บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

สำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569

(1) ภาพรวมธุรกิจ



บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) *(ชื่อย่อหลักทรัพย์: ETL)* มุ่งเน้นการขนส่งทางรถข้ามพรมแดนระหว่างจีนและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และขยายไปยังยุโรปผ่านการขนส่งหลากหลายรูปแบบ ด้วยประสบการณ์ของทีมงานที่มีมากกว่า 10 ปีในอุตสาหกรรมการขนส่งทางรถข้ามพรมแดนที่รวดเร็ว มีความยืดหยุ่น และมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการขยายตัวของภาคธุรกิจ รวมถึงมุ่งเน้นการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงและความต้องการของผู้ส่งสินค้า โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ผนวกกับนวัตกรรมเทคโนโลยี ควบคู่กับการให้บริการอย่างมืออาชีพ เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับบริการต่าง ๆ ที่จะส่งมอบให้แก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

บทวิเคราะห์และคำอธิบาย

บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“ETL”) รายงานผลประกอบการสำหรับงวดไตรมาสที่ 3 ปี 2569 โดยมีรายได้จากการให้บริการ จำนวน 589.4 ล้านบาท กำไรขั้นต้น จำนวน 61.7 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 31.5 ล้านบาท

(2) สรุปเหตุการณ์และพัฒนาการที่สำคัญ

ในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2569 ปริมาณการขนส่งยังอยู่ในระดับที่สูงเฉลี่ยเดือนละ 2,000 เที่ยว เส้นทางสินค้าส่วนใหญ่มาจากจีนสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยในไตรมาสที่ 3 ถึงแม้มีวิกฤตพลังงานต่อเนื่องมาจากไตรมาสที่ 1 และไตรมาสที่ 2 ซึ่งทำให้ค่าขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ถึง ร้อยละ 30 อัตรากำไรขั้นต้นของ ETL ฟื้นตัว (Gross Profit Margin) จากร้อยละ

1.6 ในไตรมาสที่ 1 เป็นร้อยละ 4.5 ในไตรมาสที่ 2 และเป็นร้อยละ 10 ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 จึงทำให้ไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีผลการดำเนินงานเป็นบวกครั้งแรกในรอบปีนี้ ที่ 31.5 ล้านบาท และสำหรับรอบเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิที่ 4.8 ล้านบาท

ในไตรมาสที่ 2 ถึง 3 ที่ผ่านมา บริษัทย่อยในประเทศจีนเข้าลงทุนในบริษัทย่อยแห่งใหม่ในประเทศจีนด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านหยวนจีน เพื่อสนับสนุนการขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทและได้ชำระค่าหุ้นครั้งละ 1 ล้านหยวนจีน โดยชำระค่าหุ้นครั้งแรกเมื่อวันที่ 16 เมษายน 2569 และครั้งที่สอง เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2569 โดยใช้เงินทุนหมุนเวียนของกลุ่มบริษัท

สำหรับการบริหารภายในของ ETL ในช่วงไตรมาสที่ 3 ETL มีการเปลี่ยนแปลงประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เปลี่ยนแปลงจาก นายพรชัย ดวงแก้ววุฒิไกร เป็น นายธเนศ เมฆินทรางกูร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2569

(3) การดำเนินงานและฐานะทางการเงิน

3.1 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทพลิกกลับมามีกำไรสุทธิ 31.55 ล้านบาท จากขาดทุนสุทธิ 13.17 ล้านบาทในไตรมาสที่ 1 และ 13.51 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2 ส่งผลให้ผลประกอบการงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีกำไรสุทธิรวม 4.87 ล้านบาท

การฟื้นตัวดังกล่าวมีปัจจัยหลักจากการปรับราคาค่าบริการให้สอดคล้องกับต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ควบคู่กับการบริหารต้นทุนการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร และต้นทุนทางการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนยังช่วยลดความผันผวนของผลประกอบการ และสนับสนุนการฟื้นตัวของกำไรสุทธิในไตรมาสนี้

สรุปผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทสำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569 เปรียบเทียบกับ ไตรมาสที่ 3 ปี 2568 และไตรมาสที่ 2 ปี 2569

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม (หน่วย : ล้านบาท)	Q3'68	Q2'69	Q3'69	YoY		QoQ	
				เพิ่มขึ้น (ลดลง)		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	462.9	565.2	589.4	126.5	27%	24.2	4%
ต้นทุนการให้บริการ	(435.8)	(539.8)	(527.7)	91.9	21%	(12.1)	(2%)
กำไรขั้นต้น	27.1	25.4	61.7	34.6	128%	36.3	143%
รายได้อื่น	2.0	0.2	9.6	7.6	380%	9.4	4700%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1.7)	(2.9)	(2.7)	1.0	59%	(0.2)	(7%)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(30.4)	(39.3)	(34.5)	4.1	13%	(4.8)	(12%)
กลับรายการ (ผลขาดทุน) ด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	2.3	-	-	(2.3)	(100%)	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน - สุทธิ	4.0	5.2	6.8	2.8	70%	1.6	31%
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	3.3	(11.4)	40.9	37.6	1139%	52.3	(459%)
ต้นทุนทางการเงิน	(1.8)	(1.2)	(1.1)	(0.7)	(39%)	(0.1)	(8%)
ภาษีเงินได้	5.5	(3.7)	(8.0)	13.5	245%	4.3	116%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	7.0	(16.3)	31.8	24.8	354%	48.1	(295%)
การแบ่งปันกำไร							
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	11.0	(13.5)	31.5	20.5	186%	45.0	333%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(4.0)	(2.9)	0.2	4.2	105%	3.1	107%
อัตรากำไรขั้นต้น	5.85%	4.49%	10.47%	4.61%	78.81%	5.97%	132.94%
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	1.51%	(2.88%)	5.40%	3.88%	256.78%	8.28%	(287.08%)

สรุปผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 เปรียบเทียบกับ งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม (หน่วย : ล้านบาท)	งวด 9 เดือน		YoY	
	2568	2569	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	1,318.5	1,672.4	353.9	27%
ต้นทุนการให้บริการ	(1,204.0)	(1,577.2)	373.2	31%
กำไรขั้นต้น	**114.5**	**95.2**	**(19.3)**	**(17%)**
รายได้อื่น	17.6	10.5	(7.1)	(40%)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(4.0)	(8.2)	4.2	105%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(86.4)	(100.8)	14.4	17%
กลับรายการ (ผลขาดทุน) ด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	2.3	-	(2.3)	(100%)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน - สุทธิ	(3.0)	16.5	19.5	(650%)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	**41.0**	**13.2**	**(27.8)**	**(68%)**
ต้นทุนทางการเงิน	(5.6)	(3.6)	(2.0)	(36%)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(2.5)	(11.4)	8.9	356%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	**32.9**	**(1.8)**	**(34.7)**	**(105%)**
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	45.9	4.8	(41.1)	(90%)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(13.0)	(6.7)	6.3	48%
อัตรากำไรขั้นต้น	**8.68%**	**5.69%**	**(2.99%)**	**(34%)**
อัตรากำไรสุทธิ	**2.50%**	**(0.11%)**	**(2.60%)**	**(104%)**

รายได้จากการให้บริการ

Q3'2569 vs Q2'2569

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้น 24.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 แม้จำนวนเที่ยวขนส่งโดยรวมลดลงร้อยละ 8 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากสัดส่วนงานขนส่งที่มีมูลค่าต่อเที่ยวสูงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งระยะไกลระหว่างจีนกับมาเลเซียและสิงคโปร์ ตลอดจนปริมาณงานขนส่งไปยังเอเชียกลางที่เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังสามารถเจรจาปรับราคาค่าบริการกับลูกค้าให้สะท้อนต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้รายได้เฉลี่ยต่อเที่ยวสูงขึ้น และช่วยชดเชยผลกระทบจากจำนวนเที่ยวขนส่งที่ลดลง

Q3'2569 vs Q3'2568

ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2569 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้น 126.5 ล้านบาท (ร้อยละ 27) ถึงแม้ว่าจำนวนเที่ยวการขนส่งลดลงร้อยละ 8 เนื่องจากปี 2569 กลุ่มบริษัทมีต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้นถึงร้อยละ 36

กลุ่มบริษัทจึงปรับอัตราค่าบริการเพื่อสะท้อนต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้น ส่งผลให้รายได้เฉลี่ยต่อเที่ยวเพิ่มขึ้น และช่วยชดเชยผลกระทบจากจำนวนเที่ยวขนส่งที่ลดลง

YTD'2569 vs YTD'2568

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้น 353.9 ล้านบาท (ร้อยละ 27) ถึงแม้ว่าจำนวนเที่ยวการขนส่งลดลงร้อยละ 4 เนื่องจากปี 2569 กลุ่มบริษัทมีต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้นถึงร้อยละ 36 ดังนั้นต้นทุนค่าน้ำมันดังกล่าวจึงได้ส่งผ่านไปยังรายได้จากการให้บริการ

<u>กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น</u>

Q3'2569 vs Q2'2569

สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทสามารถทำกำไรขั้นต้นได้เพิ่มขึ้น 36.3 ล้านบาท (ร้อยละ 143) จากไตรมาสที่ 2 ปี 2569 โดยสาเหตุหลักมาจากกลุ่มบริษัทสามารถส่งผ่านต้นทุนค่าน้ำมันไปยังรายได้ค่าบริการที่เพิ่มขึ้นทั้งในส่วนของเที่ยวรถในระหว่างไตรมาสปัจจุบันและเที่ยวรถในไตรมาสที่ 1 ถึงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ที่ผ่านมาซึ่งมารับรู้รายได้ดังกล่าวในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 นี้ นอกเหนือจากนี้ กลุ่มบริษัทยังบริหารจัดการเที่ยวรถให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่า โดยอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.97 (Q3'2569 : ร้อยละ 10.47 , Q2'2569 : ร้อยละ 4.49)

Q3'2569 vs Q3'2568

สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทสามารถทำกำไรขั้นต้นได้เพิ่มขึ้น 34.6 ล้านบาท (ร้อยละ 128) จากไตรมาสที่ 3 ปี 2568 โดยสาเหตุหลักมาจากกลุ่มบริษัทสามารถส่งผ่านต้นทุนค่าน้ำมันไปยังรายได้ค่าบริการที่เพิ่มขึ้นทั้งในส่วนของเที่ยวรถในระหว่างไตรมาสปัจจุบันและเที่ยวรถในไตรมาสที่ 1 ถึงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ที่ผ่านมาซึ่งมารับรู้รายได้ดังกล่าวในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 นี้ นอกเหนือจากนี้ กลุ่มบริษัทยังบริหารจัดการเที่ยวรถให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่า โดยอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.61 (Q3'2569 : ร้อยละ 10.47 , Q3'2568 : ร้อยละ 5.85)

YTD'2569 vs YTD'2568

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรขั้นต้นลดลง 19.3 ล้านบาท (ร้อยละ 17) เนื่องจากต้นทุนจากค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 36 ในช่วงปี 2569 ซึ่งในช่วงไตรมาสที่ 1 ถึง 2 ของปี 2569 กลุ่มบริษัทยังไม่สามารถส่งผ่านต้นทุนค่าน้ำมันไปยังลูกค้าได้ตามต้นทุนค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นจริง จึงทำให้กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 17 และอัตรากำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 2.99 อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ต้นทุนค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 ในปี 2569 แต่กำไรขั้นต้นลดลงเพียงแค่ร้อยละ 17 นอกเหนือจากการส่งผ่านต้นทุนค่าน้ำมันไปยังลูกค้าแล้ว กลุ่มบริษัทยังบริหารจัดการเที่ยวรถให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่า ทำให้กำไรขั้นต้นลดลงเพียงร้อยละ 17

<u>รายได้อื่น</u>

Q3'2569 vs Q2'2569

กลุ่มบริษัทได้รับรายได้จากเงินชดเชยจากการจ่ายชำระล่าช้าจากลูกค้าจำนวน 8.4 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ซึ่งทำให้รายได้อื่นในไตรมาสปัจจุบันสูงกว่าไตรมาสที่ 2 ปี 2569 อย่างมีนัยสำคัญ

Q3'2569 vs Q3'2568

กลุ่มบริษัทได้รับรายได้จากเงินชดเชยจากการจ่ายชำระล่าช้าจากลูกค้าจำนวน 8.4 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ซึ่งทำให้รายได้อื่นในไตรมาสปัจจุบันสูงกว่าไตรมาสที่ 3 ปี 2568 อย่างมีนัยสำคัญ

YTD'2569 vs YTD'2568

กลุ่มบริษัทมีรายได้อื่นในปี 2569 ลดลงจากปีก่อน เนื่องจากในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัทย่อยในประเทศจีนได้รับเงินรางวัลจากรัฐบาลประเทศจีนเป็นจำนวนเงิน 10 ล้านบาท เนื่องจากการเป็นบริษัทขนส่งข้ามพรมแดนที่มีปริมาณการขนส่งมากขึ้นในอันดับต้น ๆ ของปีในประเทศจีน

<u>ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร</u>

Q3'2569 vs Q2'2569

สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายขายและบริหารลดลงจำนวน 5 ล้านบาท สาเหตุจากในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 มีการตัดจำหน่ายหนี้สูญ 8 ล้านบาท อย่างไรก็ตามสาเหตุที่ค่าใช้จ่ายขายและบริหารลดลงเพียง 5 ล้านบาทเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีการเปิดสำนักงานในประเทศจีน ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม 2 ล้านบาทและตัดจำหน่ายลูกหนี้เพิ่ม 1 ล้านบาทในบริษัทย่อยในประเทศมาเลเซีย

Q3'2569 vs Q3'2568

สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายขายและบริหารเพิ่มขึ้นจำนวน 7.4 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายในการเปิดบริษัทย่อยในประเทศจีนทั้งในส่วนของสำนักงานเซี่ยงไฮ้และด่านเชื่อมต่อกับเอเชียกลางจำนวน 2 ล้านบาท ตัดจำหน่ายลูกหนี้ 1 ล้านบาทในบริษัทย่อยในประเทศมาเลเซีย ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรและที่ปรึกษาเพื่อวางแผนความยั่งยืน 1 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายที่ปรึกษากฎหมาย 1 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 (2 ล้านบาท) ซึ่งสอดคล้องกับการขยายตัวตามปกติของปริมาณธุรกิจ

YTD'2569 vs YTD'2568

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายขายและบริหารเพิ่มขึ้นจำนวน 18.6 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการตัดจำหน่ายลูกหนี้ 9 ล้านบาทในบริษัทย่อยในประเทศมาเลเซียและค่าใช้จ่ายในการเปิดบริษัทย่อยในประเทศจีนทั้งในส่วนของสำนักงานเซี่ยงไฮ้และด่านเชื่อมต่อกับเอเชียกลางจำนวน 4 ล้านบาท ทั้งนี้ รายการทั้งสองข้างต้นรวม 13 ล้านบาท เป็นรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ (non-recurring items) และเป็นรายการที่เพิ่งมีขึ้นในปี 2569 หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารของกลุ่มบริษัทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 จะเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนเพียงประมาณร้อยละ 6.19 ซึ่งสอดคล้องกับการขยายตัวตามปกติของปริมาณธุรกิจ

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

Q3'2569 vs Q2'2569

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิ 6.8 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 2 ปี 2569 จำนวน 1.6 ล้านบาท เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีการบริหารความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสกุลเงินหลักที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกคือ สกุลเงินมาเลเซียริงกิต สกุลเงินหยวนจีน และสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

Q3'2569 vs Q3'2568

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิ 6.8 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 3 ปี 2568 จำนวน 2.8 ล้านบาท เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีการบริหารความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสกุลเงินหลักที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกคือ สกุลเงินมาเลเซียริงกิต สกุลเงินหยวนจีน และสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

YTD'2569 vs YTD'2568

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิ 16.5 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2568 จำนวน 19.5 ล้านบาท (งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568 กลุ่มบริษัทมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิ 3.0 ล้านบาท) เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีการบริหารความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสกุลเงินหลักที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกคือ สกุลเงินมาเลเซียริงกิต สกุลเงินหยวนจีน และสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

ต้นทุนทางการเงิน

กลุ่มบริษัทมีต้นทุนทางการเงินในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 0.7 ล้านบาท (ร้อยละ 39) และลดลงจากไตรมาสที่ 2 ปี 2569 จำนวน 0.1 ล้านบาท (ร้อยละ 8)

นอกจากนั้น ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัทมีต้นทุนทางการเงิน 3.6 ล้านบาท โดยลดลง 2.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 36 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ลดลง เนื่องจากมีการจ่ายชำระเงินกู้ยืมสถาบันการเงินอย่างต่อเนื่องและได้ชำระเสร็จสิ้นแล้ว

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

Q3'2569 vs Q2'2569

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทสามารถพัฒนาความสามารถในการทำกำไรพลิกจากขาดทุนเป็นกำไร จากขาดทุน 13.5 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 เป็นกำไร 31.5 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 โดยสาเหตุหลักมาจากกลุ่มบริษัทสามารถส่งผ่านต้นทุนโดยเฉพาะต้นทุนค่าน้ำมันที่สูงขึ้นไปยังราคาขายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงขึ้น นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทสามารถติดตามเงินจากลูกหนี้ค้างนานและได้รับค่าชดเชยจากการชำระล่าช้าได้อีก 8.4 ล้านบาท รวมถึงกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้นอีก 1.6 ล้านบาทและต้นทุนทางการเงินที่ลดลง จึงทำให้กลุ่มบริษัทสามารถพลิกขาดทุนเป็นกำไรได้ดังกล่าว

Q3’2569 vs Q3’2568

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทสามารถพัฒนาความสามารถในการทำกำไร จากกำไร 11.0 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เป็นกำไร 31.5 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 โดยสาเหตุหลักมาจากกลุ่มบริษัทสามารถส่งผ่านต้นทุนโดยเฉพาะต้นทุนค่าน้ำมันที่สูงขึ้นไปยังราคาขายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงขึ้นทั้งในไตรมาสปัจจุบันและจากผลกระทบจากต้นทุนค่าน้ำมันในไตรมาสที่ 1 และ 2 ปี 2569 ซึ่งมารับรู้รายได้ในไตรมาสนี้ นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทสามารถติดตามเงินจากลูกหนี้ค้างนานและได้รับค่าชดเชยจากการชำระล่าช้าได้อีก 8.4 ล้านบาท รวมถึงกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้นอีก 2.8 ล้านบาทและต้นทุนทางการเงินที่ลดลง จึงทำให้กลุ่มบริษัทสามารถพัฒนาความสามารถในการทำกำไรได้เพิ่มมากขึ้น

YTD’2569 vs YTD’2568

กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 จำนวน 4.8 ล้านบาท ในขณะที่ในช่วงเดียวกันของปีก่อน กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิ 45.9 ล้านบาท โดยลดลง 41.1 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากต้นทุนในการขนส่งที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 36 ในช่วงเดือนมีนาคม 2569 ถึงเดือนกันยายน 2569 ที่ผ่านมา ในประเทศเวียดนาม จีน และประเทศไทยและจำนวนเที่ยววิ่งเปล่าที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงต้นปีจากภาวะสงคราม ทำให้กำไรขั้นต้นลดลงอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 18.6 ล้านบาท ซึ่งประมาณ 13 ล้านบาทของจำนวนดังกล่าวเป็นรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ ได้แก่ การตัดจำหน่ายลูกหนี้ในบริษัทย่อยประเทศมาเลเซียและค่าใช้จ่ายจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในประเทศจีน จึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผลประกอบการของปีนี้มีความสามารถในการทำกำไรที่ต่ำลง นอกเหนือจากผลกระทบด้านต้นทุนขนส่ง ทั้งนี้กลุ่มบริษัทยังสามารถบริหารความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนทางการเงินได้เป็นอย่างดี

3.2 การวิเคราะห์ฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท

งบฐานะการเงิน	งบการเงินรวม ณ วันที่			
	31-ธ.ค.-68		30-ก.ย.-69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	131.66	11.13%	185.08	14.62%
สินทรัพย์ทางการเงินอื่นที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน	28.38	2.40%	7.21	0.57%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	444.07	37.53%	503.30	39.75%
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	144.39	12.20%	140.61	11.11%
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	29.90	2.53%	41.76	3.30%
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	158.57	13.40%	172.95	13.66%
สินทรัพย์สิทธิการใช้ - สุทธิ	136.82	11.56%	104.76	8.27%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	109.55	9.25%	110.41	8.72%
รวมสินทรัพย์	**1,183.34**	**100.00%**	**1,266.08**	**100.00%**

<u>สินทรัพย์</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัท มีสินทรัพย์รวมมูลค่า 1,266.08 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 82.74 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักมาจากกลุ่มบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น 53.42 ล้านบาทจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในระหว่างปี รวมถึงยอดลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น รวมถึงสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาที่เพิ่มขึ้นจากการขนส่งและรายได้ค่าบริการที่เพิ่มสูงขึ้นในปี 2569 เทียบกับปี 2568

งบฐานะการเงิน	งบการเงินรวม ณ วันที่			
	31-ธ.ค.-68		30-ก.ย.-69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	501.13	42.35%	604.13	47.72%
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	10.76	0.91%	-	0.00%
หนี้สินตามสัญญาเช่า	84.79	7.17%	77.67	6.14%
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	9.41	0.80%	9.80	0.77%
หนี้สินไม่หมุนเวียน	6.98	0.58%	8.13	0.64%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	594.57	50.25%	597.33	47.18%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	570.27	48.19%	566.35	44.73%
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	**1,183.34**	**100.00%**	**1,266.08**	**100.00%**

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินรวมมูลค่า 699.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 86.66 ล้านบาท (ร้อยละ 14.14) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นจากต้นทุนราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม หนี้สินตามสัญญาเช่าปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจากการชำระค่างวดตามกำหนดและกลุ่มบริษัทสามารถปิดหนี้สินเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินได้แล้วเสร็จในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 สำหรับ ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีจำนวนเพิ่มขึ้น 2.76 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นผลมาจากผลกำไรจากการดำเนินงานในงวดปัจจุบัน

3.3 การวิเคราะห์สภาพคล่อง

(หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับงวด 9 เดือน	
	Q3/2568	Q3/2569
เงินสดต้นงวด : 1 มกราคม	81.58	131.66
กระแสเงินสดได้มา / (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	70.23	88.57
กระแสเงินสดได้มา / (ใช้ไป) จากกิจกรรมลงทุน	24.12	15.59
กระแสเงินสดได้มา / (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(55.21)	(44.00)
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินสด	(2.62)	(6.74)
กระแสเงินสดเพิ่มขึ้น / (ลดลง) สุทธิ	36.52	53.42
เงินสดปลายงวด : 30 กันยายน	118.10	185.08

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 กลุ่มบริษัท มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 88.57 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 18.34 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.11 จากผลประกอบการและการบริหารกระแสเงินสดจากการดำเนินงานได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน จำนวน 15.59 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อน 8.53 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.36 จากการจำหน่ายเงินลงทุนที่ลดลงและมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 44 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อน 11.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.30 ประกอบด้วยการจ่ายชำระเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน การจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และการจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมธนาคารและหนี้สินตามสัญญาเช่าซึ่งลดน้อยลงจากปีก่อนเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีการชำระเงินตามกำหนดจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมบางส่วนได้ถูกชำระครบทั้งจำนวนในระหว่างไตรมาสปัจจุบัน

ทั้งนี้ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 30 กันยายน 2569 มีจำนวน 185.08 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 53.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.57

3.4 อัตราส่วนทางการเงิน

	2568	2569
อัตรากำไรขั้นต้น	8.1%	5.7%
อัตรากำไรสุทธิ	2.8%	(0.1%)
อัตราส่วนสภาพคล่อง	1.40	1.35
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.08	1.24
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	16.8%	13.7%

จากอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวข้างต้น ในภาพรวม กลุ่มบริษัทมีฐานะทางการเงินที่มีเสถียรภาพดีขึ้นจากปีก่อนจากการชำระหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจนแล้วเสร็จแล้วบางส่วน สำหรับผลการดำเนินงาน เมื่อเทียบกับปี 2568 มีการปรับตัวลดลงเล็กน้อยจากผลกระทบจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นฉับพลันโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงไตรมาสที่ 1 ถึงไตรมาสที่ 2 ของปี 2569 อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารมีการปรับกลยุทธ์ด้านราคาเพื่อให้กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการทำกำไรเพิ่มมากขึ้น โดยจะเห็นจากความสามารถในการทำกำไรที่สูงขึ้นในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ซึ่งสูงกว่าในไตรมาสที่ 1 ถึงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 อย่างชัดเจน

4) แนวโน้มธุรกิจปี 2569

ในปี 2569 ภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งระหว่างประเทศยังคงเผชิญความผันผวนของต้นทุนสินค้าและราคาพลังงาน ประกอบกับการแข่งขันในเส้นทางหลักระหว่างจีนและอาเซียน (China–ASEAN Corridor) ที่ทวีความรุนแรงจนเข้าใกล้จุดอิ่มตัว กลุ่มบริษัทจึงปรับทิศทางกลยุทธ์โดยมุ่งเน้นการสร้างความแตกต่างในเส้นทางการให้บริการควบคู่กับการบริหารเพื่อความสามารถในการทำกำไรมากกว่าการเติบโตของรายได้ (Profit over Growth) เพื่อยกระดับอัตรากำไรขั้นต้นและผลการดำเนินงานสุทธิของกลุ่มบริษัทอย่างยั่งยืน

การขยายตลาดใหม่สู่ภูมิภาคเอเชียกลาง (“Journey to the West”): กลุ่มบริษัทกำหนดทิศทางการเติบโตใหม่ด้วยการขยายเครือข่ายการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดนไปทางทิศตะวันตกสู่ภูมิภาคเอเชียกลาง โดยมีสาธารณรัฐคาซัคสถานเป็นจุดศูนย์กลางสำคัญ จุดแข็งของกลุ่มบริษัทคือเครือข่ายในภูมิภาคอาเซียน ทำให้เกิดโอกาสในการเชื่อมโยงเส้นทางจากอาเซียน (โดยเฉพาะประเทศเวียดนาม) ไปยังเอเชียกลาง ซึ่งแตกต่างจากผู้ให้บริการรายอื่นที่ให้บริการเฉพาะเส้นทางจากจีนสู่เอเชียกลาง ทั้งนี้ สินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์สื่อสาร ยังจำเป็นต้องขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากการขนส่งทางรางยังมีความไม่แน่นอนและล่าช้า จึงเป็นโอกาสสำคัญของการขนส่งทางถนน โดยมีเส้นทางหลักคือ ด่านผิงเสียง (Ping Xiang) – ด่านคอร์กัส (Khorgas) – เมืองอัลมาตี (Almaty) และมี ETL China ซึ่งมีสำนักงานตัวแทนใกล้ชายแดนคาซัคสถานและมีประสบการณ์ด้านปฏิบัติการอยู่แล้วเป็นผู้สนับสนุน

กลุ่มสินค้าหลัก: กลุ่มสินค้าที่ยังมีความต้องการต่อเนื่อง ได้แก่ ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน อาหารและเครื่องดื่ม และสินค้าอุปโภคบริโภค ขณะที่กลุ่มชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์มีแนวโน้มเติบโต จากการย้ายฐานการผลิตเข้าสู่ประเทศไทยและนโยบายส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐ โดยเฉพาะในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ธุรกิจขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics): ยังมีโอกาสเติบโตอย่างชัดเจน โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ผลไม้ อาหารแปรรูป เครื่องดื่ม และอาหารแช่แข็งระหว่างไทยกับจีน ซึ่งกลุ่มบริษัทได้เตรียมความพร้อมด้านตู้ Food Grade และตู้แช่แข็ง (Reefer Container) ไว้ล่วงหน้า

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport): กลุ่มบริษัทใช้รูปแบบ Sea-to-Land เพื่อลดปัญหาความหนาแน่นบริเวณด่านชายแดน และใช้รูปแบบ Rail-Road Transport เพื่อขยายเส้นทางการให้บริการ โดยเห็นโอกาสการเติบโตของเส้นทางขนส่งไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง (Central Asia) โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนจากจีนและอาเซียนไปยังเอเชียกลาง

กลยุทธ์การบริหารเพื่อความสามารถในการทำกำไร: กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นการยกระดับอัตรากำไรขั้นต้นมากกว่าการเพิ่มปริมาณงาน โดยให้ความสำคัญกับการบริหารต้นทุนเที่ยวเปล่า (Empty Trip) ที่เกิดจากความไม่สมดุลระหว่างปริมาณงานขาขึ้น (Northbound) และขาล่อง (Southbound) ควบคู่กับการบริหารสภาพคล่องอย่างรัดกุม และการวางมาตรฐานกระบวนการทำงานให้เป็นหนึ่งเดียวทั่วทั้งเครือข่าย (Standardized Process)

ตลาดจีนและการพัฒนาระบบปฏิบัติการ: ตลาดจีนยังมีแนวโน้มการส่งออกเติบโตต่อเนื่อง โดยปริมาณงานเส้นทางขาล่อง (Southbound: จีน ⟶ อาเซียน) มีทิศทางเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นโอกาสสำคัญในการขยายปริมาณงานและเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายการให้บริการ กลุ่มบริษัทยังคงนำเทคโนโลยีและระบบ Application มาใช้ในการวางแผนและควบคุมการเดินรถ เพื่อลดเวลาการติดขัด (Congestion Time) เพิ่มประสิทธิภาพการหมุนเวียนตู้ (Container Turnaround) และยกระดับการมองเห็นข้อมูล (Visibility) และการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics)

สรุปกลยุทธ์ธุรกิจปี 2569

- ขยายเครือข่ายการขนส่งข้ามพรมแดนทางถนนไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง (โครงการ “Journey to the West”) โดยเชื่อมโยงอาเซียน–เอเชียกลาง และใช้ความแข็งแกร่งของเครือข่ายอาเซียน พร้อมการสนับสนุนด้านปฏิบัติการจาก ETL China
- บริหารกลุ่มสินค้าหลัก โดยเฉพาะอิเล็กทรอนิกส์ ให้เติบโตจากการย้ายฐานการผลิตและนโยบาย EEC
- เพิ่มปริมาณงาน Cold Chain โดยเฉพาะอาหารและเครื่องดื่มระหว่างไทย–จีน ด้วยตู้ Food Grade และ Reefer Container
- บริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ใช้ Sea-to-Land ลดความหนาแน่นด่าน และ Rail-Road ขยายเส้นทางสู่เอเชียกลาง

- มุ่งเน้นความสามารถในการทำกำไรมากกว่าการเติบโตของรายได้ ยกระดับอัตรากำไรขั้นต้น บริหารต้นทุนเที่ยวเปล่า และบริหารสภาพคล่อง
- ขยายปริมาณงานจากการเติบโตของเส้นทางขาล่อง (จีน - อาเซียน) และพัฒนาระบบปฏิบัติการ เทคโนโลยีสำหรับ Visibility, Data Analytics อย่างต่อเนื่อง เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลตลาด จัดการการเดินรถ ลดจำนวนเที่ยวเปล่าของเส้นทางจีน – อาเซียน

5) การดำเนินงานด้านความยั่งยืนที่สำคัญ

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้แนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยบูรณาการมิติด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance: ESG) เข้ากับการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่คุณค่า เพื่อสร้างการเติบโตทางธุรกิจควบคู่กับการสร้างคุณค่าร่วมแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน และสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำตามแนวทางสากล ทั้งนี้ บริษัทให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (Material Sustainability Topics) ผ่านการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย และแผนการดำเนินงานที่ครอบคลุมทั้ง 3 มิติ ดังนี้

มิติด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)

กลุ่มบริษัทมุ่งลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ โดยให้ความสำคัญกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และการพัฒนาระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านสู่การดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำ

บริษัทได้จัดทำบัญชีและบริหารจัดการข้อมูลคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) ซึ่งได้รับการรับรองจากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) หรือ TGO รวมถึงการรับรองตามมาตรฐาน ISO 14064-1:2018 เพื่อเสริมสร้างความน่าเชื่อถือ ความโปร่งใส และความสามารถในการตรวจสอบข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ตลอดจนสนับสนุนการวางแผนบริหารจัดการและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างเป็นระบบ

นอกเหนือจากการบริหารจัดการข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก บริษัทให้ความสำคัญกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกระบวนการขนส่งโดยตรง ผ่านการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานต่อหน่วยการขนส่ง ได้แก่ (1) การบริหารจัดการเที่ยวรถเปล่า (Empty Trip) ที่เกิดจากความไม่สมดุลของปริมาณงานขาขึ้น (Northbound) และขาล่อง (Southbound) เพื่อเพิ่มอัตราการบรรทุกและลดระยะทางวิ่งเปล่า (2) การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งรูปแบบ Sea-to-Land และ Rail-Road เพื่อลดความหนาแน่นบริเวณด่านพรมแดนและปรับไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และ (3) การนำเทคโนโลยีและระบบแอปพลิเคชันมาใช้ในการวางแผนและควบคุมการเดินรถ เพื่อลดเวลาการติดขัด (Congestion Time) และเพิ่มประสิทธิภาพการหมุนเวียนตู้ (Container Turnaround)

เพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง บริษัทอยู่ระหว่างการเตรียมนำรถบรรทุกพลังงานไฟฟ้า (EV Truck) จำนวน 8 คัน มาใช้ในเส้นทางขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศไทย (ด่านนครพนม) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ด่าน Naphao) และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ด่าน Cha Lo) โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการภายใน ไตรมาสที่ 4 ปี 2569 ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญในการพัฒนา Green Logistics และเป็นต้นแบบสำหรับการขยายผลไปยังเส้นทางการขนส่งอื่นในอนาคต

มิติด้านสังคม (Social)

กลุ่มบริษัทมุ่งสร้างคุณค่าร่วมกับสังคมผ่านการดำเนินกิจกรรมที่สอดคล้องกับบทบาทและความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ ควบคู่กับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรและการสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัยและเอื้อต่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

บริษัทมีแผนดำเนินโครงการส่งเสริมการศึกษาร่วมกับชุมชนและหน่วยงานภาครัฐ เพื่อเพิ่มโอกาสทางการเรียนรู้ให้แก่เยาวชนในพื้นที่ที่บริษัทดำเนินธุรกิจ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบ

บริษัทให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานในทุกมิติ ทั้งด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และการพัฒนาความรู้ทักษะ และศักยภาพของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเสริมสร้างทักษะด้านดิจิทัลเพื่อรองรับการนำระบบและเครื่องมือการทำงานใหม่มาใช้ในองค์กร เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน สร้างความผูกพันต่อองค์กร และเตรียมความพร้อมรองรับการขยายธุรกิจสู่ตลาดและเส้นทางการขนส่งใหม่ในอนาคต

มิติด้านบรรษัทภิบาล (Governance)

กลุ่มบริษัทให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดหลักความโปร่งใส ความรับผิดชอบ ความเป็นธรรม และจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน ลูกค้า พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

กลุ่มบริษัทส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรด้านบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณทางธุรกิจ ผ่านการสื่อสารและการฝึกอบรมพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นอกจากนี้กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างยกระดับการควบคุมภายในและการกำกับดูแลข้อมูลในกระบวนการเชิงพาณิชย์ ผ่านการพัฒนาระบบการเสนอราคาแบบ End-to-End ที่เชื่อมโยงอัตราต้นทุนอ้างอิงระหว่างบริษัทในกลุ่ม (RPT) ตั้งแต่การเสนอราคา การบันทึกต้นทุนจริง ไปจนถึงการออกใบแจ้งหนี้ ระบบดังกล่าวกำหนดสิทธิ์การเข้าถึงข้อมูลตามบทบาทหน้าที่ (Role-Based Access) เพื่อคุ้มครองข้อมูลต้นทุนที่มีความอ่อนไหว จำกัดสิทธิ์การแก้ไขข้อมูลต้นทุนเฉพาะผู้ได้รับมอบหมาย และบันทึกประวัติการแก้ไขทุกครั้ง พร้อมกำหนดลำดับการอนุมัติราคาตามระดับกำไรขั้นต้นโดยผู้อำนวยการฝ่ายพาณิชย์และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ระบบยังตรวจจับรายการผิดปกติโดยอัตโนมัติ เช่น อัตรากำไรต่ำกว่าเกณฑ์หรือต้นทุนจริงที่แตกต่างจากต้นทุนอ้างอิง เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใส ป้องกันการเสนอราคาที่ขาดทุน และวางมาตรฐาน

กระบวนการทำงานให้เป็นหนึ่งเดียวทั่วทั้งเครือข่ายเส้นทางจีน–เวียดนาม–ไทย–มาเลเซีย–สิงคโปร์ (Standardized Process)

กลุ่มบริษัทมุ่งยกระดับระบบการกำกับดูแลกิจการ การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติและมาตรฐานสากล เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจอย่างมั่นคงและยั่งยืน

ทั้งนี้ บริษัทอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงาน สร้างมาตรฐานการให้บริการ และเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าและผู้มีส่วนได้เสียในระยะยาว โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน ไตรมาสแรกของปี 2570

กลุ่มบริษัทมุ่งมั่นพัฒนาการดำเนินงานด้านความยั่งยืนอย่างต่อเนื่องในทุกมิติ โดยผสานหลัก ESG เข้ากับกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างการเติบโตที่สมดุล เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย และสร้างคุณค่าที่ยั่งยืนให้แก่สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ยูโรเอเซีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

นายธเนศ เมฆินทรางกูร

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร