

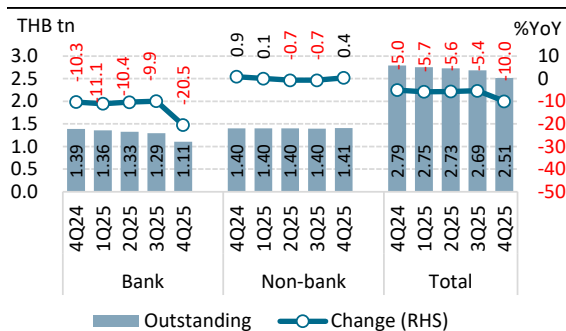
## ภาพรวมธุรกิจ

- ธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเป็นธุรกิจย่อยที่อยู่ภายใต้ธุรกิจเช่าซื้อยานยนต์ โดยมุ่งเน้นการปล่อยสินเชื่อแก่กลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการรถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนมากเป็นกลุ่มฐานราก เกษตรกร และผู้ประกอบการอาชีพอิสระ ทั้งนี้ ผู้ให้บริการในตลาดสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ครอบคลุมทั้งธนาคารพาณิชย์ (Bank) และสถาบันการเงินที่มีธนาคารพาณิชย์ (Non-bank) โดยผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank มีบทบาทสำคัญและเป็นผู้เล่นหลักเนื่องจากมีความคล่องตัวสูงในการอนุมัติสินเชื่อที่รวดเร็ว ณ จุดขาย มีเครือข่ายกับร้านค้าตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ (Dealers) ในพื้นที่ต่าง ๆ รวมถึงสามารถรองรับความเสี่ยงสูงและการผัดขันธ์หนี้ได้ยืดหยุ่นกว่า

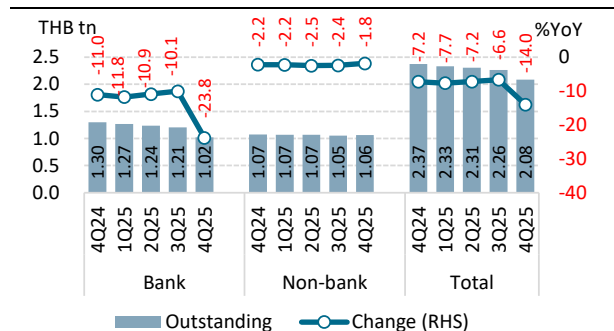
## สถานการณ์สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ทั้งหมด

- ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ทั้งหมด (รวมรถยนต์และจักรยานยนต์ และรวมสินเชื่อจํานำทะเบียนรถ) ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ปี 2568 มีมูลค่า 2.51 ล้านล้านบาท ลดลง 10.0%YoY ซึ่งเป็นการหดตัวต่อเนื่องเป็นไตรมาสที่ 6 โดยในฝั่งธนาคารพาณิชย์ (Bank) ยอดคงค้างลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในไตรมาสล่าสุดที่ลดลงกว่า 20.5%YoY ส่วนหนึ่งเป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวได้อย่างจำกัด หนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง และความกังวลต่อคุณภาพหนี้ ซึ่งกดดันให้ธนาคารพาณิชย์ดำเนินนโยบายเข้มงวดในการพิจารณาสินเชื่อผ่านการกำหนดเงินดาวน์ที่สูงขึ้น ขณะที่การปรับลดสัดส่วนเงินให้สินเชื่อต่อมูลค่าหลักประกัน (Loan-to-Value: LTV) ควบคู่กับการจำกัดระยะเวลาการผ่อนชำระหนี้ ส่งผลให้ยอดหนี้เฉลี่ยต่อสัญญาต่ำกว่าช่วงที่ผ่านมา และทำให้ยอดคงค้างของกลุ่ม Bank ยังคงหดตัวต่อเนื่อง แม้ว่ายอดจําหน่ายรถยนต์และจักรยานยนต์ภายในประเทศจะเริ่มมีการฟื้นตัวจากฐานต่ำแล้วก็ตาม ขณะที่ยอดคงค้างของกลุ่ม Non-bank ปรับเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยที่ 0.4%YoY โดยผู้ให้บริการกลุ่มนี้ยังสามารถประคองให้ยอดสินเชื่อขยายตัวได้จากสินเชื่อจํานำทะเบียนรถที่ยังเติบโตได้
- เมื่อพิจารณายอดสินเชื่อคงค้างเช่าซื้อยานยนต์ (ไม่รวมสินเชื่อจํานำทะเบียนรถ) พบว่า ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ปี 2568 มียอดคงค้างอยู่ที่ 2.08 ล้านล้านบาท ลดลง 14.0%YoY โดยมีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่องเป็นไตรมาสที่ 7 โดยเฉพาะยอดคงค้างของกลุ่ม Bank ที่หดตัวเกินกว่าระดับ 23.8%YoY รวมถึงยอดคงค้างของกลุ่ม Non-bank ที่ชะลอตัวเล็กน้อยในระดับ 1.8%YoY

รูปที่ 1 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ทั้งหมด (รวมจํานำทะเบียนรถ)



รูปที่ 2 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ทั้งหมด (ไม่รวมจํานำทะเบียนรถ)



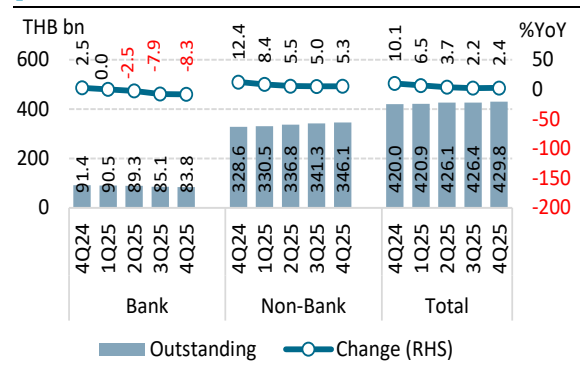
ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

- ด้านสินเชื่อจำหน่ายทะเบียนรถ ฌ สินไตรมาสที่ 4 ปี 2568 มียอดคงค้างอยู่ที่ 429.8 พันล้านบาท ขยายตัว 2.4%YoY โดยยอดจำหน่ายทะเบียนรถของกลุ่ม Bank หดตัวต่อเนื่อง 3 ไตรมาสล่าสุด ขณะที่ยอดจำหน่ายทะเบียนรถของกลุ่ม Non-bank เริ่มเห็นสัญญาณการชะลอตัวมากขึ้น สะท้อนข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากแนวทางการกำกับดูแลที่เข้มงวดขึ้นภายใต้กรอบการให้สินเชื่ออย่างรับผิดชอบและเป็นธรรม (Responsible Lending) ของ ธปท. ทำให้ธนาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่ทยอยลดขนาดพอร์ตสินเชื่อจำหน่ายทะเบียนรถ ขณะที่ผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank บางรายเริ่มระมัดระวังและคัดกรองคุณภาพลูกหนี้เข้มงวดขึ้นกว่าช่วงก่อนหน้า

รูปที่ 3 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อจำหน่ายทะเบียนรถทั้งหมด

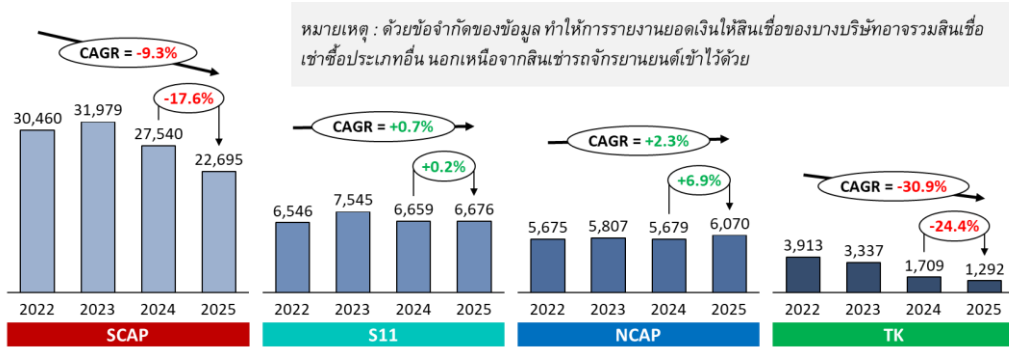


ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

## ผู้เล่นสำคัญในธุรกิจ

- ผู้ให้บริการที่มุ่งเน้นการให้สินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เป็นหลัก ส่วนใหญ่เป็นกลุ่ม Non-bank ได้แก่ บริษัท ศรีสวัสดิ์ แคปปิตอล 1969 จำกัด (มหาชน) (SCAP), บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) (S11), บริษัท เน็กซ์ แคปปิตอล จำกัด (มหาชน) (NCAP) และบริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน) (TK) นอกจากนี้ ยังมีผู้ให้บริการกลุ่ม Non-bank อื่นหลายรายที่ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อ โดยครอบคลุมยานยนต์หลายประเภท อาทิ รถยนต์จักรยานยนต์ รถกระบะ รถบรรทุก ไปจนถึงยานยนต์ใช้แล้ว/มือสอง เช่น บริษัท อยุรยา แคปปิตอล ออโต้ ลีส จำกัด (มหาชน) (AYCAL), บริษัท ดิดลอร์ โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (TIDLOR), บริษัท เฮงลิซซิ่ง แอนด์ แคปปิตอล จำกัด (มหาชน) (HENG), บริษัท ศรีสวัสดิ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) (SAWAD), บริษัท ตะวันออกพาณิชย์ลีสซิ่ง จำกัด (มหาชน) (EAST), บริษัท ไมต้า ลิสซิ่ง จำกัด (มหาชน) (ML) เป็นต้น
- เมื่อพิจารณาใน 4 บริษัท Non-bank ที่มุ่งเน้นการให้สินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เป็นหลัก ได้แก่ SCAP, S11, NCAP และ TK พบว่า ฌ สินไตรมาสที่ 4 ปี 2568
  - ในภาพรวม ยอดสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์จากกลุ่มผู้ให้บริการ Non-bank มีแนวโน้มหดตัว โดยปัจจัยสำคัญมาจากความพยายามควบคุมคุณภาพพอร์ตสินเชื่อของผู้ประกอบการ ส่งผลให้การปล่อยสินเชื่อเข้มงวดมากขึ้น
  - SCAP และ TK มียอดสินเชื่อหดตัวอย่างชัดเจน โดยหดตัว 17.6%YoY และ 24.4%YoY ตามลำดับ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการปรับปรุงคุณภาพพอร์ตสินเชื่อของทั้งสองบริษัท การคัดกรองลูกค้าที่เข้มงวดขึ้น และการปรับลดอัตราส่วนวงเงินสินเชื่อต่อมูลค่าหลักประกัน (LTV) เพื่อเพิ่มสภาพคล่องถือเงินสดมากขึ้น ภายใต้ภาวะระดับหนี้ครัวเรือนที่สูง ซึ่งบริษัทมีนโยบายที่ต้องการควบคุมให้ระดับ NPL ไม่เพิ่มสูงขึ้นมาก
  - S11 ยอดสินเชื่อมีแนวโน้มทรงตัวจากปีก่อน โดยเพิ่มขึ้นเพียง 0.2%YoY เนื่องจากนโยบายการปล่อยสินเชื่อของบริษัทที่มีความเข้มงวดมากขึ้น เพื่อบริหารจัดการหนี้เสีย
  - NCAP มียอดสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เติบโตต่อเนื่อง โดยในปี 2568 ซึ่งเติบโต 6.9%YoY ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการขยายพอร์ตสินเชื่อจำหน่ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ ควบคู่ไปกับการขยายฐานลูกค้าใหม่เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับบริษัท

รูปที่ 4 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่ารถจักรยานยนต์ของผู้เล่นหลักกลุ่ม Non-bank

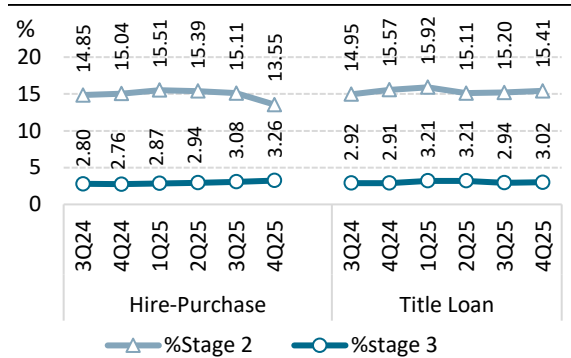


ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากรายงานประจำปีและเอกสาร Analyst Meeting Presentation ของแต่ละบริษัท

## สถานการณ์ด้านคุณภาพสินเชื่อ

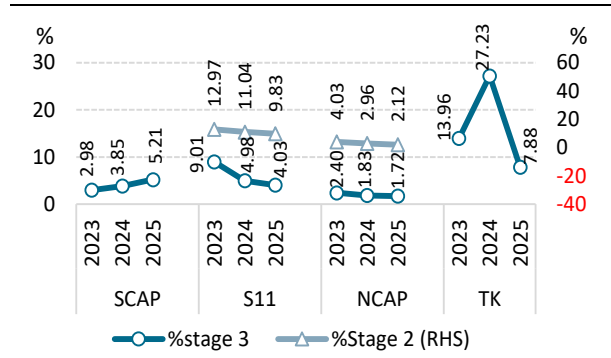
- คุณภาพสินเชื่อในระบบธนาคารพาณิชย์ (Bank) ปี 2568 มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นสำหรับสินเชื่อกลุ่มเช่าซื้อจักรยานยนต์ (Hire Purchase) โดยสัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น Stage 2 ปรับลดลงมามาก สะท้อนผลของความเข้มงวดในการพิจารณาสินเชื่อใหม่ และความคืบหน้าในการเร่งปรับโครงสร้างหนี้ให้แก่ลูกหนี้ตามมาตรการภาครัฐ อย่างไรก็ตามสัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น Stage 3 หรือ NPL มีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จากแรงกดดันจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวอย่างจำกัดและไม่ทั่วถึง ขณะที่คุณภาพสินเชื่อกลุ่มจำนำทะเบียนรถ (Title Loan) ยังคงมีแนวโน้มทรงตัว แต่เริ่มเห็นสัญญาณการเพิ่มขึ้นทั้งสัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น Stage 2 และ Stage 3 ในไตรมาสล่าสุด
- ด้านกลุ่มผู้ประกอบการ Non-bank ที่พิจารณาทั้ง 4 รายพบว่า ในภาพรวม สามารถบริหารจัดการคุณภาพหนี้ได้ดีขึ้น โดยหลายบริษัทที่มีสัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น ทั้ง Stage 2 และ Stage 3 ที่ลดลงในปี 2568 ยกเว้น SCAP ที่มีสัดส่วนหนี้เสีย (%Stage 3) ที่เร่งตัวขึ้นในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ ปัญหาเรื่องกำลังซื้อที่เปราะบาง ภาวะหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ปัญหาเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจซึ่งฟื้นตัวได้ช้าและไม่ทั่วถึง ประกอบกับความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก เช่น ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ วิกฤตพลังงานและต้นทุน รวมถึงสงครามการค้าและมาตรการภาษีตอบโต้ของสหรัฐฯ จะยังคงเป็นปัจจัยกดดันในระยะข้างหน้าในประเด็นคุณภาพสินเชื่อของผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อมากขึ้น เพื่อควบคุมคุณภาพพอร์ตสินเชื่อ

รูปที่ 5 คุณภาพสินเชื่อเช่าซื้อจักรยานยนต์ในระบบ ธพ.



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

รูปที่ 6 คุณภาพสินเชื่อของผู้ประกอบการกลุ่ม Non-Bank ทั้ง 4 ราย



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากรายงานประจำปีและเอกสาร Analyst Meeting Presentation ของแต่ละบริษัท

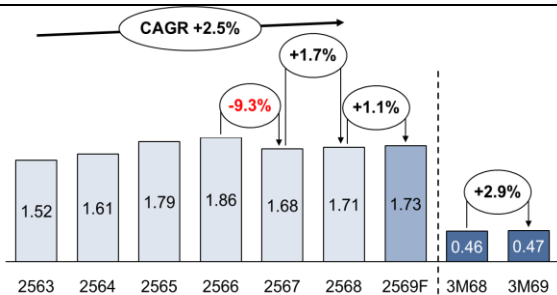
Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

## ตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

- ในปี 2568 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ใหม่ภายในประเทศ มีแนวโน้มฟื้นตัว โดยยอดจำหน่ายในประเทศ อยู่ที่ 1.71 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 1.7%YoY ส่วนหนึ่งเป็นผลจากความต้องการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางและประกอบอาชีพที่ยังอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะในกลุ่มแรงงานรายได้ต่ำ เกษตรกร และกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระ เช่น ธุรกิจบริการขนส่ง ธุรกิจ Food Delivery และ Ride-hailing นอกจากนี้ ค่าयरถรายใหญ่ยังเปิดตัวรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ โดยเฉพาะกลุ่มกระบอกสูบไม่เกิน 125 cc พร้อมจัดโปรโมชั่นและโปรแกรมเงินดาวน์ต่ำ-ระยะเวลาผ่อนยาวนาน เพื่อกระตุ้นกำลังซื้อของกลุ่มลูกค้าที่เข้าถึงสินเชื่อได้ยาก ส่งผลให้ยอดจำหน่ายในประเทศเริ่มกลับมาขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ส่วนยอดจำหน่ายในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2569 ขยายตัวต่อเนื่อง 2.9%YoY โดยได้รับแรงหนุนจากความต้องการในกลุ่มรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กไม่เกิน 125 cc ซึ่งมียอดขายขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ขณะที่กลุ่มรถจักรยานยนต์ขนาดกลางขึ้นไปยังฟื้นตัวไม่เต็มที่
- ตลอดทั้งปี 2569 ประเมินว่ายอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์จะแตะระดับ 1.73 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 1.1%YoY โดยความต้องการใช้งานจากกลุ่มธุรกิจ Food Delivery และ Ride-hailing ที่ยังขยายตัว รวมถึงพฤติกรรมคนเมืองบางกลุ่มที่เปลี่ยนไป โดยซื้อจักรยานยนต์เป็นรถคันที่สองมาใช้ในช่วงเวลาเร่งด่วน จะช่วยพยุงยอดขายในประเทศ ขณะเดียวกัน มาตรการส่งเสริมของภาครัฐ เช่น มาตรการ EV 3.5 การเร่งพัฒนาสถานีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า (Battery Swapping Station) โครงการส่งเสริมการเปลี่ยนเป็นยานยนต์ EV ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เป็นต้น ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจากผลกระทบของสงครามในตะวันออกกลาง จะสนับสนุนให้ภาคครัวเรือนและผู้ประกอบการ SMEs เริ่มเปลี่ยนมาใช้รถจักรยานยนต์ EV มากขึ้น และกระตุ้นการซื้อ/เปลี่ยนรถใหม่ อย่างไรก็ตาม ภาพรวมตลาดยังไม่ฟื้นกลับสู่ระดับก่อนเกิดโควิด-19
- ด้านยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ในปี 2568 เริ่มกลับมาฟื้นตัว โดยทั่วประเทศมียอดจดทะเบียนรวมกันอยู่ที่ 1.74 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 1.6%YoY โดยเฉพาะกรุงเทพฯ และภาคตะวันออก ที่มียอดจดทะเบียนรถใหม่ขยายตัวสูงกว่าภูมิภาคอื่น สำหรับช่วง 3 เดือนแรกของปี 2569 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ยังขยายตัวต่อเนื่องที่ 1.5%YoY โดยเกือบทุกภูมิภาคทั่วประเทศมียอดจดทะเบียนเพิ่มขึ้น ยกเว้นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่หดตัว 2.2%YoY ส่วนค่ายรถจักรยานยนต์ที่มียอดจดทะเบียนสูงสุด พบว่าฮอนด้า (Honda) ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดคิดเป็น 80.8% ของยอดจดทะเบียนใหม่ทั้งหมดในปี 2568 ตามด้วยยามาฮ่า 13.9% และเวสป้า 1.4% ตามลำดับ

รูปที่ 7 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ (ล้านคัน)



ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ ตามขนาดรถ

ขนาดรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2568	3M69	2568	3M69	2568	3M69
ไม่เกิน 125 cc	1,326,621	360,774	77.5	77.0	3.6	3.1
126 – 250 cc	285,258	74,324	16.7	15.9	-6.3	-3.9
251 cc ขึ้นไป	99,967	27,877	5.8	5.9	2.0	-0.9
BEV	-	5,634	-	1.2	-	-
รวม	1,711,846	468,609	100.0	100.0	1.7	1.7

ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของสมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

ตารางที่ 2 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) รายพื้นที่

พื้นที่	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2568	3M69	2568	3M69	2568	3M69
กรุงเทพฯ	462,864	125,502	26.7	26.8	4.9	2.6
ภาคตะวันออก	390,858	101,962	22.5	21.7	1.0	-2.2
เชียงใหม่						
ภาคใต้	255,504	72,048	14.7	15.4	-3.0	3.6
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	229,106	59,888	13.2	12.8	5.2	1.3
ภาคเหนือ	217,273	59,554	12.5	12.7	-1.6	0.3
ภาคตะวันตก	107,597	29,334	6.2	6.3	2.0	6.8
ภาคกลาง	73,153	20,585	4.2	4.4	-0.2	4.4
รวม	1,736,355	468,873	100.0	100.0	1.6	1.5

ตารางที่ 3 ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ (ป้ายแดง) ตามค่ายรถ

ค่ายรถ	จำนวน (คัน)		สัดส่วน (%)		%YoY	
	2568	3M69	2568	3M69	2568	3M69
1. ฮอนด้า	1,403,475	378,674	80.8	80.8	1.7	-0.3
2. ยามาฮา	240,509	66,375	13.9	14.2	3.8	16.5
3. เวสป้า	23,489	5,671	1.4	1.2	-13.1	0.9
4. ซอนเทส	11,780	4,716	0.7	1.0	359.8	55.0
5. เดโก้	8,185	574	0.5	0.1	37.2	-70.9
อื่น ๆ	48,905	12,855	2.8	2.7	-21.0	-11.2
รวม	1,736,343	468,865	100.0	100.0	1.6	1.5

ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

## กรอบการกำกับดูแล กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

- ธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์อยู่ภายใต้กรอบการกำกับดูแลที่สำคัญ ได้แก่ (1) หลักเกณฑ์ **Responsible Lending** ของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ที่ครอบคลุมกรอบ DSR และ LTV สำหรับผู้ให้บริการในระบบสถาบันการเงิน (2) ข้อกำหนดด้านการคุ้มครองผู้บริโภคของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) และ (3) พ.ร.ฎ. **เช่าซื้อสี่ล้อ พ.ศ. 2568** หรือชื่อเต็มคือ “พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจการให้เช่าซื้อและการให้เช่าแบบสี่ล้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2568”
- พ.ร.ฎ. **เช่าซื้อสี่ล้อ พ.ศ. 2568** อาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างตลาดเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในไทย โดยเฉพาะต่อผู้ประกอบการกลุ่ม **Non-bank** และดีลเลอร์รถจักรยานยนต์ที่ให้บริการสินเชื่อด้วยตัวเอง ซึ่งเมื่อเข้าสู่การกำกับดูแลของ ธปท. จะต้องยกระดับกระบวนการประเมินความสามารถในการชำระหนี้ เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส กำหนดเงื่อนไขสัญญาที่เป็นธรรม และอาจสูญเสียความยืดหยุ่นในการตั้งอัตราดอกเบี้ยสูงเพื่อชดเชยความเสี่ยงของลูกค้าของตน ทั้งนี้ ผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank รายย่อย อาจไม่สามารถรองรับต้นทุนการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Compliance Cost) และเงินทุนสำรองที่เพิ่มสูงขึ้นได้ อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการบางส่วนทยอยลดขนาดพอร์ตหรือขายกิจการให้กับผู้เล่นรายใหญ่ที่มีระบบบริหารความเสี่ยงและฐานเงินทุนที่แข็งแกร่งกว่า ในทางกลับกันสำหรับบริษัทจดทะเบียนและบริษัทในกลุ่มธนาคารที่มีความพร้อมด้านระบบและเงินทุน อาจได้รับผลประโยชน์จากโอกาสในการขยายส่วนแบ่งตลาดผ่านการซื้อพอร์ตจากผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank รายย่อยที่ออกจากตลาดไป

## แนวโน้มของธุรกิจในอนาคต

- ในระยะ 1 ปีข้างหน้า ธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในไทยมีแนวโน้มทรงตัวถึงขั้นตัวอย่างจำกัด โดยภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวได้อย่างจำกัดและระดับหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง จะยังคงกดดันกำลังซื้อของกลุ่มลูกค้าฐานรากซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลัก ทำให้คาดได้ว่าในระยะข้างหน้า ผู้ประกอบการจะยังคงเข้มงวดการปล่อยสินเชื่อ อาทิ การเพิ่มเงินดาวน์ ปรับลด LTV และคัดกรองคุณภาพลูกค้ามากขึ้น เพื่อควบคุมคุณภาพสินเชื่อ โดยเฉพาะสัดส่วนหนี้เสีย (%Stage 3) ไม่ให้ปรับเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้พอร์ตสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในภาพรวมอาจยังเห็นการชะลอตัวบางส่วน ขณะเดียวกัน การบังคับใช้ พ.ร.ฎ. **เช่าซื้อสี่ล้อ พ.ศ. 2568** ซึ่งทำให้ ธปท. เข้ามามีบทบาทในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank จะเพิ่มภาระด้านต้นทุนการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Compliance Cost)

และลดความยืดหยุ่นในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยเพื่อชดเชยความเสี่ยงของผู้ประกอบการ ซึ่งอาจจำกัดความสามารถในการทำกำไร โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่มีต้นทุนทางการเงินสูง และกลุ่ม SMEs นอกจากนี้ ความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก ไม่ว่าจะเป็นความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ความเสี่ยงจากมาตรการภาษีตอบโต้ของสหรัฐฯ และความผันผวนของราคาน้ำมัน อาจส่งผลกระทบต่อการณ์ตัวของเศรษฐกิจไทยโดยรวม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของลูกค้าในกลุ่มเปราะบาง และเพิ่มความเสี่ยง NPL ในระยะข้างหน้า

- ส่วนปัจจัยเชิงบวกที่ช่วยสนับสนุนตลาดเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ อุปสงค์ในตลาดรถจักรยานยนต์ที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวในบางกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มรถขนาดเล็กไม่เกิน 125 cc ซึ่งเป็นกลุ่มหลักของตลาดสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ประกอบกับมาตรการส่งเสริมของรัฐ พฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป รวมถึงวิกฤตพลังงานที่เร่งให้เกิดการซื้อ/เปลี่ยนเป็นรถจักรยานยนต์ EV ซึ่งจะช่วยหนุนยอดการยื่นขอสินเชื่อให้มีโอกาสขยายตัวได้บางส่วน นอกจากนี้ ในระยะกลางถึงระยะยาว กรอบการกำกับดูแลใหม่ภายใต้ พ.ร.ฎ. เช่าซื้อสินเชื่อฯ 2568 ยังมีนัยสำคัญต่อการปรับโครงสร้างเชิงคุณภาพของธุรกิจ โดยช่วยลดพฤติกรรมการปล่อยสินเชื่อเกินตัวและการละเลยหลัก Responsible Lending ของผู้ให้สินเชื่อ ซึ่งจะช่วยให้คุณภาพสินเชื่อโดยรวมของตลาดมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น

#### ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายณัฐชาติ วิรุฬห์อศว์ ([nuttachatv@lhbank.co.th](mailto:nuttachatv@lhbank.co.th))

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

### LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬห์อศว์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิสันดา ดิสรเตตวิวัฒน์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



วัชรพันธ์ นิยม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบใจหาย



Scan Here  
For More Articles

<https://www.lhbank.co.th/economic-analysis/>

#### Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง