

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ประวัติความเป็นมาที่สำคัญของบริษัทฯ

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด(มหาชน) (“บริษัทฯ” หรือ “NCL”) เป็นผู้ให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ ครบวงจร (Logistics Solution Provider) ก่อตั้งขึ้นโดยคุณกิตติ พัทธาวรสกุล เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ โดยประกอบด้วยบริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) (เดิมชื่อ “บริษัท รีจินอล เฟสท์ จูบิลี จำกัด”), บริษัท วี พี อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์(ประเทศไทย) จำกัด (“VP”) และบริษัท ยูนิทรานส์ โกลบอล จำกัด (“UNI”) ปัจจุบันได้หยุดประกอบธุรกิจแล้ว

บริษัทฯ เริ่มต้นให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปี 2537 ซึ่งดำเนินการภายใต้บริษัท วี พี อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์(ประเทศไทย) จำกัด (“VP”) โดยเริ่มจากการเป็น ผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (LCL) ในเส้นทางประเทศไทย-ทวีปสหรัฐอเมริกา และขยายสู่เส้นทางในทวีปเอเชียและยุโรปในปี 2539 และปี 2543 ตามลำดับ

เพื่อเป็นการปรับโครงสร้างการบริหารภายในกลุ่มบริษัทและสร้างความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ในปี 2552 VP จึงได้เริ่มหยุดการประกอบธุรกิจ และในปี 2554 พนักงานซึ่งเป็นผู้ก่อตั้ง UNI ได้ขายหุ้น UNI ให้แก่คุณกิตติ พัทธาวรสกุล ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ ซึ่งต่อมาคุณกิตติ พัทธาวรสกุล ได้มีการขายหุ้น UNI ให้แก่บุคคลภายนอกทั้งหมด แต่ UNI ยังคงใช้สถานที่ประกอบกิจการในอาคารเดียวกันกับบริษัทฯ และยังคงพึ่งพาบริษัทฯ ในด้านเอกสารต่าง ๆ รวมถึงการบริหารจัดการด้านบัญชีและการเงิน อย่างไรก็ตาม ในปีปัจจุบัน VP และ UNI ได้หยุดการประกอบธุรกิจแล้ว โดยแจ้งหยุดการประกอบธุรกิจกับกรมสรรพากรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ปี 2555 และอยู่ระหว่างการรอชำระบัญชี ดังนั้น บริษัทฯ ที่ยังคงประกอบธุรกิจอยู่ในปัจจุบันจึงมีเพียงบริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด เพียงแห่งเดียว

นับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจ บริษัทฯ มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและสามารถให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศได้ทั้งแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (LCL) และแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ (FCL) รวมทั้งให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและเป็นตัวแทนในการออกสินค้าให้แก่ลูกค้า นอกจากการเติบโตอย่างต่อเนื่องในธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว ในช่วงปี 2554 บริษัทฯ ยังได้มีการลงทุนในธุรกิจขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหกล้อและหางลากเพื่อสร้างความต่อเนื่องในการให้บริการแก่ลูกค้าโดยเริ่มต้นที่เส้นทางในภาคใต้ และขยายไปในเส้นทางภาคตะวันออก และกรุงเทพมหานคร

ต่อมาได้มีการจดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัท(มหาชน) และเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (MAI) เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2557 ปัจจุบันบริษัทได้ดำเนินการด้วยความมั่นคงมากกว่า 20 ปี โดยมีทุนจดทะเบียน 157.5 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 630 ล้านหุ้น โดยเป็นทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว 105 ล้านบาท จำนวนหุ้นจดทะเบียน หุ้นสามัญ 420 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มีบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (“กลุ่มบริษัท”) จำนวน 6 บริษัท ประกอบธุรกิจให้บริการด้านจัดการขนส่งแก่ลูกค้าทั้งทางบก, ทางทะเล และทางอากาศ ซึ่งครอบคลุมทั้งการจัดส่งสินค้าแบบ

เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (FCL) และไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (LCL), การขนส่งสินค้าแบบจากประตูสู่ประตู (Door to Door), การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร (Custom's Broker), การให้บริการจัดหาตู้ขนส่งสินค้า (SOC), ให้บริการเช่าตู้คอนเทนเนอร์ และการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกทุกหัวลาก, ตัวแทนขนส่งทางเรือ และ บริษัทร่วมที่ทำธุรกิจอื่น ๆ 1 บริษัท ประกอบธุรกิจผลิตน้ำตาลและจำหน่ายอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง รวมบริษัทฯ บริษัทย่อย และ บริษัทรวมทั้งสิ้น 7 บริษัท ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”)
2. NCL INTER LOGISTICS (S) PTE. LTD. (“บริษัทย่อย”) : บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
3. บริษัท เลเจนด์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด (“บริษัทย่อย”) : บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 60
4. LEGACY ASIA CAPITAL PTE. LTD. (“บริษัทย่อย”) : บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70
5. บริษัท เอสเอสเค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) : บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75.35
6. บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมด จำกัด (“บริษัทร่วม”) : บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 44.44
7. บริษัท ซิม (ไทยแลนด์) จำกัด (“บริษัทร่วม”) : บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และกลยุทธ์การดำเนินงาน

คณะกรรมการบริษัทได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และกลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัท รวมถึงมีการพิจารณาบทวนการกำหนดดังกล่าวเป็นประจำทุกปี เพื่อให้มีความครอบคลุม ชัดเจน บ่งบอกถึงทิศทางเป้าหมาย และ สะท้อนถึงตัวตนของบริษัท รวมถึงทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจที่เคลื่อนไปข้างหน้าอย่างรวดเร็วอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัท และผู้ถือหุ้นโดยรวม

วิสัยทัศน์

บริษัทฯ กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นผู้นำในด้านการให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร โดยจะเป็นทางเลือกแรกและทางเลือกที่ดีที่สุดให้แก่ลูกค้าและคู่ค้าของบริษัท

พันธกิจ

พันธกิจของบริษัทฯ ได้แก่ การประกอบธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจรด้วยบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและให้บริการแก่ลูกค้าด้วยความจริงใจ พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้าที่มีประสิทธิภาพทั่วโลก

เป้าหมายในการดำเนินงานธุรกิจ

เป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ คือการเป็นมืออาชีพในการช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าให้มากที่สุด

กลยุทธ์การดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้จัดเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถไว้คอยให้บริการแก่ลูกค้า โดยสามารถนำเสนอบริการได้อย่างครอบคลุมตั้งแต่การให้คำปรึกษาในการวางแผนและจัดหาวิธีขนส่งที่เหมาะสมที่สุด และการจัดการ

ให้ลูกค้าสามารถขนส่งได้ตรงตามกำหนดเวลาภายใต้ต้นทุนที่ต่ำที่สุด รวมถึงมีการประสานงานกับพันธมิตรในต่างประเทศเพื่อให้สามารถกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศต่าง ๆ ได้ทั่วโลก

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

- ปี 2557 มกราคม - บริษัทฯ เริ่มให้บริการจัดหาและบริหารจัดการคลังสินค้าให้แก่ลูกค้า โดยปัจจุบันมีคลังสินค้าที่ให้บริการ 1 แห่งที่เขตปลอดอากรวินโดสท์ ถนนบางนา-ตราด (ปัจจุบันไม่ได้มีการให้บริการแล้ว)
- สิงหาคม - ตั้งสำนักงานสาขาที่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
- พฤศจิกายน - บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (MAI) เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2557 โดยมีทุนจดทะเบียน 140 ล้านบาท เป็นทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว 105 ล้านบาท ประกอบด้วยหุ้นสามัญ 420 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท
- พฤศจิกายน - ก่อตั้ง NCL INTER LOGISTICS (S) PTE. LTD ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในประเทศ สิงคโปร์ เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ โดยมีทุนจดทะเบียน 500,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ ทั้งนี้บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วน 100% ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว
- ธันวาคม - บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นของบริษัท ทวานส์ออฟชอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 22.22% ของจำนวนหุ้นจดทะเบียนชำระแล้ว 1,000,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ ในราคารวมประมาณ 33,080,000 บาท ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ โดยประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้เป็นการลงทุนเพื่อขยายธุรกิจการขนส่งด้านระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่อชุดเจาะน้ำมันดิบ และรองรับการขยายตลาดสู่กลุ่มประเทศอาเซียนและได้ขายหุ้นของบริษัทฯ ดังกล่าวแล้วในช่วงต้นปี 2559 เนื่องจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันประสบปัญหาขาดทุน
- ปี 2558 กุมภาพันธ์ - บริษัทฯ ขยายธุรกิจขนส่งในประเทศโดยการซื้อหัวลากเพิ่มจำนวน 15 หัว รวมบริษัทฯ มีจำนวนหัวลากทั้งหมด 65 หัวลาก และ 98 หางลาก
- มีนาคม - บริษัทฯ เริ่มให้บริการจัดส่งสินค้าทางเรือแบบตู้คอนเทนเนอร์ครบวงจรจากท่าเรือระนองประเทศไทยไปยังท่าเรือย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์
- กรกฎาคม - บริษัทฯ หยุดให้บริการจัดส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือระนองประเทศไทยไปยังท่าเรือย่างกุ้งประเทศเมียนมาร์ ซึ่งไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยยะสำคัญต่อการประกอบธุรกิจหลักของบริษัทฯ

- พฤศจิกายน - คณะกรรมการบริษัท ได้มีมติเห็นชอบอนุมัติให้ขายเงินลงทุนในบริษัทร่วมทั้งจำนวน ของบริษัท ทวานส์ออฟซอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ในประเทศสิงคโปร์ ที่บริษัทฯ ถืออยู่ในสัดส่วน 22.22% ของจำนวนทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ทั้งหมดจำนวน 1,000,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ ให้แก่ Mr.Alvin Lim Sien Yong ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากบริษัทร่วมมีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน ในงวด 9 เดือน จนทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ โดยจำหน่ายไปในราคารวม 10,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีผลขาดทุนจากการขายเงินลงทุนจำนวน 990,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 32.59 ล้านบาท
- ธันวาคม - บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทรุ่นที่ 1 (NCL-W1) โดยจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Right Offering) ในอัตรา 3 หุ้นเดิมต่อ 1 ใบสำคัญแสดงสิทธิ โดยไม่คิดมูลค่า อัตราการใช้สิทธิหุ้นละ 4.00 บาท
- เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เป็น 140 ล้านบาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท เพื่อบริการเสนอขายหุ้นแก่ผู้ถือหุ้นเดิมและรับบริการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ NCL-W1
- ปี 2559 มกราคม - บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนในบริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“บริษัทร่วม” หรือ “SSK”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วม ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2559 ด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก และเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2559 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ได้มีมติอนุมัติให้ขายทรัพย์สิน หัวลาก จำนวน 65 หัว และหางพวง จำนวน 98 หาง ให้แก่ SSK ตามสัญญาโอนทรัพย์สินเพื่อการลงทุนคิดเป็นประมาณ 120.94 ล้านบาท
- และในเดือนมิถุนายน ได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนใน SSK จำนวน 289 ล้านบาท จากเดิมที่มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 1 ล้านบาท รวมเป็น 290 ล้านบาท
- มีนาคม - บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับ LEGEND SHIPPING PTE. LTD. (ประเทศสิงคโปร์) เพื่อจัดตั้ง บริษัท เลเจนด์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559 ด้วยทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท เพื่อให้บริการจัดหาตู้ขนส่งสินค้า (SOC) และให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์เอง และเป็นตัวแทนแต่งตั้งจากต่างประเทศในการนำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ
- มิถุนายน - บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับ LEGEND SHIPPING PTE. LTD. (ประเทศสิงคโปร์) เพื่อจัดตั้ง LEGACY ASIA CAPITAL PTE. LTD. (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ของบริษัทฯ ตั้งอยู่ที่ประเทศสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2559 ด้วยทุน

จดทะเบียน 200,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ เพื่อทำธุรกิจให้เข้าผู้ถือหุ้น เนอร์ เพื่อขยายฐานธุรกิจไปยังต่างประเทศและครบวงจรมากขึ้นรวมทั้งเป็น การกระจายความเสี่ยงในธุรกิจให้มีความหลากหลายมากขึ้น

- กันยายน - บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับบริษัท เกรซ วอเตอร์ เมด จำกัด (“บริษัทร่วมอื่น ๆ” หรือ “GWM”) โดยการเข้าซื้อหุ้นสามัญ เป็นเงิน 8 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2559 สัดส่วนการถือหุ้น 44.44% ซึ่งประกอบธุรกิจ ผลิตน้ำยาล้างไต และจำหน่ายอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง โดยการลงทุนครั้งนี้ บริษัทฯ เล็งเห็นว่าจะ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่บริษัทฯ ได้ในอนาคต อีกทั้งเป็นการกระจาย ความเสี่ยง ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนที่เติบโต มั่นคง และต่อเนื่องใน อนาคต
- ปี 2560 พฤษภาคม - บริษัทฯ ได้เข้าเพิ่มทุนในบริษัทย่อย NCL Inter Logistics (S) Pte. Ltd. จำนวน 300,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 SGD มูลค่ารวม 300,000 SGD โดยเพิ่มขึ้นจาก 700,000 หุ้น มูลค่า 700,000 SGD เป็น 1,000,000 หุ้น มูลค่า 1,000,000 SGD โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- พฤษภาคม - บริษัทฯ ได้เข้าเพิ่มทุนในบริษัทร่วม บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมด จำกัด จำนวน 17,780 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1,000 บาท มูลค่ารวม 17.78 ล้านบาท และมีผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ ได้เข้าร่วมเพิ่มทุนด้วย โดยเพิ่มขึ้นจาก 18,000 หุ้น มูลค่า 18 ล้านบาท เป็น 40,000 หุ้น มูลค่า 40 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นใน สัดส่วนร้อยละ 44.44
- มิถุนายน - บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ ของบริษัท รุ่นที่ 2 (NCL-W2) เพื่อจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตาม สัดส่วนการถือหุ้น (Right Offering) โดยไม่คิดมูลค่า ในอัตราส่วน 6.6 หุ้นเดิม ต่อ 1 ใบสำคัญแสดงสิทธิ รวมจำนวนไม่เกิน 63,650,000 หน่วย
- ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 140 ล้านบาท เป็น 157.5 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวน 70,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้น ละ 0.25 บาท รวมเป็น 17,500,000 บาท และจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวเป็น 2 ส่วน
1. รองรับการเปลี่ยนสภาพตามใบสำคัญแสดงสิทธิของบริษัท รุ่นที่ 2 (NCL-W2) จำนวน 63,650,000 หุ้น
 2. รองรับการปรับสิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิของบริษัท รุ่นที่ 1 (NCL-W1) ตามเงื่อนไขการปรับสิทธิ จำนวน 5,350,000 หุ้น โดยมีอัตราการใช้สิทธิ ใหม่คือ ใบสำคัญแสดงสิทธิจาก 1 หน่วย ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น เป็น ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญได้ 1.04 หุ้น และ

ปรับราคาการใช้สิทธิจาก 4 บาท ต่อหุ้นสามัญ เป็น ราคา 3.848 บาท ต่อหุ้นสามัญ

สิงหาคม - บริษัทฯ ได้อนุมัติโครงการรับขนส่งกระจายสินค้าไปให้กับที่ต่าง ๆ เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศทางถนนด้วยรถปิคอัพ โดยอาศัยความชำนาญด้านการบริการจัดระบบการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ และสามารถสนับสนุนการขยายธุรกิจทางด้านการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ให้เติบโตได้ในอนาคต อีกทั้งเป็นโอกาสเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทอีกด้วย

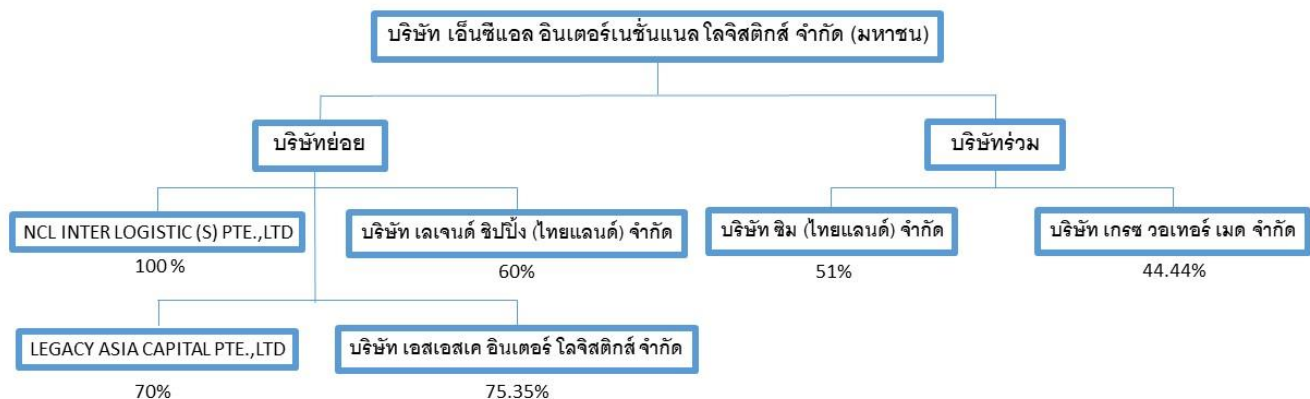
สิงหาคม - บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“SSK”) บริษัทร่วม ได้ลดทุนจดทะเบียนจากเดิม 290 ล้านบาท เป็น 168.74 ล้านบาท โดยการลดจำนวนหุ้นจำนวน 12,125,720 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นเงิน 121,257,200 บาท ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของ SSK โดยเป็นการลดทุนของคุณวาศนา เสือกลืนศักดิ์ ทั้งจำนวน ซึ่งส่งผลให้สัญญาร่วมทุนสิ้นสุดลง และเป็นผลให้บริษัทถือหุ้นในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 43.84 เป็น 75.35 ของทุนจดทะเบียนใหม่ *

* รายละเอียดเพิ่มเติม : ข่าวแจ้งตลาดหลักทรัพย์ “ที่ NCL-M 23/60 วันที่ 16 สิงหาคม 2560 เรื่องแจ้งรายการได้มาซึ่งทรัพย์สินของบริษัท เอ็น ซี แอล อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) และที่มาของการคืนทุนเฉพาะคุณวาศนา เสือกลืนศักดิ์ (เพิ่มเติมครั้งที่ 2)”

กันยายน - บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับ Zim Integrated Shipping Service Limited (“บริษัทร่วม” หรือ “ZIM”) ซึ่งเป็นสายเดินเรือประเทศอิสราเอล เพื่อจัดตั้ง บริษัท ซิม (ไทยแลนด์) จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนขนส่งสินค้าทางทะเลโดยตู้คอนเทนเนอร์ให้ ZIM และเพื่อขยายฐานธุรกิจไปยังต่างประเทศและเพิ่มแหล่งรายได้ให้กับบริษัทฯ เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2560 โดยทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วน 51%

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีโครงสร้างการถือหุ้นดังนี้



ปัจจุบัน บริษัทฯ มีบริษัทย่อยและบริษัทร่วม (“กลุ่มบริษัท”) จำนวน 6 บริษัท ประกอบธุรกิจให้บริการด้านจัดการขนส่งแก่ลูกค้าทั้งทางบก, ทางทะเล และทางอากาศ ซึ่งครอบคลุมทั้งการจัดส่งสินค้าแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ (FCL) และไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (LCL), การขนส่งสินค้าแบบจากประตูสู่ประตู (Door to Door), การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร (Custom's Broker), การให้บริการจัดหาตู้ขนส่งสินค้า (SOC), ให้บริการเช่าตู้คอนเทนเนอร์ และการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกทุกหัวลาก, ตัวแทนขนส่งทางเรือ และ บริษัทร่วมอื่น ๆ 1 บริษัท ประกอบธุรกิจผลิตน้ำตาลลำไยและจำหน่ายอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง รวม บริษัทฯ บริษัทย่อย และ บริษัทร่วม ทั้งสิ้น 7 บริษัท ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” หรือ “NCL”)

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” หรือ “NCL”) เป็นผู้ให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ ครบวงจร (Logistics Solution Provider) จัดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เอ็มเอไอ (MAI) เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2557 ปัจจุบันบริษัทได้ดำเนินกิจการด้วยความมั่นคงมากกว่า 20 ปี โดยมีทุนจดทะเบียน 157.5 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 630 ล้านหุ้น โดยเป็นทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว 105 ล้านบาท จำนวนหุ้นจดทะเบียน หุ้นสามัญ 420 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท

2. NCL INTER LOGISTICS (S) PTE. LTD.

NCL INTER LOGISTICS (S) PTE. LTD. (“บริษัทย่อย”) โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2557 ด้วยทุนจดทะเบียน 5 แสนเหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ และเมื่อเดือนพฤษภาคม ปี 2560 ได้ดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1 ล้านเหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ เพื่อให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Provider) ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วน ร้อยละ 100

3. บริษัท เลเจนด์ ชิปปิ้ง (ไทยแลนด์) จำกัด

บริษัท เลเจนด์ ชิปปิ้ง (ไทยแลนด์) จำกัด (“บริษัทย่อย”) โดยบริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับ LEGEND SHIPPING PTE. LTD. (ประเทศสิงคโปร์) โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559 ด้วยทุนจดทะเบียน

1 ล้านบาท และเมื่อเดือนพฤษภาคม ปี 2559 ได้ดำเนินการเพิ่มทุนเป็น 10 ล้านบาท เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์เอง และเป็นตัวแทนแต่งตั้งจากต่างประเทศ ในการนำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 60

4. LEGACY ASIA CAPITAL PTE. LTD.

LEGACY ASIA CAPITAL PTE. LTD. (“บริษัทย่อย”) โดยบริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับ LEGEND SHIPPING PTE. LTD. (ประเทศสิงคโปร์) เพื่อจัดตั้ง LEGACY ASIA CAPITAL PTE. LTD. ที่ประเทศสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2559 ด้วยทุนจดทะเบียน 200,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ เพื่อทำธุรกิจให้เข้าซื้อตู้คอนเทนเนอร์ (Container Leasing) เพื่อขยายฐานธุรกิจไปยังต่างประเทศและครบวงจรมากขึ้นรวมทั้งเป็นการกระจายความเสี่ยงในธุรกิจให้มีความหลากหลายมากขึ้น โดยมีกองทุนที่จัดตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ (Buss Capital Fund Singapore) เสนอให้การสนับสนุนเงินทุนประมาณ 5,000,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70

5. บริษัท เอสเอสเค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด

บริษัท เอสเอสเค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“บริษัทย่อย” หรือ “SSK”) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2559 เริ่มต้นด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท ในเดือนมิถุนายน 2559 ได้ดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 290 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ได้ปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น โดย ณ ปัจจุบันทุนจดทะเบียนจำนวน 168,742,800 บาท เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศ ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75.35

6. บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมต จำกัด

บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมต จำกัด (“บริษัทร่วม” หรือ “GWM”) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2559 ด้วยทุนจดทะเบียน 5 ล้านบาท จากนั้นเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุน โดยการเข้าซื้อหุ้นสามัญ เป็นเงิน 8 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2560 ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 40 ล้านบาท บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมต จำกัด (“บริษัทร่วม” หรือ “GWM”) ประกอบธุรกิจ ผลิตน้ำยาล้างไตและจำหน่ายอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง โดยการลงทุนครั้งนี้ บริษัทฯ เล็งเห็นว่าจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่บริษัทฯ ได้ในอนาคต อีกทั้งเป็นการกระจายความเสี่ยง ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนที่เติบโตมั่นคง และต่อเนื่องในอนาคต ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 44.44

7. บริษัท ซิม (ไทยแลนด์) จำกัด

บริษัท ซิม (ไทยแลนด์) จำกัด (“บริษัทร่วม”) โดยบริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับ Zim Integrated Shipping Services, Ltd. จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2560 ด้วยทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท บริษัท ซิม (ไทยแลนด์) จำกัด (“บริษัทร่วม”) ประกอบธุรกิจโดยเป็นตัวแทนขนส่งสินค้าทางเรือให้ Zim Integrated Shipping Services, Ltd. ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

เพื่อเป็นการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ ซึ่งได้แก่ คุณกิตติ พัวถาวรสกุล จะประกอบธุรกิจทับซ้อนกันกับบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นใหญ่อ้างอิงได้ทำสัญญากับบริษัทฯ ว่าจะไม่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกันกับบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ การประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศและให้บริการขนส่งในประเทศรวมถึงธุรกิจอื่นของบริษัทฯ ในอนาคต รวมทั้งจะไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในบริษัทฯ หรือเข้าหุ้นส่วนสามัญ หรือเป็นหุ้นส่วนแบบไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือเป็นกรรมการหรือรับจ้างหรือเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการใดที่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ และบริษัทย่อย(ถ้ามี) ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ตนหรือประโยชน์ผู้อื่น โดยหากผู้ถือหุ้นใหญ่เห็นโอกาสทางธุรกิจดังกล่าวในอนาคต จะพิจารณาให้บริษัทฯ เป็นผู้ประกอบกิจการนั้นๆ ซึ่งสัญญานี้มีผลผูกพันจนกว่าคุณกิตติ พัวถาวรสกุล รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องตามนิยามของประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ.17/2551 จะถือหุ้นรวมกันต่ำกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ และไม่มีท่านใดดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารหรือกรรมการของบริษัทฯ

สรุปสาระสำคัญของสัญญา

ชื่อสัญญา : สัญญาห้ามประกอบธุรกิจแข่งขัน

วันที่ทำสัญญา : 28 สิงหาคม 2557

คู่สัญญาระหว่าง : บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”)

และ นายกิตติ พัวถาวรสกุล

เงื่อนไข และสาระสำคัญ : ผู้ถือหุ้นใหญ่จะไม่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกันกับบริษัทฯ รวมทั้งจะไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในบริษัทฯ หรือเข้าหุ้นส่วนสามัญ หรือเป็นหุ้นส่วนแบบไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือเป็นกรรมการหรือรับจ้างหรือเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการใดที่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ และบริษัทย่อย(ถ้ามี)

: ผู้ถือหุ้นใหญ่รับทราบข้อสัญญานี้มีผลผูกพันรวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องตามประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ.17/2551

: หากผู้ถือหุ้นใหญ่กระทำความผิดหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดใด ๆ ซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหายหรือเสียโอกาสทางธุรกิจ ผู้ถือหุ้นใหญ่จะต้องชำระค่าปรับให้แก่บริษัทฯ ในอัตรา 100,000 บาทต่อวัน หากความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงกว่า 100,000 บาท ให้บริษัทฯ โดยกรรมการอิสระสามารถเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นรายย่อย ดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติมตามกฎหมายได้

: สัญญามีผลบังคับใช้นับจากวันที่ทำสัญญา จนกว่าผู้ถือหุ้นใหญ่รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องจะถือ
หุ้นรวมกันต่ำกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ และไม่มีท่านใด
ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารหรือกรรมการบริษัท

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อย และบริษัทร่วม (“กลุ่มบริษัท”) ประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) ซึ่งได้แก่ การวางแผน การจัดการ รวมถึงการเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาลูกค้า เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าของลูกค้าจากต้นทางจะไปสู่จุดหมายปลายทางด้วยระยะเวลาที่สั้นที่สุดและด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุด โดยโครงสร้างรายได้ของกลุ่มบริษัทแบ่งตามลักษณะการให้บริการสามารถสรุปตามที่ปรากฏในงบการเงินของกลุ่มบริษัทได้ดังนี้

รายได้	2558		2559		2560	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้จากการให้บริการ						
1. การจัดการขนส่งระหว่างประเทศ						
1.1. ทางเรือ	952.82	88.14	897.08	88.71	891.75	90.20
1.2. ทางอากาศ	11.65	1.08	14.13	1.40	23.06	2.33
1.3. บริการอื่น ๆ	0.42	0.04	0.07	0.01	0.07	0.01
รวมรายได้จากการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ	964.89	89.26	911.28	90.12	914.88	92.54
2. การขนส่งในประเทศ ¹⁾	109.73	10.15	74.33	7.35	61.17	6.19
รวมรายได้จากการให้บริการ	1,074.62	99.41	985.61	97.47	976.05	98.73
รายได้อื่น ²⁾	6.41	0.59	25.62	2.53	12.54	1.27
รายได้รวม	1,081.03	100.00	1,011.23	100	988.59	100

หมายเหตุ 1) รายได้จากการขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางลากครึ่งปีหลังของปี 2559 ไม่มี เนื่องจากโอนย้ายไปอยู่ภายใต้การดำเนินงานของ บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“บริษัทร่วม” หรือ SSK) ตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2560 รายได้จากการขนส่งในประเทศ รวมการดำเนินงานขนส่งโดยรถหัวลาก-หางลาก ของบริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ดังกล่าว รายได้จากการขนส่งในประเทศตั้งแต่เดือนกันยายน 2560 มีรายได้จากการขนส่งในประเทศด้วยรถขนส่งขนาดเล็ก สำหรับใช้ใน โครงการรับขนส่งกระจายสินค้าภายใต้การดำเนินงานของบริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์ เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

2) รายได้อื่นได้แก่ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน, ดอกเบี้ยรับ และรายได้ค่าเช่า เป็นต้น

ลักษณะการให้บริการของกลุ่มบริษัทแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มหลัก คือ การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ และการให้บริการขนส่งในประเทศ โดยแต่ละกลุ่มการให้บริการมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) **การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ** ได้แก่ การเป็นผู้บริหารจัดการให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดขนถ่ายสินค้าเพื่อส่งออกจากประเทศไทยไปสู่ยังจุดหมายปลายทางในประเทศต่าง ๆ กว่า 180

