

Industry Analysis and Outlook

แนวโน้มธุรกิจกลุ่มเช่าซื้อยานพาหนะ

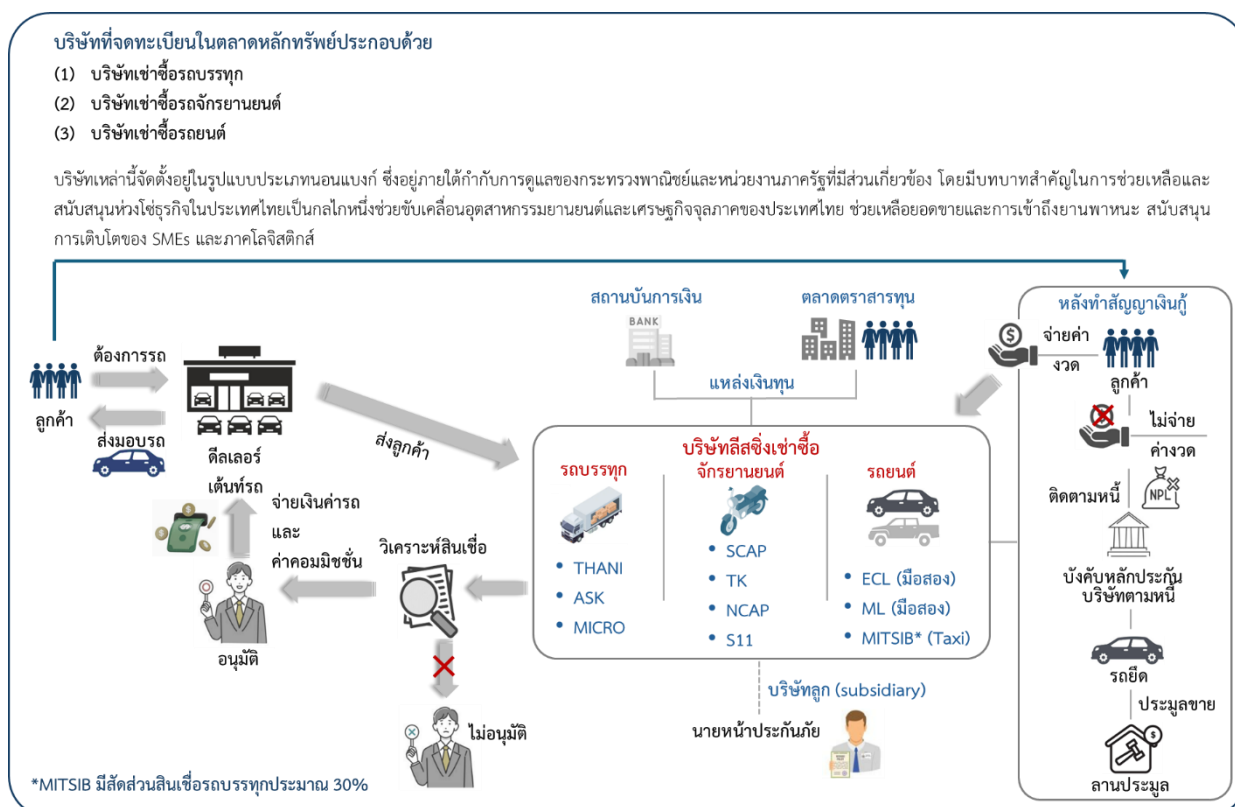
17 เมษายน 2568

บทสรุป

- ผู้ประกอบการเช่าซื้อยานพาหนะที่ไม่ใช่สถาบันการเงินจะยังคงชะลอการปล่อยสินเชื่อใหม่และรักษาความเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อ โดยมุ่งเน้นไปที่กลุ่มลูกค้าที่มีคุณภาพเครดิตดี
- รายได้และกำไรของกลุ่มเช่าซื้อยังคงเผชิญแรงกดดันจากการขยายตัวของสินเชื่อที่ชะลอตัว และคุณภาพสินทรัพย์ที่ยังเปราะบางจากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวล่าช้าและไม่ทั่วถึง อย่างไรก็ตาม คาดว่ากำไรโดยรวมจะเริ่มปรับตัวดีขึ้นอย่างชัดเจนในช่วงครึ่งหลังของปี 2568 จากค่าใช้จ่ายด้านเครดิตที่ทยอยปรับลดลง
- การฟื้นตัวและเติบโตอย่างยั่งยืนในผลประกอบการของธุรกิจเช่าซื้อยานพาหนะต้องอาศัยการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น มีเสถียรภาพ และเป็นไปอย่างทั่วถึง ในภาวะที่ยังมีปัจจัยเสี่ยงอยู่รอบด้าน ผู้ประกอบการจำเป็นต้องหาจุดสมดุลระหว่างการขยายสินเชื่อ ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ การก่อหนี้ และการรักษาสภาพคล่อง เพื่อก้าวผ่านสถานการณ์ที่ท้าทายในช่วงนี้ไปได้

โครงสร้างและห่วงโซ่คุณค่าธุรกิจ

(Business Structure and Value Chain)



ภาพรวมของผู้ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อยานพาหนะ

จากจำนวนผู้ประกอบการสินเชื่อเช่าซื้อยานพาหนะประเภทรถยนต์รวมถึงรถกระบะและรถบรรทุกจำนวน 20 รายในฐานข้อมูลของทริสเรตติ้งนั้น มียอดสินเชื่อรวม ณ สิ้นปี 2567 อยู่ที่ประมาณ 2 ล้านล้านบาท แบ่งได้เป็น 3 กลุ่มหลัก ได้แก่

1. กลุ่มธนาคารและบริษัทในเครือของธนาคาร มีสัดส่วน 67%
2. กลุ่มบริษัทในเครือของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ (Captive finance) มีสัดส่วน 28%
3. กลุ่มบริษัทประเภทสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร (Non-bank) ที่ไม่ใช่บริษัทในเครือของธนาคาร มีสัดส่วน 6% ซึ่งบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์จะอยู่ในกลุ่มนี้

ในด้านผู้ประกอบการสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการที่เป็น Non-bank ที่ไม่ใช่บริษัทในเครือของธนาคาร โดย ณ สิ้นปี 2567 สินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์รวมทั้งระบบจากผู้ประกอบการ 10 ราย อยู่ที่ประมาณ 1.2 แสนล้านบาท ซึ่งประมาณ 45% เป็นสินเชื่อจากผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

ผลประกอบการของกลุ่มเช่าซื้อยานพาหนะ (Group Performance)

หน่วย: ล้านบาท	รถบรรทุก			จักรยานยนต์			รถยนต์		
	THANI ASK MICRO			SCAP TK NCAP S11			ECL ML MITSUB		
	2565	2566	2567	2565	2566	2567	2565	2566	2567
กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	3,330	2,426	988	2,020	1,363	1,075	303	133	(11)
สินเชื่อรวม	126,206	133,866	119,694	39,543	54,898	49,710	9,324	10,044	10,078
อัตรากำไรสุทธิ	16.00%	6.07%	-10.59%	52.49%	38.83%	-9.45%	-3.30%	7.72%	0.34%
อัตราผลตอบแทนต่อเงิน	7.73%	7.77%	7.70%	23.02%	21.75%	19.76%	11.90%	12.01%	12.18%
ต้นทุนทางการเงิน	2.62%	3.14%	3.44%	3.81%	4.66%	4.95%	4.58%	5.69%	5.93%
อัตราค่าใช้จ่ายต่อรายได้รวม	21.66%	21.91%	24.26%	44.13%	48.67%	50.01%	52.34%	60.47%	64.62%
ค่าใช้จ่ายด้านเครดิต (Credit cost)	1.69%	2.33%	2.97%	6.09%	6.89%	5.88%	1.79%	2.75%	3.85%
อัตราส่วนลูกหนี้ต่อคุณภาพ (NPL ratio)	3.11%	4.09%	5.46%	3.71%	4.08%	3.75%	3.80%	5.82%	7.36%
ผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้นเฉลี่ย (ROAE)	14.01%	9.66%	3.86%	8.88%	5.72%	4.54%	6.49%	2.79%	-0.22%
ผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมเฉลี่ย (ROAA)	2.79%	1.82%	0.74%	4.76%	2.52%	1.80%	2.95%	1.28%	-0.10%

ที่มา: ข้อมูลบริษัท และ ทริสเรตติ้ง (อัตรากำไรสุทธิได้เทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว)

สินเชื่อหดตัวจากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ: ณ สิ้นปี 2567 สินเชื่อเช่าซื้อรวมคงค้างของบริษัทจดทะเบียนลดลงมาอยู่ที่ 1.79 แสนล้านบาท หดตัว 9.7% เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2566 การชะลอตัวของสินเชื่อเป็นผลจากอัตราการปฏิเสธสินเชื่อที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากสถาบันการเงินมีมาตรการการอนุมัติสินเชื่อที่เข้มงวดขึ้น ประกอบกับสถานะทางเครดิตของผู้ขอสินเชื่อที่ยังคงอ่อนแอจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวได้ไม่ดี ภาระหนี้ที่ยังอยู่ในระดับสูง และรายได้ที่ไม่เพียงพอกับการชำระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

กำไรหดตัวจากต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายด้านเครดิต (Credit Cost): ความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มธุรกิจเช่าซื้อในปี 2567 อ่อนแอลงอย่างชัดเจนตามที่คาดไว้ อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมถัวเฉลี่ยลดลงเป็น 1.0% ในปี 2567 จาก 2.0% ในปี 2566 โดยบริษัทสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์มือสองมีผลขาดทุนรวม 11 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากผลขาดทุนของผู้ประกอบการรายหนึ่ง ขณะที่บริษัทที่ยังสามารถทำกำไรได้ ก็มีกำไรลดลงโดยเฉลี่ย 50% สำหรับกลุ่มสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกมีกำไรรวมปรับลดลง 59% ขณะที่กลุ่มสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์กำไรรวมลดลง 21%

ปัจจัยหลักที่กดดันกำไรสุทธิของผู้ประกอบการในปี 2567 มาจากค่าใช้จ่ายด้านเครดิตที่เพิ่มขึ้น โดยธุรกิจเช่าซื้อรถบรรทุกและรถยนต์มือสองและรถยนต์สาธารณะมีค่าใช้จ่ายด้านเครดิตปรับตัวเพิ่มขึ้น 0.64% และ 1.10% ตามลำดับ โดยเฉพาะบริษัทเช่าซื้อรถยนต์ซึ่งได้รับผลกระทบมากกว่า เนื่องจากมีผลขาดทุนจากการขายรถยึดที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มรถกระบะมือสอง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถยึดในกลุ่มเช่าซื้อรถบรรทุกที่ยังไม่นำออกจำหน่ายและมีทิศทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ต้องระมัดระวัง

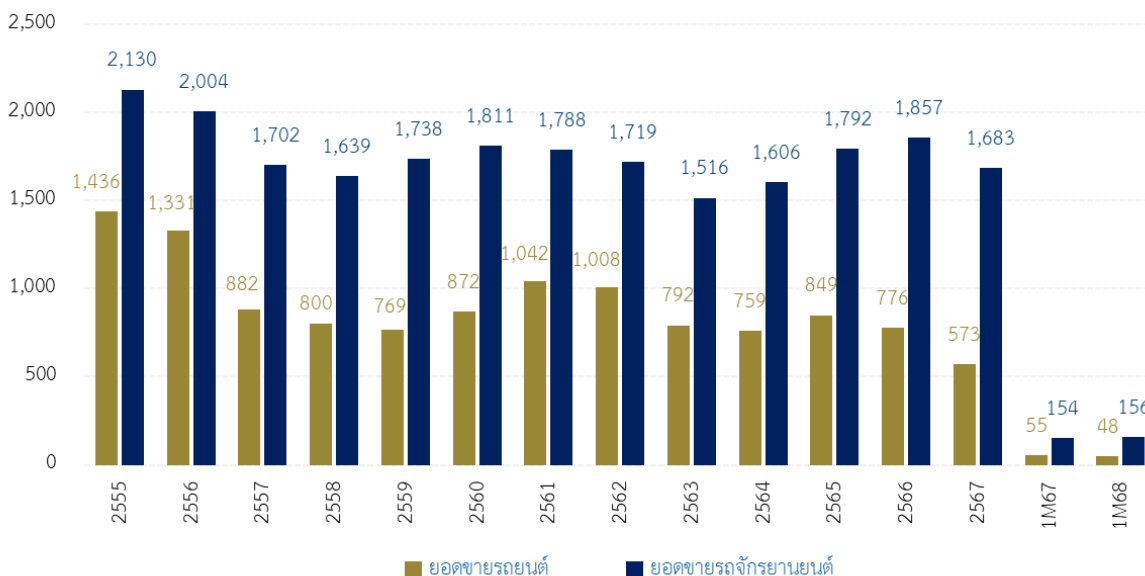
ในส่วนของผู้ประกอบการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ กำไรที่ลดลงเป็นผลจากต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น ประกอบกับรายได้ที่หดตัวตามสินเชื่อรวมที่ลดลงและอัตราผลตอบแทนต่อเงินที่ปรับลดลงมาอยู่ที่ 19.8% ในปี 2567 จาก 21.8% ในปี 2566 อันเป็นผลจากมาตรการควบคุมและปรับลดเพดานอัตราดอกเบี้ย แม้ว่าค่าใช้จ่ายด้านเครดิตจะลดลงประมาณ 1% มาอยู่ที่ 5.88%

ในปี 2567 จากการเพิ่มความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อตั้งแต่ปลายปี 2566 ก็ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยอัตราผลตอบแทนที่ลดลง

คุณภาพสินทรัพย์ยังคงเปราะบาง: NPL ratio โดยรวมยังคงมีทิศทางปรับตัวขึ้นมาอยู่ที่ 5.1% ณ สิ้นปี 2567 จาก 4.2% ณ สิ้นปี 2566 อย่างไรก็ตาม อัตราการเพิ่มขึ้นของ NPL เริ่มมีสัญญาณที่จะลดตัวในไตรมาสที่ 4 โดยเฉพาะในกลุ่มเช่าซื้อรถบรรทุกและรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นผลจากมาตรการเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อใหม่ตลอดปี 2567 ซึ่งสะท้อนให้เห็นจากสินเชื่อรวมที่ปรับตัวลดลง

ยอดขายยานพาหนะ (จำนวนคัน)

หน่วย: พันคัน

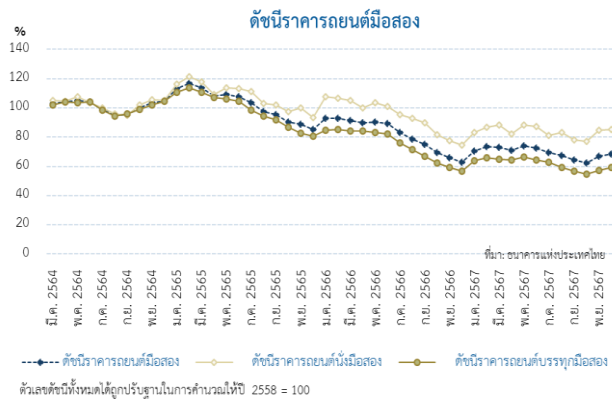


ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

แนวโน้มใน 12 เดือนข้างหน้า: เติบโตอย่างระมัดระวัง

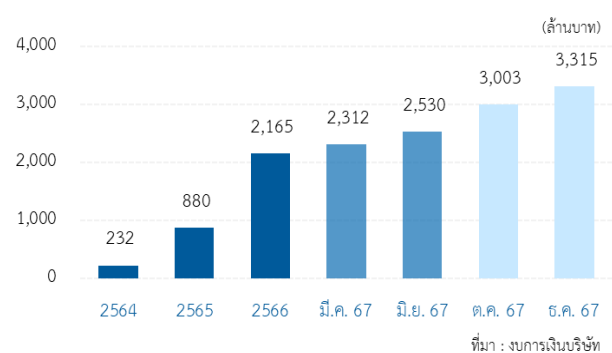
ยอดขายรถมีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่อง: ทริสเรตติ้งคาดว่ายอดขายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในปี 2568 จะหดตัวลง 5%-10% จากปีที่แล้ว เนื่องจากอุปสงค์ในประเทศที่ยังอ่อนแอ ประกอบกับสถาบันการเงินยังคงความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ ส่งผลให้การฟื้นตัวของตลาดเป็นไปอย่างจำกัด โดยรถยนต์เพื่อการพาณิชย์คาดว่าจะฟื้นตัวได้อย่างยากลำบาก แต่ไม่น่าจะหดตัวรุนแรงในอัตราเดียวกับที่เกิดขึ้นในปี 2567 เนื่องจากฐานที่ต่ำจากการปรับลดลงมาแล้ว ประกอบกับอาจได้รับแรงหนุนบางส่วนจากนโยบายภาครัฐที่คาดว่าจะออกมาในปี 2568 ซึ่งรวมถึงนโยบายการกำกับหนี้ให้แก่ผู้ซื้อกระบะใหม่ ในด้านรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แม้รถยนต์ hybrid จะยังขายได้ดี แต่โดยรวมตลาดรถยนต์นั่งยังคงเผชิญแรงกดดันจากอัตราหนี้สินต่อรายได้ของผู้บริโภคที่อยู่ในระดับสูง ทำให้ไม่ผ่านเกณฑ์การอนุมัติสินเชื่อของสถาบันการเงิน ในส่วนยอดขายรถจักรยานยนต์ คาดว่ายอดขายอาจเติบโตได้เล็กน้อย แต่โดยรวมตลาดยังคงซบเซา เนื่องจากกำลังซื้อของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายระดับฐานรากยังอ่อนแอ ประกอบกับอัตราผลตอบแทนที่ถูกควบคุม ทำให้ผู้ให้บริการสินเชื่อไม่สามารถอนุมัติสินเชื่อรองรับกลุ่มลูกค้านี้ได้ ต่างจากอดีตที่อัตราผลตอบแทนยังครอบคลุมและสามารถชดเชยความเสี่ยงของลูกค้าที่มีความเสี่ยงสูงได้

การเติบโตของสินเชื่อจะยังคงชะลอตัว: จากแนวโน้มยอดขายรถที่คาดว่าจะหดตัว ทริสเรตติ้งจึงมองว่าการเติบโตของธุรกิจเช่าซื้อจะยังคงชะลอตัวเช่นกัน ภาพเศรษฐกิจที่ยังไม่เอื้ออำนวย หนี้ครัวเรือนที่ยังคงอยู่ในระดับสูง ยังคงเป็นปัจจัยกดดันหลักที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องดำเนินธุรกิจอย่างระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อในปี 2568 เพื่อรักษาคุณภาพสินเชื่อและประคองผลการดำเนินงาน โดยผู้ประกอบการน่าจะยังคงมุ่งเน้นการเติบโตในกลุ่มลูกค้าที่มีประวัติสินเชื่อที่ดีเป็นหลัก



ทริสเรตติ้งคาดว่า การขาดทุนจากรถยนต์จะทยอยปรับลดลง เนื่องจากราคารถยนต์มือสองเริ่มมีการสร้างฐานราคาใหม่ อีกทั้งอุปทานรถยนต์ที่จะออกมาสู่ตลาดประมูลในปี 2568 คาดว่าจะลดลง เนื่องจากสถาบันการเงินได้ดำเนินการอย่างเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลให้จำนวนหนี้เสียจากลูกหนี้ใหม่และจำนวนรถยนต์ลดลง รวมถึงมาตรการจากธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ก็น่าจะช่วยชะลอการยืตรถและจำนวนรถที่จะเข้าสู่ตลาด อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงที่อาจทำให้สถานการณ์ไม่เป็นไปตามคาดยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะจากการแข่งขันด้านราคาในตลาดรถยนต์ที่ยังคงรุนแรง ซึ่งอาจกดดันราคาของรถยนต์มือสองและส่งผลกระทบต่อภาระหนี้มูลค่ารถยืตรถ

มูลค่าทรัพย์สินรอการขายสุทธิบริษัทเช่าซื้อรถบรรทุก



ในส่วนธุรกิจเช่าซื้อรถเพื่อการพาณิชย์ คาดว่าการฟื้นตัวจะใช้เวลานานกว่าเช่าซื้อประเภทอื่น เนื่องจากตัวเลขมูลค่าสินทรัพย์รอการขายยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยยังไม่มีสัญญาณของการชะลอตัว รวมถึงสภาพคล่องของตลาดรถบรรทุกที่น้อยกว่ารถขนาดเล็ก ซึ่งจะเพิ่มแรงกดดันต่อราคา ทำให้การขาดทุนจากรถยนต์ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่กดดันกลุ่มเช่าซื้อรถเพื่อการพาณิชย์หรือรถบรรทุกในปี 2568 นี้

รายได้และกำไรแนวโน้มยังคงอ่อนตัว: ทริสเรตติ้งคาดว่ารายได้และกำไรของบริษัทเช่าซื้อยานพาหนะโดยรวมจะยังคงได้รับแรงกดดันในปี 2568 จากหลายปัจจัย เช่น รายได้ที่ลดลงจากสินเชื่อรวมที่หดตัว ต้นทุนทางการเงินที่ยังสูงจากการกู้ยืมใหม่เพื่อชำระคืนเงินกู้เดิมแม้อัตราดอกเบี้ยจะอยู่ในทิศทางที่ปรับลดลง คาดว่าจะเห็นการฟื้นตัวของผลประกอบการที่ชัดเจนขึ้นในครึ่งหลังของปี 2568 จากค่าใช้จ่ายด้านเครดิตที่คาดว่าจะค่อย ๆ ปรับดีขึ้น ผลประกอบการของกลุ่มเช่าซื้อรถจักรยานยนต์น่าจะเห็นการฟื้นตัวไวที่สุดเนื่องจากยอดหนี้ต่อรายได้ต่ำกว่ารถยนต์ ทำให้สามารถจัดการกับหนี้เสียและรับรู้ผลกระทบได้เร็วกว่า แต่ในระยะยาว การฟื้นตัวของเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพ โดยเฉพาะในกลุ่มลูกค้ารายย่อยฐานราก ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการกลับมาเติบโตของทั้งรายได้และกำไรอย่างยั่งยืน

ประเด็นสนับสนุนและเฝ้าระวังในปี 2568

- **การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยที่ล่าช้าและไม่ทั่วถึง:** เศรษฐกิจไทยยังคงเผชิญปัญหาเชิงโครงสร้าง หนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง การเพิ่มและกระจายรายได้ที่ยังไม่เกิดขึ้นอย่างยั่งยืน ส่งผลต่อการจำกัดความสามารถในการใช้จ่ายของผู้บริโภค
- **ปัญหาคุณภาพสินเชื่อ:** ลูกหนี้ที่มีคุณภาพเครดิตประปรายทั้งในภาคธุรกิจและครัวเรือนยังมีจำนวนมาก สะท้อนจากตัวเลขอัตราส่วนสินเชื่อที่ต้องจับตามองเป็นพิเศษ (special mention loans) ที่ปรับตัวขึ้น ลูกหนี้กลุ่มนี้ยังคงเผชิญแรงกดดัน ทำให้ผู้ประกอบการยังคงต้องบริหารคุณภาพสินทรัพย์อย่างใกล้ชิดและเข้มงวด พร้อมเร่งมาตรการติดตามหนี้เชิงรุกเพื่อลดความเสี่ยงที่ลูกหนี้จะตกชั้นเป็นลูกหนี้ด้อยคุณภาพ
- **มาตรการความช่วยเหลือและโครงการจากภาครัฐ:** การฟื้นตัวของธุรกิจเช่าซื้อรถเพื่อการพาณิชย์ยังคงต้องพึ่งพาการฟื้นตัวของเศรษฐกิจเป็นหลัก หากเศรษฐกิจฟื้นตัวโดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมก่อสร้าง ทั้งจาก

การลงทุนในโครงการต่าง ๆ ของภาครัฐหรือภาคเอกชน จะช่วยกระตุ้นความต้องการในการใช้รถและลดผลกระทบจากการขาดทุนจากการลดลงของราคารถมือสอง มาตรการการค้ำประกันสินเชื่อก็จะช่วยให้การอนุมัติสินเชื่อของสถาบันการเงินมีอัตราที่เพิ่มสูงขึ้น แต่ระดับหรือขนาดของความสำเร็จยังต้องขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและปริมาณสินเชื่อที่จะช่วยค้ำประกัน

- **การบริหารกระแสเงินสดอย่างระมัดระวัง:** ในภาวะที่ยังมีความอ่อนไหวในตลาดตราสารหนี้ซึ่งเป็นแหล่งเงินทุนหลักอีกแหล่งหนึ่งของผู้ประกอบการ การบริหารกระแสเงินสดอย่างรอบคอบเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญต่อการสามารถชำระคืนหนี้ที่ถึงกำหนด โดยเฉพาะกรณีที่ไม่สามารถกู้ยืมใหม่ได้ มิฉะนั้นจะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและผลกระทบต่อธุรกิจในระยะยาว
- **ผลกระทบจากมาตรการภาษีของประเทศคู่ค้าของไทย:** มาตรการภาษีจากประเทศคู่ค้าของไทย อาจส่งผลกระทบต่อส่งออกของไทยและส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้รถของภาคธุรกิจ นอกจากนี้ ผลกระทบต่อภาคธุรกิจอาจส่งต่อผลกระทบมายังรายได้ของบุคคลากรในธุรกิจนั้นที่เป็นลูกหนี้ของผู้ประกอบการเข้าซื้อ กระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ในท้ายที่สุด
- **การแข่งขันด้านราคาจากรถ EV:** ตลาดรถยนต์โดยรวมยังคงเผชิญการแข่งขันด้านราคาจากการเข้ามาของรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งส่งผลกระทบต่อความผันผวนของราคารถยนต์สันดาปมือสองที่ยึดมาจากลูกหนี้
- **การเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้บริโภค:** ความสนใจที่เพิ่มขึ้นในรถ EV และรถยนต์พลังงานทางเลือก เป็นความท้าทายที่ผู้ประกอบการต้องเผชิญในช่วงการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยี ผู้ประกอบการต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับความต้องการที่เปลี่ยนแปลงหรือมีการชะลอการตัดสินใจซื้อรถคันใหม่ รวมถึงการประเมินค่าซากหรือราคาของรถ EV มือสอง
- **การกำกับดูแลธุรกิจเข้าซื้ออสังหาริมทรัพย์โดยธนาคารแห่งประเทศไทย:** พระราชกฤษฎีกาที่กำหนดให้ ธปท. เป็นหน่วยงานกำกับดูแลธุรกิจเข้าซื้อได้มีการเปิดรับฟังความคิดเห็นไปตั้งแต่ปี 2565 และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในปี 2566 แต่ ณ ปัจจุบันยังไม่มีมีการประกาศบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม การกำกับดูแลของ ธปท. คาดว่าจะช่วยยกระดับการดำเนินงานของธุรกิจเข้าซื้อให้มีมาตรฐานมากขึ้นในหลายด้าน อย่างไรก็ตาม การยกระดับดังกล่าวอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการมีเงื่อนไขและต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นบ้าง แต่คิดว่าไม่น่าจะกระทบอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งผู้ประกอบการบางรายก็มีการปรับตัวเพื่อเตรียมพร้อมในการถูกกำกับดูแลอยู่แล้ว โดยยึดหลักเกณฑ์ที่ ธปท. กำกับดูแลบริษัทที่เป็นบริษัทในกลุ่มของสถาบันการเงิน

ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors)

ธุรกิจกลุ่มเข้าซื้อยานพาหนะเผชิญความเสี่ยงหลัก ได้แก่



ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk):

แหล่งเงินทุนของบริษัทเข้าซื้อยานพาหนะที่เป็นนอนแบงก์มีความมั่นคงน้อยกว่าธนาคารและบริษัทลูกของธนาคาร เนื่องจากไม่สามารถระดมเงินฝากหรือพึ่งพาธนาคารแม่ได้ แหล่งเงินทุนของบริษัทเหล่านี้นอกจากฐานทุนจะมาจากเงินกู้จากสถาบันการเงินและการออกตราสารหนี้ ซึ่งเสี่ยงต่อปัญหาสภาพคล่องหากไม่สามารถจัดหาเงินทุนเพื่อชำระคืนหนี้ได้ ความเสี่ยงนี้สามารถลดลงได้หากบริษัทมีการจัดการความสอดคล้องของอายุสินทรัพย์และหนี้สินที่ดี กระจายวันครบกำหนดของเงินกู้ให้สอดคล้องกับกระแสเงินสดจากการชำระคืนของลูกหนี้ แต่ความเสี่ยงนี้อาจเพิ่มขึ้นในช่วงที่ตลาดตึงตัวจากความไม่มั่นใจของนักลงทุน



ความเสี่ยงด้านเครดิต (Credit Risk):

ลูกค้าหลักของบริษัทเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่เข้าถึงบริการทางการเงินจากธนาคารได้ยากเนื่องจากมีความเสี่ยงด้านเครดิตสูงกว่าลูกค้าของ

ธนาคาร ซึ่งสะท้อนจาก NPL ratio และ Credit cost การฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ยังช้าและค่าใช้จ่ายดำรงชีพที่สูงขึ้น ล้วนเพิ่มแรงกดดันต่อความเสี่ยงด้านเครดิต



ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk):

บริษัทเข้าซื้อยานพาหนะที่เป็นนอนแบงก์ ที่ไม่ได้เป็นบริษัทลูกในเครือธนาคาร มักมีมาตรฐานและการควบคุมที่ไม่เข้มงวดเท่าธนาคาร ระบบปฏิบัติงานของบริษัทเหล่านี้ยังพึ่งพาบุคคลเป็นส่วนใหญ่ ทำให้เสี่ยงต่อความผิดพลาดจากการทำงาน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ และการฉ้อโกง



ความเสี่ยงด้านตลาด (Market Risk):

ความเสี่ยงด้านตลาดเกิดจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยที่ทำให้ต้นทุนทางการเงินของบริษัทสูงขึ้น ขณะเดียวกัน ราคารถมือสองลดลงอย่างมาก เนื่องจากอุปทานที่สูงจากการเพิ่มขึ้นของรถยัดซึ่งเกิดจากหนี้เสียที่ขยายตัว ส่งผลให้บริษัทประสบปัญหาขาดทุนจากการขายรถยัดมากขึ้น



ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบและกฎหมาย (Regulatory Risk): การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบสร้างความเสี่ยงทางกฎหมายที่สำคัญต่อการดำเนินงานและกลยุทธ์ของบริษัท เช่น การกำหนดเพดานอัตราดอกเบี้ยของสินเชื่อเข้าซื้อจากรายานยนต์ที่ 23% ซึ่งต่ำกว่าที่เคยเรียกเก็บ ส่งผลกระทบต่อรายได้และทำให้ต้องจำกัดกลุ่มลูกค้าโดยเน้นกลุ่มที่มี

ความเสี่ยงด้านเครดิตไม่สูงมาก ส่งผลต่อการขยายสินเชื่อ นอกจากนี้ การกำกับดูแลด้านการให้บริการลูกค้าอย่างเป็นธรรม (Market conduct) ยังเพิ่มต้นทุนการปฏิบัติตามข้อกำหนด และลดรายได้จากค่าติดตามทวงถามหนี้ แม้การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค แต่ก็เพิ่มต้นทุนการดำเนินงานของบริษัท

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2567 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้นำไปเปิดเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีใช้แล้วแต่ข้อเท็จจริง หรือคำแนะนำให้ซื้อขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมีได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆ โดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/th/rating-information/rating-criteria