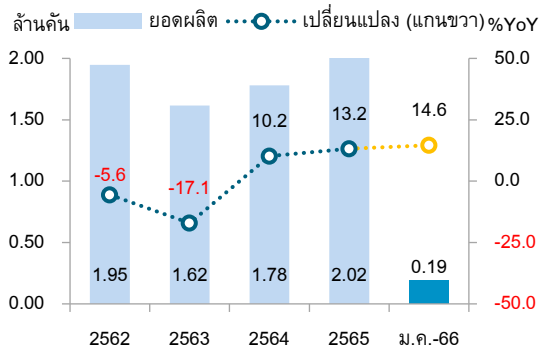
ภาพรวมธุรกิจ

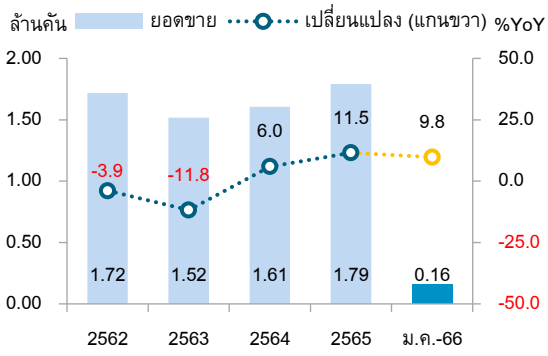
- **ในปี 2565 ยอดผลิตรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU) มีจำนวนทั้งสิ้น 2,015,940 คัน เพิ่มขึ้น 13.2% จากปี 2564 ผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจตามการผ่อนคลายมาตรการควบคุมโควิด-19 ทั้งในและต่างประเทศ** ทำให้มีนักท่องเที่ยวและนักลงทุนต่างชาติเดินทางเข้ามาในประเทศมากขึ้น ส่งผลดีต่อภาคบริการและภาคการลงทุน สำหรับยอดการผลิตในเดือนมกราคม 2566 มีการผลิตรถจักรยานยนต์ได้ทั้งสิ้น 193,910 คัน เพิ่มขึ้น 14.6%YoY
- **ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศปี 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,792,016 คัน เพิ่มขึ้น 11.5% จากปี 2564 และเป็นการกลับมาเพิ่มขึ้นมากกว่าช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19** หรือในปี 2562 ที่มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 1,718,587 คัน ส่วนในเดือนมกราคม 2566 มียอดจำหน่ายอยู่ที่ 159,257 คัน เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม 2565 ที่ 9.8% และเพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคม 2565 ที่ 10.3%

รูปที่ 1 ยอดผลิตรถจักรยานยนต์



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

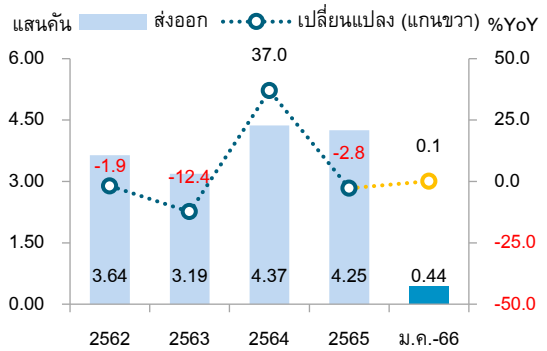
รูปที่ 2 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศ



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

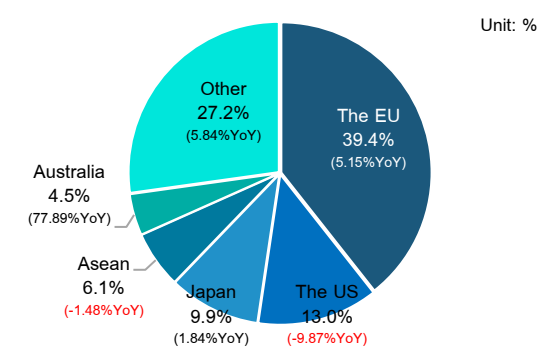
- **สำหรับการส่งออกในปี 2565 มียอดการส่งออกทั้งสิ้น 424,773 คัน ลดลง 2.8%YoY ตามภาวะเศรษฐกิตในต่างประเทศที่มีแนวโน้มชะลอตัวลง** จากปัญหาสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครนและปัญหาภาวะเงินเฟ้อที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงปัญหาการขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ในบางรุ่น ส่วนในเดือนมกราคม 2566 มียอดส่งออก 43,663 คัน โดยลดลง 16.1% จากเดือนธันวาคม 2565 แต่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียง 0.1% จากเดือนมกราคม 2565

รูปที่ 3 ยอดส่งออกรถจักรยานยนต์



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

รูปที่ 4 สัดส่วนตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ปี 2565

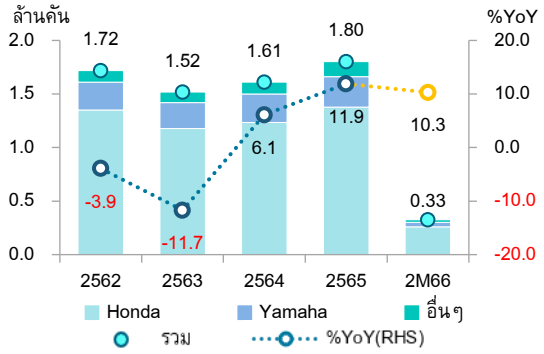


ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

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

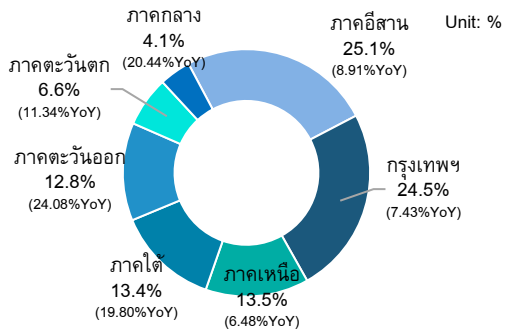
- **สำหรับตลาดส่งออกที่สำคัญในปี 2565 ได้แก่ สหภาพยุโรปมีสัดส่วนสูงสุดที่ 39.4%** รองลงมาเป็นสหรัฐอเมริกา (13.0%) ญี่ปุ่น (9.9%) อาเซียน (6.1%) และออสเตรเลีย (4.5%) ตามลำดับ โดยสหรัฐอเมริกาและอาเซียนเป็นตลาดที่มียอดส่งออกลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ 9.87% และ 1.48% ตามลำดับ ขณะที่ตลาดอื่นๆ ยังขยายตัวได้ดี
- **หากพิจารณาจากยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ในปี 2565 พบว่า มียอดจดทะเบียนรวม 1,801,902 คัน เพิ่มขึ้น 11.9%YoY โดยฮอนด้ายังคงเป็นผู้ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด** มีสัดส่วนอยู่ที่ 76.5% ของยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งหมด ทรงตัวใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา โดยค่ายรถที่มียอดจดทะเบียนรองลงมา คือ ยามาฮ่า มีสัดส่วน 15.8% ตามมาด้วย เวสป้า, จีพีเอ็กซ์และซูซูกิ มีสัดส่วนที่ 2.7%, 2.1% และ 0.5% ตามลำดับ และหากพิจารณาจากอัตราการเติบโตของค่ายรถจักรยานยนต์ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุด 5 อันดับแรก พบว่า เติบโตดีทุกค่าย สำหรับยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2566 มีจำนวน 325,486 คัน ขยายตัว 10.3%YoY ทั้งนี้ หากจำแนกเป็นรายพื้นในปี 2565 พบว่ายอดจดทะเบียนขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกพื้นที่และยังคงมีสัดส่วนใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา โดยพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสัดส่วนยอดจดทะเบียนสูงสุด คิดเป็น 25.1% ของยอดจดทะเบียนทั้งหมด ใกล้เคียงกับพื้นที่กรุงเทพฯ ที่มีสัดส่วนอยู่ที่ 24.5% รองลงมา คือ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคกลาง ตามลำดับ โดยภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนเพิ่มขึ้นสูงสุดที่ 24.08%YoY

รูปที่ 5 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์รวม



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก (รย.12)

รูปที่ 6 สัดส่วนยอดจดทะเบียนปี 2565 จำแนกตามพื้นที่

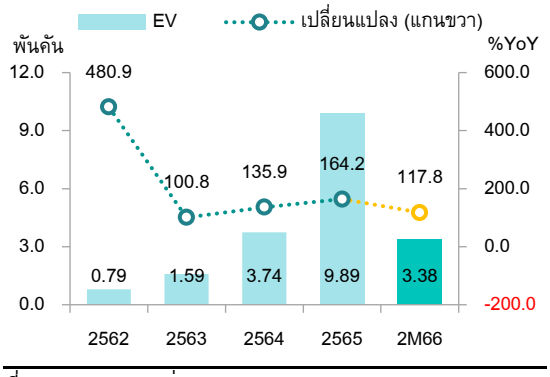


ที่มา : กรมการขนส่งทางบก (รย.12)

- **หากพิจารณาเฉพาะกลุ่มจักรยานยนต์ไฟฟ้า (BEV) พบว่า ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566 มียอดจดทะเบียนสะสมทั้งสิ้น 19,904 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปี 2565 ที่ 162.2%** แม้ปัจจุบันตลาดรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจะมีขนาดเล็กมากถ้าเทียบกับตลาดรถจักรยานยนต์รวม โดยในปี 2565 มีจำนวนรถจักรยานยนต์ EV ใหม่ (ป้ายแดง) จดทะเบียนอยู่ที่ 9,886 คัน ส่วนตลาดรวมอยู่ที่ 1.80 ล้านคัน คิดเป็นสัดส่วนเพียง 0.5% แต่อย่างไรก็ดี ตลาดรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามีการขยายตัวเร่งขึ้นมาต่อเนื่องทุกปี โดยในปี 2565 ขยายตัวเพิ่มขึ้น 164.2%YoY หากพิจารณาในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2566 พบว่า ขยายตัวอยู่ที่ 117.8%YoY ด้วยยอดจดทะเบียนรวม 3,382 คัน ซึ่งคาดว่าภาพรวมปีนี้จะยังขยายตัวได้ต่อเนื่อง สำหรับผู้นำตลาดรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในปัจจุบันเป็นรถจักรยานยนต์จากค่าย DECO ที่มียอดจดทะเบียนเป็นอันดับหนึ่งมาอย่างต่อเนื่อง โดยปี 2565 มีสัดส่วนในกลุ่มรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าอยู่ที่ 28.8% ตามมาด้วยรถจักรยานยนต์จากค่าย H SEM, NIU, HAONAIQI และ STROM ตามลำดับ สำหรับในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2566 รถจักรยานยนต์จากค่าย DECO กลับมามีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 41.2%YOY ด้วยยอดจดทะเบียน 1,394 คัน

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

รูปที่ 7 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ EV ใหม่ (ป้ายแดง)



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก (รย.12)

ตารางที่ 1 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ EV 5 อันดับแรก

ยี่ห้อ	ยอดจดทะเบียนใหม่ (คัน)			ส่วนแบ่งตลาด (%)		
	2564	2565	2M66	2564	2565	2M66
1. DECO	1,812	2,848	1,394	48.4	28.8	41.2
2. H SEM	466	1,623	513	12.5	16.4	15.2
3. NIU	307	990	73	8.2	10.0	2.2
4. HAONAIQI	-	764	327	-	7.7	9.7
5. STROM	107	597	146	2.9	6.0	4.3
Other	1,050	3,064	929	28.1	31.0	27.5
Total	**3,742**	**9,886**	**3,382**	**100.0**	**100.0**	**100.0**

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก (รย.12)

แนวโน้มธุรกิจในระยะต่อไป

- **สำหรับภาพรวมของธุรกิจผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในปี 2566 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ตั้งเป้าการผลิตอยู่ที่ราว 2.1 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 4.17%YoY** มากกว่าปีที่แล้วซึ่งมีการผลิตรถจักรยานยนต์อยู่ที่ 2.01 ล้านคัน โดยเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก 3.5 แสนคัน ลดลง 17.45% จากปีที่แล้วที่ผลิตได้ 4.24 แสนคัน ผลจากการขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ในรถบางรุ่น และผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศจำนวน 1.75 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 9.93% จากปีที่แล้วที่ผลิตได้ 1.59 ล้านคัน ตามเศรษฐกิจในประเทศที่ฟื้นตัว การมีนักท่องเที่ยวและนักลงทุนต่างชาติเดินทางเข้ามาในประเทศมากขึ้น สำหรับแนวโน้มของธุรกิจผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าคาดว่าจะยังขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องจากความนิยมยานยนต์ไฟฟ้าที่มีมากขึ้น จากปัญหาราคาพลังงานที่อยู่ในระดับสูง ทำให้คนเริ่มหันมาสนใจพลังงานไฟฟ้ามากขึ้น รวมถึงการส่งเสริมจากรัฐบาลเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ EV ด้วยการเข้าไปสนับสนุนผ่านมาตรการภาษีและการให้เงินอุดหนุน โดยในส่วนของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จะได้รับเงินอุดหนุน 18,000 บาทต่อคัน สำหรับราคาจำหน่ายไม่เกิน 150,000 บาท มีการลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าศุลกากร และกำหนดภาษีสรรพสามิตที่ 1% ทำให้ราคารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าถูกลงใกล้เคียงกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้น้ำมันแบบเดิม ซึ่งคาดว่าจะทำให้มีค่ายรถจักรยานยนต์ต่างๆ ออกผลิตภัณฑ์และเข้ามามีส่วนแบ่งตลาด ทำให้ตลาดรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยรัฐบาลได้วางเป้าหมายการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าให้มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 360,000 คัน ภายในปี 2568 และเพิ่มเป็น 675,000 คัน ภายในปี 2573
- อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยที่อาจกระทบต่อธุรกิจจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังมีความไม่แน่นอน ทั้งจากปัญหาด้านภูมิรัฐศาสตร์ ปัญหาการขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ที่แม้จะคลี่คลายลงแต่ก็คาดว่าจะยังคงมีอยู่เป็นระยะ ปัญหาเงินเฟ้อและค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้นทั่วโลก กระทบต่อเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าให้มีแนวโน้มชะลอตัว ส่งผลต่อการส่งออก กดดันการฟื้นตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศให้อาจต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ประกอบกับการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ อาจส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคให้ลดลง ขณะที่ภาระหนี้ภาคครัวเรือนยังอยู่ในระดับสูง รวมถึงรายได้ภาคเกษตรที่อาจได้รับผลกระทบจากความแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศ ทั้งนี้ คาดว่าการแข่งขันในธุรกิจจะมีความรุนแรงจากจำนวนผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุนเพิ่มมากขึ้น

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายวัชรพันธ์ นิยม (watcharapann@lhbank.co.th)

วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์แอนด์เฮ้าส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)

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