

# บทที่ 1

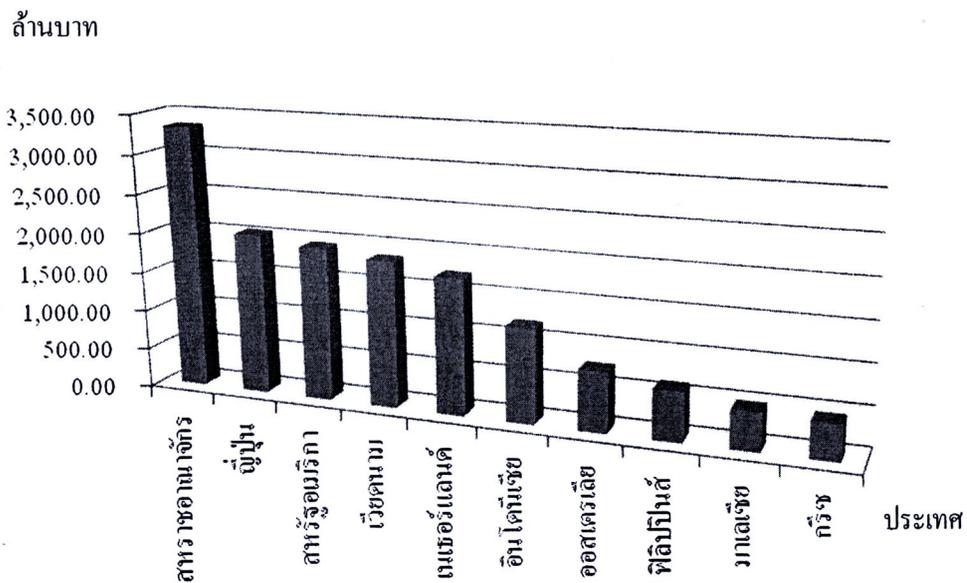
## บทนำ

### ความสำคัญของปัญหา

ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ซึ่งได้แก่ อาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่มและยารักษาโรค แต่ทุกวันนี้ปัจจัยเหล่านั้นอาจไม่เพียงพอต่อการดำเนินชีวิตเนื่องด้วยพฤติกรรมในชีวิตประจำวันหรือสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น นอกเหนือจากสี่ปัจจัยนี้แล้ว ยังมีอีกหนึ่งปัจจัยที่สำคัญ คือ ยานพาหนะ มนุษย์มีความจำเป็นที่จะต้องให้ยานพาหนะเป็นสิ่งช่วยในการเดินทางเพื่อติดต่อบุคคลหรือประกอบอาชีพ รวมทั้งมีการพัฒนาให้มีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานและความต้องการของผู้ใช้ ในปัจจุบันมนุษย์จึงมียานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมากมาย เช่น รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถไฟ เรือ และเครื่องบิน เป็นต้น

พาหนะประเภทหนึ่งเป็นที่นิยมของคนไทย คือ รถจักรยานยนต์ ซึ่งถือว่าเป็นยานพาหนะที่ให้ความคล่องตัว นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาให้มีรูปแบบ สีลวดลายเพิ่มความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา ประหยัดน้ำมันและที่สำคัญ คือ มีราคาที่เหมาะสมกับรายได้ของผู้มีรายได้น้อย โดยคุณสมบัติเหล่านี้ ช่วยทำให้ปริมาณรถจักรยานยนต์เติบโตต่อเนื่อง แม้ว่าจำนวนประชากรทั่วประเทศจะเพิ่มขึ้นไม่มากในแต่ละปี จากตาราง 1 แสดงปริมาณรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีปริมาณการผลิต ปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นระหว่างปี พ.ศ. 2545-2547 ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นระหว่างปี พ.ศ. 2545-2548 หลังจากนั้น มีปริมาณที่ลดลง เพิ่มขึ้นและลดลง เป็นเช่นนี้ระหว่างปี พ.ศ. 2549-2552 และสูงขึ้นอีกครั้งในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งปี พ.ศ. 2553 มีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 โดยมีรายละเอียดดังนี้ ปี พ.ศ. 2553 มีการผลิตรถจักรยานยนต์รวมทั้งสิ้น 2,026,401 คัน มีอัตราการเติบโตเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.92 มียอดขายรถจักรยานยนต์ในประเทศ

ปี พ.ศ. 2553 รวมทั้งสิ้น 1,845,997 คัน มีอัตราการเติบโตเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.22 และปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2553 รวมทั้งสิ้น 816,427 คัน มีอัตราการเติบโตเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.05 และจากภาพ 1 แสดงตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทยปี พ.ศ. 2553 ประเทศที่ประเทศไทยส่งออกรถจักรยานยนต์มากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ประเทศสหราชอาณาจักร มีมูลค่า 3,340.57 ล้านบาท ญี่ปุ่น มีมูลค่า 2,038.20 ล้านบาท สหรัฐอเมริกา มีมูลค่า 1,942.37 ล้านบาท เวียดนาม มีมูลค่า 1,852.93 ล้านบาท และเนเธอร์แลนด์ มีมูลค่า 1,722.52 ล้านบาท ดังนั้น อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมหนึ่ง ที่มีส่วนสำคัญต่อการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ



ภาพ 1 ตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ 10 อันดับแรกของไทยปี พ.ศ. 2553

ที่มา. จาก ตลาดส่งออกของไทย, โดย Thailand Trading Report, 2554, ค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2554, จาก [http://www.ops3.moc.go.th/infor/menucomth/stru1\\_export/export\\_topn\\_re/](http://www.ops3.moc.go.th/infor/menucomth/stru1_export/export_topn_re/)

ด้วยเหตุนี้ จึงมีความสนใจศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศ และจากต่างประเทศ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ สามารถนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับหน่วยธุรกิจ หรือนักลงทุนต่าง ๆ ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและวางแผนการดำเนินธุรกิจ

หรือวางแผนการลงทุนธุรกิจรถจักรยานยนต์ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมไปถึงเป็นข้อมูลแก่ภาครัฐบาล ใช้เป็นแนวทางการกำหนดนโยบายและมาตรการในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศ

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาปัจจัยกำหนดอุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศ
2. ศึกษาปัจจัยกำหนดอุปสงค์รถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ

### ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้จะศึกษาปัจจัยกำหนดอุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศและจากต่างประเทศ ทั้งนี้ค่าเฉลี่ยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศคู่ค้า 43 ประเทศ คือ ค่าเฉลี่ยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศคู่ค้า 18 ประเทศแรก ที่มีมูลค่าการนำเข้ารถจักรยานยนต์ไทยมากที่สุด ระหว่างปี พ.ศ. 2539-2553 ดังนั้น รวมประเทศที่นำมาคำนวณค่าเฉลี่ยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศคู่ค้าโดยไม่ซ้ำประเทศมี 43 ประเทศ ดังนี้ ประเทศเวียดนาม ลาว กัมพูชา ฟิลิปปินส์ กรีซ ญี่ปุ่น พม่า ฮองกง เกาหลีใต้ อาร์เจนตินา แอฟริกาใต้ สิงคโปร์ โคลอมเบีย อิหร่าน แคมเบอรูน ซาอุดีอาระเบีย อูรุกวัย รัสเซีย สหรัฐฯ อินโดนีเซีย โคลัมเบีย เลโซโท มัลดีฟส์ เปรู ชิลี สาธารณรัฐโดมินิกัน นิวซีแลนด์ กัวเตมาลา มาเลเซีย มอริเตเนีย สหราชอาณาจักร เยอรมนี แคนาดา เวเนซุเอลา ออสเตรเลีย ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สเปน เบลเยียม อิตาลี ตุรกี บราซิลและโตโก ซึ่งมีรหัสการส่งออกรถจักรยานยนต์ไทย ได้แก่ 321020100 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ประเภทอนุกรมเวลา (time series) รายปี ระหว่างปี พ.ศ. 2539-2553 รวมระยะเวลา 15 ปี

## ตาราง 1

ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ จดทะเบียนทั่วประเทศ จำนวนประชากรทั่วประเทศและปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2545-2553

ปี พ.ศ.	ปริมาณ การผลิตรถ จักรยานยนต์ <sup>1</sup> (คัน)	ปริมาณ การจำหน่าย รถจักรยานยนต์ <sup>1</sup> (คัน)	รถจักรยานยนต์ จดทะเบียนทั่ว ประเทศ <sup>2</sup> (คัน)	จำนวน ประชากร ทั่วประเทศ <sup>3</sup> (คน)	ปริมาณ การส่งออก รถจักรยานยนต์ <sup>1</sup> (คัน)
2545	1,961,809	1,327,675	1,186,957	62,799,872	585,320
2546	2,378,491	1,766,860	1,643,179	63,079,765	604,995
2547	2,867,259	2,026,841	1,943,590	61,973,621	831,287
2548	2,358,510	2,112,426	2,011,816	62,418,054	147,964
2549	2,079,555	2,054,588	2,001,711	62,828,706	107,289
2550	1,652,773	1,598,613	1,665,400	63,038,247	102,014
2551	1,923,651	1,703,376	1,796,376	63,389,730	150,482
2552	1,635,249	1,535,461	1,634,263	63,525,062	115,280
2553	2,026,401	1,845,997	1,976,470	63,878,267	155,688

หมายเหตุ: ปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์มีทั้งส่วนที่เป็น CBU และ CKD

ที่มา: จาก 1. ข้อมูลสถิติจักรยานยนต์, โดย ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2554, จาก <http://www.thaiauto.or.th/>

2. จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ปี พ.ศ. 2554, โดย กรมการขนส่งทางบก, 2554, ค้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2554, จาก [http://apps.dlt.go.th/statistics\\_web/statistics.html](http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html)

3. จำนวนประชากรทั่วประเทศ, โดย สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2554, ค้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2554, จาก [http://stat.dopa.go.th/stat/y\\_statyear.html](http://stat.dopa.go.th/stat/y_statyear.html)

### สมมติฐานของการศึกษา

1. อุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศ มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคาขายปลีกรถจักรยานยนต์ ราคาน้ำมันเบนซินและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้รายย่อยลูกค้าชั้นดี

ส่วนอุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับรายได้เฉลี่ยต่อบุคคล ราคาขายปลีกรถจักรยานยนต์และอุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศของปีที่ผ่านมา

2. อุปสงค์รถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคาส่งออกรถจักรยานยนต์ ส่วนอุปสงค์รถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับอัตราแลกเปลี่ยนและค่าเฉลี่ยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศคู่ค้า 43 ประเทศ

## วิธีการศึกษา

### แหล่งที่มาของข้อมูล

การรวบรวมข้อมูล ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ประเภทอนุกรมเวลา (time series) รายปี ระหว่างปี พ.ศ. 2539-2553 รวมระยะเวลา 15 ปี โดยเก็บรวบรวมจากหน่วยงานต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ปริมาณการผลิต การจำหน่าย การส่งออก และราคาส่งออกรถจักรยานยนต์ เก็บข้อมูลจากศูนย์สารสนเทศยานยนต์ สถาบันยานยนต์ โดยกระทรวงอุตสาหกรรม ตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ไทย เก็บข้อมูลจาก Thailand Trading Report รถจักรยานยนต์จดทะเบียนทั่วประเทศ เก็บข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก โดยกระทรวงคมนาคม จำนวนประชากรทั่วประเทศ เก็บข้อมูลจากสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง โดยกระทรวงมหาดไทย ราคาขายปลีกรถจักรยานยนต์ รถยนต์ และราคาน้ำมันเบนซิน เก็บข้อมูลจากสำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า โดยกระทรวงพาณิชย์ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้รายย่อยลูกค้าชั้นดีและอัตราแลกเปลี่ยน เก็บข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย รายได้เฉลี่ยต่อบุคคล เก็บข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ค่าเฉลี่ยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศคู่ค้า 43 ประเทศ ได้แก่ ประเทศเวียดนาม ลาว กัมพูชา ฟิลิปปินส์ กรีซ ญี่ปุ่น พม่า ฮังการี เกาหลีใต้ อาร์เจนตินา แอฟริกาใต้ สิงคโปร์ โคลอมเบีย อิหร่าน แคมเอร์ูน ซาอุดีอาระเบีย อูรุกวัย รัสเซีย สหรัฐฯ อินโดนีเซีย โคลัมเบีย เลโซโท มัลดีฟส์ เปรู ชิลี สาธารณรัฐโดมินิกัน นิวซีแลนด์ กัวเตมาลา มาเลเซีย มอริเตเนีย สหราชอาณาจักร เยอรมนี แคนาดา

เวเนซุเอลา ออสเตรเลีย ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สเปน เบลเยียม อิตาลี ตุรกี บราซิลและ  
โตโก เก็บข้อมูลจากเว็บไซต์ Index Mundi

### วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis) เป็นการศึกษาการผลิตและการตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศและจากต่างประเทศ ตลอดจนปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (quantitative analysis) เป็นการศึกษาปัจจัยกำหนดอุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศและจากต่างประเทศ ด้วยข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ประเภทอนุกรมเวลา (time series) รายปี ระหว่างปี พ.ศ. 2539-2553 รวมระยะเวลา 15 ปี โดยวิเคราะห์จากแบบจำลองเศรษฐมิติ รูปแบบสมการถดถอยเชิงซ้อน (multiple regression model) และใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Econometric Views ประมาณค่าสัมประสิทธิ์แบบกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares--OLS)

### แบบจำลองการศึกษา

แบบจำลองในการศึกษาทั้งหมด 2 สมการ คือ อุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศ และอุปสงค์รถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ มีดังต่อไปนี้

#### 1. อุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศ

$$\text{LnDM}_t = a_0 + a_1 \text{LnPM}_t + a_2 \text{LnPO}_t + a_3 \text{LnMRR}_t + a_4 \text{LnY}_t + a_5 \text{LnPC}_t + a_6 \text{LnDM}_{t-1}$$

โดยกำหนดให้

$\text{DM}_t$  คือ อุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศ (คัน)

$\text{PM}_t$  คือ ราคาขายปลีกรถจักรยานยนต์ (บาทต่อคัน)

$\text{PO}_t$  คือ ราคาน้ำมันเบนซิน (บาทต่อลิตร)

$\text{MRR}_t$  คือ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้รายย่อยลูกค้าชั้นดี (ร้อยละ)

$\text{Y}_t$  คือ รายได้เฉลี่ยต่อบุคคล (บาท)

$\text{PC}_t$  คือ ราคาขายปลีกรถยนต์ (บาทต่อคัน)

$\text{DM}_{t-1}$  คือ อุปสงค์รถจักรยานยนต์ในประเทศของปีที่ผ่านมา (คัน)

## 2. อุปสงค์รถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ

$$\text{LnDEM} = b_0 + b_1\text{LnPEM} + b_2\text{LnEXC} + b_3\text{LnTGDP}$$

โดยกำหนดให้

DEM คือ อุปสงค์รถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ (คัน)

PEM คือ ราคาส่งออกรถจักรยานยนต์ (บาทต่อคัน)

EXC คือ อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ)

TGDP คือ ค่าเฉลี่ยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศคู่ค้า 43 ประเทศ (ดอลลาร์สหรัฐฯ)

## นิยามศัพท์เฉพาะ

CBU (complete built up) หมายถึง รถจักรยานยนต์ประกอบสำเร็จรูป เช่น การนำเข้ารถจักรยานยนต์ที่ประกอบสำเร็จรูปทั้งคัน แต่ก็มี การส่งออกรถจักรยานยนต์ที่ประกอบทั้งคันจากประเทศไทยไปประเทศอื่น ๆ

CKD (complete knock down) หมายถึง การนำเข้าชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถจักรยานยนต์ที่ยังไม่ได้ประกอบ นำมาประกอบในประเทศไทย

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับหน่วยธุรกิจหรือนักลงทุนต่าง ๆ ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและวางแผนการดำเนินธุรกิจหรือวางแผนการลงทุนธุรกิจรถจักรยานยนต์ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
2. เพื่อเป็นข้อมูลแก่ภาครัฐบาล ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและมาตรการในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย