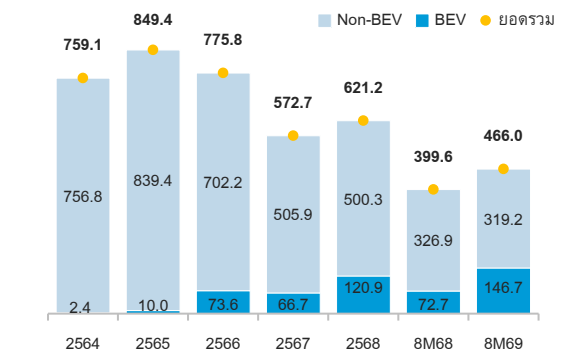
ภาพรวมธุรกิจ

- **ในปี 2568 ตลาดรถยนต์ในประเทศมียอดจำหน่าย อยู่ที่ 621,166 คัน ขยายตัว 8.5%YoY โดยเป็นการฟื้นตัวจากฐานต่ำในปี 2567 ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 572,675 คัน และขยายตัวได้ต่อเนื่องในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2569 มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 465,971 คัน ขยายตัว 16.6%YoY** จาก 399,619 คัน ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และเดือนสิงหาคม 2569 ขยายตัวถึง 25.6%YoY อยู่ที่ 59,809 คัน สะท้อนว่าตลาดมีแรงส่งที่ดีต่อเนื่อง
- **กลุ่ม BEV ขยายตัวโดดเด่นที่สุดในตลาด โดยยอดจำหน่ายปี 2568 อยู่ที่ 120,873 คัน ขยายตัว 81.1%YoY จาก 66,744 คัน คิดเป็น 19.5% ของยอดจำหน่ายรวม ต่อเนื่องมาถึงช่วงแปดเดือนแรกของปี 2569 ที่มียอดจำหน่าย 146,738 คัน ขยายตัว 101.8%YoY** จาก 72,730 คัน ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีสัดส่วน 31.5% ของยอดจำหน่ายรวม และในเดือนสิงหาคม 2569 รถยนต์ BEV มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 19,944 คัน ขยายตัว 114.9%YoY คิดเป็นสัดส่วน 33.3% ของยอดจำหน่ายในเดือน สะท้อนบทบาทของ BEV ที่เพิ่มขึ้นในตลาด
- **เมื่อจำแนกตามประเภทรถยนต์ การฟื้นตัวไม่ได้กระจายทั่วทุกกลุ่ม โดยในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2569 กลุ่มรถขับเคลื่อน 4 ล้อ ขยายตัวสูงสุด 50.1%YoY เป็น 155,467 คัน ตามมาด้วยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่ขยายตัว 11.1%YoY เป็น 171,539 คัน** ขณะที่รถกระบะ 1 ตัน หดตัว 2.4%YoY มาอยู่ที่ 119,889 คัน ต่อเนื่องจากปี 2568 ที่ลดลง 6.9%YoY ส่งผลให้ในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2569 สัดส่วนของรถกระบะ 1 ตัน ลดลงเหลือ 25.7% จาก 30.7% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการปล่อยสินเชื่อที่เข้มงวดและเศรษฐกิจที่ขยายตัวในอัตราต่ำ ขณะที่สัดส่วนรถขับเคลื่อน 4 ล้อ เพิ่มขึ้นเป็น 33.4% จาก 25.9% ตามยอดขายที่ขยายตัวสูง
- ด้านการผลิตในปี 2568 ผลิตรถยนต์ได้ 1,455,569 คัน ลดลง 0.91%YoY โดยเป็นการผลิตเพื่อส่งออก 956,230 คัน หรือคิดเป็นสัดส่วน 65.69% ของยอดผลิต **สำหรับปี 2569 เป้าหมายการผลิตถูกปรับลดในเดือนกรกฎาคม 2569 จาก 1.5 ล้านคัน เป็น 1.45 ล้านคัน โดยลดเป้าการผลิตเพื่อส่งออกจาก 9.5 แสนคัน เหลือ 9.0 แสนคัน ขณะที่เป้าการผลิตเพื่อขายในประเทศคงเดิมที่ 5.5 แสนคัน** สะท้อนแรงกดดันด้านการส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากสงครามในตะวันออกกลางและมาตรการกีดกันทางการค้า ทั้งนี้ **ในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2569 ผลิตได้ 959,711 คัน เพิ่มขึ้น 1.27%YoY โดยการผลิตเพื่อขายในประเทศเพิ่มขึ้น 9.27%YoY ขณะที่การผลิตเพื่อส่งออกลดลง 2.89%YoY** เพื่อให้บรรลุเป้าหมายทั้งปี จึงต้องผลิตเฉลี่ยเดือนละราว 1.23 แสนคัน ในสี่เดือนที่เหลือ ส่วนการผลิตรถยนต์นั่ง BEV ในประเทศช่วงแปดเดือนแรกของปี 2569 อยู่ที่ 60,578 คัน เพิ่มขึ้น 74.03%YoY

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ แยก BEV (หน่วย: พันคัน)



ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.)

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ จำแนกตามประเภทรถ

ประเภทรถ	8M69		ส.ค. 2569	
	คัน	%YoY	คัน	%YoY
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	**171,539**	**11.1**	**22,724**	**25.1**
รถเพื่อการพาณิชย์	**294,432**	**20.1**	**37,085**	**25.9**
รถกระบะ 1 ตัน	119,889	-2.4	13,601	-6.8
รถขับเคลื่อน 4 ล้อ (4WD)	155,467	50.1	21,050	66.7
อื่นๆ	19,076	1.5	2,434	9.3
รวม	**465,971**	**16.6**	**59,809**	**25.6**

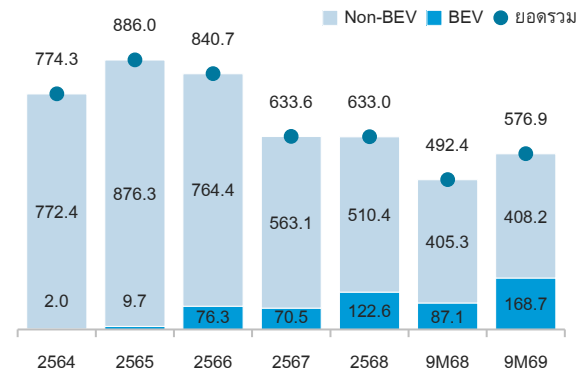
ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.)

Disclaimer:
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

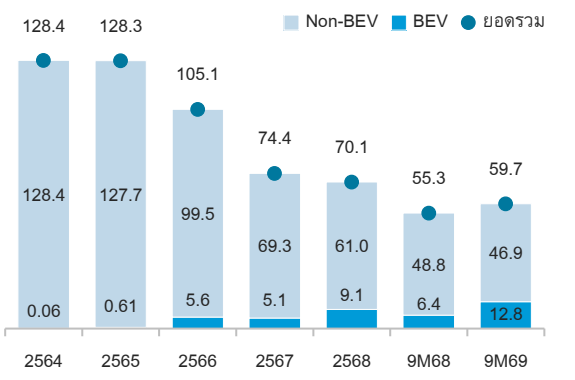
ยอดรถจดทะเบียนใหม่[1] จำแนกตามพื้นที่

- **หากพิจารณาจากยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั้งประเทศ พบว่าทรงตัวในปี 2568 ที่ 632,973 คัน โดยลดลงเล็กน้อยที่ 0.1%YoY ก่อนกลับมาขยายตัวในปี 2569 โดยในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 มียอดจดทะเบียน 576,874 คัน ขยายตัว 17.2%YoY** จาก 492,415 คัน ในช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือเพิ่มขึ้น 84,459 คัน การขยายตัวดังกล่าวมาจากรถยนต์ BEV เป็นสำคัญ โดย BEV เพิ่มขึ้น 93.7%YoY เป็น 168,723 คัน ขณะที่กลุ่มรถยนต์ที่ไม่ใช่ BEV ขยายตัวเพียง 0.7%YoY เป็น 408,151 คัน
- **ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (20 จังหวัด) ฟื้นตัวช้ากว่าภาพรวมของประเทศ โดยยอดจดทะเบียนปี 2568 ลดลง 5.7%YoY เหลือ 70,141 คัน ก่อนกลับมาขยายตัว 8.1%YoY ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 เป็น 59,718 คัน จาก 55,260 คันในช่วงเดียวกันของปีก่อน** แต่ต่ำกว่าทั้งประเทศที่ขยายตัว 17.2%YoY ทำให้สัดส่วนต่อยอดจดทะเบียนทั้งประเทศลดลงเหลือ 10.4% จาก 11.2% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ การขยายตัวทั้งหมดมาจาก BEV ซึ่งเพิ่มขึ้น 99.6%YoY เป็น 12,812 คัน หรือ 21.5% ของยอดจดทะเบียนในภาค จาก 11.6% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่รถที่ไม่ใช่ BEV ลดลง 4.0%YoY มาอยู่ที่ 46,906 คัน

รูปที่ 2 ยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั้งประเทศ (หน่วย: พันคัน)



รูปที่ 3 ยอดจดทะเบียนรถใหม่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หน่วย: พันคัน)



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

- **เมื่อพิจารณาภาพรวมรายภูมิภาค พบว่าในปี 2568 ทุกภูมิภาคมียอดจดทะเบียนลดลง ยกเว้นกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ขยายตัว 4.6%YoY และในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 กรุงเทพฯ และปริมณฑล มียอดจดทะเบียนสูงสุดที่ 334,636 คัน** คิดเป็น 58.0% ของทั้งประเทศ ขยายตัวที่ 20.4%YoY ตามมาด้วยภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ 59,718 คัน ซึ่งใกล้เคียงกับภาคใต้ที่ 58,224 คัน แต่ภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวสูงที่สุดถึง 27.0%YoY โดยทุกภูมิภาคกลับมาขยายตัว ตั้งแต่ 7.6%YoY ในภาคเหนือ ถึง 27.0%YoY ในภาคใต้
- **สำหรับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 ตลาดกระจุกตัวใน 4 จังหวัดหลัก ได้แก่ นครราชสีมา มียอดจดทะเบียน 12,448 คัน ขอนแก่น 10,295 คัน อุบลราชธานี 7,167 คัน และอุดรธานี 6,187 คัน รวมกันคิดเป็น 60.4% ของยอดจดทะเบียนทั้งภาค** โดยทั้ง 4 จังหวัดดังกล่าวขยายตัวในช่วง 8.5%-15.0%YoY จังหวัดที่เติบโตสูงสุด ได้แก่ ร้อยเอ็ด 20.9%YoY นครราชสีมา 15.0%YoY และอำนาจเจริญ 14.1%YoY ตามลำดับ ขณะที่มี 8 จังหวัดจากทั้งหมด 20 จังหวัดที่ยอดลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยชัยภูมิลดลงมากที่สุดที่ 20.7%YoY ส่วนอีก 7 จังหวัดที่มียอดปรับตัวลดลง ได้แก่ ยโสธร หนองบัวลำภู เลย นครพนม บึงกาฬ กาฬสินธุ์ และสุรินทร์ ตามลำดับ

[1] ยอดจดทะเบียนรถใหม่ หมายถึง ประเภท รย.1 รย.2 รย.3 รย.6 รย.9 รย.10 รย.11 รถโดยสาร และรถบรรทุก (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)

Disclaimer:
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

ตารางที่ 2 ยอดจดทะเบียนรถใหม่ จำแนกตามภูมิภาค

อันดับ	ภูมิภาค	ปี 2568		9M69	
		คัน	%YoY	คัน	%YoY
1	กรุงเทพฯ & ปริมณฑล	361,929	4.6	334,636	20.4
2	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	70,141	-5.7	59,718	8.1
3	ภาคใต้	57,431	-2.3	58,224	27.0
4	ภาคเหนือ	65,489	-6.1	56,249	7.6
5	ภาคตะวันออก	45,996	-6.4	39,298	10.2
6	ภาคตะวันตก	17,231	-6.5	16,044	17.6
7	ภาคกลาง	14,756	-12.8	12,705	8.9
	รวมทั้งประเทศ	**632,973**	**-0.1**	**576,874**	**17.2**

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 3 ยอดจดทะเบียนรถใหม่สูงสุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

อันดับ	จังหวัด	ปี 2568		9M69	
		คัน	%YoY	คัน	%YoY
1	นครราชสีมา	13,722	-5.6	12,448	15.0
2	ขอนแก่น	11,904	-1.9	10,295	12.1
3	อุบลราชธานี	8,089	-1.5	7,167	8.5
4	อุดรธานี	7,166	-4.4	6,187	11.7
5	ร้อยเอ็ด	2,634	-13.9	2,391	20.9
6	สกลนคร	2,542	1.3	2,284	13.1
	อื่นๆ (14 จังหวัด)	24,084	-9.0	18,946	-0.9
	รวม	**70,141**	**-5.7**	**59,718**	**8.1**

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

ส่วนแบ่งตลาด

- **เมื่อพิจารณาจากยอดจดทะเบียนรถยนต์ทั้งประเทศพบว่า ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 Toyota ยังครองความเป็นผู้นำตลาด ด้วยยอดจดทะเบียน 192,221 คัน ขยายตัว 6.1%YoY คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดที่ 33.3% ตามมาด้วย Honda จำนวน 58,264 คัน และ Isuzu ที่ 57,739 คัน ซึ่งมีส่วนแบ่ง 10.1% และ 10.0% ตามลำดับ** โดย 3 อันดับแรกรวมกันคิดเป็นสัดส่วนที่ 53.4% และ 10 อันดับแรกรวมกันคิดเป็น 79.2% ของยอดจดทะเบียนรถยนต์ทั้งประเทศ อย่างไรก็ตาม ทั้ง 3 ค่ายมีส่วนแบ่งลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดย Toyota ลดลงจาก 36.8% Honda ลดลงจาก 11.7% และ Isuzu ลดลงจาก 12.2% เนื่องจากยอดจดทะเบียนขยายตัวต่ำกว่าตลาดโดยรวมที่ 17.2%YoY และ Isuzu หดตัว 3.7%YoY ทั้งนี้ ค่ายที่เติบโตโดดเด่น ได้แก่ Jaecoo ที่เพิ่มจาก 1,806 คัน เป็น 24,653 คัน จนขึ้นมาอยู่อันดับ 6 ด้วยส่วนแบ่ง 4.3% และ Geely ที่เพิ่มจาก 1,052 คัน เป็น 13,229 คัน ส่วน MG และ Aion ขยายตัว 47.8%YoY และ 78.4%YoY ตามลำดับ ขณะที่ Ford ลดลง 22.1%YoY เหลือ 12,875 คัน **ส่วน BYD อยู่อันดับ 4 ด้วยจำนวน 33,916 คัน มีส่วนแบ่งอยู่ที่ 5.9% ลดลงจาก 6.9% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากยอดจดทะเบียนลดลงเล็กน้อย 0.6%YoY** หลังจากที่ขยายตัว 53.8%YoY ในปี 2568 ส่วน Mitsubishi อยู่อันดับ 7 ด้วยจำนวน 20,607 คัน และส่วนแบ่ง 3.6% ลดลงจาก 4.3% จากยอดจดทะเบียนที่ลดลง 2.2%YoY และ Denza อยู่อันดับ 36 ด้วยจำนวน 976 คัน ลดลง 65.3%YoY
- **สำหรับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ Toyota ยังคงมีส่วนแบ่งสูงสุดที่ 40.4% ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 ด้วยยอด 24,136 คัน ขยายตัว 2.5%YoY** ตามมาด้วย Isuzu ที่ 8,098 คัน หรือ 13.6% ซึ่งลดลง 14.2%YoY และ Honda ที่ 4,854 คัน หรือ 8.1% ขยายตัว 4.3%YoY โดย 3 อันดับแรกรวมกันคิดเป็น 62.1% และ 10 อันดับแรกรวมกันคิดเป็น 85.6% ของทั้งภูมิภาค ส่วนแบ่งของ Toyota และ Isuzu ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสูงกว่าระดับประเทศที่ 33.3% และ 10.0% ตามลำดับ ขณะที่ Honda ต่ำกว่าระดับประเทศที่ 10.1% แต่ส่วนแบ่งของ Isuzu ในภูมิภาคนี้ลดลงจาก 17.1% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับค่ายที่มียอดจดทะเบียนขยายตัวสูง ได้แก่ MG ที่ 2,427 คัน ขยายตัว 41.2%YoY Jaecoo ที่เพิ่มจาก 88 คัน เป็น 2,239 คัน Geely ที่เพิ่มจาก 76 คัน เป็น 1,293 คัน และ GWM ที่เพิ่มจาก 219 คัน เป็น 980 คัน ขณะที่ Ford ลดลง 17.7%YoY **ส่วน BYD อยู่อันดับ 4 ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยยอด 3,149 คัน ลดลง 7.2%YoY และมีส่วนแบ่งอยู่ที่ 5.3% ส่วน Mitsubishi อยู่อันดับ 5 ด้วยยอด 2,438 คัน ลดลง 13.5%YoY และมีส่วนแบ่ง 4.1% และ Denza อยู่อันดับ 34 ด้วยยอด 43 คัน ลดลง 73.3%YoY**

Disclaimer:
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

ตารางที่ 4 ยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั้งประเทศ 10 อันดับแรก

อันดับ	ยี่ห้อ	ปี 2568		9M69	
		คัน	%YoY	คัน	%YoY
1	Toyota	228,894	-4.0	192,221	6.1
2	Honda	71,512	-14.1	58,264	1.2
3	Isuzu	74,417	-17.8	57,739	-3.7
4	BYD	41,576	53.8	33,916	-0.6
5	MG	24,457	34.2	26,401	47.8
6	Jaecoo	8,993	5,486	24,653	1,265
7	Mitsubishi	26,815	-5.7	20,607	-2.2
8	Aion	13,763	165.5	16,888	78.4
9	Geely	1,608	N.A.	13,229	1,158
10	Ford	20,349	-24.4	12,875	-22.1
36	Denza	3,096	N.A.	976	-65.3
	อื่นๆ	117,493	1.8	119,105	33.9
รวมทั้งประเทศ		**632,973**	**-0.1**	**576,874**	**17.2**

ตารางที่ 5 ยอดจดทะเบียนรถใหม่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

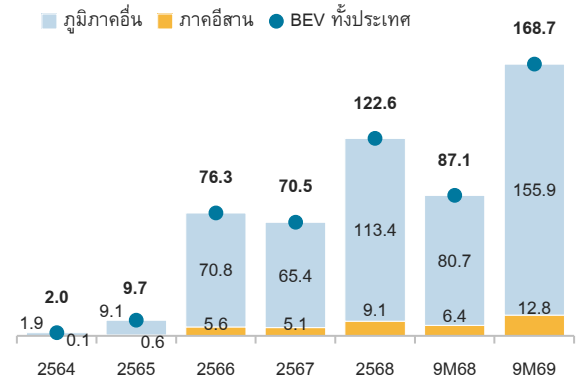
อันดับ	ยี่ห้อ	ปี 2568		9M69	
		คัน	%YoY	คัน	%YoY
1	Toyota	29,571	-7.5	24,136	2.5
2	Isuzu	11,403	-17.4	8,098	-14.2
3	Honda	5,733	-14.8	4,854	4.3
4	BYD	4,119	49.0	3,149	-7.2
5	Mitsubishi	3,575	-12.8	2,438	-13.5
6	MG	2,325	18.4	2,427	41.2
7	Jaecoo	680	22,567	2,239	2,444
8	Ford	2,263	-31.7	1,478	-17.7
9	Geely	110	N.A.	1,293	1,601
10	GWM	425	N.A.	980	347.5
34	Denza	167	N.A.	43	-73.3
	อื่นๆ	9,770	0.1	8,583	17.0
รวมภาคอีสาน		**70,141**	**-5.7**	**59,718**	**8.1**

หมายเหตุ: N.A. = ไม่มียอดในช่วงเปรียบเทียบ
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

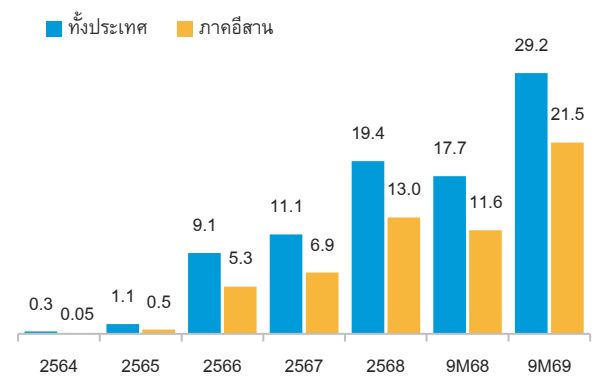
ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้า (BEV)

- **ยอดจดทะเบียน BEV ทั้งประเทศปี 2568 อยู่ที่ 122,559 คัน เพิ่มขึ้น 73.8%YoY จาก 70,514 คัน และขยายตัวต่อเนื่องในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 ที่ 168,723 คัน ขยายตัว 93.7%YoY** ในส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มียอดจดทะเบียน BEV 12,812 คัน ขยายตัว 99.6%YoY คิดเป็น 7.6% ของ BEV ทั้งประเทศ เทียบกับ 7.4% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน
- **สัดส่วน BEV ต่อยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั้งประเทศอยู่ที่ 19.4% ในปี 2568 และเพิ่มขึ้นเป็น 29.2% ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 เทียบกับ 17.7% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน** ขณะที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ BEV คิดเป็น 13.0% ของยอดจดทะเบียนรถใหม่ของทั้งภาคในปี 2568 และ 21.5% ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 เทียบกับ 11.6% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสะท้อนว่า BEV ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเติบโตได้ต่อเนื่องแต่ยังต่ำกว่าภาพรวมของประเทศ

รูปที่ 4 ยอดจดทะเบียน BEV ใหม่ แยกภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หน่วย: พันคัน)



รูปที่ 5 สัดส่วน BEV ต่อยอดจดทะเบียนรถใหม่ (หน่วย: %)



หมายเหตุ: รูปที่ 5 คำนวณจากยอดจดทะเบียน BEV ต่อยอดจดทะเบียนรถยนต์รวมของพื้นที่เดียวกัน
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

Disclaimer:
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

- **สำหรับตลาด BEV ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเริ่มเปลี่ยนจากการมีผู้นำน้อยรายเป็นการแข่งขันหลายค่าย โดย BYD ยังเป็นอันดับ 1 ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 ด้วยยอด 2,585 คัน แต่ลดลง 8.3%YoY** ทำให้ส่วนแบ่งลดลงเหลือ 20.2% ของยอดจดทะเบียน BEV ทั้งภาค จาก 43.9% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่ MG เพิ่มขึ้น 96.2%YoY เป็น 2,146 คัน Jaecoo เพิ่มจาก 86 คัน เป็น 2,141 คัน และ Geely เพิ่มจาก 76 คัน เป็น 1,293 คัน ส่งผลให้ 4 อันดับแรกรวมกันคิดเป็น 63.7% และ 10 อันดับแรกรวมกันคิดเป็น 90.0% ของ BEV ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วน Denza อยู่อันดับ 18 ด้วยยอด 43 คัน ลดลง 73.3%YoY
- **หากพิจารณาแยกรายจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่าจังหวัดที่มียอดจดทะเบียน BEV สูงสุดในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 ได้แก่ ขอนแก่น 2,962 คัน นครราชสีมา 2,882 คัน อุดรธานี 1,739 คัน และอุบลราชธานี 1,465 คัน** ตามลำดับ โดยทั้ง 4 จังหวัดมียอด BEV ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2568 และรวมกันคิดเป็น 70.6% ของ BEV ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อพิจารณาสัดส่วน BEV ต่อยอดจดทะเบียนรถใหม่ของแต่ละจังหวัด พบว่าเพิ่มขึ้นในทุกจังหวัดของภาคเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยขอนแก่นมีสัดส่วนอยู่ที่ 28.8% และอุดรธานีที่ 28.1% ขณะที่เลยและร้อยเอ็ดซึ่งเดิมมียอดต่ำ ยังขยายตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเลยเพิ่มจาก 87 คัน เป็น 354 คัน และร้อยเอ็ดเพิ่มจาก 169 คัน เป็น 562 คัน

ตารางที่ 6 ยอดจดทะเบียน BEV ใหม่ภาคอีสาน 10 ยี่ห้อสูงสุด

อันดับ	ยี่ห้อ	ปี 2568		9M69	
		คัน	%YoY	คัน	%YoY
1	BYD	3,439	24.4	2,585	-8.3
2	MG	1,562	151.9	2,146	96.2
3	Jaecoo	666	22,100	2,141	2,390
4	Geely	110	N.A.	1,293	1,601
5	Aion	811	509.8	756	50.6
6	Chery	96	N.A.	742	N.A.
7	Deepal	430	63.5	666	127.3
8	Changan	291	1,019	477	101.3
9	Wuling	146	33.9	364	233.9
10	GWM	0	N.A.	357	N.A.
18	Denza	167	N.A.	43	-73.3
	อื่นๆ	1,429	20.1	1,242	19.2
รวม BEV ภาคอีสาน		**9,147**	**79.1**	**12,812**	**99.6**

ตารางที่ 7 ยอดจดทะเบียน BEV ใหม่ภาคอีสาน 10 จังหวัดสูงสุด

อันดับ	จังหวัด	ปี 2568		9M69	
		คัน	%YoY	คัน	%YoY
1	ขอนแก่น	2,257	88.2	2,962	86.5
2	นครราชสีมา	2,014	112.7	2,882	106.9
3	อุดรธานี	1,210	67.6	1,739	112.9
4	อุบลราชธานี	1,138	27.9	1,465	78.2
5	ร้อยเอ็ด	318	72.8	562	232.5
6	สกลนคร	337	100.6	547	120.6
7	มหาสารคาม	363	135.7	472	70.4
8	เลย	147	72.9	354	306.9
9	สุรินทร์	171	137.5	309	166.4
10	บุรีรัมย์	186	50.0	308	116.9
	อื่นๆ 10 จังหวัด	1,006	78.7	1,212	59.5
รวม BEV ภาคอีสาน		**9,147**	**79.1**	**12,812**	**99.6**

หมายเหตุ: N.A. = ไม่มียอดในช่วงเปรียบเทียบ ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

แนวโน้มธุรกิจ

- **ธุรกิจจำหน่ายรถยนต์ของไทยในปี 2569 มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ตามยอดจำหน่ายและยอดจดทะเบียนรถใหม่ที่ปรับดีขึ้น โดยในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2569 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศขยายตัว 16.6%YoY และยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั้งประเทศในช่วงเก้าเดือนแรกขยายตัว 17.2%YoY แต่ยังต่ำกว่าระดับก่อนเกิดภาวะชะลอตัว** โดยยอดจำหน่ายช่วงแปดเดือนแรกต่ำกว่าค่าเฉลี่ยช่วงเดียวกันของปี 2564-2566 อยู่ 9.4% และยอดจดทะเบียนรถใหม่ช่วงเก้าเดือนแรกต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอยู่ 13.2% นอกจากนี้ การฟื้นตัวยังไม่กระจายทั่วทุกกลุ่ม โดยรถยนต์ BEV เป็นแรงหนุนสำคัญของยอดจดทะเบียน ขณะที่รถที่ไม่ใช่ BEV ขยายตัวเพียง 0.7%YoY และยอดจำหน่ายรถกระบะ 1 ตันยังหดตัว โดยรถกลุ่มนี้เชื่อมโยงกับภาคเกษตรและธุรกิจรายย่อย บ่งชี้ว่าการฟื้นตัวของกำลังซื้อยังมีข้อจำกัด รวมถึงความระมัดระวังของสถาบันการเงินในการให้สินเชื่อ

Disclaimer:
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

- **ด้านอุปทาน เป้าหมายการผลิตรถยนต์ปี 2569 ถูกปรับลดเหลือ 1.45 ล้านคัน ใกล้เคียงกับปีก่อน โดยเป้าการผลิตเพื่อขายในประเทศคงไว้ที่ 5.5 แสนคัน เพิ่มขึ้น 10.1%YoY คิดเป็นสัดส่วน 38% ของการผลิตรวม ขณะที่เป้าการผลิตเพื่อส่งออกอยู่ที่ 9.0 แสนคัน ลดลง 5.9%YoY คิดเป็นสัดส่วน 62% สะท้อนว่าอุตสาหกรรมยังพึ่งพาตลาดต่างประเทศเป็นหลัก ขณะที่ตลาดในประเทศมีบทบาทเพิ่มขึ้น** ท่ามกลางแรงกดดันด้านการส่งออกจากสงครามในตะวันออกกลางและมาตรการกีดกันทางการค้า การฟื้นตัวของตลาดในประเทศมีแรงหนุนจากมาตรการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ดอกเบี้ยนโยบายที่อยู่ในระดับต่ำ และการแข่งขันด้านราคาของค่ายรถยนต์ อย่างไรก็ตาม หนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงและความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกยังเป็นข้อจำกัดต่อการฟื้นตัว รวมถึงแนวทางปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ไฟฟ้าที่ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งอาจเพิ่มภาระภาษีของรถนำเข้าทั้งคันและทำให้ต้นทุนมีความไม่แน่นอน
- **ในเชิงโครงสร้าง ตลาดรถยนต์ไทยกำลังเปลี่ยนผ่านจากรถยนต์สันดาปไปสู่รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น โดยสัดส่วน BEV ต่อยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั้งประเทศในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้นเป็น 29.2% จาก 17.7%** ในช่วงเดียวกันของปีก่อน การเข้ามาของค่ายรถยนต์ไฟฟ้ารายใหม่ช่วยเพิ่มความหลากหลายของรุ่นรถและเกิดการแข่งขันด้านราคามากขึ้น อย่างไรก็ตาม การเติบโตของตลาดในระยะต่อไปคาดว่ายังอยู่ในกรอบจำกัด โดยการแข่งขันมีแนวโน้มเน้นการแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดระหว่างประเภทพลังงานและกลุ่มผู้เล่น มากกว่าการขยายขนาดตลาดโดยรวม ทั้งนี้ รถยนต์ไฟฟ้ามีสัดส่วนสูงในกลุ่มรถยนต์นั่ง ขณะที่รถยนต์สันดาปยังครองสัดส่วนหลักในกลุ่มรถกระบะและรถบรรทุก
- **สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การฟื้นตัวยังช้ากว่าภาพรวมของประเทศ โดยยอดจดทะเบียนรถใหม่ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2569 ขยายตัว 8.1%YoY เทียบกับทั้งประเทศที่ขยายตัว 17.2%YoY ส่งผลให้ส่วนแบ่งของภาคจากยอดจดทะเบียนรถใหม่ทั้งประเทศลดลงเหลือ 10.4% จาก 11.2% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน** ทั้งนี้ ภาคเกษตรยังเป็นฐานรายได้สำคัญของภูมิภาค ขณะที่ความแปรปรวนของสภาพอากาศอาจกระทบรายได้เกษตรกรและกำลังซื้อรถยนต์ ด้านรถยนต์ไฟฟ้า สัดส่วน BEV ต่อยอดจดทะเบียนรถใหม่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มขึ้นเป็น 21.5% จาก 11.6% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ยังต่ำกว่าทั้งประเทศที่ 29.2% ตลาดเริ่มมีการกระจุกตัวลดลง จากเดิมที่ BYD มีส่วนแบ่งสูง เป็นการแข่งขันระหว่างหลายค่ายมากขึ้น ในระยะต่อไป คาดว่า BEV จะยังเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของการเติบโตของตลาดรถยนต์ในภูมิภาค จากรุ่นรถที่หลากหลายขึ้น การแข่งขันด้านราคา และจัดเก็บภาษีสรรพสามิตตามระดับการปล่อย CO2 ที่เอื้อต่อรถยนต์ไฟฟ้า แต่อัตราการขยายตัวมีแนวโน้มชะลอลงจากฐานที่สูงขึ้น และอาจถูกจำกัดด้วยปัจจัยหลังการขาย ทั้งความพร้อมของสถานีชาร์จนอกจังหวัดหลัก ค่าซ่อมและเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่ารถสันดาป รวมถึงความไม่แน่นอนของราคาขายต่อรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งถูกกดดันจากสงครามราคารถใหม่และอาจกระทบมูลค่าหลักประกันของสินเชื่อ นอกจากนี้ แนวทางปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าที่ยังอยู่ระหว่างพิจารณายังเพิ่มความไม่แน่นอนด้านต้นทุนและราคาจำหน่าย BEV นำเข้าดีลเลอร์ในภูมิภาคจึงต้องปรับตัว ทั้งการจัดพอร์ตสินค้าระหว่างรถสันดาปกับรถยนต์ไฟฟ้า การบริหารสต๊อกท่ามกลางการแข่งขันด้านราคา การพัฒนาบริการหลังการขาย และการร่วมกับสถาบันการเงินในการปรับรูปแบบสินเชื่อและเงื่อนไขการผ่อนชำระให้เหมาะสมกับความเสี่ยงของลูกค้า ภายใต้บริบทที่ตลาดเผชิญแรงกดดันด้านคุณภาพหนี้และการแข่งขันที่สูงขึ้น

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์
นายวัชรพันธ์ นิยม (Watcharapann@lhbank.co.th)
วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์แอนด์เฮ้าส์
ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)

Disclaimer:
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์
ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



กฤษกร ตราชู
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสรเตติวัฒน์
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วัชรพันธ์ นิยม
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธันยาพร เล้าโสภาภิรมย์
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



ศรีอำไพ อิงคกิตติ
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร์ หันสุเวช
นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ภราดร หีมมุเด็น
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)

ฉับไว เข้าใจ ตอบโจทย์

Scan Here
For More Articles
https://www.lhbank.co.th/economic-analysis/

Disclaimer:
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง