

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาภาพรวม โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อในประเทศไทย นโยบายรัฐบาล รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการบริโภครถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อในกรุงเทพมหานคร โดยมีขอบเขตการศึกษาคือ รถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

การศึกษาในส่วนของโครงสร้างตลาดรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อในประเทศไทย โดยใช้การวัดค่าอัตราการกระจุกตัว และดัชนีเฮอร์ฟิנדัล ร่วมกับการวิเคราะห์เชิงพรรณนา พบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อในประเทศไทยมีลักษณะใกล้เคียงอุตสาหกรรมผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) ซึ่งตลาดถูกผูกขาดโดยกลุ่มผู้นำตลาดเพียงไม่กี่ราย คือ ฟอร์ด ฮอนด้า และมาสด้า ซึ่งทั้ง 3 รายมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันเกินกว่าร้อยละ 67

การศึกษาด้านนโยบายรัฐบาล พบว่า การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ในปี 2547 ทำให้กลุ่มผู้ผลิตรถกระบะคัดแปลงได้เปรียบมากขึ้นเนื่องจากเสียภาษีเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 2 ในขณะที่กลุ่มผู้ผลิตรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อต้องเสียภาษีเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 6-21 ตามขนาดเครื่องยนต์ นอกจากนี้การจัดเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ค่อนข้างสูง ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ไม่ได้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยหรือประเทศที่ได้ลดหย่อนภาษีจะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันไปที่กลุ่มผู้นำตลาด ทั้งฟอร์ด ฮอนด้า และมาสด้า มีศักยภาพในการแข่งขันกว่าเนื่องจากไม่ต้องแบกรับภาษีทำให้สามารถขายได้ในราคาถูกกว่า ส่วนนโยบายด้านอื่นๆ ของรัฐบาลไม่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อมากนัก

การศึกษปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการบริโภคด้วยแบบจำลอง Binominal Logit Model พบว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ซึ่งในที่นี้ได้แก่ รายได้ ราคาารถ และค่าน้ำมันเฉลี่ยต่อปี มีส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจเลือกรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อที่มีเครื่องยนต์เบนซินหรือดีเซลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเมื่อรายได้ และค่าน้ำมันเฉลี่ยต่อปีเปลี่ยนแปลงไป 1 หน่วย (1 หมื่นบาทต่อเดือน และ 1 หมื่นบาทต่อปี ตามลำดับ) จะทำให้ความน่าจะเป็นผู้บริโภคที่จะซื้อรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อที่มีเครื่องยนต์เบนซินเปลี่ยนแปลงในทิศทางเดียวกันร้อยละ 5.05 และร้อยละ 6.96 ตามลำดับ และถ้าราคาารถเปลี่ยนแปลงไป 1 แสนบาท จะทำให้ความน่าจะเป็นผู้บริโภคที่จะซื้อรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อที่มีเครื่องยนต์เบนซินเปลี่ยนแปลงในทิศทางตรงกันข้ามร้อยละ 2.52 ในขณะที่ปัจจัยทางสังคม มีเพียงงานอดิเรกเท่านั้นมีผลต่อการตัดสินใจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยถ้าผู้บริโภคมีงานอดิเรกคือการท่องเที่ยวต่างจังหวัด และปรับแต่ง/เช็คสภาพเครื่องยนต์ จะทำให้ความน่าจะเป็นที่ผู้บริโภคซื้อรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อเครื่องยนต์เบนซินลดลงร้อยละ 21.8 และร้อยละ 33.73 ตามลำดับ ในขณะที่ตัวแปรอิสระเชิงสังคมอื่นๆ ไม่ได้มีผลต่อค่าความน่าจะเป็นในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อตามชนิดเครื่องยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติแต่อย่างใด

This study aims to focus on an overall aspect of industry structure and government policy of the 4-wheel-drive automobile industry in Thailand. It emphatically concentrates on factors effecting consumption behavior in Bangkok. The scope of this study covers 4-wheel-drive automobiles which register in Bangkok.

In industrial structure, Concentration Ratio and Herfindahl index show that 4-wheel-drive automobile industry in Thailand looks like a oligopolistic market. A few big firms (Ford, Honda and Mazda) monopolize the market and their total market share is more than 67 percent. The results show that the 4-wheel-drive automobile industry is an oligopoly, which is different from other automobile industries.

In July 2004, there was a change in motor vehicles excise tax. As a result, Pickup Passenger Vehicle (PPV) manufacturers benefit as the new excise tax rate increase from 18 percent to 20 percent, or only two percent increase, while SUV manufacturers bear approximately 30 to 50 percent, or a large increase of 6 to 21 percent, depending its size of engine (CC.). In addition, due to an importing tax barrier, the manufacturers outside Thailand or Asean country lose, but due to free trade agreements, the local and Asean manufacturing firms gain and can sell cheaper automobiles.

The study of factors effecting consumption behavior by using binominal logit model shows that economic factors such as income, price and fuel expenses affect consumer decision to use type of gasoline (benzene or diesel) on engine of 4-wheel-drive automobile. If income and fuel expense increase by 1 unit (10,000 baht per month and 10,000 baht per year, respectively), the probability of using benzene instead of diesel by increases by 5.05 and 6.96 percent, respectively. In addition, if price increases by 100,000 baht, the chance of choosing benzene goes down by 2.52 percent. For the social factors, only hobby affects consumer decisions on type of gasoline usage. If the hobbies of consumer are traveling and checking/modifying engine of automobile, the probabilities of choosing benzene engine 4-wheel-drive automobile decrease by 21.8 percent and 33.73 percent, respectively. However, number of members in family, number of friends using 4-wheel-drive automobile, group of consumer and source of manufacture do not have any statistical effect on consumer decisions.