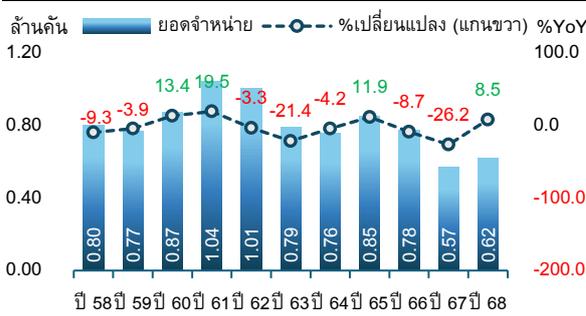


## ภาพรวมธุรกิจ

- ปี 2568 ตลาดรถยนต์ไทยเริ่มฟื้นตัวจากฐานต่ำในปี 2567 ที่มียอดขายเพียง 572,675 คัน ซึ่งเป็นระดับต่ำสุดในรอบ 15 ปี โดยยอดจำหน่ายรวมของปี 2568 อยู่ที่ 621,166 คัน เพิ่มขึ้น 8.5%YoY การฟื้นตัวดังกล่าวเกิดจากยอดขายที่ปรับดีขึ้นในบางเซกเมนต์ โดยเฉพาะรถยนต์กลุ่ม SUV และรถยนต์นั่งพลังงานไฟฟ้า ขณะที่รถกระบะ 1 ตันยังหดตัวต่อเนื่องเป็นปีที่สาม จากกำลังซื้อของลูกค้าหลักอย่างเกษตรกรและผู้ประกอบการรายย่อยที่ยังมีความเปราะบาง ประกอบกับสถาบันการเงินยังคงเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ
- เมื่อจำแนกตามประเภทรถ พบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมียอดจำหน่าย 239,244 คัน เพิ่มขึ้น 6.7%YoY คิดเป็นสัดส่วน 38.5% ของตลาด ลดลงเล็กน้อยจาก 39.1% ในปี 2567 ส่วนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มียอดจำหน่าย 381,922 คัน เพิ่มขึ้น 9.6%YoY โดยมีแรงหนุนหลักจากรถยนต์กลุ่ม SUV ที่มียอดขาย 166,623 คัน เพิ่มขึ้น 41.4%YoY ทำให้สัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็น 26.8% จาก 20.6% ในปีก่อน ในทางตรงกันข้าม รถกระบะ 1 ตันมียอดจำหน่าย 143,712 คัน ลดลง 12.0%YoY ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดลดลงจาก 28.5% เหลือ 23.1% แม้ยอดขายจะเริ่มกลับมาขยายตัวได้ในช่วงสองเดือนสุดท้ายของปี หลังหดตัวต่อเนื่องยาวนานถึง 37 เดือน ขณะที่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นมียอดขาย 71,587 คัน เพิ่มขึ้น 6.3%YoY
- ทั้งนี้ ยอดจำหน่ายรถยนต์โดยรวมเริ่มฟื้นตัวตั้งแต่เดือนเมษายนและต่อเนื่องจนถึงสิ้นปี โดยเฉพาะเดือนธันวาคมที่มียอดขาย 75,121 คัน เพิ่มขึ้น 39.1%YoY สูงสุดในรอบเกือบ 3 ปี ปัจจัยสำคัญมาจากการจัดงาน Motor Expo 2025 ซึ่งกระตุ้นอุปสงค์ผ่านแคมเปญส่งเสริมการขายและการเปิดตัวรถรุ่นใหม่จำนวนมาก ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์นั่งและ SUV เติบโตโดดเด่น โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับแรงหนุนชื่อก่อนสิ้นสุดมาตรการ EV 3.0

รูปที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ



ตารางที่ 1 ยอดจำหน่ายรถยนต์ แยกตามประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	ยอดจำหน่าย (คัน)		สัดส่วน (%)		YOY%	
	ปี 67	ปี 68	ปี 67	ปี 68	ปี 67	ปี 68
รถยนต์นั่ง	224,156	239,244	39.1	38.5	-23.4	6.7
รถยนต์พาณิชย์	348,519	381,922	60.9	61.5	-27.9	9.6
- รถกระบะ 1 ตัน	163,347	143,712	28.5	23.1	-38.3	-12.0
- รถ SUV	117,800	166,623	20.6	26.8	3.2	41.4
- อื่นๆ	67,372	71,587	11.8	11.5	-35.4	6.3
<b>รวมทุกประเภท</b>	<b>572,675</b>	<b>621,166</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>-26.2</b>	<b>8.5</b>

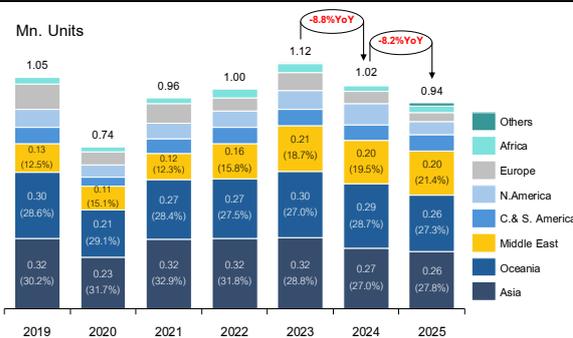
ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

## สถานการณ์ด้านการส่งออก

- ด้านการส่งออกรถยนต์ของไทยมีทิศทางชะลอตัวในช่วงปีที่ผ่านมา โดยยอดส่งออกเพิ่มขึ้นต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปี 2566 ก่อนเริ่มปรับลดลงในปี 2567 และหดตัวต่อเนื่องในปี 2568 ที่ระดับ 935,750 คัน (-8.2%YoY) สะท้อนแรงกดดันจากอุปสงค์ในตลาดโลกที่อ่อนแอลง ประกอบกับต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้น รวมถึงการแข่งขันจากรถยนต์ไฟฟ้าที่รุนแรงขึ้นในตลาดโลก ในเชิงโครงสร้าง ตลาดส่งออกยังคงกระจุกตัวในภูมิภาคหลัก ได้แก่ เอเชีย มีสัดส่วนอยู่ที่ 27.8% และโอเชียเนีย (27.3%) โดยเฉพาะตลาดออสเตรเลีย รวมถึงตะวันออกกลาง (21.4%) ซึ่งยังคงเป็นตลาดสำคัญของไทย โดยภาพรวมการส่งออกยังพึ่งพาเครื่องยนต์ดีเซลเป็นหลัก สะท้อนบทบาทของไทยในฐานะฐานการผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์ของภูมิภาค แม้ในระยะหลังจะเริ่มเห็นการปรับตัวของโครงสร้างสินค้าไปสู่รถยนต์พลังงานทางเลือกมากขึ้น เพื่อรองรับแนวโน้มความต้องการในตลาดโลกที่เปลี่ยนแปลงไป

- ในส่วนของการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ พบว่าโครงสร้างตลาดยังคงกระจุกตัวในตลาดหลัก ได้แก่ สหรัฐฯ (23.9%) และอาเซียน (22.5%) รวมถึงญี่ปุ่นและสหภาพยุโรปที่ยังมีสัดส่วนสำคัญ อย่างไรก็ตาม ตลาดอื่นๆ มีสัดส่วนรวมสูงถึง 31.2% สะท้อนการกระจายความเสี่ยงของผู้ส่งออกไทยไปยังตลาดใหม่มากขึ้น ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนโดยรวมยังสามารถเติบโตได้ในปีที่ผ่านๆ มา และสะท้อนความยืดหยุ่นของอุตสาหกรรมเมื่อเทียบกับการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป
- สำหรับตลาดตะวันออกกลาง แม้มีสัดส่วนไม่สูงมาก (4.1%) แต่ยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่องที่ 7.7% YoY โดยโครงสร้างสินค้าส่งออกกว่า 47% เป็นยางล้อ สะท้อนความต้องการในกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมันที่ยังมีกำลังซื้อ อย่างไรก็ตาม ตลาดดังกล่าวมีความผันผวนสูงขึ้นจากความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความขัดแย้งในภูมิภาคที่นำไปสู่ความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์จากการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งส่งผลกระทบต่อส่งออก รวมถึงต้นทุนการขนส่งและระยะเวลาส่งมอบสินค้า

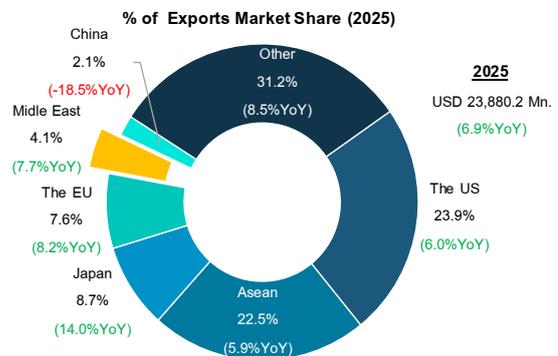
รูปที่ 2 ยอดส่งออกรถยนต์แบ่งตามตลาดส่งออก



Figures in () represent percentage shares.

ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของ MarkLines และ MOC

รูปที่ 3 สัดส่วนของมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนฯ แบ่งตามตลาด



2025  
USD 23,880.2 Mn.  
(6.9% YoY)

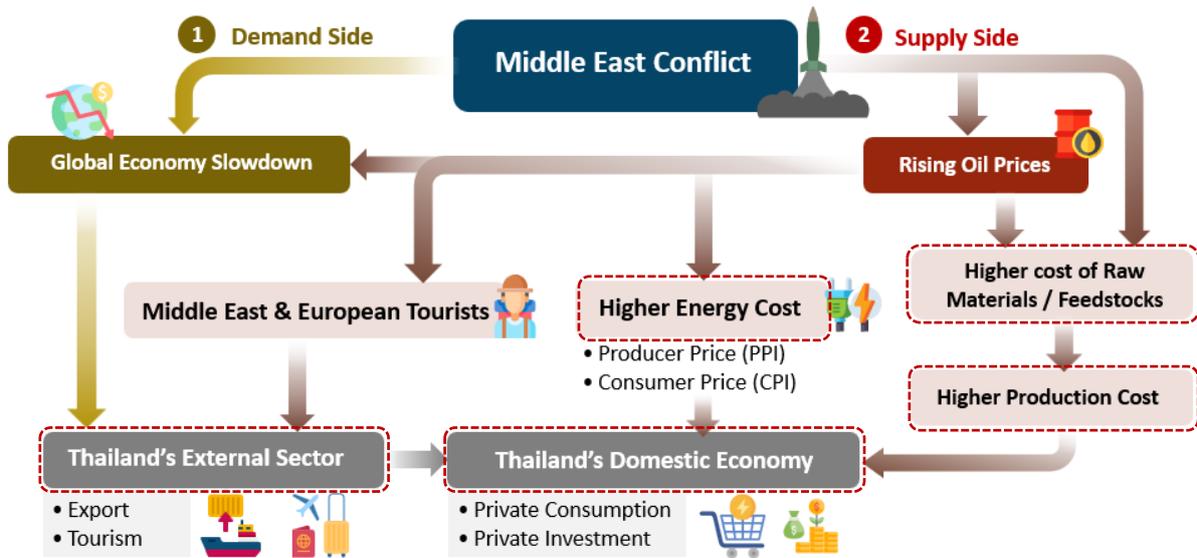
## ผลกระทบจากสงครามตะวันออกกลาง

- จากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ทวีความรุนแรง ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และส่งผ่านผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยทั้งด้านอุปทานและอุปสงค์ โดยการปรับขึ้นของราคาพลังงานทำให้ค่าขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น รวมถึงต้นทุนวัตถุดิบสำคัญ เช่น เหล็ก อะลูมิเนียม และพลาสติก ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์สูงขึ้น อีกทั้งความเสี่ยงจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซและการเบี่ยงเส้นทางเดินเรือ ทำให้การส่งออกและการนำเข้ายานยนต์และชิ้นส่วนบางส่วนหยุดชะงักหรือมีระยะเวลาขนส่งยาวนานขึ้น ส่งผลให้ค่าระวางเรือและค่าประกันภัยปรับเพิ่มขึ้น กระทบต่อแผนการผลิตของผู้ประกอบการและนำไปสู่แรงกดดันด้านราคาจำหน่ายในระยะถัดไป ด้านอุปสงค์ ความผันผวนของเศรษฐกิจโลกทำให้การส่งออกและการท่องเที่ยวชะลอตัว รวมถึงราคาน้ำมันที่สูงขึ้นกระทบค่าครองชีพและกำลังซื้อ ทำให้ผู้บริโภคชะลอการซื้อรถยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์เครื่องยนต์สันดาป ส่งผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์โดยรวมชะลอตัว ขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าและรถประหยัดพลังงานได้รับความสนใจเพิ่มขึ้นในฐานะทางเลือกเพื่อลดต้นทุนการใช้งาน
- สำหรับผู้ประกอบการจำหน่ายรถยนต์ (Dealer) ต้องเผชิญแรงกดดันทั้งด้านต้นทุนและรายได้ โดยมีความเสี่ยงจากการส่งมอบรถล่าช้าและต้นทุนการถือครองสต็อกที่สูงขึ้น ขณะเดียวกันอัตรากำไรมีแนวโน้มถูกบีบจากการแข่งขันและการต้นทุนที่อาจถูกผลักดันให้ต่ำลง รวมถึงต้นทุนการขนส่งภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นตามราคาพลังงาน จากสถานการณ์ดังกล่าวแม้รถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับความสนใจเพิ่มขึ้น แต่ต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นและกำลังซื้อที่อ่อนแอยังคงเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการฟื้นตัวของยอดขายรวมในระยะสั้นถึงกลาง

Disclaimer:

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

รูปที่ 4 ช่องทางการส่งผ่านผลกระทบจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางต่อเศรษฐกิจและภาคธุรกิจไทย



ที่มา: วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

### แนวโน้มธุรกิจ

- ในปี 2569 ความเสี่ยงต่อธุรกิจจำหน่ายรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากเดิมที่มีปัจจัยกดดันจากกำลังซื้อที่ยังมีความเปราะบางและความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน แม้ว่ายอดขายในช่วงครึ่งหลังของปี 2568 จะเริ่มฟื้นตัวและช่วยให้ทั้งปีกลับมาขยายตัวได้ แต่จากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง (สหรัฐฯ-อิสราเอล กับ อิหร่าน) โดยเฉพาะกรณีการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันหลักของโลก ส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และส่งผ่านผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยทั้งด้านต้นทุนและอุปสงค์ กล่าวคือ ต้นทุนพลังงาน ค่าขนส่ง และค่าประกันภัยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์สูงขึ้น ขณะที่การเบี่ยงเส้นทางเดินเรือทำให้ระยะเวลาขนส่งนานขึ้น กระทบต่อการส่งออกและแผนการผลิตอาจมีความเสี่ยงสูงมากขึ้น
- ทั้งนี้ แม้อัตราค่าน้ำมันที่ปรับสูงขึ้น เช่น ในปี 2008 และช่วงปี 2022 มักตามมาด้วยความผันผวนของยอดขายรถยนต์และการชะลอตัวในระยะถัดไปจากต้นทุนการใช้รถที่สูงขึ้น แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นโดยตรงเสมอไป เนื่องจากยังขึ้นอยู่กับปัจจัยสนับสนุนอื่น เช่น การฟื้นตัวของเศรษฐกิจ มาตรการกระตุ้น หรือการอุดหนุนราคาพลังงานของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันที่ราคาน้ำมันปรับเพิ่มขึ้นท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจที่ขยายตัวอยู่ในระดับต่ำและกำลังซื้อที่ฟื้นตัวช้า ผลกระทบต่อการตัดสินใจซื้อที่มีแนวโน้มชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มผู้บริโภครายได้ปานกลาง-ล่างและกลุ่มรถยนต์เชิงพาณิชย์ ทำให้มีแนวโน้มชะลอการตัดสินใจซื้อหรือเปลี่ยนไปเลือกรถยนต์ที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น ส่งผลให้รถยนต์เชิงพาณิชย์และรถที่ใช้้ำมันสูงจะชะลอตัวมากกว่า เพราะเป็นกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อทั้งราคาพลังงานและรายได้ที่ยังมีความเปราะบาง
- ในกรณีที่ความขัดแย้งยืดเยื้อเพียง 1-3 เดือน ผลกระทบต่อยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มเป็นลบแต่ยังจำกัด โดยจากยอดขายจริงปี 2568 ที่ 621,166 คัน ประเมินได้ว่ายอดขายในประเทศปี 2569 อาจชะลอลงจากปีก่อนเหลือเพียงระดับทรงตัวหรือปรับลดลงเล็กน้อย มาอยู่ในช่วงประมาณ 600,000-620,000 คัน ภายใต้สมมติฐานว่าราคาน้ำมันสูงขึ้นชั่วคราวแต่ยังไม่กระทบห่วงโซ่อุปทานรุนแรง สะท้อนว่าการฟื้นตัวยังถูกกดดันจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นซึ่งกระทบต้นทุนการใช้รถและกำลังซื้อ แม้จะยังมีแรงพยุงจากรถยนต์นั่งและกลุ่มพลังงาน

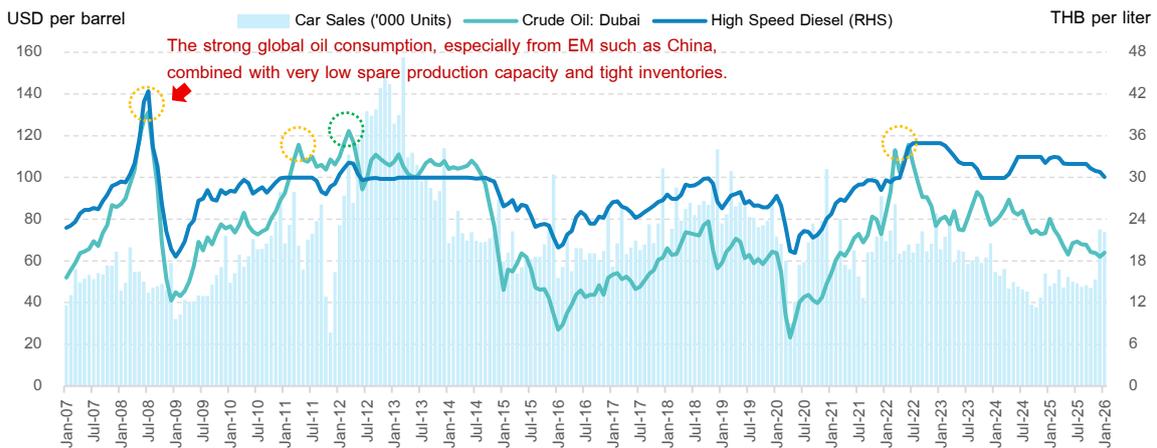
Disclaimer:

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

ทางเลือกเข้ามาซดเซยก็ตาม ขณะที่การส่งออกมีแนวโน้มถูกกดดันมากกว่า จากต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น ความเสี่ยงเส้นทางขนส่ง และอุปสงค์ในตลาดคู่ค้าที่อาจอ่อนตัวลง โดยเฉพาะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากเงินเฟ้อด้านพลังงานและต้นทุนขนส่งที่เพิ่มขึ้น

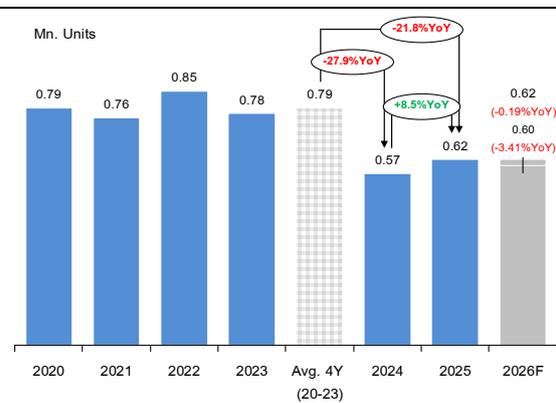
- อย่างไรก็ตาม หากความขัดแย้งยืดเยื้อเกิน 3 เดือน ผลกระทบจะมีนัยสำคัญมากขึ้น ทั้งจากต้นทุนการผลิตและโลจิสติกส์ที่สูงต่อเนื่อง ความเสี่ยงห่วงโซ่อุปทานที่สะสมจนกระทบกำลังการผลิต กำลังซื้อผู้บริโภคที่อ่อนแรงลงจากเงินเฟ้อ และเศรษฐกิจโลกที่ชะลอลง ซึ่งจะกดดันทั้งยอดขายในประเทศและการส่งออกอย่างชัดเจนและรุนแรงกว่า

**รูปที่ 5** ราคาน้ำมันดิบดูไบเทียบกับราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว และยอดขายรถยนต์รายเดือน



ที่มา: วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของ EPPO and บริษัท โตโยตา มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

**รูปที่ 6** คาดการณ์ยอดขายจำหน่ายรถยนต์ปี 2569



ที่มา : คาดการณ์โดยวิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

**ตารางที่ 2** สถานการณ์จำลองความขัดแย้งตะวันออกกลางต่อไทย ปี 2569

Economic Factors	Baseline	Limited	Prolonged
Conflict Duration (months)	0	1-3	>3
Dubai Oil Price (Avg. USD/bbl.)	65.0	85.0	>100.0
Headline CPI (%YoY)	0.2	1.3	>2.3
Inbound Tourists (persons, Mn.)	34.0	30.0-33.0	<28.0
TH GDP (%YoY)	1.8	1.3-1.5	<1.3
TH Policy Rate (% eop)	1.00	1.00	0.75

## ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายวัชรพันธ์ นิยม (Watcharapann@lhbank.co.th)

วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์แอนด์เฮาส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

### Disclaimer:

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

LH BANK BUSINESS RESEARCH



**ดร. อนุปอล ศรีธัญพงศ์**  
ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



**ณัฐชาติ วิรุฬหอัศว**  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



**ธรัทณล ศรีทองเต็ม**  
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



**เชียวชาญ ศรีชัยยา**  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



**วิลันดา ดิสรเตติวัฒน์**  
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



**วัชรพันธ์ นิยม**  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



**ณวัชร หันสุเวช**  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



**ศรีอำไพ อิงคกิตติ**  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบโจทย์



Scan Here

For More Articles

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