



ศูนย์วิจัยกสิกรไทย
开泰研究中心 KASIKORN RESEARCH CENTER

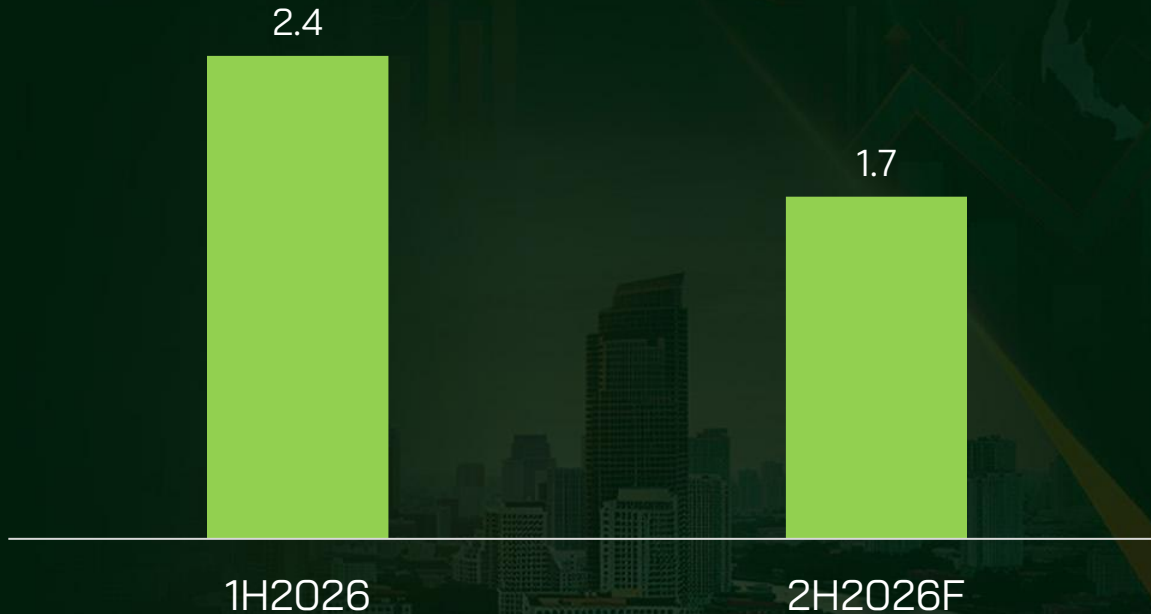
ทิศทางเศรษฐกิจไทยครึ่งหลังปี 2569 และมาตรการปรับภาษีภาครัฐต่อการผลิตรถยนต์ไทย



เศรษฐกิจไทย

เศรษฐกิจไทยในครึ่งปีหลังมีแนวโน้มชะลอลง ทั้งปียังคงประมาณการที่ 2.0%

GDP Growth Projection (%YoY)



ปัจจัยหนุน

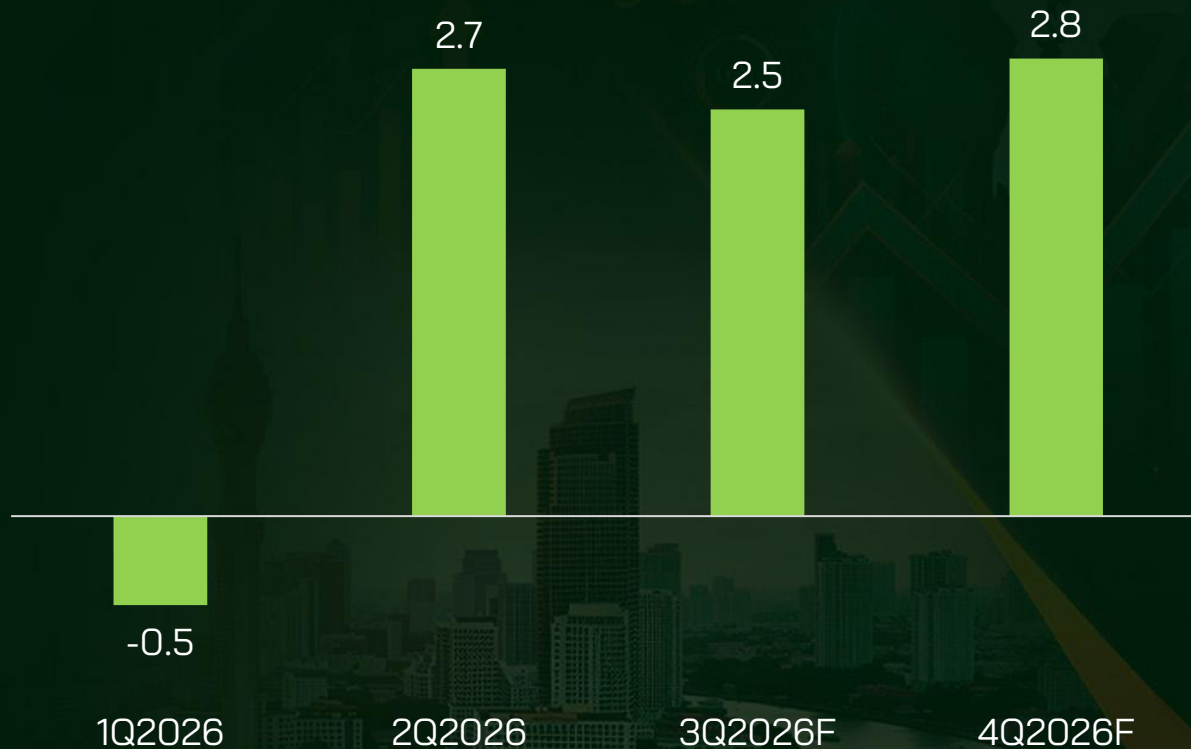
- ลงทุนภาคเอกชนและส่งออกอิเล็กทรอนิกส์ ยังได้แรงหนุนจากวัฏจักร AI แต่เริ่มชะลอหลังเร่งตัวสูง
- การท่องเที่ยว ทอยยฟื้นตัว โดยได้แรงหนุนจาก Events ระดับโลกในไตรมาส 4/2569

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการชะลอ

- การบริโภคภาคเอกชน ชะลอตามกำลังซื้อ แม้มาตรการภาครัฐช่วยพยุงในไตรมาส 3/2569
- การส่งออก เผชิญความเสี่ยงเพิ่มเติมจากมาตรการการค้าสหรัฐฯ
- การนำเข้า ยังขยายตัวสูงกว่าการส่งออก กดดันดุลการค้า

เงินเฟ้อทั้งปี 2569 คาดอยู่ที่ 1.8% โดยมองแรงขึ้นในไตรมาส 4/2569

Headline Inflation Forecast (%YoY)



ปัจจัยกดดันเงินเฟ้อในไตรมาส 4/2569

- ราคาพลังงานยังมีแนวโน้มทรงตัวสูง
- ความเสี่ยงเอลนีโญ กดดันราคาสินค้าเกษตรและอาหารเพิ่มขึ้น

มาตรการภาครัฐช่วยพยุงการบริโภคในไตรมาส 3/2569 ได้ระดับหนึ่ง

เงินกู้ 4 แสนล้าน: บรรเทาผลกระทบ (200,000 ล้านบาท)

- โครงการสนับสนุนและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย **18,800** ล้านบาท
จัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้แก่กองทุนประชารัฐสวัสดิการฯ
- โครงการเพิ่มวงเงินบัตรสวัสดิการแห่งรัฐปี 2569 **36,919** ล้านบาท
เพิ่มวงเงินซื้อสินค้าให้ผู้มีบัตรฯ จำนวน 13.2 ล้านคน 1,000 บาท/เดือน (มิ.ย.-ก.ย. 69)
- โครงการไทยช่วยไทยพลัส (60:40) **120,000** ล้านบาท
รัฐร่วมจ่ายค่าสินค้าและบริการ 60% ให้ผู้ได้รับสิทธิจำนวน 30 ล้านคน ไม่เกิน 200 บาท/วัน 1,000 บาท/เดือน (มิ.ย.-ก.ย. 69)

ยอดการใช้จ่ายเดือนมิ.ย. – 4 ก.ย. 69

- ประชาชนเข้าร่วมโครงการ 26 ล้านคน
- ยอดการใช้จ่ายรวม 138,000 ล้านบาท
 - ประชาชน 58,000 ล้านบาท
 - รัฐบาล 80,000 ล้านบาท

สัดส่วนประเภทร้านค้าที่มีการใช้จ่ายสูงสุด 3 อันดับแรก



ร้านอาหารและ
เครื่องดื่ม
50%

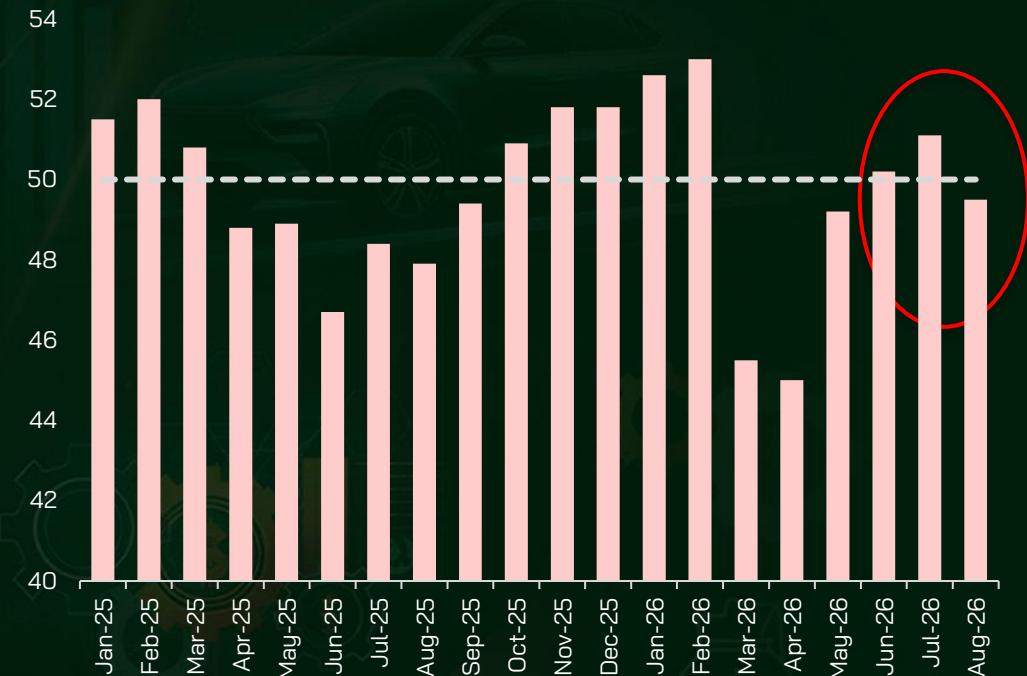


ร้านทั่วไป
23%



โรงไฟฟ้า
23%

Consumer Confidence Index



หมายเหตุ: ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคที่ต่ำกว่า 50 หมายถึง ผู้บริโภคมีความไม่เชื่อมั่นต่อภาวะเศรษฐกิจ

คาดเหลือรวม **24,281** ล้านบาท (ไทยช่วยไทยพลัสเฟส 2/ ไทยเที่ยวไทยพลัส)

มาตรการเปลี่ยนผ่านพลังงานคาดช่วยหนุน GDP บางส่วนในไตรมาส 4/2569

เงินกู้ 4 แสนล้าน: เปลี่ยนผ่านพลังงานสะอาด (200,000 ล้านบาท)

Timeline: หน่วยงานเสนอโครงการ



ก.ย. 2569 เป็นต้นไป

- คณะกรรมการฯ เริ่มพิจารณาและอนุมัติโครงการ
- ครม. เห็นชอบโครงการ



ภายในก.ย. 2570

- อนุมัติโครงการและผูกพันรายจ่าย



ภายในร.ค. 2570

- เบิกจ่ายงบประมาณให้แล้วเสร็จ

ภายใต้กรอบ 3 แนวคิด

1. ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพและใช้พลังงานหมุนเวียน
2. ส่งเสริมยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
3. พัฒนาทักษะแรงงาน (Upskill / Reskill)



Solar Rooftop
~ 30,000-50,000
ล้านบาท

Solar Rooftop

อุดหนุนการติดตั้ง Solar Rooftop ของครัวเรือน



Power Grid Infrastructure Development
~ 60,000-80,000
ล้านบาท

Power Grid Infrastructure Development

เช่น พัฒนาระบบสายส่งและโครงข่าย Smart Grid/ พัฒนาสถานีชาร์จรถ EV



EV Public Transportation
~ 24,000
ล้านบาท

EV Public Transportation

หนุนการเปลี่ยนผ่านรถสาธารณะ 7 กลุ่มเป็น EV



Agricultural Solar Projects
~ 60,000
ล้านบาท

Agricultural Solar Projects

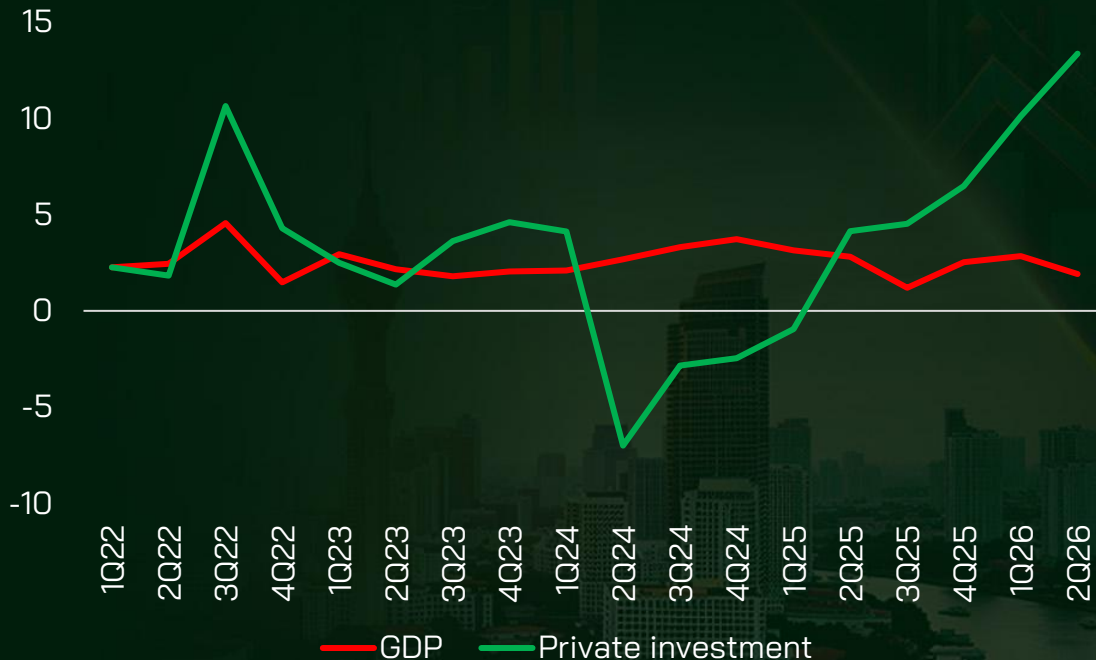
เช่น ระบบสูบน้ำแสงอาทิตย์/ ติดตั้ง Solar Panel ทำเกษตรและประมง

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 8 ก.ย. 2569 แต่ละโครงการยังไม่มี ความชัดเจนและยังไม่ได้ รับการอนุมัติ

การลงทุนภาคเอกชนถูกขับเคลื่อนหลักด้วย FDI ใน Data Center ขณะที่การนำเข้าบั่นทอนผลบวกต่อเศรษฐกิจบางส่วน

การลงทุนภาคเอกชนเติบโตแข็งแกร่ง แต่ผลต่อเศรษฐกิจยังไม่มาก
เนื่องจากพึ่งพาการนำเข้าสินค้าทุนเป็นหลัก

Real GDP and Private Investment Growth (%YoY)



การลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนเริ่มชะลอลง ขณะที่การลงทุนใน
เครื่องจักรยังขยายตัวแข็งแกร่ง

Real Private Investment Growth (%YoY)



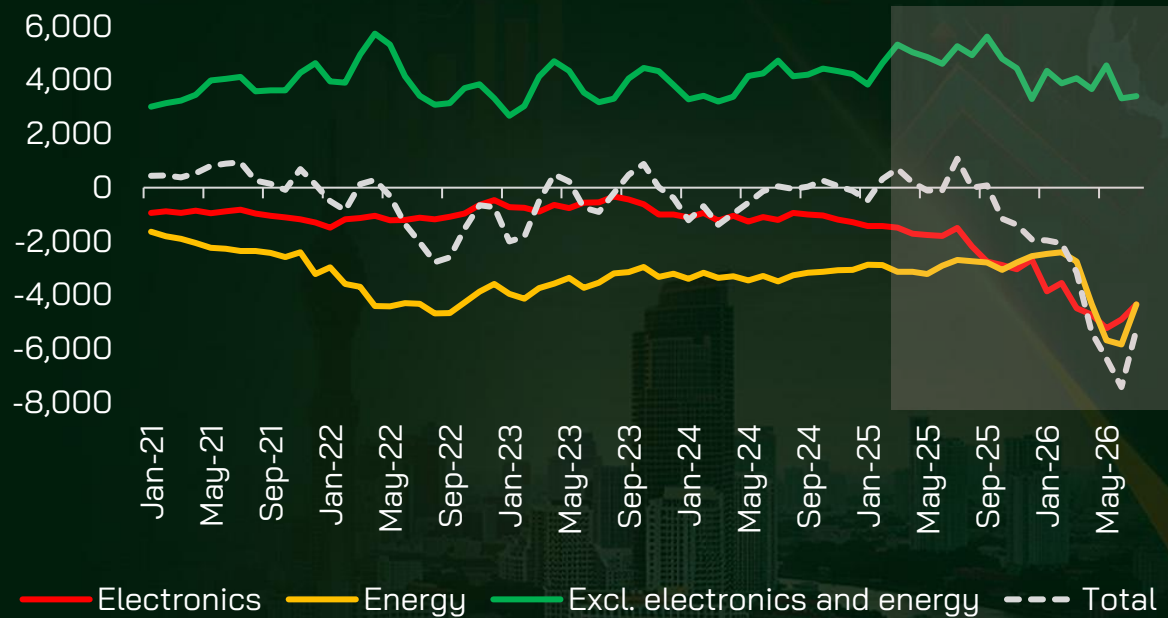
การส่งออกมีแนวโน้มชะลอลง หลังเร่งตัวสูงในครึ่งปีแรก



ไทยมีแนวโน้มขาดดุลบัญชีเดินสะพัดสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปีนี้

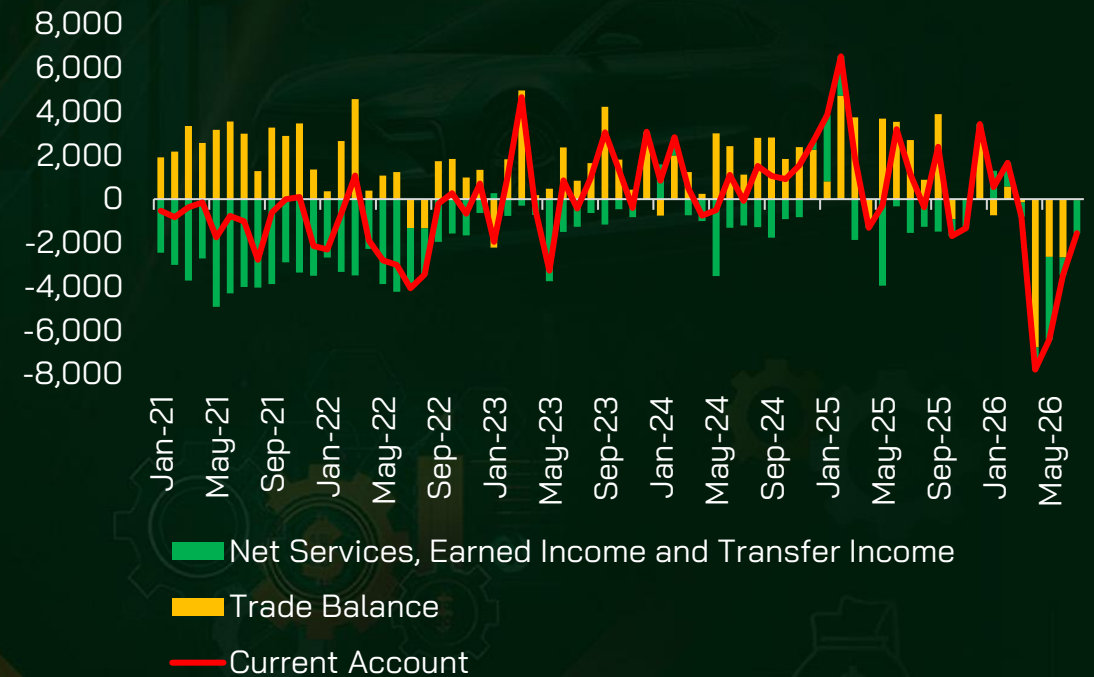
การขาดดุลการค้าของไทยในปี 2569 มีสาเหตุหลักจากการนำเข้าพลังงานและสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มขึ้น

Trade Balance by Product Group
(3-month average USD mn)



การขาดดุลการค้าและดุลบริการที่อ่อนแอ ส่งผลให้ดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลในระดับสูงในปี 2569

Thailand's Current Account (USD mn)



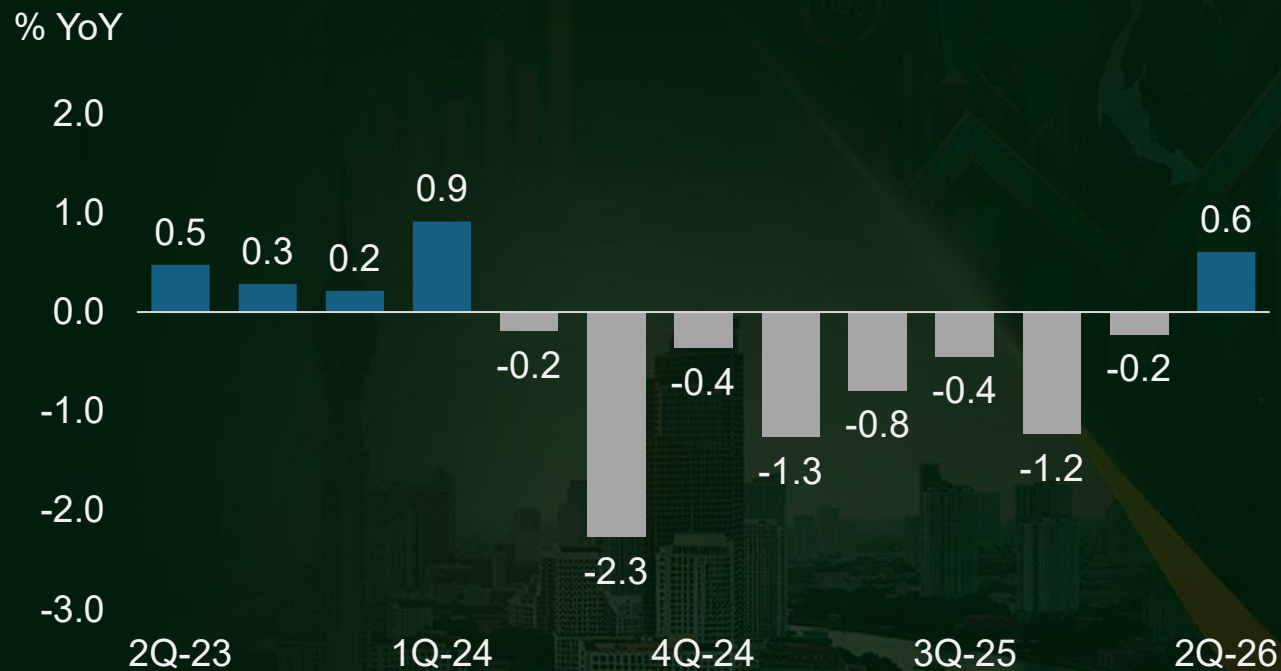
ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ยังคงประมาณการเศรษฐกิจไทยปี 2569 ที่ 2.0%

เครื่องชี้ที่สำคัญ (%YoY except otherwise stated)	2568	2569f
GDP	2.4	2.0
การบริโภคภาคเอกชน	2.7	2.2
การบริโภคของรัฐบาล	0.6	1.3
การลงทุน	4.9	7.3
- เอกชน	3.5	9.0
- ภาครัฐ	8.9	3.5
การส่งออก (ฐานศุลกากร ในรูป USD)	13.1	14.0
การนำเข้า (ฐานศุลกากร ในรูป USD)	12.6	27.0
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป	-0.1	1.8
ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ย (USD/Barrel)	69.1	87.0
จำนวนนักท่องเที่ยว (ล้านคน)	33.0	31.4
ดอกเบี้ยนโยบาย* (end of period)	1.25	1.00

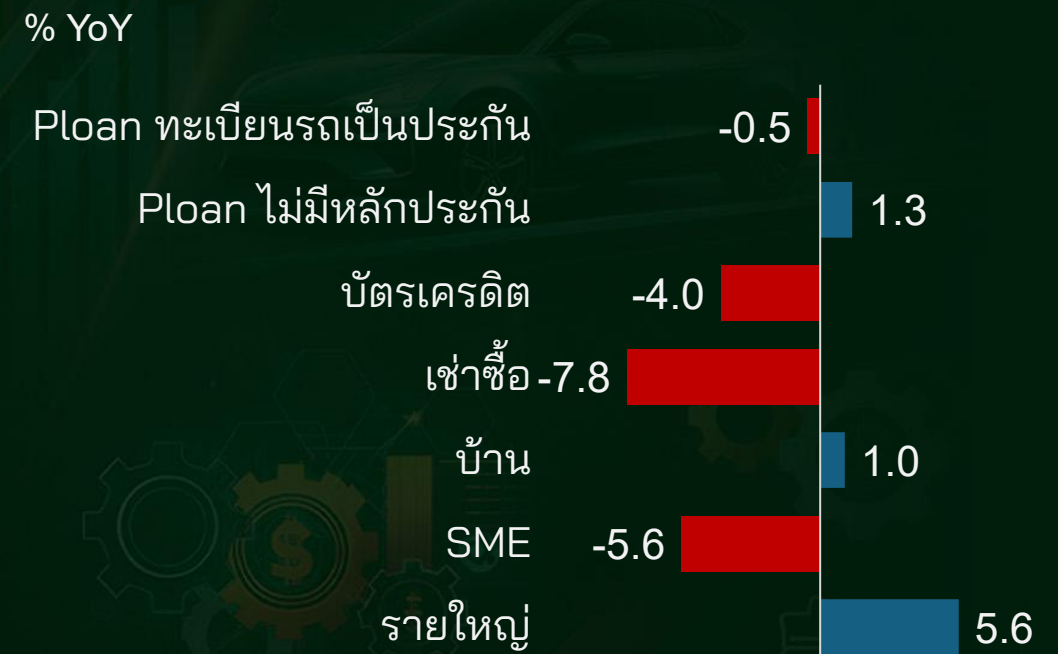
ประเด็นภาคการเงิน

สินเชื่อระบบเบงก์ไทย 2Q-2569 กลับมาเป็นบวก ครั้งแรกในรอบ 9 ไตรมาส

สินเชื่อระบบเบงก์ไทย เริ่มกลับมาเป็นบวก
โดยมีแรงหนุนจากสินเชื่อธุรกิจรายใหญ่และสินเชื่อภาครัฐ



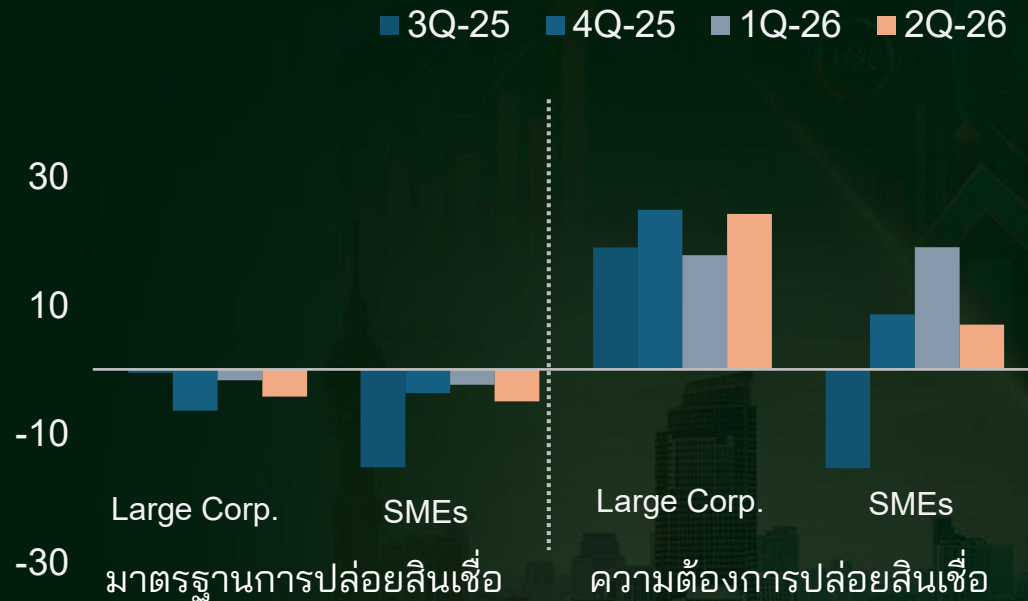
**แต่แรงหนุนหลัก ๆ มาจากสินเชื่อธุรกิจรายใหญ่
สินเชื่อภาครัฐ และสินเชื่อบ้าน**



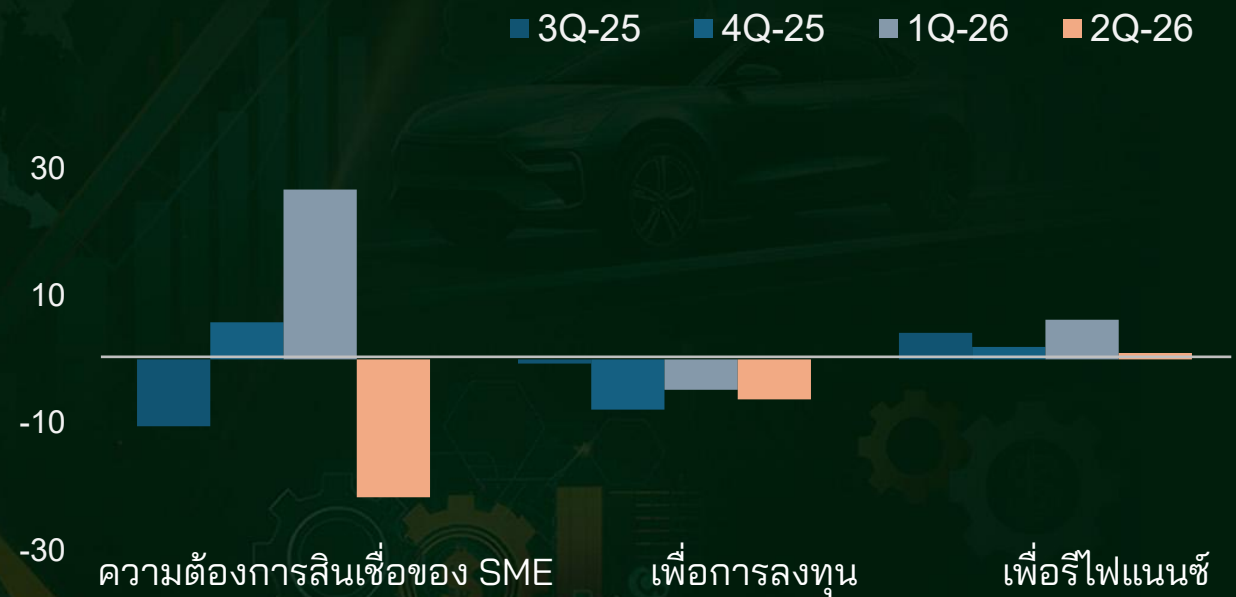
ข้อจำกัดการฟื้นตัวของสินเชื่อ มาจากทั้งฝั่งผู้ปล่อยและผู้กู้

ผลสำรวจที่สะท้อนภาพฝั่งสถาบันการเงิน/นอนแบงก์

Diffusion Index



ผลสำรวจที่สะท้อนภาพฝั่งผู้ประกอบการ



หมายเหตุ: Diffusion Index มีค่าระหว่าง -100 ถึง 100 เป็นการเปรียบเทียบกับสถานการณ์ในไตรมาสก่อนหน้า โดยค่า (-) หมายถึงมาตรฐานการปล่อยสินเชื่อเข้มงวดขึ้น/ความต้องการสินเชื่อเพิ่มขึ้น ค่า (+) หมายถึงมาตรฐานการปล่อยสินเชื่อผ่อนคลายลง/ความต้องการสินเชื่อลดลง
ที่มา: ธปท. และศูนย์วิจัยกสิกรไทย

คงตัวเลขคาดการณ์สินเชื่อปี 2569 ที่ 0.5% แต่ปรับรายละเอียดของสินเชื่อบางตัว

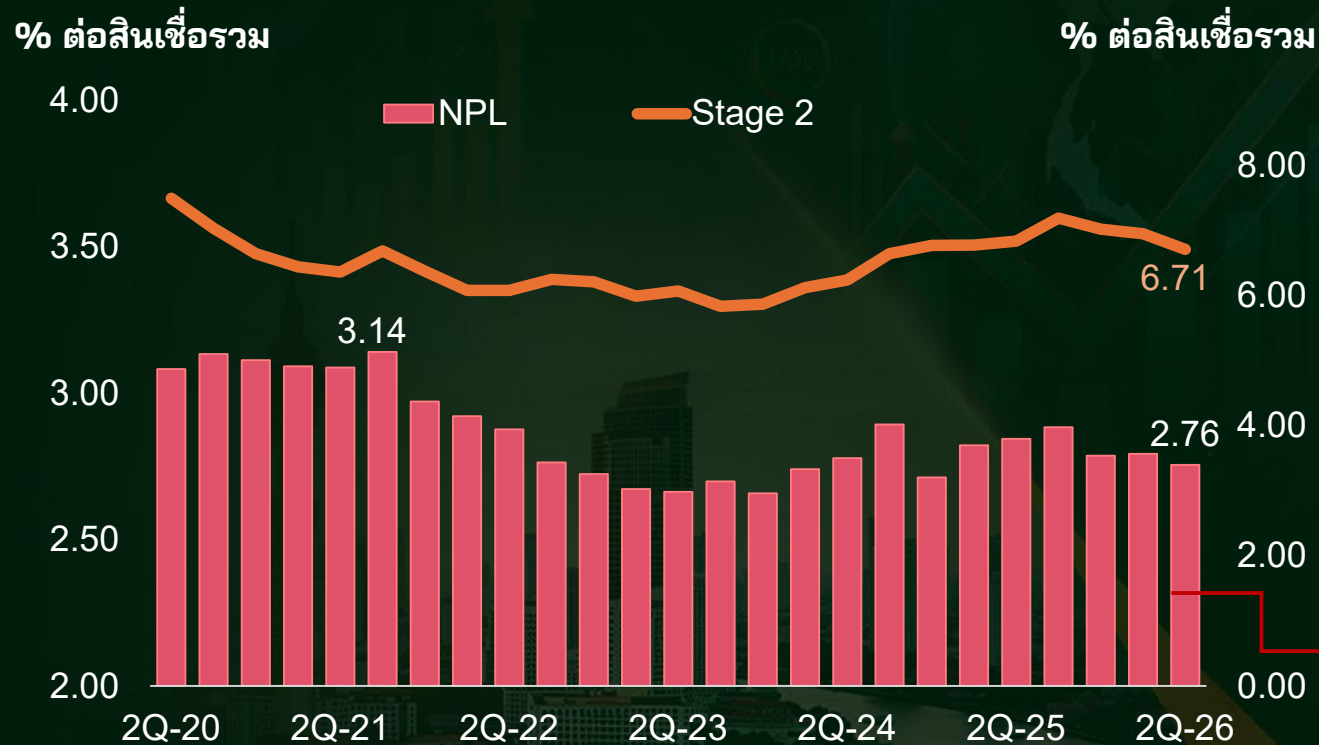
Loan Outlook

	2566	2567		2568	2569 f 10 ก.ย. 2569	2569 f 16 มิ.ย. 2569
สินเชื่อรวมระบบแบงก์ไทย	0.2	-0.4		-1.2	0.5	0.5
สินเชื่อธุรกิจ	-2.7	-0.1		-2.3	2.8	2.5
-รายใหญ่	-1.3	1.6		-1.3	5.6	5.0
-SME	-4.7	-2.9		-5.0	-4.8	-4.5
สินเชื่อย่อย	2.3	-2.2		-1.0	-1.0	-1.5
-บ้าน	1.3	0.3		-0.5	0.5	-0.3
-เช่าซื้อ	-0.4	-11.4		-9.9	-7.0	-7.2
-บัตรเครดิต	2.0	-3.5		-0.9	-4.0	-4.0
-อุปโภคบริโภคอื่นๆ *	7.3	0.9		0.8	-0.3	0.2
	Old BOT Series			New BOT Series		

หมายเหตุ: * รวม Ploan และสินเชื่อย่อยที่มีหลักประกันอื่น ๆ
ที่มา: ข้อมูลจากตารางที่ปรับปรุงใหม่ของ ธปท. และคาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย ณ 10 ก.ย. 2569

แม้ตัวเลข Stage 2 และ NPL จะดีขึ้นเล็กน้อย แต่คุณภาพสินทรัพย์ยังเป็นประเด็นที่ต้องจับตา

สัดส่วน NPL และ Stage 2 ในระบบธนาคารพาณิชย์



สัดส่วนหนี้ที่เคยปรับโครงสร้าง
แต่ไหลกลับมาเป็น NPL



- คาดว่า NPL ระบบธนาคารพาณิชย์ปี 2569 อาจปิดสิ้นปี 2569 ในกรอบ 2.80-3.00%

NPL ของสินเชื่อธุรกิจรายใหญ่ทรงตัว แต่ NPL ของ SMEs ขยับขึ้น

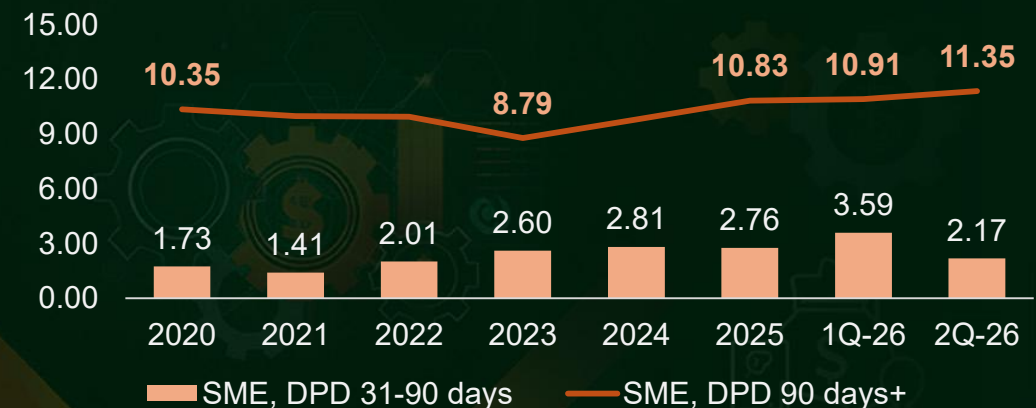
Asset Quality of Total Business Loans



% ต่อสินเชื่อ Asset Quality of Large Corporates



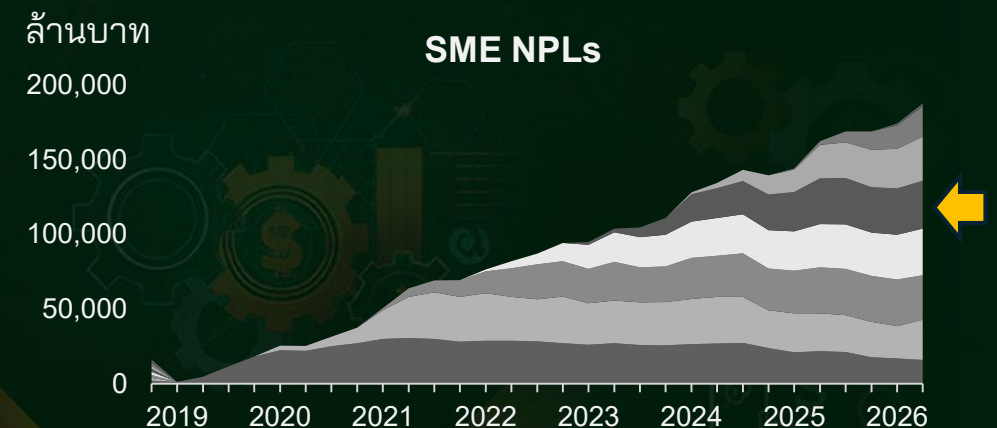
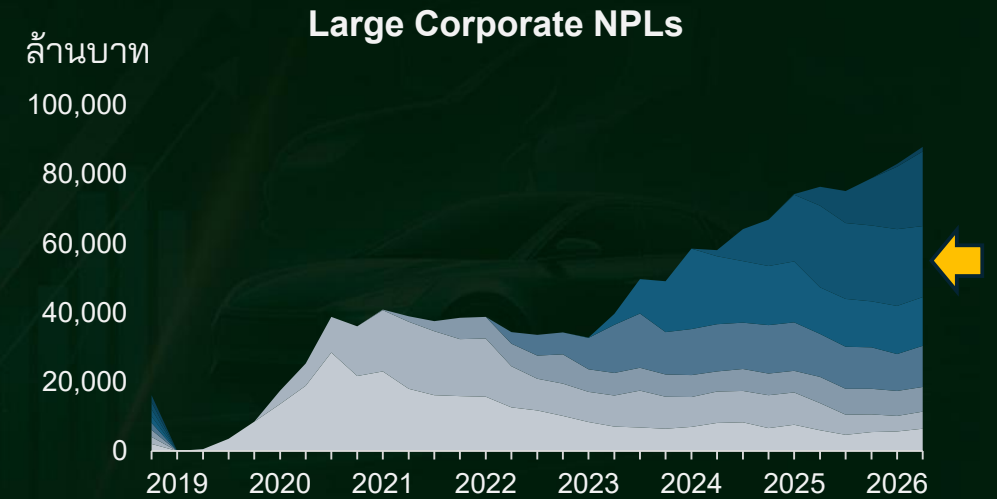
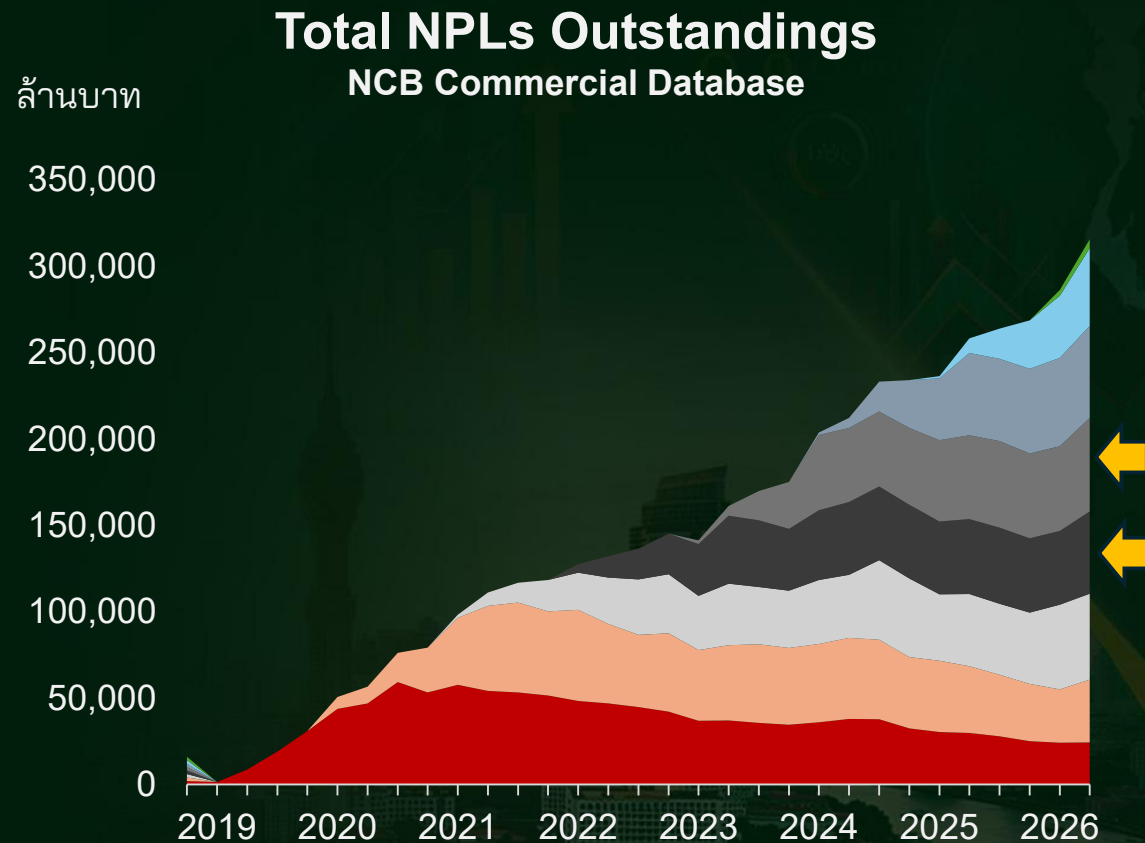
% ต่อสินเชื่อ Asset Quality of SMEs



ที่มา: บริษัท ศูนย์ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด และศูนย์วิจัยกสิกรไทย

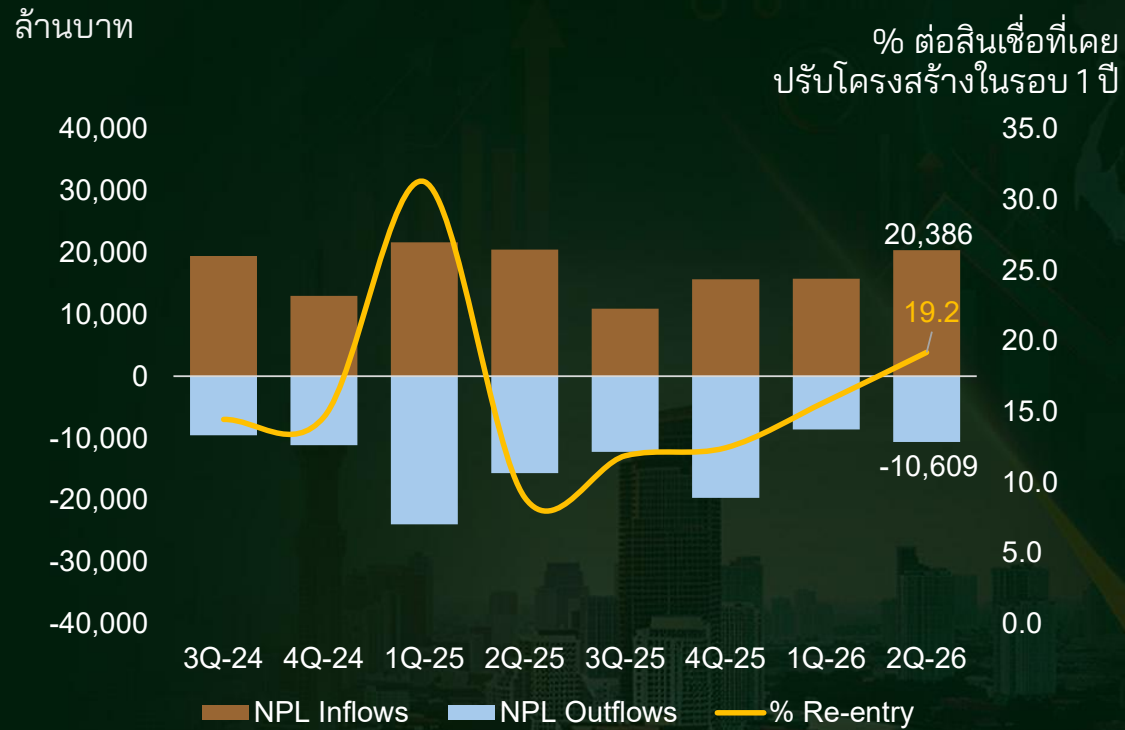
บริการทุกระดับประทับใจ

NPL สินเชื่อธุรกิจส่วนใหญ่ เป็นสินเชื่อที่ปล่อยในช่วงหลังโควิด-19

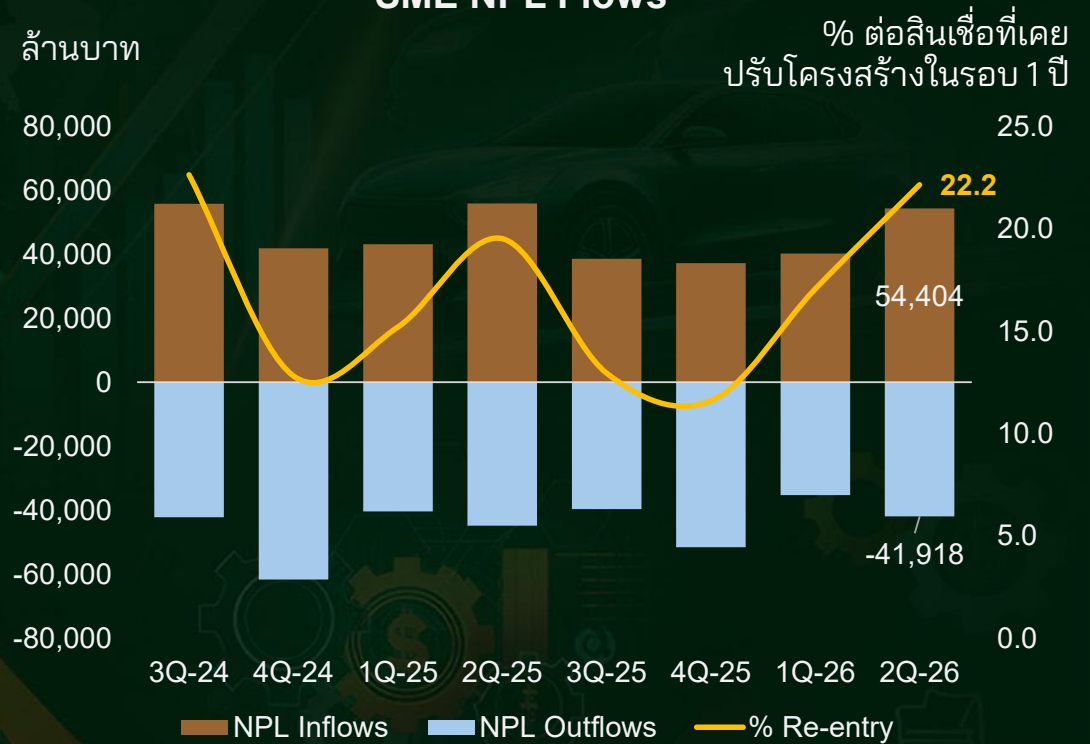


หนี้ที่เคยปรับโครงสร้างแล้ว แต่ไหลกลับมาเป็น NPL อีกครั้ง กำลังเพิ่มสูงขึ้น

Large Corporate NPL Flows

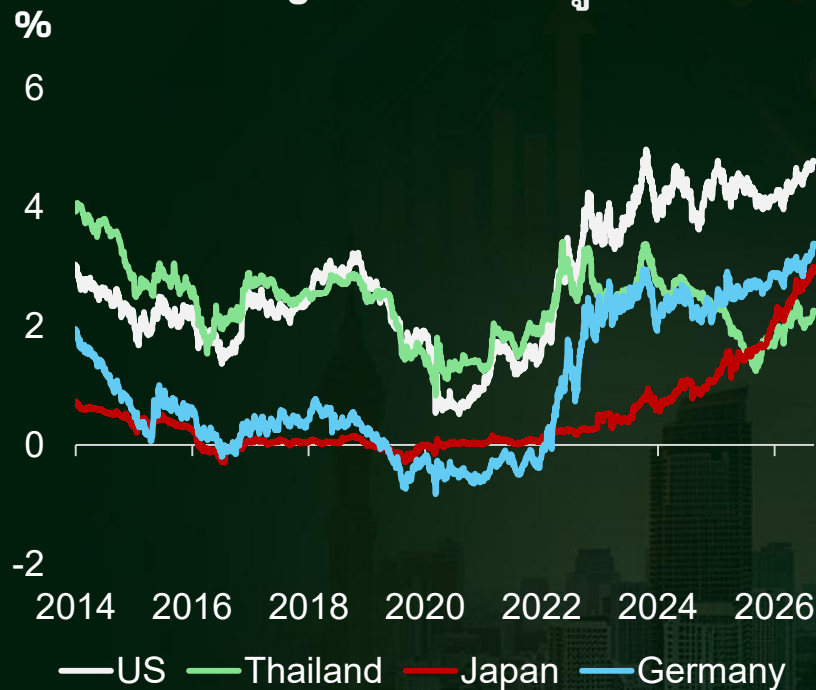


SME NPL Flows

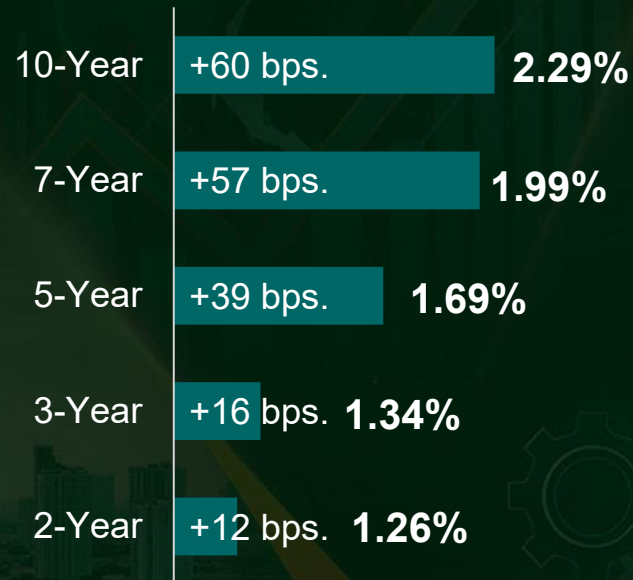


Bond Yields ทั่วโลกปรับสูงขึ้น ไทยได้รับผลกระทบจำกัดกว่า แต่ต้นทุนการระดมทุนภาคเอกชนยังเพิ่มขึ้น

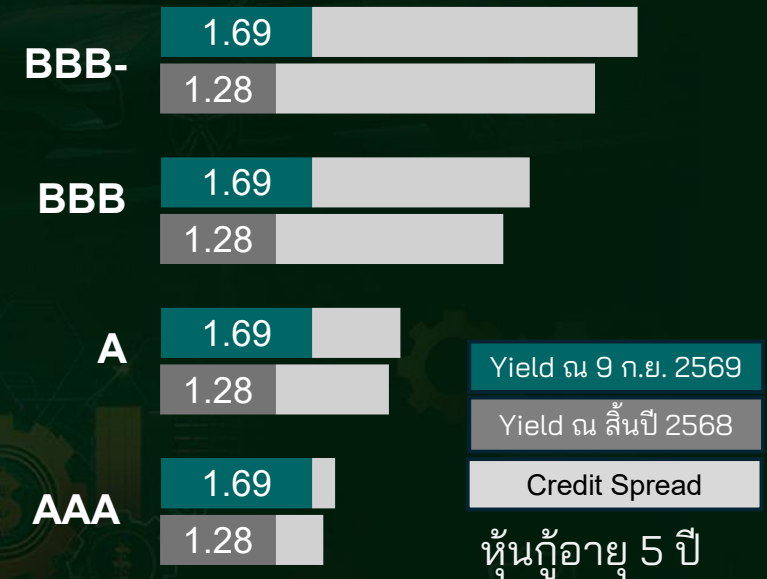
Bond yields ทั่วโลกปรับสูงขึ้น



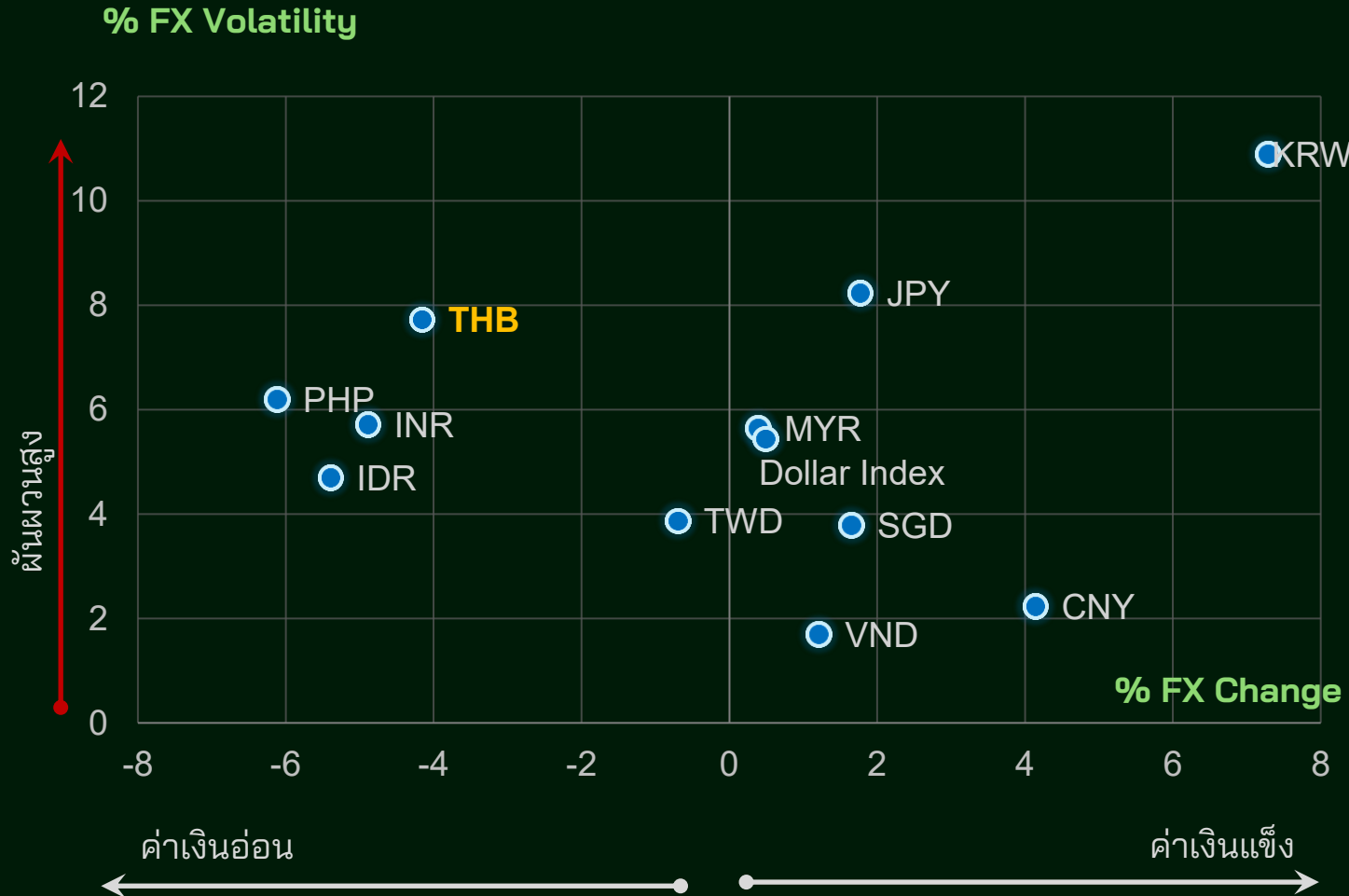
Bond Yields ไทยปรับสูงขึ้น
ตามทิศทางตลาดโลก



ต้นทุนหุ้นกู้ออกใหม่ ปรับสูงขึ้น
ตาม Yields ที่ขึ้น



สถานการณ์ และแนวโน้มค่าเงินบาทปี 2569



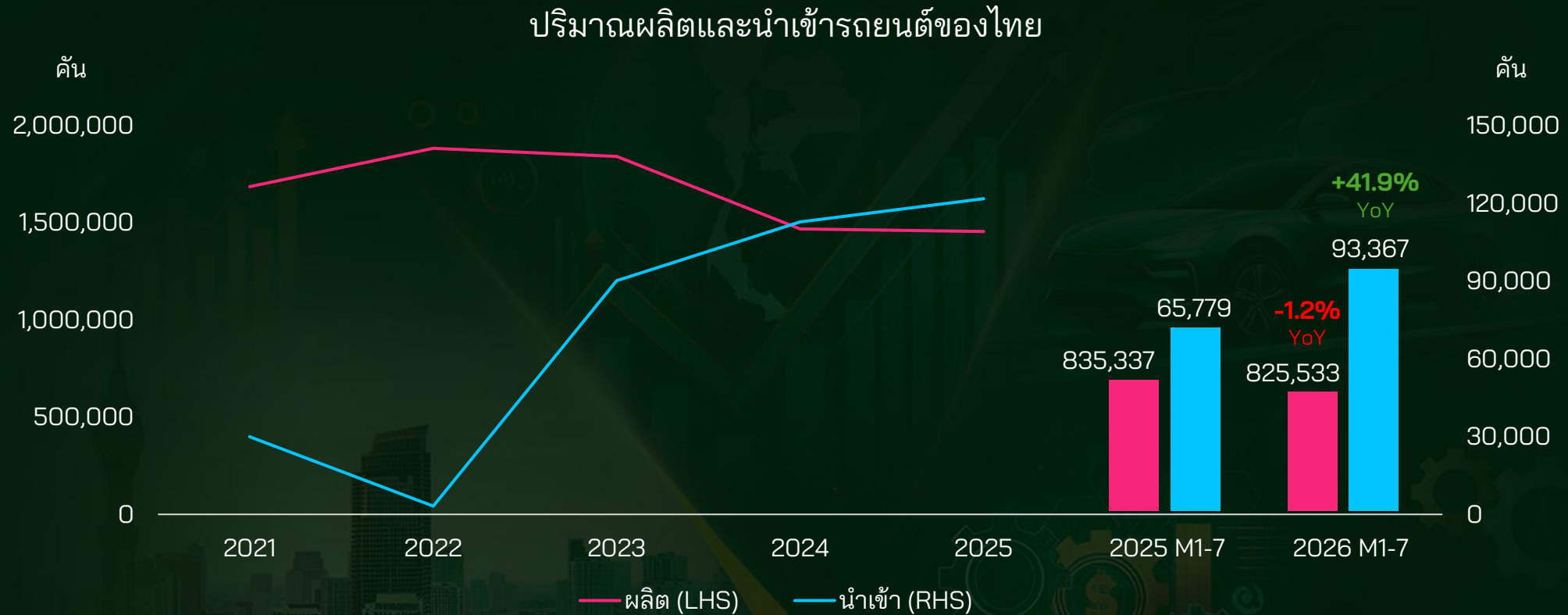
- **เงินบาทยังผันผวนสูง และเคลื่อนไหว** ตามปัจจัยภายนอกมากกว่า ปัจจัยพื้นฐานในช่วง
- แม้ภาพรวมปี 2569 เงินบาทอ่อนค่าแต่ มีบางช่วงที่แข็งค่าเร็วตามปัจจัยจากฝั่ง ของเงินดอลลาร์ฯ
- **ปัจจัยติดตาม:** 1) จังหวะการปรับ ดอกเบี้ยของเฟด และ 2) ความขัดแย้ง ในตะวันออกกลาง

คาดการณ์
เงินบาทปลายปี 2569

33.80
บาทต่อดอลลาร์ฯ

แนวโน้มอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

ไทยมีแนวโน้มผลิตรถยนต์น้อยลง สวนทางกับการนำเข้า



อันดับการผลิตรถยนต์
ของไทยในตลาดโลก

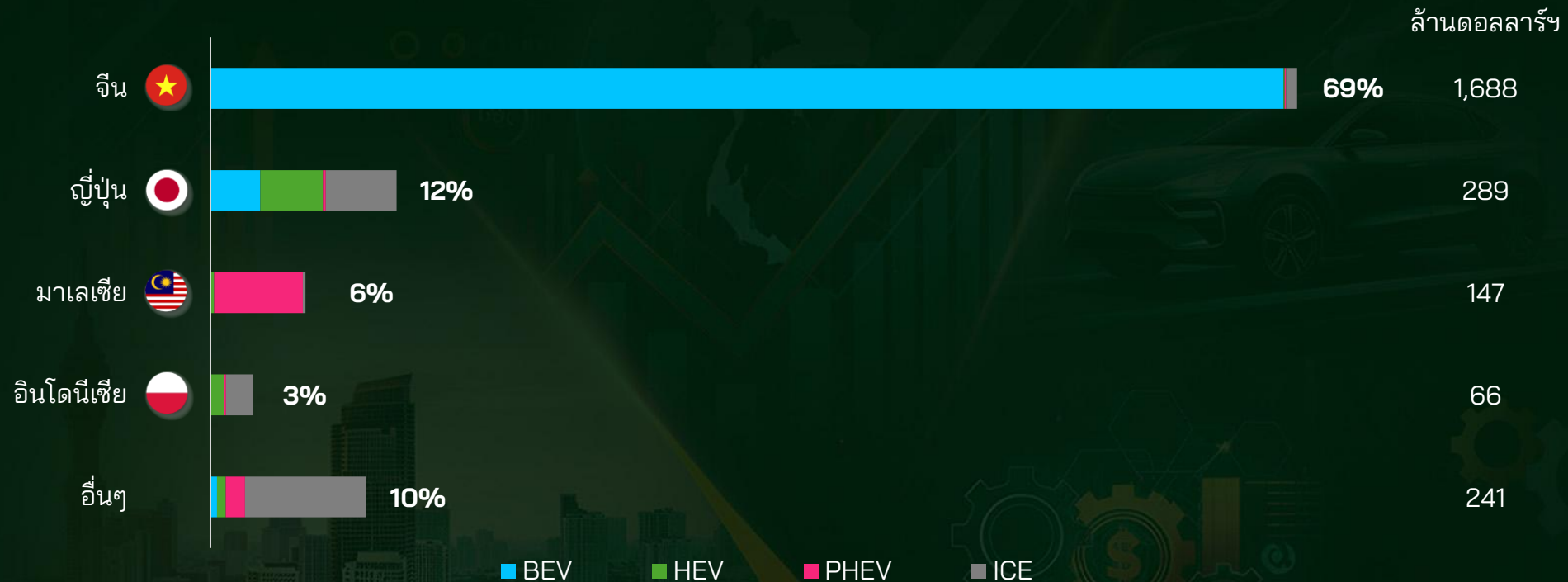
#9
2013



#11
2025

ไทยนำเข้ารถยนต์จากจีนกว่า 69% ของนำเข้าทั้งหมด

มูลค่านำเข้ารถยนต์ของไทย แยกตามประเทศและประเภทรถ ในช่วงปี 2026 M1-7

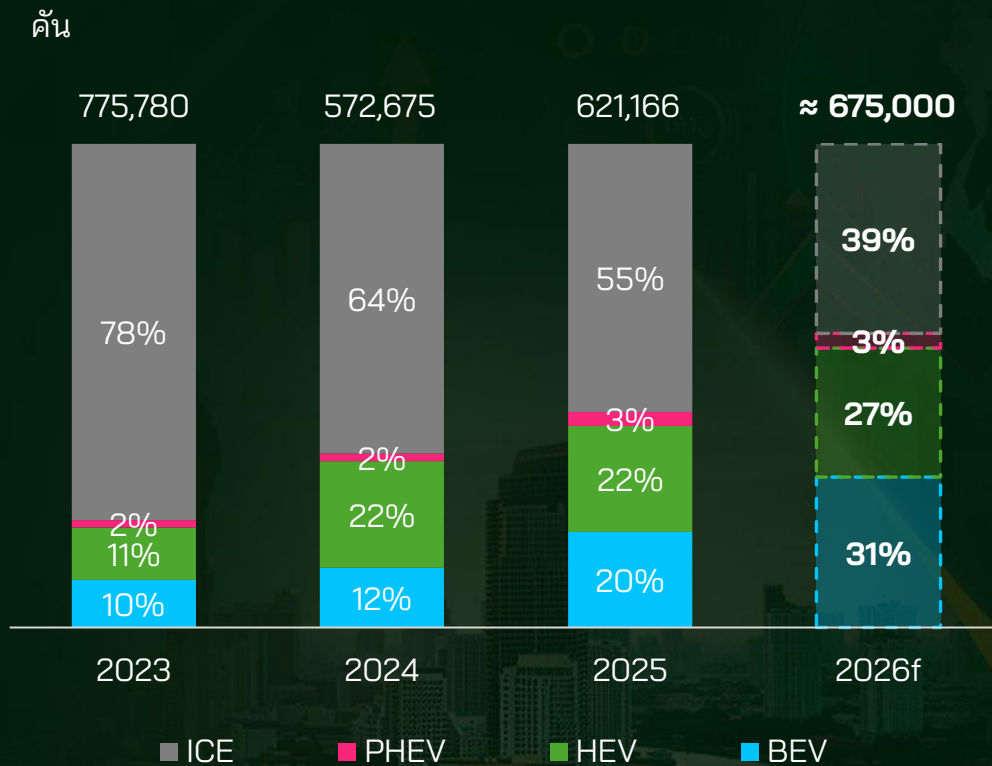


ที่มา: Trade Map, analyzed by KResearch

บริการทุกระดับประทับใจ

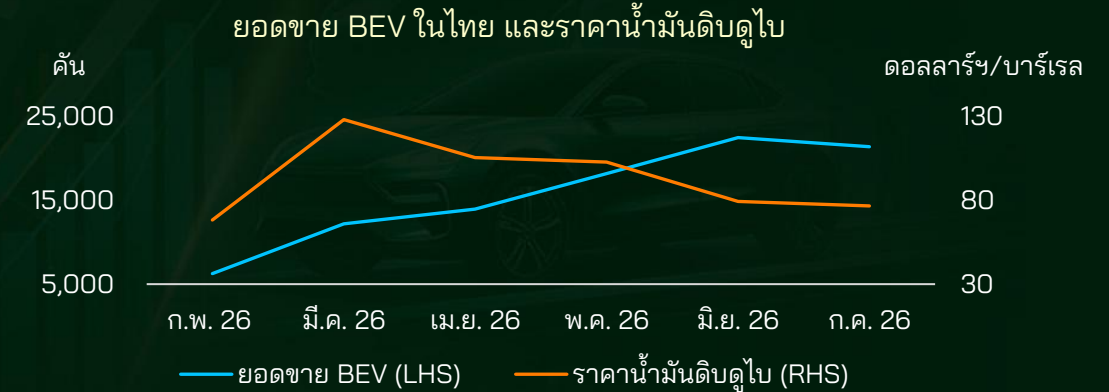
สัดส่วนยอดขาย BEV ในไทยปี 2026 มีแนวโน้มแตะราว 1 ใน 3

สัดส่วนยอดขายรถยนต์ของไทย



ยอดขาย BEV ไทยมีทิศทางเติบโตในปี 2026 โดยได้แรงหนุนจาก

1 ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นจากสงครามอิหร่าน

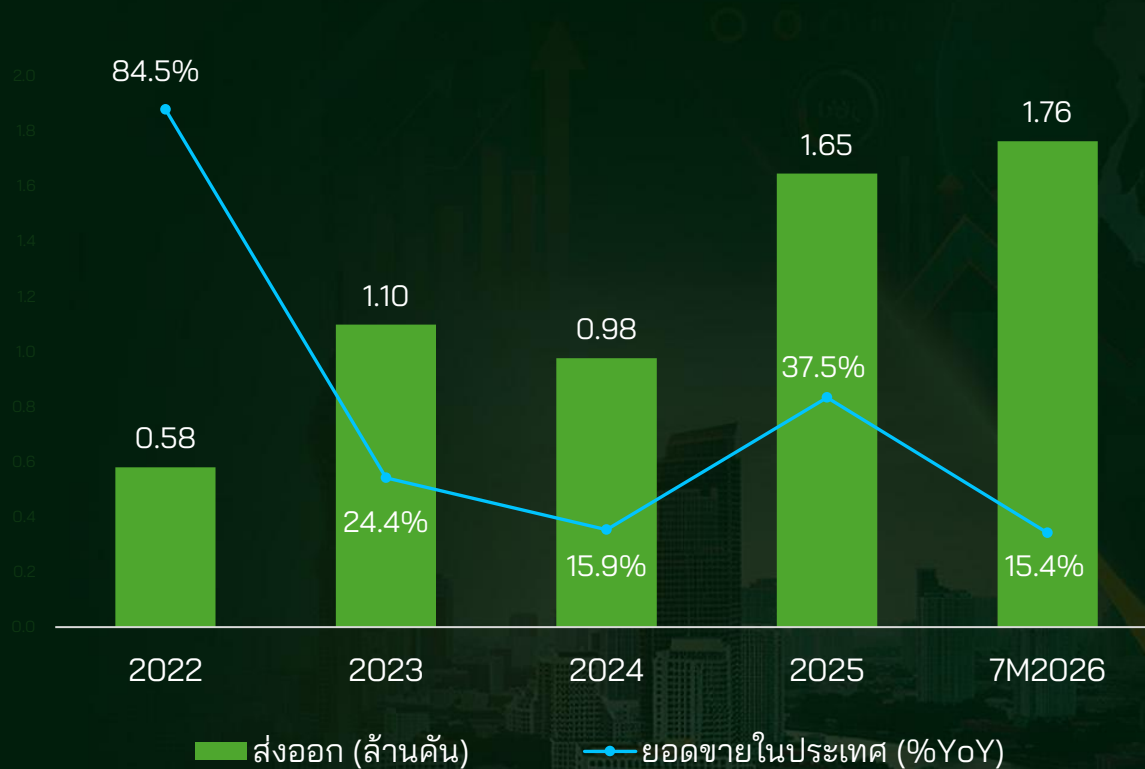


2 ราคา BEV ที่ใกล้เคียงกับราคา ICE ในตลาดแมส*



จีนเร่งส่งออก BEV เพิ่ม หลังตลาดในประเทศชะลอตัว โดยอาศัย FTA 0%

ยอดขาย BEV ในจีนเติบโตชะลอ ส่วนทางส่งออกที่เพิ่มขึ้น



จีนลดมาตรการหนุนซื้อ BEV แต่ยังมี FTA ช่วยหนุนการส่งออก

มาตรการจีนเพื่อสนับสนุนการซื้อรถยนต์

สิ้นสุดมาตรการ

- | | |
|---------------------------------|--------------|
| • เงินอุดหนุนซื้อ NEV โดยตรง | 31 ธ.ค. 2022 |
| • ยกเว้นภาษีซื้อ NEV 100% | 31 ธ.ค. 2025 |
| • รถเก่าแลกรถใหม่ (รถทุกประเภท) | 31 ธ.ค. 2025 |
| • ลดภาษีซื้อ NEV 50% | 31 ธ.ค. 2027 |

ประเทศที่จีนมี FTA 0% ในกลุ่ม BEV



ไทย



ออสเตรเลีย



นิวซีแลนด์



สิงคโปร์



ชิลี



จอร์เจีย

ที่มา: CEIC, compiled and analyzed by KResearch

บริการทุกระดับประทับใจ

ภาษีสรรพสามิตใหม่ เครื่องมือเปลี่ยนผ่านจากนำเข้าสู่ผลิตในประเทศ

ร่างมาตรการภาษีสรรพสามิตเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนผ่าน
จากนำเข้าสู่การผลิต xEV เพิ่มในประเทศ (ปี 2027-2029)

Tier พิกัดภาษี	อัตราภาษี (%)	เงื่อนไขหลักของ xEV ที่เข้าเกณฑ์
1. พร้อมผลิตในประเทศ	1/2/5/6 (FCEV/BEV/PHEV/HEV)	ผลิตในประเทศโดยใช้ e-Parts/Local Content ตามเงื่อนไข
2. เปลี่ยนจากนำเข้าสู่การผลิตในประเทศ	1x	นำเข้าได้ในช่วงเปลี่ยนผ่าน โดยไม่เกินโควต้าที่กำหนด และต้องผลิต xEV ชดเชยตามเงื่อนไข
3. นำเข้า CBU	3x	xEV แบบ CBU

วัตถุประสงค์แต่ละ Tier

- สร้างฐานผลิต การลงทุนเทคโนโลยีใหม่ และเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ
- ดึงการลงทุนใหม่ โดยให้เวลาปรับตัว
- ลดจำนวนรถยนต์นำเข้า

ผลจากมาตรการที่คาดว่าจะเกิด

การนำเข้ารถยนต์



ลด

การแข่งขัน



ลด

ราคารถยนต์



เพิ่ม

การผลิตรถยนต์



เพิ่ม

ผลจากมาตรการที่ยังมีประเด็นต้องติดตาม

การใช้ชิ้นส่วนในประเทศ



เพิ่ม

แต่ value added เพิ่มจริง
แค่ไหน ?

การส่งออกรถยนต์



เพิ่ม

แต่สนองมาตรฐานประเทศคู่ค้า
ที่สูงขึ้นได้หรือไม่ ?

เมื่อเป้าหมายคือตลาดส่งออก กฎระเบียบประเทศคู่ค้าเป็นหนึ่งในสมการสำคัญ

มาตรฐานที่เข้มงวดขึ้นในประเทศคู่ค้า

→ เกณฑ์การปล่อย CO₂ สูงสุดสำหรับรถยนต์นำเข้า (g/km)

ประเทศคู่ค้า (ส่วนแบ่งตลาดส่งออก)	ประเภทรถ	2026	2027	2028	2029
ออสเตรเลีย (30.5%)	รถยนต์นั่ง	117	92	68	58
	ปิกอัพ & PPV	180	150	122	110
นิวซีแลนด์ (4.1%)	รถยนต์นั่ง	108	103	76	65
	ปิกอัพ & PPV	180	150	144	131
เม็กซิโก (4.2%)	รถยนต์นั่ง	101	89		New Phase
	ปิกอัพ & PPV	144	131		
EU** (4.8%)	รถยนต์นั่ง	93.6			
	ปิกอัพ & PPV	153.9			

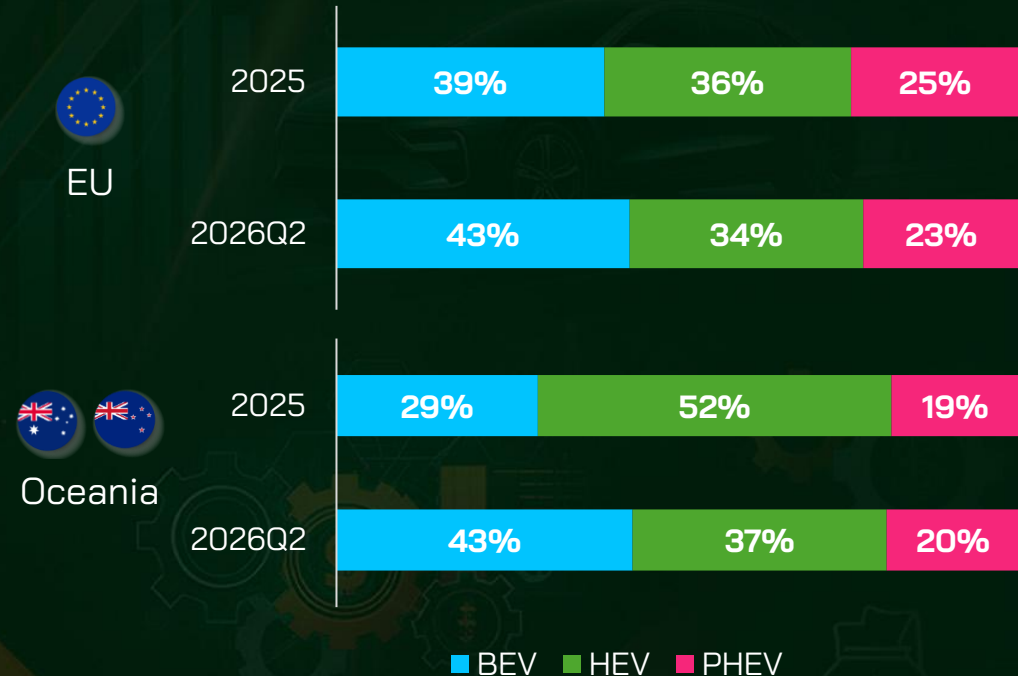
** ตั้งแต่ 29 พ.ย. 2027 เริ่มใช้ Euro 7 กับรถยนต์นำเข้าทุกคัน ซึ่ง Euro 7 เริ่มควบคุมฝุ่นละอองจากระบบเบรค (PM10) และไมโครพลาสติกจากการสึกหรอของยางรถยนต์**

→ ระบบความปลอดภัยขั้นสูง
(AEB/ADAS)



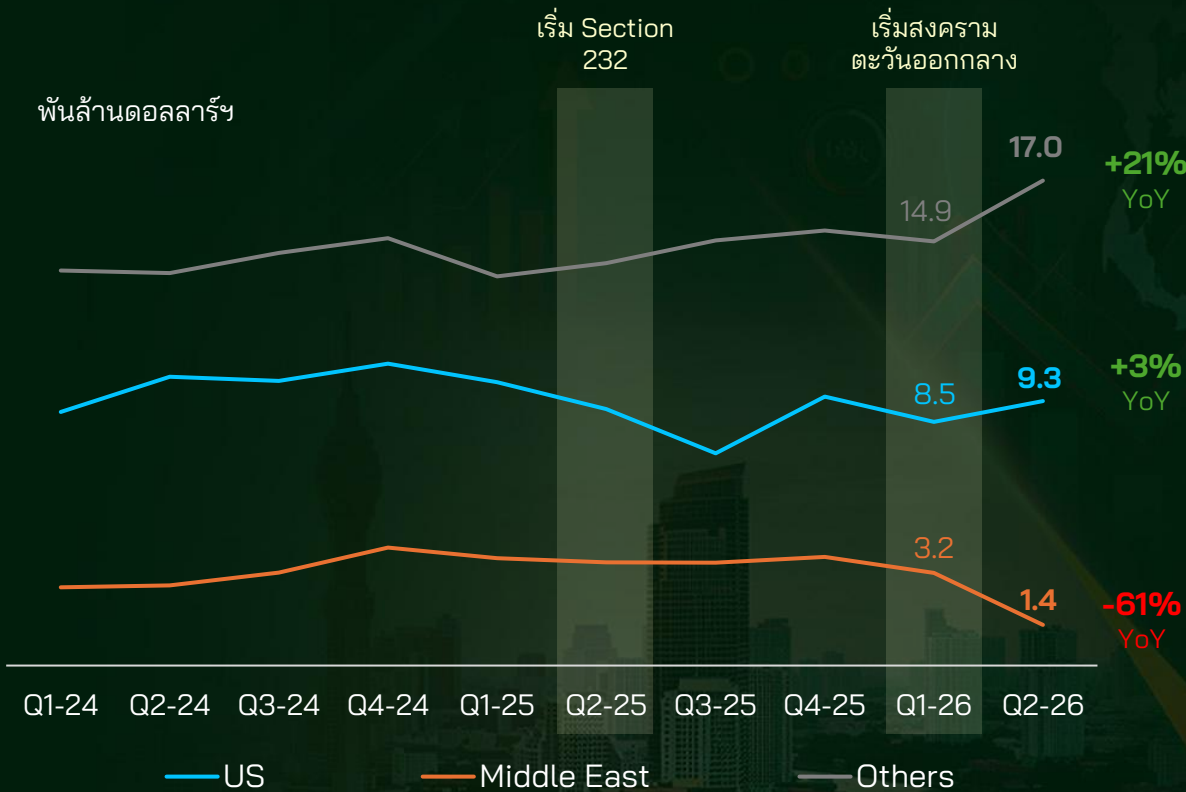
BEV สามารถตอบโจทย์กฎระเบียบ โดยเฉพาะในภาวะราคาน้ำมันอยู่ในระดับสูง

สัดส่วนมูลค่านำเข้ารถยนต์โลก แยกประเภท



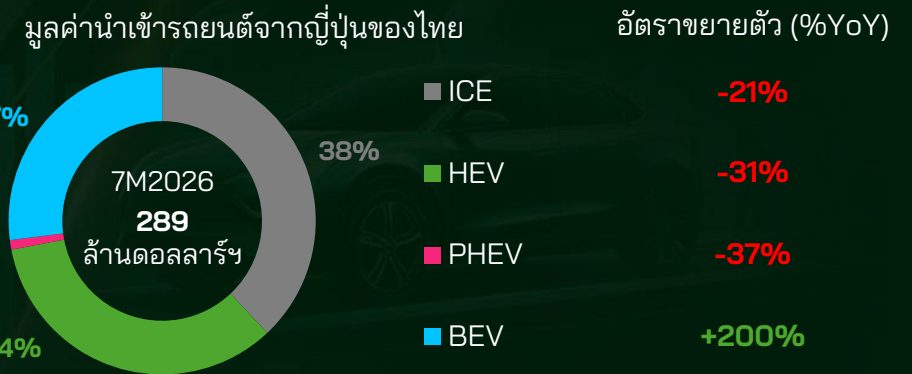
อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยควรทำเช่นไร เมื่อ JTEPA จะมีการทบทวนใหม่ ปี 2027

มูลค่าส่งออกรถยนต์ของญี่ปุ่น



ข้อเสนอแนะสำหรับการรับมือ

→ กำหนดโควตานำเข้าเพื่อจำกัดขนาดผลกระทบ



→ เเร่งการเจรจา FTA กับ EU หรือ ทำ FTA กับตลาดใหม่ เพื่อขยายตลาดส่งออก

	ยุโรป	ทวีปอเมริกา (ไม่รวม US)	ทวีปแอฟริกา
สัดส่วนมูลค่าส่งออกของไทย	5.4%	12.9%	4.4%
อัตราขยายตัว (%YoY) (7M2026)	+19%	+12%	+29%
ประเทศคู่ค้าในกลุ่ม ที่มีศักยภาพ	UK, EU	แคนาดา, เม็กซิโก, บราซิล	แอฟริกาใต้, โมร็อกโก

ที่มา: Trade Map, compiled and analyzed by KResearch

บริการทุกระดับประทับใจ

Q&A

แบบประเมินความพึงพอใจในการให้บริการ

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด



กดติดตามเพื่อรับข้อมูลงานวิจัย

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด



Website

"kasikornresearch.com"



Like Fanpage

"KResearchCenter"



Subscribe

"KResearchCenter"



Follow

"KResearch"



Add Friend

"@KResearch"

