

16. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ**16.1 ภาพรวมการดำเนินงานธุรกิจและการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ**

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการจัดการระบบโลจิสติก (Logistic Provider) โดยเริ่มต้นประกอบธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศตั้งแต่ปี 2539 และมีการขยายธุรกิจบริการขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางลากในปี 2554

บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 507.33 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 726.26 ล้านบาท และ 929.25 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 43.15 และร้อยละ 27.95 ในปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ โดยการเติบโตของรายได้ดังกล่าวเป็นการเติบโตจากทั้งกลุ่มธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศและบริการขนส่งในประเทศ ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายขอบเขตการให้บริการที่หลากหลายและครอบคลุม เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายในการเป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจรของบริษัท

รายได้จากธุรกิจบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศมีการเติบโตจาก 499.03 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 664.82 ล้านบาทและ 811.38 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 33.22 ร้อยละ 22.04 ตามลำดับ ซึ่งเป็นผลมาจากความสามารถในการนำเสนอบริการที่ต่อเนื่องมากขึ้นโดยบริษัทได้เริ่มให้บริการขนส่งในประเทศในปี 2554 ซึ่งส่งผลให้กลุ่มลูกค้าเดิมของบริษัทสามารถใช้บริการของบริษัทได้มากขึ้น ประกอบกับการขยายฐานลูกค้าใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น สำหรับรายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถหัวลาก-หางลากมีการเติบโตจาก 8.30 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 61.44 ล้านบาท และ 117.87 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 640.24 ร้อยละ 91.85 ตามลำดับ โดยการเติบโตของกลุ่มธุรกิจนี้ส่วนใหญ่เป็นการเติบโตจากการให้บริการในกลุ่มลูกค้าเดิมที่เคยใช้บริการการขนส่งในประเทศกับบริษัทอยู่แล้วเป็นหลัก และสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถบรรทุกหัวลาก-หางลากที่บริษัทจัดหามาใช้ให้บริการแก่ลูกค้า

สำหรับในงวด 3 เดือนสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการรวมเท่ากับ 253.21 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 7.45 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2556 โดยเป็นการเติบโตจากทั้งสองกลุ่มธุรกิจเช่นเดียวกัน

ต้นทุนหลักในการให้บริการของบริษัทสำหรับธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าระวางและค่าส่วนแบ่งรายได้ที่จ่ายคืนให้แก่ลูกค้า ส่วนต้นทุนหลักของธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ ได้แก่ ต้นทุนค่าน้ำมัน

ในการกำหนดค่าบริการกับลูกค้านั้น บริษัทจะใช้วิธีอัตราต้นทุนบวกกำไร ซึ่งการที่บริษัทมีการจองระวางเรือหรือเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ ทำให้สามารถเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งในการขอกำหนดราคาค่าระวางล่วงหน้า โดยระยะที่บริษัทจองระวางเรือหรือเครื่องบินกับระยะเวลาที่ลูกค้าตกลงอัตราค่าบริการกับบริษัทนั้น มีช่วงระยะเวลาห่างกันประมาณ 1-7 วัน ส่งผลให้บริษัทสามารถกำหนดอัตราค่าบริการที่สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าระวางในแต่ละช่วงเวลาได้ สำหรับค่าบริการขนส่งในประเทศ บริษัทใช้วิธีการกำหนดราคาแบบต้นทุนบวกอัตรากำไรและมีการกำหนดอัตราค่าบริการในลักษณะของขั้นบันไดซึ่งอัตราค่าบริการจะแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งในประเทศ ทำให้บริษัทสามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันลงได้

กำไรขั้นต้นของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 111.43 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 133.12 ล้านบาท, 196.99 ล้านบาท, และ 46.96 ล้านบาท ในปี 2554, 2555, 2556 และช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 ตามลำดับ และมีอัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 21.96, ร้อยละ 18.33, ร้อยละ 21.20 และร้อยละ 18.55 ตามลำดับ โดยการลดลงของอัตรากำไรขั้นต้นในช่วงปี 2555 เป็นผลมาจากการมุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าโดยการให้ส่วนลดแก่ลูกค้าที่มีการเพิ่ม

ปริมาณการใช้บริการกับบริษัทหรือมีการใช้บริการหลาย ๆ ประเภทของบริษัทแบบครบวงจร เพื่อสร้างเปิดโอกาสให้บริษัทได้นำเสนอคุณภาพบริการแก่ลูกค้าในส่วนที่ยังไม่เคยใช้บริการด้านอื่น ๆ ของบริษัท ในปี 2556 บริษัทได้รับงานที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงเนื่องจากต้องใช้เวลาชำนาญและความระมัดระวัง ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของบริษัทปรับตัวสูงขึ้นจากปี 2555 สำหรับในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 อัตรากำไรขั้นต้นของบริษัทลดลงเล็กน้อย เนื่องจากกลุ่มลูกค้าของบริษัทมีการขยายธุรกิจและหันมาใช้บริการแบบต่อเนื่องกับบริษัทมากขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นลดลงแต่ในขณะเดียวกันก็สามารถมียอดขายเติบโตขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2556

บริษัทมีกำไรเบ็ดเสร็จในปี 2554, 2555, 2556 และงวด 3 เดือนแรกของปี 2557 เท่ากับ 7.2 ล้านบาท, 3.07 ล้านบาท, 41.62 ล้านบาท และ 8.79 ล้านบาทตามลำดับ และมีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 1.41, ร้อยละ 0.42, ร้อยละ 4.45 และร้อยละ 3.47 ตามลำดับ การที่บริษัทมีกำไรเบ็ดเสร็จและอัตรากำไรสุทธิลดลงในปี 2555 เนื่องจากบริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากการให้ส่วนลดเพื่อขยายฐานลูกค้าและมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของยอดขายโดยเฉพาะค่าคอมมิสชั่นที่จ่ายให้แก่พนักงาน ประกอบกับการมีภาระต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นจากการเช่าซื้อรถบรรทุกหัวลาก-หางลาก ในส่วนของปี 2556 บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นสูงขึ้นจากการได้รับงานที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงประกอบกับการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ส่งผลให้มีอัตรากำไรสุทธิในปี 2556 เพิ่มขึ้นสำหรับในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2556 โดยเป็นผลจากการที่กลุ่มลูกค้าของบริษัทหันมาใช้บริการต่อเนื่องมากขึ้นประกอบกับการชะลอตัวของงานที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงเนื่องจากความไม่สงบทางการเมือง ส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว

สินทรัพย์ของบริษัทประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 35-50 โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50-65 ของสินทรัพย์รวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ที่ดิน อาคาร ยานพาหนะและอุปกรณ์ สินทรัพย์รวมของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 233.57 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 361.64 ล้านบาท, 459.83 ล้านบาท และ 467.45 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555, 2556 และสิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมได้แก่ การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าซึ่งเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของยอดขายในแต่ละปี และการลงทุนในรถหัวลาก-หางลากเพื่อขยายธุรกิจขนส่งในประเทศซึ่งส่งผลให้รายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทเพิ่มขึ้น

หนี้สินของบริษัทประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70-80 โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเจ้าหนี้การค้า สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-30 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หนี้สินรวมของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 196.00 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 240.01 ล้านบาท, 296.58 ล้านบาท และ 295.41 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555, 2556 และสิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นของหนี้สินรวมในแต่ละปี

ณ สิ้นปี 2554, 2555, 2556 และสิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 38.57 ล้านบาท, 121.64 ล้านบาท, 163.25 ล้านบาท และ 172.05 ล้านบาท ตามลำดับ โดยการเพิ่มขึ้นของส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทเกิดจากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้นตามผลประกอบการที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ประกอบกับการเพิ่มทุนจดทะเบียนที่ออกและเรียกชำระแล้วจาก 50.00 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 81.25 ล้านบาทในปี 2555 และในปี 2556 บริษัทมีการเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 105.00 ล้านบาท และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญที่เกิดจากการขายหุ้นเพิ่มทุนในปี 2555 เท่ากับ 48.75 ล้านบาท

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะการเงินของบริษัทสำหรับปี 2554-ช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 มีดังต่อไปนี้

16.2 ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการทำกำไร

รายได้จากการให้บริการ

โครงสร้างรายได้จากการให้บริการของบริษัทในช่วงปี 2555 – ไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ประกอบด้วย รายได้จาก การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 85-90 ของรายได้จากการให้บริการรวม และรายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศด้วยรถหัวลาก-หางลาก คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 10-15 ของ รายได้จากการให้บริการรวม โดยบริษัทได้เริ่มมีรายได้จากธุรกิจขนส่งในประเทศในปี 2554 และค่อย ๆ เพิ่มสัดส่วน ขึ้นในแต่ละปี

ประเภทการให้บริการ	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 56		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ										
-ทางเรือ	441.45	87.01	619.90	85.35	797.89	85.86	203.86	86.51	211.91	83.69
-ทางอากาศและบริการอื่นๆ	57.59	11.35	44.93	6.19	13.49	1.45	3.51	1.49	3.47	1.37
รวมบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	499.03	98.36	664.82	91.54	811.38	87.32	207.38	88.00	215.37	85.06
บริการขนส่งในประเทศ	8.30	1.64	61.44	8.46	117.87	12.68	28.28	12.00	37.84	14.94
รายได้จากการให้บริการรวม	507.33	100.0	726.26	100.0	929.25	100.0	235.66	100.0	253.21	100.0

ในช่วงปี 2554 บริษัทมีรายได้เติบโตอย่างต่อเนื่องในทั้งสองกลุ่มธุรกิจ โดยรายได้จากธุรกิจบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศมีการเติบโตจาก 499.03 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 664.82 ล้านบาทและ 811.38 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 33.22 ร้อยละ 22.04 ตามลำดับ สำหรับรายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถหัวลาก-หางลากมีการเติบโตจาก 8.30 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 61.44 ล้านบาท และ 117.87 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 640.24 ร้อยละ 91.85 ตามลำดับ

สำหรับในงวด 3 เดือนแรก ปี 2557 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศเท่ากับ 215.37 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 3.86 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2556 และมีรายได้จากธุรกิจขนส่งในประเทศเท่ากับ 37.84 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 33.80 ล้านบาท ทั้งนี้ การเติบโตของรายได้ในแต่ละกลุ่มธุรกิจมีรายละเอียดดังนี้

รายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

รายได้หลักจากการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัทส่วนใหญ่มาจากการจัดการขนส่งทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 84-87 ของรายได้จากการให้บริการรวมของบริษัท โดยการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเลนั้นนับเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.2.4 ภาวะอุตสาหกรรม) ซึ่งเมื่อพิจารณาปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทดำเนินการจัดการส่งออก-นำเข้า

ทางทะเลให้แก่ลูกค้านั้นพบว่ามีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากประมาณ 11,800 พันตู้ในปี 2554 เป็น 19,700 ตู้ และ 27,900 พันตู้ ในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ

รายการ	2554	2555	2556	ม.ค.-มี.ค. 57
ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทดำเนินการส่งออก-นำเข้า (ตู้)	11,800	19,700	27,900	8,400

อนึ่ง การเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัทมาจากปัจจัยสำคัญ ดังนี้

- บริษัทมีการกำหนดวิสัยทัศน์, ภารกิจ และเป้าหมายที่ชัดเจนในการเป็นผู้นำในด้านการให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร โดยประกาศให้พนักงานของบริษัทได้รับทราบและมีเป้าหมายร่วมกัน
- บริษัทมุ่งสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้าที่มีประสิทธิภาพในต่างประเทศทั่วโลก ส่งผลให้สามารถขยายขอบเขตการให้บริการได้มากขึ้น โดยจากเดิมบริษัทมีการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากโรงงานลูกค้าไปยังท่าเรือในต่างประเทศ(Door-to-Port) หรือจากท่าเรือในประเทศไปยังท่าเรือในต่างประเทศ(Port-to-Port) เท่านั้นเนื่องจากบริษัทไม่มีสำนักงานสาขาในต่างประเทศจึงทำให้ไม่สามารถให้บริการในส่วนของการจัดการขนส่งจากท่าเรือในต่างประเทศไปสู่จุดหมายปลายทางภายในประเทศต่าง ๆ ได้ ดังนั้น เพื่อให้บริษัทสามารถให้บริการแก่ลูกค้าอย่างครบวงจรตั้งแต่โรงงานลูกค้าในประเทศไปจนถึงจุดหมายปลายทางภายในเขตประเทศต่างๆ หรือในลักษณะของประตู-สู่-ประตู (Door-to-Door) บริษัทจึงมีการเสาะหาพันธมิตรทางการค้าในต่างประเทศ (Agent) เพื่อทำหน้าที่ให้บริการจัดการการขนส่งให้แก่ลูกค้าของบริษัทในเขตประเทศต่าง ๆ รวมถึงเป็นผู้ช่วยเก็บค่าบริการจากลูกค้าในกรณีที่มีจ่ายเงินปลายทางในต่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทสามารถนำเสนอบริการได้ครอบคลุมมากขึ้น โดยบริษัทมีรายได้ต่างประเทศเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 189.34 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 269.44 ล้านบาท และ 286.69 ล้านบาท ในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ

บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 56		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
รายได้ต่างประเทศ ¹⁾	189.34	37.94	269.44	40.53	286.69	35.33	80.80	38.96	79.04	36.70
รายได้ในประเทศ ²⁾	309.69	62.06	395.64	59.51	524.74	64.67	235.66	113.64	136.37	63.32
รวม	499.03	100.0	664.82	100.0	811.38	100.0	207.38	100.0	215.37	100.0

หมายเหตุ 1) รายได้ต่างประเทศ ได้แก่ รายได้ที่เกิดจากการที่เอเยนต์ของบริษัทให้บริการลูกค้าในต่างประเทศ และรายได้ที่บริษัทมีการให้บริการลูกค้าในประเทศแต่ลูกค้ามีการจ่ายชำระค่าบริการที่ปลายทางในต่างประเทศ

2) รายได้ในประเทศ ได้แก่ รายได้จากการให้บริการจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งลูกค้ามีการจ่ายชำระค่าบริการในประเทศไทย

- การขยายธุรกิจสู่การให้บริการขนส่งในประเทศด้วยรถหัวลาก-หางลากในปี 2554 ทำให้บริษัทสามารถนำเสนอบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้แก่ลูกค้ากลุ่มที่ใช้บริการขนส่งในประเทศด้วยรถหัวลากเพิ่มขึ้น

จากปัจจัยสำคัญดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้บริษัทมีการเติบโตของรายได้จากทั้งกลุ่มลูกค้าเดิมที่ใช้บริการในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้จากกลุ่มลูกค้าใหม่ที่บริษัทขยายฐานลูกค้า โดยบริษัทมีรายได้จากกลุ่มลูกค้าเดิมคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80-85 และรายได้จากกลุ่มลูกค้าใหม่คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 15-20 ของรายได้จากการให้บริการรวมของบริษัท

สำหรับงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศรวม 215.37 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 85.07 ของรายได้จากการให้บริการรวม ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2556 พบว่าบริษัทมีรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 3.85 โดยมีปัจจัยในการเติบโตมาจากทั้งกลุ่มลูกค้าเดิมและกลุ่มลูกค้าใหม่เช่นเดียวกับในปี 2556 ทั้งนี้ ในเดือนมีนาคม 2557 บริษัทได้เริ่มมีรายได้จากการให้บริการให้เช่าคลังสินค้าที่เขตปลอดอากรวินโดสท์ ถนนบางนา-ตราด เป็นจำนวน 0.10 ล้านบาท

รายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศ

ในปี 2554-2556 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการขนส่งในประเทศด้วยรถหัวลาก-หางลากเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 8.30 ล้านบาท เป็น 61.44 ล้านบาท และ 117.87 ล้านบาท ตามลำดับ โดยปัจจัยสำคัญของการเติบโตดังกล่าวมีดังนี้

- การเพิ่มจำนวนรถหัวลาก-หางลากเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า โดยบริษัทเริ่มต้นให้บริการขนส่งในประเทศนี้ในช่วงกลางปี 2554 ด้วยจำนวนรถหัวลาก 13 คัน และหางลาก 26 คัน และมีการเพิ่มจำนวนรถอย่างต่อเนื่องโดยในปี 2555 บริษัทมีการซื้อรถหัวลากจากบริษัท เพชรสุราษฎร์ เทวดิ่ง จำกัด จำนวน 17 คัน และหางลากจำนวน 18 หาง และมีการทยอยลงทุนซื้อรถหัวลากและหางลากเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ จำนวนรถหัวลาก-หางลากที่บริษัทมีไว้เพื่อให้บริการแก่ลูกค้าในแต่ละปี สรุปได้ดังนี้

จำนวนรถหัวลากและหางลาก	2554	2555	2556	ม.ค.-มี.ค. 57
จำนวนรถหัวลากของบริษัท (คัน)	13	41	51	50
จำนวนหางลากของบริษัท (หาง)	26	78	98	98

- บริษัทมีการขยายธุรกิจด้วยการสร้างพันธมิตรทางการค้า โดยในกรณีที่บริษัทมีรถไม่เพียงพอต่อการให้บริการหรือเส้นทางที่ลูกค้าต้องการใช้บริการไม่คุ้มค่ากับการดำเนินการของบริษัท บริษัทก็จะดำเนินการติดต่อผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถหัวลาก-หางลากรายอื่นที่เป็นพันธมิตรกับบริษัทให้ช่วยบริการลูกค้าแทน ส่งผลให้บริษัทสามารถรับงานจากลูกค้าได้มากขึ้น โดยบริษัทมีสัดส่วนรายได้จากการให้บริการด้วยรถจากพันธมิตรทางการค้าประมาณร้อยละ 15-35 ของรายได้จากการบริการขนส่งในประเทศของบริษัท
- การมีบริการที่ครบวงจรส่งผลให้บริษัทสามารถเพิ่มการให้บริการให้แก่ลูกค้า โดยบริษัทสามารถขยายฐานลูกค้าโดยนำเสนอบริการขนส่งในประเทศให้แก่กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศกับบริษัท ทำให้สัดส่วนการใช้บริการด้านโลจิสติกส์ของลูกค้าแต่ละรายกับบริษัทเพิ่มสูงขึ้น

สำหรับงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีรายได้จากการขนส่งในประเทศด้วยรถหัวลาก-หางลากรวม 37.81 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 14.94 ของรายได้จากการให้บริการรวม ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2556 พบว่าบริษัทมีรายได้จากการขนส่งในประเทศเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 33.80 โดยส่วนใหญ่เป็นการเติบโตจากการให้บริการในกลุ่มลูกค้าเดิมที่เคยใช้บริการขนส่งในประเทศกับบริษัทอยู่แล้วเป็นหลัก

ต้นทุนการให้บริการ

โครงสร้างต้นทุนการให้บริการของบริษัทในช่วงปี 2555 – ไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ประกอบด้วย ต้นทุนการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 85-90 ของต้นทุนการให้บริการรวม และต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศด้วยรถหัวลาก-หางลาก คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 10-15 ของต้นทุนจากการให้บริการรวม

โครงสร้างต้นทุนบริการ	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 56		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
จัดการขนส่งระหว่างประเทศ	387.09	97.77	537.71	90.65	643.01	87.81	155.78	87.72	175.40	85.04
ขนส่งในประเทศ	8.81	2.23	55.43	9.35	89.25	12.19	21.8	12.28	30.85	14.96
รวม	395.90	100.0	593.14	100.0	732.26	100.0	177.58	100.0	206.25	100.0

สำหรับส่วนประกอบของต้นทุนหลักในแต่ละกลุ่มธุรกิจของบริษัทมีรายละเอียดดังนี้

ต้นทุนการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

ในการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศนั้น ต้นทุนบริการหลักได้แก่ ค่าระวางเรือหรือเครื่องบินซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80-85 ของต้นทุนการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัท โดยบริษัทมีการจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินจากทั้งผู้ประกอบการขนส่งในประเทศและเอเยนต์ในต่างประเทศ ซึ่งในกรณีที่บริษัทเป็นผู้จัดหาระวางเรือเองโดยตรงจากผู้ประกอบการขนส่งในประเทศบริษัทจะจ่ายชำระค่าระวางเป็นเงินบาท สำหรับในกรณีที่บริษัทมีการใช้บริการเอเยนต์ในต่างประเทศ เอเยนต์ดังกล่าวจะคิดต้นทุนค่าระวางและค่าบริการเป็นเงินสกุลต่างประเทศ ทั้งนี้ ในการคิดค่าบริการกับลูกค้า บริษัทจะใช้วิธีอัตราต้นทุนบวกกำไร ซึ่งการที่บริษัทมีการจองระวางเรือหรือเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ จึงสามารถเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งในการขอกำหนดราคาค่าระวางล่วงหน้าในช่วงระยะเวลาประมาณ 15-30 วัน และใช้ต้นทุนค่าระวางที่กำหนดไว้ล่วงหน้าดังกล่าวในการคำนวณค่าบริการให้แก่ลูกค้าของบริษัท ทั้งนี้ เนื่องจากระยะเวลาที่บริษัทจองระวางเรือหรือเครื่องบินกับระยะเวลาที่ลูกค้าตกลงอัตราค่าบริการกับบริษัทนั้น มีช่วงระยะเวลาห่างกันประมาณ 1-7 วัน ส่งผลให้บริษัทสามารถกำหนดอัตราค่าบริการที่สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าระวางในแต่ละช่วงเวลาได้

ต้นทุนบริการหลักอันดับสองของธุรกิจบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศได้แก่ ค่านายหน้าหรือต้นทุนส่วนแบ่งรายได้ที่จ่ายคืนให้แก่ลูกค้า (Refund Freight) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 5-10 ของต้นทุนการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัท โดยต้นทุนดังกล่าวนี้จะเกิดจากการที่ลูกค้าของบริษัทที่เป็นกลุ่มผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) นำลูกค้าของตนมาใช้บริการกับบริษัท เมื่อถึงจำนวนตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้กลุ่มผู้ให้บริการจัดการขนส่งดังกล่าวก็จะเรียกเก็บส่วนแบ่งรายได้ที่เกิดจากการที่ลูกค้าของตนมาใช้บริการจากบริษัท

ต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศ

ในการให้บริการขนส่งในประเทศนั้น ต้นทุนบริการหลักได้แก่ ค่าน้ำมัน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 30-35 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศ รองลงมาได้แก่ ค่าขนส่ง ซึ่งได้แก่ ต้นทุนการว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่ง รถหauled-ทางลากสายอื่น (Sub-Contract) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 10-30 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศ และต้นทุนเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานขับรถ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 15-35 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศ

ทั้งนี้ ในการคิดค่าบริการกับลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งในประเทศนั้น บริษัทใช้วิธีการกำหนดราคาแบบต้นทุนบวกอัตรากำไรและมีการกำหนดอัตรากำไรในลักษณะของขั้นบันไดซึ่งอัตรากำไรจะแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งในประเทศ โดยบริษัทจะมีการตกลงอัตรากำไรล่วงหน้ากับลูกค้าก่อนให้บริการ ทำให้บริษัทสามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันลงได้ ประกอบกับชื่อเสียงหลักของบริษัทนั้นได้แก่ น้ำมันดีเซล ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมราคาจากกระทรวงพลังงาน ส่งผลให้ที่ผ่านมาราคาน้ำมันดีเซลไม่ได้มีความผันผวนมากนัก

สำหรับต้นทุนการว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งรถหauled-ทางลากสายอื่น (Sub-Contract) นั้น เกิดขึ้นจากการที่ในช่วงเวลารถของ บริษัทไม่เพียงพอที่จะให้บริการแก่ลูกค้าหรือไม่คุ้มที่จะดำเนินการเอง บริษัทจะมีการติดต่อหาผู้ประกอบการรายอื่นที่เป็นพันธมิตรทางการค้าให้มาช่วยรับงานต่อไป (Subcontract) โดยปัจจุบันบริษัทมีพันธมิตรทางการค้าที่มีการทำข้อตกลงร่วมกันอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรประมาณ 10 ราย

กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

กำไรขั้นต้นของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 111.43 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 133.12 ล้านบาท และ 196.99 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ โดยการเพิ่มขึ้นของกำไรขั้นต้นดังกล่าวเป็นไปตามการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้บริการของบริษัท อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงอัตรากำไรขั้นต้นในแต่ละปีจะพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นและลดลงจากปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

กำไรขั้นต้น	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 56		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
จัดการขนส่งระหว่างประเทศ	111.94	22.06	127.11	17.50	168.37	18.12	51.6	21.90	39.97	15.79
ขนส่งในประเทศ	-0.51	-0.10	6.01	0.83	28.62	3.08	6.48	2.75	6.99	2.76
กำไรขั้นต้น	111.43	21.96	133.12	18.33	196.99	21.20	58.08	24.65	46.96	18.55
รายได้จากการให้บริการ	507.33	100.0	726.26	100.0	929.25	100.0	235.66	100.0	253.21	100.0

ในปี 2555 กำไรขั้นต้นของบริษัทเพิ่มขึ้นจาก 111.43 ล้านบาท เป็น 133.12 ล้านบาท ในขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 21.96 ในปี 2554 มาเป็นร้อยละ 18.33 ในปี 2555 เนื่องจากภายหลังจากที่บริษัทได้มีการกำหนดเป้าหมายในการเป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจรอย่างชัดเจนแล้ว บริษัทจึงมุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าเพื่อสร้างการเติบโตโดยใช้แผนการตลาดซึ่งให้ส่วนลดแก่ลูกค้าที่มีการเพิ่มปริมาณใช้บริการกับทางบริษัทหรือมีการใช้บริการหลายๆ ประเภทของบริษัทแบบครบวงจร เช่น ใช้ทั้งบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, บริการด้านพิธีการศุลกากร และบริการขนส่งสินค้าในประเทศกับบริษัท ทั้งนี้ การใช้แผนการตลาดดังกล่าวก็เพื่อเปิดช่องทาง

ให้บริษัทได้มีโอกาสนำเสนอคุณภาพบริการให้แก่ลูกค้าในส่วนที่ยังไม่เคยได้ทดลองใช้บริการด้านอื่น ๆ ของบริษัท ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากการให้บริการรวมที่เติบโตขึ้นในปี 2555 ถึงร้อยละ 43.15 โดยส่วนใหญ่เป็นการเติบโตของรายได้จากธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม จากการส่งเสริมการขายดังกล่าวส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นสำหรับธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศลดลงจากร้อยละ 22.02 ในปี 2554 มาเป็นร้อยละ 17.50 ในปี 2555 สำหรับการให้บริการขนส่งในประเทศนั้น มีอัตรากำไรขั้นต้นดีขึ้นเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 เนื่องจากบริษัทเพิ่งเริ่มต้นให้บริการขนส่งด้วยรถหัวลาก-หางลากในช่วงกลางปี 2554 จึงยังมิได้รับงานมากพอที่จะครอบคลุมต้นทุนต่าง ๆ เช่น ค่าเสื่อมราคาและต้นทุนค่าแรงจึงมีอัตรากำไรขั้นต้นติดลบในช่วงดังกล่าว ส่วนในปี 2555 บริษัทเริ่มประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศตั้งแต่นั้นปี และสามารถทำกำไรขั้นต้นได้ 6.01 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 0.83 โดยมีกลุ่มลูกค้าหลักอยู่ในกลุ่มธุรกิจการเกษตร

ในปี 2556 บริษัทมีกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 18.33 มาเป็นร้อยละ 21.20 โดยในกลุ่มธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นบริษัทมีการมุ่งเน้นการนำเสนอบริการที่บริษัทมีจุดแข็ง ซึ่งได้แก่ การรับงานจากพันธมิตรในต่างประเทศซึ่งไม่มีความชำนาญในการขนย้ายสินค้าผ่านประเทศไทยส่งผลให้สามารถคิดอัตรากำไรได้สูงขึ้น และการทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของการรวบรวมการจัดส่งสินค้า(Center of Consolidation)ของผู้ประกอบการรายย่อย ซึ่งไม่มีปริมาณการส่งสินค้าที่มากพอจะเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อดำเนินการส่งออกหรือนำเข้าเองได้ ส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นในธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศสูงขึ้นจากร้อยละ 17.50 มาเป็นร้อยละ 18.12 ในปี 2556 สำหรับธุรกิจขนส่งในประเทศนั้น มีกำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 เนื่องจากบริษัทสามารถขยายฐานลูกค้าเข้าสู่กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มซึ่งเป็นงานที่ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขนส่ง จึงมีอัตรากำไรขั้นต้นที่สูงกว่า ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของธุรกิจขนส่งในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 0.83 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 3.08 ในปี 2556

สำหรับงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 21.20 ในปี 2556 มาเป็นร้อยละ 18.55 โดยมีปัจจัยสำคัญมาจากการที่กลุ่มลูกค้าเดิมของบริษัทมีการขยายธุรกิจและหันมาใช้บริการแบบต่อเนื่องกับบริษัทมากยิ่งขึ้น เช่น กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งในประเทศด้วยรถหัวลากมีการใช้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศกับบริษัทเพิ่มมากขึ้น บริษัทจึงมีการคิดค่าบริการให้กับลูกค้าในกลุ่มนี้ในอัตรามีส่วนลดเพื่อรักษาความสัมพันธ์และสามารถเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนร่วมกัน ประกอบกับในงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 งานที่ได้รับจากพันธมิตรในต่างประเทศซึ่งมีอัตรากำไรขั้นต้นสูงนั้นมีการชะลอลงเนื่องจากปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในประเทศ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของบริษัทในกลุ่มธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศลดลงจากร้อยละ 18.12 ในปี 2556 มาเป็นร้อยละ 15.79 ในงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 สำหรับธุรกิจขนส่งในประเทศนั้น มีอัตรากำไรขั้นต้นลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 3.08 ในปี 2556 เป็นร้อยละ 2.76 เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวบริษัทมีรายได้ให้บริการแก่ลูกค้าไม่เพียงพอหรือไม่คุ้มที่ให้รถของบริษัทเดินทางไปรับงานเอง จึงมีการว่าจ้างพันธมิตรที่เป็นผู้ขนส่งรายอื่น (Sub-Contract) ให้มาช่วยให้บริการให้แก่ลูกค้าของบริษัท ซึ่งการรับงานในลักษณะดังกล่าวทำให้บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงประกอบกับบริษัทได้รับงานจากกลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มลดลงเนื่องจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศที่มีการปิดการจราจรในบางเส้นทาง ส่งผลลูกค้าชะลอการขนส่งเพื่อกระจายสินค้าไปยังที่ต่าง ๆ ทำให้บริษัทมีรายได้จากลูกค้าในกลุ่มดังกล่าวซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอัตรากำไรค่อนข้างสูงลดลง

รายได้อื่น

รายได้อื่นของบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 0.15-0.80 ของรายได้จากการให้บริการรวมของบริษัท โดยรายได้อื่นที่สำคัญของบริษัท ได้แก่ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน, รายได้ดอกเบี้ยรับ และรายได้ค่าเช่าและบริการ ซึ่งเกิดจากการให้เช่าพื้นที่ที่เจเจมอลล์ ซึ่งบริษัทได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวไว้กับ เจเจมอลล์

โครงสร้างรายได้อื่น	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 57		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.94	0.18	-	-	5.14	0.55	-	-	-	-
รายได้ดอกเบี้ยรับ	0.77	0.15	1.15	0.16	1.20	0.13	0.31	0.13	0.11	0.05
รายได้ค่าเช่าและบริการ	0.13	0.03	0.07	0.01	0.19	0.02	0.05	0.02	0.05	0.02
อื่น ๆ	2.23	0.44	0.37	0.05	0.12	0.01	0.02	0.01	0.23	0.09
รวมรายได้อื่น	4.07	0.80	1.59	0.22	6.66	0.72	0.38	0.16	0.39	0.15
รายได้จากการให้บริการ	507.33	100.00	726.26	100.00	929.25	100.00	235.66	100.0	253.21	100.00

ค่าใช้จ่ายในการขาย

บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 3-5 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยส่วนประกอบหลักของค่าใช้จ่ายในการขายของบริษัท ได้แก่ ค่าคอมมิสชั่นที่จ่ายให้แก่พนักงานของบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60-70 ของค่าใช้จ่ายในการขายรวม, ค่ารับรอง และค่าเดินทาง ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 15-20 และร้อยละ 10-15 ของค่าใช้จ่ายในการขายรวม

สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการขาย	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 56		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
ค่าคอมมิสชั่น	13.55	2.67	22.67	3.12	19.78	2.13	4.17	0.45	0.70	0.28
ค่าเดินทางและค่ารับรอง	11.58	2.28	13.23	1.82	8.09	0.87	2.07	0.22	2.03	0.8
ค่าโฆษณาและส่งเสริมการขาย	0.09	0.02	1.01	0.14	1.23	0.13	0.66	0.07	0.01	0
ค่าใช้จ่ายในการขาย	25.23	4.97	36.91	5.08	29.1	3.13	6.90	2.93	2.75	1.08
รายได้จากการให้บริการรวม	507.33	100	726.26	100	929.25	100	235.66	100.00	253.21	100

บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายรวมเพิ่มขึ้นจาก 25.33 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 36.91 ล้านบาทในปี 2555 หรือมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.97 เป็นร้อยละ 5.08 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าคอมมิสชั่นของพนักงานซึ่งเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของยอดขาย โดยเป็นผลมาจากการใช้แผนการตลาด ซึ่งให้ส่วนลดแก่ลูกค้าที่มีการเพิ่มปริมาณใช้บริการกับทางบริษัทหรือมีการใช้บริการหลาย ๆ ประเภทของบริษัทแบบครบวงจร ซึ่งทำให้บริษัทมียอดขายเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 43 จึงส่งผลให้บริษัทมีค่าคอมมิสชั่นซึ่งคำนวณจากยอดขายเพิ่มขึ้นด้วย

ในปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการขายรวมลดลงเป็น 29.10 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.13 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยมีปัจจัยหลักมาจากการที่บริษัทพยายามลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการเดินทางและค่ารับรอง

สำหรับงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายรวมเท่ากับ 2.75 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.08 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 บริษัทมีการปรับเปลี่ยนนโยบายการจ่ายค่าคอมมิชชั่นให้แก่พนักงานขายของบริษัทจากเดิมที่มีการคิดค่าคอมมิชชั่นจากยอดกำไรขั้นต้นของแต่ละรายการขาย เป็นการพิจารณาให้ค่าตอบแทนและโบนัสพิเศษจากผลประกอบการโดยรวมทั้งบริษัท ส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายลดลงทั้งในด้านของมูลค่าและสัดส่วน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าตอบแทนผู้บริหาร

บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 8-12 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยส่วนประกอบหลักของค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัท ได้แก่ เงินเดือน, โบนัสและค่าตอบแทนพนักงาน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50-60 ของค่าใช้จ่ายในการบริหาร, ค่าเสื่อมราคา และค่าธรรมเนียมวิชาชีพ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 5-10 และร้อยละ 4-6 ของค่าใช้จ่ายในการบริหารรวม สำหรับค่าตอบแทนผู้บริหารของบริษัทนั้น คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 2-2.5 ของรายได้จากการให้บริการรวมในแต่ละปี

สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 56		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
เงินเดือนและค่าตอบแทนพนักงาน	40.84	8.05	48.60	6.69	52.79	5.68	12.97	5.50	14.79	5.84
ค่าเสื่อมราคา	4.93	0.97	5.70	0.78	6.13	0.66	1.54	0.66	1.39	0.55
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	1.65	0.32	3.68	0.51	5.33	0.57	0.99	0.42	1.07	0.42
อื่นๆ	11.52	2.27	6.98	0.96	23.36	2.51	6.37	2.70	9.09	3.59
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	58.94	11.62	64.96	8.94	87.61	9.43	21.86	9.28	26.33	10.40
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	12.19	2.40	17.36	2.39	23.15	2.49	5.37	2.28	4.27	1.69
รายได้จากการให้บริการรวม	507.33	100.0	726.26	100.0	929.25	100.0	235.66	100.0	253.21	100.0

บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมเพิ่มขึ้นจาก 58.94 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 64.96 ล้านบาทในปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน, โบนัสและค่าตอบแทนพนักงาน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนพนักงาน ปี 2554 พนักงาน 150-185 คน ปี 2555 พนักงาน 185-222 คน และการปรับฐานค่าตอบแทนของพนักงานประจำปี ประกอบกับบริษัทมีค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น เนื่องจากซื้อรถผู้บริหารเพิ่ม 2 คัน และเครื่องใช้สำนักงานของสำนักงานส่วนหัวลากเพิ่ม นอกจากนี้ บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียมทางวิชาชีพเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ถึงแม้บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมเพิ่มขึ้น แต่มีสัดส่วนต่อรายได้จากการให้บริการลดลงจากร้อยละ 11.62 เป็นร้อยละ 8.94 เนื่องจากบริษัทมีการเติบโตของรายได้ในอัตราที่มากกว่าการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมเพิ่มขึ้นเป็น 87.61 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.43 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยมีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน, โบนัสและค่าตอบแทนพนักงาน ประจำปี ประกอบกับบริษัทมีค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงอาคารสำนักงานในปี 2556 ประกอบกับค่าเสื่อม

ราคายานพาหนะที่คิดเต็มปี 56 และมีค่าธรรมเนียมทางวิชาชีพจากการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายจากการตั้งสำรองหนี้สงสัยจะสูญจากลูกหนี้การค้ารายหนึ่งเพิ่มขึ้นอีกด้วย (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ ลูกหนี้การค้า)

สำหรับในงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมเท่ากับ 26.33 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.40 ของรายได้จากการให้บริการรวม

ค่าตอบแทนผู้บริหารของบริษัทประกอบด้วย เงินเดือน, โบนัส, ค่าคอมมิชชั่น และค่าตอบแทนในฐานะกรรมการ บริษัทมีค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าตอบแทนผู้บริหารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 12.19 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 17.36 ล้านบาท และ 23.15 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปรับฐานเงินเดือนประจำปี, ค่าคอมมิชชั่นที่เพิ่มขึ้นตามยอดขาย และค่าตอบแทนในฐานะของกรรมการที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากบริษัทมีการแต่งตั้งกรรมการเพิ่มขึ้น ในช่วงต้นปี 2556

ต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้

ต้นทุนทางการเงินของบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 1-3 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยต้นทุนทางการเงินของบริษัทประกอบด้วย ดอกเบี้ยจ่ายและดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าทางการเงินซึ่งเกิดจากการทำสัญญาเช่าซื้อรถหัวลาก-หางลาก และรถยนต์ของผู้บริหารและพนักงานที่ทำหน้าที่ด้านการขาย รวมทั้งรถที่ใช้ในการส่งเอกสารและจัดเก็บสินค้า โดยต้นทุนทางการเงินของบริษัทในแต่ละปีมีดังนี้

สัดส่วนต้นทุนทางการเงินและภาษี	2554		2555		2556		ม.ค.-มี.ค. 56		ม.ค.-มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
ดอกเบี้ยจ่าย	4.55	0.90	4.55	0.63	3.80	0.41	0.94	0.40	1.16	0.46
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่าทางการเงิน	1.06	0.21	4.93	0.68	6.57	0.71	1.52	0.65	1.41	0.56
ต้นทุนทางการเงินรวม	5.60	1.10	9.48	1.30	10.37	1.12	2.46	1.04	2.58	1.02%
ภาษีเงินได้	6.33	1.25	2.94	0.40	11.81	1.27	4.52	1.92	2.63	1.04
รายได้จากการให้บริการ	507.33	100.0	726.26	100.0	929.25	100.0	235.66	100.00	253.21	100.0

ทั้งนี้ ในปี 2554, 2555 และ 2556 บริษัทเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 30, ร้อยละ 23 และร้อยละ 20 ของกำไรที่ต้องเสียภาษี ตามลำดับ สำหรับในช่วง 3 เดือนสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีอัตรากำไรเงินได้เท่ากับร้อยละ 20 ของกำไรที่ต้องเสียภาษี

กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ในปี 2555 บริษัทมีกำไรขั้นต้นและกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากการเติบโตของยอดขาย แต่เนื่องจากบริษัทมีการทำสัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากการซื้อหัวลาก-หางลากเพิ่มขึ้น ทำให้ต้องจ่ายดอกเบี้ยสำหรับการเช่าซื้อดังกล่าว ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้น 3.87 ล้านบาท ซึ่งส่งผลให้บริษัทมีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จลดลงจาก 7.21 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3.07 ล้านบาทในปี 2555

ในปี 2556 บริษัทมีกำไรขั้นต้นและกำไรจากการดำเนินงานเติบโตขึ้นอย่างมาก ซึ่งเป็นผลจากความสามารถในการขยายฐานลูกค้าทั้งในกลุ่มของธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศและธุรกิจขนส่งในประเทศ ประกอบ

กับการพยายามลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลง ส่งผลให้บริษัทมีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเพิ่มขึ้นจาก 3.07 ล้านบาทในปี 2555 เป็น 41.62 ล้านบาทในปี 2556 สำหรับในงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเท่ากับ 8.79 ล้านบาทซึ่งเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

รายการ	2554		2555		2556		31 มี.ค. 56		31 มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
กำไรขั้นต้น	111.43	21.96	133.12	18.33	196.99	21.20	58.08	24.64	46.96	18.55
กำไรจากการดำเนินงาน	31.33	6.18	32.84	4.52	86.94	9.36	29.69	12.60	18.27	7.21
กำไรก่อนภาษีเงินได้	13.54	2.67	6.01	0.83	53.43	5.75	21.86	9.28	11.42	4.51
กำไรเบ็ดเสร็จ	7.21	1.42	3.07	0.42	41.62	4.48	17.34	7.36	8.79	3.47
รายได้จากการให้บริการ	507.33	100.0	726.26	100.0	929.25	100.0	235.66	100.0	253.21	100.0
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	20.54		3.85		29.22		n.a		20.98	

ความสามารถในการทำกำไร

สำหรับความสามารถในการทำกำไรของบริษัทนั้น ในปี 2555 แม้ว่าบริษัทจะมีกำไรขั้นต้นและกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น แต่กลับมีอัตรากำไรขั้นต้นและอัตรากำไรจากการดำเนินงานลดลง ทั้งนี้มีปัจจัยหลักมาจากการที่บริษัทใช้แผนการตลาดโดยการให้ส่วนลดแก่ลูกค้าเพื่อเปิดโอกาสให้ลูกค้าได้ลองใช้บริการของบริษัท ซึ่งทำให้บริษัทมีการเติบโตของยอดขายเพิ่มขึ้นจึงทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะค่าคอมมิสชั่นที่จ่ายให้แก่พนักงานของบริษัท จึงส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นและอัตรากำไรจากการดำเนินงานของบริษัทลดลงในปี 2555 เมื่อประกอบกับการมีภาระต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นจากการกู้ยืมเพื่อซื้อหาลาก-หางลากเพิ่ม จึงส่งผลให้อัตรากำไรสุทธิของบริษัทลดลงจากร้อยละ 1.42 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 0.42 ในปี 2555

ในปี 2556 บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นและอัตรากำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลจากการที่บริษัทได้รับงานที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงจากพันธมิตรในต่างประเทศและได้รับงานขนส่งในประเทศที่ต้องใช้ความระมัดระวังสูงจึงมีอัตรากำไรขั้นต้นสูงกว่างานทั่วไป ประกอบกับบริษัทพยายามลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เช่น ค่าเดินทางและค่ารับรอง ส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 0.42 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 4.48 ในปี 2556

สำหรับในงวดสิ้นสุด 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 3.47 ซึ่งลดลงจากอัตรากำไรสุทธิในปี 2556 เนื่องจากกลุ่มลูกค้าของบริษัทมีการใช้บริการแบบครบวงจรกับบริษัทมากขึ้นจึงได้รับส่วนลดจากการเพิ่มปริมาณการใช้บริการกับบริษัท ประกอบกับการชะลอตัวของงานที่ได้รับจากพันธมิตรในต่างประเทศและงานขนส่งในประเทศที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงเนื่องจากความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทย ซึ่งส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้น, อัตรากำไรจากการดำเนินงาน และอัตรากำไรสุทธิของบริษัทลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว

ในส่วนของอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นนั้น บริษัทมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นลดลงจากร้อยละ 20.54 เป็นร้อยละ 3.85 ในปี 2556 เนื่องจากในปี 2556 บริษัทมีกำไรเบ็ดเสร็จลดลงเนื่องจากการขายตลาดจึงมีการให้ส่วนลดแก่ลูกค้าและมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น ในขณะที่บริษัทมีการเพิ่มทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้ว พร้อมทั้งมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการขายหุ้นเพิ่มทุน ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม บริษัทมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 29.22 ในปี 2556 จากการที่บริษัทพยายามขยายงานในส่วนที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงและพยายามลดค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลง สำหรับในช่วง 6 เดือนแรกปี 2557 บริษัทมี

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นลดลงเป็น 20.98 เนื่องจากงานที่มีอัตรากำไรสูงมีการชะลอตัวเนื่องจากความไม่สงบทางการเมืองประกอบกับบริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงขึ้นจากผลประกอบการของปี 2556

16.3 ความสามารถในการบริหารทรัพย์สิน

สินทรัพย์

สินทรัพย์ของบริษัทประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 35-50 โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50-65 ของสินทรัพย์รวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ ที่ดิน อาคาร ยานพาหนะและอุปกรณ์

สินทรัพย์รวมของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 233.57 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 361.64 ล้านบาท, 459.83 ล้านบาท และ 467.45 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555, 2556 และสิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมได้แก่ การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าซึ่งเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของยอดขายในแต่ละปี และการลงทุนในรถหัวลาก-หางลากเพื่อขยายธุรกิจขนส่งในประเทศซึ่งส่งผลให้รายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทเพิ่มขึ้น สำหรับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของสินทรัพย์ของบริษัทในแต่ละปีมีดังนี้

ลูกหนี้การค้า

บริษัทมีลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการเติบโตของยอดขาย ลูกหนี้การค้าของบริษัทส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้การค้าในประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60-80 ของลูกหนี้การค้ารวมของบริษัท ณ สิ้นปี 2554 – สิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีลูกหนี้การค้าเท่ากับ 72.73 ล้านบาท, 124.18 ล้านบาท, 137.32 ล้านบาท 123.55 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 31.14, ร้อยละ 34.34, ร้อยละ 29.86 และร้อยละ 26.43 ตามลำดับ โดยบริษัทให้เครดิตเทอมแก่ลูกค้าเป็นระยะเวลา 0 – 60 วัน ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 45-55 วัน

ลูกหนี้การค้าของบริษัท ณ สิ้นปี 2554 – สิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ มีดังนี้

ลูกหนี้การค้า ¹⁾	31 ธ.ค. 54		31 ธ.ค. 55		31 ธ.ค. 56		31 มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
ยังไม่ครบกำหนดชำระ	33.18	44.68	58.39	46.08	66.31	45.70	73.20	55.32
ค้างชำระ								
ค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน	32.96	44.39	54.16	42.74	67.11	46.25	47.70	36.05
ค้างชำระ 3-6 เดือน	5.12	6.89	8.33	6.57	0.35	0.24	0.39	0.29
ค้างชำระ 6-12 เดือน	0.89	1.20	1.80	1.42	5.58	3.85	1.15	0.87
ค้างชำระเกินกว่า 12 เดือน	2.11	2.84	4.04	3.19	5.74	3.96	9.89	7.47
รวม	74.26	100.0	126.71	100.0	145.09	100.0	132.33	100.0
หัก ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ²⁾	-1.53	-2.06	-2.54	-2.00	-7.77	-5.36	-8.78	-6.63
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	72.73	97.94	124.18	98.00	137.32	94.64	123.55	93.37

หมายเหตุ 1) ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย ลูกหนี้การค้า-กิจการอื่น และลูกหนี้การค้า-กิจการที่เกี่ยวข้อง

2) บริษัทมีนโยบายตั้งตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญในอัตราร้อยละ 100 ของยอดลูกหนี้ที่มีการค้างชำระมากกว่า 180 วันและไม่มีมารติดต่อกับบริษัทอีกต่อไป ทั้งนี้ หากลูกหนี้การค้าดังกล่าวมียอดค้างชำระมากกว่ายอดที่จะเรียกเก็บชำระจากบริษัทในฐานะเจ้าหนี้การค้า บริษัทจะพิจารณาตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญจากยอดค้างชำระหักด้วยยอดที่จะถูกเรียกเก็บชำระ

ลูกหนี้การค้าของบริษัทที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50-70, ค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 35-45 และค้างชำระเกิน 3 เดือนขึ้นไป คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 8-10 ของลูกหนี้การค้ารวม ทั้งนี้ การที่ลูกหนี้การค้าของบริษัทจัดอยู่ในกลุ่มค้างชำระไม่เกิน 3 เดือนในสัดส่วนค่อนข้างมาก นั้นมีสาเหตุหลักมาจาก การที่ลูกหนี้การค้าของบริษัทมีการกำหนดวันวางบิลและจ่ายเช็คในแต่ละเดือน ทำให้บริษัทไม่สามารถวางบิลและรับชำระจากลูกค้านี้ได้ตามรอบระยะเวลาที่ให้เครดิตของบริษัทถึงแม้จะครบกำหนดเรียกชำระแล้วก็ตาม ประกอบกับบริษัทมีลูกค้านี้บางส่วนที่ขอให้บริษัทเรียกเก็บเงินที่ปลายทาง ซึ่งในกรณีดังกล่าวบริษัทจะประสานงานให้เอเยนต์ซึ่งเป็นพันธมิตรทางการค้าในต่างประเทศช่วยเรียกเก็บเงินให้ โดยเอเยนต์บางรายจะรอให้สินค้าเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางก่อนจึงจะมีการจ่ายชำระค่าบริการ ส่งผลให้ต้องใช้ระยะเวลาในการเรียกเก็บเงินเกินกว่าระยะเวลาที่ให้เครดิต

ในส่วนของลูกค้านี้การค้าที่มีการค้างชำระเกินกว่าเกินกว่า 3 เดือนนั้น ณ สิ้นปี 2554 – สิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ประกอบด้วยลูกหนี้การค้าจำนวน 70-90 ราย โดยมีมูลค่าหนี้รวมเท่ากับ 8.12 ล้านบาท, 14.16 ล้านบาท, 11.67 ล้านบาท และ 11.42 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 10.93, ร้อยละ 11.18, ร้อยละ 8.05 และร้อยละ 8.63 ของลูกหนี้การค้ารวมในแต่ละปี ตามลำดับ

บริษัทมีการกำหนดนโยบายการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญในปี 2554 โดย ณ สิ้นปี 2554 บริษัทมีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกค้านี้รวม 68 ราย เป็นจำนวน 1.53 ล้านบาท สำหรับลูกค้านี้ที่บริษัทพิจารณาประสบปัญหาทางการเงิน และบางรายไม่ยอมรับราคาที่วางบิลไปและไม่ได้ติดต่อกันแล้วเป็นเวลานาน

ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้นอีก 1.18 ล้านบาทจากลูกหนี้ 14 ราย โดยเป็นลูกหนี้รายเดิมจากปี 2554 จำนวน 1 ราย เนื่องจากลูกค้านี้ประสบปัญหาทางการเงินและบริษัทได้รับชำระคืนหนี้บางส่วนจากลูกค้านี้รายหนึ่งที่ได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ในปี 2554 เป็นจำนวน 0.17 ล้านบาท ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญรวมทั้งสิ้น 2.54 ล้านบาท และ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเพิ่มอีก 5.57 ล้านบาท จากลูกหนี้ 9 ราย ซึ่งเป็นลูกหนี้รายเดิม 2 ราย เนื่องจากลูกค้านี้ประสบปัญหาทางการเงิน และบริษัทได้รับชำระคืนหนี้บางส่วนจากลูกค้านี้รายหนึ่งที่ได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ในปี 2555 เป็นจำนวน 0.34 ล้านบาท ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญรวมทั้งสิ้น 7.77 ล้านบาท โดยมีลูกหนี้รายใหญ่ในประเทศ 1 ราย มูลค่าหนี้รวม 5.38 ล้านบาท (รวมบริษัทในเครือ) และลูกหนี้รายใหญ่ในต่างประเทศ 1 ราย มูลค่าหนี้รวม 1.27 ล้านบาท

สำหรับ ณ สิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเพิ่มอีก 1.00 ล้านบาท จากลูกหนี้ 5 ราย โดยเป็นลูกหนี้รายเดิม 1 ราย เนื่องจากลูกค้านี้ประสบปัญหาทางการเงิน ส่งผลให้ ณ สิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญรวมทั้งสิ้น 8.78 ล้านบาท

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจาก 3.29 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 6.34 ล้านบาท, 57.22 ล้านบาท และ 18.06 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555 – สิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 1.41, ร้อยละ 1.75, ร้อยละ 12.44 และร้อยละ 18.06 ของสินทรัพย์รวมในแต่ละปี ตามลำดับ สาเหตุที่บริษัทมีรายการเงินสดในบัญชีค่อนข้างมากสืบเนื่องจากการดำเนินธุรกิจโดยเฉพาะการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศนั้น บริษัทต้องมีเงินทุนหมุนเวียนเพื่อใช้ชำระต้นทุนค่าบริการต่างๆ เช่น ค่าระวางเรือหรือเครื่องบินซึ่งไม่มีเครดิต รวมทั้งค่าดำเนินการต่างๆ ไปก่อน โดยบริษัทจะได้รับเครดิตเทอมจากเจ้าหนี้การค้าเป็นระยะเวลา 0 - 30

วัน ในขณะที่บริษัทมีการให้เครดิตเทอมแก่ลูกค้าเป็นระยะเวลา 0-60 วัน และมีวงจรมีเงินสดประมาณ 10-25 วัน บริษัทจึงต้องมีการสำรองเงินสดไว้สำหรับใช้หมุนเวียนในช่วงเวลาดังกล่าว

ลูกหนี้อื่น

บริษัทมีลูกหนี้อื่นของบริษัท ณ สิ้นปี 2554 – ไตรมาสที่ 1 ปี 2557 เท่ากับ 5.76 ล้านบาท, 10.76 ล้านบาท, 20.00 ล้านบาท และ 19.75 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 2.47, ร้อยละ 2.98, ร้อยละ 4.35 และ ร้อยละ 4.23 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยส่วนประกอบหลักที่สำคัญของลูกหนี้อื่นได้แก่ เงินทวงจ่ายค่าพิธีการศุลกากร ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการเติบโตของยอดขาย จาก 0.68 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 3.67 ล้านบาท, 12.24 ล้านบาท และ 10.09 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555 – สิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ตามลำดับ

ที่ดินอาคารและอุปกรณ์

สัดส่วนต่อสินทรัพย์รวม	31 ธ.ค. 54		31 ธ.ค. 55		31 ธ.ค. 56		31 มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน	6.55	2.81	7.30	2.02	6.77	1.47	6.76	1.45
อาคารและส่วนปรับปรุง	8.97	3.84	8.52	2.35	8.98	1.95	8.78	1.88
อุปกรณ์ เครื่องใช้สำนักงานและตกแต่ง	4.08	1.75	4.18	1.16	3.97	0.86	3.78	0.81
ยานพาหนะ								
รถหัวลาก-หางลาก	38.38	16.43	104.04	28.77	132.07	28.72	127.15	27.20
อื่น ๆ	21.44	9.18	21.92	6.06	17.62	3.83	17.25	3.69
รวมยานพาหนะ	59.83	25.61	125.96	34.83	149.69	32.55	144.40	30.89
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	-	-	0.02	0.01				
ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และยานพาหนะรวม	79.44	34.01	145.98	40.37	169.42	36.84	163.72	35.02
สินทรัพย์รวม	233.57	100.0	361.64	100.0	459.83	100.0	467.45	100.0

บริษัทมีที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และยานพาหนะ ณ สิ้นปี 2554 – ไตรมาสที่ 1 ปี 2557 เท่ากับ 79.44 ล้านบาท , 145.98 ล้านบาท, 169.42 ล้านบาท และ 163.72 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 34.01, ร้อยละ 40.37, ร้อยละ 36.84 และร้อยละ 35.02 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยการเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และยานพาหนะในแต่ละปี มีรายละเอียดดังนี้

ในปี 2555 การเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และยานพาหนะ มีสาเหตุหลักมาจาก

- บริษัทมีการลงทุนซื้อรถบรรทุกหัวลาก-หางลากเพิ่มขึ้นเพื่อขยายธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ โดยบริษัทมีการซื้อรถบรรทุกหัวลาก-หางลากจากบริษัท เพชรสุราษฎร์ เทรคดิง จำกัด จำนวน 17 คัน และหางลากจำนวน 18 หาง เป็นจำนวนเงินรวม 29.84 ล้านบาท โดยบริษัทมีการจัดหาเงินทุนจากการทำสัญญาเช่าซื้อกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง และบริษัทยังได้มีการลงทุนซื้อรถหัวลากเพิ่มจากผู้จำหน่ายรถหัวลาก-หางลากอีกเป็นจำนวน 11 คัน และ 34 หาง เป็นจำนวนเงินรวม 40.09

ด้านบาท โดยบริษัทมีการจัดหาเงินทุนจากการทำสัญญาเช่าซื้อเช่นกันและมีการชำระเป็นเงินสดบางส่วน ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีจำนวนรถหัวลาก-หางลากเพิ่มขึ้นจากจำนวนรถบรรทุกหัวลาก 13 คัน และหางลาก 26 คันในปี 2554 เป็นรถบรรทุกหัวลาก 41 คัน และหางลาก 78 คัน

- บริษัทได้มีการจำหน่ายรถยนต์ที่ใช้สำหรับผู้บริหารและพนักงานออกไป 4 คัน ราคาทุน 6.21 ล้านบาท มูลค่าทางบัญชี ณ วันที่ขาย 4.85 ล้านบาท มีกำไรจากการขาย 0.15 ล้านบาท และซื้อรถยนต์เพิ่มจำนวน 4 คัน มูลค่ารวม 8.79 ล้านบาทเพื่อใช้งานแทนส่วนที่จำหน่ายออกไป
- บริษัทมีการซื้อเครื่องใช้สำนักงาน เครื่องตกแต่ง และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ มูลค่ารวม 2.22 ล้านบาท เพื่อใช้ในกิจการทดแทนเครื่องเก่าที่เก่าและล้าสมัย และบริษัทมีการเปิดจุดบริการรถหัวลากใหม่ที่แหลมฉบัง จ.ชลบุรี จึงต้องมีการลงทุนในเครื่องตกแต่งเพิ่มขึ้น

ในปี 2556 การเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และยานพาหนะยังคงมีสาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงในกลุ่มยานพาหนะของบริษัทเช่นเดียวกับในปี 2555 ดังนี้

- บริษัทมีการลงทุนซื้อรถบรรทุกหัวลาก-หางลากเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ โดยบริษัทมีการซื้อรถบรรทุกหัวลาก-หางลากจากผู้จัดจำหน่ายรถหัวลาก-หางลากเป็นจำนวน 10 คัน และ 20 หาง เป็นจำนวนเงินรวม 35.55 ล้านบาท โดยบริษัทมีการจัดหาเงินทุนจากการทำสัญญาเช่าซื้อและมีการชำระเป็นเงินสดบางส่วน ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีจำนวนรถหัวลากเพิ่มขึ้นเป็น 51 คัน และหางลาก 98 คัน

จำนวนรถหัวลากและหางลาก	2554	เพิ่ม/ลด	2555	เพิ่ม/ลด	2556	เพิ่ม/ลด	ม.ค.-มี.ค. 57
จำนวนรถหัวลากของบริษัท (คัน)	13	28	41	10	51	-1	50
จำนวนหางลากของบริษัท (หาง)	26	52	78	20	98	-	98

- บริษัทได้มีการจำหน่ายรถยนต์ที่ใช้สำหรับผู้บริหารและพนักงานออกไป 4 คัน ราคาทุน 2.33 ล้านบาท มูลค่าทางบัญชี ณ วันที่ขาย 1.33 ล้านบาท มีขาดทุนจากการขาย 0.20 ล้านบาท และซื้อรถยนต์เพิ่มจำนวน 1 คัน มูลค่ารวม 0.39 ล้านบาทเพื่อใช้งานแทนส่วนที่จำหน่ายออกไป
- บริษัทมีการซื้อ เครื่องใช้สำนักงาน เครื่องตกแต่ง และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ มูลค่ารวม 2.11 ล้านบาท เพื่อใช้ในกิจการทดแทนเครื่องเก่าที่เก่าและล้าสมัย และบริษัทมีการรับพนักงานเพิ่มเนื่องจากเปิดจุดบริการรถหัวลากใหม่ที่แหลมฉบัง จ.ชลบุรี จึงต้องมีการลงทุนในเครื่องใช้สำนักงานและอุปกรณ์เพิ่มขึ้น
- บริษัทมีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่มีได้ใช้งานหรือเสื่อมสภาพแล้ว เช่น เครื่องใช้สำนักงาน เครื่องตกแต่ง เช่น โต๊ะ เก้าอี้ โทรศัพท อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ โดยมีมูลค่าของสินทรัพย์ที่ตัดจำหน่ายออกจากบัญชีของบริษัทรวม 3.62 ล้านบาท

สำหรับในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีการลงทุนซื้อยานพาหนะเพิ่ม 1 คัน มูลค่า 0.36 ล้านบาท เพื่อใช้ในการวิ่งงานซ่อมแซมหัวลาก และซื้อเครื่องใช้สำนักงานและเครื่องตกแต่งเพิ่ม 0.25 ล้านบาท เพื่อใช้ที่โกดังวินโคสท์ และมีการตัดจำหน่ายรถบรรทุก 1 คัน เนื่องจากรถเกิดอุบัติเหตุและไม่สามารถใช้งานได้อีก

ต่อไป โดยรถคันดังกล่าวมีราคาทุน 3.30 ล้านบาท มูลค่าทางบัญชี 2.96 ล้านบาท เมื่อรับทุนประกันคืน และปิดสัญญาเช่าซื้อแล้วทำให้บริษัทมีผลขาดทุน 0.27 ล้านบาท

เงินฝากธนาคารที่ติดภาระค้ำประกัน

ณ สิ้นสุดปี 2554, 2555, 2555 และไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีเงินฝากธนาคารที่ติดภาระค้ำประกันกับสถาบันการเงินเท่ากับ 55.49 ล้านบาท, 58.67 ล้านบาท, 59.48 ล้านบาท และ 59.57 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.76, ร้อยละ 16.22, ร้อยละ 12.94 และร้อยละ 12.74 ตามลำดับ ซึ่งเงินฝากธนาคารที่ติดภาระค้ำประกันดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดจากสถาบันการเงินที่บริษัทขอเงินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจและเงินค้ำประกันต่าง ๆ เช่น เงินค้ำประกันค่าไฟฟ้า, เงินค้ำประกันการทำเรือ และเงินค้ำประกันผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น

สินทรัพย์อื่น

สินทรัพย์อื่นของบริษัทประกอบด้วย สินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งได้แก่ ระบบโปรแกรมบัญชีและโปรแกรม Log Freight, ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่ายซึ่งอยู่ระหว่างการขอเรียกคืน, ค่าเช่าจ่ายล่วงหน้าซึ่งเกิดจากการที่บริษัทเคยทำสัญญาเช่าพื้นที่ระยะยาวในศูนย์การค้าแห่งหนึ่งในปี 2549 โดยสัญญาอายุ 20 ปี เพื่อใช้เป็นจุดรับงานจัดส่งพัสดุหรือสินค้าแก่ลูกค้ารายย่อย บริษัทจึงมีการบันทึกสิทธิการเช่าพื้นที่รอดตัดบัญชีดังกล่าวค่าเช่าจ่ายล่วงหน้า ทั้งนี้ บริษัทได้ปิดการให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวแล้วตั้งแต่ปี 2553 และนำพื้นที่ดังกล่าวให้เช่าช่วงแก่บุคคลภายนอกโดยรับรู้รายได้ค่าเช่าเป็นรายได้อื่นของบริษัท สำหรับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ของบริษัท ได้แก่ เงินมัดจำและเงินค้ำประกันต่างๆ เช่น ค้ำประกันไฟฟ้า และค้ำประกันการทำเรือ เป็นต้น

รายการ	31 ธ.ค. 54		31 ธ.ค. 55		31 ธ.ค. 56		31 มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	1.20	0.52	1.15	0.32	0.97	0.21	1.27	0.27
ค่าเช่าจ่ายล่วงหน้า	2.31	0.99	1.51	0.42	1.38	0.30	1.35	0.29
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย	9.37	4.01	12.11	3.35	12.11	2.63	12.11	2.59
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1.72	0.74	0.93	0.26	1.92	0.42	1.71	0.37
รวมสินทรัพย์	233.57	100.00	361.64	100.00	459.83	100.00	467.45	100.00

16.4 สภาพคล่องและความเพียงพอของเงินทุน

กระแสเงินสดและอัตราส่วนสภาพคล่อง

บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงานในปี 2554, 2555, 2556 และช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 เท่ากับ 17.77 ล้านบาท, (8.53) ล้านบาท, 46.51 ล้านบาท และ 20.74 ล้านบาท ตามลำดับ โดยในช่วงปี 2555 บริษัทมียอดขายเติบโตขึ้นอย่างมากแต่มีอัตรากำไรลดลง เนื่องจากผลของการใช้แผนการตลาดในการให้ส่วนลดเพื่อขยายฐานลูกค้า ส่งผลให้บริษัทมีกำไรสุทธิก่อนภาษีเงินได้ลดลงจากปี 2554 ในขณะที่มีลูกหนี้การค้าเพิ่มสูงขึ้นมากจากการเติบโตของยอดขาย ส่งผลให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานสุทธิใช้ไปในปี 2555 สำหรับในปี 2556

บริษัทมีกำไรสุทธิก่อนภาษีเงินได้เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลจากการได้รับงานที่มีอัตรากำไรสูงและมีการควบคุมค่าใช้จ่าย ส่งผลให้บริษัทมีกำไรสุทธิก่อนภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นและมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

ในปี 2554, 2555, 2556 และช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมลงทุนเท่ากับ (26.14) ล้านบาท, (18.66) ล้านบาท, (6.88) ล้านบาท และ (0.10) ล้านบาท ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่เกิดจากการลงทุนซื้ออรรถบรรทุกหัวลาก-หางลากเพิ่มในแต่ละปี

ในปี 2554, 2555, 2556 และช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินทุกปี โดยเท่ากับ 9.35 ล้านบาท, 30.25 ล้านบาท, 11.24 ล้านบาท และ 6.54 ล้านบาท โดยในปี 2555 แหล่งที่มาของกระแสเงินสดของบริษัทมาจากการเพิ่มทุนจดทะเบียน 80.00 ล้านบาท สำหรับปี 2554, 2556 และช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 บริษัทใช้แหล่งที่มาของกระแสเงินสดจากการกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นหลัก ซึ่งมีมูลค่าเท่ากับ 30.68 ล้านบาท, 57.57 ล้านบาท และ 17.80 ล้านบาท ตามลำดับ ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2554, 2555, 2556 และสิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น เท่ากับ 0.98 ล้านบาท, 3.05 ล้านบาท, 50.87 ล้านบาท และ 27.19 ล้านบาท ตามลำดับ

กระแสเงินสด	31 ธ.ค. 54	31 ธ.ค. 55	31 ธ.ค. 56	31 มี.ค. 57
กำไร(ขาดทุน)สุทธิก่อนภาษีเงินได้	13.54	6.01	53.43	11.42
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	17.77	-8.53	46.51	20.74
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน	-26.14	-18.66	-6.88	-0.10
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	9.35	30.25	11.24	6.54
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	0.98	3.05	50.87	27.19

อัตราส่วนสภาพคล่อง

ณ สิ้นปี 2555, 2556 และไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องเพิ่มขึ้นจาก 0.54 เท่าในปี 2554 เป็น 0.82 เท่า, 0.91 เท่า และ 0.94 เท่า ตามลำดับ ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นจากจากมีลูกหนี้การค้าเพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของยอดขายซึ่งส่งผลให้บริษัทมีเจ้าหนี้การค้าและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน โดยอัตราส่วนสภาพคล่องของบริษัทมีค่าต่ำกว่า 1.00 เท่าเล็กน้อย แสดงให้เห็นว่าบริษัทมีสินทรัพย์ที่สามารถหมุนเวียนนำไปใช้ชำระหนี้สินระยะสั้นได้เกือบทั้งหมด

ในการประกอบธุรกิจของบริษัทนั้นจะต้องมีการจ่ายต้นทุนค่าบริการไปก่อนจึงเรียกเก็บค่าบริการจากลูกค้า โดยบริษัทได้รับเครดิตเทอมจากเจ้าหนี้เป็นระยะเวลาประมาณ 0-30 วัน แต่มีการให้เครดิตเทอมแก่ลูกค้าเป็นระยะเวลา 0-60 วัน ซึ่งที่ผ่านมา บริษัทมีระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ยอยู่ในช่วงประมาณ 25-30 วัน และมีระยะเวลาได้รับชำระหนี้เฉลี่ยประมาณ 45-55 วัน ส่งผลให้บริษัทมีวงจรมีเงินสดอยู่ในช่วงประมาณ 20-30 วัน ซึ่งบริษัทใช้การกู้ยืมสถาบันการเงินมาเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในช่วงเวลาสั้นๆ

ในปี 2555 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสดเท่ากับ -0.05 เท่าเนื่องจากบริษัทมุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าส่งผลให้มีกำไรก่อนภาษีเงินได้ลดลงในขณะที่มีลูกหนี้การค้าเพิ่มสูงขึ้นมากจึงทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานสุทธิเป็นลบ อย่างไรก็ตาม ในปี 2556 และช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็น 0.23 เท่าและ 0.35 เท่า ตามลำดับ เนื่องจากภายหลังจากการมุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าในปี 2555 บริษัทหันมามุ่งเน้นการให้บริการที่มีอัตรากำไรสูงและพยายามลดค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลง ส่งผลให้บริษัทมีกำไรก่อน

ภาษีเงินได้เพิ่มขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานมากพอที่จะนำไปใช้ชำระหนี้สินหมุนเวียนที่มีอยู่ได้

รายการ	2554	2555	2556	ม.ค.-มี.ค. 57
อัตราส่วนสภาพคล่อง(เท่า)	0.54	0.82	0.91	0.94
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.13	- 0.05	0.23	0.35
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	48.47	49.81	52.65	49.30
ระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ย (วัน)	29.49	27.40	25.54	21.23
วงจรกิจเงินสด (วัน)	18.98	22.41	27.11	28.07

แหล่งเงินทุนและอัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน

โครงสร้างเงินทุนของบริษัทประกอบด้วยหนี้สินคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60-80 และส่วนของผู้ถือหุ้นคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-40 โดยมีรายละเอียดดังนี้

หนี้สินรวม

หนี้สินของบริษัทประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70-80 โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเจ้าหนี้การค้า สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-30 ของหนี้สินรวม โดยมีส่วนประกอบหลักได้แก่ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

หนี้สินรวมของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 196.00 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 240.01 ล้านบาท, 296.58 ล้านบาท และ 295.41 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555, 2556 และสิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ตามลำดับ โดยสาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นของหนี้สินรวมในแต่ละปีมีดังนี้

เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

บริษัทมีการใช้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการเติบโตของยอดขาย โดยมีการใช้วงเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นเป็นหลักและมีการใช้เงินกู้ยืมระยะยาวบางส่วนเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการจองระวางเรือและจ่ายค่าดำเนินการต่าง ๆ ไปก่อนที่จะได้รับชำระจากลูกค้า โดยบริษัทมียอดเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น ณ สิ้นปี 2554 , 2555, 2556 และสิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 เท่ากับ 87.57 ล้านบาท, 67.80 ล้านบาท, 125.37 ล้านบาท และ 143.17 ล้านบาท ตามลำดับ หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 36.64, ร้อยละ 18.75, ร้อยละ 27.26 และร้อยละ 30.63 ของหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นรวม ตามลำดับ

บริษัทมีการลงทุนในรถบรรทุกหัวลาก-หางลากและมีการซื้อรถยนต์โดยใช้แหล่งเงินทุนจากการทำสัญญาเช่าซื้อกับสถาบันการเงิน ส่งผลให้บริษัทมีหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 38.77 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 81.60 ล้านบาท, 84.24 ล้านบาท และ 74.79 ล้านบาท ในปี 2555, 2556 และสิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนรถบรรทุกหัวลาก-หางลากและรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี สำหรับช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมิได้มีการซื้อรถหัวลาก-หางลากและยานพาหนะเพิ่มเติม จึงมีหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินลดลง

เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	31 ธ.ค. 54		31 ธ.ค. 55		31 ธ.ค. 56		31 มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น	85.57	36.64	67.80	18.75	125.37	27.26	143.17	30.63
เงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคาร	11.37	4.87	8.42	2.33	1.17	0.25	0.28	0.06
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	38.77	16.60	81.60	22.56	84.24	18.32	74.79	16.00
รวมเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	135.71	58.10	157.81	43.64	210.77	45.84	218.24	46.69
หนี้สินรวม	195.00	83.49	240.01	66.37	296.58	64.50	295.41	63.20
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	233.57	100.0	361.64	100.0	459.83	100.0	467.45	100.0

เจ้าหนี้การค้า

เจ้าหนี้การค้าที่สำคัญของบริษัทได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งและเอเยนต์ โดยเจ้าหนี้การค้าของบริษัทส่วนใหญ่เป็นเจ้าหนี้การค้าในประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60-80 ของเจ้าหนี้การค้ารวมของบริษัท ณ สิ้นปี 2554, 2555, 2556 และสิ้นสุดไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีเจ้าหนี้การค้าเท่ากับ 35.44 ล้านบาท, 54.84 ล้านบาท, 49.06 ล้านบาท และ 48.23 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 18.17, ร้อยละ 22.85, ร้อยละ 16.54 และร้อยละ 16.33 ตามลำดับ โดยบริษัทได้รับเครดิตเทอมจากเจ้าหนี้การค้ากลุ่มที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งเป็นระยะเวลาประมาณ 0 – 30 วัน และได้รับเครดิตเทอมจากเจ้าหนี้การค้ากลุ่มที่เป็นเอเยนต์เป็นระยะเวลาประมาณ 0 – 30 วันเช่นกัน ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ยประมาณ 20-30 วัน

หนี้สินอื่น

หนี้สินอื่นของบริษัทประกอบด้วย เจ้าหนี้กรมสรรพากร, ภาษีเงินได้ค้างจ่าย, ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน, หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี และหนี้สินอื่น ๆ เช่น ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย เป็นต้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ สิ้นปี 2554 บริษัทมีทุนจดทะเบียนที่ออกและเรียกชำระแล้วเท่ากับ 50.00 ล้านบาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100.00 บาท มีขาดทุนสะสม 38.57 ล้านบาท และมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 38.57 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.30 ของหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นรวม ณ สิ้นปี 2554

ในปี 2555 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 2/2555 มีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 50.00 ล้านบาทเป็น 60.00 ล้านบาท และมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้เป็นหุ้นละ 10.00 บาท โดยเสนอขายหุ้นทั้งหมดให้แก่คุณปิ่นรัก ประสิทธิ์ศิริกุล ซึ่งเป็นภรรยาของคุณกิตติ พัทธวารสกุล ต่อมาที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 3/2555 ได้มีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 60.00 ล้านบาท เป็น 66.25 ล้านบาท โดยเป็นการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมให้แก่คุณกิตติ พัทธวารสกุล เป็นจำนวน 500,000 หุ้น ในราคาหุ้นละ 10.00 บาท และมีการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นใหม่ ได้แก่ คุณสุขสันต์ กิตติภัทรพงษ์ เป็นจำนวน 125,000 หุ้น ในราคาหุ้นละ 40.00 บาท

ต่อมา ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 5/2555 มีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 66.25 ล้านบาทเป็น 81.25 ล้านบาท โดยเป็นการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนทั้งหมด 1.50 ล้านหุ้นให้แก่ บริษัท ร่วมทุน เค-เอสเอ็มอี จำกัด ในราคาหุ้นละ 40.00 บาท ส่งผลให้บริษัทมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ ณ สิ้นปี 2555 เท่ากับ 48.75 ล้านบาท

ในปี 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 2/2556 มีมติให้เปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้จากหุ้นละ 10.00 บาท เป็น 0.25 บาท และมีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 81.25 ล้านบาท เป็น 105.00 ล้านบาท คิดเป็นจำนวนหุ้นรวม 95.00 ล้านหุ้น โดยจัดสรรหุ้นจำนวนไม่เกิน 89.10 ล้านหุ้นเพื่อขายให้แก่ประชาชน และจัดสรรหุ้นจำนวนไม่เกิน 5.90 ล้านหุ้นเพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของบริษัท ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีการจัดสรรกำไรสุทธิจำนวน 10.50 ล้านบาทเป็นสำรองตามกฎหมาย

ในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2557 ที่ประชุมสามัญประจำปีครั้งที่ 1/2557 มีมติให้ยกเลิกการออกไปสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของบริษัท และมีมติอนุมัติการจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้นสำหรับผลประกอบการประจำปี 2556 ในอัตราหุ้นละ 0.046 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 15.00 ล้านบาท

รายการ	31 ธ.ค. 54		31 ธ.ค. 55		31 ธ.ค. 56		31 มี.ค. 57	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
ทุนจดทะเบียน	50.00	31.51	81.25	34.79	105.00	29.03	105.00	22.83
ทุนที่ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	50.00	31.51	81.25	34.79	81.25	22.47	81.25	17.67
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	-	-	48.75	20.87	48.75	13.48	48.75	10.60
กำไรสะสม	-11.43	-7.21	-8.36	-3.58	33.25	9.20	42.05	9.14
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	38.57	24.30	121.64	52.08	163.25	45.14	172.05	37.41
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	158.68	100.0	233.57	100.0	361.64	100.0	459.83	100.0

อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน

ณ สิ้นปี 2554 บริษัทเริ่มต้นประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศจึงมีการทำสัญญาเช่าซื้อรถบรรทุกหัวลาก-หางลาก ส่งผลให้หนี้สินรวมของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทยังคงมีขาดทุนสะสมมาก ทำให้บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนสูงถึง 5.16 เท่า ณ สิ้นปี 2555, 2556 และสิ้นไตรมาสที่ 1 ปี 2557 บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงเป็น 1.97 เท่า, 1.82 เท่า และ 1.72 เท่า ตามลำดับ โดยมีปัจจัยสำคัญมาจาก การเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 50.00 ล้านบาทเป็น 81.25 ล้านบาทในปี 2555 และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ 48.75 ล้านบาทจากการจำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นรายใหม่ 2 รายที่ราคาสูงกว่ามูลค่าที่ตราไว้ ประกอบกับบริษัทมีผลประกอบการที่ดีขึ้น จึงส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมา

บริษัทมีอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและภาระผูกพันติดลบในปี 2555 เนื่องจากมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานติดลบจากการที่มีกำไรก่อนภาษีเงินได้ลดลงในขณะที่มีลูกหนี้การค้าเพิ่มสูงขึ้นมาก อย่างไรก็ตาม ในปี 2556 และช่วง 3 เดือนแรกของปี 2557 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามการเติบโตของยอดขายและความสามารถในการทำกำไรที่ดีขึ้น

รายการ	2554	2555	2556	ม.ค.-มี.ค. 57
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	5.16	1.97	1.82	1.72
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (เท่า)	3.04	-0.21	4.35	8.03
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน	0.55	-0.15	1.07	2.18

16.5 ภาวะผูกพันด้านหนี้สิน และการบริหารจัดการภาระนอกงบดุล

- ณ สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2556 และ 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีวงเงินเบิกเกินบัญชีและวงเงินกู้ยืมระยะสั้นกับสถาบันการเงินหลายแห่ง วงเงินรวม 149.00 ล้านบาท และ 179.00 ล้านบาท โดยวงเงินสินเชื่อดังกล่าวมีหลักประกันคือเงินฝากธนาคารและตัวแลกเงินของบริษัท และค้ำประกันส่วนบุคคลโดยกรรมการของบริษัท 1 ท่าน
- ณ สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2556 และ 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีวงเงินกู้ระยะยาวกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง วงเงิน 20.00 ล้านบาท กำหนดยอดชำระคืนเงินต้นงวดละไม่ต่ำกว่า 0.30 ล้านบาท และมียอดค้างชำระ ณ สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2556 และ 31 มีนาคม 2557 เท่ากับ 1.17 ล้านบาท และ 0.28 ล้านบาท ตามลำดับ โดยวงเงินสินเชื่อดังกล่าวมีหลักประกันคือ การจดจำนองที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและค้ำประกันส่วนบุคคลโดยกรรมการของบริษัท 1 ท่าน
- ณ สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2556 และ 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีการทำสัญญาเช่าการเงินระยะยาวกับสถาบันการเงินหลายแห่งเพื่อเช่าอุปกรณ์และยานพาหนะรวม 131 สัญญา โดยมีค่าเช่าที่กำหนดเป็นรายเดือนกับ 5,989.72 บาท – 130,604.76 บาท โดยมีระยะเวลาเช่า 3-5 ปี สัญญาเช่าดังกล่าวมีการค้ำประกันส่วนบุคคลโดยกรรมการของบริษัท 1 ท่าน (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงิน)
- ณ สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2556 และ 31 มีนาคม 2557 บริษัทได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาบริการกับบุคคลภายนอกหลายราย โดยมีระยะเวลาเช่า 1-3 ปี และสามารถต่ออายุได้ บริษัทมีข้อผูกมัดที่จะต้องจ่ายค่าเช่าและค่าบริการตามสัญญาเดือนละ 263,045.00 บาท

16.6 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่จะมีผลต่อฐานะการเงินหรือการดำเนินงานในอนาคต

ภายหลังการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ จำนวนหุ้นชำระแล้วของบริษัทจะเพิ่มขึ้นจาก 325.00 ล้านหุ้น เป็น 420.00 ล้านหุ้น เพิ่มขึ้นจำนวน 95.00 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.62 ของทุนชำระแล้วภายหลังการเสนอขายหุ้นดังกล่าว ซึ่งจะทำให้อัตราส่วนต่างๆ ที่เปรียบเทียบกับส่วนของผู้ถือหุ้นหรือจำนวนหุ้นของบริษัทลดลงในอนาคต เนื่องจากจำนวนหุ้นที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณเพิ่มขึ้น (Dilution Effect) เช่นกำไรสุทธิต่อหุ้น (Earnings per share) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เป็นต้น ซึ่งผลกระทบดังกล่าวหากพิจารณาจากข้อมูลอดีตปี 2556 จะเห็นได้ว่ากำไรสุทธิต่อหุ้นลดลงจาก 0.128 บาทต่อหุ้น เหลือเท่ากับ 0.099 บาทต่อหุ้น

อย่างไรก็ตามบริษัทคาดว่าในระยะยาวบริษัทจะได้รับผลดีจากการเสนอขายหุ้นและการนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในครั้งนี้ โดยเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นจะนำไปลงทุน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งบริษัทจะได้รับผลประโยชน์อื่นๆ จากการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ อาทิ ความคล่องตัวในการจัดหาแหล่งเงินทุน และภาพลักษณ์ที่ดีในการเป็นบริษัทจดทะเบียนที่สนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจมีความคล่องตัวมากขึ้น เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลให้ในอนาคตบริษัทจะมีรายได้และกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้นซึ่งสามารถชดเชยกับผลกระทบจากจำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวได้