

คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

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

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

รายได้	2559		2560		2561	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
การจัดการขนส่งระหว่างประเทศ						
-ทางเรือ	897.08	91.02	891.75	91.36	966.05	80.27
-ทางอากาศและบริการอื่น ๆ	14.20	1.44	23.13	2.37	25.56	2.12
รวมบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	911.28	92.46	914.88	93.73	991.61	82.39
การขนส่งในประเทศ ¹⁾	74.33	7.54	61.17	6.27	127.30	10.58
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งรวม	985.61	100.00	976.05	100.00	1,118.91	92.97
รายได้จากการขายน้ำยาฟอกเลือดและครุภัณฑ์	-	-	-	-	84.66	7.03
รายได้จากการให้บริการและการขายรวม	985.61	100.00	976.05	100.00	1,203.57	100.00

กลุ่มบริษัทมีรายได้รวม 976.05 ล้านบาทในปี 2560 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,203.57 ล้านบาท ในปี 2561 หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 23.31 เนื่องจากรายได้จากการให้บริการขนส่งเพิ่มขึ้น 142.86 ล้านบาทและรายได้จากการขายน้ำยาฟอกเลือดและครุภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนทั้งจำนวน

รายได้จากการให้บริการขนส่งรวม 976.05 ล้านบาทในปี 2560 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,118.91 ล้านบาท ในปี 2561 คิดเป็นอัตราร้อยละ 14.64 หากพิจารณาตามประเภทของรายได้พบว่ารายได้จากการขนส่งระหว่างประเทศมียอดเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 76.73 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทย่อยทั้งในและต่างประเทศมีรายได้เพิ่มขึ้นและรายได้จากบริษัทย่อยที่ตั้งเพิ่มใน ระหว่างปี

2561 โดยบริษัทย่อย NCL INTER LOGISTICS (S) PTE. LTD. ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ ได้ดำเนินการจัดตั้ง NCL International Logistics USA Inc. ในประเทศสหรัฐอเมริกา, Qingdao National Container Line Company Limited และ Ningbo NCL Inter Logistics Co.,Ltd. ในประเทศจีน, LG Container Line Pte. Ltd. ในประเทศสิงคโปร์, และเข้าลงทุนใน PT. NCL Inter Logistik Indonesia และ NCL Inter Logistics Vietnam Company Limited เพื่อขยายฐานรายได้ในการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ จากประเทศที่ตั้งสำนักงาน ไปสู่ยังจุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ

ส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศ เพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 66.13 ล้านบาท เนื่องจากในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างการบริหารงานและการถือหุ้นในบริษัท SSK ใหม่ในเดือนสิงหาคม 2560 ซึ่งภายหลังจากการปรับโครงสร้างดังกล่าวทำให้บริษัท SSK มีสถานะเป็นบริษัทย่อย จึงทำให้งบการเงินรวมมีรายได้จากการขนส่งในประเทศโดยหักจากทางฟ่วง ในช่วงปลายปี 2560 โดยในปี 2561 ได้รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศเต็มปี ส่งผลให้รายได้ดังกล่าวเพิ่มขึ้น

สำหรับบริษัท เอสเอสเค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ได้จัดตั้งขึ้น เมื่อเดือนมีนาคม 2559 โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนบุคคลภายนอก ซึ่งบุคคลดังกล่าวมีศักยภาพสูงและมีความประสบการณ์ยาวนาน เชี่ยวชาญในธุรกิจขนส่งเป็นอย่างดี เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าโดยหว่าลากและทางฟ่วง และรถประเภทอื่น ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความจำเป็นจะต้องใช้ทรัพย์สินหว่าลากทางฟ่วง อีกต่อไป บริษัทฯ ได้โอนหว่าลาก จำนวน 65 หัว และทางฟ่วง จำนวน 98 หาง ของบริษัทฯ เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมดังกล่าว มูลค่าตามสัญญาโอนทรัพย์สินเพื่อการลงทุน คิดเป็นประมาณ 120.94 ล้านบาท โดยกำหนดเกณฑ์ในการโอนที่ไม่ต่ำกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินอิสระ และต้องไม่เกิดผลขาดทุนจากการโอนทรัพย์สิน เพื่อใช้ในการดำเนินงานขนส่งภายในประเทศภายใต้บริษัทร่วมดังกล่าว และเป็นการลดภาระทางด้านค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ลงทั้งทางด้านต้นทุนและค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สิน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนของบริษัทฯ ให้ดีขึ้น ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนเต็มโต มีกำไรมั่นคงและต่อเนื่องในอนาคต และสร้างผลตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นในระยะยาว

บริษัทฯ ดำเนินกิจการขนส่งภายใต้การร่วมทุน ดำเนินงานมาระยะเวลาหนึ่งปรากฏว่า สภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวเป็นผลทำให้ยอดขายงานปูน หรือการใช้รถปูน ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย จึงทำให้ทั้งสองฝ่ายตัดสินใจขายรถปูนเพื่อลดผลขาดทุนที่จะเกิดขึ้นต่อไปและยกเลิกการร่วมทุนดังกล่าวในเดือนสิงหาคม 2560 เพื่อปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้นของ SSK ซึ่งหลังจากการลดทุนบริษัทจะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และบริหารเพียงฝ่ายเดียว ซึ่งจะส่งผลให้การทำงานและการบริหารคล่องตัวมากขึ้น และเพื่อลดภาระต้นทุนค่าเสื่อมราคารถปูน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการบริหารงาน โดยภายหลังจากการลดทุนไม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ SSK เนื่องจากทรัพย์สินที่เหลือของบริษัท SSK เป็นหว่าลาก - ทางฟ่วง ที่บริษัท มีประสบการณ์และความชำนาญ และมีผู้บริหารที่มีประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในด้านการขนส่งโดย หว่าลาก - ทางฟ่วงมากกว่า 20 ปี ซึ่งฝ่ายบริหารมีนโยบายขยายฐานลูกค้าที่มีความต้องการการขนส่งผลิตผลทางการเกษตรและอุปโภคบริโภคเพิ่มมากขึ้น และเล็งเห็นว่าการปรับตัวที่ดีขึ้น และส่งผลให้บริษัทมีรายได้เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ได้เริ่มลงทุนในกิจการขนส่งโดยรถกระบะปิคอัพ เพื่อใช้รับขนส่งกระจายสินค้าต่างๆ เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศทางถนนด้วยรถกระบะ ปิคอัพโดยอาศัยความชำนาญด้านการบริการจัดการระบบการขนส่งสินค้า ของบริษัทฯ และสามารถ สนับสนุนการขยายธุรกิจทางด้านการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ให้เติบโตได้

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

ในการรับรู้รายได้ของบริษัทฯ นั้น จะรับรู้จำนวนเต็มทั้งจำนวนที่ได้รับจากลูกค้า ดังนั้น รายได้ค่าบริการของบริษัทฯ ตามงบการเงินจึงประกอบด้วยต้นทุนค่าระวางรวมถึงต้นทุนการให้บริการอื่นๆ ที่บริษัทฯ ได้จ่ายไปก่อนแล้วและอัตรากำไรที่บริษัทคิดจากลูกค้า (Cost Plus) รวมอยู่ในรายได้ค่าบริการดังกล่าว ซึ่งต้นทุนค่าระวางและต้นทุนการให้บริการต่าง ๆ นั้นคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80-85 ของรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 91-98 ของรายได้จากการให้บริการรวมของบริษัท

ต้นทุนหลักในการให้บริการของบริษัทฯ สำหรับธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าระวางและค่าส่วนแบ่งรายได้ที่จ่ายคืนให้แก่ลูกค้า ส่วนต้นทุนหลักของธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าน้ำมันในการกำหนดค่าบริการกับลูกค้า นั้น บริษัทฯ จะใช้วิธีอัตราต้นทุนบวกกำไร ซึ่งการที่บริษัทฯ มีการจองระวางเรือหรือเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ ทำให้สามารถเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งในการขอกำหนดราคาค่าระวางล่วงหน้าโดยระยะ เวลาที่บริษัทฯ จองระวางเรือหรือเครื่องบินกับระยะเวลาที่ลูกค้าตกลงอัตราค่าบริการกับบริษัทฯ นั้น มีช่วงระยะเวลาห่างกันประมาณ 1-7 วัน ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถกำหนดอัตราค่าบริการที่สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าระวางในแต่ละช่วงเวลาได้สำหรับค่าบริการขนส่งในประเทศ บริษัทฯ ใช้วิธีการกำหนดราคาแบบต้นทุนบวกอัตรากำไรและมีการกำหนดอัตราค่าบริการในลักษณะของขั้นบันไดซึ่งอัตราค่าบริการจะแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งในประเทศ ทำให้บริษัทฯ สามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันลงได้ โดยต้นทุนรวมที่เกิดขึ้นในปี 2561 ทั้งต้นทุนค่าระวางเรือและอากาศ ค่าขนส่ง ค่านายหน้า และผลประโยชน์พนักงานที่ เพิ่มขึ้นจากปี 2560 เป็นผลมาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น

	อัตรากำไรขั้นต้น		
กลุ่มธุรกิจ	2559	2560	2561
บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	15% - 25%	17% - 21%	17% - 21%
บริการขนส่งในประเทศ	11% - 17%	12% - 17%	12% - 17%
อัตรากำไรขั้นต้นรวม	15.80%	19.76%	18.78%

กำไรขั้นต้น ของการให้บริการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศของกลุ่ม บริษัทเท่ากับ 155.73ล้านบาท 192.82ล้านบาท และ 210.19ล้านบาทในปี 2559, 2560 และ 2561 ตามลำดับและมีอัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 15.80 ร้อยละ 19.76 และ ร้อยละ 18.78 ตามลำดับโดยการเพิ่มขึ้นของอัตรากำไรขั้นต้นในปี 2560 และ 2561 จากปี 2559 เนื่องจากในปี 2559 มีผลกระทบจากการให้บริการขนส่ง สินค้าจากท่าเรือระนองไปยังเมืองย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์ ในปี 2558 เนื่องจาก ณ ขณะนั้น สถานะเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคยังไม่ฟื้นตัว ประกอบกับมีการแข่งขันทางด้านราคาเพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถรักษาระดับอัตรากำไรได้ตามที่กำหนดไว้ โดยในปี 2560 และ ปี 2561 อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากกลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าโดยการให้ส่วนลดแก่ลูกค้าที่มีการเพิ่มปริมาณการใช้บริการกับบริษัทฯ หรือมีการใช้บริการหลาย ๆ ประเภทของบริษัทแบบครบวงจร เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัทฯ ได้นำเสนอคุณภาพบริการแก่ลูกค้าในส่วนที่ยังไม่เคยใช้บริการด้านอื่น ๆ และมีการเปิดบริษัทย่อยในต่างประเทศ

เพิ่มขึ้นทำให้สามารถเพิ่มกำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นได้มากขึ้น จึงทำให้อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นเป็น 19.76 และ 18.78 ในปี 2560 และ 2561ตามลำดับ

รายได้อื่นของกลุ่มบริษัทเกิดจากดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าเช่าสำนักงาน (อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน) กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและค่าบริการที่ปรึกษา เป็นต้น

บริษัทมีขาดทุนสุทธิในปี 2559 และปี 2560เท่ากับ 8.18 ล้านบาท และ 7.60ล้านบาท ตามลำดับ และมีกำไรสุทธิในปี 2561 เท่ากับ 3.16 ล้านบาท มีอัตรขาดทุนสุทธิในปี 2559 และ ปี 2560เท่ากับร้อยละ 0.83 และ 0.77 ตามลำดับ และมีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 0.26ในปี 2561 เนื่องจาก

ในปี 2560 กลุ่มบริษัทมีผลขาดทุน 7.60 ล้านบาท ซึ่งดีขึ้นจากปี 2559 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 เนื่องจากธุรกิจการขนส่งปูนอัตรากำไรไม่ดีขึ้น ซึ่งทางบริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ และโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหม่ตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2560 ทำให้บริษัทร่วมค้าSSK กลายเป็นบริษัทย่อย และบริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นเป็น 75.35% โดยหลังจากเปลี่ยนสัดส่วนการถือหุ้นแล้ว บริษัทฯ รับส่วนแบ่งขาดทุนตามอัตราสัดส่วนการถือหุ้นใหม่ จำนวน 5.14 ล้านบาท เนื่องจากช่วงแรกที่บริษัทฯ เปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของ SSK มีต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงในช่วงเริ่มต้น จึงทำให้ SSK ยังขาดทุนอยู่ทั้งนี้ บริษัทฯ มีกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน โดยวิธีปันส่วนราคาซื้อ (Purchase Price Allocation, PPA) โดยผู้ประเมินราคาอิสระ จากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้น SSK จำนวน 6.84 ล้านบาท ส่วนบริษัทร่วม เกรท วอเตอร์เมด จำกัด (“GWM”) ผลิตและจำหน่ายน้ำยาล้างไต ก่อตั้งในเดือนสิงหาคมปี 2559 มีผลขาดทุนจากประกอบการปี 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 ส่วนบริษัทย่อย และบริษัทร่วมอื่น ๆ ของบริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีขึ้นจากปี 2559 ตามลำดับ

ส่วนในปี 2561 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิ เท่ากับ 3.16ล้านบาทโดยที่งบการเงินเฉพาะบริษัท มีกำไรสุทธิ 6.40 ล้านบาทซึ่งดีขึ้นจากปี 2560 ส่วนบริษัทNCL INTER LOGISTICS (S) PTE LTD (“NCL SINGAPORE”) มีผลประกอบการดีขึ้นมีรายได้และกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากปี 2561 บริษัทขยายฐานลูกค้าได้มากขึ้น ประกอบกับได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าเดิมทำให้สามารถเพิ่มยอดขายได้มาก และในระหว่างปี บริษัทฯ ขยายส่วนงานขนส่งแบบ LCL Shipment (Less than Container Load) ทำให้มีรายได้และกำไรในส่วนงานดังกล่าวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ กำไรสุทธิ 2.93 ล้านบาทบริษัท แอล จี คอนเทนเนอร์ โลจิสติกส์ จำกัด เดิมชื่อ บริษัท เลเจนด์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด (“LG (TH)”) มีขาดทุนสุทธิตามอัตรากำไรขั้นต้นที่บริษัทฯ ลงทุน 0.81 ล้านบาท ซึ่งดีขึ้นจากปีก่อนมากเนื่องจากมีรายได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากบริษัทฯ สามารถบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ได้ดีขึ้น แต่กำไรขั้นต้นลดลงเนื่องจากสายเรือหลายแห่งมีการควมรวมกันมากในปีนี จึงทำให้มีการแข่งขันทางด้านราคาในตลาด ทั้งนี้บริษัทฯ มีการติดตามความเคลื่อนไหวของตลาดอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางการตลาดให้ทันเวลาเพื่อให้บริษัทมีผลประกอบการที่ดี

ขึ้นไป บริษัทย่อย เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“SSK”) หลังจากที่บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่แล้วได้เข้าไปเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของ SSK ทำให้ SSK มีผลประกอบการดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2561 บริษัท Legacy Asia Capital Pte. Ltd. (“Legacy”) ซึ่งดำเนินธุรกิจให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ เดิมบริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70 ต่อมาในเดือนกรกฎาคม 2561 บริษัทฯ จำหน่ายเงินลงทุนใน Legacy Asia Capital Pte. Ltd. ทั้งจำนวนในราคาหุ้นเนื่องจากกองทุน Buss Capital Fund Singapore ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจประสบภาวะล้มละลายโดยมีหุ้นสามัญ 140,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์ รวมเป็นเงินทั้งหมด 140,000 เหรียญสิงคโปร์ ให้กับผู้ถือหุ้นรายหนึ่งของ Legend Shipping PTE. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งในประเทศสิงคโปร์ เป็นผลให้ Legacy Asia Capital Pte. Ltd. สิ้นสุดการเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัท Legacy มีผลขาดทุนสะสม และส่งผลให้บริษัทฯ ไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าดำเนินการ และ ภาวะขาดทุนสะสมที่อาจ เกิดขึ้นในอนาคตทั้งนี้ บริษัทฯ 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 ในช่วงเริ่มก่อตั้งและขยายงานทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้บริษัทฯ คาดหวังว่าภายหลังจากการดำเนินงานของบริษัทย่อยเต็มกำลังตามเป้าหมายแล้วจะส่งผลให้กลุ่มบริษัท มีผลประกอบการที่ดีขึ้นตามลำดับ

รายได้จากการขายน้ำยาฟอกเลือดและครุภัณฑ์เกิดจากบริษัทย่อย บริษัท เกรท วอเตอร์ เมด จำกัด (“GWM”) ดำเนินธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำยาล้างไตและเวชภัณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งเดิมบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 44.44 ต่อมาในเดือน กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นเพิ่มจากผู้ถือหุ้นรายหนึ่งมีผลให้บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คิดเป็นสัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ 52.80 จึงทำให้บริษัท GWM เปลี่ยนจากบริษัทร่วมเป็นบริษัทย่อยในปี 2561 จึงทำให้รายได้ในงบการเงินรวม มีรายได้ของ GWM สำหรับปี 2561 เท่ากับ 84.66 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.03 ของรายได้รวม และมีอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 20.44 และมีผลกำไรสุทธิรวมอยู่ในงบการเงินรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 0.71 ล้านบาท

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์ของบริษัทประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 32-40 โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60-68 ของสินทรัพย์รวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ที่ดิน อาคาร ยานพาหนะและอุปกรณ์ สินทรัพย์รวมของบริษัท ณ สิ้นปี 2560 และ ณ สิ้นปี 2561 เท่ากับ 679.44 ล้านบาท และ 736.58 ล้านบาท ตามลำดับ สาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมในปี 2561 เกิดจากการรวมสินทรัพย์ของ บริษัท เกรซ วอเทอร์เมดเข้ามาประมาณ 66.35 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีส่วนการลงทุนใน GWM เพิ่มขึ้นเป็น 52.80% ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 ซึ่งมีผลให้ GWM เป็นบริษัทย่อย และสินทรัพย์ของบริษัทย่อยที่เปิดเพิ่มในระหว่างปี 2561

บริษัทฯ มีลูกหนี้การค้า กิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวน 6.30 ล้านบาท โดยไม่มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ และมีลูกหนี้การค้า กิจการอื่น 100.21 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการให้เครดิตอยู่ที่ 30-90 วัน จากการวิเคราะห์อายุลูกหนี้ มีระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย 52 วัน ซึ่งอยู่ในระยะเวลาตามเครดิตเทอม ซึ่งบริษัทฯ มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้อย่างเพียงพอแล้ว จำนวน 6.34 ล้านบาท

หนี้สินของบริษัทประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 82-94 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ เงินเบิกเกินบัญชี เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเจ้าหนี้การค้า สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 6-18 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและการผูกพันผลประโยชน์พนักงานหนี้สินรวม ณ สิ้นปี 2561 เท่ากับ 413.28 ล้านบาท ลดลงจาก ณ สิ้นปี 2559 เป็นจำนวน 15.69 ล้านบาท เนื่องจากการจ่ายคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินครบกำหนดในระหว่างปี

ณ สิ้นปี 2560 และ 2561 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 250.57 ล้านบาท และ 323.30 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักๆ ที่ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเกิดจากทุนชำระและส่วนเกินมูลค่าหุ้น เพิ่มขึ้นจากการใช้สิทธิแปลงสภาพหุ้น NCL-W2 และ NCL-W1 ในระหว่างปีรวม 51.24 ล้านบาท กำไรขาดทุนสะสมเพิ่มขึ้น 5.25 ล้านบาท เนื่องจากผลกำไรในระหว่างปี 3.16 ล้านบาท และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการผลประโยชน์พนักงาน 2.32 ล้านบาท และส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น 16.96 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นส่วนทุนของผู้ถือหุ้นอื่นใน GWM 16.22 ล้านบาท

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันด้านหนี้สิน และการบริหารจัดการภาระนอกสมดุล ดังนี้

1. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาบริการกับบุคคลภายนอกหลายแห่ง โดยมีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 1-5 ปี และสามารถต่ออายุได้ บริษัทฯ มีข้อผูกมัดที่จะจ่ายค่าเช่าและค่าบริการรวมตามสัญญาภายในประเทศเดือนละ 1.46 ล้านบาท และ ต่างประเทศเดือนละ 1.59 พันเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และ 5 พันเหรียญสิงคโปร์
2. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการให้ธนาคารภายในประเทศ ออกหนังสือค้ำประกันกับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น การไฟฟ้า การท่าเรือ เป็นต้น รวมจำนวนเงิน 3.36 ล้านบาท

สภาพคล่องและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

กระแสเงินสด	31 ธ.ค. 59	31 ธ.ค. 60	31 ธ.ค. 61
กำไร(ขาดทุน)สุทธิก่อนภาษีเงินได้	(17.70)	(6.13)	5.51
เงินสดที่ได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	20.89	28.39	16.97
เงินสดสุทธิที่ได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน	(14.72)	(24.49)	2.42
เงินสดที่ได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	4.34	(44.69)	(20.24)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	9.77	(41.75)	(2.16)

ในปี 2561 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 2.16 ล้านบาทเป็นผลมาจากสาเหตุหลักๆ ดังนี้

1. กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 16.97 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากรายการหลัก คือ การปรับกระทบดอกเบี้ยจ่ายและค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายรวม 40.07 ล้านบาท เงินสดรับจากภาษีเงินได้ 3.23 ล้านบาท จ่ายภาษีเงินได้ 8.55 ล้านบาท เจ้าหนี้การค้าและหนี้สินอื่นค้างชำระเพิ่มขึ้น 11.66 ล้านบาทและลูกหนี้การค้าค้างชำระเพิ่มขึ้น 31.11 ล้านบาท ส่งผลให้กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานในปี 2560 เพิ่มขึ้น
2. กระแสเงินสด ได้มาในกิจกรรมลงทุนจำนวน 2.42 ล้านบาท เกิดจากรายการหลักคือ เงินสดที่ได้รับจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยต่าง ๆ เป็นจำนวนเงิน 3.16 ล้านบาท
3. กระแสเงินสด ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20.24 ล้านบาทเกิดจากรายการหลัก คือ การรับเงินค่าหุ้น 43.98 ล้านบาท การจ่ายเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 28.12 ล้านบาทจ่ายเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน 14.79 ล้านบาทจ่ายหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 12.77 ล้านบาท และดอกเบี้ยจ่าย 10.48 ล้านบาท

แหล่งที่มาของเงินทุน

ณ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีเงินกู้ยืมระยะสั้น แบ่งออกเป็น

1. เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร มีวงเงิน 60 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีวงเงินกู้ยืมคงเหลือที่ยังไม่ได้ใช้ 50.54 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ
2. ตัวสัญญาใช้เงิน มีวงเงิน 300 ล้านบาท และ 1.5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีวงเงินตัวสัญญาใช้เงินคงเหลือที่ยังไม่ได้ใช้ 140 ล้านบาท และ 1.35 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ และเพื่อใช้ในการลงทุนเพิ่มเติมในการขยายธุรกิจ โดยลักษณะการกู้ยืมจะเป็นการออกตัวสัญญาใช้เงินตามจำนวนเงินที่ต้องการจะใช้ ซึ่งมีเวลาครบกำหนดชำระ 3 เดือนหลังจากวันที่ออกตัวสัญญาใช้เงินแล้ว

กลุ่มบริษัทมีวงเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวนเงิน 40 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มียอดคงเหลือ 10.13 ล้านบาท

การปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมที่สำคัญ

ในการกู้ยืมเงินระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน บริษัทฯไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นแต่อย่างใด

อัตราส่วนทางการเงิน

ณ สิ้นปี 2559, 2560 และ 2561 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 0.72 เท่า 0.61 เท่า และ 0.76 เท่าตามลำดับ ซึ่งใกล้เคียงกันและเพียงพอต่อการดำเนินงานของบริษัท โดยอัตราส่วนสภาพคล่องในปี 2561 เพิ่มขึ้นจากปี 2560 เท่ากับ 0.15 เท่า เนื่องจากมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเนื่องจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นประมาณ 55.96 ล้านบาท เกิดจากรายได้ของบริษัทย่อยทั้งในและต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากบริษัทย่อยที่เปิดเพิ่มในระหว่างปี 2561

บริษัทมีระยะเวลาในการเก็บหนี้เฉลี่ย 44.50 วัน 57.52 วัน และ 59.86 วัน สำหรับปี 2559, 2560 และ 2561 ตามลำดับ ระยะเวลาในการเก็บหนี้เฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นในปี 2561 เป็นผลมาจากยอดขายในช่วงปลายปี 2561 มีจำนวนมาก ทำให้ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณ 3-16 วัน ทั้งนี้ระยะเวลาการเก็บหนี้ก็ยังอยู่ในแนวนโยบายการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของบริษัท ที่บริษัทกำหนดไว้คือมีระยะเวลาไม่เกิน 60 วัน

บริษัทมีความสามารถในการจ่ายชำระหนี้เจ้าหนี้การค้าเฉลี่ย 25 - 29 วัน มีความสามารถในการชำระหนี้สินต่าง ๆ และชำระเงินกู้ยืมภายในเวลาที่กำหนด โดยนำเงินจากการดำเนินงานตามปกติ และบริษัทยังมีวงเงินสินเชื่อคงเหลือที่สามารถใช้ได้เพิ่มเติม ทั้งนี้บริษัทคำนึงถึงต้นทุนในการกู้ยืม และหาแหล่งเงินทุนอื่นโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนทุน ณ สิ้นปี 2559, 2560 และ 2561 เท่ากับ 1.43 เท่า 1.71 เท่า และ 1.28 เท่าตามลำดับ สำหรับในปี 2561 มีอัตราส่วนที่ลดลงจากปี 2560 เนื่องจากกลุ่มบริษัทหนี้สินลดลงรวม 15.59 ล้านบาท เนื่องจากมีภาระหนี้สินจากสัญญาเช่าทางการเงินและเงินกู้ยืมระยะยาวลดลงจากการจ่ายเงินตามกำหนดในระหว่างปีและส่วนทุนเพิ่มขึ้น 72.74 ล้านบาท จากการเพิ่มทุนในระหว่างปี 8.54 ล้านบาท และส่วนเกินมูลค่าหุ้น 42.70 ล้านบาท ซึ่งส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนดีขึ้นในปี 2561

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2559 2560 และ 2561 ติดลบ 3.54% ติดลบ 3.42% และ 1.29% ตามลำดับ เนื่องจากเนื่องจากบริษัทมีผลประกอบการขาดทุนสุทธิในปี 2559 2560 จำนวน 8.18 ล้านบาท และ 7.60 ล้านบาท ตามลำดับ และและมีผลประกอบการเป็นกำไรในปี 2561 จำนวน 3.16 ล้านบาท

ผลประกอบการปี 2559 และ ปี 2560 กลุ่มบริษัทมีผลประกอบการขาดทุนสุทธิประมาณ 8.18 ล้านบาท และ 7.60 ล้านบาท ตามลำดับ ส่วนปี 2561 กลุ่มบริษัท มีกำไรสุทธิประมาณ 3.16 ล้านบาท ส่งผลให้อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร(ขาดทุน), อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น, อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย และอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน ในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 จึงมีผลดีขึ้น

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

1. รัฐบาลไทย ได้มีการประกาศแผนการลงทุน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และด้านโลจิสติกส์ อย่างชัดเจน โดยมีโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางถนน ระบบราง การขนส่งทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อภาคธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งบริษัทด้วย
2. การเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ส่งผลให้การค้าขาย และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีที่จะทำให้บริษัทฯ มีการขยายกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้บริษัทฯ หาพันธมิตรทางการค้าง่ายขึ้น ซึ่งเป็นหนึ่งในนโยบายและเป้าหมายของบริษัท ที่ต้องการขยายพันธมิตรและเครือข่ายในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

หากมีปัจจัยสนับสนุนให้บริษัทฯ ได้มีโอกาสการลงทุนใหม่ ๆ ทางบริษัทฯ จะคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเป็นหลักและจะพยายามใช้เงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ โดยคำนึงถึงความเสี่ยงต่าง ๆ ในทุก ๆ ด้าน โดยเฉพาะความไม่แน่นอนในเรื่องต่าง ๆ เช่น สถานการณ์การตลาด สภาพเศรษฐกิจ กฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการกำหนดนโยบาย และกลยุทธ์ในการบริหารงาน ซึ่งต้องคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกิดจากความไม่แน่นอนในระดับประเทศ และภูมิภาค เนื่องจากในปัจจุบันทุกประเทศได้รับผลกระทบทั้งในด้านบวก และด้านลบจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังกล่าว

3. โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)เป็นหนึ่งในโครงการระดับเมกะโปรเจกต์ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ที่ต้องการจะพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของเขตเศรษฐกิจบริเวณภาคตะวันออกของไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้นโดยในระยะแรกของโครงการนี้ จะเริ่มต้นจากพื้นที่ในเขตจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ซึ่งเดิมก็เป็นเขตอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศอยู่แล้ว เติบโตด้วยโรงงานมากมายในนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีสนามบิน รวมถึงมีท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดเป็นอันดับที่ 22 ของโลกการลงทุนหลักๆ ของ EEC จะไปอยู่ที่การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทางและการขนส่ง ให้มีความพร้อมเพื่อรองรับและเอื้อประโยชน์ต่อการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ซึ่งก็จะมีการลงทุนจากทางภาคเอกชนเข้ามาด้วยในบางโครงการ ซึ่งมีกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ได้รับผลประโยชน์จากโครงการดังกล่าว รวมถึงภาคธุรกิจโลจิสติกส์ และรวมทั้งบริษัทด้วย