

คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน ประจำปี 2559

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Solution Provider) โดยเริ่มต้นประกอบธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศตั้งแต่ปี 2539 และมีการขยายสู่ธุรกิจบริการขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางลากในปี 2554 เพื่อให้บริการอย่างครบวงจรมากขึ้น

ประเภทการให้บริการ	2557		2558		2559	
	ลบ.	ลบ.	ลบ.	%	ลบ.	%
บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ						
-ทางเรือ	774.88	84.65	952.82	88.66	898.82	91.20
-ทางอากาศและบริการอื่น ๆ	15.30	1.67	12.07	1.13	14.20	1.44
รวมบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	790.17	86.32	964.89	89.79	913.02	92.64
บริการขนส่งในประเทศ	125.24	13.68	109.73	10.21	72.59	7.36
รายได้จากการให้บริการรวม	915.41	100	1,074.62	100	985.61	100

กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการรวม 915.41 ล้านบาทในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,074.62 ล้านบาทในปี 2558 เนื่องจากในปี 2558 บริษัทมีรายได้จากโครงการขนส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือระนองไปยังเมืองย่างกุ้ง ประเทศเมียนมาร์ ซึ่งได้หยุดให้บริการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ปี 2558 ซึ่งทำให้รายได้ในปี 2559 ลดลงเป็น 985.61 ล้านบาทคิดเป็นอัตราร้อยละ 8.28 รายได้ปี 2559 ที่ลดลงนอกจากการหยุดให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองแล้ว ยังมีสาเหตุจากจากสภาวะเศรษฐกิจชะลอประกอบกับมีการแข่งขันทางด้านราคาเพิ่มสูงขึ้น โดยกลุ่มบริษัทยังคงมุ่งเน้นการให้บริการขนส่งที่ครอบคลุมเพื่อให้กลุ่มลูกค้าเดิมและกลุ่มลูกค้าใหม่มาใช้บริการของกลุ่มบริษัทได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัททยอยในประเทศสิงคโปร์ก็มียอดรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้นจากงวดเดียวกันปี 2558 ซึ่งเกิดจากการขยายฐานลูกค้าเพิ่มมากขึ้น

เมื่อเดือนมีนาคม 2558 บริษัทฯได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปท่าเรือย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์ เนื่องจากเล็งเห็นว่า จุดดังกล่าวเป็นประตูสำคัญที่จะเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลไปยังประเทศอื่นๆในฝั่งทะเลอันดามัน โดยเฉพาะเมียนมาร์ ซึ่งยังไม่มีผู้ให้บริการในขณะนั้น บริษัทฯจึงมีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้จุดดังกล่าวเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลให้กับลูกค้า ซึ่งจะสามารถลดต้นทุน และระยะเวลาการขนส่งสินค้าได้เป็นอย่างดี ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศในหลายๆด้าน ทั้งการจ้างงาน การขยายตัวการส่งออก และการเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากเริ่มดำเนินงานได้เพียงเดือนกว่า บริษัทฯประสบปัญหาความไม่แน่นอนและการเปลี่ยนแปลงนโยบายการนำสินค้าออกจากท่าเรือ รวมถึงการตรวจเช็คตู้สินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อความล่าช้าในการจัดส่งสินค้าของลูกค้า ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาจากปัจจัยภายนอก แต่ได้ส่งผลกระทบต่อลูกค้าของบริษัทฯที่จะใช้บริการเริ่มยกเลิกการจ้าง บริษัทฯจึงมีต้นทุนการดำเนินการที่สูงขึ้นกว่าค่าใช้จ่ายและรายได้ บริษัทฯพิจารณาแล้วเห็นว่า

ปัญหาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลขาดทุนเพิ่มขึ้น เนื่องจากการไม่มีลูกค้าใช้บริการ การดำเนินการต่อไปอาจส่งผลขาดทุนเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง บริษัทฯจึงได้หยุดให้บริการการดำเนินงานในเดือนกรกฎาคม 2558 เพื่อจำกัดขอบเขตความเสียหายไม่ให้เพิ่มขึ้นจากการดำเนินงานในส่วนนี้

รายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางลากในปี 2558 ยอดรายได้ลดลง 15.51 ล้านบาทจากปี 2557 เนื่องจากบริษัทฯได้บริหารจัดการรถหัวลากบางส่วนเพื่อไปสนับสนุนในงานท่าเรือระนองส่งผลให้งานบริการที่รับงานจากบุคคลภายนอกลดลง ส่วนรายได้จากธุรกิจขนส่งในประเทศปี 2559 มียอดรายได้ลดลง 37.14 ล้านบาท จากปี 2558 คิดเป็นร้อยละ 33.84 เนื่องจากการชะลอตัวของการส่งของข้าว และปัญหาราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ ประกอบกับในช่วงต้นปี 2559 บริษัทฯ ลงทุนในกิจการร่วมค้า บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งดำเนินกิจการขนส่งทางบกโดยใช้รถหัวลาก และบริษัทฯ ได้โอนหัวลากและหางพ่วงให้บริษัทดังกล่าวเพื่อดำเนินการขนส่งในประเทศ จึงทำให้อัตรารายได้จากการขนส่งในประเทศในปี 2559 ลดลง

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

ในการรับรู้รายได้ของบริษัทฯนั้น จะรับรู้จำนวนเต็มทั้งจำนวนที่ได้รับจากลูกค้า ดังนั้น รายได้ค่าบริการของบริษัทตามงบการเงินจึงประกอบด้วยต้นทุนค่าระวางรวมถึงต้นทุนการให้บริการอื่น ๆ ที่บริษัทฯได้จ่ายไปก่อนแล้วและอัตรากำไรที่บริษัทคิดจากลูกค้า (Cost Plus) รวมอยู่ในรายได้ค่าบริการดังกล่าว ซึ่งต้นทุนค่าระวางและต้นทุนการให้บริการต่าง ๆ นั้นคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 82-85 ของรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศหรือคิดเป็นร้อยละ 80-85 ของรายได้จากการให้บริการรวมของบริษัท

ต้นทุนหลักในการให้บริการของบริษัทสำหรับธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าระวางและค่าส่วนแบ่งรายได้ที่จ่ายคืนให้แก่ลูกค้า ส่วนต้นทุนหลักของธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าน้ำมัน ในการกำหนดค่าบริการกับลูกค้า นั้น บริษัทฯจะใช้วิธีอัตราต้นทุนบวกกำไร ซึ่งการที่บริษัทมีการจองระวางเรือหรือเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ ทำให้สามารถเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งในการขอกำหนดราคาค่าระวางล่วงหน้า โดยระยะเวลาที่บริษัทจองระวางเรือหรือเครื่องบินกับระยะเวลาที่ลูกค้าตกลงอัตราค่าบริการกับบริษัทนั้น มีช่วงระยะเวลาห่างกันประมาณ 1-7 วัน ส่งผลให้บริษัทสามารถกำหนดอัตราค่าบริการที่สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าระวางในแต่ละช่วงเวลาได้ สำหรับค่าบริการขนส่งในประเทศ บริษัทฯใช้วิธีการกำหนดราคาแบบต้นทุนบวกอัตรากำไรและมีการกำหนดอัตราค่าบริการในลักษณะของขั้นบันไดซึ่งอัตราค่าบริการจะแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งในประเทศ ทำให้บริษัทสามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันลงได้ โดยต้นทุนที่เกิดขึ้นในปี 2559 ทั้งต้นทุนค่าระวางเรือและอากาศ ค่าขนส่ง ค่านายหน้า และผลประโยชน์พนักงานที่ลดลงขึ้นจากปี 2558 เป็นผลมากจากการ ในปี 2558 มีให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปยังเมืองย่างกุ้ง ประเทศเมียนมาร์แต่ในปี 2559 ไม่มีต้นทุนจากการให้บริการส่วนนี้

กลุ่มธุรกิจ	อัตรากำไรขั้นต้น		
	2557	2558	2559
บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	15% - 22%	13% - 23%	15% - 25%
บริการขนส่งในประเทศ	19% - 27%	11% - 22%	11% - 17%
อัตรากำไรขั้นต้นรวม	17.71%	14.47%	15.80%

กำไรขั้นต้นของบริษัทเท่ากับ 162.11 ล้านบาท 155.46 ล้านบาท และ 155.73 ล้านบาท ในปี 2557, 2558 และ 2559 ตามลำดับ และมีอัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 17.03 ร้อยละ 14.47 และ ร้อยละ 15.80 ตามลำดับ โดยการลดลงของอัตรากำไรขั้นต้นในช่วงปี 2558 มีสาเหตุหลักจากการขาดทุนจากการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปยังเมืองย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคยังไม่ฟื้นตัว ประกอบกับการแข่งขันทางด้านราคาเพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทไม่รักษาระดับอัตรากำไรได้ตามที่กำหนดไว้ ส่วนปี 2559 อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากปี 2558 เนื่องจากไม่มีการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปยังประเทศเมียนมาร์ ประกอบกับ มุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าโดยการให้ส่วนลดแก่ลูกค้าที่มีการเพิ่มปริมาณการใช้บริการกับบริษัทหรือมีการใช้บริการหลาย ๆ ประเภทของบริษัทแบบครบวงจร เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัทได้นำเสนอคุณภาพบริการแก่ลูกค้าในส่วนที่ยังไม่เคยใช้บริการด้านอื่น ๆ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นในปี 2559 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.33

บริษัทมีกำไรสุทธิในปี 2557 เท่ากับ 19.54 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิในปี 2558 และ 2559 เท่ากับ 80.60 ล้านบาท และ 8.18 ล้านบาท ตามลำดับ มีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 2.13 อัตรขาดทุนสุทธิเท่ากับร้อยละ 7.50 และ 0.83 ตามลำดับ ในปี 2558 บริษัทมีผลขาดทุนสุทธิ มีสาเหตุหลัก ๆ มาจากการขาดทุนจากการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปยังเมืองย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคยังไม่ฟื้นตัว ประกอบกับการแข่งขันทางด้านราคาเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทไม่รักษาระดับอัตรากำไรได้ตามที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นจากการขยายการให้บริการในเส้นทางดังกล่าว รวมถึงการขยายธุรกิจในประเทศซึ่งยังอยู่ในระยะเริ่มต้นของการประกอบธุรกิจ อีกทั้งบริษัทฯ มีขาดทุนจากการตัดจำหน่ายเงินประกันจากงานท่าเรือระนองจำนวน 18.49 ล้านบาท เนื่องมาจากการที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญากับบริษัท ทรานส์ออฟซอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในการดำเนินธุรกิจเดินเรือจากท่าเรือระนองไปยังท่าเรือย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์เป็นระยะเวลา 1 ปี โดยวางเงินประกันความเสี่ยงไว้จำนวน 550,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น เมื่อบริษัทฯ ยกเลิกสัญญาก่อนกำหนดทำให้ถูกริบเงินประกันดังกล่าวและรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทร่วมบจก.ทรานส์ออฟซอร์ โลจิสติกส์ บริษัทฯ ได้ลงทุนด้วยเงิน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยใช้เงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ โดยไม่กระทบต่อสภาพคล่องของบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์ในการขยายกิจกรรมของบริษัทฯ ไปสู่กิจกรรมโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค แต่ภายหลังปรากฏว่า บจก.ทรานส์ออฟซอร์ โลจิสติกส์ มีผลขาดทุนจนเกินทุนจากการยกเลิกเส้นทางเดินเรือระหว่างท่าเรือระนองกับเมืองย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์ทำให้บริษัทฯ ต้องรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทร่วม จำนวน 32.75 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินขาดทุนสุทธิในปี 2558 อย่างไรก็ตามในส่วนของบริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีการขยายธุรกิจ ในปี 2558 นั้น มีวัตถุประสงค์ที่จะขยายกิจการของบริษัทฯ ไปสู่ต่างประเทศ ทางบริษัทฯ

ใช้เงินทุนหมุนเวียนในการลงทุน โดยมีได้กระทบกับกระแสเงินสด มีผลประกอบการที่มีกำไรสุทธิ 1.98 ล้านบาทซึ่งเริ่มประกอบการในช่วงปลายปี 2557 เป็นต้นมา

สำหรับปี 2559 บริษัทมีขาดทุนสุทธิลดลงจากปี 2558 จากขาดทุนสุทธิเท่ากับ 80.60 ล้านบาท เหลือขาดทุนสุทธิเท่ากับ 8.18 ล้านบาท เนื่องจากไม่มีการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปยังประเทศเมียนมาร์ ทำให้งบการเงินเฉพาะบริษัท มีกำไรสุทธิ 16.75 ล้านบาท แต่บริษัท เลเจนด์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด (บริษัทย่อย) มีขาดทุนสุทธิตามอัตราส่วนที่บริษัท ลงทุน 10.58 ล้านบาท เนื่องจากมีบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล โดยเป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์เอง และเป็นตัวแทนแต่งตั้งจากต่างประเทศในการนำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ เริ่มจัดตั้งในช่วงต้นปี 2559 ทำให้มีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการก่อตั้ง และดำเนินการในช่วงปีแรก ประกอบเป็นการเปิดตลาดใหม่ทำให้ต้องแข่งขันทางด้านราคา เพื่อแนะนำบริการของบริษัท และสร้างความน่าเชื่อถือให้ลูกค้า จึงจำเป็นต้องลดราคาในช่วงเริ่มแรก และรับส่วนแบ่งขาดทุนจากการลงทุนในกิจการร่วมค้า บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด 14.32 ล้านบาท เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจในประเทศที่หดตัวลง ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งในประเทศต้องแข่งขันสูง และลูกค้าหลักของของกิจการร่วมค้าเป็นพืชผลทางการเกษตรซึ่งราคาตกต่ำ และปูนซีเมนต์ที่การก่อสร้างลดลงตามภาวะเศรษฐกิจ ทำให้กิจการต้องลดราคาเพื่อรักษาลูกค้าไว้ อีกทั้งมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการก่อตั้งและดำเนินการในช่วงปีแรก

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์ของบริษัทประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 35-44 โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 56-65 ของสินทรัพย์รวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ที่ดิน อาคาร ยานพาหนะและอุปกรณ์ สินทรัพย์รวมของบริษัท ณ สิ้นปี 2557 และ ณ สิ้นปี 2558 เท่ากับ 533.93 ล้านบาท และ 594.65 ล้านบาท ตามลำดับ สาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมในปี 2558 ได้แก่ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งในปี 2558 บริษัทได้ทำการซื้อรถหัวลากเพิ่มขึ้นจำนวน 15 หัว มูลค่าประมาณ 38.59 ล้านบาท โดยใช้วิธีการเช่าซื้อทั้งหมดจำนวนทำให้หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นตามไปด้วย การซื้อที่ดิน อาคารและส่วนปรับปรุงที่ดินและอาคารในปี 2558 จำนวน 15.31 ล้าน ลดลงจากการซื้อที่ดิน อาคารและส่วนปรับปรุงที่ดินและอาคารในปี 2557 จำนวน 41.65 ล้านบาท เนื่องจากการซื้อที่ดิน อาคาร และส่วนปรับปรุงที่ดินและอาคารในปี 2558 เป็นการซื้อที่ดิน อาคารและส่วนปรับปรุงที่ดินและอาคารที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อใช้เป็นสำนักงานและลานจอดรถหัวลากของบริษัทฯ ส่วนการซื้อที่ดิน อาคาร และส่วนปรับปรุงที่ดินและอาคารในปี 2557 นั้นเป็นการซื้อที่ดินอาคารและส่วนปรับปรุงที่ดินและอาคารที่จังหวัดกรุงเทพมหานครเพื่อใช้รองรับการขยายของสำนักงานบริษัทฯ ในปัจจุบันขนาดตบประกอบกับมีลูกหนี้เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ซึ่งสัมพันธ์กับยอดขายได้ที่เพิ่มขึ้นจากปี 2557 เช่นกัน สินทรัพย์รวมของบริษัท ณ สิ้นปี 2559 เท่ากับ 544.98 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปี 2558 จำนวน 49.67 ล้านบาท สาเหตุของการลดลงของสินทรัพย์รวม ได้แก่ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ลดลง 222.81 ล้านบาท เนื่องจากโอนหัวลากและหางพ่วง ไปเป็นเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด เท่ากับ 120.49 ล้านบาท โอนเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน 77.20 ล้านบาท และตัดค่าเสื่อมราคาในระหว่างปี และการลดลงของลูกหนี้การค้า เนื่องจากโอนการดำเนินงานขนส่งในประเทศไปให้บริษัทร่วม บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ทำให้ไม่มีลูกหนี้การค้าจากงานดังกล่าว ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้ในประเทศที่ลดลง

หนี้สินของบริษัทประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 82-94 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ เงินเบิกเกินบัญชี เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเจ้าหนี้การค้า สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 6-18 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน หนี้สินรวม ณ สิ้นปี 2558 เท่ากับ 359.15 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2557 เป็นจำนวน 150.42 ล้านบาท โดยสาเหตุหลัก ๆ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เนื่องจากบริษัทได้ใช้เงินเพื่อไปลงทุนในโครงการท่าเรือระนองซึ่งมีผลขาดทุนเกิดขึ้น และเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น จากการขยายธุรกิจที่เพิ่มขึ้นซึ่งสัมพันธ์กันส่วนหนี้สินรวม ณ สิ้นปี 2559 เท่ากับ 320.41 ล้านบาท ซึ่งลดลงจาก ณ สิ้นปี 2558 จำนวน 38.74 ล้านบาท สาเหตุหลักได้แก่ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินลดลงทั้งจำนวน เนื่องจากเป็นหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินของรถหัวลากและหางพ่วงซึ่งโอนไปยัง บริษัทร่วม บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ทั้งหมด และเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวเพิ่มขึ้นเพื่อใช้หมุนเวียนในกิจการ

ณ สิ้นปี 2557, 2558 และ 2559 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 325.20 ล้านบาท 235.50 ล้านบาท และ 224.57 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสาเหตุหลัก ๆ เกิดจากผลประกอบที่มีขาดทุนสุทธิในปี 2558 จำนวน 80.60 ล้านบาท และ ในปี 2559 จำนวน 8.18 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทมีการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นสำหรับผลประกอบการประจำปี 2556 และ 2557 เป็นจำนวนเงิน 25.00 ล้านบาท และ 10.00 ล้านบาท ในระหว่างปี 2557 และ 2558 ตามลำดับ

ทั้งนี้บริษัทมีภาระผูกพันด้านหนี้สิน และการบริหารจัดการภาระนอกงบดุล ดังนี้

1. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาบริการกับบุคคลภายนอกหลายแห่ง โดยมีระยะเวลาเช่าตั้งแต่ 1 - 5 และสามารถต่ออายุได้ บริษัทฯ มีข้อผูกมัดที่จะจ่ายค่าเช่าและค่าบริการรวมตามสัญญาเดือนละ 586,185.37 บาท
2. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการให้ธนาคารภายในประเทศ ออกหนังสือค้ำประกันกับหน่วยงานต่างๆ เช่น การไฟฟ้า การท่าเรือ เป็นต้น รวมจำนวนเงิน 1.23 ล้านบาท

สภาพคล่องและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

กระแสเงินสด	31 ธ.ค. 57	31 ธ.ค. 58	31 ธ.ค. 59
กำไร(ขาดทุน)สุทธิก่อนภาษีเงินได้	25.71	(78.95)	(10.35)
เงินสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	86.46	(48.20)	20.89
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน	(124.80)	(28.00)	5.64
เงินสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	54.15	60.37	4.34
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	15.82	(15.45)	30.13

ในปี 2559 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 30.13 ล้านบาทเป็นผลมาจากสาเหตุหลัก ๆ ดังนี้

1. กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 20.89 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากรายการหลัก คือ ลูกหนี้การค้าค้างชำระลดลง 25.74 ล้านบาท และจ่ายภาษีเงินได้ 4.50 ล้านบาท ส่งผลให้กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานในปี 2559 เพิ่มขึ้น
2. กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 5.64 ล้านบาท เกิดจากรายการหลักคือ เงินฝากธนาคารที่ติดภาระค่าประกันลดลง
3. กระแสเงินสดได้มาจากการกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4.34 ล้านบาท เกิดจากรายการหลัก คือ การเพิ่มขึ้นของเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 15.93 ล้านบาท และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 23.60 ล้านบาท โดยนำเงินจ่ายหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 31.26 ล้านบาท และเป็นเงินทุนหมุนเวียน

แหล่งที่มาของเงินทุน

ณ 31 ธันวาคม 2559 เงินกู้ยืมระยะสั้น แบ่งออกเป็น

1. เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร มีวงเงิน 60 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีวงเงินกู้ยืมคงเหลือที่ยังไม่ได้ใช้ 59 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ
2. ตั๋วสัญญาใช้เงิน มีวงเงิน 300 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีวงเงินตั๋วสัญญาใช้เงินคงเหลือที่ยังไม่ได้ใช้ 95 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ และเพื่อใช้ในการลงทุนเพิ่มเติมในการขยายธุรกิจ โดยลักษณะการกู้ยืมจะเป็นการออกตั๋วสัญญาใช้เงินตามจำนวนเงินที่ต้องการจะใช้ ซึ่งมีเวลาครบกำหนดชำระ 3 เดือนหลังจากวันที่ออกตั๋วสัญญาใช้เงินแล้ว

ณ 31 ธันวาคม 2559 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวนเงิน 30 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มียอดคงเหลือ 23.60 ล้านบาท

การปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมที่สำคัญ

ในการกู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน บริษัทฯ ไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นแต่อย่างใด

อัตราส่วนทางการเงิน

ณ สิ้นปี 2557, 2558 และ 2559 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 1.10 เท่า 0.74 เท่า และ 0.79 เท่า ตามลำดับ โดยอัตราส่วนสภาพคล่องในปี 2557 เท่ากับ 1.10 เนื่องมาจากการระดมทุนจากการเสนอขายหลักทรัพย์ของบริษัทครั้งแรกต่อประชาชนทั่วไปในเดือนพฤศจิกายน 2557 ทำให้มีสินทรัพย์หมุนเวียนมาก ส่วนในปี 2558 และ 2559 อัตราส่วนสภาพคล่องลดลงจากปี 2557 อย่างมาก เนื่องจาก บริษัทมีหนี้สินจากเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจากปี 2557 จำนวน 82.71 ล้านบาท เป็น 189.83 ล้านบาท และ 205.76 ล้านบาท ในปี 2558 และ ปี 2559 ตามลำดับ ที่ใช้ไปในการลงทุนและเป็นเงินทุนหมุนเวียนกับโครงการทำเรือระนอง ซึ่งเกิดผลขาดทุนขึ้นในปี 2558

บริษัทมีระยะเวลาในการเก็บหนี้เฉลี่ย 32.20 วัน 56.58 วัน และ 51.35 วัน สำหรับปี 2557 2558 และ 2559 ตามลำดับ ระยะเวลาในการเก็บหนี้เฉลี่ยที่ลดลงในปี 2557 เป็นผลจากนโยบายการบริหารจัดการ ทำให้ยอดขายมี

การกระจายตัว ไม่ได้กระจุกตัวอยู่ในช่วงปลายปี ส่วนในปี 2558 และปี 2559 ระยะเวลาในการเก็บหนี้เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ประมาณ 19-24 วัน เนื่องจากมียอดขายในช่วงปลายปีเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก ทั้งนี้ระยะเวลาการเก็บหนี้ก็ยังอยู่ในนโยบายการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของบริษัท ที่บริษัทกำหนดไว้คือมีระยะเวลาไม่เกิน 60 วัน

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนทุน ณ สิ้นปี 2557 2558 และ 2559 เท่ากับ 0.64 เท่า 1.53 เท่า และ 1.43 เท่าตามลำดับ โดยอัตราส่วนในปี 2557 เท่ากับ 0.64 เนื่องมาจากการลดลงของหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย เนื่องจากการชำระคืนจำนวน 85.50 ล้านบาท ประกอบกับ ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เพิ่มขึ้นจากการระดมทุนจากการเสนอขายหลักทรัพย์ของบริษัทครั้งแรกต่อประชาชนทั่วไป และกำไรในปี 2557 สำหรับในปี 2558 มีอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2557 เนื่องจากในส่วนของผู้ถือหุ้นมียอดลดลง 89.70 ล้านบาท จากผลประกอบการที่มีผลขาดทุน 80.60 ล้านบาทเป็นหลัก ซึ่งส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนทุนเพิ่มขึ้นในปี 2558 เป็น 1.53 เท่า ส่วนอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนทุน ปี 2559 ลดลงจากปี 2558 จำนวน 0.10 เท่า เนื่องจากในปี 2559 มีหนี้สินลดลงค่อนข้างมากจากการลดลงของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เนื่องจากโอนหัวลากและหางพ่วงตามที่กล่าวข้างต้น

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2557 2558 และ 2559 เท่ากับ 8.00% ติดลบ 28.75% และ ติดลบ 3.54% ตามลำดับ เนื่องจาก ในปี 2557 การเสนอขายหลักทรัพย์ครั้งแรกต่อประชาชนทั่วไปที่กล่าวไว้ข้างต้น ทำให้อัตราส่วนสินทรัพย์และหนี้สินเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่สูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเป็นเหตุให้ในปี 2557 บริษัทมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นเท่ากับร้อยละ 8.07 สำหรับปี 2558 และปี 2559 มีผลตอบแทนผู้ถือหุ้นติดลบ เนื่องจากบริษัทมีผลประกอบการขาดทุนสุทธิในปี 2558 และ ปี 2559 จำนวน 80.60 ล้านบาท และ 8.18 ล้านบาท ตามลำดับ

ผลประกอบการปี 2557 บริษัทมีกำไรสุทธิประมาณ 19.54 ล้านบาท แต่ในปี 2558 และ ปี 2559 บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนสุทธิประมาณ 80.60 ล้านบาทและ 8.18 ล้านบาท ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร(ขาดทุน), อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น, อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ และอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 จึงลดลงจากปีก่อนค่อนข้างมากและยังส่งผลให้อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย และอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน ในปี 2558 จึงมีค่าติดลบทำให้ไม่มีค่าตัวเลขในการคำนวณ

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

1. รัฐบาลไทย ได้มีการประกาศแผนการลงทุน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และด้าน โลจิสติกส์ อย่างชัดเจน โดยมีโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางถนน ระบบราง การขนส่งทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อภาคธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งบริษัทด้วย
2. การเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ส่งผลให้การค้าขาย และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีที่จะทำให้บริษัท มีการขยายกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้บริษัท หาพันธมิตรทางการค้าข้างขึ้น ซึ่งเป็นหนึ่งในนโยบายและเป้าหมายของบริษัท ที่ต้องการขยายพันธมิตรและเครือข่ายในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

หากมีปัจจัยสนับสนุนให้บริษัทฯ ได้มีโอกาสการลงทุนใหม่ ๆ ทางบริษัทฯ จะคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเป็นหลักและจะพยายามใช้เงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ โดยคำนึงถึงความเสี่ยงต่าง ๆ ในทุก ๆ ด้าน โดยเฉพาะความ

ไม่แน่นอนในเรื่องต่าง ๆ เช่น สถานการณ์การตลาด สภาพเศรษฐกิจ กฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการกำหนดนโยบาย และกลยุทธ์ในการบริหารงาน ซึ่งต้องคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกิดจากความไม่แน่นอนในระดับประเทศ และภูมิภาค เนื่องจากในปัจจุบันทุกประเทศได้รับผลกระทบทั้งในด้านบวก และด้านลบจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังกล่าว