



PILATUS

MARINE

คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
สำหรับผลการดำเนินงานของ

บริษัท พิลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน)

งวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2569 ประจำปีไตรมาส 1 ปี 2569

เลขที่ PLT/MAI-008/2569

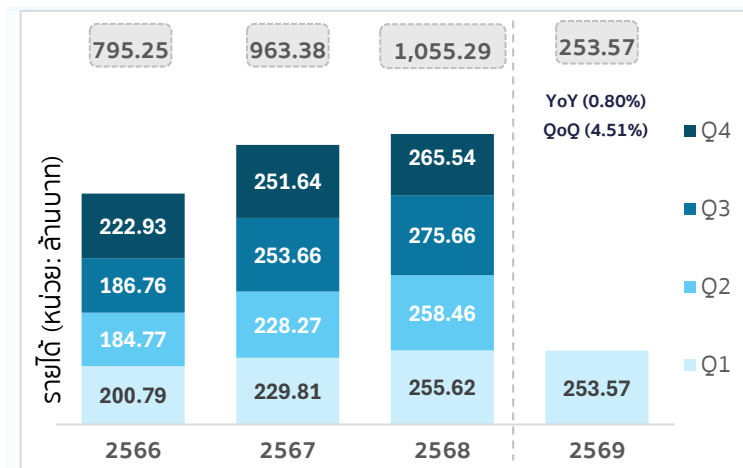
13 พฤษภาคม 2569

1. บทสรุปผู้บริหาร

1.1 สรุปภาพรวมธุรกิจ ประจำไตรมาส 1 ปี 2569

สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัท พิลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 253.57 ล้านบาท ลดลง 4.51% QoQ และลดลงเล็กน้อย 0.80% YoY ปัจจัยหลักเกิดจากรายได้ขนส่งในประเทศปรับตัวลดลงตามปริมาณการขนส่งที่ชะลอตัว แต่หากเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนรายได้จากรุกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศเพิ่มขึ้น จากการเช่าเรือเพิ่มจำนวน 1 ลำ มาให้บริการในรูปแบบ Time Charter

ตารางแสดงรายได้ เปรียบเทียบรายไตรมาส 2566-2569



ในด้านความสามารถในการทำกำไร บริษัทฯ มี EBITDA จำนวน 75.19 ล้านบาท ลดลง 1.64% QoQ แต่เพิ่มขึ้น 1.43% YoY โดยมี EBITDA Margin อยู่ที่ 29.65% เพิ่มขึ้นจาก 28.79% ในไตรมาส 4 ปี 2568 และ 29.00% ในไตรมาส 1 ปี 2568 ขณะที่กำไรสุทธิสำหรับงวด อยู่ที่ 12.61 ล้านบาท ลดลง 2.78% QoQ และ 2.68% YoY โดยอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ 4.97% การลดลงของกำไรสุทธิดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากกำไรขั้นต้นที่ลดลงตามรายได้จากการให้บริการ อย่างไรก็ตาม ภาพรวม EBITDA ที่ยังทรงตัวเมื่อ

เทียบกับปีก่อนสะท้อนให้เห็นว่าบริษัทฯ ยังคงรักษาความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานหลักได้ในระดับที่ค่อนข้างมั่นคง

1.2 สภาวะเศรษฐกิจไทยและแนวโน้มการใช้พลังงาน

สภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2569 ยังมีแนวโน้มขยายตัวในระดับจำกัด โดยจากการประเมินของหลายสถาบัน (เช่น IMF, SCB EIC, KKP Research และสนพ. เป็นต้น) ภาพรวมมีการคาดการณ์ว่า GDP ไทยจะเติบโตในกรอบประมาณ 1.3-1.5% โดย KKP Research ประเมินการเติบโตไว้ที่ 1.3% SCB EIC ประเมินไว้ที่ 1.4% และ IMF ประเมินไว้ที่ 1.5% ขณะที่ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ชำอิงกรอบความเสี่ยงหลังปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจทำให้ GDP ลดลงมาอยู่ราว 1.3-1.6%¹ ภาพดังกล่าวสะท้อนว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยยังอยู่ภายใต้แรงกดดันจากหลายด้าน ทั้งด้านความผันผวนของราคาพลังงาน ความไม่แน่นอนของการค้าโลก ภาวะต้นทุนของภาคธุรกิจ และกำลังซื้อในประเทศที่ยังฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป

¹ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) สถานการณ์พลังงานปี 2568 และแนวโน้มพลังงานปี 2569

อย่างไรก็ดี เมื่อเชื่อมโยงกับธุรกิจของบริษัทฯ ความต้องการใช้พลังงานและ LPG ยังมีลักษณะเป็นความต้องการพื้นฐานที่มีความต่อเนื่อง โดย สนพ. คาดว่าความต้องการพลังงานขั้นต้นของประเทศในปี 2569 จะเพิ่มขึ้น 1.5% หลังจากลดลง 1.6% ในปี 2568 ขณะที่การใช้ LPG โพรเพน และบิวเทนโดยรวมคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 0.6% เทียบกับการลดลง 2.1% ในปี 2568 และหากพิจารณาเฉพาะ LPG ที่ไม่รวมการใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 1.4% โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการใช้ในภาคครัวเรือนและภาคอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 2.1% และ 2.8% ตามลำดับ

ประเด็นดังกล่าวมีความสำคัญต่อบริษัทฯ เนื่องจาก LPG เป็นสินค้าที่มีบทบาทในชีวิตประจำวันและภาคอุตสาหกรรมพื้นฐาน แม้ภาพเศรษฐกิจโดยรวมจะไม่ได้ขยายตัวในอัตราสูง แต่ฐานความต้องการในประเทศยังมีแนวโน้มทรงตัวหรือเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยเฉพาะกลุ่มการใช้ในครัวเรือนและอุตสาหกรรม ซึ่งช่วยสนับสนุนความจำเป็นของระบบโลจิสติกส์พลังงานและการขนส่ง LPG ให้ยังคงมีบทบาทต่อเนื่องในห่วงโซ่อุปทานของประเทศ

1.3 ภาพรวมอุตสาหกรรมเรือขนส่งก๊าซ (Gas Carrier) และ LPG Shipping

ในภาพรวม อุตสาหกรรมเรือขนส่งก๊าซ (Gas Carrier) และ LPG Shipping ในปี 2569 ยังคงมีทั้งปัจจัยสนับสนุนและแรงกดดันที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด ด้านอุปสงค์ ตลาดยังได้รับแรงหนุนจากการค้า LPG ระหว่างภูมิภาค โดยเฉพาะการส่งออกจากสหรัฐอเมริกาและตะวันออกกลางเข้าสู่เอเชีย ซึ่งยังคงเป็นศูนย์กลางความต้องการสำคัญของตลาดโลก ข้อมูลจาก EIA ระบุว่า การส่งออก Natural Gas Plant Liquids (NGPL) ของสหรัฐฯ ทำระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2568 โดย Propane exports เฉลี่ยอยู่ที่ 1.8 ล้านบาร์เรลต่อวัน และหลายประเทศในเอเชียยังเป็นปลายทางหลักของการส่งออกดังกล่าว² ขณะที่ IEA ประเมินว่าการเติบโตของอุปทาน LNG ในปี 2569 จะช่วยสนับสนุนความต้องการก๊าซ โดยเฉพาะจากจีน และตลาดเกิดใหม่ในเอเชีย³

อย่างไรก็ดี ตลาด LPG Shipping ไม่ได้อยู่ในภาวะที่มีปัจจัยบวกด้านเดียว โดย Drewry ประเมินว่าตลาดในปี 2569 ยังมีแนวโน้มผันผวนจากการเติบโตของกองเรือใหม่ โดยเฉพาะเรือขนส่งก๊าซขนาดใหญ่ เช่น VLGC/VLAC และ Ethane Carrier ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้า และความต้องการในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่ยังมีความเปราะบาง โดยคาดว่าปริมาณการค้า LPG จะเพิ่มขึ้นราว 6% ในปี 2569⁴ แต่ในขณะเดียวกันจำนวนเรือส่งมอบใหม่มีแนวโน้มเร่งตัวขึ้น ซึ่งอาจกดดันสมดุลอุปสงค์และอุปทานของตลาดค่าระวางเรือ นอกจากนี้ OPIS ยังชี้ว่าตลาด LPG ในเอเชียอาจเผชิญความเสี่ยงด้าน Oversupply จากอุปทานใหม่ of สหรัฐฯ และตะวันออกกลาง ขณะที่การเติบโตของอุปสงค์ในตลาดนำเข้าหลัก โดยเฉพาะจีน อาจไม่เร่งตัวเท่าช่วงที่ผ่านมา⁵

สำหรับผู้ประกอบการในภูมิภาคเอเชีย ภาพดังกล่าวสะท้อนว่าการบริหารกองเรือและรูปแบบสัญญาจะมีความสำคัญมากขึ้น ผู้ประกอบการที่มีฐานรายได้จากสัญญาระยะยาวในประเทศควบคู่กับความสามารถในการบริหารโอกาสจากตลาดต่างประเทศ จะมีความยืดหยุ่นในการรับมือกับความผันผวนของตลาดได้ดีกว่า โดยเฉพาะในช่วงที่ทิศทาง Trade Flow ระหว่างสหรัฐฯ ตะวันออกกลาง และเอเชียยังอาจเปลี่ยนแปลงตามราคาพลังงาน นโยบายการค้า และสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์

² IEA: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=67387>

³ <https://www.iea.org/reports/gas-market-report-q1-2026/executive-summary>

⁴ <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-opinion-browser/maritime-research-opinions/trade-policies-and-stronger-fleet-growth-pose-challenges-for-lpg-shipping-in-2026>

⁵ <https://www.opis.com/blog/2026-outlook-asias-lpg-market-braces-for-oversupply-as-demand-growth-stalls/>

1.4 ความเสี่ยงและประเด็นที่ต้องติดตาม

แม้ความต้องการใช้ LPG ในประเทศยังมีฐานที่ต่อเนื่อง แต่อุตสาหกรรมยังคงเผชิญแรงกดดันจากหลายปัจจัย **ประการแรก** คือความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิงสำหรับเรือ ซึ่งเป็นต้นทุนสำคัญของธุรกิจขนส่งและมีผลโดยตรงต่ออัตรากำไรของผู้ประกอบการ **ประการที่สอง** คือความไม่แน่นอนของเส้นทางเดินเรือและภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะสถานการณ์ในตะวันออกกลาง ช่องแคบฮอร์มุซ และทะเลแดง ซึ่งอาจกระทบทั้งต้นทุนประกันภัย ระยะเวลาเดินเรือ และความต่อเนื่องของ supply chain พลังงาน

ประการที่สาม คือสมมูลอุปสงค์และอุปทานของเรือขนส่งก๊าซในตลาดโลก โดยการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2569 โดยเฉพาะกลุ่มเรือขนส่งก๊าซขนาดใหญ่ เช่น VLGC/MLAC และ Ethane Carrier อาจเพิ่มแรงกดดันต่อค่าระวางและอัตราใช้เรือหากอุปสงค์จากปิโตรเคมีและการนำเข้า LPG ของเอเชียเติบโตต่ำกว่าคาด อย่างไรก็ตาม ผลกระทบต่อบริษัทอาจอยู่ในระดับจำกัดเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการเรือขนาดใหญ่ เนื่องจากกองเรือของบริษัทเป็น เรือขนส่งก๊าซขนาดเล็ก ซึ่งมีลักษณะการให้บริการและฐานลูกค้าที่แตกต่างจากตลาดเรือขนาดใหญ่ระยะไกล ขณะเดียวกัน กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมและประสิทธิภาพการปล่อยคาร์บอนยังเป็ปัจจัยที่ผู้ประกอบการต้องติดตามอย่างใกล้ชิด เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อการลงทุน การซ่อมบำรุง และการบริหารอายุของกองเรือในระยะยาว

1.5 มุมมองต่อแนวโน้มธุรกิจของบริษัทฯ

ฝ่ายบริหารประเมินว่าแนวโน้มผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2569 จะยังคงอยู่ภายใต้บริบทเศรษฐกิจที่ขยายตัวในระดับจำกัด และอุตสาหกรรมขนส่งพลังงานที่มีความผันผวนจากปัจจัยภายนอก อย่างไรก็ตาม **บริษัทฯ ตั้งเป้ารายได้ปี 2569 เติบโตในกรอบ 7-9% จากปีก่อน** โดยแรงสนับสนุนหลักจะมาจากการเติบโตของ 3 กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกันอย่างชัดเจน ได้แก่ ธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศ และธุรกิจ LPG Trading

สำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ คาดว่าจะเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญของการเติบโตในปี 2569 จากการรับรู้รายได้เต็มปีของเรือขนส่งจำนวน 3 ลำ ภายหลังการขยายกองเรือในช่วงครึ่งหลังของปีก่อน ประกอบกับโครงสร้างสัญญาแบบ Time Charter ซึ่งช่วยเพิ่มความแน่นอนของรายได้ และลดความเสี่ยงจากความผันผวนของต้นทุนพลังงาน ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังมีฐานรายได้จากการขนส่ง LPG ในประเทศ ซึ่งเชื่อมโยงกับความต้องการใช้พลังงานพื้นฐานของประเทศ และช่วยเสริมเสถียรภาพของรายได้โดยรวม นอกจากนี้ การมีรายได้จากการให้บริการ Time Charter ในต่างประเทศยังช่วยเพิ่มความหลากหลายของโครงสร้างรายได้ และลดการพึ่งพาทลาดตลาดใดตลาดหนึ่งมากเกินไป

ในระยะถัดไป ประเด็นสำคัญที่บริษัทฯ จะให้ความสำคัญ ได้แก่ การบริหารอัตราการใช้เรือให้สอดคล้องกับปริมาณงาน การบริหารต้นทุนเชื้อเพลิงและต้นทุนซ่อมบำรุง การจัดการสัญญาให้เหมาะสมกับสภาวะตลาด และการติดตามโอกาสจากเส้นทางคาร์พลังงานในภูมิภาค ทั้งนี้ ภายใต้สภาพแวดล้อมที่ยังมีความไม่แน่นอน บริษัทฯ จะยังคงให้ความสำคัญกับการรักษาเสถียรภาพของธุรกิจหลัก ควบคู่กับการบริหารความเสี่ยงด้านต้นทุนและกองเรือ เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันและการเติบโตอย่างมีคุณภาพในระยะยาว

2. สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานและคำอธิบาย

2.1 สรุปผลการดำเนินงานด้านการเงิน (Financial Highlights) Q1/2569

บริษัท พิลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีผลการดำเนินงานในภาพรวมโดยสรุป สำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2569 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

Financial Highlights	หน่วย	1Q69	4Q68	1Q68	เปลี่ยนแปลง QoQ (%)	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
รายได้จากการให้บริการ	ล้านบาท	253.57	265.54	255.62	(4.51%)	(0.80%)
รายได้รวม	ล้านบาท	264.87	270.31	257.21	(2.01%)	2.98%
กำไรขั้นต้น	ล้านบาท	37.16	42.77	46.51	(13.13%)	(20.11%)
EBITDA ^{1/}	ล้านบาท	75.19	76.44	74.13	(1.64%)	1.43%
กำไรสุทธิ	ล้านบาท	12.61	12.97	12.95	(2.78%)	(2.68%)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.013	0.014	0.013	(2.78%)	(2.68%)
อัตรากำไรขั้นต้น	%	14.65%	16.11%	18.19%	(9.03%)	(19.46%)
EBITDA Margin ^{2/}	%	29.65%	28.79%	29.00%	3.00%	2.25%
อัตรากำไรสุทธิ	%	4.97%	4.88%	5.07%	1.82%	(1.89%)

หมายเหตุ : ^{1/}กำไรจากการดำเนินงานของบริษัทก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย

^{2/}อัตรากำไรจากการดำเนินงานของบริษัทก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย

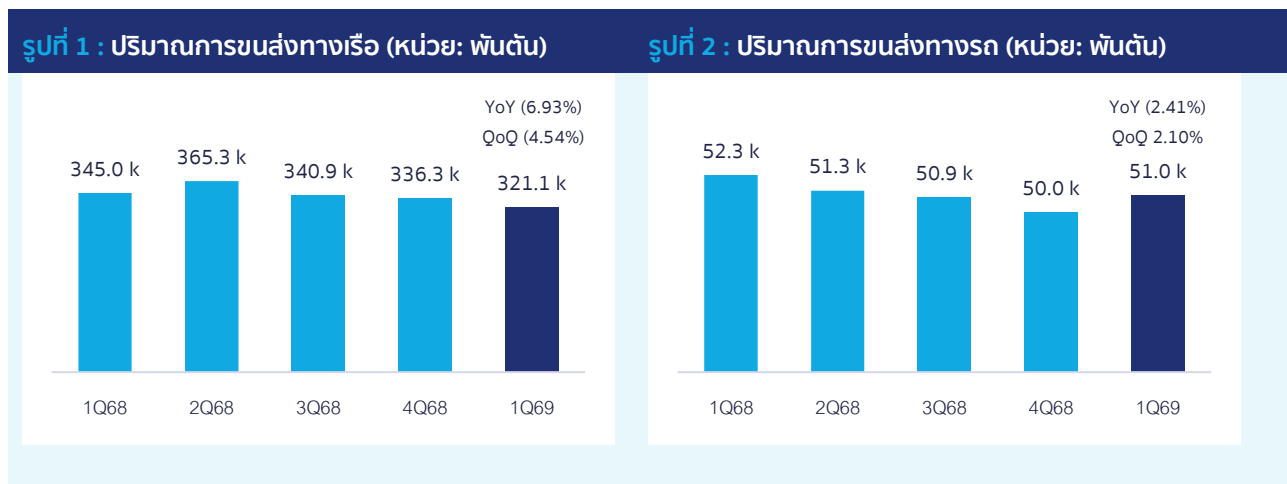
- รายได้การให้บริการ** - บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 253.57 ล้านบาท ลดลง 4.51% QoQ และลดลง 0.80% YoY โดยการลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนมีสาเหตุหลักจากรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือที่ปรับตัวลดลง จากสัญญาขนส่งทางเรือในประเทศ (COA) ที่ลดลง 6.85 ล้านบาท ตามปริมาณการขนส่งที่ชะลอตัว ขณะที่รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศลดลง 5.36 ล้านบาท จากไตรมาสก่อนหน้า จากการปรับรูปแบบการให้บริการเรือบางส่วนจาก Time Charter เป็น Spot อย่างไรก็ตาม รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 0.24 ล้านบาท จากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้จากการให้บริการลดลงเล็กน้อย โดยรายได้จากสัญญาขนส่งทางเรือในประเทศ (COA) ลดลง 16.56 ล้านบาท และรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือลดลง 2.09 ล้านบาท ขณะที่รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศเพิ่มขึ้น 16.60 ล้านบาท จากการเช่าเรือต่างประเทศเพิ่มจำนวน 1 ลำมาให้บริการในรูปแบบ Time Charter ตั้งแต่ในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เป็นต้นมา

- กำไรขั้นต้น** - บริษัทฯ มีกำไรขั้นต้นจำนวน 37.16 ล้านบาท ลดลง 13.13% QoQ และลดลง 20.11% YoY โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ 14.65% ลดลงจาก 16.11% ในไตรมาสก่อนหน้า และ 18.19% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศที่ลดลง

- **EBITDA** - บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย จำนวน 75.19 ล้านบาท ลดลง 1.64% QoQ แต่เพิ่มขึ้น 1.43% YoY โดย EBITDA Margin อยู่ที่ 29.65% เพิ่มขึ้นจาก 28.79% ในไตรมาสก่อนหน้า และ 29.00% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน
- **กำไรสุทธิ** - บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 12.61 ล้านบาท ลดลง 2.78% QoQ และ 2.68% YoY โดยการลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้าและช่วงเดียวกันของปีก่อนมีสาเหตุหลักจากรายได้จากการให้บริการและกำไรขั้นต้นที่ลดลง โดยเฉพาะรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศ (COA)

2.2 สรุปผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ ไตรมาสที่ 1 ปี 2569



- ปริมาณการขนส่งทางเรือในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 อยู่ที่ 321.1 พันตัน ลดลง 4.54% QoQ และลดลง 6.93% YoY การปรับตัวลดลงดังกล่าวเป็นผลจากปริมาณการขนส่งภายในประเทศที่ชะลอตัวลง
- ปริมาณการขนส่งทางรถในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 อยู่ที่ 51.0 พันตัน เพิ่มขึ้น 2.10% QoQ แต่ลดลง 2.41% YoY

2.3 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ไตรมาสที่ 1 ปี 2569

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (หน่วย: ล้านบาท)	1Q69	4Q68	1Q68	เปลี่ยนแปลง QoQ (%)	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
รายได้การให้บริการ	253.57	265.54	255.62	(4.51%)	(0.80%)
รายได้รวม	264.87	270.31	257.21	(2.01%)	2.98%
ต้นทุนบริการ	(216.41)	(222.77)	(209.11)	(2.86%)	3.49%
กำไรขั้นต้น	37.16	42.77	46.51	(13.13%)	(20.11%)
รายได้อื่น	2.86	0.12	0.45	2,208.20%	535.60%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	40.07	42.82	47.05	(6.43%)	(14.85%)
ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริหาร	(17.85)	(17.96)	(16.59)	(0.64%)	7.60%
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	0.00	(5.29)	N/A	(100.00%)
ค่าใช้จ่ายอื่น	0.00	(2.00)	(0.41)	(100.00%)	(100.00%)
รวมค่าใช้จ่าย	(17.85)	(19.96)	(22.28)	(10.57%)	(19.91%)
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	22.22	22.86	24.77	(2.82%)	(10.29%)
ต้นทุนทางการเงิน (สุทธิ)	(6.49)	(6.73)	(8.47)	(3.54%)	(23.34%)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	15.73	16.13	16.30	(2.51%)	(3.51%)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(3.12)	(3.17)	(3.35)	(1.44%)	(6.75%)
กำไรสำหรับงวด	12.61	12.97	12.95	(2.78%)	(2.68%)

2.3.1 คำอธิบายผลการดำเนินงาน ไตรมาสที่ 1 ปี 2569

- รายได้จากการให้บริการ** - บริษัท มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 253.57 ล้านบาท ลดลง 4.51% QoQ และลดลง 0.80% YoY สาเหตุการเปลี่ยนแปลงของรายได้ดังกล่าวประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่
 - รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศ (COA) ปรับตัวลดลง QoQ และ YoY โดยลดลง 6.85 ล้านบาทจากไตรมาสก่อนหน้า และลดลง 16.56 ล้านบาทจากช่วงเดียวกันของปีก่อนตามปริมาณการขนส่งที่ลดลง
 - รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศ (Time Charter และ Spot) ปรับตัวลดลง QoQ แต่เพิ่มขึ้น YoY โดยลดลง 5.36 ล้านบาท จากไตรมาสก่อนหน้า จากการปรับรูปแบบการให้บริการเรือบางส่วนจาก Time Charter เป็น Spot อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้เพิ่มขึ้น 16.60 ล้านบาท จากการเช่าเรือต่างประเทศเพิ่ม 1 ลำ ตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เพื่อให้บริการแบบ Time Charter
 - รายได้จากธุรกิจขนส่งทางรถในประเทศ ปรับตัวเพิ่มขึ้น QoQ จำนวน 0.24 ล้านบาท สอดคล้องกับปริมาณการขนส่งทางรถที่เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้า แต่ลดลง YoY จำนวน 2.09 ล้านบาท ตามปริมาณการขนส่งทางรถที่ลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

- ต้นทุนบริการ** - บริษัทฯ มีต้นทุนบริการจำนวน 216.41 ล้านบาท ลดลง 2.86% QoQ แต่เพิ่มขึ้น 3.49% YoY การลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้ามีสาเหตุหลักจากต้นทุนทางเรือที่ลดลงสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งที่ลดลง และราคาน้ำมันที่ปรับลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกัน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้น สำหรับการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ต้นทุนบริการเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่สูงขึ้นจากการเช่าเรือต่างประเทศเพื่อให้บริการแบบ Time Charter รวมถึงค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงเรือตามรอบ (Dry Dock) ของเรือพีลาทัส 66 ในขณะที่ต้นทุนน้ำมันปรับลดลงตามปริมาณการขนส่งที่ลดลง
- กำไรขั้นต้น** - บริษัทฯ มีกำไรขั้นต้นจำนวน 37.16 ล้านบาท ลดลง 13.13% QoQ และลดลง 20.11% YoY โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ 14.65% ปรับตัวลดลงจาก 16.11% ในไตรมาสก่อนหน้า และ 18.19% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากรายได้จากการให้บริการที่ลดลง โดยเฉพาะรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศตามปริมาณการขนส่งที่ลดลง ขณะที่ต้นทุนบริการลดลงในอัตราที่น้อยกว่าการลดลงของรายได้ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นในไตรมาสนี้ปรับตัวลดลงทั้ง QoQ และ YoY
- ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริหาร** - บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการจัดจำหน่ายและบริหารจำนวน 17.85 ล้านบาท ลดลง 0.64% QoQ แต่เพิ่มขึ้น 7.60% YoY โดยการเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนมีสาเหตุหลักจากค่านายหน้าเพิ่มขึ้นตามการให้บริการเรือต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น 1 ลำ
- ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์** - ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ มีขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์จำนวน 5.29 ล้านบาท จากการปรับผลกระทบทางบัญชี โดยเรือที่จะขายใน ไตรมาส 2/2568 มีมูลค่าขายต่ำกว่ามูลค่าสุทธิทางบัญชี
- ต้นทุนทางการเงิน (สุทธิ)** - บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 6.49 ล้านบาท ลดลง 3.54% QoQ และลดลง 23.34% YoY สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวระหว่างปี ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยที่ปรับลดลง ส่งผลให้ภาระดอกเบี้ยจ่ายของบริษัทฯ ลดลงเมื่อเทียบกับทั้งไตรมาสก่อนหน้าและช่วงเดียวกันของปีก่อน
- กำไรสุทธิสำหรับงวด** - บริษัทฯ มีกำไรสุทธิสำหรับงวดจำนวน 12.61 ล้านบาท ลดลง 2.78% QoQ และลดลง 2.68% YoY โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้จากการให้บริการและกำไรขั้นต้นที่ลดลง โดยเฉพาะรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศที่ลดลงตามปริมาณการขนส่งที่ชะลอตัว

2.3.2 รายได้แยกตามประเภท ไตรมาสที่ 1 ปี 2569

ประเภทรายได้ (หน่วย: ล้านบาท)	1Q69	4Q68	1Q68	เปลี่ยนแปลง QoQ (%)	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
ธุรกิจขนส่งทางเรือ	222.69	234.91	222.65	(5.20%)	0.02%
1.1 ธุรกิจขนส่งทางเรือ (ในประเทศ)	161.28	168.13	177.84	(4.08%)	(9.31%)
COA ^{1/}	161.28	168.13	177.84	(4.08%)	(9.31%)
SPOT ^{2/}	0.00	0.00	0.00	N/A	N/A
1.2 ธุรกิจขนส่งทางเรือ (ต่างประเทศ)	61.41	66.78	44.81	(8.03%)	37.06%
COA	0.00	0.00	0.00	N/A	N/A
SPOT	0.00	21.87	0.00	(100.00%)	N/A
Time Charter ^{3/}	61.41	44.91	44.81	36.76%	37.06%
ธุรกิจขนส่งทางรถ	30.88	30.64	32.97	0.79%	(6.35%)
ในประเทศ	30.88	30.64	32.97	0.79%	(6.35%)
ต่างประเทศ	0.00	0.00	0.00	N/A	N/A
รวมรายได้จากการขนส่ง	253.57	265.54	255.62	(4.51%)	(0.80%)

หมายเหตุ: ^{1/} COA หมายถึง สัญญาจ้างขนส่งล่วงหน้า (Contract of Affreightment) เป็นสัญญาว่าจ้างขนส่งตามระยะเวลาที่กำหนด

^{2/} Spot หมายถึง การว่าจ้างขนส่งรายเที่ยว (Spot Charter) เป็นการว่าจ้างขนส่งเป็นรายเที่ยวตามความต้องการของลูกค้า

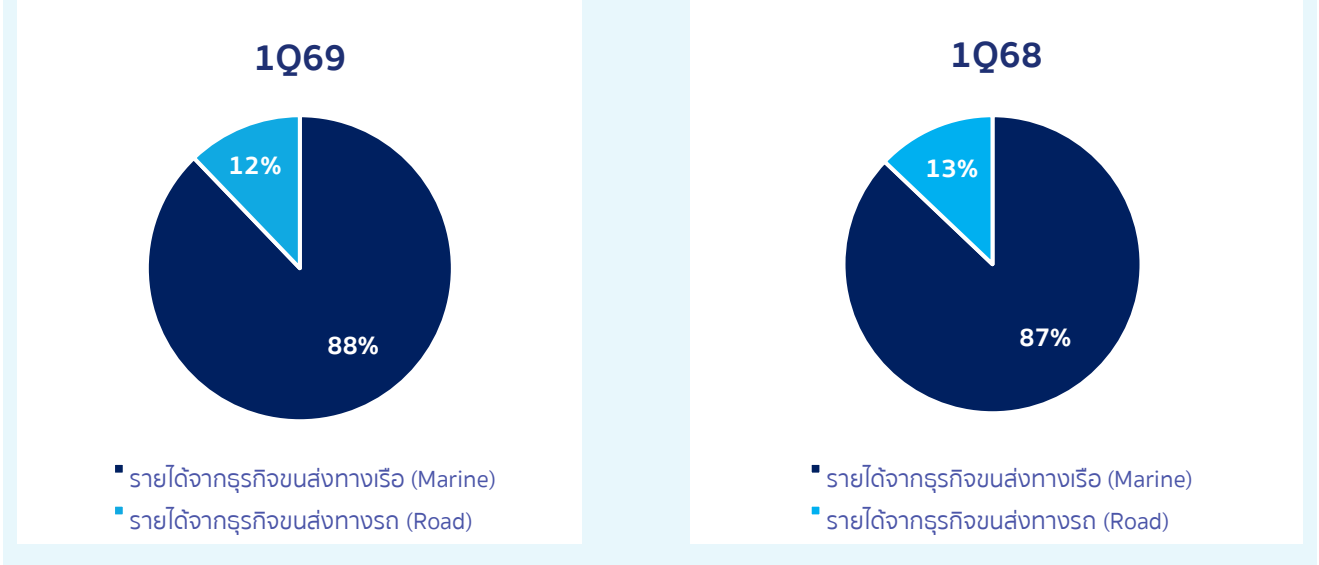
^{3/} Time Charter หมายถึง สัญญาจ้างขนส่งสินค้าแบบกำหนดระยะเวลา เป็นการเช่าเหมาเรือแบบมีระยะเวลา ผู้เช่าเหมาเรือหรือลูกค้าจะได้สิทธิในการใช้เรือในช่วงระยะเวลาหนึ่ง

Key Takeaway:

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 253.57 ล้านบาท ลดลง 0.80% YoY และลดลง 4.51% QoQ โดยรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศยังเติบโตเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากการให้บริการ Time Charter ขณะที่รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศปรับลดลงตามปริมาณการขนส่งที่ชะลอตัว ส่วนรายได้จากธุรกิจขนส่งทางรถลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน แต่ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อยจากไตรมาสก่อนหน้า

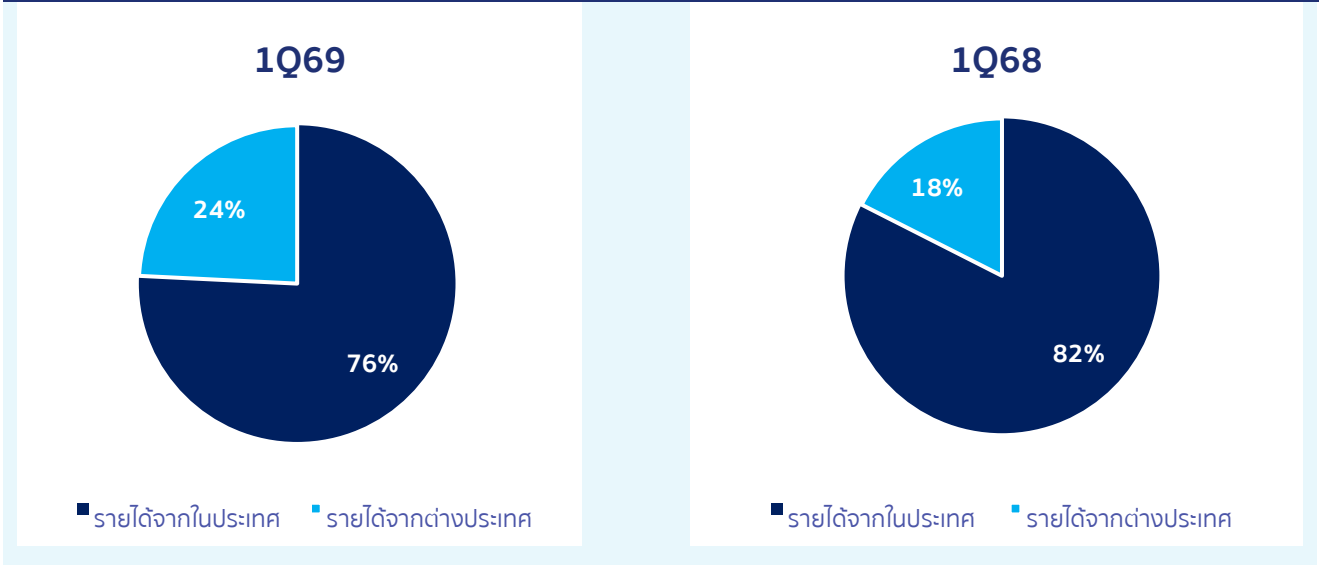


รูปที่ 3: สัดส่วนรายได้แยกตามประเภท Q1/2569 เทียบ Q1/2568



จากรูปที่ 3 : สัดส่วนรายได้แยกตามประเภท ไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 253.57 ล้านบาท ลดลง 0.80% YoY โดยคิดเป็นสัดส่วนรายได้จากรถทางเรือ 88% ของรายได้ทั้งหมด และสัดส่วนรายได้จากรถทางบก 12% ของรายได้ทั้งหมด

รูปที่ 4: สัดส่วนรายได้แยกตามภูมิภาค Q1/2569 เทียบ Q1/2568



จากรูปที่ 4: สัดส่วนรายได้แยกตามภูมิภาค ไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีสัดส่วนรายได้จากการให้บริการในต่างประเทศอยู่ที่ 24% ของรายได้รวมทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากระดับ 18% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากรายได้ประเภท Time Charter ในต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน



**ธุรกิจขนส่งทางเรือ
ในประเทศ 1Q69**

**จำนวน 161.28 ล้านบาท
ลดลง 9.31%**

จากช่วงเดียวกันของปีก่อน



**ธุรกิจขนส่งทางเรือ
ในต่างประเทศ 1Q69**

**จำนวน 61.41 ล้านบาท
เพิ่มขึ้น 37.06%**

จากช่วงเดียวกันของปีก่อน
โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้ประเภท Time
Charter เป็นหลัก



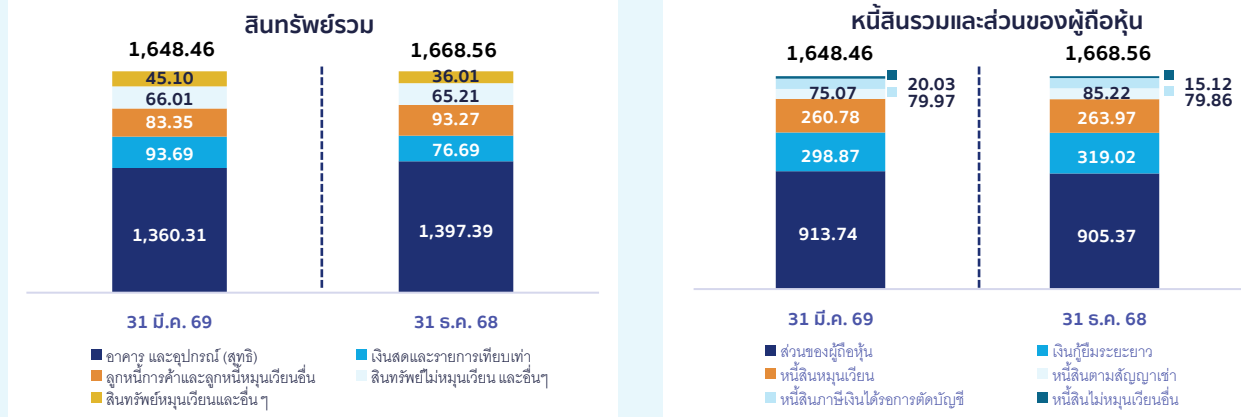
**ธุรกิจขนส่งทางรถ
ในประเทศ 1Q69**

**จำนวน 30.88 ล้านบาท
ลดลง 6.35%**

จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

3. งบแสดงฐานะการเงิน

รูปที่ 5: งบแสดงฐานะการเงิน งวดปี สิ้นสุดวันที่ 31 มี.ค. 2569 เทียบกับ ณ 31 ธ.ค. 2568 (หน่วย: ล้านบาท)



สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวมจำนวน 1,648.46 ล้านบาท ลดลง 1.20% เทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ที่ 1,668.56 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงจากรายการหลักดังต่อไปนี้

- **เงินสดและรายการเทียบเท่า** เพิ่มขึ้น 17.00 ล้านบาท จากผลการดำเนินงาน และในระหว่างไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ยังไม่มีรายจ่ายลงทุนซื้อเรือหรือรายจ่ายลงทุนอื่นเพิ่มขึ้น
- **สินค้างเหลือ** เพิ่มขึ้น 10.27 ล้านบาท จากการสำรองน้ำมันเพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อการให้บริการลูกค้า และลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันที่เกิดขึ้นช่วงปลายไตรมาสที่ 1 ปี 2569
- **อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)** ลดลง 37.08 ล้านบาท จากค่าเสื่อมราคาประจำงวด



หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินรวมลดลง 28.48 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงจากรายการหลักดังต่อไปนี้

- **เงินกู้ยืมระยะยาว** ลดลง 22.21 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ตามงวด
- **หนี้สินตามสัญญาเช่า** ลดลง 11.16 ล้านบาท จากการชำระตามงวด
- **หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น** เพิ่มขึ้น 4.91 ล้านบาท จากการบันทึกภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้นตามรายงานนักคณิตศาสตร์ประกันภัยฉบับใหม่



ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 913.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 0.93% จาก 905.37 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยเพิ่มขึ้นจากกำไรสุทธิสำหรับงวดของบริษัทฯ จำนวน 12.61 ล้านบาท และลดลง 4.23 ล้านบาท จากผลกระทบภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานตามรายงานนักคณิตศาสตร์ประกันภัยฉบับใหม่ และผลกระทบจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด

4. งบกระแสเงินสด

รายการ (หน่วย: ล้านบาท)	ณ 31 มี.ค. 2569	ณ 31 มี.ค. 2568
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการดำเนินงาน	76.48	73.57
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(21.59)	(40.08)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(40.09)	(57.61)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	14.80	(24.13)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันต้นงวด	76.69	104.78
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	2.21	(0.16)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	93.69	80.49

บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิต้นงวด ณ วันที่ 1 มกราคม 2569 จำนวน 76.69 ล้านบาท มีกระแสเงินสดรับจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 78.93 ล้านบาท เงินสดจ่ายภาษีเงินได้จำนวน 2.44 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 76.48 ล้านบาท บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 21.59 ล้านบาท โดยมีรายการที่สำคัญคือค่าซ่อมแซมเรือ (Dry Dock) นอกจากนี้ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 40.09 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว ชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และจ่ายดอกเบี้ย ส่งผลให้บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิปลายงวด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 จำนวน 93.69 ล้านบาท



5. มุ่งมั่นสู่ความยั่งยืน

บริษัท พีลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม โดยตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ปัจจุบัน



- หนึ่งในนโยบายหลักของบริษัทคือการใช้ทรัพยากรและพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อมผ่านการลดการใช้ทรัพยากรเกินความจำเป็น และการป้องกันมลพิษที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมเพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการสร้างสรรค์วิธีการใหม่ ๆ ที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ในการดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง บริษัทฯ ได้ดำเนินการลดมลภาวะทางน้ำผ่านการบริหารจัดการน้ำอับเฉาเรือ (Ballast Water Management System) ตามมาตรฐานสากล และดำเนินการลดปริมาณขยะโดยการคัดแยกและกำจัดขยะตามหลัก 7R (Refuse, Refill, Return, Repair, Reuse, Recycle, Reduce) ซึ่งเป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ เช่น น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (MGO) และส่งเสริมการใช้หลอดไฟ LED เพื่อลดมลพิษทางอากาศและลดภาวะเรือนกระจก

ในอนาคต



ทั้งนี้บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อลูกค้า ลูกจ้าง และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะค้นหาแนวทาง ตัวชี้วัดด้านความยั่งยืนอื่น ๆ ในระดับมาตรฐานสากลเพื่อพัฒนากระบวนการให้บริการขนส่งทางเรือและทางรถของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพ มีคุณภาพ รวมทั้งคำนึงถึงลดผลกระทบที่บริษัทฯ อาจเป็นผู้ก่อให้เกิดผลกระทบนั้น ๆ ในการวางแผนการปฏิบัติเพื่อการเติบโตในอนาคตได้อย่างยั่งยืน