



จับชีพจรตลาดรถไทยหลังโควิด-19:
ตลาดรถมือสองคึกคักสวนทางรถใหม่
ท่ามกลางความท้าทาย

จับชีพจรตลาดรถไทยหลังโควิด-19

Key takeaways:

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

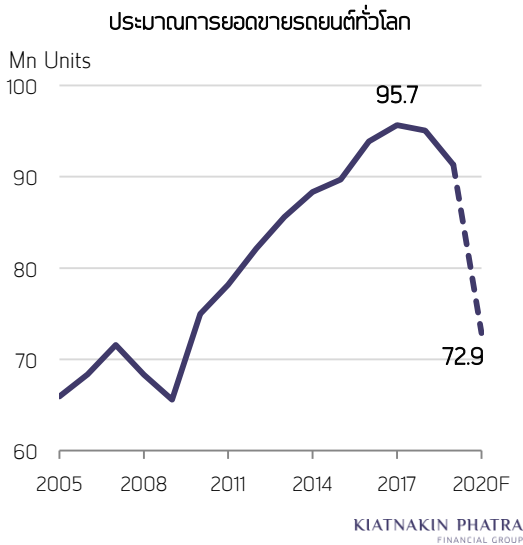
ตลาดรถยนต์ไทยกำลังอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านสำคัญ จากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจที่รุมเร้าและถูกซ้ำเติมด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในช่วงเดือนมีนาคม-พฤษภาคมที่ผ่านมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของประชากรและความต้องการซื้อสินค้าที่มีมูลค่าสูงอย่างรถยนต์จากความไม่มั่นใจต่อเศรษฐกิจและการจ้างงาน อีกทั้งยังมีแนวโน้มใหญ่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

ในห้วงเวลาแห่งการเปลี่ยนผ่านนี้ รถมือสองดูเหมือนจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่หลายคนเริ่มมองหา ในช่วงที่ภาวะการเงินของครัวเรือนได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอน แต่ยังคงมีความจำเป็นต้องใช้รถเพื่อเดินทางไปทำงาน หรือเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศแทนการเดินทางด้วยเครื่องบินหรือการท่องเที่ยวต่างประเทศจากความกังวลด้านสุขภาพ

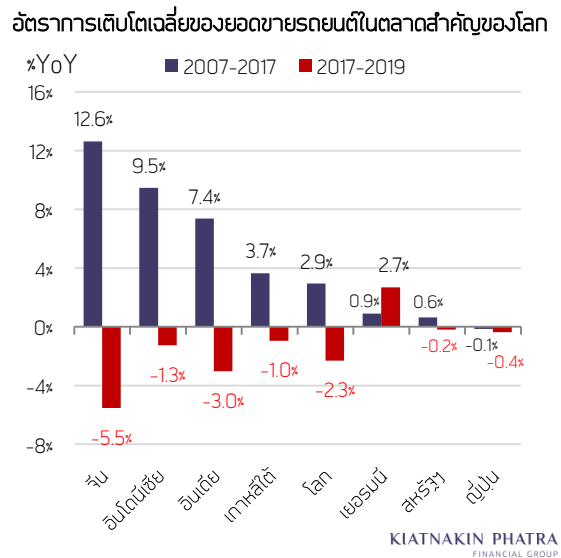
ตลาดรถยนต์โลกถึงจุดอึมครึม ตลาดรถยนต์ไทยอยู่ในวัฏจักรขาลง

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

รูปที่ 1: KKP Research คาดว่ายอดขายรถทั่วโลกในปีนี้จะลดลงเหลือเพียง 73 ล้านคัน



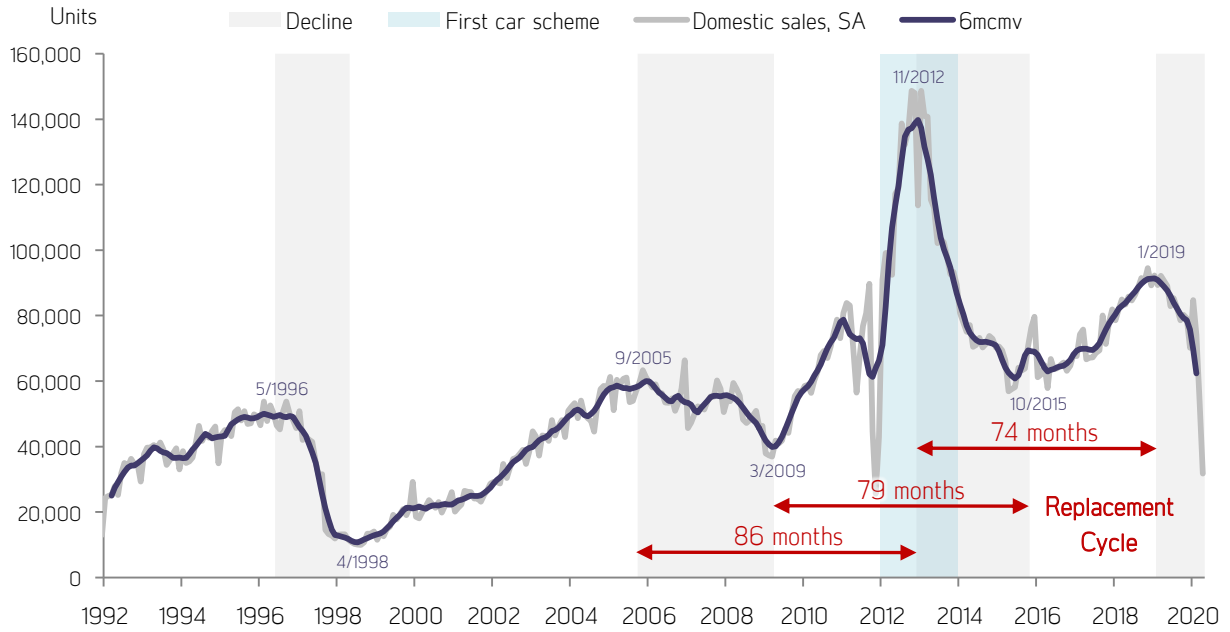
รูปที่ 2: ตลาดที่เคยเติบโตสูงอย่างจีน อินเดีย เอเชีย และอินเดีย กลับมาหดตัวใน 2 ปีหลังสุด



ขณะที่ตลาดรถยนต์ไทยได้รับผลกระทบจากทั้งรอบวัฏจักรการเปลี่ยนรถยนต์ที่ได้ผ่านพ้นไปแล้วและจากวิกฤตการณ์โควิด ส่งผลให้ตลาดรถยนต์ใหม่จะหดตัว 35% ในปีนี้ KKP Research พบว่าวัฏจักรการเปลี่ยนรถยนต์ของผู้บริโภคในไทยอยู่ที่ประมาณ 74 เดือนหรือประมาณ 6 ปี และมีแนวโน้มสั้นลงเรื่อยๆ (รูปที่ 3) โดยรอบใหญ่ของการซื้อรถยนต์เกิดขึ้นระหว่างปี 2012-2013 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซีและรถกระบะเพื่อใช้สิทธิต่างๆตามโครงการรถคันแรกของภาครัฐในขณะนั้น ส่งผลให้รอบการเปลี่ยนรถที่เคยใช้สิทธิจากโครงการฯ เกิดขึ้นอีกครั้ง

ในปี 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)

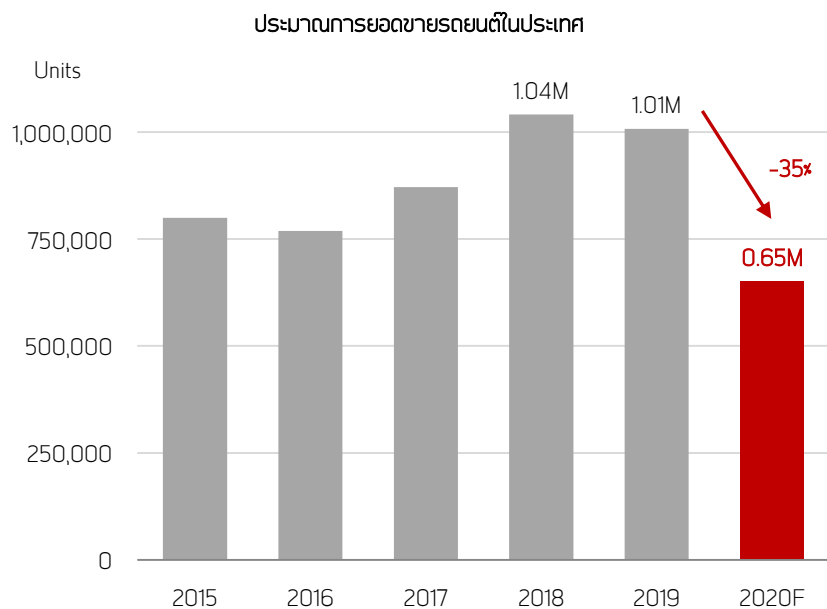
รูปที่ 3: วัฏจักรการเปลี่ยนรถยนต์ในไทยอยู่ที่ประมาณ 6 ปี และมีแนวโน้มสั้นลง



ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ค่าตัวเลขโดย KKP Research

KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

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

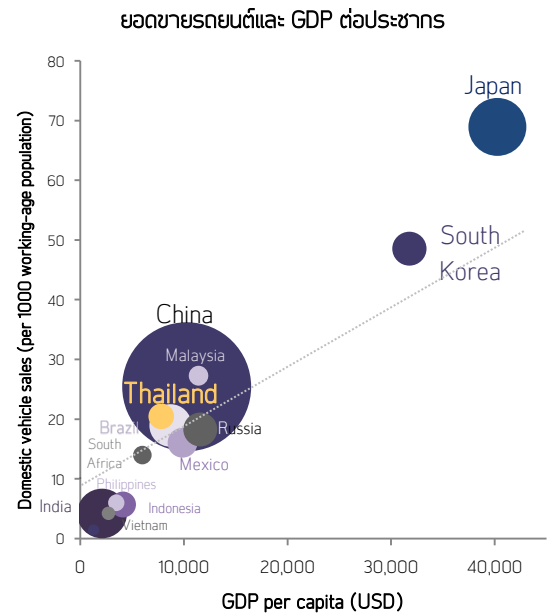


ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ค่าตัวเลขโดย KKP Research

KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

ในระยะ 10 ปีข้างหน้าตลาดรถยนต์ใหม่ในประเทศไทยอาจไม่กลับมาขยายเกิน 1 ล้านคันต่อปีได้อีก ตลาดรถยนต์ของไทยในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาเติบโตได้ดีจากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวหลังวิกฤติการเงินโลก ประกอบกับความสามารถในการเข้าถึงสินเชื่อของครัวเรือนและการแข่งขันด้านการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินอิสระ และ Captive finance ที่ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ใหม่ในประเทศในทศวรรษที่ผ่านมาอยู่ในระดับเฉลี่ย 970,000 คันต่อปี และสามารถทะลุระดับ 1 ล้านคันได้ในช่วงปี 2012-13 และ 2018-19 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม KKP Research ประเมินว่าแนวโน้มเศรษฐกิจไทยที่มีศักยภาพการเติบโตในระดับต่ำลง จำนวนประชากรวัยทำงานที่ลดลง และระดับหนี้ครัวเรือนที่เริ่มตึงตัว จะทำให้ยอดขายรถยนต์ใหม่ในประเทศไทยไม่สามารถฟื้นกลับสู่ระดับ 1 ล้านคันได้อีกตลอดทศวรรษนี้ และหากเปรียบเทียบกับประเทศในแถบเอเชีย และประเทศในกลุ่ม BRIC รวมถึงเม็กซิโก โดยพิจารณาปัจจัยทาง GDP ต่อประชากร รวมถึงแนวโน้มการเติบโตของรายได้ในอนาคต พบว่ายอดขายรถยนต์ใหม่ต่อปีของไทยในช่วง 10 ปีข้างหน้าอาจอยู่ในระดับเฉลี่ยประมาณ 660,000-870,000 คันเท่านั้น (รูปที่ 5)

รูปที่ 5: ยอดขายรถใหม่ต่อปีของไทยช่วง 10 ปีข้างหน้าจะอยู่ในระดับเฉลี่ยประมาณ 660,000-870,000 คัน



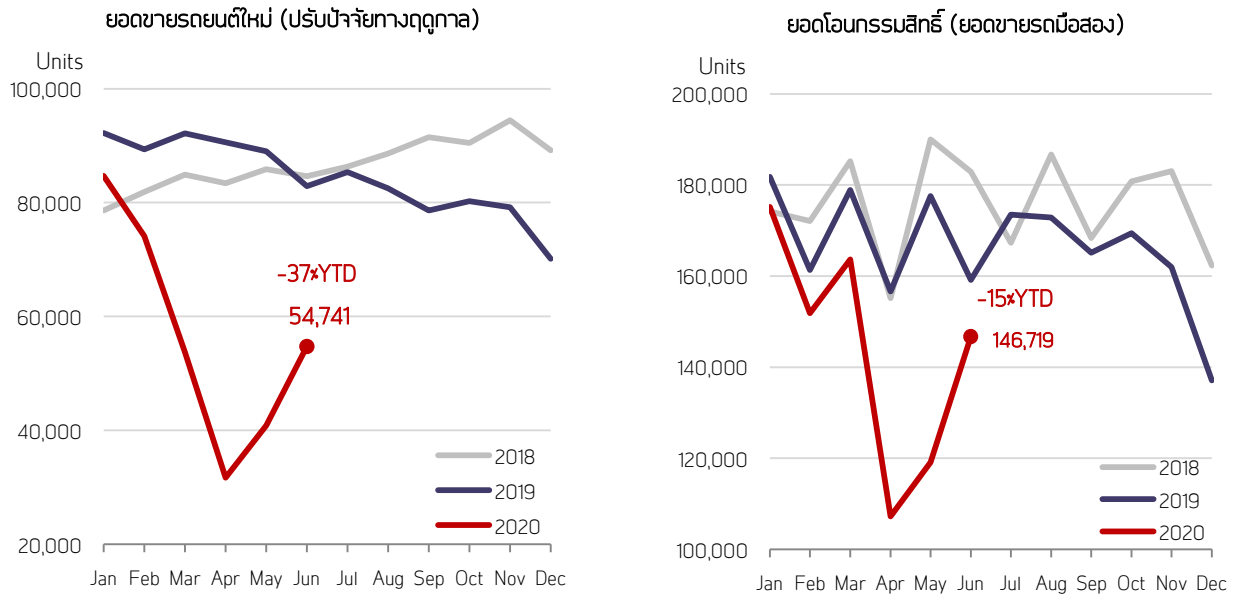
ที่มา: OICA, World Bank, KKP Research | KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

โควิดกระตุ้นตลาดรถมือสองให้กลับมาคึกคักอีกครั้ง

แม้ว่ายอดขายรถยนต์ป้ายแดงจะหดตัวแล้วถึง 37% ตลอดครึ่งปีแรก แต่ยอดขายรถมือสองที่วัดจากยอดโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ลดลงเพียง 15% (รูปที่ 6) สะท้อนให้เห็นสภาวะตลาดรถยนต์มือสองที่ยังคงแข็งแกร่งและยืดหยุ่นกว่าตลาดรถใหม่ เนื่องมาจากกำลังซื้อที่หดตัวอย่างมากจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้ผู้บริโภคอาจชะลอการตัดสินใจซื้อรถยนต์ใหม่ออกไป รวมทั้งอาจมีบางส่วนตัดสินใจหันไปซื้อรถยนต์มือสองเพื่อทดแทนการซื้อรถยนต์ป้ายแดงมากขึ้น อีกทั้งแนวโน้มราคารถยนต์มือสองปรับตัวลดลงจนมีความน่าสนใจ และมีสัดส่วนรถปีใหม่ๆ (หลังปี 2015) ออกสู่ตลาดเพิ่มขึ้นจากการเกยขายของผู้ใช้รถที่เผชิญปัญหาสภาพคล่องหรือจากการขายทอดตลาด จากข้อมูลบนเว็บไซต์ One2car ที่เป็นตลาดรถออนไลน์ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่าจำนวนรถที่ลงประกาศขายก่อนครบรอบการเปลี่ยนรถปกติ (Replacement cycle) หรือรถมือสองที่จดทะเบียนหลังปี 2015 เพิ่มขึ้นถึง 6.1% จากต้นปี สวนทางกับรถปีเก่าที่มีจำนวนลดลงกว่าหนึ่งในสี่ และขยายสัดส่วนเพิ่มจาก 26% ในเดือนมกราคมเป็น 32% ในเดือนมิถุนายน (รูปที่ 7)

ตลาดรถมือสองได้รับผลกระทบน้อยกว่าตลาดรถใหม่และได้รับความสนใจเพิ่มมากขึ้นหลังโควิดจากความกังวลด้านสุขภาพในช่วงเวลาที่เศรษฐกิจซบเซาและการใช้จ่ายสินค้าคงทนต่างๆ มีแนวโน้มหดตัว รถมือสองหรือรถใช้แล้วกลับได้รับผลกระทบน้อยกว่ารถใหม่เนื่องจากสามารถทดแทนรถใหม่ได้ในราคาที่ถูกลงกว่ามาก และยังเป็นตลาดแลกเปลี่ยนให้ผู้ใช้รถสามารถขยายขนาดหรือประเภทของรถตามความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงอายุ (Life cycle) โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งเงินสดก้อนใหญ่หรือขอสินเชื่อ

รูปที่ 6: ตลาดรถมือสองได้รับผลกระทบน้อยกว่าตลาดรถใหม่

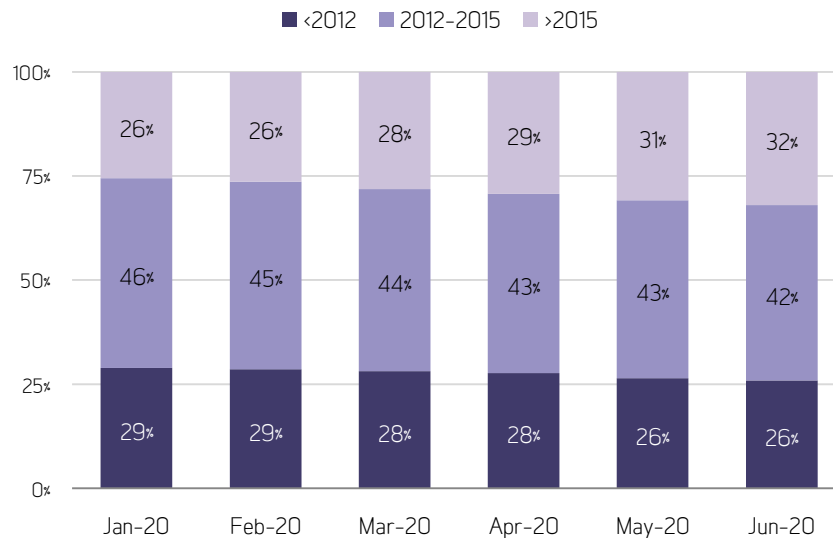


ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, กรมการขนส่งทางบก, คำนวณโดย KKP Research

KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

รูปที่ 7: รถจดทะเบียนหลังปี 2015 เข้าสู่ตลาดมือสองเพิ่มขึ้น สวนทางอุปทานรถมือสองโดยรวมที่ลดจำนวนลง

สัดส่วนรถมือสองบนเว็บไซต์ One2car จำแนกตามปีจดทะเบียน

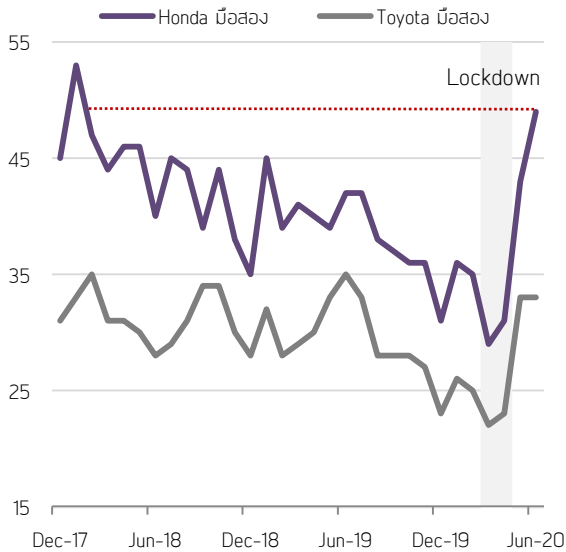


ที่มา: One2car, KKP Research

KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

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

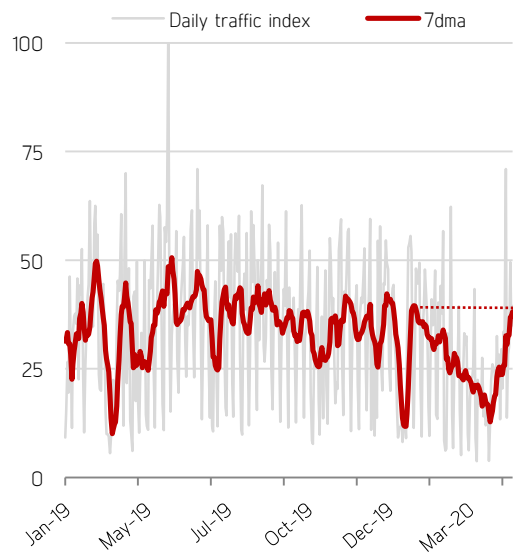
รูปที่ 8: การค้นหาข้อมูลรถมือสองในอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้นสูงสุดในรอบ 2 ปีหลังการระบาด



ที่มา: Google Trends, KKP Research

KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

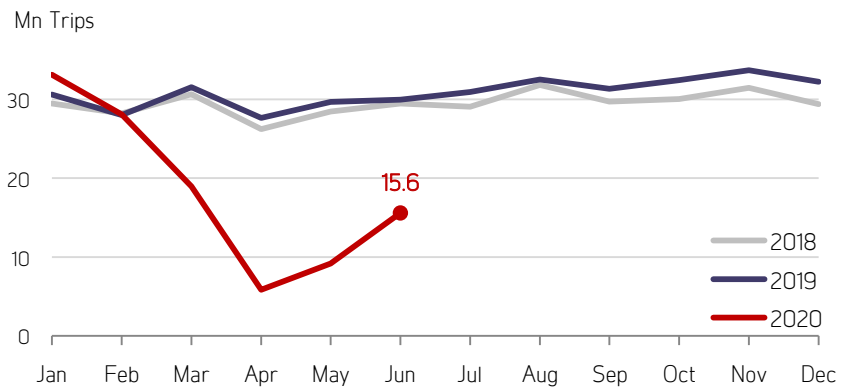
รูปที่ 9: การจราจรในกรุงเทพมหานครกลับมาคับคั่งเทียบเท่าช่วงก่อนโควิด-19 ในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม



ที่มา: Google Maps, Trafficindex.org

KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

รูปที่ 10: ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS และ MRT ฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงอยู่ในระดับเพียงครึ่งหนึ่งของสถานการณ์ปกติ



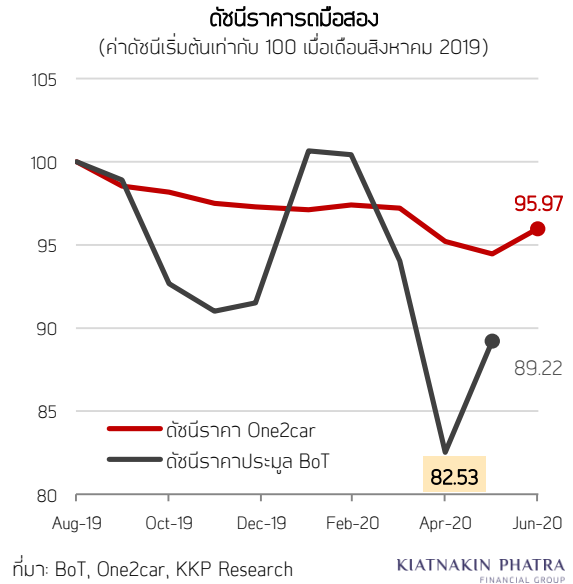
ที่มา: BEM, BTSGIF, KKP Research

KIATNAKIN PHATRA FINANCIAL GROUP

ราคารถมือสองเริ่มทรงตัว เติบทรถกล้ารับซื้อรถมากขึ้น

ตลาดรถมือสองได้รับผลกระทบอย่างมากในปี 2019 หลังการจบรอบการเปลี่ยนรถยนต์ที่เคยใช้สิทธิจากโครงการรถคันแรกที่ส่งผลให้มีสต็อกรถมือสองเข้าสู่ตลาดจำนวนมากเกินความต้องการซื้อในห้วงเวลาที่เศรษฐกิจชะลอตัว ราคารถมือสองจึงปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ตลาดรถมือสองเริ่มทรงตัวได้ตั้งแต่ช่วงต้นปีก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในประเทศไทย ข้อมูลจาก One2car บ่งชี้ว่าราคารถในตลาดมือสองโดยภาพรวมปรับตัวลงมากในช่วงมีนาคม-พฤษภาคม ก่อนจะปรับตัวดีขึ้นในเดือนมิถุนายน ทำให้ในช่วงครึ่งปีแรกที่ผ่านมา ราคารถยนต์มือสองโดยภาพรวมปรับลดลงเพียง 1.4% ขณะเดียวกัน ราคารถประมูลซึ่งสะท้อนต้นทุนสำหรับเติบทรถตกลงในเดือนเมษายนซึ่งเป็นช่วงที่การแพร่ระบาดของโควิด-19 สูงสุดโดยลดลงถึง 18% เมื่อเทียบกับต้นปี (รูปที่ 11) จากการเปลี่ยนรูปแบบการประมูลมาเป็นการประมูลแบบออนไลน์แทนที่ศูนย์ประมูล จึงกลายเป็นโอกาสที่เติบทรถมือสองสามารถซื้อรถด้วยต้นทุนที่ถูกลงมาก และสามารถปรับราคาขายเพื่อกระตุ้นยอดขายโดยยังคงส่วนต่างกำไรได้ ด้วยสาเหตุนี้ประกอบกับความต้องการที่ 'อั้น' (Pent-up demand) มาจากช่วงโควิด-19 ในช่วงแรกของการกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เราเชื่อว่าตลาดรถมือสองจะยังคงคึกคักต่อไปได้ในระยะ 2-3 เดือนข้างหน้า

รูปที่ 11: ราคารถประมูลถึงลงอย่างหนักในเดือนเมษายน



ราคารถมือสองกลุ่ม Subcompact SUV และ Hybrid ปรับตัวดีขึ้นกว่ากลุ่มอื่น และรถแบรนด์หลักได้รับผลกระทบน้อยกว่าแบรนด์รอง หากวิเคราะห์รถมือสองในกลุ่ม Replacement cycle (ปีจดทะเบียน 2012-2015) ตามประเภทรถ (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 ซึ่งเป็นรถนอกประเภทขนาดเล็กและราคาไม่สูงมากนักจะได้รับอานิสงส์จากความต้องการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศที่เพิ่มมากขึ้นในระยะต่อไป 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: ราคาขรถมือสองกลุ่ม Subcompact SUV และ Hybrid ฟื้นตัวดีขึ้นกว่ากลุ่มอื่น

การเปลี่ยนแปลงของราคาขรถมือสอง (ปีจดทะเบียน 2012-2015) เปรียบเทียบกับสิ้นปี 2019 แยกรายประเภท

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*

การเปลี่ยนแปลงของราคาขรถมือสอง (ปีจดทะเบียน 2012-2015) เปรียบเทียบกับสิ้นปี 2019 แยกรายแบรนด์

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

แม้ว่าตลาดรถโดยรวมจะกระตือรือร้นในช่วงคลายล็อกดาวน์ แต่ตลาดมีแนวโน้มแผ่วลงในช่วงปลายปีนี้จากกำลังซื้อที่ลดลง KKP Research มองว่าด้วยความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัวที่อันมาจากช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 ประกอบกับความต้องการเดินทางที่ธรรมชาติพื้นฐานของมนุษย์ท่ามกลางความกังวลด้านสุขภาพ อีกทั้งราคาขรถมือสองที่มีแนวโน้มทรงตัวจะเป็นปัจจัยหนุนให้ตลาดรถโดยเฉพาะรถมือสองยังคงคึกคักได้ตลอดไตรมาส 3 ของปีนี้ อย่างไรก็ตาม คาดว่าตลาดรถจะเริ่มแผ่วลงในไตรมาส 4 ร่วมกับการทยอยสิ้นสุดของการพักชำระหนี้ของสถาบันการเงินและการเลิกจ้างงานที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจทำให้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ถูกจัดชั้นเป็นหนี้เสียหรือหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีรถที่ถูกยึดและถูกขายทอดตลาดในระยะเวลาไล่เลี่ยกัน เกินกว่าความต้องการของตลาดจะถูกซบได้ ทำให้ตลาดอาจกลับมาซบเซาอีกครั้ง

KKP Research มองว่าตลาดรถครึ่งหน้า (2020-2029) จะเป็นช่วงเวลาเปลี่ยนผ่านที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และตลาดรถของไทย ซึ่งจะถูกกดดันและผลักดันทั้งจากปัจจัยระยะสั้นและระยะยาว ในระยะต่อไป ภาวะหนี้ครัวเรือน ปัจจัยการ

ขนาดที่กระทบต่อรายได้ และการเข้าใกล้จุดอ้อมตัวของ การครอบครองรถของครัวเรือนไทยจะยังคงเป็นปัจจัยกดดันที่ทำให้ การผลิตและยอดขายรถใหม่ชะลอตัวลงหรือขยายตัวได้ในระยะต่ำ ขณะที่ในระยะยาว ปัจจัยเชิงโครงสร้างและเทคโนโลยีจะ ผลักดันให้รถยนต์ไฟฟ้าหรือ EV (Electric vehicles) มีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้นและมีแนวโน้มถูกลงโดยไม่ก่อให้เกิดต้นทุนแฝง ต่อสิ่งแวดล้อม จนสามารถเริ่มเข้ามาชิงส่วนแบ่งตลาดจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในหรือ ICE (Internal Combustion Engine) ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันได้อย่างมีนัยสำคัญ ภายใต้รูปแบบการใช้รถที่เปลี่ยนไปในลักษณะที่เป็นทางเลือกใน การเดินทาง คู่ขนานไปกับระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมมากขึ้น

KKP Research จะนำเสนอพัฒนาการล่าสุดของ EV ทั้งในแง่เทคโนโลยีและตลาด รวมถึงคาดการณ์แนวโน้ม EV ในประเทศไทย ในโอกาสต่อไป

KKP Research

Email: kki@phatrasecurities.com

Tel. +66 (2) 305 9056-58

ณชา อนันต์โชติกุล

ผู้อำนวยการอาวุโส หัวหน้าฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและกลยุทธ์

ชินวุฒิ์ เตชาวุฒิ์

ผู้อำนวยการ หัวหน้าทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ณิชาธิ์ย์ อรัญ

นักวิเคราะห์

ลัทธิทธิ ลากอุดมการ

นักวิเคราะห์

ธนัษพร นันทากิวัธน

นักวิเคราะห์

เคนเน็ท โดบัลล์ นีลเวล

นักวิเคราะห์

วรกเทพ วงศ์วิริยะสิทธิ์

นักวิเคราะห์

เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณชน ทั้งนี้ขอคิดเห็นที่ปรากฏเป็นความคิดเห็นของฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและกลยุทธ์ไม่จำเป็นต้อง สอดคล้องกับกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทรเว้นแต่จะแจ้งไว้ และขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงข้อมูลและความคิดเห็นโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า