

ธุรกิจจำหน่ายรถยนต์

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

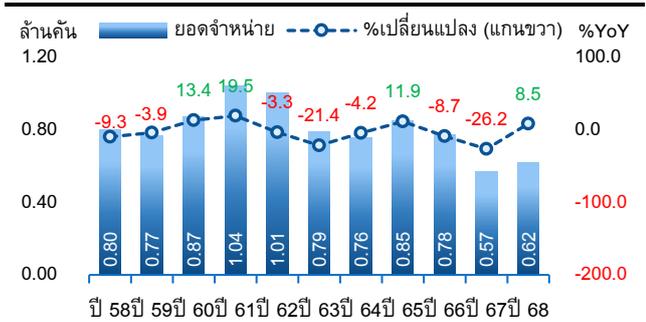
ISIC: 56451010 การขายยานยนต์ใหม่ชนิดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ รถตู้ และรถขนาดเล็กที่คล้ายกัน และ ISIC: 56451020 การขายยานยนต์ใหม่ชนิดรถบรรทุกและยานยนต์หนักอื่นๆ

ในระยะ 1 ปีข้างหน้าคาดว่าธุรกิจจำหน่ายรถยนต์มีแนวโน้ม "Neutral -" โดยตลาดอยู่ในช่วงฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไปหลังผ่านจุดต่ำสุด แต่จากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ยังมีความเปราะบางและความระมัดระวังในการพิจารณาสินเชื่อของสถาบันการเงิน ส่งผลให้การขยายตัวของยอดขายรถยนต์ยังอยู่ในกรอบจำกัด โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์เชิงพาณิชย์ที่ยังอิงกับรายได้ในภูมิภาคและภาคธุรกิจขายย่อยเป็นสำคัญ ขณะที่ตลาดกำลังเปลี่ยนผ่านจากรถยนต์เครื่องยนต์สันดาป (ICE) ไปสู่รถยนต์พลังงานทางเลือกมากขึ้น โดยเฉพาะ HEV และ BEV ซึ่งได้รับแรงหนุนจากนโยบายภาครัฐและทิศทางการจัดเก็บภาษีตามระดับการปล่อยคาร์บอนที่เริ่มมีผลบังคับใช้ ทำให้รถที่ปล่อยคาร์บอนสูงมีต้นทุนเพิ่มขึ้น โดยแนวโน้มตลาดในระยะต่อไปจะเป็นลักษณะการปรับโครงสร้างมากกว่าขยายตัวด้านปริมาณ ผู้ประกอบการจำหน่ายรถยนต์จึงต้องบริหารพอร์ตสินค้าและสต็อกอย่างรอบคอบ เพิ่มสัดส่วนรถพลังงานทางเลือก พัฒนาศักยภาพบริการหลังการขาย และร่วมกับสถาบันการเงินปรับรูปแบบสินเชื่อให้เหมาะสมกับความเสี่ยงของลูกค้า เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในตลาดที่ยังมีแรงกดดันด้านกำลังซื้อและการแข่งขันสูงต่อเนื่อง

ภาพรวมของธุรกิจ

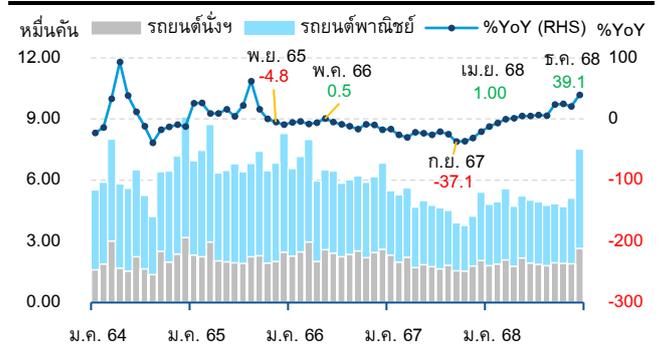
ปี 2568 ตลาดรถยนต์ไทยเริ่มกลับมาฟื้นตัวจากฐานต่ำในปี 2567 ที่มียอดขายอยู่ที่ 572,675 คัน ซึ่งเป็นยอดขายต่ำสุดในรอบ 15 ปี โดยในปี 2568 มียอดขายรวมทั้งปีอยู่ที่ 621,166 คัน ขยายตัว 8.5%YoY การฟื้นตัวดังกล่าวเป็นผลจากยอดขายที่ขยายตัวดีขึ้นในบางเซกเมนต์ โดยเฉพาะรถยนต์ในกลุ่ม SUV และรถยนต์นั่งในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้าที่ยังขยายตัวได้ ขณะที่รถยนต์ในกลุ่มรถกระบะ 1 ตัน ยังหดตัวต่อเนื่องเป็นปีที่สามติดต่อกัน เนื่องจากกำลังซื้อของลูกค้าหลักอย่างเกษตรกรและผู้ประกอบการรายย่อยยังมีความเปราะบาง ขณะที่สถาบันการเงินมีความเข้มงวดในการให้สินเชื่อมากขึ้น

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ



ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

รูปที่ 2 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศรายเดือน



ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

หากจำแนกตามประเภทรถยนต์ พบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มี ยอดจำหน่ายทั้งสิ้น 239,244 คัน ขยายตัว 6.7%YoY มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 38.5% ลดลงเล็กน้อยจาก 39.1% ในปี 2567 ส่วนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 381,922 คัน เพิ่มขึ้น 9.6%YoY จากรถยนต์ในกลุ่ม SUV ที่เพิ่มขึ้นเป็นสำคัญ โดยมียอดจำหน่ายอยู่ที่ 166,623 คัน เพิ่มขึ้น 41.4%YoY คิดเป็นสัดส่วนที่ 26.8% เพิ่มขึ้นจาก 20.6% ในปี 2567 ขณะที่รถยนต์ในกลุ่มรถกระบะ 1 ตันยังคงหดตัวต่อเนื่อง มี ยอดจำหน่ายอยู่ที่ 143,712 คัน หดตัว 12.0%YoY มีสัดส่วนลดลงจาก 28.5% ในปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ 23.1% ทั้งนี้ ยอดขายเริ่มกลับมาขยายตัวได้ในช่วง สองเดือนท้ายของปีหลังจากที่หดตัวต่อเนื่องถึง 37 เดือนติดต่อกัน ส่วน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ ขยายตัว 6.3%YoY ด้วยยอดขาย 71,587 คัน ทั้งนี้ ยอดจำหน่ายรถยนต์ในภาพรวมเริ่มทยอยฟื้นตัวดีขึ้นในเดือนเมษายนต่อเนื่องมาจนถึงสิ้นปี โดยเฉพาะในเดือนธันวาคมที่สามารถเติบโตได้ถึง 39.1%YoY อยู่ที่ 75,121 คัน ซึ่งสูงสุดในรอบเกือบ 3 ปี โดยปัจจัยสำคัญที่ช่วยผลักดันยอดขายให้เพิ่มขึ้น คือการจัดงานมหกรรมยานยนต์ (Motor Expo 2025) ที่กระตุ้นความต้องการซื้อและสร้างยอดขายสูงเป็นประวัติการณ์ จากแคมเปญส่งเสริมการขายและการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่จากค่ายรถต่างๆ จำนวนมาก หนุนให้ยอดขายกลุ่มรถยนต์นั่งและ SUV เติบโตโดดเด่น โดยเฉพาะกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้าที่มาตรการ EV 3.0 จะสิ้นสุดลงในเดือนนี้ แม้เศรษฐกิจโดยรวมและกำลังซื้อยังมีแนวโน้มฟื้นตัวจำกัด

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ จำแนกตามประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	ยอดขาย (คัน)		สัดส่วน (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	224,156	239,244	39.1	38.5	-23.4	6.7
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	348,519	381,922	60.9	61.5	-27.9	9.6
- รถกระบะ 1 ตัน	163,347	143,712	28.5	23.1	-38.3	-12.0
- รถ SUV	117,800	166,623	20.6	26.8	3.2	41.4
- รถยนต์พาณิชย์อื่นๆ	67,372	71,587	11.8	11.5	-35.4	6.3
รวมทุกประเภท	572,675	621,166	100.0	100.0	-26.2	8.5

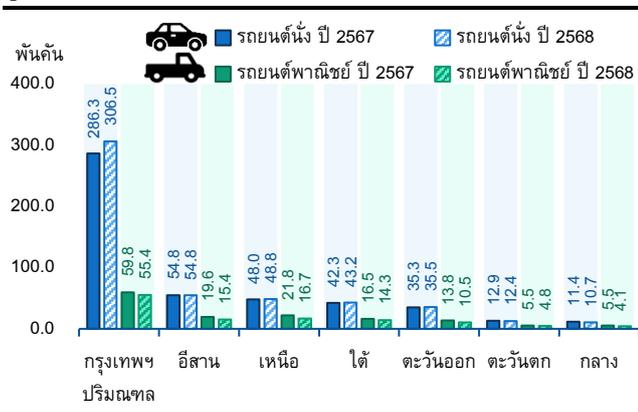
ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

หากพิจารณาแยกเป็นรายพื้นที่ จากข้อมูลสถิติการจดทะเบียนรถใหม่ในปี 2568 พบว่า มียอดจดทะเบียนที่ 632,973 คัน ทรงตัวใกล้เคียงกับปี 2567 แม้เกือบทุกภูมิภาคจะยังหดตัวต่อเนื่องแต่ก็เป็นการหดตัวที่ชะลอลง ยกเว้นพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลที่เริ่มกลับมาขยายตัวได้และยังเป็นพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุด โดยภูมิภาคที่มียอดจดทะเบียนหดตัวมากที่สุดคือภาคกลาง (6 จังหวัด) หดตัว 12.8%YoY ตามมาด้วย ภาคตะวันตก (-6.5%YoY) ภาคตะวันออก (-6.4%YoY) ภาคเหนือ (-6.1%YoY) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (-5.7%YoY) และภาคใต้ (-2.3%YoY) ตามลำดับ โดยกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นพื้นที่เดียวที่ยังขยายตัวได้ที่ 4.6%YoY และหากพิจารณาตามประเภทรถยนต์ พบว่าหดตัวในกลุ่มรถยนต์พาณิชย์เป็นสำคัญ ซึ่งเป็นการหดตัวจากทุกภูมิภาค ส่งผลให้ภาพรวมของรถยนต์พาณิชย์หดตัวที่ 15.0%YoY ขณะที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลกลับมาขยายตัวดีขึ้นในบางพื้นที่ โดยกรุงเทพฯ และปริมณฑลขยายตัวสูงสุดที่ 7.1%YoY ตามมาด้วยภาคใต้ (2.1%YoY) ภาคเหนือ (1.7%YoY) และภาคตะวันออก (0.5%YoY) ตามลำดับ ส่วนภาคอื่นๆ ที่เหลือยังคงหดตัวอยู่แต่เป็นการหดตัวในอัตราที่ลดลงส่งผลให้ภาพรวมของยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่งฯ กลับมาขยายตัวได้อีกครั้งที่ 4.2%YoY และหากพิจารณาจากยอดจดทะเบียนในช่วงเดือนแรกของปี 2569 พบว่ายอดจดทะเบียนยังอยู่ในทิศทางขยายตัวดีที่ 42.8%YoY จากกลุ่มรถยนต์นั่งฯ ที่ขยายตัวได้ในทุกพื้นที่ ขณะที่กลุ่มรถยนต์พาณิชย์ยังหดตัวในทุกภูมิภาค

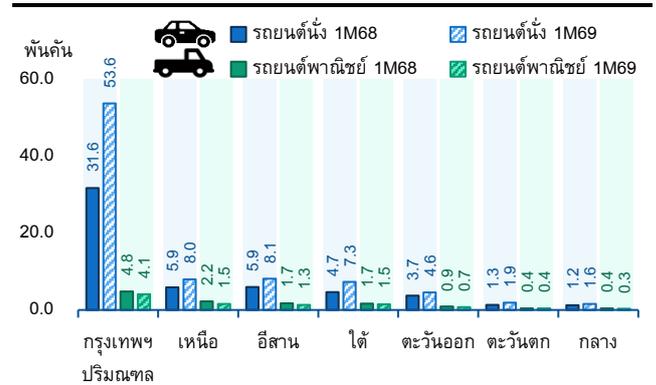
ทั้งนี้ กรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุด มีสัดส่วนอยู่ที่ 57.2% ของยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั่วประเทศ เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 54.6% ในปี 2567 ขณะที่พื้นที่อื่นๆ มีสัดส่วนลดลง โดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีสัดส่วนอยู่ที่ 11.1% ภาคเหนือ 10.3% ภาคใต้ 9.1% ภาคตะวันออก 7.3% ภาคตะวันตก 2.7% และภาคกลาง 2.3% ตามลำดับ สะท้อนการกระจุกตัวของกำลังซื้อในเขตเมืองที่มีรายได้และความมั่นคงในการจ้างงานสูงกว่า ทำให้เข้าถึงสินเชื่อได้ง่ายกว่า อีกทั้งรถยนต์นั่งและรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งเป็นกลุ่มที่เติบโตดี มีฐานลูกค้าหลักอยู่ในพื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับครบถ้วน ขณะที่ต่างจังหวัดยังเผชิญรายได้ผันผวน ภาระหนี้สูงและความเข้มงวดในการให้สินเชื่อมากกว่า

รูปที่ 3 ยอดจดทะเบียนใหม่ จำแนกตามพื้นที่



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 4 ยอดจดทะเบียนใหม่ จำแนกตามพื้นที่ (เดือน ม.ค.)



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์

ในปี 2568 Toyota ยังคงเป็นผู้นำตลาดด้วยยอดจำหน่าย 229,096 คัน เพิ่มขึ้น 4.4%YoY แม้ส่วนแบ่งตลาดลดลงเล็กน้อยเหลือ 36.9% จาก 38.3% ในปีก่อน สะท้อนการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นในตลาดโดยรวม อันดับสองเป็น Honda ปรับขึ้นนำ Isuzu ที่ลดมาอยู่อันดับสาม ตามมาด้วย BYD, MG และ Mitsubishi ตามลำดับ และหากพิจารณา 10 อันดับแรก พบว่าค่ายรถยนต์ที่มียอดขายหดตัวส่วนใหญ่ยังเป็นค่ายรถยนต์ที่เน้นจำหน่ายรถยนต์ในกลุ่มเครื่องยนต์สันดาป (ICE) เป็นหลัก ทั้ง Isuzu ที่หดตัว 14.2%YoY เหลือ 73,465 คัน ตามยอดจำหน่ายรถยนต์ในกลุ่มรถกระบะ 1 คันที่ลดลง เช่นเดียวกับ Ford Mitsubishi และ Honda ที่ปรับลดลงตามภาวะกำลังซื้อในต่างจังหวัดที่ยังอ่อนแอ ขณะที่ค่ายรถยนต์ไฟฟ้าโดยเฉพาะจากจีนปรับอันดับดีขึ้นต่อเนื่องตามการเติบโตของตลาด BEV โดย BYD มียอดจำหน่าย 39,856 คัน เพิ่มขึ้น 47.5%YoY ขยับขึ้นมาอยู่อันดับสี่ และ MG อยู่อันดับห้า เติบโต 56.7%YoY ส่วน GWM, Changan และ GAC ขยายตัวจากฐานต่ำหลังจากเริ่มมีการผลิตในประเทศมากขึ้น ทำให้โครงสร้างส่วนแบ่งตลาดเปลี่ยนไปสู่รถยนต์พลังงานทางเลือกมากขึ้น

ตารางที่ 2 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายรถยนต์รวมสูงสุด 10 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568
1. Toyota	219,406	229,096	38.3	36.9	-17.5	4.4
2. Honda	76,574	73,942	13.4	11.9	-18.8	-3.4
3. Isuzu	85,582	73,465	14.9	11.8	-43.7	-14.2
4. BYD	27,021	39,856	4.7	6.4	-11.2	47.5
5. MG	17,239	27,007	3.0	4.3	-36.9	56.7
6. Mitsubishi	27,318	26,369	4.8	4.2	-16.4	-3.5
7. Ford	20,893	18,271	3.6	2.9	-42.7	-12.5
8. GWM	7,364	18,058	1.3	2.9	-43.4	145.2
9. Changan	8,549	14,964	1.5	2.4	N.A.	75.0
10. GAC	5,184	13,874	0.9	2.2	5,724.7	167.6
อื่นๆ	77,545	86,264	13.5	13.9	-37.2	11.2
Total	572,675	621,166	100.0	100.0	-26.2	8.5

ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และ MarkLines

สำหรับตลาดรถยนต์นั่ง ปี 2568 มียอดจำหน่ายรวม 239,244 คัน เพิ่มขึ้น 6.7%YoY จาก 224,156 คัน ในปี 2567 สะท้อนการฟื้นตัวจากฐานที่ต่ำในปีก่อน รวมถึงแรงหนุนจากการเปิดตัวรถรุ่นใหม่และการเติบโตของรถยนต์พลังงานทางเลือก โดย Toyota ยังคงเป็นผู้นำตลาด ด้วยยอดจำหน่าย 81,711 คัน เพิ่มขึ้น 23.1%YoY ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดเพิ่มเป็น 34.2% จาก 29.6% ในปีก่อน การเติบโตดังกล่าวได้รับแรงหนุนจากการทำตลาดเชิงรุกในกลุ่ม Eco-car อย่าง Yaris ATIV ที่มียอดขายเติบโตดี ขณะที่ Honda มียอดจำหน่าย 42,292 คัน ลดลง 9.2%YoY ส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือ 17.7% สะท้อนการแข่งขันที่รุนแรงในกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเล็กและกลาง ด้านค่ายรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริด พบว่า BYD มียอดจำหน่าย 18,620 คัน ลดลงเล็กน้อย 2.8%YoY จากฐานสูงในปีก่อน ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดลดลงมาอยู่ที่ 7.8% ขณะที่ MG มียอดจำหน่าย 18,094 คัน เพิ่มขึ้น 42.0%YoY ทำให้ส่วนแบ่งตลาดขยับขึ้นเป็น 7.6% ส่วน Mitsubishi มียอดจำหน่าย 10,137 คัน ลดลง 44.1%YoY และส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือ 4.2% จากการแข่งขันที่เข้มข้นและพอร์ตผลิตภัณฑ์ที่ยังพึ่งพารถยนต์สันดาปเป็นหลัก

ตารางที่ 3 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายรถยนต์นั่งสูงสุด 5 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568
1. Toyota	66,370	81,711	29.6	34.2	-32.9	23.1
2. Honda	46,595	42,292	20.8	17.7	-17.9	-9.2
3. BYD	19,159	18,620	8.5	7.8	70.8	-2.8
4. MG	12,739	18,094	5.7	7.6	-33.1	42.0
5. Mitsubishi	18,134	10,137	8.1	4.2	17.5	-44.1
อื่นๆ	61,159	68,390	27.3	28.6	-33.0	11.8
Total	224,156	239,244	100.0	100.0	-23.4	6.7

ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และ MarkLines

ตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในปี 2568 มียอดจำหน่ายรวม 381,922 คัน เพิ่มขึ้น 9.6%YoY จาก 348,519 คันในปี 2567 สะท้อนการฟื้นตัวบางส่วนจากฐานที่ต่ำในปีก่อน อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวยังไม่กระจายทั่วทั้งเซกเมนต์ โดยกลุ่มรถกระบะ 1 ตันยังเผชิญแรงกดดันจากกำลังซื้อภาคเกษตรและผู้ประกอบการรายย่อยที่ฟื้นตัวช้า ขณะที่บางส่วนของรถกระบะมาจาก SUV และรถพลังงานทางเลือกที่ตอบโจทย์การใช้งานเชิงพาณิชย์มากขึ้น เมื่อพิจารณาการขาย Toyota ยังคงเป็นผู้นำตลาดด้วยยอดจำหน่าย 147,385 คัน ลดลง 3.7%YoY ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือ 38.6% จาก 43.9% ในปีก่อน สะท้อนการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นและการรุกตลาดของค่ายรถยนต์รายใหม่ โดยเฉพาะในกลุ่ม SUV และ EV ตามมาด้วย Isuzu มียอดจำหน่าย 73,465 คัน หดตัว 14.2%YoY ส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือ 19.2% จาก 24.6% ตามการชะลอตัวของตลาดรถกระบะซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์หลักของบริษัท ขณะที่ Honda มียอดจำหน่าย 31,650 คัน เพิ่มขึ้น 5.6%YoY มีส่วนแบ่งตลาดลดลงเล็กน้อยมาอยู่ที่ 8.3% ทั้งนี้ BYD เติบโตโดดเด่นที่สุด มียอดจำหน่าย 21,236 คัน เพิ่มขึ้นถึง 170.1%YoY ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดเพิ่มจาก 2.3% เป็น 5.6% จากการรุกตลาดรถยนต์ไฟฟ้าและการขยายเครือข่ายผู้จำหน่ายในประเทศ ส่วน Ford มียอดจำหน่าย 18,270 คัน ลดลง 12.4%YoY ส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือ 4.8%

ตารางที่ 4 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายรถยนต์พาณิชย์สูงสุด 5 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568
1. Toyota	153,036	147,385	43.9	38.6	-7.8	-3.7
2. Isuzu	85,582	73,465	24.6	19.2	-43.7	-14.2
3. Honda	29,979	31,650	8.6	8.3	-20.3	5.6
4. BYD	7,862	21,236	2.3	5.6	-59.1	170.1
5. Ford	20,865	18,270	6.0	4.8	-42.8	-12.4
อื่นๆ	51,195	89,916	14.7	23.5	-28.9	75.6
Total	348,519	381,922	100.0	100.0	-27.9	9.6

ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และ MarkLines

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจจำหน่ายรถยนต์ในปี 2569 มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปตามยอดจำหน่ายรถยนต์ที่ปรับดีขึ้นหลังจากผ่านช่วงชะลอตัวแรงในปี 2567 และเริ่มกลับมาขยายตัวได้ในปี 2568 อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวยังอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านกำลังซื้อในประเทศและความระมัดระวังของสถาบันการเงินในการให้สินเชื่อ ทำให้ตลาดโดยรวมยังไม่กลับสู่ระดับก่อนเกิดภาวะชะลอตัวที่มียอดขายเฉลี่ยอยู่ที่ราว 8.0 แสนคัน และยังคงอาศัยแรงหนุนจากกลุ่มรถยนต์นั่งและรถยนต์พลังงานทางเลือกเป็นสำคัญ ขณะที่กลุ่มรถยนต์เชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะรถกระบะ ยังฟื้นตัวช้าตามภาวะรายได้ในภูมิภาคและภาคธุรกิจรายย่อยที่ยังเปราะบาง โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (FTI) ประมาณการยอดผลิตรถยนต์ในปี 2569 อยู่ที่ 1.50 ล้านคัน เพิ่มขึ้นราว 3% จากปีก่อน แบ่งเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 550,000 คัน เพิ่มขึ้น 10.1%YoY คิดเป็นสัดส่วน 37% ของการผลิตรวม และการผลิตเพื่อการส่งออก 950,000 คัน ทรงตัวใกล้เคียงกับปีก่อน คิดเป็นสัดส่วน 63% ของการผลิตทั้งหมด โครงสร้างดังกล่าวสะท้อนว่าไทยยังพึ่งพาตลาดต่างประเทศเป็นหลัก แต่เริ่มให้น้ำหนักตลาดในประเทศเพิ่มขึ้นหลังจากผ่านช่วงหดตัวรุนแรง ซึ่งสะท้อนถึงการฟื้นตัวจากฐานต่ำโดยมีแรงหนุนจากการเร่งมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังการจัดตั้งรัฐบาลใหม่ ทิศทางดอกเบี้ยที่ผ่อนคลาย และมาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้าที่ยังมีต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดจากความล่าช้าของงบประมาณ ความแปรปรวนของสภาพอากาศที่อาจกระทบต่อรายได้เกษตรกร แนวโน้มโครงสร้างประชากรที่เข้าสู่สังคมสูงวัยซึ่งจำกัดศักยภาพการขยายตัวของกำลังซื้อระยะยาว ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและทิศทางการส่งออกยังเป็นความเสี่ยงที่อาจกดดันกำลังการผลิตและความเชื่อมั่นผู้บริโภค ประกอบกับการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่จะจัดเก็บตามระดับการปล่อย CO₂ แบบขั้นบันได ตั้งแต่ 1 มกราคม 2569 ทำให้รถยนต์เครื่องยนต์สันดาปที่ปล่อยคาร์บอนสูง โดยเฉพาะรถกระบะเครื่องยนต์ดีเซลและรถขนาดใหญ่จะเสียภาษีเพิ่ม ทำให้ต้นทุนและราคามีแนวโน้มสูงขึ้น ขณะที่รถยนต์กลุ่ม xEV ซึ่งปล่อย CO₂ ต่ำจะได้เปรียบด้านภาษีและมีความสามารถแข่งขันมากขึ้น จึงเร่งให้ตลาดเปลี่ยนผ่านไปสู่รถปล่อยคาร์บอนต่ำเร็วขึ้น อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางการแข่งขันด้านราคาที่ยังรุนแรง การปรับโครงสร้างภาษีดังกล่าวอาจกดดันอัตรากำไรของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะรายที่ยังพึ่งพารถยนต์เครื่องยนต์สันดาปเป็นหลัก ขณะที่การส่งออกคาดว่าจะ

ยังเผชิญแรงกดดันจากมาตรการลดการปล่อยคาร์บอนของประเทศคู่ค้า ตามมาตรฐาน Euro 6 และข้อกำหนดด้านระบบความปลอดภัยขั้นสูง (ADAS) ที่เพิ่มต้นทุนการผลิต การแข่งขันจากรถยนต์ EV จีน รวมถึงความเสียหายภูมิรัฐศาสตร์และข้อจำกัดด้านวัตถุดิบ ซึ่งกระทบเสถียรภาพของห่วงโซ่อุปทาน

ในเชิงโครงสร้าง ตลาดรถยนต์ไทยกำลังเปลี่ยนผ่านจากการพึ่งพารถยนต์เครื่องยนต์สันดาป (ICE) ไปสู่อุตสาหกรรมพลังงานทางเลือกมากขึ้น โดยเฉพาะ HEV และ BEV ซึ่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในกลุ่มรถยนต์นั่ง การแข่งขันของผู้ผลิตรายใหม่ โดยเฉพาะค่ายรถยนต์ไฟฟ้า ส่งผลให้ตลาดมีผลิตภัณฑ์หลากหลายขึ้นและเกิดการแข่งขันด้านราคาอย่างเข้มข้น อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการเติบโตของตลาดในระยะต่อไปคาดว่าจะยังขยายตัวได้ในกรอบจำกัด โดยจะเป็นการเปลี่ยนโครงสร้างส่วนแบ่งตลาดระหว่างประเภทพลังงานและกลุ่มผู้เล่น ส่งผลให้ในระยะข้างหน้า โครงสร้างตลาดมีแนวโน้มแบ่งชัดเจนระหว่างรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปที่ยังครองสัดส่วนหลักในกลุ่มรถยนต์เชิงพาณิชย์กับรถยนต์พลังงานทางเลือกที่ขยายตัวเด่นในกลุ่มรถยนต์นั่ง และ SUV การปรับตัวของดีเซลเลอร์จึงมีความสำคัญ ทั้งในด้านการจัดพอร์ตสินค้า การบริหารสต็อก การพัฒนาบริการหลังการขายสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า และร่วมกับสถาบันการเงินในการปรับรูปแบบสินเชื่อและเงื่อนไขการผ่อนชำระที่เหมาะสมกับระดับความเสี่ยงของลูกค้า ภายใต้บริบทที่ตลาดยังเผชิญแรงกดดันด้านคุณภาพหนี้และการแข่งขันที่สูงขึ้น

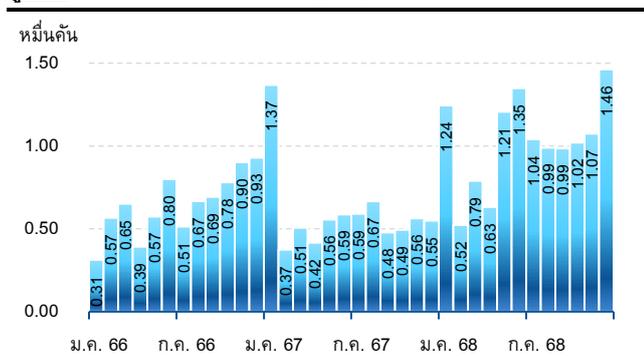
ตารางที่ 5 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจดทะเบียนรถยนต์ BEV สูงสุด 7 อันดับ

ค่ายรถยนต์	ยอดจดทะเบียน (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568
1. BYD	27,021	33,070	38.3	27.0	-11.9	22.4
2. MG	9,080	18,307	12.9	14.9	-29.0	101.6
3. AION	5,184	13,763	7.4	11.2	5,724.7	165.5
4. JAECOO	161	8,641	0.2	7.1	N.A.	5,267.1
5. DEEPAL	5,617	7,845	8.0	6.4	N.A.	39.7
6. ORA	3,231	6,775	4.6	5.5	-52.1	109.7
7. TESLA	4,120	4,949	5.8	4.0	-49.8	20.1
อื่นๆ	16,100	29,209	22.8	23.8	-9.8	81.4
Total	70,514	122,559	100.0	100.0	-7.6	73.8

หมายเหตุ เป็นยอดจดทะเบียนใหม่ (ไม่รวมรถโดยสารและรถบรรทุก)

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 5 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) รายเดือน



ที่มา: สถาบันยานยนต์

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคาร จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. อนพล ศรีธัญพงศ์
ผู้อำนวยการอาวุโส สาขานโยบายธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬหัตศ
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรัทหนล ศรีทองเดิม
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสเรเตดีวัฒน์
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วัชรพันธ์ นิยม
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช
นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบใจത്യ



Scan Here

For More Articles

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