





# เช็พจรตลาดรถยนต์ไทยหลังน้ำลด “อิสระ วงศ์รุ่ง” เช็ Pickup ตัวahunตลาด

ตามที่มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับนโยบายการคืนภาษีสำหรับรถยนต์คันแรก โดยมีข้อสรุปออกมาในวันที่ 13 กันยายน 2554 และเพื่อให้นโยบายดังกล่าวนี้ไปสู่กลุ่มเป้าหมาย คือ ประชาชนผู้มีรายได้น้อยที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อน รัฐบาลจึงกำหนดหลักเกณฑ์สำคัญสำหรับผู้ซื้อรถที่จะได้รับคืนเงินภาษีว่า รถที่ซื้อนั้นจะต้องมีราคาขายปลีกไม่เกิน 1 ล้านบาท และอยู่ในกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 C.C. รถกระบะ (Pick up) และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab) ทำให้รถรุ่นที่จะได้ประโยชน์จากนโยบายนี้ ถูกจำกัดกลุ่มลงไปเหลือราวร้อยละ 68 ของตลาดรถยนต์รวม จากเดิมที่กำหนดเพียงระดับราคาต่ำกว่า 1 ล้านบาท โดยไม่กำหนดประเภทรถนั้น กลุ่มรถยนต์ที่ได้รับประโยชน์จะครอบคลุมถึงมากกว่าร้อยละ 90 ของตลาดรถยนต์ทั้งประเทศ

สำหรับรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 C.C. นั้น จะได้เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 93,500-100,000 บาท รถกระบะ (Pickup) เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 11,000-22,200 บาท และรถยนต์

นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab) เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 58,600-99,000 บาท ขณะที่รถยนต์อีโคคาร์ เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 51,000-69,100 บาท อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีรถยนต์หลายรุ่นของหลายค่ายที่เข้าหลักเกณฑ์สำคัญเบื้องต้นดังกล่าว ซึ่งช่วงต่างของระดับราคารถยนต์ที่เข้าตามเกณฑ์นั้น มีช่วงกว้างตั้งแต่ 3 แสนกว่าบาท ไปจนถึงไม่เกิน 1 ล้านบาท แต่เนื่องจากเกณฑ์ในการคืนภาษี จะคืนให้เท่ากับภาษีสรรพสามิตที่รถยนต์แต่ละคันต้องจ่ายจริง แต่ไม่เกิน 1 แสนบาท ทำให้รถยนต์แต่ละรุ่นนั้น ได้คืนภาษีมากน้อยต่างกันไปตามจำนวนภาษีสรรพสามิตที่จ่ายและราคาขายปลีกของรถยนต์แต่ละรุ่น โดยรถยนต์นั่งขนาดเล็กจะได้ลดภาษีโดยเฉลี่ยแล้วสูงกว่ารถกระบะดับเบิ้ลแค็บ รถอีโคคาร์ และรถปิกอัพตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าตลาดรถปิกอัพซึ่งเป็นรถประเภทที่ได้รับความนิยมมากที่สุดนั้น จะได้รับประโยชน์จากส่วนเงินคืนภาษีที่น้อยกว่าพอสมควร แต่การแข่งขันในตลาดนี้มักจะรุนแรงมาก โดยค่ายรถที่ทำตลาดรถปิกอัพน่าจะใช้สิทธิประโยชน์ที่ได้มาเป็นกลยุทธ์ในการจูงใจผู้ซื้อให้ได้มากที่สุด

สำหรับมุมมองของ “คุณอิสระ วงศ์รุ่ง” ประธานสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย ได้กล่าวถึงนโยบายรถคันแรกนี้ว่า ในภาพรวมจะส่งผลกระทบต่อระยะยาว โดยนโยบายดังกล่าวจะกระตุ้นความต้องการรถยนต์ใหม่ในช่วงปีกว่าๆ ที่เหลือนับจากนี้ ทั้งจากความต้องการใช้รถตามปกติ และแรงจูงใจดังกล่าว จะทำให้เกิดการตัดสินใจซื้อเร็วขึ้น ซึ่งเชื่อมโยงไปถึงการให้สินเชื่อเพื่อเช่าซื้อรถยนต์ที่อยู่ในระบบธนาคารพาณิชย์ ยังคงมีทิศทางเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะมีอัตราเติบโตเฉลี่ยอยู่ในช่วง 28-30% เป็นเวลา 3 ปีติดต่อกัน (2553-2555)

ขณะที่ผลกระทบทางลบ จะทำให้ตลาดรถยนต์มือสองหดตัวหรืออาจปิดตัวลงในบางพื้นที่ รถที่มีรถยนต์มือสองกลุ่มดังกล่าวจำนวนมาก ซึ่งผู้บริโภคหากเปรียบเทียบราคาที่แท้จริงแล้ว จะเกิดความแตกต่างอย่างมาก เช่น รถยนต์ใหม่ราคา 600,000 บาท ได้รับเงินสด 100,000 บาท ราคาที่แท้จริงคือ 500,000 บาท หากปกติราคารถยนต์มือสองเฉลี่ยประมาณ 4-5 แสนบาท ทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์ใหม่แทน ตลาดรถยนต์มือสองคงค้าง รวมถึงการซื้อรถยนต์ประมูลเพิ่มเข้ามาขายทำกำไร อาจมีการซื้อในราคาต่ำหรือไม่ประมูลซื้อรถยนต์กลุ่มดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม ในความรื้อแรงของนโยบายนี้ ธุรกิจเช่าซื้อต่างๆ ได้มีมาตรการในการกระตุ้นตลาด และรับมือความเสี่ยงต่อมาตรการนี้ ด้วยการเพิ่มเงินดาวน์อย่างน้อย 5% เพื่อป้องกันการใช้สิทธิ์หรือเช่า



ซื้อแทนกัน เช่น ปกติคาวานเริ่มต้น 10% ก็เพิ่มเป็น 15% สำหรับรถคันที่ได้สิทธิ์คืนภาษี หากได้เงินสดมา 100,000 บาทแล้วไปะหนึ่ จะมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างการปรับลดดอกเบี้ยอย่างไรให้จูงใจจากเดิมที่ลด 50% นำเงินภาษีที่ได้รับคืนมาไปลดเงินต้นทั้งจำนวนและคำนวณค่างวดเช่าซื้อใหม่จากเงินต้นสุทธิที่คงเหลือ

### คาดพ.ย. ปี รถคันแรกจับต้องได้

ประธานสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย ยังมองว่า นโยบายรถยนต์คันแรกนี้ คาดว่าจะมีส่วนกระตุ้นตลาดรถยนต์ที่ได้รับประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ ทั้งในส่วนของการลดหย่อนค่าน้ำหนักเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 C.C. รถกระบะปิกอัพ และรถกระบะ 4 ประตู ซึ่งแม้ว่าสิทธิประโยชน์ที่ผู้ซื้อรถเพื่อการพาณิชย์ส่วนใหญ่ได้รับจะน้อยกว่าผู้ซื้อรถยนต์นั่งพอสสมควร แต่มาตรการนี้เชื่อว่าจะช่วยกระตุ้นตลาดรถปิกอัพพอสสมควร แต่อาจจะน้อยกว่ารถยนต์นั่ง โดยนอกจากประเด็นเรื่องสิทธิประโยชน์ที่ได้รับน้อยกว่าแล้ว กลุ่มผู้ซื้อที่อาจเข้าเกณฑ์รถคันแรกก็น่าจะเป็นกลุ่มเกษตรกร ซึ่งมีระดับรายได้ไม่สูงมากนัก โดยนอกจากกำลังซื้อจะน้อยแล้ว ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อตัดสินใจปล่อยสินเชื่อของบริษัทผู้ให้สินเชื่อด้วย เนื่องจากโครงการนี้อาจทำให้เกิดความเสี่ยงที่ลูกค้าอาจไม่ส่งเงินต่อ



หลังจากได้รับเงินคืนภาษีแล้ว อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ภาวะน้ำท่วมที่เกิดขึ้น อาจจะเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้มีการชะลอการซื้อรถออกไปจนกว่าปัญหาจะคลี่คลาย ซึ่งผลของโครงการรถยนต์คันแรกน่าจะเริ่มเห็นได้ชัดตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนนี้เป็นต้นไป

ทั้งนี้สัดส่วนตลาดรถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์ มีทิศทางที่เพิ่มสูงขึ้นมาตั้งแต่ช่วงปี 2551 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดวิกฤตราคาน้ำมัน และหลังจากนั้นก็ยังมีทิศทางที่ค่อยๆ ชับขึ้นเล็กน้อยอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2552 จนถึงปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 46:54 (ข้อมูลช่วง ม.ค.-ก.ย. 54) และในช่วงปีหน้าที่นโยบายยังมีผลบังคับใช้ ก็อาจทำให้รถยนต์นั่งมีสัดส่วนตลาดที่เพิ่มขึ้นกว่าระดับปัจจุบัน แต่ในระยะยาวถึงที่จะเป็นตัวกำหนดทิศทางสัดส่วนตลาดรถยนต์ในประเทศ คือ ความนิยมในการเลือกซื้อรถยนต์ในขนาด โดยรถยนต์นั่งอาจได้รับความนิยมมากขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์นั่งขนาดเล็ก ขณะที่รถปิกอัพก็ยังเป็นตลาดที่ใหญ่อยู่ เนื่องจากความจำเป็นในด้านการใช้งานสำหรับลูกค้าบางกลุ่ม รวมถึงการใช้งานในท้องที่ต่างจังหวัด แต่ในไตรมาสสุดท้ายของปีนี้ เชื่อว่า ตลาดรถปิกอัพจะแข่งขันกันค่อนข้างรุนแรง โดยเฉพาะการนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ และกิจกรรมส่งเสริมการตลาดรูปแบบต่างๆ โดยนอกจากจะเพื่อดึงดูดลูกค้าให้อยู่กับค่ายรถของตนแล้ว ยังเพื่อแข่งขันกับรถยนต์นั่งซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ที่มากกว่าด้วย โดยแนวโน้มที่ประโยชน์บางประการของรถปิกอัพที่เหนือกว่ารถยนต์นั่ง เช่น ในภาวะปัจจุบันที่เกิดปัญหาน้ำท่วมในประเทศ ค่ายรถก็มีการนำเสนอคุณลักษณะเด่นของรถปิกอัพ ซึ่งเป็นประเภทที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้มากกว่า และมีโอกาสเกิดความเสียหายน้อยกว่ารถยนต์นั่ง เป็นต้น ซึ่งแนวโน้มการ

แข่งขันที่รุนแรงขึ้นดังกล่าว คาดว่าจะดำเนินไปอย่างต่อเนื่องตลอดช่วง 1 ปี นับจากนี้

นอกจากนี้ ในป็นี่ถึงรอบที่มีการเปลี่ยนรูปโฉมของรถปิกอัพแทบจะทุกค่ายรถ ซึ่งจะเห็นว่าแต่ละค่ายรถ ได้พยายามมุ่งเน้นการนำเสนอคุณลักษณะเด่นที่เป็นประโยชน์ต่อการใช้งานของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ซึ่งมักจะเป็นกลุ่มธุรกิจและกลุ่มเกษตรกรแล้ว ยังมีการออกแบบให้รูปลักษณะภายนอกของรถมีความสวยงาม และน่าดึงดูดต่อกลุ่มลูกค้าที่ใช้งานส่วนตัวประเภทบ้านด้วย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มโอกาสในการขยายฐานกลุ่มลูกค้าผู้ซื้อรถบ้านที่ปัจจุบันหันไปนิยมรถยนต์นั่งมากขึ้น ขณะเดียวกัน การพัฒนาคุณสมบัติด้านสมรรถนะ และการประหยัดพลังงานก็น่าจะเป็นกลยุทธ์ในการแข่งขันที่สำคัญอีกส่วนหนึ่ง

โดยภาพรวมของตลาดรถส่วนบุคคลและรถเพื่อการพาณิชย์ในไตรมาสสุดท้าย รวมไปถึงต้นปีหน้า ประธานสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย มองว่า จากผลของนโยบายรถคันแรกนี้ น่าจะช่วยกระตุ้นตลาดในช่วงที่เหลือของปี 2554 ท่ามกลางการแข่งขันกันนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ของค่ายรถออกมา ทำให้ตลาดรถยนต์ในประเทศปี 2554 นี้ มีโอกาสขยายตัวสูงถึงร้อยละ 12 ถึง 17 หรือคิดเป็นจำนวนยอดขายรถยนต์ 900,000 ถึง 940,000 คัน เพิ่มสูงขึ้นกว่าที่เคยคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าที่ 880,000 ถึง 920,000 คัน และเนื่องจากผลของนโยบายดำเนินต่อเนื่องไปจนถึงสิ้นปี 2555 ประกอบกับจะมีรถยนต์รุ่นใหม่ ที่เตรียมจะเปิดตัวออกสู่ตลาดในปีหน้านี้ ทำให้คาดว่าตลาดรถยนต์จะยังได้รับอานิสงส์ของนโยบายต่อเนื่องตลอดทั้งปี 2555 ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2555 มีโอกาสขยายตัวร้อยละ 7 ถึง 12 หรือคิดเป็นจำนวนรถยนต์ 980,000 ถึง 1,030,000 คัน

แม้ว่าบ้านเราจะประสบกับวิกฤตอุทกภัยครั้งก่อนประเทศ แต่ตลาดรถยนต์ยังคงมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกลุ่มรถที่สร้างสีสัน และเรียกความสนใจให้ตลาดปีนี้ นั่นก็คือ รถปิกอัพ และรถที่ใช้พลังงานทดแทน รวมไปถึงรถยนต์นั่งขนาดเล็ก แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น คงจะต้องจับตาเศรษฐกิจไทย ภายหลังจากนี้แล้วครั้งหน้า จะชะลอตัว หรือว่าจะเดินหน้าต่อไป



### “ชีพจรตลาดรถยนต์ไทยหลังน้ำลด”

นิตยสารออฟโรด คอลัมน์ Interview หน้า 94-97 ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2554