



PLT Earnings Call Q1/2026

Wednesday, 20 May 2026

คำถามที่ 1:

ในไตรมาส 1/2569 ที่ผ่านมา อัตรากำไรขั้นต้น (Gross Profit Margin) ทั้งทางเรือและทางบกถูกกดดันจากต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้น ปัจจุบันบริษัทสามารถปรับขึ้นอัตราค่าระวาง (ตามสัญญา COA) เพื่อสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงได้ครบถ้วนแล้วหรือยัง?

คำตอบ:

บริษัทได้มีการปรับค่าขนส่งในไตรมาส 3 ปี 2568 อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานยังไม่เห็นการเติบโตที่ชัดเจน เนื่องจากปริมาณขนส่งของลูกค้าในประเทศลดลงหลังการปรับราคา โดยเฉพาะกลุ่ม ปตท. และกลุ่ม WP ซึ่งบริษัทอยู่ระหว่างติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ปัจจัยหลักมาจากการแข่งขันที่สูงขึ้น ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ชะลอตัว ส่งผลให้การใช้ LPG ในประเทศลดลง

สำหรับต้นทุนน้ำมัน บริษัทได้รับผลกระทบเพียงบางช่วงเนื่องจากค่าขนส่งอ้างอิงราคาน้ำมันหน้าบิ๊ม ทำให้ต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงสามารถสะท้อนผ่านรายได้ได้ในระดับหนึ่ง ดังนั้น นโยบายราคาน้ำมันลอยตัวของภาครัฐจึงเป็นปัจจัยที่ช่วยลดผลกระทบด้านต้นทุนของบริษัท

ในเดือนมีนาคม 2569 ต้นทุนน้ำมันของบริษัทปรับลดลง ส่วนหนึ่งเป็นผลจากปริมาณขนส่งที่ลดลงเช่นกัน สำหรับแนวทางต่อไป บริษัทจะติดตามปริมาณขนส่งของลูกค้าในประเทศอย่างใกล้ชิด หากยังไม่เห็นแนวโน้มการฟื้นตัว บริษัทอาจพิจารณาปรับลดจำนวนเรือเพื่อลดต้นทุนให้สอดคล้องกับปริมาณงานจริง

คำถาม 2:

จากความผันผวนของราคาน้ำมันเตาและราคาน้ำมันดีเซลในปัจจุบัน บริษัทมีกลยุทธ์หรือมาตรการการป้องกันความเสี่ยงด้านต้นทุนพลังงานอย่างไรบ้างเพื่อรักษาเสถียรภาพของอัตรากำไร?

คำตอบ:

บริษัทมีข้อได้เปรียบจากโครงสร้างสัญญา โดยสัญญา Time Charter ไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ขณะที่สัญญา COA มีการอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซลหน้าบิ๊ม หากราคาน้ำมันปรับขึ้นบริษัทจะได้รับค่าขนส่งเพิ่มขึ้นตามโครงสร้างสัญญา

สำหรับการบริหารต้นทุนน้ำมัน ในช่วงราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจะเติมและสำรองน้ำมันบนเรือในปริมาณมากขึ้นเพื่อรับประโยชน์จากส่วนต่างของราคา เช่น ในเดือนมีนาคม 2569 บริษัทเติมน้ำมันที่ราคาประมาณ 30 บาท ก่อนที่ราคาน้ำมันในเดือนเมษายน 2569 จะปรับขึ้นเป็น 40-50 บาท ส่วนต่างดังกล่าวช่วยสนับสนุนกำไรและอัตรากำไรของบริษัท ในทางกลับกัน หากอยู่ในช่วงราคาน้ำมันขาลง บริษัทจะลดปริมาณการสำรองน้ำมันเพื่อลดความเสี่ยงจากผลขาดทุนด้านราคาน้ำมัน

คำถาม 3:

แผนการจัดซื้อเรือมือสองอายุ 11 ปีที่บอร์โดนูมิตี ปัจจุบันกระบวนการส่งมอบและตรวจสอบสภาพไปถึงขั้นตอนใดแล้ว คาดว่าจะเริ่มรับรู้รายได้และสร้างกำไรให้บริษัทได้ตั้งแต่เมื่อไหร่?

คำตอบ:

เรือลำดังกล่าวเป็นเรือที่บริษัทเข้ามาเกือบครบ 1 ปี และได้ติดตามผลการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง โดยที่ผ่านมาเรือลำนี้มีผลการดำเนินงานค่อนข้างดี อีกทั้งยังได้รับการตอบรับที่ดีจากลูกค้า บริษัทจึงมีแผนเข้าซื้อเรือลำดังกล่าว และได้ขออนุมัติจากคณะกรรมการแล้ว โดยคาดว่าจะรับมอบเรือในเดือนสิงหาคม 2569 หลังจากนั้นเรือลำนี้จะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของกองเรือภายใต้การเป็นเจ้าของของบริษัทและสร้างรายได้ต่อเนื่องภายใต้สัญญา Time Charter

คำถามที่ 4:

สัดส่วนรายได้ระหว่างการขนส่ง LPG ทางเรือและทางบกในปี 2569 นี้ คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร และบริษัทมีเป้าหมายที่จะขยายกลุ่มลูกค้าไปยังอุตสาหกรรมอื่นนอกเหนือจาก LPG หรือไม่?

คำตอบ:

ปัจจุบันปริมาณการขนส่ง LPG ในประเทศปรับลดลงทั้งทางเรือและทางรถ โดยรายได้จากการขนส่งทางเรือลดลงประมาณ 9% ขณะที่รายได้จากการขนส่งทางรถลดลงประมาณ 6% บริษัทจึงยังคงติดตามสถานการณ์และทิศทางความต้องการใช้ LPG ในประเทศอย่างใกล้ชิด

ท่ามกลางภาวะดังกล่าว บริษัทมีแผนขยายไปยังธุรกิจอื่นเพิ่มเติม เพื่อลดการพึ่งพารายได้จากการขนส่ง LPG ในประเทศเพียงอย่างเดียว โดยในธุรกิจเรือต่างประเทศ บริษัทไม่ได้ขนส่งเฉพาะ LPG แต่ยังให้บริการขนส่งสินค้ากลุ่มปิโตรเคมีและโอเลฟิน (Olefin) ซึ่งเป็นสินค้าที่มีความต้องการค่อนข้างสูงในภูมิภาคเอเชียและสามารถต่อยอดในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้

ขณะเดียวกัน บริษัทเตรียมขยายธุรกิจ LPG Trading ในประเทศมากขึ้นในปีหน้า ซึ่งเป็นธุรกิจในรูปแบบ Light Asset และคาดว่าจะเริ่มสร้างรายได้เพิ่มเติมได้ในระยะถัดไป ด้วยความพร้อมทั้งด้านเรือ รถขนส่ง และเครือข่ายลูกค้า รวมถึงความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 รายใหญ่ของประเทศ บริษัทจึงมีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้และมีความพร้อมในการต่อยอดสู่ธุรกิจซื้อขาย LPG

บริษัทสามารถจัดหา LPG ให้แก่ลูกค้ากลุ่มอุตสาหกรรมที่มีการใช้ในปริมาณมาก โดยเลือกแหล่งจัดซื้อที่เหมาะสมทั้งด้านราคาและคุณภาพ พร้อมบริหารการขนส่งให้ถึงมือลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง ในบางกรณีโดยเฉพาะโรงงานใหม่ บริษัทอาจพิจารณาลงทุนด้านสถานีเพิ่มเติมให้แก่ลูกค้าเพื่อสนับสนุนการให้บริการแบบครบวงจร

จุดแข็งสำคัญของบริษัทคือการมีฟลีทรถขนส่งขนาดใหญ่และระบบขนส่งที่มีความมั่นคง ทำให้ลูกค้าเชื่อมั่นในความต่อเนื่องของการจัดส่ง นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถเลือกแหล่งจัดหา LPG ให้เหมาะกับการใช้งานของลูกค้าได้ เนื่องจากคุณสมบัติของ LPG ในแต่ละแหล่งอาจแตกต่างกันไป

ด้วยโครงสร้างธุรกิจ ความพร้อมด้านระบบขนส่ง และเครือข่ายความสัมพันธ์ที่มีอยู่ บริษัทจึงมองเห็นโอกาสในการต่อยอดสู่ธุรกิจใหม่เพิ่มเติม โดยมุ่งเน้นธุรกิจเสริมที่ใช้เงินลงทุนไม่สูงมากและสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรเดิมของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำถามที่ 5:

สำหรับภาพรวมปี 2569 ผู้บริหารคาดว่าไตรมาสใดจะเป็นช่วงที่ผลประกอบการโดดเด่นที่สุดของปีและมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากอะไรบ้าง?

คำตอบ:

หากพิจารณาจากแนวโน้มรายได้ทางเรือที่ผ่านมา รายได้ของบริษัทมักอยู่ในระดับสูงสุดในช่วงไตรมาส 3 และไตรมาส 4 เนื่องจากเป็นฤดูกาลขนส่ง LPG ในประเทศ ด้วยปัจจัยดังกล่าว บริษัทจึงคาดว่ารายได้ในช่วงไตรมาส 3 และไตรมาส 4 จะอยู่ในระดับสูงสุดของปี อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากปัจจัยแวดล้อมยังเปลี่ยนแปลงได้ค่อนข้างเร็ว

นอกจากนี้ รายได้ในช่วงดังกล่าวยังมีปัจจัยสนับสนุนจากธุรกิจ LPG Trading ซึ่งคาดว่าจะเริ่มสร้างรายได้ชัดเจน รวมถึงรายได้ค่าเช่าจากบริษัทย่อยที่บริษัทเข้าซื้อ ซึ่งคาดว่าจะเข้ามาช่วยเสริมรายได้ในช่วงเดียวกัน

คำถามที่ 6:

ในไตรมาส 2/2569 บริษัทมีแผนนำเรือเข้าซ่อมบำรุงหรือไม่ และในช่วงไตรมาส 2-4/2569 คาดว่าจะมีเรือเข้าซ่อมไตรมาสละกี่ลำ ทั้งนี้การเข้าซ่อมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อรายได้มากน้อยเพียงใด?

คำตอบ:

ในช่วงไตรมาส 2-4/2569 บริษัทคาดว่าจะมีเรือเข้าซ่อมบำรุง หรือ Dry Dock รวม 5 ลำ แบ่งเป็นไตรมาส 2 จำนวน 1 ลำ ไตรมาส 3 จำนวน 3 ลำ และไตรมาส 4 จำนวน 1 ลำ โดยการเข้าซ่อมดังกล่าวคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากบริษัทสามารถบริหารเรือหมุนเวียนเพื่อรองรับงานขนส่งภายในประเทศได้ ทำให้การให้บริการลูกค้ายังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

คำถามที่ 7:

ปัจจัยใดบ้างที่อาจทำให้รายได้และกำไรของบริษัทไม่เติบโตตามแผน?

คำตอบ:

ปัจจัยหลักที่บริษัทต้องติดตามคือภาวะเศรษฐกิจในประเทศ ซึ่งมีผลต่อความต้องการใช้ LPG และปริมาณการขนส่งภายในประเทศ ทั้งทางเรือและทางรถ โดยในไตรมาส 1/2569 รายได้จากธุรกิจขนส่งในประเทศปรับลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทจึงยังคงติดตามทิศทางปริมาณขนส่งของลูกค้าในประเทศอย่างใกล้ชิด

อีกปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือการแข่งขันในกลุ่มธุรกิจพลังงาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณขนส่งของลูกค้าบางราย อย่างไรก็ตาม บริษัทมีโครงสร้างสัญญา COA ที่สามารถปรับค่าขนส่งให้สะท้อนต้นทุนน้ำมันได้ในระดับหนึ่ง ขณะเดียวกัน ธุรกิจ Time Charter ไม่ได้รับผลกระทบจากค่าน้ำมันโดยตรง

สำหรับธุรกิจต่างประเทศ บริษัทจะให้ความสำคัญกับการรักษาสถานะการใช้ประโยชน์ของเรือ และการรับรู้รายได้จากสัญญา Time Charter ให้เป็นไปตามแผน ควบคู่กับการขยายรายได้จากธุรกิจเสริม เช่น LPG Trading เพื่อลดการพึ่งพารายได้จากธุรกิจขนส่งในประเทศเพียงอย่างเดียว