

ธุรกิจจำหน่ายรถยนต์

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

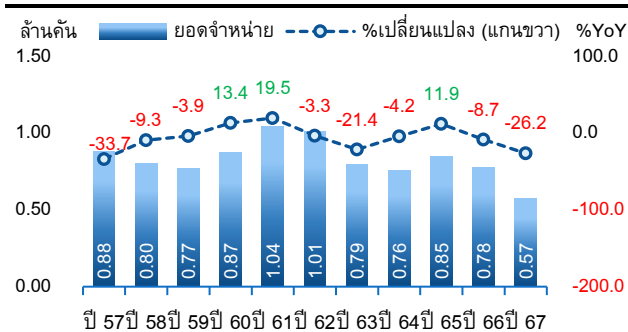
ISIC: 56451010 การขายยานยนต์ใหม่ชนิดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ รถตู้ และรถขนาดเล็กที่คล้ายกัน และ ISIC: 56451020 การขายยานยนต์ใหม่ชนิดรถบรรทุกและยานยนต์หนักอื่นๆ

ในระยะ 1 ปีข้างหน้าคาดว่าธุรกิจจำหน่ายรถยนต์มีแนวโน้ม "Negative" โดยยังคงเผชิญกับความท้าทายหลายประการ แม้ว่าจะมีแรงสนับสนุนจากมาตรการภาครัฐและแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ แต่ผลจากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ยังคงเปราะบางเนื่องจากรายได้ที่ฟื้นตัวช้า ภาระหนี้ครัวเรือนและค่าครองชีพที่ยังอยู่ในระดับสูง ประกอบกับสถาบันการเงินมีความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อมากขึ้น เนื่องจากคุณภาพหนี้ที่ปรับตัวแย่ลง ส่งผลทำให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศเติบโตได้อย่างจำกัด และจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังมีความไม่แน่นอนและปัญหาทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยืดเยื้อเป็นอีกปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและความเชื่อมั่นของผู้บริโภคให้ปรับตัวลดลง ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรงจากรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ได้เพิ่มแรงกดดันต่อตลาดรถยนต์แบบดั้งเดิมให้ต้องปรับตัวเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด โดยนำเสนอผลิตภัณฑ์ที่ตรงกับความต้องการของตลาดและสอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะการหันไปใช้รถยนต์ไฟฟ้า (BEV) และไฮบริด (HEV) มากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ตัวแทนจำหน่ายบางส่วนเริ่มปรับไปเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ EV แทนการจำหน่ายรถยนต์แบบดั้งเดิม

ภาพรวมของธุรกิจ

ภาพรวมของธุรกิจจำหน่ายรถยนต์ในปี 2567 หดตัวจากกำลังซื้อที่ฟื้นตัวช้า โดยยอดขายภายในประเทศหดตัว 26.2%YoY ด้วยจำนวนทั้งสิ้น 572,675 คัน และถือเป็นการหดตัวลงต่ำสุดในรอบ 15 ปี จากรถยนต์เกือบทุกประเภท มีเพียงรถยนต์ในกลุ่ม SUV ที่ยังขยายตัวได้ โดยยอดขายที่ลดลงส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากฐานการเงินของผู้บริโภคที่ยังอ่อนแอ ขณะที่ภาระหนี้ภาคครัวเรือนและอัตราดอกเบี้ยยังอยู่ในระดับสูง ประกอบกับคุณภาพหนี้ในกลุ่มเช่าซื้อรถยนต์ที่ปรับตัวแย่ลงส่งผลให้สถาบันการเงินระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อมากขึ้น

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ



ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

หากจำแนกตามประเภทรถในปี 2567 พบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มียอดจำหน่ายทั้งสิ้น 224,156 คัน หดตัว 23.4%YoY มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 39.1% จาก 37.7% ในปี 2566 ขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ พบว่ามียอดจำหน่ายอยู่ที่ 348,519 คัน ลดลง 27.9%YoY จากรถกระบะ 1 คัน ที่มียอดจำหน่ายหดตัวสูงถึง 38.3%YoY ด้วยจำนวน 163,347 คัน คิดเป็นสัดส่วนที่ 28.5% ลดลงจาก 34.1% ในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ รถยนต์ในกลุ่ม SUV พบว่ายังขยายตัวได้ที่ 3.2%YoY ผลจากยอดขายในช่วงครึ่งปีแรกที่ขยายตัวต่อเนื่องจากปีก่อน เนื่องจากการตอบสนองต่อแนวโน้มตลาดที่ต้องการความอเนกประสงค์ ประกอบกับค่ายรถยนต์ต่างๆ มีการแนะนำรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ออกสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะรถยนต์ในกลุ่ม HEV และ BEV ที่ช่วยประหยัดพลังงาน ส่งผลให้สัดส่วนรถยนต์ในกลุ่ม SUV เพิ่มขึ้นจาก 14.7% ในปีก่อน มาอยู่ที่ 20.6% ส่วนรถยนต์พาณิชย์อื่นๆ หดตัว 35.4%YoY มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 11.8% ลดลงจาก 13.5% ในปีก่อน สำหรับภาพรวมของยอดจำหน่ายรถยนต์ในช่วงเดือนแรกๆของปี 2568 พบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์ยังหดตัวที่ 12.3%YoY จากทั้งยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ ที่ลดลง ขณะที่รถยนต์ในกลุ่ม SUV ยังขยายตัวได้

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ จำแนกตามประเภทรถยนต์

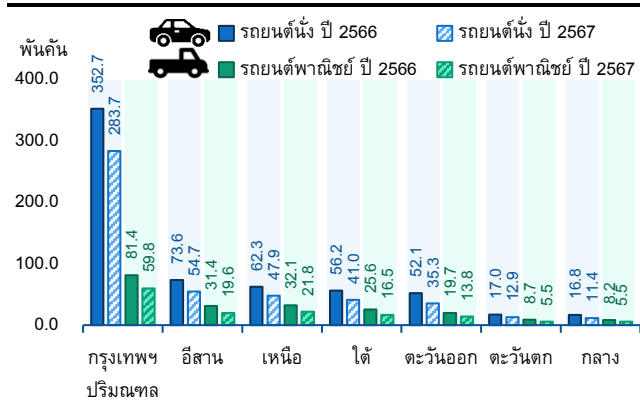
ประเภทรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		สัดส่วน (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	224,156	18,243	39.1	37.9	-23.4	-22.1
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	348,519	29,839	60.9	62.1	-27.9	-5.0
- รถกระบะ 1 คัน	163,347	12,161	28.5	25.3	-38.3	-18.2
- รถ SUV	117,800	12,357	20.6	25.7	3.2	12.8
- รถยนต์พาณิชย์อื่นๆ	67,372	5,321	11.8	11.1	-35.4	-4.7
รวมทุกประเภท	572,675	48,082	100.0	100.0	-26.2	-12.3

ที่มา : บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

หากพิจารณาภาพรวมจากยอดจดทะเบียนรายวันครั้งแรกทั่วประเทศในปี 2567 พบว่า ลดลง 24.9%YoY จากทั่วทุกภูมิภาค มียอดจดทะเบียนรวม อยู่ที่ 629,577 คัน โดยพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนรายวันสูงสุด คือ ภาคกลาง หดตัว 32.3%YoY ตามมาด้วย ภาคตะวันออก (-31.6%YoY) ภาคใต้ (-29.8%YoY) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (-29.2%YoY) ภาคตะวันตก (-28.1%YoY) ภาคเหนือ (-26.1%YoY) และกรุงเทพฯ และปริมณฑล (-20.9%YoY) ตามลำดับ และหากพิจารณาตามประเภทรถยนต์ พบว่าหดตัวลงในทุกประเภท ทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่หดตัว 22.8%YoY และเป็นหดตัวในทุกพื้นที่ เช่นเดียวกับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มียอดจดทะเบียนรายวันหดตัว 31.1%YoY ส่งผลให้ภาพรวมของยอดจดทะเบียนรายวันลดลงสอดคล้องกับยอดขายรถยนต์ที่หดตัวลงเช่นกัน และหากพิจารณาจากยอดจดทะเบียนในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2568 พบว่ายอดจดทะเบียนรายวันยังอยู่ในทิศทางปรับตัวลดลง จากทั้งกลุ่มรถยนต์นั่งและรถยนต์พาณิชย์ในทุกพื้นที่ ด้วยยอดจดทะเบียนรายวัน 140,102 คัน ลดลง 17.1%YoY

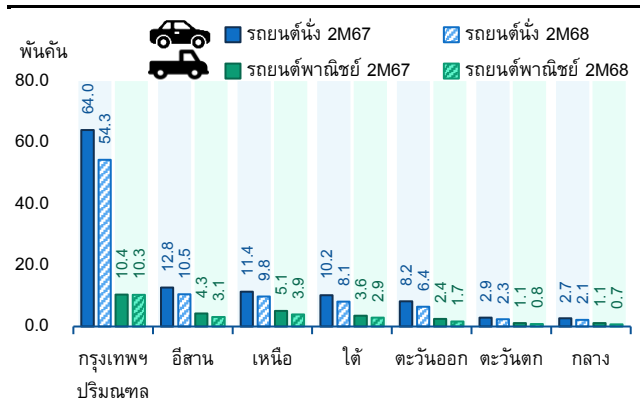
หากพิจารณาสัดส่วนของยอดจดทะเบียนในปี 2567 กรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุดมีสัดส่วนอยู่ที่ 54.6% ของยอดจดทะเบียนครั้งแรกทั่วประเทศ เพิ่มขึ้นจาก 51.8% ในปีก่อน ตามมาด้วยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีสัดส่วน 11.8% ภาคเหนือ 11.1% ภาคใต้ 9.1% ภาคตะวันออก 7.8% ภาคตะวันตก 2.9% และภาคกลาง 2.7% ตามลำดับ

รูปที่ 2 ยอดจดทะเบียนครั้งแรก จำแนกตามพื้นที่



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 3 ยอดจดทะเบียนครั้งแรก จำแนกตามพื้นที่ (2 เดือนแรก)



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์

สำหรับค่ายรถที่มียอดขายสูงสุดในปี 2567 ยังคงเป็นรถยนต์จากค่าย Toyota มียอดขาย 219,406 คัน หดตัว 17.2%YoY มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 38.3% จาก 34.2% ในปีก่อน รองลงมาเป็น Isuzu Honda Mitsubishi และ BYD ตามลำดับ โดยพบว่าค่ายรถหลักส่วนใหญ่มียอดขายลดลงจากปีก่อนหน้า และหากพิจารณาจาก 10 อันดับแรก พบว่า Isuzu หดตัวสูงสุดที่ 43.7%YoY ด้วยยอดขาย 85,582 คัน ผลจากรถยนต์ในกลุ่มรถกระบะ 1 คันที่มียอดขายลดลงค่อนข้างมาก นอกจากนี้ ยังมีรถยนต์จากค่าย GWM Ford Nissan และ MG ที่มียอดขายลดลงอยู่ในช่วง 30-40%YoY ซึ่งเป็น

การหดตัวที่อยู่ในเกณฑ์สูง ส่วนค่ายรถยนต์ไฟฟ้า BYD หดตัว 11.2%YoY ด้วยยอดจำหน่าย 27,021 คัน จากปี 2566 ที่สามารถจำหน่ายได้สูงถึง 30,432 คัน โดยรถยนต์ในกลุ่มรถ BEV เติบโตจึยจุดรั้งเช่นเดียวกับกับรถยนต์สันดาปภายในจากภาวะกำลังซื้อที่ยังไม่ฟื้นตัว รวมถึงยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จุดชาร์จไฟที่ยังไม่ครอบคลุม และค่าใช้จ่ายหลังการขาย เช่น ค่าเบี้ยประกันภัยและราคาขายต่อที่ยังไม่แน่นอน ส่งผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ในกลุ่มนี้เริ่มมีการชะลอตัว และหากพิจารณายอดขายในช่วงเดือน ม.ค. 2568 ที่ยังคงหดตัวลงต่อเนื่องในเกือบทุกค่ายรถหลัก ทั้งในกลุ่มรถยนต์สันดาปภายในและในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า โดยมีเพียงบางค่ายรถอย่าง Mitsubishi ที่กลับมาขยายตัวได้ในเดือนแรกของปีนี้ที่ 9.8%YoY ด้วยยอดจำหน่าย 2,108 คัน

ตารางที่ 2 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายรถยนต์รวมสูงสุด 10 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68
1. Toyota	219,406 (1)	17,309	38.3	36.0	-17.2	-1.0
2. Honda	76,574 (3)	7,062	13.4	14.7	-18.8	-14.9
3. Isuzu	85,582 (2)	6,137	14.9	12.8	-43.7	-22.6
4. BYD	27,021 (5)	3,331	4.7	6.9	-11.2	-57.3
5. Mitsubishi	27,318 (4)	2,108	4.8	4.4	-16.4	9.8
6. Ford	20,893 (6)	1,677	3.6	3.5	-42.7	-15.4
7. MG	17,239 (7)	1,480	3.0	3.1	-36.9	-2.1
8. Nissan	9,427 (8)	700	1.6	1.5	-42.6	-30.2
9. GWM	7,364 (10)	654	1.3	1.4	-43.5	-2.4
10. Changan	5,386 (13)	636	0.9	1.3	N.A.	N.A.
อื่นๆ	76,465	6,988	13.4	14.5	-29.3	12.5
Total	572,675	48,082	100.0	100.0	-26.2	-12.3

หมายเหตุ ตัวเลขใน () แสดงอันดับในปี 2567 (อันดับ 9 Mazda จำนวน 9,220 คัน)

ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และ Marklines

สำหรับยอดจำหน่ายรถยนต์ส่วนบุคคลในปี 2567 มียอดรวมทั้งสิ้น 224,156 คัน หดตัว 23.4%YoY นำโดย Toyota ที่มียอดจำหน่าย 66,370 คัน หดตัว 32.9%YoY มีส่วนแบ่งในตลาดรถยนต์นี้สูงอยู่ที่ 29.6% ลดลงจาก 33.8%ในปีก่อน โดย Yaris ATIV มียอดขายสูงสุดในกลุ่มรถยนต์หนึ่ง ส่วนค่ายรถที่มียอดจำหน่ายเป็นอันดับ 2 คือ Honda มียอดขายอยู่ที่ 46,595 คัน หดตัว 17.9%YoY มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 20.8% เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้า ตามมาด้วยรถยนต์จากค่าย BYD มีส่วนแบ่งตลาด 8.5% Mitsubishi (8.1%) และ MG (5.7%) ตามลำดับ โดยมีเพียงรถยนต์จากค่าย Mitsubishi ที่มียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น 17.5%YoY ด้วยจำนวน 18,134 คัน

ส่วนภาพรวมของยอดจำหน่ายรถยนต์ในเดือนแรกของปี 2568 พบว่ายังคงหดตัวต่อเนื่องที่ 22.1%YoY ด้วยจำนวน 18,243 คัน โดยรถยนต์หนึ่งจากค่าย Toyota ยังมียอดขายเป็นอันดับหนึ่งและสามารถกลับมาขยายตัวได้ในเดือนนี้ที่ 13.4%YoY ตามมาด้วย Honda BYD MG

และ Mitsubishi ตามลำดับ โดยรถยนต์จากค่าย BYD พบว่าหดตัวลดลงถึง 80.9%YoY ผลจากฐานสูงที่สุดในเดือน ม.ค. 2567 ที่มียอดขายเร่งสูงถึง 6,214 คัน เพื่อให้ได้รับสิทธิมาตรการ EV 3.0 ที่จะสิ้นสุดลงในเดือน ม.ค.

ตารางที่ 3 ค่ายรถยนต์ที่มียอดขายรถยนต์หนึ่งข สูงสุด 5 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดขาย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68
1. Toyota	66,370 (1)	5,802	29.6	31.8	-32.9	13.4
2. Honda	46,595 (2)	3,789	20.8	20.8	-17.9	-17.8
3. BYD	19,159 (3)	1,185	8.5	6.5	70.8	-80.9
4. MG	12,739 (5)	1,036	5.7	5.7	-33.1	-11.1
5. Mitsubishi	18,134 (4)	948	8.1	5.2	17.5	-21.7
อื่นๆ	61,159	5,483	27.3	30.1	-33.0	7.6
Total	224,156	18,243	100.0	100.0	-23.4	-22.1

หมายเหตุ ตัวเลขใน () แสดงอันดับในปี 2567

ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และ Marklines

ส่วนตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในปี 2567 มียอดขายรวมอยู่ที่ 348,519 คัน หดตัวที่ 27.9%YoY โดยเป็นผลจากยอดขายรถกระบะ 1 คันที่ลดลงเป็นสำคัญ ขณะที่รถยนต์ในกลุ่ม SUV ยังขยายตัวได้ และหากพิจารณาภาพรวมของตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์จากรถยนต์ 5 อันดับแรกที่มียอดขายสูงสุด พบว่าทั้งหมดมียอดขายหดตัวจากปีก่อนหน้า โดย Toyota มียอดขายสูงสุดที่ 153,036 คัน มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 43.9% หดตัว 7.8%YoY ส่วนอันดับ 2 เป็น Isuzu มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 24.6% ลดลงจาก 31.4% ในปีก่อนหน้า ด้วยยอดขาย 85,582 คัน หดตัวมากถึง 43.7%YoY ตามมาด้วยรถยนต์จากค่าย Honda Ford และ Mitsubishi มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 8.6% และ 6.0% และ 2.6% ตามลำดับ ทั้งนี้ BYD ที่มียอดขายอยู่อันดับ 6 พบว่าหดตัวลงมากถึง 59.1%YoY ด้วยยอดขาย 7,862 คัน

สำหรับภาพรวมของยอดขายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เดือน ม.ค. 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 29,839 คัน หดตัว 5.0%YoY โดยเป็นผลจากกลุ่มรถกระบะ 1 คันที่ยังคงหดตัวลงต่อเนื่อง ขณะที่รถยนต์ในกลุ่ม SUV พบว่า ยังขยายตัวได้ แม้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2567 จะเริ่มมีทิศทางปรับลดลง

ตารางที่ 4 ค่ายรถยนต์ที่มียอดขายรถยนต์พาณิชย์สูงสุด 5 อันดับแรก

ค่ายรถยนต์	ยอดขาย (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68	ปี 2567	ม.ค.-68
1. Toyota	153,036 (1)	11,507	43.9	38.6	-7.8	-6.9
2. Isuzu	85,582 (2)	6,137	24.6	20.6	-43.7	-22.6
3. Honda	29,979 (3)	3,273	8.6	11.0	-20.3	-11.3
4. BYD	7,862 (6)	2,146	2.3	7.2	-59.1	34.8
5. Ford	20,865 (4)	1,677	6.0	5.6	-42.8	-15.4
อื่นๆ	51,195	5,099	14.7	17.1	-28.9	32.6
Total	348,519	29,839	100.0	100.0	-27.9	-5.0

หมายเหตุ ตัวเลขใน () แสดงอันดับในปี 2567 (อันดับ 5 Mitsubishi จำนวน 9,184 คัน)

ที่มา: บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจจำหน่ายรถยนต์ในปี 2568 คาดว่ายังคงเผชิญความท้าทายจากหลายปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อแนวโน้มการเติบโต แม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะมีแรงสนับสนุนจากมาตรการของภาครัฐและแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ แต่ก็ยังคงมีอุปสรรคหลายด้านที่คอยกดดันการฟื้นตัวของตลาดรถยนต์อยู่ หนึ่งในปัจจัยที่สำคัญคือกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ยังคงเปราะบางจากการหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ซึ่งส่งผลให้ประชาชนมีข้อจำกัดในการเข้าถึงสินเชื่อรถยนต์ ขณะที่ภาคสถาบันการเงินก็เพิ่มความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มากขึ้น เนื่องจากคุณภาพหนี้ที่มีทิศทางปรับตัวแย่ลง ทำให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศเติบโตได้อย่างจำกัด อีกหนึ่งปัจจัยที่กดดันตลาดคือการแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) โดยเฉพาะจากจีน ที่มีสัดส่วนของยอดขายเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากมาตรการส่งเสริม EV ของภาครัฐ ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ดั้งเดิมโดยเฉพาะค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นต้องเร่งปรับตัวเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด ขณะที่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์บางส่วนมีการปรับไปเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ให้กับแบรนด์ EV แทน นอกจากนี้ปัจจัยภายในประเทศแล้ว สถานการณ์เศรษฐกิจโลกและความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยเฉพาะสงครามการค้าจากมาตรการกีดกันด้านภาษีของสหรัฐฯ รวมถึงสงครามความขัดแย้งระหว่างประเทศที่ยังคงยืดเยื้ออาจทำให้ต้นทุนวัตถุดิบเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ราคารถยนต์ในภาพรวมยังคงอยู่ในระดับสูง และแม้ว่าเศรษฐกิจไทยในปี 2568 จะมีแนวโน้มขยายตัวและอาจช่วยหนุนกำลังซื้อของประชาชนให้ปรับตัวดีขึ้น แต่ตลาดรถยนต์ยังคงเผชิญกับความท้าทายจากการแข่งขันที่รุนแรงและพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะการหันไปใช้รถยนต์ไฟฟ้า (BEV) และรถยนต์ไฮบริด (HEV) มากขึ้น ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในต้องเร่งปรับตัวเพื่อนำเสนอผลิตภัณฑ์ที่ตรงกับความต้องการของตลาดด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยประมาณการยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศปี 2568 ไว้ที่ 1,500,000 คัน เพิ่มขึ้น 2.1%YoY โดยแบ่งเป็น การผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 500,000 คัน และผลิตเพื่อส่งออกจำนวน 1,000,000 คัน โดยในปี 2567 ที่ผ่านมา มีจำนวนรถที่ผลิตในประเทศทั้งสิ้น 1,468,997 คัน ลดลง 19.9% จากปี 2566 โดยแบ่งเป็นผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 459,856 คัน ลดลง 33.1%YoY และผลิตเพื่อส่งออกจำนวน 1,009,141 คัน ลดลง 12.1%YoY อย่างไรก็ตาม ตลาดรถยนต์ในประเทศยังมีปัจจัยหนุนอยู่บ้างจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ โดยเฉพาะจากมาตรการส่งออกและการท่องเที่ยวที่คาดว่าจะยังขยายตัวได้ รวมถึงมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV 3.5) ที่จะมีไปจนถึงปี 2570 ขณะที่ผู้บริโภคเริ่มเปิดรับเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น โดยเฉพาะรถไฮบริดซึ่งได้รับความนิยมในตลาดรถระดับกลางและรถหรู นอกจากนี้ ยังต้องติดตามมาตรการค้าประกันสินเชื่อเพื่อซื้อรถยนต์เชิงพาณิชย์จากภาครัฐที่คาดว่าจะออกมาในระยะต่อไป โดยบรรษัท

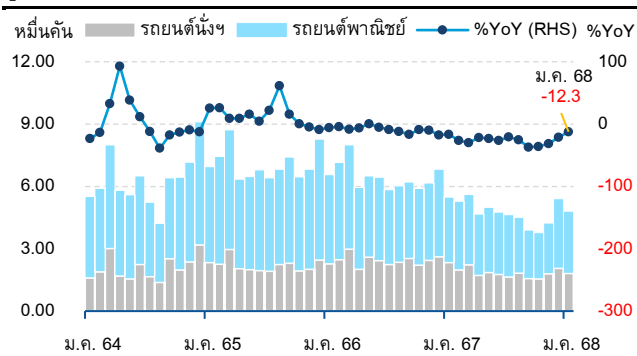
ประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) ได้เตรียมวงเงินค้ำประกันสินเชื่อเกินกว่า 10,000 ล้านบาท เพื่อช่วยผู้ประกอบการรายย่อยให้สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนในการซื้อรถกระบะใหม่สำหรับใช้ในธุรกิจ ซึ่งคาดว่าจะช่วยเพิ่มยอดจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในปี 2568 ได้ ทั้งนี้การพิจารณาสินเชื่อที่ยังต้องคำนึงถึงความสามารถในการผ่อนชำระและประวัติเครดิตของผู้กู้ก็อาจทำให้ผู้ประกอบการยังเข้าถึงสินเชื่อได้จำกัด

ตารางที่ 5 ค่ายรถยนต์ที่มียอดจดทะเบียนรถยนต์ BEV สูงสุด 5 อันดับ

ค่ายรถยนต์	ยอดจดทะเบียน (คัน)		ส่วนแบ่งตลาด (%)		เปลี่ยนแปลง (%)	
	ปี 2567	2M68	ปี 2567	2M68	ปี 2567	2M68
1. BYD	27,021	5,503	38.3	31.3	-11.9	-38.5
2. AION	5,184	1,922	7.4	10.9	5,724.7	173.8
3. MG	9,080	1,860	12.9	10.6	-29.0	-21.2
4. CHANGAN	5,902	1,842	8.4	10.5	N.A.	315.8
5. NETA	7,969	1,273	11.3	7.2	-37.6	-42.9
อื่นๆ	15,358	5,178	21.8	29.5	-23.3	96.7
Total	70,514	17,578	100.0	100.0	-7.6	1.5

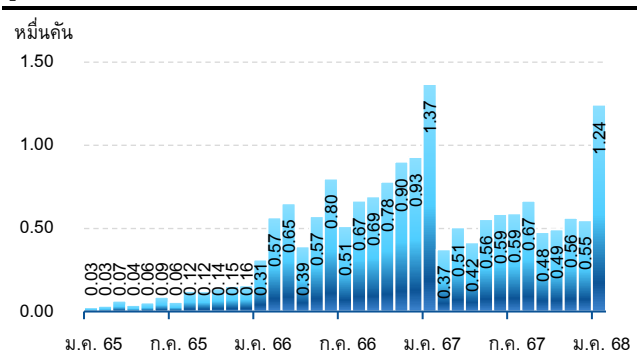
หมายเหตุ เป็นยอดจดทะเบียนครั้งแรก (ไม่รวมรถโดยสารและรถบรรทุก)
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 4 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศรายเดือน



ที่มา: บริษัท โตโยตา มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

รูปที่ 5 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้ารายเดือน



ที่มา: สถาบันยานยนต์

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

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. อนุปอล ศรีอัญพงษ์
 ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬห์ศิว
 นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรรตล ศรีทองเต็ม
 นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา
 นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสระเตติวัฒน์
 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/>