

ที่ SONIC-008/2569

15 พฤษภาคม 2569

เรื่อง คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ สำหรับไตรมาสแรกของปี
สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569
เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ภาพรวมการดำเนินธุรกิจ เศรษฐกิจและภาวะอุตสาหกรรมที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงาน

ในไตรมาส 1 ปี 2569 (มกราคม – มีนาคม 2569) บรรยากาศเศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนในระดับสูง โดยมีปัจจัยกดดันหลักจากมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐอเมริกา ที่แม้ศาลสูงสุดสหรัฐฯ จะมีคำตัดสินยกเลิกภาษีที่ออกภายใต้กฎหมาย IEEPA ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2569 แต่รัฐบาลสหรัฐฯ ก็ได้ออกภาษีใหม่ภายใต้กรอบกฎหมาย Trade Act Section 122 ทดแทน ส่งผลให้แรงกดดันต่อห่วงโซ่อุปทานโลกและปริมาณการค้าระหว่างประเทศยังคงดำรงอยู่ต่อเนื่อง กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) และธนาคารโลกต่างพากันปรับลดประมาณการการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกปี 2569 ลงสู่ระดับประมาณ 3.0-3.1% จากการชะลอตัวของปริมาณการค้าโลก (Global Trade Volume) ซึ่งองค์การการค้าโลก (WTO) คาดว่าจะขยายตัวเพียง 0.5% เท่านั้น ชะลอลงอย่างมีนัยสำคัญจาก 2.4% ในปี 2568

ในส่วนของเศรษฐกิจไทย ไตรมาสแรกของปี 2569 ดำเนินไปท่ามกลางบรรยากาศทางการเมืองที่เปลี่ยนแปลง หลังจากการเลือกตั้งทั่วไป ส่งผลให้การเบิกจ่ายงบลงทุนภาครัฐชะลอตัว และมีแรงกดดันต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยรวม ธนาคารแห่งประเทศไทยและสถาบันวิจัยเศรษฐกิจหลายแห่งต่างประมาณการว่าเศรษฐกิจไทยปี 2569 จะขยายตัวเพียง 1.5-1.8% ถือเป็นระดับต่ำที่สุดในรอบกว่าสามทศวรรษ นอกจากนี้เหตุการณ์ทางการเมือง ภาคส่งออกของไทยยังได้รับแรงกดดันจากผลกระทบของมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ที่บังคับใช้กับสินค้าไทยในอัตรา 19% (นับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2568) รวมถึงปรากฏการณ์ Payback Effect จากการที่ผู้นำเข้าสหรัฐฯ เร่งสั่งซื้อล่วงหน้าในปี 2568 ซึ่งทำให้คำสั่งซื้อใหม่ลดลงในช่วงต้นปี 2569

สำหรับภาวะอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในช่วงไตรมาส 1 ปี 2569 ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ได้แก่

1. ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI (Shanghai Containerized Freight Index): ดัชนี SCFI ในช่วงไตรมาส 1 ปี 2569 เคลื่อนไหวในระดับเฉลี่ยประมาณ 1,400–1,800 จุด โดยเดือนมีนาคม 2569 สูงสุดอยู่ที่ 1,826.77 จุด และเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 1,708.32 จุด สะท้อนภาวะค่าระวางเรือที่ยังมีความผันผวนสูง แม้จะฟื้นตัวขึ้นจากระดับต่ำในช่วงปลายปี 2568 แต่ยังคงอยู่ต่ำกว่าระดับสูงสุดที่เคยบันทึกไว้ในปี 2567–2568 อย่างมีนัยสำคัญ ความผันผวนดังกล่าวสะท้อนถึงการปรับสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก รวมถึงผลของการลดรอบเดินเรือ (Blank Sailings) ของสายเรือรายใหญ่เพื่อพยุงราคาค่าระวาง

2. ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และเส้นทางการขนส่ง: ไตรมาส 1 ปี 2569 เป็นช่วงที่ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ทวีความรุนแรงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากสองแนวรบพร้อมกัน ในด้านทะเลแดง กลุ่มฮูตีซึ่งระงับการโจมตีเรือสินค้าตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน 2568 ได้ประกาศกลับมาคุกคามเส้นทางทะเลแดงอีกครั้ง ในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 ส่งผลให้สายเรือรายใหญ่ อาทิ Maersk, CMA CGM และ Hapag-Lloyd ต้องหัน

กลับไปใช้เส้นทางอ้อมแหลมกูดโฮปแทนการผ่านช่องแคบบาบเอลมันเดบ ซึ่งเพิ่มระยะเวลาเดินเรือ 10–14 วัน และต้นทุนเชื้อเพลิงราว 1.2–1.8 ล้านดอลลาร์ต่อเที่ยว ในด้านช่องแคบฮอร์มุซ เหตุการณ์ที่มีนัยสำคัญที่สุดเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 เมื่อสหรัฐอเมริกาและอิสราเอลเปิดฉากโจมตีอิหร่าน อิหร่านตอบโต้ด้วยการประกาศปิดช่องแคบฮอร์มุซอย่างเป็นทางการในวันที่ 4 มีนาคม ช่องแคบดังกล่าวซึ่งในภาวะปกติรองรับการขนส่งน้ำมันดิบราว 20% และ LNG อีก 20% ของการค้าทางทะเลโลก มีปริมาณการจราจรเรือลดลงเหลือเพียง 5% ของระดับปกติ อัตราเบี้ยประกันภัยสงครามพุ่งขึ้น 4–6 เท่าภายในหนึ่งสัปดาห์ และ IEA ระบุว่านี่คือการหยุดชะงักด้านอุปทานพลังงานที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ตลาดน้ำมันโลก นับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์สมัยใหม่ที่เส้นทางทะเลสำคัญสองแห่งถูกปิดกั้นพร้อมกัน ส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานและต้นทุนการขนส่งได้รับแรงกดดันอย่างรุนแรง

3. การแข่งขันด้านราคาในตลาดโลจิสติกส์: การแข่งขันในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ยังคงรุนแรงทั้งจากผู้ให้บริการไทยและต่างชาติ โดยเฉพาะในกลุ่มบริการขนส่งทางเรือและทางอากาศ ที่ผู้ประกอบการต้องบริหารสมดุลระหว่างการรักษาส่วนแบ่งตลาดและการรักษาระดับอัตรากำไร ท่ามกลางต้นทุนการขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้นจากปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ข้างต้น

ในภาพรวม ไตรมาส 1 ปี 2569 นับเป็นช่วงที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต้องเผชิญกับทั้งความท้าทายและโอกาสที่ผันผวน โดยผู้ที่สามารถบริหารต้นทุน พัฒนาคุณภาพบริการ และขยายฐานลูกค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพได้ จะมีความได้เปรียบทางการแข่งขันในระยะยาว

บทสรุปจากผู้บริหาร

ไตรมาส 1 ปี 2569 (มกราคม – มีนาคม 2569) บริษัทดำเนินธุรกิจท่ามกลางสภาพแวดล้อมที่ท้าทาย ทั้งจากการชะลอตัวของปริมาณการค้าโลกภายใต้แรงกดดันมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา ความผันผวนของค่าระวาง และสถานะเศรษฐกิจไทยที่ฟื้นตัวในกรอบจำกัด อย่างไรก็ตาม บริษัทสามารถสร้างผลการดำเนินงานที่น่าพอใจ สะท้อนถึงความสามารถในการปรับตัวและบริหารจัดการธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทมีรายได้รวม 457.30 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้รวม 490.70 ล้านบาท คิดเป็นการลดลง 33.40 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.81 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากรายได้จากขนส่งทางเรือที่ลดลงตามภาวะค่าระวาง อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568 บริษัทมีรายได้เพิ่มขึ้น 8.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.88 ซึ่งสะท้อนการฟื้นตัวตามลำดับ

จุดเด่นที่สำคัญของไตรมาสนี้คือการปรับตัวดีขึ้นของอัตรากำไรขั้นต้น โดยบริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 22.41 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 21.10 ในไตรมาส 1 ปี 2568 และร้อยละ 21.92 ในไตรมาส 4 ปี 2568 สะท้อนความสำเร็จในการบริหารต้นทุนและการเลือกรับงานที่มีคุณภาพ ในขณะที่รายได้จากธุรกิจขนส่งทางอากาศฟื้นตัวอย่างชัดเจน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.26 จากไตรมาส 1 ปี 2568 และร้อยละ 18.79 จากไตรมาส 4 ปี 2568 สะท้อนการเติบโตขอความต้องการขนส่งสินค้าด่วนจากกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยี

ด้านผลกำไร บริษัทมีกำไรสุทธิสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 จำนวน 35.60 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 7.70 เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2568 ที่มีกำไรสุทธิ 34.99 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 7.04 และเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากไตรมาส 4 ปี 2568 ที่มีกำไรสุทธิ 25.89 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 5.70 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากกำไร(ขาดทุน)อื่น-สุทธิที่พลิกกลับมาเป็นบวกจำนวน 6.22 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน

ฐานะทางการเงินของบริษัทยังคงแข็งแกร่ง โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 2,011.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ.วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 16.01 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินรวมลดลงจาก 438.66 ล้านบาท เป็น 426.72 ล้านบาท ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) ลดลงอย่างต่อเนื่อง สะท้อนความมั่นคงและความพร้อมทางการเงินในการรองรับการขยายธุรกิจ

ฝ่ายบริหารยังคงมุ่งมั่นในการสร้างความเติบโตที่มีคุณภาพ (Quality Growth) ผ่านการพัฒนาบริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจร การขยายฐานลูกค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และการบริหารต้นทุนอย่างมีวินัย ควบคู่กับการลงทุนในธุรกิจพลังงานทดแทนเพื่อสร้างรายได้ประจำ (Recurring Income) ที่มีเสถียรภาพในระยะยาว

ผลการดำเนินงาน สำหรับของปี สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

งบกำไรขาดทุน	งวด 3 เดือน			YoY		QoQ	
	ไตรมาส	ไตรมาส	ไตรมาส	เพิ่ม / (ลด)		เพิ่ม / (ลด)	
	1/2569	1/2568	4/2568	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ	453.65	487.47	445.76	(33.82)	(6.94)	7.89	1.77
รายได้จากธุรกิจพลังงานทดแทน	3.65	3.23	3.12	0.42	13.00	0.53	16.99
ต้นทุนการให้บริการ	352.62	385.28	348.24	(32.66)	(8.48)	4.38	1.26
ต้นทุนจากธุรกิจพลังงานทดแทน	2.19	1.93	2.23	0.26	13.47	(0.04)	(1.79)
กำไรขั้นต้น	102.49	103.49	98.41	(1.00)	(0.97)	4.08	4.15
รายได้ดอกเบี้ยที่คำนวณตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง	4.59	6.19	5.11	(1.60)	(25.85)	(0.52)	(10.18)
รายได้อื่น	0.23	0.38	0.44	(0.15)	(39.47)	(0.21)	(47.73)
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	64.90	61.33	62.64	3.57	5.82	2.26	3.61
กำไร(ขาดทุน)อื่น - สุทธิ	6.22	(2.03)	(4.40)	8.25	(406.40)	10.62	(241.36)
ต้นทุนทางการเงิน	2.66	2.82	2.99	(0.16)	(5.67)	(0.33)	(11.04)
ภาษีเงินได้	10.37	8.89	8.04	1.48	16.65	2.33	28.98
กำไรสุทธิสำหรับงวด	35.60	34.99	25.89	0.61	1.74	9.71	37.50
กำไรเบ็ดเสร็จอื่น	(2.50)	0.47	(0.02)	(2.97)	(631.91)	(2.48)	12,400.00
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	33.10	35.46	25.87	(2.36)	(6.66)	7.23	27.95
การแบ่งปันกำไร :							
ส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่	35.08	33.83	25.75	1.25	3.69	9.33	36.23
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	0.52	1.16	0.14	(0.64)	(55.17)	0.38	271.43

รายได้

รายได้จากการให้บริการของกลุ่มบริษัทสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 มีมูลค่า 453.65 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้ 487.47 ล้านบาท จำนวน 33.82 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.94 สอดคล้องกับปริมาณการค้าโลกที่ชะลอตัวและผลของ Payback Effect หลังจากการเร่งสั่งซื้อล่วงหน้าในปี 2568 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้น 7.89 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.77 สะท้อนแนวโน้มการฟื้นตัวในกลุ่มบริการขนส่งทางอากาศและบริการอื่นๆ

ซึ่งแบ่งประเภทตามการให้บริการดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายได้แบ่งตามประเภทการให้บริการ	งวด 3 เดือน			YoY		QoQ	
	ไตรมาส 1/2569	ไตรมาส 1/2568	ไตรมาส 4/2568	เพิ่ม / (ลด)		เพิ่ม / (ลด)	
				จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บริการขนส่งทางเรือ	259.87	305.44	261.54	(45.57)	(14.92)	(1.67)	(0.64)
บริการขนส่งทางบก	96.57	94.98	101.30	1.59	1.67	(4.73)	(4.67)
บริการขนส่งทางอากาศ	82.70	74.33	69.62	8.37	11.26	13.08	18.79
บริการอื่นๆ	14.51	12.72	13.30	1.79	14.07	1.21	9.10
รวมรายได้จากการให้บริการ	453.65	487.47	445.76	(33.82)	(6.94)	7.89	1.77

1. รายได้จากการให้บริการขนส่งทางเรือ มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 57.28 จากรายได้การให้บริการ ในไตรมาส 1 ปี 2569 มีมูลค่า 259.87 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้ 305.44 ล้านบาท คิดเป็นการลดลง 45.57 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.92 การลดลงดังกล่าวสะท้อนภาวะค่าระวางเรือที่ยังเผชิญความผันผวน แม้ดัชนี SCFI จะปรับตัวขึ้นในเดือนมีนาคม 2569 แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน ประกอบกับปรากฏการณ์ Payback Effect ที่ทำให้ปริมาณงานในต้นปี 2569 ลดลงจากฐานที่สูงในไตรมาส 1 ปี 2568 อย่างไรก็ตาม รายได้ขนส่งทางเรือลดลงเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568 ที่มีรายได้ 261.54 ล้านบาท คิดเป็นการลดลงร้อยละ 0.64 แสดงให้เห็นว่าธุรกิจเริ่มทรงตัว

2. รายได้จากการให้บริการขนส่งทางบก มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 21.29 จากรายได้การให้บริการ ในไตรมาส 1 ปี 2569 มีมูลค่า 96.57 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้ 94.98 ล้านบาท คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 1.59 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.67 เป็นผลจากความต่อเนื่องในการให้บริการแก่ลูกค้าหลักในประเทศและการขนส่งเชื่อมต่อท่าเรือ/สนามบิน รายได้ขนส่งทางบกลดลงเล็กน้อยจากไตรมาส 4 ปี 2568 ที่มีรายได้ 101.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.67 ซึ่งเป็นผลของปัจจัยฤดูกาลตามปกติในช่วงต้นปีและมีประกอบกับมีวันหยุดจำนวนมาก

3. รายได้จากการให้บริการขนส่งทางอากาศ มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 18.23 จากรายได้การให้บริการ ในไตรมาส 1 ปี 2569 มีมูลค่า 82.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้ 74.33 ล้านบาท คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 8.37 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.26 และเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้ 69.62 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.79 การเติบโตที่แข็งแกร่งนี้เป็นผลจากการขยายตัวของความต้องการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงและต้องการความรวดเร็ว

4. รายได้จากการให้บริการอื่นๆ ประกอบด้วย รายได้ค่าบริการศูนย์รวบรวมกระจายสินค้า รายได้จากการให้บริการลานตู้ และรายได้จากบริการสำหรับสินค้าอันตราย มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 3.20 จากรายได้การให้บริการ ในไตรมาส 1 ปี 2569 มีมูลค่า 14.51 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2568 จำนวน 1.79 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.07 และเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2568 จำนวน 1.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.10 สะท้อนการเติบโตอย่างต่อเนื่องของความต้องการบริการคลังสินค้าและโลจิสติกส์แบบครบวงจร

รายได้จากธุรกิจพลังงานทดแทน

บริษัท โซนิค กรีน เพาเวอร์ จำกัด (บริษัทย่อย) รับรู้รายได้จาก บริษัท กิจการร่วมค้า เอเออี - บีไอจี จำกัด และบริษัท กิจการร่วมค้า พีอีเอส - อีอาร์เอส จำกัด (บริษัทย่อยทางอ้อม) ซึ่งเป็นรายได้จากธุรกิจพลังงานทดแทน ในไตรมาส 1 ปี 2569 จำนวน 3.65 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้ 3.23 ล้านบาท คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.00 และเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2568 ซึ่งมีรายได้ 3.12 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.99 การเติบโตดังกล่าวเป็นผลจากโครงการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ที่กลุ่มบริษัทเข้าลงทุนผ่านบริษัท กิจการร่วมค้า ซึ่งเดินหน้า COD (Commercial Operation Date)

ต้นทุนการให้บริการ

บริษัทมีต้นทุนการให้บริการในไตรมาส 1 ปี 2569 จำนวน 352.62 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีต้นทุน 385.28 ล้านบาท คิดเป็นการลดลง 32.66 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.48 สะท้อนความสำเร็จในการบริหารต้นทุนค่าระวาง ค่าขนส่ง และต้นทุนปฏิบัติการ โดยสัดส่วนต้นทุนต่อรายได้จากการให้บริการลดลงจากร้อยละ 79.04 ในไตรมาส 1 ปี 2568 เป็นร้อยละ 77.73 ในไตรมาส 1 ปี 2569 เมื่อเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568 ซึ่งมีต้นทุน 348.24 ล้านบาท ต้นทุนเพิ่มขึ้น 4.38 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.26 สอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกัน

ต้นทุนจากธุรกิจพลังงานทดแทน

บริษัท โซนิค กรีน เพาเวอร์ จำกัด (บริษัทย่อย) รับรู้ต้นทุนจาก บริษัท กิจการร่วมค้า เอเออี - บีไอจี จำกัด และบริษัท กิจการร่วมค้า พีอีเอส - อีอาร์เอส จำกัด (บริษัทย่อยทางอ้อม) ซึ่งเป็นต้นทุนจากธุรกิจพลังงานทดแทนในไตรมาส 1 ปี 2569 อยู่ที่ 2.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีต้นทุน 1.93 ล้านบาท และเมื่อเทียบกับ ไตรมาส 4/2568 ซึ่งมีต้นทุนจากธุรกิจพลังงานทดแทนจำนวน 2.23 ล้านบาท เป็นการลดลง 0.04 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.79 การเพิ่มขึ้นของต้นทุนทั้งเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากการที่โครงการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ที่กลุ่มบริษัทเข้าลงทุนทยอยเริ่มดำเนินการเชิงพาณิชย์ (COD) เพิ่มขึ้นส่งผลให้มีทั้งรายได้และต้นทุนการดำเนินงานของโครงการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต ส่วนการลดลงจากไตรมาส 4 ปี 2568 มาจากการควบคุมต้นทุน

กำไรขั้นต้น

บริษัทมีกำไรขั้นต้นจากธุรกิจโลจิสติกส์และพลังงานทดแทนรวมสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 เท่ากับ 102.49 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 22.41 โดยเมื่อเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีกำไรขั้นต้น 103.49 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 21.10 กำไรขั้นต้นลดลง 1.00 ล้านบาท แต่อัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.31 เมื่อเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568 ซึ่งมีกำไรขั้นต้น 98.41 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 21.92 กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 4.08 ล้านบาท และอัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.49

รายได้ดอกเบี้ยที่คำนวณตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

บริษัทมีรายได้ดอกเบี้ยที่คำนวณตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 มีมูลค่าเท่ากับ 4.59 ล้านบาท โดยลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า 1.60 ล้านบาท และลดลงจากไตรมาส 4 ของปี 2569 เท่ากับ 0.52 ล้านบาท เป็นผลมาจากการสัญญาให้เช่าซื้อรถหัวลากและทางที่ครบกำหนด การลดดอกเบี้ยเงินฝากของธนาคาร และดอกเบี้ยรับจากสินทรัพย์ทางการเงินที่บริษัทชะลอการลงทุนเนื่องจากความผันผวนของตลาดหลักทรัพย์

รายได้อื่น

รายได้อื่นประกอบไปด้วยรายได้ที่ไม่ได้มาจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทได้แก่ ผลตอบแทนจากหุ้นกู้ที่มีอนุพันธ์แฝง รายได้เงินปันผล-เงินลงทุนในหลักทรัพย์ กำไร(ขาดทุน) จากการจำหน่ายหลักทรัพย์ โดยรายได้อื่นสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 0.23 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2568 ที่มีรายได้อื่น 0.38 ล้านบาท เป็นจำนวน 0.15 ล้านบาท และลดลงจากไตรมาส 4 ปี 2568 ที่มีรายได้อื่น 0.44 ล้านบาท เป็นจำนวน 0.21 ล้านบาท เนื่องจากในไตรมาส 1 ปี 2568 มีกำไร(ขาดทุน) จากการจำหน่ายหลักทรัพย์

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 64.90 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า 3.57 ล้านบาท และจากไตรมาส 4 ปี 2568 เท่ากับ 2.26 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเป็นผลจากค่าใช้จ่ายพนักงานและการลงทุนในด้านการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการขยายธุรกิจในระยะยาว

กำไร(ขาดทุน)อื่น-สุทธิ

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทมีผลกำไรอื่น-สุทธิ จำนวน 6.22 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่มีผลขาดทุน 2.03 ล้านบาท คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 8.25 ล้านบาท โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่มีผลมาจากผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และผลกำไรจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ โดยในไตรมาสนี้อัตราแลกเปลี่ยน และมูลค่าหลักทรัพย์ในพอร์ตปรับตัวในทิศทางที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทมากขึ้น

กำไรสุทธิ

จากข้อมูลงบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีกำไรสุทธิ 35.60 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 7.70 เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2568 ซึ่งมีกำไรสุทธิ 34.99 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 7.04 จำนวน 0.61 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.74 และเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนจากไตรมาส 4 ปี 2568 ซึ่งมีกำไรสุทธิ 25.89 ล้านบาท คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 5.70 จำนวน 9.71 ล้านบาท หรือร้อยละ 37.50 ผลกำไรที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวสะท้อนประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนและการปรับโครงสร้างธุรกิจที่เหมาะสม

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน	31 มีนาคม 2569	31 ธันวาคม 2568	เพิ่ม / (ลด)	
			จำนวน	ร้อยละ
สินทรัพย์	2,011.39	1,995.38	16.01	0.80
หนี้สิน	426.72	438.66	(11.94)	(2.72)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	1,517.23	1,487.21	30.02	2.02

สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 2,011.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16.01 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.80 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ดังนี้

1. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 327.20 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 18.20 ล้านบาท เป็นผลมาจากกำไรจากการดำเนินงาน ประกอบกับการบริหารเงินทุนหมุนเวียนอย่างมีประสิทธิภาพ สะท้อนสภาพคล่องที่ดีของบริษัท
2. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 290.43 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 6.69 ล้านบาท เป็นผลมาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น แต่ลูกหนี้การค้าของกลุ่มบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้การค้าค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน
3. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 935.40 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 7.25 ล้านบาท จากค่าเสื่อมราคา
4. ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าเงินทุน ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 41.47 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 5.33 ล้านบาท จากการรับชำระหนี้เช่าซื้อรถหัวลากและหาง
5. สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 351.36 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 0.51 ล้านบาท จากการลดการลงทุนในตราสารหนี้และตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น

หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สิน ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 426.72 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 11.94 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.72 สะท้อนการบริหารหนี้สินอย่างมีวินัย โดยเฉพาะเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน จากการทยอยชำระเงินต้นตามกำหนด ซึ่งสะท้อนให้เห็นการลดภาระดอกเบี้ยและการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงินในระยะยาว

ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่ ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2569 เท่ากับ 1,517.23 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30.02 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.02 จากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้นตามผลการดำเนินงานของไตรมาส

โครงสร้างเงินทุน

กลุ่มบริษัทมีเสถียรภาพทางการเงินที่มั่นคง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) เท่ากับ 0.27 เท่า ลดลงจาก 0.28 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 สะท้อนถึงฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งขึ้น โดยมีสาเหตุหลักจากการบริหารจัดการกระแสเงินสดอย่างมีประสิทธิภาพ การทยอยชำระคืนเงินกู้ และการเพิ่มขึ้นของกำไรสะสม ส่งผลให้โครงสร้างเงินทุนของกลุ่มบริษัทมีความระมัดระวังและมีความพร้อมรองรับการขยายธุรกิจในอนาคต

ปัจจัยที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานหรือการเติบโตในอนาคต

ผลการดำเนินงานและการเติบโตของกลุ่มบริษัทในระยะถัดไปขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกและภายในองค์กรหลายประการ ซึ่งฝ่ายบริหารได้ประเมินและติดตามอย่างใกล้ชิด โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ความผันผวนของค่าระวางเรือและภาวะตลาดขนส่งทางเรือ

ดัชนี SCFI ที่ปรับตัวผันผวนในช่วงไตรมาส 1/2569 และมีแนวโน้มฟื้นตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีต่อปี อาจส่งผลให้ต้นทุนค่าระวางในส่วนที่บริษัทต้องจัดซื้อจากสายเรือปรับตัวขึ้น ซึ่งอาจกดดันอัตรากำไรในส่วนของบริษัทขนส่งทางเรือในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม หากบริษัทสามารถส่งผ่านต้นทุนที่เพิ่มขึ้นไปยังลูกค้าได้ ผลกระทบต่ออัตรากำไรโดยรวมจะจำกัด ในทางกลับกัน ค่าระวางที่ฟื้นตัวขึ้นอาจส่งผลดีต่อรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือ หากบริษัทสามารถรักษาระดับปริมาณงานและการบริหารส่วนต่างค่าระวาง (Freight Spread) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ผลกระทบจากนโยบายภาษีและความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศ

นโยบายภาษีนำเข้าของสหรัฐอเมริกาที่ยังคงดำรงอยู่ และความไม่แน่นอนเกี่ยวกับทิศทางของนโยบายการค้าโลก อาจส่งผลให้ปริมาณการส่งออกของประเทศผู้ผลิตในเอเชีย รวมถึงไทย ลดลงอย่างต่อเนื่องในระยะสั้นถึงกลาง ซึ่งจะกระทบโดยตรงต่อปริมาณงานขนส่งระหว่างประเทศและรายได้จากธุรกิจหลักของบริษัท

อย่างไรก็ดี ความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนอาจก่อให้เกิดการเบี่ยงเบนของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Diversion) ซึ่งเป็นโอกาสสำหรับประเทศในอาเซียนรวมถึงไทยในการดึงดูดการลงทุนและการผลิตใหม่ ๆ ซึ่งในระยะกลางจะสร้างความต้องการโลจิสติกส์เพิ่มเติม

3. ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์และเส้นทางการขนส่ง

สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง รวมถึงการโจมตีในทะเลแดงและบริเวณช่องแคบ بابอัลมันเดบ ยังคงเป็นความเสี่ยงสำคัญที่ส่งผลให้สายเรือต้องเปลี่ยนเส้นทางผ่านแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) ซึ่งทำให้ระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้นและกระทบต่อตารางเรือ ความยืดหยุ่นของสถานการณ์ดังกล่าวจะสร้างทั้งความท้าทายในการวางแผนให้บริการลูกค้า และโอกาสในการรับรายได้เพิ่มเติมจากค่าระวางที่ปรับสูงขึ้น

4. การแข่งขันในอุตสาหกรรมและแรงกดดันด้านราคา

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ยังคงมีการแข่งขันรุนแรง ทั้งจากผู้ให้บริการในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการที่สายเรือบางรายพยายามให้บริการตรงถึงลูกค้า (Direct Sales) โดยไม่ผ่านตัวกลาง บริษัทจำเป็นต้องรักษาความได้เปรียบเชิงแข่งขันผ่านคุณภาพบริการ ความน่าเชื่อถือ ความสัมพันธ์กับลูกค้า และความสามารถในการให้บริการแบบครบวงจร (One-Stop Service)

5. โอกาสจากการย้ายฐานการผลิต (China+1) และการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

แนวโน้มการกระจายฐานการผลิตออกจากจีนมายังประเทศในอาเซียน โดยเฉพาะไทยซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่แข็งแกร่ง เป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญในระยะกลาง การที่นักลงทุนต่างชาติขยายฐานการผลิตในไทยจะส่งผลให้ความต้องการบริการขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น กลุ่มบริษัทอยู่ในฐานะที่พร้อมรองรับโอกาสดังกล่าวด้วยเครือข่ายขนส่งที่ครอบคลุมทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ

6. การเติบโตของธุรกิจพลังงานทดแทนและการสร้างรายได้ประจำ

การทยอย COD ของโครงการพลังงานหมุนเวียนที่กลุ่มบริษัทเข้าลงทุนยังคงดำเนินต่อเนื่อง ซึ่งจะสร้างรายได้ที่มีความสม่ำเสมอ (Recurring Income) เพิ่มมากขึ้นในระยะถัดไป ช่วยลดการพึ่งพารายได้จากธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีความผันผวนตามวัฏจักรการค้า ทั้งนี้ นโยบายสนับสนุนพลังงานสะอาดของรัฐบาลไทยและกรอบนโยบาย Net Zero ทั้งในระดับโลกยังเป็นปัจจัยหนุนระยะยาวสำหรับธุรกิจนี้

7. ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนและการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน

ธุรกิจโลจิสติกส์ระหว่างประเทศมีการดำเนินธุรกรรมในสกุลเงินต่างประเทศเป็นหลัก โดยเฉพาะดอลลาร์สหรัฐ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทและสกุลเงินต่างประเทศอาจส่งผลต่อรายได้และต้นทุนเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท รวมถึงกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง (Unrealized Gain/Loss) ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน (IFRS) ซึ่งบริษัทบริหารจัดการผ่านการกระจายพอร์ตสินทรัพย์ทางการเงินอย่างรอบคอบ

8. ปัจจัยด้านเทคโนโลยี ดิจิทัล และความยั่งยืน

แนวโน้มการนำเทคโนโลยีดิจิทัล ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และระบบอัตโนมัติมาใช้ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เร่งตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้ให้บริการที่สามารถใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและยกระดับประสบการณ์ลูกค้าจะมีความได้เปรียบในการแข่งขัน ในขณะเดียวกัน ข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม (ESG) และมาตรฐานคาร์บอนในภาคการขนส่ง อาจส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานปรับเพิ่มขึ้นในระยะต่อไป

ฝ่ายบริหารยังคงติดตามพัฒนาการของปัจจัยข้างต้นอย่างใกล้ชิด และพร้อมปรับกลยุทธ์เพื่อรับมือกับความเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ โดยยึดหลักการดำเนินงานที่รอบคอบ มีวินัยทางการเงิน และมุ่งสร้างคุณค่าในระยะยาวให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

พัฒนาการด้านความยั่งยืน

สำหรับไตรมาส 1/2569 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยบูรณาการมิติด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance: ESG) เข้ากับกลยุทธ์และการดำเนินงานเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการเติบโตของธุรกิจและการสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

● มิติด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยดำเนินงานภายใต้แนวทางหลัก ดังนี้:

○ การจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ:

- เป้าหมายระยะยาว: กำหนดเป้าหมาย ลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ภายในปี 2570 เมื่อเทียบกับปีฐาน

- การเพิ่มสัดส่วนพลังงานสะอาด: ได้ดำเนินการติดตั้ง Solar Cell ณ สาขาแหลมฉบังเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2569 มีขนาดกำลังการผลิตติดตั้ง 15.60 กิโลวัตต์สูงสุด โดยปริมาณไฟฟ้าที่ผลิตได้ 14,886 (หน่วย/ต่อปี) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานสะอาด ลดการพึ่งพาไฟฟ้าจากภายนอก และสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้พลังงาน
- การจัดการขยะและของเสีย:
 - จัดการขยะอินทรีย์: ดำเนินการโครงการ Sonic Mission Zero แยกให้ชัดเจนเศษอาหารให้เหลือศูนย์ ณ สำนักงานใหญ่ โดยแยกขยะอินทรีย์และนำเศษอาหารเข้าสู่กระบวนการหมักปุ๋ยภายในองค์กร สอดคล้องกับแนวทางเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) มุ่งสู่เป้าหมายของเสียจากอาหารเป็นศูนย์
- มิติด้านสังคม
 - บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตบุคลากรและการเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนสังคมที่ดี:
 - ความผูกพันและวัฒนธรรมองค์กร: ดำเนินกิจกรรม “Sonic Happy Station” อย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมทักษะการสื่อสาร การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างบุคลากร และเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เข้มแข็ง ควบคู่กับการจัดให้มีสวัสดิการที่เหมาะสมแก่พนักงาน
- มิติด้านบรรษัทภิบาล
 - การกำกับดูแลกิจการที่มีประสิทธิภาพเป็นรากฐานสำคัญของความมั่นคงขององค์กร:
บริษัทฯ ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามแนวทางของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ อย่างเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจและบริบทขององค์กร

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

-ลงนาม-

(ดร.สันติสุข โฆษิอากานันท์)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

-ลงนาม-

(นายรณัท เลี้ยวเลิศสกุลชัย)
กรรมการและเลขานุการบริษัท