

## สรุปผลการดำเนินงาน

### ผลการดำเนินงานไตรมาส 2/2567 >

Unit : Million Baht	2Q2024	1Q2024	% QoQ	2Q2023	% YoY
Sales	1,712	2,044	-16.3%	2,153	-20.5%
Gross Profit (Loss)	267	333	-20.0%	387	-31.2%
EBITDA	283	348	-18.6%	390	-27.3%
Net Profit	140	187	-25.1%	223	-37.2%
EPS (baht)	0.33	0.44	-25.1%	0.53	-37.2%

ผลการดำเนินงานของบริษัทประจำไตรมาส 2/2567 รายได้จากการขายและบริการลดลงจากไตรมาส 1/2567 รวบรวม -16.3% (QoQ) ขณะที่เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วไตรมาส 2/2566 ลดลง -20.5% (YoY) สอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีปัจจัยหลักจากภาวะเศรษฐกิจและความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ อย่างไรก็ตามคำสั่งซื้อใหม่ที่เข้ามาเมื่อปีที่แล้ว 2566 ได้แก่ intermediate shaft, output shaft และ case set จะมีการรับรู้รายได้เต็มปีในปี 2567

กำไรขั้นต้นของบริษัท (Gross profit) ลดลง -20% จากไตรมาส 1/2567 (QoQ) และลดลง -31.2% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วในไตรมาส 2/2566 (YoY) ส่วน EBITDA ลดลง -18.6% เมื่อเทียบกับไตรมาสที่แล้วในไตรมาส 1/2567 (QoQ) และลดลง -27.3% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วไตรมาส 2/2566 (YoY)

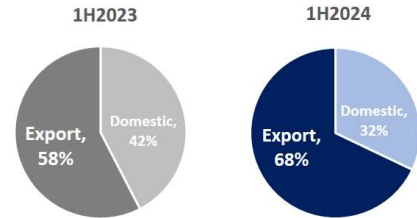
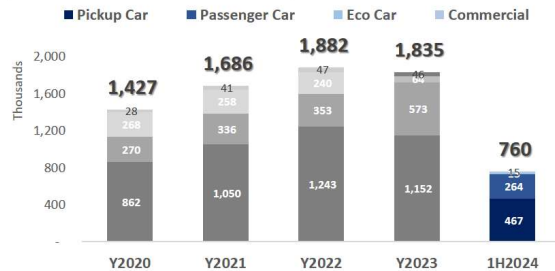
กำไรสุทธิไตรมาส 2/2567 เท่ากับ 140 ล้านบาท ลดลง -25.1% เมื่อเทียบกับไตรมาส 1/2567 (QoQ) และลดลง -37.2% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วไตรมาส 2/2566 (YoY) ด้าน EPS ลดลงสอดคล้องกับกำไรสุทธิที่ลดลง

ภาพรวมยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยไตรมาส 2/2567 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่แล้ว 1/2567 ลดลงราว -16.4% (YoY) ขณะที่เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว 2/2566 ลดลง -16.4% (QoQ) โดยสัดส่วนของรถยนต์ประเภทกระบะ (pickup car) มีสัดส่วนลดลงมากที่สุดเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว อันเป็นผลเนื่องจากปัจจัยการเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ, หนี้ครัวเรือน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการซื้อของผู้บริโภค ขณะที่สัดส่วนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศไทยเพื่อการส่งออกเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วลดลงเพียงเล็กน้อย โดย Australia, Asia และ Middle East ยังคงเป็น 3 อันดับแรกสำหรับ export destination ของการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเพื่อการส่งออกในครึ่งปีแรกของ 2567

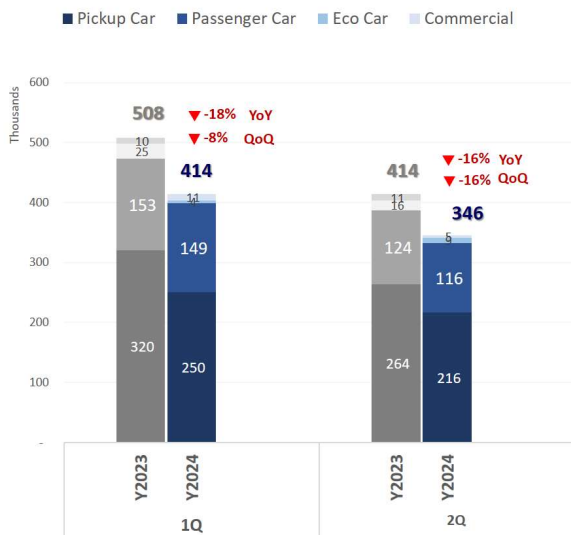
กลุ่มชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตรมียอดการผลิตจำนวนคันในครึ่งปีแรก 2567 (1H/2567) ยังต่ำกว่าช่วงครึ่งปีแรกของปีที่แล้ว 2566 (1H/2566) ราว -22.6% เนื่องจากยังคงมีผลกระทบจากสภาพภูมิอากาศ (EL NINO) สำหรับครึ่งปีหลัง 2567 ยังคงต้องติดตามเรื่องของปริมาณน้ำฝนที่เป็นอีกหนึ่งปัจจัยบวกต่อคำสั่งซื้อ

แผนภูมิ 1 : ยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย แบ่งตามประเภทของรถยนต์, การผลิตเพื่อการใช้ภายในประเทศ, การผลิตเพื่อส่งออก

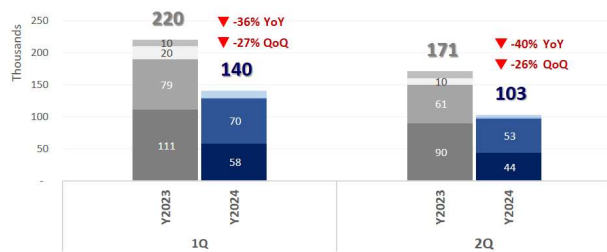
## Thailand Car Production



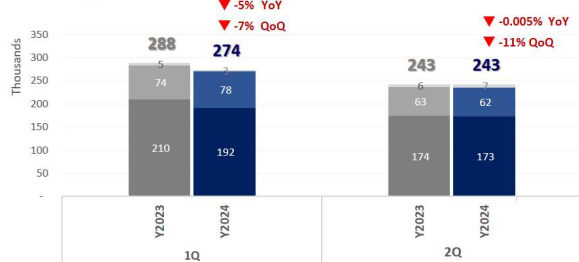
## Thailand Car Production



## For Domestic



## For Export



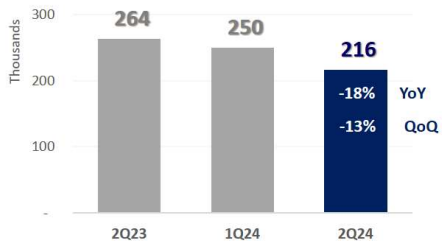
source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association: TAIA)

จากแผนภูมิ 1 อัตราส่วนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยในครึ่งปีแรกของปี 2567 เป็นอัตราส่วนการผลิตเพื่อการใช้ภายในประเทศ (domestic) เท่ากับ 32% (ลดลง -10% เมื่อเทียบกับช่วงครึ่งปีแรกของปี 2566: YoY) ขณะที่อัตราส่วนการผลิตเพื่อส่งออก (export) เท่ากับ 68% (เพิ่มขึ้น +10% เมื่อเทียบกับช่วงครึ่งปีแรกของปี 2566: YoY)

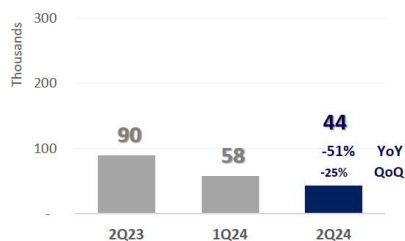
ไตรมาส 2/2567 ภาพรวมการผลิตรถยนต์ภายในประเทศลดลง -16.4% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วไตรมาส 2/2566 (YoY) โดยเป็นสัดส่วนของการผลิตรถยนต์เพื่อการใช้ภายในประเทศลดลงมากถึง -40% จากปัจจัยของการเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน, หนี้ครัวเรือน ที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการของผู้บริโภค

แผนภูมิ 2 : ยอดการผลิตรถกระบะและรถยนต์นั่งในประเทศไทย แบ่งตามประเภทของการใช้ภายในประเทศและเพื่อการส่งออก

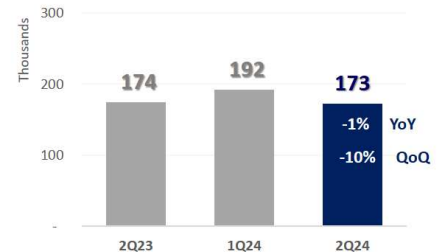
## Thailand pickup car production



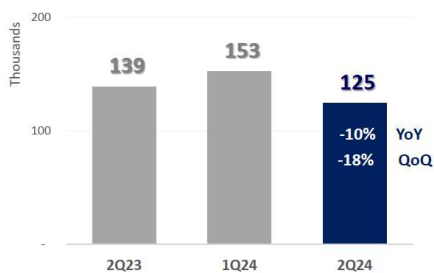
## Pickup: Domestic



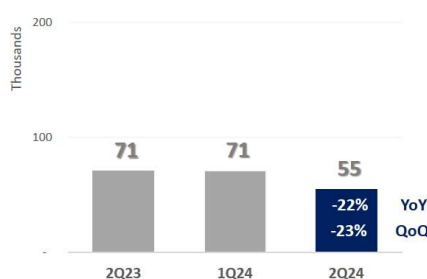
## Pickup: Export



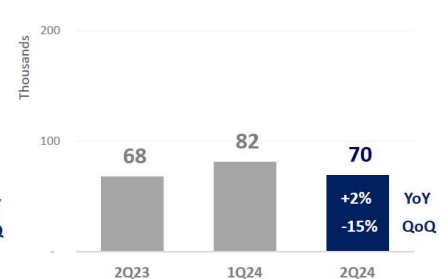
## Thailand passenger car production



## Passenger car: Domestic



## Passenger car: Export



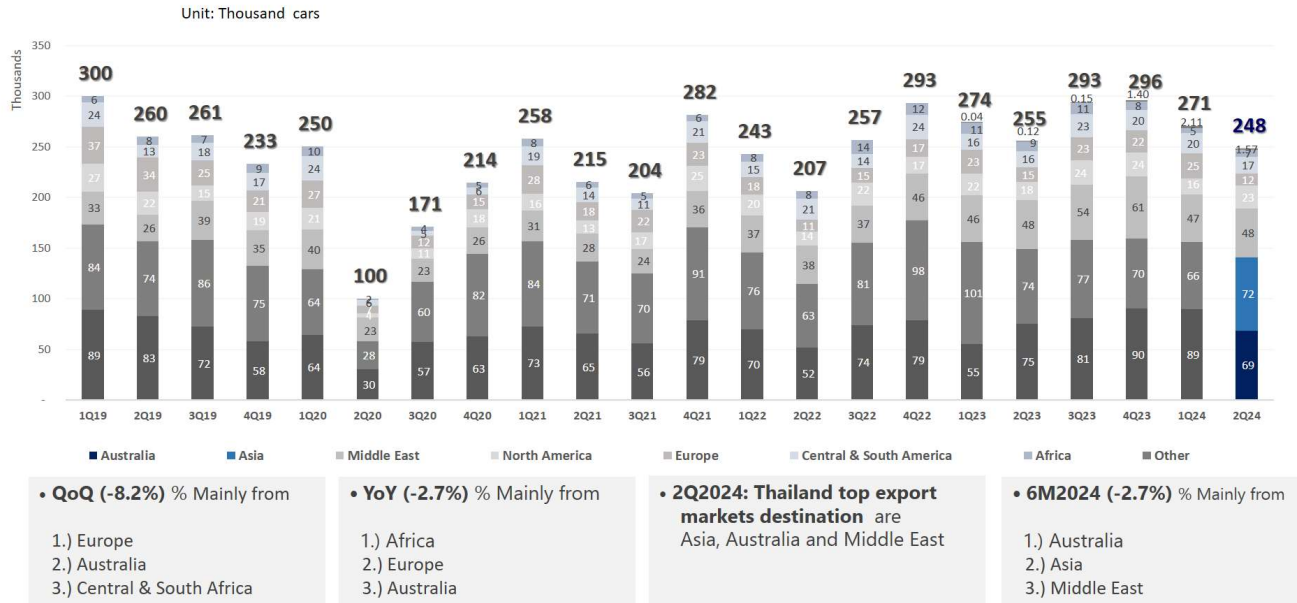
source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association: TAIA)

ยอดรวมการผลิตรถกระบะ (pickup car) ในประเทศไทยไตรมาส 2/2567 มีประมาณ 216,000 คัน ลดลง -13% จากไตรมาส 1/2567 (QoQ) โดยเป็นการผลิตรถกระบะเพื่อการใช้ภายในประเทศ (domestic) ลดลง -25% จากไตรมาส 1/2567 (QoQ) ขณะที่ลดลง -51% จากไตรมาส 2/2566 (YoY) ส่วนการผลิตรถกระบะเพื่อการส่งออกในไตรมาส 1/2567 ลดลง -10% (QoQ) และลดลงรวม -1% จากไตรมาส 2/2566 (YoY)

ด้านยอดการผลิตรถยนต์นั่ง (passenger car) ในไตรมาส 2/2567 ลดลง -18% จากไตรมาสที่แล้ว (QoQ) ขณะที่ลดลง -10% จากไตรมาส 2/2566 (YoY) โดยการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการใช้ภายในประเทศในไตรมาส 2/2567 ลดลง -23% จากไตรมาสที่แล้ว (QoQ) และลดลง -22% จากไตรมาส 2/2566 ขณะที่การผลิตเพื่อการส่งออกนั้นลดลงจากไตรมาสที่แล้ว -15% (QoQ) และเพิ่มขึ้นรวม +2% จากไตรมาสเดียวกันเมื่อปีที่แล้ว (YoY)

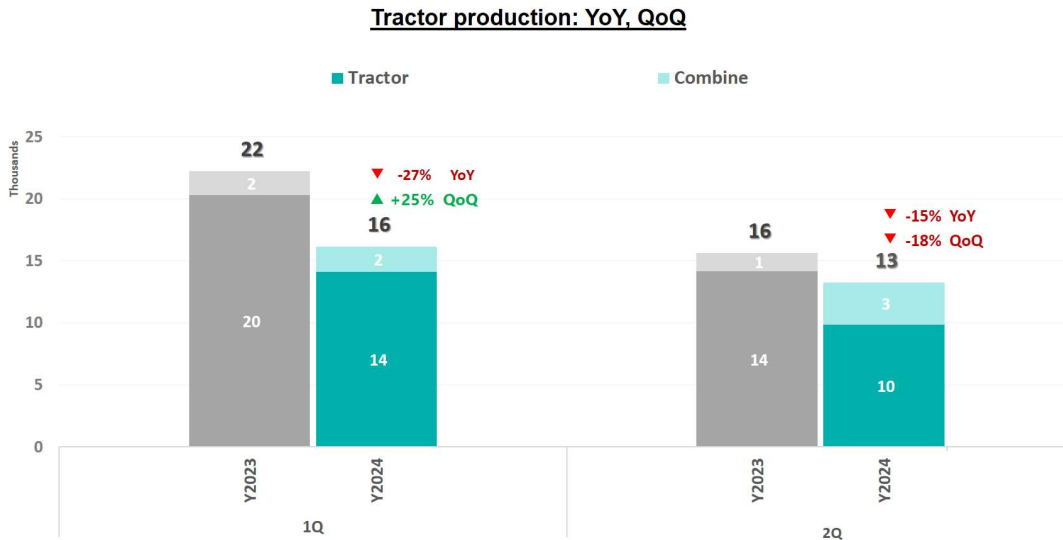
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการผลิตรถยนต์ลดลงจากทั้งไตรมาสที่แล้ว และช่วงเดียวกันกับปีที่แล้วนั้น ยังคงเป็น ปัจจัยจากสภาพเศรษฐกิจ, ความเข้มงวดของสถาบันการเงิน, หนี้ครัวเรือน ที่กระทบต่อความสามารถในการซื้อของผู้บริโภค

## แผนภูมิ 3 : ยอดการผลิตเพื่อการส่งออกแบ่งตาม destination



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

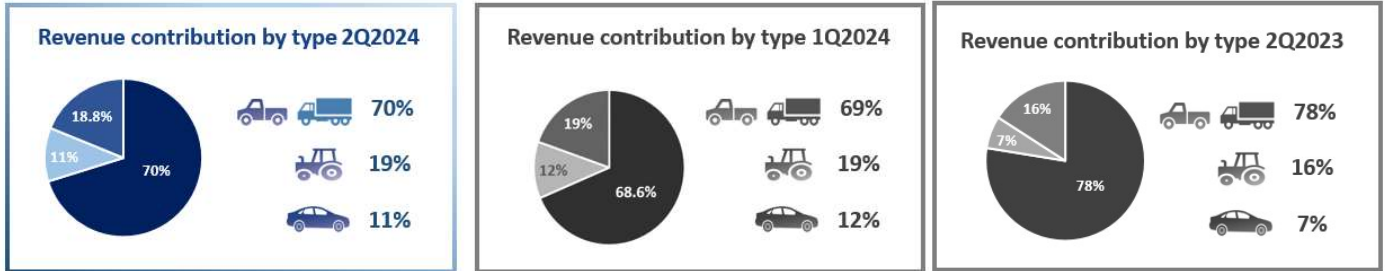
## แผนภูมิ 4 : ยอดการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร



source: Customer information

ยอดการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรไตรมาส 2/2567 ลดลง -18% เมื่อเทียบกับไตรมาสที่แล้ว (QoQ) และลดลง -15% เมื่อเทียบกับไตรมาส 2/2566 (YoY)

แผนภูมิ 5: สัดส่วนรายได้ของบริษัทแยกตามประเภทของการผลิต



สัดส่วนรายได้โดยแยกตามประเภทของรถยนต์ในไตรมาส 2/2567 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วในไตรมาส 2/2566 (YoY) พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงในส่วนที่เป็นรถยนต์ประเภทรถกระบะ (pickup car) ลดลงจาก 78% เป็น 70% YoY สอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรม ขณะที่สัดส่วนรายได้จากรถยนต์นั่ง (passenger car) มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจาก 7% เป็น 11% เมื่อเทียบช่วงเดียวกันของปีที่แล้วไตรมาส 2/2566 (YoY) มีปัจจัยจาก demand คำสั่งซื้อของรถยนต์นั่ง (passenger car) จำนวน 2 รุ่น ที่เปิดตัวไปเมื่อช่วงปลายปี 2565 ที่มีการรับรู้รายได้เข้ามาเต็มปีในปี 2566 และรถยนต์ที่เปิดตัวช่วงปลาย 3/2566 ส่งผลให้รายได้จากกลุ่มรถยนต์นั่ง (passenger car) ของบริษัทไม่ลดลงตามอุตสาหกรรม

แผนภูมิ 6: สัดส่วนรายได้แยกตามรายลูกค้าหลัก

Period	TOYOTA HINO	MITSUBISHI	Kubota	ISUZU	Others
1H2024	31.4%	24.2%	19%	8%	17%
1H2023	29.9%	25.3%	17%	11%	17%

*Remark:* Others คือ other customer และ direct export

รายได้ครึ่งปีแรกของ 2567 แยกตามสัดส่วนรายลูกค้าหลัก เทียบกับช่วงครึ่งปีแรกของปีที่แล้ว 2566 (YoY) มีการเปลี่ยนแปลงในแง่ของสัดส่วนเล็กน้อย โดยลูกค้าที่มีรายได้มากเป็นอันดับหนึ่งนั้นมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากการเปิดตัวรถยนต์นั่งส่วนบุคคล passenger car เมื่อไตรมาส 3/2566 ขณะที่ลูกค้าในกลุ่มรถกระบะลดลงสอดคล้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์

ไตรมาส 2/2567 ยังคงได้รับความท้าทายจากภาวะอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจากทั้งปัจจัยของหนี้ครัวเรือน, ความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน, seasonality ของไตรมาสสอง เป็นต้น นอกจากนี้อ้างอิงข้อมูลจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ปรับเป้าการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยปี 2567 จาก 1.9 ล้านคัน เป็น 1.7 ล้านคัน ด้านการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยช่วงไตรมาส 2/2567 พบว่าการผลิตเพื่อการใช้งานภายในประเทศ (domestic) ยังคงมีสัดส่วนน้อยกว่าการผลิตเพื่อการส่งออก (export) โดยรถยนต์ประเภทรถกระบะ (pickup) ยังคงเป็นรถยนต์ประเภทที่มีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนลดลงมากที่สุดเมื่อเทียบกับทั้งช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว 2/2566 (YoY) และเทียบกับไตรมาสที่แล้ว 1/2567 (QoQ) ส่วนด้านผลกระทบของการเข้ามาของค่ายรถยนต์จีนนั้นไม่ส่งผลทางตรงกับการผลิตชิ้นส่วนของบริษัท หากแต่กระทบทางอ้อมจากอุปสงค์ของผู้บริโภคที่มีต่อค่ายรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น ซึ่งส่งผลต่อแรงกดดันด้านการแข่งขันราคาต่อรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น

ทางด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตรแม้ว่าในช่วงไตรมาสแรก 1/2567 และไตรมาส 2/2567 ยังคงได้รับผลกระทบจากภาวะการเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ (เอลนีโญ EL NINO) อย่างไรก็ตามในช่วงครึ่งปีหลังมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นจากปริมาณน้ำฝนที่เริ่มมีมากขึ้น

ภาพรวมทั้งปี 2567 นับเป็นปีที่ยังคงมีความท้าทายจากทั้งภาคอุตสาหกรรม, ความผันผวนทางเศรษฐกิจ, ความขัดแย้งระหว่างประเทศด้านภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งบริษัทมีความตื่นตัวในสถานการณ์ปัจจุบันอยู่เสมอและยังคงมุ่งมั่นในการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการต่อยอดภายใต้สถานการณ์ที่มีความท้าทายดังกล่าวในการสร้างความสมดุลระหว่างเทคโนโลยีที่ทันสมัยกับความยั่งยืนของสังคมและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้บริษัทยังรักษามาตรฐานและความไว้วางใจในการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยเฉพาะการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วน Axle shaft (เพลาช่าง) ที่เป็นผู้ผลิตรายใหญ่ในภูมิภาค ASEAN อีกทั้งยังเป็นผู้ผลิตหลัก (main supplier) ของกลุ่มลูกค้ากลุ่มชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตรประเภทกระบวนการหล่อเหล็ก (casting process) ภายใต้การดำเนินงานด้วยธรรมาภิบาลที่ดี