



ฉบับส่งสื่อมวลชน

ธุรกิจเช่าซื้อปี 2564 แม้อัตราตลาดฟื้น แต่ยังต้องติดตามคุณภาพหนี้ต่อ

Economic Brief

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3900

วันที่ 16 ธันวาคม 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

- ธุรกิจเช่าซื้อเป็นหนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของไวรัสโควิด-19 จากอำนาจซื้อรถยนต์ใหม่ที่ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อในระบบธนาคารพาณิชย์ ณ สิ้นไตรมาส 3/2563 เติบโตชะลอลงมาที่ 3.5% เทียบกับ 7.7% ณ สิ้นปี 2562 แต่คาดว่าจะปรับตัวดีขึ้นในไตรมาส 4/2563 และปี 2564 ตามการฟื้นตัวของตลาดรถ
- ด้านหนี้ต่อคุณภาพของสินเชื่อเช่าซื้อมีทิศทางปรับเพิ่มขึ้นในช่วงที่เหลือของปีนี้ และอาจต่อเนื่องถึงปี 2564 แต่คาดว่าจะอยู่ในกรอบที่ไม่สูงนัก เนื่องจากมีมาตรการผ่อนปรนการจัดชั้นหนี้ของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ช่วยอยู่ อีกทั้งดัชนีราคาเครื่องมือสองที่ฟื้นตัวขึ้นในปีนี้เป็นปัจจัยที่เอื้อต่อผู้ให้บริการในการจำหน่ายหนี้เสีย

ธุรกิจเช่าซื้อเป็นหนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของไวรัสโควิด-19 โดยกระทบต่ออำนาจซื้อและทำให้ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อชะลอตัวลงค่อนข้างชัดเจนสอดคล้องกับการหดตัวของยอดขายรถยนต์ใหม่ในประเทศ

โดยในช่วง 9 เดือนแรกปี 2563 ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อ (สินเชื่อ HP) ในระบบธนาคารพาณิชย์ ณ สิ้นไตรมาส 3/2563 มีอัตราการเติบโตที่ชะลอลงมาที่ 3.5% เทียบกับ 7.7% ณ สิ้นปี 2562 ตามการปรับลดลงของสินเชื่ออนุมัติใหม่ และการลดลงของยอดขายรถใหม่รวมที่ -30% YoY มาที่ 5.3 แสนคัน ประกอบกับผู้ให้บริการสินเชื่อของบริษัททรอยนต์ (Captive Finance) เข้ามาทำตลาดด้วยตนเองเพิ่มขึ้นเพื่อผลักดันยอดขายรถ

Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในระยะเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้อันุมัติประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

บริการทุกระดับประทับใจ

ทั้งนี้การที่ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อยังไม่ถดถอยถึงขั้นหดตัวตามยอดรถใหม่ เนื่องจากยังมีพอร์ตสินเชื่อเดิมค้างอยู่กว่า 90% ของพอร์ตทั้งหมด ขณะที่สินเชื่อใหม่คาดว่าจะอยู่ที่ระดับไม่เกิน 10%¹ อีกทั้งมีปัจจัยพิเศษของมาตรการชะลอการชำระหนี้เพื่อช่วยเหลือลูกค้าที่ถูกระทบจากโควิด-19 ซึ่งมีผลต่อการตรึงยอดสินเชื่อเดิมไว้ชั่วคราวระยะเวลา 3-6 เดือน โดยมีสินเชื่อเช่าซื้อรถที่เข้ามาตราการระยะที่ 1 สูงถึง 54% ณ ไตรมาส 2/2563² ก่อนจะทยอยลดลงมาที่ 31% ณ ไตรมาส 3/2563 ซึ่งทำให้ยอดสินเชื่อคงค้างถูกตรึงไว้แทนที่จะทยอยปรับลดลง³ เฉลี่ย 5-9 พันล้านบาทต่อเดือนในไตรมาสที่ 2/2563 และอีก 3-6 พันล้านบาทต่อเดือนในไตรมาสที่ 3/2563 หากมีการชำระหนี้ตามปกติ

สินเชื่อเช่าซื้อรถคงค้างสุดท้ายปี 2563:

ปัจจัยเสี่ยงเพิ่มขึ้นจากการตกชั้นหนี้หลังจบมาตรการชะลอหนี้

การที่ภาคเศรษฐกิจทยอยฟื้นตัวจากมาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายในประเทศและการฟื้นฟูความเชื่อมั่นต่อการควบคุมการแพร่ระบาดในประเทศ ทำให้อุปสงค์ในการซื้อรถใหม่และการให้สินเชื่อเช่าซื้อรถรายใหม่ในช่วงที่เหลือของปีปรับตัวดีขึ้นเมื่อเทียบกับช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี **ดังนั้นศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ยอดคงค้างสินเชื่อ HP ในระบบธนาคารพาณิชย์เมื่อจบปี 2563 น่าจะเติบโตสูงขึ้นมาที่ 3.7%YoY หรือ 1.194 ล้านล้านบาท จากไตรมาส 3/2563 ที่ 3.5%YoY หรือ 1.178 ล้านล้านบาท อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของยอดคงค้างสินเชื่อ HP ดังกล่าวของธนาคารพาณิชย์ ชะลอลงเมื่อเทียบกับสิ้นปี 2562 ที่ขยายตัว 7.7%** ซึ่งนอกจากจะแปรผันตามยอดขายรถยนต์แล้ว ยังมีปัจจัยเพิ่มเติมจากการที่ค่ายรถใช้ Captive Finance เป็นเครื่องมือกระตุ้นยอดขายแบรนด์ตนเองมากขึ้น ทำให้อัตราการปล่อยสินเชื่อใหม่ต่อยอดรถในระบบธนาคารมีทิศทางอ่อนตัวลงด้วย

อย่างไรก็ตาม ประเด็นติดตามยังคงเป็นเรื่องคุณภาพหนี้ หลังมาตรการชะลอการชำระหนี้ระยะแรกของธนาคารแต่ละแห่งทยอยสิ้นสุดลงในจังหวะที่แตกต่างกันในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม 2563 ซึ่งเบื้องต้น**คาดว่าความเสี่ยงที่ลูกหนี้จะไม่สามารถกลับมาชำระหนี้ได้อาจมีสัดส่วนเฉลี่ยที่ 5-10% ของพอร์ต**⁴ ขึ้นกับคุณภาพหนี้ของธนาคารแต่ละแห่ง (ตัวเลขดังกล่าวยังไม่ใช้ตัวเลข NPL เนื่องจากยังต้องรอประเมินความสามารถในการชำระหนี้ของลูกค้าและการบริหารจัดการของผู้ให้บริการด้วย) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

¹ คำนวณจากสมมติฐานการใช้สินเชื่อเช่าซื้อในระบบ ธพ. ในสัดส่วนประมาณ 50% ของยอดขายรถ (ไม่รวมการซื้อสดและสินเชื่อ Captive Finance) โดยมีส่วนเงินเฉลี่ยต่อคันไม่เกิน 4.5 แสนบาท (ยอดจัดสินเชื่อต่อคันหักเงินดาวน์)

² มาตรการระยะที่ 1 - พักต้นพักดอกนาน 3 เดือน หรือพักต้นนาน 6 เดือน เปิดให้ลงทะเบียน ก.พ.- มิ.ย. 2563 (อ้างอิงข้อมูลจาก ธพ.)

³ คำนวณจากสมมติฐานระยะเวลาสัญญาเฉลี่ย 60 งวด และสัดส่วนสินเชื่อที่เข้ามาตราการพักหนี้

⁴ ข้อมูลในรายงาน MD&A ระบุสัดส่วนลูกค้า HP ที่เข้ามาตราการในระยะที่ 1 และ 2 ของธนาคารพาณิชย์ไทยที่มีส่วนแบ่งตลาดหลักในสินเชื่อ HP 4 ราย อยู่ในช่วงตั้งแต่ 20-40% ของสินเชื่อ HP รวม เช่นเดียวกับสัดส่วนลูกค้าที่ออกจากการขอรับความช่วยเหลือตามมาตรการระยะที่ 1 ที่อยู่ในช่วงประมาณ 6 - 20% ของสินเชื่อ HP รวม นอกจากนี้ สัดส่วนลูกหนี้ที่ไม่สามารถชำระหนี้ได้อาจไม่ตรงกับสัดส่วน NPL เนื่องจากยังอยู่ในช่วงมาตรการผ่อนปรนการจัดชั้นหนี้ และยังคงต้องรอประเมินความสามารถในการชำระหนี้จริงของลูกค้าด้วย

Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้อันุมัติหรือรับรองเพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือสนใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

หลังจากที่ในช่วงก่อนหน้า ผู้ให้บริการมีการแข่งขันชิงส่วนแบ่งตลาดในช่วงปี 2561 ถึงต้นปี 2562 ด้วยการนำเสนอสินเชื่อเงินทองและปรับลดเงื่อนไขการวางเงินดาวน์ ขณะที่ปัจจุบัน ลูกค้ายกระดับรายได้ปานกลางและน้อยยังมีความอ่อนไหวด้านรายได้และความสามารถในการชำระหนี้ ทั้งนี้ ภาพดังกล่าวอาจมีผลลดทอนปัจจัยบวกจากสินเชื่อใหม่ที่เริ่มดีขึ้นตามยอดขายรถได้

แนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อรถในปี 2564:

ตลาดรถฟื้นตัว แต่ปัญหาคุณภาพหนี้เป็นประเด็นติดตามต่อ

สำหรับปี 2564 ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมีมุมมองต่อแนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ดังนี้

- ปี 2564 แนวโน้มการให้สินเชื่อเช่าซื้อรถรายใหม่มีโอกาสปรับตัวดีขึ้น ตามการฟื้นตัวของยอดขายรถใหม่ที่คาดว่าจะอาจโตได้ในช่วง 7-11%YoY เป็นประมาณ 8.26-8.55 แสนคัน หลังปรับฐานหดตัวลงกว่า 20%YoY ในปี 2563 ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่าทิศทางตลาดรถที่ทยอยฟื้นตัวขึ้นดังกล่าวคงหนุนการเติบโตของยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อปี 2564 ให้เติบโตได้ในกรอบประมาณ 3.7-4.5% เทียบกับปี 2563 ที่คาดว่าจะจบปีที่ประมาณ 3.7%

- หนี้ต่อคุณภาพของสินเชื่อเช่าซื้อ...ยังอาจเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นประเด็นท้าทายหลักที่เพิ่มขึ้นมา จากเดิมที่พอร์ตสินเชื่อเช่าซื้อมีส่วน NPL ค่อนข้างต่ำมาก ขณะที่ทิศทางการเร่งตัวขึ้นของสินเชื่อกล่าวถึงเป็นพิเศษ หรือ SM (ค้างชำระ >31-90 วัน) ณ ไตรมาส 3/2563 จากฐานข้อมูล ธปท. เป็น 9.18% จากระดับเฉลี่ย 7.2% ในช่วง 3 ปีก่อน ย้ำภาพปัญหาหนี้ต่อคุณภาพของสินเชื่อเช่าซื้อที่น่ากังวล

สินเชื่อผิดนัดชำระหนี้ในระบบธนาคารพาณิชย์

อัตราส่วน (%)	2562	Q3-2563	2563f	2564f
NPL สินเชื่อเช่าซื้อ	1.86	1.58	1.5-1.8	1.6-2.0
NPL สินเชื่อรวมในระบบ ธพ.	2.98	3.14	3.35	3.53
SML สินเชื่อเช่าซื้อ	7.43	9.18	n.a.	n.a.
SML สินเชื่อรวมในระบบ ธพ.	2.79	7.03	n.a.	n.a.

ที่มา: ธปท. ประมาณการโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

อย่างไรก็ตาม คาดว่าระดับ NPL ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว น่าจะอยู่ในกรอบที่ไม่สูงนัก เนื่องจากยังมีมาตรการผ่อนปรนการจัดชั้นหนี้ของ ธปท. ช่วยอยู่ นอกจากนี้ ดัชนีราคาการผลิตที่ฟื้นตัวขึ้นในปีหลังกำลังซื้อรถใหม่ลดลงตามระดับรายได้ที่ลดลง ยังเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อผู้ให้บริการในการจำหน่ายหนี้เสียออกด้วย

- แนวโน้มอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ...มีโอกาสทรงตัวถึงปรับตัวลดลงเล็กน้อย แต่ผลต่อการกระตุ้นยอดขายจำกัด โดยเฉพาะหากความเสี่ยงเศรษฐกิจที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งจะเพิ่มโอกาสการลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อเสนอด้านดอกเบี้ยสำหรับสินเชื่อเช่าซื้อถือว่าอยู่ในระดับต่ำมากมาตลอด 2-3 ปีที่ผ่านมา จึงทำให้โอกาสการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเพิ่มเติม อาจไม่มีผล

Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำหรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงชื่อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)

ต่อการกระตุ้นการซื้อได้มากนัก กระนั้นก็ดี ทิศทางดอกเบี้ยที่ยังอ่อนคลาคลางคงมีส่วนช่วยด้านต้นทุนให้แก่ธนาคารพาณิชย์และผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถ ทำให้มีพื้นที่ในการแข่งขันและบริหารจัดการพอร์ตสินเชื่อทั้งใหม่และเก่าได้โดยไม่มีแรงกดดันมากนัก

- **ปี 2564...คาดการณ์การแข่งขันของผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อ มีแนวโน้มหวนกลับมาใช้กลยุทธ์ที่คล้ายคลึงกันมากขึ้น** หลังจากในปี 2563 โดยเฉพาะในช่วงไตรมาส 2-3 ที่ดำเนินกลยุทธ์แตกต่างกันค่อนข้างชัดเจน โดยมีทั้งธนาคารที่ใช้ความระมัดระวังสูงและแทบไม่ปล่อยสินเชื่อใหม่เลย และธนาคารที่เร่งขยายสินเชื่อใหม่ในตลาดที่ตนเองเคยเข้าไม่ถึงซึ่งเป็นช่องว่างที่เกิดขึ้นจากผู้เล่นรายใหญ่ถอนตัว รวมทั้ง Captive Finance ที่กลับมาจัดแผนสินเชื่อเชิงรุกหลายแนวทางเพื่อให้อุปโภคยู่ลูกค้าและผลักดันยอดขายรถได้ **ขณะที่ปี 2564 เมื่อตลาดผ่านช่วงตื่นตระหนกและภาวะไม่แน่นอนสูงแล้ว คาดว่าการแข่งขันด้านราคาอาจกลับมารุนแรงขึ้นในตลาดลูกค้าศักยภาพ**

อย่างไรก็ตาม คงต้องยอมรับว่ามุมมองต่อทิศทางการแข่งขันดังกล่าว ขึ้นกับสถานการณ์โควิด-19 และความต่อเนื่องของการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจด้วย ซึ่งหากสามารถจัดการให้เศรษฐกิจทยอยฟื้นตัวต่อเนื่องได้ คงมีผลให้ยอดขายรถฟื้นตัวดี และการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการเช่าซื้อกลับมารุนแรงขึ้น แต่หากสถานการณ์โควิด-19 และเศรษฐกิจกลับเป็นเชิงลบ ก็คงทำให้ผู้ประกอบการดำเนินธุรกิจอยู่ในความระมัดระวังต่อไป

โดยสรุป สำหรับในปี 2564 หากเศรษฐกิจขยายตัวได้อย่างที่คาด และไม่มีการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในระดับที่รุนแรง ธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในระบบธนาคารน่าจะเห็นอัตราการเติบโตของสินเชื่อขยายขึ้นมาที่ประมาณ 3.7-4.5% เทียบกับปี 2563 ที่คาดว่าจะจบปีที่ประมาณ 3.7% เพียงแต่ภาพดังกล่าวจะมาควบคู่กับความกังวลด้านสถานะคุณภาพหนี้ที่เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ท่ามกลางสถานการณ์รายได้และอำนาจซื้อของลูกค้าที่ยังไม่กลับสู่ระดับเดียวกับช่วงก่อนโควิด-19 ซึ่งคงมีผลให้ธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์อาจจะยังไม่เห็นอัตราการเติบโตที่เข้าหาระดับก่อนเกิดวิกฤตภายใน 2-3 ปีข้างหน้า ตามปัจจัยหลักด้านยอดขายรถยนต์ที่คงโตแบบระมัดระวังด้วยเลขหลักเดียว ทำให้โจทย์เฉพาะหน้าของผู้ให้บริการในภาวะนี้ อาจเห็นการทำตลาดใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นตลาดรถเฉพาะอุตสาหกรรม เช่น รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ รวมถึงการแข่งขันในตลาดสินเชื่อจำนำทะเบียนที่ยังมีโอกาสกลับมาเติบโตสูง ทั้งจากด้านดีมานด์ที่เกิดจากรอบการใช้รถเป็นระยะเวลายาวนานขึ้นและอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่าการขยวงเงินสินเชื่อส่วนบุคคลทั่วไป ประกอบกับด้านซัพพลายที่ผู้ให้บริการเห็นโอกาสการขยายตลาดสินเชื่อ โดยเฉพาะในกลุ่มลูกค้าเดิมที่ผ่อนครบสัญญาและยังได้ประโยชน์จากมารจิ้นที่เพิ่มขึ้นกว่าการให้สินเชื่อในตลาดรถใหม่ ขณะที่ภาวะการแข่งขันในภาพรวม คาดว่าจะกลับมารุนแรงขึ้น โดยเฉพาะตลาดลูกค้าศักยภาพที่มีขนาดเล็กลงหลังผ่านพ้นช่วงโควิด อันทำให้ผลประโยชน์โดยรวมจากการแข่งขันนี้ คงตกอยู่กับผู้บริโภคเหล่านั้น



Disclaimers

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KRI Research") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อในความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KRI Research มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้อันุมัติหรือรับรองเพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KRI Research จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ KRI Research และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงถึงความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KRI Research และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KRI Research และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)