

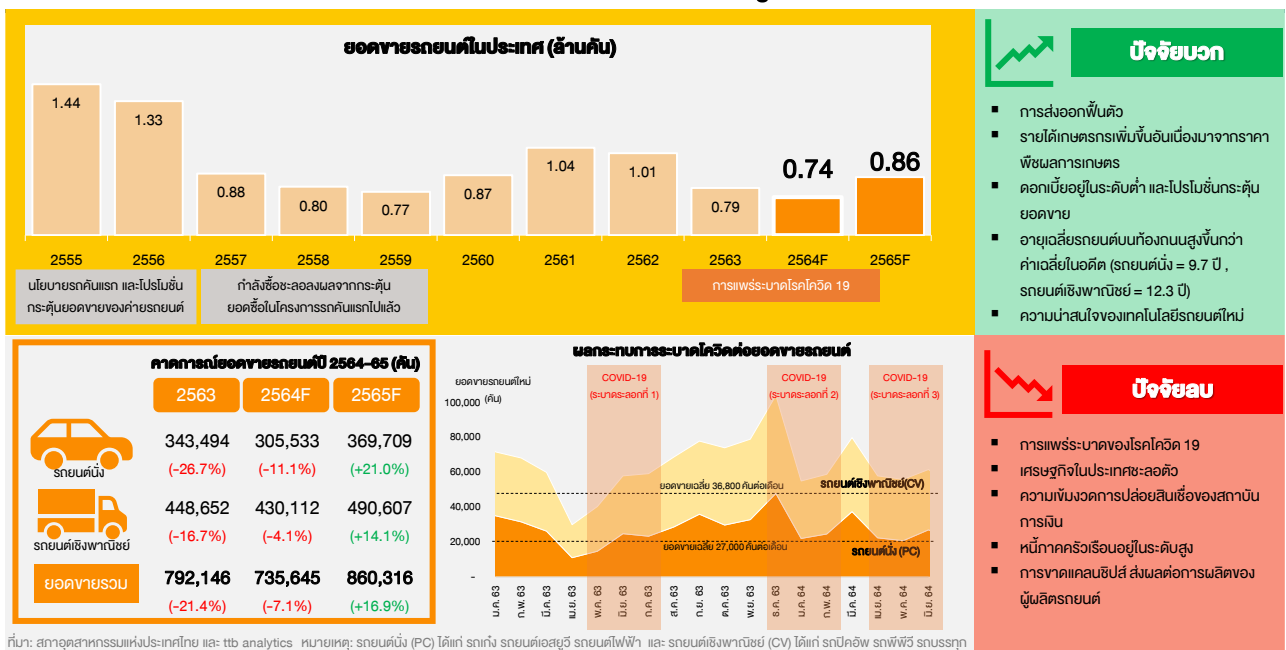
ttb analytics คาดยอดขายรถยนต์ปี 2564 หดตัวต่อจากปีก่อน เหตุโควิดเดลต้ากระทบกำลังซื้อ

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี หรือ ttb analytics ประเมินยอดขายรถยนต์ในประเทศอยู่ที่ 7.35 แสนคันในปี 2564 ลดลง 7.1% จากปีก่อน โดยปัจจัยกดดันจากภาวะระบาดของโรคโควิด-19 และกำลังซื้อที่เปราะบาง แม้จะได้รับานิสงค์จากการฟื้นตัวการส่งออกและราคาสินค้าเกษตรที่เพิ่มขึ้นมาช่วย ลุ้นปี 2565 ยอดขายจะทยอยกลับมาสู่ระดับปกติที่ 8.6 แสนคัน หลังประชากรได้รับวัคซีนอย่างทั่วถึง ณะภาคเอกชนกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนร่วมมือกันควบคุมการแพร่ระบาดด้วยการทำ Bubble and Seal (มาตรการสกัดเชื้อโควิด ป้องกันลามสู่ภาคการผลิต) อย่างเป็นระบบ เพื่อรักษาห่วงโซ่อุปทานการผลิตไม่ให้หยุดชะงัก

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ระลอก 3 ได้แพร่กระจายนับตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ที่ผ่านมา ทำให้จำนวนผู้ติดเชื้อสะสมรวมกว่า 6.64 แสนคน (ข้อมูล ณ วันที่ 5 สิงหาคม 2564) ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศให้ชะลอตัวลง สำหรับยอดขายรถยนต์ในประเทศ แม้ว่าครึ่งแรกของปี 2564 จะสามารถทำยอดขายได้ 373,191 คัน หรือ ขยายตัว 13.6% จากช่วงเดียวกันของปี 2563 แต่เป็นการเพิ่มขึ้นที่มาจากฐานที่ต่ำในปี 2563 ที่หดตัว 37.3% ซึ่งเป็นผลมาจากกำลังซื้อที่หายไปจากการล็อกดาวน์ติดต่อกัน 3 เดือน (เมษายน - มิถุนายน 2563) เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดโควิด-19 ในระลอกแรก

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี หรือ ttb analytics ประเมินปี 2564 ยอดขายรถยนต์ในประเทศจะอยู่ที่ 7.35 แสนคัน หรือ หดตัว 7.1% จากปีก่อน อันเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยยอดขายลดลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วงไตรมาส 3 เป็นผลมาจากมาตรการล็อกดาวน์ และกำลังซื้อในประเทศที่เปราะบาง ก่อนที่ในไตรมาสที่ 4 ยอดขายจะเริ่มทยอยฟื้น โดยได้รับานิสงค์จากการฉีดวัคซีนที่ครอบคลุมกว่า 70% ของประชากรรวมในประเทศตามแผนของภาครัฐผนวกกับได้แรงพุงจากการส่งออกที่ฟื้นตัว และรายได้เกษตรกรที่ดีขึ้นจากราคาและผลผลิตที่ดีขึ้น

ttb analytics คาดยอดขายรถยนต์ในประเทศอยู่ที่ 7.35 แสนคันในปี 2564



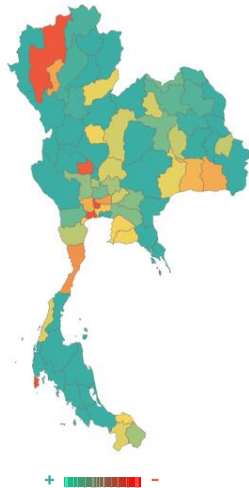
- ปัจจัยบวก**
- การส่งออกฟื้นตัว
 - รายได้เกษตรกรเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากราคาพืชผลการเกษตร
 - ดอกเบี้ยอยู่ในระดับต่ำ และไปรษณีย์กระตุ้นยอดขาย
 - อายุเฉลี่ยรถยนต์บนท้องถนนสูงขึ้นกว่าค่าเฉลี่ยในอดีต (รถชนคันนี้ = 9.7 ปี, รถยนต์เชิงพาณิชย์ = 12.3 ปี)
 - ความน่าสนใจของเทคโนโลยีรถยนต์ใหม่

- ปัจจัยลบ**
- การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19
 - เศรษฐกิจในประเทศชะลอตัว
 - ความกังวลการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน
 - หนี้ภาคครัวเรือนอยู่ในระดับสูง
 - การขาดแคลนชิปส์ ส่งผลต่อการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์

ปี 2564 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะได้รับผลกระทบหนักกว่ารถยนต์เชิงพาณิชย์ โดยคาดว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะหดตัว 11.1% ในขณะที่รถยนต์เชิงพาณิชย์จะหดตัว 4.1% เนื่องจากการแพร่ระบาดจะบั่นทอนกำลังซื้อและความเชื่อมั่นให้ลดลง โดยเฉพาะพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล และจังหวัดท่องเที่ยว ซึ่งความต้องการรถยนต์นั่งส่วนบุคคลสูงกว่ารถยนต์เชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ จากสถิติกรมขนส่งทางบกพบว่า ในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ป้ายแดง ขยายตัว 4.2% จากช่วงเดียวกันของปี 2563 ที่หดตัว 24.1% โดยพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลยังหดตัวต่อเนื่องที่ 1.9% ขณะที่พื้นที่เศรษฐกิจที่พึ่งพาภาคธุรกิจการส่งออกและภาคเกษตร ได้แก่ ภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคใต้ เริ่มกลับมาขยายตัวได้ 12.2% 12.1% และ 11.8% ตามลำดับ ดังนั้น หากการแพร่ระบาดบรรเทาลงในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2564 นี้ พื้นที่เศรษฐกิจที่พึ่งพาภาคธุรกิจการส่งออกและภาคเกษตรคาดว่าจะสามารถกลับมาฟื้นตัวได้เร็วกว่า ซึ่งในพื้นที่ดังกล่าวผู้บริโภคส่วนใหญ่มีความต้องการรถยนต์เชิงพาณิชย์มากกว่าทำให้ยอดขายจะกลับมาฟื้นได้ก่อนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ครึ่งแรกของปี 2564 ยอดจดทะเบียนรถยนต์ป้ายแดงแยกรายจังหวัดขยายตัว 4.2% ttb

ยอดจดทะเบียนรถยนต์ป้ายแดง ครึ่งแรกของปี 2564 (อัตราการขยายตัว %YoY)



รถยนต์ป้ายแดง “ครึ่งแรกของปี ยอดจดทะเบียนใหม่ป้ายแดงเริ่มต้นขึ้น ในพื้นที่ ภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคใต้ เนื่องจากได้แรงผลักดันจากภาคส่งออก และภาคเกษตร แต่ยังคงติดตามผลกระทบโรคโควิดอย่างใกล้ชิด ในครึ่งปีหลัง”

	2564 (ม.ค.- มิ.ย.) รถจดทะเบียนป้ายแดง (คัน)	2563 (ม.ค.- มิ.ย.) %YoY	2564 (ม.ค.- มิ.ย.) %YoY
กรุงเทพ และปริมณฑล	201,827	-23.0	-1.9
ภาคตะวันออก	70,703	-24.0	+12.2
ภาคกลาง	56,326	-23.8	+12.1
ภาคใต้	51,758	-25.5	+11.8
ภาคเหนือ	35,592	-26.2	+3.6
ภาคอีสาน	15,478	-31.5	+5.4
รวม	431,684	-24.1	+4.2

ที่มา: กรมขนส่งทางบก และ ttb analytics หมายเหตุ: สถิติรถยนต์ป้ายแดง เป็นประเภทรถยนต์ที่จดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์ได้แก่ รถ. 1 รถ. 2 และ รถ. 3

ปัจจัยเสี่ยงที่ต้องติดตาม ได้แก่ (1) การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งหากไม่คลี่คลายภายในไตรมาส 3 จะส่งผลกระทบต่อยอดขายลดลงได้อีก (2) กำลังซื้อที่เปราะบางและความเชื่อมั่นด้านสถานะการเงินของผู้บริโภค (3) ความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน (4) หนี้ภาคครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงกว่า 93% ต่อจีดีพี และ (5) ปัญหาชิปขาดแคลน ส่งผลกระทบต่อผลิตรถยนต์ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มผ่อนคลายลงในช่วงไตรมาส 2 ของปี 2565 ตามอัตราการฉีดวัคซีนทั่วโลกที่ครอบคลุมประชากรมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ผลิตชิปทั่วโลกกลับมาผลิตได้ปกติอีกครั้ง ประกอบกับความต้องการชิปสำหรับอุปกรณ์การทำงานที่บ้าน (Work from home) ทั้งคอมพิวเตอร์ ระบบคลาวด์ลดลง ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์มีชิปสำหรับผลิตรถยนต์ได้เพียงพอ

แม้ว่ายอดขายรถยนต์จะลดลงอย่างมีนัยสำคัญในไตรมาสที่ 3 ของปี 2564 นี้ โดยได้รับผลจากการระบาดของโรคโควิด-19 อย่างไรก็ตามยังมีปัจจัยบวกขึ้นพื้นฐานที่ยังสนับสนุนเป็นแรงส่งให้ยอดขายรถยนต์กลับมาฟื้นตัวได้

ในช่วงปลายปี ได้แก่ (1) การส่งออกฟื้นตัว (2) รายได้เกษตรกรที่ดีขึ้น (3) การทำโปรโมชั่นส่งเสริมการขายจากดีลเลอร์ (3) ดอกเบี้ยอยู่ในระดับต่ำ (4) อายุรถยนต์เฉลี่ยบนท้องถนนที่มากขึ้น (รถยนต์นั่งส่วนบุคคลอายุเฉลี่ย 9.7 ปี รถยนต์เชิงพาณิชย์ อายุเฉลี่ย 12.3 ปี) ทำให้เกิดความต้องการเปลี่ยนรถใหม่ และ (5) เทคโนโลยีใหม่ของรถยนต์ที่ดึงดูดใจผู้ซื้อ ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยประคองให้ยอดขายรถยนต์ฟื้นตัวได้ในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เป็นต้นไป

ด้วยเหตุนี้ ภาครัฐและภาคเอกชนในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ควรเตรียมพร้อมด้วยการเร่งฉีดวัคซีนให้แรงงาน และร่วมมือกันควบคุมการแพร่ระบาดด้วยการรทำ Bubble and Seal อย่างเป็นระบบ เพื่อรักษาห่วงโซ่อุปทานการผลิตไม่ให้หยุดชะงัก ซึ่งหากสามารถจัดการได้ ผนวกกับปัจจัยบวกพื้นฐานของกำลังซื้อรถยนต์ในประเทศ คาดว่ามีโอกาสที่ยอดขายรถยนต์จะสามารถกลับเข้าสู่ระดับปกติ 8.6 แสนคันได้ในปี 2565