

## รายงานสภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ประจำเดือนมิถุนายน 2564

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 ในช่วงต้นปี พ.ศ. 2563 และรัฐประกาศมาตรการปิดกั้นพื้นที่ (Lock down) เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 นั้น ส่งผลทำให้ผู้ผลิตรถยนต์จำนวน 8 รายต้องหยุดการผลิตชั่วคราวในเดือนเมษายน 2563 ดังนั้น เพื่อให้เห็นภาพสถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในเดือนนี้อย่างถูกต้อง ในรายงานสภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยฉบับนี้ จะนำเสนอข้อมูลเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2562 ด้วย

### 1. สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เดือนมิถุนายน 2564

#### 1.1 สภาวะการผลิต การจำหน่ายในประเทศ และการส่งออกรถยนต์

จากข้อมูลการผลิตรถยนต์ในเดือนเมษายน 2564 พบว่า ปริมาณการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นถึง 3 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ 8 รายหยุดการผลิตชั่วคราว จากสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 พบว่า ปริมาณการผลิตลดลงร้อยละ 31 เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 ระลอกใหม่

เมื่อพิจารณาการผลิตรถยนต์รายผลิตภัณฑ์ เปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 พบว่า ปริมาณการผลิตลดลงในเกือบทุกประเภท ในขณะที่รถยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์อื่น ๆ มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 อันเป็นผลมาจากการขนส่งสินค้าจากการซื้อของออนไลน์มากขึ้น อีกทั้งในเดือนมีนาคม 2564 มีการจัดงาน Bus & Truck '21 ที่ส่งเสริมการขายรถกลุ่มเพื่อการพาณิชย์ ทำให้ปริมาณการผลิตรถกลุ่มนี้เพิ่มขึ้น

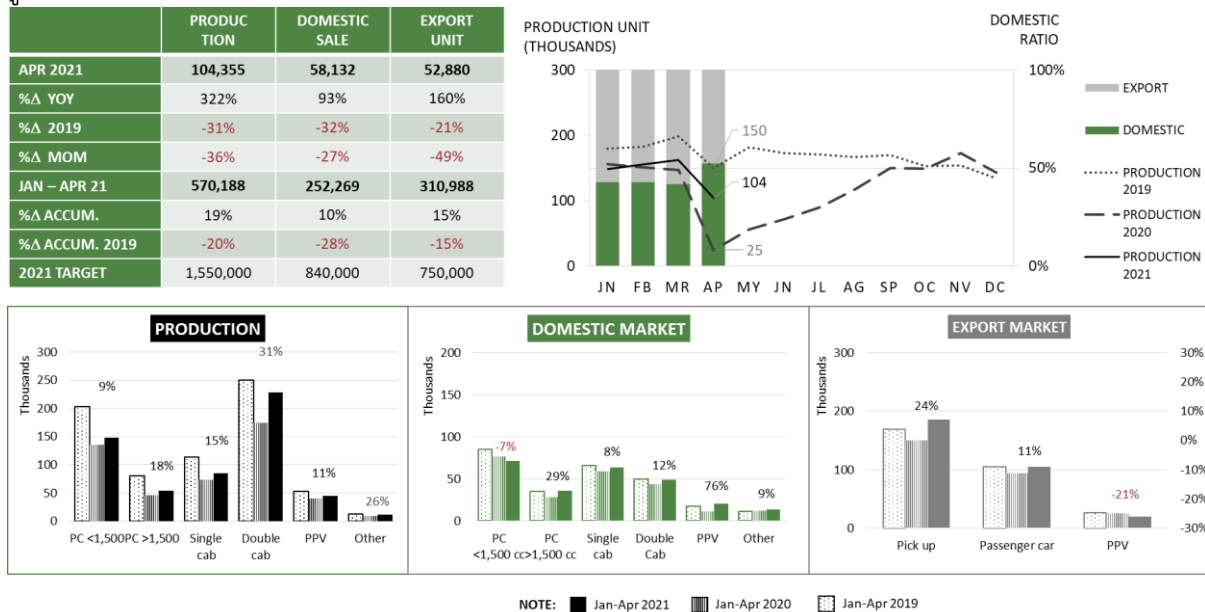
**การจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ** เพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 โดยปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้นทุกผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะรถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 1,500 ซีซี ซึ่งเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่า และรถ PPV ที่เพิ่มขึ้นมากกว่า 2 เท่า แต่อย่างไรก็ดีหากเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 พบว่าปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ลดลงร้อยละ 32 โดยลดลงจากรถยนต์เกือบทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี ที่ลดลงกว่าร้อยละ 46 แสดงให้เห็นว่าตลาดยานยนต์ยังไม่ฟื้นตัวเนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจซบเซาจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกที่ 3 ถึงแม้ว่า รถ PPV มีปริมาณการจำหน่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 จากโครงการส่งเสริมการขายของผู้ประกอบการภายในงาน Bangkok International Motor Show 2021

**ปริมาณการจดทะเบียนรถ xEV** ในเดือนเมษายน 2564 ประกอบด้วยปริมาณการจดทะเบียนรถ BEV จำนวน 125 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 ประกอบด้วยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 124 คัน และรถกระบะ 1 คัน ในส่วนของรถ HEV รวมกับรถ PHEV มีจำนวน 3,308 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 85 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 ประกอบด้วยรถ HEV 2,729 คัน และรถ PHEV 576 คัน อีกทั้งเมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 พบว่าปริมาณการจดทะเบียนรถ BEV เพิ่มขึ้นกว่า 10 เท่า เนื่องจากในเดือนเมษายน 2562 ยังไม่มีตัวแทนจำหน่ายรถยนต์อย่างเป็นทางการ สำหรับกรณีรถ HEV รวมกับ PHEV เพิ่มขึ้นร้อยละ 68 เนื่องจากในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาเริ่มมีการเปิดตัวรถ HEV และ PHEV ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีสรรพสามิตเพิ่มขึ้น และผู้บริโภคเริ่มมีความคุ้นเคยกับเทคโนโลยี ส่งผลให้ตลาดรถ HEV และรถ PHEV ในประเทศไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง

**ด้านการส่งออก** เพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 โดยเพิ่มขึ้นในทุกผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะรถกระบะ 1 ตัน ที่เพิ่มขึ้นถึง 2 เท่า รองลงมาคือ รถ PPV และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 118 และ 11 ตามลำดับ จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าเริ่มฟื้นตัว และเมื่อเปรียบเทียบกับเมษายน 2562 ที่ยังไม่มีผลกระทบของ COVID-19 มีปริมาณการส่งออกการส่งออกลดลงร้อยละ 21 อันเนื่องมาจาก การส่งออกไปตลาดโอเชียเนียที่ลดลงร้อยละ 48 เป็นสำคัญ เนื่องจากในเดือนเมษายน 2562 ปริมาณการส่งออกไปยังโอเชียเนียเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากความต้องการซื้อรถยนต์สะสมของผู้บริโภคในออสเตรเลียเนื่องจากช่วงปลายปี พ.ศ. 2561 ถึง ต้นปี พ.ศ. 2562 เกิดเหตุการณ์ไฟป่าครั้งใหญ่ทำให้ปริมาณการส่งออกรถยนต์ไปยังโอเชียเนียลดลงติดต่อกันเป็นเวลาหลายเดือน

ทั้งนี้ จากสถานการณ์ที่กล่าวมาส่งผลให้เดือนมกราคม – เมษายน 2564 ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์สะสม 570,188 คัน จำหน่ายภายในประเทศสะสม 252,269 คัน และส่งออกสะสม 310,988 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 19 10 และ 15 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ตามลำดับ แต่ถ้าหากเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2562 พบว่า ปริมาณการผลิต การจำหน่าย และการส่งออกสะสม ลดลงร้อยละ 28 และ 25 ตามลำดับ

รูปที่ 1 การผลิตรถยนต์ในประเทศไทย เดือนเมษายน 2564



ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

ตารางที่ 1 ปริมาณการผลิตรถยนต์รายผลิตภัณฑ์ เดือนเมษายน 2564

Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan-Apr 2019	Jan-Apr 2020	Jan-Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
PC <1,500 cc	43,241	5,905	20,895	254%	-52%	203,232	135,383	147,476	9%	-27%
PC >1,500 cc	17,463	2,730	11,872	335%	-32%	80,342	45,604	53,596	18%	-33%
Single cab	26,437	4,276	17,930	319%	-32%	113,116	73,376	84,577	15%	-25%
Double cab	49,060	9,424	42,969	356%	-12%	250,046	174,846	228,410	31%	-9%
PPV	11,599	1,697	8,116	378%	-30%	52,272	39,983	44,509	11%	-15%
Van, Bus, Truck	2,442	679	2,573	279%	5%	12,721	9,201	11,620	26%	-9%
<b>Total</b>	<b>150,242</b>	<b>24,711</b>	<b>104,355</b>	<b>322%</b>	<b>-31%</b>	<b>711,729</b>	<b>478,393</b>	<b>570,188</b>	<b>19%</b>	<b>-20%</b>

ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

ตารางที่ 2 ปริมาณการผลิตจำหน่ายรถยนต์รายผลิตภัณฑ์ เดือนเมษายน 2564

Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan-Apr 2019	Jan-Apr 2020	Jan-Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
PC <1,500 cc	28,446	8,360	15,444	85%	-46%	84,641	76,542	71,141	-7%	-37%
PC >1,500 cc	12,997	2,763	7,086	156%	-45%	35,106	27,859	36,002	29%	-25%
Single cab	20,941	8,896	15,997	80%	-24%	65,922	58,625	63,057	8%	-27%
Double cab	15,323	6,262	11,462	83%	-25%	49,245	43,671	48,849	12%	-24%
PPV	4,976	1,575	5,147	227%	3%	17,569	11,415	20,091	76%	-11%
Van, Bus, Truck	3,393	2,253	2,996	33%	-12%	11,066	12,061	13,129	9%	-9%
<b>Total</b>	<b>86,076</b>	<b>30,109</b>	<b>58,132</b>	<b>93%</b>	<b>-32%</b>	<b>263,549</b>	<b>230,173</b>	<b>252,269</b>	<b>10%</b>	<b>-28%</b>

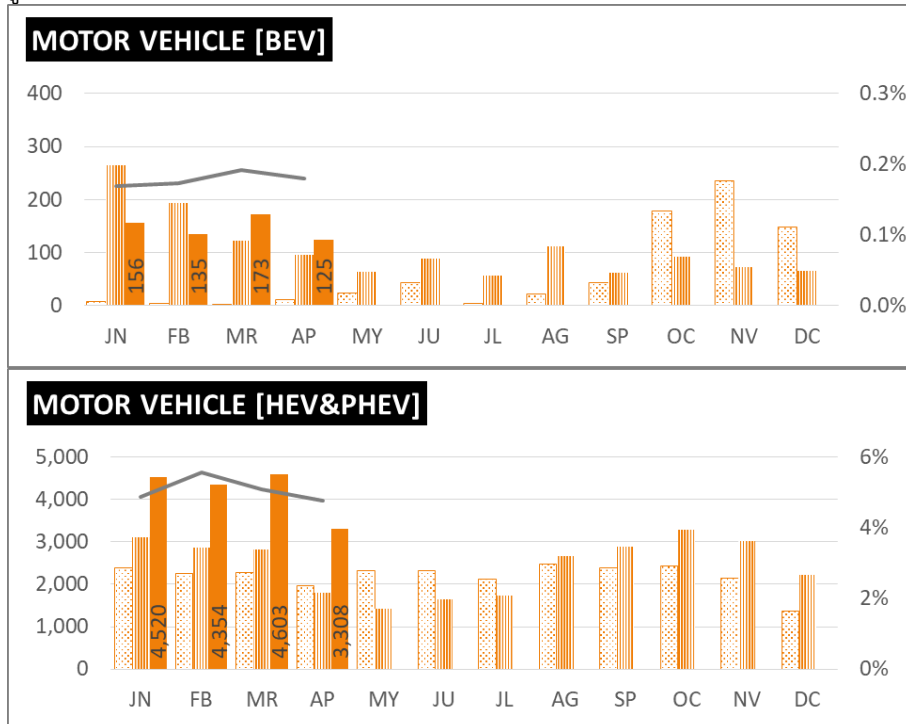
ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

ตารางที่ 3 ปริมาณการส่งออกรถยนต์รายผลิตภัณฑ์ เดือนเมษายน 2564

Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan-Apr 2019	Jan-Apr 2020	Jan-Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
Passenger Car	21,528	7,852	16,593	111%	-23%	168,552	94,400	104,575	11%	-17%
Pickup	38,680	10,705	32,432	203%	-16%	104,930	150,351	186,078	24%	-10%
PPV	6,906	1,769	3,855	118%	-44%	26,359	25,856	20,335	-21%	-39%
<b>Total</b>	<b>67,114</b>	<b>20,326</b>	<b>52,880</b>	<b>160%</b>	<b>-21%</b>	<b>299,841</b>	<b>270,607</b>	<b>310,988</b>	<b>15%</b>	<b>-15%</b>

ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

รูปที่ 2 ปริมาณจดทะเบียนรถ xEV เดือนเมษายน 2564



Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan – Apr 2019	Jan – Apr 2020	Jan – Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
BEV	12	96	125	30%	942%	25	677	589	-13%	2256%
HEV & PHEV	1,969	1,791	3,308	85%	68%	8,893	10,576	16,785	59%	89%
<b>Total</b>	<b>1,981</b>	<b>1,887</b>	<b>3,433</b>	<b>82%</b>	<b>73%</b>	<b>8,918</b>	<b>11,253</b>	<b>17,374</b>	<b>54%</b>	<b>95%</b>

ที่มา : ข้อมูลจากกลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

## 1.2 สถานะการผลิต การจำหน่ายในประเทศ และการส่งออกจากรถจักรยานยนต์

**การผลิตรถจักรยานยนต์** เพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 ซึ่งหนึ่งในสาเหตุสำคัญมาจากในปี พ.ศ. 2563 มีผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ 1 รายประกาศหยุดผลิตชั่วคราวในช่วงปลายเดือนมีนาคมถึงต้นเดือนพฤษภาคม โดยในเดือนเมษายน 2564 ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นในทุกประเภท โดยเฉพาะรถ Sport ขนาดมากกว่า 400 ซีซี ที่เพิ่มขึ้นถึง 2 เท่า เป็นผลจากการผลิตเพื่อส่งออกส่งออกเป็นสำคัญ และรถ Commuter เพิ่มขึ้นร้อยละ 97 เป็นผลจากการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศเป็นสำคัญ แต่อย่างไรก็ดีเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ในเดือนเมษายน 2562 พบว่าปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 3 แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์หลังการแพร่ระบาดของ COVID-19

ในส่วนของการ**จำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศ** เพิ่มขึ้นร้อยละ 70 เมื่อเทียบกับเดือนเมษายน 2563 จากมาตรการ Lockdown ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศชะลอตัวลงในช่วงเวลาดังกล่าว แต่เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการจำหน่ายรวมของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 11 จากการที่ผู้บริโภคหลีกเลี่ยงการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ COVID-19 แต่สภาพเศรษฐกิจในประเทศชะลอตัวลงทำให้ผู้บริโภคต้องหันมาใช้รถจักรยานยนต์แทนซื้อรถยนต์นั่ง และการสั่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันเติบโตขึ้นอย่างมากส่งผลให้พนักงานส่งอาหารมีจำนวนเพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

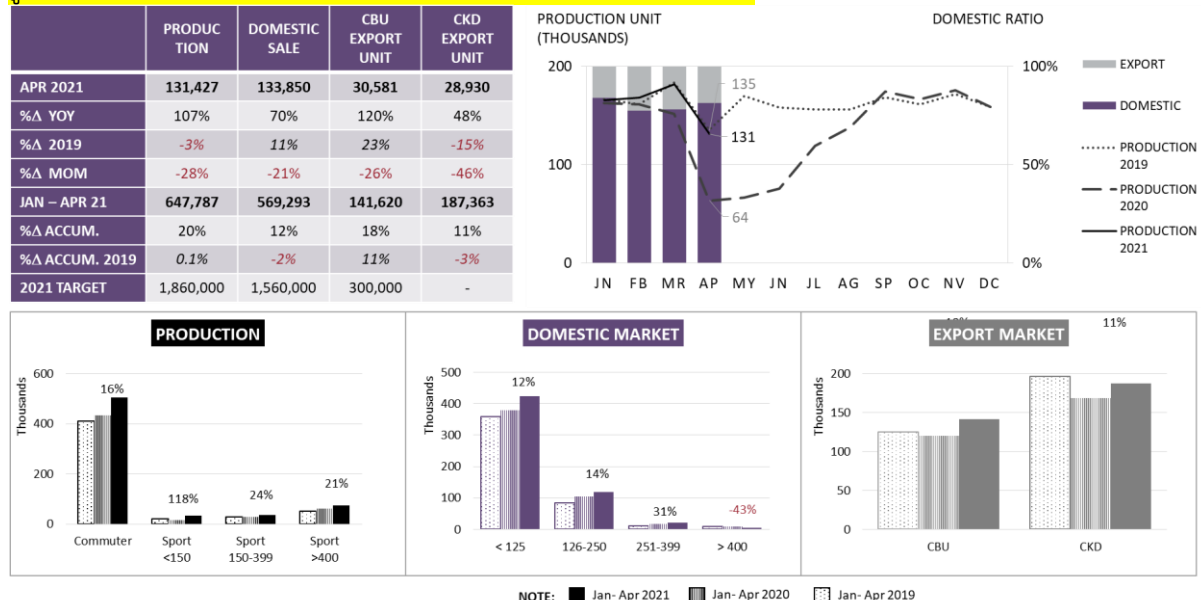
ในส่วนของการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ xEV เพิ่มขึ้นร้อยละ 113 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจดทะเบียนรถ BEV ถึงร้อยละ 204 เป็นการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 และเพิ่มขึ้นกว่า 4 เท่าเมื่อเทียบกับเดือนเมษายน 2562 จากการที่มีผู้ประกอบการรายหนึ่งเริ่มนำเข้าชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อประกอบและจำหน่ายในประเทศไทย ในส่วนของรถ HEV มีปริมาณการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 เป็นผลจากปริมาณการจดทะเบียนรถ HEV ที่ลดลงอย่างมากจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกแรก แต่อย่างไรก็ดีปริมาณการจดทะเบียนรถ HEV ลดลงร้อยละ 50 เนื่องจากไม่มีการเปิดตัวรถ HEV รุ่นใหม่ในประเทศไทย

**ด้านการส่งออกรถจักรยานยนต์** พบว่าการส่งออก CBU ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 120 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 รวมทั้งเพิ่มขึ้นร้อยละ 48 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 การส่งออกรถจักรยานยนต์ในเดือนเมษายน 2564 ที่เพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดมากกว่า 500 ซีซี ที่เพิ่มขึ้นไปยังหลายประเทศ อาทิ ยุโรป จีน และสหรัฐอเมริกา

กรณีการส่งออก CKD เพิ่มขึ้นร้อยละ 48 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 แต่ยังคงต่ำกว่าเดือนเมษายน 2562 ร้อยละ 15 ทั้งนี้การส่งออก CKD ในเดือนเมษายน 2564 ที่เพิ่มขึ้น เป็นผลจากการส่งออก CKD ขนาดมากกว่า 800 ซีซี ไปบราซิล และ CKD ขนาด 50 – 150 ซีซี ไปเมียนมาร์

ทั้งนี้ จากสถานการณ์ที่กล่าวมาส่งผลให้เดือนมกราคม – เมษายน 2564 ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์สะสม 647,787 คัน จำหน่ายภายในประเทศสะสม 569,293 คัน และส่งออกสะสม 141,620 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20, 12 และ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ตามลำดับ หากเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปี 2562 พบว่า ปริมาณการผลิตและการส่งออกรถจักรยานยนต์สะสมของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 และ 11 ตามลำดับ แต่ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์สะสมลดลงร้อยละ 2

รูปที่ 3 การผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เดือนเมษายน 2564



ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์  
หมายเหตุ: ข้อมูลปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์ยังไม่รวมข้อมูลจาก Triumph และ Harley-Davidson

ตารางที่ 4 ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์รายผลิตภัณฑ์ เดือนเมษายน 2564

Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan-Apr 2019	Jan-Apr 2020	Jan-Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
Commuter	103,078	51,339	100,997	97%	-7%	409,935	434,453	503,981	16%	-3%
Sport < 150 cc	8,898	3,215	6,418	100%	-31%	21,700	15,495	33,808	118%	9%
Sport 150 - 399 cc	9,770	4,138	8,562	107%	4%	28,123	29,671	36,775	24%	1%
Sport > 400 cc	6,084	4,825	15,450	220%	68%	52,067	60,408	73,223	21%	20%
<b>Total</b>	<b>127,830</b>	<b>63,517</b>	<b>131,427</b>	<b>107%</b>	<b>-3%</b>	<b>511,825</b>	<b>540,027</b>	<b>647,787</b>	<b>20%</b>	<b>0.1%</b>

ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

ตารางที่ 5 ปริมาณการจำหน่ายรถจักรยานยนต์รายผลิตภัณฑ์ เดือนเมษายน 2564

Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan-Apr 2019	Jan-Apr 2020	Jan-Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
Commuter	92,641	57,739	99,291	72%	7%	358,545	378,635	422,915	12%	-6%
Sport < 150 cc	22,560	16,476	28,555	73%	27%	83,648	104,312	118,947	14%	12%
Sport 150 - 399 cc	2,904	2,741	4,723	72%	63%	11,240	16,618	21,708	31%	53%
Sport > 400 cc	2,300	1,917	1,281	-33%	-44%	8,616	10,038	5,723	-43%	-48%
<b>Total</b>	<b>120,405</b>	<b>78,873</b>	<b>133,850</b>	<b>70%</b>	<b>11%</b>	<b>462,049</b>	<b>509,603</b>	<b>569,293</b>	<b>12%</b>	<b>-2%</b>

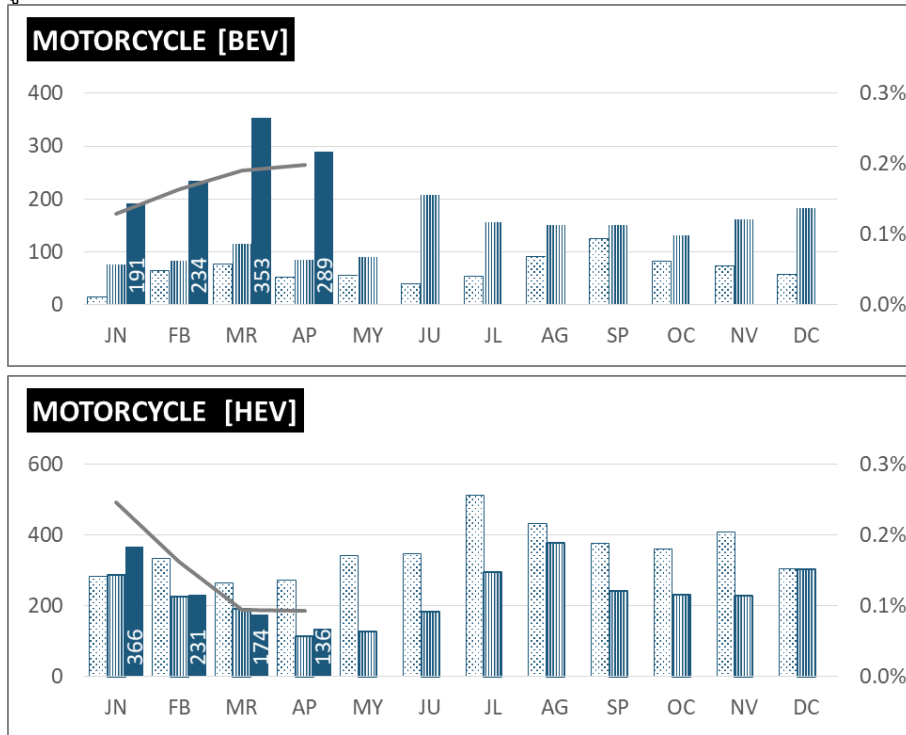
ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

ตารางที่ 6 ปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์รายผลิตภัณฑ์ เดือนเมษายน 2564

Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan-Apr 2019	Jan-Apr 2020	Jan-Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
CBU	24,828	13,885	30,581	120%	23%	124,722	119,718	141,620	18%	14%
CKD	33,920	19,580	28,930	48%	-15%	196,677	168,672	187,363	11%	-5%
<b>Total</b>	<b>58,748</b>	<b>33,465</b>	<b>59,511</b>	<b>78%</b>	<b>1%</b>	<b>321,399</b>	<b>288,390</b>	<b>328,983</b>	<b>14%</b>	<b>2%</b>

ที่มา: ข้อมูลจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

รูปที่ 4 ปริมาณจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ xEV เดือนเมษายน 2564



Vehicle Type	Apr 2019	Apr 2020	Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019	Jan-Apr 2019	Jan-Apr 2020	Jan-Apr 2021	%Δ 2020	%Δ 2019
BEV	53	86	289	236%	445%	210	361	1,067	196%	408%
HEV	271	114	136	19%	-50%	1,150	820	907	11%	-21%
<b>Total</b>	<b>324</b>	<b>200</b>	<b>425</b>	<b>113%</b>	<b>31%</b>	<b>1,360</b>	<b>1,181</b>	<b>1,974</b>	<b>67%</b>	<b>45%</b>

ที่มา : ข้อมูลจากกลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

### 1.3 มูลค่าการค้าสินค้ายานยนต์

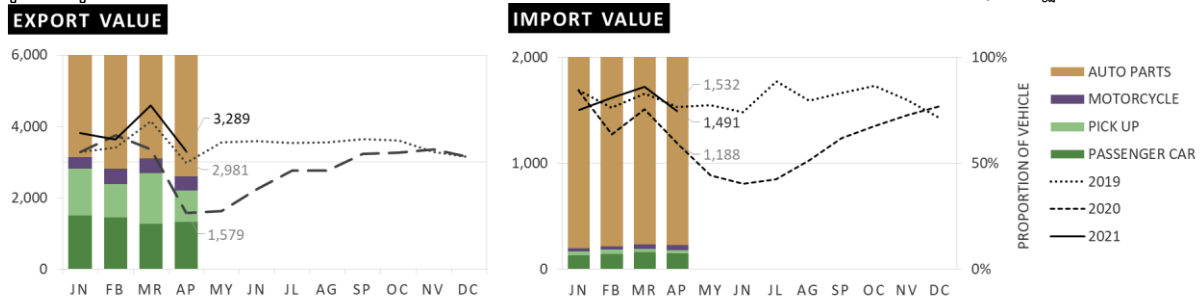
มูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ของประเทศไทยในช่วงเดือนเมษายน 2564 มีมูลค่าอยู่ที่ 3,289 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 โดยเพิ่มขึ้นในทุกประเภท โดยเฉพาะรถกระบะที่เพิ่มขึ้นเกือบ 6 เท่า รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 187 และ 142 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 ตามลำดับ

มูลค่าส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 65 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 จากการส่งออกชิ้นส่วนทุกประเภทโดยเฉพาะมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนอื่น ๆ ของยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 72 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 จากการส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา แอฟริกาใต้ และอาเซียนที่เพิ่มขึ้น และการส่งออกรถยนต์พาหนะที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 70 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 จากการส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกาที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในส่วนของมูลค่าการนำเข้าสินค้ายานยนต์ 1,491 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 และลดลงร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2562 จากมูลค่าการนำเข้าเกือบทุกประเภท โดยการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์มีมูลค่ามากที่สุด 1,321 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 25

เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2563 และมีมูลค่าการนำเข้าใกล้เคียงกับเดือนเมษายน 2562 โดยลดลงเพียงร้อยละ 2

รูป 5 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้ายานยนต์ เดือนเมษายน 2564 (หน่วย: ล้านบาทสหรัฐ)



EXPORT	PASSENGER CAR	PICK UP	MOTOR CYCLE	AUTO PARTS	TOTAL
APR 2021	724	482	217	1,866	3,289
%Δ YOY	142%	554%	187%	65%	108%
%Δ 2019	5%	5%	70%	10%	10%
%Δ MOM	-26%	-56%	-30%	-16%	-28%
JAN – APR 2021	3,522	2,974	995	7,841	15,332
%Δ ACCUM.	27%	64%	32%	18%	28%
%Δ ACCUM. 2019	5%	10%	59%	10%	5%

IMPORT	PASSENGER CAR	PICK UP	MOTOR CYCLE	AUTO PARTS	TOTAL
APR 2021	111	26	33	1,321	1,491
%Δ YOY	43%	-47%	263%	25%	25%
%Δ 2019	-4%	-54%	76%	-2%	-3%
%Δ MOM	-20%	-13%	-4%	-13%	-14%
JAN – APR 2021	466	115	116	5,639	6,335
%Δ ACCUM.	16%	-48%	57%	14%	12%
%Δ ACCUM. 2019	-1%	6%	-49%	42%	-0.3%

ที่มา: ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์  
ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์



**2. สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้ายานยนต์ เดือนเมษายน 2564**

รายการ	มูลค่า (หน่วย: ล้านบาทสหรัฐ)		
	ม.ค.-เม.ย. 2562	ม.ค.-เม.ย. 2563	ม.ค.-เม.ย. 2564
<b>ส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์</b>	<b>13,818</b>	<b>11,957</b>	<b>15,332</b>
(1.1) รถยนต์นั่ง	3,328	2,755	3,506
(1.2) รถกระบะ 1 ตัน รถบรรทุก และรถโดยสาร	2,610	1,755	2,955
(1.3) รถตู้	1	1	0
(1.4) ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ รถยนต์นั่ง	27	13	16
(1.5) ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ รถกระบะ 1 ตัน รถบรรทุก และรถโดยสาร	84	56	19
(1.6) ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ รถตู้	0	0	0
<b>(1) รวมส่งออกรถยนต์</b>	<b>6,050</b>	<b>4,580</b>	<b>6,496</b>
(2.1) รถจักรยานยนต์	585	700	929
(2.2) ชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์ รถจักรยานยนต์	41	52	66
<b>(2) รวมส่งออกรถจักรยานยนต์</b>	<b>626</b>	<b>752</b>	<b>995</b>
(3.1) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ*	1,556	1,485	1,357
(3.2) เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิดเครื่องยนต์และส่วนประกอบ	156	142	201
(3.3) เพลาส่งกำลังและข้อเหวี่ยง	128	110	129
(3.4) ชุดสายไฟรถยนต์	162	156	186
(3.5) หม้อแบตเตอรี่และส่วนประกอบ	232	178	179
(3.6) ยางยานพาหนะ	1,778	1,720	2,101
(3.7) กระจกนิรภัย กระจกรถยนต์	52	44	57
(3.8) ชิ้นส่วนอื่นๆ ของรถยนต์	2,858	2,574	3,337
(3.9) ชิ้นส่วนอื่นๆ ของรถจักรยานยนต์	220	216	296
<b>(3) รวมส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์</b>	<b>7,143</b>	<b>6,625</b>	<b>7,841</b>
<b>นำเข้ายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์</b>	<b>6,404</b>	<b>5,648</b>	<b>6,335</b>
(1.1) รถยนต์นั่ง	440	402	466
(1.2) รถบรรทุก และรถโดยสาร	226	220	115
<b>(1) รวมนำเข้ารถยนต์</b>	<b>666</b>	<b>622</b>	<b>580</b>
<b>(2) รถจักรยานยนต์</b>	<b>82</b>	<b>74</b>	<b>116</b>
(3.1) เครื่องยนต์ เพลาส่งกำลังและส่วนประกอบอื่นๆ*	1,601	1,336	1,460
(3.2) ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ รวมโครงรถและตัวถัง	3,185	2,746	3,136
(3.3) ยางรถยนต์	169	171	180
(3.4) ชิ้นส่วนอื่นๆ ของรถยนต์	490	433	513
(3.5) ชิ้นส่วนอื่นๆ ของรถจักรยานยนต์	211	267	349
<b>(3) รวมนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์</b>	<b>5,657</b>	<b>4,953</b>	<b>5,639</b>

หมายเหตุ : \* มูลค่านำเข้าเครื่องยนต์ เพลาส่งกำลังและส่วนประกอบอื่นๆ ประกอบด้วยเครื่องยนต์รถยนต์ เครื่องยนต์เรือ และเครื่องยนต์อากาศยาน ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ ประมวลผลโดยศูนย์วิจัยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ สถาบันยานยนต์

### 3. ระบบสัญญาณเตือนภัยภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive Early Warning System)

ข้อมูลเดือนเมษายน 2564 ระบบส่งสัญญาณเฝ้าระวังถึงเดือนสิงหาคม 2564



**อุปสงค์ต่างประเทศ** พบว่าในช่วงที่ผ่านมาสัญญาณปกติเป็นเวลา 3 เดือนติดต่อกัน ตั้งแต่ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ เป็นต้นมา เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าเริ่มฟื้นตัวจากการบริหารจัดการการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ตลาดส่งออกเริ่มแนวโน้มดีขึ้น เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีที่แล้ว

**อุปสงค์ในประเทศ<sup>1</sup>** ดัชนีราคาสินค้าเกษตรกรขายได้ ณ ไร่นา กลับมาส่งสัญญาณปกติในช่วงเดือนมีนาคมและเมษายน เนื่องจากช่วงนี้เป็นฤดูผลไม้หน้าร้อนกำลังออกผล โดยเฉพาะทุเรียน ทำให้คาดการณ์ได้ว่าเดือนหน้าการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ อาจจะมีแนวโน้มที่ดีขึ้นกว่าเดิม โดยเฉพาะรถกระบะ 1 คัน

**อุปทาน** มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ส่งสัญญาณถึงการแจ้งเตือน อาจจะต้องในช่วงที่ผ่านมา กำลังการผลิตลดลง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับสภาวะเศรษฐกิจที่อยู่ในช่วงของการแพร่ระบาดของ COVID-19

#### ข้อมูลตัวแปร

ตัวแปร	พ.ย. 63	ธ.ค. 63	ม.ค. 64	ก.พ. 64	มี.ค. 64	เม.ย. 64
ดัชนีราคาสินค้าเกษตรที่เกษตรกรขายได้ ณ ไร่นา <sup>2</sup>	●	●	●	●	●	●
ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจยุโรป <sup>3</sup>	●	●	●	●	●	●
ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจไทย <sup>4</sup>	●	●	●	●	●	●
ดัชนีเชื่อมั่นผู้บริโภคออสเตรเลีย <sup>2</sup>	●	●	●	●	●	●
ดัชนีเชื่อมั่นผู้บริโภคอเมริกา <sup>2</sup>	●	●	●	●	●	●
มูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ (HS:8708) ของไทย <sup>5</sup>	●	●	●	●	●	●
สรุปสัญญาณเตือนภัย	●	●	●	●	●	●

หมายเหตุ

<sup>1</sup> ตัวแปรจากอุปสงค์ในประเทศมีน้ำหนักรวมกันร้อยละ 50 ของตัวแปรทั้งหมด

แหล่งที่มา: <sup>2</sup> สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร | <sup>3</sup> OECD | <sup>4</sup> ธนาคารแห่งประเทศไทย | <sup>5</sup> Global trade atlas

#### 4. คำอธิบายเพิ่มเติม

Any Electric Vehicle (xEV)	เป็นคำเรียกรวมๆ ถึงรถที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า
Battery Electric Vehicle (BEV)	รถที่มีมอเตอร์ทำงานเพื่อขับเคลื่อนแทนการทำงานของเครื่องยนต์ โดยประจุไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานภายนอก (เสียบปลั๊ก) หรือ รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่
Battery Management System (BMS)	เป็นอุปกรณ์ทำหน้าที่ควบคุมการทำงาน และตรวจสอบสภาพการทำงานของแบตเตอรี่
Bus	รถโดยสาร
Commuter Motorcycle	รถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะ มีถังขนาดใหญ่ ถังน้ำมันอยู่ได้เบาะ ออกแบบทำนั่งให้สบายเหมือนนั่งเก้าอี้ สามารถวางเท้าได้โดยอิสระ มีที่พักเท้า
Complete Build Unit (CBU)	รถที่ผลิตสำเร็จแล้ว (หน่วยเป็นคัน)
Complete Knock-Down (CKD)	ชิ้นส่วนรถแบบครบชุดสมบูรณ์ (หน่วยเป็นชุด)
DC/DC Converter	อุปกรณ์ในระบบขับเคลื่อนของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าทำหน้าที่แปลงไฟฟ้ากระแสตรงแรงดันต่ำจากแบตเตอรี่ ให้เป็นไฟฟ้ากระแสตรงแรงดันสูง เพื่อนำไปแปลงเป็นไฟฟ้ากระแสสลับที่ อินเวอร์เตอร์
Double cab	รถกระบะ ที่มี 4 ประตู ด้านหลังเป็นกระบะสำหรับบรรทุกสัมภาระ
Drive Control Unit (DCU)	เป็นอุปกรณ์ควบคุมหลักในการควบคุมการทำงานของรถยนต์ไฟฟ้า
Electronic Circuit Breaker	เป็นอุปกรณ์ที่ทำหน้าที่ตัดและต่อวงจรแบตเตอรี่
EV Smart Charging System	ระบบประจุไฟฟ้าอัจฉริยะ ซึ่งสามารถควบคุมพฤติกรรมการประจุไฟฟ้าให้เป็นไปตามความต้องการได้ เช่น ควบคุมให้การประจุไฟฟ้าอยู่ในช่วงที่โครงข่ายพลังงานมีภาระงานต่ำ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการประจุไฟฟ้า เป็นต้น
Hybrid Electric Vehicle (HEV)	รถที่มีมอเตอร์ โดยอาจทำงานเพื่อช่วยเหลือหรือทำงานควบคู่กับเครื่องยนต์ หรือเรียกว่า รถยนต์ไฟฟ้าพลังงานผสม หรือ รถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด
Inverter	อุปกรณ์ในระบบขับเคลื่อนของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าทำหน้าที่แปลงไฟฟ้ากระแสตรง เป็นไฟฟ้ากระแสสลับเพื่อนำไปควบคุมมอเตอร์ให้ทำงานเป็นไปตามความต้องการของผู้ขับขี่
On-board Charger	อุปกรณ์ประจุไฟฟ้าในรถยนต์ ใช้สำหรับการประจุไฟฟ้าด้วยไฟฟ้ากระแสสลับ ทำหน้าที่ในการควบคุมการประจุไฟฟ้าเข้าสู่แบตเตอรี่
Passenger car	รถยนต์นั่ง
Pick-up Passenger Vehicle (PPV)	รถกระบะ ที่มี 4 ประตู และมีห้องโดยสารปิดทึบทั้งคัน หรือเรียกว่า รถยนต์นั่งที่บรรทุก
Pick-up truck	รถที่มีกระบะขนาดบรรทุก 1 ตัน หรือเรียกว่า รถกระบะ 1 ตัน หรือ รถกระบะ หรือ รถปิกอัพ ประกอบด้วยรถประเภท Single cab, Space cab, Double cab และ PPV
Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV)	รถที่มีมอเตอร์ทำงานควบคู่กับเครื่องยนต์และสามารถประจุไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานภายนอก (เสียบปลั๊ก) ได้ หรือ รถยนต์ไฟฟ้าพลังงานผสมแบบเสียบปลั๊ก หรือ รถยนต์ไฟฟ้าปลั๊กอินไฮบริด
Portable Electric Vehicle Charger	อุปกรณ์ประจุไฟฟ้าแบบพกพา
Single cab	รถกระบะ ที่มี 2 ประตู ด้านหลังเป็นกระบะสำหรับบรรทุกสัมภาระ
Space cab	รถกระบะ ที่มี 2 ประตู และมีที่นั่งด้านหลังคนขับ ด้านหลังเป็นกระบะสำหรับบรรทุกสัมภาระ
Sport Motorcycle	รถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะ มีถังน้ำมันวางอยู่ตรงกลางระหว่างที่นั่ง ผู้ขับขี่ต้องวางเท้าข้ามถังน้ำมันเพื่อขึ้นตัวรถ ส่วนมากมีความจุระบอบอกสูบมากกว่า 150 ซีซี
Truck	รถที่มีกระบะขนาดบรรทุกมากกว่า 1 ตัน หรือ รถบรรทุกขนาดใหญ่
Van	รถตู้