

ภาพรวมธุรกิจ

- ธุรกิจเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสองในประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของระบบสินเชื่อรายย่อยที่มีบทบาทเชิงโครงสร้างในการสนับสนุนการเข้าถึงยานพาหนะและสภาพคล่องทางการเงินของภาคครัวเรือนและผู้ประกอบการรายย่อย โดยในกรณีของสัญญาเช่าซื้อ (Hire Purchase) ผู้ให้สินเชื่อจะถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถจนกว่าจะมีการชำระเงินครบถ้วน ขณะที่ผลิตภัณฑ์สินเชื่อจำนำทะเบียนรถ (Title Loan) เป็นการให้สินเชื่อโดยใช้ทะเบียนรถเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ผู้ให้บริการในตลาดของสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสองครอบคลุมทั้งสถาบันการเงินในระบบธนาคาร (Bank) และนอกระบบธนาคาร (Non-bank) โดยผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank มีบทบาทสำคัญและมุ่งเน้นการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงสินเชื่อจากระบบธนาคารพาณิชย์ โดยอัตราดอกเบี้ยของสินเชื่อประเภทนี้โดยทั่วไปมักสูงกว่าสินเชื่อเช่าซื้อรถใหม่ สะท้อนความเสี่ยงที่สูงกว่า ทั้งจากการเสื่อมมูลค่าของสินทรัพย์และความเสี่ยงด้านเครดิตของผู้บริโภค โดยเฉพาะกลุ่มรายได้ปานกลาง-ต่ำ

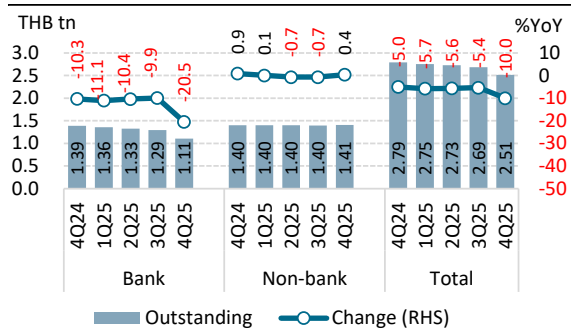
สถานการณ์สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์

- ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ทั้งหมด (รวมจำนำทะเบียนรถ) 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 ซึ่งกดดันให้ธนาคารพาณิชย์ดำเนินนโยบายเข้มงวดในการพิจารณาสินเชื่อผ่านการกำหนดเงินดาวน์สูงขึ้น ขณะที่การปรับลดสัดส่วนเงินให้สินเชื่อต่อมูลค่าหลักประกัน (Loan-to-Value: LTV) ควบคู่กับการจำกัดระยะเวลาการผ่อนชำระหนี้ ส่งผลให้ยอดหนี้เฉลี่ยต่อสัญญาต่ำกว่าช่วงที่ผ่านมา และทำให้ยอดคงค้างของกลุ่ม Bank ยังคงหดตัวต่อเนื่อง แม้ว่ายอดจำหน่ายรถยนต์และจักรยานยนต์ภายในประเทศจะเริ่มมีการฟื้นตัวจากฐานต่ำแล้วก็ตาม ขณะที่ยอดคงค้างของกลุ่ม Non-bank ปรับเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยที่ 0.4%YoY โดยผู้ให้บริการกลุ่มนี้ยังสามารถประคับประคองให้ยอดสินเชื่อขยายตัวได้จากสินเชื่อจำนำทะเบียนรถที่ยังเติบโตได้
- เมื่อพิจารณายอดสินเชื่อคงค้างเช่าซื้อยานยนต์ โดยไม่นับรวมสินเชื่อจำนำทะเบียนรถ พบว่า ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ปี 2568 มียอดคงค้างอยู่ที่ 2.27 ล้านล้านบาท ลดลง 6.4%YoY โดยมีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่องเป็นไตรมาสที่ 7 โดยเฉพาะยอดคงค้างของกลุ่ม Bank ที่หดตัวเกินกว่าระดับ 10.0%YoY รวมถึงยอดคงค้างของกลุ่ม Non-bank ที่ชะลอตัวเล็กน้อยในระดับประมาณ 2%YoY ด้านสินเชื่อจำนำทะเบียนรถ ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ปี 2568 มียอดคงค้างอยู่ที่ 429.8 พันล้านบาท ขยายตัว 2.4%YoY โดยแม้สินเชื่อประเภทนี้ยังคงมีแนวโน้มที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ยอดคงค้างของกลุ่ม Bank กลับมีการหดตัวต่อเนื่อง 3 ไตรมาสล่าสุด ขณะที่ยอดคงค้างของกลุ่ม Non-bank เริ่มเห็นสัญญาณการชะลอตัวมากขึ้น สะท้อนข้อจำกัดที่เกิดขึ้นจากแนวทางการกำกับดูแลที่เข้มงวดขึ้นภายใต้กรอบ Responsible Lending ของธนาคารแห่งประเทศไทย ทำให้ธนาคารพาณิชย์ส่วนใหญ่ทยอยลดขนาดพอร์ตสินเชื่อจำนำทะเบียนรถ ขณะที่ผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank โดยเฉพาะรายใหญ่ ซึ่งมีประสบการณ์และฐานลูกค้ามายาวนาน มีความระมัดระวังและคัดกรองคุณภาพลูกหนี้เข้มงวดยิ่งขึ้นกว่าช่วงก่อนหน้า
- จากการประเมินของสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทยและธนาคารแห่งประเทศไทยในปี 2563 พบว่า สินเชื่อเช่าซื้อรถมือสอง (Used Car Loan) มีส่วนแบ่งตลาดประมาณ 21% ของยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ทั้งหมด ด้วยเหตุนี้ หากสัดส่วนดังกล่าวคงที่จนถึงปัจจุบัน ประเมินการได้ว่า ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ปี 2568 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อรถมือสองจะอยู่ที่ราว 527.7 พันล้านบาท

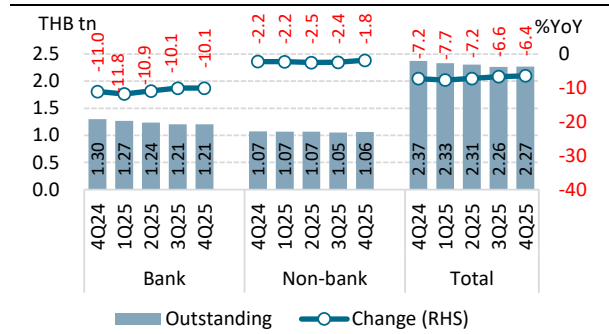
Disclaimer:

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

รูปที่ 1 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ (รวมจำนำทะเบียนรถ)

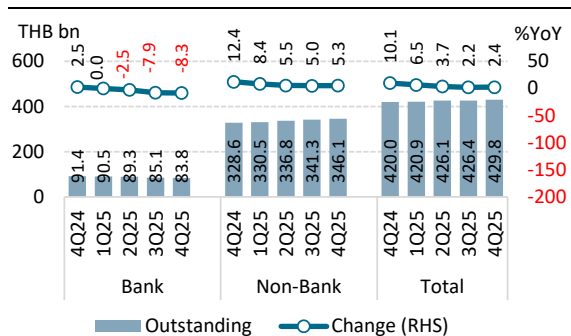


รูปที่ 2 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ (ไม่รวมจำนำทะเบียนรถ)



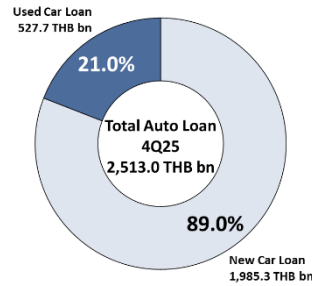
ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อจำนำทะเบียนรถ



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

รูปที่ 4 ประมาณการยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสอง (รวมจำนำทะเบียนรถ)



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย และสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย

ผู้เล่นสำคัญในธุรกิจ

- ผู้ให้บริการกลุ่มสถาบันการเงินนอกระบบธนาคาร (Non-bank) มีบทบาทสำคัญในการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสอง เนื่องจากมีความยืดหยุ่นด้านเกณฑ์อนุมัติ สามารถรองรับลูกค้ากลุ่มรายได้ปานกลาง-ต่ำ หรือมีระดับความเสี่ยงสูงได้มากกว่าผู้ให้บริการกลุ่มธนาคารพาณิชย์ (Bank) และยอมรับเงื่อนไขของรถที่มีอายุหรือมูลค่าผันผวนได้ดีกว่า ตัวอย่างรายชื่อผู้ประกอบการกลุ่ม Non-Bank เช่น EAST (ECL เดิม), ML, TIDLOR, HENG เป็นต้น ส่วนตัวอย่างผู้ให้บริการกลุ่ม Bank ที่มีบริการสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์มือสอง อาทิ SCB, TTB, BAY, KKP, KBANK, และ TISCO
- ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ปี 2568 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ทั้งหมดของผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank ที่มีบริการสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสอง โดยพิจารณาใน 4 บริษัท ได้แก่ EAST, ML, TIDLOR, HENG พบว่า EAST และ TIDLOR ยังคงมียอดสินเชื่อเติบโตต่อเนื่องจากการขยายตัวของพอร์ตสินเชื่อจำนำทะเบียนรถ ซึ่งตอบโจทย์ความต้องการสภาพคล่องของครัวเรือน โดยเฉพาะในกลุ่มลูกค้าที่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงสินเชื่อจากธนาคารพาณิชย์ ซึ่งมีความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ ในทางตรงกันข้าม ML และ HENG มียอดสินเชื่อหดตัวอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในไตรมาสล่าสุด ส่วนหนึ่งเป็นผลจากความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อใหม่จากความเปราะบางของคุณภาพหนี้ รวมถึงการปรับตัวลงอย่างรวดเร็วของราคารถยนต์มือสองในช่วงก่อนหน้าที่เกิดต้นความสามารถในการประเมินมูลค่าหลักประกัน และทำให้ผู้ประกอบการขาดทุนจากการขายทอดตลาดรถที่ยึดมาได้

Disclaimer:

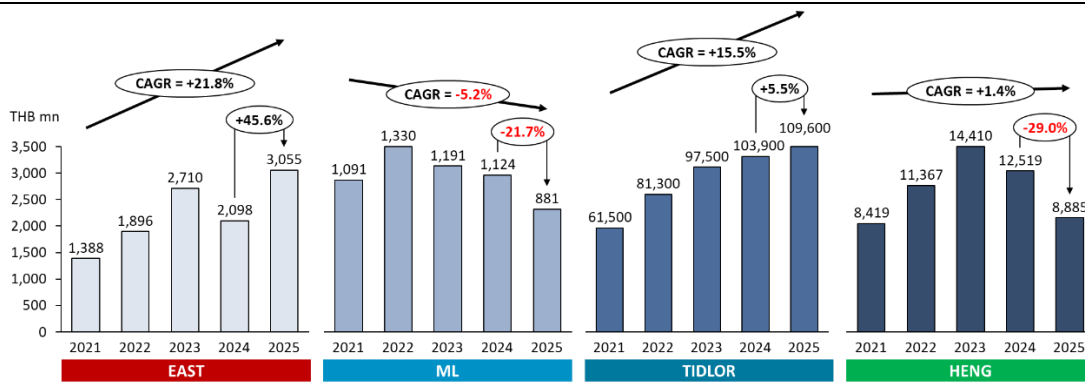
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้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

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวมีแนวโน้มคลี่คลายดีขึ้นหลังจากราคาถดถอยมือสองในปี 2568 เริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้ง ซึ่งเป็นผลจากจำนวนรถที่ถูกยึดเข้าสู่ตลาดที่ลดลง และตลาดมีการปรับตัวต่อโครงสร้างราคาของรถ EV สัญชาติจีนได้ดีขึ้น ทำให้ช่วยลดแรงกดดันต่อมูลค่าหลักประกันของพอร์ตสินเชื่อในภาพรวม

ตารางที่ 1 ตัวอย่างผู้ให้บริการกลุ่มสถาบันการเงินนอกระบบธนาคาร (Non-bank) ที่มีบริการสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสอง

ชื่อย่อ	บริษัท	ลักษณะการให้สินเชื่อ
EAST (ECL เดิม)	บริษัท ตะวันออกพาณิชย์ลิซซิ่ง จำกัด (มหาชน)	สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสอง, สินเชื่อจำหน่ายทะเบียนรถ (รถยนต์นั่งและจักรยานยนต์)
ML	บริษัท ไมต้า ลิซซิ่ง จำกัด (มหาชน)	สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ เน้นกลุ่มรถยนต์มือสอง ทั้งรถยนต์นั่งและรถกระบะ
TIDLOR	บริษัท ทิดลอร์ โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	สินเชื่อรถยนต์มือสอง (เช่าซื้อ/ทะเบียน) และสินเชื่อจักรยานยนต์มือสอง
HENG	บริษัท เฮงลิซซิ่ง แอนด์ แคปิตอล จำกัด (มหาชน)	เช่าซื้อรถมือสอง (ทั้งรถยนต์นั่ง รถกระบะ และจักรยานยนต์)

รูปที่ 5 ยอดคงค้างเงินให้สินเชื่อของผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank ที่มีบริการสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสอง



หมายเหตุ: TIDLOR และ HENG อาจมีการให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ใหม่ร่วมด้วย ขณะที่ EAST และ ML ก่อนข้างจะเน้นตลาดเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสอง

ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูล One Report ของแต่ละบริษัท

กรอบการกำกับดูแล กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

- ธุรกิจเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสองอยู่ภายใต้กรอบการกำกับดูแลที่สำคัญ ได้แก่ (1) หลักเกณฑ์ **Responsible Lending** ของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ที่ครอบคลุมกรอบ DSR และ LTV สำหรับผู้ให้บริการในระบบสถาบันการเงิน (2) ข้อกำหนดด้านการคุ้มครองผู้บริโภคของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) และ (3) พ.ร.ฎ. เช่าซื้อลิซซิ่งฯ พ.ศ. 2568 หรือชื่อเต็มคือ “พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจการให้เช่าซื้อและการให้เช่าแบบลิซซิ่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2568”
- **สาระสำคัญของ พ.ร.ฎ. เช่าซื้อลิซซิ่งฯ พ.ศ. 2568** ครอบคลุม (1) การยกระดับมาตรฐานการประเมินความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องพิจารณารายได้ ภาระหนี้ และความสามารถในการผ่อนชำระอย่างเป็นระบบ (2) การกำหนดเพดานอัตราดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม โดยกำหนดอัตราสูงสุดแบบ Risk-based และแตกต่างกันตามประเภทสินทรัพย์/ผลิตภัณฑ์ เช่น สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์และสินเชื่อจำหน่ายทะเบียน ซึ่งโดยหลักจะอยู่ในกรอบ “ระดับสองหลักต่อปี” และมีการจำกัดค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องไม่ให้เกินความเหมาะสม (3) การกำหนดมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูล (Disclosure) และความโปร่งใสของสัญญา เช่น การแสดงอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ภาระ

Disclaimer:

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

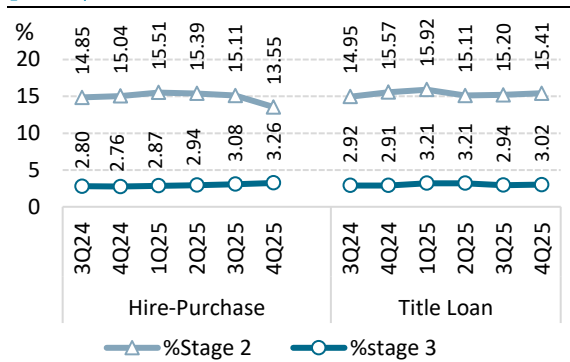
ผ่อนรวม และเงื่อนไขการค้ำประกันอย่างชัดเจน และ (4) การวางหลักเกณฑ์ด้านเงินกองทุนและการดำรงสินทรัพย์สภาพคล่อง เพื่อให้ผู้ประกอบการมีฐานะการเงินที่เพียงพอรองรับความเสี่ยง โดยเฉพาะในกลุ่ม Non-bank ที่มีความเสี่ยงสินเชื่อสูงกว่าสถาบันการเงินในระบบ

- **พ.ร.ฎ. ฉบับดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างตลาดเช่าซื้อยานยนต์ในไทย โดยเฉพาะต่อผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank** ซึ่งเข้าสู่การกำกับดูแลของ ธปท. จะต้องยกระดับกระบวนการประเมินความสามารถในการชำระหนี้ ต้องเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส มีการกำหนดเงื่อนไขสัญญาที่เป็นธรรม อีกทั้งอาจมีความยืดหยุ่นในการกำหนดราคาและดอกเบี้ยเพื่อชดเชยความเสี่ยงได้ลดลงจากเพดานอัตราดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมที่ถูกควบคุมอย่างเข้มงวด ทั้งนี้ ผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank รายย่อยที่พึ่งพาการเก็บดอกเบี้ยสูงเพื่อชดเชยความเสี่ยงของลูกค้า อาจไม่สามารถรองรับต้นทุนการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Compliance Cost) และเงินทุนสำรองที่เพิ่มสูงขึ้นได้ และอาจทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนทยอยลดขนาดพอร์ต หรือขายกิจการให้ผู้เล่นรายใหญ่ที่มีระบบบริหารความเสี่ยงและฐานเงินทุนที่แข็งแกร่งกว่า ในทางกลับกัน สำหรับบริษัทจดทะเบียนและบริษัทในกลุ่มธนาคาร อาจได้รับผลประโยชน์จากโอกาสในการขยายส่วนแบ่งตลาดผ่านการซื้อพอร์ตคุณภาพดีจากผู้ประกอบการกลุ่ม Non-bank

สถานการณ์ด้านคุณภาพสินเชื่อ

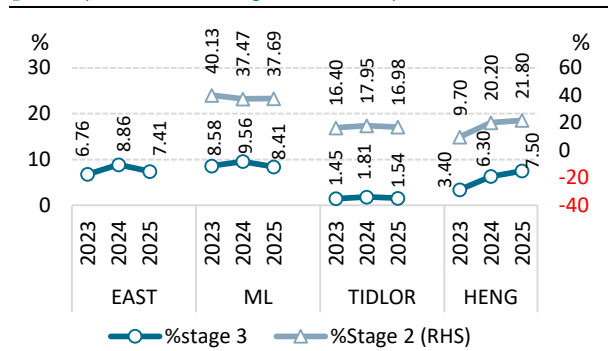
- **คุณภาพสินเชื่อในระบบธนาคารพาณิชย์ (Bank) ปี 2568 มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น** สำหรับสินเชื่อกลุ่มเช่าซื้อ (Hire Purchase) โดยสัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น Stage 2 ปรับลดลงมามาก ขณะที่สัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น Stage 3 หรือ NPL มีแนวโน้มปรับตัวขึ้นเล็กน้อย สะท้อนผลของความเข้มงวดในการพิจารณาสินเชื่อใหม่ และความคืบหน้าในการเร่งปรับโครงสร้างหนี้ให้แก่ลูกหนี้ตามมาตรการภาครัฐ แต่ยังคงกดดันจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวอย่างจำกัด ขณะที่สินเชื่อกลุ่มจำนำทะเบียนรถ (Title Loan) ยังคงมีแนวโน้มทรงตัว ทั้งสัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น Stage 2 และ Stage 3
- **ด้านกลุ่มผู้ประกอบการ Non-bank พบว่า ในภาพรวม ยังสามารถบริหารจัดการคุณภาพหนี้ได้ในระดับที่ทรงตัว** โดยหลายรายมีสัดส่วนลูกหนี้จัดชั้น Stage 3 ที่ลดลงในปี 2568 แต่อาจมีผู้ประกอบการบางรายที่มีสัดส่วนหนี้เสีย ทั้ง %Stage 2 และ %Stage 3 ที่เร่งตัวขึ้นต่อเนื่อง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากฐานลูกค้าที่มีความเสี่ยงสูง และผลกระทบจากการปรับลดลงของมูลค่าหลักประกันในช่วงก่อนหน้า ทำให้ความสามารถในการควบคุมคุณภาพพอร์ตสินเชื่อยังคงต้องเผชิญแรงกดดันในระยะต่อไป

รูปที่ 6 คุณภาพสินเชื่อเช่าซื้อยานยนต์ในระบบ ธพ.



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

รูปที่ 7 คุณภาพสินเชื่อของผู้ประกอบการกลุ่ม Non-Bank



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

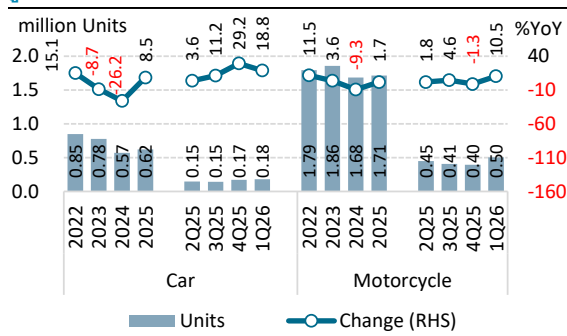
Disclaimer:

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

ยอดจำหน่ายยานยนต์ใหม่และยานยนต์มือสอง

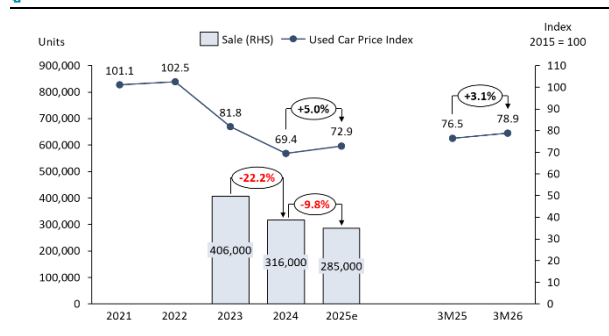
- ในปี 2568 ยอดจำหน่ายยานยนต์ใหม่ภายในประเทศ ทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์มีแนวโน้มฟื้นตัวกลับมาอย่างมีนัยสำคัญจากฐานต่ำในปีก่อน โดยยอดจำหน่ายรถยนต์ใหม่กลับมาอยู่ในระดับ 0.62 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 8.5%YoY ขณะที่ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ใหม่อยู่ที่ 1.71 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 1.7%YoY ส่วนหนึ่งเป็นผลจากปัจจัยเร่งที่ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ก่อนการสิ้นสุดระยะเวลาของมาตรการ EV 3.0 ในช่วงปลายปี ส่วนยอดจำหน่ายในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์ยังคงฟื้นตัว โดยขยายตัวที่ 18.8%YoY และ 10.5%YoY ตามลำดับ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการทยอยส่งมอบรถยนต์ตามยอดจองสะสมจากช่วงปลายปี 2568 ประกอบกับปัจจัยหนุนจากวิกฤตพลังงานโลกจากสงครามความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งกระทบต่อระดับราคาเชื้อเพลิงให้เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนมีแนวโน้มตัดสินใจซื้อรถ EV มาใช้แทนรถสันดาป
- ด้านตลาดยานยนต์มือสอง สมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้วคาดว่าในปี 2568 ยอดขายยานยนต์ใช้แล้ว/มือสองในไทยอยู่ที่ 285,000 คัน (ข้อมูลประมาณการ ณ เดือน ก.ค. 2568) ลดลงจาก 316,000 คันในปี 2567 (ลดลง 9.8%YoY) และยังเป็นการลดลงต่อเนื่องจากปี 2566 ซึ่งมียอดขายสูงถึง 406,000 คัน สะท้อนตลาดรถยนต์ใช้แล้วของไทยหดตัวอย่างชัดเจนในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ส่วนหนึ่งเป็นผลจากความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ใช้แล้วของผู้ให้บริการ ทั้งกลุ่ม Non-bank และกลุ่ม Bank ขณะที่มาตรการ Responsible Lending ของ ธปท. ควบคุมการปล่อยสินเชื่อสำหรับกลุ่มรายได้ต่ำหรือรถมือสองอายุการใช้งานมาก โดยเฉพาะถูกจำกัดจากทั้งกรอบอัตราส่วนภาระหนี้ต่อรายได้ (DSR) และความกังวลด้านคุณภาพหนี้ นอกจากนี้ ยังได้รับแรงกดดันจากการตลาดรถยนต์ไฟฟ้า (EV) จากจีนที่มีการแข่งขันด้านราคารุนแรง ประกอบกับพฤติกรรมผู้บริโภคบางส่วนเปลี่ยนไปสู่การเลือกซื้อรถ EV ใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัยและราคาที่จับต้องได้ง่ายขึ้นแทนการเลือกรถยนต์สันดาปมือสองในระดับราคาใกล้เคียงกัน ส่งผลให้ราคากลางของรถยนต์ใช้แล้วปรับลดลงอย่างรวดเร็ว เห็นได้จากดัชนีราคารถยนต์มือสองที่ปรับลดลงต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นมา อย่างไรก็ดี ราคารถยนต์มือสองเริ่มฟื้นตัวได้ในปี 2568 โดยดัชนีราคาปรับตัวเพิ่มขึ้น 5.0%YoY และในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ยังเห็นการปรับเพิ่มขึ้นของดัชนีราคาอยู่ที่ 3.1%YoY

รูปที่ 8 ยอดจำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ใหม่ภายในประเทศ



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

รูปที่ 9 ยอดจำหน่ายรถยนต์ใช้แล้ว และดัชนีราคารถยนต์มือสอง



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ ประมวลผลจากข้อมูลของสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว และ ธปท.

แนวโน้มของธุรกิจในอนาคต

- ในระยะ 1 ปีข้างหน้า ธุรกิจเช่าซื้อยานยนต์ใช้แล้ว/มือสองในไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างจำกัด โดยมีปัจจัยเชิงลบหลักกดดันจากการรอบการกำกับดูแลที่เข้มงวดขึ้น โดยเฉพาะ พ.ร.ฎ. เช่าซื้อลีซซิ่งฯ พ.ศ. 2568 ซึ่งลดความยืดหยุ่นในการกำหนดราคาและเพิ่มต้นทุนการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์แก่ผู้ประกอบการ ขณะเดียวกัน ภาวะเศรษฐกิจที่

พื้นที่อย่างจำกัดและระดับหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง จะยังคงจำกัดความสามารถในการก่อหนี้ใหม่ของกลุ่มลูกค้า โดยเฉพาะครัวเรือนในกลุ่มฐานราก ประกอบกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่หันไปใช้รถ EV มากขึ้น ประกอบกับระดับราคาของ EV ที่ใกล้เคียงกับราคารถยนต์มือสอง ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์/รถจักรยานยนต์ของผู้บริโภคในระยะต่อไป และทำให้มูลค่าหลักประกันรถสันดาปมือสองขยายตัวได้จำกัด นอกจากนี้ ธุรกิจยังเผชิญความเสี่ยงด้านคุณภาพสินเชื่อที่เพิ่มขึ้น หากสถานการณ์สงครามระหว่างสหรัฐฯ-อิหร่านยืดเยื้อจนทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อที่รุนแรงและยาวนาน ซึ่งอาจส่งผลให้ความสามารถในการชำระหนี้ของลูกค้า โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางลดลงจนเสี่ยงต่อการเกิดหนี้เสีย (NPL) รวมถึงส่งผลให้มูลค่าหลักประกันในตลาดรถยนต์ใช้แล้วลดลงตามกำลังซื้อที่หดตัว

- อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยเชิงบวกสนับสนุน ได้แก่ ราคารถยนต์มือสองที่เริ่มฟื้นตัว ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการขายรถยัด และเสริมความมั่นคงของมูลค่าหลักประกันในพอร์ตสินเชื่อบางส่วน ขณะที่ยอดจำหน่ายยานยนต์ใหม่ทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์ขยายตัวจากฐานต่ำ สะท้อนความต้องการซื้อยานพาหนะที่ฟื้นตัวกลับมา นอกจากนี้ กรอบการกำกับดูแลใหม่ภายใต้ พ.ร.ฎ. เข้าซื้อสินเชื่อฯ 2568 ยังมีนัยสำคัญต่อการปรับโครงสร้างเชิงคุณภาพของธุรกิจ โดยช่วยลดพฤติกรรมการเล่นสินเชื่อเกินตัวและการละเลยหลัก Responsible Lending ของผู้ให้สินเชื่อ ซึ่งจะช่วยให้คุณภาพสินเชื่อโดยรวมของตลาดมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นในระยะยาว

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายณัฐชาติ วิรุพหัตถ์ (nuttachattv@lhbank.co.th)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุพหัตถ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสรเตติวัฒน์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



วิชรพันธ์ นียม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



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/>

Disclaimer:

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