



โควิดระลอก 3 อาจส่งผลยอดขายรถยนต์ทั้งปี 64 ติดลบ 1.5%
แต่การส่งออกที่เพิ่มขึ้นหนุนผลผลิตรถโตได้ไม่น้อยกว่า 1.8 ล้านคัน

CURRENT ISSUE

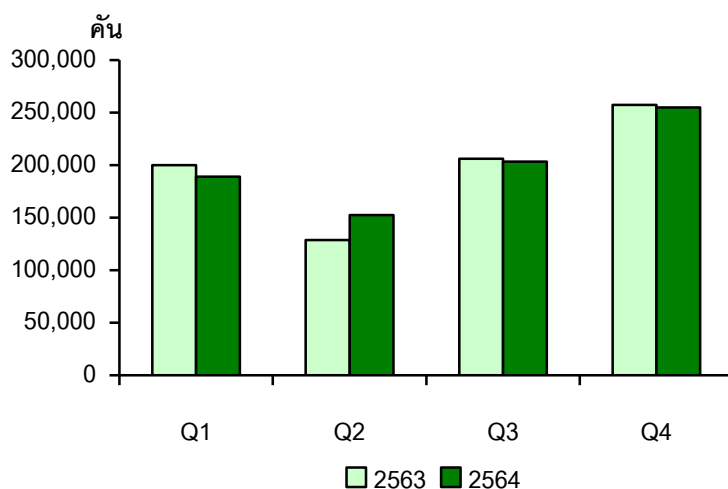
ปีที่ 27 ฉบับที่ 3215

วันที่ 29 เมษายน 2564

- แม้การระบาดของโควิด-19 รอบ 3 ในประเทศจะหนักหน่วง แต่ผลของฐานที่ต่ำมาจากโควิดรอบก่อนในไตรมาส 2 ปี 2563 อาจส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ไตรมาส 2 ปี 2564 ขยายตัว 16.7% ถึง 20.6% (YoY)
 - การกลับมาระบาดของโควิด-19 รอบที่ 3 ของโควิด-19 ในไทย ซึ่งแม้จะไม่มีกรณีประกาศล็อกดาวน์ แต่มุมมองของประชาชนต่อการระบาดในครั้งใหม่ส่งผลให้มียอดผู้ติดเชื้อและเสียชีวิตมากกว่าการระบาดในทุกครั้งนี้ ยังผลทางจิตวิทยาให้เกิดความกังวลต่อรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และกระทบต่อการบริโภคในกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ตามมา โดยตลาดรถยนต์เป็นอีกกลุ่มที่น่าจะได้รับผลกระทบเนื่องจากเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยที่มีราคาสูง รวมถึงมีผลผูกมัดด้านค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นในระยะยาว ซึ่งกำลังซื้อที่ลดลงของผู้บริโภคส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นย่อมมีผลไม่เพียงการตัดสินใจซื้อรถยนต์ใหม่ของผู้บริโภคเองที่จะลดลงเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการตัดสินใจอนุมัติให้สินเชื่อเช่าซื้อของบริษัทผู้ให้สินเชื่อที่จะระมัดระวังมากขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงในอนาคต
 - ผลกระทบโดยตรงต่อยอดขายรถยนต์ในประเทศจะเห็นได้ชัดในช่วงไตรมาส 2 ซึ่งเป็นช่วงที่คาดว่า การระบาดของโควิด-19 จะหนักที่สุดก่อนที่ประชาชนส่วนใหญ่ในประเทศจะได้รับวัคซีน แต่ทว่าเมื่อเทียบกับฐานที่ต่ำมากในช่วงไตรมาส 2 ปี 2563 ที่ทำได้เพียง 128,576 คัน ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า จากสถานการณ์ในไตรมาส 2 ปีนี้ที่การประกาศใช้มาตรการมีความผ่อนคลายกว่าปีก่อนพอควร ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในหลายจังหวัดจึงยังคงดำเนินต่อไปได้ มีผลให้ยอดขายรถยนต์โดยรวมไตรมาส 2 ปี 2564 อาจทำได้ 150,000-155,000 คัน ขยายตัวสูงขึ้นถึง 16.7%-20.6% (YoY) แม้เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกที่ขายรถยนต์ได้ 189,093 คัน อาจหดตัวในระดับ -18.0% ถึง -20.7% (QoQ) ก็ตาม
 - อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากผลกระทบของโควิด-19 เองแล้ว ยังมีประเด็นที่ค่ายรถยนต์บางค่ายได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนชิ้นส่วน โดยเฉพาะชิปอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นปัญหาที่กำลังเผชิญอยู่ทั่วโลกด้วย จึงมีผลทำให้การผลิตรถยนต์ในบางรุ่นสำหรับค่ายที่ไม่ได้สต็อกชิ้นส่วนดังกล่าวไว้ล่วงหน้าส่งมอบล่าช้าออกไปกว่าที่ควร อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ผลิตชิปหลักให้กับค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่ในไทยมีแนวโน้มที่จะกลับมาส่งมอบให้ได้ตามปกติในช่วงต้นไตรมาสที่ 3 ก็น่าจะทำให้สถานการณ์ดังกล่าวคลี่คลายลงไปได้
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองสถานการณ์ตลาดรถยนต์ช่วงครึ่งหลังแม้จะทยอยฟื้นตัวหลังคลี่คลายจากทั้งปัญหาโควิด-19 และการขาดแคลนชิ้นส่วนลงบ้าง แต่กำลังซื้อที่ยังมีความไม่แน่นอนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยเรื่องการกระจายวัคซีน จึงคาดว่ายอดขายรถยนต์รวมปี 2564 นี้ อาจแกว่งอยู่ระหว่าง -1.5% ถึง 3.5% (YoY)

- สถานการณ์ตลาดรถยนต์ในประเทศมีแนวโน้มจะฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงไตรมาส 3 เป็นต้นไป ภายหลังจากการกระจายวัคซีนคาดว่าจะทำได้มากขึ้นตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2564 ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆทยอยฟื้น คลายความตึงเครียดลงได้ตามลำดับ ประกอบกับสถานการณ์การขาดแคลนชิปอิเล็กทรอนิกส์ที่น่าจะกลับมาปกติได้ ตั้งแต่ไตรมาส 3 ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดการณ์ว่ารถยนต์ในประเทศไตรมาส 3 จะขายได้ 195,000 ถึง 212,000 คัน หรือขยายตัวถึง 27.9%-39.0% (QoQ) จากไตรมาส 2 และในไตรมาส 4 มีโอกาสที่ยอดขายรถยนต์จะขยับสูงขึ้นต่อเนื่องไปอยู่ที่ 246,000 ถึง 264,000 คัน หรือขยายตัวถึง 20.9% ถึง 29.7% (QoQ) จากไตรมาส 3
 - แม้ตลาดรถยนต์ในประเทศทั้ง 2 ไตรมาสจะทยอยปรับตัวดีขึ้น แต่กิจกรรมทางเศรษฐกิจในรอบปีนี้ที่จะฟื้นสู่ระดับปกติก่อนการระบาดในรอบ 2 และ 3 นั้นยังอาจต้องขึ้นกับตัวแปรสำคัญ คือ การเร่งปฎิบัติตัวขึ้นให้กระจายอย่างทั่วถึงโดยเร็ว ซึ่งส่งผลให้ต่อทิศทางกำลังซื้อของผู้บริโภคในระยะต่อจากนี้ยังมีความไม่แน่นอนสูง ศูนย์วิจัยกสิกรไทยจึงมองว่าตลาดรถยนต์ในประเทศทั้งปี 2564 น่าจะทำได้ระหว่าง 780,000 ถึง 820,000 คัน หรืออยู่ระหว่าง -1.5% ถึง 3.5% (YoY)
 - ทั้งนี้ ในบรรดาประเภทรถยนต์ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุดนั้น ยังคงมองว่าเป็นกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเล็กเนื่องจากกลุ่มผู้ซื้อหลักเป็นกลุ่มรายได้ปานกลางลงมาและได้รับผลกระทบด้านรายได้ค่อนข้างมาก ทำให้นอกจากจะมีกำลังซื้อที่ลดลงแล้ว ยังมีความเสี่ยงสูงในการผ่อนชำระสินเชื่อเช่าซื้อ ทำให้มีโอกาสไม่ผ่านเกณฑ์ของผู้ให้สินเชื่อได้ง่าย ขณะที่กลุ่มรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ยังมีปัจจัยบวกจากการลงทุนภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้ามาช่วยหนุนตลาดบ้าง ส่วนรถยนต์อเนกประสงค์ที่ขยายฐานตลาดลงมาเล่นในรุ่นเล็กลงมาขึ้นเพื่อเพิ่มโอกาสในการทำตลาด น่าจะยังพอได้รับการตอบรับจากการเปลี่ยนความนิยมของผู้บริโภคมาสู่รถยนต์ประเภทนี้ ด้านรถยนต์ xEV ยังคงมีช่องให้ทำตลาดได้อีกมาก เนื่องจากฐานตลาดปัจจุบันยังน้อยมาก และปัจจุบันผู้บริโภคมีความเชื่อมั่นและตอบรับต่อรถยนต์ xEV ดีขึ้นกว่าอดีต แม้ระดับความคึกคักจะลดลงบ้างจากผลของโควิด-19 ระลอกใหม่
