



ที่ : TATG-CS-010/2026

วันที่ 11 สิงหาคม 2569

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาส 2 สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569

เรียน กรรมการและผู้จัดการ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับผลประกอบการประจำไตรมาส 2 สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569

1. ภาพรวมการดำเนินธุรกิจ เศรษฐกิจ และภาวะอุตสาหกรรมที่มีผลต่อการดำเนินงาน

ลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัท ไทย ออโต ทูลส์ แอนด์ ดาย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) แบ่งการดำเนินธุรกิจเป็น 2 ประเภทหลัก ดังนี้

1. ธุรกิจออกแบบและผลิตเครื่องมือสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ (“Tooling”)
 - 1.1 ออกแบบและผลิตแม่พิมพ์สำหรับปั๊มขึ้นรูปโลหะ (Stamping Dies)
 - 1.2 อุปกรณ์จับยึดเพื่อการตรวจสอบ (Checking Fixtures)
 - 1.3 อุปกรณ์จับยึดเพื่อการประกอบ (Assembly Jigs)
2. ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แบบปั๊มขึ้นรูปโลหะ (Automotive Press Parts) และ การชุบเคลือบสีผิวโลหะโดยใช้เทคโนโลยีการไฟฟ้า (EDP : Electro Deposition Painting)

ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย ประจำปีไตรมาส 2 ปี 2569

(หน่วย : คัน)	มกราคม - มิถุนายน		เปลี่ยนแปลง	
	ปี 2569	ปี 2568	คัน	%
ผลิตเพื่อส่งออก	449,161	475,013	-25,852	-5.44
ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ	268,051	249,702	18,349	7.35
ปริมาณการผลิตรถยนต์	717,212	724,715	-7,503	-1.04

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์)

จากปริมาณการผลิตรถยนต์ในครึ่งปีแรก (มกราคม – มิถุนายน) มีจำนวนการผลิตอยู่ที่ 717,212 คัน ลดลงร้อยละ 1.04 จากช่วงเวลาเดียวกันในปี 2568 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากภาคการส่งออกจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ทั้งนี้สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ได้ปรับลดยอดการผลิตรถยนต์ลงจาก 1.5 ล้านคัน เหลือ 1.45 ล้านคัน โดยยังคงยอดการผลิตภายในประเทศไว้ที่ 550,000 คัน

สำหรับภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ในไตรมาส 2 ในส่วนของการผลิตเพื่อส่งออกนั้น ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2568 ที่ ร้อยละ 5.44 โดยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะการส่งออกทางเรือและการปิดเส้นทางผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้ตัวเลขของการส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดตะวันออกกลางในช่วงครึ่งปีแรกหดตัวอย่างมาก อีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อการผลิตเพื่อส่งออกนั้นคือการแข่งขันด้านราคากับรถยนต์ไฟฟ้า (EV) จากประเทศจีนที่เข้ามาทำตลาดและฐานการผลิตทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาอย่างดุเดือด รวมถึงมาตรการกีดกันทางการค้าและสิ่งแวดลอม เช่น มาตรการ EURO 6 หรือกฎระเบียบด้านคาร์บอนที่ประเทศคู่ค้าหลักในทวีปยุโรปเริ่มบังคับใช้เกณฑ์การปล่อยมลพิษและมาตรฐานยานยนต์ที่เข้มงวดมากขึ้น และความไม่แน่นอนจากนโยบายภาษีและการค้าของสหรัฐอเมริกาซึ่งสร้างแรงกดดันให้ผู้ผลิตต้องปรับตัวด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับการส่งออกที่มีกฎระเบียบเพิ่มมากขึ้น

สำหรับการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศในไตรมาส 2 นี้ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยภาพรวม 6 เดือนแรกของปีนั้นเติบโตขึ้นที่ 7.35% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2568 โดยมีปัจจัยหลักมาจากมาตรการ EV 3.0 และ EV 3.5 ที่กำหนดให้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าชดเชยการนำเข้าตามมาตรการสนับสนุนของภาครัฐ รวมถึงความต้องการและความนิยมของรถยนต์นั่งแบบไฮบริด (HEV) ทำให้ผู้ผลิตยานยนต์เร่งการผลิตรถยนต์นั่งแบบไฮบริด (HEV) เพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก



2. ผลการดำเนินงานของบริษัท

(หน่วย: ล้านบาท)	สำหรับหกเดือน สิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน		เปลี่ยนแปลง	
	2569	2568	จำนวนเงิน เพิ่มขึ้น (ลดลง)	% เพิ่มขึ้น (ลดลง)
งบการเงินรวม				
รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า	1,188.29	1,375.86	(187.57)	(13.63)
รายได้อื่น	1.36	0.43	0.93	216.28
รวมรายได้	1,189.65	1,376.29	(186.64)	(13.56)
ต้นทุนขายและบริการ	1,053.34	1,234.82	(181.48)	(14.70)
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย	12.81	14.75	(1.94)	(13.15)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	60.23	58.55	1.68	2.87
รวมค่าใช้จ่าย	1,126.38	1,308.12	(181.74)	(13.89)
กำไรจากการดำเนินงาน	63.27	68.17	(4.90)	(7.19)
รายได้ทางการเงิน	0.16	0.13	0.03	23.08
ต้นทุนทางการเงิน	(13.14)	(17.97)	(4.83)	(26.88)
กำไร(ขาดทุน)ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	50.29	50.33	(0.04)	(0.08)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(8.91)	(7.79)	1.12	14.38
กำไรสุทธิ	41.38	42.54	(1.16)	(2.73)
อัตรากำไรสุทธิ (%)	3.48	3.09		

รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า ลดลง จำนวน 187.57 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.63 โดยมีสาเหตุหลักจากการหดตัวของรายได้ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ จำนวน 134.94 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.03 และรายได้ธุรกิจออกแบบผลิตเครื่องมือ จำนวน 52.63 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 34.61 ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงจากการชะลอคำสั่งซื้อในกลุ่มลูกค้ารถยนต์เครื่องยนต์สันดาปและรถกระบะ ที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยการส่งออกและเทคโนโลยีเปลี่ยนผ่านตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ท่ามกลางคำสั่งซื้อในประเทศที่ยังคงชะลอตัว

ต้นทุนขายและบริการ ลดลงจำนวน 181.48 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.70 เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นการลดลงในทิศทางเดียวกับรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า โดยปัจจัยสำคัญที่ลดลงส่วนใหญ่มาจากต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงงานทางตรง และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการผลิต

ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย ลดลงจำนวน 1.94 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.15 สาเหตุหลักมาจากค่าขนส่งสินค้า ค่าโฆษณา และค่ารับรองที่ปรับตัวลดลงในทิศทางเดียวกับรายได้จากการขาย

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เพิ่มขึ้นจำนวน 1.68 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.87 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของ ค่าสวัสดิการ เงินสมทบประกันสังคม รวมถึงค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอื่น ๆ แม้ว่าค่าใช้จ่ายจะเพิ่มขึ้น แต่ยังคงอยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานโดยรวม

กำไรสุทธิ ลดลงจำนวน 1.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.73 โดยเป็นผลมาจากรายได้จากการขายที่ชะลอตัว อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรสุทธิปรับตัวสูงขึ้นกว่าปีก่อน เนื่องจากฝ่ายบริหารสามารถควบคุมโครงสร้างต้นทุนขายและค่าใช้จ่ายดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในภาพรวมลดลงในสัดส่วนที่มากกว่ารายได้ที่ลดลง

3. ฐานะทางการเงิน

(หน่วย: ล้านบาท)	ณ วันที่ 30 มิถุนายน		เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	%
	2569	2568	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)
สินทรัพย์	2,134.71	2,285.77	(151.06)	(6.61)
หนี้สิน	973.25	1,168.58	(195.33)	(16.72)
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,161.46	1,117.19	44.27	3.96

ฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 2,134.71 ล้านบาท ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.61 เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน โดยปัจจัยหลักเกิดจากการลดลงของลูกค้าหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ซึ่งสอดคล้องกับรายได้จากการดำเนินงานที่ชะลอตัวลง

ขณะที่หนี้สินรวมมีจำนวน 973.25 ล้านบาท ลดลง 195.33 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16.72 ปัจจัยสำคัญมาจากการชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และการลดลงของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น

สำหรับส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 1,161.46 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นจำนวน 44.27 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.96 โดยมีปัจจัยหลักมาจากการรับรู้ผลกำไรสุทธิในระหว่างงวด

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	หน่วย	ณ วันที่ 30 มิถุนายน	
		2569	2568
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	%	7.26	8.20
อัตราผลตอบแทนจากทรัพย์สิน (ROA)	%	3.74	3.77
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio)	เท่า	0.84	1.05

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 อยู่ที่ร้อยละ 7.26 ซึ่งปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักจากกำไรสุทธิที่ปรับตัวลดลงตามภาวะเศรษฐกิจและยอดขายที่ชะลอตัว ส่งผลให้ความสามารถในการสร้างผลตอบแทนจากเงินลงทุนของผู้ถือหุ้นลดลง อย่างไรก็ตามบริษัทยังคงสามารถรักษาระดับผลตอบแทนให้อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสม

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 อยู่ที่ร้อยละ 3.74 ซึ่งปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสะท้อนถึงความสามารถในการใช้สินทรัพย์เพื่อสร้างผลกำไรที่ชะลอตัวลงตามการลดลงของกำไรสุทธิ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอยู่ในระดับไม่มาก แสดงให้เห็นว่าบริษัทยังคงสามารถบริหารสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์และสร้างผลตอบแทนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ลดลงเหลือเพียง 0.84 เท่า การลดลงอย่างมีนัยสำคัญนี้เป็นผลจากการรับรู้กำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น ประกอบกับการทยอยชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระหนี้สินที่ลดลงและมีความเสี่ยงทางการเงินที่ต่ำลงอย่างชัดเจน

4. ปัจจัยที่มีผลต่อการเติบโตของบริษัทในอนาคต

1) การเข้ามาของเทคโนโลยี AI Automation ในการเพิ่มประสิทธิภาพของการผลิต

จากการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างในอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มบริษัท ไทย ออโต ทูลส์ ได้วางกลยุทธ์ในการนำเทคโนโลยี AI Automation เข้ามาเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Operational Excellence) โดยมุ่งเน้นไปที่การยกระดับศักยภาพทรัพยากรบุคคล เปลี่ยนผ่านจากการทำงานแบบดั้งเดิม (Manual) สู่การเป็น AI Automation Specialist หรือ ผู้ควบคุมดูแลระบบ Automation

ทั้งนี้กลุ่มบริษัทได้ให้ความสำคัญในการ Upskill และ Reskill ในส่วนของช่างเทคนิคและวิศวกรทำหน้าที่ควบคุม วิเคราะห์ และ ดูแลระบบอัตโนมัติขั้นสูง เพื่อรองรับเทคโนโลยีการผลิตในอนาคต รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการผลิตและการบริหารต้นทุน โดยนำระบบ Robotic Arm มาประยุกต์ใช้ในสายการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ควบคู่กับการใช้ซอฟต์แวร์จำลองและออกแบบแม่พิมพ์ 3D เพิ่มความแม่นยำในการขึ้นรูป ลดอัตราการผลิตเสียวัตถุดิบ และลดระยะเวลาในการพัฒนาชิ้นส่วน

จึงทำให้กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการควบคุมต้นทุนและลดของเสีย ส่งผลให้สามารถ รักษาอัตรากำไร (Margin Protection) ให้อยู่ในระดับที่แข็งแกร่ง รองรับความผันผวนของราคาวัตถุดิบในตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ปัจจัยจากทิศทางเศรษฐกิจและนโยบายภาครัฐ

จากที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ได้คาดการณ์ปรับเป้าหมายการผลิตรถยนต์ในปี 2569 ลดลงอยู่ที่ 1,450,000 คันนั้น อันเนื่องมาจากสถานการณ์ของภาวะสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิหร่านยังคงมีความต่อเนื่องและส่งผลกระทบส่งออก แต่ในทางกลับกันนั้นตัวเลขของการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศมีทิศทางการปรับตัวที่เพิ่มขึ้นที่ 7.35% อันเนื่องมาจากมาตรการ EV3.5 ที่เป็นข้อบังคับให้มีการผลิตขดเชยจากการนำเข้า และ มาตรการ Local Content ที่สนับสนุนให้มีการใช้การผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ

ในส่วนของรัฐบาลนั้น มีเป้าหมายในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV Hub) ควบคู่กับมาตรการสนับสนุนรถยนต์ไฮบริด (HEV/PHEV) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในประเทศได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ด้วยศักยภาพในการบริการแบบครบวงจร (One-Stop Service) ของกลุ่มบริษัท ไทย ออโต ทูลส์ นั้น ยังคงรักษามาตรฐานในการให้บริการและรักษามาตรฐานลูกค้าหลักได้อย่างเหนียวแน่น พร้อมทั้งเป็นโอกาสที่จะขยายฐานลูกค้าได้หลากหลายมากขึ้น

5. การพัฒนาด้านความยั่งยืน

เนื่องด้วยกลุ่มบริษัทได้มีการกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศ โดยในปัจจุบันได้เข้าสูการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายระยะกลางที่กำหนดให้ลดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก Scope 1,2 ลง 40% เมื่อเทียบกับสัดส่วนการปล่อยคาร์บอนฟุตพริ้นท์ ตาม BAU (Business As Usual) ภายในปี พ.ศ. 2573 จากการดำเนินงานตามโครงการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายในการลดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กลุ่มบริษัทขอรายงานผลการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของกลุ่มบริษัท ในไตรมาส 2 วงด 6 เดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 สรุปได้ดังนี้

แหล่งปล่อย ก๊าซเรือน กระจก	ข้อมูลที่จำเป็น	ปี 2569 ม.ก.-ม.ย (หน่วย : Ton Co ₂ e)	ปี 2568 ม.ก.-ม.ย (หน่วย : Ton Co ₂ e)	ผลต่าง (เพิ่มขึ้น ลดลง) (หน่วย Ton Co ₂ e)
Scope 1	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง - การเผาไหม้อยู่กับที่ - การเผาไหม้แบบเคลื่อนที่ - การเคลื่อนไหวนอื่นๆ	646	656	-10
Scope 2	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจาก การใช้พลังงาน	1,970	2,083	-113
Scope 3	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ - การใช้กระดาษ - การใช้วัตถุดิบ	43,795	46,411	-2,389
รวม		<u>46,411</u>	<u>48,923</u>	<u>-2,512</u>

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ไทย ออโต ทูลส์ แอนด์ ดาย จำกัด (มหาชน)

- นาย พยุง ศักดาสาวิตร -

(นาย พยุง ศักดาสาวิตร)

ประธานกรรมการบริหาร