



อุปสงค์ตลาดรวมในประเทศไทย

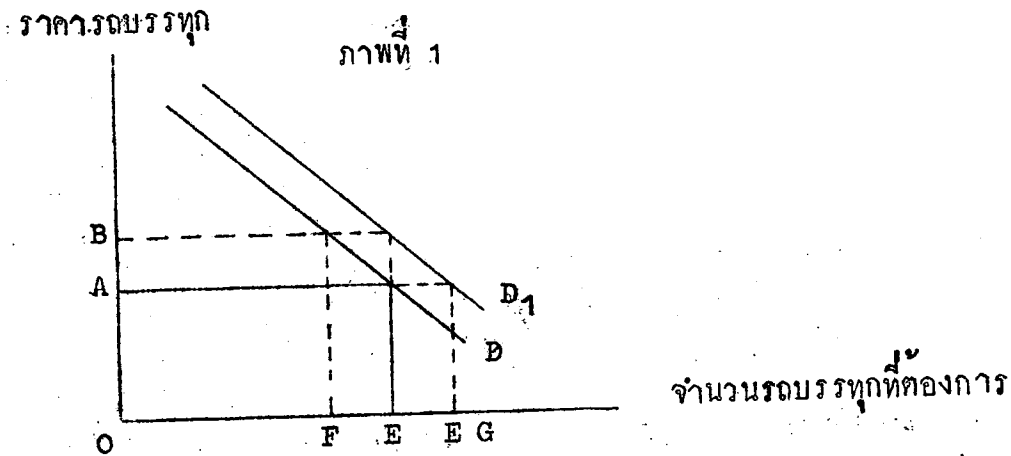
1. ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสงค์ตลาดรวมในประเทศไทย

จากลักษณะการไหลเวียนรวมในประเทศไทย เพื่อจุดหมายในการขนส่งสินค้า หรือผู้โดยสารจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น สันนิษฐานว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสงค์ตลาดรวม ประกอบด้วย

- 1.1 ระดับราคาตลาดรวมเอง
 - 1.2 อายุการใช้งานของรถรวมที่ผู้บริโภคริชาอยู่
 - 1.3 อัตราการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ
 - 1.4 ลักษณะถนนในประเทศไทย
 - 1.5 ลักษณะการกระจายของประชากร
 - 1.6 ความได้เปรียบต่อการขนส่งประเภทอื่น
 - 1.7 การขยายตัวของระบบการไหลเวียนเชื่อมแบบผอนส่ง
- เมื่อพิจารณารายละเอียดของปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสงค์แต่ละประเภท มีดังนี้

1.1 ระดับราคาตลาดรวมเอง ลักษณะโดยทั่วไปของสินค้า เมื่อระดับราคาสูงขึ้น ความต้องการควรจะลดต่ำลง แต่เนื่องจากรถรวมเป็นสินค้าประเภททุน การซื้อรถรวมไปก็เพื่อนำไปใช้งานในการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร ซึ่งการนำไปใช้งานนี้ผู้บริโภคริชาสามารถหาผลประโยชน์จากรถรวมนี้ตราบดีที่เขาสามารถหารรายได้จากรถรวมได้มากกว่าเงินที่เสียไปในการซื้อรถรวมมา เขาจะซื้อรถรวมนั้นเสมอ แม้วาระาคาตลาดรวมจะสูงขึ้นเท่าใดก็ตาม การที่ผู้บริโภคริชาสามารถหารรายได้ได้มากกว่าเงินที่เสียไปในการซื้อรถรวมดังกล่าวจะมีผลทำให้ อุปสงค์ของรถรวมเลื่อนสูงขึ้นอีก

ดังภาพที่ 1



ให้อุปสงค์เดิมเป็นเส้น D ในขณะนั้นระดับราคารถบรรทุก OA มีอุปสงค์รถบรรทุก OE คำนวณรายได้จากรถบรรทุกสูงขึ้น เส้นอุปสงค์จากรถบรรทุกจะเลื่อนเป็นเส้น D₁ มีผู้ต้องการซื้อรถบรรทุกสูงขึ้นเป็น OG คำนวณราคาสูงขึ้นเป็น OB จำนวนผู้ต้องการซื้อรถบรรทุกจะลดลงมาเหลือ OE คำนวณเท่าเดิม ขอสมมุติฐานนี้น่าจะเป็นจริง ดังจะเห็นได้จากข้อเท็จจริงที่ว่า ในอดีตราคารถบรรทุกขนาด 1 คัน ในปี 2509 มีราคาประมาณ 35,000 บาทต่อคัน และราคาจากรถบรรทุกสูงขึ้นทุกปี แต่จำนวนจำหน่ายรถบรรทุกกลับเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ไม่มีปีใดเลยที่จำนวนจำหน่ายลดลง จากเหตุผลดังกล่าวเราจึงวิเคราะห์ราคาของรถบรรทุกไม่มีผลต่ออุปสงค์แต่อย่างใด

1.2 อายุการใช้งานของรถบรรทุกที่ผู้บริโภครักษาอยู่ จากลักษณะของสินค้าถาวรโดยทั่วไป อายุการใช้งานของสินค้านั้นที่ผู้บริโภครักษาอยู่ มีผลทำให้อุปสงค์ต่อสินค้าถาวรลดลง เนื่องจากผู้บริโภครักษาไว้ใช้สินค้านั้นหมดไปทันที แต่ผู้บริโภครักษาไว้ใช้บริการของสินค้านั้นไปเรื่อยๆจนกว่าจะหมดอายุการใช้งาน ดังนั้นการซื้อสินค้าถาวรจึงมีส่วนหนึ่งขึ้นกับอายุการใช้งานของสินค้าถาวรที่หมดลง แต่ลักษณะของรถบรรทุกแม้ว่าเป็นสินค้าถาวรก็ตามแต่จาก Brooking Model¹ พบว่าการซื้อสินค้าถาวรมีความสัมพันธ์กับรายได้ใน

¹Michael K. Evans, Macroeconomic Activity, (New York: Harper & Row Publishers, 1970), p. 151.

ปีปัจจุบันสูง จำนวนสินค้าถาวรที่ผู้บริโภคซื้อไปใช้ในปีที่ผ่านมาแล้วและยังสามารถใช้การ
ได้ ตามปกติควรมีส่วนกระทบถึงอุปสงค์ต่อสินค้าถาวรในปัจจุบัน เพราะผู้ซื้อของคำนึงถึง
ของเก่าที่ยังมีอายุการใช้งานอยู่และสามารถนำไปซ่อมแซมและใช้แทนของใหม่ได้ ซึ่ง
ช่วยให้สามารถประหยัดเงินได้ แต่ในประเทศกำลังพัฒนา เช่น ประเทศไทย เป็นต้น
จำนวนรถบรรทุกที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีจำนวนไม่มากนัก เมื่อเทียบกับจำนวนพลเมือง
ประชาชนยังมีความต้องการใช้รถบรรทุกมากกว่าที่มีอยู่มาก แต่เนื่องจากฐานะทางการเงิน
ยังไม่ดีพอ เมื่อภาวะเศรษฐกิจดีขึ้นประชาชนมีรายได้สูงขึ้น ความต้องการเหล่านี้ก่อให้เกิด
อุปสงค์ต่อรถบรรทุกเพิ่มขึ้น สันนิษฐานได้ว่าอุปสงค์ต่อรถบรรทุกทุกส่วนในไทยขึ้นกับ
รายได้แต่ละปีมากกว่า อีกประการหนึ่ง ค่าแรงในการซ่อมแซมในประเทศยังต่ำกว่า
ต่างประเทศมาก เมื่อรถบรรทุกเกิดชำรุด ผู้บริโภคจะนำไปซ่อมแซมและใช้งานต่อไป
ซึ่งเสียค่าใช้จ่ายต่ำกว่าที่จะนำไปเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่หรือยืมทิ้งและซื้อรถใหม่มาใช้
แทน ดังนั้นการเพิ่มของอุปสงค์ต่อรถบรรทุกโดยมีสาเหตุจากอายุการใช้งานของรถบรรทุก
นั้นหมดลงหรือสต็อกของรถบรรทุกที่ผู้บริโภคยังใช้อยู่น้อยลง และต้องซื้อรถใหม่มาใช้แทน
จึงมีน้อยมาก จะเห็นได้จากรถบรรทุกที่ใช้ในต่างจังหวัดที่มีอายุการใช้งานมา 15 ปี ยัง
มีอีกมาก จากเหตุผลดังกล่าวนี้เราจึงให้จำนวนสต็อกของรถบรรทุกที่ผู้บริโภคไม่สามารถ
ใช้งานได้ ซึ่งทำให้เกิดอุปสงค์ต่อรถบรรทุกเพิ่มขึ้นในแต่ละปีมีจำนวนคงที่หรือสต็อกของ
รถที่ผู้บริโภคยังใช้อยู่ไม่มีผลทำให้สมการอุปสงค์ต่อรถบรรทุกเปลี่ยนแปลงขึ้นลง แต่ก่อให้เกิด
อุปสงค์ต่อรถบรรทุกมีจำนวนคงที่

1.3 อัตราการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของ
อุปสงค์ขึ้นกับรายได้ ถ้าระดับรายได้สูงขึ้นอุปสงค์ต่อสินค้านั้นจะเลื่อนสูงขึ้นด้วย ในกรณี
อุปสงค์ต่อรถบรรทุกการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติยอมทำให้อุปสงค์ต่อรถ
บรรทุกเปลี่ยนแปลงด้วย เพราะการคำนวณมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติสามารถคำนวณจาก
รายได้ในสาขาต่าง ๆ ของระบบเศรษฐกิจ การเพิ่มขึ้นของมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเกิด
จาก 2 ทาง คือ

ก. จำนวนผลิตภัณฑ์แท้จริงเพิ่มขึ้น

ข. ระดับราคาสินค้าสูงขึ้น

เนื่องจากการคำนวณหามูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติโดยประมาณ จำนวนผลิตภัณฑ์แท้จริงที่ทำการผลิตได้ในแต่ละสาขาในปีนั้นคูณด้วยราคาสินค้าที่ปรากฏในปีนั้น ดังนั้นมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติอาจสูงขึ้นได้โดยที่จำนวนผลิตภัณฑ์สูงขึ้น หรือระดับราคาสินค้าสูงขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่มูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติสูงขึ้นเพราะราคาสินค้าสูงขึ้น เราจึงพิจารณาใช้มูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติ ณ ระดับราคาปี พ.ศ. 2505 เป็นหลักในการพิจารณาดังผลเกี่ยวเนื่องกับอุปสงค์โดยรวมทุก ถ้าปีใดประเทศมีผลผลิตสูง ทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติสูงขึ้นด้วย เมื่อมีผลผลิตเพิ่มขึ้นทำให้เกิดความจำเป็นของขนส่งสินค้าไปยังแหล่งที่ต้องการหรือตลาด ทำให้เกิดความจำเป็นของใช้รถบรรทุกเพิ่มสูงขึ้น อีกด้านหนึ่งเมื่อรายได้เพิ่มสูงขึ้นประชาชนจะนำเงินที่ใดส่วนหนึ่งไปใช้จ่ายในการเที่ยวเตร่หรือเดินทางไปท่องเที่ยวที่ต่าง ๆ มีส่วนช่วยให้เกิดความต้องการใช้รถบรรทุกคนโดยสารมากยิ่งขึ้น แต่ถารายได้ตกต่ำหรือการผลิตตกต่ำการใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจะลดลง และการใช้จ่ายท่องเที่ยวก็จะลดลงด้วย มีผลทำให้การใช้รถบรรทุกมีน้อย ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติย่อมแสดงถึงระดับรายได้ที่สูงขึ้น ทำให้เกิดความต้องการใช้รถบรรทุกสูงตามไปด้วย หรือมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติเป็นตัวแปรอย่างหนึ่งในสมการอุปสงค์โดยรวมบรรทุก

โดยปกติทุกประเทศจะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นไม่มากนักน้อย รัฐบาลจำต้องเร่งพัฒนาเศรษฐกิจโดยเพิ่มรายได้หรือผลผลิตทั้งประเทศเพื่อให้เพียงพอที่จะเลี้ยงพลเมืองของชาติ การที่รัฐบาลต้องเร่งเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้นทุกปี ทำให้มูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นไม่มากนักน้อย เมื่อมีผลผลิตมากขึ้นความจำเป็นของใช้รถบรรทุกสูงขึ้นไปด้วย จนอาจกล่าวได้ว่าอุปสงค์โดยรวมบรรทุกเพิ่มขึ้นเสมอ

1.4 ลักษณะถนนในประเทศไทย ลักษณะถนนในประเทศไทย มีส่วนช่วยให้การใช้รถบรรทุกขยายตัวมากขึ้น เพราะถนนได้รับการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่อยู่เสมอ และสามารถติดต่อกันได้ทุกจังหวัด แม้แต่อำเภอต่าง ๆ ก็สามารถไปได้ถึงทุกฤดูกาล นอกจากนี้ลักษณะการสร้างถนนมีชาวจะมีเส้นทางสายเดียว เช่น จากจังหวัดนครราชสีมาไปยัง

บุรีรัมย์ มีเส้นทางสายตรงไปโดยเฉพาะ และเส้นทางที่เชื่อมโยงมาจากจังหวัดใกล้เคียง
 อีกทางควย โดยทั่วไปแล้วเส้นทางถนนที่สร้างขึ้นมีลักษณะคล้ายเส้นใยแมลงมุม สามารถ
 ไปโดยทางตรงหรือทางอ้อมได้ และแต่ละภาคก็มีเส้นทางติดต่อเชื่อมโยงกันโดยไม่จำเป็นต้อง
 ต้องขี้นรถวิ่งเข้ากรุงเทพฯ แล้วจึงยอนไปอีกจังหวัดหนึ่ง

ในปัจจุบันมีการขยายเส้นทางถนนเพิ่มขึ้นเรื่อย ดังเห็นได้จากตารางที่ 18

ดังนี้

ตารางที่ 18 แสดงระยะทางของทางหลวงแต่ละประเภท

หน่วย-กิโลเมตร

พ.ท.	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514
ชนิดผิวจราจร									
ทางหลวงแผ่นดินชนบท									
คอนกรีต	21.4	17.3	95.7	79.2	69.7	76.8	81.7	79.7	92.4
อัลฟาสติกคอนกรีต	4,135.9	4,684.9	4,950.7	3,038.2	3,428.6	3,883.7	4,217.0	4,679.7	5,049.6
ดินลูกรัง	4,916.6	4,701.5	4,436.1	1,626.8	1,130.2	752.1	465.9	222.8	169.5
ดิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	9,073.9	9,403.7	9,482.5	4,744.2	4,628.5	4,712.6	4,764.6	4,982.1	5,311.5
ทางหลวงแผ่นดินช่อง									
คอนกรีต				10.1	8.5	9.1	3.5	16.4	17.5
อัลฟาสติกคอนกรีต				2,240.1	1,999.8	2,643.8	3,514.9	3,844.7	4,521.4
ดินลูกรัง				3,340.8	2,880.3	2,378.4	1,679.7	1,558.3	1,126.6
ดิน				-	-	-	-	-	-
รวม				5,591.0	4,888.6	5,031.3	5,203.1	5,419.4	5,665.5
ทางหลวงจังหวัด									
คอนกรีต	6.1	9.1	7.6	7.9	7.9	12.7	13.0	12.6	11.0
อัลฟาสติกคอนกรีต	133.4	259.7	937.3	418.9	573.3	1,118.0	1,268.4	1,466.1	1,769.8
ดินลูกรัง	1,867.5	1,829.5	2,203.3	2,422.4	3,311.6	4,026.7	4,448.0	4,412.6	4,347.0
ดิน	-	116.2	185.0	146.3	-	51.7	-	-	-
รวม	2,057.0	2,214.5	2,793.2	2,995.5	3,892.8	5,309.1	5,729.4	5,891.3	6,127.8

ตารางที่ 18 (ต่อ)

หน่วย-กิโลเมตร

พ.ศ.	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514
ชนิดนิเวศวิทยา									
<u>รวมทางหลวงทุกประเภท</u>									
คอนกรีต	27.3	26.4	103.3	97.2	86.1	98.6	103.2	108.7	120.9
อัลฟัลติกคอนกรีต	4,319.3	4,944.6	5,348.0	5,697.2	6,001.7	7,645.5	9,000.3	9,990.4	11,340.8
ดินลูกรัง	6,784.1	6,531.0	6,639.4	7,390.0	7,322.1	7,076.7	6,593.6	6,193.7	5,643.1
ดิน	-	116.2	185.0	146.3	-	132.2	-	-	-
รวม	11,130.9	11,618.2	12,275.7	13,330.7	13,409.9	14,953.0	15,697.1	16,292.8	17,104.8

ที่มา : กรมทางหลวงแผ่นดิน, รายงานประจำปี.

หมายเหตุ ก่อนปี พ.ศ. 2509 ยังไม่มีการจัดระบบทางหลวงเหมือนในปัจจุบัน.

จากตารางที่ 18 แสดงถึงชนิดของทางหลวงประกอบด้วย

1. ทางหลวงแผ่นดินชั้นหนึ่ง เป็นเส้นทางสายประธานเชื่อมระหว่างนครหลวงกับจังหวัดต่าง ๆ ในแต่ละภาค
2. ทางหลวงแผ่นดินชั้นสอง เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดต่อจังหวัดหรือชุมชนใหญ่ ๆ
3. ทางหลวงจังหวัด เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างอำเภอและตำบลต่าง ๆ ในแต่ละจังหวัด

จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2509 ทางหลวงแผ่นดินชั้นสองมีทางคิบลูกรังถึง 3,340 ก.ม. และถนนอัลฟัลติคคอนกรีตเพียง 2,240.1 ก.ม. และถนนได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้นเรื่อย โดยมีถนนคิบลูกรังเหลือเพียง 1,126.6 ก.ม. และถนนอัลฟัลติคคอนกรีตเพิ่มขึ้นเป็น 4,521.4 ก.ม. ในปี พ.ศ. 2514 ซึ่งช่วยให้การติดต่อระหว่างจังหวัดต่าง ๆ สะดวกและสามารถขนส่งได้ทุกฤดูกาลมากยิ่งขึ้น ส่วนทางหลวงจังหวัด ในปี พ.ศ. 2506 มีถนนอัลฟัลติคคอนกรีต 183.4 ก.ม. และถนนคิบลูกรัง 1,867.50 ก.ม. โคขยายมากขึ้น และปรับปรุงมาตรฐานเส้นทางดีขึ้น โดยมีถนนอัลฟัลติคคอนกรีต 1,769.8 ก.ม. และถนนคิบลูกรัง 4,347 ก.ม. ในปี พ.ศ. 2514 นอกจากนี้ทางหลวงแผ่นดินชั้นหนึ่งได้รับการปรับปรุงให้เป็นถนนอัลฟัลติคคอนกรีตเกือบทั้งหมด มีถนนคิบลูกรังอยู่เพียง 169.5 ก.ม. ในจำนวนเส้นทางถนนทั้งหมด 5,311.5 ก.ม. ในปี พ.ศ. 2514 ซึ่งเส้นทางเหล่านี้ช่วยให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังจุดต่าง ๆ ได้สะดวกทุกฤดูกาล จึงมีผู้นิยมใช้การขนส่งทางถนนมากยิ่งขึ้น ช่วยให้อุปสงค์ตลาดบรรทุกเพิ่มสูงขึ้นมาก

แต่ลักษณะถนนที่ก่อให้เกิดอุปสงค์ตลาดบรรทุกนั้น เป็นผลโดยทางอ้อม มิใช่จากความยาวของถนนเพียงอย่างเดียวจะก่อให้เกิดอุปสงค์มากขึ้นเสมอ แต่การเชื่อมโยงจุดสำคัญในจังหวัดหรืออำเภอให้สามารถไปได้ทุกแห่งโดยมีลักษณะรูปใยแมงมุม ช่วยให้ประชาชนสามารถเลือกใช้เส้นทางที่สะดวกที่สุดได้และไปไต่รวดเร็ว ทำให้เกิดความนิยมใช้รถบรรทุก ดังจะเห็นได้จากการใช้รถบรรทุกในภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งถนนมีความยาวมาก แต่มิได้มีลักษณะเป็นรูปใยแมงมุม แต่เป็นเส้นทางตรง และมีการเชื่อมต่อระหว่าง

ชุมชนต่าง ๆ น้อย ทำให้เกิดความลำบากในการใช้เส้นทางถนนติดต่อคมนาคม เนื่องจากการเดินทางจากอำเภอหนึ่งไปอีกอำเภอหนึ่งต้องวิ่งรถบรรทุกออกมาไปตามเส้นทางหลักในจังหวัดแล้วจึงยอนเข้าสู่อีกอำเภอหนึ่ง แทนที่จะเดินทางสายตรงจากอำเภอหนึ่งไปอีกอำเภอโดยตรง ทำให้สถิติการจราจรบรรทุกในจังหวัดต่าง ๆ ของภาคใต้น้อยกว่าภาคอื่นมาก ทั้งที่ระดับรายได้ประชากรโดยเฉลี่ยในภาคใต้อีกว่าภาคอื่นส่วนมาก แต่ปริมาณการจราจรบรรทุกกลับน้อยกว่าเมื่อเทียบปริมาณการจราจรบรรทุกต่อคน จากผลดังกล่าวเราไม่อาจใช้ความยาวถนนเป็นเครื่องวัดอุปสงค์ได้โดยตรง แต่เราสามารถใช้เป็นเครื่องประกอบการพิจารณาว่า จำนวนการจราจรบรรทุกควรจะมากขึ้นหรือน้อยลง เช่น ถายังเป็นเส้นทางตรงไม่มีทางแยกเชื่อมโยงกับเขตต่าง ๆ จำนวนการจราจรบรรทุกก็ไม่ควรเพิ่มสูงขึ้นมาก เป็นต้น นั่นคือความยาวของถนนไม่ได้สัมพันธ์กับอุปสงค์จราจรบรรทุกโดยตรง เพียงแต่ลักษณะถนนเป็นส่วนช่วยสนับสนุนให้มีการจราจรบรรทุกเพิ่มขึ้นหรือลดลงเท่านั้น

1.5 ลักษณะการกระจายของประชากร โดยที่ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของประชากรไทยอยู่กระจุกกระจายไปยังจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ มีโดยรวมกันอย่างหนาแน่นในจังหวัดใดโดยเฉพาะ (ยกเว้นนครหลวง) และส่วนใหญ่มีได้พักอาศัยในตัวเมือง ดังเห็นได้จากสถิติทะเบียนราษฎรของสำนักงานสถาบันประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2518 ปรากฏดังนี้

	<u>จำนวน (คน)</u>	<u>ร้อยละ</u>
ประชากรในเขตเทศบาลนครและเทศบาลเมือง	2,302,744	5.43
ประชากรในเขตเทศบาลตำบล	407,000	0.96
ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร	4,349,494	10.26
ประชากรนอกเขตเทศบาลต่าง ๆ	<u>35,332,216</u>	<u>83.35</u>
รวมประชากรทั้งประเทศ	<u>42,391,454</u>	<u>100.00</u>

จะเห็นได้ว่าประชากรทั้งประเทศมีจำนวน 42.39 ล้านคน แต่พักอาศัยอยู่นอกเขตตัวเมืองและนอกเขตเทศบาลต่าง ๆ เป็นจำนวนถึง 35.33 ล้านคน หรือร้อยละ 83.35 ซึ่งนับว่าสูงมาก และการที่ประชากรอยู่นอกตัวเมืองกระจุกกระจายทั่วไปทำให้เกิดความจำเป็นของโครงการขนส่งมวลชนขึ้นในการขนส่งสินค้าไปยังจุดต่าง ๆ ที่มีคนพักอาศัย เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ประชากรรวมกันอยู่เป็นจุดใหญ่ ๆ ไม่พักอาศัยกระจุกกระจายทั่วไป เนื่องจากถ้าประชากรรวมกันเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ ผู้ผลิตสามารถโครงการขนส่งมวลชนขนส่งสินค้าไปยังจุดที่ต้องการไ้รวดเร็ว แต่เมื่อประชากรอยู่กระจุกกระจายทั่วไป การที่จะโครงการขนส่งมวลชนขนส่งสินค้าไปยังจุดที่ต้องการไม่สะดวกเนื่องจากต้องวิ่งวกวนไปยังชุมชนเล็ก ๆ มากมาย และเสียเวลาในการขนถ่ายแต่ละแห่งที่โครงการขนส่งมวลชนขนส่งสินค้า ทำให้ขนส่งสินค้าได้ช้ามาก นึกถึงการโครงการขนส่งมวลชนขนาดเล็กขนส่งสินค้าไปยังชุมชนที่ใกล้เคียงกันเท่านั้น แต่โครงการขนส่งมวลชนขนาดเล็กหลายคันในการแบ่งแยกกันขนส่งสินค้าไปยังเป้าหมายที่ต้องการ ทำให้สามารถขนส่งไ้รวดเร็วกว่ามาก จากเหตุดังกล่าวทำให้ลักษณะการกระจายของประชากรช่วยสนับสนุนให้โครงการขนส่งมวลชนขึ้น

แต่ปริมาณประชากรมีปัจจัยที่จะแสดงถึงอุปสงค์โครงการขนส่งมวลชนเนื่องจากการมีอุปสงค์ของมีอำนาจซื้อควย ซึ่งประชากรจำนวนมากก็มีอำนาจซื้อเสมอไป ดังนั้นจำนวนประชากรมีปัจจัยแสดงความสัมพันธ์กับอุปสงค์โครงการขนส่งมวลชน เพียงแต่เป็นปัจจัยที่ช่วยอธิบายว่า อุปสงค์โครงการขนส่งมวลชนควรมีมากขึ้นหรือลดลงเมื่อลักษณะการกระจายของประชากรเปลี่ยนไปซึ่งเป็นผลโดยทางอ้อมเท่านั้น

1.6 ความได้เปรียบต่อการขนส่งประเภทอื่น แบ่งได้ 2 ทาง คือ

ก. ความได้เปรียบในเส้นทางขนส่ง เมื่อเปรียบเทียบเส้นทางการขนส่งทางรถบรรทุกกับรถไฟ จะเห็นว่ารถไฟมีเส้นทางขนส่งไปยังภาคต่าง ๆ โดยผ่านเพียง 34 จังหวัด เท่านั้น ทำให้จังหวัดอื่นซึ่งอยู่นอกเหนือเส้นทางนี้จำต้องอาศัยรถบรรทุกขนส่งจากรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางอีกทอดหนึ่ง

เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งทางรถบรรทุกกับการขนส่งทางน้ำ ซึ่งอาศัยแม่น้ำทั้ง 8 สาย² ซึ่งมีปัญหาเรื่องความลึกของร่องน้ำในบางฤดูมีระดับน้ำต่ำมาก ทำให้ไม่สามารถเดินเรือไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวก และเส้นทางที่ผ่านก็มีจำกัดด้วย ทำให้ต้องอาศัยรถบรรทุกขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางอีกทอดหนึ่ง ซึ่งแตกต่างจากรถบรรทุก สามารถขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ทันที และมีระยะทางยาวถึง 17.104 ก.ม. ในปี พ.ศ. 2514 ซึ่งเชื่อมโยงชุมชนต่าง ๆ อย่างทั่วถึงในลักษณะใยแมงมุม ช่วยให้ประหยัดระยะทางในการขนส่งได้อีกด้วย

ข. ความได้เปรียบในต้นทุนเวลาที่ใช้ในการขนส่ง จากการสำรวจของ Wilbur Smith & Lyon ใน Thailand Transportation Co-ordination Study: Volume I แสดงการเปรียบเทียบเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ประเภทต่าง ๆ ดังตารางที่ 19

ตารางที่ 19 แสดงเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละประเภทแยกตามระยะทาง

ระยะทาง \ ยานพาหนะ	รถบรรทุก	รถไฟ	เรือ
0 - 200 ก.ม.	0.5 - 1	1 - 2	3 - 4
200 - 500 ก.ม.	0.5 - 1	2 - 3.5	5 - 8

²แม่น้ำทั้ง 8 สาย คือ แม่น้ำป่าสัก, แม่น้ำเจ้าพระยา, แม่น้ำน้อย, แม่น้ำสุพรรณหรือท่าจีน, แม่น้ำลพบุรี, แม่น้ำแมกลอง, แม่น้ำชี, แม่น้ำมูล.

จากการสำรวจดังกล่าว ปรากฏว่าการขนส่งทางรถบรรทุกใช้เวลาขนส่งน้อยกว่า การขนส่งทางรถไฟ และเรือมาก ทั้งในระยะทางไม่เกิน 200 ก.ม. และไม่เกิน 500 ก.ม. ทั้งนี้ เพราะรถบรรทุกสามารถขนส่งสินค้าไปยังที่หมายได้ทันที และสามารถรับ สินค้าใหม่ขนส่งกลับทันที ส่วนรถไฟและเรือต้องเสียเวลาการขนถ่ายอีกทอดหนึ่ง นอกจากนี้ เรือยังสามารถเดินทางได้ช้าอีกด้วย แต่ด้วยระยะทางเกิน 500 ก.ม. ขึ้นไป รถบรรทุกไม่ได้เปรียบเรือมากนัก เกี่ยวกับค่าขนส่งทางรถไฟจะถูกกว่าทางรถบรรทุก เช่น ในปี พ.ศ. 2516 ค่าขนส่งระยะทาง 500 ก.ม. รถไฟเสีย 1,200 บาท ทางรถบรรทุก ในภาคใต้ 1,760 ถึง 1,980 บาท ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1,320-1,760 บาท ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละภาค เมื่อพิจารณาถึงความไม่สะดวกในการตั้งจองตู้รถไฟและ การขนส่งสินค้าไปยังสถานีรถไฟกับการขนส่งทางรถบรรทุก ซึ่งผู้รับจ้างมารับสินค้าถึงที่อยู่ และส่งสินค้าถึงที่หมาย ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลง ซึ่งต้องจ่ายค่า ใช้การขนส่งทางรถไฟ ความสะดวก ความคล่องตัว และความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า มีผลทำให้อุปสงค์ต่อรถบรรทุกสูงขึ้นเรื่อย และช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถบรรทุก ให้สามารถขยายตัวได้ แต่ในอนาคตน้ำมันแพงขึ้น ค่าขนส่งทางถนนจะแพงมากขึ้นจนคน ต้องยอมเปลี่ยนใช้การขนส่งทางอื่น และเสียค่าขนถ่ายของขึ้นลงก็ได้ แต่ความได้เปรียบ ดังกล่าว เป็นปัจจัยทางอ้อม ช่วยให้สามารถเห็นได้ชัดยิ่งขึ้นว่า อุปสงค์ต่อรถบรรทุกควร เพิ่มหรือลดลง มิได้มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อรถบรรทุกโดยตรง

1.7 ผลจากการขยายตัวของระบบการให้สินเชื่อแบบผ่อนส่ง (Consumer Instalment Credit) เนื่องจากในอดีต ราคาการรถบรรทุกยังไม่สูงมากดังเช่นปัจจุบัน และปริมาณการขายก็มีน้อย ดังเช่นปี 2509 ราคาการรถบรรทุกขนาด 1 ตัน ประมาณคันละ 35,000 บาท เป็นต้น แต่ในปัจจุบันราคาสูงขึ้นมาก ประมาณคันละ 80,000 บาท และ ปริมาณการขายก็สูงขึ้นหลายเท่าตัว เมื่อประกอบกับลักษณะพฤติกรรมผู้บริโภคประมาณ ร้อยละ 80 ซึ่งอยู่ในระบบเงินผ่อนโดยมีเงินค้ำประกัน ประมาณร้อยละ 30 ดังนั้น ผู้จำหน่าย ต้องหาเงินทุนประมาณร้อยละ 70 ของราคาการรถบรรทุกมาสำรองให้ลูกค้าผ่อนชำระในช่วง ระยะประมาณ 2 ปี ในอดีตราคาการรถบรรทุกต่ำและปริมาณการขายน้อย ทำให้พ่อค้า

สามารถหาเงินมาลงทุนให้ลูกค้าผ่อนชำระได้ แต่ปัจจุบันราคาอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นเท่าตัว และปริมาณการขายสูงขึ้นมาก ทำให้ต้องการเงินลงทุนให้ลูกค้าผ่อนชำระสูง ถ้าไม่มีแหล่งเงินทุนมาช่วยรับภาระดังกล่าวนี้ ก็เป็นการยากลำบากในการขายรถบรรทุกในระบบผ่อนส่งต่อไป ในปี พ.ศ. 2515 รัฐบาลออกกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจเงินทุน (Finance Bussiness)³ ทำให้เกิดการขยายตัวของบริษัทเงินทุน (Finance Company) และบริษัทเงินทุนเหล่านี้มีส่วนช่วยรับภาระในการลงทุนให้ลูกค้าผ่อนชำระค่ารถบรรทุกมีผลช่วยให้อุตสาหกรรมรถบรรทุกสามารถขยายตัวไปได้โดยไม่ประสบอุปสรรคในการจำหน่าย ดังนั้น การตั้งบริษัทเงินทุนขึ้น เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้การขายรถบรรทุกในระบบเงินผ่อนดำเนินไปโดยไม่มีอุปสรรค แต่มีใ้ทำให้เกิดอุปสงค์เพิ่มมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในอดีต หรือมีใ้ทำให้เกิดการเลื่อนตัวของเส้นอุปสงค์ (Demand Shift) ทำให้การขยายตัวของอุปสงค์ต่อรถบรรทุกดำเนินไปได้ตามปกติโดยไม่เกิดอุปสรรค เนื่องจากระบบการให้สินเชื่อในการซื้อรถบรรทุกใช้ในวงการค้ารถบรรทุกมานานตั้งแต่เริ่มขายรถบรรทุกจนถึงปัจจุบัน และเงื่อนไขดังกล่าวก็ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นเราสมมุติให้ปัจจัยเกี่ยวกับเงื่อนไขการชำระเงินแบบเงินผ่อนยังคงที่ไม่เปลี่ยนแปลงในระยะที่เราคำนวณหาอุปสงค์ต่อรถบรรทุกโดยอาศัยเงื่อนไขดังกล่าว ทำให้การขยายตัวของระบบให้สินเชื่อแบบผ่อนส่งไม่มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อรถบรรทุกแต่อย่างใด

2. วิธีหาอุปสงค์ต่อรถบรรทุกในประเทศไทย จากลักษณะของปัจจัยดังกล่าวข้างต้น โดยมากเป็นปัจจัยมีความสัมพันธ์ทางอ้อมโดยมาก ดังนั้นอุปสงค์ต่อรถบรรทุกจึงมีความสัมพันธ์ต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (G.N.P.) โดยตรง

เนื่องจาก G.N.P. นี้ประกอบด้วยภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ หลายภาค และการใช้รถบรรทุกก็เกี่ยวข้องกับภาคเศรษฐกิจบางภาคโดยตรง เช่น เกษตร, อุตสาหกรรม,

³ก่อนปี พ.ศ. 2515 มีการดำเนินธุรกิจในรูปบริษัทเงินทุนอยู่ก่อนแล้ว แต่รัฐบาลยังไม่มียกกฎหมายควบคุมธุรกิจชนิดนี้โดยเฉพาะ.

ขนส่ง บริการ นำที่จะใช้ G.N.P. ของภาคเศรษฐกิจเหล่านี้เป็นตัวแทนในการหาอุปสงค์โดยรวมบรรทุก แต่จากการศึกษาพบว่า ในด้านสถิติที่นำมาใช้คำนวณหาอุปสงค์โดยรวมบรรทุกนั้น มูลค่า G.N.P. รวมทุกภาคเศรษฐกิจแสดงความสัมพันธ์กับอุปสงค์โดยรวมบรรทุก ได้ดีกว่าการใช้ G.N.P. ของภาคเศรษฐกิจเฉพาะบางส่วนหรือรวมบางภาคเศรษฐกิจเท่านั้น ดังนั้นเราจึงใช้ G.N.P. รวมทุกภาคเศรษฐกิจ เป็นตัวแทนในการพิจารณาอุปสงค์โดยรวมบรรทุก และเราให้อุปสงค์รวมบรรทุกเท่ากับจำนวนรถบรรทุกที่จำหน่ายจะไดสมการ คือ

$$\begin{aligned} & \text{อุปสงค์โดยรวมบรรทุกที่เพิ่มขึ้น} + \text{อุปสงค์โดยรวมบรรทุกเพื่อทดแทนส่วนที่ชำรุด} \\ & = \text{จำนวนรถบรรทุกที่จำหน่าย (อุปสงค์รวมบรรทุก)} \end{aligned}$$

$$\text{อุปสงค์รวมบรรทุก (D)} = f(\text{G.N.P}) = f(Z)$$

$$\text{ในเมื่อ (Z)} = \text{ผลิตภัณฑ์ประชาชาติ}$$

$$D = \text{อุปสงค์รวมบรรทุก}$$

เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงระดับราคาสินค้า จึงใช้ผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (G,N,P) ณ รัศมีปี พ.ศ.2505 แทนค่า (Z) และจำนวนรถบรรทุกที่จำหน่าย หรืออุปสงค์รวมบรรทุก แทนค่า (D)

ผลจากการหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ทั้งสองในรูป Linear Regression Equation คือ

$$D = a + b(Z)$$

จากข้อมูลระหว่างปี พ.ศ.2506-2515 เราสามารถคำนวณหาค่าสมการได้ดังตารางในภาคผนวกที่ 7 จะไดสมการ คือ

$$D = 4.6769 + 0.173507(Z)$$

และไดค่า Standard error of Estimation 3,039.6 ซึ่งนับว่าสูงมากเมื่อเทียบกับขนาดของอุปสงค์รวมบรรทุกเฉลี่ย 17,423.7 นับไดว่าค่าความคลาดเคลื่อนในการ

ประมาณค่า มีสูงมาก ดังนั้นเราจึงเปลี่ยนหาสมการในรูป Non Linear Regression Equation ดังตัวเลขในภาคผนวก ข.

$$\text{จากรูปสมการ } \ln D = a + b \ln (Z)$$

$$\text{จะได้สมการ } \ln D = - 9.83473231 + 1.699330879 \ln (Z)$$

และได้ค่า Standard Error of Estimation = 1,989.2 เมื่อเทียบกับค่า Standard Error of Estimation ในแบบ Linear Regression Equation = 3,039.6 นับว่ามีค่าน้อยกว่ามาก ดังนั้น การประมาณค่า โดยใช้สมการแบบ Non-Linear Regression Equation ในรูปของ Double log Equation จึงเหมาะสมกว่าสมการแบบอื่น และเมื่อพิจารณาถึงค่า Correlation ของ y ได้ค่า

$$\text{Coefficient Correlation } (r_{ZD}) = 0.96394$$

โดยมีระดับความมีนัยยะสำคัญถึง 0.001 แสดงว่า G.N.P. สามารถอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์รวมตลอดบรรทุกได้ดี อาจกล่าวได้ว่า ถ้า G.N.P. สูงขึ้นเรื่อย ๆ จำนวนอุปสงค์รวมตลอดบรรทุกจะเพิ่มขึ้นเสมอ และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นมากกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของ G.N.P. อีกด้วย

3. การคาดคะเนอุปสงค์ตลอดบรรทุกในอนาคต จากสมการอุปสงค์ตลอดบรรทุกที่ได้อ่านแล้วข้างต้น การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์ประชาชาติมีส่วนทำให้เกิดอุปสงค์ตลอดบรรทุก เมื่อพิจารณาถึงอัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ ณ ราคาค่าปี 2505 ในระหว่างปี พ.ศ. 2510-2518 มีอัตราการเพิ่มสูงสุด ร้อยละ 10.3 ในปี พ.ศ. 2516 และต่ำสุดในปี พ.ศ. 2517 เพิ่มเพียงร้อยละ 3.3 เท่านั้น

จากสมการ

$$\text{Ln } D = - 9.83473231 + 1.699330879 \text{ Ln } Z$$

เมื่อกำหนดหาอุปสงค์ต่อรถบรรทุกโดยให้อัตราการเพิ่มของ G.N.P. อยู่ในระหว่าง ร้อยละ 3 ถึง ร้อยละ 10 จะได้อุปสงค์ต่อรถบรรทุก ดังรายละเอียดในตารางที่ 20

ตารางที่ 20 แสดงการประมาณอุปสงค์ต่อรถบรรทุกในอนาคต

	อุปสงค์ต่อรถบรรทุกที่คาดหมาย ณ ระยะเวลาใหม่ G.N.P.							
	3%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%
2520 ⁴	42,740	44,166	45,626	47,120	48,648	50,211	51,808	53,442
2521	44,941	47,210	49,570	52,025	54,576	57,226	59,979	62,837
2522	47,256	50,464	53,856	57,440	61,225	65,222	69,438	73,886
2523	49,691	53,942	58,511	63,418	68,685	74,334	80,390	86,876
2524	52,250	57,660	63,569	70,019	77,054	84,720	93,068	102,150

- ที่มา : 1) รายงานเศรษฐกิจรายเดือน เมษายน 2519, ธนาคารแห่งประเทศไทย
2) การประมาณอุปสงค์ต่อรถบรรทุกโดยให้สมการอุปสงค์ข้างตน

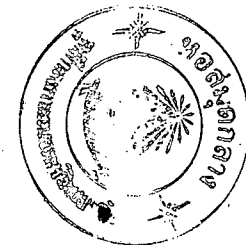
⁴ให้ G.N.P. ณ ราคาค่าปี พ.ศ. 2505 ของปี พ.ศ. 2518 = 163,251 ล้านบาท เป็นหลักและประมาณค่า G.N.P. เพิ่มขึ้น.

จากตารางที่ 20 แสดงให้เห็นว่า ถ้า G.N.P. เพิ่มขึ้นในอัตราค่าเพียงร้อยละ 3 ต่อปี ในปี 2520 จะมีอุปสงค์รวมบรรลุ 42,740 คันต่อปี และเพิ่มขึ้นเรื่อย จนถึงปี 2524 มีอุปสงค์รวมบรรลุ 52,250 คันต่อปี ซึ่งอุปสงค์รวมบรรลุในอนาคตไม่ควรต่ำกว่าระดับนี้ ซึ่งเป็นระดับที่ผลิตภัณฑ์ประชาชาติเพิ่มในอัตราที่ต่ำสุด ในระยะ 9 ปีที่ผ่านมา และอัตราการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์ประชาชาติในอนาคตไม่ควรต่ำกว่าที่เคยปรากฏมา ตามนโยบายของรัฐบาลสามารถเพิ่มอัตราการเพิ่มผลิตภัณฑ์ประชาชาติไต่ร้อยละ 4 ต่อปี ในปี พ.ศ. 2520 จะมีอุปสงค์รวมบรรลุ 44,166 คัน และเพิ่มสูงถึง 57,660 คัน ในปี พ.ศ. 2524 ถ้ารัฐบาลสามารถพัฒนาเศรษฐกิจให้เพิ่มสูงขึ้นได้ถึงระดับที่ผลิตภัณฑ์ประชาชาติเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี จะมีอุปสงค์รวมบรรลุ ในปี พ.ศ. 2520, 2521, 2522, 2523, 2524 จำนวน 53,442 คัน, 62,837 คัน, 73,886 คัน, 86,876 คัน, 102,150 คัน ต่อปี ตามลำดับ ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนอุปสงค์รวมบรรลุที่เพิ่มขึ้นสูงมาก และคาดว่าอัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์ประชาชาติจะไม่สูงเกินร้อยละ 10 ต่อปี ดังนั้น อุปสงค์รวมบรรลุที่คำนวณจากอัตราการเพิ่มผลิตภัณฑ์ประชาชาติร้อยละ 10 ต่อปี จะเป็นจำนวนอุปสงค์ที่สูงสุด แต่อุปสงค์ต่ำสุดคงไม่ลดต่ำลงถึงระดับที่อัตราการเพิ่มผลิตภัณฑ์ประชาชาติร้อยละ 3 ต่อปี ทั้งนี้ขึ้นกับนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลในอนาคตอีกด้วย

4. ความสัมพันธ์ระหว่างอุปสงค์รวมบรรลุกับต้นทุนการผลิต จากการพิจารณาต้นทุนการผลิต ณ ขนาดของโรงงาน 7,200 คันต่อปี ในตารางที่ 7 เราพบว่าเมื่อโรงงานดำเนินการผลิตต่ำกว่าประสิทธิภาพการผลิตที่โรงงานมีอยู่จะมีผลทำให้ต้นทุนสูงขึ้น เมื่อพิจารณาถึงสภาพการผลิตในปี พ.ศ. 2517 จะปรากฏดังนี้

ตารางที่ 21 แสดงสถิติรถบรรทุกจำหน่ายเปรียบเทียบกับการประกอบในประเทศและกำลังผลิตของโรงงาน
ปี พ.ศ. 2517

	จำหน่าย	สั่งจากต่างประเทศ	ประกอบในประเทศ	กำลังผลิตโรงงาน	อัตรารอยละ จำนวนประกอบ/ จำหน่าย	อัตรารอยละ จำนวนประกอบ/ กำลังผลิต
1. บ. อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	8,786	4,021	4,765	7,920	54.23	60.16
2. บ. ไทยอีโนอุตสาหกรรม จำกัด	1,722	222	1,500	3,960	87.11	37.88
3. บ. ชนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	495	483	12	3,960	2.42	-
4. บ. โตโยตามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	8,712	8,712	-	7,920	-	7.07
5. บ. สยามกลการและนิสสัน จำกัด	6,900	8,956	280	3,960	3.03	7.07
6. บ. กมลสุโกศล จำกัด	6,900	6,900	-	-	-	-
7. อื่น ๆ	5,101	2,373	2,728	13,464	53.48	20.26
รวม	41,042	31,667	9,285	41,184	22.62	22.55



ที่มา สถิติการส่งรถยนต์เข้าในรูปอะไหล่, กรมศุลกากร และรายงานการแจ้งจดทะเบียนรถยนต์ใหม่, กรมตำรวจ.

จากสถิติในตารางที่ 21 ถ้าพิจารณาในลักษณะที่รถบรรทุกเป็นชนิดเดียวกันหมด จะแสดงให้เห็นว่า ในปี พ.ศ. 2517 มีการประกอบรถบรรทุกเพียงร้อยละ 22.62 ของจำนวนที่จำหน่ายได้ และร้อยละ 22.55 ของกำลังผลิตรถบรรทุกที่ทุกโรงงานมีอยู่ แสดงให้เห็นว่าการที่โรงงานประกอบรถบรรทุกต่ำกว่ากำลังการผลิตมีชาวขาดแคลนอุปสงค์ แต่อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เห็นได้จากสถิติของแต่ละบริษัทที่มีสถิติการจำหน่ายสูง แต่มีเพียง 2 บริษัท คือ บริษัทอูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทไทยอีโนอุตสาหกรรม จำกัด ที่ดำเนินการผลิตอย่างจริงจัง โดยทำการประกอบร้อยละ 54.23 และ 87.11 ของจำนวนที่จำหน่าย ขณะเดียวกันประกอบร้อยละ 60.16 และ 37.88 ของกำลังผลิตของแต่ละบริษัทตามลำดับ แต่สาเหตุที่บริษัททั้งสองไม่ดำเนินการผลิตจนเต็มกำลังผลิตก็เนื่องจากรถบรรทุกที่จำหน่ายมีหลายขนาดมาก เช่น รถบรรทุกแบบ 4 ล้อ, 6 ล้อช่วงสั้น, 6 ล้อช่วงยาว, 10 ล้อ ซึ่งรถบรรทุกแต่ละแบบยังแบ่งแยกออกไปตามขนาดของความสามารถในการบรรทุก ดังนั้น ผู้ประกอบจำต้องเลือกรถบรรทุกแบบที่สามารถจำหน่ายได้มากมาประกอบในประเทศ ส่วนรถแบบที่มีปริมาณการจำหน่ายน้อยก็ยังคงสั่งเข้ามาจากต่างประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากถาประกอบรถบรรทุกชนิดที่มีจำนวนจำหน่ายน้อย ทำให้เกิดความยุ่งยากในการสั่งซื้ออะไหล่ภายในประเทศ มาสต็อกไว้และทำให้ต้นทุนสูงขึ้น เนื่องจากต้องสิ้นเปลืองเครื่องมือพิเศษในการประกอบมากอีก ทั้งยังเสี่ยงต่อการที่ไม่สามารถจำหน่ายได้ ทำให้บริษัทต้องรับภาระมากในการเก็บรถไว้ในสต็อก ซึ่งทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสูงขึ้น และเสียดอกเบี้ยแก่ธนาคารในการต้องหาเงินมาเพิ่มเติมในเงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้น ส่วนบริษัทโตโยตามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทสยามกลการและนิสสัน จำกัด จะเริ่มทำการประกอบรถบรรทุกได้ก็อย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2518 เนื่องจากเพิ่งสร้างโรงงานใหม่เสร็จและต้องเสียเวลาเตรียมการต่าง ๆ

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การสนับสนุนให้โรงงานแต่ละแห่งประกอบรถบรรทุกจนเต็มกำลังการผลิตเพื่อให้สามารถลดต้นทุนการผลิตลงได้ ต้องอาศัยการขยายตัวของอุปสงค์ในอนาคต ถ้าอัตราส่วนการจำหน่ายรถบรรทุกของแต่ละบริษัทยังไม่เปลี่ยนแปลง

และอัตราส่วนการประกอบรถบรรทุกต่อจำนวนที่จำหน่ายของแต่ละบริษัทซึ่งที่ รัฐบาลต้องพยายามเพิ่มอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ประชาชาติให้สูงถึงร้อยละ 7 ต่อปี ซึ่งมีผลทำให้อุปสงค์รถบรรทุกมีจำนวน 48,648 คัน ในปี 2520 และเพิ่มสูงขึ้นถึง 77,054 คัน ในปี 2524 ดังแสดงในตารางที่ 20 ซึ่งในปี พ.ศ. 2524 จะมีผลทำให้ปริมาณการประกอบรถบรรทุกของบางโรงงานใกล้เคียงกับกำลังการผลิตของโรงงานภายในประเทศ ดังเช่น บริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทไทยฮีโนอุตสาหกรรม จำกัด จะมีจำนวนการจำหน่ายเท่ากับ 16,498 และ 3,237 คัน ตามลำดับ และมีจำนวนการประกอบรถบรรทุกเท่ากับ 8,947 และ 2,820 คันต่อปี ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2524 จะเห็นได้ว่ามีเพียงบริษัทอีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เท่านั้น ที่มีแนวโน้มว่าจะผลิตมากกว่ากำลังผลิตที่มีอยู่เล็กน้อย ส่วนบริษัทอื่นยังไม่สามารถทำการประกอบจนเต็มกำลังการผลิตได้ ซึ่งถ้าจะให้มีการประกอบเต็มกำลังผลิตของโรงงานทุกแห่ง อัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์ประชาชาติต้องสูงกว่าร้อยละ 7 ต่อปี ซึ่งมีอะไรที่จะทำได้ง่าย ดังนั้น ปัญหาที่ต้องประสบในอนาคตคือ กำลังผลิตมีมากเกินไปจนอุปสงค์รถบรรทุกไม่สามารถช่วยให้เกิดการผลิตเต็มกำลังผลิตได้ และต้นทุนการผลิตยังคงสูงกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้ เพราะแบบรถบรรทุกที่จำหน่ายมีมากเกินไป ทำให้รถบรรทุกแต่ละแบบที่จะประกอบมีจำนวนน้อยเกินไป ถ้าทำการจำหน่ายเฉพาะแบบที่จำเป็นเท่านั้น จะช่วยให้อุปสงค์รถบรรทุกแต่ละแบบสูงขึ้น จนสามารถขยายอัตราส่วนรถที่ประกอบต่อจำนวนจำหน่ายให้สูงขึ้นและลดต้นทุนการผลิตลงได้