

ธุรกิจให้เช่าซื้อรถในช่วงที่เหลือของปี '54: หลากปัจจัยท้าทาย...ผู้ประกอบการเร่งปรับตัว (ฉบับส่งสื่อมวลชน)

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์เป็นหนึ่งในหลายๆ ธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์พิบัติภัยและการขาดแคลนไฟฟ้าในญี่ปุ่นตั้งแต่ช่วงกลางเดือนมีนาคม 2554 ผ่านปัญหาการขาดแคลนชิ้นส่วนนำเข้าสำคัญ ซึ่งมีผลให้ค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นรายใหญ่หลายรายประกาศระงับและเลื่อนการผลิตออกไป จนส่งผลกระทบต่อยอดขายยานยนต์ในประเทศในเดือนเมษายนและพฤษภาคม 2554 โดยแม้ว่าค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นรายใหญ่ได้ประกาศถึงความเชื่อมั่นในการกลับมาผลิตรถตามปกติอีกครั้งในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2554 แต่ก็คงต้องยอมรับว่ายอดขายรถยนต์ที่อ่อนแรงลงไปจากระดับที่ควรจะเป็นในช่วงเดือนเมษายน และอาจต่อเนื่องไปถึงเดือนมิถุนายน ตลอดจนหลากปัจจัยท้าทายในช่วงครึ่งปีหลังนั้น อาจมีผลกดดันยอดขายรถยนต์สำหรับทั้งปี 2554 ให้ลดความสดใสลงไปบ้าง และอาจมีผลต่อเนื่องไปยังธุรกิจการให้บริการสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถได้ ทั้งนี้ ท่ามกลางมุมมองดังกล่าว คาดว่าผู้ประกอบการในธุรกิจสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถ อาจต้องเดินหน้าปรับกลยุทธ์ เพื่อบรรเทาผลกระทบ รวมทั้งระดมให้ภาพรวมธุรกิจยังขยายตัวในระดับสูงตามที่เคยตั้งเป้าหมายไว้ได้

โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่าตลาดรถยนต์ในประเทศในปี 2554 น่าจะยังคงขยายตัวเอียงมาทางช่วงกลางถึงล่างของกรอบประมาณ 6-12% เป็น 850,000-900,000 คัน เทียบกับอัตราเพิ่ม 45.8% หรือคิดเป็นยอดขายรวม 800,357 คัน ในปี 2553 ขณะที่ ยอดคงค้างสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถก็มีโอกาสเติบโตประมาณ 19-22% เป็น 594,000-610,000 ล้านบาท เทียบกับอัตราเพิ่ม 29.5% โดยมียอดคงค้าง 498,911 ล้านบาท ในปี 2553

❖ ไตรมาส 1/2554 ความต้องการรถยนต์ใหม่ พุ่งสูงเป็นประวัติการณ์

ยอดจำหน่ายรถยนต์ใหม่ในประเทศในไตรมาส 1/2554 มีจำนวนรวม 238,619 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปีก่อน 43.1% ขยายตัวในอัตราเร่งต่อเนื่องจากปี 2553 ที่เติบโต 45.8% (ยอดขายรวม 800,357 คัน) ด้วยความต้องการซื้อรถยนต์ใหม่ที่สูงมาก แม้ในกระแสการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย ทำให้ผู้ประกอบการสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถ มีโอกาสขยับอัตราดอกเบี้ยสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถตามต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้ โดยไม่ถูกกดดันด้วยกระแสการแข่งขันที่รุนแรงจนนำไปสู่การตัดราคาเหมือน

ในอดีต จึงมีการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเงินให้สินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถทุกเดือนจากระดับ 2.00% เมื่อสิ้นปี 2553 เป็น 2.25% ในไตรมาส 1/2554 และ 2.45% ในเดือน พ.ค. 2554 **ขณะที่ยอดการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อรถในไตรมาส 1/2554 ในระบบธนาคารพาณิชย์ เพิ่มขึ้นถึง 31.8% จากช่วงเดียวกันปีก่อน คิดเป็นยอดคงค้าง 540,539 ล้านบาท**

อัตราดอกเบี้ยสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถยนต์ใหม่

(หน่วย: %)	ธ.ค.2553	ม.ค.2554	ก.พ.2554	มี.ค.2554	เม.ย.2554	พ.ค.2554
อัตราดอกเบี้ย*	2.00	2.10	2.15	2.25	2.35	2.45
Effective Rate	3.70	3.80	3.90	4.05	4.25	4.40

ที่มา : บริษัท ลีสซิ่งกสิกรไทย จำกัด รวบรวมโดย : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

* เป็นอัตราดอกเบี้ย ณ วันสิ้นเดือน ที่มีผลจริงในตลาด ซึ่งจะอยู่ในระดับต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยที่สถาบันการเงินประกาศเป็นการทั่วไป โดยอยู่ภายใต้เงื่อนไขวงดาวน์ 25% ของราคารถ และผ่อนชำระ 48 งวด

❖ ไตรมาส 2/2554 ภัยพิบัติที่ญี่ปุ่น จุดหักเหของธุรกิจ ขณะที่ แนวโน้มยอดขายรถยนต์ในช่วงครึ่งหลังของปี...ยังขึ้นอยู่กับหลักปัจจัยเสี่ยง

ความต้องการรถยนต์ใหม่ในประเทศยังคงมีอยู่สูงอย่างต่อเนื่องในไตรมาส 2 โดยยอดขายในเดือน เม.ย.เพิ่มขึ้น 17.8% เป็น 67,283 คัน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับระยะเดียวกันปีก่อน (YoY) ติดต่อกันเป็นเดือนที่ 20 ส่งผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์รวมในช่วง 4 เดือนแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้น 36.6% เป็น 305,902 คัน แต่จากผลกระทบด้านซัพพลายชิ้นส่วนรถยนต์จากญี่ปุ่น ที่นำไปสู่การลดกำลังการผลิตลง 50% ในช่วงปลายเดือน เม.ย.-ปลายเดือน พ.ค. ของค่ายรถญี่ปุ่นรายใหญ่ในไทยซึ่งมียอดจำหน่ายรวมกันมากกว่า 85% ของตลาดรถยนต์ในประเทศ รวมทั้งสต็อกของตู้แทนจำหน่ายลดลงจากการส่งมอบรถในเดือนเมษายน อาจส่งผลกระทบต่อยอดขายรวมในไตรมาส 2 ให้ชะลอลงอย่างมีนัยสำคัญ

ขณะที่ เมื่อต่อภาพออกไปถึงช่วงครึ่งหลังของปี 2554 นั้น นอกเหนือจากปัจจัยหลักด้านการซัพพลายชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะเป็นตัวชี้ทิศทางการเติบโตของตลาดรถและธุรกิจเช่าซื้อรถในปีแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นที่อาจส่งผลกระทบต่อยอดขายรถยนต์ในช่วงดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรุนแรงของการปรับขึ้นราคาน้ำมัน อัตราดอกเบี้ย และภาวะเงินเฟ้อที่อาจส่งผลให้อำนาจซื้อของประชาชนลดลง รวมถึงความไม่แน่นอนของการเมืองไทยหลังการเลือกตั้งที่อาจกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภคได้ ดังนี้

- **ทิศทางการอัตราดอกเบี้ยขาขึ้น** : อัตราดอกเบี้ยสินเชื่อเช่าซื้อรถขยับขึ้นตั้งแต่ต้นปีเฉลี่ยประมาณเดือนละ 0.1% จนมาอยู่ที่ 2.45% ในเดือน พ.ค. และคาดว่าอาจปรับขึ้นมาเป็นประมาณ 2.55% ในกรณีที่ ธปท.ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายอีก 0.25% ในการประชุมช่วงต้นเดือนมิถุนายน ขณะที่ คาดว่าในช่วงครึ่งปีหลัง อัตราดอกเบี้ยสินเชื่อเช่าซื้อจะมีโอกาสจะปรับขึ้นต่ออีกประมาณ 0.20% มาสู่ระดับประมาณ 2.75% ณ สิ้นปี 2554 เป็นอย่างน้อย (ขึ้นกับจังหวะและขนาดการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพิ่มเติม) ซึ่งแม้จะยังคงเป็นสินเชื่อที่มี

อัตราดอกเบี้ยต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับสินเชื่อประเภทอื่น แต่อัตราดอกเบี้ยที่ขยับขึ้นก็อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขอสินเชื่อและการผ่อนชำระของลูกค้าบางกลุ่ม และกระทบต่อยอดสินเชื่อโดยรวม ขณะที่ผู้ประกอบการให้สินเชื่อได้ช่วยเหลือลูกค้าที่จอร์รถในไตรมาส 2 แต่ได้รับรอล่าช้าจากปัญหาด้านการผลิตด้วยการตรึงอัตราดอกเบี้ยไว้รอในรายได้ที่ได้รับการอนุมัติสินเชื่อเบื้องต้น

ขณะเดียวกัน การปรับลดวงเงินความคุ้มครองเงินฝากเหลือไม่เกิน 50 ล้านบาท ที่จะมีผลในเดือน ส.ค. 2554 อาจส่งผลให้มีเงินไหลออกจากธนาคารพาณิชย์บางส่วน และทำให้ธนาคารต้องปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อดึงเงินฝากไว้ โดยส่งผ่านภาระต้นทุนเงินไปยังการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยสำหรับสินเชื่อใหม่ ซึ่งเมื่อรวมกับปัจจัยอื่น อาจมีผลต่อการชะลอการตัดสินใจซื้อรถของผู้บริโภคได้

- **ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นรวดเร็วในช่วงครึ่งแรกของปี และคาดว่าจะยืนอยู่ในระดับสูงถึงสิ้นปี** โดยมีการปรับเพิ่มราคาเฉลี่ยน้ำมันในปีนี้อีกไม่น้อยกว่า 10-15% จากประมาณการในช่วงต้นปี อาจส่งผลกระทบต่อตัดสินใจซื้อรถในช่วงครึ่งหลังของปีให้ชะลอออกไปได้

จากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ดังกล่าว ผนวกกับการเปรียบเทียบกับฐานที่สูงของปีก่อน คาดว่าจะส่งผลให้อัตราการเติบโตของยอดขายรถยนต์ในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 ชะลอตัวค่อนข้างชัดเจนจากช่วงครึ่งปีแรก และ 4 เดือนแรกของปีที่ 36.6% มาเหลือเพียงทศนิยมตำแหน่งเดียวได้

❖ ผู้ประกอบการในธุรกิจเช่าซื้อ...เร่งปรับตัว รับมือปัจจัยลบจากด้านอุปทานและปัจจัยท้าทายอำนาจซื้อผู้บริโภค

สืบเนื่องจากปัญหาการส่งมอบรถยนต์ อันถือเป็นปัจจัยด้านอุปทานที่ส่งผลกระทบต่อยอดขายและสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2554 นั้น ผู้ประกอบการให้เช่าซื้อรถจึงต้องเร่งปรับตัว เพื่อประคับประคองอัตราการเติบโตของธุรกิจในภาพรวม รวมถึงเพื่อรับมือกับหลากปัจจัยเสี่ยงที่จะกระทบต่ออุปสงค์ หรือความต้องการซื้อรถและสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ ดังนี้

1. **การเพิ่มสัดส่วนสินเชื่อรถกระบะใหม่มากขึ้น** เนื่องจากรถกระบะมีสัดส่วนการใช้เยอะที่สุดในประเทศสูงกว่ารถเก๋ง ทำให้นำจะมีการผลิตได้มากกว่ารถเก๋ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถกระบะบางรุ่นบางยี่ห้อ ที่มีฐานการผลิตเพื่อส่งออกในไทยจะไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการผลิตในญี่ปุ่นเลย นอกจากนี้ แม้ความไม่แน่นอนทางการเมืองจะเป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบต่อความเชื่อมั่นผู้บริโภค แต่ในระหว่างโค้งของการหาเสียงช่วงเลือกตั้ง คาดว่าจะมีเม็ดเงินใช้จ่ายเพิ่มเติม อันทำให้ผู้ประกอบการให้เช่าซื้อลูกค้าบุกเบิกตลาดใหม่ โดยเฉพาะในรายได้เดิมเน้นแต่ลูกค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ เช่น ลูกค้าที่ซื้อรถยนต์นั่งในเขตเมือง เป็นต้น หันมากระจายพอร์ทไปยัง

