

20 กุมภาพันธ์ 2569

ที่ SINO IR 001/2569

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ สำหรับไตรมาสที่ 4 ปี 2568 และ ปี 2568

เรียน กรรมการผู้จัดการ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท ไชน่ โลจิสติกส์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ขอนำส่งคำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการสำหรับไตรมาสที่ 4 ปี 2568 และปี 2568 ดังนี้

ภาพรวมเศรษฐกิจและภาวะอุตสาหกรรมที่มีผลต่อการดำเนินงาน

ในปี 2568 เศรษฐกิจไทยขยายตัวร้อยละ 2.4 จากปีก่อนหน้า ตามรายงานสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยได้รับแรงสนับสนุนหลักจากการส่งออกสินค้าและการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง ขณะที่อุปสงค์ภาคเอกชนและการใช้จ่ายภาครัฐยังมีบทบาทสนับสนุนการเติบโตของระบบเศรษฐกิจโดยรวม

ภาคการส่งออกสินค้าในปี 2568 มีมูลค่าขยายตัวร้อยละ 12.7 โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่ปรับตัวดีขึ้นตามวัฏจักรสินค้าเทคโนโลยีโลก ขณะที่การนำเข้าสินค้าขยายตัวร้อยละ 13.0 สะท้อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทยอยฟื้นตัว ทั้งนี้ ดุลการค้าของประเทศเกินดุลอยู่ที่ 23.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (749.8 พันล้านบาท)

ในด้านเศรษฐกิจโลก คู่ค้าหลักของไทยมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง โดยเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาขยายตัวประมาณร้อยละ 2.2 - 2.4 และเศรษฐกิจจีนขยายตัวร้อยละ 5.0 ขณะที่อัตราเงินเฟ้อโลกทยอยปรับลดลงและทิศทางอัตราดอกเบี้ยเริ่มมีเสถียรภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยที่ต้องติดตาม ได้แก่ มาตรการทางการค้าของสหรัฐฯ และความผันผวนด้านภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางการค้าโลกในระยะถัดไป

สำหรับอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล (Sea Freight) ปริมาณการค้าโลกที่ทยอยฟื้นตัว โดยเฉพาะการค้าในภูมิภาคเอเชีย (Intra-Asia Trade) สนับสนุนความต้องการใช้บริการขนส่ง แม้การแข่งขันยังอยู่ในระดับสูงจากอุปทานเรือที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา ทั้งนี้ สัญญาณการปรับตัวเข้าสู่สมดุลของค่าระวางเมื่อเทียบกับฐานที่ผันผวนในปีก่อนหน้า ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนบริหารต้นทุนและเส้นทางการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ภายใต้บริบทดังกล่าว บริษัทจึงมุ่งเน้นการกระจายตลาดส่งออก โดยเฉพาะเส้นทางสหรัฐอเมริกา เอเชีย และภูมิภาคอื่น ๆ ควบคู่กับการเพิ่มสัดส่วนบริการที่มีมูลค่าเพิ่ม เพื่อรองรับการฟื้นตัวของภาคการส่งออกและเสริมสร้างเสถียรภาพของผลการดำเนินงานในระยะยาว

สรุปเหตุการณ์และพัฒนาการที่สำคัญในปี 2568

ในปี 2568 บริษัทมีพัฒนาการสำคัญด้านการขยายธุรกิจและการลงทุน เพื่อเสริมศักยภาพการแข่งขันและรองรับการเติบโตในระยะยาว ดังนี้

1. การเพิ่มทุนในบริษัทย่อย (SNC)

บริษัทได้เพิ่มทุนในบริษัท เอสเอ็นซี คาร์โก้ เซอร์วิสเซส จำกัด จาก 1 ล้านบาท เป็น 56 ล้านบาท เพื่อเสริมสภาพคล่องและรองรับการขยายธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศ

2. การลงทุนในธุรกิจ Air Freight (ASL)

บริษัทย่อยได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท เอ.เอส. โลจิสติกส์ จำกัด มูลค่า 35 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทขยายบริการสู่ Air Freight อย่างเต็มรูปแบบ และเสริม Synergy ระหว่าง Sea – Air – Logistics Support

3. การขยายการลงทุนในต่างประเทศ

บริษัทได้เข้าลงทุนใน WLT Logistics Inc. dba World Link Transport Group (สหรัฐอเมริกา) สัดส่วนร้อยละ 80 และลงทุนใน SINO WORLDWIDE LOGISTICS VIETNAM CO., LTD. สัดส่วนร้อยละ 60 เพื่อขยายเครือข่ายในตลาดต่างประเทศ

4. การพัฒนาธุรกิจ Logistics Support

บริษัทเดินหน้าขยายบริการด้านคลังสินค้าและโลจิสติกส์สนับสนุน เพื่อเพิ่มสัดส่วนรายได้จากธุรกิจที่มีอัตรากำไรสูง และช่วยกระจายความเสี่ยงจากความผันผวนของธุรกิจ Sea Freight

ภาพรวมของการดำเนินงานธุรกิจ

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 บริษัทมีรายได้รวมจำนวน 590 ล้านบาท ลดลง 27% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และลดลง 21% จากไตรมาสก่อนหน้า สาเหตุหลักยังคงมาจากรายได้ในกลุ่ม Sea Freight ซึ่งได้รับผลกระทบจากระดับราคาค่าระวางเรือที่ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า แม้ปริมาณงานบางเส้นทางเริ่มมีสัญญาณฟื้นตัว อย่างไรก็ตาม บริษัทสามารถรักษาอัตรากำไรขั้นต้นให้อยู่ในระดับ 17% สูงกว่าระดับ 14% ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนและการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง

สำหรับปี 2568 บริษัทมีรายได้รวม 2,842 ล้านบาท ลดลง 23% จากปีก่อนหน้า โดยรายได้จากธุรกิจ Sea Freight ปรับตัวลดลงตามภาวะตลาดโลก ขณะที่รายได้จากธุรกิจ Air Freight และ Logistics Support เติบโตอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะ Air Freight ที่เติบโต 144% จากการรับรู้รายได้จากการรวมธุรกิจ ASL เติบโตมากขึ้น และ Logistics Support ที่เติบโต 68% จากการขยายฐานลูกค้าและบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น

แม้ว่ารายได้รวมทั้งปีจะลดลง แต่บริษัทสามารถบริหารต้นทุนการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของปี 2568 ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 16% จาก 13% ในปีก่อน สะท้อนถึงโครงสร้างรายได้ที่มีสัดส่วนบริการส่วนต่างกำไรสูงเพิ่มขึ้น รวมถึงการควบคุมต้นทุนค่าระวางและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอย่างรอบคอบ

ในปี 2568 บริษัทมีกำไรสุทธิ 64 ล้านบาท ลดลงจาก 88 ล้านบาทในปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานโดยรวมยังคงสะท้อนถึงความสามารถในการรักษาความสามารถในการทำกำไร ภายใต้สภาวะตลาดที่ผันผวน และเป็นฐานสำคัญสำหรับการเติบโตในปีถัดไป โดยเฉพาะจาก Synergy ของธุรกิจ Air Freight และการขยายบริการคลังสินค้าและงานสนับสนุนโลจิสติกส์ที่เริ่มเห็นผลชัดเจนมากขึ้น



สรุปผลการดำเนินงาน

งบกำไรขาดทุน	Q4/2567	Q3/2568	Q4/2568	YoY		QoQ	
				เพิ่มขึ้น (ลดลง)		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
หน่วย : ล้านบาท							
รายได้จากการให้บริการ	811	742	589	-221	-27%	-153	-21%
รายได้อื่น	0	2	1	1	966%	-1	-36%
รวมรายได้	812	744	590	-220	-27%	-153	-21%
ต้นทุนขายและบริการ	698	622	489	-208	-30%	-133	-21%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	40	35	31	-8	-21%	-4	-10%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	52	58	64	12	23%	5	9%
ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(18)	0	0	18	-100%	-	#DIV/0!
รวมค่าใช้จ่าย	771	716	584	-186	-24%	-132	-18%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	40	28	6	-34	-85%	-22	-78%
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	1	1	1	1	105%	-0	-8%
รายได้ทางการเงิน	1	0	0	-1	-81%	0	50%
ต้นทุนทางการเงิน	2	3	3	1	52%	0	12%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	40	26	4	-36	-90%	-22	-84%
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	8	5	1	-7	-89%	-4	-83%
กำไรสำหรับงวด	32	21	3	-29	-90%	-18	-85%

งบกำไรขาดทุน	ปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	2567	2568		
หน่วย : ล้านบาท				
รายได้จากการให้บริการ	3,695	2,827	-867	-23%
รายได้อื่น	5	15	10	183%
รวมรายได้	3,700	2,842	-858	-23%
ต้นทุนขายและบริการ	3,209	2,388	-821	-26%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	142	134	-8	-6%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	207	232	26	13%
ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน	22	-	-22	-100%
รวมค่าใช้จ่าย	3,580	2,754	-825	-23%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	120	88	-32	-27%
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	1	3	2	325%
รายได้ทางการเงิน	1	1	-0	-23%
ต้นทุนทางการเงิน	13	12	-1	-8%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	109	80	-29	-27%
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	22	16	-5	-25%
กำไรสำหรับงวด	88	64	-24	-27%

การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนของบริษัท

รายได้จากการให้บริการ

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการจำนวน 589 ล้านบาท ลดลง 27% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และลดลง 21% จากไตรมาสก่อนหน้า โดยสาเหตุหลักยังคงมาจากรายได้ในกลุ่ม Sea Freight ซึ่งเป็นแหล่งรายได้หลักของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากระดับค่าระวางเรือที่ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า รวมถึงปริมาณงานในบางเส้นทางที่ยังไม่กลับสู่ระดับปกติ ทั้งนี้ ภาวะชะลอตัวของการส่งออกจากประเทศจีนไปยังสหรัฐอเมริกา และการส่งออกของผู้ประกอบการไทยบางกลุ่มก็ได้รับผลกระทบจากกรณีมาตรการภาษีตอบโต้ของสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกในสินค้าบางประเภทชะลอในช่วงไตรมาสดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม รายได้จากธุรกิจ Air Freight ในไตรมาสนี้เติบโตอย่างมีนัยสำคัญ โดยเพิ่มขึ้น 500% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 243% จากไตรมาสก่อนหน้า จากการรับรู้รายได้ของ ASL เต็มไตรมาสมากขึ้น รวมถึงการเชื่อมโยงฐานลูกค้าระหว่าง Sea Freight และ Air Freight ที่ช่วยสร้างโอกาสในการขายข้ามบริการ (Cross-selling) ได้มากขึ้น ขณะที่รายได้จาก Logistics Support ยังคงเติบโต 103% จากปีก่อน และเพิ่มขึ้น 5% จากไตรมาสก่อนหน้า สะท้อนถึงความแข็งแกร่งของธุรกิจสนับสนุนที่มีมาร์จิ้นสูงและมีความผันผวนน้อยกว่า Sea Freight

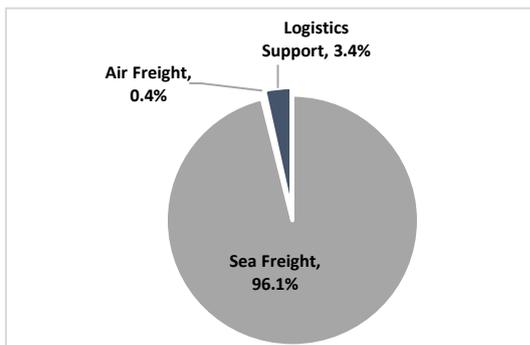
สำหรับปี 2568 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการรวม 2,829 ล้านบาท ลดลง 23% จากปีก่อนหน้า โดยรายได้จาก Sea Freight ลดลง 27% ตามภาวะตลาดค่าระวางเรือโลกที่อ่อนตัว อย่างไรก็ตาม รายได้จาก Air Freight เติบโต 144% และรายได้จาก Logistics Support เติบโต 68% จากการขยายฐานลูกค้าและการพัฒนาบริการที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น

สำหรับไตรมาสที่ 4 และทั้งปี 2567 และ 2568 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการแบ่งตามประเภทการให้บริการ ดังนี้

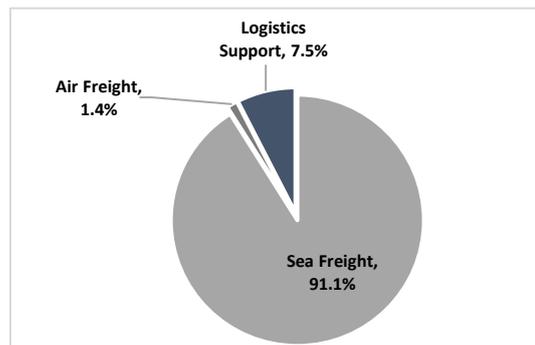
งบกำไรขาดทุน	Q4/2567	Q3/2568	Q4/2568	YoY		QoQ	
				เพิ่มขึ้น (ลดลง)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)		
หน่วย : ล้านบาท							
▪ บริการ Sea Freight	779	677	506	-273	-35%	-171	-25%
▪ บริการ Air Freight	4	7	24	20	500%	17	243%
▪ บริการสนับสนุนงานบริการโลจิสติกส์	30	58	61	31	103%	3	5%
รายได้จากการให้บริการ	812	744	590	-222	-27%	-151	-20%

งบกำไรขาดทุน	ปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	2567	2568		
หน่วย : ล้านบาท				
▪ บริการ Sea Freight	3,551	2,577	-974	-27%
▪ บริการ Air Freight	16	39	23	144%
▪ บริการสนับสนุนงานบริการโลจิสติกส์	127	213	86	68%
รายได้จากการให้บริการ	3,695	2,829	-866	-23%

โครงสร้างรายได้จากการให้บริการ ปี 2567



โครงสร้างรายได้จากการให้บริการ ปี 2568



หมายเหตุ: ⁽¹⁾ ร้อยละของรายได้จากการให้บริการรวม

รายได้อื่น

ในไตรมาส 4 ปี 2568 บริษัทมีรายได้อื่นจำนวน 1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท หรือ 98% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และสำหรับปี 2568 บริษัทมีรายได้อื่นรวมจำนวน 15 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 5 ล้านบาทในปีก่อนหน้า โดยสาเหตุหลักมาจากการรับรู้กำไรจากการขายที่ดินในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ซึ่งเป็นรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว (One-time gain) และกำไรจากลงทุนในกองทุนตราสารหนี้

งบกำไรขาดทุน	Q4/2567	Q3/2568	Q4/2568	YoY		QoQ	
				เพิ่มขึ้น (ลดลง)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)		
หน่วย : ล้านบาท							
รายได้จากการให้บริการ	811	742	589	-221	-27%	153	-21%
ต้นทุนการบริการ	698	622	489	-208	-30%	-133	-21%
กำไรขั้นต้น	114	120	100	-14	-12%	-19	-16%
อัตรากำไรขั้นต้น	14%	16%	17%				

งบกำไรขาดทุน	ปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	2567	2568		
หน่วย : ล้านบาท				
รายได้จากการให้บริการ	3,695	2,827	-867	-23%
ต้นทุนการบริการ	3,209	2,388	-821	-26%
กำไรขั้นต้น	485	439	-46	-9%
อัตรากำไรขั้นต้น	13%	16%		

ต้นทุนการให้บริการ

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการจำนวน 489 ล้านบาท ลดลง 208 ล้านบาท หรือ 30% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และ ลดลงจากงวดก่อนหน้า 21% สำหรับปี 2568 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการจำนวน 2,388 ล้านบาท ลดลง 821 ล้านบาท หรือ 26% โดยมีสาเหตุการลดลงดังกล่าวเป็นผลหลักจากต้นทุนในกลุ่ม Sea Freight ที่ปรับตัวลดลงตามทิศทางอัตราค่าระวางเรือ ซึ่งอ่อนตัวลง

กำไรขั้นต้น

ในไตรมาส 4 ปี 2568 บริษัทมีกำไรขั้นต้นจำนวน 100 ล้านบาท ลดลง 14 ล้านบาท หรือ 12% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และ ลดลงจากงวดก่อนหน้า 16% อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 17% จาก 14% ในไตรมาสที่ 4 ปี 2567 และเพิ่มขึ้นจาก 16% ในไตรมาสก่อนหน้าสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนและโครงสร้างรายได้ที่มีสัดส่วนบริการมารีจิ้นสูงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะธุรกิจ Air Freight และ Logistics Support

สำหรับปี 2568 บริษัทมีกำไรขั้นต้นรวมจำนวน 439 ล้านบาท ลดลงจาก 46 ล้านบาทในปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรขั้นต้นทั้งปีปรับตัวดีขึ้นเป็น 16% จาก 13% ในปี 2567 แสดงให้เห็นถึงความสามารถของบริษัทในการรักษาความสามารถในการทำกำไร แม้รายได้จากธุรกิจหลักอย่าง Sea Freight จะได้รับผลกระทบจากภาวะตลาดค่าระวางเรือที่อ่อนตัว

ค่าใช้จ่ายในการขาย

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 31 ล้านบาท ลดลง 8 ล้านบาท หรือ 21% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และลดลงจากงวดก่อนหน้าจำนวน 4 ล้านบาท หรือ 10% ซึ่งสอดคล้องกับรายได้และกำไรขั้นต้นของธุรกิจกลุ่ม

Sea Freight ที่อยู่ในระดับต่ำกว่าปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ค่าคอมมิชชั่นที่จ่ายให้พนักงานขายและตัวแทนจำหน่าย (Sales Agents) ลดลงตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม บริษัทสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขายให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับภาวะตลาดได้ สำหรับปี 2568 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 134 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 8 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายในส่วน of ค่าคอมมิชชั่นยังคงเคลื่อนไหวตามระดับรายได้และผลกำไรขั้นต้นของแต่ละไตรมาส

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวน 64 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท หรือ 23% จากปีก่อน และเพิ่มขึ้น 9% จากไตรมาสก่อนหน้าโดยเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการขายธุรกิจภูมิภาคอาเซียน รวมถึงค่าใช้จ่ายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการพัฒนาระบบภายในและการยกระดับคุณภาพบริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังคงถูกควบคุมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับการเติบโตของรายได้และโครงสร้างธุรกิจของบริษัท

สำหรับปี 2568 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวน 232 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26 ล้านบาท หรือ 13% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนหนึ่งมาจากค่าใช้จ่ายด้านการพัฒนาระบบงานภายในและการลงทุนในบุคลากร เพื่อรองรับการขยายบริการใหม่ ๆ ของบริษัทในตลาดต่างประเทศ ตลอดจนการดำเนินการทางธุรกิจที่ต้องใช้ทรัพยากรเพิ่มเติมในช่วงที่ตลาดมีความผันผวน อย่างไรก็ตาม บริษัทมีการบริหารต้นทุนและควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างรอบคอบ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังคงสอดคล้องกับแนวทางการเติบโตในระยะยาวขององค์กร

ต้นทุนทางการเงิน

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 บริษัทมีต้นทุนทางการเงินจำนวน 3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันของปีก่อน และใกล้เคียงกับไตรมาสก่อนหน้า เนื่องจากบริษัทไม่มีการกู้ยืมทางการเงินเพิ่มเติม โดยต้นทุนที่รับรู้เป็นดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าเป็นหลัก โดยเฉพาะสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์และผู้คอนเทนเนอร์แบบ ISO Tank

สำหรับปี 2568 บริษัทมีต้นทุนทางการเงินจำนวน 12 ล้านบาท ลดลง 1 ล้านบาท หรือ 8% จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากภาระดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าที่ทยอยลดลงตามอายุของสัญญา รวมถึงการบริหารสัญญาเช่าและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ต้นทุนทางการเงินของบริษัททั้งหมดเป็นดอกเบี้ยตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่า (Lease Liabilities) มิใช่ดอกเบี้ยจากการกู้ยืม ทำให้บริษัทมีฐานะการเงินที่มั่นคงและไม่มีความเสี่ยงด้านดอกเบี้ยจากเงินกู้

กำไรสุทธิ

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 บริษัทมีกำไรสุทธิจำนวน 3 ล้านบาท ลดลงจาก 32 ล้านบาทในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และลดลงจาก 21 ล้านบาทในไตรมาสก่อนหน้า โดยมีสาเหตุหลักจากระดับรายได้ในกลุ่ม Sea Freight ที่ยังอยู่ในระดับต่ำตามภาวะตลาดค่าระวางเรือในช่วงปลายปี ส่งผลให้อัตรากำไรสุทธิในไตรมาสนี้อยู่ที่ 0.5% ลดลงจาก 3.9% ในไตรมาสที่ 4 ปี 2567

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาผลการดำเนินงานทั้งปี 2568 บริษัทมีกำไรสุทธิรวมจำนวน 64 ล้านบาท ลดลงจาก 88 ล้านบาทในปีก่อนหน้า คิดเป็นการลดลง 27% โดยอัตรากำไรสุทธิทั้งปีอยู่ที่ 2.3% ใกล้เคียงกับระดับ 2.4% ในปี 2567 สะท้อนถึงความสามารถของบริษัทในการรักษาระดับความสามารถในการทำกำไร แม้รายได้รวมจะลดลงจากภาวะตลาดที่ผันผวน การที่อัตรากำไรสุทธิทั้งปีสามารถทรงตัวได้ใกล้เคียงปีก่อน เป็นผลจาก

- การบริหารต้นทุนค่าระวางเรืออย่างมีประสิทธิภาพ
- การควบคุมค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอย่างรอบคอบ
- การเพิ่มสัดส่วนรายได้จากธุรกิจที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น Air Freight และ Logistics Support

โดยรวม แม้ปี 2568 จะเป็นปีที่เผชิญแรงกดดันด้านรายได้จากภาวะตลาดโลก แต่ผลการดำเนินงานสะท้อนถึงความแข็งแกร่งของโครงสร้างต้นทุน และความสามารถในการรักษาความสามารถในการทำกำไรของบริษัทในระดับที่มั่นคง

ฐานะทางการเงิน

งบฐานะการเงิน	31 ธันวาคม 2567		31 ธันวาคม 2568		เปลี่ยนแปลง เพิ่ม/(ลด)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์รวม	1,436	100%	1,379	100%	-57	-4%
หนี้สินรวม	517	36%	485	35%	-33	-6%
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	919	64%	894	65%	-25	-3%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 1,436 ล้านบาท และ 1,379 ล้านบาท ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลง 57 ล้านบาท หรือ 4% จากสิ้นปี 2567

การปรับลดของสินทรัพย์รวมมีสาเหตุหลักมาจาก (1) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 48 ล้านบาท (2) ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นๆ ลดลง 102 ล้านบาท ซึ่งมีสาเหตุหลักจากระดับอัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวลดลงแม้ว่าปริมาณงานโดยรวมยังอยู่ใน ระดับใกล้เคียงเดิม ประกอบกับการบริหารจัดการเก็บหนี้ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น (3) เงินจ่ายล่วงหน้าและสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นลดลงตามปริมาณงาน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์สำคัญบางรายการ ได้แก่ สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 50 ล้านบาท

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมเท่ากับ 485 ล้านบาท และ 517 ล้านบาท ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 หนี้สินรวมของบริษัทฯ ลดลงจำนวน 33 ล้านบาท หรือ 6% จาก ณ สิ้นปี 2567 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 339 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน 85 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 20 โดยมีปัจจัยหลักจาก (1) การลดลงของ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณงานและต้นทุนค่าระวางที่ปรับลดลง (2) การลดลงของ รายได้รับล่วงหน้า จากระดับกิจกรรมทางธุรกิจที่ชะลอตัว (3) การบริหารจัดการชำระหนี้ระยะสั้นและหมุนเวียนเงินทุนอย่างใกล้ชิด ขณะที่ หนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 146 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน 52 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 56 โดยส่วนใหญ่เกิดจาก (1) การเพิ่มขึ้นของ หนี้สินตามสัญญาเช่า จากการขยายการลงทุนในสินทรัพย์สิทธิการใช้ (2) ภาระผูกพันระยะยาวที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนของบริษัท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเท่ากับ 919 ล้านบาท และ 894 ล้านบาท ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมของบริษัทฯ ลดลง 25 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ 3 จาก ณ สิ้นปี 2567 โดยมีสาเหตุหลักจากการจ่ายเงินปันผลระหว่างปีจำนวน 95 ล้านบาท ขณะที่บริษัท มีกำไรสุทธิสำหรับปีจำนวน 64 ล้านบาท ส่งผลให้กำไรสะสมสุทธิลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

ปัจจัยที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานหรือการเติบโตในอนาคต

1. ความผันผวนของค่าระวางเรือและความสามารถในการจัดหาระวาง

รายได้หลักของบริษัทมาจากธุรกิจขนส่งทางทะเล (Sea Freight) ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือและปริมาณการค้าระหว่างประเทศ อัตราค่าระวางขึ้นอยู่กับภาวะอุปสงค์ – อุปทานของตลาดโลก รวมถึงปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์และการบริหารกำลังการขนส่งของสายเดินเรือ บริษัทจึงมุ่งกระจายเส้นทาง ขยายตลาดใหม่ และเพิ่มสัดส่วนบริการที่มีมูลค่าเพิ่ม เช่น ISO Tank และ Logistics Support เพื่อลดความผันผวนของรายได้

2. ความไม่แน่นอนจากสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์

ความขัดแย้งในบางภูมิภาค เช่น เส้นทางทะเลแดง อาจส่งผลให้สายเดินเรือเปลี่ยนเส้นทาง เพิ่มระยะเวลาขนส่งและต้นทุน ขณะเดียวกัน ความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศอาจส่งผลต่อปริมาณการค้าโลกในบางช่วง บริษัทติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด และบริหารความสัมพันธ์กับสายเดินเรือหลายรายเพื่อลดผลกระทบด้านพื้นที่ระวางและต้นทุน

3. ภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลัก

ภาวะเศรษฐกิจและทิศทางอัตราดอกเบี้ยของประเทศคู่ค้าหลัก โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา อาจส่งผลต่อปริมาณการส่งออกและความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ แม้มีความผันผวนในระยะสั้น แต่การฟื้นตัวของการค้าโลกในระยะถัดไปยังเป็นปัจจัยสนับสนุนในระยะกลาง

4. ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และต้นทุนของบริษัทบางส่วนเป็นสกุลเงินต่างประเทศ โดยเฉพาะดอลลาร์สหรัฐฯ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอาจส่งผลต่อรายได้ ต้นทุน และผลกำไรที่รับรู้ในงบการเงิน บริษัทบริหารความเสี่ยงดังกล่าวผ่านการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าในบางส่วน และการบริหารโครงสร้างรายรับ-รายจ่ายให้อยู่ในสกุลเงินเดียวกัน (Natural Hedge) เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของค่าเงิน

กลยุทธ์ และแนวโน้มในอนาคต

บริษัทมุ่งเน้นการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยขยายบริการเสริมที่สร้างมูลค่าเพิ่มจากฐานธุรกิจเดิม เช่น บริการคลังสินค้าขนส่งภายในประเทศ และการบริหารจัดการด้านเอกสารโลจิสติกส์ รวมถึงการวางระบบ IT เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานภายใน และเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมในระยะยาว

บริษัทอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ปี 2569 ได้แก่

- การลงทุนด้านเทคโนโลยีและระบบ Freight Cloud
- การขยายบริการ Air Freight ผ่านความร่วมมือกับพันธมิตร
- การสร้าง Synergy ภายในกลุ่มธุรกิจ Sea และ Multimodal เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ

ทั้งนี้ บริษัทยังคงเฝ้าระวังสถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์ และแนวโน้มเศรษฐกิจโลกอย่างใกล้ชิด เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายณัฏฐ์ วัฒนศิริพันธ์)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร