



Thai Parcels Public Company Limited บริษัท ไทยพาร์เซล จำกัด (มหาชน)

สำนักงานใหญ่ 1018 ถนนหลวงแพ่ง แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร 10520 เลขประจำตัวผู้เสียภาษี 0107564000260

โทร. 02-360-7788 แฟกซ์ 02-360-7525 www.thaiparcel.com Email: Contactus@thaiparcel.com

คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

ที่ TPL-004/2569

27 กุมภาพันธ์ 2569

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์งบการเงินสำหรับผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568
เรียน กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท ไทยพาร์เซล จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอเรียนชี้แจงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2569 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ภาพรวมธุรกิจ

ปี 2568 ถือเป็นปีแห่งการเปลี่ยนผ่านเชิงกลยุทธ์ (Strategic Transformation) ของบริษัทฯ จากผู้ให้บริการขนส่งพัสดุผู้การเป็น Integrated Logistics & Passenger Transport Platform ผ่านการเข้าลงทุนในกลุ่ม First Transport (FT) และ Chalermrat Corporation (CPC) ซึ่งส่งผลให้โครงสร้างรายได้ สิ้นทรัพย์ และต้นทุนของกลุ่มบริษัทเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยผลการดำเนินงานระยะสั้นได้รับผลกระทบจาก:

- การรับรู้ต้นทุนคงที่และค่าเสื่อมราคาของกิจการใหม่
- ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการลงทุน (One-off transaction costs)
- การรับรู้ผลการดำเนินงานเพียงบางส่วนของกิจการที่เข้าซื้อ

อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้สร้างฐานสินทรัพย์และรายได้ระยะยาว ซึ่งคาดว่าจะเริ่มสะท้อนประสิทธิภาพอย่างเต็มปีตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไป

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าภายในประเทศอย่างครบวงจร โดยมีจุดเด่นในการเป็นตัวกลางเชื่อมโยงการรับพัสดุจากจุดบริการทั่วประเทศและส่งตรงถึงมือผู้รับ ไม่ว่าจะเป็นคลังสินค้า โรงงาน ร้านค้า หรือบ้านพักอาศัย นอกจากนี้ยังเสริมความสะดวกด้วยระบบเก็บเงินปลายทาง (COD) และระบบติดตามสถานะพัสดุที่แม่นยำ ซึ่งได้รับความไว้วางใจจากทั้งกลุ่มลูกค้าธุรกิจ (B2B) และลูกค้ารายย่อย (B2C และ C2C) มาอย่างต่อเนื่อง ด้วยโครงสร้างการให้บริการที่ยืดหยุ่นและการบริหารจัดการที่เป็นระบบ บริษัทฯ จึงสามารถตอบสนองต่อความท้าทายในอุตสาหกรรมขนส่งพัสดุ และเป็นฐานรากที่แข็งแกร่งในการขยายตัวสู่ธุรกิจการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ เพื่อสร้างการเติบโตอย่างมั่นคงในอนาคต

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์เชิงรุกเพื่อยกระดับองค์กรสู่การเป็นผู้นำด้านโลจิสติกส์และการขนส่งผู้โดยสารอย่างครบวงจร (Integrated Logistics & Passenger Transport Hub) ผ่านการเข้าซื้อกิจการสำคัญ 2 กลุ่มธุรกิจ โดยรายการแรกคือการเข้าลงทุนใน กลุ่มบริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต จำกัด (“กลุ่ม FT”) ในสัดส่วนร้อยละ 100 ตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2568 ด้วยมูลค่าเงินสดรวมไม่เกิน 779.78 ล้านบาท ซึ่งการเข้าลงทุนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเสี่ยงไปสู่ธุรกิจเช่ารถตู้และรถบัสพร้อมคนขับที่มีฐานลูกค้าและอัตรากำไรที่แข็งแกร่ง โดยกลุ่ม FT มี EBITDA Margin สูงถึงร้อยละ 24 ในปี 2567 และมีโครงสร้างธุรกิจที่ครบวงจรผ่านบริษัทย่อยที่ช่วยเสริมขีดความสามารถในการให้บริการเดินทางอย่างรอบด้าน ได้แก่ บริษัท เฟิสท์ ทัวริสซึม เซอร์วิส จำกัด และบริษัท พี แอนด์ ซี ทราเวล จำกัด ที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและสันตนาการ บริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต ออโต้ เซอร์วิส จำกัด ที่ดูแลด้านการจำหน่ายอะไหล่และซ่อมบำรุงยานยนต์ รวมถึงบริษัท เอสไอที คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ให้บริการเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งด้านรายได้

นอกเหนือจากการสร้างฐานที่แข็งแกร่งในกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยวแล้ว บริษัทฯ ยังได้ขยายขีดความสามารถเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมผ่านการเข้าซื้อหุ้นสามัญร้อยละ 100 ของ กลุ่มบริษัท เฉลิมภัทร คอร์ปอเรชั่น จำกัด (“กลุ่ม CPC”) ซึ่งเสร็จสมบูรณ์เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2568 โดยรายการนี้เป็นการชำระค่าตอบแทนผ่านการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (Payment in Kind) จำนวน 584.50 ล้านหุ้น ที่มูลค่ายุติธรรม 0.62 บาทต่อหุ้น (มูลค่ารวมประมาณ 362.39 ล้านบาท) การเข้าลงทุนในกลุ่ม CPC ถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการรุกเข้าสู่ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารในนิคมอุตสาหกรรมอย่างเต็มตัว โดยดำเนินงานผ่านบริษัทย่อยหลักที่เชี่ยวชาญด้านการรับส่งพนักงานและบุคคลทั่วไป ได้แก่ บริษัท เฉลิมภัทร ทรานสปอร์ต จำกัด บริษัท ภัทรมงคล จำกัด และบริษัท เฉลิมภัทร จำกัด เพื่อมุ่งเน้นการผนึกกำลังเชิงกลยุทธ์ (Synergy) ทั้งในด้านการบริหารจัดการเส้นทางเดินรถและใช้หน่วยงานสนับสนุนร่วมกัน (Shared Services) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและลดต้นทุนที่ซ้ำซ้อนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทคาดการณ์ว่าหากมีการรวมผลการดำเนินงานของทั้งสองกลุ่มกิจการเสมือนว่าเกิดขึ้นตั้งแต่วันต้นปี จะส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้รวมเพิ่มขึ้นประมาณ 936 ล้านบาท

สำหรับแนวโน้มการดำเนินงานในปี 2569 บริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการกองยานพาหนะ (Fleet Management) ของทั้งกลุ่มบริษัทให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีแผนงานสำคัญในการบูรณาการขีดความสามารถของ บริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต ออโต้ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่มีความเชี่ยวชาญด้านงานช่างและอะไหล่ ให้เข้ามาดูแลการตรวจสอบสภาพและซ่อมบำรุงยานพาหนะทั้งหมดในเครือครอบคลุมทั้งรถขนส่งพัสดุของบริษัทฯ รถบัส และรถตู้ของกลุ่ม CPC และ FT การผนึกกำลังภายในกลุ่ม (Internal Synergy) ในลักษณะนี้จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถควบคุมต้นทุนการดำเนินงานได้อย่างเบ็ดเสร็จลดรายจ่ายที่ต้องชำระให้แก่ศูนย์บริการภายนอก และรักษาสภาพความพร้อมของยานพาหนะให้อยู่ในระดับมาตรฐานสูงสุด เพื่อรองรับการรับรู้รายได้จากกิจการใหม่ทั้งสองกลุ่มเต็มปีเป็นปีแรก ซึ่งจะช่วยสร้างเสถียรภาพของกระแสเงินสดและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างยั่งยืน

2. ผลการดำเนินงาน

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ – งบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ 2567

รายการ	งบการเงินรวม		งบการเงินที่แสดง เงินลงทุนตาม วิธีส่วนได้เสีย		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ	
	31-ธ.ค.-68		31-ธ.ค.-67		31-ธ.ค.-68		31-ธ.ค.-67		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	%	พันบาท	%	พันบาท	%	พันบาท	%	พันบาท	%
รายได้จากการให้บริการ	648,259	100.0%	507,463	100.0%	471,793	100.0%	507,463	100.0%	(35,670)	-7.0%
รายได้ B2B	100,657	15.5%	154,739	30.5%	100,657	21.3%	154,739	30.5%	(54,082)	-35.0%
รายได้ B2C	243,767	37.6%	224,518	44.2%	243,767	51.7%	224,518	44.2%	19,249	8.6%
รายได้ C2C	109,585	16.9%	109,267	21.5%	109,585	23.2%	109,267	21.5%	318	0.3%
รายได้ COD	10,537	1.6%	13,276	2.6%	10,537	2.2%	13,276	2.6%	(2,739)	-20.6%
รายได้ SME	5,290	0.8%	4,484	0.9%	5,290	1.1%	4,484	0.9%	806	18.0%
รายได้ Service	1,967	0.3%	1,179	0.2%	1,967	0.4%	1,179	0.2%	788	66.8%
รายได้ของกลุ่ม First Transport	139,477	21.5%	-	-	-	-	-	-	-	-
รายได้ของกลุ่ม Chalermapat	36,990	5.7%	-	-	-	-	-	-	-	-
ต้นทุนจากการให้บริการ	589,133	90.9%	429,991	84.7%	391,914	83.1%	429,991	84.7%	(38,077)	-8.9%
กำไรขั้นต้น	59,126	9.1%	77,471	15.3%	79,878	16.9%	77,471	15.3%	2,407	3.1%
รายได้อื่น	9,545	1.5%	4,156	0.8%	3,103	0.7%	4,156	0.8%	(1,053)	-25.3%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	5,433	0.8%	3,805	0.7%	3,528	0.7%	3,805	0.7%	(277)	-7.3%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	118,968	18.4%	65,373	12.9%	81,877	17.4%	65,373	12.9%	16,504	25.2%
กำไร(ขาดทุน)จากกิจกรรมดำเนินงาน	(55,730)	-8.6%	12,449	2.5%	(2,424)	-0.5%	12,449	2.5%	(14,873)	-119.5%
ต้นทุนทางการเงิน	(17,746)	-2.7%	(6,003)	-1.2%	(6,666)	-1.4%	(6,003)	-1.2%	(663)	11.0%
ส่วนแบ่งขาดทุนของบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย	(4,183)	-0.6%	(1,790)	-0.4%	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(77,658)	-12.0%	4,656	1.3%	(9,090)	-1.9%	6,446	1.3%	(15,536)	-241.0%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,703)	-0.3%	(1,634)	-0.3%	(1,927)	-0.4%	(1,634)	-0.3%	(293)	18.0%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	(79,361)	-12.2%	3,022	0.9%	(11,017)	-2.3%	4,813	0.9%	(15,829)	-328.9%

สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทและบริษัท

รายได้จากการให้บริการ

ในปี 2568 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการรวมทั้งสิ้น 471.8 ล้านบาท ปรับตัวลดลงจากปีก่อนหน้าซึ่งอยู่ที่ 507.5 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 35.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการปรับ Portfolio ลูกค้าเชิงกลยุทธ์ โดยบริษัทปรับสมดุลโครงสร้างรายได้เพื่อเพิ่มคุณภาพการให้บริการ เพื่อเพิ่มคุณภาพรายได้ (Revenue Quality) และความสามารถในการทำกำไรในระยะยาว โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในกลุ่มธุรกิจ B2B ที่มุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพการให้บริการเพื่อสร้างการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนแทนการแข่งขันด้านราคาเพียงอย่างเดียว บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการปรับโครงสร้างฐานลูกค้าโดยยุติการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่มีอัตราผลตอบแทนต่อหน่วยต่ำ เพื่อรักษาระดับราคาที่สูงขึ้นคุณภาพประโยชน์ที่ลูกค้าได้รับอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นแนวทางที่ช่วยสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันที่ยากต่อการเข้ามาเจาะตลาดของผู้ประกอบการรายอื่นที่เน้นเพียงกลยุทธ์ด้านราคา นอกจากนี้รายได้ที่ลดลงส่วนหนึ่งได้รับผลกระทบจากกลุ่มลูกค้าหน่วยงานภาครัฐที่อยู่ระหว่างรอกระบวนการประมูลรอบใหม่ รวมถึงการปรับลดสัดส่วนปริมาณงานของลูกค้าบางรายที่หันไปใช้บริการจากคู่แข่งที่มีความได้เปรียบทางด้านซัพพลายที่ตั้งโรงงานซึ่งอยู่ใกล้พื้นที่ให้บริการมากกว่า อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีปัจจัยบวกจากผลการดำเนินงานในกลุ่มธุรกิจ B2C ที่เติบโตสูงกว่าที่ประมาณการไว้ โดยได้รับแรงหนุนสำคัญจากรายได้ค่าขนส่งของกลุ่มลูกค้ารายใหม่ที่เริ่มเข้าใช้บริการในปีปัจจุบัน ซึ่งช่วยชดเชยการชะลอตัวของรายได้ในบางส่วนและสะท้อนถึงความเชื่อมั่นของลูกค้าที่มีต่อมาตรฐานการให้บริการของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีรายได้รวมทั้งสิ้น 648.3 ล้านบาท และมีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 79.2 ล้านบาท ซึ่งสาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทแม่และการรับรู้ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจใหม่ที่เข้าซื้อกิจการระหว่างปี โดยเฉพาะกลุ่มบริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต จำกัด (กลุ่ม FT) เริ่มรับรู้รายได้เข้าสู่กลุ่มบริษัทในช่วง 4 เดือนสุดท้ายของปี (กันยายน - ธันวาคม) โดยรายได้หลักกว่าร้อยละ 90 มาจากธุรกิจให้บริการเช่ารถตู้และรถบัสพร้อมคนขับ ซึ่งเน้นกลุ่มลูกค้านักท่องเที่ยวและองค์กรเอกชนเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม รายได้จากกลุ่ม FT ในปี 2568 ได้รับผลกระทบโดยตรงจากภาวะเศรษฐกิจและพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ประกอบกับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากเดิมที่เน้นการมาด้วยกลุ่มทัวร์เป็นการเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองมากขึ้น อีกทั้งภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวทำให้นักท่องเที่ยวระมัดระวังค่าใช้จ่ายและมีกระบวนการคัดเลือกผู้ให้บริการที่เข้มงวดมากขึ้น ส่งผลให้รายได้จากกลุ่มนักท่องเที่ยวปรับตัวลดลงจากปีก่อนร้อยละ 40 ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการปรับกลยุทธ์เพื่อขยายฐานลูกค้าให้มีความหลากหลายและสอดคล้องกับพฤติกรรมใหม่นี้ผ่านบริษัทย่อยในเครือ

นอกจากนี้ การเข้าสู่กิจการกลุ่ม FT เกิดขึ้นในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว (Low Season) ส่งผลให้ผลการดำเนินงานระยะสั้นต่ำกว่าศักยภาพปกติ อย่างไรก็ตาม บริษัทมองว่าการเข้าลงทุนในช่วงวัฏจักรอุตสาหกรรมข้างล่างช่วยให้สามารถเข้าซื้อสินทรัพย์ในระดับมูลค่าที่เหมาะสม และมีโอกาสได้รับประโยชน์จากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมในระยะถัดไป

สำหรับกลุ่มบริษัท เติมภัทร คอร์ปอเรชั่น จำกัด (กลุ่ม CPC) บริษัทฯ เริ่มมีอำนาจควบคุมตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2568 ทำให้ผลการดำเนินงานในรอบเดือนธันวาคมยังไม่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมงบการเงินรวมในปีนี้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม การบูรณาการเครือข่ายขนส่งพนักงานในนิคมอุตสาหกรรมร่วมกับฐานธุรกิจเดิมของบริษัทฯ จะเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างรายได้ที่มั่นคงและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนในอนาคต

แม้ภาพรวมในปีนี้กลุ่มบริษัทจะได้รับผลกระทบจากค่าใช้จ่ายคงที่และต้นทุนทางการเงินจากการขยายธุรกิจ แต่กลุ่มบริษัทยังคงมุ่งมั่นในการสร้างการผนึกกำลังภายในกลุ่ม (Synergy) โดยเฉพาะการใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงและงานบริหารจัดการกองยานพาหนะร่วมกัน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างยั่งยืนต่อไป

ต้นทุนจากการให้บริการ

สำหรับปี 2568 บริษัทฯ มีต้นทุนจากการให้บริการรวมทั้งสิ้น 391.9 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้าซึ่งอยู่ที่ 430.0 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 38.1 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 8.9 โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลให้ต้นทุนลดลงอย่างมีนัยสำคัญมาจากประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนและการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นอย่างเป็นระบบ โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงโครงข่ายการให้บริการผ่านการควบรวมสาขาที่มีผลประกอบการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และใช้สาขาในพื้นที่ใกล้เคียงเข้ามารองรับการให้บริการทดแทน ซึ่งนอกจากจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายคงที่แล้ว ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรของสาขาที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ควบคู่ไปกับการเพิ่มสัดส่วนการใช้ยานพาหนะของบริษัทฯ เอง ในการกระจายสินค้าแทนการพึ่งพาผู้ให้บริการรถร่วมขนส่งจากภายนอก ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการต้นทุนต่อหน่วยได้ดียิ่งขึ้นและรักษามาตรฐานคุณภาพการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ภาพรวมของการบริหารจัดการต้นทุนในปีนี้มีแนวโน้มความแข็งแกร่งและสะท้อนถึงขีดความสามารถในการทำกำไรที่มีเสถียรภาพมากขึ้น

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีต้นทุนจากการให้บริการรวมทั้งสิ้น 589.1 ล้านบาท ซึ่งสะท้อนถึงการรวมโครงสร้างต้นทุนของธุรกิจใหม่ในระหว่างปี โดยปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนรวมมาจากกลุ่มบริษัทที่เข้าซื้อกิจการ โดยเฉพาะภาระต้นทุนคงที่ในส่วนของคุณค่าเสื่อมราคายานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นกลุ่มรถโดยสารที่ลงทุนในช่วงปี 2562 ด้วยมูลค่าต้นทุนรวมประมาณ 1,300 ล้านบาท แม้บริษัทจะมีนโยบายตัดค่าเสื่อมราคาตามมาตรฐานบัญชีเป็นระยะเวลา 10 ปี แต่เนื่องจากมูลค่าการลงทุนในอดีตที่ค่อนข้างสูงและยังตัดจำหน่ายไม่ครบถ้วน จึงส่งผลให้กลุ่มบริษัทมีภาระค่าเสื่อมราคาที่เป็นส่วนประกอบหลักของต้นทุนบริการในสัดส่วนที่สูง อย่างไรก็ตาม ยานพาหนะกลุ่มดังกล่าวจะทยอยลดลงในระยะกลาง ซึ่งจะส่งผลให้ฐานต้นทุนคงที่ของกลุ่มบริษัทปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทยังคงมุ่งเน้นกลยุทธ์การผนึกกำลังภายในกลุ่ม (Synergy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรร่วมกันและบริหารจัดการต้นทุนรวมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการรวมกิจการ กลุ่มบริษัทได้เริ่มดำเนินการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการร่วมกัน (Integration) ตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2568 โดยฝ่ายบริหารได้เริ่มดำเนินการและคาดว่าจะเพิ่มประสิทธิภาพต่อเนื่องในปี 2569 ผ่านกิจกรรมหลักดังนี้:

แผนยุทธศาสตร์ (Initiative)	ผลกระทบและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Impact)
การรวมศูนย์การซ่อมบำรุงรักษา (Centralized Maintenance)	เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรภายในกลุ่มและบริหารจัดการอะไหล่สำรองที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นผ่านศูนย์บริการในเครือ
การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานยานพาหนะ (Fleet Utilization Optimization)	ยกระดับอัตราการใช้งานรถ (Utilization Rate) ให้สูงสุดในทุกช่วงเวลา เพื่อลดต้นทุนคงที่ต่อรอบการวิ่ง
การบริหารจัดการทรัพยากรร่วม (Shared Services)	ลดความซ้ำซ้อนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร (SG&A Duplication) โดยการใช้นโยบายสนับสนุนส่วนกลางร่วมกัน
การต่อ ยอดการขายระหว่างกลุ่มธุรกิจ (Cross-selling Opportunities)	เพิ่มฐานรายได้ต่อเนื่อง (Recurring Income) ผ่านการนำเสนอโซลูชันโลจิสติกส์และการขนส่งผู้โดยสารที่ครบวงจรให้แก่ฐานลูกค้าเดิมของทั้งสองกลุ่ม

กำไรขั้นต้น และอัตรากำไรขั้นต้น

ในปี 2568 บริษัทฯ มีกำไรขั้นต้นจากการให้บริการรวมทั้งสิ้น 79.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ซึ่งอยู่ที่ 77.5 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 2.4 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 แม้รายได้รวมจะมีการปรับตัวลดลงตามกลยุทธ์การคัดเลือกกลุ่มลูกค้า โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเติบโตขึ้นมาจากความสำเร็จในการขยายฐานลูกค้ากลุ่ม B2C ซึ่งมีอัตรากำไรที่สูงใจควบคู่ไปกับการลดสัดส่วนการให้บริการในกลุ่ม B2B ที่มีอัตรากำไรต่ำ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนผ่านกลยุทธ์การเพิ่มอัตรากำไรใช้ยานพาหนะของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นการวางแผนเส้นทางเดินรถในระยะใกล้เพื่อเพิ่มรอบการปฏิบัติงานต่อวันให้สูงสุด แนวทางดังกล่าวก่อให้เกิดประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นจากการบริหารจัดการงานในปริมาณมาก ทำให้บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายโดยรวมได้ดีขึ้น เมื่อมีการใช้รถและทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากขึ้นจึงส่งผลโดยตรงให้สัดส่วนการจ้างรถร่วมขนส่งจากภายนอกลดลงอย่างเป็นสาระสำคัญ โดยการบูรณาการทั้งในด้านการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายและการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานนี้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ให้มีความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีกำไรขั้นต้นรวมทั้งสิ้น 59.1 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับงบเฉพาะกิจการ โดยสาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทที่เข้าซื้อกิจการใหม่ในระหว่างปี โดยเฉพาะกลุ่มบริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต จำกัด (FT) ที่มีผลขาดทุนขั้นต้นในช่วง 4 เดือนที่เริ่มรับรู้รายได้ (กันยายน - ธันวาคม) จำนวน 22 ล้านบาท ปัจจัยสำคัญมาจากภาระต้นทุนคงที่ในส่วนของการเช่ารถบรรทุกที่ลงทุนไว้ในระดับสูง ซึ่งยังตัดจำหน่ายไม่ครบถ้วนตามงวดบัญชี ประกอบกับสถานะการชะลอตัวของรายได้จากภาคการท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยทางเศรษฐกิจและพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างไรก็ตาม การนำโมเดลการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพของบริษัทฯ ไปประยุกต์ใช้ร่วมกับฐานสินทรัพย์และเครือข่ายขนส่งของกลุ่มธุรกิจใหม่จะเป็นปัจจัยบวกในการเพิ่มขีดความสามารถในการทำกำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทให้ปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

รายได้อื่น

บริษัทฯ มีรายได้อื่น งบเฉพาะกิจการ ปี 2568 และ 2567 จำนวน 3.1 ล้านบาท และ 4.5 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักมาจากรายได้ดอกเบี้ยรับที่ปรับตัวลดลงตามทิศทางของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากในตลาดเงิน ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อยต่อภาพรวมของผลการดำเนินงาน เนื่องจากบริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการสภาพคล่องและเงินสดส่วนเกินให้เกิดประโยชน์สูงสุดภายใต้สถานะเศรษฐกิจที่มีความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีรายได้อื่นรวมทั้งสิ้น 9.5 ล้านบาท โดยมีส่วนประกอบสำคัญมาจากรายได้ดอกเบี้ยรับจำนวน 1.2 ล้านบาท และที่สำคัญคือการรับรู้กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทรวมจำนวน 5.9 ล้านบาท ซึ่งสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการพอร์ตการลงทุนของกลุ่มบริษัท เพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีและเพิ่มสภาพคล่องทางการเงินให้แก่กลุ่มบริษัทท่ามกลางความท้าทายของสถานะตลาดเงินในปัจจุบัน

ค่าใช้จ่ายในการขาย

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขาย งบเฉพาะกิจการ ปี 2568 และ 2567 จำนวน 3.5 ล้านบาท และ 3.8 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีปัจจัยหลักจากการบริหารจัดการโครงสร้างผลประโยชน์พนักงานในหน่วยงานขายให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับปริมาณงานจริงมากขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายค่านายหน้า (Commission) มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของยอดขายในกลุ่มธุรกิจ B2C ซึ่งมีอัตรากำไรสูง การปรับสัดส่วนค่าใช้จ่ายดังกล่าวสะท้อนถึงความสำเร็จในการเปลี่ยนต้นทุนคงที่บางส่วนให้เป็นต้นทุนแปรผัน (Variable Cost) เพื่อสร้างแรงจูงใจในการผลักดันยอดขายให้เติบโตตามเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์และรักษาความสามารถในการทำกำไรในภาพรวม

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมทั้งสิ้น 5.4 ล้านบาท ซึ่งนอกจากจะรวมค่าใช้จ่ายในการขายของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังได้รับผลกระทบจากการรับรู้ค่าใช้จ่ายบริหารของกลุ่มธุรกิจใหม่ที่เพิ่งเข้ามาควมรวมในระหว่างปี

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในปี 2568 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหารตามงบเฉพาะกิจการจำนวน 81.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดย การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการบริหารในปี 2568 เกิดจากรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (One-off transaction expenses) ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อธุรกิจกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC จำนวน 19 ล้านบาท โดยหากไม่รวมรายการดังกล่าว จากข้อมูลเบื้องต้นพบว่าค่าใช้จ่ายบริหารจากการดำเนินงานปกติปรับตัวดีขึ้น

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมทั้งสิ้น 118.9 ล้านบาท ซึ่งนอกจากจะรวมค่าใช้จ่ายบริหารของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังได้รับผลกระทบจากการรับรู้ค่าใช้จ่ายบริหารของกลุ่มธุรกิจใหม่ที่เพิ่งเข้ามาควรวรวมในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมุ่งเน้นการบูรณาการทรัพยากรร่วมกันภายในกลุ่ม เพื่อลดความซ้ำซ้อนของค่าใช้จ่ายและยกระดับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน ให้มีความแข็งแกร่งยิ่งขึ้นในอนาคต

ต้นทุนทางการเงิน

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน งบเฉพาะกิจการ สำหรับ ปี 2568 และ 2567 จำนวนทั้งสิ้น 6.7 ล้านบาท และ 6.0 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากงวดบัญชีเดียวกันของปีก่อน จำนวน 0.7 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากดอกเบี้ยเงินกู้ยืมของตัวสัญญาใช้เงิน ที่บริษัทฯ กู้ยืมเงินมาเพื่อใช้หมุนเวียนในกิจการ

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีต้นทุนทางการเงิน 17.7 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับงบเฉพาะกิจการนั้น เป็นผลมาจากการควรวรวมผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทที่เข้าซื้อกิจการ โดยเฉพาะกลุ่มบริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต จำกัด (กลุ่ม FT) ซึ่งมีภาระเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจประมาณ 546 ล้านบาท ส่งผลให้มีต้นทุนทางการเงินเพิ่มเข้ามาในงบการเงินรวมอีกประมาณ 10 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการโครงสร้างทางการเงิน และต้นทุนดอกเบี้ยให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการขยายธุรกิจและการรักษาสภาพคล่องทางการเงินที่แข็งแกร่งของกลุ่มบริษัทในระยะยาว

ส่วนแบ่งขาดทุนของบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย

กลุ่มบริษัทมีส่วนแบ่งขาดทุนของบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย สำหรับ ปี 2568 และ 2567 เป็นจำนวน 4.2 ล้านบาท และ 1.8 ล้านบาท เนื่องจาก บริษัทฯ เข้าลงทุนในบริษัทร่วมเมื่อช่วงปลายปี 2567 ได้แก่ บริษัท วอลตัน อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด (“บจก.วอลตันฯ”) ตามรายละเอียดการลงทุนที่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2568 ต่อมาในเดือนธันวาคม 2568 บริษัทฯ ได้มีการขายเงินลงทุนในบจก.วอลตันฯ และรับรู้กำไรจากการขายเงินลงทุนในงบการเงินรวมจำนวน 5.9 ล้านบาทแล้ว

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ จำนวน 1.7 ล้านบาท และ 1.9 ล้านบาท ตามลำดับ โดยในปีปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่มีความรับผิดชอบภาษีเงินได้งวดปัจจุบันที่ต้องชำระ เนื่องจากยังคงมีสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากยอดผลขาดทุนทางภาษียกมาไม่เกิน 5 ปี อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงในงบการเงินรวมจำนวน 1.6 ล้านบาท และงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 1.9 ล้านบาทนั้น เป็นรายการค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างมูลค่าทางบัญชีและฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สิน โดยกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ยังคงยึดมั่นในแนวทางการบริหารจัดการสิทธิประโยชน์ทางภาษีให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดตามข้อกำหนดของกฎหมาย

กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)

EBITDA	งบการเงินที่แสดง					
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
ข้อมูลจากงบกระแสเงินสด						
ค่าเสื่อมราคา อาคารและอุปกรณ์	81,143	25,077	24,178	25,077	(899)	-3.6%
ค่าเสื่อมราคา สินทรัพย์สิทธิการใช้	38,119	17,982	17,781	17,982	(201)	-1.1%
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน (กลับรายการ) ขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	252	583	289	583	(294)	-50.4%
	3,020	799	(1,276)	799	(2,075)	-259.7%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(55,730)	12,449	(2,424)	12,449	(14,873)	-119.5%
EBITDA (TFRS9)	66,804	56,890	38,548	35,745	2,803	7.8%
EBITDA (CASH)	28,685	38,908	20,767	17,763	3,004	16.9%

ในปี 2568 บริษัทฯ มี EBITDA (TFRS 9) ในงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 38.55 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าซึ่งอยู่ที่ 35.75 ล้านบาท เป็นจำนวน 2.80 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.8 โดยปัจจัยบวกหลักมาจากกำไรจากการดำเนินงานที่ปรับตัวดีขึ้นตามกลยุทธ์การบริหารจัดการต้นทุนและการคัดเลือกกลุ่มลูกค้าที่มีอัตรากำไรสูงตามที่ได้วิเคราะห์ไว้ข้างต้น แม้บริษัทฯ จะมีการรับรู้รายการขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นลดลงจากปีก่อนก็ตาม ทั้งนี้ หากพิจารณาในรูปแบบ EBITDA (CASH) งบการเงินเฉพาะกิจการจะมีจำนวน 20.77 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สะท้อนถึงความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมี EBITDA (TFRS 9) รวมทั้งสิ้น 66.80 ล้านบาท ซึ่งการเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงบการเงินเฉพาะกิจการนั้นเป็นผลจากการรวมผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจใหม่ในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม ภาพรวมงบการเงินรวมยังคงได้รับแรงกดดันจากค่าใช้จ่ายคงที่ในระดับสูง โดยเฉพาะค่าเสื่อมราคาอาคารและอุปกรณ์ที่มีจำนวนรวม 81.14 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 38.12 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาระต้นทุนคงที่ของกลุ่มบริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต จำกัด (กลุ่ม FT) จากกลุ่มยานพาหนะที่ลงทุนในปี 2562 มูลค่ารวมประมาณ 1,300 ล้านบาท ที่ยังตัดค่าเสื่อมราคาไม่ครบถ้วน ประกอบกับต้นทุนทางการเงินจากการขยายธุรกิจจำนวนประมาณ 10 ล้านบาท ส่งผลให้กำไรจากกิจกรรมดำเนินงานในงบการเงินรวมแสดงยอดติดลบจำนวน 55.73 ล้านบาท

ในปี 2568 แม้ภาพรวมของกลุ่มบริษัทจะแสดงผลขาดทุนสุทธิทางบัญชี แต่เมื่อพิจารณาในมิติด้านกระแสเงินสดจะพบว่ากลุ่มบริษัทยังมีฐานะการเงินที่แข็งแกร่งและมีความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานที่แท้จริง ดังตารางเปรียบเทียบต่อไปนี้:

รายการทางการเงินปี 2568	จำนวน (ล้านบาท)	ประเภทรายการ
กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา (EBITDA)	66.8	เงินสด (Cash Flow Item)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (Depreciation & Amortization)	(119.3)	บัญชี (Non-cash Item)
ต้นทุนทางการเงิน (Finance Cost)	(17.7)	เงินสด/บัญชี
ขาดทุนสุทธิ (Net Loss)	(79.4)	
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน (Operating Cash Flow)	+53.9	เงินสดสุทธิที่ได้รับจริง

อย่างไรก็ดี กลุ่มบริษัทยังคงเชื่อมั่นในศักยภาพของกลุ่มบริษัท โดยมองว่าภาระค่าเสื่อมราคาในระดับสูงดังกล่าวเป็นปัจจัยทางบัญชีที่จะค่อยๆ ลดลงจนตัดจำหน่ายครบถ้วนในปี 2572 ซึ่งจะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการทำกำไรและสร้างกระแสเงินสดให้แก่กลุ่มบริษัทได้อย่างก้าวกระโดดในอนาคต ควบคู่ไปกับการผนึกกำลังเชิงยุทธศาสตร์เพื่อใช้ทรัพยากรส่วนกลางร่วมกันให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุดต่อไป

ขาดทุนสุทธิสำหรับปี

ในปี 2568 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 11.0 ล้านบาท ปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่มีกำไรสุทธิ 4.8 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการชะลอตัวของรายได้ในกลุ่ม B2B ตามกลยุทธ์การปรับโครงสร้างฐานลูกค้าเพื่อเน้นคุณภาพการบริการและการทำกำไรที่ยั่งยืน แทนการแข่งขันด้านราคา ประกอบกับการรับรู้ค่าใช้จ่ายรายการพิเศษ (One-off) ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมที่ปรึกษาในการเข้าลงทุนในกลุ่มธุรกิจใหม่ในช่วงระหว่างปี อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาผลการดำเนินงานในภาพรวมพบว่าบริษัทฯ มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินงานปกติที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 79.4 ล้านบาท โดยสาเหตุสำคัญนอกเหนือจากปัจจัยของบริษัทฯ ข้างต้น คือการเริ่มรับรู้ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจใหม่ที่เข้าซื้อกิจการในเดือนกันยายน 2568 ซึ่งเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวของธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร ส่งผลกระทบโดยตรงต่อรายได้ของกลุ่มธุรกิจดังกล่าวที่ปรับตัวลดลงตามสถานะตลาด ในขณะที่โครงสร้างต้นทุนส่วนใหญ่เป็นต้นทุนคงที่ โดยเฉพาะภาระค่าเสื่อมราคาทางบัญชีจากยานพาหนะที่ไม่สามารถปรับลดลงได้ตามสัดส่วนของรายได้ที่ลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว ประกอบกับต้นทุนทางการเงินจากการขยายธุรกิจ อย่างไรก็ตาม เมื่อเข้าสู่ช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวและภาระค่าเสื่อมราคาทางบัญชีทยอยลดลงในอนาคต ประกอบกับการผนึกกำลังทางธุรกิจ (Synergy) ภายในกลุ่มจะช่วยขับเคลื่อนให้ผลการดำเนินงานโดยรวมกลับมาเติบโตได้อย่างแข็งแกร่งตามเป้าหมายที่วางไว้

3. งบแสดงฐานะทางการเงิน

3.1 สินทรัพย์

สินทรัพย์	งบการเงินที่แสดง		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	102,791	243,275	69,256	243,275	(174,019)	-71.5%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	200,107	45,536	32,736	45,536	(12,800)	-28.1%
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา-หมุนเวียน	46,941	31,728	27,579	31,728	(4,149)	-13.1%
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,550	-	120,000	-	120,000	100.0%
สินค้าคงเหลือ	20,829	-	-	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1,737	109	202	109	93	85.3%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	374,955	320,648	249,773	320,648	(70,875)	-22.1%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินฝากธนาคารเพื่อการค้าปลีก	5,242	1,879	1,902	1,879	23	1.2%
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	43,210	-	45,000	(45,000)	-100.0%
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	1,144,685	-	1,144,685	100.0%
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	1,084,575	478,616	461,820	478,616	(16,796)	-3.5%
สินทรัพย์สิทธิการใช้	157,073	48,026	50,809	48,026	2,783	5.8%
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5,279	3,668	3,400	3,668	(268)	-7.3%
ต้นทุนของกลุ่มสินทรัพย์ที่ยังไม่ได้เป็นส่วน	1,133,476	-	-	-	-	-
สินทรัพย์ภายใต้การควบคุม	2,894	4,561	2,609	4,561	(1,952)	-42.8%
เงินมัดจำและเงินประกัน	24,498	82,521	1,984	82,521	(80,537)	-97.6%
ลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	25,203	12,798	8,247	12,798	(4,551)	-35.6%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	1,100	-	1,100	(1,100)	-100.0%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	2,438,240	676,379	1,675,456	678,169	997,287	147.1%
รวมสินทรัพย์	2,813,195	997,027	1,925,229	998,817	926,412	92.8%

วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์รวมจำนวนทั้งสิ้น 2,813.2 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 1,925.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 926.4 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 92.8 โดยมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในรายการดังต่อไปนี้:

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด: ณ สิ้นปี 2568 งบการเงินรวมมีจำนวน 102.79 ล้านบาท และในงบการเงินเฉพาะกิจการมีจำนวน 69.3 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปี 2567 โดยมีปัจจัยหลักจากกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเพื่อจ่ายชำระค่าซื้อเงินลงทุนในกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC (สุทธิจากเงินสดที่ได้รับมา) จำนวน 748.5 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทได้รับเงินสดรับสุทธิจากการเพิ่มทุนทั้งหมดจำนวน 591.7 ล้านบาท และจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทร่วมรวมประมาณ 45.0 ล้านบาท เพื่อรักษาสภาพคล่องส่วนเกินให้เพียงพอต่อการดำเนินงาน
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น: งบการเงินรวมมีจำนวน 200.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากกลุ่มธุรกิจใหม่ โดยลูกหนี้ส่วนใหญ่มาจากกลุ่ม FT (สัดส่วนร้อยละ 68) ซึ่งเป็นกลุ่มตัวแทนท่องเที่ยว (Agent) และกลุ่ม CPC ที่มีระยะเวลาการให้สินเชื่อ (Credit Term) ตามสัญญาบริการระยะยาว
- เงินลงทุนในบริษัทย่อย: ในงบการเงินเฉพาะกิจการมียอดจำนวน 1,144.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 100 จากการเข้าลงทุนในกลุ่ม FT จำนวน 779.8 ล้านบาท และกลุ่ม CPC จำนวน 362.4 ล้านบาท เพื่อขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งให้ครบวงจรมากขึ้น
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์รวม 1,084.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากการรวมมูลค่ายานพาหนะของบริษัทย่อย (กลุ่ม FT และกลุ่ม CPC) โดยมีการปรับปรุงมูลค่าเพิ่มขึ้นเบื้องต้น 97.2 ล้านบาท โดยใช้ประมาณการที่ดีที่สุด เนื่องจากกระบวนการประเมินมูลค่ายุติธรรมยังไม่เสร็จสมบูรณ์ กลุ่มบริษัทจึงปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 (IFRS 3) โดยรับรู้ด้วย "จำนวนเงินที่ประมาณการไว้เบื้องต้น" (Provisional Amounts) และจะดำเนินการวัดมูลค่าให้แล้วเสร็จภายใน "ช่วงเวลาการวัดมูลค่า" (Measurement Period) ไม่เกิน 1 ปีนับจากวันที่ซื้อกิจการ เพื่อปรับปรุงรายการให้สะท้อนข้อเท็จจริง ณ วันซื้อกิจการอย่างถูกต้องต่อไป
- ต้นทุนของกลุ่มสินทรัพย์ที่ยังไม่ได้ปันส่วน: งบการเงินรวมมียอดจำนวน 1,133.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่จ่ายซื้อกับประมาณการที่ดีที่สุดสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุได้ที่ได้มาและหนี้สินที่รับมา (กลุ่ม FT 740.9 ล้านบาท และกลุ่ม CPC 392.6 ล้านบาท) โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการวัดมูลค่ายุติธรรมให้เสร็จสมบูรณ์เพื่อบันทึกบัญชีให้ถูกต้องตามข้อกำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปีนับจากวันที่ซื้อกิจการ

- สิทธิประโยชน์การใช้ (ROU): งบการเงินรวมมีจำนวน 157.07 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสัญญาเช่าพื้นที่และยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงพื้นที่ให้บริการลูกค้า อาทิ พื้นที่โซนลาดกระบัง และจุดจอร์จรับส่งตามพื้นที่ยุทธศาสตร์ต่างๆ การจัดหาพื้นที่จอร์จในจุดที่ใกล้กับพื้นที่ให้บริการลูกค้าโดยตรงนี้เป็นกลยุทธ์สำคัญในการลดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากการวิ่งรถเปล่าระหว่างบริษัทและจุดให้บริการซึ่งส่งผลบวกโดยตรงต่อการบริหารจัดการต้นทุนรวมของกลุ่มบริษัทให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

3.2 หนี้สิน

หนี้สิน	งบการเงินที่แสดง		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น						
จากสถาบันการเงิน	51,797	31,694	31,739	31,694	45	0.1%
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	181,420	47,653	40,436	47,653	(7,217)	-15.1%
หนี้สินที่เกิดจากสัญญา	9,056	-	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	53,160	-	-	-	-	-
หนี้สินระยะยาวจากสถาบันการเงิน						
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	158,055	17,102	15,020	17,102	(2,082)	-12.2%
หนี้สินระยะยาวตามสัญญาเช่า						
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	107,118	18,390	17,292	18,390	(1,098)	-6.0%
ภาษีเงินได้คืนบุคคลค้างจ่าย	482	-	-	-	-	-
ประมาณการหนี้สิน	1,643	-	143	-	143	100.0%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	562,731	114,839	104,630	114,839	(10,209)	-15.1%
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	425,168	33,442	19,840	33,442	(13,602)	-40.7%
หนี้สินระยะยาวตามสัญญาเช่า	63,492	18,192	25,834	18,192	7,642	42.0%
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	32,376	2,758	3,477	2,758	719	26.1%
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	19,134	-	-	-	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน	11,721	9,664	8,400	9,664	(1,264)	-13.1%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	551,891	64,056	57,551	64,056	(6,505)	-10.2%
รวมหนี้สิน	1,114,622	178,895	162,181	178,895	(16,714)	-9.3%

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมี หนี้สินรวม จำนวนทั้งสิ้น 1,114.6 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการรวบรวมภาระหนี้สินของกลุ่มธุรกิจใหม่ที่เข้าซื้อกิจการในระหว่างปี ในขณะที่บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 162.2 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้า 16.7 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 9.3 โดยมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญดังนี้:

- **เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น:** งบการเงินรวมมีจำนวน 181.4 ล้านบาท โดยปัจจัยหลักมาจากการรวบรวมภาระหนี้สินของกลุ่ม CPC ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเจ้าหนี้การค้าที่กลุ่มบริษัทได้รับเงินในระยะเวลาการชำระคืนที่เหมาะสมจากลูกค้า การบริหารจัดการดังกล่าวช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารวงจรเงินสด (Cash Cycle) และรักษาสภาพคล่องส่วนเกินให้กับกลุ่มบริษัทได้อย่างเหมาะสมตามแผนการดำเนินงาน นอกจากนี้ ในปลายปี 2568 กลุ่ม CPC ยังมีการบันทึกค่าเช่ายานพาหนะระยะสั้นเพิ่มขึ้นเป็นการชั่วคราวจำนวน 20.0 ล้านบาท เพื่อรองรับการดำเนินงานโครงการใหม่ ในระหว่างที่รอการส่งมอบรถใหม่ตามแผนการจัดซื้อที่วางไว้ ซึ่งสะท้อนถึงความคล่องตัวในการบริหารจัดการกองยานพาหนะเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างทันทั่วถึง และช่วยให้กลุ่มบริษัทสามารถเริ่มรับรู้รายได้จากโครงการใหม่ได้ทันตามกำหนดการที่วางไว้
- **เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน:** งบการเงินรวมมียอดรวม 583.2 ล้านบาท (รวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) เพิ่มขึ้นมากจากการรวบรวมหนี้สินของบริษัทย่อยแห่งหนึ่ง โดยหนี้สินส่วนใหญ่มาจากการเจาะจงปรับปรุงโครงสร้างหนี้ในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ที่ผ่านมา บริษัทย่อยจึงได้ไปเจรจากับทางสถาบันการเงินเพื่อขอชะลอหรือยืดอายุของการจ่ายชำระคืนเงินต้น โดยจ่ายชำระดอกเบี้ยเพียงอย่างเดียว ส่งผลให้เมื่อรวมงบการเงินแล้วเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจึงเพิ่มขึ้นมากเมื่อเทียบกับช่วงสิ้นปี 2567 (ก่อนการรวมกิจการ)
- **หนี้สินตามสัญญาเช่า:** งบการเงินรวมมีจำนวน 170.6 ล้านบาท (รวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ (ROU) จากกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ที่เป็นสัญญาเช่ารถและพื้นที่ปฏิบัติงาน
- **หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (DTL):** งบการเงินรวมมียอดจำนวน 19.13 ล้านบาท ซึ่งเป็นรายการที่เกิดขึ้นจากการรับรู้ผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีและมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่ระบุได้ ณ วันที่ซื้อกิจการ ซึ่งรายการนี้เป็นเพียงรายการทางบัญชีที่รับรู้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และไม่มีผลกระทบต่อกระแสเงินสดสุทธิหรือสภาพคล่องทางการเงินของกลุ่มบริษัทในปัจจุบันแต่อย่างใด

3.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น	งบการเงินที่แสดง					
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตาม	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31-ธ.ค.-68	วิธีส่วนได้เสีย	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	984,230	262,000	984,230	262,000	722,230	275.7%
ทุน-ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหุ้นสามัญ	125,211	-	125,211	-	125,211	100.0%
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	601,318	494,718	601,318	494,718	106,600	21.5%
สำรองตามกฎหมาย	15,750	15,500	15,750	15,500	250	1.6%
กำไรสะสม	(30,758)	45,915	36,538	47,705	(11,167)	-23.4%
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	1,695,751	818,133	1,763,047	819,923	943,124	115.0%
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	2,822	-	-	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	1,698,573	818,133	1,763,047	819,923	943,124	115.0%

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมี ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวนทั้งสิ้น 1,698.6 ล้านบาท ในขณะที่ บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 1,763.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 943.1 ล้านบาท หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 115.3 โดยมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญดังนี้:

- การเพิ่มทุนจดทะเบียนและส่วนเกินมูลค่าหุ้น: บริษัทฯ มียอดส่วนทุนเพิ่มขึ้นจากการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนระหว่างปี ทั้งในส่วนของ การเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (RO) การเสนอขายแบบเฉพาะเจาะจง (PP) และการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ (Warrant) รวมเป็นเงินรับจากการเพิ่มทุนสุทธิประมาณ 591.7 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีการบันทึกส่วนเกินมูลค่าหุ้น ซึ่งเกิดจากส่วนต่างของราคาใช้สิทธิเพิ่มทุนที่สูงกว่ามูลค่าที่ตราไว้ (Par) ของหุ้นบริษัทฯ
- ใบสำคัญแสดงสิทธิ (Warrants): บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ทั้งในชุด TPL-W1 และ TPL-W2 โดยได้มีการวัดมูลค่าและรับรู้รายการตามมูลค่า ยุติธรรมตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้อง

4. งบกระแสเงินสด

งบกระแสเงินสด	งบการเงินที่แสดง		งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ			
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตาม			งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
		วิธีส่วนได้เสีย					พันบาท	พันบาท
	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	พันบาท	%		
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	53,900	43,943	49,640	43,943	5,697	13.0%		
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(529,505)	(119,422)	(657,633)	(119,422)	(538,211)	450.7%		
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	335,120	(58,055)	433,974	(58,055)	492,029	-847.5%		
รวมกระแสเงินสด - สุทธิ	(140,485)	(133,534)	(174,019)	(133,534)	(40,485)	30.3%		

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิลดลงจำนวน 140.5 ล้านบาทในงบการเงินรวม และลดลง 174.0 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยในส่วนของกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน กลุ่มบริษัทมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจำนวน 53.9 ล้านบาทในงบการเงินรวมและ 49.6 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งปัจจัยสำคัญที่ช่วยพยุงกระแสเงินสดให้ยังคงสถานะเป็นบวกได้นั้นมาจากการได้รับคืนเงินมัดจำค่าที่ดินจำนวน 80.0 ล้านบาท ประกอบกับการบวกกลับรายการค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นต้นทุน โดยเฉพาะค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายรวมกว่า 119.5 ล้านบาท

สำหรับกระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน กลุ่มบริษัทมีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปทั้งสิ้น 529.5 ล้านบาทในงบการเงินรวม และ 657.6 ล้านบาท ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยมีสาเหตุหลักจากการจ่ายกระแสเงินสดสุทธิเพื่อลงทุนซื้อบริษัทย่อยในกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC จำนวน 748.5 ล้านบาทในงบการเงินรวม (สุทธิจากเงินสดที่ได้รับมาจากบริษัทย่อย) และ 782.3 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังได้รับกระแสเงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทร่วมจำนวน 45.0 ล้านบาท และการจำหน่ายสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายอีกจำนวน 90.8 ล้านบาท เพื่อนำมาปรับโครงสร้างพอร์ตการลงทุนของกลุ่มบริษัทให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ในส่วนของกระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน กลุ่มบริษัทมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจำนวน 335.1 ล้านบาทในงบการเงินรวม และ 434.0 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยรายการสำคัญที่เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนฐานเงินทุนคือ เงินรับสุทธิจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนผ่านการเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (RO) การเสนอขายแบบเฉพาะเจาะจง (PP) และการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ (Warrant) รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 591.7 ล้านบาท ซึ่งเงินทุนส่วนนี้ได้ถูกนำไปใช้สนับสนุนกิจกรรมการขยายธุรกิจผ่านการควบรวมกิจการตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้ในระหว่างปี

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า แม้ในปี 2568 กลุ่มบริษัทจะรายงานผลขาดทุนทางบัญชี แต่ความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน (Operating Cash Flow) ยังคงเป็นบวกอย่างแข็งแกร่งจำนวน 53.9 ล้านบาท สะท้อนให้เห็นว่าผลขาดทุนส่วนใหญ่เป็นรายการทางบัญชีที่ไม่กระทบกระแสเงินสด โดยเฉพาะค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจากการขยายกองยานพาหนะ

5. เงินทุนหมุนเวียน

เงินทุนหมุนเวียน	งบการเงินที่แสดง					
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน	374,955	320,648	249,773	320,648	(70,875)	-22.1%
หนี้สินหมุนเวียน	562,731	114,839	104,630	114,839	(10,209)	-8.9%
เงินทุนหมุนเวียน	(187,776)	205,809	145,143	205,809	(60,666)	-29.5%

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มี เงินทุนหมุนเวียนตามงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 145.1 ล้านบาท ปรับตัวลดลงจากสิ้นปี 2567 ซึ่งอยู่ที่ 205.8 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการนำกระแสเงินสดที่ได้รับจากการระดมทุน (IPO) ไปชำระค่าซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อยเพื่อรองรับแผนการขยายธุรกิจตามยุทธศาสตร์ของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงรักษาสภาพคล่องส่วนเกินไว้ในระดับที่เพียงพอและเหมาะสมต่อการดำเนินงานปกติได้อย่างต่อเนื่อง

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 374.9 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนรวม 562.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินทุนหมุนเวียนติดลบชั่วคราวจำนวน 187.8 ล้านบาท ซึ่งประเด็นสำคัญเกิดจากการรวบรวมโครงสร้างหนี้สินหมุนเวียนของบริษัทย่อยใหม่ (กลุ่ม FT และกลุ่ม CPC) เข้ามาในงบการเงินรวม ประกอบกับการจัดประเภทรายการใหม่ของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีรวมจำนวน 158.06 ล้านบาท โดยหลักมาจากกลุ่ม FT ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในสินทรัพย์ประเภทกองยานพาหนะเพื่อสร้างรายได้ในกลุ่มธุรกิจใหม่

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้ดำเนินการบริหารจัดการสภาพคล่องเชิงรุกผ่านการเพิ่มทุนจดทะเบียน (PP และ Warrant) ซึ่งได้รับเงินรวมสุทธิประมาณ 591.7 ล้านบาทในระหว่างปี โดยเงินทุนส่วนนี้ได้นำไปเสริมสร้างกระแสเงินสดและชำระภาระหนี้สินจากการดำเนินงานและหนี้สินที่เกิดจากการเข้าซื้อกิจการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ส่งผลให้กลุ่มบริษัทมีความพร้อมในการขับเคลื่อนธุรกิจ และมีกระแสเงินสดหมุนเวียนที่เพียงพอต่อการรองรับโครงการใหม่ๆ และการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปี 2569 ได้อย่างมั่นคง

6. อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน

อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน	งบการเงินที่แสดง		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	31-ธ.ค.-68	31-ธ.ค.-67	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
หนี้สินรวม	1,114,622	178,895	162,181	178,895	(16,714)	-9.3%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,698,573	818,133	1,763,047	819,923	943,124	115.0%
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.66	0.22	0.09	0.22	-0.13	-57.8%

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามงบการเงินเฉพาะกิจการอยู่ที่ 0.09 เท่า ลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับสิ้นปี 2567 ซึ่งอยู่ที่ 0.22 เท่า โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลให้อัตราส่วนดังกล่าวลดลงมาจากการเสริมสร้างฐานเงินทุนให้แข็งแกร่งผ่านการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในหลายรูปแบบ ทั้งการเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (RO) การเสนอขายแบบเฉพาะเจาะจง (PP) และการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ (Warrant) ซึ่งส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเติบโตขึ้นถึงร้อยละ 115.3 ในขณะที่ยอดหนี้สินรวมของงบการเงินเฉพาะกิจการมีการปรับตัวลดลงจากการชำระคืนเงินกู้ยืมตามกำหนดการอย่างสม่ำเสมอ

สำหรับงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 0.66 เท่า แม้จะเป็นตัวเลขที่สูงกว่างบการเงินเฉพาะกิจการเนื่องจากการรวบรวมภาระหนี้สินของกลุ่มธุรกิจใหม่ (กลุ่ม FT และกลุ่ม CPC) ที่เข้าซื้อกิจการในระหว่างปี โดยเฉพาะเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการจัดหายานพาหนะมาดำเนินธุรกิจ แต่อัตราส่วนดังกล่าวยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำและปลอดภัย สะท้อนถึงโครงสร้างทางการเงินที่สมดุลและความสามารถในการจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อรองรับการขยายตัวของกลุ่มบริษัทในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7. ความเสี่ยงทางธุรกิจ

กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ เผชิญกับความเสียหายหลายประการที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจและผลการดำเนินงานทางการเงิน ความเสี่ยงหลัก ได้แก่:

7.1 ความเสี่ยงจากคู่แข่ง

ปัจจุบันสถานะเศรษฐกิจในประเทศชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการเข้ามาขยายฐานของกลุ่มทุนขนส่งข้ามชาติ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันด้านราคาสูงเพื่อแย่งชิงกลุ่มลูกค้ารายใหญ่ที่มีสถานะทางการเงินแข็งแกร่ง บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นกลยุทธ์การเพิ่มคุณค่าการให้บริการโดยชูจุดแข็งด้านคุณภาพและความแม่นยำในการจัดส่ง พร้อมทั้งขยายขอบเขตงานบริการประกอบและติดตั้งสินค้าไปพร้อมกับการขนส่งในคราวเดียว เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าปลายทางและสร้างรายได้ส่วนเพิ่มที่ยากต่อการแข่งขันด้วยราคาเพียงอย่างเดียว

7.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งโดยมีกลุ่มลูกค้ารายใหญ่อำนาจน้อยรายที่สร้างรายได้ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งกลุ่มบริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงในส่วนนี้และได้วางแนวทางบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดให้ฝ่ายขายวิเคราะห์และกำหนดโครงสร้างราคาที่เหมาะสม เพื่อให้บริษัทฯ ยังคงมีอัตรากำไรที่จูงใจและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นในตลาดได้ในคราวเดียว แนวทางดังกล่าวช่วยให้บริษัทฯ สามารถนำเสนอแผนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพแก่กลุ่มลูกค้ารายใหม่ ๆ เพื่อลดสัดส่วนการพึ่งพิงลูกค้ารายเดิมลง นอกจากนี้ การเข้าซื้อกิจการกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ในช่วงปลายปี 2568 ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่ช่วยกระจายความเสี่ยงของโครงสร้างรายได้ไปสู่กลุ่มอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและกลุ่มโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมที่หลากหลายมากขึ้น ควบคู่ไปกับการขยายขอบเขตงานติดตั้งพร้อมการขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการดึงดูดลูกค้าเป้าหมายใหม่ ๆ ในเซกเมนต์อื่น การบูรณาการทั้งด้านการขยายฐานธุรกิจและการเพิ่มมูลค่าบริการนี้ ไม่เพียงแต่ช่วยกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่อำนาจน้อยรายเท่านั้น แต่ยังเป็นการสร้างเสริมความแข็งแกร่งให้กับฐานรายได้และเพิ่มขีดความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัทอย่างยั่งยืน

7.3 ความเสี่ยงจากค่าเชื้อเพลิงพลังงาน

ต้นทุนน้ำมันดีเซลถือเป็นตัวแปรหลักที่มีนัยสำคัญต่อกำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัท โดยในปี 2568 ถึงต้นปี 2569 สภาวะราคาพลังงานมีความผันผวนสูงกว่าปี 2567 จากแรงกดดันทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ทั้งสถานการณ์ในทะเลแดง ตะวันออกกลาง และความตึงเครียดในเวเนซุเอลา ซึ่งส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันดิบตลาดโลกและราคาน้ำโรงกลั่น แม้ภาครัฐจะมีนโยบายตรึงราคาน้ำมันขายปลีกผ่านกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง แต่การระงับสรรพสามิตและการปรับตัวของต้นทุนนำเข้ายังคงสร้างความไม่แน่นอนให้กับต้นทุนการจัดส่งอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงบริหารจัดการความเสี่ยงผ่านกลไกการปรับค่าบริการขนส่ง (Fuel Surcharge) ตามต้นทุนที่แท้จริงทันทีเพื่อรักษาขีดความสามารถในการทำกำไร ควบคู่ไปกับการดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกหลังการรวมกิจการ (Synergy) โดยการจัดสรรจุดจอดของบริษัทย่อยให้ใกล้พื้นที่บริการลูกค้ามากที่สุด เพื่อลดระยะการวิ่งรถเปล่า (Dead Mile) และลดอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่อรอบการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้กลุ่มบริษัทรักษาสภาพคล่องและเสถียรภาพทางการเงินได้ท่ามกลางวิกฤตราคาพลังงานโลก

7.4 ความเสี่ยงจากการขึ้นค่าแรงงานขั้นต่ำ ของภาครัฐ

นโยบายการปรับค่าแรงขั้นต่ำส่งผลกระทบต่อต้นทุนแรงงานในส่วนงานขนส่ง บริษัทฯ จึงบริหารจัดการโดยใช้หน่วยงานภายนอกเข้ามารองรับปริมาณงานในช่วงเทศกาลหรือโปรโมชันอีคอมเมิร์ซที่มีความต้องการสูงชั่วคราว ควบคู่ไปกับการพัฒนาทักษะพนักงานรายวันให้เป็นพนักงานประจำที่มีความเชี่ยวชาญซึ่งได้รับผลตอบแทนสูงกว่าค่าแรงขั้นต่ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและสร้างเสถียรภาพด้านบุคลากรให้กับองค์กรแนวทางการพัฒนาธุรกิจในอนาคต โดยบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการจับอบรมหลักสูตร การดูแลและขนส่งสินค้าอย่างมืออาชีพ (Professional Handling) เพื่อเพิ่มทักษะเฉพาะทางในการจัดการสินค้าขนาดใหญ่และสินค้าที่ต้องดูแลเป็นพิเศษ แนวทางนี้ไม่เพียงแต่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและลดอัตราความเสียหายของสินค้า แต่ยังเป็นการสร้างเสถียรภาพด้านบุคลากรและเตรียมความพร้อมในการขยายฐานลูกค้าไปสู่กลุ่มที่ต้องการมาตรฐานการบริการระดับสูง ซึ่งจะช่วยสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันและเพิ่มขีดความสามารถในการทำกำไรให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน

8. แนวทางพัฒนาธุรกิจในอนาคต

ในปี 2568 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการขยายฐานธุรกิจผ่านการรวมกิจการกลุ่มธุรกิจขนส่งผู้โดยสารแบบไม่ประจำทาง (กลุ่มเฟิร์สท์และกลุ่มเฉลิมภัทร) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างฐานรายได้ในธุรกิจขนส่งให้เติบโตอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมสร้างโอกาสต่อยอดผ่านธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ธุรกิจซ่อมบำรุงรักษาและระบบติดตามการเดินทาง (GPS) แม้ว่าในช่วงครึ่งหลังของปีจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยทางฤดูกาลของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ส่งผลให้รายได้ไม่เพียงพอต่อการครอบคลุมต้นทุนคงที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่าเสื่อมราคาของยานพาหนะจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทได้เร่งดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการสร้างพลังร่วมภายในกลุ่ม (Group Synergy) ผ่านการนำกองยานพาหนะเข้าใช้บริการ ณ ศูนย์ซ่อมหลัก โชนลาดกระบังเพื่อควบคุมคุณภาพและต้นทุน ควบคู่ไปกับการเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์สินทรัพย์โดยการขยายฐานลูกค้าสู่กลุ่มโรงงานอุตสาหกรรม และเตรียมความพร้อมรองรับการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวในฤดูกาลถัดไป รวมถึงการบูรณาการเทคโนโลยี GPS เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและความแม่นยำในการให้บริการเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาดในระยะยาว

8.1 ด้านการใช้ประโยชน์จากบริษัท ในกลุ่มกิจการ

ปัจจุบันกลุ่มบริษัทได้เริ่มบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม โดยการนำกองยานพาหนะหลักที่ใช้ในการดำเนินงานเข้าใช้บริการซ่อมบำรุงรักษา ณ ศูนย์บริการของกลุ่มธุรกิจในเครือ แนวทางดังกล่าวส่งผลได้อย่างนัยสำคัญในด้านการควบคุมมาตรฐานคุณภาพการซ่อมแซมให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกลุ่มบริษัท และช่วยลดระยะเวลาในการหยุดซ่อมทำให้การหมุนเวียนรถกลับไปให้บริการลูกค้าทำได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การบริหารจัดการต้นทุนค่าซ่อมแซมภายในกลุ่มยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายให้มีความเหมาะสมและใกล้เคียงกับผู้ให้บริการภายนอก ในขณะที่ช่วยรักษาการหมุนเวียนของกระแสเงินสดสุทธิให้ยังคงอยู่ภายในกลุ่มกิจการ ซึ่งถือเป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มและเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงินให้กับภาพรวมของกลุ่มบริษัทอย่างยิ่ง

9. ทิศทางและแนวโน้มทางธุรกิจในปี 2569

สำหรับปี 2569 กลุ่มบริษัทมุ่งมั่นที่จะยกระดับผลการดำเนินงานสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน โดยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชิงรุกเพื่อสร้างความคุ้มค่าจากการลงทุนผ่านการรับรู้รายได้และกำไรจากกลุ่มธุรกิจ FT และ CPC แบบเต็มปีงบประมาณเป็นปีแรก ซึ่งฐานลูกค้าที่มั่นคงในกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมและภาคการท่องเที่ยวจะช่วยสร้างเสถียรภาพทางรายได้และเพิ่มอัตรากำไรขั้นต้นให้แข็งแกร่งขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ พร้อมกันนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ (Asset Utilization) โดยเฉพาะกองยานพาหนะของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารผ่านการขยายฐานสัญญาจ้างระยะยาวเพื่อลดผลกระทบจากปัจจัยทางฤดูกาลและขดเชยภาระค่าเสื่อมราคาทางบัญชี ควบคู่ไปกับการรวมศูนย์การบริหารจัดการกองยานพาหนะ (Fleet Management Integration) ภายใต้มาตรฐานเดียวกันเพื่อเพิ่มความคุ้มค่าสูงสุดในทุกรอบการวิ่ง และการเพิ่มประสิทธิภาพต้นทุนผ่านบริการส่วนกลาง (Shared Services Model) เพื่อลดความซ้ำซ้อนของค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะการรวมศูนย์งานซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance Hub) เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานในระยะยาวอย่างยั่งยืน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท ไทยพาร์เซล จำกัด (มหาชน)

(นางสาว นวพร ทรงศรี)
รองประธานสายงานบัญชีและการเงิน