

วันที่ 13 สิงหาคม 2567

เรื่อง: บทวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการสำหรับงบการเงินประจำไตรมาสที่ 2 ปี 2567 สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2567

เรียน: กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท อ-apiโก ไฮเทค จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอชี้แจงผลการดำเนินงานของบริษัทฯสำหรับงบการเงินประจำไตรมาสที่ 2 ปี 2567 สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2567 โดยสรุปดังต่อไปนี้

1) การวิเคราะห์ผลกำไร และ ขาดทุน สำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2567 (3 เดือน)

(หน่วย : ล้านบาท)	ไตรมาสที่ 2		เปลี่ยนแปลง	
	2567	2566	จำนวน	ร้อยละ
รายได้รวม	6,494.0	7,354.0	-860.0	-11.7
รายได้จากการขายและบริการ	6,436.4	7,152.6	-716.2	-10.0
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	2.8	110.9	-108.1	-97.5
รายได้อื่น	54.8	90.5	-35.7	-39.5
ต้นทุนขายและบริการ	5,880.6	6,380.3	-499.7	-7.8
กำไรขั้นต้น	555.9	772.3	-216.5	-28.0
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	8.6	10.8	-2.2	
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	455.9	428.5	27.4	6.4
กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วม ค้า	157.5	545.2	-387.7	-71.1
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	49.7	31.7	18.0	56.6
กำไรจากการดำเนินงาน	207.2	577.0	-369.8	-64.1
ดอกเบี้ยรับ	29.7	4.3	25.4	587.6
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	109.9	110.8	-0.9	-0.8
ค่าใช้จ่ายทางภาษี	31.1	62.6	-31.5	-50.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	102.7	410.0	-307.3	-74.9
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ)	1.6	5.6	-4.0	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	99.9	299.1	-199.1	-66.6
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวม กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (ร้อยละ)	1.5	4.1	-2.6	
กำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย, ภาษี, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	540.6	886.5	-345.9	-39.0

รายได้รวม ลดลงร้อยละ 11.7 รายได้จากการขายและบริการของบริษัทฯ ลดลงร้อยละ 10.0 จากปีก่อน โดยมาจากการลดลงของรายได้ส่วนธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ร้อยละ 14.7 และรายได้ส่วนธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 โดยรายได้ของบริษัทฯ โดยรวมลดลงจากปัจจัยดังต่อไปนี้

- 1) **ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์** ยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 16.1 ในไตรมาสที่ 2/2567 ส่งผลให้ปริมาณการผลิตจากลูกค้าหลักลดลง อย่างไรก็ตาม รายได้ของบริษัทฯ จะลดลงน้อยกว่าอุตสาหกรรมเนื่องจากบริษัทฯ มีฐานการดำเนินงานในหลายภูมิภาค และรายได้ของบริษัทฯ ย่อยในต่างประเทศยังคงเติบโต โดยรายได้จากการดำเนินงานในโปรตุเกสเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.7 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีรายได้จากบริษัทย่อยในประเทศมาเลเซีย ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 60 ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2566 เทียบกับ ไม่มีรายได้จากธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในมาเลเซียในไตรมาสที่ 2/2566 อย่างไรก็ตาม รายได้จากฐานการดำเนินงานในจีนลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 4.5 เนื่องจากฐานรายได้ที่สูงในปีที่แล้ว
- 2) **ธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และศูนย์บริการ** รายได้สำหรับธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในมาเลเซียเติบโตร้อยละ 19.1 เนื่องจากยอดขายรถยนต์ฮอนด้าที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม รายได้สำหรับธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 17.5 เนื่องจากยอดขายรถยนต์ในประเทศที่ซบเซา จะเห็นได้จากยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 23.7 ในไตรมาสที่ 2/2567 สาเหตุหลักมาจากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ของสถาบันการเงิน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างธุรกิจตัวแทนจำหน่ายในประเทศไทยโดยการปรับแบรนด์รถยนต์และจำนวนโชว์รูมให้มีความเหมาะสม โดยบริษัทฯ ได้หยุดการดำเนินงานสำหรับการเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ผองอาน ในเดือนเมษายน 2567 และจะหยุดการดำเนินงานสำหรับตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ฟอร์ดทั้งหมดในเดือนตุลาคม 2567

ต้นทุนการขายและบริการ ลดลงตามยอดขายที่ลดลง กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 28.0 จาก 772.3 ล้านบาทในไตรมาส 2/2566 เป็น 555.9 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2567 อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 10.8 ในไตรมาสที่ 2/2566 เป็นร้อยละ 8.6 ในไตรมาสที่ 2/2567 เนื่องจากปริมาณการผลิตที่ชะลอลงสำหรับธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ทั้งนี้การดำเนินงานในโปรตุเกสมีกำไรขั้นต้นที่ลดลงเนื่องจากผลกระทบทางบัญชีจากการลดจำนวนสินค้าคงเหลือ

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 จาก 428.5 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2566 เป็น 455.9 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2567 ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการรวมการดำเนินงานจากบริษัทย่อยในมาเลเซีย ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 60 ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2566 อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ในระดับใกล้เคียงกับไตรมาสที่ 1/2567

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 2.8 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2567 เทียบกับกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ 110.9 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2566 เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินบาทในไตรมาสที่ 2/2567 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในไตรมาสที่ 2/2567 เกี่ยวข้องกับการแปลงเงินฝากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นบาท (THB) อย่างไรก็ตาม กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนส่วนใหญ่ ในไตรมาสที่ 2/2566 เกี่ยวข้องกับเงินให้กู้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับ SGAH และนับเป็นธุรกรรมที่มีใช้เงินสด

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า มีจำนวน 49.7 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2567 เทียบกับ 31.7 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2566 การเพิ่มขึ้นนี้ส่วนใหญ่มาจากบริษัท พูเรม อาบีโก ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้า ได้พลิกจากผลขาดทุนจำนวน 11.5 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2566 มาเป็นกำไรจำนวน 14.6 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2567 หลังจากเริ่มการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2567

รายได้ทางการเงินและต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 29.7 ล้านบาท และ 109.9 ล้านบาท ในไตรมาส 2/2567 ตามลำดับ เทียบกับ 4.3 ล้านบาทและ 110.8 ล้านบาท ในไตรมาส 2/2566 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของรายได้ทางการเงินมาจากดอกเบี้ยรับจากเงินที่ได้จากการขายบริษัท Sakthi Auto Component Limited (SACL, ฐานการดำเนินงานในอินเดีย) ซึ่งดำรงไว้ในรูปเงินฝากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในสหราชอาณาจักร โดยต้นทุนทางการเงินได้ลดลงเล็กน้อย และ ต้นทุนทางการเงินสุทธิลดลงจาก 106.5 ล้านบาท ในไตรมาส 2/2566 เป็น 80.2 ล้านบาท ในไตรมาส 2/2567 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับระดับหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิ

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น อยู่ที่ 102.7 ล้านบาท เทียบกับกำไรสุทธิ 410.0 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2566 อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 5.6 ในไตรมาสที่ 2/2566 เป็นร้อยละ 1.6 ในไตรมาสที่ 2/2567 เนื่องจากปริมาณการผลิตที่ลดลงในส่วนธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย และผลกระทบทางบัญชีจากการลดจำนวนสินค้าคงเหลือของการดำเนินงานในโปรตุเกส

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 99.9 ล้านบาท เทียบกับ 299.1 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2566 หากไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 4.1 ในไตรมาสที่ 2/2566 เป็นร้อยละ 1.5 ในไตรมาสที่ 2/2567

2) การวิเคราะห์ผลกำไร ขาดทุน สำหรับรอบระยะเวลา 6 เดือน ปี 2567

(หน่วย : ล้านบาท)	มกราคม - มิถุนายน		เปลี่ยนแปลง	
	2567	2566	จำนวน	ร้อยละ
รายได้รวม	14,073.9	15,515.9	-1,442.0	-9.3
รายได้จากการขายและบริการ	13,888.8	15,278.5	-1,389.7	-9.1
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	21.5	75.5	-54.0	-71.5
รายได้อื่น	163.6	161.8	1.8	1.1
ต้นทุนขายและบริการ	12,625.2	13,480.0	-854.9	-6.3
กำไรขั้นต้น	1,263.6	1,798.5	-534.9	-29.7
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	9.1	11.8	-2.7	
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	915.9	886.6	29.3	3.3
กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/รวมค่า	532.9	1,149.3	-616.4	-53.6
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/รวมค่า	94.1	154.6	-60.5	-39.1
กำไรจากการดำเนินงาน	627.0	1,303.9	-676.9	-51.9
ดอกเบี้ยรับ	60.3	7.2	53.1	737.6
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	217.2	202.1	15.1	7.5
ค่าใช้จ่ายทางภาษี	53.2	137.1	-83.9	-61.2
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	422.2	971.8	-549.6	-56.6
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ)	3.0	6.3	-3.3	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	400.7	896.3	-495.6	-55.3
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (ร้อยละ)	2.9	5.8	-2.9	
กำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย, ภาษี, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,281.7	1,924.6	-642.9	-33.4

รายได้รวม ลดลงร้อยละ 9.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน รายได้จากการขายและบริการลดลงร้อยละ 9.1 โดยรายได้ส่วนธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลดลงร้อยละ 14.3 และรายได้ส่วนธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 การลดลงของรายได้รวมเป็นผลมาจากการลดลงของคำสั่งซื้อจากลูกค้าเดิม อย่างไรก็ตาม การลดลงของรายได้ลดลงน้อยกว่าการลดลงของยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยซึ่งลดลงร้อยละ 17.4 สำหรับครึ่งปีแรกของปี 2567 เนื่องจากบริษัทมีฐานการดำเนินงานในหลายภูมิภาค นอกจากนี้รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์

ยังคงเพิ่มขึ้น จากรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ฮอนด้าในประเทศไทยมาเลเซีย ในขณะที่รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยลดลงจากยอดขายภายในประเทศที่ลดลง

ต้นทุนการขายและบริการ ลดลงตามยอดขายที่ลดลง กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 29.7 จาก 1,798.5 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2566 เป็น 1,263.6 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2567 และอัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 11.8 ในครึ่งปีแรกของปี 2566 เป็นร้อยละ 9.1 ในครึ่งปีแรกของปี 2567 ตามลำดับ การลดลงของกำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นเป็นผลมาจากปริมาณการผลิตที่ลดลงในส่วนธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย และผลกระทบทางบัญชีจากการลดจำนวนสินค้าคงเหลือของการดำเนินงานในโปรตุเกส

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 จาก 886.6 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2566 เป็น 915.9 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2567

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 21.5 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2567 เทียบกับ 75.5 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2566 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเกิดจากการอ่อนค่าของเงินบาท ณ สิ้นไตรมาสที่ 2/2567 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2566 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นไตรมาสที่ 2/2567 เกี่ยวข้องกับการแปลงเงินฝากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) เป็นบาท (THB) อย่างไรก็ตาม กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนส่วนใหญ่ ณ สิ้นไตรมาสที่ 2/2566 เกี่ยวข้องกับเงินให้กู้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับ SGAH และนับเป็นธุรกรรมที่มีเงินสด

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า อยู่ที่ 94.1 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2567 เทียบกับ 154.6 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2566 การลดลงนี้ส่วนใหญ่มาจากการขายหุ้น ร้อยละ 67.6 ในบริษัท Sakthi Auto Component Limited (SACL, ฐานการดำเนินงานในอินเดีย) ซึ่งมีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนจำนวน 80.4 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2566 อย่างไรก็ตาม บริษัท พูเรม อาปิโก ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าได้เริ่มการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 และเริ่มมีกำไรในไตรมาสที่ 2/2567 ซึ่งช่วยลดทอนการลดลงของส่วนแบ่งกำไรโดยรวมได้

รายได้ทางการเงินและต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 60.3 ล้านบาท และ 217.2 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2567 ตามลำดับ เทียบกับ 7.2 ล้านบาทและ 202.2 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2566 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของรายได้ทางการเงินมาจากดอกเบี้ยรับจากเงินที่ได้จากการขาย SACL เมื่อเดือนธันวาคม 2566 ซึ่งดำรงไว้ในรูปเงินฝากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในสหราชอาณาจักร โดยต้นทุนทางการเงินได้ลดลงเล็กน้อย และ ต้นทุนทางการเงินสุทธิลดลงจาก 194.9 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2566 เป็น 156.9 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2567 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับระดับหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิ

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น อยู่ที่ 422.2 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2567 เทียบกับกำไรสุทธิ 971.8 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2566 อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 6.3 ในครึ่งปีแรกของปี 2566 เป็นร้อยละ 3.0 ในครึ่งปีแรกของปี 2567

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 400.7 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2567 เทียบกับ 896.3 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกของปี 2566 อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 5.8 ในครึ่งปีแรกของปี 2566 เป็นร้อยละ 2.9 ในครึ่งปีแรกของปี 2567

3) การวิเคราะห์สถานการณ์ทางการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)	มิถุนายน	ธันวาคม	เปลี่ยนแปลง	
	2567	2566	จำนวน	ร้อยละ
สินทรัพย์รวม	23,494.8	25,293.3	-1,798.5	-7.1
หนี้สินรวม	11,859.0	13,976.7	-2,117.7	-15.2
ส่วนของผู้ถือหุ้น	11,635.8	11,316.6	319.2	2.8

สำหรับงบแสดงฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ไตรมาส 2/2567 สินทรัพย์รวม ลดลง 1,798.5 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการลดลงของลูกหนี้การค้าและสินทรัพย์การเงินหมุนเวียนอื่น หนี้สินรวมลดลง 2,117.7 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการลดลงของเจ้าหนี้การค้า เงินกู้จากธนาคาร และหุ้นกู้ ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น 319.2 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของกำไรระหว่างงวด

4) การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

	ไตรมาส 2/2566	ไตรมาส 3/2566	ไตรมาส 4/2566	ไตรมาส 1/2567	ไตรมาส 2/2567
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE)	20.3%	18.7%	15.8%	12.6%	9.8%
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA)	8.1%	7.3%	6.2%	5.2%	4.2%
Interest bearing Debt / Equity (IBD/Equity)	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4

อัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) สำหรับไตรมาส 2/2567 อยู่ที่ร้อยละ 9.8 และร้อยละ 4.2 ตามลำดับ ตัวชี้วัดความสามารถในการทำกำไรของบริษัทลดลงจากไตรมาสที่ 2/2566 สาเหตุหลักมาจากการชะลอตัวของยอดการผลิตรถยนต์เนื่องจากการชะลอตัวของตลาดรถยนต์ภายในประเทศ สำหรับอัตราส่วนหนี้สินที่มีดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (IBD/Equity) อยู่ที่ 0.4 เท่า ณ ไตรมาสที่ 2/2567 ปรับตัวดีขึ้นจาก 0.6 เท่าในไตรมาสที่ 2/2566 เนื่องจากหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยลดลง

5) ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

(หน่วย: คัน)	ไตรมาสที่ 2			มกราคม – มิถุนายน		
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	2567	2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ยอดผลิตในประเทศ	347,117	413,725	-16.1	761,240	921,512	-17.4
ยอดจำหน่ายในประเทศ	144,271	189,058	-23.7	308,027	406,131	-24.2
ยอดส่งออกต่างประเทศ	248,515	255,124	-2.6	519,040	528,816	-1.8

ในไตรมาสที่ 2/2567 จำนวนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 16.1 โดยอยู่ที่จำนวน 347,117 คัน จาก 413,725 คันในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว การลดลงนี้มีสาเหตุหลักมาจากการปล่อยสินเชื่อที่เข้มงวดขึ้นของสถาบันการเงินในประเทศไทย ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการให้สินเชื่อ สภาวะการให้สินเชื่อที่เข้มงวดนี้ส่งผลกระทบต่อยอดขายรถยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มรถกระบะ ซึ่งต้องพึ่งพาการจัดหาสินเชื่อเป็นหลัก ทำให้รถกระบะมียอดขายและการผลิตลดลงอย่างมาก นอกจากนี้ การอนุมัติงบประมาณปี 2567 ล่าช้าไปถึงเดือนตุลาคม 2567 นำไปสู่การชะลอตัวของการใช้จ่ายของรัฐบาล การลงทุน และการกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบต่อกลุ่มรถกระบะเพิ่มมากขึ้น สำหรับยอดจำหน่ายในประเทศลดลงร้อยละ 23.7 โดยอยู่ที่จำนวน 144,271 คัน การเพิ่มขึ้นของยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมีส่วนทำให้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศลดลงเนื่องจากโดยส่วนใหญ่การขายรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมาจะเป็นการนำเข้าแบบสำเร็จรูปทั้งคันจากประเทศจีน ส่วนปริมาณการส่งออกลดลงร้อยละ 2.6 โดยอยู่ที่จำนวน 248,515 คัน

สำหรับระยะเวลาระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน 2567 จำนวนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย ลดลงร้อยละ 17.4 เมื่อเทียบกับปีก่อน อยู่ที่จำนวน 761,240 คัน ปริมาณการส่งออกลดลงร้อยละ 1.8 อยู่ที่จำนวน 519,040 คัน ในขณะที่ยอดจำหน่ายในประเทศลดลงร้อยละ 24.2 อยู่ที่จำนวน 308,027 คัน

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ปรับลดประมาณการณ์ จำนวนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยสำหรับปี 2567 จาก 1,900,000 คัน มาอยู่ที่ 1,700,000 คัน แบ่งเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก 1,150,000 คัน และการผลิตเพื่อการขายในประเทศ 550,000 คัน หรือ คิดเป็นยอดผลิตรถยนต์ที่ลดลง ร้อยละ 7.4 จากปี 2566

ปี 2567 เป็นปีที่ท้าทายอย่างมากสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย ดังจะเห็นได้จากการลดลงของปริมาณการผลิตรถยนต์ถึงร้อยละ 17.4 ในครึ่งแรกของปี 2567 ซึ่งนับเป็นการลดลงมากที่สุดในรอบหลายปีที่ผ่านมา ไม่รวมช่วงการแพร่ระบาดของโควิดซึ่งเป็นเหตุการณ์พิเศษ ทั้งนี้บริษัทคาดว่าอุตสาหกรรมจะปรับตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงปลายปี จากการเพิ่มขึ้นของการใช้จ่ายของรัฐบาล การลงทุน และการกระตุ้นเศรษฐกิจ รวมถึงการลงทุนภาคเอกชน และการเติบโตของภาคการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวน่าจะจะเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงอนาคตอันใกล้เนื่องจากสถาบันการเงินต้องจัดการกับต้นทุนสินเชื่อที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ความต้องการรถยนต์ใหม่ไม่ได้ลดลง แต่ยอดขายจริงลดลงเนื่องจากการปล่อยสินเชื่อที่จำกัดมากขึ้น ดังนั้นความต้องการจึงเพียงแค่เลื่อนออกไป โดยบริษัทเชื่อว่า จะได้รับประโยชน์จากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์หากมีการฟื้นตัวเกิดขึ้น อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ประโยชน์จากความหลากหลายทางภูมิศาสตร์ซึ่งเห็นได้จากผลการดำเนินงานที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย ขอเน้นย้ำว่าบริษัทมีงบดุลที่แข็งแกร่งและมีสภาพคล่องเพียงพอที่จะรับมือกับความผันผวนของตลาด รวมถึงบริษัทฯ มีการลดหนี้อย่างต่อเนื่อง และสถานะทางการเงินของบริษัทฯ มีความแข็งแกร่งมากด้วยอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.4 เท่า สุดท้ายนี้ จากการคาดการณ์ของบริษัทฯ แสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2567

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายเย็บ ชู ชวน)

ประธานกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร