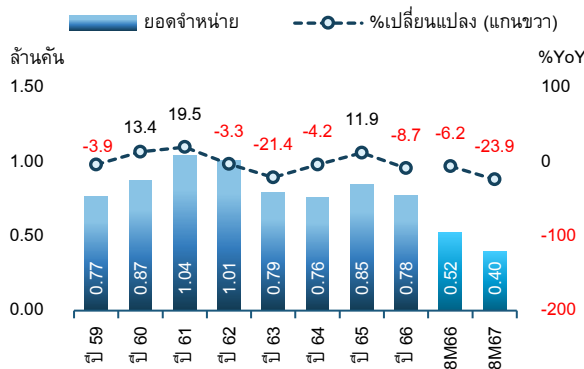


ภาพรวมธุรกิจ

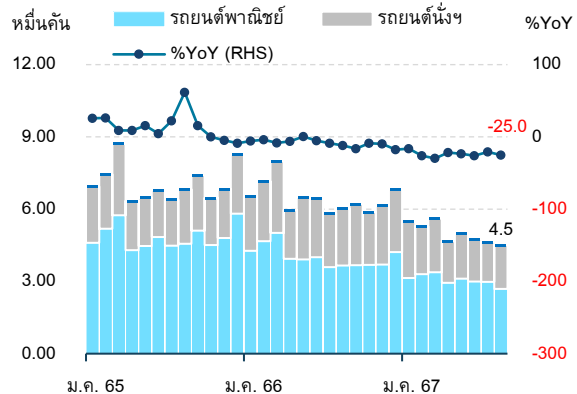
- ภาพรวมธุรกิจจำหน่ายรถยนต์ในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2567 ประสบกับภาวะชะลอตัวอย่างรุนแรง โดยยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศโดยรวมลดลง **23.9%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งมียอดจำหน่ายอยู่ที่ **399,611 คัน** จากทั้งรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ โดยสาเหตุหลักของการชะลอตัวมาจากหลายปัจจัย ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ค่าครองชีพที่สูงขึ้น อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อที่ยังทรงตัวสูง การคุมเข้มการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ของสถาบันการเงิน และหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงถึง **89.6%** ของ GDP ในไตรมาส 2 ปี 2567 นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยเชิงโครงสร้างอื่นๆ เช่น ตลาดรถยนต์ในประเทศที่อิ่มตัว โดยเฉพาะตลาดรถยนต์สันดาปภายใน ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคที่มีความนิยมในรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น และการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ซึ่งมีแนวโน้มเปลี่ยนรถยนต์รุ่นใหม่ช้ากว่า ส่งผลให้การฟื้นตัวของตลาดรถยนต์เป็นไปอย่างช้าๆ
- หากพิจารณาจากยอดจำหน่ายรถยนต์รายเดือน พบว่ายังปรับตัวลดลงต่อเนื่องติดต่อกันเป็นเดือนที่ **15** โดยในเดือน ส.ค. จะพบว่ายังคงปรับตัวลดลงที่ **25.0%YoY** ด้วยยอดจำหน่ายรวม **45,190 คัน** ทั้งนี้ มีเพียงรถยนต์ในกลุ่ม SUV ที่ยังขยายตัวได้ต่อเนื่องแม้ในภาวะที่ตลาดรถยนต์โดยรวมชะลอตัว เนื่องจากปัจจัยด้านความมอเนกประสงค์ที่ตอบโจทย์การใช้งานที่หลากหลาย ภาพลักษณ์ของความทันสมัยและไลฟ์สไตล์ที่คล่องตัว การพัฒนารุ่นใหม่และความหลากหลายของรุ่นที่ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้กว้างขวางขึ้น รวมถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการประหยัดน้ำมัน

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ



ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

รูปที่ 2 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศรายเดือน



ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

- หากจำแนกตามประเภทรถ พบว่า ในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2567 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มียอดจำหน่ายทั้งสิ้น **154,202 คัน** ลดลง **20.6%YoY** มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ **38.6%** จาก 37.7% ในปี 2566 ขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ พบว่ามียอดจำหน่ายอยู่ที่ **245,409 คัน** ลดลง **25.8%YoY** จากรถกระบะ 1 คัน ที่มียอดจำหน่ายลดลงมาอยู่ที่ 115,051 คัน หดตัวสูงถึง 39.3%YoY คิดเป็นสัดส่วนที่ 28.8% ลดลงจาก 34.1% ในปี 2566 ส่วนรถยนต์ในกลุ่ม SUV พบว่ายังคงได้รับความนิยมในกลุ่มผู้ซื้ออย่างต่อเนื่องส่งผลให้มียอดจำหน่ายขยายตัวเพิ่มขึ้นได้ถึง **23.4%YoY** โดยมีสัดส่วนในตลาดเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ **21.5%** ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการแนะนำรถยนต์ใหม่ออกสู่ตลาดของค่ายรถยนต์ต่างๆ

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูล เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

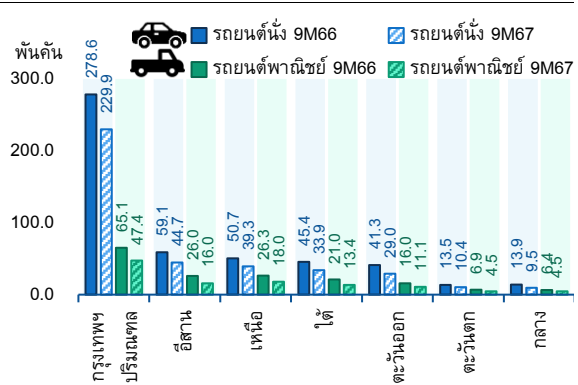
- สำหรับภาพรวมยอดขายจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ทั่วประเทศในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2567 พบว่า ลดลง 23.7%YoY จากทุกภูมิภาคและเป็นการหดตัวลงในทุกประเภทรถยนต์ โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่หดตัวสูงถึง 31.5%YoY ส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหดตัว 21.1%YoY สอดคล้องกับยอดขายจำหน่ายรถยนต์ที่หดตัวลงเช่นกัน โดยพื้นที่ที่มียอดขายจดทะเบียนหดตัวสูงสุด ได้แก่ ภาคกลาง ลดลง 31.2% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามมาด้วย ภาคตะวันออก (-30.1%YoY) ภาคใต้ (-28.8%YoY) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (-28.7%YoY) ภาคตะวันตก (-27.3%YoY) ภาคเหนือ (-25.6%YoY) และกรุงเทพฯ และปริมณฑล (-19.3%YoY) ตามลำดับ
- สำหรับพื้นที่ที่มียอดขายจดทะเบียนสูงสุด พบว่ายังเป็นกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยมีสัดส่วนอยู่ที่ 54.2% ของยอดขายจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ทั่วประเทศ เพิ่มขึ้นจาก 51.3% ในปีก่อน ตามยอดขายจดทะเบียนที่ลดลงน้อยกว่าภูมิภาคอื่นๆ ส่วนพื้นที่ที่มีสัดส่วนของยอดขายจดทะเบียนรองลงมา ได้แก่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตกและภาคกลาง ตามลำดับ

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ

ประเภทรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2566	8M67	2566	8M67	2566	8M67
รถยนต์นั่ง	292,506	154,202	37.7	38.6	10.3	-20.6
รถยนต์พาณิชย์	483,274	245,409	62.3	61.4	-17.3	-25.8
- รถกระบะ 1 คัน	264,738	115,051	34.1	28.8	-31.8	-39.3
- รถ SUV	114,177	85,769	14.7	21.5	37.7	23.4
- อื่นๆ	104,359	44,589	13.5	11.2	-7.7	-37.6
รวม	775,780	399,611	100.0	100.0	-8.7	-23.9

ที่มา : บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

รูปที่ 3 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) แยกตามพื้นที่



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์

- สำหรับค่ายรถยนต์ที่มียอดขายสูงสุดในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2567 ยังคงเป็น Toyota มียอดขายจำหน่าย 151,172 คัน หดตัว 14.9%YoY มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 37.8% จาก 34.2% ในปีก่อน รองลงมาเป็น Isuzu, Honda, BYD และ Mitsubishi ตามลำดับ โดยค่ายรถยนต์ที่มียอดขายรวมทุกประเภทเติบโตสูงสุด 15 อันดับแรก พบว่า มีเพียง BYD ค่ายรถยนต์ไฟฟ้าจากจีนที่ยอดขายยังขยายตัวดี ส่วนทางกับค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่ที่มียอดขายหดตัวจากปีก่อนหน้า
- ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมียอดรวมทั้งสิ้น 154,202 คัน ลดลง 20.6%YoY โดย Toyota ยังเป็นผู้นำตลาด มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 28.3% ของยอดจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้งหมด ด้วยยอดขาย 43,678 คัน หดตัว 35.0%YoY ขณะที่อันดับ 2 เป็นรถยนต์จากค่าย Honda มียอดขายอยู่ที่ 30,555 คัน หดตัว 23.0%YoY มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 19.8% ใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า ตามมาด้วยรถยนต์จากค่าย BYD, Mitsubishi และ MG ตามลำดับ โดยมีเพียงรถยนต์จากค่าย BYD และ Mitsubishi ที่มียอดขายเพิ่มขึ้น

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

- ส่วนตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2567 มียอดจำหน่ายหดตัวที่ **25.8%YoY** โดยมียอดจำหน่ายรวมอยู่ที่ **245,409 คัน** และหากพิจารณาจาก 5 อันดับแรกพบว่าส่วนใหญ่มียอดจำหน่ายหดตัวจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามยอดจำหน่ายรถกระบะ 1 คันที่ลดลงเป็นสำคัญ ทั้งนี้ มีเพียงค่ายรถยนต์ Honda ที่ยังขยายตัวได้ 11.0%YoY ตามการขยายตัวของรถยนต์ในกลุ่ม SUV สำหรับค่ายรถยนต์ที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดคือ Toyota มีส่วนแบ่งตลาดที่ 43.8% ด้วยยอดจำหน่าย 107,494 คัน หดตัว 2.6%YoY ตามมาด้วย Isuzu มีส่วนแบ่งตลาดที่ 24.1% ลดลงจาก 31.4% ในปีก่อนหน้า ด้วยยอดจำหน่าย 59,189 คัน หดตัว 45.9%YoY ตามมาด้วยรถยนต์จากค่าย Honda, Ford และ BYD มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 9.5% 6.0% และ 2.4% ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายสูงสุด 15 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		%YoY	
	2566	8M67	2566	8M67	2566	8M67
1. Toyota	264,937	151,172	34.2	37.8	-8.1	-14.9
2. Isuzu	151,935	59,189	19.6	14.8	-28.5	-45.9
3. Honda	94,336	53,946	12.2	13.5	13.9	-11.2
4. BYD	30,432	20,878	3.9	5.2	9,653.8	41.1
5. Mitsubishi	32,668	18,263	4.2	4.6	-35.2	-25.3
6. Ford	36,483	14,757	4.7	3.7	-8.8	-42.9
7. MG	27,311	11,671	3.5	2.9	0.1	-32.0
8. Nissan	16,423	6,768	2.1	1.7	-27.1	-42.0
9. Mazda	16,544	6,545	2.1	1.6	-47.7	-47.6
10. GWM	13,039	4,799	1.7	1.2	12.3	-40.5
11. Suzuki	12,151	4,505	1.6	1.1	-39.5	-49.4
12. NETA	13,836	4,362	1.8	1.1	1,257.8	-49.0
13. Hino	11,763	3,013	1.5	0.8	-18.0	-57.4
14. Hyundai	5,550	2,941	0.7	0.7	18.4	-17.5
15. Changan	-	2,692	0.0	0.7	n.a.	n.a.
อื่นๆ	48,372	34,110	6.2	8.5	-41.0	-45.5
Total	775,780	399,611	100.0	100.0	-8.7	-23.9

ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด, MarkLines

ตารางที่ 3 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง 5 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		%YoY	
	2566	8M67	2566	8M67	2566	8M67
1. Toyota	98,870	43,678	33.8	28.3	20.0	-35.0
2. Honda	56,723	30,555	19.4	19.8	-8.0	-23.0
3. BYD	11,219	14,926	3.8	9.7	n.a.	3,003.1
4. Mitsubishi	15,430	12,345	5.3	8.0	-27.1	6.5
5. MG	19,049	8,875	6.5	5.8	33.8	-22.6
อื่นๆ	91,215	43,823	31.2	28.4	6.5	-31.3
Total	292,506	154,202	100.0	100.0	10.3	-20.6

ตารางที่ 4 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายรถยนต์พาณิชย์ 5 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		%YoY	
	2566	8M67	2566	8M67	2566	8M67
1. Toyota	166,067	107,494	34.4	43.8	-19.3	-2.6
2. Isuzu	151,935	59,189	31.4	24.1	-28.5	-45.9
3. Honda	37,613	23,391	7.8	9.5	77.6	11.0
4. Ford	36,461	14,730	7.5	6.0	-8.8	-43.0
5. BYD	19,213	5,952	4.0	2.4	6,058.0	-58.4
อื่นๆ	71,985	34,653	14.9	14.1	-31.1	-30.1
Total	483,274	245,409	100.0	100.0	-17.3	-25.8

- สำหรับตลาดรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2567 มียอดจดทะเบียนรวมอยู่ที่ **53,167 คัน** ขยายตัวได้ที่ **6.1%YoY** ชะลอตัวลงเมื่อเทียบกับการเติบโตถึง **689.9%** ในปี 2566 และหากพิจารณาค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายสูงสุด 7 อันดับแรกพบว่า เริ่มมียอดจำหน่ายชะลอตัวลงจากปีก่อนหน้า โดยเฉพาะหลังจากสิ้นสุดมาตรการ EV 3.0 ในเดือนมกราคม ซึ่งให้เงินอุดหนุนมากกว่ามาตรการ EV 3.5 ที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว กำลังซื้อของประชาชนลดลง ค่าครองชีพสูงขึ้น สถาบันการเงินเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อมากขึ้น รวมถึงมีการแข่งขันของรถยนต์ไฟฟ้าในตลาดเพิ่มขึ้นจนทำให้ราคาขายรถยนต์ไฟฟ้าลดลงอย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อผู้บริโภครายบางส่วนชะลอการตัดสินใจซื้อออกไป โดยค่าย BYD ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดที่ 41.8% ด้วยยอดจำหน่าย 22,218 คัน ขยายตัว 22.8%YoY ตามมาด้วย MG มีส่วนแบ่งตลาดที่ 12.6% ลดลงจาก 16.4% ในปีก่อนหน้า ด้วยยอดจำหน่าย 6,695 คัน หดตัว 20.3%YoY ตามมาด้วยรถยนต์จากค่าย NETA, DEEPAL และ Tesla มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 10.0% 8.4% และ 6.4% ตามลำดับ
- ทั้งนี้ หากพิจารณายอดขายรถยนต์ในกลุ่ม HEV พบว่าขยายตัวได้ดีเนื่อง ส่วนหนึ่งจากปัจจัยด้านราคา และการประหยัดน้ำมันที่มีความคุ้มค่ากว่า ขณะเดียวกันความกังวลเรื่องระยะทางการวิ่งและสถานีชาร์จไฟฟ้าของรถยนต์ BEV ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนหันมาเลือกรถยนต์ HEV ที่ใช้งานได้สะดวก

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลเชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

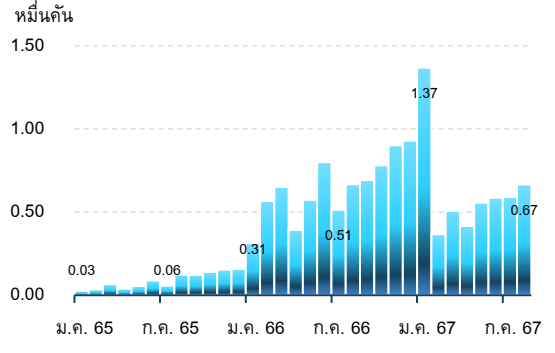
กว่า นอกจากนี้ ผู้ผลิตหลายค่ายได้เพิ่มรถยนต์ HEV รุ่นใหม่ๆ ออกสู่ตลาดมากขึ้น พร้อมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพและเทคโนโลยีให้ดีขึ้น ทำให้ผู้บริโภคมีตัวเลือกที่หลากหลาย ประกอบกับรถยนต์ HEV ยังได้รับสิทธิประโยชน์จากนโยบายส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของภาครัฐด้วย จึงส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ HEV เติบโตอย่างโดดเด่นในปี 2567 นำโดยรถยนต์จากค่าย Toyota ซึ่งมีรุ่นยอดนิยมที่ครองส่วนแบ่งตลาดมายาวนาน ตามมาด้วย Honda และ Mitsubishi ตามลำดับ

ตารางที่ 5 ค่ายรถที่มียอดขายรถยนต์ BEV สูงสุด 7 อันดับ

ค่ายรถยนต์	ยอดขายรถยนต์ (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	2566	9M67	2566	9M67	2566	9M67
1. BYD	30,559	22,218	40.3	41.8	7,963.1	22.8
2. MG	12,462	6,695	16.4	12.6	293.6	-20.3
3. NETA	12,777	5,318	16.8	10.0	17,895.8	-42.8
4. DEEPAL		4,480	-	8.4	n.a.	n.a.
5. TESLA	8,206	3,414	10.8	6.4	1,844.5	-48.2
6. AION	88	3,180	0.1	6.0	n.a.	10,158.1
7. ORA	6,746	2,205	8.9	4.1	76.2	-49.4
อื่นๆ	5,074	5,657	6.7	10.6	190.9	69.2
Total	75,912	53,167	100.0	100.0	689.9	6.1

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก/ หมายเหตุ เป็นสถิติจำนวนรถจดทะเบียนครั้งแรก (ไม่รวมรถโดยสารและรถบรรทุก)

รูปที่ 4 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้ารายเดือน



ที่มา: สถาบันยานยนต์

แนวโน้มธุรกิจในระยะต่อไป

- ปี 2567 เป็นปีที่ธุรกิจจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยเผชิญกับความท้าทายหลายประการ แต่มีโอกาสเติบโตในบางกลุ่มผลิตภัณฑ์ โดยจากยอดจำหน่ายรถยนต์รวมในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2567 ที่หดตัว 23.9% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สะท้อนให้เห็นถึงภาวะชะลอตัวของตลาดโดยรวม โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อยอดขายรถยนต์ ได้แก่ ความเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อของสถาบันการเงิน ภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ปัญหาหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง และกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ลดลง โดยเฉพาะในกลุ่มรถกระบะ 1 คัน ซึ่งมียอดขายลดลงค่อนข้างมาก อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางความท้าทายนี้ ตลาดรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์ไฮบริด (HEV) ยังสามารถเติบโตได้ สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของตลาดที่กำลังมุ่งสู่ยานยนต์พลังงานสะอาด โดยนโยบายภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนตลาดรถยนต์ไฟฟ้า โดยเฉพาะมาตรการ EV 3.5 ที่ให้เงินอุดหนุนสำหรับการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า แม้จะมีการปรับลดวงเงินสนับสนุนลงเมื่อเทียบกับมาตรการ EV 3.0 แต่ก็ยังคงเป็นแรงจูงใจสำคัญสำหรับผู้บริโภค ทั้งนี้ ในด้านการแข่งขัน ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ามีการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น โดยมีการเปิดตัวโมเดลใหม่ๆ จากหลายค่ายรถยนต์ โดยเฉพาะผู้ผลิตจากจีน ทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้นและราคาของรถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มลดลง
- สำหรับแนวโน้มในปี 2567 คาดว่าตลาดรถยนต์โดยรวมจะยังคงเผชิญความท้าทาย แต่ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดจะยังคงเติบโตต่อเนื่อง โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ได้ปรับลดเป้าหมายการผลิตรถยนต์ในปี 2567 โดยคาดว่าจะผลิตรถยนต์รวม 1,700,000 คัน แบ่งเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 550,000 คัน ลดลงจากเป้าหมายเดิม ซึ่งผู้ประกอบการในธุรกิจจำหน่ายรถยนต์จำเป็นต้องปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ตลาดที่เปลี่ยนแปลง โดยอาจต้องพิจารณาปรับกลยุทธ์การตลาด เพิ่มสัดส่วนการจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริด รวมถึงพัฒนาบริการหลังการขายให้รองรับเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ นอกจากนี้ การสร้าง

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

ความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคและการนำเสนอทางเลือกด้านการเงินที่ยืดหยุ่นจะเป็นกุญแจสำคัญในการรักษาและขยายฐานลูกค้าในสภาวะตลาดที่ท้าทายนี้

- แม้ว่าตลาดรถยนต์ในช่วงแปดเดือนแรกของปี 2567 จะชะลอตัว แต่คาดการณ์ว่าจะเริ่มฟื้นตัวในช่วงปี 2568-2569 จากหลายปัจจัย ได้แก่ การฟื้นตัวของภาคธุรกิจและการลงทุน การเติบโตต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยว การเข้าสู่ภาวะ La Niña ที่เอื้อต่อผลผลิตภาคเกษตร และกลยุทธ์ส่งเสริมการขายที่แข่งขันกันรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวนี้อาจเป็นไปอย่างช้า ๆ เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้าง เช่น การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคที่หันมาเช่ารถแทนการซื้อ ประกอบกับหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูงและรายได้ที่ฟื้นตัวช้า จะยังเป็นความท้าทายของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในระยะต่อไป

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายวัชรพันธ์ นิยม (watcharapann@lhbank.co.th)

ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์ (thanapols@lhbank.co.th)

วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬหัตศ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรรัทนล ศรีทองเต็ม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสรเดติวิวัฒน์

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/>

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง