

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในอดีต ปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ คือ ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม อาหาร และยารักษาโรค เป็นสิ่งที่ผู้บริโภคมีความจำเป็นที่จะต้องแสวงหาเพื่อตอบสนองต่อความจำเป็นของตนเองในการดำรงชีพ แต่ในปัจจุบันสิ่งอำนวยความสะดวกก็เป็นสินค้าและบริการอีกประเภทหนึ่งที่ได้เข้ามามีบทบาทต่อการดำรงชีพของผู้บริโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งความจำเป็นที่จะต้องมีการขนส่งและเดินทางในชีวิตประจำวัน ซึ่งทำให้ผู้บริโภคจำเป็นต้องมีพาหนะไว้ใช้ในชีวิตประจำวัน ดังนั้น รถยนต์จึงเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความจำเป็นในระดับหนึ่ง มิใช่เป็นเพียงสิ่ง que แสดงถึงความฟุ่มเฟือย เช่นในอดีตอีกต่อไป

สำหรับตลาดรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในประเทศไทยนั้น ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2521 ถึง 2533 อุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศได้รับความคุ้มครองจากรัฐ กล่าวคือรัฐได้ออกกฎหมายห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักร เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อลดการขาดดุลการค้าจากต่างประเทศและเพื่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มมากขึ้นในประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอุตสาหกรรมนี้จะได้รับความคุ้มครองจากรัฐ แต่ก็มีเอกชนเพียงไม่กี่รายที่ได้ลงทุนก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้น ทำให้รถยนต์ที่มีขายอยู่ในท้องตลาดมีเพียงไม่กี่ยี่ห้อ โดยมีแบบและรุ่นไม่มากนัก ดังนั้น ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวจึงถือได้ว่าตลาดรถยนต์เป็นตลาดที่มีการแข่งขันอย่างไม่สมบูรณ์หรือตลาดกึ่งผูกขาด โดยผู้ผลิตเพียงไม่กี่รายทำให้ผู้บริโภคมีโอกาสในการเลือกซื้ออย่างจำกัด

ในปลายปี พ.ศ. 2533 เกิดวิกฤตการณ์สงครามอ่าวเปอร์เซีย รัฐบาลสมัยนั้น ได้มีการอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จรูปอย่างเสรี และได้มีการประกาศลดภาษีการนำเข้าสินค้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนในการประกอบรถยนต์จากต่างประเทศ และมีการประกาศใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม ณ วันที่ 1 มกราคม 2535 ซึ่งนับได้ว่าเป็นการปฏิบัติอุตสาหกรรมรถยนต์โดยที่เดียว จึงมีผู้ประกอบการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จรูปจากต่างประเทศเข้ามาจำหน่ายโดยมีทั้งยี่ห้อแบบและรุ่นอย่างหลากหลาย ส่งผลให้ตลาดรถยนต์โดยรวมชะงัก ยอดรวมรถยนต์ทั้งประเทศลดลง ระดับราคาขายรถยนต์เก่าลดลงเฉลี่ยประมาณ 30% ส่งผลทำให้ผู้ประกอบการค้ารถยนต์เก่าขาดทุนตาม ๆ กัน ดังนั้นจึงทำให้ผู้ผลิตในประเทศจำเป็นต้องปรับนโยบายทั้งทางด้านการผลิตและการตลาด กล่าวคือ

ได้มีการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต ทั้งในด้านของคุณภาพ รูปทรง และสีสันทันสมัย สามารถแข่งขันกับรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศได้ จึงทำให้ผู้บริโภคมีโอกาสในการเลือกซื้อรถยนต์มากขึ้น ดังนั้น ตลาดรถยนต์จึงได้มีการแข่งขันกันมากขึ้น ทั้งการใช้กลยุทธ์การขายแบบต่างๆ เช่น การขายตรง การเพิ่มโชว์รูม การเพิ่มบริการหลังการขาย พร้อมทั้งมีการเสนอเงื่อนไขพิเศษต่างๆ เช่น เงินคาวน์ต่ำ ดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาการผ่อนชำระยาวนานขึ้น เพื่อให้ผู้บริโภคได้เปรียบเทียบข้อเสนอพิเศษเหล่านั้นก่อนที่จะทำการตัดสินใจซื้อ ซึ่งถ้าพิจารณาในแง่ของผู้บริโภคแล้วจะทำให้ผู้บริโภคได้รับสวัสดิการ (Welfare) เพิ่มขึ้น กล่าวคืออรรถประโยชน์ (Utility) โดยรวมของผู้บริโภคในสังคมจะมีมากขึ้นตามไปด้วย

รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กหรือที่เรียกอีกอย่างหนึ่งว่ารถกระบะหรือรถปิคอัพ เป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งที่ใช้เป็นพาหนะในการเดินทางและขนส่ง ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากในการดำรงชีวิตในปัจจุบัน เนื่องจากเป็นรถยนต์ประเภทที่สามารถใช้บรรทุกได้ทั้งคนและสิ่งของเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถบรรทุกได้มากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลหรือที่เรียกอีกอย่างหนึ่งว่ารถเก๋ง อีกทั้งยังสามารถประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้มากกว่า และยังมีราคาที่ถูกกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลด้วย จึงถือได้ว่ารถยนต์เอนกประสงค์ จากการที่รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กได้อรรถประโยชน์มากกว่ารถยนต์ประเภทอื่น ๆ นี้เอง จึงทำให้เป็นที่นิยมบริโภคโดยทั่วไป ไม่เฉพาะแต่ผู้บริโภคในสังคมเมืองเท่านั้น ยังรวมไปถึงผู้บริโภคในแถบชนบทที่มีกำลังซื้ออีกด้วย โดยเฉพาะสังคมชนบทที่มีอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่นับว่ามีสัดส่วนมากที่สุดของประเทศ จึงนับได้ว่ารถยนต์บรรทุกขนาดเล็กนอกจากการใช้งานสำหรับบรรทุกเป็นสำคัญแล้วยังสามารถเป็นสิ่งสนองความสะดวกสบายในการเดินทางในชีวิตประจำวัน และเป็นเครื่องแสดงถึงฐานะในสังคมได้อีกด้วย

อ้างอิงหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ได้กล่าวไว้ว่าตลาดยานยนต์ในประเทศไทย ไม่ว่าจะขายได้มากหรือน้อยเพียงใด รถที่ถือได้ว่าครองความเป็นรถที่ขายดีอันดับหนึ่งตลอดกาลนั้นก็คือรถบรรทุกขนาดเล็ก หรือที่เรียกอีกอย่างว่า รถปิคอัพ ซึ่งส่วนแบ่งในตลาดรถยนต์ของประเทศไทยสำหรับรถบรรทุกขนาดเล็กนี้อยู่ที่ 55% รองลงมาคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหรือที่เรียกว่ารถเก๋งซึ่งถือครองตลาดอยู่ที่ 30% และรถยนต์ประเภทอื่น ๆ เช่น รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถยนต์เอนกประสงค์อื่นๆ อีก 15% (ประชาชาติธุรกิจ 6-8 สิงหาคม 2544 หน้า 30)

จากสถิติรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่จดทะเบียนทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ของทุกปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540-2544 จะเห็นได้ว่ามีจำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. รถยนต์ทั่วประเทศ เพิ่มขึ้นในแต่ละปี เมื่อพิจารณาอัตราการเพิ่มขึ้นพบว่าในปี 2541 มีอัตราเพิ่มขึ้น 7.42 % และในปี 2542 ก็เพิ่มมากขึ้นอีกเป็น 11.46 % แต่มาในปี 2543 พบว่าอัตราการเพิ่มขึ้นกลับลดลงจากปีก่อนเหลือเพียง 3.60 % และปรับตัวเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยในปีต่อมาคือปี 2544 เท่ากับ 4.11% จะพบว่าอัตราส่วนการเพิ่มขึ้นนั้นมีทั้งเพิ่มขึ้นและลดลงอย่างไม่แน่นอน ดังแสดงได้จากตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 สถิติรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. รถยนต์ทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 - 2544

ปี	จำนวนรถ (คัน)	อัตราการเพิ่ม(ลด) %
2540	2,587,253	-
2541	2,779,328	7.42
2542	3,097,831	11.46
2543	3,209,525	3.60
2544	3,341,448	4.11

ที่มา : สำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคเหนือ มีการอพยพหลังไหลของประชาชน จากจังหวัดอื่นเข้ามาประกอบธุรกิจอย่างต่อเนื่อง มีทั้งทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีความต้องการในการใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเพิ่มมากขึ้นตามมาอย่างต่อเนื่อง ดังสถิติการจดทะเบียนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลใหม่ทั้งหมดที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่ปี 2535 - 2545 จากตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 สถิติรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลใหม่ทั้งหมดที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่  
ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 - 2545

ปี	จำนวนรถ (คัน)	อัตราการเพิ่ม(ลด) %
2535	5,618	-
2536	6,807	21.16
2537	7,835	15.10
2538	9,324	19.00
2539	10,738	15.17
2540	6,613	(38.14)
2541	2,265	(65.75)
2542	2,498	10.28
2543	3,566	42.75
2544	2,843	(20.27)
2545*	1,959	-

\* จำนวนรถในปี พ.ศ. 2545 เป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมตั้งแต่เดือน มกราคม - มิถุนายน 2545

ที่มา : สำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดเชียงใหม่

จะเห็นได้ว่า จำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลใหม่ที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ตั้งแต่ปี 2535 ถึง 2539 ในแต่ละปีมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น แต่อัตราการเพิ่มขึ้นก็ยังคงไม่แน่นอน โดยมีการเพิ่มขึ้นและลดลงอย่างไม่คงที่ แต่ก็เปลี่ยนแปลงไม่มากเท่าใดนัก ต่อมาในช่วงระหว่างปี 2540 - 2541 ซึ่งเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ ธุรกิจต่าง ๆ ชบเซา จึงทำให้อัตราการจดทะเบียนของรถยนต์ใหม่ลดลงเป็นอย่างมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้บริโภคมิอำนาจการซื้อลดลง และหันไปซื้อรถยนต์มือสองมาใช้ทดแทนมากขึ้น จึงทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นติดลบเป็นจำนวนมากเมื่อเทียบกับปีก่อน ๆ พอในปีต่อมาคือช่วงปี 2542 - 2543 อัตราการจดทะเบียนของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลใหม่ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอีกครั้ง อันเป็นผลมาจากเศรษฐกิจได้ปรับตัวไปในทางที่ดีขึ้น แต่ในปี 2544 อัตราการเพิ่มขึ้นก็ยังคงติดลบอยู่มาก จะเห็นได้ว่าอัตราการเพิ่มขึ้นก็ยังคงไม่แน่นอนเท่าใดนัก และมาปี 2545 ช่วงครึ่งปีแรก การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลใหม่ที่จดทะเบียน คิดเป็น 69% ของ ปี 2544 จึงคาดว่าในครึ่งหลังของปี 2545 การเพิ่มจำนวนของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลใหม่จะเพิ่มมากขึ้นอีก และเมื่อคิดอัตราส่วนการเพิ่มขึ้นแล้วก็น่าจะเป็นอัตราส่วนที่เพิ่มด้วยเช่นกัน

กล่าวได้ว่า สิ่งหนึ่งที่สามารถเป็นตัวชี้วัดสถานภาพทางเศรษฐกิจของประเทศว่าอยู่ในช่วงที่ตกต่ำหรือรุ่งเรืองได้นั้น ก็คือการจับจ่ายซื้อสินค้าของผู้บริโภค โดยเฉพาะสินค้าที่สำคัญในการดำรงชีวิต ซึ่งพบว่ารถยนต์ก็เป็นสินค้าชนิดหนึ่งที่สำคัญในการดำรงชีวิตในปัจจุบันเช่นกัน และจากสถิติที่นำมาพิจารณา สามารถนำมาเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาความเป็นไปได้ของสถานภาพทางเศรษฐกิจ เพราะเมื่อผู้บริโภคมีการซื้อรถยนต์น้อยลง นั่นก็หมายถึงว่าเศรษฐกิจในขณะนั้นตกต่ำ อำนาจการซื้อของผู้บริโภคจึงลดลง แต่ถ้าผู้บริโภคมีการซื้อรถยนต์มากขึ้น ก็แสดงว่าเศรษฐกิจในขณะนั้นก็ดีขึ้นเพราะผู้บริโภคสามารถซื้อรถยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์ใหม่ได้มากขึ้น

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ศึกษาปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของผู้บริโภค ในจังหวัดเชียงใหม่

## 1.3 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือหน่วยธุรกิจจะสามารถนำไปใช้กำหนดกลยุทธ์ทางการผลิตและการตลาดเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคต่อไป

## 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

“รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก” ของการศึกษาในครั้งนี้ หมายถึง รถยนต์ที่มีขนาด 4 ล้อ มีกระบะด้านหลังสำหรับบรรทุก และมีลักษณะต่าง ๆ ของรถดังนี้

1. ลักษณะการขับเคลื่อน
  - ขับเคลื่อน 2 ล้อ
  - ขับเคลื่อน 4 ล้อ
2. ลักษณะของเครื่องยนต์
  - 2,000 ซีซี ขึ้นไป ไม่มีเทอร์โบ (Turbo)
  - 2,000 ซีซี ขึ้นไป มีเทอร์โบ (Turbo)
3. ลักษณะห้องโดยสารและการบรรทุก
  - 2 ประตู ไม่มีห้องโดยสาร(Cab)ด้านหลัง นั่งได้ไม่เกิน 3 คน บรรทุกได้ไม่เกิน 2 ตัน
  - 2 ประตู มีห้องโดยสาร(Cab)ด้านหลัง นั่งได้ไม่เกิน 5 คน บรรทุกได้ไม่เกิน 1.5 ตัน

## 4. ลักษณะเพิ่มเติม

- มีหลังคา
- ไม่มีหลังคา

## 1.5 คำนิยามศัพท์

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีต่อความต้องการใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของผู้บริโภค โดยจะพิจารณาเฉพาะรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่

กฎหมายว่าด้วยรถยนต์

- ประเภท รย. 2 - นั่งสองแถว  
 - โดยสารสองตอนสามแถว
- ประเภท รย. 3 - เก๋งที่บรรทุก  
 - กระบะบรรทุก  
 - ตู้บรรทุก

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ได้แก่ รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จดทะเบียนเป็น

- รถโดยสาร - ประจําทาง  
 - ไม่ประจําทาง  
 - ส่วนบุคคล
- รถบรรทุก - ไม่ประจําทาง  
 - ส่วนบุคคล