



ธุรกิจดีเซลเลอร์รถยนต์ปี 2567 อาจหดตัวไปถึง 15% จากรายได้การขายรถที่ลดลง

CURRENT ISSUE

Vol.30 No.3466 8 มีนาคม 2567

- ปี 2567 รายได้ธุรกิจดีเซลเลอร์รถยนต์มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากรายได้หลักจากการขายรถมีโอกาสจะหดตัวค่อนข้างมาก นำโดยยอดขายรถ **ปิกอัพที่ลดลง** ตามด้วยรถยนต์นั่งใช้น้ำมันที่ดีเซลเลอร์อาจต้องเผชิญยอดขายที่ลดลงหลังต้องแข่งขันกับรถยนต์ BEV มากขึ้น
- กลุ่มดีเซลเลอร์ค่ายรถที่มี Market Share ต่ำในตลาดอาจได้รับผลกระทบมากกว่ากลุ่มที่มี Market Share สูง ซึ่งการปรับตัวนอกจากเพิ่มรายได้ การซ่อมบำรุงแล้ว คือการหันทำธุรกิจดีเซลเลอร์รถยนต์ BEV



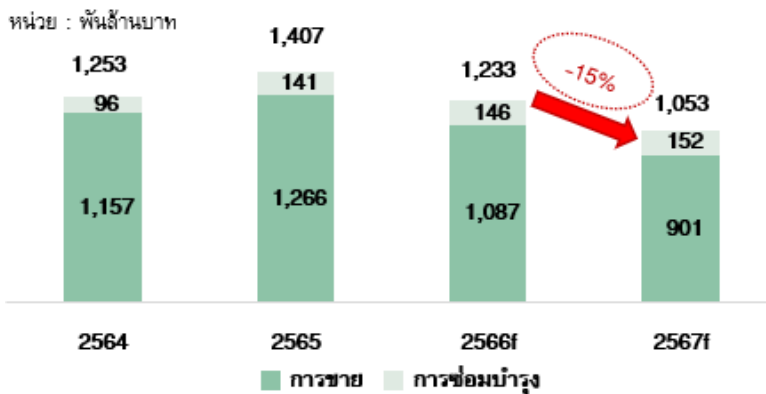
Hathaiwal Tungkaterakul

Senior Researcher
hathaiwal.t@kasikornresearch.com

รายได้ธุรกิจดีเซลเลอร์รถยนต์พึ่งพิงรายได้หลักจากการขายรถยนต์ถึงราว 90% ขณะที่รายได้เสริมจากธุรกิจซ่อมบำรุงอยู่ที่ราว 10% ดังนั้น ทิศทางยอดขายรถยนต์ในประเทศจึงมีผลโดยตรงอย่างมากต่อทิศทางรายได้รวมของธุรกิจดีเซลเลอร์รถยนต์ และในปี 2567 นี้ จากทิศทางยอดขายรถยนต์ในประเทศที่เริ่มบ่งชี้ให้เห็นว่าน่าจะหดตัว ประกอบกับค่ายรถหันใช้กลยุทธ์แข่งขันกันด้านราคาด้วยการปรับสเปกและราคาของรถยนต์ใหม่ลง จึงมีโอกาสที่ดีเซลเลอร์จะทำรายได้หลักจากการขายรถยนต์ลดลง ซึ่งก็จะทำให้รายได้รวมของธุรกิจดีเซลเลอร์รถยนต์ในปีนี้อาจหดตัวลงตามไปได้ถึงประมาณ 15% (รูปที่ 1)

แม้จะมีรายได้เสริมที่เร่งขึ้นหลังแต่ละดีเซลเลอร์พยายามเพิ่มรายได้จากการซ่อมบำรุงเพื่อช่วยประคองรายได้รวมแล้วก็ตาม

รูปที่ 1 คาดการณ์รายได้ดีเซลเลอร์รถยนต์ปี 2567

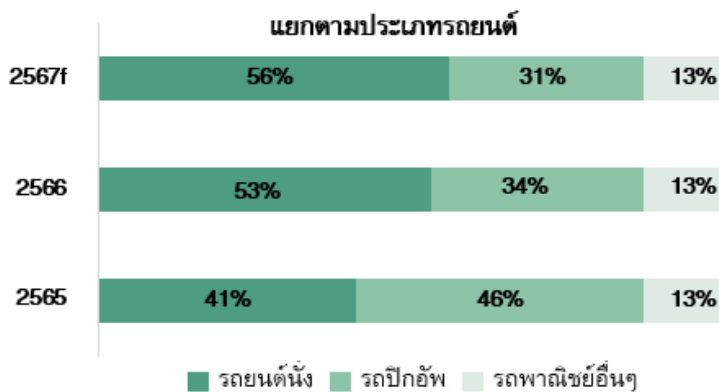


ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า รวบรวมและคาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย (4 มี.ค. 2567)

ยอดขายรถยนต์รวมปี 2567 ที่หดตัวลง ซึ่งนำมาสู่รายได้หลักที่ลดลงของดีเซลเลอร์ดังกล่าว มาจากการที่รถปิกอัพน่าจะขายได้น้อยลงมากต่อเนื่องจากปีที่แล้ว อันจะส่งผลให้สัดส่วนยอดขายรถปิกอัพในปีนี้น่าจะลดเหลือเพียง 31% ของยอดขายรถยนต์รวมในประเทศ ปรับลงต่อเนื่องจากที่เคยมีสัดส่วนสูงถึง 46% ในปี 2565 (รูปที่ 2)

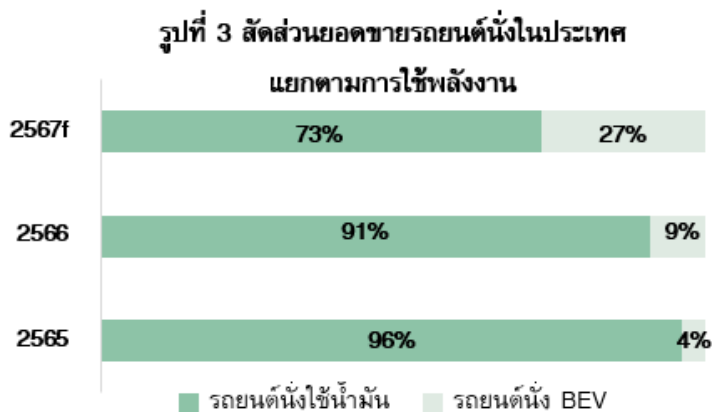
โดยปัจจัยลบหลักที่กระตุ้นการเติบโตของตลาดรถปิกอัพไทยในปีนี้อาจมาจากแนวทางการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินที่ระมัดระวังขึ้นมาก หลังต้องเผชิญกับการกำกับดูแลที่เข้มข้นขึ้น โดยเฉพาะการประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) เรื่องหลักการให้สินเชื่ออย่างรับผิดชอบและเป็นธรรม (Responsible Lending) ที่เริ่มตั้งแต่ต้นปีนี้ ทำให้การพิจารณาปล่อยสินเชื่อลูกหนี้ที่มีความเสี่ยงสูงต้องเพิ่มความระมัดระวังขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าหลักของรถปิกอัพที่เป็นกลุ่มเกษตรกร และธุรกิจ SME ที่มีรายได้ไม่แน่นอน

รูปที่ 2 สัดส่วนยอดขายรถยนต์รวมในประเทศ



ที่มา: สถาบันยานยนต์

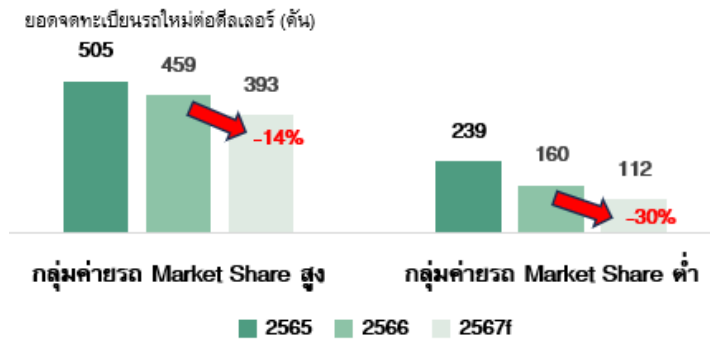
ส่วนรถยนต์นั่ง แม้ยอดขายจะมีโอกาสหดตัวเล็กน้อย จึงไม่มีผลทำให้รายได้หลักจากการขายรถยนต์ของดีลเลอร์ลดลงมากเท่ารถปิกอัพ แต่กลับพบความท้าทายที่ต้องเผชิญเช่นกัน เมื่อดีลเลอร์รถยนต์นั่งใช้น้ำมันอาจขายรถยนต์นั่งน้อยลง เพราะต้องแข่งขันกับรถยนต์ BEV ที่กำลังขยายตัวสูงขึ้นในประเทศ จากสัดส่วนเพียง 4% ของยอดขายรถยนต์นั่งรวมในปี 2565 จนในปี 2567 นี้ คาดว่าจะมาอยู่ที่ระดับ 27% (รูปที่ 3) ซึ่งแนวโน้มดังกล่าวย่อมมีผลโดยตรงทำให้รายได้หลักจากการขายรถยนต์ของดีลเลอร์ที่ขายรถยนต์นั่งใช้น้ำมันลดลงพอสมควร



ที่มา: สถาบันยานยนต์

สุดท้ายแล้ว แม้ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหาสินเชื่อและการมาของ BEV จะทำให้รายได้รวมของดีลเลอร์รถยนต์ปรับลดลง แต่ศูนย์วิจัยกสิกรไทยพบว่า ความรุนแรงของสถานการณ์ที่แต่ละดีลเลอร์เผชิญอาจต่างกัน ซึ่งหลักๆแล้วกลุ่มรถยนต์ใช้น้ำมันจะได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยเฉพาะดีลเลอร์ค่ายรถที่มี Market Share ต่ำอยู่แล้วจากความนิยมที่น้อยกว่า จะได้รับผลกระทบมากกว่า โดยคาดว่าจะยอดขายรถยนต์ใช้น้ำมันใหม่ต่อดีลเลอร์ของกลุ่มค่ายรถ Market Share ต่ำ อาจจะลดต่ำลงได้ถึง 30% ขณะที่กลุ่มค่ายรถ Market Share สูงอาจลดลงน้อยกว่าที่ประมาณ 14% (รูปที่ 4)

รูปที่ 4 เปรียบเทียบยอดจดทะเบียนรถใช้น้ำมันใหม่ ต่อดีเซลเลอร์โดยแบ่งตามกลุ่ม Market Share



ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, กรมการขนส่งทางบก, Website ค่ายรถยนต์
(ข้อมูล ณ วันที่ 4 มีนาคม 2567 โดยกำหนดให้จำนวนดีเซลเลอร์คงที่)

ในสถานการณ์ที่รายได้หลักจากการขายปรับลดลงเช่นนี้ การเพิ่มรายได้เสริมจากการซ่อมบำรุงจึงเป็นหนึ่งในแนวทางหลักแรกๆที่ดีเซลเลอร์รถยนต์เลือกใช้ประกอบรายได้รวมอยู่ แต่ในอนาคตข้างหน้าที่มีปัจจัยลบรอจะกดดันรายได้เสริมอยู่ โดยเฉพาะเมื่อจำนวนรถยนต์ใช้น้ำมันที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลักในการเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงนั้นมีแนวโน้มที่จะลดลงเรื่อยๆ

ส่วนการซ่อมบำรุงรถยนต์ BEV ที่แม้จะมีจำนวนรถเพิ่มขึ้นแต่การเข้าใช้บริการซ่อมบำรุงก็ลดน้อยลงมาก ทำให้รายได้เสริมจากการซ่อมบำรุงไม่อาจเป็นแนวทางประกอบธุรกิจในระยะยาวได้ โดยเฉพาะกับกลุ่มดีเซลเลอร์รถยนต์ที่มี Market share ต่ำ ซึ่งจากทิศทางดังกล่าวนี้ เราอาจได้เห็นภาพการปรับตัวของธุรกิจไปสู่การลงทุนทำดีเซลเลอร์รถยนต์ BEV มากขึ้น เพื่อกระจายความเสี่ยงที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีคุณภาพเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือมุ่งใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างไรก็ดี ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

บริการทุกระดับประทับใจ