



ราคารถยนต์มือสองฟื้นจากเหวแล้วหรือยัง?

ปุณณะ พิพัฒน์ภานุกุล

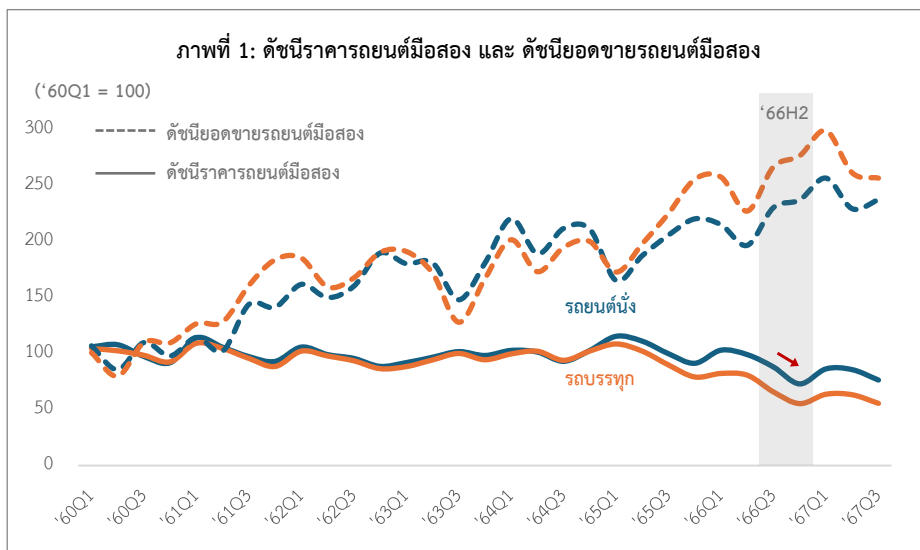
ผู้วิเคราะห์ สำนักคาด้าอานาไลติกส์

STAT IN FOCUS

ธันวาคม 2567

ข้อคิดเห็นที่ปรากฏในบทความนี้เป็นความเห็นของผู้เขียน ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย

ราคารถยนต์มือสองเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ส่งผลต่อความเสี่ยงของสินเชื่อที่มีรถเป็นหลักประกันและการตัดสินใจซื้อรถใหม่ของผู้บริโภค โดยตลาดรถยนต์มือสองในช่วงที่ผ่านมาได้เผชิญกับความท้าทายจากปัญหาหนี้เสียของสินเชื่อรถยนต์ที่ส่งผลให้มีรถจำนวนมากถูกยึดเข้ามาขายในลานประมูล จากข้อมูลของบริษัทสหการประมูล ปริมาณรถยนต์มือสองที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ราคารถยนต์มือสองในช่วงปลายปี 2566 ปรับตัวลงกว่าร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (ภาพที่ 1) ซึ่งการเร่งตัวของปริมาณรถที่ถูกยึดส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการสิ้นสุดมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้ และการชะลอการยึดรถของสถาบันการเงินในช่วงโควิด



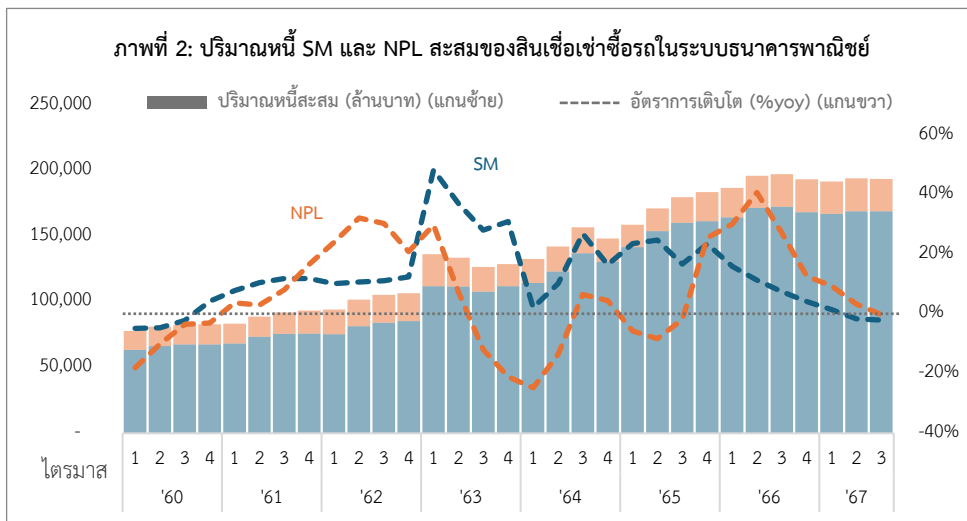
ที่มา: บริษัท สหการประมูล จำกัด (มหาชน) ประมวลผลโดย ธปท.
หมายเหตุ: ข้อมูลเฉพาะศูนย์ประมูลสำนักงานใหญ่กรุงเทพมหานคร

ภายใต้สภาพเศรษฐกิจที่ยังมีความไม่แน่นอน และหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง การติดตามสถานการณ์และแนวโน้มของตลาดรถยนต์มือสองในระยะต่อไปจึงมีความสำคัญต่อการประเมินความเสี่ยงของสถาบันการเงินที่อาจเพิ่มขึ้นจากการลดลงของมูลค่าหลักประกัน และผลกระทบต่อตลาดรถยนต์มือหนึ่งที่จะลดตัวลงจากการที่ผู้บริโภคชะลอการเปลี่ยนรถเนื่องจากรถเก่าขายได้ในราคาถูกลง หรืออาจเปลี่ยนไปซื้อรถยนต์มือสองแทนจากส่วนต่างราคากระหว่างรถยนต์มือหนึ่งและมือสองที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ จากเครื่องชี้ต่าง ๆ ในช่วงที่ผ่านมาของปี 2567 มี 3 สัญญาณที่ช่วยบ่งชี้ทิศทางราคารถยนต์มือสองในระยะข้างหน้า

1. ปัญหานี้เสียทุเลา การยึดรถน้อยลง

หนี้เสียรถเป็นหนึ่งในสาเหตุหลักที่กีดกันราคารถยนต์มือสอง จากข้อมูลของบริษัทเครดิตแห่งชาติ¹ พบว่าปริมาณหนี้เสียสะสมของสินเชื่อรถยนต์ ณ สิ้นปี 2566 มีจำนวน 2.3 แสนล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีก่อนถึงร้อยละ 28 ส่งผลให้มีรถจำนวนมากถูกยึดไปขายทอดตลาดเพื่อนำมาชดใช้หนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถกระบะที่อาจถูกยึดมาจากกลุ่มคนที่มีรายได้น้อย

อย่างไรก็ดี ในปี 2567 ปัญหานี้เสียที่เกิดขึ้นได้ทุเลาลงบ้างแล้วในกลุ่มสินเชื่อที่ปล่อยโดยธนาคารพาณิชย์ โดย ณ สิ้นไตรมาสที่ 3 ปริมาณหนี้เสีย (NPL) สะสมของสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของกลุ่มดังกล่าวหดตัวร้อยละ 0.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ชะลอลงจากที่เคยเร่งตัวสูงถึงร้อยละ 40.9 ณ สิ้นไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 ในขณะที่ยอดหนี้สะสมค้างชำระ 30 - 90 วัน (SM) ทรงตัวอยู่ที่ 1.7 แสนล้านบาท (ภาพที่ 2) ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้โดยการปรับโครงสร้างหนี้ก่อนที่จะกลายเป็นหนี้เสีย ส่งผลให้ปริมาณรถที่ถูกยึดชะลอตัวลงและช่วยให้ราคารถยนต์มือสองขยับขึ้นมาเล็กน้อยในช่วงต้นปี



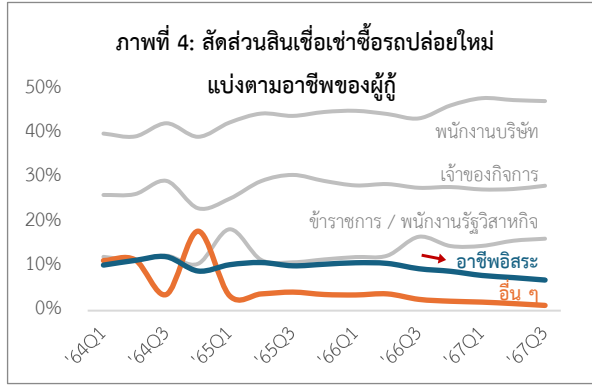
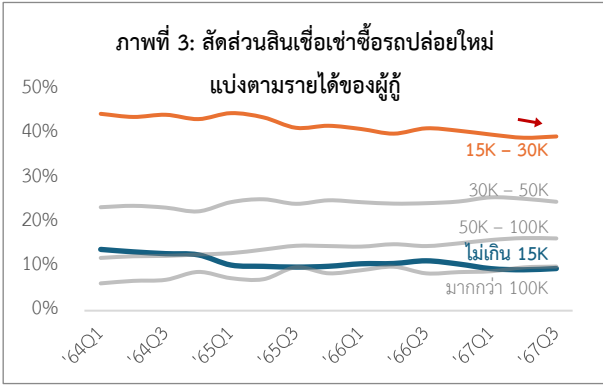
ที่มา: ธนาคารพาณิชย์ ประมวลผลโดย ธปท.

หมายเหตุ: ข้อมูลไตรมาสที่ 3 ปี 2567 เป็นข้อมูลเบื้องต้น (preliminary)

2. ความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อ คัดคุณภาพคนซื้อรถ

ความกังวลในปัญหานี้คร่ำเรื้อรังและการลดลงของราคารถยนต์มือสองทำให้สถาบันการเงินระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อที่มีรถเป็นหลักประกัน จากข้อมูลของธนาคารพาณิชย์ **สินเชื่อเช่าซื้อรถสะสม ณ สิ้นไตรมาสที่ 3 ของปี 2567 หดตัวร้อยละ 9.1** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยกลุ่มที่มีรายได้น้อยอาจต้องวางเงินค่างวดเพิ่มขึ้น หรือขยายระยะเวลาผ่อนชำระให้นานขึ้นเพื่อให้เข้าถึงสินเชื่อได้ ทำให้กลุ่มคนที่มีรายได้น้อยไม่เกิน 30,000 บาทต่อเดือน (ภาพที่ 3) และกลุ่มคนที่ประกอบอาชีพอิสระที่มีรายได้น้อยไม่แน่นอน (ภาพที่ 4) มีสัดส่วนการได้รับสินเชื่อใหม่ลดลงไปบ้าง ในขณะที่กลุ่มคนที่มีรายได้ประจำที่สามารถผ่อนได้อย่างต่อเนื่องมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การปล่อยสินเชื่อใหม่ตามเกณฑ์ Responsible Lending ที่เริ่มบังคับใช้เมื่อต้นปี 2567 มีผลให้สถาบันการเงินพิจารณาความสามารถในการชำระหนี้ (affordability) จากปัจจัยรอบด้านในการปล่อยสินเชื่อแต่ละครั้ง ข้อมูลข้างต้นเป็นสัญญาณที่บอกว่าคนที่ได้รับอนุมัติสินเชื่อรายใหม่มีความสามารถในการชำระหนี้ที่ดีขึ้นกว่าในอดีต และคาดว่า จะส่งผลให้สถานการณ์หนี้เสียรถยนต์ในอนาคตดีขึ้นตามลำดับ

¹ จากการให้ข้อมูลกับประชาชาติธุรกิจเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2567

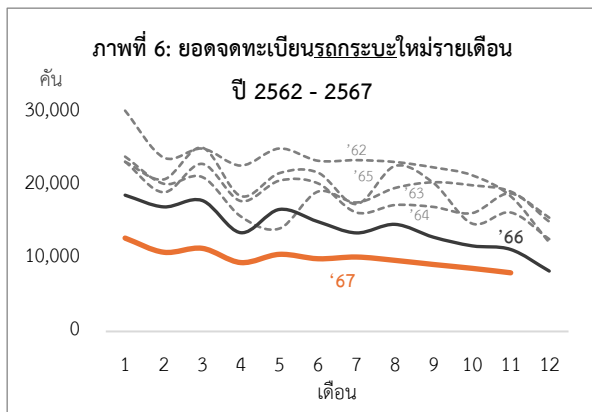
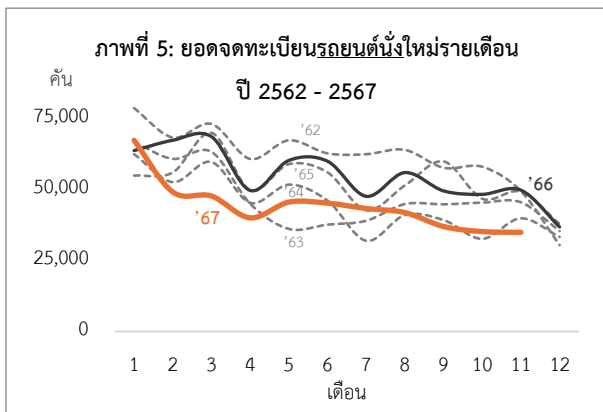


ที่มา: ธนาคารพาณิชย์ ประมวลผลโดย ธปท.

3. ผู้บริโภคเลื่อนการตัดสินใจซื้อรถใหม่ ชะลอการขายรถเก่า

พฤติกรรมเปลี่ยนรถของผู้บริโภคเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อปริมาณรถยนต์มือสองในตลาด อย่างไรก็ตามผู้บริโภคมีแนวโน้มชะลอการเปลี่ยนรถ สะท้อนจากยอดจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ที่มีจำนวนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะกลุ่มรถกระบะ (ภาพที่ 5 และ 6) ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจาก 1) สภาพเศรษฐกิจไทยที่ไม่แน่นอนทำให้กำลังซื้อยังไม่กลับมา โดยเฉพาะกลุ่มรายได้น้อยที่ใช้รถกระบะในการทำธุรกิจ 2) การพิจารณาปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินโดยคำนึงถึงศักยภาพในการชำระหนี้ ทำให้ผู้บริโภคที่มีรายได้ไม่แน่นอนอาจขอสินเชื่อเพื่อซื้อรถใหม่ยากขึ้น 3) การแข่งขันในตลาดรถยนต์มือหนึ่งที่รุนแรงขึ้นจากการเข้ามาของรถพลังงานไฟฟ้าทำให้ผู้บริโภคชะลอการตัดสินใจและรอดูโปรโมชั่นใหม่จากรถยนต์ และ 4) ราคารถยนต์มือสองที่ลดลงทำให้ผู้บริโภคชะลอการเปลี่ยนรถ เนื่องจากรถเก่าขายได้ในราคาไม่ดีเท่าที่คาดและส่งผลให้มีเงินไปดาวน์รถใหม่ได้น้อยลง

จากพฤติกรรมการชะลอการซื้อรถใหม่ของผู้บริโภคดังกล่าว ทำให้อุปทานรถเก่าที่ถูกนำมาขายต่อในตลาดลดลง และช่วยพยุงราคารถยนต์มือสองให้ไม่ตกลงไปกว่าเดิม



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก ประมวลผลโดย ธปท.

โดยสรุปจาก 3 ปัจจัยสนับสนุนข้างต้นทั้งปัญหานี้เสียที่ทุเลาลง การคัดคนกู้ที่มีศักยภาพการผ่อนชำระมากขึ้น และพฤติกรรมผู้บริโภคที่ชะลอการซื้อรถ อาจเป็นสัญญาณว่าราคารถยนต์มือสองมีแนวโน้มที่จะฟื้นจากจุดต่ำสุด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการเติบโตของหนี้ SM และ NPL ของสินเชื่อเช่าซื้อรถมีแนวโน้มที่ดีขึ้น แต่จากปริมาณหนี้ SM และ NPL สะสมที่ยังคงอยู่ในระดับสูง ประกอบกับสภาพเศรษฐกิจที่ยังคงมีความไม่แน่นอน การแข่งขันด้านราคาในตลาดรถใหม่โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า และอุปทานรถกระบะที่ชะลอลง ทำให้ราคารถยนต์มือสองอาจทรงตัวในระดับต่ำกว่าในอดีตต่อไปอีกระยะหนึ่ง