

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

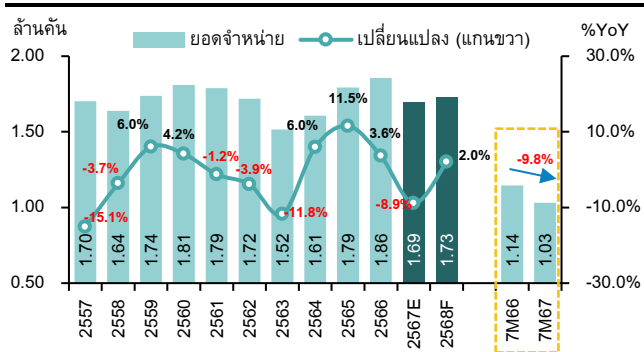
ISIC : 56454010 การขายจักรยานยนต์

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในระยะ 1 ปีข้างหน้ามีแนวโน้ม “Negative” โดยเผชิญความท้าทายจากภาวะหนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ส่งผลให้สถาบันการเงินมีแนวโน้มควบคุมการให้สินเชื่อ ยานยนต์อย่างเข้มงวด เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ ขณะเดียวกัน ผลจากการเปลี่ยนผ่านจากปรากฏการณ์เอลนีโญไปสู่ลาตินญาเร็วขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง 2567 ซึ่งส่งผลให้เกิดน้ำท่วมในหลายพื้นที่ กระทบต่อรายได้ภาคเกษตรให้เติบโตได้อย่างจำกัด เมื่อรวมเข้ากับปัญหาเงินเฟ้อและค่าครองชีพที่สูงขึ้น ภาคการผลิต การส่งออก และการลงทุนเอกชนโดยรวมยังเติบโตต่ำ ส่งผลต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคในประเทศให้ฟื้นตัวได้ช้า ซึ่งจะส่งแรงกดดันต่อยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ให้ชะลอตัวสูงในปีนี้ และอาจต่อเนื่องถึงปี 2568 นอกจากนี้ การส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทยยังคงมีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยหนุนบางปัจจัย เช่น นโยบายส่งเสริมและมาตรการอุดหนุนจากรัฐเพื่อจูงใจให้มีการใช้จักรยานยนต์ EV มากขึ้น การแข่งขันของกลุ่มธุรกิจ Non-bank เพื่อกระตุ้นยอดสินเชื่อรถจักรยานยนต์ก่อนสิ้นปี 2567 โดยสัญญาณที่ต้องจับตาดำเนินไปในปี 2568 ได้แก่ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโดยรวม ทิศทางอัตราดอกเบี้ยที่อาจปรับตัวลดลง นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล รวมถึงตัวเลขสัดส่วนหนี้ครัวเรือนต่อ GDP ที่หากลดต่ำลงอาจช่วยผ่อนคลายการควบคุมการให้สินเชื่อของสถาบันการเงินลงได้

ภาพรวมของธุรกิจ

ในปี 2566 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศมีจำนวน 1.86 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 3.6%YoY ถือเป็นยอดจำหน่ายที่สูงที่สุดในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา โดยมีการฟื้นตัวของอุปสงค์ในประเทศ ภาคการผลิต การเกษตร ตลอดจนการส่งออกโดยรวม ส่งผลให้ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์สามารถขยายตัวได้มากขึ้น โดยขยายตัวดีขึ้นในทุกขนาด โดยเฉพาะกลุ่มที่มีกระบอกสูบ 126 – 250 cc และกลุ่มที่มีกระบอกสูบตั้งแต่ 251 cc ขึ้นไปมีการเติบโต 4.4%YoY และ 44.8%YoY ตามลำดับ

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์แอนด์เฮอร์ส จากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

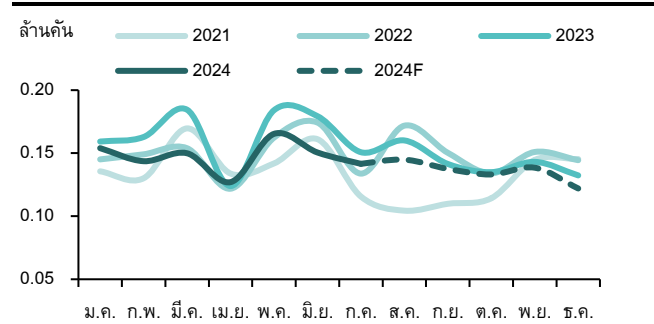
ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ จำแนกตามขนาดรถ

ขนาดรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	ปี 2566	7M67	ปี 2566	7M67	ปี 2566	7M67
ไม่เกิน 125 cc	1,375,482	784,894	74.1	76.0	1.2	-8.4
126 – 250 cc	466,321	187,519	20.3	18.2	4.4	-17.9
251 cc ขึ้นไป	103,906	59,678	5.6	5.8	44.8	0.0
รวม	1,856,814	1,032,091	100	100	11.5	-9.8

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

แต่ในช่วงที่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2566 ตลาดรถจักรยานยนต์เริ่มส่งสัญญาณชะลอตัวเมื่อเทียบกับปี 2565 และชะลอตัวเมื่อเทียบกับ 3 ไตรมาสก่อนหน้าของปี 2566 และเมื่อเข้าสู่ช่วง 7 เดือนแรกของปี 2567 ตัวเลขยอดจำหน่ายยังคงชะลอตัวต่อเนื่อง โดยรวมอยู่ที่เพียง 1.03 ล้านคัน ลดลง 9.8% จากช่วงเดียวกันปีก่อน

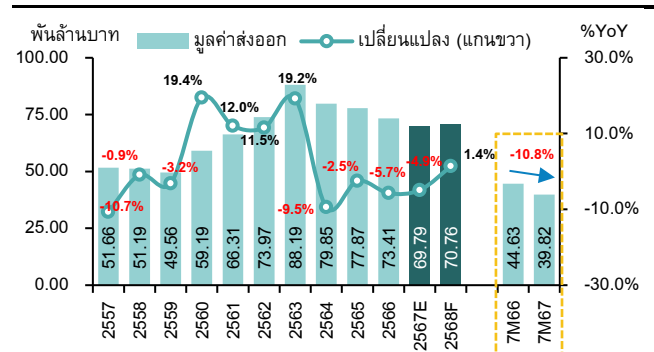
รูปที่ 2 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศรายเดือน



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์แอนด์เฮอร์ส จากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ส่วนด้านการส่งออกรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย พบว่าในปี 2566 มูลค่าแตะ 73.41 พันล้านบาท แต่ยังคงลดลงจากปีก่อนหน้า 5.7%YoY โดยประมาณการว่ามูลค่าส่งออกของประเทศไทยในปี 2567 จะลดลงเล็กน้อยอยู่ที่ 69.79 พันล้านบาท หรือลดลง 4.9%YoY แต่คาดว่าอาจมีแนวโน้มฟื้นตัวกลับขึ้นมาเล็กน้อยในปี 2568

รูปที่ 3 ยอดการส่งออกรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย



ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์แอนด์เฮอร์ส จากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮอร์ส จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่จะประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

สถานการณ์ด้านการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่

ปัจจัยกดดันหลักของธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์มาจากปัญหาเงินเฟ้อและค่าครองชีพที่สูงขึ้น ตลอดจนอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นและภาระหนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงที่ส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อที่ฟื้นตัวได้ช้า นอกจากนี้ ระดับหนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ส่งผลให้สถาบันการเงินมีแนวโน้มควบคุมการให้สินเชื่อยานยนต์และจักรยานยนต์อย่างเข้มงวดเพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ ส่งผลให้ยอดขายรถจักรยานยนต์มีการชะลอตัวในเกือบทุกกลุ่ม ไม่เว้นแม้แต่ในกลุ่มที่มีกระบอกสูบตั้งแต่ 251 cc ขึ้นไปหรือบิ๊กไบค์ ที่เดิมมียอดขายนำเข้เติบโต 44.8%YoY ในปี 2566 กลับมีการเติบโตของยอดขายที่ต่ำมากสำหรับช่วง 7 เดือนแรกของปี 2567 ทั้งนี้ ประเมินการว่าในปี 2567 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศจะมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 1.69 ล้านคัน ลดลง 8.9%YoY และยอดจำหน่ายฯ ในปี 2568 เติบโตที่ 2.0%YoY โดยมีจำนวนอยู่ที่ 1.73 ล้านคัน ซึ่งยังไม่ฟื้นตัวกลับมาเทียบกับในปี 2565 หรือปี 2566

โดยหากพิจารณาจากยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ในปี 2566 มียอดจดทะเบียนรวมอยู่ที่ 1.88 ล้านคัน ส่วนในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2567 พบว่า มียอดรวมเท่ากับ 1.05 คัน ลดลง 9.4% จากช่วงเดียวกันปีก่อน ทั้งนี้ พิจารณาตามรายภูมิภาค พบว่า พื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล มีสัดส่วนยอดจดทะเบียนสูงสุด คิดเป็น 25.8% ของยอดจดทะเบียนทั้งหมด ด้วยจำนวนทั้งสิ้น 270,132 คัน ตามด้วยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ ภาคเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคกลาง ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี จะเห็นได้ชัดเจนนว่า ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ทุกภูมิภาคลดลงจากช่วงเดียวกันปีก่อน โดยภาคตะวันตกมีการปรับตัวลดลงมากที่สุด 18.3%YoY ส่วนภูมิภาคที่ยังคงปรับตัวลดลงของยอดจดทะเบียนต่อเนื่องจากปีก่อนหน้า คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ

ตารางที่ 2 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกรายพื้นที่

พื้นที่	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2566	7M67	2566	7M67	2566	7M67
กรุงเทพฯ/ปริมณฑล	482,235	270,132	25.7	25.8	9.3	-8.1
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	428,748	236,576	22.8	22.6	-5.3	-11.4
ภาคใต้	266,130	155,853	14.2	14.9	10.2	-1.5
ภาคตะวันออก	248,877	137,010	13.2	13.1	7.9	-11.7
ภาคเหนือ	241,309	136,325	12.8	13.0	-0.9	-10.4
ภาคตะวันตก	130,340	66,194	6.9	6.3	10.1	-18.3
ภาคกลาง	80,926	46,019	4.3	4.4	9.6	-6.0
รวม	1,878,655	1,048,109	100.0	100.0	4.3	-9.4

ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์แอนด์เฮาส์ จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

ด้านค่ายรถจักรยานยนต์ยอดนิยม พบว่า ฮอนด้าเป็นผู้ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด มีสัดส่วนอยู่ที่ 78.1% ของยอดจดทะเบียนใหม่ทั้งหมดในปี 2566 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้า โดยช่วง 7 เดือนแรกของปี 2567 ฮอนด้ายังคงครองส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดเช่นเดิม ส่วนค่ายรถจักรยานยนต์อื่น ๆ มีสัดส่วนลดลงเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันปีก่อน

ตารางที่ 3 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกตามค่ายรถ

ค่ายรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2566	7M67	2566	7M67	2566	7M67
1. ฮอนด้า	1,467,151	844,451	78.1	80.6	6.4	-6.5
2. ยามาฮา	269,721	143,136	14.4	13.7	-5.0	-13.2
3. เวสป้า	43,777	17,863	2.3	1.7	-8.5	-35.2
4. จีพีเอกซ์	33,294	7,581	1.8	0.7	-10.0	-65.1
5. แลมเบิร์ตต้า	13,347	6,801	0.7	0.6	126.6	-8.7
อื่น ๆ	51,365	28,277	2.7	2.7	6.6	-9.0
รวม	1,878,655	1,048,109	100.0	100.0	11.9	-9.4

ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์แอนด์เฮาส์ จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

สำหรับตลาดรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ที่ปัจจุบันยังคงได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ EV ด้วยการเข้าไปสนับสนุนผ่านมาตรการภาษีและการให้เงินอุดหนุน พบว่ามียอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ (ป้ายแดง) ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2567 อยู่ที่ 16,018 คัน เติบโตถึง 38.7%YoY จากช่วงเดียวกันปีก่อน ทำให้ปัจจุบันสัดส่วนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าคิดเป็น 1.5% ของยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งหมด โดยในกลุ่มรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามักมีการสลับอันดับของผู้นำตลาดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งค่าย LION สามารถเพิ่มยอดขายขึ้นเป็นผู้นำตลาดแทน DECO ได้ ด้วยยอดจดทะเบียน 4,045 คัน คิดเป็นสัดส่วนตลาด 25.3% และเติบโตจากช่วงเดียวกันปีก่อนถึง 746.2%YoY ขณะที่อันดับที่ 2 คือ DECO ที่เสียอันดับผู้นำตลาด มียอดจดทะเบียน 3,913 คัน มีสัดส่วนตลาด 24.4% และยอดลดลง 22.6%YoY

ตารางที่ 4 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าใหม่ (ป้ายแดง) 5 อันดับแรก

ค่ายรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2566	7M67	2566	7M67	2566	7M67
LION	2,454	4,045	11.2	25.3	-	746.2%
DECO	8,792	3,913	40.3	24.4	-	-22.6%
EM	962	2,714	4.4	16.9	-	664.5%
AJ	2,934	1,146	11.0	7.2	-	-22.1%
H SEM	1,671	1,044	7.7	6.5	-	-8.3%
อื่น ๆ	5,568	3,156	25.5	19.7	-	3.5%
รวม	21,841	16,018	100	100	-	38.7%

ที่มา : วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์แอนด์เฮาส์ จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในปี 2567 คาดว่าจะหดตัวจากปีก่อนหน้า และอาจต่อเนื่องถึงปี 2568 โดยธุรกิจยังเผชิญปัจจัยเสี่ยงหลายประการที่จะกระทบต่อยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ทั้งปัจจัยที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่รวดเร็ว ทำให้เกิด ปรากฏการณ์เอลนีโญ ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2567 และเปลี่ยนเข้าสู่ลานีญาเร็วกว่าปกติในครึ่งปีหลัง ส่งผลให้เกิดภาวะน้ำท่วมในหลายพื้นที่ของประเทศ โดยเฉพาะพื้นที่การเกษตรที่ทำให้ปริมาณผลผลิตลดลง ซึ่งจะกระทบต่อรายได้ภาคเกษตรให้เติบโตได้อย่างจำกัด รวมถึงการฟื้นตัวของกำลังซื้อของผู้บริโภคโดยรวมในประเทศให้ฟื้นตัวได้ช้า นอกจากนี้ แม้ระดับหนี้ครัวเรือนโดยรวมของประเทศจะเริ่มลดลงมาในไตรมาส 2 ปี 2567 แต่ยังคงอยู่ในระดับที่สูงถึง 90.8% ของ GDP ทำให้สถาบันการเงินควบคุมการให้สินเชื่อ ทั้งสินเชื่อบ้าน สินเชื่อส่วนบุคคล รวมถึงสินเชื่อยานยนต์อย่างเข้มงวด เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้เหล่านี้

ทั้งนี้ ปัจจัยสนับสนุนหลักต่อธุรกิจนี้มาจากการส่งเสริมและมาตรการอุดหนุนจากรัฐเพื่อจูงใจให้มีการใช้จักรยานยนต์ในกลุ่ม EV มากขึ้น รวมถึงการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว และภาคการบริโภคของภาคเอกชนในประเทศในช่วงครึ่งปีหลัง 2567 นอกจากนี้ การแข่งขันในธุรกิจบัตรเครดิตกลุ่ม Non-bank ที่เพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลให้ธุรกิจเหล่านี้อาจกระตุ้นยอดสินเชื่อกลุ่มลูกค้าที่ขอสินเชื่อรถจักรยานยนต์ในช่วงปลายปี 2567 ผ่านการดำเนินกิจกรรมการตลาดต่าง ๆ

สำหรับปี 2568 ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์อาจมีแนวโน้มฟื้นตัวเล็กน้อย โดยสัญญาณสำคัญที่ต้องจับตามาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยเฉพาะการฟื้นตัวในภาคการท่องเที่ยว และภาคการผลิตในปี 2568 เอง ทิศทางอัตราดอกเบี้ยที่อาจปรับตัวลดลงจากการปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย รวมถึงการดำเนินนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล และตัวเลขสัดส่วนหนี้ครัวเรือนต่อ GDP ในช่วงปลายปี 2567 และต้นปี 2568 ที่อาจช่วยผ่อนคลายการควบคุมการให้สินเชื่อเข้มงวดของสถาบันการเงินลงได้

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. อนุปอล ศรีอัญพงศ์
 ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุพหัตถ์
 นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรรัทนล ศรีทองเต็ม
 นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชี่ยวชาญ ศรีชัยยา
 นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิสันดา 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/>