

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis : MD&A)

การดำเนินงานและฐานะทางการเงิน

1) ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

ในไตรมาส 2 ของปี 2568 กลุ่มบริษัท มีรายได้จากการให้บริการ 542.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 60 เนื่องจากในปี 2568 กลุ่มบริษัทมียอดจำนวนเที่ยวการขนส่งที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 45 เมื่อเทียบกับจำนวนเที่ยวการขนส่งในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ซึ่งข้อมูลการค้าผ่านแดนในวงนี้ของประเทศไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 146 ประเทศมาเลเซียมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 และ ประเทศจีนมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 72

อย่างไรก็ตาม อัตราการทำกำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทมีอัตราลดลงประมาณ 4% จากอัตราการทำกำไรขั้นต้นของไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากการสภาวะการแข่งขันในตลาดที่สูงขึ้น และกลยุทธ์ในการเปิดตลาดลูกค้ากลุ่มใหม่ของกลุ่มบริษัท รวมทั้งกลยุทธ์ด้านราคาในการเพิ่มจำนวนการขนส่งขากลับ (Backhaul) เพื่อลดอัตราค่าขนส่งเที่ยวเปล่าหรือลด Imbalance trade ระหว่างไทยและจีน

สรุปผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทสำหรับไตรมาสที่ 2 และงวด 6 เดือน ปี 2567 และ ปี 2568

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม (หน่วย : ล้านบาท)	Q2'67	Q1'68	Q2'68	YoY		QoQ	
				เพิ่มขึ้น (ลดลง)		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	340.0	312.7	542.9	202.9	60%	230.2	74%
ต้นทุนการให้บริการ	(299.0)	(269.1)	(499.1)	(200.1)	67%	(230.0)	85%
กำไรขั้นต้น	41.0	43.6	43.8	2.8	7%	0.2	0%
รายได้อื่น	4.6	1.6	14.0	9.4	203%	12.4	791%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1.0)	(1.3)	(1.0)	(0.0)	1%	0.2	-19%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(28.6)	(28.5)	(27.4)	1.2	-4%	1.1	-4%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน - สุทธิ	7.5	(1.6)	(5.3)	(12.8)	-172%	(3.7)	235%
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	23.5	13.8	23.9	0.5	2%	10.2	74%
ต้นทุนทางการเงิน	(2.6)	(1.8)	(2.1)	0.5	-19%	(0.3)	17%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(4.4)	(1.6)	(6.3)	(1.9)	44%	(4.7)	297%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	16.5	10.4	15.5	(0.9)	-6%	5.1	49%
การแบ่งปันกำไร							
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	15.4	13.0	22.0	6.6	43%	9.0	69%

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม (หน่วย : ล้านบาท)	Q2'67	Q1'68	Q2'68	YoY		QoQ	
				เพิ่มขึ้น (ลดลง)		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1.1	(2.6)	(6.4)	(7.5)	-681%	(3.8)	149%
อัตรากำไรขั้นต้น	12.07%	13.95%	8.07%	-4.00%		-5.88%	
อัตรากำไรสุทธิ	4.85%	3.33%	2.86%	-1.98%		-0.47%	

