

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

ISIC : 56454010 การขายจักรยานยนต์

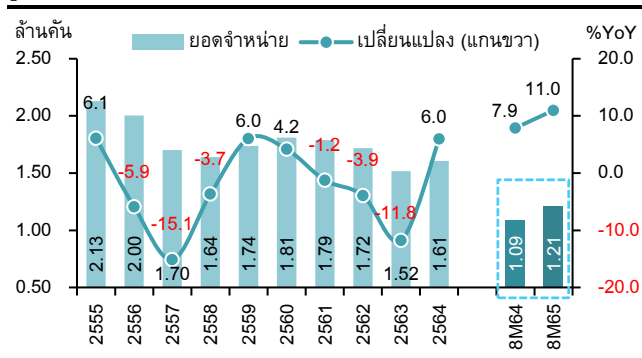
ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในระยะ 1 ปีข้างหน้ามีแนวโน้ม

“Neutral (+)” ผลจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมโรคและการเปิดประเทศให้นักท่องเที่ยวและนักลงทุนต่างชาติเดินทางเข้าประเทศได้สะดวกขึ้น รวมทั้งการส่งออกที่เติบโตและรายได้เกษตรกรที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น การประกันรายได้เกษตรกร การออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการช่วยเหลือด้านค่าครองชีพของภาครัฐ ทั้งยังมีแรงหนุนจากการเติบโตของธุรกิจเดลิเวอรี่ ขณะที่ค่ายรถจักรยานยนต์ต่างๆ ยังคงมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายและการเปิดตัวรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ รวมถึงรถจักรยานยนต์ในกลุ่ม EV ที่ปัจจุบันได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ EV มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังมีปัจจัยกดดันจากปัญหาภาวะเงินเฟ้อและค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยที่ส่งผลให้ผู้บริโภคชะลอการใช้จ่ายจากกำลังซื้อที่ยังอ่อนแอและภาวะหนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ การแข่งขันในธุรกิจยังมีความรุนแรงจากจำนวนผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุนมากขึ้น

ภาพรวมธุรกิจและสถานการณ์ตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศ

ในปี 2564 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศมีจำนวน 1.61 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 6.0% จากปีก่อน แม้สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 จะยังรุนแรง และส่งผลกระทบต่อฟื้นตัวของเศรษฐกิจให้ต้องหยุดชะงักเป็นช่วงๆ แต่จากผลของฐานต่ำในปี 2563 และการฟื้นตัวของอุปสงค์ในประเทศและการผลิตตามสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่มีแนวโน้มคลี่คลายตามลำดับ ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจทยอยปรับตัวดีขึ้น ทำให้ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในปี 2564 กลับมาขยายตัวได้แต่ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดอยู่ โดยเป็นการขยายตัวดีขึ้นในทุกขนาด โดยกลุ่มที่มียอดขายสูงสุดยังคงเป็นกลุ่มที่มีกระบอกลูกไม่เกิน 125 cc สำหรับยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2565 พบว่ายังคงขยายตัวต่อเนื่อง จากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวดีขึ้น ตามการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2565 เติบโตต่อเนื่องจากทั้งรายได้เกษตรกรในส่วนภูมิภาคที่ยังขยายตัวดี การออกมาตรการช่วยเหลือและกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ รวมถึงการเติบโตของธุรกิจเดลิเวอรี่ในกลุ่ม e-Commerce และบริการส่งอาหารที่ผู้บริโภคเริ่มมีความคุ้นชินและหันมาใช้บริการค่อนข้างมาก โดยในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2565 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 11.0%YoY ด้วยจำนวน 1.21 ล้านคัน และเพิ่มขึ้น 1.7% เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะมีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 โดยเป็นผลจากการเติบโตในกลุ่มรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกลูกไม่เกิน 125 cc ที่ปรับเพิ่มขึ้น 12.6%YoY ด้วยยอดจำหน่าย 919,650 คัน ซึ่งเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์หลักที่ยังเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคเพราะถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพ ด้วยราคาของผู้บริโภคส่วนใหญ่สามารถเข้าถึงได้ เช่นเดียวกับรถในกลุ่มที่มีขนาดกระบอกลูก 126-250 cc มียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น 10.1%YoY ด้วยจำนวน 245,795 คัน ทั้งนี้ กลุ่มรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกลูก 251 cc ขึ้นไปหรือบิ๊กไบค์ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีราคาค่อนข้างสูง มียอดจำหน่าย 46,830 คัน ปรับลดลง 10.9%YoY จากที่เคยขยายตัวได้ดีในปีที่ผ่านมา โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากปัญหาค่าครองชีพที่ปรับตัวสูงขึ้นตามภาวะเงินเฟ้อ ซึ่งส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคให้ลดลง ประกอบกับหนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ทำให้สถาบันการเงินยังมีความเข้มงวดในการพิจารณาสินเชื่อ รวมถึงปัญหาการขาดแคลนเชมิคอนดักเตอร์ที่ส่งผลกระทบต่อการผลิตบางรุ่นให้ล่าช้าออกไป

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ จำแนกตามขนาดรถ

ขนาดรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	ปี 2564	8M65	ปี 2564	8M65	ปี 2564	8M65
ไม่เกิน 125 cc	1,201,478	919,650	74.8	75.9	4.7	12.6
126 – 250 cc	323,315	245,795	20.1	20.3	8.6	10.1
251 cc ขึ้นไป	81,688	46,830	5.1	3.9	15.9	-10.9
รวม	1,606,481	1,212,275	100.0	100.0	6.0	11.0

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

หากพิจารณาจากยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2565 พบว่า มียอดจดทะเบียนรวม 1,369,531 คัน เพิ่มขึ้น 13.7%YoY โดยฮอนด้ายังคงเป็นผู้ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด มีสัดส่วนอยู่ที่ 76.1% ของยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งหมด ทรงตัวใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมาเช่นเดียวกันกับค่ายรถจักรยานยนต์อื่นๆ ที่ยังคงมีสัดส่วนใกล้เคียงกับปีก่อน โดยค่ายรถที่มียอดจดทะเบียนรถลงมาคือ ยามาฮ่า มีสัดส่วน 16.1% ตามมาด้วยเวสป้า, จีพีเอ็กซ์และซูซูกิ มีสัดส่วนที่ 2.7%, 2.1% และ 0.5% ตามลำดับ และหากพิจารณาจากอัตราการเติบโตของค่ายรถจักรยานยนต์ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุด 5 อันดับแรก พบว่า เติบโตดีขึ้นทุกค่าย โดยเวสป้าถือเป็นค่ายที่มียอดจดทะเบียนเติบโตสูงสุดถึง 51.4%YoY รองลงมาเป็นจีพีเอ็กซ์, ซูซูกิ, ยามาฮ่าและฮอนด้า ตามลำดับ

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับการเปิดเผยหรือเปิดเผยโดยผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องจะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

**ตารางที่ 2** ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกตามค่ายรถ

ค่ายรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2564	9M65	2564	9M65	2564	9M65
1. ฮอนด้า	1,235,471	1,042,134	76.7	76.1	4.8	12.4
2. ยามาฮ่า	265,708	220,604	16.5	16.1	11.0	13.3
3. เวสป้า	32,972	36,439	2.0	2.7	17.4	51.4
4. จีพีเอ็กซ์	30,155	29,175	1.9	2.1	104.3	18.1
5. ซูซูกิ	8,427	6,859	0.5	0.5	-29.7	14.6
อื่นๆ	37,490	34,320	2.3	2.5	-16.5	21.8
<b>รวม</b>	<b>1,610,223</b>	<b>1,369,531</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>6.1</b>	<b>13.7</b>

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ทั้งนี้ หากจำแนกเป็นรายพื้นที่ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2565 พบว่ายอดจดทะเบียนปรับตัวเพิ่มขึ้นทุกพื้นที่และยังคงมีสัดส่วนใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา โดยพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล มีสัดส่วนยอดจดทะเบียนสูงสุด คิดเป็น 26.6% ของยอดจดทะเบียนทั้งหมด ด้วยจำนวนทั้งสิ้น 363,696 คัน ใกล้เคียงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีสัดส่วนอยู่ที่ 25.5% ด้วยยอดจดทะเบียน 348,714 คัน รองลงมา คือ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคกลาง ตามลำดับ สำหรับพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนเพิ่มขึ้นสูงสุด คือ ภาคตะวันออก เพิ่มขึ้น 24.7%YoY ตามมาด้วย ภาคใต้ ภาคกลาง ที่เติบโตเพิ่มขึ้น 22.2%YoY และ 19.8%YoY รองลงมาเป็นภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามลำดับ โดยภาคเหนือมีอัตราการเติบโตต่ำสุดที่ 6.6%YoY

**ตารางที่ 3** ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกรายพื้นที่

พื้นที่	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2564	9M65	2564	9M65	2564	9M65
กรุงเทพฯ/ปริมณฑล	444,494	363,696	27.6	26.6	3.3	10.1
ภาคอีสาน	415,681	348,714	25.8	25.5	9.7	11.7
ภาคเหนือ	228,643	185,616	14.2	13.6	4.6	6.6
ภาคใต้	201,651	182,541	12.5	13.3	3.0	22.2
ภาคตะวันออก	185,922	171,585	11.5	12.5	10.2	24.7
ภาคตะวันตก	74,532	63,698	4.6	4.7	9.2	13.0
ภาคกลาง	59,300	53,681	3.7	3.9	4.2	19.8
<b>รวม</b>	<b>1,610,223</b>	<b>1,369,531</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>6.1</b>	<b>13.7</b>

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

**แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ**

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในปี 2565 คาดว่าจะเติบโตจากปีก่อนหน้าและมีแนวโน้มกลับไปใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 1.72 ล้านคันในปี 2562 และคาดว่าจะยังมีแนวโน้มเติบโตได้อย่างช้าๆ ในระยะอีก 1 ปีข้างหน้า โดยเป็นผลจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมโรคและการเปิดประเทศให้นักท่องเที่ยวและนักลงทุนต่างชาติเดินทางเข้าประเทศได้สะดวกขึ้น รวมทั้งการส่งออกที่เติบโตโดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าเกษตรที่ยังเป็นที่ต้องการของตลาดตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทำให้รายได้เกษตรกร

ขยายตัวตามราคาสินค้าเกษตรที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการประกันรายได้เกษตรกร การออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการช่วยเหลือด้านค่าครองชีพของภาครัฐ ทำให้ประชาชนออกมาใช้จ่ายใช้สอยมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีแรงหนุนจากการเติบโตของธุรกิจเดลิเวอรี่ที่ปัจจุบันมีผู้หันมาประกอบอาชีพนี้อยู่มาก ทั้งนี้ ค่ายรถจักรยานยนต์ต่างๆ ยังคงมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายและการเปิดตัวรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ รวมถึง รถจักรยานยนต์ในกลุ่ม EV ที่ปัจจุบันได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ EV ด้วยการเข้าไปสนับสนุนผ่านมาตรการภาษีและการให้เงินอุดหนุน ซึ่งคาดว่าจะช่วยให้รถจักรยานยนต์ในกลุ่ม EV เติบโตอย่างต่อเนื่อง แม้ปัจจุบันยังมีสัดส่วนไม่มากนักหรือคิดเป็นเพียง 0.5% ของยอดจดทะเบียนใหม่ทั้งหมดในช่วง 9 เดือนที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังต้องเผชิญปัจจัยเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังมีความไม่แน่นอนจากสงครามยูเครน-รัสเซียที่ยืดเยื้อ จนทำให้เกิดปัญหาเงินเฟ้อและค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้นทั่วโลก รวมถึงสถานการณ์น้ำท่วมในหลายจังหวัดที่สร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินและผลผลิตทางการเกษตร ข้ำเติมภาวะเศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่ ประกอบกับการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ ก็ยังจะส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคให้ลดลง ขณะที่ภาระหนี้ภาคครัวเรือนยังอยู่ในระดับสูง ทำให้สถาบันการเงินยังมีความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ รวมถึงยังมีความไม่แน่นอนจากทั้งจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติและการส่งออกที่อาจได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่ชะลอตัว ทั้งนี้ ยังจะต้องติดตามสถานการณ์การขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการผลิตรถจักรยานยนต์บางรุ่น ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงยืดเยื้อ ขณะที่การแข่งขันในธุรกิจยังมีความรุนแรงจากจำนวนผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุนในประเทศมากขึ้น

**รูปที่ 2** นโยบายสนับสนุนการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า (BEV) จากภาครัฐ

- ราคาจำหน่ายไม่เกิน 150,000 บาท (CKD & CBU)
- ลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าศุลกากร
- กำหนดภาษีสรรพสามิต 1%
- เงินอุดหนุนจากรัฐสูงสุด 18,000 บาทต่อคัน (ปี 2565-2568)

เป้าการผลิต 360,000 คัน ภายในปี 2568



ที่มา : ราชกิจจานุเบกษา, BOI หมายเหตุ: CKD (Completely Knocked Down) นำเข้ามาประกอบภายในประเทศ และ CBU (Completely Built Up) นำเข้ามาทั้งคัน โดยผู้ซื้อหรือผู้เช่าต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรมสรรพสามิตกำหนด

**ตารางที่ 4** ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ (ป้ายแดง) 5 อันดับแรก

ค่ายรถ	ยอดจดทะเบียน (คัน)			สัดส่วน (%)	
	2563	2564	9M65	2564	9M65
DECO	963	1,812	2,156	48.4	31.0
NIU	84	307	959	8.2	13.8
H SEM	21	466	891	12.5	12.8
ETRAN	-	87	481	2.3	6.9
LUYUAN	-	-	469	0.0	6.7
อื่นๆ	518	1,070	2,003	28.6	28.8
<b>รวม</b>	<b>1,586</b>	<b>3,742</b>	<b>6,959</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง