

SCB EIC Industry insight

Automotive industry

อุตสาหกรรมยานยนต์ยังคงเผชิญความท้าทายจากอุปสงค์ในประเทศที่เปราะบาง ส่งผลให้ตลาดรถยนต์และจักรยานยนต์มีแนวโน้มฟื้นตัวได้ช้า ขณะที่กลุ่มยานยนต์เชิงพาณิชย์คาดว่าจะทยอยกลับมาคึกคัก โดยได้รับอานิสงส์จากการค้าชายแดนและผ่านแดน รวมถึงภาคการท่องเที่ยวที่ทยอยฟื้นตัวต่อเนื่อง

November 2024



SCB EIC

Contents



Executive summary หน้า 03



อุตสาหกรรมรถยนต์ หน้า 05



อุตสาหกรรมยานยนต์เชิงพาณิชย์ หน้า 14



ตลาดรถจักรยานยนต์ หน้า 19



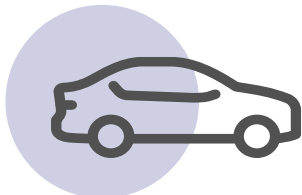
ตลาดรถยนต์นั่งไฟฟ้า (Hybrid & BEV) หน้า 23

The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

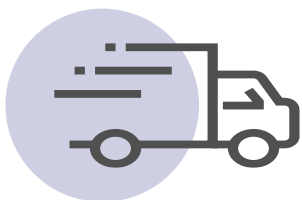
Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct.

This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned here in.

Executive summary

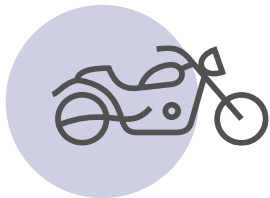


ยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2025 คาดว่าจะทรงตัวในระดับต่ำที่ 5.5 แสนคัน ขณะที่ในระยะปานกลาง มีแนวโน้มฟื้นตัวได้ช้าและยังไม่สามารถกลับสู่ช่วง Pre-Covid ได้ในภายในปี 2028 เนื่องจากเผชิญกับผลพวงต่อเนื่องจากปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมของผู้บริโภค ซึ่งประกอบด้วย 1) สถาบันการเงินยังคงเข้มงวดการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เนื่องจากความกังวลต่อความสามารถในการชำระหนี้และอัตราหนี้เสียที่คาดว่าจะอยู่ในระดับสูงต่อเนื่องไปจนถึงปี 2026 ก่อนจะเริ่มทยอยปรับลดลงในระยะต่อไป 2) กำลังซื้อในภาพรวมค่อนข้างเปราะบาง จากปัญหานี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงและรายได้เกษตรกรรมผันผวน กดดันยอดขายรถกระบะให้ฟื้นตัวได้ช้า 3) พฤติกรรมการใช้รถของคนไทยยาวนานขึ้น ส่งผลต่อวัฏจักรยอดขายรถใหม่ให้เติบโตได้ช้าลง และ 4) การแข่งขันด้านราคาที่ทวีความรุนแรง ทำให้การประเมินราคาในตลาดรถมือ 2 ทำได้ยากและผันผวน ส่งผลให้ผู้บริโภคบางส่วนชะลอการตัดสินใจซื้อรถออกไป อย่างไรก็ตาม ตลาดรถยนต์ยังพอมีย Upside risk อยู่บ้าง จากกำลังซื้อของเกษตรกรที่อาจกลับมาขยายตัวได้เข้มแข็งกว่าที่ประเมินไว้ หากปัญหาภัยแล้งทำให้ราคาผลผลิตปรับสูงขึ้น กอปรกับอุปสงค์จากคู่ค้าสำคัญเพิ่มขึ้นมากกว่าคาด โดย SCB EIC ประเมินว่า ทุก ๆ รายได้เกษตรกรที่ปรับเพิ่มขึ้น 1% จะทำให้ยอดขายรถกระบะเติบโตได้สูงขึ้นอีกราว 0.5%

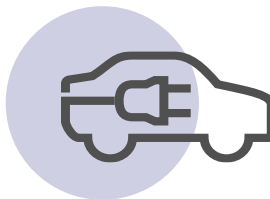


อุตสาหกรรมยานยนต์เชิงพาณิชย์ปี 2025 มีแนวโน้มกลับมาขยายตัวได้ตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศและภาคส่งออกฟื้นตัวดีขึ้น โดยตลาดรถบรรทุกได้รับแรงหนุนจากกิจกรรมขนส่งตามแนวชายแดนและการค้าผ่านแดนเติบโตต่อเนื่อง ขณะที่ตลาดรถโดยสารได้รับอานิสงส์จากภาคท่องเที่ยวที่กลับมาคึกคัก และมีส่วนช่วยแก้ปัญหา Overcapacity ในกลุ่มรถบัสนำเข้ายาวบรรเทาลง ทั้งนี้ ในระยะปานกลาง จำเป็นต้องจับตาทิศทางการนำเข้ายานยนต์เชิงพาณิชย์ที่ปรับเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะจากกลุ่มยานยนต์ไฟฟ้าจากประเทศจีน ซึ่งแม้จะตอบโจทย์ด้านสิ่งแวดล้อม แต่ก็นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อผู้ผลิตรายานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศให้สูญเสียความสามารถทางการแข่งขัน

Executive summary



ตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศปี 2025 มีแนวโน้มซบเซาต่อเนื่อง ขณะที่ในระยะปานกลางจะทยอยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากอุปสงค์ยังคงเผชิญแรงกดดันจากกำลังซื้อกลุ่มฐานรากที่เปราะบาง ทั้งจากปัญหาหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง รายได้ภาคเกษตรผันผวน รวมถึงความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน อย่างไรก็ตาม ภาครัฐต้องติดตามความคืบหน้าของมาตรการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำซึ่งจะช่วยเพิ่มกำลังซื้อและหนุนให้ความต้องการซื้อรถจักรยานยนต์จากกลุ่มแรงงานนอกภาคเกษตรฟื้นตัวได้เข้มแข็งมากขึ้น ทั้งนี้สำหรับภาคการส่งออกรถจักรยานยนต์ในปี 2025 คาดว่าจะสามารถกลับมาขยายตัวได้ เพราะอุปสงค์จากคู่ค้าสำคัญทยอยปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ทั้งในญี่ปุ่น ยุโรป และจีน



ตลาดรถยนต์นั่งไฟฟ้า (Hybrid และ BEV) ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าในปี 2025 ยอดขายรถกลุ่มนี้จะอยู่ที่ราว 2.1 แสนคัน หรือคิดเป็น 30% ของยอดขายรถยนต์ในประเทศทั้งหมด โดยตลาดรถไฮบริดนับเป็นแรงส่งสำคัญ เพราะผู้บริโภคมีการเปิดรับรถกลุ่มนี้มากขึ้น ทั้งในระดับกลาง (ราคา 5 แสน – 1 ล้านบาท) รวมถึงตลาดหรู (ราคาสูงกว่า 1 ล้านบาท) ขณะที่ยอดขายรถ BEV มีแนวโน้มขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป และคาดว่าส่วนแบ่งตลาดในระยะปานกลางจะทรงตัวอยู่ที่ 10% ของยอดขายรถยนต์ในประเทศ ทั้งนี้ปัจจัยฉุดรั้งการเปิดรับรถ BEV จากฝั่งผู้บริโภคเกิดจากความกังวลใน 4 ประเด็นสำคัญ คือ 1) ความไม่เพียงพอของสถานีชาร์จสาธารณะ 2) ปัญหาอุปทานอะไหล่ยนต์ในประเทศและตัวเลือกซ่อมบำรุงรายย่อยยังมีค่อนข้างจำกัด 3) ผลพวงจากสงครามราคาารถ BEV ที่ทำให้ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคทยอยปรับลดลง และ 4) ต้นทุนการถือครองบางส่วนยังอยู่ในระดับสูง อาทิ เบี้ยประกันและอัตราดอกเบี้ยมูลค่า ทั้งนี้หากพิจารณาพัฒนาการห่วงโซ่อุปทาน EV ในประเทศไทยจะพบว่า กำลังการผลิตรถยนต์ BEV ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยภายในปี 2025 - 2028 จะขยายตัวสู่ระดับ 6 แสนคัน/ปี ไม่เพียงเท่านั้น การลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ก็เติบโตสอดคล้องกับการผลิตรถยนต์เช่นกัน โดยเฉพาะการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า สถานีอัดประจุ/สลับแบตเตอรี่ และธุรกิจผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ EV ซึ่งได้รับความสนใจอย่างมากจากผู้ประกอบการชาวไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย จะผ่านจุดต่ำสุดไปได้ ภายในช่วงครึ่งหลังของปี 2025 จากนั้นจะทยอยฟื้นตัว อย่างค่อยเป็นค่อยไป

โดยปัจจัยกดดันอุปสงค์ในระยะสั้น เกิดจากความเข้มงวดในการปล่อย
สินเชื่อ ของสถาบันการเงิน ขณะที่การฟื้นตัวในระยะปานกลาง
ถูกกดดันจากกำลังซื้อที่เปราะบาง รวมถึงพฤติกรรมการใช้รถ
ของผู้บริโภคที่มีแนวโน้มยาวนานขึ้น

อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในปี 2024 มีแนวโน้มชะลอตัวเนื่องจากปีก่อน โดยภาคการผลิตเพิ่ขยแรงกดดันจากอุปสงค์ในประเทศที่ซบเซา กอปรกับปริมาณการส่งออกที่ชะลอตัว

ภาพรวมเครื่องชี้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและปริมาณการปี 2024

หน่วย : %YOY

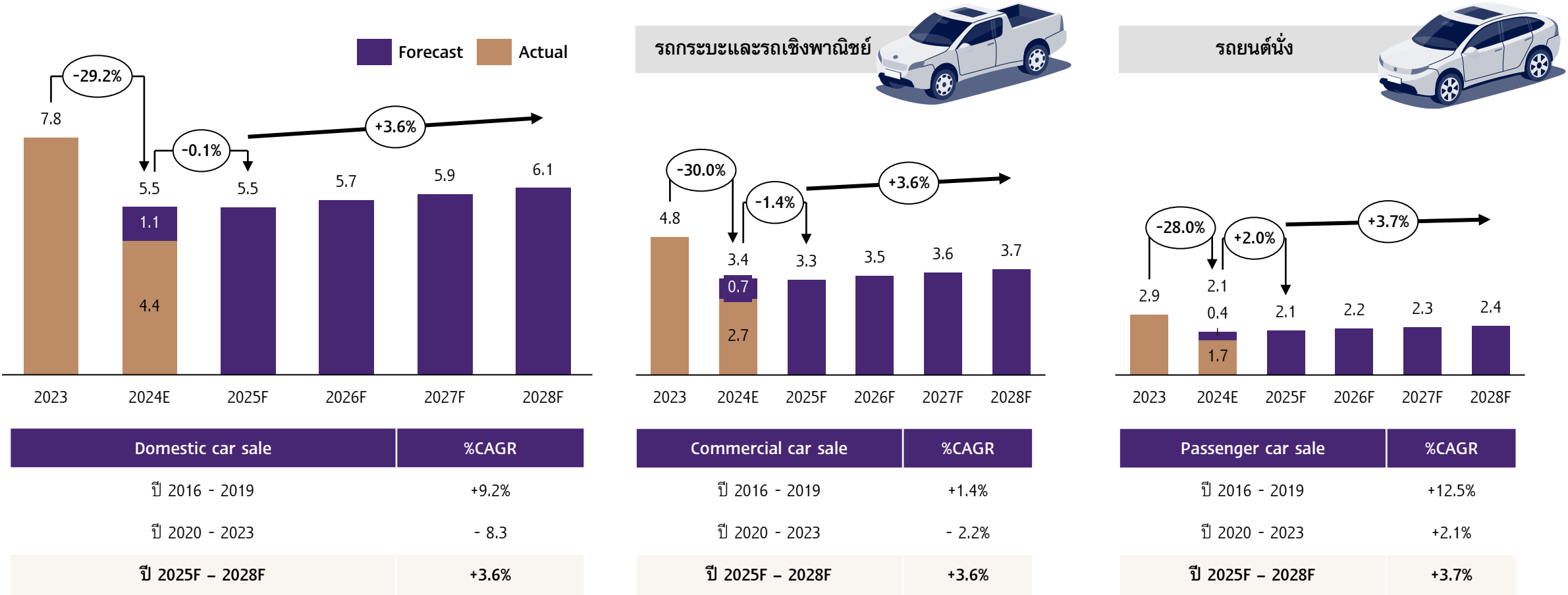
Auto indicators		2023	Q1 24	Q2 24	Q3 24	Jan-24	Feb-24	Mar-24	Apr-24	May-24	Jun-24	Jul-24	Aug-24	Sep-24
Supply side	Auto Production	-2.2%	-18.3%	-15.8%	-20.9%	-12.5%	-19.3%	-23.1%	-11.0%	-16.2%	-20.1%	-16.6%	-20.6%	-25.5%
	Production index	-0.8%	-16.1%	-12.9%	-17.3%	-9.8%	-16.3%	-22.1%	-6.7%	-14.2%	-18.0%	-10.8%	-18.0%	-23.2%
	Capacity Utilization*	69.40	57.76	58.39	56.87	60.42	57.00	55.87	60.62	57.89	56.67	62.24	56.17	52.20
	Inventory	47.6%	17.4%	-7.0%	-8.4%	39.3%	15.6%	-2.8%	6.4%	-7.3%	-20.1%	-1.5%	-13.8%	-9.9%
	Employment	1.6%	2.3%	-0.2%										
	Average emp earning	-1.4%	-5.1%	-0.9%										
Demand side	Domestic car sale	-8.7%	-24.1%	-23.6%	-27.6%	-16.4%	-26.1%	-29.8%	-21.5%	-23.4%	-26.0%	-20.6%	-25.0%	-37.1%
	Passenger car sale	10.3%	-14.3%	-23.2%	-29.1%	2.4%	-20.1%	-25.1%	-14.4%	-28.1%	-27.1%	-26.4%	-22.6%	-38.4%
	Commercial car sale	-17.3%	-29.5%	-23.6%	-26.6%	-26.5%	-29.4%	-32.6%	-25.1%	-20.2%	-25.4%	-16.9%	-26.5%	-36.2%
	EV registration	708.1%	98.7%	-8.6%	-10.6%	354.8%	-34.7%	-23.9%	4.9%	-5.1%	-25.5%	8.2%	-5.8%	-34.3%
	Used car registration	5.1%	-19.4%	-13.8%	-14.5%	-15.0%	-17.3%	-19.5%	-17.3%	-16.3%	-17.0%	-14.9%	-14.6%	-14.0%
	Export (CBU)	11.7%	-1.1%	-2.8%	-8.0%	-0.1%	0.2%	-3.3%	-12.2%	3.4%	0.5%	-17.6%	-4.6%	-1.7%

หมายเหตุ : *การวัดอัตราการใช้กำลังการผลิต โดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของกำลังการผลิตทั้งหมด **ค่าจ้างเฉลี่ยของพนักงานรวมถึงเงินเดือน โบนัส และค่าล่วงเวลา (OT)
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย (BOT), สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (FTI) และกรมการขนส่งทางบก (DLT) ข้อมูล ณ เดือน ส.ค. 2024

SCB EIC ประเมินว่า ยอดขายรถยนต์ในประเทศจะทยอยกลับมาขยายตัวได้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2025 เป็นต้นไป แต่อัตราการฟื้นตัวยังอยู่ในระดับต่ำ และคาดว่าจะยังไม่สามารถกลับสู่ระดับ Pre-Covid ได้ภายในปี 2028

ยอดขายรถยนต์ในประเทศและประมาณการปี 2024 - 2028

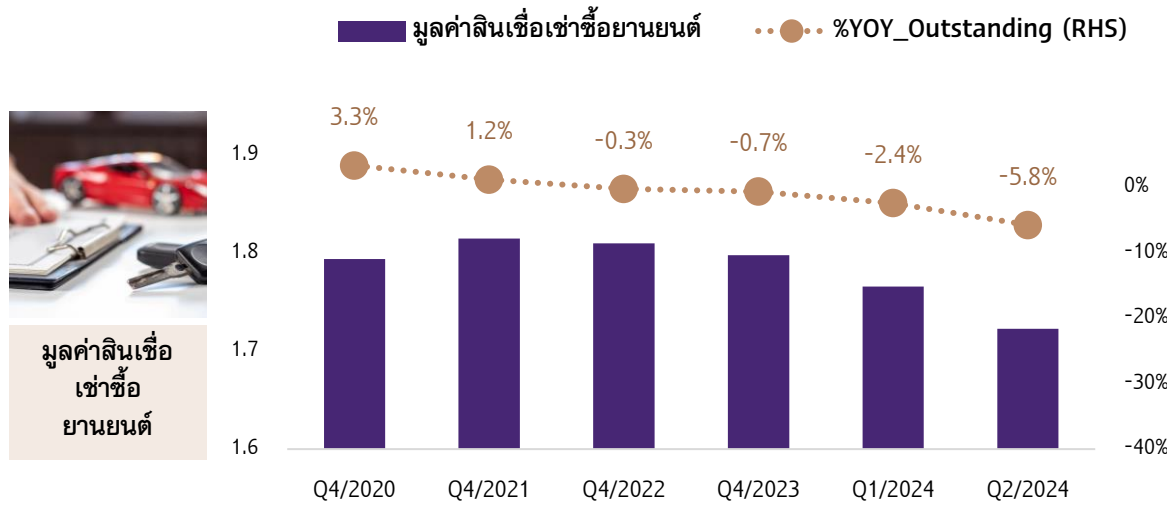
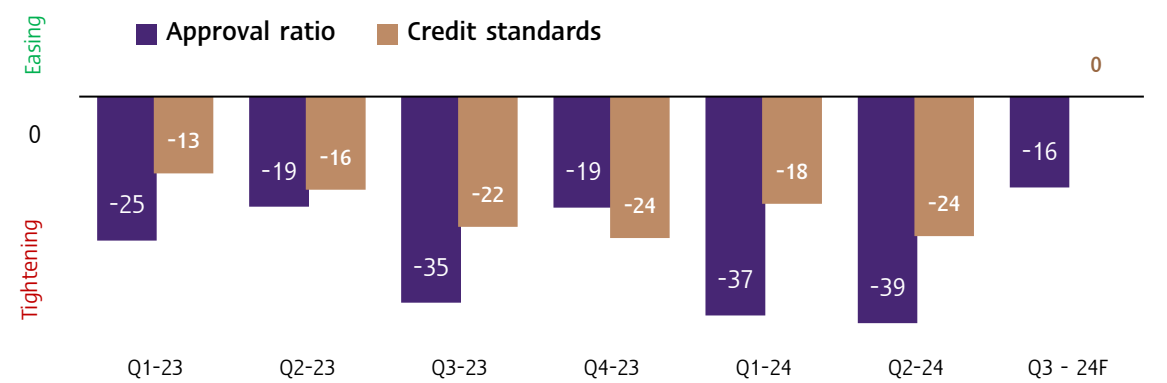
หน่วย : แสนคัน และ %YOY



ปัจจัยกดดันการฟื้นตัวของตลาดรถยนต์ไทยเกิดจากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อของสถาบันการเงิน เนื่องจากยังเผชิญความเสี่ยงจากการปิดนัดชำระหนี้ในระดับสูง รวมทั้งความกังวลต่อการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจ

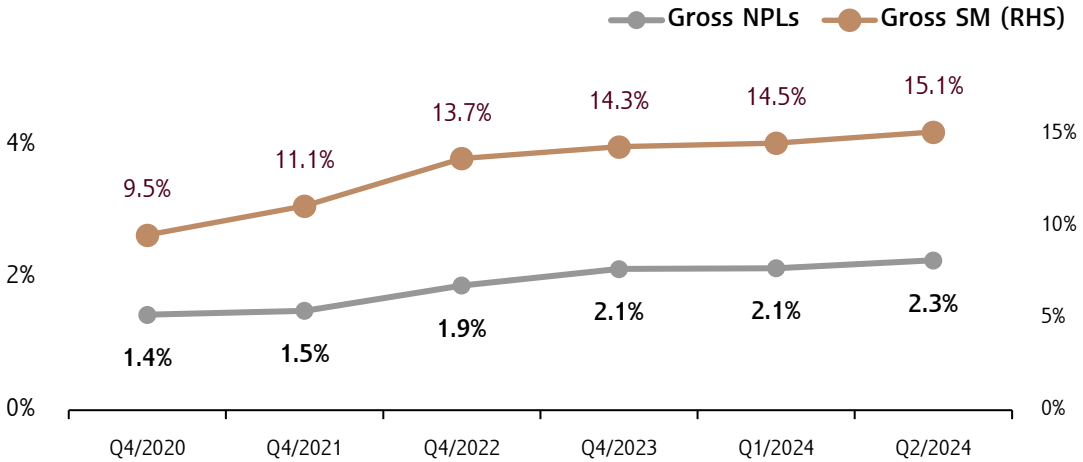
ภาวะและแนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ (Auto leasing loans)

หน่วย : Diffusion Index (DI) Trillion baht (LHS) and %YOY (RHS)



ยอดคงค้าง Gross NPLs และเงินให้สินเชื่อกล่าวถึงพิเศษ (SM)

หน่วย : % NPL of total of outstanding (LHS) and % SM of total of outstanding (RHS)

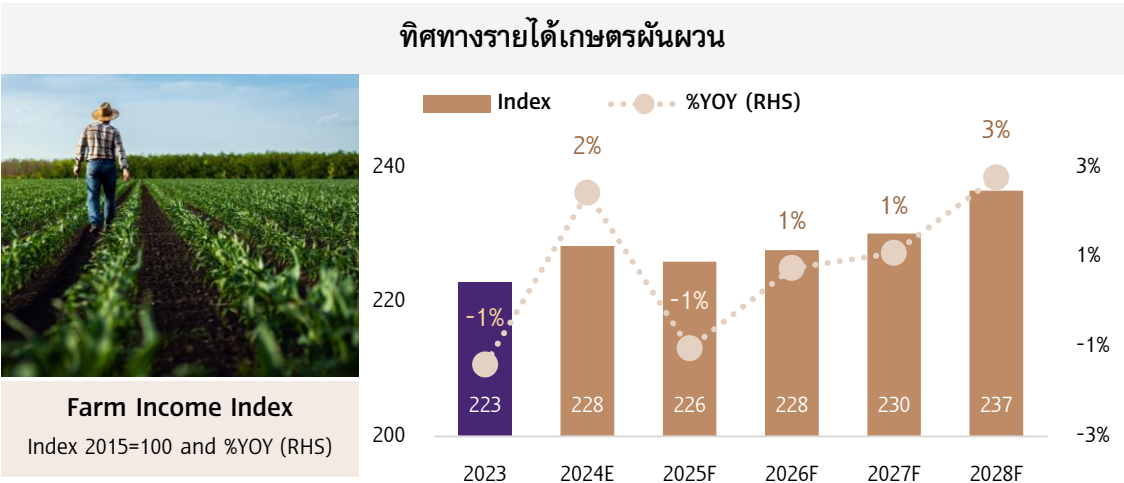
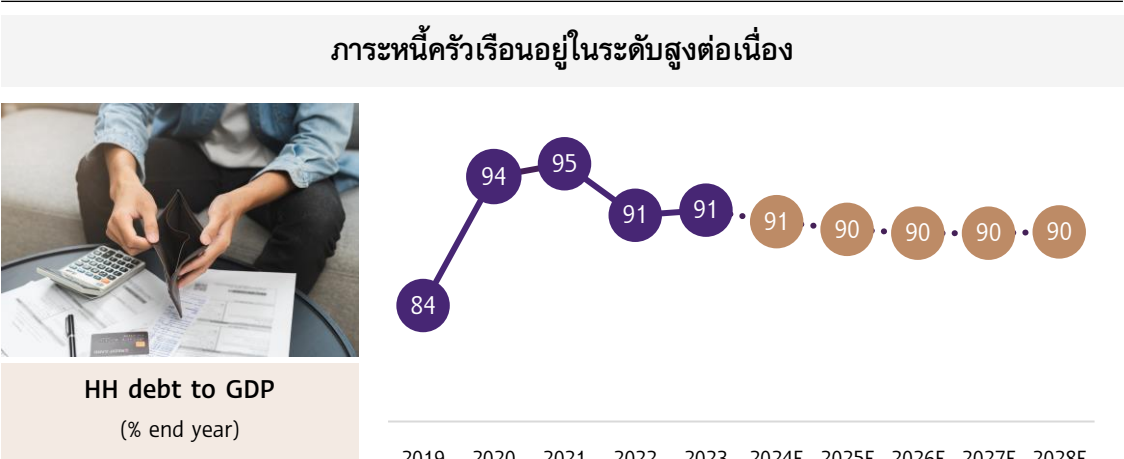


4 ปัจจัยกดดันความเข้มงวดการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์*

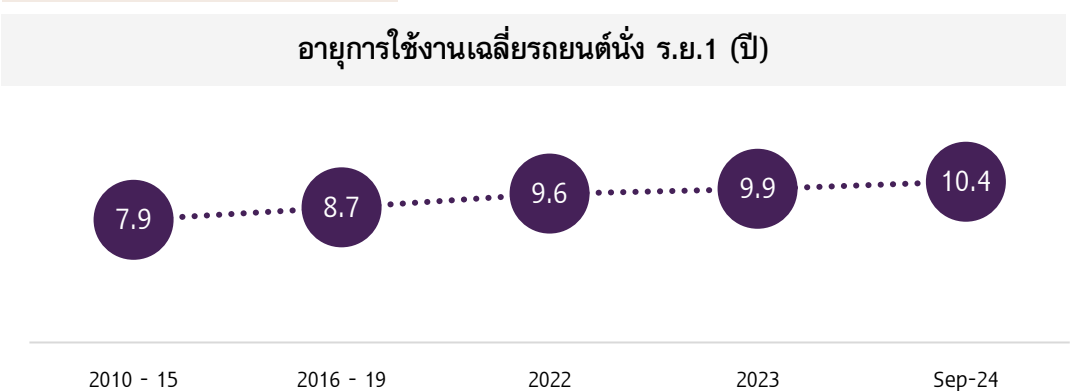
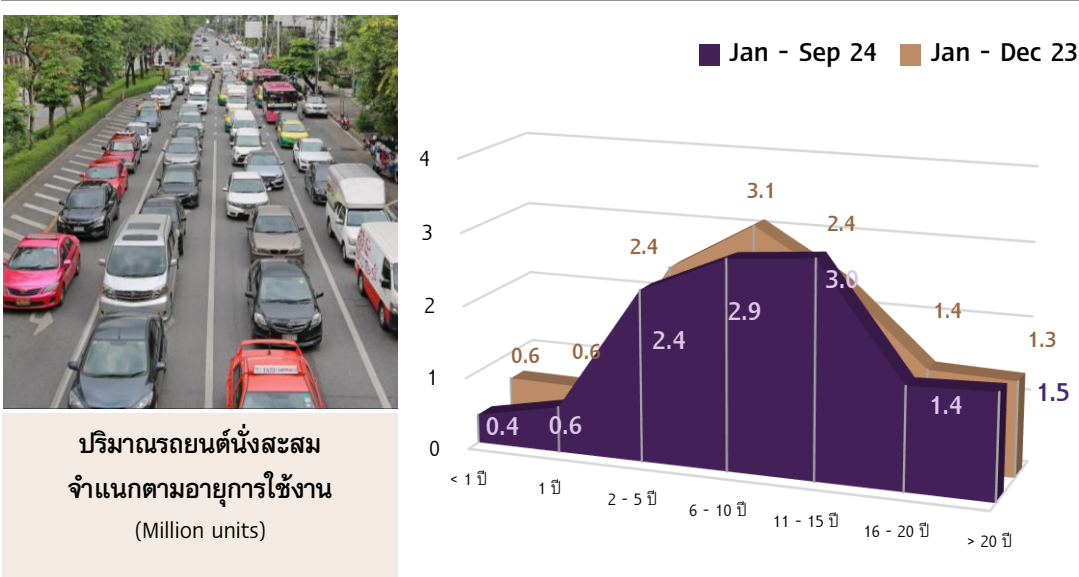


นอกจากนี้ อุปสงค์ของตลาดรถยนต์ในระยะปานกลางยังถูกซ้ำเติมจากกำลังซื้อที่เปราะบาง เพราะภาระหนี้ครัวเรือนอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ทิศทางรายได้เกษตรกรผันผวน กอปรกับพฤติกรรมการใช้รถที่ยาวนานขึ้น

แรงกดดันกำลังซื้อของคนไทยในระยะถัดไป

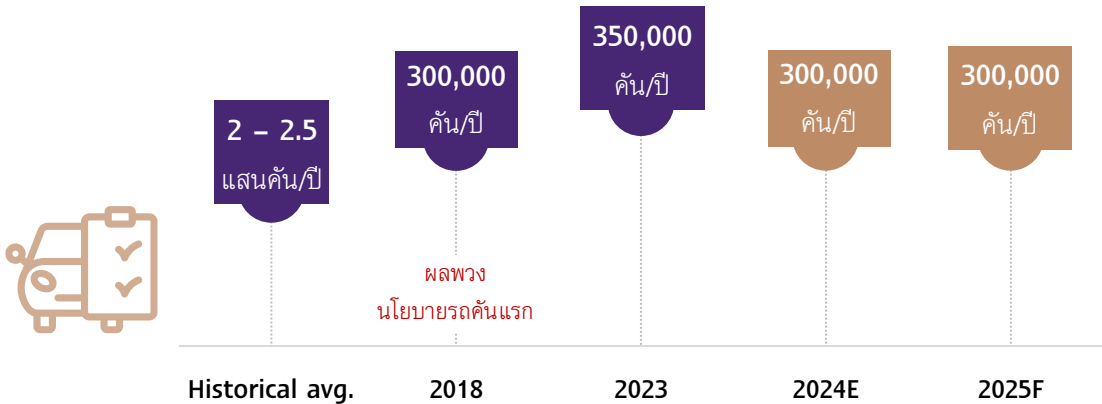


พฤติกรรมการใช้รถของคนไทยยาวนานขึ้น



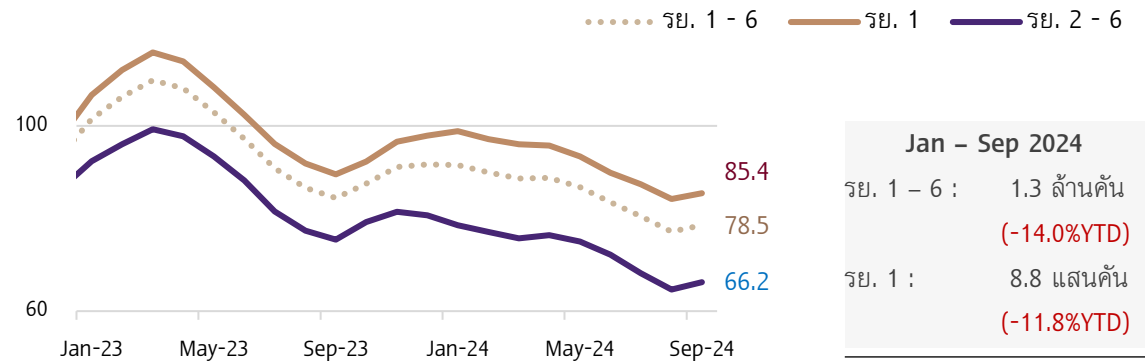
ภาวะตลาดรถยนต์มือ 2 ในปี 2025 ส่งสัญญาณชะลอตัว โดยปัญหาอุปทานส่วนเกินจากกลุ่มรถยนต์ ก่อให้เกิดแรงกดดันต่อการเสื่อมมูลค่าของหลักทรัพย์หมวดยานยนต์ให้ปรับลดลงต่อเนื่อง

ปริมาณและคาดการณ์รถยนต์เข้าลานประมูล



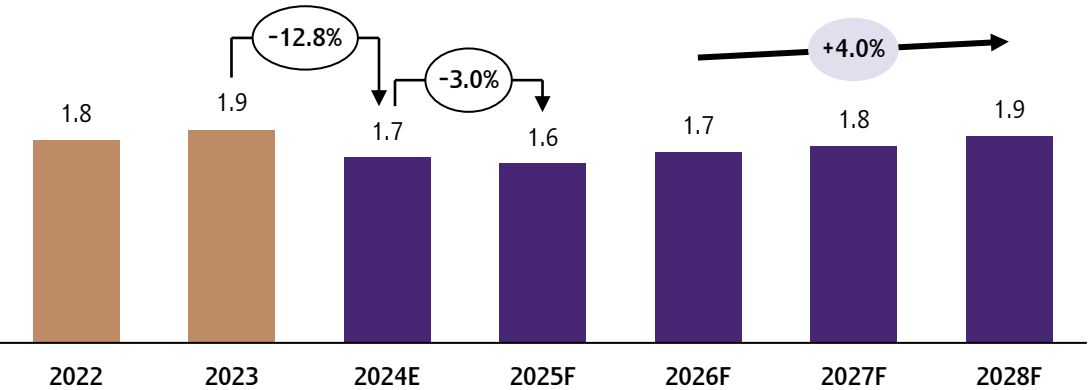
ดัชนียอดโอนกรรมสิทธิ์ยานยนต์มือสอง

หน่วย : Index SA 2019 = 100 3MM



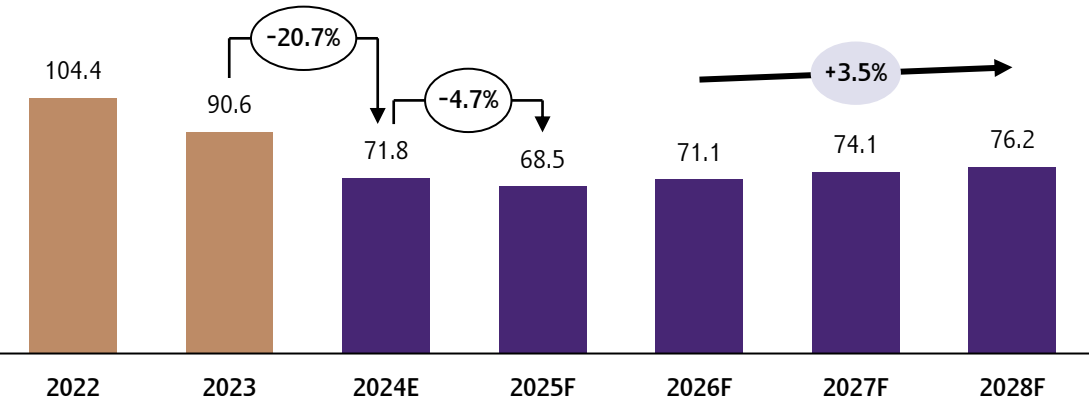
ประมาณการยอดโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์มือสอง (รย. 1 - 6)

หน่วย : ล้านคัน



ประมาณการดัชนีราคารถยนต์มือสอง

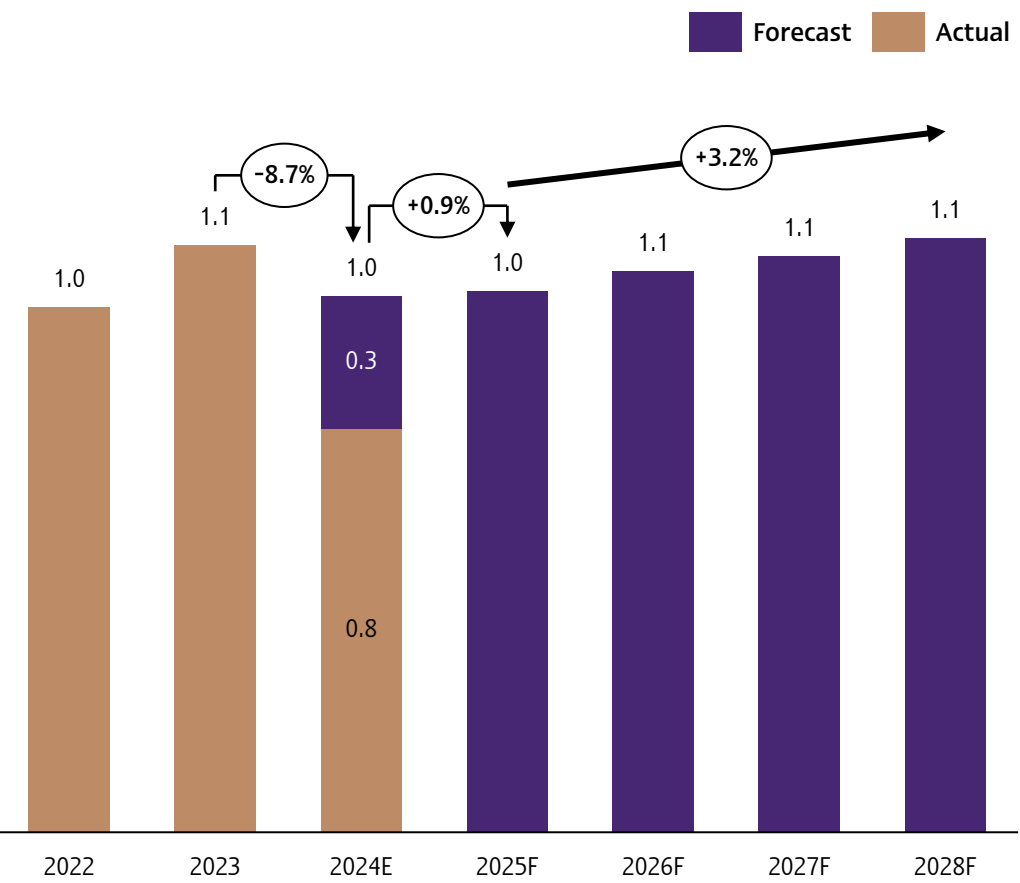
หน่วย : Index 2015 = 100



ปริมาณการส่งออกรถยนต์ในปี 2025 มีแนวโน้มกลับมาขยายตัวได้บ้าง และในระยะปานกลางจะทยอยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยตลาด Middle east จะก้าวขึ้นมามีบทบาทมากขึ้น

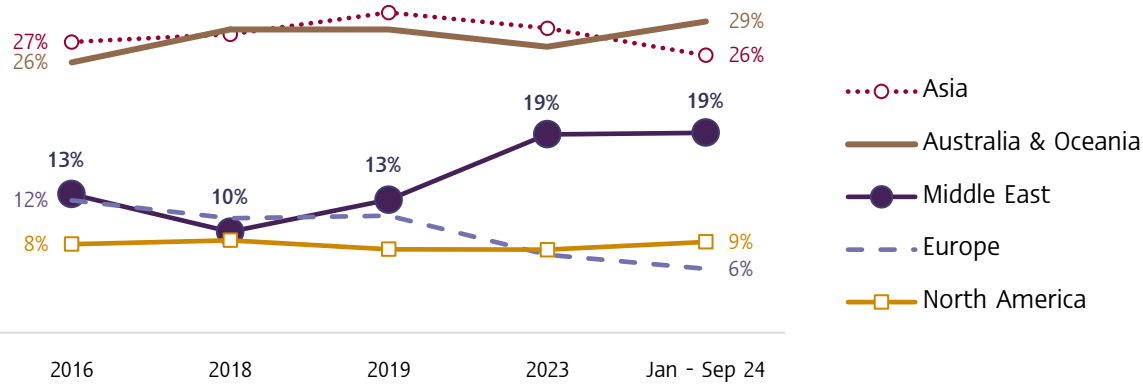
ปริมาณและคาดการณ์การส่งออกรถยนต์ (CBU) ปี 2024 - 2028

หน่วย : ล้านคัน



สัดส่วนคู่ค้าการส่งออกรถยนต์ (CBU)

หน่วย : % of total auto CBU export



Key issues



Opportunities in the Middle east

- บทบาทในตลาดส่งออกรถยนต์จากไทยเติบโตต่อเนื่อง
- ความเสี่ยงจากการถูกตีตลาดจากกลุ่มรถ EV ก็ค่อนข้างจำกัด เพราะขาดแรงจูงใจจากนโยบายภาครัฐ และต้นทุนพลังงานอยู่ในระดับต่ำ



Weaken demand from Australia

- กำลังซื้อในออสเตรเลียชะลอตัว เพราะอัตราเงินเฟ้ออยู่ในระดับสูง และนโยบายการเงินตึงตัวต่อเนื่อง
- ค่ายรถ EV จากจีนเข้ามาตีตลาดและได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการส่งออกกระบะจากไทย



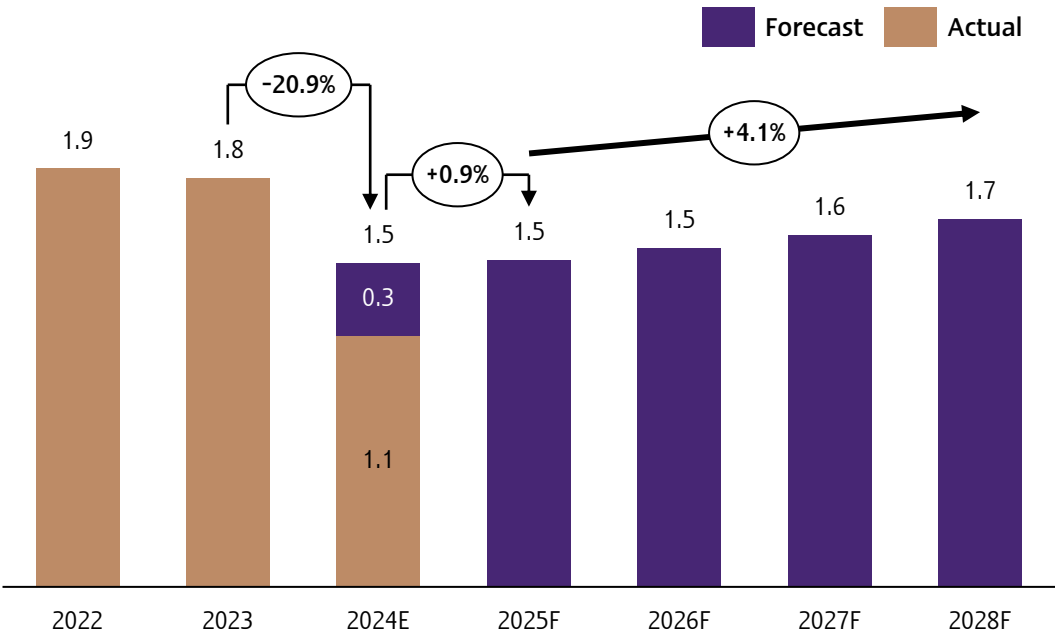
Environment policy & EV trend

- การตั้งเป้าและบังคับใช้นโยบายลด GHG อย่างเข้มงวดและชัดเจน โดยเฉพาะใน EU คาดว่าจะทำให้ความต้องการรถสันดาปทยอยปรับลดลงต่อเนื่อง

ปริมาณการผลิตยานยนต์ในประเทศมีแนวโน้มขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป สอดรับกับทิศทางอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศที่ฟื้นตัวขึ้นอย่างช้า ๆ กอปรกับระดับสินค้าคงคลังที่ยังทรงตัวอยู่ในระดับสูง

ปริมาณและคาดการณ์การผลิตยานยนต์ปี 2024 - 2028

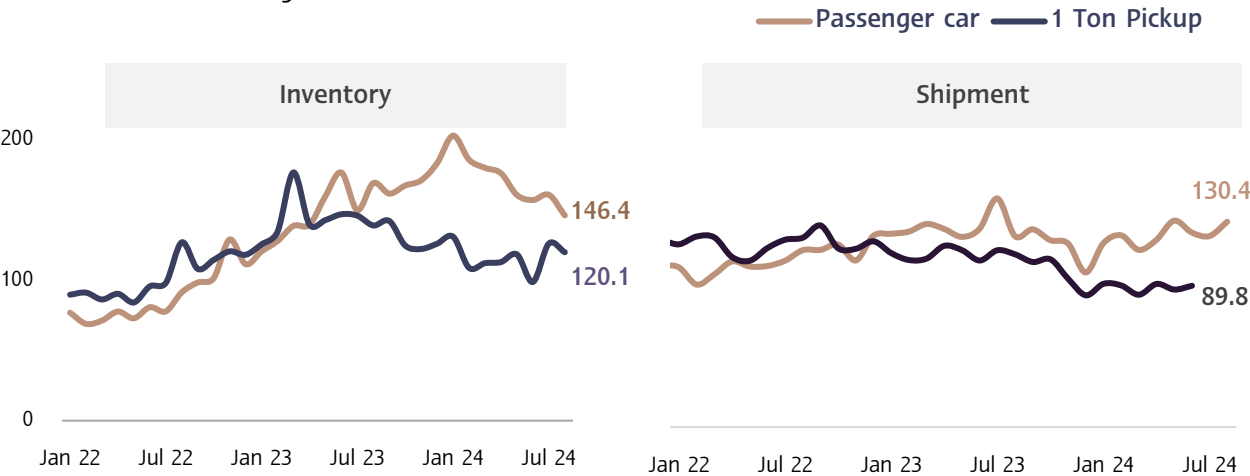
หน่วย : ล้านคัน



Domestic car sale	%CAGR
ปี 2016 - 2019	+1.2%
ปี 2020 - 2023	+ 8.9%
ปี 2025F - 2028F	+4.1%

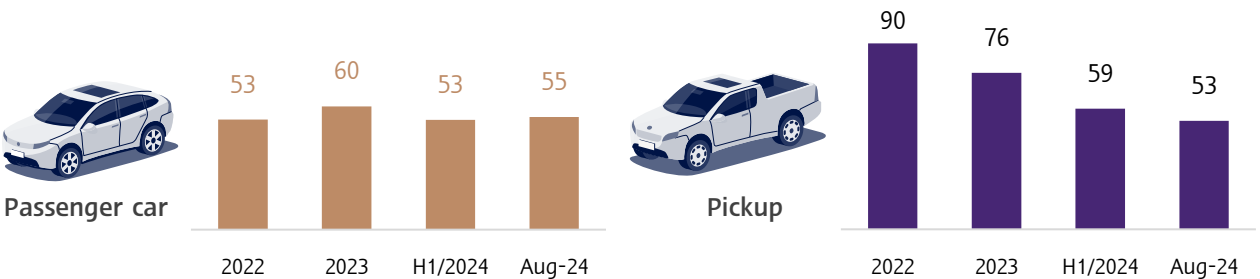
ดัชนีสินค้าคงคลังและดัชนีการส่งมอบรถยนต์

หน่วย : Index sa average 2021 = 100



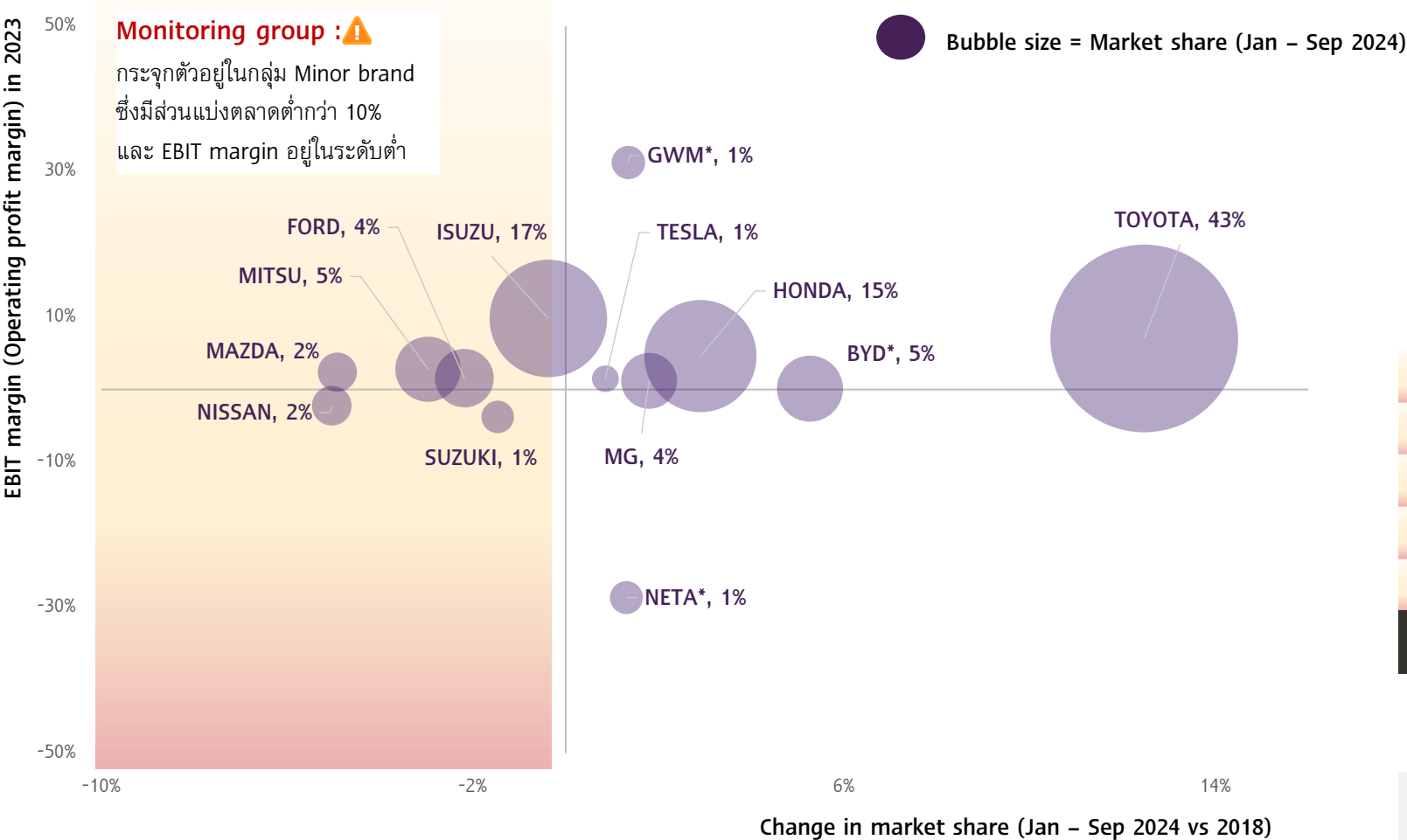
อัตราการใช้กำลังการผลิต

หน่วย : % of total capacity



ค่ายผู้ผลิตรถยนต์กลุ่ม Major brands ส่วนใหญ่รักษาระดับความสามารถทางการแข่งขันไว้ได้อย่างแข็งแกร่ง ส่วนทางกับ Minor brands ซึ่งเผชิญความเสี่ยงจากทิศทางยอดขายและความสามารถในการทำกำไรที่ลดลง

การประเมินความเสี่ยงธุรกิจผลิตและจำหน่ายยานยนต์ จำแนกตามแบรนด์



	Production capacity (คัน/ปี)		จำนวนโรงงาน (แห่ง)	
	2023	2025+	2023	2025+
TOYOTA	770,000		3	
HONDA	270,000	120,000	2	1
ISUZU	385,000		2	
FORD	100,000		1	
MITSU	400,000		1	
MAZDA	130,000		1	
NISSAN	220,000		1	
SUZUKI	6,500	0	1	0
Total	2.3 ล้าน	2.1 ล้าน	12	10
Change	-6.9%		-2 แห่ง	

กลุ่มเฝ้าระวัง มีกำลังการผลิตรวมกัน 8.5 แสนคัน คิดเป็น 40% ของกำลังการผลิตทั้งหมด

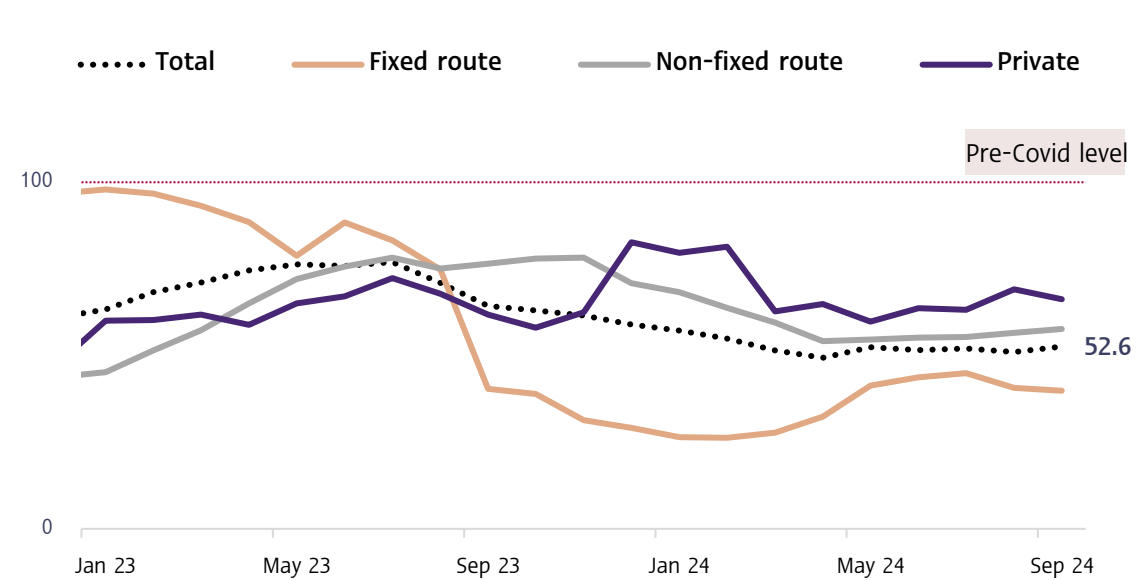
อุตสาหกรรมยานยนต์เชิงพาณิชย์ มีแนวโน้มกลับมาขยายตัวได้

โดยได้รับอานิสงส์จากกิจกรรมขนส่งทางบกที่กลับมาคึกคัก
ทั้งจากภาคส่งออก การค้าชายแดน – ผ่านแดน
รวมถึงภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง

อุตสาหกรรมยานยนต์เชิงพาณิชย์ในปี 2024 อยู่ในภาวะซบเซา โดยทิศทางอุปสงค์ ทั้งกลุ่มรถโดยสารและรถบรรทุก ยังคงหดตัวต่อเนื่องจากปี 2023 และส่งผลกระทบต่อเนื่องมาสู่ปริมาณการผลิตที่ชะลอตัวลง

ภาวะตลาดรถโดยสาร

หน่วย : Index sa average 3mm 2019 = 100

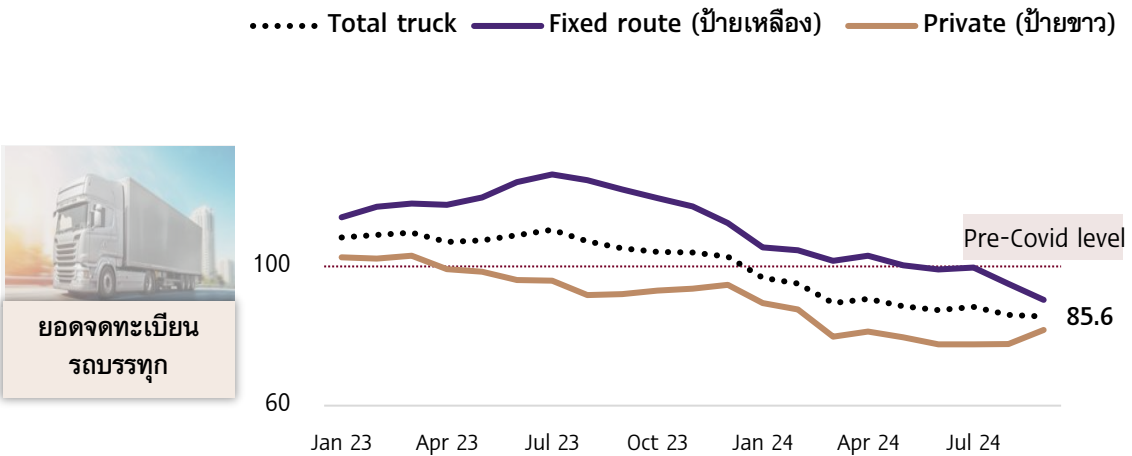


ยอดจดทะเบียนรถโดยสาร

Jan – Sep 2024	% share in 2023	Units	%YTD
Total	100	4,610	-26%
Fixed route	28	974	-51%
Non-fixed route	65	3,221	-17%
Private	7	415	-2%

ภาวะตลาดรถบรรทุก

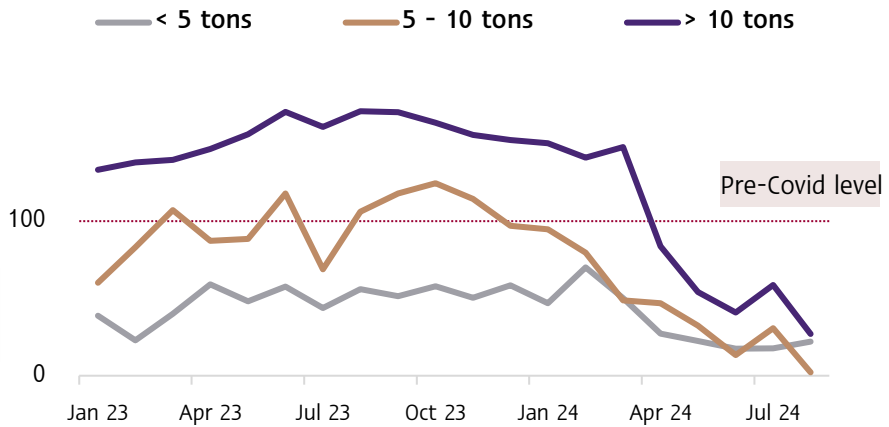
หน่วย : Index sa average 3mm 2019 = 100



ยอดจดทะเบียนรถบรรทุก



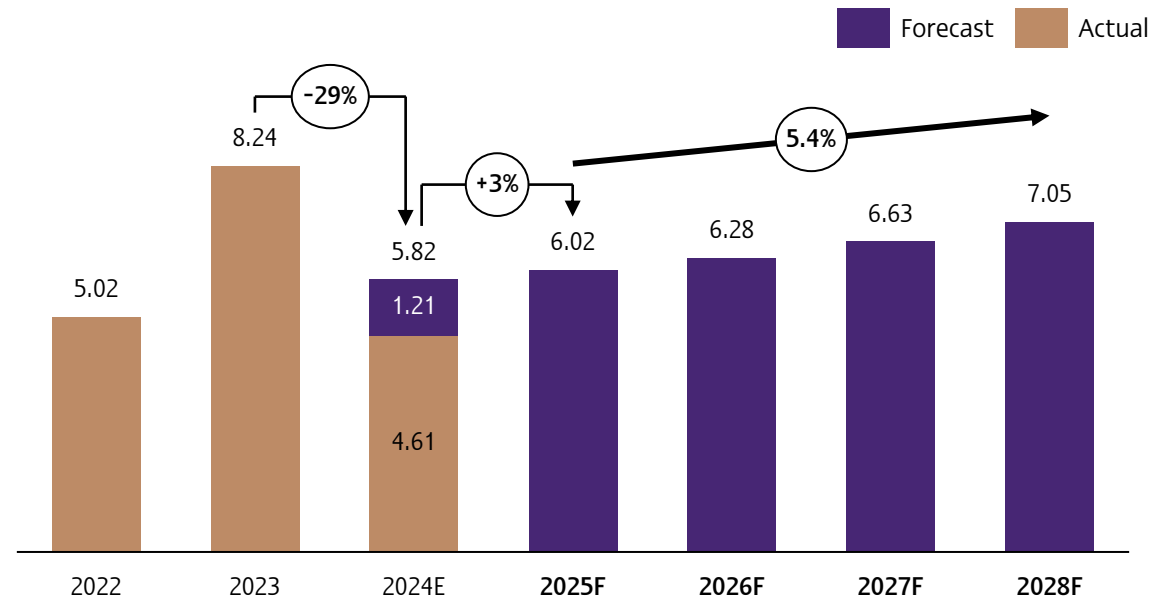
ปริมาณการผลิตรถบรรทุก



ตลาดยานยนต์เชิงพาณิชย์ในปีหน้ามีแนวโน้มกลับมาขยายตัวได้เล็กน้อย สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ และภาคส่งออกที่ฟื้นตัวได้เข้มแข็งขึ้น แต่ในระยะปานกลางต้องจับตาปัญหาการถูกตีตลาดจากกลุ่มยานยนต์นำเข้า

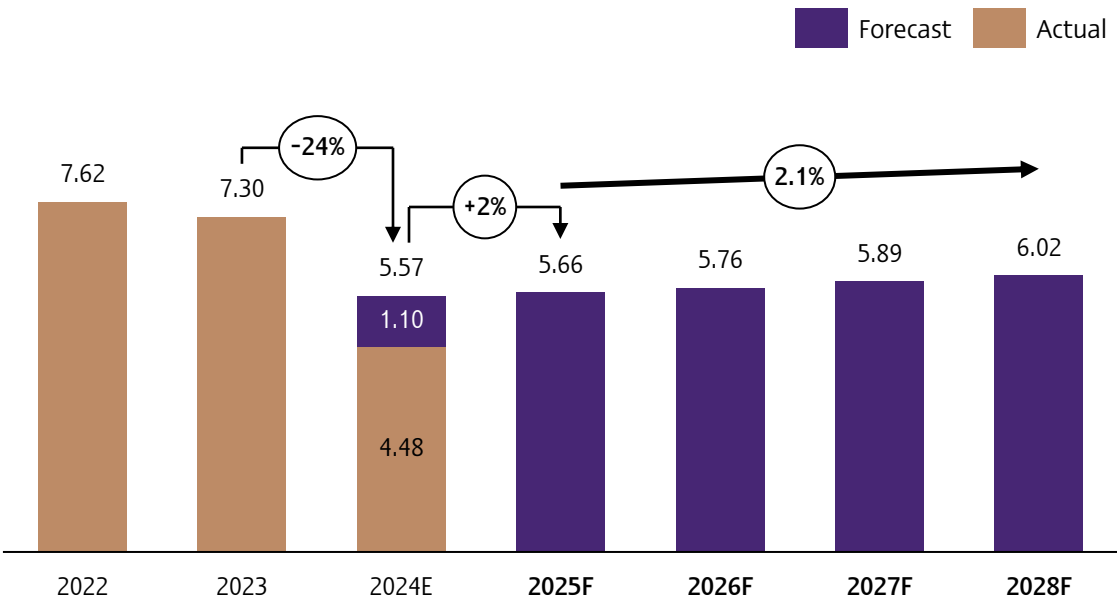
ประมาณการยอดขายทะเบียนรถโดยสารปี 2024 - 2028

หน่วย : พันคัน



ประมาณการยอดขายทะเบียนรถบรรทุกปี 2024 - 2028

หน่วย : หมื่นคัน

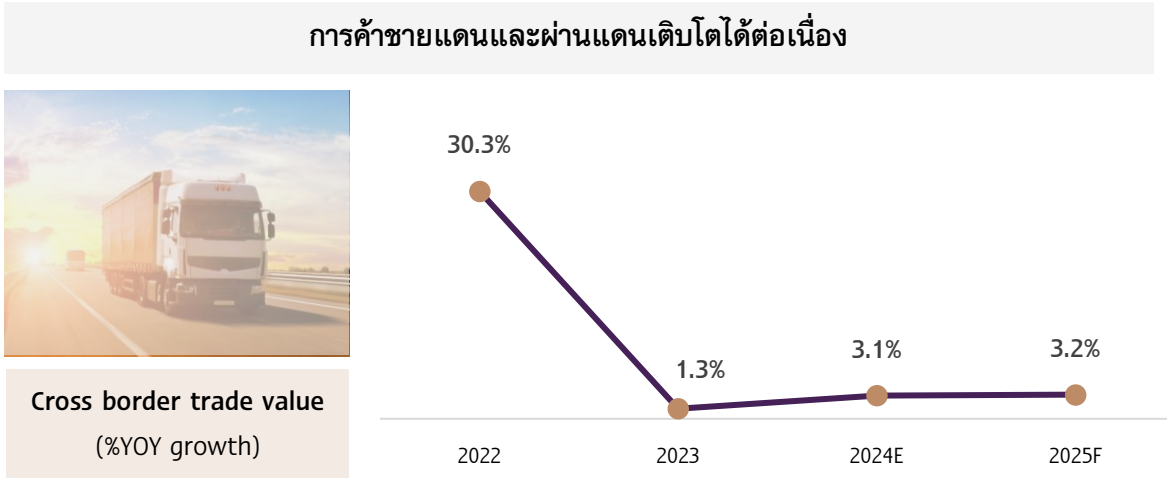
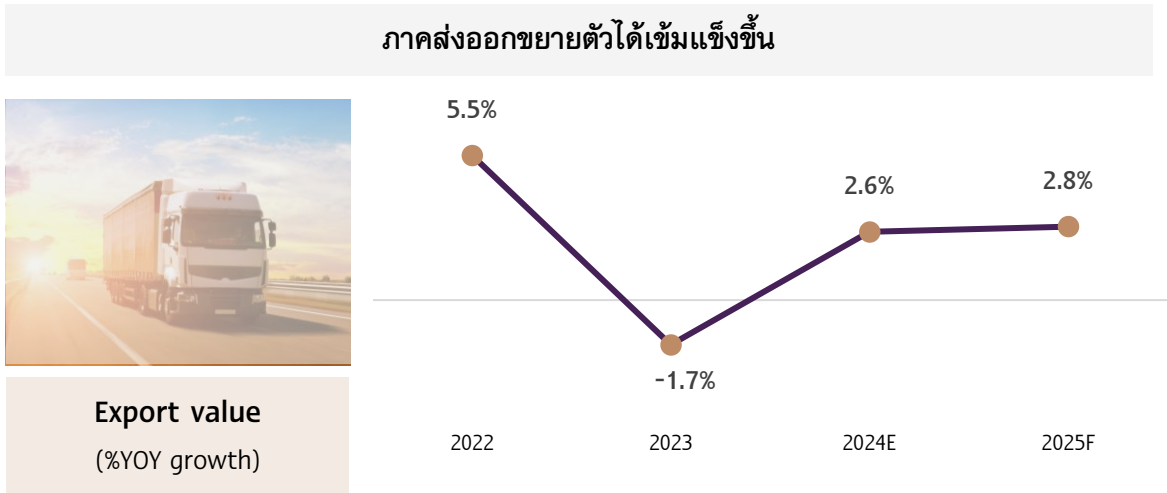


Bus registration		%CAGR
	ปี 2016 - 2019	+2.3%
	ปี 2020 - 2023	+6.7%
	ปี 2025F - 2028F	+5.4%

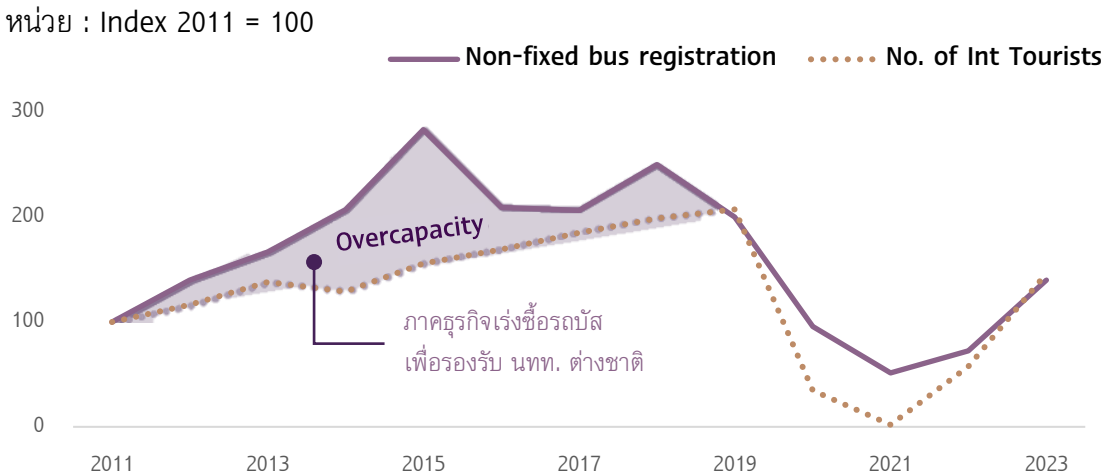
Truck registration		%CAGR
	ปี 2016 - 2019	+1.7%
	ปี 2020 - 2023	+1.5%
	ปี 2025F - 2028F	+2.1%

การฟื้นตัวของตลาดยานยนต์เชิงพาณิชย์ได้รับแรงหนุนจากกิจกรรมการขนส่งทางบกและภาคส่งออก รวมทั้งปัญหา Overcapacity ในกลุ่มรถบัสไม่ประจำทางและจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ

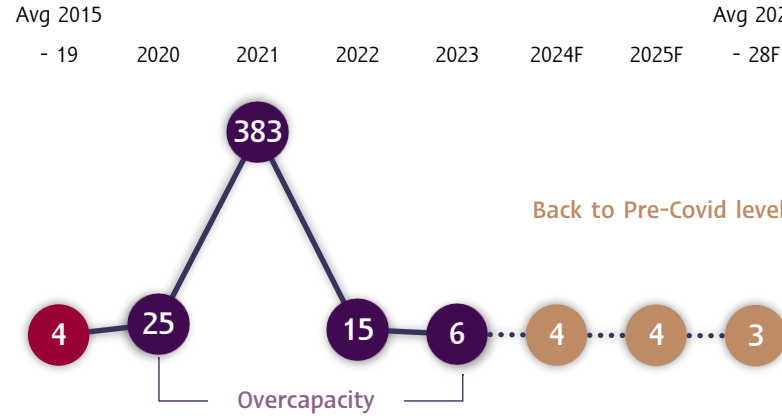
แรงส่งการเติบโตของตลาดรถบรรทุก



ดัชนีปริมาณการจดทะเบียนรถบัสไม่ประจำทางและจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ



อุปทานรถบัส
นำเที่ยวที่จอดรองรับ
นทท. ต่างชาติ
(คัน/กรุ๊ปทัวร์)*

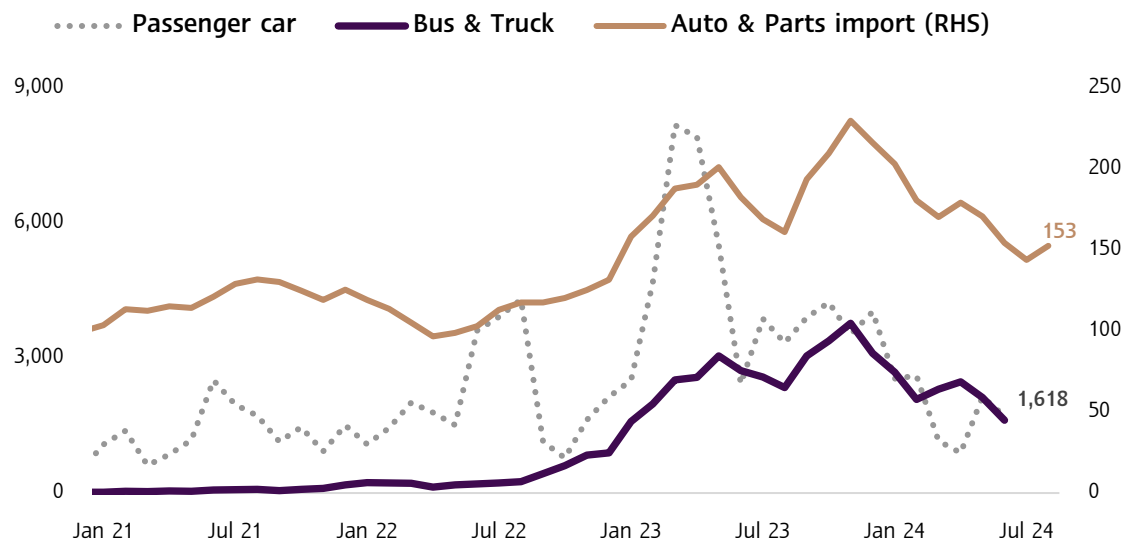


หมายเหตุ : *ประเมินจาก 1) จำนวน นทท. ต่างชาติ 30 คน/กรุ๊ปทัวร์/รถรับส่งเที่ยว 2) ระยะเวลาท่องเที่ยว 7 วัน/ทริป 3) ยอดจดทะเบียนรถบัสไม่ประจำทางสะสม 10 ปี และ 4) ประมาณการ นทท. ต่างชาติโดย SCB EIC
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ สถาบันยานยนต์ (TAI), สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (FTI) และกรมการขนส่งทางบก (DLT)

ทั้งนี้อุตสาหกรรมผลิตยานยนต์เชิงพาณิชย์กำลังเผชิญกับความท้าทายจากกลุ่มรถนำเข้าที่ทะลักเข้ามาในไทยอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ส่วนแบ่งยอดขายยานยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีแนวโน้มทยอยปรับลดลง

ดัชนีมูลค่าการนำเข้าสินค้าหมวดยานยนต์จากประเทศจีน

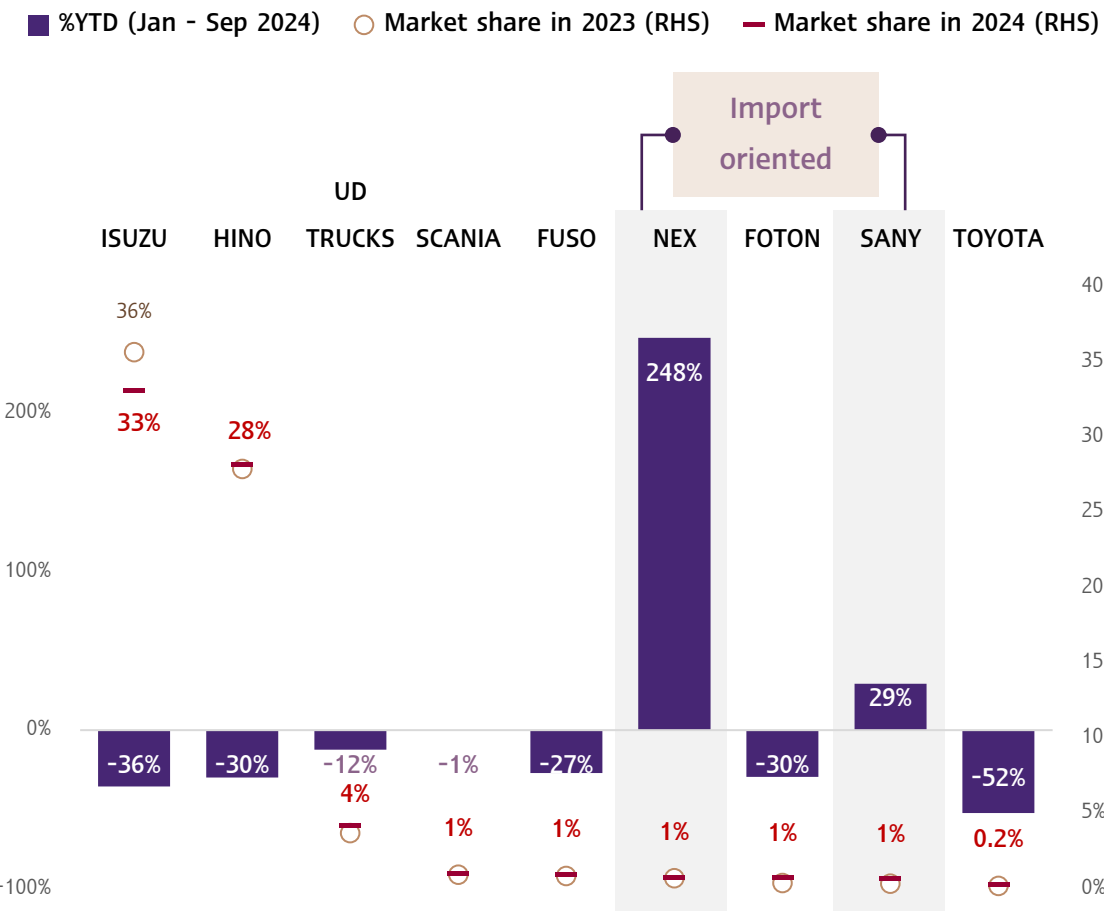
หน่วย : Index sa average 3mm 2019 = 100



Auto import value growth	2023 (%YOY)	Jan – Aug 2024 %YTD
Total auto & parts	71%	-10%
Passenger car	10%	-46%
Bus & Truck	472%	-23%

ยอดจดทะเบียนรถยนต์บรรทุก จำแนกตามแบรนด์

หน่วย : % YTD (Jan – Jul 2024) and % Market share (RHS)*



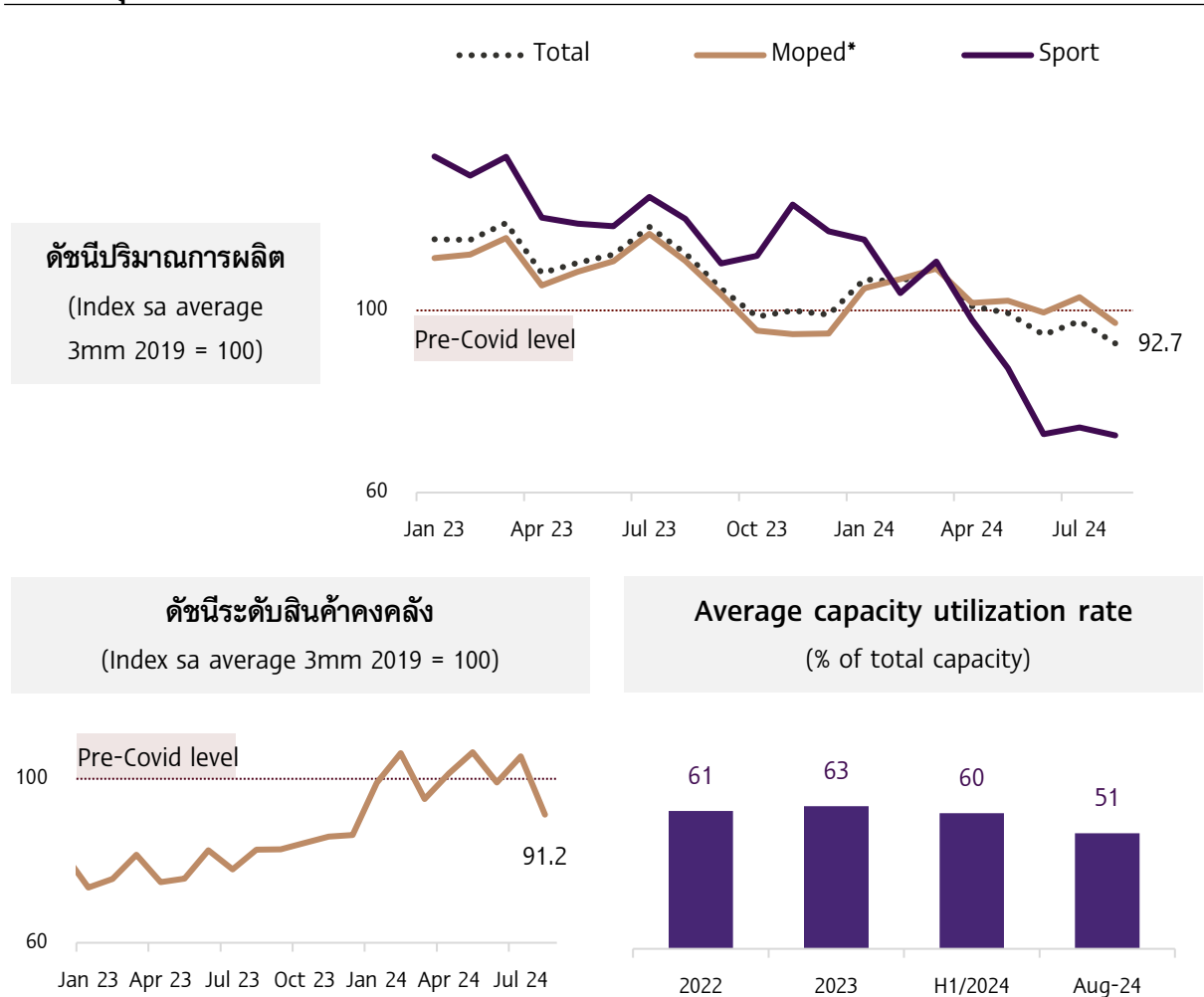
ตลาดรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นแรงกดดันจาก กำลังซื้อในประเทศ ที่เปราะบาง

โดยเฉพาะกำลังซื้อในกลุ่มเกษตรกร อีกทั้ง ยังถูกซ้ำเติม
จากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน
อย่างไรก็ดี การส่งออกรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มกลับมาขยายตัวได้
เพราะอุปสงค์จากคู่ค้าสำคัญเติบโตต่อเนื่อง โดยเฉพาะในญี่ปุ่น
กลุ่มสหภาพยุโรป และจีน



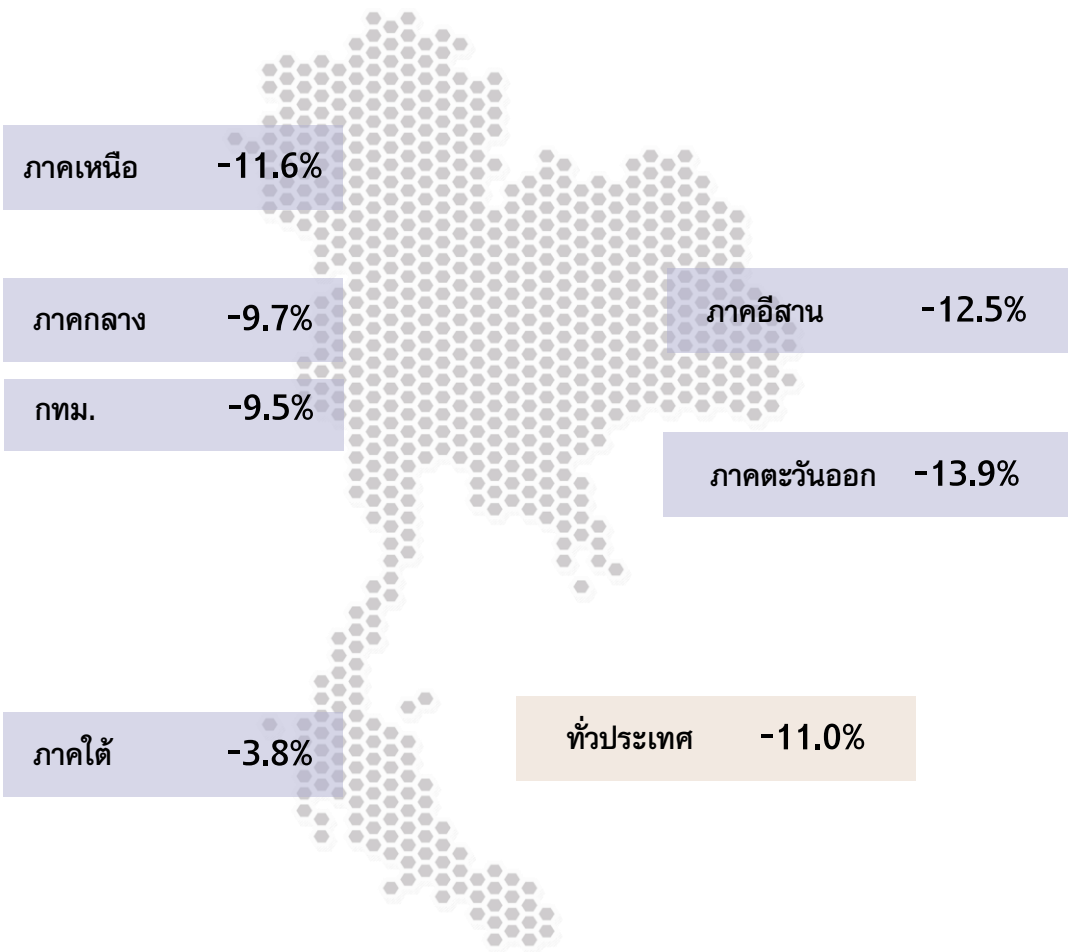
อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในปี 2024 มีแนวโน้มชะลอตัว สะท้อนจากอัตราการใช้กำลังการผลิตที่ปรับลดลง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากภาวะยอดขายที่ชะลอตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะในภูมิภาคที่พึ่งพารายได้จากภาคเกษตรเป็นหลัก

เครื่องชี้อุตสาหกรรมการผลิตรถจักรยานยนต์



อัตราการเติบโตโดยจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ (ราย.12) จำแนกตามภูมิภาค

หน่วย : %YTD (Jan – Sep 2024)

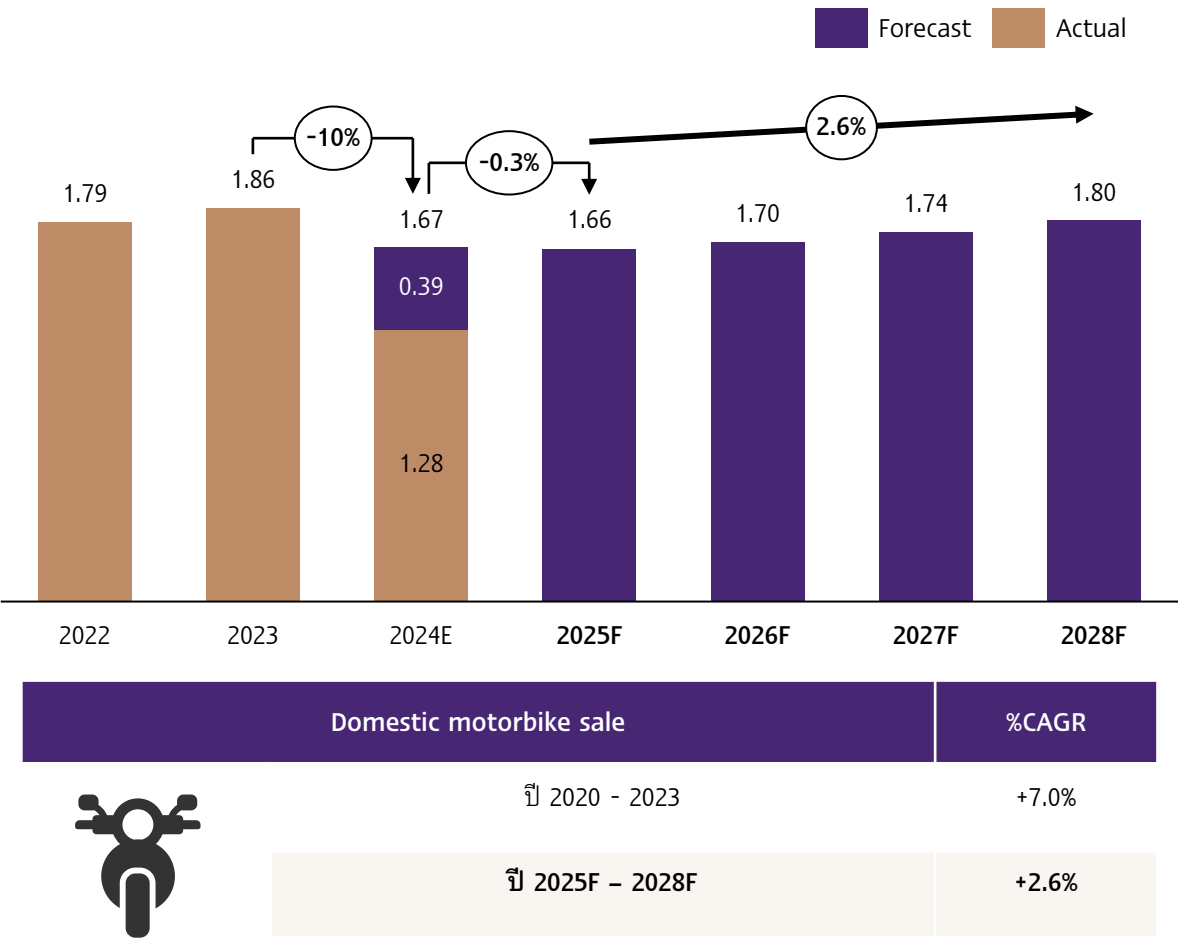


หมายเหตุ : *Moped คือรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก - กลางสำหรับใช้ในชีวิตประจำวัน
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า (DBD), สถาบันยานยนต์ (TAI) , สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (FTI) และกรมการขนส่งทางบก (DLT)

ตลาดรถจักรยานยนต์ปี 2025 ยังคงเผชิญแรงกดดันจากกำลังซื้อที่เปราะบาง และมาตรการเข้มงวดการปล่อยสินเชื่อ
อย่างไรก็ดี แรงหนุนจากการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำจะมีส่วนช่วยกระตุ้นยอดขายในกลุ่มฐานรากให้ฟื้นตัวได้บ้าง

ยอดขายรถจักรยานยนต์ในประเทศและประมาณการปี 2024 - 2028

หน่วย : ล้านคัน และ %YOY



ประเด็นสำคัญที่ต้องติดตาม



อุปสงค์จากแรงงาน
ในภาคเกษตร

- ความต้องการซื้อจักรยานยนต์ในภูมิภาคที่พึ่งพารายได้จากภาคเกษตรเป็นหลัก มีแนวโน้มชะลอตัวต่อเนื่อง อาทิ ภาคกลาง และภาคอีสาน เพราะรายได้เกษตรกรปี 2025 คาดว่าจะหดตัว จากปัจจัยด้านราคาของพืชเศรษฐกิจหลัก 5 ชนิด (ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา และปาล์มน้ำมัน)



สถาบันการเงินเข้มงวด
การปล่อยสินเชื่อ

- สถาบันการเงินมีแนวโน้มจะเข้มงวดนโยบายการปล่อยสินเชื่อเข้าซื้อรถยนต์และจักรยานยนต์ต่อเนื่องในระยะปานกลาง เนื่องจากความกังวลต่อความสามารถในการชำระหนี้ กอปรกับระดับหนี้เสียยังอยู่ในระดับสูง



การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ

- การปรับขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำเป็น 400 บาทต่อวันทั่วประเทศ ที่คาดว่าจะบังคับใช้ภายในปี 2025 ส่งผลดีต่อกำลังซื้อของผู้บริโภคในระดับฐานรากให้ปรับตัวขึ้น โดยเฉพาะลูกจ้างในพื้นที่เมืองรอง ซึ่ง ณ ปัจจุบันส่วนใหญ่ยังได้รับค่าจ้างต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นใหม่*



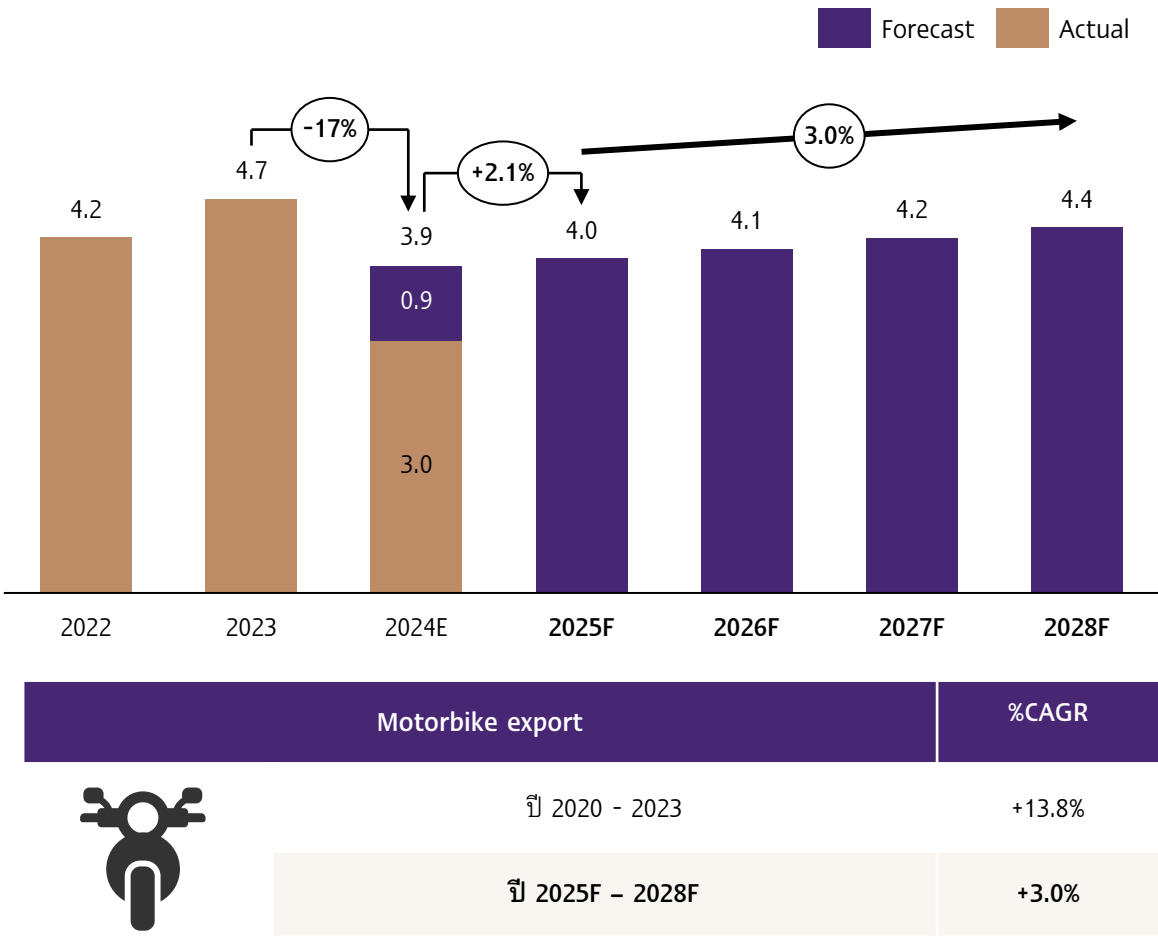
รถจักรยานยนต์ขนาดกลาง
ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น

- จักรยานยนต์ขนาดกลาง (เครื่องยนต์ขนาด 125 - 400 cc) ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น โดยส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 25% ณ ปี 2023 (จาก 20% ณ ปี 2019) สวนทางกับกลุ่มจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่สัดส่วนยอดขายทยอยปรับลดลงจาก 80% ณ 2019 มาอยู่ที่ 74% ณ 2023

การส่งออกรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มขยายได้ต่อเนื่อง โดยตลาดญี่ปุ่น กลุ่มสหภาพยุโรป และจีน นับเป็นคู่ค้าสำคัญที่มีส่วนช่วยรักษาบทบาทของไทยในฐานะหนึ่งในศูนย์กลางการผลิตรถจักรยานยนต์ของโลก

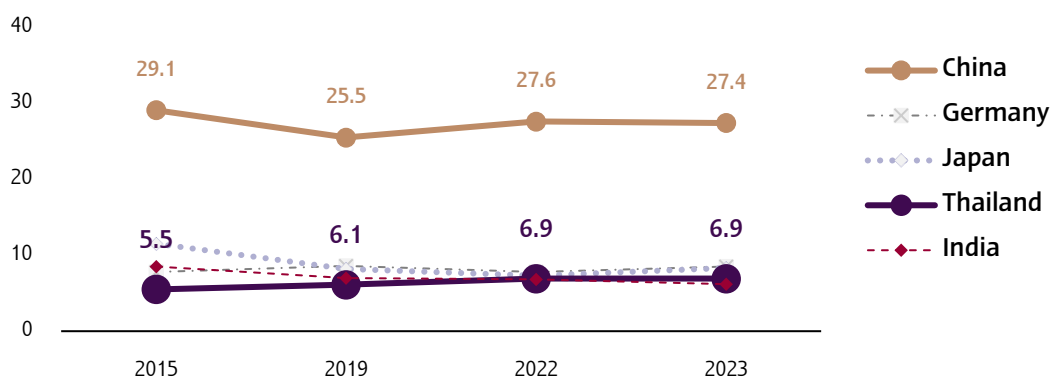
ปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์และประมาณการปี 2024 - 2028

หน่วย : แสนคัน และ %YOY



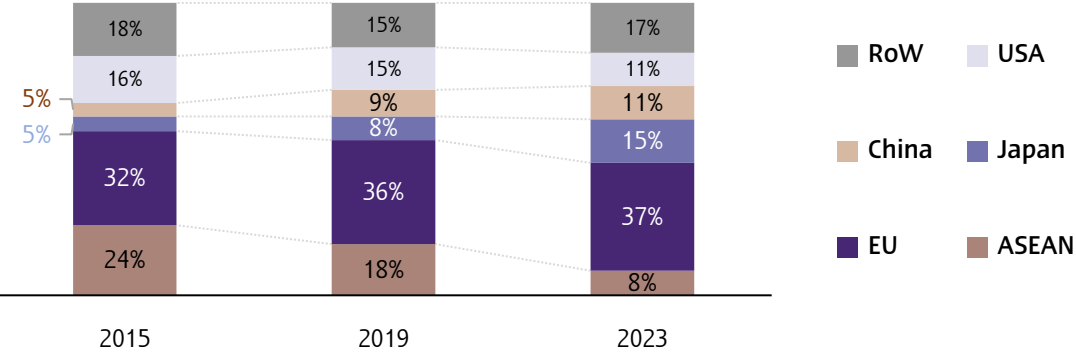
Top-5 ผู้ส่งออก รถ ชิ้นส่วน และอะไหล่จักรยานยนต์ ในตลาดโลก

หน่วย : % of motorbike export value by country



สัดส่วนมูลค่าส่งออกจักรยานยนต์ของไทย จำแนกตามคู่ค้าสำคัญ

หน่วย : % of total Thai motorbike export value



ทิศทางตลาดรถยนต์นั่งไฟฟ้า (Hybrid & BEV) มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง และถือเป็นแรงส่งหลักของ ตลาดรถยนต์ไทยในระยะปานกลาง

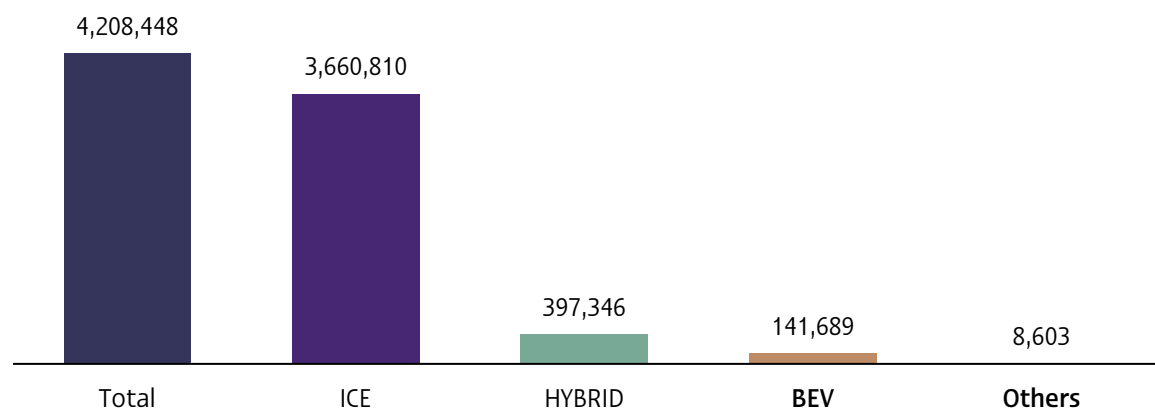
โดยเฉพาะกลุ่มรถ Hybrid ที่กระแสนิยมเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง
สำหรับห่วงโซ่อุปทาน EV ภายในประเทศไทย กลุ่มผู้ผลิตยานยนต์ไฟฟ้า
หลายค่ายเริ่มทยอยเดินสายการผลิตแล้ว กอปรกับธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ
ก็มีทิศทางการลงทุนที่ปรับเพิ่มขึ้นสอดคล้องกันไป



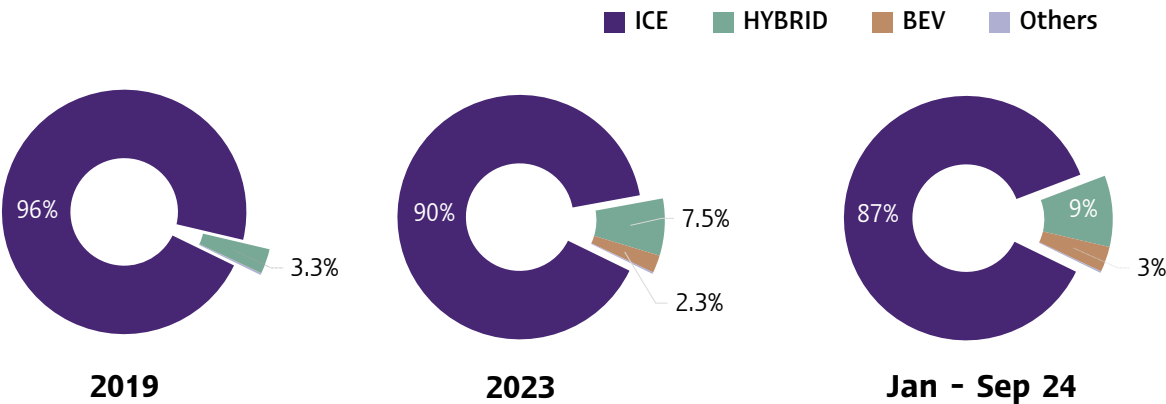
จำนวนรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid และ BEV) บนท้องถนนของไทยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ดี มีเพียงตลาดรถ Hybrid ที่ยอดขาย ณ ปี 2024 มีแนวโน้มขยายตัวได้ต่อเนื่อง

ยอดจดทะเบียนรถยนต์นั่ง (รย.1) สะสม จำแนกตามประเภทเชื้อเพลิง

หน่วย : Units (Cumulative registration since Jan 2018 – Sep 2024)

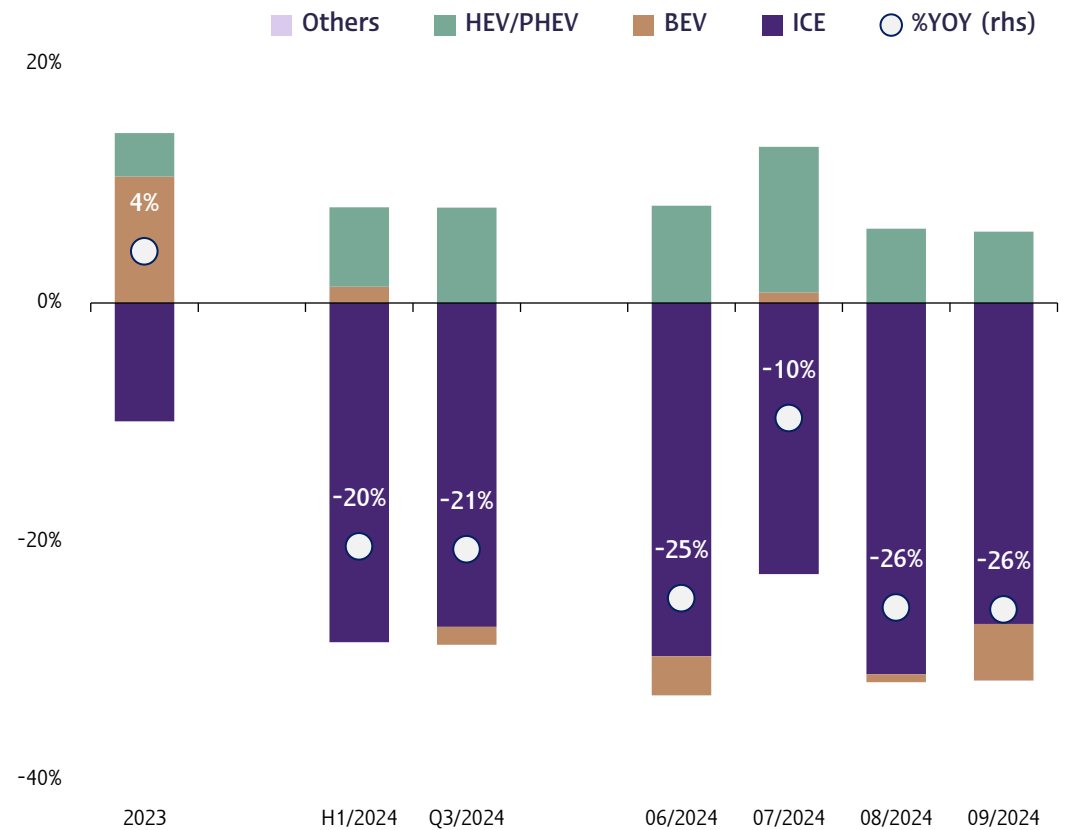


สัดส่วนยอดจดทะเบียนสะสมรถยนต์นั่ง จำแนกตามประเภทเชื้อเพลิง



Passenger car registration contribution to growth

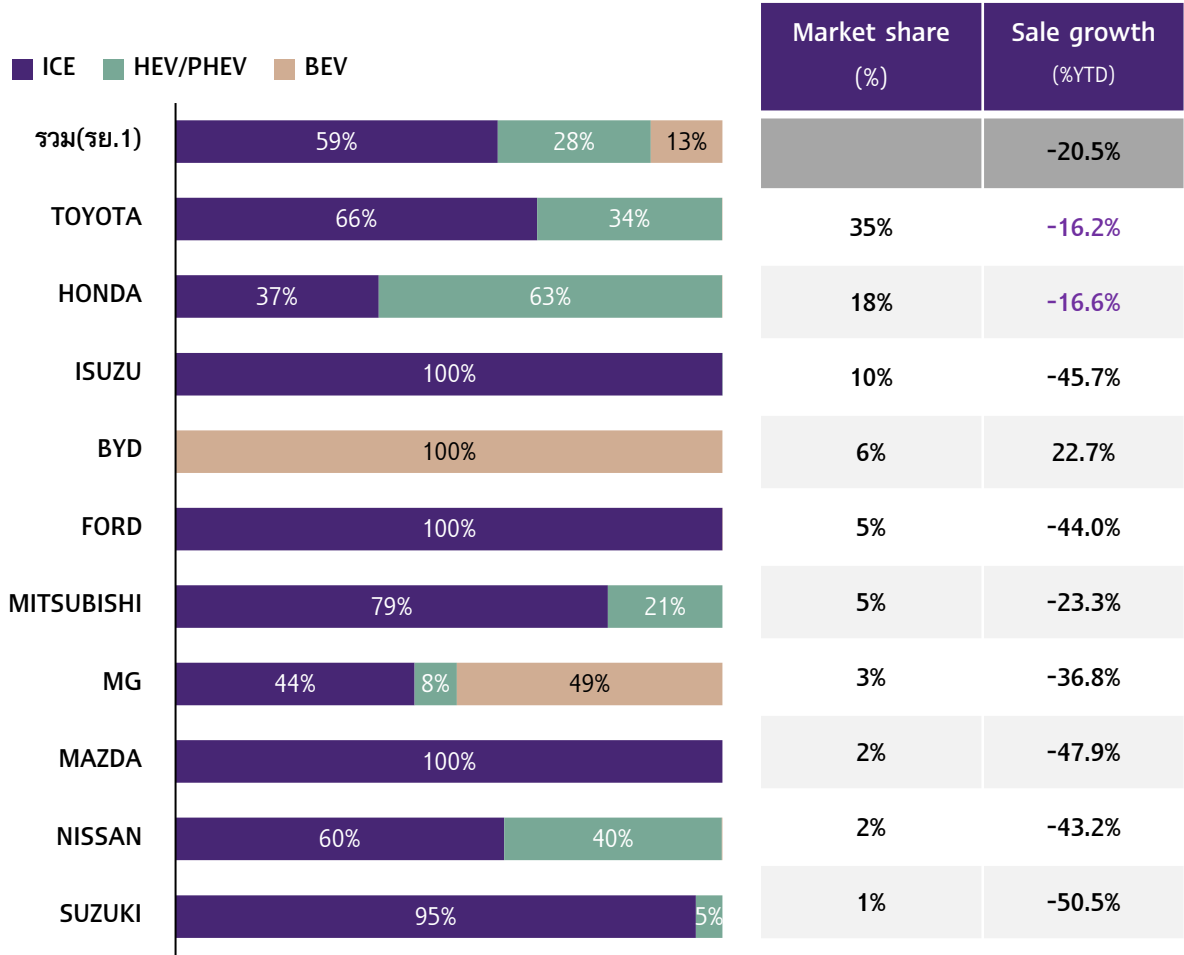
หน่วย : % contribution to growth and %YOY



กระแสนิยมรถยนต์ Hybrid มีแนวโน้มเติบโตขึ้นต่อเนื่อง ทั้งในกลุ่มรถยนต์นั่งระดับกลาง (ราคา 5 แสน – 1 ล้านบาท) รวมถึงกลุ่มรถหรูก็เริ่มเห็นยอดขายรถ Hybrid และ BEV มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจนสูงกว่ารถสันดาปแล้วในหลายแบรนด์

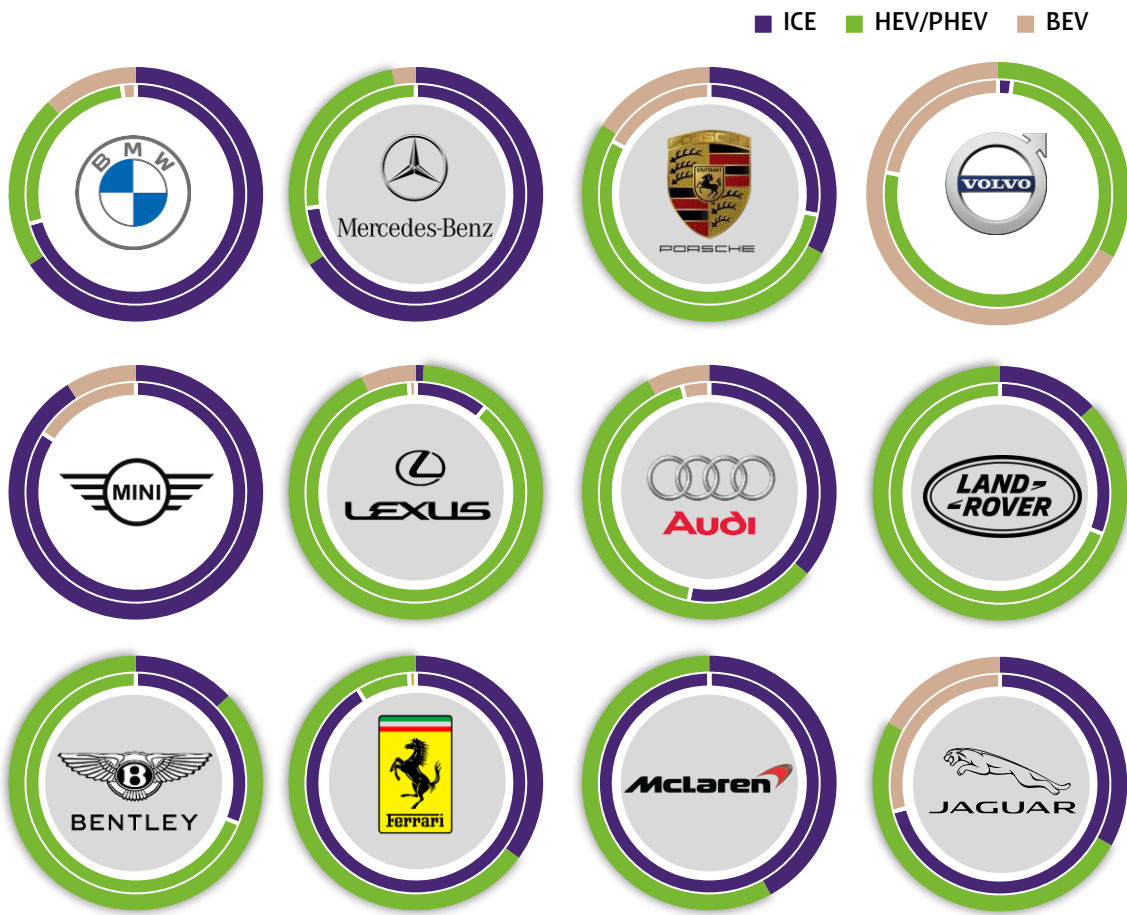
สัดส่วนยอดขายจดทะเบียนรถยนต์นั่ง (รย.1) จำแนกตามแบรนด์และประเภทเชื้อเพลิง

หน่วย : % of each brand sale (Jan – Sep 2024)



ส่วนแบ่งยอดขายของแบรนด์รถหรู จำแนกตามประเภทเชื้อเพลิง

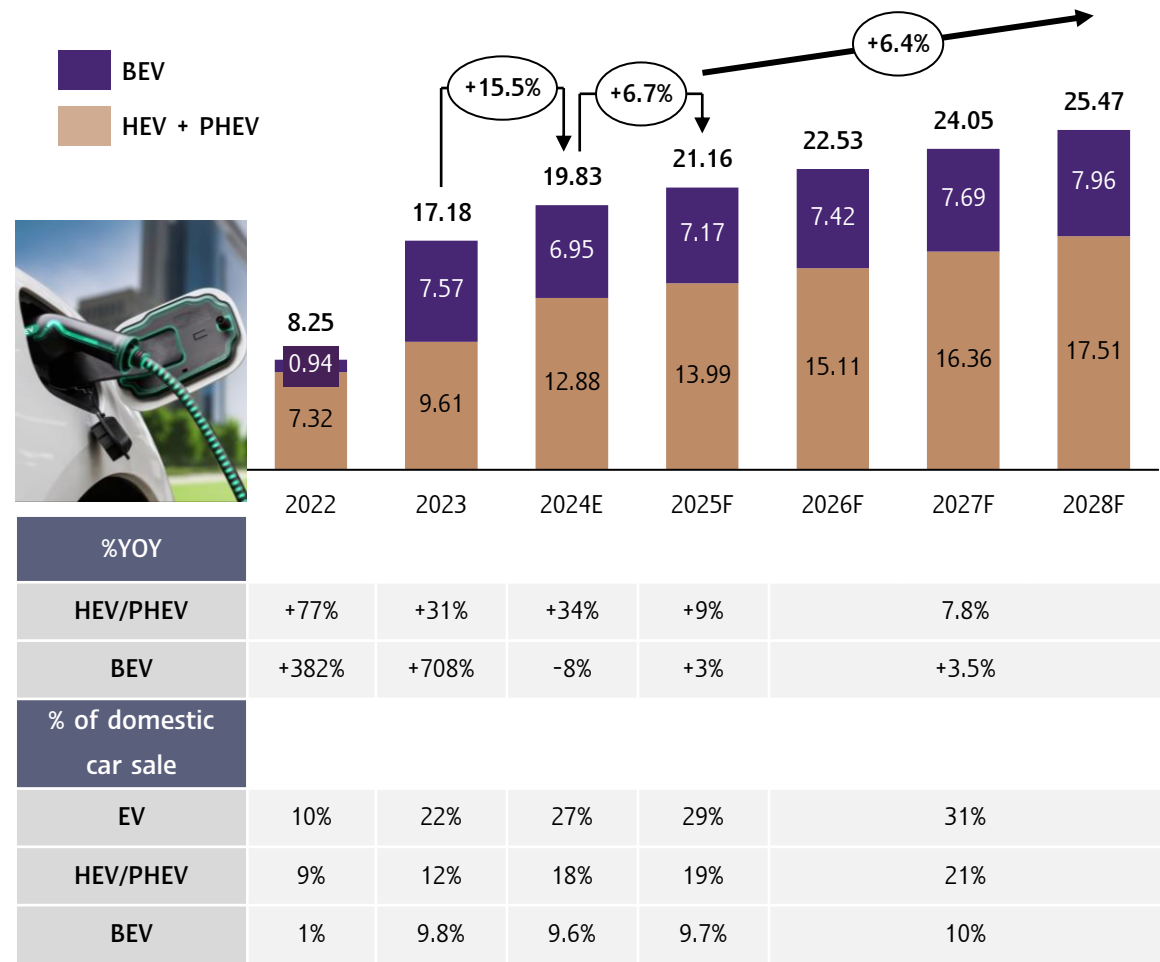
หน่วย : % of each brand sale 2022 (inner circle) and Jan – Sep 2024 (outer circle)



ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้ามีแนวโน้มขยายตัวดีต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะในปี 2025 จะครองส่วนแบ่งตลาดราว 30% อย่างไรก็ดี ยังต้องจับตาทิศทางตลาด BEV ที่ถูกอุดหนุนจากความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานีชาร์จ การซ่อมบำรุง และราคาเบี้ยประกัน

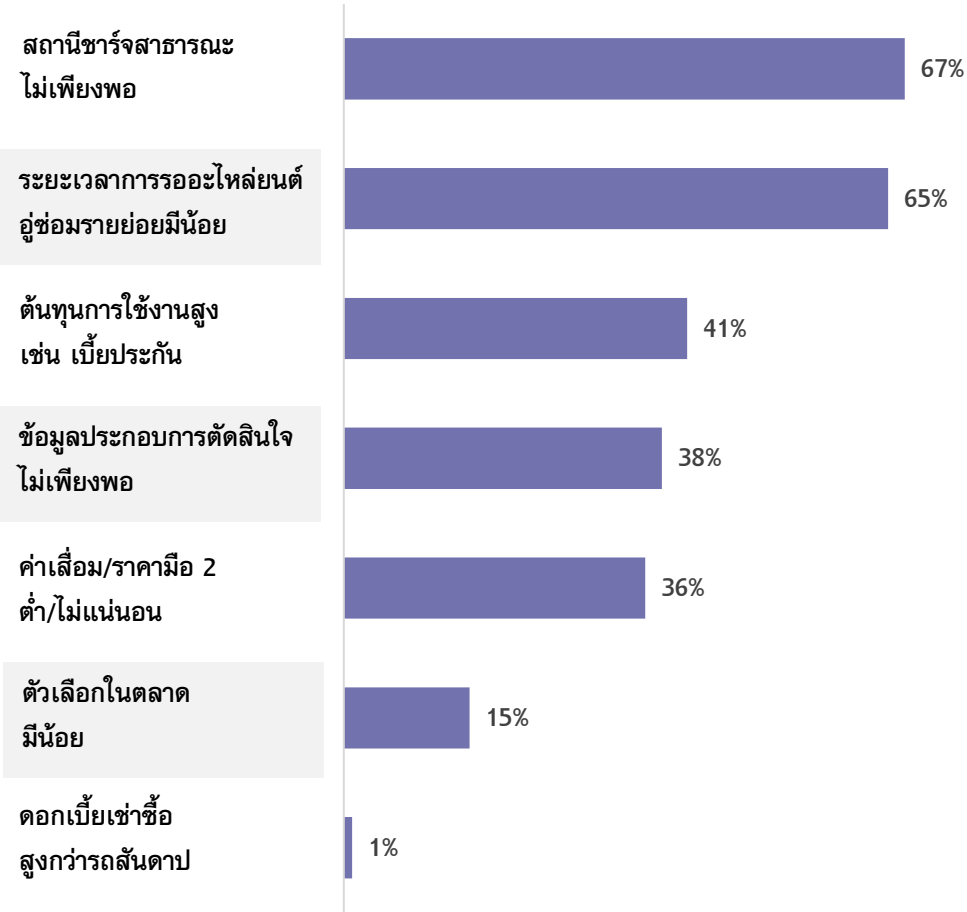
ประมาณการยอดขายจดทะเบียนรถยนต์นั่ง Hybrid และ BEV ปี 2024 - 2028

หน่วย : หมื่นคัน



ปัจจัยฉุดรั้งการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่ง BEV จากผลสำรวจ SCB EIC Consumer survey

หน่วย : % ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความกังวล/ไม่เชื่อมั่นต่อการเลือกซื้อรถยนต์ BEV ในด้านต่าง ๆ



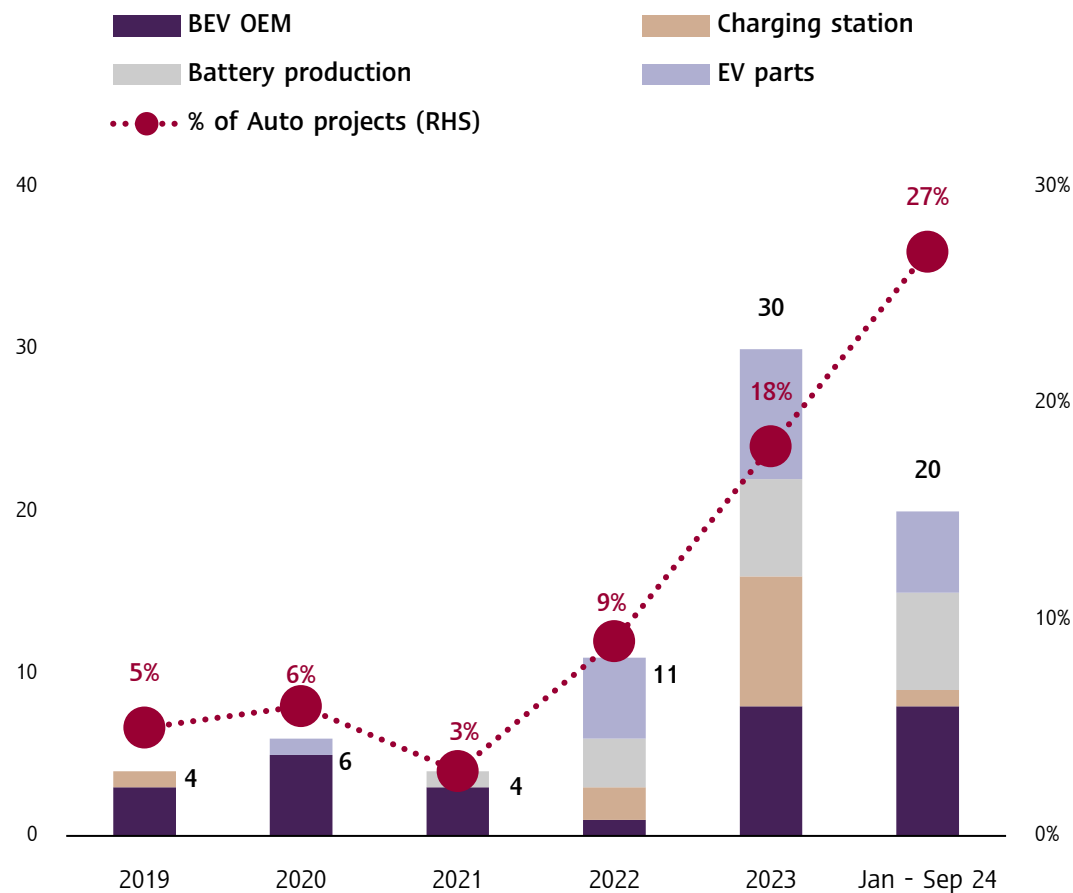
ค่ายรถยนต์ BEV เริ่มทยอยเดินสายการผลิตในไทยแล้ว แต่อัตราการใช้กำลังการผลิตยังคงอยู่ในระดับต่ำ ขณะที่การลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่การผลิต EV มีแนวโน้มได้รับความสนใจเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

โรงงานรถยนต์ไฟฟ้าที่เริ่มเดินสายการผลิตและมีแผนตั้งโรงงานในประเทศไทย

Brand		Location	Capacity	Inv value
			(car/year)	(million baht)
เริ่มเดินสายการผลิตแล้วในปี 2024				
	BYD (Rever)	จ. ระยอง	150,000	17,900
	MG (SAIC Motor + CP)	จ. ชลบุรี	100,000	10,000
	GWM	จ. ระยอง	80,000	12,000
	GAC AION*	จ. ระยอง	50,000	2,300
	NETA	กทม.	20,000	3,500
	FOXCONN	จ. ชลบุรี	50,000	36,100
	Absolute Assembly (NEX+EA)	จ. ฉะเชิงเทรา	9,000	
Total production capacity			459,000	
คาดว่าจะเริ่มการผลิตนับตั้งแต่ปี 2025 เป็นต้นไป				
	ChangAn*	จ. ระยอง	100,000	8,862
	Cherry	จ. ระยอง	50,000	1,500*
Total production capacity			150,000	
	Production (units)		PHEV	BEV
	2023		8,892	153
	Jan – Sep 2024		4,567	7,335
	%YTD		-38%	+4,959%

โครงการในอุตสาหกรรม EV ที่เข้ารับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI

หน่วย : Projects (LHS) and % of total auto project (RHS)





ท่านพึงพอใจต่อบทวิเคราะห์นี้เพียงใด?

ความเห็นของท่าน สำคัญกับเรา

ร่วมตอบแบบสอบถาม 6 ข้อ
เพื่อนำไปพัฒนามาตรการของ
SCB EIC ต่อไป

คลิกเพื่อทำ
แบบสอบถาม

SCBEIC | ECONOMIC INTELLIGENCE CENTER



INSIGHTFUL ECONOMIC AND BUSINESS
INTELLIGENCE FOR EFFECTIVE DECISION MAKING

■ WEBSITE

www.scbeic.com

up-to-date with email notification

■ LINE OFFICIAL ACCOUNT

Find us at : **@scbeic**

■ CONTACT US

E-mail: **eic@scb.co.th**

SCBAEIC