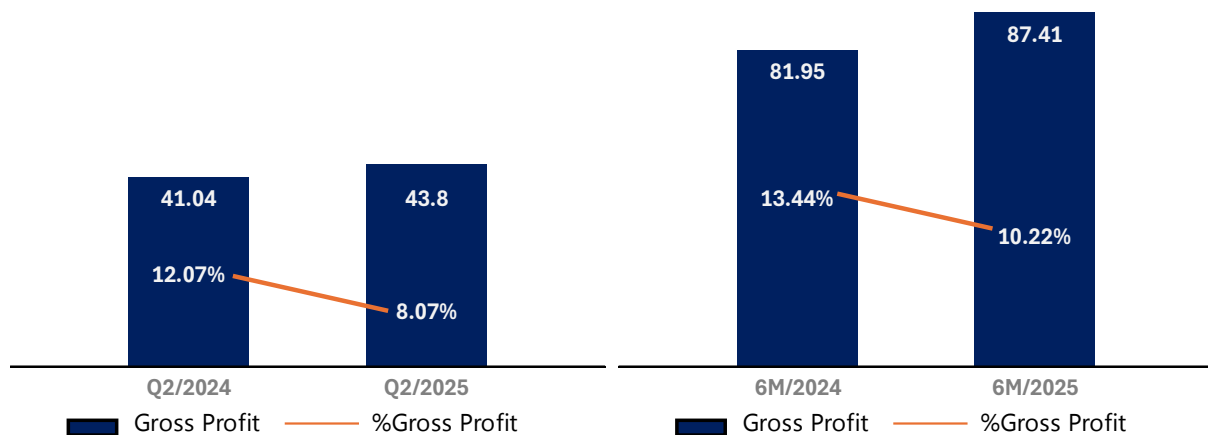
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม (หน่วย : ล้านบาท)	งวด 6 เดือน		YoY	
	2567	2568	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	609.6	855.6	246.0	40%
ต้นทุนการให้บริการ	(527.6)	(768.1)	(240.5)	46%
กำไรขั้นต้น	81.9	87.4	5.5	7%
รายได้อื่น	8.8	15.5	6.8	77%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(2.2)	(2.3)	(0.1)	6%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(64.3)	(55.9)	8.4	-13%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน - สุทธิ	11.5	(6.9)	(18.4)	-160%
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	35.7	37.7	2.1	6%
ต้นทุนทางการเงิน	(4.5)	(3.9)	0.6	-13%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(6.1)	(7.9)	(1.8)	30%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	25.1	26.0	0.8	3%
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	23.6	35.0	11.3	48%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1.5	(9.0)	(10.5)	-694%
อัตรากำไรขั้นต้น	13.44%	10.22%	-3.23%	
อัตรากำไรสุทธิ	4.12%	3.03%	-1.09%	

รายได้จากการให้บริการ

สำหรับไตรมาสที่ 2 ของปี 2568 กลุ่มบริษัทมีรายได้รวมทั้งสิ้น 542.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 60 เมื่อเทียบกับ YoY สาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 45 โดยสาเหตุหลักมาจากการขยายตัวของการนำเข้าและส่งออกทั้งตู้คอนเทนเนอร์แบบปกติและการขนส่งแบบตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) จากกลุ่มธุรกิจส่งออกผลไม้ และการเพิ่มปริมาณตู้ Backhaul ไปประเทศจีน ทำให้ปริมาณการขนส่งขยายตัวเพิ่มมากขึ้นและการเปิดตลาดลูกค้ากลุ่มใหม่ ๆ อาทิเช่น กลุ่มลูกค้าที่ต้องการขนส่งแบบ Multimodal Strategy – Land to sea และ Land to air

สำหรับงวด 6 เดือนของปี 2567 และปี 2568 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการเท่ากับ 610 ล้านบาท และ 856 ล้านบาทตามลำดับ เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเที่ยวการขนส่งในปีนี้นั้นมากกว่าปีที่แล้วในครึ่งปีแรกร้อยละ 44 โดยใช้กลยุทธ์ทางการค้าเช่นเดียวกับไตรมาสที่ 2 ของปี 2568 ดังที่กล่าวไว้แล้วข้างต้น

กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น



จากแผนภูมิข้างต้น จะเห็นได้ว่า อัตราการทำกำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัท ในไตรมาสที่ 2 และงวด 6 เดือนของปี 2568 ลดลง ร้อยละ 4 และร้อยละ 3 ตามลำดับ โดยถึงแม้ว่า กลุ่มบริษัทสามารถบริหารจัดการเพื่อลดปริมาณการวิ่งรถเที่ยวเปล่าได้มีประสิทธิภาพมากขึ้นร้อยละ 35 (QoQ) อย่างไรก็ตาม จากการแข่งขันในตลาดที่สูงขึ้นและการเปิดตลาดกับลูกค้ากลุ่มใหม่ ๆ ตาม Multimodal Strategy ทำให้กลุ่มบริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงดังกล่าว ทั้งนี้ บริษัทได้เล็งเห็นถึงการพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้ารายใหม่ ๆ ซึ่งสามารถสร้างความยั่งยืนในการทำธุรกิจได้ในอนาคต

รายได้อื่น

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัทย่อยในประเทศจีนได้รับเงินรางวัลจากรัฐบาลประเทศจีนเป็นจำนวนเงิน 10 ล้านบาท เนื่องจากการเป็นบริษัทขนส่งข้ามพรมแดนที่มีปริมาณการขนส่งมากขึ้นในอันดับต้น ๆ ของปีในประเทศจีน

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 และงวด 6 เดือนของปี 2568 กลุ่มบริษัทมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 5.3 ล้านบาท และ 6.9 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักเกิดจากการอ่อนค่าของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับค่าเงินมาเลเซียริงกิตและการแข็งค่าของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว เป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 และงวด 6 เดือนของปี 2568 จำนวน 11 ล้านบาทและ 9 ล้านบาท ตามลำดับ โดยกลุ่มบริษัทมีการวางมาตรการในการลดผลกระทบของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ ดังกล่าวไว้แล้ว

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารสำหรับปี 2568 ลดลง 8 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน สาเหตุหลักๆมาจากในปี 2567 บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสืบเนื่องจากการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เมื่อไตรมาสที่ 4 ปี 2566 ที่ผ่านมา ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารในครึ่งปีแรกของ ปี 2568 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน

กลุ่มบริษัทมีต้นทุนทางการเงินที่ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยลดลงร้อยละ 13 จากการคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินอย่างต่อเนื่อง

กำไรสุทธิ

กลุ่มบริษัทมีผลกำไรสุทธิในงวด 6 เดือนแรกของปี 2568 จำนวน 26 ล้านบาท ใกล้เคียงกับกำไรสุทธิในงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 ที่ 25 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนกำไรสุทธิที่ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัท

กลุ่มบริษัทมีผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทในงวด 6 เดือนแรกของปี 2568 จำนวน 35 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากครึ่งปีแรกของปี 2567 จำนวน 24 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท : ร้อยละ 48)

2) การวิเคราะห์ฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท

งบฐานะการเงิน	งบการเงินรวม ณ วันที่			
	31 ธ.ค. 2567		30 มิ.ย. 2568	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	81.58	8.38%	145.01	13.13%
สินทรัพย์ทางการเงินอื่นที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน	85.61	8.79%	57.81	5.23%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	300.21	30.84%	407.83	36.93%
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	40.12	4.12%	53.40	4.84%
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	35.21	3.62%	24.08	2.18%
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	187.26	19.24%	171.57	15.54%
สินทรัพย์สิทธิการใช้ - สุทธิ	141.96	14.58%	140.65	12.74%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	101.59	10.43%	104.00	9.42%
รวมสินทรัพย์	973.52	100.00%	1,104.35	100.00%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 กลุ่มบริษัท มีสินทรัพย์รวมมูลค่า 1,104.35 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 130.83 ล้านบาท หรือร้อยละ 13 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 โดยมีสาเหตุหลักมากกลุ่มบริษัทมีการบริหารสภาพคล่องระหว่างลูกหนี้และเจ้าหนี้ได้ดีขึ้นจากไตรมาสก่อน ทำให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดของกลุ่มบริษัทสูงขึ้น 63 ล้านบาท

งบฐานะการเงิน	งบการเงินรวม ณ วันที่			
	31 ธ.ค. 2567		30 มิ.ย. 2568	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	240.63	24.72%	382.77	34.66%
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	33.05	3.40%	20.90	1.89%
หนี้สินตามสัญญาเช่า	112.44	11.55%	96.07	8.70%
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	3.64	0.37%	7.35	0.67%
หนี้สินไม่หมุนเวียน	7.86	0.81%	7.72	0.70%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	575.91	59.16%	589.54	53.38%
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	973.52	100.00	1,104.35	100.00%

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินรวมมูลค่า 514 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 116 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นจากการบริหารสภาพคล่องกับคู่ค้า

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวนเพิ่มขึ้น 14 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เป็นผลมาจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทเพิ่มขึ้นในระหว่างงวด

3) มุมมองต่อแนวโน้มผลการดำเนินงานในปี 2568

สำหรับแผนกลยุทธ์ในครึ่งปีหลัง การให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปยังสามารถสร้างความเติบโตได้สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย เวียดนามและประเทศจีน โดยยังไม่ปรากฏผลกระทบจากมาตรการทางภาษีของสหรัฐอเมริกาหรือสภาพการแข่งขันระหว่างประเทศ หรือรวมทั้งความขัดแย้งระหว่างชายแดนไทย-กัมพูชา (ETL ไม่มีการให้บริการการขนส่งระหว่างสองประเทศนี้)

กลุ่มบริษัทยังคงกลยุทธ์รุกขยายธุรกิจโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทคาดการณ์ว่าปริมาณการนำเข้าและส่งออกในประเทศจีน ไทย เวียดนาม มาเลเซียและสิงคโปร์ยังมีทิศทางที่ดีสำหรับแผนกลยุทธ์ในครึ่งปีหลัง ทั้งนี้กลุ่มบริษัทกำลังวางแผนขยายตลาดการขนส่งใหม่ ๆ เช่น จีนไปเอเชียกลางและการพัฒนาการขนส่งแบบ Land to sea เพื่อลดค่าใช้จ่ายโดยรวมและเพิ่มศักยภาพของเวลาในการขนส่งให้รวดเร็วยิ่งขึ้น และจากสถานการณ์ที่กลุ่มบริษัทเผชิญในปีที่ผ่านมา รวมถึงความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าเงินสกุลต่าง ๆ ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยกลุ่มบริษัทได้วางมาตรการลดความผันผวนของค่าเงินในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อบรรเทาผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน และบริษัทยังคงใช้มาตรการเพื่อลดปริมาณการวิ่งเที่ยวเปล่าโดยเพิ่มกลยุทธ์เชิงรุกในการเพิ่มลูกค้าเที่ยว

ขากลับ (Backhaul) ให้มีจำนวนมากขึ้น เพื่อลดปริมาณการวิ่งรถเที่ยวเปล่าอย่างต่อเนื่องผ่านการใช้เทคโนโลยีบริหารจัดการขนส่ง การปรับปรุงเส้นทางขนส่ง โดยใช้เทคโนโลยีการบริหารจัดการขนส่ง (Smart Logistics) โดยการใช้ AI เข้ามาช่วยวิเคราะห์เพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในเรื่องการวางแผนบริหารจัดการขนส่งในแต่ละเส้นทางแบบเรียลไทม์และจัดการปรับกลยุทธ์ได้อย่างเหมาะสมและทัน่วงที่

โดยสรุป กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นพัฒนารูปแบบการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ให้ก้าวหน้าไปอีกขั้น โดยมีแผนดำเนินการดังต่อไปนี้

- 1) ยกระดับเทคโนโลยีการบริหารจัดการขนส่ง (Smart Logistics) โดยการใช้ AI เข้ามาช่วยวิเคราะห์เพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในเรื่องการวางแผนบริหารจัดการขนส่งในแต่ละเส้นทางแบบเรียลไทม์
- 2) ขยายฐานลูกค้าในพื้นที่ใหม่ๆ เพื่อเพิ่มโอกาสการจับคู่เที่ยวกลับและลดจำนวนเที่ยวเปล่า
- 3) กลุ่มบริษัทยังได้มีการนำเสนอการให้บริการระบบคลังสินค้าและขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการขยายฐานลูกค้าให้มากขึ้น
- 4) เปิดตลาดการขนส่งเส้นทางใหม่ด้วยการพัฒนาเส้นทางจีนไปยังเอเชียกลาง

กลุ่มบริษัทเชื่อว่ากลยุทธ์ทั้งหมดดังกล่าวจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง ทำให้กลุ่มบริษัทสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว