



จับชีพจรตลาดรถไทยหลังโควิด-19:
ตลาดรถมือสองคึกคักสวนทางรถใหม่
ท่ามกลางความท้าทาย

จับชีพจรตลาดรถไทยหลังโควิด-19

Key takeaways:

- KKP Research โดยกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร มองว่าตลาดรถยนต์ใหม่ของไทยจะหดตัวต่ำกว่า 35% ในปีนี้ตามภาวะเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบหนักจากสถานการณ์โควิด-19 อีกทั้งแนวโน้มยอดขายรถยนต์ในประเทศในระยะต่อไปอาจไม่กลับมาแตะหลัก 1 ล้านคันต่อปีได้อีกจากภาวะหนี้ครัวเรือนและปัจจัยทางประชากร
- กำลังซื้อที่ลดลงและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางหลังโควิด-19 จากความกังวลต่อสุขภาพส่งผลให้ตลาดรถมือสองกลับมาคึกคักขึ้นในระยะสั้น
- ตลาดรถมือสองมีแนวโน้มแผ่วลงอีกครั้งในไตรมาส 4 หลังการพักชำระหนี้สิ้นสุดลง ซึ่งอาจส่งผลให้มีอุปทานรถมือสองล้นตลาดและราคาปรับลดลง
- อนาคตตลาดรถยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยจะเผชิญความท้าทายทั้งจากความต้องการในประเทศที่ชะลอลงและเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าหรือ EV ที่จะทยอยเข้ามาช่วงชิงส่วนแบ่งตลาด

จากการวิเคราะห์ของ KKP Research โดยกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร ตลาดรถยนต์ไทยกำลังอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านสำคัญ จากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจที่รุมเร้าและถูกซ้ำเติมด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในช่วงเดือนมีนาคม-พฤษภาคมที่ผ่านมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของประชากรและความต้องการซื้อสินค้าที่มีมูลค่าสูงอย่างรถยนต์จากความไม่มั่นใจต่อเศรษฐกิจและการจ้างงาน อีกทั้งยังมีแนวโน้มใหญ่ (Megatrends) ที่อาจกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ต่อเนื่องถึงธุรกิจจัดจำหน่าย (Dealership) ในอนาคต ทั้งในด้านการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีการขับเคลื่อนไปใช้พลังงานไฟฟ้าซึ่งมีประสิทธิภาพดีขึ้นและมีแนวโน้มต้นทุนที่ถูกลง และวิถีชีวิตของคนเมืองที่เริ่มเปลี่ยนแปลงไป จากทางเลือกในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นที่อาจส่งผลให้ความเชื่อที่ว่า "รถคือปัจจัยที่ 5" ลดความสำคัญลง (Mobility as a service) สอดคล้องกับยอดขายรถยนต์ทั่วโลกที่มีแนวโน้มชะลอ

ในห้วงเวลาแห่งการเปลี่ยนผ่านนี้ รถมือสองดูเหมือนจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่หลายคนเริ่มมองหา ในช่วงที่ภาวะการเงินของครัวเรือนได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอน แต่ยังคงมีความจำเป็นต้องใช้รถเพื่อเดินทางไปทำงาน หรือเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศแทนการเดินทางด้วยเครื่องบินหรือการท่องเที่ยวต่างประเทศจากความกังวลด้านสุขภาพ

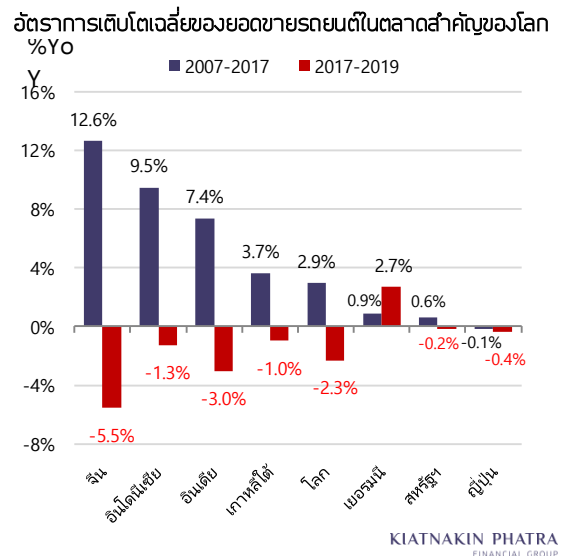
ตลาดรถยนต์โลกถึงจุดอับตัว ตลาดรถยนต์ไทยอยู่ในวัฏจักรขาลง

ตลาดรถยนต์โลกกำลังหดตัวต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ติดต่อกันและอาจถึงจุดอับตัวแล้ว ตลาดรถยนต์โลกเริ่มมีสัญญาณหดตัวนับตั้งแต่ปี 2018 เป็นต้นมาต่อเนื่องถึงปี 2019 โดยเฉพาะในตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนผ่านของเทคโนโลยีไปยังรถยนต์ไฟฟ้าหรือ EV (Electric vehicles) ในตลาดหลักอย่างจีนและยุโรป ในขณะที่ในปี 2020 นี้ตลาดรถยนต์โลกมีแนวโน้มจะหดตัวกว่า 20% จากการแพร่ระบาดของโควิด-19 (รูปที่ 1) ที่จะส่งผลให้กำลังซื้อของประชากรลดลง นับเป็นการหดตัวต่อเนื่อง 3 ปีติดต่อกัน ส่วนทางกับตลาดศตวรรษที่ผ่านมามีแนวโน้มที่ตลาดรถยนต์โลกมีแนวโน้มเติบโตมาโดยตลอด เว้นเพียงวิกฤตการณ์สำคัญของโลกบางช่วง ขณะที่ยอดขายรถในตลาดที่เคยเติบโตสูงในระหว่างปี 2007-17 อย่างจีน อินเดีย และอินเดีย ต่างกลับมาหดตัวในระหว่างปี 2017-19 และมีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่องในปี (รูปที่ 2) ยอดขายรถยนต์ที่มีแนวโน้มหดตัว 3 ปีติดต่อกันบ่งชี้ว่าตลาดรถยนต์โลกกำลังถึงจุดอับตัว และในอนาคตอาจไม่กลับมาเติบโตได้ดีดังเดิมแม้ว่าสถานการณ์โควิด-19 จะคลี่คลายลงไป จากแนวโน้มใหญ่ทั้งในด้านเทคโนโลยีและพฤติกรรมการใช้รถยนต์ที่เปลี่ยนไป ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทยที่ปัจจุบันมีการผลิตเป็นอันดับที่ 11 ของโลก ใช้งานกว่า 7.5 แสนคน และพึ่งพาการส่งออกถึงกว่าครึ่งหนึ่งของยอดการผลิตทั้งหมด

รูปที่ 1: KKP Research คาดว่ายอดขายรถทั่วโลกในปีนี้จะลดลงเหลือเพียง 73 ล้านคัน



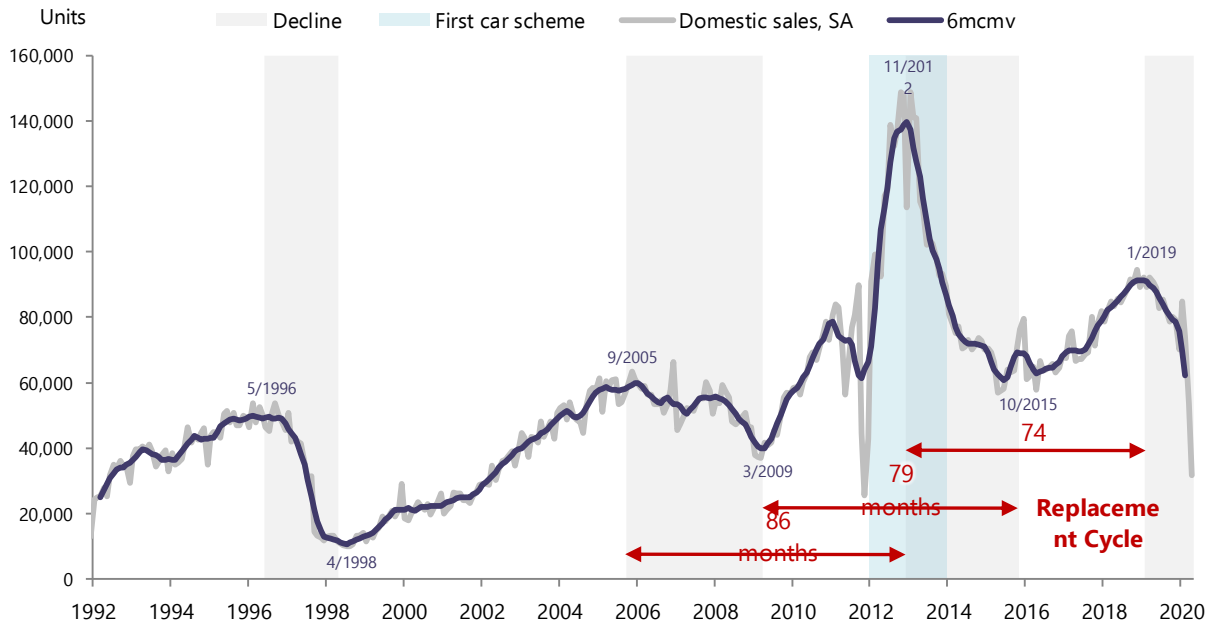
รูปที่ 2: ตลาดที่เคยเติบโตสูงอย่างจีน อินเดีย และอินเดีย กลับมาหดตัวใน 2 ปีหลังสุด



ขณะที่ตลาดรถยนต์ไทยได้รับผลกระทบจากทั้งรอบวัฏจักรการเปลี่ยนรถยนต์ที่ได้ผ่านพ้นไปแล้วและจากวิกฤตการณ์โควิด ส่งผลให้ตลาดรถยนต์ใหม่จะหดตัว 35% ในปีนี้ KKP Research โดยกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร พบว่าวัฏจักรการเปลี่ยนรถยนต์ของผู้บริโภคในไทยอยู่ที่ประมาณ 74 เดือนหรือประมาณ 6 ปี และมีแนวโน้มสั้นลงเรื่อยๆ (รูปที่ 3) โดยรอบใหญ่ของการซื้อรถยนต์เกิดขึ้นระหว่างปี 2012-2013 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ขนาดเล็กกว่า 1,500 ซีซีและรถกระบะเพื่อใช้สิทธิตั้งค่านี้อรรถสมามิตตามโครงการรถคันแรกของภาครัฐในขณะนั้น ส่งผลให้รอบการเปลี่ยนรถที่เคยใช้สิทธิจากโครงการ

เกิดขึ้นอีกครั้งในปี 2018 และตลาดรถยนต์ใหม่หรือรถป้ายแดงขยายตัวได้ถึง 20% อย่างไรก็ตาม ตลาดรถยนต์ใหม่เริ่มแผ่วลงหลังจากนั้น ก่อนถูกซ้ำเติมจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ทำให้กำลังซื้อของประชากรลดลงจากผลกระทบต่อรายได้และความเสี่ยงจากการถูกเลิกจ้าง เป็นผลให้ในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้ ตลาดรถใหม่หดตัวแล้วถึง 37% โดยตลอดปี 2020 KKP Research คาดว่ายอดขายรถยนต์ใหม่จะลดลงเหลือเพียง 651,000 คัน คิดเป็นการหดตัวถึง 35% จากยอดขายในปีที่แล้วที่ 1 ล้านคัน (รูปที่ 4)

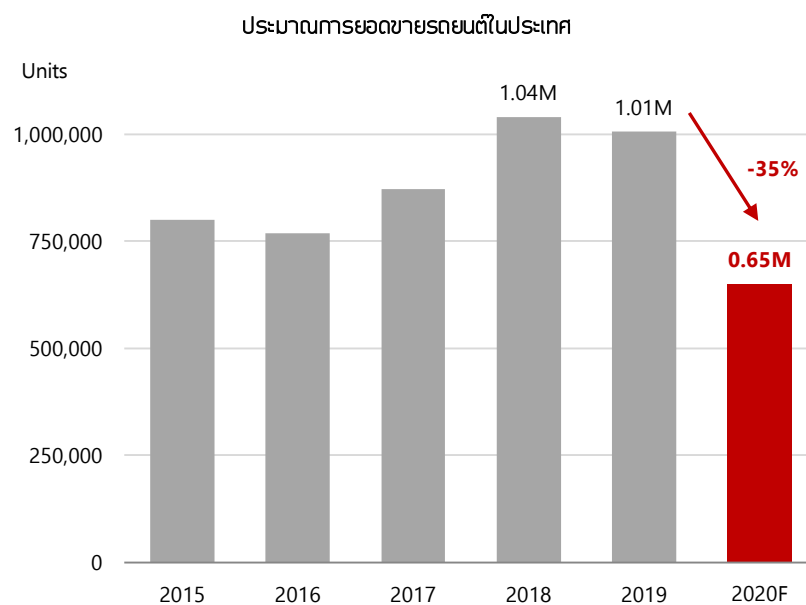
รูปที่ 3: วัฏจักรการเปลี่ยนรถยนต์ในไทยอยู่ที่ประมาณ 6 ปี และมีแนวโน้มสั้นลง



ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, คำนวณโดย KKP Research

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

รูปที่ 4: KKP Research คาดว่ายอดขายรถยนต์ใหม่ในปีนี้จะหดตัว 35% เหลือเพียง 651,000 คัน

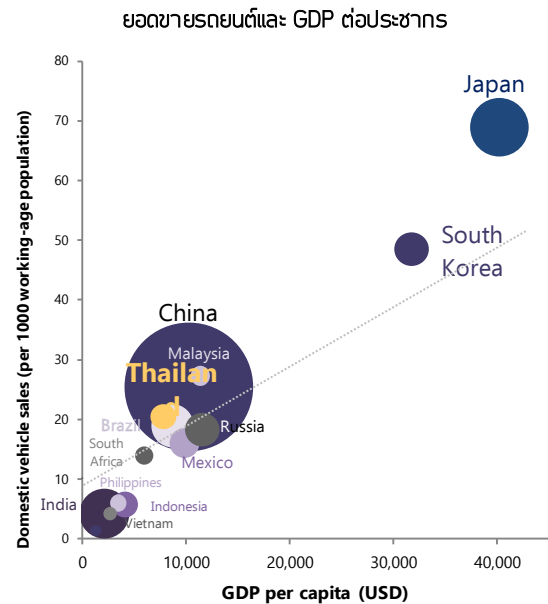


ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, คำนวณโดย KKP Research

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

ในระยะ 10 ปีข้างหน้าตลาดรถยนต์ใหม่ในประเทศอาจไม่กลับมามี ยอดขายเกิน 1 ล้านคันต่อปีได้อีก ตลาดรถยนต์ของไทยในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาเติบโตได้ดีจากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวหลังวิกฤติ การเงินโลก ประกอบกับความสามารถในการเข้าถึงสินเชื่อของ ครีวเรือนและการแข่งขันด้านการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน ลีสซิ่ง และ Captive finance ที่ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ใหม่ ในประเทศในทศวรรษที่ผ่านมาขึ้นอยู่กับอยู่ในระดับเฉลี่ย 970,000 คัน ต่อปี และสามารถทะลุระดับ 1 ล้านคันได้ในช่วงปี 2012-13 และ 2018-19 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม KKP Research โดยกลุ่ม ธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร ประเมินว่าแนวโน้มเศรษฐกิจไทยที่มี ศักยภาพการเติบโตในระดับต่ำลง จำนวนประชากรวัยทำงานที่ ลดลง และระดับหนี้ครัวเรือนที่เริ่มตึงตัว จะทำให้ยอดขายรถยนต์ใหม่ในประเทศไม่สามารถฟื้นกลับสู่ระดับ 1 ล้านคันได้อีกตลอดทศวรรษนี้ และหากเปรียบเทียบกับประเทศใน แถบเอเชีย และประเทศในกลุ่ม BRIC รวมถึงเม็กซิโก โดยพิจารณา ปัจจัยทาง GDP ต่อประชากร รวมถึงแนวโน้มการเติบโตของ รายได้ในอนาคต พบว่ายอดขายรถยนต์ใหม่ต่อปีของไทยในช่วง 10 ปี ข้างหน้าอาจอยู่ในระดับเฉลี่ยประมาณ 660,000-870,000 คัน เท่านั้น (รูปที่ 5)

รูปที่ 5: ยอดขายรถยนต์ใหม่ต่อปีของไทยช่วง 10 ปีข้างหน้าจะอยู่ในระดับ เฉลี่ยประมาณ 660,000-870,000 คัน



ที่มา: OICA, World Bank, KKP Research

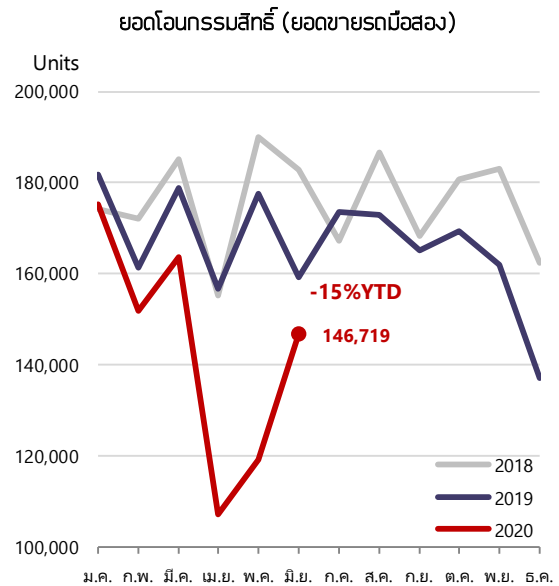
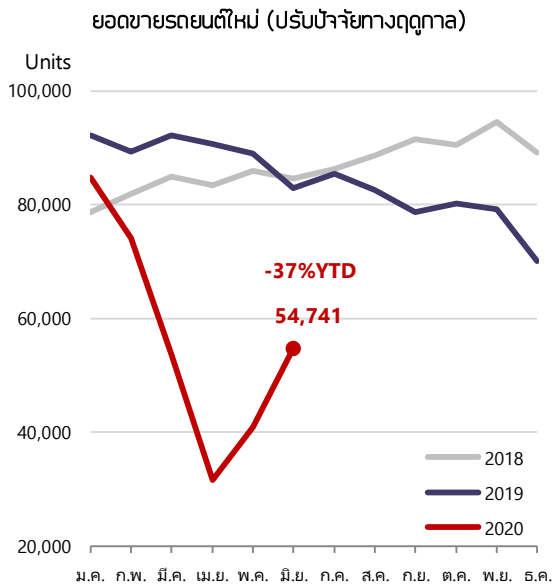
KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

โควิดกระตุ้นตลาดรถมือสองให้กลับมาคึกคักอีกครั้ง

แม้ว่ายอดขายรถยนต์ป้ายแดงจะหดตัวแล้วถึง 37% ตลอดครึ่งปีแรก แต่ยอดขายรถมือสองที่วัดจากยอดโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ ลดลงเพียง 15% (รูปที่ 6) สะท้อนให้เห็นสภาวะตลาดรถยนต์มือสองที่ยังคงแข็งแกร่งและยืดหยุ่นกว่าตลาดรถใหม่ เนื่องมาจากกำลังซื้อที่หดตัวลงอย่างมากจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้ผู้บริโภคอาจชะลอการตัดสินใจซื้อรถยนต์ใหม่ ออกไป รวมทั้งอาจมีบางส่วนตัดสินใจหันไปซื้อรถยนต์มือสองเพื่อทดแทนการซื้อรถยนต์ป้ายแดงมากขึ้น อีกทั้งแนวโน้มราคารถยนต์มือสองปรับตัวลดลงจนมีความน่าสนใจ และมีสัดส่วนรถปีใหม่ๆ (หลังปี 2015) ออกสู่ตลาดเพิ่มขึ้นจากการเทขายของผู้ใช้รถที่เผชิญปัญหาสภาพคล่องหรือจากการขายทอดตลาด จากข้อมูลบนเว็บไซต์ One2car ที่เป็นตลาดรถออนไลน์ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่าจำนวนรถที่ลงประกาศขายก่อนครบรอบการเปลี่ยนรถปกติ (Replacement cycle) หรือ รถมือสองที่จดทะเบียนหลังปี 2015 เพิ่มขึ้นถึง 6.1% จากต้นปี ส่วนทางกับรถปีเก่าที่มีจำนวนลดลงกว่าหนึ่งในสี่ และขยาย สัดส่วนเพิ่มจาก 26% ในเดือนมกราคมเป็น 32% ในเดือนมิถุนายน (รูปที่ 7)

ตลาดรถมือสองได้รับผลกระทบน้อยกว่าตลาดรถใหม่และได้รับความสนใจเพิ่มมากขึ้นหลังโควิดจากความกังวลด้านสุขภาพ ในช่วงเวลาที่เศรษฐกิจชะงักและการใช้จ่ายสินค้าคงทนต่างๆ มีแนวโน้มหดตัว รถมือสองหรือรถใช้แล้วกลับได้รับผลกระทบ น้อยกว่ารถใหม่เนื่องจากสามารถทดแทนรถใหม่ได้ในราคาที่ถูกลงมาก และยังเป็นตลาดแลกเปลี่ยนให้ผู้บริโภคสามารถขยาย ขยายขนาดหรือประเภทของรถตามความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงอายุ (Life cycle) โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งเงินสด ก่อนใหญ่หรือขอสินเชื่อ

รูปที่ 6: ตลาดรถมือสองได้รับผลกระทบน้อยกว่าตลาดรถใหม่

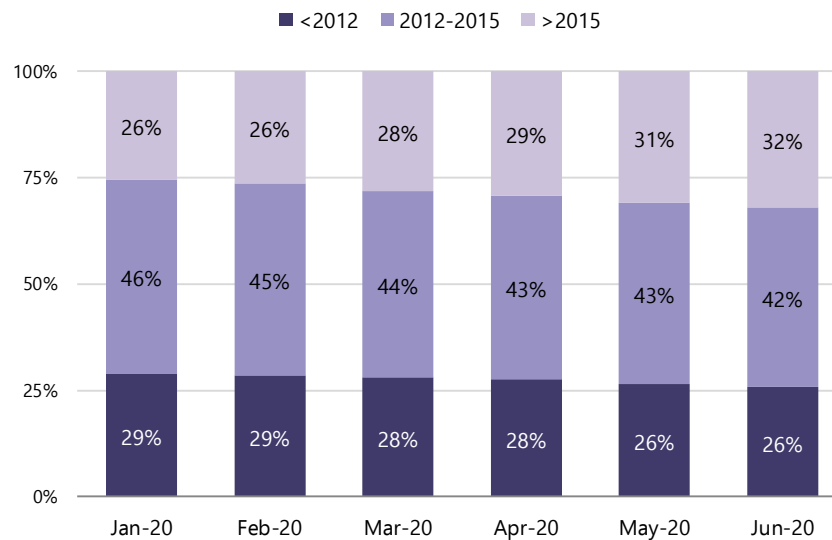


ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, กรมการขนส่งทางบก, คำนวณโดย KKP Research

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

รูปที่ 7: รถจดทะเบียนหลังปี 2015 เข้าสู่ตลาดมือสองเพิ่มขึ้น ส่วนทางอุปทานรถมือสองโดยรวมที่ลดจำนวนลง

สัดส่วนรถมือสองบนเว็บไซต์ One2car จำแนกตามปีจดทะเบียน

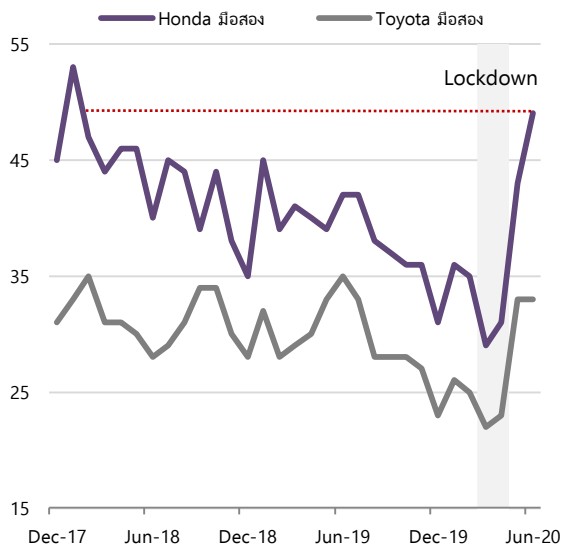


ที่มา: One2car, KKP Research

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

ข้อมูลจาก Google Trends ยังชี้ให้เห็นว่าตลาดรถมือสองในช่วงคลายล็อกดาวน์ก็กลับมาได้รับความสนใจมากขึ้น โดยการค้นหาข้อมูลรถมือสองยี่ห้อหลักในอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้นสูงสุดในรอบ 2 ปี (รูปที่ 8) ชี้ให้เห็นถึงความต้องการมีรถยนต์เพื่อใช้เป็นพาหนะในการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าจะมีข้อจำกัดในแง่กำลังซื้อที่ทำให้ไม่สามารถซื้อใหม่ได้ ทั้งนี้ KKP Research คาดว่าความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากความกังวลด้านสุขภาพซึ่งส่งผลให้ประชาชนที่เคยใช้ระบบขนส่งสาธารณะหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้น สังเกตได้จากสภาพการจราจรในต้นเดือนกรกฎาคมที่กลับมาติดขัดเท่ากับช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 (รูปที่ 9) และสอดคล้องกับยอดผู้ใช้งานรถไฟฟ้าที่แม้จะฟื้นตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงประมาณครึ่งหนึ่งของปีก่อนหน้า (รูปที่ 10) ขณะที่การเดินทางท่องเที่ยวในประเทศโดยรถยนต์จะมีบทบาทแทนที่การเดินทางโดยเครื่องบินหรือการท่องเที่ยวต่างประเทศไปอีกระยะหนึ่ง

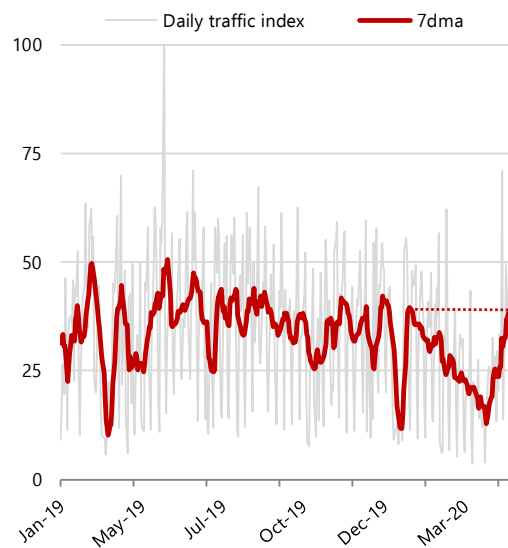
รูปที่ 8: การค้นหาข้อมูลรถมือสองในอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้นสูงสุดในรอบ 2 ปีหลังการระบาด



ที่มา: Google Trends, KKP Research

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

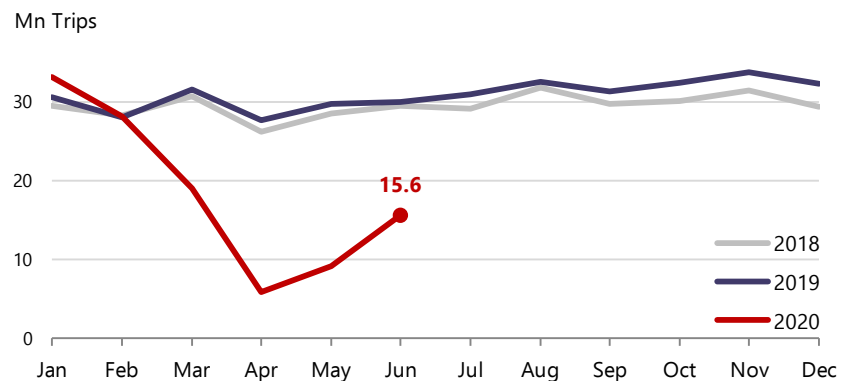
รูปที่ 9: การจราจรในกรุงเทพมหานครกลับมาคึกคักเทียบเท่าช่วงก่อนโควิด-19 ในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม



ที่มา: Google Maps, Trafficindex.org

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

รูปที่ 10: ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS และ MRT ฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว แต่ยังอยู่ในระดับเพียงครึ่งหนึ่งของสถานการณ์ปกติ



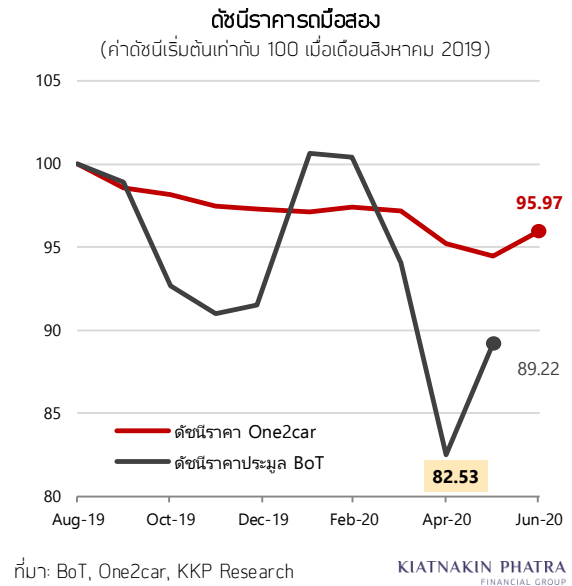
ที่มา: BEM, BTSGIF, KKP Research

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

ราคารถมือสองเริ่มทรงตัว เติ้นักรถล้ารับซื้อรถมากขึ้น

ตลาดรถมือสองได้รับผลกระทบอย่างมากในปี 2019 หลังการจบรอบการเปลี่ยนรถยนต์ที่เคยใช้สิทธิจากโครงการรถคันแรก ส่งผลให้มีสต็อกรถมือสองเข้าสู่ตลาดจำนวนมากเกินความต้องการซื้อในหัวเวลายที่เศรษฐกิจชะลอตัว ราคารถมือสองจึงปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ตลาดรถมือสองเริ่มทรงตัวได้ตั้งแต่ช่วงต้นปีก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในประเทศไทย ข้อมูลจาก One2car บ่งชี้ว่าราคารถในตลาดมือสองโดยภาพรวมปรับตัวลงมากในช่วงมีนาคม-พฤษภาคม ก่อนจะปรับตัวดีขึ้นในเดือนมิถุนายน ทำให้ในช่วงครึ่งปีแรกที่ผ่านมาราคารถยนต์มือสองโดยภาพรวมปรับลดลงเพียง 1.4% ขณะเดียวกัน ราคารถประมูลซึ่งสะท้อนต้นทุนสำหรับเติ้นักรถดิ่งลงในเดือนเมษายนซึ่งเป็นช่วงที่การแพร่ระบาดของโควิด-19 สูงสุดโดยลดลงถึง 18% เมื่อเทียบกับต้นปี (รูปที่ 11) จากการเปลี่ยนรูปแบบการประมูลมาเป็นการประมูลแบบออนไลน์แทนที่ศูนย์ประมูล จึงกลายเป็นโอกาสที่เติ้นักรถมือสองสามารถซื้อรถด้วยต้นทุนที่ถูกลงมาก และสามารถปรับราคาขายเพื่อกระตุ้นยอดขายโดยยังคงส่วนต่างกำไรได้ ด้วยสาเหตุนี้ประกอบกับความต้องการที่ 'อั้น' (Pent-up demand) มาจากช่วงโควิด-19 ในช่วงแรกของการกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เราเชื่อว่าตลาดรถมือสองจะยังคงคึกคักต่อไปได้ในระยะ 2-3 เดือนข้างหน้า

รูปที่ 11: ราคารถประมูลดิ่งลงอย่างหนักในเดือนเมษายน



ราคารถมือสองกลุ่ม Subcompact SUV และ Hybrid ปรับตัวดีขึ้นกว่ากลุ่มอื่น และรถแบรนด์หลักได้รับผลกระทบน้อยกว่าแบรนด์รอง หากวิเคราะห์รถมือสองในกลุ่ม Replacement cycle (ปีจดทะเบียน 2012-2015) ตามประเภท (Segment) พบว่ารถในกลุ่ม Subcompact SUV และ Hybrid ได้รับผลกระทบเชิงลบน้อยกว่า segment อื่นๆ และเมื่อเทียบกับต้นปีราคามีทิศทางปรับตัวดีขึ้น โดย Subcompact SUV มีราคาเพิ่มขึ้นถึง 12.9% เทียบกับต้นปี (รูปที่ 12) ในขณะที่ Hybrid ราคาไม่เปลี่ยนแปลงไปจากราคาเมื่อต้นปี กลุ่มที่น่าสนใจรองลงมา ได้แก่ SUV-PPV รถกระบะ และรถ Premium ที่ราคาปรับตัวลดลงเล็กน้อยราว -5% เทียบกับต้นปี กลุ่มรถยนต์นั่งปกติ (Eco, B, C, D) ได้รับผลกระทบที่ประมาณติดลบ 6-8% มากกว่าภาพรวมตลาด (จดทะเบียนปี 2012-2015) ที่ -4.2% ในขณะที่ MPV-Wagon และ Van ได้รับกระทบมากที่สุดประมาณ -12% KKP Research มองว่ารถ Subcompact SUV ซึ่งเป็นรถอเนกประสงค์ขนาดเล็กและราคาไม่สูงมากนักจะได้รับอานิสงส์จากความต้องการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศที่เพิ่มมากขึ้นในระยะต่อไป ขณะที่รถยนต์กลุ่ม Premium และ Hybrid เป็นรถกลุ่มบนที่อาจเป็นเป้าหมายของผู้ซื้อที่ต้องการความสะดวกสบายเพิ่มเติมหรือสนใจเทคโนโลยีใหม่ ซึ่งมักเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูงกว่าค่าเฉลี่ย ขณะที่หากพิจารณาตามยี่ห้อรถยนต์ รถ Toyota ได้รับผลกระทบด้านราคาน้อยที่สุดโดยติดลบราว 3% YTD ในขณะที่กลุ่มยี่ห้อที่ได้รับผลกระทบรองลงมา ได้แก่ Honda, Mitsubishi, Ford, Isuzu ที่ติดลบประมาณ 4-6% YTD ส่วนกลุ่มที่ได้รับผลกระทบหนักที่สุด ได้แก่ Nissan และ Mazda ซึ่งติดลบราว 8%

รูปที่ 12: ราคาขายนมือสองกลุ่ม Subcompact SUV และ Hybrid เพิ่มขึ้นดีกว่ากลุ่มอื่น

การเปลี่ยนแปลงของราคาขายรถมือสอง (ปีจดทะเบียน 2012-2015) เปรียบเทียบกับสิ้นปี 2019 แยกประเภท

Segment	Jan-20	Feb-20	Mar-20	Apr-20	May-20	Jun-20
Eco	0.0%	-0.3%	-1.4%	-3.8%	-6.6%	-6.9%
B	-1.1%	-2.8%	-2.8%	-3.9%	-5.6%	-5.6%
C	0.0%	0.0%	0.0%	-3.5%	-6.0%	-6.0%
D	-1.4%	-1.6%	-4.8%	-4.9%	-7.8%	-7.8%
MPV-Wagon	-1.3%	-1.5%	-3.4%	-7.7%	-9.9%	-12.0%
SubCompact SUV	-0.9%	-2.8%	-1.9%	-4.9%	-0.6%	12.9%
SUV-PPV	-1.5%	-3.1%	-3.2%	-4.6%	-6.0%	-4.7%
Pick-up	-0.2%	-1.1%	-2.3%	-3.4%	-5.7%	-4.8%
Van	-1.3%	-2.4%	-8.2%	-8.2%	-10.5%	-11.6%
Hybrid	-1.4%	1.9%	0.2%	-0.5%	0.0%	0.0%
Premium	-1.6%	-2.0%	-4.4%	-4.4%	-4.5%	-5.2%
Total	-0.9%	-2.0%	-0.2%	-3.1%	-4.5%	-4.2%

การเปลี่ยนแปลงของราคาขายรถมือสอง (ปีจดทะเบียน 2012-2015) เปรียบเทียบกับสิ้นปี 2019 แยกแบรนด์

Brand	Jan-20	Feb-20	Mar-20	Apr-20	May-20	Jun-20
Toyota	0.0%	0.0%	0.0%	-2.3%	-4.6%	-2.5%
Honda	-0.2%	-0.2%	-0.4%	-4.4%	-4.4%	-4.4%
Isuzu	0.0%	-0.8%	-2.0%	-3.8%	-4.2%	-5.8%
Nissan	0.0%	-0.3%	-2.9%	-5.9%	-7.1%	-8.6%
Mitsubishi	-0.3%	-2.9%	0.0%	-3.1%	-3.1%	-4.3%
Mazda	-1.1%	-1.1%	-1.1%	-5.3%	-7.7%	-8.2%
Ford	-2.3%	-3.3%	-4.8%	-4.8%	-7.4%	-4.8%

ที่มา: One2car, KKP Research

KIATNAKIN PHATRA
FINANCIAL GROUP

ปัจจัยที่ต้องติดตามในอนาคต

แม้ว่าตลาดรถโดยรวมจะกระเตื้องขึ้นในช่วงคลายล็อกดาวน์ แต่ตลาดมีแนวโน้มแผ่วลงในช่วงปลายปีนี้จากกำลังซื้อที่ลดลง KKP Research มองว่าด้วยความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัวที่อันมาจากช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 ประกอบกับความต้องการเดินทางที่ธรรมชาติพื้นฐานของมนุษย์ท่ามกลางความกังวลด้านสุขภาพ อีกทั้งราคาารถที่มีแนวโน้มทรงตัวจะเป็นปัจจัยหนุนให้ตลาดรถโดยเฉพาะรถมือสองยังคงคึกคักได้ตลอดไตรมาส 3 ของปีนี้ อย่างไรก็ตาม คาดว่าตลาดรถจะเริ่มแผ่วลงในไตรมาส 4 พร้อมกับการทยอยสิ้นสุดของการพักชำระหนี้ของสถาบันการเงินและการเลิกจ้างงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจทำให้สินเชื่ารถยนต์ถูกจัดชั้นเป็นหนี้เสียหรือหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีรถที่ถูกยึดและถูกขายทอดตลาดในระยะเวลาไล่เลี่ยกัน เกินกว่าความต้องการของตลาดจะดูดซับได้ ทำให้ตลาดอาจกลับมาซบเซาอีกครั้ง

โดยสรุป KKP Research โดยกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร เห็นว่าตลอดทศวรรษหน้า (2020-2029) จะเป็นช่วงเวลาเปลี่ยนผ่านที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และตลาดรถของไทย ซึ่งจะถูกกดดันและผลักดันทั้งจากปัจจัยระยะสั้นและระยะยาว

ในระยะต่อไป ภาวะหนี้ครัวเรือน ปัจจัยการระบาดที่กระทบต่อรายได้ และการเข้าใกล้จุดอิ่มตัวของการครอบครองรถของครัวเรือนไทยจะยังคงเป็นปัจจัยกดดันที่ทำให้การผลิตและยอดขายรถใหม่ชะลอตัวลงหรือขยายตัวได้ในระยะต่ำ ขณะที่ในระยะยาว ปัจจัยเชิงโครงสร้างและเทคโนโลยีจะผลักดันให้รถยนต์ไฟฟ้าหรือ EV (Electric vehicles) มีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้นและมีแนวโน้มถูกลงโดยไม่ก่อให้เกิดต้นทุนแฝงต่อสิ่งแวดล้อม จนสามารถเริ่มเข้ามาชิงส่วนแบ่งตลาดจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในหรือ ICE (Internal Combustion Engine) ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันได้อย่างมีนัยสำคัญ ภายใต้รูปแบบการใช้รถที่เปลี่ยนไปในลักษณะที่เป็นทางเลือกในการเดินทาง คู่ขนานไปกับระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมมากขึ้น

KKP Research จะนำเสนอพัฒนาการล่าสุดของ EV ทั้งในแง่เทคโนโลยีและตลาด รวมถึงคาดการณ์แนวโน้ม EV ในประเทศไทยในโอกาสต่อไป

KKP Research

ณชา อนันต์โชติกุล

ผู้อำนวยการอาวุโส หัวหน้าฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและกลยุทธ์

ชินวุฒิ เตชานุวัตร

ผู้อำนวยการ หัวหน้าทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ณิชารีย์ อรัญ

นักวิเคราะห์

ลัทธิศักดิ์ ลากุลอุดมการ

นักวิเคราะห์

ธนัชนพร นันทากิวิธน์

นักวิเคราะห์

เคนเน็ท โดบัลท์ นิลเวล

นักวิเคราะห์

วรเทพ วงศ์วิริยะสิทธิ์

นักวิเคราะห์

เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณชน ทั้งนี้ขอคิดเห็นที่ปรากฏเป็นความคิดเห็นของฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและกลยุทธ์ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทรเว้นแต่จะแจ้งไว้ และขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงข้อมูลและความคิดเห็นโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า