

## ตลาดยานยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ของสหรัฐฯ

### ภาพรวมของตลาดการขนส่งและการใช้ยานยนต์ของสหรัฐฯ

สหรัฐฯมีถนนหลวงคิดเป็นระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 4.02 ล้านไมล์ ทั้งนี้เป็นระยะทางเชื่อมระหว่างมลรัฐ 46,630 ไมล์

สถิติล่าสุดของ U.S. Department of Transportation ระบุว่ายานยนต์ จำนวนยานยนต์ที่มีการซื้อขายและ/หรือจดทะเบียนไว้ดังนี้

ในปี 2006 ยานยนต์ที่จดทะเบียนใช้ถนนหลวงรวมทั้งสิ้นประมาณ 251 ล้านคัน ทั้งนี้ไม่รวมรถบัสขนส่งผู้โดยสาร ในจำนวนนี้เป็น

- รถยนต์นั่ง (passenger car) 135.4 ล้านคัน
- รถจักรยานยนต์ (motorcycle) 6.7 ล้านคัน
- ยานยนต์สองเพลาสี่ล้อ 99 ล้านคัน
- รถบรรทุกสองเพลาหกล้อหรือมากกว่า 2.2 ล้านคัน
- รถบรรทุกอื่นๆ 8.2 แสนคัน

จำนวนยานยนต์ที่เป็นรถใหม่ที่ขายและให้เข้าซื้อในปี 2007 รวมทั้งสิ้นประมาณ 58.5 ล้านคัน

- เป็นการขายขาดและการเข้าซื้อยานยนต์ใหม่ 17.1 ล้านคัน ในจำนวนนี้เป็น
  - รถยนต์นั่ง 8 ล้านคัน (เป็นการขายขาด 6.3 ล้านคัน เข้าซื้อ 1.7 ล้านคัน)
  - รถบรรทุกขนาดเบา 9 ล้านคัน (เป็นการขายขาด 7.3 ล้านคัน เข้าซื้อ 1.7 ล้านคัน)หมายเหตุ: กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯรายงานว่าการผลิตในปี 2008 ลดลงร้อยละ 19.2 เหลือ 8.4 ล้านคัน และคาดว่าจะลดลงอีกในปี 2009
- แบ่งตามลักษณะของการซื้อได้เป็น
  - การซื้อของผู้บริโภคทั่วไปร้อยละ 53.9
  - การซื้อของภาคธุรกิจร้อยละ 42.8
  - การซื้อของภาครัฐร้อยละ 3.3

จำนวนรถยนต์ที่เป็นรถมือสองที่ขายในปี 2007 (ระหว่างตุลาคม 2006 – กันยายน 2007) ทั้งที่เป็นการซื้อขายจากภาคธุรกิจและการซื้อขายกันเองระหว่างบุคคล รวมทั้งสิ้นประมาณ 41.4 ล้านคัน

ในปี 2006 ยานยนต์ที่ผลิตในสหรัฐฯประมาณ 11.2 ล้านคัน เป็น

- รถยนต์นั่ง 4.4 ล้านคัน
- ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ 6.9 ล้านคัน (รวมรถบรรทุกที่น้ำหนักสุทธิต่ำกว่า 10,000 ปอนด์ (gross vehicle weight rating-gvwr) เช่น pickups, sport utility, minivans, van, trucks และ bus ที่น้ำหนัก gvwr เกิน 10,000 ปอนด์)

จำนวนยานยนต์ใหม่ที่จำหน่ายในปี 2007 (ระหว่างตุลาคม 2006 – กันยายน 2007) แยกตามขนาด ได้ดังนี้

- รถยนต์นั่ง
  - รถขนาดเล็กประมาณ 2.6 ล้านคัน (ร้อยละ 33.8)
  - รถขนาดกลางประมาณ 2.7 ล้านคัน (ร้อยละ 36.3)
  - รถขนาดใหญ่ประมาณ 1.4 ล้านคัน (ร้อยละ 18.3)
  - รถแวกอนขนาดเล็กประมาณ 6.3 แสนคัน (ร้อยละ 8.4)
  - รถแวกอนขนาดกลาง 1.5 แสนคัน (ร้อยละ 2)
  - รถแวกอนขนาดใหญ่ 9 หมื่นคัน (ร้อยละ 1.2)
- รถปิกอัพ รถแวน และ SUV
  - รถปิกอัพขนาดกลางประมาณ 2.8 แสนคัน(ร้อยละ 3.9)
  - รถปิกอัพขนาดใหญ่ 1.75 ล้านคัน(ร้อยละ 24)
  - รถแวนขนาดกลางประมาณ 9.2 แสนคัน (ร้อยละ 12.7)
  - รถแวนขนาดใหญ่ 2.9 หมื่นคัน (ร้อยละ 0.4)
  - รถ SUV ขนาดเล็กประมาณ 1.75 แสนคัน (ร้อยละ 2.4)
  - รถ SUV ขนาดกลางประมาณ 22 ล้านคัน(ร้อยละ 30.2)
  - รถ SUV ขนาดใหญ่ประมาณ 19 ล้านคัน (ร้อยละ 26.4)

จำนวนยานยนต์ใหม่ประเภทประหยัดน้ำมันที่จำหน่ายในปี 2007 (ระหว่างตุลาคม 2006 – กันยายน 2007) แยกตามขนาดได้ดังนี้

- รถยนต์นั่ง
  - รถขนาดเล็กประมาณ 3 หมื่นคัน
  - รถขนาดกลางประมาณ 3.1 หมื่นคัน
  - รถขนาดใหญ่ประมาณ 2.5 หมื่นคัน
  - รถแวกอนขนาดเล็กประมาณ 3.3 หมื่นคัน
  - รถแวกอนขนาดกลาง 2.7 หมื่นคัน
  - รถแวกอนขนาดใหญ่ 2.2 หมื่นคัน
- รถปิกอัพ รถแวน และ SUV
  - รถปิกอัพขนาดกลางประมาณ 23.7 พันคัน
  - รถปิกอัพขนาดใหญ่ 19.7 พันคัน
  - รถแวนขนาดกลางประมาณ 24.7 พันคัน
  - รถแวนขนาดใหญ่ 19.7 พันคัน
  - รถ SUV ขนาดเล็กประมาณ 22.6 พันคัน
  - รถ SUV ขนาดกลางประมาณ 24.6 พันคัน
  - รถ SUV ขนาดใหญ่ประมาณ 20.8 พันคัน
- ค่ากลางของอายุยานยนต์ (median age) ที่วิ่งอยู่บนถนนหลวงในสหรัฐฯ ในปี 2007
  - รถยนต์ 9.2 ปี
  - รถบรรทุกขนาดเบา 7.1 ปี
  - รถบรรทุกทั่วไป 7.3 ปี
- อายุเฉลี่ย (mean age) ของยานยนต์ที่ผู้บริโภครัฐฯ เก็บไว้ใช้
  - รถยนต์ 8.5 ปี
  - รถแวน 7 ปี
  - รถ SVU 6.1 ปี
  - รถปิกอัพ 9.4 ปี
  - รถบรรทุกอื่นๆ 16.8 ปี

- รถบ้าน (RV) 12.5 ปี
- จำนวนรถแท็กซี่ รวมถึงที่เป็นรถแวน ในปี 2005 ประมาณ 1.6 แสนคัน
- มลรัฐที่มีจำนวนยานยนต์ (รถยนต์ รถบัส รถบรรทุก) มากที่สุด สถิติในปี 2004 ระบุว่ารัฐที่มีจำนวนยานยนต์จดทะเบียนการใช้ไว้สูงสุดและเกิน 10 ล้านคันขึ้นไป คือ
  - แคลิฟอร์เนียประมาณ 30 ล้านคัน
  - เท็กซัส 15 ล้านคัน
  - ฟลอริดา 14.5 ล้านคัน
  - นิวยอร์กประมาณ 10.5 ล้านคัน
  - โอไฮโอประมาณ 10.3 ล้านคัน
- จำนวนระยะทางการขับรถที่ลดลง ในปี 2008 คนอเมริกันใช้ถนนลดลงจากปี 2007 ประมาณ 53 พันล้านไมล์

### มูลค่าตลาด

บริษัทที่ปรึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ DesRosiers ระบุว่าในปี 2007 ตลาดชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของสหรัฐฯทั้งที่เป็น original และ aftermarket มีมูลค่าประมาณ 243.7 พันล้านเหรียญฯ (ในขณะที่Automotive Aftermarket Suppliers Association รายงานว่าในปี 2007 ตลาดการค้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของสหรัฐฯมีมูลค่าประมาณ 368 พันล้านเหรียญฯ) ในจำนวนนี้ 166.3 พันล้านเหรียญฯมาจากการผลิตในประเทศสหรัฐฯ

ในปี 2008 มูลค่าตลาดลดลงร้อยละ 13.8 เหลือ 210 พันล้านเหรียญฯ ในจำนวนนี้ 140.3 พันล้านเหรียญฯมาจากการผลิตในประเทศสหรัฐฯ ลดลงร้อยละ 15.5

เมื่อกลางปี 2008 ก่อนที่สภาวะเศรษฐกิจสหรัฐฯจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมไปทั่วประเทศ ได้มีการคาดการณ์มูลค่าตลาดชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่เป็น aftermarket ของสหรัฐฯ ในปี 2007 อยู่ที่ 186.7 หรือ 188.6 พันล้านเหรียญฯ และ 193.8 หรือ 190 พันล้านเหรียญฯ

ในปี 2008 ทั้งนี้ตัวเลขประมาณการณที่แตกต่างกันเป็นผลมาจากการใช้วิธีการคำนวณสองวิธีที่แตกต่างกัน

### ระบบการค้ำขึ้นส่วนรถยนต์ original equipment ในสหรัฐฯ

ระบบการค้ำขึ้นส่วนรถยนต์ที่เป็น original equipment ในตลาดสหรัฐฯแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ที่ในทางปฏิบัติแล้วอาจจะคาบเกี่ยวกันได้ระหว่างระดับ คือ

1. ระดับแรกสุดหรือ Tier 1 ขายตรงให้แก่โรงงานผลิตรถยนต์
2. ระดับที่สองหรือ Tier 2 ขายให้แก่ธุรกิจที่อยู่ในกลุ่ม Tier 1 เพื่อนำไปขายให้แก่โรงงานผลิตรถยนต์
3. ระดับที่สามหรือ Tier 3 จัดส่งวัตถุดิบให้แก่ธุรกิจในกลุ่ม tier 1 หรือ tier 2 หรือโรงงานผลิตรถยนต์

### สภาวะการณปัจจุบันของตลาดภายในประเทศ

สองในสามของการผลิตสินค้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ของสหรัฐฯเป็นการผลิตสินค้าชิ้นส่วนใหม่หรือ original equipments ดังนั้น ความล้มละลายของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของสหรัฐฯเมื่อประกอบเข้ากับปัญหาอื่น ๆ เช่นราคาวัตถุดิบเพื่อการผลิตที่สูงเพิ่มมากขึ้น จึงส่งผลกระทบต่ออย่างหนักต่อสภาวะเศรษฐกิจ การเงิน และการผลิตของอุตสาหกรรมในสหรัฐฯที่เป็นการผลิตสินค้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่เป็นชิ้นส่วนใหม่ (Original equipments manufacture) สำหรับรถยนต์ โดยเฉพาะที่ผลิตป้อนให้แก่โรงงานผลิตรถยนต์รายใหญ่ ๆ ของสหรัฐฯ (มีรายงานว่าโรงงานผลิตรถยนต์อเมริกัน 3 รายใหญ่ของสหรัฐฯซื้อชิ้นส่วนรถยนต์ในมูลค่ารวมกันประมาณเดือนละ 5 พันล้านเหรียญฯ) หนึ่งในสามของโรงงานผลิตหลายโรงงานชะลอการผลิตและหลายสิบรายต้องยื่นคำร้องศาลขอล้มละลาย (มีรายงานว่าในปี 2008 โรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของสหรัฐฯยื่นฟ้องล้มละลายแล้ว 40 โรงงาน) กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯคาดการณ์ว่าสถานะการณอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของสหรัฐฯสำหรับรถยนต์ใหม่จะยังคงตกต่ำอยู่ต่อไปในปี 2009

กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯวิเคราะห์ว่า เพื่อให้ได้ผลกำไร โรงงานผลิตในสหรัฐฯจะต้องสามารถผลิตได้อย่างน้อยร้อยละ 80 ของความสามารถในการผลิต แต่มีการคาดการณ์ว่าในปี 2009 โรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของสหรัฐฯจะทำการผลิตในระดับร้อยละ 50 – 60 ของ

ความสามารถในการผลิต ดังนั้นจึงมีการคาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของสหรัฐอเมริกามีแนวโน้มหดตัวลง

ความล้มเหลวของธุรกิจการผลิตสินค้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์เหล่านี้มีศักยภาพที่จะส่งผลกระทบต่อโรงงานผลิตรถยนต์รายใหญ่ ๆ รายอื่น ๆ ในสหรัฐอเมริกาที่เป็นยี่ห้อรถยนต์ของต่างชาติ ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของระบบอุปสงค์ของสินค้ากลุ่มนี้เป็นพัวพันกันทั้งอุตสาหกรรมและทำให้มีการเคลื่อนไหวเพื่อขอเงินและจัดสรรเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลเพื่อนำไปพยุงอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาที่ผลิตสินค้าในโรงงานในประเทศสหรัฐอเมริกาและขายให้แก่โรงงานผลิตรถยนต์ยี่ห้อของสหรัฐอเมริกา คาดว่าจะวงเงินช่วยเหลือจะสูงถึง 5 พันล้านเหรียญ

ความล้มเหลวของธุรกิจการผลิตสินค้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่เป็น original equipment อาจจะไม่ได้อาหารถึงโอกาสการขายที่เพิ่มระดับสูงขึ้นอย่างมากเสมอไปของสินค้าชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ aftermarket ที่เป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการซ่อมแซมบำรุงรักษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ทั้งนี้อาจจะมาจากเหตุผลดังต่อไปนี้คือ

1. ผู้บริโภคบางกลุ่มจะชะลอการเปลี่ยนหรือซ่อมแซมรถยนต์ที่ไม่ใช่เรื่องสำคัญมากนักออกไปอีกระยะหนึ่ง
2. รถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ที่ผลิตออกสู่ตลาดไม่นานมานี้ ส่วนใหญ่มาจากการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงและซับซ้อนกว่าเดิม ชิ้นส่วนต่างในรถยนต์มีสมรรถนะ ความทนทาน และอายุใช้งาน มากกว่าเดิม เหตุผลเรื่องนี้เป็นส่วนหนึ่งของความอยู่รอดของธุรกิจสินค้า aftermarket ที่จำเป็นต้องตามเทคโนโลยีของรถใหม่ ๆ ให้ทัน
3. ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้ผู้บริโภคใช้ยานยนต์น้อยลงซึ่งไปชะลอความสึกหรอและความจำเป็นต้องซ่อมแซม

#### อนาคตของตลาด

1. เมื่อเดือนพฤษภาคม 2009 ประธานาธิบดี Obama ได้ประกาศแนวนโยบายหรือ President Obama's Energy Plan กำหนดมาตรฐานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์และการปล่อยควันเสียของรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาภายในปี 2016 ตามข้อเสนอของประธานาธิบดี Obama มาตรฐานโดยทั่วไปการใช้น้ำมันของยานยนต์ในสหรัฐาคือ 35.5 ไมล์ต่อแกลลอน มาตรฐานสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลคือ 39 ไมล์ต่อแกลลอน และ 30 ไมล์ต่อแกลลอนสำหรับรถบรรทุกขนาดเบา (มาตรฐานเฉลี่ยปัจจุบันคือ 27.5 ไมล์ต่อแกลลอน) นโยบายนี้จะส่งผลทำให้สหรัฐฯ

ต้องเร่งการผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ที่เป็นรถประหยัดน้ำมันออกมาสู่ตลาดซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของสหรัฐฯและจะส่งผลกระทบต่อตลาดสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็น aftermarket ด้วย

เมื่อปลายปี 2007 รัฐสภาสหรัฐฯเพิ่งจะผ่านกฎหมายมาตรฐานการประหยัดน้ำมัน the Energy Independence and Security Act of 2007 ที่

- เพิ่มมาตรฐานการประหยัดน้ำมันให้สูงขึ้น (กำหนดว่าภายในปี 2011 โรงงานผลิตต้องผลิตรถยนต์ที่กินน้ำมันเฉลี่ย 31.6 ไมล์ต่อแกลลอน และภายในปี 2020 จะต้องเพิ่มเป็น 35 ไมล์ต่อแกลลอน รัฐแคลิฟอร์เนียเป็นรัฐที่เข้มงวดในเรื่องนี้มากที่สุด ปัจจุบันรัฐแคลิฟอร์เนียกำลังพิจารณาที่จะกำหนดมาตรฐานที่ 40 ไมล์ต่อแกลลอนภายในปี 2020 รถยนต์หลายี่ห้อที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้และยอมจ่ายชำระค่าปรับสำหรับการทำผิดกฎหมาย และยังคงสามารถวางจำหน่ายได้อย่างแพร่หลาย ยกตัวอย่างเช่น รถยนต์ BMW)
- เพิ่มการผลิตยานยนต์ที่ใช้ biofuels
- ให้ incentives สำหรับยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า
- ให้การประกันเงินกู้แก่โรงงานผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ สำหรับใช้กับรถที่ประหยัดน้ำมัน

2. รัฐบาลสหรัฐฯกำลังวางแผนการณที่จะออกกฎหมายที่มีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนยานยนต์เก่า ซึ่งรัฐบาลสหรัฐฯตั้งเป้าไว้ว่าลดจำนวนรถยนต์เก่าได้ประมาณปีละ 1 ล้านคันและประหยัดการใช้น้ำมันสำหรับการขนส่งได้ประมาณ 40,000 ถึง 80,000 บาร์เรลต่อวัน เพื่อทำระบบการขนส่งของสหรัฐฯให้ทันสมัยให้เป็นระบบการขนส่งที่ใช้ยานยนต์ที่ประหยัดน้ำมันหรือ fuel efficiency วิธีการหนึ่งที่จะนำมาใช้คือ “cash for clunkers” หรือการให้ตัวแลกเงินระหว่าง 2,000 ถึง 5,000 แก่เจ้าของรถที่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายจะได้กำหนดเพื่อนำรถเก่าไปเทรดอินเป็นรถใหม่ที่ประหยัดน้ำมันกว่า โปรแกรมนี้คาดว่าจะมีอายุ 4 ปี

การวางแผนเพื่อร่างกฎหมายนี้ หรือที่เรียกกันอย่างไม่เป็นทางการว่า scrappage bills หรือ fleet modernization ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีต่อธุรกิจรถยนต์ใหม่และจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจการค้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ที่เป็น aftermarket ไม่มากนักน้อย เพราะจะเป็นการลดจำนวนรถยนต์เก่าที่ยังสามารถซ่อมแซมให้มีอายุใช้ยาวนานออกไปได้

ปัจจุบันได้มีร่างกฎหมาย ‘cash for clunkers’ ที่นักการเมืองสหรัฐฯ ได้ยื่นให้สภาสูงสหรัฐฯ พิจารณาจำนวนสองฉบับที่จะส่งผลกระทบต่อตลาดชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ที่เป็น aftermarket คือ ร่างกฎหมาย

- (1) Accelerated Retirement of Inefficient Vehicles Act of 2009 เสนอให้ตัวเงินไม่เกิน 4,500 เหรียญฯ สำหรับรถเก่าที่กินน้ำมัน 18 ไมล์ต่อแกลลอนหรือต่ำกว่านั้น เพื่อไปแลกซื้อรถใหม่
  - (2) Consumer Assistance to Recycle and Save (CARS) เสนอให้ตัวเงินไม่เกิน 5,000 เหรียญฯ สำหรับรถที่อายุอย่างน้อย 8 ปีขึ้นไป เพื่อไปแลกซื้อรถใหม่ที่ผลิตในทวีปอเมริกาเหนือ ที่กินน้ำมันอย่างน้อย 27 ไมล์ต่อแกลลอน หรือ ในกรณีรถบรรทุก 24 ไมล์ต่อแกลลอน (เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม ร่างกฎหมายนี้ผ่านสภาผู้แทนราษฎรและเปลี่ยนชื่อร่างเป็น New Automobile Voucher Act)
3. ตลาดรถยนต์ของสหรัฐฯ มีแนวโน้มที่จะเป็นรถยนต์รุ่นใหม่ที่ใช้และมีเทคโนโลยีใหม่ๆ เพิ่มเติมเช่น ระบบความปลอดภัย ระบบบันเทิง และระบบการคมนาคมสื่อสารที่จะรวมถึง ระบบการส่งสัญญาณแบบไร้สาย เครื่องจับจุดบอด (blind-spot detection) การต่อสัญญาณ MP3 player connection การต่อสัญญาณ Bluetooth wireless และ mobile video เป็นต้น นอกจากนี้มีการคาดการณ์ว่าในระยะแรกของการผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ซึ่งจากสภาพการณ์ปัจจุบันเชื่อว่าจะถูกสภาวะการณืแวดล้อมบีบบังคับให้เป็นเกิดการเร่งผลิตสินค้าออกมาสู่ตลาดโดยเร็วที่สุดและจะทำให้เกิดเป็นรถยนต์ที่ไม่มีสิ่งตกแต่งหรือ “ของเล่น” มากนักเปิดโอกาสให้แกการตกแต่งรถยนต์ตามความชอบของผู้ซื้อ

สิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วข้างต้นจะหมายถึงโอกาสหรืออุปสรรคของธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เป็น aftermarket ในอนาคตอันใกล้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มที่เป็นสินค้าเพื่อการตกแต่งและเพิ่มสมรรถนะของรถยนต์ให้ตรงกับความต้องการของเจ้าของรถยนต์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการมองเห็นโอกาสและความสามารถในการปรับปรุงพัฒนาสินค้าเพื่อตอบสนองต่อสภาวะแวดล้อมของอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีของรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ที่เป็น hybrids หรือ fuel-

efficient และความสามารถในการจัดทำข้อมูลการซ่อมแซมโดยใช้ผลิตภัณฑ์สินค้า aftermarket ที่โรงงานผลิตขึ้น

## ลักษณะการบริโภค

เป้าหมายการบริโภค aftermarket auto parts มีอยู่สองประการด้วยกันคือ

1. **เพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษา** เจเนอรัลของการบริโภคในกลุ่มนี้อยู่บนพื้นฐานของความจำเป็นต้องกระทำ การบริโภคกลุ่มนี้จึงเป็นโอกาสที่ดีของตลาดการค้าสินค้า aftermarket auto parts สินค้าที่มีโอกาสขายในตลาดกลุ่มนี้เช่น fan belts, exhaust pipes, brake pads, clutches, tires, water pump, alternators, struts เป็นต้น
2. **เพื่อตกแต่งและเพิ่มสมรรถนะของรถยนต์** เจเนอรัลของการบริโภคในกลุ่มนี้อยู่บนพื้นฐานของความต้องการอยากจะทำ ผู้บริโภคกลุ่มนี้ต้องการตกแต่งและเพิ่มสมรรถนะของรถยนต์ให้เหนือกว่ามาตรฐานที่โรงงานผลิตและให้ตรงกับความต้องการส่วนบุคคล กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯ รายงานว่าตลาดสินค้ากลุ่มนี้มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี ผู้บริโภคส่วนหนึ่งไม่ต้องการเสียเงินซื้อชิ้นส่วนจากโรงงานผลิตรถยนต์หรือเป็นชิ้นส่วนที่โรงงานผลิตรถยนต์ไม่มีการผลิตสำหรับรถรุ่นนั้น ๆ การบริโภคในกลุ่มนี้เป็นโอกาสที่ดีของตลาดการค้าสินค้า aftermarket auto parts องค์กร Specialty Equipment Market Association รายงานว่าตลาดการบริโภคสินค้ากลุ่มนี้ที่เป็น aftermarket มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.1 ต่อปี และมียอดจำหน่ายปลีกในปี 2007 ประมาณ 38.11 พันล้านเหรียญ

ในปัจจุบันและในอนาคตอันใกล้ที่มีแนวโน้มว่ารูปแบบรถยนต์ที่ผลิตในสหรัฐฯ จะเป็นรถที่มีเทคโนโลยีก้าวหน้ากว่าปัจจุบันและอาจจะเป็นรูปแบบที่เปิดโอกาสให้กับการตกแต่งเพื่อให้สอดคล้องกับความชอบของแต่ละบุคคล สินค้าที่มีโอกาสขายในกลุ่มนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของรถยนต์ การตกแต่งที่กำลังได้รับความนิยม อาจจะเป็นการปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มเติม suspension enhancements, seat alterations, interior/exterior trim, spoilers, dashboard TV monitors, digital music/iPod connectivity, cell phone connectivity, wheels, light เป็นต้น

จากการสำรวจทัศนคติของผู้บริโภคประจำปี 2009 ของ Aftermarket Business พบว่า

1. แม้ว่าเศรษฐกิจจะตกต่ำ ผู้บริโภคไม่ซื้อรถใหม่ แต่ผู้บริโภคยังคงทำการบำรุงรักษารถอย่างสม่ำเสมอ
2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริโภคชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เป็น aftermarket ก็คือ คำแนะนำของช่างซ่อมรถที่เป็นมืออาชีพ ยี่ห้อสินค้า สรรพคุณของปฏิบัติการ และราคา
3. ส่วนใหญ่ผู้บริโภคจำเป็นต้องเปลี่ยนเบรคเมื่อรถเกิน 120,000 ไมล์ และจะซื้อชิ้นส่วนอุปกรณ์เบรคจากร้านค้าออนไลน์ที่ เป็น chain stores
4. เงื่อนไขในการตัดสินใจซื้อโครงรถ (chassis) ก็คือสรรพคุณของปฏิบัติการที่โฆษณา และคำแนะนำจากช่างมืออาชีพ ส่วนใหญ่ของผู้ซื้อจะทำการสำรวจราคาก่อนตัดสินใจซื้อ
5. เงื่อนไขในการตัดสินใจซื้อท่อไอเสีย (exhaust) คือ คำแนะนำของช่างมืออาชีพ
6. ส่วนใหญ่ของผู้บริโภคจะเปลี่ยนรังผึ้งกรองอากาศ และ น้ำมัน ทุก ๆ สองถึงห้าปี
7. ส่วนใหญ่ของผู้บริโภคจะเปลี่ยนระบบคัมล้อ (hub systems) รถที่อายุเกิน 9 ปีขึ้นไป
8. เงื่อนไขในการตัดสินใจซื้อคือสรรพคุณของปฏิบัติการที่โฆษณาและคำแนะนำของช่างมืออาชีพ
9. ส่วนใหญ่ของผู้บริโภคจะเปลี่ยน spark plugs ทุก ๆ สองหรือสามปี เงื่อนไขสำคัญในการตัดสินใจซื้อคือยี่ห้อของสินค้า และจะซื้อสินค้าที่มีอายุใช้งานเกิน 30,000 ไมล์
10. ผู้บริโภคจะเปลี่ยน starters และ alternators ก็ต่อเมื่อช่างมืออาชีพแนะนำ และจะซื้อสินค้าตามสรรพคุณของปฏิบัติการที่โฆษณา

### สถานะการณ์การค้าระหว่างประเทศ

กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯ รายงานว่าในปี 2008 มูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์ของสหรัฐฯ ลดลงร้อยละ 7.2 (ร้อยละ 85 เป็นมูลค่าส่งออกไปยังแคนาดา เม็กซิโก และสหภาพยุโรป รวมกัน) อย่างไรก็ตาม การส่งออกสินค้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ของสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 4.4 ของการส่งออกสินค้ารวมทั้งสิ้นในปีนั้น

มูลค่านำเข้าลดลงร้อยละ 9.6 (ร้อยละ 79 เป็นมูลค่านำเข้าจากเม็กซิโก คานาดา ญี่ปุ่น เยอรมัน และจีน รวมกัน)

การนำเข้าจากจีนกำลังมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและอย่างสม่ำเสมอ ในปี 2008 มูลค่าการนำเข้าจากจีนขยายตัวร้อยละ 4.8

### มาตรฐานความปลอดภัย

กฎหมายรัฐบาลกลางสหรัฐฯกำหนดว่า สินค้ายานยนต์ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์และชิ้นส่วนอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์บางรายการที่จำหน่ายในสหรัฐฯจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรัฐบาลกลางสหรัฐฯกำหนดหรือที่เรียกว่า Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) ตามที่ระบุไว้ในกฎหมายควบคุมสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ที่วางจำหน่ายในตลาดสหรัฐฯหรือ National Traffic and Motor Vehicle Safety Act of 1966 (Vehicle Safety Act) ภายใต้การบริหารของหน่วยงาน National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)

เป้าหมายหลักของ Vehicle Safety Act ก็เพื่อลดอุบัติเหตุจราจร การเสียชีวิต และบาดเจ็บที่มาจากอุบัติเหตุจราจร ดังนั้นจึงกำหนดให้ ยานยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์บางรายการที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในตลาดสหรัฐฯจะต้องมีประกาศนียบัตรรับรองว่าได้มีการปฏิบัติตาม FMVSS อย่างไรก็ดี NHTSA ไม่ได้เป็นผู้ออกใบรับรองนี้ กฎหมายสหรัฐฯระบุให้การรับรองดังกล่าวเป็นขบวนการรับรองตนเองหรือ “self-certification” โดยผลักระบบความรับผิดชอบให้เป็นหน้าที่ของโรงงานผลิตที่จะออกใบรับรองว่าสินค้าดังกล่าวมีมาตรฐานตรงตามที่ FMVSS กำหนด การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎระเบียบต่างๆที่ระบุไว้ในกฎหมายจะถือเป็นคดีแพ่งต้องโทษปรับ ปัจจุบันค่าปรับต่ำสุดคือ 6,000 เหรียญสำหรับการฝ่าฝืนแต่ละครั้ง โทษปรับสูงสุดอาจถึง 16,375,000 เหรียญสำหรับการฝ่าฝืนที่กระทำต่อเนื่องกันหลายครั้ง

### สินค้าควบคุม

สินค้าที่ NHTSA ควบคุมภายใต้กฎหมาย Vehicle Safety Act คือ

1. “Motor vehicle” หมายถึงยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานเครื่องจักรกล (mechanical power) และผลิตออกมาเพื่อวัตถุประสงค์สำหรับใช้งานบนถนนหลวงเป็นหลัก NHTSA จัดกลุ่มยานยนต์เหล่านี้ออกเป็น 8 ประเภทด้วยกันคือ

ก. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

- ข. รถยนต์นั่งหลากหลายวัตถุประสงค์
- ค. รถบรรทุก
- ง. รถบัส
- จ. รถมอเตอร์ไซด์
- ฉ. รถพ่วง
- ช. รถความเร็วต่ำ
- ซ. รถลาก

ยานยนต์ที่นอกเหนือจากที่กล่าวแล้วข้างต้นและเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากการใช้งานบนถนนหลวง เช่น รถแข่ง รถประเภท dirt bikes หรือ all-terrain ไม่เข้าข่ายเป็นยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังเครื่องจักรกล ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของ NHTSA แต่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน Consumer Product Safety Commission (CPSC)]

## 2. “Motor vehicle equipment” หมายถึง

- ก. “system” “part” “component” ใด ๆ ก็ตามของ “motor vehicle” ที่ถูกผลิตขึ้นมาแต่ดั้งเดิม — original equipments
- ข. “system” “part” “component” ใด ๆ ก็ตามที่ถูกผลิตหรือขายโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปทดแทนหรือปรับปรุง “system” “part” “component” ที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้น หรือตกแต่งหรือเพิ่มเติมเข้าไป – replacement / improvement equipments
- ค. เครื่องมือ (device) ใด ๆ หรือ เครื่องตกแต่งกายใด ๆ ที่ไม่ใช่ “system” “part” “component” ของ “motor vehicle” ที่มีการผลิต จำหน่าย จัดส่ง เสนอขายหรือตั้งใจที่จะนำไปใช้เพื่อป้องกันผู้ใช้นานยนต์และถนนหลวงจาก ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ หรือเสียชีวิต

“motor vehicle equipments” ที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) คือ

- ก. ยาง(tires)
- ข. กะทะล้อ(rims)
- ค. สาย/ท่อน้ำมันเบรค(brake hoses)

- ง. น้ำมันเบรค (brake fluid)
- จ. ส่วนประกอบของสายรัดนิรภัย (seat belt assemblies) ไฟ เครื่องมือสะท้อนแสงต่าง ๆ และเครื่องมือที่เกี่ยวข้อง (lamps, reflective devices, associated equipments)
- ฉ. การเคลือบกระจก/พลาสติก (glazing-automotive glass & plastics)
- ช. หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์
- ซ. ระบบนิรภัยสำหรับเด็ก (child restraint systems/ child safety seats)
- ฅ. ระบบที่ใช้ในยกพื้นสำหรับคนพิการ (platform lift systems for the mobility impaired)
- ญ. เครื่องป้องกันการชนท้ายสำหรับรถพ่วง (rear impact guards for trailers)
- ฎ. เครื่องมือเตือนที่เป็นสามเหลี่ยมสะท้อนแสง (triangular reflective warning devices)
- ฏ. ถังบรรจุแก๊สธรรมชาติอัด (compressed natural gas containers)

เครื่องมืออื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวแล้วข้างต้น FMVSS ไม่ได้กำหนดมาตรฐานสินค้าไว้ และไม่ต้องมีประกาศนียบัตรรับรอง แต่ถ้าเครื่องมือเหล่านี้เกิดบกพร่อง “defect” โรงงานผลิตจะต้องรับผิดชอบโดยการแจ้งให้ทราบและแก้ไขความบกพร่องนี้โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

#### กฎระเบียบการนำเข้าไปยังสหรัฐฯ สำหรับโรงงานผลิต

1. โรงงานผลิตรถยนต์ ผู้ประกอบรถยนต์ และผู้นำเข้ารถยนต์หรือเครื่องมือสำหรับรถยนต์ ที่เป็นคนต่างชาติ จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดให้แต่งตั้งตัวแทนในสหรัฐฯ ก่อนที่จะเสนอขายสินค้าเพื่อการนำเข้าไปยังสหรัฐฯ โดยตัวแทนจะต้องเป็นผู้มีถิ่นฐานถาวรในสหรัฐฯ
2. ยื่นข้อมูลโรงงานและสินค้า(ยกเว้นสินค้ายางรถยนต์) ที่มีการผลิตตามมาตรฐาน FMVSS ให้แก่ NHTSA ภายใน 30 วันหลังจากที่ขบวนการผลิตได้เริ่มต้นขบวนการ ยื่นข้อมูลที่ [www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/manufacture/agent/customer.html](http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/manufacture/agent/customer.html) โดยโรงงานผลิตกรอกข้อมูลต่าง ๆ ออนไลน์ แล้วพิมพ์ฟอร์มนั้นออกมา ลงนามด้วยปากกา (ทั้งโรงงานผลิตและตัวแทน) และส่งฟอร์มนั้นไปยัง NHTSA การกรอกข้อมูลออนไลน์แต่ไม่พิมพ์ฟอร์มออกมาส่งทางไปรษณีย์ ไม่ถือว่าโรงงานได้ยื่น

ข้อมูลสมบูรณ์แล้ว โรงงานผลิตที่ทำธุรกิจภายใต้ชื่อบริษัทและชื่อยี่ห้อที่หลากหลายมากกว่าหนึ่งชื่อจะต้องแจ้งชื่อและยี่ห้อเหล่านี้ทั้งหมดโดยละเอียด เพื่อป้องกันปัญหาความสับสนและความล่าช้าในขณะทำการนำเข้า หน่วยงาน NHTSA จะนำข้อมูลเหล่านี้ป้อนเข้าเป็น Database ข้อมูลโรงงานผลิตที่จะถูกแก้ไขให้ถูกต้องประมาณเดือนละสองครั้ง

### บริษัทสำคัญ ๆ

**The Aftermarket Auto Parts Alliance Inc. (Alliance Parts Warehouse)** เป็น aftermarket group ที่ใหญ่ที่สุดในอเมริกาเหนือตั้งอยู่ที่ 2706 Treble Creek, San Antonio, TX 78258, Tel: 210 492- 4868, Fax: 210 492-4890, e-mail, [info@alliance1.com](mailto:info@alliance1.com), [www.autovalue.com](http://www.autovalue.com) ทำการตลาดสินค้าภายใต้ยี่ห้อ Auto Value และ Bumper to Bumper สมาชิกประกอบไปด้วยผู้กระจายสินค้าทั้งที่เป็นขนาดใหญ่และกลางทั้งในสหรัฐฯและยุโรป ร้านค้าขึ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์และศูนย์ซ่อม

**AutoZone, Inc.** ([www.autozone.com](http://www.autozone.com)) สำนักงานใหญ่ที่ 123 S. Front St., Memphis, TN 38103-3607, Tel: 901 495-6500 เป็นร้านค้าปลีกสินค้าอุปกรณ์และอะไหล่รถยนต์ที่มีร้านค้าปลีกรวมทั้งสิ้น 4,000 ร้านใน 48 มลรัฐและ District of Columbia และ 84 ร้านในประเทศเม็กซิโก และเป็นเจ้าของบริษัท **CarMax** ธุรกิจค้าปลีกรับซื้อและจำหน่ายรถยนต์มือสองขนาดใหญ่มีสาขาอยู่ 100 ในสหรัฐฯ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ CarMax Home Office, 12800 Tuckahoe Creek Parkway, Richmond, VA 23238, Tel: 804 747-0422 [www.carmax.com](http://www.carmax.com)

**Pepboys** สำนักงานใหญ่ที่ 3111 West Allegheny Avenue, Philadelphia, PA 19132, [www.pepboys.com](http://www.pepboys.com) ร้านค้าปลีกขึ้นส่วนอุปกรณ์อะไหล่รถยนต์ที่เป็น aftermarket โดยเฉพาะ มีร้านค้าปลีก 562 ร้านใน 35 มลรัฐ

**O'Reilly Automotive Inc.**, 233 South Patterson, Springfield, MO 65802, Tel: 417 862-6708, Fax: 863-2242, [www.oreillyauto.com](http://www.oreillyauto.com) ทำธุรกิจค้าขึ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่เป็น aftermarket มีร้านในเครือข่าย 3,337 ร้านใน 38 มลรัฐ และมีบริษัทในเครือคือ **CSK Auto, Inc. (CSK Auto Corporation)** 645 E. Missouri Ave., Suite 400, Phoenix, AZ 85012 ซึ่งมีเครือข่ายร้านค้าส่งและค้าปลีกขึ้นส่วนรถยนต์ภายใต้ยี่ห้อ Checker Auto Parts, Schuck's Auto Supply,

Kragen Auto Parts, Murray's Discount Auto Stores บริษัท O'Reilly Automotive Inc. ถือครอง  
ตลาดในพื้นที่ตะวันตกตอนกลางและทางตะวันออกเฉียงใต้ของสหรัฐฯ ในขณะที่บริษัท CSK  
Auto, Inc. ถือครองตลาดบนฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ

#### แหล่งที่มาข้อมูล

1. U.S. Department of Transportation
2. U.S. Department of Commerce
3. Automotive Aftermarket Suppliers Association

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ นครลอสแอนเจลิส

5 มิถุนายน 2552