

วันที่ 11 สิงหาคม 2569

เรื่อง: บทวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการสำหรับการเงินประจำไตรมาสที่ 2 ปี 2569 สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2569

เรียน: กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท อปิโก ไฮเทค จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอชี้แจงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทในเครือสำหรับการเงินประจำไตรมาสที่ 2 ปี 2569 สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2569 โดยสรุปดังต่อไปนี้

1) การวิเคราะห์ผลกำไร และ ขาดทุน สำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2569 (3 เดือน)

(หน่วย : ล้านบาท)	ไตรมาสที่ 2		เปลี่ยนแปลง	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
รายได้รวม	6,629.5	6,744.7	115.2	1.7
รายได้จากการขายและบริการ	6,522.1	6,635.6	113.5	1.7
รายได้อื่น	107.4	109.0	1.6	1.5
ต้นทุนขายและบริการ	6,041.1	6,070.7	29.6	0.5
กำไรขั้นต้น	481.0	564.9	83.9	17.4
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	7.4	8.5	1.1	
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	426.3	470.2	43.9	10.3
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	5.2	6.3	1.1	21.0
กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	156.8	197.4	40.6	25.9
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	64.6	101.8	37.2	57.6
กำไรจากการดำเนินงาน	221.4	299.2	77.8	35.1
รายได้ทางการเงิน	14.4	18.2	3.8	26.4
ต้นทุนทางการเงิน	81.9	68.1	-13.8	-16.8
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	46.0	28.5	-17.5	-38.0
กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	108.1	195.4	87.3	80.8
อัตรากำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ)	1.6	2.9	1.3	
กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	113.3	201.7	88.4	78.0
อัตรากำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	1.7	3.0	1.3	

รายได้รวม เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากการขายและบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 โดยรายได้จากธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ลดลง ร้อยละ 4.7 ขณะที่รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.8 ตามลำดับ

1) ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รายได้สำหรับธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไตรมาสที่ 2/2569 ลดลงร้อยละ 4.7 สาเหตุหลักมาจากการยอดขายที่ลดลงจากการดำเนินงานในประเทศไทยและประเทศจีน โดยรายได้จากประเทศไทยลดลงเนื่องจากราคาวัตถุดิบหลักที่ปรับตัวลดลง ส่งผลให้ราคาขายเฉลี่ยลดลง ปริมาณการผลิตที่ลดลงตามยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยที่ลดลง รวมถึงการสิ้นสุดคำสั่งผลิตสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าของ VinFast ขณะที่รายได้จากประเทศจีนลดลงเล็กน้อย สะท้อนถึงแรงกดดันด้านราคาและภาวะการ

แข่งขันที่ยังคงรุนแรงในตลาด ในทางกลับกัน การดำเนินงานในประเทศโปรตุเกสและประเทศมาเลเซียมีการเติบโตอย่างแข็งแกร่ง ซึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากคำสั่งซื้อของลูกค้าที่เพิ่มขึ้นและการขยายตัวของธุรกิจ โดยภาพรวม การมีฐานการดำเนินงานที่กระจายตัวในหลายประเทศช่วยลดผลกระทบจากความเสียหายเฉพาะประเทศ และการเติบโตในประเทศโปรตุเกสและ ประเทศมาเลเซียได้ช่วยชดเชยผลกระทบจากการลดลงของรายได้ในประเทศไทยและประเทศจีนได้บางส่วน

2) ธุรกิจตัวแทนจำหน่ายและศูนย์บริการรถยนต์ รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในไตรมาสที่ 2/2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.8 โดยมีปัจจัยหลักจากรายได้ของการดำเนินงานในประเทศมาเลเซียที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยยอดขายรถยนต์ Proton ยังคงเติบโตอย่างแข็งแกร่ง โดยได้รับแรงสนับสนุนจากความสำเร็จในการเปิดตัวรถยนต์ไฟฟ้า Proton e.MAS และการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง ขณะที่ยอดขายรถยนต์ Honda ปรับตัวลดลงเล็กน้อย ท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีนและการเสริมความแข็งแกร่งของ Proton ในตลาดภายในประเทศ โดยในไตรมาสที่ 2/2569 ตลาดรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ในประเทศมาเลเซียยังคงขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดย Proton ได้ก้าวขึ้นเป็นแบรนด์รถยนต์ไฟฟ้าชั้นนำของประเทศ สำหรับประเทศไทย รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการเติบโตอย่างต่อเนื่องของยอดขายรถยนต์ MG ซึ่งได้รับแรงหนุนจากความต้องการรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์ไฮบริด (HEV) ที่สูงขึ้น อันเป็นผลจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น และราคาจำหน่ายรถยนต์ที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้น การเติบโตดังกล่าวได้ช่วยชดเชยยอดขายรถยนต์ Mitsubishi ที่ลดลง ซึ่งยังคงพึ่งพาการจำหน่ายรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) เป็นหลัก ส่งผลให้รายได้รวมของธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

ต้นทุนการขายและบริการ เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการขาย โดยกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.4 จาก 481.0 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2568 เป็น 564.9 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2569 ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.4 เป็นร้อยละ 8.5 สาเหตุหลักมาจากการปรับตัวดีขึ้นของอัตรากำไรขั้นต้นจากการดำเนินงานในประเทศโปรตุเกส ทั้งนี้ การดำเนินงานในประเทศโปรตุเกสได้รับผลกระทบจากเหตุไฟฟ้าดับในไตรมาสที่ 2/2568 ส่งผลให้โรงงานแห่งหนึ่งสามารถดำเนินการผลิตได้เพียงครึ่งหนึ่งของกำลังการผลิตปกติเป็นระยะเวลาสามสัปดาห์ ซึ่งทำให้ต้นทุนขายต่อหน่วยสูงขึ้น และส่งผลให้กำไรขั้นต้นในไตรมาสที่ 2/2568 ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 จาก 426.3 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2568 เป็น 470.2 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2569

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 6.3 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2569 เทียบกับผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.2 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2568 โดยผลขาดทุนดังกล่าวเกิดจากรายการทางการค้าที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า อยู่ที่ 101.8 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2569 เพิ่มขึ้นจาก 64.6 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2568 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากการรับรู้ส่วนแบ่งกำไรที่สูงขึ้นจากบริษัทร่วมค้า

รายได้ทางการเงินและต้นทุนทางการเงิน อยู่ที่ 18.2 ล้านบาท และ 68.1 ล้านบาท ตามลำดับ ในไตรมาสที่ 2/2569 เทียบกับ 14.4 ล้านบาท และ 81.9 ล้านบาท ตามลำดับ ในไตรมาสที่ 2/2568 รายได้ทางการเงินส่วนใหญ่มาจากดอกเบี้ยรับจากเงินที่ได้รับจากการจำหน่ายเงินลงทุนใน Sakthi Auto Component Limited (SACL: การดำเนินงานในประเทศอินเดีย) ณ สิ้นปี 2566 ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินสุทธิลดลงมาอยู่ที่ 49.9 ล้านบาท จาก 67.5 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2568

กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อยู่ที่ 195.4 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2569 เทียบกับกำไรสุทธิ 108.1 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2568 โดยอัตรากำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.6 เป็นร้อยละ 2.9 ในไตรมาสที่ 2/2569

กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) อยู่ที่ 201.7 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2569 เทียบกับ 113.3 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2/2568 โดยอัตรากำไรสุทธิหลักเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.7 ในไตรมาสที่ 2/2568 เป็น

ร้อยละ 3.0 ในไตรมาสที่ 2/2569 สาเหตุหลักมาจากการปรับตัวขึ้นของอัตราค่าไถ่ขึ้นต้นโดยรวม การเพิ่มขึ้นของส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและการร่วมค้า ตลอดจนการลดลงของต้นทุนทางการเงินสุทธิและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

2) การวิเคราะห์ผลกำไร และ ขาดทุน สำหรับครึ่งแรกของปี 2569 (ระยะเวลา 6 เดือน)

(หน่วย : ล้านบาท)	มกราคม – มิถุนายน		เปลี่ยนแปลง	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
รายได้รวม	13,458.6	13,158.2	-300.4	-2.2
รายได้จากการขายและบริการ	13,268.4	12,968.9	-299.5	-2.3
รายได้อื่น	190.2	189.3	-0.9	-0.5
ต้นทุนขายและบริการ	12,121.7	11,744.6	-377.1	-3.1
กำไรขั้นต้น	1,146.6	1,224.3	77.7	6.8
อัตราค่าไถ่ขึ้นต้น (ร้อยละ)	8.6	9.4	0.8	
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	825.3	894.5	69.2	8.4
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	3.7	0.7	-3.0	-81.1
กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	507.8	518.3	10.5	2.1
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า	125.5	182.2	56.7	45.2
กำไรจากการดำเนินงาน	633.2	700.5	67.3	10.6
รายได้ทางการเงิน	30.1	33.1	3.0	10.0
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	159.4	141.2	-18.2	-11.4
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	88.6	55.7	-32.9	-37.1
กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	414.3	509.7	95.4	23.0
อัตรากำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ)	3.1	3.9	0.8	
กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	418.0	510.4	92.4	22.1
อัตรากำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ร้อยละ) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	3.1	3.9	0.8	

รายได้รวม ครึ่งแรกของปี 2569 ลดลงร้อยละ 2.2 เมื่อเทียบกับช่วงแรกของปีก่อน โดยรายได้จากการขายและบริการลดลงที่ร้อยละ 2.3 รายได้จากธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์ลดลงร้อยละ 5.2 สาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงจากการดำเนินงานในประเทศไทยและประเทศจีน อย่างไรก็ตาม การเติบโตที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานในประเทศโปรตุเกสและประเทศมาเลเซียได้ช่วยชดเชยผลกระทบดังกล่าวบางส่วน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงประโยชน์ของโครงสร้างธุรกิจของบริษัทที่มีการกระจายตัวในหลายภูมิภาค ขณะที่รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากการเติบโตของธุรกิจตัวแทนจำหน่ายในประเทศมาเลเซีย อันเป็นผลจากยอดขายรถยนต์ Proton ที่เติบโตอย่างแข็งแกร่ง ส่วนในประเทศไทย รายได้จากธุรกิจตัวแทนจำหน่ายยังคงเติบโต โดยได้รับแรงหนุนหลักจากยอดขายรถยนต์ MG ที่เพิ่มขึ้น

ต้นทุนการขายและบริการ ลดลงสอดคล้องกับรายได้จากการขายที่ลดลง กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 จาก 1,146.6 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 เป็น 1,224.3 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 ขณะที่อัตราค่าไถ่ขึ้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.6 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 9.4 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 โดยการเพิ่มขึ้นของกำไรขั้นต้นและอัตราค่าไถ่ขึ้นต้นมีสาเหตุหลักจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นของการดำเนินงานในประเทศโปรตุเกส

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.4 จาก 825.3 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 เป็น 894.5 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2569

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน อยู่ที่ 0.7 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เทียบกับผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 3.7 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 โดยผลขาดทุนดังกล่าวเกิดจากรายการทางการค้าที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ร่วมค้า อยู่ที่ 182.2 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เทียบกับจำนวน 125.5 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากการรับรู้ส่วนแบ่งกำไรที่สูงขึ้นจากบริษัทร่วมค้า

รายได้ทางการเงินและต้นทุนทางการเงิน อยู่ที่ 33.1 ล้านบาท และ 141.2 ล้านบาท ตามลำดับ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เทียบกับ 30.1 ล้านบาท และ 159.4 ล้านบาท ตามลำดับ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 รายได้ทางการเงินส่วนใหญ่มาจากดอกเบี้ยรับจากเงินที่ได้รับจากการจำหน่ายเงินลงทุนใน Sakthi Auto Components Limited (SACL: การดำเนินงานในประเทศอินเดีย) ณ สิ้นปี 2566 ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินสุทธิลดลงมาอยู่ที่ 108.1 ล้านบาท เทียบกับจำนวน 129.3 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2568

กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อยู่ที่ 509.7 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เทียบกับกำไรสุทธิ 414.3 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 โดยอัตรากำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.1 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 3.9 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569

กำไรสุทธิในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) อยู่ที่ 510.4 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เทียบกับ 418.0 ล้านบาทในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 โดยอัตรากำไรสุทธิหลักเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.1 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 3.9 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569

3) การวิเคราะห์สถานการณ์ทางการเงิน

(หน่วย: ล้านบาท)	ธันวาคม 2568	มิถุนายน 2569	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	ร้อยละ
สินทรัพย์รวม	23,240.5	24,465.3	1,224.8	5.3
หนี้สินรวม	11,819.0	12,357.9	538.9	4.6
ส่วนของผู้ถือหุ้น	11,421.5	12,107.4	685.9	6.0

สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 เพิ่มขึ้นจำนวน 1,224.8 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของสินค้าคงเหลือ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รวมถึงอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

หนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจำนวน 538.9 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะสั้น ขณะที่ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้นจำนวน 685.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นระหว่างงวด

4) การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

	ไตรมาส 2/2568	ไตรมาส 3/2568	ไตรมาส 4/2568	ไตรมาส 1/2569	ไตรมาส 2/2569
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE)	6.7%	6.9%	6.8%	6.6%	7.4%
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA)	3.2%	3.3%	3.2%	3.1%	3.6%
Interest Bearing Debt / Equity (IBD/Equity)	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

อัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) สำหรับไตรมาสที่ 2/2569 อยู่ที่ ร้อยละ 7.4 และ 3.6 ตามลำดับ สำหรับอัตราส่วนหนี้สินที่มีดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (IBD/Equity) อยู่ที่ 0.5 เท่า ในไตรมาสที่ 2/2569

5) ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

(หน่วย: คัน)	ไตรมาสที่ 2			มกราคม – มิถุนายน		
	2568	2569	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	2568	2569	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ยอดผลิตในประเทศ	373,659	347,461	-7.0	724,721	717,212	-1.0
ยอดจำหน่ายในประเทศ	149,501	164,883	10.3	302,694	346,966	14.6
ยอดส่งออกต่างประเทศ	234,886	201,150	-14.4	459,444	421,144	-8.3

ในไตรมาสที่ 2/2569 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยลดลงร้อยละ 7.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อยู่ที่ 347,461 คัน เทียบกับ 373,659 คันในไตรมาสที่ 2/2568 โดยมีสาเหตุหลักจากการผลิตเพื่อการส่งออกที่ลดลง และการชะลอตัวของการผลิตรถกระบะ อย่างไรก็ตาม ยอดขายรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อยู่ที่ 164,883 คัน โดยได้รับแรงหนุนจากความต้องการรถยนต์นั่งประเภท BEV และ HEV ที่แข็งแกร่ง อันเป็นผลจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ผู้บริโภคหันมาเลือกใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้านการประหยัดพลังงานมากขึ้น ขณะที่การส่งออกลดลงร้อยละ 14.4 อยู่ที่ 201,150 คัน สาเหตุหลักมาจากการชะลอตัวของการส่งออกไปยังตลาดสำคัญ โดยเฉพาะตลาดตะวันออกกลาง

สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2569 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 1.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อยู่ที่ 717,212 คัน ซึ่งสะท้อนถึงการชะลอตัวของตลาดส่งออก โดยปริมาณการส่งออกลดลงร้อยละ 8.3 อยู่ที่ 421,144 คัน สาเหตุหลักมาจากการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศที่ลดลง จากผลกระทบของความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่ง และการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีนในบางภูมิภาค ในทางกลับกัน ยอดขายรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญที่ร้อยละ 14.6 อยู่ที่ 346,966 คัน โดยได้รับแรงขับเคลื่อนจากความต้องการรถยนต์นั่งที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์ประเภท BEV และ HEV ทั้งนี้ การเติบโตดังกล่าวได้รับปัจจัยสนับสนุนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น การมีรถยนต์ไฟฟ้าราคาที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นในตลาด และมาตรการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานของภาครัฐ ซึ่งช่วยชดเชยการชะลอตัวของอุปสงค์จากตลาดส่งออกได้บางส่วน แม้ว่าสภาวะการค้าโลกจะยังคงเผชิญความท้าทาย แต่การฟื้นตัวของตลาดในประเทศได้ช่วยพยุงอุตสาหกรรมยานยนต์โดยรวมในช่วงเวลาดังกล่าว

สำหรับปี 2569 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้ปรับลดประมาณการการผลิตของประเทศไทยจาก 1.5 ล้านคัน เหลือ 1.45 ล้านคัน โดยแบ่งเป็นการผลิตเพื่อส่งออกจำนวน 900,000 คัน และเพื่อจำหน่ายภายในประเทศจำนวน 550,000 คัน โดยการปรับลดประมาณการดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากอุปสงค์ในตลาดส่งออกที่อ่อนตัวลง ผลกระทบจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางต่อเส้นทางการขนส่ง รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากรถยนต์ไฟฟ้าสัญชาติจีนในภูมิภาคอาเซียน ออสเตรเลีย และตลาดส่งออกอื่น ๆ

แม้ว่ายอดขายรถยนต์ภายในประเทศจะเริ่มฟื้นตัว แต่การปรับตัวขึ้นดังกล่าวยังคงกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มรถยนต์นั่งและรถยนต์กลุ่มพลังงานไฟฟ้า ขณะที่ตลาดรถกระบะยังคงเผชิญแรงกดดันจากระดับหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงและความเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อรถยนต์ เนื่องจากรถกระบะเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศค่อนข้างสูงและมีความสำคัญต่อห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย การชะลอตัวของตลาดรถกระบะจึงยังคงส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง

ท่ามกลางสภาวะตลาดที่ท้าทาย รายได้ของบริษัทในช่วงครึ่งปีแรกปรับตัวลดลงเล็กน้อยร้อยละ 2.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักจากยอดขายจากการดำเนินงานในประเทศไทยที่ลดลงตามการลดลงของปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม การเติบโตอย่างต่อเนื่องของยอดขายจากการดำเนินงานในประเทศโปรตุเกสและมาเลเซียได้ช่วยชดเชยผลกระทบ

จากการลดลงดังกล่าวได้บางส่วน โดยกำไรสุทธิปรับตัวดีขึ้น โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากการเพิ่มขึ้นของอัตรากำไรขั้นต้น การลดลงของต้นทุนทางการเงิน และส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้าที่เพิ่มขึ้น บริษัทยังคงรักษาเสถียรภาพในการดำเนินธุรกิจและบริหารจัดการความผันผวนของตลาดด้วยความรอบคอบ ส่งผลให้มีฐานะทางการเงินโดยรวมยังคงแข็งแกร่ง มีสภาพคล่องเพียงพอ และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.5 เท่า

สำหรับแนวโน้มในอนาคต บริษัทคาดว่าสถานะตลาดยังคงมีความท้าทาย โดยเฉพาะจากอุปสงค์ในตลาดส่งออกที่ยังคงอ่อนตัว แรงกดดันต่อยอดขายรถกระบะ และการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้า ดังนั้น AAPICO จะยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารต้นทุนอย่างรอบคอบและการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจด้านชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าอย่างเหมาะสม ระบบอัตโนมัติ และความร่วมมือเชิงกลยุทธ์ แม้ว่าสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจะปรับลดประมาณการการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยในปี 2569 ลงเหลือ 1.45 ล้านคัน แต่กลุ่มบริษัทยังคงมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวัง โดยเน้นการรักษาความสามารถในการทำกำไร และเสริมสร้างความแข็งแกร่งเพื่อรองรับการเติบโตในระยะกลางและระยะยาวต่อไป

6) พัฒนาการด้านความยั่งยืน

ในช่วงไตรมาสที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เข้าร่วมการประเมินผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนจากแพลตฟอร์ม EcoVadis ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มมาตรฐานสากลที่กลุ่มลูกค้าของบริษัทฯ ใช้ในการประเมินศักยภาพและผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนของผู้ส่งมอบ (Supplier) โดยการประเมินครอบคลุมประเด็นสำคัญ ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) ด้านแรงงานและสิทธิมนุษยชน (Labor & Human Rights) ด้านจริยธรรม (Ethics) และด้านการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน (Sustainable Procurement) ผลการประเมินพบว่าบริษัทฯ ได้รับคะแนนรวม 53 คะแนน อยู่ใน เปอร์เซนต์ไทล์ที่ 34 ซึ่งสะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการปรับปรุงด้านความยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

บริษัทฯ ดำเนินการทวนสอบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรจากการดำเนินงานในประเทศไทย ตามมาตรฐาน ISO 14064-1 โดยอ้างอิงแนวทาง GHG Protocol Corporate Standard การดำเนินการดังกล่าวสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการเปลี่ยนผ่านสู่การเป็น องค์กรคาร์บอนต่ำ (Low-Carbon Organization) พร้อมทั้งเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop) ครอบคลุมพื้นที่สถานประกอบการผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 8 แห่ง ในประเทศไทย โดยในช่วงไตรมาสที่ผ่านมา สัดส่วนการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากพลังงานแสงอาทิตย์คิดเป็น ร้อยละ 40 ของปริมาณการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดในสถานประกอบการ 8 แห่งโดยเฉลี่ย ส่งผลให้สามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ไฟฟ้าได้ประมาณ 666 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะขยายการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop) ให้ครอบคลุมกลุ่มสถานประกอบการผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมดในประเทศไทย เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานสะอาด ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในระยะยาว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายเอื๋ ชู ชวน)

ประธานและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร