

ธุรกิจรถจักรยานยนต์

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

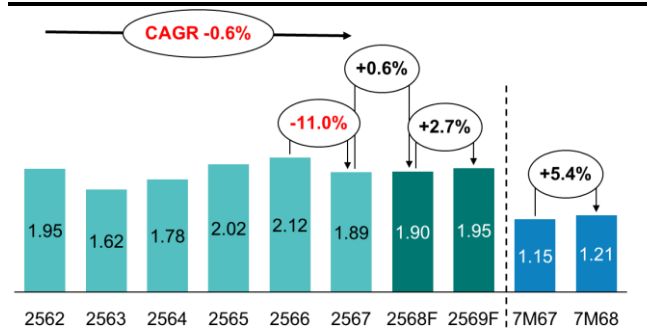
ISIC : 56454010 การขายจักรยานยนต์

ธุรกิจรถจักรยานยนต์ในระยะ 1 ปีข้างหน้ามีแนวโน้ม “Negative” แม้เริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวอย่างช้า ๆ แต่ยังไม่ฟื้นกลับมาอยู่ในระดับเดียวกับช่วงก่อนเกิดโควิด-19 อีกทั้ง ยังเผชิญความท้าทายจากภาวะหนี้ภาคครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้สถาบันการเงินยังคงมีแนวโน้มควบคุมการให้สินเชื่อยานยนต์อย่างเข้มงวด ขณะเดียวกัน เศรษฐกิจไทยโดยรวมยังฟื้นตัวได้ช้า รายได้ของเกษตรกรมีแนวโน้มลดลง ประกอบกับความไม่แน่นอนทางการเมือง ทำให้ยอดจำหน่ายและยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ฟื้นตัวได้อย่างจำกัด นอกจากนี้ ผลกระทบจากสงครามการค้าโลก มาตรการภาษีตอบโต้ของสหรัฐอเมริกาที่มีผลบังคับใช้ ความขัดแย้งระหว่างไทย-กัมพูชา และการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้าหลัก เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อยอดส่งออกรถจักรยานยนต์ในระยะต่อไป อย่างไรก็ตาม ธุรกิจนี้ยังมีปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ นโยบายส่งเสริมรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านมาตรการ EV 3.5 การเร่งพัฒนาสถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงการเติบโตของธุรกิจ Food Delivery และ Ride-hailing ที่เพิ่มความต้องการรถจักรยานยนต์เชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะกลุ่มรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำเป็น 400 บาทต่อวันในบางกิจการ เช่น โรงแรม สถานบริการ เป็นต้น ซึ่งช่วยเพิ่มกำลังซื้อแก่แรงงานกลุ่มเหล่านี้ นอกจากนี้ การลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายอาจช่วยลดภาระผ่อนชำระของผู้บริโภคบางส่วนลง

ภาพรวมของธุรกิจ

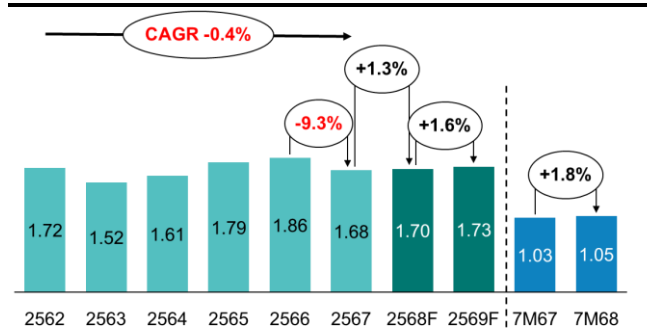
ในปี 2567 การผลิตรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยมีจำนวน 1.89 ล้านคัน ลดลง 11.0%YoY ด้านยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศมีจำนวน 1.68 ล้านคัน ลดลง 9.3%YoY เช่นกัน โดยเป็นผลจากภาวะหนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ส่งผลให้สถาบันการเงินมีแนวโน้มควบคุมการให้สินเชื่อยานยนต์และจักรยานยนต์อย่างเข้มงวด เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ ประกอบกับกำลังซื้อของประชาชนยังฟื้นตัวได้ช้า ส่งผลให้ยอดขายรถจักรยานยนต์มีการชะลอตัว สำหรับ 7 เดือนแรกของปี 2568 จำนวนการผลิตรถจักรยานยนต์อยู่ที่ 1.21 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 5.4%YoY ขณะที่ยอดจำหน่ายภายในประเทศอยู่ที่ 1.05 ล้านคัน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ 1.8%YoY โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์บางกลุ่มเริ่มฟื้นตัว อีกทั้งการส่งออกไปยังสหรัฐฯ ที่เติบโตจากการเร่งส่งออกก่อนการบังคับใช้มาตรการภาษีตอบโต้ ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าปริมาณการผลิตตลอดทั้งปี 2568 และ 2569 จะเริ่มฟื้นตัวกลับมาจากปี 2567 โดยอยู่ที่ 1.90 และ 1.95 ล้านคัน ตามลำดับ ขณะที่ยอดจำหน่ายภายในประเทศตลอดทั้งปี 2568 และปี 2569 อาจมีการฟื้นตัวอย่างช้า ๆ มาอยู่ที่ 1.70 และ 1.73 ล้านคัน ตามลำดับ

รูปที่ 1 ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย (ล้านคัน)



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

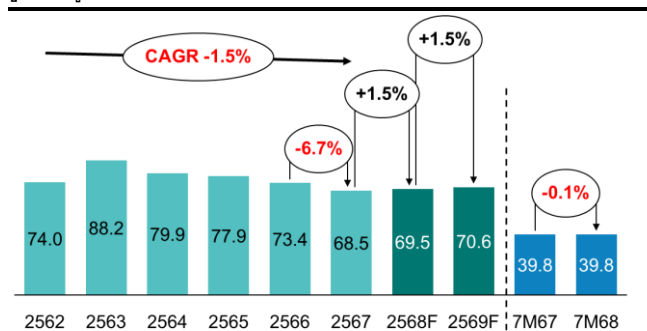
รูปที่ 2 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ (ล้านคัน)



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ด้านการส่งออกรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย พบว่าปี 2567 มูลค่าอยู่ที่ 68.5 พันล้านบาท ยังคงลดลงจากปีก่อนหน้า 6.7%YoY และต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 นับจากปี 2563 ส่วน 7 เดือนแรกของปี 2568 มูลค่าส่งออกอยู่ที่ 39.8 พันล้านบาท ลดลงเพียงเล็กน้อยที่ 0.1%YoY และคาดการณ์ว่าตลอดทั้งปี 2568 และ 2569 มูลค่าส่งออกจะฟื้นตัวจากปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ 69.5 และ 70.6 พันล้านบาท ตามลำดับ

รูปที่ 3 มูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย (พันล้านบาท)



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สถานการณ์ตลาดรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์กลุ่มที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 125 cc ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดในประเทศไทยสูงสุดกว่า 76.1% ในปี 2567 แม้ยอดขายจะลดลงกว่า 6.9%YoY ส่วน 7 เดือนแรกของปี 2568 รถจักรยานยนต์กลุ่มที่มียอดขายจำหน่ายฟื้นตัว ได้แก่ กลุ่มกระบอกสูบ 251 cc ขึ้นไป ซึ่งเติบโต 4.5%YoY และกลุ่มกระบอกสูบไม่เกิน 125 cc ซึ่งเติบโต 3.6%YoY ขณะที่กลุ่มกระบอกสูบ 126-250 cc ยังคงหดตัว 6.8%YoY ต่อเนื่องจากปีก่อน

ด้านการส่งออกรถจักรยานยนต์ไปต่างประเทศ พบว่ามูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์โดยรวมของประเทศไทย และ 68,465 ล้านบาท ลดลง 6.7%YoY โดยมีการส่งออกรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU & CKD) เป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วน 93.4% ที่เหลือเป็นการส่งออกชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ผลิตสำหรับแบรนด์เจ้าของรถจักรยานยนต์ (OEM & Parts) และอะไหล่ทดแทนที่ใช้สำหรับซ่อมแซม (Spare Parts) ส่วน 7 เดือนแรกของปี 2568 การส่งออกโดยรวมลดลง 0.1%YoY โดยการส่งออก CBU & CKD และ OEM & Parts ลดลงเล็กน้อย และมีการส่งออกชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ทั้งนี้ ตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ที่สำคัญของไทย (ไม่รวมชิ้นส่วนและอะไหล่) ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2568 คือสหภาพยุโรป คิดเป็นสัดส่วนตลาด 34.0% ของการส่งออกทั้งหมด ตามด้วยสหรัฐฯ 20.6% และญี่ปุ่น 11.9% ตามลำดับ โดยตลาดสหรัฐฯ และอาเซียนมีการเติบโตในระดับสูงที่ 41.5%YoY และ 52.2%YoY (ตามลำดับ) เป็นผลจากการเร่งส่งออกไปสหรัฐฯ ก่อนการบังคับใช้มาตรการภาษีตอบโต้ ขณะที่ตลาดอาเซียนที่ไทยส่งออกไปมาก เช่น ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เป็นต้น มีการขยายตัวอย่างมากเช่นกัน

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ จำแนกตามขนาดรถ

ขนาดรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2567	7M68	2567	7M68	2567	7M68
ไม่เกิน 125 cc	1,280,875	813,463	76.1	77.4	-6.9	3.6
126 – 250 cc	304,316	174,821	18.1	16.6	-19.4	-6.8
251 cc ขึ้นไป	98,048	62,339	5.8	5.9	-5.6	4.5
รวม	1,683,239	1,050,623	100	100	-9.3	1.8

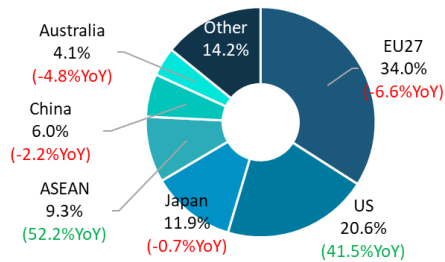
ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 มูลค่าส่งออกรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วน จำแนกตามรายการส่งออก

รายการส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2567	7M68	2567	7M68	2567	7M68
CBU & CKD	63,969	36,974	93.4	93.0	-6.7	-0.01
OEM & Parts	2,553	1,305	3.7	3.3	-13.8	-0.1
Spare Parts	1,973	1,481	2.9	3.7	4.0	0.5
รวม	68,465	39,760	100	100	-6.7	-0.1

ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

รูปที่ 4 ตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย 7 เดือนแรกปี 2568



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์

สถานการณ์ด้านการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่

ปัจจัยกดดันหลักของธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์มาจากปัญหาภาระหนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อให้ฟื้นตัวได้ช้า อีกทั้งสถาบันการเงินยังคงมีแนวทางควบคุมการให้สินเชื่อรถยนต์และจักรยานยนต์อย่างเข้มงวด ส่งผลให้ยอดขายรถจักรยานยนต์มีการชะลอตัว อันเห็นได้จากยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ในปี 2567 ซึ่งมีจำนวน 1.71 ล้านคัน ลดลง 9.1%YoY และลดลงทุกพื้นที่ของประเทศ โดยเฉพาะภาคตะวันตก และภาคตะวันออก ซึ่งลดลงกว่า 19.1%YoY และ 12.5%YoY ตามลำดับ ส่วนช่วง 7 เดือนแรกของปี 2568 พบว่า ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่อยู่ 1.06 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 1.5%YoY โดยพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนมากที่สุดได้แก่ กรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งพื้นที่ตัวกลับมา 3.4%YoY และ 3.2%YoY ตามลำดับ

ตารางที่ 3 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกรายพื้นที่

พื้นที่	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2567	7M68	2567	7M68	2567	7M68
กรุงเทพมหานคร	441,402	279,680	25.8	26.3	-8.6	3.4
ภาคตะวันออก	386,835	244,179	22.6	22.9	-9.8	3.2
เชียงใหม่						
ภาคใต้	263,398	157,465	15.4	14.8	-1.0	1.0
ภาคตะวันออก	217,843	138,563	12.7	13.0	-12.5	1.1
ภาคเหนือ	220,885	135,930	12.9	12.8	-8.5	-0.3
ภาคตะวันตก	105,490	64,353	6.2	6.0	-19.1	-2.8
ภาคกลาง	73,304	44,249	4.3	4.2	-9.7	-4.1
รวม	1,709,157	1,064,419	100.0	100.0	-9.1	1.5

ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของกรมขนส่งทางบก

ด้านค่ายรถจักรยานยนต์ยอดนิยม พบว่าในปี 2567 ฮอนด้า (Honda) ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดคิดเป็น 80.7% ของยอดจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด ตามด้วยยามาฮา 13.6% และเวสป้า 1.6% ตามลำดับ โดยยอดจดทะเบียนรวมปีดังกล่าวลดลงตามสภาวะตลาดที่หดตัวกว่า 9.1%YoY สำหรับช่วง 7 เดือนแรกของปี 2568 มีการเปลี่ยนแปลงที่น่าสนใจ โดยค่ายรถจักรยานยนต์ 3 อันดับแรกยังคงครองส่วนแบ่งตลาด

มากที่สุด ขณะที่จีพีเอกซ์ และแลมเบิร์ตต้า ซึ่งเดิมอยู่ในอันดับ 4 และ 5 ในตลาดถูกซอเนท (ZONTES) รถจักรยานยนต์สัญชาติจีน ขึ้นมาแทนที่ในอันดับที่ 4 แทน โดยซอเนทมียอดขายจดทะเบียนใหม่ 8,278 คัน เพิ่มขึ้นกว่า 6,685%YoY

ตารางที่ 4 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกตามค่ายรถ

ค่ายรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2567	7M68	2567	7M68	2567	7M68
1. ซอนต้า	1,380,060	861,636	80.7	80.9	-6.0	2.0
2. ยามาฮ่า	231,627	145,958	13.6	13.7	-14.2	1.9
3. เวสป้า	27,038	13,601	1.6	1.3	-38.2	-23.9
4. ซอเนท	2,562	8,278	0.1	0.8	14,133	6,685
5. จีพีเอกซ์	12,928	5,320	0.8	0.5	-61.2	-29.8
อื่น ๆ	54,942	29,626	3.2	2.8	-15.2	-15.3
รวม	1,709,157	1,064,419	100.0	100.0	-9.1	1.5

ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

สำหรับตลาดรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รัฐบาลมีการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้มากขึ้น ผ่านการดำเนินมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าระยะที่ 2 หรือ EV 3.5 ตั้งแต่ปี 2567-2570 ด้วยการให้เงินอุดหนุน 10,000 บาทต่อคัน แม้ยอดสนับสนุนจะลดลงจากมาตรการ EV 3.0 เดิม ซึ่งสนับสนุน 18,000 บาทต่อคัน แต่ก็ทำให้ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ (ป้ายแดง) ในปี 2567 ที่ผ่านมามีการเติบโตเพิ่มขึ้น 14.1%YoY และ 24,986 คัน โดยเฉพาะบางค่ายรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเติบโตอย่างมาก เช่น อีเอ็ม (EM) สลิก (SLEEK) โลอัน (LION) เป็นต้น สำหรับช่วง 7 เดือนแรกของปี 2568 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าใหม่รวมทั้งสิ้น 13,225 คัน ลดลง 17.5%YoY โดยเทโก้ (DECO) ครองตลาดด้วยส่วนแบ่งสูงสุดที่ 32.3% รองลงมาคืออีเอ็ม 23.0% และโลอัน 9.3% ทั้งนี้ ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเทียบกับยอดจดทะเบียนทั้งหมดยังอยู่ในสัดส่วนที่ไม่สูงนักคือ 1.2%

ตารางที่ 5 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ (ป้ายแดง) 5 อันดับแรก

ค่ายรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2567	7M68	2567	7M68	2567	7M68
1. เทโก้	5,966	4,276	23.9	32.3	-32.2	9.3
2. อีเอ็ม	4,881	3,036	19.5	23.0	406.3	11.9
3. โลอัน	5,623	1,233	22.5	9.3	129.1	-69.5
4. เอจ	1,720	963	6.9	7.3	-28.2	0.4
5. สลิก	1,437	737	5.8	5.6	186.8	-35.7
อื่น ๆ	5,359	2,980	21.4	19.7	-21.2	-8.3
รวม	24,986	13,225	100	100	14.1	-17.5

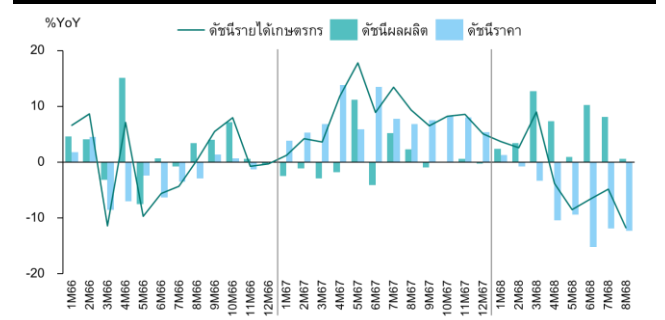
ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

สถานการณ์ด้านรายได้เกษตรกร

ดัชนีรายได้เกษตรกร เดือนสิงหาคม 2568 อยู่ที่ระดับ 202.95 ลดลง 11.7%YoY เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งอยู่ที่ระดับ 229.93 เป็นผลจากราคาสินค้าเกษตรปรับตัวลดลง เช่น ข้าวเปลือกเจ้า ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น ขณะที่ผลผลิตที่ออกสู่ตลาดเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสภาพอากาศที่เอื้ออำนวย เช่น ข้าวเปลือกเจ้า ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น

การลดลงของดัชนีดังกล่าวสะท้อนกำลังซื้อของผู้บริโภค โดยเฉพาะกลุ่มฐานรากที่มีแนวโน้มลดลง ซึ่งจะกดดันการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ให้ฟื้นตัวได้อย่างจำกัด นอกจากนี้ คาดการณ์ว่าในช่วงเดือน ก.ย. - ต.ค. 2568 พื้นที่การเกษตรไทยหลายพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเผชิญปัญหาน้ำท่วมสูง โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออก อันเป็นผลจากปรากฏการณ์ลานีญา และอาจส่งผลให้รายได้ของเกษตรกรชะลอตัวลงหรือฟื้นตัวได้อย่างจำกัด

รูปที่ 5 อัตราการเปลี่ยนแปลงดัชนีรายได้เกษตรกร รายเดือน ตั้งแต่ ม.ค. 2566 - ส.ค. 2568



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ประมวลผลจากศูนย์ข้อมูลเกษตรแห่งชาติ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจรถจักรยานยนต์ในระยะ 1 ปีข้างหน้า คาดว่าจะมีแนวโน้มทรงตัว โดยแม้เริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวของยอดการผลิต ยอดจำหน่ายในประเทศ และยอดการส่งออก แต่ยังไม่มีฟันกลับมาอยู่ในระดับเดียวกับช่วงก่อนเกิดโควิด-19 อีกทั้ง ยังเผชิญความเสี่ยงจากหลายปัจจัย อาทิ 1) ภาระหนี้ภาคครัวเรือนที่สูง ซึ่งยังส่งผลให้สถาบันการเงินมีความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ 2) ระดับรายได้ของเกษตรกรมีแนวโน้มลดลง ซึ่งส่งผลต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคกลุ่มฐานราก และจะกดดันการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ให้ฟื้นตัวได้อย่างจำกัด 3) ความไม่แน่นอนทางการเมืองไทย และเศรษฐกิจที่ซบเซา ซึ่งส่งผลให้ยอดจำหน่ายและยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ฟื้นตัวได้อย่างจำกัด 4) ผลกระทบจากสงครามการค้า และการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้าหลัก เช่น ยุโรป ญี่ปุ่น และจีน ที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการภาษีของสหรัฐฯ รวมถึงการส่งออกรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนที่ได้รับผลกระทบจากการปิดด่านชายแดนจากปัญหาความขัดแย้งระหว่างไทย-กัมพูชา และ 5) มาตรการควบคุมธุรกิจเช่าซื้อและสินเชื่อที่มีผลบังคับใช้ในเดือนธันวาคม 2568 อาจส่งผลให้การ

ปล่อยผู้รถจักรยานยนต์ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลที่เข้มงวดขึ้น โดยเฉพาะการปล่อยสินเชื่อแก่กลุ่มฐานรากที่อาจมีความเข้มงวดมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจมีปัจจัยสนับสนุนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ อาทิ 1) การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำเป็น 400 บาทต่อวันทั่วประเทศในบางกิจการ เช่น โรงแรม สถานบริการ เป็นต้น ซึ่งช่วยเพิ่มกำลังซื้อแก่แรงงานกลุ่มเหล่านี้ 2) การลดอัตราดอกเบี้ยนโยบาย ซึ่งอาจช่วยลดภาระผ่อนชำระของผู้บริโภคบางส่วนลง และ 3) มาตรการเงินอุดหนุนของภาครัฐที่จูงใจให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น (มาตรการ EV 3.5) นอกจากนี้ การเร่งพัฒนาสถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า (Battery Swapping Station) ตามนโยบาย 30@30 ภายในปี 2573 ประกอบกับความต้องการจากกลุ่มผู้ใช้เชิงพาณิชย์ เช่น ธุรกิจ Food Delivery และ Ride-hailing ที่เปลี่ยนมาใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ยังช่วยกระตุ้นความต้องการในกลุ่มรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าให้เติบโตได้

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. อนุปอง ศรีอุทุมพงศ์
ผู้อำนวยการอาวุโส สาขานวัตกรรมธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬห์ศิว
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรรตณ ศรีทองเต็ม
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิไลนดา ดิสรเตติวัฒน์
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วัชรพันธ์ นิยม
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช
นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบโจทย์



Scan Here
For More Articles

<https://www.lhbank.co.th/economic-analysis/>