



สรุปผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1/2569

Unit: Million Baht	1Q2025	4Q2025	% QoQ	1Q2026	%YoY
Sales	1,827	1,694	7.67%	1,824	-0.16%
Gross Profit	349	359	0.84%	362	3.73%
Net Profit - Owner of the parent	189	197	7.61%	212	12.17%
EBITDA	348	346	1.73%	352	1.15%
EPS (baht)	0.45	0.46	8.70%	0.50	11.11%

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทมีรายได้จากการขายจำนวน 1,824 ล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 7.67 เมื่อเทียบกับไตรมาส 4/2568 (QoQ) จากปัจจัยความหลากหลายทางผลิตภัณฑ์ (Product mix) อย่างไรก็ตาม รายได้ดังกล่าวลดลงอย่างใกล้เคียงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (ไตรมาส 1/2569 : YoY)

กำไรขั้นต้นของบริษัทในไตรมาส 1/2569 อยู่ที่ 362 ล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.84 เมื่อเทียบกับไตรมาส 4/2568 (QoQ) และ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.73 จากปีก่อน (YoY) ซึ่งสะท้อนว่าบริษัทยังคงสามารถรักษาระดับความสามารถในการทำกำไรได้ ผ่านการบริหารจัดการต้นทุนการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้สภาพแวดล้อมเศรษฐกิจโลกและอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีความผันผวน

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ในไตรมาส 1/2569 เท่ากับ 212 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.61 เมื่อเทียบกับไตรมาส 4/2568 (QoQ) และเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.17 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) โดยการเติบโตดังกล่าวได้รับแรงสนับสนุนจากการดำเนินกลยุทธ์โดยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน

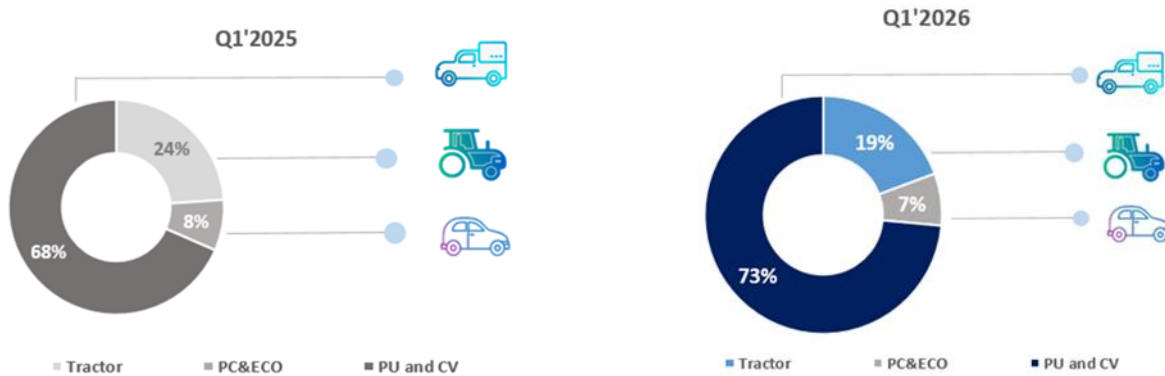
Unit: Million Baht	31-Dec-25	31-Mar-26	% change
Total Asset	10,011	10,370	3.59%
Total Liability	1,673	1,821	8.85%
Equity	8,339	8,549	2.52%

ฐานะทางการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 10,370 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น จากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 358 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.59 % การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากเงินฝากธนาคารและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้นมา 226 ล้านบาท และลูกหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้น 191 ล้านบาท ในขณะที่ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ลดลง 74 ล้านบาท จากค่าเสื่อมราคาในระหว่างงวด

หนี้สิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวมจำนวน 1,821 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นจำนวน 148 ล้านบาท การเปลี่ยนแปลงหลักมาจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้น 169 ล้านบาท ขณะที่ เจ้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์ลดลง 27 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 8,571 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 211 ล้านบาท เมื่อเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งอยู่ที่ 8,360 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุจากผลประกอบการประจำไตรมาส

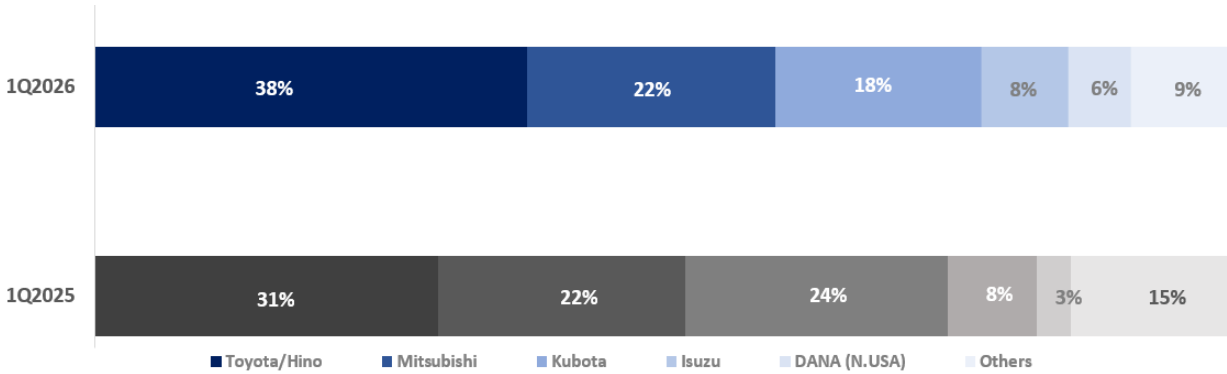
แผนภูมิ 1: สัดส่วนรายได้ของบริษัทแยกตามประเภทของการผลิต



ในไตรมาสแรกของปี 2569 โครงสร้างรายได้จากการขายของบริษัทจำแนกตามประเภทยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยสัดส่วนรายได้จากกลุ่มรถกระบะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 73 จากร้อยละ 68 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ซึ่งสอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรมที่ไตรมาส 1 เห็นภาพการฟื้นตัวการผลิตของรถกระบะ ขณะเดียวกัน สัดส่วนรายได้จากการขายชิ้นส่วนเพื่อการเกษตรปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 19 จากร้อยละ 24 เมื่อเทียบกับปีก่อน (YoY) แม้ว่าภาคการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรจะมีสัญญาณฟื้นตัวในไตรมาส 4 ปี 2568 แต่การปรับตัวลดลงของราคาพืชผลทางการเกษตรยังคงเป็นปัจจัยกดดันสำคัญต่อกำลังซื้อของเกษตรกร ส่งผลให้การลงทุนในเครื่องจักรกลการเกษตรใหม่ยังฟื้นตัวได้อย่างจำกัด ประกอบกับความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐด้านการเกษตรที่ยังส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนของผู้ประกอบการในภาคเกษตรกรรม



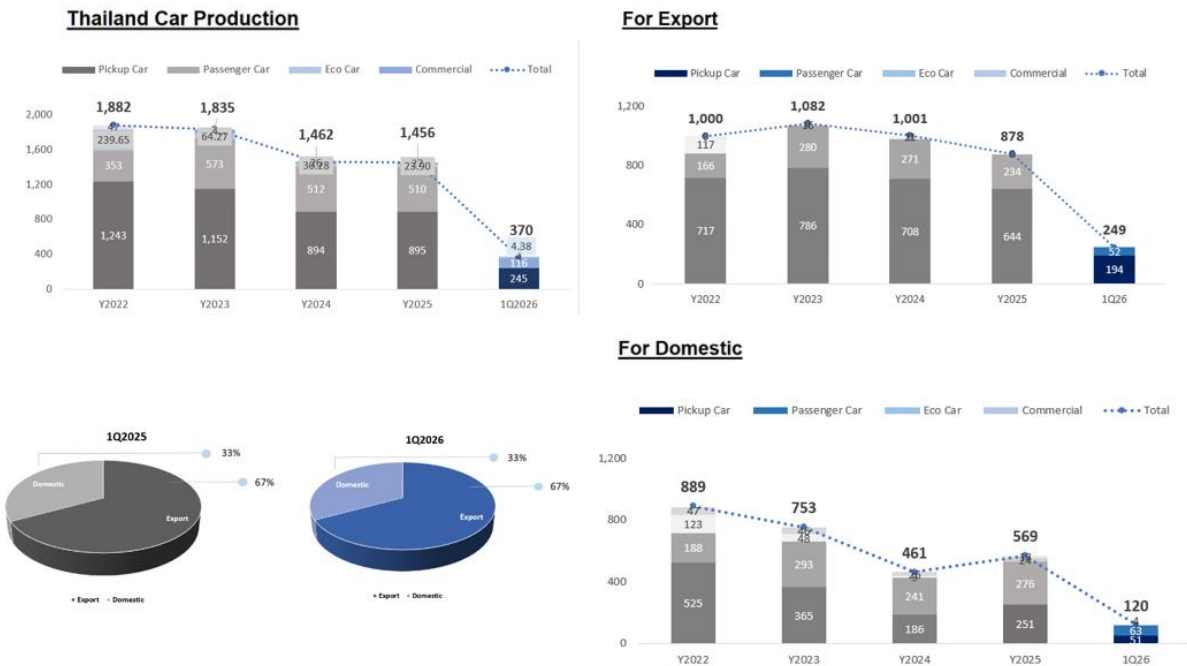
แผนภูมิ 2: สัดส่วนรายได้แยกตามรายการลูกค้าหลัก



Remark: other customer และ direct export

ในช่วงไตรมาส 1/2569 โครงสร้างลูกค้ามีการเปลี่ยนแปลง โดยกลุ่มยานยนต์มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะ Toyota / Hino ขณะที่กลุ่มเครื่องจักรกลการเกษตรปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาส 1/2568

แผนภูมิ 3: ยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย แบ่งตามประเภทของรถยนต์ การผลิตเพื่อการใช้ภายในประเทศ, การผลิตเพื่อการส่งออก

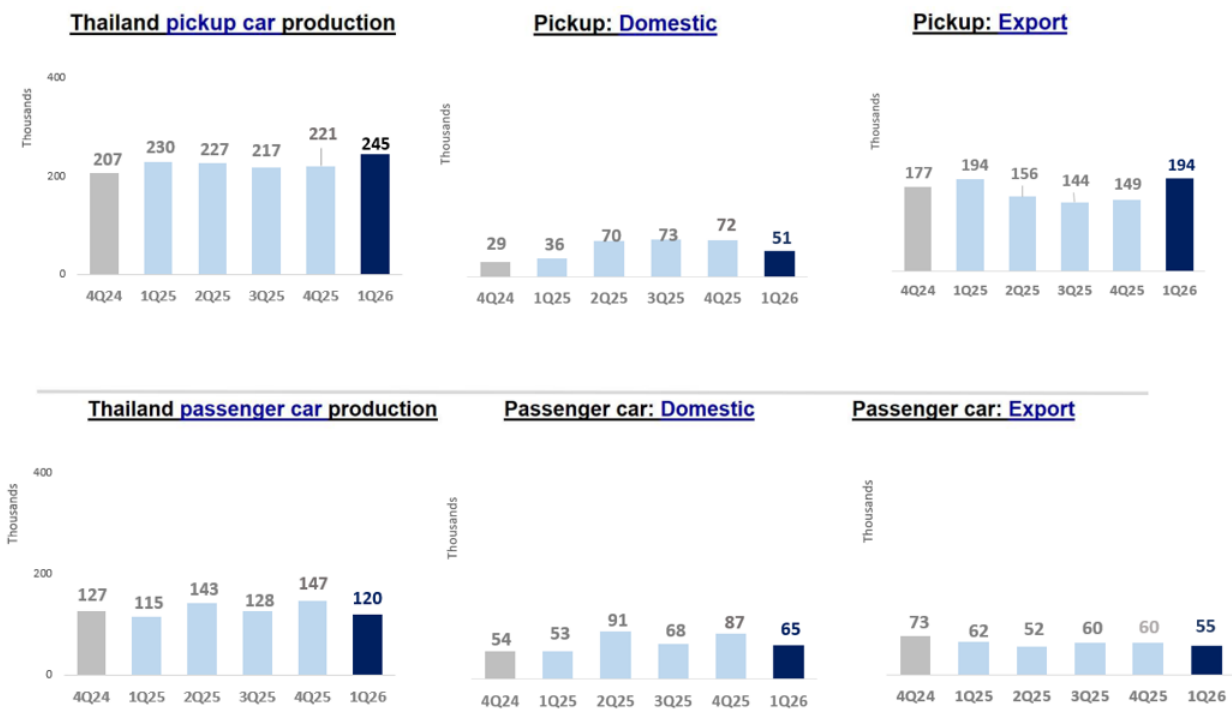


Source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association:TAIA)

การผลิตรถยนต์รวมของประเทศไทยในไตรมาสที่ 1/2569 อยู่ที่ 369,751 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.41 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) ซึ่งมีจำนวนประมาณ 351,690 คัน แต่ลดลงร้อยละ 1.86 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า(QoQ)

ในไตรมาสที่ 1/2569 โครงสร้างการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยยังคงขับเคลื่อนหลักโดยภาคการส่งออก โดยมีสัดส่วนการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ (Domestic) คิดเป็นร้อยละ 33 หรือประมาณ 120,408 คัน ขณะที่การผลิตเพื่อการส่งออก (Export) คิดเป็นร้อยละ 67 หรือประมาณ 249,343 คัน ทั้งนี้ การผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญร้อยละ 27.66 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่การผลิตเพื่อการส่งออกปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 5.51 สะท้อนถึงการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศและต่างประเทศ ท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังคงมีความผันผวนและความไม่แน่นอนสูง

แผนภูมิ 4: ยอดการผลิตรถกระบะและรถยนต์นั่งในประเทศไทย แบ่งตามประเภทของการใช้ภายในประเทศและเพื่อการส่งออก

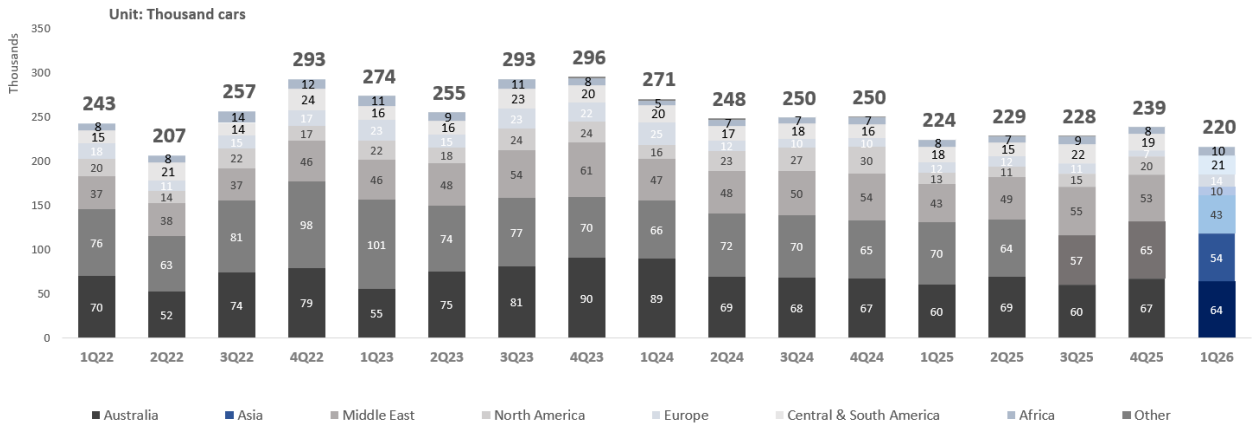


Source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย(The Thai Automotive Industry Association: TAIA)

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 การผลิตรถกระบะรวมของประเทศไทยปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.52 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) โดยการผลิตรถกระบะเพื่อการส่งออกยังคงทรงตัว ขณะที่การผลิตรถกระบะเพื่อจำหน่ายภายในประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญร้อยละ 41.67 จากฐานการผลิตในปีก่อนที่อยู่ในระดับต่ำ



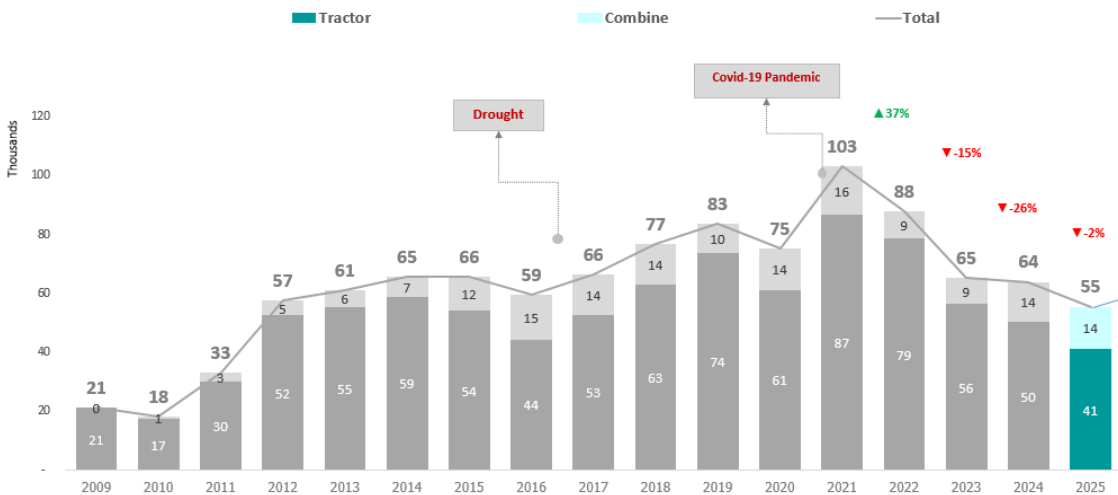
แผนภูมิ 5: ยอดการส่งออกแบ่งตาม destination



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

ภาพรวมการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยในไตรมาส 1/2569 เท่ากับ 220,000 ปรับลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนและไตรมาสก่อนหน้า โดยสัดส่วนหลักยังเป็นการส่งออกไปยังทวีปออสเตรเลีย เอเชีย และตะวันออกกลาง

แผนภูมิ 6: ยอดการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร



Source: Customer information

ยอดการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรปี 2568 ปรับตัวลดลงจากปีก่อนหน้าจากผลกระทบราคาพืชผลทางการเกษตร ส่วนแนวโน้มในปี 2569 มีความเสี่ยงที่จะต้องติดตาม ได้แก่ สภาวะภูมิอากาศ (EL NINO), ราคาพืชผลทางการเกษตร, มาตรการสนับสนุนจากรัฐ และ การแข่งขันจากประเทศอื่น

ปี 2569 ถือเป็นอีกหนึ่งปีที่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ยังคงเผชิญกับความท้าทายอย่างต่อเนื่องจากหลายปัจจัยเชิงโครงสร้าง ทั้งความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ยืดเยื้อ ซึ่งส่งผลให้ราคาพลังงาน โดยเฉพาะน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นและมีความผันผวน ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมโดยรวม ขณะเดียวกัน ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจภายในประเทศยังคงกดดันบรรยากาศการลงทุนและการบริโภค ส่งผลให้สถาบันการเงินมีความเข้มงวดมากขึ้นในการพิจารณาการปล่อยสินเชื่อ โดยเฉพาะสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์

ในด้านภาพรวมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตร ยังคงได้รับแรงกดดันจากการปรับตัวลดลงของราคาพืชผลทางการเกษตร ซึ่งส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของเกษตรกร ประกอบกับความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐด้านการเกษตรที่ยังคงเป็นปัจจัยกดดันต่อการตัดสินใจลงทุนของผู้ประกอบการในภาคเกษตรกรรม และต่อเนื่องมาช่วงไตรมาส 1/2569 อย่างไรก็ตาม แม้ในปี 2569 จะมีปัจจัยสนับสนุนจากปริมาณน้ำฝนที่เพียงพอต่อการเพาะปลูก แต่ผลบวกดังกล่าวยังคงจำกัดไม่สามารถชดเชยแรงกดดันด้านราคาพืชผลได้อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความมุ่งมั่นในการรักษามาตรฐานในการดำเนินธุรกิจ เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนและความยืดหยุ่นในการดำเนินธุรกิจ ภายใต้สภาวะตลาดที่มีความผันผวนสูง ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการลงทุนเชิงกลยุทธ์ในด้าน Data & Digitalization เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิต และสนับสนุนการบริหารต้นทุนในระยะยาว อีกทั้งยังเป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในกลุ่มยานยนต์สมัยใหม่ (HEV และ BEV) รวมถึงโครงการความร่วมมือกับลูกค้าในภาคการเกษตรในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ตอบโจทย์ความต้องการได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนภายใต้กรอบ ESG โดยในปี 2568 ได้รับรางวัล Bronze Medal จาก EcoVadis รวมถึง SET Sustainability Awards และ SET ESG Rating ระดับ AAA สะท้อนถึงมาตรฐานการบริหารจัดการที่โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล เพื่อสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสียในระยะยาว