



บริษัท	ไมโครลิสซิ่ง จำกัด (มหาชน) "MICRO"
วันก่อตั้ง	7 พ.ย. 2537 (จดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชนปี 2562)
สถานะ	จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) หมวดเงินทุนและหลักทรัพย์
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	935 ลบ.
อันดับเครดิตองค์กร	BB+ / Negative (TRIS 3 เม.ย. 2566)

จุดเด่นของธุรกิจ

1. พอร์ตสินเชื่อดีสม่ำเสมอ สร้างรายได้และกำไรอย่างต่อเนื่อง

- บริษัท ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกมือสองและรถจักรยานยนต์ใหม่ โดยพอร์ตสินเชื่อเติบโตอย่างสม่ำเสมอจากระดับ 2,500 ลบ. ในปี 2563 เป็น 4,950 ลบ. ในปี 2565 สร้างรายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 444 ลบ. ในปี 2563 เป็น 854 ลบ. ในปี 2565 และสร้างผลกำไรเฉลี่ย 100 ลบ. ต่อปี ตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา
- บริษัทฯ เน้นให้สินเชื่อแบบมีหลักประกันที่ โดยเป็นแบรนด์รถที่มียอดขายสูง เช่น รถบรรทุก HINO, ISUZU และรถจักรยานยนต์ HONDA, YAMAHA เป็นต้น ทำให้กรณีที่ลูกค้าเกิดผิดนัดชำระหนี้ บริษัทฯ สามารถยึดหลักประกันไปขายทอดตลาด เพื่อลดการสูญเสียเงินต้นได้ และครอบคลุมเงินต้นได้ประมาณ 70 - 80% โดยส่วนที่เหลือ ผลตอบแทนจากการให้สินเชื่อสามารถครอบคลุมได้ทั้งหมด

2. สัดส่วนการปล่อยสินเชื่อมีการกระจายตัว ทำให้มีความเสี่ยงด้านการกระจุกตัวของลูกหนี้ต่ำ

- พอร์ตสินเชื่อรถบรรทุกของบริษัทฯ มีการกระจายตัวค่อนข้างดี ลูกหนี้ไม่กระจุกตัวอยู่ที่อุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งเป็นหลัก ทำให้หากเกิดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของลูกหนี้ในอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง จะไม่ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ มากนัก โดย ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีสัดส่วนการปล่อยสินเชื่อ แบ่งเป็น อุตสาหกรรมขนส่ง 50% (เช่น ขนส่งอาหารสดหรือแช่แข็ง, อะไหล่รถยนต์, สินค้าอุปโภคบริโภค), ก่อสร้าง 33%, การเกษตร 12% และอื่นๆ 5%
- นอกจากนี้ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 บริษัทฯ ได้มีการเริ่มปล่อยสินเชื่อรถจักรยานยนต์ใหม่ (ณ สิ้นปี 2565 พอร์ตสินเชื่ออยู่ที่ระดับ 528 ลบ.) อีกทั้งยังมีแผนให้บริการสินเชื่อส่วนบุคคล โดยจะเริ่มปล่อยในไตรมาส 2 ปี 2566 ซึ่งจะทำให้พอร์ตสินเชื่อของบริษัทฯ มีการกระจายตัวมากขึ้น และช่วยลดความผันผวนของรายได้

3. มีโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่ง อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนอยู่ในระดับต่ำ

- ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.57 เท่า ในขณะที่ค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมของสินเชื่อรถบรรทุกมือสองอยู่ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์อยู่ที่ประมาณ 4.00 เท่า ซึ่งจะเห็นได้ว่าอัตราส่วนดังกล่าวของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าอุตสาหกรรม
- หากพิจารณาอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีอัตราส่วนดังกล่าวที่ 1.46 เท่า ซึ่งบริษัทฯ ต้องดำรงให้ไม่เกินกว่า 3.00 เท่า ตามข้อกำหนดสิทธิหุ้นกู้ จะเห็นได้ว่าบริษัทฯ สามารถดำรงอัตราส่วนดังกล่าวไว้ได้ และยังสามารถจัดหาแหล่งเงินทุนอื่นเพิ่มเติมเพื่อใช้เป็นสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจได้โดยไม่กระทบต่ออัตราส่วนหนี้สินดังกล่าว

วัตถุประสงค์การใช้เงิน

นำไปคืนเงินกู้ยืมสถาบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยของบริษัทฯ

แหล่งที่มาของการชำระคืน

กระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

ความเสี่ยงสำคัญ และปัจจัยลดความเสี่ยง

1. ความเสี่ยงด้านการควบคุมคุณภาพลูกหนี้ (NPL)

ปัจจัยลดความเสี่ยง

- บริษัทฯ พิจารณาการให้สินเชื่ออย่างรัดกุม ทั้งการประเมินแหล่งที่มาของรายได้ ความสามารถในการชำระหนี้ วัตถุประสงค์การเข้าซื้อ ตลอดจนจัดให้มีผู้ค้ำประกันเงินกู้ เป็นต้น อีกทั้งยังร่วมมือกับบริษัทข้อมูลเครดิตแห่งชาติ (NCB) เพื่อนำข้อมูล Credit Bureau มาใช้ในการคัดกรองผู้กู้ ร่วมกับการใช้แบบจำลองคะแนนเครดิต (Credit Scoring) ในการวิเคราะห์เครดิตของผู้กู้ เพื่อให้การพิจารณาสินเชื่อเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- กำหนดวงเงินการให้สินเชื่อรถบรรทุกมือสองที่ 70-85% ของราคาขายในตลาดเพื่อให้มูลค่าหลักประกันในการขายทอดตลาดยังสามารถครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือช่วยบรรเทาความเสียหายให้เหลือน้อยที่สุด ในกรณีที่เกิดเหตุผิดนัดชำระหนี้และต้องดำเนินยึดหลักประกันขายทอดตลาด
- บริษัทฯ มีระดับ NPL เฉลี่ยในปี 2562 - 2565 อยู่ที่ 3.95% (ณ สิ้นปี 2565 NPL อยู่ที่ 4.56%) ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับนโยบายที่กำหนดไว้ที่ 4.00%

2. ความเสี่ยงเรื่องอัตราดอกเบี้ยขาขึ้นอาจทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น และกระทบต่อผลดำเนินงาน

ปัจจัยลดความเสี่ยง

- แหล่งเงินทุนที่มีดอกเบี้ยของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2565 ประกอบด้วย หุ้นกู้ 84% เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน 8% ส่วนที่เหลือเป็นหนี้สินอื่นๆ จะเห็นว่าแหล่งเงินทุนเกือบจะทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ที่หุ้นกู้ ซึ่งมีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่ จึงคาดว่าจะไม่กระทบกับต้นทุนของบริษัทฯ มากนัก
- ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีส่วนต่างระหว่างอัตราดอกเบี้ยรับและจ่าย อยู่ที่ประมาณ 10 - 11% ต่อปี จะเห็นได้ว่าบริษัทฯ ยังมีส่วนต่างของอัตราดอกเบี้ยที่สามารถรองรับการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยได้ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ มากนัก

3. การเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบในการให้สินเชื่อ

ตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) จะเริ่มใช้มาตรการควบคุมเพดานดอกเบี้ยสำหรับสินเชื่อเช่าซื้อ โดยกำหนดเพดานสำหรับสินเชื่อเช่าซื้อจักรยานยนต์ทั้งมือหนึ่งและมือสองให้ไม่เกิน 23% ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจกระทบกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ปัจจัยลดความเสี่ยง

- พอร์ตสินเชื่อรวมของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2565 มีมูลค่าประมาณ 4,957 ลบ. แบ่งเป็นสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกมือสอง 4,429 ลบ. (89%) และสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ใหม่ประมาณ 528 ลบ. (11%) จะเห็นว่าส่วนที่บริษัทฯ ได้รับผลกระทบถือว่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับพอร์ตรวมทั้งหมด
- บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินประมาณ 4.50 - 5.00% เมื่อเปรียบเทียบกับเพดานสินเชื่อที่ 23% คาดว่าบริษัทฯ จะยังมีส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยรับ และดอกเบี้ยจ่ายอีกประมาณ 18% จึงคาดว่ามาตรการดังกล่าวจะไม่กระทบกับการดำเนินงานของบริษัทฯ มากนัก

- สำหรับผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ - การลงทุนมีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจลงทุน -

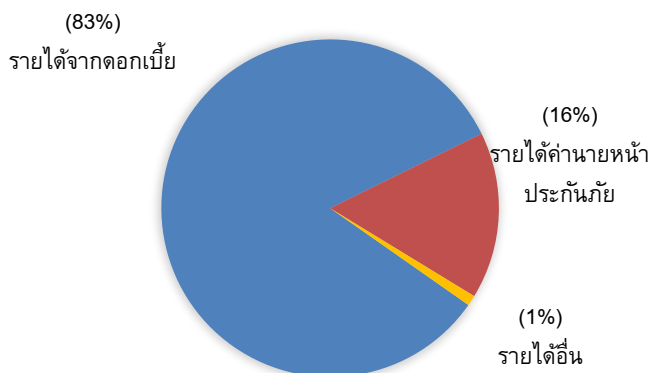
หมายเหตุ : แบบแสดงรายการข้อมูล (แบบ 69-PP-รายครึ่ง) และร่างหนังสือชี้ชวน ยังไม่มีผลบังคับใช้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงาน ก.ล.ต.

สรุปผลประกอบการ			
ณ สิ้นงวด	2563	2564	2565
สินทรัพย์รวม (ลบ.)	2,755	4,034	5,511
หนี้สินรวม (ลบ.)	932	2,076	3,364
ส่วนของผู้ถือหุ้น (ลบ.)	1,823	1,958	2,147
รายได้รวม (ลบ.)	444	632	854
กำไรสุทธิ (ลบ.)	135	187	65
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	30.39	29.65	7.63
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.21	2.12	1.67
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.51	1.06	1.57
อัตราส่วนหนี้สินที่มีดอกเบี้ยต่อทุน (เท่า)	0.45	0.99	1.48
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุน (ตามข้อกำหนดสิทธิ) ¹ (เท่า)	0.44	0.97	1.46
อัตราส่วนหนี้สินที่มีดอกเบี้ยต่อ EBITDA (เท่า)	3.41	6.21	12.45
ความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	5.03	4.92	1.73
ความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า)	0.36	0.65	0.26
อัตราส่วนเงินให้สินเชื่อที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ต่อสินเชื่อรวม (ร้อยละ)	3.82	3.47	4.56
อัตราส่วนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่อหนี้สินรวม (ร้อยละ)	52.38	33.26	7.33
อัตราส่วนหนี้กู้ต่อหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย (ร้อยละ)	-	54.11	84.04
อัตราส่วนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่อหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย (ร้อยละ)	59.33	35.79	7.77

ผู้สอบบัญชี : บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

หมายเหตุ : ¹ หนี้สินสุทธิ คือ หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย หักออกด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ จะต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนให้ไม่เกินกว่า 3.00 เท่า

โครงสร้างรายได้ (ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565)



ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทฯ และกลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจ ดังนี้

1. ธุรกิจให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อ ดังนี้

1.1 สินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกมือสอง โดยรถที่สามารถนำมาขอสินเชื่อได้ จะต้องเป็นรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ เช่น รถบรรทุก 6 ล้อ 10 ล้อ รถหัวลากที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่เจ้าของ โดยจะเน้นประเภท ยี่ห้อรถบรรทุกที่มีสภาพคล่องซื้อขายในตลาดสูง เช่น ISUZU HINO และ FUSO เป็นต้น

1.2 สินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ใหม่ โดยจะเน้นยี่ห้อที่มีสภาพคล่องซื้อขายในตลาดสูง เช่น HONDA, YAMAHA, GPX เป็นต้น

1.3 สินเชื่อเพิ่มสภาพคล่อง สำหรับลูกค้าที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรถบรรทุกอยู่แล้ว และต้องการเงินทุนหมุนเวียนเพื่อเสริมสภาพคล่องสามารถนำรถบรรทุกมาเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อได้

1.4 สินเชื่อรีไฟแนนซ์ สำหรับลูกค้าปัจจุบันของบริษัทฯ ที่มีประวัติการผ่อนชำระดีและอยู่ระหว่างการผ่อนชำระค้างวคกับบริษัทฯ แต่มีความต้องการใช้เงินสดเพิ่มเติม

2. ธุรกิจนายหน้าประกันวินาศภัย และนายหน้าประกันชีวิต

เช่น ประกันชีวิต, ประกันสินค้า, ประกันบ้าน - โรงงาน เป็นต้น

โอกาสทางธุรกิจ

แผนขยายพอร์ตสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ใหม่ในปี 2566 คาดว่าจะเป็นส่วนที่ทำให้รายได้จากการให้สินเชื่อเพิ่มขึ้นในอนาคต

○ จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ยอดขายรถจักรยานยนต์ใหม่ในประเทศไทยฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง จากระดับประมาณ 1.68 – 1.76 ล้านคันในปี 2563 – 2564 เป็น 1.97 ล้านคันในปี 2565 ซึ่งเพิ่มขึ้นมากกว่าช่วงก่อนเกิด COVID-19 ที่มียอดขายประมาณ 1.87 ล้านคัน และมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง สอดคล้องกับแผนการขยายพอร์ตสินเชื่อของบริษัทฯ ที่เน้นการขยายสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ใหม่ โดยตั้งเป้าหมายเพิ่มจากมูลค่า 528 ลบ. ในปี 2565 ไปสู่ระดับ 1,000 – 1,300 ลบ. ในปี 2566 จึงเป็นโอกาสที่จะขยายผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ นอกเหนือจากสินเชื่อรถบรรทุกมือสอง และทำให้รายได้จากการให้สินเชื่อขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอนาคต

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ (ณ วันที่ 13 มี.ค. 2566)

1	นายธรรมศักดิ์ อัญญาวัฒน์	23.41%
2	นายกฤษฏา อัญญาวัฒน์	13.77%
3	นายเจษฎา อัญญาวัฒน์	13.17%
4	นายธันยกร อัญญาวัฒน์	5.57%
5	นายเกียรติพงษ์ เต็มคุณานนท์	3.00%
6	นายสถาพร งามเรืองพงศ์	2.93%
7	นางธนิตา จิโรธนาส	2.02%
8	นางวรรณภา อัญญาวัฒน์	1.77%
9	นายอารุ จิโรธนาส	1.69%
10	นางรสนันท์ ยิ่งทวีศักดิ์	1.56%
11	ผู้ถือหุ้นอื่นๆ	31.11%

- สำหรับผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ – การลงทุนมีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจลงทุน -

หมายเหตุ : แบบแสดงรายการข้อมูล (แบบ 69-PP-รายครึ่ง) และร่างหนังสือชี้ชวน ยังไม่มีผลบังคับใช้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงาน ก.ล.ต.

ความสามารถในการชำระหนี้

- ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในช่วง 1 ปีที่ผ่านมาทั้งหมด 418 ลบ. โดยภาระผูกพันข้างต้นประกอบไปด้วย ต้นทุนทางการเงิน 147 ลบ. และหนี้สินระยะยาวที่ครบกำหนดใน 1 ปี เท่ากับ 271 ลบ. แบ่งเป็น เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน 230 ลบ. เงินกู้ยืมจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน 31 ลบ. และหนี้สินตามสัญญาเช่า 10 ลบ.
- โดยแหล่งที่เงินที่จะมาชำระดังกล่าว ประกอบด้วย EBITDA ในปี 2565 จำนวน 258 ลบ. ประกอบกับในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีการออกหุ้นกู้เพิ่มประมาณ 1,600 ลบ. ซึ่งสามารถชำระภาระผูกพันที่เหลือได้ทั้งหมด

วิเคราะห์ผลประกอบการโดยย่อ**ผลประกอบการปี 2564**

- ในปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้รวม 632 ลบ. เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า เท่ากับ 188 ลบ. หรือประมาณ 42% จากรายได้ดอกเบี้ยที่ขยายตัวตามการเติบโตของพอร์ตสินเชื่อ ส่งผลให้ในปี 2564 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิเท่ากับ 187 ลบ. เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 52 ลบ. หรือประมาณ 39%

ผลประกอบการปี 2565

- ในปี 2565 บริษัทฯ มีรายได้รวม 854 ลบ. เพิ่มขึ้น 221 ลบ. หรือประมาณ 35% จากปีก่อนหน้า จากรายได้ดอกเบี้ยที่ขยายตัวตามการเติบโตของพอร์ตสินเชื่อ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 283 ลบ. หรือประมาณ 83% จากปีก่อนหน้า มาจากค่าใช้จ่ายของพนักงานที่เพิ่มขึ้นตามการขยายสาขา รวมถึงจำนวนรถยนต์ที่มากขึ้น ทำให้มีรายการขาดทุนจากทรัพย์สินรอการขายเพิ่มขึ้น 130 ลบ. นอกจากนี้ยังมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 101 ลบ. จากปีก่อนหน้า เนื่องจากการออกหุ้นกู้เพื่อไปขยายพอร์ตสินเชื่อ ทำให้ในภาพรวมปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 65 ลบ. ลดลงจาก 187 ลบ. หรือประมาณ 65% จากปีก่อนหน้า

คุณภาพของพอร์ตสินเชื่อปี 2565

- ณ สิ้นปี 2565 พอร์ตสินเชื่อของบริษัทฯ มีมูลค่ารวมอยู่ที่ 4,957 ลบ. เพิ่มขึ้นจาก 3,796 ลบ. หรือประมาณ 30% จากปีก่อนหน้า จากการขยายตัวของสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกมือสอง 633 ลบ. และสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ใหม่ที่เพิ่งเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายนปี 2565 จำนวน 528 ลบ. โดยพอร์ตสินเชื่อประกอบไปด้วย สินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกมือสองมูลค่า 4,429 ลบ. คิดเป็น 89% และเป็นสินเชื่อเช่าซื้อรถมอเตอร์ไซด์ใหม่ 528 ลบ. คิดเป็น 11% ของพอร์ตสินเชื่อรวม
- พิจารณาคุณภาพสินเชื่อ บริษัทฯ มี NPL อยู่ที่ระดับ 4.56% เพิ่มขึ้นจาก 3.47% ในปี 2564 จากสถานะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ค่าครองชีพที่สูงขึ้น ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของลูกค้าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ คาดว่าระดับ NPL จะปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ปี 2566 เป็นต้นไปจากการเพิ่มความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ และราคาน้ำมันที่เริ่มปรับราคาลงในช่วงไตรมาส 1 ปี 2566

การเปลี่ยนแปลงของฐานะการเงินระหว่างปี 2565 กับปี 2564

- ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 5,511 ลบ. เพิ่มขึ้น 1,477 ลบ. หรือประมาณ 37% จากปี 2564 ตามการขยายตัวของพอร์ตสินเชื่อ ในส่วนของหนี้สินรวมอยู่ที่ 3,364 ลบ. เพิ่มขึ้น 1,288 ลบ. หรือประมาณ 62% จากปี 2564 จากการออกหุ้นกู้เพื่อนำไปขยายพอร์ตสินเชื่อ และบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 2,147 ลบ. เพิ่มขึ้น 189 ลบ. หรือประมาณ 10% จากปี 2564 จากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้น

วิเคราะห์ผลประกอบการโดยย่อ (ต่อ)**โครงสร้างเงินทุน และการดำรงอัตราส่วนทางการเงิน**

- ณ สิ้นปี 2565 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.57 เท่า เพิ่มขึ้นจาก 1.06 เท่า ในปี 2564 และมีอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนเท่ากับ 1.46 เท่า เพิ่มขึ้นจาก 0.97 เท่า ในสิ้นปี 2564 ซึ่งยังเป็นไปตามข้อกำหนดลิตทริหุ้นกู้ที่ต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนให้ไม่เกินกว่า 3.00 เท่า

ความเสี่ยงทั่วไป และปัจจัยลดความเสี่ยง**1. ความเสี่ยงจากการติดตามหลักประกัน****ปัจจัยลดความเสี่ยง**

- บริษัทฯ มีนโยบายการปล่อยสินเชื่อให้กับลูกค้าที่มีภูมิฐานะและที่อยู่เป็นหลักแหล่ง มีหลักประกันที่จดทะเบียนอยู่ในพื้นที่ของสาขาเท่านั้น
- บริษัทฯ จะเริ่มมีการสำรวจและติดตามหลักประกันเมื่อลูกค้าค้างชำระตั้งแต่ 1 งวดขึ้นไป เพื่อลดความเสี่ยงที่จะนำหลักประกันออกนอกพื้นที่ก่อนถึงกำหนดบอกเลิกสัญญา
- บริษัทฯ มีสาขาที่กระจายอยู่ในพื้นที่ภาคต่างๆ ทั่วประเทศและมีการจ้าง Outsource เพื่อให้การติดตามหลักประกันมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2. ความเสี่ยงจากการจำหน่ายหลักประกัน

เนื่องจากหลักประกันเป็นรถบรรทุกที่ผ่านการใช้งานแล้ว และมีลักษณะการใช้งานเฉพาะ จึงมีความเสี่ยงจากการจำหน่ายหลักประกันได้ล่าช้า ทำให้อาจไม่สามารถขายได้ตามราคาที่กำหนด หรือไม่คุ้มกับมูลค่าหนี้ที่เหลืออยู่

ปัจจัยลดความเสี่ยง

- บริษัทฯ มีนโยบายในการขายหลักประกันที่ยืดหยุ่นได้ภายในวงเดียวกัน เพื่อลดผลกระทบจากราคาขายที่ลดลง โดย ณ สิ้นปี 2565 มีอัตราการยึดและขายหลักประกันออกไปในวงเดียวกันเฉลี่ยอยู่ที่ 69% ของจำนวนหลักประกันที่ยึดมาตลอดทั้งปี และที่ผ่านมายังไม่เคยเกิดเหตุการณ์ที่บริษัทฯ ไม่สามารถขายหลักประกันที่ยึดได้มาก่อน
- ในกรณีที่ราคาขายหลักประกันต่ำกว่ามูลค่าหนี้ บริษัทฯ สามารถดำเนินการเรียกร้องส่วนต่างที่เหลือจากลูกหนี้ได้ ทำให้โอกาสที่บริษัทฯ ขาดทุนจากการจำหน่ายหลักประกันมีไม่มากนัก

3. ความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของสินเชื่อของบริษัทฯ

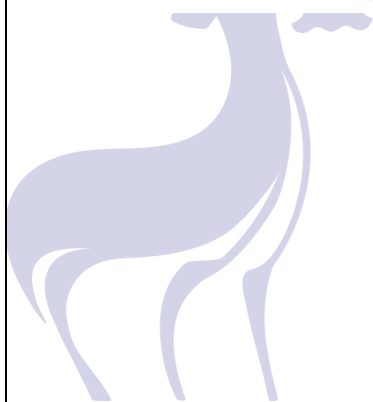
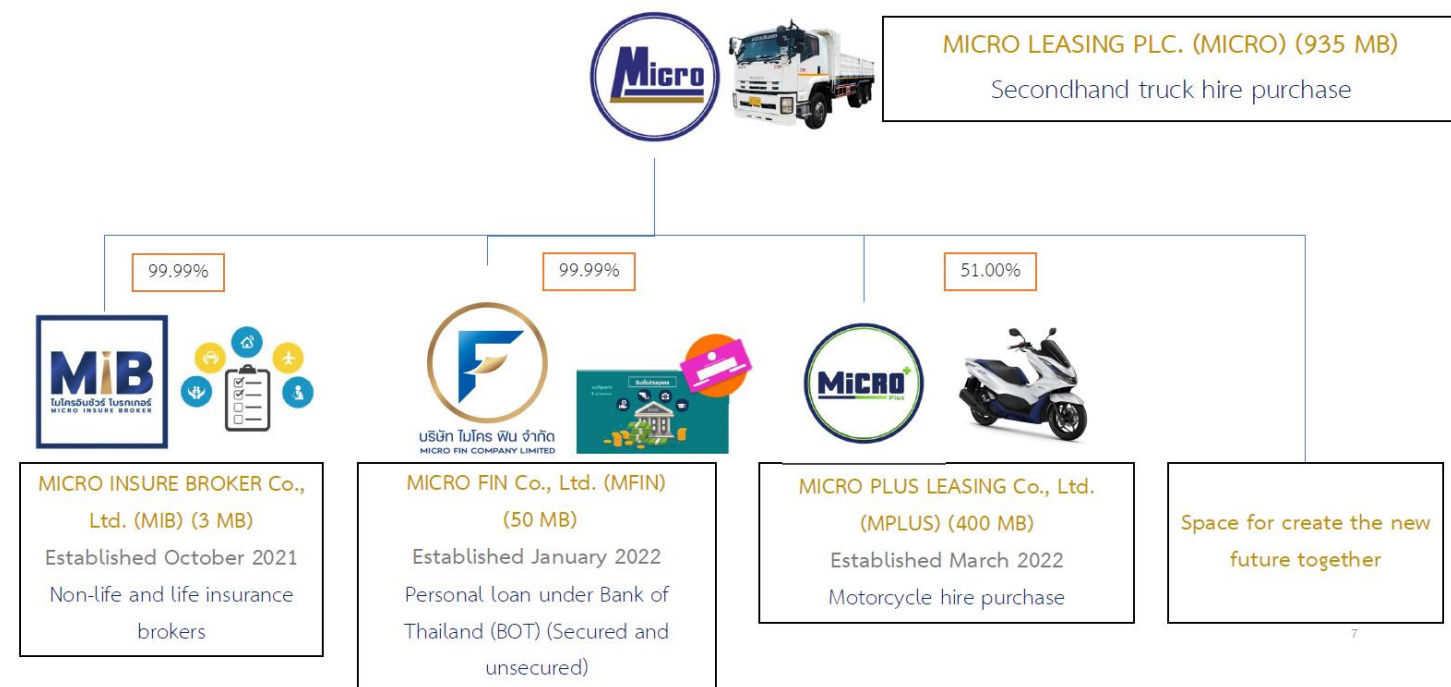
พอร์ตสินเชื่อ ณ สิ้นปี 2565 ของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุกมือสอง 89% ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ หากเกิดสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถบรรทุกมือสอง

ปัจจัยลดความเสี่ยง

- บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการสินเชื่อรถจักรยานยนต์มือสองผ่านบริษัทย่อย ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2565 ที่ผ่านมา โดย ณ สิ้นปี 2565 พอร์ตสินเชื่อดังกล่าวมีมูลค่าอยู่ที่ 528 ลบ. คิดเป็น 11% ของพอร์ตสินเชื่อรวม
- มีแผนขยายผลิตภัณฑ์ไปยังสินเชื่อส่วนบุคคลผ่านบริษัทย่อย โดยคาดว่าจะเริ่มให้บริการช่วงไตรมาส 2 ปี 2566 ซึ่งได้รับ License จากธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) แล้ว ตั้งแต่ช่วงเดือนตุลาคมปี 2565 ที่ผ่านมา ซึ่งจะทำให้พอร์ตสินเชื่อรวมของบริษัทฯ มีการกระจายตัวมากขึ้น

- สำหรับผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ – การลงทุนมีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจลงทุน -

หมายเหตุ : แบบแสดงรายการข้อมูล (แบบ 69-PP-รายครึ่ง) และร่างหนังสือชี้ชวน ยังไม่มีผลบังคับใช้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงาน ก.ล.ต.



BlueBell