



คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
สำหรับผลการดำเนินงานของ

บริษัท พิลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน)
งวดสิ้นสุด 30 มิถุนายน 2569 ประจำปีไตรมาส 2 ปี 2569



เลขที่ PLT/MAI-013/2569

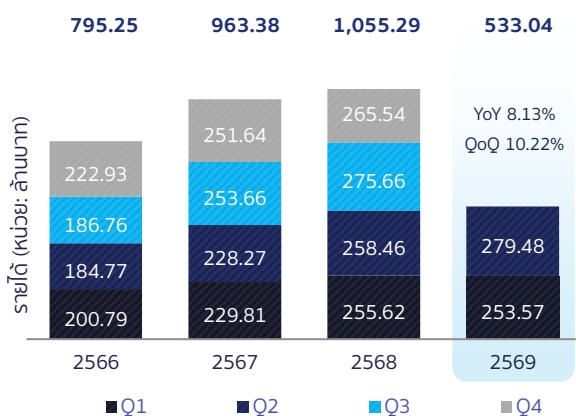
14 สิงหาคม 2569

1. บทสรุปผู้บริหาร

1.1 สรุปภาพรวมธุรกิจ ประจำปีไตรมาส 2 ปี 2569

สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2569 บริษัท พิลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 279.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10.22% QoQ และเพิ่มขึ้น 8.13% YoY โดยมีแรงสนับสนุนหลักจากรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือที่เพิ่มขึ้น 10.86% QoQ และ 8.84% YoY เป็น 246.87 ล้านบาท โดยเฉพาะรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น 3.59% QoQ และเพิ่มขึ้น 71.46% YoY เป็น 63.62 ล้านบาท จากรายได้การให้บริการเรือในรูปแบบ Time Charter ซึ่งมีสัญญาครบทั้ง 3 ลำ ขณะที่รายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศเพิ่มขึ้น 13.63% QoQ เป็น 183.26 ล้านบาท แต่ลดลง 3.41% YoY เนื่องจากปริมาณการขนส่งของลูกค้านั้นต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน

ตารางแสดงรายได้ เปรียบเทียบรายไตรมาส 2566-2569



ด้านความสามารถในการทำกำไร บริษัทฯ มี

มี EBITDA จำนวน 77.90 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.61% QoQ แต่ลดลง 4.42% YoY โดยมี EBITDA Margin อยู่ที่ 27.87% ลดลงจาก 29.65% ในไตรมาส 1 ปี 2569 และลดลงจาก 31.53% ในไตรมาส 2 ปี 2568 ขณะที่กำไรสุทธิอยู่ที่ 14.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16.58% QoQ แต่ลดลง 18.42% YoY การเพิ่มขึ้น QoQ สอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้นและต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริหารที่ลดลงเล็กน้อย รวมถึงต้นทุนทางการเงินสุทธิที่ลดลง ขณะที่การลดลง YoY เกิดจากต้นทุนบริการที่เพิ่มขึ้น 11.96% สูงกว่าการเพิ่มขึ้นของรายได้ โดยมีต้นทุน

น้ำมันและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งทางเรือและทางรถเป็นปัจจัยสำคัญ

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการ 533.04 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.69% YoY โดยรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศเพิ่มขึ้น 52.64% YoY ช่วยชดเชยรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศที่ลดลง 6.26% YoY และรายได้ธุรกิจขนส่งทางรถที่ลดลง 2.44% YoY อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกำไรขั้นต้นลดลง 14.81% YoY เป็น 79.00 ล้านบาท EBITDA ลดลงเล็กน้อย 1.63% YoY เป็น 153.09 ล้านบาท และกำไรสุทธิลดลง 11.83% YoY เป็น 27.31 ล้านบาท จากต้นทุนบริการและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับฐานของปีก่อน

1.2 สภาวะเศรษฐกิจไทยและแนวโน้มการใช้พลังงาน

สภาวะเศรษฐกิจไทยตลอดปี 2569 ยังมีแนวโน้มขยายตัวในระดับจำกัด เมื่อเทียบกับหลายประเทศในภูมิภาค โดยธนาคารโลกคาดการณ์ GDP โลกปี 2569 จะเติบโต 2.5% ลดลงจาก 2.9% ในปีก่อน ขณะที่ GDP ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คาดว่าจะเติบโต 4.4% ส่วนประเทศไทยถูกมองว่าเป็นหนึ่งในประเทศที่เติบโตช้าที่สุดของภูมิภาค โดยประมาณการ GDP ไทยจากหลายสำนักอยู่ในกรอบประมาณ 1.6–2.3% ทั้งนี้ Goldman Sachs ประเมินการเติบโตของ GDP ไทยไว้ที่ 1.7% ขณะที่ SCB EIC ปรับประมาณการจาก 1.7% เป็น 2.0% การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยจึงยังมีข้อจำกัดจากกำลังซื้อใน



ประเทศที่ฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ภาระหนี้ครัวเรือน ต้นทุนการดำเนินงานของภาคธุรกิจ และความไม่แน่นอนของการค้าและภูมิรัฐศาสตร์ ปัจจัยดังกล่าวจึงทำให้ลูกค้าบางกลุ่มบริหารสินค้าคงคลังและปริมาณการสั่งซื้ออย่างระมัดระวังมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งในประเทศของบริษัท ที่มีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

อย่างไรก็ดี ความต้องการใช้พลังงานและ LPG ยังคงมีลักษณะเป็นความต้องการพื้นฐานของครัวเรือนและภาคอุตสาหกรรม ข้อมูลสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานสำหรับช่วง 3 เดือนแรกของปี 2569 ระบุว่าการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้น 4.5% YoY และการใช้ LPG โพรเพน และบิวเทนเพิ่มขึ้น 4.2% YoY เป็นประมาณ 18.0 พันตันต่อวัน โดยมีการใช้ในภาคปิโตรเคมี ครัวเรือน ขนส่ง และอุตสาหกรรมเป็นองค์ประกอบสำคัญ แต่ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของการใช้ LPG ในภาพรวมประเทศอาจไม่ได้ส่งผลให้ปริมาณการให้บริการขนส่งของผู้ให้บริการเพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ยังขึ้นอยู่กับปริมาณคำสั่งซื้อของลูกค้า การจัดสรรเส้นทาง การแข่งขัน และพฤติกรรมของลูกค้าในการบริหารหรือจัดการการขนส่ง ดังนั้น บริษัทฯ ยังคงติดตามทั้งความต้องการใช้ LPG ในประเทศและปริมาณงานของลูกค้าแต่ละกลุ่มอย่างใกล้ชิด

1.3 ภาพรวมอุตสาหกรรมเรือขนส่งก๊าซ (Gas Carrier) และ LPG Shipping

อุตสาหกรรมเรือขนส่งก๊าซ (Gas Carrier) และ LPG Shipping ในไตรมาส 2 ปี 2569 คาดว่าอิทธิพลจากความไม่แน่นอนของเส้นทางพลังงานและภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความขัดแย้งในตะวันออกกลางและข้อจำกัดบริเวณช่องแคบฮอร์มุซ ยังคงมีอยู่ ส่งผลให้ผู้ซื้อในเอเชียบางส่วนหันไปจัดหา LPG จากสหรัฐฯ มากขึ้น ขณะที่เส้นทางเดินเรือบางส่วนต้องใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮป ทำให้ระยะเวลาเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณ 10–15 วันและทำให้จำนวนเรือที่พร้อมให้บริการในตลาดลดลง

ข้อมูลจาก OPIS ระบุว่า ค่าระวางเรือขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวขนาดใหญ่มาก (VLGC) ในเส้นทาง Houston–Chiba ปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ 320 ดอลลาร์สหรัฐต่อตันในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2569 จากระดับประมาณกลาง 140 ดอลลาร์สหรัฐต่อตันก่อนที่สถานการณ์ความขัดแย้งจะทวีความรุนแรงขึ้น สะท้อนให้เห็นว่า ต้นทุนการขนส่งและความพร้อมของเรือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการซื้อขาย LPG ระหว่างสหรัฐฯ และเอเชียในภาพรวม อย่างไรก็ตาม ข้อมูลดังกล่าวเป็นภาพรวมของตลาดเรือ VLGC ซึ่งมีลักษณะการดำเนินงานแตกต่างจากรูปแบบการขนส่งของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ใช้กองเรือขนส่งก๊าซขนาดเล็กที่ดำเนินงานภายใต้สัญญาเช่าเรือระยะยาว (Time Charter) ซึ่งมีการกำหนดอัตราค่าเช่าและเงื่อนไขการให้บริการไว้ล่วงหน้าตามสัญญา ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งของบริษัทฯ ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือในตลาด Spot เช่นเดียวกับตลาด VLGC

สำหรับบริษัทฯ โครงสร้างรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศและรายได้ Time Charter ต่างประเทศช่วยกระจายความเสี่ยง โดยในไตรมาส 2 ปี 2569 เรือขนส่งทางเรือต่างประเทศทั้ง 3 ลำให้บริการภายใต้สัญญา Time Charter ทำให้รายได้มีความต่อเนื่องมากกว่ารายได้ที่ขึ้นอยู่กับ Spot ในแต่ละเที่ยว ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการควบคุมต้นทุน การใช้เรือให้เหมาะสมกับปริมาณงาน และการเลือกสัญญาให้สอดคล้องกับสถานะตลาด



1.4 มุมมองฝ่ายบริหารต่อแนวโน้มธุรกิจของบริษัทฯ

ฝ่ายบริหารประเมินว่าการดำเนินงานในช่วงที่เหลือของปี 2569 จะยังอยู่ภายใต้สภาพเศรษฐกิจที่ขยายตัวได้อย่างจำกัดและความผันผวนของธุรกิจขนส่งพลังงานยังคงมีอยู่ บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการรักษาเสถียรภาพของธุรกิจหลัก การบริหารอัตราการใช้เรือให้เหมาะสมกับปริมาณงาน และการควบคุมต้นทุนอย่างมีวินัย

ธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศในรูปแบบ Time Charter จะยังเป็นฐานรายได้ที่ช่วยเพิ่มความต่อเนื่องของรายได้รวม โดยบริษัทฯ จะติดตามประสิทธิภาพและต้นทุนของเรือทั้ง 3 ลำอย่างใกล้ชิด ส่วนธุรกิจขนส่งในประเทศยังคงเป็นธุรกิจหลักที่มีฐานความต้องการจาก LPG แต่ปริมาณงานอาจขึ้นอยู่กับคำสั่งซื้อและการจัดสรรงานของลูกค้านั้นในแต่ละช่วงเวลา

สำหรับธุรกิจ LPG Trading บริษัทฯ เริ่มมีปริมาณงานและลูกค้าเข้ามาเพิ่มเติม แต่ยังมีขนาดไม่มาก ฝ่ายบริหารมีแนวทางผลักดันธุรกิจดังกล่าวในช่วงครึ่งปีหลังโดยใช้เครือข่ายลูกค้าและความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่เดิม ทั้งนี้ บริษัทฯ จะพิจารณาการขยายธุรกิจบนพื้นฐานของความคุ้มค่าและการบริหารความเสี่ยง ไม่เร่งขยายกำลังการผลิตหรือกองเรือเกินกว่าปริมาณงานที่รองรับได้





2. สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานและคำอธิบาย

2.1 สรุปผลการดำเนินงานด้านการเงิน (Financial Highlights) Q2/2569

บริษัท พิลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") มีผลการดำเนินงานในภาพรวมโดยสรุป สำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2569 สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

Financial Highlights	หน่วย	2Q69	1Q69	2Q68	เปลี่ยนแปลง QoQ (%)	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
รายได้จากการให้บริการ	ล้านบาท	279.48	253.57	258.46	10.22%	8.13%
รายได้รวม	ล้านบาท	283.88	264.87	258.46	7.18%	9.84%
กำไรขั้นต้น	ล้านบาท	41.84	37.16	46.22	12.60%	(9.48%)
EBITDA ^{1/}	ล้านบาท	77.90	75.19	81.50	3.61%	(4.42%)
กำไรสุทธิ	ล้านบาท	14.70	12.61	18.02	16.58%	(18.42%)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.015	0.013	0.019	16.58%	(18.42%)
อัตรากำไรขั้นต้น	%	14.97%	14.65%	17.88%	2.17%	(16.28%)
EBITDA Margin ^{2/}	%	27.87%	29.65%	31.53%	(6.00%)	(11.61%)
อัตรากำไรสุทธิ	%	5.26%	4.97%	6.97%	5.77%	(24.55%)

หมายเหตุ : ^{1/}กำไรจากการดำเนินงานของบริษัทก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย

^{2/}อัตรากำไรจากการดำเนินงานของบริษัทก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย

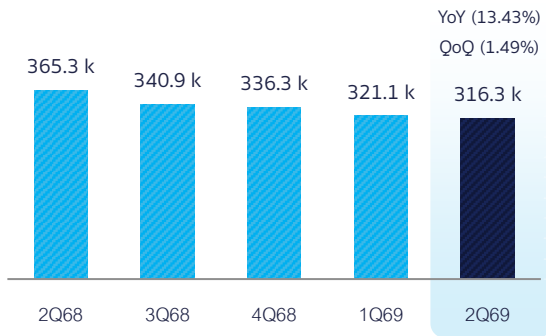
- **รายได้จากการให้บริการ** - บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการ 279.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10.22% QoQ และ 8.13% YoY โดยมีปัจจัยหลักจากรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือ 246.87 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นทั้ง QoQ และ YoY จากรายได้ Time Charter ต่างประเทศของเรือ 3 ลำ ขณะที่รายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศเพิ่มขึ้น QoQ แต่ยังคงลดลง YoY ตามปริมาณการขนส่งที่ลดลง รายได้ธุรกิจขนส่งทางรถเพิ่มขึ้นเล็กน้อย YoY เป็น 32.16 ล้านบาท และบริษัทเริ่มมีการรับรู้รายได้ค่าเช่าและค่าบริการ 0.45 ล้านบาทในไตรมาสนี้จากอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- **กำไรขั้นต้น** - กำไรขั้นต้นอยู่ที่ 41.84 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.60% QoQ แต่ลดลง 9.48% YoY โดยอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ 14.97% เพิ่มขึ้นจาก 14.65% ในไตรมาสก่อน แต่ลดลงจาก 17.88% ในไตรมาส 2 ปีก่อน การเพิ่มขึ้น QoQ สอดคล้องกับรายได้จากการให้บริการที่เพิ่มขึ้น
- **EBITDA** - EBITDA อยู่ที่ 77.90 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.61% QoQ แต่ลดลง 4.42% YoY โดย EBITDA Margin อยู่ที่ 27.87% ลดลงจาก 29.65% ในไตรมาสก่อน และลดลงจาก 31.53% ในไตรมาส 2 ปีก่อนหน้า
- **กำไรสุทธิ** - กำไรสุทธิอยู่ที่ 14.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16.58% QoQ แต่ลดลง 18.42% YoY โดยอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ 5.26% เทียบกับ 4.97% ในไตรมาสก่อน และ 6.97% ในไตรมาส 2 ปีก่อน การเพิ่มขึ้น QoQ ได้รับแรงสนับสนุนจากกำไรขั้นต้นที่



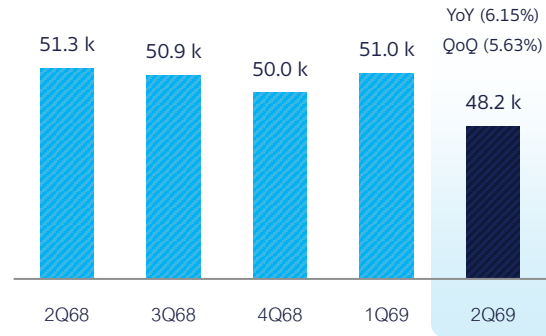
เพิ่มขึ้น ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริหารที่ลดลงเล็กน้อย ต้นทุนทางการเงินสุทธิที่ลดลง ขณะที่กำไรสุทธิ YoY ยังลดลงจากต้นทุนบริการที่เพิ่มขึ้นในอัตราสูงกว่ารายได้

2.2 สรุปผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ ไตรมาสที่ 2 ปี 2569

รูปที่ 1 : ปริมาณการขนส่งทางเรือ (หน่วย: พันตัน)



รูปที่ 2 : ปริมาณการขนส่งทางรถ (หน่วย: พันตัน)



- ปริมาณการขนส่งทางเรืออยู่ที่ 316.3 พันตัน ลดลง 1.49% QoQ และ 13.43% YoY การปรับตัวลดลงดังกล่าวเป็นผลจากปริมาณการขนส่งภายในประเทศที่ชะลอตัวลง ในขณะที่ภาพรวมรายได้ธุรกิจขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้นทั้ง QoQ และ YoY โดยเฉพาะจากรายได้ Time Charter ต่างประเทศ
- ปริมาณการขนส่งทางรถอยู่ที่ 48.2 พันตัน ลดลง 5.63% QoQ และ 6.15% YoY ขณะที่รายได้ธุรกิจขนส่งทางรถเพิ่มขึ้น 4.13% QoQ และ 1.63% YoY จากอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น





2.3 จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ไตรมาสที่ 2 ปี 2569

จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (หน่วย: ล้านบาท)	2Q69	1Q69	2Q68	เปลี่ยนแปลง QoQ (%)	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
รายได้การให้บริการ	279.48	253.57	258.46	10.22%	8.13%
รายได้รวม	283.88	264.87	258.46	7.18%	9.84%
ต้นทุนบริการ	(237.63)	(216.41)	(212.24)	9.81%	11.96%
กำไรขั้นต้น	41.84	37.16	46.22	12.60%	(9.48%)
รายได้อื่น	0.23	2.86	0.36	(92.05%)	(36.74%)
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	42.33	40.07	46.58	5.64%	(9.14%)
ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริหาร	(17.40)	(17.85)	(16.26)	(2.50%)	7.01%
กลับรายการ (ขาดทุน) จากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	0.00	5.29	N/A	(100.00%)
ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	(0.25)	0.00	(5.29)	N/A	(95.36%)
ค่าใช้จ่ายอื่น	0.00	0.00	(0.30)	N/A	(100.00%)
รวมค่าใช้จ่าย	(17.65)	(17.85)	(16.57)	(1.13%)	6.49%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	24.68	22.22	30.01	11.07%	(17.77%)
ต้นทุนทางการเงิน (สุทธิ)	(6.01)	(6.49)	(7.54)	(7.36%)	(20.26%)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	18.67	15.73	22.47	18.68%	(16.93%)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(3.97)	(3.12)	(4.45)	27.18%	(10.90%)
กำไรสำหรับงวด	14.70	12.61	18.02	16.58%	(18.42%)





2.3.1 คำอธิบายผลการดำเนินงาน ไตรมาสที่ 2 ปี 2569

- รายได้จากการให้บริการ - บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการอยู่ที่ 279.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10.22% QoQ และ 8.13% YoY ขณะที่รายได้รวมอยู่ที่ 283.88 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7.18% QoQ และ 9.84% YoY
 1. รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศเพิ่มขึ้น QoQ จำนวน 21.98 ล้านบาท จากอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง YoY จำนวน 6.46 ล้านบาท ตามปริมาณการขนส่งที่ลดลง
 2. รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศ (Time Charter และ Spot) เพิ่มขึ้น QoQ จำนวน 2.20 ล้านบาท จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น และเพิ่มขึ้น YoY จำนวน 26.50 ล้านบาท จากการมีเรือ Time Charter ต่างประเทศเพิ่มขึ้น 1 ลำ ซึ่งเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2568
 3. รายได้จากธุรกิจขนส่งทางรถในประเทศ ปรับตัวเพิ่มขึ้น QoQ จำนวน 1.28 ล้านบาท และเพิ่มขึ้น YoY จำนวน 0.52 ล้านบาท ตามอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น แม้ปริมาณการขนส่งทางรถลดลงทั้ง QoQ และ YoY
 4. รายได้ค่าเช่าและค่าบริการ อยู่ที่ 0.45 ล้านบาท จากการเริ่มให้เช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในเดือน มิถุนายน 2569
- กำไรขั้นต้น - บริษัทฯ มีกำไรขั้นต้นจำนวน 41.84 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.60% QoQ แต่ลดลง 9.48% YoY โดยอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ 14.97% เพิ่มขึ้นจาก 14.65% ในไตรมาสก่อน แต่ลดลงจาก 17.88% ในไตรมาส 2 ปีก่อน การเพิ่มขึ้น QoQ สอดคล้องกับรายได้จากการให้บริการที่เพิ่มขึ้น
- ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริการ - ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริการอยู่ที่ 17.40 ล้านบาท ลดลง 2.50% QoQ แต่เพิ่มขึ้น 7.01% YoY ขณะที่การเพิ่มขึ้น YoY มีปัจจัยจากต้นทุนจัดจำหน่ายหรือค่านายหน้าเพิ่มขึ้น สำหรับการให้บริการเรือต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น 1 ลำ และค่าใช้จ่ายบริหารที่เพิ่มขึ้น
- ต้นทุนทางการเงิน (สุทธิ) - บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 6.01 ล้านบาท ลดลง 7.36% QoQ และ 20.26% YoY ซึ่งช่วยสนับสนุนกำไรก่อนภาษีและกำไรสุทธิ โดยการลดลง QoQ จำนวน 0.48 ล้านบาทและการลดลง YoY จำนวน 1.53 ล้านบาท สอดคล้องกับการชำระคืนเงินต้นและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับลดลง
- กำไรสุทธิสำหรับงวด - บริษัทฯ มีกำไรสุทธิสำหรับงวดจำนวน 14.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16.58% QoQ แต่ลดลง 18.42% YoY โดยการเพิ่มขึ้น QoQ ได้รับแรงสนับสนุนจากกำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริหารที่ลดลง ต้นทุนทางการเงินสุทธิที่ลดลง ขณะที่กำไรสุทธิ YoY ยังลดลงจากต้นทุนบริการที่เพิ่มขึ้นในอัตราสูงกว่ารายได้



2.3.2 รายได้แยกตามประเภท ไตรมาสที่ 2 ปี 2569

ประเภทรายได้ (หน่วย: ล้านบาท)	2Q69	1Q69	2Q68	เปลี่ยนแปลง QoQ (%)	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
1. ธุรกิจขนส่งทางเรือ	246.87	222.69	226.82	10.86%	8.84%
1.1 ธุรกิจขนส่งทางเรือ (ในประเทศ)	183.26	161.28	189.72	13.63%	(3.41%)
COA ^{1/}	182.65	161.28	189.72	13.26%	(3.72%)
SPOT ^{2/}	0.60	0.00	0.00	N/A	N/A
1.2 ธุรกิจขนส่งทางเรือ (ต่างประเทศ)	63.62	61.41	37.10	3.59%	71.46%
SPOT	0.00	0.00	5.21	N/A	(100.00%)
Time Charter ^{3/}	63.62	61.41	31.89	3.59%	99.46%
2. ธุรกิจขนส่งทางรถ	32.16	30.88	31.64	4.13%	1.63%
ในประเทศ	32.16	30.88	31.64	4.13%	1.63%
3. รายได้ค่าเช่าและค่าบริการ	0.45	0.00	0.00	N/A	N/A
รวมรายได้จากการให้บริการ	279.48	253.57	258.46	10.22%	8.13%

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

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

^{3/} Time Charter หมายถึง สัญญาจ้างขนส่งสินค้าแบบกำหนดระยะเวลา เป็นการเช่าเหมาเรือแบบมีระยะเวลา ผู้เช่าเหมาเรือหรือลูกค้าจะได้สิทธิในการใช้เรือในช่วงระยะเวลาหนึ่ง



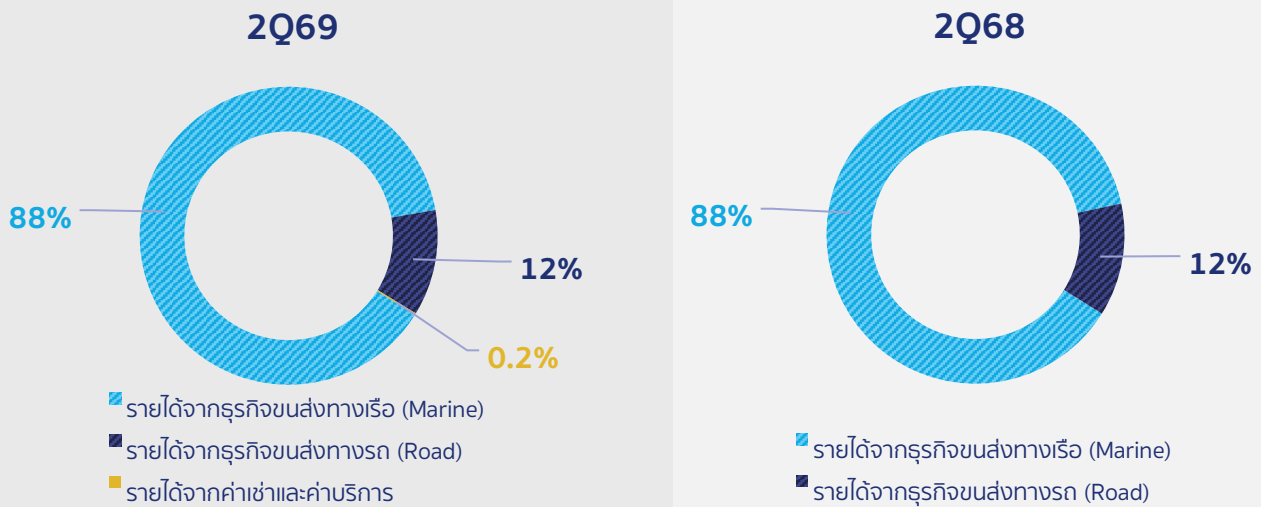
Key Takeaway:

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 279.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.13% YoY และ 10.22% QoQ โดยรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศเพิ่มขึ้นทั้งเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนและไตรมาสก่อนหน้า จากการให้บริการ Time Charter ของเรือ 3 ลำ ขณะที่รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศเพิ่มขึ้น QoQ ตามอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง YoY ตามปริมาณการขนส่งที่ชะลอตัว ส่วนรายได้จากธุรกิจขนส่งทางรถเพิ่มขึ้นทั้ง QoQ และ YoY ตามอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น แม้ปริมาณการขนส่งทางรถลดลงทั้งสองช่วงเปรียบเทียบ



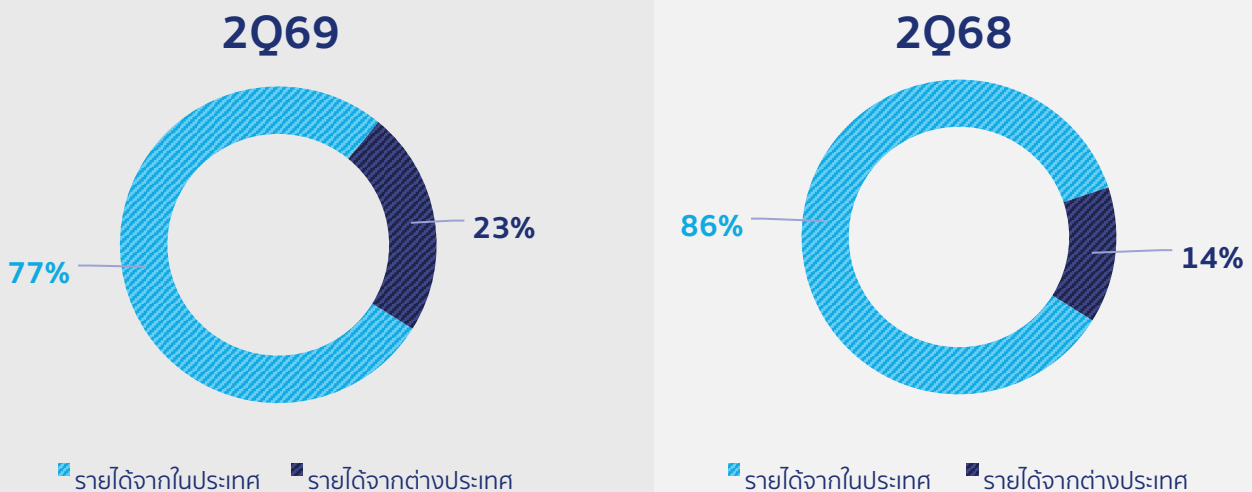


รูปที่ 3: สัดส่วนรายได้แยกตามประเภท Q2/2569 เทียบ Q2/2568



จากรูปที่ 3 : สัดส่วนรายได้แยกตามประเภท แบ่งออกเป็นสัดส่วนรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือ 88% ของรายได้จากการให้บริการ และสัดส่วนรายได้จากธุรกิจขนส่งทางรถ 12% ขณะที่รายได้ค่าเช่าและค่าบริการมีสัดส่วน 0.2%

รูปที่ 4: สัดส่วนรายได้แยกตามภูมิภาค Q2/2569 เทียบ Q2/2568



จากรูปที่ 4: สัดส่วนรายได้ตามภูมิภาค ไตรมาส 2 ปี 2569 รายได้ในประเทศคิดเป็น 77% ของรายได้จากการให้บริการ ลดลงจาก 86% ในไตรมาส 2 ปีก่อน ขณะที่รายได้ต่างประเทศคิดเป็น 23% เพิ่มขึ้นจาก 14% โดยมีปัจจัยหลักจากรายได้ Time Charter ของเรือ 3 ลำ



ธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศ 2Q69

จำนวน 183.26 ล้านบาท

ลดลง 3.41%

จากช่วงเดียวกันของปีก่อน



ธุรกิจขนส่งทางเรือในต่างประเทศ 2Q69

จำนวน 63.62 ล้านบาท

เพิ่มขึ้น 71.46%

จากช่วงเดียวกันของปีก่อน



ธุรกิจขนส่งทางรถในประเทศ 2Q69

จำนวน 32.16 ล้านบาท

เพิ่มขึ้น 1.63%

จากช่วงเดียวกันของปีก่อน



2.4 จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งวด 6 เดือน ปี 2569

จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (หน่วย: ล้านบาท)	6M69	6M68	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
รายได้การให้บริการ	533.04	514.08	3.69%
รายได้รวม	548.76	515.67	6.42%
ต้นทุนบริการ	(454.04)	(421.35)	7.76%
กำไรขั้นต้น	79.00	92.73	(14.81%)
รายได้อื่น	3.09	0.81	281.45%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	82.39	93.63	(12.01%)
ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและการบริหาร	(35.25)	(32.85)	7.31%
ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	(0.25)	(5.34)	(95.32%)
ค่าใช้จ่ายอื่น	0.00	(0.66)	(100.00%)
รวมค่าใช้จ่าย	(35.49)	(38.85)	(8.65%)
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	46.90	54.78	(14.39%)
ต้นทุนทางการเงิน (สุทธิ)	(12.50)	(16.01)	(21.89%)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	34.39	38.77	(11.29%)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(7.09)	(7.80)	(9.12%)
กำไรสำหรับงวด	27.31	30.97	(11.83%)

2.4.1 คำอธิบายผลการดำเนินงาน งวด 6 เดือน ปี 2569

- **รายได้จากการให้บริการ** - บริษัท ฯ มีรายได้จากการให้บริการอยู่ที่ 533.04 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.69% YoY และมีรายได้รวมอยู่ที่ 548.76 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6.42% YoY โดยรายละเอียดการเพิ่มขึ้นประกอบด้วย (1) รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือต่างประเทศ (Time Charter และ Spot) เพิ่มขึ้น YoY จำนวน 43.12 ล้านบาท จากการมีเรือ Time Charter ต่างประเทศเพิ่มขึ้น 1 ลำซึ่งเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2568 (2) รายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือในประเทศลดลง YoY จำนวน 23.63 ล้านบาท ตามปริมาณการขนส่งที่ลดลง (3) รายได้จากธุรกิจขนส่งทางรถในประเทศลดลง YoY จำนวน 1.58 ล้านบาท ตามปริมาณการขนส่งทางรถที่ลดลง (4) รายได้ค่าเช่าและค่าบริการเพิ่มขึ้น 0.45 ล้านบาท จากการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของบริษัทย่อย ที่บริษัทลงทุนเพิ่มในเดือน มิถุนายน 2569
- **กำไรขั้นต้น** - บริษัท ฯ มีกำไรขั้นต้น จำนวน 79.00 ล้านบาท ลดลง 14.81% YoY และอัตรากำไรขั้นต้นลดลงจาก 18.04% ในงวด 6 เดือนปีก่อนเป็น 14.82% ในงวด 6 เดือนปี 2569 เนื่องจากต้นทุนบริการเพิ่มขึ้นในอัตราสูงกว่ารายได้ แม้รายได้จาก Time Charter ต่างประเทศช่วยสนับสนุนการเติบโตของรายได้รวม



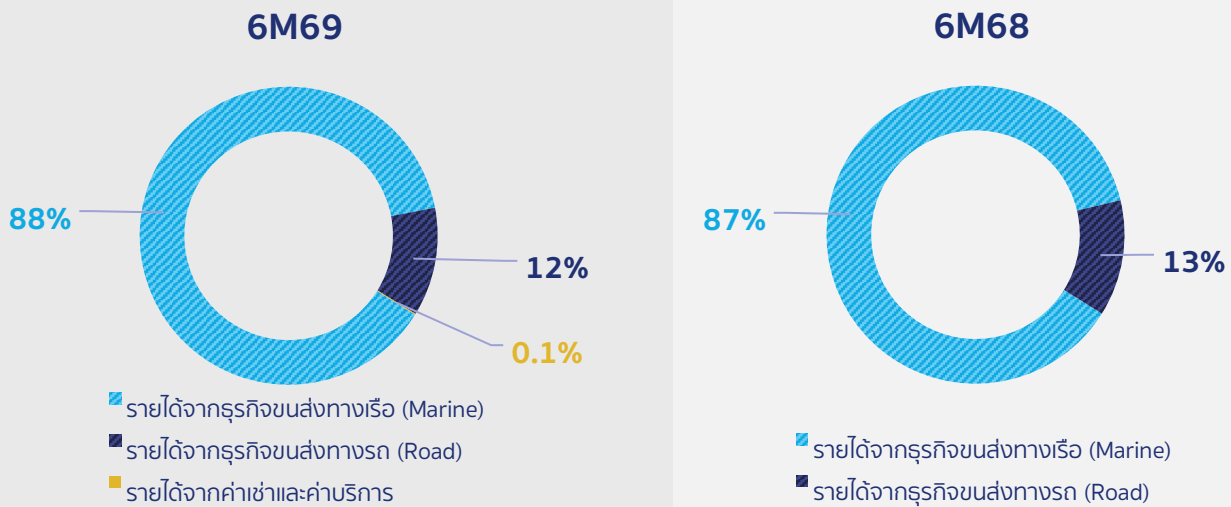
- **ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและบริหาร** - บริษัทฯ มีต้นทุนในการจัดจำหน่ายและบริหาร จำนวน 35.25 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7.31% YoY
- **ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน** - ปี 2568 บริษัทฯ มีการขายเรือ 1 ลำ จากการปลดระวางก่อนครบกำหนดอายุการใช้งาน เนื่องจากสภาพเรือไม่คุ้มค่าต่อการใช้งานและซ่อมบำรุง ทำให้มีผลขาดทุนจากการขาย
- **ต้นทุนทางการเงิน (สุทธิ)** - บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินสุทธิ จำนวน 12.50 ล้านบาท ลดลง 21.89% YoY ตามการชำระคืนเงินต้นและอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับลดลง
- **กำไรสุทธิสำหรับงวด** - บริษัทฯ รายงานกำไรสุทธิสำหรับงวด 6 เดือน จำนวน 27.31 ล้านบาท ลดลง 11.83% YoY และอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ 5.12% ลดลงจาก 6.02% ในงวด 6 เดือนปีก่อน

2.4.2 รายได้แยกตามประเภท งวด 6 เดือน ปี 2569

ประเภทรายได้ (หน่วย: ล้านบาท)	6M69	6M68	เปลี่ยนแปลง YoY (%)
1. ธุรกิจขนส่งทางเรือ	469.56	449.47	4.47%
1.1 ธุรกิจขนส่งทางเรือ (ในประเทศ)	344.53	367.56	(6.26%)
COA ^{1/}	343.93	367.56	(6.43%)
SPOT ^{2/}	0.60	0.00	N/A
1.2 ธุรกิจขนส่งทางเรือ (ต่างประเทศ)	125.03	81.91	52.64%
SPOT	0.00	5.21	(100.00%)
Time Charter ^{3/}	125.03	76.70	63.01%
2. ธุรกิจขนส่งทางรถ	63.03	64.61	(2.44%)
ในประเทศ	63.03	64.61	(2.44%)
3. รายได้ค่าเช่าและค่าบริการ	0.45	0.00	N/A
รวมรายได้จากการให้บริการ	533.04	514.08	3.69%

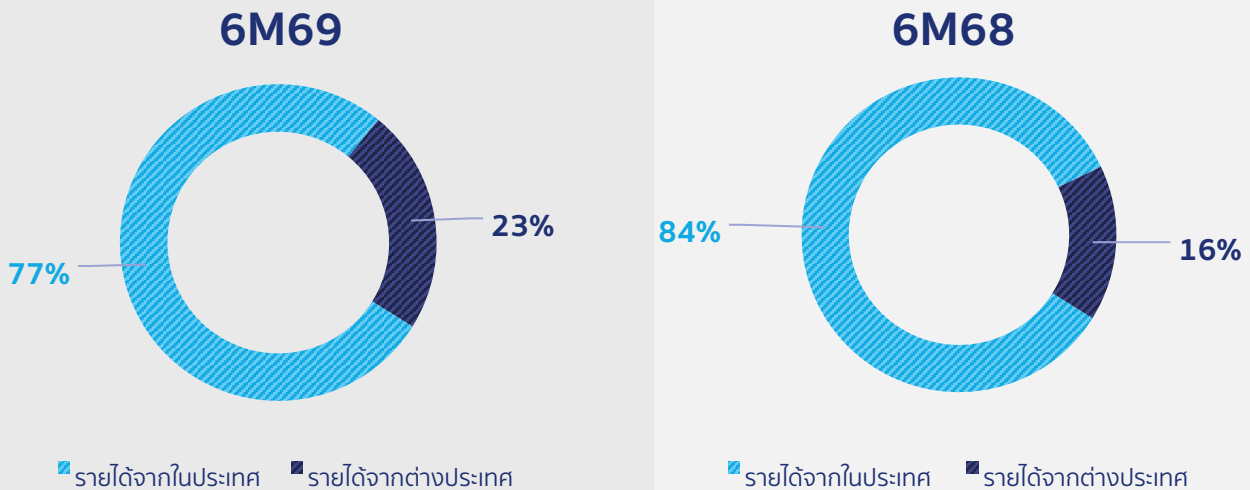


รูปที่ 5: สัดส่วนรายได้แยกตามประเภท 6M/2569 เทียบ 6M/2568



จากรูปที่ 5 : สัดส่วนรายได้แยกตามประเภท งวด 6 เดือนปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการแยกออกเป็นสัดส่วนรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือ 88% ของรายได้จากการให้บริการ สัดส่วนรายได้จากธุรกิจขนส่งทางรถ 12% และรายได้ค่าเช่าและค่าบริการ 0.1%

รูปที่ 6: สัดส่วนรายได้แยกตามภูมิภาค 6M/2569 เทียบ 6M/2568

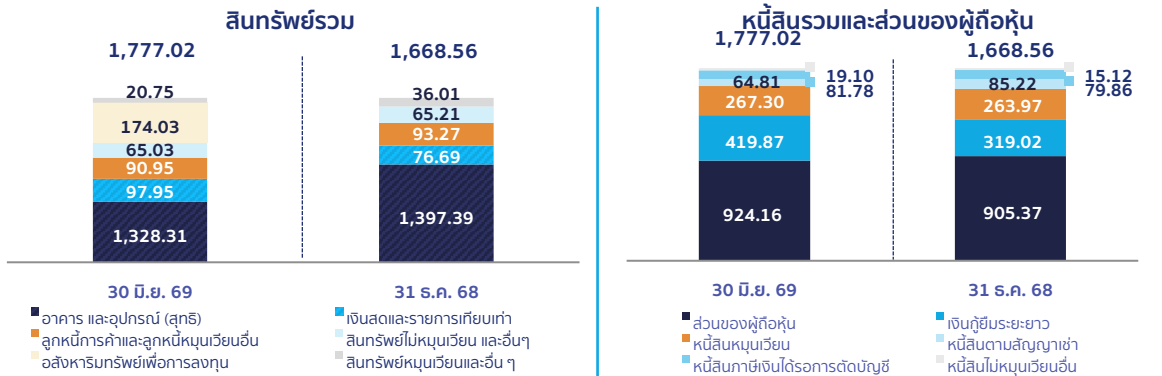


จากรูปที่ 6: สัดส่วนรายได้แยกตามภูมิภาค งวด 6 เดือนปี 2569 รายได้ในประเทศคิดเป็น 77% ของรายได้จากการให้บริการ ขณะที่รายได้ต่างประเทศคิดเป็น 23% เพิ่มขึ้นจาก 16% โดยมีปัจจัยหลักจากรายได้ Time Charter ของเรือ 3 ลำ



3. งบฐานะการเงิน

รูปที่ 7: งบฐานะการเงิน สิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569 เทียบกับ ณ 31 ธ.ค. 2568 (หน่วย: ล้านบาท)



สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวมจำนวน 1,777.02 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6.50% จากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีรายละเอียดสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 21.27 ล้านบาท จากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน
- อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เพิ่มขึ้น 174.03 ล้านบาท จากการลงทุนซื้อบริษัทย่อยเพิ่ม
- อาคารและอุปกรณ์ (สุทธิ) ลดลง 69.08 ล้านบาท จากค่าเสื่อมราคาประจำงวด



หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินรวมจำนวน 852.86 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11.75% จากจำนวน 763.19 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

- เงินกู้ยืมระยะยาว เพิ่มขึ้น 100.86 ล้านบาท จากการเบิกใช้เงินกู้สำหรับซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย
- หนี้สินตามสัญญาเช่า ลดลง 20.41 ล้านบาท จากการชำระหนี้ตามงวด



ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น 18.79 ล้านบาท หรือ 2.08% เป็น 924.16 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากกำไรสุทธิสำหรับงวด 6 เดือนจำนวน 27.31 ล้านบาท และเพิ่มขึ้น 1.08 ล้านบาท จากผลกระทบภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานตามรายงานนักคณิตศาสตร์ประกันภัยฉบับใหม่และผลกระทบจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด ในขณะที่บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลจำนวน 9.60 ล้านบาท



4. งบกระแสเงินสด

รายการ (หน่วย: ล้านบาท)	ณ 30 มิ.ย. 2569	ณ 30 มิ.ย. 2568
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการดำเนินงาน	154.28	142.15
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(64.09)	(63.94)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(69.52)	(98.59)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	20.66	(20.38)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันต้นงวด	76.69	104.78
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	0.60	(0.12)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	97.95	84.28

บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิต้นงวด ณ วันที่ 1 มกราคม 2569 จำนวน 76.69 ล้านบาท มีกระแสเงินสดรับจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 154.28 ล้านบาท หลักหักเงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงาน 1.29 ล้านบาท และเงินสดจ่ายภาษีเงินได้จำนวน 12.83 ล้านบาท บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 64.09 ล้านบาท โดยมีรายการที่สำคัญคือเงินสดจ่ายซื้อบริษัทย่อย และเงินสดจ่ายค่าซ่อมแซมเรือ (Dry Dock) นอกจากนี้ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 69.52 ล้านบาท มีเงินสดรับจากการกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้น ในขณะที่กระแสเงินสดจ่ายจากการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว ชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า จ่ายดอกเบี้ย และจ่ายเงินปันผล ส่งผลให้บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิ ปลายงวด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 จำนวน 97.95 ล้านบาท





5. มุ่งมั่นสู่ความยั่งยืน



บริษัท พิลาทัส มารีน จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพเพื่อมุ่งสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการลดผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม โดยตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัท



ปัจจุบัน

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



ในอนาคต

ทั้งนี้บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อลูกค้า พนักงาน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะค้นหาแนวทาง ตัวชี้วัดด้านความยั่งยืนอื่น ๆ ในระดับมาตรฐานสากลเพื่อพัฒนากระบวนการให้บริการขนส่งทางเรือและทางรถของบริษัทให้มีประสิทธิภาพ มีคุณภาพ รวมทั้งคำนึงถึงผลกระทบที่บริษัทอาจเป็นผู้ก่อให้เกิดผลกระทบนั้น ๆ ในการวางแผนการปฏิบัติเพื่อการเติบโตในอนาคตได้อย่างยั่งยืน