

บทที่ 3

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญลำดับต้น ๆ ของประเทศ ทั้งในด้านการมูลค่าการผลิต การส่งออกและการจ้างงาน มีการพัฒนามากว่า 40 ปี หากมองย้อนกลับไปในอดีตจะเห็นว่า รัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงนโยบายอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้อุตสาหกรรมปรับตัวและเข้มแข็งขึ้น ซึ่งสามารถแบ่งนโยบายหลัก ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ได้ดังนี้ (สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, 2549, หน้า 39-43)

1. ช่วงเริ่มต้นของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2503-2513
2. ช่วงเริ่มบังคับใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ประกอบรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2514-2520
3. ช่วงการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2521-2532
4. ช่วงการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2533-2539
5. ช่วงภาวะวิกฤติเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2540-2541
6. ช่วงฟื้นตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2542-2548

ช่วงเริ่มต้นของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2503-2513

ประเทศไทยมีการประกอบรถยนต์ในประเทศครั้งแรกในปี พ.ศ. 2503 โดยมีการประกอบเพียงไม่กี่ร้อยคัน ชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบต้องนำเข้าจากต่างประเทศหรือบริษัทแม่แทบทั้งสิ้น และเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนแบบ Complete Knock-Down (CKD) ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้เปิดให้การส่งเสริมประกอบรถยนต์แก่ผู้ได้รับส่งเสริม 4 ราย หรือที่เรียกว่า Four Pioneers อันได้แก่ บริษัท อุตสาหกรรมไทยมอเตอร์ จำกัด ซึ่งสนับสนุนโดย บริษัท แองโกล-ไทย มอเตอร์ส จำกัด และเป็นตัวแทนจำหน่ายรถฟอร์ดในประเทศไทยในขณะนั้น บริษัท กรรณสูตร จำกัด เป็นผู้แทนจำหน่าย

รถยนต์เฟียต บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ดัสสัน และ นิสสัน และบริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด เป็นผู้แทนจำหน่ายรถเบนซ์ในขณะนั้น

พัฒนาการอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2512 เริ่มจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนหรือบีโอไอ ได้ให้การส่งเสริมประกอบรถยนต์ เพิ่มขึ้นอีก 10 โรง รวมเป็น 14 โรง การประกอบรถยนต์จึงมีปริมาณเพิ่มขึ้น แต่การมี โรงประกอบรถยนต์จำนวนมากในช่วงนั้น ไม่ได้ช่วยให้ไทยมีการพัฒนาอุตสาหกรรม มากขึ้น เนื่องจากทำให้ปริมาณการผลิตไม่ได้ขนาดที่จะทำให้เกิดการประหยัด (economies of scale) ได้ เพราะแต่ละรายมีการประกอบรถหลายรุ่น หลายแบบ รัฐบาลจึงเห็นว่า หากปล่อยให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบรถเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จะไม่เป็นการส่งเสริม และพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศ รัฐบาลโดยบีโอไอจึงประกาศยกเลิกการให้ การส่งเสริมประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2512 และเปลี่ยนมาให้การส่งเสริมผลิตชิ้นส่วน รถยนต์แทน พร้อมกับกำหนดนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศแทนการนำเข้าชิ้นส่วน จากต่างประเทศ ในปี พ.ศ. 2513 รัฐบาลได้ใช้มาตรการทางภาษีอากรเพื่อการคุ้มครอง อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ โดยออกพระราชกำหนดพิกัดศุลกากร พ.ศ. 2513 ปรับภานีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Built Up--CBU) เพิ่มขึ้น สำหรับ รถยนต์นั่ง รถแวน รถปิกอัพ และรถบรรทุก จากร้อยละ 60, 40 และ 20 เป็น ร้อยละ 80, 60 และ 40 ตามลำดับ

ช่วงเริ่มบังคับใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ประกอบรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2514-2520

แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มเปลี่ยนไป โดยรัฐบาลได้พยายามที่ จะทำให้เกิดอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างแท้จริงในประเทศไทยโดยนโยบายที่สำคัญคือ พยายามจะจำกัดแบบ (model) และรุ่น (series) ของรถยนต์ที่มีการประกอบในประเทศไทย เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดในการผลิต (economies of scale) และ Production Line นโยบายนี้ประกาศในปี พ.ศ. 2514 แต่เนื่องจากชิ้นส่วนอะไหล่ประกอบรถยนต์ที่ผลิต ในประเทศ มีคุณภาพและมาตรฐานต่ำกว่าชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และมี ชิ้นส่วนบางรายการที่ได้รับการยอมรับในคุณภาพและมีปริมาณการผลิตมากพอสำหรับ ความต้องการของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ได้แก่ ยางรถยนต์ และ

แบตเตอรี่ เพื่อเป็นการพัฒนาชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตในประเทศ และสนับสนุนให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการผลิตอย่างครบวงจร รัฐบาลจึงให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ ดังนั้นคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จึงได้กำหนดมาตรการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2515 ซึ่งรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นอัตราส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25, 20 และ 10 สำหรับรถยนต์นั่ง รถบรรทุกซึ่งติดตั้งเครื่องยนต์และกระจกหน้า และรถบรรทุกที่ติดตั้งเครื่องยนต์แต่ไม่มีกระจกหน้าตามลำดับ โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2517

นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยบังคับใช้ Local Content ที่ประกาศใช้ในปี พ.ศ. 2515 มีผลทำให้อุปสงค์ที่มีต่อชิ้นส่วนภายในประเทศมีมากขึ้น และราคาชิ้นส่วนก็สูงขึ้นด้วย รัฐบาลจะได้กำหนดมาตรการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์ แต่รัฐบาลยังคงอนุญาตให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศ โดยใช้มาตรการด้านภาษีอากรดังกล่าวข้างต้นเข้ามาคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยกำหนดอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศในอัตราที่สูง เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตภายในประเทศ ทำให้ปริมาณความต้องการใช้ชิ้นส่วนในประเทศขยายตัวเพิ่มมากขึ้น แต่เนื่องจากตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ของไทยมีขนาดที่จำกัด จึงทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่เกิดการประหยัดต่อขนาดจากการผลิต (economies of scale) กลับประสบปัญหาต้นทุนการผลิตสูง และมีการแข่งขันจากชิ้นส่วนและรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

ในปี พ.ศ. 2516 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ได้กำหนดนโยบายให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศ ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศอัตราร้อยละ 15 โดยเริ่มจากรถยนต์บรรทุกก่อน ต่อมาจึงเพิ่มเป็นร้อยละ 20 ในปี พ.ศ. 2517 และในปี พ.ศ. 2518 ได้กำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 25 ต่อมาในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลกำหนดกำแพงภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปบางชนิดที่มีการผลิตในประเทศ นอกจากนี้ยังได้มีการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของผู้ประกอบการรายใหม่

ช่วงการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี พ.ศ. 2521-2532

ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดดุลการค้าต่อเนื่องเป็นระยะเวลาหลายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509-2520 และเริ่มรุนแรงขึ้นในปี พ.ศ. 2516-2520 โดยเฉพาะปี พ.ศ. 2520 ขาดดุลการค้าสูงถึง 22,979 ล้านบาท ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้า รัฐบาลจึงพยายามลดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลโดยกระทรวงพาณิชย์ ประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี และกระทรวงการคลัง ประกาศเพิ่มภาษีนำเข้าสำหรับรถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) จากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 150 และขึ้นส่วนอุปกรณ์สำเร็จรูป (CKD) จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 80 ตลอดจนเพิ่มมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่ง จากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 35 ภายในเวลา 2 ปี และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 ทุกปีจนกว่าจะถึงร้อยละ 50 นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งแต่อนุญาตให้โรงงานที่มีอยู่เดิมขยายกำลังผลิตได้เพื่อป้องกันการผลิตที่เกินความต้องการของตลาดและห้ามเปลี่ยนแปลงแบบรถยนต์ที่ทำการประกอบ เพื่อมิให้ผู้ประกอบการเข้ามาแข่งขันมากเกินไปแต่มาตรการดังกล่าวไม่ได้ช่วยให้อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ภายในประเทศมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง อุตสาหกรรมนี้ยังต้องได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาล

ในปี พ.ศ. 2527 กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีการประกาศให้จำกัดแบบและรุ่นของรถยนต์นั่งภายในประเทศ ให้สามารถผลิตได้รวมกันไม่เกิน 42 รุ่น โดยให้แต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ แต่ละแบบกำหนดให้ใช้ตัวถังได้เพียงชนิดเดียว และเครื่องได้เพียงชนิดเดียว แต่อนุญาตให้ใช้ระบบเกียร์ได้ 2 ระบบ และรุ่นใดที่ได้รับการอนุญาตแล้วถ้าไม่ทำการประกอบภายใน 1 ปี จะถูกยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์ในรุ่นนั้น ๆ และไม่อนุญาตให้นำรถยนต์รุ่นอื่นมาสวมสิทธิ์แทน เพื่อเป็นการลดจำนวนแบบของรถยนต์นั่งน้อยลง

มาตรการต่าง ๆ ที่รัฐบาลนำมาใช้ล้วนเป็นการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อให้อุตสาหกรรมภายในประเทศอยู่รอดและพึ่งตัวเองได้ แต่มาตรการดังกล่าวไม่ได้ช่วยให้อุตสาหกรรมสามารถพัฒนาไปสู่การผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากตลาดภายในประเทศมีขนาดเล็ก และมีการผลิตรถยนต์จำนวนหลายแบบเกินไป อีกทั้งยังขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคในอุตสาหกรรม

ในปี พ.ศ. 2527 รัฐบาลกำหนดจำนวนแบบและรุ่นของรถยนต์ที่ผู้ประกอบการจดทะเบียนไว้ และห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงแบบรถยนต์ที่ทำการประกอบ เพื่อไม่ให้เกิดการผลิตรถยนต์มากแบบจนเกินไป อันจะก่อให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงและอาจทำให้เกิดการไม่ประหยัดต่อขนาดในการผลิต

การดำเนินนโยบายต่าง ๆ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง แต่ในขณะนั้นตลาดภายในประเทศยังมีขนาดเล็ก ปริมาณความต้องการยังมีไม่มาก แต่เมื่อเศรษฐกิจในประเทศมีการขยายตัวในระดับที่สูงขึ้น ปริมาณความต้องการรถยนต์จึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีมากกว่ากำลังการผลิตในขณะนั้น ประกอบกับผู้ผลิตในประเทศไม่สามารถสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ทันจึงทำให้รถยนต์มีราคาสูงขึ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงเริ่มประกาศใช้นโยบายเสรีโดยยกเลิกการจำกัดรุ่นและแบบในการผลิต ยกเลิกการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและลดกำแพงภาษีลง เพื่อให้เกิดการแข่งขันมากขึ้น

ช่วงการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2533-2539

รัฐบาลโดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกการจำกัดรุ่นและแบบของรถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศในปี พ.ศ. 2533 เนื่องจากในทางปฏิบัติมีรถยนต์หลายรุ่นที่ไม่คุ้มต่อการผลิต เพราะไม่เป็นที่นิยมของตลาดแต่ผู้ผลิตจำเป็นต้องผลิตเพื่อรักษาสีทธิในใบอนุญาตประกอบรถยนต์รุ่นนั้น ๆ ซึ่งไม่คุ้มต่อการลงทุน การยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นของรถยนต์ในครั้งนี้ ทำให้ผู้ประกอบการยานยนต์สามารถผลิตรถยนต์ได้อย่างเสรีตามความต้องการของตลาด ทำให้การผลิตมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในปี 2534 กระทรวงพาณิชย์ได้ยกเลิกคำสั่งห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการขาดแคลนรถยนต์ และเป็นไปตามแนวนโยบายของรัฐบาลที่จะเปิดให้มีการค้าเสรี เป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการในประเทศเร่งปรับปรุงภาพและประสิทธิภาพในการผลิต นอกจากนี้ในปีเดียวกันยังมีการปรับโครงสร้างภาษีนำเข้า โดยกระทรวงการคลังได้ลดภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี จากร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 100 และขึ้นส่วนอะไหล่รถยนต์สำเร็จรูป (CKD) ของรถยนต์นั่งจากร้อยละ 112 เหลือร้อยละ 20 สำหรับรถแวน รถบรรทุกเล็กสำเร็จรูป ลดภาษีนำเข้าจากร้อยละ 120-150 เหลือร้อยละ 20 สำหรับรถยนต์นั่ง รถจี๊ป/สเตเวนคอนขนาดไม่เกิน

2,400 ซีซี จากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 68.5 รถบรรทุกและรถโดยสารจากร้อยละ 40 เหลือร้อยละ 10

ช่วงภาวะวิกฤติเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี พ.ศ. 2540-2541

จากการที่เศรษฐกิจของประเทศหดตัวลดลงร้อยละ 1.3 ในปี พ.ศ. 2540 ทำให้ความต้องการรถยนต์ลดลงอย่างรวดเร็วซึ่งสวนทางกับกำลังในการผลิตในประเทศที่เพิ่มขึ้นจากการขยายการลงทุนก่อนเกิดภาวะวิกฤติของผู้ประกอบการ ทำให้เกิดภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน (excess capacity) โดยในปี พ.ศ. 2541 อัตราการใช้กำลังการผลิตของรถยนต์นั่งและรถยนต์พาณิชย์เหลือเพียงร้อยละ 13.0 และร้อยละ 21 ลดลงจากปี พ.ศ. 2540 ที่อยู่ในระดับร้อยละ 39.4 และร้อยละ 52.2 ตามลำดับ ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อความตกต่ำของอุตสาหกรรมรถยนต์ ได้แก่

1. ภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่ซบเซาอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ทำให้ธุรกิจต่าง ๆ ประสบปัญหาในการดำเนินการปิดกิจการ เลิกจ้าง ลดเงินเดือนพนักงาน ส่งผลให้อำนาจซื้อของประชาชนลดลง ยิ่งไปกว่านั้นการตกต่ำของภาคธุรกิจสังหาริมทรัพย์ การก่อสร้าง และตลาดหลักทรัพย์ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ความต้องการซื้อลดลงอย่างรวดเร็ว

2. การระงับการดำเนินกิจการของบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ 56 แห่ง มีผลทำให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ลดลง เนื่องจากรถยนต์ร้อยละ 70 ของรถยนต์ที่ขายภายในประเทศใช้ระบบสินเชื่อเช่าซื้อ

3. ค่าเงินบาทที่ลดลงมากหลังการเปลี่ยนระบบอัตราแลกเปลี่ยนเป็นแบบลอยตัว ทำให้ต้นทุนการผลิตในประเทศสูงขึ้น เพราะต้องนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเป็นอัตราร้อยละ 45-50 สำหรับรถยนต์นั่ง และอัตราร้อยละ 30-50 สำหรับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับราคาจำหน่ายสูงขึ้น

4. การดำเนินมาตรการทางการคลังเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและเพิ่มรายได้ของภาครัฐทำให้ความต้องการซื้อลดลง โดยการปรับขึ้นอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 10 อีกทั้งกระทรวงการคลังประกาศเพิ่มอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป (CBU) สำหรับรถยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า 2,400 ซีซี จากร้อยละ 42 และสำหรับ

รถยนต์ขนาดเกินกว่า 2,400 ซีซี จากร้อยละ 68.5 เป็นร้อยละ 80 เท่ากัน เป็นผลให้ความต้องการซื้อลดลง

หลังจากการเปิดเสรีส่งผลให้อุตสาหกรรมเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดดจากปี พ.ศ. 2533 ที่มียอดจำหน่าย 301,589 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 589,966 คันในปี พ.ศ. 2539 หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 95.6 ในช่วงระยะเวลาเพียง 6 ปี ดังนั้นรัฐบาลจึงมีนโยบายส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกในภูมิภาคนี้ เนื่องจากไทยมีความได้เปรียบกว่าประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้หลายประการ ดังนี้

1. ไทยมีความพร้อมและความสามารถมากที่สุดในภูมิภาคอาเซียนในการประกอบรถยนต์และผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อีกทั้งยังมีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพื้นฐานที่เป็นรากฐานรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์
2. ไทยมีนโยบายและเป้าหมายที่ชัดเจนในการปรับปรุงมาตรการทางภาษีให้สอดคล้องกับนโยบายการค้าเสรีที่เป็นหัวใจหลักของการลงทุน
3. ความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ของประเทศไทยซึ่งเป็นศูนย์กลางระหว่างอินโดจีนและอาเซียน ดังนั้นจึงเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางการส่งออกและยังสะดวกต่อการขนส่งที่ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการต่ำลง
4. ไทยมีตลาดขนาดใหญ่ สามารถพึ่งพาตลาดภายในประเทศได้
5. อัตราส่วนของประชากรไทยต่อจำนวนรถยนต์อยู่ที่ 10.6 ต่อ 1 การเติบโตของตลาดยานยนต์ในไทยยังไม่อิ่มตัว
6. เสถียรภาพทางการเมืองของไทยถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองเกิดขึ้นแต่ส่วนใหญ่ นโยบายการบริหารประเทศไม่ได้เปลี่ยนแปลงจากเดิม
7. ไทยไม่มีบริษัทรถยนต์แห่งชาติเหมือนมาเลเซีย (โพรตอน) และอินโดนีเซีย (ติมอร์) ซึ่งเป็นกำแพงกีดกันการแข่งขันจากภายนอก ความรู้สึกชาตินิยมของคนไทยมีเพียงเล็กน้อยและไทยมีเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ
8. ไทยเข้าร่วมโครงการร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแนวใหม่ (AICO) โดยมีประเทศภาคีในอาเซียนที่เข้าร่วมโครงการดังกล่าว 4 ประเทศ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซียและไทย โดยแต่ละประเทศมีส่วนร่วมในการผลิตสินค้า เช่น โตโยต้าให้ไทยผลิตเครื่องยนต์ดีเซลสำหรับรถปิกอัพ ให้มาเลเซียผลิตพวงมาลัย

ให้ฟิลิปปินส์ผลิตระบบกำลังหรือเกียร์ และอินโดนีเซียผลิตเครื่องยนต์เบนซิน เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตต่ำลงเนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทำให้เกิดการประหยัดจากขนาด (economies of scale) อีกทั้งโครงการนี้จะมีการลดอัตราภาษีลงให้เหลือร้อยละ 0-5

9. การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ส่งผลให้ตลาดการค้าการลงทุนภายในอาเซียนขยายตัวออกไป เนื่องจากมีจำนวนประชากรรวมทั้งหมดประมาณ 500 ล้านคน อีกทั้งโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศในแถบเอเชียส่วนใหญ่ยังอยู่ในกลุ่มกำลังพัฒนา มีความต้องการรถยนต์ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

นอกจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยแล้วภาครัฐบาลยังมีนโยบายส่งเสริมเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางในการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในภูมิภาคซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การยกเลิกการกำหนดรุ่นและแบบของรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2533
2. การเปิดเสรีให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2537
3. การมีนโยบายให้การส่งเสริมการลงทุน
4. เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้าถือหุ้นในโรงงานประกอบรถยนต์ร้อยละ 100
5. การกำหนดเขตอุตสาหกรรมการส่งออก (free trade zone)
6. การลดขั้นตอนและกฎระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออกและเปิดโอกาสให้เลือกชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์ส่งออกได้ตามความเหมาะสม โดยไม่ต้องใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์บังคับใช้ตามประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์
7. การปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์เพื่อลดการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศในปี พ.ศ. 2534 และหลังจากนั้นได้เปลี่ยนมาใช้ภาษีมูลค่าเพิ่มในปี พ.ศ. 2535

ช่วงฟื้นตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2542-ปัจจุบัน

ในปี พ.ศ. 2542 อุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มมีการฟื้นตัวเนื่องจากมีปัจจัยที่สนับสนุนคือ

1. การได้รับความช่วยเหลือจากบริษัทแม่ของผู้ลงทุนจากต่างประเทศที่เข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย โดยให้โควตาตลาดส่งออกรถยนต์ และเพิ่มสภาพคล่องโดย

จัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ หรือเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อนำเงินไปช่วงเหลือผู้แทนจำหน่าย และบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่อยู่ในเครือ รวมถึงการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายต่าง ๆ

2. การดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล โดยการปรับลดภาษีมูลค่าเพิ่มจากร้อยละ 10 เหลือร้อยละ 7 เป็นเวลา 2 ปี

3. การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาความตกต่ำและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนให้มีศักยภาพมากขึ้น

3.1 ให้บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (IFCT) และบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมขนาดย่อม (บอย.) พิจารณาจัดเตรียมเงินกู้อัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการ โดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ประสบปัญหาสภาพคล่อง

3.2 ให้ผู้ประกอบการที่ต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สามารถกู้เงินจากกองทุนนวัตกรรมเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ต้องการปรับปรุง และพัฒนาเทคโนโลยีของตนเอง

3.3 ให้กระทรวงการคลังและกระทรวงอุตสาหกรรมหาแนวทางแก้ไข และความเป็นไปได้ในการเร่งรัดการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีรายได้นิติบุคคลตามระเบียบการชดเชยภาษีให้ผู้ประกอบการโดยเร็ว

3.4 ให้กระทรวงอุตสาหกรรมร่วมกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) เร่งจัดทำโครงการเพื่อนำส่วนที่ได้รับอนุมัติจากเงินกู้ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมจำนวน 122.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ มาใช้ปรับโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เป็นของคนไทย

4. รัฐบาลอนุมัติการปรับโครงสร้างภาษีอากรอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

4.1 สำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ (OEM) ทั้งรถยนต์นั่ง และรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก กำหนดอัตราภาษีสำหรับชิ้นส่วนที่ใช้ในโรงงานประกอบเพิ่มขึ้นมาร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 33 สำหรับชิ้นส่วนรถบรรทุกและรถโดยสาร ยังคงอัตราภาษีนำเข้าเฉพาะชิ้นส่วนที่นำเข้ามาเพื่อผลิตเป็นแชสซิสที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (chassis with engine)

ในอัตราร้อยละ 10 และขึ้นส่วนสำหรับตลาดอะไหล่ (REM) และอื่น ๆ ให้คงอัตราเข้าไว้ที่ร้อยละ 5

4.1 ปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งไม่เกิน 2,400 ซีซี จากร้อยละ 37.5 เหลือร้อยละ 35 รถยนต์นั่งขนาด 2,400-3,000 ซีซี จากร้อยละ 43 เหลือร้อยละ 41 รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี จากร้อยละ 50 เหลือร้อยละ 48

ในปี พ.ศ. 2543 จากผลการเจรจาข้อตกลงแกตต์ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนภายในประเทศต้องเปิดเสรี โดยไม่ได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาลอีกต่อไป

การเปลี่ยนแปลงอัตราเข้าและภาษีสรรพสามิตดังกล่าว เป็นผลมาจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศตามข้อผูกพันกับองค์การการค้าโลก (WTO) และให้ความคุ้มครองผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเพื่อชดเชยไม่ให้ผู้บริโภคได้รับผลกระทบจากรถยนต์ที่ประกอบในประเทศที่มีราคาสูงขึ้น นอกจากนี้ รัฐบาลได้ใช้นโยบายที่ไม่ได้ส่งเสริมให้ผลิตรถยนต์อย่างเดียว แต่มุ่งส่งเสริมให้เป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ซึ่งจะสร้างศักยภาพให้แก่อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย และเรียนรู้เทคโนโลยีที่ทันสมัยของผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำ ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยได้พัฒนาเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกในภูมิภาคเอเชีย และเป็นฐานการผลิตระดับโลกต่อไป

ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยได้เริ่มมีโรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกในปี พ.ศ. 2504 เป็นของบริษัท แองโกลไทย มอเตอร์ จำกัด จากนั้นจึงมีโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงปี พ.ศ. 2540 มีผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมและจดทะเบียนประกอบรถยนต์นั่งกว่า 20 ราย บางรายได้เลิกกิจการไปเพราะไม่สามารถแข่งขันได้ และรถยนต์ที่ประกอบไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร เช่น บริษัท กรรณสูตร เจเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด ผู้ประกอบรถยนต์ภายใต้เครื่องหมายการค้าเฟียตและฟอร์ด เลิกกิจการไป ส่วนบริษัท แองโกลไทย มอเตอร์ โอนกิจการให้บริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (สถาบันยานยนต์, 2554)

ภายหลังจากการเปิดเสรีการนำเข้ารถยนต์นั่งและการปรับโครงสร้างภาษีครั้งใหญ่ ในปี พ.ศ. 2534 ส่งผลให้ราคารถยนต์ลดลงและความต้องการรถยนต์ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับ รัฐบาลมีเป้าหมายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคนี้ จึงมีนโยบายให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรม การผลิตหรือประกอบรถยนต์ในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการรถยนต์นั่งรายเดิมลงทุนเพิ่มเพื่อขยายกำลังการผลิต และมีผู้ประกอบการรายใหม่ ๆ จากประเทศ-สหรัฐอเมริกา ตัดสินใจเข้ามาจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์นั่งในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอีก 2 ราย ประกอบด้วย บริษัท เจเนอรัลมอเตอร์ จำกัด (GM) ได้ลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ ภายใต้เครื่องหมายการค้าโอเปิล และบริษัท ออโต้อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่ง เป็นการลงทุนร่วมระหว่างบริษัท ฟอร์ดมอเตอร์ จำกัด กับบริษัท มาสด้า จำกัด เพื่อผลิต รถยนต์ภายใต้เครื่องหมายการค้าฟอร์ดและมาสด้า โดยระหว่างปี พ.ศ. 2537-2540 ได้มี การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยด้วยเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นการ-ลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิตของผู้ประกอบการรายเดิมและการลงทุนของผู้ประกอบการ รายใหม่ สรุปได้ดังนี้ (สถาบันยานยนต์, 2554)

1. บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ลงทุนจัดตั้งโรงงานประกอบ รถยนต์นั่งขึ้นเป็นแห่งที่ 2 ด้วยเงินลงทุน 8,100 ล้านบาท โรงงานตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรม-เกตเวย์ จังหวัดระยอง บนพื้นที่ 625 ไร่ มีการจ้างงานจำนวน 3,000 คน เริ่มประกอบรถยนต์ ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2539 ด้วยกำลังการผลิต 100,000 คันต่อปี ซึ่งการจัดตั้งโรงงาน แห่งนี้จะทำให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของโตโยต้าใหญ่เป็นอันดับสาม รองจากประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรป ตามลำดับ

2. บริษัท ฮอนด้าคาร์แมนูแฟคเจอร์รี่ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ลงทุนจัดตั้ง โรงงานประกอบรถยนต์แห่งใหม่ที่สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา บนพื้นที่ 300 ไร่ ด้วยเงินลงทุน 2,500 ล้านบาท มีการจ้างแรงงานจำนวน 2,280 คน เพื่อ ประกอบรถยนต์ด้วยกำลังการผลิต 90,000 คันต่อปี โรงงานแห่งนี้จะทำให้ประเทศไทย เป็นฐานการผลิตรถยนต์ฮอนด้าใหญ่เป็นอันดับสามรองจากประเทศสหรัฐอเมริกาและ ยุโรป เช่นเดียวกับ โตโยต้า

3. บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิพล จำกัด ได้ลงทุนด้วยจำนวนเงินสูงถึง 14,000 ล้านบาท ในการจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด้วยกำลังการผลิตเต็มที่ 120,000 คันต่อปี เป็นการผลิตแบบครบวงจร โดยจะทำการผลิตชิ้นส่วนเองเริ่มทำการผลิตรถยนต์ออกสู่ตลาดได้ในปี พ.ศ. 2539 ทั้งนี้เป็นการย้ายฐานการผลิตรถยนต์ปีกอัมพ์ทั้งระบบมาจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นฐานการประกอบรถยนต์ภายใต้เครื่องหมายการค้ามิซูบิชิที่ใหญ่เป็นอันดับสองรองจากประเทศญี่ปุ่นและมีความสามารถเป็นฐานการผลิตเพื่อทำการส่งออกไปทั่วโลก

4. บริษัท ธนบุรี ประกอบรถยนต์ จำกัด ได้ลงทุนขายโรงงานเพื่อผลิตรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าเมอร์เซเดสเบ็นซ์ ด้วยมูลค่าเงินลงทุนจำนวน 1,500 ล้านบาท

5. บริษัท ชูชุกิ จำกัด ได้ร่วมทุนกับบริษัท สยามอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ด้วยมูลค่าการลงทุน 1,000 ล้านบาท เพื่อผลิตรถยนต์นั่ง และรถตรวจการณ์เพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอินโดจีน เช่น จีน สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย

6. บริษัท สยาม วิ เอ็ม ซี ยานยนต์ จำกัด เป็นบริษัทประกอบรถยนต์ของคนไทย ใช้เครื่องหมายการค้าของตนเองได้ลงทุน 700 ล้านบาท เพื่อขยายโรงงานประกอบรถยนต์ปีกอัมพ์ด้วยกำลังการผลิต 24,000 คันต่อปี มีการจ้างงานประมาณ 660 คน โรงงานตั้งอยู่ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา

7. บริษัท ออโต้ฮัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยการร่วมทุนของ บริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ จำกัด แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา และบริษัท มาสด้า จำกัด แห่งประเทศญี่ปุ่นด้วยมูลค่าการลงทุน 12,500 ล้านบาท โรงงานตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์น-ชิบอร์ด จังหวัดระยอง มีกำลังการผลิตเต็มที่ 210,000 คัน แต่ในระยะแรกมีกำลังการผลิต 100,000 คันต่อปี

8. บริษัท เจเนอรัล มอเตอร์ จำกัด เป็นบริษัทผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดในโลกได้ตัดสินใจเข้ามาจัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ภายใต้เครื่องหมายการค้าโอเปิลในประเทศไทย ด้วยเงินลงทุน 16,000 ล้านบาท มีกำลังการผลิต 150,000 คันต่อปี โดยมีเป้าหมายที่จะให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังภูมิภาคอาเซียน

9. บริษัท ไครสเตอร์ จำกัด ได้มีโครงการความร่วมมือกับบริษัท ไทยสวีดิช แอสเซมบลีย์ จำกัด (เป็นโรงงานประกอบรถยนต์นั่งภายใต้เครื่องหมายการค้าวอลโว่) เพื่อให้ประกอบรถยนต์นั่งขนาดกลางและรถตรวจการณของไครสเตอร์ในปริมาณ 5,000 คันต่อปี

หากแบ่งประเภทของผู้ประกอบการรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศ จะพบว่า เป็นผู้ประกอบการรถยนต์จากค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ (สถาบันยานยนต์, 2554)

1. กลุ่มรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น จัดได้ว่าเป็นผู้นำการตลาดของประเทศไทยมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 จนถึงปัจจุบัน โดยมี 2 ยี่ห้อที่ผูกขาดการมีส่วนแบ่งตลาดรถยนต์โดยรวมสูงสุดคือ โตโยต้า และฮิอุซุ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาลงไปจะพบว่าในตลาดรถยนต์นั่งมีโตโยต้าเป็นผู้นำมาโดยตลอด ในขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีฮิอุซุเป็นผู้นำมาโดยตลอดเช่นกัน โดยโตโยต้ามาเป็นอันดับสอง ในขณะที่ส่วนแบ่งตลาดโดยรวมในอันดับ 3, 4 และ 5 ลงมา ก็จะเป็นการสลับสับเปลี่ยนกันระหว่าง ฮอนด้า นิสสัน และมิตซูบิชิ ทั้งนี้พบว่า โตโยต้าเป็นผู้นำตลาดโดยรวมของไทยได้เนื่องจากการผลิตรถทั้ง 2 ประเภท ในขณะที่ฮิอุซุ เน้นการผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์โดยเฉพาะรถกระบะเพียงอย่างเดียว เช่นเดียวกับฮอนด้าที่เน้นการผลิตเพียงรถยนต์นั่ง ส่วนนิสสัน มิตซูบิชิ และมาสด้า ก็มีการผลิตรถทั้ง 2 ประเภทเช่นกัน สำหรับรถยนต์ในกลุ่มนี้จัดเป็นรถที่หลากหลาย และมีการเลือกมุงทำตลาดในระดับล่าง คือรถยนต์ที่มีราคาไม่สูง (เครื่องยนต์ 1600 ซีซี) ทั้งนี้เป็นผลมาจากการผลิตรถที่ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นหลัก

2. กลุ่มรถยนต์จากประเทศในกลุ่มยุโรป สำหรับในกลุ่มนี้มีการสลับสับเปลี่ยนกันไปมาในการขึ้นเป็นผู้นำในยอดขายของกลุ่ม ได้แก่ เบนซ์ บีเอ็มดับเบิล และวอลโว่ ส่วนแบ่งการตลาดรถยนต์กลุ่มนี้ โดยรวมทั้งหมดแล้วยังมีปริมาณไม่เท่ากับผู้นำตลาดอย่างโตโยต้า ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์ในกลุ่มนี้ส่วนมากเป็นรถยนต์หรูหรา และอยู่ในตลาดระดับบน โดยดูจากการตั้งราคาที่สูง เนื่องจากรถยนต์ในกลุ่มนี้มีภาระต้นทุนที่สูง อันเนื่องมาจากต้องนำเข้าชิ้นส่วนประกอบจากบริษัทแม่เป็นส่วนมากทำให้ราคาขายรถยนต์ค่อนข้างสูง



3. กลุ่มรถยนต์จากประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นกลุ่มรถยนต์ที่มีการจำหน่ายไม่มากในประเทศ โดยจะเป็นการนำเข้ามาตั้งแต่อดีต (จนถึงปี พ.ศ. 2541 ที่ฟอร์ดเข้ามาตั้งโรงงานประกอบในประเทศไทย) แต่ในตลาดระดับโลก จีเอ็ม ฟอร์ด และไครสเลอร์ก็จัดเป็นกลุ่ม BIG 3 แนวโน้มในอนาคตรถยนต์ในกลุ่มนี้จัดเป็นกลุ่มที่น่าจับตามองมากขึ้น เนื่องจากการเข้ามาลงทุนโรงงานประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ทั้งฟอร์ด (ปี พ.ศ. 2541) และจีเอ็ม (ปี พ.ศ. 2543) ขณะที่ไครสเลอร์ก็ได้มีการควบรวมกิจการกับเมอร์เซเดส เบนซ์ แล้วเช่นกัน แม้ว่าทั้งฟอร์ด และจีเอ็ม จะเน้นให้ไทยเป็นศูนย์กลางการส่งออกรถกระบะ และรถยนต์ประเภทยานยนต์ตาม แต่การที่มีโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศทำให้ราคารถยนต์ในกลุ่มนี้ไม่สูงมากนัก ขณะที่ด้านเงินลงทุนของกลุ่มก็มีความพร้อม ดูได้จากการเปิดตัวรถกระบะฟอร์ดมาราธอน ที่เน้นการพลิกโฉมรถกระบะในประเทศไทย และยังมีการวางแผนเป้าหมายและบทบาทของตัวเองในฐานะผู้นำอีกด้วย

4. กลุ่มรถยนต์จากประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประกอบด้วย รถยนต์ยี่ห้อ สุนได เกียร์ แดว และชั้นยอง รถยนต์กลุ่มนี้จัดเป็นรถยนต์ที่มีเป้าหมายในตลาดกลุ่มใหญ่ การเข้ามาของรถยนต์ในกลุ่มนี้เน้นการใช้ราคาต่ำเป็นกลยุทธ์หลัก รวมทั้งรถยนต์เอนกประสงค์ก็เช่นเดียวกัน (รถยนต์นั่ง ได้แก่ สุนได แดว และรถยนต์นั่งเอนกประสงค์ ได้แก่ เกียร์ ชั้นยอง) แต่เนื่องจากที่ผ่านมาขาดการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ทำให้รถยนต์ในกลุ่มนี้ไม่ประสบความสำเร็จทำให้ยอดการจำหน่ายรถยนต์ในปัจจุบันลดลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้สุนได และเกียร์ สนใจที่จะเข้ามาลงทุนทำการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย เพื่อพยายามลดภาระต้นทุนการนำเข้าและทำตลาดมากขึ้น

ลักษณะการดำเนินธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศไทย จะสามารถแบ่งได้เป็น 4 ลักษณะ ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ผู้ประกอบการรถยนต์ทำหน้าที่เป็นผู้นำเข้า CKD และผู้จัดจำหน่ายส่งให้ตัวแทนจำหน่ายตลอดจนนำเข้าและขายอะไหล่เองด้วย

กลุ่มที่ 2 ผู้ประกอบการรถยนต์ทำหน้าที่ประกอบและนำเข้า CBU และ CKD เท่านั้น โดยรับจ้างประกอบและส่งให้ผู้จัดจำหน่าย และผู้จัดจำหน่ายขายอะไหล่

กลุ่มที่ 3 ผู้ประกอบการรถยนต์ทำหน้าที่รับจ้างประกอบอย่างเดียว ส่งให้ผู้จัดจำหน่ายโดยผู้จัดจำหน่ายทำหน้าที่นำเข้า CBU, CKD และขาย Spare Part ด้วย

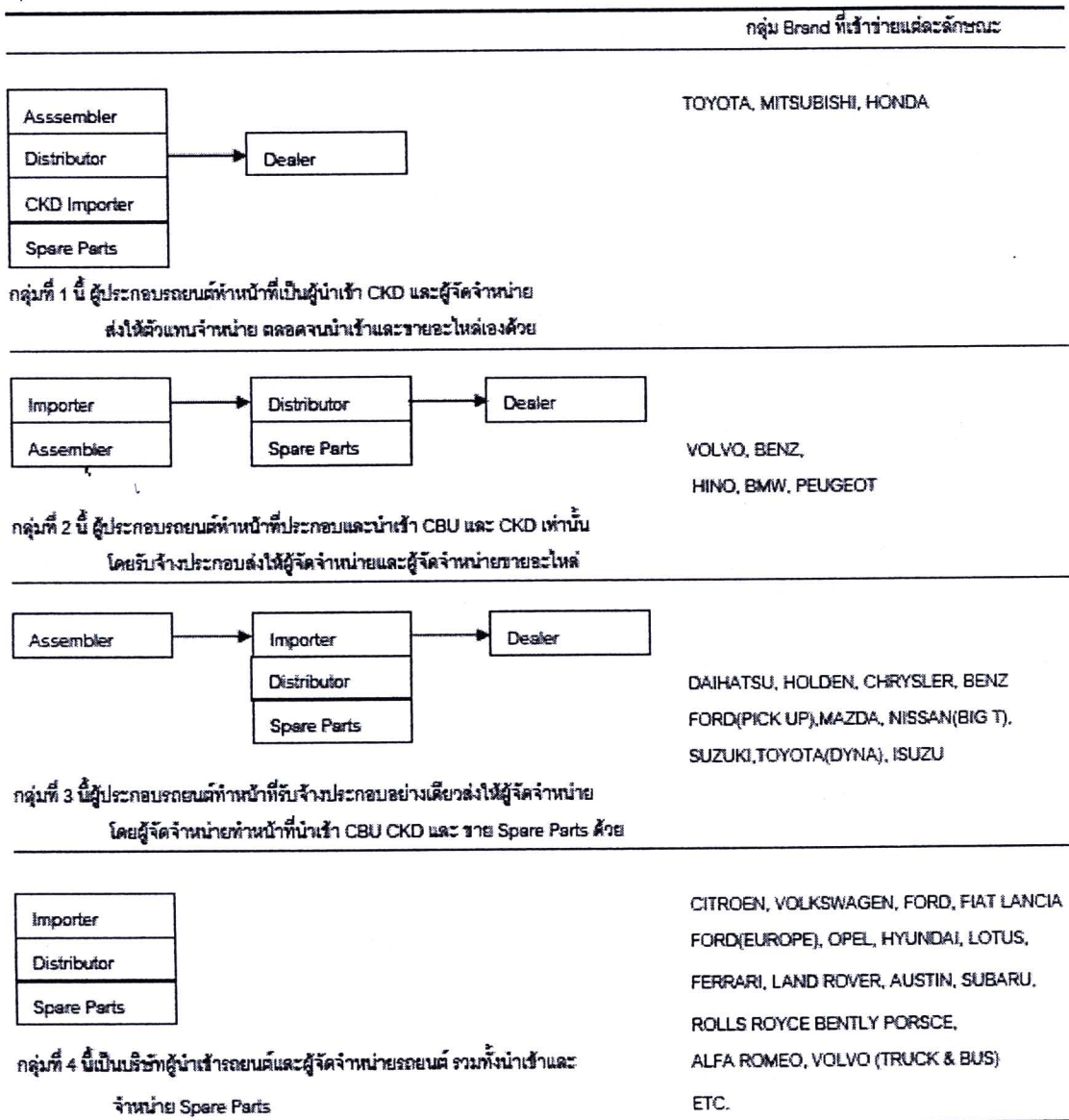
กลุ่มที่ 4 เป็นบริษัทผู้นำเข้ารถยนต์ และผู้จัดจำหน่ายรถยนต์รวมทั้งนำเข้า
และจำหน่าย Spare Part ด้วย
บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย มีดังนี้

ตาราง 9

รายชื่อผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย

ลำดับ	ผู้ผลิตรถยนต์	ยี่ห้อ
1.	บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	เชฟโรเลต
2.	บริษัท ชูชิกิ ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	ชูชิกิ
3.	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	โตโยต้า
4.	บริษัท ทาทา มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	ทาทา
5.	บริษัท ไทย-สวีส แอสเซมบลีย์ จำกัด	วอลโว่
6.	บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	เมอร์เซเดส เบนซ์
7.	บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	นิสสัน
8.	บริษัท นิสสันดีเซล (ประเทศไทย) จำกัด	ยูดี
9.	บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟกเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	บีเอ็มดับเบิลยู
10.	บริษัท มิตซูบิชิ ฟิวเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	ฟิวเจอร์
11.	บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	มิตซูบิชิ
12.	บริษัท วอลโว่ ทรัค แอนด์ บัส (ประเทศไทย) จำกัด	วอลโว่
13.	บริษัท สแกนเนีย สยาม จำกัด	สแกนเนีย
14.	บริษัท ออโต้กลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	ฟอร์ด, มาสด้า
15.	บริษัท อิซูมูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	อิซูซุ
16.	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	ฮอนด้า
17.	บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ส แมนูแฟกเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	ฮีโน่

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011),
โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก [http://www.thaiauto.or.th/
statistic/vehicle_production.asp](http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp)



ภาพ 3 ลักษณะการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการรถยนต์

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011),
 โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp

การผลิตรถยนต์

การผลิตรถยนต์ในปี พ.ศ. 2552 มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 999,378 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่งจำนวน 313,442 คัน รถกระบะ 1 คัน จำนวน 670,734 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 15,202 คัน

การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2551 ลดลงร้อยละ 28.19 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตลดลงมากที่สุด คือ รถกระบะ 1 คัน มีอัตราการผลิตลดลงร้อยละ 31.17 รองลงมาคือ รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตลดลงร้อยละ 21.53 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก จากวิกฤตการเงินสหรัฐอเมริกา (ดูตาราง 10-11 ประกอบ)

ตาราง 10

ปริมาณการผลิตรถยนต์ ปี พ.ศ. 2542-2547

รายการ	ปี พ.ศ.					
	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่ง	72,716.00	97,129.00	156,066.00	169,321.00	251,684.00	299,439.00
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	8,326.00	13,798.00	9,382.00	12,774.00	19,000.00	25,818.00
รถกระบะ 1 คัน	240,369.00	294,834.00	289,349.00	382,297.00	470,863.00	630,204
รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV)	5,822.00	5,960.00	4,621.00	20,559.00	8,965.00	4,910.00
รวม	327,233.00	411,721.00	459,418.00	584,951.00	750,512.00	960,371.00
เพิ่มขึ้น-ลดลง (%)	-9.18	25.82	11.58	27.32	28.30	27.96

หมายเหตุ: รถกระบะ 1 คัน ได้รวมทั้งรถ Double Cab และ PPV ไว้ในที่นี้ด้วย

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011),

โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp

ตาราง 11

ปริมาณการผลิตรถยนต์ ปี พ.ศ. 2548-2552

รายการ	ปี พ.ศ.				
	2548	2549	2550	2551	2552
รถยนต์นั่ง	277,603.00	298,819.00	329,223.00	399,435.00	313,442.00
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	24,846.00	22,592.00	23,556.00	17,791.00	15,202.00
รถกระบะ 1 คัน	822,867.00	872,474.00	948,370.00	974,502.00	670,734.00
รวม	1,125,316.00	1,193,885.00	1,301,149.00	1,391,728.00	999,378.00
เพิ่มขึ้น-ลดลง (%)	17.18	6.09	8.98	6.96	-28.19

หมายเหตุ: 1. รถกระบะ 1 คัน ได้รวมทั้งรถ Double Cab และ PPV ไว้ในที่นี้ด้วย

2. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ได้รวมในรถยนต์นั่งตามการเก็บภาษีสรรพสามิต

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011), โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp

การจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ

ในปี พ.ศ. 2552 มีปริมาณการจำหน่ายรถยนต์รวม 548,871 คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 10.62 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2551 (614,078 คัน) (ดูตาราง 12-13 ประกอบ)

ตลาดรถกระบะ 1 คัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และถือเป็นประเภทรถที่มีตลาดใหญ่ที่สุดของไทย มีปริมาณการจำหน่ายทั้งสิ้น 278,135 คัน (รวมรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก PPV) โดยมีอัตราการเติบโตเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2551 (341,165 คัน) ลดลงร้อยละ 18.47 ตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) มีปริมาณการจำหน่ายทั้งสิ้น 31,963 คัน โดยมีอัตราการเติบโตเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2551 (33,923 คัน) ลดลงร้อยละ 5.78 และตลาดรถยนต์นั่งมีปริมาณการจำหน่ายทั้งสิ้น 238,773 คัน คิดเป็นอัตราการเติบโตเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2551 (238,990 คัน) ลดลงร้อยละ 0.09

ตาราง 12

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ ปี พ.ศ. 2542-2548

รายการ	ปี พ.ศ.						
	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
รถยนต์นั่ง	59,659.00	75,457.00	98,132.00	104,633.00	162,513.00	197,143.00	182,805.00
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์							
(ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	18,550.00	23,600.00	21,225.00	40,079.00	43,579.00	49,364.00	44,813.00
รถกระบะ 1 คัน	132,922	155,483.00	171,325.00	242,930.00	310,592.00	369,791.00	470,237.00
รถยนต์ตรวจการณ์ (OPV)	7,199.00	7,649.00	6,370.00	21,620.00	16,492.00	11,967.00	5,406.00
รวม	218,330.00	262,189.00	297,052.00	409,262.00	533,176.00	628,265.00	703,261.00
เพิ่มขึ้น-ลดลง (%)	-39.88	20.09	13.3	37.77	30.28	17.83	11.94.00

หมายเหตุ: รถกระบะ 1 คัน ได้รวมทั้งรถ Double Cab และ PPV ไว้ในที่นี้ด้วย

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011), โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp

ตาราง 13

ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ ปี พ.ศ. 2548-2552

รายการ	ปี พ.ศ.			
	2549	2550	2551	2552
รถยนต์นั่ง	195,458.00	182,767.00	238,990.00	238,773.00
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	36,226.00	40,567.00	33,923.00	31,963.00
รถกระบะ 1 คัน	450,479.00	407,917.00	341,165.00	278,135.00
รวม	682,163.00	631,251.00	614,078.00	548,871.00
เพิ่มขึ้น-ลดลง (%)	-3.00	-7.46	-2.72	-10.62

หมายเหตุ: 1. รถกระบะ 1 คัน ได้รวมทั้งรถ Double Cab และ PPV ไว้ในที่นี้ด้วย

2. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) ได้รวมในรถยนต์นั่งตาม

การเก็บภาษีสรรพสามิต

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011), โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp

การส่งออกรถยนต์

จากข้อมูลของผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ มีการส่งออกรถยนต์ในปี พ.ศ. 2551 จำนวน 535,596 คัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2551 ร้อยละ 30.95 โดยมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์ในปี พ.ศ. 2552 จำนวน 251,343 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2551 ร้อยละ 28.47 (ดูตาราง 14-15 ประกอบ)

ตาราง 14

ปริมาณและมูลค่าการส่งออกรถยนต์ ปี พ.ศ. 2542-2547

รายการ	ปี พ.ศ.					
	2542	2543	2544	2545	2546	2547
จำนวน (คัน)	125,774.00	152,836.00	175,299.00	180,554	235,022.00	332,053.00
การเปลี่ยนแปลง (%)	197.92	21.52	14.70	3.00	30.17	41.29
มูลค่า (ล้านบาท)	50,187.00	63,148.00	83,895.00	82,475.00	102,208.00	120,023.00
การเปลี่ยนแปลง (%)	209.28	25.83	32.85	-1.69	23.93	17.43

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011), โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp

ตาราง 15

ปริมาณและมูลค่าการส่งออกรถยนต์ ปี พ.ศ. 2548-2552

รายการ	ปี พ.ศ.				
	2548	2549	2550	2551	2552
จำนวน (คัน)	440,705.00	538,966.00	690,100.00	775,652.00	535,596.00
การเปลี่ยนแปลง (%)	32.72	22.3	28.04	12.4	-30.95
มูลค่า (ล้านบาท)	203,025.00	240,714.00	325,080.00	351,384.00	251,343.00
การเปลี่ยนแปลง (%)	69.16	18.56	35.05	8.09	-28.47

ที่มา. จาก ข้อมูลสถิติยานยนต์: จำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ (1990-2011), โดย สถาบันยานยนต์, 2554, ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.thaiauto.or.th/statistic/vehicle_production.asp