



**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](http://www.thaiparcel.com) Email: [Contactus@thaiparcel.com](mailto:Contactus@thaiparcel.com)

## คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569

---

ที่ TPL-013/2569

13 พฤษภาคม 2569

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์งบการเงินสำหรับผลการดำเนินงานสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569

เรียน กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท ไทยพาร์เซล จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอเรียนชี้แจงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ซึ่งได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2569 โดยมีรายละเอียดดังนี้

## 1. ภาพรวมธุรกิจ

ไตรมาส 1 ปี 2569 ถือเป็นจุดเริ่มต้นของบทใหม่ของบริษัทฯ จากผู้ให้บริการขนส่งพัสดุสู่แพลตฟอร์มขนส่งสินค้าและผู้โดยสารแบบครบวงจร โดยเป็นไตรมาสแรกที่บริษัทฯ รับรู้ผลการดำเนินงานของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC เข้ามาเต็มไตรมาสอย่างเป็นทางการ ภายหลังจากดำเนินกลยุทธ์ปรับโครงสร้างธุรกิจในปีที่ผ่านมา การก้าวเข้าสู่ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารถือเป็นการขยายขอบเขตธุรกิจเชิงกลยุทธ์ที่มีนัยสำคัญทั้งในมิติของการต่อยอดความเชี่ยวชาญด้านการบริหารกองยานพาหนะ การกระจายความเสี่ยงออกจากการพึ่งพาธุรกิจขนส่งพัสดุเพียงลำพัง และการสร้างฐานรายได้ใหม่ที่มีลักษณะสัญญาระยะยาวซึ่งช่วยเพิ่มความมั่นคงให้กับโครงสร้างรายได้โดยรวม

ผลการดำเนินงานในไตรมาสนี้สะท้อนต้นทุนของการเปลี่ยนผ่านโดยตรงไปตรงมา แม้งบการเงินรวมจะยังรายงานผลขาดทุนสุทธิ อันเป็นผลจากภาวะค่าเสื่อมราคาของกองยานพาหนะที่รับรู้เต็มไตรมาสในลักษณะต้นทุนคงที่ระดับสูง การใช้งานกองยานพาหนะที่ยังอยู่ในระยะเร่งสร้างปริมาณงาน ประกอบกับสถานะอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ชะลอตัวชั่วคราว ซึ่งเป็นลักษณะที่พบได้ทั่วไปในช่วงปีแรกของการควบรวมกิจการขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในมิติของ EBITDA หลังหักภาระตามสัญญาเช่า (EBITDA ROU) กลุ่มบริษัทยังคงรักษาสถานะเป็นบวก สะท้อนให้เห็นว่าสินทรัพย์ที่ได้มา ยังคงมีศักยภาพในการสร้างรายได้ และอยู่ในช่วงของการปรับสมดุลภายหลังจากควบรวม ขณะที่ส่วนงานโลจิสติกส์ของบริษัทฯ ยังคงยืนยันความสามารถในการทำกำไรได้อย่างชัดเจน โดยพลิกกลับมามีกำไรสุทธิ 11.1 ล้านบาท พร้อมอัตรากำไรขั้นต้นที่ขยับจากร้อยละ 16.7 เป็นร้อยละ 21.8 อันเป็นผลจากการปรับโครงสร้างกลุ่มลูกค้าและการควบคุมต้นทุนอย่างมีวินัย ซึ่งเป็นเครื่องยืนยันความสามารถของบริษัทฯ ในการบริหารธุรกิจที่ต้องอาศัยการลงทุนในกองยานพาหนะขนาดใหญ่ให้สามารถสร้างผลตอบแทนได้ในเชิงโครงสร้าง

ทิศทางการดำเนินงานในระยะถัดไปวางอยู่บนกรอบกลยุทธ์ที่ชัดเจน โดยกำหนดหมุดหมายสำคัญ 3 ประการเพื่อขับเคลื่อนมูลค่าในระยะกลางถึงยาว ประการแรก คือการถ่ายทอดโมเดลบริหารต้นทุนที่พิสูจน์ผลแล้วในส่วนงาน โลจิสติกส์ไปประยุกต์ใช้กับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทั้งสองกลุ่ม โดยมุ่งเน้นการเพิ่มอัตราการใช้งานรถ (Utilization Rate) ซึ่งถือเป็นตัวแปรหลักในการเปลี่ยนต้นทุนคงที่ให้เป็นแรงผลักดันต่อการขยายอัตรากำไร ควบคู่ไปกับการทบทวนโครงสร้างราคากับลูกค้ากลุ่มสัญญาบริการให้สอดคล้องกับต้นทุนปัจจุบัน เพื่อรักษาคุณภาพของรายได้ในระยะยาว ประการที่สอง คือการสร้าง Group Synergy ผ่านการรวมศูนย์ซ่อมบำรุง การบริหารจัดการสินทรัพย์ร่วมกัน และระบบสนับสนุนส่วนกลาง ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนต่อหน่วยจากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และยกระดับประสิทธิภาพการใช้สินทรัพย์ของทั้งกลุ่ม และประการที่สาม คือการกระจายความเสี่ยงของฐานรายได้สู่กลุ่มอุตสาหกรรมที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดความผันผวนจากการพึ่งพาลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง พร้อมทั้งเสริมความแข็งแกร่งของโครงสร้างรายได้ในระยะยาว แผนงานเชิงรุกดังกล่าวเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท และเป็นรากฐานในการเปลี่ยนสถานะจากผู้ประกอบการขนส่งเฉพาะทางสู่การเป็นแพลตฟอร์มขนส่งครบวงจรที่มีศักยภาพในการสร้างผลตอบแทนได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว

**2. ผลการดำเนินงาน**
**งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ - งบการเงินรวม**
**สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 และ 2568**

รายการ	งบการเงินรวม		งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ	
	งวด 3 เดือน Q1'69		งวด 3 เดือน Q1'68		งวด 3 เดือน Q1'69		งวด 3 เดือน Q1'68		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	%	พันบาท	%	พันบาท	%	พันบาท	%	พันบาท	%
รายได้จากการให้บริการ	343,657	99.3%	120,986	100.0%	115,643	100.0%	120,986	100.0%	(5,343)	-4.4%
รายได้ B2B	18,074	5.2%	25,892	21.4%	18,087	15.6%	25,892	21.4%	(7,805)	-30.1%
รายได้ B2C	65,887	19.0%	61,975	51.2%	65,887	57.0%	61,975	51.2%	3,912	6.3%
รายได้ C2C	27,752	8.0%	28,306	23.4%	27,752	24.0%	28,306	23.4%	(554)	-2.0%
รายได้ COD	2,207	0.6%	3,000	2.5%	2,207	1.9%	3,000	2.5%	(793)	-26.4%
รายได้ SME	1,360	0.4%	1,105	0.9%	1,360	1.2%	1,105	0.9%	255	23.0%
รายได้ Service	350	0.1%	708	0.6%	350	0.3%	708	0.6%	(358)	-50.6%
รายได้ของกลุ่ม First Transport	106,055	30.6%	-	-	-	-	-	-	-	-
รายได้ของกลุ่ม Chalermapat	121,972	35.2%	-	-	-	-	-	-	-	-
รายได้จากการขาย	2,385	0.7%	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	346,042	100.0%	120,986	100.0%	115,643	100.0%	120,986	100.0%	(5,343)	-4.4%
ต้นทุนจากการให้บริการ	(322,446)	-93.2%	(100,735)	-83.3%	(90,467)	-78.2%	(100,735)	-83.3%	10,268	-10.2%
ต้นทุนขาย	(1,892)	-0.5%	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมต้นทุนจากการขายและให้บริการ	(324,338)	-93.7%	(100,735)	-83.3%	(90,467)	-78.2%	(100,735)	-83.3%	10,268	-10.2%
กำไรขั้นต้น	21,704	6.3%	20,251	16.7%	25,176	21.8%	20,251	16.7%	4,924	24.3%
รายได้อื่น	9,513	2.7%	663	0.5%	3,809	3.3%	663	0.5%	3,146	474.3%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(2,886)	-0.8%	(828)	-0.7%	(829)	-0.7%	(828)	-0.7%	(1)	0.1%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(46,297)	-13.4%	(18,820)	-15.6%	(15,285)	-13.2%	(18,820)	-15.6%	3,535	-18.8%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(17,965)	-5.2%	1,267	1.0%	12,871	11.1%	1,267	1.0%	11,604	916.1%
ต้นทุนทางการเงิน	(16,148)	-4.7%	(1,073)	-0.9%	(1,277)	-1.1%	(1,073)	-0.9%	(204)	19.0%
ส่วนแบ่งขาดทุนของบริษัทร่วมที่วิธีส่วนได้เสีย	-	-	(1,829)	-1.5%	-	-	-	-	-	-
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	(85)	0.0%	(674)	-0.6%	(469)	-0.4%	(674)	-0.6%	205	-30.5%
ขาดทุนสุทธิสำหรับงวด	(34,198)	-9.9%	(2,309)	-1.9%	11,125	9.6%	(480)	-0.4%	11,606	-2415.5%

## สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทและบริษัท

### รายได้จากการให้บริการ

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการรวมทั้งสิ้น 115.7 ล้านบาท ปรับตัวลดลงจากปีก่อนหน้าซึ่งอยู่ที่ 120.9 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 5.2 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของรายได้ในงวดนี้สอดคล้องกับทิศทางการปรับโครงสร้างกลุ่มลูกค้าเชิงคุณภาพที่บริษัทฯ ได้วางไว้ โดยรายได้จากกลุ่มลูกค้า B2B ลดลง ร้อยละ 30.1 (จาก 25.9 ล้านบาท เหลือ 18.1 ล้านบาท) ซึ่งเป็นผลจากการยุติการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่มีผลตอบแทนไม่คุ้มทุน ในทางกลับกัน รายได้จากกลุ่มลูกค้า B2C ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เติบโตขึ้นร้อยละ 6.3 (จาก 62.0 ล้านบาท เป็น 65.9 ล้านบาท) ส่งผลให้สัดส่วนรายได้ B2C ปรับเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 56.9 ของรายได้รวม (เทียบกับร้อยละ 51.2 ในงวดเดียวกันของปีก่อน) ซึ่งเป็นการยืนยันถึงการปรับโครงสร้างกลุ่มลูกค้าที่เป็นไปตามทิศทางที่บริษัทฯ ได้วางไว้ นอกจากนี้ รายได้จากกลุ่มลูกค้า SME ยังเติบโตได้ดีถึงร้อยละ 23.0 แม้จะยังเป็นฐานขนาดเล็ก (สัดส่วนร้อยละ 1.2 ของรายได้รวม) แต่ก็สะท้อนถึงโอกาสในการขยายฐานลูกค้าใหม่ในระยะต่อไป

ในงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการรวมทั้งสิ้น 343.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งอยู่ที่ 121.0 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นจำนวน 222.7 ล้านบาท โดยส่วนเพิ่มหลักมาจากการรับรู้ผลการดำเนินงานเต็มไตรมาสของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ซึ่งในงวดเดียวกันของปีก่อนยังไม่ได้รวมเป็นบริษัทย่อย ทั้งนี้ รายได้จากกลุ่มธุรกิจขนส่งผู้โดยสารและงานสัญญาบริการในไตรมาสนี้ยังอยู่ในระยะเร่งสร้างปริมาณงานของกลุ่มกิจการดังกล่าว

เนื่องจากกลุ่ม FT ได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยเฉพาะตลาด Inbound Asia (จีน เวียดนาม ใต้หวัน เกาหลี) ที่ปริมาณนักท่องเที่ยวลดลงตามสถานะเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจาก Group Tour เป็น Free Independent Traveler (FIT) มากขึ้น ผลการดำเนินงานในเส้นทาง Worldwide Outbound ปรับตัวสูงขึ้นเกินงบประมาณกว่าร้อยละ 89 ซึ่งบริษัทฯ จะใช้เป็นโอกาสในการขยายฐานรายได้ในระยะถัดไป ขณะที่กลุ่ม CPC ยังคงรับรู้รายได้จากกลุ่มลูกค้าสัญญาบริการระยะยาวเป็นหลัก (สัดส่วนกว่าร้อยละ 91 ของรายได้กลุ่ม) โดยเฉพาะกลุ่มลูกค้า Electronics ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจที่ยาวนาน

กลุ่มบริษัทตระหนักถึงความท้าทายดังกล่าว และอยู่ระหว่างการดำเนินมาตรการเร่งฟื้นฟูรายได้และ Utilization ของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC อย่างต่อเนื่อง โดยฝ่ายบริหารได้จัดทำแผนประมาณการใหม่ (Re-forecast) ควบคู่ไปกับมาตรการปรับโครงสร้างราคาและคัดเลือกกลุ่มลูกค้าใหม่ที่มีศักยภาพสูง เพื่อให้มั่นใจว่าฐานสินทรัพย์ขนาดใหญ่ของกลุ่มธุรกิจใหม่จะสามารถสร้างผลตอบแทนที่สะท้อนมูลค่าที่แท้จริงได้อย่างเต็มที่ในไตรมาสถัดไป

## ต้นทุนจากการให้บริการ

สำหรับงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทมีต้นทุนให้บริการรวม 322.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นตามขนาดธุรกิจที่ขยายตัว โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมต้นทุนคือภาระต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ของกลุ่ม FT โดยเฉพาะค่าเสื่อมราคายานพาหนะจากการลงทุนในอดีต ซึ่งเป็นต้นทุนที่ไม่สามารถปรับลดลงได้ตามสัดส่วนรายได้ ในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ประกอบกับอัตราการใช้งานรถ (Utilization) ที่ยังอยู่ในระยะเร่งสร้างปริมาณงาน อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารมองว่าเรื่องดังกล่าวสะท้อนถึงโอกาสในการเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างรายได้ส่วนเพิ่มได้อีกมาก เมื่อแผนการฟื้นฟูฐานลูกค้าดำเนินการได้ตามเป้าหมาย

ในส่วนของกลุ่ม CPC ฝ่ายบริหารได้นำระบบวิเคราะห์อัตรากำไรรายลูกค้า (Customer-level Margin Analysis) มาใช้อย่างละเอียด ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทยังคงเดินหน้านำบูรณาการ โครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการร่วมกัน (Integration) อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดจากการรวมกิจการและยกระดับความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัทในระยะยาว

ฝ่ายบริหารคาดว่าจะเห็นผลของการผนึกกำลังที่ชัดเจนยิ่งขึ้นในไตรมาสถัดไป ผ่านยุทธศาสตร์สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่ (1) การรวมศูนย์ซ่อมบำรุง (Centralized Maintenance) เพื่อบริหารทรัพยากรและอะไหล่สำรองในเครือให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (2) การยกระดับอัตราการใช้งานยานพาหนะ (Fleet Utilization) ของกลุ่ม FT และ CPC ให้สูงขึ้นจากระดับปัจจุบัน เพื่อลดต้นทุนคงที่ต่อรอบการวิ่ง (3) การบริหารจัดการทรัพยากรร่วม (Shared Services) ผ่านระบบสนับสนุนส่วนกลางเพื่อลดความซ้ำซ้อนของค่าใช้จ่ายบริหาร (SG&A) และ (4) การต่อยอดการขายระหว่างกลุ่ม โดยการนำเสนอโซลูชันโลจิสติกส์และการขนส่งผู้โดยสารแบบครบวงจรแก่ฐานลูกค้าเดิม เพื่อสร้างการเติบโตของรายได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

## กำไรขั้นต้น และอัตรากำไรขั้นต้น

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรขั้นต้นจากการให้บริการตามงบการเงินเฉพาะกิจการรวมทั้งสิ้น 25.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งอยู่ที่ 20.2 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 5.0 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.9 ในขณะที่อัตรากำไรขั้นต้น (Gross Profit Margin) ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 16.7 เป็นร้อยละ 21.8 หรือดีขึ้นร้อยละ 5.1

ในงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทมีกำไรขั้นต้นในไตรมาสนี้รวมทั้งสิ้น 21.7 ล้านบาท คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 6.3 ปัจจัยสำคัญมาจากภาระต้นทุนคงที่ในส่วนของค่าเสื่อมราคายานพาหนะที่ลงทุนไว้ในระดับสูงในอดีต ซึ่งยังตัดจำหน่ายไม่ครบถ้วนตามงวดบัญชี ประกอบกับ Utilization ของกองยานพาหนะที่ยังอยู่ในระยะเร่งสร้างปริมาณงาน ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารคาดว่าเมื่อสามารถฟื้นฟูฐานรายได้และยกระดับ Utilization ของทั้งสองกลุ่มกิจการได้ตามแผน อัตรากำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทในงบการเงินรวมจะปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในระยะถัดไป โดยการนำโมเดลการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพของบริษัทฯ ไปประยุกต์ใช้ร่วมกับฐานสินทรัพย์ของทั้งสองกลุ่มจะเป็นปัจจัยบวกสำคัญในการขับเคลื่อนการทำกำไรของกลุ่มบริษัทในอนาคต

### ค่าใช้จ่ายในการขาย

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 0.83 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน สะท้อนถึงการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างมีวินัย โดยบริษัทฯ ยังคงเน้นการบริหารโครงสร้างต้นทุนงานขายให้มีความยืดหยุ่น ด้วยการเปลี่ยนต้นทุนคงที่ให้เป็นต้นทุนแปรผันในรูปแบบค่านายหน้า (Commission) เพื่อสร้างแรงจูงใจในการขยายฐานลูกค้ากลุ่มเป้าหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ในส่วนของงบการเงินรวม ค่าใช้จ่ายในการขายอยู่ที่ 2.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนตามขนาดธุรกิจที่ใหญ่ขึ้น โดยสาเหตุหลักมาจากการเริ่มรับรู้ค่าใช้จ่ายในส่วนงานขายของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC เข้ามาเต็มไตรมาสเป็นครั้งแรก

### ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหารตามงบเฉพาะกิจการจำนวน 15.3 ล้านบาท ลดลงจาก 18.8 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อน หรือลดลงร้อยละ 18.8 สาเหตุหลักมาจากการในปีก่อนมีการบันทึกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (One-off expenses) ซึ่งเป็นต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการเริ่มผลิตเข้าสู่กิจการกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ขณะที่ในไตรมาสนี้ไม่มีรายการพิเศษดังกล่าว ประกอบกับบริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการควบคุมค่าใช้จ่ายทั่วไปอย่างสม่ำเสมอ

## ต้นทุนทางการเงิน

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินตามงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569 และ 2568 จำนวนทั้งสิ้น 1.3 ล้านบาท และ 1.1 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 0.2 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากดอกเบี้ยเงินกู้ยืมตามตัวสัญญาใช้เงินที่บริษัทฯ ใช้หมุนเวียนในกิจการ

ในงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทมีต้นทุนทางการเงินรวม 16.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งอยู่ที่ 1.1 ล้านบาท เป็นผลโดยตรงจากการรวมภาระเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินของกลุ่ม FT ที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจมาแล้วในอดีต รวมถึงต้นทุนทางการเงินจากหนี้สินตามสัญญาเช่าของกองยานพาหนะของทั้งสองกลุ่มกิจการ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการโครงสร้างทางการเงินและต้นทุนดอกเบี้ยให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อรักษาความสมดุลระหว่างการขยายธุรกิจและสภาพคล่องทางการเงินของกลุ่มบริษัทในระยะยาว

## ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ในไตรมาส 1 ปี 2569 กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 0.09 ล้านบาท และ 0.47 ล้านบาท ตามลำดับ โดยในงวดปัจจุบัน บริษัทฯ ยังคงมีสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากยอดผลขาดทุนทางภาษียกมาไม่เกิน 5 ปี ทำให้ไม่มีความรับผิดชอบภาษีเงินได้งวดปัจจุบันที่ต้องชำระเป็นจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงในงบการเงินส่วนใหญ่เป็นรายการค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างมูลค่าทางบัญชีและฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สิน

## กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)

EBITDA	งบการเงินที่แสดง		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	งวด 3 เดือน Q1'69	งวด 3 เดือน Q1'68	งวด 3 เดือน Q1'69	งวด 3 เดือน Q1'68	พันบาท	%
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
ข้อมูลจากงบกระแสเงินสด						
ค่าเสื่อมราคา อาคารและอุปกรณ์	48,861	6,440	5,246	6,440	(1,193)	-18.5%
ค่าเสื่อมราคา สินทรัพย์สิทธิการใช้	29,246	3,918	4,536	3,918	618	15.8%
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน (กลับรายการ) ขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	162	92	14	92	(78)	-85.0%
	394	(74)	(56)	(74)	18	24.8%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	(17,965)	1,267	12,871	1,267	11,604	916.1%
<b>EBITDA (IFRS9)</b>	<b>60,698</b>	<b>11,642</b>	<b>22,611</b>	<b>11,642</b>	<b>10,969</b>	<b>94.2%</b>
ค่าเสื่อมราคา สินทรัพย์สิทธิการใช้	29,246	3,918	4,536	3,918	618	15.8%
ดอกเบี้ยจ่าย - หนี้ตามสัญญาเช่า	2,318	2,126	511	2,126	(1,615)	-76.0%
<b>EBITDA (CASH)</b>	<b>31,452</b>	<b>7,724</b>	<b>18,075</b>	<b>7,724</b>	<b>10,351</b>	<b>134.0%</b>

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มี EBITDA ในงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 22.6 ล้านบาท ลดลง 8.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.2 จากงวดเดียวกันของปีก่อนที่ 30.6 ล้านบาท การลดลงดังกล่าวเป็นผลจากฐานเปรียบเทียบของ Q1/2568 ที่อยู่ในระดับสูง ก่อนการเข้าซื้อกิจการกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC

ในงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทมี EBITDA จำนวน 60.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่า 5 เท่า จาก 11.6 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากการรวมผลการดำเนินงานของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC เข้ามาเต็มไตรมาสเป็นครั้งแรก สะท้อนความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของกลุ่มกิจการใหม่ภายหลังการควบรวม

อย่างไรก็ดี ภาพรวมงบการเงินรวมยังคงได้รับแรงกดดันจากค่าเสื่อมราคาในระดับสูง โดยเฉพาะค่าเสื่อมราคาอาคารและอุปกรณ์ 48.9 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้ 29.2 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการระดมทุนคงที่ของกลุ่มบริษัท เฟิสท์ ทรานสปอร์ต จำกัด (กลุ่ม FT) จากกลุ่มยานพาหนะที่ลงทุนในปี 2562 มูลค่ารวมประมาณ 1,300 ล้านบาท ที่ยังตัดค่าเสื่อมราคาไม่ครบถ้วน ส่งผลให้กำไรจากกิจกรรมดำเนินงานในงบการเงินรวมแสดงยอดติดลบ 18.0 ล้านบาท

แม้ภาพรวมของกลุ่มบริษัทในไตรมาสนี้จะแสดงผลขาดทุนสุทธิทางบัญชี แต่เมื่อพิจารณาในมิติด้านกระแสเงินสดจะพบว่ากลุ่มบริษัทยังคงมีความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในระดับที่ดี ดังตารางเปรียบเทียบต่อไปนี้:

ข้อมูลทางการเงินสำหรับงวดสามเดือน Q1'2569	จำนวน (ล้านบาท)	ประเภทรายการ
กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา (EBITDA)	60.7	เงินสด (Cash Flow Item)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (Depreciation & Amortization)	(78.3)	บัญชี (Non-cash Item)
ต้นทุนทางการเงิน (Finance Cost)	(16.1)	เงินสด/บัญชี
ขาดทุนสุทธิ (Net Loss)	(34.2)	
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน (Operating Cash Flow)	+41.4	เงินสดสุทธิที่ได้รับจริง

อย่างไรก็ดี กลุ่มบริษัทยังคงเชื่อมั่นในศักยภาพของกลุ่มบริษัท โดยมองว่าการระดมทุนคงที่ในระดับสูงดังกล่าวเป็นปัจจัยทางบัญชีที่จะค่อยๆ ลดลงจนตัดจำหน่ายครบถ้วนในปี 2572 ซึ่งจะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการทำกำไรและสร้างกระแสเงินสดให้แก่กลุ่มบริษัทได้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคตควบคู่ไปกับการผนึกกำลังเชิงยุทธศาสตร์เพื่อใช้ทรัพยากรส่วนกลางร่วมกันให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุดต่อไป

## กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 11.1 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนที่มีผลขาดทุนสุทธิ 0.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นการเปลี่ยนแปลงเชิงบวกจำนวน 11.6 ล้านบาท การพลิกฟื้นกลับมามีกำไรในไตรมาสนี้สะท้อนถึงผลของกลยุทธ์การปรับโครงสร้างฐานลูกค้าและการบริหารต้นทุนลงร้อยละ 10.2 โดยอัตรากำไรสุทธิปรับตัวจากร้อยละ -0.4 ในไตรมาส 1 ปี 2568 เป็นร้อยละ 9.6 ในไตรมาสปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ในงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทยังคงรายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน 34.2 ล้านบาท เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนที่มีผลขาดทุนสุทธิ 2.3 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักของผลขาดทุนสุทธิในงบการเงินรวมไตรมาสนี้มาจากการรับรู้ผลการดำเนินงานเต็มไตรมาสของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ซึ่งยังอยู่ในช่วงปรับสมดุลหลังการเข้าซื้อกิจการ โดยเฉพาะกลุ่ม FT ที่ได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและภาวะต้นทุนคงที่ในระดับสูง รวมถึงกลุ่ม CPC ที่อยู่ระหว่างการทบทวนโครงสร้างราคาและกลุ่มลูกค้า ฝ่ายบริหารได้กำหนดมาตรการเชิงรุกเพื่อเร่งฟื้นฟูผลการดำเนินงานของทั้งสองกลุ่มทั้งในด้านการเพิ่ม Utilization การปรับโครงสร้างราคา การทบทวนสัญญาลูกค้าเดิม และการขยายฐานลูกค้าใหม่ในกลุ่มเป้าหมายที่มีอัตรากำไรสูง โดยคาดว่าผลของมาตรการดังกล่าวจะเริ่มสะท้อนในผลการดำเนินงานของไตรมาสถัดไปอย่างเป็นรูปธรรม

### 3. งบแสดงฐานะทางการเงิน

#### 3.1 สินทรัพย์

สินทรัพย์	งบการเงินรวม	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	%
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	91,345	102,791	45,423	69,256	(23,834)	-34.4%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	194,615	200,107	33,588	32,736	852	2.6%
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา-หมุนเวียน	58,498	46,941	37,453	27,579	9,874	35.8%
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	2,550	125,000	120,000.00	5,000	4.2%
สินค้าคงเหลือ	27,163	20,829	-	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	837	1,737	212	202	10	4.9%
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>372,457</b>	<b>374,956</b>	<b>241,676</b>	<b>249,773</b>	<b>(8,097)</b>	<b>-3.2%</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินฝากธนาคารเพื่อการค้าปลีก	5,242	5,242	1,902	1,902	0	0.0%
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	-	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	1,142,390	1,144,685.00	(2,295)	-0.2%
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	1,040,369	1,084,575	464,144	461,820	2,324	0.5%
สินทรัพย์สิทธิการใช้	183,009	157,073	47,026	50,809	(3,783)	-7.4%
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5,117	5,279	3,386	3,400	(14)	-0.4%
ต้นทุนของกลุ่มสินทรัพย์ที่ยังไม่ได้ปันส่วน	1,133,476	1,133,476	-	-	-	-
สินทรัพย์ภายใต้การควบคุม	2,445	2,894	2,141	2,609	(469)	-18.0%
เงินมัดจำและเงินประกัน	13,079	24,498	2,074	1,984	90	4.5%
ลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	29,400	25,203	9,099	8,247	852	10.3%
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>2,412,137</b>	<b>2,438,240</b>	<b>1,672,161</b>	<b>1,675,455</b>	<b>(3,295)</b>	<b>-0.2%</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>2,784,594</b>	<b>2,813,196</b>	<b>1,913,837</b>	<b>1,925,229</b>	<b>(11,392)</b>	<b>-0.6%</b>

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์รวมจำนวนทั้งสิ้น 2,784.6 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปี 2568 ซึ่งอยู่ที่ 2,813.2 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 28.6 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 1.0 ในขณะที่บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมตามงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 1,913.8 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปี 2568 ซึ่งอยู่ที่ 1,925.2 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 11.4 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 0.6

### 3.2 หนี้สิน

หนี้สิน	งบการเงินรวม	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น						
จากสถาบันการเงิน	25,839	51,797	11,031	31,739	(20,708)	-65.2%
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	180,976	181,420	39,005	40,436	(1,431)	-3.5%
หนี้สินที่เกิดจากสัญญา	10,774	9,056	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	53,160	53,160	-	-	-	-
หนี้สินระยะยาวจากสถาบันการเงิน						
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	148,421	158,055	13,887	15,020	(1,133)	-7.5%
หนี้สินระยะยาวตามสัญญาเช่า						
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	106,225	107,118	16,358	17,292	(935)	-5.4%
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	404	482	-	-	-	-
ประมาณการหนี้สิน	143	1,643	143	143	-	-
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>525,942</b>	<b>562,730</b>	<b>80,423</b>	<b>104,629</b>	<b>(24,206)</b>	<b>-23.1%</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	434,180	425,168	16,361	19,840	(3,480)	-17.5%
หนี้สินระยะยาวตามสัญญาเช่า	95,781	63,492	30,910	25,834	5,076	19.6%
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	33,974	32,376	3,692	3,477	215	6.2%
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	18,648	19,134	-	-	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน	11,695	11,721	8,278	8,400	(123)	-1.5%
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>594,278</b>	<b>551,892</b>	<b>59,241</b>	<b>57,552</b>	<b>1,689</b>	<b>2.9%</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>1,120,220</b>	<b>1,114,623</b>	<b>139,664</b>	<b>162,181</b>	<b>(22,518)</b>	<b>-13.9%</b>

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินรวมจำนวนทั้งสิ้น 1,120.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2568 ซึ่งอยู่ที่ 1,114.6 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 5.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 ในขณะที่บริษัทฯ มีหนี้สินรวมตามงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 139.7 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปี 2568 ซึ่งอยู่ที่ 162.2 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 22.5 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 13.9

### 3.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น	งบการเงินรวม	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	984,230	984,230	984,230	984,230	0	0.0%
ทุน-ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหุ้นสามัญ	125,211	125,211	125,211	125,211.25	0	0.0%
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	601,318	601,318	601,318	601,318	0	0.0%
สำรองตามกฎหมาย	15,750	15,750	15,750	15,750	0	0.0%
กำไรสะสม	(64,957)	(30,758)	47,663	36,538	11,125	30.4%
<b>รวมส่วนของบริษัทใหญ่</b>	<b>1,661,553</b>	<b>1,695,751</b>	<b>1,774,173</b>	<b>1,763,048</b>	<b>11,125</b>	<b>0.6%</b>
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	2,822	2,822	-	-	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>1,664,375</b>	<b>1,698,573</b>	<b>1,774,173</b>	<b>1,763,048</b>	<b>11,125</b>	<b>0.6%</b>

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กลุ่มบริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวนทั้งสิ้น 1,664.4 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปี 2568 ซึ่งอยู่ที่ 1,698.6 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 34.2 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.0 การลดลงดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากผลขาดทุนสุทธิในงบการเงินรวมจำนวน 34.2 ล้านบาทในไตรมาสนี้ ในขณะที่บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นตามงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 1,774.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2568 ซึ่งอยู่ที่ 1,763.1 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 11.1 ล้านบาท ตามผลกำไรสุทธิในไตรมาสนี้ของส่วนงานโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ในระหว่างไตรมาสไม่มีรายการเปลี่ยนแปลงในส่วนทุนจดทะเบียน ส่วนเกินมูลค่าหุ้นหรือใบสำคัญแสดงสิทธิเพิ่มเติมแต่อย่างใด

### 4. งบกระแสเงินสด

งบกระแสเงินสด	งบการเงินที่แสดง		งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม	เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย			เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	งวด 3 เดือน Q1'69	งวด 3 เดือน Q1'68			พันบาท	%
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	41,356	23,088	11,366	23,088	(11,722)	-50.8%
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	11,757	(101)	662	(101)	763	-755.7%
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(64,559)	(40,940)	(35,862)	(40,940)	5,077	-12.4%
<b>รวมกระแสเงินสด - สุทธิ</b>	<b>(11,446)</b>	<b>(17,953)</b>	<b>(23,834)</b>	<b>(17,953)</b>	<b>(5,881)</b>	<b>32.8%</b>

ในไตรมาส 1 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิลดลง 11.4 ล้านบาทในงบการเงินรวม และลดลง 23.8 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ภาพรวมในไตรมาสนี้สะท้อนการบริหารกระแสเงินสด 3 ด้านหลัก คือ การสร้าง OCF เป็นบวกอย่างต่อเนื่อง การลดการลงทุนใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสินทรัพย์ที่มีอยู่ และการลดภาระหนี้สินตามแผนเพื่อรักษาเสถียรภาพทางการเงินของกลุ่มบริษัท

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า แม้ในไตรมาส 1 ปี 2569 กลุ่มบริษัทจะรายงานผลขาดทุนทางบัญชี แต่ความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน (Operating Cash Flow) ยังคงเป็นบวกอย่างแข็งแกร่งจำนวน 41.4 ล้านบาท สะท้อนให้เห็นว่าผลขาดทุนส่วนใหญ่เป็นรายการทางบัญชีที่ไม่กระทบกระแสเงินสด โดยเฉพาะค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจากการขยายกองยานพาหนะ

## 5. เงินทุนหมุนเวียน

เงินทุนหมุนเวียน	งบการเงินรวม	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	งบเฉพาะกิจการ	
	31 มี.ค. 2569	31 มี.ค. 2568	31 มี.ค. 2569	31 มี.ค. 2568	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน	372,457	374,956	241,676	249,773	(8,097)	-3.2%
หนี้สินหมุนเวียน	525,942	562,730	80,423	104,629	(24,206)	-23.1%
<b>เงินทุนหมุนเวียน</b>	<b>(153,485)</b>	<b>(187,775)</b>	<b>161,253</b>	<b>145,144</b>	<b>16,109</b>	<b>11.1%</b>

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีเงินทุนหมุนเวียนตามงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 161.3 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2568 ซึ่งอยู่ที่ 145.1 ล้านบาท จำนวน 16.1 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวสะท้อนถึงการบริหารจัดการสภาพคล่องของบริษัทฯ โดยเฉพาะการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน และการลดลงของหนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ ในระหว่างไตรมาส

ในส่วนของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 มีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 372.5 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนรวม 525.9 ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินทุนหมุนเวียนติดลบจำนวน 153.5 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากสิ้นปี 2568 ที่ติดลบ 187.8 ล้านบาท หรือดีขึ้น 34.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นและส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีของบริษัทฯ ย่อยตามตารางการผ่อนชำระปกติ อย่างไรก็ตาม เงินทุนหมุนเวียนที่ติดลบดังกล่าวมีลักษณะเป็นเชิงโครงสร้างจากการรวบรวมหนี้สินหมุนเวียนของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC โดยเฉพาะการจัดประเภทรายการเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 148.4 ล้านบาท ซึ่งกลุ่มบริษัทมีแผนจัดหาแหล่งเงินทุนหมุนเวียนและการรีไฟแนนซ์อย่างต่อเนื่องเพื่อรักษาสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจตามแผน

ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารคาดว่าเมื่อการฟื้นฟูผลการดำเนินงานของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ดำเนินไปตามแผน ประกอบกับการเพิ่ม Utilization ของกองยานพาหนะและการปรับโครงสร้างราคาที่กำลังดำเนินอยู่ ความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทจะปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจะช่วยพลิกฟื้นเงินทุนหมุนเวียนของกลุ่มบริษัทให้กลับสู่ระดับปกติในระยะถัดไป

## 6. อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน

อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน	งบการเงินรวม		งบเฉพาะกิจการ		งบเฉพาะกิจการ	
	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	31 มี.ค. 2569	31 ธ.ค. 2568	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	พันบาท	%
หนี้สินรวม	1,120,220	1,114,623	139,664	162,181	(22,518)	-13.9%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,664,375	1,698,573	1,774,173	1,763,048	11,125	0.6%
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.67	0.66	0.08	0.09	(0.01)	-14.4%

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามงบการเงินเฉพาะกิจการอยู่ที่ 0.08 เท่า ปรับตัวลดลงจาก 0.09 เท่า ณ สิ้นปี 2568 โดยปัจจัยหลักมาจากการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นและส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระจากสถาบันการเงินตามตารางการผ่อนชำระอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้หนี้สินรวมลดลง 22.5 ล้านบาทในระหว่างไตรมาส ประกอบกับส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น 11.1 ล้านบาทตามผลกำไรสุทธิของส่วนงานโลจิสติกส์ในไตรมาสนี้ สะท้อนถึงโครงสร้างทางการเงินของ บริษัทฯ ที่ยังคงแข็งแกร่งและมีความสามารถในการชำระหนี้อยู่ในระดับสูง

สำหรับงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น 0.67 เท่า ปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.66 เท่า ณ สิ้นปี 2568 โดยส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลง 34.2 ล้านบาทตามผลขาดทุนสุทธิในไตรมาสนี้ ในขณะที่หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นเพียง 5.6 ล้านบาท อัตราส่วนดังกล่าวยังคงอยู่ในระดับต่ำ สะท้อนโครงสร้างทางการเงินที่มีความยืดหยุ่นเพียงพอในการรองรับการขยายตัวของกลุ่มบริษัทในระยะถัดไป ทั้งนี้ฝ่ายบริหารคาดว่าเมื่อผลการดำเนินงานของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ปรับตัวดีขึ้นตามแผนฟื้นฟู อัตราส่วนดังกล่าวจะปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่อง

## 7. ความเสี่ยงทางธุรกิจ

กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงหลายประการที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจและผลการดำเนินงานทางการเงิน ความเสี่ยงหลัก ได้แก่:

## 7.1 ความเสี่ยงจากคู่แข่ง

ในไตรมาส 1 ปี 2569 สภาพเศรษฐกิจในประเทศยังคงชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการเข้ามาขยายฐานของกลุ่มทุนต่างชาติ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันด้านราคาสูงเพื่อแข่งขันในกลุ่มลูกค้ารายใหญ่ที่มีสถานะทางการเงินแข็งแกร่ง บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นกลยุทธ์การปรับโครงสร้างฐานลูกค้าเชิงคุณภาพ โดยลดสัดส่วนกลุ่มลูกค้า B2B ที่มีอัตรากำไรต่ำและเร่งขยายฐานลูกค้า B2C ที่มีคุณภาพรายได้สูงกว่าอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการชูจุดแข็งด้านคุณภาพและความแม่นยำในการจัดส่ง พร้อมขยายขอบเขตงานบริการประกอบและติดตั้งสินค้าไปพร้อมกับการขนส่งในคราวเดียว เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าปลายทางและสร้างรายได้ส่วนเพิ่มที่ยากต่อการแข่งขันด้วยราคาเพียงอย่างเดียว

## 7.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่ง โดยมีกลุ่มลูกค้ารายใหญ่จำนวนน้อยรายที่สร้างรายได้ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งกลุ่มบริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงในส่วนนี้และได้วางแนวทางการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดให้ฝ่ายขายวิเคราะห์และกำหนดโครงสร้างราคาที่เหมาะสม เพื่อให้บริษัทฯ ยังคงมีอัตรากำไรขั้นต้นในระดับเป้าหมาย และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นในตลาดได้ในคราวเดียว ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ ได้เริ่มรับรู้ผลของการขยายฐานธุรกิจผ่านการรวมกิจการกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC อย่างเต็มไตรมาสเป็นปีแรก ซึ่งช่วยกระจายความเสี่ยงของโครงสร้างรายได้ไปสู่กลุ่มอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและกลุ่มโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมที่หลากหลายมากขึ้น โดยกลุ่ม CPC มีฐานลูกค้า Electronics ขนาดใหญ่ที่มีสัญญาบริการระยะยาวเป็นหลัก (สัดส่วนกว่าร้อยละ 91 ของรายได้กลุ่ม) ในขณะที่กลุ่ม FT ช่วยเพิ่มฐานรายได้จากภาคการท่องเที่ยวและการขนส่งผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารยังคงดำเนินการต่อยอดงานบริการพร้อมการขนส่ง (Value-added Services) ควบคู่ไปกับการเพิ่มมูลค่าบริการเพื่อดึงดูดกลุ่มลูกค้าเป้าหมายใหม่ๆ ในเซกเมนต์อื่น การบูรณาการทั้งด้านการขยายฐานธุรกิจและการเพิ่มมูลค่าบริการนี้ ไม่เพียงแต่ช่วยกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่จำนวนน้อยรายเท่านั้น แต่ยังเป็นการสร้างความแข็งแกร่งให้กับฐานรายได้และเพิ่มขีดความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท

### 7.3 ความเสี่ยงจากค่าเชื้อเพลิงพลังงาน

ต้นทุนน้ำมันดีเซลถือเป็นตัวแปรหลักที่มีนัยสำคัญต่อกำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัท โดยในช่วงปลายไตรมาส 1 ปี 2569 ราคาพลังงานภายในประเทศได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากแรงกดดันทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) จากสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลางที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ราคาน้ำมันดีเซลในตลาดสิงคโปร์ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรุนแรง ประกอบกับสภาพคล่องของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องแบกรับภาระชดเชยในระดับสูง ทำให้คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (กบน.) มีมติปรับลดอัตราชดเชยราคาน้ำมัน ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลภายในประเทศปรับขึ้นรวมประมาณ 9 บาทต่อลิตรในเดือนมีนาคม 2569 (จากระดับประมาณ 32 บาทต่อลิตรในเดือนกันยายน เป็นประมาณ 39 บาทต่อลิตร ณ เดือนนี้) และยังคงมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องในไตรมาส 2 ปี 2569

ผลกระทบของการปรับขึ้นราคาน้ำมันดังกล่าวต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในไตรมาส 1 ปี 2569 ยังอยู่ในระดับจำกัด เนื่องจากการปรับขึ้นเกิดขึ้นในช่วงสัปดาห์สุดท้ายของไตรมาส อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารคาดว่าจะเริ่มสะท้อนเป็นภาระต้นทุนที่มีนัยสำคัญตั้งแต่วไตรมาส 2 ปี 2569 เป็นต้นไป โดยเฉพาะในส่วนของกลุ่ม FT ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และกลุ่ม CPC ที่มีกองยานพาหนะขนส่งสินค้าจำนวนมาก

บริษัทฯ ได้บริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวผ่านมาตรการสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ (1) กลไกการปรับค่าบริการขนส่ง (Fuel Surcharge) ตามต้นทุนที่แท้จริงโดยอัตโนมัติเพื่อรักษาขีดความสามารถในการทำกำไร (2) การดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกหลังการรวมกิจการ (Synergy) โดยการจัดสรรจุดจอดรถของบริษัทย่อยให้ใกล้พื้นที่บริการลูกค้ามากที่สุด เพื่อลดระยะการวิ่งรถเปล่า (Dead Mile) และลดอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่อรอบการทำงาน และ (3) การบริหารจัดการ Fleet Utilization ของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ให้สูงขึ้น เพื่อเฉลี่ยต้นทุนคงที่และกระจายภาระต้นทุนเชื้อเพลิงต่อรอบการให้บริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาสภาพคล่องและเสถียรภาพทางการเงินของกลุ่มบริษัทท่ามกลางความผันผวนของราคาพลังงาน

#### 7.4 ความเสี่ยงจากการขึ้นค่าแรงงานขั้นต่ำ ของภาครัฐ

นโยบายการปรับค่าแรงขั้นต่ำส่งผลกระทบต่อต้นทุนแรงงานในส่วนงานขนส่ง บริษัทฯ จึงบริหารจัดการโดยใช้หน่วยงานภายนอกเข้ามารองรับปริมาณงานในช่วงเทศกาลหรือโปรโมชัน อีคอมเมิร์ซที่มีความต้องการสูงชั่วคราว ควบคู่ไปกับการพัฒนาทักษะพนักงานรายวันให้เป็นพนักงานประจำที่มีความเชี่ยวชาญซึ่งได้รับผลตอบแทนสูงกว่าค่าแรงขั้นต่ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และสร้างเสถียรภาพด้านบุคลากรให้กับองค์กร โดยบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการจัดอบรมหลักสูตรการดูแลและขนส่งสินค้าอย่างมืออาชีพ (Professional Handling) เพื่อเพิ่มทักษะเฉพาะทางในการจัดการสินค้าขนาดใหญ่ และสินค้าที่ต้องดูแลเป็นพิเศษ แม้ว่ารายได้จะลดลงในอัตราที่ต่ำกว่า แนวทางนี้ไม่เพียงแต่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและลดอัตราความเสียหายของสินค้า แต่ยังเป็นการสร้างเสถียรภาพด้านบุคลากรและเตรียมความพร้อมในการขยายฐานลูกค้าไปสู่กลุ่มที่ต้องการมาตรฐานการบริการระดับสูง ซึ่งจะช่วยสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันและเพิ่มขีดความสามารถในการทำกำไรให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน

## 8. ทิศทางและแนวโน้มทางธุรกิจในปี 2569

สำหรับช่วงที่เหลือของปี 2569 กลุ่มบริษัทมีแผนการดำเนินการที่จะยกระดับผลการดำเนินงานสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพ โดยการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชิงรุกใน 4 ด้านควบคู่กัน ได้แก่ (1) การฟื้นฟูฐานรายได้ของกลุ่ม FT และกลุ่ม CPC ผ่านการ Re-forecast Outlook ให้สอดคล้องกับสถานะตลาดที่แท้จริง พร้อมเร่งหา demand ในตลาด Worldwide Outbound และตลาดใหม่ที่มีแนวโน้มเติบโต (2) การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ (Asset Utilization) ของกองยานพาหนะผ่านการขยายฐานสัญญาจ้างระยะยาวกับกลุ่มลูกค้านิคมอุตสาหกรรมและกลุ่มลูกค้า Electronics MNC โดยตั้งเป้าหมายระดับ Utilization Rate อย่างต่อเนื่องในช่วงครึ่งปีหลัง 2569 (3) การรวมศูนย์การบริหารจัดการกองยานพาหนะ ศูนย์ซ่อมบำรุง และบริการส่วนกลาง (Shared Services Model) เพื่อลดความซ้ำซ้อนของค่าใช้จ่ายและสร้างพลังร่วมภายในกลุ่ม และ (4) การบริหารจัดการความผันผวนของราคาพลังงานผ่านการนำกลไก Fuel Surcharge ควบคู่กับการบริหารเส้นทางและการบูรณาการจุดจอดรถเพื่อลดอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารคาดว่าผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทให้กลับมาเติบโตอย่างมีคุณภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างยั่งยืน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ  
บริษัท ไทยพาร์เซล จำกัด (มหาชน)

(นางสาว นวพร ทรงศรี)  
รองประธานสายงานบัญชีและการเงิน