KASIKORNTHAI ECON ANALYSIS

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย
开泰研究中心 KASIKORN RESEARCH CENTER

สินเชื่อเช่าซื้อระบบแบงก์ไทยปี 2567 โต 1.5% ในขณะที่สัดส่วน NPLs อาจเพิ่มขึ้นแตะ 2.22%

CURRENT ISSUE Vol.30 No.3459 21 กุมภาพันธ์ 2567

- **สินเชื่อเช่าซื้อของระบบแบงก์ไทยปี 2567 แม้จะกลับมาเติบโตในแดนบวกร้อยละ 1.5 ตามแรงหนุนจากยอดขายรถใหม่ แต่ก็ยังต่ำกว่าช่วง 5 ปีก่อนวิกฤตโควิดที่โตกว่าร้อยละ 6.0 ต่อปี อย่างมีนัยสำคัญ**
- **เอ็นพีแอลยังเป็นขาขึ้น ขณะที่ การแข่งขันด้านราคายังรุนแรงตามฐานลูกค้าศักยภาพที่จำกัด**

Kangana Chockpisansin
Head of Research
kangana.c@kasikornresearch.com

Watcharaporn Kantaphayao
Senior Researcher
watcharaporn.k@kasikornresearch.com

โครงสร้างตลาดสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์สำหรับลูกค้ารายย่อยในไทย เทน้ำหนักมาที่ธนาคารพาณิชย์ โดยหากไล่เรียงตามส่วนแบ่งตลาด[1] จะประกอบด้วย กลุ่มผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อที่เป็นธนาคารพาณิชย์ ผู้ให้บริการสินเชื่อของบริษัทรถยนต์ (Captive Finance) และผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน (Non-Bank) ตามลำดับ **โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า สัดส่วนสินเชื่อเช่าซื้อของธนาคารพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุดในตลาดในปัจจุบัน อยู่ที่ประมาณร้อยละ 60-65 ของสินเชื่อเช่าซื้อรวมทั้งตลาด** ขณะที่ผู้ให้บริการสินเชื่อของบริษัทรถยนต์และผู้ให้บริการอื่นที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน มีสัดส่วนรวมกันอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35-40 ของสินเชื่อเช่าซื้อรวมทั้งตลาด ซึ่งสัดส่วนดังกล่าว แม้จะแปรผันบ้างตามสภาพตลาดและนโยบายการรุกตลาดสินเชื่อรถมือหนึ่งของผู้ประกอบการ แต่ตลาดหลักก็ยังอยู่ที่ธนาคารพาณิชย์สอดคล้องกับสาขาและฐานลูกค้าที่ใหญ่กว่า

เมื่อพิจารณาในมิติของการจำแนกสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ ตามประเภทรถใหม่และรถมือสองนั้น คาดว่า สัดส่วนสินเชื่อสำหรับรถใหม่และรถมือสองจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 80 และร้อยละ 20 ตามลำดับ ซึ่งผู้เล่นหลักในตลาดรถมือสองจะเป็นผู้ให้บริการกลุ่มที่ไม่ใช่สถาบันการเงินเป็นหลัก โดยเฉพาะนอนแบงก์และเต้นท์รถ ขณะที่ ผู้ให้บริการกลุ่ม

[1] อ้างอิงจากข้อมูลของสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทยในปี 2561 ที่พบว่า ส่วนแบ่งตลาดสินเชื่อเช่าซื้ออยู่ที่ธนาคารพาณิชย์ร้อยละ 64.5 รองลงมาคือผู้ให้บริการสินเชื่อของบริษัทรถยนต์ (Captive Finance) ที่ร้อยละ 29.0 และผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน (Non-Bank) ที่ร้อยละ 6.5

ธนาคารพาณิชย์จะมีส่วนผสมของพอร์ตรถมือสองค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่และขนาดกลาง

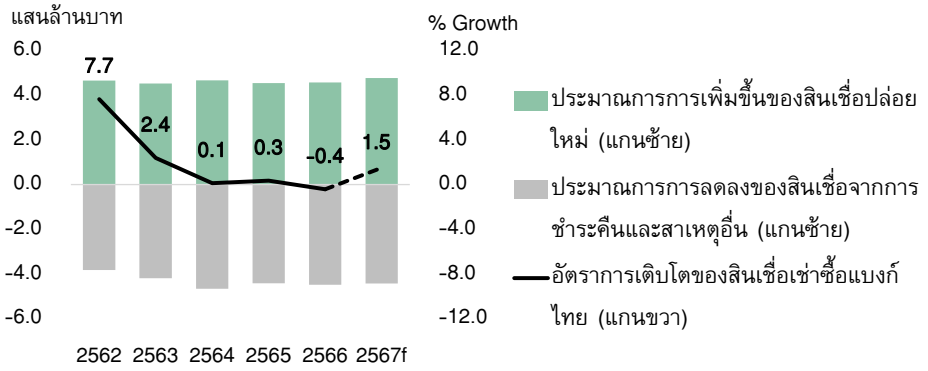
จากภาพข้างต้น ผนวกกับข้อมูลเผยแพร่ที่มีเฉพาะในส่วนของธนาคารพาณิชย์ ทำให้การมองภาพตลาดสินเชื่อเช่าซื้อในบทความนี้ จะอ้างอิงทิศทางของพอร์ตธนาคารพาณิชย์จากฐานข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นหลัก โดยทั่วไปแล้ว ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อแนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อดังกล่าว จะมี 3 ส่วนหลัก คือ 1) แนวโน้มยอดขายรถใหม่ ซึ่งจะมีผลในการเติมสินเชื่อใหม่ 2) นโยบายการบริหารจัดการคุณภาพหนี้ของพอร์ตสินเชื่อเดิม โดยเฉพาะการตัดขายหนี้ ซึ่งจะมีผลลดยอดคงค้างสินเชื่อ และ 3) อัตราการชำระคืนของพอร์ตสินเชื่อเดิม ซึ่งขึ้นกับเงื่อนไขด้านการวางเงินดาวน์ตั้งต้น และระยะเวลา/จำนวนงวดการชำระคืนสินเชื่อ ปัจจัยนี้จะมีผลในการกำหนดความเร็วในการลดลงของยอดคงค้างสินเชื่อเช่นกัน

"สินเชื่อเช่าซื้อของแบงก์ไทย ปี 2567 หวังอานิสงส์จากยอดรถใหม่ที่เพิ่มขึ้น กลบผลกระทบจากการตัดขายหนี้เสียที่คาดว่าจะมีระดับใกล้เคียงกับปีก่อน"

เมื่อมองออกไปในปี 2567 ตัวแปรที่จะมีผลต่ออัตราการเติบโตของสินเชื่อเช่าซื้อว่าจะพลิกกลับมาแดนบวกได้หรือไม่ (จากที่หดตัวร้อยละ 0.4 ในปี 2566) ขึ้นกับยอดขายรถใหม่ และอัตราการตัดขายหนี้ของผู้ประกอบการเป็นสำคัญ โดยมองว่าปี 2567 อานิสงส์จากการเร่งตัวขึ้นของยอดขายรถใหม่ (คาดการณ์ที่ 8.0 แสนคัน เทียบกับ 7.76 แสนคันในปี 2566) จะมีผลเหนืออัตราการตัดขายหนี้ปี 2567 ที่คาดว่าจะมีระดับที่ใกล้เคียงกับปี 2566 สุดท้ายแล้ว จึงทำให้มีโอกาสเห็น**ยอดคงค้างสินเชื่อเช่าซื้อที่พลิกกลับมาขยายตัวที่ร้อยละ 1.5 สู่ระดับ 1.197 ล้านล้านบาทได้** (รูปที่ 1)

อย่างไรก็ตาม ด้วยสถานการณ์เศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวไม่ทั่วถึง กอปรกับปัญหาหนี้ครัวเรือนสูงและปัญหาอำนาจซื้อ จึงทำให้อัตราการเติบโตของสินเชื่อเช่าซื้อข้างต้นยังถือว่าเป็นไปอย่างจำกัด โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับช่วง 5 ปีก่อนโควิดที่เห็นอัตราการขยายตัวที่กว่าร้อยละ 6.0 ต่อปี

รูปที่ 1 แนวโน้มสินเชื่อเช่าซื้อระบบแบงก์ไทยปี 2567



ที่มา: ธปท. และคาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย (ณ 21 ก.พ. 2567)

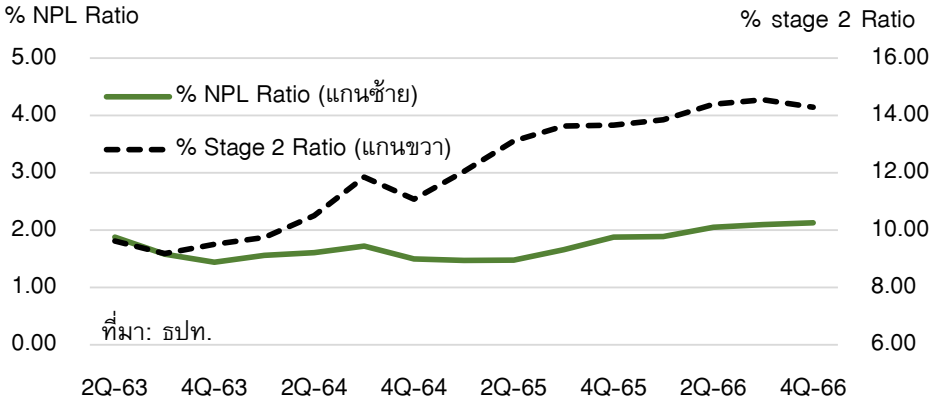
สถานการณ์หนี้เสียสินเชื่อเช่าซื้อยังเป็นประเด็นที่ต้องเฝ้าระวัง โดยจากฐานข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่า NPLs ของสินเชื่อเช่าซื้อฯ ในระบบธนาคารพาณิชย์ขยับขึ้นจากระดับ 2.23 หมื่นล้านบาท ณ สิ้นปี 2565 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.89 ต่อ

สินเชื่อเช่าซื้อโดยรวม มาที่ 2.51 หมื่นล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.13 ต่อสินเชื่อเช่าซื้อโดยรวม ณ สิ้นปี 2566 (รูปที่ 2)

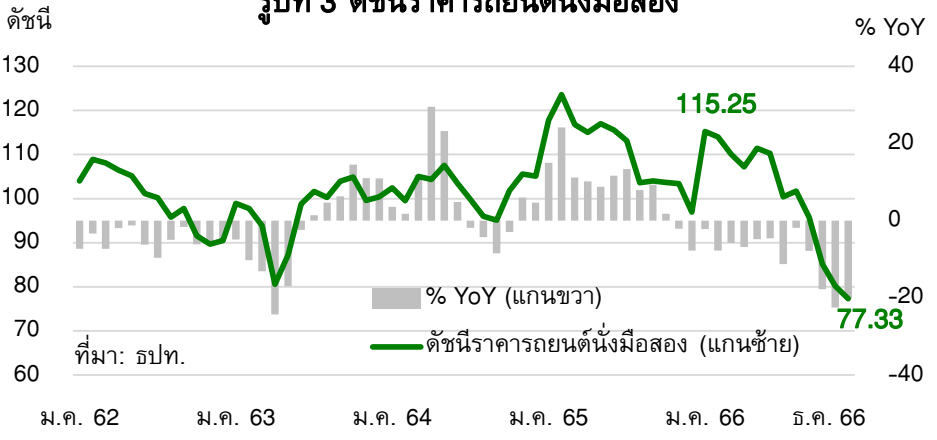
สำหรับในปี 2567 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ยอดคงค้าง NPLs จะขยับขึ้นต่อเนื่องจาก 2.51 หมื่นล้านบาท มาที่ 2.66 หมื่นล้านบาท ซึ่งเป็นการเพิ่มในอัตราที่ชะลอลงติดต่อกันเป็นปีที่สอง แม้ว่าสินเชื่อ Stage 2 จะอยู่ในระดับค่อนข้างสูงก็ตาม (รูปที่ 3) ทั้งนี้ เนื่องจากมีมุมมองว่าผู้ให้บริการจะเน้นหนักกับการปรับโครงสร้างหนี้มากขึ้นตามแนวนโยบายของทางการ และมีการตัดขายหนี้เสียต่อเนื่องและรวดเร็ว นอกจากนี้ พฤติกรรมการชำระหนี้ของลูกหนี้ในจังหวะที่มีรายได้เข้ามาเพื่อรักษารถไม่ให้ถูกยึด ก็ทำให้สถานะหนี้ยังไม่ไหลสู่ Stage 3 (NPLs) อย่างรวดเร็วเช่นกัน **ปัจจัยต่างๆ ดังกล่าว เมื่อผนวกกับฐานสินเชื่อที่ใหญ่ขึ้น คาดว่าจะทำให้สัดส่วน NPLs ต่อสินเชื่อเช่าซื้อรวมของระบบแบงก์ขยับขึ้นไปที่ร้อยละ 2.22 ต่อสินเชื่อเช่าซื้อโดยรวมในปี 2567 จากร้อยละ 2.13 ในปี 2566**

"แต่เศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวไม่ทั่วถึง กดดันการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อให้ยังอยู่ระดับต่ำกว่าก่อนโควิด และทำให้สถานการณ์คุณภาพหนี้ยังน่ากังวล"

รูปที่ 2 คุณภาพสินเชื่อเช่าซื้อของระบบธนาคารพาณิชย์



รูปที่ 3 ดัชนีราคารถยนต์นั่งมือสอง



นอกเหนือจากแนวโน้มสินเชื่อและคุณภาพหนี้ข้างต้น **ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมีมุมมองต่อประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการทำธุรกิจของผู้ให้บริการ** ดังนี้

1. **ผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อหลักอย่างธนาคารพาณิชย์ จะยังคงใช้นโยบายการให้สินเชื่อแบบระมัดระวัง และเน้นกลุ่มลูกค้าศักยภาพ**ที่มีรายได้และกำลังซื้อปาน

กลาง-สูง ซึ่งรวมถึงรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อเป็นรถทางเลือกของครอบครัว โดยอาจมีโปรแกรมสินเชื่อเช่าซื้อแบบปลอดดอกเบี้ยหรือช่วยผ่อนภายใต้ดอกเบี้ยต่ำนานกว่า 1 ปีเพื่อเป็นตัวเลือกสำหรับผู้บริโภค ขณะเดียวกัน คงลดน้ำหนักการปล่อยสินเชื่อลดมือสองลงต่อเนื่อง

2. **การแข่งขันด้านราคา คาดว่าจะยังคงความเข้มข้นในกลุ่มลูกค้าเป้าหมายท่ามกลางการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการที่อยู่ในระดับสูงและฐานลูกค้าศักยภาพที่จำกัด** ขณะที่ ทิศทางอัตราดอกเบี้ยในประเทศที่มีแนวโน้มปรับตัวลดลง คงจะส่งผลบวกต่อต้นทุนของผู้ให้บริการ และช่วยทำให้ผู้ให้บริการมีความยืนหยุ่นในการอนุมัติสินเชื่อได้ดีขึ้นกว่าเดิม
3. **ผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อ อาจเพิ่มการทำตลาดในกลุ่มสินเชื่อรถแลกเงินซึ่งมีผลตอบแทนสูง เพื่อประคองความสามารถในการทำกำไร** ท่ามกลางยอดสินเชื่อใหม่ที่เติบโตจำกัด

"การแข่งขันด้านราคาระหว่างผู้ประกอบการยังอยู่ในระดับสูงท่ามกลางฐานลูกค้าศักยภาพที่จำกัด ขณะที่ ผู้ประกอบการยังต้องให้น้ำหนักกับธุรกิจอื่นเพิ่มเติม เช่น รถแลกเงิน เพื่อประคองความสามารถในการทำกำไร"

ปัจจัยติดตาม อยู่ที่กระแสความนิยมของรถยนต์ไฟฟ้า BEV และกฎเกณฑ์จากทางการ โดยที่ผ่านมา ความนิยมของรถ BEV มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของค่ายรถและกลุ่มผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อของบริษัทรถยนต์ที่เน้นทำการตลาดรถยนต์สันดาปเดิมเป็นหลัก ทำให้ในระยะถัดไป คงต้องจับตาถึงการปรับกลยุทธ์ของผู้ผลิตรถยนต์สันดาป รวมถึงการที่ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BEV อาจเข้ามารุกตลาดสินเชื่อเช่าซื้อเอง ซึ่งจะมีผลต่อทิศทางการแข่งขันในระยะต่อไป ส่วนหลักเกณฑ์ทางการที่เริ่มทยอยใช้และเป็นประเด็นจับตา ได้แก่ เกณฑ์การปล่อยสินเชื่ออย่างรับผิดชอบและเป็นธรรม (Responsible Lending) ซึ่งน่าจะมีผลบังคับใช้กับผู้ให้บริการสินเชื่อที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน เมื่อพ.ร.ฎ. เช่าซื้อฯ มีผลบังคับใช้ โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า หลักเกณฑ์ดังกล่าวจะเป็นปัจจัยลบต่อตลาดสินเชื่อเช่าซื้อโดยรวมมากกว่าเป็นเป็นปัจจัยบวก ซึ่งผู้ประกอบการคงต้องวางแผนรับมือ

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละขณะเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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