- **เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวคาดว่าค่ายรถน่าจะปรับสายการผลิตเพื่อรองรับตลาดส่งออกที่กลับมาเร่งตัวดีขึ้นในปีนี้แทน ส่งผลให้การผลิตรถยนต์โดยรวมปี 2564 อาจทำได้มากกว่า 1.8 ล้านคัน**
 - ตรงข้ามกับตลาดในประเทศ การส่งออกรถยนต์ในปีนี้มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นมาก หลังประเทศคู่ค้าหลักของไทย เช่น กลุ่มประเทศเอเชียเนียบ ทวีปยุโรป และบางประเทศในอาเซียน รับมือกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้ดีขึ้นกว่าปีก่อน ประกอบกับการที่ค่ายรถญี่ปุ่นบางค่ายปรับสายการผลิตวางไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์บางรุ่น เพื่อส่งออกไปประเทศต่างๆรวมถึงส่งกลับญี่ปุ่น ทำให้การส่งออกรถยนต์ของไทยกลับมาฟื้นคืนขึ้น เป็นโอกาสให้ค่ายรถเพิ่มสัดส่วนการผลิตเพื่อส่งออกขึ้นทดแทนกับตลาดในประเทศที่คาดว่าจะยังไม่ฟื้นตัวขึ้นจากปีก่อนได้ ซึ่งจากทิศทางดังกล่าว หากสถานการณ์โควิดในต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดส่งออกหลักของไทยไม่กลับไปรุนแรงขึ้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าก็มีโอกาสที่การผลิตโดยรวมของไทยในปี 2564 นี้จะทำได้ไม่ต่ำกว่า 1.8 ล้านคัน หรือขยายตัวไม่น้อยกว่า 26.0% (YoY)

คาดการณ์ยอดขายรถยนต์ในประเทศรายไตรมาสปี 2564



ปี	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3	ไตรมาสที่ 4	ทั้งปี
2563	200,064	128,576	206,125	257,381	792,146
2564	189,093	150,000-155,000	195,000-212,000	246,000-264,000	780,000-820,000
%QoQ	-26.5%	-18.0% ถึง -20.7%	27.9% ถึง 39.0%	20.9% ถึง 29.7%	
%YoY	-5.5%	16.7% ถึง 20.6%	-5.4% ถึง 2.9%	-4.4% ถึง 2.6%	-1.5% ถึง 3.5%

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย



Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีที่น่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือสนใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสี่ยงใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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