ลูกค้าชั้นรองลงไป เช่น ลูกค้าที่ซื้อรถกระบะ รวมถึงรถใช้แล้ว ซึ่งนอกจากจะช่วยขยายโอกาสการเติบโตให้กว้างขึ้นแล้ว ยังมีส่วนช่วยพยุงบรายได้จากส่วนต่างดอกเบี้ยไม่ให้ปรับลดลงเร็ว จากผลของต้นทุนการเงินที่สูงขึ้น เนื่องจากผลตอบแทนจากดอกเบี้ยสินเชื่อเช่าซื้อรถกระบะจะมีอัตราดอกเบี้ย (Effective Rate) สูงกว่ารถนั่งเฉลี่ยประมาณ 1.0-1.5% โดยปัจจุบันอัตราดอกเบี้ยสำหรับรถนั่งใหม่อยู่ที่ประมาณ 4%

2. การเพิ่มน้ำหนักการให้สินเชื่อรถใช้แล้วมากขึ้น ซึ่งถือเป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งนอกเหนือจากการเพิ่มน้ำหนักรถกระบะใหม่ในพอร์ตรวม โดยมีปัจจัยหนุนที่สำคัญจากการที่ราคารถใช้แล้วในปีนี้ได้ปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 10% จากปีก่อน ตามความต้องการใช้รถที่เพิ่มขึ้น ซึ่งถือเป็นผลบวกต่อผู้ประกอบการให้เช่าซื้อ เนื่องจากลดโอกาสการเกิดหนี้เสียลง ขณะที่ อัตราดอกเบี้ยของสินเชื่อเช่าซื้อรถมือสองเฉลี่ย (Effective Rate) อยู่สูงถึงประมาณ 8-9%

กระนั้นก็ดี คงต้องยอมรับว่า อัตราดอกเบี้ยดังกล่าว ยังไม่ได้หักต้นทุนการดำเนินงานและบริหารจัดการที่สูงกว่ารถใหม่ ตามความซับซ้อนในการประเมินราคาค่าเสื่อมของรถเพื่อลดความเสี่ยงหนี้เสีย ซึ่งกลายเป็นอุปสรรคสำคัญในทางปฏิบัติที่ทำให้การปรับน้ำหนักพอร์ทมาที่ยังสินเชื่อรถใช้แล้ว อาจไม่สามารถดำเนินการได้โดยง่าย หรือรวดเร็วนัก ดังนั้น แนวทางการปรับตัวในส่วนนี้ จึงน่าจะเน้นไปที่ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ในตลาดรถใช้แล้วที่ค่อนข้างสูง มีเครือข่ายดีลเลอร์ที่มีคุณภาพ รวมถึงมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการประเมินค่าเสื่อมรถใช้แล้วรองรับอย่างเพียงพอ

3. รุกตลาดสินเชื่อจำนำทะเบียนรถ เพื่อชดเชยสินเชื่อจากรถใหม่ที่ลดลงชั่วคราวจากปัญหาการส่งมอบรถที่ปรากฏขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี ในขณะที่เดียวกัน แม้ว่าการรุกสินเชื่อจำนำทะเบียน จะไม่มีผลต่อยอดคงค้างสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อ เนื่องจากถูกจัดเป็นสินเชื่อเพื่อการอุปโภคบริโภค แต่มีส่วนช่วยระบายสภาพคล่องของผู้ประกอบการให้เช่าซื้อ และมีผลต่อบรายได้ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีมาร์จิ้นสูงกว่าการให้เช่าซื้อรถในตลาดแรก

เมื่อพิจารณาจากมิติของขนาดผู้ประกอบการนั้น ผู้ประกอบการให้เช่าซื้อรายใหญ่ ต่างยังคงมุ่งรักษาส่วนแบ่งตลาดเดิมของตนเองไว้อย่างเหนียวแน่น ซึ่งเป็นที่มาของการปรับสมดุลพอร์ทสินเชื่อจากเดิมที่ผู้ประกอบการรายใหญ่จะเลือกคัดลูกค้าเกรดเอเป็นหลัก มาเป็นการมองกลุ่มลูกค้าระดับรองลงไปซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในตลาดเช่าซื้อรถกระบะและรถมือสอง นอกเหนือจากนั้น ก็ยังให้น้ำหนักกับการบริหารต้นทุนให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ ผ่านแนวทางต่างๆ อาทิ การใช้ประโยชน์จากเครือข่ายสาขาของธนาคารพาณิชย์ และการควบรวมกิจการกับธนาคารพาณิชย์ เพื่อเพิ่มขนาดและการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) และ/หรือการปรับต้นทุนของเงินทุนให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกับเงินฝากของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ ในขณะที่ผู้ประกอบการให้เช่าซื้อที่เป็นสถาบันการเงินรายกลางและเล็ก ต่างก็เสริมจุดแข็งด้าน

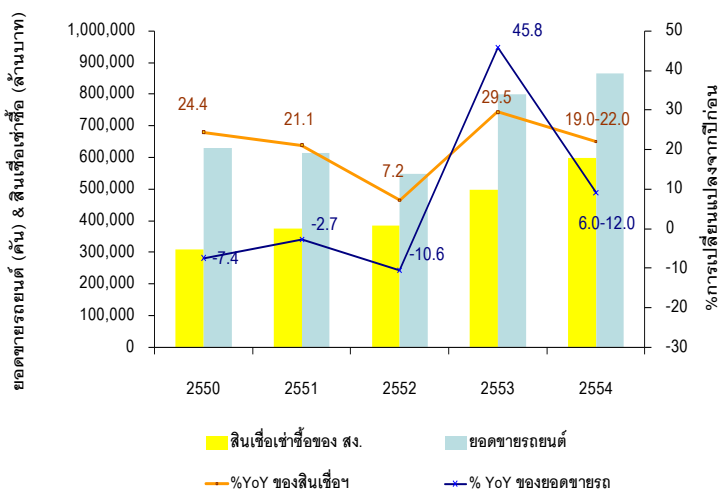
ตลาดต่างจังหวัด และสินเชื่อจำนำทะเบียนรถ รวมถึงการปรับปรุงบริการให้สามารถอนุมัติสินเชื่อได้รวดเร็ว และขยายห่วงโซ่มูลค่าทางทางการเงินและประกันภัย

ทั้งนี้ การปรับตัวของผู้ประกอบการให้เข้าซื้อรถต่างๆ ดังกล่าว น่าจะช่วยลดทอนผลกระทบจากทั้งปัญหาการส่งมอบรถที่สืบเนื่องจากอุปสรรคด้านการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในญี่ปุ่น รวมถึงจากหลากปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบต่ออำนาจซื้อและความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในระยะที่เหลือของปี 2554 นี้ลง ซึ่งเมื่อผนวกกับการเติบโตของยอดสินเชื่อเช่าซื้อที่สูงเหนือความคาดหมายในไตรมาสแรกของปี 2554 ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ท้ายที่สุดแล้ว การเติบโตของยอดคงค้างสินเชื่อเพื่อเช่าซื้อในระบบธนาคารพาณิชย์ในปี 2554 น่าจะอยู่ที่ประมาณ 19-22% หรือ 594,000-610,000 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากประมาณการเดิมที่ 16.5-19.0% หรือ 581,000-594,000 ล้านบาท

กระนั้นก็ดี เมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตของสินเชื่อเช่าซื้อถึง 31.8% ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 ก็ชี้ถึงทิศทางธุรกิจในช่วงที่เหลือของปีนี้ ที่น่าจะเติบโตในอัตราชะลอลง ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางของยอดขายรถยนต์และผลของการเปรียบเทียบกับฐานที่สูงในปีก่อนหน้า ขณะที่ การปรับกลยุทธ์ของผู้ประกอบการให้เช่าซื้อทั้งรายใหญ่และรายเล็กดังกล่าว ก็น่าจะช่วยให้ผู้บริโภคที่เป็นลูกค้าระดับรอง มีโอกาสเข้าถึงและมีทางเลือกในการใช้บริการกับสถาบันการเงินได้หลากหลายขึ้น

ประมาณการยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อในปี 2554

ปี	ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อในระบบสถาบันการเงิน	
	ล้านบาท	%YoY
2548	244,916	34.5
2549	248,274	1.4
2550	308,783	24.4
2551	373,827	21.1
2552	385,222	7.2
2553	498,911	29.5
2554*	594,000-610,000	19.0-22.0



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย * ประมาณการโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ส่วนมุมมองต่อภาพรวมการแข่งขันด้านราคาระหว่างผู้ประกอบการให้เช่าซื้อในช่วงครึ่งแรกของปีนี้นั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นระยะพักฐานของการใช้กลยุทธ์การตลาดด้านราคาและเงื่อนไขการจ่ายเงินดาวน์ เนื่องจากการเติบโตเหนือความคาดหมายของยอดขายรถใหม่ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554 ได้ผ่อนคลายแรงกดดันต่อการทำป้าธุรกิจสำหรับทั้งปีลงได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งเท่ากับช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในการปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจ เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและดอกเบี้ยที่แตกต่างออกไปจากปีก่อน รวมถึงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระยะปานกลางถึงยาวได้อย่างมี

ประสิทธิภาพ สำหรับในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 คาดว่า ผู้ประกอบการคงจะใช้ความระมัดระวังในการเลือกนำกลยุทธ์ด้านราคามาใช้ เนื่องจากทิศทางอัตราดอกเบี้ยขาขึ้นที่ค่อนข้างชัดเจน ดอกเบี้ยถึงต้นทุนของเงินทุนที่กำลังไต่ระดับขึ้น ซึ่งนั่นหมายความว่า หากมีการใช้กลยุทธ์ด้านราคาสมทบเข้ามาอีก ก็ย่อมจะกดดันมาร์จิ้นให้ถดถอยลงอย่างยากจะหลีกเลี่ยง

❖ บทสรุป

ตลาดรถใหม่ในปี 2554 แม้จะเริ่มต้นปีด้วยอัตราการเติบโตที่สดใสเหนือความคาดหมาย แต่ก็เริ่มเผชิญปัจจัยลบมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบที่สืบเนื่องจากเหตุการณ์พิบัติภัยและการขาดแคลนไฟฟ้าในญี่ปุ่นที่กดดันยอดขายรถในไตรมาสที่ 2 รวมถึงปัญหาอำนาจซื้อของผู้บริโภคที่ถูกกดดันจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย เงินเฟ้อ และราคาน้ำมันในประเทศ ซึ่งเมื่อผนวกกับฐานที่สูงของปีก่อน ก็คาดว่าจะเห็นอัตราการเติบโตของยอดขายรถใหม่ที่เติบโตชะลอลงมาเหลือเพียงเลขหลักเดียว

สถานการณ์ที่ยังคงมีความไม่แน่นอนดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการให้เข้าซื้อเงินหน้าปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มสัดส่วนสินเชื่อรถกระบะและสินเชื่อรถใช้แล้วมากขึ้น รวมถึงการรุกตลาดสินเชื่อจำนำทะเบียนรถ นอกเหนือไปจากการบริหารต้นทุนให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ การปรับปรุงบริการให้สามารถอนุมัติสินเชื่อได้รวดเร็วมากขึ้น รวมถึงการขยายพวงผลิตรถยนต์ทางการเงินอื่นๆ **ซึ่งท้ายที่สุดแล้ว คาดว่าจะช่วยลดทอนผลกระทบจากหลากปัจจัยลบลงไปได้บ้าง อีกทั้งประสงค์ให้ยอดคงค้างสินเชื่อเพื่อเข้าซื้อรถในระบบธนาคารพาณิชย์ในปี 2554 น่าจะเติบโตประมาณ 19-22%** แม้ว่าเมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตถึง 31.8% ณ สิ้นไตรมาสแรกของปี 2554 แล้ว จะเห็นอัตราการขยายตัวทางธุรกิจในช่วงที่เหลือของปีนี้ ที่น่าจะชะลอลง สอดคล้องกับทิศทางของยอดขายรถยนต์และผลของการเปรียบเทียบกับฐานที่สูงในปีก่อนหน้า ก็ตาม

ขณะที่ มูลค่าตลาดที่ใหญ่ขึ้น และความต้องการรถใหม่ที่แม้จะเติบโตชะลอลง แต่ก็ยังอยู่ในระดับสูงนั้น คาดว่าจะช่วยหนุนรายได้ของผู้ประกอบการให้เข้าซื้อมีโอกาสที่จะยังปรับตัวอยู่ในเกณฑ์ดี ผ่านการแข่งขันด้านราคาที่แผ่วลงไปบ้าง ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการให้เข้าซื้อสามารถปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยให้สอดคล้องกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้ อีกทั้งยังได้านิสงส์จากการปรับพอร์ตสินเชื่อไปยังตลาดอื่น ซึ่งมีมาร์จิ้นสูงกว่าการให้สินเชื่อในตลาดแรก ในขณะที่ยังไม่มีสัญญาณการเกิดหนี้เสียเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทั้งหมดนี้ คาดว่าจะช่วยบรรเทาผลกระทบจากต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นต่อรายได้สุทธิของผู้ประกอบการให้เข้าซื้อในปี 2554 ลงไปได้บ้างไม่มากนัก



Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น