. 2537 ส่งออกรถยนต์รวม ได้เป็น 12,042 คัน เป็นมูลค่า 2,137.6 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อนร้อยละ 20.6 เมื่อพิจารณาที่รถยนต์หนึ่งในปี พ.ศ. 2537 จะพบว่ามีมูลค่าการส่งออกลดลงถึงร้อยละ 57.2 สาเหตุอาจจะมาจากการที่ตลาดรถยนต์ในแคนาดา ซึ่งเคยเป็นตลาดส่งออกสำคัญของเรา ถูกคู่แข่งอย่างสาธารณรัฐเกาหลีเข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาดไปด้วยรถยนต์ที่มีราคาถูกกว่า อีกทั้งรถยนต์หนึ่งที่ประกอบภายในประเทศของไทยส่วนใหญ่ เป็นการผลิตเพื่อใช้ในประเทศ และเพื่อเป็นการทดแทนการนำเข้า ปริมาณยังมีน้อยจึงไม่สามารถมีผลทำให้ต้นทุนการผลิต ลดลงเพื่อแข่งขันกับผู้ผลิตจากต่างประเทศได้ ส่วนในกรณีของรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ก็มี มูลค่าการส่งออกลดลงเช่นกัน อาจจะเป็นเพราะความต้องการภายในประเทศยังมีการ ขยายตัวมากอยู่ จึงมีผลให้ปริมาณส่งออกน้อยลง ซึ่งตลาดส่งออกสำคัญของรถยนต์ประเภท นี้คือ สิงคโปร์ ดังนั้นตลาดส่งออกรถยนต์ของไทยยังขึ้นอยู่กับความต้องการทั้งภายในและ ภายนอกประเทศ แต่การส่งออกชิ้นส่วนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ แสดงถึงการผลิตได้ เกินความต้องการในประเทศจึงไม่ถูกกระทบกระเทือนกับภาวะความต้องการที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศที่อยู่รอบข้างประเทศไทย น่าจะทำให้แนวโน้มศักยภาพตลาดส่งออกของไทยเป็นไปได้ด้วยดี

ด้วยนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมการลงทุน ให้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนใน ประเทศ ทำให้อุตสาหกรรมนี้ขยายตัวอย่างมาก และได้รับความสนใจจากนักลงทุนต่าง ชาติโดยเฉพาะญี่ปุ่น ในปี พ.ศ. 2537 สามารถส่งออกชิ้นส่วนประกอบรถยนต์มีมูลค่าถึง 9,593.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 82.2 จากปีก่อน

ตารางที่ 2.10 แสดงปริมาณ และมูลค่าส่งออกรถยนต์ ชิ้นส่วน และอุปกรณ์

รายการ	ปี 2533		ปี 2534		ปี 2535		ปี 2536		ปี 2537	
	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)
1. รถยนต์นั่ง (คัน)	5826	798.4	7834	912.7	2406	451.2	3544	712.3	2130	305.1
1.1 ใช้น้ำมันแก๊ซโซลีน	5817	797.0	7828	911.1	2397	449.1	3531	708.8	2122	301.3
- ขนาดไม่เกิน 1000 ซีซี	203	9.3	157	9.0	151	9.0	251	16.3	912	17.6
- ขนาด 1001 - 1500 ซีซี	5576	759.1	7390	880.7	1695	234.5	1139	194.3	1011	167.0
- ขนาด 1501 - 3000 ซีซี	31	26.9	267	19.6	454	102.9	2086	430.0	141	88.6
- ขนาดเกินกว่า 3000 ซีซี	7	1.7	14	1.8	97	102.7	55	68.2	58	28.1
1.2 ใช้น้ำมันดีเซล หรือกึ่งดีเซล	9	1.4	6	1.5	9	2.1	13	3.5	8	3.8
- ขนาดไม่เกิน 1500 ซีซี	2	0.6	0	0.0	0	0.0	1	0.1	-	-
- ขนาด 1501 - 2500 ซีซี	0	0.0	4	1.4	7	1.5	9	2.6	7	3.4
- ขนาดเกินกว่า 2500 ซีซี	7	0.8	2	0.1	2	0.6	3	0.8	1	0.4
2. รถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ (คัน)	442	341.9	147	55.6	1671	356.7	8567	1981.2	9912	1832.5
2.1 รถโดยสาร	14	8.1	2	0.4	331	24.3	15	3.3	1602	6.1
2.2 รถจี๊ป และรถบรรทุก	0	0.0	5	1.3	13	2.3	23	7.6	13	4.0
2.3 รถสิบล้อ	0	0.0	17	20.3	8	5.7	21	127.0	31	33.5
2.4 รถบรรทุก	428	333.8	123	33.5	1319	324.4	8508	1843.3	8266	1788.9
- แวน และปิกอัพ	14	3.4	101	21.6	801	176.8	3470	691.7	2898	447.0
- อื่น ๆ	414	330.4	22	11.9	518	147.6	5038	1151.6	5368	1341.9
3. แอสเซบลีที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (หน่วย)	134	0.1	0	0	200	0.04	4021	630.9	544	1.6
4. ตัวถัง (รวมแคป) (หน่วย)	809	0.6	1171	4.8	2214	3.6	21802	6.5	20801	11.2
5. ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ (คัน)	6980	706.9	8090	1019.4	9035	1216.9	13080	4628.4	19512	9580.6
รวมรายการ 1-2 (รวมรถยนต์ทุกชนิด)	6268	1140.3	7981	968.3	4077	807.9	12111	2693.5	12042	2137.6
รวมรายการ 3-5 (รวมอุปกรณ์ชิ้นส่วนรถยนต์)	7923	707.6	9261	1024.2	11449	1220.5	38903	5265.8	40857	9593.4
รวมทั้งหมด	0	1847.9	0	1992.5	0	2028.4	0	7959.3	0	11731.0

ที่มา : กรมศุลกากร

5. สรุปภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์

เมื่อพิจารณาจากระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ ลู่ทางการขยายตัวของตลาดสำหรับประเทศไทยยังขยายตัวได้อีกมาก บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆ เองก็มีความสนใจประเทศไทยที่จะเป็นฐานการผลิตและตลาดส่งออก โดยมีบริษัทจากประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้ครองตลาดสูงสุด ด้วยกำลังการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วประเทศกว่า 5 แสนคันในปี 2537 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.5 จากปีก่อน เพื่อสนองตอบต่อความต้องการภายในประเทศ พิจารณาจากปี 2530-2537 มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยถึงร้อยละ 26.3 ต่อปี โดยมีรถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ประเภทกระบะปิคอัพครองสัดส่วนการผลิตส่วนใหญ่ และรถยนต์ขนาดเล็ก (1,200-1,500 ซีซี) มีสัดส่วนการผลิตมากที่สุดในประเภทรถยนต์หนึ่ง ด้วยความต้องการที่เริ่มอึมตัวในรถยนต์หนึ่ง จึงทำให้ภาวะการผลิตของรถยนต์หนึ่งลดลง ขณะที่รถปิคอัพเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เป็นความสัมพันธ์กับการผลิตที่การจำหน่ายรถยนต์ในช่วง ปี 2530-2536 มีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยถึงร้อยละ 30 ต่อปี ในปี 2537 นี้ อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง โดยรถยนต์หนึ่งจำหน่ายได้ลดลงขณะที่รถปิคอัพมียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ในประเภทรถยนต์หนึ่งมีเพียงรถยนต์หนึ่งขนาดเล็ก (1,200 - 1,300 ซีซี) ที่มียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น ด้วยเหตุของการที่ตลาดรถยนต์ในประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่องเช่นนี้ ทำให้ภาวะการนำเข้าขยายตัวด้วยเช่นกัน โดยปี 2537 นำเข้ากว่า 4 แสนคัน เป็นมูลค่ากว่า 4 หมื่นล้านบาท แต่เป็นการเพิ่มขึ้นในลักษณะชล่อตัวลง ซึ่งเป็นไปตามภาวะตลาดในปีดังกล่าว โดยปกติรถยนต์หนึ่งขนาดกลางและใหญ่จะถูกนำเข้ามากที่สุด แต่ในปี 2537 นี้ รถยนต์ขนาดดังกล่าวถูกนำเข้าลดลง และมีรถยนต์ขนาดเล็ก (1,000-1,500 ซีซี) ถูกนำเข้าเพิ่มขึ้นมากที่สุดแทน ส่วนรถปิคอัพนั้นมีมูลค่านำเข้าเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16.4 ซึ่งสูงตามความต้องการภายในประเทศ สำหรับการนำเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ ก็เพิ่มขึ้นตามภาวะความต้องการจากอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ภายในประเทศนั่นเอง เมื่อพิจารณาถึงการส่งออกในช่วงหลายปีที่ผ่านมาถือว่ามี การเติบโตขึ้นเรื่อยๆ แต่ในปี 2537 การส่งออกมีปริมาณและมูลค่าลดลง ซึ่งอาจเป็นเพราะปัญหาด้านคู่แข่งในตลาดต่างประเทศ และด้านความต้องการจากภายในประเทศเองที่มีการขยายตัวสูงอยู่

อนาคตอุตสาหกรรมรถยนต์

สภาวะการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ของไทยโดยรวมในปี พ.ศ. 2537 ไปจนถึงอย่างน้อยอีก 2-3 ปีข้างหน้า จะยังคงขยายตัว มีการแข่งขันสูงและพัฒนาไปอย่างต่อเนื่องตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตในอัตราสูง อีกทั้งการเปิดเสรีด้านการเงิน การลงทุน การส่งเสริมการประกอบรถยนต์จากรัฐบาล เพราะอุตสาหกรรมนี้ในปัจจุบัน เริ่มเน้นทางด้านคุณภาพผลิตภัณฑ์และการขยายมากขึ้น ขณะเดียวกันผู้ผลิตรายใหญ่ที่เล็งเห็นความได้เปรียบกว่าประเทศอื่นในอาเซียนของประเทศไทย มีแผนที่จะย้ายฐานการผลิตเข้ามาในไทยเพื่อเป็นฐานการส่งออกมากขึ้น แม้ว่าภาวะการแข่งขันของตลาดรถยนต์ภายในประเทศจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้มีการขยายตัวลดลงบ้างสำหรับรถยนต์บางประเภท แต่อย่างไรก็ตามภาวะการแข่งขันดังกล่าวที่มีการชะลอตัวลง สาเหตุหนึ่งเนื่องจากตลาดรถยนต์ภายในประเทศมีลักษณะใกล้เคียงอิมพอร์ต เพราะรถยนต์เป็นสินค้าคงทนถาวร (Durable goods) ระยะเวลาการใช้งานค่อนข้างจะยาวนาน และผลจากการเบาบางลงของอุปสงค์ในตัวสินค้าที่ค้างค่างานาน เนื่องจากการเปิดเสรีทางการค้าของอุตสาหกรรมประเภทนี้ทำให้มีอุปสงค์ส่วนเกินเกิดขึ้นก่อนจะมีการเปิดเสรี เป็นผลให้ภาวะทางตลาดและการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว เมื่อผลของความต้อการดังกล่าวเบาบางลงจึงเกิดการชะลอตัวลงของอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจอุตสาหกรรมดังกล่าว ส่วนสาเหตุปลีกย่อยอื่นๆ อาทิเช่น ปัญหาการจราจรหรือแผ่นป้ายทะเบียนที่ล่าช้า ทำให้เกิดการชะลอการซื้อ ก็น่าจะมีผลบ้างต่อ การขยายตัวของอุตสาหกรรมประเภทนี้ ดังนั้นถ้าพิจารณาตลาดรถยนต์ภายในประเทศในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2538 พบว่าอุตสาหกรรมรถยนต์โดยรวมในทุกตลาดยังคงมีการขยายตัว แต่อัตราการขยายตัวจะมีแนวโน้มชะลอตัวลงอย่างน้อยอย่างไรก็ขึ้นอยู่กับตามภาวะดังกล่าวว่ามีผลมากน้อยเพียงใด

1. ตลาดรถยนต์นั่งและรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ (ปิคอัพ)

1.1 ด้านความต้องการในตลาดรถยนต์นั่ง แม้ว่าภาวะการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศยังคงมีลักษณะสดใส แต่จากตารางที่ 2.13 แสดงให้เห็นว่ายอดจำหน่ายรถยนต์นั่งภายในประเทศในปี พ.ศ. 2538 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2537 อยู่เล็กน้อย

ตารางที่ 2.11 แสดงยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งแยกตามแหล่งผลิต (ม.ค. - พ.ย. 2538)

	European	Japanese/Korean	Others	รวม
รถยนต์ขนาดเล็ก	564	66786	2259	69609
รถยนต์ขนาดกลาง	8126	44512	2264	54902
รถยนต์ขนาดใหญ่	19794	453	111	20358
รวม	28484	111751	4634	144869

ที่มา : VOLVO Business Media.

ตารางที่ 2.12 แสดงสินค้ายอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง แยกตามขนาด

ขนาดรถยนต์นั่ง	ปี พ.ศ. 2535	ปี พ.ศ. 2536	ปี พ.ศ. 2537
ต่ำกว่า 1200 ซีซี	0.002%	0%	0%
1200 - 1500 ซีซี	57.4%	45.5%	51.2%
1500 - 1800 ซีซี	19.2%	36.2%	27.5%
1800 - 2000 ซีซี	17.4%	10.6%	4.9%
สูงกว่า 2000 ซีซี	6.0%	7.7%	16.4%
ขอยรวม	100%	100%	100%

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2.13 แสดงสถิติยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง (พ.ศ.2523 - พ.ศ. 2538)

ปี พ.ศ.	ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง	ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้งหมด	เปอร์เซ็นต์ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง
2523	26512	89172	29.73%
2524	27230	88260	30.85%
2525	27339	90096	30.34%
2526	32833	118168	27.79%
2527	30756	112997	27.22%
2528	22004	86192	25.53%
2529	22105	78498	28.16%
2530	27314	101279	26.97%
2531	38835	145360	26.72%
2532	47705	207672	22.97%
2533	65528	301589	21.73%
2534	66595	263940	25.23%
2535	121488	357167	34.01%
2526	172432	455000	37.90%
2537	154500	485851	31.80%
2538	163371	571580	28.58%

ที่มา : Thailand Automotive Industry Directory 1994.

หนังสือพิมพ์ บ้านเมือง วันที่ 9 มกราคม 2538.

น้อย แต่เปอร์เซ็นต์ยอดขายจำหน่ายจากรถยนต์รวมลดลง 3% ด้วยลักษณะของการเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย (Luxury goods) และภาวะการอิ่มตัวของตลาด นับตั้งแต่ปี 2535 รถยนต์นั่งขนาด 1,200-1,500 ซีซี ครองยอดขายสูงสุดในประเภทรถยนต์นั่ง ดังแสดงในตารางที่ 2.12 และเมื่อพิจารณาสถิติยอดขายรถยนต์นั่งตั้งแต่ปี 2523-2538 เนื่องจากยอดขายขึ้นอยู่กับตัวแปรหลายอย่างจึงทำให้มีลักษณะขึ้นๆ ลงๆ แต่แนวโน้มก็เพิ่มสูงขึ้น ส่วนเปอร์เซ็นต์ยอดขายรถยนต์นั่งอาจแสดงถึงปริมาณความต้องการรถยนต์นั่ง ซึ่งมีแนวโน้มลดลงในช่วงก่อนปี 2534 จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ในปีนี้ ทำให้ภายหลังจากปี 2534 ความต้องการกลับเพิ่มขึ้นมามาก จนถึงจุดที่เริ่มอิ่มตัวและลดลงไปอีกในปี 2538 โดยปกติในประเทศไทยรถยนต์นั่งเป็นรถที่ใช้เพื่อการเดินทาง มิใช่รถที่ใช้เพื่อดำเนินการทางเศรษฐกิจหรือขนส่งสินค้าโดยตรง แต่เปรียบเป็นสินค้าประเภทหรูหรา ฟุ่มเฟือย ขึ้นอยู่กับความสามารถในการซื้อหรือระดับรายได้ของผู้บริโภคแต่ละคน ดังนั้นแม้ในภาวะที่ตลาดรถยนต์ประเภทนี้จะชะลอตัว แต่ในบางรุ่นบางชนิดก็มียอดจำหน่ายเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมีปัจจัยบางอย่างที่ทำให้เป็นเช่นนั้น อาทิเช่น รถหรูหรราราคาแพงกับกลุ่มผู้บริโภคที่มีรายได้สูง รถในกลุ่มที่ผู้บริโภคเป็นครอบครัวใหม่ หรือช่วงที่สร้างตัว แต่ปริมาณการจำหน่ายก็เพิ่มขึ้นไม่มากนักเมื่อเทียบกับตลาดรถยนต์ในกลุ่มประเภทเดียวกัน ตลาดรถยนต์นั่งภายในประเทศจึงยังไม่ขยายตัวมากนักในปี พ.ศ. 2538 และสำหรับการจำหน่ายรถยนต์นั่ง จากตารางที่ 2.11 ชี้ให้เห็นว่าความต้องการในตลาดรถยนต์ขนาดกลางและเล็ก รถยนต์นั่งจากกลุ่มบริษัทของประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี จะมียอดขายสูง ครองตลาดในส่วนนี้ไป ขณะที่บริษัทจากประเทศแถบยุโรปจะครองส่วนแบ่งตลาดในรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ไป ในระยะหลังนี้ตลาดรถยนต์นั่งได้ใช้กลยุทธ์ต่างๆ ในการแข่งขันกันออกกรุ่นใหม่ๆ เข้ามาเสริมตลาดกันหลายค่าย เช่น ด้านราคา หลายค่ายได้ผลิตรถในราคาปานกลางค่อนข้างถูก มาสนองคนกลุ่มที่เป็นครอบครัวใหม่กำลังสร้างตัว เหล่านี้เพื่อกระตุ้นความต้องการของผู้บริโภคด้วยแรงดึงดูดต่างๆ เพราะประชาชนในระดับกลางและระดับสูงยังคงมีความต้องการและมีอำนาจซื้ออยู่

1.2 ด้านความต้องการในตลาดรถปิคอัพ ในประเทศไทยรถปิคอัพเป็นพาหนะที่ใช้เพื่อการพาณิชย์และมีความจำเป็นต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นหลัก แม้ว่าในปี พ.ศ. 2539 จะมีการประมาณการว่าเศรษฐกิจของประเทศจะมีความเติบโตลดลงจากปี พ.ศ. 2538 เล็กน้อย แต่การประมาณการก็แสดงไว้ว่าการเติบโตของประเทศยังอยู่ใน

ตารางที่ 2.14 แสดงเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจไทยที่สำคัญ

	2535	2536	2537	2538	2539
1. ประชากร (ล้านคน)	57.8	58.3	59.1	59.8	60.5
กำลังแรงงาน (ล้านคน)	32.4	33.0	33.5	34.0	34.6
อัตราการว่างงาน (%)	3.00	2.62	2.57	2.50	2.71
2. ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปัจจุบัน (พันล้านบาท)	2827	3164	3601	4098	4624
3. อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจ (%)	8.1	8.3	8.7	8.6	8.1
เกษตรกรรม	6.1	-1.9	5.5	4.1	3.5
อุตสาหกรรม	11.3	11.2	9.3	11.4	10.5
ก่อสร้าง	4.7	9.5	13.8	13.8	10.9
บริการ และอื่น ๆ	7.3	9.1	8.6	7.3	7.8
4. อัตราเงินเฟ้อ (%)	4.1	3.4	5.1	5.8	5.1
5. การเปลี่ยนแปลงในดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (%)	10.4	10.5	8.7	9.4	
6. ศักยภาพการลงทุนภาคเอกชน	91.0	115.3	115.5	118.6	
7. ฐานะการเงินระหว่างประเทศ (พันล้านบาท)					
การส่งออก	815.2	921.4	1118.0	1401.5	1700.0
การนำเข้า	1020.6	1143.1	1344.8	1763.5	2090.0
ดุลการค้า	-205.4	-221.7	-226.8	-362.0	-390.0
ดุลบัญชีเดินสะพัด	-161.3	-178.4	-203.2	-323.0	-345.0
การเคลื่อนย้ายเงินทุนสุทธิ	251.3	284.6	305.9	518.0	
ภาครัฐบาล	3.6	5.9	4.0		
ภาคเอกชน	248.0	278.7	301.9		
ดุลการชำระเงิน	77.1	98.8	104.8	179.5	
ทุนสำรองระหว่างประเทศ (พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)	21.2	25.4	30.3	37.0	
8. การเคลื่อนย้ายเงินทุนภาคเอกชนสุทธิ (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	9743.7	10987.4	13951.4	16944.1	
ธุรกิจธนาคาร	1926.9	1781.1	13760.1	9967.0	
การลงทุนโดยตรง	1976.1	1358.2	173.5	1062.6	
การลงทุนในหลักทรัพย์	554.1	4833.6	1091.4	2669.4	
เงินทุน	2716.8	-1795.8	-5351.3	292.8	
บัญชีเงินบาทสำหรับผู้มีถิ่นที่อยู่ต่างประเทศ	2171.3	4228.0	3825.8	2910.4	
อื่น ๆ	398.3	582.3	451.9	41.9	
9. จำนวนนักท่องเที่ยว (ล้านคน)	5.14	5.76	6.17	6.9	7.5
รายได้จากการท่องเที่ยว (พันล้านบาท)	123	128	145	180	205
10. ฐานะการคลังรัฐบาล (ปีงบประมาณ, พันล้านบาท)					
รายได้	497.9	559.0	654.5	760.1	165.4
รายจ่าย	445.6	528.1	613.8	670.5	149.2
ดุลงบประมาณ	52.3	30.9	40.7	89.6	15.2
เงินคงคลัง	226.9	242.7	238.0	319.9	332.1

ตารางที่ 2.14 (ต่อ)

	2535	2536	2537	2538	2539
11. สัดส่วนเงินเชื่อต่อเงินฝากของธนาคารพาณิชย์ (%)	107.5	111.1	127.8	134.1	138.7
เงินฝาก (พันล้านบาท)	2010.6	2397.3	2710.6	3202.1	3746.5
เงินเชื่อรวมวิเทศธุรกิจ (พันล้านบาท)	2161.7	2662.9	3463.3	4294.6	5196.5
12. อัตราดอกเบี้ย (% เมื่อสิ้นระยะเวลา)					
เงินฝากออมทรัพย์	6.5	5.0	5.0	5.0	
เงินฝากประจำ 1 ปี	8.5	7.0	9.25	10.25	
เงินกู้เบิกเงินบัญชีสำหรับลูกค้าชั้นดี	11.5	10.5	11.75	14.00	
เงินกู้แบบมีกำหนดระยะเวลาสำหรับลูกค้าชั้นดี	11.5	10.5	11.75	13.75	
เงินกู้สำหรับลูกค้ารายย่อยชั้นดี	-	12.5	12.25	14.00	
13. คำนีราคาหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ (ราคาปิด)	893.42	1682.85	1360.09	1280.81	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

อัตราที่สูงอยู่

ดังนั้นยังภาคเศรษฐกิจเติบโตขึ้นมากเท่าใด ตลาดและความต้องการรถปิคอัพก็น่าจะขยายตัวตามไปด้วยเช่นกันเพื่อสนองตอบต่อเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้น

โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเติบโตของภาคเกษตรกรรมและการก่อสร้าง หรืออัตราการลงทุนของภาครัฐและเอกชนที่มีการขยายตัวขึ้น ล้วนแล้วแต่ทำให้อุปสงค์ของรถเพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะรถปิคอัพเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในด้านผู้บริโภครอง จากภาวะที่รายได้ประชาชาติเพิ่มขึ้นนั้นแสดงถึงว่าอำนาจซื้อของประชาชนมีมากขึ้นด้วย ตามนโยบายของรัฐบาลที่พยายามจะกระจายความเจริญสู่ชนบท ดังนั้นเป็นการคาดการณ์ได้ว่าจะมีความต้องการรถปิคอัพเพิ่มขึ้นในชนบทอีกมากและจะมากกว่าในเมือง เพราะในเมืองปัจจุบันประสบกับปัญหาการจราจรและการควบคุมปริมาณรถ ขณะที่ในชนบทต้องการรถยนต์เพื่อใช้งาน และอำนาจซื้อของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น รถปิคอัพจึงมีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและสภาวะดังกล่าวอย่างยิ่ง

ความต้องการรถปิคอัพที่เพิ่มขึ้น นอกจากจะพิจารณาได้จากผลของดัชนีทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นแล้ว รสนิยมของผู้บริโภคที่หันมานิยมรถปิคอัพมากขึ้นมีผลด้วยไม่น้อยทีเดียว

ตารางที่ 2.15 แสดงสัดส่วนการประกอบรถยนต์หนึ่งกับรถปิคอัพ

ปี	2537		2538		อัตราการเปลี่ยนแปลง
	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	
รถยนต์หนึ่ง	109,822	27.70	127,198	26.84	-0.86
รถปิคอัพ	286,617	72.30	346,790	73.16	+0.86

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ในปัจจุบันหลายค่ายพยายามดัดแปลงรูปร่างและลักษณะของรถปิคอัพ เพื่อสนองตอบต่อตลาดที่ได้มีการนิยมนำเอารถปิคอัพไปใช้เป็นรถยนต์ที่ใช้ในครอบครัวภายในเมืองมากขึ้น และด้วยความประหยัด ราคาที่ถูกกว่า และคุณสมบัติที่สารพัดประโยชน์ทำให้ความต้องการรถปิคอัพมีหลายลักษณะและขยายตัวมากขึ้นไปอีก

จากตารางที่ 2.15 แสดงสัดส่วนการประกอบรถยนต์นั่งกับรถปิคอัพ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างรถปิคอัพและรถยนต์นั่ง โรงงานประกอบรถยนต์มีการประกอบรถปิคอัพในสัดส่วนที่มากขึ้น ขณะที่ประกอบรถยนต์นั่งในสัดส่วนที่ลดลง เพื่อเป็นการสนองตอบต่อความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป ปัจจัยด้านราคาอาจจะเป็นเหตุผลสำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรสนิยมของผู้บริโภค เพราะรถปิคอัพมีราคาถูกกว่ารถยนต์นั่งกว่าแสนถึงสองแสนบาท บวกเข้ากับความสามารถในการสนองความต้องการแก่ผู้บริโภคได้มากกว่า ประชาชนจึงหันมานิยมรถปิคอัพแทนที่ ดังนั้นตลาดรถยนต์ในอนาคตอันใกล้จึงน่าจะเป็นรถปิคอัพที่มีฐานการตลาดมาจากส่วนชนบทเพิ่มสูงขึ้น

1.3 ด้านอุปทานในตลาดรถปิคอัพและรถยนต์นั่ง ในภาวะที่ตลาดอุตสาหกรรมรถยนต์โดยรวมยังคงมีการขยายตัวอยู่เช่นนี้ การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ประเภทปิคอัพดูจะมีความโดดเด่นด้านการขยายตัว ซึ่งแปรผันไปตามความต้องการใช้ในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของรัฐและเอกชนทั่วประเทศ อาทิเช่น ทางด่วน รถไฟฟ้า sport complex สนามบิน สถานีขนส่งชานเมือง ฯลฯ และตลาดต่างจังหวัดที่ยังคงมีความต้องการสูงอยู่

การเกิดผลในทางเศรษฐกิจ ที่ทำให้ตลาดรถยนต์ขยายตัวฐานทางการตลาดมากขึ้น มีสาเหตุมาจากการเกิดแรงกดดันทางด้านอุปทาน เพราะการเปิดเสรีทางการค้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ เห็นได้จากการที่อุปทานของตลาดรถยนต์รวมได้ขยายตัวเพิ่มขึ้น คาดว่าในปี พ.ศ.2539 จะผลิตได้กว่า 6 แสนคัน โดยเฉพาะรถปิคอัพซึ่งเป็นตลาดรถที่ใหญ่ที่สุดของตลาดรถทั้งหมด หรือประมาณร้อยละ 56 ของตลาดรถทั้งหมด จากสภาพตลาดรถปิคอัพในปี พ.ศ.2538 ที่โตขึ้นกว่าปี พ.ศ.2537 ถึงร้อยละ 25 ทำให้มีส่วนดึงดูดผู้ผลิตให้สนใจตลาดนี้มากขึ้น ซึ่งในตลาดรถประเภทนี้มีผู้ค้าหลักอยู่ 6 ราย คือ อีซูซุ โตโยต้า นิสสัน มิตซูบิชิ มาสด้า และฟอร์ด ในปี พ.ศ.2538 บริษัทของไทยได้ซื้อเทคโนโลยีจากบริษัท วิเอ็มมอร์เตอร์ริง ของประเทศอิตาลีเพื่อผลิตรถปิคอัพยี่ห้อ วิเอ็มซี ด้วยเงินทุนถึง 700 ล้านบาท กำลังการผลิต 24,000 คันต่อปี แต่ในระยะแรกมีโครง

การผลิตเพียง 8,900 คันต่อปี และกลุ่มมิตรชัย บริษัท เอ็มเอ็มซีสิทธิผล มีการลงทุนสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แห่งที่ 4 ณ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง มีกำลังการผลิตรถปีค้อพประมาณ 1 แสนคันต่อปี (เริ่มประกอบได้ในปี พ.ศ.2538) ซึ่งเป็นโครงการย้ายฐานการผลิตมาจากนาโงยาประเทศญี่ปุ่น จากการลงทุนดังกล่าวมานั้นและการเพิ่มความสามารถในการผลิตในตลาดเดิม สามารถทำให้อุปทานปีค้อพในตลาดเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 3 แสนคัน และนอกเหนือจากกลุ่มบริษัทข้างต้นแล้ว โตโยต้าและนิสสันเองในปี พ.ศ. 2539 นี้มีโครงการที่จะย้ายฐานการผลิตมาที่ไทยเช่นกัน โดยโตโยต้าได้เลือกเอาไทยเป็นศูนย์กลางทางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาคอาเซียน ลงทุนกว่า 8 พันล้านบาทตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ ผลิตรถยนต์ได้ประมาณ 50,000 คันต่อปี และมีอนาคตจะเพิ่มเป็น 2 แสนคันต่อปี โดยเริ่มแรกด้วยการผลิตรถยนต์นั่งและจะเปลี่ยนเป็นปีค้อพในตอนหลัง ส่วนนิสสันได้มีนโยบายย้ายฐานการผลิตจากญี่ปุ่นมาไทย โดยลงทุน 5,000-6,000 ล้านบาทผลิตรถปีค้อพได้ประมาณ 1.2 แสนคันต่อปี (เริ่มผลิตได้ในปี พ.ศ.2539) ในด้านกลุ่มของรถยนต์ค่ายอเมริกันนั้น อาทิเช่น ฟอร์ดและมาสด้า ซึ่งมาสด้าในปัจจุบันมีโรงงานผลิตรถปีค้อพสามารถผลิตได้ 23,000คันต่อปี ได้ร่วมกันลงทุนตั้งบริษัท ออโต อัลลายด์ (ประเทศไทย) ตั้งโรงงาน ณ นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) เพื่อผลิตรถปีค้อพมีกำลังการผลิตถึงประมาณ 135,000 คันต่อปี (คาดว่าเริ่มผลิตปี 2541) นอกจากนี้ยังมีบริษัท ไครสเลอร์ (ปกติจำหน่ายรถจี๊ป) มีแผนจะผลิตรถปีค้อพในซีห้อ ดอร์จ บริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ มีแผนจะร่วมกับบริษัทพระนครรถยนต์การ จำกัด ตั้งโรงงานผลิตปีค้อพในไทย เริ่มผลิตในปี 2540 จากบริษัทเหล่านี้ อุปทานของตลาดรถปีค้อพในไทยจะมีถึง 487,500 คัน นอกจากนี้บริษัทยูไนเต็ด ออโต้เซลล์ จำกัด (ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ยุนไดจากประเทศเกาหลี) มีแผนนำเข้าปีค้อพของยุนไดมาในไทย จึงทำให้อุปทานที่เป็นไปได้ของตลาดรถปีค้อพมีถึงกว่า 750,000 คัน

เมื่อมีการเปรียบเทียบตลาดรถยนต์นั่งกับรถปีค้อพและรถบรรทุกอื่นๆ ในปีพ.ศ.2538 นี้ จากผู้ผลิตรถยนต์จำนวน 15 รายในประเทศ ซึ่งมีกำลังการผลิตรวมประมาณ 571,580 คันต่อปี เป็นสัดส่วนของการผลิตรถยนต์นั่งประมาณ 28.6% ส่วนอีกประมาณ 71.4% เป็นสัดส่วนของรถปีค้อพและรถบรรทุกอื่นๆ ซึ่งจากจำนวน 71.4% นี้ เป็นสัดส่วนของรถกระบะปีค้อพ 1 ตัน เสียประมาณ 79.3% อันเป็นส่วนการผลิตที่สูงสุด เมื่อพิจารณาสัดส่วน

ยอดจำหน่ายระหว่างรถยนต์นั่งกับรถปิคอัพและรถบรรทุกอื่นๆ ในปีพ.ศ.2538 นี้ คิดประมาณได้สัดส่วน 29:71 ซึ่งต่ำกว่าปี พ.ศ.2537 ที่มีสัดส่วน 32:68

ตัวเลขสัดส่วนนี้ชี้ให้เห็นถึงสภาพการขยายตัวและการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ของภาคธุรกิจรวมของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถปิคอัพ มีการขยายตัวอย่างมาก เพราะขณะที่ตลาดรถยนต์รวมในปี พ.ศ.2538 ขยายตัวจากปีก่อน 17.7% แต่ตลาดรถปิคอัพมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 7.82% หรือมียอดขายจำนวนทั้งสิ้น 323,813 คัน ซึ่งถือเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของตลาดรถยนต์รวมทั้งหมดภายในประเทศ

ตารางที่ 2.16 แสดงสัดส่วนยอดจำหน่ายรถยนต์รวมปี 2534-2538

ปี	รถปิคอัพ (คัน)	สัดส่วน %	รถยนต์นั่ง (คัน)	สัดส่วน %	อื่นๆ (คัน)	สัดส่วน %	รวม (คัน)	%การ เปลี่ยนแปลง
2534	164,801	62.5	66,595	25.2	32,544	12.3	263,940	-
2535	193,921	54.3	121,488	34.0	41,758	11.7	357,167	35.32
2536	258,928	56.9	172,452	37.9	23,620	5.2	455,000	27.39
2537	300,334	61.8	154,500	31.8	31,017	6.4	485,851	6.78
2538	323,813	56.7	163,371	28.6	84,396	14.8	571,580	17.65

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

กว่าร้อยละ 70 ของตลาดรถยนต์ในไทยเป็นตลาดที่อยู่ในกรุงเทพฯ แต่สัดส่วนนี้เป็นสัดส่วนที่ลดลงกว่าในอดีต สิ่งนี้เป็นตัววัดภาวะทางเศรษฐกิจตัวหนึ่งที่ยังถึงแนวโน้มการเติบโตของประเทศยังขยายตัวอย่างต่อเนื่องในวงกว้างออกจากศูนย์กลาง ภายใต้นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการกระจายรายได้และความเจริญสู่ชนบท ทำให้ผู้บริโภคนอกเขตเมืองมีรายได้และอำนาจซื้อเพิ่มสูงขึ้นกว่าในอดีต มีผลให้สัดส่วนตลาดรถยนต์ในกรุงเทพฯ ลดลงแต่ขยายตัวเพิ่มขึ้นนอกเขตเมืองหลวงออกไป

สำหรับในด้านการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ แนวโน้มการผลิตรถยนต์ในปี พ.ศ. 2538 ยังคงเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เพราะตลาดภายในประเทศมีการชะลอตัวลงและมีการนำเข้ารถยนต์บางส่วนเพื่อทดแทนการผลิต แต่จากการที่ประเทศถูกวางให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก การผลิตรถยนต์ในประเทศน่าจะยังมีโอกาสขยายตัวได้เพิ่มขึ้น แม้ว่าสถานการณ์การส่งออกในปัจจุบันจะยังไม่บรรลุเป้าหมายตามที่ผู้ประกอบการวางนโยบายไว้ก็ตาม ที่เป็นเช่นนี้เหตุสำคัญข้อหนึ่งมาจากการที่ประเทศในภูมิภาคต่างๆ มีการกีดกันการค้ายานยนต์ และพยายามปกป้องอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เกิดขึ้นในประเทศของตน อย่างไรก็ตามเมื่อถึงภาวะที่ประเทศในภูมิภาคต่างๆ ต้องคลายมาตรการป้องกันลง ภายใต้ภาวะเปิดเสรีมากขึ้น การส่งออกน่าจะ เป็นรูปธรรมและบรรลุตามนโยบายมากขึ้น

ในขณะที่ภาวะการส่งออกรถยนต์ยังไม่สดใสนัก การส่งออกชิ้นส่วนค่อนข้างจะมีโอกาสมากกว่า เพราะในเมื่อประเทศต่างๆ พยายามสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ของตน ซึ่งเริ่มต้นด้วยการเป็นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ แต่อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนของประเทศเหล่านั้นยังไม่กว้างพอ จึงต้องเปิดตลาดนำเข้าชิ้นส่วนเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศตนดังกล่าว เป็นผลให้ไทยจะสามารถส่งออกชิ้นส่วนได้เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะตลาดอาเซียน ทำให้แนวโน้มของอุตสาหกรรมดังกล่าวของไทยมีอัตราการขยายตัวสูงขึ้น

2. วิเคราะห์แนวโน้มตลาดรถยนต์ไทย

จากการเติบโตของตลาดรถยนต์มาอย่างต่อเนื่องถึงปี พ.ศ. 2538 ในปีพ.ศ. 2539 ภาวะการแข่งขันยังคงทวีความรุนแรงต่อเนื่องไป กลยุทธ์ทางการตลาด อาทิ การลดแลก

แจก แกรม ซึ่งค่ายรถยนต์ต่างๆ ต้องนำมาใช้เพื่อรักษาและช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาดของตนเองเอาไว้ ด้วยภาวะการแข่งขันเช่นนี้ทำให้ตลาดเป็นของผู้ซื้อ ราคา ยี่ห้อ รูปแบบ เป็นสิ่งที่ผู้ขายเสนอให้ผู้ซื้อมีทางเลือกได้หลายแนวทาง รถยนต์นั่งกว่า 20 ยี่ห้อ ประมาณ 100 รูปแบบ ผู้ผลิตปีค้อพ 6 ราย ที่อยู่ในตลาดขณะนี้ เป็นเครื่องยืนยันถึงความจำเป็นที่จะต้องสามารถปรับตัวและพัฒนาให้ยังคงอยู่ในตลาดได้ต่อไป

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นแล้ว สถิติการขยายตัวที่ผ่านมาของจำนวนรถนั่งและรถเพื่อการพาณิชย์ต่อประชากรของไทยอยู่ที่ประมาณ 1.9 คัน และประมาณ 3.6 คัน ต่อประชากร 100 คน ตามลำดับ ขณะที่ของอเมริกาอยู่ที่ 56 คันและ 17.7 คัน ต่อประชากร 100 คน ตามลำดับ ซึ่งอนาคตของไทยจะยังมีโอกาสขยายตัวได้อีกมาก ส่วนกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ได้คาดการณ์แนวโน้มของตลาดในปี พ.ศ. 2539 ว่า จะขยายตัวจากปีพ.ศ. 2538 ประมาณ 10% มีผลให้ยอดจำหน่ายเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 6 แสนคัน

Automotive Resources Asia Ltd. ได้ทำการศึกษาและคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2543 ตลาดรถยนต์ของไทยจะเพิ่มขึ้นถึงประมาณ 850,000 คัน โดยในช่วงปี พ.ศ. 2537-2543 จะมีการขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 75 ต่อปี

เมื่อเราพิจารณาอัตราการเติบโตของยอดจำหน่ายรถยนต์ รถกระบะปีค้อพดูจะเป็นรถที่ทำให้อัตราการเติบโตดังกล่าวขยายตัว ขณะที่รถยนต์นั่งยังขยายตัวไม่มากนัก เพราะการขยายตัวของรถยนต์นั่งเกิดจากผลของการแข่งขันด้านราคามากกว่าปัจจัยอื่นๆ ดังนั้นรถยนต์รุ่นใหม่ๆ ราคายานกลางที่ถูกเปิดตัวจึงทำให้ตลาดรถยนต์ไม่เกิดการชะลอตัว และแม้ว่าการแข่งขันด้านราคาซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อยอดขายในปี 2538 เช่น การผ่อน ยกเว้นเงินดาวน์ ฯลฯ แต่มาตรการที่เสนอให้แก่ผู้บริโภคเหล่านี้ อาจจะลดลงในปี 2539 เพราะธนาคารแห่งประเทศไทยมีมาตรการแก้ไขปัญหาเงินเฟ้อ ให้จำกัดการให้สินเชื่อรถยนต์โดยต้องดาวน์เงินซื้อรถไม่ต่ำกว่า 25% และผ่อนไม่เกิน 48 เดือน ซึ่งมาตรการนี้จะกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้อาจปานกลาง อย่างไรก็ตามการนี้จะไม่กระทบต่อกลุ่มอื่นๆ เกี่ยวกับราคายังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะดึงดูดผู้บริโภคและรักษาส่วนแบ่งตลาดสำหรับผู้ผลิต ดังจะเห็นได้จากรถยนต์นั่งราคาต่ำ ที่เข้ามาในตลาดในระยะหลังนี้ ด้วยเหตุนี้นอกจากราคาแล้วแต่ละค่ายจึงต้องหันมาใช้กลยุทธ์เสริม เช่น คุณภาพของรถ บริการหลังการขาย ฯลฯ

ตารางที่ 2.17 แสดงสถิติการคาดการณ์ตลาดรถยนต์พ.ศ.2543

ประเทศ	ยอดจำหน่าย ปี 2537:คัน	ยอดจำหน่าย ปี 2538:คัน	คาดการณ์ ปี 2543	การขยายตัว ในอดีต(%)	การขยายตัว 2537-2543
พม่า	12,500	-	65,000	22(ปี36-37)	420%
ไทย	485,000	571,580	850,000	267(ปี32-37)	75%
มาเลเซีย	174,000	-	320,000	150(ปี32-37)	84%
จีน	538,000	-	950,000	166(ปี32-37)	77%
เวียดนาม	11,500	-	60,000	20(ปี36-37)	422%
ฟิลิปปินส์	103,000	-	275,000	329(ปี32-37)	167%
อินโดนีเซีย	320,000	-	600,000	174(ปี32-37)	88%

ที่มา : ฝ่ายวิจัยบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ชีก้า จำกัด (มหาชน)

ด้วยความไม่แน่นอนของนโยบายรัฐ และยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นการแก้ปัญหาจราจรหรือมาตรการใดๆ ที่รัฐจะนำมาใช้ แต่สิ่งเหล่านี้น่าจะมีผลกระทบต่อตลาดรถยนต์บ้าง และรถประเภทใดจะกระทบอย่างไรเท่านั้น ส่วนหนึ่งรถยนต์นั่งระดับหรูและรถขนาด 1,800 ซีซี ขึ้นไป ดูจะเป็นเป้าหมายที่ถูกกระทบอยู่มากพอควร เช่น การที่เคยจะให้ผู้ซื้อรถยนต์นั่งราคา 1 ล้านบาทขึ้นไป ซื้อพันธบัตรรัฐบาลด้วยหรือการมีข่าวว่าผู้ซื้อรถราคา 1 ล้านบาทขึ้นไป ต้องซื้อด้วยเงินสดเท่านั้น และแนวโน้มที่รัฐจะใช้นโยบายภาษีมาจำกัดปริมาณรถใหม่ (เริ่มจากรถยนต์ 1,800 ซีซีขึ้นไป) ด้วยเหตุนี้

ราคาารถขนาดกลางและใหญ่จะสูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภคนหารถขนาดกลางและเล็กแทน โดยเฉพาะรถขนาด 1,300-1,500 ซีซี ซึ่งมีความประหยัด ราคาค่อนข้างต่ำ สะดวก และคล่องตัวสูง

จากการพิจารณายอดขายและการขยายตัวของตลาดรถปิคอัพและตลาดรถยนต์นั่ง ดังที่กล่าวไปแล้ว ตลาดรถปิคอัพจะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น แต่ก็ไม่มากนัก ซึ่งถ้าหากเปรียบเทียบตลาดรถยนต์นั่ง จะพบว่าตลาดรถปิคอัพจะยังคงมีอัตราการเติบโตที่สูงกว่ารถยนต์นั่ง อย่างไรก็ตามภาวะปัจจุบัน แม้ว่าความต้องการของรถปิคอัพมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่การเพิ่มขึ้นดังกล่าว ก็ไม่สอดคล้องกับปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น เช่นในปี 2538 ตลาดมีปริมาณการผลิตประมาณ 327,473 คัน แต่ความต้องการในตลาดมีเพียงประมาณ 323,813 คัน ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกิน และอุปทานส่วนเกินนี้ก็จะจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปีต่อๆ ไป เพราะการตั้งโรงงานผลิตรถปิคอัพในไทยมีเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในช่วง 2-3 ปีนี้ ซึ่งคาดการณ์ได้ว่าในปี 2543 จะผลิตได้ถึงกว่า 750,000 คัน แต่มีความต้องการประมาณ 603,500 คัน จึงเกิดมีส่วนเกินขึ้น แต่ส่วนเกินที่เพิ่มก็ไม่น่าจะจะมีผลทำให้ราคาของรถปิคอัพภายในประเทศถูกลงแต่อย่างไร เพราะจะถูกส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศได้

ในภาวะการณ์ตลาดเช่นปัจจุบัน แม้ว่าผู้ประกอบการค้าต่างๆ จากญี่ปุ่น จะครอบครองตลาดมาอย่างต่อเนื่องแต่ก็ต้องพบกับค่ายน้องใหม่ที่เข้ามาแบ่งส่วนของตลาดอย่างหนักหน่วง ค่ายเกาหลีเข้ามาด้วยกลยุทธ์ด้านราคาที่เหนือกว่า ค่ายยุโรปและอเมริกาเข้ามาด้วยภาพลักษณ์ที่ได้เปรียบกว่า การแย่งชิงตลาดและนโยบายเชิงรุกของแต่ละค่ายจึงเป็นสิ่งสำคัญ ด้วยเหตุผลเหล่านี้ ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นจึงพยายามที่จะลดต้นทุนและราคารถยนต์ของตนลงเพื่อต่อสู้ แต่จากปัญหาค่าเงินเยนแข็งตัวทำให้รถยนต์นำเข้าจากญี่ปุ่นมีราคาสูง และขึ้นส่วนที่นำเข้าจากบริษัทแม่มีต้นทุนสูงขึ้น จึงทำให้ญี่ปุ่นมีความต้องการจะย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย นอกจากค่ายญี่ปุ่นเองยังมีผู้ผลิตรายใหม่ เช่น ไครสเลอร์ ปอร์เช่ ชูบารุ ที่ต้องการให้ไทยเป็นฐานการผลิตของอาเซียน ซึ่ง ณ ภาวะดังกล่าวในปีพ.ศ.2543 ปริมาณการผลิตของไทยได้สูงถึงเกือบ 1 ล้านคัน การประหยัดต่อขนาด (Economies of scale) ย่อมทำให้ต้นทุนการผลิตลดลงและต้นทุนการผลิตขึ้นส่วนจากการร่วมมือในการแลกเปลี่ยนการผลิตขึ้นส่วนระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน (Brand to Brand Complementation Scheme : BBC) ย่อมลดลง แต่ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงด้าน

ราคาจะลดลงดังที่บริษัทแม่คาดการณ์ไว้หรือไม่ขึ้นอยู่กับต้นทุนด้านอื่นๆ ที่อาจเพิ่มขึ้นหรือ อัตราภาษีในอนาคตว่าเป็นอย่างไร ฯลฯ ด้วย

นอกเหนือการผลิตแล้วช่องทางการจำหน่ายของแต่ละค่ายยังต้องมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา การจำหน่ายผ่านดีลเลอร์เพิ่มเติมจากสาขาของสำนักงานใหญ่จะมีมากขึ้น ศูนย์บริการจะเปิดกระจายคลุมพื้นที่กว่า เพราะนอกจากผลได้จากปริมาณการจำหน่ายแล้ว อนาคตผลได้จากบริการหลังการขายและอะไหล่จะเริ่มมีบทบาทควบคู่กันมาด้วย

เนื่องจากประเทศไทยเป็นสมาชิกของ WTO และ AFTA ทำให้เราต้องปฏิบัติตามมาตรการห้ามกีดกันทางการค้าและต้องยกเลิก หรือลดการปกป้องสนับสนุนอุตสาหกรรมในประเทศลง โดยเมื่อพิจารณาเกี่ยวกับมาตรการลงทุนทางการค้า (TRIMS) อาจจะต้องเลิกมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศ และมาตรการส่งเสริมให้กับผู้ผลิตในประเทศ และผู้ผลิตเพื่อการส่งออกภายใน 5 ปี นับตั้งแต่ปี 2538 ถึงแม้รถยนต์จะอยู่ในประเภทยกเว้นการลดภาษีชั่วคราว (Exclusion List) จึงยังไม่จำเป็นต้องลดภาษีทันที แต่จากเงื่อนไข ภายใน 5 ปี นับจากปี 2538 รายการสินค้าร้อยละ 20 ของรายการขอยกเว้นภาษีชั่วคราวทั้งหมดก็ต้องเข้าสู่การลดภาษีตามข้อตกลงของ AFTA เพื่อให้ทุกรายการถูกลดภาษีลงในระยะเวลา 5 ปี ด้วยเหตุนี้รัฐบาลต้องปรับนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น เช่น กำหนดภาษีนำเข้าของ CBU และ CKD ให้แตกต่างกัน ฯลฯ เพราะการที่ไม่สามารถบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศ จะทำให้ต้นทุนประกอบรถยนต์สูงขึ้น แต่ภาวะนี้ค่อนข้างบรรเทาลง เนื่องจากการแลกเปลี่ยนการผลิตขึ้นส่วนระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน (BBC) แต่ก็ต้องมีภาวะอื่นที่ต้องแก้ไขอีกมากเช่นกัน

2.1 โรงงานประกอบรถยนต์ในปัจจุบันสามารถแยกเป็น 2 กลุ่มใหญ่

2.1.1 กลุ่มรถยนต์จากญี่ปุ่น ๗ ที่นี้รวมผู้ผลิตจากประเทศเกาหลีด้วย ซึ่งกลุ่มนี้สามารถครองส่วนแบ่งการผลิตรถยนต์ในประเทศร้อยละ 90

2.1.2 กลุ่มรถยนต์จากยุโรป ซึ่งสามารถครองส่วนแบ่งการผลิตรถยนต์ในประเทศร้อยละ 10

2.2 โครงการลงทุนของบริษัทรถยนต์ในปี พ.ศ. 2538-2540

2.2.1 กลุ่มบริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่น ได้มีโครงการที่จะขยายกำลังการผลิต

ผลิตเพื่อส่งออกหลายรายด้วยกัน

2.2.1.1 บริษัทโตโยต้า(ประเทศไทย) ลงทุนกว่า 7,000 ล้านบาท เพื่อขยายโรงงาน นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ จ.ฉะเชิงเทรา ทำให้ในปี 2539 สามารถผลิตได้ 200,000 คันต่อปี เป็นผลให้ไทยเป็นฐานการผลิตของโตโยต้านอกประเทศญี่ปุ่นที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 รองจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป

2.2.1.2 บริษัทฮอนด้า คาร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ลงทุนกว่า 4,000 ล้านบาท สร้างโรงงานประกอบรถยนต์ ณ นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ จ.พระนครศรีอยุธยา เพื่อผลิตรถยนต์อาเชียนคาร์ หรือ อี เค คาร์ (รถยนต์ขนาดเล็ก) ในปี 2539 ผลิตได้ 30,000 คันต่อปี และในปีพ.ศ.2542 จะผลิตได้เป็น 100,000คันต่อปี เพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออก เป็นผลให้ไทยเป็นฐานการผลิตของฮอนด้านอกประเทศญี่ปุ่นที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 รองจากสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ

2.2.1.3 บริษัท เอ็มเอ็มซี สิทธิผล จำกัด ลงทุนกว่า 15,000 ล้านบาท เพื่อขยายโรงงาน ณ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ทำให้ผลิตได้ 120,000 คันต่อปี เป็นผลให้ไทยเป็นฐานการประกอบรถยนต์มิซูบิชินอกประเทศญี่ปุ่นเป็นอันดับ 1 (บริษัทแม่ได้ย้ายฐานการผลิตรถปิคอัพมาไทย และในปี 2539 มีโครงการผลิตรถปิคอัพรุ่นพีคาร์ ส่งออกจำหน่ายทั่วโลก)

2.2.1.4 บริษัทมาสด้าและฟอร์ด มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ร่วมลงทุนกว่า 30,000 ล้านบาท ตั้งโรงงานประกอบรถปิคอัพ ผลิตได้ 250,000 คันต่อปี เป็นผลให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถมาสด้าด้านนอกประเทศญี่ปุ่นใหญ่เป็นอันดับ 1 ผลิตรถเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออก

2.2.1.5 บริษัทสยามอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และบริษัทซูซูกิ มอเตอร์ ประเทศญี่ปุ่น ร่วมลงทุนกว่า 1,000 ล้านบาท ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ เพื่อผลิตรถยนต์นั่งและรถตรวจการจำหน่ายในประเทศ และส่งออกไปยังอินโดนีเซีย จีน สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย เป็นต้น

2.2.2 กลุ่มบริษัทรถยนต์จากยุโรป

เนื่องจากปัจจุบันคนไทยนิยมรถยุโรปมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์ขนาดกลางที่ออกสู่ตลาดมากขึ้น ขณะที่รถยุโรปขนาดใหญ่เองก็มีภาวะยอดจำหน่ายสูงขึ้นด้วยเช่นกัน ทำให้

ตารางที่ 2.18 แสดงแผนการขยายกำลังผลิตของผู้ผลิตรายใหญ่ในไทย

ผู้ผลิต	แผนการขยายกำลังผลิต	ประเภท	หมายเหตุ
โตโยต้า	200,000 คัน ในปี 2541	รถยนต์นั่ง และปิคอัพ	กำลังการผลิตในอนาคตของโตโยต้าจะเพิ่มขึ้นอีก 200,000 คัน ขณะที่กำลังผลิตปัจจุบันเพิ่มจาก 50,000 เป็น 150,000 คัน จากโรงงานที่กำลังก่อสร้าง
	50,000 คัน กลางปี 2539	รถยนต์นั่ง	ก่อสร้างที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์
มิซูบิชิ	100,000 คัน 30,000 คัน 98,000 คัน	รถปิคอัพ รถยนต์นั่ง รถปิคอัพ	ขยายกำลังการผลิตปิคอัพ โดยโรงงานตั้งอยู่ที่แหลมฉบัง เริ่มผลิตได้ในปี 2538 กำลังการผลิตตั้งแต่เดือนธันวาคมปี 2535 ปีละ 30,000 คัน สายการผลิตเปิดเพื่อส่งออกไปสหรัฐอเมริกาสายการผลิตมาจากโรงงานที่เมืองโอเอย์ (ประเทศญี่ปุ่น)
ฮอนด้า	50,000 คัน ในปี 2541 20,000	รถยนต์นั่ง รถยนต์นั่ง	เปิดสายการผลิตในรูปโรงงานเมื่อเดือน กรกฎาคม 2535 เริ่มผลิตแอกคอร์ดในปี 2535 โรงงานตั้งอยู่ที่อยุธยา เริ่มดำเนินการผลิตปี 2539
อิซูซุ นิสสัน	60,000 - 100,000 โมเดลใหม่ 18,000 เพิ่มกำลัง ผลิตเป็น 150,000 ล้านคันในปี 2538	- -	เริ่มผลิตรถปิคอัพสเตชันแวกอน รุ่นใหม่ เมื่อเดือนมิถุนายน 2536 รถอาเชียนคาร์ AD Resort (SUNNY WAGON TR) เริ่มผลิต กรกฎาคม 2536 มีแผนการขยายกำลังการผลิตจาก 90,000 คัน เป็น 150,000 คัน ในปี 2538 ลงทุนในโรงงานประกอบ
เมอร์เซเดส-เบนซ์	9,000	รถยนต์นั่ง	เพิ่มกำลังการผลิตอีกเท่าตัวจากโรงงานใหม่ในปี 2537 จากวันละ 14 คัน เป็น 30 คัน
สวีเดน มอเตอร์ส	ขยายเป็น 15,000 คัน ในปี 2538	รถยนต์นั่ง	
สุนได	4,800 - 7,200 กลางปี 2538	รถยนต์นั่ง	(เงินลงทุน 500 ล้านบาท)
โอเปิล	30,000 (โรงงานประกอบ ใหม่)	รถยนต์นั่ง	สายการประกอบเริ่มเดือนพฤศจิกายน 2537 นำเข้าชิ้นส่วนจากประเทศเยอรมนี

ที่มา : บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ซีทีจี จำกัด (มหาชน)

รถยนต์มีส่วนแบ่งในตลาดมากยิ่งขึ้น ปัจจุบัน บริษัทรถยนต์จากยุโรปจึงมีโครงการขยายโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้น เช่น บริษัทชนบุรีประภอยยนต์ ลงทุนกว่า 1,500 ล้านบาท ขยายโรงงานผลิตรถเบนซ์ เป็นต้น และนักลงทุนจากยุโรปรายอื่นๆ ก็เริ่มหันมาสนใจและศึกษาลู่ทางการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในไทยอีกด้วย

2.2.3 กลุ่มบริษัทรถยนต์จากสหรัฐอเมริกา

หลังจากที่หายไปจากตลาดนานกว่า 20 ปี บริษัทรถยนต์รายใหญ่ของอเมริกา 3 ราย ได้ขยายตลาดเข้าสู่อาเซียนอีกครั้ง พร้อมกับพิจารณาให้ไทยเป็นฐานการผลิตในภูมิภาคนี้ด้วย

2.2.3.1 บริษัทเจนเนอรัลมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ร่วมลงทุนกับบริษัทพระนครยนตรการตั้งโรงงานประกอบรถปิคอัพ 1 ตัน เพื่อให้ไทยเป็นฐานการผลิตในอาเซียน

2.2.3.2 บริษัทไครสเลอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ร่วมลงทุนกับบริษัทสวีเดนมอเตอร์ (ประเทศไทย) ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขนาดกลางและรถยนต์ตรวจการณ์ ผลิตได้ปีละ 5,000 คัน เพื่อจำหน่ายในประเทศ และส่งออก

2.2.3.3 บริษัทฟอร์ด มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีโครงการลงทุนร่วมกับบริษัทมาสด้า มูลค่ากว่า 30,000 ล้านบาท ตั้งโรงงานประกอบรถปิคอัพ ผลิตได้ 250,000 คันต่อปี ดังที่กล่าวมาแล้ว

อนาคตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของไทย

เมื่อพิจารณาถึงความได้เปรียบและปัจจัยต่างๆ ของประเทศไทยที่จะทำให้แนวโน้มของตลาดรถยนต์ของประเทศมีการขยายตัวต่อไปอย่างต่อเนื่อง จนอาจจะทำให้เรามีโอกาสที่จะเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่เป็นอันดับ 3 ในเอเชีย รองจากญี่ปุ่น และเกาหลี ซึ่งนั่นหมายถึงการผลิต การจำหน่าย การนำเข้า การส่งออก ที่เพิ่มขึ้นตามภาวะและกลไกของตลาด แต่อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมใหญ่ชนิดหนึ่งที่มีผลกระทบต่อระบบรอบๆ ตัว เพราะช่วงแรกยังต้องอาศัยการสนับสนุนจากอุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ จึงยังต้องพยายามพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และอุปกรณ์รถยนต์ของประเทศ

ให้มีคุณภาพตามมาตรฐาน ซึ่งอุตสาหกรรมแต่ละอย่างดังที่กล่าวมาแล้วล้วนแต่จะช่วยกัน เกื้อกูลและส่งเสริมซึ่งกันและกัน ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยพัฒนาต่อไป

ขณะที่ปริมาณรถเพิ่มมากขึ้นทั้งในการผลิตและการขาย อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบ รถยนต์ย่อมเกิดขึ้นตามมา เพราะความต้องการอะไหล่เพื่อซ่อมแซมชิ้นส่วนที่สึกหรอจากการใช้งาน และความต้องการใช้ชิ้นส่วนในการประกอบรถยนต์จากข้อบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับรถที่ประกอบในไทยจากรัฐบาล แต่การเติบโตมิได้หยุดแค่นั้นเพราะนอกจากจะสนองตอบต่อตลาดในประเทศแล้ว ยังสามารถส่งออกยังตลาดต่างประเทศ ในชิ้นส่วนที่เรามีข้อได้เปรียบและสามารถผลิตได้คุณภาพมาตรฐานอีกด้วย อย่างไรก็ตามยังมีชิ้นส่วนประกอบรถยนต์อีกมากมายที่เราผลิตไม่ได้ โดยเฉพาะพวกที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ก็เป็นสิ่งที่จะต้องพัฒนาและหาช่องทางเติบโตต่อไป

ด้วยลักษณะของการเกิดอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ตามความต้องการใน 2 ลักษณะที่กล่าวข้างต้น ทำให้ตลาดของชิ้นส่วนเป็นไปตามลักษณะของการนำไปใช้ คือ ตลาดชิ้นส่วนที่นำไปประกอบรถยนต์ และตลาดชิ้นส่วนที่นำไปเป็นอะไหล่ทดแทน

1. ตลาดชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market : OEM)

ตลาดชนิดนี้จะผลิตเพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ ภายใต้ข้อตกลงสำคัญ 2 ประการ คือ มาตรฐานที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด และเวลาส่งมอบถูกต้องตามแผนการ ซึ่งกฎเกณฑ์ 2 ข้อนี้ อาจบ่งบอกถึงลักษณะของโรงงานหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนว่าเป็นโรงงานที่มีความสัมพันธ์กับผู้ว่าจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการร่วมลงทุนหรือการว่าจ้างโดยตรง เป็นต้น เพราะคุณภาพจะถูกตรวจสอบอย่างเข้มงวด โรงงานผลิตชิ้นส่วนเหล่านี้จึงมักมีขนาดใหญ่ มีเทคโนโลยีสูง ได้รับส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน จึงทำให้ตลาดนี้ค่อนข้างแคบ และผู้ผลิตรายย่อยหรือรายใหม่ยากแก่การเข้ามาต่อสู้แย่งชิงตลาด

ด้านความต้องการชิ้นส่วนประกอบรถยนต์จะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก ดังนี้

1. ความต้องการและปริมาณใช้รถยนต์ภายในประเทศ
2. นโยบายของผู้ประกอบรถยนต์ที่จะเลือกใช้ชิ้นส่วนต่างๆ
3. นโยบายของรัฐบาลในการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content Requirement)

ในภาวะปัจจุบันที่เศรษฐกิจไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้ตลาดรถยนต์ขยายตัวซึ่ง

มีผลให้ตลาดชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ (OEM) ขยายตัวไปด้วย จนผู้ผลิตชิ้นส่วนประสบกับปัญหาที่ทำตามกฎเกณฑ์ 2 ข้อข้างต้นได้ไม่สมบูรณ์ โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนไม่สามารถสนองความต้องการของผู้ประกอบรถยนต์ได้ และมีปัญหากับคุณภาพของผลผลิตที่ไม่ได้มาตรฐานที่กำหนด และส่งมอบได้ไม่ตรงเวลา

2. ตลาดอะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market : REM)

เป็นตลาดที่ผลิตชิ้นส่วนเพื่อเป็นอะไหล่ ผู้ผลิตมีหลากหลายมีทั้งโรงงานทุกๆ ขนาด จึงทำให้มีความแตกต่างด้านคุณภาพอยู่ด้วย หรือถ้าเราแบ่งตลาดของอะไหล่ตามลักษณะและคุณภาพของอะไหล่จะแบ่งได้ดังนี้

1. อะไหล่ปลอม ผลิตขึ้นโดยปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้ จึงมักมีมาตรฐานและคุณภาพต่ำ

2. อะไหล่เทียม ผลิตโดยไม่ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบการ แต่ใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง โดยอาจผลิตจากโรงงานเดียวกันที่ผลิตส่งผู้ประกอบรถยนต์ หรือจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนโดยทั่วไปก็ได้ มาตรฐานและคุณภาพอาจใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ ขึ้นกับโรงงานที่ผลิต

3. อะไหล่แท้ ผลิตขึ้นตามมาตรฐานของผู้ประกอบรถยนต์ โดยผู้ประกอบรถยนต์อาจจะผลิตขึ้นเอง หรือจ้างให้ผู้อื่นผลิตตามมาตรฐานที่กำหนด ทำให้อะไหล่ได้มาตรฐานและราคาค่อนข้างสูง ชิ้นส่วนเหล่านี้จะถูกตรวจสอบคุณภาพอย่างเข้มงวดและถูกยินยอมให้สามารถใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบรถยนต์นั้นๆ ได้

ในเรื่องของขนาดตลาดชิ้นส่วนประเภทนี้ยากแก่การเก็บรวบรวมข้อมูล เพราะผู้ผลิตมีหลากหลายมาก โดยเฉพาะอะไหล่ปลอมจะผิดกฎหมาย ขนาดของตลาดจึงขึ้นอยู่กับจำนวนรถที่ใช้อยู่และอายุการใช้งาน พฤติกรรมการใช้และการบำรุงรักษา นอกจากนี้สภาพทางกายภาพ เช่น ถนน อากาศ ก็มีผลอยู่ด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตามยังมีข้อจำกัดของตลาดประเภทนี้อยู่ไม่น้อย เพราะจำนวนรถยนต์ในประเทศไทยยังมีน้อยและแม้รถที่มีอายุค่อนข้างมาก แต่เจ้าของไม่นิยมเปลี่ยนอะไหล่ใหม่ จะใช้วิธีซ่อมของเก่าหรือซื้อของใช้แล้วในการซ่อมแซมรถมากกว่า อีกทั้งรถยนต์ในประเทศไทยมีมากมายหลายรุ่นทำให้ไม่เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต แต่จากการขยายตัวของตลาดรถยนต์ในปัจจุบัน แนวโน้มของตลาดชิ้นส่วนน่าจะเติบโตขยายตัวต่อไปอีกอย่างแน่นอน

3. ตลาดต่างประเทศ

ในการผลิตชิ้นส่วนหลายประเภทจะต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพสูง แต่ประเทศเรายังไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวได้จึงต้องนำเข้าจากต่างประเทศอยู่จำนวนมาก โดยในอดีตที่ผ่านมาช่วงปี พ.ศ. 2531-2536 มีการนำเข้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ในอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 27.02 ต่อปี โดยอุปกรณ์ที่มีสัดส่วนมูลค่าการนำเข้าสูงๆ ได้แก่ ส่วนประกอบเครื่องยนต์ เพลาส่งกำลัง อุปกรณ์ไฟฟ้ารถยนต์ เครื่องยนต์ เป็นต้น อย่างไรก็ตามหลังจากที่มีการประกาศนโยบายลดภาษีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งมีผลโดยตรงต่ออุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ พบว่าอัตราการนำเข้าส่วนใหญ่ยังคงเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะพวกกระจกนิรภัย กระปุกเกียร์ และส่วนประกอบเพลาชับ เป็นต้น ส่วนชิ้นส่วนจำพวกเครื่องยนต์มีแนวโน้มนำเข้าลดลง

จากอดีต จุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งด้านราคาและคุณภาพเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 จนถึงปัจจุบันเราสามารถส่งออกไปแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ ซึ่งที่ผ่านมาส่วนใหญ่เป็นการส่งออกอะไหล่เสียมาก ส่วนชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์นั้นยังส่งออกได้น้อยมาก อันเนื่องมาจากข้อจำกัดสำคัญด้านการควบคุมคุณภาพสินค้า การส่งมอบสินค้าตามเวลาและการวางแผนการผลิตที่ดี

ในการส่งออกชิ้นส่วนลักษณะอะไหล่ในปัจจุบันมีปริมาณสูง ขณะที่ชิ้นส่วนเพื่อประกอบรถยนต์เริ่มจะมีการพัฒนาตัวเองในการส่งออกมากขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2534-2536 ที่ผ่านมา มูลค่าการส่งออกมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 39.07 ต่อปี โดยชิ้นส่วนที่มีสัดส่วนหลายๆ ในมูลค่าการส่งออกทั้งหมดได้แก่ ปะเก็น ชุดสายไฟ บอลแบริ่ง คลัทซ์และส่วนประกอบ งานจ่ายรวมคอยล์จุดระเบิด เป็นต้น

4. วิเคราะห์แนวโน้มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์

จากความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ระหว่างอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์นั้น ในภาวะปัจจุบันที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยขยายตัวอย่างน่าพอใจ แต่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนถือว่ายังอยู่ในระยะเริ่มต้น ยังไม่ขยายตัวเต็มที่ การผลิตปัจจุบันเป็นเพียงเพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ รัฐบาลเองก็ได้มีนโยบายนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปโดยเสรี และตามข้อตกลงของแกตต์ . จะต้องลดสัดส่วน

Local content requirement ภายใน 5 ปี ปัจจัยเหล่านี้ล้วนแต่มีผลกระทบต่อการผลิตชิ้นส่วนในประเทศโดยตรงทั้งสิ้น อย่างไรก็ตามในปัจจุบันการที่ประเทศไทยเป็นที่สนใจของประเทศผู้ประกอบการอาทิญี่ปุ่นและเยอรมัน ซึ่งมีปัญหาภายในประเทศด้านค่าเงินของประเทศนั้นๆ ในจุดสนใจด้านตลาดและค่าจ้างของประเทศไทย จึงน่าจะมีผลดีต่อไทยในอุตสาหกรรมดังกล่าวขึ้นบ้าง ประกอบกับการที่รัฐบาลมีนโยบายให้การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ในประเทศอีกหลังจากได้ล้มเลิกไปในปี 2512¹ เพราะปัจจุบันเรามีศักยภาพที่เหมาะสมขึ้น รัฐบาลจึงเปิดโรงงานประกอบรถยนต์เพื่อส่งออกโดยเสรี โดยในสถานการณ์ที่ผ่านมา แม้รัฐบาลจะมีมาตรการหรือนโยบายให้นำเข้ารถยนต์โดยเสรี มีการลดภาษีนำเข้า เข้าตามผลการเจรจาของแกตต์ แต่ผู้ประกอบการในประเทศยังสามารถปรับตัวและขยายตัวออกไปได้ ส่วนประเทศเพื่อนบ้านได้มีการเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองและพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ ประเทศไทยเองได้พยายามมีสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเหล่านั้น ทำให้ศักยภาพการขยายตัวของตลาดรถยนต์และชิ้นส่วนมีสูงมากขึ้น โดยเฉพาะตลาดรถยนต์เล็กที่มีซีซีไม่สูงนัก จำพวกรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ เมื่อพิจารณาถึงรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ ในปัจจุบันด้วยการปรับตัวของอุตสาหกรรมชิ้นส่วน และการส่งเสริมของรัฐบาล ทำให้มีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมาประกอบรถยนต์ เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งรถปิคอัพจะมีความได้เปรียบในเรื่องของชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศมากกว่ารถยนต์นั่ง ดังนั้นสิ่งนี้จึงเป็นผลกระทบย้อนหลัง (Backward Linkage) อันจะนำมาซึ่งการพัฒนา และเติบโตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยิ่งขึ้น นอกจากนี้มิใช่ว่าผู้ประกอบการรายใหญ่จากต่างประเทศ จะสนใจย้ายฐานผลิตมายังประเทศเราเพียงฝ่ายเดียว รัฐบาลของไทยเองมีนโยบายที่จะดึงดูดการลงทุนจากประเทศผู้ผลิตชิ้นส่วนเหล่านั้น เพื่อเป็นการลดต้นทุน

¹ รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์ในประเทศโดยมี 2 แนวทางคือ

- ก) ให้การส่งเสริมการประกอบรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 8 ตันขึ้นไป เพื่อจำหน่ายในประเทศโดยไม่มีการได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร เพื่อไม่กระทบต่อผู้ผลิตเดิมที่ไม่ได้รับการส่งเสริม
- ข) ให้การส่งเสริมการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกแก่บริษัทเอ็มเอ็มซี สิทธิผล จำกัด เป็นรายแรกในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โดยตั้งเงื่อนไขว่าต้องผลิตเพื่อส่งออกร้อยละ 80 ของมูลค่าการขายทั้งหมด

ทุนการผลิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับตลาดภายนอกให้มากขึ้น อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ตามแนวโน้มการเข้ามาของผู้ประกอบการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์รายใหญ่จากต่างประเทศ อาจจะมีผลกระทบต่อโรงงานผลิตชิ้นส่วนของไทยภายในประเทศ เพราะโรงงานผู้ประกอบการรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหญ่อาจจะรวมตัวกัน ซึ่งโรงงานเหล่านั้นมักจะ เป็นโรงงานของผู้ประกอบการรายใหญ่อ้างกล่าว ดังนั้นสิ่งนี้อาจจะเป็นปัญหากับผู้ประกอบการชาวไทยหรือผู้ประกอบการที่ดำเนินการอยู่เดิมแล้ว อันเป็นสิ่งที่รัฐบาลพึงจะต้องพิจารณาและหาแนวทางในการแก้ไขต่อไป