

บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569

(1) ภาพรวมธุรกิจ



บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อหลักทรัพย์: ETL) มุ่งเน้นการขนส่งทางรถข้ามพรมแดนระหว่างจีนและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และขยายไปยังยุโรปผ่านการขนส่งหลากหลายรูปแบบ ด้วยประสบการณ์ของทีมงานที่มีมากกว่า 10 ปีในอุตสาหกรรมขนส่งทางรถข้ามพรมแดนที่รวดเร็ว มีความยืดหยุ่น และมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการขยายตัวของภาคธุรกิจ รวมถึงมุ่งเน้นต่อการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงและความต้องการของผู้ส่งสินค้า โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ผสานกับนวัตกรรมเทคโนโลยี ควบคู่กับให้บริการอย่างมืออาชีพ เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับบริการต่าง ๆ ที่จะส่งมอบให้แก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

บทวิเคราะห์และคำอธิบาย

บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“ETL”) รายงานผลประกอบการสำหรับงวดไตรมาสที่ 1 ปี 2569 โดยมีรายได้จากการให้บริการ จำนวน 517.9 ล้านบาท กำไรขั้นต้น จำนวน 8.2 ล้านบาท และขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 13.2 ล้านบาท

(2) สรุปเหตุการณ์และพัฒนาการที่สำคัญ

ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2569 ปริมาณการขนส่งยังอยู่ในระดับที่สูงเฉลี่ยเดือนละ 2,000 เทียบ เส้นทางสินค้าส่วนใหญ่มาจากจีนสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปริมาณการขนส่งสูงสุดในเดือนมีนาคม ทำให้มีจำนวนเที่ยวการขนส่งที่ไม่สมดุลมากขึ้น ปริมาณสินค้าที่ต้องการแบบการขนส่งต่อเนื่อง (Intermodal) มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ต่อขึ้นเรือสินค้าที่ท่าเรือไฮฟอง (Hải Phòng) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากวิกฤติพลังงานส่งผลทำให้ในเดือนมีนาคมประเทศจีนและเวียดนามประกาศขึ้นราคา

น้ำมันดีเซลสูงขึ้น 20 – 30% แบบกระทันหัน ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น ทำให้กำไรขั้นต้นต่ำลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ทางกลุ่มบริษัทจะวางกลยุทธ์ส่งผ่านราคาน้ำมันที่สูงขึ้นไปยังลูกค้า

ในเดือนเมษายน 2569 บริษัทย่อยในประเทศจีนเข้าลงทุนในบริษัทย่อยแห่งใหม่ในประเทศจีนด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านหยวนจีน เพื่อสนับสนุนการขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทและได้ชำระค่าหุ้นครั้งแรกแล้วเมื่อวันที่ 16 เมษายน 2569 โดยใช้เงินทุนหมุนเวียนของกลุ่มบริษัท

และในช่วงเวลาเดียวกัน บริษัทย่อยแห่งหนึ่งในมาเลเซียซึ่งเป็นจำเลยร่วมในคดีแพ่งเกี่ยวกับการละเมิดความลับทางธุรกิจซึ่งเบื้องต้น ศาลตัดสินว่ามีความผิด อย่างไรก็ตาม ยังอยู่ในขั้นตอนของศาลในการประเมินมูลค่าความเสียหาย โดยมีกำหนดการตัดสินของศาลในขั้นตอนต่อไปในเดือนพฤษภาคม 2570

(3) การดำเนินงานและฐานะทางการเงิน

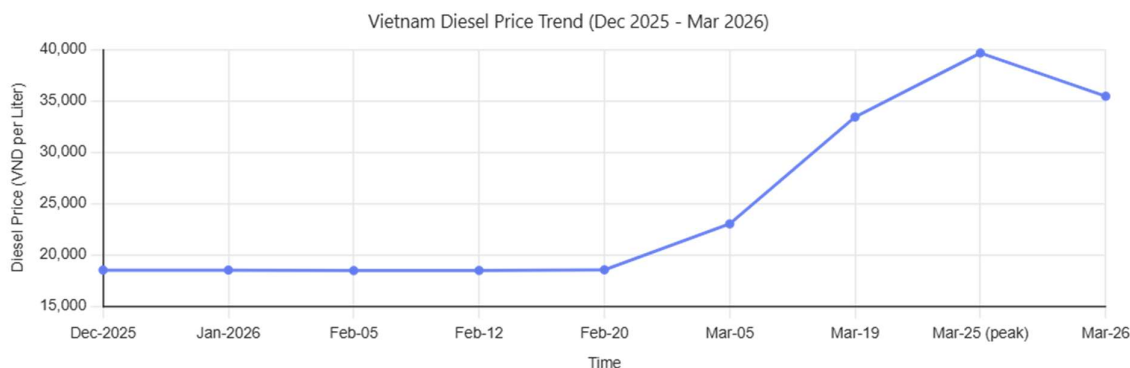
3.1 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

สำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2569 กลุ่มบริษัท มีรายได้จากการให้บริการ 517.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 66 เนื่องจากในปี 2569 กลุ่มบริษัทมียอดจำนวนเที่ยวการขนส่งที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับจำนวนเที่ยวการขนส่งในปี 2568 ซึ่งข้อมูลการค้าผ่านแดนจากการส่งออกจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 74 และส่งออกจากประเทศไทยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 19

อย่างไรก็ตาม อัตราการทำกำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทมีอัตราลดลงประมาณ 12% จากอัตราการทำกำไรขั้นต้นของไตรมาสเดียวกันของปี 2568 โดยสาเหตุหลักมาจากการสภาวะจำนวนเที่ยวการขนส่งจากจีนมีจำนวนมากกว่าจำนวนเที่ยวที่ส่งไปยังประเทศจีนสูงขึ้น 4 เท่า พร้อมกับวิกฤติราคาน้ำมันที่สูงขึ้นฉับพลันในประเทศจีนและเวียดนามในไตรมาสที่ 1 ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่ออัตราการทำกำไรขั้นต้น แต่ทางกลุ่มบริษัทจะปรับกลยุทธ์โดยคัดเลือกและรับงานที่สร้างมูลค่าตอบแทนให้บริษัทสูงสุด และสร้างความสมดุลเพื่อลดจำนวนเที่ยวเปล่า และส่งผ่านราคาน้ำมันที่สูงขึ้นไปยังลูกค้าในเดือนต่อไป

กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

สำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2569 และไตรมาสที่ 1 ปี 2568 กลุ่มบริษัทมีกำไรขั้นต้นเท่ากับ 8.2 ล้านบาท และ 43.6 ล้านบาท ตามลำดับ โดยปรับตัวลดลงร้อยละ 81 จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้น และจำนวนเที่ยวขนส่งระหว่าง ไทย-จีน ไม่สมดุลเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในเดือนมีนาคม 2569 ราคาน้ำมันในประเทศ เวียดนามและจีนสูงขึ้นอย่างฉับพลัน โดยกลุ่มบริษัทกำลังปรับราคาค่าขนส่งกับลูกค้า รวมถึงการจัดการจำนวนการวิ่ง เที่ยวบินล่าเพิ่มสูงขึ้นจากปริมาณการส่งออกจากประเทศจีนที่ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 74 ทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น มากกว่าสัดส่วนการเพิ่มสูงขึ้นของรายได้จากการให้บริการ



รายได้อื่น

กลุ่มบริษัทมีรายได้อื่นในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 และไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เท่ากับ 0.7 ล้านบาท และ 1.6 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน เท่ากับ 0.9 ล้านบาท หรือ ลดลงร้อยละ 56 โดยสาเหตุหลักมาจากปีก่อน กลุ่มบริษัทมีการจำหน่ายเศษซากจำนวน 1.0 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีรายการขายเศษซากอย่างมีสาระสำคัญในไตรมาสปัจจุบัน

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

สำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2569 และไตรมาสที่ 1 ปี 2568 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเท่ากับ 29.7 ล้านบาท และ 29.8 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งไม่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยกลุ่มบริษัทสามารถบริหารค่าใช้จ่ายส่วนกลางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถึงแม้ว่ารายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 66

กลับรายการ (ผลขาดทุน) ด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทไม่มีการปรับปรุงรายการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เนื่องจากมีการบริหารลูกหนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิ 4.5 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 1 ปี 2568 จำนวน 6.1 ล้านบาท (ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 กลุ่มบริษัทมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิ 1.6 ล้านบาท) เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีการบริหารความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสกุลเงินหลักที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกคือ สกุลเงินมาเลเซียริงกิต

ต้นทุนทางการเงิน

กลุ่มบริษัทมีต้นทุนทางการเงินในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 จำนวน 1.3 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 1.8 ล้านบาท โดยลดลง 0.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 29 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากการหนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินลดลง เนื่องจากมีการชำระเงินกู้ยืมสถาบันการเงินอย่างต่อเนื่อง

กำไรสุทธิ

กลุ่มบริษัทมีผลขาดทุนสุทธิในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 จำนวน 13.2 ล้านบาท (ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 กำไรสุทธิ 13.0 ล้านบาท) โดยสาเหตุหลักมาจากต้นทุนในการขนส่งที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 30 ในช่วงเดือนมีนาคม 2569 ในประเทศเวียดนามและประเทศไทยและจำนวนเที่ยววิ่งเปล่าที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้กำไรขั้นต้นลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทยังสามารถบริหารค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนทางการเงินได้เป็นอย่างดี

3.2 การวิเคราะห์ฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท

งบฐานะการเงิน	งบการเงินรวม ณ วันที่			
	31-ธ.ค.-68		31-มี.ค.-69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	131.66	11.13%	133.10	11.07%
สินทรัพย์ทางการเงินอื่นที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน	28.38	2.40%	7.18	0.6%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	444.07	37.53%	454.71	37.81%
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	144.39	12.20%	173.31	14.41%
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	29.90	2.53%	36.20	3.01%
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	158.57	13.40%	152.36	12.67%
สินทรัพย์สิทธิการใช้ - สุทธิ	136.82	11.56%	132.55	11.02%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	109.55	9.25%	113.07	9.41%
รวมสินทรัพย์	1,183.34	100.00%	1,202.48	100.00%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กลุ่มบริษัท มีสินทรัพย์รวมมูลค่า 1,202.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 19.14 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.6 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักมาจากกลุ่มบริษัทมียอดลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น รวมถึงสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาจากการขนส่งและรายได้ค่าบริการที่เพิ่มสูงขึ้นในปี 2569 เทียบกับปี 2568

งบฐานะการเงิน	งบการเงินรวม ณ วันที่			
	31-ธ.ค.-68		31-มี.ค.-69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	501.13	42.35%	552.88	45.98%
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	10.76	0.91%	6.82	0.57%
หนี้สินตามสัญญาเช่า	84.79	7.17%	76.56	6.37%
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	9.41	0.80%	9.15	0.76%
หนี้สินไม่หมุนเวียน	6.98	0.58%	7.27	0.60%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	570.27	48.19%	549.80	45.72%
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	1,183.34	100.00%	1,202.48	100.00%

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินรวมมูลค่า 652.78 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 39.61 ล้านบาท (ร้อยละ 6) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นจากปริมาณที่ขายขนส่งและการให้บริการที่เพิ่มสูงขึ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวนลดลง 20.47 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานในงวดปัจจุบัน

3.3 การวิเคราะห์สภาพคล่อง

(หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับงวด 3 เดือน	
	Q1/2568	Q1/2569
เงินสดต้นงวด : 1 มกราคม	81.58	131.66
กระแสเงินสดได้มา / (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	55.70	3.36
กระแสเงินสดได้มา / (ใช้ไป) จากกิจกรรมลงทุน	32.96	18.70
กระแสเงินสดได้มา / (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(25.98)	(16.82)
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินสด	0.03	(3.80)
กระแสเงินสดเพิ่มขึ้น / (ลดลง) สุทธิ	62.71	1.44
เงินสดปลายงวด : 31 มีนาคม	144.29	133.10

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 กลุ่มบริษัท มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3.36 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 52.34 ล้านบาท หรือร้อยละ 93.97 เนื่องจากผลประกอบการ ในขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน จำนวน 18.70 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อน 14.26 ล้านบาท หรือร้อยละ 43 และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 16.82 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อน 9.16 ล้านบาท หรือร้อยละ 35 ประกอบด้วยการจ่ายชำระเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน การจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า และการจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมธนาคารและหนี้สินตามสัญญาเช่าซึ่งลดน้อยลงจากปีก่อนเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีการชำระเงินตามกำหนดจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมบางส่วนได้ถูกชำระครบทั้งจำนวนในระหว่างไตรมาสปัจจุบัน

ทั้งนี้ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 มีนาคม 2569 มีจำนวน 133.10 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 1.44 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.1

3.4 อัตราส่วนทางการเงิน

	2568	2569
อัตรากำไรขั้นต้น	13.9%	1.6%
อัตรากำไรสุทธิ	3.3%	(3.3%)
อัตราส่วนสภาพคล่อง	1.40	1.34
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.08	1.19
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	16.8%	15.1%

จากอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวข้างต้น ในภาพรวม กลุ่มบริษัทมีฐานะทางการเงินที่มีเสถียรภาพดีขึ้นจากปีก่อน สำหรับผลการดำเนินงาน ฝ่ายบริหารมีการปรับกลยุทธ์ด้านราคาเพื่อให้กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการทำกำไรเพิ่มมากขึ้น

(4) แนวโน้มธุรกิจปี 2569

แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งระหว่างประเทศในปี 2569 ยังคงได้รับแรงกดดันจากสถานการณ์ความผันผวนด้านพลังงานและความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งและการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก หากสถานการณ์ราคาพลังงานยังไม่คลี่คลาย กลุ่มบริษัทคาดว่าความต้องการบริหารสินค้าคงคลัง (Stock Inventory Requirement) ของลูกค้าจะเพิ่มสูงขึ้นในช่วงไตรมาส 2 จากความกังวลต่อความผันผวนของต้นทุนสินค้าและราคาพลังงาน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน (Cross Border Transport: CBT) อาจชะลอตัวในช่วงไตรมาส 3 และอาจเกิดการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี

สำหรับแนวโน้มกลุ่มสินค้า ปัจจุบันกลุ่มสินค้านานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้าน อาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงสินค้าอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวัน ยังคงมีความต้องการขนส่งในระดับที่แข็งแกร่ง ขณะที่กลุ่มชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ยังมีแนวโน้มชะลอตัวจากภาวะอุปสงค์ที่ลดลงในภูมิภาค

ในส่วนของธุรกิจโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) กลุ่มบริษัทมองเห็นโอกาสการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเกษตรและผลไม้ อาหารแปรรูป เครื่องดื่ม และสินค้าแช่แข็ง (F&B) ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน แม้ว่าราคาค่าบริการในธุรกิจ Cold Chain ยังไม่มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่ยังคงเป็นธุรกิจที่มีฐานลูกค้าและความต้องการใช้บริการที่มั่นคง

สำหรับธุรกิจขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ด้าน Land-to-Air และการขนส่งทางทะเลจะได้รับผลกระทบจากต้นทุนพลังงาน และความไม่แน่นอนของสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศในช่วงวิกฤติพลังงานที่เกิดขึ้นขณะนี้

ด้านกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นการบริหารอัตรากำไรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งบริหารสภาพคล่องทางการเงินอย่างรัดกุม เพื่อเสริมสร้างเสถียรภาพด้านต้นทุนและความต่อเนื่องในการดำเนินงาน

สำหรับตลาดประเทศจีน กลุ่มบริษัทคาดว่าปริมาณการส่งออกจากประเทศจีนจะชะลอตัวลง ในไตรมาส 3 ปริมาณการขนส่งเส้นทาง Southbound จากจีนมายังภูมิภาคอาเซียนมีแนวโน้มลดลงตามกำลังซื้อและการบริโภคที่อ่อนตัวจากผลกระทบของความขัดแย้งในตะวันออกกลาง

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงเห็นโอกาสการเติบโตของเส้นทางขนส่งไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนจากจีนและอาเซียนไปยังเอเชียกลาง ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความน่าสนใจมากขึ้นจากข้อได้เปรียบด้านต้นทุนเมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากค่าระวางขนส่งทางอากาศยังคงอยู่ในระดับสูง

โดยสรุป กลุ่มบริษัทมีแผนดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจดังต่อไปนี้

- มุ่งเน้นขยายธุรกิจโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) เพื่อรองรับสินค้าเกษตรและผลไม้ และกลุ่มอาหารแปรรูป ระหว่างประเทศในภูมิภาค
- บริหารต้นทุนและรักษาอัตรากำไรขั้นต้นให้มีประสิทธิภาพท่ามกลางความผันผวนด้านพลังงาน
- เพิ่มปริมาณการขนส่งเส้นทางจีน-เอเชียกลาง และอาเซียน-เอเชียกลางอย่างต่อเนื่อง
- บริหารสภาพคล่องและการชำระเงินกับคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับความผันผวนของตลาด
- ติดตามสถานการณ์ด้านพลังงานและปัญหาทางภูมิรัฐศาสตร์อย่างใกล้ชิด เพื่อปรับกลยุทธ์การดำเนินงานให้เหมาะสมกับสภาวะตลาดในแต่ละช่วงเวลา

การดำเนินงานด้านความยั่งยืนที่สำคัญ

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้แนวคิดการพัฒนayangยั่งยืน โดยบูรณาการมิติด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance: ESG) เข้ากับการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่คุณค่า เพื่อสร้างการเติบโตทางธุรกิจควบคู่กับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำในระดับสากล พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการและลดผลกระทบในประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน โดยบริษัทมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญใน 3 มิติ ดังนี้

มิติสิ่งแวดล้อม (Environment)

กลุ่มบริษัทมุ่งบริหารจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ โดยให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการพัฒนาแนวทาง Green Logistics เพื่อสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืน

- บริษัทได้ดำเนินการจัดทำและบริหารจัดการ คาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization หรือ CFO) และได้รับการรับรองจากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (TGO) รวมถึงการรับรองมาตรฐาน ISO 14064-1:2018 ซึ่งสะท้อนความมุ่งมั่นในการจัดการและเปิดเผยข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างโปร่งใสและตรวจสอบได้
- ในระยะต่อไป กลุ่มบริษัทมีแผนเชิงรุกในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่ง โดยเตรียมนำรถบรรทุกพลังงานไฟฟ้า (EV Truck) มาใช้ในเส้นทางขนส่งข้ามแดน ระหว่างด่านชายแดนไทย (ด่านนครพนม) – ลาว (ด่าน Naphao) – เวียดนาม (ด่าน Chalo) จำนวน 8 คัน ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการภายใน ไตรมาสที่ 2 ปี 2569 โครงการดังกล่าวถือเป็นก้าวสำคัญในการพัฒนา Green Logistics และเป็นต้นแบบสำหรับการขยายผลในเส้นทางอื่นในอนาคต

มิติสังคม (Social)

กลุ่มบริษัทให้ความสำคัญกับการสร้างคุณค่าร่วมกับสังคมและชุมชน ผ่านการดำเนินกิจกรรมที่สอดคล้องกับบทบาทและความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ขององค์กร

- ในปี 2569 กลุ่มบริษัทมีแผนงานในการส่งเสริมการศึกษากับชุมชน เพื่อเพิ่มโอกาสทางการเรียนรู้ให้กับเยาวชนในชุมชน โดยตั้งเป้าบริเวณชุมชนที่อยู่ในเส้นทางการปฏิบัติงานของบริษัท หรือร่วมกับหน่วยงานราชการที่มีแผนงานสนับสนุนส่งเสริมการศึกษา การสร้างคุณค่าให้กับสังคมและชุมชน
- ในด้านการดูแลพนักงาน กลุ่มบริษัทมุ่งส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัยและเหมาะสม พร้อมสนับสนุนการพัฒนาความรู้ ทักษะ และศักยภาพของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการทำงานและสร้างความผูกพันต่อองค์กร
- ในระยะต่อไป กลุ่มบริษัทมีเป้าหมายในการพัฒนาการดำเนินงานด้านสังคมและการดูแลบุคลากรให้สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย พร้อมเชื่อมโยงกับความเชี่ยวชาญหลักขององค์กร สร้างคุณค่าร่วมกันเพื่อผลลัพธ์เชิงบวกอย่างยั่งยืนในระยะยาว

มิติบรรษัทภิบาล (Governance)

กลุ่มบริษัทให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดหลักความโปร่งใส ความรับผิดชอบ และจริยธรรมทางธุรกิจ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

- บริษัทได้ดำเนินการสร้างความตระหนักรู้ด้านธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณทางธุรกิจ ผ่านการฝึกอบรมให้แก่พนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- กลุ่มบริษัทยังคงมุ่งยกระดับระบบกำกับดูแล การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติในระดับสากล เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจอย่างมั่นคงและยั่งยืน
- นอกจากนี้ บริษัทมีแผนในการจัดทำและพัฒนาระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการภายใน ไตรมาสที่ 2 ปี 2569 เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงาน สร้างมาตรฐานในการให้บริการ และเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าและผู้มีส่วนได้เสียในระยะยาว

กลุ่มบริษัทมุ่งมั่นยกระดับการดำเนินงานด้านความยั่งยืนอย่างต่อเนื่องในทุกมิติ ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล เพื่อสร้างการเติบโตทางธุรกิจอย่างสมดุล ควบคู่กับการตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันขององค์กรอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

นายพรชัย ดวงแก้ววุฒิไกร

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร