อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

พฤษภาคม 2562

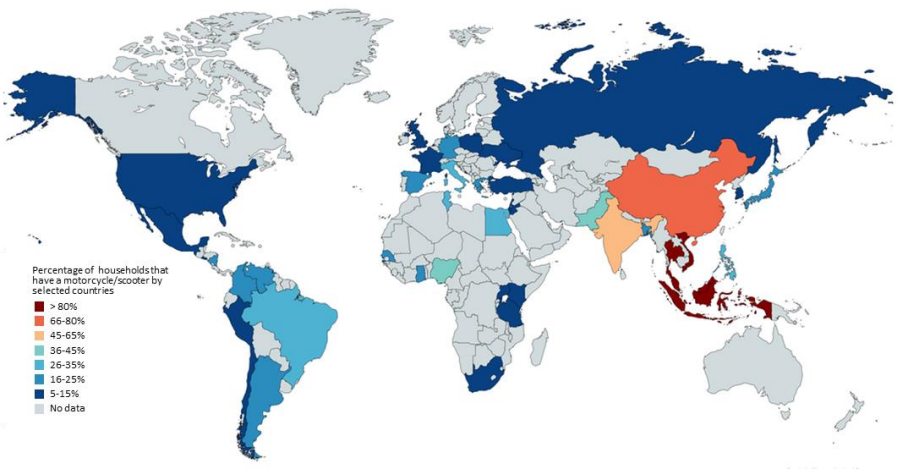
วรรณา ยงพิศาลภพ
Wanna.yongpisanphob@krungsri.com
+662 296 4755

- ความต้องการรถจักรยานยนต์ในประเทศปี 2562-2564 มีแนวโน้มขยายตัวแบบค่อยเป็นค่อยไปตามภาวะเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเติบโตต่อเนื่อง ประกอบกับโครงการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยของภาครัฐที่ยังคงอัดฉีดเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีเม็ดเงินที่หมุนเวียนในช่วงหาเสียงเลือกตั้งในปี 2562 ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการผลิตรถจักรยานยนต์และผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ดี การเติบโตของยอดขายอาจไม่สูงนัก เนื่องจากรายได้หลักของธุรกิจยังพึ่งพากำลังซื้อจากเกษตรกรซึ่งมีรายได้ไม่แน่นอนและส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ
- การส่งออกรถจักรยานยนต์ในปี 2562-2564 มีแนวโน้มเติบโตในอัตราที่สูงขึ้น เนื่องจากคาดว่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Big Bike) จะขยายตัวดีหลังมีการขยายกำลังการผลิตและใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก ส่วนการส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (CKD) คาดว่าจะยังเติบโตดีต่อเนื่องตามความต้องการของประเทศคู่ค้าหลักทั้งอาเซียนและญี่ปุ่น ประกอบกับไทยเป็นฐานการผลิต CKD เพื่อกระจายไปยังฐานประกอบรถจักรยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตาม ยังมีความเสี่ยงจากการปรับขึ้นภาษีนำเข้าของรัฐบาลสหรัฐฯ ซึ่งอาจกดดันให้ไทยส่งออกจักรยานยนต์ไปสหรัฐฯ ได้น้อยลง (สหรัฐฯ เป็นตลาดส่งออกหลักอันดับ 1 ของไทย)

ข้อมูลพื้นฐาน

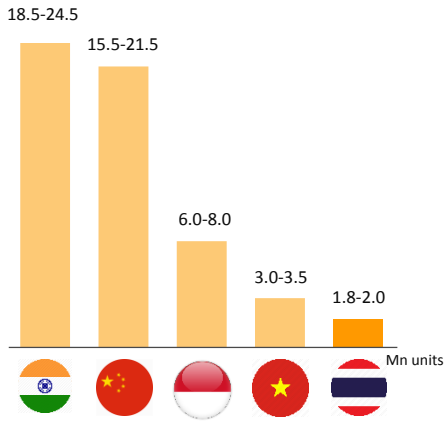
ตลาดรถจักรยานยนต์ของโลกกระจุกตัวอยู่ในประเทศแถบภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ภาพที่ 1) **มีสัดส่วนการจำหน่ายในภูมิภาคนี้ถึง 80% ของปริมาณการจำหน่ายทั่วโลกในแต่ละปี** (ข้อมูลจาก Statista) **ทำให้ค่ายรถระดับโลกย้ายฐานการผลิตรถจักรยานยนต์เข้ามาอยู่ใกล้ตลาดเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง** ตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 1960 เป็นต้นมา จะเห็นว่าฐานผลิตรถจักรยานยนต์ของโลกส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคเอเชีย **โดยไทยมีสถานะเป็นประเทศผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สำคัญอันดับ 5 ของโลกรองจากจีน อินเดีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม ตามลำดับ** (ภาพที่ 2)

Figure 1: Percentage of households with a motorcycle/scooter (2014)



Source: Statista, Krungsri Research

Figure 2: World Top5 Motorcycle Production (2014-2018)

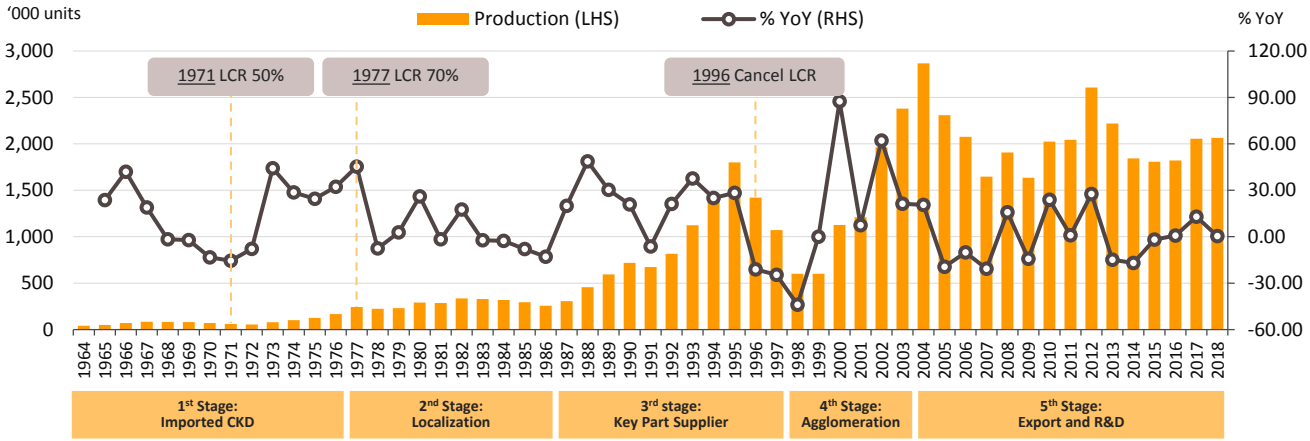


Source: SIAMINDIA, CAAM, AISI, VAMM, FTI, Fami-motorcycle, Krungsri Research

ประเภทของรถจักรยานยนต์ที่มีการผลิตและจำหน่ายในไทยส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Lightweight) **ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 cc.**[1/] พัฒนาการของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในไทยเริ่มขึ้นในปี 2507 โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีนโยบายส่งเสริมการผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยเพื่อทดแทนการนำเข้า ช่วงแรกเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ (Completely Knock- Down: CKD) มาประกอบเป็นรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปเพื่อจำหน่ายในประเทศเป็นหลัก ในปี 2514 ประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ฉบับแรก โดยมีสาระสำคัญ คือ การกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content Requirement: LCR) ไม่ต่ำกว่า 50% ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด พร้อมทั้งประกาศระงับการตั้งโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ในไทยเป็นเวลา 5 ปี (ปี 2514-2519) เพื่อให้โรงงานประกอบรถจักรยานยนต์รายเดิมมีระดับการผลิตที่เกิดการประหยัด

1/ แบ่งตามพิกัดศุลกากร (HS Code) สามารถแบ่งประเภทรถจักรยานยนต์เป็น 4 ประเภท คือ 1) รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Lightweight) มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 cc. 2) รถจักรยานยนต์ขนาดกลาง (Middleweight) มีความจุกระบอกสูบ 251-500 cc. 3) รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (Heavyweight) มีความจุกระบอกสูบ 501-800 cc. และ 4) รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่มาก (Super Heavyweight) มีความจุกระบอกสูบมากกว่า 800 cc.

Figure 3: Thai Motorcycle Production

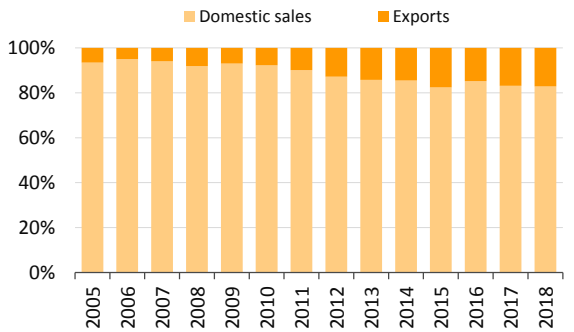


Source : FTI, Thailand Automotive Institute
Note: LCR (Local Content Requirement)

จากขนาด (Economies of Scale) และหลังสิ้นสุดประกาศระงับการตั้งโรงงานข้างต้น ทางการเปิดให้มีการลงทุนใหม่โดยกำหนดให้ 1) โรงงานต้องผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 125 cc. ซึ่งเป็นเซ็กเมนต์ที่ตรงกับความต้องการของตลาดในไทย 2) ปรับเพิ่มสัดส่วน Local Content Requirement ไม่ต่ำกว่า 70% ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด และบังคับให้ใช้ท่อไอเสียและเครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ [2/] และ 3) มีนโยบายห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์จากต่างประเทศ [3/] ทั้งนี้ การปกป้องอุตสาหกรรมผลิตรถจักรยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนฯ ภายในประเทศของทางการไทยข้างต้นมีผลให้เกิดการขยายการผลิตรถจักรยานยนต์อย่างมากและมีการพัฒนาอุตสาหกรรมในห่วงโซ่อุปทานในไทย **และแม้ในปี 2539 ทางการไทยได้ยกเลิกกำหนดสัดส่วน** Local Content Requirement **แต่การผลิตจักรยานยนต์ในไทยปัจจุบันใช้ชิ้นส่วนฯ ที่ผลิตในประเทศเกือบทั้งหมด ไทยจึงกลายเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งไม่เป็นเพียงการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ** (สัดส่วนสูงกว่า 80% ของปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในไทย - ภาพที่ 4) **แต่ยังมีการส่งออกรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนฯ ไปยังประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน รวมทั้งยังเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์บางรุ่นส่งกลับไปจำหน่ายยังประเทศแม่** (ที่มา: รายงานการศึกษาพัฒนาการอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ของโลก โดยสถาบันยานยนต์ (กันยายน 2555))

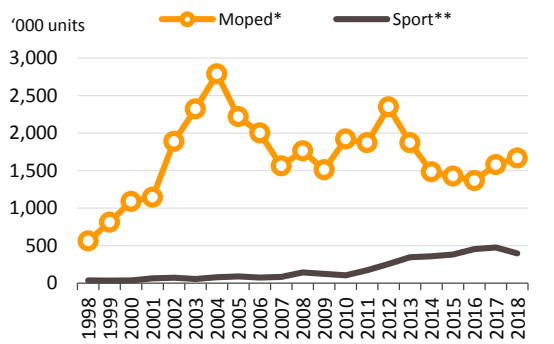
สำหรับการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบมากกว่า 250 cc. หรือ Big Bike ในไทย ปัจจุบันยังมีสัดส่วนไม่มากนัก แต่มีบทบาทเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ หลังทางการไทยมีนโยบายส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนกิจการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบ 248 cc.ขึ้นไป ในปี 2555 ประกอบกับฐานผลิตรถจักรยานยนต์ในภูมิภาคยุโรปและอเมริกา (ส่วนใหญ่การผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดความจุกระบอกสูบสูงกว่า 250 cc. เพื่อสนองตอบตลาดในยุโรปและประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ) ต่างเผชิญปัญหาต้นทุนการผลิตสูง (โดยเฉพาะค่าแรงงาน) ทำให้มีความสามารถในการแข่งขันลดลงเมื่อเทียบกับภูมิภาคเอเชีย จึงมีการย้ายฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เข้ามาในไทยเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นฐานผลิตและส่งออก ทั้งนี้ การผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ในไทยช่วงปี 2554-2561 มีอัตราการเติบโต 13% (CAGR) สูงขึ้นเมื่อเทียบกับ 9% (CAGR) ในช่วงปี 2546-2553

Figure 4: Thai Motorcycle Domestic Sales and Exports



Source : FTI

Figure 5: Thai Motorcycle Production by Segment



Source : FTI
Note: * Mopeds are motorcycles suitable for family use for travel over short distances. They typically have an engine capacity of less than 135 cc.
** Sports motorcycles are similar to racing motorcycles and usually have large engine capacities.

