

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

ISIC : 56454010 การขายจักรยานยนต์

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในระยะ 1 ปีข้างหน้ามีแนวโน้ม “Neutral (+)” เนื่องจากผลของฐานต่ำในปีก่อนที่มียอดจำหน่ายลดลงตามภาวะเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทั้งนี้จากการที่ค่ายรถจักรยานยนต์ต่างๆ ยังคงมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดและการเปิดตัวรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับรายได้โดยรวมของครัวเรือนภาคเกษตรที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามราคาสินค้าเกษตรที่ปรับตัวสูงขึ้น จะเป็นปัจจัยหนุนให้ยอดขายในปีนี้อาจฟื้นตัวได้ แต่คาดว่าจะยังไม่กลับไปเท่ากับช่วงก่อนการแพร่ระบาด เนื่องจากธุรกิจยังได้รับแรงกดดันจากหลายปัจจัยเสี่ยง โดยเฉพาะการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่ยังคงยืดเยื้อ กระจายเป็นวงกว้างและรุนแรงมากขึ้น รวมถึงการออกมาตรการล็อกดาวน์เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดที่มีความเข้มงวด จนส่งผลกระทบต่อการทำงานของภาคเศรษฐกิจและครัวเรือนให้ได้รับผลกระทบซ้ำเติมที่รุนแรงยิ่งขึ้น ขณะที่สถาบันการเงินต่างๆ มีความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อเพิ่มขึ้น

สำหรับยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 กลับมาฟื้นตัว โดยเริ่มขยายตัวได้ตั้งแต่เดือนมีนาคมเป็นต้นมา ส่วนหนึ่งเป็นผลจากฐานต่ำปีก่อน ประกอบกับมีแรงหนุนจากรายได้เกษตรกรที่ปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่อง ส่งผลให้มียอดจำหน่ายรวมทั้งสิ้น 872,279 คัน เพิ่มขึ้น 19.2%YoY จากการขยายตัวของทุกประเภทรถจักรยานยนต์ โดยในกลุ่มที่มีขนาดกระบอกสูบไม่เกิน 125 cc ปรับเพิ่มขึ้น 18.6%YoY ด้วยยอดจำหน่าย 650,309 คัน รถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีขนาดกระบอกสูบ 126-250 cc เพิ่มขึ้น 23.2%YoY มียอดจำหน่าย 181,301 คัน รวมถึงกลุ่มรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์หรือกลุ่มที่มีขนาดกระบอกสูบ 251 cc ขึ้นไป เพิ่มขึ้น 11.3%YoY ด้วยยอดจำหน่าย 40,669 คัน

ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ จำแนกตามขนาดรถ

ขนาดรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	ปี 2563	H1/64	ปี 2563	H1/64	ปี 2563	H1/64
ไม่เกิน 125 cc	1,148,029	650,309	75.7	74.6	-14.5	18.6
126 – 250 cc	297,598	181,301	19.6	20.8	-3.0	23.2
251 cc ขึ้นไป	70,469	40,669	4.6	4.7	1.1	11.3
รวม	1,516,096	872,279	100.0	100.0	-11.8	19.2

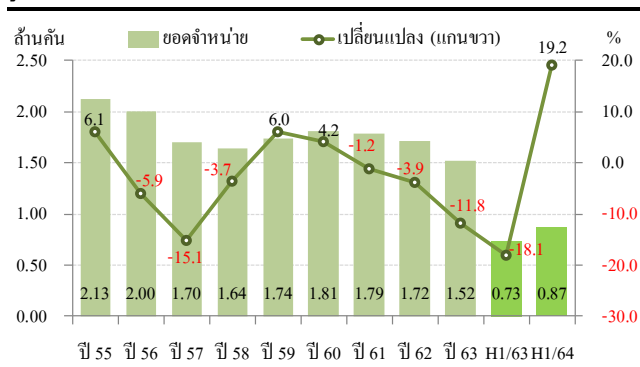
ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ภาพรวมธุรกิจและสถานการณ์ตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศ

ในปี 2563 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศมีจำนวน 1.52 ล้านคัน ลดลง 11.8% จากปีก่อน ตามภาวะเศรษฐกิจที่หดตัวแรงจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่กระทบต่อการทำงาน ความเชื่อมั่น รวมถึงรายได้ของธุรกิจและครัวเรือน ส่งผลให้ผู้บริโภคมีความระมัดระวังในการใช้จ่ายใช้สอยตามกำลังซื้อที่ลดลง และทำให้ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มที่มีขนาดกระบอกสูบไม่เกิน 125 cc ซึ่งเป็นกลุ่มหลักลดลง 14.5%YoY รวมถึงรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีกระบอกสูบตั้งแต่ 126-250 cc ลดลง 3.0%YoY ทั้งนี้มีเพียงรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีกระบอกสูบตั้งแต่ 251 cc ที่ยังขยายตัวได้ เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ยังพอมีกำลังซื้อและอาจไม่ได้รับผลกระทบมากนักในสถานการณ์ดังกล่าว

หากพิจารณาจากยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 พบว่า มียอดจดทะเบียนรวม 874,041 คัน เพิ่มขึ้น 19.3%YoY โดยผู้ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดยังคงเป็นฮอนด้าด้วยสัดส่วน 78.2% ของยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งหมด เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีที่ผ่านๆ มา รวมทั้งยังครองความเป็นผู้นำตลาดมาอย่างต่อเนื่อง สำหรับอันดับรองลงมาคือ ยามาฮ่า มีสัดส่วน 15.2% จีพีเอ็กซ์ และเวสป้า มีสัดส่วนใกล้เคียงกันที่ 1.9% และคาวาซากิ 0.5% ตามลำดับ และหากพิจารณาจากอัตราการเติบโตของค่ายรถจักรยานยนต์ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุด 5 อันดับแรก พบว่า มีเพียงรถจักรยานยนต์คาวาซากิ ที่มียอดจดทะเบียนลดลง 32.4%YoY

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ



ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกตามค่ายรถ

ค่ายรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	ปี 2563	H1/64	ปี 2563	H1/64	ปี 2563	H1/64
1. ฮอนด้า	1,178,546	683,804	77.7	78.2	-13.4	19.6
2. ยามาฮ่า	239,397	132,492	15.8	15.2	-7.6	19.6
3. จีพีเอ็กซ์	14,761	16,914	1.0	1.9	-25.1	154.0
4. เวสป้า	28,097	16,211	1.9	1.9	18.9	19.1
5. คาวาซากิ	12,157	4,661	0.8	0.5	-13.4	-32.4
อื่นๆ	44,724	19,959	2.9	2.3	-14.5	-12.2
รวม	1,517,682	874,041	100.0	100.0	-12.3	19.3

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

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

ทั้งนี้หากจำแนกเป็นรายพื้นที่ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 พบว่าปรับตัวเพิ่มขึ้นทุกพื้นที่ โดยพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุดยังคงเป็นพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ด้วยจำนวนทั้งสิ้น 241,699 คัน คิดเป็นสัดส่วน 27.7% ของยอดจดทะเบียนทั้งหมด รองลงมา คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออก ตามลำดับ โดยพื้นที่ที่มียอดจดทะเบียนเพิ่มขึ้นสูงสุดคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพิ่มขึ้น 29.1%YoY

ตารางที่ 3 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) จำแนกรายพื้นที่

พื้นที่	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	ปี 2563	H1/64	ปี 2563	H1/64	ปี 2563	H1/64
กรุงเทพฯและปริมณฑล	430,243	241,699	28.3	27.7	-10.9	12.4
ตะวันออกเฉียงเหนือ	379,092	225,856	25.0	25.8	-8.4	29.1
เหนือ	218,624	128,127	14.4	14.7	-9.3	21.6
ใต้	195,864	104,966	12.9	12.0	-14.8	14.3
ตะวันออก	168,680	99,612	11.1	11.4	-16.5	17.3
ตะวันตก	68,271	40,450	4.5	4.6	-13.6	23.5
กลาง	56,908	33,331	3.7	3.8	-20.0	20.0
รวม	1,517,682	874,041	100.0	100.0	-11.7	19.3

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น แต่อาจจะยังไม่กลับไปเท่ากับช่วงก่อนการแพร่ระบาด โดยคาดว่าในปี 2564 จะมียอดขายจำหน่ายรถจักรยานยนต์ราว 1.55 – 1.60 ล้านคัน เติบโต 2.2% - 5.5% จากปี 2563 โดยยอดขายจำหน่ายที่ขยายตัวในปีนี้เป็นผลจาก 1) ฐานยอดขายจำหน่ายที่อยู่ในระดับต่ำในปีก่อน เนื่องจากตลาดรถจักรยานยนต์ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 จนทำให้มียอดขายจำหน่ายลดลงต่ำสุดในรอบกว่า 18 ปี 2) ค่ารถจักรยานยนต์ต่างๆ ยังคงมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายและการเปิดตัวรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง 3) รายได้โดยรวมของครัวเรือนภาคเกษตรที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการปรับเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าเกษตร 4) แรงงานที่ว่างงานหรือถูกเลิกจ้างบางส่วนเลือกที่จะไปประกอบอาชีพให้บริการรับส่งสินค้าเดลิเวอรี่ด้วยรถจักรยานยนต์แทน

แต่อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังต้องเผชิญปัจจัยเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังมีความไม่แน่นอนสูงจากการแพร่ระบาดของโรคที่ยังคงยืดเยื้อและกระจายเป็นวงกว้างมากขึ้น ประกอบกับประสิทธิภาพและการกระจายวัคซีนที่ต่ำกว่าคาดการณ์ ทำให้ภาครัฐต้องออกมาตรการล็อกดาวน์ที่มีความเข้มงวดและอาจจะยาวนานมากขึ้นเพื่อควบคุมการแพร่ระบาด จนส่งผลกระทบต่อการทำงาน ความเชื่อมั่น และฐานะทางการเงินของธุรกิจและครัวเรือนที่มีความเปราะบางอยู่เดิมแล้วให้ได้รับผลกระทบซ้ำเติมที่รุนแรงยิ่งขึ้น ขณะที่สถาบันการเงินต่างๆ มีความเข้มงวดและระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อมากกว่าปกติจากภาระหนี้ครัวเรือนที่สะสมอยู่ในระดับสูงและมีแนวโน้มกลายเป็นหนี้เสียเพิ่มขึ้นในอนาคต โดย ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2564 หนี้ภาคครัวเรือนของไทยเร่งตัวขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 90.5% ของ GDP และถือเป็นระดับสูงสุดในรอบ 18 ปี นับตั้งแต่ที่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีการเก็บรวบรวมสถิติ ขณะที่การแข่งขันในธุรกิจยังรุนแรงจากจำนวนผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุนในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบการอาจต้องปรับตัวเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในช่วงนี้โดยเน้นการขายหรือทำโปรโมชันผ่านช่องทางออนไลน์ รวมถึงการผ่อนปรนด้านสินเชื่อเพื่อช่วยประคองตลาดให้ผ่านวิกฤตินี้ไปให้ได้ก่อน