



ที่ พม.กปง. 032/2569

14 พฤษภาคม 2569

เรื่อง คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 1 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569
เรียน กรรมการผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท ปริมา มารีน จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) ขอชี้แจงการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในไตรมาส 1/2569 ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ภาพรวมการดำเนินงาน

หน่วย: ล้านบาท

งบกำไรขาดทุน	ไตรมาส 4 2568	ไตรมาส 1		
		2568	2569	เปลี่ยนแปลง
รายได้จากการให้บริการ	2,138.0	2,068.8	2,111.6	42.7 / 2.1%
ต้นทุนการให้บริการ	(1,450.4)	(1,390.4)	(1,412.5)	(22.1) / 1.6%
การปรับลดต้นทุนค่าเช่าเรือย้อนหลัง	-	150.0	-	
กำไรขั้นต้น	687.6	828.5	699.1	(129.4) / -15.6%
อัตรากำไรขั้นต้น (ไม่รวมการปรับลดต้นทุนค่าเช่าเรือ)	32.2%	32.8%	33.1%	
รายได้อื่น	84.0	212.3	87.3	(125.1) / -58.9%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(197.9)	(143.8)	(154.1)	(10.4) / 7.2%
ต้นทุนทางการเงิน	(84.4)	(88.3)	(76.7)	11.6 / -13.1%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิ	(32.6)	(0.2)	112.0	112.1 / -70089.4%
ภาษีเงินได้	(20.7)	(39.3)	(38.6)	0.6 / -1.6%
กำไรสุทธิ	436.1	769.4	628.9	(140.4) / -18.3%
กำไรสุทธิจากการดำเนินงาน	436.1	605.8	628.9	23.2 / 3.8%
กำไรสุทธิจากการขายเรือ	-	163.6	-	(163.6) / 100%
อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เฉลี่ย	32.1698	33.9542	31.6014	
อัตรากำไรสุทธิ	20.4%	37.2%	29.8%	
EPS (บาท/หุ้น)	0.19	0.31	0.28	

ไตรมาส 1/2569 บริษัทฯ มีรายได้รวม 2,111.6 ล้านบาท เติบโตขึ้นร้อยละ 2.1 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา ในขณะที่กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 15.6 เนื่องจากการปรับลดต้นทุนค่าเช่าเรือ VLCC ย้อนหลังจำนวน 150 ล้านบาท เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาการใช้เรือที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวในไตรมาส 1/2568 หากพิจารณาเฉพาะผลการดำเนินงานตามปกติ พบว่ากำไรขั้นต้นของไตรมาส 1/2568 จะมีจำนวน 678.5 ล้านบาท เปรียบเทียบกับ 699.1 ล้านบาทในไตรมาส 1/2569

ในช่วงปลายไตรมาส 1/2569 เงินบาทเริ่มอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ทำให้บริษัทฯ กลับมามีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 112 ล้านบาท จากที่ขาดทุนมาตลอดทั้งปี 2568 และส่งผลให้ไตรมาส 1/2569 มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 628.9 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาส 1/2568 ร้อยละ 3.8 หรือ 23.2 ล้านบาท

2. รายได้และกำไรขั้นต้นรายธุรกิจ

2.1 ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและเคมี (Petroleum and Chemical Tankers “PCT”)

หน่วย: ล้านบาท	ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปและเคมี (PCT)			
	ไตรมาส 4/2568	ไตรมาส 1		
		2568	2569	%เปลี่ยนแปลง
รายได้	829.5	911.5	881.4	-3.3%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	150.3	201.6	213.5	5.9%
อัตรากำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	18.1%	22.1%	24.2%	
จำนวนเรือ (ลำ) ณ สิ้นไตรมาส	38	38	39	
อัตรากำไรใช้เรือเฉลี่ย (%)	92.3%	91.9%	94.4%	

รายได้ กำไรขั้นต้น และอัตรากำไรขั้นต้นของไตรมาส 1/2569 ปรับตัวสูงขึ้น เมื่อเทียบกับไตรมาส 4/2568 จากปริมาณการใช้น้ำมันในภาคใต้ที่เพิ่มสูงขึ้นหลังจากสถานการณ์น้ำท่วมใหญ่ทางภาคใต้ของประเทศไทยเริ่มคลี่คลาย ประกอบกับมีจำนวนเรือเข้าคู่อู่แห้งซ่อมบำรุงตามแผน (Drydocking) น้อยกว่าปี 2568

เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1/2568 รายได้ของธุรกิจ PCT ปรับตัวลดลงร้อยละ 3.3 ปัจจัยหลักมาจากปัญหาความไม่สงบบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ทำให้บริษัทฯ ระงับการให้บริการขนส่งน้ำมันไปยังประเทศกัมพูชาตั้งแต่ไตรมาส 3/2568 แต่กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มสูงขึ้นจากการใช้เรือ ให้บริการในต่างประเทศมากขึ้น และมีจำนวนเรือที่หยุดให้บริการชั่วคราวเพื่อเข้าคู่อู่แห้งซ่อมบำรุงตามแผน (Drydocking) น้อยกว่าไตรมาส 1/2568

2.2 ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ (Crude Oil Carrier “COC”)

หน่วย: ล้านบาท	ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ (COC)			
	ไตรมาส 4/2568	ไตรมาส 1		
		2568	2569	%เปลี่ยนแปลง
รายได้	306.8	314.8	329.2	4.6%
ต้นทุนการให้บริการ	(232.8)	(227.2)	(225.0)	-1.0%
ปรับลดต้นทุนค่าเช่าเรือย้อนหลัง	-	150.0	-	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	74.0	237.6	104.2	-56.1%
อัตรากำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	24.1%	75.5%	31.7%	
จำนวนเรือ VLCC (ลำ) ณ สิ้นไตรมาส	3	3	3	
อัตรากำไรใช้เรือ VLCC เฉลี่ย (%)	89.1%	88.9%	100%	

ในไตรมาส 1/2569 ธุรกิจ COC มีรายได้ 329.2 ล้านบาท ปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาส 1/2568 และไตรมาส 4/2568 ร้อยละ 4.6 และร้อยละ 7.3 ตามลำดับ เป็นผลจากการกลับมาให้บริการเต็มอัตราของเรือ VLCC ทั้ง 3 ลำ ในขณะที่ทั้ง 2 ไตรมาสข้างต้นมีเรือเข้าอู่แห้งซ่อมบำรุงตามแผน (Drydocking) ไตรมาสละ 1 ลำ

กำไรขั้นต้น และอัตรากำไรขั้นต้นของไตรมาส 1/2569 กลับเข้าสู่ระดับปกติ ในขณะที่ไตรมาส 1/2568 มีรายการปรับลดต้นทุนค่าเช่าเรือย้อนหลังจำนวน 150 ล้านบาท ถ้าไม่รวมรายการปรับลดต้นทุนค่าเช่าเรือย้อนหลัง กำไรขั้นต้นจากธุรกิจปกติของไตรมาส 1/2568 จะเหลือ 87.6 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาส 1/2569 17.6 ล้านบาท เนื่องจากในไตรมาส 1/2568 เรือ VLCC เข้าอู่แห้งตามแผน 1 ลำ

2.3 ธุรกิจเรือกักเก็บและผสมน้ำมันกลางทะเล (Floating Storage Unit “FSU”)

หน่วย: ล้านบาท	ธุรกิจเรือกักเก็บและผสมน้ำมันกลางทะเล (FSU)			
	ไตรมาส 4/2568	ไตรมาส 1		
		2568	2569	%เปลี่ยนแปลง
รายได้	560.9	529.2	471.3	-11.0%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	296.2	292.5	221.3	-24.4%
อัตรากำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	52.8%	55.3%	47.0%	
จำนวนเรือ FSU (ลำ) ณ สิ้นไตรมาส	5	4*	5	
อัตรากำไรใช้เรือ FSU เฉลี่ย (%)	81.7%	74.4%	76.7%	

*ในเดือน มกราคม - กุมภาพันธ์ 2568 บริษัทฯ มีเรือ FSU ให้บริการ 5 ลำ และได้ทำการขายเรือเก่าออกไปจำนวน 1 ลำในเดือนมีนาคม 2568 จึงเหลือเรือให้บริการเพียง 4 ลำ ณ สิ้นไตรมาส 1/2568

รายได้ของธุรกิจเรือ FSU ในไตรมาส 1/2569 ปรับตัวลดลงจากไตรมาส 1/2568 และไตรมาส 4/2568 ปัจจัยหลักมาจากในไตรมาส 4/2568 บริษัทฯ ทำการสลับเรือลำใหม่เพื่อนำมาให้บริการแก่ลูกค้ารายหนึ่ง ซึ่งถือเป็นลูกค้าหลักที่ใช้บริการของบริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่องหลายปี โดยมีแผนที่จะนำเรือลำเดิมของลูกค้ารายนี้ไปให้บริการแก่ลูกค้ารายใหม่ ตามที่แจ้งไว้ในคำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 4 ในหัวข้อ 2.3 เนื่องจากลูกค้าสำคัญรายนี้มีการขนถ่ายสินค้าที่ค่อนข้างถี่ มีปริมาณมาก และต้องทำภายในกรอบเวลาที่กำหนดเท่านั้น บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องชะลอการนำเรือลำเดิมไปให้ลูกค้ารายใหม่ใช้บริการจนกว่าการขนถ่ายสินค้าและระบบการทำงานต่างๆของเรือลำใหม่จะทำงานได้อย่างสมบูรณ์ บริษัทฯ จึงมีช่วงเวลาที่ต้องจอดรอถึง 45 วันในไตรมาส 1/2569 และส่งผลให้ รายได้ กำไรขั้นต้น และอัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวลดลง

อย่างไรก็ตาม จากความตึงเครียดในเส้นทางช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้อุปทานน้ำมันโลกตึงตัวและราคามีความผันผวนสูง ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่จึงเพิ่มการกักเก็บน้ำมันบนเรือ FSU เพื่อบริหารความเสี่ยง ส่งผลให้อุปสงค์และอัตรากำไรใช้เรือ FSU ของบริษัทฯ ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยเริ่มสูงขึ้นตั้งแต่เดือนมีนาคมและทรงตัวอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง

2.4 ธุรกิจเรือสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Support Vessel “OSV”)

หน่วย: ล้านบาท	ธุรกิจเรือสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (OSV)			
	ไตรมาส 4/2568	ไตรมาส 1		
		2568	2569	%เปลี่ยนแปลง
รายได้	386.5	275.2	374.4	36.0%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	153.9	86.3	148.6	72.2%
อัตรากำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	39.8%	31.4%	39.7%	
จำนวนเรือ FSO (ลำ) ณ สิ้นไตรมาส	1	1*	1	
อัตรากำไรใช้เรือ FSO (%)	100%	100%	100%	
จำนวนเรือ AWB (ลำ) ณ สิ้นไตรมาส	2	2	2	
อัตรากำไรใช้เรือ AWB เฉลี่ย (%)	100%	86.0%	99.1%	
จำนวนเรือ Crew Boat (ลำ) ณ สิ้นไตรมาส	21	18	21	
อัตรากำไรใช้เรือ Crew Boat เฉลี่ย (%)	94.8%	97.6%	95.6%	

*เริ่มให้บริการในวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2568

ไตรมาส 1/2569 ธุรกิจ OSV มีรายได้ และกำไรขั้นต้นจำนวน 374.4 ล้านบาท และ 148.6 ล้านบาท เติบโตขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปี 2568 อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลจากการขยายตลาดของธุรกิจนี้ทั้งในประเทศและต่างประเทศตั้งแต่ต้นปี 2568 โดยการให้บริการเรือ Crew Boat เพิ่มขึ้นจำนวน 6 ลำ กับเรือ Floating Storage and Offloading Unit (FSO) 1 ลำ

เมื่อเทียบกับไตรมาส 4/2568 รายได้ กำไรขั้นต้น และอัตรากำไรขั้นต้น ปรับตัวลดลงเล็กน้อย เนื่องจากในไตรมาส 1/2569 เรือ Crew Boat 1 ลำ มีอัตรากำไรใช้เรือลดลงระหว่างรอเข้าทำสัญญาให้บริการกับลูกค้ารายใหม่ ประกอบกับเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นในช่วง ม.ค. - ก.พ. 2569 ทำให้รายได้ที่เป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ มีมูลค่าเมื่อแปลงเป็นเงินบาท

2.5 ธุรกิจตัวแทนสายเดินเรือและออกของ (Ship Agent and Shipping “SAS”)

หน่วย: ล้านบาท	ธุรกิจตัวแทนสายเดินเรือและออกของ (SAS)			
	ไตรมาส 4/2568	ไตรมาส 1		
		2568	2569	%เปลี่ยนแปลง
รายได้	54.2	38.1	55.3	45.2%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	13.1	10.5	11.5	9.4%
อัตรากำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	24.1%	27.5%	20.8%	

รายได้ของธุรกิจ SAS ในไตรมาส 1/2569 ปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาส 1/2568 ถึงร้อยละ 45.2 สาเหตุหลักมาจากปริมาณงาน Ship Agent ที่เพิ่มสูงขึ้นตามจำนวนเรือที่ให้บริการ เนื่องจากลูกค้าใช้เรือขนาดเล็กหลายลำขนถ่ายน้ำมันดิบจากเรือใหญ่ขึ้นท่าในระหว่างซ่อมบำรุงท่าเรือขนาดใหญ่กลางทะเล และส่งผลให้งานเกี่ยวกับการเปลี่ยนลูกเรือเพิ่มขึ้นด้วย

กำไรขั้นต้น และอัตรากำไรขั้นต้น ปรับตัวลดลงจากไตรมาส 4/2568 เนื่องจากการปรับลดอัตรากำไรบริการตามสภาวะการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่มีความรุนแรงมากขึ้น

3. รายการในงบกำไรขาดทุนอื่น

- บริษัทฯ มีรายได้อื่นของไตรมาส 1/2569 ลดจากไตรมาสเดียวกันของปี 2568 เนื่องจากในปี 2568 บริษัทฯ มีกำไรจากการจำหน่ายเรือขนาด VLCC 1 ลำ จำนวน 163.6 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลงจากไตรมาส 4/2568 เนื่องจากในไตรมาส 4 ของทุกปี เป็นรอบการบันทึกยอดประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย (Year-End Accrual) ณ สิ้นปี
- ต้นทุนทางการเงินที่ปรับตัวลดลงจากทั้งไตรมาส 1/2568 และไตรมาส 4/2568 เป็นผลจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง
- เงินบาทที่อ่อนค่าลงปลายไตรมาส 1/2569 ทำให้บริษัทฯ มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินจำนวน 112 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการรับรู้กำไรจากการแปลงค่าเงินฝากสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นเงินบาท

4. งบแสดงฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์ (ล้านบาท)	สิ้นสุด ณ 31 ธ.ค. 68	สิ้นสุด ณ 31 มี.ค. 69	เปลี่ยนแปลง	หนี้สิน (ล้านบาท)	สิ้นสุด ณ 31 ธ.ค. 68	สิ้นสุด ณ 31 มี.ค. 69	เปลี่ยนแปลง
เงินสด	3,245.2	3,122.6	(122.6)	เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,177.5	2,141.2	(36.2)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,357.5	1,364.4	6.9	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,237.4	1,307.1	69.7
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	303.4	323.1	19.6	หนี้สินหมุนเวียนอื่น	709.1	669.4	(39.7)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,906.1	4,810.1	(96.1)	รวมหนี้สินหมุนเวียน	4,123.9	4,117.7	(6.2)
ที่ดิน อาคาร และเรือเดินทะเล	12,762.6	13,778.5	1,015.8	เงินกู้ระยะยาว	3,897.4	4,108.0	210.6
สินทรัพย์ตามสัญญาเช่า	3,006.6	3,011.8	5.3	หนี้สินตามสัญญาเช่าเรือ	2,598.0	2,625.2	27.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,029.1	2,069.1	40.0	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	160.1	159.9	(0.3)
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	17,798.3	18,859.4	1,061.1	รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	6,655.5	6,893.1	237.5
รวมสินทรัพย์	22,704.4	23,669.4	965.0	รวมหนี้สิน	10,779.4	11,010.8	231.3

อัตราส่วนทางการเงิน	สิ้นสุด ณ 31 ธ.ค. 68	สิ้นสุด ณ 31 มี.ค. 69	ส่วนของผู้ถือหุ้น (ล้านบาท)	สิ้นสุด ณ 31 ธ.ค. 68	สิ้นสุด ณ 31 มี.ค. 69	เปลี่ยนแปลง	
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)		1.19	1.17	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	11,925.0	12,658.7	733.7
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)		0.90	0.87	รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	22,704.4	23,669.4	965.0
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม		12.2%	11.0%				
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น		18.3%	16.5%				

- ลูกหนี้และเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นสอดคล้องตามการขยายธุรกิจ
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจากน้ำมันคงเรือที่ปรับเพิ่มขึ้นตามราคาตลาด ณ สิ้นไตรมาส
- ที่ดิน อาคาร และเรือเดินทะเลเพิ่มขึ้น 1,015.8 ล้านบาท จากการลงทุนซื้อเรือขนส่งเคมี เพื่อขยายการให้บริการในต่างประเทศ
- เงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นเพื่อลงทุนขยายกองเรือ

- ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากกำไรจากการดำเนินงาน และจากการแปลงค่ารายการในงบการเงินของบริษัทย่อยที่อยู่ในต่างประเทศ

5. ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบต่อการทำงานหรือฐานะการเงินในอนาคต

ในปี 2569 ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐอเมริกา และอิหร่านได้ทวีความรุนแรงจนกลายเป็นการเผชิญหน้าทางทหารในระดับภูมิภาค โดยมีการปะทะและการตอบโต้ทางทหารทั้งทางอากาศและทางทะเล ตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา

การปะทะดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความสำคัญต่อเสถียรภาพของภูมิภาคตะวันออกกลาง และความมั่นคงของเส้นทางพลังงานสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ของการขนส่งน้ำมันโลก และก่อให้เกิดแรงกดดันต่อราคาพลังงาน ตลาดการเงิน และห่วงโซ่อุปทานโลก

ในมิติทางเศรษฐกิจ สงครามระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิหร่าน ได้สร้างผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจโลกอย่างมีนัยสำคัญ ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ราคาพลังงาน โดยเฉพาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ มีความผันผวนสูงจากความไม่แน่นอนของเส้นทางขนส่งหลักในตะวันออกกลาง ต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้นได้ส่งผลกระทบต่อเงินเฟ้อในหลายประเทศ ภาคการค้าและห่วงโซ่อุปทานโลกต้องเผชิญความล่าช้าและต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น ส่งผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยรวม

โดยการวิเคราะห์ผลกระทบต่อความไม่สงบในช่องแคบฮอร์มุซ ที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน) ในแต่ละหน่วยธุรกิจ เป็นดังนี้

1. ธุรกิจ PCT: มีผลกระทบในวงจำกัด

ธุรกิจ PCT ของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ห่างไกลจากสถานการณ์ความขัดแย้ง จึงไม่มีผลกระทบทางตรงต่อการเดินเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ติดตามปัจจัยที่อาจจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินการในระยะยาวจากกรณีราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นมากดังต่อไปนี้

(1) ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นสูงมากส่งผลทำให้ผู้บริโภคใช้น้ำมันน้อยลงซึ่งจะกระทบต่อปริมาณการขนส่งของบริษัทฯ จึงได้นำเรือบางส่วนออกไปให้บริการนอกประเทศเพื่อรักษาอัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization rate) ให้อยู่ในเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดสงคราม

(2) บริษัทฯ มีต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจึงได้ดำเนินการแก้ไขโดยการปรับเพิ่มอัตราค่าขนส่งของสัญญาการให้บริการแบบรายเที่ยว (Spot) ให้สอดคล้องกับต้นทุน และดำเนินการเจรจากับผู้เช่าเพื่อทยอยปรับอัตราค่าบริการ ภายใต้สัญญา COA (Contract of Affreightment) ซึ่งมีลักษณะสำคัญเป็นการคำนวณค่าบริการบนหลักการ Cost Plus Basis ส่วนเรือที่ให้บริการภายใต้สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (Time Charter) ไม่ได้รับผลกระทบเนื่องจากผู้เช่าเป็นผู้จัดหาและรับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

2. ธุรกิจ COC: ไม่ได้รับผลกระทบ

ภายใต้สถานการณ์ปกติ เรือ VLCC ทั้ง 3 ลำของบริษัทฯ จะให้บริการขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง เข้ามายังโรงกลั่นน้ำมันในภาคตะวันออกของประเทศไทย แต่ภายหลังจากการเผชิญหน้าทางทหารในบริเวณช่องแคบฮอร์มุซ พื้นที่ดังกล่าวและบริเวณใกล้เคียงได้ถูกประกาศจากหน่วยงานความมั่นคงและกลุ่มบริษัทประกันภัยให้เป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง หรือ High Risk Area (HRA) และบริษัทฯ ได้หลีกเลี่ยงการเดินเรือเข้าไปในเส้นทางดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานตั้งแต่ต้นเดือนมีนาคม 2569 ที่ผ่านมานี้ การให้บริการเรือ VLCC ทั้ง 3 ลำอยู่ภายใต้สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (Time Charter) ซึ่งบริษัทฯ สามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้ตามความต้องการของลูกค้าในการจัดซื้อน้ำมันจากแหล่งผลิตแห่งอื่น นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาดังกล่าว ลูกค้าจะเป็น

ผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในการเดินเรือทั้งหมด ส่งผลให้บริษัทฯ ไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น

3. ธุรกิจ FSU: ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

จากสถานการณ์ความตึงเครียดในเส้นทางช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้อุปทานน้ำมันในตลาดโลกอยู่ในภาวะตึงตัว และราคาน้ำมันมีความผันผวนเพิ่มสูงขึ้น ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าว ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่มีความจำเป็นต้องบริหารความเสี่ยงทั้งจากความผันผวนของราคาน้ำมันและความไม่แน่นอนของอุปทาน โดยการเพิ่มปริมาณการกักเก็บน้ำมันบนเรือ FSU (Floating Storage Unit) ส่งผลให้อุปสงค์และอัตราการใช้บริการเรือ FSU ของบริษัทฯ ปรับตัวสูงขึ้น โดยอัตราการใช้เรือ FSU ได้เริ่มเพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือนมีนาคมที่ผ่านมา และยังคงอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

4. ธุรกิจ OSV: มีแนวโน้มดีขึ้น

ในไตรมาส 1/2569 บริษัทฯ มีเรือ OSV ให้บริการรวมทั้งสิ้น 24 ลำ โดยเรือจำนวน 20 ลำให้บริการในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ความตึงเครียดในเส้นทางช่องแคบฮอร์มุซ ส่วนเรือที่เหลืออีก 4 ลำให้บริการอยู่ในอ่าวเปอร์เซีย ทั้งนี้ เรือทั้ง 4 ลำเป็นเรือประเภท Crew Boat ซึ่งทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ ซึ่งไม่ใช่เป้าหมายทางการทหาร และพื้นที่ให้บริการอยู่บริเวณชายฝั่งของรัฐอาบูดาบีและประเทศซาอุดีอาระเบียซึ่งตั้งอยู่ห่างจากช่องแคบฮอร์มุซ ทำให้มีความเสี่ยงในระดับต่ำ นอกจากนี้ ผู้เช่าเรือได้จัดทำประกันภัย Wars and Piracy Insurance ครบถ้วนตามเงื่อนไขการให้บริการเรือ อีกทั้งเรือทั้ง 4 ลำให้บริการภายใต้สัญญา Bare Boat Contract ซึ่งผู้เช่าเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยทั้งหมด จึงทำให้บริษัทฯ ไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันที่ใช้เดินเรือ และค่าประกันภัยที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ธุรกิจ OSV ของบริษัทฯ มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวสูงขึ้นทำกิจกรรมการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมนอกชายฝั่งมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในระยะยาว ซึ่งส่งผลดีต่อความต้องการใช้เรือ OSV

5. ธุรกิจ SAS: มีผลกระทบในวงจำกัด

ธุรกิจ SAS เป็นธุรกิจที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนสายเรือ รวมถึงให้บริการด้านการบริหารจัดการสินค้านำเข้าและส่งออก โดยในส่วนของธุรกิจการให้บริการสนับสนุนการนำเข้ายังคงดำเนินไปตามปกติ อย่างไรก็ตาม ปริมาณธุรกิจการให้บริการสนับสนุนการส่งออกมีแนวโน้มลดลง อันเป็นผลมาจากนโยบายของภาครัฐในการจำกัดการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป เพื่อรักษาระดับปริมาณน้ำมันสำรองภายในประเทศ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้บริหารจัดการผลกระทบดังกล่าวโดยการขยายขอบเขตการดำเนินธุรกิจในส่วนของการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทอื่นเพิ่มเติมนอกเหนือจากสินค้าน้ำมัน เช่น เคมีเหลว และการนำเข้าส่งออกเครื่องจักรอุตสาหกรรม เพื่อกระจายความเสี่ยงและรักษาความต่อเนื่องของรายได้โดยรวม

6. พัฒนาการด้านความยั่งยืน

บริษัท พริมา มารีน จำกัด มหาชน มุ่งเน้นการสร้างการเติบโตในการทำธุรกิจพร้อมกับยึดมั่นในแนวคิดของการทำธุรกิจที่ให้ความสำคัญควบคู่ไปด้วย ซึ่งไม่เพียงแต่จะต้องสร้างผลตอบแทนทางการเงินเพื่อสร้างผลประโยชน์สูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น แต่ยังคงดำเนินธุรกิจด้วยความยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล คำนึงถึงการดำเนินธุรกิจที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม (Environment) สังคม (Social) ภายใต้การบริหารที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) หรือ ESG ไปพร้อมกัน โดยบริษัทฯ ได้มีพัฒนาการและปฏิบัติการด้านความยั่งยืนที่สำคัญในไตรมาส 1/2569 ดังต่อไปนี้

- การยกระดับประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงาน โดยบริษัทฯ เดินหน้าปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานของกองเรืออย่างต่อเนื่อง ผ่านการออกแบบโครงสร้างเรือต่อใหม่เพื่อลดแรงต้านน้ำ ควบคุมการทำความเร็วของเรือ ซึ่งทั้ง 2 ปัจจัยเป็นผลต่อการควบคุมอัตราการใช้เชื้อเพลิง เพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจขนส่งทางทะเล
- การส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของพนักงานประจำเรือและพนักงาน โดยมีการจัดฝึกอบรมด้านความปลอดภัย การบริหารจัดการความเสี่ยง และการเตรียมความพร้อมกรณีฉุกเฉินอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน
- การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและการดูแลพนักงาน บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้ ทักษะ และศักยภาพของบุคลากรในทุกกระดับ ผ่านหลักสูตรอบรมทั้งด้านวิชาชีพ เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจในอนาคต ควบคู่กับการส่งเสริมคุณภาพชีวิตและความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งโครงการรถรับ-ส่งพนักงาน (Shuttle Bus) ในช่วงภาวะวิกฤตพลังงาน เพื่อส่งเสริมให้พนักงานใช้ระบบขนส่งร่วมกัน ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และช่วยลดการปล่อยพลังงานจากการเดินทาง อีกทั้งยังเป็นการช่วยบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางของพนักงาน ในช่วงที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ
- บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคมและชุมชนอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนอุปกรณ์การเรียนและจัดกิจกรรมสนับสนุนการศึกษาเพื่อส่งเสริมการเรียนรู้แก่เด็กและเยาวชนในชุมชนรอบพื้นที่ดำเนินงานเมื่อในช่วงวันเด็กที่ผ่านมา พร้อมทั้งสนับสนุนกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมและการศึกษา เพื่อสร้างคุณค่าร่วมแก่สังคม ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน และเติบโตไปพร้อมกับสังคมอย่างยั่งยืน
- การผลักดันเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) โดยเฉพาะด้านการรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และการสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและยั่งยืน เพื่อสร้างคุณค่าในระยะยาวให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)

นายพร้อมพงษ์ ชัยศรีสวัสดิ์สุข

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายพร รอดสมบุญ
ฝ่ายการเงินและนักลงทุนสัมพันธ์
โทร (66) 2 016 0190 ต่อ 613

นางสาวภัทรสุดา เต็มมawangษ์
ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์
โทร (66) 2 016 0190 ต่อ 610