ประเทศซึ่งครอบคลุมทุกเส้นทางการค้าหลักทั่วโลก และการเป็นผู้บริหารจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศต่าง ๆ มาสู่จุดขนถ่ายสินค้าเข้าประเทศ ซึ่งกลุ่มบริษัทมีการให้บริการจัดการขนส่งทั้งทางทะเลและทางอากาศ โดยกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือหรือเครื่องบินเป็นของตนเอง แต่จะจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินรวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์จากผู้ประกอบการขนส่ง อันได้แก่ บริษัทเรือหรือสายการบินเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังได้มีการประสานงานกับพันธมิตรในประเทศต่าง ๆ เพื่อให้สามารถให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้าจากท่าเรือหรือสนามบินในต่างประเทศไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่ภายในประเทศต่าง ๆ นั้นได้อีกด้วย ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการดังกล่าวนับเป็นรายได้หลักของกลุ่มบริษัท โดยปี 2559 และ ปี 2560 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่ากับ 911.28 ล้านบาท และ 914.88 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 90.12 และร้อยละ 92.54 ของรายได้รวมในแต่ละปี ตามลำดับ

การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทสามารถแบ่งตามวิธีการขนส่งได้ดังนี้

1.1) การจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล : ปัจจุบันกลุ่มบริษัทมีการให้บริการจัดการขนส่งทางทะเลครอบคลุมทั้ง 5 ทวีป ได้แก่ ยุโรป, อเมริกา, เอเชีย, ออสเตรเลีย และแอฟริกา ซึ่งครอบคลุมท่าเรือหลักของเขตการค้าสำคัญในกลุ่มประเทศต่าง ๆ ได้อย่างครบถ้วนรวมกว่า 180 แห่ง สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภทคือ

- การขนส่งแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Full Container Load: FCL) เหมาะสำหรับลูกค้าที่มีปริมาณสินค้าที่มากพอที่จะเช่าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้ เพื่อบรรจุสินค้าของลูกค้าชิ้นนั้น ๆ เพียงรายเดียวโดยไม่จำเป็นต้องไปร่วมแบ่งใช้ตู้คอนเทนเนอร์กับลูกค้ารายอื่น ๆ โดยบริษัทจะให้บริการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ขนาดต่าง ๆ ที่เหมาะสม, จัดหาสายเรือตามตารางเวลาและข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการ, จัดการด้านเอกสารพิธีการศุลกากร รวมถึงเป็นตัวแทนในการออกสินค้าให้แก่ลูกค้า
- การขนส่งแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Less than Container Load: LCL) เหมาะสำหรับกลุ่มลูกค้าที่มีสินค้าไม่มากพอที่จะเช่าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อบรรจุสินค้าของตนเองเพียงรายเดียวได้ โดยกลุ่มบริษัทจะให้บริการรับสินค้าจากลูกค้าแต่ละรายมารวมกันและจัดสรรพื้นที่ในการบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่จองไว้ ซึ่งกลุ่มบริษัทจะคำนวณพื้นที่และจัดวางสินค้าให้เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าและข้อกำหนดของลูกค้าแต่ละราย เพื่อให้สินค้าของลูกค้าแต่ละรายที่มีความแตกต่างกันสามารถบรรจุลงตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันได้อย่างปลอดภัย, ส่งได้ตามกำหนด และอยู่ภายใต้ต้นทุนที่ดีที่สุดสำหรับลูกค้าแต่ละราย ทั้งนี้ เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่อยู่ในธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าเช่นเดียวกับกลุ่มบริษัท จึงสามารถดำเนินการเรื่องเอกสารพิธีการศุลกากรได้เอง
- การให้บริการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้า (Shipper Owned Container : SOC) โดยทางกลุ่มบริษัทจะให้บริการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์เปล่าให้กับลูกค้า เพื่อนำไปใช้ในการบรรจุสินค้าของตนเองโดยไม่ต้องรอตู้คอนเทนเนอร์จากสายเรือ และในบางสายเรือที่ไม่มีตู้คอนเทนเนอร์ให้บริการลูกค้า กลุ่มบริษัทจะเข้าไปจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ให้แทน เพื่อให้ลูกค้าได้ใช้บริการตู้คอนเทนเนอร์ในการบรรจุสินค้า

- การให้บริการให้เข้าตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้า โดยทางกลุ่มบริษัทจะซื้อ และเช่าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ประกอบการให้บริการจัดการขนส่งเช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทเช่าต่อ

1.2) การจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ : เป็นวิธีการขนส่งระหว่างประเทศที่รวดเร็ว ใช้ระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางที่สั้นกว่าการขนส่งทางทะเล แต่มีต้นทุนที่สูงกว่าจึงเหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีอายุในการเก็บรักษาสั้นหรือต้องการรักษาอุณหภูมิ เช่น ผักสดและผลไม้ รวมทั้งสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการจัดส่งซึ่งมีน้ำหนักและปริมาณไม่มากนัก เช่น เอกสารและสิ่งตีพิมพ์ต่าง ๆ สำหรับการให้บริการแก่ลูกค้าที่ต้องการบริการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศนี้ กลุ่มบริษัทจะให้บริการจัดหาสายการบินตามตารางเวลาและข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการ, จัดการด้านเอกสารพิธีการศุลกากร รวมถึงเป็นตัวแทนในการออกสินค้าให้แก่ลูกค้า ปัจจุบันกลุ่มบริษัทสามารถให้บริการจัดการขนส่งทางอากาศรวมแล้วกว่า 180 ประเทศเช่นเดียวกัน

1.3) บริการอื่น ๆ : บริษัทฯ มีการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเป็นตัวแทนในการออกสินค้าให้แก่ลูกค้า ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวต้องอาศัยผู้ที่มีความเชี่ยวชาญด้านพิธีการศุลกากรและกฎระเบียบเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้ลูกค้าสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในแต่ละประเทศได้อย่างถูกต้องและสามารถรับหรือส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้ตรงตามกำหนดเวลา



ตัวอย่างภาพการขนส่งระหว่างประเทศและการจัดตู้คอนเทนเนอร์

ตัวอย่างหน้าจอระบบ Log Freight

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีสำนักงานที่ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ ที่สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และสำนักงานสาขาที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ในช่วงปลายปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงทุนในบริษัทย่อย NCL INTER LOGISTICS (S) PTE. LTD. ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ เพื่อให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากประเทศสิงคโปร์ ไปสู่ยังจุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ โดยมีเป้าหมายหลักคือ ทวีปอเมริกา ทวีปเอเชีย และทวีปยุโรป ในช่วงต้นปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับ LEGEND SHIPPING PTE. LTD. ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ เพื่อจัดตั้งบริษัทย่อย คือ บริษัท เลเจนท์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด เพื่อให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและให้บริการจัดหาตู้เปล่าให้แก่ลูกค้า และในปลายปี 2559 บริษัทฯ ได้ลงทุนในบริษัทย่อย LEGACY ASIA CAPITAL PTE. LTD. ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ เพื่อให้บริการให้เข้าตู้คอนเทนเนอร์ อีกด้วย

2) การให้บริการขนส่งในประเทศ บริษัทฯ เริ่มให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกหกล้อและหางลาก ในปี 2554 เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการให้บริการแก่ลูกค้าที่ใช้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศกับบริษัทฯ อยู่แล้ว และยังเป็นการขยายการทำธุรกิจโดยอาศัยความชำนาญในด้านการบริการจัดการระบบขนส่งของบริษัทฯ

เพื่อให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศทางถนนด้วยรถบรรทุกหัวลากและหางลากอีกด้วย ด้วย ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ มีรถบรรทุกหัวลากจำนวน 65 คัน และมีหางรถสำหรับต่อกับรถบรรทุกหัวลากเพื่อขนสินค้าจำนวน 98 หาง โดยหางลากของบริษัทฯ มีทั้งแบบกึ่งปลาดซึ่งออกแบบมาสำหรับใช้วางตู้คอนเทนเนอร์ และแบบพื้นเรียบที่สามารถใช้วางตู้คอนเทนเนอร์หรือวางสินค้าโดยตรงบนหางลาก การให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศของบริษัทฯ นี้มีเส้นทางให้บริการจากโรงงานผู้ผลิตสินค้าไปยังจุดขนถ่ายสินค้าเพื่อเตรียมส่งออกจากประเทศ และจากจุดขนถ่ายสินค้าในการนำเข้าจากต่างประเทศมาสู่โรงงานหรือจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในประเทศ รวมถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในประเทศตามที่ลูกค้าต้องการ โดยบริษัทฯ มีจุดให้บริการรับขนส่งสินค้าในประเทศ ดังนี้

- **จุดบริการหาดใหญ่ :** ตั้งอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
- **จุดบริการสุราษฎร์ธานี :** ตั้งอยู่ที่อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีการให้บริการขนส่งทั้งระยะทางใกล้และระยะทางไกล โดยการขนส่งระยะทางใกล้จะใช้เวลาในการขนส่งไม่เกิน 1 วัน ได้แก่ การรับสินค้าจากโรงงานใน จ.สุราษฎร์ธานีเพื่อนำไปส่งยังท่าเทียบเรือหรือสถานีรถไฟในเขตจังหวัดเดียวกัน หรือนำไปส่งที่ท่าเรือในเขตภาคใต้ เช่น ท่าเรือภูเก็ต สำหรับการขนส่งระยะทางไกลจะใช้เวลาในการขนส่งเกินกว่า 1 วัน ได้แก่ การขนส่งสินค้าจากโรงงานใน จ.สุราษฎร์ธานีไปยังกรุงเทพฯ หรือจังหวัดอื่น ๆ และรับสินค้าจากจังหวัดปลายทางหรือบริเวณใกล้เคียงกลับมาส่งยังจังหวัดในเขตภาคใต้
- **จุดบริการพระราม 2 :** ตั้งอยู่ที่เขตพระราม 2 กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีการให้บริการขนส่งทั้งแบบระยะทางใกล้ ได้แก่ การนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปรับสินค้าที่โรงงานในเขตแหลมฉบัง และนำสินค้าจากโรงงานมาส่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือคลองเตย และแบบระยะทางไกลโดยการนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปรับสินค้าในจังหวัดแถบภาคกลางและภาคตะวันออกแล้วนำสินค้ากลับมาส่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือคลองเตย



ตัวอย่างภาพรถบรรทุกหัวลาก-หางลาก

ตัวอย่างหน้าจอ GPS

ในช่วงต้นปี 2559 บริษัท ฯ ตัดสินใจแยกธุรกิจขนส่งภายในประเทศ โดยร่วมจัดตั้งกิจการร่วมค้ากับบุคคลภายนอกซึ่งมีศักยภาพสูง และมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจขนส่งเป็นอย่างดี เนื่องจากมีประสบการณ์ยาวนาน และสามารถขยายฐานลูกค้ารายใหญ่ ๆ ให้แก่บริษัทฯ ได้ บริษัทฯ ที่จัดตั้งใหม่ชื่อ บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด (“บริษัทร่วม” หรือ “SSK”) โดยบริษัทฯ ใช้เงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ และอินเทอร์เน็ตสินคือ รถบรรทุกหัวลากและหางพ่วง ทั้งหมดเป็นเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าดังกล่าวเพื่อลดภาระด้านค่าใช้จ่ายทั้งด้านต้นทุน และค่าเสื่อม

ราคาของบริษัทฯ และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนเติบโต มั่นคง และต่อเนื่องในอนาคต และเพิ่มจุดให้บริการขนส่งเพิ่มอีก 1 แห่งคือ

- **จุดบริการสระบุรี** : ตั้งอยู่ที่อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ปัจจุบันมีการให้บริการขนส่งทั้งแบบระยะทางไกลและระยะทางใกล้

ปัจจุบันจุดบริการสุราษฎร์ธานี จุดบริการพระราม 2 และ จุดบริการสระบุรี ได้โอนย้ายไปอยู่ภายใต้การดำเนินงานของ บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด แล้ว

การดำเนินกิจการขนส่งภายใต้การร่วมทุน ดำเนินงานมาระยะเวลาหนึ่งปรากฏว่า สภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว เป็นผลทำให้ยอดขายงานปูน หรือการใช้รถปูน ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย จึงทำให้ทั้งสองฝ่ายตัดสินใจขายรถปูนเพื่อลดผลขาดทุนที่จะเกิดขึ้นต่อไปและยกเลิกการร่วมทุนดังกล่าวในเดือนสิงหาคม 2560 โดย

1. ขายสินทรัพย์ส่วนหัวลาก – หางพ่วง สำหรับขนปูน จำนวน หัวลากจำนวน 48 หัว หางพ่วงจำนวน 55 หาง ให้ผู้ร่วมทุนอีกฝ่าย ในราคาตามบัญชี ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ SSK เนื่องจากเมื่อเปรียบเทียบราคาตามบัญชีแล้วมีมูลค่าสูงกว่าราคาตลาด (อ้างอิงราคาตลาดรถปูนมือสอง โดยเปรียบเทียบประเภทและอายุที่ใกล้เคียงกัน ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2560)
2. คืนทุนโดยการลดทุนให้ผู้ร่วมทุนอีกฝ่าย จำนวน 12,125,720 บาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท (เป็นราคา par ที่กำหนดไว้ตั้งแต่เริ่มต้น) รวมเป็นเงิน 121,257,200.00 บาทพร้อมทั้งรับผลขาดทุนสะสมของเงินลงทุนดังกล่าว ตั้งแต่เริ่มกิจการ จนถึง 31 พฤษภาคม 2560 ตามสัดส่วนการลงทุน เป็นจำนวน 17,430,400.84 บาท โดยคิดจากมูลค่าตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นคงเหลือ ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2560

วัตถุประสงค์การลดทุนครั้งนี้ เพื่อปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้นของ SSK โดยก่อนการลดทุน SSK บริหารตามข้อกำหนดตามสัดส่วนการร่วมทุนโดยทั้ง 2 ฝ่าย ต้องร่วมกันบริหาร และมีอำนาจเท่า ๆ กัน และหลังจากการลดทุน NCL จะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และบริหารเพียงฝ่ายเดียว ซึ่งจะส่งผลให้การทำงานและการบริหารคล่องตัวมากขึ้น และเพื่อลดภาระต้นทุนค่าเสื่อมราคารถปูนประมาณ 0.78 ล้านบาทต่อเดือนและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการบริหารงานประมาณ 2 ล้านบาท ต่อเดือน โดยภายหลังการลดทุนไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ SSK เนื่องจากทรัพย์สินที่เหลือของบริษัทฯ เป็นหัวลาก – หางพ่วง ที่บริษัท มีประสิทธิภาพและความชำนาญ และมีผู้บริหารที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการขนส่งโดย หัวลาก – หางพ่วงมากกว่า 20 ปี ซึ่งฝ่ายบริหารมีนโยบายขยายฐานลูกค้าที่มีความต้องการการขนส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและอุปโภคบริโภคเพิ่มมากขึ้น และเล็งเห็นว่าการปรับตัวที่ดีขึ้น และส่งผลให้บริษัทมีรายได้เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ลดทุนเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ซึ่งส่งผลให้ SSK เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ดังกล่าวเป็นต้นไปและเพิ่มจุดให้บริการขนส่งเพิ่มอีก 1 แห่งคือ

- **จุดบริการขนส่งร่มเกล้า** : อยู่ในสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ถนนโศภิตา เขตลาดกระบัง จังหวัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง เครื่องใช้ไฟฟ้า อะไหล่ ปัจจุบันมีการให้บริการขนส่งทั้งแบบระยะทางไกลและระยะทางใกล้

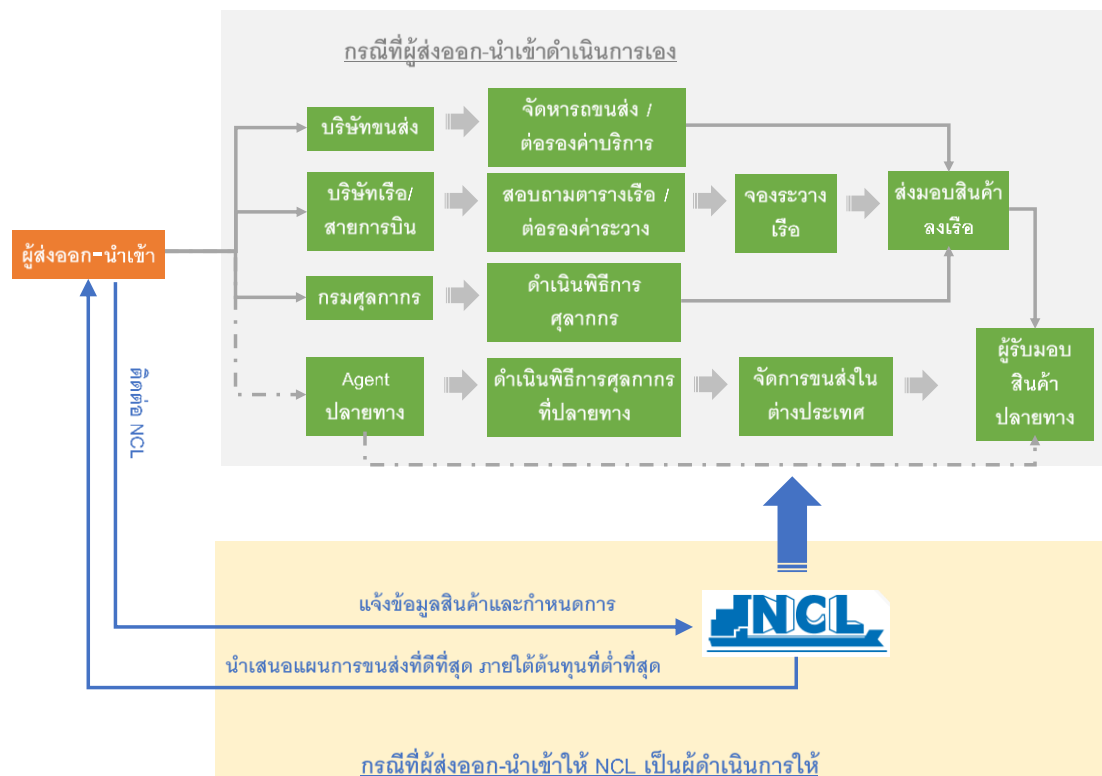
การขนส่งในประเทศของกลุ่มบริษัทฯ นอกจากจะมีการขนส่งโดยรถหัวลากและหางพ่วงภายใต้การดำเนินงานของบริษัท SSK แล้ว บริษัทฯ ได้เริ่มลงทุนในกิจการขนส่งโดยรถกระบะปิคอัพ เพื่อให้บริการขนส่งกระจายสินค้าต่าง ๆ เพื่อเป็นการขยายขอบเขตการให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศทางถนนด้วย

รถกระบะปิคอัพ โดยอาศัยความชำนาญด้านการบริการจัดการระบบการขนส่งสินค้าของบริษัท ฯ และสามารถสนับสนุนการขยายธุรกิจทางด้านการขนส่งสินค้าของบริษัท ฯ ให้เติบโตได้ โดยมีจุดบริการขนส่งที่บางเสาชาง ตั้งอยู่ที่อำเภอบางเสาชาง จังหวัดสมุทรปราการ ปัจจุบันมีการให้บริการขนส่งทั้งระยะใกล้และระยะไกล



ตัวอย่างภาพรถกระบะ ปิคอัพ

สรุปทางเลือกของผู้ประกอบการกรณีดำเนินการด้วยตนเอง และกรณีให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ของ NCL



2.2 การตลาดและสภาวะการแข่งขัน

2.2.1 กลยุทธ์การแข่งขัน

- การมีบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ และมุ่งมั่นในการให้บริการ

การให้บริการด้านการจัดการขนส่งระหว่างประเทศนั้นต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบต่าง ๆ ที่บังคับใช้ในการส่งออกหรือนำเข้าและกฎหมายของประเทศต่าง ๆ เพราะแต่ละประเทศอาจมีข้อบังคับที่แตกต่างกัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศไว้คอยให้บริการแก่ลูกค้าโดยมีพนักงานที่ได้รับใบอนุญาตเพื่อเป็นผู้ชำนาญการศุลกากรประจำบริษัทฯ ถึง 2 คนเพื่อคอยให้คำแนะนำแก่พนักงานในส่วนงานต่าง ๆ เพื่อจะได้นำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามระเบียบและกฎหมายศุลกากรรวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้ลูกค้าของบริษัทฯ มั่นใจได้ว่า จะสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้องและสามารถรับหรือส่งสินค้าได้ตามกำหนดเวลา รวมทั้งลดปัญหาความผิดพลาดอันที่จะก่อให้เกิดความเสียหายในภายหลัง

นอกจากบุคลากรที่มีความรู้ทางด้านกฎระเบียบและกฎหมายดังกล่าวแล้ว พนักงานของบริษัทฯ ยังเป็นผู้มีประสบการณ์ในการทำงานในธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งมีอายุการทำงานเฉลี่ยในบริษัทฯ ไม่ต่ำกว่า 5 ปี จึงสามารถให้คำแนะนำที่มาจากประสบการณ์การทำงานจริงได้ เช่น การแนะนำช่วงเวลาในการจองระวางเรือที่มีปริมาณการส่งออกน้อย หรือการจัดเรียงสินค้าจากลูกค้าหลาย ๆ รายให้อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันอย่างเหมาะสมโดยใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจะเป็นการช่วยลดต้นทุนการขนส่งให้แก่ลูกค้าได้ เป็นต้น

ทั้งนี้ นอกจากการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความชำนาญในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายแล้ว กลุ่มบริษัทยังมุ่งเน้นการปลูกฝังค่านิยมในการทำงานให้แก่พนักงานว่า จะต้องมีความมุ่งมั่นและตั้งใจต่อการให้บริการแก่ลูกค้า ซึ่งบริษัทฯ เชื่อกันว่า แนวทางการทำงานดังกล่าว นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถให้บริการแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสร้างสัมพันธภาพที่ดีแก่ลูกค้าของกลุ่มบริษัทเสมอมา

- การพัฒนาคุณภาพในการให้บริการ

กลุ่มบริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างดี เนื่องจากต้นทุนด้านโลจิสติกส์นั้นนับเป็นต้นทุนที่สำคัญอย่างหนึ่งของลูกค้า กลุ่มบริษัทจึงมุ่งมั่นในการพัฒนาขั้นตอนการให้บริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง โดยในส่วนของธุรกิจบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบ Log Freight ซึ่งเป็นระบบสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลลูกค้าเพื่อจัดการเอกสารต่าง ๆ ที่ต้องใช้ในการดำเนินการนำเข้า-ส่งออก โดยใช้ระยะเวลาที่สั้นที่สุด ส่งผลให้บริษัทสามารถจัดทำใบตราส่ง (Bill of Lading) และ ใบส่งปล่อยสินค้า (Delivery Order) ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่ต้องนำไปใช้ในการออกสินค้าได้ภายใน 1 วัน นอกจากนี้ พนักงานของบริษัทฯ ยังสามารถตรวจสอบสถานะของขั้นตอนการดำเนินการด้านเอกสารให้แก่ลูกค้าโดยผ่านระบบอินเทอร์เน็ตซึ่งเชื่อมโยงกับเครือข่ายส่วนกลาง จึงสามารถให้บริการแก่ลูกค้าได้โดยไม่มีข้อจำกัดด้านสถานที่ทำงาน

ในส่วนของธุรกิจบริการขนส่งในประเทศนั้น บริษัทฯ และ SSK ได้นำระบบกำหนดตำแหน่ง (Global Positioning System: GPS) เข้ามาใช้ในการติดตามตำแหน่งรถบรรทุกทุกหัวลากของบริษัท เพื่อให้สามารถตรวจสอบตำแหน่งที่อยู่และความเร็วของรถได้แบบเรียลไทม์ (Real time) ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ สามารถวางแผนเส้นทางการขนส่งและติดตามสถานะการจัดส่งสินค้าของลูกค้าได้

- การให้บริการที่ครบวงจร

กลุ่มบริษัทมุ่งมั่นในการนำเสนอบริการที่หลากหลายเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครอบคลุมให้มากที่สุด (Total Logistics Provider) โดยเริ่มตั้งแต่การให้คำปรึกษาแก่ลูกค้าในการวางแผนและจัดหาวิธีการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าและข้อกำหนดของลูกค้า รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศต่าง ๆ, การจัดหาและจองระวางเรือหรือเครื่องบิน ภายใต้ต้นทุนที่ดีที่สุด, การดำเนินการบรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ให้ปลอดภัยและใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด, การจัดการด้านพิธีการศุลกากรและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้าสามารถส่งออกหรือรับสินค้าได้ตามกำหนด และทำหน้าที่ในการติดตามรวมถึงประสานงานกับพันธมิตรในต่างประเทศเพื่อขนส่งและกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ โดยบริษัทมีพันธมิตรทางการค้าซึ่งสามารถให้บริการแก่ลูกค้าได้ครอบคลุมกว่า 180 ประเทศทั่วโลก

- การสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ

จากการที่บริษัทฯ มีการพัฒนาระบบการให้บริการอย่างต่อเนื่องและประกอบธุรกิจมานานกว่า 20 ปี ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งรายย่อยในประเทศที่จะมอบหมายให้บริษัทเป็นผู้ให้บริการแก่ลูกค้าของตน โดยผู้ประกอบการรายย่อยที่มีข้อจำกัดด้านขอบเขตการให้บริการนั้น สามารถนำเสนอบริการที่หลากหลายครอบคลุมให้แก่ลูกค้าของตนเองมากขึ้นโดยผ่านการใช้บริการของบริษัทฯ ส่งผลให้ปัจจุบันบริษัทฯ เป็นเสมือนศูนย์กลางของการรวบรวมการจัดส่งสินค้า (Center of Consolidation) ให้แก่ผู้ประกอบการรายย่อยต่าง ๆ เหล่านี้ ซึ่งสำหรับบริษัทฯ แล้ว ผู้ประกอบการรายย่อยกลุ่มนี้จึงเป็นเสมือนพันธมิตรทางธุรกิจที่ทำหน้าที่รับงานจากลูกค้ารายย่อยที่กระจายอยู่ทั่วประเทศมาส่งต่อให้แก่บริษัทฯ นั่นเอง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ เพื่อที่จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทฯ ในการติดต่อประสานงานเพื่อให้บริการในเขตต่างประเทศ (Agent) ปัจจุบันบริษัทฯ มีพันธมิตรทางธุรกิจในลักษณะดังกล่าวกว่า 80 รายใน 30 ประเทศ ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ตั้งแต่ต้นทางในประเทศจนถึงจุดหมายปลายทางในต่างประเทศได้ครอบคลุมกว่า 180 ประเทศทั่วโลก นอกจากนี้ พันธมิตรทางธุรกิจของบริษัทฯ ยังช่วยให้ข้อมูลเกี่ยวกับโอกาสทางการตลาดในกลุ่มลูกค้าเป้าหมายต่าง ๆ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถขยายฐานลูกค้าได้ และบริษัทฯ ยังสามารถขยายฐานลูกค้าโดยการเป็นผู้รับผิดชอบประสานงานเพื่อให้บริการแก่ลูกค้าของพันธมิตรดังกล่าวในเขตประเทศไทยอีกด้วย

● ศักยภาพในการบริหารจัดการต้นทุน

นับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจ บริษัท ฯ สามารถสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการทั้งแก่ลูกค้าและพันธมิตรทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศมาโดยตลอด ทำให้บริษัทฯ มีการเติบโตและขยายฐานลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งการที่บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งอย่างสม่ำเสมอ ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถเจรจากับลูกค้าต่าง ๆ เช่น สายเรือและสายการบิน เพื่อจองตารางการจัดส่งสินค้าลงเรือหรือเครื่องบินให้เป็นไปตามที่ลูกค้าต้องการ และยังสามารถเจรจาต่อรองเพื่อบริหารต้นทุนค่าระวางซึ่งนับเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการได้ นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ มีพันธมิตรทางธุรกิจในประเทศต่าง ๆ ยังส่งผลให้บริษัทฯ สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลการบริหารต้นทุนในการให้บริการในประเทศต่าง ๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย

การวางกลยุทธ์การบริหารธุรกิจดังกล่าวข้างต้น บางกรณีอาจไม่เป็นไปเข้าหาเป้าหมายที่บริษัทฯ กำหนดไว้ เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนการขนส่ง ข้อกำหนดและนโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นใหม่ อันเกี่ยวข้องต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ เป็นต้น แต่ทั้งนี้ หากกรณีเกิดปัญหาทางบริษัทฯ จะรีบดำเนินการแก้ไขร่วมกับลูกค้าอย่างรวดเร็ว เพื่อให้ธุรกิจดำเนินต่อไปท้ายที่สุด หากบริษัทฯ เห็นว่าการดำเนินการในธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย บริษัทฯ ก็จะต้องพิจารณาถึงการตัดสินใจที่จะหยุดหรือดำเนินการในธุรกิจนั้นต่อหรือไม่ เพื่อจำกัดขอบเขตความเสียหายให้อยู่ในวงจำกัด ดังเช่น กรณีการหยุดให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือระนองไปเมียนมาร์ ที่บริษัทฯ ได้ลงทุนในเดือนมีนาคม 2558 และหยุดดำเนินการ เมื่อเดือนกรกฎาคม 2558 ในกรณีดังกล่าว บริษัทฯ ต้องประสบปัญหาจากความไม่แน่นอนและการเปลี่ยนแปลงในนโยบายการนำสินค้าออกจากท่าเรือและการตรวจเช็คตู้สินค้า ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อการทำงานและเป้าหมายของ บริษัทฯ ที่จะทำให้การขนส่งสินค้าในจุดนี้เป็นศูนย์กลางการขนส่งไปยังประเทศพม่า

2.2.2 ลักษณะของลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าของกลุ่มบริษัทสามารถแบ่งตามลักษณะของธุรกิจได้ดังนี้

ธุรกิจบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางเรือและทางอากาศ โดยกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัทสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มผู้ประกอบการเพื่อการส่งออกและนำเข้า (Exporter and Importer) ซึ่งได้แก่โรงงานต่าง ๆ ที่เป็นผู้ผลิตสินค้า (Manufacturer) รวมถึงผู้ประกอบการที่เป็นผู้ค้าและจัดจำหน่ายสินค้าต่าง ๆ (Trader, Distributor) ตัวอย่างเช่น ผู้ค้าข้าว, ยางพารา, ยางรถยนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งลูกค้ากลุ่มนี้มักมีปริมาณสินค้าที่จะขนส่งมากพอที่จะเช่าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้เพื่อบรรจุสินค้าของตนเองเพียงรายเดียวได้ โดยกลุ่มลูกค้าดังกล่าวมักมีการใช้บริการจัดการขนส่งทางทะเลแบบ FCL, SOC เป็นหลัก
2. กลุ่มผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ลูกค้ากลุ่มนี้เป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งเช่นเดียวกันกับกลุ่มบริษัท แต่มีปริมาณการจัดส่งสินค้าไม่มากพอที่จะ

เข้าผู้คอนเทนเนอร์ได้ทั้งตู้ได้ กลุ่มลูกค้าดังกล่าวจึงมักใช้บริการขนส่งทางทะเลแบบ LCL, SOC กับกลุ่มบริษัท

ธุรกิจบริการขนส่งในประเทศ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจนี้ได้แก่ ผู้ประกอบการในธุรกิจและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งที่เป็นโรงงานผลิตสินค้า (Manufacturer) หรือผู้ค้าและผู้จัดจำหน่ายสินค้า (Trader, Distributor) ที่มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในประเทศ ตัวอย่างเช่น ผู้ค้าข้าว, ยางพารา, ผู้จัดจำหน่ายเครื่องดื่ม, ผู้ค้าวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น

ทั้งนี้ เนื่องจากลูกค้าของบริษัทฯ นั้นกระจายอยู่ในกลุ่มธุรกิจต่าง ๆ เป็นจำนวน 2,000 – 3,000 ราย ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เช่นเดียวกันกับบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 30 ของรายได้จากการให้บริการในแต่ละปี โดยในปี 2559 และปี 2560 บริษัทฯ มีการให้บริการแก่ลูกค้าในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้จากการให้บริการ

2.2.3 การจัดจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

กลุ่มบริษัทใช้ช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยช่องทางการจำหน่ายทางตรงได้แก่การติดต่อกับลูกค้าโดยตรงผ่านทางเจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดและเว็บไซต์ www.nclthailand.com ของบริษัทฯ โดยกลุ่มบริษัทมีการแบ่งส่วนงานออกเป็น 3 ส่วนตามกลุ่มของลูกค้าเพื่อทำหน้าที่ติดตามข่าวสารและนำเสนอบริการที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่มให้ได้มากที่สุด ซึ่งประกอบด้วย แผนกให้บริการบริหารและจัดการขนส่งและพิธีการกรมศุลกากร (FF), แผนกให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ (NVOCC) และแผนกให้บริการขนส่งและขนถ่ายสินค้าทางบก (Truck) โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดและการขายจะเป็นผู้ทำหน้าที่ติดต่อกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายทั้งทางโทรศัพท์และการนัดหมายเข้าพบเพื่อเสนอบริการ

กลุ่มบริษัทมีช่องทางการจัดจำหน่ายทางอ้อมจากการแนะนำของลูกค้าเดิมที่เคยใช้บริการกับกลุ่มบริษัท และจากการแนะนำของพันธมิตรทางการค้าของกลุ่มบริษัท ซึ่งได้แก่ เอเยนต์ของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ โดยเอเยนต์เหล่านี้จะทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานในการบริการจัดการขนส่งในเขตประเทศที่ตนดูแลให้แก่กลุ่มบริษัท และในทางกลับกันก็จะแนะนำหรือมอบหมายให้กลุ่มบริษัทเป็นผู้ดูแลลูกค้าของเอเยนต์ดังกล่าวในการบริการจัดการขนส่งในเขตประเทศไทย ปัจจุบันบริษัทฯ มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงทางธุรกิจกับเอเยนต์รวมประมาณ 80 ราย ในทั่วโลก ซึ่งการแนะนำลูกค้าใหม่ของเอเยนต์เหล่านี้นับเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่สำคัญอีกช่องทางหนึ่งของกลุ่มบริษัท

นอกจากช่องทางการจัดจำหน่ายทางตรงและทางอ้อมดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ทางกลุ่มบริษัทยังมีช่องทางการประชาสัมพันธ์ให้ลูกค้าและลูกค้ารู้จักกลุ่มบริษัทโดยการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของสมาคมต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ สมาคมหอการค้าไทย, สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย, สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ และ World Cargo Alliances : WCA อีกด้วย

2.2.4 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

อุตสาหกรรมการขนส่งระหว่างประเทศโดยรวมในปี 2560 มีการฟื้นตัวเล็กน้อย จากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ของรัฐบาล และจากภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น แต่อย่างไรก็ดี ยังไม่ดีตามที่คาดการณ์ไว้เนื่องจากบริษัท สายการบินเดินเรือใหญ่ที่สุดในเกาหลีใต้ประสบปัญหาล้มละลายเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอยทั่วโลกในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา และมีสายการบินเรืออื่น ๆ ที่กำลังประสบปัญหาขาดทุนคล้าย ๆ กัน ตั้งแต่กลางปี 2559 เป็นต้นมา ส่งผลให้สายการบินเรือที่เหลือปรับขึ้นค่าธรรมเนียม โดยเฉพาะในช่วงไฮซีซั่น (High Season) ของการส่งออก ทำให้กลุ่มบริษัท ไม่สามารถทำผลกำไรได้ดีเท่าที่ควร

แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์

ธุรกิจในกลุ่มโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะนับตั้งแต่ที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นครั้งแรกในปี 2548 และยังคงมีแนวโน้มที่จะสามารถเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ดังนี้

- ภาครัฐให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและส่งเสริมด้านโลจิสติกส์โดยมีการกำหนด “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” อย่างต่อเนื่อง ซึ่งในแผนฉบับล่าสุดประกอบด้วย 3 ภารกิจหลัก ได้แก่ 1. การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้ประกอบการ (Supply Chain Enhancement) 2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ (Capacity Building and Policy Driving Factors) ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ประเทศและบรรลุเป้าหมายในการเป็น “Logistics Hub” ของภูมิภาคอาเซียน
- ภาครัฐมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม 20 โครงการ ซึ่งเริ่มมีความคืบหน้าในปี 2559 และเร่งขึ้นในปี 2560 ซึ่งส่งผลให้เกิดความต้องการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น
- ภาครัฐมีการขยายฐานการผลิตและศูนย์กระจายสินค้าออกสู่ภูมิภาคต่าง ๆ รวมทั้งมีการขยายตัวของความเป็นเมืองออกจากส่วนกลางมากขึ้น ประกอบกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาคต่าง ๆ ที่ส่งผลให้เกิดการค้าการลงทุนมากขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดความต้องการในการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นด้วย
- ภาครัฐให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากขึ้น เห็นได้จากการที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 17 ของ GDP ในปี 2550 มาเป็นประมาณร้อยละ 14.0 ของ GDP ในปี 2558 นับเป็นโอกาสของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่จะนำเสนอบริการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อช่วยลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ
- ประเทศไทยมีจุดแข็งด้านทำเลที่ตั้งซึ่งอยู่ศูนย์กลางของภูมิภาคและมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลค่อนข้างมากโดยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย และมีจังหวัดที่สามารถติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ถึง 30 จังหวัด รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศข้างเคียง เช่น เวียดนามและสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตอนใต้ได้อีกด้วย ส่งผลให้กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังสามารถขยายขอบข่ายการให้บริการได้อีกมาก

- ศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนจากกลุ่มประเทศในซีกโลกตะวันตกมาสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง, ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และกลุ่มประเทศในเอเชีย เนื่องจากกลุ่มประเทศดังกล่าวมีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้นและมีกำลังซื้อของประชากรเพิ่มสูงขึ้น จึงเป็นโอกาสให้ประเทศไทยสามารถขยายการค้าการลงทุนไปสู่เขตการค้าใหม่ๆ นอกจากนี้ จากการที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง ยังส่งผลให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคโดยใช้เส้นทางผ่านประเทศไทยมากยิ่งขึ้นอีกด้วย
- การเปิดเสรีทางการค้า การลงทุน และธุรกิจบริการ ภายในกรอบ AEC ในปี 2559 ส่งผลให้เกิดความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าและทรัพยากรต่างๆ ระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีการขยายตัวอย่างมากประกอบกับแนวโน้มการผ่อนคลายกฎระเบียบด้านการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบ AEC เป็นปัจจัยที่จะช่วยส่งเสริมให้ธุรกรรมด้านโลจิสติกส์เติบโตได้มากยิ่งขึ้น

ในด้านการแข่งขัน สามารถแบ่งได้เป็น

ธุรกิจบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สำหรับผู้ประกอบการไทยในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ที่ประกอบธุรกิจใกล้เคียงกับบริษัทฯ นั้น จากข้อมูลจำนวนสมาชิกของสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทยพบว่ามีทั้งสิ้น 1,354 ราย เป็นผู้ประกอบการในภาคกลาง 1,035 ราย, ภาคตะวันออก 96 ราย, ภาคเหนือ 66 ราย, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 54 ราย และภาคใต้ 103 ราย โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่มีการให้บริการบริหารจัดการขนส่งแบบไม่เต็มตู้ (LCL) หรือมีการให้บริการเพียงบางอย่าง ผู้ประกอบการเหล่านี้จึงเป็นเสมือนพันธมิตรทางธุรกิจที่ทำหน้าที่รับงานจากลูกค้ารายย่อยที่กระจายอยู่ทั่วประเทศมาส่งต่อให้แก่กลุ่มบริษัทมากกว่าเป็นคู่แข่ง ส่วนผู้ประกอบการไทยรายใหญ่ที่มีกลุ่มลูกค้าใกล้เคียงกับของบริษัทฯ นั้นมีประมาณ 25 ราย แบ่งเป็นผู้ประกอบการไทยประมาณ 15 รายและผู้ประกอบการต่างประเทศรวมถึงบริษัทในเครือรวมประมาณ 10 ราย อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารประเมินว่า การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการไทยด้วยกันนั้นยังคงไม่รุนแรงนักเนื่องจากตลาดของโลจิสติกส์นั้นมีขนาดใหญ่และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ผู้ประกอบการทั้งหลายจึงมีทั้งการแข่งขันเพื่อเสนอบริการให้แก่ลูกค้าและในขณะเดียวกันก็มีการแลกเปลี่ยนหรือร่วมมือกันเพื่อให้สามารถบริการลูกค้าของตนด้วยเช่นกัน

ในส่วนของการแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างชาตินั้น ผู้บริหารประเมินว่าอาจจะมีความรุนแรงมากขึ้นภายหลังจากการเปิดเสรีสาขาบริการด้านโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC ประกอบกับการที่ประเทศไทยตั้งเป้าหมายเป็น “Logistics Hub” ของภูมิภาคนั้น จะเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาแข่งขันมากขึ้น ซึ่งตั้งแต่ในปี 2556 ประเทศไทยได้มีนโยบายผ่อนคลายกฎระเบียบโดยการเพิ่มสัดส่วนให้ชาวต่างชาติสามารถถือครองหุ้นในธุรกิจโลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัทฯ เชื่อมั่นว่า ผู้ประกอบการไทยยังคงมีความได้เปรียบในด้านความเชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิภาพที่สุด ดังนั้น หากผู้ประกอบการต่างชาติต้องการที่จะเข้ามามีส่วนร่วมแบ่งในตลาดโลจิสติกส์ของไทย ก็น่าจะเข้ามาใน

รูปแบบของการร่วมทุนหรือเป็นพันธมิตรทางการค้ากับผู้ประกอบการในไทย เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการให้บริการของตนในต่างประเทศกับพันธมิตรที่เป็นผู้ประกอบการไทยมากกว่า

จากการให้บริการที่หลากหลายครอบคลุมของบริษัทฯ และบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญที่พร้อมนำเสนอทางเลือกที่ดีที่สุดให้แก่ลูกค้าและคู่ค้า ส่งผลให้บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าจะสามารถรักษาความเป็นผู้นำด้านการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศได้ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทฯ เป็นผู้ส่งออก-นำเข้ากับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า-ออกที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า บริษัทฯ มีส่วนแบ่งการตลาดของการเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลดังนี้

หน่วย: TEU

รายละเอียด	2558	2559	2560
ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า-ออกที่ทำเรือ ¹⁾	8,359,455	8,725,442	9,280,715
ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า-ออกที่บริษัทให้บริการ ²⁾	43,831	54,361	57,406
ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)	0.52	0.06	0.62

ที่มา : 1) กรมท่าเรือ 2) ข้อมูลจากบริษัท

ธุรกิจขนส่งภายในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก

ธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกหัวลาก นั้น เป็นตลาดที่มีผู้ประกอบการจำนวนมากและส่วนใหญ่มิขนาดเล็ก โดยจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกพบว่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ทั่วประเทศมีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการรับจ้าง รวมทั้งสิ้น 23,404 ราย เป็นผู้ประกอบการในภาคกลาง 5,736 ราย, ภาคตะวันออก 3,063 ราย, ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 6,996 ราย, ภาคเหนือ 3,649 ราย, ภาคตะวันตก 2,477 ราย และภาคใต้ 1,483 ราย

หลังจากการร่วมจัดตั้ง SSK ร่วมกับบุคคลภายนอกที่มีศักยภาพสูง ปัจจุบัน SSK มีรถบรรทุกหัวลากจำนวน 102 คัน และหางลากจำนวน 102 หาง (ปี 2558 บริษัทฯ มีหัวลาก 65 หัว และหางลากจำนวน 98 หาง) โดยกลุ่มลูกค้าและจุดให้บริการหลักของบริษัทฯ นั้นอยู่ที่ จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งผู้บริหารประเมินว่าในเขตภาคใต้นั้น มีผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีศักยภาพในการแข่งขันกับ SSK เป็นจำนวนประมาณ 7-8 ราย โดยแต่ละรายมีจำนวนรถประมาณ 50-300 คัน อย่างไรก็ตาม ศักยภาพการแข่งขันในธุรกิจขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับคุณภาพในการให้บริการและความสามารถในการจัดหาพนักงานขับรถที่มีมาตรฐาน ดังนั้น การมีจำนวนรถเพื่อให้บริการมากจึงมิใช่ปัจจัยชี้วัดว่าจะสามารถได้รับงานจากลูกค้าแต่อย่างใด

ภาวะการแข่งขันโดยรวมในธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุกหัวลากนั้น ผู้บริหารประเมินว่าไม่รุนแรงนัก โดยจะมีการแข่งขันกันเพียงบางช่วงเวลา และในขณะเดียวกันผู้ประกอบการแต่ละรายก็สามารถเป็นพันธมิตรทางการค้ากันได้เช่นกัน โดยเมื่อผู้ประกอบการรายใดได้รับงานที่เกินกว่าความสามารถที่ตนจะให้บริการได้ ก็จะมีการติดต่อหาผู้ประกอบการรายอื่นให้มาช่วยรับงานต่อไป (Subcontract) สำหรับการให้บริการของ SSK ก็เช่นเดียวกัน

จากการพัฒนาการให้บริการด้วยการนำเอาระบบ GPS มาใช้ในการวางแผนและควบคุมคุณภาพการให้บริการ และความใส่ใจในการพัฒนามาตรฐานพนักงานขับรถของบริษัทฯ และ SSK อย่างต่อเนื่อง ด้วยการจัดฝึกอบรมและสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยและประหยัดน้ำมัน ทำให้บริษัทฯ เชื่อมั่นว่ามีศักยภาพเพียงพอในการแข่งขันและการขยายธุรกิจต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังอาศัยข้อได้เปรียบจากการที่เป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้สามารถนำเสนอบริการต่อเนื่องซึ่งเชื่อมโยงทั้งการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งภายในประเทศในลักษณะของ One-Stop-Service ได้ ซึ่งทำให้ลูกค้าสามารถใช้บริการที่หลากหลายด้านโลจิสติกส์ได้จากบริษัทฯ เพียงแห่งเดียว

ทั้งนี้ จากภาวะอุตสาหกรรม การแข่งขัน และแนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์ ดังที่กล่าวข้างต้น แม้บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบ ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานในปี 2560 ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย แต่อย่างไรก็ดี ในส่วนของธุรกิจหลักของบริษัทฯ ก็ยังคงมีผลประกอบการอยู่ในเกณฑ์ที่ดี อีกทั้งธุรกิจในกลุ่มโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ ปี ซึ่งนับเป็นโอกาสอันดีของบริษัทฯ ที่จะสร้างผลประกอบการที่ดีได้ ในอนาคต

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำกับดูแลการให้บริการโลจิสติกส์โดยเฉพาะ แต่มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับแต่ละกิจกรรมของการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534, พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481, พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นต้น สำหรับกฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจหลักของบริษัทฯ มีดังนี้

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลคือพระราชบัญญัติที่ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร โดยตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า อันเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัย, อุบัติเหตุแห่งท้องทะเล, การสงคราม หรือเหตุอื่นใดตามหมวด 5 มาตรา 52 ของพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งหมายความรวมถึงการไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ส่งของ หรือเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเอง

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาทต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือ กิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า แต่ต้องไม่เกินกว่าราคาของนั้น (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ในหมวด 6 มาตราที่ 58-61)

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กฎหมายแพ่งเป็นกฎหมายเอกชนว่าด้วยเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความสัมพันธ์ ระหว่างเอกชนต่อเอกชน ส่วนกฎหมายพาณิชย์คือกฎหมายว่าด้วยสิทธิและหน้าที่ของบุคคล อันเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการเศรษฐกิจและการค้า โดยวางระเบียบเกี่ยวพันทางการค้าหรือธุรกิจระหว่างบุคคล สำหรับในการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งในประเทศของบริษัทฯ นั้น กฎหมายดังกล่าวกำหนดให้บริษัทต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าเกิดการสูญหายหรือบุบสลาย หรือส่งมอบล่าช้า เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดจากความผิดของผู้ส่ง (ดูรายละเอียดได้ในมาตราที่ 420 และ 616)

ทั้งนี้ ในการป้องกันความเสี่ยงจากการให้บริการรับขนส่งในประเทศของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ มีการซื้อประกันภัยสินค้าที่รับขนส่ง, ประกันภัยรถบรรทุก และประกันภัยอุบัติเหตุ ซึ่งมีทุนประกันภัยมูลค่าสูงกว่าความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น

ในส่วนของการให้บริการจัดการพิธีศุลกากรซึ่งบริษัทฯ ได้รับมอบอำนาจจากลูกค้าให้เป็นตัวแทนในการทำพิธีการศุลกากรนั้น ตามกฎหมายดังกล่าวระบุไว้ว่า การทำตามกรอบหนังสือมอบอำนาจที่ได้รับ บริษัทฯ มีต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวต่อบุคคลภายนอก เนื่องจากบริษัทฯ อยู่ในฐานะตัวแทน ดังนั้น ผู้มอบอำนาจให้บริษัทฯ ย่อมเป็นผู้มีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายที่ตัวแทนได้ทำไปภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจนั้น (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ในตามมาตราที่ 820)

2.3 การจัดหาบริการ

การจัดหาและแหล่งที่มาของบริการ

ธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

ในการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศกลุ่มบริษัทจะต้องจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินจากผู้ประกอบการขนส่งเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า และมีการประสานงานกับพันธมิตรในต่างประเทศเพื่อช่วยในการให้บริการ โดยแหล่งที่มาของบริการต่าง ๆ ดังกล่าว มีดังนี้

ระวางเรือหรือเครื่องบิน

ค่าระวางเรือหรือเครื่องบินนั้นนับเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80-85 ของต้นทุนการให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศของบริษัท โดยกลุ่มบริษัทมีการจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินจากผู้ประกอบการในประเทศเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70-75 ของต้นทุนค่าระวางรวม ซึ่งต้นทุนดังกล่าวจะมีการจ่ายชำระให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งโดยตรงเป็นสกุลเงินบาท ในแต่ละปีบริษัทฯ มีการจัดหาระวางเรือหรือเครื่องบินจากผู้ประกอบการขนส่งรวมแล้วกว่า 300 ราย ทั้งนี้ จากการที่บริษัทฯ มีการจองระวางเรือหรือเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ จึงสามารถเจรจากับผู้ให้บริการขนส่งในการขอกำหนดราคาค่าระวางล่วงหน้าในช่วงระยะเวลาประมาณ 15 – 30 วัน

สำหรับในบางกรณีที่กลุ่มบริษัทจะต้องให้บริการจัดการการขนส่งในเขตต่างประเทศ กลุ่มบริษัทจะประสานงานกับตัวแทน(Agent) ซึ่งเป็นพันธมิตรในประเทศต่าง ๆ ให้เป็นผู้ช่วยดำเนินการให้ ดังนั้น ต้นทุนค่าระวางในส่วนของการให้บริการในต่างประเทศที่มีการให้บริการโดยใช้ตัวแทน(Agent) นั้น จะมีการจ่ายชำระเป็นสกุลเงินต่างประเทศ โดยตัวแทน(Agent) จะเรียกเก็บค่าระวางและค่าบริการต่าง ๆ สำหรับการที่บริษัทใช้บริการตัวแทน(Agent) ในการช่วยจัดการการขนส่งดังกล่าว ซึ่งต้นทุนค่าระวางที่มีการจ่ายชำระเป็นสกุลเงินต่างประเทศนั้นคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-25 ของต้นทุนค่าระวางรวมของกลุ่มบริษัท

ตัวแทน (Agent)

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทมีการให้บริการจัดการขนส่งในเขตต่างประเทศ เช่น การจัดการขนส่งสินค้าจากท่าเรือในต่างประเทศไปสู่จุดหมายปลายทางภายในประเทศต่าง ๆ กลุ่มบริษัทจะประสานงานกับตัวแทน(Agent) ซึ่งเป็นพันธมิตรทางการค้าที่อยู่ในต่างประเทศเพื่อช่วยดำเนินการในขั้นตอนดังกล่าว โดยตัวแทน(Agent) ของกลุ่มบริษัทนั้นได้แก่ผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ซึ่งจะทำหน้าที่

เป็นผู้ประสานงานในการบริหารจัดการการขนส่งในเขตประเทศที่ตนดูแลให้แก่กลุ่มบริษัท รวมถึงเป็นผู้ช่วยเก็บค่าบริการให้แก่กลุ่มบริษัทในกรณีที่ลูกค้าของกลุ่มบริษัทระบุให้มีการเรียกเก็บค่าบริการที่ปลายทางในต่างประเทศ ปัจจุบันกลุ่มบริษัทมีการจัดทำบันทึกข้อตกลงทางธุรกิจกับตัวแทน (Agent) รวมประมาณ 80 ราย ซึ่งพร้อมช่วยดูแลการให้บริการแก่ลูกค้าของกลุ่มบริษัทในเขตประเทศต่าง ๆ กว่า 180 ประเทศทั่วโลก ในการจ่ายชำระต้นทุนค่าระวางรวมทั้งต้นทุนค่าบริการของตัวแทน (Agent) เหล่านี้ จะมีการจ่ายชำระเป็นสกุลเงินต่างประเทศ

ธุรกิจขนส่งในประเทศ

ในการให้บริการขนส่งในประเทศนั้น ปัจจุบัน SSK มีการให้บริการโดยใช้รถบรรทุกหัวลากและหางลากจำนวน 102 หัว และ 102 หาง โดยต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่ง ได้แก่ ค่าน้ำมัน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 40-45 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศ รองลงมาได้แก่ ค่าขนส่ง ซึ่งได้แก่ ต้นทุนการว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกหัวลาก-หางลากรายอื่น (Sub-Contract) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 5 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศ และต้นทุนเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานขับรถ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 15-20 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งในประเทศ

ทั้งนี้ SSK มีแหล่งที่มาของการจัดหารถบรรทุกและต้นทุนการให้บริการต่าง ๆ ดังนี้

รถบรรทุกหัวลากและหางลาก

บริษัทฯ และ SSK มีการจัดหารถบรรทุกหัวลากและหางลากทั้งจากการซื้อรถใหม่จากตัวแทนจำหน่ายของผู้ผลิตรถบรรทุกโดยตรง เช่น บริษัท ตรีเพชร ลีสซิ่ง อีซูซุ จำกัด และบริษัท ดायโน โอโต้โมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น โดยในกรณีที่เป็นการซื้อรถที่เคยผ่านการใช้งานมาแล้วนั้น บริษัทฯ จะดำเนินการตรวจสอบสภาพรถและอายุการใช้งานก่อนตัดสินใจซื้อ ทั้งนี้ รถบรรทุกหัวลากของบริษัทฯ และ SSK ทุกคันมีการทำประกันภัย และประกันภัยสินค้าที่รับขนส่ง ซึ่งมีทุนประกันภัยมูลค่าสูงกว่าความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น

น้ำมันเชื้อเพลิง

ในส่วนของการจัดการความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันดีเซลซึ่งเป็นเชื้อเพลิงหลักนั้น กลุ่มบริษัทมีการกำหนดราคาค่าบริการกับลูกค้าโดยกำหนดเป็นขั้นบันไดซึ่งแปรผันตามระดับราคาน้ำมัน อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดีเซลนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของกระทรวงพลังงาน จึงมีความผันผวนของระดับราคาค่อนข้างต่ำ โดยในปี 2560 ที่ผ่านมา ราคาน้ำมันดีเซลจะอยู่ที่ช่วงราคาประมาณ 20-30 บาทต่อลิตรมาโดยตลอด

ผู้ประกอบการรถบรรทุกหัวลาก-หางลาก (Sub-Contract)

ต้นทุนการว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกหัวลาก-หางลากรายอื่น (Sub-Contract) เกิดขึ้นจากการที่ในบางช่วงเวลา รถของบริษัทฯ ไม่เพียงพอที่จะให้บริการแก่ลูกค้าหรือไม่คุ้มที่จะดำเนินการเอง บริษัทฯ จะมีการติดต่อหาผู้ประกอบการรายอื่นที่เป็นพันธมิตรทางการค้าให้มาช่วยรับงานต่อไป (Sub-contract)

ทั้งนี้ เนื่องจาก SSK มีคู่ค้าและพันธมิตรทางการค้าที่หลากหลาย ส่งผลให้ไม่มีการพึ่งพิงคู่ค้ารายใดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 30 ของต้นทุนการให้บริการในแต่ละปี สำหรับใน ปี 2559 และ 2560 บริษัทฯ และ SSK ไม่มีการใช้บริการจากคู่ค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของต้นทุนการให้บริการรวม

2.4 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทนั้น ไม่มีขั้นตอนการทำงานใดที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศด้วยรถบรรทุกทุกหัวลาก-หางลากของบริษัทฯ และ SSK นั้น อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งกำหนดไว้ว่า รถที่จะนำมาต่ออายุทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสภาพรถจากพนักงานหรือจากสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตเพื่อรับใบรับรองการตรวจสภาพรถซึ่งเป็นเอกสารที่ต้องใช้ในการจดทะเบียนหรือต่ออายุทะเบียนและเสียภาษี โดยในการตรวจสภาพรถนั้น จะครอบคลุมถึงการตรวจประสิทธิภาพล้อ, ระบบไฟ, ระดับความดังของเสียง, สภาพทั่วไป, ระบบเครื่องยนต์ และมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ เช่น คาร์บอนดำ, ปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์, ไฮโดรคาร์บอน, ออกไซด์ของไนโตรเจน และสารพิษอนุภาค ซึ่งที่ผ่านมา รถบรรทุกทุกของบริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจสภาพรถและได้รับการต่ออายุทะเบียนตามกำหนดทุกปีมาโดยตลอด

2.5 งานที่ยังมิได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท

3.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในการให้บริการลูกค้าในเขตต่างประเทศนั้น บริษัทฯ มีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทฯ ในการติดต่อประสานงานเพื่อให้บริการในเขตต่างประเทศ (Agent) รวมถึงการรับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทางและการจ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ต้นทุนค่าระวางเรือ, ค่าระวางเครื่องบิน, ค่าขนส่งหรือค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เป็นต้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีรายรับและรายจ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศสำหรับการให้บริการลูกค้าที่มีการใช้บริการตัวแทน (Agent) ในต่างประเทศดังกล่าว โดยในปี 2559 และ ปี 2560 บริษัทฯ มีรายได้เป็นสกุลเงินต่างประเทศเท่ากับ 183.56 ล้านบาท และ 131.94 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.62 และร้อยละ 18.41 ตามลำดับ และมีต้นทุนค่าบริการที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศเท่ากับ เท่ากับ 142.21 ล้านบาท และ 97.65 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.13 และร้อยละ 16.95

ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ในกรณีที่อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและสกุลเงินต่างประเทศมีความผันผวนมาก จะส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อรายได้และอัตรากำไรของบริษัทฯ เมื่อคิดเป็นสกุลเงินบาท โดยอาจเกิดผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ในกรณีที่อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ทำการบันทึกบัญชีกับวันที่ทำการแลกเปลี่ยนเงินเป็นสกุลบาทมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก โดยบริษัทฯ มีรายได้และต้นทุนค่าบริการจากต่างประเทศเป็นเงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 99 ของรายได้และต้นทุนค่าบริการต่างประเทศของบริษัทฯ

ดังนั้น เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ และมีการลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนด้วยการเปิดบัญชีเงินฝากสกุลเงินต่างประเทศ (Foreign Currency Deposit Account: FCD) และบริษัทฯ มีนโยบายในการลดความเสี่ยงโดยการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของผู้บริหารและเป็นไปตามนโยบายที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 2/2557 ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 โดยบริษัทฯ มีวงเงินซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) กับสถาบันการเงินเท่ากับ 500,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายในการเก็งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนแต่อย่างใด

3.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากร

ธุรกิจการให้บริการด้านจัดการขนส่งระหว่างประเทศนั้นต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบต่าง ๆ ที่บังคับใช้ในการส่งออกหรือนำเข้าและกฎหมายของประเทศต่างๆ รวมทั้งต้องมีความเข้าใจในรูปแบบและเงื่อนไขในพิธีการชำระเงินระหว่างประเทศ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้าจะสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้อง และสามารถรับหรือส่งสินค้าได้ตามกำหนดเวลา ในส่วนของธุรกิจขนส่งในประเทศนั้นก็ต้องอาศัยพนักงานขับรถที่มี

ความชำนาญเฉพาะด้านและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดแคลนบุคลากรหากบริษัทมีการขยายงานหรือมีพนักงานลาออกแล้วบริษัทฯ ยังไม่สามารถหาบุคลากรทดแทนได้ทัน

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของบุคลากรดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงได้ให้ความสำคัญการพัฒนาและจิตใจให้ทำงานกับบริษัท โดยบริษัทฯ มีการวางแผนความก้าวหน้าทางสายงานและมีการให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความรู้ความสามารถของพนักงานในแต่ละสายงาน ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีอัตราการหมุนเวียนของพนักงานในส่วนงานที่สำคัญ ต่อการประกอบธุรกิจที่ต่ำ โดยมีอายุงานเฉลี่ยของพนักงานในแผนกให้บริการบริหารและจัดการขนส่งและพิธีการกรมศุลกากร (FF) และแผนกให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ (NVOCC) ไม่น้อยกว่า 5 ปี และมีอายุงานเฉลี่ยของพนักงานระดับผู้บริหารไม่น้อยกว่า 20 ปี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการนำระบบสารสนเทศเข้ามาใช้ในการทำงาน อาทิ ระบบ Log Freight ซึ่งเป็นระบบสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลลูกค้าเพื่อจัดการเอกสารต่าง ๆ ที่ต้องใช้ในการดำเนินพิธีศุลกากรและการนำเข้า-ส่งออก และระบบกำหนดตำแหน่ง (Global Positioning System: GPS) ซึ่งเป็นระบบติดตามสถานะการจัดส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทุกหัวลากและหางลาก ทั้งนี้ เพื่อสร้างความสะดวกแก่พนักงานในการให้บริการลูกค้าและยังช่วยลดจำนวนบุคลากรที่ต้องใช้ในช่วงขั้นตอนการทำงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ ได้อีกด้วย

3.3 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

กลุ่มลูกค้าของบริษัทฯ นั้นกระจายอยู่ในกลุ่มธุรกิจต่างๆ ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม รวมถึงกลุ่มผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์เช่นเดียวกันกับบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 30 ของรายได้จากการให้บริการในแต่ละปี โดยในปี 2559 และปี 2560 บริษัทฯ ไม่มีการให้บริการแก่ลูกค้ารายใดรายหนึ่งในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้จากการให้บริการ

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้มีนโยบายในการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่ง โดยบริษัทฯ มีนโยบายในการขยายลูกค้าใหม่เพื่อกระจายฐานลูกค้าของบริษัทฯ และยังเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจเพิ่มเติมในการให้บริการต่าง ๆ ของบริษัทฯ อีกด้วย

3.4 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบในการประกอบธุรกิจ

เนื่องจากบริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งต้องเกี่ยวข้องกับกฎระเบียบต่าง ๆ ที่บังคับใช้ในการส่งออกหรือนำเข้าและกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงหากมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบต่าง ๆ และบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ ก็อาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถจัดการส่งสินค้าได้ตามข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการ รวมถึงอาจเกิดความเสียหายจากค่าปรับต่าง ๆ ได้

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้จัดเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศไว้คอยให้บริการแก่ลูกค้าและคอยให้คำแนะนำแก่พนักงานในส่วนงานต่าง ๆ โดยบริษัทฯ มีการกำหนดผู้รับผิดชอบในการศึกษาข้อมูลและติดตามการบังคับใช้กฎระเบียบและมาตรการทางการค้าของประเทศต่าง ๆ ทั้งจากการติดตามข่าวสาร ติดต่อหน่วยงานราชการ รวมทั้งการรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการซึ่งเป็นคู่ค้าของบริษัทฯ ในต่างประเทศ เพื่อแจ้งข้อมูลให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในบริษัทรับทราบและนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามระเบียบและ

กฎหมายศุลกากรรวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องส่งผลให้แต่ละส่วนงานในบริษัทฯ ได้รับข้อมูลอย่างต่อเนื่องและเพียงพอให้คำปรึกษาแก่ลูกค้าให้สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้ ทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมาบริษัทฯ ไม่เคยถูกฟ้องร้องหรือเรียกค่าเสียหายจากการที่ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ

3.5 ความเสี่ยงจากการเปิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

ในปี 2558 มีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) โดยกลุ่มธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์เป็นสาขาที่จะต้องเปิดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นสามารถถือหุ้นในธุรกิจได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2556 ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากการที่มีผู้ประกอบการรายใหม่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบริษัทฯ ต่างชาติที่มีความพร้อมด้านเงินทุนและเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่า รวมถึงมีบริการที่ครบวงจรมากกว่า ซึ่งอาจส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นและทำให้บริษัทฯ อาจต้องสูญเสียรายได้ไป

อย่างไรก็ดี แม้การเปิดประชาคมอาเซียนนั้นจะส่งผลให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาเพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันการเปิดประชาคมอาเซียนดังกล่าวก็ส่งผลให้เกิดความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าและทรัพยากรต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากเช่นเดียวกัน ดังนั้น จึงนับเป็นโอกาสของผู้ประกอบการที่มีความพร้อมที่จะสามารถรองรับความต้องการด้านระบบโลจิสติกส์ที่จะเพิ่มมากขึ้นดังกล่าว

ทั้งนี้ จากการที่บริษัทมีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ทั้งการนำเอาเทคโนโลยีมาช่วยในการให้บริการ เช่น ระบบ Log Freight และระบบ GPS และการขยายขอบเขตการให้บริการให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้ได้ครบวงจรมากที่สุด ประกอบกับวิสัยทัศน์ของผู้บริหารที่เตรียมความพร้อมในการหาพันธมิตรในประเทศต่าง ๆ เพื่อสร้างเครือข่ายการให้บริการให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั่วทุกทวีปแล้วนั้น ส่งผลให้บริษัทฯ เชื่อมมั่นว่า ถึงแม้การแข่งขันจะรุนแรงขึ้นในอนาคต บริษัทฯ ก็จะสามารถรักษาศักยภาพในการแข่งขันได้

3.6 ความเสี่ยงจากลงทุนในต่างประเทศ

บริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงจากการลงทุนและการดำเนินธุรกิจในประเทศ เนื่องจากในการดำเนินธุรกิจในประเทศที่ใหม่เคย ทั้งด้านวัฒนธรรม สังคม การเมือง กฎหมาย ข้อบังคับ โดยนโยบายและแผนการขยายตลาดไปต่างประเทศอาจทำให้บริษัทฯ ต้องเผชิญกับคู่แข่งทางการค้าที่มากขึ้น เนื่องจากมีบริษัทต่างชาติจำนวนมากที่ให้บริการในลักษณะใกล้เคียงกัน

ทั้งนี้บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงทุน ซึ่งหากเป็นไปได้ บริษัทฯ จะพิจารณาหาผู้ร่วมลงทุนท้องถิ่นที่มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจในประเทศนั้น ๆ ก่อน เพื่อลดความเสี่ยงจากการที่บริษัทฯ ไม่มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจในประเทศที่ตัดสินใจลงทุน

3.7 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการบริหารงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ ครอบครัวพัทธวรสกุล ถือหุ้นคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.37 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายและชำระแล้วของบริษัทฯ และคุณกิตติ พัทธวรสกุลยังเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

และกรรมการผู้มีอำนาจลงนามของบริษัทฯ ด้วย จึงทำให้กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ดังกล่าว เป็นผู้ที่มีอำนาจในการบริหารจัดการและควบคุมคะแนนเสียงในการลงมติที่สำคัญได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าในเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นในเรื่องกฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของจำนวนหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียง เช่น การเพิ่มทุน การลดทุน ดังนั้นผู้ถือหุ้นรายอื่นที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียง อาจจะไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบหรือถ่วงดุลการบริหารของผู้ถือหุ้นใหญ่ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยโครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการรวม 5 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน โดยแต่ละคณะมีการกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่อย่างชัดเจน ทำให้ระบบการทำงานของบริษัทฯ มีความเป็นมาตรฐานและสามารถตรวจสอบได้โดยง่าย อีกทั้ง โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทฯยังประกอบด้วยกรรมการอิสระเป็นจำนวน 4 ท่านจากจำนวนกรรมการรวมทั้งหมด 8 ท่าน และมีคณะกรรมการตรวจสอบที่ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่านซึ่งแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ทำให้สามารถสอบทานการทำงานของบริษัทฯให้มีความโปร่งใสได้ดียิ่งขึ้น ตลอดจนสามารถถ่วงดุลอำนาจในการนำเสนอเรื่องต่าง ๆ ที่จะพิจารณาเข้าสู่การประชุมผู้ถือหุ้นได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนั้นแล้ว กลุ่มบริษัทได้มีระเบียบปฏิบัติกรณีที่มีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับ กรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการ รวมทั้งบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีอำนาจอนุมัติในการทำรายการนั้น ๆ ทำให้สามารถลดทอนความเสี่ยงอันอาจจะเกิดขึ้นได้อีกด้วย

3.8 ความเสี่ยงจากการลดลงของราคาหุ้นอันเนื่องมาจากการที่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ขายหุ้น

บริษัทร่วมทุน เค-เอสเอ็มอี จำกัด (“K-SME”) ได้ทำสัญญาซื้อหุ้นสามัญจากบริษัทเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2555 ในราคาหุ้นละ 40 บาท จำนวนรวม 1,500,000 หุ้น (ราคาพาร์ 10 บาท) หรือเท่ากับราคาหุ้นละ 1.00 บาท จำนวนรวม 60,000,000 หุ้น (ราคาพาร์ 0.25 บาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.29 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คงเหลือถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 13.74 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ราคา 1.00 บาทต่อหุ้นที่ K-SME ซื้อหุ้นสามัญจากบริษัทนั้น ต่ำกว่าราคาหุ้นสามัญที่เสนอขายต่อประชาชนซึ่งเท่ากับ 1.80 บาทต่อหุ้น เป็นสัดส่วนร้อยละ 44.44 ดังนั้น บริษัทจึงมีความเสี่ยงจากการลดลงของราคาหุ้นที่ซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (mai) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นใหญ่ดังกล่าวขายหุ้นส่วนใหญ่ออกมา หรือขายหุ้นออกมาทั้งหมด เพื่อทำกำไร

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจตามงบการเงินรวม ดังนี้
ที่ดิน และ อาคาร

กลุ่มบริษัทมีที่ดิน และ อาคาร จำนวน 14.00 ล้าน บาท ประกอบด้วย

รายการ	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	มูลค่าตาม บัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1. ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน บมจ. NCL เลขที่ 56/9,10 ซ.สมเด็จพระเจ้าตาก สิน 12/1 ถ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวง บุคคโล เขตธนบุรี กรุงเทพฯ 10600 - ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน - อาคารสำนักงานและส่วนปรับปรุง	เจ้าของ เจ้าของ	6.29 5.64	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างถูกจดจำนอง เพื่อค้ำประกันเงินเบิกเกินบัญชี ตัวสัญญาใช้เงิน และวงเงินการ แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ วงเงินรวม 87 ล้านบาท
2. อาคารสำนักงานเคาน์เตอร์เซอร์วิส ณ จุด บริการบริเวณ ท่าเรือกรุงเทพ (ลานบรรจ สินค้า 45 ไร่) การท่าเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร - อาคารสำนักงาน	เจ้าของ	0.73	ไม่มี
3. อาคารสำนักงาน บริษัท เลเจนท์ ชิปปิ้ง (ไทยแลนด์) จำกัด (บริษัทย่อย) เลขที่ 56/15 ซ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน 12/1 ถ. สมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบุคคโล เขต ธนบุรี กรุงเทพฯ 10600 - ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงาน	เจ้าของ	0.97	ไม่มี
4. สิ่งปลูกสร้างจุดบริการขนส่งสินค้า รถบรรทุกหั่วลาก พระราม 2 เลขที่ 91/4 หมู่ที่ 2 ตำบลนาโคก อ. เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร - ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงาน	เจ้าของ	0.22	ไม่มี

รายการ	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	มูลค่าตาม บัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
5. สิ่งปลูกสร้างจุดบริการขนส่งสินค้า รถบรรทุกหัวลาก สระบุรี หมู่ 7 ต.ตาล เดี่ยว อ.แก่งคอย จ. สระบุรี - ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงาน	เจ้าของ	0.15	ไม่มี
รวม		14.00	

ทั้งนี้กลุ่มบริษัทมีการทำประกันความเสี่ยงภัยทรัพย์สินที่อาจจะเกิดขึ้นกับทรัพย์สินของกลุ่มบริษัท ได้แก่ เฟอร์นิเจอร์ สิ่งตกแต่ง อุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้สำนักงานต่าง ๆ ทุนประกันภัย 29.69 ล้านบาท โดยประกันภัยนี้คุ้มครองความสูญเสีย/เสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเป็นผลโดยตรงจากความเสียหายทุกชนิดที่เกิดจากสาเหตุปัจจัยภายนอก อาทิเช่น อัคคีภัย ไฟฟ้า ภัยระเบิด ภัยเนื่องจากน้ำ(ไม่รวมน้ำท่วม) ภัยยานพาหนะ ภัยจากควัน ภัยอากาศยานและอุบัติเหตุจากปัจจัยภายนอกอื่น ๆ ที่มีได้ระบุยกเว้นในกรมธรรม์

ยานพาหนะ

รายการ	จำนวน (คัน)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์
1. รถบรรทุก - รถบรรทุกหัวลาก	102	188.43	เป็นเจ้าของจำนวน 77 คัน ติดภาระค้ำประกันเงินกู้ 28 คัน มีภาระผูกพันสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 25 คัน
- หางลาก	102	29.68	เป็นเจ้าของ ติดภาระค้ำประกันเงินกู้ 4 คัน
- รถกระบะ	10	5.44	มีภาระผูกพันสัญญาเช่าทางการเงิน
2. ยานพาหนะอื่น ๆ	18	8.03	เป็นเจ้าของ
รวม		231.58	

อุปกรณ์สำนักงาน

กลุ่มบริษัทมีอุปกรณ์สำนักงาน ทั้งสิ้น 11.13 ล้านบาท อาทิเช่น คอมพิวเตอร์ เครื่องปรับอากาศ เครื่องตกแต่ง เครื่องใช้สำนักงาน และอื่นๆ

4.2 สรุปสัญญาที่สำคัญ

4.2.1 สัญญาเช่าที่สำคัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

รายการ	คู่สัญญา	ระยะเวลา	รายละเอียด
1.จุดบริการที่ 1 ท่าเรือคลองเตย การทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร	การทำเรือแห่งประเทศไทย	1 ปี (1 ต.ค. 2557 – 30 ก.ย. 2558)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่ภายในลานบรรจุสินค้า <u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 9,408 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> สัญญาผูกพันจนกว่าผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่าสองเดือนติดต่อกันหรือผู้เช่าต้องการคืนบริเวณที่เช่า <u>การเลิกสัญญา</u> ผู้เช่าแจ้งผู้ให้เช่าเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน
2.สำนักงานสาขา 2 เลขที่ 638/10 ถ.เพชรเกษม ต.หาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา	นายนิริวัชร วัชรพิธานรัตน์	3 ปี (1 ก.ค. 2560 – 1 ก.ค. 2562)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> ตึก 3.5 ชั้น <u>อัตราค่าเช่า</u> 18,947.37 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข
3.คลังเอกสาร เลขที่ 59,61 ซอยเจริญนคร24 ถนนเจริญนคร แขวงบางลำพู ล่าง เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร	น.ส.วราภรณ์ กิตตยานุรักษ์	3 ปี (1 ส.ค. 2539 – 31 ก.ค. 2562)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> อาคาร <u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 7,895 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> -ไม่มี-

รายการ	คู่สัญญา	ระยะเวลา	รายละเอียด
4.จุดบริการที่ 2 ท่าเรือคลองเตย การทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร	การทำเรือแห่งประเทศไทย	1 ปี (1 ต.ค. 2556 – 30 ก.ย. 2557)	<p><u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่ภายในแผนกโรงพักสินค้า</p> <p><u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 5,040 บาทต่อเดือน</p> <p><u>การต่อสัญญา</u> สัญญาผูกพันจนกว่าผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่าสองเดือนติดต่อกันหรือผู้เช่าต้องการคืนบริเวณที่เช่า</p> <p><u>การเลิกสัญญา</u> ผู้เช่าแจ้งผู้ให้เช่าเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน</p>
5.พื้นที่จอดรถยนต์ เลขที่ 99/1 ซ.สมเด็จพระเจ้าตาก สิน 14 แขวงบุคคโล เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร	นายรุจ ทองวุฒิ	2 ปี (1 ก.ย. 2560 – 31 ส.ค. 2562)	<p><u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่สำหรับจอดรถยนต์</p> <p><u>อัตราค่าเช่า</u> อัตราค่าเช่าคงที่ 40,000 บาทต่อเดือน</p> <p><u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี-</p> <p><u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข</p>
6.พื้นที่ในศูนย์การค้า เจ.เจ.มอลล์ เลขที่ 588 ถ.กำแพงเพชร 2 เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร หมายเหตุ เดิมบริษัทมีการเช่า พื้นที่ดังกล่าวเพื่อเปิดเป็นจุด ให้บริการรับส่งสินค้าหรือพัสดุแก่ ลูกค้ารายย่อย ทั้งนี้ บริษัทได้ปิดให้บริการใน พื้นที่ดังกล่าวแล้วตั้งแต่ปี 2553 และนำพื้นที่ดังกล่าวให้เช่าช่วง แก่บุคคลภายนอก	บจก.เจ.เจ.มอลล์	20 ปี (1 ม.ค. 2550 – 31 ธ.ค. 2569)	<p><u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่ในศูนย์การค้า</p> <p><u>อัตราค่าเช่า</u> จ่ายค่าเช่า 2,616,300 บาท ณ วันทำสัญญา และอัตราค่าบริการ 2,617 บาทต่อเดือน โดย อัตราค่าบริการในปีต่อไปผู้ให้บริการจะ กำหนดและแจ้งในภายหลัง ณ 31 มีนาคม 2557 อัตราค่าบริการเท่ากับ 3,385.80 บาท ต่อเดือน</p> <p><u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี-</p> <p><u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข</p>

รายการ	คู่สัญญา	ระยะเวลา	รายละเอียด
7. จุดบริการ ที่อุดรธานี เลขที่ 370/8 หมู่ที่ 2 ต.หมาก แข้ง อ.เมืองอุดรธานี จ. อุดรธานี	นางสาวจรัสศรี มากเพื่องฟู	2 ปี (1 พ.ย. 2559 – 31 ต.ค. 2561)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> ตึก 3 ชั้น <u>อัตราค่าเช่า</u> 17,895 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข
8. จุดบริการบางเสาชิง ต. ศรีษะ จะเข้ในอ. อำเภอบางเสาชิง จ.สมุทรปราการ	นายพิรพงษ์ ปูนมีกิจ	1 ปี (1 ก.ย. 2560 - 31 ส.ค. 2561)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่สำหรับจอดรถ <u>อัตราค่าเช่า</u> 6,000 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข
9. จุดบริการพระราม 2 ต.นาโคก อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	นายวิวัฒน์ กิตติกิจ	2 ปี (1 เม.ย. 2559 - 30 มี.ย. 2561)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่สำหรับจอดรถ <u>อัตราค่าเช่า</u> 35,000 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข
10. จุดบริการสระบุรี ต.ตาลเดี่ยว อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	นางสุนีย์ เจริญกุล	3 ปี (1 ก.พ. 2560 – 31 ม.ค. 2563)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่สำหรับจอดรถ <u>อัตราค่าเช่า</u> 20,000 บาทต่อเดือน

รายการ	คู่สัญญา	ระยะเวลา	รายละเอียด
			<u>การต่อสัญญา</u> -ไม่มี- <u>การเลิกสัญญา</u> 1.เมื่อครบกำหนดสัญญา 2.เมื่อผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข
11. จุดบริการขนส่งร่วมเกล้า เลขที่ 14 ถ.ไอซีดี แขวงคลอง สามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	กรมการขนส่งทางบก	1 ปี (1 ต.ค. 2560 – 30 ก.ย. 2561)	<u>ทรัพย์สินที่เช่า</u> พื้นที่สำหรับจอดรถ <u>อัตราค่าเช่า</u> 43,960 บาทต่อเดือน <u>การต่อสัญญา</u> - ผู้เช่ายื่นคำร้องเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน สิ้นอายุไม่น้อยกว่า 2 เดือน <u>การเลิกสัญญา</u> -ผู้เช่าบอกเลิกเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 60 วัน

4.2.2 สรุปสัญญา agency agreement

บริษัทมีการทำสัญญา Agency Agreement กับเอเยนต์ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานในการบริหารจัดการการขนส่งในเขตประเทศที่เอเยนต์แต่ละรายดูแลให้แก่บริษัท ซึ่งในสัญญามีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. บริษัทและเอเยนต์จะประสานงานในการบริหารจัดการการขนส่งให้กันและกัน
2. บริษัทและเอเยนต์จะกำหนดค่าตอบแทนและค่าบริการต่าง ๆ ร่วมกันอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนการส่งสินค้าแต่ละครั้ง
3. เอเยนต์จะไม่ปล่อยหรือส่งสินค้าให้กับผู้รับจนกว่าจะได้รับการชำระเงินหรือได้รับหนังสือคำประกันความเสียหายจากธนาคาร
4. เอเยนต์จะต้องแจ้งให้ทางบริษัททราบทันทีหากไม่สามารถส่งสินค้าหรือสินค้าถูกปฏิเสธการรับ
5. เอเยนต์จะต้องแจ้งให้บริษัททราบเมื่อเกิดปัญหาเกี่ยวกับสินค้า เช่น สินค้าเสียหายหรือสินค้าไม่ไปถึงปลายทางตามกำหนดเวลา เป็นต้น และจะต้องรับผิดชอบสืบสวนหาสาเหตุของปัญหา
6. ขี้อตกจะมีอายุหนึ่งปีและจะถูกต่ออายุอัตโนมัติหากไม่มีการขอยกเลิกจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง
7. การยกเลิกขี้อตกจะต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วันเป็นลายลักษณ์อักษร
8. ขี้อตกจะถูกยกเลิกทันทีหากมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ทำตามที่ระบุไว้ในขี้อตก

4.3 เงินลงทุนและนโยบายในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะของบริษัท ซึ่งแสดงตามวิธีราคาทุนโดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีมูลค่าเงินลงทุนสุทธิเท่ากับ 184.83 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 33.33 ของสินทรัพย์รวมของงบการเงินเฉพาะของบริษัท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือหุ้น	มูลค่าเงิน ลงทุนสุทธิ (ล้านบาท)
เงินลงทุนในบริษัทย่อย				
1. NCL Inter Logistic(s) Pte.Ltd. ประกอบธุรกิจ ให้บริการจัดการระบบ โลจิสติกส์ ในประเทศ สิงคโปร์	SGD 1.00	SGD 1.00	100%	25.19
2. บริษัท เลเจนด์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด ประกอบธุรกิจ ให้บริการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ ขนส่งสินค้า	THB 10.00	THB 10.00	60%	6.00
3. Legacy Asia Capital Pte.Ltd. ประกอบธุรกิจ ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ ใน ประเทศ สิงคโปร์	SGD 0.20	SGD 0.20	70%	3.61
4. บริษัท เอส เอส เค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางบก	THB 168.70	THB 168.70	75.35%	127.15
เงินลงทุนในบริษัทร่วม				
1. บริษัท เกรท วอเตอร์ เมด จำกัด ประกอบธุรกิจผลิตน้ำยาล้างไตและจำหน่าย อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง	THB 40.00	THB 40.00	44.44%	17.78
2. บริษัท ซิม (ไทยแลนด์) จำกัด	THB 10.00	THB 10.00	51.00%	5.10

ทั้งนี้กลุ่มบริษัท มีนโยบายลงทุนผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยจะพิจารณาลงทุนที่มีความเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของกลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการลงทุนในระยะยาว โดยคณะกรรมการบริษัทจะร่วมกันพิจารณาตามนโยบายการลงทุนของบริษัท โดยคำนึงถึงความจำเป็น ความเหมาะสมและประโยชน์ของกลุ่มบริษัทและผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญที่สามารถสร้างผลตอบแทนที่ดีในการลงทุน กลุ่มบริษัทมีนโยบายในการลงทุนในสัดส่วนที่มากเพียงพอที่จะสามารถเข้าร่วมบริหารจัดการและกำหนดแนวทางของธุรกิจดังกล่าวได้ โดยอาจพิจารณาลงทุนในรูปแบบต่าง ๆ ที่มีความเหมาะสม ในลักษณะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัทที่ลงทุน และ/หรือเป็นผู้ถือหุ้นร่วมลงทุน ตามแต่จะตกลงกันตามสัญญาการถือหุ้น (Shareholders agreement)

โดยที่ บริษัทฯ มีนโยบายการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ดังนี้

นโยบายการลงทุนและกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

1. การลงทุนในบริษัทอื่นนั้นจะมีทั้งการร่วมทุนเพื่อจัดตั้งบริษัทใหม่และการเข้าซื้อหุ้นในบริษัทอื่น โดยบริษัทมีนโยบายในการเข้าร่วมทุนกับผู้ร่วมทุนที่มีนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่โปร่งใสและมีธรรมาภิบาล
2. ธุรกิจที่จะเข้าร่วมลงทุนจะต้องเป็นธุรกิจที่เกื้อหนุนและเอื้อประโยชน์ต่อการทำธุรกิจของบริษัทไม่ว่าจะเป็นแนวดิ่งหรือแนวนราบ (Horizontal and vertical) เพื่อสร้างเสถียรภาพของบริษัทฯ
3. ธุรกิจที่จะเข้าร่วมลงทุนจะต้องผ่านการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน แนวโน้มของธุรกิจ รวมถึงการประเมินอัตราผลตอบแทนและความเสี่ยงในอนาคต
4. การเข้าร่วมลงทุนจะต้องไม่ทำให้เกิดปัญหาสภาพคล่องต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อย
5. บริษัทฯ จะลงทุนในสัดส่วนที่สูงพอเพื่อให้สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่เข้าไปร่วมลงทุนได้
6. บริษัทฯ จะทบทวนการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจของบริษัทฯ ในแต่ละขณะ
7. การลงทุนจะต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนเรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาซึ่งจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน พศ. 2547
8. บริษัทฯ จะกำกับดูแลบริษัทที่เข้าไปลงทุนด้วยการส่งตัวแทนของบริษัทฯ เข้าไปเป็นกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยและ/หรือ บริษัทร่วมที่บริษัทเข้าไปร่วมลงทุน ตามสัดส่วนการถือหุ้น โดยตัวแทนของบริษัทจะต้องเป็นบุคคลซึ่งปราศจากผลประโยชน์ขัดแย้งกับธุรกิจของบริษัทย่อยและ/หรือ บริษัทร่วมที่บริษัทเข้าไปร่วมลงทุน โดยตัวแทนของบริษัทจะต้องกำกับดูแลบริษัทย่อยและ/หรือ บริษัทร่วมดังกล่าว ให้ปฏิบัติตามระเบียบและกฎเกณฑ์ซึ่งกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและ/หรือ บริษัทร่วมนั้น ๆ

ทั้งนี้เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 13 ธันวาคม 2559

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ และ กลุ่มบริษัทไม่มีคดีหรือข้อพิพาททางกฎหมายที่อาจส่งผลกระทบต่อสินทรัพย์ ของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และมีผลกระทบต่อการดำเนินงานธุรกิจของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

(1) ข้อมูลบริษัท

ชื่อบริษัท	:	บริษัท เอ็นซีแอล อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) NCL International Logistics Public Company Limited
ชื่อย่อหลักทรัพย์	:	NCL
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107556000434
ประเภทธุรกิจ	:	บริการจัดการโลจิสติกส์ครบวงจร (Logistics Solution Provider) โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มธุรกิจได้แก่การให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ และให้บริการขนส่งในประเทศ
ทุนจดทะเบียน	:	157,500,000 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	:	105,000,000 บาท
จำนวนหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด	:	420,000,000 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ	:	0.25 บาท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	56/9-10 ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 12/1 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบุคคลโล เขตธนบุรี กรุงเทพฯ 10600
โทรศัพท์	:	02-4737300
โทรสาร	:	02-4737374
เว็บไซต์	:	www.nclthailand.com
เลขานุการบริษัท	:	โทรศัพท์ : 02-4737300 ต่อ 307 อีเมล : rachanee.l@nclthailand.com
นักลงทุนสัมพันธ์	:	โทรศัพท์ : 02-4737300 ต่อ 300 อีเมล : rungarun.b@nclthailand.com

(2) ชื่อและสถานที่ตั้งของนิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นร้อยละ 10 ขึ้นไป

ชื่อบริษัท	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นโดยตรง				
NCL INTER LOGISTICS (S) PTE. LTD. 140 PAYA LEBAR ROAD #10-08 AZ @ PAYA LEBAR SINGAPORE (409015)	ให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์	1,000,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์	1,000,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์	100
บริษัท เลเจนด์ ชิปปิง (ไทยแลนด์) จำกัด 56/15 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบุดโด เขตธนบุรี กทม. 10600	ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล	10 ล้านบาท	10 ล้านบาท	60
LEGACY ASIA CAPITAL PTE. LTD. 31 UPPER CROSS STREET #04-59 HONG LIM COMPLEX SINGAPORE (050531)	ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์	200,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์	200,000 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์	70
บริษัท เอสเอสเค อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด 56/15 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบุดโด เขตธนบุรี กทม. 10600	ให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศ	168.74 ล้านบาท	168.74 ล้านบาท	75.35
บริษัทร่วม				
บริษัท เกรซ วอเตอร์ เมด จำกัด 13/7 หมู่ที่ 8 ถนนบางม่วง-บางคูรัด ตำบลบางม่วง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี	ผลิตน้ำยาล้างไตและจำหน่ายอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง	40 ล้านบาท	40 ล้านบาท	44.44
บริษัท ซิม (ไทยแลนด์) จำกัด 3656/66-68 ชั้น 20 อาคารกรีนทาวเวอร์ ถนนพระราม 4 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กทม. 10110	ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล	10 ล้านบาท	10 ล้านบาท	51

(3) บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหุ้นสามัญ

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2009-9000

โทรสาร : 0 2009-9991

ผู้สอบบัญชี

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลคซ์ดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย

เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์: 0-2264-9090

โทรสาร: 0-2264-0789 – 90

ที่ปรึกษากฎหมาย

สำนักงานกฎหมายธนทรัพย์

143/2 ซอยวัดสุวรรณคีรี ถนนบรมราชชนนี แขวงอรุณอมรินทร์

เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ 10700

โทรศัพท์ : 02-4343132

โทรสาร : 02-4343133