

คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Provider) โดยเริ่มต้นประกอบธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศตั้งแต่ปี 2539 และมีการขยายสู่ธุรกิจบริการขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางพ่วงในปี 2554 และขนส่งในประเทศด้วยรถกระบะ ในปี 2560 เพื่อให้บริการอย่างครบวงจรมากขึ้น

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ลงทุนในบริษัท เกรซ วอเตอร์ เมด จำกัด ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำยาฟอกเลือดผู้ป่วยโรคไตด้วยเครื่องไตเทียม และจัดจำหน่ายครุภัณฑ์ทางการแพทย์สำหรับใช้ในหน่วยไตเทียม โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 44.44 และได้ซื้อหุ้นเพิ่มในเดือนกุมภาพันธ์ปี 2561 จากผู้ถือหุ้นรายหนึ่งมีผลทำให้บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 52.80 มีผลทำให้บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมด จำกัด เปลี่ยนจากบริษัทร่วม มาเป็นบริษัทย่อยในเวลาดังกล่าว งบการเงินรวมสำหรับปี 2561 เป็นต้นไป จึงมีรายได้จากการขายน้ำยาฟอกเลือดและครุภัณฑ์ รวมอยู่ด้วย ดังนี้

รายได้	2560		2561		2562	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
การจัดการขนส่งระหว่างประเทศ						
- ทางเรือ	891.75	91.36	966.05	80.27	1,012.15	79.69
- ทางอากาศและบริการอื่น ๆ	23.13	2.37	25.56	2.12	37.86	2.98
รวมบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	914.88	93.73	991.61	82.39	1,050.01	82.67
การขนส่งในประเทศ ¹⁾	61.17	6.27	127.30	10.58	102.32	8.06
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งรวม	976.05	100.00	1,118.91	92.97	1,152.33	90.73
รายได้จากการขายน้ำยาฟอกเลือดและครุภัณฑ์	-	-	84.66	7.03	117.69	9.27
รายได้จากการให้บริการและการขายรวม	976.05	100.00	1,203.57	100.00	1,270.02	100.00

กลุ่มบริษัทมีรายได้รวม 1,203.57 ล้านบาทในปี 2561 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,270.02 ล้านบาท ในปี 2562 หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 5.52 เนื่องจากรายได้จากการให้บริการขนส่งเพิ่มขึ้น 33.42 ล้านบาท และรายได้จากการขายน้ำยาฟอกเลือดและครุภัณฑ์เพิ่มขึ้น 33.03 ล้านบาท

รายได้จากการให้บริการขนส่งรวม 1,118.91 ล้านบาทในปี 2561 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,152.33 ล้านบาท ในปี 2562 คิดเป็นอัตราร้อยละ 2.99 หากพิจารณาตามประเภทของรายได้ พบว่ารายได้จากการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเลมียอดเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 46.10 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทย่อยที่ตั้งเพิ่มในระหว่างปี 2561 คือ NCL International Logistics USA Inc. ในประเทศสหรัฐอเมริกา, Qingdao National Container Line Company Limited และ Ningbo NCL Inter Logistics Co.,Ltd. ใน

ประเทศจีน, LG Container Line Pte. Ltd. ในประเทศสิงคโปร์, PT. NCL Inter Logistik Indonesia และ NCL Inter Logistics Vietnam Company Limited จากการขยายฐานรายได้ในการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ จากประเทศที่ตั้งสำนักงาน ไปสู่ยังจุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่าง ๆ และรายได้จากการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศที่เพิ่มขึ้น 12.30 ล้านบาท เนื่องจากในเดือนพฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้ทำสัญญากับ EL AL ISRAEL AIRLINE LTD. (ประเทศอิสราเอล) เพื่อเป็นผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ จึงทำให้มีรายได้จากสายการบินดังกล่าวเพิ่มขึ้น

ส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศ ลดลงจากปี 2561 จำนวน 24.98 ล้านบาท เนื่องจากเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท SSK ทั้งจำนวนในราคาทุน ให้กับกรรมการท่านหนึ่งของบริษัท SSK ส่งผลให้บริษัท SSK สิ้นสุดการเป็นบริษัทย่อยของบริษัท นับแต่วันดังกล่าว ดังนั้น ผลการดำเนินงานขนส่งทางบก โดยใช้รถหัวลากของบริษัท SSK จึงรวมอยู่ในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัทในปี 2562 เพียง 11 เดือน จึงทำให้รายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศลดลงจากปีก่อน

สำหรับบริษัท เอสเอสเค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อเดือนมีนาคม 2559 โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนบุคคลภายนอก ซึ่งบุคคลดังกล่าวมีศักยภาพสูงและมีความประสบการณ์ยาวนาน เชี่ยวชาญในธุรกิจขนส่งเป็นอย่างดี เพื่อให้ให้บริการขนส่งสินค้าโดยหัวลากและหางพ่วง และรถประเภทอื่น ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความจำเป็นจะต้องให้ทรัพย์สินหัวลาก หางพ่วง อีกต่อไป บริษัทฯ ได้โอนหัวลาก จำนวน 65 หัว และหางพ่วง จำนวน 98 หาง ของบริษัทฯ เป็นเงินลงทุนในบริษัทรวมดังกล่าว มูลค่าตามสัญญาโอนทรัพย์สินเพื่อการลงทุน คิดเป็นประมาณ 120.94 ล้านบาท โดยกำหนดเงื่อนไขในการโอนที่ไม่ต่ำกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินอิสระ และต้องไม่เกิดผลขาดทุนจากการโอนทรัพย์สิน เพื่อใช้ในการดำเนินงานขนส่งภายในประเทศภายใต้บริษัทรวมดังกล่าว และเป็นการลดภาระทางด้านค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ลงทั้งทางด้านต้นทุนและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สิน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนของบริษัทฯ ให้ดีขึ้น ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนเติบโต มีกำไรมั่นคงและต่อเนื่องในอนาคต และสร้างผลตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นในระยะยาว

บริษัทฯ ดำเนินกิจการขนส่งภายใต้การร่วมทุน ดำเนินงานมาระยะเวลาหนึ่งปรากฏว่า สภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวเป็นผลทำให้ยอดขายงานปูน หรือการใช้รถปูน ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย จึงทำให้ทั้งสองฝ่ายตัดสินใจขายรถปูนเพื่อลดผลขาดทุนที่จะเกิดขึ้นต่อไปและยกเลิกการร่วมทุนดังกล่าวในเดือนสิงหาคม 2560 เพื่อปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้นของ SSK ซึ่งหลังจากการลดทุน บริษัทฯ จะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และบริหารเพียงฝ่ายเดียว ซึ่งจะส่งผลให้การทำงานและการบริหารคล่องตัวมากขึ้น และเพื่อลดภาระต้นทุนค่าเสื่อมราคารถปูน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการบริหารงาน โดยภายหลังการลดทุนไม่ส่งผลกระทบต่อกรดำเนินธุรกิจ SSK เนื่องจากทรัพย์สินที่เหลือของบริษัท SSK เป็นหัวลาก – หางพ่วง ที่บริษัทฯ มีประสบการณ์และความชำนาญ และมีผู้บริหารที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในด้านการขนส่งโดย หัวลาก – หางพ่วงมากกว่า 20 ปี ซึ่งฝ่ายบริหารมีนโยบายขยายฐานลูกค้าที่มีความต้องการการขนส่งผลิตผลทางการเกษตรและอุปโภคบริโภคเพิ่มมากขึ้น และเล็งเห็นว่าการปรับตัวที่ดีขึ้น และส่งผลให้บริษัทมีรายได้เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย ซึ่งผลประกอบการของ SSK ภายหลังจากการปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้นแล้ว มีผลประกอบการที่ดีขึ้นมาก แต่ยังมีผลขาดทุนอยู่ โดยในเดือนพฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้ตัดสินใจขายหุ้นทั้งหมดเพื่อลดภาระค่าใช้จ่าย ค่าดำเนินงาน ภาวะขาดทุนสะสมที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และเพิ่มสภาพคล่องของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ได้เริ่มลงทุนในกิจการขนส่งโดยรถกระบะปิคอัพ เพื่อใช้รับขนส่งกระจายสินค้าต่าง ๆ เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศทางถนนด้วยรถกระบะปิคอัพ โดยอาศัยความ

ชำนาญด้านการบริหารจัดการระบบการขนส่งสินค้าของบริษัท ฯ และสามารถสนับสนุนการขยายธุรกิจทางด้านการขนส่งสินค้าของบริษัทฯให้เติบโตได้

ทั้งนี้ เมื่อขายเงินลงทุนในบริษัท SSK แล้ว กลุ่มบริษัท ยังมีการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศ รถกระบะปิคอัพ และให้บริการขนส่งโดยรถหัวลากและหางพ่วงอยู่ภายใต้การดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีการรับรู้รายได้เมื่อมีการส่งมอบบริการให้แก่ลูกค้า โดยในการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริษัทฯ จะรับรู้รายได้เมื่อมีการส่งมอบใบตราส่ง (Bill of Lading/Air Way Bill) ให้แก่ลูกค้า สำหรับการให้บริการขนส่งในประเทศ บริษัทฯจะรับรู้รายได้เมื่อรถบรรทุกของบริษัทมีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับที่จุดหมายปลายทาง

ในการรับรู้รายได้ของบริษัทฯนั้น จะรับรู้จำนวนเต็มทั้งจำนวนที่ได้รับจากลูกค้า ดังนั้น รายได้ค่าบริการของบริษัทฯตามงบการเงินจึงประกอบด้วยต้นทุนค่าระวางรวมถึงต้นทุนการให้บริการอื่น ๆ ที่บริษัทฯได้จ่ายไปก่อนแล้วและอัตรากำไรที่บริษัทคิดจากลูกค้า (Cost Plus) รวมอยู่ในรายได้ค่าบริการดังกล่าว ซึ่งต้นทุนค่าระวางและต้นทุนการให้บริการต่าง ๆ นั้นคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80-85 ของรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 91-98 ของรายได้จากการให้บริการรวมของบริษัท

ต้นทุนหลักในการให้บริการของบริษัทฯสำหรับธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าระวางและค่าส่วนแบ่งรายได้ที่จ่ายคืนให้แก่ลูกค้า ส่วนต้นทุนหลักของธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าน้ำมัน ในการกำหนดค่าบริการกับลูกค้า นั้น บริษัทฯใช้วิธีอัตราต้นทุนบวกกำไร ซึ่งการที่บริษัทมีการจองระวางเรือหรือเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ ทำให้สามารถเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งในการขอกำหนดราคาค่าระวางล่วงหน้า โดยระยะเวลาที่บริษัทจองระวางเรือหรือเครื่องบินกับระยะเวลาที่ลูกค้าตกลงอัตราค่าบริการกับบริษัทนั้น มีช่วงระยะเวลาห่างกันประมาณ 1-7 วัน ส่งผลให้บริษัทสามารถกำหนดอัตราค่าบริการที่สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าระวางในแต่ละช่วงเวลาได้ สำหรับค่าบริการขนส่งในประเทศ บริษัทฯใช้วิธีการกำหนดราคาแบบต้นทุนบวกอัตรากำไรและมีการกำหนดอัตราค่าบริการในลักษณะของขั้นบันไดซึ่งอัตราค่าบริการจะแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งในประเทศ ทำให้บริษัทสามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันลงได้ โดยต้นทุนรวมที่เกิดขึ้นในปี 2562 ทั้งต้นทุนค่าระวางเรือและอากาศ ค่าขนส่ง ค่านายหน้า และผลประโยชน์พนักงานที่เพิ่มขึ้นจากปี 2561 เป็นผลมาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น

กลุ่มธุรกิจ	อัตรากำไรขั้นต้น		
	2560	2561	2562
บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	17% - 21%	17% - 21%	18% - 25%
บริการขนส่งในประเทศ	12% - 17%	12% - 17%	11% - 15%
อัตรากำไรขั้นต้นรวม	19.76%	18.78%	19.84%

กำไรขั้นต้นของการให้บริการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทเท่ากับ 192.82 ล้านบาท 210.19 ล้านบาท และ 228.81 ล้านบาท ในปี 2560, 2561 และ 2562 ตามลำดับ และมีอัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 19.76 ร้อยละ 18.78 และร้อยละ 19.84 ตามลำดับ โดยการเพิ่มขึ้นของอัตรากำไรขั้นต้นในปี 2562 จากปี 2560 และ 2561 เนื่องจากกลุ่มบริษัท ขยายตลาด

โดยการเปิดบริษัทย่อยในต่างประเทศเพิ่มขึ้น มุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าและเพิ่มปริมาณการให้บริการหลาย ๆ ประเภทของบริษัทแบบครบวงจร เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัทได้นำเสนอคุณภาพบริการแก่ลูกค้าในส่วนที่ยังไม่เคยใช้บริการด้านอื่น ๆ ทำให้สามารถเพิ่มกำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นได้มากขึ้น จึงทำให้อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นเป็น 19.84 ในปี 2562

รายได้จากการขายน้ำยาฟอกเลือดและครุภัณฑ์เกิดจากบริษัทย่อย บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมด จำกัด (“GWM”) ดำเนินธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำยาล้างไตและเวชภัณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งเดิมบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 44.44 ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นเพิ่มจากผู้ถือหุ้นรายหนึ่ง มีผลให้บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คิดเป็นสัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ 52.80 จึงทำให้บริษัท GWM เปลี่ยนจากบริษัทร่วมเป็นบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2561 จึงทำให้รายได้ในงบการเงินรวม มีรายได้ของ GWM สำหรับปี 2561 และปี 2562 ดังนี้

	รายได้และกำไรขั้นต้นจากการขาย		
กลุ่มธุรกิจ	2560	2561	2562
รายได้จากการขาย	-	84.66	117.69
กำไรขั้นต้น	-	17.18	27.50
อัตรากำไรขั้นต้น	-	20.29%	23.37%

รายได้จากการขายและกำไรขั้นต้นปี 2562 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 เนื่องจากบริษัท GWM เป็นบริษัทย่อยของกลุ่มบริษัท ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2561 จึงนำผลประกอบการมารวมได้เพียงเดือน 10 เดือน แต่ในปี 2562 มีผลประกอบการทั้ง 12 เดือน ประกอบกับยอดการสั่งซื้อน้ำยาที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากบริษัทสามารถขยายฐานลูกค้าได้เพิ่มขึ้นมาก ส่งผลให้บริษัท GWM มีผลกำไรสุทธิรวมอยู่ในงบการเงินรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นในปี 2562 เป็นจำนวน 3.86 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2561 ที่มีผลกำไรสุทธิตามสัดส่วนการถือหุ้นจำนวน 0.17 ล้านบาท

รายได้อื่นของกลุ่มบริษัทเกิดจาก

1. กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย จำนวน 27.18 ล้านบาท เกิดจากการขายเงินลงทุนในบริษัท LG (TH) จำนวน 11.15 ล้านบาท และจากการขายเงินลงทุนในบริษัท SSK จำนวน 16.03 ล้านบาท เนื่องจากในงบการเงินรวมในงวดก่อน ๆ ได้รวมผลขาดทุนของบริษัทดังกล่าวในงบการเงินรวมตลอดเวลาที่เป็นบริษัทย่อย เมื่อมีการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าวในราคาทุน จึงรับรู้เป็นกำไรกลับมาในงบการเงินรวม
2. รายได้อื่น ๆ เช่น ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าเช่าสำนักงาน (อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน) กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและค่าบริการที่ปรึกษา เป็นต้น

บริษัทมีขาดทุนสุทธิในปี 2560 เท่ากับ 7.60 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิในปี 2561 และปี 2562 เท่ากับ 3.16 ล้านบาท และ 11.06 ล้านบาท ตามลำดับ มีอัตราขาดทุนสุทธิในปี 2560 เท่ากับร้อยละ 0.78 และมีอัตรากำไรสุทธิในปี 2561 และ 2562 เท่ากับร้อยละ 0.28 และร้อยละ 0.87 ตามลำดับ เนื่องจาก

ในปี 2560 กลุ่มบริษัทมีผลขาดทุน 7.60 ล้านบาท โดยที่งบการเงินเฉพาะบริษัท มีกำไรสุทธิ 4.54 ล้านบาท ส่วนบริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ บริษัท NCL Inter Logistics (S) Pte. Ltd. ขาดทุน 2.39 ล้านบาท เนื่องจากการปรับโครงสร้างฝ่ายการตลาดของบริษัทฯ ใหม่ และหนี้สูญระหว่างประเทศซึ่งภายหลังจากการปรับโครงสร้างฝ่ายการตลาดแล้วจะทำให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีขึ้นดังเดิม บริษัทร่วมค้า บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“SSK”) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 ถึงวันที่ 14 สิงหาคม 2560 บริษัทฯ รับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น 43.84% เป็นจำนวน 9.47 ล้านบาท เนื่องจากธุรกิจการขนส่งน้ำมันอัตรากำไรไม่ดีนัก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ และโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหม่ตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2560 ทำให้บริษัทร่วมค้า SSK กลายเป็นบริษัทย่อย และบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นเป็น 75.35% โดยหลังจากเปลี่ยนสัดส่วนการถือหุ้นแล้ว บริษัทฯ รับส่วนแบ่งขาดทุนตามอัตราส่วนการถือหุ้นใหม่ จำนวน 5.14 ล้านบาท เนื่องจากช่วงแรกที่บริษัทฯ เปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของ SSK มีต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงในช่วงเริ่มต้น จึงทำให้ SSK ยังขาดทุนอยู่ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน โดยวิธีปันส่วนราคาซื้อ (Purchase Price Allocation, PPA) โดยผู้ประเมินราคาอิสระ จากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้น SSK จำนวน 6.84 ล้านบาท ส่วนบริษัทร่วม เกรซ วอเตอร์เมต จำกัด (“GWM”) ผลิตและจำหน่ายน้ำยาล้างไตก่อตั้งในเดือนสิงหาคมปี 2559 มีผลขาดทุนจากประกอบกรปี 2560 จำนวน 5.42 ล้านบาท บริษัทฯ รับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนที่ลงทุน 44.44% เป็นจำนวน 2.41 ล้านบาท เนื่องจาก GWM เริ่มลงทุนและก่อสร้างโรงงานแล้วเสร็จในช่วงกลางปี 2560 จึงยังคงมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการก่อสร้าง และขอใบอนุญาตต่าง ๆ ซึ่ง GWM เริ่มผลิต และจำหน่ายน้ำยาล้างไตปลายเดือนกรกฎาคม 2560 และมีผลประกอบการดีขึ้นตามลำดับ

ในปี 2561 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิ เท่ากับ 3.16 ล้านบาท โดยที่งบการเงินเฉพาะบริษัท มีกำไรสุทธิ 6.40 ล้านบาทซึ่งดีขึ้นจากปี 2560 ส่วนบริษัท NCL INTER LOGISTICS (S) PTE LTD (“NCL SINGAPORE”) มีผลประกอบการที่ดีขึ้นมีรายได้และกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากปี 2561 บริษัทขยายฐานลูกค้าได้มากขึ้น ประกอบกับได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าเดิมทำให้สามารถเพิ่มยอดขายได้มาก และในระหว่างปี บริษัทฯ ขยายส่วนงานขนส่งแบบ LCL Shipment (Less than Container Load) ทำให้มีรายได้และกำไรในส่วนงานดังกล่าวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ กำไรสุทธิ 2.93 ล้านบาท บริษัท แอล จี คอนเทนเนอร์ไลน์ จำกัด เดิมชื่อ บริษัท เลเจนด์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด (“LG (TH)”) มีขาดทุนสุทธิตามอัตราส่วนที่บริษัทฯ ลงทุน 0.81 ล้านบาท ซึ่งดีขึ้นจากปีก่อนมากเนื่องจากมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ได้ดีขึ้น แต่กำไรขั้นต้นลดลง เนื่องจากสายเรือหลายแห่งมีการควบรวมกันมากในปี 2561 จึงทำให้มีการแข่งขันทางด้านราคาในตลาด ทั้งนี้บริษัทฯ มีการติดตามความเคลื่อนไหวของตลาดอย่างใกล้ชิด เพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางการตลาดให้ทันเวลาเพื่อให้บริษัทมีผลประกอบการที่ดีขึ้นต่อไป บริษัทย่อย เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“SSK”) หลังจากที่เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่แล้วได้เข้าไปเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของ SSK ทำให้ SSK มีผลประกอบการดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2561 บริษัท Legacy Asia Capital Pte. Ltd. (“Legacy”) ซึ่งดำเนินธุรกิจให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์เดิมบริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70 ต่อมาในเดือนกรกฎาคม 2561 บริษัทฯ จำหน่ายเงินลงทุนใน Legacy Asia Capital Pte. Ltd. ทั้งจำนวนในราคาทุน เนื่องจากกองทุน Buss Capital Fund Singapore ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจประสบภาวะล้มละลาย โดยมีหุ้นสามัญ 140,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์ รวมเป็นเงินทั้งหมด 140,000 เหรียญสิงคโปร์ ให้กับผู้ถือหุ้นรายหนึ่งของ Legend Shipping PTE. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งในประเทศสิงคโปร์ เป็นผลให้ Legacy Asia Capital Pte. Ltd. ล้มเลิกการเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัท Legacy มีผลขาดทุนสะสม และส่งผลให้บริษัทฯ ไม่ต้องแบกภาระค่าใช้จ่ายค่าดำเนินการ และ ภาวะขาดทุนสะสม ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ในปีบริษัทฯ ได้รวมผลกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวจำนวน 0.13 ล้านบาท ในงบการเงินรวม ส่วนบริษัทย่อยที่เปิดในปี 2561 ซึ่งประกอบด้วย NCL International Logistics USA Inc.

("NCL USA") ในประเทศสหรัฐอเมริกา Qingdao National Container Line Company Limited ("NCL-Qingdao") ในประเทศจีน NCL Inter Logistics Vietnam Company Limited ("NCL-Vietnam") ในประเทศเวียดนาม และ PT. NCL INTER LOGISTIK INDONESIA ("NCL-Indonesia") ในประเทศอินโดนีเซีย มีผลประกอบการรวมขาดทุน 2.87 ล้านบาท เนื่องจากการขยายการลงทุนในต่างประเทศ มีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในช่วงเริ่มก่อตั้ง และขยายงานทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้บริษัทฯ คาดหวังว่าภายหลังจากการดำเนินงานของบริษัทย่อยเต็มกำลังตามเป้าหมายแล้วจะส่งผลให้กลุ่มบริษัท มีผลประกอบการที่ดียิ่งขึ้นตามลำดับ

ส่วนในปี 2562 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิ เท่ากับ 11.06 ล้านบาท โดยที่งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิ 12.85 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2562 บริษัทขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย SSK ในราคาทุน โดยมีระยะเวลาการจ่ายชำระค่าหุ้นภายใน 2 ปี ครึ่ง ทำให้บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของการขายเงินลงทุนดังกล่าวจำนวน 13.29 ล้านบาท ณ วันที่จำหน่ายเงินลงทุน โดยรายการขาดทุนจากการขายเงินลงทุน 13.29 ล้านบาทดังกล่าวนี้ จะถูกทยอยรับรู้เป็นรายได้ดอกเบี้ยรับตลอดระยะเวลา 2 ปีครึ่ง จนกว่าจะได้รับเงินค่าขายเงินลงทุนทั้งหมดครบถ้วนในปี 2563 ถึงกลางปี 2565 ประกอบกับปี 2562 มีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 2.98 ล้านบาท จากการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้าง สำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไป ให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน และการลดลงของอัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการประมาณการ และค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปิดบริษัทย่อยในต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น ซึ่งหากไม่รวมผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าชดเชยตามกฎหมาย การกลับรายการปรับค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ และขาดทุนจากการขายเงินลงทุนจะพบว่า ปี 2562 งบเฉพาะบริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ 3.42 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปี 2561 เพียง 0.55 ล้านบาท ส่วนบริษัทย่อย ต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มีผลประกอบการที่ดีขึ้น ทั้งนี้ รวมทั้งกลุ่มบริษัทฯ มีกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากปี 2561 รวม 29.07 ล้านบาท เนื่องจากสามารถขยายฐานลูกค้าได้มากขึ้น และสามารถบริหารจัดการต้นทุนได้ดีขึ้น มีรายได้อื่น ๆ ในปี 2562 รวม 38.86 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 22.11 ล้านบาท เกิดจากกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่ได้กล่าวไปแล้ว และมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 48.03 ล้านบาทจากค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้นดังที่กล่าวไว้ในงบการเงินเฉพาะกิจการ และจากค่าใช้จ่ายของบริษัทย่อยที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 5 บริษัท รวม 14.73 ล้านบาทเนื่องจากอยู่ในช่วงเริ่มต้น และขยายงาน มีค่าใช้จ่ายของ GWM ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3.22 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายของบริษัทย่อย NCL Singapore เพิ่มขึ้น 5.58 ล้านบาท เนื่องจากขยายงานส่วน LCL ทำให้มีพนักงานเพิ่มขึ้น และมีการย้ายสำนักงานเพื่อรองรับการขยายงานทำให้มีค่าใช้จ่ายในการย้ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงสำนักงานเดิม ซึ่งภายหลังจากการดำเนินงานของบริษัทย่อยเต็มกำลังตามเป้าหมายแล้วทำให้กลุ่มบริษัท มีผลประกอบการที่ดีขึ้นตามลำดับ

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 32-47 โดยมีส่วนประกอบหลัก ได้แก่ ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 53-68 ของสินทรัพย์รวม โดยมีส่วนประกอบหลัก ได้แก่ ที่ดิน อาคาร ยานพาหนะและอุปกรณ์สินทรัพย์รวมของบริษัท ณ สิ้นปี 2561 และ ณ สิ้นปี 2562 เท่ากับ 736.58 ล้านบาท และ 812.54 ล้านบาท ตามลำดับ สาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมในปี 2562 เกิดจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน จำนวน 114.53 ล้านบาท เนื่องจากการขายเงินลงทุนในบริษัท SSK ในเดือนพฤศจิกายน 2562 โดยมีระยะเวลาการจ่ายเงิน 2 ปีครึ่ง การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้า 77.59 ล้านบาท ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้ของกลุ่มบริษัทที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 23.21 ล้านบาท จากการที่บริษัทย่อย LG Container Line Pte. Ltd. ในประเทศสิงคโปร์ซื้อส่วนงานธุรกิจการบริการขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างประเทศกับบริษัทในประเทศแห่งหนึ่ง เป็นจำนวนเงิน 25 ล้านบาท ซึ่งได้ดำเนินการให้มีการวัดมูลค่ายุติธรรมของส่วนงานธุรกิจโดยผู้ประเมินราคาอิสระ ประเมินมูลค่ายุติธรรมและอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนแต่ละรายการ โดยมีอายุการให้ประโยชน์ 3-25 ปี และการลดลงของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ 136.73 ล้านบาท จากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท SSK ทำให้รายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัท SSK ไม่ได้รวมอยู่ในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถหัวลากและหางพ่วง

กลุ่มบริษัทมีลูกหนี้การค้า กิจการที่เกี่ยวข้องกัน 2.63 ล้านบาท โดยไม่มีการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ และมีลูกหนี้การค้า กิจการอื่น 246.02 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการให้เครดิตอยู่ที่ 30 - 90 วัน จากการวิเคราะห์อายุลูกหนี้มีระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย 75 วัน ซึ่งอยู่ในระยะเวลาตามเครดิตเทอม ซึ่งกลุ่มบริษัทมีการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญไว้อย่างเพียงพอแล้วจำนวน 5.88 ล้านบาท

หนี้สินของกลุ่มบริษัทประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 82-92 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ เงินเบิกเกินบัญชี เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเจ้าหนี้การค้า สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 8-18 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน หนี้สินรวม ณ สิ้นปี 2562 เท่ากับ 502.96 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2561 เป็นจำนวน 89.68 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพื่อใช้หมุนเวียนในการดำเนินกิจการของกลุ่มบริษัท และเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

ณ สิ้นปี 2561 และ 2562 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 323.30 ล้านบาท และ 309.58 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสาเหตุหลัก ๆ ที่ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงเกิดจาก ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยลดลง 24.89 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัท SSK จากการขายเงินลงทุนในบริษัทดังกล่าวในปี 2562 และกำไรสะสมเพิ่มขึ้น 13.39 ล้านบาท จากกำไรสุทธิในปี 2562

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันด้านหนี้สิน และการบริหารจัดการภาระนอกงบดุล ดังนี้

1. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาบริการกับบุคคลภายนอกหลายแห่ง โดยมีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 1-5 ปี และสามารถต่ออายุได้ กลุ่มบริษัทมีข้อผูกมัดที่จะจ่ายค่าเช่าและค่าบริการรวมตาม

- สัญญา ที่ต้องจ่ายชำระภายใน 1 ปี จำนวน 4.63 ล้านบาท 0.38 ล้านเหรียญสหรัฐ และ 0.08 ล้านเหรียญสิงคโปร์ และที่ต้องจ่ายชำระหลังจาก 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี จำนวน 2.03 ล้านบาท 0.36 ล้านเหรียญสหรัฐ และ 0.01 ล้านเหรียญสิงคโปร์
2. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันในการให้ธนาคารภายในประเทศ ออกหนังสือค้ำประกันกับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น การไฟฟ้า การท่าเรือ เป็นต้น และเพื่อค้ำประกันการปฏิบัติงานตามสัญญาเป็นผู้ประกอบการขนส่งรวมจำนวนเงิน 6.10 ล้านบาท

สภาพคล่องและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

กระแสเงินสด	31 ธ.ค. 60	31 ธ.ค. 61	31 ธ.ค. 62
กำไร(ขาดทุน)สุทธิก่อนภาษีเงินได้	(6.13)	5.51	8.63
เงินสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	28.39	16.97	10.05
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน	(24.49)	2.42	(7.83)
เงินสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(44.69)	(20.24)	6.04
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(41.75)	(2.16)	6.45

ในปี 2562 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 6.45 ล้านบาทเป็นผลมาจากสาเหตุหลัก ๆ ดังนี้

- กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 10.05 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากรายการหลัก คือ ผลกำไรสุทธิ 8.64 ล้านบาท ปรับกระทบดอกเบี้ยจ่ายและค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายรวม 36.66 ล้านบาท กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย 27.18 ล้านบาท ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าทางการเงินและการด้อยค่าของสินทรัพย์รวม 7.45 ล้านบาท เงินสดรับจากภาษีเงินได้ 1.99 ล้านบาท จ่ายภาษีเงินได้ 9.15 ล้านบาท เจ้าหนี้การค้าค้างชำระเพิ่มขึ้น 124.91 ล้านบาท และลูกหนี้การค้าค้างชำระลดลง 136.03 ล้านบาท ส่งผลให้กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานในปี 2562 เพิ่มขึ้น
- กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 7.83 ล้านบาท เกิดจากรายการหลักคือ เงินสดจ่ายเพื่อซื้อส่วนงานธุรกิจ 25 ล้านบาท และการรับคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 18 ล้านบาท
- กระแสเงินสดได้มาในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 6.04 ล้านบาท เกิดจากรายการหลัก คือ เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 53.76 ล้านบาท จ่ายเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน 5.99 ล้านบาท จ่ายหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 12.56 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล 3.04 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ย 13.16 ล้านบาท และจ่ายคืนทุนให้ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจากการลดทุน SSK 14.28 ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุน

ณ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีเงินกู้ยืมระยะสั้น แบ่งออกเป็น

1. เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร มีวงเงิน 60 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีวงเงินกู้ยืมคงเหลือที่ยังไม่ได้ใช้ 46.93 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ
2. ตั๋วสัญญาใช้เงิน มีวงเงิน 300 ล้านบาท และ 1.5 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีวงเงินตั๋วสัญญาใช้เงินคงเหลือที่ยังไม่ได้ใช้ 111.80 ล้านบาท และ 0.61 ล้านเหรียญสหรัฐ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ และเพื่อใช้ในการลงทุนเพิ่มเติมในการขยายธุรกิจ โดยลักษณะการกู้ยืมจะเป็นการออกตั๋วสัญญาใช้เงินตามจำนวนเงินที่ต้องการจะใช้ ซึ่งมีเวลาครบกำหนดชำระ 3 เดือนหลังจากวันที่ออกตั๋วสัญญาใช้เงินแล้ว

การปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมที่สำคัญ

ในการกู้ยืมเงินระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน บริษัทฯ ไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นแต่อย่างใด

อัตราส่วนทางการเงิน

ณ สิ้นปี 2560, 2561 และ 2562 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 0.61 เท่า 0.76 เท่า และ 0.84 เท่าตามลำดับ ซึ่งใกล้เคียงกันและเพียงพอต่อการดำเนินงานของบริษัท โดยอัตราส่วนสภาพคล่องในปี 2562 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 เท่ากับ 0.08 เท่า เนื่องจากมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเนื่องจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นประมาณ 110.49 ล้านบาท เนื่องจากมีลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน 31.15 ล้านบาท และ เกิดจากรายได้ของบริษัทย่อยทั้งในและต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น

บริษัทมีระยะเวลาในการเก็บหนี้เฉลี่ย 57.52 วัน 59.86 วัน และ 74.94 วัน สำหรับปี 2560, 2561 และ 2562 ตามลำดับ ระยะเวลาในการเก็บหนี้เฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นในปี 2562 เป็นผลมาจากยอดขายของบริษัทย่อย GWM ที่เพิ่มขึ้นมาก ซึ่งระยะเวลากการเก็บหนี้ของลูกค้านี้ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ และหน่วยงานเอกชนที่รอเงินอุดหนุนจากราชการ ทำให้ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณ 3-16 วัน แต่ลูกหนี้ที่มีระยะเวลากการรับชำระเงินที่นานนี้ไม่มีหนี้เสียแต่อย่างใด ทั้งนี้ระยะเวลากการเก็บหนี้ก็ยังอยู่ในแนวนโยบายการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของบริษัท ที่บริษัทกำหนดไว้คือมีระยะเวลาเฉลี่ยไม่เกิน 90 วัน

บริษัทมีความสามารถในการจ่ายชำระหนี้เจ้าหนี้การค้าเฉลี่ย 38.49 วัน มีความสามารถในการชำระหนี้สินต่าง ๆ และชำระเงินกู้ยืมภายในเวลาที่กำหนด โดยนำเงินจากการดำเนินงานตามปกติ และบริษัทยังมีวงเงินสินเชื่อคงเหลือที่สามารถใช้ได้เพิ่มเติม ทั้งนี้บริษัทฯ คำนึงถึงต้นทุนในการกู้ยืม และหาแหล่งเงินทุนอื่นโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนทุน ณ สิ้นปี 2560, 2561 และ 2562 เท่ากับ 1.71 เท่า 1.28 เท่า และ 1.62 เท่าตามลำดับ สำหรับในปี 2562 มีอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2561 เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีหนี้สินเพิ่มขึ้นรวม 89.68 ล้านบาท เนื่องจากมีภาระหนี้สินจากเงิน

เบิกเงินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เพื่อใช้หมุนเวียนในกิจการ และเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น รวม 129.18 ล้านบาท และส่วนทุนลดลง 13.72 ล้านบาท จากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย SSK ซึ่งส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเพิ่มขึ้น

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2560, 2561 และ 2562 ติดลบ 3.42% , 1.29% และ 3.96% ตามลำดับ เนื่องจากเนื่องจากบริษัทมีผลประกอบการขาดทุนสุทธิในปี 2560 เท่ากับ 7.60 ล้านบาท และมีผลกำไรสุทธิในปี 2561 และ 2562 เท่ากับ 3.16 ล้านบาท และ 11.06 ล้านบาท ตามลำดับ

ผลประกอบการปี 2560 กลุ่มบริษัท มีผลประกอบการขาดทุนสุทธิ 7.60 ล้านบาท ส่วนปี 2561 และ ปี 2562 กลุ่มบริษัท มีกำไรสุทธิประมาณ 3.16 ล้านบาท และ 11.06 ล้านบาท ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น, อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย และอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน ในปี 2561 และ 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 จึงมีผลดีขึ้น

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

1. การแพร่ระบาดของโรค โควิด-19 (Covid-19) ทั้งโลก ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย และทั่วโลก เนื่องจากกระทบห่วงโซ่อุปทาน ไม่ว่าจะเป็นการขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์ และสินค้าสำเร็จรูปที่มีการขนส่งผ่านระบบโลจิสติกส์ การขนส่งถูกจำกัดเส้นทาง การขาดแคลนแรงงานจากการติดโรคหรือถูกกักตัวของผู้ที่มีความเสี่ยงจะติดต่อโรค การถูกจำกัดการเข้าถึงแหล่งผลิตต้นทางของสินค้าเนื่องจากถูกจำกัดในบางพื้นที่ที่มีการระบาด พฤติกรรมและความเชื่อมั่นของผู้บริโภคส่งผลต่อการใช้สินค้า หรือบริการในที่สาธารณะ ซึ่งมีผลกระทบต่อภาคโลจิสติกส์ด้วย โดยกลุ่มบริษัท เล็งเห็นถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น และได้วางแผนเร่งหาแนวทางต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับกลุ่มบริษัท
2. รัฐบาลไทย ได้มีการประกาศแผนการลงทุน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และด้านโลจิสติกส์ อย่างชัดเจน โดยมีโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางถนน ระบบราง การขนส่งทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อภาคธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งบริษัทด้วย
3. การเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ส่งผลให้การค้าขาย และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีที่จะทำให้บริษัท มีการขยายกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้บริษัท หาพันธมิตรทางการค้าเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นหนึ่งในนโยบายและเป้าหมายของบริษัท ที่ต้องการขยายพันธมิตรและเครือข่ายในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

หากมีปัจจัยสนับสนุนให้บริษัท ได้มีโอกาสการลงทุนใหม่ ๆ ทางบริษัท จะคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเป็นหลักและจะพยายามใช้เงินทุนหมุนเวียนของบริษัท โดยคำนึงถึงความเสี่ยงต่าง ๆ ในทุก ๆ ด้าน โดยเฉพาะความไม่แน่นอนในเรื่องต่าง ๆ เช่น สถานการณ์การตลาด สภาพเศรษฐกิจ กฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ในการบริหารงาน ซึ่งต้องคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกิดจากความไม่แน่นอนในระดับประเทศ และภูมิภาค เนื่องจากในปัจจุบันทุกประเทศได้รับผลกระทบทั้งในด้านบวก และด้านลบจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังกล่าว

4. โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เป็นหนึ่งในโครงการระดับเมกะโปรเจกต์ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ที่ต้องการจะพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของเขตเศรษฐกิจบริเวณ

ภาคตะวันออกของไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้นโดยในระยะแรกของโครงการนี้ จะเริ่มต้นจากพื้นที่ในเขต จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ซึ่งเดิมก็เป็นเขตอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศอยู่แล้ว เติบโตด้วย โรงงานมากมายในนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีสนามบิน รวมถึงมีท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดเป็นอันดับที่ 22 ของ โลก การลงทุนหลัก ๆ ของ EEC จะไปอยู่ที่การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทางและการขนส่ง ให้มี ความพร้อมเพื่อรองรับและเอื้อประโยชน์ต่อการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ซึ่งก็จะมี การร่วมทุนจากทางภาคเอกชนเข้ามาด้วยในบางโครงการ ซึ่งมีกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ได้รับผลประโยชน์จากโครงการ ดังกล่าว รวมถึงภาคธุรกิจโลจิสติกส์ และรวมทั้งบริษัทด้วย