13 พฤศจิกายน 2569

ที่ SINO IR 004/2569
เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569 และงวด 9 เดือนแรกของปี 2569
เรียน กรรมการผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท ไซโน โลจิสติกส์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ขอนำส่งคำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการสำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569 และงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 ดังนี้

ไตรมาสที่ 3 ปี 2569 เป็นไตรมาสที่บริษัทมีรายได้สูงที่สุดในรอบหลายปีที่ผ่านมา โดยการฟื้นตัวที่เริ่มขึ้นตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ได้ขยายตัวต่อเนื่องเข้าสู่ฤดูกาลขนส่งสูงสุด (Peak Season) ตามวัฏจักรปกติของอุตสาหกรรมที่ผู้นำเข้าในสหรัฐอเมริกาจะเร่งเติมสต็อกสินค้า (Restocking) ในช่วงไตรมาสที่ 3 เพื่อให้สินค้าไปถึงปลายทางทันเทศกาลจับจ่ายปลายปี ทั้ง Black Friday และคริสต์มาส ประกอบกับผู้ส่งออกบางส่วนเร่งจัดส่งสินค้าก่อนความไม่แน่นอนของมาตรการทางการค้าในระยะถัดไป ส่งผลให้พื้นที่ระวางเรือในเส้นทางทรานส์แปซิฟิก (Transpacific) อยู่ในภาวะตึงตัว และอัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยในเส้นทางหลักของบริษัทปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 286% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และประมาณ 145% จากไตรมาสก่อนหน้า โดยขึ้นไปทำระดับสูงสุดของไตรมาสในเดือนกันยายน 2569

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการ 1,306 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 564 ล้านบาท หรือ 76% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 506 ล้านบาท หรือ 63% จากไตรมาสก่อนหน้า โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล 13,783 TEUs เพิ่มขึ้น 16% จาก 11,860 TEUs ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และลดลง 8% จาก 15,034 TEUs ในไตรมาสก่อนหน้า บริษัทมีกำไรสุทธิสำหรับไตรมาส 38 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท หรือ 77% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 28 ล้านบาท หรือ 278% จากไตรมาสก่อนหน้า โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 38 ล้านบาท

การเติบโตของรายได้ในไตรมาสนี้เป็นผลจากทั้งปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นและภาวะอัตราค่าระวางที่ปรับตัวสูงขึ้นตามฤดูกาลขนส่งสูงสุด ทั้งนี้ โดยลักษณะของธุรกิจตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า ค่าระวางเป็นองค์ประกอบหลักของทั้งรายได้และต้นทุน เมื่อฐานรายได้และต้นทุนขยายตัวขึ้นพร้อมกัน อัตรากำไรขั้นต้นในเชิงร้อยละจึงปรับลดลงมาอยู่ที่ 13.2% จาก 16.1% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และ 14.0% ในไตรมาสก่อนหน้า ขณะที่กำไรขั้นต้นในรูปจำนวนเงินเพิ่มขึ้น 52 ล้านบาท หรือ 44% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และเมื่อประกอบกับค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่ารายได้มาก โดยลดลงมาอยู่ที่ 9.5% ของรายได้รวม จาก 12.5% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสะท้อนการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างต้นทุนที่บริษัทได้ลงทุนไว้ ทำให้กำไรจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้น 88% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 52 ล้านบาท

สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการ 2,705 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 467 ล้านบาท หรือ 21% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล 41,618 TEUs เพิ่มขึ้น 20% จาก 34,665 TEUs ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรสุทธิ 49 ล้านบาท ลดลง 11 ล้านบาท หรือ 19% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 50 ล้านบาท ลดลง 16% ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานที่ลดลงในงวด 9 เดือนแรกเป็นผลจาก (1) ภาวะตลาดที่ชะลอตัวในไตรมาสที่ 1 ซึ่งอัตราค่าระวางเรืออยู่ในระดับต่ำ (2) การไม่มีรายการกำไรพิเศษจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ที่ดิน) ซึ่งรับรู้ครั้งเดียวในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 (3) ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้น 37 ล้านบาท จากการรวมงบการเงินของบริษัทย่อยที่เข้าลงทุนใหม่ การลงทุนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การขยายเครือข่ายคลังสินค้า และผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นที่สูงขึ้น (4) ผลขาดทุนในช่วงเริ่มดำเนินงานของบริษัทย่อยในประเทศสหรัฐอเมริกา และ (5) อัตราภาษีที่แท้จริงที่สูงขึ้นมาอยู่ที่ 24.3% เทียบกับ 20.3% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

ในด้านการขยายธุรกิจ ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทได้ดำเนินการประเมินมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่ได้มาจากการซื้อธุรกิจ (Purchase Price Allocation: PPA) ของบริษัทย่อยที่เข้าลงทุนใหม่ทั้งสองแห่งแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2569 โดยรับรู้ค่าความนิยม 4.5 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ระบุได้ 33.2 ล้านบาท สำหรับบริษัท เอ.เอส. โลจิสติกส์ จำกัด ("ASL") และใบอนุญาตตัวแทนออกของรับอนุญาตในประเทศสหรัฐอเมริกา 2.5 ล้านบาท สำหรับ WLT Logistics Inc. dba World Link Transport Group ("WLT") นอกจากนี้ ในเดือนสิงหาคม 2569 WLT ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 300,000 ดอลลาร์สหรัฐ เป็น 500,000 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งได้จดทะเบียนกับสำนักงานเลขาธิการรัฐแคลิฟอร์เนียเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2569 เพื่อรองรับเงินทุนหมุนเวียนในระหว่างการสร้างฐานลูกค้า และตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2569 บริษัทได้รวมงานขายธุรกิจขนส่งทางอากาศมาอยู่ภายใต้การดูแลของ ASL เพื่อลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระวางที่ทำสัญญาไว้กับสายการบิน ทั้งนี้ ในไตรมาสที่ 3 และงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 กลุ่มบริษัทไม่มีลูกค้ารายใดที่มีรายได้คิดเป็นสัดส่วนตั้งแต่ 10% ของรายได้รวม เทียบกับช่วงเดียวกัน

ของปีก่อนที่มีลูกค้ารายใหญ่ 1 ราย คิดเป็นมูลค่า 106 ล้านบาท และ 241 ล้านบาทตามลำดับ สะท้อนฐานลูกค้าที่กว้างและกระจายตัวมากขึ้น

งบกำไรขาดทุน	Q3/2568	Q2/2569	Q3/2569	YoY		QoQ	
หน่วย : ล้านบาท				เพิ่มขึ้น (ลดลง)		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	742	800	1,306	564	76%	506	63%
รายได้อื่น	1	4	5	4	492%	1	29%
รวมรายได้	**743**	**804**	**1,311**	**568**	**77%**	**507**	**63%**
ต้นทุนขายและบริการ	622	688	1,134	512	82%	446	65%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	35	35	51	16	47%	16	47%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	58	65	74	16	28%	9	14%
ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	-	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	**715**	**788**	**1,259**	**544**	**76%**	**471**	**60%**
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	**28**	**16**	**52**	**24**	**88%**	**36**	**218%**
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	1	1	0	(1)	(70%)	(0)	(40%)
รายได้ทางการเงิน	0	0	0	(0)	(84%)	(0)	(86%)
ต้นทุนทางการเงิน	3	4	4	1	32%	0	4%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	**26**	**13**	**49**	**22**	**85%**	**35**	**264%**
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	5	3	11	6	123%	8	223%
กำไรสำหรับงวด	**21**	**10**	**38**	**16**	**77%**	**28**	**278%**
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	21	10	38	17	79%	28	271%

งบกำไรขาดทุน	9M/2568	9M/2569	YoY	
หน่วย : ล้านบาท			เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	2,238	2,705	467	21%
รายได้อื่น	14	11	(3)	(22%)
รวมรายได้	**2,252**	**2,716**	**464**	**21%**
ต้นทุนขายและบริการ	1,899	2,321	422	22%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	103	115	12	12%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	169	206	37	22%
ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	**2,170**	**2,642**	**472**	**22%**
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	**82**	**74**	**(8)**	**(10%)**
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	1	2	0	31%
รายได้ทางการเงิน	1	0	(0)	(61%)
ต้นทุนทางการเงิน	8	11	3	32%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	**76**	**65**	**(11)**	**(14%)**
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	15	16	0	2%
กำไรสำหรับงวด	**60**	**49**	**(11)**	**(19%)**
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	60	50	(10)	(16%)

การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนของบริษัท

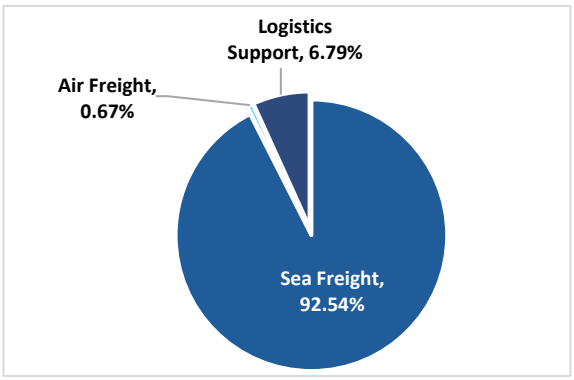
รายได้จากการให้บริการ

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการ 1,306 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 564 ล้านบาท หรือ 76% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 506 ล้านบาท หรือ 63% จากไตรมาสก่อนหน้า สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการ 2,705 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 467 ล้านบาท หรือ 21% จากงวดเดียวกันของปีก่อน โดยเติบโตในทุกกลุ่มธุรกิจ

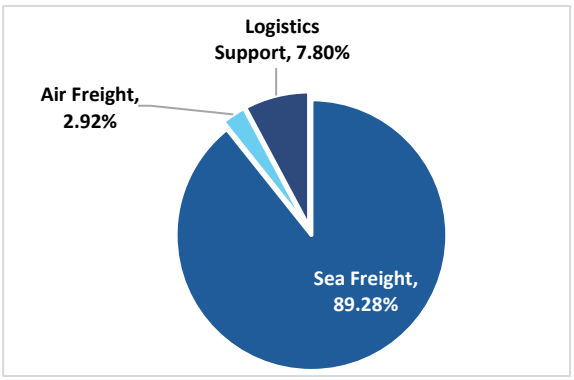
สำหรับไตรมาสที่ 3 และงวด 9 เดือนแรก ปี 2568 และ 2569 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการแบ่งตามประเภทการให้บริการ ดังนี้

รายได้จากการให้บริการ	Q3/2568	Q2/2569	Q3/2569	YoY		QoQ	
หน่วย : ล้านบาท				เพิ่มขึ้น (ลดลง)		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
บริการขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Freight)	677	701	1,193	516	76%	492	70%
บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight)	7	30	34	27	386%	4	13%
บริการสนับสนุนงานโลจิสติกส์ (Logistics Support)	58	69	79	21	36%	10	14%
รวมรายได้จากการให้บริการ	**742**	**800**	**1,306**	**564**	**76%**	**506**	**63%**

รายได้จากการให้บริการ	9M/2568	9M/2569	YoY	
หน่วย : ล้านบาท			เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
บริการขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Freight)	2,071	2,415	344	17%
บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight)	15	79	64	427%
บริการสนับสนุนงานโลจิสติกส์ (Logistics Support)	152	211	59	39%
รวมรายได้จากการให้บริการ	**2,238**	**2,705**	**467**	**21%**



โครงสร้างรายได้ 9M/2568



โครงสร้างรายได้ 9M/2569

หมายเหตุ: สัดส่วนรายได้จากการให้บริการ

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Freight)

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล 1,193 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 516 ล้านบาท หรือ 76% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 492 ล้านบาท หรือ 70% จากไตรมาสก่อนหน้า โดยมีปริมาณการขนส่ง 13,783 TEUs เพิ่มขึ้นจาก 11,860 TEUs ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 (เพิ่มขึ้น 16%) แต่ลดลง 8% จาก 15,034 TEUs ในไตรมาสก่อนหน้า โดยปริมาณงานรายเดือนในไตรมาสที่ 3 อยู่ที่ 4,900 TEUs ในเดือนกรกฎาคม 4,582 TEUs ในเดือนสิงหาคม และ 4,301 TEUs ในเดือนกันยายน

การเติบโตของรายได้ในไตรมาสนี้ได้รับแรงสนับสนุนจากภาวะอัตราค่าระวางที่ปรับตัวสูงขึ้นตามฤดูกาลขนส่งสูงสุด ซึ่งเป็นช่วงที่ผู้นำเข้าเร่งเติมสต็อกสินค้าเพื่อรองรับเทศกาลจับจ่ายปลายปี ควบคู่กับปริมาณงานที่ยังเติบโตจากปีก่อน สำหรับปริมาณงานที่ทยอยลดลงระหว่างไตรมาสนั้น เป็นผลจากสินค้าที่ส่งไปยังสหรัฐอเมริกาส่วนหนึ่งได้ถูกเร่งจัดส่งไปแล้วในไตรมาสที่ 2 ประกอบกับการจองพื้นที่ระวางในเส้นทางทรานส์แปซิฟิก (Transpacific) ทำได้ยากขึ้นเมื่อค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น ทั้งนี้ บริษัท

ยังคงขยายฐานลูกค้าและเพิ่มปริมาณงานในเส้นทางเอเชียและยุโรปอย่างต่อเนื่อง เพื่อกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง

สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล 2,415 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 344 ล้านบาท หรือ 17% จากงวดเดียวกันของปีก่อน โดยมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเป็น 41,618 TEUs จาก 34,665 TEUs หรือเพิ่มขึ้น 20% ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยในเส้นทางหลักของบริษัทในงวด 9 เดือนแรก ปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 39% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าอัตราค่าระวางจะยังอยู่ในระดับต่ำในไตรมาสที่ 1 ก่อนจะทยอยปรับสูงขึ้นตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 เป็นต้นมา

ทั้งนี้ รายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลข้างต้น ตามการรายงานส่วนงานของบริษัท ได้รวมรายได้จากการให้บริการตู้ ISO Tank สำหรับสินค้าเหลวและเคมีภัณฑ์ และรายได้จากการให้บริการคลังสินค้าทั่วไป ซึ่งทั้งสองส่วนยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในระหว่างงวด

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight)

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ 34 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 27 ล้านบาท หรือ 386% จาก 7 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 4 ล้านบาท หรือ 13% จากไตรมาสก่อนหน้า สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีรายได้ 79 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 64 ล้านบาท หรือ 427% จาก 15 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อน

การเติบโตดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากการรวมงบการเงินของ ASL ซึ่งบริษัทเข้าลงทุนทางอ้อมในสัดส่วน 100% ผ่านบริษัท เอสเอ็นซี คาร์โก เซอร์วิสเซส จำกัด ("SNC") ในเดือนกันยายน 2568 จึงมีฐานเปรียบเทียบในงวดเดียวกันของปีก่อนเพียงบางส่วน ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2569 บริษัทได้โอนย้ายลูกค้าธุรกิจขนส่งทางอากาศส่วนที่เหลือมาให้ ASL เป็นผู้ให้บริการ ซึ่งส่งผลให้รายได้ต่อเดือนของ ASL เพิ่มขึ้น และทำให้กลุ่มบริษัทสามารถรวมการจัดซื้อระวางกับสายการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ธุรกิจสนับสนุนงานบริการโลจิสติกส์ (Logistics Support)

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจสนับสนุนงานบริการโลจิสติกส์ 79 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 21 ล้านบาท หรือ 36% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 10 ล้านบาท หรือ 14% จากไตรมาสก่อนหน้า สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีรายได้ 211 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 59 ล้านบาท หรือ 39% จากงวดเดียวกันของปีก่อน ธุรกิจกลุ่มนี้ยังคงเติบโตอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งช่วยลดการพึ่งพารายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล และช่วยรักษาเสถียรภาพของอัตรากำไรโดยรวมของกลุ่มบริษัท

ในระหว่างงวด บริษัทยังคงขยายเครือข่ายคลังสินค้าอย่างต่อเนื่อง โดยมีการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์สิทธิการใช้ 126 ล้านบาทในงวด 9 เดือนแรก ซึ่งเป็นผลจากการต่ออายุสัญญาเช่าคลังสินค้าเดิมและการเช่าพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มเติม สำหรับธุรกิจขนส่งทางบกซึ่งดำเนินการโดยบริษัท อินเตอร์ คอนเนคชั่นส์ โลจิสติกส์ จำกัด ("ICL") ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ปัจจุบันมีกองรถหัวลาก 20 คัน และในระหว่างไตรมาสที่ 3 ได้ทำสัญญาเช่าที่ดินพื้นที่ประมาณ 4 ไร่ บริเวณใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อใช้เป็นจุดจอดรถ (Feeder) เพิ่มเติม โดยมีเป้าหมายเริ่มใช้งานตั้งแต่เดือนตุลาคม 2569 เพื่อลดระยะเวลาการเดินรถและเพิ่มอัตราการใช้งานของกองรถ ขณะที่ธุรกิจตัวแทนออกของและพิธีการศุลกากรยังคงเป็นบริการที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงกว่าธุรกิจอื่นของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

รายได้อื่น

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีรายได้อื่น 5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4 ล้านบาท จากงวดเดียวกันของปีก่อน โดยส่วนใหญ่เป็นกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการรับชำระลูกหนี้สกุลเงินต่างประเทศในช่วงที่ค่าเงินบาทอ่อนค่า สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีรายได้อื่น 11 ล้านบาท ลดลง 3 ล้านบาท หรือ 22% จากงวดเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักจากในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทรับรู้กำไรพิเศษจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ที่ดิน) และกำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินรวมประมาณ 8 ล้านบาท ทำให้ฐานรายได้อื่นในงวดเดียวกันของปีก่อนอยู่ในระดับสูงผิดปกติ

ต้นทุนการให้บริการและกำไรขั้นต้น

งบกำไรขาดทุน	Q3/2568	Q2/2569	Q3/2569	YoY		QoQ	
หน่วย : ล้านบาท				เพิ่มขึ้น (ลดลง)		เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	742	800	1,306	564	76%	506	63%
ต้นทุนขายและบริการ	622	688	1,134	512	82%	446	65%
กำไรขั้นต้น	119	112	172	52	44%	60	54%
อัตรากำไรขั้นต้น	16.1%	14.0%	13.2%				

งบกำไรขาดทุน	9M/2568	9M/2569	YoY	
หน่วย : ล้านบาท			เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
รายได้จากการให้บริการ	2,238	2,705	467	21%
ต้นทุนขายและบริการ	1,899	2,321	422	22%
กำไรขั้นต้น	339	384	44	13%
อัตรากำไรขั้นต้น	15.2%	14.2%		

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ 1,134 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 512 ล้านบาท หรือ 82% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และสำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีต้นทุนการให้บริการ 2,321 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 422 ล้านบาท หรือ 22% จากงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสอดคล้องกับอัตราค่าระวางเรือและปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีกำไรขั้นต้น 172 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 52 ล้านบาท หรือ 44% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 60 ล้านบาท หรือ 54% จากไตรมาสก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้น 13.2% เทียบกับ 16.1% ในงวดเดียวกันของปีก่อน และ 14.0% ในไตรมาสก่อนหน้า ทั้งนี้ การเคลื่อนไหวของอัตรากำไรขั้นต้นในเชิงร้อยละเป็นลักษณะเฉพาะของธุรกิจตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า ซึ่งค่าระวางเป็นองค์ประกอบหลักของทั้งรายได้และต้นทุน เมื่ออัตราค่าระวางปรับตัวสูงขึ้นในช่วงฤดูกาลขนส่งสูงสุด ฐานในการคำนวณอัตรากำไรจะขยายตัวตามไปด้วย อัตรากำไรในเชิงร้อยละจึงปรับลดลง ขณะที่กำไรขั้นต้นในรูปจำนวนเงินซึ่งเป็นผลตอบแทนที่แท้จริงของการให้บริการ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น ในภาวะที่อัตราค่าระวางผันผวน บริษัทจึงพิจารณากำไรขั้นต้นในรูปจำนวนเงินควบคู่ไปกับอัตรากำไรในเชิงร้อยละ

สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทมีกำไรขั้นต้น 384 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 44 ล้านบาท หรือ 13% จากงวดเดียวกันของปีก่อน โดยมีอัตรากำไรขั้นต้น 14.2% เทียบกับ 15.2% ในงวดเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ บริษัทยังคงมุ่งเน้นการเพิ่มสัดส่วนรายได้จากบริการที่มีอัตรากำไรสูง และการส่งผ่านต้นทุนที่เพิ่มขึ้นไปยังลูกค้าโดยเร็วที่สุดเท่าที่ภาวะตลาดจะเอื้ออำนวย

ค่าใช้จ่ายในการขาย

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขาย 51 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท หรือ 47% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และสำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีค่าใช้จ่ายในการขาย 115 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท หรือ 12% จากงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณงานและกำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขายส่วนใหญ่เป็นค่าคอมมิชชั่นที่จ่ายให้แก่พนักงานขายและตัวแทนขายซึ่งผันแปรตามผลการดำเนินงาน ประกอบกับค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและการรับรองลูกค้าที่เพิ่มขึ้นเพื่อรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้าภายใต้ภาวะการแข่งขันด้านพื้นที่ระวางที่รุนแรงขึ้น ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็น 3.9% ของรายได้รวมในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ปรับตัวดีขึ้นจาก 4.7% ในงวดเดียวกันของปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหาร 74 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท หรือ 28% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 9 ล้านบาท หรือ 14% จากไตรมาสก่อนหน้า และสำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีค่าใช้จ่ายในการบริหาร 206 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 37 ล้านบาท หรือ 22% จากงวดเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักดังนี้

- การรวมงบการเงินของบริษัทย่อยที่เข้าลงทุนใหม่ ได้แก่ ASL ซึ่งรวมงบการเงินตั้งแต่เดือนกันยายน 2568 และ WLT ซึ่งรวมงบการเงินตั้งแต่เดือนมกราคม 2569 ซึ่งไม่มีฐานค่าใช้จ่ายเปรียบเทียบ หรือมีเพียงบางส่วนในงวดเดียวกันของปีก่อน
- ค่าใช้จ่ายพนักงานที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนบุคลากรที่เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการขยายธุรกิจคลังสินค้า ขนส่งทางบก ตัวแทนออกของและพิธีการศุลกากร และการขยายเครือข่ายในต่างประเทศ
- ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (ECL) เพิ่มขึ้นเป็น 5.7 ล้านบาทในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 เทียบกับ 0.6 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสอดคล้องกับลูกหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณธุรกิจ และการตั้งสำรองสำหรับลูกหนี้ค้างชำระนาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการทางกฎหมายแล้ว
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้น ภายหลังการเริ่มใช้งานจริงของระบบ SAP S/4HANA และระบบ Freight Cloud ภายใต้โครงการ VOYA เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2569 ซึ่งบันทึกเป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และรับรู้ค่าตัดจำหน่ายเต็มไตรมาสเป็นครั้งแรกในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ประกอบกับค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ระบุได้จาก

การประเมิน PPA ของ ASL ซึ่งแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2569 และค่าเสื่อมราคาของตู้ ISO Tank ที่ได้มาในช่วงกลางปี 2568

- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคลังสินค้าที่เปิดใหม่

อย่างไรก็ตาม แม้ค่าใช้จ่ายในการบริหารจะเพิ่มขึ้นในรูปจำนวนเงิน แต่คิดเป็นเพียง 5.6% ของรายได้รวมในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ปรับตัวดีขึ้นจาก 7.9% ในงวดเดียวกันของปีก่อน สะท้อนการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างต้นทุน (Operating Leverage) เมื่อขนาดรายได้เพิ่มขึ้น

ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงินของบริษัทเกือบทั้งหมดมิได้เกิดจากการกู้ยืมเงิน แต่เป็นดอกเบี้ยที่รับรู้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า ซึ่งกำหนดให้บันทึกสัญญาเช่าคลังสินค้า อุปกรณ์ และตู้ ISO Tank เป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ (Right-of-Use) และหนี้สินตามสัญญาเช่า แล้วทยอยรับรู้ส่วนหนึ่งของค่าเช่าที่จ่ายจริงเป็น "ดอกเบี้ย" ในงบกำไรขาดทุน รายการดังกล่าวจึงเป็นการจัดประเภทค่าเช่าตามหลักบัญชี มิใช่ภาระดอกเบี้ยจากการก่อหนี้ โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทไม่มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

องค์ประกอบของต้นทุนทางการเงิน	Q3/2569	9M/2569
หน่วย : ล้านบาท		
ดอกเบี้ยจ่ายจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	-	-
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า (Right-of-Use)	3.8	10.0
ดอกเบี้ยจ่ายอื่น	0.3	0.9
รวมต้นทุนทางการเงิน	**4.0**	**10.9**

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน 4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท หรือ 32% จากงวดเดียวกันของปีก่อน และสำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีต้นทุนทางการเงิน 11 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท หรือ 32% จากงวดเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นดอกเบี้ยตามสัญญาเช่า (Right-of-Use) ประมาณ 92% ของต้นทุนทางการเงินทั้งหมด ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการต่ออายุสัญญาเช่าคลังสินค้าและการเช่าพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มเติมในระหว่างปี เพื่อรองรับการขยายธุรกิจ จึงเป็นการเพิ่มขึ้นที่สอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจ มิใช่การเพิ่มขึ้นของภาระหนี้สินทางการเงินของบริษัท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้า

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้า 0.4 ล้านบาท เทียบกับ 1.3 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อน และสำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 รับรู้ส่วนแบ่งกำไร 1.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1.5 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักจาก Sino Worldwide Logistics (Malaysia) Sdn. Bhd. ซึ่งมีส่วนแบ่งกำไร 2.3 ล้านบาทในงวด 9 เดือนแรก หักกลบบางส่วนด้วยส่วนแบ่งขาดทุนจาก Sino Worldwide Logistics Vietnam Co., Ltd. จำนวน 0.4 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างการดำเนินงาน

กำไรสุทธิ

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทมีกำไรสุทธิ 38 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท หรือ 77% จากงวดเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิ 2.9% ใกล้เคียงกับ 2.9% ในงวดเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 38 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 79% ขณะที่ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุน 0.5 ล้านบาท

สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทมีกำไรสุทธิ 49 ล้านบาท ลดลง 11 ล้านบาท หรือ 19% จากงวดเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิ 1.8% เทียบกับ 2.7% ในงวดเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักดังนี้

- ภาวะตลาดที่ชะลอตัวในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ซึ่งอัตราค่าระวางเรืออยู่ในระดับต่ำ ท่ามกลางความไม่แน่นอนของมาตรการทางการค้า
- การไม่มีรายการกำไรพิเศษจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ซึ่งรับรู้ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568
- ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้น 37 ล้านบาท ตามการขยายธุรกิจและการลงทุนด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

- ผลขาดทุนในช่วงเริ่มดำเนินงานของ WLT ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ยังอยู่ระหว่างการสร้างฐานลูกค้าและทีมขายของตนเอง ขณะที่ค่าใช้จ่ายพนักงานเป็นต้นทุนคงที่ในช่วงเริ่มต้นนี้ โดยส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนดังกล่าว 1.4 ล้านบาทในงวด 9 เดือนแรก
- อัตราภาษีที่แท้จริงที่สูงขึ้นมาอยู่ที่ 24.3% ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 เทียบกับ 20.3% ในงวดเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากผลขาดทุนของบริษัทย่อยบางแห่งไม่สามารถนำไปหักกลบกับกำไรทางภาษีของบริษัทอื่นในกลุ่มได้

อย่างไรก็ตาม การปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 3 โดยกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 28 ล้านบาท หรือ 278% จากไตรมาสก่อนหน้า สะท้อนความสามารถของบริษัทในการรองรับขนาดรายได้ที่สูงขึ้นอย่างมากโดยที่ฐานต้นทุนไม่ได้เพิ่มขึ้นในสัดส่วนเดียวกัน

ฐานะทางการเงิน

งบแสดงฐานะการเงินรวม	31 ธันวาคม 2568		30 กันยายน 2569		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	1,338	100%	1,525	100%	187	14.0%
หนี้สินรวม	443	33%	622	41%	179	40.3%
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	894	67%	903	59%	8	0.9%

หมายเหตุ: ตัวเลข ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 แสดงตามที่ปรากฏในงบการเงินระหว่างกาลที่สอบทานแล้วสำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 ซึ่งได้แสดงรายได้รอตัดบัญชีจำนวน 41 ล้านบาท หักกลบกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ส่งผลให้สินทรัพย์รวมและหนี้สินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ลดลงจากตัวเลขที่เคยรายงานไว้เดิมรายการละ 41 ล้านบาท โดยส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และวันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 1,338 ล้านบาท และ 1,525 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้น 187 ล้านบาท หรือ 14.0% จากสิ้นปี 2568 โดยมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญดังนี้

สินทรัพย์หมุนเวียนอยู่ที่ 1,095 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 128 ล้านบาทจากสิ้นปี 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นที่เพิ่มขึ้น 326 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าบริการที่เพิ่มขึ้น 95 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลโดยตรงจากอัตราค่าระวางและขนาดรายได้ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในไตรมาสที่ 3 หักกลบบางส่วนด้วยสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นที่ลดลง 200 ล้านบาท และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ลดลง 106 ล้านบาท ซึ่งสะท้อนการใช้สภาพคล่องเพื่อรองรับเงินทุนหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้นตามขนาดรายได้ รวมถึงการจ่ายเงินปันผลและการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า ทั้งนี้ เมื่อรวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 158 ล้านบาท กับสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น 101 ล้านบาท บริษัทยังคงมีสภาพคล่องรวม 259 ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 429 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 59 ล้านบาทจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เพิ่มขึ้น 46 ล้านบาท ภายหลังการต่ออายุสัญญาเช่าคลังสินค้าเดิมและการเช่าพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มเติมในระหว่างงวด และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่เพิ่มขึ้น 43 ล้านบาท ซึ่งสะท้อนการลงทุนในระบบ SAP S/4HANA และ Freight Cloud และการรับรู้สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ระบุได้ภายหลังการประเมิน PPA ของบริษัทย่อยที่เข้าลงทุนใหม่แล้วเสร็จ ซึ่งทำให้ต้นทุนการซื้อธุรกิจที่ยังไม่ได้ปันส่วนจำนวน 31 ล้านบาท ถูกจัดประเภทไปเป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าความนิยม

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และวันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทมีหนี้สินรวม 443 ล้านบาท และ 622 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้น 179 ล้านบาท หรือ 40.3% จากสิ้นปี 2568 โดยมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญดังนี้

หนี้สินหมุนเวียนอยู่ที่ 449 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 151 ล้านบาทจากสิ้นปี 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นที่เพิ่มขึ้น 113 ล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับฐานต้นทุนค่าระวางและปริมาณธุรกิจที่สูงขึ้น ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่เพิ่มขึ้น 31 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนอื่นที่เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 173 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 27 ล้านบาทจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้น 18 ล้านบาท ภายหลังการต่ออายุและการเพิ่มสัญญาเช่าคลังสินค้าในระหว่างงวด ประกอบกับหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี 7 ล้านบาท ที่รับรู้จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ระบุได้จากการประเมิน PPA

ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของหนี้สินรวมเกือบทั้งหมดเป็นหนี้สินที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัท (เจ้าหนี้การค้า) และหนี้สินตามสัญญาเช่า โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทไม่มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และวันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 894 ล้านบาท และ 903 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้น 8 ล้านบาท หรือ 0.9% จากสิ้นปี 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากกำไรสำหรับงวดส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 50 ล้านบาท หักกลบบางส่วนด้วยการจ่ายเงินปันผลรวม 45 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินปันผลจากผลการดำเนินงานปี 2568 จำนวน 30 ล้านบาท หรือหุ้นละ 0.028846 บาท ตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2569 และเงินปันผลระหว่างกาล 15 ล้านบาท หรือหุ้นละ 0.014423 บาท ตามมติคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2569 ซึ่งจ่ายเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2569

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไร	Q3/2568	Q3/2569	9M/2568	9M/2569
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	16.1%	13.2%	15.2%	14.2%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	3.7%	4.0%	3.6%	2.7%
อัตรากำไรสุทธิ (%)	2.9%	2.9%	2.7%	1.8%

อัตราส่วนสภาพคล่องและโครงสร้างเงินทุน	31 ธันวาคม 2568	30 กันยายน 2569
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	3.25	2.44
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.50	0.69
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.20	0.25

หมายเหตุ: หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยประกอบด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมระยะยาวจากบุคคลภายนอก โดยบริษัทไม่มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน ทั้งนี้ อัตราส่วน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คำนวณบนเกณฑ์การแสดงรายการเดียวกับตัวเลขที่แสดงในหัวข้อฐานะทางการเงินข้างต้น

การเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นผลจากการขยายตัวของเงินทุนหมุนเวียนตามขนาดรายได้ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปลายงวด และการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการขยายพื้นที่คลังสินค้า มิใช่จากการก่อหนี้ทางการเงินเพิ่มเติม ทั้งนี้ บริษัทยังคงรักษาสถานะสภาพคล่องและโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่ง

ปัจจัยความเสี่ยงและแนวโน้มอุตสาหกรรม

1. **ความผันผวนของอัตราค่าระวางและการจัดหาพื้นที่ระวาง**

   รายได้หลักของบริษัทมาจากธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราค่าระวางและปริมาณการค้าระหว่างประเทศ การปรับขึ้นอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 แสดงให้เห็นว่าภาวะตลาดสามารถเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็วทั้งสองทิศทาง ทั้งนี้ ภายหลังสิ้นสุดฤดูกาลขนส่งสูงสุด ซึ่งผู้นำเข้าได้เติมสต็อกรองรับเทศกาลปลายปีไปแล้ว ดัชนีค่าระวางตู้คอนเทนเนอร์เริ่มปรับตัวลดลงในช่วงปลายเดือนตุลาคมถึงต้นเดือนพฤศจิกายน 2569 โดยเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกปรับลดลงชัดเจนที่สุด แม้จะยังอยู่สูงกว่าระดับในช่วงเดียวกันของปีก่อนมากก็ตาม การกลับเข้าสู่ภาวะปกติของอัตราค่าระวางจะทำให้รายได้ต่อการขนส่งหนึ่งครั้งของบริษัทลดลง ขณะเดียวกันก็อาจช่วยสนับสนุนการฟื้นตัวของอัตรากำไรขั้นต้นในเชิงร้อยละ เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนดังกล่าว บริษัทมุ่งเน้นการกระจายเส้นทางการขนส่ง การขยายสู่ตลาดใหม่ และการเพิ่มสัดส่วนบริการที่มีมูลค่าเพิ่ม เช่น ISO Tank และ Logistics Support เพื่อสร้างเสถียรภาพให้แก่โครงสร้างรายได้

2. **การกลับเข้าสู่ตลาดของพื้นที่ระวางเรือ**

   การทยอยกลับมาใช้เส้นทางคลองสุเอซของสายเรือช่วยลดระยะเวลาการเดินเรือไป-กลับ และทำให้พื้นที่ระวางเรือและตู้คอนเทนเนอร์กลับเข้าสู่ตลาดมากขึ้น แม้จะไม่มีการส่งมอบเรือลำใหม่ก็ตาม ประกอบกับการประกาศยกเลิกเที่ยวเรือ (Blank Sailing) ที่ลดลง ซึ่งจะสร้างแรงกดดันต่ออัตราค่าระวางในระยะถัดไป บริษัทติดตามพัฒนาการดังกล่าวอย่างใกล้ชิด และรักษาความสัมพันธ์กับสายเรือหลายรายเพื่อลดความเสี่ยงด้านการจัดหาพื้นที่ระวางและความผันผวนของต้นทุน

3. **ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลัก**

ความขัดแย้งในบางภูมิภาคและความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศ อาจทำให้สายเรือปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ส่งผลต่อระยะเวลาการขนส่งและต้นทุนการขนส่ง และอาจกระทบต่อปริมาณการค้าโลกในบางช่วงเวลา ขณะที่ภาวะเศรษฐกิจและทิศทางอัตราดอกเบี้ยของประเทศคู่ค้าหลัก โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 64% ของรายได้ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลของบริษัทในงวด 9 เดือนแรก อาจส่งผลต่อปริมาณการส่งออกและความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์

4. **ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน**

รายได้และต้นทุนบางส่วนของบริษัทอยู่ในสกุลเงินต่างประเทศ โดยเฉพาะดอลลาร์สหรัฐ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจึงอาจส่งผลต่อรายได้ ต้นทุน และความสามารถในการทำกำไรที่รายงาน ทั้งนี้ บริษัทบริหารความเสี่ยงดังกล่าวผ่านการใช้สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าตามความเหมาะสม และการจัดโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายให้อยู่ในสกุลเงินเดียวกัน (Natural Hedge) เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของค่าเงิน

บริษัทยังคงมุ่งเน้นการเพิ่มสัดส่วนรายได้จากธุรกิจที่มีความต่อเนื่องและมีมูลค่าเพิ่ม เช่น คลังสินค้า ธุรกิจสนับสนุนงานบริการโลจิสติกส์ และบริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีและแพลตฟอร์ม Freight Cloud เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและรองรับการเติบโตของธุรกิจในระยะยาว นอกจากนี้ บริษัทยังมุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือ (Synergy) ระหว่างธุรกิจภายในกลุ่มบริษัท ทั้งธุรกิจขนส่งทางทะเล ทางอากาศ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและขยายฐานลูกค้าในระยะยาว

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2569 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นจากผลการดำเนินงานงวด 9 เดือนแรกของปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 ในอัตราหุ้นละ 0.043269 บาท รวมเป็นเงิน 45 ล้านบาท

ขอแสดงความนับถือ

(นายนันท์มนัส วิทยศักดิ์พันธ์)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร