



แนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองปี 2565: โอกาสโตด้วยแรงหนุนด้านราคา ขณะที่ยอดขายทอดตลาดลดลง

- แนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองในระบบธนาคารพาณิชย์ปี 2565 มีโอกาสขยายตัวเป็นบวกต่อจากปีก่อน ด้วยปัจจัยสนับสนุนด้านราคาดังสะท้อนจากดัชนีราคารถยนต์มือสอง และการแข่งขันของธนาคารที่เพิ่มขึ้นเพื่อขยายพอร์ตสินเชื่อที่ให้ผลตอบแทนดี ท่ามกลางความเสี่ยงที่ลดลงหลังการแก้ไขปัญหานี้เสียอย่างเข้มข้นในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา และเศรษฐกิจไทยผ่านพ้นจุดต่ำสุดรอบนี้แล้ว อย่างไรก็ตาม ภาพรวมสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองในปีนี้มีข้อจำกัดจากอุปทานรถที่เข้าสู่ตลาดลดลงตามแนวโน้มการลดลงของอัตราการขายทอดตลาดรถในระบบสถาบันการเงิน
- ทิศทางอัตราดอกเบี้ยนโยบายที่กลับสู่ขาขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 อาจทำให้เริ่มเห็นการทยอยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองอย่างค่อยเป็นค่อยไปโดยเฉพาะจากกลุ่มนอนแบงก์ และเน้นการปรับในกลุ่มเสี่ยงมากกว่า อาทิ รถที่มีอายุมาก รถแบรนด์รอง/ไม่อยู่ในความนิยมของตลาด
- ประเด็นที่ต้องติดตาม ผลสรุปการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์การให้สินเชื่อของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับการคืนรถฉบับนี้ และส่วนลดดอกเบี้ยจากการปิดสัญญาที่กำหนด ซึ่งอาจนำไปสู่ความเสี่ยงต่อการไม่ได้รับผลตอบแทนตามความคาดหมาย และทำให้ธนาคารและบริษัทที่ให้สินเชื่อเช่าซื้ออาจต้องกำหนดแนวนโยบายเครดิตที่รัดกุมขึ้น อาทิ ปรับเพิ่มอัตราการวางเงินดาวน์ขึ้นต่ำ ซึ่งคงมีผลกระทบต่อการขายสินเชื่อต่อไป

ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองปี 2565 มีโอกาสขยายตัวประมาณ 5-7%

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองของธนาคารและบริษัทลูก ณ ไตรมาส 1/2565 ที่ระดับประมาณ 3 แสนล้านบาท (รวมรวมและประมาณการจากธนาคารและลูก 6 แห่งที่เป็นผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรายหลัก) ปรับตัวเป็นบวกเล็กน้อยจากสิ้นปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนด้านราคารถยนต์มือสองที่ดีขึ้น ตามความต้องการใช้รถ สภาพรถ และอุปทานรถที่ออกสู่ตลาดลดลง รวมถึงการที่ธนาคารบางแห่งมีนโยบายเพิ่มสัดส่วนพอร์ตสินเชื่อรถยนต์มือสองมากขึ้น เพื่อเพิ่มผลตอบแทนจากสินเชื่อ

อย่างไรก็ดี ด้วยยอดขายในตลาดรถยนต์มือสองปีนี้ที่คาดว่าจะเติบโตได้ในช่วง 3-5% (คำนวณจากยอดการโอนรถของกรมการขนส่งทางบก ที่บริหารจัดการนับซ้ำของการรวบรวมกิจการธนาคารแล้ว) หรือคิดเป็นปริมาณการซื้อขายรถยนต์มือสองราว 6-7 แสนคัน (ใช้สมมติฐาน 40% ของยอดจดทะเบียนโอน เป็นการซื้อและครอบครองรถเพื่อใช้งาน) **ทำให้ยอดคงค้างสินเชื่รถยนต์มือสองในปีนี้มีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นได้ประมาณ 5-7%** หลังจากที่อยู่ในระดับค่อนข้างทรงตัวจากผลกระทบของสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563-2564 ซึ่งสินเชื่อใหม่เพิ่มขึ้นในอัตราชะลอตามกำลังซื้อ ขณะที่พอร์ตสินเชื่อเดิมลดลงเร็วขึ้นตามการเร่งแก้ไขหนี้ด้วยคุณภาพหลายวิธีซึ่งรวมถึงการขายทอดตลาด

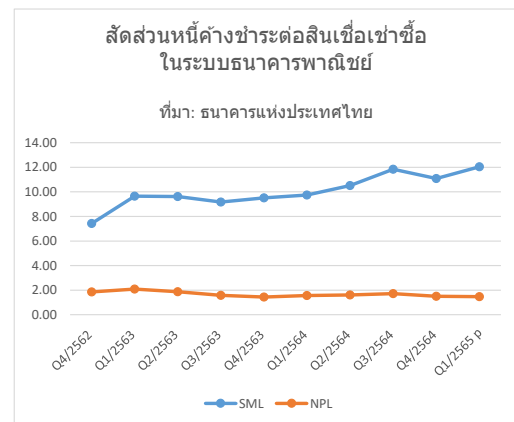
ปัจจัยแวดล้อมที่สำคัญที่มีผลต่อธุรกิจสินเชื่อรถยนต์มือสองในปี 2565 มีดังนี้

- **ดัชนีราคารถยนต์มือสองปี 2565 มีทิศทางที่ดีขึ้นจากปี 2563-2564** โดยสามารถยืนอยู่เหนือดัชนีฐาน (100) ได้ติดต่อกันเป็นเวลา 6 เดือน (พ.ย. 2564 - เม.ย. 2565) เป็นครั้งแรกนับจากเกิดวิกฤตโควิดในปี 2563 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมั่นในการรับซื้อรถของดีลเลอร์ ขณะเดียวกัน ทิศทางราคารถยนต์ใช้แล้วที่อยู่เหนือดัชนีฐาน ยังมีส่วนช่วยลดความเสี่ยงต่อสถาบันการเงินที่ให้สินเชื่อเช่าซื้อจากมูลค่าหลักประกันที่ไม่มีสัญญาณการเสื่อมค่าลงอย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้ ตลาดรถใหม่ยังไม่กลับมาโตเต็มศักยภาพ จากข้อจำกัดด้านกำลังซื้อของครัวเรือน จึงเป็นโอกาสของตลาดรถยนต์มือสอง โดยเฉพาะในช่วงหลังโควิดซึ่งมีรถสวยเข้าสู่ตลาดทั้งในกลุ่มที่มีอายุไม่มากและมีการใช้งานน้อยหรือเลขไมล์ไม่สูง อย่างไรก็ตาม อัตรากาการขายทอดตลาดรถยัดของสถาบันการเงินที่มีแนวโน้มลดลง (หลังการเร่งแก้ไขหนี้ด้วยคุณภาพหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงการขายหนี้เสียและขายทอดตลาดรถที่เป็นหลักประกันในช่วงปี 2563-2564 ตลอดจนนโยบายเครดิตที่ระมัดระวังในการให้สินเชื่อใหม่ในช่วง 2 ปีก่อนของสถานการณ์โควิด) จึงส่งผลให้ปริมาณรถมือสองที่เข้าสู่ตลาดใหม่ในปี 2565 ปรับตัวลดลง



- **ช่องทางขายบนออนไลน์ของตลาดรถใช้แล้ว มีส่วนช่วยลดต้นทุนการเปลี่ยนมือ** (สินค้ามีโอกาสขายออกได้ไว ไม่ต้องพึ่งทำเลเด่นที่เป็นหลัก เจ้าของสามารถลงประกาศในลักษณะฝากขายได้ ฯลฯ) ซึ่งเป็นปัจจัยบวกที่สร้างโอกาสให้ธุรกิจรถใช้แล้ว รวมถึงผู้ให้บริการสินเชื่อ โดยมีแพลตฟอร์มที่เข้ามาจับบทบาทในการทำธุรกิจตลาดรถยนต์มือสองมากขึ้น นอกจากนี้ บทบาทการกำกับดูแลของ สคบ. ที่มีการคุ้มครองกิจการรถใช้แล้ว และการกำหนดมาตรฐานสัญญาซื้อขายรถ รวมถึงการควบคุมสัญญาของธุรกิจให้เข้าซื้อรถ ยังมีส่วนช่วยยกระดับธุรกิจและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ซื้อ
- **แนวโน้มหนี้เสียหรือ NPL ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2563-2564 แต่ก็ยังต้องติดตามลูกหนี้ SM¹ ที่อาจไหลมาเป็นหนี้เสียเพิ่มเติม** โดย ณ ไตรมาส 1/2565 สัดส่วน NPL ของสินเชื่อเช่าซื้อรถในระบบสถาบันการเงินอยู่ที่ 1.47% ต่ำที่สุดในรอบ 10 ปี (หากไม่นับรวม ณ สิ้นปี 2563 ด้วยมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้และสถาบันการเงิน ทำให้สัดส่วน NPL ถูกดึงลงแตะ 1.44%) ซึ่งอาจสะท้อนมุมมองต่อการจัดการปัญหาหนี้ อย่างเข้มข้นในช่วง 2 ปีก่อน และมีส่วนช่วยลดแรงกดดันต่อการดำเนินธุรกิจต่อไปในปี 2565 อีกทั้งมีอานิสงส์จากทิศทางสินเชื่อใหม่ที่ทยอยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปตามยอดขายรถใหม่ที่มีสัญญาณบวกในปีนี้



อย่างไรก็ตาม สัดส่วนหนี้ค้างชำระ 1-2 งวด (Special Mention Loan: SM) ในไตรมาส 1/2565 ของสินเชื่อเช่าซื้อโดยรวมที่อยู่ในระดับสูงแตะ 12% เพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวจากระดับ 7.4% ณ สิ้นปี 2562 ก่อนเกิดสถานการณ์โควิด-19 ในไทย เป็นประเด็นที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดถึงความเสี่ยงที่ลูกหนี้ SM จะตกชั้นกลายเป็นหนี้เสีย (NPL) ในปีนี้เพิ่มขึ้นหลังสิ้นสุดมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้หากลูกหนี้ไม่สามารถกลับมาชำระหนี้ได้ตามปกติ ซึ่งด้วยแรงกดดันด้านเงินเฟ้อและค่าครองชีพสูงตั้งแต่ต้นปี เป็นปัจจัยที่มีผลกระทบโดยตรงต่อความสามารถในการผ่อนชำระหนี้ รวมทั้งมีผลต่อนโยบายการให้สินเชื่อใหม่ในกลุ่มรถยนต์มือสองที่คงจำเป็นต้องใช้ความระมัดระวังในการพิจารณาความสามารถในการชำระหนี้อย่างรอบคอบ

¹ หรือหนี้ Stage 2 ตาม TFRS 9

- **สัญญาณการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายในช่วงครึ่งหลังของปี 2565** ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า คณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) เผชิญแรงกดดันต่อการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายอย่างยากจะหลีกเลี่ยง โดยเฉพาะหลังจากประชุมเฟดเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน มีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยถึง 0.75% และเงินเฟ้อไทยยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งด้วยทิศทางอัตราดอกเบี้ยนโยบายในประเทศที่เข้าสู่จังหวะขาขึ้นในช่วงที่เหลือของปีนี้ อาจย้ำภาพต้นทุนทางการเงินของบริษัท Non-Bank ที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่ต้นปี 2565 โดยเฉพาะบริษัทที่ระดมทุนใหม่เพิ่มขึ้นผ่านการออกหุ้นกู้เพื่อรองรับการขยายธุรกิจและการไถ่ถอนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนด ถึงแม้ว่าผลกระทบจากการปรับขึ้นดอกเบี้ยต่อธุรกิจเข้าซื้อต่อต้นทุนทางการเงินของฝั่งผู้ประกอบการที่เป็นธนาคารพาณิชย์ จะยังคงปรับขึ้นไม่มากนัก ตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากที่ยังทรงตัวอยู่ในระดับต่ำ อีกทั้งยังมีการขยายเวลาปรับลดเงินนำส่งเข้ากองทุนฟื้นฟูฯ ในอัตรา 0.23% ต่อปีออกไปจนถึงสิ้นปี 2565

ทั้งนี้ แม้ว่าในปีกลุ่มผู้ให้สินเชื่อที่เป็นธนาคารจะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุน แต่เชื่อว่า **แนวโน้มการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการสินเชื่อเข้าซื้อรถด้วยกลไกราคาหรืออัตราดอกเบี้ยต่ำน่าจะเกิดขึ้นน้อยลง** เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยสินเชื่อเข้าซื้อรถเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ตลอดสัญญา ขณะที่ทิศทางอัตราดอกเบี้ยเป็นขาขึ้นอย่างชัดเจน อาจกระทบต่อผลตอบแทนที่ได้รับในระยะยาว ซึ่งรวมถึงดอกเบี้ยสัญญาเงินกู้เดิมที่ทำไว้ต่ำด้วยเช่นกัน

- **ประเด็นติดตาม ผลสรุปของร่างประกาศควบคุมการเข้าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ฉบับที่ 2 ของ สคบ.** ซึ่งได้ผ่านการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้ว (3-17 ธ.ค. 2564) และ สคบ. ส่งเรื่องให้ตั้งที่มิวิเคราะห์จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ธปท. สมาคมธนาคารไทย สมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย และสมาคมรถจักรยานยนต์ฯ ซึ่งเมื่อเดือน พ.ค. 2565 ได้ส่งสรุปแนวทางให้ สคบ. พิจารณา โดยสาระสำคัญที่เสนอให้ปรับปรุงมีดังนี้

ประเด็นหรือ	ปัจจุบัน	แนวทางที่ สคบ. เสนอ (ณ 64)	ข้อเสนอจากทีมที่เกี่ยวข้อง (ณ พ.ค. 65)
1) เพดานอัตราดอกเบี้ย*	ไม่กำหนด	ไม่เกิน 15% ทุกสัญญา	แบ่งตามประเภทรถ เป็น 3 ช่วง <ul style="list-style-type: none"> • ไม่เกิน 15% >> รถยนต์ใหม่ • ไม่เกิน 20% >> รถยนต์มือสอง • ไม่เกิน 30% >> จักรยานยนต์ใหม่
2) การส่งมอบรถคืน (คืนรถจบหนี้)	ไม่มี	เดิมเสนอให้คืนรถได้ตลอดหลังจากทำสัญญา แต่ผลเจรจาระหว่างทาง สคบ. ได้ปรับเป็นคืนรถได้เมื่อผ่อนมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ใน 3	ผ่อนมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ใน 3

ประเด็นหารือ	ปัจจุบัน	แนวทางที่ สคบ. เสนอ (ณ 64)	ข้อเสนอจากทีมที่เกี่ยวข้อง (ณ พ.ค. 65)
3) ส่วนลดดอกเบี้ยเมื่อปิดบัญชีก่อนกำหนด	ไม่น้อยกว่า 50% ของดอกเบี้ยที่ยังไม่เกิดขึ้น	80% ของดอกเบี้ยที่ยังไม่เกิดขึ้น	แบ่งเป็น 3 ชั้น ตามส่วนที่ผ่อนมาแล้ว <ul style="list-style-type: none"> • ส่วนลด 50% >> ผ่อนแล้ว น้อยกว่า 1 ใน 3 • ส่วนลด 60% >> ผ่อนแล้ว น้อยกว่า 2 ใน 3 • ส่วนลด 70% >> ผ่อนแล้ว มากกว่า 2 ใน 3

ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรไทย และบริษัท ลีส์ซิงกสิกรไทย จำกัด

หมายเหตุ: * เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง แต่ดอกเบี้ยที่ปรากฏในสัญญาเช่าซื้อเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ซึ่งต้องแปลงเป็นดอกเบี้ยที่แท้จริงด้วยการคูณประมาณ 1.8 เช่น ดอกเบี้ยเช่าซื้อ 10% แปลงเป็นดอกเบี้ยที่แท้จริงได้ประมาณ 18% เป็นต้น

ทั้งนี้ ยังต้องติดตามว่าในท้ายที่สุดร่างประกาศ สคบ. จะแก้ไขเพิ่มเติมหรือยอมรับข้อเสนอจากทีมวิเคราะห์ข้างต้น รวมทั้งระยะเวลาการบังคับใช้ ซึ่งไม่ว่าจะมีผลในช่วงท้ายปีนี้หรือปีหน้าก็ตาม คงมีผลต่อแนวทางการให้สินเชื่อเช่าซื้อในระยะต่อไป โดยในมุมมองที่เกี่ยวข้องกับตลาดรถมือสองนั้น มีข้อสังเกตดังนี้

- เพดานอัตราดอกเบี้ย: ค่อนข้างปริ่มสำหรับบริษัท Non-Bank ที่รับรถมือสองบางประเภทที่มีความเสี่ยงสูง ซึ่งปัจจุบันเรียกเก็บดอกเบี้ยที่ 16-18% แต่ภายใต้ภาวะดอกเบี้ยขาขึ้นรอบนี้ อาจก่อให้เกิดแรงกดดันต่อการบริหารจัดการต้นทุนและรายได้ เพื่อประคองอัตราผลตอบแทนโดยรวมของบริษัทนั้น
- การส่งมอบรถคืน: เพิ่มความเสี่ยงต่อการขาดทุนแก่ผู้ให้สินเชื่อเช่าซื้อ โดยเฉพาะรถมือสองที่มีอายุมากและอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงสินเชื่อของรถมือสองบางประเภท เพราะผู้ให้สินเชื่อเช่าซื้ออาจจำเป็นต้องเพิ่มความระมัดระวังความเสี่ยง แต่มีข้อจำกัดของเพดานดอกเบี้ย ทำให้อาจต้องปรับเพิ่มเงินดาวน์เป็นมากกว่า 10% ควบคู่กับการลดราคาให้เช่าซื้อลง หรือไม่รับพิจารณาสินเชื่อ
- การให้ส่วนลดดอกเบี้ยเมื่อปิดบัญชีก่อนกำหนด: ถ้าให้ส่วนลดเป็นขั้นบันไดตามการผ่อนมาแล้วมีส่วนช่วยให้เกิดความเป็นธรรม และลดภาระการขาดทุนดอกเบี้ยให้แก่ผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงแนวโน้มดอกเบี้ยขาขึ้น การขอปิดบัญชีก่อนกำหนดในกรณีที่สัญญาเช่าซื้อนั้นเรียกเก็บดอกเบี้ยต่ำ จะบรรเทาผลกระทบต่อผู้ให้บริการทางการเงินได้

กล่าวโดยสรุป ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า สถานการณ์เศรษฐกิจและรายได้ของครัวเรือนโดยรวมในปี 2565 อาจผ่านช่วงระยะต่ำสุดมาแล้ว และมีสัญญาณการฟื้นตัวดีขึ้นเป็นลำดับ แต่แรงกดดันเงินเฟ้อที่เร่งตัวขึ้น มีผลกระทบต่ออำนาจซื้อของครัวเรือน ซึ่งแม้จะกดดันความสามารถในการซื้ออรรถมีอหนึ่ง แต่ก็กลายเป็นปัจจัยที่ยังสนับสนุนตลาดอรรถมีอสองและความต้องการสินเชื่ออรรถมีอสองให้ประกอบการเติบโตไว้ได้ โดยการที่ธนาคารพาณิชย์ให้ความสนใจเข้าสู่ตลาดนี้เพิ่มขึ้น เป็นประโยชน์ต่อผู้กู้ยืมที่มีโอกาสได้รับอัตราราคดอกเบี้ยที่ต่ำลง อย่างไรก็ดี ด้วยทิศทางอัตราราคดอกเบี้ยขาขึ้น ทำให้ผู้ซื้ออรรถมีอสองในกลุ่มตลาดล่างและใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อจากบริษัท Non-Bank คงมีภาระดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน การเตรียมออกประกาศควบคุมสัญญาเช่าซื้อฉบับใหม่ของ สคบ. อาจมีส่วนช่วยควบคุมเพดานดอกเบี้ยได้ระดับหนึ่ง แต่คงต้องติดตามผลกระทบอื่นจากแนวทางการให้สินเชื่อของผู้ให้บริการที่อาจต้องปรับตัวเข้มข้นขึ้นเพื่อควบคุมความเสี่ยงของธุรกิจ

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวัง และใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

บริการทุกระดับประทับใจ