

สรุปผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1/2567 >

Unit : Million Baht	1Q2024	4Q2023	% QoQ	1Q2023	% YoY
Sales	2,044	2,084	-1.9%	2,519	-18.8%
Gross Profit (Loss)	333	389	-14.3%	433	-23.2%
EBITDA	341	372	-8.3%	440	-22.5%
Net Profit	187	218	-14.3%	274	-31.7%
EPS (baht)	0.44	0.51	-14.3%	0.64	-31.7%

ภาพรวมอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในไตรมาส 1/2567 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีที่แล้วนั้นยอดการผลิตรถยนต์ลดลง -18.45% YoY โดยมีสัดส่วนของการผลิตเพื่อการใช้ภายในประเทศลดลงราว -36% YoY ซึ่งเป็นรถประเภทกระบะที่ลดลงอย่างมีนัยยะ อันเป็นผลต่อเนื่องจากปัจจัยการเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ, หนี้ครัวเรือน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการซื้อของผู้บริโภค ขณะที่สัดส่วนการผลิตเพื่อการส่งออกลดลงราว -5% ปัจจัยจากผลพวงของเศรษฐกิจที่มาจากความขัดแย้งระหว่างประเทศส่งผลต่อต้นทุนที่อาจจะสูงขึ้น ทั้งนี้ export destination ของการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยสามอันดับแรกยังคงเป็น Australia, Asia และ Middle East

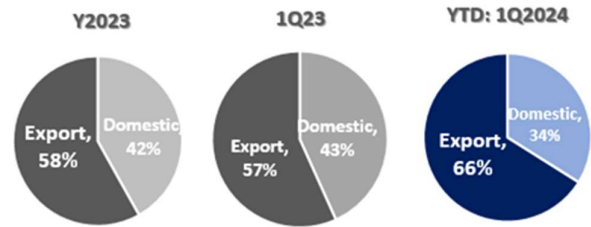
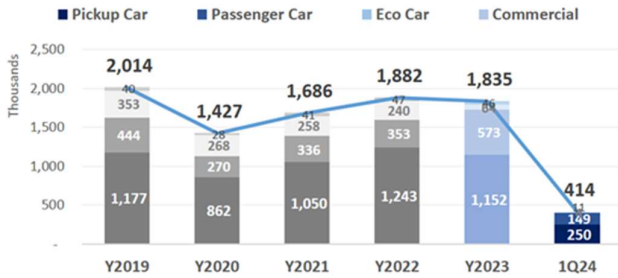
ทางด้านผลการดำเนินงานของบริษัทประจำไตรมาส 1/2567 รายได้จากการขายและบริการลดลงสอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์โดยลดลง -1.9% QoQ และ ลดลง -18.8% YoY จากปัจจัยภาวะเศรษฐกิจและการปล่อยสินเชื่อ อย่างไรก็ตามคำสั่งซื้อใหม่ในปีที่แล้ว ได้แก่ intermediate shaft, output shaft และ case set จะเข้ามารับรู้รายได้เต็มปีในปี 2567

ด้านกลุ่มชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตรมียอดการผลิตจำนวนคันในไตรมาส 1/2567 เพิ่มขึ้น +24% QoQ และลดลง -27% YoY เนื่องจากยังมีผลกระทบจากภาวะ EL NINO (เอลนีโญ) อย่างไรก็ตามรายได้ของกลุ่มชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตรยังสามารถประคองตัวไม่ต่ำกว่าอุตสาหกรรม

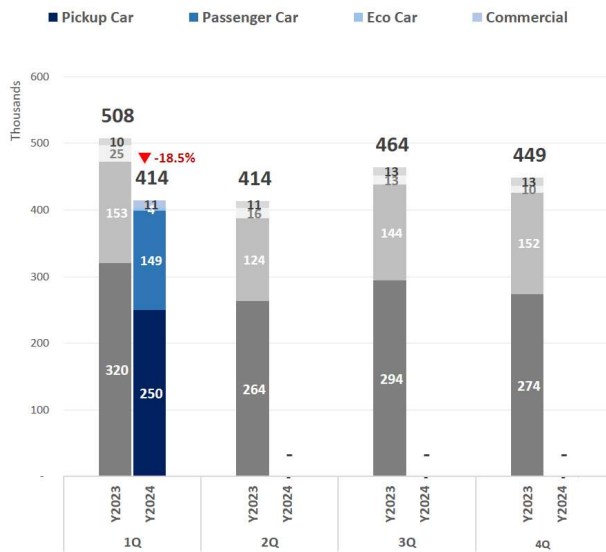
กำไรขั้นต้นของบริษัท (Gross profit) ลดลง -14.3% QoQ และลดลง -23.2% YoY สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง ส่วน EBITDA ลดลงทั้ง QoQ -8.3% และ YoY -22.5% ตามลำดับ ทางด้าน Net profit ลดลงสอดคล้องกับรายได้ที่ลดลงตามอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการรักษาระดับอัตราส่วน Net profit ทางบริษัทให้ความสำคัญในการควบคุมและการบริหารจัดการต้นทุน ส่วนEPS ลดลงสอดคล้องกับรายได้จากการขายและบริการที่ลดลง

แผนภูมิ 1 : ยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย แบ่งตามประเภทของรถยนต์,การผลิตเพื่อการใช้ภายในประเทศ, การผลิตเพื่อส่งออก

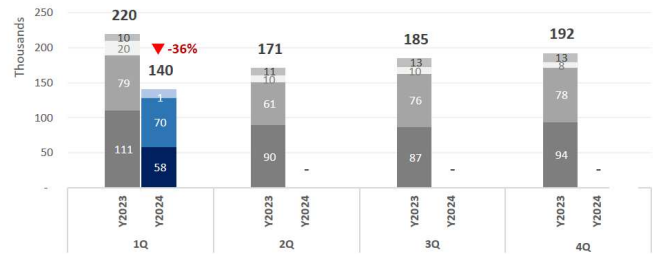
Thailand Car Production



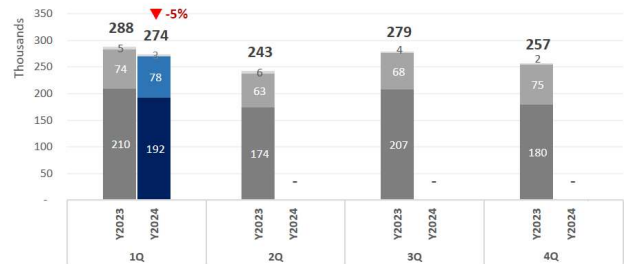
Thailand Car Production



For Domestic



For Export

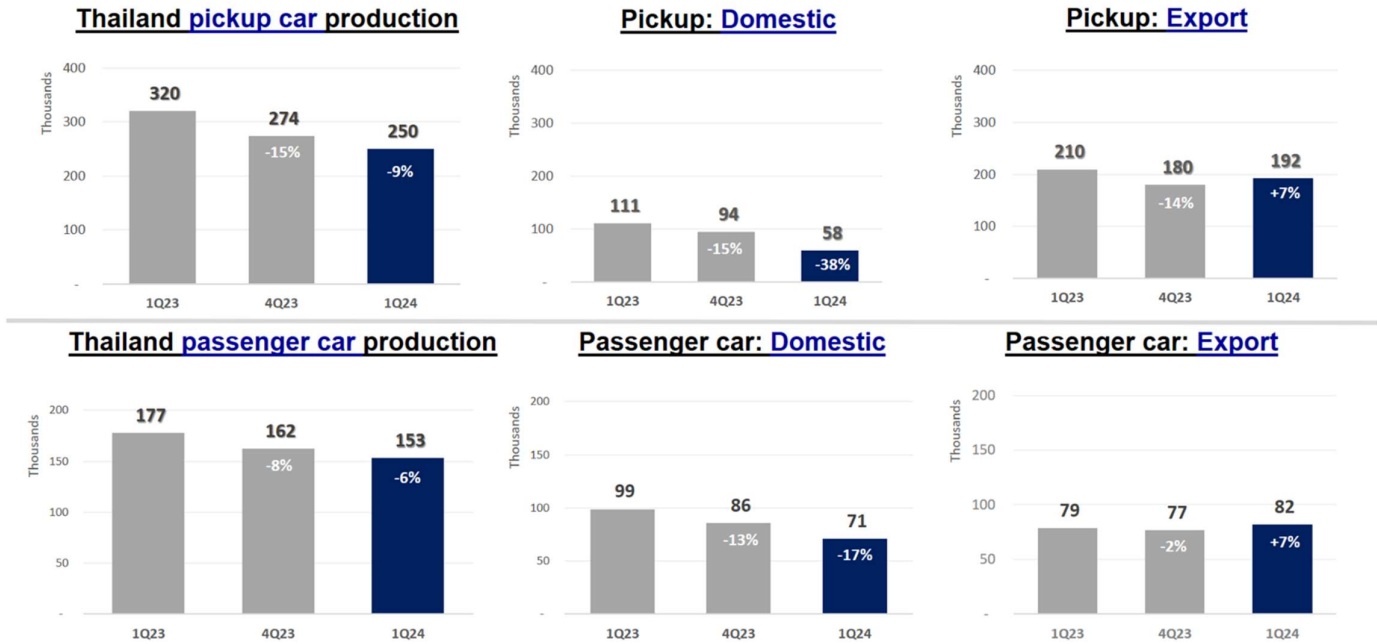


source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association: TAIA)

จากแผนภูมิ 1 อัตราส่วนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยไตรมาส 1/2567 เป็นอัตราส่วนการผลิตเพื่อการใช้ภายในประเทศ (domestic) เท่ากับ 34% (ลดลง -9% YoY) ขณะที่อัตราส่วนการผลิตเพื่อส่งออก (export) เท่ากับ 66% (เพิ่มขึ้น +9% YoY)

ไตรมาส 1/2567 ภาพรวมการผลิตรถยนต์ลดลง -18.5% YoY โดยการผลิเพื่อการใช้ภายในประเทศ (domestic) ลดลง -36% YoY จากปัจจัยของความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ, หนี้ครัวเรือนที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการซื้อของผู้บริโภค ขณะที่การผลิตเพื่อส่งออก (export) ลดลง 5%

แผนภูมิ 2 : ยอดการผลิตรถกระบะและรถยนต์นั่งในประเทศไทย แบ่งตามประเภทของการใช้ภายในประเทศและเพื่อการส่งออก

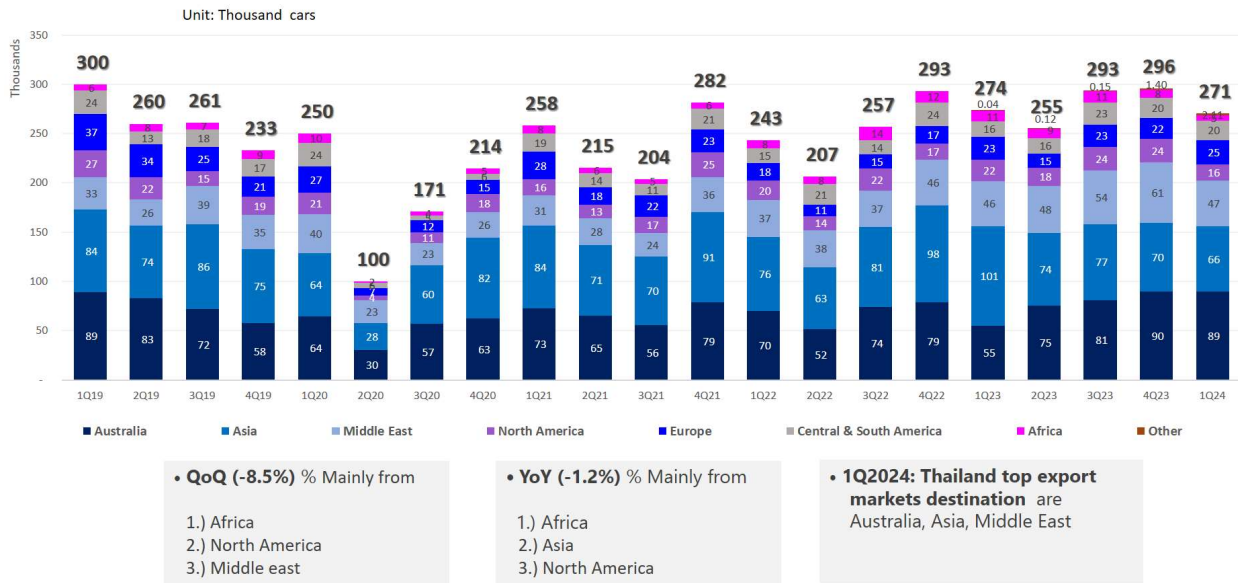


source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association: TAIA)

ยอดรวมการผลิตรถยนต์ประเภทรถกระบะ (pickup car) ในประเทศไทยไตรมาส 1/2567 มีประมาณ 250,000 คัน ลดลงจากไตรมาส 4/2566 อยู่ -9% โดยเป็นการผลิตรถกระบะเพื่อการใช้ภายในประเทศ (domestic) ลดลง -38% มีปัจจัยหลักยังคงมาจากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ รวมถึงปัจจัยของหนี้สินครัวเรือน อย่างไรก็ตามด้านการผลิตเพื่อการส่งออก (export) เติบโตดีขึ้นจากไตรมาส 4/2566 ประมาณ +7%

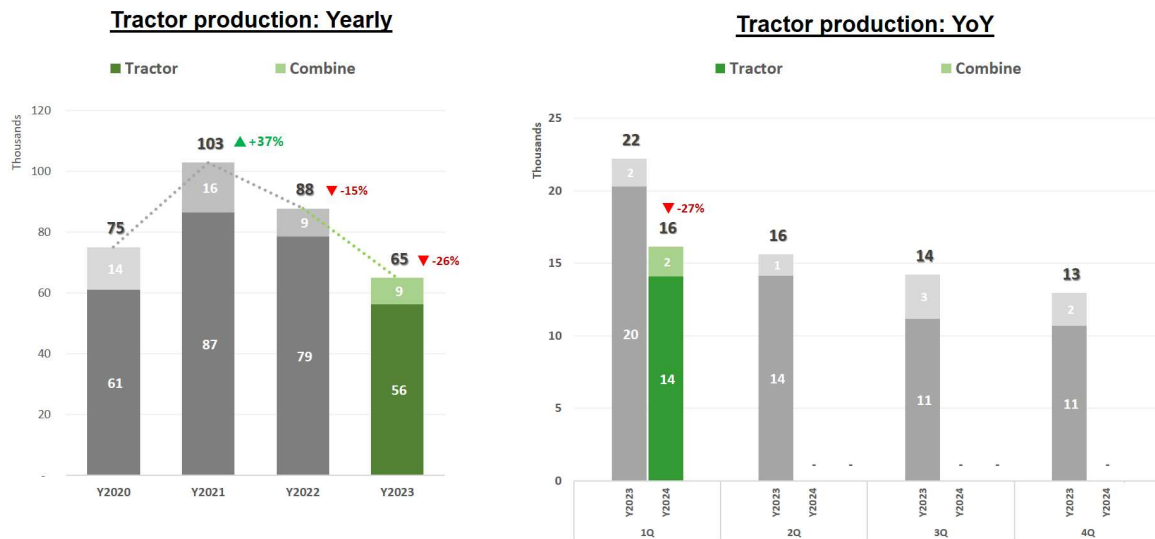
ด้านการผลิตรถยนต์นั่งหรือ passenger car นั้น ในไตรมาส 1/2567 มีประมาณ 153,000 คัน ลดลงจากไตรมาสที่แล้วราว -6% ซึ่งการผลิตเพื่อการใช้ภายในประเทศ (domestic) ลดลง -17% โดยปัจจัยหลักมาจากการเสียส่วนแบ่งทางการตลาดของลูกค้าค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นที่ทางผู้บริหารหันไปให้ความสนใจในรถยนต์ BEV โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากค่ายผู้ผลิตสัญชาติจีน อย่างไรก็ตามการผลิตรถยนต์นั่ง (passenger car) เพื่อการส่งออก (export) มีการเติบโตขึ้นอยู่ประมาณ +7%

แผนภูมิ 3 : ยอดการผลิตเพื่อการส่งออกแบ่งตาม destination



source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association: TAIA)

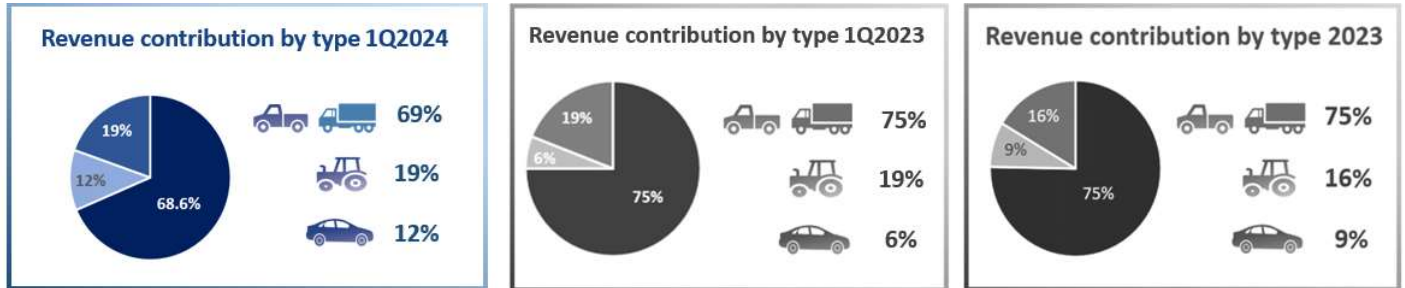
แผนภูมิ 4 : ยอดการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร



source: Customer information

ยอดการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรไตรมาส 1/2567 ลดลง -27% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว YoY ยังคงได้รับผลกระทบจากภาวะ EL NINO

แผนภูมิ 5: สัดส่วนรายได้ของบริษัทแยกตามประเภทของการผลิต



สัดส่วนรายได้โดยแยกตามประเภทของรถยนต์ในไตรมาส 1/2567 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว จะพบว่ามี การเปลี่ยนแปลงในส่วนที่เป็นรถยนต์ประเภทรถกระบะ (pickup car) ลดลงจาก 75% เป็น 69% YoY สอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรม ขณะที่สัดส่วนรายได้จากรถยนต์นั่ง (passenger car) มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจาก 6% เป็น 9% YoY มีปัจจัยจาก demand คำสั่งซื้อของรถยนต์นั่ง (passenger car) จำนวน 2 รุ่น ที่เปิดตัวไปเมื่อช่วงปลายปี 2565 ที่มีการรับรู้รายได้เข้ามาเต็มปีในปี 2566 ประกอบกับรถยนต์ที่เปิดตัวช่วงปลาย 3/2566 ส่งผลให้รายได้จากกลุ่มรถยนต์นั่งของบริษัทไม่ลดลงตามอุตสาหกรรม

แผนภูมิ 6: สัดส่วนรายได้แยกตามรายลูกค้าหลัก

Year	TOYOTA	HINO	MITSUBISHI	Kubota	ISUZU	Others
1Q2024	27.2%	27.3%	19%	9%	17%	
1Q2023	28.0%	26.0%	19%	10%	17%	

Remark: Others คือ other customer และ direct export

ไตรมาส 1/2567 สัดส่วนรายได้แยกตามรายลูกค้าหลักนั้นเมื่อเทียบ YoY มีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของ ลูกค้าหลักสอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรมที่ยอดขายการผลิตรถกระบะลดลง

ในไตรมาส 1/2567 ยังคงมีความท้าทายจากภาวะอุตสาหกรรมที่สัดส่วนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย เพื่อการใช้ภายในประเทศ (domestic) ลดลง ขณะที่การผลิตเพื่อการส่งออก (export) เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ขณะที่ภาพรวมการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยลดลงเมื่อเทียบกับทั้งไตรมาสที่แล้ว (QoQ) และช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว (YoY) ซึ่งลดลงทั้งรถกระบะ (pickup car) และรถยนต์นั่ง (passenger car) โดยมีปัจจัยแรกจากการเข้มงวดของการปล่อยสินเชื่อ, หนี้ครัวเรือน ที่ส่งผลต่อความสามารถในการซื้อของผู้บริโภค ส่วนอีกปัจจัยคือการเสียส่วนแบ่งทางการตลาดของค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นให้กับรถ BEV โดยเฉพาะค่ายรถยนต์สัญชาติจีน นอกจากนี้หากพิจารณาช่วงระหว่างปี 2562 – 2566 จะพบว่าสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของรถ BEV เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะ ซึ่งมาจากกระแสความนิยมของผู้บริโภค รวมทั้งการสนับสนุนของภาครัฐในแง่ของเงินสนับสนุน เหล่านี้ล้วนส่งผลต่อแรงกดดันการแข่งขันด้านราคาของผู้ผลิตรถยนต์ค่ายญี่ปุ่นเช่นกัน

แม้ว่าในปี 2567 จะยังคงเป็นปีที่มีความท้าทายจากภาวะอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง บริษัทก็ยังคงมีความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงและพัฒนาเพื่อรับมือและต่อยอดกับความท้าทายนี้ ด้วยความชำนาญบวกกับประสบการณ์ที่ยาวนานกว่า 60 ปี ของการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อีกทั้งยังเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดใน ASEAN market สำหรับกลุ่มผลิตภัณฑ์ Axle shaft หรือเพลาช่างที่ใช้กับรถกระบะและรถบรรทุก อีกทั้งในกลุ่มชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตรนั้นบริษัทยังคงรักษาการเป็นผู้ผลิตหลัก (main supplier) ในกลุ่ม casting process (กระบวนการหล่อ) ด้วยปัจจัยดังกล่าวทำให้บริษัทยังคงได้รับความเชื่อมั่นจากลูกค้าแม้ในภาวะสถานการณ์ปัจจุบัน อีกทั้งบริษัทยังคงยืนหยัดที่จะดำเนินธุรกิจด้วยการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลที่ดีเช่นเดิม