2/ ในช่วงแรกของการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local content Requirement) ไม่ต่ำกว่า 70% ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งหมด ผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ ยังไม่สามารถสนองความต้องการของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ได้ ทั้งมาตรฐานและต้นทุนการผลิตที่เหมาะสม ทำให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ไม่สามารถผลิตรถจักรยานยนต์โดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศตามที่ภาครัฐกำหนดได้ ทางการจึงต้องผ่อนผันระยะเวลาที่กำหนดจากเดิมภายในปี 2522 เป็นภายในปี 2527

3/ หลังจากไทยเข้าร่วมข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ (GATT) ที่มีนโยบายส่งเสริมการค้าเสรี ทางการไทยต้องยกเลิกนโยบายห้ามนำเข้ารถจักรยานยนต์สำเร็จรูปในปี 2543

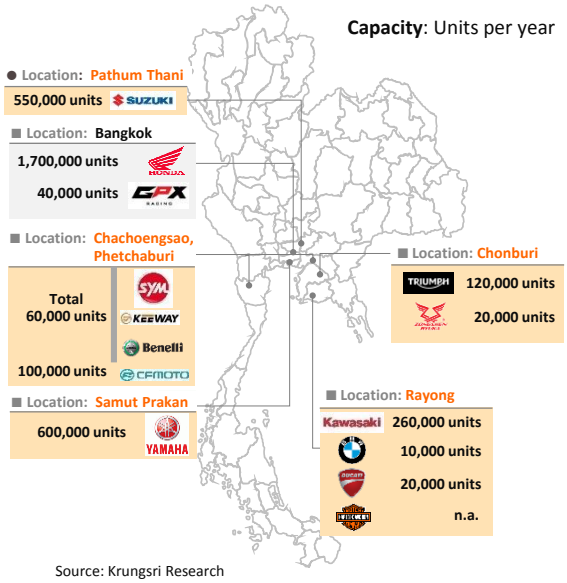
ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ที่ผลิตในไทยแบ่งได้เป็น 2 ประเภทตามนิยามของ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) (ภาพที่ 5) **คือ Moped และ Sport โดยการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กแบบครอบครัวและเกียร์อัตโนมัติประเภท Moped (ส่วนใหญ่มีความจุกระบอกสูบ 100-125 cc.) มีสัดส่วนถึง 80% ของปริมาณการผลิตทั้งหมด** เนื่องจากเป็นเซ็กเมนต์ที่เป็นที่นิยมของตลาดในประเทศ **ที่เหลือเป็นการผลิตรถจักรยานยนต์ประเภท Sport ที่มีความจุกระบอกสูบ 248 cc. ขึ้นไป (รวม Big Bike)**

ในปี 2561 มีโรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยทั้งสิ้น 12 แห่ง (ภาพที่ 6) **ทำการผลิตรถจักรยานยนต์ 14 แบรนด์ มีกำลังการผลิต 3.66 ล้านคันต่อปี** [4/] โดยมีรถจักรยานยนต์สัญชาติญี่ปุ่น 4 ราย ได้แก่ Honda, Yamaha, Suzuki และ Kawasaki กำลังการผลิตทุกประเภทรวมกันคิดเป็น 87% ของกำลังการผลิตทั้งหมดในไทย [5/] นอกจากนี้ ยังมีแบรนด์รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กอื่นๆ ได้แก่ SYM (ไต้หวัน) Ryuka (จีน) GPX (ไทย) และแบรนด์รถจักรยานยนต์ Big Bike ได้แก่ Benelli (อิตาลี) Keeway (จีน) Triumph (อังกฤษ) BMW (เยอรมนี) Ducati (อิตาลี) Harley-Davidson (สหรัฐฯ) และ CF Moto (จีน)

สำหรับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในไทยเน้นพึ่งพาตลาดในประเทศถึงกว่า 80% ของปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ทั้งหมด กลุ่มตลาดเป้าหมายเป็นผู้ใช้แรงงานและเกษตรกรซึ่งมักมีกำลังซื้ออ่อนไหวตามภาวะเศรษฐกิจโดยรวมและรายได้ภาคเกษตร **ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยจึงพยายามขยายตลาดส่งออก โดยในช่วงแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรมเน้นส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (ความจุกระบอกสูบ 50-250 cc.) ไปยังตลาดอาเซียน** แต่หลังจากค่ายรถจักรยานยนต์ชั้นนำของโลกขยายการลงทุนรถจักรยานยนต์ในอินโดนีเซียและเวียดนามเพื่ออาศัยความได้เปรียบจากตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่ ทำให้ปัจจุบันทั้งสองประเทศนี้มีกำลังการผลิตรถจักรยานยนต์โดยรวมสูงกว่าไทย และมีการนำเข้ารถจักรยานยนต์ขนาดเล็กลดลง พิจารณาได้จาก**การส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กประกอบสำเร็จรูป** (Complete Built-up: CBU) **ของไทยไปตลาดอินโดนีเซียและเวียดนามลดลงเมื่อเทียบกับ 10 ปีที่ผ่านมา และผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยต้องหันมาส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์** (Complete Knock-Down: CKD) **เพื่อนำไปประกอบในฐานผลิตรถจักรยานยนต์อื่นในภูมิภาคแทน** อย่างไรก็ตาม ผลจากการที่ไทยเป็นฐานผลิต Big Bike ของค่ายรถจักรยานยนต์ชั้นนำ ทำให้**ไทยมีการส่งออก Big Bike ประกอบสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดนับจากปี 2556** (ภาพที่ 7) **ส่งผลให้โครงสร้างการส่งออกรถจักรยานยนต์ประกอบสำเร็จรูปของไทยเปลี่ยนไปจากเดิมที่เน้นส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กมาเป็นรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่และตลาดส่งออกเปลี่ยนไปจากที่กระจุกตัวในภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก มาเป็นลักษณะกระจายตลาดไปยังภูมิภาคอื่นมากขึ้น** โดยในปี 2561 ตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ทุกประเภทที่สำคัญของไทย คือ ยุโรป (สัดส่วน 36% ของมูลค่าส่งออกรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปทั้งหมด) อาเซียน (21%) สหรัฐฯ (16%) และ ญี่ปุ่น (9%) เป็นต้น ขณะที่ตลาดส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ที่สำคัญ คือ อาเซียน และบราซิล สัดส่วน 49% และ 15% ของมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ทั้งหมดตามลำดับ

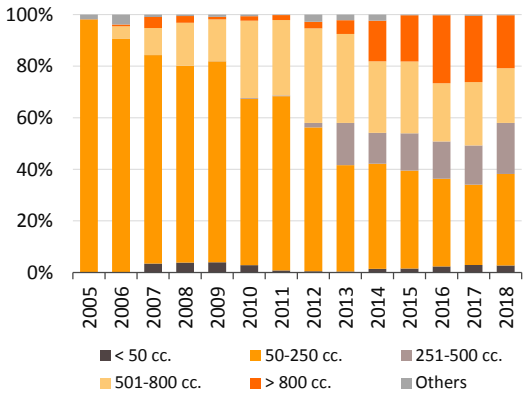
การนำเข้ารถจักรยานยนต์ของไทยมีสัดส่วนไม่มากนัก ในปี 2551 การนำเข้ารถจักรยานยนต์ของไทยส่วนใหญ่เป็น Big Bike ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 501 cc. ขึ้นไป แต่ภายหลังจากไทยเป็นหนึ่งในฐานผลิต Big Bike ที่สำคัญของโลก (ตั้งแต่ปี 2555) การนำเข้า Big Bike ของไทยจึงลดลงเป็นลำดับ ขณะที่การนำเข้ารถจักรยานยนต์ขนาด 50-250 cc.เพิ่มขึ้นมาก (ภาพที่ 8) โดยเฉพาะจากเวียดนามและ

Figure 6: Motorcycle Manufacturers in Thailand



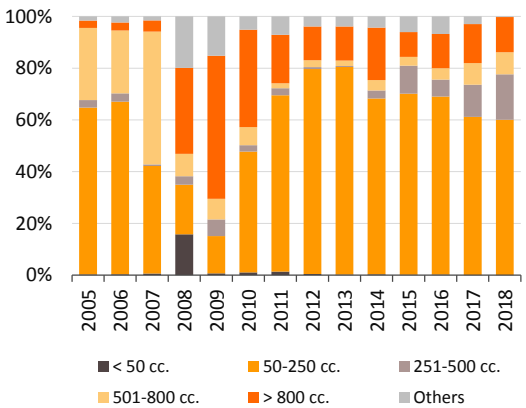
Source: Krungsri Research

Figure 7: Value share of Motorcycle (CBU) Exports



Source: Trade map, MOC

Figure 8: Value share of Motorcycle (CBU) Imports



Source: Trade Map, MOC

4/ รวบรวมจากข่าวการประกาศแผนการลงทุนของบริษัทรถจักรยานยนต์ในไทย ทั้งนี้ กำลังการผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยปี 2561 ยังไม่รวมกำลังการผลิตจากโรงงาน Harley-Davidson ซึ่งเริ่มผลิตได้ตั้งแต่ปลายปี 2561

5/ Honda, Suzuki และ Kawasaki มีฐานการผลิตในไทยทั้งรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กและ Big Bike แต่ Yamaha มีการผลิตเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก และนำเข้า Big Bike จากญี่ปุ่นมาจำหน่ายในไทย โดยอาศัยประโยชน์จากความเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (Japan – Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA)

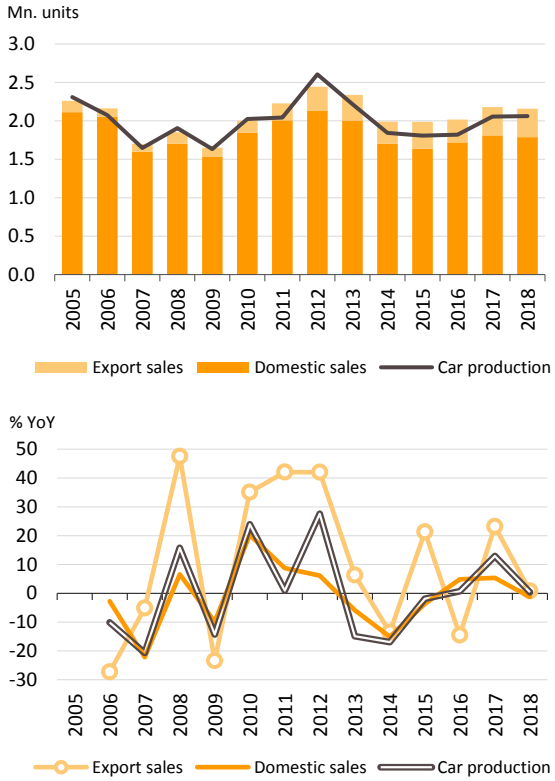
อินโดนีเซีย ซึ่งเป็นผลจากนโยบายค่ายรถจักรยานยนต์ญี่ปุ่นที่กำหนดให้เวียดนามและอินโดนีเซียเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์บางรุ่นเพื่อส่งออกในภูมิภาคอาเซียน อาทิ รุ่น Exciter, R15, R3, MT-03, Nmax และ Spark เป็นต้น ทั้งนี้ ในปี 2561 ไทยนำเข้ารถจักรยานยนต์ทุกประเภทจากอินโดนีเซียและเวียดนามสัดส่วนรวมกันประมาณ 71% ของมูลค่านำเข้ารถจักรยานยนต์ทั้งหมด ตามด้วยญี่ปุ่นสัดส่วน 19%

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ภาวะอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ของไทยโดยรวมในช่วงปี 2555-2560 ค่อนข้างผันผวน (ภาพที่ 9-10) **โดยตลาดในประเทศหดตัวรุนแรงตามกำลังซื้อของผู้ใช้แรงงานและเกษตรกรซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลัก ขณะที่ตลาดส่งออกผันผวนตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า** อย่างไรก็ตาม การส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 2.8-3.5 แสนคัน/ปี ผลจากผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในญี่ปุ่นย้ายฐานการผลิตบางส่วน/บางรุ่นมายังไทยหลังเกิดเหตุการณ์สึนามิรุนแรงในญี่ปุ่นปี 2554 ทั้งนี้ สถานการณ์ตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศ มีรายละเอียดดังนี้

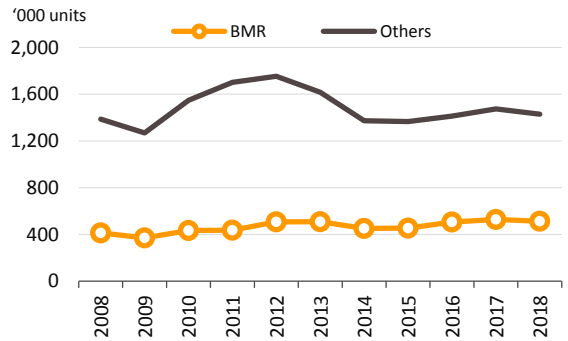
- **ในปี 2555 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศอยู่ในระดับสูง เป็นประวัติการณ์ที่ 2.13 ล้านคัน ส่วนปี 2556 อยู่ที่ 2.0 ล้านคัน** ปัจจัยสนับสนุนจาก 1) มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจรากหญ้า เช่น โครงการรับจำนำข้าว และสินค้าเกษตรต่างๆ 2) ราคาสินค้าเกษตรอยู่ในระดับสูงตามตลาดโลก ส่งผลดีต่อกำลังซื้อของเกษตรกร และ 3) การปรับขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำ 300 บาททั่วประเทศในปี 2555-2556 [6/] ปัจจัยแวดล้อมข้างต้นส่งผลให้**ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่** [7/] แยกรายพื้นที่ต่างจังหวัด และพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (ประกอบด้วย นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม) ในปี 2555-2556 ปรับสูงถึงเฉลี่ยปีละ 1.68 ล้านคัน และ 0.51 ล้านคัน เทียบกับค่าเฉลี่ยในปี 2551-2554 อยู่ที่ 1.47 ล้านคัน และ 0.41 ล้านคัน ตามลำดับ
- **ในปี 2557-2560 ตลาดรถจักรยานยนต์ซบเซาลง** มียอดจำหน่ายทั่วประเทศเฉลี่ยเพียงปีละ 1.72 ล้านคัน ซึ่งเป็นผลจากการหดตัวของตลาดต่างจังหวัด ทำให้**ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ในพื้นที่ต่างจังหวัดเฉลี่ยต่ำลงอยู่ที่ 1.41 ล้านคัน** สาเหตุจากราคาสินค้าเกษตรตกต่ำและผลผลิตเกษตรเสียหายจากภาวะภัยแล้งรุนแรงฉุดกำลังซื้อของผู้บริโภคในส่วนภูมิภาค ประกอบกับเหตุการณ์ทางการเมืองในประเทศ ทำให้มีความล่าช้าในการเบิกจ่ายงบประมาณที่กระจายเม็ดเงินลงสู่ท้องถิ่น ส่งผลให้เศรษฐกิจภูมิภาคชะลอตัว กระทบกำลังซื้อของผู้บริโภคระดับรากหญ้าซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มีพฤติกรรมการใช้จ่ายอ่อนไหวต่อภาวะเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ตลาดรถจักรยานยนต์เริ่มฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปี 2559 ต่อเนื่องปี 2560 ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในประเทศ และกำลังซื้อเกษตรกรที่เพิ่มขึ้นหลังวิกฤตภัยแล้งคลี่คลาย **ส่วนยอดจดทะเบียนใหม่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลค่อนข้างทรงตัว** ปัจจัยบวกจากตลาด Big Bike ที่เติบโตต่อเนื่อง เนื่องจากลูกค้ากลุ่มเป้าหมายมีรายได้ค่อนข้างสูง จึงอ่อนไหวต่อภาวะเศรษฐกิจไม่มากนัก

Figure 9: Thailand Motorcycle Production and Sales



Source : FTI

Figure 10: New Motorcycle Registrations by Region



Source: DLT
Note: Bangkok Metropolitan Region (BMR) consists of Bangkok, Nakhon Pathom, Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan and Samut Sakhon

6/ คณะกรรมการค่าจ้างมีมติเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2554 ให้ปรับขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำเป็นวันละ 300 บาท ใน 77 จังหวัด โดยนำร่อง 7 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปทุมธานี นครปฐม นนทบุรี และภูเก็ต มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2555 และอีก 70 จังหวัดให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556

7/ ใช้ข้อมูลรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ของกรมขนส่งทางบกในการพิจารณายอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์รายจังหวัด เนื่องจากไม่มีข้อมูลยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ส่วนภูมิภาค

ในปี 2561 การผลิตรถจักรยานยนต์ของไทยอยู่ที่ 2.1 ล้านคัน เติบโตเล็กน้อย 0.4% YoY ตามตลาดส่งออก ขณะที่ตลาดในประเทศหดตัวเล็กน้อย

- **ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศหดตัว** 1.2% YoY ผลจากราคาสินค้าเกษตรอยู่ในระดับต่ำกดดันรายได้ภาคเกษตร กระทบกำลังซื้อในตลาดภูมิภาคซึ่งเป็นตลาดหลัก ประกอบกับปัญหาหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง และสถาบันการเงินยังคงเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อรายย่อย แม้ว่าจะมีปัจจัยหนุนจากโครงการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐเพื่อช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย รวมถึงมาตรการส่งเสริมการขายของค่ายรถจักรยานยนต์โดยการเปิดตัวรถรุ่นใหม่ๆ และมีการใช้กลยุทธ์ต่างๆ อาทิ ของแถม (ทอง และอุปกรณ์ตกแต่ง เป็นต้น) ฟรีเงินดาวน์ และขยายระยะเวลาในการผ่อนชำระนานขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถชดเชยผลจากปัจจัยลบข้างต้น ส่งผลให้**ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศปี 2561 อยู่ที่ 1.79 ล้านคัน** (-1.2% YoY) (ในจำนวนนี้รวมยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์นำเข้าด้วย [8/]) แบ่งเป็น**ตลาดรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก** (ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ สัดส่วน 80% ของยอดรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ทั้งหมด และเน้นกลุ่มลูกค้าฐานรากซึ่งมีกำลังซื้อค่อนข้างน้อย) มียอดจดทะเบียนใหม่ลดลง 5.5% YoY **ส่วนตลาด** Big Bike (สัดส่วน 20%) ยังคงขยายตัวดีต่อเนื่อง โดยยอดจดทะเบียนใหม่ขยายตัว 20.5% YoY (ภาพที่ 11) โดยยอดจำหน่ายในภาพรวมปัจจุบัน Honda เป็นผู้นำตลาดรถจักรยานยนต์รวมทุกประเภท (ส่วนแบ่งตลาด 78.4% ของปริมาณจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศทั้งหมด) รองลงมา คือ Yamaha (15.1%) (ตารางที่ 1)

- **ปริมาณส่งออกรถจักรยานยนต์เติบโตไม่มากนัก** (ตารางที่ 2) โดย**การส่งออกรถจักรยานยนต์ประกอบสำเร็จรูป** (CBU) **มีจำนวน 3.71 แสนคัน** (+0.8% YoY) **มูลค่าทั้งสิ้น** 1,350.9 **ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ** (+2.1% YoY) แบ่งเป็น 1) รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (ความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 250 cc.) มูลค่าส่งออก 563.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เติบโต 10.5% YoY ส่วนใหญ่ส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และลาว (สัดส่วนรวมกัน 42% ของมูลค่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กทั้งหมด) ซึ่งเศรษฐกิจและกำลังซื้อยังขยายตัว ประกอบกับผู้บริโภคในประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่เชื่อมั่นในคุณภาพรถจักรยานยนต์ที่ผลิตจากไทย และ 2) รถ Big Bike (ความจุกระบอกสูบมากกว่า 250 cc.) มูลค่าส่งออก 909.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว 7.1% YoY เนื่องจากเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าหลักโดยเฉพาะ EU ชะลอตัว ประกอบกับ ผู้ผลิตชะลอการส่งออกไป EU เพื่อรอความชัดเจนในมาตรฐานการตรวจสอบค่ามลพิษใหม่ของ EU หรือ WLTP (Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้เดือน ก.ย.2561 นอกจากนี้ยังเป็นผลจากการเทียบฐานสูงในช่วงเดียวกันของปี 2560 (ประเทศคู่ค้ามีการเร่งนำเข้ารถจักรยานยนต์จากความกังวลว่าสหรัฐฯ จะปรับเพิ่มภาษีนำเข้าสินค้าในระยะข้างหน้า) ทั้งนี้ ตลาดส่งออกหลักรถ Big Bike คือ อังกฤษ (สัดส่วน 21.6% ของมูลค่าส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่) สหรัฐฯ (17.5%) และเนเธอร์แลนด์ (11.7%) สำหรับ**การส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ครบชุดสมบูรณ์** (CKD) **ของไทยมีปริมาณ** 5.12 **แสนชุด** (+7.2% YoY) **คิดเป็นมูลค่า** 130.3 **ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ** (-27.1% YoY)

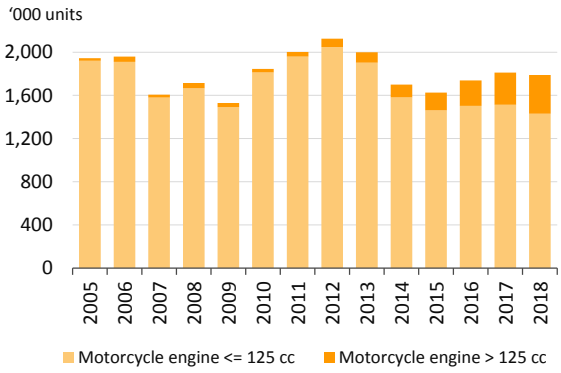
8/ ในปี 2561 รถจักรยานยนต์นำเข้ามีมูลค่า 295.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัว 17.4% YoY

Table 1: Domestic Market Share (%)

Brand	2015	2016	2017	2018
Honda	74.59	78.64	78.38	78.37
Yamaha	12.57	14.14	14.83	15.09
GPX	0.70	1.64	1.71	1.61
Suzuki	1.78	1.35	1.18	1.08
Kawasaki	1.46	1.36	0.91	0.97
Others	8.90	2.87	2.99	2.88
Total	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

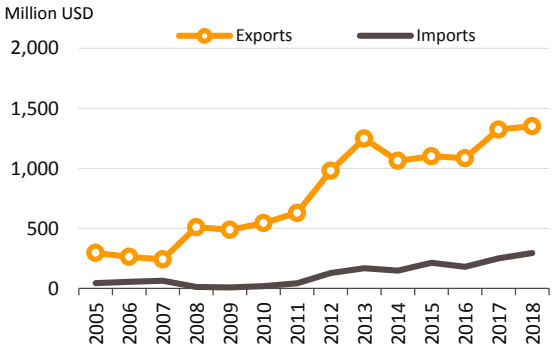
Source: DLT

Figure 11: New Motorcycle Registrations by Segment



Source : DLT

Figure 12: Value of Motorcycle (CBU) Exports



Source: Trade Map, MOC

Table 2: Motorcycle Exports by Type

Year	CBU (Completely Built Up)		CKD (Completely Knocked Down)		Total (CBU & CKD)	
	Units	USD, m	Sets	USD, m	USD, m	Growth (%)
2011	221,164	628.9	911,838	193.5	822.4	29.3
2012	313,991	980.0	542,944	169.7	1,149.7	39.8
2013	333,780	1,247.7	601,967	181.8	1,429.5	24.3
2014	288,527	1,063.6	599,453	118.9	1,182.5	-17.3
2015	349,878	1,100.9	590,102	87.9	1,188.8	0.5
2016	299,026	1,084.6	625,891	124.9	1,210.6	1.8
2017	368,358	1,323.0	480,723	178.8	1,502.0	24.1
2018	371,190	1,350.9	515,085	130.3	1,481.2	-1.4
Export Market Share (%) 2018	Asean (20.5%) Japan (9.4%) USA (15.9%) EU (36.3%) Others(16.2%)		Asean (49.3%) Japan (1.4%) USA (0.06%) EU (1.2%) Others(31.2%)		Asean (23.0%) Japan (8.7%) USA (14.5%) EU (33.2%) Others(18.1%)	

Source: MOC, FTI

เนื่องจากมีการส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่มีราคาต่ำมากขึ้น ทั้งนี้ ตลาดส่งออกหลัก คือ ญี่ปุ่น และอาเซียน (สัดส่วนรวมกันถึง 51% ของมูลค่าส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ครบชุดสมบูรณ์ทั้งหมด) เนื่องจากค่ายรถจักรยานยนต์สัญชาติญี่ปุ่นใช้ไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนฯ กระจายไปยังฐานประกอบรถจักรยานยนต์อื่นๆ ในภูมิภาค โดยอาศัยประโยชน์จากอัตราภาษีที่อยู่ในระดับต่ำตามข้อตกลงการค้าต่างๆ อาทิ ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) และความเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจญี่ปุ่น-ไทย (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA)

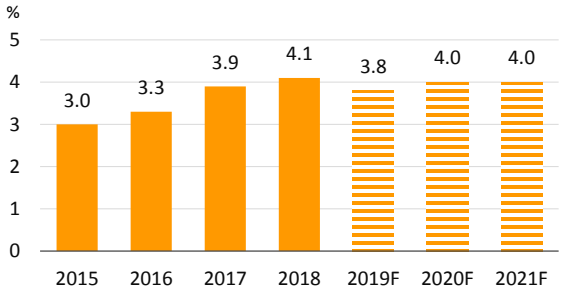
Table 3: Production and Sales Forecasts (2019-2021)

Mn.units

	2018	2019F	2020F	2021F
Production	2.06	2.1-2.15	2.12-2.17	2.14-2.19
	0.4%	2-4%	0-2%	0-2%
Domestic Sales	1.79	1.82-1.86	1.84-1.88	1.86-1.9
	-1.2%	2-4%	0-2%	0-2%
Exports (CBU)	0.37	0.38-0.39	0.39-0.4	0.41-0.42
	0.8%	2-4%	3-5%	3-5%

Source: FTI, Forecast by Krungsri Research

Figure 13: 2018-2020 Thai GDP Projection



Source: NESDB, Forecast by Krungsri Research
Note: as of Feb 2019

แนวโน้มอุตสาหกรรม

การผลิตรถจักรยานยนต์ในไทยในช่วงปี 2562-2564 มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยในปี 2562 ปริมาณการผลิตน่าจะเติบโต 2-4% YoY อยู่ในระดับ 2.10-2.15 ล้านคัน และคาดว่าในปี 2563-2564 จะขยายตัว 0-2% YoY หรือมีจำนวน 2.12-2.17 ล้านคัน ในปี 2563 และ 2.14-2.19 ล้านคัน ในปี 2564 ปัจจัยหนุนมาจากทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก

- **ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศกลับมาขยายตัวต่อเนื่องหลังหดตัวในปี 2561** ผลจาก 1) เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศขยายตัวต่อเนื่อง (ภาพที่ 13) 2) โครงการ บสย. รักพี่วิน" เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยให้วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อรถจักรยานยนต์รายละ 1 แสนบาท และวงเงินเพิ่มอีกรายละ 5 หมื่นบาท เพื่อซ่อมแซมรถ เพื่อแก้ปัญหาหนี้นอกระบบและหนี้บัตรเครดิต โดยกำหนดยื่นเอกสารเพื่อเข้าร่วมโครงการฯ ได้ตั้งแต่วันที่ 21 ก.พ.2562-30 ธ.ค. 2562 (ข้อมูล ณ วันที่ 25 ก.พ.2562 มีผู้ยื่นเอกสารเพื่อขอสินเชื่อโครงการนี้ทั้งหมด 4,895 ราย จากจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะทั่วประเทศที่ขึ้นทะเบียนกับกรมขนส่งทางบกกว่า 2 แสนคัน) 3) โครงการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่ภาครัฐยังคงอัดฉีดเงินเข้าสู่ระบบอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 4) และ 4) คาดว่าจะมีเม็ดเงินสะพัดในช่วงหาเสียงเลือกตั้ง

ตารางที่ 4: โครงการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2
วัตถุประสงค์	ช่วยเหลือค่าครองชีพสำหรับผู้มีรายได้น้อย	• ช่วยเหลือค่าครองชีพสำหรับผู้มีรายได้น้อย • สร้างอาชีพ เพื่อให้สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน
กลุ่มเป้าหมาย	• กลุ่ม A: ผู้มีรายได้ไม่เกิน 30,000 บาทต่อปี (ผู้ได้รับสิทธิ์ 5.3 ล้านคน) • กลุ่ม B: ผู้มีรายได้ 30,000 ถึง 100,000 บาทต่อปี (ผู้ได้รับสิทธิ์ 6.27 ล้านคน)	ผู้เข้าร่วมโครงการฯ และได้รับการฝึกอบรมแล้ว 3.27 ล้านคน (ข้อมูล ณ 31 ธ.ค. 2561) (เปิดให้ลงทะเบียนเฉพาะผู้ได้รับสิทธิ์รอบแรก) • กลุ่ม A: ผู้มีรายได้ไม่เกิน 30,000 บาทต่อปี • กลุ่ม B: ผู้มีรายได้ 30,000 ถึง 100,000 บาทต่อปี
สิทธิประโยชน์	• กลุ่ม A และ กลุ่ม B ได้รับเงินช่วยเหลือเดือนละ 300 บาท และ 200 บาท ตามลำดับ • ส่วนลดก๊าซหุงต้มจากร้านค้ากระทรวงพลังงานทุก 3 เดือน มูลค่า 45 บาท • เงินช่วยเหลือการเดินทางรถสาธารณะ 500 บาทต่อเดือน	• กลุ่ม A และ กลุ่ม B ได้รับเงินช่วยเหลือเดือนละ 500 บาท และ 300 บาท ตามลำดับ • ส่วนลดก๊าซหุงต้มจากร้านค้ากระทรวงพลังงานทุก 3 เดือน มูลค่า 45 บาท • เงินช่วยเหลือการเดินทางรถสาธารณะ 500 บาทต่อเดือน • เข้าถึงแหล่งเงินทุนในระบบ • ฝึกอาชีพ
เริ่มรับสิทธิ์	เริ่มใช้สิทธิ์ตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค. 2560	ผู้ลงทะเบียนโครงการฯ ระยะที่ 2 เริ่มทยอยรับสิทธิ์ตั้งแต่เดือน มีนาคม-ธันวาคม 2561 (ตามลำดับการลงทะเบียนและขั้นตอนการอนุมัติ)
สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมสำหรับผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ	• ช่วยเหลือค่าน้ำมัน สำหรับกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้มีสิทธิ์มีจำนวน 40,000 คน แบ่งเป็น กรุงเทพฯ 8,500 คน และต่างจังหวัด 31,500 คน โดยได้รับส่วนลดราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 และ 91 ในอัตรา 3 บาทต่อลิตร เริ่มรับสิทธิ์ได้ตั้งแต่วันที่ 15 ธ.ค.2561 • สนับสนุนค่าใช้จ่ายช่วงปลายปี 2561 คนละ 500 บาท (จ่ายครั้งเดียว) เริ่มรับเงินวันที่ 8-10 ธ.ค. 2561 และผู้ได้รับบัตรฯ เพิ่มเติมเริ่มทยอยรับเงินวันที่ 5 ม.ค 2562 และ 1 ก.พ. 2562 • ช่วยเหลือค่าสาธารณูปโภค เป็นเวลา 10 เดือน (ธ.ค.2561-ก.ย.2562) ครัวเรือนละ 1 สิทธิ์ จำนวน 8.2 ล้านครัวเรือน โดยช่วยเหลือค่าไฟฟ้าไม่เกิน 230 บาทต่อเดือน และค่าน้ำประปาไม่เกิน 100 บาทต่อเดือน (หากมีค่าสาธารณูปโภคเกินกว่าที่กำหนด จะถูกตัดสินธิ์ในเดือนนั้น) • ช่วยเหลือค่าเช่าบ้านเดือนละ 400 บาท เป็นเวลา 10 เดือน (ธ.ค.2561-ก.ย.2562) สำหรับผู้ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป และไม่มีที่อยู่อาศัย จำนวน 2.2 แสนคน • ช่วยเหลือค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพและค่าเดินทางไปรักษาพยาบาล คนละ 1,000 บาท (จ่ายครั้งเดียว) สำหรับผู้ที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป จำนวน 3.5 ล้านคน โดยรับสิทธิ์ได้ตั้งแต่เดือน ธ.ค.2561-ก.ย.2562	
ผู้ได้รับบัตรฯ เพิ่มเติม	สำหรับกลุ่มผู้พิการ ผู้สูงอายุ ผู้ป่วยติดเตียง และผู้ที่ไม่สามารถเดินทางมาลงทะเบียนได้ในปี 2560 มีผู้ได้รับสิทธิ์จำนวน 3.08 ล้านราย เริ่มใช้สิทธิ์ได้ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2562 เป็นต้นไป	

ที่มา: กรมบัญชีกลาง

(24 มี.ค. 2562) **คาดในปี 2562 จึงมีแนวโน้มที่ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศจะกลับมาขยายตัวที่อัตรา 2-4%YoY อยู่ที่ 1.82-1.86 ล้านคัน ส่วนในปี 2563 และปี 2564 คาดว่าความต้องการรถจักรยานยนต์ในประเทศจะยังคงเติบโตที่ 0-2% ต่อปี อยู่ที่ 1.84-1.88 ล้านคัน และ1.86-1.90 ล้านคัน ตามลำดับ** อัตราการเติบโตที่มีแนวโน้มชะลอลงจากปี 2562 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ใหม่ตามปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 เริ่มผลบังคับใช้ 1 ม.ค. 2563 จะมีผลให้ราคาจำหน่ายรถจักรยานยนต์สูงขึ้น[9/] ประกอบกับรายได้เกษตรกรที่ยังฟื้นตัวช้า ทั้งนี้ ภาวะการแข่งขันในตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศยังคงรุนแรงจากทั้งผู้ผลิตในประเทศและรถจักรยานยนต์นำเข้าจากอาเซียน และจีน[10/] อาจมีผลให้ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์มีภาระต้นทุนด้านการตลาดสูงขึ้น เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด

- **คาดว่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ประกอบสำเร็จรูป (CBU) จะขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้น** ผลจากผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่แบรนด์ “ฮาร์ลีย์-เดวิดสัน” เข้ามาลงทุนในประเทศไทยและกำหนดให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังอาเซียนและจีน โดยคาดว่าจะส่งออกได้เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป รวมทั้งภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป ทำให้**คาดว่าการส่งออกรถจักรยานยนต์ (CBU) ในปี 2562 จะเติบโต 2-4% YoY หรือมีจำนวน 0.38-0.39 ล้านคัน ปี 2563 และปี 2564 จะขยายตัวเร่งขึ้นที่อัตรา 3-5% YoY หรือมีจำนวน 0.39-0.40 ล้านคัน และ 0.41-0.42 ล้านคัน ตามลำดับ** อย่างไรก็ตาม การส่งออกรถจักรยานยนต์ของไทยไปสหรัฐฯ อาจเผชิญความเสี่ยง เนื่องจากรัฐบาลสหรัฐฯ อยู่ระหว่างพิจารณาปรับขึ้นภาษีนำเข้ารถจักรยานยนต์จากไทยตามมาตรา 232 ของกฎหมาย Trade Expansion Act 1962 ส่วน**การส่งออกชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ครบชุดสมบูรณ์ (CKD) ในระยะ 1-3 ปีข้างหน้าคาดว่าจะยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง** ตามความต้องการเพื่อประกอบรถจักรยานยนต์ในญี่ปุ่นและประเทศในแถบอาเซียนซึ่งเป็นตลาดส่งออกหลัก

◢ มุมมองวิจัยกรุงศรี: **รายได้ของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์และผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มปรับดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้จำหน่ายบางรายที่มีบริการสินเชื่อเช่าซื้ออาจยังคงเผชิญความเสี่ยงด้านความสามารถในการชำระหนี้ของลูกค้าบางส่วนที่พึ่งพิงรายได้ภาคเกษตรที่ยังฟื้นตัวช้า รวมถึงภาวะการแข่งขันที่รุนแรง**

- **ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์: คาดว่าผลประกอบการจะเติบโตตามความปริมาณจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศและส่งออก** โดยตลาดในประเทศมีแนวโน้มขยายตัวตามภาวะเศรษฐกิจ รวมถึงนโยบายทางการในการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยอย่างต่อเนื่อง และอานิสงส์จากเม็ดเงินสะพัดโดยเฉพาะในช่วงเลือกตั้งปี 2562 ส่วนตลาดส่งออกคาดว่าจะเติบโตในอัตราที่สูงขึ้น ผลจากเศรษฐกิจโลกยังเติบโตต่อเนื่องแม้จะชะลอตัวลงจากช่วงที่ผ่านมา ผนวกกับการเข้ามาตั้งฐานการผลิตและการขยายกำลังการผลิตของค่ายรถจักรยานยนต์เพื่อส่งออก และโอกาสขยายการส่งออกภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน อย่างไรก็ตาม สำหรับตลาดสหรัฐฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการขึ้นภาษีนำเข้าตามมาตรา 232 ซึ่งอาจส่งผลให้การส่งออกรถจักรยานยนต์จากหลายประเทศรวมทั้งไทยไปยังตลาดสหรัฐฯ ชะลอลง
- **ผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์ (ตัวแทนจำหน่าย): รายได้ผู้ประกอบการยังสามารถเติบโตได้**ตามปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ใหม่และรายได้จากศูนย์ซ่อมและจำหน่ายอะไหล่ เนื่องจากมีรถจักรยานยนต์สะสมจำนวนมาก (ประมาณ 25 ล้านคัน) อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการอาจยังมีความเสี่ยงจากการให้สินเชื่อเช่าซื้อแก่ลูกค้าบางส่วน เนื่องจากกลุ่มลูกค้าหลักเป็นเกษตรกรที่มีรายได้ไม่แน่นอน และเป็นแรงงานผู้มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง ยกเว้นตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ Big Bike ที่กลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีกำลังซื้อสูงจึงไม่อ่อนไหวต่อสภาพเศรษฐกิจมากนัก ภาวะการแข่งขันในธุรกิจโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กคาดว่าจะทวีความรุนแรงทั้งการแข่งขันด้านราคาและด้านดอกเบี้ยเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ จึงอาจมีผลกดดันอัตรากำไรของตัวแทนจำหน่ายของผู้ประกอบการ

9/ โครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถจักรยานยนต์ใหม่แบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ 1) ปล่อยก๊าซ CO_2 ไม่เกิน 10 กรัมต่อกิโลเมตร เสียภาษีสรรพสามิต 1% ของราคาจำหน่ายรถจักรยานยนต์ใหม่ 2) ปล่อยก๊าซ CO_2 ระหว่าง 10-50 กรัมต่อกิโลเมตร เสียภาษีสรรพสามิต 3% 3) ปล่อยก๊าซ CO_2 ระหว่าง 50-90 กรัมต่อกิโลเมตร เสียภาษีสรรพสามิต 6% 4) ปล่อยก๊าซ CO_2 ระหว่าง 90-130 กรัมต่อกิโลเมตร เสียภาษีสรรพสามิต 9% และ 5) ปล่อยก๊าซ CO_2 มากกว่า 130 กรัมต่อกิโลเมตร เสียภาษีสรรพสามิต 18%

10/ ส่วนใหญ่ไทยนำเข้ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจากจีน

วิจัยกรุงศรี

ดร.สมประวิณ มันประเสริฐ	**ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ**

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ศรันต์ สุนันท์สถาพร	เศรษฐกรอาวุโส (เศรษฐกิจโลก)
สุจิต ชัยวิชญชาติ	เศรษฐกรอาวุโส (เศรษฐกิจไทย)
จุไรลักษณ์ พลศรี	เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)
สร้อยสนธิ์ หล่อสุวรรณกุล	เศรษฐกรอาวุโส (สปป.ลาว, เวียดนาม, อินโดนีเซีย)
สถิตย์ แถลงสัตย์	เศรษฐกรอาวุโส (กัมพูชา, เมียนมา, ฟิลิปปินส์)
ลูกหิน วราโชติเศรษฐ์	เศรษฐกร
ธนาพร ศรีคล้าย	เศรษฐกร

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

พรพรรณ โภคย์สุพัสตร์	ผู้บริหารฝ่ายวิจัยอุตสาหกรรม
ธเนศ มหัทธนาลัย	นักวิเคราะห์อาวุโส (Manufacturing and Service Sectors)
พูลสุข นิลกิจศรานนท์	นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Modern Trade, ICT)
ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี	นักวิเคราะห์อาวุโส (Transportation & Logistics, Construction Materials, Industry Risk Ratings)
นรินทร์ ตันไพบูลย์	นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Biofuel, Chemical & Plastic Products, Construction Contractor)
พุทธชาด ลุนคำ	นักวิเคราะห์ (Tourism Sectors, Real Estate in Upcountry, Steel)
วรรณา ยงพิศาลภพ	นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances, Beverages)
พัชรา กลิ่นชวนชื่น	นักวิเคราะห์ (Real Estate in BMR)
ชัยวัช โชวเจริญสุข	นักวิเคราะห์ (Agricultural Products, Food)

ทีมพัฒนางานวิจัย

ตลับลักขณ์ ธนดิษฐ์สุวรรณ	นักวิเคราะห์อาวุโส (Financial Sectors)
รชฎ เลียงจันทร์	นักวิเคราะห์ (Oil & Gas, Petrochemicals, Industry Scenario Analysis)
อาภากร นพรัตยาภรณ์	นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

สุรัชนี สมประสงค์	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
ธมณ เสริญสุขสกุล	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน	เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย
วงศกร แก้วอุดทัง	เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

สนใจสมัครรับอีเมล์ได้ที่ ***krungsri.research@krungsri.com***

คำสงวนสิทธิ์

เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณชนที่น่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตามวิจัยกรุงศรีมิอาจรับรองความถูกต้องและความสมบูรณ์ของข้อมูลดังกล่าวได้ ทั้งนี้ข้อคิดเห็นที่ปรากฏเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ บมจ. ธนาคารกรุงศรีอยุธยา และขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงความเห็น หรือประมาณการต่างๆ โดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า