

รถยนต์นั่ง : ตลาดฟื้นตัวด้วยรถยนต์เล็ก

ผู้วิเคราะห์ : นายครรชิต อุดลยธรรม 0-2208-3585

(บทวิเคราะห์นี้เป็นความคิดเห็นของผู้เขียน ซึ่งธนาคารไม่จำเป็นต้องเห็นด้วย)

รถยนต์นั่งเป็นยานพาหนะที่อำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางและได้รับความนิยมมากขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะการขยายเขตเมืองกรุงเทพและปริมณฑลที่กว้างขวางขึ้น ยิ่งทำให้ผู้บริโภคมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์เพื่อการสัญจรมากขึ้น โดยกรุงเทพและปริมณฑลมีสัดส่วนการใช้รถยนต์นั่งสูงถึงร้อยละ 61 อย่างไรก็ตาม การที่ราคาน้ำมันได้พุ่งขึ้นสูงสุดในช่วงกลางปี 2551 ได้มีส่วนผลักดันให้เกิดนวัตกรรมรถยนต์การใช้พลังงานทดแทนที่หลากหลาย เช่น รถยนต์ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ (E20) และรถยนต์ NGV รถยนต์ไฮบริด และรถยนต์ขนาดเล็กประหยัดพลังงานและลดมลพิษเช่นอีโคคาร์ที่จะออกสู่ตลาดในต้นปี 2553 นี้ เป็นต้น ทั้งนี้รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนการใช้รถยนต์ประหยัดพลังงาน ด้วยการลดภาษีสรรพสามิตให้แก่รถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก เช่น รถยนต์นั่งที่ใช้แก๊สโซฮอล์ (E20) และรถยนต์นั่ง NGV ที่อัตราภาษีลดลงจากเดิมร้อยละ 5 ตั้งแต่ต้นปี 2551 เป็นต้นมา ซึ่งส่งผลให้รถยนต์มีราคาลดลง ขณะเดียวกันผู้ค้าได้ส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่องเพื่อเสนอขายรถยนต์รุ่นใหม่ ด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวก อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่หลากหลาย และด้วยข้อเสนอที่จูงใจ เช่น วางเงินดาวน์ต่ำ มีระยะเวลาในการผ่อนชำระนานขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ค่ายรถยนต์ต่าง ๆ ทยกอนำรถยนต์นั่งรุ่นใหม่ออกสู่ตลาดให้ผู้บริโภคเลือกซื้อ และการจัดจมนมอเตอร์เอ็กซ์โปในช่วงปลายปี 2552 กระตุ้นให้ยอดขายรถยนต์นั่งเพิ่มสูงขึ้นได้ หลังจากที่ตลาดชะลอตัวลงภายหลังจากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลกอยู่ช่วงหนึ่ง

ตลาดในประเทศ : พุ่งขึ้นสูงสุดแล้วหดตัว

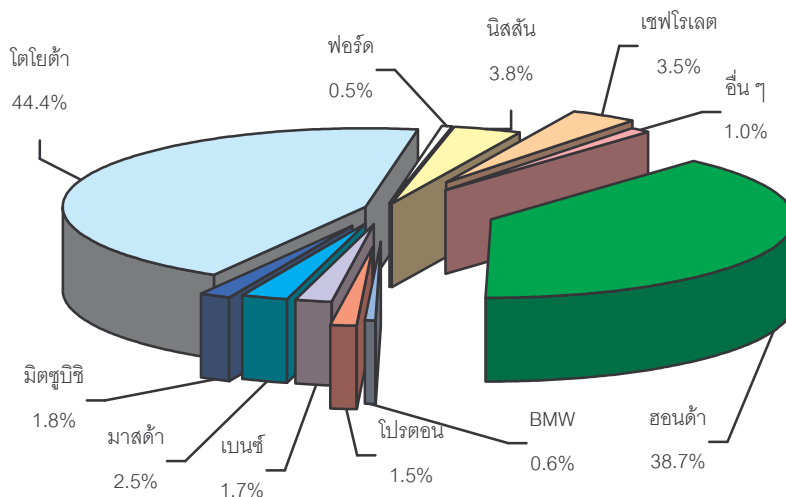
ในช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2551 การจำหน่ายรถยนต์โดยรวมนับว่าดีขึ้นจากปีก่อนหน้า เนื่องจากผู้บริโภคมีกำลังซื้อสูงขึ้น อันเป็นผลมาจากการปรับขึ้นเงินเดือนและค่าครองชีพของข้าราชการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ ขณะที่ราคาพืชผลเกษตรได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน เช่น การปรับลดภาษีรถยนต์ใหม่ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ (E20) และรถยนต์นั่ง NGV ลดลงจากเดิมร้อยละ 5 ตามขนาดของเครื่องยนต์ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 เป็นต้นมา ทำให้ราคารถยนต์ใหม่ปรับลดลงจากเดิมคันละ 25,000 - 125,000 บาท ประกอบกับผู้ค้าจูงใจผู้บริโภคด้วยข้อเสนอต่าง ๆ เช่น วางเงินดาวน์ต่ำ 5% ดอกเบี้ยต่ำ 2.0 - 7.5% และระยะเวลาการผ่อนชำระนานขึ้นถึง 84 เดือน ซึ่งแม้ว่าราคาน้ำมันมีราคาสูงสุดในช่วงกลางปี 2551 ที่ระดับ 147 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และในไตรมาสสุดท้ายประเทศเศรษฐกิจที่สำคัญของโลก ได้แก่ สหรัฐฯ สหภาพยุโรป และญี่ปุ่นประสบวิกฤตการเงิน ส่งผลกระทบ



ต่อการส่งออกของไทยให้หดตัวลงก็ตาม แต่ปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศกลับพุ่งขึ้นสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 226,805 คัน เทียบกับ 170,118 คันในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.3 เมื่อเทียบกับปริมาณจำหน่ายที่เคยสูงสุด 209,110 คัน ในปี 2547 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 ปริมาณการจำหน่ายที่เพิ่มสูงขึ้นในปี 2551 ส่วนหนึ่งเป็นรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในปี 2539 และมีอายุครบกำหนดในปี 2551 จำนวน 5,653 คัน

ทางการจำหน่ายรถยนต์ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2552 หดตัวลงร้อยละ 16.2 เนื่องจากผู้บริโภคกำลังซื้อลดลง จากปัจจัยลบต่างๆ เช่น ราคาสินค้าเกษตรอ่อนตัวลง หลายอุตสาหกรรมประสบปัญหาในการส่งออกจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก มีทั้งปิดกิจการ ลดกำลังการผลิต และทยอยปรับลดพนักงานลงเป็นจำนวนมาก การท่องเที่ยวได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจและความหวาดกลัวจากการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 เป็นต้น หลังจากนั้นในช่วงกลางปี ความต้องการรถยนต์นั่งกระเตื้องขึ้นเมื่อรัฐบาลได้ใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ เพื่อให้เกิดการลงทุนและการจ้างงานกระจายไปทั่วประเทศ เช่น โครงการลงทุนด้านแหล่งน้ำและระบบชลประทานขนาดเล็ก โครงการก่อสร้างถนนในชนบท มาตรการประกันราคาสินค้าเกษตรทั้งข้าว ข้าวโพด และมันสำปะหลัง ช่วยกระตุ้นยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งให้สูงขึ้นจาก 13,527 คันในเดือนมกราคม เป็น 24,054 คันในเดือนพฤศจิกายน จึงคาดว่าตลาดรถยนต์นั่งในประเทศตลอดปี 2552 จะอยู่ในระดับ 225,000 คัน หดตัวลงจากปีก่อนเล็กน้อย โดยโตโยต้ามียอดจำหน่ายสูงสุดประมาณ 100,000 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44.4 รองลงไปเป็นฮอนด้าร้อยละ 38.7 อันดับถัดไปเป็นนิสสัน เซฟโรเลต มาสด้า มิตรubishi เบนซ์ และอื่น ๆ ตามลำดับ สำหรับรถยนต์นั่งที่เป็นที่นิยม คือ โตโยต้าและฮอนด้าซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดรวมกันมากถึงร้อยละ 83.1

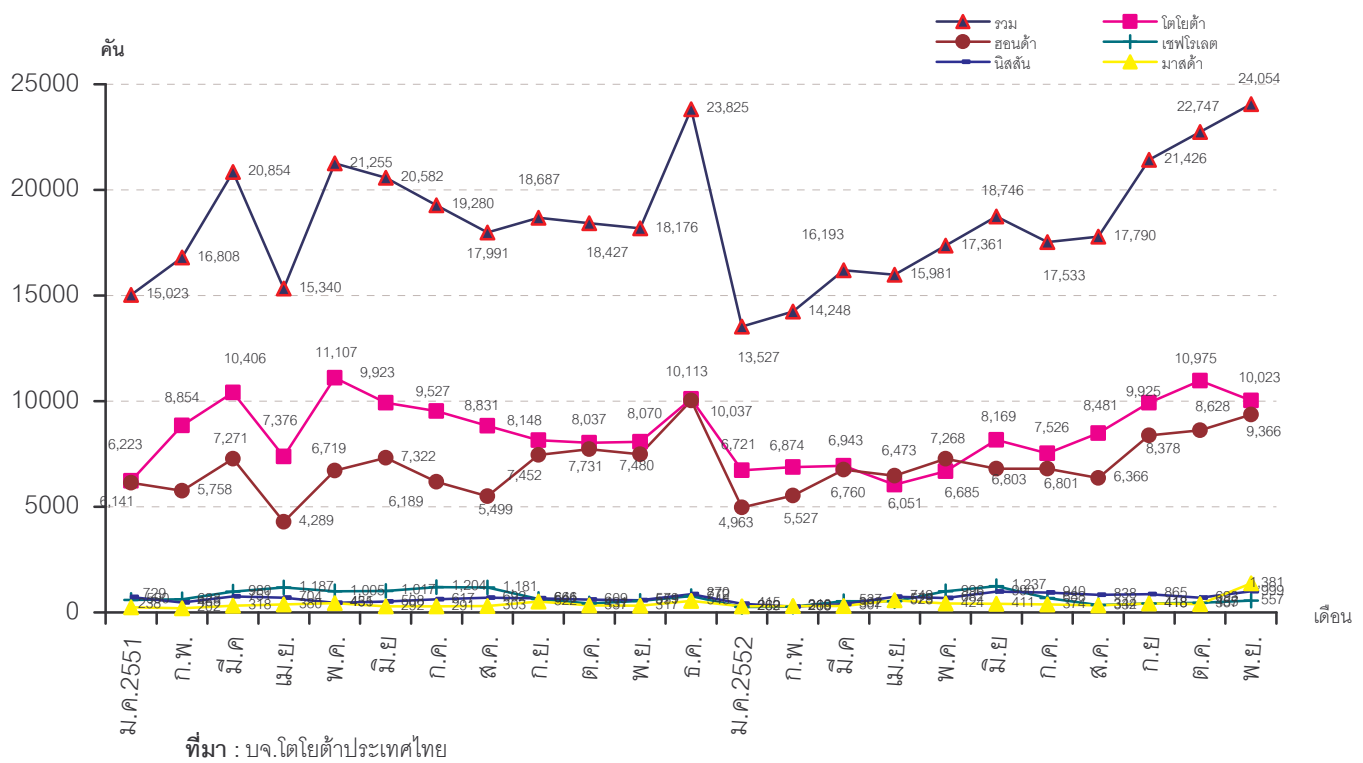
ภาพที่ 1 โครงสร้างตลาดรถยนต์นั่งในประเทศ จำแนกรายบริษัท ปี 2552



ที่มา : บจ.โตโยต้าประเทศไทย และประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย



ภาพที่ 2 ปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศ จำแนกรายบริษัท ปี 2551 – 2552 (รายเดือน)



ปัจจัยกระตุ้นตลาด

การที่ตลาดรถยนต์โดยรวมมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น มีปัจจัยสนับสนุนดังนี้

- **การจำหน่ายรถยนต์ด้วยระบบเครดิต** ในปัจจุบันผู้บริโภคจะนิยมซื้อรถยนต์ใหม่ด้วยระบบเครดิตแทนการจ่ายด้วยเงินสดมากขึ้น โดยมีสัดส่วนระบบเครดิตต่อระบบเงินสดประมาณร้อยละ 75 : 25 เทียบกับช่วง 10 ปีก่อนหน้าที่มีสัดส่วนร้อยละ 62 : 38
- **กลยุทธ์การทำตลาดที่จูงใจ** โดยผู้ค้าได้เสนอเงื่อนไขพิเศษต่าง ๆ เช่น วางเงินดาวน์ต่ำเพียง 5 - 25% มีระยะเวลาผ่อนชำระนานขึ้นเป็น 48 - 84 เดือน และอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถยนต์แม้จะมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ยังคงอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ 2.0 - 7.5%
- **สถาบันการเงินสนับสนุนในการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์** ปัจจุบันสถาบันการเงินได้กำหนดรายได้ขั้นต่ำ (ต่อเดือน) เพียง 2 เท่าของเงินค่าผ่อนชำระหนี้ ช่วยให้ผู้บริโภคมีกำลังซื้อสูงขึ้น (ตารางที่ 1) เช่น ในการซื้อรถยนต์นั่งขนาดเล็กของผู้บริโภคที่มีรายได้ขั้นต่ำเพียงปีละ 150,000 บาท (เฉลี่ย 12,500 บาทต่อเดือน) ในระดับราคา 350,000 บาท หากใช้เงินสดวางเงินดาวน์ 10% (35,000 บาท) ส่วนที่เหลือกู้จากสถาบันการเงิน 315,000 บาท อัตราดอกเบี้ย 3 - 4% ระยะเวลาผ่อนชำระ 60 เดือน ผ่อนชำระเงินกู้ และดอกเบี้ยเท่ากับ 55,125 บาท รวมเป็นเงินที่ชำระทั้งสิ้น 405,125 บาท และหากซื้อรถยนต์ราคา 500,000 บาท โดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกันกับการซื้อรถยนต์ราคา 350,000 บาท รวมเป็นเงินที่ชำระทั้งสิ้น 578,750 บาท ลดลง 173,625 บาทหรือร้อยละ 30.0



- **มาตรการของรัฐสนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือก** นอกจากการปรับลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือกต่าง ๆ ประมาณ 25,000 - 125,000 บาท/คัน ตามขนาดของเครื่องยนต์แล้ว ทางกรมสรรพากรได้เพิ่มเงินหักลดหย่อนภาษีเงินได้เป็น 100,000 บาท ตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา ซึ่งหากผู้บริโภคต้องการซื้อรถยนต์ก็จะมีกำลังซื้อสูงขึ้น หรือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 19,167 บาทต่อเดือน (230,000 บาทต่อปี) จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ ก็จะมีกำลังซื้อสูงขึ้นด้วย
- **ตลาดมีสินค้าที่ตรงใจผู้บริโภคให้เลือกซื้อ** มีทั้งรถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน มีอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัย รูปลักษณะโดดเด่น มีให้เลือกหลายขนาด โดยล่าสุด มาสด้าออกรถยนต์นั่งขนาดเล็กมาสด้า 2 ซึ่งมีสมรรถนะการขับขี่ดี ประหยัดน้ำมัน มีความโดดเด่นในการออกแบบ มีรูปลักษณะที่สะดุดตา โฉบเฉี่ยว ปราดเปรียว พร้อมความสะดวกภายในที่มีการประกอบอย่างประณีตด้วยวัสดุคุณภาพสูง ตามความต้องการและไลฟ์สไตล์ของคนเมือง สำหรับรถอีโคคาร์ซึ่งเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงาน ราคาประหยัด มีความปลอดภัย ลมมลพิษ และรักษาสภาพแวดล้อม เครื่องยนต์เบนซินขนาดไม่เกิน 1300 ซีซี (เครื่องยนต์ดีเซลขนาดไม่เกิน 1400 ซีซี) มีอัตราการใช้น้ำมันไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อลิตร มาตรฐานมลพิษอยู่ในระดับยูโร 4 โดยมีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียได้ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร ราคาคันละประมาณ 450,000 บาท
- **การทำข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ** จะทำให้มีรถยนต์จากประเทศคู่สัญญาเข้ามาแข่งขันมากขึ้นด้วย เช่น รถเมอร์ซาร์จากจีน รถโปรตอนจากมาเลเซีย รถทาทาจากอินเดีย เป็นต้น

จึงคาดว่าปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศในปี 2552 จะมีจำนวนประมาณ 540,000 คัน ส่งผลให้การผลิตรถยนต์ในปี 2552 มีจำนวนประมาณ 1,070,000 คัน เทียบกับจำนวน 1,394,029 คันในปีก่อน ลดลงร้อยละ 23.2 จำแนกเป็นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.3 และรถยนต์นั่งร้อยละ 32.7 โดยรถยนต์นั่งจะมีจำนวนประมาณ 350,000 คัน เทียบกับ 401,474 คันของปีก่อน ลดลงร้อยละ 12.8 โดยเฉพาะรถยนต์ขนาดเล็กจะเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นเนื่องจากสามารถประหยัดพลังงานและมีความคล่องตัว ทั้งนี้ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2552 มียอดจำหน่ายรถยนต์นั่งขนาดเล็กในประเทศ เครื่องยนต์ 650 - 1500 ซีซี จำนวน 80,739 คัน เทียบกับ 75,208 คันในระยะเดียวกันของปีก่อน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 โดยเฉพาะการจัดงานมอเตอร์โชว์ในเดือนธันวาคมจะช่วยกระตุ้นยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งขนาดเล็กในประเทศ ตลอดปี 2552 ให้อยู่ที่จำนวน 120,000 คัน เทียบกับ 108,494 คันในปีก่อน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6 สำหรับปริมาณจำหน่ายในประเทศในปี 2553 คาดว่าจะมีจำนวน 135,000 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 12.5



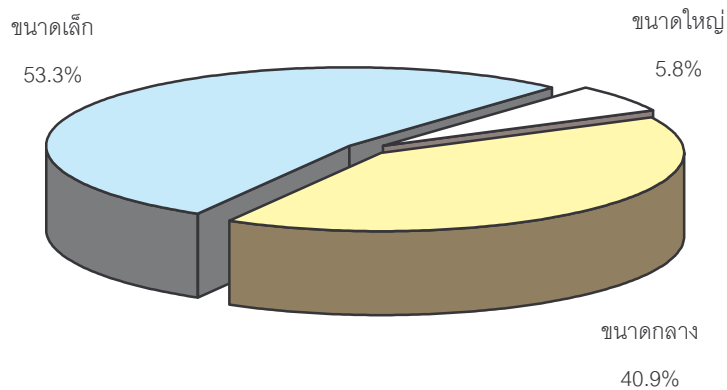
ตารางที่ 1 เปรียบเทียบรายได้อ่างเงินค่างวน วงเงินกู้ และการผ่อนชำระหนี้ในการซื้อรถยนต์
ปี 2552 และ 2553

รายการ	ราคารถยนต์ (บาท)		
	350,000	500,000	ผลต่าง
รายได้ของผู้กู้ (บาท/ปี)	150,000	211,500	61,500
รายได้ของผู้กู้ (บาท/เดือน)	12,500	17,625	5,125
เงินค่างวน (บาท)	35,000	50,000	15,000
วงเงินกู้ (บาท)	315,000	450,000	135,000
ดอกเบี้ย (บาท)	55,125	78,750	23,625
เงินผ่อนชำระหนี้ทั้งหมด (บาท)	370,125	528,750	158,625
เงินผ่อนชำระหนี้ต่อเดือน (บาท)	6,169	8,813	2,644
รวมเงินที่ชำระทั้งหมด (บาท)	405,125	578,750	173,625

ที่มา : ฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

หมายเหตุ : เงินค่างวน 10% อัตราดอกเบี้ย 3 – 4% (Flat rate) ระยะเวลาผ่อนชำระ 60 เดือน

ภาพที่ 3 โครงสร้างตลาดรถยนต์นั่งในประเทศ จำแนกตามขนาด ปี 2552



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สถาบันยานยนต์ และประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

หมายเหตุ : ขนาดเล็ก เครื่องยนต์ 650 – 1500 ซีซี

ขนาดกลาง เครื่องยนต์ 1501 – 2000 ซีซี

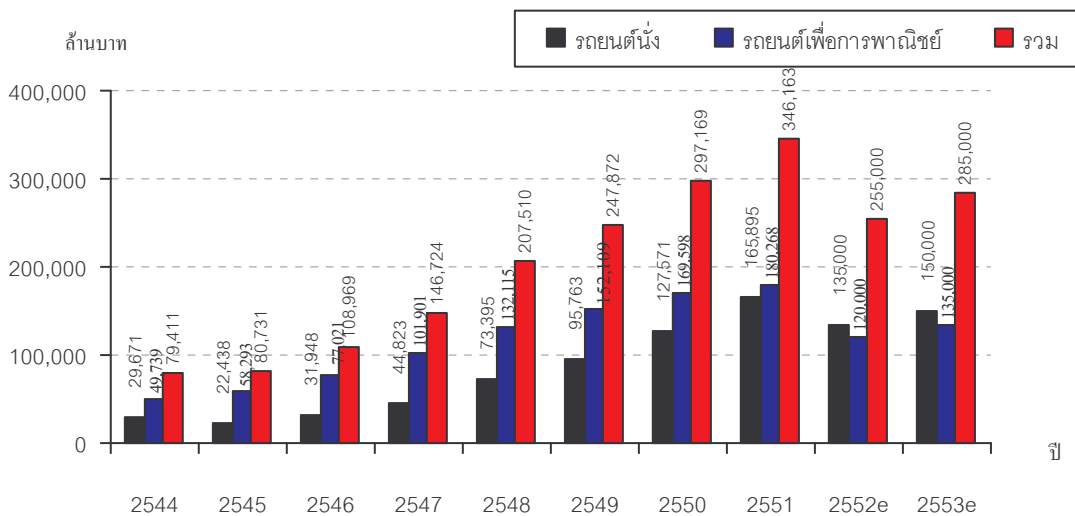
ขนาดใหญ่ เครื่องยนต์ตั้งแต่ 2001 ซีซีขึ้นไป



ส่งออก : หนุนาการผลิตกระเตื้อง

ภาวะตลาดส่งออกรถยนต์ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2552 มีการปรับตัวดีขึ้น หลังจากที่หดตัวลงมากในช่วงไตรมาสแรก โดยการส่งออกรถยนต์มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นจาก 28,663 คันในเดือนเมษายน เป็น 59,502 คันในเดือนตุลาคม เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 107.6 สำหรับในช่วง 11 เดือนแรกของปี 2552 ตลาดขยายตัวสูงได้แก่ ซาอุดีอาระเบีย ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ ฮ่องกง ร้อยละ 61.2 64.0 59.3 และ 15.8 ตามลำดับ นอกจากนี้ การทำข้อตกลงการค้าเสรีทวิภาคี (FTA) ระหว่างไทยกับออสเตรเลีย และไทยกับนิวซีแลนด์ รวมทั้งความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ช่วยให้ไทยขยายตลาดได้กว้างขึ้นและในปี 2553 ตามข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน(AFTA) จะมีการปรับลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0% คาดว่า จะมีการนำเข้ารถยนต์จากประเทศคู่สัญญาเข้ามาแข่งขันมากขึ้นเช่นกัน ขณะที่สหภาพยุโรปซึ่งเป็นตลาดหลักได้ประกาศคินสิทธิพิเศษ (GSP) ให้แก่ไทยในปี 2552 - 2554 ซึ่งจะช่วยให้สินค้าไทยมีราคาถูกลงและมีศักยภาพในการแข่งขันสูงขึ้น จึงคาดว่าตลาดส่งออกรถยนต์ในปี 2553 จะมีจำนวน 175,000 คัน มูลค่า 150,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.7 และ 11.1 ตามลำดับ (ตารางที่2)

ภาพที่ 4 มูลค่าส่งออกรถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถยนต์รวม ปี2544 – 2552



ที่มา : กรมศุลกากร

หมายเหตุ : e ประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

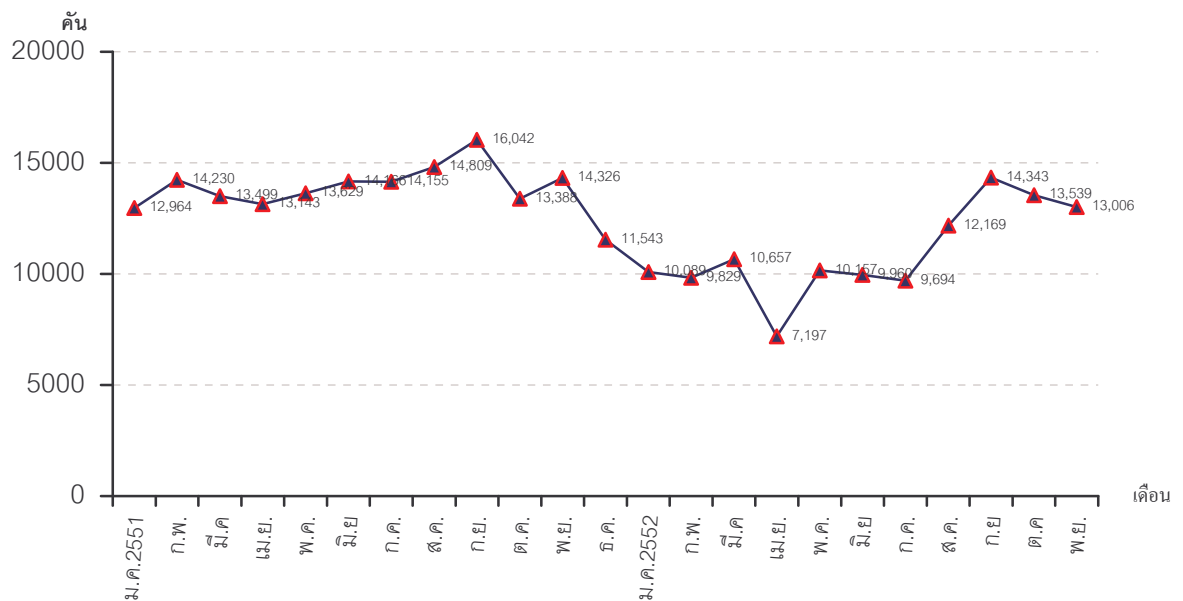


ตารางที่ 2 มูลค่าส่งออกรถยนต์นั่งไปประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ปี 2552

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่า(ล้านบาท)		สัดส่วน(ร้อยละ)		อัตราเปลี่ยนแปลง(ร้อยละ)	
		2551	2552 (ม.ค.-พ.ย.)	2551	2552 (ม.ค.-พ.ย.)	2551	2552 (ม.ค.-พ.ย.)
1	ออสเตรเลีย	45,371.70	25,861.53	27.35	21.44	0.48	-39.42
2	ซาอุดีอาระเบีย	11,429.85	15,820.60	6.89	13.11	53.89	61.24
3	อินโดนีเซีย	20,032.54	12,144.83	12.08	10.07	33.03	-37.27
4	ฟิลิปปินส์	11,022.45	11,940.01	6.64	9.90	14.15	15.80
5	มาเลเซีย	10,696.28	7,820.57	6.45	6.48	54.47	-26.15
6	โอมาน	7,151.74	6,542.57	4.31	5.42	69.64	1.69
7	สิงคโปร์	6,878.69	4,108.34	4.15	3.41	44.24	-38.29
8	อัฟกานิสถาน	2,633.81	3,360.33	1.59	2.79	999.28	64.00
9	คูเวต	2,436.20	3,238.30	1.47	2.68	88.41	59.25
10	ลาว	3,428.01	3,145.62	2.07	2.61	22.61	-1.08
11	โคลัมเบีย	3,215.31	2,419.30	1.94	2.01	119.31	-23.18
12	อื่นๆ	41,598.46	24,236.19	25.08	20.09	45.61	-36.37
	รวมทุกประเทศ	165,895.03	120,638.19	100.00	100.00	30.04	-21.84

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ภาพที่ 5 มูลค่าส่งออกรถยนต์นั่ง ปี 2551 – 2552 (รายเดือน)



ที่มา : กรมศุลกากร



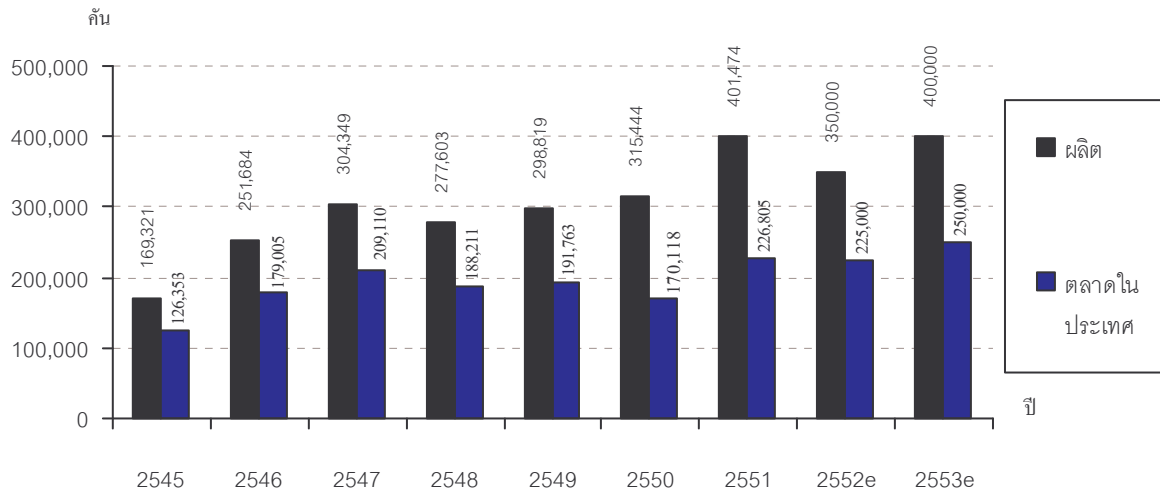
การเกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก ได้ส่งผลให้บริษัทแม่ในญี่ปุ่นมีแผนย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีต้นทุนต่ำกว่าในแถบเอเชียเพื่อให้มีความได้เปรียบด้านการแข่งขัน ได้แก่ ไทย จีน และเกาหลีใต้ โดยเฉพาะรถยนต์ที่มุ่งตลาดเมสเป็นหลัก ส่วนในญี่ปุ่นจะเป็นการผลิตรถเฉพาะกลุ่มที่สามารถสร้างกำไรสูงเท่านั้น ขณะเดียวกันก็จะเน้นการผลิตแบบ single market โดยไม่เปิดไลน์การผลิตในหลายประเทศ เช่น Honda จะผลิตรถยนต์ SUV ที่อินโดนีเซีย ดังนั้น การที่ไทยมีความได้เปรียบประเทศอื่นอยู่มากในด้านโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรม และจากการที่บริษัทรถยนต์รายใหญ่หลายรายเข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยในช่วงหลายปีก่อนหน้า รวมทั้งจีนและอินเดียที่มีแผนเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์ในไทย ซึ่งจะทำให้ยอดการส่งออกรถยนต์เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม มาตรการกีดกันว่าหลายประเทศจะดึงดูดการลงทุนการผลิตรถยนต์อย่างเต็มที่เช่นกัน

บทส่งท้าย : แนวโน้มตลาดฟื้นตัวอย่างมีเสถียรภาพยั่งยืน

มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลภายใต้โครงการไทยเข้มแข็ง (ปี 2553-2555) เพื่อให้เกิดการลงทุนและการจ้างงานทั่วประเทศ และราคาพืชผลการเกษตรที่มีแนวโน้มสูงขึ้นจากมาตรการประกันราคาจะเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้บริโภคมีกำลังซื้อรถยนต์สูงขึ้น ส่วนทางด้าน การส่งออกรถยนต์นั้นมีแนวโน้มเติบโตจากการที่ภาวะเศรษฐกิจในหลายประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวขึ้น อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ที่จะปรับลดภาษีลงเหลือ 0% ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไป รวมทั้งข้อตกลงการค้าเสรีทวิภาคี (FTA) ระหว่างไทยกับออสเตรเลีย และไทยกับนิวซีแลนด์ และความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ได้ส่งผลดีต่อการส่งออกรถยนต์ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน ออสเตรเลีย ตะวันออกกลาง สหภาพยุโรป แอฟริกา อเมริกาใต้ และอื่นๆ ก็ตาม แต่ข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จะส่งผลให้มีการนำเข้ารถยนต์จากประเทศคู่แข่งเข้ามาแข่งขันในประเทศเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ดังนั้นเมื่อมีรถยนต์เข้ามาแข่งขันในตลาดมากขึ้น ย่อมจะทำให้สินค้ามีราคาลดต่ำลงและจูงใจให้ผู้บริโภคใช้รถยนต์ใหม่มากขึ้น ผู้มีรายได้ระดับปานกลางในทุกกลุ่มอาชีพ ทั้งนักธุรกิจ พ่อค้า เกษตรกร พนักงานรัฐวิสาหกิจ และข้าราชการ รวมทั้งผู้ที่เพิ่งสำเร็จการศึกษาและเริ่มต้นการทำงาน ที่คาดว่าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นหลายแสนคน ย่อมจะสามารถเลือกซื้อรถยนต์ในระดับราคาที่ต้องการและเลือกซื้อสินค้าด้วยความพึงพอใจมากขึ้น คาดว่าในช่วงที่รถอีโคคาร์ออกสู่ตลาดอย่างเต็มที่ในช่วง 5 - 6 ปีข้างหน้าแล้ว ปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั้นจะมีจำนวนรวมกันทั้งสิ้นถึง 1 ล้านคัน จำแนกเป็นตลาดในประเทศ 4.5 แสนคัน และตลาดส่งออกอีก 5.5 แสนคัน ทำให้สัดส่วนตลาดในประเทศต่อตลาดส่งออกเปลี่ยนแปลงจากเดิมโดยในปี 2545 สัดส่วนตลาดในประเทศต่อตลาดส่งออกเท่ากับร้อยละ 70.5 : 29.5 เป็นสัดส่วน 50.1 : 49.9 ในปี 2552 และปรับเป็น 45.0 : 55.0 ในปี 2558 ผู้ประกอบการจึงสามารถกระจายสินค้าไปยังสองตลาดในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งจะช่วยให้โรงงานสามารถผลิตสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ในปริมาณที่อยู่ในระดับที่ประหยัดขนาด (Economy of Scale) และวางแผนการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว และเชื่อว่า การที่ทั่วโลกตระหนักถึงการลดมลภาวะเพื่อแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน (Climate Change) จะมีส่วนสนับสนุนให้มีการผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก ประหยัดพลังงาน และการใช้เทคโนโลยีที่ลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้นเปลืองน้ำมันน้อยเป็นผลิตภัณฑ์หลัก



ภาพที่ 6 ปริมาณการผลิต และตลาดรถยนต์นั่งในประเทศ ปี 2545 - 2553



ที่มา : กรมศุลกากร

หมายเหตุ : e ประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

บรรณานุกรม

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม จำนวนรถยนต์จดทะเบียน ปี 2535-2552(ม.ค.-พ.ย.)

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ความตกลงการค้าเสรี กลุ่มประเทศอาเซียน ไทย-ออสเตรเลีย ไทย-นิวซีแลนด์ ไทย-อินเดีย และความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น ปี 2535 – 2552 (ม.ค. – พ.ย..)

กรมศุลกากรและสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ มูลค่าส่งออกรถยนต์ ปี2544 – 2552(ม.ค. – พ.ย.)

บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด ปริมาณจำหน่ายรถยนต์ในประเทศปี 2545 – 2552 (ม.ค. – พ.ย..)

สำนักงานสถิติแห่งชาติ การสำรวจภาวะการทำงานของประชากรที่ราชอาณาจักร ไตรมาสที่ 1 พ.ศ.2552

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ข่าวสารการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนปี 2549 – 2552 (ม.ค. – พ.ย.)

สถาบันยานยนต์ สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ปี 2552 (ม.ค.- ก.ย.)

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ปริมาณการผลิตรถยนต์และส่งออก ปี 2544 – 2552 (ม.ค. – พ.ย.)

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ราคาน้ำมันปี 2545 – 2552 (ม.ค. – พ.ย.)