

- สรุปข้อสนเทศ -  
บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์จำกัด (มหาชน) ("NCL")

**ที่ตั้งสำนักงานใหญ่** 56/9-10 ซอยตากสิน 12/1 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบวรบุรี เขตธนบุรี กรุงเทพฯ 10600 โทรศัพท์ (662) 473-7351 โทรสาร (662) 473-7374

**ที่ตั้งสำนักงานสาขา** สาขาสุราษฎร์ธานี  
2/4 ถนนดาปีเจริญ ตำบลท่าข้าม อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84130  
สาขาสงขลา  
638/10 ถนนเพชรเกษม ตำบลหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110

**ชื่อเว็บไซต์** www.nclthailand.com

**เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน** เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2557 (เริ่มซื้อขายวันที่ 11 พฤศจิกายน 2557)

**ประเภทหลักทรัพย์จดทะเบียน** หุ้นสามัญ 420,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท รวม 105,000,000 บาท (บริษัทเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชน 95,000,000 หุ้น)

**ทุนของบริษัท** ณ วันที่ 11 พฤศจิกายน 2557 (วันที่เริ่มซื้อขาย)  
ทุนชำระแล้ว 105.00 ล้านบาท หุ้นสามัญ 420 ล้านหุ้น

**ตลาดรอง** ตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (mai)

**ราคาเสนอขาย** 1.80 บาทต่อหุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท)

**วันที่เสนอขาย** ระหว่างวันที่ 3-5 พฤศจิกายน 2557 (รวม 3 วันทำการ)

**วัตถุประสงค์การใช้เงินเพิ่มทุน**

วัตถุประสงค์การใช้เงิน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ระยะเวลาใช้เงินโดยประมาณ
1. ลงทุนซื้ออสังหาริมทรัพย์-หาลาก	70	ภายใน 1 ปี
2. ชำระคืนหนี้สถาบันการเงิน	51	ภายใน 1 ปี
3. ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน	50	ภายใน 1 ปี
รวม	171	

**การจัดสรรหุ้นส่วนเกิน** -ไม่มี-

**ประเภทกิจการและลักษณะการดำเนินงาน**

**ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ**

ลักษณะการให้บริการของบริษัทแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มหลัก คือ การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศและการให้บริการขนส่งในประเทศ โดยแต่ละกลุ่มการให้บริการมีรายละเอียด ดังนี้

**1) การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ** ได้แก่ การเป็นผู้บริหารจัดการให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดขนถ่ายสินค้าเพื่อส่งออกจากประเทศไทยไปสู่ยังจุดหมายปลายทางในประเทศต่าง ๆ กว่า 180 ประเทศซึ่งครอบคลุมทุกเส้นทางการค้าหลักทั่วโลก และการเป็นผู้บริหารจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศต่าง ๆ มาสู่จุดขนถ่ายสินค้าเข้าประเทศ ซึ่งบริษัทมีการให้บริการจัดการขนส่งทั้งทางทะเลและทางอากาศ โดยบริษัทเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือหรือเครื่องบินเป็นของตนเอง แต่จะจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินรวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์จากผู้ประกอบการขนส่งอื่นได้แก่ บริษัทเรือหรือสายการบินเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการประสานงานกับพันธมิตรในประเทศต่าง ๆ เพื่อให้สามารถให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้าจากท่าเรือหรือสนามบินในต่างประเทศไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ภายในประเทศต่าง ๆ นั้นได้อีกด้วย การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัทสามารถแบ่งตามวิธีการขนส่งได้ดังนี้

1.1) **การจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล** : เป็นการขนส่งที่เหมาะสมสำหรับลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมาก และไม่ต้องรอระยะเวลาขนส่งที่รวดเร็วมากนัก ปัจจุบันบริษัทมีการให้บริการจัดการขนส่งทางทะเลครอบคลุมทั้ง 5 ทวีป ได้แก่ ยุโรป, อเมริกา, เอเชีย, ออสเตรเลีย และแอฟริกา ซึ่งครอบคลุมท่าเรือหลัก

ของเขตการค้าสำคัญในกลุ่มประเทศต่าง ๆ ได้อย่างครบถ้วนรวมกว่า 180 แห่ง สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

- การขนส่งแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Full Container Load: FCL) เหมาะสำหรับลูกค้าที่มีปริมาณสินค้าที่มากพอที่จะเข้าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้ เพื่อบรรจุสินค้าของลูกค้าชิ้น ๆ เพียงรายเดียวโดยไม่จำเป็นต้องไปรวมแบ่งใช้ตู้คอนเทนเนอร์กับลูกค้ารายอื่น ๆ โดยบริษัทจะให้บริการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ขนาดต่าง ๆ ที่เหมาะสม, จัดหาสายเรือตามตารางเวลาและข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการ, จัดการด้านเอกสารพิธีการศุลกากร รวมถึงเป็นตัวแทนในการออกสินค้าให้แก่ลูกค้า
- การขนส่งแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Less than Container Load: LCL) เหมาะสำหรับกลุ่มลูกค้าที่มีสินค้าไม่มากพอที่จะเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อบรรจุสินค้าของตนเองเพียงรายเดียวได้ โดยบริษัทจะให้บริการรับสินค้าจากลูกค้าแต่ละรายมารวมกันและจัดสรรพื้นที่ในการบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่จองไว้ ซึ่งบริษัทจะคำนวณพื้นที่และจัดวางสินค้าให้เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าและข้อกำหนดของลูกค้าแต่ละราย ทั้งนี้ เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่ในธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าเช่นเดียวกับบริษัท จึงสามารถดำเนินการเรื่องเอกสารพิธีการศุลกากรได้เอง

1.2) การจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ : เป็นวิธีการขนส่งระหว่างประเทศที่รวดเร็ว ใช้ระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางที่สั้นกว่าการขนส่งทางทะเล แต่มีต้นทุนที่สูงกว่า จึงเหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีอายุในการเก็บรักษาสั้นหรือต้องการรักษาอุณหภูมิ, สินค้าที่มีมูลค่าสูงหรือต้องการการดูแลเป็นพิเศษ รวมทั้งสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการจัดส่งซึ่งมีน้ำหนักและปริมาณไม่มากนัก สำหรับการให้บริการแก่ลูกค้าที่ต้องการบริการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศนี้ บริษัทจะให้บริการจัดหาสายการบินตามตารางเวลาและข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการ, จัดการด้านเอกสารพิธีการศุลกากร รวมถึงเป็นตัวแทนในการออกสินค้าให้แก่ลูกค้า ปัจจุบันบริษัทสามารถให้บริการจัดการขนส่งทางอากาศรวมแล้วกว่า 180 ประเทศเช่นเดียวกัน

1.3) บริการอื่น ๆ : บริษัทมีการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเป็นตัวแทนในการออกสินค้าให้แก่ลูกค้า ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวต้องอาศัยผู้ที่มีความเชี่ยวชาญด้านพิธีการศุลกากรและกฎระเบียบเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก นอกจากนี้ เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการให้บริการแก่ลูกค้าให้ครบวงจร ในปี 2557 บริษัทจึงเริ่มให้บริการด้านคลังสินค้า โดยจัดหาคลังสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้าและข้อกำหนดของลูกค้า รวมถึงให้บริการในการจัดการระบบบริหารสินค้าที่อยู่ในคลังแก่ลูกค้าอีกด้วย โดยปัจจุบันบริษัทมีคลังสินค้าเพื่อให้บริการ 1 แห่งที่เขตปลอดอากรวินโดสท์ ถนนบางนา-ตราด ก.ม.52 ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัด

ปัจจุบัน บริษัทมีสำนักงานที่ให้บริการจัดการขนส่งสินค้านีระหว่างประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ที่สำนักงานใหญ่ของบริษัทในกรุงเทพฯ และสำนักงานสาขาที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

2) การให้บริการขนส่งในประเทศ บริษัทเริ่มให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลากและหางลากในปี 2554 เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการให้บริการแก่ลูกค้าที่ใช้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศกับบริษัท ปัจจุบันบริษัทมีรถบรรทุกหัวลากจำนวน 50 คัน และมีหางรถสำหรับต่อกับรถบรรทุกหัวลากเพื่อขนส่งสินค้าจำนวน 98 หาง โดยหางลากของบริษัทมีทั้งแบบก้างปลาซึ่งออกแบบมาสำหรับใช้วางตู้คอนเทนเนอร์ และแบบพื้นเรียบที่สามารถใช้วางตู้คอนเทนเนอร์หรือวางสินค้าโดยตรงบนหางลาก โดยบริษัทมีจุดให้บริการรับขนส่งสินค้าในประเทศ ดังนี้

- **จุดบริการสุราษฎร์ธานี** : ตั้งอยู่ที่อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีการให้บริการการขนส่งทั้งระยะทางไกลและระยะทางใกล้ โดยการขนส่งระยะทางไกลจะใช้เวลาในการขนส่งไม่เกิน 1 วันได้แก่ การรับสินค้าจากโรงงานใน จ.สุราษฎร์ธานีเพื่อนำไปส่งยังท่าเทียบเรือหรือสถานีรถไฟในเขตจังหวัดเดียวกัน หรือนำไปส่งที่ท่าเรือในเขตภาคใต้ เช่น ท่าเรือภูเก็ต สำหรับการขนส่งระยะทางไกลจะใช้เวลาในการขนส่งเกินกว่า 1 วัน ได้แก่ การขนส่งสินค้าจากโรงงานใน จ.สุราษฎร์ธานีไปยังกรุงเทพฯ หรือจังหวัดอื่น ๆ และรับสินค้าจากจังหวัดปลายทางหรือบริเวณใกล้เคียงกลับมาส่งยังจังหวัดในเขตภาคใต้
- **จุดบริการแหลมฉบัง** : ตั้งอยู่ที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ปัจจุบันมีการให้บริการขนส่งทั้งแบบระยะทางไกล ได้แก่ การนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปรับสินค้าที่โรงงานในเขตแหลมฉบัง และนำสินค้าจากโรงงานมาส่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง และแบบระยะทางไกลโดยการนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปรับสินค้าในจังหวัดแถบภาคกลางและภาคตะวันออกแล้วนำสินค้ากลับมาส่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- **จุดบริการอื่นๆ** : นอกจากจุดให้บริการทั้ง 2 แห่งดังกล่าวนี้แล้ว ภายในปี 2558 บริษัทยังมีแผนที่จะเปิดจุดให้บริการรับส่งสินค้าอีก 2 แห่ง ได้แก่ จุดให้บริการที่จังหวัดสงขลา เพื่อให้บริการรับส่งสินค้าในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลาหรือท่าเรือปีนัง และจุดให้บริการที่จังหวัดอุดรธานี เพื่อให้บริการรับส่งสินค้าในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและจังหวัดอุดรธานี

## โครงสร้างรายได้

หน่วย: ล้านบาท

ประเภทรายได้	2554		2555		2556		2557 (ม.ค.-มิ.ย.)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>รายได้จากการให้บริการ</b>								
<b>1. การจัดการขนส่งระหว่างประเทศ</b>								
1.1. ทางเรือ	446.16	87.24	617.57	84.85	798.09	85.27	408.04	83.53
1.2. ทางอากาศ	49.39	9.66	44.89	6.17	12.21	1.30	6.77	1.38
1.3. บริการอื่น ๆ	3.58	0.70	2.36	0.32	1.07	0.11	1.02	0.21
รวมรายได้จากการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	499.13	97.60	664.82	91.34	811.38	86.69	415.83	85.12
<b>2. การขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก</b>	8.20	1.60	61.44	8.44	117.87	12.59	68.86	14.10
<b>รวมรายได้จากการให้บริการ</b>	<b>507.33</b>	<b>99.20</b>	<b>726.26</b>	<b>99.78</b>	<b>929.25</b>	<b>99.29</b>	<b>484.69</b>	<b>99.21</b>
<b>รายได้สิ้น</b>	4.07	0.80	1.59	0.22	6.66	0.71	3.80	0.79
<b>รายได้รวม</b>	<b>511.40</b>	<b>100.00</b>	<b>727.85</b>	<b>100.00</b>	<b>935.91</b>	<b>100.00</b>	<b>488.49</b>	<b>100.00</b>

### กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

#### ธุรกิจบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

บริษัทเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางเรือและทางอากาศ โดยกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

บริษัทเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางเรือและทางอากาศ โดยกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มผู้ประกอบการเพื่อการส่งออกและนำเข้า (Exporter ,Importer) ซึ่งได้แก่โรงงานต่าง ๆ ที่เป็นผู้ผลิตสินค้า (Manufacturer) รวมถึงผู้ประกอบการที่เป็นผู้ค้าและจัดจำหน่ายสินค้าต่าง ๆ (Trader, Distributor) ตัวอย่างเช่น ผู้ค้าข้าว, ยางพารา, ยางรถยนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งลูกค้ากลุ่มนี้มักมีปริมาณสินค้าที่จะขนส่งมากพอที่จะเช่าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้เพื่อบรรจุสินค้าของตนเองเพียงรายเดียวได้ โดยกลุ่มลูกค้าดังกล่าวมักมีการใช้บริการจัดการขนส่งทางทะเลแบบ FCL เป็นหลัก สำหรับลูกค้าในกลุ่มนี้ จะอยู่ภายใต้การดูแลของ "แผนกให้บริการบริหารและจัดการขนส่งและพิธีการกรมศุลกากร (FF)" ซึ่งอัตราการเติบโตของลูกค้าในกลุ่มนี้จะขึ้นอยู่กับ การเติบโตของธุรกิจของลูกค้าแต่ละราย ทั้งนี้ ลูกค้าของบริษัทนั้นกระจายอยู่ในกลุ่มธุรกิจต่างๆ ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม
2. กลุ่มผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ลูกค้ากลุ่มนี้เป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งเช่นเดียวกับบริษัท แต่มีปริมาณการจัดส่งสินค้าไม่มากพอที่จะเช่าตู้คอนเทนเนอร์ได้ทั้งตู้ได้ กลุ่มลูกค้าดังกล่าวจึงมักใช้บริการขนส่งทางทะเลแบบ LCL กับบริษัท สำหรับลูกค้าในกลุ่มนี้จะอยู่ภายใต้การดูแลของ "แผนกให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ (NVOCC)" ซึ่งการเติบโตของลูกค้าในกลุ่มนี้จะขึ้นอยู่กับ การเติบโตของปริมาณการส่งออก-นำเข้าสินค้าของประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลให้ธุรกิจของผู้รับจัดการขนส่งรายย่อย ซึ่งเป็นลูกค้าและพันธมิตรทางการค้าของบริษัทเติบโตไปด้วย



แผนภาพแสดงสัดส่วนรายได้จากกลุ่มลูกค้าแต่ละกลุ่ม

#### ธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ

บริษัทเป็นผู้ให้บริการขนส่งภายในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลากและหางลากเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจนี้ได้แก่ ผู้ประกอบการในธุรกิจและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งที่เป็นโรงงานผลิตสินค้า (Manufacturer) หรือผู้ค้าและผู้จัดจำหน่ายสินค้า (Trader, Distributor) ที่มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ในประเทศ ตัวอย่างเช่น ผู้ค้าข้าว, ยางพารา, ผู้จัดจำหน่ายเครื่องดื่ม, ผู้ค้าวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น โดยลูกค้าในกลุ่มนี้จะอยู่ภายใต้การดูแลของ "แผนกให้บริการขนส่งและขนถ่ายสินค้าทางบก (Truck)" สำหรับอัตราการเติบโตของลูกค้าในกลุ่มนี้จะขึ้นอยู่กับ การเติบโตของธุรกิจของลูกค้าแต่ละราย

## ช่องทางการจำหน่าย

บริษัทใช้ช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยช่องทางการจำหน่ายทางตรงได้แก่การติดต่อกับลูกค้าโดยตรงผ่านทางเจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดและเว็บไซต์ [www.ncithailand.com](http://www.ncithailand.com) ของบริษัท โดยบริษัทมีการแบ่งส่วนงานออกเป็น 3 ส่วนตามกลุ่มของลูกค้าเพื่อทำหน้าที่ติดตามข่าวสารและนำเสนอบริการที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่มให้ได้มากที่สุด ซึ่งประกอบด้วย แผนกให้บริการบริหารและจัดการขนส่งและพิธีการกรมศุลกากร (FF), แผนกให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ (NVOCC) และแผนกให้บริการขนส่งและขนถ่ายสินค้าทางบก (Truck) โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดและการขายจะเป็นผู้ทำหน้าที่ติดต่อกับลูกค้าเป้าหมายทั้งทางโทรศัพท์และการนัดหมายเข้าพบเพื่อนำเสนอบริการ

บริษัทมีช่องทางการจัดจำหน่ายทางอ้อมจากการแนะนำของลูกค้าเดิมที่เคยใช้บริการกับบริษัท และจากการแนะนำของพันธมิตรทางการค้าของบริษัท ซึ่งได้แก่ เอเยนต์ของบริษัทซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ โดยเอเยนต์เหล่านี้จะทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานในการบริการจัดการการขนส่งในเขตประเทศที่ตนดูแลให้แก่บริษัท และในทางกลับกันก็จะแนะนำหรือมอบหมายให้บริษัทเป็นผู้ดูแลลูกค้าของเอเยนต์ดังกล่าวในการบริการจัดการขนส่งในเขตประเทศไทย ปัจจุบันบริษัทมีการจัดทำบันทึกข้อตกลงทางธุรกิจกับเอเยนต์รวมประมาณ 80 ราย ในทั่วโลก ซึ่งการแนะนำลูกค้าใหม่ของลูกค้าเอเยนต์เหล่านี้นับเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่สำคัญอีกช่องทางหนึ่งของบริษัท

นอกจากช่องทางการจัดจำหน่ายทางตรงและทางอ้อมดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ทางบริษัทยังมีช่องทางการประชาสัมพันธ์ให้ลูกค้าและคู่ค้ารู้จักบริษัทโดยการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของสมาคมต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ สมาคมหอการค้าไทย, สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย, สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ และ World Cargo Alliances : WCA อีกด้วย

## การจัดหาบริการ

### การจัดหาและแหล่งที่มาของบริการ

#### ธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

#### ระวางเรือหรือเครื่องบิน

บริษัทมีการจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินจากผู้ประกอบการในประเทศเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70-75 ของต้นทุนค่าระวางรวม ซึ่งต้นทุนดังกล่าวจะมีการจ่ายชำระให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งโดยตรงเป็นสกุลเงินบาท ในแต่ละปีบริษัทมีการจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินจากผู้ประกอบการขนส่งรวมแล้วกว่า 300 ราย ทั้งนี้จากการที่บริษัทมีการจองระวางเรือหรือเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ จึงสามารถเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งในการขอกำหนดราคาค่าระวางล่วงหน้าในช่วงระยะเวลาประมาณ 15 – 30 วัน

สำหรับในบางกรณีบริษัทจะต้องให้บริการจัดการการขนส่งในเขตต่างประเทศ บริษัทจะประสานงานกับเอเยนต์ซึ่งเป็นพันธมิตรในประเทศต่าง ๆ ให้เป็นผู้ช่วยดำเนินการให้ ดังนั้น ต้นทุนค่าระวางในส่วนของการให้บริการในต่างประเทศที่มีการให้บริการโดยใช้เอเยนต์นั้น จะมีการจ่ายชำระเป็นสกุลเงินต่างประเทศ โดยเอเยนต์จะเรียกเก็บค่าระวางและค่าบริการต่าง ๆ สำหรับการที่บริษัทใช้บริการเอเยนต์ในการช่วยจัดการการขนส่งดังกล่าว ซึ่งต้นทุนค่าระวางที่มีการจ่ายชำระเป็นสกุลเงินต่างประเทศนั้นคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-25 ของต้นทุนค่าระวางรวมของบริษัท

#### เอเยนต์ (Agent)

เอเยนต์ของบริษัทนั้นได้แก่ผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานในการบริการจัดการการขนส่งในเขตประเทศที่ตนดูแลให้แก่บริษัท รวมถึงเป็นผู้ช่วยเก็บค่าบริการให้แก่บริษัทในกรณีที่ลูกค้าของบริษัทระบุให้มีการเรียกเก็บค่าบริการที่ปลายทางในต่างประเทศ ปัจจุบันบริษัทมีการจัดทำบันทึกข้อตกลงทางธุรกิจกับเอเยนต์รวมประมาณ 80 ราย ซึ่งพร้อมช่วยดูแลการให้บริการแก่ลูกค้าของบริษัทในเขตประเทศต่างๆ กว่า 180 ประเทศทั่วโลก ในการจ่ายชำระต้นทุนค่าระวางรวมทั้งต้นทุนค่าบริการของเอเยนต์เหล่านี้ จะมีการจ่ายชำระเป็นสกุลเงินต่างประเทศ

นโยบายในการคัดเลือกเอเยนต์

1. มีสถานะเป็นนิติบุคคล โดยสามารถแสดงเอกสารได้อย่างชัดเจน
2. เป็นนิติบุคคลที่ก่อตั้งมาแล้วอย่างน้อย 1 ปี หรือสามารถแสดงให้เห็นได้ว่ามีประสบการณ์ในการเป็นเอเยนต์มาก่อน โดยสามารถสอบถามหรืออ้างอิงข้อมูลการทำงานได้จากเอเยนต์ที่เป็นพันธมิตรทางการค้ากับบริษัท
3. เป็นสมาชิกของ WCA หรือองค์กรหรือสมาคมที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล หรือได้รับการแนะนำจากเอเยนต์ที่เป็นพันธมิตรทางการค้าของบริษัท
4. ยินยอมที่จะทำสัญญาอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษรตามรูปแบบที่บริษัทกำหนด หรือตามรูปแบบของเอเยนต์แต่ต้องมีสาระสำคัญเทียบเท่ากับ Agency Agreement ของบริษัท พร้อมแสดงเอกสารประกอบ เช่น หนังสือจดทะเบียนบริษัท (Corporate Registration) และสำเนาพาสปอร์ตของผู้มีอำนาจลงนามของเอเยนต์ เป็นต้น
5. Agency Agreement จะต้องลงนามโดยผู้มีอำนาจลงนามของเอเยนต์เท่านั้น

## **ธุรกิจขนส่งในประเทศ**

### **รถบรรทุกหัวลากและหางลาก**

บริษัทมีการจัดการรถบรรทุกหัวลากและหางลากทั้งจากการซื้อรถใหม่จากตัวแทนจำหน่ายของผู้ผลิตรถบรรทุกโดยตรง โดยในกรณีที่เป็นรถที่ซื้อผ่านการใช้งานมาแล้วนั้น บริษัทจะดำเนินการตรวจสอบสภาพรถและอายุการใช้งานก่อนตัดสินใจซื้อ ทั้งนี้ รถบรรทุกหัวลากของบริษัททุกคันมีการทำประกันภัยชั้น 1 และประกันภัยสินค้าที่รับขนส่ง ซึ่งมีทุนประกันภัยมูลค่าสูงกว่าความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น

### **น้ำมัน**

ในช่วงระยะปี 2554-2556 บริษัทมีการจัดหาน้ำมันจากผู้ค้าทั่วไปโดยบริษัทจะสั่งซื้อน้ำมัน 1 – 2 สัปดาห์ต่อครั้ง มาเก็บสำรองไว้ที่คลังน้ำมันซึ่งตั้งอยู่ที่จุดให้บริการจังหวัดสุราษฎร์ธานีและจังหวัดชลบุรี อย่างไรก็ตามนับตั้งแต่เดือนมิถุนายน ปี 2557 บริษัทได้มีการยกเลิกระบบการซื้อน้ำมันมาสำรองไว้ที่จุดบริการของบริษัท และเปลี่ยนมาใช้บริการระบบ "Fill & Go" กับผู้ประกอบการน้ำมันรายใหญ่รายหนึ่ง โดยระบบดังกล่าวเป็นระบบที่ควบคุมให้รถบรรทุกหัวลากของบริษัทจะต้องเติมน้ำมันเฉพาะที่สถานีบริการที่กำหนดเท่านั้น ในส่วนของการจัดการความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันดีเซลซึ่งเป็นเชื้อเพลิงหลักนั้น บริษัทมีการกำหนดราคาค่าบริการกับลูกค้าโดยกำหนดเป็นขั้นบันไดซึ่งแปรผันตามระดับราคาน้ำมัน

### **ผู้ประกอบการรถบรรทุกหัวลาก-หางลาก (Sub-Contract)**

ต้นทุนการว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกหัวลาก-หางลากรายอื่น (Sub-Contract) เกิดขึ้นจากการที่ในช่วงเวลาของรถของบริษัทไม่เพียงพอที่จะให้บริการแก่ลูกค้าหรือไม่คุ้มที่จะดำเนินการเอง บริษัทจะมีการติดต่อหาผู้ประกอบการรายอื่นที่เป็นพันธมิตรทางการค้าให้มาช่วยรับงานต่อไป (Sub-contract) โดยปัจจุบันบริษัทมีพันธมิตรทางการค้าที่มีการทำข้อตกลงร่วมกันอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรประมาณ 10 ราย

### **พนักงานขับรถ**

บริษัทมีการจัดหาพนักงานขับรถผ่านกระบวนการสรรหาบุคลากรของบริษัทโดยพนักงานขับรถของบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนทั้งแบบรายเดือนและค่าเบี่ยงเลี้ยง รวมถึงมีการรับประกันรายได้ขั้นต่ำ ปัจจุบันบริษัทมีพนักงานขับรถรวมประมาณ 35-40 คน ซึ่งโดยทั่วไปจำนวนพนักงานขับรถของบริษัทจะน้อยกว่าจำนวนรถที่มีไว้ให้บริการเนื่องจากบริษัทจะต้องสำรองรถบรรทุกส่วนหนึ่งไว้สำหรับใช้ทดแทนรถที่เข้าซ่อมบำรุงตามแผน และต้องสำรองรถไว้สำหรับลูกค้าที่ต้องการให้ทิ้งรถไว้เนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาในการบรรทุกสินค้า

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทมีคู่ค้าและพันธมิตรทางการค้าที่หลากหลาย ส่งผลให้บริษัทไม่มีการพึ่งพิงคู่ค้ารายใดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 30 ของต้นทุนการให้บริการในแต่ละปี โดยบริษัทมีการใช้บริการจากผู้ประกอบการขนส่งทางเรือในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของต้นทุนการให้บริการรวมในปี 2556 เป็นจำนวน 1 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.70 ของต้นทุนการให้บริการรวม สำหรับในช่วง 6 เดือนแรก ปี 2557 บริษัทไม่มีการใช้บริการจากคู่ค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของต้นทุนการให้บริการรวม

## **ภาวะอุตสาหกรรม**

### **ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน**

### **ภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์**

โลจิสติกส์นับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการลดต้นทุนและเพิ่มกำไรให้กับธุรกิจโดยกระบวนการโลจิสติกส์นั้นครอบคลุมตั้งแต่กิจกรรมด้านการขนส่งและเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตมาสู่โรงงาน, การเก็บรักษาปัจจัยการผลิตและสินค้าที่ผลิตได้ และการส่งสินค้าที่ผลิตได้กระจายไปสู่ผู้บริโภค ในปี 2555 ต้นทุนโลจิสติกส์รวมของประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 1,711 พันล้านบาทหรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 14.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยประกอบด้วย 3 องค์ประกอบหลัก คือ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50, ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 และต้นทุนด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 10 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

สำหรับ "การบริหารจัดการโลจิสติกส์" นั้น ตามนิยามของสภาการจัดการโลจิสติกส์แห่งสหรัฐอเมริกา หมายถึง "กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน, การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย, การจัดเก็บ, การรวบรวม, การกระจายสินค้า วัสดุดิบ ขึ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ" ซึ่งผู้ประกอบการที่ไม่สามารถบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ได้ทั้งระบบนั้น ก็อาจใช้บริการจากผู้ให้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Provider) เนื่องจากไม่มีความสามารถในบางขั้นตอนหรือดำเนินการเองแล้วไม่คุ้มค่าจึงหาผู้เชี่ยวชาญในกิจกรรมเหล่านี้มารับผิดชอบแทน ทั้งนี้ ผู้ให้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์แต่ละรายสามารถให้บริการได้ครอบคลุมได้ในหลายบริการซึ่งขึ้นอยู่กับความพร้อมและศักยภาพของผู้ประกอบการแต่ละราย ดังเช่นการให้บริการของบริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์

เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งสามารถให้บริการได้ทั้งการเป็นตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่ง, การให้บริการขนส่งทางบก และการบริหารจัดการคลังสินค้า เป็นต้น

### ภาพรวมการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

รูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยนั้นประกอบด้วย 4 รูปแบบ ได้แก่

- การขนส่งทางบก ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางราง
- การขนส่งทางน้ำ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางลำน้ำ ได้แก่ คลองและแม่น้ำ
- การขนส่งทางอากาศ
- การขนส่งทางท่อ

โดยลักษณะทั่วไปของการขนส่งแต่ละรูปแบบสรุปได้ดังนี้

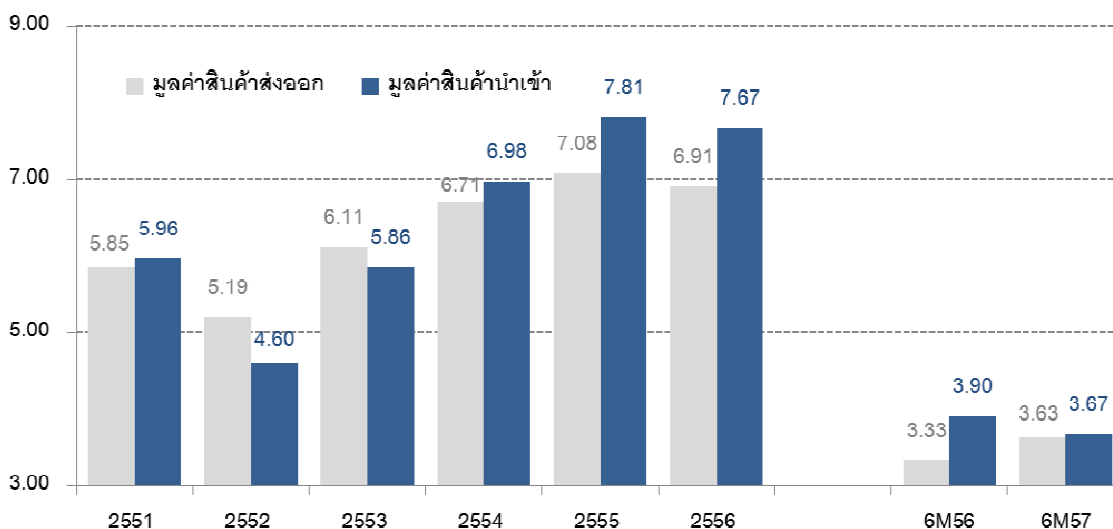
เกณฑ์	ทางเลือกการขนส่ง					
	ถนน	ราง	ลำน้ำ	ทะเล	อากาศ	ท่อ
ประเภทสินค้า	ทั่วไป	มูลค่าต่ำ	มูลค่าต่ำ	มูลค่าต่ำ	มูลค่าสูง	ทั่วไป
ปริมาณสินค้า	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	มากที่สุด	น้อยที่สุด	มากที่สุด
ต้นทุน/หน่วย	ปานกลาง	ต่ำ	ต่ำที่สุด	ต่ำที่สุด	แพงที่สุด	ต่ำ
ระยะเวลา	เร็ว	ช้า	ช้าที่สุด	ช้าที่สุด	เร็วที่สุด	เร็วกว่า

ที่มา รายงานพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

### การขนส่งระหว่างประเทศ

ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออก-นำเข้าปีละประมาณ 6.00 - 8.00 ล้านล้านบาท โดยสินค้าหลักที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดได้แก่ สินค้าในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์, กลุ่มยานยนต์, กลุ่มสินค้าเกษตรแปรรูป และสินค้าเกษตร สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุดได้แก่ ได้แก่ สินค้าในกลุ่มเชื้อเพลิง, กลุ่มเครื่องจักรและอุปกรณ์ และกลุ่มชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า

แผนภาพแสดงมูลค่าการส่งออก-นำเข้าของประเทศไทย (หน่วย : ล้านล้านบาท)



ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการการขนส่งสินค้าเข้าและออกจากประเทศในแต่ละปี จะพบว่ามีการใช้รูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ดังนี้

ปริมาณการส่งสินค้ารวมขาเข้าและขาออก	2551		2552		2553		2554		2555	
	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ
ทางเรือ	193.3	89.2	182.4	89.2	192.4	89.0	193.6	88.8	194.3	88.4
ทางรถยนต์	16.1	7.4	21.3	10.4	22.9	10.6	23.5	10.8	24.6	11.2
ทางเครื่องบิน	0.7	0.3	0.6	0.3	0.7	0.3	0.7	0.3	0.7	0.3
ทางรถไฟ	0.4	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0
ทางไปรษณีย์และอื่น ๆ	6.2	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>รวม</b>	<b>216.6</b>	<b>100.0</b>	<b>204.5</b>	<b>100.0</b>	<b>216.2</b>	<b>100.0</b>	<b>218.0</b>	<b>100.0</b>	<b>219.7</b>	<b>100.0</b>

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (รวบรวมจากกรมศุลกากร)

จากข้อมูลข้างต้นพบว่า การขนส่งสินค้าทางเรือบเป็นช่องทางหลักของการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80-90 ของปริมาณการส่งออก-นำเข้าในแต่ละปี เนื่องจากการขนส่งทางเรือเป็นรูปแบบที่สามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากและมีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น แต่อาจจะใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน รูปแบบรองลงมาได้แก่การขนส่งทางบกและทางอากาศ

ปัจจุบันการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือหลัก 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

หน่วย: TEU

ปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออก	2555	2556	6 เดือนแรก ปี 2556	6 เดือนแรก ปี 2557
ท่าเรือกรุงเทพ	1,397,444	1,379,718	730,485	737,310
ท่าเรือแหลมฉบัง	5,926,439	6,041,476	2,933,991	3,157,963
<b>รวม</b>	<b>7,323,883</b>	<b>7,421,194</b>	<b>3,664,476</b>	<b>3,895,273</b>

ที่มา กรมท่าเรือ

#### การขนส่งสินค้าภายในประเทศ

การขนส่งสินค้าภายในประเทศของไทยส่วนใหญ่ยังใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากมีเส้นทางที่ครอบคลุมทั่วประเทศ ทำให้มีความสะดวกและรวดเร็วในการกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง

ปริมาณการขนส่งสินค้า	2551		2552		2553		2554		2555	
	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ	พันตัน	ร้อยละ
ทางรถ	424.5	81.4	423.7	82.7	420.4	81.4	406.5	80.4	425.8	81.9
ทางเรือ	83.7	16.0	77.3	15.1	84.9	16.4	88.2	17.4	82.4	15.8
ทางรถไฟ	13.2	2.5	11.5	2.2	11.3	2.2	10.7	2.1	11.8	2.3
ทางเครื่องบิน	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0
<b>รวม</b>	<b>521.4</b>	<b>100.0</b>	<b>512.6</b>	<b>100.0</b>	<b>516.8</b>	<b>100.0</b>	<b>505.5</b>	<b>100.0</b>	<b>520.2</b>	<b>100.0</b>

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ประมาณการจากข้อมูลการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน กรมขนส่งทางบก)

## แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์

ธุรกิจในกลุ่มโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะนับตั้งแต่ที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นครั้งแรกในปี 2548 และยังคงมีแนวโน้มที่จะสามารถเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ดังนี้

- ภาครัฐให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและส่งเสริมด้านโลจิสติกส์โดยมีการกำหนด “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย” อย่างต่อเนื่อง ซึ่งในแผนฉบับล่าสุดประกอบด้วย 3 ภารกิจหลัก ได้แก่ 1. การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้ประกอบการ (Supply Chain Enhancement) 2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ (Capacity Building and Policy Driving Factors) ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ประเทศและบรรลุเป้าหมายในการเป็น “Logistics Hub” ของภูมิภาคอาเซียน
- ภาคธุรกิจมีการขยายฐานการผลิตและศูนย์กระจายสินค้าออกสู่ภูมิภาคต่างๆ รวมทั้งมีการขยายตัวของความเป็นเมืองออกจากส่วนกลางมากขึ้น ประกอบกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาคต่าง ๆ ที่ส่งผลให้เกิดการค้าการลงทุนมากขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดความต้องการในการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นด้วย
- ภาคธุรกิจให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากขึ้น เห็นได้จากการที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 17 ของ GDP ในปี 2550 มาเป็นร้อยละ 14.3 ของ GDP ในปี 2555 นับเป็นโอกาสของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่จะนำเสนอบริการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อช่วยลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ
- ประเทศไทยมีจุดแข็งด้านทำเลที่ตั้งซึ่งอยู่ศูนย์กลางของภูมิภาคและมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลค่อนข้างมากโดยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย และมีจังหวัดที่สามารถติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ถึง 30 จังหวัด รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศข้างเคียง เช่น เวียดนามและสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ได้อีกด้วย ส่งผลให้กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังสามารถขยายขอบข่ายการให้บริการได้อีกมาก
- ศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนจากกลุ่มประเทศในซีกโลกตะวันตกมาสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง, ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และกลุ่มประเทศในเอเชีย เนื่องจากกลุ่มประเทศดังกล่าวมีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้นและมีกำลังซื้อของประชากรเพิ่มสูงขึ้น จึงเป็นโอกาสให้ประเทศไทยสามารถขยายการค้าการลงทุนไปสู่เขตการค้าใหม่ๆ นอกจากนี้ จากการศึกษาที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง ยังส่งผลให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคโดยใช้เส้นทางผ่านประเทศไทยมากยิ่งขึ้นอีกด้วย
- การเปิดเสรีทางการค้า การลงทุน และธุรกิจบริการ ภายในกรอบ AEC ในปี 2558 จะส่งผลให้เกิดความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าและทรัพยากรต่างๆ ระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีการขยายตัวอย่างมาก ประกอบกับแนวโน้มการผ่อนคลายกฎระเบียบด้านการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบ AEC ย่อมเป็นปัจจัยที่จะช่วยส่งเสริมให้ธุรกรรมด้านโลจิสติกส์เติบโตได้มากยิ่งขึ้น

## การแข่งขัน

ธุรกิจบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการและพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพบว่า ในปี 2554 ประเทศไทยมีผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าจำนวน 18,399 ราย โดยมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2548 โดยเฉลี่ยร้อยละ 3.7 ต่อปี โดยผู้ประกอบการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจด้านการขนส่ง รวมทั้งสิ้นประมาณ 12,000 ราย หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 66 ของกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ โดยมีมูลค่าธุรกิจรวมประมาณ 459,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 72.2 ของมูลค่าธุรกิจรวม

สำหรับผู้ประกอบการไทยในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ที่ประกอบธุรกิจใกล้เคียงกับบริษัทนั้น จากข้อมูลจำนวนสมาชิกของสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทยพบว่ามีทั้งสิ้น 1,099 ราย เป็นผู้ประกอบการในภาคกลาง 875 ราย, ภาคตะวันออก 58 ราย, ภาคเหนือ 50 ราย, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 30 ราย และภาคใต้ 86 ราย โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่มีการให้บริการรับจัดการขนส่งแบบไม่เต็มตู้ (LCL) หรือมีการให้บริการเพียงบางอย่าง ผู้ประกอบการเหล่านี้จึงเป็นเสมือนพันธมิตรทางธุรกิจที่ทำหน้าที่รับงานจากลูกค้ารายย่อยที่กระจายอยู่ทั่วประเทศมาส่งต่อให้แก่บริษัทมากกว่าเป็นคู่แข่ง ส่วนผู้ประกอบการไทยรายใหญ่ที่มีกลุ่มลูกค้าใกล้เคียงกับของบริษัทนั้นมีประมาณ 25 ราย แบ่งเป็นผู้ประกอบการไทยประมาณ 15 รายและผู้ประกอบการต่างประเทศรวมถึงบริษัทในเครือรวมประมาณ 10 ราย อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารประเมินว่า การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการไทยด้วยกันนั้นยังคงไม่รุนแรงนัก เนื่องจากตลาดของโลจิสติกส์นั้นมีขนาดใหญ่และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ผู้ประกอบการทั้งหลายจึงมีทั้งการแข่งขันเพื่อเสนอบริการให้แก่ลูกค้าและในขณะเดียวกันก็มีการแลกเปลี่ยนหรือร่วมมือกันเพื่อให้สามารถบริการลูกค้าของตนด้วยเช่นกัน

ในส่วนของการแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างชาตินั้น ผู้บริหารประเมินว่าอาจจะมี ความรุนแรงมากขึ้นหลังจากการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC ประกอบกับการที่ประเทศไทยตั้งเป้าหมายเป็น “Logistics Hub” ของภูมิภาคนั้น จะเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาแข่งขันมากขึ้น ซึ่งตั้งแต่ในปี 2556 ประเทศไทยได้มีนโยบายผ่อนคลายนโยบายโดยการเพิ่มสัดส่วนให้ชาวต่างชาติสามารถถือครองหุ้นในธุรกิจโลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัทเชื่อมั่นว่า ผู้ประกอบการไทยยังคงมีความได้เปรียบในด้านความเชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิภาพที่สุด ดังนั้น หากผู้ประกอบการต่างชาติต้องการที่จะเข้ามามีส่วนร่วมแบ่งในตลาดโลจิสติกส์ของไทย ก็น่าจะเข้ามาในรูปแบบของการ



ร่วมทุนหรือเป็นพันธมิตรทางการค้ากับผู้ประกอบการในไทย เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการให้บริการที่ตนในต่างประเทศกับพันธมิตรที่เป็นผู้ประกอบการไทยมากกว่า

จากการให้บริการที่หลากหลายครอบคลุมของบริษัทและบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญที่พร้อมนำเสนอทางเลือกที่ดีที่สุดให้แก่ลูกค้าและคู่ค้า ส่งผลให้บริษัทเชื่อมั่นว่าจะสามารถรักษาความเป็นผู้นำด้านการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศได้ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทเป็นผู้ส่งออก-นำเข้ากับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า บริษัทมีส่วนแบ่งการตลาดของการเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ดังนี้

หน่วย: TEU

รายละเอียด	2555	2556	6 เดือนแรก 2557
ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกที่ทำเรือ <sup>1)</sup>	7,323,883	7,421,194	3,895,273
ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกที่บริษัทให้บริการ <sup>2)</sup>	19,681	27,929	14,981
ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)	0.27	0.38	0.38

ที่มา : 1) กรมท่าเรือ 2) ข้อมูลจากบริษัท

#### ธุรกิจขนส่งภายในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก

ธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกนั้น เป็นตลาดที่มีผู้ประกอบการจำนวนมากและส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก โดยจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกพบว่า ณ สิ้นสุด 31 กรกฎาคม 2557 ทั่วประเทศมีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการรับจ้าง รวมทั้งสิ้น 17,409 ราย เป็นผู้ประกอบการในภาคกลาง 5,041 ราย, ภาคตะวันออก 2,081 ราย, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 4,776 ราย, ภาคเหนือ 2,551 ราย, ภาคตะวันตก 1,882 ราย และภาคใต้ 1,078 ราย โดยจากเอกสารประกอบการสัมมนา "เสริมศักยภาพการค้าอาเซียน ด้วยคุณภาพการขนส่งไทย" ซึ่งจัดขึ้นโดยกรมการขนส่งทางบก สัดส่วนของผู้ประกอบการขนาดเล็กซึ่งมีรถจำนวนไม่เกิน 10 คันนั้น มีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 78 ในขณะที่จำนวนผู้ประกอบการขนาดกลางซึ่งมีจำนวนรถไม่เกิน 50 คัน มีอยู่ประมาณร้อยละ 16 และผู้ประกอบการขนาดใหญ่ซึ่งมีรถมากกว่า 50 คันขึ้นไปนั้น มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 6

ปัจจุบัน บริษัทมีรถบรรทุกหัวลากจำนวน 50 คัน และหางลากจำนวน 98 หาง โดยกลุ่มลูกค้าและจุดให้บริการหลักของบริษัทนั้นอยู่ที่ จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งผู้บริหารประเมินว่าในเขตภาคใต้นั้น มีผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีศักยภาพในการแข่งขันกับบริษัทเป็นจำนวนประมาณ 7-8 ราย โดยแต่ละรายมีจำนวนรถประมาณ 50-300 คัน สำหรับในเขตภาคตะวันออกซึ่งบริษัทมีจุดให้บริการอยู่ที่จังหวัดชลบุรีนั้น ผู้บริหารประเมินว่ามีผู้ประกอบการรายใหญ่จำนวนมาก โดยแต่ละรายมีจำนวนรถมากกว่า 100 คัน อย่างไรก็ตาม ศักยภาพการแข่งขันในธุรกิจขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับคุณภาพในการให้บริการและความสามารถในการจัดหาพนักงานขับรถที่มีมาตรฐาน ดังนั้น การมีจำนวนรถเพื่อให้บริการมากจึงมิใช่ปัจจัยชี้วัดว่าจะสามารถได้รับงานจากลูกค้าแต่อย่างใด

ภาวะการแข่งขันโดยรวมในธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุกหัวลากนั้น ผู้บริหารประเมินว่าไม่รุนแรงนักโดยจะมีการแข่งขันกันเพียงบางช่วงเวลา และในขณะเดียวกันผู้ประกอบการแต่ละรายก็สามารถเป็นพันธมิตรทางการค้ากันได้เช่นกัน โดยเมื่อผู้ประกอบการรายใดได้รับงานที่เกินกว่าความสามารถที่ตนจะให้บริการได้ ก็จะมีการติดต่อหาผู้ประกอบการรายอื่นให้มาช่วยรับงานต่อไป (Subcontract) สำหรับการให้บริการของบริษัทก็เช่นเดียวกัน โดยปัจจุบันบริษัทมีพันธมิตรทางการค้าที่มีการทำข้อตกลงร่วมกันอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรประมาณ 10 ราย

จากการพัฒนาการให้บริการด้วยการนำเอาระบบ GPS มาใช้ในการวางแผนและควบคุมคุณภาพการให้บริการ และความใส่ใจในการพัฒนามาตรฐานพนักงานขับรถของบริษัทอย่างต่อเนื่องด้วยการจัดฝึกอบรมและสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานในการขับขี่ปลอดภัยและประหยัดน้ำมัน ทำให้บริษัทเชื่อมั่นว่ามีศักยภาพเพียงพอในการแข่งขันและการขยายธุรกิจต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทยังอาศัยข้อได้เปรียบจากการเป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้สามารถนำเสนอบริการต่อเนื่องซึ่งเชื่อมโยงทั้งการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งภายในประเทศในลักษณะของ One-Stop-Service ได้ ซึ่งทำให้ลูกค้าสามารถใช้บริการที่หลากหลายด้านโลจิสติกส์ได้จากบริษัทเพียงแห่งเดียว

#### ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการประกอบธุรกิจบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัทนั้น ไม่มีขั้นตอนการทำงานใดที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางลากของบริษัทนั้น อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งกำหนดไว้ว่า รถที่จะนำมาต่ออายุทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถจากพนักงานหรือจากสถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาต เพื่อรับใบรับรองการตรวจสอบสภาพซึ่งเป็นเอกสารที่ต้องใช้ในการจดทะเบียนหรือต่ออายุทะเบียนและเสียภาษี โดยในการตรวจสอบสภาพนั้น จะครอบคลุมถึงการตรวจสอบประสิทธิภาพล้อ, ระบบไฟ, ระดับความดังของเสียง, สภาพทั่วไป, ระบบเครื่องยนต์ และมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ เช่น คาร์บอน, ปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์, ไฮโดรคาร์บอน, ออกไซด์ของไนโตรเจน และสารพิษอนุภาค ซึ่งที่ผ่านมา รถบรรทุกของบริษัทสามารถผ่านการตรวจสอบสภาพและได้รับการต่ออายุทะเบียนตามกำหนดทุกปีมาโดยตลอด

## สรุปลักษณะสำคัญของสัญญา

รายการ	คู่สัญญา	ระยะเวลา	รายละเอียด
1.สำนักงานสาขา 1 และจุดบริการรถบรรทุกหัวลาก 1 เลขที่2/2,2/3,2/4 ถ.ตาปีเจริญ ต.ท่าข้าม อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี	นายสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์	3 ปี (1 ธ.ค. 2555 – 30 พ.ย. 2558)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง <u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 120,000 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข
2.จุดบริการรถบรรทุกหัวลาก 2 ตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา จ.ชลบุรี	นางน้อม ศิริผล	3ปี (1 ก.ย. 2555 – 31 ส.ค. 2558)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> ที่ดินและทรัพย์สินในที่ดิน <u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 80,000 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> ผู้ให้เช่าแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เช่าทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน
3.สำนักงานสาขา 2 638/10 ถ.เพชรเกษม ต.หาดใหญ่ จ.สงขลา	นายนิธิวัชร วัชรพิธานรัตน์	1ปี (1 ก.ค. 2557 – 1 ก.ค. 2558)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> ตึก 3.5 ชั้น <u>อัตราค่าเช่า</u> 18,947.37 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข
4.คลังเอกสาร 59,61 ซอยเจริญนคร24 ถนนเจริญนคร แขวงบางลำพูล่าง เขตคลองสานจ.กทม.	นางสาววราภรณ์ กิตตยานุรักษ์	3ปี (1 ส.ค. 2556 – 31 ก.ค. 2559)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> อาคาร <u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 7,895 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> -ไม่มี-
5.จุดบริการที่ทำเรือคลองเตย การทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย จ. กทม.	การทำเรือแห่งประเทศไทย	1ปี (1 ก.ค. 2551 – 30 มิ.ย. 2552)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่ภายในแผนกโรงพักสินค้า <u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 5,040 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> สัญญาผูกพันจนกว่าผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่า สองเดือนติดต่อกันหรือผู้เช่าต้องการคืน บริเวณที่เช่า <u>การเลิกสัญญา</u> ผู้เช่าแจ้งผู้ให้เช่าเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน
6.คลังสินค้า 105 หมู่3 ถ.บางนา-ตราด กม.52 อำเภอบางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	บมจ.วินโคสท์ อินดัสเทรียล พาร์ค	3ปี (1 ม.ค. 2557 – 31 ธ.ค. 2559)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> อาคารคลังสินค้า <u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่า 167,400 บาทต่อเดือน แบ่งเป็นค่าเช่าโกดัง 54,000 บาทและ ค่าบริการ 113,400 บาท โดยมีกรปรับราคาขึ้นร้อยละ 3 ต่อทุก 3 ปี <u>การต่อสัญญา</u>

รายการ	คู่สัญญา	ระยะเวลา	รายละเอียด
			ต่ออายุสัญญาเช่าต่อไปได้อีก 3 ปี โดยผู้เช่าจะต้องแจ้งให้ผู้ให้เช่าทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร ไม่น้อยกว่า 90 วันก่อนสัญญาเช่าฉบับปัจจุบันหมดอายุ <u>การเลิกสัญญา</u> ผู้เช่าแจ้งผู้ให้เช่าเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 120 วันก่อนครบกำหนดสัญญา
7.พื้นที่ในศูนย์การค้า เจ.เจ. มอลล์ 588 ถ.กำแพงเพชร 2 เขตจตุจักร จ.กทม.  หมายเหตุ เดิมบริษัทมีการเช่าพื้นที่ดังกล่าวเพื่อเปิดเป็นจุดให้บริการรับส่งสินค้าหรือพัสดุแก่ลูกค้ารายย่อย  ทั้งนี้ บริษัทได้ปิดให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวแล้วตั้งแต่ปี 2553 และนำพื้นที่ดังกล่าวให้เช่าช่วงแก่บุคคลภายนอก	บจก.เจ.เจ. มอลล์	20 ปี (1 ม.ค. 2550 – 31 ธ.ค. 2569)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่ในศูนย์การค้า <u>อัตราค่าเช่า</u> จ่ายค่าเช่า 2,616,300 บาท ณ วันทำสัญญาและอัตราค่าบริการ 2,617 บาทต่อเดือน โดยอัตราค่าบริการในปีต่อไปผู้ให้บริการจะกำหนดและแจ้งในภายหน้า ณ 31 มีนาคม 2557 อัตราค่าบริการเท่ากับ 3,385.80 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข

### สรุปสัญญา agency agreement

บริษัทมีการทำสัญญา Agency Agreement กับเอเยนต์ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานในการบริการจัดการการขนส่งในเขตประเทศที่เอเยนต์แต่ละรายดูแลให้แก่บริษัท ซึ่งในสัญญามีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- 1.บริษัทและเอเยนต์จะประสานงานในการบริการจัดการการขนส่งให้กันและกัน
- 2.บริษัทและเอเยนต์จะกำหนดค่าตอบแทนและค่าบริการต่าง ๆ ร่วมกันอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการส่งสินค้าแต่ละครั้ง
- 3.เอเยนต์จะไม่ปล่อยหรือส่งสินค้าให้กับผู้รับจนกว่าจะได้รับชำระเงินหรือได้รับหนังสือค่าประกันความเสียหายจากธนาคาร
- 4.เอเยนต์จะต้องแจ้งให้ทางบริษัททราบทันทีหากไม่สามารถส่งสินค้าหรือสินค้าถูกปฏิเสธการรับ
- 5.เอเยนต์จะต้องแจ้งให้บริษัททราบเมื่อเกิดปัญหาเกี่ยวกับสินค้า เช่น สินค้าเสียหายหรือสินค้าไม่ไปถึงปลายทางตามกำหนดเวลา เป็นต้น และจะต้องรับผิดชอบสืบสวนหาสาเหตุของปัญหา
- 6.ข้อตกลงมีอายุหนึ่งปีและจะถูกต่ออายุอัตโนมัติหากไม่มีการขอยกเลิกจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง
- 7.การยกเลิกข้อตกลงต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วันเป็นลายลักษณ์อักษร
- 8.ข้อตกลงจะถูกยกเลิกทันทีหากมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ทำตามที่ระบุไว้ในข้อตกลง

### สรุปสัญญาขนส่ง

บริษัทมีการทำสัญญาขนส่งกับผู้ประกอบการขนส่งทางบกซึ่งช่วยให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศให้แก่ลูกค้าในกรณีที่รถบรรทุกหัวลาก-หางลากของบริษัทไม่เพียงพอหรือไม่คุ้มที่จะดำเนินการเอง ซึ่งสัญญามีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- 1.ผู้ว่าจ้างตกลงจ้าง และผู้รับจ้างขนส่งตกลงรับจ้างขนส่งสินค้า และ/หรือสิ่งของตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยต้องส่งมอบสินค้าตามคำสั่งภายในระยะเวลาที่ผู้ว่าจ้างกำหนดตามที่ตกลงกันในแต่ละครั้ง
- 2.ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างขนส่งตกลงคิดราคาค่าขนส่งตามสัญญานี้ในอัตราและเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในใบแจ้งอัตราและ/หรือในเอกสารแนบท้ายสัญญาที่ออกโดยผู้ว่าจ้าง
- 3.ผู้รับจ้างขนส่งต้องจัดหายานพาหนะ อุปกรณ์การขนส่งและ/หรือขนถ่ายให้เพียงพอกับการปฏิบัติงานขนส่งตามสัญญานี้
- 4.ผู้รับจ้างขนส่งต้องจัดหาพนักงานขับยานพาหนะที่มีใบอนุญาตขับขี่ตามชนิดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งตามสัญญานี้และมีประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะเป็นอย่างดี
- 5.ผู้รับจ้างขนส่งต้องจัด และใช้ยานพาหนะพร้อมอุปกรณ์การขนส่งให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และคำสั่งใดๆของหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ
- 6.ผู้รับจ้างขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ว่าจ้างโดยไม่มีข้อโต้แย้งใดๆหากเกิดกรณีสินค้า ภาชนะบรรจุ และตู้คอนเทนเนอร์เสียหาย สูญหาย หรือขาดจำนวน หรือกรณีผู้รับจ้างขนส่งไม่มาทำการขนส่งหรือการขนส่งล่าช้าหรือการรับ/ส่งสินค้าผิดสถานที่
- 7.หากผู้ว่าจ้างมีความประสงค์จะเลิกสัญญาให้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน เว้นแต่ผู้รับจ้างขนส่งจะกระทำผิดสัญญาอย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้ว่าจ้างจะบอกเลิกสัญญาได้ทันทีและผู้รับจ้างขนส่งจะไม่เรียกร้องค่าเสียหายแต่อย่างใด

### สรุปสัญญาร่วมลงทุนและสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น

บริษัทได้ทำสัญญาขายหุ้น ฉบับลงวันที่ 27 กันยายน 2555 และบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา ฉบับลงวันที่ 12 มิ.ย. 2557 กับบริษัทร่วมทุน เค-เอสเอ็มอี จำกัด ("K-SME") ภายใต้การดูแลของบริษัทหลักทรัพย์จัดการเงินร่วมลงทุน ขวากลา จำกัด ในราคาหุ้นละ 40 บาท จำนวนรวม 1,500,000 หุ้น(ราคาพาร์ 10 บาท) หรือจำนวนหุ้น 60,000,000 หุ้น(ราคาพาร์ 0.25 บาท) คิดเป็นร้อยละ 14.29 ของหุ้นสามัญทั้งหมดที่ออกและชำระแล้วหลังการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนครั้งนี้ ทั้งนี้ เงื่อนไขที่สำคัญที่อาจจะกระทบต่อนักลงทุนมีดังนี้

- 1.K-SME ตกลงที่จะนำหุ้นส่วนที่ถืออยู่จำนวน 60,000,000 หุ้นเข้ากระจายในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ โดย K-SME ตกลงที่จะให้หุ้นส่วนที่ถืออยู่จำนวน 20,000,000 หุ้น ให้อยู่ในกลุ่มของหุ้นสามัญที่มีช่วงระยะเวลาการห้ามขายหุ้น (Silent Period) เป็นระยะเวลา 6 เดือนนับจากวันที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (mai)
- 2.การเข้าร่วมเจรจา การทำสัญญา ที่นอกเหนือจากการทำการค้าปกติของบริษัท ที่มีมูลค่าเป็นจำนวนเงินเกินกว่า 5 ล้านบาท ต้องผ่านมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- 3.บริษัทต้องรักษาอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) ของบริษัทให้อยู่ในระดับไม่เกิน 3:1
- 4.บริษัทจะต้องได้รับการเห็นชอบจาก K-SME ในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีหรือผู้บริหารของบริษัท หรือลดหรือเพิ่มผู้บริหารของบริษัท รวมทั้งการปรับโครงสร้างองค์กรหรือจัดระบบการบริหารใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานของบริษัท
- 5.การที่บริษัทจะให้กู้ยืมเงินหรือให้สินเชื่อไม่ว่ารูปแบบใดๆ แก่บุคคลหรือนิติบุคคลใดๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยมีเสียงสนับสนุนของ K-SME ร่วมอยู่ด้วย เว้นแต่เป็นการให้กู้ยืมเงินหรือการให้สินเชื่อที่เป็นไปตามระเบียบปฏิบัติของบริษัท
- 6.จำนวนสินทรัพย์ถาวรไม่รวมที่ดิน ต้องดำรงไว้ไม่น้อยให้เกินกว่า 200 ล้านบาทและจำนวนบุคลากรของบริษัทจะต้องดำรงไว้ไม่น้อยเกินกว่า 200 คนเพื่อให้คงสถานะความเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- 7.สิทธิและความรับผิดชอบของสัญญาฉบับนี้จะสิ้นสุดลงเมื่อบริษัทนำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือตลาดหลักทรัพย์เอ็ม เอ ไอ หรือตลาดหลักทรัพย์อื่นใด

ทั้งนี้หากบริษัท ไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขข้างต้น ผู้ถือหุ้นหลักกลุ่มนายกิตติ พัวถาวรสกุลจะต้องซื้อหุ้นสามัญของบริษัททั้งหมดจาก K-SME ในราคาที่สูงกว่าระหว่างมูลค่าทางบัญชีบวกด้วยอัตราผลตอบแทน(IRR)ร้อยละ 16.50 ต่อปีหรือราคา K-SME เข้าร่วมลงทุนบวกด้วยอัตราผลตอบแทน(IRR) ร้อยละ 20 ต่อปี นับจากวันที่ K-SME เข้าร่วมลงทุน

**การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ** -ไม่มี-  
**การให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคและการจัดการ** -ไม่มี-

### โครงการดำเนินงานในอนาคต

#### การลงทุนซื้อรถบรรทุกหกล้อ-หางลาก

บริษัทมีแผนขยายธุรกิจขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหกล้อและหางลากโดยการเปิดจุดบริการรับส่งสินค้าเพิ่มอีก 2 แห่งภายในปี 2558 ได้แก่

- จุดให้บริการที่จังหวัดสงขลา เพื่อให้บริการรับส่งสินค้าในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลาหรือท่าเรือปีนัง
- จุดให้บริการที่จังหวัดอุดรธานี เพื่อให้บริการรับส่งสินค้าในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและจังหวัดอุดรธานี

ทั้งนี้ เพื่อรองรับการเติบโตของกลุ่มลูกค้าเดิมของบริษัท และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะผ่านประเทศไทยหลังจากการรวมตัวกันของกลุ่มประเทศอาเซียนเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN ECONOMICS COMMUNITY: AEC)

เบื้องต้นบริษัทฯ คาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุนในการเปิดจุดบริการใหม่ 2 แห่ง และเงินลงทุนในรถบรรทุกหกล้อ-หางลาก ดังนี้

รายการ	จำนวน	ระยะเวลา	เงินลงทุนโดยประมาณ
รถบรรทุกหกล้อ	ประมาณ 50 - 80 คัน	ภายในปี 2558	125 - 200 ล้านบาท
รถบรรทุกส่วนหางลาก	ประมาณ 50 - 100 หาง	ภายในปี 2558	35 - 70 ล้านบาท
<b>รวม</b>			<b>160 - 270 ล้านบาท</b>

ทั้งนี้ บริษัทจะใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์บางส่วนเป็นแหล่งเงินทุนในการขยายธุรกิจขนส่งในประเทศดังกล่าว และจะจัดหาแหล่งเงินทุนจากการกู้ยืมสถาบันการเงินเพิ่มเติมในส่วนที่ยังไม่เพียงพอต่อการลงทุน

**การขยายสำนักงานและเพิ่มจุดให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ**

ปัจจุบันบริษัทมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่ 56/9-10 ซอยตากสิน 12/1 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบุคคลโล เขตธนบุรี กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นอาคารพาณิชย์สูง 5 ชั้น พื้นที่ใช้สอยรวมประมาณ 1,033 ตารางเมตร โดยบริษัทใช้เป็นที่ตั้งสำนักงานหลักในการให้บริการสำหรับกลุ่มธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศและส่วนงานสนับสนุนต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบันได้มีการใช้งานเต็มพื้นที่แล้ว ดังนั้น ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 5/2557 เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2557 จึงมีมติอนุมัติการลงทุนซื้อที่ดินและอาคารสำนักงานสูง 7 ชั้น ตั้งอยู่เลขที่ 56/15 ซอยตากสิน 12/1 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบุคคลโล เขตธนบุรี กรุงเทพฯ พื้นที่ใช้สอยรวมประมาณ 1,164 ตารางเมตร มูลค่ารวม 60.00 ล้านบาท เพื่อบริการเติบโตและการขยายงานในอนาคตของบริษัท โดยบริษัทใช้แหล่งเงินทุนจากกระแสเงินสดภายในของบริษัทในการลงทุนซื้อที่ดินและอาคารดังกล่าว ทั้งนี้ ราคาที่บริษัทซื้อที่ดินและอาคารดังกล่าวนี้เป็นราคาที่สูงกว่าราคาประเมินที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ ซึ่งมีมูลค่าเท่ากับ 57.90 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมคณะกรรมการได้พิจารณาถึงปัจจัยทางด้านทำเลที่ตั้งซึ่งอยู่ในบริเวณเดียวกันกับอาคารสำนักงานเดิมซึ่งทำให้งานของบริษัทที่อยู่ในอาคารสำนักงานเดิมและอาคารสำนักงานใหม่สามารถติดต่อประสานงานกันได้อย่างสะดวกรวดเร็วและมีความคล่องตัวในการทำงาน ประกอบกับอาคารใหม่มีพื้นที่ซึ่งสามารถใช้เป็นที่จอดรถได้ซึ่งเป็นการเพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่มาติดต่อกับบริษัทอีกด้วย ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีมติอนุมัติซื้อที่ดินและอาคารดังกล่าวที่ราคา 60.00 ล้านบาท โดยรายการซื้อที่ดินและอาคารดังกล่าวนี้เป็นการซื้อจากบุคคลภายนอกที่มีได้มีความเกี่ยวข้องใด ๆ กับบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้อนกรรมสิทธิ์ในที่ดินและอาคารดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2557 โดยเบื้องต้นคาดว่าบริษัทจะต้องใช้เงินลงทุนในการตกแต่งและปรับปรุงอาคารดังกล่าวอีกประมาณไม่เกิน 10.00 ล้านบาท ส่งผลให้มูลค่าเงินลงทุนในที่ดินและอาคารดังกล่าวรวมทั้งสิ้นแล้วเท่ากับประมาณ 70.00 ล้านบาท และคาดว่าจะเริ่มเข้าใช้พื้นที่ในอาคารดังกล่าวได้ภายในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2558

นอกจากนี้ บริษัทยังมีแผนที่จะเพิ่มจุดให้บริการในต่างประเทศโดยเน้นที่กลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่มประเทศในตะวันออกกลางเพื่อใช้เป็นจุดให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุน ทั้งนี้ บริษัทคาดว่าจะเริ่มดำเนินการเปิดจุดบริการในต่างประเทศแห่งแรกได้ภายในปี 2558

**รายการระหว่างกัน**

ในปี 2556 และงวดสิ้นสุด 6 เดือนปี 2557 บริษัทมีรายการระหว่างกันกับบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งที่สำคัญ ดังนี้

**สรุปความสัมพันธ์กับบุคคล หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์
1. คุณกิตติ พัวถาวรสกุล	- เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 41.19 ของทุนจดทะเบียน 105.00 ล้านบาท
2. คุณวราภรณ์ กิตติยานุรักษ์	- เป็นมารดาของคุณกิตติ พัวถาวรสกุล ซึ่งเป็นภรรยาของคุณกิตติ พัวถาวรสกุล
3. คุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์	- เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 1.19 ของทุนจดทะเบียน 105.00 ล้านบาท
4. บริษัท เกรซ แอนด์ แกลมเมอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ("G&M")	- G&M เป็นบริษัทที่คุณกิตติ พัวถาวรสกุลและภรรยา ซึ่งได้แก่คุณกิตติ พัวถาวรสกุล เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้น โดยถือหุ้นรวมในสัดส่วนร้อยละ 64.99 ของทุนจดทะเบียน 5.00 ล้านบาท - G&M ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์หัตถกรรม
5. บริษัท วีพี อินเตอร์เนชันแนล โลจิสติก (ประเทศไทย) จำกัด ("VP")	- VP เป็นบริษัทที่มีกรรมการและผู้ถือหุ้นร่วมกัน ได้แก่ คุณกิตติ พัวถาวรสกุล โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 4.00 ล้านบาท - VP ประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ปัจจุบันได้หยุดประกอบธุรกิจแล้ว โดยได้แจ้งหยุดประกอบธุรกิจกับกรมสรรพากรตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2555 และอยู่ระหว่างการขอชำระบัญชี
6. บริษัท ยูนิทรานส์ โกลบอล จำกัด ("UNI")	- UNI เป็นบริษัทที่เคยมีผู้ถือหุ้นร่วมกัน ได้แก่ คุณกิตติ พัวถาวรสกุล และคุณเนติรัตน์ สังข์งาน โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50.00 และร้อยละ 49.99 ของทุนจดทะเบียน 1.00 ล้านบาท ตามลำดับ ต่อมาในเดือนตุลาคม 2554 ผู้ถือหุ้นทั้งสองคนดังกล่าวได้ขายหุ้นใน UNI ให้แก่บุคคลภายนอกแล้ว - UNI ประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ปัจจุบันได้หยุดประกอบธุรกิจแล้ว โดยได้แจ้งหยุดประกอบธุรกิจกับกรมสรรพากร ตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2555 และอยู่ระหว่างการขอชำระบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์
7.บริษัท เพชรสุราษฎร์ เทตดิ่ง จำกัด ("PST")	<p>- PST เป็นบริษัทที่มีกรรมการคือ คุณรัตดา พิทักษากุลเกษม ซึ่งเป็นภรรยาของคุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์ และมีผู้ถือหุ้นร่วมกัน ได้แก่ คุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์และครอบครัว โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.2 ของทุนจดทะเบียน 5.00 ล้านบาท</p> <p>- PST ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกหัวลากและหางลาก ปัจจุบันได้หยุดประกอบธุรกิจแล้ว โดยได้จดทะเบียนเลิกบริษัทในวันที่ 30 ตุลาคม 2556 และจดทะเบียนเสร็จการชำระบัญชีในวันที่ 24 มิถุนายน 2557</p>
8.บริษัท เพชรสุราษฎร์เซอร์วิส จำกัด ("PSS")	<p>- PSS เป็นบริษัทที่มีกรรมการและผู้ถือหุ้นร่วมกัน ได้แก่ คุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์และครอบครัว โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ100 ของทุนจดทะเบียน 1.00 ล้านบาท</p> <p>- PSS ประกอบธุรกิจขายเครื่องอะไหล่, ส่วนประกอบ และชิ้นส่วนยานยนต์ ปัจจุบันได้หยุดประกอบธุรกิจแล้ว โดยได้จดทะเบียนเลิกบริษัทในวันที่ 8 มกราคม 2556 และจดทะเบียนเสร็จการชำระบัญชีในวันที่ 27 มีนาคม 2556</p>

**รายละเอียดรายการระหว่างกัน**

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
		2556	6 เดือน 2557	
คุณวารารณ์ กิตติยานุรักษ์	ค่าเช่าคลังเก็บเอกสาร	0.095	0.05	<p>เหตุผลและความจำเป็น</p> <p>ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทนั้นมีเอกสารที่เกี่ยวข้องจำนวนมากซึ่งบริษัทต้องเก็บรักษาเอกสารดังกล่าวเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี</p> <p>บริษัทจึงมีความจำเป็นต้องหาสถานที่ในการเก็บเอกสารดังกล่าว โดยบริษัทได้ทำสัญญาเช่าอาคารพาณิชย์ 3 ชั้น ตั้งอยู่เลขที่ 59/61 ซอยเจริญนคร 24 มีพื้นที่ใช้สอยรวมประมาณ 408 ตร.ม. เพื่อใช้เป็นสถานที่ในการเก็บเอกสาร ทั้งนี้ บริษัทได้มีการทำสัญญาเช่าอาคารดังกล่าวมาตั้งแต่ปี 2551 โดยสัญญาฉบับปัจจุบันเริ่มตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2556 ถึง 31 กรกฎาคม 2559 อัตราค่าเช่าเท่ากับ 90,000 บาทต่อปี หรือเท่ากับ 18.38 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน (ไม่รวมภาษีหัก ณ ที่จ่าย) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอาคารพาณิชย์ลักษณะเดียวกันในบริเวณใกล้เคียงพบว่าอัตราค่าเช่าอยู่ในช่วงประมาณ 190,000-360,000 บาทต่อปี หรือ 25.00-69.44 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน</p> <p>นอกจากนี้ ในการเช่าอาคารดังกล่าว บริษัทยังมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นสำนักงานชั่วคราวในกรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินอีกด้วย</p> <p>ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ</p> <p>รายการดังกล่าวเกิดขึ้นจากความจำเป็นตามลักษณะการประกอบธุรกิจ โดยการเช่าอาคารดังกล่าวเพื่อเก็บรักษาเอกสารนั้น เป็นการเช่าต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2551 ประกอบกับเป็นอาคารเก่า จึงสามารถเช่าได้ในอัตราค่าเช่าที่ต่ำกว่าการเช่าอาคารพาณิชย์ที่นำมาใช้เทียบเคียง อย่างไรก็ตาม ทุกราคาเช่าที่ต่ำกว่านี้ ก็ได้เป็นรายการที่จะส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญจนอาจทำให้พิจารณาได้ว่าวงบการเงินของบริษัทนั้นยังมีได้สะท้อนค่าใช้จ่ายอย่างแท้จริงแต่อย่างไรก็ตาม นอกจากนี้ ในการเช่าอาคารดังกล่าว บริษัทยังสามารถเข้าไปใช้ประโยชน์โดยสามารถใช้เป็นสำนักงานชั่วคราวในกรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินได้อีกด้วย</p> <p>ดังนั้น คณะกรรมการตรวจสอบจึงมีความเห็นว่า รายการเช่าอาคารพาณิชย์ดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นตามความจำเป็น, มีอัตราค่าเช่าที่เหมาะสมและไม่ทำให้บริษัทเสียประโยชน์แต่อย่างใด</p>
คุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์	ค่าเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์เครื่องจักร	1.44	0.72	<p>เหตุผลและความจำเป็น</p> <p>ในเดือนเมษายน 2555 บริษัทได้ลงทุนซื้อรถบรรทุกหัวลากจำนวน 17 หัวและหางลากจำนวน 18 หัวเป็นมูลค่ารวม 29.84 ล้านบาท จากบริษัท เพชรสุราษฎร์ เทตดิ่ง จำกัด ("PST") เพื่อขยายธุรกิจขนส่งภายในประเทศ โดยบริษัทใช้แหล่งเงินทุนจากการทำสัญญาเช่าซื้อกับสถาบันการเงินและใช้ราคาตามที่ตั้งสถาบันการเงินกำหนดไว้ในสัญญาเช่าซื้อเป็นราคาที่ใช้รถบรรทุกหัวลากและหางลากจากคุณสุขสันต์ ซึ่งการขยายธุรกิจด้วยการซื้อ</p>

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
		2556	6 เดือน 2557	
				<p>รถบรรทุกหัวลาก-หางลากเพิ่มดังกล่าวนี้ จำเป็นต้องมีพื้นที่ในการจอดรถและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ รวมถึงพื้นที่ในการตั้งสำนักงานเพื่อให้บริการแก่ลูกค้าในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งในช่วงเวลานั้นบริษัทได้มีการเปรียบเทียบการลงทุนซื้อที่ดินเพื่อใช้เป็นพื้นที่จอดรถและตั้งสำนักงาน กับการเช่าพื้นที่สถานประกอบการเดิมจาก PST และได้ข้อสรุปว่า การเช่าพื้นที่จาก PST มีต้นทุนที่ต่ำกว่าการลงทุนซื้อที่ดินใหม่และตั้งสำนักงานใหม่ประมาณร้อยละ 20 บริษัทจึงได้มีการจัดทำสัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบนเนื้อที่ดินรวม 3 ไร่ 1 งาน 29.4 ตารางวา กับ PST เพื่อใช้เป็นสถานที่จอดรถและซ่อมบำรุงรถบรรทุกหัวลาก-หางลาก และใช้เป็นสำนักงานเพื่อให้บริการลูกค้า โดยสัญญาฉบับแรกเริ่มตั้งแต่ 16 พฤษภาคม 2555 – 16 พฤษภาคม 2558 อัตราค่าเช่าเท่ากับ 0.12 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 1.44 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้ ณ วันที่ทำสัญญาดังกล่าว คุณสุขสันต์ซึ่งเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของ PST ได้เข้ารับตำแหน่งกรรมการในบริษัทแล้วตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2554</p> <p>ต่อมา ในเดือนพฤษภาคม ปี 2555 คุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์ ได้ซื้อหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทจำนวน 0.125 ล้านหุ้น ที่ราคา 40 บาทต่อหุ้น (มูลค่าที่ตราไว้เท่ากับ 10 บาทต่อหุ้น) อนึ่ง คุณสุขสันต์ในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน PST จึงได้ดำเนินการปิดกิจการ PST เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น บริษัทจึงต้องยกเลิกสัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเดิมที่ได้จัดทำไว้กับ PST และจัดทำสัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างฉบับใหม่กับคุณสุขสันต์แทน โดยสัญญาเช่าเริ่มตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2555 – 30 พฤศจิกายน 2558 อัตราค่าเช่าเท่ากับ 0.12 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 1.44 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเป็นอัตราค่าเช่าและเงื่อนไขเช่นเดียวกันกับสัญญาฉบับเก่าที่เท่ากับ PST</p> <p>ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายการทำรายการระหว่างกันซึ่งได้อนุมัติไว้ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 7/ 2556 ในวันที่ 3 เมษายน 2556 บริษัทจึงได้จัดให้มีการประเมินราคาเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์เครื่องจักรในเดือนมกราคม ปี 2557 เพื่อเป็นข้อมูลให้คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นต่อรายการเช่าดังกล่าว ซึ่งจากรายงานการประเมินมูลค่าที่จัดทำโดยบริษัท โมเดิร์น พร็อพเพอร์ตี้ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประเมินอิสระนั้น ผู้ประเมินดังกล่าวได้ประเมินมูลค่าเช่ารวมสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์เครื่องจักรได้เท่ากับ 96,916 บาทต่อเดือน หรือ 1.16 ล้านบาทต่อปี ในช่วงระยะเวลา 3 ปีแรกของการประเมินค่าเช่าในระยะเวลา 15 ปี ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าเช่าตามสัญญาปีละ 1.44 ล้านบาท พบว่า อัตราค่าเช่าตามสัญญาสูงกว่าอัตราค่าเช่าที่ประเมินได้เฉลี่ยประมาณร้อยละ 19 ทั้งนี้ ผู้ประเมินได้ให้ความเห็นต่อทำเลและสภาพแวดล้อมของที่ดินดังกล่าวว่า ส่วนใหญ่มีการพัฒนาเป็นบ้านพักอาศัย ส่วนตามริมถนนสายหลักจะเป็นสถานที่ตั้งของศูนย์กระจายสินค้าของบริษัทหลายแห่ง ดังนั้น บริเวณดังกล่าวจึงถือเป็นแหล่งที่ตั้งของระบบโลจิสติกส์ในภาคใต้</p> <p>ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ รายการดังกล่าวเกิดขึ้นจากความจำเป็นที่ต้องมีสถานที่ในการประกอบกิจการรถบรรทุกหัวลาก-หางลาก ในส่วนของอัตราค่าเช่านั้น บริษัทได้มีการพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างการลงทุนซื้อที่ดินพร้อมก่อสร้างสำนักงานใหม่กับการเช่าสถานที่ประกอบกิจการเดิมจากคุณสุขสันต์แล้ว จึงตัดสินใจทำสัญญาเช่าเนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการลงทุนซื้อที่ดินและก่อสร้างสำนักงานใหม่ประมาณร้อยละ 20 ประกอบกับผู้บริหารได้พิจารณาแล้วว่าพื้นที่ดังกล่าวมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งเนื่องจากตั้งอยู่ในบริเวณที่ถือเป็นแหล่งที่ตั้งของระบบโลจิสติกส์ภาคใต้ และยังสามารถเริ่มใช้ประโยชน์จากพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างต่อเนื่องทันที ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่บริษัททำรายการดังกล่าว</p>

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
		2556	6 เดือน 2557	
				<p>บริษัทยังมิได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและยังมิได้มีการกำหนดมาตรการและขั้นตอนการอนุมัติรายการระหว่างกัน คณะกรรมการตรวจสอบจึงมีความเห็นว่า รายการเข้าดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นตามความจำเป็นและถึงแม้จะมีอัตราค่าเช่าสูงกว่าค่าเช่าที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระก็ตาม เนื่องจากผู้บริหารของบริษัทได้พิจารณาถึงทางเลือกในการลงทุนอันคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทในการเจรจาต่อรองกับคุณสุขสันต์ เสมือนเป็นบุคคลภายนอก ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องทันที</p> <p>อย่างไรก็ดี การต่อสัญญาในอนาคตนั้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทควรนำราคาประเมินจากผู้ประเมินราคาอิสระไปใช้เป็นปัจจัยในการพิจารณาด้วย เนื่องจากคุณสุขสันต์ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการและเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ดังนั้น รายการใด ๆ ระหว่างบริษัทกับคุณสุขสันต์จึงเข้าข่ายเป็นการทำรายการระหว่างกันกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งบริษัทจะต้องมีความระมัดระวังในการทำรายการ โดยควรกำหนดเงื่อนไขและอัตราค่าเช่าให้สามารถเปรียบเทียบได้กับการทำรายการกับบุคคลภายนอกที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน และเป็นการทำรายการที่ไม่ทำให้บริษัทเสียประโยชน์</p>
บริษัท เกรซ แอนด์ แกลม เมอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ("G&M")	รายได้ค่าบริการ ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่น	0.56 0.03 0.03	- - -	<p>เหตุผลและความจำเป็น</p> <p>รายการดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่ G&amp;M ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและส่งออกเครื่องหัตถกรรมไม้ใช้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศกับบริษัทซึ่งเป็นการประกอบธุรกิจตามปกติ โดยมีการกำหนดราคาขายสินค้าระหว่างกันในราคาต้นทุนบวกอัตรากำไร และมีเงื่อนไขการค้าที่เทียบเคียงกันได้กับลูกค้าทั่วไป (เครดิตเทอม 30 วัน ) โดยในปี 2556 บริษัทมีรายได้ค่าบริการขนส่งและพิธีการกรมศุลกากรจาก G&amp;M เท่ากับ 559,916 บาท มีลูกหนี้การค้าเท่ากับ 33,057 บาท และมีลูกหนี้อื่นซึ่งได้แก่เงินทดรองจ่ายค่าพิธีการศุลกากร 27,263 บาท</p> <p>ความเห็นคณะกรรมการตรวจสอบ</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการค้าตามปกติของบริษัททั้งสอง จึงเป็นรายการที่เกิดขึ้นตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขทางการค้าตามปกติ</p>

#### ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

เดิมคุณกิตติ พัวถาวรสกุล เคยเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการใน VP และ UNI ซึ่งประกอบธุรกิจประเภทเดียวกับบริษัท ต่อมา เพื่อเป็นการปรับโครงสร้างการบริหารภายในกลุ่มและเพื่อขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต VP และ UNI จึงได้หยุดประกอบธุรกิจโดยมีการแจ้งหยุดการประกอบธุรกิจกับกรมสรรพากรตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ปี 2555 และอยู่ระหว่างการรอชำระบัญชี ดังนั้น ปัจจุบันบริษัทที่ยังคงประกอบธุรกิจอยู่จึงมีเพียงบริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด ("บริษัท", "NCL") เพียงแห่งเดียว

อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจจะเกิดขึ้นจากการที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ ซึ่งได้แก่ คุณกิตติ พัวถาวรสกุลจะประกอบธุรกิจทับซ้อนกันกับบริษัท ผู้ถือหุ้นใหญ่อ้างกล่าวจึงได้ทำสัญญากับบริษัทว่าจะไม่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกันกับบริษัท ซึ่งได้แก่ การประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศและให้บริการขนส่งในประเทศ รวมถึงธุรกิจอื่นของบริษัทในอนาคต รวมทั้งจะไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของบริษัท หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือเป็นหุ้นส่วนแบบไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือเป็นกรรมการหรือรับจ้าง หรือเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการใดที่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทและบริษัทย่อย(ถ้ามี) ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ตนหรือประโยชน์ผู้อื่น โดยหากผู้ถือหุ้นใหญ่เห็นโอกาสทางธุรกิจดังกล่าวในอนาคต จะพิจารณาให้บริษัทเป็นผู้ประกอบกิจการนั้นๆ ซึ่งสัญญานี้มีผลผูกพันจนกว่าคุณกิตติ พัวถาวรสกุลรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องตามนิยามของประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ.17/2551 จะถือหุ้นรวมกันต่ำกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัท และไม่มีท่านใดดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารหรือกรรมการของบริษัท



## **ภาวะผูกพัน**

- ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาบริการกับบุคคลภายนอกหลายแห่ง โดยมีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 1-3 ปี และสามารถต่ออายุได้ บริษัทมีข้อผูกมัดที่จะต้องจ่ายค่าเช่าและค่าบริการตามสัญญาเดือนละ 263,045.00 บาท
- ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทมีภาวะผูกพันในการให้ธนาคารภายในประเทศออกหนังสือค้ำประกันจำนวน 2.83 ล้านบาท
- ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทได้ทำสัญญาบริการกับที่ปรึกษาทางการเงินแห่งหนึ่ง โดยบริษัทมีภาวะผูกพันต้องจ่ายค่าบริการคงเหลือจำนวน 0.90 ล้านบาท(31 ธันวาคม 2556: จำนวน 1.50 ล้านบาท)
- ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทมีวงเงินซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าที่ยังไม่ได้เบิกใช้ จำนวน 50,000.00 ดอลลาร์สหรัฐ
- ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทมีภาวะผูกพันในการค้ำประกันความเสียหายในการให้บริการกับลูกค้ารายหนึ่ง เป็นจำนวน 0.20 ล้านบาท

## **ปัจจัยความเสี่ยง**

### **1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน**

ในการให้บริการลูกค้าในเขตต่างประเทศนั้น บริษัทมีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่างๆ ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทในการติดต่อประสานงานเพื่อให้บริการในเขตต่างประเทศ (Agent) รวมถึงการรับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทางและการจ่ายต้นทุนค่าบริการต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น ต้นทุนค่าระวางเรือ, ค่าระวางเครื่องบิน, ค่าขนส่งหรือค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เป็นต้น ดังนั้น บริษัทจึงมีรายรับและรายจ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศสำหรับการให้บริการลูกค้าที่มีการใช้บริการเอเยนต์ในต่างประเทศดังกล่าว โดยในปี 2556 และช่วง 6 เดือนของปี 2557 บริษัทมีรายได้เป็นสกุลเงินต่างประเทศเท่ากับ 286.67 ล้านบาท และ 143.95 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.85 และร้อยละ 29.70 ตามลำดับ และมีต้นทุนค่าบริการที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศเท่ากับ เท่ากับ 143.41 ล้านบาท และ 69.06 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.45 และร้อยละ 17.53

ดังนั้น บริษัทจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและสกุลเงินต่างประเทศมีความผันผวนมาก จะส่งผลให้บริษัทได้รับผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อรายได้และอัตรากำไรของบริษัทเมื่อคิดเป็นสกุลเงินบาท โดยอาจเกิดผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ในกรณีที่อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ทำการบันทึกบัญชีกับวันที่ทำการแลกเปลี่ยนเงินเป็นสกุลบาทมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก โดยบริษัทมีรายได้และต้นทุนค่าบริการจากต่างประเทศเป็นเงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 99 ของรายได้และต้นทุนค่าบริการต่างประเทศของบริษัท

ดังนั้น เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว ผู้บริหารของบริษัทได้มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ และมีการลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนด้วยการเปิดบัญชีเงินฝากสกุลเงินต่างประเทศ (Foreign Currency Deposit Account: FCD) และบริษัทมีนโยบายในการลดความเสี่ยงโดยการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของผู้บริหารและเป็นไปตามนโยบายที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 2/2557 ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 โดยบริษัทมีวงเงินซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า(Forward Contract) กับสถาบันการเงินเท่ากับ 500,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการเก็งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนแต่อย่างใด

### **2. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากร**

ธุรกิจการให้บริการด้านจัดการขนส่งระหว่างประเทศนั้นต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบต่าง ๆ ที่บังคับใช้ในการส่งออกหรือนำเข้าและกฎหมายของประเทศต่างๆ รวมทั้งต้องมีความเข้าใจในรูปแบบและเงื่อนไขในพิธีการชำระเงินระหว่างประเทศ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้าจะสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้องและสามารถรับหรือส่งสินค้าได้ตามกำหนดเวลา ในส่วนของธุรกิจขนส่งในประเทศนั้นก็ต้องอาศัยพนักงานขับรถที่มีความชำนาญเฉพาะด้านและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทได้ ดังนั้น บริษัทจึงมีความเสี่ยงต่อการขาดแคลนบุคลากรหากบริษัทมีการขยายงานหรือมีพนักงานลาออกแล้วบริษัทยังไม่สามารถหาบุคลากรทดแทนได้ทัน

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของบุคลากรดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงได้ให้ความสำคัญการพัฒนาและจูงใจให้ทำงานกับบริษัท โดยบริษัทมีการวางแผนความก้าวหน้าทางสายงานและมีการให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความรู้ความสามารถของพนักงานในแต่ละสายงาน ดังนั้น บริษัทจึงมีอัตราการหมุนเวียนของพนักงานในสายงานที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจที่ต่ำ โดยมีอายุงานเฉลี่ยของพนักงานในแผนกให้บริการบริหารและจัดการขนส่งและพิธีการกรมศุลกากร (FF) และแผนกให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ (NVOCC) ไม่ต่ำกว่า 5 ปี และมีอายุงานเฉลี่ยของพนักงานระดับผู้บริหารไม่ต่ำกว่า 20 ปี

นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการนำระบบสารสนเทศเข้ามาใช้ในการทำงาน อาทิ ระบบ Log Freight ซึ่งเป็นระบบสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลลูกค้าเพื่อจัดการเอกสารต่างๆ ที่ต้องใช้ในการดำเนินพิธีศุลกากรและการนำเข้า-ส่งออก และระบบกำหนดตำแหน่ง (Global Positioning System: GPS) ซึ่งเป็นระบบติดตามสถานะการจัดส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกหัวลากและหางลาก ทั้งนี้ เพื่อสร้างความสะดวกแก่พนักงานในการให้บริการลูกค้าและยังช่วยลดจำนวนบุคลากรที่ต้องใช้ในขั้นตอนการทำงานต่าง ๆ ของบริษัทได้อีกด้วย

### 3. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

กลุ่มลูกค้าของบริษัทนั้นกระจายอยู่ในกลุ่มธุรกิจต่างๆ ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เช่นเดียวกันกับบริษัท ส่งผลให้บริษัทไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 30 ของรายได้จากการให้บริการในแต่ละปี โดยในปี 2556 และ 6 เดือนแรก ปี 2557 บริษัทมีการให้บริการแก่ลูกค้าในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้จากการให้บริการเพียง 1 ราย โดยมีสัดส่วนรายได้จากลูกค้าดังกล่าวเท่ากับร้อยละ 19.72 และร้อยละ 17.41 ของรายได้จากการให้บริการในปี 2556 และ 6 เดือนแรก ปี 2557 ตามลำดับ

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาจากรายได้โดยแยกเป็นกลุ่มธุรกิจจะพบว่า ในปี 2556 และ 6 เดือนแรก ปี 2557 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการแก่ลูกค้าในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้จากกลุ่มธุรกิจขนส่งในประเทศ เป็นจำนวน 1 ราย โดยมีมูลค่าเท่ากับ 42.04 ล้านบาท และ 24.15 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 35.66 และร้อยละ 39.42 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศ ในปี 2556 และ 6 เดือนแรก ปี 2557 ตามลำดับ ตามลำดับ ดังนั้น บริษัทจึงมีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่สำหรับการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศ

อย่างไรก็ดี ลูกค้ารายใหญ่ของกลุ่มธุรกิจขนส่งในประเทศรายดังกล่าวเป็นลูกค้าประจำที่มีการติดต่อกันมาเป็นระยะเวลา กว่า 5 ปีและมีความสัมพันธ์ที่ติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการที่บริษัทมีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพและมีขอบเขตการให้บริการอย่างครบวงจร ส่งผลให้ลูกค้ารายใหญ่อ้างอิงดังกล่าวมีการใช้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บริษัทเชื่อมั่นว่าจะยังคงได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าประจำของบริษัทต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัทได้มีนโยบายในการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่ง โดยบริษัทมีนโยบายในการขยายลูกค้าใหม่เพื่อกระจายฐานลูกค้าของบริษัท และยังเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจเพิ่มเติมในการให้บริการต่างๆ ของบริษัทอีกด้วย

### 4. ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบในการประกอบธุรกิจ

เนื่องจากบริษัทประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งต้องเกี่ยวข้องกับกฎระเบียบต่างๆ ที่บังคับใช้ในการส่งออกหรือนำเข้าและกฎหมายของประเทศต่างๆ ดังนั้น บริษัทจึงมีความเสี่ยงหากมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบต่างๆ และบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามได้ ก็อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถจัดการส่งสินค้าได้ตามข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการ รวมถึงอาจเกิดความเสียหายจากค่าปรับต่างๆ ได้

อย่างไรก็ดี บริษัทได้จัดเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศไว้คอยให้บริการแก่ลูกค้าและคอยให้คำแนะนำแก่พนักงานในส่วนงานต่าง ๆ โดยบริษัทมีการกำหนดผู้รับผิดชอบในการศึกษาข้อมูลและติดตามการบังคับใช้กฎระเบียบและมาตรการทางการค้าของประเทศต่าง ๆ ทั้งจากการติดตามข่าวสาร ติดต่อหน่วยงานราชการ รวมทั้งการรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการซึ่งเป็นคู่ค้าของบริษัทในต่างประเทศ เพื่อแจ้งข้อมูลให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในบริษัททราบและนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามระเบียบและกฎหมายศุลกากรรวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องส่งผลให้แต่ละส่วนงานในบริษัทได้รับข้อมูลอย่างต่อเนื่องและเพียงพอต่อให้คำปรึกษาแก่ลูกค้าให้สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้ ทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมาบริษัทไม่เคยถูกฟ้องร้องหรือเรียกค่าเสียหายจากการที่ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ

### 5. ความเสี่ยงจากการเปิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

ในปี 2558 จะมีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) โดยกลุ่มธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์เป็นสาขาที่จะต้องเปิดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นสามารถถือหุ้นในธุรกิจได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2556 ดังนั้น บริษัทจึงมีความเสี่ยงจากการที่มีผู้ประกอบการรายใหม่เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะบริษัทต่างชาติที่มีความพร้อมด้านเงินทุนและเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่า รวมถึงมีบริการที่ครบวงจรมากกว่า ซึ่งอาจส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นและทำให้บริษัทอาจต้องสูญเสียรายได้ไป

อย่างไรก็ดี แม้การเปิดประชาคมอาเซียนนั้นจะส่งผลให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาเพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันการเปิดประชาคมอาเซียนดังกล่าวก็ส่งผลให้เกิดความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าและทรัพยากรต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากเช่นเดียวกัน (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.2.4 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน) ดังนั้น จึงนับเป็นโอกาสของผู้ประกอบการที่มีความพร้อมที่จะสามารถรองรับความต้องการด้านระบบโลจิสติกส์ที่จะเพิ่มมากขึ้นดังกล่าว

ทั้งนี้ จากการที่บริษัทมีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ทั้งการนำเอาเทคโนโลยีมาช่วยในการให้บริการ เช่น ระบบ Log Freight และระบบ GPS (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.2.1 กลยุทธ์การแข่งขัน) และการขยายขอบเขตการให้บริการให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้ได้ครบวงจรมากที่สุด ประกอบกับวิสัยทัศน์ของผู้บริหารที่เตรียมความพร้อมในการหาพันธมิตรในประเทศต่างๆ เพื่อสร้างเครือข่ายการให้บริการให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั่วทุกทวีปแล้วนั้น ส่งผลให้บริษัทเชื่อมั่นว่า ถึงแม้การแข่งขันจะรุนแรงขึ้นในอนาคต บริษัทก็จะยังคงสามารถรักษาศักยภาพในการแข่งขันได้

### กรณีพิพาท

- ไม่มี -

**จำนวนพนักงาน** ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทมีพนักงาน (ไม่รวมผู้บริหาร 6 ท่าน) จำนวนทั้งสิ้น 182 คน

## ประวัติความเป็นมาโดยสรุป

- 2537 - เริ่มธุรกิจโลจิสติกส์โดยการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท วี พี อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์(ประเทศไทย) จำกัด ("VP") โดยเริ่มจากการเป็นผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (LCL) ในเส้นทางประเทศไทย – ทวีปสหรัฐอเมริกา
- 2539 - ก่อตั้ง บริษัท รีจินอล เฟิสท์ จูบิลี จำกัด("RJB") เพื่อให้เช่าอาคาร
- 2539 - ขยายเส้นทางการให้บริการสู่ทวีปเอเชีย
- 2543 - ขยายเส้นทางการให้บริการสู่ทวีปยุโรป
- 2545 - บริษัท รีจินอล เฟิสท์ จูบิลี จำกัด ได้ขยายธุรกิจจากการให้เช่าอาคารมาสู่การเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- มีการก่อตั้งบริษัท ยูนิทรานส์ โกลบอล จำกัด ("UNI") ขึ้นเพื่อประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน
- 2550 - บริษัท รีจินอล เฟิสท์ จูบิลี จำกัด("RJB") ได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด ("บริษัท", "NCL") โดยยังคงประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ
- 2552 - เพื่อเป็นการปรับโครงสร้างการบริหารภายในกลุ่มบริษัทและขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต VP จึงได้เริ่มหยุดการประกอบธุรกิจ
- 2554 - เริ่มให้บริการขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลากและหางลาก โดยเริ่มต้นที่เส้นทางในภาคใต้
- เปิดจุดให้บริการด้านเอกสารการส่งออกและนำเข้าที่ท่าเรือคลองเตย
- 2555 - เปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญจากหุ้นละ 100.00 บาทเป็นหุ้นละ 10.00 บาท
- เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทเป็น 60.00 ล้านบาท โดยมีผู้ถือหุ้นใหม่คือคุณปิ่นรัก ประสิทธิ์ศิริกุล ซึ่งเป็นภรรยาของคุณกิตติ พัวถาวรสกุล เป็นผู้ซื้อหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 1.00 ล้านหุ้น ที่ราคาหุ้นละ 10.00 บาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน
- UNI แฉงหยุดประกอบธุรกิจกับกรมสรรพากร
- ขยายธุรกิจขนส่งในประเทศโดยการซื้อหัวลากจำนวน 17 หัวและหางลากจำนวน 18 หาง จากบริษัท เพชรสุราษฎร์ เทรดิง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่มีคุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์และครอบครัวเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่
- เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทเป็น 66.25 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการขยายตัวของธุรกิจ โดยมีผู้ถือหุ้นเดิมคือ คุณกิตติ พัวถาวรสกุล และคุณพรทิพย์ แซ่ลิ้ม เป็นผู้ซื้อหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 0.325 ล้านหุ้น และ 0.05 ล้านหุ้น ตามลำดับ ที่ราคาหุ้นละ 10.00 บาท และมีผู้ถือหุ้นใหม่ได้แก่ คุณวิศิษฐ์ ประสิทธิ์ศิริกุล และคุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์ เป็นผู้ซื้อหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 0.125 ล้านหุ้นและ 0.125 ล้านหุ้น เช่นกัน ที่ราคาหุ้นละ 10 บาทต่อหุ้น และ 40 บาทต่อหุ้น ตามลำดับ (มูลค่าที่ตราไว้เท่ากับ 10 บาทต่อหุ้น)
- ตั้งสำนักงานสาขาที่อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- บริษัท ร่วมทุน เค-เอสเอ็มอี จำกัด ซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทจำนวน 1 หุ้น ที่ราคา 40 บาท
- เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทเป็น 81.25 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการขยายตัวของธุรกิจ โดยมีผู้ถือหุ้นใหม่คือ บริษัท ร่วมทุน เค-เอสเอ็มอี จำกัด เป็นผู้ซื้อหุ้นจำนวน 1.50 ล้านหุ้น ที่ราคาหุ้นละ 40 บาทต่อหุ้น (มูลค่าที่ตราไว้เท่ากับ 10 บาทต่อหุ้น)
- ดำเนินการแปรสภาพบริษัทเป็นมหาชน และเปลี่ยนชื่อจาก "บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด" เป็น "บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)" เพื่อนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 81.25 ล้านบาทเป็น 105.00 ล้านบาท และเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญจากหุ้นละ 10.00 บาทเป็นหุ้นละ 0.25 บาทซึ่งทำให้จำนวนหุ้นสามัญที่จดทะเบียนไว้เพิ่มขึ้นจาก 8,125,000 หุ้นเป็น 420,000,000 หุ้น
- 2556 - เริ่มให้บริการจัดหาและบริหารจัดการคลังสินค้าให้แก่ลูกค้า โดยปัจจุบันมีคลังสินค้าที่ให้บริการ 1 แห่งที่เขตปลอดอากรวินโดสท์ ถนนบางนา-ตราด
- ตั้งสำนักงานสาขาที่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

## เงินลงทุนในบริษัทย่อย/บริษัทรวม/บริษัทที่เกี่ยวข้อง

- ไม่มี -

## การเพิ่ม (ลด) ทนในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย: ล้านบาท

วัน/เดือน/ปี	ทนที่(ลด)เพิ่ม	หลังเพิ่ม(ลด)ทน	หมายเหตุ/วัตถุประสงค์การใช้เงิน
9 เม.ย. 2555	10.00	60.00	เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการขยายธุรกิจขนส่งในประเทศ โดยการซื้อรถบรรทุกหัวลาก – หางลาก
29 พ.ค. 2556	6.25	66.25	เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการขยายธุรกิจ
27 ก.ย. 2556	15.00	81.25	เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการขยายธุรกิจ

### รอบระยะเวลาบัญชี

1 มกราคม - 31 ธันวาคม

### ผู้สอบบัญชี

ปี 2557 บริษัทแต่งตั้งผู้สอบบัญชีสังกัดบริษัท เอส พี ออดิท จำกัด ตามรายชื่อและเลขทะเบียนดังต่อไปนี้

1. นางสาวชูชาน เอี่ยมวณิชชา เลขทะเบียน 4306
2. นายสุชาติ พานิชย์เจริญ เลขทะเบียน 4475
3. นายสมยศ วิวรรณน้อย เลขทะเบียน 5476

### นายทะเบียนหุ้น

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

### ที่ปรึกษาทางการเงิน

บริษัท ฟินเน็กซ์แอดไวเซอร์ จำกัด

### ผู้จัดการการจัดจำหน่ายและ

บริษัทหลักทรัพย์ แอปเพิล เบลธ์ จำกัด (มหาชน)

### รับประกันการจัดจำหน่าย

### นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายจ่ายเงินปันผลในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิหลังหักทุนสำรองต่างๆ ทั้งหมดแล้ว ซึ่งการจ่ายเงินปันผลนั้นจะต้องไม่มีผลกระทบต่อภาระดำเนินงาน ฐานะการเงิน สภาพคล่อง การขยายธุรกิจ ความจำเป็น ความเหมาะสมอื่นใดในอนาคต และปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหารงานของบริษัท ตามที่คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นสมควรหรือเหมาะสม ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้ มติคณะกรรมการบริษัทซึ่งพิจารณาเรื่องการจ่ายเงินปันผลต้องนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติ ยกเว้น กรณีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจอนุมัติให้ดำเนินการได้ เมื่อเห็นว่าบริษัทมีกำไรสมควรพอที่จะจ่าย โดยไม่มีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัท แล้วรายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

### บัตรส่งเสริมการลงทุน - ไม่มี -

จำนวนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2557 ปรากฏดังนี้

	จำนวน ราย	จำนวน หุ้น	ร้อยละของ ทุนชำระแล้ว
1. ผู้ถือหุ้นสามัญที่เป็น Strategic Shareholders			
1.1 กรรมการ ผู้จัดการ และผู้บริหาร			
รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องและบุคคลที่มีความสัมพันธ์	7	245,000,000	58.33
1.2 ผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้น > 5 % โดยนับรวมผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย	1	60,000,000	14.29
1.3 ผู้มีอำนาจควบคุม	-	-	-
2. ผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยที่ถือไม่ต่ำกว่า 1 หน่วยการซื้อขาย	2,026	115,000,000	27.38
3. ผู้ถือหุ้นสามัญที่ถือต่ำกว่า 1 หน่วยการซื้อขาย	-	-	-
<b>รวมผู้ถือหุ้นสามัญทั้งสิ้น</b>	<b>2,034</b>	<b>420,000,000</b>	<b>100.00</b>

**ผู้ถือหุ้นรายใหญ่**

ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2557 มีดังนี้

	รายชื่อผู้ถือหุ้น	ก่อนการเพิ่มทุน		ภายหลังการเพิ่มทุน	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
<b>1.</b>	<b>กลุ่มครอบครัวพัถวารสกุล</b>				
	นายกิตติ พัทธวารสกุล	173,000,000	53.23	173,000,000	41.19
	นางสาวปิ่นรัก ประสิทธิ์ศิริกุล	40,000,000	12.31	40,000,000	9.53
	นายวิศิษฐ์ ประสิทธิ์ศิริกุล	20,000,000	6.15	20,000,000	4.76
	นางอรุณช เกียรติขจรสุข	15,000,000	4.62	15,000,000	3.57
	<b>รวม</b>	<b>248,000,000</b>	<b>76.31</b>	<b>248,000,000</b>	<b>59.05</b>
<b>2.</b>	บจก.ร่วมทุน เค-เอสเอ็มอี <sup>1</sup>	60,000,000	18.46	60,000,000	14.29
<b>3.</b>	นายสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์	5,000,000	1.54	5,000,000	1.19
<b>4.</b>	นายอมฤทธิ กล่อมจิตเจริญ	-	-	5,000,000	1.19
<b>5.</b>	นางสาวเนติรัตน์ สังข์งาม	4,000,000	1.23	4,000,000	0.95
<b>6.</b>	นายวิญเฑนันท์ เดชะมรกต	4,000,000	1.23	4,000,000	0.95
<b>7.</b>	นางสาวพรทิพย์ แซ่ลิ้ม	4,000,000	1.23	4,000,000	0.95
<b>8.</b>	นางกัญญา สิทธิสุกใส	-	-	3,100,000	0.74
<b>9.</b>	นางสาวเนตรนพิศ รุ่งธนเกียรติ	-	-	3,040,000	0.73
<b>10.</b>	นางสาวนันทพร ทองสองสี	-	-	3,000,000	0.71
<b>11.</b>	อื่นๆ	-	-	80,860,000	19.25
	<b>รวม</b>	<b>325,000,000</b>	<b>100.00</b>	<b>420,000,000</b>	<b>100.00</b>

**หมายเหตุ 1.บจก.ร่วมทุน เค-เอสเอ็มอี มีรายชื่อผู้ถือหุ้นตามตารางดังนี้**

	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น(หุ้น)	ร้อยละ
<b>1.</b>	บมจ. ธนาคารกสิกรไทย	19,999,994	100.00
<b>2.</b>	นายชาติชาย สุนทรเกียรติ	1	0.00
<b>3.</b>	นายณัฐพล สุขุม	1	0.00
<b>4.</b>	นายธิดิ ดันติกุลานันท์	1	0.00
<b>5.</b>	นายปกรณ์ พรรณนะแพทย์	1	0.00
<b>6.</b>	นายพจนารถ แสงพฤษ	1	0.00
<b>7.</b>	นายสุรเดช เกียรติธนากร	1	0.00
	<b>รวม</b>	<b>20,000,000</b>	<b>100.00</b>

**ผู้ถือหุ้นต่างดาว**

ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2557

บริษัทมีผู้ถือหุ้นต่างดาว 9 ราย

ถือหุ้นรวมกัน 50,500 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.01 ของทุนชำระแล้ว

หมายเหตุ บริษัทมีข้อจำกัดเกี่ยวกับการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างดาวตามข้อบังคับของบริษัทข้อ 11 ว่าหุ้นของบริษัทที่ยอมโอนกันได้โดยเสรีโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่การโอนหุ้นนั้นเป็นเหตุให้มีคนต่างดาวถือหุ้นในบริษัทเกินกว่าร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้

### คณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย จำนวน 9 คน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	วันที่ดำรงตำแหน่ง
1. นายกร ทัพพะรังสี	กรรมการ/กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการบริษัท	21 กุมภาพันธ์ 2556
2. นายกิตติ พัวถาวรสกุล	กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	7 สิงหาคม 2539
3. นายสุชสันต์ กิตติภัทรพงษ์	กรรมการ	29 มีนาคม 2554
4. นายวิญเฑนนท์ เดชะมรดก	กรรมการ	2 เมษายน 2550
5. นางสาวเนติรติ สัจจงาม	กรรมการ	2 เมษายน 2550
6. นางสาวพรทิพย์ แซ่ลิม	กรรมการ	14 สิงหาคม 2557
7. นายพงศ์พันธ์ คงกำเหนิด	กรรมการ/กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ	21 กุมภาพันธ์ 2556
8. นายสมชาย ชาญพัฒนากร	กรรมการ/กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ	21 กุมภาพันธ์ 2556
9. นางกนกพร ยงใจยุทธ	กรรมการ/กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ	6 มีนาคม 2556

โดยมี นางสาวดวงสมร ศุภศักดิ์สุทัศน์ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการบริษัท

### คณะกรรมการตรวจสอบ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 6/2556 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2556 ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีรายนาม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายพงศ์พันธ์ คงกำเหนิด	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
2. นายสมชาย ชาญพัฒนากร	กรรมการตรวจสอบ
3. นางกนกพร ยงใจยุทธ*	กรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ \*เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ความสามารถด้านบัญชีและการเงิน

โดยมี นางสาววิชนี เหล่าสาครชัย ดำรงตำแหน่งเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

"คณะกรรมการตรวจสอบ" มีหน้าที่ภายในขอบเขตที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้

1. สอบทานให้บริษัทมีรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชี โดยประสานงานกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินทั้งรายไตรมาสและประจำปี โดยคณะกรรมการตรวจสอบอาจเสนอแนะผู้สอบบัญชีให้สอบทานหรือตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่าจำเป็นและเป็นเรื่องสำคัญในระหว่างการตรวจสอบบัญชีของบริษัทได้
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิผลโดยสอบทานร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้ตรวจสอบภายในนอกจากนี้ พิจารณาความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและ/หรือผู้ตรวจสอบภายในซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง ผู้บริหารสูงสุดของสำนักตรวจสอบภายในและ/หรือผู้ตรวจสอบภายในซึ่งเป็นบุคคลภายนอก
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท รวมถึงพิจารณาเสนอคัดค้านขอถอนของผู้สอบบัญชีโดยคำนึงถึงความน่าเชื่อถือ ความเพียงพอของทรัพยากร และปริมาณงานตรวจสอบของบริษัทผู้สอบบัญชานั้น รวมถึงประสิทธิผลของบุคลากรที่ได้รับมอบหมายให้ทำการตรวจสอบบัญชีของบริษัท
5. จัดให้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีของบริษัทโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
6. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายประกาศ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
7. พิจารณารายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัท ซึ่งมีขนาดรายการที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบตามที่กำหนดในกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และคณะกรรมการกำกับตลาดทุน
8. อนุมัติแผนการตรวจสอบภายใน ตลอดจนพิจารณารับทราบการรายงานผลการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายในและ/หรือผู้ตรวจสอบภายในซึ่งเป็นบุคคลภายนอก
9. ทบทวนและปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติ
10. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้  
(ก) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท  
(ข) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท  
(ค) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนด ของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท  
(ง) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี

- (จ) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์  
 (ฉ) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ การเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน  
 (ช) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย  
 (ซ) รายงานอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
11. รายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
  12. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบต้องรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร รายการหรือการกระทำดังกล่าว ได้แก่
    - (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
    - (ข) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน
    - (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
  13. ดำเนินการตรวจสอบเรื่องที่ได้รับแจ้งจากผู้สอบบัญชีของบริษัท ในกรณีที่ผู้สอบบัญชีพบพฤติกรรมการอันควรสงสัยว่า กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของบริษัทได้กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และรายงานผลการตรวจสอบในเบื้องต้นให้แก่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และผู้สอบบัญชีทราบภายในเวลา 30 วันนับแต่วันที่ได้รับการแจ้งจากผู้สอบบัญชี
  14. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายและคณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบด้วย
  15. ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทโดยตรงตามขอบเขตอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมาย และคณะกรรมการบริษัทยังคงมีความรับผิดชอบในการดำเนินงานของบริษัทโดยตรงต่อบุคคลภายนอก ซึ่งหมายรวมถึง ผู้ถือหุ้น ผู้มีส่วนได้เสีย และบุคคลภายนอก

ในการปฏิบัติงานตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจเรียก สั่งการให้ฝ่ายจัดการ หัวหน้าหน่วยงาน หรือพนักงานของบริษัทที่เกี่ยวข้อง มาให้ความเห็น ร่วมประชุมหรือส่งเอกสารตามที่เห็นว่าเกี่ยวข้องและจำเป็น นอกจากนี้ ในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของข้อบังคับฉบับนี้ คณะกรรมการตรวจสอบอาจขอปรึกษาจากที่ปรึกษาอิสระภายนอกหรือผู้เชี่ยวชาญในวิชาชีพอื่นๆ หากเห็นว่ามีความจำเป็น และเหมาะสม โดยบริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องค่าใช้จ่ายทั้งหมด

**วาระการดำรงตำแหน่ง**

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ 3 ปี
- กรรมการตรวจสอบ 3 ปี

ทั้งนี้ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบลาออกก่อนครบวาระการดำรงตำแหน่ง ให้กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งแทนคงอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลือของ กรรมการที่ลาออก

**เงื่อนไขในการรับหลักทรัพย์** - ไม่มี -

**ระยะเวลาห้ามจำหน่ายหุ้น**

ผู้ถือหุ้นเดิมก่อนเสนอขายหุ้นต่อประชาชนที่ถือหุ้นจำนวน 231,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55 ของทุนชำระแล้วหลังเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป ให้คำรับรองต่อตลาดหลักทรัพย์ว่าจะไม่นำหุ้นจำนวนดังกล่าวออกจำหน่ายเป็นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่หลักทรัพย์ของบริษัทเริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ โดยเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 6 เดือน ผู้ถือหุ้นดังกล่าวได้รับการผ่อนผันให้ทยอยขายหุ้นหรือหลักทรัพย์ที่ถูกสั่งห้ามขายได้ในจำนวนร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นหรือหลักทรัพย์ทั้งหมดที่ถูกสั่งห้ามขาย และเมื่อครบกำหนด 1 ปี สามารถขายส่วนที่เหลือได้ทั้งหมด

**การผ่อนผันของตลาดหลักทรัพย์**

- ไม่มี -

**อื่นๆ ที่สำคัญ**

นอกเหนือจากผู้ถือหุ้นเดิม ที่ได้ให้คำรับรองต่อตลาดหลักทรัพย์ว่าจะไม่นำหุ้นจำนวน 231,000,000 หุ้นคิดเป็นร้อยละ 55 ของทุนชำระแล้วหลังเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ออกจำหน่ายเป็นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่หลักทรัพย์เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ตามที่กล่าวไว้ในหัวข้อระยะเวลาห้ามจำหน่ายหุ้นแล้ว ยังมีผู้ถือหุ้นเดิมซึ่งประกอบด้วย นายกิตติ พัวถาวรสกุล, นายสุขสันต์ กิตติภักทรพงษ์, นางสาวเนติรัต สังข์งาม, นายวิญเฑนันท์ เดชะมรกดและนางสาวพรทิพย์ แซ่ลิ้ม มีความสนใจที่จะนำหุ้นของบริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด มหาชน จำนวน 19,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 4.52 ของทุนชำระแล้วหลังเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ผ่ากไว้กับ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์(ประเทศไทย) จำกัด (Lock-up period) เป็นระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 11 พฤศจิกายน 2557 ถึง วันที่ 11 พฤศจิกายน 2558 โดยเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 6 เดือนแล้ว ผู้ถือหุ้นเดิมสามารถขายหุ้นได้ 4,750,000 หุ้น และเมื่อครบระยะเวลา 1 ปี ผู้ถือหุ้นเดิมสามารถขายหุ้นได้ 14,250,000 หุ้น

**สถิติ****บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์จำกัด (มหาชน)**

ปี	-----ล้านบาท-----		-----บาท/หุ้น-----			
	รายได้จากการดำเนินงาน	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	เงินปันผล	มูลค่าหุ้นตามบัญชี	เงินปันผลต่อกำไร (%)
2554	507.33	7.21	0.04	-	0.19	-
2555	726.26	3.07	0.01	-	0.37	-
2556	929.25	41.62	0.13	0.0463	0.50	35.62
งวด 6 เดือน สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2557	484.69	16.36	0.05	0.0308	0.51	61.60

หมายเหตุ:

- ใช้จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้วของบริษัทและปรับปรุงมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นให้เป็นหุ้นละ 0.25 บาท เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบ ทั้งนี้
  - ณ สิ้นปี 2554 และปี 2555 มูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญ 10.00 บาทต่อหุ้น
  - ที่ประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 10/2556 เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2556 ได้มีมติเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญเป็น 0.25 บาทต่อหุ้น
- เงินปันผลต่อกำไรคำนวณจากอัตราเงินปันผลต่อกำไรสุทธิ



บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 – ปี 2556

และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557

หน่วย : ล้านบาท	2554		2555		2556		ม.ค.-มิ.ย.. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
<b>สินทรัพย์</b>								
<u>สินทรัพย์หมุนเวียน</u>								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3.29	1.41	6.34	1.75	57.22	12.45	99.49	20.31
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	78.49	33.60	134.94	37.32	157.32	34.21	122.49	25.00
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าทางการเงิน	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1.51	0.65	-	-	-	-	-	-
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>83.30</b>	<b>35.66</b>	<b>141.28</b>	<b>39.07</b>	<b>214.54</b>	<b>46.66</b>	<b>221.98</b>	<b>45.31</b>
<u>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</u>								
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าทางการเงิน	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินฝากที่ติดภาระค้ำประกัน	55.49	23.76	58.67	16.22	59.48	12.94	91.79	18.74
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	79.44	34.01	145.98	40.36	169.42	36.84	159.05	32.47
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	1.20	0.51	1.15	0.32	0.97	0.21	1.21	0.25
ค่าเช่าจ่ายล่วงหน้า	2.31	0.99	1.51	0.42	1.38	0.30	1.32	0.27
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย	9.37	4.01	12.11	3.35	12.11	2.63	12.11	2.47
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	0.74	0.32	-	-	-	-	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1.72	0.74	0.93	0.26	1.92	0.42	2.41	0.49
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>150.27</b>	<b>64.34</b>	<b>220.36</b>	<b>60.93</b>	<b>245.29</b>	<b>53.34</b>	<b>267.89</b>	<b>54.69</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>233.57</b>	<b>100.00</b>	<b>361.64</b>	<b>100.00</b>	<b>459.83</b>	<b>100.00</b>	<b>489.87</b>	<b>100.00</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>								
<u>หนี้สินหมุนเวียน</u>								
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	85.57	36.64	67.80	18.75	125.37	27.26	178.37	36.41
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	48.84	20.91	75.69	20.92	73.35	15.95	67.52	13.78
ส่วนของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.80	3.77	24.09	6.66	31.28	6.80	28.04	5.72
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2.95	1.26	3.15	0.87	1.17	0.25	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1.99	0.85	-	-	-	-	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	3.35	1.43	-	-	1.23	0.27	0.52	0.11
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	1.64	0.70	1.89	0.52	4.11	0.89	3.03	0.62
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>153.13</b>	<b>65.56</b>	<b>172.60</b>	<b>47.72</b>	<b>236.52</b>	<b>51.42</b>	<b>277.47</b>	<b>56.64</b>

หน่วย : ล้านบาท	2554		2555		2556		ม.ค.-มิ.ย.. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
<u>หนี้สินไม่หมุนเวียน</u>								
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	29.98	12.84	57.51	15.90	52.96	11.52	39.17	8.00
เงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคาร	8.42	3.60	5.27	1.46	-	-	-	-
ประมาณการรื้อถอน	-	-	-	-	0.12	0.03	0.12	0.03
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	2.47	1.06	3.18	0.88	4.02	0.87	4.44	0.91
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	-	-	0.10	0.03	1.56	0.34	2.66	0.54
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	1.00	0.43	1.34	0.37	1.46	0.33	1.39	0.28
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	41.87	17.93	67.40	18.64	60.06	13.09	47.78	9.76
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>195.00</b>	<b>83.49</b>	<b>240.01</b>	<b>66.36</b>	<b>296.58</b>	<b>64.50</b>	<b>325.25</b>	<b>66.40</b>
<u>ส่วนของผู้ถือหุ้น</u>								
ทุนเรือนหุ้น								
ทุนจดทะเบียน	50.00	21.41	81.25	22.47	105.00	22.83	105.00	21.43
ทุนที่ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	50.00	21.41	81.25	22.47	81.25	17.67	81.25	16.59
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	-	-	48.75	13.48	48.75	10.60	48.75	9.95
กำไร(ขาดทุน)สะสม								
จัดสรรแล้ว-สำรองตามกฎหมาย	-	-	-	-	10.50	2.28	10.50	2.14
ยังไม่ได้จัดสรร	(11.43)	(4.90)	(8.36)	(2.31)	22.75	4.95	24.11	4.92
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย								
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>38.57</b>	<b>16.51</b>	<b>121.64</b>	<b>33.63</b>	<b>163.25</b>	<b>35.50</b>	<b>164.61</b>	<b>33.60</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>233.57</b>	<b>100.00</b>	<b>361.64</b>	<b>100.00</b>	<b>459.83</b>	<b>100.00</b>	<b>489.87</b>	<b>100.00</b>

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)  
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ  
สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีงวด ปี 2554 – ปี 2556  
และงวด 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

รายการ	2554		2555		2556		ม.ค.-มิ.ย. 56		ม.ค.-มิ.ย. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
<b>รายได้</b>										
รายได้จากการให้บริการ	507.33	100.00	726.26	100.00	929.25	100.00	433.88	100.00	484.69	100.00
ต้นทุนบริการ	395.90	78.04	593.14	81.67	732.26	78.80	328.14	75.63	394.05	81.30
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>111.43</b>	<b>21.96</b>	<b>133.12</b>	<b>18.33</b>	<b>196.99</b>	<b>21.20</b>	<b>105.74</b>	<b>24.37</b>	<b>90.64</b>	<b>18.70</b>
รายได้อื่น	4.07	0.80	1.59	0.22	6.66	0.72	3.92	0.90	3.80	0.79
ค่าใช้จ่ายในการขาย	25.23	4.97	36.91	5.08	29.10	3.13	14.41	3.32	5.51	1.14
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	58.94	11.62	64.96	8.94	87.61	9.43	44.98	10.37	51.27	10.58
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>	<b>31.33</b>	<b>6.17</b>	<b>32.84</b>	<b>4.53</b>	<b>86.94</b>	<b>9.36</b>	<b>50.27</b>	<b>11.58</b>	<b>37.66</b>	<b>7.77</b>
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	12.19	2.40	17.36	2.39	23.15	2.49	12.03	2.77	10.66	2.20
ต้นทุนทางการเงิน	5.60	1.10	9.48	1.31	10.37	1.12	5.07	1.17	5.35	1.10
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>13.54</b>	<b>2.67</b>	<b>6.01</b>	<b>0.83</b>	<b>53.43</b>	<b>5.75</b>	<b>33.17</b>	<b>7.64</b>	<b>21.65</b>	<b>4.47</b>
ภาษีเงินได้	6.33	1.25	2.94	0.40	11.81	1.27	7.43	1.71	5.29	1.09
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>7.21</b>	<b>1.42</b>	<b>3.07</b>	<b>0.42</b>	<b>41.62</b>	<b>4.48</b>	<b>25.74</b>	<b>5.93</b>	<b>16.36</b>	<b>3.38</b>
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ</b>										
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	7.21		3.91		-		-		-	
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-		(1.28)		-		-		-	
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานส่วนที่เป็นของบริษัท	1.44		0.01		0.13		0.08		0.05	
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หน่วย : หุ้น)	5.00		267.61		325.00		325.00		325.00	
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นที่มูลค่าที่ตราไว้ 0.25 บาท	0.04		0.01		0.13		0.08		0.05	

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

งบกระแสเงินสด

สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีงวด ปี 2554 – ปี 2556

และงวด 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

งบกระแสเงินสด (หน่วย : ล้านบาท)	ปี 2554 ล้านบาท	ปี 2555 ล้านบาท	ปี 2556 ล้านบาท	30 มิ.ย. 2557 ล้านบาท
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	17.77	(8.53)	46.51	58.90
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมลงทุน	(26.14)	(18.66)	(6.88)	(32.69)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	9.35	30.25	11.24	16.05
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) – สุทธิ	0.98	3.05	50.87	42.26
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	2.31	3.29	6.34	57.22
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด</b>	<b>3.29</b>	<b>6.34</b>	<b>57.22</b>	<b>99.49</b>

จัดทำโดย บริษัท ฟินเน็กซ์ แอ็ดไวเซอร์ จำกัด

ข้าพเจ้าขอรับรองความถูกต้องของสรุปข้อสนเทศ

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

(นายกิตติ พัวถาวรสกุล)

กรรมการ

(นางสาวเนติรัต สังข์งาม)

กรรมการ