


‘รถคันแรก’ กระตุ้นตลาดกระโดด คาดตันยอดขายปี 55 ขยายตัว 12-17%

ขึ้นนโยบายรถคันแรก กระตุ้นตลาดรถยนต์ปลายปี 54-55 คึกคักขยายตัวสูงถึงร้อยละ 12-17 เพิ่มขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ล่วงหน้าที่ 980,000-1,030,000 คัน ขณะที่ค่ายรถรีบปรับกลยุทธ์ ผลิตรถให้เข้าเกณฑ์สู่การแข่งขันในตลาด

นายอิสระ วงศ์รุ่ง ประธาน

กรรมการสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย กล่าวว่า นโยบายรถยนต์คันแรก เป็นแรงกระตุ้นตลาดรถยนต์ที่สำคัญ ปี 54 และ 55 ทั้งนี้ เพื่อให้คนไทยไปสู่อุปสงค์เป้าหมาย คือ ประชาชนรายได้น้อยที่ไม่เคยมีรถยนต์มาก่อน รัฐบาลจึงกำหนดหลักเกณฑ์สำคัญสำหรับผู้ซื้อรถที่จะได้รับเงินภาษีว่ารถที่ซื้อนั้นจะต้องมี 



‘รถคันแรก’

 ต่อจากหน้า...A7

ราคาขายปลีกไม่เกิน 1 ล้านบาท และอยู่ในกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี รถกระบะ (Pick up) และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab) ทำให้รถรุ่นที่จะได้ประโยชน์ถูกจำกัดเฉพาะกลุ่มลงไปเหลือราวร้อยละ 68 ของตลาดรถยนต์รวม จากเดิมที่หากกำหนดเพียงระดับราคาต่ำกว่า 1 ล้านบาท โดยไม่กำหนดประเภทรถนั้น กลุ่มรถยนต์ที่ได้รับประโยชน์จะครอบคลุมถึงมากกว่าร้อยละ 90 ของตลาดรถยนต์ทั้งประเทศ

โดยรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 93,500-100,000 บาท รถกระบะ (Pick up) เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 11,000-22,200 บาท และรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (Double Cab) เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 58,600-99,000 บาท และรถยนต์อีโคคาร์ เฉลี่ยเงินคืนภาษีประมาณ 51,000-69,100 บาท

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีรถยนต์หลายรุ่นของหลายค่ายที่เข้าหลักเกณฑ์สำคัญเบื้องต้นดังกล่าว ซึ่งช่วงต่างของระดับราคารถยนต์ที่เข้าตามเกณฑ์นั้นมีช่วงกว้างตั้งแต่ 300,000 กว่าบาท ไปจนถึงไม่เกิน 1 ล้านบาท แต่เนื่องจากเกณฑ์ในการคืนภาษีจะคืนให้เท่ากับภาษีสรรพสามิตที่รถยนต์แต่ละคันต้องจ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท ทำให้รถยนต์แต่ละรุ่นนั้นได้คืนภาษีมากน้อยต่างกันไปตามจำนวนภาษีสรรพสามิตที่จ่าย และราคาขายปลีกของรถยนต์แต่ละรุ่น โดยรถยนต์นั่งขนาดเล็กจะได้ลดภาษีโดยเฉลี่ยแล้วสูงกว่ารถกระบะระดับบีลแค็บ รถอีโคคาร์ และรถปิกอัพ

แม้ว่าตลาดรถปิกอัพ ซึ่งเป็นรถประเภทที่ได้รับความนิยมมากที่สุดนั้น จะได้รับประโยชน์จากส่วนเงินคืนภาษีที่น้อยกว่าพอสสมควร แต่การแข่งขันในตลาดนี้ น่าจะรุนแรงมาก โดยค่ายรถที่ทำตลาดรถปิกอัพน่าจะใช้สิทธิประโยชน์ที่ได้มาเป็นกลยุทธ์ในการจูงใจผู้ซื้อให้ได้มากที่สุด

หากมองถึงศักยภาพในการซื้อรถของผู้ซื้อ ซึ่งต้องเป็นผู้ที่ไม่เคยครอบครองรถมาก่อน ราคาจำหน่ายรถยนต์แต่ละรุ่น และจำนวนเงินคืนภาษีซึ่งเปรียบเสมือนส่วนลดของราคารถยนต์แล้ว ทั้งรถอีโคคาร์ และรถยนต์นั่ง (<1,500 ซีซี) ดูจะเป็นประเภทของรถที่มีโอกาสทำยอดขายได้สูงกว่า จากสัดส่วนยอดขายรถยนต์ในประเทศตั้งแต่เดือนมกราคม-กรกฎาคม 2554 รถปิกอัพครองส่วนแบ่งตลาดรถยนต์มากที่สุด คือ 33% ของส่วนแบ่งตลาด รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 1,500 ซีซี คิดเป็น 20% รถกระบะระดับบีลแค็บ คิดเป็น 10% รถอีโคคาร์ มีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ที่ 5% รถยนต์ประเภทอื่นๆ คิดเป็น 33%

โดยกลุ่มผู้ซื้อหลักคาดว่าจะเป็นกลุ่มนักศึกษาจบใหม่ ซึ่งเข้าเกณฑ์อายุขั้นต่ำของนโยบายที่ 21 ปี ไปจนถึงกลุ่มคนทำงานรุ่นอายุไม่เกิน 30 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีกำลังทรัพย์เหมาะสมกับการถือครองรถประเภทดังกล่าว และยังมีความต้องการใช้รถขนาดใหญ่ขึ้นไปอีกระดับน้อยกว่ากลุ่มคนที่มีระดับอายุ 30 ปีขึ้นไป

นายอิสระ กล่าวว่า หลังจากทีนโยบายรถคันแรกเริ่มมีความชัดเจนแล้วว่า จะมีผลบังคับใช้ได้ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554-31 ธันวาคม 2555 ทำให้ผู้บริโภคที่มีความต้องการซื้อสามารถตัดสินใจซื้อรถได้ทันที หลังจากที่ได้มีการชะลอการตัดสินใจซื้อรถไปในช่วง 2 เดือนก่อนหน้า จากความไม่ชัดเจนของแนวทางการให้สิทธิประโยชน์ของนโยบาย ส่งผลทำให้ยอดขายรถยนต์ช่วงต่อจากนี้ไปถึงสิ้นปี 2555 มีโอกาสขยายตัวสูง โดยจะเห็นได้จากสถิติในอดีต ช่วงที่รัฐบาลเริ่มมีการประกาศลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งที่ไซส์แก๊สโซฮอล์ E20 ลงอีกร้อยละ 5 สำหรับรุ่นที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 3,000 ซีซี ในปี 2551 ซึ่งทำให้ราคารถยนต์ในปีนั้นปรับลดลงไปตั้งแต่ประมาณ 30,000 บาท จนถึงมากกว่า 100,000 บาท ทำให้ยอดขายรถยนต์นั่งมียอดขายที่สูงขึ้นมากกว่าปี 2550 ถึงกว่า 56,000 คัน คิดเป็นการขยายตัวร้อยละ 30.8 (YoY)

ซึ่งคาดว่าจากผลของนโยบายรถคันแรกนี้ น่าจะช่วยกระตุ้นตลาดในช่วงที่เหลือของปี 2554 ท่ามกลางการแข่งขันที่น่าเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ของค่ายรถออกมา ทำให้ตลาดรถยนต์ในประเทศปี

2554 นี้ มีโอกาสขยายตัวสูงถึงร้อยละ 12 ถึง 17 หรือคิดเป็นจำนวนยอดขายรถยนต์ 900,000-940,000 คัน เพิ่มสูงขึ้นกว่าที่เคยคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าที่ 880,000-920,000 คัน

และเนื่องจากผลของนโยบายดำเนินต่อเนื่องไปจนถึงสิ้นปี 2555 ประกอบกับจะมีรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ที่เตรียมจะเปิดตัวออกสู่ตลาดในปีหน้านี้ ทำให้คาดว่าตลาดรถยนต์จะยังได้รับอานิสงส์ของนโยบายต่อเนื่องตลอดทั้งปี 2555 ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศปี 2555 มีโอกาสขยายตัวร้อยละ 7-12 หรือคิดเป็นจำนวนรถยนต์ 980,000-1,030,000 คัน

ทั้งนี้ เนื่องจากนอกเหนือจากผลของนโยบายรถคันแรก การเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาด และรายได้ของเกษตรกรที่มีโอกาสเพิ่มสูงขึ้นจากนโยบายของภาครัฐ ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่ช่วยกระตุ้นยอดขายรถยนต์แล้ว ยังอาจต้องพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นด้วย โดยเฉพาะผลของทิศทางเศรษฐกิจโลกที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง และมีโอกาสที่จะชะลอตัวลงได้ ซึ่งจะกระทบต่อการผลิตภาคอุตสาหกรรม การส่งออก และการท่องเที่ยวของไทยในปีหน้านี้ ซึ่งผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอาจต้องเตรียมพร้อมรับมือกับสภาพตลาดที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะกำลังการผลิตรถยนต์บางรุ่นที่อาจจะเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าระดับปกติ

“นอกจากนี้ นโยบายรถคันแรกอาจมีผลต่อการปรับกลยุทธ์การทำตลาดของแต่ละค่ายรถ โดยอาจมีการออกรถบางรุ่นที่มี Option พิเศษเพิ่มเติมขึ้นมา เพื่อให้ผู้ซื้อได้รับเงินคืนภาษีที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับสิทธิประโยชน์ขั้นสูงสุดที่จะได้รับ รวมถึงหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้สิทธิประโยชน์เฉพาะกับรถที่ผลิตขึ้นในประเทศเท่านั้น ทำให้ค่ายรถบางค่ายที่อาจจะไม่มีรถรุ่นที่เข้ากับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว แต่มีแผนการผลิตหรือเปิดตัวรถรุ่นอื่นๆ อยู่แล้ว ต้องเร่งผลักดันเปิดตัวรถรุ่นใหม่ที่จะเข้าเกณฑ์ออกมาแข่งขันในตลาดเร็วขึ้น” นายอิสระ กล่าว

“รถคันแรก กระตุ้นตลาดกระฉูด คาดต้นยอดขายปี 55 ขยายตัว 12-17%”

หนังสือพิมพ์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล หน้า A1และ A7 ฉบับวันที่ 19-25 กันยายน 2554