



บริษัท อ-apiโก ไฮเทค จำกัด (มหาชน)

AAPICO HITECH PUBLIC COMPANY LIMITED

ที่ AH 02112024

วันที่ 12 พฤศจิกายน 2567

เรื่อง: บทวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการสำหรับงบการเงินประจำไตรมาสที่ 3 ปี 2567 สิ้นสุด 30 กันยายน 2567

เรียน: กรรมการและผู้จัดการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท อ-apiโก ไฮเทค จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ขอชี้แจงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงบการเงินประจำไตรมาสที่ 3 ปี 2567 สิ้นสุด 30 กันยายน 2567 โดยสรุปดังต่อไปนี้

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

(หน่วย : ล้านบาท)	ไตรมาสที่ 3		เปลี่ยนแปลง	
	2567	2566	จำนวน	ร้อยละ
รายได้รวม	6,615.2	7,792.0	-1,176.8	-15.1
รายได้จากการขายและบริการ	6,529.9	7,624.0	-1,094.1	-14.4
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.0	69.3	-69.3	-100.0
รายได้อื่น	85.3	98.7	-13.4	-13.6
ต้นทุนขายและบริการ	5,956.7	6,728.8	-772.2	-11.5
กำไรขั้นต้น	573.2	895.2	-322.0	-36.0
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	8.8	11.7	-2.9	
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการ	442.2	456.5	-14.3	-3.1
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	7.2	0.0	7.2	N/A
กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	209.1	606.7	-397.6	-65.5
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	80.0	80.8	-0.8	-1.0
กำไรจากการดำเนินงาน	289.1	687.5	-398.4	-57.9
รายได้ทางการเงิน	21.0	4.0	17.1	431.9
ต้นทุนทางการเงิน	-91.3	-123.6	32.2	-26.1
ค่าใช้จ่ายทางภาษี	-17.1	-73.8	56.7	-76.8
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	204.8	501.0	-296.1	-59.1
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ)	3.1	6.4	-3.3	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	212.1	431.7	-219.6	-50.9
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	3.2	5.6	-2.4	

**รายได้รวม** ลดลงร้อยละ 15.1 รายได้จากการขายและบริการของบริษัทฯ ลดลงร้อยละ 14.4 จากปีก่อน โดยมาจากการลดลงของรายได้ส่วนธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ร้อยละ 19.4 และรายได้ส่วนธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ร้อยละ 0.8

- 1) **ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์** ยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 21.0 ในไตรมาสที่ 3/2567 การดำเนินงานของบริษัทฯ ในประเทศไทยลดลงมากกว่าปริมาณการผลิตในอุตสาหกรรมเล็กน้อย เนื่องจากบริษัทฯ มีสัดส่วนการผลิตชิ้นส่วนสำหรับรถกระบะสูงกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งรถกระบะมียอดการผลิตที่ลดลงมากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล การดำเนินงานในโปรตุเกสและจีนลดลงร้อยละ 3.7 และ 9.6 ตามลำดับ ขณะที่การดำเนินงานของบริษัทฯ ในประเทศมาเลเซีย (อาปีโก อาร์วี) ซึ่งบริษัทได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 60 ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.8
- 2) **ธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และศูนย์บริการ** รายได้สำหรับธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในมาเลเซียเติบโตร้อยละ 10.4 เนื่องจากยอดขายรถยนต์โปรตอนเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม รายได้สำหรับธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 18.3 เนื่องจากยอดขายรถยนต์ในประเทศที่ซบเซา จะเห็นได้จากยอดขายรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 27.7 ในไตรมาสที่ 3/2567 สาเหตุหลักมาจากความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อรถยนต์ของสถาบันการเงิน ทั้งนี้บริษัทได้ปรับโครงสร้างธุรกิจตัวแทนจำหน่ายในประเทศไทยโดยการปรับแบรนด์รถยนต์ที่มีความเหมาะสม โดยตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2567 เป็นต้นไป บริษัทฯ เป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์สำหรับแบรนด์มิตซูบิชิและเอ็มจี และหยุดการดำเนินงานสำหรับตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ฟอร์ดทั้งหมดในเดือนตุลาคม 2567

**ต้นทุนการขายและบริการ** ลดลงตามยอดขายที่ลดลง กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 36.0 จาก 895.2 ล้านบาทในไตรมาส 3/2566 เป็น 573.2 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2567 อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 11.7 ในไตรมาสที่ 3/2566 เป็นร้อยละ 8.8 ในไตรมาสที่ 3/2567 เนื่องจากปริมาณการผลิตที่ชะลอลงสำหรับธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

**ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร** ลดลงร้อยละ 3.1 จาก 456.5 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2566 เป็น 442.2 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2567

**ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน** อยู่ที่ 7.2 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2567 เทียบกับกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ 69.3 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2566 เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทในไตรมาสที่ 3/2567 โดยการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในไตรมาสที่ 3/2567 เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) อย่างไรก็ตาม กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนส่วนใหญ่ ในไตรมาสที่ 3/2566 เกี่ยวข้องกับเงินให้กู้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับ SGAH และนับเป็นธุรกรรมที่มีใช้เงินสด

**ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า** มีจำนวน 80.0 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2567 เทียบกับ 80.8 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2566 โดยความแตกต่างหลักได้แก่ 1) ในไตรมาสที่ 3/2566 มีส่วนแบ่งกำไรจากบริษัท Sakthi Auto Component Limited (SACL, ฐานการดำเนินงานในอินเดีย) จำนวน 53.7 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ทำการขายหุ้นร้อยละ 67.6 ใน SACL เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2566 ดังนั้นในไตรมาสที่ 3/2567 จึงไม่มีการบันทึกส่วนแบ่งกำไรจาก SACL 2) บริษัท พูเรม อาปีโก ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้า ได้พลิกจากผลขาดทุนจำนวน 36.7 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2566 มาเป็นกำไรจำนวน 27.6 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2567 หลังจากเริ่มการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 จะเห็นได้ว่าผลการดำเนินงานของบริษัท พูเรม อาปีโก สามารถชดเชยส่วนแบ่งกำไรที่หายไปจากการขาย SACL ได้

**รายได้ทางการเงินและต้นทุนทางการเงิน** มีจำนวน 21.0 ล้านบาท และ 91.3 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2567 ตามลำดับ เทียบกับ 4.0 ล้านบาทและ 123.6 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2566 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของรายได้ทางการเงินมาจากดอกเบี้ยรับจากเงินที่ได้จากการขาย บริษัท Sakthi Auto Component Limited (SACL, ฐานการดำเนินงานในอินเดีย) ซึ่งดำรงไว้ในรูปเงินฝากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในสหราชอาณาจักร โดยต้นทุนทางการเงินสุทธิลดลงจาก 119.6 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2566 เป็น 70.3 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2567 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับระดับหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิที่ลดลง

**กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น** อยู่ที่ 204.8 ล้านบาท เทียบกับกำไรสุทธิ 501.0 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3/2566 อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 6.4 ในไตรมาสที่ 3/2566 เป็นร้อยละ 3.1 ในไตรมาสที่ 3/2567 เนื่องจากปริมาณการผลิตที่ลดลงในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 212.1 ล้านบาท เทียบกับ 431.7 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2566 หากไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 5.6 ในไตรมาสที่ 3/2566 เป็นร้อยละ 3.2 ในไตรมาสที่ 3/2567

## 2) การวิเคราะห์ผลกำไร ขาดทุน สำหรับรอบระยะเวลา 9 เดือน ปี 2567

(หน่วย : ล้านบาท)	มกราคม - กันยายน		เปลี่ยนแปลง	
	2567	2566	จำนวน	ร้อยละ
รายได้รวม	20,681.9	23,307.9	-2,626.0	-11.3
รายได้จากการขายและบริการ	20,418.7	22,902.5	-2,483.8	-10.8
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	14.3	144.8	-130.5	-90.1
รายได้อื่น	248.9	260.6	-11.6	-4.5
ต้นทุนขายและบริการ	18,581.8	20,208.9	-1,627.0	-8.1
กำไรขั้นต้น	1,836.9	2,693.7	-856.8	-31.8
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	9.0	11.8	-2.8	
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,358.1	1,343.1	15.0	1.1
กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	742.0	1,756.0	-1,014.0	-57.7
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	174.1	235.4	-61.3	-26.0
กำไรจากการดำเนินงาน	916.1	1,991.4	-1,075.3	-54.0
รายได้ทางการเงิน	81.3	11.2	70.2	629.3
ต้นทุนทางการเงิน	-308.5	-325.6	17.1	-5.3
ค่าใช้จ่ายทางภาษี	-70.3	-210.9	140.6	-66.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	627.1	1,472.8	-845.7	-57.4
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ)	3.0	6.3	-3.3	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	612.8	1,327.9	-715.2	-53.9
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (ร้อยละ)	3.0	5.7	-2.7	

รายได้รวม ลดลงร้อยละ 11.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน รายได้จากการขายและบริการลดลงร้อยละ 10.8 โดยรายได้ส่วนธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลดลงร้อยละ 16.0 และรายได้ส่วนธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 การลดลงของรายได้รวมเป็นผลมาจากการลดลงของคำสั่งซื้อจากลูกค้าเดิม อย่างไรก็ตาม การลดลงของรายได้ลดลงน้อยกว่าการลดลงของยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยซึ่งลดลงร้อยละ 18.6 สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 เนื่องจากบริษัทมีฐานการดำเนินงานในหลายภูมิภาค โดยรายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้นจากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมาเลเซีย ในขณะที่รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยลดลงจากยอดขายภายในประเทศที่ลดลง

ต้นทุนการขายและบริการ ลดลงตามยอดขายที่ลดลง กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 31.8 จาก 2,693.7 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 เป็น 1,836.9 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 และอัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 11.8 สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 เป็นร้อยละ 9.0 สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 ตามลำดับ การลดลงของกำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นเป็นผลมาจากปริมาณการผลิตที่ลดลงในส่วนธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย และผลกระทบทางบัญชีจากการลดจำนวนสินค้าคงเหลือของการดำเนินงานในโปรเจกต์ในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2567

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 จาก 1,343.1 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 เป็น 1,358.1 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 14.3 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 เทียบกับ 144.8 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเกิดจากการอ่อนค่าของเงินบาท ณ สิ้นไตรมาสที่ 3/2567 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2566 โดยกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นไตรมาสที่ 3/2567 ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) อย่างไรก็ตาม กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนส่วนใหญ่ ณ สิ้นไตรมาสที่ 3/2566 เกี่ยวข้องกับเงินให้กู้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับ SGAH และนับเป็นธุรกรรมที่ไม่มีเงินสด

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า อยู่ที่ 174.1 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 เทียบกับ 235.4 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 โดยการลดลงส่วนใหญ่มาจากการขายหุ้น ร้อยละ 67.6 ในบริษัท Sakthi Auto Component Limited (SACL, ฐานการดำเนินงานในอินเดีย) ซึ่งมีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนจำนวน 134.1 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 อย่างไรก็ตาม บริษัท พูรม ออโต้ ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าได้เริ่มการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 และเริ่มมีกำไรในไตรมาสที่ 2/2567 โดยสำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 มีกำไร 40.8 ล้านบาท

รายได้ทางการเงินและต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 81.3 ล้านบาท และ 308.5 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 ตามลำดับ เทียบกับ 11.2 ล้านบาทและ 325.6 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของรายได้ทางการเงินมาจากดอกเบี้ยรับจากเงินที่ได้จากการขาย SACL เมื่อเดือนธันวาคม 2566 ซึ่งดำรงไว้ในรูปเงินฝากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในสหราชอาณาจักร โดยต้นทุนทางการเงินสุทธิลดลงจาก 314.4 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 เป็น 227.2 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับระดับหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิที่ลดลง

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น อยู่ที่ 627.1 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 เทียบกับกำไรสุทธิ 1,472.8 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 6.3 สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 เป็นร้อยละ 3.0 สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 612.8 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 เทียบกับ 1,327.9 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 5.7 สำหรับงวด 9 เดือนปี 2566 เป็นร้อยละ 3.0 สำหรับงวด 9 เดือนปี 2567

### 3) การวิเคราะห์สภาพทางการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)	กันยายน	ธันวาคม	เปลี่ยนแปลง	
	2567	2566	จำนวน	ร้อยละ
สินทรัพย์รวม	22,650.7	25,293.3	-2,642.6	-10.4
หนี้สินรวม	11,691.2	13,976.7	-2,285.5	-16.4
ส่วนของผู้ถือหุ้น	10,959.5	11,316.6	-357.1	-3.2

สำหรับงบแสดงฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ไตรมาสที่ 3/2567 สินทรัพย์รวม ลดลง 2,642.6 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการลดลงของลูกหนี้การค้าและเงินสด/รายการเทียบเท่าเงินสดที่ถูกใช้ในการจ่ายคืนเงินกู้จากธนาคาร และหุ้นกู้ หนี้สินรวมลดลง 2,285.5 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการลดลงของเจ้าหนี้การค้า เงินกู้จากธนาคาร และหุ้นกู้ ซึ่งบริษัทฯ ได้ชำระคืนตั้งแต่สิ้นเดือนมิถุนายน 2567 ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง 357.1 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการซื้อหุ้นคืน

#### 4) การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

	ไตรมาส 3/2566	ไตรมาส 4/2566	ไตรมาส 1/2567	ไตรมาส 2/2567	ไตรมาส 3/2567
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE)	18.7%	15.8%	12.6%	9.8%	7.2%
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA)	7.3%	6.2%	5.2%	4.2%	3.0%
Interest bearing Debt / Equity (IBD/Equity)	0.6	0.5	0.5	0.4	0.4

อัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) สำหรับไตรมาสที่ 3/2567 อยู่ที่ร้อยละ 7.2 และ ร้อยละ 3.0 ตามลำดับ ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทลดลงจากไตรมาสที่ 3/2566 สาเหตุหลักมาจากการชะลอตัวของยอดการผลิตรถยนต์ สำหรับอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (IBD/Equity) อยู่ที่ 0.4 เท่า ณ ไตรมาสที่ 3/2567 ปรับตัวดีขึ้นจาก 0.6 เท่าในไตรมาสที่ 3/2566 เนื่องจากหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยลดลง

#### 5) ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

(หน่วย: คัน)	ไตรมาสที่ 3			มกราคม – กันยายน		
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	2567	2566	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ยอดผลิตในประเทศ	366,786	464,459	-21.0	1,128,026	1,385,971	-18.6
ยอดจำหน่ายใน ประเทศ	130,632	180,739	-27.7	438,659	586,870	-25.3
ยอดส่งออก ต่างประเทศ	249,847	293,083	-14.8	768,887	821,899	-6.4

ในไตรมาสที่ 3/2567 จำนวนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 21.0 โดยอยู่ที่จำนวน 366,786 คัน จาก 464,459 คันในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยการลดลงมีสาเหตุหลักมาจากการปล่อยสินเชื่อที่เข้มงวดขึ้นของสถาบันการเงินในประเทศไทย ซึ่งเป็นผลมาจากหนี้เสียสำหรับผู้ซื้อเพื่อการอุปโภคบริโภค รวมถึงสินเชื่อรถยนต์ สถานการณ์ให้สินเชื่อที่เข้มงวดนี้ส่งผลกระทบต่อยอดขายรถยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มรถกระบะ เนื่องจากผู้ซื้อในกลุ่มนี้มีการพึ่งพาสินเชื่อเป็นหลัก ในด้านการส่งออก ไตรมาสที่ 3/2567 ลดลงร้อยละ 14.8 อยู่ที่ 249,847 คัน เนื่องจากปัญหาทางเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าและความตึงเครียดทางการเมืองระหว่างประเทศ รวมถึงความไม่แน่นอนในตะวันออกกลาง นอกจากนี้ ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในประเทศไทยซึ่งส่วนใหญ่นำเข้าในรูปแบบรถยนต์สำเร็จรูปจากจีน ได้ลดความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย

สำหรับระยะเวลาระหว่างเดือนมกราคมถึงกันยายน 2567 จำนวนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย ลดลงร้อยละ 18.6 เมื่อเทียบกับปีก่อน อยู่ที่จำนวน 1,128,026 คัน ปริมาณการส่งออกลดลงร้อยละ 6.4 อยู่ที่จำนวน 768,887 คัน ในขณะที่ยอดจำหน่ายในประเทศลดลงร้อยละ 25.3 อยู่ที่จำนวน 438,659 คัน

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประมาณการณ์จำนวนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยสำหรับปี 2567 อยู่ที่ 1,700,000 คัน แบ่งเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก 1,150,000 คัน และการผลิตเพื่อการขายในประเทศ 550,000 คัน หรือ คิดเป็นยอดผลิตรถยนต์ที่ลดลง ร้อยละ 7.4 จากปี 2566 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย วางแผนประเมินเป้าหมายใหม่ในเดือนพฤศจิกายน โดยติดตามหนี้ครัวเรือนอย่างใกล้ชิด ซึ่งยังคงเป็นปัจจัยกดดันต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทย แม้ว่าจะมีโครงการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำหรับปี 2567 เป็นปีที่ท้าทายอย่างมากสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย จากการลดลงของปริมาณการผลิตรถยนต์ถึงร้อยละ 18.6 สำหรับระยะเวลา 9 เดือนของปี 2567 ซึ่งนับเป็นการลดลงมากที่สุดในรอบหลายปีที่ผ่านมา ไม่รวมช่วงการแพร่ระบาดของโควิด 19 ซึ่งเป็นเหตุการณ์พิเศษ ทั้งนี้บริษัทฯ คาดว่าอุตสาหกรรมจะปรับตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงไตรมาสที่ 3/2568 โดยปัจจัยที่สำคัญคือ ระดับหนี้ครัวเรือน การเข้มงวดในการให้สินเชื่อแก่ผู้ซื้อรถยนต์ การเปลี่ยนแปลงไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้า แรงกดดันจากความต้องการทั่วโลก และความล่าช้าในการสนับสนุนเศรษฐกิจภายในประเทศ จากการเลื่อนงบประมาณในปี 2567 ทั้งนี้ความต้องการรถยนต์ใหม่ยังคงมีอยู่ แต่ถูกชะลอจากการปล่อยสินเชื่อที่จำกัดมากขึ้น บริษัทฯ เน้นย้ำว่าบริษัทฯ มีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งและมีสภาพคล่องเพียงพอที่จะรับมือกับความผันผวนของตลาด โดยบริษัทฯ ได้ลดระดับหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเห็นได้จากโครงสร้างทางการเงินที่แข็งแกร่ง โดยบริษัทฯ มีสัดส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมที่ต่ำเพียง 0.4 เท่า ทั้งนี้บริษัทฯ คาดว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยจะค่อยๆ ปรับตัวดีขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายเย็บ ชู ชวน)

ประธานกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร