Industry Analysis and Outlook

แนวโน้มธุรกิจกลุ่มเช่าซื้อยานพาหนะ

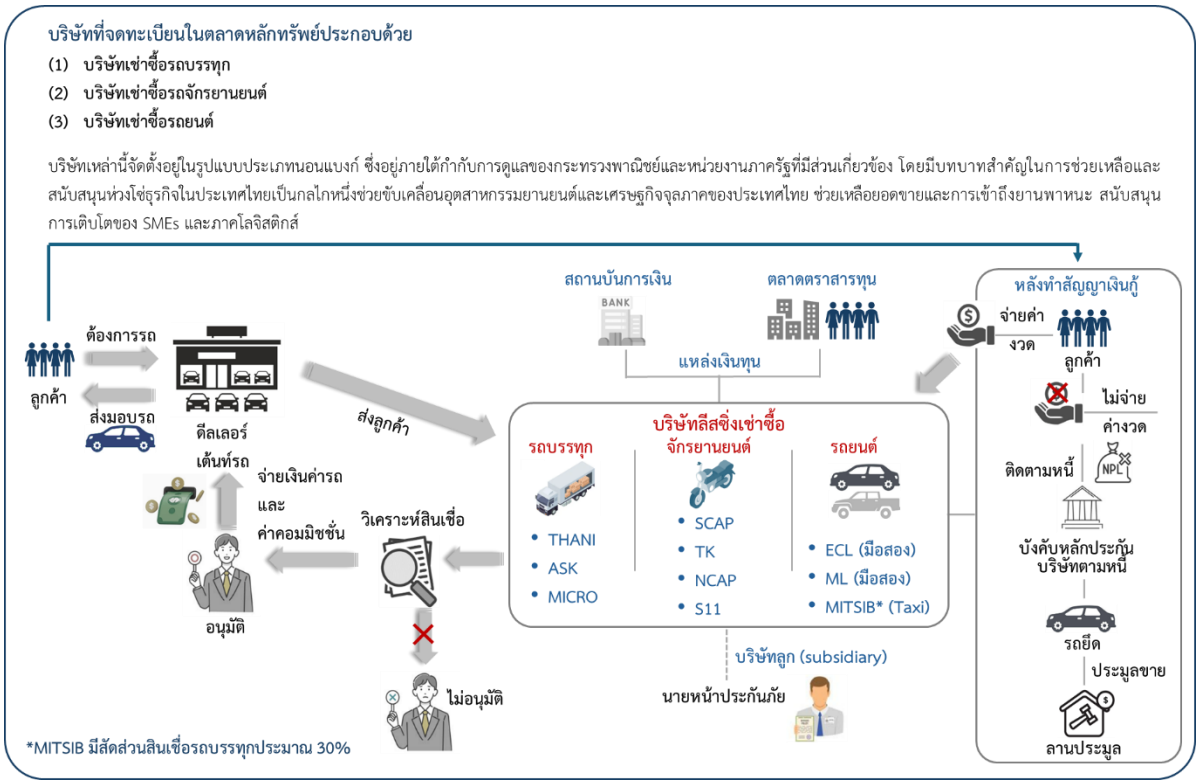
26 กันยายน 2567

บทสรุป

- ใน 12 เดือนข้างหน้า กลุ่มเช่าซื้อยานพาหนะที่ไม่ใช่สถาบันการเงินจะต้องปรับตัวเพื่อลดความเสี่ยงและรอการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ บริษัทผู้ให้บริการสินเชื่อลดการแข่งขันลงและหันมาเน้นกลุ่มลูกค้าคุณภาพดี อัตราการปฏิเสธสินเชื่อสูงขึ้นจากความเข้มงวดในการอนุมัติประกอบกับคุณภาพเครดิตของลูกค้าอ่อนแอลง ส่งผลให้การเติบโตของสินเชื่อชะลอหรือหดตัว
- รายได้และกำไรจะยังถูกกดดันจากเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวช้า กระทบต่อคุณภาพสินเชื่อซึ่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านเครดิตปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้จำนวนรถยึดที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการเข้ามาและการปรับลดราคาของรถยนต์ไฟฟ้าทำให้ราคารถมือสองตกต่ำ เกิดการขาดทุนจากการจำหน่ายรถยึดเพิ่มขึ้น
- การฟื้นตัวของธุรกิจเช่าซื้อยานพาหนะต้องอาศัยการเติบโตทางเศรษฐกิจ ในขณะที่ระดับหนี้ครัวเรือนที่สูงซึ่งต้องใช้เวลาในการแก้ไข จะเป็นข้อจำกัดที่สำคัญต่อการขยายตัวของธุรกิจเช่าซื้อยานพาหนะในระยะยาว

โครงสร้างและห่วงโซ่คุณค่าธุรกิจ

(Business Structure and Value Chain)



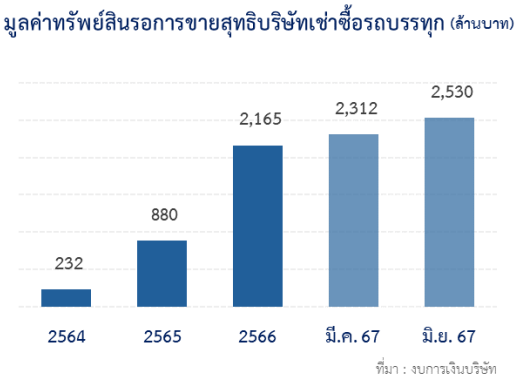
สิทธการย์ ตงพิพัฒน์ Sithakarn@trisrating.com | ทวีโชค เจียมสกุลธรรม Taweechok@trisrating.com

การแข่งขัน (Competition)

ทริสเรทติ้งมองว่าการแข่งขันในตลาดสินเชื่อเช่าซื้อยานพาหนะทุกประเภทโดยรวมลดลงจาก 2 ปีที่ผ่านมา และน่าจะยังคงชะลอตัวต่อเนื่องด้วยหลายสาเหตุ แต่ที่เห็นได้ชัดคือการที่บริษัทผู้ให้บริการสินเชื่อให้ความสำคัญกับการรักษาระดับคุณภาพของสินเชื่อ เพื่อลดความเสี่ยงด้านเครดิตและประคองความสามารถในการทำกำไรมากกว่าการเติบโต

สินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุก: หนี้เสียพุ่ง ปริมาณรถยึดล้นตลาดกดดันราคารถมือสอง

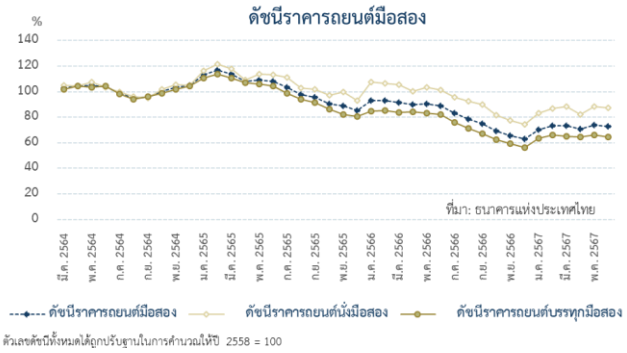
ตลาดสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกในปัจจุบันมีการแข่งขันระหว่างบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งได้แก่ THANI, ASK, MICRO และธนาคารพาณิชย์เป็นหลัก ทริสเรทติ้งคาดว่าในระยะสั้นถึงปานกลาง จะไม่มีผู้เล่นรายใหม่เข้าสู่ตลาดอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากธุรกิจนี้ต้องการเงินทุนสูงจากมูลค่ารถบรรทุกต่อคันที่สูง และต้องมีขนาดพอร์ตโฟลิโอใหญ่เพื่อกระจายความเสี่ยง



ในช่วงสองปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจฟื้นตัวช้าและไม่ทั่วถึง ประกอบกับภาคก่อสร้างที่ชะลอตัว ส่งผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการชำระหนี้ของลูกหนี้กลุ่มเช่าซื้อรถบรรทุก นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของหนี้เสียและการยึดรถ ทำให้อุปทานรถบรรทุกมือสองเพิ่มขึ้น ขณะที่อุปสงค์ลดลง ส่งผลให้ราคารถบรรทุกมือสองลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นการซ้ำเติมผลประกอบการของบริษัท ด้วยสภาวะตลาดที่ท้าทายนี้ ผู้ประกอบการต่างหันมาเน้นคุณภาพสินเชื่อ โดยคัดกรองลูกหนี้อย่างเข้มงวด ส่งผลให้การแข่งขันชะลอตัวลง

สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์: การแข่งขันจากรถยนต์ไฟฟ้า (EV) กดดันราคารถมือสอง

ตลาดสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ในประเทศไทยประกอบไปด้วยผู้ให้บริการ 3 กลุ่มหลัก กลุ่มแรกคือบริษัทลูกของผู้ผลิตรถยนต์ หรือที่เรียกว่า Captive Finance ซึ่งให้สินเชื่อรถใหม่ของบริษัทแม่เท่านั้น กลุ่มที่สองคือธนาคารและบริษัทลูกของธนาคาร ที่ให้บริการสินเชื่อทั้งรถใหม่และรถมือสอง ส่วนกลุ่มสุดท้ายคือบริษัทที่เป็นนอนแบงก์ขนาดเล็กเน้นสินเชื่อรถมือสองและรถสาธารณะ ซึ่งรวมถึงบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์อย่าง ECL, ML, MITSIB



อุตสาหกรรมนี้ได้ผ่านช่วงเวลาที่ท้าทายระหว่างปี 2563-2566 โดยเริ่มจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 และการขาดแคลนชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ต่อมามีการฟื้นตัวในปี 2565 แต่การเข้ามาของรถยนต์ไฟฟ้า (EV) จากจีนได้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างและการแข่งขันในอุตสาหกรรมอย่างมีนัยสำคัญ การแข่งขันด้านราคาระหว่างรถ EV และรถยนต์สันดาป ประกอบกับมาตรการส่งเสริมของภาครัฐ ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์สันดาปและการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ชะลอตัวลงในปี 2566 ภาวะเศรษฐกิจที่อ่อนแอยังส่งผลให้เกิดหนี้เสียและการยึดรถจำนวนมาก ราคารถยนต์สันดาปมือสองลดลงกว่า 20%-30% ทำให้มูลค่าหลักประกันลดลง ส่งผลให้หลายบริษัทประสบผลขาดทุนจากการตั้งสำรองและการจำหน่ายรถยึด

ทริสเรทติ้งคาดการณ์ว่าในระยะปานกลาง การแข่งขันในตลาดสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์จะยังคงชะลอตัว ผู้ประกอบการยังกังวลเรื่องความผันผวนของราคารถและความสามารถในการผ่อนจ่ายค่างวดของลูกค้า กดดันผลกำไรของบริษัท ทำให้การปล่อยสินเชื่อและการเติบโตของสินเชื่อรถยนต์ยังคงอยู่ในภาวะชะลอตัว

สินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์: เพดานดอกเบี้ยกดดันกำไรและชะลอการแข่งขัน

ตลาดสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในปัจจุบันประกอบด้วยผู้ให้บริการหลากหลาย ได้แก่ บริษัทที่เป็นนอนแบงก์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ได้แก่ SCAP, TK, NCAP, S11 บริษัทในเครือธนาคาร บริษัทขนาดเล็กที่อยู่นอกตลาด และดีลเลอร์รถจักรยานยนต์ท้องถิ่นที่มีให้บริการสินเชื่อ

ธุรกิจนี้เผชิญการแข่งขันรุนแรงตั้งแต่ปี 2564 เมื่อผู้เล่นรายใหญ่เข้าสู่ตลาด นำไปสู่การแย่งชิงพนักงานและฐานดีลเลอร์ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์เปลี่ยนแปลงในปี 2566 เมื่อสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) กำหนดเพดานอัตราดอกเบี้ยสูงสุดที่ 23% ลดลงจากค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมที่อยู่ระดับกว่า 30% ประกอบกับหนี้เสียที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทลดลงอย่างมาก

การแข่งขันเริ่มลดลงตั้งแต่กลางปี 2566 สะท้อนจากการชะลอการปล่อยสินเชื่อใหม่และการปรับลดค่าคอมมิชชั่น ทริสเรทติ้งคาดว่าการเข้ามาของผู้เล่นรายใหม่จะลดลง เนื่องจากอัตราผลตอบแทนของธุรกิจที่ลดลง อาจจะไม่ครอบคลุมความเสี่ยงด้านเครดิตที่สูงของกลุ่มลูกหนี้สินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ที่มีความเปราะบาง

ผลประกอบการของกลุ่มเช่าซื้อยานพาหนะ (Group Performance)

หน่วย: ล้านบาท	รถบรรทุก			จักรยานยนต์			รถยนต์		
	THANI ASK MICRO			SCAP TK NCAP S11			ECL ML MITSIB		
	2565	2566	1H'67	2565	2566	1H'67	2565	2566	1H'67
กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	3,330	2,426	827	2,020	1,363	298	303	133	8
สินเชื่อรวม	126,206	133,845	129,757	39,543	54,898	53,817	9,324	10,044	10,282
อัตราการเติบโตของสินเชื่อ	16.00%	6.05%	-3.05%	52.49%	38.83%	-1.97%	-3.30%	7.72%	2.37%
อัตราผลตอบแทนดอกเบี้ย	7.73%	7.78%	7.61%	23.02%	21.69%	19.66%	11.90%	12.01%	11.85%
ต้นทุนทางการเงิน	2.62%	3.14%	3.39%	3.81%	4.66%	4.77%	4.58%	5.69%	5.77%
อัตราค่าใช้จ่ายต่อรายได้รวม	21.66%	21.91%	21.79%	44.13%	48.67%	51.91%	52.34%	60.47%	64.17%
ค่าใช้จ่ายด้านเครดิต (Credit cost)	1.69%	2.33%	2.61%	6.09%	6.89%	6.58%	1.79%	2.75%	3.58%
อัตราสินเชื่อที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (NPL ratio)	3.11%	4.09%	5.00%	3.71%	4.08%	3.61%	3.80%	5.82%	6.07%
ผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้นเฉลี่ย (ROAE)	14.01%	9.66%	6.48%	8.88%	5.72%	2.54%	6.49%	2.79%	0.33%
ผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมเฉลี่ย (ROAA)	2.79%	1.82%	1.21%	4.76%	2.52%	0.97%	2.95%	1.28%	0.15%

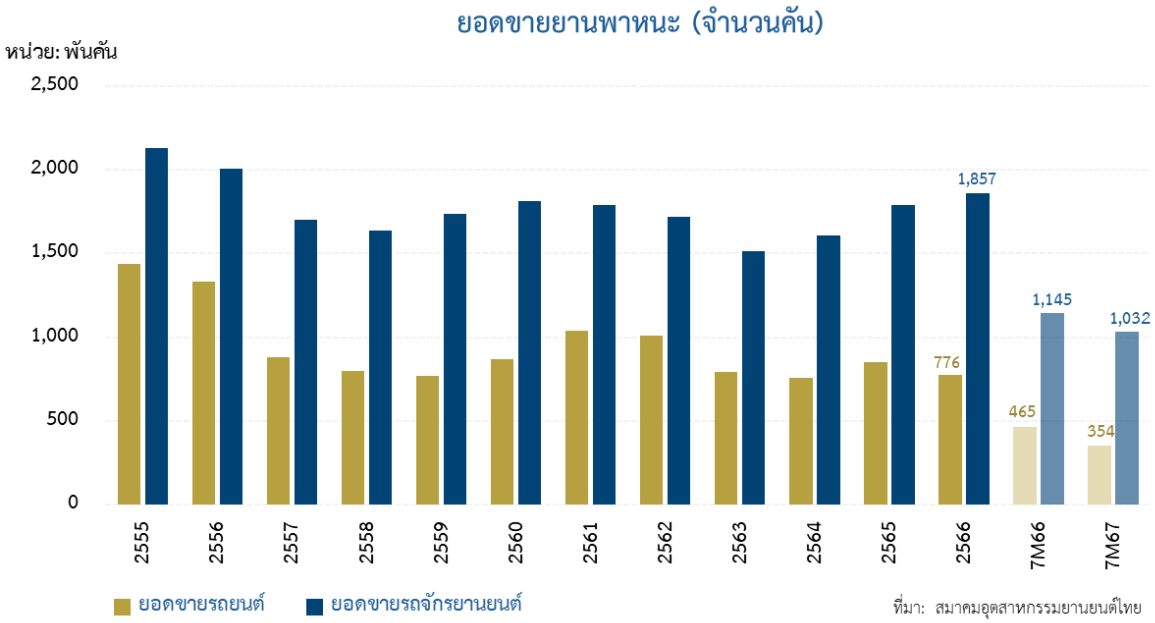
ที่มา: ข้อมูลบริษัท และ ทริสเรทติ้ง (อัตราการเติบโตเทียบกับปลายปีก่อนหน้า)

สินเชื่อส่วนใหญ่หดตัวจากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ: ณ สิ้นไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 (2Q67) สินเชื่อเช่าซื้อรวมคงค้างของบริษัทจดทะเบียนที่เน้นการปล่อยสินเชื่อรถบรรทุกอยู่ที่ระดับประมาณ 1.3 แสนล้านบาท ปรับตัวลดลง 3.1% เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2566 ขณะที่สินเชื่อรวมคงค้างของกลุ่มสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์อยู่ที่ระดับ 5.4 หมื่นล้านบาท ลดลง 2.0% เป็นผลจากความเข้มงวดมากขึ้นในการอนุมัติสินเชื่อจากคุณภาพสินเชื่อที่มีแนวโน้มลดลง สำหรับบริษัทจดทะเบียนที่เน้นสินเชื่อรถยนต์มือสองและรถยนต์สาธารณะมีสินเชื่อรวมอยู่ที่ 10.2 หมื่นล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ 2.4% โดยเติบโตในตลาดเฉพาะกลุ่มของแต่ละบริษัท

กำไรหดตัวจากต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายด้านเครดิต (Credit Cost): ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 (1H67) กลุ่มธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อประสบปัญหาด้านความสามารถในการทำกำไร โดยบริษัทสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองได้รับผลกระทบมากที่สุด มีกำไรลดลงถึง 93% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามมาด้วยกลุ่มบริษัทสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ที่กำไรลดลง 71% และกลุ่มบริษัทสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกที่กำไรลดลง 48% สาเหตุหลักมาจากต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มสูงขึ้น โดยกลุ่มรถจักรยานยนต์ได้รับผลกระทบมากที่สุด ตามด้วยรถยนต์มือสองและรถบรรทุกตามลำดับ นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายด้านเครดิตก็เพิ่มขึ้นจากการตั้งสำรองหนี้เสียและการขาดทุนจากการขายรถยึด อันเนื่องมาจากราคารถมือสองที่ปรับตัวลดลง โดยเฉพาะในกลุ่มรถบรรทุกและรถยนต์ ทั้งนี้ กลุ่มรถยนต์มือสองมีอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายด้านเครดิตมากที่สุด ตามมาด้วยกลุ่มรถบรรทุกและรถจักรยานยนต์ตามลำดับ

คุณภาพสินทรัพย์ยังคงเปราะบาง สวนทางกับสำรองต่อหนี้เสียที่ลดลง: คุณภาพสินทรัพย์ใน 1H67 อ่อนแอลงมากที่สุดในกลุ่มบริษัทสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุก โดย NPL Ratio เพิ่มจาก 4.09% ณ สิ้นปี 2566 เป็น 5.00% ณ สิ้น 2Q67 กลุ่มบริษัทสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองมี NPL ratio ปรับตัวสูงขึ้นเช่นกันแต่น้อยกว่า โดยเพิ่มจาก 5.82% เป็น 6.07% ในช่วงเวลาเดียวกัน ในทางตรงกันข้าม NPL Ratio ของบริษัทสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ลดลงจาก 4.08% เป็น 3.61% เนื่องจากการตัดหนี้สูญที่เพิ่มขึ้น และส่งผลให้อัตราส่วนสำรองต่อสินเชื่อลดลง หากคุณภาพหนี้ยังอ่อนแอ ผู้ประกอบการบางรายอาจเผชิญความเสี่ยงที่จะมีภาระค่าใช้จ่ายด้านเครดิตที่สูงขึ้น ทั้งจากการตั้งสำรองและการตัดหนี้สูญที่เพิ่มขึ้น

แนวโน้มใน 12 เดือนข้างหน้า: เติบโตอย่างระมัดระวัง



ยอดขายรถมีแนวโน้มหดตัว: ทริสเรทติ้งคาดว่ายอดขายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในปี 2567 จะหดตัวลง 15%-20% จากปีที่แล้ว ซึ่งรถยนต์เพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะรถกระบะจะได้รับผลกระทบมากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยึดในกลุ่มรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ สะท้อนถึงวิกฤตรายได้ของลูกหนี้เช่าซื้อที่ไม่เพียงพอต่อการชำระค่างวดจนต้องสูญเสียเครื่องมือประกอบอาชีพ ส่งผลให้การอนุมัติสินเชื่อใหม่เพิ่มความเข้มงวดและระมัดระวังมากขึ้น การจำกัดเพดานอัตราดอกเบี้ยและเงื่อนไขการอนุมัติที่เข้มงวดขึ้น เช่น การกำหนดให้วางเงินดาวน์ มีผลกระทบต่อยอดขายรถจักรยานยนต์ให้ลดลงเช่นกัน

การเติบโตของสินเชื่อจะยังคงชะลอตัว: ทริสเรทติ้งมองว่าการเติบโตของธุรกิจเช่าซื้อยังคงชะลอตัว เนื่องจากเศรษฐกิจฟื้นตัวช้าและหนี้ครัวเรือนที่สูง ผู้ประกอบการจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการรักษาคุณภาพสินเชื่อเพื่อรับมือกับความท้าทายต่าง ๆ การแข่งขันคาดว่าจะยังไม่รุนแรงแต่ยังมีการแย่งชิงกลุ่มลูกค้าคุณภาพดีที่มีอยู่จำกัด ซึ่งทำให้การเพิ่มอัตราผลตอบแทนเพื่อชดเชยต้นทุนที่สูงขึ้นทำได้อย่างจำกัด นอกจากนี้อัตราการปฏิเสธสินเชื่อจะยังคงอยู่ในระดับสูง

คุณภาพสินเชื่อและการขาดทุนจากรถยึดยังเป็นปัจจัยกดดันกำไร: ทริสเรทติ้งคาดว่าคุณภาพสินเชื่อ จะยังคงอ่อนแอ เนื่องจากความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการขาดปัจจัยสนับสนุนจากภาครัฐในช่วงที่เหลือของปี 2567 และแม้มาตรการช่วยเหลือหรือกระตุ้นเศรษฐกิจที่คาดว่าจะออกมาในช่วงไตรมาสที่ 4 อาจช่วยชะลอการถดถอยต่อเนื่องของคุณภาพสินเชื่อได้บ้าง แต่การฟื้นตัวน่าจะเห็นได้ชัดเจนในปี 2568 หนี้เสียที่ยังเป็นปัญหาจะทำให้จำนวนรถยึดและการขาดทุนจากการขายรถยึดยังอยู่ในระดับสูง โดยราคารถมือสองจะยังคงได้รับแรงกดดันจากอุปทานที่สูงและแนวโน้ม NPL รวมถึงหนี้จัดชั้นพิเศษ (Special Mention) ที่ยังไม่มีแนวโน้มลดลงในระยะสั้น นอกจากนี้ ราคาของรถยนต์ไฟฟ้าที่ปรับลดลงจะเป็นปัจจัยลบต่อราคาประมูลของรถมือสอง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทใน 12 เดือนข้างหน้า

รายได้และกำไรยังคงอ่อนตัว: ทริสเรทติ้งคาดว่ารายได้และกำไรของบริษัทเช่าซื้อยานพาหนะจะอ่อนตัวลงในช่วงที่เหลือของปี 2567 จากหลายปัจจัย เช่น ต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นจากการกู้ยืมเพื่อชำระคืนหนี้เดิมที่ดอกเบี้ยต่ำกว่า การชะลอตัวของรายได้เนื่องจากการออกกฎระเบียบของ สคบ. และการเติบโตของสินเชื่อที่ลดลง ค่าใช้จ่ายด้านเครดิตที่ยังสูง รวมทั้งความผันผวนของราคารถมือสองและรถยนต์ไฟฟ้า คาดว่าจะเห็นการฟื้นตัวของผลประกอบการที่ชัดเจนขึ้นในครึ่งหลังของปี 2568 เมื่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากรัฐบาลใหม่เริ่มมีผลบังคับใช้ เป็นแรงผลักดันให้เศรษฐกิจฟื้นตัวได้ดีขึ้น

ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors)

ธุรกิจกลุ่มเช่าซื้อยานพาหนะเผชิญความเสี่ยงหลัก ได้แก่

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk): แหล่งเงินทุนของบริษัทเช่าซื้อยานพาหนะที่เป็นนอนแบงก์มีความมั่นคงน้อยกว่าธนาคารและบริษัทลูกของธนาคาร เนื่องจากไม่สามารถระดมเงินฝากหรือพึ่งพาธนาคารแม่ได้ แหล่งเงินทุนของบริษัทเหล่านี้นอกจากฐานทุน จะมาจากเงินกู้จากสถาบันการเงินและการออกตราสารหนี้ ซึ่งเสี่ยงต่อปัญหาสภาพคล่องหากไม่สามารถจัดหาเงินทุนเพื่อชำระคืนหนี้ได้ ความเสี่ยงนี้สามารถลดลงได้หากบริษัทมีการจัดการความสอดคล้องของอายุสินทรัพย์และหนี้สินที่ดี กระจายวันครบกำหนดของเงินกู้ให้สอดคล้องกับกระแสเงินสดจากการชำระคืนของลูกหนี้ แต่ความเสี่ยงนี้อาจเพิ่มขึ้นในช่วงที่ตลาดตึงตัวจากความไม่มั่นใจของนักลงทุน

ความเสี่ยงด้านเครดิต (Credit Risk): กลุ่มลูกค้าหลักของบริษัทเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่เข้าถึงบริการทางการเงินจากธนาคารได้ยาก เนื่องจากมีความเสี่ยงด้านเครดิตสูงกว่าลูกค้าของธนาคาร ซึ่งสะท้อนจาก NPL ratio ของทั้งกลุ่มอยู่ที่ 4.7% และ Credit cost ที่ 3.8% ใน 1H24 ขณะที่ธนาคารอยู่ที่ 3.7% และ 1.7% ตามลำดับ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ยังช้าและค่าใช้จ่ายในดำรงชีพที่สูงขึ้น ล้วนเพิ่มแรงกดดันต่อความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk): บริษัทเช่าซื้อยานพาหนะที่เป็นนอนแบงก์ ที่ไม่ได้เป็นบริษัทลูกในเครือธนาคารมักมีมาตรฐานและการควบคุมที่ไม่เข้มงวดเท่าธนาคาร ระบบปฏิบัติงานของบริษัทเหล่านี้ยังพึ่งพาบุคคลเป็นส่วนใหญ่ ทำให้เสี่ยงต่อความผิดพลาดจากการทำงาน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ และการฉ้อโกง

ความเสี่ยงด้านตลาด (Market Risk): ความเสี่ยงด้านตลาดเกิดจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยที่ทำให้ต้นทุนทางการเงินของบริษัทสูงขึ้น ขณะเดียวกัน ราคารถมือสองลดลงอย่างมากเนื่องจากอุปทานที่สูงจากการเพิ่มขึ้นของรถยึดซึ่งเกิดจากหนี้เสียที่ขยายตัว ส่งผลให้บริษัทประสบปัญหาขาดทุนจากการขายรถยึดมากขึ้น

ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบและกฎหมาย (Regulatory Risk): การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบสร้างความเสี่ยงทางกฎหมายที่สำคัญต่อการดำเนินงานและกลยุทธ์ของบริษัท เช่น การกำหนดเพดานอัตราดอกเบี้ยของสินเชื่อเช่าซื้อจักรยานยนต์ที่ 23% ซึ่งต่ำกว่าที่เคยเรียกเก็บ ส่งผลกระทบต่อรายได้และทำให้ต้องจำกัดกลุ่มลูกค้าโดยเน้นกลุ่มที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตไม่สูงมาก ส่งผลต่อการขยายสินเชื่อ นอกจากนี้ การกำกับดูแลด้านการให้บริการลูกค้าอย่างเป็นธรรม (Market conduct) ยังเพิ่มต้นทุนการปฏิบัติตามข้อกำหนด และลดรายได้จากค่าติดตามทวงถามหนี้ แม้การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค แต่ก็เพิ่มต้นทุนการดำเนินงานของบริษัท

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ ชั้น 24 191 ถ. สีลม กรุงเทพฯ 10500 โทร. 02-098-3000

© บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2567 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มิใช่คำแถลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มิได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆโดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/th/rating-information/rating-criteria